昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2197号

FIGARO
測る・見るに特化した高性能アルコール検知器
デジタル アルコールチェッカー FALC-21
FUGOsmart 好評発売中
詳しくは、こちら→ 検索 フーゴスマート
フィガロ技研株式会社
TEL. 072-728-2560（9時～17時）

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
4月1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）

新聞広告で

◎荷主・元請にしっかり確認
◎さあー次は会員各自が!!
価格転嫁をめざす荷主との交渉を力強く支援

坂本 克己 全ト協会長

全日本トラック協会燃料価格高騰対策本部（坂本克己本部長）は今月7日から15日にかけて、荷主向け専門紙16紙に対して、不当な運賃・料金の据え置きが「買いたたき」に該当し、コンプライアンス違反になる可能性があることから、輸送コスト上昇に伴う運賃転嫁への理解・協力を訴える広告を掲載する。また同時期に、トラック業界紙13紙に、燃料価格高騰に対応するため、荷主に対して適正運賃や燃料サーチャージの交渉を呼びかける広告を掲載する。広告掲出により、荷主に対してはコンプライアンスを、トラック運送事業者に対しては運賃・料金交渉の実施を訴える。

同本部は、坂本克己全ト協会長を本部長とし、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「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――等を目的に設置されている（3月15日号既報）。

今回の荷主向け専門紙の広告（写真㊤）は、表で示した16紙に掲載。急速に進んでいる燃料価格高騰の現状を説明した上で、燃料費等輸送コスト上昇分の運賃転嫁に対し、協議なく不当に据え置くことが「買いたたき」に認定される可能性があり、独占禁止法や下請代金支払遅延等防止法違反となるおそれがあることを強くアピール。荷主・元請に対して、輸送コスト上昇に伴う運賃転嫁への理解・協力を呼びかけるものとなっている。

また、トラック業界紙向けの広告（写真㊦）では、運送事業者が自主的に荷主等との交渉を行わなければ、燃料価格高騰に伴う経営危機は突破できないとした上で、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、荷主等に積極的に働きかけを行うよう訴えている。

さらに、交渉に応じない荷主等の情報を、公正取引委員会「違反行為情報提供フォーム」に提供するよう求めている。

表　燃料費等輸送コスト上昇に伴う「買いたたき」に係る荷主向け専門紙の広告掲載日（16紙）

新聞名	掲載日（4月）
日本農業新聞	7日㈭
醸界タイムス	8日㈮
日刊木材新聞	8日㈮
日本物流新聞	10日㈰
セメント新聞	11日㈪
ゴムタイムス	11日㈪
サッシタイムス	11日㈪
ガラス新聞	11日㈪
日刊建設工業新聞	12日㈫
化学工業日報	12日㈫
日刊自動車新聞	12日㈫
鉄鋼新聞	13日㈬
繊研新聞	13日㈬
日本食糧新聞	13日㈬
みなと新聞	13日㈬
日刊紙業通信	15日㈮

政府の支援背景に自助努力呼びかけ

全日本トラック協会では、燃料価格の高騰に対して、①中小事業者に対する価格転嫁対策の更なる強化、②燃料価格高騰に対する支援の拡充等の実施、③エネルギー価格低廉化方策の実施、在庫管理対策の強化――の3項目について、令和4年2月28日に松野博一内閣官房長官および萩生田光一経済産業大臣に、3月1日に斉藤鉄夫国土交通大臣にそれぞれ要望し、その結果、全国平均ガソリン価格が1リットル170円以上になった場合、1リットル当たり25円を上限として、燃料油元売りに補助金を支給する「激変緩和対策事業」が実施された。

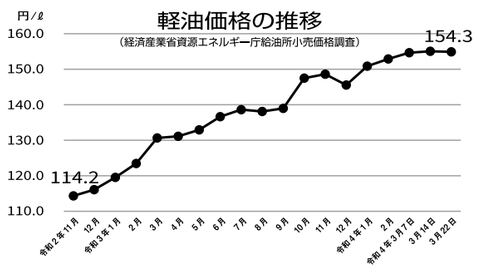
また、政府においては、貨物自動車運送事業法の改正により、「標準的な運賃の告示制度」および「荷主対策の深度化」が導入されたことに加え、適正なコストの運賃転嫁を円滑に実施していく、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」において各種施策が策定され、交渉に応じない荷主については、公取委のほか中小企業庁までが加わって、いわゆる「買いたたき」防止に向けて強力な施策が発動されたところである。

一方で、最も基本的なことは、トラック運送事業者が適正なコストを荷主の理解を得て適正運賃として収受することであり、このようなトラック運送業界を支援する政府与党の動きを背景として、トラック運送事業者としても自助努力が求められている。

全ト協は、「事業者においても『自助努力』として自社のコストを洗い出した上で、荷主や元請事業者との運賃・料金の交渉に臨み、燃料急騰による経営危機を突破してほしい」と呼びかけている。

荷主・元請事業者の皆様
不当な運賃・料金の据え置きは
コンプライアンス違反の可能性があります

燃料費等輸送コスト上昇分の運賃転嫁に対し、協議なく不当に据え置く
買いたたき
↓ 独占禁止法や下請代金法違反となるおそれがあります
↓ 貨物自動車運送事業法による荷主・元請事業者等への働きかけの対象となります

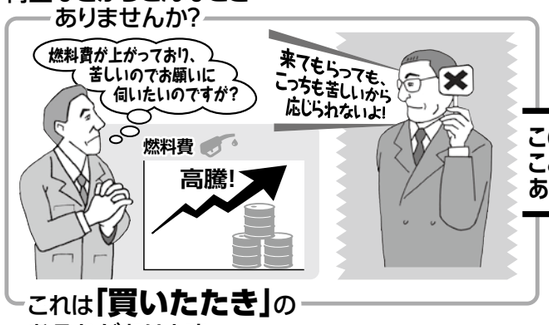


政府は「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を策定し価格転嫁対策に全力で取り組んでいます

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会 燃料価格高騰対策本部　都道府県トラック協会　国土交通省

トラック運送事業者の皆様
燃料価格高騰に対し、適正な運賃や燃料サーチャージの交渉してますか?
～政府は交渉に応じない荷主などの情報を求めています～

荷主などからこんなことありませんか?



これは「買いたたき」のおそれがあります。

このようなことがあれば…

公正取引委員会 違反行為 情報提供フォームへ

トラック運送事業者が荷主、元請事業者に燃料価格の上昇分の転嫁を求めているにもかかわらず、協議に応じない場合や理由を書面等で示さず従来どおり据え置くことは「買いたたき」となり、独占禁止法・下請代金法違反となるおそれがあります。

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会 燃料価格高騰対策本部　都道府県トラック協会　国土交通省

輸送統計

令和4年1月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	5,248	108.0%
	一　般	—	100.9%
	宅配便（千個）	377,708	104.3%

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30日現在
9（−10）	9（±0）	3（+1）	3（+3）	24（−6）	352（−44）	359（−46）	555（−51）

コラムラインナップ

詩本草人のぶらり旅【秋田県湯沢市　小安峡温泉】…2面／タイヤケアホントの話【手軽にできる「リモート・タイヤケア」】…3面／トラック運送事業者のための経営のヒント【トップ交渉で燃料サーチャージ導入を】…6面

天然ガストラックは
持続可能な社会の実現に貢献します
NGV

天然ガストラックは、環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献し、さらに低振動・低騒音、臭いが少なくドライバーにも優しい車両です。天然ガストラックの導入は、物流各社が持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けて取り組む上で実施可能な方策の一つです。

SDGs達成への活動に貢献する大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社

【実現可能な開発目標（SDGs）とは】
SDGsとは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。

SDGs17のゴール

一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL:03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社　〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階　TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546　http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

2022年度Gマーク制度実施概要等を承認

第43回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

3月17日、第43回「貨物自動車運送事業安全性評価委員会」（委員長・野尻俊明学校法人日通学園理事長）が開催された。

貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施状況では、弁明に対する審査結果や追加認定、再評価の実施状況について了承。これにより、同日現在のGマーク認定事業所は、2万7898事業所（全事業所数の32・0％）となった。

2022年度の同事業実施概要については、申請書類のインターネットによる頒布開始日＝4月22日㈮、紙媒体による頒布開始日＝5月2日㈪とし、申請受付期間＝7月1日㈮～7月14日㈭（土・日曜日は除く）、（郵送による申請受付は12日㈫必着）とした。

PR対策としては、引き続きGマークラッピングトラックの走行台数および走行地域の拡大を図るとともに、高速道路のサービスエリアにおけるテーブルステッカー貼付による広報啓発を実施すること等が報告された。

第43回「貨物自動車運送事業安全性評価委員会」（3月17日、全ト協）

福岡県立八女工業高校に整備実習用トラックを寄贈

青年部会

全日本トラック協会青年部会（石田享也部会長）は3月22日、福岡県筑後市の福岡県立八女工業高等学校（立野秀紀校長）で整備実習用トラックの寄贈式を行った。

整備実習用トラックの寄贈は、平成27年度より青年部会の社会貢献活動の一環として実施しているもの。今年度は、自動車教育課程を有する高校で組織されている全国自動車教育研究会（全自研）を通じて希望のあった同校（自動車科）に、青年部会員の募金を原資に中古トラックを購入し、寄贈した。

寄贈にあたり、岩田部会長は「トラックに興味を持っていただくとともに、寄贈車両を大いに活用して、エンジンの構造などを学んでいただきたい」とあいさつ。それを受け、同校の立野校長は「貴重な車両を寄贈いただき、大変感謝している」と、謝辞を述べた。

寄贈車両と記念撮影を行う参加者（3月22日、八女工業高校）

「トラックの日」ポスターデザインコンテストを開催

応募締切5月31日

全日本トラック協会では、10月9日の「トラックの日」を広く一般の方に知ってもらうことなどを目的として、全ト協および都道府県トラック協会が実施する広報活動で使用するポスターのデザインを募集している。

テーマは「トラック輸送産業が、国の経済と国民生活を支えていることを表現」するもの。応募締切は5月31日㈫（必着）。

入賞作品については、全ト協広報委員会で選考したのち、8月に全ト協ホームページにて発表する。

令和3年度ポスター

令和4年度「トラックの日」ポスターデザインは、グランプリ1作品を採用して、エンジンの構造などを学んでいただきたい」とあいさつ。それを受け、同校の立野校長は「貴重な車両を寄贈いただき、大変感謝している」と、謝辞を述べた。

令和4年度「トラックの日」ポスターは、グランプリ1作品を採用して、賞金70万円を贈呈。また、グランプリ以外で特に優秀な作品には、佳作として賞金10万円を贈る。

コンテストの概要および公募要項の詳細については、全ト協ホームページを参照のこと。

閉鎖TSの売却について

安城トラックステーション

全日本トラック協会は、6月30日に閉鎖する安城トラックステーションについて、入札による売却を行うため、4月1日から全ト協ホームページ（HP）に入札要綱書を公開している。

詳細については同HPを参照のこと。

TS（トラックステーション）情報

駐車場北側入口が利用再開に

奈良・針トラックステーション

奈良・針TSでは、3月3日㈭から閉鎖していた駐車場北側入口について、3月29日㈫から利用を再開した。

食堂・福祉施設の運営時間を変更

三次トラックステーション

三次TSでは4月1日㈮から、食堂、休憩室、入浴施設の運営時間を変更する。

変更後の運営時間については、全ト協ホームページを参照のこと。

令和4年「春の全国交通安全運動」4月6日㈬～15日㈮

全ト協

春の全国交通安全運動実施計画

全日本トラック協会は、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の令和4年春の全国交通安全運動推進要綱、ならびに国土交通省策定の同実施計画に基づき、全ト協実施計画を定め（別掲）、各都道府県トラック協会とともに、4月6日㈬～15日㈮にかけて令和4年「春の全国交通安全運動」を効果的に実施する。

全ト協では、同運動の実施にあたり、「飲酒運転の根絶」、「追突事故及び交差点における事故の防止」を最重点推進項目に掲げ、会員事業者に対して事業用トラックによる交通事故防止対策の徹底を強く呼びかけていく。

なお、今号の『広報とらっく』には、令和4年「春の全国交通安全運動」啓発ポスターを刷り込んでいる。

〈最重点推進項目〉

(1)飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶を図るため、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、事業者等と連携した取り組み強化を図る。

(2)追突事故及び交差点における事故の防止

事業用トラックにおける死傷事故の約半数を占め、高速道路では6割強を占める「追突事故」、及び事業用トラックが第1当事者となる死亡・重傷事故の4割を占める「交差点事故」を防止するため、事故防止セミナーを全国開催することにより、交通事故実態に即した運転者への指導・教育を促す。

また、事故防止に有効な安全装置の普及等により、追突事故防止及び交差点における事故防止の徹底を図る。

〈重点推進項目〉

(3)子供を始めとする歩行者の交通事故防止

子供を始めとする歩行者の傍を通過する際は、十分に速度を落とすなど、思いやりのある運転を励行する。

(4)夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時と夜間における歩行中及び自転車乗用中の交通事故を防止するため、前照灯の早めの点灯と、昼間よりも控えめの速度での走行の励行、交差点通過時における車両周辺の歩行者等の安全確認の励行を徹底する。

(5)携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底

乗務中の携帯電話による通話やスマートフォンの操作の禁止について徹底を図る。また、横断歩道において歩行者を優先するよう徹底する。

(6)高速道路における事故の防止

高速道路における事故は、高速道路に入り1時間以内に多く発生しているため、高速道路に入った後は可能な限り早い段階で休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止を徹底する。

(7)トレーラ事故の防止

全ト協制作の「トレーラハンドブック」や「鉄鋼輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」等を活用し、海上コンテナの固定方法や鋼材の固縛方法を再確認し、横転や荷崩れ等のトレーラ事故の防止を図る。

(8)健康起因事故の防止

国土交通省制作の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」及び全ト協が制作した「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル（改訂版）」等に基づき、点呼時等において運転者の疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底し、体調急変に伴う事故の防止を図る。

(9)過労運転等の防止

事業者等は、運転者に、過労運転や睡眠不足が交通事故を引き起こす恐れがあることを理解させ、休憩又は睡眠のための時間及び休息のための時間が十分確保されるよう勤務時間及び乗務時間を定めるとともに、運行管理者に対しては運行経路、運行時間、休憩地点等を含む適切な運行指示書の作成や運行計画、並びに乗務割の作成を行い、点呼時等において運転者の疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転や睡眠不足による運転の防止に努める。

(10)「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

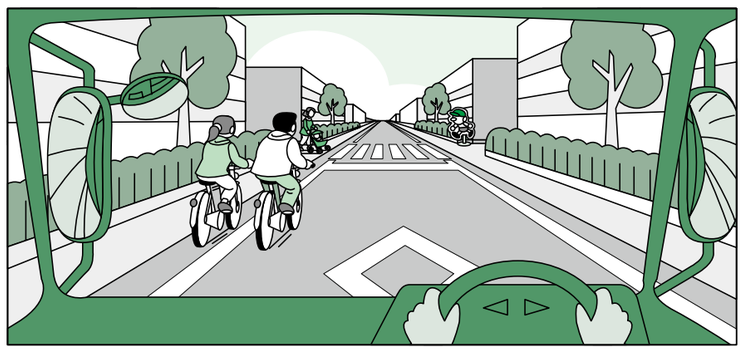
全ト協ホームページ上に掲載中の「WEB版ヒヤリハット集」等を活用したKYTを実施し、「だろう運転」から「かもしれない運転」を心掛けるよう徹底を図る。

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第145回〕「一方通行道路の横断歩道付近」

状況　あなたは、センターラインのない一方通行道路の横断歩道に差しかかりました。横断歩道のそばにはベビーカーを押している歩行者が見えます。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

SASが疑われる居眠り運転等による事故の際には疾病名の報告を

「自動車事故報告書等の取扱要領」一部改正

国土交通省は3月23日、「自動車事故報告書等の取扱要領」を一部改正した。

運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続できなくなった事故について、国交省ではこれまでも同要領（平成元年3月29日付け、地車第44号、地備第57号）により報告するよう指導を行ってきた。しかし、睡眠時無呼吸症候群（SAS）が原因と疑われる事故については報告されていないという課題があった。

そのため、今回の改正では、SASが疑われる居眠り運転、漫然運転を伴う事故が発生した場合には、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条第9号に該当する事故として、「推定原因」に事故の原因として疑われる疾病名を明記した上で報告を行うことを盛り込んだ。

国交省では運送事業者に対し、4月1日以降は改正後の同要領に基づき、報告を行うよう呼びかけている。

新たな全国版図柄入りナンバープレートの交付開始

各都道府県の県花をデザイン

国土交通省は3月18日、新たな全国版図柄入りナンバープレートを4月18日㈪から交付すると発表した。

新たなナンバープレートは、「日本を元気に」というコンセプトの下、全国47都道府県の県花をデザイン。事業用登録車のナンバープレートには、緑色の枠が付けられる（写真）。

交付期間は、4月18日～令和9年4月30日。交付料金は地域によって異なる。なお、申込時に徴収する寄付金（1000円以上）は、自動車事故の防止等に資する取り組みに活用される（寄付金なしの場合はモノトーン版のナンバープレートとなる）。

申し込みは、国交省「全国版図柄入りナンバープレート特設ページ」（二次元コードまで）。

新たにトラック運送事業者606社が「一つ星」を獲得

働きやすい職場認証制度

（一財）日本海事協会は3月30日、「運転者職場環境良好度認証制度（働きやすい職場認証制度）」の2021年度「一つ星」の審査登録が完了し、新たに自動車運送事業者739社（うちトラック運送事業者606社）を認証したと発表した。

同制度は、職場環境改善に向けたトラック運送事業者等の取り組みを「見える化」することで、求職者の運転者への就職を促進し、各事業者の人材確保の取り組みを後押しすることを目的としたもの。同制度の開始から2年が経過し、認証取得事業者は累計で3284社、認証営業所は9722か所となった。

なお、認証事業者、営業所は、同制度ホームページで公表している。

法令○×クイズ（マルバツ）～優先編～

❶ 路線バス等の優先通行帯においては、道路混雑などにより、後方から路線バス等が近づいてきた時に優先通行帯から出られなくなるおそれがある時は、路線バス等を除く自動車は右左折などのやむを得ない場合を除いて通行してはならない。（○・×）

❷ バス停で路線バスが発進の合図を出した時は、後方の車は急ブレーキ等で回避しなければならない場合を除いて、バスの発進を妨げてはならない。（○・×）

❸ 交通整理の行われていない道幅が同じような交差点では、右方からくる車の進行を妨げない。（○・×）

❹ 交差点を右折する場合において、直進車や左折車がある時でも、先に交差点に入った場合は、先に右折できる。（○・×）

❺ 一方通行路において緊急自動車が近づいてきた時は、道路の左側に寄って進路を譲らなければならない。（○・×）

（解答は7面）

第1回　「秋田県湯沢市　小安峡温泉」

詩本草人のぶらり旅

文章ですがご贔屓賜りますように。齢60を過ぎた身として旅は至福の喜びであり、旅先での触れ合いは貴重な財産となります。初回は、秋田県湯沢市へ旅をした時のお話です。

山合にあり、昔日の風情を残しながらも洗練された小安峡温泉。東京駅から東北新幹線に乗車し、北上駅で北上線に乗り換え、車窓に広がる豊かな景色を堪能しながらやがて横手駅に到着。

横手駅からはレンタカーを借り、目的地の旅館街に向かう途中で腹拵えに寄ったのは、横手市の名物「十文字ラーメン」。丸竹食堂は地元で人気のラーメン店で、店内は民芸品を飾った懐かしい雰囲気を醸し出し、その中で食べた和の出汁スープに自家製麺を用いた十文字ラーメンは後を引く美味な中華そばでした。店内は老若男女でいっぱいで、皆さん底まで透き通る汁のラーメンを美味しそうに頬張っていました。他県から訪れたと思われる老夫婦は「身体に優しい味ですね」と2人でにっこりと笑みをたたえていました。

皆瀬川の急流が長年に亘り両岸を侵食してできた小安峡は圧巻の景色で、特に、新緑の季節は鮮やかな緑が目に眩しく感じました。中でも、落差の大きい不動滝は、マイナスイオンに溢れる絶景スポットです。

遠方から見て取れる大噴湯に招かれるように辿り着いた今宵の宿は、湯守十二代続く「旅館多郎兵衛」。小安峡温泉は、秋田藩主佐竹氏も訪れたという開湯200年以上の歴史を誇る名湯です。源泉掛け流しの大浴場「薬師の湯」の他に、露天風呂や小ぢんまりとした「三宝の湯」がありました。お風呂の佇まいは大正ロマンを掻き立てる造りで、お湯は神経痛、関節痛、慢性消化器病などに特に効用があるようです。

お楽しみの夕食は、女将自慢の手作り料理です。地元の食材をふんだんに使い味・量ともに満足のいく内容で、地元の銘酒「福小町　純米吟醸」が、お膳に花を添えました。またいつの日にか、季節を変えて再訪したい、懐かしい故郷を感じさせる宿でした。

（旅ライター　しほん・くさと）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 「遠隔点呼制度」4月1日より開始

「運行管理の高度化」加速へ

国土交通省は3月23日、営業所の優良性に関わらず、遠隔拠点間（営業所―車庫間、同一事業者内の営業所間、グループ企業の営業所間）の点呼を実施可能とする「遠隔点呼制度」を4月1日から開始すると発表した。

自動車運送事業者は、運行の安全を確保するため、事業用自動車の乗務前、乗務後の運転者に対して、原則対面点呼を行うこととなっている。トラック運送事業者に関しては、従来よりカメラやモニターを用いて点呼を行う「IT点呼」が実施可能となっているが、実施できるのは安全性優良事業所（Gマーク事業所）などに限られていた。

同制度の開始により、「使用する機器・システムの要件」、「実施する施設・環境の要件」および「運用上の遵守事項」を設定することで、これらの要件を満たす営業所においては、営業所の優良性に関わらず、遠隔拠点間の点呼が実施可能となる。同制度により、情報通信技術（ICT）の活用による運行管理の効率化が進み、運転者や運行管理者の労働時間削減等が促進されることが期待される。

遠隔点呼を実施しようとする事業者は、事前に運輸支局長等への申請が必要であり、申請受付は4月1日から開始される。

遠隔点呼実施に当たって満たすべき要件や、運輸支局長等への申請の方法については、本紙に同封しているリーフレットを参照のこと。

「重要物流道路」を追加指定 全ト協からの強い要望を受けて実現

国土交通省は3月25日、現在計画中・事業中の道路に関して、重要物流道路に追加指定すると発表した。

平成30年の道路法改正により、全国的な貨物輸送網の形成を図ることを目的として、貨物積載車両の能率的な運行の確保を図る必要がある道路を国土交通大臣が「重要物流道路」として指定する制度が創設され、これまでに「供用区間」を指定してきた。一方で、ドライバーの労働時間短縮など、働き方改革の実現に繋がる運送事業者の高速道路利用を実現させるため、全日本トラック協会では重要物流道路をはじめとする高速道路等の整備推進への働きかけを強化。令和3年8月25日には、坂本克己会長、寺岡洋一副会長（道路委員会委員長）、眞鍋博俊副会長（道路委員会副委員長）、田中亨副会長（道路委員会物流基盤整備分科会リーダー）が村山一弥国交省道路局長に対し、重要物流道路の追加指定と指定区間の整備促進に関する要望書を手渡した（写真）。

国土交通省の村山道路局長へ「重要物流道路」追加指定を要望した。写真左から、眞鍋副会長、寺岡副会長、村山局長、坂本会長、田中副会長（令和3年8月25日）

国交省では全ト協からの要望を受け、重要物流道路の機能強化を計画的に進めるため、各地域で策定された新広域道路交通計画を踏まえ、新たに「候補路線」、「計画区間」、「事業区間」を指定した。

4月1日現在の指定状況は、図の通りとなっている。

国交省では引き続き、物流の更なる円滑化等を図るため、重要物流道路の機能強化を推進していくとしている。

指定状況（令和4年4月1日現在）

候補路線（対象：高規格道路）	380路線
⇩ 優先区間の検討等	
計画区間（対象：高規格道路）	88区間
⇩ 概略ルート・構造の検討 都市計画・環境アセスメント等	
事業区間（対象：全ての道路）	約2,900km
⇩ 用地買収・工事等	
供用区間（対象：全ての道路）	約36,000km

厚労省 中間とりまとめ案について検討を実施 自動車運転者労働時間等専門委員会

厚生労働省は3月28日、第8回「労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」（委員長・藤村博之法政大学大学院イノベーション・マネジメント研究科教授）を開催した。

第8回「労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」（3月28日、厚生労働省）

ハイヤー・タクシーに関しては、基準の在り方に関する中間とりまとめ案について審議され、了承された。トラックについては夏頃までに議論が行われ、最終的な報告書が取りまとめられる。

なお、同委員会には、トラック運送業界の使用者代表として、馬渡雅敏全日本トラック協会副会長（松浦通運㈱代表取締役）と、加藤憲治日本通運㈱取締役執行役員が出席している。

中企庁 「事業承継ガイドライン」を改訂 「従業員承継」「M&A」に関する説明を充実

中小企業庁は3月17日、「事業承継ガイドライン」を改訂した。

前回改訂時（平成28年度）から5年が経過する中で、後継者不在率が改善傾向にあるなど事業承継は徐々に進みつつある。一方で、経営者の高齢化に歯止めがかからないなど、事業承継の取り組みは道半ばといえる。

こうした状況を踏まえ、今改訂では、前回改訂時以降に事業承継に関連して生じた変化や、新たに認識された課題と対応策等を反映した。

改訂の主なポイントは、次の通り。

①掲載データや施策等を更新

②増加しつつある「従業員承継」や「第三者承継（M&A）」に関する説明を充実

③後継者目線に立った説明を充実

同改訂版は、中企庁ホームページに掲載されている。

国交省 「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実施マニュアル」一部改訂

「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実施マニュアル」を一部改訂した。

自動車運送事業者には、事業用自動車の運転者に対して、輸送の安全等に必要な事項に関して適切な指導監督をしなければならないことが義務付けられており、指導監督の指針として、「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指導及び監督の指針」（平成13年国土交通省告示第1366号）等が定められている。また、指導監督指針を具体的に実施する際の手引書として、同マニュアルを公表している。

今回の改訂では、飲酒傾向の強い運転者に対する適切な指導監督の実施に参考となる情報として、同マニュアルにおいて、アルコール依存症に関する基礎知識の記載を拡充するとともに、対応方法の例、治療法等の医学的知見や運送事業者の取り組み事例を新たに記載している。

なお、同マニュアルは、国交省ホームページ（二次元コード）に掲載している。

委取公 「中小企業者等取引公正化推進アクションプラン」を策定 独禁法・下請法の執行を強化

公正取引委員会は3月30日、「令和4年中小企業者等取引公正化推進アクションプラン」を策定し、取引の公正化のさらなる推進を図っていくことを発表した。

3年12月、公取委を含む関係省庁において「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」が取りまとめられた。公取委ではこれを受け、同プランを策定した。

主な内容は次の通り。

①独占禁止法（独禁法）の執行強化

独禁法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査を4年度に実施するにあたり、道路貨物運送業など調査対象業種22業種を選定。調査実施後には結果を公表するほか、取引価格への転嫁拒否が疑われる事案に対する立入調査を行う。また、関係する事業者に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

また、3年から4年にかけて荷主企業・物流事業者を対象に実施した書面調査の結果について、6月までに公表するほか、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を実施。さらに、関係する荷主に対し、具体的な懸念事項を明示した文書の送付を実施する。

②下請代金支払遅延等防止法（下請法）の執行強化

「買いたたき」を含む下請法上の解釈に関する相談対応の強化を図るため、「不当なしわ寄せに関する下請相談窓口」（電話0120・060・110、受付時間＝10時～17時〔土日祝日・年末年始を除く〕）の周知徹底を図るとともに、中小事業者等からの要望に応じ、オンライン相談会を実施。また、公取委がこれまでに収集した情報に加え、労働基準監督署が把握した事案として厚生労働省から通報される情報を踏まえ、「買いたたき」に対する取締りの強化を進める。

③価格転嫁円滑化スキーム

公取委では、下請事業者が匿名で「買いたたき」などの違反行為を行っている親事業者に関する情報を提供できる「違反行為情報提供フォーム」（二次元コード）への情報提供を呼びかけている。

厚労省 飲酒運転根絶に向けアルコール依存症に関する記載等を拡充 「一般的な指導及び監督の実施マニュアル」一部改訂

国土交通省はこのほど、飲酒運転防止のためのリーフレット「適切な点呼で飲酒運転ゼロ!!」（写真）を制作。飲酒運転など悪質な違反を根絶させるために、事業者に対して点呼の正しい理解と適切な実施を呼びかけている。

併せて国交省では、飲酒運転防止のためのリーフレット「適切な点呼で飲酒運転ゼロ!!」（写真）を制作。飲酒運転など悪質な違反を根絶させるために、事業者に対して点呼の正しい理解と適切な実施を呼びかけている。

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第131回 手軽にできる「リモート・タイヤケア」

乗用車用の「タイヤ空気圧センサー」が国内市場に入ってきたのは2005年以降だったと記憶しています。そのセンサーは箱形の機器で、タイヤの中に取り付ければ、運転席に設置したモニターから、空気圧や空気温度をリアルタイムに読み取ることが可能です。まずタイヤケアを実践するドライバーの口コミで評判が広まり、その後、爆発的に売れました。

当時のセンサーは乗用車1台分（センサー4個）で5万円以上しました。筆者もタイヤテストの一貫として購入し、自ら取り付け、その後3年ほど使い続けて、走行中に変化するタイヤの空気圧や温度を測定しました。

タイヤはゴムでできていますから、外気の温度や太陽光の影響を受けやすく、特に夏場、日なたと日かげでは、タイヤの空気圧や温度がまったく異なります。夏場、クルマを屋外の駐車場にとめた場合、その数値に大きな変化が見られました。

気温30度のとき、タイヤの空気圧を230kPaに設定したとすると、朝から直射日光を浴びたタイヤは「50度／250kPa」（温度／空気圧）であるのに対し、ずっと日陰にあったタイヤは「25度／225kPa」というように、数値に大きな差が出ます。ただ、駐車場を出て道路を走行すれば、タイヤは4輪とも同じ数値になります。また、夏場に長い距離を連続走行しても、タイヤ内の温度は60度を超えない、といった発見もありました。

その後、トラック用のセンサーも販売される動きが始まります。トラックの場合は、1台当たり6個～12個のセンサーが必要です。また、センサーから発される電波を受けるため、車体に機器やコードを設置しなければなりません。

さらに、タイヤの中に取り付ける箱形タイプのセンサーは、衝撃に弱いだけでなく、電池切れも発生します。電池が切れたら、タイヤ交換と同じ作業をして、新品に交換します。ちなみに、筆者が導入したタイヤの空気圧センサーは3年で電池切れを起こしたため、そのタイミングで使用をやめました。

トラック業界でも近年、センサーを活用したタイヤ管理の動きが一気に広がってきましたが、さらに普及させるためのカギは、交換・測定など、「センサーを取り付ける作業者の手間」の簡素化です。

最も理想的なセンサーは、タイヤの中にセンサーボールを入れ、タイヤにスマートフォンを近づければ、数値が読み取れるタイプです。運転席にモニターを設置して管理すると費用がかかりますので、スマホ画面で数値を確認する簡易版機器で充分です。毎日の運行前と運行後に、トラックドライバーがすべてのタイヤの空気圧をスマートフォンで測定します。そのデータを記録していけば、タイヤのナット緩みも毎日点検できますから、そういった形による普及が一番望ましいです。

全日本トラック協会の教育テキスト！新規採用者必携！　予約受付中

事業用トラックドライバー研修テキスト

新型コロナウイルス感染症対策も網羅
令和４年４月 11 日販売開始

トラック運送業界に求められる知識の集大成

法改正に即した万全の知識を！

指導・監督指針（告示）を体系的にまとめて解説
安全教育の確立を目指す
さし絵多用のわかりやすく読みやすい編集

2022年 改訂版
全71ヶ所を更新
■関係法令改正に伴う追加７ヶ所
■統計データの更新等 64ヶ所

10 分冊全て改訂されました。
国交省の指導・監督指針の内容（12 項目）を網羅

①トラックドライバーの心構え
②トラック運送事業と関係法令
③ドライバーの日常業務
④過労運転の防止と緊急時の対応
⑤トラックの構造と特性に合わせた運転
⑥トラクタとトレーラの構造と特性に合わせた運転
⑦貨物の正しい積載方法と労働災害の防止
⑧危険物を輸送する場合に留意すべき事項
⑨危険の予測及び回避
⑩安全運転のための心身の健康管理

A4判ケース付き・全10分冊

制作 公益社団法人 全日本トラック協会　販売 日本貨物運送協同組合連合会
ホームページアドレス https://www.nikka-net.or.jp　Tel:03－3355－2031
〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番5（全日本トラック総合会館9階）　Fax:03－3355－2037
ご注文は日貨協連のホームページをご覧の上、専用の申込書にてファクスでお申し込みください

会員価格 5,500円（送料別）（本体5,000円＋税10%）

新連載企画

物流を支えるトラックドライバー「確保・育成・定着」への道

第1回

「確保・育成・定着率向上」を目指すために 中小運送事業者が行うべきこと（前編）

寄稿　㈱コヤマ経営　代表取締役　小山　雅敬氏

物流の最前線に立つトラックドライバー不足が顕在化・深刻化しています。その原因としては、「トラック運送事業を含む自動車運送事業が中高年層の男性労働力に強く依存しており高齢化が進んでいること」、「少子高齢化・生産年齢人口の減少に伴い、若年層の確保が難しくなっていること」、そしてトラックドライバーの年間所得額が全産業平均に比べて約1～2割低いという一方で、年間労働時間については全産業平均と比べて約2割長いなど、「他産業に比べて厳しい労働条件であること」などを挙げることができます。

しかしながら、わが国の物流を維持していくためには、良質なトラックドライバーを安定的に確保し、育成し、定着させて戦力化していく必要があります。

今回から始まる本企画は、様々な中小運送事業者におけるトラックドライバーの「確保・育成・定着率向上」に関する取り組みをリポートし、中小運送事業者の人材確保・育成・定着に資することをねらいとしています。

今回からは2回にわたり、中小運送事業者が「確保・育成・定着率向上」を目指すために何を行うべきなのかについて、㈱コヤマ経営代表取締役の小山雅敬氏に提言していただきます。

1 トラックドライバー不足深刻化による取り組みの重要性について

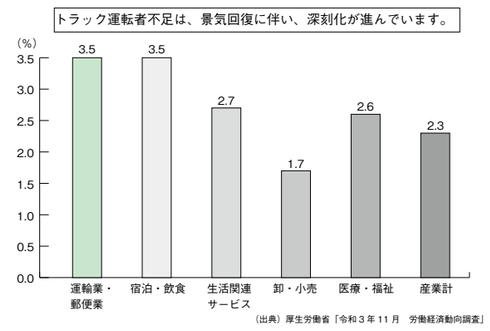
(1) 運送業界の現状と今後の見通し

トラック運送業は「2024年問題」を目前に控え、人材確保対策がますます重要な課題になってきた。現在ドライバーが充足している運送会社でも、2024年以降1人あたりの労働時間が削減されると、現有人員だけで仕事がこなせなくなるため、「荷を運ぶドライバーがいない」という切迫した事態が現実の問題として迫っているからだ。

運送業界は約8年前から深刻なドライバー不足が表面化した。ドライバー不足は以前から想定されていたが、運送業界は景気後退期に20年以上荷不足・人余りの時代が続いたため、「ドライバー不足時代」に向けた備えが遅れた。8年前から慌てて対策を講じる会社が増加したが、2020年初頭からコロナウィルスの感染拡大という予期せぬ事態に陥り、景気の減速とともに、飲食業など他業種からトラック運送事業へ人材の流入が発生したため、ドライバー人材の不足感が一服した。しかし、コロナの状況が徐々に改善し、企業が一斉に経済活動を再開すると、再び以前と同じ人材不足の状態に戻りつつある（図1）。

今後ドライバー人材確保の観点で、大きな転換点は2年後に控える「2024年問題」である。運送会社は今のうちに抜本的な対策を講じないと、人材不足がこれまで以上に深刻化する恐れがある。ドライバー人材の確保は運送業界のみならず、日本の物流体制の維持・発展を左右する、極めて重要な課題といえる。

図1　トラック運転者の欠員率



(2) 「2024年問題」を乗り切るための必要条件

「2024年問題」を乗り切るためには、「人材確保」と「適正な運賃・料金の収受」が欠かせない。労働時間削減の実現はもちろん大切な課題だが、運送会社が労働時間を短縮しながら健全経営を維持するためには、人材確保と適正な運賃・料金の収受が大前提になるためだ。

適正な運賃・料金の交渉相手は（元請を含む）荷主であり、相手の顔も性格もわかっているが、人材確保対策の対象は不特定多数の「求職者」になる。相手の顔がはっきり見えない中で対策を講じる必要がある。

その場合に参考になるのは、同業他社がいかにして社員の採用に成功し、育成し、定着させているかを知ることである。

2 同業他社の採用成功事例からみる具体的な方策について

(1) 「人材の確保」のために何をすべきか

Ⅰ. 人が集まる会社にする

人材確保対策の第一歩は、自社を「人が集まる運送会社」にすることである（図2）。

図2　「人が集まる運送会社の条件」

①経営理念や社内規程がきちんと整備されている
②賃金体系が明確で働き甲斐がある
③個人の努力を処遇に反映する評価制度がある
④安心して働ける福利厚生制度がある
⑤社員を育てる教育制度がある
⑥事故賠償金制度がない
⑦賃金、休日、休暇、残業実態が良好
⑧安全な労働環境
⑨荷役作業の負担が少ない
⑩「安全・清潔・健康」への取り組みがある

自社を「人が集まる運送会社」にすることが、人材確保対策の第一歩となる（写真はイメージ）

ホームページや求人広告でPRしても、肝心の会社自体に魅力が乏しければ、応募は来ない。たまに入社する者がいても、すぐに辞めることが多い。

どのようにすれば、「人が集まる会社」になるのか。それは、現実に「人が集まっている運送会社」の特徴を見ればわかる。

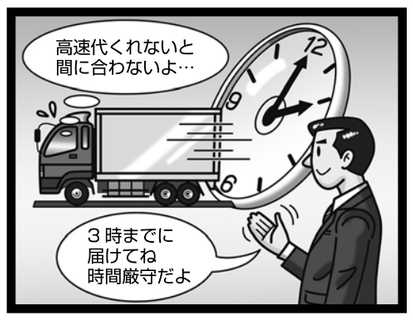
基本的なことだが、①「普通の会社が当たり前に整備していることをきちんと整備すること」が重要である。例えば、会社の経営理念、就業規則などの社内規程、労働条件通知書や36協定など有つて当然のものがしっかりと揃っていることである。入社してきた社員に堂々と説明できる状態でなければならない。そのうえで、②「賃金体系がわかりやすく明確であること」、③「個人の努力が報われる評価制度があること」、④「社員が安心して働ける福利厚生制度があること」、⑤「社員を育てる教育制度があること」――など、会社の基本的な整備から始めることが最も重要である。

社内整備をする中で、例えば「事故賠償金制度」など求職者が最も嫌う旧態依然の制度は撤廃し、安心して働ける職場づくりを行うことが重要である。ただし、これら基本的な整備は、求職者が応募するのに値する（選択肢の中に入る）会社になるだけであり、一般的にはこれらの整備だけで応募が急に増えるわけではない。

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

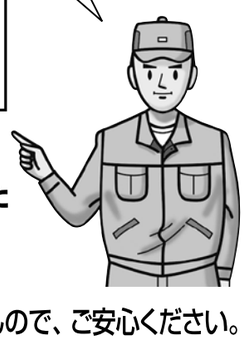
大型台風や豪雨・豪雪日の配送

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

コラム①

「採用管理」課題と対応策

厚生労働省「人材確保に『効く』事例集」より

求人募集や選考を行う際に、どのように対応していけば人材の確保に繋がるでしょうか。
ここでは、厚生労働省「人材確保に『効く』事例集」（二次元コード）から、採用管理に関する課題とその解決策について紹介していきます。

事例①

課題内容　以前は「紹介」と「口コミ」による人材確保を行っていたため、求人広告や求人票に**何を書いてアピールして良いかがわからない。**

対応策内容　「事業所の魅力が伝わる求人票を書く」という視点で求人票を作成する。
その前提として、
①**「一緒に働きたい社員のイメージ」**
②**「求職者が望むこと」「求職者が不安に思うこと」**
③**「法人の魅力」**
の確認を行う。
①で法人・事業所が求めている人材を明確にし、②で求職者の希望・不安を確認する。
③については、①②をふまえてアピールしたい魅力を記載していく。
また、多様な人材の定着の観点から、
・ミスマッチをなくすための**トライアル雇用の実施**
・働き方の多様化に対応した**短時間正社員制度**の周知
を行うとよい。

結果　競合他社との差別化を図るために、**求職者が知りたいと思われる情報（年休取得率、産休育休取得率、平均勤続年数、平均残業時間）などを求人票に記載**するようにした。

事例②

課題内容　即戦力としての「経験者・有資格者」の採用にこだわり、未経験者や経験の浅い者を採用して自社で育てる体制がない。

対応策内容　今後労働力人口が減る中で、「経験者・有資格者」の採用には限界がくるため、**未経験者採用の自社育成の仕組み**を今から作っておく。

結果　**未経験者や経験の浅い者を採用して自社で育てる体制を作る。**

事例③

課題内容　採用しても、従業員が業務の内容や労働条件について的確に理解していないために、**イメージと違ったという理由で早期離職**が発生している。

対応策内容　従業員の定着対策は、採用してから行うのではなく、採用時の会社と本人の条件や希望のすりあわせがうまくいくかどうかから始まっている。そのため、採用時の面接において、求職者に対して業務の内容や労働条件について的確に理解してもらうことが重要。

結果
① **採用面接時に仕事の内容や労働条件の説明を丁寧に行う。**
② 応募者に**職場見学**してもらい職場の雰囲気を理解してもらう。
③ その際、**職場の現状（残業の実態、賃金額、仕事の面白さ、職場の雰囲気など）を従業員から話してもらう**（同年代で似たような条件の従業員からがより良い）。

事例④

課題内容　ドライバーの不足から、新規採用対象として女性ドライバーの獲得に力を入れているが、応募がない。

対応策内容　**採用対象を今までの男性中心から女性に拡大**する。女性ドライバーの雇用促進及び定着を「ドライバー採用プロジェクト」として位置付け、事業所内にいる女性ドライバーを含めたプロジェクトチームを発足する。募集、採用、定着のすべての過程についてプロジェクトチームの意見を把握し、それをふまえた取組を行う。

結果　代表取締役が「女性ドライバーの採用」を経営課題として位置付け、女性ドライバーを含めたプロジェクトチームを発足した。月に1回程度会議を行い、**業務体験としてトラックに試乗する機会を提供するイベント**などを企画・開催している。

Ⅱ. 求職者が望む労働条件に近づける

求職者の応募を増やすためには、求職者が望む労働条件に近づけ、できれば希望以上の労働条件を目指すことが重要である。

労働条件の改善にあたり、最も重要なキーワードは①「賃金」、②「休日」、③「休暇」、④「残業実態」――である（図3）。その他、⑤「安全な労働環境」、⑥「荷役作業の負荷の軽減」、⑦「福利厚生の内容」――なども大事な事項であるが、運送事業コンサルティングの現場では前述した①～④の4項目の改善が応募傾向に大きな影響を及ぼすことがわかっている。

①の賃金は、「自社が所在する地域における車種・車格別の賃金相場」を十分検討し、「求職者が希望する賃金水準に改善するためにはどうするか」を賃金体系の変更も考慮に入れながら、抜本的な対策を検討する必要がある（図4）。最も重要な金額は月例賃金の総支給額であり、賞与や退職金は会社が期待するほどの影響を与えていない。弊社の関与先の中に、社員の同意を得て退職金の積立をやめて、その金額を月例賃金に上乗せした途端に応募が急増した会社の例がある。

②の休日は、「年間105日以上」が応募増減のボーダーラインと捉え、年間休日数が105日より少ない会社は、休日を増やす方策を検討する。荷主との関係等で所定休日の増加が困難な会社は、長期休暇制度などで代替できる余地はないかを検討する。

③の休暇は、若手社員が特に重視しており、「年休の取りやすさ」が重要である。年休計画に基づき休みたい時期に遠慮なく休暇がとれる風土を築くことが大事である。

④の残業実態は、入社時の説明と現実が異なる場合に早期離職に繋がりやすい。残業実態は口コミで広がり、応募が減る一因になる。長時間労働は早期に改善する必要がある（図4）。

その他、「手積手卸しや炎天下での作業」、「長時間の待機」などの見直しを図り、快適な労働環境を整備することが大変重要だ。これらの課題の改善は現状を打破する経営者の熱意が強く表れる事項である。また、ドライバーや作業員が最も望む福利厚生施策は「医療・健康に関する福利厚生」であり、取り組みにあたっては、その分野の充実に力を入れると人材採用に効果がある。

図3　「応募数を左右する重要な労働条件」

①「賃金」
「求職者が希望する賃金水準に改善するためにはどうするか」を、賃金体系の変更も考慮に入れながら、抜本的な対策を検討する。

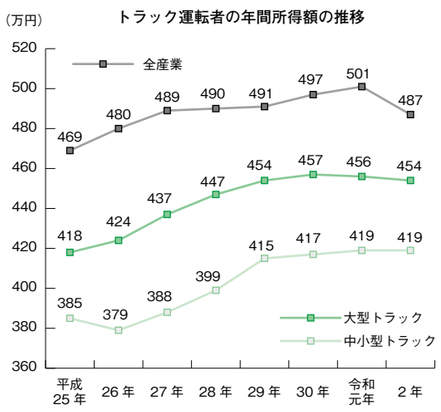
②「休日」
「年間105日以上」が応募増減のボーダーライン。

③「休暇」
「年休の取りやすさ」が重要。

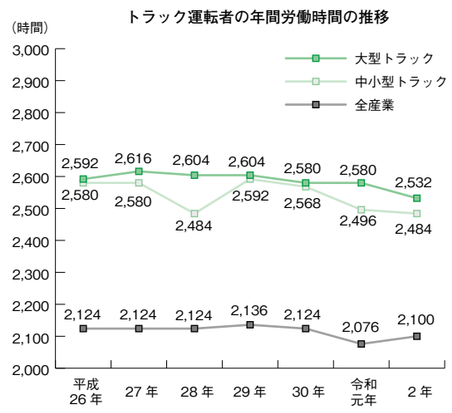
④「残業実態」
長時間労働は早期に改善する必要がある。

図4　トラック運転者の年間所得額の推移、年間労働時間の推移

トラック運転者は、全産業と比較して、低賃金・長時間労働など、厳しい労働環境にあることが、人手不足のひとつの要因となっています。



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

Ⅲ. 若手社員の応募を増やす取り組み

近年、若手社員が重視するキーワードは「安全・清潔・健康」であり、社内の整理整頓や健康経営への取り組みなども応募増加に結び付く要チェック事項である。

また、若手社員の応募を増やすための施策として「採用協力金制度」と「入社祝い金制度」を組み合わせて導入し、成功している会社の例がある。

「採用協力金制度」は、自社の社員が友人に声がけをして入社した場合、協力した当該社員に謝礼を支給する制度である。口コミで入社する社員は定着率が良い傾向がある。

一方、「入社祝い金制度」は入社した社員に支度金として一時金を支給する制度である。求職者は制度の有無をネットで検索しており、応募の誘引効果がある。

Ⅳ. ハローワークの活用

現在、多くの運送会社が求人情報誌やインターネットなど様々な求人媒体を利用して求人活動をしている。今はスマートフォンで求人情報を閲覧する求職者が圧倒的に多いため、民間求人情報サイトを利用して自社のホームページを閲覧してもらい、応募に結びつける方法が比較的成功確率が高い。特に「スカウト機能」を持つ求人サイトは弊社の関与先でも高い効果を示している。ただし、コストもそれなりに高い。

そこで、無料で様々なサポートが受けられるハローワークを十分に活用することが重要になる。例えば、最近の「就職氷河期世代の求職者」に向けた運転免許取得支援プログラムや「就職氷河期世代安定雇用実現コース」等の助成金など、ハローワークが関連するメリットの大きい施策には積極的に取り組みたい。

（次回に続く）

コラム②

自社の求人募集にハローワークを活用しましょう！

ハローワーク（公共職業安定所）では、トラック運送事業者をはじめとした求人者に対し、全国ネットワークを活用した職業紹介、求職者ニーズに基づく求人充足に向けた助言・指導や、就職面接会の開催などの求人者向けサービスを実施し、人材確保を支援しています。

【ハローワークの主なサービス】

①全国で求人を公開
ハローワークに申し込まれた求人は、全国のハローワークや、ハローワークインターネットサービスを通じて、全国の求職者などに広く提供し、求人者の希望にあう求職者を紹介しています。

②豊富なデータに基づく情報を提供
募集する職種について、地域にはどのくらいの求職者がいるのかなど、地域の労働市場の状況について、バランスシートなどを提供しています。また、賃金や就業時間をはじめとする求人条件についての相談も受け付けています。

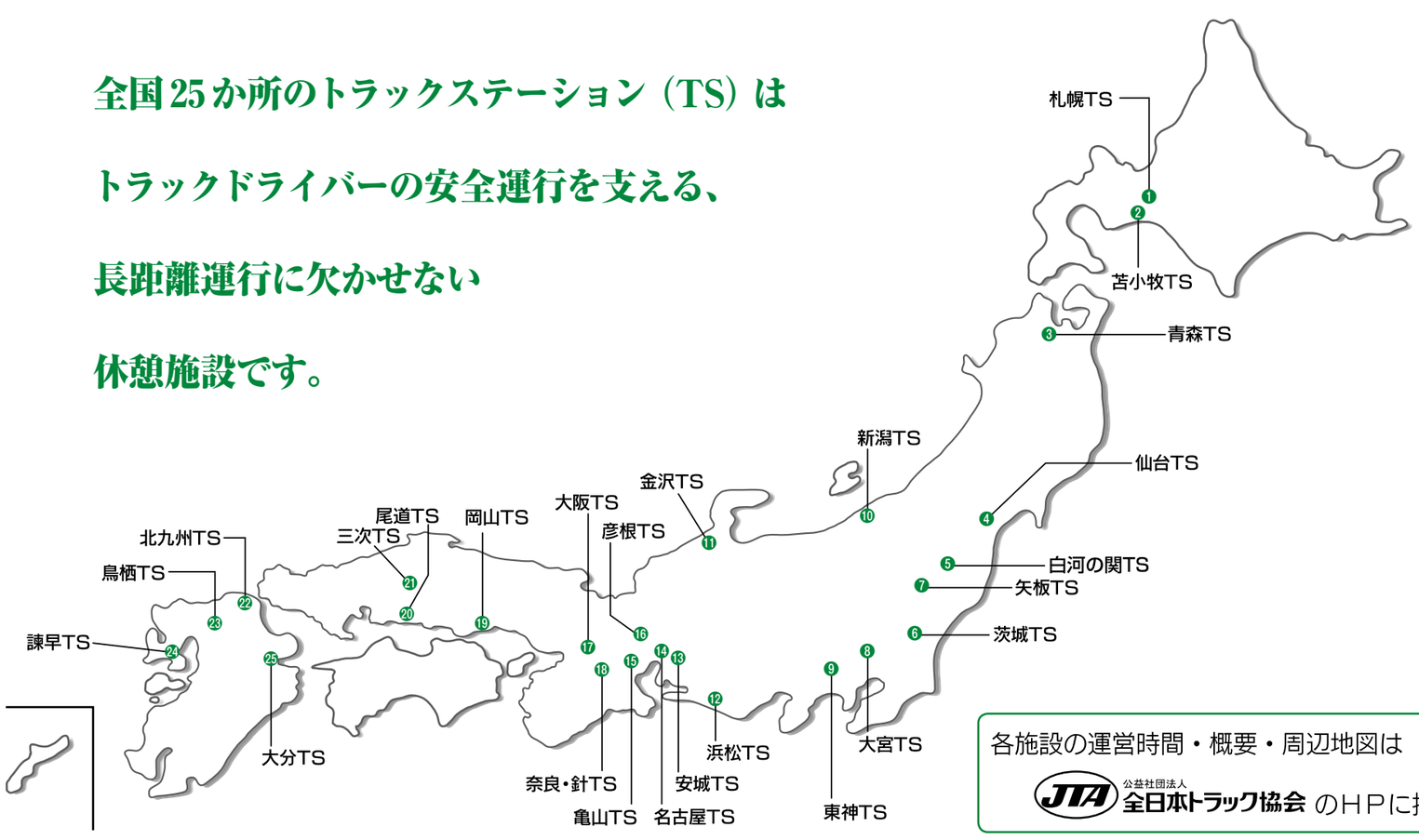
③各種助成金制度の案内
若年者、高年齢者、障害者など、労働者の新たな雇入れ、雇用の安定、人材育成に取り組む事業主に対して、「雇用調整助成金」、「キャリアアップ助成金」、「特定求職者雇用開発助成金」、「トライアル雇用助成金」など、様々な助成金を用意しています。

④全国111か所のハローワークに「人材確保対策コーナー」を設置
運輸業など雇用吸収力の高い分野へのマッチング支援を強化するため、人材確保ニーズが高い地域のハローワークに人材確保支援の総合専門窓口となる「人材確保対策コーナー」を設置。仕事の魅力を発信し、求職者の拡大を図るとともに、求人者に対しては求人充足のための支援を強化し、両者を結びつけるマッチング機会を拡充することにより、ミスマッチの改善を図っています。

●ハローワークの詳細については、厚生労働省ホームページ（二次元コード）のほか、全国各地のハローワークに問い合わせのこと。

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。



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（JTA）のHPに掲載
携帯でもご覧いただけます

	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久保 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宇土ノ口 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。

改正道路交通法 5月13日施行

19歳で大型・中型免許取得が可能に 若年トラックドライバー確保に強い期待

大型・中型免許取得の受験資格を見直し

「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、令和2年に改正された道路交通法に盛り込まれていた「大型・中型免許取得の受験資格の見直し」が実現することとなった（5月13日施行）。

今回の改正では、19歳から大型・中型自動車免許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・中型自動車免許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こととなる。

また、同改正では、自動車の積載の制限に係る改正（改正道路交通法施行令）も併せて施行される。

❶大型・中型免許取得の受験資格見直しの経緯

国民生活の基盤となる物流を守るため 坂本会長を先頭に見直しを強く要請

トラックによる交通死亡事故の削減と、若年者の雇用促進を図るため、「準中型免許」の創設を伴う改正道路交通法が、平成29年3月12日に施行された。これにより、車両総重量3・5ﾄﾝ以上7・5ﾄﾝ未満等の自動車が新たに「準中型自動車」として新設され、普通免許の経験を問わずに、18歳で準中型免許が取得可能となった。一方で、中型免許と大型免許取得の受験資格は従前通りとされた（中型免許＝20歳以上・免許保有期間2年以上、大型免許＝21歳以上・免許保有期間3年以上）。

そうした中、少子高齢化と生産年齢人口の減少に伴い、ドライバー不足が一層深刻化している状況を踏まえ、バス・タクシー業界から、第二種免許取得の受験資格に関し、年齢要件および経験年数を引き下げることにより、若年運転者の確保に繋げようとする動きが生まれた。政府は、平成28年6月に発表した「規制改革実施計画」および30年5月に取りまとめた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」において、第二種免許制度の見直しに向けた検討を実施する旨決定した。

全日本トラック協会では、トラック運送業界においてもトラックドライバー不足が深刻化し、ドライバーの高齢化の進行も懸念されている状況にあることから、国民生活の基盤となる物流を維持し、将来性のある若手トラックドライバーを確保していくため、大型免許および中型免許についても大型第二種免許と相応の引下げ措置を講じるよう強く要望。

北村警察庁交通局長㊨に要望書を手渡す坂本会長㊥と工藤副会長㊧（令和元年11月22日）

令和元年11月22日には、全ト協の坂本克己会長、工藤修二副会長（交通対策委員会委員長）、桝野龍二理事長が北村博文警察庁交通局長に対し、「大型免許等の受験資格の見直しに関する要望書」を手渡した（写真）。

若年層の獲得に繋がる大型・中型免許取得の年齢要件・経験年数要件の引下げは、トラック運送業界にとって悲願であり、全ト協では関係省庁に対して同規定の整備を精力的に働きかけてきた。その結果、「運転免許の受験資格の特例に関する規定の整備」が盛り込まれた改正道交法が令和2年6月2日に衆議院本会議で可決・成立し、同年6月10日に公布された。

❷大型・中型免許取得の受験資格見直しの要点

普通免許取得後1年で大型免許等を取得 違反3点以上で講習受講義務付け

今回の改正道交法による、大型・中型免許取得の受験資格に関する改正内容は、図の通りとなっている。また、5月13日以降の大型・中型免許の特例による受験資格は、表1の通りとなる。

道交法改正に伴い、「特別な教習（特例教習課程）」を修了した者で、19歳以上かつ普通免許等保有1年以上の場合、大型免許・中型免許の運転免許試験が受験可能となる。

「特別な教習（特例教習課程）」の内容は、本来の年齢、経験年数により身に付くとされる「自己制御能力」、「危険予測・回避能力」を養うものとなっている。時限数は、適性（座学）7時限以上、技能29時限以上の計36時限以上。

なお、21歳以上で普通免許などを取得した場合についても、施行日の前後を問わず、特別な教習を修了した者で、普通免許等の保有1年以上であれば大型免許・中型免許を取得できる。

大型・中型免許取得後の若年運転者期間（大型免許の場合21歳、中型免許の場合20歳に達するまでの間）に違反点数が一定の基準（累積違反点数が3点以上。ただし、1回の違反で3点となる場合を除く）に達した場合は、表2で示した若年運転者講習を受講する必要がある。講習は9時間以上で、受講を拒否した場合は特例を受けて取得した免許が取り消しとなる。

これは、中型免許の取得年齢が現行（改正前）から1年、大型免許では2年引き下げられることから、経験の浅い若年者が大きな車両を運転することへの安全対策として実施される。

積載制限も改正

道路交通法施行令第22条では、自動車の積載物の大きさや積載の方法について制限する「自動車の積載の制限」について規制されている。改正道交法施行により、積載物の長さは現行の車長の1・1倍から1・2倍に、また幅は車幅までだったものを1・2倍まではみ出すことが認められることになる。

詳細については、今号の『広報とらっく』に同封のリーフレット「道路交通法『自動車の積載の制限及び大型・中型免許取得の受験資格』が変わります」を参照のこと。

図

改正内容（図）

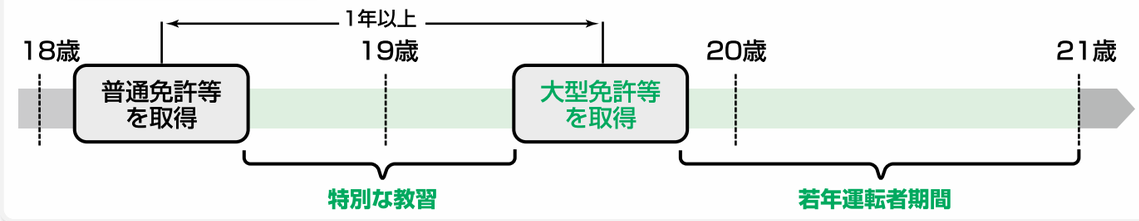


表1　運転免許の受験資格の見直しに関する規定の整備

	現行（改正前）	令和4年5月13日～（改正後）
受験資格	○大型免許 …21歳以上かつ 普通免許等保有3年以上 ○中型免許 …20歳以上かつ 普通免許等保有2年以上	○特別な教習を修了した者 19歳以上かつ普通免許等保有1年以上 ※大型・中型免許の受験資格で担保している資質を特別な教習により年齢要件が担保する「自己制御能力」及び経験年数要件が担保する「危険予測・回避能力」を養成
補足	第二種免許取得者、自衛官等の受験資格の特例あり	免許取得前後の「安全対策」を整備

表2

安全対策

	免許取得前 特別な教習（特例教習課程）	免許取得後 若年運転者講習
内容	◇教習内容 ◦技能録画（実車） ◦性格と運転の概要（座学） ◦運転適性検査の結果・録画映像に基づく個別的指導（座学・実車） ◦危険予測・回避能力の養成に資する指導（座学・実車） ◇時限数…36時限以上（適性・技能） ◇指導員…運転適性検査・指導については、73C型による運転適性検査を行うことが出来る運転適性指導員が実施	◇大型免許は21歳、中型免許は20歳に達するまでの間（若年運転者期間）に、違反点数が一定の基準※1に達した場合に該当する違反行為を行った場合は、「若年運転者講習」の受講を義務付け※2 ※1 累積違反点数が3点以上（ただし、1回の違反で3点となる場合を除く。） ※2 受講しなかった場合及び受講後に再び基準に該当する違反行為を行った場合は、特例を受けて取得した免許の取り消し ◇講習時間…9時間

労務Q&A

第246回

就業規則、労働者の意見はどの程度聴くのか

Q 就業規則の届け出に関する手続きについてお尋ねします。労働基準法では、就業規則の作成・変更の届け出の際、労働者代表の意見を聴きそれを書面にして添付しなければならないとされていますが、「労働者の意見を聴く」といってもどの程度聴けばよいのですか。承諾できないといわれたらどうすればよいのでしょうか。

A 承諾ではなく賛否等意見を求めるだけでよい

【解説】常時10人以上の労働者を使用する使用者は労働条件等を定めた就業規則を作成し、所轄の労働基準監督署長に届け出なければなりません（労基法第89条）。そして、この就業規則の作成・変更の手続きとして、労働者代表、つまり「当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者」の意見を聴かなければならないとしています（労基法第90条）。

そこで、ご質問のようにどの程度労働者の意見を聴けばよいのか、ということになりますが、この「意見を聴く」というのは、単に賛成か反対かの意見の表明を求めているにすぎません。つまり、承諾を求めているわけではないのです。したがって、たとえ承諾できないということであっても、それを意見の内容としてそのまま書面にしてもらい提出すればよいのです。厚生労働省の解釈例規でも「就業規則に添付した意見書の内容が当該規則に全面的に反対するものであると、特定部分に関して反対するものであるとを問わず、またその反対事由の如何を問わず、その効力の発生についての他の要件を具備する限り、就業規則の効力には影響がない」（昭和24年3月、基発第373号）とされているところです。

また、このように労働者代表の意見について賛否は問われないわけですが、他方で、使用者が労働者代表に意見を聴いたのに、意見書の提出や意見書への署名等を拒否されたらどうなるかという問題があります。特に、意見聴取の際に労使関係が悪化しているようなときには、労働組合が故意に意見書の提出を拒否し、会社の業務に支障が生じることもあります。しかし、このような場合でも、意見書の提出を拒否された経緯をきちんと説明した文書を添付すれば問題はありません。厚生労働省では、こうしたケースについて、「労働組合が故意に意見を表明しない場合または意見書に署名または記名押印しない場合でも、意見を聴いたことが客観的に証明できる限り、これを受理するよう取扱われたい」（昭和23年5月、基発第735号等）と労働基準監督署の窓口対応について指導しています。併せて、主に労働組合側から、労基法第90条の規定の趣旨について「単なる意見の聴取ではなく労基法第2条（労働条件の決定）の規定よりみて労働組合と協議決定すべきである」との主張がなされることがありますが、これに対して、解釈例規は「法第90条の『労働組合の意見を聴かなければならない』というのは労働組合との協議決定を要求するものではなく、当該就業規則についての労働組合の意見を聴けば労働基準法の違反とはならない趣旨である」（昭和25年3月、基収第525号）と明確に述べている点にも留意しておく必要があるでしょう。

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298回 トップ交渉で燃料サーチャージ導入を

軽油価格の高騰が続いている。全日本トラック協会の調べによると、今年2月の全国平均の軽油価格（ローリー平均・税抜き）は114円72銭／ﾘｯﾄﾙで、昨年2月より24円88銭も上昇した。国際情勢によっては、さらなる高騰も予想される。

4ﾄﾝ車から10ﾄﾝ車まで保有し、車両数約110台のある事業者は、「1か月の燃料消費量が約90ｷﾛﾘｯﾄﾙ。30円値上がりするとコスト増加分は1か月あたり270万円で、年間では3240万円のコスト増になる。当社の純利益は3千万円から4千万円なので、30円の値上がりで純利益がほぼゼロになる」という。

そこで、この事業者は2月から燃料サーチャージの交渉を始めた。同社では、日ごろから取引先を3つに分けてそれぞれ異なった対応をしている。まず、チャーター契約をしている荷主が10社。スポットの取引先は約50社あるが、受注頻度の高い取引先と、頻度の低い取引先という分類だ。このうち、固定契約の10社には2月初旬に「燃料サーチャージ導入のお願い」を文書で出した。文書は担当者から荷主の担当者に手渡しして、権限のある人に渡してもらうように依頼した。

その後は、代表者が取引先の責任者を訪ねて交渉する。「燃料サーチャージの導入は経営の根幹に関わる問題なので、担当者に任せるのではなく、トップが直接交渉に行くのが当然」という考えである。アポイントは「ズバリ、『燃料サーチャージ導入のお願いに伺いたい』と単刀直入に申し込む」。すると先方は面談を断らないという。

「ちゃんとした会社ほど、取引先からの価格転嫁の交渉に下手な対応をしたら、場合によっては独占禁止法に抵触する可能性があることを知っている」からだ。そのため「中小規模の荷主では社長が応対してくれるので、話が早い」。

同社では、取引額が大きな荷主から順番に交渉を進めている。取材時点では10社のうち6社と交渉が済んでいた。そのうちの1社は2月請求分から、2社は3月分から、1社は4月分からのサーチャージ導入で合意し、2社は回答を保留中だった。残りの4社とは順次、交渉する予定だ。

要請文書では、「トラックの大きさごとに当該荷主の平均燃費（荷主によって違う）を示し、月間の総走行距離に、100円／ﾘｯﾄﾙを超えた金額分を、運賃とは別に請求する」としている。受注頻度の高いスポット荷主とは1運行につき1000円アップで合意し、頻度の少ない荷主はその都度、今回の運賃はいくらと担当者が説明して決めている。

この事業者は「トップ自らが交渉すれば、相手も状況の厳しさを認識してくれるはずだ」と話している。

ほんのヒトコマ［第105回］

政府の終息宣言発表の後すぐに庁舎屋上から垂らす垂れ幕を準備しているらしい……

法令○×クイズ　～優先編～

【解答】2面に問題

❶○（法第20条の2第1項）路線バス等の優先通行帯であることが道路標識等により表示されている車両通行帯が設けられている道路においては、路線バス等を除く自動車は、路線バス等が後方から接近してきた場合に当該道路における交通の混雑のため当該車両通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならない。

❷○（法第31条の2）停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

❸×（法第36条第1項第1号）その通行している道路と交差する道路を左方から進行してくる車の進行妨害をしてはならない。

❹×（法第37条）交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

❺×（法第40条第1項）一方通行路において緊急自動車が近づいてきたときは、「左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあっては、道路の右側」と定められており、必ずしも左側に寄って進路を譲らなければならないということではない。

全ト協　次世代新技術対応小委員会が見学会を開催

新型電気トラックへの試乗等を通じ　新技術への理解を一層深める

全日本トラック協会次世代新技術対応小委員会（山口嘉彦委員長）は3月15日、第2回小委員会の開催に合わせて、三菱ふそうトラック・バス㈱川崎製作所（神奈川県川崎市）敷地内に設置された「カスタマーエクスペリエンスセンター」見学会を開催した。

同見学会では、三菱ふそうトラック・バスが製造している電気小型トラック「eCanter」の試乗会を実施。参加した委員たちは同車両への試乗を通じて、従来のディーゼル車に比べて騒音がなく、振動も少ない「eCanter」の持つ高い性能を実感した。

1「次世代新技術対応小委員会」の活動

事業者に使いやすい技術求め　次世代新技術の調査・研究を進める

同小委員会は、電気トラック等次世代環境対応トラックや自動運転等新技術の動向把握と会員事業者に情報を提供すること、また新技術がトラック運送事業者にとって使いやすく、導入しやすいものとなるよう意見を取りまとめることを目的に、令和3年度に新設された。

3年11月29日に開催された第1回小委員会では、（一社）日本自動車工業会（自工会）の担当者を招き、自工会におけるカーボンニュートラルへの取り組みや、自動運転トラック（トラック隊列走行・レベル4自動運転化）に関する取り組みなどについてヒアリングした。

それに続く今回の小委員会は、初めてトラックメーカーの製作所で開催。物流の次世代を担うことが期待されている電気小型トラックの性能を確認するとともに、メーカー担当者から新技術開発に向けての考え方などを直接ヒアリングする絶好の機会となった。

2トラックメーカーの製作所内で見学会を開催

「eCanter」の試乗を実施　新技術開発への今後の方向性を確認

第2回小委員会・見学会は、三菱ふそうトラック・バス㈱川崎製作所内に設置されたカスタマーエクスペリエンスセンターにて開催された。

同センターは3年11月18日に開設され、同社のeモビリティおよびエコシステムに関するソリューションについて、電気小型トラック「eCanter」の実車を用いた説明・試乗や、エコシステム・デジタル体験、充電インフラ体験などの様々な体験を通じ、質の高い経験（エクスペリエンス）をユーザーに提供する施設となっている。

見学会は、まず同社川崎製作所内に設けられたテストコースでの「eCanter」試乗からスタートした。

同社では、電気トラックの分野で市場をリードすることを目指し、平成29年から試作車を製造。7年から試作車を用いた説明・試乗や、エコシステム・デジタル体験、充電インフラ体験などの様々な体験を通じ、質の高い経験（エクスペリエンス）をユーザーに提供する施設となっている。

見学会は、まず同社川崎製作所内に設けられたテストコースでの「eCanter」試乗からスタートした。

同社では、電気トラックの分野で市場をリードすることを目指し、平成29年から試作車を製造。7年から試作車を用いた説明・試乗や、エコシステム・デジタル体験、充電インフラ体験などの様々な

「カスタマーエクスペリエンスセンター」に展示されている「eCanter」

三菱ふそう担当者のプレゼンテーション

「eCanter」第2世代車（車両総重量7・5トンクラス）には、モーター（最大出力135キロワット、最大トルク390ニュートンメートル）と、370ボルト／13・5キロワットアワーのリチウムイオンバッテリーを6個搭載。急速充電では最大約1・5時間、普通充電では最大約11時間の充電で、航続距離約100キロメートルを確保している。なお、充電器設備を導入することで夜間にも充電可能となるため、作業時間の効率化やドライバーの負担軽減への効果も期待される。

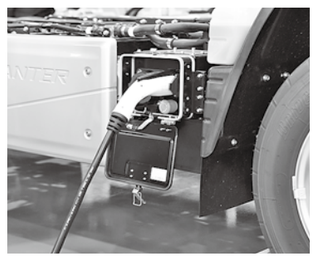
「eCanter」は、電動で駆動することで排出ガスが一切出ないため、環境にやさしい車両となっている。また、従来のディーゼル車と比較して騒音がないため、市街地での深夜・早朝稼働等都市部の配送に適している。

試乗では、委員が実際に「eCanter」のハンドルを握り、乗り心地などを体感。委員からは、走行時の静粛性と加速の良さを評価する声があがった。

試乗後、委員は同センターに移動し、同社における新技術への対応に関するプレゼンテーションを受けた。プレゼンテーションの冒頭、あいさつに立った同社の松永和夫会長は、「政府が掲げている2050年カーボンニュートラルを実現させるためには、電気トラックや燃料電池トラックの開発を加速させていく必要がある。当社では、2039年までに全ての新型車両を電動化するビジョンを掲げており、その実現に向けて今後一層取り組みを加速していく」と、環境対応車開発の方向性を述べた。また、自動運転トラックに関しては、大型トラック「スーパーグレート」2019年モデルにおいて、国内の商用車史上初となるSAE（米自動車技術会）が定める運転自動化レベル2に相当する高度運転支援機能を搭載したことについて触れ、「同機能の搭載により、大型トラックによる死亡事故減少が期待できる。今後も、先進的な運転支援技術の開発を進めてまいりたい」と述べた。

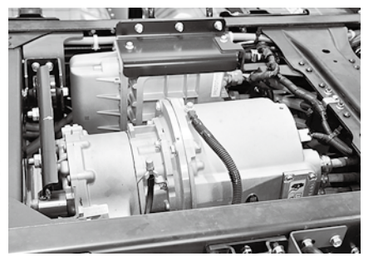
松永和夫
三菱ふそうトラック・バス㈱
会長

テストコースで「eCanter試乗」を実施（写真㊤）。実際にハンドルを握った委員（写真㊨）

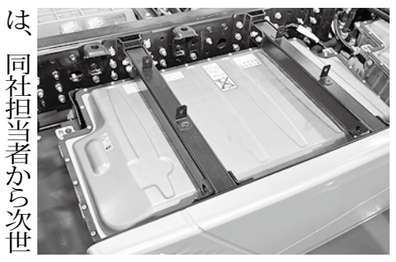


「eCanter」は普通充電と急速充電のどちらにも対応

大電流で短時間充電を行うための「急速充電器」



「eCanter」に搭載されている電気モーター



高性能リチウムイオンバッテリーが6個搭載されている

3第2回次世代新技術対応小委員会

プレゼンテーション終了後には、同センター内の会議室で第2回小委員会を開催。4年度事業活動（案）について検討を行った。

同委員会では、今後も新技術を活用した物流効率化の推進等に向けて、会員事業者への情報発信のための活動、調査・研究を進めていくとともに、次世代技術のスムーズな導入・普及に向けて、関係機関に対する要望を発信していくとしている。

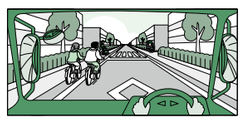
カスタマーエクスペリエンスセンター内で開催された「第2回小委員会」

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは、センターラインのない一方通行道路の横断歩道に差しかかりました。横断歩道のそばにはベビーカーを押している歩行者が見えます。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

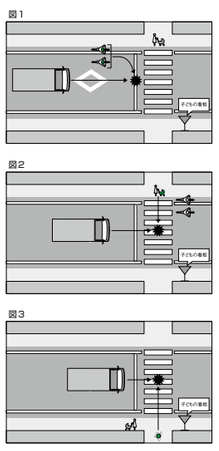


どのような危険がありますか？

①歩行者を避けようとして、道路に出てきた自転車と衝突する危険があります（図1）。
②横断歩道を渡ってきた歩行者と衝突する危険があります（図2）。
③一時停止後の再発進の際、右側の交差路から飛び出してきた子供と衝突する危険があります（図3）。

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①自車の左前には、並走している自転車がいます。横断歩道の歩行者に気づいた自転車は、歩行者を避けようとして、道路の中央に出てくることが予測できます。また、会話に夢中になるなどして、自車の接近に気づいていないことも考えられます。安易に近づくと、道路中央に出てきた自転車と衝突するばかりでなく、トラックの接近に驚いた自転車が転倒する危険もあります。減速して、自転車の動静を確認しましょう。
②横断歩道のそばに、ベビーカーを押している歩行者が見えます。道路交通法第38条第1項後段には「車両等は、その進路の前方の横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者等があるときは、その横断歩道等の手前で一時停止し、かつ、その歩行者等の通行を妨げてはならない」と定められています。この場面では、必ず一時停止してください。ダイヤマークの先には横断歩道があります。マークを見つけたらすぐに止まれるよう、減速しておきましょう。
③横断歩道の右には子どもが走っている看板が見えることから、子どもの行き来が多いことが予測できます。子どもは周囲の安全を確認せずに、興味のあるものに一目散に駆け出したり、友達を追いかけて道路に飛び出してくることがあります。「子どもの飛出し注意」などの注意喚起の看板を見落さないようにしましょう。横断歩道を通過する時は、子どもの飛出しを予測して、徐行と安全確認を徹底しましょう。



この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

脱輪予防にはゆるみ点検が重要です！
特許出願中
ゆるみチェック・ナットキャップ 33mm
●メッキ仕上げで足元ピカッと輝きます。
●ナットの固定にバネ式を採用。
●フロント・リア兼用。
商品詳細はこちら！
インジケーターを一定方向に向ける
インジケーターを向かい合わせにする
目視でこの△の向きをチェック！
今なら Pa-manshop(Web)からのご購入限定でお得に！
SPECIAL COUPON
ゆるみチェック・ナットキャップ
有効期限 2022年5月31日まで
5%OFFクーポン
クーポンコード 1297
※ご注文時ご入力ください。
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション
信頼の3年保証
品質マネジメントシステムに関する ISO9001取得 ISO9001:2015
PA-MAN
オンラインショップ パーマンショップへは パーマンショップで検索！
https://pa-man.shop/

TOYO TIRES
すべてのトラック物流に携わる人たちに“感謝”を伝えるプロジェクト!!
コロナ禍の中、私たちの暮らしを支え、全国を走り続けたトラック物流。
私たちトーヨータイヤは、みなさまへの感謝の意を込めて、
みなさまの自慢のトラックと素敵な笑顔が主役のMOVIEを制作します。
竹原ピストルの楽曲提供決定!!
トラック物流に携わるみなさまの
動画を募集します
【応募方法】下記アドレスの特設サイト、応募フォームからご応募ください（詳しい情報もこちらから）
https://www.toyotires.jp/campaign/truck-kansya/
【お問い合わせ先】TOYO TIRESトラック物流感謝プロジェクト事務局　truck-kansya@toyotires-campaign.com

シリーズ

会長に聞く

全国のトラック協会長にお会いして、今後の抱負などについて伺っています。今回は、公益社団法人秋田県トラック協会の赤上信弥会長です。

公益社団法人 秋田県トラック協会

赤上 信弥 会長

物流危機は産業・経済の危機

「事業者・荷主・行政」一体で課題解決を

秋田県の地域や経済の特徴をお聞かせください。

秋田県は、東北地方の北西、日本海側に位置し、面積は1万1638平方キロメートル、全国で6番目の広さを誇り、総人口は約94万人(令和4年2月現在)です。関係者の関心事はひとえに全国一といわれる人口減少率です。昭和57年以降人口減少が続き、平成29年には100万人台を割り込み、その後も年間1万人を超えるペースで減少しています。産業は、農林水産業などの第一次産業が盛んで、米、畜産、野菜の順で産出額が高く、特に米の比率が過半を占め、全国では3位となります。一方、製造業では、特に電子部品・デバイス産業が県内製造品出荷額等の約3割を占めています。

秋田県内のトラック運送業界を巡る動向をお聞かせください。

現在、秋田県トラック協会の会員は410社で、このほとんどが中小・小規模事業者です。課題は、全国的に同じで、「軽油価格高騰」、「2024年問題」、「ドライバー不足」の3点だと思います。

特に、軽油価格の急激な上昇により、厳しい経営環境を強いられています。私の周辺では、運賃交渉に理解を示して下さる荷主も一部いらっしゃいますが、荷主自身も厳しい状況にあるのは確かで、トラック運送事業者単独の力では、なかなか運賃交渉に乗り出せない雰囲気にあります。このため、その後押しとして、荷主向けに燃料サーチャージ制度への理解をお願いする全15段の新聞広告を、地元紙の『秋田魁新報』に掲出（2月25日）しました。この新聞広告を契機に、燃料高騰分の転嫁交渉の動きが加速することを期待しています。

ちなみに秋田県ト協会員における「標準的な運賃」の届出率は87％であり、今後は、「2024年問題」、「ドライバー不足」の解消に向けて、「標準的な運賃」にウエイトを置いた広告を掲出したいと考えています。

環境・安全対策等の諸課題に対して、秋田県ト協としてどのような取り組みをなさっていますか。

「安全」については、事業経営の基本中の基本であり、特に力を入れて取り組んでいます。近年では、社会問題化している「飲酒運転撲滅」と「大型車車輪脱落事故防止」について、会員に強くお願いをしています。

また、秋田県警察本部および秋田県バス協会、秋田県ハイヤー協会と覚書を交わし、「歩行者ファースト運動」を平成29年から行っています。この運動は、信号機のない横断歩道で歩行者が横断しようとする場合、車両は停止して横断者を優先する取り組みです。運動と連動し、トラックには「歩行者ファースト実施中！」のステッカーを貼付しています。また、同様に「あおり運転の防止」にも取り組んでいます。

なお、「トラックの日」のイベント「トラックフェスタ」は、コロナ禍で開催中止が続いていますが、交通安全を一般歩行者や車両へ呼びかける、大型トラック5台を連ねた「交通安全パレード」は継続して行っています。

「環境」については、CO_2削減のため省燃費安全運転大会を、毎年県内3か所で開催しています。大型トラックディーラーから実技を交えてレクチャーを受け、ドライバーのスキルアップを図っています。また、「トラックの森」での植樹・育成や、支部単位で清掃活動を行うなど道路環境整備活動も実施しています。

令和4年度からは、事業計画にSDGs（持続可能な開発目標）も盛り込んでいます。今後、SDGs関連セミナー等を開催するとともに、会員にSDGsバッジを配布し、取り組む会員を増やしていく考えです。

このほか、秋田県ト協独自の取り組みなどございますか。

会長に就任して6年目となりますが、就任の際に、取り組むべきポイントを3点挙げました。1つ目は基本である「安全」対策。2つ目は、「イメージアップ」、3つ目に、「スキルアップ」です。さらに、今は4つ目に「健康」を加えています。

安全に関しては、諸施策を進めるとともに、秋田県ト協主催のドライバーコンテストの実施方法を変えました。今までは「大手のための大会」になっていた感がありましたが、中小・小規模事業者まで広く参加できる大会にしたいとの思いから、3部制にしました。1部は今までと同じ全国大会出場を目指すグループ。2部は、次のステップで全国大会を目指すグループ。そして、3部は、構造法規の筆記試験と実技見学という、大会に参加してもらうことに重点を置くグループです。現在、2、3部でも参加者が増えており、本来の目的に近づいていると感じます。

イメージアップについては、秋田県ト協オリジナルソングを制作しました。地元出身ラッパーの羅漢さんに作詞・作曲してもらった『ラストワンマイル』という曲は、秋田県民の皆様にトラック運送業界に興味を持っていただくことと、コロナ禍においても物流を止めず頑張るトラックドライバーを応援する内容です。この曲にあわせてテレビCMも制作・放映しています。羅漢さんが実際にドライバーの声を聴き制作してもらったこの楽曲はとても好評で、私もカッコいいと思います。

また、エフエム秋田では、毎週月曜日朝7時50分から5分間の「ぐっとらっくん」という提供番組を持っています。トラック協会・業界のPRからは一歩離れて、県民に健康と交通安全を呼びかける内容の番組です。秋田県ト協のスタッフが原案を考え、本当に「県民のため」になる番組作りを目指しています。

スキルアップについては、トラック運送事業者に求められる様々な能力を向上させるための講習会、研修会、セミナーなどを積極的に開催して研鑽に励んでいるほか、生産性向上や効率化促進となる先進技術を知る機会として、「先進技術展示会」を開催しています。

新たに加えた「健康」では、独自の「健康経営宣言認定制度」を創設し、会員の健康意識向上に努めています。

今、トラック運送業界は、深刻なドライバー不足状態にあり、現在働いていただいているドライバーには、健康で長く働いてもらう必要があります。そのために取り組んだのが「トラックドライバーのためのご飯」、略して「ドラ飯」メニュー開発です。健康の基本は食事であり、不規則で偏りがちな食生活改善を糸口として、健康管理への意識高揚のきっかけにすることを目的にしています。また、こうした取り組みを発信することで、ドライバー不足やドライバーの仕事の重要性を理解していただこうという狙いもあります。この企画には、秋田県栄養士会、全国健康保険協会秋田支部、そして実際にレシピ開発・メニュー化に携わった河辺ドライブインの協力もあり、先日、栄養バランスがとれ、塩分は控え目に野菜を多めにした「肉野菜定食」と「唐揚げ定食」の2メニューを試作しました。試食会でも非常に好評でした。今後は、県が進める「秋田スタイル健康な食事」認証に申請するとともに、秋田県内8千人のプロトラックドライバー全員に「ドラ飯」のコンセプトを盛り込んだチラシを配布して、食事から健康を考えるきっかけとしたいと考えています。

また、将来的には「トラック運送業界に入ったら健康になる」というレベルまで健康経営に多角的に取り組み、県全体の健康寿命向上に寄与していきたいと考えています。

物流交流授業についてもお聞かせください。

県内の小学5年生を対象とした「物流交流授業」を平成11年から継続しており、これまでに延べ269校を訪問しました。これは、私が青年部時代に始まった事業で、とある小学校からいただいた、「北海道からカニがどう届くか知りたい」というリクエストがきっかけでした。

物流交流授業は、講師や車両提供は、秋田県ト協青年部会のメンバーが主体となり行っています。教室内では資料を基にトラック輸送の役割を説明し、屋外では実際のトラックに触れてもらいます。子ども達が真剣に物流を学ぶ姿や、トラックに実際に乗って目を輝かせて楽しんでいる姿がとても印象的です。授業の最初には、「将来トラックドライバーになりたい人は」と質問すると誰も手をあげないのですが、授業の終わりに同じことを聞くと、3分の2は手をあげてくれるなど、「トラックの重要さ」を理解してくれたことがとても嬉しかった覚えがあります。

昨年度には、児童の皆さんからいただいた感謝のお手紙を、一冊の本にして会員へ配布しました。また、支援学校での「物流ふれ合い教室」や、幼稚園や保育園での「とらっくんといっしょ」といった社会貢献活動もスタートさせました。秋田県ト協のマスコットキャラクター「とらっくん」にも参加してもらい趣向を凝らした結果、子ども達にも、先生からも大変好評です。

秋田の未来の物流を考える協議会についてお聞かせください。

会長に就任した当時、トラック運送業界の課題は、事業者と荷主の2者間で解決するような流れでした。しかし本来ここには、行政にも参画してもらうべきという思いがありました。従来から県には産業振興のために、熱心に動いていただいています。産業発展には熱心な反面、そこから物流の視点が抜け落ちていると感じていました。そこで、県議会でトラック輸送振興議員連盟を組織していただき、「秋田の物流は危機的状況」と問題提起しました。さらに秋田商工会議所等へ働きかけ、県に要望することにより、令和元年11月に「秋田の未来の物流を考える協議会」を設置していただきました。同協議会は、物流業界の課題改善や「働き方改革」を推進する上で必要な各輸送モード業界・荷主業界団体、行政機関などがメンバーとなり、物流業界が抱える課題について県全体の課題として危機感を共有していただくとともに、改善・解決に繋げていくことを目的にしています。

協議会の中には農林水産物流検討ワーキンググループ（WG）と先進技術検討WGが設置され、農林水産物流検討WGでは、全農秋田県本部と県南地区の4JAの協力の下、首都圏市場への青果物輸送の実証実験を行いました。実験前は、各JAの複数の出荷所を大型車で回って集荷し、そのまま首都圏へ輸送する運行形態でしたが、実験では幹線便と集荷便を分離することで幹線ドライバーの拘束時間の短縮を、また、集荷便では重複集荷の見直しを図るとともにICTも活用した、より効率の良い輸送についての実験を行いました。この実証実験での改善点をまとめるとともに、新たな課題も抽出し、来年度は、生産者と着荷主も参加する実証実験を進めていきます。

秋田県ト協のリーダーとして、日ごろからお考えになっているポリシーや今後の抱負などお聞かせください。

一般の方や荷主業界、また行政にトラック運送業界のことを正しく理解していただき、そして評価されるためには、私が積極的に前面に出ていく必要があると思っています。4つのキーワードに沿って様々な施策に全力で取り組んできましたが、周りから「最近の秋田県ト協は変わった」と言われるようになったのが励みです。また、同時にトラック運送業界のエゴばかりではだめだということも肝に銘じ、全てに関して、県全体のためになることを考えて取り組みたいと考えています。

また、トラック運送業界を取り巻く環境は厳しい現状ばかりですが、悲観主義になるのは自分の気分のせいであり、気分に任せては、いっそう悲観的になってしまうものです。また楽観主義は自分の意思によるものです。自分達で「業界をよくする」という意志をもって行動すれば、必ず良い結果を生むはずです。

地元紙のインタビューで「トラック偏重の転換を」と発言し、皆さんに興味を示してもらっています。現在トラックドライバー不足が顕在化しており、このままでは、県全体の輸送能力が低下するため、将来は様々なモードを組み合わせて輸送する「モーダルミックス」を進める必要があるでしょう。協議会での提言にも、ドライバーの労働環境の改善とあわせて、デジタル技術を活用した省力・省人化の取り組みも盛り込むつもりです。ひいては、トラックドライバーを「パイロット」と呼ぶぐらい重要な存在にしたいとも考えています。

最後に、行政機関などへの要望、または会員事業者へのメッセージなどございますか。

もっと、未来志向の業界にならなければならないと思っています。従来からのルールや枠組みに縛られず、変えていく流れを作らないといけないと感じます。ほとんどが中小・小規模事業者という中で、10、15年後にこのまま存続しているのだろうかという不安があります。秋田では、株を相互に保有して、業務提携している会員も出てきています。今、体力があるうちに、協業・共同化、企業合同、M&Aなどの方策をしっかりと考えるきっかけづくりの年にするため、セミナー等を開催したいと考えています。

また、協議会の例からも、課題の利害関係者同士のコミュニケーションがとれていない実態を改善し、同じテーブルで話ができる環境づくりをしていきたいと思います。

今回、県が参画したことで、荷主も運送事業者もお互いに積極的に動きやすい環境となりました。協議会設置のような動きがあれば、今後も行政には積極的に参加いただきたいと切に願います。

赤上（あかがみ） 信弥（しんや） 会長の横顔

67歳（昭和29年12月17日生まれ）

株式会社秋田市場運送　代表取締役

ご家族は？ 現在は家内と2人暮らしです。娘2人は独立して、神奈川県の茅ヶ崎市と藤沢市にそれぞれ住んでおり、孫が5人おります。

ご趣味は？ 音楽鑑賞、特にジャズが大好きで、かなりの枚数のレコードとCDを持っています。また、万年筆も収集しています。体を動かす方では、クロスバイク（自転車）に乗っています。ゴルフもやりますが、バイクで転んで鎖骨を折ってからはゴルフが下手になったため最近どちらも疎かになり、ここ2年は毎日1時間のウォーキングを欠かしません。それとお酒も少々（笑）。

座右の銘は？ 「悲観は気分　楽観は意思」。

最近読んだ本は？ 読書も趣味の一つで、『蒼穹の昴』シリーズ（浅田次郎著）15冊を、一気に読破しました。

2022・4・1

こちら広報室　四季折々 227

▼長く厳しい冬が終わり、大地を覆っていた白銀の雪も融け、草花が一斉に開花して、待ち侘びた春がやって来ました。東京では、靖国神社の境内にあるソメイヨシノの標本木が花開き、訪れた桜人が笑みを浮かべながら写真におさめています。日本列島の至る所に桜の名所がありますが、川や湖の水面に映り込む「水鏡の桜」は、山梨県・本栖湖に映る見事な「逆さ富士」と同様に、桜の美しさを一段と際立たせます。▼草花の開花とともに、生物も冬の深い眠りから目覚め、地上へと現れます。水田には私の好きな蛙も姿を見せ、蛙同士が我先に水田へ飛び込まんと絡み合う、滑稽な光景に出くわします。それはまるで、お気に入りの場所を確保するための陣取り合戦かのようです。▼それを見て思い出すのは、児童文学作家・新美南吉の『二ひきの蛙』です。緑色の蛙と黄色の蛙が、お互いの姿を罵り合ううちに季節は寒い冬になり、二ひきの蛙は喧嘩を一時中断して、「冬眠から覚めたら続きをやるぞ」と土の中へと潜ります。やがて暖かい春が来て、二ひきの蛙は土の中から這い出し、体から泥を払うために池に飛び込んだ後、お互いの姿を見てこう叫ぶのです。緑色の蛙は「君の黄色は美しい」、黄色の蛙は「君の緑だって素晴らしい」と。互いを褒め合い、「もう喧嘩はよそう」と仲良くなるお話で、「争いごとの虚しさ」を訴えた秀作です。▼都会の便利さは仕事をする上で欠くことのできないものですが、里山の美しさもまた格別です。都会の喧騒から離れ、田舎暮らしをする人達が段々と増えてきました。田舎暮らしの中には、「創意工夫により不便さを心の豊かさに置き換える術」があります。▼桜の開花とともに、木蓮や桃、そして片栗が一斉に花開きはじめました。4月は新年度のスタートでもあります。1886（明治19）年当時、日本の主要産業は農業・米作でした。秋に収穫されたお米などの農産物が精米・売買され、税金が納付された後に予算が組まれるタイミングが春＝4月であったことと、当時の産業大国・イギリスの会計年度が4月から始まっていたことが、日本の年度が4月始まりとなった大きな要因だと言われています。心地良い風に漂う花の香りに包まれて、希望に満ちたそれぞれの春、新たな年度の幕が開きます！

（山崎　薫）

東海電子株式会社　無料WEBセミナーご案内

4/7（木）13:30~15:00
2022 遠隔点呼元年
IT点呼以上、ロボット点呼未満。遠隔点呼は、「買い」か「待ち」か?
～国交省『遠隔点呼実施要領』25要件を読み解く～

4/11（月）4/21（木）13:30~14:15
なぜ? 国交省はDXを推奨しながら アナタコを許容しているのか?

4/12（火）4/27（水）13:30~14:30
白ナンバーアルコールチェック　義務化の背景と対策
安全運転管理者の業務が大きく変わる

4/14（木）4/28（木）13:30~14:30
検知器だけでは防げない！
～白ナンバー事業者が知るべきアルコール基礎知識～

4/15（金）4/26（火）13:30~14:30
新製品紹介セミナー
クラウド型点呼システム e点呼PRO とは

4/19（火）13:30~15:00
いまさら聞けない、今こそ聞きたい
アルコール検知器のキホン

東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子 セミナー　検索

春の全国交通安全運動

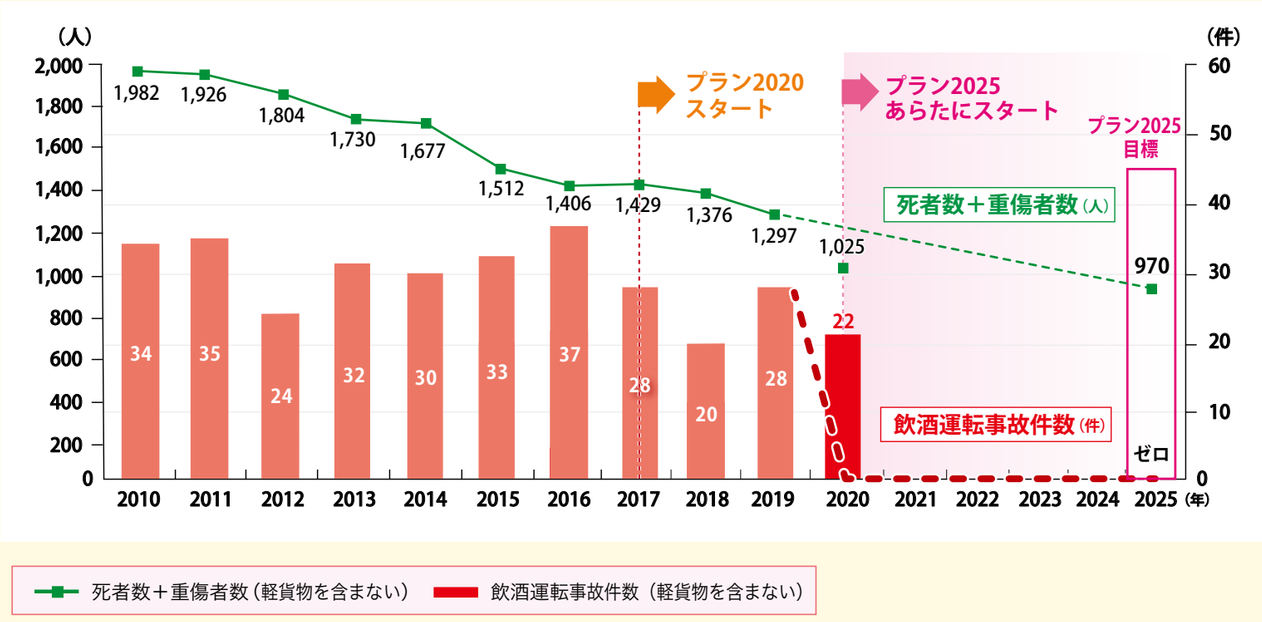
令和4年　4月6日(水)～15日(金)まで

公益社団法人 全日本トラック協会

令和7(2025)年を目標年とする「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標達成をめざして、トラック業界では、「飲酒運転の根絶」「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として、安全運行の確保に積極的に取り組みます。

1 飲酒運転の根絶をめざして

令和7(2025)年の目標値：
死者数と重傷者数の合計970人以下／飲酒運転ゼロ



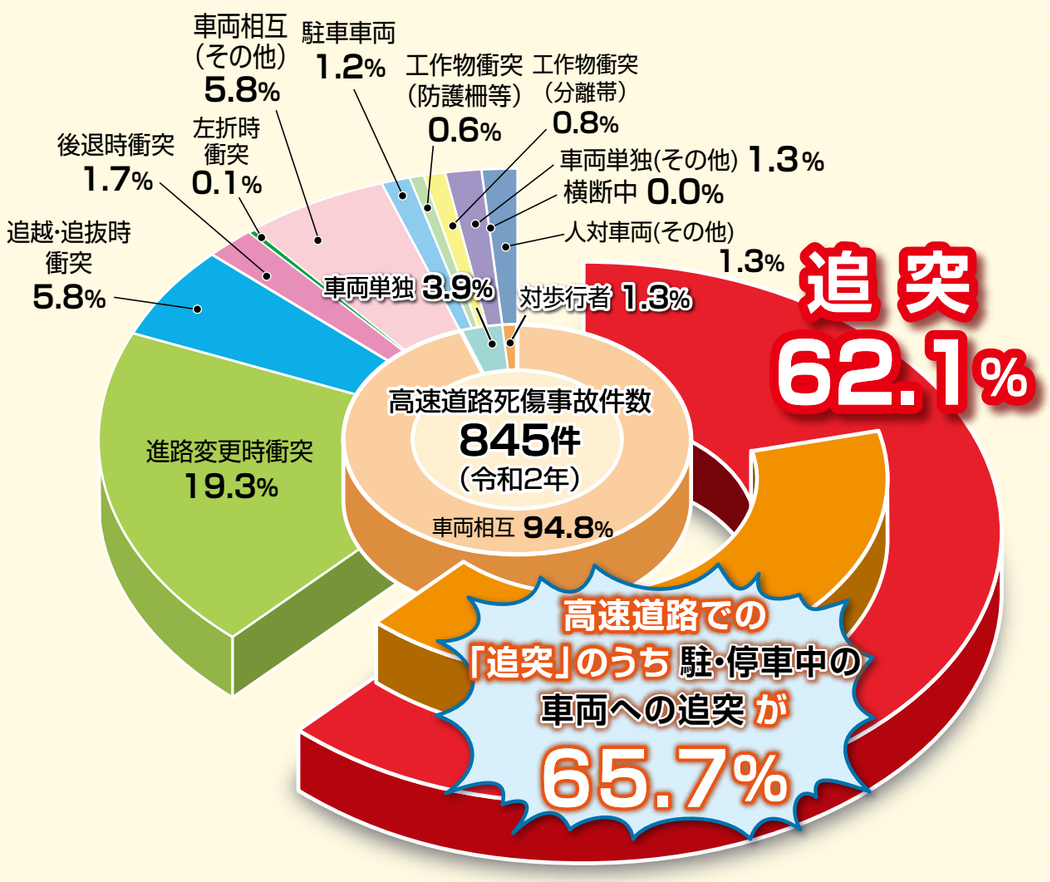
出典：警察庁「交通事故統計」および(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」

依然として後を絶たない飲酒運転事故

2 追突・交差点事故ゼロをめざして

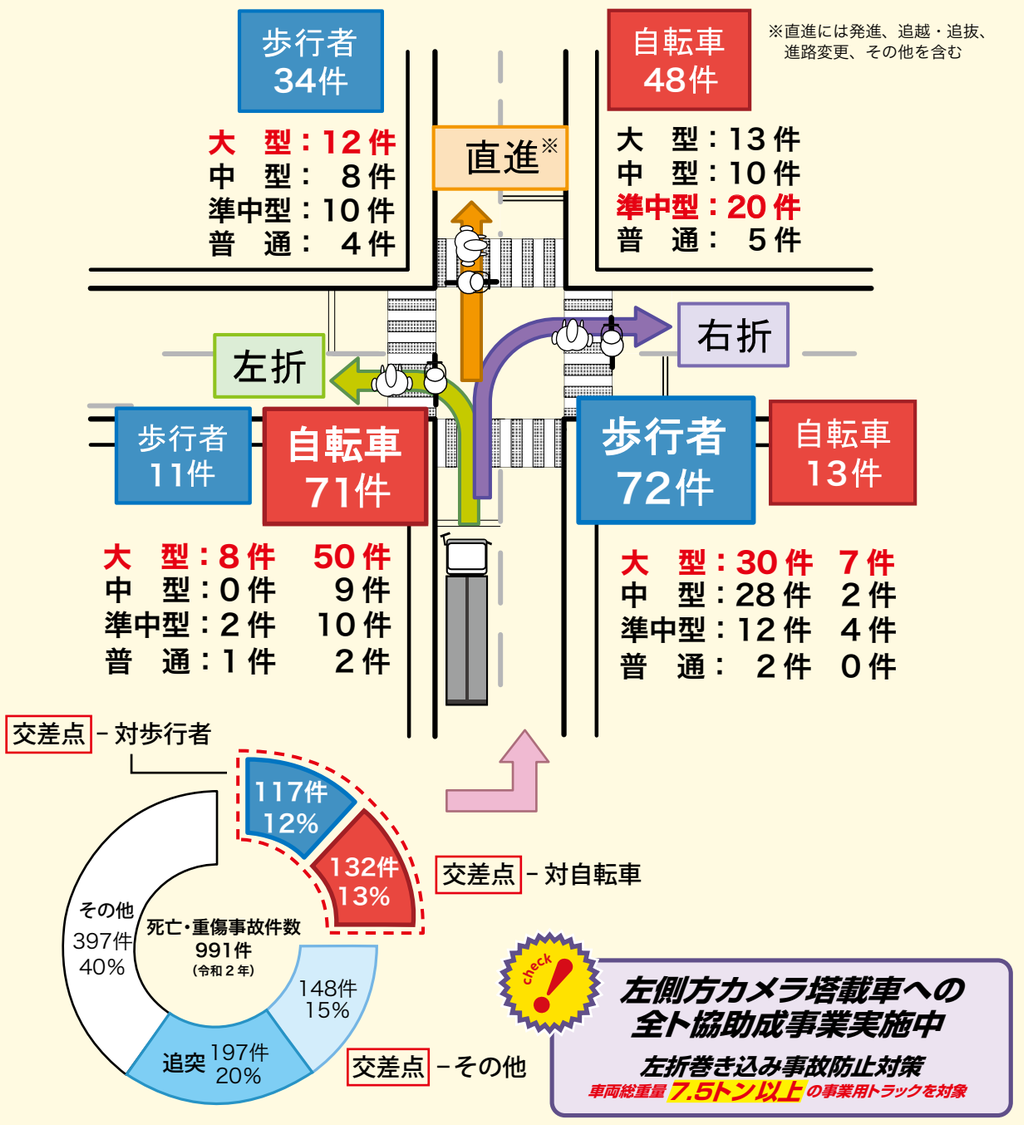
■高速道路における死傷事故件数の状況

高速道路での死傷事故の約6割は追突、うち7割近くは駐・停車中の車両への追突



■交差点における死亡・重傷事故の状況

左折時の約9割は対自転車、右折時では約9割が対歩行者



出典：(公財)交通事故総合分析センター
※「死傷事故件数」および「死亡・重傷事故件数」は事業用貨物自動車を第1当事者とするもの(軽自動車を除く)