昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2208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
10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）

まじめな事業者のさらなる持続・進化を!!
ドライバーのくらしをより豊かに!!

第27回全国トラック運送事業者大会

協調を深める　団結を高める

３年ぶりの開催　愛知県名古屋市に大集結

全日本トラック協会は10月5日、愛知県名古屋市の名古屋東急ホテルで「第27回全国トラック運送事業者大会」を開催した。

新型コロナウイルス感染症の影響により、3年ぶりの開催となった本大会は、中部トラック協会（寺岡洋一会長）が中心となって準備が進められ、全国から1100人のトラック運送事業者が一堂に会した。

主催者としてあいさつした坂本克己全日本トラック協会会長は、「ドライバーの労働環境改善の実現に向けて、業界が獲得してきた『標準的な運賃』と『荷主対策の深度化』という武器を、今こそ活かしていただきたい」と、参加会員に向けて力強く呼びかけた。

坂本　克己　全ト協会長

全体会議では、まず坂本全ト協会長があいさつ（詳細別掲）。また、開催地を代表して寺岡洋一中部トラック協会会長が、「愛知での事業者大会開催は約20年ぶり。当時、運送事業者は荷主から『下請事業者』とみられていたが、トラック運送業界の地位が向上していくにつれて、『下請事業者』から『協力会社』、そして『ビジネスパートナー』と呼び方が変わっていった。今では『エッセンシャルワーカー』と呼ばれるまでになった。これはひとえに、皆様方のたゆまぬ努力があったからこそだ。長い歴史の中で培ってきた、事業者大会の功績を決して忘れてはならない。トラック運送業界を取り巻く諸課題を一つひとつ解決し、より良い業界にしてまいりたい」とあいさつした。

全体会議を一旦中断して開かれた分科会では、第1分科会が「健康経営への取組と交通事故防止対策の推進について」、第2分科会が「ドライバーの確保・『働き方改革』への対応について」と、時流に相応しいテーマが設定され、各パネリストによるプレゼンテーションなどが繰り広げられた（4～7面に詳細）。

続く記念講演会では、歴史研究家の井沢元彦氏が「戦国武将の経営学」をテーマに講演を行った（8面に詳細）。

再開した全体会議では、「燃料高騰対策の推進」、「『標準的な運賃』、燃料サーチャージ』の活用等による適正な運賃・料金収受の推進」、「荷主対策の深度化による取引環境の改善」、「働き方改革の推進による労働条件の整備向上」、「多様な施策によるドライバーの確保」など10項目の大会決議（9面に全文）を、中部ブロック青年部協議会の山﨑康二代表幹事が読み上げ、満場の拍手をもって採択された。

続いて、堀内丈太郎国土交通省自動車局長と大村秀章愛知県知事が祝辞を述べた（9面に詳細）。

なお、来年の第28回大会は北海道ブロックでの開催となることから、北海道トラック協会の工藤修二会長が「北海道は味覚の宝庫であり、北海道ブロックの総力を挙げて皆様をおもてなしさせていただきたいと考えている。札幌にぜひともお越しいただきたい」と招聘あいさつを行った。

最後に、三重県トラック協会の小林俊二会長の音頭により、全員で力強く「ガンバローコール」を行い、静岡県トラック協会の佐野寛会長の閉会の辞で、大会を締めくくった。

3年ぶりの開催となった事業者大会では、会場に集結した1,100人の業界関係者が声高らかに「ガンバローコール」を行った（10月5日、名古屋東急ホテル）

坂本会長あいさつ（要約）

今回は、実に3年ぶりの事業者大会開催となりました。寺岡洋一中部トラック協会会長をはじめとした中部ブロックの皆様方に、開催に向けた多大なるご尽力を頂戴しましたことに、まずは厚く御礼申し上げます。

我々トラック運送業界にとって最も重要なのは、真面目に事業に取り組んでおられる事業者が持続的に適正な利潤を確保しながら、進化していくことだと考えております。決して「悪貨が良貨を駆逐する」ようなことがあってはならないのです。物流の現場で一生懸命汗を流しておられるトラックドライバーの皆様方が、一般労働者並みの給料をもらえるような環境を作っていくことが何よりも重要であることは、改めて言うまでもありません。

荷主企業との取引環境を改善し、運送事業者が交渉力をもてるようにしていくために、我々運送事業者にとってのバイブルでもある貨物自動車運送事業法の改正が、議員立法によって行われました。皆様方のご協力を頂戴しながら、我が国の基盤産業であるトラック運送事業者が、適正な運賃・料金を収受していくための事業法改正が実現に至ったのです。改めて、皆様方のご協力に対して御礼申し上げます。

一方で、原油価格高騰並びに新型コロナウイルス感染症の影響を受け、「標準的な運賃」について荷主企業からなかなか理解いただけない状況にもなっています。中小トラック運送事業者は荷主企業との交渉力が弱いため、全日本トラック協会ではこれまでも政府に対して、荷主対策のさらなる深度化を強力に働きかけてまいりました。その結果、昨年末に「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」が取りまとめられました。

生活者の暮らしを守り、地域の産業発展に寄与している我々トラック運送事業者が、理解の乏しい荷主企業によって経営的に苦境に陥ってしまうようなことのないよう、皆様方におかれましてはぜひ勇気をもって、運賃・料金交渉を進めていただきたいと考えております。

また、荷主起因の違反原因行為等、改正事業法に基づく働きかけ等の法的措置の対象となるような動きを取っている荷主の情報に関して、国土交通省など関係省庁に積極的に報告していただきたいと考えております。

一方で、先ごろ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において、改善基準告示見直しに関する報告案が了承されました。見直しに向けた議論の中では、使用者側として、効果の高い荷主対策の実施を強く要望してきました。その結果、新たな荷主対策が盛り込まれています。改善基準告示見直しを機に、労働基準監督署も荷主対策に取り組んでいただけるようになっています。皆様方には、関係省庁への荷主情報の提供をお願い申し上げます。

本日お集まりの皆様をはじめ、会員事業者の皆様方には、右手にある「標準的な運賃」、左手にある「荷主対策の深度化」という武器を活かしていただき、荷主企業に対してアタックをしていただくよう、心よりお願い申し上げます。

来年以降、時限立法として成立した改正事業法に関して、改正によってどのような評価があったのかが検証されることになります。運送事業者が血眼になって、適正運賃・料金収受に向けて取り組んできたのかが問われることにもなります。会員事業者の皆様方には、今こそ勇気を振り絞っていただき、交渉に取り組んでいただきたいと考えております。

また、重要物流道路の拡充やミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、サービスエリア・パーキングエリアの駐車マス充実など、利用者目線での道路整備推進をお願いするとともに、高速道路の大口・多頻度割引につきましても、来年度の継続に向けて、皆様方からのご意見を頂戴しながら取り組んでまいりたいと考えております。

本日の事業者大会での議論を礎にして、我々トラック運送業界がより一層発展していくことを願いながら、あいさつに代えさせていただきます。

トラック・バス・タクシードライバーのための
「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
＜認証マーク＞
働きやすい職場認証制度
「働きやすい職場認証制度」は、職場環境改善に向けた自動車運送事業者（トラック・バス・タクシー事業者）の取り組みを「見える化」することにより、求職者の運転者への就職を促進し、自動車運送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て、国土交通省が令和2（2020）年度に創設した制度です。
2022年度の新規「一つ星」のお申し込みを、
9月16日から11月15日まで受け付けています。
一般財団法人 日本海事協会
事業開発本部 交通物流部
〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4番7号
Tel ： 03-5226-2412
E-mail ： ltd@classnk.or.jp
URL ： https://www.untenshashokuba.jp/
ClassNK

SWAP WING BODY
物流イノベーション
スワップウイングボデー
これからの物流に
欠かせない一台
ドライバー不足対策
中継輸送
輸送効率アップ
YouTube スワップウイングボデー動画
TREX 日本トレクス株式会社
本社 〒441-0193 愛知県豊川市伊奈町南山新田350番地
TEL 050-3367-7448　FAX 0533-78-3628
ホームページ　http://www.trex.co.jp/

御社の基幹システムへのご構想、
実現に向け、
お聞かせください。
運輸業
経営管理
システム
おかげさまで36周年
36th Anniversary
TSC 東和サン ソフトクリエイティブ 株式会社
http://www.towasan-soft.co.jp
TEL:03-3818-1541

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

訃報

田中亨副会長がご逝去

かねてより加療療養中でありました、田中亨全日本トラック協会副会長が10月11日午前2時35分にご逝去されました。享年73歳でございました。謹んでお悔やみ申し上げます。なお、葬儀については、家族葬にて執り行い、後日、お別れの会を執り行う由とのことでございます。

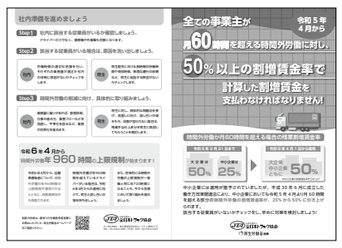
時間外労働の割増賃金率引上げに関するリーフレットを作成

コスト増を防ぐための社内準備を呼びかけ

全日本トラック協会ではこのほど、令和5年4月1日より中小企業を含め全面適用される、時間外労働の割増賃金率の引上げに関するリーフレット（写真）を作成した。

平成22年4月に施行された改正労働基準法により、大企業では月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金率が50%に引き上げられていたが、中小企業には適用が猶予されていた。30年6月に成立した働き方改革関連法により、令和5年4月からは中小企業においても、割増賃金率が25%から50%に引き上げられる。

リーフレットでは、割増賃金率が引き上げになることで、トラック運送事業者にとって大幅なコスト増になることを紹介。その上で、社内に該当する従業員がいるかを確認するとともに、該当する従業員がいる場合には発生の原因を洗い出すとともに、時間外労働の削減に向けた具体的な取り組みの実施を呼びかけている。



なお、同リーフレットは全ト協ホームページよりダウンロード可能。

第19回「経営改善・情報化委員会」

全国38協会が求人情報サイト構築事業に参加

第19回「経営改善・情報化委員会」（庄子清一委員長）が9月27日に開催された。

議事の冒頭に行われた副委員長の選任では、新たに鴻池忠彦氏（大阪・鴻池運輸㈱代表取締役会長兼社長執行役員）が副委員長に選任された。

議事では、令和4年度経営改善・情報化対策事業の進捗状況として、①青年部会の活動、②女性部会の活動、③情報化推進事業、④人材確保・育成対策事業、⑤経営改善対策事業――について審議を行い、原案通り承認した。

③では、本年度のIT活用セミナーは「経営の見える化」という観点でIT機器活用を解説することを報告。

④では、国土交通省「トラガール」サイトと繋がる全国的な求人情報サイト構築事業において、会員事業者が無料の採用ホームページを作成できること、全国38協会が本事業に参加することを説明。また「標準的な運賃」活用セミナーは本年度より基礎編・応用編を一本化したことを報告。⑤では、点呼支援機器等導入促進助成事業に関しては、5年1月施行見込みの機器認定制度に対応し、助成対象機器を拡大する予定であることを報告した。

第19回経営改善・情報化委員会（9月27日、全ト協）

なお、議事に先立ち、㈱リクルートジョブズリサーチセンターの宇佐川邦子センター長による講演「人材市場のリアル～発想の転換による課題解決！」が行われた。

第53回「環境対策委員会」

CO_2排出量削減目指して「環境ビジョン2030」を推進

第53回「環境対策委員会」（眞鍋博俊委員長）が9月29日に開催された。

役員等選任では、委員長に眞鍋博俊氏、副委員長に武田秀一氏、竹内政司氏が再任されたほか、古谷裕子氏（大阪・北港運輸㈱代表取締役社長）が新たに副委員長に選任された。

議事では、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」について説明。サブ目標①での目標指標である電動車の保有台数割合について、2020年度の実績を報告したほか、各都道府県ト協に対して、「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）」の会員事業者への周知などを依頼。全ト協では、全都道府県から寄せられたCO_2排出量情報を集約して内容を検討し、年度末を目途に公表したいとした。

第53回環境対策委員会（9月29日、全ト協）

また、報告事項として、①ゴミのポイ捨て対策、②「トラックの森」事業の実施、③電気トラックの動向、④軽油価格の動向――を報告した。

なお、議事に先立ち、三井住友海上火災保険㈱の冨永剛生氏による講演「トラック運送業界の『いますぐできる』SDGs」が行われた。

「働きやすい職場認証制度」紹介動画を作成

青年部会

全日本トラック協会青年部会（金井健蔵部会長）では今年9月に、（一財）日本海事協会（「運転者職場環境良好度認証制度」認証団体）と協同で、自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」を紹介する動画（写真）を作成した。

青年部会では今年度、青年部会員が率先して取り組むべき「重点取組」のひとつに、「働きやすい職場認証制度の認証取得」を掲げている。

今回制作した動画では、青年部会員の取り組み促進を図るために、①制度紹介編、②事例紹介編――の2本で構成。①には金井部会長が出演しているほか、②では令和3年に同制度「一つ星」を取得した㈲野嶋運送（和歌山県和歌山市）の取り組みについて、野嶋利基副部会長が紹介している。

同動画は、全ト協ホームページから視聴可能。

令和7年の目標値達成に向け事故防止対策を推進

国交省会議で取り組み状況を報告

全日本トラック協会は、9月30日に国土交通省が開催した令和4年度第1回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」（委員長：野尻俊明流通経済大学名誉教授）に桝野龍二理事長が出席し、「事業用自動車総合安全プラン2025」の目標達成に向けた取り組みについて報告した。

全ト協では、「事業用自動車総合安全プラン2025」における目標設定の考え方を参考にし、全ト協独自の目標を設定した「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定（計画期間＝2020年～2025年）。「飲酒運転の根絶」「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んでいる。

桝野理事長は、昨年下半期における事業用トラックによる飲酒運転事故が減少傾向にあること、また事業用トラックによる死傷事故全体に占める追突事故の割合も減少傾向にあると説明した上で、「トラック事業における総合安全プラン2025」で定めた令和7年の目標値（死者数と重傷者数の合計970人以下、飲酒運転事故件数ゼロ）達成に向けて、様々な取り組みを推進するとした。

「輝け！女性のパワー 物流の未来へ」をスローガンに活動を推進

女性部会令和4年度全国研修会

全日本トラック協会女性部会（原玲子部会長）は10月11日、令和4年度全国研修会をオンライン形式で開催した。

冒頭、原部会長は、「全ト協女性部会は今年で丸5年を迎えた。全国の女性部会員が共通の認識をもつことを目標に、『輝け！女性のパワー 物流の未来へ』を活動スローガンに掲げ、部会員の意識向上に努めていきたい」とあいさつした。

続いて、女性部会を所管する青年部会・女性部会担当の吉野雅山全ト協副会長が「女性部会の皆様方にはトラック運送業界で直面する課題に、女性ならではの視点で、女性の活躍に向けたご提言をいただくことを大いに期待している」とあいさつ。また、金井健蔵全ト協青年部会長が、「新しい視点から活動を展開したり、様々な働きかけを行ったりするという点で、女性部会・青年部会は連携し、充実した活動を展開してまいりたい」とあいさつを行った。

研修会では、㈱感性リサーチの黒川伊保子代表取締役が「感性コミュニケーション～男女脳差理解による交渉力アップ講座」と題し、講話を行った。

女性部会令和4年度全国研修会（10月11日、全ト協）

冬用タイヤ・チェーンの正しい利用を呼びかけ

今冬の積雪期を前に

全日本トラック協会では、国土交通省からの要請を受け、会員事業者に対して大型車の冬用タイヤおよびチェーンの注意事項についてチラシ・パンフレット（写真）で周知を呼びかけている。

令和2年末以降の大雪により、関越自動車道や北陸自動車道等において多くの大型車両が立ち往生したことで、大量の車両が路上に滞留する事案が発生したことを踏まえ、国交省では昨年1月に関係団体から構成される勉強会を設置し、立ち往生の原因や防止策について技術的に分析・検討を進めるとともに、大型車の運送事業者および使用者を対象に、冬用タイヤおよびチェーンの注意事項に関するチラシ・パンフレットを用いた周知を行っている。

チラシ・パンフレットは、全ト協ホームページよりダウンロード可能。

TS（トラックステーション）情報

浴室・女性用シャワー・コインランドリーを一時休業

矢板トラックステーション

矢板TSでは、10月21日(金)～23日(日)の間、工事のため、浴室・女性用シャワー・コインランドリーを一時休業する。

全ト協行事予定

（10月15日～31日）

- ▽10月22・23日・第54回全国トラックドライバー・コンテスト
- ▽10月24日・第54回全国トラックドライバー・コンテスト表彰式
- ▽10月27日・第57回適正化事業委員会
- ▽10月28日・第56回物流政策委員会
- ▽10月31日・第52回鉄骨・橋梁部会総会

法令○×クイズ ～夜間走行編～

❶ 夜間は速度感が鈍り、速度超過になりがちである。（○・×）

❷ 自分の車と対向車のライトで、道路の左端付近の歩行者が見えなくなることがあるので注意する。（○・×）

❸ 薄暮時に早めにライトを点灯すると、まぶしいなど他車に迷惑を与えるので、できるだけ遅く点灯する。（○・×）

❹ 夜間は室内灯を点灯して走行する。（○・×）

❺ 夜間、他の車両等と行き違う場合、他の車両等の通行を妨げるおそれのあるときは、照射方向を下向きにするなどの操作をしなければならない。（○・×）

（解答は13面）

第7回　「鳥取県岩美郡岩美町 岩井温泉」

詩本草人の ぶらり旅

日本一の砂丘といえば、誰もが思い浮かべる「鳥取砂丘」。砂に足を何度も取られながら、辿り着いた「馬の背」の頂上から見えたのは、目の前を遮るものが何もない、果てしない景色でした。また、自然の造形美ともいえる「風紋」があちこちに点在していたことも印象的でした。額から頬を伝う汗が、海側から吹く風に冷やされ、何とも気持ちがいい。雄大な景色を目の前にして、日ごろの嫌なことが一瞬にして吹き飛んでしまいました。

鳥取駅から乗車したタクシーの運転手さんは御歳75で、最初は嫌嫌義父の世話のために大阪から妻と移り住んだとのこと。しかし、今では「住めば都ですよ。人はいいし、魚は美味しい」とすっかり地元の人に。

昼食は、漁師料理が発祥の冬の郷土料理「かに汁」です。深い味わいで日本酒とよく合いました。昼食後、境港へ足を伸ばすと、水木しげるロードで待っていたのは「ねずみ男」でした。妖怪ブームの先駆けとして愛されている漫画家・水木しげるさんが描いたキャラクターたちの「妖怪ブロンズ像」が、賑やかに出迎えてくれました。私もかつて、『ゲゲゲの鬼太郎』のテレビアニメを楽しみに見ていたものです。

今宵の宿はJR山陰本線の岩美駅から車で約8分の、「浪漫伝承の宿 岩井温泉 明石家」。岩井温泉は、平安時代初期に宇治長者が難病を治したという伝説のある温泉で、山陰最古の名湯です。明石家は、元和年間創業で約400年の歴史があり、作家・島崎藤村も投宿したお宿です。

夕食は、因幡地方の山海の幸をふんだんに盛り込んだ会席料理で、味蕾細胞を刺激する品々に舌鼓を打ちました。鰻は全身で味覚を感じるといいますが、この日の夕餉は全身に沁みわたるような、味わい深く思い出に残るものでした。

ひと息つき、この宿自慢の温泉へ。天然石で造られた湯船は24時間源泉かけ流しで、頭に手ぬぐいをのせて「湯かむり唄」を歌いながら柄杓で湯をかぶる、昔ながらの入浴法を試してみました。すると心も身体もリフレッシュすることができ、歴史ある温泉と入浴法に、今更ながら「温泉凄いぞ！」と感動しました。

翌日は久しぶりに「倉吉」に立ち寄りました。玉川沿いに並ぶ透明感のある白壁土蔵群に魅せられました。そこですれ違ったのは50代と思しきご夫婦。「倉吉に来たの久しぶりね。第二の故郷は清々しいわ」と感慨に耽る女性。「ここで出会って25年か。ありがとう」と感謝する男性。2人にとってかけがえのない思い出の地なのでしょう。ひとり旅の私には、羨ましくもあり刺激的な一瞬でした。

倉吉では、歴史のある建物をショップやカフェに改装した新しいお店ができていて、古い街並みにうまく融合していました。現代の若者のエネルギーを感じ、「若いっていいな」と思わず呟く私がそこにいました。

（旅ライター　しほん・くさと）

トラックの洗車はお任せください。

洗車時間は業界最短の3分55秒、節水性能、操作性も向上

トラック・バス用の大型洗車機「カミオン カスタム」は、業界最短の3分55秒／台で洗車できるとともに、節水性能は業界トップクラス。トラックサイズを自動で認識し洗車するなど、使い勝手も向上しています。カミオンカスタムの導入で、洗車作業の負担軽減が図れます。

カミオンの魅力を公開中！▶ カミオンカスタム 検索

製品に関するお問い合わせは・・・ 03-6721-3556

販売サービス　株式会社ダイフクプラスモア　営業本部　www.daifuku-carwash.jp　〒105-0022 東京都港区海岸1-2-3　TEL(03)6721-3556(代)

製造　株式会社ダイフク　オートウオッシュ事業部　www.daifuku.com/jp　〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225　TEL(0748)53-0321(代)

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

車両動態管理システム等の導入補助を追加募集

10月28日～11月7日

国土交通省は9月30日、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）」の3次公募を、10月28日㈮から開始すると発表した。

同事業は、トラック運送事業者と荷主等との連携を要件として、「車両動態管理システムの導入」、「予約受付システム等の導入」、「配車計画システムの導入」に要する経費の一部および「AI・IoTによるシステム連携ツールの導入」に要する経費の一部を支援し、これらのシステムを活用したトラック運送事業者と荷主等との共同による輸送の効率化を実証することを目的に実施されるもの。

申請受付期間は、10月28日㈮10時～11月7日㈪16時。なお、本事業は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業であり、詳細は、事業執行団体である陸上輸送省エネ推進事業事務局（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㈱）ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

馬渡全ト協副会長が九州の長距離輸送の実情を説明
早期の労働環境改善を強く訴え

経済産業省、国土交通省、農林水産省は10月6日、第2回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催した。

同会議は、物流事業者や、着荷主を含む荷主、一般消費者が一緒になって、物流が直面している諸課題の解決に向けた取り組みを進め、持続可能な物流の実現に繋げるための方策を検討するために設置しているもの。

今回は、厚生労働省から改善基準告示の改正について報告された後、物流事業者からの現状・取り組みを紹介。馬渡雅敏

発表を行う馬渡雅敏全ト協副会長

松浦通運㈱代表取締役（全日本トラック協会副会長）からは、「九州から東京へのトラック輸送時間が長く、改善基準告示や時間外労働の上限規制（年960時間）への対応に苦慮している」とした上で、荷主に対して「リードタイムの延長」や「予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減」、「荷下ろし時間、作業時間の削減」、「標準的な運賃と燃料サーチャージの適用、待機時間料や附帯作業料等の支払い」などを強く要望した。

また、全ト協の松崎宏則専務理事が、「物流の2024年問題」の影響について説明。トラックドライバーの働き方改革の実現に向けて、運送事業者が荷主に対して荷待ち時間の削減など労働環境の改善を申し入れるとともに、標準的な運賃への理解を求める行動ができるよう、全ト協が一丸となって取り組んでいくとした。

発表を受けての委員による意見交換では、「ドライバーの労働環境改善が成されなければ、業界の人材確保は難しい。労働時間を減らすための周知や対応が必要」、「物流が抱えているリスクに対する荷主企業の理解がまだ不十分。業種別での影響を数字として示すことで、荷主トップの認識が変化し、荷主の行動を変えるきっかけになるのではないか」などの意見が出された。

同検討会では11月以降も検討を進め、年内から令和5年1月を目途に中間取りまとめを、5年度中に最終取りまとめを公表する予定としている。

厚労省
改善基準告示検討結果を取りまとめ
改正後速やかに周知・荷主対策を実施

厚生労働省は9月27日、第9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、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準のあり方に関する取りまとめ案を承認した（関連10面）。

トラックの新改善基準告示の概要は、11面に掲載の通り。

また、見直し内容の周知や運用状況の把握等について、図の内容が示された。

今後、労働条件分科会に報告された後、12月に改正を実施。改正後速やかに、労働基準監督署による荷主への要請と、関係者への周知を実施するとしている。

図　見直し内容の周知、運用状況の把握等について

①荷主等の関係者に対する周知について
・改善基準告示の改正にあたっては、荷主、元請運送事業者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当。
・道路貨物運送事業は過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であること等を踏まえ、改正後、速やかに、発着荷主等に対し、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、把握した情報を国土交通省に対して提供することが適当。
②自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）および個人事業主等について
・改善基準告示は「自動車運転者」を労働者として使用する全事業に適用されることから、自家用自動車の「自動車運転者」や使用者に対しても周知することが適当。また、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても周知されるようにすることが適当。
③運用状況の把握等
・令和6年4月以降の上限規制および改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当。

11月は「過労死等防止啓発月間」
シンポジウムやキャンペーンなどを展開

厚生労働省では、11月を「過労死等防止啓発月間」と定め、過労死等をなくすためにシンポジウムの開催やキャンペーンの実施などの取り組みを行う。

月間中は、国民への啓発を目的に、各都道府県で「過労死等防止対策推進シンポジウム」を開催するほか、「過重労働解消キャンペーン」として、長時間労働の是正や賃金不払残業の解消などに向けた重点的な監督指導やセミナーの開催、一般からの労働に関する相談を無料で受け付ける「過重労働解消相談ダイヤル」などを実施する。

詳細は、厚労省ホームページを参照のこと。

中企庁
「価格交渉促進月間」フォローアップ調査を実施
価格転嫁促進に向けて協力を呼びかけ

中小企業庁では現在、「価格交渉促進月間（2022年9月）に関するフォローアップ調査」を実施している。

中企庁では、エネルギー価格や原材料費などが上昇する中、3月と9月を「価格交渉促進月間」として設定し、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境整備に向けた取り組みを進めている。

同調査は、中小企業等15万社を対象に実施。調査対象となった事業者には調査依頼ハガキを送付している。

同アンケート調査で得られた情報は、価格協議や価格転嫁の状況などについて業種別にランキング化し公表するとともに、これらの状況の良くない親事業者に対しては、経済産業大臣等の事業所管大臣から、下請中小企業振興法に基づく指導・助言を行うなど、産業界に対して価格転嫁を促すための施策に活用する。調査期間は10月21日㈮まで。

中企庁では、調査対象事業者に対し、調査への協力を呼びかけている。

1事業者当たりの申請上限台数を変更
「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」

国土交通省と環境省との連携事業である令和4年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低酸素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」の執行団体である（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は10月4日、10月17日受付分から1事業者当たりの申請台数（上限）を現行の4台から10台に変更すると発表した。

同事業は、中小トラック運送事業者に対して、燃費性能の高い低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援し、低炭素社会の創出を促進するために実施しているもの。

申請受付期間は、令和5年1月31日㈫まで。詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

公取委　中企庁
「適正な価格転嫁で未来を築く」11月は「下請取引適正化推進月間」

公正取引委員会と中小企業庁では、毎年11月を「下請取引適正化推進月間」と定め、下請代金支払遅延等防止法（下請法）の普及・啓発への取り組みを集中的に実施する。

同月間では、令和4年度キャンペーン標語を、「適正な　価格転嫁で未来を築く」（写真）と定め、下請取引の適正化に関する広報活動を実施。また、下請法に関する考え方等を分かりやすく示した動画を配信する。

また、公取委では「不当なしわ寄せに関する下請相談窓口」を設置し、取引先から不当なしわ寄せを受けやすい中小事業者等からの相談を受け付ける（フリーダイヤル0120・060・110。受付時間＝10時～17時。土・日曜、祝日、年末年始を除く）。

危険物荷卸し時相互立会い推進
全国一斉キャンペーンを実施

11月1日～14日

全日本トラック協会タンクトラック・高圧ガス部会（堀田正二部会長）は、11月1日㈫から14日㈪までの期間、石油連盟、全国石油商業組合連合会と共催で「危険物荷卸し時相互立会い推進全国一斉キャンペーン」を実施する。同キャンペーンは、混油、誤注入、オーバーフロー等の事故を防ぐために、相互立会いを推進する目的で実施されるもの。危険物の荷卸しにあたっては、混油、誤注入、オーバーフロー等の事故を防ぐために、荷卸し時に荷卸し側、荷受け側双方の危険物取扱者が注入口、油種、数量などをしっかりと確認し、災害等を防止することを目的に立会いが求められているが、依然として全国各地の危険物取扱所等で危険物の荷卸し時に事故が発生している。このため、同キャンペーンでは、相互立会いの必要性、重要性を認識し、危険物取扱所等における相互立会いの確実な実施を推進するため、同キャンペーンの啓発チラシ（写真）等の作成や配布を行うなどして、相互立会いへの理解・協力を呼びかける。

国際海上コンテナ車両の横転事故防止に向けて

全日本トラック協会海上コンテナ部会（藤木幸二部会長）では、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送講習会」を開催する。

同講習会は、昨今国際海上コンテナ車両の横転事故が全国で多発していることを受けて実施するもので、横転事故防止等に向け、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン・マニュアル」のさらなる周知と徹底が目的。

現在開催が決定している開催場所・開催日は、表の通り。参加申込など詳細は開催都道府県トラック協会まで。

なお、表のほかにも今年度全国で数か所開催する予定。

表　国際海上コンテナの陸上における「安全輸送講習会」の開催予定
（令和4年10月12日現在）

開催日		開会時間	開催協会	開催場所
令和4年10月21日	金	14:00	関東ブロック	東京都トラック総合会館（東京都新宿区）
令和4年10月24日	月	15:00	神奈川県	神奈川県トラック総合会館（神奈川県横浜市）
令和4年10月27日	木	14:00	北海道（釧根地区）	ANA クラウンプラザホテル釧路（北海道釧路市）
令和4年10月28日	金	14:00	北海道（札幌地区）	北海道トラック総合研修センター（北海道札幌市）

国交省
「『ホワイト物流』推進運動セミナー」
オンラインセミナーにて開催（全6回）

国土交通省では、「ホワイト物流」推進運動のさらなる推進のため、10月から来年3月にかけて「『ホワイト物流』推進運動セミナー」を開催しています。
同セミナーでは、同運動に取り組んでいる事業者が、各種取組事例について紹介します。

■開催日程・セミナープログラム
・第2回：11月29日㈫　13:00～15:25
・「ホワイト物流」推進運動の紹介
・持続可能な物流に向けた働き方改革～時間外労働規制の見直しへ適切な対応を～（講師：国土交通省）
・物流DX事例の紹介～基盤整備の1つの形として、物流DX事例のご紹介～（講師：富士通総研）
・取組事例の発表①（運送業界の物流生産性向上に挑んだ取組事例）
中継輸送拠点「コネクトエリア浜松」利用による働き方改革（講師：遠州トラック㈱）
・取組事例の発表②（運送業界の物流生産性向上に挑んだ取組事例）
当組合が取組んだ「物流改革」について（講師：つばさトラック事業協同組合）
※下線の内容は、全講演共通。
なお、第3回以降については順次本紙にて内容をお知らせします。

■参加申し込み
セミナーは事前申込制で参加無料です。申し込みは、「『ホワイト物流』推進運動セミナー参加申し込みフォーム」（二次元コード）からオンラインで行うことができます。

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151回〕「高速道路の合流地点」

状況　あなたは前車に追従してやや交通量が多い高速道路を走行して、インターチェンジ（IC）の合流地点に差しかかりました。前方には合流しようとする車が複数台見えます。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・13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。

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137回「TPMSの新しい使い道」

欧米で使用されている大型トラックのほとんどは、トラクターヘッドとトレーラーを連結した大型トレーラーです。日本国内でトラックの展示会を回っても、海外からくる車両は大型トレーラーが中心です。後輪を見ると、その多くがタイヤ2本分の荷重能力のある、50㎝幅の「スーパーシングルタイヤ」を左右に1本ずつ装着しています。

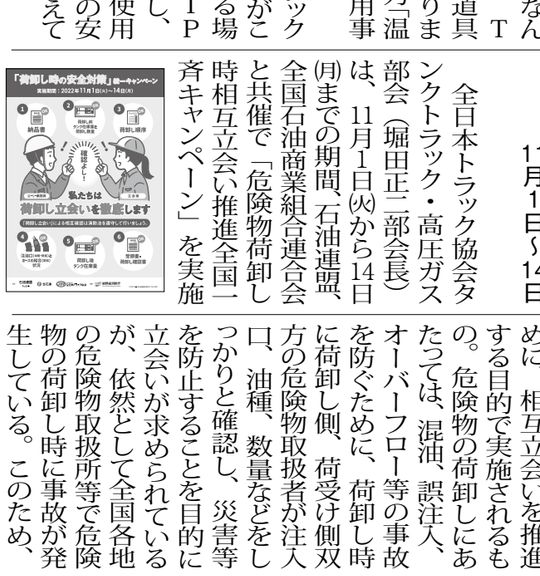
スーパーシングルタイヤは、わずか100kPa（1・0kgf／㎠）の空気圧低下でも、タイヤ側面は甚大な損傷を負います。ですから、タイヤにクギが刺さって空気が一気に抜け出した場合、すぐ走行不能になります。たとえ微小な空気漏れであっても、運行を一時中断しなければなりません。

そのため海外の大型トレーラーは、すべてのタイヤに空気圧と温度が測定できるTPMS（タイヤ空気圧監視装置）が組み込まれています。例えば、タイヤの装着本数が「ヘッド6本＋トレーラー8本」であれば、運転席のモニターで14本の空気圧と温度を読み取ることができ、微量の空気漏れに対しては「自動空気充てん装置」が作動します。すべてのタイヤにその装置が備わっていますから、自然な空気漏れが起きても、ドライバーが設定した空気圧値に戻ります。つまり、タイヤの空気圧が常時適正なのです。また、欧米の標準的な空気圧の設定値は、前輪750kPa、後輪700kPa程度のようです。

日本の場合、大型トラックの適正空気圧は前後輪850kPa以上です。空気圧低下のダメージが残りやすい、低床トラック用の19・5インチサイズ（245／70R19・5）などが存在するため、高い空気圧値に設定されています。

海外のトレーラーのように、TPMSや自動空気充てん装置が備わっていれば、国内の大型トラックも800kPa程度に設定したほうが乗り心地もよく、燃費性能も向上します。空車時は850kPaの空気圧は必要ありませんから、TPMSを導入した海外車両の空気圧調整能力は燃費面等でも大きな利点になります。

海外のトレーラーに標準装備されているTPMSは、近年日本でも大型トラックへの導入が進んでおり、スーパーシングル一方、ダブルタイヤの大型トラックは、後輪1本がパンクしても、なんとか走行できますから、TPMSが必ず装備されています。



TPMSが空気圧管理の道具として広がる気配はありませんが、もうひとつの能力「温度測定」に注目した使用事例が出てきました。

夏場の走行では、トラック車体のブレーキ周辺に熱がこもり、車両火災に繋がる場合があります。そこでTPMSの温度測定に注目し、「火災報知器」として使用しながら、トラック輸送の安全に役立てるケースが増えてきているのです。

第27回全国トラック運送事業者大会特集

人材確保はドライバーの健康を注視することから
運輸ヘルスケアナビシステムの活用を

講　演

作本　貞子氏（特定非営利活動法人ヘルスケアネットワーク【OCHIS】副理事長）

トラックドライバーの健康管理に役立つ「運輸ヘルスケアナビシステム®」

トラック運送事業者目線で行う専門家による安心のサポート

なぜ今、トラック運送事業者に特化した定期健康診断フォローアップ事業である「運輸ヘルスケアナビシステム®」が必要かといえば、安全の実現には、ドライバーの健康が不可欠だからです。

令和3年6月より、行政処分の対象追加が行われ、健康診断未受診者による健康起因事故が発生した場合、初違反の場合は40日車、再違反の場合は80日車の車両停止が科されることとなりました。法定の健診を受けさせずに乗務させていた場合（深夜業の従業員には、年2回の健診受診の法定義務がある）や、健診結果で脳・心臓・意識消失に関するような疾病の疑いがあり、要受診対象者を未受診のまま乗務させていた場合も対象となり、本人の通院拒否や多忙により未受診の場合でも、健康起因事故が発生すれば処分されます。

従業員に健診を100％受診させるのは当然のこととして、定期健康診断のフォローアップ（図1）に関しては、各従業員が紙ベースで受け取る健診結果を「どのように読み取り、受診勧奨などのフォローアップをすればよいかが分からない」といった意見も多く存在します。

そこで、定期健診結果を「見える化」し、従業員の健康状態が悪化する前に、事業者が大切な働き手を病気から守ることができるようにフォローアップするために構築したのが、「運輸ヘルスケアナビシステム®」（図2）です。

同システムの最大の特徴として挙げられるのは、「トラック運送事業者の目線に立っていること」です。健診項目に加え、SAS（睡眠時無呼吸症候群）の検査や事故歴、適性診断や指導履歴といったトラック運送業界に特化した項目が事業者目線であらかじめ網羅されているため、図3のようなメリットがあります。

また、「専門家による安心のサポートが受けられること」も大きな特徴です。

サポートの流れとしては、まず、健診データが納品されると、保健師によるフォローアップが行われます。保健師がデータを読み取り、会社全体の健康課題や、要受診者・ピックアップしたハイリスク者について説明し、SASや健康経営などの状況把握を行います。

3～6か月後には、重症化予防のための保健師による個別面談や、会社へのアドバイスを行います。個別面談では、健診結果等の内容を考慮し、ハイリスク者に対して、トラック運送業界の健康課題を知る保健師が保健指導（出張またはWeb形式）を行うほか、面談までは不要と思われるハイリスク者に対しては書面指導を行います。

「運輸ヘルスケアナビシステム®」を通じて得られるもの・できること

■ハイリスク者・要受診者の「見える化」

令和3年度の「運輸ヘルスケアナビシステム®報告書」によると、非ドライバーに比べ、ドライバーのハイリスク者割合は約5％高く、トラックドライバーの約2割がハイリスク者であるという結果が得られています。

当システムでは、健診項目のうち、高血圧、肥満、高血糖、脂質異常の3または4項目の基準値を超えるものを指す「死の三重奏・四重奏」に該当する、過労死等（脳・心臓疾患）発症のハイリスク者や、各健診結果で要医療者・要生活改善者に該当する従業員の「見える化」が可能です。

受診勧奨についても、簡単なデータ操作で受診指示書や回答書がプリントアウトできるほか、産業医に対して経年でデータ提供を行うことで過去データとの比較が可能になります。

■「事故防止項目」の見える化

労務管理上でも有効な簡単なデータ操作で受診指示書や回答書がプリントアウトできるほか、産業医に対して経年でデータ提供を行うことで過去データとの比較が可能になります。

■日々の点呼にも活用可能

健診結果から得られた健康情報は、ドライバーの健康確保に必要な運行管理・点呼の場でも活用できます。高血圧者や、糖尿病患者などの情報を運行管理者が把握しておくことで、服薬の勧奨等も行えるようになるほか、健康起因事故防止のカギである「点呼時の血圧測定」の励行にも繋がります。

健康課題の解決・健康経営に資する「運輸ヘルスケアナビシステム®」

このように当システムでは、紙データをエクセルデータ化し、法定項目やSAS・時間外労働時間などの任意項目を一元管理する「データの一元化」と、①ハイリスク者、②要受診者・要生活改善者、③事故防止項目――の「3つの見える化」、対象者の受診必要項目が明記された用紙を簡単に出力できる「受診勧奨」により、トラック運送事業者に寄り添うサポートを行い、健康課題を解決へ導きます（図4）。

また、「健康経営優良法人」の認定に向けても、認定要件に併せて、当システムを活用した支援やマネジメント・アドバイスを行っています（図5）。

健康起因事故防止や健康な従業員の確保に、「運輸ヘルスケアナビシステム®」を守る」当システムをご活用ください。

全日本トラック協会ホームページ内「運輸ヘルスケアナビシステム」ページ

図1　定期健康診断のフォローアップ

100%受診は当たり前→ステップ3までが重要

- STEP1 ・要受診者のピックアップ　死の四重奏：肥満／高血圧／脂質異常症／糖尿病
- STEP2 ・受診勧奨と受診結果の把握
- STEP3 ・受診後の治療状況の確認と適正配置
- STEP4 ・点呼時の活用
- STEP5 ・ドライバー教育や安全衛生委員会での活用

図2　運輸ヘルスケアナビシステム®の概要

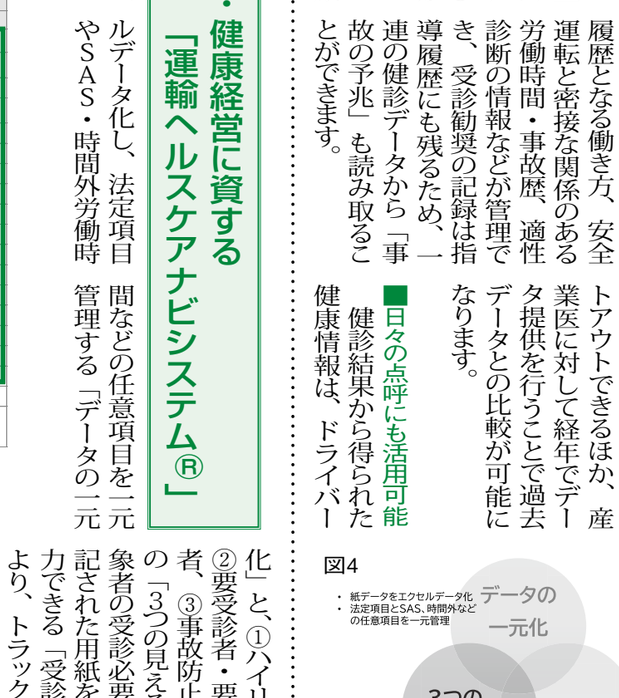


図3　運輸ヘルスケアナビシステム®のメリット

- 拠点別・職種別健康状態の把握により、個別の課題が明確になる
- 事故歴や適性診断等の事故防止のための項目と、健康管理面が一体で把握できる
- 指導履歴が明確になるため、監査対応に利用できる
- 全trk協事業のため、業界平均や他社との比較が可能となる

図4

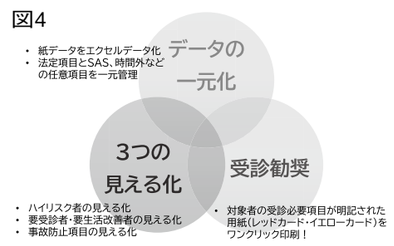


図5　健康経営認定に向けての支援

お手伝いできることはこれだけあります

●システムにて支援
▲マネージメント・アドバイス

健康経営優良法人2023（中小規模法人部門）認定要件

大項目	中項目	小項目	評価項目	認定要件		「運輸ヘルスケアナビシステム®」で対応可能な内容
1．経営理念（経営者の自覚）			健康宣言の社内外への発信及び経営者自身の健診受診	必須		
2．組織体制			健康づくり担当者の設置	必須		
			（求めに応じて）40歳以上の従業員の健診データの提供	必須		
3．制度・施策実行	（1）従業員の 健康課題の把握と必要な対策の検討	健康課題に基づいた具体的な目標の設定	健康経営の具体的な推進計画	必須	プライト500は左記①～⑩のうち13項目以上	▲アドバイス
		健康課題の把握	①定期健診受診率（実質100%）	左記①～③のうち2項目以上		▲マネージメント
			②受診勧奨の取り組み			●システムにて支援
			③50人未満の事業場におけるストレスチェックの実施			※OCHISで実施可能（有料）
	（2）健康経営の実践に向けた 土台づくり	ヘルスリテラシーの向上	④管理職又は従業員に対する教育機会の設定	左記④～⑦のうち1項目以上		●講師対応可
		ワークライフバランスの推進	⑤適切な働き方実現に向けた取り組み			
		職場の活性化	⑥コミュニケーションの促進に向けた取り組み			▲アドバイス
		病気の治療と仕事の両立支援	⑦私病等に関する両立支援の取り組み（③以外）			▲アドバイス
	（3）従業員の心と身体の健康づくりに関する具体的対策	具体的な健康保持・増進施策	⑧保健指導の実施または特定保健指導実施機会の提供に関する取り組み	左記⑧～⑩のうち4項目以上		●面談指導可
			⑨食生活の改善に向けた取り組み			●講師対応可
			⑩運動機会の増進に向けた取り組み			▲アドバイス
			①女性の健康保持・増進に向けた取り組み			▲アドバイス
			②長時間労働者への対応に関する取り組み			▲情報提供
			③メンタルヘルス不調者への対応に関する取り組み			▲アドバイス
		感染症予防対策	④感染症予防に関する取り組み			▲情報提供
		喫煙対策	⑤喫煙率低下に向けた取り組み			▲アドバイス
			受動喫煙対策に関する取り組み	必須		▲アドバイス
4．評価・改善			健康経営の取り組みに対する評価・改善	必須		
5．法令遵守・リスクマネジメント（自主申告）※誓約書参照			定期健診を実施していること、50人以上の事業場においてストレスチェックを実施していること、労働基準法または労働安全衛生法に係る違反により送検されていないこと、等	必須		

上記の他、「自社からの発信状況」、「外部からの依頼による発信状況」、「PDACに関する取り組み状況」、「経営者・役員の関与の度合い」を評価し、上位500法人を「プライト500」として認定されます。

経済産業省：健康経営優良法人2023（中小規模法人部門）認定要件を編集

ISUZU

New Five Star
GIGA

ドライバー不足への対応、コンプライアンスの遵守など、
輸送ビジネスを取り巻く課題は、多岐にわたっています。
お客様の課題解決に貢献するために、
経済性/快適性/安全性/積載性/安定稼動、
いすゞギガに期待されている、この5つの主要性能で
お客様にとっての価値をさらに磨きあげました。
―― ニューファイブスターGIGA
お客様のビジネスへ、物流の未来へ、大きく貢献します。

商品ページ

カーボンニュートラル社会の実現に向け、
天然ガス自動車もご用意しています。

トラックと物流ビジネスに関することは、すべてプロフェッショナルパートナーISUZUへ。いすゞ自動車(株)お客様相談センター　0120-119-113 9:00～12:00、13:00～17:00 月曜～金曜（除く所定の休日） https://www.isuzu.co.jp　シートベルトをしめ、スピードを控えた安全運転を。点検・整備をしっかりしましょう。

第１分科会「健康経営への取組と交通事故防止対策の推進について」パネルディスカッション

パネリスト（企業プロフィール）

○サイショウ・エクスプレス㈱　齋藤　敦士　代表取締役
本社／東京都江東区辰巳3-13-12
設立／昭和30年8月8日　従業員数／29人
資本金／1,000万円　車両数／31台

○㈱速水運輸　速水　敬志　代表取締役
本社／愛知県春日井市美濃町3-63
設立／平成元年1月26日　従業員数／30人
資本金／1,400万円　車両数／34台

○㈲トランスポートサービス・ミエノ　三重野　太　代表取締役
本社／大分県臼杵市大字稲田中尾下1000-1
設立／平成4年9月3日　従業員数／38人
資本金／1,500万円　車両数／36台

コーディネーター
高柳　勝二　㈱プロデキューブ　代表取締役

◇近年実績……「全国トラック運送事業者大会」第1分科会コーディネーター（平成25年～）、国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故対策検討委員会」委員（28年～）。その他、各運送会社や各トラック協会でのドライバー研修、各支部単位での管理者研修など。

「健康プロジェクト」を軸に他社と一緒に頑張る「健康経営」へと進化

齋藤　敦士　サイショウ・エクスプレス㈱　代表取締役（東京都江東区）

安全運転とドライバーングや健康社内報の作成・配布を行いました。また、飲み物の自動販売機にカロリー表示を行ったり、社内に体重計や血圧計、体温計を設置するなどの取り組みを行いました。しかしながら、自分1人だけではできることにも限界があるため、29年7月に外部の専門家と顧問契約し、「ＳＡＩＳＨＯ健康プロジェクト体制」に移行しました。

同プロジェクト体制の取り組みの中で最も大切にしているのが、定期健康診断後のアフターフォローです。健康診断で再検査判定が出た従業員に対して再検査を促すとともに、再検査後も通院状況等を確認し、再検査受診率１００％を継続しています。

また、健康管理士とともに、全従業員を対象とした健康面談を始めました。ここでは、「ヘルスケア通信（身体の成績表）」を確認しつつ、従業員の抱えている仕事の悩みや様々な相談に乗るようにしています。

さらに、他運送会社も含め3社共同で産業医と契約。コストを抑制しつつ、業界特有の健康課題の共有に努めています。

健康面談で寄せられた健康の課題や悩みについては、解消に繋げるために、「健康講習会」を開催しています。例えば、食事についての勉強会や、歯の健康についての勉強会、また腰痛予防や改善についての講習会など、様々なテーマを扱うようにしています。

そのほか、従業員全員で整備工場までウオーキングした後に、整備工場で整備について学ぶ「ウオーキング＋整備講習会」や、倉庫の空きスペースを利用した「ヨガ教室（ＳＡＩＳＨＯ ＳＯＣＯ ＹＯＧＡ）」など、従業員全員で健康づくりについて楽しく取り組むための様々なイベント等を実施してきました。

こうした取り組みを推進している中でコロナ禍に見舞われ、仕事に対する不平や不満を口にする従業員や、退職者も出てきました。こうした状況を打破するため、当社では新たな取り組みとして、「社員教育」（始業前の車両点検＋社内・周辺の清掃活動）、「ＩＣＴの活用」（健康講習会のオンライン化）、「新しい安全管理」（スマートウオッチとアプリケーションを連動し、心拍数からドライバーの異常を検知）などの取り組みも進めています。また、「健康経営優良法人ブライト５００」を認証取得した４社で「健康合同研究会」を開催。業種と地域の垣根を越えて取り組みを進めることで、「1社で頑張る」健康経営から「一緒に頑張る」健康経営へと進化しました。

健康経営宣言以降、大病する従業員が減少するとともに、離職者も減少しました。今後も健康プロジェクトを軸に、健康で働き続けられる企業を目指していきます。

時間管理を徹底　「健康づくり」と「安全対策」の両輪で働きがいのある職場へ

速水　敬志　㈱速水運輸　代表取締役（愛知県春日井市）

当社では安全対策に関して、「自分を守るための安全の約束事」を定め、従業員全員が約束事を遵守することで事故ゼロを目指しています。

まず、当社車両のキャビンには、「子どもたちからのお願い」を掲げています。ドライバーが車両に乗り込む前に子どもたちからの事故防止に向けたメッセージを目にすることで、事故防止に役立てたいと考えています。また、駐停車時に車両後部に三角コーンを設置し、乗車前の車両一回り確認を促すようにしています。運転前のひと手間によりドライバーの心に余裕を持たせ、ゆとりある運転操作をしてほしいという思いから始めたものです。さらに、地場運行時にも「2時間以内に1回15分以上の休憩」を取るようにし、連続運転による疲労防止に繋げています。

当社では、従業員が健康で長期間働くことのできる環境づくりの一環として、「稼働時間」と「事故」の削減に努めています。

「稼働時間」の削減では、時間管理の徹底を図るために、従業員の稼働時間の状況を日々更新し、社内に掲示しています。稼働時間を示す表は、事務職の職員が毎日手書きで作成しています。また、平成29年からは、毎週日曜日のほかにもう1日休日を設定し、完全週休二日制にしています。完全週休二日制を採用する前は、月残業時間が１００時間に達する従業員も少なくありませんでしたが、現在では月80時間以内を維持できており、将来的に月60時間以内にしていくための取り組みも始めたところです。

従業員の健康維持に関する取り組みのひとつとして、車内・社屋内の禁煙徹底を進めています。当社ではドライバーに対して禁煙外来の受診を促したり、禁煙外来受診の際の補助を行うなどの取り組みも行っています。

また、当社では、今年8月からはロボット点呼を新たに導入したほか、9月からは「運輸ヘルスケアナビシステム®」を導入しました。

安全や健康に関する様々な情報をいち早く従業員に知ってもらうために、休憩室への各種情報の掲示も行っています。例えば、今年10月から導入された「育児休業・産後パパ育休制度」など、会社から従業員に対して「間近な情報」を身近な情報として積極的に発信することで、従業員にとっては気付きの機会となるとともに、様々な情報を知ることで社内学習の機会づくりにも繋がります。

併せて、協力会社との会議を定期的に開催することで、現場でのコミュニケーション良化が期待できるとともに、協力会社の従業員と当社の従業員が連携して事故ゼロを目指していくことができるようになりました。

当社では、「安全対策」と「健康づくり」の推進により、従業員の定着率アップにも繋げることができています。今後も、健康づくりと安全対策の両輪で、引き続き働きがいのある職場を目指して取り組みを推進していきたいと考えています。

取り組み通じて従業員のパフォーマンスが向上　運賃交渉にも効果をもたらす

三重野　太　㈲トランスポートサービス・ミエノ　代表取締役（大分県臼杵市）

当社では10年前から毎朝朝礼を行っています。朝礼の場で、その時々に応じた話題で健康や安全について話をすることで、従業員のコミュニケーション深化に繋げるとともに、従業員の心身の状態を深くうかがえる機会となっています。

また、毎年6月に開催している「安全大会」には、協力会社の方にも参加していただき、健康・安全に関する情報交換の場としても機能しています。安全大会の中では、アンケートによる従業員表彰を実施し、従業員の地道な努力を評価するようにしています。

従業員の「心の満足度向上」への取り組みとしては、過去に従業員の家族も参加できるボーリング大会や、ソフトボール大会参加、ゴルフレクなどといったスポーツイベントを開催し、体を動かす機会にしてもらっています。我々、トラックドライバーの仕事はご家族のご理解とご支援の上に成り立っているとの思いから、そのご家族に感謝を表す機会として、毎年8月には家族を招いてのバーベキュー大会を開催しているほか、年に3回親睦会を開催。また、毎月その月に誕生日を迎える従業員に対して、誕生日ケーキを社長メッセージ入りでプレゼントするようにしています。

従業員の「体の健康」を維持するための取り組みとしては、毎年5月・6月に健康診断（健診１００％実施）を行うほか、特定保健指導対象者への保健指導も徹底しています。また、熱中症予防対策として、毎朝経口補水液を補充し、ドライバーに自由に飲んでもらえるようにしているほか、3年前からは空調服を導入しています。

また、当社では従業員に対する福利厚生の一環として、任意労働災害保険の加入を行っています。業務中、業務外問わず従業員がケガをしたり、病気になった際には、同保険を活用して医療費を会社で全額負担し、従業員の負担軽減に繋げています。昨年、当社では3人の従業員が手術を受けましたが、費用負担が軽減されたことで、家族からも喜ばれています。体調面で少し気になった場合にも、費用面での心配なく安心して受診できるようになったことで、「早期治療」に取り組むという社風の醸成に繋がっています。

「安全面での取り組み」としては、定期的に部門別の安全会議を実施しているほか、納品先での安全パトロールを抜き打ちで開催するなどの取り組みを行っています。また、平成29年からは大分県トラック協会主催のトラックドライバー・コンテスト大分県大会にも例年参加しているほか、社外の安全教育の機会を積極的に活用するなど、プロドライバーとして安全を勉強し直し、スキルアップに繋げてもらっています。

事故防止と健康づくりに関する取り組みを通じてドライバーのパフォーマンスが向上していったことで、荷主から高く評価されるようになり、運賃交渉の際に交渉を進めやすくなったという副次効果もありました。また、ドライバー不足解消にも効果があるのではと期待しているところです。

第27回全国トラック運送事業者大会特集

第2分科会「ドライバーの確保・『働き方改革』への対応について」パネルディスカッション

従業員満足度向上には会社のビジョンに対し従業員一人ひとりが共感を持てる対策を

谷　昇生　谷正運輸㈱　代表取締役社長（大阪府守口市）

当社は大阪府守口市に拠点を構え、事業としては、貨物自動車運送事業（2㌧車・4㌧車クラス、中型以下の車両）、産業廃棄物収集運搬事業、倉庫事業、軽貨物運送事業を行っています。また、SDGsに対応し、今般、太陽光発電（エコ発電）事業を開始しました。創業は昭和31年、会社設立は47年で、今年設立50周年を迎えました。

当社が抱える事業継続への課題を述べさせていただきます。まず、「人材の確保は難しい」ということです。

令和2年1月から4年1月の2年間で19人入社しました。入社理由には、「家から会社が近い」、「ホームページを見て楽しそうだった」、「運転が好き」などが挙げられました。しかし、残念なことに、この2年間で20人が退職しました。このうち入社半年以内で12人が退職し、定着率がなかなか上がらないことが問題です。

退職理由は、「トラックの運転が怖くて無理だった」、「もっと給料がほしい」、「他の仕事が見つかった」、「チームの中ではなく、自分ひとりで仕事がしたい」、「もっと大きなトラック・トレーラが運転したい」、「手積み・手降ろしといった荷役作業が大変」などいった理由でした。

そこで離職率を下げ、定着率を上げるための解決策には何があるのかと考えたところ、運送事業のマイナスイメージを払拭するのが最善策だと考えました。

以前から、運送業は「きつい、汚い、危険、そして帰れない」の「3K＋1K」というイメージがあります。つい最近では、さらなる「3K」、「給料が安い、休暇が少ない、格好が悪い」が加えられ、「6K＋1K」と、Kの数が増えています。このイメージがある限り、職業ドライバーのなり手が不足し、定着率も下がります。

そこで、国土交通省が謳う「新・3K」を実現できないかと考えました。「新・3K」とは、「給料がいい、休暇が取れる、希望が持てる」という仕事、会社です。この「新3K」を目指すため当社では、「魅力ある職場づくり」を目指す、①安全への取り組み、②環境への取り組み、③労務への取り組み――による働き方改革を考えています。

①では、自覚と責任を持つことです。年に1回、外部講師を招いて「安全講習会」を実施しています。毎年同じ内容を学び、初心を忘れず基本を守るということを周知徹底しています。また、モラル・マナー向上によって「選ばれる会社」を目指すために、社員教育や事故の再発防止教育を行っています。また、安全の証である「Gマーク（安全性優良事業所）」は、17年継続して認定を受けています。さらに、新入社員や事故惹起者に対するeラーニング教育や、ドライブレコーダーを活用した教育、適性診断を実施しています。

そしてソフト面では、エコドライブの推進や、「未熟部の補完」ということで、バックアイカメラ、ドライブレコーダー、オートマチック車、追突防止装置、車線逸脱警報装置の積極的導入を順次進めています。

②では、貢献と誇りを認識することにより、ドライバーの意識レベルの向上を図るため、まずエコドライブの推進を行い、東京都貨物輸送評価制度で3年連続評価を受けて、継続してドライバーの認識に繋げています。また、各車・各自で燃費を算出することにより、エコドライブ＝事故防止、そして社会に貢献するということの認識について指導しています。

③では、2024年問題に向けて、法令遵守はマストです。当社では、運転日報をパソコンに入力する際、累計残業時間が表示されます。累計残業時間が40時間を超えると、その枠が黄色く点滅、また、60時間を超えると、赤く点滅します。黄色い点滅が表示された時には、乗務員と管理監督者とで相談し、残業時間の調整を随時行っています。得意先により、完全週休2日制の運行もあれば、毎日の運行もあります。時間外労働の平準化を図る目的として、オールラウンドドライバーの育成が必要だと考えます。

ソフト面では、納品先情報を各自共有することで、初めて行く納品先でも安心して納品に行けるよう、納品方法が分かるようにしています。ハード面では、テールゲートリフターやオートマチック車を積極的に導入し、誰でも運転・運行ができるようにするための取り組みを推進しています。

「働き方改革」に向けて、従業員満足度の向上には、会社のビジョンに対して従業員一人ひとりが共感を抱き、「自分が源としてこの会社が回っている」という意識を持ち、仕事内容に対して納得して、権限を委譲されて仕事をしているということを認識してもらうことが重要です。そうした意識が職場の人間関係を良好にし、それによって生まれた快適な職場環境があってこそ、従業員満足度は向上するのではないかと考えます。その実現のためには、やはり原価計算に基づいた、適正運賃収受が不可欠です。

当社は、お客様、従業員とその家族、そして社会から選ばれる会社を目指して努力しています。従業員には、「あなたを待っている人がいる」、つまり、私たちが運ぶ荷物には必ずその荷物を待っている人がいるということを指導しています。

また、取引先への交渉・申し入れについては、粘り強い値上げ交渉を行っています。当社を取り巻く環境を説明するために、軽油価格や最低賃金の推移表、トラックの車体価格の上昇率などを盛り込んだ独自の書面を作成し、協会作成の交渉用パンフレットとともに持参してお客様を訪問し、現状と今後について交渉することによって理解を深めていただいています。

「標準的な運賃」に関しては、令和3年3月に届出を行いました。それ以降、お客様に交渉している段階ですが、1社だけで頑張るのではなく、団結して交渉を行うことも必要と感じています。

パネリスト（企業プロフィール）

○谷正運輸㈱　谷　昇生　代表取締役社長
本社／大阪府守口市南寺方東通4-21-24
設立／昭和47年11月21日　資本金／4,500万円
従業員数／31人　車両数／30台

○誠徳運輸㈱　酒井　一誠　代表取締役社長
本社／徳島県板野郡上板町瀬部725
設立／昭和37年5月7日　資本金／1,000万円
従業員数／98人　車両数／100台

○㈲Miyamaコーポレーション　降簱　美香　代表取締役
本社／福岡県糟屋郡宇美町貴船4-1224-1
設立／平成16年3月24日　資本金／1,000万円
従業員数／95人　車両数／100台

コーディネーター

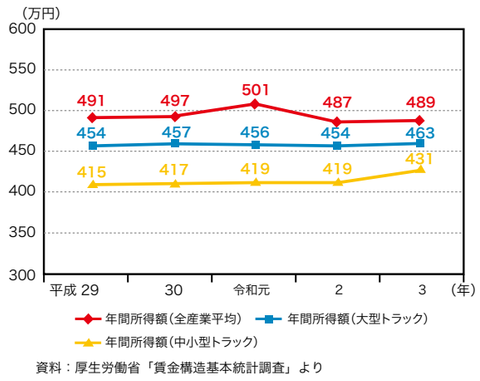
小坂　真弘
日本PMIコンサルティング㈱代表取締役

◇経歴：慶應義塾大学大学院経営管理研究科（経営学修士）および一橋大学大学院法学研究科（法学修士）を経て、野村総合研究所上級コンサルタントとして、トラック運送事業、物流政策等の調査・研究、コンサルティング業務に従事。平成16年10月より現職。

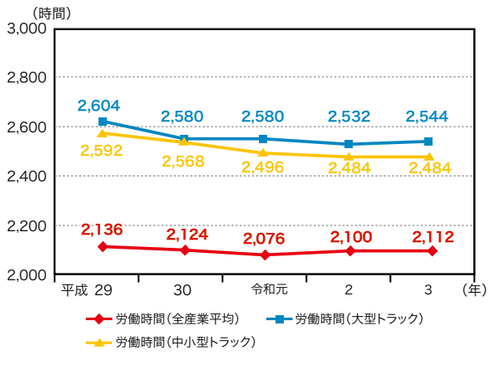
働き方改革関連参考データ

トラックドライバーの賃金・労働時間

【年間所得額の推移】
トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約5%低く、中小型トラック運転者で約12%低い



【年間労働時間の推移】
トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で432時間（月36時間）長く、中型トラック運転者で372時間（月31時間）長い



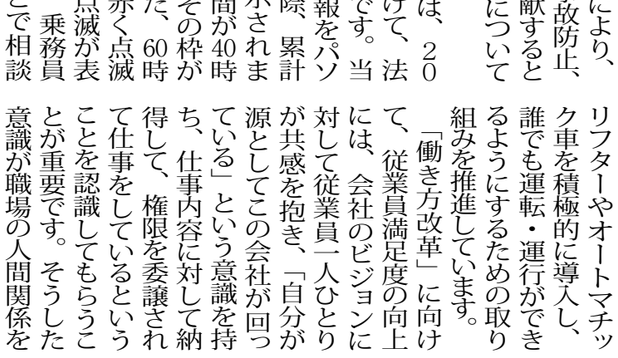
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

働き方改革関連法の施行スケジュール

法律・内容		2018年度（平成30）	2019年度（令和元）	2020年度（令和2）	2021年度（令和3）	2022年度（令和4）	2023年度（令和5）	2024年度（令和6）
労働基準法関連	時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		4月1日から大企業に適用	4月1日から中小企業に適用	→	→	→	→
	時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							4月1日から適用
	改正改善基準告示			「改善基準告示」の見直し作業				4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上（25%→50%）の中小企業への適用						4月1日から適用	→
	年休5日取得義務化		4月1日から適用	→	→	→	→	→
パートタイム・有期雇用労働法	同一労働同一賃金			4月1日から大企業に適用	4月1日から中小企業に適用	→	→	→
労働者派遣法				4月1日から適用	→	→	→	→

YAZAKI

見えない稼働を見える化しフォークリフトの安心と安全を守ります。



無線LAN　LTE

フォークリフト向けドライブレコーダー
YLD1　無線LAN版　LTE版

誰でも簡単に扱える　見たいところだけ抽出　自動レポート表示

簡単操作でドラレコ映像・運行データを収集。管理者様に代わり安全・効率・管理を徹底サポート！

安全
▶ オプションカメラの画像認識により、積荷の状態を把握
▶ リスト表示により危険挙動の発生状況を一目で管理
作業の安全状況を一目で管理
画像認識機能搭載（※別途オプションカメラが必要。）
Gセンサー・ジャイロセンサー搭載
他者の車両への接近を警告（※作業者、従業員はビーコンの所持が必要。）

効率
▶ 無線通信により、操作不要で稼働データを収集
▶ 稼働率をWeb上にて手軽に閲覧
車載機の操作不要
ドライバーの自動特定（※運転者はビーコンを所持、ビーコンは別途オプション）
作業計画の作成・出力
作業日報を自動で作成

管理
▶ ビーコンの活用で乗務員の認証と周辺を監視
▶ 車両のバッテリー電圧をチェック
抽出されたヒヤリハット映像を確認
バッテリー電圧の低下をお知らせ
乗務員・車両の稼働をグラフで表示
車両の移動を視覚的に表示（※倉庫内にビーコンの設置が必要）
事務所から稼働中の車両の映像取得（※LTE版のみ利用可能）

詳しくはこちら
矢崎エナジーシステム株式会社　http://www.yazaki-keiso.com

計装営業統括部：〒427-8555　静岡県島田市横井1-7-1　TEL（0547）37-2601
東北・北関東計装営業部（仙台支店）☎022（284）9113　東北・北関東計装営業部（埼玉支店）☎048（654）2188　南関東計装営業部（東京支店）☎03（5782）2703
中部計装営業部（名古屋支店）☎052（769）1533　関西計装営業部（大阪支店）☎06（6458）8091　九州・中国計装営業部（広島支店）☎082（568）7803
九州・中国計装営業部（福岡支店）☎092（411）4833　矢崎総業北海道販売（株）☎011（852）2913　矢崎総業四国販売（株）☎087（833）3337
※電話は全てダイヤルインです。

第2分科会「ドライバーの確保・『働き方改革』への対応について」パネルディスカッション

全ての社員が「仕事」と「ライフイベント」を両立できる環境づくりを目指して

降簱 美香　㈲Miyamaコーポレーション　代表取締役（福岡県糟屋郡）

当社は平成16年設立、今期18期目。主に一般貨物運送事業、軽貨物運送事業、倉庫業を行っています。在庫管理からセンター運営、幹線輸送から医薬品の配送、ネットスーパーの宅配、高齢者に特化した引越や家財収納・片付けまで幅広く手配が可能です。

私が社長に就任してから既存の運送事業に加え、ドローン事業、中国向け個別配送事業、システム・eラーニング開発事業、また、ライフサポート事業部では高齢者に特化した引越や家財収納・片付け事業を立ち上げております。

当社の社員は現在、男性が71人、女性が24人、合計95人です。女性が23%を占めており、業界平均の約10倍の女性ドライバーが活躍しています。

「私たちは全ての人々に『あん・しん・かん』を運び続けます」。これが当社の経営理念です。会社の経営理念を実現するためには、まずは社員に安心して働いてもらえる環境や福利厚生を整えることが重要と考え、日々奮闘中です。

教員から転身し、社長就任当初にまず行ったのは、全社員一人ひとりに対する時間をかけたヒアリングです。そこで会社の課題や問題点をたくさん挙げてもらうことができました。会社の問題点や課題として、まず当時は管理職が3人しかいなかったことが挙げられます。そのため、管理職に相談しても返事が返ってこないことが多く、管理職や会社に相談することを諦め退社していく人がいました。そこで、社員が安心して働ける環境を整え、パパ・ママを応援できる企業になるためには何をするべきか、私は目指すべき理想の状況を考えました。それは「納得のいく給料と福利厚生が充実し、社員がライフイベントと仕事とを両立できる環境」です。また、社員が誇りをもって働けることも必須だと感じました。そして、そんな会社になれば、多様な人材が集まり、人手不足も解消するので、社員がスキルアップして、会社の業績も向上し、「ダブル3K」や「男の職場」から脱却し、好循環を生むと考えました。

具体的な取り組みとして、「管理職に相談しやすい雰囲気づくり」を行うために管理職を9人に増やし相談窓口を増やしました。社員が休業・休暇を取ると、その分カバーが必要になります。管理職を増やしたことで、随分休みのカバーができるようになりました。また、それ以外では、ドライバー同士でも、自分の配送コース以外も覚えてもらうようにしています。いつも社員に話していることは、「いつ何があるか分からない。『お互い様』の精神を忘れずにいよう」ということです。

次に、現場や社員一人ひとりのことを知ることが重要だと考え、配送車両に乗車して現場を見せてもらいました。その時に社員の話をいろいろと聞き、様々な現場を見ることの重要性を知りました。以降、私も定期的に同乗し、管理職にも定期的な同乗・同行をしてもらっています。

また、家族同行面接や面談も取り入れています。円滑なコミュニケーションのためには、私と社員の間だけでなく、管理職と社員、社員間のコミュニケーションができる環境が必要です。そこで、相談がしやすい環境をつくるように常に管理職に求めています。

それ以外にも、一人ひとりの社員の居場所を作ることも大事です。社員同士でのメンター制度を取り入れたことによって、入社直後に退職する人が減りました。バーベキュー大会や食事会、社員の子供同士の交流会など、社員主導のレクリエーション活動も行っています。それ以外にも、社員の家族の葬儀には必ず参列します。それは、社員はもちろん、社員の大切な家族も私にとって大事な存在だからです。

当社では「プラス思考面談」を行っています。管理職はどうしても指導する立場になると、社員の悪いところに目が行きます。そこで、なるべく管理職にはドライバーのいいところに目を向けてもらうように伝えました。事前に管理職からドライバーのよいところを見つけてもらい、それを面談で伝えるようにしています。また、面談時には、会社のどこに魅力を感じて働いているのか、会社がもっとよくなるためにはどうしたらいいのかなど、プラスの質問をするように心がけ、その後で困っていることなどを聞き出すようにしています。そして最後に管理職のよいところをドライバーに聞いて、それを私が管理職にフィードバックしています。この面談方法を取り入れてから、ドライバーのみなさんがたくさん話をしてくれるようになりました。

ヒアリングの際、「スキルアップしたい」という意見がありました。そこで、スキルアップ費用を会社で全面的に援助することに決めました。それはトラックや物流に関する資格だけでなく、介護や整理整頓、ドローンの資格についてもです。

また、仕事内容や給料の見える化を進めるために、各部署の仕事内容や給料を情報開示しています。各部署で、業務の難易度や拘束時間、給与が違います。そんな部署ごとの条件を開示することで、社員自身が次の目標も設定しやすくなりました。さらに、情報を開示することで、社員間の不公平感をなくしています。

当社で大切にしていることは、コミュニケーションです。そして、お客様や社員に対してのレスポンスは素早い対応（スピード命！）を心がけています。また、仕事に人を合わせるのではなく、「人に仕事を合わせる」ことを考えて対応しています。

運送業界のことを少しでも知ってもらうために、そのほかの取り組みとして、福岡県知事の下、女性活躍推進室で、女性活躍実践世話人として活動して4年目になります。昨年度は10月から3月まで、他の企業の女性管理職の皆様のメンターとして活動しました。

そのほかにも、当社のドライバーが先生となり、ドライバーという職業について地元の小学生に熱く語ってもらう「夢授業」なども行っています。

ソフト・ハードの両面から働き方改革実現へ　長時間労働・長距離問題をクリア

酒井 一誠　誠徳運輸㈱　代表取締役社長（徳島県板野郡）

徳島県に本社があり、松山・神戸・東京に営業所を構えています。昭和37年創業で、今年で60周年です。

仕事内容は大きく分けて、①ローリー輸送（LPガス、窒素ガス、炭酸ガスなど）、②花き輸送（シンビジューム、胡蝶蘭など）、③食品輸送（生協関連の幹線輸送）、④トレーラによる無人航送（フェリー、徳島～東京間）、⑤貸切輸送――の5つです。このほかにも営業倉庫も保有しています。

当社の「働き方改革」について、花き輸送を題材にご説明いたします。

花き輸送というのは、生産者もしくは市場から当社に集荷依頼が入ります。そこから、3社を回り集荷をします。その後いったん会社のセンターに戻って、仕分けを行います。そのあと、幹線輸送で各地の市場にお届けするというのが大きな流れです。

そこに、今まで問題点が3点ありました。1点目は受付時間です。

今まで、受付の締め切りは出荷当日の朝までとしていましたが、そのために集荷車両数や集荷の人員、また市場向けの幹線輸送車両数など、確実な数値が決まらず、常に余分な車両やドライバーを用意していました。

そこで、集荷の受付時間を前日の17時までに変更しました。それによって、事務所の受付担当者も夕方の17時までで締め切り、定時に自宅へ帰ることができます。配車担当者も変更前は車の必要台数やドライバーの数などを手配するため、遅くまで事務所で段取りを行っていましたが、17時でいったん締め切ることによって事務所内の労働時間短縮に繋がりました。

2点目は、集荷についてです。今までは全ての生産者にうかがって集荷していました。それを、お客様に直接持ち込んでいただくシステムを導入しました。持ち込んでいただいたお客様には、運賃を値引きさせていただくようにしました。

香川県・愛媛県に関しましては、生産者の方も距離がありますので、現状では難しいのですが、地元徳島県の生産者の方については、持ち込んでいただくようになったため、集荷に行く車両台数もある程度減り、また集荷時間帯についてもドライバーの負担が軽減されました。

そして3点目は、集荷の後、各市場向けに仕分けした荷物の幹線輸送です。今までですと、当社のセンターから各市場に直送していたのですが、例えば徳島から福岡の市場にお届けする荷物の場合、ダイレクトに福岡まで運行していたものを、徳島から神戸営業所へ大型車両で輸送し、そこでネットワークをしている同業他社様のトラックに積み替えをして、そこから福岡の市場まで運んでいただくように変更しました。

このように、輸送を分担するリレー輸送を数年前から始めております。

このように分担したことで長距離輸送がなくなり、労働時間も短縮でき、お互いがよい関係で輸送できることになりました。徳島から関西エリアまでは、今まで通り直送するのがベストだと思っておりますが、四国から名古屋、また東京までの輸送は距離もあるので、同じように当社の神戸営業所で中継し、福岡から東京まで上り下りしている幹線輸送車両の同業他社にお願いすることによって、労働時間や長距離輸送の問題をクリアできるのではないかと考えています。

また、点呼補助ロボット「ユニボ君」について少しお話しさせていただきます。事務所の運行管理者の業務の軽減を目的として、当社ではユニボ君を今年の4月に導入しました。現時点では補助的な役割ですが、点呼者にとっては非常に負担軽減に役立っています。

全体への周知・案内や、個別への連絡事項におきましても、パソコンに入力をしておけば、点呼者は同じことを何度も言わずに、ユニボ君が点呼のときに音声で伝えてくれるという、非常に便利なことが分かりました。例えば、「交通安全（週間）が始まります」、「夏休みが始まったので自転車に注意してください」といったことや、月次目標、高速道路の通行止め情報などもユニボ君に入力しておくことで代わりに伝えてくれるので、非常に助かるというような声を運行管理担当者から聞いています。

そのほかも、メイン機能であるアルコールチェックの記録はもちろん、運転免許証なども、以前は携行を逐一目視で確認していましたが、ユニボ君にかざすだけで確認ができるということと、免許証の更新なども時期がくれば個人的にユニボ君が案内してくれるということも分かりました。血圧のチェックなどもオプションで追加できます。導入当初は、社員一人ひとりのデータを設定するのに相当時間がかかり、大変だと思いましたが、一度入力すると便利だと感じるようになりました。

来年以降、点呼に関するルールが変わってくるようにも聞いておりますので、やはりこのような機械を導入することも有効かと思います。

最後に、会社によって皆さん違いもございますし、運んでいる荷物も異なるなど、様々な条件が各社でおありかと思います。一概にはいえませんが、私たちのトラック運送業界において働き方改革を実現するには、やはり原資、お客様からいただく運賃収入がとても大切なのは申すまでもありません。運賃を上げる交渉をするというのは、タイミングだと思っています。それに加え、経営者の意識が重要です。

今後、2024年問題も含め、非常に厳しい時期がくると思っています。この非常に厳しい時期こそを好機と捉え、「ピンチをチャンス」に変えて、なんとか乗り切っていきたいと思っています。

第27回全国トラック運送事業者大会特集

記念講演会

「戦国武将の経営学」

歴史研究家　井沢　元彦氏

井沢　元彦氏

私が生まれた当地・名古屋では織田信長・豊臣秀吉・徳川家康を「三英傑」と申します。特に、信長や秀吉は、とにかく新しいことをやろうとした人物です。

例えば、信長以前は、城は、山の上に造るのが常識でした。攻められにくく、守りやすい山の上で城を造るのが基本でした。ところが、信長は、山の上に城を造るのでは経済運営ができないと考えました。そこで、都会の真ん中に城を持ちたいと考えたのです。しかし、そこには問題があります。都会というのは、交通の便がよく、しかしそれはすなわち大軍を集結しやすいということです。そこで信長が考えたのは、「平地であっても巨大な城を造ればいい」ということでした。堀を深くして、建物を高くすればいいという考えを実行に移したのです。正確に言うと、信長が行ったのは安土城の築城で、その理想を完成させたのは秀吉の大阪城です。それ以降の城はみな、安土城・大阪城の子どもであり孫であると考えていいと思います。

建築に携わる人にとっては常識ですが、巨大な建物を造る場合、クリアしなければならないことがあります。それは、基礎構造ががっちりしていないと崩れてしまうわけです。信長は、元々が尾張国、つまり愛知県西部の出身ですが、近江国、今の滋賀県に進出しました。近江国＝滋賀県は山が多いので、古くから山の上に寺院を造っていました。そうすると、それを支えるために強固な石垣が必要になります。その石垣を造っていたのは、現代でいえばゼネコンにあたる、穴太衆（あのうしゅう）という石工集団でした。信長は穴太衆を重用して、彼らにまず石垣を築かせました。これによって、高さにして5階建てほどですが、当時の高層建築を行うことが可能になったのです。

秀吉は朝鮮出兵を行いましたが、その最終的なねらいは中国でした。しかも、その目的は、中国の領土というよりも、中国との貿易による立国でした。その頃、堺の町にはポルトガル人やスペイン人がやってきており、その時点で彼らは南北アメリカ大陸を自分たちのものにしていました。今も、メキシコ以南がすべてスペイン語でキリスト教徒なのはなぜかといえば、コロンブスがアメリカ大陸を発見して、植民地化したからです。ですから、日本は幸運だったのです。三英傑の時代でなければ、日本もポルトガルやスペインに植民地化されていたかもしれません。

ドラマなどでは、「秀吉はせっかく頑張って日本を平和的に統一したのに、なぜ海外に進出するなどというばかげたことを考えたのか。あそこでやめておけばよかったのに」という描かれ方をします。しかし、そうではないと私は考えます。

武田信玄や上杉謙信、つまり信長以前の古いタイプの大名が、兵を用いる際には、次に述べるようなスタイルが主流でした。兵には種類が2つあります。指揮をする指揮官＝オフィサーと、兵士＝ソルジャーです。日本では、それを武士と足軽という呼び方をします。例えば1万人の兵士がいた場合、武士は約1割ほどでした。残りの900人は、普段は田んぼを耕している農民を、戦争の時だけ駆り出して、兵として使っていたのです。なぜならば、「人件費がタダだから」です。人件費は企業にとって最大の問題ですが、領主の命令で、「戦を行うので、武器の槍や食事は支給するから戦え」ということになるわけです。しかし、この兵士にも問題があります。農業と兼業であるため、農繁期には戦えません。さらに、「敵と戦って、ようやく勝ったけれど兵2000を失った」ではダメなのです。それは「農業人口が2000人減った」ということになるからです。農業に従事している人間が2000人減るということは、国力が落ちてしまうということです。

そこで、信長はこう考えました。「農民兵は、農繁期には使えない。使うと稲作人口が減ってしまう。だから逆に、給料を支払って専門の兵士を作れば、謙信・信玄の兵がいくら強くても、農民兵である限り、農業が忙しい時期には使えない。こちらの専門兵は四六時中使うことができる」と。そして、それを実行に移すのですが、そこには問題があります。給料を払って兵を雇う場合、原資が必要です。信長はその原資を商業に求めました。信長の旗印は永楽銭です。兵力も銭の力で勝ち取ったのです。その後継者である秀吉は、スペイン人やポルトガル人との海外交易でお金を稼ぎました。信長や秀吉は、当時世界地図を見ています。ポルトガルは、イベリア半島の一角の、日本よりも小さな国です。スペインは日本の1・3倍ほどありますが、あんな小さな国が世界の3分の1ほどを席巻し、貿易で大儲けをしていたのです。

そこで秀吉はこう考えました。「鎖国状態の中国と貿易をしよう」と。戦国時代が終わり、秀吉のようになりたいと思っていた武士たちは、最下層の兵士から関白にまでのし上がった秀吉のようにはなれなくなってしまいました。ですから、むしろ武士たちは、戦国時代が続くことを望んでいたのです。

それでは、江戸時代を思い浮かべてください。家康は、これまでの競争社会から脱しようと考えました。秀吉は海外に攻め入って、惨憺（さんたん）たる敗戦に終わりました。家康という人はおもしろい人で、家康の言いたいことを一言で言うと、交通標語のようになります。「狭い日本　そんなに急いで　どこへ行く」。それを彼は実践したのです。交通面では、人々は五街道を徒歩や駕籠（かご）で移動しました。もし馬車が走ることのできる石畳の道路を敷いていれば、その日の朝に房総半島で採れた新鮮な魚介類を馬車で運んで、将軍に献上することもできたでしょう。それをしないのが江戸時代だったのです。例えば、加賀藩・前田家は、冬の間に氷室で貯蔵した雪氷を飛脚たちに運ばせ、江戸の将軍家へ献上していました。馬車は使っていません。早馬を使ったのは、幕府の緊急・非常時のみです。徳川家のみが交通手段として馬車を使ったというわけでもありませんでした。大小の違いはあれど、将軍も庶民も駕籠で移動しました。そう考えると、家康という人物はとても公平な人でありました。そこには、「戦争で多くの日本人が死んだ。海外進出はやめようではないか」という家康の考えがあったと思います。

先ほども述べた通り、信長は専門の兵士を作りました。これが信玄の足軽であったら、8割は農民兵で、戦が終われば農民に戻ったわけです。そういうことを嫌っていた秀吉のような人々を集めて、商業でお金を稼ぎ、給金を支払って専門軍団にしてしまったのは、彼らが「田んぼなんか耕したくない、秀吉のようになりたい」と思っていたからです。秀吉が国内統一後、武士たちに「戦は終わった。ご苦労様。もう君たちは御役御免だ」と言っていたとしたら、大反乱が起こっていたはずです。天下統一に必要なのは、強力な軍団と優秀な兵隊・武器です。しかし統一された瞬間に、それらはすべて余ってしまいます。その余った力を海外へ向けたのです。スペインやポルトガルを見て、積極的に海外へ進出したのです。「秀吉は晩年に男児を失い、おかしくなってあんなばかなことを始めた」と最初に書いたのは、御用学者・林羅山です。秀吉の死後、家康が「お寺の鐘に家康という文字が分割されて使われていたのは、家康に呪いをかけたからだ」と大阪を滅ぼす口実にしたのです。当然青銅では強度が弱いため、砲身が太い割には弾は飛びません。また、ヨーロッパでは、弾丸に火薬が入るようになり、一発ずつ撃つのは非効率だということで連発銃になりました。ヨーロッパで改良された銃は、銃の中に螺旋状の溝が刻まれました。この螺旋状の溝のことをライフルといいます。溝を刻むことにより、摩擦によって弾がジャイロ回転し、弾道がぶれず、弾自体が遠くに飛ぶようになりました。日本が火縄銃しかもっていない間に、西洋ではライフル銃というものができ、射程距離は3倍になり、破壊力も抜群で、雨の中でも連発で撃てるようになっていました。欧米列強は、それで攻めてきたわけです。しかも西洋の銃弾は、鎧（よろい）を貫きます。戦国時代に作られていた鎧は、近代のライフルの弾を防げません。必ず貫通します。それだけでなく、貫通する際に、鎧の革の部分を押し込むので、けががひどくなるのです。

幕末を描いたテレビドラマを思い浮かべてみてください。時代遅れの井伊家の侍などは相変わらず鎧を着けていましたが、薩摩長州の武士は鎧を着ていません。あるいは、新選組の土方歳三も、かつては鎧を身に着けていましたが、彼ものちに鎧を捨てました。鎧などを着けていても、体を守れない割には体の動きが鈍くなるので、「あんなものを着ていても意味がない」と思ったのです。それがわかった人間は鎧を捨てたわけです。

あの時代、どれだけ早く鎧を捨てたかによって、優秀な人物かどうかが分かるのです。

（抜粋・要旨）

▼プロフィール
昭和29年2月1日、愛知県名古屋市生まれ。早稲田大学法学部卒業後、TBSに入社。報道局放送記者時代に「猿丸幻視行」で第26回江戸川乱歩賞受賞。その後退社し、執筆活動に専念。『逆説の日本史』シリーズをはじめ、歴史推理・ノンフィクションの分野で独自の世界を開拓。大正大学表現学部、種智院大学人文学部客員教授

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309回　関心が高まる新規輸送分野への参入

日本の国内市場は縮小の方向にあるという認識が、最近トラック運送事業者の間で急速に広がりつつある。「当社が長年にわたって取引してきた荷主とその産業は、国内市場が徐々に縮小している。これは産業構造の変化なので、避けることができない」と考える事業者が増えてきた。

社会が変化するなかで、主要な取引先のコアビジネスが少しずつ衰退している事業者は少なくない。ある事業者は、「日ごろの取引を通して荷主の売上が減少しているのを実感する。そのため、既存の主要荷主との取引は現状維持でいくしかない。それは取引の自然減少を意味するが、それを前提に今後の新たな事業展開を考えている」という。そのために、他産業の荷主、新しい取引先の開拓を余儀なくされている。

一方、荷主はこれまでのコアビジネスだけでは売上、利益が減少する一方なので、新規事業への参入を進めている。そのため「荷主は売上や利益を伸ばしているが、我々運送事業者はそうはいかない。荷主が新規に参入を進めている事業分野はＩＴ系などソフト産業なので、物流が伴わない」からである。

荷主は事業転換を図って売上と利益を伸ばしている。だが、物流事業者からすると、その荷主との取引は「現状維持すなわち自然減少」とならざるを得ない。このように、新規の輸送分野への進出、新しい取引先の開拓が必至の課題になっている事業者が少なくない。

新規の輸送市場を開拓して、上手に事業領域の拡大を進めている事業者への取材から見えてきたいくつかのポイントを挙げると、次の通りである。

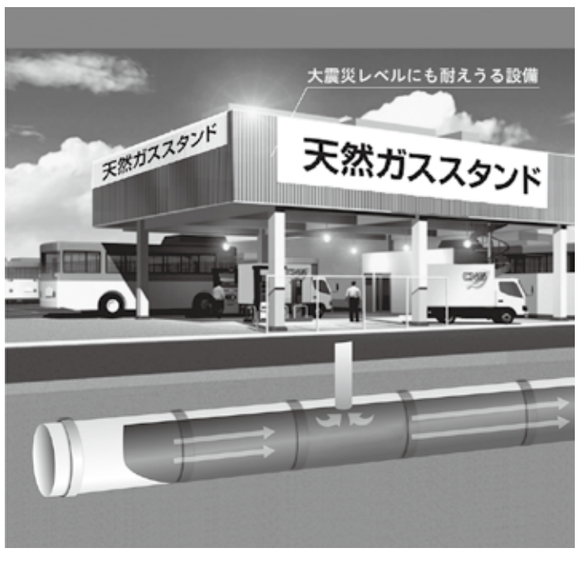
まず、「当社では経営者や管理者だけでなく、従業員も一緒になって自社の強みは何かを分析した」。そしてこの事業者は、経営資源と潜在能力を活かせる輸送分野への進出を進めている。また、従業員教育も重要である。「これまでの仕事に拘泥していては、将来性がない。だが、新しい仕事には困難さが伴う」ことを常日頃から話すなど、従業員の意識を変える努力が必要という。

これは経営者自身にも当てはまる。長年にわたって特定荷主との取引を続けていると、「経営もルーチンワークになり、『運営』しているだけでやってくることができた。だがこれからは、『経営』しなければ勝ち残れない」という意識の転換を強調する事業者もいる。

さらに、既存の経営資源を活かせる分野への進出でも、「ある程度の設備投資や運転資金が必要になる。それを事前に準備する」ことが必要だ。そして最後は、「なんといっても経営トップの決断と実行」である。

強靭な天然ガススタンドが、災害時の物流を支えます

災害に強い強靭な燃料供給システムを確保することは、ＢＣＰ（事業継続計画）の実効性を高める上で非常に重要な戦略の一つです。天然ガススタンドのガスは中圧で供給されており、そのガス管は東日本大震災クラスの地震にも十分耐えられる構造です。災害後も支障なく稼働し、交通・物流の強靭化に大きく貢献します。



都市間輸送の環境改善に貢献する
大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社

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　https://www.gas.or.jp/ngvj/

作業着ならユニ・エール

「働く人を応援」する為、必要な時に、必要な分だけ、楽に管理。様々なシーンに合うユニフォームを提供するサービスです。

CLIENT 顧客数　取引実績は毎年10,000社以上

SALES UNIT 販売枚数　年間での販売実績は45,000,000枚

TRUST 信頼　今までもこれからも最適な品質とサービスを提供いたします。

ユニフォーム作成のお問合せは　ユニ・エール　で検索
【今なら Tシャツ ポロシャツ サンプル無償進呈中】
glimmer ACTIVE WEAR
トムス株式会社 ユニ・エール事業部
050-1743-3189
info@uni-yell.com

第27回全国トラック運送事業者大会特集

再開全体会議・懇親会

1面に関連

再開した全体会議では、『標準的な運賃、燃料サーチャージ』の活用等による適正な運賃・料金収受の推進」、「荷主対策の深度化による取引環境の改善」、など10項目の大会決議（**別掲**）を、中部ブロック青年部協議会の山﨑康一代表幹事が読み上げ、満場の拍手をもって採択された。続いて、堀内丈太郎国土交通省自動車局長と大村秀章愛知県知事が来賓あいさつを行った（**別掲**）。また、大会に引き続き同フロアで、3年ぶりに懇親会が催された。

来賓あいさつに続き、祝電披露が行われ、岸田文雄内閣総理大臣から「トラック輸送は、国内の貨物輸送の太宗を担い、国民生活の向上や経済の発展、地方創生等を実現していく上で極めて重要な産業。政府として、今後とも労働環境の改善、燃料高騰等の諸対策にしっかりと対応してまいりたい」との電報が業界に対して寄せられたことが報告されると、会場からは大きな拍手が沸き起こった。

また、細田博之衆議院議長・自由民主党トラック輸送振興議員連盟会長、北側一雄公明党トラック議員懇話会会長、斉藤鉄夫国土交通大臣、加藤勝信厚生労働大臣、西村康稔経済産業大臣、寺田稔総務大臣、川鍋一朗（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会会長、清水一郎（公社）日本バス協会会長からも祝電が寄せられたことが報告された。

◇懇親会

大会に引き続き、3階「ヴェルサイユ」、4階「雅の間」の2フロアで懇親会が盛大に催された。

清水則明福井県トラック協会会長による「3年ぶりの懇親会を、どうぞリラックスしてお楽しみいただきたい」との歓迎あいさつとともに開宴。

河村たかし名古屋市長が登壇すると、熱田神宮の御神酒として知られる「草薙」の注がれた盃を手に、乾杯の発声を行った。

懇談をはさみ、ステージではアトラクションとして「郡上おどり」が披露された。日本三大民謡踊りのひとつである岐阜県郡上市八幡町の「郡上おどり」は、平成8（1996）年に全10曲が国重要無形民俗文化財に指定。江戸時代、士農工商の融和を図るために奨励され、4日間徹夜で踊り明かすその舞は、約420年間歌い、踊り継がれている。郡上おどりの魅力のひとつである「誰でも気軽に参加できる」を実践するかのように、途中、壇上では踊りのレクチャーが行われた。音頭や囃子に合わせて踊るその姿に、会場からは大きな拍手が湧き起こった。

会の最後には、山口嘉彦岐阜県トラック協会長が登壇。「本日採択された大会決議の早期実現に向け、なおいっそう会員の皆様のご協力をいただくとともに、業界で一致団結してさらなる努力をしてまいりましょう」と閉宴あいさつを述べ、3年ぶりの懇親会は幕を閉じた。同懇親会では、全国から参集した出席者たちが大会の成果を分かち合うとともに、旧交を温め親睦を深めた。

大会決議

私たちトラック運送事業者は、我が国の国民生活、産業活動を支えるライフラインであり、災害時には被災地に向けた救援物資輸送の担い手として、また、コロナ禍においてはエッセンシャルワーカーとして、重要な使命を果たすべく、日夜懸命に努力している。

トラック運送業界では、業界の基盤整備を推進するため、取引環境の適正化によるトラックドライバーの労働環境の改善が必要である。そのため、「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ制」など様々なルールを活用し、適正な運賃・料金収受を成し遂げるため、鋭意取り組んでいかねばならない。

我々は、交通事故防止や環境保全に率先して取り組み、社会との共生を図りながら、トラック運送業界の叡智（えいち）と総力を結集して、これら当面する諸課題に勇気と英断をもって果敢に対応していかなければならない。

このため、我々は本日、第27回全国トラック運送事業者大会の開催にあたり、本大会の総意をもって、以下のとおり決議する。

一、燃料高騰対策等の推進を図ろう
一、「標準的な運賃、燃料サーチャージ」の活用等による適正な運賃・料金収受を推進しよう
一、荷主対策の深度化により取引環境の改善を図ろう
一、働き方改革の推進により労働条件の整備向上を図ろう
一、多様な施策によるドライバーの確保を図ろう
一、交通事故及び労災事故の防止対策、物流DX及び環境・SDGs対策を推進しよう
一、高速道路料金の割引の拡充及び広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路を実現しよう
一、適正化事業等を推進し公正な競争を確保しよう
一、大規模災害発生時における緊急輸送体制を確立しよう
一、パンデミックにおける適切な対応を図ろう

右、決議する。

令和4年10月5日
第27回全国トラック運送事業者大会

再開全体会議　来賓あいさつ

業界と連携し労働環境改善・荷主対策等さらに推進

国土交通省　堀内丈太郎自動車局長

堀内　丈太郎
国交省自動車局長

トラック運送事業の最重要課題は、ドライバーの担い手を増やすための、働く環境の改善です。その手段のひとつとして、適正な運賃を荷主からもらえる環境を作るための「標準的な運賃」があります。その活用は、令和2年の告示以降、2年間で約50％にまで増えてきましたが、まだ道半ばです。国土交通省としましても、全国47都道府県に設置しました「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」などを通じて、荷主企業へのさらなる周知や働きかけを行い、様々な形で荷主対策を進めてまいります。

もうひとつの課題は、働き方改革です。改正改善基準告示は12月公布予定で、令和6年4月より施行されることになります。発荷主・着荷主から強いられている長時間の荷待ち等の取引環境を是正しないことには、実効性が上がりません。業界の皆様とともに荷主への理解を促す取り組みを進め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主等については、改正貨物自動車運送事業法に基づく働きかけなどの法的措置をすでに64件行っており、今後もさらに実施してまいります。荷主対策のみならず、適切な事業運営を行っている運送事業者が馬鹿をみることがないように、法律を守っていい事業者に対する監査なども、行政としてしっかりと進めていきたいと考えております。

トラック運送業界のますますのご発展と、全日本トラック協会の会員の皆様、ならびに本日ご列席の皆様のご活躍とご発展を祈念いたします。

トラック運送事業の貢献に感謝　さらなる発展を祈念

愛知県　大村秀章知事

大村　秀章
愛知県知事

ようやく新型コロナウイルス感染症も第7波が収まりつつあり、引き続きマスク着用や手指消毒による感染防止対策をいながら、併せて社会活動・経済活動をしっかり進めていくということが必要だと考えます。

トラック運送事業者の皆様には、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響が長引く中で、国民生活や経済活動の基盤となるライフラインとして、多大なるご貢献をいただいており、心から感謝を申し上げます。

私ども愛知県は、43年連続製造品出荷額日本一となり、愛知県の製造業の生産額は約48兆円に及びます。それを支えていただいているのがまさに皆様、物流の要であるトラック運送業界、トラック協会の皆様であり、心から感謝を申し上げます。

トラック運送業界を取り巻く状況が非常に厳しい中で、ITやDX（デジタルトランスフォーメーション）を使いながら、人材の育成も行って担い手をしっかり確保し、運輸事業の合理化・効率化・近代化をさらに進めていくことが重要であると考えます。全国のトラック運送事業者の皆様がぜひその先頭に立って、この運輸事業をさらに振興・発展させていただきますように心から祈念申し上げます。

最後に、本日の成果が皆様の今後の事業運営の糧となり、さらに日本の運輸・物流をさらに発展させていただくこと、そして全日本トラック協会のますますのご発展、皆様のご健勝・ご多幸を心よりお祈り申し上げます。

第19回「トラックの森」植樹式

ヒメユズリハ、サルスベリ各5本を植樹　中川口緑地を市民の憩いの場に

事業者大会の開催に先立つ10月4日には、名古屋港中川口緑地（左岸側）（名古屋市港区）にて第19回「トラックの森」植樹式が開催された。

植樹式では冒頭、寺岡洋一中部トラック協会会長（愛知県トラック協会会長）が、「コロナ禍の影響で、昨年の植樹式は中止に追い込まれた。しかし、『待てば海路の日和あり』との言葉通り、1年待ったおかげで、本日好天の中で植樹式を迎えることができた」と述べた上で、「本日植えた木々が今後成長していくとともに、トラック運送業界の繁栄を祈念したい」とあいさつ。

続いて、来賓として加藤一登名古屋港管理組合議会前議長が、「中川運河は港と都心を結ぶ水運の拠点軸。今回この場所に植樹を行うことで、市民の皆様が育ちゆく木々とともに運河を眺めることができるようになり、地元として大変ありがたい」とあいさつした。

その後、坂本克己全日本トラック協会会長や寺岡中部トラック協会会長などの出席者が、ヒメユズリハとサルスベリを5本ずつ植樹した。

式の最後には、眞鍋博俊全ト協副会長（環境対策委員長）が閉会あいさつを行い、「全ト協では今年4月に『トラック運送業界の環境ビジョン2030』を策定したが、CO_2を吸収するメニューのひとつとして本事業は重要。今後も引き続き、各地域においてトラックの森づくり事業の継続をお願いしたい」と述べた。

なお、中川口緑地は、名古屋港と旧国鉄笹島貨物駅の間を結ぶために掘られた中川運河沿いに整備された緑地。同運河は昭和時代初頭から昭和30年代頃まで、名古屋地域における中心的な水上輸送路として活用されていた。近年では名古屋市によって、同運河とその岸辺の環境改善と再開発が進められている。

KYOKUTO

プロフェッショナルのための

業界最大※のプラットホーム有効長!

極東開発工業の

パワーゲート®

\広さの極意。/

床下格納式　CGシリーズ

※2021年3月29日時点。極東開発工業調べ。（CG1000TM、TLを除く、CGシリーズ同等機種において）

パワーゲート®の情報がデータで見える！だから安心・安全につながる！

極東開発工業のIoTシステム K-DaSS® Kyokuto Data Sharing Service に対応

極東開発工業株式会社　本社／兵庫県西宮市甲子園口6-1-45　〒663-8545　TEL.(0798)66-1000

●北海道支店 ☎(011)251-5701 ●東北支店 ☎(022)236-6692 ●首都圏支店 ☎(03)5781-9825 ●北関東支店 ☎(048)668-7712
●中部支店 ☎(0568)71-2231 ●関西支店 ☎(0798)66-1011 ●中国支店 ☎(082)232-8358 ●九州支店 ☎(092)471-1001

www.kyokuto.com

12月改正 新改善基準告示の内容まとまる
全ト協からの荷主対策等の要望を反映

長時間・過重労働の防止へ
トラックドライバーの働き方改革への第一歩

厚生労働省は9月27日、第9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、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）に関して、その在り方がとりまとめられ、了承された（**関連3面**）。

改善基準告示は、平成30年に成立した「働き方改革関連法」の国会附帯決議事項（**図1**）を踏まえ、長時間・過重労働が課題となってきたトラックドライバーをはじめとした自動車運転者の健康確保や、国民の安全確保の観点から、令和元年以降、見直しに向けた作業が続けられてきた。見直しの議論を進めるために設置されたトラック作業部会で、全日本トラック協会の代表委員は実効性の高い見直し内容にすべく、積極的に主張を展開。その結果、同取りまとめ案では荷主対策等の全ト協の意見が反映された内容となった。

ここでは、見直し案の取りまとめに至るまでの経緯等について紹介していく。

1 改善基準告示見直しの経緯

ドライバーを脳・心臓疾患等から守るために
持続性の高い物流を目指して改善へ

改善基準告示は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準について、平成元年に大臣告示として制定されたものである。

これまで改善基準告示は、法定労働時間の段階的な短縮を踏まえて、数度にわたって改正されてきたが、平成9年以降大きな改正は行われてこなかった。この間、年間総実労働時間は、穏やかに減少している。

一方で、脳・心臓疾患による労災支給決定件数において、道路貨物運送業が全業種で最も支給決定件数の多い業種（令和3年度：56件。うち、死亡の件数は20件）となるなど、依然として自動車運転者の長時間・過重労働が課題となっている（**図2**）。また、自動車運転者の過重労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要である。

なお、脳・心臓疾患に係る労災認定基準については、平成13年の改正で、新たに、発症前1か月間に100時間または2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働（休日労働を含む）が評価対象に加えられ、令和3年の改正では、さらに勤務間インターバルが短い勤務についても評価対象に加えられている。

そして、平成30年に成立した働き方改革関連法では、労働基準法が改正されて新たに時間外・休日労働の上限が設けられ、自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限時間が適用されることとなった。

また、働き方改革関連法の国会附帯決議事項として、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善が求められた。

これを受け、労働政策審議会労働条件分科会の下に、令和元年11月、自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会が設置され、元年12月以降、改善基準告示の見直しに向けて、議論がスタートした。

専門委員会には、馬渡雅敏全日本トラック協会副会長（物流政策委員長）と加藤憲治物流政策委員長（令和4年1月から）が全ト協代表委員となった。

見直しの主な論点としては、主に次の内容が挙げられた。

①働き方改革関連法の国会附帯決議を踏まえ、過労死等の防止の観点から、総拘束時間の改善について改善基準告示の見直しが必要。

②業態、長距離と近距離といった運行内容、地域差等の実態を把握した上での見直しが必要。

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 委員名簿

【全ト協】
馬渡　雅敏　公益社団法人全日本トラック協会副会長、松浦通運㈱代表取締役
加藤　憲治　日本通運㈱取締役執行役員

【公益代表】
◎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
○首藤　若菜　立教大学経済学部教授

【労働者代表】
貫　　正和　全国交通運輸労働組合総連合トラック部会事務局長
世永　正伸　全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長

（◎＝部会長、○＝部会長代理）

2 見直しに向けた議論とその成果

厚労省による「荷主対策」や
「運行実態に即した特例措置」などを盛り込む

専門委員会の下に、トラック等の3分野についてそれぞれ専門家による作業部会を設置。そのなかで「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査」を実施し、議論の参考とする方向性が示され、トラック運送事業は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響を受けており、令和2年度（元年度の実態）と3年度の2度にわたって同調査を実施することとなった。

第1回トラック作業部会（3年4月30日開催）が進められることとなった。

見直しに向けた本格的な議論を前に、全ト協では都道府県トラック協会からの意見を集約するとともに独自の実態調査を実施し、議論の参考とするとともに、改善基準告示の見直しに向けた具体的な議論

図1　働き方改革関連法の国会附帯決議事項（自動車運転者関係）

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

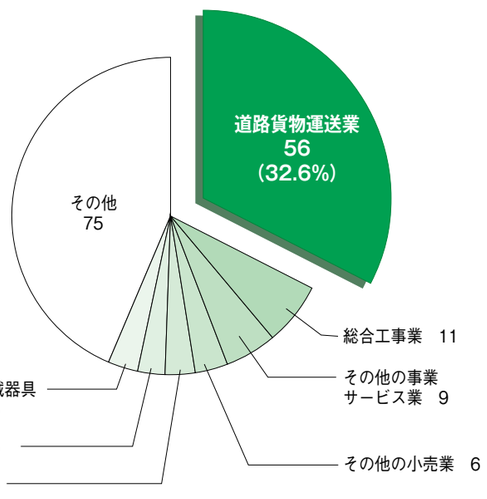
八、自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

二　時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

図2　脳・心臓疾患（過労死等）の労災補償状況
業種別支給決定件数（令和3年度）

令和3年度支給決定件数の総数は172件。業種別に件数の多い業種を示した。
道路貨物運送業は172件のうち、56件を占める（32.6%）



資料：厚生労働省「令和3年度過労死等の労災補償状況」

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とは：

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

認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日時		会場	主催	問合せ先
トラック バス・タクシー	11月8日(火)	13時30分～15時30分	オンライン(Webex)	沖縄総合事務局	内閣府沖縄総合事務局 運輸部企画室 ☎098-866-1812
トラック バス・タクシー	11月中旬(予定)	―	東京都内	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-5844-6276 ※ガイダンスの2番を押してください
トラック バス・タクシー	11月下旬(予定)	―	香川県内	四国運輸局	
トラック バス・タクシー	11月下旬(予定)	―	愛知県内	中部運輸局	

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。
※講習会開催日の約1か月前より参加者募集を開始する予定

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

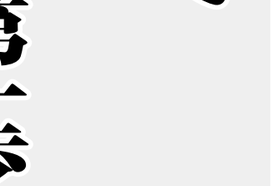
公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団
〒112-0004　東京都文京区後楽1-4-14 後楽森ビル10階
（略称：エコモ財団）　☎03-5844-6276 http://www.ecomo.or.jp

首都圏／九州 定期RORO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!



苅田航路運航スケジュール

集荷日	当日21:00	翌日22:30	翌日ミッドナイト配送
首都圏	東京港	苅田港	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週一便寄港

※2022年10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

図３　トラックの新改善基準告示の概要

	現　行	見直し後
1年、1か月の拘束時間	・原則：月 293 時間 ・特例：年 3,516 時間の範囲で月 320 時間（年間６か月まで）を上限	・原則：年 3,300 時間の範囲で月 284 時間 ・特例：年 3,400 時間の範囲で月 310 時間（年間６か月まで）を上限 ・１か月 284 時間を超える月が３か月を超えて連続しないものとし、１か月の時間外・休日労働時間数が 100 時間未満となるよう努める。
１日の拘束時間	・拘束：13 時間（最大 16 時間、15 時間超は週２回まで）	・原則：13 時間（最大 15 時間） ・例外：１週間の運行がすべて長距離（450㎞以上）であり、かつ、住所地以外の場所においては、１週間のうち２回に限り最大 16 時間とすることができる。 ・１日 14 時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める。（1 週２回以内）
１日の休息期間	・休息：８時間	・原則：11 時間努力義務（下限９時間） ・例外：１週間の運行がすべて長距離（450㎞以上）であり、かつ、住所地以外の場所における休息について、１週間のうち２回に限り８時間以上とすることができる。この場合、一の運行終了後 12 時間以上の休息期間を与える。
運転時間	・１日：９時間（２日平均） ・１週：44 時間（２週平均）	・現行どおり
連続運転時間（運転の中断）	・連続運転時間：４時間 ・運転の中断：合計 30 分（10 分に分割可）	・連続運転時間は、４時間まで。SA・PA 等に駐車できない場合４時間 30 分まで延長することができる。 ・運転の中断：１回が概ね 10 分以上、かつ、合計 30 分以上。当該運転の中断は原則休憩。
特例（分割休息）	・全勤務回数の２分の１を限度に、１回４時間以上、合計 10 時間以上、３分割も可（３分割：４＋４＋４）	・一定期間における全勤務回数の２分の１を限度に、１回３時間以上、合計 10 時間以上、３分割も可 ・一定期間は１か月程度 ・３分割するときは合計 12 時間以上（３＋４＋５）（３＋３＋６） ・３分割が連続しないよう努める。
特例（２人乗務）	・２人乗務の場合、拘束 20 時間、休息４時間	・以下の①～②の基準を満たす車両内ベッドまたはこれに準ずるものの場合、拘束 24 時間まで延長可（車両内ベッドで８時間以上仮眠する場合には拘束 28 時間まで延長可）⇒勤務終了後、継続 11 時間以上休息が必要 ①長さ 198cm 以上、幅 80cm 以上のベッド ②クッション材等による衝撃緩和
予期し得ない事象	・新設	・事故・災害等、予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、１日の拘束時間、運転時間（２日平均）、連続運転時間について、その対応に要した時間を除くことができる。 ・勤務時間後の休息期間は 11 時間努力義務（下限９時間）

実施。物流政策委員会において見直しに係る基本的な考え方を整理し、議論を進めていくことを確認した。

作業部会では、労働者代表委員がトラック運転者の脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多いことを踏まえ、バス、タクシーを上回る削減をすべきとし、960時間の上限規制に準じて1日13時間、月275時間、年3300時間の拘束時間とすべきと一貫して主張。

一方、全ト協は拘束時間の削減には、荷主都合による荷待ち時間の削減など実効性の高い荷主対策が不可欠であると主張。

また、月1回は休日労働ができるように、月284時間、年間3408時間の拘束時間とし、1日の拘束時間についても、最大16時間を残し、運行実態に応じて柔軟に対応できるようにすべきと主張した。

その他、連続運転時間については、長距離運行の実態を踏まえ、SA・PA等に駐車できない場合における運転時間の延長や、1回当たりの運転中断時間の柔軟な対応を求めた。分割休息についても地方の声を反映し、1回3時間以上となるよう強く求めた。さらに、2人乗務特例については、北海道トラック協会の要望を受け、馬匹輸送の実態に対応できる措置を求めた。

全ト協と労働者代表委員と主張には大きな隔たりがあり、平行線をたどったが、幾度にもわたる作業部会における議論を踏まえ、今年9月8日に開催された第10回作業部会において、改善基準告示の改正に関する報告案が提示され（図3）、労使および公益委員からの了承が得られた。

また、9月27日に開催された第9回専門委員会において、改善基準告示および関係通達の在り方に関する取りまとめが提示され、了承された。

取りまとめでは、今年12月に予定されている改善基準告示の改正後速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による要請を実施するとともに、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚労省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を、国交省に対して提供することが適当であるとされた（図4）。

「荷主対策」という労使双方が懸念する課題に対し、厚労省による「荷主への要請」を引き出せたことは、全ト協にとって大きな成果となった。

また、全ト協は作業部会における議論の中で、「長距離運行と中・近距離運行といった運行内容を踏まえた上で、実態に即した形での特例措置を設けるべき」と主張。その結果、拘束時間や休息期間、連続運転時間において長距離運行の際の例外規定が設けられることとなったことも大きな成果になったと言えるだろう。

その他、取りまとめでは、今後、改善基準告示の改正内容について、使用者やトラックドライバーのみならず、トラック運送を利用する荷主や元請運送事業者、貨物自動車利用運送事業者等に対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当であると指摘。

さらに、改善基準告示は、自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）および個人事業主等も対象となることについても、併せて周知することが適当と言及した。

なお、令和6年4月以降の上限規制および改正後の改善基準告示の適用後の行政による荷主対策の実施状況や商慣行の改善状況も含めた運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を行うことも求めている。

藤村博之委員長は第9回専門委員会において、「改善基準告示の見直しが終わりではなく、ここから先、さらに時間外労働の罰則付き上限規制の一般則（年間720時間）に向けて、労使双方がそれぞれ知恵を出し合いながら進めていくことが必要」と語った。

今回の改善基準告示の見直しは、長時間・過重労働が課題となってきた自動車運転者の過重労働防止に向けた第一歩となる。トラック運送事業者においては、新改善基準告示の遵守を通じ、労働者の健康確保を図っていくことが強く求められることになる。

なお、同取りまとめ案は、労働条件分科会に報告されたのち、12月を目途に改善基準告示が改正され、改正後速やかに周知・荷主対策が実施される。新改善基準告示は、時間外労働上限規制（年960時間）の適用に併せて、6年4月から適用されることとなる。

今後、全ト協は荷主向け・事業者向けリーフレット、改正内容を詳しくまとめた冊子を作成、配布するほか、各都道府県トラック協会でのセミナーを開催し、周知徹底に努めることとしている。

図４　厚生労働省による荷主対策案

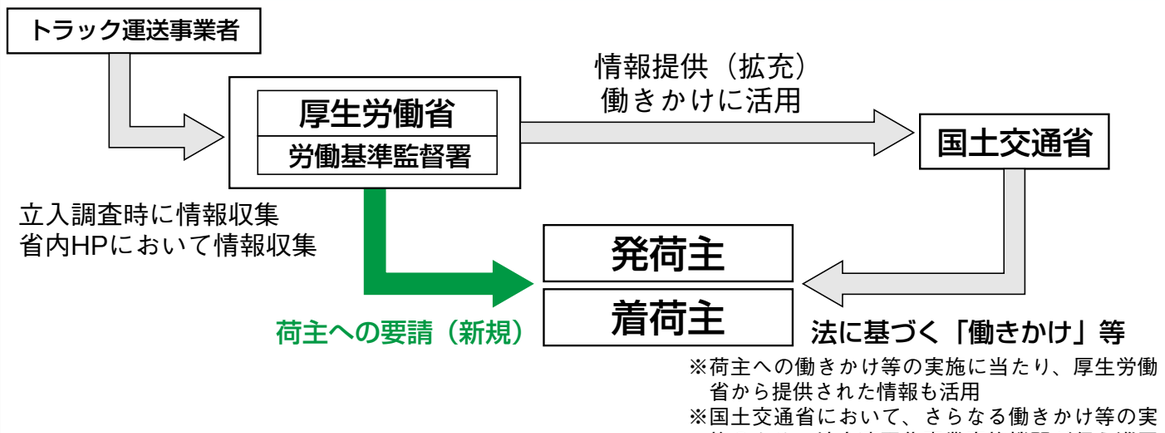
労働基準監督署による要請（新規）

▶ 荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請

（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

▶ 対象企業選定にあたり、省内ホームページ(HP)や立入調査時に収集した情報を活用

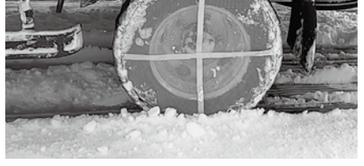
➡ 国土交通省にも情報提供



※荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年４月措置済）

今冬は
タイヤチェーンの
脱着をラクに
しませんか？

力作業がなく老若男女問わず簡単装着
突然の降雪時にでも、素早く対応可能。
軽量で収納もコンパクト
場所を取らずいざという時の備えに。
スタッドレスタイヤへの
交換コスト・労力削減にも貢献!
▶ 商品動画で扱いやすさ一目瞭然！
雪山での取り付け方法・テスト走行動画
雪山での比較走行。取り外し方法動画。
取付方法動画はこちら！



チェーン規制対応品
PA-MAN オリジナル
布製タイヤチェーン
トラック用 | 2枚入 | 左右兼用

知ると納得！
布製タイヤチェーンの特性
布は乾いた雪や氷に張り付く性質を持っており、タイヤに取り付けた布製タイヤチェーンの高強度ポリエステルの表面にある無数の繊維の凹凸が雪面に接地する事により摩擦が発生し、雪上面でのタイヤのグリップ力を向上させます。

品番		型式	適合タイヤサイズ（ノーマルタイヤ・スタッドレスタイヤ）(参考)	自重	
43700	10000	KD-450	7.50R16、225/80R17、235/85R16、225/80R17.5	1.4kg	税別 19,800円（税込21,780円）
43700	20000	ES-188	245/70R19.5、265/70R19.5	2kg	税別 26,800円（税込29,480円）
43700	30000	ES-225	10.00R20、11R22.5、285/80R22.5、295/80R22.5、285/75R24.5、295/75R24.5、275/80R24.5	2.5kg	税別 29,800円（税込32,780円）

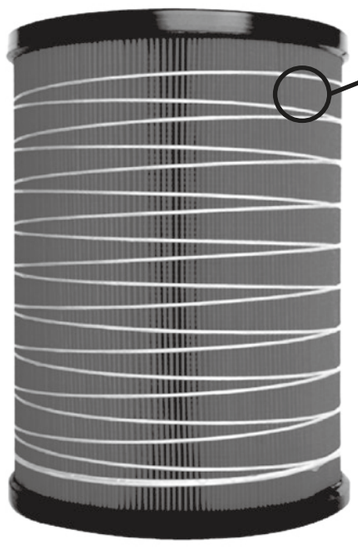
適合サイズ拡大中　パーマンショップでチェックしてください。2t車用／軽自動車用 発売間近!

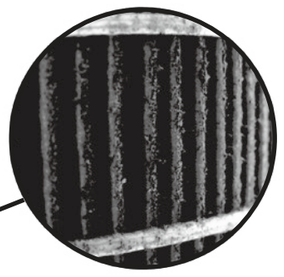
創業1965年
株式会社パーマンコーポレーション　信頼の3年保証
〒550-0021　大阪市西区川口４-１-５
ご注文電話　月～金 8:00～18:00　土8:00～14:30　0120-202-800
品質マネジメントシステムに関する ISO9001取得 ISO9001:2015
PA-MAN
オンラインショップ 通販サイトへは パーマンショップ で検索! https://pa-man.shop/

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

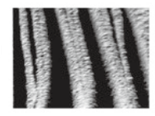
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

吸気効率 向上 → 出力 向上 → 燃費 削減





10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!



一般品では 7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!

低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔
特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応
翌日納品

愛車と燃費を守るため、研究を続けて70年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター　検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4　国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州　研究所：掛川工場　海外拠点：PGF深圳

「パートナーシップ構築宣言」特集

荷主と運送会社の「共存共栄の関係」を目指して
これまでの取引慣行・商慣行を是正
トラック物流の存在意義を高める

大分物流サービス㈱における取り組み（大分県大分市）

「働き方改革」実現に必要な「荷主の協力」
相互理解を深め持続可能な物流の実現へ

新型コロナウイルス感染症感染拡大等の影響を受け、輸送量の減少と軽油価格の高騰に苦しんでいる運送事業者は少なくありません。一方で、荷主企業に比べて運送事業者は相対的に立場が弱いため、輸送コスト上昇分を運賃・料金として適正に収受できていない運送事業者も多くみられます。

政府では、新型コロナウイルス感染症の影響など経済状況の悪化を踏まえ、中小企業・小規模事業者への「取引条件のしわ寄せ」を防止するとともに、「下請取引の適正化」を進めることなどを目的に、「パートナーシップ構築宣言」の拡大・実効性の強化を進めています（詳細13面）。全日本トラック協会としても、荷主及び親事業者・下請事業者間における望ましい取引環境の実現を目指すために、多くの運送事業者に宣言をしていただくための環境づくりを進めています。

本企画では、「パートナーシップ構築宣言」に関する取り組み事例を紹介します。

荷主とのコミュニケーションを深化
「共存共栄の関係」の重要性を醸成

三宮　俊二
代表取締役

大分物流サービス㈱（三宮俊二代表取締役）では、半導体の洗浄液などの化学薬品を中心に、様々な荷物の輸送を手がけている。同社と取引を行っている荷主企業では適正なコスト負担に関する理解が比較的進んでおり、同宣言実施前から、2024年問題やドライバー不足などの説明に応じて、運賃や料金などを引き上げてもらえるような状況だった。

同社は、本社のほかに大分県内に3営業所を構え、化学薬品を中心に多彩な輸送を担っている

「2024年問題などもあり、運送事業者にとってトラックドライバーの働き方改革への対応は急務となっています。当社でも、そうした運送業界の実情を説明した上で、大口の荷主に対してドライバーの拘束時間削減に寄与する高速道路利用を提案したところ、荷主からのご理解をいただき、高速料金を荷主に負担していただけるようになりました。また、ドライバーを確保していくためには、賃金水準を他業種並みに高め、魅力ある業界にしていく必要があります。その原資を確保するための荷主との運賃交渉にあたっても、多くの荷主にご理解いただき、運賃を上げていただいています。荷主からは、『荷主がしっかり利益を確保し、事業を維持していくためには、物流を担う運送事業者もしっかりとした経営基盤が必要だ』ともおっしゃっていただいています」（三宮社長）

荷主からの理解を得て、ドライバーの働き方改革を進めていくためには、もちろん日頃からの努力の積み重ねが欠かせない。

同社では3年前に開催した安全大会の中で、2024年問題への対策について言及。同社ではその当時でも残業時間年間960時間（1月当たり80時間）以下を達成していたが、それを1月当たり50時間にまで改善させること、また拘束時間を削減するとともに、ドライバーが休暇を取得しやすい環境を整備していくことを掲げた。

こうした取り組みの実現にあたっては、自社の努力だけではなく、荷主の理解が重要なカギとなってくる。同社と取引を行っている荷主の中には、東京など大分県以外に本社を構え、大分県内には製造拠点を置いている会社が少なくない。そのため、三宮社長が直接東京などにある荷主の本社に連絡し、トラック運送業界の実情などを説明して理解を深めてもらうようにしている。また、県内の製造拠点などには同社の部長クラスが訪れ、コミュニケーションを深めている。

同社では、常日頃から経営者レベル、担当者レベルそれぞれで荷主企業とのコミュニケーションを徹底し、これまでドライバーの長時間労働に支えられてきた輸送体制の再構築の必要性を強く訴えてきたことで、荷主から理解を得て、ドライバーの労働環境改善への取り組みを推進。3年前に掲げた目標の実現に近づこうとしている。

なお、同社は元請事業者として、運送業務の一部を協力運送会社に委託しているが、荷主から収受した運賃・料金の値上げ分については、協力運送会社にも適切に反映させているという。

「当社にとって、2024年問題の解決は協力運送会社なくして成しえないことだと考えています。競争力のある物流を維持していくためには、荷主と当社との共存共栄だけではなく、元請である当社と下請である協力運送会社との共存共栄についても、同じようにしっかりと考えていかなければならないと考えています」（同）

荷主との望ましい取引慣行の実現に向けて
今こそ会員事業者が連携して宣言実施を

さて、同社が「パートナーシップ構築宣言」を行ったのは、今年7月のことである。

今年6月27日に開催された大分県トラック協会（仲浩会長）の理事会で同宣言について仲会長から提案された（**詳細13面**）。大分県ト協の理事として出席していた三宮社長は、仲会長からの提案を聞き、早速宣言実施に向けて動いた。

同宣言の実施にあたっては、「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト（**詳細13面**）に掲出されている宣言のひな型を基に、自社の実情に合わせた形で宣言書を作成。作成した宣言書をポータルサイトにアップロードし、内容に問題がなければ宣言企業として登録・公表されることになる。同社は、7月7日付で宣言企業として登録された。

「これまで荷主や協力運送会社とのパートナーシップ強化に取り組んできた当社にとって、『新たな共存共栄関係の構築』を目指す同宣言の実施は欠かせないと考え、宣言実施に踏み切りました。また、私は大分県ト協大分西支部長も務めており、支部会員に対しても積極的に宣言実施を呼びかけています」（同）

三宮社長は荷主企業に対しても、「御社との共存共栄関係を今後も維持させていくために、当社も宣言を行った。持続可能な物流を実現させていくために、ぜひ御社でも宣言実施への検討をお願いしたい」と、積極的に宣言をアピールしている。

宣言を行い、それを荷主等にアピールしていくことで、取引先の適正取引への意識も高まっていく

また、協力運送会社に対しても、宣言に基づいて日々事業を行うことの大切さを強調しながら、同宣言の実施を強く訴えているという。

さて、同宣言は、取引先との新たなパートナーシップの構築を目指すために、次の項目に重点的に取り組むことを宣言するものである。

①サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を超えた新たな連携

②親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）の遵守

なかでも②は、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行や商慣行の是正に積極的に取り組むことで、適正取引実現に繋げていくものとなっている。

大分西支部会員企業の中には、荷主との運賃交渉に苦しんでいる事業者もいるという。三宮社長はそうした事業者に対して、同宣言を実施するとともに、積極的に交渉を進めてほしいと訴えている。

「運送会社は荷主よりも弱い立場であり、仕事を失う不安から運賃・料金の値上げに踏み切ることのできない事業者も少なくありません。しかし、値上げ交渉を行わないままでは適正な利益を確保することができず、自社の人材流出を招き、最終的に事業を継続させることができなくなりかねません。また、『運賃・料金の値下げ』のみが売りになっているような運送会社では、安全輸送の実現に必要な適切な投資を行うことができません。『安かろう、悪かろう』という運送会社では悲惨な事故を招き、結果的に荷主からの信頼を失うことになります。魅力ある業界、会社にしていくため、宣言により、人材が定着し、安全性の高い運送会社であり続けるための投資を適切に進め、荷主との共存共栄の関係を築こうとしている運送会社であることを荷主に強く訴えていくことが不可欠です」（同）

同宣言の実施を通じて、荷主や協力運送会社との連携を一層強化させていくとともに、地元の会員運送事業者に対しても同宣言の価値を発信し続けている三宮社長に、今後に向けた取り組みを聞いた。

「これまで、物流を維持するためにドライバーが長時間労働を強いられてきましたが、ドライバー不足が深刻化している中で、こうした現状を改善できなければ、モノが運べなくなってしまうという危機的な状況に陥ってしまいます。そうした状況を打破するためにも、ドライバーの働き方改革は急務です。しかし、荷主都合の長時間の荷待ちなど、運送会社がコントロールできない要素も数多く、働き方改革を進めていくためには荷主の協力が欠かせません。同宣言では、発注元事業者・受注先事業者の双方が働き方改革に対応していくための内容も盛り込まれています。宣言を機に、運送事業者と荷主企業が連携して地道な努力を積み重ね、これまでの商慣行を改善するとともに労働環境を改善させ、一歩一歩物流の存在意義を高めていくことで、永続的なトラック物流の実現に繋がるのです。今こそ『オール大分』で宣言実施への気運を高め、荷主に対して業界の窮状を強く訴え、荷主に物流のもつ重要性を理解していただく必要があると考えています」（同）

（取材協力）大分物流サービス㈱　三宮俊二代表取締役

企業プロフィール

社名	大分物流サービス㈱
本社所在地	大分県大分市豊海3-1994-192
代表者	代表取締役　三宮　俊二
設立	昭和57年8月19日
資本金	6,580万円
社員数	99人（うちドライバー65人）
車両数	58台

労務 Q&A

第257回

退職後に不正発覚、退職金の返還請求可能か

Q 半年前に退職した労働者が、在職中に就業規則の懲戒解雇に該当する不正を働いていたことが、最近になって発覚しました。こうした場合、いったん支払った退職金を返還させることは可能でしょうか。

A 支払済でも就業規則に返還規定があれば可能

【解説】退職金について、通常多くの事業場では、就業規則に懲戒解雇の場合には支給しない旨の規定を定めていますから、在職中であれば当然不支給処分ということはあり得ます。しかしながら、ご質問のケースは、不正行為の発覚が退職してから半年後ということですから、すでに退職した労働者に対し、あらためて懲戒解雇に処し、支払った退職金を返還させることができるかというと、実際問題としてまず無理だと考えるべきでしょう。つまり、退職によりすでに労働契約が切れており、貴社の労働者としての地位もないわけですから、そもそも就業規則を適用して懲戒権を発動する余地はまったくなくなっているからです。そうなると、結局、訴訟を起こして、不正により事業場が損害を受けた範囲で損害賠償請求をするしかないということになります。

それでは、まったく対抗策がないかというとそうではありません。まず、事前の予防措置になりますが、就業規則に退職金について、「退職後に、懲戒解雇事由に該当する事実が判明した場合には、支払い済みの退職金の全部または一部を返還させる」旨の返還規定を設けておくことです。大阪地裁による阪神高速道路公団・退職金返還請求事件の判決（昭和63年11月2日付）でも、同公団の職員退職手当支給規程に「職員が退職後、在職中の職務に関し、懲戒による免職を受ける事由に相当する事実が明らかになったときは、すでに支給した退職金を返還させ、または退職金を支給しないことができる」とする返還規定があることを根拠に、収賄容疑で逮捕された元職員に対する公団側の退職手当906万7000円の返還請求権を認めているところです。また、退職金の支払い時期について、不正行為の有無を確認するための調査期間を置き、数か月後とするのも一つです。労働基準法第89条第1項第3号の2では、退職手当の支払い時期に関する事項を定めるよう義務付けていますが、特にいつまでに支払えというようなことは言っていませんので、事業場がそれぞれ公序良俗に反しない範囲で決めればよいということになります。

ご質問の内容だけでは、必ずしも貴社の就業規則に退職金の返還規定があるかどうかは明らかではありませんが、もしなければ、一般的には前述した損害賠償の請求を行うということになります。ただし、法律的にはそのほかにも、民法第703条による不当利得ということで返還請求することができます。また、合意解約による退職であっても錯誤（民法第95条）や、詐欺（同第96条）による取消しが認められれば、雇用関係が存続しているということで、懲戒解雇も可能です。しかしいずれの場合も、懲戒解雇の事由が「永年の勤続の功を抹消してしまうほどの重大な不信行為」と認められることが前提になります（平成15年12月11日東京高判、小田急電鉄事件ほか）。

東海電子株式会社
無料WEBセミナーご案内
セミナー詳細は携帯からも確認、参加登録が可能！ご参加お待ちしております！

10/17(月) 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！

10/18(火) 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！
トラック・バス・タクシー 23 事業者の申請が受理されました

10/19(水) 13:30~14:30
azoop × 東海電子株式会社
運送業界のコンプライアンス対応 待ったなし！
～点呼と労務管理　行政処分から会社を守るための対応策～

10/21(金) 13:30~14:00
TOKAIRIKEN 東海理研株式会社 × 東海電子株式会社
アルコール検知器＆キーボックス連動
「飲酒運転をさせない」最強コンビネーション ～飲んだら、クルマの鍵が取り出せません～
大好評により前回開催時のアーカイブ動画での開催となります

10/24(月) 13:30~14:30
運用して解ったこと！ 第3弾
2022年4月義務化開始から5ヶ月
白ナンバー義務化 やるべきポイント紹介
パブリックコメントから見える、警察庁の狙いと企業のギャップ

10/26(水) 13:30~14:30
指導監督の抜け漏れ防ぎませんか？
運行管理者には多くの業務があります。指導監督の抜け漏れ防止入門編にて再確認をしませんか。

東海電子株式会社
https://www.tokai-denshi.co.jp
詳細は東海電子HPの新着情報をご確認ください
東海電子 セミナー 検索

「パートナーシップ構築宣言」特集

荷主との運賃・料金交渉を後押し 業界の地位向上を図り宣言企業拡大に動く

大分県トラック協会における取り組み

仲　浩
大分県トラック協会長

大分県トラック協会では、平成30年に仲浩会長が就任以来、「会員第一の運営」「業界の社会的・経済的地位の向上」「社会貢献と会員相互の連携強化」を活動指針に据えて取り組みを推進。なかでも「業界の地位向上を図るためには、これまでの商慣行を根本から見直さなければならない」との仲会長の強い思いから、適正取引推進対策の強化に取り組んできている。

「標準的な運賃」に関する取り組みでは、大分県トラ協では「全事業者の提出」を目標に掲げ、仲会長を先頭に役職員が一体となって会員事業者への支援体制を強化。また、会員事業者向けセミナーを支部単位で開催したり、運輸支局と連携を取り、未提出事業者に提出を促すローラー作戦を実施するなど、様々な対策に繋げている。

「今こそ協会を挙げて進めるべき」 仲会長の肝いりで宣言普及拡大を推進

同協会における「パートナーシップ構築宣言」への取り組みは、全日本トラック協会から都道府県トラック協会に対し、同宣言の会員周知および登録呼びかけに関する要請文書が今年6月16日付で送付されたことがきっかけという。

6月27日開催の同協会理事会で、仲会長は「わが国の大企業はわずか約0・3％（約1万社）、中小企業は約99・7％（約380万社）で構成されている。サプライチェーンを守っている中小企業の役割は非常に大きく、事業規模に捉われず、上も下もなく、大企業と中小企業の双方でサプライチェーン全体を守っていくことは、日本経済にとっても大変重要」と指摘。その上で、「サプライチェーンの一角を担う運送事業者が同宣言を行うことで、取引先との共存共栄関係を築き、また荷主との適正な運賃・料金の交渉を後押しし、さらにSDGsを実践していることを表す良い取り組みであることから、今こそ協会を挙げて同宣言の普及を進めるべき」との強い意志を示し、積極的に取り組んでいくことが決定した。

「運賃交渉時の活用」や「SDGs」など 登録のメリットを会員に強く訴える

同協会では、事業者の多くは同宣言について関心はあるものの、宣言の実施など具体的な取り組みの推進には結び付きづらいのではないかとみていた。そこで、同宣言の周知と活用の徹底に向けて、様々な取り組みを推進している。

同宣言に関する、同協会のこれまでの実施内容は図1の通りである。また、会員事業者への呼びかけの際には、登録のメリットを改めて打ち出し、宣言実施に結び付けている。

7月に会員事業者に対して文書を送付したところ、会員事業者による宣言実施が急激に増えたという。10月12日現在で、県内本社の事業所（383事業所）の27・7％にあたる106事業所が宣言を済ませている。

「消費者に対して輸送サービスを提供し続けていくためには、サプライチェーン全体で適切に輸送コストを負担していくことが求められます。同宣言で掲げられている取り組みがトラック運送業界全体の共通認識となるよう、これからも宣言の普及拡大への取り組みを推進していきます」（益永浩常務理事）

図1　大分県トラック協会における取り組み
①全会員に対し、協会長名で同制度の周知文書を送付（令和４年７月６日付）
②県下支部・分会長（６支部長・13分会長）に対し、地区単位での呼びかけを要請
③登録作業を協会事務局で支援（会員事業者へのポータルサイトの紹介など）

図2　「パートナーシップ構築宣言」登録のメリット
①運賃・交渉時の活用
同宣言を登録および名刺等にロゴ（写真上）を入れることにより、運賃交渉の際に、協力会社（下請）に行うコスト上昇分の転嫁を訴え、荷主・元請との運賃交渉に活用する。
② SDGsの取り組み※
荷主企業においてSDGsの取り組みが積極的に進められる中、取引荷主に対して自社のSDGsへの取り組み姿勢を示すことができる。

※宣言を通じて、次の5つの開発目標に取り組んでいることになる。
・（開発目標③）すべての人に健康と福祉を
・（開発目標⑧）働きがいも、経済成長も
・（開発目標⑨）産業と技術革新の基盤をつくろう
・（開発目標⑩）人や国の不平等をなくそう
・（開発目標⑰）パートナーシップで目標を達成しよう

パートナーシップ構築宣言

ロゴマークに込められた思い：
「大企業と中小企業がうまく噛み合い、共存共栄していく」

取引先と価格交渉ができる関係を目指して 「パートナーシップ構築宣言」を宣言しましょう！

1 「パートナーシップ構築宣言」とは？ 宣言を行うことで「下請取引適正化」等を目指す

「パートナーシップ構築宣言」は、事業者が、取引先との共存共栄を目指し、次の内容に取り組むことを企業の代表者名で宣言し、ポータルサイトで公表するものである。
①サプライチェーン全体の付加価値増大と、新たな連携
②下請企業との望ましい取引慣行の遵守
なお、運輸業、郵便業では、10月12日現在で356社が同宣言を行っている。

2 「パートナーシップ構築宣言」の効果 発注者・受注者ともに適正取引への意識が高まる

図1では、同宣言のイメージを示している。近年、人件費や燃料価格が高騰し、経営的に厳しい局面に置かれている運送事業者（下請け・受注者）は少なくない。同宣言は、下請取引の適正化を図るために実施されているもので、荷主企業（親会社・発注者）と運送事業者がともに同宣言を行うことで、両者が一緒になって適正な取引となるよう努力を行い、望ましい取引慣行の遵守を図っていくことを目指している。

同宣言は、企業規模の大小に関わらず、発注者の立場で自社の取引方針を宣言するものである。より多くの企業が宣言を行うことで、大企業も中小企業も付加価値に基づく適正な取引を尊重する機運が醸成されてくる。すると、「取引先と生産性向上の成果やコスト負担を適正にシェアする」、「良いものやサービスを、価値を反映した適正価格で取引する」など、サプライチェーン全体で「取引の適正化」が進み、自社の業績も向上することが期待できる（図2）。

なお、宣言企業は、モーダルシフト等推進事業費補助金など一部の補助金で加点措置を受けることができる。

宣言は、同宣言ポータルサイト（二次元コード）より行うことができる。

図1

図2「パートナーシップ構築宣言」の効果

発注側の約 94% が「宣言」を意識して仕入先と取引条件の協議をしている。
受注側の半数以上が「宣言」の効果を実感している。

〔発注側〕
仕入先との取引条件の協議において、本宣言をどの程度意識しているか。
・おおいに意識している…68%
・やや意識している　…26%
→ 94%

〔受注側〕
「宣言企業」は、適正な取引となるよう努力する姿勢が強いと感じるか。
・おおいに感じる　…20%
・やや感じる　…34%
→ 54%

中小企業庁「令和２年度取引条件改善状況調査結果」（2020/9/29～10/30 実施）
（出典：日本商工会議所「パートナーシップ構築宣言」専用ページ）

ほんのヒトコマ ［第113回］ 前川しんすけ

愛の量がいつの間にか減っている……

法令○×クイズ ～夜間走行編～

【解答】2面に問題

❶ ○（教則第6章第3節 夜間1-(1)）夜間は速度感が鈍り、速度超過になりがちである。その上、夜間は過労運転や酒酔い運転をする者や、酔って歩く者などがいたりするので、昼間より速度を落として慎重に運転する。

❷ ×（教則第6章第3節 夜間1-(2)）走行中には、自分の車と対向車のライトで、道路の中央付近の歩行者が見えなくなることがあるので、十分注意する。

❸ ×（教則第6章第3節 夜間1-(6)）薄暮時には事故が多く発生するので、早めにライトを点灯し、自分の車の存在を知らせるようにする。

❹ ×（教則第6章第3節 夜間2-(5)）室内灯は、バスのほかは、走行中はつけないようにする。

❺ ○（法第52条第2項、令第20条）夜間、他の車両等と行き違う場合、他の車両等の通行を妨げるおそれのあるときは、車両等の運転者は、灯火を消し、灯火の光度を減ずる等灯火を操作しなければならない。

爽快明快 あなたは解ける!!

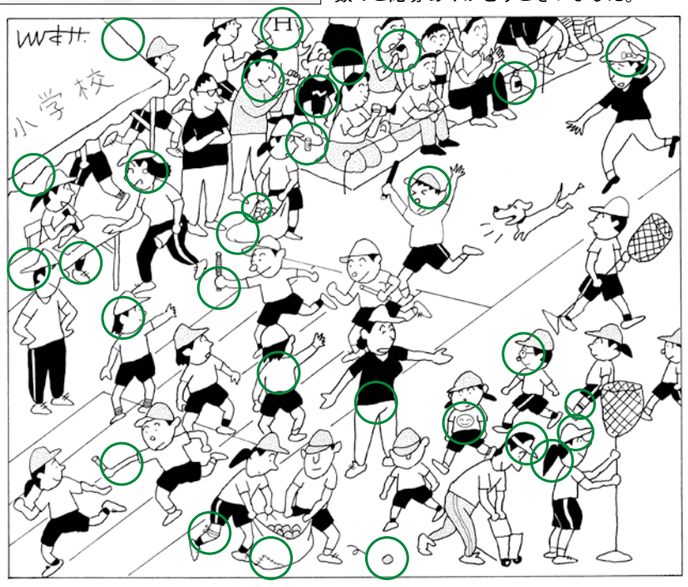
（9月25日号）　答え合わせ

A	B	C	D
マ	ツ	タ	ケ

まちがいさがし ほっと一息

答え合わせ

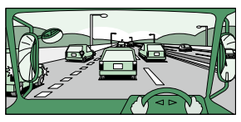
『広報とらっく』9月1日号掲載の「まちがいさがし」の正解は、下記の30か所でした。正解者の中から抽選で20名様に記念品をプレゼントします。なお、当選者の発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。多数のご応募ありがとうございました。



（3面）危険予知訓練（KYT）シート の解説

▶交通事故防止編

あなたは前車に追従してやや交通量が多い高速道路を走行して、インターチェンジ（IC）の合流地点に差しかかりました。前方には合流しようとする車が複数台見えます。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。

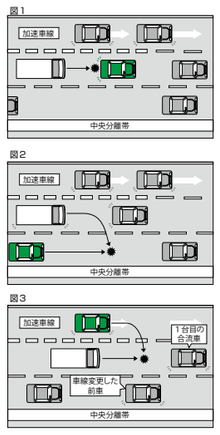


どのような危険がありますか？

①合流してくる車に気づき減速した前車に追突する危険があります（図1）。
②前車を避けようと右に車線変更したところ、後方から走行してきた車と衝突する危険があります（図2）。
③前車が右に車線変更し、空いた走行車線に合流してきた2台目の車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追従している前車の前には、合流しようとする車が見えます。「前の車はそのまま進んでいくだろう、合流する車もそのままスムーズに合流するだろう」と、安易に前車に接近していると、前車が合流車に配慮して減速した場合、追突する危険があります。IC等の合流地点に接近した時は、スピードを落として周囲の状況をしっかり把握しましょう。また追従している時は、前車の減速に備えて車間距離をしっかりとっておきましょう。
②右のミラーには、後方から接近してくる車が映っています。減速した前車を避けようとして、右に車線変更すると、後方を走行してきた自動車と衝突する危険があります。慣れた状態でハンドル操作や車線変更をすると、本来行うべき安全確認が疎かになるだけではなく、危険の見落としに繋がります。車線変更をする際は、後方の安全をしっかり確認してから行いましょう。
③交通量の多い高速道路で、前車に続いて合流する場合、なるべく前車に続いてスムーズに合流したいと考えがちです。さらに接近しているのがトラックであれば、「うまく合流させてくれるだろう」と考え、やや強引にでも合流してくることがあります。合流車を見つけた時は、その動静をしっかり確認するとともに、スムーズに合流できるようすスピードをコントロールしましょう。合流地点では、様々な車が錯綜するので、細心の注意を払い運転してください。



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。

創造する信頼のパートナー
ALTIA
株式会社アルティアは、『自動車検査機器』・『整備用リフト』・『自動車整備関連機器』のプロツールメーカー
自動車検査機器
整備関連機器
物流関連機器
車両整備工場の立ち上げ実績 多数あり
お気軽に ご相談ください
本社／〒134-0088 東京都江戸川区西葛西7-20-10　TEL 03-5659-8162
支店：札幌・仙台・首都圏・関東信越・名古屋・大阪・広島・福岡
製品・サービスについての詳細は弊社 HP をご覧ください。
https://altia.co.jp
創造する信頼のパートナー
ALTIA 株式会社アルティア

車輪脱落事故防止へ「緊急対策」

冬期に多発する大型車の車輪脱落事故を受けて

国土交通省は9月30日、全日本トラック協会などで構成する「大型車の車輪脱落防止対策に係る連絡会」が取りまとめた大型車の車輪脱落防止に係る「令和4年度緊急対策」について、同連絡会など傘下団体会員に対して積極的な取り組みを行うよう通達した。

4年度の緊急対策は、①緊急点検の実施、②国土交通省実施事項、③連絡会構成団体共通実施事項、④連絡会構成団体別実施事項、⑤大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施、⑥新型コロナウイルス感染症に配慮した取組の実施――に分かれており、④の構成団体別実施事項で全ト協では、これまでの事故防止対策の一層の周知・徹底を図るとともに、依然として、自社でタイヤ脱着作業を行ったトラックでの車輪脱落事故が多いことから、次の実施事項を追加して取り組むよう周知・徹底する。

(1)整備管理者に対して、自社で大型車のタイヤ脱着作業を行うときは、作業者に対して、「タイヤ脱着作業管理表」に沿って作業を実施させ、その結果を記録するなど、適切なタイヤ脱着作業が行われていることを確認すること。(2)整備管理者は「タイヤ脱着作業管理表」を使用して、タイヤ脱着作業後の増し締めの実施結果を記録し、確実に増し締めが実施されていることを確認すること。(3)整備管理者は、日常点検実施者に「日常点検表」を使用して、「ホイール・ナットの緩み及び脱落」、「ホイール・ボルト付近のさび汁痕跡」、「ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの不揃いの確認」および「ホイール・ボルトの折損等の異状の点検」を確実に行わせること。なお、ホイール・ナットの緩みの点検については、点検ハンマによる確認手法のほか、ホイール・ナットへマーキングを施す、または、市販化されているホイール・ナットマーカー(ホイール・ナット回転指示インジケーター)を装着し、それらのずれを確認する手法により、ホイール・ナットの緩みの点検を確実に実施すること。

また、国交省から要請される「ホイール・ナットの緩みの総点検」の実施および結果の報告について、会員へ協力依頼するほか、トルクレンチを保有していない事業所への保有を働きかける。

なお、国交省実施事項では、「①事故防止対策を推進するための広報・啓発活動」、「②事故防止対策の徹底を図るための周知・指導」、「③地方(地方運輸局)独自の実施事項」となり、特に①では、大型車の車輪脱落事故防止に係る連絡会で制作したポスター(今号の『広報とらっく』に刷り込み)、チラシ(今号の『広報とらっく』に同封)、動画などを用いて広報活動を実施するほか、②では、高速道路などのサービスエリア、パーキングエリア、トラックターミナル等を活用して街頭検査を行うとしている。

さらに、日本自動車工業会では、緊急点検の実施に必要なホイール・ナットを無償提供(別掲)を行うほか、地方運輸局、運輸支局を通じて、ホイール・ナットマーカー(ホイール・ナット回転指示インジケーター)を配布するとしている。

大型車のホイール・ナットの保守管理について緊急点検を実施

国土交通省では、近年車輪脱落事故発生件数は123件と、前年度(131件)から8件減少しているものの、車輪脱落事故による人身事故が5件発生している。また、月別発生件数をみると、123件のうち79件(64%)が3年11月～4年2月に発生しており、冬期に集中している。

「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」(座長：伊藤紳一郎(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所)において、車輪脱落事故車両の調査等を行ったところ、事故を起こした車両では劣化したホイール・ナット(写真)が使用されていたり、タイヤ脱着時にホイール・ナットの清掃や潤滑剤の塗布等が適切に行われていない状況が明らかになった。

劣化したホイール・ナット等を使用すると、ホイール・ナットが本来の位置まで締まらず、十分な締結力が得られないため、走行中にホイール・ナットが緩み、車輪が脱落するおそれがある。

同キャンペーンでは、車齢4年以上の大型車の個々のユーザーにダイレクトメールを郵送し、ホイール・ナットの適切な保守管理について緊急点検を行う(対象車両＝平成30年9月30日以前に登録された大型車約38万台)。なお、緊急点検の結果、劣化したホイール・ナットの交換が必要な場合は、大型自動車メーカー(4社)から左側後輪分の新品のホイール・ナットが無償提供される。

また、同キャンペーンでは、適切なタイヤ脱着作業の動画やチラシを活用し、大型車のユーザーやタイヤ脱着関係者への啓発も行うことにしている。

新品のホイール・ナット

劣化したホイール・ナット

こちら広報室 四季折々 238

2022・10・15

▼乗車する番線を間違え、本来乗車すべき番線に息も絶え絶えに辿り着いた瞬間、無常にも新幹線のドアは閉まってしまいました。金沢行きの「はくたか」を呆然と見つめる4人の中年女性。聞こえてきたのは、「仕方ないわ。諦めが肝心よ」、「だからトイレは我慢して言ったのに」、「次の金沢行き新幹線は何時なの」という会話でした。乗り遅れの原因となったと思しき女性が「旅の恥は掻き捨てよね」と言うと、他の3人は異口同音に「えーっ、旅はまだ始まってないし」と悲嘆に暮れる「四分五裂」状態で、何とも気の毒です。集合時間・場所は適切だったのか、幹事役はしっかり旅の行程を把握し、皆に伝えていたのか、そして次は乗車できたのか、他人事ながら心配になってしまいました。▼ツアーで観光地を見た後に、バスの集合時間に遅れる人が必ずいます。ある海外ツアーで一緒になった中年男性は、いつも集合時間に遅れ、必ず言い訳をする「常習犯」で、その理由を聞いたところ、彼の回答は唖然とするものでした。いわく、「時間に縛られて行動するのは性に合わない」。「得手勝手」なその男性に、「次回はおひとりで気ままな旅をゆっくりと堪能して下さい」と、個人旅行を推奨しました。▼駅や移動の道中では、気になる光景に出くわすこともしばしばです。新幹線の車内で、人目を憚らずにイチャイチャしていたカップルの若い女性が、下車した仙台駅構内の柱のそばで泣いています。その表情は、見るに絶えず先ほどまでの明るく美しい顔立ちが嘘のように悲しい面持ちで、お相手の男性がしきりになだめています。東京駅から仙台駅までのわずか90分の間に何があったのでしょうか。車内では、お互いに笑顔でやり取りをしているのを見かけたので結末が気になりつつ、その場を離れました。▼ある平日の東京駅で、中央線に乗り換えようと上りエスカレーターに乗ると、前に立つ初老の男性の出で立ちに驚かされました。上半身はランニング、下半身は薄手のステテコ姿で、下りのエスカレーターに乗っている人達は、すれ違う際に「目が点」の状態でした。▼新幹線の車内で、行ったり来たりを繰り返す男性に遭遇したこともありました。車両の中を5往復する度に歩数計を確認しては、自ら納得しています。「ほっほっ」と軽快な足取りはいいのですが、「新幹線の中ではなく、青空の下でやれば気持ちいいのに」と不思議に思いました。▼車内販売の女性と若い男性の会話も印象的でした。「あのー、炭酸ある？」、「コーラはあります」。「ジンジャーないの？」、「生憎ですがコーラしかありません」。すると男性は、「もういい。いらない。品数少ない過ぎ」と捨て台詞。販売員の女性を気の毒に思いつつも、「確かに品数は限定的だし、新メニューも増やしてほしいな」と思ったこともありました。▼人間観察をしていると、人の姿は実に「悲喜々々」で、見ていて楽しくもあり、悲しくもあり、「反面教師」にすることも少なくありません。駅や新幹線だけでなく、生活のあらゆる場面に、人生の機微が垣間見える「幾多のショートドラマ」があふれていました！

(山崎　薫)

第54回 全国トラックドライバー・コンテスト出場選手一覧

(令和4年10月12日現在)

全日本トラック協会では、10月22日(土)～24日(月)の3日間、第54回「全国トラックドライバー・コンテスト」を開催する。

同コンテストは、社会的責務を担うトラックドライバーとしての自覚と誇りをもたせ、業界を挙げた安全意識の高揚と交通事故防止活動の推進に資することを目的に、昭和44年から開催されているもの。今回は、都道府県地区大会を勝ち抜いてきた126人(うち女性17人)の精鋭ドライバーが参加し、22日・23日の2日間にわたり、実科競技(運転技能・点検)と学科競技(法規・構造機能・運転常識)に挑戦する。

4トン部門(40人)

都道府県名	氏名	所属事業所名
北海道	山本　雄大	日本通運㈱札幌航空支店千歳空港営業課
岩手県	佐々木健人	第一貨物㈱盛岡支店
宮城県	中根　誉士	日本通運㈱仙台航空支店国内貨物カスタマーサービス課
秋田県	森合　康喜	日本通運㈱秋田警送事業所
山形県	川越　知	日本通運㈱山形支店酒田重機建設営業所
福島県	及川　誠也	日本梱包運輸倉庫㈱いわき営業所
茨城県	髙木　英雄	関東西濃運輸㈱日立支店
栃木県	髙久　良一	フットワークエクスプレス関東㈱宇都宮支店
群馬県	吉田　新吾	日通群馬物流㈱本社営業所
埼玉県	西岡　達矢	日本郵便輸送㈱川越営業所
千葉県	秋葉　智哉	日通船橋運輸㈱本社営業所
東京都	菊池　豊	西濃運輸㈱足立東支店
神奈川県	河田　智	㈱ハナワトランスポート横浜営業所
新潟県	中野　雅康	センコー㈱埼玉主管支店新潟営業所
長野県	相馬　昭徳	東海西濃運輸㈱上田支店
富山県	島田　仁史	ケミプラス㈱中田営業所
石川県	宮谷内健太郎	日本通運㈱北陸支店北陸西支店国際物流事業所金沢港海運課
福井県	竹内　淳貴	北陸トラック運送㈱本社営業所
岐阜県	橋本　拓也	濃飛倉庫運輸㈱大垣支店
静岡県	小池　知弘	㈱ナルキュウ静岡営業所
愛知県	坪中　貴之	カリツー㈱刈谷北営業所
三重県	落合　浩幸	日本通運㈱三重警送支店
滋賀県	山内　塁	日本通運㈱京滋警送支店大津センター
京都府	福﨑　彰彦	㈱日立物流西日本大山崎AE営業所
大阪府	北口　正昭	西濃運輸㈱堺支店
兵庫県	松浦　龍樹	㈱日立物流西日本兵庫営業所
奈良県	野中　孝輔	西濃運輸㈱奈良支店
和歌山県	前田　和真	日本通運㈱和歌山支店中央営業所
岡山県	千原　卓朗	岡山スイキュウ㈱瀬戸内物流センター
山口県	森　康匡	日本通運㈱中国警送支店下関警送事業所
香川県	仁信　剛	四国西濃運輸㈱三豊支店
愛媛県	眞見　勇夫	宇和島自動車運送㈱営業本部
福岡県	松田　博和	九州西濃運輸㈱北九州支店
佐賀県	横山　宜弘	日本通運㈱福岡航空支店佐賀航空営業所
長崎県	山口　壱剛	㈲丸野バンライン東彼杵営業所
熊本県	永田　卓	日通熊本トラック㈱本社営業所
大分県	大久保諭成	九州西濃運輸㈱大分支店
宮崎県	河野　徹	センコープランテック㈱大武機工営業所
鹿児島県	池田　賢人	九州西濃運輸㈱加治木支店
沖縄県	上原　諒也	沖縄西濃運輸㈱豊見城物流センター

11トン部門(43人)

都道府県名	氏名	所属事業所名
北海道	藤田　雅之	旭川郵便輸送㈱旭川営業所
青森県	岡田　哲	㈱共同物流サービス本社営業所
岩手県	及川　貴史	白金運輸㈱本社営業所
宮城県	山崎　敏行	仙台日通運輸㈱自動車課
秋田県	大野　優太	日通秋田運輸㈱本社営業所
山形県	佐藤　光	山形陸運㈱山形南営業所
福島県	富樫　慎也	日通郡山運輸㈱本社営業所
茨城県	生田目　光	㈱日立物流東日本土浦営業部土浦輸送営業所
栃木県	渡邉　邦和	㈲宮本運輸本社営業所
群馬県	庭野　智彦	日本通運㈱群馬支店引越センター課
埼玉県	鳩貝　秀明	日本通運㈱深谷支店東日本医薬品センター事業所
千葉県	山﨑　歩	㈱日立物流首都圏輸送営業所
東京都	浦部　雄大	日本通運㈱関東警送支店東京警送事業所
神奈川県	松本　武之	西濃運輸㈱厚木支店
山梨県	笠井　亮	西濃運輸㈱甲府支店
新潟県	田﨑　賢一	中越運送㈱長岡営業所
長野県	唐澤　良平	日本通運㈱長野支店
富山県	橘　俊秀	濃飛西濃運輸㈱黒部営業所
石川県	橋爪　大和	日本郵便輸送㈱北陸支社金沢営業所
福井県	下川　大介	福井日通運輸㈱本社営業所
岐阜県	岡本　博士	ダイオーロジスティクス㈱中部支店
静岡県	武田　邦彦	㈱日立物流中部静岡東営業所
愛知県	武田　栄二	中京陸運㈱弥富営業所
三重県	林　典弥	鳴海急送㈱三重営業所
滋賀県	坂井　秀行	㈱滋賀運送甲賀水口支店
京都府	益池　良和	大友ロジスティクスサービス㈱京都営業所
大阪府	松木　健祐	丸大通商㈱本社営業所
兵庫県	西林　仁	西濃運輸㈱尼崎支店
和歌山県	岸上　信彦	鴻池運輸㈱和歌山支店業務部物流課
岡山県	岡田　充史	岡山県貨物運送㈱津山主管支店
広島県	豊田　剛史	西濃運輸㈱広島支店
山口県	梅本　大輔	㈱光運送武田構内営業所
徳島県	岡部　正晃	NX徳通㈱鳴門支店
愛媛県	松本　幸弘	四国西濃運輸㈱松山支店
高知県	中川健太郎	四国西濃運輸㈱土佐営業所
福岡県	杉本　博和	日鉄物流八幡㈱構外物流部高圧ガス輸送課
佐賀県	杉本　拓人	九州センコーロジ㈱
長崎県	又村　隆浩	㈱丸野長崎物流センター
熊本県	東山　知央	南九州センコー㈱八代営業所
大分県	吉武　正成	㈱フォレスト・キーパー本社営業所
宮崎県	西山　慎一	九州西濃運輸㈱宮崎支店
鹿児島県	江平　健人	日本通運㈱鹿児島支店国分営業所
沖縄県	平良　正樹	㈱産経運輸本社営業所

トレーラ部門(26人)

都道府県名	氏名	所属事業所名
北海道	酒井　望	NX北旺運輸㈱物流事業部
岩手県	志田　広	日本郵便輸送㈱岩手営業所
宮城県	鈴木　浩	㈱平産業運輸
山形県	岩間　航	結城運輸倉庫㈱酒田営業所
茨城県	宮原　和彦	㈱ヤマガタ常陸那珂港営業所
栃木県	古口　喜之	㈱バンテックイースト栃木営業所
群馬県	大武　康之	㈱バンテックイースト太田営業所
埼玉県	鈴木　貴宜	センコー㈱埼玉主管支店浦和車輌センター
千葉県	髙木　義明	センコー㈱千葉支店車輌センター
東京都	澤田　繁	㈱日立物流南関東京浜輸送営業所
神奈川県	荒井　有一	常盤海運㈱本牧営業所
富山県	杉江　裕一	伏木貨物自動車㈱
石川県	新蔵　雅樹	濃飛西濃運輸㈱金沢港営業所
愛知県	渡辺　功彦	日本通運㈱名古屋フォワーディング支店国際貨物オペレーション部海上集配課
三重県	雲井　敏幸	センコー㈱三重支店鈴鹿車輌センター
大阪府	笠間　守	センコー㈱大阪主管支店大阪コンテナセンター
兵庫県	谷口　主税	センコー㈱阪神主管支店西神戸車輌センター
広島県	栩兼　英生	日本通運㈱広島支店東部営業課
山口県	佐伯　知英	山口コーウン㈱
香川県	中平　淳一	日本通運㈱四国支店坂出自動車海運課
愛媛県	山本　英司	住化ロジスティクス㈱愛媛事業所運輸部輸送課
福岡県	真浦　将利	㈱バンテック港運事業本部港運事業部九州港運課
大分県	佐藤　和幸	南九州センコー㈱大分営業所
宮崎県	一ノ瀬　真	センコー㈱東九州車輌支店延岡車輌営業所
鹿児島県	海江田義倫	日通鹿児島運輸㈱南栄事業部
沖縄県	宮城　達也	沖縄荷役サービス㈱本社営業所

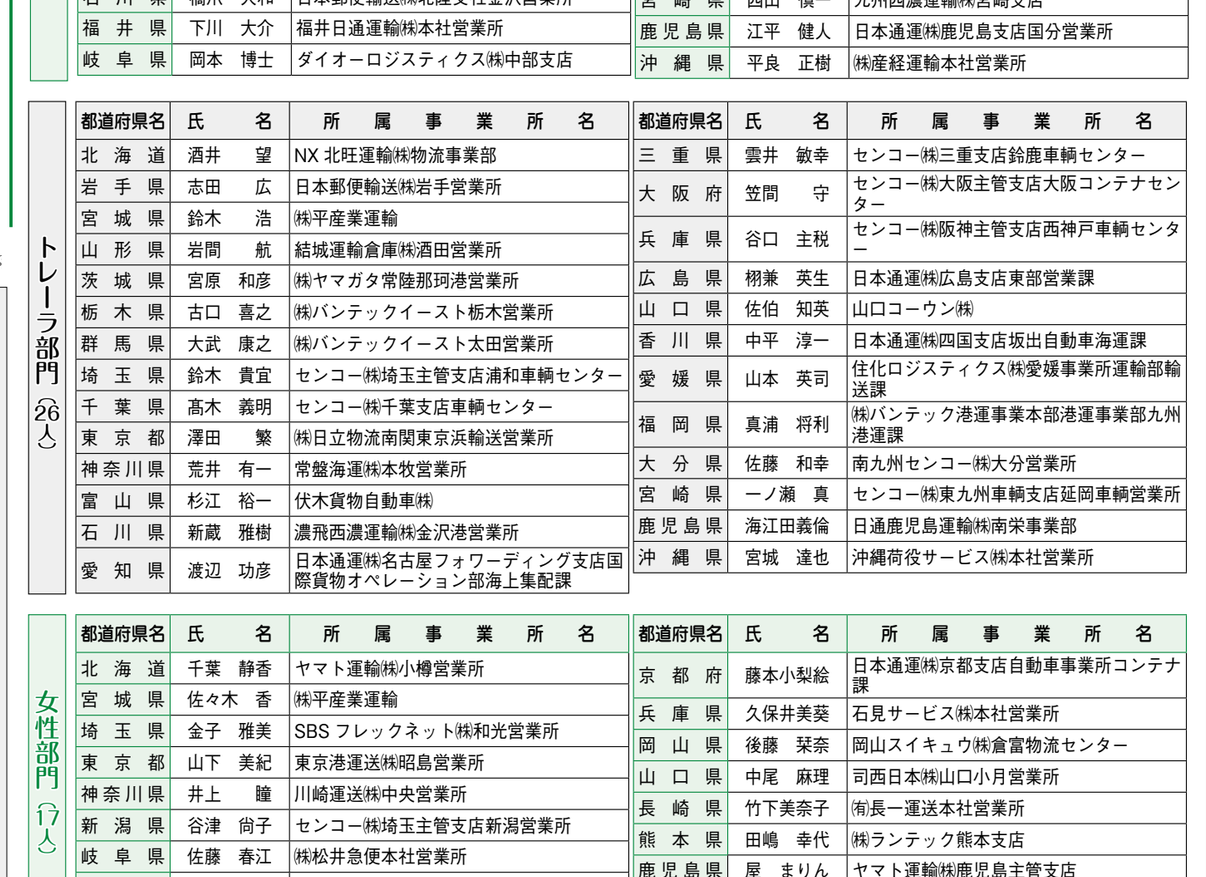
女性部門(17人)

都道府県名	氏名	所属事業所名
北海道	千葉　静香	ヤマト運輸㈱小樽営業所
宮城県	佐々木　香	㈱平産業運輸
埼玉県	金子　雅美	SBSフレックネット㈱和光営業所
東京都	山下　美紀	東京港運送㈱昭島営業所
神奈川県	井上　瞳	川崎運送㈱中央営業所
新潟県	谷津　尚子	センコー㈱埼玉主管支店新潟営業所
岐阜県	佐藤　春江	㈱松井急便本社営業所
愛知県	草野真理子	岡崎通運㈱上郷ロジネットセンター
三重県	大喜多真理	日本郵便輸送㈱四日市営業所
京都府	藤本小梨絵	日本通運㈱京都支店自動車事業所コンテナ課
兵庫県	久保井美葵	石見サービス㈱本社営業所
岡山県	後藤　栞奈	岡山スイキュウ㈱倉富物流センター
山口県	中尾　麻理	司西日本㈱山口小月営業所
長崎県	竹下美奈子	㈲長一運送本社営業所
熊本県	田嶋　幸代	㈱ランテック熊本支店
鹿児島県	屋　まりん	ヤマト運輸㈱鹿児島主管支店
沖縄県	宮里　睦美	沖縄西濃運輸㈱宜野湾支店

空調服が出展します
ぜひお立ち寄りください!
緑十字展
2022 in福岡
【入場無料】
10.19(水)|20(木)|21(金)
マリンメッセ福岡A館 小間番号135

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。



タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる
車輪脱落事故が発生しています!

タイヤ交換作業にあたっては、【車載の「取扱説明書」】や【本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」】、【下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」】などを参照の上、正しい取り扱い(交換作業)をお願いします。

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい取り扱い方法をご確認いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

注意　ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、スチールホイールの取り扱いミス（誤組み付け、部品の誤組み）

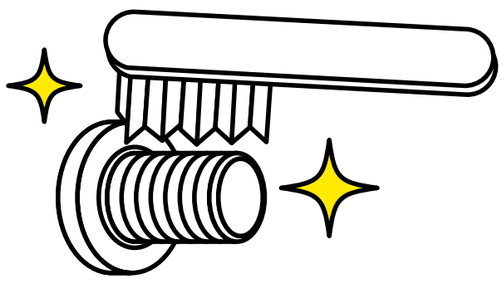
その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について　ISO方式

ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、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。ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

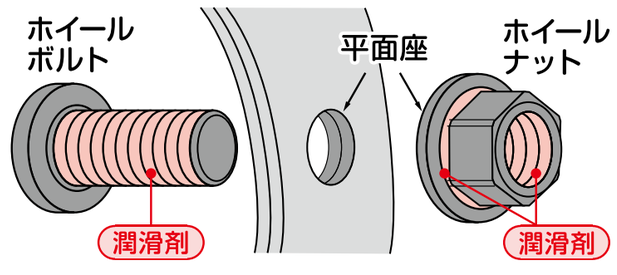
ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面(ISO方式では、ハブのはめ合い部も)、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。



ホイール締付け方式

ホイールの締付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付けるISO方式があります。
また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ISO方式(8穴、10穴)

ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ：8本(PCD275㎜) 22.5インチ：10本(PCD335㎜)	ホイールのセンタリング	ハブインロー
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪：右ねじ(新・ISO方式) 右輪：右ねじ　左輪：左ねじ(従来ISO方式)	アルミホイールの履き替え	ボルト交換
ホイールナット使用ソケット	平面座(ワッシャー付き)・1種類 33㎜(従来ISO方式の一部は32㎜)	後輪ダブルタイヤの締付け構造	
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		

詳しい情報は、日本自動車工業会HPをご覧ください。　http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

事業者、ドライバー、整備工場の皆さんの協力をお願いします。

「お・ち・な・い」の徹底で防ごう、大型車の車輪脱落事故

お　とさない！脱落防止はまず点検。

事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ唯一かつ最善な手段です。

Mr.整備くん

ち　ゃんと清掃、ちゃんと給脂！

- ボルト、ナットの錆や汚れを落とし、エンジンオイルなどを塗布してください。ナットをボルトの奥まで回転させたとき、ナットやワッシャーがスムーズに回転するか点検します。
- ワッシャーが固着していたりはずれかかっている場合は、ナットを交換してください。

ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに！

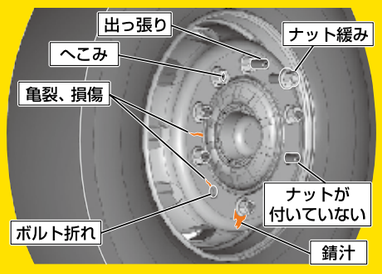
な　（ナット）ット締め、トルクレンチを必ず使用！

- 適正なトルクレンチを用いて規定のトルクで確実に締め付けます。

- 初期なじみのため、タイヤ交換後50～100km走行後を目安に増し締めを実施してください。

い　ちにち一回、緩みの点検！

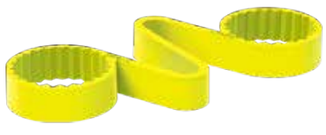
- 運行前にボルト、ナットを目で見て手で触って点検。



- 特に脱落が多い左後輪は重点的に点検を。

正しい点検方法を動画でチェック！

ホイールナットの緩みが一目でわかり、高精度な点検が誰でも手軽にできる「連結式ナット回転指示インジケーター」の使用方法も動画でご確認いただけます。



詳しくは、こちらから！

国土交通省　自動車点検整備推進協議会　大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査･分析検討会　日本自動車工業会(いすゞ自動車　日野自動車　三菱ふそうトラック･バス　UDトラックス)　全日本トラック協会　日本バス協会　全国自家用自動車協会　日本自動車整備振興会連合会　日本自動車販売協会連合会　全国タイヤ商工協同組合連合会　日本自動車タイヤ協会　全国石油商業組合連合会　日本自動車車体工業会　日本自動車輸入組合　日本自動車機械工具協会　日本自動車機械器具工業会　自動車用品小売業協会　日本自動車車体整備協同組合連合会