昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2196号

改善基準の対応でお困りですか？
タッチパネルで簡単！
運行・労務管理
ロジこんぱすがオススメです！
☎ 050-3818-1758
株式会社 システック https://systec2000.com

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
3月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
https://jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます）

燃料急騰危機から突破を!!

全ト協 第194回理事会
令和4年度事業計画・予算案などを承認

全日本トラック協会は3月3日、東京都港区の第一ホテル東京で第194回理事会を開催した。

理事会では、「燃料高騰対策の深度化の推進」など、最重点施策8項目および重点施策5項目を盛り込んだ令和4年度事業計画書（詳細4・5面）などを承認した。

坂本　克己　全日本トラック協会会長

議事では、「燃料高騰対策等の推進」や「『標準的な運賃』の活用等による適正な運賃・料金収受」、「荷主対策の深度化の推進」など最重点施策8項目と、「自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現」など重点施策5項目の合計13項目を盛り込んだ、令和4年度事業計画書（案）や、一般会計収支予算書（案）および交付金特別会計収支予算書（案）などについて審議を行い、原案通り承認した（詳細4・5面）。

なお、理事会には国土交通省の秡川直也自動車局長および村山一弥道路局長が来賓として出席し、それぞれの立場からあいさつした（2面に掲載）。

全ト協では、「国民生活と経済のライフライン」として重要な役割を担うトラック運送事業者が、「標準的な運賃」の活用や燃料サーチャージの導入などにより、適正な運賃・料金を収受できるような環境づくりをより一層進めるために、全力を傾注していく。

坂本会長あいさつ（要旨）

ウクライナ情勢の悪化を受け、燃料価格の高騰に歯止めがかからない状況となっている。昨年12月に開催した「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」では、会員事業者の皆様のご協力を得ながら、わが国の経済活動を支えるトラック物流を守るために、国の責任で燃料高騰対策にあたっていただきたいと強く訴えた。特に、「燃料油価格の激変緩和事業」に関して、支給上限額のさらなる拡充を政府や関係省庁に対して訴え続けてきた。

トラック運送業界からの要請を受け、本日（3月3日）政府から、当面の間の緊急避難的措置として、支給上限額を5円から最大25円に大幅拡充するなどの追加対策が示されると報道されている。我々が支給上限額のさらなる拡充に向けて大きく声を上げたからこそ、こうした対策の実現に繋がった。

我々としては、行政の皆様のお力を頂戴しながら、燃料価格抑制の原資となる補助金が、直接ガソリンスタンドでの価格に反映されるような施策の実行を要望していく。トラック運送事業者をはじめとした消費者・需要家が、価格抑制効果を十分に受けることができるような施策の実現に向けて、働きかけを強化してまいりたい。

一方で、業界の自助努力なくして、トラック運送業界の健全な発展を果たすことはできない。事業者同士が運賃価格で競争していくのではなく、物流品質サービスを高め、競い合っていくことが求められる。

全ト協としては、悪貨が良貨を駆逐することのないよう、真面目な事業者に正当な評価がなされるような環境の整備を、引き続き進めていく。

全ト協
「燃料価格高騰対策本部」を新たに設置

小林和男 全ト協総務委員長コメント

小林　和男
全ト協総務委員長

坂本会長が先頭に立って政府や与党に対して要望を行った結果、激変緩和事業の拡充や交渉をしやすい環境など様々な対策を講じていただいた。しかし、我々が自主的に交渉を行わなければ何も変わらない。

これを機に事業者自らがコストに見合った適正な運賃・料金の収受や燃料サーチャージ導入について、荷主等に対して積極的に働きかけを行ってもらいたい。

日野祥英 国交省自動車局貨物課長コメント

日野　祥英
自動車局貨物課長

全ト協からの積極的な要望活動が功を奏し、価格の上昇を抑える対策として燃料油価格激変緩和事業に係る支援策を5円から25円に拡充することができた。

国土交通省においては、今後とも荷主に価格転嫁の理解と協力を求める活動を全ト協とともに進めていくこととしており、会員事業者の皆様は、適正な運賃・料金や燃料サーチャージの収受に積極的に取り組んでいただきたい。

不当な運賃の据え置きは、独占禁止法に違反するおそれがあり、また、貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等の法的措置の対象にもなるので、こうした荷主の動きについては、国交省にご相談いただければ、関係省庁と連携して厳正に対応していきたい。

「燃料価格高騰対策本部」の概要

【構成】

次の者により構成し、本部長が主宰する。

（1）本部長　坂本　克己会長
（2）本部長代行　小林　和男副会長（総務委員長）
　　吉野　雅山副会長（日貨協連会長）
（3）副本部長　副会長
（4）事務局長　桝野　龍二理事長
（5）事務局次長　村田　省蔵日貨協連専務理事

【業務】

（1）コストに見合った適正な運賃・料金の収受および燃料サーチャージ導入促進等価格転嫁対策に係る諸施策の実施
（2）燃料油価格激変緩和事業等に係る効果の把握
（3）「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に対応した諸施策の実施
（4）燃料価格高騰に資する諸施策の実施
（5）燃料価格高騰に対する支援に係る要望活動の展開

軽油価格情報

全国平均価格：円／リットル（消費税抜き）
▶全日本トラック協会調べ

年　月	スタンド	ローリー	カード
令和３年11月	120.34	111.49	120.18
令和３年12月	116.68	105.91	116.15
令和４年１月	120.98	110.91	120.14

交通事故統計

令和４年２月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数					全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	中型	準中型	普通	計		2月28日現在	3月14日現在
9（−10）	9（±0）	3（+1）	3（+3）	24（−6）	352（−44）	359（−46）	429（−62）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【DX化と最近の社員教育の変化】…３面

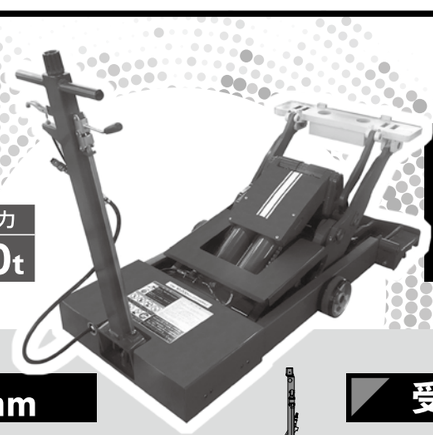
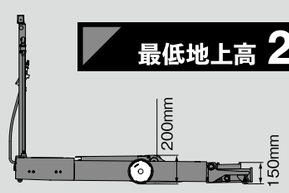
Quon
人を想い、先を駆ける。

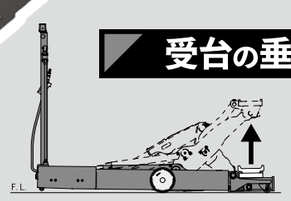
このステアリングを知ると
もう後戻りできない

ステアリングは、低速走行時には重く、速度が上がるほど軽くなる。
そんな常識を、UDトラックスは、ドライバーの視点に立って見直すことにしました。
低速ではステアリングを軽くし、市街地などでも運転しやすく
高速では逆に適度な重さに調整することで
直進性を安定させ、ドライバーの緊張を軽減します。
不整路や横風なども感知してステアリングを補正。
バックや交差点での旋回も、自動で自然にニュートラル位置に戻ります。

技術が人に寄り添う。それが、UDトラックスの新・常識。
UDトラックスは、これからも新しい技術で未来に先駆けます。

UDアクティブステアリング特設ウェブページで
詳細をご覧ください。

IYASAKA
大型車用
移動式リフト
ToDo10
LFJ100
能力 10t
低床式
4軸トラック対応

最低地上高 200mm


ジャッキポイントの
高いダンプも対応
できます。
受台の垂直昇降


アクスル受けでの
車両滑りを防止。
販売元 株式会社イヤサカ
本社／〒113-0034 東京都文京区湯島3-26-9
Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074
https://www.iyasaka.co.jp/

全ト協 第194回理事会

来賓あいさつ

（要旨、1面に関連）

秋川　直也
国土交通省自動車局長

秋川　直也
国土交通省自動車局長

ウクライナ情勢の悪化を受け、原油価格高騰が一層進んでいます。政府ではこうした状況を踏まえ、令和3年度予備費を活用し、当面の間の緊急避難措置として実施している「コロナ下における燃料油価格激変緩和対策事業」について、補助金支給上限をこれまでの5円から25円に大幅拡充し、急激な石油製品の価格上昇を抑制する方針です。こうした対策が具体化していくのは、トラック運送業界の皆様方からの強力な働きかけの賜物であると感じております。

燃料価格高騰についてはわが国でコントロールしづらい状況もありますが、トラック運送業界の皆様方からのご指導を頂戴しながら、会員事業者の皆様の事業運営への影響を緩和するための支援を進めてまいりたいと考えております。

また、国土交通省では、トラック運送業界の皆様方からの要望を踏まえ、基準緩和自動車の継続緩和期限について、現下の事故状況を分析した上で、Gマーク取得事業所は2年から無期限に、その他は2年から4年に延長することとしました。

今後も、真面目に事業を運営されておられる事業者の皆様に報いるために、規制の見直しを進めてまいりたいと考えております。

村山　一弥
国土交通省道路局長

村山　一弥
国土交通省道路局長

国土交通省では、高速道路の4車線化を進めるとともに、東名高速道路など開通から半世紀を経た高速道路を対象とした更新・修繕にも取り組み始めています。今後も、災害発生時等においても高速道路を安定的に機能させていくために、様々な取り組みを進めてまいります。

一方で、一般道路においては、災害で被災しても物流を止めないための「ダブルネットワークの強化」に取り組んでおります。こちらにつきましても、引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

トラック運送業界の皆様方からは、「深夜割引の拡充」、「サービスエリア・パーキングエリアの大型車駐車マスの拡充」など、様々なご要望をいただいております。今年4月からは、新たな特殊車両の通行制度の運用が開始されます。また、トラック輸送の生産性向上・輸送効率化に資する「大口・多頻度割引の最大50％への拡充措置」につきましては、令和5年3月まで継続いたします。

今後も、より安全・安心かつ快適にご利用いただける道路を目指してまいります。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

令和4年度適正化事業活動指針等を承認

第16回全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は3月3日、第16回「全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議」を開催した。

坂本克己全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長のあいさつの後、議事として①令和3年度適正化事業実施機関の活動状況、②4年度適正化事業活動指針――を審議し、原案通り承認した。

4年度適正化事業活動指針では、コロナ禍における巡回指導について、国土交通省からの要請を踏まえ、緊急事態宣言発令対象区域と同区域外における地域事情に応じた適切な対応を実施することとした。また、巡回指導の充実強化による法令遵守の徹底や、適正化事業指導員に対する研修事業の充実およびさらなる資質の向上を図っていくこととした。さらに、令和5年度を念頭に実施する認定時の評価項目および申請書類の見直し（電子化を含む）に向けて、評価規定・基準の変更や情報システムの改修を行うほか、関係者への事前の周知を行うこととした。

第16回「全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議」（3月3日、第一ホテル東京）

「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を策定

2050年カーボンニュートラルに向けて

全日本トラック協会はこのほど、「トラック運送業界の環境ビジョン2030～2050年カーボンニュートラルに向けて」を策定し、3月3日開催の第194回理事会にて承認された。

同ビジョンは、平成26年に策定した「新・環境基本行動計画」に代わる、環境対策実施に向けた新たな行動計画となっている。

なお、同ビジョンの詳細は、本紙4月15日号にて紹介する予定。

『ドライバー研修テキスト』2022年改訂版公開

最新の法令改正・統計データなど反映し改訂

全日本トラック協会は3月1日から、令和4年3月改訂版の『事業用トラックドライバー研修テキスト』（写真）を全ト協ホームページ（HP、会員専用）で公開し、ダウンロードを可能とした。

平成29年3月12日に改正施行された「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の指針」（平成13年国土交通省告示第1366号）に対応した同研修テキストについて、今回の改訂では、各種統計データを更新するとともに、大型・中型免許受験資格の特例、積載制限の緩和、特殊車両通行許可基準の見直し等の重要な法令改正内容を反映している。

法令○×クイズ

～追越し・追抜き編～

❶ 追越しは、車が進路を変えないで進行中の前の車の前方へ出ることを言い、追抜きは、車が進路を変えて進行中の前の車の前方に出ることを言う。（○・×）

❷ 前の車が右折するため、道路の中央によって通行しているときは、その右側を追い越す。（○・×）

❸ 勾配の急な下り坂や上り坂の頂上付近は追越しが禁止されている。（○・×）

❹ 交差点とその手前から50メートル以内の場所（優先道路を走行している場合を除く）は、他の車両（軽車両を除く）の追越しが禁止されている。（○・×）

❺ 後ろの車が自車を追い越そうとしているときは、追越しをしてはならない。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

7か所約43キロメートルを4車線化へ

高速道路の暫定2車線区間

国土交通省は3月4日、高速道路の暫定2車線区間の4車線化について、令和4年度に新たに着手する候補箇所を選定し、発表した。

高速道路の暫定2車線区間については、元年9月に課題の大きい区間を優先整備区間（約880キロメートル）として選定し、4車線化を順次事業化している。

政府が昨年11月に閣議決定した「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」に基づき、防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保のため高速道路等の整備が示されていることから、国交省では財政投融資を活用し、4車線化を推進。今回、災害、渋滞、事故発生箇所などを総合的に勘案し、7か所約43キロメートルを候補箇所として選定した。

4車線化の候補箇所は、表の通り。

表　4車線化候補箇所

事業区間名		延長	都道府県
道東自動車道	トマム IC ～十勝清水 IC	約 5.9㎞	北海道
常磐自動車道	広野 IC ～ならは SIC	約 5.6㎞	福島県
東海北陸自動車道	福光 IC ～南砺 SIC	約 4.6㎞	富山県
舞鶴若狭自動車道	小浜西 IC ～小浜 IC	約 7.6㎞	福井県
米子自動車道	溝口 IC ～米子 IC	約 4.8㎞	鳥取県
浜田自動車道	大朝 IC ～旭 IC	約 11.2㎞	島根県、広島県
東九州自動車道	津久見 IC ～佐伯 IC	約 3.3㎞	大分県
合計		約 43㎞	

※ IC ＝インターチェンジ、SIC ＝スマートインターチェンジ

国交省では、予算成立後の事業許可に向けて必要な手続きを進めるとともに、残る優先整備区間についても、財源の確保状況等を踏まえ、順次整備を進めていくこととしている。

分散引越を呼びかけ

3月～4月の引越予約状況

国土交通省は3月4日、今年春に引越を予定している消費者に向けて、「3月～4月の引越予約状況（2月18日時点）」を取りまとめ、発表した。

国交省では、全日本トラック協会の協力のもと、大手引越事業者5社から聞き取った予約状況を取りまとめた。その結果、3月上旬～中旬または4月中旬以降は、一部の日程を除いて比較的余裕がある状況であるとしている。

国交省では引き続き、経済団体等を通じて分散引越に向けた取り組みを実施していく。

東北自動車道通行止め時の迂回路として機能を発揮

復興道路・復興支援道路

国土交通省は3月7日、復興道路・復興支援道路の整備効果についてとりまとめ、発表した。

復興道路・復興支援道路とは、青森・岩手・宮城・福島の各県で整備された三陸沿岸道路、宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道（釜石～花巻間）、東北中央自動車道（相馬～福島間）を指す。東日本大震災からの復興のリーディングプロジェクトとして、震災後10年で全線開通させることを目標に整備が進められ、災害に強く、新たなまちを支える道路として、約10年で全線開通（550キロメートル）を実現した。

全線開通後には、交通量が全路線で増加。特に、大型車交通量の伸びが大きく、被災地の物流を支援する効果があったことが分かった。なかでも三陸沿岸道路では、特に岩手県内で、大型車交通量が1・3倍～1・7倍に増加している。

また、東北自動車道が吹雪によって通行止めになった際には、三陸沿岸道路の交通量が最大約1・6倍に増加。大型車では約2000台が東北自動車道から三陸沿岸道路に転換するなど、冬期においても信頼性の高い機能が確保されていることが示された。

「働きやすい職場認証制度」事例集を取りまとめ

日本海事協会

（一財）日本海事協会は3月11日、「働きやすい職場認証制度　認証事業者取り組み事例」を取りまとめ、発表した。

これは、令和2年度の認証事業者へのヒアリングをもとに、働きやすい職場づくりのための様々な取り組みについて、優良事例として紹介するもの。これから職場環境の改善に取り組む運送事業者にとって役に立つ内容となっている。

トラック運送事業者関係では、「労務問題を先送りしない～改善基準告示を遵守するためのシステムを導入～」、「様々な認証取得を通じた社内の意識改革」、「認証取得と社内制度を採用ピーアールに活用」、「性格の良い会社を創る」、「福利厚生の充実と会社価値観の共有」、「職場体験でトラックドライバーの魅力を紹介」――などの事例を紹介している。

同事例集は、同制度ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能となっている。

『広報とらっく』読者アンケート結果

閲読率97%超

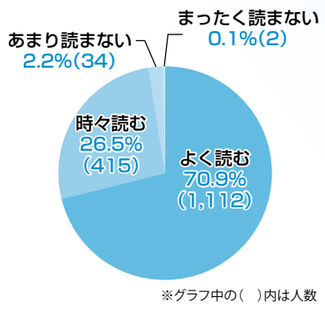
このほど実施した機関紙『広報とらっく』読者アンケートについては、FAX・Webを通じて1,568人の方から回答をいただきました。

アンケートの結果、「よく読む」と回答された方は約7割に達し、「時々読む」と答えた方と合わせて、閲読率は97%を超えました。

また、多くの方からいただいた貴重なご意見をもとに、一層の紙面充実に努めてまいります。

『広報とらっく』閲読状況

（有効回答数1,568）



※グラフ中の（　）内は人数

『広報とらっく』に関する主な意見

○とても読みやすく、内容も良い。理解しやすく書かれている。

○「交通事故防止!!　わが社の取り組み」を楽しみにしてます。大変役に立ってます。

○「危険予知訓練シート」は、保存してドライバーの教育に活用しています。

○「労務 Q&A」については、管理者として勉強させていただいております。

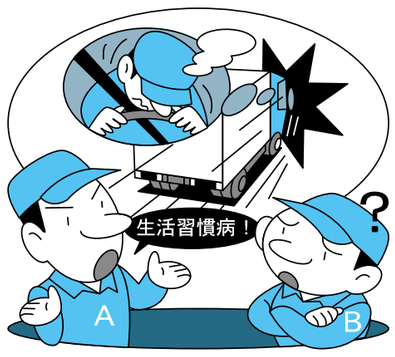
○毎回細かく拝見しています。情報が分かりやすいので、とても良いです。

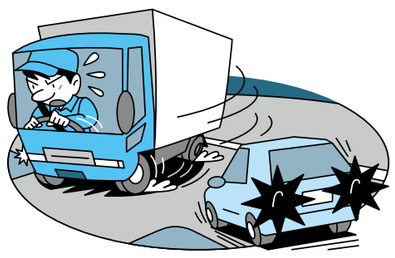
〔第113回〕

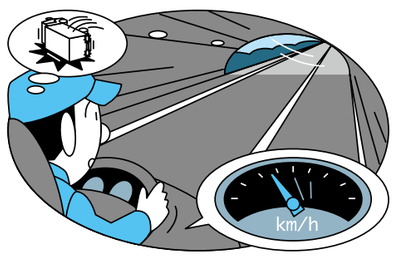
生活習慣の見直しと先急ぎの運転に注意

3月半ばになると、暖かい日も増え春の訪れも間近に感じられるようになります。このほど、「令和3年度事業用自動車健康起因事故対策協議会」で、事業用自動車の健康起因事故の状況が報告されました。多くの事業所が年度末を迎える3月は、ドライバーにとっても繁忙期になります。

年度末にあたり、もう一度生活習慣を見直すとともに、一層慎重な運転を徹底してください。







●生活習慣を見直そう

Aさん「暖かい日が多くなって、ようやく春の到来が間近に感じられるようになったね」

Bさん「そうだね。ただ、春に向けてもう一度、生活習慣を見直そうと思っているところなんだ」

Aさん「そういえば、先日、国土交通省で『令和3年度事業用自動車健康起因事故対策協議会』が開かれて、事業用自動車の健康起因事故件数などが報告されたんだ。それによると、事業用自動車の健康状態に起因する事故報告件数は286件で、そのうち約4割弱の104件がトラックだったんだ。さらに残念なことに、バスやタクシーなど他の業態では前年比マイナスなんだけど、トラックだけ前年比で27件増えたんだ」

Bさん「なるほど。それで、どんな病気が多いのかな」

Aさん「それについては平成25年～令和2年までの8年間の累計が出ている。健康起因事故を起こした事業用自動車の運転者は2,177人で、うち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤および解離が31%を占めている。また、死亡した運転者が374人で、心臓疾患が54%の201人、脳疾患が11%の42人、大動脈瘤および解離が13%の49人だった」

Bさん「死亡したドライバーの約8割をその3つが占めるんだね。健康起因の事故は、ブレーキが踏めないなどの回避行動がとれないことがあり、重大事故になりやすいから注意しないとね。やっぱり毎年の健康診断、日々の生活習慣をしっかりしないといけないね。普段からあまり食べ過ぎないことと、適度な運動はしっかりやるようにするよ」

●年度末は先急ぎの運転に注意

Aさん「僕もそうするよ。ところで、3月は年度末の会社も多いから僕たちも忙しくなる」

Bさん「そうなんだ。いろいろなことを年度内に片づけなければならず、諸般の事情により次の月まで延ばすってことができないから、どうしても気が急いてしまう」

Aさん「半日遅れてもダメというケースも多いからね」

Bさん「余裕がなくなると、相手に道を譲るといった思いやりも薄れるし、一時停止を怠ったり、対向車が接近しているのに強引な右折をしたり、といった危険な運転になりがちになる」

Aさん「しかも、自分だけじゃなくて周りもそうだから、危険はますます増える」

Bさん「年末と同じような状況になるわけだよ。こんな時期は、いつもよりも気をつけて運転することが大切だね」

Aさん「他車（者）にやさしい運転を心がけるようにしよう」

●強風に注意

Bさん「あと、春は風にも注意しないといけないね。先日、トンネルを出た時にハンドルをとられそうになってヒヤッとしたよ」

Aさん「トラックは車高が高いから風の影響を受けやすい。トンネルの出口は強風が吹いていることがあるから、うっかりしていると横転の危険がある。出口に近づいたらハンドルをしっかり握らないとね」

Bさん「それと、強風でハンドルをとられた時に、あわててハンドルを切ったり急ブレーキを踏むと、かえって危険だよ。強風時は、とにかくスピードを落とすとともにしっかりハンドルを握り、決してあわてないこと。これに尽きる」

Aさん「3月は、春風の強い日が多いから注意しよう」

全ト協行事予定

（3月15日～31日）

▽3月17日
・第43回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

TS（トラックステーション）情報

「まん延防止等重点措置」適用に伴い食堂等施設の運営時間を短縮

札幌・苫小牧・茨城・矢板・大宮・金沢・浜松・安城・大阪トラックステーション

札幌・苫小牧・茨城・矢板・大宮・金沢・浜松・安城・大阪の各TSでは3月21日(月)まで、新型コロナウイルス感染症対策「まん延防止等重点措置」適用に伴う各道府県からの要請に基づき、食堂等施設の運営時間を短縮している。

各TSの食堂等施設の運営時間の詳細については、全ト協ホームページを参照のこと。

陸災防

「トラック荷台の昇降設備、保護帽等の利用実態等に関するアンケート」にご協力ください

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、現在「トラック荷台の昇降設備、保護帽等の利用実態等に関するアンケート」を実施しています。

陸上貨物運送事業における労働災害の約65%が荷役作業時に発生しており、安全な職場環境の整備は事業を継続していく上で重要な経営課題となっています。陸災防では、同アンケートを通じ、トラックの荷台の昇降設備、保護帽、テールゲートリフターおよびロールボックスパレットの利用に関する実態を調査。「陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策に関する検討会」において、荷役作業時の労働災害防止策の検討を進めていくことにしています。

【アンケート回答方法】
全日本トラック協会のホームページの「アンケートバナー」よりアンケート票をプリントアウトし、FAXまたはメールにてご回答ください（締切＝3月25日(金)）。

【問い合わせ先】
陸上貨物運送事業労働災害防止協会　黒谷、木下
（電話 03-3455-3857、FAX03-3453-7561）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

経産省

「中小企業活性化パッケージ」を策定

コロナ資金繰り支援の継続に向けて

経済産業省は3月4日、コロナ資金繰り支援の継続や増大する債務に苦しむ中小企業の収益力改善・事業再生・再チャレンジを促す総合的な支援策を展開するため、金融庁、財務省と連携し、「中小企業活性化パッケージ」を策定したと発表した。

同パッケージにおける主な支援策は、次の通り。

①コロナ資金繰り支援の継続

年度末の資金繰りの徹底を官民金融機関に要請するとともに、融資期間の延長をした上で実質無利子・無担保融資、危機対応融資を6月末まで継続する。

②中小企業の収益力改善・事業再生・再チャレンジの総合的支援

事業者のフェーズ（収益力改善フェーズ・事業再生フェーズ・再チャレンジフェーズ）に応じたきめ細やかな支援を措置するとともに、収益力改善・事業再生・再チャレンジを二元的に支援する支援体制を構築する。

なお、同パッケージの関連施策については、経産省ホームページに掲載されている「関連施策集」（二次元コード）を参照のこと。

経産省　国交省

「フィジカルインターネット・ロードマップ」取りまとめ

物流のあるべき将来像を目指して

経済産業省と国土交通省は3月8日、「フィジカルインターネット・ロードマップ」を取りまとめ、発表した。

電子商取引の増加や積載効率の低下、人口減少に伴う労働力不足の深刻化等により、物流における需要と供給のバランスが崩れつつある。この状況を放置すれば、2030年時点で7・5兆円～10・2兆円の経済損失が発生するなど、経済全体の成長を制約することになるだけでなく、物流機能の維持が困難になるおそれがある。こうした事態を回避し、物流を産業競争力の源泉としていくため、2040年を目標とした物流のあるべき将来像として、同ロードマップが策定された。

同ロードマップでは、業界横断的に行うべき取り組みとして、「ガバナンス」、「物流・商流データプラットフォーム」、「水平連携」、「垂直統合」、「物流拠点」、「輸送機器」の6項目に整理。各項目について、パレットやコンテナ容器等の物流資材の標準化・シェアリングや、データ連携のためのマスタープロトコルの整備、企業経営者のサプライチェーンマネジメントやロジスティクス重視への意識変革など、2040年までに段階的に行うべき取り組みを示している。

厚労省

睡眠の重要性を啓発

特設Webコンテンツを公開

厚生労働省は2月21日から、心身の健康と睡眠をテーマにした特設Webコンテンツ「良い睡眠で、からだもこころも健康に。」（二次元コード）を「スマート・ライフ・プロジェクト」公式サイト（写真）内で公開している。

厚労省では、生活習慣病やその原因となる生活習慣の改善等に関する課題について目標等を選定し、国民が主体的に取り組める国民健康づくり運動として「健康日本21」を推進。また、合わせて睡眠について設定された目標に向けて具体的な実践を進めていく手立てとして「健康づくりのための睡眠指針2014」を策定するなど、より良い睡眠を取ることの重要性を啓発している。

同コンテンツでは、専門家による解説記事「専門家に聞きました　今日から使える睡眠トリビア」のほか、睡眠から社員の健康づくりや働き方の課題に取り組む企業2社の事例を取材した記事などを掲載している。

「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を実施

5月から9月まで

厚生労働省は2月22日、職場における熱中症予防対策を徹底するため、労働災害防止団体などと連携し、令和4年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を実施する。

同キャンペーンは、職場における熱中症予防対策の浸透を図るとともに、事業者によるWBGT（暑さ指数）の把握や、緊急時の連絡体制の整備等を特に重点的に実施することにより、熱中症の発症やその重篤化を予防することを目指すために実施するもの。

実施期間は5月1日～9月30日。また、4月を準備期間、7月を重点取組期間とする。

各事業場で重点的に実施する事項は、図の通り。

図　各事業場で重点的に実施する事項

①準備期間中（4月）
- WBGT指数計の備え付けとWBGT値の測定準備
- 夏期の暑熱環境下における作業計画の策定
- 緊急時に搬送を行う病院の把握や緊急時の対応の確認

②キャンペーン期間中（5月～9月）
- 毎日のWBGT値の把握と評価
- WBGT基準値を大幅に超える場合の作業時間の短縮
- 労働者の健康状態の確認

③重点取組期間中（7月）
- WBGT値低減対策の追加実施
- 水分や塩分摂取の徹底
- 異常時の救急隊への要請

事業者等に対する金融の円滑化等について要請

年度末を控えて

経済産業省は3月8日、金融機関等の関係機関に対し、中小企業・小規模事業者に対する金融の円滑化等について要請した。

同要請は、新型コロナウイルス、ウクライナ情勢、原油価格の上昇等の影響により、依然として厳しい資金繰り状況に直面している事業者がいることや、年度末に向けて運転資金等の需要が高まることを踏まえ、実施されたもの。萩生田光一経済産業大臣、鈴木俊一財務・金融担当大臣等より、官民の金融機関等に対し、①新型コロナウイルス、ウクライナ情勢、原油価格の上昇等の影響が懸念される中、年度末における資金繰り支援について事業者に寄り添ったきめ細やかな支援を徹底すること、②事業者の現下の決算状況・借入状況や条件変更の有無等の事象のみで機械的・硬直的に判断せず、事業の特性、需要の回復や各種支援施策の実施見込み等も踏まえ、丁寧かつ親身に対応すること――などを要請した。

サイバーセキュリティ対策の強化を呼びかけ

昨今の情勢を踏まえ

経済産業省は2月23日、昨今の情勢を踏まえ、サイバー攻撃事案の潜在的なリスクが我が国においても高まっていると考えられることから、企業経営者等に対し、サイバーセキュリティ対策の強化について注意喚起を行った。

経産省では、各企業等において、経営者のリーダーシップの下、サイバー攻撃の脅威に対する認識を深めるとともに、図の対策を講じることにより対策の強化に努めるよう呼びかけている。

図　昨今の情勢を踏まえたサイバーセキュリティ対策の強化について

①リスク低減のための措置
- ○パスワードが単純でないかの確認、アクセス権限の確認・多要素認証の利用・不要なアカウントの削除等により、本人認証を強化する。
- ○IoT機器を含む情報資産の保有状況を把握する。特にVPN（仮想プライベートネットワーク）装置やゲートウェイ等、インターネットとの接続を制御する装置の脆弱性は、攻撃に悪用されることが多いことから、セキュリティパッチ（最新のファームウェアや更新プログラム等）を迅速に適用する。
- ○メールの添付ファイルを不用意に開かない、URLを不用意にクリックしない、連絡・相談を迅速に行うこと等について、組織内に周知する。

②インシデントの早期検知
- ○サーバ等における各種ログを確認する。
- ○通信の監視・分析やアクセスコントロールを再点検する。

③インシデント発生時の適切な対処・回復
- ○データ消失等に備えて、データのバックアップの実施および復旧手順を確認する。
- ○インシデント発生時に備えて、インシデントを認知した際の対処手順を確認し、対外応答や社内連絡体制等を準備する。

6月1日より求人申込書受付開始

3月新規高等学校卒業者の就職に係る採用選考期日等

厚生労働省は2月14日、令和5年3月新規高等学校卒業者の就職に係る採用選考期日等を取りまとめ、発表した。

採用選考期日等は図の通りとなっている。

図　令和5年3月新規高等学校卒業者の採用選考期日等

- ○ハローワークによる求人申込書の受付開始　…6月1日
- ○企業による学校への求人申込および学校訪問開始…7月1日
- ○学校から企業への生徒の応募書類提出開始　…9月5日（沖縄県は8月30日）
- ○企業による選考開始および採用内定開始　…9月16日

「気候関連開示プロトタイプ」に関する意見を募集

国際会計基準に関して

国際会計基準（IFRS）を策定するIFRS財団では、現在「気候関連開示プロトタイプ」に関する意見収集を行っている。

IFRS財団では、一部の運送事業者が取りまとめる国際的な会計基準に、レベニュー・トン・マイルズや貨物搭載率など、気候変動に関わる指標を開示情報として盛り込むことを検討している。

新東名伊勢原大山IC～新秦野IC間が4月16日(土)15時に開通

NEXCO中日本

中日本高速道路㈱は2月24日、新東名高速道路の伊勢原大山インターチェンジ（IC）～新秦野IC間（延長約13キロメートル）が4月16日(土)15時に開通すると発表した。

新東名は、海老名南ジャンクション（JCT）～豊田東JCT間（同約253キロメートル）を結ぶ高速道路。今回の開通で、全体の約9割となる約228キロメートルが開通する。

御殿場JCT以西のダブルネットワーク形成により、東西交通を分断する通行止めや工事渋滞が減少しているほか、御殿場JCT～浜松いなさJCT間は6車線になるなど、ネットワークの信頼性が向上している。

今回の開通により、周辺の工業団地から都心方面への所要時間が短縮され、生産性向上が期待されている。

「ものづくり補助金」に新たに「回復型賃上げ・雇用拡大枠」などを設定

中小機構

（独）中小企業基盤整備機構（中小機構）は2月16日、中小企業生産性革命推進事業令和元年度補正予算・3年度補正予算「ものづくり補助金」の「回復型賃上げ・雇用拡大枠」、「デジタル枠」、「グリーン枠」の公募を開始した。

今回、新型コロナウイルス感染症の影響を受けつつも、生産性向上に取り組む中小企業・小規模事業者等の取り組みを支援するため、新たに、赤字など業況が厳しい中で生産性向上や賃上げ等に取り組む事業者向けに、補助率を引き上げた「回復型賃上げ・雇用拡大枠」を設定。また、中小企業等のグリーン、デジタルに資する革新的製品・サービスの開発、または生産プロセスなどの改善に必要な設備投資等に取り組む事業者向けに、補助率や補助上限額を引き上げた「グリーン枠」、「デジタル枠」を新たに設けた。

申請要件・申請方法など詳細については、中小機構ホームページを参照のこと。

認定法人数が大きく増加

「健康経営優良法人2022」

経済産業省は3月9日、「健康経営優良法人2022」認定法人を決定し、発表した。

健康経営優良法人制度とは、特に優良な健康経営を実践している法人を「見える化」することで、従業員や求職者、関係企業や金融機関などから評価を受けることができる環境を整備することを目的に、平成28年度に経産省が創設した制度。

第6回となる今回は、「大規模法人部門」2299法人（上位法人には「ホワイト500」の冠を付加）、「中小規模法人部門」に1万2225法人（上位法人には「ブライト500」の冠を付加）を認定。昨年度の認定数（大規模法人部門1801法人、中小規模法人部門7934法人）に対し、両部門ともに大幅な増加が見られた。

国交省

「標準的な運賃」に係る実態調査にご協力ください

平成30年に議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を経営する際の参考となる運賃を示す「標準的な運賃」の告示制度が創設されました。

国土交通省では同制度に基づき、令和2年4月に「標準的な運賃」の告示を行いました。

このたび、「標準的な運賃」の浸透・活用状況等の実態を把握するため、貨物自動車運送事業者を対象に、アンケートを実施します。

標準的な運賃の届出状況は、1月末現在、トラック協会会員事業者ベースで60％を超える届出数となっておりますが、一方で会員事業者からは標準的な運賃の水準の運賃収受ができていない、あるいはコロナ禍の中で荷主への交渉が困難である等、厳しい状況に関する多くの声があり、そのような窮状を国に訴える上でも重要な調査となっています。

ご協力のほどよろしくお願いいたします。

◆回答方法
右の二次元コードにパソコン等でアクセスすることで、回答することが可能です。
また、調査会社より、メールにてURLを入手することも可能です。件名に「アンケートURL希望」を記載の上、truck@crp.co.jpまで空メールをお送りください。

「標準的な運賃」に関するアンケート

◆回答期限　令和4年3月27日(日)
【調査主体】国土交通省自動車局貨物課
【お問い合わせ先（調査会社）】
社会システム㈱　担当：福田、安藤　Mail：truck@crp.co.jp　電話：03-5791-1133

労務Q&A

第245回

兼業で週1日勤務の嘱託労働者にも年休必要か

Q　年次有給休暇の取扱いについてお尋ねします。弊社には週1日勤務し、あと4日を他社で働く1年契約の嘱託労働者がいます。来年以降も引き続き雇用していく予定ですが、このような労働者にも年次有給休暇を与えなければならないのでしょうか。

A　所定労働週4日以下として比例付与の対象に

【解説】年次有給休暇（年休）は、原則として6か月間（その後は1年間）継続勤務し、全労働日（所定労働日）の8割以上出勤した労働者に対し与えなければならないとされています（労働基準法第39条）。ここでいう労働者とは労基法第9条で定義されている「労働者」のことで、職業の種類を問わず、事業または事務所に使用され、賃金を支払われる者をいいます。したがって、パートタイマーやアルバイトもそうですが、兼業の有期嘱託労働者といえども労働者に変わりはありませんので、当然、年休付与の対象となります。

ただし、これらの労働者は、通常の労働者と違い所定労働日数が短いため、それぞれの所定労働日数に比例した日数の年休が与えられることになります（労基法第39条第3項）。この比例付与の対象となるのは、所定労働日数が1週間に4日以下または1年間に216日以下の労働者であり、付与日数は省令（労働基準法施行規則第24条の3第3項）で定められています。それによると、ご質問の嘱託労働者は、週1日勤務ということですから、6か月継続勤務、8割以上出勤の要件を満たせば、6か月で1日、1年6か月～3年6か月では2日、4年6か月以上で3日の年休を付与しなければならないということになります。

ちなみに、比例付与の対象労働者に該当する場合であっても、週所定労働時間が30時間以上の労働者については、通常の労働者と同じ扱いとする旨の定めがあり（同規則第24条の3第1項）、兼業者の場合、異なる事業場の労働時間を通算することとされているため、他社の労働時間も合わせてカウントしなければならないのかという問題が生じてきます。

たしかに労基法第38条（時間計算）では、労働時間は事業場を異にする場合においても通算するとしていますが、これはあくまでも「労働時間に関する規定の適用」に限られており、労働時間といっても問題となるのは実労働時間のことです。一方、年休で問題とされるのは所定労働時間のことで、しかも労基法第39条の「年次有給休暇に関する規定」では所定労働時間を通算するという決まりはどこにもありません。したがって、週30時間以上になるかどうかは、貴社の所定労働時間のみで算定し判断すればよいということになります。

このほか、年休制度に関しては、平成31年4月の労基法改正で、使用者は年休の付与日数が10日以上の労働者に対し、年5日は時季を指定して与えなければならないという、いわゆる時季指定義務が新しく定められ（労基法第39条第7項）、これに違反すると1人当たり30万円以下の罰金という厳しい罰則が科せられることに注意する必要があります。ご質問の嘱託労働者は週1日労働で、年休の最大付与日数は3日ですから問題はありませんが、仮にこれが週3日労働となると5年6か月で、また、週4日労働では3年6か月で10日の付与日数になります。こうした場合には、時季指定義務の対象となりますので要注意です。

トラック運送事業者のための　経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第297回　DX化と最近の社員教育の変化

最近は業界でもDX（デジタル・トランスフォーメーション）への関心が高まりつつある。だが、1月1日号の当コラムでも書いたように、DXをあまり大上段に構えると難しい。そこで、「企業の今後の在り方に関わる戦略レベルのDX」と、「デジタルの活用で現場作業を効率化して生産性を向上する改善レベルのDX」に分けて考え、後者から着手するのが現実的である。

また、DXというと、デジタル化で効率化による効果を得ることだけに関心がいきがちだ。もちろんそれは当然だが、もう1つ重要な課題は、DX化を担う人材の育成・確保である。デジタル技術やデジタル機器だけに目を向けるのではなく、それを担う人材の育成にも力を入れなければいけない。

そこで「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」のⅢ1(5)「高度物流人材の育成・確保」にフォーカスし、いくつかの具体的事例に基づいてヒントを得ることにしよう。

最近の取材で印象に残る企業動向の1つが、ここ1年ぐらいの間に、社内の教育・研修制度の位置づけを再構築した事業者が何社かあったことである。これらの事業者に共通するのは、「これまでの業務遂行のスキルアップを目的にした教育・研修から、スキルアップだけでなく、デジタル知識をもって戦略的に仕組みを考えたり、企画・提案できる人材の育成・確保」に重点を置くようになったことだ。

これらの事業者は、人材の「材」を「財」と表記している。「材料」から「財産」という認識の変化を示そうとしているのだろう。

さらに、それに併せて、従来は人事部などの中にいた教育・研修課を独立した部署として格上げしていることも、各社に共通している。そして人事部やその他の部署と連携しながら、キャリアパス制度や評価基準なども併せて見直している。デジタル社会において勝ち残る物流企業になるとともに、従業員も人間的に成長し、将来の生活設計を頭に描けるような企業になるという考えである。

このような新たな動向は、大手事業者だけではない。中小事業者の一部でも同様の動きがみられる。従業員数約160人（うちパートは10人だけ）で保有車両数が約90台の事業者は、現状を出発点とした5か年計画の目標を立てる。同時に、『50年後にデジタル社会と物流はどうなっているか』を考え、『50年後に勝ち残っているには、5年後までにどのような会社になっておく必要があるか』といったバックキャスティング的な発想もできる従業員の教育・育成」をしている。

DXで肝要なのは、デジタルに使われるのではなく、デジタルを使える人間だ。

令和4年度〔全ト協〕事業計画と予算

令和４年
３月３日
第194回
理事会承認

【最重点施策】

(1) 燃料高騰対策等の推進
(2) 「標準的な運賃」の活用等による適正な運賃・料金収受
(3) 荷主対策の深度化の推進
(4) 長時間労働の是正及び取引環境の改善等への適切な対応
(5) 多様な施策による良質なドライバーの人材確保
(6) 交通及び労災事故の防止対策の推進
(7) 高速道路料金の割引の拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
(8) 新技術を活用した物流DXの推進

【重点施策】

(1) 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
(2) 環境・SDGs対策の推進
(3) 適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
(4) 大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立
(5) 新型コロナウイルスへの対応

※傍線＝令和4年度新規及び改正事項等

事業計画

最重点施策

(1) 燃料高騰対策等の推進

①燃料高騰対策並びに燃料サーチャージ導入の促進

・政府与党及び行政機関等に対し、燃料高騰分の価格転嫁のための対策（燃料サーチャージ等）、燃料税制対策、補助支援制度の創設、供給量の増加によるエネルギー価格低廉化方策の実施等について、強力に要請する。

・燃料サーチャージの収受に向けて、Web広告やリーフレットの配布等荷主への浸透を図るための施策を展開し、事業者が収受できるような環境整備の充実を図る。

②自家用燃料供給施設整備支援助成事業及び燃料費対策特別融資の実施

・自家用燃料供給施設に対する助成を実施するとともに、助成を受けた給油施設のネットワーク化を行い、大災害等の際の緊急輸送時における燃料供給体制を整備する。

・軽油等燃料費対策および環境・省エネに対する重要性に鑑み、最新の燃費基準を達成した排出ガス規制適合車等の導入及び自家用燃料供給施設等の整備に必要な設備資金融資に対する利子補給を行う。

③石油製品価格動向調査の実施

・石油製品価格の動向を調査し、石油製品及び石油製品間の需給動向や価格の変動要因について分析を行い、対応策を検討する。

(2) 「標準的な運賃」の活用等による適正な運賃・料金収受

①「標準的な運賃」の活用及び原価管理の徹底等による適正運賃・料金の収受

・荷主等に対して「標準的な運賃」がトラック運送業界の健全な発展のために必要な制度であることについて積極的に広報・周知活動を行う。

・標準的な運賃と自社原価の関連を踏まえた交渉方法など、標準的な運賃の活用によって適正運賃収受に繋がるセミナー等を開催するとともに、業界の指標となる経営分析報告書の作成と個別企業に対する経営診断助成を行う。

②その他

・物流施設の整備、荷役機械の購入、激甚災害を受けた場合の経営安定等に対する近代化基金融資を推進し、当該関係利子補給を行う。

・各都道府県信用保証協会のセーフティネット等を受ける際に支払う保証料の助成事業を行う都道府県トラック協会に対して補助を行う。

(3) 荷主対策の深度化の推進

①荷主対策の深度化の推進

・事業者の違反原因行為をしている荷主情報の収集を図るため、会員事業者、ドライバー等に対し、国土交通省の意見投稿サイトの積極的な周知を図る。

・国土交通省と連携し、事業者の違反原因行為をしている荷主情報を収集する。

(4) 長時間労働の是正及び取引環境の改善等への適切な対応

①長時間労働の是正及び取引環境の改善等働き方改革関連法への適切な対応

・国土交通省及び厚生労働省と連携を図り、中央及び都道府県の協議会が引き続き適確に運営されるよう、都道府県トラック協会と関係情報を共有し、地方協議会における事業を支援する。

・令和5年4月からの月60時間超の時間外割増率50％の中小事業者への適用について、幅広く周知徹底を図り、時間外労働上限規制への対応状況等を把握する。

・「同一労働・同一賃金」について、セミナー等を通じて、判例を踏まえた考え方や必要な対策等の周知徹底を図る。

・職場環境改善に向けた各事業者の取組みを「見える化」し、求職者の運転者への就職を促進することを目的とした「運転者職場環境良好度認証制度」の取得促進を図る。

②改善基準告示の見直しに向けた対応

・厚生労働省に設置された「自動車運転者労働時間等専門委員会」に積極的に対応し、各都道府県トラック協会の要望を踏まえ、関係行政機関等と適切な情報交換等を行う。

・改善基準告示の見直しの内容について、都道府県トラック協会や会員事業者に積極的な周知を図り、令和6年4月からの施行に向け遺漏なき対応を図る。

③ホワイト物流推進運動など荷主との連携による生産性向上に向けた取り組みの実施

・「ホワイト物流」推進運動や輸送品目別ガイドラインについて、荷主やトラック運送業界に引き続き周知・普及促進を図り、生産性向上に向けた取り組みに対し、積極的な対応を図る。

・「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」に盛り込まれているパレット化の促進及び規格統一化等について検討を進め、その対策について普及を図り生産性向上に努める。

(5) 多様な施策による良質なドライバーの人材確保

①高校新卒者等の採用促進のためのインターンシップを含む総合的な対策の策定及び実施

・インターンシップ登録サイトの充実、インターンシップ実施事業者への支援を図るとともに、高等学校等へのインターンシップ活用の周知を行い、高校生等に対する業界への採用促進を図る。

・準中型免許取得、5トン限定準中型免許限定解除等に係る費用に対する支援を行い、若年ドライバーの確保を図る。

②女性、高齢者及び若年層の採用等を含めた労働力確保及び育成・定着対策の推進

・トラック業界の労働力を確保し、定着を図るために、若年者、女性及び高齢者を含めた採用活動、採用後の労務管理等のマニュアルを作成、人材確保セミナーを通じ事業者への支援を図る。加えて、労働力確保に係る対外的な広報活動並びに積極的なPR方策を展開する。

・厚生労働省委託事業「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」の推進により、就職氷河期世代の運転免許取得を支援し、トラックドライバー確保の促進を図る。

③事業後継者等の育成

・将来のトラック業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定、研修及び中小企業大学校講座受講を促進する。

・社会貢献活動や他業種青年組織との交流を通じて、事業後継者並びに青年経営者の育成を図る。また青年経営者等の先進的な事業取り組みに対する支援を行う。

・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業及び社会貢献活動等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策の検討を行う。

・事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、事業後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。

④運転免許制度等に係る諸課題への対応策の検討

・19歳でも大型免許取得可能な「特例教習制度創設」について周知を図るとともに、中・大型車への「AT限定免許」制度創設について、関係機関に働きかけることにより、トラック運送業界への新たな人材確保につながる取り組みを推進する。

・運転免許制度を含めたトラック運送業界における人材確保に係わる課題について対応策を検討し、女性や次世代を担う若年労働者層、ドライバー未経験者等の求職者に対し、トラック運送業界の社会的役割等を積極的にPRし、職業としての魅力をアピールする。

⑤外国人労働者の活用に向けた対応策の検討

・外国人労働者の活用に向け、運転に加え荷役、検品等専門性の高い作業を包含した一連の作業を総合的に考慮した業務を技能実習2号移行対象職種及び運転業務を特定技能の対象分野とすることについて、自民党外国人労働者等特別委員会等に対し要望してきたが、引き続き関係機関等と調整し検討を進める。

(6) 交通及び労災事故の防止対策の推進

○交通事故防止対策

①事業用トラックによる交通事故実態の把握と要因分析及び事故防止対策の啓発

・「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標達成に向けて、各都道府県トラック協会と連携し、事故防止対策の推進を図る。

・特に、目標達成に大きく届かない地域を中心に、支部レベルでの「出前セミナー」の実施等を通じて交通事故防止対策を強化する。

・車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握し、有効な事故防止対策を行う。

・交通事故実態に即した事故防止セミナー等を通じ、交通事故防止の意識の高揚をし、WEB版ヒヤリハット集など効果的な映像を活用した実践的なセミナーを実施する。

・ドライバー等安全教育訓練促進助成事業の対象施設の拡充を図り、ドライバー教育テキストを活用したトラックドライバーの初任運転者等に対する教育指導体制の強化等により、交通事故防止の実効性向上を図る。

・車輪脱落事故が増加傾向にあることから、国土交通省通達に基づく緊急対策の取組である「車輪脱落事故防止キャンペーン」などを通じ、車輪脱落事故防止対策の徹底を図る。

②飲酒運転根絶に向けた取り組みの強化

・全ト協が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用し、運転者等に対するアルコール検知器の携行、酒気帯びの有無の測定方法及び測定結果の確実な報告等について指導を徹底し、事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例を周知するなどして、飲酒運転根絶意識の向上を図る。

・飲酒運転根絶に向けた各都道府県の取り組み事例について情報の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開する。

・また、交通対策委員会の決議を踏まえ、トラックドライバーへの飲酒運転しないことの宣言書署名など、会員事業者等と連携した取り組み強化を図る。

③安全対策機器等の普及促進

・先進安全自動車（ASV）の普及拡大を図り、車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入促進を図る。

④高度なIT点呼システムの普及拡大

・デジタル式運行記録計等の高度化に合わせ、IT機器等を活用した高度な点呼システムの普及および適用範囲の拡大を図る。

・輸送の安全体制の確保を前提として、AIロボット等の点呼への活用など運行管理の効率化に取り組む。

・自動点呼にかかる支援機器及びシステム等の導入を支援する。

⑤「運輸安全マネジメント」の普及拡大

・運輸安全マネジメントについて、一層の定着と取組みの深度化、高度化を図るため、官民一体で取り組む普及・啓発活動を推進する。

⑥駐車問題見直しへの対応

・貨物集配中の事業用トラックに係る駐車規制の見直しに伴う諸課題について情報収集に努め、必要に応じ、改善に向けた関係機関への働きかけを行う。

⑦全国トラックドライバー・コンテストの実施

・安全意識ならびに運転技能の向上を図るため「全国トラックドライバー・コンテスト」を実施する。

⑧トラックステーションの管理運営

・長距離運行トラックの安全運行確保を目的とした、トラックステーションの管理運営について、利用実態を踏まえた運営方法の見直しや施設の閉鎖・売却を行うなど運営の効率化を図りつつ、施設の経年劣化に応じた大・中規模の修繕を行い、利用者が快適に施設を利用できるよう計画的な保全及び運営に努める。

・トラックステーションにおけるアイドリングストップ並びにごみ不法投棄禁止の徹底を期すなど、業界のイメージ・アップを目指し環境啓発活動を推進する。

(7) 高速道路料金の割引の拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現

①大口・多頻度割引の実質50％割引への拡充

・新型コロナウイルス感染症や燃料価格高騰の影響で、トラック運送事業者は大きな影響を受け、厳しい経営状況になっている。そのため経済が正常に回復するまでの間、大口・多頻度割引の実質50％割引の適用について、政府・与党等に対し要望活動を行う。

②高速道路料金の更なる割引の拡充

・トラックの利用促進を図り、輸送効率の改善及び交通安全・環境面の向上に資するため、高速道路料金の更なる割引の拡充について、以下の項目に関して、政府・与党等に対し要望活動を行う。

・深夜割引適用時間帯及び割引率の拡充

・長距離逓減制割引の拡充

・本四高速におけるNEXCOと同様の割引制度導入

③「重要物流道路」の追加指定や機能強化の推進

・大型トラックがスムーズに走行できる環境の実現に向けて、重要物流道路の追加指定及び指定された区間の道路整備が早期完成・供用されるよう、国土交通省等に対し要望活動を行う。

④高速道路等ネットワークの

○労働対策

①過労死等防止対策の推進

・「過労死等防止計画」の具体的な行動計画に基づき、関係者が一丸となって過労死等防止対策を推進する。

・セミナーや、啓発資料等を通じ、過労死等防止に向けた意識の高揚を図り、過労死等防止対策を普及促進する。

②健康状態に起因する事故及びメンタルヘルス対策の推進

・ドライバーの睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査に対する助成を行い、セミナー等を通じて、SAS対策の普及・強化に努める。

・「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」等を活用したセミナーや、血圧計の普及等ドライバーの生活習慣病対策を通じて、健康起因事故防止対策を推進する。

・精神疾患による過労死事案の分析を行い、メンタルヘルスに関する対応策を検討する。

・中小トラック運送事業者のための健康管理システム（運輸ヘルスケアナビシステム）について、導入・活用を推進する。

③労働災害防止、荷主対策の推進

・荷主先を含めた労働災害の発生状況等の実態を調査分析・把握するため、陸上貨物運送事業労働災害防止協会等関係機関との連携を図りつつ、第13次労働災害防止計画（2018～2022）を踏まえた労働災害防止に取り組む。

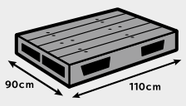
・安全衛生管理の徹底と、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」の周知・徹底を図る。

④フェリー利用等の推進に向けた対策

・北海道・四国・九州～本州間等のフェリー利用等について、高速道路料金の割引に相当する助成制度の創設の要望など、フェリー利用等の推進に向けた対策の検討を行う。

プラスチック
Pパレットの返却にご協力ください！

●回収対象パレット
（ビールプラスチックパレット
通称：Pパレ）

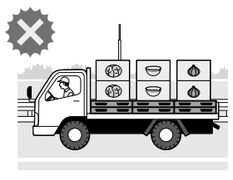


・サイズ：90cm×110cm

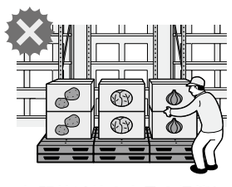
・側面に「加盟社名」や「Pパレ共同使用会管理」の印字あり

Pパレは、一般社団法人Pパレ共同使用会の
加盟社（メーカー）が購入・所有し資産として管理
の上、共同使用して回収・再利用しております。

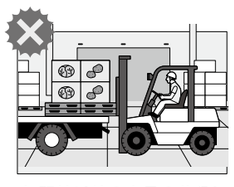
お手元のパレット、こんな使い方してませんか？
加盟社以外の商品の輸送・保管・荷役に使用するのはNGです！



加盟社以外の商品の輸送に



加盟社以外の商品の保管に



加盟社以外の商品の荷役に

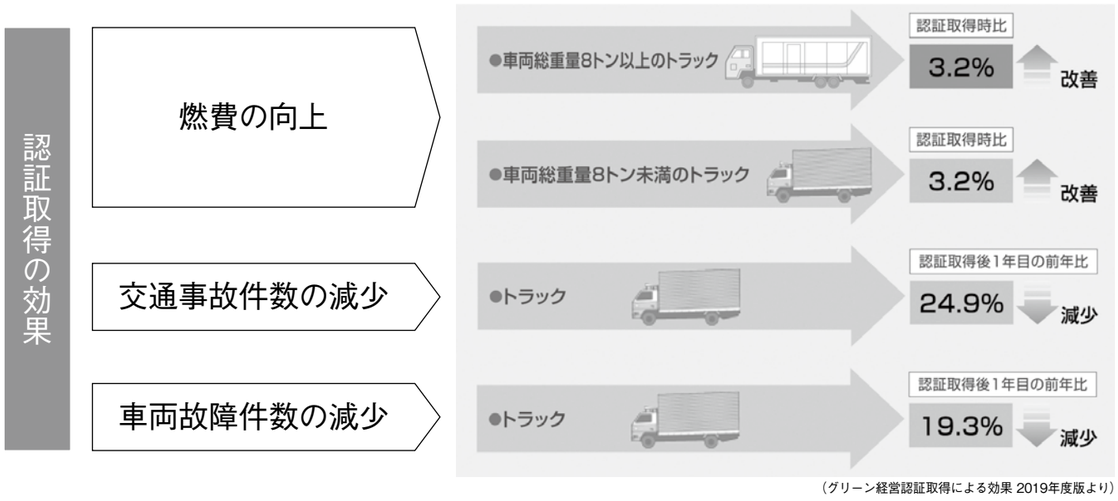
国内酒類・飲料メーカーなど120社超が加盟！
一般社団法人 Pパレ共同使用会
〒104-0061 東京都中央区銀座1-16-7 銀座大栄ビル10F

＼このような違法行為に気づいた方はご連絡ください。／
0120-952-259　Pパレ共同使用会　検索

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

グリーン経営認証制度とは：
グリーン経営は、国土交通省の「環境行動計画」の政策となっている環境マネジメントシステムです。その認証制度は、グリーン経営推進マニュアルに基づき環境問題に取り組む事業者（トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運）を、当財団が第三者認証機関として認証登録するものです。

●近年関心の高まっているSDGs（持続可能な開発目標）の環境保全の取り組みと合致しています。
●環境保全の取り組みが行われていることを客観的に証明することができます。



（グリーン経営認証取得による効果 2019年度版より）

グリーン経営ホームページ　https://www.green-m.jp/
「認証基準」、「取組事例」など 詳細は グリーン経営 で 検索

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
（略称：エコモ財団）　☎03-3221-7636 http://www.ecomo.or.jp

令和4年度収支予算（総括）

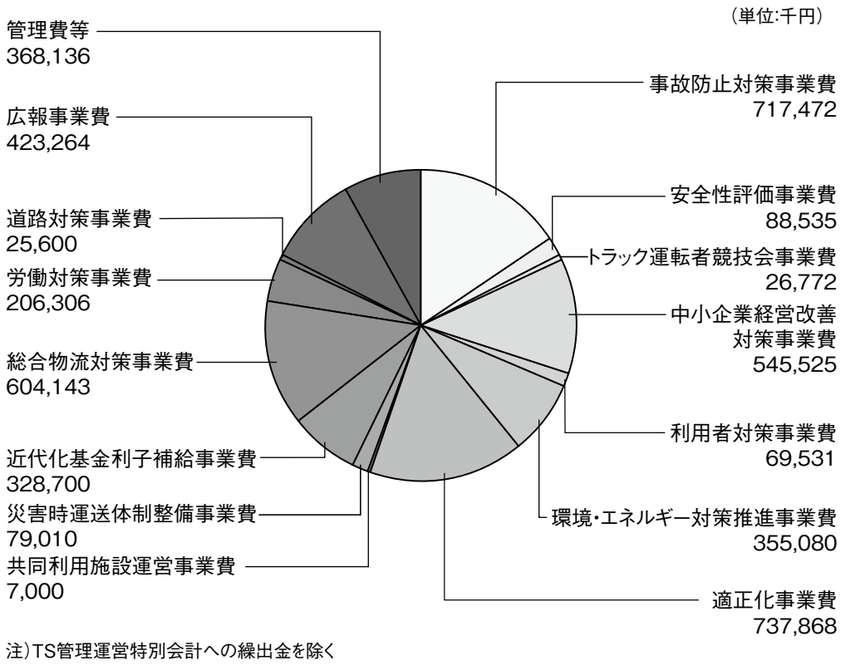
（単位:千円）

一般会計	事業活動収支の部	収入	688,901
		支出	566,181
		収支差額	122,720
	投資活動収支の部	収入	0
		支出	87,408
		収支差額	▲87,408
	財務活動収支の部	収入	50,000
		支出	80,312
		収支差額	▲30,312
	予備費支出		5,000
	当期収支差額		0
交付金特別会計	事業活動収支の部	収入	3,966,080
		支出	4,776,672
		収支差額	▲810,592
	投資活動収支の部	収入	0
		支出	583,592
		収支差額	▲583,592
	財務活動収支の部	収入	1,330,312
		支出	1,300,000
		収支差額	30,312
	予備費支出		300,000
	当期収支差額		▲1,663,872
トラックステーション(TS)管理運営特別会計	事業活動収支の部	収入	411,420
		支出	713,447
		収支差額	▲302,027
	投資活動収支の部	収入	353,027
		支出	46,000
		収支差額	307,027
	予備費支出		5,000
	当期収支差額		0
鈴木基金特別会計	事業活動収支の部	収入	1,600
		支出	10,600
		収支差額	▲9,000
	投資活動収支の部	収入	10,000
		支出	0
		収支差額	10,000
	予備費支出		1,000
	当期収支差額		0

注）▲はマイナス

交付金特別会計事業活動支出の内訳

（単位:千円）



注）TS管理運営特別会計への繰出金を除く

重点施策

積極的な整備推進及びミッシングリンクの解消

・トラック輸送ニーズに対応した、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、ミッシングリンクの解消や迂回可能なダブルネットワークの構築等、高速道路及び一般道路が連携した全国道路ネットワークの積極的な整備推進について、都道府県トラック協会や地元自治体等と連携し、国土交通省等に対し要望活動を行い、「SDGs（持続可能な開発目標）の達成」や「グリーン社会の実現」を図る。

⑤高速道路における暫定2車線の4車線化など安全対策及び渋滞対策の推進

・より安全に高速道路を利用し、輸送時間の短縮等高速道路の持つ効果が最大限に発揮されるよう、暫定2車線の4車線化などの安全対策及び渋滞対策の推進に向けて、都道府県トラック協会や地元自治体等と連携を図り、国土交通省等に対し要望活動を行う。

⑥SA・PA、道の駅における駐車スペースや休憩・休息施設の整備・拡充

・労働関係法令の遵守及び労働環境改善のために必要な施設として、SA・PA、道の駅における大型車又は特大車用の駐車スペースや、休憩・休息施設となる建屋内設備の整備・拡充、特にシャワー施設の設置箇所拡大について、国土交通省等に対し要望活動を行う。

⑦中継物流拠点の整備・拡充等による中継輸送の推進

・ドライバーの長時間労働の抑制等働き方改革の推進のため、中継物流拠点（コネクトエリア）の設置箇所を拡大するよう、国土交通省等に対し要望活動を行う。

⑧道路通行及び車両に関する制度の簡素化及び規制緩和要望の推進

・車両制限令や道路運送車両の保安基準、道路交通法施行令について、各種規制の緩和、手続きの簡素化・迅速化等について改善方策の検討を進め、国土交通省や警察庁に対し要望活動を行う。

・軸重に関する諸課題について、関係機関と連携して適正な改善を図る。

・令和4年4月から運用が開始される新たな特殊車両の通行制度について、道路関連データのデジタル化の促進や利用しやすい手数料水準、手続きの負担感が小さく使い勝手のよいシステムの実現等の利便性向上策を講じるよう、国土交通省に対し要望活動を行う。

(1)自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

①自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

・自動車関係団体と連携を図り、政府与党等に対し要望・陳情活動を積極的に展開する。また、営業用トラックに対して新たな税負担となるような議論が生じた場合には、これを阻止するための要望・陳情活動を行う。

(2)環境・SDGs対策の推進

①「環境ビジョン2030」の推進

・環境基本行動計画「環境ビジョン2030」を踏まえ、次世代自動車の導入支援、輸送の効率化の推進、アイドリングストップの徹底等脱炭素化に向けた環境啓発活動を推進する。

②SDGs（持続可能な開発目標）への対応

・「環境ビジョン2030」の行動メニューとSDGsの関連性の理解促進を図りつつSDGs達成に向けた取組を推進する。

③エコドライブの徹底に向けたEMS機器等の導入及びアイドリングストップ支援機器の普及促進

・燃料消費量の削減効果が高いデジタル式運行記録計などEMS機器等の導入のための補助事業を促進する。

・エアヒーター、バッテリー式冷暖房装置等アイドリングストップ支援機器導入のための事業を実施する。

④環境対応車の普及促進

・環境対応車である天然ガス及びハイブリッドトラック等の導入を促進する事業を実施する。

(3)適正化事業等の推進による法令遵守の徹底

①巡回指導等の充実強化による法令遵守の徹底

・巡回指導は、新規事業者、総合評価が低い事業者など指導の必要性が高い事業者を念頭に優先度に応じた指導内容及び頻度で行い、法令遵守の徹底について指導・啓発を図る。

・法令を遵守しない悪質事業者への早期監査を支援するため、巡回指導結果について、運輸支局等に適正化情報処理システムを通じた迅速な情報提供を行う。

・関係行政機関と連携し、速報制度並びに新規参入事業者に対する新規巡回指導及び労基特別巡回指導等への的確な対応を図る。また、巡回指導を通じて、働き方改革関連法の周知を図るとともに、改正貨物自動車運送事業法の遵守の徹底を図る。

・巡回指導を通じて、社会保険等の未加入・未納事業者に対し、社会保険等の加入及び保険料の納付の徹底を的確に指導する。

・地方実施機関に対する巡回指導の実態調査等により、巡回指導の指針、マニュアルの徹底を図り、評価手法の全国均一化を推進する。

・適正化事業指導員の専任化を推進し、地方実施機関の指導体制の強化を図る。

②安全性評価事業（Gマーク制度）の積極的な推進及び普及促進策の実施

・「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」について、引き続き関係行政機関や地方実施機関と連携し、円滑な推進を図る。

・Gマーク制度の普及促進のため、巡回指導を通じて普及啓発を図るとともに、Gマークラッピングトラック等による広報啓発活動の展開、荷主等に対するGマークの安全優位性についての周知及びGマーク取得事業所に対するインセンティブの拡充に努める。

・Gマークステッカーの「有効期限切れ」や「廃車時」の剥離の徹底等、ステッカーの適正な管理を推進する。

・令和5年度からの実施を検討しているGマーク制度の見直しについて、事前の周知を行う。

③適正化事業指導員に係る研修事業の充実及び更なる資質の向上

・全国研修では、実践的な調査技術や専門的知識の修得等、指導実務に即した研修を開催する。特に、特別研修及びスキルアップ研修は、時宜を得たテーマを設定し研修の高度化を図る。

・運輸局、運輸支局との官民合同の地方ブロック研修を推進し情報の共有を図り、地域の諸課題について討議を行う。

・全国研修を補完する小規模グループ研修では、模擬巡回指導やグループ討議等の実施により、評価手法の全国均一化を図る。

・適正化事業指導員の更なる資質の向上を図るため、運行管理者資格の取得を積極的に推進する。

(8)新技術を活用した物流DXの推進

①自動運転及び環境対応車等の新技術への対応

・2050年のカーボンニュートラルに向けた国の施策をうけて、電気トラック、燃料電池（水素）トラックの導入・普及に向けた課題等の整理を行い、適宜、関係機関に対して要望を発信する。

・ドライバー不足や生産性向上等に資する自動運転など新技術を活用した物流の効率化等の推進について、実用化に向けた課題等の整理を行い、適宜、関係機関に対して要望を発信する。

②IT化の推進並びに情報セキュリティ対策の対応

・中小トラック運送事業者を対象とした情報化支援諸施策を行う。また、先進活用事例や情報セキュリティ対策等を幅広く周知するとともに、セミナーを開催するなどIT活用の推進を図り、事業者における人材不足や業務効率化に資するための生産性向上等を支援する。

・輸送効率向上とIT化を促進するため、求荷求車情報ネットワーク事業を支援する。

③新・総合物流施策大綱に基づく物流DXの推進

・「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」の柱のひとつである物流DXを推進するため、国土交通省が設置した官民物流標準化懇談会等に積極的に参画するとともに、関係行政機関や関係団体等と連携を図り、物流DXによる生産性向上に向けた取り組みを進めていく。

(4)大規模自然災害発生時における緊急輸送体制の確立

①大規模自然災害発生時における緊急物資輸送体制の確立及び迅速な対応

・全ト協「防災業務計画」に基づき、必要な体制整備を推進する。また、これまでの大規模自然災害対応等を踏まえつつ緊急物資輸送体制の確立を図り、迅速な対応に向けて、指定公共機関6社及び各都道府県トラック協会との連携を強化する。

・指定公共機関と連携し、国等の関係機関の訓練に積極的に対応する。また、全日本トラック協会と各都道府県トラック協会間の緊急通信体制の整備及び情報伝達の訓練を行う。

・トラック運送事業者及び協同組合の自家用スタンドを活用した緊急給油ネットワークの整備を推進する。

・大規模自然災害発生時のBCP（事業継続計画）について、ガイドブック等を活用し周知する。

②大規模自然災害発生時に備えた災害物流専門家の育成など防災マネジメントの普及拡大

・会員事業者や都道府県トラック協会役職員等を対象とした研修を開催し、災害物流専門家の育成に努める。

・災害物流専門家の育成に当たり、各都道府県トラック協会・会員事業者との連携及び自治体との情報共有のあり方について検討を進める。

・自然災害への対応にあたって、運輸事業者が参考とすべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント指針」について、官民一体で取り組む普及・啓発活動を推進する。

(5)新型コロナウイルスへの対応

①新型コロナウイルスへの対応

・国民生活と経済を支える持続的な物流の確保を図るため、トラックにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドラインの周知徹底を図る。

・小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会の答申を踏まえた経営基盤強化対策を推進する。

(6)その他

①各種広報媒体を活用した対外的なPR対策の積極的な推進及び機関紙等による会員事業者向け情報提供

・地元テレビ局等でのPRのため、労働力確保および業界イメージ向上のためのテレビCM素材を制作し、各都道府県トラック協会およびブロック協会に配布する。

・若年者が集う全国の主要都市（東京、愛知、大阪など）の大型街頭ビジョンや映画館、SA・PAや電車内のデジタルサイネージ等の各種媒体を活用して上記テレビCM素材を放映し、若年労働力確保のための積極的なPRを行う。

・機関紙『広報とらっく』（毎月1日・15日発行：年間23回、1回の発行部数5万5千部）を発行し、紙媒体のほかホームページにも電子版を掲載することにより、会員事業者が必要とする情報をタイムリーに提供するとともに、関係行政機関、荷主企業、一般にも広く業界の活動をPRする。

・ホームページやYouTube、SNS等の各種デジタル媒体を積極的に活用し、多様化する情報ニーズに幅広く対応する。

・10月9日「トラックの日」を中心に全国紙、業界紙、ホームページ等各種メディアを活用するとともに、全国統一ポスターを作成・配布するなど、エッセンシャルワーカーとしてのトラック輸送の重要性を広く一般に周知する広報活動を展開する。

・荷主等に対しトラック運送業界の現状を訴え、適正取引の推進、標準的な運賃の収受、安全性評価事業（Gマーク制度）、引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）の普及に向けて、各種メディアへのPR活動を展開する。

②引越事業者優良認定制度の推進と消費者サービス向上に向けた支援

・引越事業者優良認定制度の普及促進を図り、一般消費者の認知度を向上させるための積極的な周知活動を行う。

・一般消費者からの輸送相談に対し、関係行政機関、法律専門家等との連携により迅速・丁寧な対応に努める。

また、優良認定事業者のサービス品質の向上を図るため、お客様対応責任者研修において輸送相談内容をフィードバックし、消費者トラブルへの適切な対応に努める。

・引越講習（引越基本講習、引越管理者講習）を開催し、標準引越運送約款や関係法令等、引越運送事業者として必要な知識の周知徹底を図る。

更に、引越講習認定講師の確保・育成に取り組む。

・引越繁忙期におけるサービスレベルや輸送品質を保持するため、分散引越について一般消費者や企業・国等に対し幅広い周知活動を推進する。

③全ト協・都道府県トラック協会の会員及び役職員等に対する研修の充実及び能力の開発

・新規に採用された若手職員等に対して、トラック運送業界の基本的な知識の習得や現場研修を通じて職員として必要な能力を身につけるための研修を実施し、能力の向上を図る。

④海外関係団体・関係機関との交流の促進

・IRU（国際道路輸送連盟）をはじめとした海外の行政機関及び関係団体等との交流を促進する。

適正運賃・料金収受に向けて今こそ取り組みを！

3月は「価格交渉促進月間」

燃料価格高騰に立ち向かうため 燃料サーチャージの導入を進めましょう

コロナ禍からの世界経済の回復に伴う原油の需要増や一部産油国の生産停滞、またウクライナ情勢の悪化を受け、燃料価格高騰が進んでいます。燃料価格の高騰はトラック運送事業者の経営を大きく圧迫することから、燃料コストの増加分を荷主に負担してもらうための「燃料サーチャージ」の導入が欠かせません。

経済産業省では、3月を「価格交渉促進月間」と位置づけ、荷主など発注側企業とトラック運送事業者など受注側企業の価格交渉の促進を図っています。

3月の同月間を機に、燃料サーチャージの導入に向けて、荷主との交渉を進めましょう。

1 燃料サーチャージの導入に向けて

燃料サーチャージの導入にあたっては、まず燃料サーチャージの算出を行い、国土交通省に届け出る必要がある。

「標準的な運賃」における燃料サーチャージの算出方法は、図1の通りである。標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を100円として算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も100円として設定している。

また、燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブルは表の通りとなっている。なお、燃料サーチャージを算出する際には、車種ごとに車両燃費を設定する必要がある。

各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、国土交通省「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（国交省ホームページ〔HP、二次元コード〕に掲載）も参考にしつつ、自社の運賃の設定に係る原価計算において基準として設定することが望ましいとしている。

図1　「標準的な運賃」における燃料サーチャージの算出方法

- 基準価格：100.0円（スタンド価格による）
- 改定する刻み幅：5.0円
- 改定条件：改定の刻み幅5.0円/ℓの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。
- 廃止条件：軽油価格が100.0円/ℓを下回った時点で、翌月から廃止する。
- 計算式：

【距離制運賃】
走行距離（km）÷燃費（km/ℓ）
×算出上の燃料価格上昇額（円/ℓ）

【時間制運賃】
平均走行距離（km）÷燃費（km/ℓ）
×算出上の燃料価格上昇額（円/ℓ）

出典：国交省通達「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」（令和2年4月24日発出）

表　燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブル

調達している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00円	―
～100.00円	廃止	
100.00超～105.00円	102.50円	2.5円
105.00超～110.00円	107.50円	7.5円
110.00超～115.00円	112.50円	12.5円
115.00超～120.00円	117.50円	17.5円
120.00超～125.00円	122.50円	22.5円
125.00超～130.00円	127.50円	27.5円
130.00超～135.00円	132.50円	32.5円
135.00超～140.00円	137.50円	37.5円
140.00超～145.00円	142.50円	42.5円
145.00超～150.00円	147.50円	47.5円
150.00超～155.00円	152.50円	52.5円
155.00超～160.00円	157.50円	57.5円
160.00超～165.00円	162.50円	62.5円
165.00超～170.00円	167.50円	67.5円
170.00超～175.00円	172.50円	72.5円
175.00超～180.00円	177.50円	77.5円
180.00超～185.00円	182.50円	82.5円

※代表価格は、刻み幅の0.5倍の額を基準価格に加算した額とした。上昇額は、（代表価格－基準価格）とした。
出典：国交省通達「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」（令和2年4月24日発出）

国交省「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」

2 燃料サーチャージに関する情報提供

全日本トラック協会HPでは、「燃料価格高騰対策特設ページ」（二次元コード）で燃料サーチャージに関する情報を提供しているので、これらを活用し、燃料サーチャージ導入の一助としていただきたい。

全ト協「燃料価格高騰対策特設ページ」

荷主等に関する情報通報窓口のご案内

公正取引委員会・中小企業庁では情報通報窓口を設置し、交渉に当たって、買いたたきやコスト増加分の不当な据え置きなどの違反行為をしていると疑われる荷主や親事業者に関する情報を広く受け付けております（二次元コード参照）。なお、通報は匿名で行うことが可能です。荷主等との交渉でお困りの場合は、情報通報窓口への通報や国土交通省運輸支局または中小企業庁下請駆け込み寺でも相談窓口が設置されておりますので、ご相談ください。

公正取引委員会 違反行為情報提供フォーム

政府

「原油価格高騰に対する緊急対策」を取りまとめ

「激変緩和事業の拡充」「適正運賃収受のための荷主等への周知」などを推進

コロナ禍からの世界経済の回復に伴う原油の需要増や一部産油国の生産停滞、またウクライナ情勢悪化に伴う燃料価格高騰を受け、政府は3月4日に「原油価格高騰等に関する関係閣僚会合」を開催。「原油価格高騰に対する緊急対策」を取りまとめ、公表した。

ここでは、トラック運送業界関係の緊急対策について紹介する。

1 はじめに

13年ぶりの高値水準を受け 緊急対策を機動的に実施

コロナ禍からの世界経済の回復に伴う原油の需要増や、一部産油国の生産停滞などによる原油価格高騰を受け、国内の石油製品価格は13年ぶりの高値水準となっている。ロシアによるウクライナ侵略などの地政学的変化が、世界の原油価格や需給に大きな影響を与える可能性が生じている。

こうした現状の変化に対して緊急に機動的に対応し、国民生活や企業活動への影響を最小限に抑える観点から、政府一体となり対策を実行していく。

2 原油価格高騰に対する緊急対策①

「激変緩和措置」補助金の上限を5円から25円まで引き上げ

①激変緩和策

●激変緩和事業の拡充（経済産業省）

↓燃料油価格の激変緩和事業について、元売事業者等に対する価格抑制原資の支給額の上限を5円から25円に引き上げることにより、急激な価格上昇を抑制し、国民生活や企業活動等への不測の影響を緩和する。

②中小企業対策

●資金繰り支援（中小企業庁）

↓政府系金融機関、信用保証協会、商工会連合会、商工会議所、商工会連合会、各経済産業局等に「ウクライナ情勢・原油価格上昇等に関する特別相談窓口」を設置し、原油価格上昇の影響により資金繰りや経営に困難を来している中小企業者の相談を受付中。

↓ウクライナ情勢・原油価格上昇等の影響を受けている場合には、①セーフティネット貸付の数値要件（売上5％減など）を撤廃するとともに、②このうち、利益率が5％以上減少した事業者に対して金利を0・2％引き下げる。さらに状況が悪化する場合には、追加の支援を検討。

↓新型コロナに加え、足下の原油高騰の影響も踏まえ、影響を受ける事業者に対する返済条件の変更等に柔軟に対応することなどを、関係大臣等より官民金融機関等に対し要請。

●「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく対応（内閣官房、公正取引委員会、中企庁）

↓「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」（令和3年12月27日、内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、公正取引委員会）に基づき、中小企業等が原油をはじめとするエネルギーコスト等の上昇分を適切に転嫁できるよう、価格転嫁円滑化スキームにより関係省庁や下請事業者から広範囲に情報提供を受け付ける。価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化に向けて、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」や下請代金支払遅延等防止法上の「買いたたき」などに対する取締りを強化する。

↓原油価格が昨年よりも高騰し、さらに影響が長期化していることを踏まえ、昨年11月に続き、今後、中小企業等が原油価格上昇などのコスト上昇分を適切に転嫁できるよう、業界団体（約1500団体）を通じ、親事業者に対して、下請事業者への配慮を要請。その際、昨年末に決定した「転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく取組や、価格交渉促進月間を3月にも設定することなど、価格転嫁に向けた施策についても改めて周知する。

③エネルギー構造転換の促進

●省エネルギーの推進（経産省）

↓産業・業務部門における性能の優れた省エネ設備への更新を支援し、需要側における燃料・電力の消費抑制に資する取組を促しエネルギーコストを節減する。

↓大幅な省エネ実現と再エネの導入により、年間の一次エネルギー消費量の収支ゼロを目指した住宅・ビルのネット・ゼロ・エネルギー化を中心に、民生部門の省エネ投資を促進する。

●クリーンエネルギー自動車の普及促進（経産省・国交省）

↓電気自動車や燃料電池自動車等について、購入支援を充実させることにより、早期に需要創出や車両価格の低減を促す。

3 原油価格高騰に対する緊急対策②

燃料価格高騰分が運賃に反映されるよう 荷主企業等に理解・協力呼びかけへ

④業種別対策（トラック運送業関係）

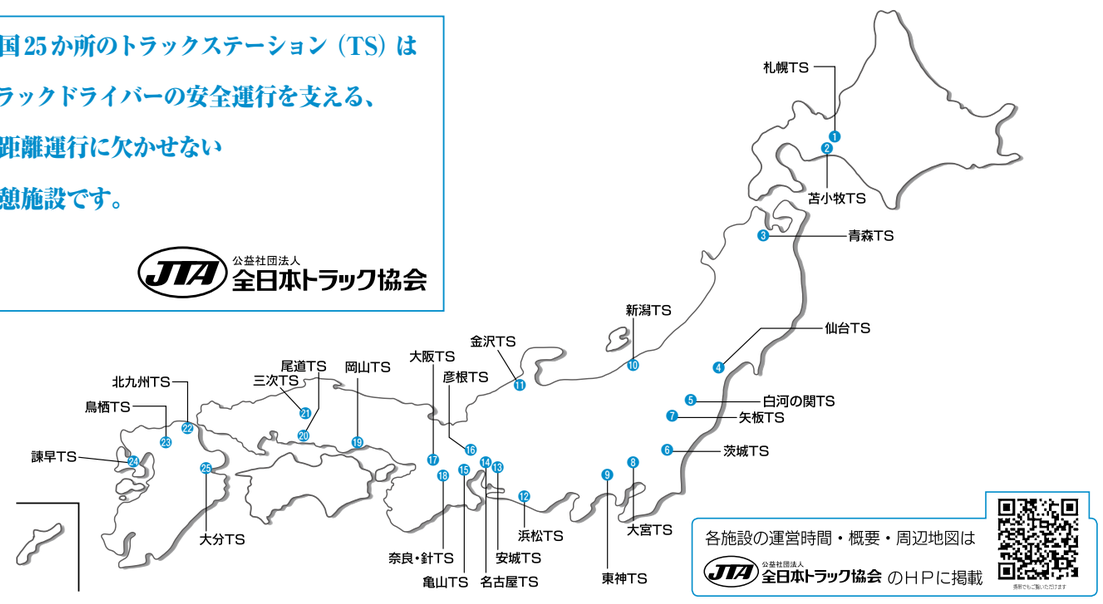
●適正な運賃収受のための荷主等への周知及び是正措置の実施（国交省）

↓「転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく取組に加え、トラック運送等について、燃料の価格上昇分が適正に運賃に反映されるよう、荷主企業等に対し理解と協力を呼びかけた上で、貨物自動車運送事業法に基づき、不当な運賃の据え置き等に対し、働きかけ、勧告、公表等の必要な対応を行う。

安全運行のオアシス トラックステーション

全国25か所のトラックステーション（TS）はトラックドライバーの安全運行を支える、長距離運行に欠かせない休憩施設です。

公益社団法人 全日本トラック協会



各施設の運営時間・概要・周辺地図は 公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
1	札幌	北海道札幌市厚別区厚別東5条1-1-2	011-897-9101	39
2	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北11-11-33	0144-55-7491	80
3	青森	青森県青森市大字荒川字品川110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
4	仙台	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-1-15	022-232-9336	39
5	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針15-1	0248-21-7167	45
6	茨城	茨城県小美玉市西郷地字新田1390	0299-48-3455	30
7	矢板	栃木県矢板市乙畑440-2	0287-48-1919	46
8	大宮	埼玉県さいたま市西区三橋6-699-1	048-623-6815	41
9	東神	神奈川県大和市上草柳588	046-261-1100	97
10	新潟	新潟県新潟市西区山田196-1	025-233-6961	52
11	金沢	石川県金沢市千木町ル21-1	076-257-2755	56
12	浜松	静岡県浜松市東区流通元町2-3	053-421-5311	116
13	安城	愛知県安城市尾崎町大縄19-1	0566-98-8823	74
14	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前3-601	052-303-2188	97
15	亀山	三重県亀山市小野町桜口586-4	0595-82-3935	82
16	彦根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満2337-1	0749-26-0156	45
17	大阪	大阪府寝屋川市木屋元町20-1	072-832-2362	80
18	奈良・針	奈良県奈良市針町487-1	0743-82-0622	60
19	岡山	岡山県岡山市中区倉富285-19	086-277-4055	35
20	尾道	広島県尾道市高須町字才ケタ保21193-3	0848-46-1882	37
21	三次	広島県三次市西酒屋町船所1468	0824-63-0025	30
22	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	70
23	鳥栖	佐賀県鳥栖市永吉町617-1	0942-83-7035	48
24	諫早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
25	大分	大分県大分市大字上戸次字字土ノ口6045-2	097-597-6233	43

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

ほんのヒトコマ［第104回］ 前川しんすけ

都内某所にあるといわれる会員制秘密クラブ……!?

法令○×（マルバツ）クイズ　～追越し・追抜き編～

【解答】2面に問題

❶ ×（法第2条第1項第21号）追越しは、車が進路を変えて進行中の前の車の前方へ出ることを言い、追抜きは、車が進路を変えないで進行中の前の車の前方に出ることを言う。

❷ ×（法第28条第2項）車は他の車を追い越すときは、その右側を通行しなければならないが、前車が右折するため道路中央に寄って走行しているときは、その左側を走行しなければならない。

❸ ○（法第30条第1号）上り坂の頂上附近や勾配の急な下り坂は追越しが禁止されている。

❹ ×（法第30条第3号）交差点（優先道路を通行している場合を除く）、踏切、横断歩道又は自転車横断帯及びこれらの手前の側端から前に30メートル以内の部分は、追越しが禁止されている。

❺ ○（教則第5章第6節 追越しなど1-(2)-エ）後ろの車が自分の車を追い越そうとしているときに追越しをするのは危険なので、禁止されている。

令和4年度 トラック運送業界はこう変わる

「遠隔点呼」導入への申請受付開始　特殊車両に関する新たな通行制度の導入も

令和4年度を迎える4月1日から、トラック運送業界を取り巻く環境が変わる。新年度から変わるトラック関係の主な事項についてまとめた。

❶遠隔点呼の実施が可能に

4月1日から事業者の申請開始

自動車運送事業者は、これまで原則として対面での点呼を行うことが定められていたが、運行管理に活用可能な情報通信技術（ICT）の発展が目覚ましいことから、これまでの対面点呼に代わって「遠隔点呼」が実施できるようになる。

遠隔点呼とは、事業者が、要件を満たす機器・システムを用いて、営業所内または営業所等間で行う点呼のこと。使用機器・システムについての要件、実施場所についての要件、運用上の遵守事項が定められている。詳細は国土交通省「遠隔点呼実施要領」を参照のこと。

なお、遠隔点呼の実施には、運輸支局長への申請を行う必要がある。申請は、4月1日から受付開始となる。

遠隔点呼実施要領（全ト協HP）

❷「特殊車両通行確認制度」

4月1日から運用開始

国土交通省は4月1日から、特殊車両に関する新たな通行制度となる「特殊車両通行確認制度」（図1）の運用を開始する。

同制度では、事前に登録した車両について、運行可能経路の検索・手数料の支払いまで、インターネットを利用して24時間オンラインで行うことが可能となる。従来の特殊車両通行許可制度では、申請から許可までに数日～数か月かかっていたが、同制度では登録車両の通行可能経路がオンラインで即時回答されるため、確認の当日から走行することが可能となり、運送事業者の利便性が飛躍的に向上することが期待されている。

国交省では3月31日まで、同制度の実際の運用が始まるのに先立って、「特殊車両通行確認システム」の試行を実施している。また、全日本トラック協会では3月31日15時まで、全ト協ホームページ（会員専用サイト）で同制度の説明動画を配信している（二次元コード）。

説明動画（全ト協会員専用サイト）

❸基準緩和自動車の継続認定

Gマーク事業所は「無期限」に

道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）に基づく「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」（平成9年9月19日付自技第1093号）の一部改正が行われ、4月1日から、安全性優良事業所認定（Gマーク）を受けている事業所に使用の本拠の位置を有する自動車の継続緩和申請について、緩和の限度が現行の4年から無期限へ、その他の自動車は現行2年から4年に延長されることになる（表1）。

表1　基準緩和の期限の改正

	現　行	改正案
要件を満足する自動車	新規：2年 初回の継続：3年 2回目以降：4年	新規：2年 継続：無期限
その他の自動車	新規：2年 継続：2年	新規：2年 継続：4年

❹大型免許等の受験資格の見直しが実現

5月13日施行

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令」が2月10日に公布され、大型免許等の受験資格の見直しが実現することとなった。

今回の改正では、19歳から大型自動車免許等の運転免許試験を受けるための教習の課程に係る指定の基準が定められたほか、普通自動車免許等を受けていた期間が通算して1年以上で大型自動車免許等の運転免許試験を受けるための教習の課程に係る指定の基準が新たに定められる。

施行日は、5月13日の予定となっている。

❺高速道路料金改定

首都高「大口・多頻度割引 最大45%割引に拡充」

首都高速道路㈱は、4月1日から首都高速道路料金の改定を実施する。

主な見直し内容は、「首都高速道路の上限料金の見直し」（表2）、「大口・多頻度割引の最大45%割引への拡充（車両単位最大35%＋契約単位10%）」、「深夜0時から4時までの間に首都高の入口等を通過した車両を対象に、料金を20%割引（ETC車に限る）」――の3点。

また、東日本高速道路㈱（NEXCO東日本）と中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は、首都高料金改定に合わせ、以下の通り通行料金の変更を行う。

①首都高速道路の上限料金見直しおよび深夜割引導入に伴い、都心部（首都高）経由の料金が変更となる場合があるが、圏央道経由などの料金の方が高い場合は、引き続き圏央道経由などの料金を都心部（首都高）経由と同額に引き下げ。

②首都高の湾岸線または横浜・川崎エリアを発着し、常磐自動車道を利用するETC車が、千葉外環（三郷ジャンクション（JCT）～高谷JCT間）を迂回して利用する場合、直行した時と同じ料金になるよう、千葉外環の料金を割引。

これらの割引は、4月1日㈮午前0時以降に高速道路または首都高の入口料金所を通過する場合に適用される。

4月1日以降の料金については、両社の料金検索サイトで検索可能。

さらに、阪神高速道路㈱では、平成29年6月から実施している車種間比率の激変緩和措置が3月末で終了するのに伴い、4月1日に暫定措置を実施している中型車・特大車の車種間比率を変更する。また、西日本高速道路㈱（NEXCO西日本）は、3月末で近畿自動車道などの暫定車種間比率が終了するのに伴い、4月1日から近畿自動車道、阪和自動車道（長原インターチェンジ（IC）～岸和田和泉IC）、堺泉北道路、第二神明道路および第二神明道路北線で、中型車および大型車の車種間比率を変更する。

表2　令和4年4月1日からの首都高車種別基本料金（ETC車）

車種区分	現行基本料金（下限額～上限額） 右記以外	現行基本料金（下限額～上限額） 東名⇔北西線連続利用	4月1日からの基本料金（下限額～上限額）
普通車	300円～1,320円	300円～1,800円	300円～1,950円
中型車	310円～1,410円	310円～1,920円	330円～2,310円
大型車	400円～2,080円	400円～2,870円	400円～3,110円
特大車	460円～2,650円	460円～3,670円	550円～5,080円

※料金額は0.1kmごとの料金距離に応じて、10円単位で加算される。
※令和3年4月から延長継続していた中型車および特大車の「暫定車種間比率」は4年3月31日で終了。
※上限料金の見直しに伴い、横浜北西線と東名高速を連続して利用する場合の料金は、4年3月31日で終了。

❻令和4年度の法改正まとめ

令和4年度に実施される法改正を、図2にまとめた。運送事業者には、これらの法改正に向けた対応が求められる。

図2　令和4年度の法改正

①育児・介護休業法改正（4月～）
「雇用環境整備、個別の周知・意向確認の措置の義務化」（4月～）、「産後パパ育休（出生時育児休業）の創設、育児休業の分割取得」（10月～）などが順次施行される。

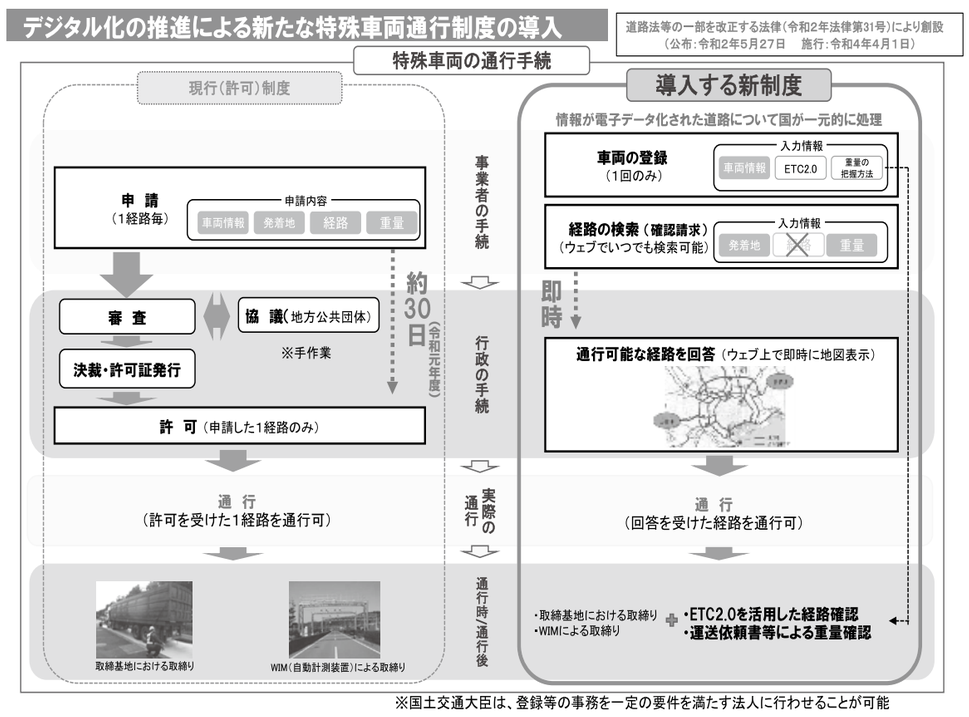
②女性活躍推進法改正（4月～）
4月からは常時雇用する労働者が101人以上の企業に、一般事業主行動計画の策定や情報公表が義務付けられる。

③労働施策総合推進法改正（4月～中小企業に適用）
中小企業においても、パワーハラスメント防止に向けた具体的な措置への取り組みが義務付けられる。

④民法改正（4月～）
民法改正により、4月1日から成年年齢が20歳から18歳に変わる。

⑤年金制度改正法に伴う社会保険適用拡大（10月～）
10月からパート・アルバイトの社会保険の適用範囲が、従業員数501人以上の企業から従業員数101人以上の企業に拡大される。

図1　物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設について

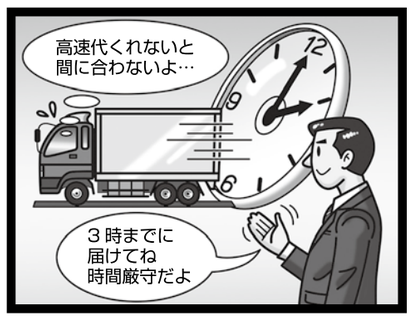


※国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることが可能

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

恒常的に長い荷待ち時間

無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼

大型台風や豪雨・豪雪日の配送

荷主等に対する困りごとの情報は
荷主名（○○株式会社など）、具体的な場所（○○市○○物流センターなど）、具体的内容（○月○日、急な荷物量の増加により過積載を強要されたなど）を右記投稿サイトにお寄せください。

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

❶ つねに出荷準備が遅れて**荷待ち時間が長い**
❷ いつも配送先で**荷待ち時間が長い**
❸ スピード違反しないと間に合わない**無理な到着時間を指定された**
❹ 交通事故渋滞や悪天候など、**やむを得ない遅延なのにペナルティを課された**
❺ 過積載になるのに積込時に**貨物量を増やされた**
❻ 手作業での積込など、契約にはない**積込作業を強要された**
❼ 契約にはない**ラベル貼り・検品などを強要された**
❽ 約束と違い荷主が**高速道路料金を負担しなかった**
❾ 予め小さなキズ程度であれば**貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買い取らされた**
❿ 運転が危険な**悪天候の中での配送を強要された**
⓫ 配送先で**コロナウイルス感染の差別的扱いをされた**

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせすることは絶対にありませんので、ご安心ください。

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

事業継続力強化特集

自然災害発生時にもわが国の物流を守り抜いていくために

第2回（最終回）

「事業継続計画」策定と強化計画の認定へ

トラック運送事業者は、大規模自然災害発生時などにおいても、被災者の生命やわが国の経済活動を守っていく責務があります。このため、日ごろから災害への備えを着実に進めるとともに、災害発生時にも事業を継続し、緊急物資輸送などを、速やかに実施できるような体制を整えていく必要があります。

中小企業庁では、中小企業が自然災害等による事業活動への影響を軽減することを目指し、事業活動の継続に向けた取り組みを事前に計画する「事業継続力強化計画」の策定を事業者に呼びかけるとともに、事業継続力を強化するための取り組みへの支援を行っています。

今回は、身近に迫りつつある南海トラフ地震や、新型コロナウイルスなどの感染症の感染拡大に備え、事業継続計画（BCP）を策定するとともに、同庁の強化計画認定を受け、今後も、より実効性の高いBCPの運用を目指す、和歌山県の秋山遞送株式会社の取り組みを紹介します。

社員とその家族の生命、会社を守る
絶対に止められない郵便輸送を担って

◇「事業継続力強化計画」の認定事例紹介

秋山遞送株式会社（和歌山県御坊市）

秋山　総一郎
代表取締役

秋山遞送株式会社（秋山総一郎代表取締役）は、和歌山県御坊市に本社を、また同県和歌山市内に和歌山営業所を構え、郵便輸送を主力業務とする、昭和6年創業の老舗運送事業者である。創業直後から郵便輸送専門で発展を遂げ、平成22年に現社長である秋山総一郎氏が代表取締役に就任してからは、一般貨物輸送にも事業を拡大。郵便輸送をメインにしながらも、飲料・食品、雑貨、建築資材などの一般貨物を、小型から大型車までの幅広い車種を用いて輸送し、サービスを提供している。

また、輸送範囲は、和歌山県内、近畿圏内を中心に、近畿圏と関東圏の幹線輸送に加え、全国へ輸送範囲を広げているほか、顧客から荷物を集配し自社倉庫内で仕分け・配送する流通加工業務も行っている。

なお、郵便輸送をメインに行っていることもあり、同社は、「24時間、年中無休」であり、社会機能維持事業者として日夜業務を遂行している。

同社の業務を支えるトラック全車両には、ドライバー用のライフキットが搭載されている（写真㊦）

「創業当初の輸送品目は、10割が郵便輸送でしたが、私が社長に就任してからは、積極的に一般貨物輸送にも乗り出し、ピーク時には、一般貨物輸送の割合は約2割を占めていました。新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて、一時期は約1割まで落ち込んでいました。

南海トラフ地震や風水害に備えて
早期復旧こそが地域社会への責任

同社の事業継続計画（BCP）への取り組みの契機は、防災意識の高まりからだった。今後30年以内に震度6弱以上の地震が70～80％の確率で発生することが危惧されている「南海トラフ地震」、また、近年全国で頻発する台風などの風水害、河川の氾濫による洪水等の自然災害、そして「東日本大震災」（平成23年）、「熊本地震」（28年）など、過去の被害の大きな災害は、まだまだ人々の記憶に新しく、こうした災害に対する備えについて、秋山社長は「決して避けては通れない」と感じていた。

「BCPへの取り組みの目的は、『社員とその家族の安全を最優先に確保し、生命を守ると共に雇用を守る』ためです。弊社のビジョンは『笑顔』、『信頼』、『感謝』であり、にかかわらず1年中止まることのない輸送であり、生活と情報通信インフラとして、『決してその輸送を止めてはならない』という気概をもって、毎日の業務を遂行させていただいています」（秋山総一郎社長）

BCP策定の中心となった現場の声
「リーダー未来の会」で検討重ねる

「社員を守れないと会社も守れない」という意識から始まった、同社のBCP策定への取り組み。事務所の管理職と現場のリーダー約15人で構成され、毎月1回開催されている「リーダー未来の会」で初めてBCPが組上に上がったのは、令和元年の9月のことだった。リーダー未来の会は、メンバーが一堂に会し、「いい会社にするためにはどうしたらいいか」をメインの議題とし開催されている、同社の未来を創る会議である。

当初は、御坊本社で会議を開いたが、元年11月に和歌山営業所を和歌山市田屋へ移転したことをきっかけに、同営業所での検討が続いた。

同社の計画での想定災害は、①震度6強程度の大地震と津波、②台風による風水害、河川等の氾濫による洪水、③未知のウイルス（新型コロナウイルスなど）による感染症――の3パターンで、それぞれの災害の発生が事業活動に与える影響を想定し、それに対応するための具体的な手順など、実際の業務内容に沿って構築した。

例えば、発災直後には、「人命の安全確保」、さらに、発災1時間以内には、「代表取締役を本部長とした災害対策本部の設置」、同12時間以内には、「人的・物的被災状況の把握と被害状況を共有し、荷主企業との連絡を行う」、という内容だ。その他の取り組みでも、地域住民に対して「災害用トイレの提供を行う」など、被災者支援を行うことなども決めている。

「取り組みをはじめた当初は、自然災害への対応が中心でしたが、検討を重ねている最中に新型コロナウイルス感染症の感染拡大が弊社の業務にも影響を及ぼすようになり、感染症に対する対応も含めてBCPに取り組みました。BCPの考え方などについては、トラック協会の研修セミナー等で情報は得ており、取り組みの必要性は感じていましたが、日々の業務に忙殺され後回しになっていたことも事実です。しかし、和歌山県では南海トラフ地震の発生確率が高まり、東日本大震災以上の被害も懸念されているところに、感染症が急に身近になってきたという切迫感もありました。元々、トラック運送業界全体の業務は社会機能維持に欠かせないもので、さらに弊社としても、郵便輸送という『止めてはならない輸送を担っている』という自負の下、業務の特性としてさらにBCPの重要性を感じています」（同）

BCP策定に携わった「リーダー未来の会」

「安心感」が策定・認定のメリット
社員と自社を守り続けるために

同社が、中小企業庁から「事業継続力強化計画」の認定を受けたのは、令和3年5月。同社では、同年1月に社内でBCP策定を終えており、そこから、すぐに認定への申請を行った。同社でのBCP策定は、本来は認定を受けることそのものが目的ではなかったが、地元和歌山市の経営者団体から制度融資や税制優遇などメリットの説明を受けて、認定申請を行った。秋山社長としては、「BCPは完成していたので、特段、申請のために苦労はなかった」と語る。

「社員を守るために会社を守る。そこから始まったBCPの策定について、実は一番大変だったのは、効果的な安否確認の方法でした。災害が発生したあと、会社として業務を止めないため社員に出勤してもらい、運行業務に就いてもらわないといけません。そのためには、絶対的に安否確認が必要です。しかし、それをどのような方法で行うかが問題となり、様々な方法を検討しました。近年のどの災害でも携帯電話や固定電話が不通となる中、電子メールやLINEなどのSNSは使用できていたという実績から、弊社でもSNSを使用することを検討しました。しかし、一部の社員から、プライベート中に会社の携帯電話を持つことは問題であり、また、逆に業務中にプライベートの携帯電話を使用することに抵抗があるなど、様々な意見がありました。これを解決したのがLINE公式アカウントによる一斉発信による安否確認でした。災害時であっても、プライベートを犠牲にしたくないという個人の気持ちを尊重し、このアプリを採用することで問題が解決しました。この安否確認を乗り越えれば、あとは、会社の仕事の手順に沿って、被害や復旧業務を想定しBCP策定は進みました。この『人の安否確認』という問題が予想外に大きかったことは、『人で会社は成り立っている』ということを改めて実感した出来事でした。トラックが壊れたら購入したり直したりすればいいですし、軽油が足りなくても同業他社などと連携して融通してもらうなど、いくらでも解決策は探れますが、『人はかけがえがない』ということを再認識しました」（同）

▲太陽光発電機を和歌山営業所の屋根に搭載し、発電した電力を蓄電池に貯め停電に備えている（写真㊤）、バックデータミラーサーバを装備して、本社とデータを共有しデータを失うことを防いでいる（写真㊥）、非常用飲料水の備蓄（写真㊦）などもBCPの一環

事業継続力強化計画の認定を受けると、中企庁のホームページ（HP）で、認定を受けている企業が公表されるほか、認定を受けた企業だけが使用できる認定ロゴマーク（写真）を自社の会社案内やHP、名刺などへ様々なPRツールとして使用することが可能となる。また、低利融資や信用保証枠の拡大等の金融支援、防災・減災設備に対する税制措置のほか、ものづくり補助金等の優先採択などの各種支援措置が用意されている。

令和3年度　事業継続力強化計画　認定　経済産業省

「弊社でも、事業継続力強化計画の認定を受けたことをHPに公表していますが、そうしたPRに対しての外部からの反応は特に感じません。しかし、それで『認定メリットはない』と考えるのではなく、『自社と社員を守るための安心感が一番のメリット』と強く感じています。BCPを策定する過程では、リーダー未来の会ですべての業務を見直した際に、安否確認をする段階で、業務とプライベートの境界線をどこに引くかなど、これまで課題とならなかったことが顕在化しました。また、これまで全運行経路が高速道路だったため、緊急避難先として高速道路以外の一般国道に設置された道の駅などの情報を確認する等、新な発見も少なくありませんでした。さらに、一般貨物輸送業務でも、帰り荷の輸送効率の課題がみえてくるなど、直接BCPとは関係ない部分でも、多数見直すべき部分が浮き彫りになりました。今後の課題として、安否確認をはじめ、計画通りに運用できるかを確認する訓練を定期的に実施し、また、その訓練の結果から、PDCAサイクルを活用して再度見直しを行うなど、より実効性の高いBCPへと進化させていきたいと考えています」（同）

企業プロフィール

社名	秋山遞送株式会社
本社所在地	和歌山県御坊市薗194番地
代表者	代表取締役　秋山　総一郎
創業	昭和6年
設立	昭和34年2月
資本金	1,000万円
社員数	73人（うちドライバー55人）
車両数	53台

2022・3・15

こちら広報室　四季折々　226

▼日本の里山や山村などの原風景を、情感溢れるタッチで描き出し、人々を魅了した、画家・グラフィックデザイナーの原田泰治氏。同氏は1歳で小児麻痺により両足が不自由になりましたが、画家になり、後に全国各地を訪れ日本固有の素晴らしい四季折々の風景を描き、作品として残しました。▼7年前、長野県諏訪市にある同氏の美術館を訪れた際、間近で氏の作品に触れ、ともすると忘れがちな「人に対する優しさ」を想起させられました。今となっては叶わぬ夢ですが、先日天国へと旅立った同氏に、生前一度お目にかかりたかったと悔やむばかりです。▼「優しさ」を表現する芸術がある一方で、相手に狂気を印象付け、理不尽な形で譲歩を引き出す交渉術「マッドマン・セオリー（狂人理論）」を繰り返す人間がいるのは実に悲しい限りです。ある意味で、周りから自分に都合の良い情報しか集めることのできない、不幸極まりない寂しい人間だと思わざるを得ません。時には天使が舞い降りて、善行を積む人間に幸福の種を撒き、時には悪魔が憑依して、蛮行極まる人間に不幸の種を植え付ける。後者の場合は、その人の人格がどこでどう変化したのか知る由もありませんが、言葉であれ何であれ、他人を深く傷つける行為に対しては、いつしか厳しい鉄槌が下されることでしょう。▼世に広く知れ渡るかたちで善行を行う「陽徳」、善行を人知れずに行う「陰徳」、それぞれ形は違えども、どちらも「言うは易く行うは難し」です。「犀の角」の例えのように、人間は誰しも所詮単体で孤独ですが、目的に向かって独り淡々と歩を進めることが肝要です。しかし、どんな時にも、自分自身に降り掛かる火の粉は自身で降り払わねばならず、最後は自分の意思で立ちはだかる壁を乗り越えねば問題は解決しません。▼関東三大梅林の一つに数えられる埼玉県の越生梅林では、約2万本の梅の花が開花し、甘酸っぱい香りを園内に漂わせています。酒豪といわれた詩人・野口雨情が、越生町の依頼を受けて10日ほど同町に滞在し、余りに居心地が良く、時間をかけてやっと書き上げたとされる「越生小唄」の歌碑には、越生の町の春夏秋冬の風情や、近隣の名所などが散りばめられています。地元で育まれた美酒と、越生の人々のあたたかい人情が、雨情を虜にしたのでしょうね。▼「人間」という漢字2文字は、「人」と「人」がほどよい距離を保ちつつ、ふたりの間を取り持つ「優しさ」と「思い遣り」で成り立っています。季節の美しさやあたたかな人情に触れながら、人に対する優しさを忘れずに日々暮らしていきたいものです！

（山崎　薫）