昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2202号

人と物流の、より良い関係づくり「ハンドin ハンド」。
創刊1968年
あなたが必要な物流情報を、ワイドに、グローバルに、正しく。
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。
物流ニッポン
LOGISTICS NIPPON
株式会社 物流ニッポン新聞社　https:// logistics.jp/
フリーダイヤル 0120-11-5655　電子メール nippon@logistics.jp

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
6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）

「公正取引委員会」が問題のある荷主への対策を強化
すでに荷主相当数に対して立入調査を実施
さらなる情報提供を!!

全ト協　第195回理事会　令和3年度事業報告書・計算書類等を承認

地方創生臨時交付金の活路を開く

地方運輸局が後ろ盾になり積極的に支援することを約束

全日本トラック協会は6月2日、東京都港区の第一ホテル東京で第195回理事会を開催し、6月30日に開催される第99回通常総会への上程議案を承認した。

理事会では坂本克己会長があいさつに立ち、「会員事業者の皆様のお…かげで、業界のさらなる飛躍に向けた取り組みが進みつつある。厳しい状況に直面している中小トラック運送事業者を支援するため、地方創生臨時交付金などを活用しながら、精いっぱい取り組んでまいりたい」と語った。

坂本　克己　全ト協会長

理事会で坂本会長は、「会員事業者の皆様のおかげで、貨物自動車運送事業法改正と『標準的な運賃』、燃料サーチャージ制度の浸透が実現しつつある。また、国を挙げて問題のある荷主への対策を強化する仕組みを勝ち取った。業界を取り巻く環境は非常に厳しいが、地方創生臨時交付金の活用などを通じて、現場で働いておられるドライバーの皆様の労働環境改善への原資を獲得していく必要がある。まずは、適正運賃・料金の収受に向けて、荷主との交渉に一層力を入れていただきたい」とあいさつした（詳細2面）。

沓掛　敏夫
国交省道路局高速道路課長

日野　祥英
国交省自動車局貨物課長

坂本会長のあいさつに続き、吉野雅山副会長（燃料価格高騰対策本部長代行）が燃料価格高騰への対策について報告。「坂本会長（燃料価格高騰対策本部長）が陣頭指揮を取り、政府・与党に対して業界の窮状を訴えてきたことが実を結び、政府が実施している燃料油に関する激変緩和事業において、基準価格を168円へ引き下げ、石油元売り会社への支給幅を35円へ拡充することとなった。また、同事業は今年度上半期中に実施されることとなった」と報告した。

引き続き、馬渡雅敏副会長（物流政策委員長）が改善基準告示の見直しに関して、「現在、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トラック作業部会において、見直しに向けての議論を戦わせているところ。8月いっぱいまでにはトラック作業部会としての見直し内容の取りまとめを行った上で、年末までにバス、ハイヤー・タクシーとともに告示ができるよう取り組んでまいりたい」と報告した。

議事では、①会員の入退会および代表者の変更、②令和3年度事業報告書、③3年度計算書類（貸借対照表、正味財産増減計算書、財産目録および収支計算書）等、④第99回通常総会の招集および通常総会スローガン、⑤第27回全国トラック運送事業者大会の開催概要および次年度開催ブロック、⑥安城トラックステーションの売却――について、原案通り承認。事業報告書については第99回通常総会で報告されるとともに、計算書類等については同通常総会に上程される。

第27回全国トラック運送事業者大会（10月5日に名古屋東急ホテルで開催予定）に関して、開催地を代表し、寺岡洋一副会長（愛知県トラック協会会長）が、「事業者大会にお越しいただく皆様にご満足いただける大会にしたい」と、開催への意気込みを語った。

報告事項では、①5年度トラック関係施策に関する要望書、②SDGsに関するパンフレットの作成、③定款第27条に基づく業務報告――について報告した。

なお、会の冒頭、国土交通省の沓掛敏夫道路局高速道路課長が来賓あいさつを行ったほか、会の最後には日野祥英国交省自動車局貨物課長が価格転嫁に対する国交省の対応など説明を行った。

トラック運送業界を的に
独禁法・下請法のさらなる取締を強化
地方創生臨時交付金の活用を後押し
岸田総理が参議院予算委員会で明言

岸田　文雄
内閣総理大臣

岸田文雄内閣総理大臣は5月31日の参議院予算委員会において、トラック運送事業者による適正運賃・料金に関して言及し、「安定的な物流を確保していく観点から、価格転嫁による適正運賃収受への取り組みが重要」と答弁した。

岸田総理大臣は、トラック運送事業者には中小事業者が多く、荷主等への交渉力が弱いという現状を指摘。昨年12月に政府が取りまとめた「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」に関する関係省庁の取り組みについて触れた上で、「燃料油価格や物価が高騰している中で安定的な物流を確保するためには、運送事業者が適正運賃・料金を収受できる環境整備が重要」との認識を示した。また、「標準的な運賃」の導入や、適正取引阻害行為の是正への働きかけ、下請代金支払遅延等防止法（下請法）と独占禁止法による取り締まり強化を積極的に進めていくという方針を示した。

斉藤　鉄夫
国土交通大臣

岸田総理大臣は併せて、今年4月26日に政府が取りまとめた「コロナ禍における『原油価格・物価高騰等総合緊急対策』」で拡充が決まった地方創生臨時交付金に関して、「トラック運送事業者など燃料高騰の影響を受けた事業者への負担軽減に繋がるよう、国土交通省を通じて全国の自治体に働きかけを行っており、トラック事業の継続、雇用の確保に取り組んでいきたい」と述べた。

また、斉藤鉄夫国土交通大臣も、「国交省では地域の実情に応じて活用いただくよう、運輸局を通じて各自治体に働きかけを行っている」と説明した。

岸田総理大臣自らがトラック運送事業者の具体的な対策に言及したもので、トラック運送業界の日々の努力が結実した国会答弁となった。

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。

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

認証取得後８トン以上のトラックで3.2%の燃費向上、車両故障件数21.1%減少。
交通事故発生件数25.9%減少など（グリーン経営認証取得による効果・2020年版より）環境改善にとどまらない効果。
グリーン経営認証制度～事故も故障も燃料も減り、10年でなんと１年分の燃料費を節約！～

認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日　時		開催方法	主催	問合せ先
トラック バス、タクシー	6月28日（火）	9時30分～12時00分	Microsoft Teams を使用したWeb形式	九州運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636

※九州運輸局管轄地域の事業者様を対象とさせて頂きます
講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。
既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。

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
（略称：エコモ財団）
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル３階
☎03-3221-7636　http://www.ecomo.or.jp

2022年度エコドライブ活動コンクール応募受付中　応募受付期間は、7月8日（金）まで。詳しくは、http://www.ecodrive-activity-concours.jp/

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

「CO_2排出量簡易算定ツール（トライアル版）」を公表

自社データを活用してCO_2排出量を自動計算

全日本トラック協会はこのほど、トラック運送事業者用「CO_2排出量簡易算定ツール（トライアル版）」を全ト協ホームページ上で公開した。

全ト協では、2050年の「カーボンニュートラル」をトラック運送業界全体で目指すため、「新・環境基本行動計画」（平成26年策定）に代わる新たな行動計画として、今年「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を策定。同計画の中で、運送事業者が自社の事業用トラックのCO_2排出量を把握することを「サブ目標2」として掲げていることから、各事業者がCO_2排出量を簡易に算定できるツールとして作成した。

算定対象は、自社が運行する、車両総重量3・5㌧以上の事業用トラック。自社で把握している燃料使用量や走行キロなどのデータの内容と精度によって3つのステップに分類。各ステップに応じた帳票フォーマットに各データを入力すると、自社の事業用トラックのCO_2排出量が自動計算される。

なお、同ツールは令和4年度中はトライアル版として公開。全ト協では、その間に利用者からの意見や質問を受け付け、それらを反映させて、5年4月から「実施版」を提供する予定。自社の実態を把握した上で、「削減目標」を設定し、翌年度以降の行動計画に繋げることを目指す。

『「運行管理業務と安全」マニュアル』を改訂

最新の法令を反映

全日本トラック協会はこのほど、『「運行管理業務と安全」マニュアル』（令和4年5月改訂版・写真）を発刊・公表した。

同マニュアルは、貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業輸送安全規則、道路運送車両法、道路交通法を取り上げて解説し、運行管理者をはじめとしたトラック輸送従事者の、日々の安全輸送の確保を目的として制作されているもの。

最新の法令を反映した同マニュアルは、A4サイズ・全116ページから成り、全ト協ホームページよりダウンロード可能。

交通事故防止と輸送品質の向上の一助として、同マニュアルを活用するよう呼びかけている。

「求人情報サイト構築に関する担当者説明会」を開催

都道府県ト協向けに

全日本トラック協会は5月30日から31日にかけて、「求人情報サイト構築に関する担当者説明会」を開催した。

全ト協ではこのほど、㈱リクルートの無料採用支援ツール「AirWORK」を利用することで、全国的な求人情報サイトを構築するスキームを整備。これにより、トラック協会会員事業者は無料で採用ホームページ（HP）を開設することができ、都道府県トラック協会においても、費用がかからず最小限の手間で求人サイトを構築することができる。

現在、全ト協では、都道府県ト協からの求人情報サイト構築事業に関する参加申し込みを受付中。順次、参加する各都道府県ト協へ求人情報一覧となるランディングページを提供するとともにAirWORKを活用し、リクルートによる求人情報入力代行を行う会員事業者向けの求人HP作成支援を進めていく。

【おことわり】次号の7月1日号は、編集上の都合により7月5日号として発行いたします。広報室

坂本克己会長あいさつ（要旨）

中小事業者の経営支援に全力を傾注!!

（1面に関連）

トラック運送事業者の皆様の多くは厳しい環境下においても、現場のトラックドライバーの労働条件改善への原資を確保するために、適正運賃・料金収受への取り組みを続けていく必要がある。

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、地域経済と国民の暮らしを支える公共輸送サービスを今後も安定的に提供していくために、国として可能なすべての対策の緊急実施を強く求めた。その結果、政府が実施している燃料油価格に対する激変緩和事業について、基準価格が引き下げられ、石油元売り会社への支給幅が拡充されるとともに、同事業の今年度上半期中の継続実施が決まった。

「標準的な運賃」に関しては、令和6年3月までの時限措置とされていることから、まさに今荷主との交渉を進め、労働条件改善に向けた原資を確保していく必要がある。

一方で、中小・零細事業者の皆様は荷主との交渉力が弱いため、政府に対して荷主対策のさらなる強化を働きかけてきた。その結果、昨年12月には「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」が取りまとめられ、トラック運送事業者と荷主との取引の公正化に向けて、公正取引委員会など関係省庁による取り組みが進められている。

会員事業者の皆様のおかげで、「標準的な運賃」、燃料サーチャージ制度など、運賃・料金の適正収受実現への環境が整った。これにより、国を挙げて問題のある荷主への対策を強化する仕組みを勝ち取った。

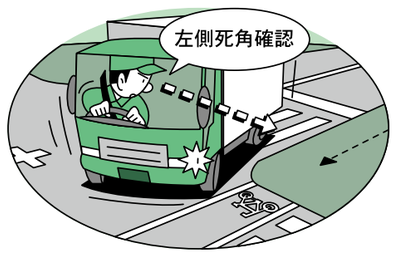
今後は、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、中小トラック運送事業者の経営支援に繋げていく必要がある。いくつかの自治体では、交付金活用に関する成功事例が生まれつつある。国費を中小トラック運送事業者の経営支援に活かしていくために、本日お集まりの会員事業者の皆様には、地方自治体との強力な交渉をお願いしたい。

全ト協行事予定（6月15日～30日）

- ▽6月17日 ・令和4年度第1回青年部会 全国代表者協議会
- ▽6月29日 ・第17回タンクトラック・高圧ガス部会
- ▽6月30日 ・正副会長会議 ・第99回通常総会 ・第196回理事会

〔第116回〕『総合安全プラン2025』達成道半ば

全日本トラック協会ではこのほど、令和3年中の事業用トラックが第1当事者となった死亡・重傷事故を多角的にまとめた「交通事故統計分析結果〔発生地別〕」を発表しました。同種の事故の再発防止に取り組みましょう。



●令和3年の死亡・重傷事故の特徴

Aさん「先日、令和3年中に事業用トラックが第1当事者となった死亡・重傷事故の『交通事故統計分析結果〔発生地別〕』が発表されたけど、あまり良い結果じゃなかったね。死亡・重傷事故の件数は1,065件で、死亡・重傷者数は1,139人。業界で進めている『トラック事業における総合安全プラン2025』の目標である『令和7年までに死者数と重傷者数の合計970人以下』は未達成だった。しかも飲酒運転による事故は14件も発生している」

Bさん「飲酒運転はゼロが当たり前だもんね。飲酒運転は論外として、まだ道半ば。やることはいっぱいあるということだね。ほかにどんな特徴があるのかな」

Aさん「事故類型でみると、車両相互が7割強の772件。次に人対車両が2割強の240件。これだけで9割以上を占めている」

Bさん「車両相互の事故で、最も多いのは追突かな」

Aさん「その通り。追突は大型で103件、中型で88件発生している。ほかにも大型は左折時の衝突が、中型は出会い頭の事故が多発している。人対車両は横断歩道・横断歩道付近の横断中が突出していて、その他の横断中と合わせると人対車両の6割強を占めているんだ」

Bさん「これを聞くと、やっぱり車間距離を確保して、横断歩道周辺ではより慎重な運転をしないといけないね」

●昼の時間帯に事故が多発

Aさん「ほかにも時間帯別では、死亡・重傷事故はほぼすべての車種で、10～12時をピークに、6時～16時の間での事故が多い。ただ死亡事故だけ取り上げてみると、大型・中型は深夜の時間帯に多く発生している」

Bさん「昼間に多いのは、稼働している車両が多いからかな。大型、中型の死亡事故が深夜に多いのは夜間に長時間・長距離の運転をするからだろうね」

Aさん「Bさんは深夜の運転で気をつけていることはあるかな」

Bさん「よくあることだけど、こまめに休憩をとることかな。あと、仮眠のあと出発したら眠気におそわれることがあるから、仮眠後は少し体を動かして、目をしっかり覚ましてから運転することを徹底しているよ」

●左折時は自転車に、右折時は歩行者に特に注意

Aさん「なるほど。みんなに実践してほしいね。あと、さっき追突事故が多いという話をしたけれど、実は死亡・重傷事故で最も多く発生しているのは交差点での事故なんだ。追突が195件に対して交差点での事故は287件で、1.5倍になっている」

Bさん「どんな事故が多いのかな。やっぱり左折時に他車を巻き込む事故かな」

Aさん「さすがはBさん。左折時の8割以上にあたる93件が自転車との事故。歩行者は17件でほとんど大型の事故だよ」

Bさん「車両の左側は死角が大きいから、しっかり安全確認をする必要があるけど、なかなかできていないね。改めて、左折時は側方の自転車等を見落としていないか確認して運転するよ。右折時はどうなのかな」

Aさん「右折時は歩行者との事故が多くて約8割を占めている。大型と中型で約8割を占めている」

Bさん「右折時は、対向車ばかりに気をとられていると、右折先の安全確認を疎かにしがちだからね。特に譲ってもらった時なんかは、早く右折しようとして動き出したら、直進の二輪車が来たり、歩行者が横断していたり……。だから、右折時も一つひとつの安全確認をその都度行うようにしているよ」

Aさん「今回の統計で浮き彫りになっている問題は前から言われていることだね。自分の運転を再度見直して、『総合安全プラン2025』の達成を目指してがんばろう」

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

政府　適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備に取り組む

「骨太方針2022」閣議決定

政府は6月7日、「経済財政運営と改革の基本方針2022　新しい資本主義へ～課題解決を成長のエンジンに変え、持続可能な経済を実現～」（骨太方針2022）について、経済財政諮問会議での答申を経て、閣議決定した。

トラック運送業界に関係する主な内容は、別掲の通り。

岸田文雄内閣総理大臣は同会議で、「成長と分配の好循環を実現する岸田内閣の経済財政政策の全体像を示すものとなった。参議院選挙後に、本日決定した方針を前に進めるための総合的な方策を具体化させる」と述べるとともに、閣議決定を基に、令和5年度予算を編成していくと述べた。

「骨太方針2022」の主な内容（トラック運送業界関係）

- 賃上げ・最低賃金
  中堅・中小企業の活力向上につながる事業再構築・生産性向上等の支援を通じて賃上げの原資となる付加価値の増大を図るとともに、適切な価格転嫁が行われる環境の整備に取り組む。
- デジタルトランスフォーメーション（DX）への投資
  自動運転車や低速・小型の自動配送ロボットの活用を含む物流分野のDXや標準化、センサー、ドローン、AI（人工知能）診断、IoT（モノのインターネット）技術、ビッグデータ分析など、あらゆる技術を活用するためのテクノロジーマップを整備し、実装を加速させる。
- 分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築
  我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化に向けた環境整備のため、高規格道路等の物流ネットワークの早期整備・活用等に取り組む。
- 新型コロナウイルス感染症の影響で債務が増大している企業等への対応
  新型コロナウイルス感染症の影響を受けた企業に対して資金繰り等の支援に取り組んできた中、企業債務が増大していることに加え、原油等の価格高騰の影響を受けている状況への対応に万全を期す。
- 防災・減災、国土強靭化
  近年の災害を踏まえ、災害に強い交通ネットワークの構築、豪雪時の道路交通確保対策の強化等を推進する。

平ボデー車における荷役作業時の注意を呼びかけ

「荷役作業時の安全対策」

（一社）日本自動車車体工業会トラック部会は、リーフレット「平ボデー車安全ニュース（荷役作業時の安全対策編）」（写真）を作成した。

トラックの死傷事故において、荷役作業が要因となった事故が毎年発生。中でも平ボデー車の荷役作業には、荷台への昇降、ルーフデッキや鳥居デッキ上での高所作業もあることから、重大な事故に繋がるケースが多発している。

図　安全な荷役作業をするためのポイント

①作業環境、内容に合わせた安全装備
　荷役作業場所の作業環境や作業内容に合わせた服装や保護帽、耐滑性や屈曲性のある安全靴等を着用して作業しましょう。

②作業場所の整理、整頓
　作業を行う前に作業場所の床、地面の凸凹等の確認、整理、整頓を行い、転倒や転落の危険を未然に防ぎましょう。

③積荷上での作業は必要最小限に
　不安定な積荷上ではできる限り移動せず、無理な姿勢での作業は避けましょう。また、荷締め等の作業は、積荷や荷台上で行わず、できる限り地上から行いましょう。

④荷台への昇降は、三点確保を心掛ける
　手足4点のうち、どれか1点を動かすときは、必ず残り3点を確保しておく。

同リーフレットでは、平ボデー車における事故内容および事故発生の要因について写真入りで説明。その上で、安全対策を行い、事故を防ぐよう呼びかけている。

同リーフレットで紹介されている、安全な荷役作業のポイントは、図の通り。

同リーフレットは、全日本トラック協会ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

全ト協　車内ゴミの「ポイ捨て防止」周知ポスターを作成

今号の『広報とらっく』に刷り込み（4面に関連）

全日本トラック協会では、道路や駐車施設等におけるトラックドライバーによる車内ゴミの「ポイ捨て」防止の徹底を図るために、周知ポスター（写真）を作成し、今号の『広報とらっく』に刷り込んでいます。

公共道路を使用して輸送サービスを提供するトラック運送業界にとって、道路環境の美化・保全は責務です。車内ゴミのポイ捨て防止を徹底しましょう。

経産省　電力需給に関する総合対策を決定

足下の電力需給の厳しさ受け

経済産業省は6月7日、2022年度の電力需給に関する総合対策を決定し、公表した。

国内外のエネルギーを巡る情勢変化により、足下の電力需給は極めて厳しい状況にある。今年度夏季の電力需給は、10年に一度の猛暑を想定した需要に対し、安定供給に最低限必要な予備率（3%）を上回っているものの、7月の東北・東京・中部エリアの予備率は3・1%と、非常に厳しい見通しとなっている。

経産省では、国民全体で一層の節電に取り組まなければ、今年度はさらなる電力需給逼迫に直面する恐れがあるとして、節電・省エネキャンペーンを推進するとともに、産業界等に対し、エネルギー消費効率の高い設備や機器への更新を促していく。また、産業界や自治体と連携した節電対策体制の構築も進めていくことにしている。

『広報とらっく』からのお願い

交通・運転マナーを守って！

プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

- 急な車線変更
- 不用意なクラクション
- コンビニや公共施設の駐車場等での長時間駐車
- 大型車進入禁止箇所等でのUターン
- 駐車場や道路へのゴミのポイ捨て

事業用トラックは車体が大きいことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。

また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。道路交通法が改正され、令和2年6月末からあおり運転が厳罰化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。

7月1日～7日は「フォークリフト安全週間」

令和4年度「フォークリフト安全の日」を開催

（一社）日本産業車両協会では令和3年より、7月1日～7日を「フォークリフト安全週間」と定めています。

今年も昨年に引き続き、4年度「フォークリフト安全の日」を7月4日㈪に開催します。多くの方々に参加いただき、フォークリフト使用時の安全性向上・事故防止にお役立てください。

- 開催日時　令和4年7月4日㈪　午後1：30～3：30
- 会場　女性就業支援センターホール（東京都港区芝5-35-3）

＊参加申し込みは、「フォークリフト安全の日」参加申込ページ（二次元コード）より（参加費無料）。

法令○×クイズ（マルバツ）

～雨の日の運転編～

❶雨に濡れた路面をすり減ったタイヤで走行すると、乾燥路面でのタイヤの状態がよい場合の走行に比べて、停止距離が2倍程度延びることがある。（○・×）

❷雨の日は視界が悪くなることに加え、窓ガラスが曇ったり、路面が滑りやすくなるなど悪条件が重なるため、危険度が高くなる。（○・×）

❸雨の降り始めの舗装道路はスリップしにくいといわれている。（○・×）

❹歩行者や店のそばなどを走行するときは、スピードを落として泥や水をはねないようにする。（○・×）

❺雨の中を高速で走行すると、スリップを起こしたり、タイヤが浮いて、ハンドルやブレーキが効かなくなる「スタンディングウェーブ現象」が発生することがある。（○・×）

（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　整備管理規程（例）を一部修正
車両法等の改正を反映

国土交通省はこのほど、国交省ホームページ（HP）に掲載している「整備管理規程（例）」の見直しを行った。

道路運送車両法施行規則第32条第2項において、整備管理者の選任に併せ、その権限の執行に係る基準を同規程として定めることが義務付けられている。今回の見直しでは、改正道路運送車両法（令和2年4月1日施行）と「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」（3年1月26日付）における改正を反映。従来の「分解整備」が「特定整備」に改正された（第17条）ほか、「冬用タイヤの点検整備」（第15条）、「大型車の車輪脱落事故防止措置」（第18条）が追記された。

なお、同規程（例）は国交省HP（二次元コード）に掲載されている。

トラガール促進プロジェクトサイトをリニューアル
運送事業者向けコンテンツも掲載

国土交通省は6月7日、女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の多様な働き方やキャリア形成、トラガール活躍推進方策等を紹介する「トラガール促進プロジェクト」サイト（二次元コード）を全面リニューアルした。

同プロジェクトサイトは、トラガールを目指す女性や、トラガールのさらなる活躍促進を目指す経営者等へ、有益な情報を発信することを目的に、平成27年に国交省が開設したもの。

今回のリニューアルでは、トラガールに対するインタビューの刷新や、使いやすさ・見やすさの向上、レスポンシブ対応等を実施。①「トラガールの魅力」（物流業界で働くメリット、トラガール促進プロジェクト等）、②「トラガールになろう！」（トラガール・経営者インタビュー、運転免許の種類等）、③トラック運送事業者向け情報（女性活躍推進による効果、おすすめ施策、各種制度、関係リンク等）――のコンテンツを掲載している。

0時～4時の深夜利用が増加
首都高速道路料金改定後の交通状況

国土交通省は5月24日、今年4月に実施された首都高速道路等の料金改定後（1か月）の交通状況を取りまとめ、公表した。

首都圏三環状道路を中心としたネットワーク整備が進展しつつある中、首都圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、今年4月に首都高速道路等の料金改定（上限料金の引上げ、深夜割引の導入、多頻度割引の拡充、千葉外環迂回利用割引の導入など）が実施された。

料金改定後（大型連休前日、連休期間中の平日を除く平日）の主な交通状況は次の通り。

①首都高速の長距離利用（36キロメートル超）が減少した。一方、短距離の利用は増加、都心通過が減少

②千葉外環迂回利用割引が適用される三郷⇔神奈川方面は、千葉外環の利用が増え、6号三郷線経由の都心通過が減少

③深夜利用が増加（0時～4時の交通量は前年比13％増）した一方、朝夕のピークなど日中の利用が減少

④首都高速の渋滞が緩和（首都高速の渋滞損失時間は前年比で10％減少）

新規「一つ星」の申請を9月16日から受付
2022年度「働きやすい職場認証制度」

国土交通省は6月8日、2022年度「働きやすい職場認証制度（正式名称：運転者職場環境良好度認証制度）」について、新規「一つ星」の申請を9月16日㈮～11月15日㈫の間受け付けると発表した。

国交省では、自動車運送事業の運転者不足に対応するための総合的取り組みの一環として、令和2年度に同制度を創設。同制度を通じ、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促すとともに、さらなる改善の取り組みを促すことで、より働きやすい職場環境の実現や安定的な人材の確保が期待される。

同制度では、国交省の指定を受けた（一財）日本海事協会が認証実施団体として申請受付、審査および認証手続きを実施する。料金は、審査料5万5000円（税込、1申請当たり）、登録料6万6000円（同）。なお、インターネットによる電子申請の場合は、審査料が3万3000円（同）に割引となる。

認証事業者に対しては、厚生労働省との連携により、ハローワークにおける求人票への認証マーク（写真）の表示や、認証事業者と求職者とのマッチング支援が行われる。また、求人エージェント等の認定推進機関の協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」や、「設備改修工事の料金割引」等も実施される。

認証事業者の公表は、5年3月以降、順次実施される予定。

なお、2年度に申請し、認証された事業者（有効期間：5年6月30日まで）の申請については、12月に受付を開始する。なお、受付の詳細については、8月末までに公表される予定。

詳細については、同制度ホームページを参照のこと。

コンテナへのヒアリ侵入防止への協力を呼びかけ
5月には東京港で500個体が発見

国土交通省は5月27日、環境省からの依頼を受けて、全日本トラック協会会員事業者に対して、コンテナへのヒアリ侵入防止等に関する協力依頼を行った。

「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律」に基づき特定外来生物に指定されているヒアリは、平成29年6月に国内で初めて確認されて以降、18都道府県85事例が確認されている（5月30日現在）。

今年5月25日には、環境省が実施する東京港青海ふ頭での調査で、ヒアリ約500個体が発見されている。これまで報告されている事例のうち、国内への移入経路が確認されたものの多くが、中国を出港し、または経由したコンテナに由来するものとなっている。

今後秋季までヒアリの活動が活発化すると考えられることから、環境省ではトラック運送事業者等に対して別掲で示した取り組みを行うよう呼びかけている。

コンテナへのヒアリ侵入を防ぐために

①荷物積み込み時、出荷時
・空コンテナ受取時の確認
　空コンテナ受取時に内部の確認をしてください。
・コンテナの積み込み前の確認
　積荷を積み込む前に、ヒアリと疑われるアリ類が侵入していないことを確認してください。
※ヒアリと疑われるアリ類が確認された場合
　ヒアリと疑われるアリ類が確認された場合は、そのコンテナは使用しないでください。使用する場合は、事前に十分な駆除が必要です。
・積荷の確認
　コンテナへの搬入の際は、搬入前に、積荷にヒアリと疑われるアリ類が付着していないことを確認してください。
②コンテナヤード等における確認
・荷揚げされたコンテナの確認
　コンテナヤードに荷揚げされたコンテナに、ヒアリと疑われるアリ類が付着していないことを確認してください。
③コンテナ開封時等における確認
・開封・積荷搬出時のコンテナの確認
　コンテナ開封時および積荷搬出時に、ヒアリと疑われるアリ類がいないことを確認してください。
・積荷搬出後の確認
　搬出した積荷（梱包材も含む）と、空になったコンテナを確認してください。
※ヒアリと疑われるアリ類が発見された場合
　ヒアリと疑われるアリ類が発見された場合、まずは刺激を避けつつ、コンテナのどの箇所にどの程度の生存個体がいるか等、状況を確認してください。
　多数の生存個体の集団がいる（予想される）場合は、コンテナの扉を閉めて逃げ出さないよう静置してください。その上で、関係機関（環境省地方環境事務所、地方公共団体、港湾管理者等）に速やかに連絡し、取り扱いについて相談してください。可能であれば、強粘着の布ガムテープでコンテナの目張りをするなど、アリが逃げ出さないよう対応してください。
　アリ類が少数しかおらず、逃げ出す恐れのない場合は、市販のスプレー式殺虫剤等でその場で駆除してください。

委庁　「道路貨物運送業」などを重点
公取委中企庁　立入業種に選定
「買いたたき」処理状況等踏まえ立入調査実施

公正取引委員会と中小企業庁は5月31日、「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」に基づく取り組みとして、令和3年度における下請代金支払遅延等防止法（下請法）上の「買いたたき」の処理状況のほか、「価格転嫁円滑化スキーム」に基づく関係省庁からの情報提供の結果などを踏まえ、重点立入調査の対象とする業種として、道路貨物運送業、金属製品製造業、生産用機械器具製造業および輸送用機械器具製造業を選定した。

令和3年度における下請法上の「買いたたき」は1186件で、製造業以外に対する処理件数は767件を占めた。そのうち道路貨物運送業は175件（22・8％）と最多だった。

「価格転嫁に係る業務分析報告書」を公表
業種別状況等取りまとめ

公取委と中企庁は同日、令和3年度における下請法違反被疑事件の処理状況、荷主と物流事業者との取引に関する調査結果に基づき、事例、実績、業種別状況等について、「価格転嫁に係る業種分析報告書」を取りまとめた。

同報告書には、「燃料価格が上昇したため、親事業者が上昇分の取引価格への反映を下請事業者から求められたにもかかわらず、下請事業者と十分に協議することなく、一方的に従来どおりに取引価格を据え置いていた」という道路貨物運送業の「買いたたき」事例も掲載。公取委と中企庁では、今後、法違反が多く認められる業種について、事業所管省庁と連名で、事業者団体に対し、傘下企業において法遵守状況の自主点検を行うよう要請するとしている。

公取委と中企庁では、これらの業種について重点的に立入調査を実施するとしている。

公正取引委員会がトラック運送事業者の燃料高騰分の価格転嫁ができない情報を集めています！！

公正取引委員会では、令和3年12月に取りまとめられた「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、道路貨物運送業をはじめとした、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査を実施しています。

6月3日には、事業者間取引における価格転嫁の状況等を広範に把握する観点から、受注者向けの調査票（8万通）を対象業種の事業者に発送しました。

また、調査票が届いていない事業者であっても、同調査に参加することができるよう、公取委ホームページ上に特設ページ（二次元コード）を開設しました。

今後、公取委では、今回の受注者向け調査の結果を踏まえ、2万社以上の規模で発注者向けの書面調査を実施するとともに、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案に対する立入調査を実施します。さらに、関係事業者に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付の上、令和4年内を目途に調査結果を取りまとめます。

皆様からの積極的な情報提供をお願いいたします。

【提出期限】令和4年6月23日㈭
【問い合わせ先】公正取引委員会　優越的地位濫用緊急調査事務局
（コールセンター設置期間：7月7日まで）
・電　　話　03-6831-1013（通話料金がかかります）
・受付期間　9:30～12:00、13:00～17:30（土・日曜を除く）

厚労省　令和4年度「女性の就業支援・働く女性の健康に係る情報提供事業」を実施中
（一財）女性労働協会

厚生労働省では、女性の就業促進と健康保持増進のための支援施策の全国的な充実を図るため、相談対応やホームページ（HP）の運営を通じて、女性関連施設等を支援する「女性の就業支援・働く女性の健康に係る情報提供事業」を実施している。

令和4年度は、（一財）女性労働協会を事業委託先とし、①電話・メール・オンラインによる女性就業支援・健康支援に関する相談対応、②HPを通じての女性労働に関する情報提供――などを行っている。

同事業の詳細については、厚労省HP内「女性就業支援バックアップナビ」ページを参照のこと。

IT導入補助金2022「セキュリティ対策推進枠」の公募を開始
中小機構

（独）中小企業基盤整備機構（中小機構）は5月31日、中小企業生産性革命推進事業として実施中の「サービス等生産性向上IT導入支援事業（IT導入補助金）」において、既に公募を行っている「通常枠（A・B類型）」、「デジタル化基盤導入枠（デジタル化基盤導入類型・複数社連携IT導入類型）」に加えて、令和元年度補正予算で実施する「セキュリティ対策推進枠」を新たに設け、公募を開始すると発表した。

セキュリティ対策推進枠では、生産性向上に取り組む中小企業等において、サイバーインシデントが原因で事業継続が困難となる事態を回避するとともに、こうした被害が供給制約や価格高騰を潜在的に引き起こすリスクや事業者の生産性向上を阻害するリスクを低減することを目的に、（独）情報処理推進機構（IPA）が公表する「サイバーセキュリティお助け隊サービスリスト」に掲載されているいずれかのサービスを導入する際に、当該サービス利用料（最大2年分）の一部を支援するもの。

申請要件・申請方法に関する詳細は、「IT導入補助金2022サイト」（二次元コード）を参照のこと。

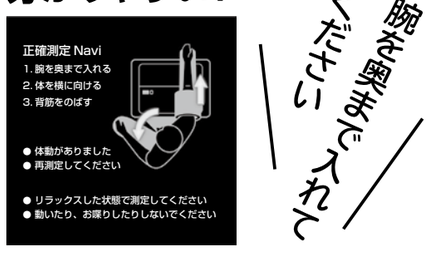
全日本トラック協会
令和4年度　血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番：オムロン　HBP-9030

安全運転や生活習慣改善には、日々測定が重要です

業務用血圧計が10万円以下で、
さらに助成活用で半額！

ポイント1
測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

ポイント2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！



ポイント3
オムロンのプロユースだから、腕の太い方にも対応！

健太郎®
商品型式：HBP-9030
医療機器認証番号：231ABBZX00007000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器

健康起因による事故予防対策の一環にご活用を
製品についてのお問い合わせは日貨協連まで　TEL.03-3355-2031
ご注文は日貨協連のホームページまたはファクスからお申し込みください。
https://www.nikka-net.or.jp　FAX.03-3355-2037
日本貨物運送協同組合連合会
オムロン ヘルスケア株式会社　OMRON

環境特集

6月は環境月間

環境ビジョン2030

やめよう！車内ゴミの「ポイ捨て」

大阪府トラック協会における道路環境美化への取り組み

近年、一部の心ないトラックドライバーによる、道路や駐車施設への車内ゴミの「ポイ捨て」が大きな社会問題になっている。車内ゴミのポイ捨ては沿道住民に多大な迷惑を及ぼす悪質な行為であり、ドライバーやトラック運送業界のモラルが問われかねない。

全日本トラック協会では、道路や駐車施設等における車内ゴミのポイ捨て防止の徹底を図るため、業界を挙げた「車内ゴミのポイ捨て防止キャンペーン」を展開（関連2面）。また、各都道府県トラック協会でも車内ゴミのポイ捨て防止に向けた様々な取り組みが実施されている。

今回の「環境特集」では、大阪府トラック協会（中川才助会長）による車内ゴミポイ捨て防止への取り組みについて紹介する。

旺盛な物流ニーズを受け多くのトラックが流入
ゴミのポイ捨てが古くから社会問題に

盛んな産業活動と旺盛な物流ニーズを背景に、大阪府内には全国各地から多くのトラックが流入してくる。そして、多くのトラックが集まることで、府内では古くから道路や駐車施設への車内ゴミのポイ捨てが大きな社会問題となってきていた。

大阪府トラック協会では、道路等における車内ゴミのポイ捨て問題の解消に向け、実態把握に努めるとともに、道路環境の美化に向けた様々な活動を推進してきた。

様々な取り組みのひとつとして、府内の主要な物流拠点のひとつである東大阪流通業務地区（大阪府東大阪市）およびその周辺で実施されている、荷主、運送事業者、地方自治体、警察など地域の関係者の協働によって平成19年から続いている「東大阪FQP協議会」の活動を挙げることができる。

東大阪流通業務地区では、トラックが駐車休憩できるスペースが限られていた。そのため、路上に荷待ち駐車のトラックが列を作るなど、交通渋滞・都市環境・交通安全面で大きな問題が発生していた。こうした問題を解消すべく、荷主や運送事業者、大阪府ト協、地方自治体、警察など地域の関係者などによる同協議会を立ち上げた。

大阪府ト協事務局が現地に赴き、同地区における車内ゴミのポイ捨ての実態を確認したところ、特に中央分離帯の植え込みなどに、外から見えないような形で捨てられた車内ゴミが多かった（写真②）。また、渋滞中や待機中にドライバーが用を足した後の、尿の入ったペットボトルが路上脇に放置されているという。（写真④）のも確認したという。

道路環境美化に向けた同協議会の主な取り組みは、次の通り。

①路上駐車マナーアップキャンペーン

同地区周辺において、トラックを対象とした路上駐車マナーアップキャンペーンを毎年1回実施。令和3年10月29日には、大阪府ト協会員事業者らが路上に放置された車内ゴミの回収などを行った。

②アクセスマップの作成

同地区と最寄り高速道路インターチェンジとのアクセスマップを作成。

③トラック走行についての啓発チラシの作成・配布

駐車の際に中環東大阪休憩所の利用を促す啓発チラシを作成し、同地区を走行するトラックドライバーに配布。

④車線減少社会実験

トラックの路上駐車対策のため、同地区内において中央分離帯側にバリケードを設置し、車線を減少（写真③）。

また、大阪府ト協では、大阪府が昭和60年から実施している、大阪府道2号大阪中央環状線（大阪府堺市堺区～同池田市）の一斉清掃活動を行う「中環をきれいにする日」にも協力。令和2・3年度は新型コロナウイルス感染症感染予防のため中止となったが、元年度には会員事業者から50人が参加し、道路清掃活動を行った（写真①）。

大阪府ト協では、各地の都道府県トラック協会における様々な取り組みなども参考にしながら、トラックドライバーから見えやすい場所に車内ゴミポイ捨て防止を訴える看板を設置したり、監視カメラを設置するなど、ポイ捨て防止対策を推進していくとしている。

大阪府ト協では、大阪府が昭和60年から実施している「中環をきれいにする日」に協力。会員事業者も参加し、道路清掃活動を実施している

東大阪流通業務地区では中央分離帯の植え込みなどに、外から見えないような形で捨てられた車内ゴミが目立つ（写真②）。同地区では、中央分離帯側にバリケードを設置して車線を減少させるなど、ポイ捨て防止に繋がる路上駐車対策を強化している（写真③）

渋滞中や待機中にドライバーが用を足した後の、尿の入ったペットボトルが路上脇に放置されている

大阪府と協力して環境対策を強化
「全国的な問題」としてポイ捨て防止を促す

一方、物流倉庫が数多く立地している南港地区（大阪市住之江区）でもトラックドライバーによる車内ゴミのポイ捨てが数多くみられる状態となっており、ペットボトルやレジ袋などのプラスチックゴミが強風で飛ばされて海に入るおそれがあることから、海ゴミ問題を扱う大阪府環境農林水産部が問題視していた。

こうした状況を受けて、大阪府ト協では大阪府と連携し、車内ゴミのポイ捨て防止対策を一層強化。令和4年度大阪府ト協事業計画の中にも、「トラックターミナル等の流通業務地区や港湾地区およびその周辺において、路上駐車による排気ガスやゴミの不法投棄等による環境問題に対処するため、啓発活動を実施する」ことを盛り込むことにしている。

令和4年度に実施する取り組みの主な内容は、次の通り。

①トラックドライバーを対象としたアンケート調査の実施

全国各地から大阪府内に流入するトラックドライバーの行動スタイル（食事方法、ゴミの処理実態等）をアンケート調査。同調査は大阪トラックステーション（大阪府寝屋川市）のほか、Web上でも実施する予定。

②トラックドライバーが活用しやすいトラック運転室内搭載ゴミ箱の開発

同調査結果を踏まえた上で、外に臭いが漏れないなどの工夫をしたトラック運転室内搭載ゴミ箱を開発し、アンケートに協力した事業者等を通じてドライバーにゴミ箱を配布する。

現在、府では、府内のゴミ箱メーカーに対しヒアリングを行い、ゴミ箱の開発に向けた検討を進めている。将来的には、トラックのオプション装備品として搭載するよう、トラックメーカーに対して働きかけていくことも視野に入れているという。

車内ゴミのポイ捨て防止対策強化を通じて、道路環境の美化に取り組んでいる大阪府ト協。滝口敬介専務理事は、トラックドライバーや運送事業者等に対し、次のようなメッセージを寄せた。

「コロナ禍を経て、多くの一般市民の皆さんに『トラックドライバーはエッセンシャルワーカーである』とご認識いただけるようになりました。我が国の経済活動を支えるトラックドライバーが一般市民からの憧れの対象であり続けるために、『環境を汚すだけではなく、運送業界に対する信頼度低下にも繋がってしまう車内ゴミのポイ捨ては、決してしてはならない』と強く訴えたいです。また、運送事業者に対しては、車内ゴミのポイ捨てに関して、大阪府内特有の問題ではなく全国的な問題として捉えていただいた上で、自社のドライバーに対して『車内ゴミはポイ捨てせずに、自分の会社に持ち帰る』ことを指導していただき、ドライバーが持ち帰った車内ゴミを自社で適切に処理していただきたいと考えています。そして、トイレやゴミ箱がないがために、ドライバーによるゴミのポイ捨てがここまで広がってしまったという側面も否定できません。道路や物流施設を管理している行政等に対しては、車内ゴミをポイ捨てしにくい道路構造への改善や、物流施設等を誘致・開発する際には継続的な運用が見込めるトイレやゴミ箱を設置するなど、ドライバーがポイ捨てしにくい環境の整備を求めていきたいと考えています」（滝口専務理事）

（取材協力）（一社）大阪府トラック協会　滝口敬介専務理事、前田一常務理事、中村晴一交通・環境部次長

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303回　サポーターの声援に応え最後は自力

「サーチャージを要請したが応じられないということだった。それならと運賃値上げに切り替えて再交渉したら、運賃値上げが実現した」（中部運輸局管内）。また、最初は拒否されて取り付く島もなかった取引先が、後日、5％の運賃値上げをあっさり承諾したので驚いたという事業者は、「あの取引先は、国土交通省のホームページに掲載されているような『働きかけ』を受けた中の1社に違いない、と社内で話題になっている」（九州運輸局管内）という。

後者のコメントのように、これら運賃値上げ実現の背景には、強力なサポーターがトラック運送事業者にエールを送っていることが、大いに影響しているに違いない。昨年12月には、国交省をはじめ内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、公正取引委員会により、「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」がまとめられた。「我々にとっては心強い応援団だ」。

「コロナ禍における『原油価格・物価高騰等総合緊急対策』」では、燃料油に対する激変緩和事業や、新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策など、安定的な経営を支援する方策が打ち出されている。

そのようなかで6月1日号の『広報とらっく』で既報のように、公取委は「荷主と物流事業者との取引に関する調査結果」を発表した。それによると労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる荷主19名に立ち入り調査を実施。その結果を踏まえ、荷主641名に対して具体的な懸念事項を明示した文書を送付した。「公取委がここまで踏み込むのは、画期的なこと」である。

経産省も「下請中小企業振興法」の基準を見直し、下請企業との価格交渉を年1回だけではなく、適宜、交渉に応じるように改正する方向という。さらに、厚労省は運送事業者の労働時間短縮などの取り組みを促進するため、「労働時間等設定改善法」を通して、事業者への配慮が欠ける発着荷主への協力要請を強化する方向のようだ。

その他にも、関係各省庁が連携して、トラック運送業界が過去に経験したことがないようなバックアップ体制を敷いている。これは、運送事業者が抱えている諸課題の解決が、事業者の努力だけでは難しいからだ。発着荷主はもとより、サプライチェーン全体、さらには国民の理解と協力がなければ、持続可能な物流サービスの安定的な確保は困難だ、という認識の現れである。

だが、どんなに熱いサポーターでも、選手に代わってプレーすることはできない。声援を受けてプレーするのは、選手自身である。

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 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
❶	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
❷	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
❸	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
❹	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
❺	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
❻	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
❼	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
❽	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
❾	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
❿	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⓫	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
⓬	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⓭	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
⓮	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
⓯	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
⓰	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⓱	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⓲	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⓳	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	35
⓴	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。
＊安城TSは、令和4年6月30日㈭をもって閉鎖いたします。

シリーズ
優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第30回 株式会社東部運輸（長崎県佐世保市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。
今回は、ある荷役作業中の事故を契機に事故防止対策のあり方を抜本的に見直し、実効性向上に繋げている、長崎県佐世保市の株式会社東部運輸を紹介します。

「現状維持では荷主からの信頼は決して獲得できない」

ドライバーの主体性を高め　事故防止への実効性アップに結び付ける

同社では、重機回送車や大型平ボデー車、トレーラによる建設用重機の輸送やユニック車等による建設資材輸送を行っている

荷役作業中の事故を未然に防ぐためには、作業を行うドライバーの技術力を高めることは言うまでもなく、作業の前に「安全に作業ができるか」をドライバーが正しく判断することが求められる。しかし、この事故では正しい判断より無理な作業が優先されており、「ドライバーが日々1人で仕事をこなしていく中で、正しい作業の進め方や、『事故を決して起こしてはならない』という経営層の思いが、ドライバーにしっかりと伝わっていなかったのではないか」と考えた古川社長は、この事故を契機に、気持ちを入れ替えて事故防止への取り組みに一層力を入れていくことを決意した。

「事故防止への思いが伝わっていなかった」
荷役作業中の事故を契機に取り組み強化

古川　智憲
代表取締役

㈱東部運輸（古川智憲代表取締役）は、重機回送車や大型平ボデー車、トレーラ等による建設用重機の輸送や、ユニック車等による建設資材の輸送を中心に手がけている運送会社である。

同社が事故防止に力を入れ始めたのは、10年ほど前に発生したある荷役作業中の事故が大きなきっかけだという。

同社では、朝早くに同社の本社営業所から建設現場まで、荷主である建設会社が所有する重機を重機回送車、ユニック車で輸送。夕方には稼働後の重機を建設現場から建機（レンタル）会社まで輸送している。同社のドライバーは、輸送業務に加えて、建機（レンタル）会社での重機の積み込みと建設現場での重機の取り降ろし作業までを行う。

ある日の朝、同社のドライバーが建設現場まで重機を輸送すると、雨上がりで建設現場の地面がぬかるんでいたため、荷主の建設会社の担当者が「重機を使う場所のすぐ近くで降ろしてほしい」と要望。それを受けて、同社のドライバーは指定された場所で取り降ろし作業を行った。取り降ろし場所は左右高低差があったため、重機を積載していたトラックがわずかに傾いた状態であった。そのような不安定な場所で取り降ろし作業を続けたことが原因で、作業中に同社のドライバーを乗せた重機が横滑りを起こし、回転しながら1メートル下にあった水田に転落。ドライバーは負傷し、病院に運ばれた。

業界未経験者を採用して基本作業を徹底
練習時間を確保しスキルアップに繋げる

荷役作業中の事故を防ぐために同社がまず取り組んだのは、「業界未経験者の採用強化」である。

重機回送車、ユニック車の大型車を運転することの多い同社では、かつては運送業界経験者の採用が多かった。しかし、業界経験者の中には、固縛などの基本作業を定められた通りに実施しないような人も少なくなかったという。「基本作業をしっかりと行わないような素行の良くないドライバーを雇用していては、高い安全性を担保することができない」と考えた古川社長は、6年ほど前から20～30代の業界未経験者の採用強化に舵を切った。

「以前とは異なり、荷主である建設会社の担当者は、コンプライアンス意識を強くおもちであるとともに、安全に対する意識も飛躍的に向上してきています。経験豊富なベテランドライバーの中には、これまでの経験に慢心してしまい、事故を防ぐための基本的な作業を軽視してしまうような人もみられました。それでも通用した時代もかつてはありましたが、より高い安全性が求められ、荷主の意識が大きく変化している中で、当社も変わっていくことができなければ、荷主からの信頼を勝ち取ることは決してできません。業界未経験のドライバーは、会社が決めたことに対して素直に従ってくれています。当社のドライバーの中で最も若いのは26歳で、平均年齢も41歳まで若返っています。若いドライバーが増えたことで、当社にも活気が生まれてきています」（古川社長）

若いドライバーが増えてきたことで、大事になってくるのが「安全輸送の実現に向けた知識と技術の向上」である。

同社では2か月に1度、全社員出席による「安全輸送会議」を開催している。同会議では、同社で発生したヒヤリ・ハット事例について積極的に取り上げ、原因と対策について意見交換を行う。

ドライバーが主体的に取り組むことができるよう、「安全輸送会議」の改善を図った

「当社では、重機の積み込み・取り降ろしの際にヒヤリ・ハット事例が多く発生しています。業界未経験の若いドライバーには、まずヒヤリ・ハット事例について学んでもらい、事故防止への意識を高めてもらいたいと考えています」（同）

同社のドライバーが行う業務の中には、「高所作業車運転技能講習」や「小型移動式クレーン運転技能講習」、「車両系建設機械運転技能講習」など、様々な技能講習等の受講が必要なものも少なくない。同社ではドライバーの習熟度に応じて、様々な重機等を扱うための練習時間を確保し、若いドライバーの技術向上に繋げている。

様々な重機等を扱うための練習時間を確保し、荷役作業の際の安全性向上に繋げている

「当社が扱う重機の種類は実に多種多彩で、時には勤続10年を過ぎたドライバーでも初めて見るような重機もあるほどです。重機の基本的な操作の仕組みはそう大きくは変わらないのですが、大きさの異なる重機を扱う場合には車体の感覚が大きく変わってくるため、取り降ろし作業の際には慎重な操作が求められます。ベテランドライバーの指導による重機操作の練習時間を設けるようにしたことで、安全性の高い、そして作業効率の高い作業が身に付き、若いドライバーのスキルアップに繋がっています」（同）

「ドライバーの主体的な取り組みを求めて」
時代の変化に適応すべく改善を進める

10年ほど前に発生した事故を機に、安全性向上への取り組みを加速させている同社。同社では、事故防止対策の深化を進めるとともに、これまでの安全への取り組みのあり方を抜本的に見直し、より実効性を高めるための施策も進めている。

かつての同会議では、古川社長からの話を中心に構成していたため、一方通行になりがちなところがあった。こうしたところからドライバーの事故防止への意識が希薄になり、結果として事故に繋がってしまったことも否定できない。

また、同社ではこれまで、ドライバーを3つの班に分けて安全対策を推進していたが、班長・副班長を年功序列で決めていたため、若いドライバーがベテランドライバーである班長などに対して意見を言いづらい雰囲気があったという。

そこで今年1月、これまでの3班体制を4班体制にするとともに、これまで副班長を務めていた比較的若い40代のドライバーを班長に抜擢。若いドライバーが気後れせずに積極的に発言できるようになったことで、安全性向上への提案が多く出されるようになった。なお、これまで班長を務めていたベテランドライバーは顧問として、若いドライバーに積極的にアドバイスするようにさせている。

また、今年2月の同会議からは、会の準備や運営を各班持ち回りで担当させるようにしている。管理者の話を座学で聞くのではなく、ドライバーが自分たちでテーマを考え、自分たちの言葉で安全性向上への思いを他のドライバーたちの前で語るように変えたことで、ドライバーからの発言が一層増えてきたとともに、事故防止への意識も格段に高まってきているという。

さらに、毎日実施している朝礼に関しても改善を行った。令和3年1月から、同社では「無線による朝礼の実施」に踏み切っている。

無線朝礼は、業容の拡大とともに従業員全員が集まって朝礼を行うことが難しくなったために取り入れられたもの。同社のドライバー・内勤従業員の中から毎日担当者を決め、その日の日付と天候、安全性向上に向けた今月の目標・本日の目標を無線で発信。その上で、当日の担当者からの一言も寄せてもらうようにしている。基本的には朝8時30分頃に無線朝礼を行うが、その日の乗務の関係でその時間に発信できないドライバーもいることから、場合によっては午前11時頃に無線発信が行われることもあるという。また、重機の取り降ろし作業等のために朝の発信を聞くことができなかったドライバー向けに、内勤従業員が朝礼の内容を文字化して事務所内に貼り出し、帰庫後に内容を確認してもらうようにしている。

毎朝実施している「無線による朝礼」では、担当従業員が全従業員に対し安全への思いを発信している

「当社では採用面接の際に、求職者に必ず『トラックが好きかどうか』と尋ねるようにしています。常に危険と隣り合わせであるこの仕事に対して愛着をもって取り組んでもらうためには、『トラックが好き』という意識をもっていることが何よりも大事だと考えています。当社が現在進めている様々な改善は、『自分たちが今好きな仕事をしているのであれば、トップダウンではなく、自分たち目線で主体的に労働環境を良くしてもらいたい』との考えから行っている。ドライバーが主体的に様々な対策に取り組むことができるようにするための改善です。自分たちで物事を考え、提案し、改善に繋げていくことで、安全性の高いより良い会社にしていくことができるのです。会社には常に成長していくことが求められます。多くの運送事業者が群雄割拠し、切磋琢磨している中で、現状維持のままで変化していくことができなければ、当社は生き残っていくことができません。全従業員に対して『時代に応じて、常に変化を』と厳しく言い続けてきた甲斐があり、徐々にではありますが社内にも意識の変化が生まれ、荷主からの評価も高まりつつあります。当社としては、これからも決して現状のままとどまることなく、実効性の高い取り組みへの改善を進めることで、安全性向上に繋げていきたいと考えています」（同）

（取材協力）㈱東部運輸
古川　智憲代表取締役

企業プロフィール

社名	㈱東部運輸
本社所在地	長崎県佐世保市江上町869-4
代表者	代表取締役　古川　智憲
創業	昭和49年1月
設立	平成9年4月
資本金	2,000万円
社員数	25人（うちドライバー20人）
車両数	34台

運送事業者のための DXソリューション

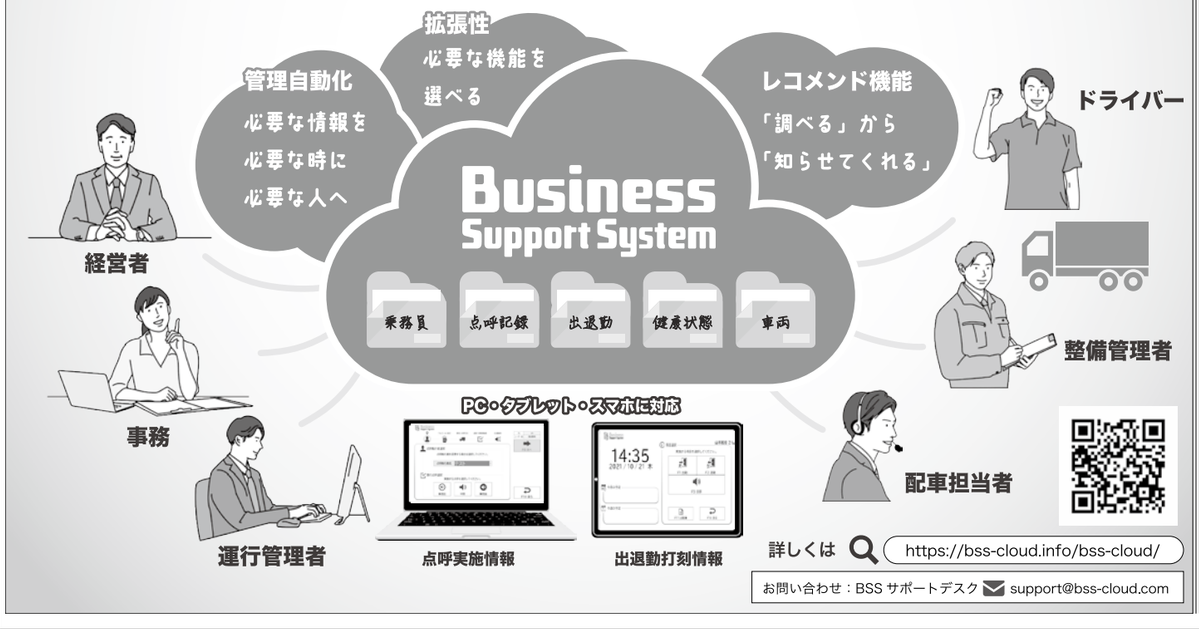
デンソーソリューション／アネストシステム共同企画

運送業特化型グループウェア
Business Support System
管理業務の低減のための出退勤管理や点呼管理、台帳管理機能など
1ライセンス目は 無償でご利用可能

大変だったアナログ管理も、全て一つのクラウドで

物流業界は、ドライバーや管理者の不足が問題視される一方で、労働時間の削減を目指すことに迫られる、いわゆる『2024年問題』に直面しています。『Business Support System（BSS）』は、物流業界の抱える課題に対応すべく策定された『総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）』に応える、物流業界のDX化を推進する運送事業者のために必要な機能を実装する業種特化型グループウェアです。

メリット
①運送事業者のDX化を促進
②ドライバーの関連業務の効率化
③バックオフィス関連業務の効率化



詳しくは https://bss-cloud.info/bss-cloud/
お問い合わせ：BSS サポートデスク support@bss-cloud.com

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～

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。**

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

働きがいのある職場に改善していくために
「パワーハラスメント防止措置」の徹底を図りましょう

4月1日より中小企業の事業主にも義務化

職場のパワーハラスメント（パワハラ）やセクシュアルハラスメント等の様々なハラスメントは、働く人が能力を十分に発揮することの妨げになることはもちろん、個人としての尊厳や人格を不当に傷つけるなど、人権に関わる許されない行為です。また、企業にとっても、職場秩序の乱れや業務への支障が生じたり、貴重な人材の損失に繋がるなど、社会的評価にも悪影響を与えかねない大きな問題です。

令和2年6月1日に改正労働施策総合推進法が施行されたことに伴い、今年4月1日から中小事業主においても職場のパワハラ防止措置が義務化されています。

ここでは、中小企業が行わなければならないパワハラ防止措置について紹介します。

1 職場における「パワハラの定義」

優越的な関係を背景にした業務上必要・相当な範囲を超えた言動がパワハラに

改正労働施策総合推進法において、職場におけるパワハラについて事業主に防止措置を講じることが義務付けられた（中小企業は今年4月1日から）。併せて、事業主に相談したこと等を理由とする不利益取り扱いも禁止されている。

職場におけるパワハラの定義は、図1の通りである。なお、客観的にみて、業務上必要かつ相当な範囲で行われる適正な業務指示や指導は、パワハラには該当しないとされている。

図1　職場における「パワーハラスメント」の定義

職場で行われる、①～③の要素**全てを満たす**行為をいいます。

① **優越的な関係を背景とした言動**
② **業務上必要かつ相当な範囲を超えたもの**
③ **労働者の就業環境が害されるもの**

※客観的にみて、業務上必要かつ相当な範囲で行われる適正な業務指示や指導は該当しません。

2 職場におけるパワハラの例

優越的な関係を背景に行われた様々な言動がパワハラにあたることも

職場におけるパワハラの状況は多様であるが、代表的な言動の類型としては図2で示した6つの類型がある。また、図2では、類型ごとに典型的なパワハラに該当すると考えられる例、またはしないと考えられる例を挙げている。

なお、図2の例は限定列挙ではない。また、個別の事案の状況等によって判断が異なることもあり得る。そのため、個別の事案について、パワハラに該当するかどうかの判断を行う際には、当該言動の目的、言動が行われた経緯や状況等、様々な要素を総合的に考慮することが必要である。

また、相談窓口の担当者等が、相談者の心身の状況や当該言動が行われた際の受け止めなど、その認識にも配慮しながら相談者・行為者の双方から丁寧に事実確認を行うことも重要である。

図2　パワーハラスメントに該当すると考えられる例／しないと考えられる例

代表的な言動の類型	（イ）該当すると考えられる例 ※	（ロ）該当しないと考えられる例 ※
(1) 身体的な攻撃（暴行・傷害）	① 殴打、足蹴りを行う ② 相手に物を投げつける	① 誤ってぶつかる
(2) 精神的な攻撃（脅迫・名誉毀損・侮辱・ひどい暴言）	① 人格を否定するような言動を行う。相手の性的指向・性自認に関する侮辱的な言動を含む。 ② 業務の遂行に関する必要以上に長時間にわたる厳しい叱責を繰り返し行う ③ 他の労働者の面前における大声での威圧的な叱責を繰り返し行う ④ 相手の能力を否定し、罵倒するような内容の電子メール等を当該相手を含む複数の労働者宛てに送信する	① 遅刻など社会的ルールを欠いた言動が見られ、再三注意してもそれが改善されない労働者に対して一定程度強く注意をする ② その企業の業務の内容や性質等に照らして重大な問題行動を行った労働者に対して、一定程度強く注意をする
(3) 人間関係からの切り離し（隔離・仲間外し・無視）	① 自身の意に沿わない労働者に対して、仕事を外し、長期間にわたり、別室に隔離したり、自宅研修させたりする ② 一人の労働者に対して同僚が集団で無視をし、職場で孤立させる	① 新規に採用した労働者を育成するために短期間集中的に別室で研修等の教育を実施する ② 懲戒規定に基づき処分を受けた労働者に対し、通常の業務に復帰させるために、その前に、一時的に別室で必要な研修を受けさせる
(4) 過大な要求（業務上明らかに不要なことや遂行不可能なことの強制・仕事の妨害）	① 長期間にわたる、肉体的苦痛を伴う過酷な環境下での勤務に直接関係のない作業を命ずる ② 新卒採用者に対し、必要な教育を行わないまま到底対応できないレベルの業績目標を課し、達成できなかったことに対し厳しく叱責する ③ 労働者に業務とは関係のない私的な雑用の処理を強制的に行わせる	① 労働者を育成するために現状よりも少し高いレベルの業務を任せる ② 業務の繁忙期に、業務上の必要性から、当該業務の担当者に通常時よりも一定程度多い業務の処理を任せる
(5) 過小な要求（業務上の合理性なく能力や経験とかけ離れた程度の低い仕事を命じることや仕事を与えないこと）	① 管理職である労働者を退職させるため、誰でも遂行可能な業務を行わせる ② 気にいらない労働者に対して嫌がらせのために仕事を与えない	① 労働者の能力に応じて、一定程度業務内容や業務量を軽減する
(6) 個の侵害（私的なことに過度に立ち入ること）	① 労働者を職場外でも継続的に監視したり、私物の写真撮影をしたりする ② 労働者の性的指向・性自認や病歴、不妊治療等の機微な個人情報について、当該労働者の了解を得ずに他の労働者に暴露する	① 労働者への配慮を目的として、労働者の家族の状況等についてヒアリングを行う ② 労働者の了解を得て、当該労働者の機微な個人情報（左記）について、必要な範囲で人事労務部門の担当者に伝達し、配慮を促す

※これらの例は限定列挙ではありません。また、個別の事案の状況等によって判断が異なることもありえます。事業主は十分留意して、職場におけるパワーハラスメントに該当するか微妙なものも含め広く相談に対応するなど、適切な対応を図りましょう。

3 職場におけるパワハラ防止のための関係者の責務

事業主・労働者ともに責務を認識しパワハラのない職場を目指そう

令和元年の法改正により、職場におけるパワハラ等を防止するために、法および指針において、事業主や労働者に対し、図3で挙げた事項について努めることとする責務規定が定められた。

職場におけるパワハラなどのハラスメントは、個人としての尊厳や人格を不当に傷つける、行ってはならない行為である。また、職場におけるハラスメントに起因する問題としては、「労働者の意欲の低下などによる職場環境の悪化」や「職場全体の生産性の低下」、「労働者の健康状態の悪化」、「休職や退職に繋がり得ること」、「これらに伴う経営的な損失」など様々なものがある。

事業主および労働者は、ハラスメント防止のための自らの責務をしっかりと認識しつつ、ハラスメントのない職場をつくっていく必要がある。

図3　パワハラ防止のための事業主・労働者の責務

【事業主の責務】
①職場におけるハラスメントを行ってはならないこと、その他職場におけるハラスメントに起因する問題に対する自社の労働者の関心と理解を深めること
②自社の労働者が他の労働者※に対する言動に必要な注意を払うよう、研修その他の必要な配慮をすること
③事業主自身（法人の場合はその役員）がハラスメント問題に関する理解と関心を深め、労働者※に対する言動に必要な注意を払うこと

【労働者の責務】
①ハラスメント問題に関する理解と関心を深め、他の労働者※に対する言動に必要な注意を払うこと
②事業主の講ずる雇用管理上の措置に協力すること

※取引先等の他の事業主が雇用する労働者や、求職者も含まれる。

4 「パワーハラスメントを防止するために講ずべき措置」とは

社内でパワハラを認識した際には迅速かつ適切な対応を

事業主が必ず講じなければならない具体的な措置の内容は、図4の通りである。

なお、厚労省では事業主に対し、次に挙げる望ましい取り組みについても積極的に対応するよう求めている。

①パワーハラスメント、セクシュアルハラスメント、妊娠・出産・育児休業等に関するハラスメントは、単独ではなく複合的に生じることも想定し、一元的に相談に応じることのできる体制を整備すること
②職場におけるパワーハラスメントの原因や背景となる要因を解消するための取り組みを行うこと（コミュニケーションの活性化のための研修や適正な業務目標の設定等）
③職場におけるパワーハラスメントを行ってはならない旨の方針を行う際に、自ら雇用する労働者以外に、次の対象者に対しても同様の方針を併せて示すこと
・他の事業主が雇用する労働者
・就職活動中の学生等の求職者
・労働者以外の者（個人事業主などのフリーランス、インターンシップを行う者、教育実習生等）
④カスタマーハラスメントに関し次の取り組みを行うこと
・相談体制の整備
・被害者への配慮のための取り組み（メンタルヘルス不調への相談対応、行為者に対して1人で対応させない等）
・被害防止のための取り組み（マニュアルの作成や研修の実施等）

図4　事業主が必ず講じなければならない具体的な措置内容

事業主の方針等の明確化および周知・啓発	①職場におけるパワハラの内容・パワハラを行ってはならない旨の方針を明確化し、労働者に周知・啓発すること ②行為者について、厳正に対処する旨の方針・対処の内容を就業規則等文書に規定し、労働者に周知・啓発すること
相談に応じ、適切に対応するために必要な体制の整備	③ 相談窓口をあらかじめ定め、労働者に周知すること ④ 相談窓口担当者が、相談内容や状況に応じ、適切に対応できるようにすること
職場におけるパワハラに関する事後の迅速かつ適切な対応	⑤ 事実関係を迅速かつ正確に確認すること ⑥ 速やかに被害者に対する配慮のための措置を適正に行うこと ⑦ 事実関係の確認後、行為者に対する措置を適正に行うこと ⑧ 再発防止に向けた措置を講ずること（事実確認ができなかった場合も含む）
併せて講ずべき措置	⑨ 相談者・行為者等のプライバシーを保護するために必要な措置を講じ、その旨労働者に周知すること ⑩ 相談したこと等を理由として、解雇その他不利益取り扱いをされない旨を定め、労働者に周知・啓発すること ※労働者が事業主に相談したこと等を理由として、**事業主が解雇その他の不利益な取り扱いを行うことは、労働施策総合推進法において禁止**されています。

ハラスメント対策の総合情報サイト「あかるい職場応援団」を活用しましょう！

厚生労働省では、職場におけるハラスメントに関する情報を発信するポータルサイト「あかるい職場応援団」（写真上、二次元コード）を開設している。

同サイトでは、パワハラをはじめとしたハラスメントに関する基本情報を提供しているほか、職場のハラスメントを理解し、予防・解決に役立つ動画を視聴することが可能。職場のパワハラ対策に取り組む企業へのインタビュー記事も掲載している。

また、パワハラ対策に取り組む企業が参考にできるよう、取り組みのポイントを解説した「パワーハラスメント対策導入マニュアル」など、職場のハラスメントの予防・解決に向けたポスター（写真右）、パンフレットやリーフレットなどをダウンロードすることも可能。

さらに、令和3年12月10日に実施された「ハラスメント対策シンポジウム」アーカイブ動画を掲載。ハラスメント対策に取り組む中小企業による対策事例のほか、劇団による「ハラスメントの事例再現（ロールプレイ）」も視聴することが可能となっている。

労務Q&A

第251回

成人年齢引下げによる労務管理上の注意点は

Q 民法が改正され、成人年齢が20歳から18歳に引き下げられたようですが、労務管理上、どのような点に注意しなければいけませんか。

A **トラブル防止のため従来通り親権者の同意も**

【解説】今回の民法改正の骨子は、①成人年齢の20歳から18歳への引下げ（民法第4条）と、②女性の婚姻開始年齢の16歳から18歳への引上げ（同第731条）――で、平成30年6月に改正法が成立し、今年の4月1日から施行されました。

そこで、成人年齢の引下げにより、労務管理面にどのような影響が出てくるかをみていくことにします。

まず、労働基準法では関係する規定として、18歳未満の者を「年少者」と定義し、時間外労働、休日労働、深夜業（午後10時から午前5時まで）を原則禁止としている（同法第60条第1項、第61条第1項）ほか、危険な業務、衛生上有害な業務、福祉面で有害な業務などへの就業を禁止しています（同法第62条、第63条、年少者労働基準規則第7条、第8条）。ちなみに、トラック運送事業関係では「最大積載量が2ㇳン以上の貨物自動車の運転の業務」等が就業禁止業務の対象とされているところです。

しかし、これらの労基法上の保護規定は、そもそも18歳未満の年少者についてのものであり、「未成年者」を対象としているわけではありません。したがって、今回の民法改正により、労基法上の年少者と未成年者が18歳未満ということで同義になったといえますが、特に規制内容に変更があったというわけではありませんので、労務管理面では、これまで通りの扱いでよいということになります。

一方、未成年者に関する規定として、①親権者等は未成年者に代わって労働契約を結んではならないこと（労基法第58条第1項）や、②労働契約を締結する場合、親権者等の同意が必要なこと（民法第5条）、③親権者等は労働契約が未成年者に不利な場合、契約を解除することができること（労基法第58条第2項）、④未成年者は独立して賃金を請求することができ、親権者等は未成年者の賃金を代わって受け取ってはならないこと（労基法第59条）――などの定めがあります。これらの規定については、先に説明した年少者の場合と異なり、未成年者ということで、今回の民法改正により対象となる者が「20歳未満の者」から「18歳未満の者」に自動的に引き下げられたため、改正以後、18歳、19歳の者はこれらの規定の対象から外されました。ただし、成人扱いになったとはいえ、18歳、19歳という年齢は多くの場合、まだ学生の身分であり、親の援助を受けて生活している者がほとんどであることを考えると、例えばアルバイトの採用に当たっては、念のためこれまで通り、親権者の同意を求めるなどの慎重な扱いが望まれるところです。

このほか、飲酒、喫煙の年齢制限に関しては、健康被害防止の観点からこれまで通り20歳未満は禁止ということに変わりはありませんので、20歳未満の者の飲み会への参加や喫煙所への立ち入りなどには注意する必要があります。

全ト協

令和4年度 経営診断受診促進事業

令和5年3月1日まで実施中

「総合的な経営診断」と「経営改善相談」の2段階で経営改善を実現

全日本トラック協会では、様々な経営課題を抱える会員事業者の相談ニーズに対応するため、全ト協または都道府県トラック協会が推薦する中小企業診断士等が全ト協標準経営診断システムを用いて経営診断・経営改善相談を行う「経営診断受診促進事業」を行っている（実施期間は令和5年3月1日まで）。

ここでは、4年度における同事業の内容について紹介する。

事業の内容

同事業は、中小企業診断士等による「総合的な経営診断（ステップ1）」と、同診断士による具体的な経営相談、助言などが行われる「経営改善相談（ステップ2）」の2段階に分かれている。

ステップ1 「総合的な経営診断」

診断士による「3つの分析」で 事業者の経営課題を明確化

「ステップ1」の総合的な経営診断は、経営改善に取り組む事業者における経営実態の把握と課題を抽出する目的で行われるものである。

「ステップ1」の受診に際しては、まず担当診断士が受診事業者の現状を把握するために、資料による事前調査を行う。

事業者からの資料提出を受け、担当診断士がそれらを分析し、事業者の現状を把握。その上で、担当診断士が受診事業者を訪問し、現地調査を行う。

現地調査では、資料を基にした担当診断士との面談を実施。担当診断士が経営者や従業員などから直接話を聞くことで、第三者の視点から事業者のありのままの姿を把握。資料からだけでは分からない、事業者の「伸ばすべき長所」や「改善すべきポイント」を明確化していく。

同事業ではこのように、①提出された資料に基づいた「財務診断による分析」、②自己診断チェックリストによる「自己診断による分析」、③担当診断士が事業者を訪問し課題を探る「現地調査による分析」――の3つの分析により、総合的な経営診断が行われる。

事前調査と現地調査が終わると、担当診断士によって「標準経営診断書」がまとめられ、受診事業者に送付される。

診断書では、担当診断士による総合所見が示される。

総合所見では、「自己診断」、「財務診断」の各項目で評価が数値化され、自社の強みや改善を要する点などが分かりやすい形で示されるほか、数値を踏まえた上での改善課題が記載され、経営を改善するためには具体的に何が求められるのかが明確にされる。

ステップ2 「経営改善相談」

様々な指標を用いながら 経営改善実現に向けた戦略を構築

担当診断士に具体的な経営相談、助言を希望する事業者に対しては、「経営改善相談（ステップ2）」が行われる。なお、これはステップ1を受診した事業者を対象に実施されるものである。

「ステップ2」では、ステップ1を実施した同じ担当診断士が、ステップ1で作成された「標準経営診断書」をベースに、経営相談や助言を実施。経営改善に向けた指摘事項について、様々な指標を用いながら、第三者の視点から詳細に説明する。

その後、事業者からの経営相談の内容を受け、担当診断士からは自社の今後のあるべき姿を目指すための指針となる経営改善提案が行われるとともに、「改善提案書」が発行される。

「経営改善相談（ステップ2）」を受け、豊富な経営診断の経験をもつ担当診断士に相談し、助言を受けながら経営改善に資する様々な方策を実行に移していくことにより、自社の着実な経営改善に取り組むことができる。

▼受診申し込みについて

同事業を受ける事業者には、図1・図2で示したように、経営診断・経営改善相談費用の一部が全ト協から助成される。

受診を希望する事業者は、「経営診断受診申込書」を所属の都道府県トラック協会に提出する必要がある（申込書は全ト協ホームページからダウンロード可能）。

【受診に関する問い合わせ先】

各都道府県ト協、または全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

図1　総合的な経営診断（ステップ1）

専門家を派遣して総合的な経営診断を実施し、経営実態の把握と課題抽出等を図る

・診断費用　16万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
　・全ト協が診断費用の2分の1（8万円）を助成
　※Gマーク取得事業所は10万円を助成
　・都道府県ト協がさらに助成することは妨げない
・診断士　全ト協の推薦のある者、または、県ト協の推薦のある者

⇩

標準経営診断（診断書を発行）

図2　経営改善相談（ステップ2）

全ト協に相談窓口を設置し、ステップ1「標準経営診断書」をベースに、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験を持つ専門家により経営改善に係る助言を行う

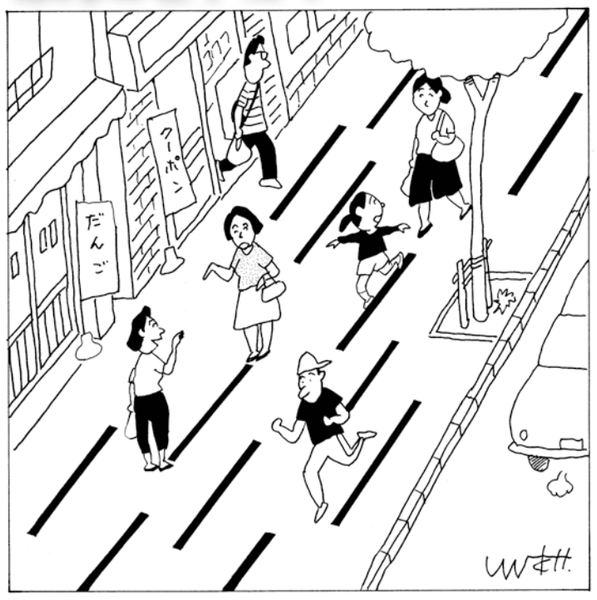
・相談対象者　上記1.「総合的な経営診断」の受診者
・相談方法等　相談日を定め、完全予約制で実施
・相談費用　5万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
　・全ト協が2万円を助成
　※Gマーク取得事業所は3万円を助成
　・都道府県ト協がさらに助成することは妨げない
・診断士　ステップ1を診断した者と同一とする

⇩

助言を行い、経営改善提案（改善提案書を発行）

ほんのヒトコマ［第109回］

前川しんすけ



ウイズ・コロナ……2メートル・タイル・ストリート

法令（マルバツ）○×クイズ　～雨の日の運転編～

【解答】2面に問題

❶ ○（教則第5章第4節 安全な速度と車間距離2-3）路面が雨にぬれ、タイヤがすり減っている場合の停止距離は、乾燥した路面でタイヤの状態が良い場合に比べて2倍程度に延びることがある。

❷ ○（教則第6章第4節 悪天候など1-1）雨の日は視界が悪くなるうえ、窓ガラスが曇ったり、路面が滑りやすくなるなど悪条件が重なり、危険度が高くなる。

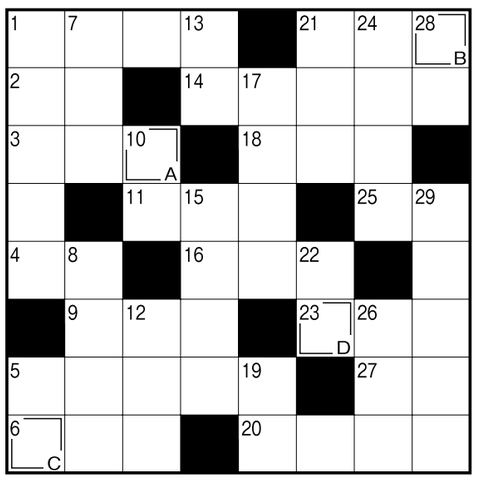
❸ ×（教則第6章第4節 悪天候など1-4）雨の降り始めの舗装道路はスリップしやすいので注意する。また、工事現場の鉄板、路面電車のレールなども滑りやすく危険なので注意が必要である。

❹ ○（教則第6章第4節 悪天候など1-5）歩行者のそばや店先などを通るときは、速度を落として、泥や水をはねないようにしなければならない。

❺ ×（教則第7章第2節 走行上の注意2-5）雨の中を高速で走行すると、スリップを起こしたり、タイヤが浮いて、ハンドルやブレーキが効かなくなる「ハイドロプレーニング現象」が発生することがある。

爽快明快 あなたは解ける!!

クロスワードを解いて二重枠に入った文字をAから順に並べてできる言葉は何でしょう？



答え
A
B
C
D

※解答は、7月5日号に掲載します。

ヨコのカギ

1 雨が似合う花。色が変わるので七変化とも呼ばれます
2 ついたりけったりして遊ぶ物
3 根性。――ポーズ
4 みんな出かけています
5 落とすと割れちゃいます。早口言葉に登場します
6 ――ディフェンス　ストライク――
9 ひたすら、ひとすじ。――に思いつめる
11 ――コートは雨用のコート。――シューズは雨靴
14 急に降ってすぐやみます
16 子供の――をつけるときに画数を考慮する人も多いですね
18 コミック。最近はスマホで読む人も増えています
20 彼は――が強くてどんなことをしても勝とうとするんだ
21 ウマに乗るのがお仕事
23 ピカッゴロゴロとザーッ
25 借りたお金につきます
27 雨上がりに空にかかることも

タテのカギ

1 降ってきそうになるとケロケロ鳴きます。緑色だけど灰色っぽくなったりもします
5 名探偵が解いたりする
7 ひとりだち
8 泳ぐ人
10 あとから――が来ます
12 レアメタルの一つ。ゴルフクラブなどに使われます
13 釣りに使う物の一つ
15 ゴロゴロの前のピカッ
17 ご飯や食事の俗っぽい言い方
19 いってから、すったりして食べる粒々
21 とても首が長いです
22 サカナの呼吸器官
24 できあがった結果。手間がかかったけれど満足のいく――になった
26 全権――　白紙――状
28 眠っているときに見ます
29 三度目の――　――の頭に神やどる

パズル制作：ニコリ

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

厚労省

死亡者数、死傷者数ともに前年より増加
令和3年の労働災害発生状況

厚生労働省は5月30日、令和3年の「労働災害発生状況」を取りまとめ、公表した。

3年1月～12月の労働災害による死亡者数（以下、死亡者数）は867人（前年比65人増）と、4年ぶりに増加となった。また、休業4日以上の死傷者数（以下、死傷者数）は14万9918人（同1万8762人増）と、平成10年以降で最多となった。

業種別では、陸上貨物運送事業の死亡者数は95人（同8人増）、死傷者数は1万6732人（同917人増）と、それぞれ前年よりも増加した。事故の型別では、死亡者数は「交通事故（道路）」が最多の37人（同5人増）となり、次いで「墜落・転落」12人（同6人減）、「はさまれ・巻き込まれ」11人（同4人減）となった。また、死傷者数は「墜落・転落」が最多の4496人（同181人増）となり、次いで「動作の反動・無理な動作」2984人（同250人増）、「転倒」2813人（同209人増）となった。

厚労省では、4年度が「第13次労働災害防止計画」最終年度となることから、陸上貨物運送事業において多発している荷役作業中の災害の防止対策の徹底を図っていくとしている。

「WBGT値の実測」「体調不良時の速やかな対応」の徹底を呼びかけ
令和3年「職場における熱中症による死傷災害の発生状況」

厚生労働省は5月31日、令和3年「職場における熱中症による死傷災害の発生状況」（確定値）を公表した。

3年における職場での熱中症による死傷者数（死亡・休業4日以上）は、561人（前年比398人減）。また、熱中症による死亡者数は20人（同2人減）となった。

運送業では、死傷者数は61人（同76人減）だった。

3年の熱中症による死傷災害の特徴は、次の通り。

①WBGT値（暑さ指数）の実測

死亡災害20件のうち、日頃からWBGT値の実測が行われていたことが確認された事例は5件のみだった。

②暑熱順化の不足が疑われる入職直後の発症

死亡災害20件のうち、入職後間もない時期の発生が少なくとも8件、そのほか4日以上の休暇後の発生が少なくとも1件含まれていた。

③屋内作業での発症

死傷災害の22・6％は明らかに屋内で作業に従事していたと考えられる状況下で発生していたことから、熱中症は、必ずしも屋外での作業でのみ発症しやすいわけではないことに留意が必要。

厚労省では、各作業場において、「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を踏まえ、「初期症状の把握から緊急時対応までの体制整備」、「暑熱順化が不足していると考えられる者の把握」、「WBGT値の実測とその結果を踏まえた対策の実施」に重点的に取り組むよう呼びかけている。

なお、厚労省では、熱中症防止の観点から、次に該当する場面では、マスクを外すことを推奨している。

・屋外では、人との距離（2メートル以上を目安）が確保できる場合や、距離が確保できなくても、会話をほとんど行わない場合。
・屋内では、人との距離（同）が確保できて、かつ会話をほとんど行わない場合。

一方で、人との距離が確保できない場合や、会話を行う場合などは、マスクの着用を推奨している。

「ゆったり休暇で、夏を満喫」
年休を取得しやすい環境整備を呼びかけ

厚生労働省では事業者に対して、夏季における年次有給休暇の活用促進を呼びかけている。

令和2年の年次有給休暇（年休）取得率は56・6％（前年比0・3ポイント増）となり、過去最高となったものの、依然として「過労死等の防止のための対策に関する大綱」（3年7月30日閣議決定）等で掲げられている、7年までに取得率を70％とする政府目標とは大きな乖離がある。

一方、急速に導入が広がっている計画的な業務運営や休暇の分散化にも資する「年休の計画的付与制度」や、労働者の様々な事情に応じた柔軟な働き方・休み方に資する「時間単位の年休制度」は、新型コロナウイルス感染症対策として求められている、新しい働き方・休み方を実践するために、事業者に対して年休を活用するよう働きかけていく。

全ト協からの強い働きかけにより9月末までの延長が実現
雇調金特例措置

厚生労働省は5月31日、令和4年7月以降の雇用調整助成金の特例措置等に関する方針を発表した。

中小企業における、4年9月末までの新型コロナウイルス感染症に係る雇用調整助成金・緊急雇用安定助成金の特例措置は表の通りとなり、従前の措置が延長されることとなった。

全日本トラック協会は5月18日、ドライバーの雇用継続を図るため、6月末までとされていた雇調金特例措置について、新型コロナウイルス感染症による問題が一段落するまでの間延長するよう、自由民主党雇用問題調査会（塩谷立会長）と自民党国土交通部会（小島敏文部会長）に対し要望書を提出。全ト協からの強い働きかけにより、今回の特例措置延長実現に繋がった。

なお、4年10月以降の特例措置の内容については、政府「経済財政運営と改革の基本方針2021」（3年6月18日閣議決定）に沿って、具体的な助成内容を検討した上で、8月末までに改めて告知するとしている。

表　中小企業における雇用調整助成金等の助成内容
雇用調整助成金等（括弧書きの助成率は解雇等を行わない場合）

	令和4年3～6月	令和4年7～9月
原則的な特例措置	4/5（9/10）9,000円	4/5（9/10）9,000円
地域特例・業況特例	4/5（10/10）15,000円	4/5（10/10）15,000円

※詳細については、厚労省ホームページを参照のこと。

台風・大雨への備えを徹底しましょう

防災気象情報を適切に入手し　異常気象時下の事故を未然に防ぐ

近年、多くの死者・行方不明者が発生する風水害が各地で多発している。こうした異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要されることにより、トラックが横転する等の事故も発生している。

国土交通省では、通達で別表「異常気象時における措置の目安」を定め、トラック運送事業者に対し、気象情報を基に運行可否を判断するとともに、異常気象時には運行中止の検討を行うよう求めている。

ここでは、ドライバーの命と大切な荷物を守るために行わなければならない「適切な防災気象情報の入手」について取り上げる。

❶「異常気象時における措置の目安」とは？

気象情報を基に運行可否を判断
運行を強要された場合には国交省窓口等に通報を

表は、国交省が通達として定めている「異常気象時における措置の目安」である。

大雨の際には、1時間降水量が50ミリメートルを超えると車の運転が危険であるため、同目安では「輸送することは適切ではない」としている。また、台風などの暴風の際には、風速30メートルを超えると走行中のトラックが横転する危険があるため、同目安では「輸送することは適切ではない」としている。

異常気象時の中で、輸送の安全を確保するための措置を講じずに運行を行うと、トラックが横転するなどの事故が発生し、トラックドライバーの生命や身体が害される恐れがある。トラック運送事業者は同目安を再確認するとともに、荷主に対して同目安の周知などの対応を事前に図る必要がある。

なお、国交省では、表に従って輸送の安全を確保するための措置を講じた場合であっても、安全な輸送を行うことができない状況であるにもかかわらず、荷主に輸送を強要された場合には、国交省ホームページ内の「意見等の募集窓口」（二次元コード）や、最寄りの地方運輸局・運輸支局にその旨を通報するよう呼びかけている。

国交省「意見等の募集窓口」

表　⚠異常気象時における措置の目安⚠

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	**輸送を中止することも検討するべき**
	50mm/h以上	**車の運転は危険**	**輸送することは適切ではない**
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	**輸送を中止することも検討するべき**
	30m/s以上	**走行中のトラックが横転する**	**輸送することは適切ではない**
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※　輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達　※この目安は令和２年２月28日現在

❷常日頃から防災気象情報の確認を

災害発生が予測される場合に情報を発表
情報発出時には速やかな運行可否の判断を

異常気象時においても輸送の安全を確保していくためには、まず常日頃から最新の防災気象情報等に留意する必要がある。

気象庁では、大雨や台風などの自然災害の発生が予測される場合に、防災気象情報を発表している。防災気象情報は、発生する恐れのある現象のスケールを踏まえ、予測可能性に応じて段階的に発表（図1）。特に、現象の発生まで猶予時間のない情報ほど、できるだけ時間、区域、程度を明記するなど、詳細な情報の発表を行っている。

また、近年の大規模自然災害の発生を踏まえ、気象庁と国交省では今年5月以降、防災気象情報の伝え方の改善を進めている（下記別掲）。

防災気象情報が発出された場合には、運行継続の可否に関する速やかな判断が求められる。

なお、輸送の安全を確保するための必要な措置の実施の判断を行うにあたっては、出発地だけでなく、集荷先、配送先および輸送経路上の気象情報を確認した上で、判断する必要がある。

❸防災気象情報を確認できる「防災ポータル」

国交省が所有している防災情報を集約
ドライバーと荷物を守るために適宜確認を

国交省では、国交省が所有する防災情報を集約し、分かりやすく提供するために、インターネット上に「防災ポータル」を設置している。

図２　「防災ポータル」へのアクセス方法

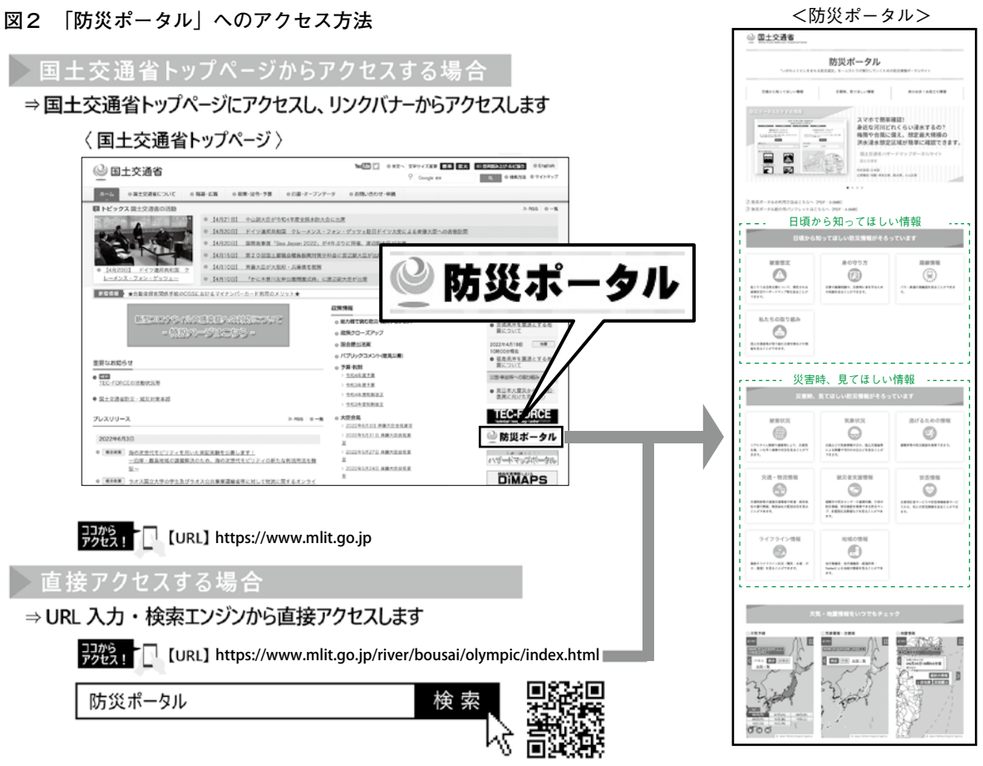
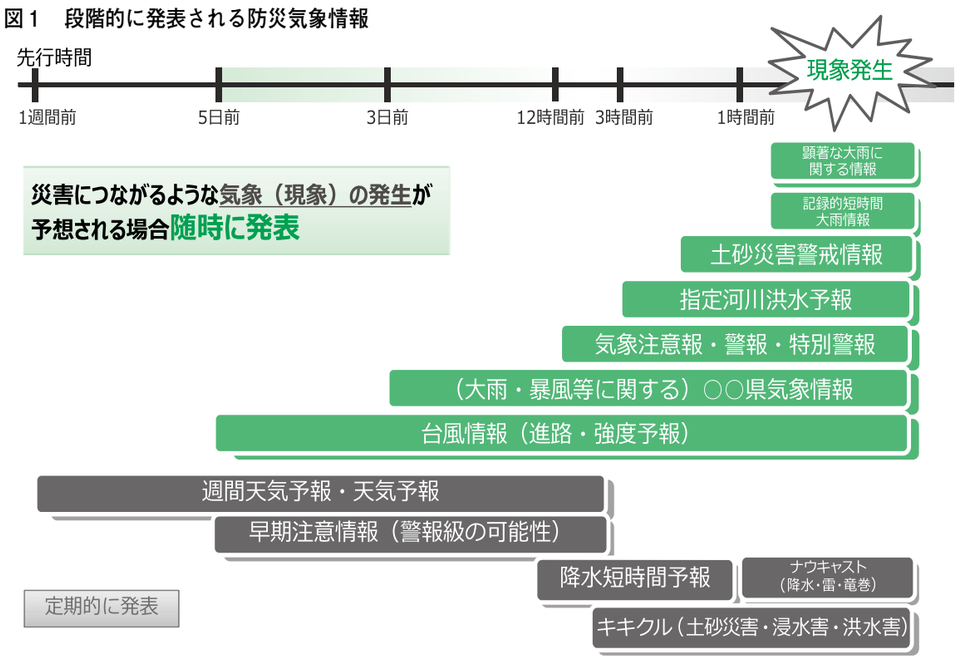


図１　段階的に発表される防災気象情報



出典：国交省運輸防災マネジメントセミナー＆運輸防災ワークショップ（令和４年度上期）「風水害の特徴と予報について」気象庁大気海洋部気象リスク対策課

同ポータルサイトでは、起こりうる自然災害について、想定される被害状況やハザードマップ等を見ることができるとともに、台風などの気象情報のほか、国交省等が計測した雨量や河川の水位などを確認することができる。

また、災害発生時には、リアルタイム情報や速報等により、いち早く被害状況を確認することができるほか、交通規制等の道路交通情報、防災施設を検索できる防災マップなどを閲覧できる。

同ポータルサイトは、大雨・台風だけではなく、地震・津波災害、火山災害・雪害など様々な種類の災害に対応している。また、スマートフォンやタブレットからでも見やすいレイアウトを採用しており、運行・配送先のドライバーもスマートフォンなどから防災気象情報等を確認することが可能。

同ポータルサイトへのアクセス方法は、図2の通り。

（別掲）コラム　今出水期から「防災気象情報」がより充実します

気象庁と国交省では、今出水期を迎えるにあたり、適切な避難の判断・行動に繋げるために、防災気象情報の伝え方を改善。5月以降順次実施している。

主な改善ポイントは次の通り。

①線状降水帯による大雨の可能性の半日程度前からの呼びかけ（6月1日～）

線状降水帯による大雨発生の可能性が高い場合に、複数の県にまたがる広域を対象に、線状降水帯による大雨となる可能性を半日程度前から呼びかける。

②キキクル（危険度分布）「黒」の新設など（6月30日～）

キキクル（危険度分布）に警戒レベル5相当の「災害切迫」（黒）を新設するとともに、警戒レベル4相当を「危険」（紫）に統合することで、より分かりやすく危険度を発信する。

③指定河川洪水予報の氾濫危険情報を予測でも発表（6月13日～）

指定河川洪水予報の氾濫危険情報について、水位が急激に上昇し、3時間以内に氾濫する可能性のある水位に到達する見通しとなった場合に、予測に基づいて氾濫危険情報を発表する。

2022・6・15

こちら広報室　四季折々　232

▼汗をかきながら畑仕事に精を出す初老の男性が、一休みとばかりに折り畳み椅子に腰掛けると、やおら発声練習を始めました。荒川の土手に近い畑の周りには、他に誰もいません。低音から高音へと、リズム感よく張りのある声音です。私が自転車をとめてその様子を凝視していると、「どうですか。こちらへお出で下さい」と予想外にも声を掛けられ、思わず不用意に「はい」と応えてしまいました。聞くと、シニア混声合唱団に入っており、来る発表会に備えているとのことでした。所属する合唱団では、毎週土曜日に午前9時から2時間半みっちり練習を行い、時に団員の親睦を図るためランチを共にするそうです。話し好きな男性のトークに歩調を合わせるかのように、いつしか私もすっかり会話に馴染んでいました。男性の話を聞いているうちに、以前から興味があった合唱団への参加が一瞬脳裏を掠めました。▼とある休日、都内のある混声合唱団の練習風景を見に行くと、会場には熱気が溢れ、団員達の真剣な眼差しに圧倒されました。シニアの男性・女性達は、御歳よりもかなり若く見え、その姿は輝いていました。「見学歓迎・入団歓迎」の言葉に刺激されて合唱団の練習を体験した私に、団員の方々から「如何でしたか。ぜひ一緒にハモりましょう」と笑みを交えた歓待を受けました。▼年に2度、公的施設を借りて定期公演を行うとのことですが、男性はテーラードジャケット＆スーツ、女性はシャンタンブラウス＆ロングドレスに着飾ると、「気分が一層引き締まり、自分を鼓舞することができる」と話してくれました。総勢30名弱の合唱団は、まるでファミリーのような雰囲気でした。合唱の醍醐味は、「たくさんの声が重なることで生まれる音色の美しさ」で、まさに十人十色の声音が一つになる瞬間だと感じました。▼日本の合唱団のルーツを辿ると、戦後、「生活と音楽を結びつけること」を目的として1948（昭和23）年に、声楽家の関鑑子が中央合唱団を創設し、「うたごえ運動」を提唱しました。以降、全国の職場、学校、地域で合唱団が相次いで組織されるなど、現在の礎を築きました。「歌は世につれ世は歌につれ」の言葉どおり、歌はその時代背景を端的に描く、メッセージのようなものです。合唱団の人達が、思いを一つに謳歌することの、意味の大きさを痛感しました！

（山崎　薫）

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

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。

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。

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

改善基準告示のご対応でお困りなら！
簡単操作の運行・労務管理システム
ロジこんぱすがおススメです！

GPS動態管理
日報自動作成
メール送受信

デジタコ初導入にピッタリ!!
ロジたこ
[シンプルデジタルタコグラフ]
国土交通省型式認定取得
簡単
小さい
低価格

お気軽にお問い合わせ下さい！
050-3802-2132
受付時間：月～金 9:00 ～ 12:00 /13:00 ～ 18:00
※上記の時間帯以外及び土日 / 祝祭日 / 年末年始 / その他弊社指定日は一次受付のみとなります。

リアルタイム運行管理システム!!
ロジこんぱす
[大画面タッチパネルで簡単操作！]

製品Web
https://systec2000.com/

株式会社 システック
東京本社 営業本部　〒105-0014 東京都港区芝1-10-13 芝日景有楽ビル 9F
鹿児島本社 開発・管理本部　〒892-0848 鹿児島県鹿児島市平之町13-32
大阪支店　〒541-0045 大阪府大阪市中央区道修町2-1-10 T.M.B道修町ビル 3F

環境ビジョン2030

本物のプロは道路だって きれいに使う

プロドライバーのみなさまへ

トラック運送業にとって、道路は大切な職場です。
職場を安全で快適な場所にするため、
ごみのポイ捨ては絶対にしないよう、
ご協力をお願いいたします。

公益社団法人
全日本トラック協会