

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
FUGUsmart 好評発売中

詳しくはこちら
検索 フーゴスマート
フィガロ技術株式会社
TEL. 072-728-2560 (9時~17時)

Japan Trucking Association
since 1953



広報 とらつく

毎月1日・15日発行
2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
全日本トラック協会会館
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
https://jta.or.jp

圧倒的な『飛躍』を期そう!! 「政」「官」「業」三位一体一同に集う

全ト協主催 「新年賀詞交歓会」を開催



坂本 克己 全ト協会長

自民党・公明党の国会議員や行政関係者、全ト協正副会長が壇上に立ち、小林和男副会長の音頭のもと「がんばるぞコール」を行った(1月24日、パレスホテル東京)

ドライバーに幸せを実感していただくために
今こそ荷主との交渉を

坂本会長あいさつ
今年、3年ぶりに賀詞交歓会を開催することができた。コロナ禍の3年間は、「国民の暮らしと経済を支えるのはトラックである」と国民の皆様にご認識していただき、我々の業界の存在意義が示されることになった。
今年の目標は、国民生活のライフラインとして日々仕事に励んでおられるトラックドライバーの皆様が、夢や希望をもって、ドライバーの皆様が豊かな暮らしを送ることができ、ご家族とともに幸せを感じていただけるようにしていくことである。この目標を達成するための手段はひとつ、

適正な運賃・料金を荷主から収受することである。会員事業者の皆様方には、運賃・料金交渉を通じて今年も積極的に荷主に体当たりしていただき、ドライバーの労働環境改善のための原資の確保に取り組んでいただきたい。
「道路は国家なり」という言葉もある通り、わが国の経済を支えるトラック物流のさらなる円滑化を図るためには、道路ネットワークの整備が何よりも重要である。本日は、全国道路利用者会議の古賀誠会長にもご出席いただいている。災害が発生した際にも、人々の命を守ることでできるのは、高規格幹線道路と我々トラック運送業界なのである。

さて、本年度中には、国土交通省において、「自動車局」が「物流・自動車局(仮称)」に再編される予定と伺っている。これからは、「物流」という広い観点から指導を頂戴するとともに、GX(環境問題)、DX(デジタル化)等の社会問題にも適切に対応し、トラック運送業界がより進化していくことのできるよう取り組んでまいりたい。

さらに、「やっぱりトラックあればこそ」と国民の皆様からご評価いただける業界にしていくために、社会貢献などにも積極的に取り組んで、新年のあいさつとしていただく。(要旨)



北側 一雄
公明党トラック議員懇話会会長
公明党副代表



細田 博之
自由民主党トラック輸送振興議員連盟会長
衆議院議長



斉藤 鉄夫
国土交通大臣

開場時には、弦楽四重奏による演奏が流れる中、坂本克己会長を筆頭に正副会長、国歌斉唱に続き、主催者を代表して挨拶した。3年間は、エッセンシャルワーカーとしての我々の業界の存在価値が示された期間となった。また全ト協正副会長が壇上に勢揃い。小林和男副会長が「業界を取り巻く様々な課題に対してどう向き合い、勝利に向かって突き進んでまいりたい」と、決意の言葉を力強く述べた上で、出席者全員で「がんばるぞコール」を行い、参加者全員が一体となった。



小林 和男 全ト協副会長

全日本トラック協会は1月24日、東京都千代田区のパレスホテル東京にて令和5年「新年賀詞交歓会」を開催した。新型コロナウイルス感染症流行の影響により、3年ぶりの開催となった今回は、全ト協の国会議員や関係者をはじめ、関係団体の幹部なども合わせ、650人が常国会開会中にもかかわらず、盛況に新春を祝った(関連記事)。

続いて、来賓として斉藤鉄夫国土交通大臣、細田博之自民党トラック輸送振興議員連盟会長、衆議院議長、北側一雄公明党トラック議員懇話会会長、公明党副代表など多数の自民党・公明党の国会議員が出席。また、関係行政・関係団体の幹部なども合わせ、650人が常国会開会中にもかかわらず、盛況に新春を祝った(関連記事)。

天然ガス自動車は

物流分野のエネルギーに関する課題解決に貢献します

自動車を取り巻く課題
運輸部門の高い石油依存度
CO₂などの温室効果ガスによる地球温暖化
NO_x・PM等による大気汚染

天然ガス自動車の普及拡大に向けて
長距離・都市間をつなぐ大型天然ガストラックを軸とし、運輸部門への普及に向けた取り組みを推進

天然ガス自動車
石油代替エネルギーとしてエネルギーセキュリティの向上に貢献
CO₂排出削減
環境にやさしく、ポスト・ポスト新長期規制値を大幅にクリア

環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献する天然ガス自動車は、我が国では実用性の高い石油代替エネルギー車として、トラックをはじめ広い用途で普及しています。日本ガス協会は、使命感を持って、天然ガス自動車の普及拡大に取り組んで参ります。

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/

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

長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方から、ご相談とご要望を拝読し、貴重なご助言も頂戴しながら、導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、基幹システムとしてご活用いただいております。

37th Anniversary

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

「二ユー・ス・ターミナル」(官公庁二ユー等)

高速道路の深夜割引の見直し

適用時間帯の拡大・長距離減割の拡充を盛り込む

国土交通省は1月20日、高速道路の深夜割引について、令和6年度を目途に見直しを発表した。現行の深夜割引では、ETCを利用して0時から4時までの間に高速道路を通行する車両の料金を3割引としている。一方で、料金所やサービス

自由民主党トラック輸送振興議員連盟総会

わが国のトラック物流を守るため 多くの自民党国会議員が持論を展開



自由民主党トラック輸送振興議員連盟総会

自由民主党トラック輸送振興議員連盟(細田博之会長、加藤勝信会長)は1月20日、東京都千代田区の憲政記念館で、第2回総会を開催した。会では冒頭、細田議員の挨拶が続き、加藤会長の挨拶が続き、送迎業界として非常に重要な課題として、悪化する

Table with 4 columns: District, Candidate Name, Party Affiliation, and Status. Lists candidates for the Self-Democratic Party's Truck Transport Promotion Members Association across various districts.

凍結すると動けなくなるという致命的な弱点があります。一方、ミックスタイヤの溝は、雪をかき出す能力が高いです。ミックスタイヤは、雪の上を走ることで、雪上性能は飛躍的に向上します。



タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第141回「筆者が考える『新しい冬用タイヤ』」

タイヤメーカーの商品特性を踏まえて、万全な供給体制を確保するためには、1面当たり1000万円以上を要するモデルドを、複数のタイヤサイズで商品化が必要だ。2倍、3倍と設備・費用がかかる。さらに、世界の市場で販売する場合は、タイヤの製造技術や溝のデザインなどを模倣されないための防衛手段として、輸出先の国ごとにタイヤに関する特許を申請し、特許費用を支払わなければならない。



凍結すると動けなくなるという致命的な弱点があります。一方、ミックスタイヤの溝は、雪をかき出す能力が高いです。ミックスタイヤは、雪の上を走ることで、雪上性能は飛躍的に向上します。

Table showing toll reduction rates for different vehicle types and distances. Includes categories like '深夜割引の見直しポイント' and '深夜割引の適用時間帯を現行の0時~4時から22時~翌5時に拡大'.

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

Table with 3 columns: Category (e.g., 食品関係団体), Title (e.g., 食品関係団体に対する取引の適正化を要請), and Content (e.g., 農林水産省は1月17日、食品関係団体に対して、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査の結果を公表した。)

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

「健康管理・労務管理」の向上による事故防止「セミナー」を開催。2月13日にオンラインで実施される。

令和5年新春特集①

第2回

持続可能な物流の実現に向けて

運送事業者に求められる「荷主への説明責任」

ドライバーの労働時間短縮と

処遇改善に繋がる原資の確保に向けて

富山県トラック(株) (富山県富山市)

本特集では、トラック運送業界におけるドライバーの労働時間短縮の方策と、ドライバーの処遇改善を実現させるための原資の確保について紹介いたします。

備率比率減少に伴いドライバーの負担が増大

負担軽減を図るために運行形態見直しへ



比佐 志役 代表取締役 吉澤

宅機器メーカーの荷扱量が減少したのを機に、これまで協力運送会社に依頼していた輸送を自社で行うようになったことで、同社のドライバーの負担が増大していったという。

附帯作業や荷待ち時間の実態を把握し説明

荷主と二人三脚で改善に取り組む

ドライバーの長時間労働削減に向けて、同社がまず取り組んだのが、実車走行時における高速道路利用の拡大である。

高速道路利用を拡大

高速道路利用を拡大したことにより、途中で休憩時間を入れても所要時間が1時間半ほど短縮され、ドライバーからは「乗務が楽になった」との声が多く寄せられたという。

品質管理室では、デジタルのデータ確認分析を行い、さらなる輸送効率化に取り組む

品質管理室では、デジタルのデータ確認分析を行い、さらなる輸送効率化に取り組む。

品質管理室では、デジタルのデータ確認分析を行い、さらなる輸送効率化に取り組む。

かをチャックし、ドライバーへのフィードバックを行う。同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

同社では、ドライバーの労働時間を一層削減できるか」について、シミュレーションを重ねてきた。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。

「運賃交渉の際にも、大事になつてくるのはやはり相互理解なのではないか」と思っています。



2か月に1回発行している社内報「県トラ新聞」

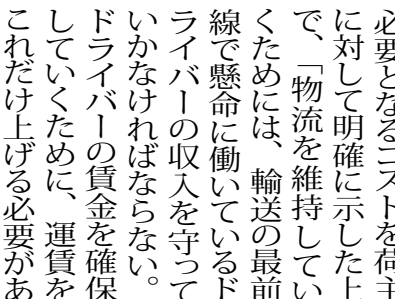


Table with company information: 富山県トラック(株), 本社 富山県富山市水橋沖188, 代表取締役 吉澤 比佐志, 創立 昭和44年5月, 資本金 1,000万円, 社員数 120人 (うちドライバー80人), 車両数 80台



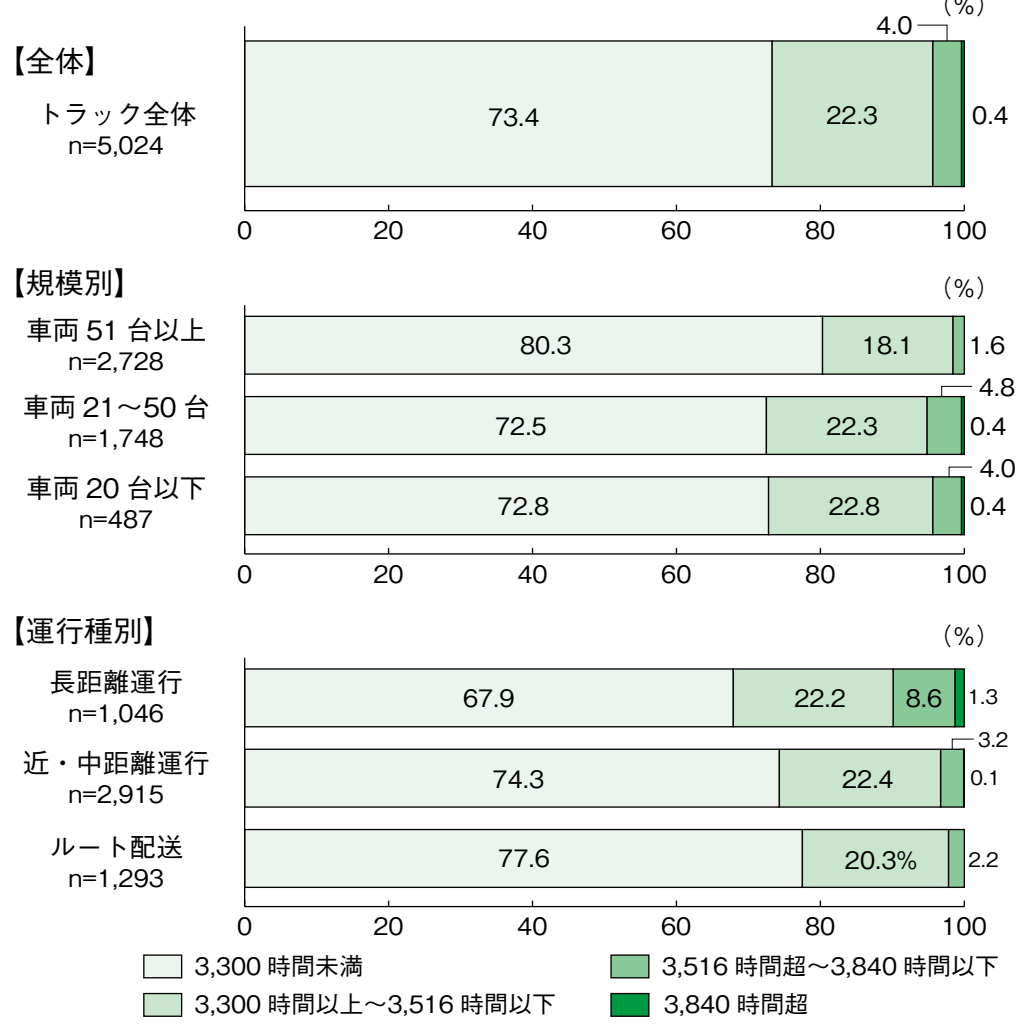
ISUZU New Five Star GIGA advertisement. Text includes: 「ドライバー不足への対応、コンプライアンスの遵守など、輸送ビジネスを取り巻く課題は、多岐にわたっています。お客様の課題解決に貢献するために、経済性/快適性/安全性/積載性/安定稼働、いすゞGIGAに期待されている、この5つの主要性能でお客様にとっての価値をさらに磨きあげました。—— ニューファイブスターGIGA お客様のビジネスへ、物流の未来へ、大きく貢献します。」

緊急特集

寄稿 株式会社NX 総合研究所 常務取締役 大島 弘明氏

「2024年問題」と改善基準告示改正の影響とその対応

図1 1年間の拘束時間帯別の自動車運転者数 (2019年度)



出典：厚生労働省「令和3年度トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」

表1 改善基準告示改正の影響により不足する輸送能力 (全体)

項目	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019 (令和元) 年度データ	14.2%	4.0億トン

不足する輸送能力 (発荷主別)		不足する輸送能力 (地域別)	
業界	不足する輸送能力の割合	地域	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%	北海道	11.4%
建設業、建材(製造業)	10.1%	東北	9.2%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%	関東	15.6%
特積み	23.6%	北陸信越	10.8%
元請の運送事業者	12.7%	中部	13.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%	近畿	12.1%
飲料、食料品(製造業)	9.4%	中国	20.0%
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	9.2%	四国	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%	九州	19.1%
日用品(製造業)	0.0%		

出典：経済産業省ホームページ「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1『物流の2024年問題』の影響について (株式会社NX総合研究所)」

ドライバー不足や2024年問題をはじめとする状況により、物流が停滞・途絶することを回避する必要がある等の背景のもと、持続可能な物流の実現に向けた検討会が設置されました。

改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算 「不足する輸送能力は14%」とも

「物流の2024年問題」は、最近インターネットやテレビのニュース等で取り上げられることが増えています。トラック運送事業者の皆様には、今更説明する必要はないと思いますが、2024年(令和6)年4月からトラックドライバーの所定外労働時間の上限規制(年間960時間)が導入されます。これまでのドライバー不足問題が、この規制導入により一層厳しさを増すことが想定されること、これが「物流の2024年問題」です。

また、トラックドライバーの時間外労働の上限規制を含む「働き方改革」の導入により、1年間の拘束時間(1年間の拘束時間)が原則「3,300時間(-216時間)へ」短縮されます。これは、1か月の拘束時間が原則「293時間」、最大「320時間(-9時間)」、最大「310時間(-10時間)」となること、1年間の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回までとする。284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める。1日の休憩時間(8時間)→継続「11時間を基本とし、9時間下限」※長距離・泊付きの運行の場合は、例外的な取扱いを規定。

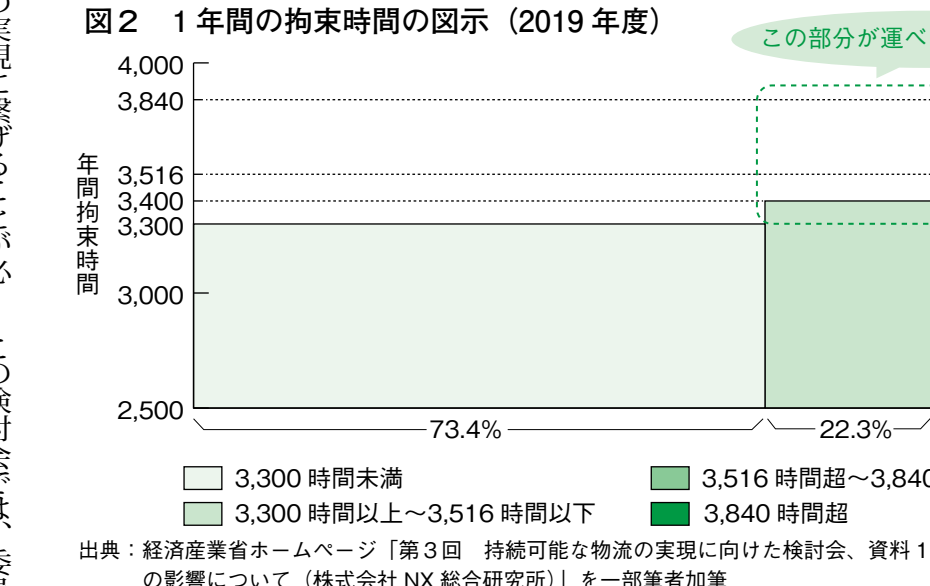
2024年まであと1年

まさに、待たなしの状況となった「物流の2024年問題」。『広報とらつく』では、経済産業省が主催する「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の委員であり、同問題による影響について試算を行った、(株)NX総合研究所の大島弘明常務取締役に、緊急寄稿をいただいた。

このままでは輸送能力不足の可能性 求められるドライバーの労働条件改善

この検討会では、委員の一人である筆者から、改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算を示しました。この試算では、厚生労働省の調査結果から、1

この検討会では、委員の一人である筆者から、改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算を示しました。この試算では、厚生労働省の調査結果から、1



出典：経済産業省ホームページ「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1『物流の2024年問題』の影響について (株式会社NX総合研究所)」を一部筆者加筆

この部分が運ばなくなると想定

3,300時間を超える労働時間

0.4%

ドライバー数 (構成比)

年間の拘束時間別の自動車運転者数の割合を参考としました。この調査結果をみると、1年間の拘束時間が3,300時間以上の割合は26.7%となっており、全体で見ると、約4分の1のドライバーが年間拘束時間3,300時間を超えていることがわかります。また、規模が小さい事業者や長距離運行の割合が3,300時間超の割合が高くなっています(図1・図2)。

2024年4月以降は、この年間960時間超の1年間の拘束時間3,300時間超にあたる仕事は「できない、やらない」という状況に陥る可能性が断るを得ない、という想定のもと、営業用トラックで「不足する輸送能力」の観点で試算しました。なお、1日の最大拘束時間や1か月の拘束時間、休息期間等の影響は試算の対象に入れていません。

この結果、1年の拘束時間の上限が原則「3,300時間」への改正により、営業用トラック輸送全体において不足する輸送能力は14.2%、不足する営業用トラックの輸送トン数は4.0億トンと試算になりました。また、発荷主別の試算では、「農産・水産品出

これはあくまで既往調査の結果を基に試算した結果ですが、このままの状況で2024年を迎えれば、相当な輸送能力が不足する、すなわち「今まで通りモノが運ばない」という状況に陥る可能性があると考えられます。それは、トラック運送事業者にとってみると、営業機会や損失となりませんが、荷主企業にとってみると、例えば製造業のための原材料や部品が届かずに製造できない、あるいは完成した製品を販売することができなくなるのです。

そしてこのような事態が産業界全体に拡大すると、わが国の経済活動の停滞に繋がりがねない問題となってしまう。

荷団体」が32.5%と不足する輸送能力が最も多く、次いで「特積み」(23.6%)、「元請の運送事業者」(12.7%)、「紙・パルプ(製造業)」(12.1%)、「建設業」(12.1%)、「建材(製造業)」(10.1%)となっています。さらに地域別の試算では、「中国」が20.0%と最も多く、次いで「九州」(19.1%)、「関東」(15.6%)、「中部」(13.7%)、「近畿」(12.1%)、「北海道」(11.4%)となっています。

次ページへ続く

主役が変わるぞ。

国内初^{※1}の量産小型電気トラックを販売して5年。世界で走行実績ができました。お客様の声が聞けました。なにより、時代の手応えがありました。ここからだ、いけ、三菱ふそう。

次世代 電気小型トラック **eCANTER**

国内モデル約30型式に増加

※1 2017年発売時当社調べ ※2 発売時期は未定。

ほんのヒトコマ



「5類」移行前、早めに放映したほうが良い企画……!?

法令クイズ

- (法第75条の4、令第27条の3) 高速自動車国道の本線車道で、道路標識等による指定されていないところでの最低速度は時速50キロである。
- (令第11条) 一般道路における自動車の法定最高速度は、自動車の種別にかかわらず時速60キロである。
- (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など1-1) 高速になると視力が低下し、特に近くのものが見えにくくなるので注意する。
- (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-3) 時速60キロメートルでコンクリートの壁に激突した場合は、約14メートルの高さ(ヒルの5階程度)から落ちた場合と同じ程度の衝撃力を受けるので、高速運転するときは、特に注意する。
- (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-4) 遠心力は、速度の2乗に比例して大きくなるため、速度が2倍になれば4倍になる。
- (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など1-1) 高速になると視力が低下し、特に近くのものが見えにくくなるので注意する。

表2 物流の2024年問題の認知度(単一回答)

	該当数	知っている、十分に内容を理解できている	知っている、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない・わからない
全体	1,000	9.0	25.2	15.3	50.5
製造業	687	8.3	25.6	14.8	51.2
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2	25.0	20.8	50.0
運輸業、郵便業	107	19.6	24.3	15.9	40.2
卸売業、小売業	158	6.3	24.1	15.2	54.4

出典：経済産業省ホームページ「第1回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料2「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況(経済産業省・国土交通省・農林水産省)」

「前」から続く。しかし、「前述の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の資料によると、2024年問題の認知度は、産業全体で5割程度であり、これにより発生すると思われる課題としては「人材不足や対応コスト」が挙げられています。

このように、産業全体での2024年問題への認知度が、決して十分とはいえない状況がうかがえます。

2024年問題については、近年のわが国の歴史の中で、「モノが運ばない」「モノを運んでもらえない」という経験はほぼないため、トラック運送事業者も荷主も、なかなか我が身の問題として捉えられていない状況がうかがえます。しかし今後、労働時間のルールから「足が出る」輸送については、運ばないといった問題が生じかねません。

それでは、どのような対策が必要でしょうか。何より今の物流現場での時間削減が不可欠です。非常に単純に聞こえるかもしれませんが、長時間労働の要因である「荷待ち時間」や「荷役時間」の削減を進めると考えられます。ただし、荷待ち生じている現場での発荷主、着荷主の「理解と協力」がなくては実現できません。また荷役作業の改善、例えば手荷役からパレット化するのも、発荷主と着荷主との間でパレットを利用した取引とすることに変更してもらう「理解と協力」がな

2024年問題については、近年のわが国の歴史の中で、「モノが運ばない」「モノを運んでもらえない」という経験はほぼないため、トラック運送事業者も荷主も、なかなか我が身の問題として捉えられていない状況がうかがえます。しかし今後、労働時間のルールから「足が出る」輸送については、運ばないといった問題が生じかねません。

それでは、どのような対策が必要でしょうか。何より今の物流現場での時間削減が不可欠です。非常に単純に聞こえるかもしれませんが、長時間労働の要因である「荷待ち時間」や「荷役時間」の削減を進めると考えられます。ただし、荷待ち生じている現場での発荷主、着荷主の「理解と協力」がなくては実現できません。また荷役作業の改善、例えば手荷役からパレット化するのも、発荷主と着荷主との間でパレットを利用した取引とすることに変更してもらう「理解と協力」がな

前述の改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算の中では、2030年度までの物流需給ギャップについても推計されています。

その結果、「ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%(5.4億ト)が不足する」との推計。2024年問題の影響(2024年時点)と合わせて、輸送能力の34.1%(9.4億ト)が不足する可能性があります。

このまま物流現場での労働条件改善が進まなければ、2030年には輸送能力の3分の1が不足するとの推計です。この影響に関する定量的な試算の中では、2030年度までの物流需給ギャップについても推計されています。

「労働日」による算定が原則で認められない

【解説】ご質問のように、たしかに遅刻・早退、あるいは欠勤等の多い勤怠不良者への対応は、事業者や担当者にとって頭の痛い問題です。

弊社では、最近、社員の遅刻が多くなって困っています。そこで対策の一つとして、年次有給休暇の付与要件の前年の出勤率を算定する際、1年間の遅刻・早退の時間を合計の上、1日の所定労働時間の7割を欠勤日数に換算し、これを欠勤日数扱いにするという方法を検討しています。例えば、遅刻・早退の合計時間が35時間であれば5日欠勤という扱いになります。こうしたやり方は法律上問題があるのでしょうか。

「労働日」による算定が原則で認められない。ご質問のように、たしかに遅刻・早退、あるいは欠勤等の多い勤怠不良者への対応は、事業者や担当者にとって頭の痛い問題です。

弊社では、最近、社員の遅刻が多くなって困っています。そこで対策の一つとして、年次有給休暇の付与要件の前年の出勤率を算定する際、1年間の遅刻・早退の時間を合計の上、1日の所定労働時間の7割を欠勤日数に換算し、これを欠勤日数扱いにするという方法を検討しています。例えば、遅刻・早退の合計時間が35時間であれば5日欠勤という扱いになります。こうしたやり方は法律上問題があるのでしょうか。

「労働日」による算定が原則で認められない。ご質問のように、たしかに遅刻・早退、あるいは欠勤等の多い勤怠不良者への対応は、事業者や担当者にとって頭の痛い問題です。

弊社では、最近、社員の遅刻が多くなって困っています。そこで対策の一つとして、年次有給休暇の付与要件の前年の出勤率を算定する際、1年間の遅刻・早退の時間を合計の上、1日の所定労働時間の7割を欠勤日数に換算し、これを欠勤日数扱いにするという方法を検討しています。例えば、遅刻・早退の合計時間が35時間であれば5日欠勤という扱いになります。こうしたやり方は法律上問題があるのでしょうか。

近未来に持続可能な物流に向けて 平準化対策等の荷主への義務付けを検討

前述の改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算の中では、2030年度までの物流需給ギャップについても推計されています。

その結果、「ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%(5.4億ト)が不足する」との推計。2024年問題の影響(2024年時点)と合わせて、輸送能力の34.1%(9.4億ト)が不足する可能性があります。

このまま物流現場での労働条件改善が進まなければ、2030年には輸送能力の3分の1が不足するとの推計です。この影響に関する定量的な試算の中では、2030年度までの物流需給ギャップについても推計されています。

労務Q&A

第262回 年休要件、遅刻・早退時間の欠勤扱い可能か

【問題】年次有給休暇(年休)制度において、労働基準法第39条では「使用者は、その雇入れの日から起算して6か月間継続勤務し全労働日の8割以上出勤した労働者に対して、継続し、または分割した10労働日の有給休暇を付与しなければならない」と規定されています。この場合、遅刻・早退の時間を欠勤日数に換算して、8割出勤の計算をすることは認められるのでしょうか。

「労働日」による算定が原則で認められない。ご質問のように、たしかに遅刻・早退、あるいは欠勤等の多い勤怠不良者への対応は、事業者や担当者にとって頭の痛い問題です。

弊社では、最近、社員の遅刻が多くなって困っています。そこで対策の一つとして、年次有給休暇の付与要件の前年の出勤率を算定する際、1年間の遅刻・早退の時間を合計の上、1日の所定労働時間の7割を欠勤日数に換算し、これを欠勤日数扱いにするという方法を検討しています。例えば、遅刻・早退の合計時間が35時間であれば5日欠勤という扱いになります。こうしたやり方は法律上問題があるのでしょうか。

トラック運送事業者の「自助努力」と荷主の「理解・協力」が必須

前述の改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算の中では、2030年度までの物流需給ギャップについても推計されています。

その結果、「ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%(5.4億ト)が不足する」との推計。2024年問題の影響(2024年時点)と合わせて、輸送能力の34.1%(9.4億ト)が不足する可能性があります。

このまま物流現場での労働条件改善が進まなければ、2030年には輸送能力の3分の1が不足するとの推計です。この影響に関する定量的な試算の中では、2030年度までの物流需給ギャップについても推計されています。

危険予知訓練(KYT)シートの解説

交通安全防止編

あなたは、降雪中も走行している片側1車線の道路を走行しています。前方には急ブレーキを踏んでいる車があります。この場合にどのような危険がありますか。また、危険を避けるために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。

① 急ブレーキを踏んで停止する危険があります(図1)。
② 停止する際に後方から追突する危険があります(図2)。
③ 急ブレーキを踏んで停止する危険があります(図3)。

① 急ブレーキを踏んで停止する危険があります(図1)。
② 停止する際に後方から追突する危険があります(図2)。
③ 急ブレーキを踏んで停止する危険があります(図3)。

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!

チェーン規制対応品 P-a-man オリジナル 布製タイヤチェーン

品番	型式	適合タイヤサイズ	自重	税別
4370010000	KD-450	7.50R16, 225/80R17, 235/85R16, 225/80R17.5	1.4kg	19,900円 (税込21,780円)
4370020000	ES-188	245/70R19.5, 265/70R19.5	2kg	23,900円 (税込25,480円)
4370030000	ES-225	10.00R20, 11R22.5, 285/80R22.5, 295/80R22.5, 285/75R24.5, 295/75R24.5, 275/80R24.5	2.5kg	29,900円 (税込32,780円)

創業1965年 パーマンコーポレーション 信頼の3年保証

TEL: 0120-202-800

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先までお届け先へ運びます。

東京~お田航路 博多~お田航路

お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	お田港	九州全域
3日目朝・配送	3日目06:00	翌日04:30	集荷日

TEL: 03-6866-7308

令和5年「新年賀詞交歓会」

1面に関連

<< 来賓あいさつ(要旨) >>



斉藤 鉄夫
国土交通大臣

ドライバーの「働き方改革」実現と
安定的・持続的物流の確保に力を注ぐ

トラック運送事業で働いてまいりましたし、今も維持
く皆様におかれましては、していただいております
新型コロナウイルス感染症
症がまん延する中におい
ても、エセンシャルワー
カーとして物流サービス
を維持していただいでま
済を支えるという、きわ

燃料高騰で苦しむ事業者を力いっぱい支援
大動脈の担い手としての活躍を期待



細田 博之
自由民主党トラック輸送振興議員連盟会長
衆議院議員

今年のは2023年です
が、ちょうど50年前を振
り返つてみますと、当時は
「第4次中東戦争」が起
こり、大変な石油危機が
訪れました。原油価格は
一気に5倍近くにまで跳

まだまだ進んでいない荷主の理解
「時限措置延長・恒久化」に全力で挑む



北側 一雄
公明党トラック議員懇話会会長
公明党副代表

トラック運送業界が現
在抱えている大きな課題
は、適正な運賃・料金
な課題になつておりま
を荷主からしっかり收受

めて公共性の高い役割を
担われていますが、担い
手不足が深刻化してお
り、賃上げなど労働環境
の改善を通じた担い手の
確保が喫緊の課題となつ
ております。また、令和
6年度からドライバーの
時間外労働の上限規制が
適用されることによるコ
ストを踏まえ、トラック
運送事業の「働き方改
革」を進め、取引環境
の適正化や生産性向上な
どの取り組みをさらに加
速度的に推進していく必
要がございます。

国土交通省としては、
皆様のご尽力で成立した
改正貨物自動車運送事業
法に基づき、令和2年4
月に「標準的な運賃」を
告示し、周知・浸透を図
っております。

トラック運送事業者の
皆様は大変お困りだと思
います。政府としてもで
きるだけの支援をさせて
いただいておりますが、
コスト軽減を目指すため
には、エネルギーの安定
化が何よりも欠かせませ
ん。また、トラックドラ
イバーの「働き方改革」
への取り組みももちろん
重要ですし、さらにトラ
ックの電動化など、カー
ボンニュートラルの実
現のために、今後様々な
大きな取り組みが必要に
なつてくるのではないかと
考えています。そのため
の予算措置等も検討され

ね上がり、石油の供給が
途絶しかねない状況に陥
りました。
それから50年たつて
こり、現在ロシアによるウク
ラ侵襲により、世界中
の原油価格が上がつてい
なればならない大きな
2つの課題になつていま
す。

そう考えますと、これ
らの課題解決に向けて
は、何といたしても荷主の
理解と協力が必要になつ
てまいります。運送事業
者の皆様の努力だけでは
これらの課題を解決す
ことはできないのです
。ぜひ、今後も荷主に対
して啓発を行い、適正運賃
・料金の收受の実現に向
けて荷主の理解が得られ
るよう、政府としてもし
っかり取り組んでいただ
きたいと考えております
。皆様のご尽力で貨物
自動車運送事業法が改正
され、「標準的な運賃」や

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。

対象業種	日時	会場	主催	問合せ先
トラック バス、タクシー	2月15日(水) 9:30~12:00	オンライン	東北運輸局	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	2月17日(金) 13:30~16:30	TKP ガーデンシティ PREMIUM 横浜西口 カンファレンスルーム 6A (6階) 神奈川県横浜市西区南幸 2-19-9 TKP 横浜ビル	関東運輸局	
トラック バス、タクシー	2月21日(火) 13:30~15:30	オンライン	九州運輸局	
トラック バス、タクシー	2月28日(火) 9:30~12:00	オンライン	中国運輸局	中国運輸局 交通部 環境・物流課 ☎082-228-3496

※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も参加も可能です。

グリーン経営ホームページ <https://www.green-m.jp/>
「認証基準」、「取組事例」など詳細は [グリーン経営](#) で検索

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

こちら広報室 四季折々

▼東京駅1番ホームの最新
列に立ち、到着電車を待つて
いました。時刻通りに到着し
た電車から次々と人が降り終
えたのを確認して、車内に歩
みを進めた瞬間に、左側から
若い男性が割り込んで来まし
た。注意すると、逆に食つて
かかってくる始末です。昨
今、「直ぐキレる人」が増え
てきたように感じます。▼早
朝の秋葉原駅ホームでは、段
階合をしながらいる会社員を見
たことがあります。通報を受
けた駅員がやってきて止めに
入り、その場は収まりました
が、一体何が原因だったのだ
でしょうか。ストレスが溜まり
思わず手を出してしまったの
か。その行為に至った経緯
は、本人のみぞ知る深い闇で
す。注意することさえ躊躇わ
れる荒んだ世の中になり、私
としては悲しい思いでいつば
いす。▼高校時代の友人の
酒匂さんは、メリハリの効い
た性格で、白黒をはっきりと
結論づける稀有な存在として
一目置かれています。しかし
ある時、彼は私と同様の場面
に出くわし、相手に注意した
ところ罵声を浴び、それ以来

正義感を封印することにした
そうです。世の中には理不尽
な事案が多々あり、「シーガ
ルの法則」のように、経験や
知識が多いほど、一つの結論
にはたどり着き難く、最後に
頼れるのは「自分自身」とい
うことになるのでしょうか。▼
NHK総合テレビで1月8日
からスタートした、大河ドラ
マ「どうする家康」。安寧の
世を築くため、群雄割拠の戦
国時代を不屈の精神で終焉さ
せた家康の、「堪忍は無事長
久の基、怒りは敵と思え」と
いう遺訓は、耐え忍び、相手
に勝る力を養うことこそが肝
要だと諭すものであり、現代
にも通じるどころです。▼現
代社会には、悩める人間が数
多あり、「答え」を求めて右
往左往しています。人間関係
や仕事関係などから生じる不
眠やストレスのもとを軽減す
るとされるのが、副腎皮質か
ら分泌される「コルチゾール」
に不可欠なもので、ストレス
などが緩和されるとのことです
。穏やかな感情を日々保つた
ために、精神の健康に寄り添
う生活の在り方を探ってみて
はいかがでしょうか!

(山崎 薫)

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

- ① つねに出荷準備が遅れて荷待ち時間が長い
- ② いつも配送先で荷待ち時間が長い
- ③ スピード違反しないと間に合わない無理な到着時間を指定された
- ④ 交通事故渋滞や悪天候など、やむを得ない遅延なのにペナルティを課された
- ⑤ 過積載になるのに積込時に貨物量を増やされた
- ⑥ 手作業での積込など、契約にはない積込作業を強要された
- ⑦ 契約にはないラベル貼り・検品などを強要された
- ⑧ 約束と違い荷主が高速道路料金を負担しなかった
- ⑨ 予め小さなキズ程度であれば貨物を引き取るのと取り決めがあるにもかかわらず買取られた
- ⑩ 運転が危険な悪天候の中での配送を強要された
- ⑪ 配送先でコロナウイルス感染の差別的扱いをされた

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

国土交通省 JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

荷主等に対する困りごとの情報は
荷主名(〇〇株式会社など)、具体的な場所(〇〇市〇〇物流センターなど)、具体的内容
(〇月〇日、急な荷物量の増加により過積載を強要されたなど)を右記投稿サイトにお寄せください。

公益社団法人 全日本トラック協会 主催

(五十音順、敬称略。代理出席を含む)

令和5年「新年賀詞交歓会」出席国会議員一覧

- | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
|
石川 昭政
(比例北関東) |
石井 拓
(比例東海) |
五十嵐 清
(比例北関東) |
甘利 明
(比例南関東) |
あべ 俊子
(比例中国) |
麻生 太郎
(福岡・8区) |
東 国幹
(北海道・6区) |
秋葉 賢也
(比例東北) |
あかま 二郎
(神奈川・14区) |
赤澤 亮正
(鳥取・2区) |
青山 周平
(比例東海) |
逢沢 一郎
(岡山・1区) |
|
井林 辰憲
(静岡・2区) |
井上 貴博
(福岡・1区) |
井上 信治
(東京・25区) |
井野 俊郎
(群馬・2区) |
福田 朋美
(福井・1区) |
伊東 良孝
(北海道・7区) |
伊藤 達也
(東京・22区) |
泉田 裕彦
(比例北陸信越) |
石原 正敬
(比例東海) |
石原 宏高
(比例東京) |
石破 茂
(鳥取・1区) |
石田 真敏
(和歌山・2区) |
|
大串 正樹
(比例近畿) |
大岡 敏孝
(滋賀・1区) |
遠藤 利明
(山形・1区) |
江藤 拓
(宮崎・2区) |
衛藤 征士郎
(大分・2区) |
江渡 聡徳
(青森・1区) |
上野 賢一郎
(滋賀・2区) |
上田 英俊
(富山・2区) |
岩屋 毅
(大分・3区) |
岩田 和親
(比例九州) |
今村 雅弘
(比例九州) |
今枝 宗一郎
(愛知・14区) |
|
勝目 康
(京都・1区) |
梶山 弘志
(茨城・4区) |
柿沢 未途
(東京・15区) |
尾身 朝子
(比例北関東) |
小淵 優子
(群馬・5区) |
鬼木 誠
(福岡・2区) |
越智 隆雄
(比例東京) |
小田原 潔
(東京・21区) |
小里 泰弘
(比例九州) |
小倉 将信
(東京・23区) |
奥野 信亮
(比例近畿) |
大野 敬太郎
(香川・3区) |
|
木原 稔
(熊本・1区) |
木原 誠二
(東京・20区) |
岸田 文雄
(広島・1区) |
岸 信夫
(山口・2区) |
黄川田 仁志
(埼玉・3区) |
神田 憲次
(愛知・5区) |
川崎 ひでと
(三重・2区) |
亀岡 偉民
(比例東北) |
上川 陽子
(静岡・1区) |
金田 勝年
(比例東北) |
金子 恭之
(熊本・4区) |
金子 俊平
(岐阜・4区) |
|
坂井 学
(神奈川・5区) |
齋藤 健
(千葉・7区) |
小森 卓郎
(石川・1区) |
小林 史明
(広島・7区) |
小林 鷹之
(千葉・2区) |
小林 茂樹
(比例近畿) |
小島 敏文
(比例中国) |
國場 幸之助
(比例九州) |
古賀 篤
(福岡・3区) |
高村 正大
(山口・1区) |
国定 勇人
(比例北陸信越) |
工藤 彰三
(愛知・4区) |
|
鈴木 俊一
(岩手・2区) |
鈴木 馨祐
(神奈川・7区) |
鈴木 英敬
(三重・4区) |
新藤 義孝
(埼玉・2区) |
下村 博文
(東京・11区) |
島尻 安伊子
(沖縄・3区) |
柴山 昌彦
(埼玉・8区) |
塩谷 立
(比例東海) |
塩崎 彰久
(愛媛・1区) |
佐々木 紀
(石川・2区) |
笹川 博義
(群馬・3区) |
櫻田 義孝
(比例南関東) |
|
武部 新
(北海道・12区) |
武田 良大
(福岡・11区) |
武井 俊輔
(比例九州) |
高見 康裕
(鳥根・2区) |
高鳥 修一
(比例北陸信越) |
高木 宏壽
(北海道・3区) |
高木 毅
(福井・2区) |
高木 啓
(比例東京) |
高市 早苗
(奈良・2区) |
関 芳弘
(兵庫・3区) |
鈴木 恵和
(山形・2区) |
鈴木 貴子
(比例北海道) |
|
辻 清人
(東京・2区) |
塚田 一郎
(比例北陸信越) |
田村 憲久
(三重・1区) |
田畑 裕明
(富山・1区) |
田野瀬 太道
(奈良・3区) |
谷川 とむ
(比例近畿) |
谷 公一
(兵庫・5区) |
棚橋 泰文
(岐阜・2区) |
田中 良生
(埼玉・15区) |
田中 英之
(比例近畿) |
田中 和徳
(神奈川・10区) |
田所 嘉徳
(比例北関東) |
|
中谷 元
(高知・1区) |
中曾根 康隆
(群馬・1区) |
長島 昭久
(比例東京) |
中川 郁子
(比例北海道) |
中川 貴元
(比例東海) |
永岡 桂子
(茨城・7区) |
雷慳 博之
(秋田・1区) |
渡海 紀三朗
(兵庫・10区) |
土井 亨
(宮城・1区) |
寺田 稔
(広島・5区) |
土屋 品子
(埼玉・13区) |
土田 慎
(東京・13区) |
|
橋本 岳
(岡山・4区) |
萩生田 光一
(東京・24区) |
野田 聖子
(岐阜・1区) |
根本 幸典
(愛知・15区) |
額賀 福志郎
(茨城・2区) |
西銘 恒三郎
(沖縄・4区) |
西村 康稔
(兵庫・9区) |
西村 明宏
(宮城・3区) |
二階 俊博
(和歌山・3区) |
中野 英幸
(埼玉・7区) |
中根 一幸
(比例北関東) |
中西 健治
(神奈川・3区) |
|
藤原 崇
(岩手・3区) |
藤丸 敏
(福岡・7区) |
藤井 比早之
(兵庫・4区) |
福田 達夫
(群馬・4区) |
深澤 陽一
(静岡・4区) |
平沼 正二郎
(岡山・3区) |
平沢 勝栄
(東京・17区) |
平口 洋
(広島・2区) |
林 芳正
(山口・3区) |
林 幹雄
(千葉・10区) |
葉梨 康弘
(茨城・3区) |
鳩山 二郎
(福岡・6区) |
|
松本 剛明
(兵庫・11区) |
松島 みどり
(東京・14区) |
牧原 秀樹
(比例北関東) |
牧島 かれん
(神奈川・17区) |
本田 太郎
(京都・5区) |
堀内 詔子
(山梨・2区) |
細野 豪志
(静岡・5区) |
細田 博之
(鳥根・1区) |
細田 健一
(新潟・2区) |
古屋 圭司
(岐阜・5区) |
古川 禎久
(宮崎・3区) |
古川 直季
(神奈川・6区) |
|
船田 元
(栃木・1区) | | | | | | | | | | | |

衆議院

自由民主党

公益社団法人 全日本トラック協会 主催

(五十音順、敬称略。代理出席を含む)

令和5年「新年賀詞交歓会」出席国会議員一覧

		衆議院 公明党										
								参議院 自由民主党				
									参議院 公明党			