昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2206号

働きやすい職場認証
人が集まる！
仕事が集まる！
ClassNK
（一財）日本海事協会
一つ星新規お申込みを
2022年11月15日まで
受け付けます
https://www.untenshashokuba.jp/

Japan Trucking Association
JTA
since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
9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）

「基盤産業」の整備の目玉はドライバーの環境改善!!

坂本会長の強力なリーダーシップで
全ト協・全タク連・日バス協が三位一体で行動

坂本　克己　全ト協会長

- 「適正なる運賃・料金の確保」
- 「燃料価格高騰を抑止する財政支援」
- 「改善基準告示の見直しに係る実効性のある社会の理解」

西村経産大臣、斉藤国交大臣、加藤厚労大臣に強力に要望

全日本トラック協会の坂本克己会長は8月24日、西村康稔経済産業大臣、斉藤鉄夫国土交通大臣、加藤勝信厚生労働大臣を相次いで訪問し、トラック運送業界からの要望事項を説明した。西村経産大臣、斉藤国交大臣への要望には、全国ハイヤー・タクシー連合会（全タク連）の川鍋一朗会長および日本バス協会（日バス協）の清水良一副会長も同行した。

（2面に詳細）

西村康稔経済産業大臣（左から2人目）に要望書を手渡す坂本全ト協会長（中央）。吉野雅山全ト協副会長（右から1人目）も同席した

斉藤鉄夫国土交通大臣（中央）と坂本全ト協会長（右から3人目）。吉野全ト協副会長（左から2人目）、馬渡雅敏全ト協副会長（右から1人目）も同席した

加藤勝信厚生労働大臣（中央）に要望書を手渡す坂本全ト協会長（左）と馬渡全ト協副会長（右）

自民党議連・公明党議員懇話会合同コアメンバー会議で緊急対策を猛烈にプッシュ

堀内自動車局長、岡野審議官、鈴木労働基準局長、永井石油流通課長等の立会、陪席

塩谷　立
自民党トラック議連顧問

北側　一雄
公明党トラック議員懇話会会長

全日本トラック協会の坂本克己会長は、全タク連・日バス協と三位一体で行動し、8月24日に開催された自由民主党トラック輸送振興議員連盟、タクシー・ハイヤー議員連盟、バス議員連盟合同コアメンバー会議と公明党トラック議員懇話会、ハイヤー・タクシー振興議員懇話会、バス振興議員懇話会合同コアメンバー会議に出席。坂本会長は、国会議員に対して、トラック運送業界からの要望事項を力強く説明した。

（2面に詳細）

自民党トラック議連、タクシー・ハイヤー議連、バス議連合同コアメンバー会議（8月24日、衆議院第2議員会館）

公明党トラック議員懇話会、ハイヤー・タクシー振興議員懇話会、バス振興議員懇話会合同コアメンバー会議（8月24日、衆議院第2議員会館）

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第74回広報委員会

10月9日の「トラックの日」に向け議論を展開

8月22日、第74回「広報委員会」（田中亨委員長）が開催された。

議事では、①令和4年度「トラックの日」ポスターの選定、②4年度「トラックの日」全国統一広報事業助成、③4年度都道府県トラック協会「トラックの日」関連事業、④4年度テレビCM素材の作成、⑤小学校向け学習指導教材の制作、⑥『広報とらっく』の発行状況――について協議を行い、原案通り承認した。

第74回「広報委員会」（8月22日、全ト協）

その他、4年度事業計画や、大型街頭ビジョン・YouTube広告、業界内外向けPR資料についても報告を行った。

また、同委員会では、令和4年度「トラックの日」ポスターデザインコンテストのグランプリ作品1点を決定した。今年度は、応募総数247点の中から、東京都の岩井かほりさんの作品（写真）が入選した。同ポスターは、今後、全ト協および都道府県トラック協会が実施する令和4年度「トラックの日」の広報活動で積極的に活用していく。

運送事業者の側に立った施策の推進を訴え

第43回「食料品部会」

第43回「食料品部会」が8月2日、富山県富山市のホテルグランテラス富山で開催された。

議事として、①令和3年度事業報告、②部会規則の改定、③役員の一部改選、④4年度事業計画、⑤第44回食料品部会総会の開催地――について審議を行い、原案通り承認した。

③では、坂本隆志部会長の退任に伴い、中西弘毅氏（日本ロジテム㈱代表取締役社長・東京）が部会長に就任。また、顧問として伊澤進氏（横浜低温流通㈱代表取締役・神奈川）が再任されたほか、坂本隆志前部会長が新たに顧問に就任した。

④では、トラックドライバー不足における人材確保対策として、より働きやすい労働環境の実現や長時間労働の是正など、労働条件を改善するための対策の検討を行うほか、「標準的な運賃」の周知・届出の促進、燃料サーチャージの活用方法等について啓蒙などを行う。また、食料品輸送における業務の効率化や生産性向上等について、国土交通省や農林水産省等が主催する会議に積極的に出席し、運送事業者側に立った施策の推進を訴えていくこととした。

⑤では、5年8月上旬に、東京都（全日本トラック協会）で開催することとした。

なお、総会閉会後には研修会が開催され、星野治彦全ト協役員待遇企画部長が「改善基準告示改正に関する最近の情勢等について」と題して講演を行った。

第43回「食料品部会」（8月2日、ホテルグランテラス富山）

「秋の全国交通安全運動」実施計画を発表

実施期間9月21日～30日

全日本トラック協会は8月16日、令和4年「秋の全国交通安全運動」の実施計画を発表した。

全ト協では、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の4年秋の全国交通安全運動推進要綱、および国土交通省策定の同実施計画に基づき、各都道府県トラック協会に対し事前の準備を働きかけ、9月21日㈬～30日㈮の期間中に同運動を効果的に実施する。

また、実施にあたっては、全国重点の「子供と高齢者を始めとする歩行者の安全確保」、「夕暮れ時と夜間の歩行者事故等の防止及び飲酒運転の根絶」、「自転車の交通ルール遵守の徹底」に留意し、トラック向けの対策に積極的に取り組む。特に「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」を最重点推進項目として取り組むこととしている。

実施項目等の詳細については、全ト協ホームページに掲載して周知を行うとともに、次号の『広報とらっく』にも掲載する予定。

（1面に関連）

西村経産大臣、斉藤国交大臣、加藤厚労大臣に要望

坂本会長は、西村経産大臣、斉藤国交大臣に対し、燃料油価格激変緩和措置の延長など燃料高騰対策実施を強く求めるとともに、斉藤国交大臣に対しては、改正貨物自動車運送事業法に係る「標準的な運賃の告示制度」および「荷主対策の深度化」の時限措置延長を要望。それに対し西村経産大臣と斉藤国交大臣は、それぞれ「適正な価格転嫁こそが、給与引上げなどに寄与する。燃料価格高騰分の価格転嫁がしっかりと行えるよう、強力に推進したい」と応じた。

また、坂本会長は、加藤厚労大臣（自民党トラック議連会長代行）に対して、改善基準告示見直しに関する荷主対策実効性確保と、労働基準監督署による事業者への指導について、荷主対策が浸透し、商慣習が見直されるまでの当面の間、実態に即した指導がなされるよう配慮することを求めた。それに対し加藤厚労大臣は、「発荷主・着荷主に対して実効性のある対策を、国交省とも連携しながら検討・推進してまいりたい」と答えた。

自民党議連、公明党議員懇話会合同コアメンバー会議

自民党議連合同コアメンバー会議では、まずトラック議連を代表して塩谷立自民党トラック輸送振興議員連盟顧問が「燃料油価格激変緩和措置の9月末以降の延長についても、現在の状況を踏まえて検討が進められているところだ。業界の皆様のご要望をしっかりと受け止め、実現に向けて頑張ってまいりたい」とあいさつ。坂本全ト協会長は、「トラック運送業界は、国民生活や経済活動の血流と言える『基盤産業』である。原油価格高騰の影響を受け、トラック運送事業者の経営は非常に厳しい状況に追い込まれている。この現状をぜひともご理解いただき、燃料油価格激変緩和措置の延長をお願いしたい。また、改善基準告示見直しに関する荷主対策についても、実効性ある対策をお願いしたい」と述べた。

その後開催された公明党議員懇話会合同コアメンバー会議では、冒頭北側一雄公明党トラック議員懇話会・バス振興議員懇話会会長が「長引くコロナ禍と燃料価格高騰に直面し、トラック運送事業者の皆様は非常に厳しい経営を強いられている。日本の物流を確保していくためには、トラック運送事業者の皆様の事業継続が何よりも大事になってくる。皆様方からの要望をお聞きし、要望の実現に向けて全力で取り組んでまいりたい」とあいさつした。

全ト協では、自民党トラック議連、公明党トラック議員懇話会と連携しながら、燃料価格高騰に対する支援の拡充等の実施等を政府に対して強く求めていく。

「飲酒運転防止対策マニュアル」を改訂

交通安全運動など通じ取り組み強化を図る

全日本トラック協会は今号の『広報とらっく』に、『飲酒運転防止対策マニュアル』の最新改訂版（写真）を同封し、全会員に配布する。同マニュアルの改訂は、令和4年3月末に、国土交通省が「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」を一部改訂したことに伴うもの。今回の改訂では、アルコール依存症に関する基礎知識の記載が拡充されたほか、対応方法の例、治療法等の医学的知見や運送事業者の取組事例が記載されたことから、同マニュアルも同改訂に沿った見直しを行った。

主な改訂点では、1の「従業員および家族に対する積極的な指導・啓発活動の実施」（事業者、運行管理者等）の項目で、勤務時間外の飲酒習慣改善について「事業者が手紙等で家族への協力要請を積極的に行う」と記載したほか、2の「飲酒に関する規制の強化」（同）の項目では、勤務中における飲酒の禁止の中で、勤務中に含まれる「休憩、仮眠」に「フェリー乗船中」を加えた。4の「厳正な点呼の実施」（運行管理者等）では、出庫・帰庫時の点呼においては、対面による点呼を確実に実施して、酒気帯びの有無を報告させるとともに「アルコール検知器により測定」させ、点呼簿に記録することを求めている。

なお、令和4年1月から7月にかけての事業用トラックによる飲酒運転事故件数は11件となっており、2年の同時期の18件、3年の同15件と比較して減少傾向にある。しかし、全ト協ではさらなる飲酒運転事故防止に向けて、令和4年「秋の全国交通安全運動」および第62回「正しい運転・明るい輸送運動」の中で、同マニュアルを活用して、取り組み強化を図ることとしている。

「車両導入に対する補助・助成の拡充」等を政府に求める

2050年カーボンニュートラルに向けて

全日本トラック協会は、8月10日に開催された国土交通省「交通政策審議会交通体系分科会環境部会グリーン社会小委員会―輸送事業者判断基準検討―（第1回）」（委員長・屋井鉄雄東京工業大学副学長、環境・社会理工学院教授）に出席し、トラック運送業界における非化石エネルギーへの転換に向けた国への要望事項などについて説明を行った。

今年5月20日に、「安定的なエネルギー需給構造の確立を図るためのエネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律」（令和4年法律第46号）が公布。同法の施行に伴い、輸送事業者において非化石エネルギーへの転換に向けた取り組み等が新たに求められることとなることから、同小委員会ではトラック運送業界など関係団体等へのヒアリングを実施し、輸送事業者において取り組みを実施する際の目安となるべき判断基準等の作成に向けた調査審議を実施している。

全ト協からはオブザーバーとして、大西政弘交通・環境部長が出席。トラック運送業界における非化石エネルギーの使用状況や非化石エネルギーへの転換に向けた計画、電動車導入の目標達成のための具体的な取り組み方針・内容について説明。その上で、日本が長期的目標として掲げている「2050年カーボンニュートラル」を実現するためには、電気トラック等の次世代車両の価格低減や燃料充填（充電）スタンドの設置数増加と燃料（電気）料金の低減、次世代自動車導入へのインセンティブ拡充が必要と指摘。その上で、次世代車両導入、スタンド整備に対する補助・助成制度の拡充や次世代自動車等に対する優遇税制の拡充、地域のエネルギー需給を含めた総合的な対策の推進などを政府に対して要望した。

9・10月は「自動車点検整備推進運動」強化月間

大型自動車の車輪脱落事故防止ポスターを刷り込む

全日本トラック協会は、国土交通省が推進する令和4年度「自動車点検整備推進運動」の9月・10月の強化月間に合わせて、今号の『広報とらっく』に「大型自動車（事業用・自家用）に乗られる皆さんへ　重大事故を防ぐため、適切な点検整備の実施を！」特大ポスターを刷り込むなど、同運動の周知・啓発に取り組む。

同省では、全ト協など自動車関係団体などと協力し、9月と10月の強化月間中、関係団体ごとに、ポスターやチラシの配布を行うほか、同省では「自動車点検整備推進運動ホームページ（HP）」および「点検整備推進運動特設サイト」を開設して、点検整備の重要性をわかりやすく解説した動画などを掲載するなど、より詳細な情報提供を行う。

今回の特大ポスターでは、特に大型トラックの車輪脱落事故防止に関して、日常点検時や車輪脱着作業時での作業・措置の事故防止のポイントを訴えている。

全ト協行事予定（9月1日～30日）

- ▽9月5日
  - ・第119回交通対策委員会
- ▽9月8日
  - ・第18回タンプトラック部会
  - 総会・研修会
- ▽9月15日
  - ・第18回労働安全・衛生委員会
- ▽9月27日
  - ・第19回経営改善・情報化委員会
- ▽9月29日
  - ・第53回環境対策委員会

全ト協

「特殊車両通行確認制度」講習会を開催

～新制度のシステムの操作方法等を説明～

今年4月より、新たな特殊車両通行制度「特殊車両通行確認制度」の運用が開始されています。全日本トラック協会では、新制度のシステムの操作方法等について、運送事業者の実務担当者の理解を深めることを目的に、以下の通り講習会を開催します。

- ・日時　令和4年9月13日㈫　13:30～15:00
- ・内容　「特殊車両通行確認制度のシステム操作方法等について」（仮題）
  講師：国土交通省 道路局道路交通管理課
  車両通行対策室 ご担当者殿
- ・対象　各都道府県トラック協会の会員事業者
  （実務担当者向け）
- ・定員　会場50名、WEB 500名（8月25日時点の申込状況：会場及びWEB共に定員の約70%）

※申し込みに関する詳細は、全ト協ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

第6回　「鹿児島県霧島市 霧島温泉」

詩本草人の ぶらり旅

鹿児島空港からレンタカーで僅か30分余り。駐車場から暫く歩くと、鬱蒼とした森の中に本殿が見えてきました。絢爛な朱塗りの本殿、拝殿、幣殿などが令和4年からの手前には樹齢約8百年の御神木（高さ38㍍・幹廻り7・2㍍）が聳え立ち、参拝客を包み込むかのような荘厳さです。国内屈指のパワースポットとして知られる霧島神宮には不思議な現象も。創建は6世紀といわれ、およそ1500年余りの歴史の中には数々の謎が見え隠れします。毎年6月になると、突然水が流れ出し9月には枯れてしまうという「両度川」、社殿の奥から真夜中に突如神楽が鳴り響く「夜中の神楽」などの七不思議が。本殿、隣りでお参りする若い女性は「父の病が治りますように。素敵な出逢いがありますように」と小声で願掛けです。「神様が両方とも叶えてくれるといいね」と私も思わず心の中で同調しました。

今宵の宿はアットホームさが人気の「旅行人山荘」です。霧島温泉街から少し離れた、小高い丘を登り切った所にあります。部屋はシンプルですが、バルコニーから正面に桜島が見えて壮観です。チェックイン後、事前に予約してあった森の中の露天風呂「赤松の湯」に行くため、玄関で下駄に履き替えます。静寂の中にカランコロンと響き渡る下駄の音。都会の喧騒とは正反対の静寂さは、まるで別世界にいるかのようです。

薄日のさす松林の中にある露天風呂は眼前を遮る物が何もなく、風にそよぐ木々の葉が擦れ合う音のみが聞こえてきます。何という贅沢でしょう。裸の自分が森に同化する感覚を味わいました。

レストランでいただく夕餉は、地元鹿児島産の旬の食材をさっぱりと仕上げた料理で、胃に優しい印象です。部屋に戻り、暫くして本館の内風呂と露天風呂に浸かると突如として眠気に襲われ「これはいけない」と早々に部屋で眠りにつきました。和洋室のベッドは私を深い眠りへと誘ってくれました。

翌日は快晴、窓を全開にすると何と心地良い風でしょう。地元紙に目を通したあと、8時には予約した朝食会場へ。生野菜、焼き魚、湯豆腐、薩摩揚げなどをおかずに、朝からご飯をおかわりしてしまいました。朝食後には朝風呂と洒落込んで、露天風呂にひと浸かりすると、眼前には桜島、開聞岳、錦江湾が一望でき感動しました。

宿を後にして向かった先は、坂本龍馬と妻のお龍が新婚旅行で18日間滞在したという「塩浸温泉」。往時は石坂川沿いに何十軒もの旅館があったとのことですが、今は立ち寄り湯のみ。明治維新の立役者が好んだ温泉には、今もひっきりなしに旅人が訪れていました。龍馬がこの地を訪れたのは、薩長同盟締結後、寺田屋事件からすぐのこと。湯治しながら龍馬の脳裏を掠めた「国家の大事」とは、果たしてどのようなものだったのでしょうか。

（旅ライター　しほん・くさと）

労務 Q&A

第255回

台風による緊急呼び出し中の負傷は通災か労災か

Q 先日、業務終了後に襲来した強い台風のため、倉庫の一部が倒壊してしまいました。そこで、いったん帰宅した労働者数人に緊急に出勤を命じたところ、近くに住む労働者Aが、自転車で出勤途中に、近くの工事現場から飛来してきたベニヤ板が体に当たり、転倒し負傷してしまいました。このような出勤途中の災害は通勤災害になるのでしょうか。それとも業務災害になるのでしょうか。

A 呼び戻しの場合は自宅を出ればすべて業務に

【解説】労働者の業務には、通常の場合に予定・予想されるもののほか、事業場において突発的な事態が生じたために行われる緊急の業務があります。例えば、火災の発生や、ご質問のような台風による建物倒壊などの場合には、防火活動を行ったり、同僚労働者を救出したりするようなことがあります。これらの行為が事業主の命令によって行われるケースはもちろんのこと、事業主の命令を待つまでもなく、その事業の労働者として行われるべきものである限りは、それに起因して被った災害には当然業務起因性があるといえます。このため、台風襲来に備え事業場周辺の点検中に災害を被ったり、あるいは倉庫損壊の補修作業中に災害を被ったりしたような場合は、業務上災害として取り扱われることになります。

ところで、ご質問のケースは、労働者Aに事業主からの出勤命令は出されているものの、まだ事業場内で作業をしている状態には至っていないときに生じた災害です。ある意味では通勤途上の災害とも考えられ、一般的な業務上災害とは言い難いのではないかという疑問も出てきそうです。

しかし一見すると、通勤途上の災害であっても、それが「業務の性質を有するもの」であれば、事業主の支配管理下にある災害として、通勤災害ではなく業務災害として扱われます。そして、「業務の性質を有するもの」に当たるのは、業務起因性と業務遂行性が認められる場合となります。このような業務起因性および業務遂行性が認められる通勤行為については、厚生労働省の解釈例規によれば、「具体例としては、事業主の提供する専用交通機関を利用してする通勤、突発的事故等による緊急用務のため、休日または休暇中に呼び出しを受け予定外に緊急出勤する場合」が挙げられています（昭和48年11月・基発第644号、平成20年4月・基発第0401042号等）。

また、休日出勤などに関しては、本来休日となっている日に急遽事業主に呼び出しを受けたり、一度帰宅した後に事業場に呼び戻されたりした場合には、自宅を出た時点からすべて業務遂行性等が認められることになります。実際の認定例としては「突発事故のため休日出勤する途上の事故」に関し、「休日に、鉄道の保線工夫が、自己の担当する鉄道沿線に突然事故があったため、自宅等から使用者の呼び出しを受けて現場にかけつける途上は、業務遂行中と解すべきか」との疑義に対し、「業務遂行中」だとして業務災害に認めたケースがあります（昭和24年1月・基収第3375号）。したがって、労働者Aの災害はご質問を見る限り、業務上災害として取り扱われるものと思われます。

なお、通勤災害、業務上災害のいずれも原則として労災保険からの給付内容にほとんど変わりはありませんが、通勤災害の場合は待機期間中（3日間）の休業補償や休業期間中の解雇制限の適用等がなく、被災労働者にとってその違いはそれなりに大きいものがありますので念のため申し添えておきます。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　国土交通大臣に斉藤鉄夫氏が留任

第2次岸田改造内閣

8月10日に第2次岸田改造内閣が発足し、国土交通大臣には斉藤鉄夫氏（公明党・衆議院広島3区）が留任した。

また、トラック運送業界に関係の深い省庁の大臣では、厚生労働大臣に加藤勝信氏（自由民主党・衆議院岡山5区）、経済産業大臣に西村康稔氏（同・衆議院兵庫9区）、環境大臣に西村明宏氏（同・衆議院宮城3区）、国家公安委員会委員長に谷公一氏（同・衆議院兵庫5区）が就任した。

斉藤　鉄夫
国土交通大臣

〔国土交通大臣略歴〕

▽斉藤鉄夫（さいとう・てつお）氏

昭和27年生まれ、島根県出身。東京工業大学大学院理工学研究科応用物理学専攻修士課程修了。清水建設勤務を経て、平成5年、旧広島1区から衆議院議員初当選。環境大臣等を歴任。公明党副代表。70歳。

豊田　俊郎
国土交通副大臣

石井　浩郎
国土交通副大臣

国土交通副大臣に石井氏と豊田氏

第2次岸田改造内閣副大臣名簿・大臣政務官名簿が8月12日に発表された。

国土交通副大臣には、石井浩郎氏（同・参議院秋田選挙区）と豊田俊郎氏（同・参議院千葉選挙区）が就任した。

西田　昭二
国土交通大臣政務官

古川　康
国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官には古川、西田、清水の3氏

また、国土交通大臣政務官には、古川康氏（同・衆議院佐賀2区）、西田昭二氏（同・衆議院石川3区）、清水真人氏（同・参議院群馬選挙区）が就任した。

〔国土交通副大臣略歴〕

▽石井浩郎（いしい・ひろお）氏

昭和39年生まれ、秋田県出身。平成22年参議院議員秋田選挙区より初当選。参議院文教科学委員会委員長などを歴任。58歳。

▽豊田俊郎（とよだ・としろう）氏

昭和27年生まれ、千葉県出身。平成25年参議院議員初当選。内閣府大臣政務官、参議院国土交通委員会委員などを歴任。70歳。

清水　真人
国土交通大臣政務官

〔国土交通大臣政務官略歴〕

▽古川　康（ふるかわ・やすし）氏

昭和33年生まれ、佐賀県出身。東京大学法学部卒業。平成15年、佐賀県知事就任。26年衆議院議員初当選。衆議院農林水産委員会委員などを歴任。64歳。

▽西田昭二（にしだ・しょうじ）氏

昭和44年生まれ、石川県出身。愛知学院大学商学部卒業。平成29年衆議院議員初当選。衆議院内閣委員会委員などを歴任。53歳。

▽清水真人（しみず・まさと）氏

昭和50年生まれ、群馬県出身。明治学院大学経済学部卒業。令和元年参議院議員初当選。参議院国土交通委員会委員などを歴任。47歳。

「自動車環境総合改善対策費補助金（事業Ⅱ・事業Ⅲ）」交付予定枠申し込みを受け付け　9月16日まで

国土交通省では現在、令和4年度「自動車環境総合改善対策費補助金」交付予定枠の申し込みを受け付けている。

同補助金は、大気汚染問題や地球温暖化の改善等を図るため、トラック運送事業者等による天然ガストラック、優良ハイブリッドトラック等の次世代自動車の導入に対して補助を行うもの。

補助対象車両は、天然ガストラック（新車またはバイフューエル車、使用過程車の改造天然ガス車）または優良ハイブリッドトラック（新車）。4年4月1日から5年3月31日までに車両登録した車または登録予定の車が対象となる。

なお、申請の際には、9月16日までに地方運輸局または運輸支局に対して交付予定枠の申し込みを行う必要がある。

申請に関する詳細は、全ト協ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

車両動態管理システム等の導入を補助　2次公募申請を受け付け

国土交通省では9月16日から、令和4年度「AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業）」2次公募の申請を受け付ける。

同補助金は、トラック運送事業者と荷主が連携して物流全体の効率化を図ることで、トラック輸送の省エネ化を推進するため、トラック運送事業者に対して車両動態管理システム等の導入を支援するもの（経済産業省連携事業）。

補助対象システム・ツールは、車両動態管理システム、予約受付システム等、配車計画システム、AI・IoTによるシステム連係ツール。2次公募における公募予算額は、約5・5億円。

2次公募の申請受付期間は、9月16日㈮10時～9月26日㈪16時。

申請に関する詳細は、陸上輸送省エネ推進事業事務局（執行団体：パシフィックコンサルタンツ㈱およびパシフィックリプロサービス㈱）のホームページ（二次元コード）を参照のこと。

厚労省　「過重労働解消セミナー」を開催　9月末から12月中旬にかけて

厚生労働省では、9月末から12月中旬にかけて、「過重労働解消のためのセミナー―健康に生き生き働ける職場づくりのために―」を開催する。

同セミナーは、事業主、企業の人事労務担当者、管理職向けに、過重労働防止に必要な知識やノウハウを習得し、自社内での対策に取り組む際に役立ててもらうために実施するもの。過重労働防止に関連する労働関係法令の制度概要、過重労働の防止・解消のための対策・手法等を解説するとともに、取り組みの好事例を複数紹介する。

同セミナーは、9月末から12月中旬にかけて、オンライン開催（Zoomによるウェビナーを44回開催）と会場開催（東京・愛知・大阪で各1回開催）を行うほか、特別企画として東京・大阪で「業務効率化セミナー」の実施を予定している。詳細については、同セミナー専用Webサイト（二次元コード）を参照のこと。

監督指導実施事業場の81%で労働基準関係法令違反を確認　令和3年監督指導、送検等の状況

厚生労働省は7月27日、自動車運転者を使用する事業場に対する令和3年の監督指導、送検等の状況を取りまとめ、公表した。

トラック運送事業者に関して、監督指導を実施した3037事業場のうち、労働基準関係法令違反が認められたのは2465事業場（81・2%）、改善基準告示違反が認められたのは1754事業場（57・8%）となった。

主な労働基準関係法令違反事項をみると、「労働時間」が1443事業場（47・5%）と最も多く、次いで「割増賃金」60・4事業場（19・9%）、「時間把握」214事業場（7・0%）となった。また、主な改善基準告示違反をみると、「最大拘束時間」が1314事業場（43・3%）と最も多く、次いで「総拘束時間」983事業場（32・4%）、「休息期間」953事業場（31・4%）となった。

トラック運送事業者に関して、重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として労働基準監督機関が送検した件数は、32件となった。

厚労省では引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、労働基準関係法令違反の疑いがある事業場に対しては監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組むとしている。また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、送検を行うなど厳正に対応していくとしている。

経産省　価格転嫁を実現するため今こそ価格交渉を！　9月は「価格交渉促進月間」

経済産業省では、9月を「価格交渉促進月間」と位置づけ、様々な取り組みを行っていく。

中小企業における賃上げを実現するには、下請中小企業が付加価値を確保できるよう、コストの適切な価格転嫁が必要不可欠である。特に昨今、原材料価格やエネルギー価格、労務費等が大きく上昇していることから、下請中小企業へのしわ寄せを解消し、コスト上昇による負担をサプライチェーン全体で適切に分担するためにも、価格転嫁の実現は喫緊の課題となっている。

経産省では同月間に向け、次の取り組みを行っていく。

①発注側企業への価格交渉および価格転嫁への積極的な対応要請

②フォローアップ調査（受注側中小企業への状況調査）の実施

③フォローアップ調査結果の公表や「指導・助言」の実施

④講習・研修・相談等

⑤同月間の取り組みに関し、業界団体を通じ、発注側企業へ幅広く周知

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136回「燃料高騰時代の救世主」

コロナ禍も3年目を迎え、経済の停滞が続く中で、軽油価格も150円／リットルが当たり前の時代に突入しました。さらに今年はトラックタイヤの価格改定が行われ、スタッドレスタイヤの価格は去年より15%ほど上がります。

そうなると、トラックユーザーが「できるだけトラックタイヤのコストを抑えたい」という心情を抱くのは必然です。一般国道を走行するトラックを見ると、スタッドレスタイヤの履きつぶし走行が多く、価格の安い海外タイヤメーカーの製品を目にする機会も増えています。

そこで、果たして高速道路ではトラックタイヤの装着状況はどのようになっているのか、調査してみることにしました。スタッドレスタイヤから夏用タイヤへの履き替えが終わったゴールデンウイーク明け以降に、高速道路の大型サービスエリアに赴き、駐車スペースに停車した大型トラックを目視点検し、トラックタイヤの分類調査を実施したのです。

トラックタイヤの種類は、リブタイヤ・オールシーズンタイヤ・スタッドレスタイヤの3種類で、国産タイヤメーカーの数は4社です。タイヤの側面に刻印された「英語表記＋数字3桁」を見れば、摩耗重視系か省燃費系か、タイヤの性質も判別できます。20分もあれば、100台のトラックの停車が多い午前6時～8時の間に、100台×計4回行いました。

この調査により割り出したのは、①タイヤ種類比率（リブ型またはオールシーズン型等）②タイヤ性能比率（摩耗重視系または省燃費系）――の2項目です。

驚くことに、リブタイヤを装着したトラックは1台もなく、すべてオールシーズン型タイヤ（ミックス）か、スタッドレスタイヤでした。

その中で、毎回100台中10台前後がオールシーズン型の省燃費タイヤ、いわゆる「省燃費系ミックスタイヤ」を装着していることが分かりました。

「省燃費系ミックスタイヤ」と呼ばれるトラックタイヤが登場したのは、2002年のことです。現在の省燃費系ミックスタイヤの原型となる、「M881（ブリヂストン）」と「TY687（横浜ゴム）」が速道路で使用すれば、燃料経費を削減する効果のあるタイヤです。エコドライブと組み合わせれば、さらなる燃料経費削減効果を生み出すことも可能です。その省燃費系ミックスタイヤを、この燃料高騰時代に使わない手はありません。

実は今、各タイヤメーカーから、最新型の省燃費系ミックスタイヤが続々と発売されています。雨にも摩耗にも強い製品となっていますから、ぜひ試してほしいです。

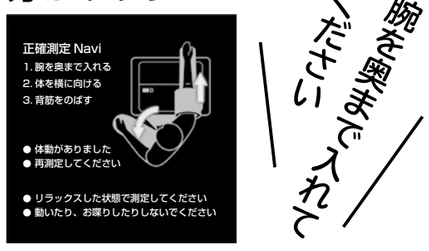
全日本トラック協会
令和4年度　血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番：オムロン　HBP-9030

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

運賃改定・燃料サーチャージ導入事例特集

危機的な燃料価格高騰を乗り切るために 今こそ燃料サーチャージ導入に向け交渉を

第1回 ㈱野村運送（埼玉県入間市）

昨今の燃料価格高騰により、経営状況が悪化しているトラック運送事業者は少なくありません。適正運賃・料金の収受を通じて、運送事業者の経営を持続可能なものにしていくことができなければ、わが国のトラック物流を維持していくことが困難になります。

そこで本企画では、経営強靭化に向けた、トラック運送事業者による運賃改定・燃料サーチャージ導入への取り組みを紹介します。今回は、埼玉県入間市の㈱野村運送における取り組みを紹介します。

その後、順次荷主の業務担当窓口に対し、担当者あてと社長あての文書を提出し、同社における燃料価格高騰への対応について説明。併せて、国土交通省と全日本トラック協会が作成した燃料サーチャージ制の導入に関するパンフレットや、「標準的な運賃」の告示制度に関するパンフレットを持参し、説明を行った。

「燃料価格高騰自体は多くの荷主の方に理解されていましたし、大手荷主企業を中心に、燃料サーチャージ制や『標準的な運賃』についても知っておられました。しかし、経営環境が厳しい荷主も少なくなく、『運賃を上げるかどうかは別問題』と考えていた荷主もいました」（同）

キーマンとの交渉の際には、青山会長は「わが社はこの危機的な燃料価格高騰を、さらなる省燃費運転の推進などといった自助努力はもちろんのこと、貴社の理解・協力も得た上で乗り切りたいと考えています」と語った上で、「貴社に対して、まだ燃料サーチャージ導入や運賃改定を申し入れてこない運送事業者は、貴社と共存共栄を図る気持ちが少なく、他に良い条件の話があれば鞍替えしようとしている事業者です。わが社は、これからも貴社と継続して取引をお願いしたいと考えています」と訴える。そして、運賃・料金を適正に収受することで運送事業者の経営が安定することを述べた上で、運賃・料金の適正収受が安全な物流サービスの提供に繋がるなど、結果的にお互いのためになることを強く訴えている。

燃料価格高騰を受けて利益が圧縮 会社を守るために荷主への転嫁に乗り出す

青山　定雄
代表取締役会長

令和3年からの燃料価格高騰に伴い、燃料費が増大したことから、その分利益が圧縮され、このままでは同社の経営が持続できなくなる事態が見込まれた。軽油価格が10％程度上昇した3年8月の時点では、燃料使用量削減などの懸命な経営努力によって、同社では上昇分の荷主への転嫁を回避したという。しかし、その後一層軽油価格が上昇したことにより、同社では荷主への転嫁に踏み切ることを決めた。

「燃料費の増大が加速し収支バランスが悪化したことで、運賃改定や燃料サーチャージの導入は、当社の経営を守り抜いていくためには何としても成し遂げなければならない、必要不可欠なものとなりました。当社では昨年12月以降、荷主との交渉に向けた準備を着々と進めました」（青山定雄代表取締役会長）

なお、同社では燃料価格高騰分の転嫁策として、「燃料サーチャージ制の導入」を主軸に据えて、荷主と交渉を進めていくこととした。

燃料サーチャージへの理解促進を図り「荷主向け文書」を作成し必要性を説明

同社では3年12月の段階で、荷主に対して、燃料価格上昇による同社の経営への影響を説明するとともに、燃料サーチャージの導入を求めるための文書（図）を作成した。文書作成にあたっては、荷主に燃料サーチャージの必要性を理解してもらうために、荷主にとって分かりやすい表現を心がけたという。例えば、同社が保有する車両の割合をみると、大型車が4割、中型車が4割、小型車が2割である。荷主によって使用している車両が異なることから、例えば中型車を多く使う荷主向けには、燃料1リットル当たりの平均走行距離を5・5キロメートルとするなど、トラックの平均走行距離等の数字を変え、それぞれの荷主の実態に合うような文書を作成した。

「例えば、燃料価格が4割上がった場合、自社にとってどれだけ負担が増えるのかを明確に答えられる荷主はそれほど多くありません。文書により、荷主にとって分かりやすい説明を行い、燃料サーチャージ導入の必要性をご理解いただけるよう工夫しました」（同）

図

株式会社 ●●●●● 様
代表取締役 ●●●●● 様

毎度お世話になっております
貴社コロナ感染拡大の中日々知恵を凝らしご清栄のことと推察いたします
このような中、ご承知のように車両燃料費の高止まりが続いております
弊社も乗務員共々省燃費運転を心がけておりますが、効果は微細であります
貴社との現在適用運賃、燃料が87円/L～100円/Lの時に取り決めいただきました
現在は130円/L～150円/Lで推移しております（消費税込み価格）
そこで下記の燃料サーチャージの導入を切にお願い申し上げます

* 下記条件
① ーリットル当たり5.5キロメートルの平均走行距離
② （月平均ーリットル当たりの単価）-100円=A（差額）
③ A/5.5キロメートル=B
④ B×走行距離

例 A=40円（価格140円の時）　B=7.3円/キロ
ー日走行200キロとすれば　200×7.3=1460円/日
ー台当たり28日稼働　1460×28日≒40880
ー月当たりのサーチャージ料金≒40880円×7台=286160/月
ーリットルの単価は東京都月末公表の数値を適用
⑤ 算出・請求方法は月末一括方式
距離計算は弊社乗務員の日報を基礎とします

以上燃料価格が100円に戻るまでの間、導入お願い致します
2月度分より導入希望

株式会社●●●●●
代表取締役　●●●●●
2022/●/●

燃料サーチャージの導入を求めるための文書を作成し、荷主に配布した（図は中型車を多く使用する荷主向けの内容）

同社は埼玉県内に3営業所を構えており、建材や精密機械、自動車部品などの輸送を行っている

欠かせない「キーマンとの信頼関係構築」 経営者が自身の言葉で協力を訴える

今年に入り、同社では荷主との交渉を順次進めていった。青山会長に、交渉に向けた心構えを伺うと、「まず荷主側の物流業務担当窓口と交渉相手がイコールかどうかを見極めた上で、運賃に対して決定権をもっているキーマンと交渉を行うことが大切だ」と述べた。また、「交渉の前にはまずしっかりと原価計算を行い、交渉を進める上での裏付けを明確にした上で、自分自身の言葉で、『自分の会社をこのようにしたいから、ご協力をお願いしたい』と自信をもって語ることが大切だ」と答えた。

「まずは交渉に向けた下準備をしっかりと行い、納得度の高い形で相手を説得していく必要があります。当然、交渉は一度で済むことはなく、何度も行わなければなりません。ここぞという時には経営者が自ら荷主先に乗り込み、荷主側の社長や営業所の最高責任者など、キーマンを説得していく必要があります」（同）

また、「交渉成功に向けては、常日頃からの、経営者と荷主側のキーマンとの信頼関係構築も欠かせません」と青山会長は語る。トラック運送業界の実情や今後の業界の見通しなどについて折に触れて語り、キーマンの業界への理解を醸成しておくことが、交渉の際に活かされてくるという。

さらに、青山会長は交渉成功の秘訣として、「荷主のことをより深く知ること」だと語った。青山会長は、日頃からの荷主側のキーマンとの話の中で荷主側の会社の給与水準を聞いたり、信用調査会社から提供される決算情報などを確認した上で、交渉に臨んでいるという。

「交渉の際のポイントとなるのは、自社と荷主との給与水準のバランスになってきます。荷主の経営状況等を見極めた上で、どの程度の上乗せならば相手先が要求を聞いてくれるかを検討していく必要があります」（同）

我々は「エッセンシャル・ワーカー」 自信と誇りを胸に荷主に立ち向かおう

同社では燃料サーチャージ導入への交渉の結果、7割ほどの荷主から何らかの形で要望を受け入れてもらったという。

燃料サーチャージの導入に成功した事業者については、これまでの適用運賃の中で基準としていた燃料価格について、1リットル当たり85円～100円と荷主によって幅があったが、それを1リットル当たり100円に統一した上で、それを上回った場合に燃料サーチャージ額を加算することにした。燃料価格が1リットル当たり100円に戻った段階で、燃料サーチャージ額の加算は終了となる。

なお、一部の荷主では、月ごとに燃料サーチャージ額を変動させるのではなく、一律30円に設定しておき、燃料価格が大きく変動した場合には扱いについて改めて相談してほしいとしたところもあった。また、燃料サーチャージ制の導入ではなく、運賃の改定を行い、そこで燃料価格高騰分を転嫁してほしいと希望した荷主も全体の3割ほどいた。それらの荷主に対しては別途運賃交渉を行い、3～6％程度運賃に上乗せをすることができたという。

同社では、燃料サーチャージ制の導入への交渉が一段落したところで、「2024年問題」への対応に向けた運賃交渉を計画している。ドライバーの労働時間が減少してもドライバーの給与を維持していくためには、運賃を上げていかなければならない。同社では時間制運賃をベースとしているが、運送の役務の対価としての運賃の中に、積み込み料や取り卸し料も内包された形になっているという。同社のドライバーの行う作業の中には、エレベータ部材等の積み込みなど、経験のないドライバーではできない高度な作業も少なくない。他の事業者ではできない「オンリーワンの運送事業者」として実績を積み重ねてきたからこそ、荷主側も当社からの要望を聞く耳をもってくれていると、青山会長は語る。

「燃料価格高騰分を適切に転嫁することができずに、わが国の物流を支える我々トラック運送事業者の経営が成り立たなくなってしまったら、困るのは商品を輸送できなくなる荷主なのです。『我々はわが国の物流を支えるエッセンシャル・ワーカーだ』との思いを強く抱き、自信と誇りをもって荷主との交渉に取り組んでいけば、きっと道は開かれるに違いないでしょう」（同）

企業プロフィール

社名	㈱野村運送
本社所在地	埼玉県入間市南峯407-6
代表者	代表取締役　野村　孝博
設立	昭和34年12月1日
資本金	2,600万円
社員数	110人（うちドライバー95人）
車両数	103台

全ト協

経営診断受診促進事業特集

経営診断は自社の経営強化への「羅針盤」

診断士の確かな分析で自社の現状を把握
今後の飛躍に向けた施策の方向性を見出す

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、中小企業診断士等による経営診断・経営改善相談の実施を促進する「経営診断受診促進事業」を実施しています。

ここでは、同事業を活用し、自社の経営強化に向けた経営改善への取り組みを着実に進めている、大阪府四条畷市のえびの興産㈱（吉留隆一代表取締役社長）における事例を紹介します。

健全な事業経営に欠かせない「外部の目」
会社の現状や進むべき方向性を明確にする

細川　智之
取締役輸送事業部部長

えびの興産㈱は、一般貨物輸送などを手がける輸送事業部のほか、接着機器や接着剤の製造・販売を行う接着事業部、倉庫業を中心とする倉庫事業部の3事業部によって構成されている。

同社の輸送事業を統括する細川智之取締役輸送事業部部長は、以前から大阪府トラック協会のホームページなどで経営診断受診促進事業の存在を知ってはいたが、受診の際に部外者に対して自社の経営状況を公開することに対し、心もとなさを感じていたという。

さて、同社では令和2年より、経営者や役員、従業員に対して外部講習の受講を積極的に促していくことになった。その手始めに、中小企業大学校関西校が中小企業の経営幹部や経営管理者候補を対象に実施している「経営管理者研修」を吉留社長が受講（第39期）。吉留社長が同研修の内容に感銘を受けたことから、その後細川取締役をはじめとした3事業部長も同研修を受講した（第40期）。

同社の輸送事業部では、輸入貨物のカートンケースや合板、精密機械の配送などを手がけている

細川取締役はかねてから、輸送事業部が今後も利益を計上し、事業を継続していくことのできる状況であるかどうかが気がかりだったという。細川取締役は同研修の受講を機に、財務分析に関する知識を増やし、輸送事業部の現在の状態や今後の見通しについて詳細に分析できるようにしていくことで、輸送事業部の収益力強化に結び付けた至りました」（細川取締役）

ステップ1　「総合的な経営診断」
「事前調査」と「現地調査」を通じて業界を熟知した診断士が課題を洗い出す

同事業は別項で示した通り、「総合的な経営診断（ステップ1）」と「経営改善相談（ステップ2）」の2段階に分かれているが、同社では令和3年にステップ2まで受診した。

ステップ1は、受診事業者における経営実態の把握や経営課題の抽出を行うために実施するものである。受診に際しては、まず「事前調査」が行われる。事前調査では、「事前調査票」と「自己診断チェックリスト」を記入して事前に担当診断士に提出するほか、決算書なども提出する。提出した資料を基に、担当診断士による予備診断を行った上で、担当診断士が受診事業者の事務所を訪問し、「現地調査」が行われる。現地調査では、提出資料を基に、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ヒアリングを行うことで、提出資料からだけでは分からない、受診事業者の「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。

同社における現地調査は、3年7月に2回にわたって行われた。1回目では吉留社長や社長夫人が同席し、創業者の理念などについて説明したほか、細川取締役が同社の組織や決算書について説明を行った。また、2回目では、細川取締役のほか、輸送事業部の従業員3人が同席。従業員に対しては、現在の仕事に対する意見や社内における人間関係、またプライベートの話など、約1時間ずつ時間を取り、ヒアリングが行われたという。

「現地調査の際には、いという思いがあった。

同研修では、経営課題の研究に取り組むための「ゼミナール」が設定され、講師が個別指導を行う。その講師陣の中で、財務分析に関する講義を担当していた講師が、全ト協の経営診断を手がけていた中小企業診断士であった。細川取締役は、同講師から経営診断の受診を勧められたという。

「当社では、ISO9001認証を取得するなど、以前から輸送サービス品質向上への取り組みを行ってきていました。経営診断受診は、当社のこれまでの取り組みの中でできているところやまだできていない点などを明確にすることができる絶好の機会ではないかと考え、経営診断の受診に

ステップ2　「経営改善相談」
「報告書」をベースに助言を実施
改善提案を活かして経営力強化に邁進

ステップ2では、ステップ1で作成された「経営診断報告書」の内容を踏まえた上で、担当診断士が「助言・改善提案書」を作成し、事業者に対して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、第三者の視点からの詳細な説明が行われる。

同社の場合は、同年8月に担当診断士が同社を訪れ、経営改善相談を実施。同社からは吉留社長と細川取締役が同席し、事前調査・現地調査の内容を踏まえて作成された「経営診断報告書」の説明と、同報告書を受けての改善提案などが行われた。

同報告書では、「成長する企業」と「停滞する企業」の違いについて説明された上で、受診事業者の現状がどちらに近いのかを様々な観点から分析。第三者による分析によって会社の実情が明確に示されることで、「会社が進むべき方向に向かっているかどうか」がよく分かったという。

また、経営改善相談の場では、会社の経営をより強靭化していくためには、会社に勤務する従業員の「人間力」も大切であると、担当診断士が指摘した。会社で懸命に働いている従業員が、自分が勤めている会社の方向性や経営トップの考え方がみえていないような状況では、仕事に対するモチベーションが著しく低下してしまいかねない。こうした状態では、経営者や管理者、そして従業員といった会社に関わる全員がひとつとなって同じ方向に向かい、自社の経営改善に邁進していくことは困難になるだろう。担当診断士は、現地調査における従業員へのヒアリングにおいて、会社と従業員一人ひとりの方向性が合致しているかどうかを確認した上で、従業員の「人間力」を高めるために、会社としてどのような方策を取っていくべきか、アドバイスを行ったという。

さらに、経営者が日々の業務に追われる中で、収支を大まかにしか理解していないという「どんぶり勘定」的な状態に陥ってしまう中小企業も少なくないことから、財務管理強化を図るための収支管理の方法についても、図表なども交えながら提案されたという。

「今回経営診断を受診し、第三者の視点から様々な内容についてご指摘していただいたことで、自社の経営課題を改めて認識することができました。運送事業者を取り巻く経営環境が一層厳しさを増す中で、自社を存続させていくために経営改善を推し進め、経営力を強化していくには、まずは自社の立ち位置を明確にし、その上で課題解決に向けた適切な施策に打って出ることが何よりも大事ではないでしょうか。頂戴した経営診断報告書は、経営者の在り方や経営戦略の方向性が記された『バイブル』として、時折見直すようにしています。会社の経営管理の在り方が大きく変わるきっかけとなった経営診断を受診した判断に間違いはなかったと確信しています。経営診断報告書は、これからの当社の進むべき方向性を指し示す『羅針盤』ともいえる存在です。経営診断については1回だけではなく今後も定期的に受診し、経営改善に向けた当社の取り組みの方向性に誤りがないか、適宜確認していくことがより効果的ではないかと考えています」（同）

（取材協力）えびの興産㈱　取締役　輸送事業部部長　細川智之氏

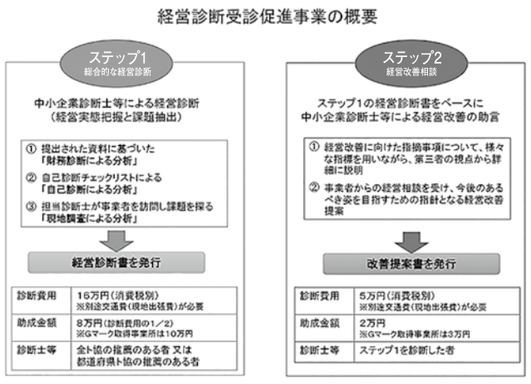
企業プロフィール

社名	えびの興産㈱
本社所在地	大阪府四条畷市下田原1364-1
代表者	代表取締役社長　吉留　隆一
創業	昭和45年8月
設立	昭和48年4月
資本金	1,000万円
社員数	90人（輸送事業部60人、ドライバー49人）
車両数	トラック70台

コラム

「経営診断受診促進事業」とは？

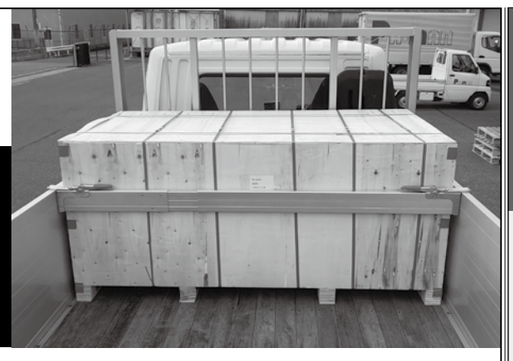
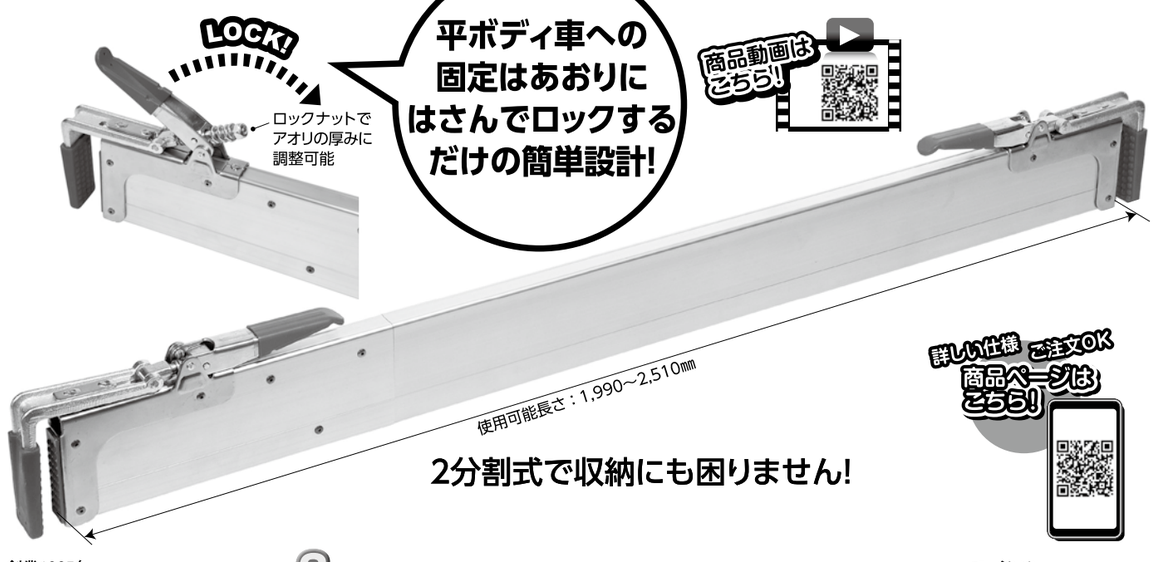
全日本トラック協会では、様々な経営課題を抱える中小トラック運送事業者の経営改善に資するため、全ト協標準経営診断システムによる「総合的な経営診断（ステップ1）」、「経営改善相談（ステップ2）」の2ステップ方式で経営改善を図る「経営診断受診促進事業」を実施しています。



同事業を活用し、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験をもつ専門家による診断を受診した場合、経営診断・経営改善相談費用の一部助成を受けることができます。

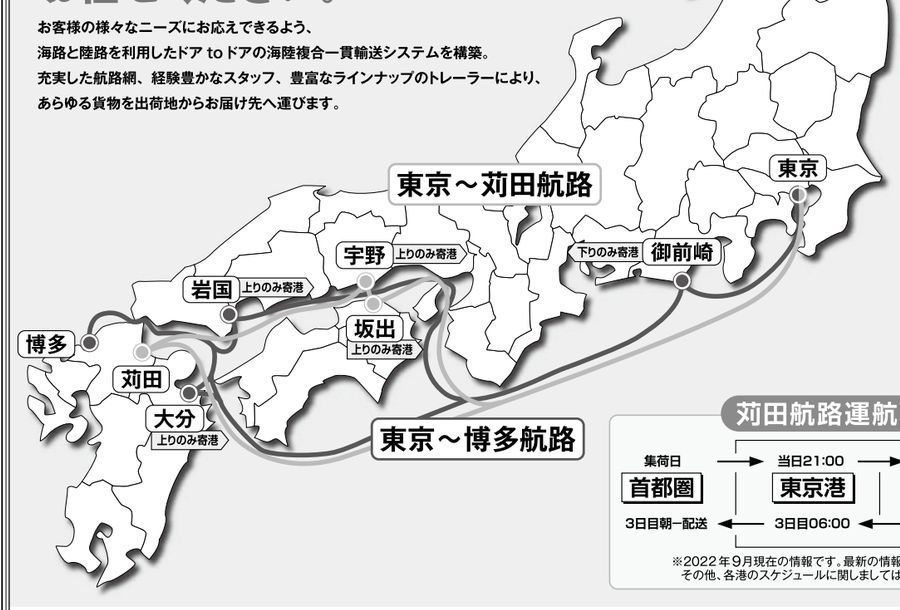
令和4年度の実施期間は、令和4年5月1日～5年3月1日です。

＊同事業の詳細については、全ト協ホームページ（二次元コード）をご覧ください。

平ボディ車の荷物をしっかり固定!
簡単設置で積み降ろし作業も容易!
平ボディ用
ショーリング・バー



2分割式で収納にも困りません!
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
〒550-0021　大阪市西区川口 4 - 1 - 5
品質マネジメントシステムに関するISO9001取得 ISO9001:2015
ご注文電話 月～金 8:00～18:00　土8:00～14:30 0120-202-800
PA-MAN
オンラインショップ 通販サイトへは パーマンショップ で検索!
https://pa-man.shop/

首都圏／九州
定期RORORORO サービス
船舶を利用して物流を効率化させませんか。
「2024年問題対応」「モーダルシフト」お任せください。
お客様の様々なニーズにお応えできるよう、
海路と陸路を利用したドア to ドアの海陸複合一貫輸送システムを構築。
充実した航路網、経験豊かなスタッフ、豊富なラインナップのトレーラーにより、
あらゆる貨物を出荷地からお届け先へ運びます。
イメージ動画はコチラ!

就航船 11,000G/T級大型RORO船


苅田航路運航スケジュール
集荷日 首都圏 → 当日21:00 東京港 → 翌日22:30 苅田港 → 翌日ミッドナイト配送 九州全域
3日目朝一配送 ← 3日目06:00 ← 翌日04:30 ← 集荷日 ※宇野港・坂出港へは上り便で港一便寄港
※2022年9月現在の情報です。最新の情報は商船三井フェリーHPをご確認ください。その他、各港のスケジュールに関しましては、お問い合わせください。
20th ANNIVERSARY
MOL 商船三井フェリー
営業二部 TEL：03-6866-7308
福岡・苅田支店 TEL：093-434-5118
mail：molf.tokyobk@molgroup.com

特集 トラック運送業界とSDGs（エスディージーズ）

第7回

持続可能なトラック運送業界の実現を目指して 鹿央運輸㈲のSDGs推進への取り組み

本特集では、SDGs（持続可能な開発目標）とトラック運送業界の関わり方について紹介します。

今回は、熊本県山鹿市の鹿央運輸㈲（竹下由美代表取締役社長）の取り組みを紹介します。

「SDGsを通じて信頼感を高めたい」 まずは身近な内容から取り組みを開始

竹下　由美
代表取締役社長

鹿央運輸は今年1月、熊本県によって「熊本県SDGs登録事業者（第2期）」に認定された。

同社がSDGsへの取り組みを始めた当初、同社の従業員の多くはSDGsを知らなかった。そこで、同社では毎月1回開催している「安全ミーティング」の中で、SDGsの精神などをドライバーに説明したり、SDGsの17の目標が記されたパンフレットを配布するなど、SDGsへの理解を促した。そして、まずはできることから取り組んでいくこととし、食品ロスの観点から「社員に昼食のお弁当は食べられる量のものを購入し、食べ残しを防ぐ」、環境の再生利用の観点から「ペットボトルの飲み物は、必ず空にしてから捨てる」など、日常の中ですぐにでもできる取り組みからスタートした。

「SDGsは、簡単に取り組めることも少なくありません。SDGsの活動を社内に定着させるためには、まずは社長自身が、従業員に対してSDGsに取り組む姿勢をしっかりと示すことが大事だと思います」（同）

従業員に対しては「安全ミーティング」の中でSDGsに関する説明を行い、理解を促した

「輸送品質を守るために運賃の値上げを」 対話を積み重ねて理想的な輸送を実現

それでは、同社における具体的な取り組みについてみていきたい。

熊本県では、SDGs登録事業者の認定に際して、事業者に「取り組みチェックリスト」の提出を求めている。このチェックリストでは、「組織・公正な取引」、「労働・人権」、「環境」、「製品・サービス」、「持続可能な社会・地方創生」の各テーマについて、まず取り組むべき「基本項目」とできるものから挑戦していく「チャレンジ項目」を各25項目策定。登録事業者に対して具体的な取り組みの実施を求めている。

地元山鹿市の観光PRを目的に、「山鹿灯籠まつり」ラッピングトラックを導入した

①「組織・公正な取引」

同テーマの中の基本項目の1つとして、「ステークホルダーとの対話」が盛り込まれている。

同社では「標準的な運賃」の告示を受けて、荷主との運賃交渉を進めている。昨年9月、竹下社長はある荷主に対し運賃の値上げを切り出したところ、荷主は同社との契約打ち切りをほのめかした。そこで竹下社長は荷主に対して「燃料高騰もあり、他の運送事業者に貴社が乗り換えた場合には輸送品質を今のまま安心して維持していくことができなくなったり、ドライバーの質の低下を招くことにもなりかねない。そうなれば御社の質が問われかねないような事態が起きないとも限らない。現在の輸送の安定には、どうしても運賃の値上げが必要なのです」と粘り強く交渉。数度にわたる話し合いの末、運賃の10%増額を勝ち取ることができたのである。

「たとえ運賃が安くても、安全性に問題を抱えていたり、荷物事故を頻発するような運送会社に仕事を任せていては、荷主の評価は地に落ちてしまいかねません。当社としては、『仕事を任せていただいているお客様の顔に、決して泥を塗ってはならない』と、輸送サービス向上への取り組みを継続的に行うとともに、輸送コスト削減に向けての業務改善提案も続けてきました。『輸送品質を決して劣化させてはならない』という思いは、当社としても荷主としても違いはないと思います。パートナーとして同じ目標に向かって対話を積み重ね、運送事業者・荷主の双方にとってより理想的な輸送を実現できればと考えています」（同）

②「労働・人権」

「働きやすい職場づくり」の一貫として同社では土曜日を「整備の日」と定め、洗車や点検整備を行い、昼食は全員で食事に出かけ、従業員同士のコミュニケーションを深めている。なお、食事代は全額会社負担としている。

また、同社では福利厚生の一環として、顧問弁護士と契約を結び、同社の従業員が会社を通さずに、家庭問題など業務に関すること以外の相談も無料でできるようにしている。悩みを抱えたまま乗務を続けていると、重大な事故を引き起こしかねない。弁護士による無料相談は、事故防止の観点からも有効な施策となっている。

さらに、多様な人材が活躍できる環境整備の観点から、同社では自衛隊退職者の採用にも取り組み、現在2人が在籍している。

環境・安全への取り組みにも注力 地元の誇りとなった「ラッピングトラック」

③「環境」

同社では温暖化対策として、トラックの燃料使用量や本社事務所内の電気使用量などを把握した上で、簡易計算シートを基にCO_2排出量を算出。その結果を基に、ドライバーに対して待機中のアイドリングストップを推奨するなど、CO_2排出量の削減に取り組んでいる。

環境への取り組みとして出色なのが、竹下社長が20年以上にわたって廃油石鹸を作り、トラックの洗車に活用していることである。竹下社長が自ら小学校などに出向き、学校給食で発生する廃油を譲り受け、廃油石鹸を作り続けている。

さらに、地域の環境保護の観点から、同社では熊本県トラック協会が実施している「環境クリーンキャンペーン」に参加しているほか、従業員による日常的な地域の清掃活動も行っている。

熊本県ト協「環境クリーンキャンペーン」にも積極的に参加し、地域の環境美化に取り組む

④「製品・サービス」

同テーマの中の基本項目の中で最も大事になってくるのは、「製品・サービスの安全性と品質」である。

先述の通り、同社では毎月1回安全ミーティングを開催している。安全ミーティングでは、車両に設置されているドライブレコーダーで撮影されたヒヤリハット映像をドライバー全員で確認。ヒヤリハット映像を見てもらいながら事故防止に向けての指導を行うことで、ドライバーにとっては安全に関する知識の定着度向上が期待できる。

また、運行管理面では、ドライバーの年齢や健康状態などを考慮しながら配車を実施。ドライバーにとって無理のない運行にすることで、過労運転を防止し、無事故に繋げている。

⑤「持続可能な社会・地方創生」

同社では、地域貢献に関する取り組みも積極的に推進している。

まず、熊本県ト協で実施している学生向けの「物流出前授業」に積極的に参加。就職を控えた高校生への業界アピールとともに、業界の社会的地位向上にも繋げている。

また、同社では令和2年12月、風物詩として知られている「山鹿灯籠まつり」をモチーフにしたラッピングトラックを導入。熊本出身の画家である鶴田一郎氏がデザインした美人画や千人灯籠踊りが、鮮やかに車体に描かれている。

今年6月に鹿本農業高等学校で行った「物流出前授業」では、竹下社長が学生たちに業界の魅力を説明した

「ラッピングトラックは、新型コロナウイルス感染症第2波（2年7～8月）の影響により灯籠まつりが中止に追い込まれたことを受けて、『地元のために何かできないか』と考えて制作したものです。市民の皆様からの反応は上々でした。また、当社のドライバーも、地元の皆様の想いがいっぱい詰まったラッピングトラックを運転できることに、大きな誇りを感じているようです」（同）

運送事業者によるSDGsへの取り組みが 業界全体の社会的地位向上に繋がる

SDGsに関する様々な取り組みを通じて、従業員が同社で仕事をしていることに自信をもつようになってきたという。運賃交渉の末に獲得できた上乗せ額については従業員の給与に反映させたこと、また、同社の取り組みが荷主や地域住民から評価されるようになったことが、従業員の自信に繋がっているようだと、竹下社長は分析する。

「ドライバー不足に苦しんでいるトラック運送業界が今後も生き残っていくためには、運送業界のイメージを変えていく必要があると考えています。多くの企業がSDGsへの取り組みを始めている中で、トラック運送事業者がその流れに乗り遅れていたら、『トラック運送業界は時代遅れだ』との印象をもたれ、若者から就職先として選ばれない業界となるでしょうし、SDGsへの取り組みが荷主企業から選ばれる運送事業者になり得る重要な選択肢のひとつとなる可能性は今後大きくなっていくでしょう。SDGsへの取り組みは決して難しいものではありませんし、業界が今後も社会的インフラとしての役割を果たし続けていくために欠かすことのできない取り組みだと感じています。運賃交渉と同時並行でSDGsに取り組むことが、運送事業者の経営を持続可能なものとするとともに、運送業界の社会的地位を向上させる唯一の方策なのではないでしょうか」（同）

（取材協力）鹿央運輸㈲
竹下由美代表取締役社長

企業プロフィール

社名	鹿央運輸㈲
本社所在地	熊本県山鹿市鹿央町千田2185
代表者	代表取締役社長　竹下　由美
設立	昭和63年10月13日
資本金	1,200万円
社員数	35人　（うちドライバー28人）
車両数	31台

ロジスティクスの New Standard

国際物流総合展 第15回
Logis-Tech Tokyo 2022

会期　2022年9月13日(火)～16日(金) 10:00～17:00
会場　東京ビッグサイト(東京国際展示場) 東1～8ホール
主催　一般社団法人 日本産業機械工業会(JSIM)
一般社団法人 日本パレット協会(JPA)
一般社団法人 日本物流システム機器協会(JIMH)
一般社団法人 日本能率協会(JMA)
一般社団法人 日本産業車両協会(JIVA)
一般社団法人 日本運搬車両機器協会(JMHA)
公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会(JILS)
入場登録料　¥3,000(税込)
招待状・来場事前登録証をご持参の方は無料

過去最大規模の展示会場に
最新物流機器・システム・情報が
一堂に集結!

バーチャル物流展 "Logis-Tech" Online
オンラインでも本展に参加いただけます!
会期　2022年8月1日(月)～9月30日(金)(予定)
会期前や会期後、出展各社の製品等の情報を確認でき、
出展者とコンタクトが取れます! また、会期後、
当日会場で開催されたセミナー(一部)も視聴できます!
詳細はこちらから

併催カンファレンス
「ロジスティクス イノベーションフォーラム」開催!
プログラム詳細・事前登録はこちらから

来場事前登録で入場登録料が無料!
最新情報は公式ホームページにて!
国際物流総合展
https://www.logis-tech-tokyo.gr.jp/ltt/
来場についての問い合せ先
国際物流総合展 事務局 来場者ヘルプデスク
(株)ケイ・スリー・クリエーション　受付時間:9:30～18:00(土日祝は除く)
Tel:03-6809-2707　E-mail:helpdesk@k3c.co.jp

「働きやすい職場認証制度」を活用し人材確保を進めましょう

職場環境改善の積極的な取り組みを求職者に「見える化」

「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）」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、トラック運送事業者等の人材確保の取り組みを後押しすることを目的として、国土交通省が令和2（2020）年度に創設した制度です。

国交省では8月2日、2年度および3年度に「一つ星」認証を取得した事業者を対象に、4年度から「二つ星」を導入することを発表しました。また、「三つ星」についても、来年度から導入することが決定しています。

ここでは、同制度の内容について紹介します。

4年度からは「二つ星」の申請受付開始

働きやすい職場認証とは

「働きやすい職場認証制度」は、国土交通省を中心に、自動車運送業界と労働組合が共同で協議・検討を重ねて創設した制度です。

トラックドライバー不足を解決するには、「長時間労働の是正等の働き方改革に積極的に取り組む自動車運送事業者を、求職者に『見える』ようにし、求職者が安心してそのような事業者に就職できるようにすることが有益」との考えから、法令遵守、職場環境改善の取り組みを項目化し、その取り組み段階を「一つ星」、「二つ星」、「三つ星」の三段階で認証するしくみです。

認証項目は、表1の6つの対策分野ごとに決められています。

令和2年度に一つ星の運用が開始され、現在2320のトラック運送事業者が一つ星認証を取得しています。4年度から二つ星、5年度から三つ星の認証が始まることが決まっています。

認証取得のメリット

①求職市場におけるトラック運送業界のイメージ向上

同制度の主役は、ドライバー不足に悩むトラック運送事業者、および業界で働くトラックドライバー、そして今後トラックドライバー職に応募する可能性のある潜在ドライバーです。なぜなら、この制度は、求職者に働き方改革に真剣に取り組むトラック運送事業者を知ってもらい、就職先として他の業界ではなくトラック運送業界を選んでもらうために発足した制度だからです。

同制度のメリットをより大きいものにするには、より多くのトラック運送事業者が認証を取得し、求職者マーケットでの知名度を上げていくことが必要です。

現在も、ハローワークでの周知・広報、一部求人サイトでの認証事業者特集コーナーの設置、インスタグラムでの認証事業者紹介などが行われていますが、今後も国交省を中心に、業界内外、特に求職者に向けた制度のPRを推進していく方針が示されています。

②業界内での企業イメージ向上

同制度は発足から歴史が浅く、認証を取得しているトラック運送事業者はまだ多くありません。そのため、認証の取得は、『人を大切にする企業』とのイメージアップを対外的に発信し、他社との差別化を図る絶好の機会となります。

③ワークエンゲージメント向上

経営者が労働環境の改善に前向きに取り組んでいる姿を見せることによって、ドライバーのワークエンゲージメント（仕事に対してのポジティブで充実した心理状態）も向上します。既に認証を取得したトラック運送事業者からは、「ドライバーとのコミュニケーションが密になった」、「ドライバーの健康への意識が向上した」、「離職率が低下した」などの声が寄せられています。

まずは、「一つ星」認証を

同制度創設のもう一つの目的は、自動車運送事業者が認証基準を満たすために様々な改善に取り組むことを通じて、より働きやすい労働条件・労働環境の実現を図るとともに、業界の法令遵守（コンプライアンス）・安全管理体制が強化されることにあります。

一つ星の認証は、法令を遵守し、労働条件や労働環境改善に向けた取り組みを一定程度実施していれば、取得できる内容となっています。具体的には、トラック運送事業者の一つ星認証項目は、対策分野のA～Eを合わせて全部で25項目あります。そのうち21項目は、必ず達成していなければならない項目（必須項目）、4項目はグループ化された複数の項目のうち、達成できている項目の合計点が基準点を満たせば合格となる項目（大くくり項目または選択必須項目）となります。

労働関係法令の遵守状況の確認、職場環境の充実度の目安となりますので、まずは自社の状況をチェックしてみましょう。基準を満たしていれば、安心して働ける職場であることの証として一つ星認証を取得し、求人の際に求職者やそのご家族に示すことができます。

「二つ星」・「三つ星」の認証取得に向けて

4年度から申請が始まる「二つ星」認証は、法令遵守のみならず、法令を上回る労働条件や労働環境改善に向けた取り組みを、相当程度実施していれば取得できる水準となっています。ドライバーの時間管理、健康管理、福利厚生制度、人材定着のための取り組みなどを積極的に実施している前提の水準となっています。

二つ星に挑戦できるのは、現在一つ星認証を取得している事業者です（一つ星を取得していないと、二つ星には進めません）。「三つ星」の認証項目については、まだ詳細が明らかになっていませんが、同様に二つ星を取得していないと、三つ星には進めない制度となっています。

一つ星新規の申請期間は、9月16日から11月15日まで。また、一つ星継続申請と二つ星新規の申請期間は、12月16日から令和5年2月15日までとなっています（表2）。

トラック運送業界が魅力ある産業として発展し続けていくためにも、同制度の認証をご検討ください。

表1　対策分野と認証項目（トラック運送事業者）

対策分野	必須項目	大くくり項目（選択必須項目）B～Fそれぞれに1項目ずつ			
	項目数	選択項目数	配点	一つ星基準点数	二つ星基準点数
A：法令遵守等	9項目	―	―	―	―
B：労働時間・休日	2項目	13項目	26点	6点以上	14点以上
C：心身の健康	3項目	6項目	12点	6点以上	8点以上
D：安心・安定	7項目	6項目	12点	4点以上	8点以上
E：多様な人材の確保・育成	なし	8項目	16点	6点以上	10点以上
F：自主性・先進性等	なし	5項目	10点	（合否に関係なし）	6点以上

表2　申請方法等

認証段階	申請受付期間	審査料	登録料	提出書類
一つ星（新規申請）	2022年9月16日～2022年11月15日	50,000円（税込55,000円）／1申請当たり〔インターネットによる電子申請の場合は30,000円（税込33,000円）に割引〕	60,000円（税込66,000円）／1申請当たり	①審査申込書 ②営業所情報 ③自認書のほか ④以下のa）～f）の書類の写し a）就業規則（10人未満の営業所は労働基準監督署の受付印不要） b）36協定 c）労働条件通知書 d）安全衛生委員会等関連書類 e）定期健康診断結果報告書（労働安全衛生規則 第52条関係 様式第6号）（50人以上の営業所のみ対象） f）事業改善報告書等（行政処分の違反点数を受けている事業者のみ対象）
一つ星（継続申請）	2022年12月16日～2023年2月15日	50,000円（税込55,000円）／1申請当たり〔インターネットによる電子申請による一つ星の継続申請の場合は15,000円（税込16,500円）に割引〕	60,000円（税込66,000円）／1申請当たり	
二つ星	2022年12月16日～2023年2月15日	50,000円（税込55,000円）／1申請当たり〔インターネットによる電子申請の場合は30,000円（税込33,000円）に割引〕	60,000円（税込66,000円）／1申請当たり	
三つ星	2023年度受付開始	現在詳細が検討されています		

※詳細は、同制度ホームページ（https://www.untenshashokuba.jp/）をご参照ください。働きやすい職場認証制度は、一般財団法人日本海事協会が認証団体として運営しています。

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）

爽快明快 あなたは解ける!!

（8月10日号）答え合わせ

A	B	C	D	E
ナ	ッ	ヤ	ス	ミ

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307回 働き方改革への中小事業者の姿勢

昨年3月に、「お取引先様各位」に向けて「日曜日の配達・集荷の中止」を「告知」した事業者がいる。告知文では、働き方改革の一つとして5月9日（昨年）の日曜日から、緊急の場合を除いて日曜日の配達を中止し、翌月曜日の配達にする、としている。ただし「緊急の場合は、必ず前日の土曜日正午までに連絡があれば配達は可能だが、別料金がかかることもある」。集荷についても日曜日は行わない。さらに、5月のゴールデンウイークは5連休にすることも告知している。

同社は、人口が約5100人という離島に本社がある。保有車両数は島外も含めて45台で、ドライバー数は19人。車両のなかにはトレーラのヘッド5台、シャーシ10台が含まれているが、ドライバー数に対して車両数が多い。これは「特定のドライバーが専用で乗務する専用車両と、全員が交代で乗務する共用車両がある」からだ。専用車両と共用車両を組み合わせて荷物量の変動に対応する。ドライバーが限られた時間で無駄なく働けるような工夫である。また、「荷物の積み替え作業だけの日も設けて労働時間を調整している」。

同社は25年前から月給制にした。その結果、「19人のドライバーのうち20歳代が5人、30歳代が9人、40～50歳代が5人」となっている。ドライバーの74％が20～30歳代である。

「40歳や50歳代のドライバーは月給制にしたころに入社してきた人たちで、運行管理を兼ねて乗務している人もいる」。

さらに、同社は先の一般荷主向けの「告知」とは別に、地元漁業協同組合に対して「働き方改革の当社の考えとお願い」という文書を昨年3月に出した。それによると、「漁協との関係改善がなされなければ、現在進行中の運送業の働き方改革を円滑に推進することができませんので、ご検討ください」となっている。「記」としていくつかの改善検討項目を列記しているが、そのなかには「日曜日の集荷業務の休業」が含まれている。また、「鮮魚類の積み込みは、事故の責任の所在を明確にするため、（乗務員は）当社車両にて待ちます」ともある。

だが、話し合いの結果、日曜日の集荷は昼に1回だけということで妥結した。就業人口の約46％が漁業従事者という島である。漁業は天候に左右され、海がナギなら曜日に関係なく漁をしなければいけない。島の基幹産業の物流を止めてしまうと、地域経済への影響が大きいからだ。同社にとっても大事な取引先である。ちなみに、同島には他にも事業者が複数いる。

この事業者の経営姿勢からは、自社の従業員の働き方改革を進めるという決意が伝わってくる。

ほっと一息　まちがいさがし

30か所みつけられるかな？

テーマ「秋の大運動会」

【作画】前川しんすけ

Ⓐ

Ⓑ

Ⓐの絵と異なる箇所30か所についてⒷに○をつけてください（印刷の汚れやカスレは間違いに含みません）。

【応募方法】ⒶⒷ2つの絵には30か所の間違いがあります。Ⓑの絵を切り取るかコピーして、郵便はがきに貼ってお送りください。郵便番号、住所、氏名、会社名ならびに『広報とらっく』に対するご意見、ご感想もお書きください。正解者の中から抽せんで20名様に記念品を差し上げます。

【締め切り】令和4年9月30日（金）（当日消印有効）

【宛て先】〒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
（公社）全日本トラック協会 総務部広報室

【発表】当選者の発表は、記念品の発送をもって代えさせていただきます。まちがいさがしの正解は10月1日号の本紙に掲載します。皆様のご応募をお待ちしています。
※ご記載いただきました個人情報の取り扱いについては、「公益社団法人全日本トラック協会 個人情報保護方針」に準じます。

10月9日は「トラックの日」

トラックは生活（くらし）と経済のライフライン

「TRUCK FES 2022」

公開生配信を実施

全日本トラック協会・福岡県トラック協会主催

令和4年度「トラックの日」PRキャンペーン

10月9日の「トラックの日」は、全日本トラック協会と全国47都道府県トラック協会が一体となって、トラックの日をPRするキャンペーンを展開する。全ト協と福岡県トラック協会主催により、令和4年10月9日、13時から15時30分まで、福岡市のJR博多駅・JR博多シティ屋外広場を会場に公開イベントを開催するとともに、同イベントの様子をYouTubeにより全国に生配信する。イベントは、坂本克己全ト協会長のあいさつからスタートし、国土交通省の堀内丈太郎自動車局長の応援メッセージ、アーティストのライブステージや、全国9ブロックごとのトラック協会・業界紹介、各トラック協会制作のオリジナルCM・業界紹介動画の公開、そして、高校生のダンスパフォーマンスなど、盛り沢山の内容を予定している。

令和3年10月9日に開催された、「TRUCK FES 2021」は全国で視聴された

坂本　克己
全ト協会長

堀内　丈太郎
国交省自動車局長

全日本トラック協会と都道府県トラック協会は、平成4年から毎年10月9日を「トラックの日」として定め、全国各地で多彩なイベントを開催し、緑ナンバートラックの役割や重要性を社会に広くアピールしている。

令和2・3年度は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、全国各地で予定されていた集客型のイベントを中心に自粛・中止が相次いだ中で、3年10月9日には、全日本トラック協会および福岡県トラック協会の主催で「TRUCK FES 2021」が無観客・生配信によるイベントとして開催され、好評を博した。

本年度は、3年度の無観客からグレードアップし、福岡市のJR博多駅前のイベントスペースを会場に、実際に一般の観客の前で実施する。また、このイベントをYouTubeにより生配信することで、全国都道府県トラック協会が一体となってイベントを盛り上げることとしている。

アーティストによるライブステージ　物流の重要性を伝える動画の制作も

イベントはアーティストのライブステージ、全国各地の物流を支えるトラックの活動を紹介し、トラックの重要性を伝える動画制作「TRUCK PRIDE（トラックプライド）」企画、そして、全国9ブロックごとの地域の物流の特徴や輸送量、地域ごとの取り組みなどトラック運送業界を紹介する「JAPAN TRUCK PRIDE（ジャパン トラック プライド）」などで構成されている。

また、福岡県の福岡西陵高等学校のダンス部による、TRUCK PRIDEダンスの動画披露とともに、ステージでは「青春ダンスステージ」と題したダンスパフォーマンスも予定されている。

キーワードクイズで豪華プレゼント　特産品販売は交通遺児等へ全額寄付

生配信イベント中には、ステージとステージの合間に5つのキーワードが発表され、全てのキーワードを集めて応募すると生活応援の豪華景品が抽選で当たるキーワードクイズも実施される。

さらに、イベント会場となるJR博多駅前屋外広場では、トラックの機動性を発揮して全国のトラック協会から寄せられた各地の特産品の即売を行う「全国特産展」も行われ、物産展の売上金は、災害被災地域の自治体や交通遺児団体へ全額寄付されることになっている。

10月9日「TRUCK FES 2022」タイムテーブル

時間	内容	出演
13：00	開会式（代表者あいさつ）	坂本克己全ト協会長
13：05	オンラインLIVEステージ①	Natural Radio Station
13：15	JAPAN TRUCK PRIDE企画①（北海道ブロック）	MC
13：20	スペシャル応援メッセージ	堀内丈太郎 国交省自動車局長
13：25	JAPAN TRUCK PRIDE企画②（東北ブロック）	MC
13：30	オンラインLIVEステージ②	Bigfumi
13：45	JAPAN TRUCK PRIDE企画③（関東ブロック）	MC
13：50	JAPAN TRUCK PRIDE企画④（北陸信越ブロック）	MC
13：55	オンラインLIVEステージ③	fumika

時間	内容	出演
14：10	JAPAN TRUCK PRIDE企画⑤（中部ブロック）	MC
14：15	JAPAN TRUCK PRIDE企画⑥（近畿ブロック）	MC
14：20	青春ダンスステージ	福岡西陵高校ダンス部
14：25	JAPAN TRUCK PRIDE企画⑦（中国ブロック）	MC
14：30	JAPAN TRUCK PRIDE企画⑧（四国ブロック）	MC
14：35	オンラインLIVEステージ④	Bigfumi
14：50	JAPAN TRUCK PRIDE企画⑨（九州ブロック）	MC
14：55	オンラインLIVEステージ⑤	Natural Radio Station
15：25	閉会式	―

※タイムテーブルは8月29日現在の予定

こちら広報室　四季折々 236

2022・9・1

▼東京さくらトラム（都電荒川線）は、都内唯一の路面電車です。途中には、住宅街の真ん中を走行する区間もあり、童心に帰ったような気分が味わえます。荒川区の三ノ輪橋停留場から新宿区の早稲田停留場まで全30停留場で、所要時間は約56分です。都電と並行して続くアーケードや春と秋に見ごろを迎える軌道沿いの「バラロード」など見所が満載です。週末に「都電ミニ旅行」と洒落込んでみては如何でしょうか。▼とある休日に、荒川区の町屋駅前停留場から乗車しました。都電は一乗車につき大人170円、電車は1両編成で、発車する際に「チン・チン」と郷愁を誘う音を発し、その音色はふんわりと聞く者の心に響き渡ります。途中、豊島区の庚申塚（こうしんづか）停留場のホームには、何とお酒やおつまみも販売している甘味処があり、びっくりしました。▼ちょうどお昼時ということで、甘味処「いっぷく亭」で一番人気の「焼きそばとおはぎのセット」を注文しました。駅構内にいるので、「途中下車」ではなく、店名のように「駅で『一服』」です。ランチを食べながら目の前を走り去る都電を見て、長寿番組『世界の車窓から』を連想しました。それは、東南アジアの活気ある街の中で、住宅ギリギリを走行する列車を見るようで、自分がその中に身を置いているかのように錯覚しました。「いっぷく亭」で祖母と一緒に食事をしていた少女は、電車が通過するたびに目を丸くして「すごい、すごい」と連呼し満面の笑みでした。▼庚申塚の名称は、東京23区の中でも難読駅の一つで、ミニ旅行も時にこうした雑学を得ることができ、少し博学になります。昼食を済ませ、再び都電に乗って次に降り立ったのは、新宿区の面影橋停留場です。面影橋（別名：姿見の橋）の名の由来は、戦国時代に京から都落ちしてきた武士・和田靱負の娘で、絶世の美女と評判の「於戸姫」が、数々の悲運に遭遇する自身の宿命を嘆き黒髪を切り落とし、神田川に映る月影に身を投げた悲劇に基づくもので、里の民が於戸姫を哀れみ「面影橋」と名付けたといわれています。▼都電は、1943（昭和18）年ごろには営業キロ約213キロ、41系統の路面電車に1日約193万人もの乗降客を誇りましたが、モータリゼーションの進展により段々と路線が縮小され、現在は1路線のみとなりました。下町を走る通称「チンチン電車」には、それぞれの停留場に地名の謂れや訪れるべきスポットがあり、時代を超えてなお人々を郷愁の世界に導く、沢山の魅力にあふれています！

（山崎　薫）

第15回 国際物流総合展2022
2022.9.13 tue ～ 9.16 fri
東京ビッグサイト 東1~8ホール
東5ホール ブース 5-406 にて
お待ちしております！
株式会社空調服
〒174-0041
東京都板橋区舟渡1-12-11
ヘリオスⅡビル 4F
tel:03-5916-5330
https://www.9229.co.jp/
掲載商品は、㈱セフト研究所・㈱空調服の特許及び技術を使用しています。「空調服」は㈱セフト研究所・㈱空調服のファン付きウェア、その附属品、及びこれらを示すブランドです。「空調服」「空調服」は、㈱セフト研究所・㈱空調服の登録商標です。

東海電子株式会社　無料WEBセミナーご案内

9月5日(月)・27日(火) 13:30~14:30
※9月27日(火)開催分につきましては、過去に開催いたしましたアーカイブ動画での開催となります。
～運用開始3か月　こんなことにお困りでは？～
Q 白ナンバー義務化 お悩み解決セミナー A

9月9日(金) 13:30~14:30
遠隔点呼実績：11社　東海電子シェア率：47.83％
遠隔点呼 申請のツボ 教えます！
● IT点呼機器、遠隔点呼機器、違いは何？
● メリットとは？　● ここにご注意！ 申請採用までの実例紹介　など

9月13日(火) 13:30~14:30
2023年1月開始？
コレジャナイロボ点呼
運輸事業者がほしかったのはコレ（条件付き自動点呼）じゃない
～自動点呼22要件を読み解く～

9月21日(水) 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～
正しい知識で楽しくお酒と付き合いましょう！

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

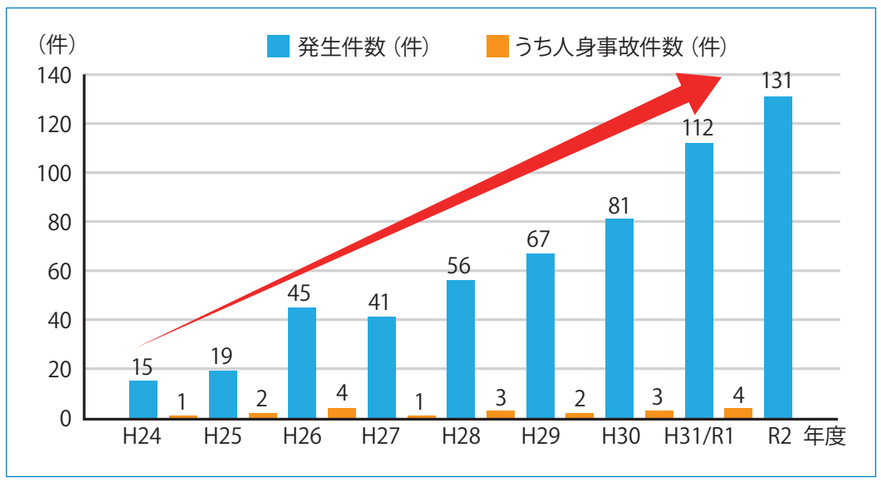
大型自動車（事業用・自家用）に乗られる皆さんへ

重大事故を防ぐため、適切な点検整備の実施を！

大型自動車は、事故が起こると重大な被害につながりかねません。
日頃の点検整備を徹底し、安全な車社会の形成に、ご協力をお願いいたします。

大型自動車の車輪脱落事故

事故件数は、近年増加



歩行者にぶつかれば大事故になりかねません

車輪脱落事故啓発動画より（R2. 国交省作成）

車輪脱落のことが詳しくわかります

動画 URL

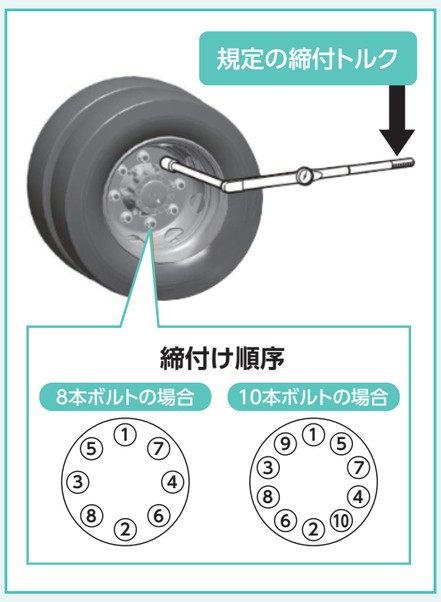
以下に特にご留意を！

※ISO規格の例のみ示しています

日常点検時

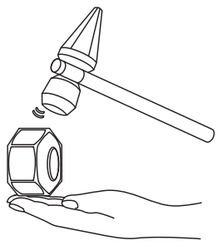
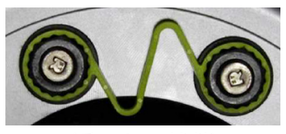
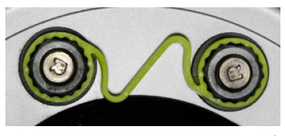
●増し締め

きちんと締め付けを行っても、走行すると**必ず**緩みが発生します（初期なじみといいます）。
50 ～ 100キロほど走行したら、規定トルクで増し締めを。



●ゆるみの確認

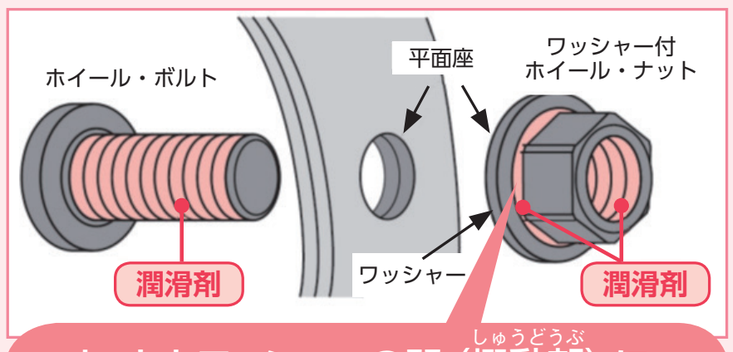
いずれかの方法で、緩みがないか日常的に確認しましょう。

打音点検	目視点検	
○点検ハンマ	○マーキング	○ホイールナットマーカー
 ナットが締る方向に叩く		 緩みなし状態  左右のホイール・ナットが緩んだ状態

車輪脱着時

●清掃・潤滑剤の塗布

十分な締め付け力を得るため、各部を清掃後、赤色の箇所に潤滑剤（エンジンオイル等）を薄くぬってください。



ナットとワッシャーの間（摺動部（しゅうどうぶ））に、潤滑剤を忘れず塗ってください！

清掃し、潤滑剤を塗布してもスムーズに回転しない場合は、ナットを交換してください。

劣化がひどいものは交換を！

車両火災事故

事故はバス・トラックともに発生していますが、特にバスでは、乗客を巻き込む重大事故につながりかねません
下記のような前兆が見られたら速やかに停車し、異常の有無を確認してください

車両火災のことが詳しくわかります
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t2/t2-3/

異常箇所	症　状
加速	普段より加速しづらい・減速しやすい
ブレーキの効き	普段より効きづらい
振動	ハンドルが異常に振動したり、ハンドルを取られたりする
音、臭い	聞き慣れない音がする
	ゴムや樹脂が焼けたような臭いがする
煙	白煙や黒煙が発生している
電気機器	異常な作動を起こしたり、ヒューズが切れたりする
警告灯	警告灯が点灯する、警報ブザーが鳴る

大型自動車の点検整備・車検と事業用自動車の行政処分

3か月点検 → 3か月点検 → 3か月点検 → 12か月点検（車検） → 3か月点検 → 3か月点検 → 3か月点検 → 12か月点検（車検）

行政処分基準（令和2年3月時点）

① 日常点検の未実施
＜初違反＞：警告 ～ 5日 × 違反台数
＜再違反＞：3日 ～ 10日 × 違反台数

② 定期点検整備の未実施
＜初違反＞：警告 ～ 10日 × 違反台数
＜再違反＞：5日 ～ 20日 × 違反台数

■推進：国土交通省　自動車点検整備推進協議会　■後援：内閣府　警察庁　環境省
■協力：独立行政法人自動車技術総合機構　軽自動車検査協会　独立行政法人自動車事故対策機構

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会　一般社団法人 日本自動車工業会　一般社団法人 日本自動車販売協会連合会　一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会　日本自動車輸入組合　一般社団法人 日本自動車連盟　一般社団法人 全国自家用自動車協会　公益社団法人 日本バス協会
公益社団法人 全日本トラック協会　一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会　一般社団法人 全国レンタカー協会　一般社団法人 日本自動車タイヤ協会　全国石油商業組合連合会
一般財団法人 自動車検査登録情報協会　公益財団法人 日本自動車教育振興財団　一般社団法人 日本損害保険協会　全国共済農業協同組合連合会　全国労働者共済生活協同組合連合会
一般社団法人 日本自動車部品工業会　全日本自動車部品卸商協同組合　全国自動車電装品整備商工組合連合会　一般社団法人 自動車用品小売業協会　一般社団法人電池工業会
全国ディーゼルポンプ振興会連合会　日本自動車車体整備協同組合連合会　一般社団法人 日本自動車車体工業会　全国タイヤ商工協同組合連合会　全国自動車部品販売店連合会
一般社団法人 日本自動車部品協会　全国オートバイ協同組合連合会（順不同）

●自動車の点検・整備のことが詳しくわかります。 点検・整備 検索 www.tenken-seibi.com

自動車点検整備推進運動 http://www.tenken-seibi.com