昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和5年（2023年）　第2219号

改善基準の対応でお困りですか？
タッチパネルで簡単！
運行・労務管理
ロジこんぱすがオススメです！
☎ 050-3818-1758
株式会社 システック https://systec2000.com

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
5月20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）

時はいま「当分の間」延長 いざ出陣!!

「標準的な運賃」「荷主対策の深度化」の継続を求める！

「2024年問題」解決に向け政府・与党と強力に連携

全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月11日に開催された自由民主党物流調査会（会長：今村雅弘衆議院議員）に出席し、令和6年3月に時限措置の期限を迎える貨物自動車運送事業法の「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度について、「当分の間」の措置とするよう強く要望。自民党物流調査会では、今国会において、議員立法によって事業法改正案提出を目指すことを了承した。

坂本　克己
全ト協会長

また、自民党物流調査会では来年4月に迫った「物流の2024年問題」に関する政府への提言の取りまとめ案について審議。出席議員からは、「2024年問題」の解決に向けた具体的な取り組みに関して、多くの意見が出された。

なお、この事業法改正案および「2024年問題」解決に向けた提言取りまとめにあたっては、経済産業省・農林水産省・国土交通省の各省が連携し強力に後押しした。

「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度は、平成30年に議員立法によって可決・成立した改正貨物自動車運送事業法に盛り込まれ、令和6年4月からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制適用を見据え、6年3月までの時限措置として創設された。一方、新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰などの影響を受け、トラック運送事業者の経営状況は一層厳しさを増していることもあり、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等によってドライバーの労働条件を改善し、担い手を確保するための取り組みは道半ばの状況となっている。

全ト協では、働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するためには、「標準的な運賃」や「国土交通大臣による荷主への働きかけ・要請」などの制度を継続的に運用することが必要として、同制度を「当分の間」の措置とするよう、政府与党等に対して強く求めている。

会議の冒頭、坂本克己全ト協会長は「トラック運送業界は、経済と暮らしを支えるとともに、地震等の災害時においては最後の砦として緊急支援物資の輸送にあたるなど、何としても物資を届ける覚悟をもって事業に取り組んでいる。我々の事業の根幹にあるのは、現場で働いているトラックドライバーであり、ドライバーの労働環境改善に向けては、労働時間削減や他産業並みの賃金額への引上げが欠かせない。トラック運送事業者が、道半ばであるドライバーの労働環境改善に継続的に取り組んでいくことができるよう、『標準的な運賃』と『荷主対策の深度化』の時限措置の延長を強くお願いしたい」とあいさつ。それに続き、新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰などの影響を受け、トラック運送事業者の経営状況は一層厳しさを増していることもあり、荷主への働きかけ・要請」が、改正案の概要について説明を行った。

自民党国会議員に対し、事業法における時限措置延長を強く求める坂本全ト協会長（5月11日、自民党本部）

全ト協からの説明を受け、自民党物流調査会で検討。その結果、今国会において、議員立法によって事業法改正案提出を目指すことが了承された。

全ト協では、時限措置延長の実現に向けて、政府与党等に対して引き続き強力に要請活動を推進していくことにしている。

「2024年問題」解決に向け政府への提言取りまとめ案を固める

自民党物流調査会では、4月26日に取りまとめた「物流の2024年問題」に関する政府への提言の骨子案について、自民党国会議員からの意見を反映した取りまとめ案を固め、5月11日の同会にて審議を行った。

会の冒頭、今村雅弘会長は「今回取りまとめられる内容については、いかに実行していくかが大事。6年4月からの時間外労働上限規制導入に向けて、政策実現にしっかりと取り組んでまいりたい」とあいさつ。また、坂本全ト協会長は「今回、政府提言案を取りまとめいただき、改めて先生方に敬意を表したい」と謝意を示した。

今回取りまとめた『「国民生活や経済を支える物流の革新に向けた提言』（案）―物流を取り巻く諸課題への対応―」（別掲）では、「2024年問題」をこのまま放置すると、2024年には14%、2030年には34%の輸送力が不足し、物流が停滞しかねない事態となると指摘。その上で、①GX（グリーントランスフォーメーション）・DX（デジタルトランスフォーメーション）や標準化等による物流の効率化、②荷主・物流事業者間等における取引実態の是正、③荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入――といった、物流の革新に向けて講ずるべき対策を取りまとめた。

同取りまとめ案の説明を受けて行われた出席議員による意見交換では、「取引実態を是正していくためには、荷主企業に対して規制をかけていく必要があるのではないか」（石川昭政衆議院議員）、「九州のトラック運送事業者は、このままだと荷物を運べなくなるのではないかと心配している。『2024年問題』の解決に向けた具体的な取り組みが、物流の現場まで届いていない感がある。もっとスピード感をもって対策を推進してほしい」（藤木眞也参議院議員）など、トラック輸送維持への強い危機感が示された。

同取りまとめ案については、自民党国会議員からの意見を反映した上で、今村会長の一任によって取りまとめられることが決まった。

自民党物流調査会では、同対策の内容とスケジュールを「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で取りまとめる「政策パッケージ」に盛り込むとともに、主要部分について「骨太方針2023」等に位置付け、必要な予算を確保した上で強力に推進するよう、政府に対して強く求めていくことにしている。

各党へ精力的に趣旨説明 事業法改正へ協力求める

全ト協の坂本会長は、今国会での貨物自動車運送事業法改正による時限措置延長を目指し、精力的に各政党への趣旨説明等を行った。5月9日には、国民民主党（玉木雄一郎代表）、5月10日には公明党（山口那津男代表）トラック議員懇話会、5月11日には立憲民主党（泉健太代表）国土交通・復興部門会議、5月15日には、日本共産党（志位和夫委員長）へ赴き、時限措置延長の必要性などを説明した。

立憲民主党国土交通・復興部門会議（5月11日、衆議院第2議員会館）

公明党トラック議員懇話会（5月10日、衆議院第2議員会館）

日本共産党（5月15日、衆議院第2議員会館）

国民民主党（5月9日、衆議院第1議員会館）

「国民生活や経済を支える物流の革新に向けた提言」（案）―物流を取り巻く諸課題への対応―

1.GX・DXや標準化等による物流の効率化
(1)モーダルシフト等「物流GX」の推進
(2)自動運転やバース予約システム等「物流DX」の推進
(3)パレットやコンテナの規格統一化等「物流標準化」の推進
(4)道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）の機能強化や物流ネットワークの形成支援
(5)高速道路のトラック速度規制の引上げ
(6)労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
(7)特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
(8)貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
(9)地域物流等における共同輸配送の促進
(10)軽トラック等（個人事業主）の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
(11)女性や若者等の多様な人材の活用・育成

2.荷主・物流事業者間等における取引実態の是正
(1)荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた指導・規制的措置等の導入
(2)納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
(3)物流産業の多重下請構造の是正に向けた指導・規制的措置等の導入
(4)荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン［仮称］）
(5)物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組
(6)トラックの標準的な運賃制度の充実・徹底

3.荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入
(1)経営者層の意識改革・行動変容を促す指導・規制的措置等の導入
(2)消費者の意識改革・行動変容を促す取組（モーダルシフト）
(3)再配達削減に向けた取組
(4)物流に係る広報の推進

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案（概要）

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行　【時間外労働規制が適用される（令和6年3月）までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 → 働きかけ
荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 → 要　請
要請してもなお改善されない場合 → 勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

ガソリン計量機のトップブランド！
国内シェア70%
TATSUNO
機器設備から建築・施工まで、
自家用給油所はおまかせください!!
非常時にも安心の自家用給油設備
ジムボーイ AP-10
給油機・洗車機連動
伝票自動発行
給油・在庫データ管理
複数の自家用給油所データをクラウド上で一元管理！
レスキュー B-PUMP
有事の際に自動車バッテリーで給油できる可搬式計量機
レスキュー PG-8
停電時でも給油設備を維持する自家発タイプのマルチ発電機
BCP対応型自家用スタンド
給油設備をコンパクトにパッケージ
株式会社タツノ　本社／〒108-8520 東京都港区三田三丁目2番6号　050-9000-0567　https://tatsuno-corporation.com

働きやすい職場認証
安心を見せる！
人が集まる！
公益社団法人 全日本トラック協会による認証取得費助成事業が始まっています！
2023年度 申請期間
一つ星 二つ星 2023年7月18日～9月15日
三つ星 2023年9月19日～10月16日
（一財）日本海事協会

配達くん 運輸業専門の経営管理システム
運送業の今を少しだけ便利にする「配達くん」
信頼されて38年
充実のアフターサポート
新バージョンリリース
システムは安心の自社開発！
大創システム株式会社 DAISO SYSTEM CO., LTD.
本社 〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822
詳細は下記をクリック
配達くん　検索
https://daisosystem.co.jp/

「2024年問題」に向けてドライバーの確保が最大のカギ!!

トラックによる健康起因事故の根絶を目指して

事故防止に欠かせない「健康管理指導におけるフォローアップ」

全日本トラック協会は4月27日、国土交通省、NPO法人ヘルスケアネットワークとともに、全日本トラック協会にて、健康起因事故防止に係る取り組みについて発表した。

発表では、「トラックドライバーの健康管理に対する取り組み」と「トラックドライバーのSAS（睡眠時無呼吸症候群）に対する取り組み」について報告。近年、事業用自動車の健康状態に起因する事故報告件数が高止まりしているため、トラックによる健康起因事故の根絶を目指した取り組みについて紹介するとともに、会員事業者に対してドライバーの健康管理指導におけるフォローアップの重要性について強く訴えた。

村上　強志
国交省自動車局
安全政策課長

作本　貞子
NPO法人ヘルスケアネットワーク
副理事長

大西　政弘
全ト協交通・環境部長

1 トラックドライバーの健康管理に対する取り組み

欠かせない「健診結果の再確認」「運輸ヘルスケアナビシステム」活用を呼びかけ

担い手不足の深刻化に伴い、物流への大きな影響が心配されている「2024年問題」の解決に向けては、現在在籍しているドライバーに健康で働き続けてもらうことで、労働力を維持していくことも重要である。一方で、トラックドライバーの高齢化が進行する状況下において、近年健康起因事故が増加傾向にあることから、ドライバーに対するより適切な健康管理指導の徹底が求められている。

同発表は、会員事業者に対して「健康管理指導におけるフォローアップの重要性」を訴えるために行ったもの。全ト協では、「今後も安全で安心できるトラック輸送を維持していくためには、ドライバーへの適切な健康管理指導が欠かせない」ことを、引き続き会員事業者に対して強くアピールしていく。

発表では、国土交通省自動車局の村上強志安全政策課長、NPO法人ヘルスケアネットワークの作本貞子副理事長、全日本トラック協会の大西政弘交通・環境部長が登壇。全ト協などにおける健康起因事故減少に向けた取り組みについて紹介した。

「トラックドライバーの健康管理に対する取り組み」では、冒頭村上国交省自動車局安全政策課長から、運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移について紹介。令和3年は、健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、さらなる事故報告件数の低減が必要な状況であることを報告した。

業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移をみると、トラックでは平成25年の39件から、令和3年には110件と増加傾向にあること、またトラックではそのうちの約半数が交通事故に至っていることなどを紹介した（図1）。さらに、平成25年～令和3年に発生した健康起因事故を起こした運転者の疾病別の内訳では、運転者246人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤および解離が32%を占めている（図2）。そのうち、死亡した426人の疾病別の内訳をみると、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤および解離が12%を占めることを紹介した（図3）。

続いて、大西全ト協交通・環境部長からは、ドライバーの健康診断の実態について紹介。定期健康診断の有所見率は、全産業（58・7%）に比べて道路貨物運送業では67・1%と高く、また健診項目のうち、高血圧、肥満、糖尿、脂質異常の3または4項目で基準値を超える「ハイリスク者（三重奏・四重奏）」の割合が22%に上ることなどを報告した（図4）。

それを受けて、作本ヘルスケアネットワーク副理事長が、定期健康診断結果のフォローアップの重要性について指摘。その上で、フォローアップに取り組むための全ト協の支援策である、「運輸ヘルスケアナビシステム®」（図5）について紹介した。

同システムを活用することで、①「ハイリスク者」の見える化、②「要医療」「要生活改善」の見える化――が可能となるほか、ハイリスク者に対する再検査受診勧奨も簡単に行うことができるようになる。また、今年4月からは、医療機関とタイアップして、労災二次健診活用に向けたサポートも開始されている（図6）。

労災二次健診とは、定期（一次）健診で肥満・高血圧・脂質異常・高血糖の4項目全てで所見が認められた対象者に対し、費用無料で実施されるもの。血液・尿検査や心臓エコー、頸部エコー等を通じて脳や心臓の異常を把握。その上で、医師による特定保健指導によって脳・心疾患の発症予防を図る。ヘルスケアネットワークでは、同システムの利用事業者に対して、労災二次健診活用に向けたサポートを進めていくことにしている。

全ト協では「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」について、2023年度に判断基準の一部見直しを実施。加点対象となる「効果の高い健康起因事故防止対策」の中に「同システム等の活用による健康診断結果のフォローアップ」を新たに加えている（関連8面）。

なお、全ト協では、脳・心臓疾患による過労死等の発症を防止するため、健康管理対策を中心とした「緊急対策」（図7）を掲げており、同対策を全てのトラック運送事業者が着実に実施することにより、脳・心臓疾患による過労死等の根絶を目指している。

発表では、大西全ト協交通・環境部長（左）、村上国交省自動車局安全政策課長（中央）、作本ヘルスケアネットワーク副理事長（右）が、会員事業者に対して、健康管理指導等におけるフォローアップの重要性を強く訴えた（4月27日、全ト協）

図1　トラックにおける健康状態に起因する事故報告件数の推移

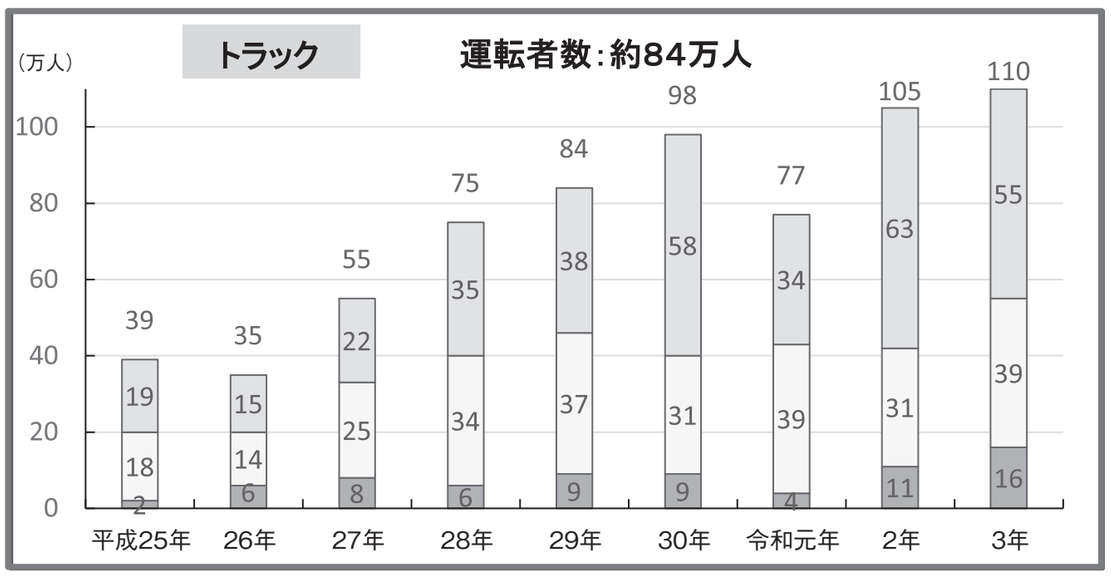


図2

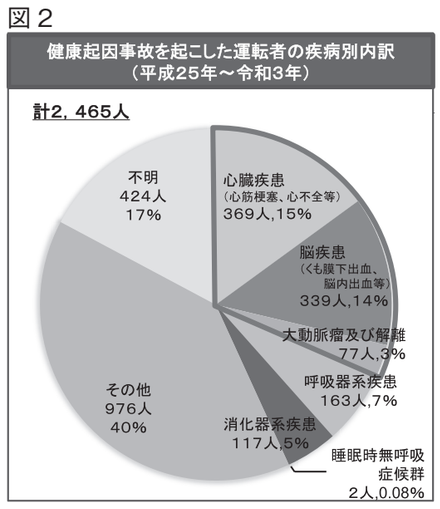
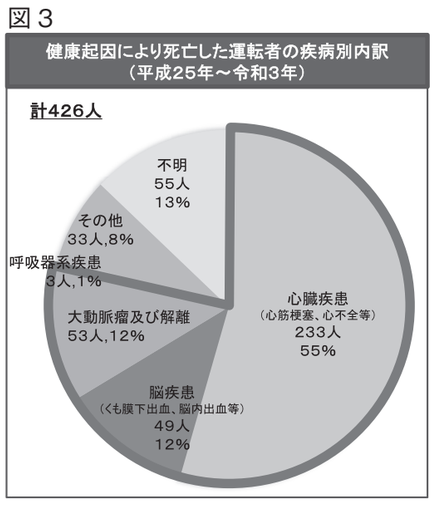


図3



国交省認定機器
国交省認定番号 JG23-001
AI点呼システム™で業務後 自動点呼 開始

対面点呼
立ち会いで点呼
管理者　乗務員
遠隔で点呼
管理者　乗務員

New 自動点呼
管理者の立ち会いが不要!!
1人でできる！
タッチパネルでらくちん！
乗務員
主な機能
顔認証　予定管理　業務伝達

AI点呼システム™は「すべての点呼」に対応。操作もカンタン！ 混在運用OK
◎業務後自動点呼　◎遠隔点呼（Gマーク不要）　◎IT点呼　◎電話点呼　◎対面点呼

＼AI点呼システム™と連携する／
デジタコもおすすめ！
一体運用でもっと便利に
NPsystem製
国交省認定デジタコ e-Tacho®
☑日報作成　☑就業時間管理
☑位置情報管理　☑安全運転管理
☑運行指示書作成　☑拘束時間管理
☑ドラレコ映像管理
AI点呼システム™とデジタコ連動でコンプライアンスの向上！
1 時間外労働の上限規制対応　2 改善基準告示にも対応
3 安全教育にも対応（当日の違反項目表示）
コンプライアンス違反を未然に防ぐために、点呼時に警告を表示します。（管理者へのメール通知機能もあります）

NPsystem
株式会社 NPシステム開発
0120-089-927
［本社］愛媛県松山市中央1丁目9-13　［ホームページ］https://www.npsystem.co.jp
［支店］北海道・東北・関東・名古屋・関西・中国・四国・九州

2 トラックドライバーのSASに対する取り組み

SASの有無で事故率は2・4倍の差に
SAS治療を継続して健康起因事故を防ぐ

発表では、続いて「トラックドライバーのSASに対する取り組み」について、紹介を行った。

まず、村上国交省自動車局安全政策課長が、国におけるSAS対策を紹介。『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定、26年4月改訂）では、SAS、脳血管疾患および心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨しているほか、15年6月に策定した『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル』について、19年6月と27年8月に改訂したことなどを報告した。

また、SASと事故リスク（図8）について紹介した上で、令和4年3月には、自動車事故報告規則等の取扱要領の一部改正を実施。SASが関わる事故の発生状況を把握するため、SASが疑われる居眠り運転、漫然運転による事故が発生した場合、自動車事故報告書の「推定原因」として疑われる疾病名を明記し報告するよう改正したことなどを紹介した。

さらに、令和4年度におけるSASスクリーニング検査の受診状況について紹介。「スクリーニング検査を受診させている」と回答した事業者は37%、「（スクリーニング検査を受診させていない場合）スクリーニング検査の必要性を感じている」と回答した事業者は89%で、平成29年度以降、横ばいで推移していることを報告した。

続いて、大西全ト協交通・環境部長が、全ト協が実施している「トラック運転者の『睡眠時無呼吸症候群（SAS）』スクリーニング検査助成事業」の申請状況について報告。平成25年度以降、申請事業所数・申請人数は増加傾向にあり、令和3年度は2026事業所、4万106人（前年度比6942人増）が申請を行った。

それを受けて、作本ヘルスケアネットワーク副理事長が、SAS受診と治療継続への支援について紹介（図9）。治療継続へのフォローアップ策として、①関係者への協力要請（受診環境・費用）、②オンライン診療の周知、③診療連携に向けての情報提供、④進化するCPAP治療（持続陽圧呼吸療法）の情報提供と誘導――が必要とした上で、スマートフォンを用いたCPAP治療機器について紹介。同機器は、トラック車内でも使用可能で、「装置の使用時間」や「マスクの密閉性」、「睡眠1時間当たりの無呼吸と低呼吸の回数」、「マスク外れの回数」などを可視化。治療に繋がる効果的なアドバイスを行うことを紹介した。

なお、全ト協では令和5年度「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」を開催し、会員事業者に対してSASスクリーニング検査受診の徹底を呼びかけていく（図10）。

全ト協では、今後も国交省やヘルスケアネットワークなどと連携して、ドライバーの健康管理対策・健康起因事故防止対策を強力に推進していくことにしている。

図6　労災二次健診活用に向けたサポート

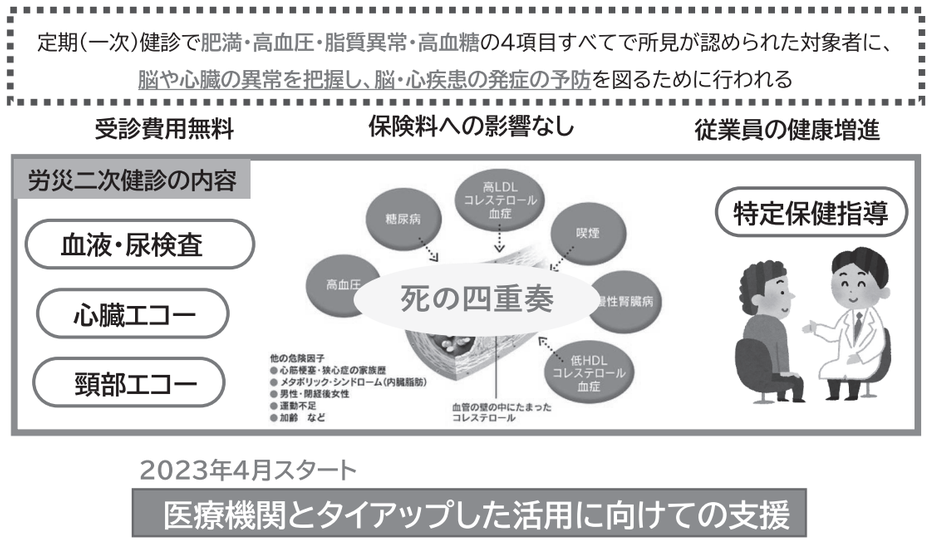
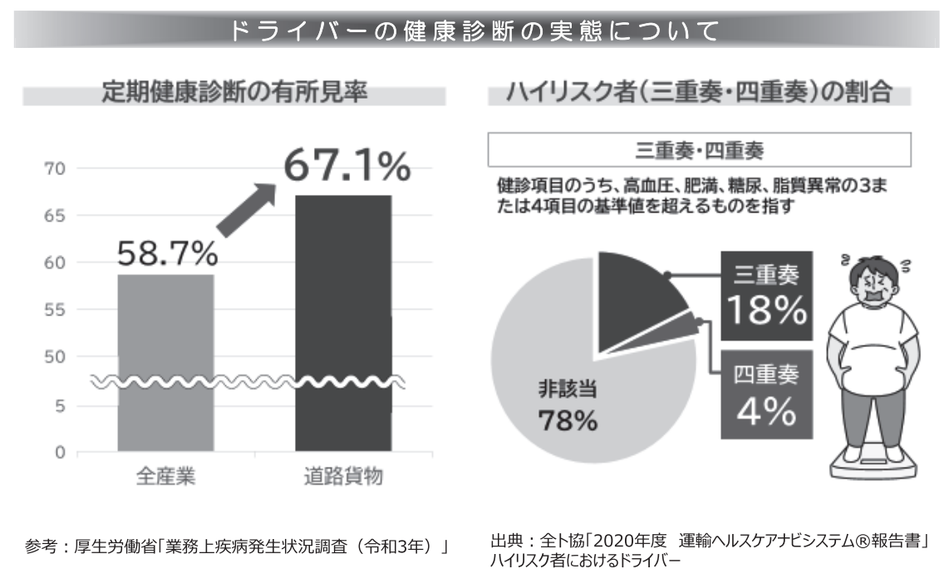


図4



参考：厚生労働省「業務上疾病発生状況調査（令和3年）」

出典：全ト協「2020年度　運輸ヘルスケアナビシステム®報告書」ハイリスク者におけるドライバー

図7　全ト協「緊急対策」

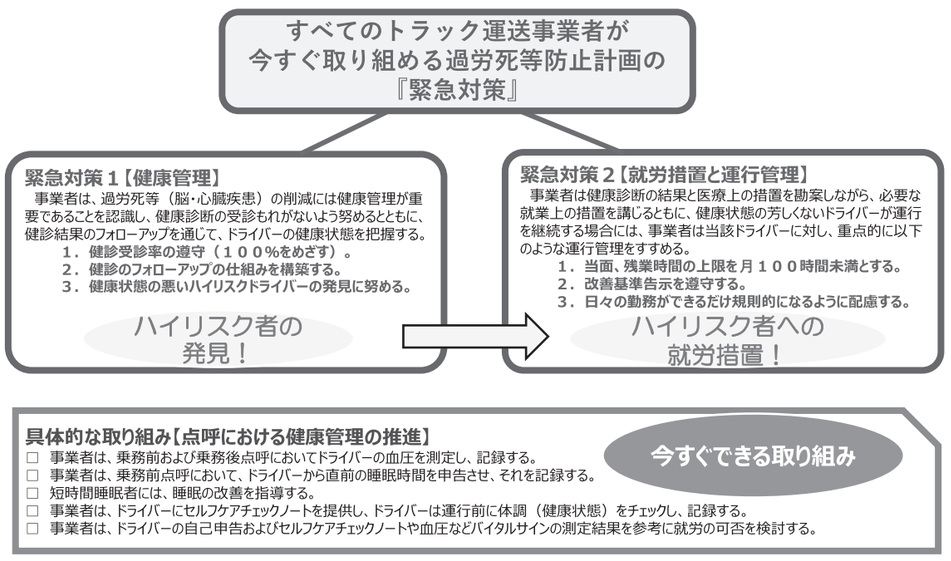


図5　フォローアップに取り組むための全ト協の支援策

図8　SASと事故リスク

- 既存の研究において、以下が明らかになっている。「SASの有無により、自動車の事故率は2.4倍の差」
- 日本の男性トラック運転者の約7～10%、女性の約3%が中等度以上の睡眠呼吸障害であることが示されている。

図9　SAS対策　受診と治療継続への支援

受診拒否・治療中断の理由

1. 治療費がもったいない
2. 治療効果が実感できない
3. 通院・受診の時間がない
4. 毎日装着するのが面倒だ
5. CPAPが息苦しい・装着すると眠れない

治療継続へのフォローアップ

1. 関係者への協力要請（受診環境・費用）
2. オンライン診療の周知
3. 診療連携に向けての情報提供
4. 進化するCPAP治療の情報提供と誘導

図10

全ト協 令和5年度「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」を開催
～オンラインでの3ステップ解説～

全日本トラック協会では、令和5年度「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」をオンラインで開催します。

セミナーでは、まずSASを正しく理解して、対策を始めるための「ステップ1」から、対策の実効に繋がる運用面を解説した「ステップ3」までを、事業者事例を紹介しながら段階的に解説します。

	ステップ1 これから始める SAS対策	ステップ2 医療機関のかかり方から 治療まで	ステップ3 効果的なSAS対策の 進め方
前期	令和5年5月17日(水)	7月12日(水)	9月13日(水)
後期	11月15日(水)	6年1月24日(水)	6年3月13日(水)

- 時間：14:00～15:00（13:30ログイン開始）
- 場所：ZOOMを利用したLiveオンラインセミナー
- 定員：各100人（定員になり次第締め切り）
- 申込方法・詳細：全ト協ホームページ（二次元コード）より お申し込みください
- 申込締切：開催日2日前まで

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第1回「総務委員会」

令和4年度事業報告書（案）等を承認

第1回総務委員会（小林和男委員長）が5月11日に開催された。議事では、①令和4年度事業報告書（案）、②4年度計算書類（貸借対照表（案）、正味財産増減計算書（案）および収支計算書（案）等、③第28回全国トラック運送事業者大会の開催概要（案）および次年度開催ブロック（案）――などが審議され、原案通り承認された。

報告事項では、①貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案、②「物流の2024年問題」に対する最近の動向、③外国人労働者の導入に向けた検討策の推進、④巡回指導の重点化、⑤第10回通常総会スローガン、⑥令和5年度主要会議・行事開催日程――について報告が行われた。

第1回「総務委員会」（5月11日、全ト協）

第7回「道路委員会」

令和6年度道路関係要望事項について審議

第7回「道路委員会」（寺岡洋一委員長）が5月16日に開催された。

寺岡委員長によるあいさつの後に、議事として①令和6年度トラック関係施策に関する要望事項（道路関係）――について審議を行い、原案通り承認された。

なお、議事に先立ち、国土交通省道路局の橋本雅道高速道路課長による講演「高速道路に関する最近の動向について」が行われた。

第7回「道路委員会」（5月16日、全ト協）

建設関係団体等に対し「標準的な運賃」収受への支援を要請

ダンプトラック部会

全日本トラック協会ダンプトラック部会（岡田安正部会長）は4月12日と13日に、（一社）日本建設業連合会（宮本洋一会長）、（一社）全国建設業協会（奥村太加典会長）、（一社）日本道路建設業協会（西田義則会長）、東日本高速道路㈱（由木文彦社長）ならびに（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（藤田耕三理事長）に対し、「標準的な運賃」収受への支援要請を行った。

左から、恒川浩一副部会長、岡田安正部会長、浮田照義副部会長、永森栄次郎日本建設業連合会専務理事

要請には、岡田部会長（青森県）をはじめ、恒川浩一副部会長（愛知県）、浮田照義副部会長（広島県）、由利敏雄副部会長（北海道）が参加。各団体等の代表者に宛てた「標準的な運賃収受への支援要請について」を手交し、持続可能な輸送力の提供には、標準的な運賃の収受が不可欠であることについて、理解と協力を求めた。

令和5年度「不正改造車排除運動」を実施

各都道府県ト協設定の強化月間に重点置き展開

全日本トラック協会では、年間を通じて実施している「不正改造車排除運動」について、各都道府県トラック協会において設定する1か月間を強化月間とし、特に重点を置いて運動を実施する。

重点排除項目は、①タイヤおよびホイール（回転部分）の車体外へのはみ出し、②灯光の色が不適切な灯火器・回転灯等の取り付け、保安基準上装備が義務化されている灯火器（例：側面方向指示器）の取り外し、③前面ガラス・運転者席・助手席の窓ガラスへの着色フィルム等の貼付（貼付状態で可視光線透過率70％未満）、④マフラーの切断・取り外し、騒音低減機構を容易に取り外せる等の基準不適合マフラーの装着、⑤大型貨物自動車の速度抑制装置の取り外し、解除または不正な改造・変更等――の5項目。

全ト協では、ホームページ上に実施要領と自主点検票（Word版／PDF版）を掲載して周知・活用を呼びかけるとともに、適正化事業巡回指導時に事業所への啓発・指導を実施する。

「第14次労働災害防止計画」の推進を会員事業者に呼びかけ

安全衛生対策にデジタル技術の活用を

全日本トラック協会では、会員事業者に対して、「第14次労働災害防止計画」の推進と、同計画に基づく「安全衛生対策におけるDXの推進」を呼びかけている。

近年の労働災害の状況をみると、死亡災害は減少しているものの、休業4日以上の死傷災害はここ数年増加傾向にある。また、労災発生率が高い高年齢労働者の労災の増加や、中小事業場における労災の発生が顕著になっている。

厚生労働省が策定した同計画では、こうした状況を踏まえ、労災を少しでも減らし、安心して健康に働くことのできる職場の実現に向け、関係者が目指す目標や重点的に取り組むべき事項を定めている。

また、同計画では、重点事項ごとの具体的取り組みのひとつとして、安全衛生対策におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進を盛り込んでおり、積極的な取り組みの推進を図ることとしている。

「FCEV小型トラック試乗会」に山口副会長・吉田副会長らが参加

市場導入に向け企画・開発を加速へ

全日本トラック協会の山口嘉彦副会長（次世代新技術対応小委員会委員長）と吉田修一副会長（神奈川県トラック協会会長）、武田秀一環境対策小委員会委員長は、5月8日にCommercial Japan Partnership Technologies㈱（CJPT）が開催した「FCEV（燃料電池車）小型トラック試乗会」（協力＝経済産業省製造産業局自動車課、国土交通省自動車局貨物課、全日本トラック協会、トヨタ自動車㈱、いすゞ自動車㈱）に参加した。

CJPTでは、いすゞ自動車、トヨタ自動車とともに量販燃料電池小型トラックの企画・開発を共同で実施している。小型トラックにおいては、スーパーマーケットやコンビニエンスストアでの物流などで使われることが多く、冷蔵・冷凍機能を備えた上、1日複数回の配送業務を行うため、長時間使用・長距離走行が求められる一方、短い時間での燃料供給などの条件を満たす必要があることから、走行時のCO_2排出がゼロで、エネルギー密度の高い水素を燃料とする量販燃料電池（FC）技術の活用が有効とされている。

いすゞ自動車藤沢工場内の「いすゞプレミアムクラブ」で行われた試乗会には、自由民主党トラック輸送振興議員連盟（細田博之会長）・水素社会推進議員連盟（小渕優子会長）所属の国会議員をはじめ、経済産業省の山下隆一製造産業局長、国土交通省の堀内丈太郎自動車局長も出席。CJPTによる同車両プレゼンテーションと車両展示説明の後にはセレモニーが行われ、小渕自民党水素議連会長が「我が国の水素技術は、世界に先駆けて進化してきている。トラックを実際に使用される運送事業者の皆様のご意見等も頂戴しながら、水素社会の実現に向けて力を合わせてまいりたい」とあいさつ。また、山口全ト協副会長が「トラック運送業界のカーボンニュートラル実現に向けて、今後とも自動車産業の皆様との意見交換を重ねながら、取り組みを強化してまいりたい」とあいさつした。

引き続き、出席者による意見交換会が行われ、出席者からは、同車両の早期普及や補助金の活用による運送事業者の負担軽減策等を求める意見や、水素ステーション等のインフラ整備の必要性を訴える意見などが出された。

その後、FCEV小型トラックの試乗会が行われ、出席者は加速がスムーズで走行音も小さく、ドライバーの運転時のストレス軽減にも資する同トラックの乗り心地を確かめた。

いすゞ自動車「エルフ」をベースに開発されたFCEV小型トラック

加速がスムーズで走行音も小さいため、ドライバーの運転時のストレス軽減が期待される

試乗前には、CJPTスタッフによる車両展示説明が行われた

あいさつする小渕自民党水素議連会長

あいさつする山口全ト協副会長

自民党トラック議連と水素議連所属の国会議員も多く参加した

詩本草人のぶらり旅

第14回「兵庫県神戸市　有馬温泉」

京都での仕事が思いのほか早く終わり、新幹線で2駅先の新神戸へ移動しました。向かうのは「日本三古湯」の一つに数えられる、六甲山の北側中腹にある「有馬温泉」です。新神戸駅からはタクシーで20分強の距離です。豊臣秀吉が愛し、幾度となく訪れたという名湯は、温泉街の入口に秀吉の像とねねの像とが有馬川を挟み向かい合うように建ち、長い歴史を感じさせます。

歴史好きな私は「太閤の湯殿館」を訪れましたが、秀吉にまつわる遺構などが数多く展示されていました。有馬温泉をこよなく愛した秀吉の素顔が、朧気ながら垣間見えた気がしました。

温泉街の中心地・湯本坂を通ると、浴衣姿の客とすれ違い、都会の喧騒からタイムスリップしたかのようです。有馬温泉は硫酸塩泉や含鉄泉など7種類の成分を含んだ茶褐色の湯が有名で、前々から訪れたいと恋い焦がれていました。

本日の宿は、温泉街の中心に位置する「ホテル 花小宿」。木造2階建ての純和風の建物に、客室は9室のみの小さな宿です。館内ではレトロなステンドグラスや照明の美しい輝きが、心を落ち着かせてくれます。

宿に入り、予約済みの1階の和風ツインルームに荷物を置くと、汗ばんだ身体をすっきりしたくて早速浴場へ。宿自慢の「金泉」の湯に入りました。海水の1・5倍の塩分が含まれた湯は、筋肉痛・関節痛に効能があり、柔らかい肌触りの湯が疲れた身体を優しく包み込んでくれました。

お楽しみの夕餉は、宿に併設する割烹「料膳　旬重」です。目の前で調理され、一品ずつ出される料理は、地元のお野菜、瀬戸内の魚介類のほか、お肉は地元・三田ポークの炭火焼きと、どれも香りよし、味わいよしで、大いに舌鼓を打ちました。思わず、カウンター越しに、「美味しいですね。どの料理も最高」と調理人さんに感謝の意を伝えたほどです。最後に、有機農法で栽培されたお米を羽釜で炊いたご飯が出ましたが、あまりの美味しさで、おかわりをしてしまいました。

前々から茶褐色の有馬温泉のお湯に憧れていましたが、図らずも小粋な宿に巡り合い、その夢は倍加して実現しました。立ち寄る旅人に対し、見事なまでの工夫を凝らして感銘を与える至福の宿が、日本各地に数多存在します。当コラムを一読されて「この宿に行ってみたい」と思って頂けたら幸いです。

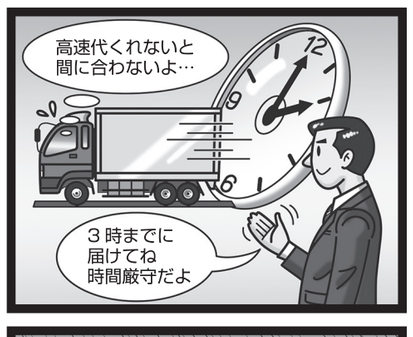
次回は、東北へ旅しようと思います。東北地方はまさに「温泉の宝庫」で、いつでも旅人を優しく迎えてくれます。「日本人に生まれてよかった」。旅をして思うことは、日本の四季が織り成す風情や、旅先での新たな出会いの素晴らしさであり、そうしたものと接するたびに、自然と感謝の言葉を発してしまうのです。

（旅ライター　しほん・くさと）

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

恒常的に長い荷待ち時間

無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼

大型台風や豪雨・豪雪日の配送

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

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

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

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

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

都道府県ト協

トラックドライバーの仕事内容等を紹介する動画を制作・公開

兵庫県トラック協会

兵庫県トラック協会（原岡謙一会長）ではこのほど、トラックドライバーの仕事内容ややりがいを就職希望者に伝える動画「暮らしと未来をつなぐトラックドライバー」（写真）を制作し、同協会ホームページ（HP）で公開している。

同動画は、兵庫県ト協物流政策委員会が中心となって企画・制作したもの。動画の冒頭では、トラック輸送の役割やトラックドライバーの仕事内容、またトラック運送業界における安全対策や緊急輸送などの取り組みについて紹介。さらに、トラックドライバーを志している人と同ト協役員が、仕事内容の様々な疑問について、Q&A方式で解決していく。

兵庫県ト協では今後、同動画を同ト協会員事業者における求人募集の際に活用してもらうことにしている。

なお、同動画は兵庫県ト協YouTubeチャンネル（二次元コード）から視聴可能。

「はんなり運転実践宣言式」で3団体が歩行者保護誓う

京都府トラック協会

京都府トラック協会（荒木律也会長）は4月5日、京都府警察本部で開催された「はんなり運転実践宣言式」に参加した。

「はんなり運転」とは、横断歩道における歩行者優先義務遵守のため、「落ち着いた運転で歩行者を保護すること」を、京ことば「はんなり」（「上品」、「落ち着いた」の意）で表現した、オリジナルのスローガン。京都府のトラック協会・バス協会・タクシー協会という自動車運送事業者3団体の代表が一堂に会し、同宣言式を開催したもの。

京都府ト協からは、井尻憲司専務理事が来賓として出席。京都府ト協会員事業者である㈲宇野エキスプレス（宇野賢志代表取締役／京都府ト協副会長）の甲谷尚平氏を含む3団体の代表者3人が、プロドライバーとして「はんなり運転」を実践し、一般ドライバーの模範となって府内の歩行者保護意識を高めていくことを宣言した。

あいさつする井尻専務理事（4月5日、京都府警察本部）

2024年問題で「八戸物流フォーラム」開催

青森県トラック協会

青森県トラック協会（森山慶一会長）および同県ト協三八支部青年部会（葛西亜貴夫部会長）は5月9日、「八戸物流フォーラム―物流の2024年問題を考える―」（後援：国土交通省東北運輸局青森運輸支局、厚生労働省青森労働局、八戸市、八戸商工会議所）を開催した。

同フォーラムには、トラック運送事業者のほか荷主関係者など約400人が参加した。第1部では、立教大学経済学部経済政策学科の首藤若菜教授を講師に迎え、「2024年問題にいかに備えるか」をテーマに講演が行われた。また、第2部では、「2024年問題の関係法令」ならびに「物流分野における適正取引の推進」をテーマに、行政から説明を受けた。

さらに、同県ト協三八支部の葛西青年部会長がプレゼンターとなり、「物流の2024年問題を考える」と題したプレゼンテーションを行った。葛西青年部会長は、「本州最北端の青森県では（首都圏などへの輸送について）輸送コストが上昇し、荷主や地域経済へ与える影響が非常に大きい」と述べた。

引き続き、「2024年問題が地域経済に与える影響と今後の取組みについて」をテーマに会場と意見交換を行い、2024年問題への対応により運賃が上昇することで「県産品価格が上昇し、相対的に競争力が落ちる可能性がある」などの意見があがった。

プレゼンテーションを行う葛西青ト協三八支部青年部会長（5月9日、八戸市）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

「荷さばき駐車場」整備に求められる運送事業者との協力体制『駐車場施策ガイドライン』を改定

国土交通省は4月18日、『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）』を取りまとめ、公表した。

同ガイドラインは、道路交通の円滑化のみならず、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効利用など、より包括的な駐車場施策の検討を進めていくために策定されたもの。第2版では、政策課題に対応した駐車場施策のひとつとして、荷さばき駐車場への対応（都市内物流対策）が取り上げられている。

同ガイドラインでは、荷さばきの駐車需要が多い地域では、周辺で拠点施設が再整備されるタイミングと合わせ、地域の荷さばき駐車場の集約整備（図）を行うとともに、拠点施設から目的施設までの荷さばき動線の確保、交通管理者と連携した路上荷さばきの取り締まり強化策など、総合的な都市内物流への対策を行うことが有効と指摘。その上で、荷さばき駐車場の共用化等は、駐車場から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜などにより、作業効率の低下等を招く可能性があることから、運送事業者との協力体制などの地域の実情を踏まえた検討が必要と指摘している。

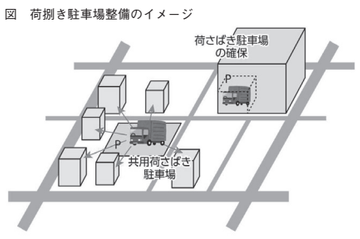


図　荷捌き駐車場整備のイメージ

予見可能な災害に対し荷主・物流事業者の連携を促す『BCP策定ガイドライン』

国土交通省ではこのほど、『多様な災害に対応したBCP策定ガイドライン～荷主・物流事業者の連携による安全で強靭な物流の実現に向けて～』を策定した。

近年、自然災害が激甚化・頻発化する中で、令和2年7月豪雨や3年1月に発生した大雪等により、サプライチェーンの寸断による国民生活への影響や経済活動の停滞が生じており、これらの災害等に対する強靭なサプライチェーンの構築が急務となっている。

同ガイドラインでは、多様な災害に対して、荷主や物流事業者が連携して取り組むべき重要な対策を示している。特に、①各企業が災害時にも通常業務の継続・早期復旧を図り、サプライチェーンを維持すること、②近年、激甚化・頻発化する一方、ある程度予見可能である大雪や大雨等の風水害に対して、「予見後・発災前」に適切な対策を講じることで、物流への影響を最小限に食い止めること、③荷主と物流事業者の連携に着目するとともに、発荷主のみならず、物流に大きな影響力を持つ着荷主も連携対象とし、併せて物流事業者の元請・下請の関係も対象とすること――に着目し、対策をまとめている。

同ガイドラインは、国交省ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

「建設工事現場に超大型貨物を搬入する場合の臨時の活動拠点設置の特例について」を一部改正 適用範囲を拡大

国土交通省は5月1日付で通達「建設工事現場に超大型貨物を搬入する場合の臨時の活動拠点設置の特例について」を一部改正。「建設工事現場等に超大型貨物を搬入する場合の臨時の活動拠点設置の特例について」とし、発出した。

同通達は、建設工事現場等に超大型貨物を輸送する際、輸送に使用する車両を臨時的に他の地域に移動して事業活動を行おうとする場合の特例について定めたもの。

今回の改正では、建設工事現場に加え、鉄道車両基地や宇宙空間観測所、それらに類する場所にも通達の適用範囲を拡大。搬入・輸送対象についても、「超大型の資機材」に限定せず、「超大型貨物」とした。

同通達の詳細や届出書等の様式については、国交省ホームページ（二次元コード）を参照。

疲労蓄積度の診断により労働者の適切な健康管理を「自己診断チェックリスト」を改正

全日本トラック協会では、会員事業者に対して、中央労働災害防止協会が作成した「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」の活用を呼びかけている。

労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）において規定されている医師による面接指導については、労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）において、「休憩時間を除き1週間あたり40時間を超えて労働させた場合におけるその超えた時間が1月あたり80時間を超え、かつ、疲労の蓄積が認められる者であること」と要件を規定している。

この疲労の状況を確認するため、同チェックリストが作成され、広く活用されている。

今般、最新の知見等を踏まえ、労働者チェックリスト等について新たに項目の追加等の見直しを実施。食欲、睡眠、勤務間インターバルに関する項目を追加した。

全ト協では、改正後の同チェックリスト等を活用し、労働者の健康管理を適切に行うよう、会員事業者に呼びかけている。

なお、同チェックリストは、全ト協ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

全国から参加した新規採用職員47人が研鑽を積む「新規採用職員研修」を実施

全日本トラック協会は、4月19日㈬～21日㈮の3日間、令和5年度「新規採用職員研修」を実施し、全国から47人が参加した。

初日となる19日には、開講式の中で、参加者全員が自己紹介スピーチを行った。その後の研修では、トラック運送業界の基礎知識やビジネスマナー、クレーム対応やビジネス文書についての講義、全ト協の各事業に関する概要説明などを実施。最終日の21日には、研修の総括としてレポートを作成した後、修了式を開催し、研修を締めくくった。

全国から新規採用職員47人が参加して実施した「新規採用職員研修」

燃料サーチャージ導入方法を分かりやすく紹介『燃料サーチャージ導入ハンドブック』第2版を作成

全日本トラック協会ではこのほど、『燃料価格上昇に対処するための燃料サーチャージ導入ハンドブック（第2版）』を作成した。

同ハンドブックは、トラック運送事業者における燃料サーチャージの導入促進を図るために、平成25年に作成した同ハンドブックを改訂したもの。

従来、燃料サーチャージの算出方法は、国土交通省の通達で規定されていたが、令和5年3月1日付で国土交通省告示（第147号）として定められた。同ハンドブックは、同内容を反映して制作している。

同ハンドブックでは、燃料サーチャージの算出や届出、荷主との交渉など、燃料サーチャージ導入にあたりトラック運送事業者が取り組むべき内容について分かりやすく紹介。また、事業者から寄せられている疑問点の解説や、燃料サーチャージ導入に関する成功事例なども盛り込んでいる。

同ハンドブックは、全ト協ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

全ト協行事予定（5月20日～31日）

▽5月26日・第11回税制委員会

パレット2段積ラック活用現場など視察 国交省堀内自動車局長がマキタ運輸を訪問

国土交通省の堀内丈太郎自動車局長は5月1日、㈱マキタ運輸（本社：宮崎県都城市、牧田信良代表取締役・宮崎県トラック協会会長）を訪問し、同社における生産性向上と長時間労働改善への取り組み状況などを視察した。同社では、冷蔵・冷凍倉庫から鶏肉等の食品を冷蔵・冷凍トレーラへ積込む際に、パレット化を推進するとともに、2段積が可能な専用ラックを使用してパレット40枚（24㌧）を積載可能とするなど、積載効率の向上と積込作業時間の削減に成功している。また、同社では、「2024年問題」の解決に向けて、関東・関西圏などへの長距離輸送にあたって、フェリー輸送へのモーダルシフトを進めており、トレーラの無人航送を実施することで、全体の労働・作業時間の大幅な短縮に成功している。堀内局長は、同社の配送センターを訪問し、パレット化や2段積ラックの活用状況などをつぶさに視察した。なお、当日は、同省の吉永隆博九州運輸局長も同行した。

パレット2段積ラックの活用状況などについて牧田社長㊥から説明を受ける堀内自動車局長㊨と吉永九州運輸局長㊧（5月1日、宮崎県都城市、マキタ運輸）

令和5年度『トラックの日』ポスターデザインコンテスト」応募作品受付中 5月31日㈬必着

全日本トラック協会では現在、令和5年度「トラックの日」ポスターのデザインを募集している。

全ト協では、10月9日を「トラックの日」と定め、この日を中心に、各都道府県トラック協会とともに、多彩な広報活動やイベント等を実施し、トラック輸送の役割、重要性をPRしている。

応募作品の表現テーマは、「トラック輸送産業が、国の経済と国民生活を支えていること」で、グランプリ受賞作品は全ト協・各都道府県ト協が実施する広報活動で使用するポスターのデザインとして使用される。入賞賞金は、グランプリ70万円、佳作10万円。

応募資格は大学生（専門学校含む）以上で、日本国内在住の方に限る（グループでの応募も可能、個人・1グループにつき3作品まで）。

公募要項や応募方法等の詳細は、全ト協ホームページ（二次元コード）を参照。

法令○×クイズ（マルバツ）～点検整備編～

❶ 事業用貨物自動車は、1日1回、運行の開始前に日常点検を実施しなければならない。（○・×）

❷ 事業用貨物自動車は、6か月ごとに定期点検整備を実施しなければならない。（○・×）

❸ 事業用貨物自動車の自動車検査証の有効期間は、車両総重量にかかわらず、初回は2年、2回目以降は1年である。（○・×）

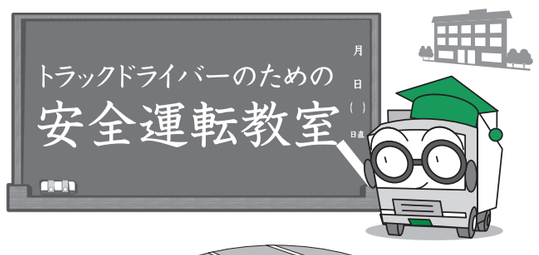
❹ ディスク・ホイールの取付状態の点検が義務づけられているのは、車両総重量6.5トン以上又は乗車定員30人以上の自動車である。（○・×）

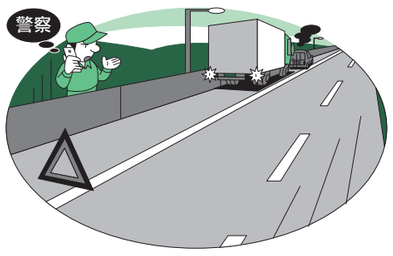
❺ タイヤの空気圧およびタイヤの溝の深さが十分であるかどうかの点検は、1日1回、運行前に行わなければならない。（○・×）

（解答は15面）

〔第123回〕緊急時の対応を万全に

3月下旬、三重県の高速道路で上下線にまたがり、トラックなど5台が関連する多重事故が発生しました。事故が起こらないように慎重に運転することはいうまでもありませんが、万一の事故の際も後続事故を防止するために、適切な対処を行えるようにしておくことが大切です。





●トラックなど5台が関係する事故で死者3人

Aさん「3月の終わりに三重県の高速道路で発生した事故のニュースを見たかい。ちょうどテレビをつけたところで、本当にヒヤッとしたよ」

Bさん「僕もペットボトルが散乱していた映像を見たけれども、そのニュースだよね。ペットボトルは積荷かな」

Aさん「そう。報道されていることから概要を説明すると、中型トラックと軽ワゴン車が上り車線で接触事故を起こして走行車線に止まっていたところに、後方から走行してきた大型トラックが追突。大型トラックはそのはずみで中央分離帯に衝突して、積荷のペットボトルなどが下り車線に散乱した。さらに、散乱したペットボトルに下り車線を走行していた軽乗用車が乗り上げ、追越車線に停止していたところに後続車が追突。この事故で、軽乗用車に乗っていた2人と中型トラックのドライバー、計3人が死亡したんだ。詳細は調査中だけれども、亡くなった中型トラックのドライバーは、車外に出て通報中にはねられたようなんだ」

Bさん「聞いただけでもゾッとするし、つらくなるよ」

●緊急時の対応を万全に

Aさん「ここで、事故が起こった時の対応をおさらいしておこう。事故が起こったら、ただちに停止して負傷者を救護する。次にハザードランプを点灯したり、発炎筒で後続車両に警戒合図を送る。高速道路の場合は、停止標示器材を、後続のドライバーが見やすい位置に置く。そして、車内に残らず安全な場所に退避する。さらに、警察・事業所に報告する。これが一連の流れになる」

Bさん「事故で気が動転している上に、猛スピードで車が行き交うなかで行わなければならないから、僕でも怖いよ。やっぱり、事故現場の対応を想定した訓練はしておいた方がいいね」

Aさん「そうだね。あと、事故現場で大事になるのが応急救護措置だね。救急車が到着するまでの間に止血・心肺蘇生など可能な応急救護を行うことも、僕たちドライバーには大切なことだね」

Bさん「そうだね。心臓マッサージやAEDの操作などは1度ぐらいではなかなか覚えられないから、Aさんや僕のように、定期的に応急救護の講習を受けてほしいね。全員が命のリレーのバトンを繋いでいけるようになるのが理想だね」

●荷崩れを防ぐために

Aさん「本当にそう思うよ。今回の事故は、上り車線で起こった事故で、積荷が下り車線に散乱して、それによって死亡事故が発生している。改めて積付けや固縛はちゃんとしなきゃいけないなと思ったよ。Bさんが気をつけていることは何かな」

Bさん「僕がやっているのは基本的なことだよ。まず積荷をきちんと積み付ける、そしてしっかり固縛する。とはいっても運ぶものも違うから、運ぶものによって最適な積付けと固縛を心がけているよ。あと、「急」のつく運転をしないなどの安全運転。荷崩れを防ぐには、適切な積付け、固縛、安全運転の3つをうまく組み合わせないとダメだと思うよ」

Aさん「またロープやあて物などがある場合は、それが緩むこともあるので、一般道では4時間、高速道路では2時間に一度は、それぞれ固縛のチェックをしてほしいな」

Bさん「僕もそれは確実にやっているよ」

Aさん「事故は身近なものではないからこそ、万一の事故の際にも冷静に対処できるようにしておくことは、ドライバーにとって本当に大切なことだと思ったよ」

Bさん「そうだね。ただ、事故を起こさない『安全運転の徹底』、これが一番だね」

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　運輸安全マネジメント認定セミナーに「リスク感受性向上セミナー」を追加

通達を一部改正

国土交通省は3月24日、通達「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」を一部改正し、施行した。

同改正は、運輸安全マネジメント制度の普及・啓発を図るため、民間機関等が実施するセミナー等の中で、一定の基準を満たし、事業者の安全管理体制の構築・強化に有効であると国交省が認定した「運輸安全マネジメント認定セミナー」に、「リスク感受性向上セミナー」が追加されたことを受けてのもの。認定セミナーを受講し、かつ、受講内容を活用していることが確認された事業者については、長期未監査を理由とする監査の対象から除外されることとなる。

なお、今後の認定セミナーの開催予定は、国交省ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

■高度物流人材の育成に向けた報告書を策定
様々な事例など盛り込む

国土交通省は3月30日、「高度物流人材の育成・確保に関するワークショップ」（座長：矢野裕児流通経済大学教授）による報告書「物流起点の価値創造を実現する人材の育成に向けて」を策定し、公表した。

国交省では、高度物流人材の育成・確保に取り組む荷主企業や物流企業に向けて、具体的な取り組み・実践を喚起することを目的に、同ワークショップを開催。各企業内における人材育成・確保の方向性に関する提言として、同報告書を取りまとめた。

報告書の構成は、次の通り。

①高度物流人材育成・確保の重要性と同書の目的・対象者
②今後求められる高度物流人材像
③高度物流人材の育成に必要となる教育プログラム（企業内教育）の進め方
④今後の課題

また、物流を起点とした付加価値創出事例や、企業における物流教育プログラム事例なども、同報告書に盛り込まれている。

なお、同報告書は国交省ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

■定期点検方法の見直しを実施
OBDを活用した点検方法の導入など

国土交通省は3月31日、「自動車点検基準」（昭和26年運輸省令第70号）と「自動車の点検及び整備に関する手引」（平成19年国土交通省告示第317号）を一部改正し、自動車の高度化に対応した定期点検方法（点検7項目）の見直しを行うと発表した。

改正の概要は、次の通り。

①「自動車点検基準」の一部改正

自動車の定期点検項目のうち、「点火時期」および「ディストリビュータのキャップの状態」については、点検を行わなくてもよいこととする（ただし、ディストリビュータを有する自動車等については、今後も点検が必要）

②「自動車の点検及び整備に関する手引」の一部改正

表の5つの定期点検項目について、目視等により直接確認する従来の点検方法だけでなく、車載式故障診断装置（OBD）を活用した点検方法等も認める。

なお、同改正は令和5年7月1日に施行される。

表　定期点検項目の見直し

点検項目		点検の方法
駐車ブレーキ機構	引きしろ	電動式駐車ブレーキ機構を装備した車両は、OBD を活用した確認を行うこととする
トランスミッション、トランスファ	オイル漏れ、オイル量	オイルのレベル・ゲージのない車両は、オイル漏れのみの確認でも可とする
燃料蒸発ガス排出抑制装置	チャコール・キャニスタの詰まりと損傷	インタンク式のチャコール・キャニスタを装備した車両は、メーカー指定の方法で確認することとする
	チェック・バルブの機能	
タイヤ	空気圧	タイヤ空気圧監視装置を装備した車両は、OBD を活用した確認も可とする

■ICTを活用した遠隔点呼等が実施可能に
道路運送法施行規則等を改正

国土交通省は3月31日、道路運送法施行規則等の一部を改正する省令等が公布され、「自動車運送事業者における情報通信機器（ICT）を活用した新たな点呼（遠隔点呼・業務後自動点呼）」が4月1日より実施できるようになると発表した。

自動車運送事業における運行管理については、輸送の安全の確保のため、運送事業者において、営業所に運行管理者を配置し、原則として対面で運転者に対する点呼や運行中の必要な指示等を行うことが求められてきた。一方で、近年、運行管理に活用可能なICTの発展が目覚ましく、国交省自動車局では「運行管理高度化検討会」を設置し、ICTを活用した運行管理の高度化への検討を行ってきた。

同検討会においてICTを活用した点呼の実施に係る機器・システム等の要件が取りまとめられたことから、同改正ではICTを活用した遠隔点呼・業務後自動点呼を実施できるよう、必要な規定を整備する。

遠隔点呼・業務後自動点呼の実施に必要な手続き等については、国交省ホームページ（二次元コード）の「遠隔点呼、業務後自動点呼の実施に関する情報」を参照のこと。

■不利益情報開示期間を5年に統一
全運輸モードを対象に

国土交通省は4月3日、運輸事業者の不利益情報の開示期間について、これまでで最長となる5年に統一すると発表した。

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を契機として、国交省では全運輸モードにおいて、改めて安全対策を点検することが必要であるとの考えの下、同年から運輸モード横断的な安全対策の検討を行ってきた。その検討結果として、全運輸モードにおいて、不利益情報の開示期間を5年に統一するとともに、開示対象については行政処分に加え、輸送の安全に関する文書行政指導に拡大することとした。

なお、不利益情報については、国交省「ネガティブ情報等検索サイト」（二次元コード）に掲載される。

総務省　不法無線局など電波の不正利用は犯罪！
令和5年度「電波利用環境保護周知啓発強化期間」

総務省では、6月1日(木)～10日(土)の期間を「電波利用環境保護周知啓発強化期間」として、電波利用環境保護に関する周知啓発活動を集中的・重点的に実施する。

無線局免許が必要にも関わらず、免許を有しないで開設・運用する無線局（不法無線局）が依然として多数存在しており、警察・消防救急・防災行政無線等の重要無線通信に対する混信・妨害をはじめ、テレビやラジオの受信障害、携帯電話への障害など、深刻な事案が多数発生している。

こうした状況から、同省では、不法無線局による混信、その他の妨害から重要無線通信をはじめとする無線通信の利用者を保護し、良好な電波利用環境の整備を推進するため、同期間を展開。また、6月中の1か月間は「不法及び違反無線局対策強化期間」として、良好な電波利用環境の整備を推進していく。

中央職業能力開発協会
「ロジ検定」令和5年度（前期）受験申請を受付中

中央職業能力開発協会では現在、「ビジネス・キャリア検定試験　ロジスティクス分野（ロジ検定）」令和5年度（前期）の受験申請を受け付けている。

ロジ検定は、「ロジスティクス1級」、「ロジスティクス管理2級」、「同3級」、「ロジスティクス・オペレーション2級」、「同3級」、「ロジスティクスBASIC級」の全6試験があり、物流・ロジスティクス業界における人材育成ツールのひとつとして幅広く活用されている。

令和5年度の試験日程は、次の通り。

【前期試験】（1級・2級・3級）
・試験日　令和5年10月1日(日)
・申請期間　5年4月10日(月)～7月14日(金)
【後期試験】（2級・3級・BASIC級）
・試験日　6年2月18日(日)
・申請期間　5年10月2日(月)～12月8日(金)

※詳細については、同検定ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

国交省　全ト協へヒアリングを実施
第9回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」

経済産業省、国土交通省および農林水産省は、4月27日に第9回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」（座長：根本敏則敬愛大学経済学部教授）を開催した。第9回検討会ではまず、事務局から「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果」についての内容説明を行った。

引き続き、関係業界団体からの発表が行われた。日本鉄鋼連盟、全日本トラック協会、日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会、全国通運連盟の各団体が、「課題を踏まえた政策の方向性」に対して、意見を述べた。全ト協からは、馬渡雅敏副会長がリモート会議方式で参加し、中小トラック運送事業者が抱える課題として、時間外労働年960時間上限規制や新たな改善基準告示の遵守など「働き方改革」への対応が難しい状況として、①下請としての事業が多く、適正な運賃・料金の収受が進まない、②燃料価格高騰分の価格転嫁が進まない、③ドライバーへ十分な賃金が支払えない、④ドライバーの確保が難しい――など実態を説明。その上で、荷待ち時間や荷役作業のない「労働環境の改善」の必要性や、実運送を担う運送事業者が「標準的な運賃」の考え方に基づき算出した運賃を収受すること、また、標準的な運賃で定められている基準価格を基本とした「燃料サーチャージ」の導入の重要性などを訴えた。さらに、適正取引推進、生産性向上および長時間労働抑制に向けた自主行動計画の取り組み状況などを説明した。

馬渡副会長（4月27日、全ト協）

物流プロセスの課題解決に向けては、荷主に対する措置として、荷主へ自営転換を促すほか、十分なリードタイムの確保で積載効率を向上させる措置を、さらに、物流事業者に対しては、車両を保有しない利用運送事業者や物流子会社等への措置、軽貨物事業者（個人事業主）を束ねているトラック運送事業者の実態把握などが必要とした。

また、持続可能な物流の実現に向けて、トラック運送事業者が「働き方改革」の趣旨や貨物自動車運送事業法の改正の趣旨を理解し、積極的に法改正への対応を行うとし、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に取り組む決意を述べ、「地域の経済と暮らしを守る」と説明した。

なお、同検討会の資料等は経済産業省ホームページ（二次元コード）参照のこと。

環境省　「ヒアリ類に係る対処指針」を公表
荷役作業を行う事業者にヒアリ類への対策を求める

環境省は4月25日、「ヒアリ類（要緊急対処特定外来生物）に係る対処指針」が公布されたと発表した。

「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律の一部を改正する法律」が4月1日から全面施行されたことを受け、同法において新設された要緊急対処特定外来生物については、環境大臣および国土交通大臣が、要緊急対処特定外来生物が付着し、又は混入するおそれがある物品の輸入、輸送又は保管に伴う被害を防止するためにとるべき措置に関する指針を定めることとしている。

ヒアリについては、平成29年の初確認以来、全国の港湾等にて毎年発見されており、国内への侵入防止の対策強化が求められてきた。

対処指針では、対象事業者を「船舶や航空機から物品またはコンテナ等を荷下ろしする事業者」等の9種類に分類。ヒアリ類発見時に速やかに通報されるような体制をとることや、ヒアリ類が付着等している物品に逸出防止のための措置をとることなどを定めている。なお、施行は6月1日から。

詳細については、環境省ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

■運輸部門のCO_2排出量に占める割合は17・4%に
温室効果ガス排出・吸収量

環境省と国立環境研究所は4月21日、2021（令和3）年度の温室効果ガス排出・吸収量（確報値）を取りまとめ、公表した。

2021年度の温室効果ガスの排出・吸収量は11億2200万トン（CO_2換算）で、前年度比2・0%の増加。2013年度比では20・3%の減少となった。

運輸部門の電気・熱配分後のCO_2排出量に占める割合は17・4%で、前年度比0・2ポイント減となった。

運輸部門のCO_2排出量は1億8500万トンで、前年度比140万トン（0・8%）増、2013年度比3950万トン（17・6%）減となった。前年度からの増加要因としては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大で落ち込んでいた経済の回復等により、貨物輸送量が増加したこと等が挙げられる。また、2013年度からの減少要因としては、貨物運送、旅客運送ともに輸送量が新型コロナウイルス感染症の拡大以前の水準を引き続き下回っていること等を挙げた。

■「申請案内書の骨子　三つ星新規」を公表
「働きやすい職場認証制度」

（一財）日本海事協会は4月25日、2023年度の「働きやすい職場認証制度　申請案内書の骨子　三つ星新規」を公表した。

今年度から新設される、同制度の「三つ星」認証は、「二つ星」を取得しており、法令を上回る労働条件や労働環境改善に向けた取り組みを十分に実施していると認められる事業者が取得できる認証段階。認証にあたっては、申請した全事業者を対象に、事前に対面審査が行われるほか、記述方式の提出書類が追加され、「働きやすい職場実現」のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制など、改善に向けたPDCA体制が評価されることになる。

申請受付期間は、9月19日(火)から10月16日(月)まで。なお、申請案内書は、同制度ホームページに8月ごろ掲載予定。

政府　マイナンバーカードの取得・活用を呼びかけ
健康保険証利用申込・公金受取口座登録を

政府では、マイナンバーカードの積極的な取得や、健康保険証の利用申し込みおよび公金受取口座登録の促進を呼びかけている。

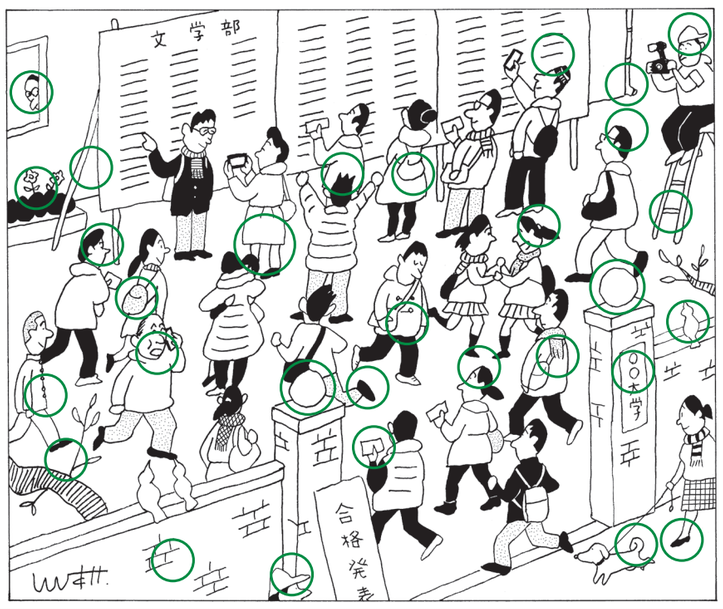
マイナンバーカードを健康保険証として利用して受診することで、患者本人の同意により、医療機関・薬局で患者の服薬履歴や特定健診情報等が閲覧可能となり、よりよい医療を受けられるようになる。また、今年1月26日からは、紙でやり取りしていた処方箋をオンラインで運用できる電子処方箋も開始されている。

さらに、公金受取口座登録制度は、国民に1人1口座、給付金等の受け取りのための口座を国（デジタル庁）に登録する制度。これにより、給付金申請の際に口座情報の記入や通帳の写し等の提出が不要となるほか、行政機関の書類確認が省略でき、緊急時の給付金などを迅速に受け取れるようになる。

利用申し込み方法・登録方法の詳細は、デジタル庁ホームページなどに掲載されている。

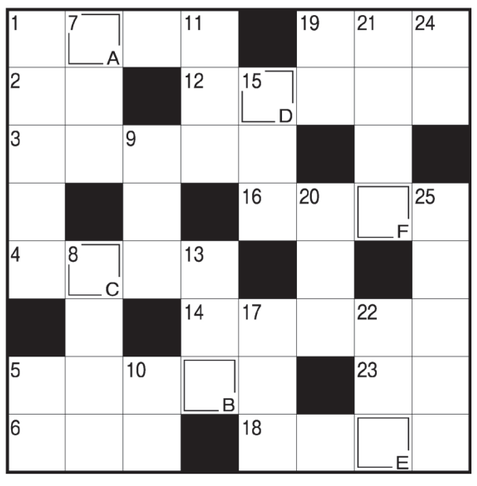
まちがいさがし　答え合わせ

『広報とらっく』3月5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。



爽快明快　あなたは解ける!!

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



答え
A
B
C
D
E
F

※解答は、6月1日号に掲載します。

➡ヨコのカギ

1　催し。今日は野外○○○○に参加します
2　ウリの○○にナスビはならぬ
3　光に反応するペーパー。印画などに使われます
4　ミシンについています。ボビンともいいます
5　トレッキングよりもゆるい山歩き
6　キャンプで張ります
12　公共団体の事務方。国家と地方があります
14　着替え。披露宴で花嫁がするのはお色直しといいます
16　スパに行って、息子が初めてパパと○○○○に入ったの
18　甘いものを作ってくれる昆虫
19　○○○を見にお出かけ。○○○館に行くのは久しぶり
23　衆議○○　参議○○

⬇タテのカギ

1　一時的なもの。○○○○○のブームで終わったゲーム
5　世界の○○　宇宙の○○
7　スイスの首都
8　列車。観光用のものもたくさん走っています
9　小数点。○○○以下は切り捨て
10　帰り道。○○につく
11　海外にお出かけ
13　いいお天気で○○○もちょうど良くてお出かけびよりね
15　○○○汁は魚介類のおすまし
17　乾いた台地をうるおす○○○の雨
19　SとLの間のサイズ
20　刃物の切れ味を復活させます
21　おなかにご飯粒みたいな卵を持つ水中にいる小さな8本足
22　牛や馬が食べます
24　カリともいう鳥
25　家族みんなで○○○○○へお出かけ。観覧車やジェットコースターに乗るのが楽しみ

パズル制作：ニコリ

国土交通省　「標準的な運賃」の浸透・活用状況等について調査を実施

回答事業者の約76％が「標準的な運賃」の延長を希望

国土交通省は５月12日、令和２年４月に告示した「標準的な運賃」の活用状況等について、トラック運送事業者および荷主企業を対象に実施したアンケート調査の結果を公表した。

今回の調査（令和４年度）では、回答した運送事業者のうち、運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43％となった。

「標準的な運賃」の告示以降、２年目（３年度）に運賃交渉について荷主の理解を得られた事業者は約15％であった。３年目（４年度）には２年目に比べて約３倍増となったものの、荷主からの理解を得られた事業者はいまだ半分以下にとどまっており、成果としては道半ばとなっている。

なお、同調査では、回答した事業者のうち約76％が「標準的な運賃」の延長を希望していることも分かった。

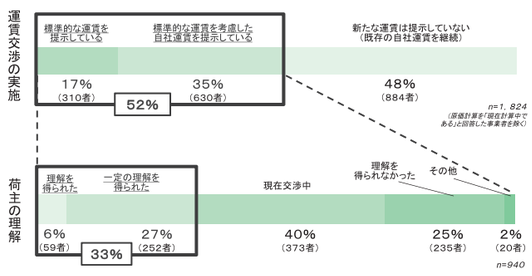
全日本トラック協会では、運賃交渉力の弱いトラック運送事業者が継続的に適正な運賃収受を実施できるよう、令和６年３月末までの時限措置とされている「標準的な運賃」の延長実現に向けて、政府与党等に対して働きかけを強化していくこととしている（**関連１面**）。

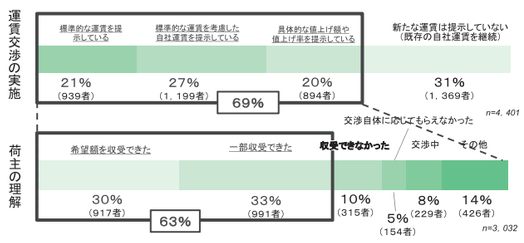
【調査結果の概要】
1.調査期間　令和5年2月7日～3月31日
2.調査方法　事業者および荷主に対するアンケート
3.調査対象　全日本トラック協会の会員事業者および「ホワイト物流」推進運動において把握した荷主企業

調査結果

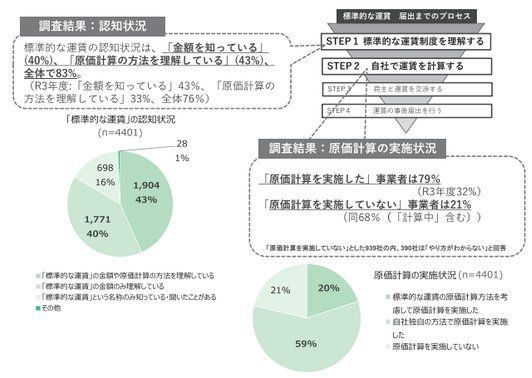
●回答した事業者のうち、令和３年度は、運賃交渉を実施した事業者は約52％、このうち荷主から一定の理解が得られた事業者が約33％。すなわち、事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約15％であった。

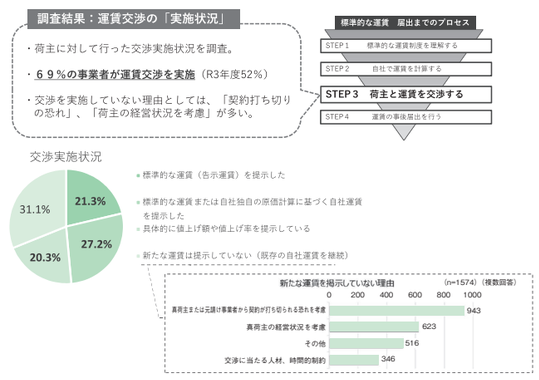
●今回の調査（令和４年度）では、運賃交渉を行った事業者は約69％、このうち荷主から一定の理解を得られた事業者は約63％。すなわち、事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43％であった。

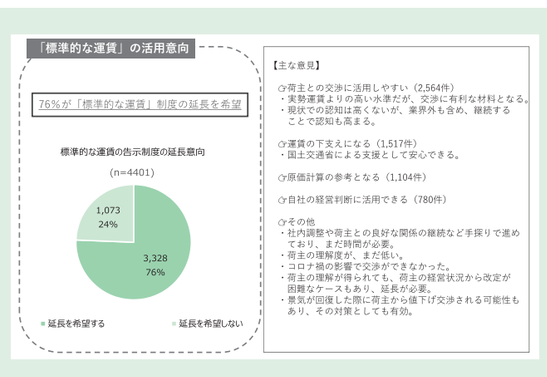


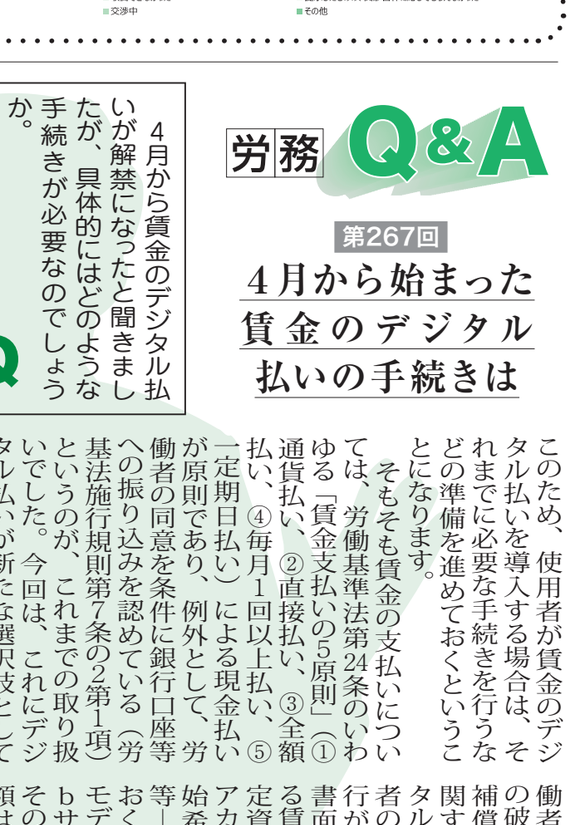


「標準的な運賃に係る実態調査結果」の概要（令和４年度）









ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

厚労省

職域におけるウイルス性肝炎対策を呼びかけ　肝がんの原因の約7割は肝炎ウイルス

厚生労働省では、全日本トラック協会会員事業者に対して、職域におけるウイルス性肝炎対策に関する協力を呼びかけている。

ウイルス性肝炎については、肝炎ウイルスに感染している自覚のない者が多数存在すると推定されること、感染経路や治療に対する国民の理解が十分でないこと等の問題が指摘されている。

厚労省では事業者および労働者に対して、肝炎ウイルス検査を受けることの意義を周知し、検査の受診を呼びかけることや、労働者が肝炎ウイルス検査の受診を希望する場合には、受診機会の観点から特段の配慮をすること――などを呼びかけている。

なお、厚労省ではチラシ（写真、二次元コード）を作成し、事業者が労働者に対してチラシを活用した受診勧奨等を行うよう呼びかけている。

定期・特定健診に係る事業者・保険者の連携・協力を呼びかけ　令和6年度以降の問診票等の新ひな形なども提示

厚生労働省は3月31日、全日本トラック協会などの事業者団体に対し、定期健康診断・特定健康診査等の実施に係る、事業者と保険者との連携・協力事項に関して、次のように通知し、周知を依頼した。

令和4年1月に施行された改正健康保険法等により、特定健康診査の対象年齢（40～74歳）の労働者に加え、40歳未満の労働者についても保険者から健康診断に関する記録の写しの提供を求められた事業者は、その記録ならないこととなり、これにより、定期健康診断等の結果についても情報を取得することができ、それに基づく保健指導等を行うことが可能。

また6年度から、①労働安全衛生法に基づく一般健康診断におけるトリグリセライド（中性脂肪）検査の取扱い、②一般健康診断問診票における質問項目――が見直されることに伴い、6年4月1日以降の「一般健康診断問診票」や「健康診断結果提供依頼書」のひな形も新たに示している。

全ト協では、同通知文書や新たな問診票等のひな型などについてホームページ（二次元コード）にまとめて掲載し、会員事業者への周知を図っている。

厚労省では、今後も引き続き事業者と保険者とが緊密に連携し、労働者の健康管理等に取り組むよう呼びかけている。

高齢化に伴う労災防止のための取り組み内容を明確化　「労働者の健康保持増進のための指針」

厚生労働省は「事業場における労働者の健康保持増進のための指針」を一部改正し、4月1日から適用を開始した。

同改正は、加齢に伴う筋力や認知機能等の低下が転倒等の労働災害リスクに繋がることや、労働者の健康状況の継続的な把握など、労働者の高齢化を見据えた取り組みについて明確化することに加え、40歳未満の労働者に対し、事業者と医療保険者が連携して健康保持増進対策をより効果的に推進することを目的に行われたもの。

今回の改正により、筋力や認知機能等の低下に伴う転倒等の労働災害を防止するため、体力の状況を客観的に把握し、自らの身体機能の維持向上に取り組めるよう、加齢による心身の衰えを確認するフレイルチェック等の健康測定の実施や、保健指導への活用が考えられる旨規定された。

「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」を継続設置　令和6年3月31日まで

厚生労働省は4月3日、「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」を令和6年3月31日(日)まで継続設置すると発表した。

同センターは、トラック運転者の長時間労働改善に向けて、労務管理の改善や運送事業者の協力による作業環境改善等を図るために、4年8月1日に設置されたもの。荷主企業からの作業環境改善に関する相談や、運送事業者からの労務管理改善や作業環境改善に関する相談に対応する。また、利用者の希望に応じて、オンラインや現地訪問による支援を無料で実施する。

開所日時は、6年3月31日までの月～金曜日の9時～12時、13時～17時（祝日・年末年始を除く）。相談料金は無料。相談は、電話（東日本0120・763・420、西日本0120・625・109）または「自動車運転者の長時間労働改善」に向けたポータルサイト」（二次元コード）から受け付ける。

「高める意識と安全行動　築こうみんなのゼロ災職場」「全国安全週間」7月に実施

厚生労働省は4月4日、令和5年度「全国安全週間」を7月1日から1週間実施すると発表した。

労働災害は長期的には減少しているものの、4年の労働災害については、死亡災害は前年を下回る見込みである一方、休業4日以上の死傷災害は前年を上回る見込みであり、近年、増加傾向に歯止めがかからない状況となっている。特に、転倒や腰痛といった労働者の作業行動に起因する死傷災害、墜落・転落などの死亡災害が依然として後を絶たない状況にある。

5年度は、「高める意識と安全行動　築こうみんなのゼロ災職場」のスローガンの下、同週間を実施。7月1日(土)～7日(金)を同週間、6月1日(木)～30日(金)を準備期間として、各職場における巡視やスローガンの掲示、労働安全に関する講習会の開催など、様々な取り組みを実施することにしている。

最新版「ストレスチェック実施プログラム」を公開　令和5年10月までのダウンロードを呼びかけ

厚生労働省は4月26日、「厚生労働省版ストレスチェック実施プログラム」の最新版をダウンロードサイト（二次元コード）に公開した。

同プログラムは、労働安全衛生法第66条の10において規定されている「ストレスチェック制度」を各事業場において円滑に導入できるよう、ストレスチェックの受検等を行うもの。

なお、最新版プログラムをダウンロードしない場合、令和5年11月以降に動作に不具合が生じる可能性があるため、厚労省では、特に現在旧版プログラムを使用している事業者に対し、令和5年10月までに最新版プログラムを必ずダウンロードするよう呼びかけている。

労働安全衛生規則等を一部改正し荷役作業時の安全対策を強化　改訂版「荷役作業安全ガイドライン」のあらまし」今号に同封

厚生労働省はこのほど、貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則および安全衛生特別教育規程の一部改正・施行に伴い、改正省令等に基づいた荷役作業の安全対策に引き続き取り組むよう、全日本トラック協会等関係団体に対し通達を発出した。

同改正には、①昇降設備の設置および保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲の拡大、②テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育の義務化、③運転位置から離れる場合の措置の一部改正――などが盛り込まれており、①・③は今年10月1日から、②は令和6年2月1日から適用が開始される。

また、陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、今回の改正内容を反映したパンフレット「荷役作業安全ガイドラインのあらまし（令和5年3月改訂版）」を作成。全ト協では、同パンフレットを今号の『広報とらっく』に同封し、会員事業者に対し労働災害防止対策に活用するよう呼びかけている。

8月5日～9月3日にCBT試験にて実施　令和5年度第1回「運行管理者試験」（貨物）

（公財）運行管理者試験センターは、令和5年度第1回「運行管理者試験」（貨物）の概要について公表した。

試験は、パソコンによるCBT試験方式にて実施。試験期日は8月5日(土)～9月3日(日)で、全国47都道府県で実施する。

申請（新規・再受験）はインターネットにて、6月12日(月)～7月12日(水)に受け付ける。

詳細については、同センターのホームページ（二次元コード）を参照のこと。

国交省

「デジタル式運行記録計の装着状況等に関するアンケート」へのご協力をお願いします

デジタル式運行記録計（デジタコ）は運行記録計の一種で、車両の運行に係る速度・時間等を自動的にメモリーカードやクラウドサーバーに記録する装置です。記録したデータを確認することで、ドライバーが法定速度、休憩時間などを遵守しているかを容易に確認できます。

令和６年４月１日より、改正改善基準告示が施行され、これまで以上に運行管理、運転者の労務管理を厳格に行うことが求められることになりますが、運行管理、労務管理を行うにあたっては、デジタコの活用がより有効になると考えられます。

国土交通省では、デジタル式運行記録計（デジタコ）の普及促進策を検討するにあたり、運送事業者に対して、デジタコの装着状況等に係る実態調査を行っています。回答に要する時間は５分程度です。

・回答方法　右の二次元コードを読み取り、アンケートページにアクセスしてください。
・回答期限　令和５年５月24日(水)
【留意事項】
・調査結果については集計データを公表することがありますが、その際には個社・個人の特定に繋がらないよう必要な加工を行い、「デジタコの普及促進策の検討」という本調査の目的以外には使用しません。
・アンケート回答にあたり、不明な点がありましたら、「mlit_sidokantoku_qs@nri.co.jp」までお問い合わせください。

国交省

ドローン活用による荷物等配送ガイドラインを公表　レベル4飛行の解禁を受けて

国土交通省は3月31日、令和4年12月の改正航空法施行に伴い、レベル4飛行（ドローンの有人地帯における補助者なし目視外飛行）の解禁を受けて、レベル4飛行も対象にした「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer4・0」を取りまとめ、公表した。トラックドライバー不足が深刻化する中、物流機能の維持は、ユニバーサルサービスの観点から非常に重要な課題であり、特に過疎地域においては、輸配送の効率化のためにドローンを活用した荷物等の配送が期待されている。

同ガイドラインは、レベル3飛行（ドローンの無人地帯における補助者なし目視外飛行）およびレベル4飛行によりドローン物流事業を計画する事業者等を対象に、導入方法や配送手段などに関する具体的な手引きを整理するとともに、参考となり得る取り組み等を事例集として取りまとめている。

同ガイドラインは、国交省ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

労務Q&A　第267回

4月から始まった賃金のデジタル払いの手続きは

Q 4月から賃金のデジタル払いが解禁になったと聞きましたが、具体的にはどのような手続きが必要なのでしょうか。

A 対象を限定するなど徐々に導入する方が無難

【解説】4月から解禁になった賃金のデジタル払いは、使用者が、現金払いや銀行口座への振り込みとは別に、賃金を電子マネーやスマートフォンの決済アプリの口座に直接振り込める制度です。ただし、4月から解禁といっても、最初に電子マネーやスマホ決済を扱う「資金移動業者」が厚生労働大臣の認可を受ける必要があり、現在、その申請を受け付けている最中で、夏ごろに数社が認定される予定となっています。

このため、使用者が賃金のデジタル払いを導入する場合は、それまでに必要な手続きを行うなどの準備を進めておくということになります。

そもそも賃金の支払いについては、労働基準法第24条のいわゆる「賃金支払いの5原則」（①通貨払い、②直接払い、③全額払い、④毎月1回以上払い、⑤一定期日払い）による現金払いが原則であり、例外として、労働者の同意を条件に銀行口座等への振り込みを認めている（労基法施行規則第7条の2第1項）というのが、これまでの取り扱いでした。今回は、これにデジタル払いが新たな選択肢として加わったわけです。

そこで、賃金のデジタル払いを導入するに当たっての基本的な手続きをご説明します。

まず、使用者は、事業場に労働者の過半数で組織する労働組合がある場合はその労働組合と、ない場合は労働者の過半数を代表する者と、①対象となる労働者の範囲、②対象となる賃金の範囲とその金額、③取扱指定資金移動業者の範囲、④実施開始時期――などについて労使協定を締結しなければなりません。あわせて、この労使協定の内容を就業規則の賃金規定等に追記する必要があります。

次に、その上で、使用者は労働者に対し、指定資金移動業者の破綻時の弁済や不正出金時の補償など賃金のデジタル払いに関する留意事項を説明し、デジタル払いを希望する個々の労働者の同意を得ることで初めて実行が可能になります。同意は、書面等により、①移動を希望する賃金の範囲とその金額、②指定資金移動業者名、サービス名、アカウントID、名義人、③開始希望時期、④代替銀行口座等――などの事項について得ておくことが必要です（同意書のモデル様式は厚生労働省のWebサイトで公表されています）。

そのほか、口座に入金できる金額は、現在のところ上限が100万円以下に規制されています。

賃金のデジタル払いは振込手数料の軽減が期待できるほか、賃金の「日払い」や「週払い」が行いやすくなるため、アルバイトの賃金支払いに活用できるなどのメリットがありそうです。しかし反面、複数の賃金支払い方法の混在による事務負担量の増加などのデメリット、さらには、スタート当初における振込システムの技術的な問題発生の恐れも予想されます。このため、最初は、対象労働者をアルバイトに限定して始めるなど、様子を見ながら徐々に導入を進めた方が無難でしょう。

Gマーク特集

高い安全性の証「Gマーク」

新たに長期認定事業所用「ゴールドGマーク」が誕生

2023年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」の制度紹介

今年度から申請方法を「Web申請」に変更 事前に申請方法の確認を！

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会はこのほど、2023年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」の実施概要を発表した。

同事業は2003年度からスタートし、安全性優良事業所（Gマーク事業所）は2023年3月末現在で2万8521事業所に達し、認定率は全事業所の32・8％まで拡大している。

Gマーク認定事業所数の拡大に伴い、運送事業者のみならず、荷主企業や一般消費者に対して、高い安全性を示すGマークのさらなる認知の広がりが期待されている。

◆Gマークとは？

事業者の安全性を評価・認定し公表する制度

同事業は、荷主企業や一般消費者がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性向上に対する意識を高めるための環境整備を図る目的で、トラック運送事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する制度である。

2023年度は、より一層の認定事業所数の拡大により業界の安全性レベルのさらなる向上を図るため、事業所の申請意欲の向上や申請負担の軽減を目的に、図1の通り制度の変更が行われる。なお、評価項目に関する変更内容の詳細は、全日本トラック協会ホームページ（HP）「2023年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）」ページの申請案内を参照のこと。

認定事業所に対しては、認定証が交付される。

図1　今年度の主な変更点

- ●評価項目Ⅰ：法令の遵守状況の配点を、巡回指導の重点項目が反映されるよう一部変更
- ●評価項目Ⅲ：安全性に対する取組の積極性の、取組項目の多様化、選択制の導入
- ●更新申請の回数が連続して6回以上となる事業所の、評価項目Ⅲに関する提出書類の簡素化
- ●更新申請を連続して6回以上行い、認定を受けた事業所用に、ゴールドGマークステッカーおよび認定証を新設
- ● Web申請の一部導入

①認定マーク「Gマーク」

②長期認定事業所用「ゴールドGマーク」

◆様々なインセンティブ

「違反点数の消去」や「IT点呼の導入」など

安全性優良事業所に対しては、表1に示したインセンティブが付与される。

安全性優良事業所は全ト協HPにて事業所名、住所、電話番号が公表されるほか、掲載を希望した一部認定事業所のHPへのリンクおよび主な輸送品目が掲載されている。

表1　安全性優良事業所に係るインセンティブ付与

国土交通省	①違反点数の消去、②IT点呼の導入、③点呼の優遇、④補助条件の緩和、⑤安全性優良事業所表彰、⑥基準緩和自動車の有効期間の延長、⑦特殊車両通行許可の有効期間の延長
全日本トラック協会	助成の優遇（ドライバー等安全教育訓練助成制度、安全装置等導入促進助成事業、経営診断受診促進助成事業、自動点呼機器導入促進助成事業）
損保会社等	保険料の割引

認定有効期間内に限り使用することが認められ、荷主企業や一般消費者等にアピールすることができる。

なお、更新申請を連続して6回以上行い、認定を受けた事業所に対しては、新たに長期認定事業所用「ゴールドGマーク」（写真②）が与えられることとなる。

ともに、認定マーク（写真①）や認定ステッカー、認定ワッペンを「安全性優良事業所」の証として、

◆申請方法

Web申請を一部導入 申請方式によってはWeb上で手続きが完了

今年度の更新対象事業所に対しては、「Gマーク更新のご案内」ハガキを5月中旬に送付する。なお、ハガキが5月末日までに届かない場合は、地方実施機関（都道府県トラック協会）に問い合わせのこと。

Gマーク評価制度の評価対象は、一般貨物自動車運送事業と特定貨物自動車運送事業の事業所（営業所）。申請資格は、申請基準日（2023年7月1日）現在で、①事業開始（運輸開始）後3年を経過していること、②配置する事業用自動車の数が5台以上であること――などが条件となっている。

申請方法については、Web上で申請書の作成のみを行い、印刷した上で他の申請書類とともに受付窓口へ持参（または郵送）する方式から、「Web申請システム」により、申請書等をWeb上で送信し、申請することが可能となる。ただし、新規申請や更新A・C方式による申請では、評価項目Ⅲ「安全性に対する取組の積極性」の挙証する書類を、従来通り窓口へ持参（または郵送）する必要があることに注意。申請受付期間は、7月1日(土)～7月14日（金）。

申請の流れは、図2の通り。5月29日～7月14日の期間、Web申請システムが稼働する予定となっている。同システム上では、申請書を事前に作成し、保存することが可能。ただし、事前に作成し、保存した申請書は、申請受付期間中に改めて「申請」ボタンをクリックする必要がある（申請ボタンは7月1日以降に押せるようになる）。

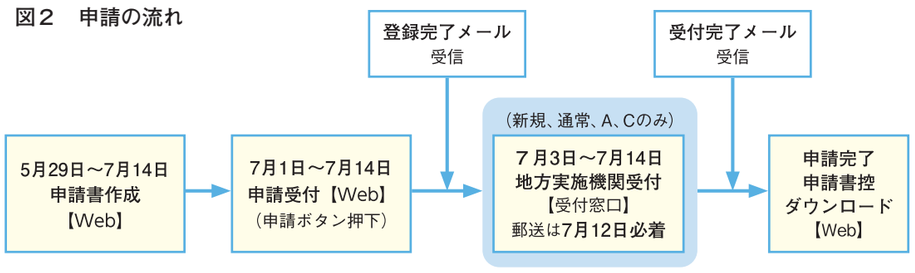
更新B・E方式については、Web申請システムへ申請情報の入力を行い、申請期間に申請ボタンを押すことにより申請が完了する。また、連続して6回目の更新申請を行う事業所のA・C方式についても、評価項目Ⅲ「安全性に対する取組の積極性」の挙証書類提出が不要なことから、評価項目Ⅲに関する日頃の取り組み状況を入力し、申請ボタンを押すことで、申請が完了する。

一方で、新規・更新5回目までのA・C方式については、従来通り、評価項目Ⅲ「安全性に対する取組の積極性」の挙証書類の提出が必要であることから、窓口での手続きが必要となる。

窓口での手続きは、申請する事業所が所在する都道府県の地方実施機関（都道府県トラック協会）の受付窓口へ、7月3日(月)～7月14日(金)（土・日曜日は除く）に持参すること（窓口の受付時間は、地方実施機関に問い合わせのこと）。また、郵送による提出の場合は、簡易書留や信書便など荷物の追跡が可能な方法で、地方実施機関に7月12日(水)必着で送付すること。

なお、新型コロナウイルス感染防止に係る特例措置について、2023年度においては、縮小した上で継続する。また、Web申請ができない場合に限り、複写式申請書での申請を受け付ける（詳細は全ト協HPに掲載）。

図2　申請の流れ



◆評価結果

申請事業所に対し12月中旬に郵送で通知

申請書が受理された事業所は、①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取組の積極性――の3項目について、安全性評価委員会から評価を受けることになる。

評価3項目の合計点数が80点以上で、各評価項目において設けられている基準点数をクリアし、その他の認定要件も満たされている場合、「安全性優良事業所」として認定される。評価結果は、各申請事業所に対して12月中旬（予定）に郵送にて通知される。

認定の有効期間については表2の通り。

表2　安全性優良事業所の有効期間

新規・更新の種別	現在の認定証番号	今回の認定による有効期間
新規認定事業所		2024年1月1日～2025年12月31日（2年間）
初回更新事業所	219****	2024年1月1日～2026年12月31日（3年間）
2回目更新事業所	209****（1）	2024年1月1日～2027年12月31日（4年間）
3回目更新事業所	199****（2）	
4回目更新事業所	199****（3）	
5回目更新事業所	199****（4）	
6回目更新事業所	199****（5）	

※現在の認定証番号の「*」は各事業所に割り振られた数字

なお、これらの詳細については、全ト協HP「2023年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）」ページの申請案内等を参照のこと。

特集

Gマーク認定事業所紹介

「人の命が大事」の合言葉を胸に Gマーク事業所として事故防止対策を徹底

「社会の公器」である運送事業者として 安全輸送の継続は責務に

2023年度の「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」が本格的にスタートした（8面に制度概要）。『広報とらっく』では、Gマーク認定を受けている安全性優良事業所を訪ね、Gマーク認定取得の経緯や安全性向上への取り組み、またGマーク取得によるメリットなどを取材した。

今回は、日頃からドライバーに対して「人の命の大事さ」を訴えるとともに、Gマーク取得を機に事故防止活動をブラッシュアップし、安全性向上に繋げてきた、広島県広島市の㈱林運送（林友之代表取締役）本社営業所を紹介する。

株式会社林運送　本社営業所（広島県広島市）

Gマーク取得を機に全体会議の内容を充実
目標を数値化しドライバーの知識を的確にアウトプット

林　友之
代表取締役

林　太志
取締役室長

㈱林運送は、自動車部品輸送や食品輸送、また引越事業を展開しており、広島市南区にある本社営業所のほか、西風新都営業所（同市安佐南区）、広島北営業所（同市佐伯区）、福岡営業所（福岡県福岡市）、熊本営業所（熊本県熊本市）の5営業所体制となっている。

林社長は、長年広島県トラック協会（小丸成洋会長）引越部会長を務め、事故防止に関する会議にも出席し、安全対策の重要性を積極的に発言してきた。同社ではGマーク取得前からISO9001を取得するなど、安全や輸送品質向上への取り組みを継続してきた。こうした中で、Gマーク制度について知った林社長は取得を決意。平成22年に初めてGマークを取得した。

同社では、自動車部品や食品などの輸送のほか、引越事業を展開している

「当社は今年で創業70周年を迎えますが、これまでに死亡事故は発生しておりません。特に自動車部品輸送に関しては、事故防止に関する厳しいルールが自動車メーカーから課せられており、高い安全性を維持できなければ仕事を続けることができません。Gマークの認定基準を満たせば、荷主が求める安全対策もクリアできます。トラック運送事業者の高い安全性を証明するGマークは、当社にとって欠かすことはできないと考え、これまで継続して取得しています」（林社長）

なお、同社では、Gマークとともに、引越事業者優良認定（引越安心マーク）も取得している（引越サービス名称＝日の出引越センター）。引越安心マークの取得に際しては、引越に関わる全事業所がGマーク認定事業所であることが求められている。

さて、同社における事故防止活動において、最も重要視しているのは「人の命の大事さ」の教育である。同社ではドライバーに対して、「自分の命を大切にするとともに、通行者など周りの人の命も守らなければならない」と訴え、人身事故によって大切な命を失うことのないように、事故防止への取り組みを強化してきた。

同社では、春・夏・冬の年3回、全体会議を行っている。同会議では、荷主企業やトラック販売会社、また広島県警などの外部に講師派遣を依頼。事故防止に向けた取り組みや車両整備の方法などについて様々な専門分野の講師から話を聞くとともに、ドライバー同士が安全対策について話し合い、命の大切さや交通事故の悲惨さなどを全員で考えながら安全活動に取り組むようにしたことで、インプット面、アウトプット面の両面からドライバーの理解が深まる仕組みを構築した。

また、荷主企業から提供される事故防止に関する情報や、同社における事故事例やヒヤリハット事例などをまとめた管理台帳を作成。それぞれの情報についてチェック欄を設け、内容を確認したドライバーに名前を記載させるようにし、全員が当該情報を見たかどうか、管理者が確認できるようにした。

「管理台帳の内容は、点呼などの際に必要に応じてドライバーに再確認してもらっています。事故やヒヤリハットが発生した際には、全ドライバーに内容を水平展開し、同じような事故の発生を未然に防いでいます」（林太志取締役室長）

さらに同社では、広島県ト協が会員事業者に対して参加を呼びかけている無事故無違反挑戦「トライ・ザ・セーフティinひろしま」にも参加している。これは、ドライバー5人を1チームとし、チーム全員が協力しながら150日間無事故・無違反となるよう安全運転を続けていくもの。無違反達成チームや成績優秀達成チームには景品や商品券などが贈られる。この挑戦を通じて、ドライバー一人ひとりが事故防止に真摯に取り組むようになったとともに、ドライバー間の連携も一層強化されたという。

事故防止への目標を数値化し、営業所内に貼り出している

全ドライバーが思いをひとつにして事故防止に取り組んでいくにあたっては、達成すべき明確な目標の提示が必要になってくる。同社では年度ごとに、事故防止への目標を数値化して設定。同目標を営業所内の目立つ場所に貼り出し、この数値目標を達成するために、各ドライバーが全体会議で習得した知識を的確にアウトプットしていく好循環体制をつくりあげた。

「健康でなければ高い安全性は維持できない」
ドライバーの健康管理対策を強化

同社では「健康でないと安全性を保つことはできない」との考えから、健康起因事故防止に向けた取り組みも強化している。同社では、健診バスによる集合健診を社内で実施し、全従業員に対する健康診断の受診徹底を図ってきた。受診によってがんの早期発見に繋がったケースもあり、入院・手術の結果、快復し、乗務に復帰したドライバーもいるという。

同社では、本社営業所など5営業所にIT点呼を導入している

「健康でなければ高い安全性は維持できない」との考えの下、健診受診を徹底している

同社では常日頃から、「少しでも体の調子が悪い時には、躊躇することなく、すぐに車を止めて会社に連絡するように」と、ドライバーに対して呼びかけている。あるドライバーは体の不調を感じ、本社営業所に連絡。営業所のスタッフが救急車を手配し、ドライバーは病院に搬送された。診察の結果、そのドライバーは心筋梗塞を発症していたことが分かり、即座に入院することとなった。体の不調を感じていながらも、そのまま乗務を継続していた場合には、重大な事故を引き起こしてしまうおそれがあるのみならず、早期の対応によって、救えたであろうドライバー自身の命も救えなくなってしまう。ドライバー本人の適切な判断が、ドライバー自身の命も、また周囲の通行者などの命も救ったといえるだろう。

「今後もドライバーの高齢化が続いていく中で、健診受診などを通じて常に健康状況を確認していくことが強く求められてきます。今後も健康起因事故を未然に防ぐために、健診受診の徹底やフォローアップを図るなど、従業員の健康維持に努めたいと考えています」（同）

無事故継続は「従業員の努力があったからこそ」
10年後も高い安全性を誇れる事業所に

22年のGマーク取得以降、「人の命が大事」の合言葉のもと、様々な面から安全性向上への取り組みを継続してきた同社。同社の本社営業所と西風新都営業所は令和4年10月、Gマークを10年以上取得するなど、長年にわたり輸送の安全確保に取り組んできた事業所を表彰する「中国運輸局安全性優良事業所表彰」を受賞した。

表彰式で、受賞者を代表して謝辞を述べた林社長は、「運送事業者の安全輸送に対する社会的な責任は年々高まっている。これからもエッセンシャルワーカーとしての自覚をもち、一層の安全輸送体制の構築に取り組んでいく」と、決意を述べた。

同社では、受賞記念のポスター（写真）を作成し、両営業所内に貼り出した。ポスターでは、『人の命が大事』の合言葉を胸に、安全運転や安全作業を自分のこととして日夜頑張る皆さんが表彰されたもの」と謳い、ドライバーへの謝意を強く打ち出している。

同社が作成した受賞記念ポスター

「栄誉ある表彰を受賞できたのは、私ではなく、会社でもなく、日々事故防止に取り組んでいる従業員のおかげです。ポスターとして社内に貼り出したことで、Gマークに対する従業員の理解も進んだのではないかと感じています」（林社長）

最後に、Gマーク取得事業所としての今後の取り組みについて、林社長は「社会の公器である運送事業者として安全に寄与し続けるためには、当社のドライバー一人ひとりが法を守り、譲り合いの気持ちをもち、交通事故ゼロを目指していく必要があります。今後も目標を数値化して、全体会議で習得した知識との両輪でドライバーにとって目指すべき方向性を分かりやすく示し、交通事故ゼロによって守られる『人の命の大事さ』を噛みしめながら、当社の従業員やそのご家族が日々幸せを感じられるようにしていきたいと考えています。そして、今後もGマークを取得し続け、10年後も輝かしい表彰をいただけるような会社としてあり続けるべく、事故防止に邁進していきます」（同）

（取材協力）㈱林運送
林友之代表取締役、林太志取締役室長

会社概要

㈱林運送
［代表取締役　林　友之］

本社営業所	広島県広島市南区出島2-13-9
創　　立	昭和28年3月
資 本 金	3,000万円
従業員数	115人（うちドライバー103人）
車 両 数	92台

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319回 インボイスと「2024年問題」

10月からインボイス制度が導入される。「インボイスで大きな影響を受けるのは貨物軽自動車運送の自営業者だ」。これが、もう一つの「2024年問題」である。

国土交通省の資料によると、令和4年3月末の貨物軽事業者数は20万9250で、車両数は33万4874台。総務省の人口推計では、同年2月1日現在の日本の人口は1億2534万人なので、単純に計算すると約370人に1台の黒ナンバー軽自動車があることになる。このうち、2年度と3年度の2年間だけで事業者数は3万2391、車両数は3万7562台も増えている。「コロナで失職したり収入が減った人たちが参入し、コロナで増加したインターネット通販などの宅配を担ってきた」のである。

だが、貨物軽運送の自営業者の多くは年間の売上が1000万円に遠く及ばない。「大手ネット通販の宅配を専属で行っている自営業者は、月30万円～35万円程度の売上に抑えられている」のが実態だ。

そして消費税を払っている元請もあるが、払っていない元請もある。いずれにしても自営業者は消費税を納めていない。

それどころか確定申告をしていない自営業者が少なくない。ある業界関係者は「30％～40％の自営業者が確定申告をしていないと推定される」という。

インボイスが導入されると、元請から消費税を支払われていた自営業者は来年から納めなければならなくなる。「これまでは受け取っていた消費税が実質的な収入になっていた。今度は消費税を納めるようになると、収入の実態からみて、かなり厳しくなるだろう」。また、消費税を支払っていなかった元請事業者は、その分の負担が増える。一方、「消費税を受け取るようになった自営業者も、1年間プールしておいて、一括して納めるのは難しい」。

来年からは確定申告をする自営業者が増えるものと思われるが、すると「これまで納税していなかった税金を納めなければならなくなる。さらに、消費税となると経営が維持できず撤退する自営業者が増える」。

つまり、来年の確定申告後にラストワンマイルの多くを支えている貨物軽自動車の自営業者の減少が予測される。これがもう一つの「2024年問題」だ。貨物軽自動車運送事業者に仕事を依頼していた一般事業者にも少なからず影響する。

さらに、トラック協会の会員事業者は関係ないだろうが、「名義貸し」による「個人償却制」ドライバーや、「白トラ」ドライバーも、貨物軽の自営業者と同様の事態が予想される。インボイスは業界浄化のキッカケにもなるだろう。

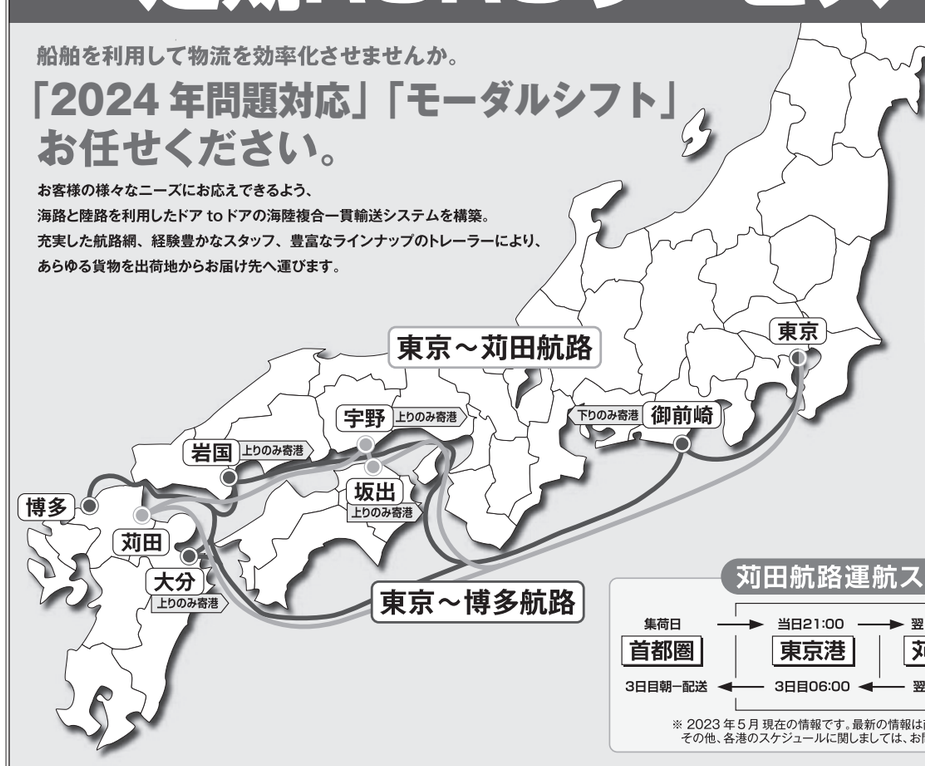
首都圏／九州
定期RORORORORO サービス

船舶を利用して物流を効率化させませんか。
「2024年問題対応」「モーダルシフト」
お任せください。

お客様の様々なニーズにお応えできるよう、
海路と陸路を利用したドア to ドアの海陸複合一貫輸送システムを構築。
充実した航路網、経験豊かなスタッフ、豊富なラインナップのトレーラーにより、
あらゆる貨物を出荷地からお届け先へ運びます。

イメージ動画はコチラ!

就航船 11,000G/T級大型RORO船



MOL 商船三井フェリー
営業二部　TEL：03-6866-7308
九州支社　TEL：092-281-0190
mail：molf.tokyobk@molgroup.com

これからの季節に向けてのタイヤケアポイント

タイヤジャーナリスト　渡辺　剛満

夏場・梅雨期の前に再確認したい「5つのタイヤケア術」
バーストやスリップ事故を未然に防ぐために

前後輪すべてのゴム鮮度・溝の深さを良好かつ均一に

トラックの車体のうち、唯一地面に接しているのがタイヤである。トラックは乗用車と異なり、タイヤの装着本数が多い。「前輪だけゴムの鮮度がよいタイヤを装着していれば、後輪はノーケアでも大丈夫」というような話をよく耳にするが、それは大きな間違いだ。

タイヤ溝が不均一な後輪4本を装着したトラックが走行した場合、急カーブ走行時や、強風に煽られたとき、車体横転の可能性がある。

例えば、後輪4本のうち、1本は新品で、残りの3本がスリップラインの見えそうな残溝2～3ミリメートル程度のタイヤという組み合わせだったとしよう。すると、新品が装着されているほうは、対となるタイヤの溝が浅いため小径となり、地面から浮き上がってしまうのだ。特に運転経験の浅いドライバーだと、後輪4本のタイヤ溝が不均一であるだけで、高速道路の車線変更でさえ危険を伴う。

つまり、「トラックに装着されている6本のタイヤのうち、1本に何か異常があれば、安全走行性はゼロになる」ということである。トラックのタイヤを「全輪ゴム鮮度よし、全輪溝の深さよし」の状態にすることが、安全運転を支えるタイヤケアの基本だ。

知っておくべきタイヤトラブル基礎知識

まず、タイヤトラブルの原因について知っておく必要があるだろう。

例えば新人ドライバーは、車両感覚が掴めるまで、タイヤ側面を路上の縁石に擦ってしまうことも多いだろう。擦る頻度が2度3度と増えていくにつれ、タイヤ側面の傷口が大きくなり、走行中にタイヤが破裂してしまう。特に、前輪が破裂すると、ハンドル操作が不能になり、ドライバーがパニックに陥って、車体が制御不能になってしまう。

「タイヤ側面の擦り傷」は、日々の点検の中で必ず注意すべきポイントだ。

また、「空気漏れ」も、タイヤトラブルの主原因のひとつである。トラックタイヤの中には、重量物も問題なく輸送するために、乗用車タイヤの3倍ほどの、高圧の空気が充てんされている。だから、空気漏れはタイヤにとって命取りとなる。

タイヤから空気が抜けることを専門用語で「ブリーディング（出血する）」と呼ぶ。けがをした人間が血液を垂れ流し続ければ命の危険にさらされてしまうのと同様に、タイヤの空気も漏れ続ければ危険な状態になる。タイヤを安全に使用し、長持ちさせるために重要なのは空気であり、「タイヤの空気圧を適正に保つこと」である。

「5つのタイヤケア術」全てのドライバーが実践を

次項からは、運転経験の浅いトラックドライバーに基本中の基本として実践してもらいたい、かつ、経験を積んだトラックドライバーにもいま改めて伝えたい、「5つのタイヤケア術」を紹介したい。

① 「空気注入口のキャップ」を必ずチェック

トラックの運行前点検でホイールを見た時、楕円形をした「飾り穴」から、1本まっすぐな棒が出ている箇所がある。この棒は「エアーバルブ」といい、その先端には黒色もしくは銀色をした、豆粒大のキャップが付いていて、左回り（反時計回り）に回し続けると外すことができる。キャップを外して中を覗くと、金属製のバルブコア（ネジ式）が埋め込まれているが、タイヤに空気を補充するときは、空気のホースをセットし、そのバルブコアを奥に押して空気を注入していく。

単純な話だが、このキャップが付いていなければ、栓の中に水分や埃が入り込むことでバルブコアが傷み、タイヤの空気が一気に漏れ出して、パンクの原因となる。もし、高速道路を走行中に空気が抜け出したら、大事故に繋がりかねない。だからこそぜひ、運行前後にはキャップの有無も一緒に点検してほしい。

また、後輪はダブルタイヤになっているので、キャップの点検をするなら、明るい時間帯に行うのがベストだ。キャップはタイヤ店に行けば、代替品が手に入るので、なくしてもすぐに購入・装着できる。その時、タイヤ店で空気圧点検も一緒にしてもらうといいだろう。

○で囲った位置にあるのが「エアーバルブ」

後輪のエアーバルブキャップは奥まっている

② 「エアーバルブの変形」には細心の注意を

空気注入口の根元はナットで固定されており、エアーバルブの位置は、必ず楕円形をした飾り穴の真ん中になければならない。ところが、タイヤの側面を縁石に擦ったとき、ホイールも一緒に傷つけてしまうケースがある。

その際、エアーバルブも巻き込んでしまうと、角度が変わったり、最悪の場合「く」の字に変形したりする。この状態になると、タイヤの中に空気が一切補充できなくなり、①の「空気注入口のキャップが外れた時」と同様、パンクの原因となる。

縁石に接触しやすい位置は、前輪の左タイヤ（助手席側）。金属製のホイールにギザギザの模様が付いていれば、縁石にぶつけた証拠だ。不思議なことに、ホイールに傷はなくても、エアーバルブが変形している場合もあるので、注意深く点検してほしい。

もちろんエアーバルブも、タイヤ店へ行けば、新品に交換することができる。

曲がってしまったエアーバルブ（白矢印）とホイールの傷（黒矢印）

③ 「ゴムの鮮度確認」と「障害物回避」でバーストを予防

「タイヤはゴムでできているから、金属やコンクリートなどに当てなければ大丈夫だろう」と考え、路上に埋め込まれた反射板（キャッツアイ）を徐行せずに踏んだ瞬間、タイヤを破裂（バースト）させてしまうケースが後を絶たない。このようなケースを、専門用語で「ショックバースト」という。

タイヤを一度も破裂させたことがない経験豊富なトラックユーザーで、最近発生したのも同様のケース。

新人ドライバーがキャッツアイの上を時速40キロメートルほどの速度で踏み越したところ、ドーンという音とともに破裂したのだという。これは、ゴムの鮮度が古いタイヤほど起きやすい現象で、これから夏場に入るとますます増加する。

タイヤは路面の熱を吸収すると自然膨張し、適正空気圧以上の高圧になる。タイヤが空気でパンパンの状態になれば、ゴムは衝撃に弱くなり、バーストが起きるのだ。

タイヤのゴムの鮮度を日々確認することに加え、「目に見える段差はすべてタイヤにとって『障害物』である」ということを肝に銘じ、障害物は必ず避けて運転すると、無駄なタイヤ経費も抑えることができる。

ショックバーストしたタイヤ

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 3.1%の燃費向上、車両故障件数 20.9%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・2021 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」の施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	5月29日（月）	13時30分～16時30分	神戸第２地方合同庁舎 第１共用会議室（１階） 神戸市中央区波止場町１番１号	近畿運輸局 神戸運輸監理部	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	6月下旬（予定）	―	茨城県内	関東運輸局	

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

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！

5/16（火）13:30~14:50
シン・点呼告示 シン・解釈通達
2023年４月１日改正の「解釈の通達」を、正しく解釈するとグループ企業の電話点呼センター化や運行管理センター化が見えてくる。

5/17（水）13:30~14:30
あなたの飲酒知識、実は間違っている！？
検知器だけでは防げない！
全国民が知るべきアルコール基礎知識

5/18（木）13:30~14:30
その情報、本当に引き継がれてますか？
物流企業・倉庫業が持つべき「カルテ」特集
【knewit×東海電子　コラボセミナー】

5/29（月）13:30~14:30
新製品発表！
ALC-Mobile Ⅲ
遠隔地からのアルコール測定を不正防止効果搭載機でもっと簡単、より正確に。

5/30（火）13:30~14:00
「飲酒運転をさせない」最強コンビネーション
アルコール検知器＆キーボックス連動
飲んだら、クルマの鍵が取り出せません

5/31（水）13:30~14:30
事業者がやるべき取組とは！？
健康起因事故の実態と事故対策
ALC-PRO2 血圧連動を活用した

東海電子公式 SNS でも情報発信中！
ぜひフォローお願いします♪
Twitter　Instagram

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

④ スペアタイヤの装着期限は「製造後4年」

新車時から荷台に備えられている「スペアタイヤ」にも、鮮度の管理が必要だ。一度も使わないまま5年以上経過すると、いざという時、大変な目に遭うことになる。

夏場に何度も起きているのがこんな事例だ。走行中にタイヤがパンクしたため、スペアタイヤと交換。その1時間後、そのスペアタイヤが突然バースト。タイヤの側面に刻印されたセリアルナンバー（製造記号）の製造年を見ると5年前のもので、その時が初使用――というパターンだ。また、スペアタイヤが太陽光の当たる位置に備え付けられていた場合、製造後4年以内でも装着後にバーストするケースがあることも知っておいてほしい。

つまり、製造から4年以上経った期限切れスペアタイヤは、車両に装着して通常使用できない。ハンドル操作によって、タイヤが左右にねじられる前輪には、緊急時以外は装着不可という意味だ。

新車時のタイヤはリブ系が多く、その後、ミックス系（オールシーズンタイヤ）に交換してしまうと、リブ系のスペアタイヤを装着するタイミングがないため、10年以上も未使用のまま放置されているというケースが多い。そんな「大幅に期限切れのスペアタイヤ」を積んだトラックは、タイヤ従事者からみれば、爆発物を積載している状態と同じだ。気温が40℃を超える夏場に備え、スペアタイヤの鮮度も十分に管理してほしい。製造番号を確認し、末尾2桁の数字が「○○19」以下のものは要注意だ（写真のタイヤは製造番号の末尾2桁が「4022」、つまり2022年の40週目に製造されたもの）。

ゴムの鮮度がよいスペアタイヤの装着を！

⑤ 夏場の雨天時、履きつぶし車両にはベテランを

溝の深さが50％未満になったスタッドレスタイヤは、ミックスと同類の扱いになり、冬用タイヤ規制がかかった高速道路は走行できない。環境資源の観点から、スタッドレスタイヤを夏場に使い切ることに対して異論はないのだが、やはり雨の降った路面で使用すると滑りやすく、ブレーキをかけた時の制動距離はケタ違いに長くなる。

このような、雨の日にしっかり止まることが難しい、履きつぶしのスタッドレスタイヤは、ゴツゴツした走行音で、運転疲労も招き、さらに夏場にはバーストの危険性がある。

夏場の雨天時に、古いスタッドレスタイヤを装着して走行してみれば、その理由がすぐ分かるはずだ。ツルッという音が鳴るほどのスリップが多く、運転疲労も溜まる。経験の浅いドライバーでは対処できない。横断歩道の白線やマンホールの上などでブレーキを踏むと、その怖さが分かる。スタッドレスタイヤの長所――といってよいのか判断が分かれるが――は、速度が出せない点と、転がり抵抗が大きいので自然減速する点だ。経験の浅いトラックドライバーが運転すると、アクセルもブレーキもフルで使用し、とてつもない燃料代がかかりかねない。私の経験からいうと、ベテランドライバーと比較して5割増しの燃料代を払うはめになるだろう。

さいごに

以上の5つのタイヤケア術を念頭に、日々の運行前・運行後点検を丁寧に行い、来る夏場と梅雨期の安全運行に務めてほしい。

2022年製のタイヤは末尾2桁が「22」

ミニコラム ワンポイント！「空気を抜くとタイヤの鮮度が落ちにくい」

ホイールが付いたタイヤを倉庫などに保管する時、中に入っている空気を半分ぐらい抜くと、タイヤの劣化が大幅に抑えられる――というウラ技が存在することをご存知だろうか？

この時期であれば、スタッドレスタイヤの保管で試してほしい。スタッドレスタイヤの賞味期限は「3シーズン（3年使用）」というのがタイヤ店業界の見解だ。4シーズン目からはゴムの鮮度が一気に低下してしまうが、ホイール付きのタイヤであれば、クルマから外すたびに中の空気を半分以上抜いて（※乗用車タイヤの場合は100kPa未満にするといい）、室内で保管するとゴムの鮮度が1シーズン分延びる。つまり4シーズン目に入っても、まだ使えるわけだ。

タイヤの適正空気圧は、クルマに付けた時に必要な数値であって、負荷がかからなければ、空気を抜いて、タイヤ全体の緊張を解してあげるとよい。タイヤ内に張られた金属コードの劣化（破断）が抑えられることで、ゴムも長持ちするのだ。

乗用車タイヤの保管なら「横置き」がベストだが、トラックタイヤでは、空気を抜いて「縦置き」するとよい。ただし、タイヤラックがない場合は、横置きでもいいだろう。その場合は、11R22.5では8本が目安となる。積み過ぎると、地震が起きた時に倒れる危険性があることにも注意してほしい。

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143回「既存のタイヤが使えない?!」

電気自動車の最大航続距離が600キロメートルを超える時代になりました。国産車では、日産「アリア」（最上級グレード）の最大航続距離は640キロメートルです。輸入車では、ヒョンデ「アイオニック5」（上級グレード）、フォルクスワーゲン「ID・4」（上位グレード）がともに618キロメートルというように、1回のフル充電で東京～大阪間が走行できるほど航続距離が延びました。

タイヤに関しては、走行中の電気消費を抑える「電気自動車専用」の商品も登場し、一般車（ハイブリッド車）向けのタイヤも、燃費を向上させるためにタイヤサイズを大きく変えてきました。特に驚いたのがトヨタの新型「クラウン」で、装着されているタイヤは225／45R21サイズです。21インチのホイールといえば、ポルシェなどのスポーツカーが装着するタイヤ幅275～295ミリメートルの太いタイヤが一般的ですが、新型クラウンはタイヤ幅が225ミリメートルしかありません。

新型クラウンのタイヤ側面を見ると、黒いゴムの部分が10センチメートルほどの長さであるのに対し、ホイールの直径は50センチメートル超と、自転車用タイヤに近い形状と寸法です。

実は、タイヤの側面を扁平化（45％）により硬くし、自転車用タイヤのような形状にすると、燃費が向上します。タイヤの大きさも外径が10センチメートルほど長くなることから、1回転で進むことのできる距離が延びるため、耐摩耗性能もアップします。今後さらに電気自動車の普及が進めば、自転車用タイヤの形状が電気自動車に装着されるタイヤの主流になるでしょう。

その一方で、トラック用タイヤのサイズも大きな転換期を迎えています。「ジュウイチアール」という愛称で親しまれた11R22・5が、ISOサイズの285／85R22・5に変わります。

そこで注目したいのが、「サイズの互換性」です。285／85R22・5のタイヤ外径は、11R22・5と同じ寸法ですが、適合するホイールサイズが異なります。11R22・5は7・50インチ幅であるのに対し、285／85R22・5は8・25インチ幅が適合サイズです。

同じ外径のタイヤでも、ホイール幅が異なれば、装着したときの状態が変わります。JATMA（日本自動車タイヤ協会）の資料でも、「285／85R22・5と11R22・5は同一車両で混用できない」とされているので、今後のルールづくりが急務になるでしょう。

先述の新型クラウンのタイヤサイズの例もあるように、既存のタイヤが転用できない時代に突入しました。タイヤの形状が変われば、その価格も上がります。大型トラック1台（10本）分のタイヤ代が60万円を超える時代ですから、「タイヤケア・ファースト」を合い言葉にして、タイヤを長持ちさせてください。

トラックにおける安全確保の徹底について

①運行管理業務を再確認し、安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること。特に次に掲げる事項について改めて実施を徹底すること。

(1)確実に点呼を実施し、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えること

(2)乗務員の疾病、疲労、睡眠不足等の健康状態および過労状態の確実な把握に努め、安全に運行の業務を遂行することができないおそれがある乗務員を業務に従事させないこと

(3)「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」（二次元コード）に基づき、運転者に対し、ブレーキの適切な使用等、運行の安全を確保するために遵守すべき事項について指導すること

②運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するとともに、乗務員に対して制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令遵守の徹底を図るなど、安全の確保を最優先するよう関係者に徹底すること。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 安全確保の徹底を全ト協会員事業者に呼びかけ

東北自動車道で発生したトラック追突事故を受けて

国土交通省では、5月16日に宮城県栗原市の東北自動車道下り線で発生した大型トラックによる追突事故の発生を受けて、全日本トラック協会会員事業者に対し、トラックにおける安全確保の徹底を呼びかけている。

5月16日(火)午後8時15分頃、宮城県栗原市の東北自動車道下り線で、岩手県一関市に向けて乗客乗員40人程度を乗せた貸切バスが、車両故障のため路肩に停車していたところ、大型トラックが追突し、3人が死亡、1人が重傷を負った（5月17日9時現在）。

国交省では、全ト協会員事業者に対して、安全対策および事故防止の徹底を図るため、別掲の事項を実施するよう呼びかけている。

高品質を
圧倒的低価格で!
パーマンショップ限定
5%OFF クーポン
3555　2023年 6月30日まで
PA-MAN オリジナル
尿素SCRシステム搭載　ディーゼル機関用尿素水
パーマン・アドブルー
10ℓ 20ℓ
●マフラー詰まりの原因物質トリウレットを取り除いているのでマフラーが詰まりにくくなります。
パーマン・アドブルーはココがちがう!
特許技術製法【特許】第5409948号
本品は、ドイツ自動車工業会のアドブルー規格の認証を受けた尿素水を、更に独自の特許技術により、トリウレットを含むその他の不純物を除去した高品質尿素水です。
これにより、尿素SCRシステムの添加ノズルやSCR触媒で発生する目詰まりトラブルを解消し、メンテナンス費用の軽減が期待できます。

品番		型式	内容量	自重	
15902	00000	ADB10L	10ℓ	10.5kg	税別 1,940円（税込2,134円）
15903	20000	PAB20L	20ℓ	21kg	税別 3,440円（税込3,784円）

共通仕様　●成分：尿素/32.5%、純水/67.5%
●材質：キャップ・ノズル・内袋/ポリエチレン、外箱/段ボール

尿素 SCR システム
アドブルー噴射ノズル
この部分にシアヌル酸物質が溜まりトラブルの原因になる
排気ガス NOX・PM・CO
DPF
SCR
クリーンな排気

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　ISO9001:2015取得
〒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
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
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
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。
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

「ホワイト物流」推進運動特集

持続可能な物流の実現を目指して

運送事業者と荷主が課題を共有し協力

「物流のプロ」として輸送改善をリード

政府は、トラック運送事業者と荷主企業が相互に協力して、物流を改善させていくための取り組みとして、「『ホワイト物流』推進運動」を展開しています。

本企画では、会員事業者による「『ホワイト物流』推進運動」の取組事例を紹介しています。今回は、㈲峰南運輸（岡山県津山市）における取り組みです。

第3回　有限会社峰南運輸（岡山県津山市）

物流改善に向け運送事業者の姿勢を明文化　宣言公表を通じて荷主の理解を促す

早瀬　規恭
専務取締役

㈲峰南運輸（早瀬基志代表取締役）は、鋼材・建築資材輸送を中心に、製紙関連輸送も手がけている運送会社である。

同社の早瀬規恭専務取締役が「『ホワイト物流』推進運動」を知ったのは、地元である岡山県トラック協会（遠藤俊夫会長）事務局から同運動の意義について説明を受けたのがきっかけだったという。同社では令和2年2月、同運動に賛同するとともに、自社における取り組みを「自主行動宣言」としてまとめ、同運動ポータルサイト上で公開した。

同社では、鋼材、建築資材の輸送を中心に、近年では製紙関連輸送も手がけている

「一層深刻化するトラックドライバー不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保していくためには、荷主やトラック運送事業者等の関係者が連携して改善に取り組む必要があります。そのためには、荷主の理解と協力が必要不可欠です。同運動を通じて、当社の取り組みや姿勢を明文化して公表していくことで、荷主との協力体制の構築・強化が期待できるのではないかと考え、同運動に賛同しました」（早瀬規恭専務取締役）

荷主先に何度も足を運び提案を実施　荷積み・荷卸し時間等の大幅削減を実現

同社が自主行動宣言で掲げている取り組み項目等は、表の通りである。

同社事業の中心となっている鋼材・建築資材輸送では、同社と取引のある荷主企業が4社ある。そのうち、主要取引先である建築鉄骨加工工場（Hグレード認定工場）との取引は、同社の法人化（平成12年）の1年ほど後から続いている。かつては2週間に1回ほど同荷主の担当者と連絡を取り、輸送のオーダーを受けていた。しかし、10年ほど前からは、同荷主の生産・在庫状況、また各建設現場の進捗や保管場所等の状況を把握し、円滑な物流を展開するため、積極的に足を運ぶようにした。

現在は、早瀬専務が週に3回ほど同荷主を訪れ、部長クラスの荷主担当者との打ち合わせを通じて、鋼材の生産・在庫状況等を把握した上で、各建設現場の進捗や保管場所などを調整。協力運送会社とも密に連絡を取りながら、同荷主に係る物流がスムーズに回るよう、同荷主に対して日々提案を行っている。この日々の提案は、製造スケジュールやヤード内の保管スペースの把握に大きく影響すると考え、今度も物流のプロとして同荷主をサポートしていく。

「実際に現場をみるとともに、荷主担当者から話を聞き、物流に関する問題点や、発着荷主双方が抱えている課題を事前に知ることで、課題解決に向けた提案ができるようになるのです」（同）

それでは、同社における取り組みのひとつである、「物流の改善提案と協力」に関する具体例をみていきたい。

同荷主先での荷積み作業について、これまでは同社の車両が同荷主先に到着してから、同荷主による出荷準備と天井クレーンによる少量ずつの積み込みが行われていたため、作業終了までに2時間ほどの時間を要していた。そこで同社では、同荷主にフォークリフトの活用を提案し、車両が同荷主先に到着する前に、積載する鋼材を事前に準備してもらうとともに、車両が到着するとすぐに、フォークリフトを用いてまとめた鋼材を天井クレーンで吊り上げて、車両に積載するように依頼した。これによって、荷積みに要する時間は30分となり、大幅に短縮できた。

同社が同荷主に対して、時間短縮に繋がる荷積み作業の進め方の変更を提案した当初、同荷主側は「事前の準備作業の時間や、準備した鋼材をまとめて置いておくスペースが確保できないので、無理だ」と難色を示した。同社では、ドライバーの拘束時間削減に向けて、根気強く同荷主との交渉を実施し、同荷主の理解と協力を得て荷積み作業の効率化を進めた。特に、フォークリフトと天井クレーンの活用により、荷積みに要する時間が大幅に短縮された。また、長時間にわたって車両を留め置く必要がなくなったため、空いた場所に事前に準備した鋼材を置くことができるようになったことで、さらなる時間短縮に繋がった。

一方で、荷卸し作業についても、着荷主との連携による改善が行われた。荷卸し現場は建設現場であることが多く、大規模な建設作業が行われている現場では多くの車両が鋼材を輸送してくる。さらに、以前は荷卸しを行う同社の全車両に対して、発荷主である同荷主から同じ着時間が指定されていた。しかし、現場の荷卸しスペースの関係から、荷卸し作業を1台ずつ行わざるを得なかったため、中には4時間も荷卸し待ちを余儀なくされる車両もあったという。

着荷主の側でも、荷卸し待ちの時間が長いという状況が把握されていたこともあり、同社から発荷主に対して、荷卸し現場への到着時刻を全車両同一ではなく、30分～1時間刻みで設定してもらうよう交渉を実施。着荷主の理解を得て改善に踏み切ることによって、荷卸し待ちの時間を大幅に削減することができたのである。

「ドライバーの多くは、荷積み待ちや荷卸し待ちで時間がかかるのは仕方がないことと考えていますが、このままの状態が続けばトラック輸送は維持できなくなります。運送事業者は、ドライバーの労働環境改善を実現させるために、決して諦めることなく荷主との交渉を続けなければならないと考えます」（同）

昨年末に完成した、同社の営業倉庫

ドライバーの負担とコスト軽減に繋がるモーダルシフトを推進　異常気象時の運行中止への理解を求める

「船舶や鉄道へのモーダルシフト」に関する取り組みについて、同社では西日本の輸送はトラックやトレーラを利用する一方、関東以北の輸送には平成29年から海上輸送を活用している。

発荷主先の工場や同社の営業倉庫から、同社のトレーラが宇野港（岡山県玉野市）や大阪南港（大阪府大阪市）まで鋼材を陸送した上で、荷台部分のみフェリーによる海上輸送を実施。有明埠頭（東京都）、大洗埠頭（茨城県）では協力運送会社のトラクタが待ち構えており、関東や東北の建設現場まで輸送を行っている。

海上輸送を活用することで、ドライバーの負担軽減と同時に、労務費や燃料費、高速道路料金などの節減が可能となり、輸送コスト軽減に繋がっている。

また、「異常気象時等の運行の中止、中断等」の項目では、今年1月の大雪の際に、同社では3日間ほど運行を中止している。同荷主も大雪の影響を受けた津山市内にあるため、同荷主の理解を得て、初日の運行中止を決断。一方、2日目以降、大雪の影響のない着荷主から「なぜ運行を止め続けるのか」との問い合わせがあり、同社では「運行を平準化させるのには3日は必要」と着荷主を説得した。

国土交通省では令和2年に「異常気象時における措置の目安」を定め、着荷主・発荷主に対して運行中止への理解を求めている。その一方で、荷主側の理解は未だ十分ではない。また、「着荷主先に荷物を届けたら、ドライバーの仕事はそれで完了する」と捉えている荷主も少なくない。しかし、本来は運送会社の営業所を出発してから帰庫するまでが1運行である。同社では、「悪天候のために営業所に戻れないことが予想されるのであれば、出発させないようにする」ことを徹底させるとともに、荷主に対して自社の考え方を説明し、荷主の理解を得るための努力を続けている。

「持続可能な経営」を実現させるために　運送事業者が利益を確保できる提案を

最後に早瀬専務に、荷主とのコミュニケーション強化に関する考え方について聞いた。

先述の通り、早瀬専務は自ら荷主の事務所や工場に頻繁に足を運び、打ち合わせをするようにしている。その際には、荷主の担当者が抱える物流へのストレスを聞くと同時に、自社が抱える課題を荷主担当者と共有し、双方にとって最も効率がいいサービスを提供できるよう試行錯誤していると、早瀬専務は語る。

早瀬専務は週に3回ほど主要取引先を訪れ、荷主担当者と打ち合わせをするようにしている

「荷主が抱えている物流への課題と、当社が抱える課題を一緒になって解決していくことで、『ホワイト物流』の意義である物流改善に繋がります。しかし、荷主からの言いなりになってしまっては、運送事業者の事業継続には結びつきません。運送事業者が持続可能な物流を維持するための適正な利益を確保できるような提案を荷主に対して行い、改善を進めることで運送事業者の経営強化を図っていかなければ、運送事業者の経営は立ち行かなくなります。運送事業者がリードしながら積極的に提案を行うことで、運送事業者の経営を持続可能なものにできるのです」（同）

（取材協力）㈲峰南運輸
早瀬規恭専務取締役

表　自主行動宣言：同社の取り組み項目・内容

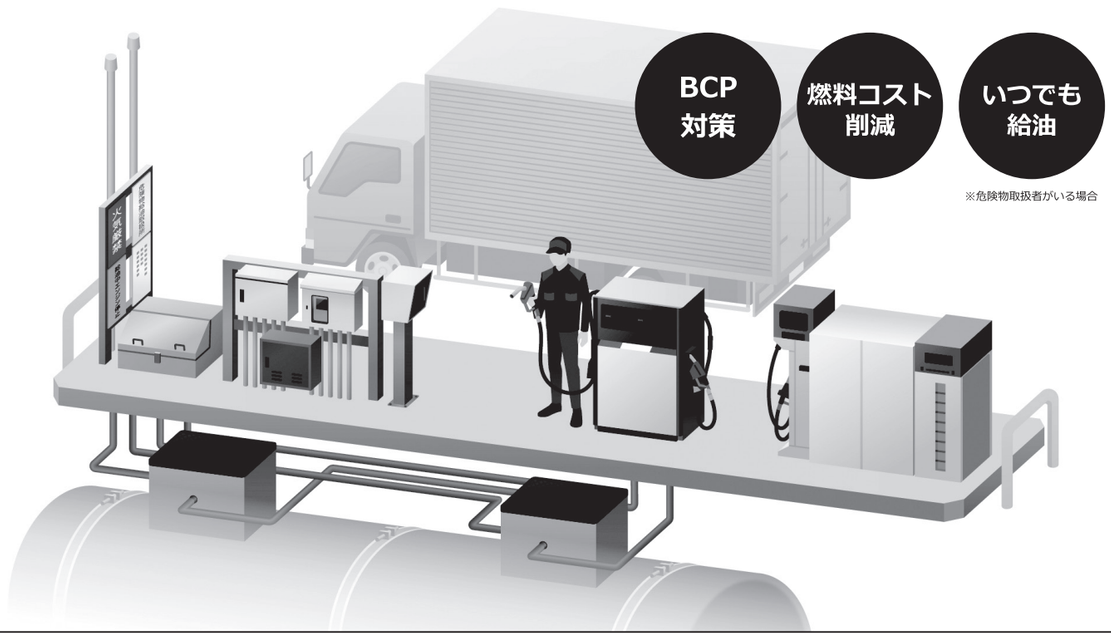
取り組み項目	取り組み内容
物流の改善提案と協力	取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要望があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
パレット等の活用	パレット、かご台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。
船舶や鉄道へのモーダルシフト	長距離輸送について、トラックからフェリー、RORO船や鉄道の利用への転換を行います。この際に、運送内容や費用負担についても必要な見直しを行います。
運送契約の書面化の推進	運送契約の書面化を推進します。
契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮	契約する物流事業者を選定する際には、関係法令の遵守状況を考慮します。
異常気象時等の運行の中止、中断等	台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運行依頼を行いません。また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

企業プロフィール

社名	㈲峰南運輸
本社所在地	岡山県津山市大篠633
代表者	代表取締役　早瀬　基志
設　立	平成12年6月29日
資本金	300万円
社員数	30人（うちドライバー22人）
車両数	31台

燃料供給設備の BCP 対策、まるごとおまかせください。

震災などの非常時においても、自社車両の運行を止めないために。
トキコシステムソリューションズは、自家用給油所導入のプランニングから施工、
メンテナンスまでワンストップで提供。豊富な経験と充実の製品ラインナップから、
お客様に合わせた BCP 対策をご提案します。



TOKICO
Actuating change

トキコシステムソリューションズ株式会社
本社　〒210-0005 神奈川県川崎市川崎区東田町8番地 パレール三井ビル
TEL. 050-3852-5280　FAX. 044-222-7155

＼特設サイトはこちら／

トラック運送事業者の皆様

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

このようなことがあれば…

公正取引委員会
違反行為
情報提供フォームへ

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

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

環境ビジョン2030

熊本県トラック協会「環境クリーンキャンペーン」の取り組みを紹介

道路をきれいに　ゴミのポイ捨て禁止！　5月は「トラック運送業界の美化月間」

県内事業者を挙げて美化活動を長年展開　「仕事場である道路をきれいに保つこと」が当たり前に

全日本トラック協会では、今年度から5月を「トラック運送業界の美化月間」と定め、トラック運送業界全体でゴミ削減、清掃、落書き消しなどの環境美化に繋がる活動に取り組むよう、会員事業者に対して呼びかけています（別項参照）。

熊本県トラック協会（住永豊武会長）では、こうした動きに先駆けて平成19年から、県下12支部傘下の会員事業所役員やドライバー等の従業員、従業員の家族や地域の子どもたち、熊本県ト協役職員などが主要幹線道路沿いの歩道やその周辺などで美化活動を行う「環境クリーンキャンペーン」を実施しています。

ここでは、熊本県ト協における同キャンペーンの取り組みについて紹介します。

上田　裕子
熊本県トラック協会副会長
（交通・環境対策委員長）

トラック運送業界のイメージを悪くする「ポイ捨て」　美化活動を通じて道路への感謝を示す

平成9年、京都で開催された国連気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）において、同会議に参加する先進国に対して温室効果ガスの排出量削減を義務づけた「京都議定書」が採択。これにより、各地で環境保全に向けた取り組みが本格化していった。こうした流れを受けて、熊本県トラック協会では省燃費研修会をはじめとしたエコドライブの普及促進や、低公害車の導入促進など、環境対策に協会を挙げて積極的に取り組んできた。一方で、県下12支部の中には、独自の取り組みとして道路の清掃活動を実施していた支部もあったという。

そうした中で、熊本県ト協では平成19年に、地球規模の取り組みだけでなく地域における身近な環境への取り組みにも目を向けることも重要と捉え、県下全支部で美化活動を行うことを委員会、理事会で承認。12支部傘下の会員運送事業者等が参加し、美化活動を行う「環境クリーンキャンペーン」が同年からスタートした。同キャンペーンは、開始してから昨年度で16年目と、地域に根差した息の長い活動となっている。

熊本県内には、県西部を縦貫する国道3号を中心に、多くの幹線道路が存在している。こうした道路では、かつては中央分離帯や路側帯の植え込みなどに、ジュースの缶やペットボトルなどといったゴミのポイ捨てが少なくなかった。トラックドライバーによるゴミのポイ捨ては、地域住民の迷惑になり、トラック運送業界全体のイメージ悪化に繋がる行為である。熊本県ト協では、同キャンペーンを通じて、公共道路を使用して輸送サービスを提供するトラック運送事業者が道路や地域住民への感謝の気持ちを示すことで、社会との共生を図っていくべく、同キャンペーンの実施に踏み切った。

県下12支部傘下の会員事業所従業員やその家族などが参加し、美化活動を行う「環境クリーンキャンペーン」（写真は菊池支部）

16年間で美化活動参加者は約1・5倍に　地域に広がりつつある「美化活動の輪」

同キャンペーンの実施に当たっては、上田裕子熊本県ト協副会長が委員長を務める交通・環境対策委員会において、毎年10月9日の「トラックの日」に合わせる形で、「環境月間」を設定。各支部所属の会員事業者に対して、キャンペーンへの参加を呼びかけている。

同キャンペーン開始当初は、本業との関連を見いだせずに、参加を迷う会員事業者がみられたという。そこで、熊本県ト協の役員や理事が率先して、各支部を通じて会員事業者に積極的に参加への呼びかけを続けた。

上田副会長が代表取締役を務める㈱AZUMA（嘉島町）が所属する熊本東支部では、支部活動を通じて同キャンペーンのPRを行い、参加者増に繋げている。また、社内でも独自に作成した同社従業員向けのお知らせを貼り出し、従業員やその家族の参加を促している。なお、同社では同キャンペーンの取り組みを発展させ、本社を構えている熊本南工業団地で、従業員による清掃活動も毎月実施しているという。

会員事業者への参加の呼びかけにより、徐々に参加事業者が増加。また、役員や従業員だけでなくその家族にも参加してもらい、家族ぐるみで美化活動に取り組んでいる事業者もあるという。さらに、菊池支部では地元小学校の野球チームが美化活動に参加するなど、美化活動の輪が広がってきている。

統一のベストと帽子を着用して美化活動を実施。「環境に優しいトラック運送業界」をアピールする

こうした流れを受けて参加者は年々増加しており、開始初年度の参加者数は約560人であったが、令和4年には871人が参加し、参加者は約1・5倍になっている。

「参加される会員事業者の方々も、毎年継続して参加することで、環境に対する意識が少しずつ変化してきているようです。実施を重ねるごとに義務感からではなく、環境美化や社会貢献に取り組もうという前向きな気持ちをもって参加される方が増えてきており、うれしく感じるところです」（上田副会長）

キャンペーン当日には、支部ごとに集合したのち、安全への配慮も併せ、統一のベストと帽子を参加者に着用してもらい、清掃活動を実施。清掃中には「のぼり旗」を掲示し、周辺住民や自動車で走行中のドライバー等に対して同キャンペーンの周知を図っている。

参加者たちは日頃利用している道路に対する感謝を込めながら、1時間ほどかけて空き缶やペットボトル、タバコの吸い殻などを収集。美化活動中には地域住民から感謝の言葉をかけられることも多く、参加者のモチベーションアップに繋がっている。

「同キャンペーンに参加し、美化活動に取り組むことで、道路利用者であるトラックドライバーも地域住民としての立場で、道路の大切さを実感できるようになります。また、清掃を行う習慣が身に付くことで、会社や車両もきれいになり、心に余裕が生まれ、最終的に安全や輸送品質向上、経営改善まで繋がります。多くの会員事業者の従業員に同キャンペーンの参加の輪が広がり、『道路をきれいに保つこと』を当たり前に感じられるようになることで、トラックドライバーによるゴミのポイ捨て減少に繋がります。県内では以前に比べて、歩道や植え込み、公園などのゴミが少なくなっていますが、長年にわたって同キャンペーンを推進してきた成果が表れてきているのではないでしょうか」（同）

緑化推進事業などの社会貢献も推進　トラック運送業界のイメージアップに繋げる

熊本県ト協では、同キャンペーン以外にも、地域の環境美化に資する様々な取り組みを推進している。

6年ほど前からは社会貢献事業の一環として、地域への植樹を通じて地球温暖化防止対策を図るために、「トラックの森づくり」緑化推進事業を展開している。令和2年度の同事業では、熊本学園大学（熊本市）に対して、イチョウ1本、コウヤマキ2本、ハナミズキ1本および銘板を寄贈。3年4月20日には、住永会長が出席しての寄贈セレモニーを開催した。また、3年度には熊本市民病院（同）に対してサクラやサルスベリなどを寄贈したほか、令和4年度は宇土市役所（宇土市）への寄贈を行った。熊本市民病院や宇土市役所は、平成28年に発生した熊本地震による被害を受けて建て直されており、寄贈された樹木は復興後の地域の新しいシンボルを彩る存在となっている。

「トラックの森づくり」緑化推進事業では、住永会長が参加して樹木寄贈セレモニーを行った

「地域の環境美化をはじめとした社会貢献活動は、企業・団体のあるべき姿として取り組んでいく必要があり、地域に根差した運送業界を確立する上で重要な取り組みだと位置づけています。トラック運送業界が今後も物流を支えていくためには、まず地道な努力を継続し、地域の皆様から受け入れられる業界であり続ける必要があります。今後もさらに参加者を増やしていきながら、継続して『環境クリーンキャンペーン』を実施していきたいと考えております」（同）

（取材協力）（公社）熊本県トラック協会　上田裕子副会長（交通・環境対策委員長）、津留伸一業務支援課長

全ト協

「ゴミのポイ捨て防止」など　環境美化対策を推進しましょう！

5月は「トラック運送業界の美化月間」

全日本トラック協会では、令和4年に策定した「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の中で、サブ目標3として全ト協と全都道府県トラック協会が共通で取り組む「行動月間」（図）を設定し、今年度からイベントや広報活動を展開します。

5月は「トラック運送業界の美化月間」と位置づけ、ゴミ削減、清掃、落書き消しなどの環境美化に繋がる活動の推進を図っていきます。

トラックドライバーによる「ゴミのポイ捨て」は、トラック運送業界のイメージを甚だしく損ねる原因のひとつとなっています。

全ト協では、全都道府県ト協と共同で環境美化に取り組むために、車内貼付用の「ゴミは持ち帰ろう！」ステッカー（写真）を作成したほか、「ゴミの持ち帰り」確認を行うための啓発用チラシを作成しています。

全ト協では会員事業者に対し、これらを活用した「ゴミのポイ捨て」防止対策の実施を呼びかけています。

図　全ト協と全都道府県ト協が共通で取り組む「行動月間」

◇5月：トラック運送業界の美化月間
（ゴミ削減、清掃、落書き消しなどの環境美化に繋がる活動が対象）
◇6月：トラック運送業界の環境月間
（緑化、省エネ、ゴミ削減、SDGsなど環境保全に係ること全てが対象）
◇10月：トラック運送業界の緑化月間
（植樹、花いっぱい運動などの緑化に繋がる活動が対象）
◇11月：トラック運送業界のエコドライブ月間
（アイドリングストップなどエコドライブに繋がる活動が対象）

※各地の状況に合わせ、別の月に設定して活動することも可能とする。

ゴミのポイ捨て対策サイト（全日本トラック協会）

ISUZU

誕生！ 新型 ELF

選べる自由、それが「運ぶ」の未来。

新型エルフの特長

New Lineup　ディーゼル車に加え、新開発手法『I-MACS※』により、共通プラットフォームでEV車を新たにラインナップ。
※ I-MACS：Isuzu Modular Architecture and Component Standard

New Design　先進性のあふれる内外装に一新。「運ぶ」を担うドライバーに、ワクワクと喜びを感じられるデザインを追求。

New Hospitality　ドライバー目線の開発で、乗る人/使う人への深い思いやりを具現化。働くクルマに「ホスピタリティ」という新しい発想を。

New Economy　新開発9速AMT『ISIM（アイシム）』が、卓越した燃費性能とトラックのイメージを塗り替えるスムースな走りを実現。

New Safety　事故のない社会を目指し、先進の安全運転支援技術を多数採用。

New Connected　ドライバーとつながる機能を加え、いすゞコネクテッドをいちだんと進化。

お問い合わせは、お近くのいすゞ販売会社または、いすゞ自動車（株）お客様相談センターへお願いします。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。

ご活用ください

令和5年度 全ト協の主な助成制度のご案内

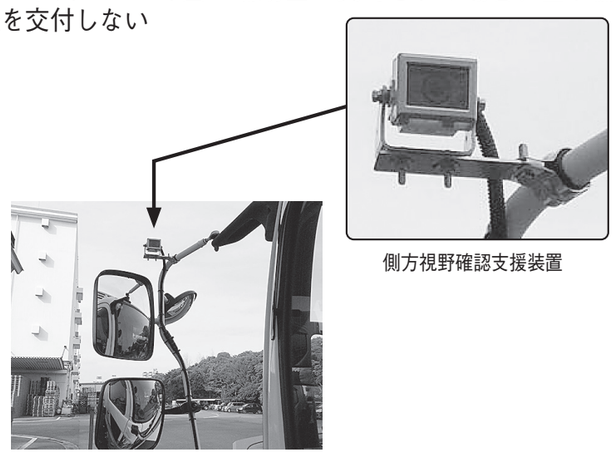
全ト協助成制度ページ

全日本トラック協会は、令和5年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。実施期間や申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県ト協まで。

安全対策事業

▪安全装置等導入促進助成事業

〈助成対象装置〉
次に掲げる安全装置
①後方視野確認支援装置（常時、後方視野が確保できるもの）
②側方視野確認支援装置（車両総重量7.5トン以上の事業用トラックの左側に側方カメラを装着した場合に限る）
③呼気吹込み式アルコールインターロック（国土交通省の技術指針に適合している必要あり）
④IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所に限る）
⑤大型車用トルク・レンチ（自立型トルク・レンチ、トルクセッター型インパクトレンチを含む。車両総重量8トン以上の事業用トラックを管理する事務所に限る）
〈助成額〉
①～④対象装置ごとに機器取得価格の２分の１（上限２万円）
後方視野確認支援装置および側方視野確認支援装置を同時に導入した場合は、各々の装置が対象となり、機器取得価格総額の２分の１（上限4万円）
⑤1事業所1台、取得価格の２分の１（上限３万円）
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



側方視野確認支援装置

▪ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

〈助成対象研修〉
ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修
〈助成額〉
・特別研修（２泊３日）：受講料の７割を助成（Gマーク認定事業所の場合は全額助成）
・一般研修（１泊２日）：１万円
〈助成対象研修施設〉
▽特定研修施設
・中部トラック総合研修センター
・埼玉県トラック総合教育センター

▽指定研修施設
・総合交通教育センタードライビングアカデミー北海道
・総合交通教育センタードライビングアカデミー弘前
・総合交通教育センタードライビングアカデミー宮城
・総合交通教育センタードライビングアカデミー南湖
・自動車安全運転センター安全運転中央研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミー茨城
・総合交通教育センタードライビングアカデミー栃木
・総合交通教育センタードライビングアカデミーぐんま
・総合交通教育センタードライビングアカデミー千葉
・総合交通教育センタードライビングアカデミー小田原
・新潟自動車学校
・総合交通教育センタードライビングアカデミー大原
・クレフィール湖東交通安全研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミーABOSHI
・総合交通教育センタードライビングアカデミーテクノ
・総合交通教育センタードライビングアカデミーONGA
・総合交通教育センタードライビングアカデミーMIYUKI

▪トラック運転者の「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」スクリーニング検査助成事業

〈助成対象〉
指定検査・医療機関が実施するSASスクリーニング検査のうち、健康保険適用外である第1次検査および第2次検査
〈助成額〉
①第1次検査費用の半額（上限500円／人）
②第2次検査費用の半額（上限2,000円／人）
③第1次検査および第２次検査を同時に実施している場合は、合計費用の半額（上限2,500円／人）
〈指定検査・医療機関〉
（NPO）睡眠健康研究所、（NPO）ヘルスケアネットワーク、（一財）運輸・交通SAS対策支援センター、各都道府県ト協指定検査・医療機関

▪血圧計導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
管理医療機器かつ特定保守管理医療機器である全自動血圧計（業務用）
〈助成額〉
機器取得費用の２分の１（上限5万円）
※中小企業者※に限る。
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

環境対策事業

▪環境対応車導入促進助成事業

〈助成対象車両と助成金交付額〉
車両総重量2.5トン超の下記の車両のうち、令和５年４月３日（月）から令和６年３月８日（金）の間に新車新規登録が完了する車両

助成対象車両		助成金交付額（定額）	
天然ガス自動車（新車）	内燃機関の燃料として可燃性ガスを用いる自動車で、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料が LNG もしくは CNG と記載されているもの	車両総重量 12 トン超	100 万円
		最大積載量 4 トン以上	45.9 万円
		最大積載量 4 トン未満	12.2 万円
		バイフューエル車	5 万円
ハイブリッド自動車（新車）	内燃機関を有する自動車で併せて電気または蓄圧器に蓄えられた圧力を動力源として用いるものであり、かつ、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の備考欄に当該自動車がハイブリッド車と記載されているもの	車両総重量 12 トン超	30 万円
		最大積載量 4 トン以上	33.5 万円
		最大積載量 4 トン未満	9.7 万円
電気自動車（新車）※中小企業者のみ	搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料が電気と記載されているもの	車両総重量 2.5 トン超	30 万円

▪アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
トラックドライバーが休憩、荷待ち等におけるエンジン停止時に相当時間連続して使用可能な車載用冷暖房機器で、次に掲げるもの
①エアヒータ
②車載バッテリー式冷房装置
〈助成額〉
機器取得価格の２分の１以内（上限６万円）
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

写真㊤：
車載バッテリー式冷房装置

写真㊦：
エアヒータ

経営改善事業

▪若年ドライバー確保のための運転免許取得支援助成事業

〈助成対象〉
以下の教習または準中型免許取得のために指定自動車教習所等でかかる費用（事業者が負担した場合に限る）
⑴特例教習の講習
⑵準中型免許の取得のうち
①準中型免許の新規取得（※普通免許取得後の取得を含む）
②５トン限定準中型免許の限定解除
〈助成額〉
助成額、条件、申請方法等の詳細については、所属の都道府県ト協にお問い合わせください

▪中小企業大学校講座受講促進助成制度

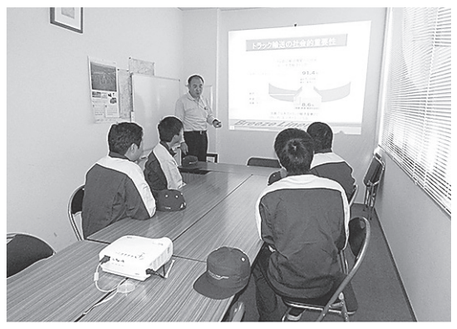
〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業者※の経営者、後継者および管理者
〈助成額〉
受講料の３分の１（その他都道府県ト協より助成される場合もあり）
〈助成対象校〉
（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校（旭川校、仙台校、三条校、東京校、瀬戸校、関西校、広島校、直方校、人吉校、金沢キャンパス、四国キャンパス、Web校）
〈助成対象講座〉
①トップのための経営戦略、経営計画等に関する講座
②実践的な財務管理、利益計画等に関する講座
③管理者のための人材育成、労務管理等に関する講座
④女性リーダーの能力開発等に関する講座
⑤情報化、システム構築に関する講座
⑥その他物流事業に関する講座

▪自家用燃料供給施設整備支援助成事業

〈助成対象〉
都道府県ト協会員事業者・トラック運送事業協同組合・トラック運送事業協同組合連合会による軽油供給施設の新設・増設または増設を伴う代替
〈助成額〉
・軽油タンクの新設（設置１か所分のみ）：100万円
・軽油タンクの増設、増設を伴う代替：30万円

▪インターンシップ導入促進支援事業

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業者※
〈助成対象事業等〉
会員事業者が、全ト協の開設したインターンシップ登録サイトに必要事項を登録した後、高等学校以上の教育機関からの依頼によりインターンシップを受け入れた場合に、次の要件に適合するものに助成する（ただし、都道府県ト協ごとの１事業者当たりの申請は１回に限る）
⑴ 受け入れ期間が３日間以上であること
⑵ トラック運送事業の理解を深めることを目的としたプログラムであり、次の内容を含むものであること
①点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学等
②乗務体験（学校側からの要請および社内規定で乗務体験を含まない場合を除く）
〈助成額〉
⑴ 受け入れ期間＝３日間：９万円
⑵ 受け入れ期間＝４日間：11万円
⑶ 受け入れ期間＝５日間以上：13万円
※ただし、上記受け入れ期間は同一学生に対する受け入れ期間とし、受け入れ人数にかかわらず上記の助成額とする



▪自動点呼機器導入促進助成事業

〈助成対象〉
都道府県ト協の会員事業者で中小企業者※
〈助成対象事業等〉
国交省が認定した自動点呼機器で、事業者が国交省に業務後自動点呼の実施に係る届出をした場合
〈対象額〉
対象となる自動点呼機器の導入費用（上限10万円）

▪「働きやすい職場認証制度」認証取得費助成事業

〈助成対象〉
会員事業者が負担した、「働きやすい職場認証制度」の認証取得にかかる次の費用の一部
〈対象額〉
⑴ 新規認証取得（上位認証取得を含む）にかかる審査料・登録料（上限：3万円）
⑵ 同位認証継続にかかる審査料・登録料（上限：2万円）
※令和４年度に認証取得した分についても助成対象

※中小企業者：中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条第1項第1号に掲げる資本金3億円以下または従業員300人以下の中小企業者

ここが変わる！　全日本トラック協会　令和5年度助成事業

「働きやすい職場認証制度」認証取得にかかる助成制度を新たに開始

全日本トラック協会では、「安全対策事業」「環境対策事業」「経営改善事業」の3事業において、今年度も会員事業者を対象とした助成事業を実施する（詳細14面）。

ここでは、令和5年度の助成事業における新規事業等について紹介する。

1 「働きやすい職場認証制度」認証取得費助成事業

働きやすい職場環境の整備を促すために　審査料・登録料の一部を補助

令和5年度からの新規助成事業として、「働きやすい職場認証制度」認証取得費助成事業が開始された。

これは、都道府県トラック協会会員事業者が、運転者不足に対応するための総合的な取り組みの一環として、国が創設した「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）」の認証取得（新規認証または継続申請）をした場合に、その費用の一部を助成するものである。

同制度は、自動車運送事業者の職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促すもの。また、事業者に対してさらなる改善に向けた取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や、安定的な人材の確保を図るものである。5年度からは、認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて、新たに「三つ星」が導入されることとなっている。また、認証取得事業者に対するインセンティブも、引き続き強化される予定となっている。

同事業の助成対象は、①新規認証取得（上位認証取得を含む）に係る審査料・登録料、②同位認証継続に係る審査料・登録料――の一部。助成額は、①については上限3万円、②については上限2万円と定められている。

なお、経過措置として、同事業については、令和4年度に認証取得した分についても、助成の対象とされている。

2 安全装置等導入促進助成事業

大型車用トルク・レンチを対象に追加　車輪脱落事故減少の切り札に

「安全装置等導入促進助成事業」では、対象機器として大型車用トルク・レンチが追加される。

近年、ホイール・ボルト折損による大型車の車輪脱落事故が増加傾向にあり、その主な発生原因として、「タイヤ交換時の作業不備」と「タイヤ交換後の保守管理の不備」が挙げられる。車輪脱落事故を未然に防ぐためには、適正なトルク・レンチを用い、規定のトルクで確実にナットを締め付けることや、タイヤ脱着後50～100キロメートル走行後を目安にトルク・レンチを用いて増し締めを実施する必要があることから、全日本トラック協会としているが、所属する都道府県ト協の域内に安全性優良事業所（Gマーク事業所）を有する事業者は2台分を上限とする。

「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」では、研修施設として新たに「ドライビングアカデミー栃木」（栃木県那須塩原市）と「新潟自動車学校」（新潟県新潟市）が追加された。

3 前年度からの主な変更点

特例講習を助成対象に加えた「運転免許取得支援助成事業」がスタート

4年度まで実施していた「準中型免許取得助成事業」は、今年度から「若年ドライバー確保のための運転免許取得支援助成事業」に変更となり、会員事業者が新たに運転者として採用した若年ドライバーの準中型免許取得への支援に加え、特例講習の受講についても助成対象に追加された。

「自動点呼機器導入促進助成事業」では、助成対象となる自動点呼機器を国土交通省の認定を受けた機器に拡大したほか、国交省による助成制度を使用して導入した機器およびシステムも新たに同助成の対象となる。

なお、年度内の申請台数は、各都道府県ト協1事業者当たり1台分を上限とし、トルクセッター型インパクトレンチも対象となる。なお、型式等の指定は行わない。

なお、車両総重量8トン以上の事業用トラックを管理する事業所が導入した場合に限り、助成対象となる。1事業所1台、助成額は取得価格の2分の1（上限3万円）と定められている。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

農水省「STOP！農地転用」農地転用許可制度周知を呼びかけ

農林水産省では、国土交通省自動車局貨物課を通じて、全日本トラック協会会員事業者に対し、農地転用許可制度の周知を呼びかけている。

農水省では、令和3年6月8日に閣議決定された「規制改革実施計画」において、農地の違反転用（許可を受けることなく農地を転用する行為等）の発生防止等に向けて、違反転用の実態調査を実施。その結果、農業者以外による違反転用が多く存在しており、違反転用者の多くが農地転用許可制度を認識していないことが判明した。

農水省では全ト協会員事業者に対して、次の内容の周知を呼びかけている。

①農地に建築物の建設や宅地造成等を行うことにより、農地を農地以外のものにする場合は、都道府県知事または指定市町村長の許可が必要であること

②許可を受けることなく転用事業を行った場合、農地転用許可違反となる場合があり、農地への原状回復等の措置を命じられることがある

なお、農水省ではチラシ（二次元コード）で、同制度の概要について紹介している。

台車やパレットでの輸送を推奨「花き流通標準化ガイドライン」を策定

農林水産省はこのほど、「花き流通標準化ガイドライン」を策定した。

農水省では、加工食品や青果物分野における物流標準化の取り組みを参考に、花き流通においても標準化の取り組みを推進し、物流標準化の現状と今後の対応の方向性について関係者が集まり議論・検討する場を設けることを目的に、「花き流通標準化検討会」を設置。3月24日の第4回検討会において、同ガイドラインを取りまとめた。

同ガイドラインでは、産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送やパレットでの輸送を推奨。鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと、実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨するほか、切り花については、使用実態に応じ、原則として、フル台車またはハーフ台車での輸送を推奨する。

また、パレットについては、平面サイズ1100ミリメートル×1100ミリメートルを標準とすることとした。

同ガイドラインは農水省ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。

法令○×クイズ　～点検整備編～

【解答】5面に問題

❶ ○（道路運送車両法第47条の2第2項）自動車運送事業の用に供する自動車の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、1日1回、その運行の開始前において、日常点検をしなければならない。

❷ ×（道路運送車両法第48条第1号）自動車運送事業の用に供する自動車については、3か月ごとに定期点検整備を実施しなければならない。

❸ ×（道路運送車両法第61条第1項、第2項）事業用貨物自動車の自動車検査証の有効期間は、車両総重量8トン以上のものについては、初回は1年、2回目以降は1年である。

❹ ×（自動車点検基準別表第1）ディスク・ホイールの取付状態の点検が義務づけられているのは、車両総重量8トン以上または乗車定員30人以上の自動車である。

❺ ×（自動車点検基準別表第1）タイヤの空気圧の点検は、1日1回、運行前に行わなければならないが、タイヤの溝の深さの点検は、当該自動車の走行距離、運行時の状況等から判断した適切な時期に行うことで足りる。

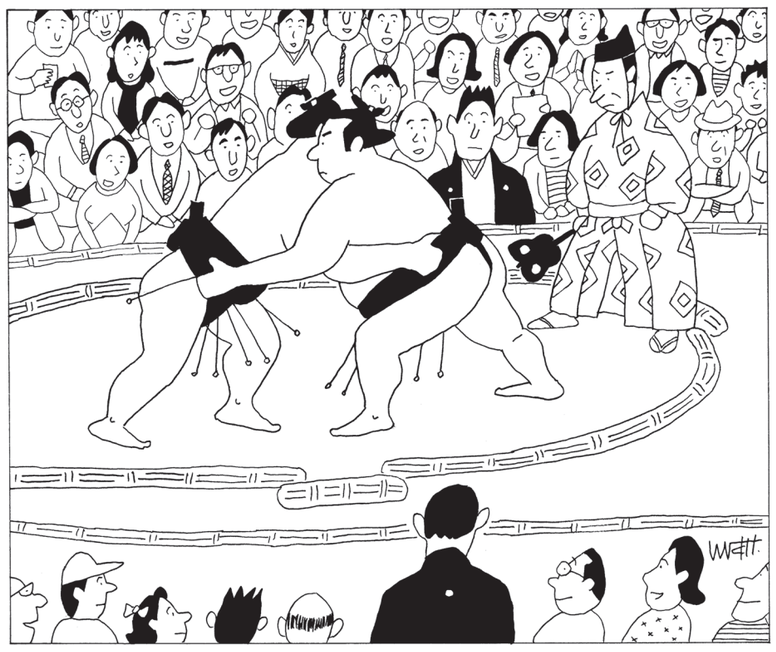
ほっと一息　まちがいさがし

30か所みつけられるかな？

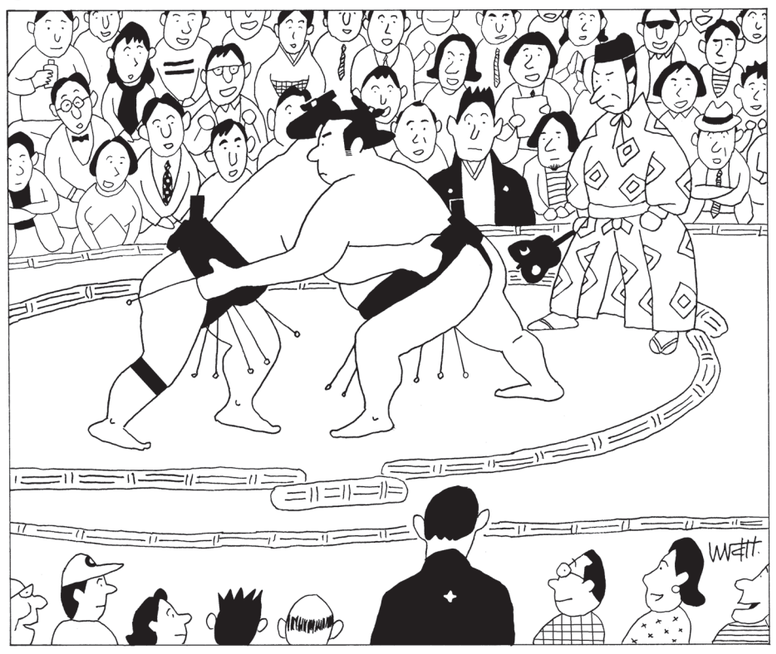
テーマ「大相撲」

【作画】前川しんすけ

Ⓐ



Ⓑ



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

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

【締め切り】令和5年6月15日（木）（当日消印有効）

【宛て先】〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5 全日本トラック総合会館
（公社）全日本トラック協会 総務部広報室

【発表】当選者の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。まちがいさがしの正解は6月15日号（予定）の本紙に掲載します。皆様のご応募をお待ちしています。
※ご記載いただきました個人情報の取り扱いについては、「公益社団法人全日本トラック協会 個人情報保護方針」に準じます。

厚労省

職場での熱中症を防ぎましょう！

令和5年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」がスタート

夏季を中心に熱中症の発生が相次ぐ中、職場においても例年熱中症が多数発生しています。

熱中症による死亡者の事例をみると、多くの事例において、暑さ指数（WBGT）を把握しておらず、熱中症予防のための労働衛生教育を行っていませんでした。また、「休ませて様子を見ていたところ容態が急変した」、「倒れているところを発見された」など、熱中症発症時・緊急時の措置が適切になされていませんでした。

厚生労働省では、令和5年5月1日から9月30日までの間、令和5年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を展開しています。ここでは、職場における熱中症を防ぐために、同キャンペーン期間中に行うべき取り組みについて紹介します。

1 事業者が行うべき対策

暑さ指数を把握した上で熱中症予防対策の実施を

厚労省では同キャンペーンを通じ、全ての職場において、「職場における熱中症予防基本対策要綱」（令和3年4月20日付・基発0420第3号、二次元コード）に基づく基本的な熱中症予防対策を講ずるよう広く呼びかけるとともに、同キャンペーン期間中、事業者に対して図1で掲げた対策に取り組むよう呼びかけている。

図1　キャンペーン期間中に事業者が行うべきこと
①暑さ指数（WBGT）の把握とその値に応じた熱中症予防対策を実施すること
②作業を管理する者および労働者に対してあらかじめ労働衛生教育を行うこと
③衛生管理者などを中心に事業場としての管理体制を整え、発症時・緊急時の措置を確認し、周知すること

2 キャンペーン期間中にすべきこと

「チェックリスト」（図2）

日常の健康管理や労働者の健康状態の確認などを徹底

図2では、同キャンペーン期間中（5月1日～9月30日）と、準備期間（4月）、重点取組期間（7月）に事業者が行うべき内容について、チェックリストとしてまとめている。

厚労省では事業者に対して、同チェックリストを用い、職場における熱中症を防ぐための対策の徹底を図るよう呼びかけている。

3 もしも異変を感じたら？

作業を速やかに中断して病院に搬送するなどの措置を

本人や周りが少しでも熱中症が疑われる異変を感じた際には、必ず、いったん作業を離れ、病院に搬送するなどの措置をとるとともに、症状に応じて救急隊を要請する。

なお、本人に自覚症状がない、または「大丈夫」との本人からの申し出があったとしても、周囲の判断で病院への搬送や救急隊の要請を行う。

病院に搬送するまでの間や、救急隊が到着するまでの間には、必要に応じて水分・塩分の摂取を行ったり、衣服を脱がせ、水をかけて全身を急速冷却すること等により、効果的な体温の低減措置に努める。その際には、一人きりにせずに、誰かが様子を観察する。

重点取組期間（7月）においては、前述の措置に加え、体調不良の者を休憩させる場合は、状態の把握が容易に行えるように配慮し、状態が悪化した場合の連絡・対応方法を確認しておく。異常を認めたときは、躊躇することなく救急隊を要請する。

図2　チェックリスト

準備　キャンペーン期間

4月	5月	6月	7月	8月	9月
			重点取組		

準備期間（4月）にすべきこと

きちんと実施されているかを確認し、チェックしましょう

□	労働衛生管理体制の確立	事業場での熱中症予防の責任体制を確立
□	**暑さ指数の把握の準備**	**JIS規格に適合した暑さ指数計を準備し、点検**
□	作業計画の策定	暑さ指数に応じた休憩時間の確保、作業中止に関する事項を含めた作業計画を策定
□	設備対策の検討	簡易な屋根、通風または冷房設備、散水設備の設置を検討
□	休憩場所の確保の検討	冷房を備えた休憩場所や涼しい休憩場所の確保を検討
□	服装の検討	透湿性と通気性の良い服装を準備、身体を冷却する機能をもつ服の着用も検討
□	**緊急時の対応の事前確認**	**緊急時の対応を確認し、労働者に周知**
□	教育研修の実施	管理者、労働者に対する教育を実施

キャンペーン期間（5月～9月）にすべきこと

STEP 1　**暑さ指数の把握と評価**
□ **JIS規格に適合した暑さ指数計で暑さ指数を随時把握**
地域を代表する一般的な暑さ指数（環境省）を参考とすることも有効

STEP 2　**測定した暑さ指数に応じて以下の対策を徹底**

□	暑さ指数の低減	準備期間に検討した設備対策を実施
□	休憩場所の整備	準備期間に検討した休憩場所を設置
□	服装	準備期間に検討した服装を着用
□	作業時間の短縮	作業計画に基づき、暑さ指数に応じた休憩、作業中止
□	暑熱順化への対応	7日以上かけて熱へのばく露時間を次第に延長 ※新規入職者や休み明け労働者に注意
□	水分・塩分の摂取	水分と塩分を定期的に摂取
□	プレクーリング	作業開始前や休憩時間中に深部体温を低減
□	健康診断結果に基づく対応	次の疾病を持った方には医師等の意見を踏まえ配慮 ①糖尿病、②高血圧症、③心疾患、④腎不全、⑤精神・神経関係の疾患、⑥広範囲の皮膚疾患、⑦感冒、⑧下痢
□	日常の健康管理	当日の朝食の未摂取、睡眠不足、前日の多量の飲酒が熱中症の発症に影響を与えることを指導し、作業開始前に確認
□	作業中の労働者の健康状態の確認	巡視を頻繁に行い声をかける、労働者にお互いの健康状態を留意するよう指導
□	**異常時の措置**	**少しでも本人や周りが異変を感じたら、必ず一旦作業を離れ、病院に搬送する（症状に応じて救急隊を要請）などを措置** **※全身を濡らして送風することなどにより体温を低減** **※一人きりにしない**

重点取組期間（7月）にすべきこと

- □ 暑さ指数の低減効果を再確認し、必要に応じ対策を追加
- □ 暑さ指数に応じた作業の中断等を徹底
- □ 水分、塩分を積極的に取らせ、その確認を徹底
- □ 作業開始前の健康状態の確認を徹底、巡視頻度を増加
- □ 熱中症のリスクが高まっていることを含め教育を実施
- □ **体調不良の者に異常を認めたときは、躊躇することなく救急隊を要請**

コラム

「熱中症警戒アラート」全国で運用中

環境省「熱中症予防情報サイト」で毎日確認を！

環境省と気象庁では、現在「熱中症警戒アラート」の運用を行っている。

熱中症警戒アラートは、熱中症の危険性が極めて高い暑熱環境が予測される場合に、暑さへの「気づき」を呼びかけ、国民の熱中症予防を効果的に促すために発表される情報。前日の17時および当日の朝5時に、最新の予測値を基に発表が行われる。

環境省「熱中症予防情報サイト」（二次元コード）では、熱中症警戒アラートのほか、全国841地点における暑さ指数（WBGT）の予測値・実測値等、熱中症予防情報の提供を行っている。

環境省「熱中症予防情報サイト」

2023・5・20

こちら広報室　四季折々 249

▼鮮やかな紫色の「クレマチス」が、そこかしこに咲き始めました。この優美な花は、英国では「蔓性植物の女王」と呼ばれ、イングリッシュガーデンを彩る花として人気です。花言葉は「精神の美」で、枝や蔓が細くとも見事な大輪の花を咲かせるその姿には強い意志を感じます。▼自宅の庭のクレマチスの傍らに、今年も富山県に住む友人から送られたチューリップが咲きはじめました。太陽に向かって真っ直ぐ蕾を開き、赤・黄・白色の花弁に、葉と茎の緑色と、鮮やかな原色が空の青色と相俟って、清々しい色彩です。▼富山県の友人からは、「富山湾の宝石『白えび』を肴に地酒『勝駒』で一献傾けよう」と幾度となく誘いを受けています。富山県魚津市は江戸時代以前から蜃気楼の名所です。大気中で光が屈折し、遠景が伸びたり反転した虚像が見えたりする自然現象で、気温や風向きなどの諸条件が必要です。古代中国では、「伝説の蜃（大ハマグリ）が気を吐いて、楼閣を描く」と考えられていたことから、蜃気楼と呼ぶようになったそうです。4月から6月にかけて、数日晴天が続いて「フェーン現象」が起き、穏やかな波間に5㍍程度の北北東の風が吹くと、蜃気楼が俄に現れるそうです。自然が織り成す幻のような現象には「ロマン」がありますね。▼この友人は、地元の電力会社を退職して現在はボランティア活動と畑仕事に精を出しているとのことです。彼とは学生時代に知り合い、40年余の付き合いになります。温厚な人柄と柔和な顔立ちは誰からも好かれ、一緒にいるだけで癒されるのは、彼の持つ「徳」の賜物でしょう。コロナ禍の厳しい時は、お互いに地元の名産品やお菓子を送りあい、友情を深めてきました。得難い人との交流は、時に人生を変え、リセットしてくれます。▼時代が進化し、情報が錯綜すると、人の心の弱い部分につけ込み、悪の心を醸成する輩も現れます。「躓く石も縁の端」の例えもありますが、失敗もなんのその「起き上がり小法師」のように多少の「振れ」など気にせず前を向きたいものです。真実の美しさとは裏腹に、蜃気楼の如く一瞬にして儚く消え去る「砂上の楼閣」は寂しい限りです。▼コロナ禍が収束に向かいつつある中ですが、油断は禁物です。順境、逆境に左右されず「夷険一節」に努め、よき友や美しい花々との時間を大切にし、時には遠方の友を訪ね旧交を温めたいものです！

（山崎　薫）

圧倒的な低価格で直感的に使える
OCTLINK
トラック協会助成対象機器
ドライブレコーダー標準搭載 クラウド型デジタコ
本体価格 89,800円（税別）
※上記は機器本体代金のみとなります。（オンライン直販価格）取付費用等が別途発生いたしますので、詳細はお問い合わせください。
見える化
集計・分析
拘束時間超過事前予測
データ連携
基幹　勤怠　会計　請求　OCTLINK API
詳細はHPへ！
CENTLESS 株式会社　0120-331-577　OCTLINK 検索

高齢化が進んだ橋梁の架け替え工事のため
1 羽田線2週間通行止
2023 5/27（土）5:00 → 6/10（土）5:00
1 羽田線 平和島出入口 東海JCT ⇌ K1 横羽線 大師出入口
右記の出入口も閉鎖します　1 羽田線 芝浦（下り入口）、勝島（下り入口）、平和島（下り入口・上り出口）、空港西、羽田　K1 横羽線 大師（上り入口・下り出口）
SHUTOKO RENEWAL PROJECT 高速大師橋リニューアル
首都高
通行止　平和島出入口　東海JCT　昭和島JCT　高速大師橋リニューアル　大師出入口　大師JCT　東京湾アクアライン
B 湾岸線をご利用ください
首都高全線で渋滞の悪化にご注意ください！
ご利用前に交通状況のご確認を！
高速大師橋リニューアル特設サイト
● 事業概要
● 通行止の詳細
● 渋滞予測

――2023年度貨物自動車運送事業安全性評価事業――

安全の証し「Gマーク」

「安全性優良事業所」申請概要

❶申請案内
令和5年4月28日公開
全日本トラック協会ホームページより

❷Web申請システム
令和5年5月29日稼働
全日本トラック協会ホームページ
Gマーク関係ページより

「新型コロナウイルス感染防止に係る特例措置」を講じています。詳細については、全日本トラック協会ホームページをご覧下さい。

安全認定
有効期限2027年末
安全性優良事業所
国土交通省/全日本トラック協会

※「Gマーク」の『G』は「Good」(良い)、「Glory」(繁栄)の頭文字「G」を取ったものです。

申請受付期間
2023年
7月1日(土)
～
7月14日(金)
土・日を除く

更新のお知らせ
前回、以下の申請年度に認定された事業所の皆様は、今年度、更新手続きが必要となります。

更新種別	前回の申請年度	現在の認定証番号
初回更新	2021年度(新規)	219＊＊＊＊
2回目更新	2020年度(初更)	209＊＊＊＊(1)
3回目更新	2019年度(2更)	199＊＊＊＊(2)
4回目更新	2019年度(3更)	199＊＊＊＊(3)
5回目更新	2019年度(4更)	199＊＊＊＊(4)
6回目更新	2019年度(5更)	199＊＊＊＊(5)

申請案内など詳しくは「Gマーク」で検索してください。

Gマーク　検索

Gマーク認定ステッカーの適切な使用のお願い

●車両を売却する際には「Gマーク」ステッカーを剥がしていただく等、Gマーク認定事業所が正しく認知されるようにしてください。

適切ではない使用例
●有効期限が過ぎたステッカーは剥がしてください。

国土交通大臣指定　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

●「安全性優良事業所認定制度」に関する詳しい内容については、ホームページをご覧ください。
https://jta.or.jp

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3-2-5　全日本トラック総合会館
TEL.03(3354)1067　FAX.03(3354)1019

美しく保つ身のまわり

車内のゴミは正しく処分！

迷惑してます

トラックステーションへの不法投棄は犯罪です

公益社団法人 全日本トラック協会　　都道府県トラック協会