

FIGARO
高性能 & 簡単測定
アルコール検知器
アルコール検知器協議会認定品
FUGOsmart
0120-25-1175 (9時~17時)

Japan Trucking Association **JTA** 広報 **とらつく**
since 1953

毎月1日・15日発行
6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

全国道路利用者会議・第75回定時総会

「2024年問題」解決へトラック目線の道路対策を!!

重要物流道路の整備推進によるネットワークの強化・ 高速道路料金大口・多頻度割引継続等を強く求める!



坂本克己会長が堂々と決議文を朗読 (5月16日、砂防会館別館)

決議

次に掲げる項目を計画的かつ着実に実現すること。

- 一、防災・減災、国土強靱化のための5年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、対策期間完了後も、昨今の地震・豪雨・豪雪などの災害の状況も踏まえた上で、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むこと
- 一、災害への備え及び観光等の経済活動を支える基礎として、人流・物流の活性化に向けた高規格道路のミッシングリンクの解消、四車線化等とダブルネットワークの構築
- 一、重要物流道路の整備推進によるネットワークの強化
- 一、高速道路料金について、利用に応じた料金制度としつつ、事業者向け割引の継続
- 一、経済活動の生産性向上やカーボンニュートラル推進を図るため、トラック、バス、タクシー等の利用者目線の渋滞対策の推進、交通ターミナルや休憩施設の機能強化及び公共交通の維持・支援
- 一、子供達の安全・安心を守るため、通学路等の交通安全対策の強化・推進と予算の継続的な確保

これらの項目を踏まえ、資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも必要な道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源を創設するとともに、令和六年度道路関係予算は、所要額を満額確保すること。

令和5年5月16日 全国道路利用者会議 第75回定時総会

同会議には、地方公共団体をはじめ、道路・建設・自動車・トラック・バス・タクシー等の事業関係者、全道利会会長が「今年度の当初予算額は過去最大となる1.4兆3800億円余りとなったが、公共事業関係予算や道路関係予



古賀 誠
全国道路利用者会議会長

全日本トラック協会の坂本克己会長(全国道路利用者会議副会長)は5月16日、東京都千代田区の砂防会館別館(シエーンツバサホ)にて開催された「全国道路利用者会議」(会長・古賀誠元衆議院議員)第75回定時総会に出席。坂本全道利会会長が提案した決議案を、満場致で採択した。

決議では、「人流・物流の活性化に向けた高規格道路のミッシングリンクの解消、4車線化等とダブルネットワークの構築」や「重要物流道路の整備推進によるネットワークの強化」、「高速道路料金について、利用に応じた料金制度としつつ、事業者向け割引の継続」など6項目を掲げ、物流のさらなる活性化に向けて、トラック運送事業者をはじめとした道路利用者目線の一層の道路対策の推進を強く訴えるものとなっている。



丹羽 克彦
国土交通省道路局長



斉藤 鉄夫
国土交通大臣



佐藤 信秋
全国道路利用者会議会長特別補佐

算はここ数年横ばいとなっている。道路はまさに、人の命と国の力を象徴するものである。社会や環境が変わる中においても、全国道路利用者会議としてやるべきことをハッキリと取り組んでいかねばならない。数年先、トラック運送業界をいかにしたいか。

同決議の内容については、政府や国会議員等に対して要望を行っている。

なお、同定時総会には、国土交通省の丹羽克彦道路局長も来賓として参席した。

はじめとした道路利用者団体の代表の皆様にも、皆様が参加されている意義を十分汲み取った上で、成果を上げていきたい」とあいさつ。また、佐藤信秋全道利会会長特別補佐が「防災・減災、国土強靱化のための5年加速化対策」に関する必要予算の確保のほか、国土強靱化基本法の見直しについても、与野党の議員の先生方の賛同を頂戴している。これも、全国道路利用者会議の皆様の強い要望があったからこそ。これは今国会で成り立させるべく、準備を進めていくところである」とあいさつした。引き続き、来賓として出席した、国土交通大臣の斉藤鉄夫大臣が、「新型コロナウイルス感染症拡大から3年もの間、我が国の経済を支え、人々の暮らしを繋ぐ使命と責任を果たし続けてきたトラック運送業界の皆様などに、改めて感謝申し上げる。エッセンシャルワーカーである皆様の活躍をお支えする観点においても、引き続き人流・物流の円滑化・活性化に向けたミッシングリンクの解消、高速道路の2車線区間の4車線化などをしっかりと進めていく」とあいさつ。

本原稔衆議院国土交通委員が来賓あいさつを行った。続いて、碓一寿北海道道路利用者会議常任理事・北海道興部町長が意見発表を行い、全国の道路利用者会から提出された要望事項について説明。同内容を基に「管理に求められる道路整備・管理に関する決議案を坂本全道利会会長が力強く読み上げ、満場一致で採択した。決議では、資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも、必要な道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源を創設するとともに、令和六年度道路関係予算について、所要額を満額確保するよう求めた上で、高規格道路のミッシングリンクの解消、4車線化等とダブルネットワークの構築や、重要物流道路の整備推進によるネットワーク強化について要望。また、高速道路料金について、利用に応じた料金制度としつつ、事業者向け割引を継続させること、トラック等の利用者目線の渋滞対策の推進、休憩施設の機能強化などを求めている。

強靱な天然ガススタンドが、災害時の物流を支えます

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

都市間輸送の環境改善に貢献する
大型天然ガストラック

写真提供: いすゞ自動車株式会社

一般社団法人 日本ガス協会 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12 TEL:03-3502-0215 https://www.gas.or.jp/ngvj/

トラックシート製造・販売

国産生地を一級帆布技能士が縫製
高品質・低価格でご提供します。
6月1日より生地代が値上げとなります。
在庫限りは以下金額でさせていただきます。
例. 5号帆布 m1個1,540円(税込)~

トラックシート販売専用HP
トラックシート本舗 検索

製造・販売
創業1910年 株式会社ニシエント
TEL:06-6582-2971 FAX:06-6583-3178
https://truck-sheet.com/

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

37th Anniversary
おかげさまで37周年

TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社
http://www.towasan-soft.co.jp
TEL:03-3818-1541

国交省

「適正取引推進会議」に坂本会長が出席

実運送を担う中小運送事業者の生き残りをかけて



全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月22日に国土交通省が開催した第2回「トラック運送業に係る適正取引推進会議」に出席した。

全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月22日に国土交通省が開催した第2回「トラック運送業に係る適正取引推進会議」に出席した。トラック運送業界は、公正取引委員会、中小企業庁等が行う各種調査において、最も価格転嫁が進んでいない業界との実態が明らかになっている。国土交通省では昨年12月16日に、主に元請運送事業者の経営者を対象に、改めて適正な取引環境の整備と労働環境の改善に理解を求め、適正取引の取組を推進し、ドライバーの自信と誇りに

繋がる労働環境の実現に向けて取り組んでいきたい」とあいさつした。国交省、公取委、中企庁、厚生労働省における適正取引推進への取り組みの発表が行われた後、馬渡敏全副会長が全トラック関係者に対し、馬渡敏全副会長は「適正取引推進の取組を推進し、業界の生き残りを実現する」と述べた。

令和5年度「点検整備推進運動」実施要領を公表

増し締めなど、保守管理等の事故防止対策とともに、環境面においてもカーボンニュートラルをはじめとした地球温暖化等への配慮が求められている。また、日常点検、定期点検などによる点検・整備の実施が義務付けられているものの、その実施状況は必ずしも十分とはいえず、不正改造の防止とともに、点検整備の確実な実施を徹底する必要がある。

改正改善基準告示 遵守へ協力呼びかけ

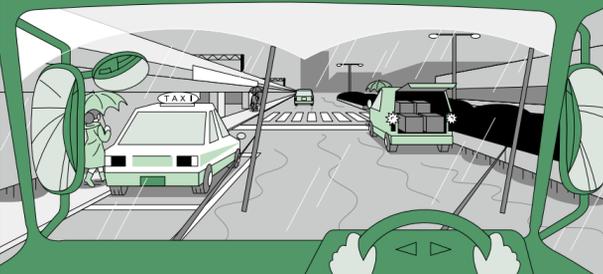
全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月22日に国土交通省が開催した第2回「トラック運送業に係る適正取引推進会議」に出席した。

全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月22日に国土交通省が開催した第2回「トラック運送業に係る適正取引推進会議」に出席した。

危険予知訓練(KYT)シート：交通事故防止編 あなたならどうしますか？

〔第157回〕「雨の日の駅前ロータリー」

あなたは、雨の日の駅前ロータリーを走行しています。前方の左にはタクシーが、右にはリアドアが開いているワゴン車がそれぞれ停車しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

Blank box for writing answers to the first question.

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

Blank box for writing answers to the second question.

(解説・7面)

表 重点点検項目

Table with columns for inspection items (e.g., engine, electrical, braking) and inspection periods (3 months, 12 months).

トラック輸送テーマの小学生向け学習指導教材制作 DVD映像と児童用テキスト 教師用テキストを公開

全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月22日に国土交通省が開催した第2回「トラック運送業に係る適正取引推進会議」に出席した。

Advertisement for MOL Ferry RORO service between Tokyo and Kyushu, including a map and schedule.

Advertisement for Pallet Return Service (Pパレットの返却にご協力ください！) by P-Pallet Association.

経産省・厚労省

6月中に「健康スコアリングレポート」の共有・活用を
コラボヘルスの推進呼びかけ

経済産業省と厚生労働省では、両省と日本健康会議が連携して実施している「健康スコアリングレポート」の最新版(今年3月発行/二次元コード①)を活用した、コラボヘルスの推進を呼びかけている。

健康スコアリングレポートは、従業員等の健康状態や医療費、予防・健康づくりへの取り組み状況等をスコアリングし、健康保険組合や共済組合に加入する事業所の経営者に提供されているもの(全国健康保険協会〔協会けんぽ〕加入者の場合、「事業所健康診断シート〔事業所カルテ〕」を発行)。6月中に保険者と事業者で共有し、コラボヘルスに取り組むことが推奨されている。

両省では、全日本トラック協会などの事業者団体宛てにチラシ(二次元コード②)を作成・配布。健康スコアリングレポートまたは事業所カルテの共有を未実施の事業者に対し、加入している医療保険の保険者に問い合わせ、医療保険者と協力した従業員の予防・健康づくりに取り組むよう呼びかけている。



最終取りまとめ案を審議
第10回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」

最終取りまとめ(案)では、荷物の取扱量が一定規模を超える荷主や物流事業者に対して、中長期の改善計画策定の報告の義務化や、勧告・措置の発令を行う規制措置の策定後に実施することが望ましいと将来的な取り組み等をまとめている。

国土交通省では今年度も、運輸事業者の安全担当向け「運輸安全マネジメントセミナー」を開催する。開催するセミナーは、①ガイドラインセミナー、②内部監査セミナー、③リスク管理セミナー、④リスク感受性向上セミナーの4種類。



風水害をテーマにセミナーを開催する。開催するセミナーは、①ガイドラインセミナー、②内部監査セミナー、③リスク管理セミナー、④リスク感受性向上セミナーの4種類。

第15回「青森県十和田市 奥入瀬渓流温泉」



青森県十和田市にある「奥入瀬渓流温泉」は、奥入瀬を訪れたのは私自身2度目です。前回は東北三大祭りの一つ「青森ねぶた祭」を見た帰りに立ち寄りしました。十和田湖を水源として約14km続く奥入瀬渓流の一部を見た後、すぐ東京に戻ってしまったので非常に悔いが残っていました。

暖炉が目を見張るロビイの風景は圧巻で、背の木々を見ているだけで、身も心もリフレッシュします。「いやあ素晴らしい。生き返るようだ」と、一人ご満悦な自分がありました。

奥入瀬の渓流沿いにも、この温泉にも機械的な音は一切なく、「自然が奏でる音」だけが両耳に聞こえてきます。木々の揺れる葉音と鳥達の囀りは、一服の清涼剤です。お待ちかねの夕食は青森県産の食材たっぷり、地産地消のフレンチスタイル。銘醸ワインとの相性がよく、食事がすすみます。特に、ライブキッチンで焼き上げる熱々の「アップルパイ」は絶品でした。

八甲田山から湧き出る良質な温泉でした。身体に優しく、露天風呂に浸かって瑞々しい木々を見ているだけで、身も心もリフレッシュします。「いやあ素晴らしい。生き返るようだ」と、一人ご満悦な自分がありました。

翌朝目が覚めて、客室の窓から外を見ると、そこは緑一色の見事な世界で、独り占め状態で。刻一刻と変わる渓流の流れと、生命力に溢れた大きな森とに包まれ過ぎた一夜は、私が待ち侘びていた「生きる力」を存分に与えてくれました。

(旅ライター しほん・くさど)

項に詳細。応募方法は、前出の同コンクール公式サイトを参照。

「2022年度優秀取組事例集」を公開

「エコドライブ活動コンクール」

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「2023年度エコドライブ活動コンクール」

7月7日まで応募受付

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。



「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、今年度の募集対象は、①事業部門、②一般部門、③支援ビジネス・ユニーク部門の3部門。トラック・バス・タクシーなどの運輸事業者(緑ナンバー)は事業部門が対象で、最も優れた取組事例が、最も優れた取組事例として取りまとめられ、同コンクールの公式サイト(二次元コード)で公表される(一次元コード)。

「二ユース・ターミナル(官公庁・二ユース等)」
最終取りまとめ案を審議



要請文書の手交に立ち会う佐藤福島県ト協会長(右から3人目)

「二ユース・ターミナル(官公庁・二ユース等)」
最終取りまとめ案を審議

高品質を 圧倒的価格で! パーマン・アドブルー 10L 20L

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ありますか?

特集

Gマーク認定事業所紹介

安全対策を裏付けるGマーク取得は

荷主に信頼される運送事業者への第一歩

『無事故が当たり前』といえるように 事故防止対策に磨きをかける

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）」の申請受付が7月1日から開始される。

『広報とらつく』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、Gマーク取得を機に、事故防止対策の強化を図るための安全会議開催などの取り組みを強化するとともに、ドライバーが「主体的」に取り組むように改善を進めてきた、群馬県東吾妻町の株式会社たかくゆう（小池宏明代表取締役、本社営業所を紹介する）。

株式会社たかくゆう 本社営業所（群馬県東吾妻町）

建設業で培ってきた高いレベルの安全性 輸送品目拡大を機にGマーク取得を決意



小池宏明代表取締役

業の見直しが進められた影響により、同社ではトラックの稼働率が低下。それを機に、同社は輸送品目の拡大に取り組み、その際、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

同社は元々建設現場への輸送比率が高く、建設

安全会議を通じ事故防止意識を水平展開 全員に当事者意識を持たせ底上げを図る

株式会社たかくゆうは、親会社である建設会社の拓友工業（株）によって昭和51年に設立された（当時の社名は拓友運送、平成22年に現社名に変更）。その間に、同社は元々建設現場からの輸送を中心としていたが、現在は同県産物・畜産物の輸送も手がけている。

同社では、Gマーク取得を機に、事故防止意識の強化を図るため、「安全会議」を定期的に行うことにした。これまでの、事故を起したドライバーに対して事故報告書の提出を求めているもの、その内容が他のドライバーに共有されていなかったため、しばらく同じような事故を再び起こすという状況にあった。小池社長は「この状況をどう改善し、事故撲滅に繋げてもらうようにした。」



同社では、ダンプ車による土砂輸送のほか、ウイング車によるミネラルウォーターなどの輸送も手がけている

「建設現場の場合、自分の周りには他の人も多くいるため、安全な行動を取った場合には即座に注意されます。一方で、ドライバーは営業所を出発すると基本的には一人で行動することになり、他人の目が届かなくなってしまう。建設現場の外で安全な行動を取つても十分に注意されず、緊張感が薄れてしまうことが、他のドライバーが事故を起こしても「自分は大丈夫だ」と他人人事



同社では5年前ほど前にデジタルを動態管理可能なタイプに刷新した



同社では、車両の点検整備体制を強化し、車両トラブルに伴う事故を未然に防いでいる



点検後の雑談を、コミュニケーション強化にも活用している

業では労働災害の危険性が高いこともあり、土木工事や建設現場の現場で定期的に行われている災害防止協議会に建設会社などにも参加し、建設会社並みのしっかりとした安全対策を実施していたという。同社では「荷主に対して高い安全性を証明するGマークを取得することは、これまで当社が行ってきた安全対策の裏付けとなり、当社に託すことになり、当社と決断して無駄なことではない」と考え、Gマーク取得を決意。取得への取り組み1年目で、同社は見事Gマークを取得することができた。

整備士と連携し点検・整備体制を強化 事故に繋がる車両の不具合にいち早く対応

安全会議の開始とドライバーやデジタルを活用した指導が功を奏し、ドライバーの安全意識の高まりがみられたことから、同社では26年以降、安全意識の頻度を2か月に1度にした。ドライバーにも主体的に事故防止対策に取り組んでもらいたいとの考えから、取り組みの一部見直し、中でも特徴的な取り組みは「車両の点検・整備体制の強化」である。

同社では担当車制を採っており、日常点検についても、自分の担当車両にどのような状況に直面しているか、どのように対応するか、といった、各ドライバーから意見を言うというようにした。同社ではGマーク取得前からデジタルコググラフ（デジタル）やドライバーレコーダー（ドライブレコーダー）を全車両に搭載していた。安全会議では、ドライブレコーダーで取得したヒヤリハット動画を共有し、ドライバーが「いつか自分も乗っている車両だし、整備士に定期点検をしてもらったから、自分の車両は大丈夫だろう」と安んじている様子もみられる。また、雑談を兼ねて、時に乗務中の話題が出てくることもある。その中で、車両のちょっとした異変について声をかけ、雑談を兼ねて、時に乗務中の話題が出てくることもある。その中で、車両のちょっとした異変について声をかけ、雑談を兼ねて、時に乗務中の話題が出てくることもある。

事故で失われてしまっ荷主からの信頼 安全対策に磨きをかけ荷主の期待に応える

Gマーク取得を機に、事業者として、事故防止への取り組みは「当たり前」のことだといえる。同社では「無事故が当たり前」で、事故防止対策が評価され、同社は令和2年に安全性優良事業者として表彰された。また、4年連続で東吾妻町長表彰を受賞した。

「Gマークの取得は、お客様に信頼していただくための第一歩だといえるでしょう。また、Gマーク取得後も安全性向上への取り組みを断々と進めてきたことで、これまでに重大事故は発生していません。これもまたお客様からの信頼感向上に繋がったといえます。公共の財産である道路を使わせていただきたながら、事業を展開する私たちトラック運送

ボルト折損等による車輪脱落事故が多く発生して、日常点検および定期点検の確実な実施と、タイヤ交換後の増し締め作業の確実な実施が求められる。同社では、タイヤ交換後にドライバーが整備工場に車をもち込み、トルクレンチを用いて増し締めを行うようにしている。ドライバーと整備士との連携により、増し締め作業の確実な実施に繋がっている。

同社ではこのように、ドライバーが主体的に、小まめに車両の点検を行うとともに、ドライバーだけでなく、安全運行確保に不可欠な整備士との連携も大切だとしている。

「2024年問題」まで残された時間はわずかである。最近ではマスクでも取り上げるようになったので、荷主の担当者だけではなく、一般の人たちにも「2024年問題」が少しは知られるようになってきた。

そのようななかで、一部の人は「誰のための労働時間短縮か」といった声も出てきている。「ドライバーの労働時間を短縮すると、給料が減ってしまう」というのがその主な理由だ。しかし、「誰のため」「何のため」かは明らかでない。ドライバーのための働き方改革であり、それはトラック運送事業者のため、ひいてはトラック運送業界や日本経済（国民のため）である。

ここで重要なのは「働き方改革」という点である。それは労働時間短縮だけでなく、収入増や、個人の問題としてはライフスタイルも含めた改革なのだ。

つまり「2024年問題」は、直接的にはドライバーの長

会社概要

(株)たかくゆう
代表取締役 小池宏明

本社営業所 群馬県吾妻郡東吾妻町大字川戸1281
設立 昭和51年7月
資本金 1,060万円
従業員数 12人(うちドライバー11人)
車両数 14台

労務 Q&A 第268回

アルバイトの賃金をデジタル払いで統一したいが

弊社では、賃金のデジタル払いの解禁に伴い、とりあえずアルバイトの賃金をデジタル払いで統一しようと考えているが、何か問題はありますか。また、デジタル払いの導入に際しては、各人の代替口座の指定が必要とのことですが、そうすると日払いのアルバイトなどの中には、面倒だと嫌がる者も出てくる可能性があります。こうした場合には、デジタル口座のみにするというわけにはいかないのでしょうか。

【解説】ご質問によると、まず、貴社はアルバイトの賃金をデジタル払いで統一したいとのことですが、この場合、注意しなければならないのは、何よりも労働者本人の同意が必要ということになります。なぜならば、賃金の支払い方法については労働者保護の観点から現金払いが大原則であり（労働基準法第24条）、銀行振り込み等の場合もそうですが、あくまでも賃金のデジタル払いは例外措置であり、それを希望しない労働者に対して強制することはできないからです。

このため、使用者は、労働協定の締結など賃金のデジタル払いの導入手続を経たうえで、実際に際しては、①口座の上限額が100万円以下に設定されている、②指定資金移動業者が破綻した場合は保証機関から全額が弁済される、③不正取引（心当たりがない入金など）が起きた場合は全額補償される、④最後の入金日から10年間は払い戻しが可能である、⑤送金や現金自動預払機（ATM）などで払い出しが1円単位でできる、⑥少額でも毎月1回は出金手数料が無料、などのシステム上の留意事項について説明をし、労働者各人から同意を得なければなりません（労働者派遣法第4条第2項）。

したがって、貴社のようにアルバイトの賃金をデジタル払いで統一しようとしても、本人が希望しないなど同意が得られない場合は、その労働者に対しては現金払いか銀行口座等への振り込みをせざるを得ないということになります。同意がない場合やデジタル払いを強制した場合は、労基法違反となり、罰則の対象になるおそれがありますのでご注意ください。

次にご質問の代替口座についてですが、この口座は労働者が、①賃金の支払いを受けるにあたり、デジタル口座の受け入れ上限額を超えた際に、超過相当金額を受け取る場合、②指定資金移動業者の破綻時に、保証機関から弁済を受ける場合、等に利用するためのものであり、厚生労働省の施行通達（令和4年11月、基発128第4号）でも、労働者の同意書等の必須項目として掲げられているところです。このため、代替口座の役割を本人に丁寧に説明し、理解を得るよりほかはないでしょう。

「働き方改革」が「働かせ方改革」か

時間労働の是正が目的だが、それだけでは、労働時間を短縮しても、収入は最低でも現状維持、長期には収入を増やすこと、一体的な改革だ。したがって、表裏の関係として、歩合の割合が高い賃金体系の見直しも「働き方改革」である。さらに、それを可能にする原資確保の実現こそが2024年問題の核心といえる。「大手荷主の方が前向きなので、金額的には値上げ分だけで2年前より年間約1億円の増になっている。この値上げ分は全て人件費に回す。今春は4.6%のペースアップを行った」。同時に、4月からは残業を年960時間以内にする配車をスタートした。1年前倒しをして、来年4月までには新ルールでの配車を定着させるためだ。

このように「働き方改革」は、経営者にとっては「働かせ方改革」なのである。

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

「2024年問題」まで残された時間はわずかである。最近ではマスクでも取り上げるようになったので、荷主の担当者だけではなく、一般の人たちにも「2024年問題」が少しは知られるようになってきた。

そのようななかで、一部の人は「誰のための労働時間短縮か」といった声も出てきている。「ドライバーの労働時間を短縮すると、給料が減ってしまう」というのがその主な理由だ。しかし、「誰のため」「何のため」かは明らかでない。ドライバーのための働き方改革であり、それはトラック運送事業者のため、ひいてはトラック運送業界や日本経済（国民のため）である。

ここで重要なのは「働き方改革」という点である。それは労働時間短縮だけでなく、収入増や、個人の問題としてはライフスタイルも含めた改革なのだ。

つまり「2024年問題」は、直接的にはドライバーの長

引越事業者優良認定制度

2023年度

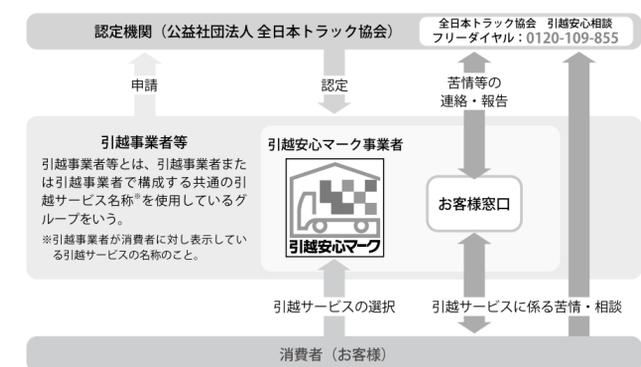
「引越安心マーク」申請受付のご案内

7月20日(木)～8月2日(水)

高いサービス品質を証明する「引越安心マーク」



図1 引越事業者優良認定制度の概要



申請の単位は、消費者に対し、同一の引越サービス名称で宣伝している引越事業者、申請区分は、顧客からの相談等を受け

図2 認定の対象となる3つのパターン

引越事業者が、正式な会社名を「引越サービス名称」として宣伝している場合

パターン1の申請情報表



引越事業者が、正式な会社名とは別の「引越サービス名称」を使い、宣伝している場合

パターン2の申請情報表



複数の引越事業者が集まって、同一の「引越サービス名称」を使い、宣伝している場合

パターン3の申請情報表



図5 <送付先および問い合わせ先>

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5 (公社) 全日本トラック協会 引越安心マーク 申請受付 係

審査結果の通知・発表
全ト協は、2023年12月中旬頃、審査の可否を全ての申請者に郵送等で送付、通知する。

12月中旬に審査結果を発表
認定の有効期間は3年間

審査と審査結果の通知・発表について
12月中旬頃、審査の可否を全ての申請者に郵送等で送付、通知する。

認定の有効期間は3年間
引越優良事業者の有効期間は、認定から3年間とする(2024年1月1日～2026年12月31日)。その後は、3年ごとに更新審査を行う(更新を行わない場合は失効となる)。

申請料・審査手数料(税込)
申請事業所・営業店数 申請料(申請者当たり)

申請料・審査手数料(税込)
「安全性優良事業所」(Gマーク事業所)に準ずる取扱いを行う審査(特例)については、申請料の他に未取得事業所数に応じ、1事業所当たり500円の審査手数料(税込)を請求します。

申請料・審査手数料(税込)
例: 申請事業所 12事業所のうち、3事業所がGマーク未取得の場合
申請料: 10,000円 Gマーク未取得事業所の審査手数料: 500円×3事業所= 1,500円
計: 11,500円

申請料・審査手数料(税込)
振込いただいた申請料と審査手数料は返金できませんのでご注意ください。

引越安心マーク申請ページにQ&Aを掲載する

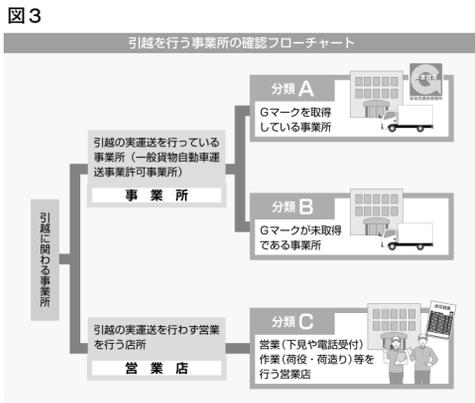
申請料・審査手数料の請求
申請料・審査手数料(Gマーク未取得事業所がある場合 分類B)の請求書を発行します。

審査
申請要件を確認し、審査基準に基づき審査を行います。12月上旬審査委員会を開催予定

認定発表
12月中旬 合否の通知を送付(郵送等)します。認定事業者には、認定証等を発行します。認定事業者の情報を全日本トラック協会のホームページに掲載します。

申請手続きをサポートする動画をYouTubeで配信!

全ト協では、申請サポートの一環として、引越事業者優良認定制度に関する説明や申請書類の作成方法をYouTubeで配信している。申請ページの「②申請案内説明動画」(二次元コード)より視聴可能。動画は、①制度の申請概要、②新規申請、③更新申請、④特例——の4種類で、「申請案内」と併せての視聴を呼びかけている。



申請の際には充実した「申請サポート」の活用を
申請と認定までの流れは図4の通り。

申請の際には充実した「申請サポート」の活用を
申請と認定までの流れは図4の通り。

申請の際には充実した「申請サポート」の活用を
申請と認定までの流れは図4の通り。

申請の際には充実した「申請サポート」の活用を
申請と認定までの流れは図4の通り。

申請の際には充実した「申請サポート」の活用を
申請と認定までの流れは図4の通り。

申請の際には充実した「申請サポート」の活用を
申請と認定までの流れは図4の通り。

申請料・審査手数料(税込)
申請事業所・営業店数 申請料(申請者当たり)

