昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和5年（2023年）　第2221号

人と物流の、より良い関係づくり「ハンドin ハンド」。
創刊1968年
あなたが必要な物流情報を、ワイドに、グローバルに、正しく。
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。
物流ニッポン
LOGISTICS NIPPON
株式会社 物流ニッポン新聞社　https://logistics.jp/
フリーダイヤル 0120-11-5655　電子メール nippon@logistics.jp

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
6月10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）

「物流危機」の解決に向け政策パッケージを取りまとめる!!

政府が一体となって「商慣行の見直し」「物流の効率化」などに取り組む！

全国の事業者の熱意が実る！

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される**「2024年問題」**に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

1．具体的な施策

（1）商慣行の見直し

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 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた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**円滑化等の取組み(※)
⑥ トラックの**「標準的な運賃」制度**の拡充・徹底

（2）物流の効率化

① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
② **「物流GX」**の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
③ **「物流DX」**の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
④ **「物流標準化」**の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
⑦ 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
⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
⑫ **軽トラック事業**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(※)
⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
⑤ 物流に係る**広報**の推進

2．施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）		（施策あり）		（効果）
・荷待ち・荷役の削減	3時間	→	2時間×達成率3割	：	4.5ポイント
・積載効率の向上	38%	→	50% ×達成率2割	：	6.3ポイント
・モーダルシフト	3.5億トン	→	3.6億トン	：	0.5ポイント
・再配達削減	12%	→	6%	：	3.0ポイント
				合計：	14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3．当面の進め方

2024年初	・**通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた**「標準運送約款」「標準的な運賃」**の改正等 ・**再配達率「半減」**に向けた対策 ・2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表 ・2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表
速やかに実施	・2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

「パッケージに示した目標を着実に達成し、2024年問題の解決を図る」と強調した岸田内閣総理大臣（6月2日、第2回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」首相官邸HPより）

政府は6月2日、第2回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を開催し、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめた。

物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面している中、何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足となる可能性がある。そのため、同パッケージは、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容――に関する抜本的・総合的な対策として策定された（詳細3・4面）。

2024年初めには、通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化を図るなど、具体的な成果を得られるよう取り組みを進めていく。

岸田文雄内閣総理大臣は同会議の中で、「荷主、物流事業者、消費者が一体となり、物流を支えることが不可欠だ。パッケージに示した目標を着実に達成し、2024年問題の解決を図る」と強調した。

なお、同パッケージに基づく施策の一環として、同日、経済産業省、農林水産省、国土交通省は、発・着荷主事業者、物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定した（詳細8面）。

坂本会長「当分の間」は事業者と荷主が対等になるまで!!

「荷主対策の深度化」「標準的な運賃」の延長に向けて!

全ト協 第200回理事会

全日本トラック協会は6月1日、第200回理事会を開催し、6月29日に開催予定の第100回通常総会への上程議案を承認した。

理事会では冒頭、坂本克己会長があいさつに立ち、貨物自動車運送事業法に関して、時間外労働規制が適用される令和6年3月までの時限措置とされている「荷主対策の深度化」や「標準的な運賃」について、「当分の間」の措置とするための改正法律案が、理事会当日となる6月1日に衆議院本会議で可決したことを紹介。会場の出席者からは大きな拍手が沸き起こった。

坂本　克己 全日本トラック協会会長

堀内　丈太郎
国土交通省自動車局長

丹羽　克彦
国土交通省道路局長

理事会で坂本会長は、「令和6年3月までの時限措置が適用されている『荷主対策の深度化』と『標準的な運賃』については、働き方改革の実現と安定的な輸送サービスの提供に向けて、継続的に運用していく必要がある。全ト協では5月16日以降、与野党の国会議員の先生方に対し、時限措置延長の意義について強く訴えてきた。改正法成立に向けてはスムーズに進んでおり、早々に参議院本会議で可決・成立するのではないか」との見通しを語った。

また、政府の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（議長：松野博一内閣官房長官）において、「2024年問題」解消に向けて緊急に取り組むべき対策をまとめた「政策パッケージ」についても言及。「政策パッケージには、荷主・運送事業者間等の商慣行の見直しや、物流の標準化・DX（デジタルトランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）等による効率化の推進、荷主企業や消費者の行動変容を促すしくみの導入などの施策が盛り込まれる。ソフト・ハードの両面で、これまで運送事業者が抱えてきた負担や負荷を軽減させ、業界の健全な発展に繋げることがパッケージの主目的。我々も政府と一体となって、トラック物流の維持に向けて抜本的・総合的対策に全力で取り組んでいく時である」と強く訴えた（詳細2面）。

議事では、①会員の入退会および代表者の変更（案）、②令和4年度事業報告書（案）、③4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］）、④第100回通常総会の招集――について、原案通り承認。事業報告書については第100回通常総会で報告するとともに、計算書類等の各案については同通常総会に上程する。

報告事項では、①業界を取り巻く最近の動向、②道路問題の近況、③多重構造の是正、④第100回通常総会スローガン、⑤定款第27条に基づく業務報告――などについて報告。①では、「2024年問題」に対する最近の動向や、貨物自動車運送事業法の時限措置延長、また、運輸事業振興助成交付金制度の意義や今後の在り方を検討するために5月に第1回委員会を開催した「国民生活の利便性の向上に係る将来ビジョン検討委員会」（委員長：杉山武彦一橋大学名誉教授）について、桝野龍二理事長が報告を行った。また、②では、令和6年度トラック関係施策に関する要望書について、松崎宏則専務理事が説明。また、5月16日に開催された全国道路利用者会議（会長：古賀誠元自由民主党衆議院議員）の第75回定時総会について報告した（本紙6月1日号既報）。

なお、会の冒頭、来賓として国土交通省の丹羽克彦道路局長と堀内丈太郎自動車局長があいさつをしたほか（詳細2面）、小熊弘明自動車局貨物課長が来賓として出席した。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案の審議状況について熱弁する坂本会長（6月1日、全ト協）

2024年問題… 運送コストの高止まり… 環境負荷の低減… etc…
貨物運送事業者のみなさま
フェリー秋田航路の活用でまとめて解決しませんか？
助成制度を是非ご活用ください！
補助対象者　貨物運送事業者（貨物の輸送を実施する者）及び荷主企業（貨物の輸送を委託する者）
補助対象経費　秋田港からのフェリー貨物運賃
対象とする車両等　全長が6m以上の事業用トラックまたは無人航走用トレーラーシャーシ等
補助要件　次の条件のいずれかを満たすこと
①フェリー秋田航路を利用して新たな貨物を輸送すること
②他の輸送手段から変更し、秋田港からフェリーを利用して貨物を輸送すること
補助率 1/2
補助金の額（令和5年度）
秋田港発の場合 1台当たり上限額3万円（1事業者当たり30万円）
秋田港着の場合 1台当たり上限額2万円（1事業者当たり10万円）

秋田⇔苫小牧
秋田⇔新潟
秋田⇔敦賀 を運航しています
〈連絡先〉秋田県環日本海交流推進協議会フェリー利用促進部会事務局
〒010-8572 秋田県秋田市山王三丁目1番1号（秋田県観光文化スポーツ部交通政策課内）
TEL.018-860-1282 FAX.018-860-3879 Mail:koutsuuseisakuka@pref.akita.lg.jp
詳しくはホームページをご覧ください https://www.akitakks.jp

改善基準告示のご対応でお困りなら！
簡単操作の運行・労務管理システム
ロジこんぱすがおススメです！

GPS動態管理　日報自動作成　メール送受信
デジタコ初導入にピッタリ!!
ロジたこ
［シンプルデジタルタコグラフ］
国土交通省型式認定取得

簡単
小さい
低価格
お気軽にお問い合わせ下さい！
050-3802-2132
受付時間：月～金 9:00～12:00 /13:00～18:00
※上記の時間帯以外及び土日 / 祝祭日 / 年末年始 / その他弊社指定日は一次受付のみとなります。
リアルタイム運行管理システム!!
ロジこんぱす
［大画面タッチパネルで簡単操作！］
製品Web
https://systec2000.com/
株式会社 システック
東京本社 営業本部　〒105-0014 東京都港区芝1-10-13 芝日景有楽ビル9F
鹿児島本社 開発・管理本部　〒892-0848 鹿児島県鹿児島市平之町13-32
大阪支店　〒541-0045 大阪府大阪市中央区道修町2-1-10 T.M.B道修町ビル3F

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協・第200回理事会（1面に関連）

坂本会長あいさつ（要旨）

トラック輸送産業の輝ける未来に向けて 今がまさに勝負の時

本日（6月1日）の衆議院本会議において、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案が可決しました。法案の審議は順調に進んでおり、早々に参議院本会議で可決・成立の見込みとなっております。

また、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「2024年問題」の解決に向けて緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策が「政策パッケージ」として取りまとめられています。同パッケージでは、荷主・運送事業者間の商慣行の見直しや物流の効率化、荷主・消費者の行動変容に関する施策が盛り込まれています。

働き方改革を進めていくにあたっては、物流の標準化、DX（デジタルトランスフォーメーション）、GX（グリーントランスフォーメーション）等に向けて設備投資を行う必要があることから、運送事業者にとっては負荷・負担が大きなものとなります。同パッケージには、ドライバーの生産性向上を図る観点から、ソフト・ハードの両面で、様々な施策が盛り込まれます。将来のトラック物流の維持に向けて、同パッケージにおいてしくみや制度、予算、財政を整え、トラック運送事業者の負荷・負担を抑えた上で取り組みを加速化させていくというのが、同パッケージの大きな目的になっております。

「2024年問題」への対応が、今まさに喫緊の課題となっております。改正事業法や同パッケージ、またまもなく取りまとめられる「骨太の方針」なども活用しながら、トラック輸送産業のさらなる健全的な発展に繋げることができるよう、これから来年に向けて国土交通省の皆様と一緒になって取り組んでまいりたいと考えております。引き続き、会員事業者の皆様方のご協力をお願い申し上げます。

来賓あいさつ（要旨）

丹羽克彦　国土交通省道路局長

計を進め、問題のない形でスタートできるよう、引き続き取り組んでまいります。

道路関係の問題の解決に向けては、坂本会長にもご参画いただいている全国道路利用者会議の活動が非常に重要になってまいります。全日本トラック協会、あるいは都道府県トラック協会の皆様が一体となって、積極的に活動にご参加いただければと考えております。

堀内丈太郎　国土交通省自動車局長

さきほど、貨物自動車運送事業法の時限措置改正案が衆議院を通過いたしました。ここに至るまでの、坂本会長をはじめ全ト協幹部の皆様の「頑張っているトラックドライバーが報われるような制度を、ぜひとも延長してほしい」との熱い想いで、この1か月間、関係国会議員の先生方のところに足をお運びになり、説明を尽くされてこられました。そのご努力たるや、側で見ていても本当に頭が下がる思いです。

改正案成立により、標準的な運賃や荷主への働きかけといった措置は当分の間続くことになります。当分の間とは、「運送事業者と荷主が対等な関係になる時まで」と考えております。この制度が要らなくなる時が来るまで、我々もトラック運送業界の皆様方と力を合わせて、荷主から適正な運賃を収受でき、長時間の荷待ちや契約外の荷役作業のない世界を創るべく、取り組んでまいります。

坂本会長が「2024年問題」解決に向け支援を要請

斉藤国交大臣と日本物流団体連合会との意見交換会で

全日本トラック協会の坂本克己会長（〔一社〕日本物流団体連合会副会長）は、5月30日に国土交通省で開催された斉藤鉄夫国土交通大臣と日本物流団体連合会との意見交換会に出席し、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」における「政策パッケージ」（関連1面）に関して、トラック運送業界からの要望事項を説明した。

トラック運送業界からの要望事項を説明する坂本会長

同意見交換会は、政策パッケージの策定に向けて、物流業界から意見聴取を行うために開催されたもの。坂本全ト協会長は、『「2024年問題」の解決に向けては、『標準的な運賃』、『荷主対策の深度化』の時限措置延長をはじめ、適正運賃・料金が収受できる取引環境の整備や、物流の現場における物流の効率化、国による予算支援が必要」と述べ、国交省を中心に経済産業省、公正取引委員会等、国を挙げての業界に対する支援を強く要請した。

同連合会との意見交換を受けて、斉藤国交大臣は「国交省としては、我が国の物流の革新に向け、本日頂いたご意見をしっかりと受け止め、様々な施策を総動員して取り組んでいきたい」と述べた。

あいさつする斉藤国交大臣

時間外割増賃金率引上げ対策未実施事業者が半減

第5回「働き方改革モニタリング調査」

全日本トラック協会はこのほど、第5回「働き方改革モニタリング調査」（令和5年1月実施／4年10月時点の状況を回答）の結果を公表した。

これによると、時間外労働時間（法定休日労働を含まない）が年960時間を超えるドライバーの有無については、「いる」が29・1％と、前回調査（27・1％）よりもわずかに増加。時間外労働時間（同）が年720時間を超える一般労働者の有無については、「いる」が11・4％と、前回調査（13・8％）から微減した。

月60時間超の時間外労働に対する時間外割増賃金率引上げ（5年4月開始）への対応・準備については、「既に適用している」が9・7％（「大企業であり既に適用」が2・9％、「中小企業だが既に適用」が6・8％）、「5年4月までに対応できるよう対策を検討中」が61・4％だった。

また、「まだ対策等の準備は行っていない」と回答した事業者は9・4％で、前回調査（18・8％）から半減した。

TS（トラックステーション）情報

駐車場の利用を一部制限

札幌トラックステーション

札幌TSでは、舗装補修工事のため、次の日時において駐車場の利用を一部制限する。

▼6月12日(月)～16日(金)、19日(月)・20日(火)の8時～16時

全ト協行事予定（6月10日～30日）

▽6月16日
・第1回青年部会全国代表者協議会
▽6月29日
・正副会長会議
・第100回通常総会・第201回理事会

法令○×クイズ

～坂道・カーブ編～

❶ 上り坂の頂上付近は、追い越しが禁止されている。（○・×）

❷ 勾配の急な下り坂でも他車がいないときは徐行しなくてもよい。（○・×）

❸ 片側が転落のおそれのあるがけになっている道路で、安全な行き違いができないときは、がけ側の車は一時停止をして道を譲る。（○・×）

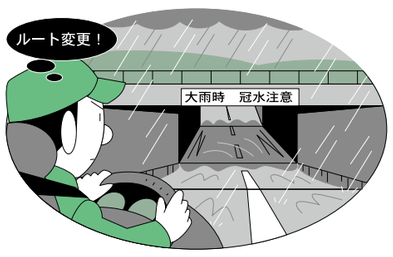
❹ カーブを走行するときは、カーブに入ってから十分にスピードを落とす。（○・×）

❺ 道路の曲がり角やカーブを通行するときには、内側にいる歩行者や自転車などの巻き込みに注意する。（○・×）

（解答は7面）

〔第124回〕梅雨期の安全運転

梅雨期に入ったこれからの時期は、雨の多い日が続きます。また、近年では豪雨による災害も頻発しています。本来、雨は恵みをもたらすものです。梅雨の時期の安全運転を再確認して、恵みの雨が悲惨な雨にならないようにしましょう。



●雨の降り始めが要注意

Aさん「雨の多い時期になってきたね。作物にとっては大切なものだけれども、僕たちドライバーにとっては少々やっかいだよね」

Bさん「そうだね。ひとことでいえば、視界が悪化するし、最近は豪雨も多いしね。豪雨の時なんかは、視界の悪化どころじゃなく、見えていないのと一緒だからね」

Aさん「そうそう。それに、傘を持っていない歩行者が、濡れたくないと思って飛び出してくる、同じく急いでいる自転車が急に僕らの前に出てくるなど、挙げるとキリがないね」

Bさん「その話は僕らがトラックドライバーになった時から、雨の日に気をつけることとして、上司や先輩から言われてきていることだけど、やっぱり人間の特性って変わらないのかな。それと、雨の降り始めは、路面にホコリや泥などが浮き上がり、よりスリップしやすくなるから、より慎重に運転しているよ」

Aさん「なるほど」

●豪雨時は決して無理をしない

Aさん「さっき豪雨の話が出たけれど、最近ではワイパーが追いつかなくて、前方が見えないこともしばしばある。そんな時Bさんはどうしているの」

Bさん「僕は『この雨では運転が難しい』と感じた場合は、無理をせずに、早めに安全な場所に退避するようにしているよ。そして会社に連絡して、指示を受けることを徹底している。後輩にもそうするようにアドバイスしている。雨のなか、無理に運転を続けて、立ち往生や事故などを起こした場合の時間的なロスだけでなく、交通の流れが寸断され、一般の人にまで迷惑をかけてしまう。それは絶対に避けなきゃならないことだからね」

Aさん「そうだね。雨に限らず、雪でもそうだけれど、悪天候の時は『行けるところまで行こう』が一番危険だね。あと山間部では、土砂崩れや路肩の崩壊などのおそれもあるから、そういったことにも注意を払う必要があることを知っておいてほしいね」

Bさん「そうだね」

●アンダーパスにむやみに近づかない

Aさん「ほかには、梅雨の期間はどんなことに気をつけているかな」

Bさん「そうだな。まず、アンダーパスに近づかないということかな。大丈夫だと思っていると、アッという間に冠水していることがあるしね。車は水に弱いから、冠水路だと故障の原因になることがある。だから、普段から『冠水注意』などの看板はチェックするようにしているよ」

Aさん「アンダーパスで車が水没して、ドライバーが亡くなった事例もあるからね。普段から、『冠水注意』などの注意喚起に気をつけてほしいということだね。僕からは注意喚起繋がりになるけれど、雨の日の高速道路では、速度規制が出されることもよくあるから、案内板にはよく注意してほしいな。そうした情報を見落とさないようにするためにも、スピードは控えることが大切。そして、速度規制を確認したら、規制速度を守る。これは徹底してほしいな」

Bさん「それに、スピードの出しすぎは、ハイドロプレーニング現象が起こる危険があるほか、スリップ、横転事故の原因にもなるしね。また雨の日の高速道路では、前の車から水しぶきがかかって、一瞬前方が見えなくなることもしばしばある。だから、スピードを抑える、規制速度を守る、車間距離をしっかりとる、これは守ってほしいね」

Aさん「雨の日は事故の危険が高くなるけれど、安全運転の基本は同じ。基本に忠実な運転で梅雨期を無事故で乗り切ろう」

労務Q&A

第269回

「通貨払い」以外で必要な労働者の同意の取得方法は

Q 今回解禁になったデジタル払いを含め、賃金を労働基準法第24条で定めた「通貨払い」以外の方法で支払う場合は、労働者の同意が必要とされていますが、具体的にはどのような方法で同意を得ればよいのかお教えください。また、労働者の方から賃金のデジタル払いを求められた場合には、使用者は必ず応じなければいけないのでしょうか。

A 「デジタル払い」ではモデル様式による同意書が

【解説】労働基準法第24条により、賃金は、「通貨で」「直接労働者に」「その全額を」「毎月1回以上」「一定の期日を定めて」支払うというのが原則です。ただし、使用者が労働者の同意を得た場合には、通貨払いに代え、従来からの預貯金口座への振り込みまたは証券総合口座への払い込みの方法に加え、今回解禁となった指定資金移動業者口座への資金移動の方法（デジタル払い）により支払うことが認められています（労働基準法施行規則第7条の2第1項）。

そこで、ご質問にある、労働者の同意の具体的な取得方法について簡単にご説明しますが、従来の預貯金口座への振り込み等と、今回解禁のデジタル払いとでは、若干方法が異なります。

まず、預貯金口座への振り込み等の場合は、書面または電磁的記録による個々の労働者の同意によって開始される必要があり、そこには、①口座振り込み等を希望する賃金の範囲およびその金額、②労働者が指定する金融機関店舗名ならびに預金または貯金の種類および口座番号、労働者が指定する証券会社店舗名ならびに証券総合口座の口座番号、③開始希望時期――を記載することとされています（令和4年11月・基発1128第4号）。

また、労基法施行規則第7条の2第1項における「同意」の具体的な内容に関し、行政解釈では、「労働者の意思に基づくものである限り、その形式は問わない」としています。つまり、①～③の記載さえあれば、形式は自由だということです。そして、預貯金口座等の「指定」が行われれば、「同意が特段の事情のない限り得られている」ものと判断されることになります（昭和63年1月・基発第1号等）。

一方、デジタル払いの場合は、記載事項②の指定先として、労働者が指定する指定資金移動業者名、資金移動サービスの名称、指定資金移動業者口座の口座番号（アカウントID）および名義人などのほか、④では、代替口座として指定する金融機関店舗名、預金もしくは貯金の種類および口座番号、または証券会社店舗名および証券総合口座の口座番号の記載が加えられています。さらに、預貯金口座への振り込み等と違い、デジタル払いの場合には、使用者は厚生労働省が示した同意書のモデル様式「資金移動業者口座への賃金支払に関する同意書（参考例）」（同省Webサイトで公表）を使って、労働者が賃金のデジタル払いを選択するために留意すべき事項をきちんと説明した上で、労働者の同意を得なければならないとしていることに注意する必要があります。

もう一つの質問については、賃金のデジタル払いは、あくまでも労働者の同意を条件に「することができる」と定めているだけで、実施を強制しているわけではないため、労働者から求められても応じる義務はありません。これは、預貯金の口座払い等の場合でも同じです。

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321回 時短に対応して固定賃金化が進む

「労働時間を短縮すると、ドライバーの賃金が減る」といわれる。だが、「それでは働き方改革の本意に反するのではないだろうか」と考える事業者が少しずつ増えてきた。

「当面は賃金を減らさず時短を進め、いずれは賃金も増やしていくようにする」という考え方である。そのためには「標準的な運賃」や標準運送約款などに基づいて原資を確保しなければならないが、ここでは「ドライバーの賃金の固定化」についてみることにしよう。

ドライバーが34人で保有車両数33台規模の関東運輸局管内のある事業者は、待機時間の短縮を最重要課題として取り組んでいる。「1日の拘束時間のうち、平均2～3時間が待機時間になっている。それを1時間短縮できれば、稼働日を月22日として1か月22時間の短縮になり、960時間はクリアできる」からだ。

そのため、待機時間のデータを正確に把握して労働時間短縮に活用できるシステムを独自に開発した（特許出願中）。待機時間といっても、ドライバーが指定時間より早く到着すれば、指定時間までの間は「自己都合待機時間」とカウントし、指定時間から実際の荷役までの時間を「荷主都合待機時間」と分類。後者について、荷主と短縮を検討するという考え方だ。

8月から導入し、1か月のデータを基に、9月から「荷主都合待機時間」の短縮を荷主と検討する。

これなら「時間を短縮しても仕事量は同じなので、仮に運賃が変わらなくても給料は維持できる」。だが、同社では5月から「改正改善基準告示」に適応した賃金体系にした。従来から「固定給＋固定残業代＋歩合（乗務手当など含む）」という賃金体系だったが、「固定残業時間を45時間にした」のである。過労死認定の残業時間が変わってきたので、弁護士や社会保険労務士と検討してきた結果だ。だが、これは暫定的な賃金体系で、「待機時間のデータが充実してきたら、抜本的な賃金体系の見直しをする。新たな手当をつけるか基本給を増やすかは、今後の検討課題」だ。

やはり昨年11月から固定賃金を採用したのは、ドライバーが93人で保有車両数が82台の中部運輸局管内の事業者だ。同社の7割のドライバーは、「2024年問題」や「改正改善基準告示」については問題ない。やや改善が必要なのは中長距離輸送部門だが、一部に中継輸送方式を導入している。だが、待機時間が長く「時給換算では安いので、収入を減らさずに土曜日の有給休暇消化で月20日稼働にし、賃金は基本給＋みなし残業代（1・25）＋調整金の固定給にした」のである。

今後の課題は、「ベースアップと賞与支給をどれだけ実現できるか」としている。

政府

物流革新に向けた政策パッケージ

令和5年6月2日　我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、2024年4月には、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）が適用される。これは、物流産業を魅力ある職場とすることを目的としているが、同時に、時間外労働の上限が年間960時間になるなど、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることも想定される。この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性があると推計されている。

このため、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うべく、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が2023年3月31日に設置・開催された。同会議では、総理から、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容、について1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を取りまとめるよう指示がなされた。これを受け、「物流革新に向けた政策パッケージ」を次のとおり取りまとめるものである。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策に中長期的に継続して取り組む必要がある。そのための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備する。なお、「2024年問題」に直面する4月まで1年を切った今、下記対策のうち下線部分については今年中に実行に移し、2024年における輸送力不足の解消に目処をつける。

記

1. 具体的な施策

⑴ 商慣行の見直し

物流プロセスにおいては、発荷主企業と着荷主企業との間の契約において商品の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主（主に発荷主）企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれる。このため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多い。また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されている。

一方で、物流事業者間の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることも多い。

このため、物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を魅力ある職場とするためには、荷主企業、物流事業者の双方において非効率な商慣行の見直しを行う必要がある。

①荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価の収受を促進する。

②納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める短いリードタイムが主流となっており、トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて食品事業者に対して働きかけを行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

③物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

④トラックＧメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】

「トラックＧメン（仮称）」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化する。また、当該Ｇメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤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【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が収受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Ｇメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

⑥トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラックＧメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

⑵ 物流の効率化

「2024年問題」による物流の停滞を回避するためには、DX等による物流の効率化・生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化を進めることが必要であり、また、それらの基礎となる物流の標準化が不可欠である。また、生産性向上と併せて輸送の安全の確保、人材の活用・育成も推進する必要がある。

①即効性のある設備投資の促進【農水省、経産省、国交省】

物流事業者の営業所や倉庫等において、バース予約システムや、フォークリフト、自動倉庫や無人荷役機器の導入など自動化・機械化を進める。また、トラックドライバーの労働時間を削減していくためには、荷主企業においても到着時間指定やパレット化を推進していくことが重要であることから、荷主企業における自主的な取組みを促すとともに、設備・システム投資を推進する。

②物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、環境省】

トラックドライバーの担い手確保にも資するモーダルシフト・モーダルコンビネーション（鉄道・新幹線含む。）を地域の実情に応じて促進するとともに、車両や施設等の省エネ化・脱炭素化を推進するなど、物流GXを実現していくため、次の取組みを推進する。

（モーダルシフトの強力な促進）

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るために、コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

また、貨物鉄道について、既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込みを強化するとともに、輸送力を増強するための施設整備を進める。エネルギー使用量やCO_2排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う。さらに、貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化※1、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進める。

これらによる貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、下記3.記載の2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。

（省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入）

EV等の電動車や、スワップボディコンテナ車両※2等の輸送効率の向上による省エネ化に資する車両の普及促進を進める。

ゼロエミッション船等の開発・導入、生産基盤の構築及び船員の教育訓練環境の整備並びに内航海運の脱炭素化に必要な調査・技術開発及び連携型省エネ船等の導入等の取組みを進める。

洋上風力発電で発電した電気を安定的かつ効率的にエネルギー需要地に届ける観点から、電気を輸送する電気運搬船の普及等やその効率的な輸送に向けた取組みを促進する。

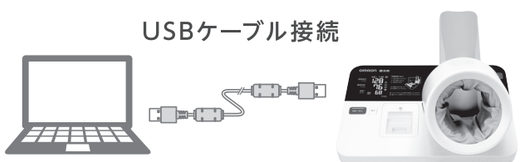
＜4面に続く＞

全日本トラック協会
令和5年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番 ： オムロン　HBP-9030

安全運転や生活習慣改善には、日々測定が重要です

業務用血圧計が10万円以下で、
さらに助成活用で半額！

ポイント 1



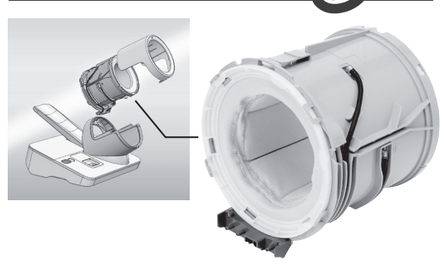
USB接続で測定データの通信が可能なため記録・管理がカンタン！もちろんプリンター用紙でも記録を残せます。

ポイント 2

「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！

腕を奥まで入れてください

ポイント 3



設置したまま手早く部品が交換できるため、修理に出す必要がなく続けて測定できます！

健太郎®
商品型式：HBP-9030
医療機器認証番号：231ABBZX00007000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器

健康起因による事故予防対策の一環にご活用を

製品についてのお問い合わせは日貨協連まで　TEL.03-3355-2031
ご注文は日貨協連のホームページまたはファクスからお申し込みください。
https://www.nikka-net.or.jp　FAX.03-3355-2037

日本貨物運送協同組合連合会
オムロン ヘルスケア株式会社 OMRON

＜3面から続く＞

（物流施設等の省エネ化・脱炭素化）

物流の脱炭素化に向けて、物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における脱炭素型自然冷媒機器への転換、物流施設やEVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組み等を推進する。

（カーボンニュートラルポート）

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組みによってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

③物流DXの推進【警察庁、国交省、経産省、農水省】

自動運転、ドローン物流、自動配送ロボットや自動倉庫等、物流DXを活用して物流の生産性を向上させるよう、次の取組みを推進する。

（自動運転やドローン物流等）

自動運転トラック、自動運航船、ドローン物流等の実用化に向け、着実に対応を行う。自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて、実証段階から実装への移行を加速化し、中山間地域から都市部まで全国に行き渡らせるため、「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度内に策定する。また、2024年度から先行的な取組みを開始し、送電網等における150km以上のドローン航路の設定や、新東名高速道路の一部区間における100km以上の自動運転車用レーンの設定等を行うほか、高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送についても、調査を行う。

自動運転技術等の新技術の導入期に、個別の事業者で新技術を用いた車両等を保有することのハードルが高いため、それらの導入を促進するようなスキームを具体化する。

（自動配送ロボットを活用した物流DX）

低速・小型の自動配送ロボットの公道走行による配送サービスの拡大のため、多数台の自動配送ロボットを同時操作する技術や、インフラとの協調による走行環境の拡大、安全性・安定性の確保などに関する技術の開発を支援する。

（トラック輸送・荷役作業等の効率化）

荷主企業等と連携して荷待ち時間を削減するため、倉庫や貨物鉄道駅、空港上屋等におけるバース予約システム等の導入を推進する。自動倉庫や無人荷役機器等荷役作業の効率化等に資する機器等の導入を推進する。

また、トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、求貨求車システム、貨物鉄道におけるIoTも活用した輸送余力等をより広い対象に見える化したシステム、トラックドライバー向け予約システム、コンテナハンドリングマネジメントシステム等の輸送効率化に資するシステムの導入や、原価計算システム等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を推進する。さらに、トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る他、DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた調整を加速する。

商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上に向けた取組みの普及促進・拡大を図る。

トラックデータの利活用・連携の仕組みの確立を通じたトラック運行管理の最適化に向けて、複数の大型車メーカー間でのデータの標準化を進めるとともに、メーカーから物流事業者へのデータの共有のための環境整備を進めることにより、物流事業者におけるデータの利活用を推進する。

（内航海運におけるDX）

適切な労務管理や効率的な運航管理を実現するため、AIを活用した配船計画の作成や船員労務管理システム等の導入に向け取り組むほか、船員の働き方改革や荷役作業の効率化をより一層推進するため、船上作業を自動化する装置等の機器・システムの利活用等により、内航海運DXを促進する。また、依然として紙や対面で行われている海運事業者や船員による行政手続きについて、業務プロセスの再構築（BPR）を実施した上でオンライン化を行い、生産性向上や働き方改革を図る。

（港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化）

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「CONPAS」の横展開や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、AIターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

空港においては、待ち時間短縮に資するトラックドックマネジメントシステム※3の導入を進める。

（フィジカルインターネット※4）

中長期的に人口減少等が進む中で、物流機能を維持するに留まらず、我が国の産業競争力の源泉としていくべく、効率的な共同輸配送・共同拠点利用の仕組みであるフィジカルインターネットの実現に向けて、2022年3月に策定したロードマップに従い、各種の取組みを着実に進めていく。特に、喫緊の取組みとして、業界ごとのアクションプランの策定・推進や、物流情報の可視化・共有、電子タグ・物流ロボット等を活用した輸配送・物流拠点の自動化・デジタル化、地域レベルでのモデルケース創出を推進する。

④物流標準化の推進【国交省、経産省、農水省】

官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会※5で定めた標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等を進めるとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。

トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入を促進するとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等推進する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を推進する。

⑤物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援【国交省、農水省】

（物流施設の機能強化等）

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。また、災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入促進等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

貨物鉄道について、現に貨物列車が走行している線区や災害時等に貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については基幹的鉄道ネットワークとして維持・機能向上を図るとともに、災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、鉄道河川橋梁対策、隣接斜面崩壊対策を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。また、災害時に貨物鉄道が一部寸断された場合であっても、迅速、かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立するため、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備を推進する。

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷庫等の機器の整備・機能強化を推進する。

（物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備）

三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化や、道路の部分改良の機動的・面的実施、TDM施策など交通容量を有効活用する取組みの推進による道路ネットワークのパフォーマンス向上により、迅速かつ円滑な物流を実現する。

トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充や、これと関連したSA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入、SA・PAにおけるPPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充など、さらに大型車が確実に休憩できるような取組みを推進するとともに、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICの整備を推進する。また、物流の効率化など生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対して、支援を行う。さらに、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

IC周辺等で道路等の関連都市インフラの整備等を推進するとともに、積極的な土地利用の最適化を図ることで、物流施設等を誘致しやすい環境を形成する。

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーシ位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

⑥高速道路のトラック速度規制の引上げ【警察庁、国交省】

交通安全の観点から現在80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上の大型貨物自動車の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の安全に係る新技術の普及状況などを確認した上で、引き上げる方向で調整する。

⑦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【国交省】

トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金を実現する。

なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。

⑧特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上【国交省】

特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

⑨ダブル連結トラックの導入促進【国交省】

1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進する。ダブル連結トラックの普及に向けた取組みとして、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、運行路線の拡充等に向けて調整するとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを整備する。

また、ダブル連結トラックの積載率向上を図るため、高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備を促進する。

⑩貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し【警察庁】

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、集配に係る駐車に関する規制緩和の要望が依然として寄せられていることから、こうした要望も踏まえつつ、交通実態等に応じたきめ細かな取組みをより一層推進する。

⑪地域物流等における共同輸配送の促進【農水省、経産省、国交省、公取委】

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。地域レベルでもフィジカルインターネットの実現に向けて、標準化や物流DXの成果を活用しつつ、荷主企業・物流事業者等の関係者間の連携を促進する。

⑫軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。同時に、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用して運送する事業者による取組みに関し必要な措置を講じる。

⑬女性や若者等の多様な人材の活用・育成【国交省】

トラック運送業における深刻な担い手不足を解消するべく、快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、荷積み・荷卸しの負担が物流事業者にとって非常に負担となっていることから、こうした負担軽減に資するテールゲートリフター等の設備の導入やフォークリフトの免許取得を促し、物流業界の働き方改革や担い手確保を図る。女性や若者等の多様な人材の確保や、制度の運用変更に向けて2023年度中に調整を行うほか、外国人材の活用に向けて調整を進める。

また、トラック事業者の労働生産性を向上するため、大型車両やトレーラー、ダブル連結トラック等の輸送効率の高い車両を運転するために必要な免許の取得を促進する。

船員については、今後見込まれる高齢船員の大量離職に備え、新人船員の計画的な確保・育成を推進するとともに、元船員の復職支援等船員の確保・育成に取り組む。船内という閉鎖空間で労働と生活を繰り返す特殊な環境で、若手船員の定着が課題となっているため、船員労働環境改善の観点からより高速・大容量の海上ブロードバンドサービスの普及に向けた環境整備を図る。

⑶ 荷主・消費者の行動変容

物流負荷の軽減のためには、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容が不可欠であるが、「2024年問題」に対する荷主企業、消費者の認知度はまだ不十分であり、単なる広報活動にとどまらない新たな取組みが必要である。

①荷主の経営者層の意識改革・行動変容【農水省、経産省、国交省等】

経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

②荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表【農水省、経産省、国交省等】

荷主企業・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取組みを進めることを後押しするため、荷主企業・物流事業者による物流改善の取組みや実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて1.⑴①「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」の取組みとあわせて具体化する。

③消費者の意識改革・行動変容を促す取組み【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

急いで受け取る必要のない荷物については、消費者がよりゆとりを持った配送日時を指定（輸送モードの選択も含む。）するなど、消費者の意識改革・行動変容を促す取組みを進める。

④再配達率「半減」を含む再配達削減【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

再配達率が高止まりし、宅配事業者の負担が増えており、特に、タワーマンションにおいては、1個運ぶのに30分以上かかる場合もあるなど、その改善が必要である。そのため、コンビニ・ガソリンスタンドでの受け取りやマンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組み等を推進するとともに、上記③や再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すインセンティブの付与に向けて調整するなど、宅配事業者の負担軽減に資する取組みを進める。また、2024年度に不足する輸送力を補うため、再配達率を半減にする緊急的な対策を講じる。

⑤物流に係る広報の推進【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

より広く荷主企業や消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現のために各々が取り組むべき事項を伝えるため、官民連携して強力に広報を推進する。

2. 施策の効果（2024年度分）

このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性がある。これを補う方策を「因数分解」して「原単位」を分析すると、輸送力不足を1ポイント（輸送力1ポイントはトラックドライバー1万人相当）改善するためには、

- トラックの荷待ち・荷役の時間を平均4分削減する（施策を講じない場合3時間）
- 又はトラックの積載率を0.4ポイント向上する（施策を講じない場合38%）
- 又は内航海運及び貨物鉄道の年間貨物輸送量（トンベース）の8%に相当する貨物量（0.3億トン）をトラック輸送から海上輸送又は鉄道輸送に転換する（施策を講じない場合3.5億トン）
- 又は宅配便の再配達率を2ポイント削減する（施策を講じない場合12%）ことが必要と推計される。

これを踏まえ、上記1.の施策を下記3.のとおり進めることで、下表のように、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達率削減を図り、2024年度に不足する輸送力を補うことを目指す。

また、2030年度分の輸送力不足についても、下記3.に記載のとおり、2024年度予算案の編成過程において、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

	施策なし → 施策あり	効果
荷待ち・荷役の削減	3時間 →2時間×達成率(3割)	4.5ポイント
積載率向上	38% →50%×達成率（2割）	6.3ポイント
モーダルシフト（注）	3.5億トン →3.6億トン	0.5ポイント
再配達率削減	12% →6%	3.0ポイント
	合計	14.3ポイント

（注）モーダルシフトの効果は、内航海運・貨物鉄道の年間貨物輸送量を表す（モーダルシフトにより転換された貨物輸送量相当が、トラックの年間貨物輸送量から削減されることが見込まれる。）。

3. 今後の進め方

1年以内に具体的な成果が得られるよう、上記1.で今年中に講ずる施策として下線を付した内容を含め、以下のとおり、年明けに目指す措置から逆算して時系列で整理し、3段階で推進する。

（2024年初）

○通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等に向けた規制的措置について、2024年通常国会への法案提出を視野に具体化する。

（2023年末まで）

○トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等

実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、トラック法に基づく「標準的な運賃」の運賃水準を見直すとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役、附帯業務等の輸送以外のサービスについて、範囲を明確化やそれらの標準的な水準等を示す。併せて、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主企業や元請事業者に適正に転嫁できるよう、2023年中に、「標準運送約款」の見直しを図る。

さらに、トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化や適正な取引を促進するための情報公開等の措置の具体的内容について成案を得る。

○再配達「半減」に向けた対策

上記2.のとおり荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフトを図ってもなお2024年度に不足する可能性のある輸送力を補うため、再配達率が現在の12%から6%へと半減するように緊急的な施策を具体化する。

○2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表

2024年度には輸送力が14%（トラックドライバー14万人相当）不足する可能性があることを踏まえ、上述の規制的措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。ガイドラインの遵守状況について、2023年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。

○2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

2030年度には輸送力が34%（トラックドライバー34万人相当）不足する可能性があることを踏まえると、規制的措置の導入・適用により物流の適正化の効果を上げつつ、物流の生産性向上をさらに進める必要がある。このため、モーダルシフトに必要となるハード整備をはじめとする上記1.の各種施策について、2024年度予算案の編成過程において、輸送力逼迫の見通しを踏まえつつ、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

（速やかに実施）

○規制的措置の導入を前提としたガイドラインの作成・公表等

上述の規制的措置の導入、自主行動計画の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

この政策パッケージの各施策の取組状況について、2024年度における輸送力不足の解消に目処をつけることを念頭に、2024年初にフォローアップを行う。

※1　コンテナを本線上の列車から積卸しすること。着発線荷役。
※2　車体と荷台を分離することができ、分離中に荷役作業の実施が可能な車両。
※3　「バース予約システム」＋「受付システム」でトラックバースの受付・管理を電子化することにより、効率的に作業を行えるシステム。
※4　規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫やトラック等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム。
※5　官民物流標準化懇談会（2021年6月設置。日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、農林水産省、経済産業省、国土交通省が事務局）での議論を受けて、特に物流器材（パレット等）にかかる標準化について重点的に議論・検討するための分科会。

➡全ト協助成制度活用事例特集⬅

②自動点呼機器導入促進助成事業

「2024年問題」解決に向けて　ロボット型自動点呼機器を導入

点呼業務の的確化・効率化で運行管理者・ドライバー双方の労働環境改善に寄与

全日本トラック協会では令和5年度も、トラック運送事業者の健全な発展に資する各種助成制度を実施しています。本特集では、全ト協による助成制度を活用した運送事業者による事例等を紹介しています。

今回は、「自動点呼機器導入促進助成事業」（二次元コード）を活用して自動点呼機器を導入し、運行管理業務の高度化を実現した、福島県郡山市の本宮運輸㈲（坪井政一代表取締役）の取り組みを紹介します。

本宮運輸有限会社（福島県郡山市）

同社では、乗務前点呼と乗務後点呼の際に、自動点呼機器を活用した対面点呼を実施している

菅野　富夫
取締役会長

本宮運輸㈲は、都市ガスやプロパンガスで使用されるマイコンメーターや、業務用ゲーム機の部品、完成品など、精密機器や精密部品の輸送を手がけている運送会社である。

同社における運行管理の陣容をみると、運行管理者は菅野富夫取締役会長を含め4人、また運行管理補助者は6人いる。同社では自動点呼機器を活用した対面点呼を行っており、日中（7時～19時）は運行管理者による点呼を実施。夜間・早朝（19時～7時）は運行管理補助者である複数のドライバーがお互いに点呼を行っている。

長距離運行のドライバーに対しては、その日の業務を終えて仮眠をとる前と、次の日の業務を開始する前に、中間点呼を実施している。

また、同社では、飲酒運転根絶を図るために、10年ほど前から全従業員に対し、携帯型アルコール測定器とスマートフォンを貸与している。

同社の従業員は、出勤前に自宅でアルコール測定を行い、測定結果とスマートフォンで撮影した測定時の顔写真を営業所に送信する。運行管理者は、従業員本人が測定を行ったことと、測定結果が0・00ミリグラム／リットルであることを確認した上で、出勤を認めている。これは、通勤時における飲酒運転防止のためである。出勤後の乗務前点呼の際には、据置型のアルコール測定器で再び測定を実施。自宅での測定と営業所での測定のダブルチェックで、徹底的に飲酒運転根絶を図っている。もちろん、中間点呼の際にも、携帯型アルコール検知器とスマートフォンによる測定を徹底している。

同社では、全従業員に対し、携帯型アルコール測定器とスマートフォンを貸与している

出勤前に自宅で測定させることで、通勤時の飲酒運転防止を図る

携帯型アルコール検知器を早くから導入
飲酒運転根絶のため自宅と営業所で2度測定

点呼機器に自分の体調を正しく申告させ
健康起因事故の未然抑止に繋げる

同社における点呼の際のポイントを菅野会長に聞くと、「対面点呼を通じて、ドライバーの健康状態を的確に把握すること」と話す。そこには、「2024年問題」の解決に向けた、菅野会長の強い思いがあるという。

「令和6年4月からのトラックドライバーの時間外労働規制強化に伴い、運送事業者にとっては物流を最前線で支えるドライバーの確保が最大の課題となっています。当社では、『いま当社で働いているドライバーに、元気で働き続けてもらいたい』との観点から、点呼を通じて日々ドライバーの健康状態を的確に把握し、体調に少しでも異常があれば当社の顧問医に、すぐに受診してもらっています」（菅野会長）

同社が導入したロボット型の自動点呼機器

全ト協による助成制度を活用して自動点呼機器の導入に踏み切った契機には、「自動点呼機器を活用してドライバーの健康状態をより的確に把握し、安全性の一層の向上を図りたい」という菅野会長の考えがあった。

「対面点呼の際に、本当は体調が思わしくないにもかかわらず、『運行管理者や、運行を代わってもらう他のドライバーに迷惑をかけたくない』と考え、『体調に異常はない』と答えてしまうドライバーが出てくるおそれも否定できません。自動点呼機器を通じて自分の体調を正しく申告してもらうことで、より的確にドライバーの健康状態を把握するとともに、健康起因事故防止に繋げたいと考え、自動点呼機器を導入しました」（同）

同社では、3年12月にロボット型の自動点呼機器を1台導入。機器メーカーの担当者から助成制度の存在を聞いた菅野会長は、4年2月に所属する福島県トラック協会（佐藤信成会長）を通じ申請を行った。

独自の指標を設け乗務可否を厳しく判断
実情に合わせドライバーへの質問項目を追加

自動点呼機器の導入以降、同社では乗務前点呼と乗務後点呼の際に、自動点呼機器を活用した対面点呼を実施している。なお、令和5年4月からは、国土交通省が定めた要件を満たす自動点呼機器を使用することで、管理者なしで実施することのできる「業務後自動点呼制度」の運用が開始されているが、前述のとおり、同社の場合は24時間体制で運行管理者・運行管理補助者が対面で点呼を行っているため、業務後自動点呼は行っていない。

同社における、自動点呼機器を使用した対面点呼の流れについてみていくと、まず乗務前点呼・乗務後点呼の前に、ドライバーがアルコール測定と血圧・脈拍の測定を実施。測定結果は運行管理者の前にあるパソコンに送信される。

同社が導入したロボット型自動点呼機器には小型のタッチパネルモニターが備わっており、モニターの表示内容と、ロボットの声による指示に従ってドライバーが操作する。

乗務前点呼では、ロボットのカメラによる本人確認の後に、モニターに表示されるアルコール測定結果をドライバーが確認。測定結果が0・00ミリグラム／リットルでない場合はアラートが鳴り、運行管理者が対応する。その後、自分が乗務する車両番号、体温、前夜の睡眠時間の入力を行う。そして、「自身の体調について正しく申告してもらいたい」との同社の考えから、「虚偽申告を行わないように」との警告がなされ、その後体調や持病等の状況について10項目以上の質問がなされる。答えは「あり」「なし」の2択で、タッチパネル上のボタンを押して回答するため、操作はスムーズに進めることができる。なお、業務に支障があると思われる回答がされた場合には、アラートが鳴り、その後は運行管理者が対応することになる。また、同社ではアルコール測定結果や血圧・脈拍測定結果などに関して、業務の可否を判断するための独自の指標を設けており、それに抵触するとアラートが鳴る仕組みにしている。さらに、体調に関する質問内容を独自に増やすなど、同社の実情に合わせてカスタマイズを行っている。最後に、「あおり運転禁止」などの事故防止に向けた注意事項が表示され、自動点呼機器による乗務前点呼は終了。入力内容を運行管理者が確認した上で、運行指示や日常点検の状況などを確認する対面点呼に移行していく。

アルコール測定結果などの点呼記録結果は3年間クラウドで保存される

乗務後点呼の場合には、本人確認とアルコール測定と血圧・脈拍測定結果の確認、体温入力の後、現在の健康状態について、「良い」「普通」「悪い」の3択で回答。さらに、運行や車両の状況に関する問題の有無、交代ドライバーへの通告内容の有無等を回答し、運行管理者が確認の上、自動点呼機器による業務後点呼は終了となる。

機器導入により的確な点呼業務を実現
業務効率化による労働環境改善効果も

自動点呼機器を導入したことで、同社では様々な変化がみられた。

同社では、「2024年問題」対策の一環として、ドライバーに運行管理者資格の取得や運行管理補助者の要件取得を促している。これらの資格の取得により、特に運行管理者のいない夜間・早朝であっても、運行管理補助者が複数いれば、乗務前にお互いに運行管理補助者として点呼を行うことで、運行管理者を常時配置しなくても点呼できる体制が整えられる。さらに、点呼専従者に係る人件費を運行管理補助者手当としてドライバーに還元することで、ドライバーの手取り額アップにも繋げている。

また、ドライバーに運行管理者の資格や運行管理補助者の要件が備わったことで、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）など、運行管理業務への理解が増すという効果もあった。

加えて、点呼業務の一部を自動点呼機器に任せることができるようになったことで、手書きの点呼記録簿の記載がなくなり、運行管理者の業務効率化や、主観や思い込みにとらわれない的確な点呼の実施に大きく貢献している。また、点呼記録結果および点呼記録簿が自動で作成され、3年間クラウドで保存されるため、記録ミスや記録の紛失がなくなるといった効果もある。

「自動点呼機器の活用により、ドライバーの健康状態の確認が的確にできるようになったとともに、従業員の残業時間削減や手取り額アップなど労働環境改善にも繋げることができました。今後も労働力不足がより深刻になっていく中で、多くの会員事業者の皆様には、コスト面で下支えとなる助成制度を積極的に活用していただき、業務効率化や的確な点呼実施に資する自動点呼機器導入に取り組んでいただきたいと考えています」（同）

（取材協力）本宮運輸㈲
菅野富夫取締役会長、
坪井政一代表取締役

会社概要

本宮運輸㈲

本社営業所	福島県郡山市西田町鬼生田字菅野沢303-3
代表者	代表取締役　坪井　政一
業務開始	平成18年4月27日
資本金	1,000万円
従業員数	17人（うちドライバー16人）
車両数	16台

ISUZU

New Five Star
GIGA

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

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

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

将来の課題を考える合同研修会を開催

秋田県トラック協会

秋田県トラック協会（赤上信弥会長）は5月23日、秋田県秋田市の秋田キャッスルホテルで、秋田支部・長距離輸送部会・重量部会合同研修会「秋田県トラック事業者の将来の課題を考える」を開催した。

同研修会は、「2024年問題」まで1年を切る中、軽油価格の高騰やドライバー不足など業界全体の課題の解決のために事業者が行っている取組事例の紹介や、具体的解決策等をパネラーが提示。参加者が「将来のあるべきトラック輸送」に目を向け、自ら考え行動する機会としてもらうために開催した。

パネラーとして、田中由紀国土交通省東北運輸局長、㈱野村総合研究所の小林一幸氏、フリーライターの橋本愛喜氏が登壇。パネラーからの話題提起を受けて、「2024年問題の課題と対策」をテーマに、パネルディスカッションを行った。

合同研修会には県内から多くの参加者が集まった（5月23日、秋田キャッスルホテル）

高校の進路指導担当教諭との意見交換会を開催

大分県トラック協会

大分県トラック協会（仲浩会長）は5月24日、大分県大分市の大分県トラック会館で「高等学校進路指導担当教諭と大分県トラック協会役員等との意見交換会」（大分ブロック）を開催した。

これは、日頃から高校生に接している進路指導担当教諭に物流の社会的重要性を理解してもらうとともに、若者が参入しやすい就労環境を整備し、トラック運送業界への就職に繋げていくことを目的に開催しているもので、今回で5回目の開催。当日は、大分県立高校から6人、私立高校から3人の進路指導担当教諭が出席した。

高等学校進路指導担当教諭と大分県トラック協会役員等との意見交換会（5月24日、大分県トラック会館）

同会では、仲大分県トラック協会長のあいさつの後、大分県トラック協の事業紹介および人材確保の取り組み等トラック運送事業の沿革について紹介。大分県トラック協では、これまでテレビCMや就職説明会等への参加を通じて、トラックドライバーの人材確保に努めてきたことなどを紹介した。また、県内運送事業者に在籍するトラックドライバー3人による体験発表を行い、その後、高校から寄せられた質問等を主体にした意見交換を行った。

防災態勢の強化を会員事業者に呼びかけ

梅雨期・台風期を迎え

全日本トラック協会では、中央防災会議（会長：岸田文雄内閣総理大臣）からの通知を受けて、会員事業者に対して梅雨期および台風期における防災態勢の強化を図るよう呼びかけている。

例年、梅雨期および台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が観測され、多数の人的被害および住家被害が発生している。とりわけ近年は、毎年のように大規模な風水害が発生しており、全国各地で土砂災害や浸水被害が頻発化・激甚化している。

全ト協では会員事業者に対して、①災害の発生を未然に防止するため、職員の参集や災害対策本部の設置等、適切な災害即応態勢の確保を図ること、②災害発生時には、早期避難のための避難態勢の構築を図ること――など、防災態勢の一層の強化を呼びかけている。

大阪府立藤井寺工科高校に整備実習用トラックを寄贈

近畿地方では初の実施

全日本トラック協会青年部会（金井健蔵部会長）は5月23日、大阪府立藤井寺工科高等学校（山本勲准校長）で同校への整備実習用トラックの寄贈式を行った。

青年部会では平成27年度から、社会貢献活動の一環として、自動車教育課程を有する高校に対して整備実習用トラックを寄贈。今回の寄贈は通算13校目で、近畿地方では初の実施となった。

寄贈式には、青年部会から金井部会長、柳和秀副部会長（近畿ブロック代表）をはじめとする正副部会長7人、近畿トラック青年協議会正副会長6人、大阪府トラック協会青年部会役員2人のほか、寄贈車両の提供者である㈲野嶋運送の野嶋利基代表取締役（元全ト協青年部会副部会長、元近畿トラック青年協議会会長）も出席した。

山本准校長㊨にレプリカキーを贈呈する金井部会長㊧（5月23日、大阪府立藤井寺工科高校）

式では、金井部会長が「トラックが活躍する『物流』の世界にも興味を持っていただきたい」とあいさつ。寄贈を受けて、山本准校長が「今回トラックを寄贈いただいたことで、教育環境がさらに充実し、深い学びになると確信している」と謝辞を述べた。

青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰

申請受付期間は10月31日まで

全日本トラック協会では、令和5年度「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」の申請を、10月31日まで受け付ける。

同事業は、都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等が実施した、または今後実施する、先進的で創意工夫等のある取り組みにより、他の者の模範となりうるような事業に対して顕彰を行うもの。

申請対象事業は、①社会貢献事業、②収益性向上事業、③安全対策事業、④環境対策事業、⑤その他（特に本目的に沿った事業）――の5つで、既に実施しているもののほか、5年度中に実施予定のアイデア、企画等でも申請可能。

顕彰金は、金賞（100万円）、銀賞（70万円）、銅賞（50万円）で、懸彰総額は最大500万円。

資格要件等の詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

爽快明快 あなたは解ける!!

（5月20日号）　答え合わせ

A	B	C	D	E	F
ベ	ン	ト	ウ	バ	コ

【7月申込限定】
無料求人掲載の受付
毎月3万人が新規登録するドライバー専門の求人媒体プレックスジョブで、完全無料掲載の受付中。
申込みは、下記の番号まで。「無料掲載の件」とお伝え下さい。
TEL: 070-1297-7472
PLEX　プレックスジョブ

「働きやすい職場のつくり方セミナー」を6月～7月にかけて開催

日本海事協会

（一財）日本海事協会は、6月中旬から7月にかけて、国土交通省の後援の下、「働きやすい職場のつくり方セミナー」を開催する。

同セミナーでは、「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）」の活用を今後検討する自動車運送事業者向けに、同認証の普及の狙いや取得するメリット、認証事業者による職場環境改善に係る「優良取り組み」などについての紹介を行う。

関東（7月12日）、近畿（7月7日）、九州（6月22日）では対面での開催を行うほか、オンラインセミナーも開催予定。

詳細は、同制度ホームページ（二次元コード）を参照。

中小運送事業者を対象に低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業を実施

申請受付期間は6年1月31日まで

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では、環境省からの令和5年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」を活用し、中小トラック運送事業者を対象に、低炭素型ディーゼルトラックの導入支援をおこなう。

補助対象は、トラック運送事業者（資本金3億円または従業員数300人以下の中小事業者に限る）またはトラック運送事業者（中小事業者）に車両をリースする事業者。補助対象車両と補助額は表の通り。申請可能台数は1事業者当たり4台。

申請受付期間は、令和6年1月31日㈬まで。

申請に関する詳細は、LEVOホームページ（二次元コード）を参照。

表　補助対象車両と補助額

・車両総重量3.5トン超の事業用車両（緑ナンバー）
・新車で令和5年4月3日から6年1月31日までに新車新規登録された車両
・平成27年度重量車燃費基準を大型車は＋5%以上、中型車および小型車は＋10%以上達成した車両

車両区分（車両総重量）	2015年度燃費基準	基準額（万円）		備考：排出ガス規制識別記号
		廃車有	廃車無	
大型（12トン超）	＋10%以上	75	50	2RG・2TG
	＋5%以上	50	37.5	2PG
中型（7.5トン超～12トン以下）	＋10%以上	42	28	2RG・2TG
小型（3.5トン超～7.5トン以下）	＋10%以上	15	10	

・2025年度重量車燃費基準適合車は、＋5万円とする

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144回「タイヤを新品にしたときの燃費改善効果」

車両に装着されたトラックタイヤをすべて新品に交換したとき、燃費性能の向上がどれほど見込めるのか、数値で示すことができれば、「費用対効果」を考え、安全な新品のタイヤを購入する方が増えるのではないかと考えています。

タイヤの溝がすべて30%以下の深さになったとします。交換する新品タイヤは、それまでと同じメーカー・種類にして、運転するドライバーや、毎日走行するルートと距離もすべて同一に揃えたとき、燃費性能が飛躍的に上昇すれば、「溝が浅いタイヤを使い続ける必要性はない」ということが伝わるでしょう。

溝が浅くなったタイヤは、ゴムの鮮度が古くなければ、再生（リサイクル）タイヤに加工できます。つまり、より安全な走行が可能になり、環境資源も有効に使えるのです。

タイヤの位置交換や空気圧点検をするためだけにタイヤ店に入庫するトラックは少ないですが、土砂を運搬するダンプトラックは、タイヤ店をよく利用します。ダンプトラックは建設現場などへの輸送を行うため、タイヤのパンク発生率は一般的なトラックの10倍以上です。タイヤ店でダンプトラックのパンクを修理する機会には、タイヤ全体の消耗速度を揃える「全輪位置交換」＋「空気圧点検」という、フルタイヤケアを施す場合もあります。

大型ダンプトラックの場合、平均的な燃費性能は2・2㎞／ℓ前後といわれています。大型トラックと比較すれば、燃費性能は約半分です。ダンプトラックは、工事現場が決まれば、数か月同じルートを走行しますから、運行開始のタイミングですべてのタイヤを同一品の新品に交換すると、明らかな燃費改善効果が確認できるでしょう。

こんな事例があります。神奈川県を出発し、東京経由で東京湾アクアラインを利用して千葉県の建設現場へと運行する、往復220～230㎞の距離のルートを1か月強走行した大型ダンプトラックの例です。運行開始から1週間後、すべてのタイヤの溝が30%以下（4㎜前後）の深さになったタイミングで、すべて新品に交換したところ、燃費に大きな変化がありました。

ガソリンスタンドでの給油は2日に一度で、タイヤ交換の前は毎回200ℓ前後だった軽油消費量が、新品交換後は160ℓまで減少。2日で40ℓの燃費改善効果が生まれ、それが1か月続きました。そのダンプドライバーは、エコドライブ実践者でもあったため、エコドライブ＋新品タイヤへの交換で、燃費向上率をさらに高めることができたのです。

単純計算で、1か月（稼働日数25日）当たり軽油500ℓです。新品タイヤの効果が半年続くと仮定すれば、6か月で3000ℓ分の軽油代が節約できます。タイヤの先行投資が生み出す経費節減効果は、想像以上に高いのです。

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

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！
6/21 水 13:30~15:00
kebbiロボットが運行管理者になります！
e点呼セルフ Type ロボケビー
e点呼セルフTypeロボケビー新製品発表セミナー
6/14 水 13:30~14:30
コロナ5類 飲み会解禁 気持ちは引締めて！
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
6/19 月 13:30~14:00
コロナ5類移行で飲み会解禁！
はじめてでも分かる飲酒運転対策
どのような製品を選ぶかで管理者の負担は大きく変わります！
6/22 木 13:30~14:30
やるなら今でしょ！検知器導入
白ナンバー義務化やるべきポイント
6/30 金 13:30~14:30
インバウンド再開！安全確保も万全に！
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。
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

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 トラック運送事業者による貨客混載が全国で実施可能に 6月30日に通達施行

国土交通省は5月30日、貨客混載制度の実施区域の見直しを行うと発表した。

これまでは、貨客混載の実施について、トラック運送事業者は、過疎地域または過疎地域とみなされた区域で、人口3万人に満たない市町村（過疎地域）において認められてきた。国交省では令和4年に、貨客混載に係る現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について、全国的なアンケート調査を実施。その結果、過疎地域以外においても貨客混載の実施に係る具体的なニーズが一定程度確認できたことから、通達「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」を一部改正。トラック運送事業者は、旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、全国で旅客を運ぶことが可能となる。

なお同通達は、6月30日に施行予定。

高速道路の適正管理・機能強化を推進 改正「道路整備特別措置法」が成立

「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」が、5月31日に開催された参議院本会議で可決、成立した。

同法律は、高速道路について、老朽化や国土強靭化等に対応した迅速かつ計画的な更新・進化事業を行うとともに、サービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）における利用者の利便の確保のための機能高度化に資する無利子貸付制度の創設など、高速道路の機能強化を推進するもの。

高速道路の料金徴収期間の延長については、現行制度を踏まえ、料金徴収期限を最長で令和97（2115）年9月30日まで設定することとなった。

省 6月以降補助を段階的に縮減し9月末で終了 燃料油価格激変緩和事業

経済産業省資源エネルギー庁は、燃料油価格の高騰を受けて令和4年1月から実施してきた燃料油価格激変緩和対策事業について、6月以降段階的に縮減し、9月末で終了とする。

同事業については、今年1月から5月にかけては補助上限額を35円から25円まで毎月2円ずつ引き下げてきた。6月からは、補助を段階的に縮減する一方、高騰リスクへの備えを強化。具体的には、補助額25円以下の部分への補助率を引き下げていく一方、補助額25円超の部分に対する補助率を引き上げていく。その上で、同措置については9月末で終了する。

厚労省 熱中症による死傷者が前年比47%増加 令和4年「職場における熱中症による死傷災害の発生状況」

厚生労働省は5月29日、令和4年「職場における熱中症による死傷災害の発生状況」（確定値）を公表した。

4年における職場での熱中症による死傷者（死亡・休業4日以上）は827人で、前年比266人増。運送業では129人で、同68人増となった。

また、熱中症による死亡者数は30人で、同10人増。運送業では1人が死亡した。

死亡災害では、多くの事例で暑さ指数（WBGT）を把握せず、熱中症予防のための労働衛生教育を行っていなかった。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なかった。

厚労省では、①暑さ指数の把握とその値に応じた熱中症予防対策を適切に実施すること、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――を呼びかけている。

公取委 令和4年度「下請法の運用状況」等を公表 道路貨物運送業が5年度も重点立入業種に

公正取引委員会は5月30日、「令和4年度における下請法の運用状況及び中小事業者等の取引公正化に向けた取組」を公表した。

下請代金支払遅延等防止法（下請法）の運用状況については、措置件数が8671件で過去最多となり、うち運輸・郵便業は719件と、全体の8・3%を占めた。また、役務委託等に係る措置件数3360件のうち、道路貨物運送業は594件（全体の17・7%）だった。

そのほか、5年1月から3月にかけての「転嫁対策に向けた集中取組期間」において実施した買いたたきに関する693件の指導のうち、道路貨物運送業は118件で、全業種（中分類）で最も多かった。

また公取委は同日、4年度における下請法上の「買いたたき」の処理状況等を踏まえ、5年度の下請法上の重点立入業種として、道路貨物運送業を筆頭に5業種を選定。今後5業種について重点的な立入調査を実施するとともに、調査を通じ、親事業者と下請事業者との間で協議を経ない取引価格の据え置き等が認められた事案については、下請法上の勧告または指導を迅速かつ積極的に実施することとしている。

価格転嫁円滑化に関する特別調査を実施 調査票・Webで回答可 提出期限6月21日

公正取引委員会では、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関して、労務費、エネルギーコスト等コスト上昇分の価格転嫁が適切に行われているかなどを把握するため、特別調査を実施。5月30日、11万超の事業者に対し調査票を発送した。

今回の特別調査は、令和4年12月27日に公表した「独占禁止法上の『優越的地位の濫用』に関する緊急調査の結果」等を踏まえたもの。今回の書面調査では、労務費の占める割合が高い業種や、同緊急調査において注意喚起文書を送付した事業者に調査票を発送し、その後の取り組み状況を確認することとしている。

公取委では、調査票が届いていない事業者も調査に回答できるよう、特設ページ（二次元コード）を開設。6月21日を提出期限とし、事業者からの積極的な情報提供を呼びかけている。

荷主777者に対し注意喚起文書を送付 荷主と物流事業者との取引に関する調査結果

6月1日、公正取引委員会は、令和4年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果と、優越的地位の濫用事案の処理状況について公表した。

同調査は、荷主と物流事業者との間の物品の運送または保管に係る継続的な取引を対象とし、荷主・物流事業者向けに書面で実施されたもの。同調査等の結果を踏まえ、現下の労務費、エネルギーコスト等のコスト上昇分の協議を経ない取引価格の据置き等が疑われる事案について、荷主101者に対して立入調査を実施。また、独占禁止法上の問題に繋がるおそれのあった荷主777者に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付した。

注意喚起文書を送付した荷主の上位3業種は、「協同組合」、「建築材料、鉱物・金属材料等卸売業」、「化学工業」の順で、問題に繋がるおそれのある回答を行為類型別にみると、「買いたたき」、「代金の支払遅延」、「代金の減額」の順だった。

公取委では、同調査結果を受け、優越的地位の濫用に該当しうる具体的な事案に接した場合には、引き続き積極的かつ厳正に対処するとしている。

優越的地位の濫用に該当するおそれのある物流取引事例を紹介 独占禁止法違反事件の処理状況

公正取引委員会は6月1日、令和4年度における独占禁止法違反事件の処理状況を公表した。

4年度は、優越的地位の濫用に該当するおそれのある事案など55件に対し注意を行った。取引形態別にみると、物流取引が14件と、2番目に多かった。注意対象となった行為類型を取引形態別にみると、物流取引については、「減額」が35件中11件と最も多く、次いで「支払遅延」が7件だった。

また、独禁法に繋がるおそれのあった、「優越タスク（優越的地位濫用事件タスクフォース）」が注意した主な事例」も公表。物流取引について、①減額、②支払遅延、③不当な給付内容の変更およびやり直し、④購入・利用強制、⑤その他経済上の利益の提供要請――に関する事例を紹介している。

内閣府 災害発生前にも緊急通行車両に係る確認が可能に 9月1日から

「災害対策基本法施行令等の一部を改正する政令」および「災害対策基本法施行規則等の一部を改正する内閣府令」が9月1日から施行されるのに伴い、緊急通行車両等に係る確認手続きが変更され、指定行政機関等の車両については、災害発生前に緊急通行車両等に係る確認を行うことが可能となる（別掲）。

内閣府では、災害応急対策等の的確かつ円滑な実施を図るため、指定行政機関等の車両については、可能な限り事前に確認を受けるよう呼びかけている。

緊急通行車両等に係る確認手続き

（旧）事前届出⇒事前届出済証の発行⇒災害発生⇒車両の優先確認⇒証明書の発行および標章の交付⇒緊急通行

（新）事前確認⇒証明書の発行および標章の交付⇒災害発生⇒緊急通行

「日野プロフィア」の車検証を差し替え 日野自動車認証不正に伴い

日野自動車㈱は5月30日、認証不正に係る自動車検査証（車検証）の差替えについて発表を行った。

同社認証不正に関し、燃費性能に問題があったエンジンを搭載した車両は、車検証の排ガス記号の変更が必要となるため、車検証の差替えを行う必要がある。

貨物自動車に係る対象車両は、同社が平成29年6月から令和4年3月に製作した、大型トラック「日野プロフィア」。詳細は、同社ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

令和5年度「陸上貨物運送事業夏期労働災害防止強調運動」を実施 7月1日～31日

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、7月1日から31日にかけて、令和5年度「陸上貨物運送事業夏期労働災害防止強調運動」を実施する。

同運動は、労働災害防止の重要性について認識をさらに深め、労災防止を図るために実施するもの。「荷台に潜む危険の芽　命を守る昇降設備とヘルメット」を今年度のスローガンとして、様々な取り組みを展開する。

陸災防では会員事業場に対して、経営トップ自らが職場の安全パトロール等を行い、労災防止について従業員への呼びかけを行うこと、また安全管理者や安全衛生推進者等が同運動期間中、「職場の安全衛生自主点検表」により職場の安全衛生点検を行うことなど、取り組みの実施を呼びかけている。

利用台数が前年度比33%増に 中継輸送拠点「コネクトエリア浜松」

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は5月31日、新東名高速道路浜松サービスエリア（SA）下り線隣接地で遠州トラック㈱と共同運営している、中継輸送拠点「コネクトエリア浜松」の令和4年度の利用状況を発表した。

4年度の延べ利用台数は約1万台となり、前年度比33%増となった。

NEXCO中日本では、コネクトエリア浜松を利用することで関東・関西間の日帰り運行が可能になるなど、長距離トラックドライバーの労働環境改善を通じ、働き方改革や物流業界における「2024年問題」対策に貢献するとしている。

ほんのヒトコマ［第122回］ 前川しんすけ

飛行アプリ……!?

法令○×（マルバツ）クイズ ～坂道・カーブ編～

【解答】2面に問題

❶○（法第30条）道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近または勾配の急な下り坂は追い越しが禁止されている。

❷×（法第42条）道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近または急な下り坂を通行するときは、徐行しなければならない。

❸○（教則第6章第2節 坂道・カーブ1-8）片側が転落のおそれのあるがけになっている道路で、安全な行き違いができないときは、がけ側の車は一時停止をして道を譲る。

❹×（教則第6章第2節 坂道・カーブ2-1）カーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落とす。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなる。

❺○（教則第6章第2節 坂道・カーブ2-4）車の内輪差のため、内側にいる歩行者や自転車などを巻き込んだり、後輪が路肩からはみ出したりするおそれがあるので注意する。

安全運行のオアシス　トラックステーション

全国23か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載
携帯でもご覧いただけます

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
❶	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
❷	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
❸	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
❹	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
❺	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
❻	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
❼	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
❽	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
❾	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
❿	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
⓫	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⓬	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
⓭	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
⓮	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⓯	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⓰	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⓱	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	35
⓲	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
⓳	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
⓴	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
㉑	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉒	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
㉓	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口 6045-2	097-597-6233	43

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

経済産業省
農林水産省
国土交通省

物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

国土交通省、経済産業省、農林水産省は６月２日、連名で、「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定した（二次元コード）。2024年４月に、トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、トラックドライバーの時間外労働の上限が年間960時間となる一方で、物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、このまま推移すれば2030年度には約34%不足すると推計されている。こうした中、政府では６月２日、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（議長：松野博一内閣官房長官）が、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ（関連記事１面、3・4面にパッケージの全文）、同パッケージに基づく施策の一環として策定したもの。

同ガイドラインでは、トラックドライバーの１運行当たりの荷待ち、荷役作業等にかかる時間が計約３時間となっていることから、これを各荷主事業者の取組によって２時間以内とする。このため、発荷主事業者および着荷主事業者に対して、荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握した上で、２時間以内を目指す。また、これを達成した場合や、既に２時間以内となっている場合には、１時間以内を目標に更なる時間の短縮に努めることや、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めた。

国交省では、関係省庁と連携して、今年中を目途に、荷主企業や物流事業者に、同ガイドラインに沿って「自主行動計画」を作成・公表するよう働きかけていくこととしている。

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間[1]とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

②荷待ち・荷役作業等時間２時間以内ルール

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計２時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が２時間以内となった、あるいは既に２時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を１時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない[2]。

※トラックドライバーの１運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約３時間と推計される[3]。これを各荷主事業者の取組によって１時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

③物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

④物流の改善提案と協力

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

■運送契約[4]の適正化

⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする[5・6]。

⑥荷役作業等に係る対価

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない[7]。

⑧燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する[8]。

⑨下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する[9]。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑩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[10]が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等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、その判断を尊重する。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

②パレット等の活用

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減する。また、レンタルパレットや他社が所有するパレット等を活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、積極的なパレット等の活用を検討する。

③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

④検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの採用を検討する[11]。

物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン[12]」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。

⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率を向上する。

■運送契約[4]の適正化

⑧物流事業者との協議

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける。

⑨高速道路の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

⑩運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮する[13]とともに、働き方改革[14・15]や輸送の安全性の向上[16]等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑪荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①出荷に合わせた生産・荷造り等

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定する。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行う。

②物流コストの可視化

着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

③発荷主事業者側の施設の改善

荷待ち・荷役作業等の時間の削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要な改善を実施する。

④混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させる。

⑤発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例.朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①納品リードタイムの確保

発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組む。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①発注の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例.朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

発注の適正化にあたり、取引先がメニュープライシングを用意している場合（2.(2)②参照）には、それを活用する。

②着荷主事業者側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

③混雑時を避けた納品

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させる。

④巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入する。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

・共通事項

■物流業務の効率化・合理化

①業務時間の把握・分析

荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積込み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

■労働環境改善に資する措置

②長時間労働の抑制

荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施する。

■運賃の適正収受に資する措置

③運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とする[17・18]。

④運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない[19]。

⑤コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

労務費や燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとして、荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。

⑥契約内容の見直し

運送・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

⑦下請取引の適正化

下請に出す場合、③から⑥までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する[20]。

・個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

■労働環境改善に資する措置

⑧荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

トラック運送事業者は、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業等を行った場合は乗務記録に記載し、最低１年間は保存する[21・22]。

なお、荷待ち時間等の把握にあたっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に努める。

■運賃の適正収受に資する措置

⑨トラック運送業における多重下請構造の是正

元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。

下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。

⑩「標準的な運賃」の積極的な活用

トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。なお、荷主事業者との交渉にあたり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口[23]や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱[24]を適宜活用する。

(2) 実施することが推奨される事項

・共通事項

■物流業務の効率化・合理化

①物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について、業種分野横断的・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主事業者に積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用に当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの導入を優先的に検討する。また、物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン[25]」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

■運賃の適正収受に資する措置

②賃金水準向上

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。

・個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

■効率化に資する措置

③トラックの予約受付システム等の導入

トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に入出庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。

トラック運送事業者は、配車計画システム等を活用した効率的な配送ルートの設定による輸送の効率化に取り組む。

④共同輸配送の促進、帰り荷の確保

共同で輸配送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につなげる。

⑤倉庫内業務の効率化

自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を荷主事業者と連携して進める。

⑥入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主事業者と連携して進める。

■労働環境改善に資する措置

⑦モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

トラックで輸送していた貨物について、荷主事業者に積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。

船内でのトラックドライバーの休憩環境の整備に取り組む。

⑧中継輸送の促進

トラック運送事業者は、運転者の日帰り運行を可能とし、労働環境の改善を図るため、中継輸送に積極的に取り組む。

⑨高速道路の積極的な利用

トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、荷主事業者に対して申し入れる。

⑩作業負荷軽減等による労働環境の改善

自動化・機械化やパレット化により、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げることを回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。

⑪働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進

トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加[26]するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」（働きやすい職場認証制度）の認証[27]や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）における「安全性優良事業所」としての認定[28]を積極的に受ける。

■運賃の適正収受に資する措置

⑫下請取引の相手方の選定

下請トラック運送事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮[29]するとともに、働き方改革[26・27]や輸送の安全性の向上[28]等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。

5. 業界特性に応じた独自の取組

上記1.から4.までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記1.から4.までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。

（注）

[1] 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減が困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条に基づき、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。

[2] 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

[3] 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

[4] 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

[5] トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）
https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf

[6] 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）
https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf

[7] 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

[8] 荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第１条の２に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html

[9] 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年３月９日、令和４年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、２次下請までに制限する。なお、２次下請は荷主からみて３つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

[10] 「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。
https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf

[11] 官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会中間とりまとめ（令和４年６月）
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf

[12] 物流情報標準ガイドライン
https://www.lisc.or.jp/

[13] 国土交通省自動車総合安全情報　行政処分情報
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi

[14] 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）
https://white-logistics-movement.jp/list/

[15] 運転者職場環境良好度認証制度認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」）
https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

[16] 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」
https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html

[17] トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年１月22日、平成29年８月４日改訂）
https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf

[18] 標準貨物自動車運送約款（平成２年運輸省告示第575号）
https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf

[19] 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和２年国土交通省告示第575号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

[20] 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年３月９日、令和４年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、２次下請までに制限する。なお、２次下請は荷主からみて３つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

[21] 貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成２年運輸省令第22号）第８条

[22] 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（平成15年３月10日）第８条

[23] トラック輸送適正取引推進相談窓口
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

[24] 荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html

[25] 物流情報標準ガイドライン
https://www.lisc.or.jp/

[26] 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）
https://white-logistics-movement.jp/list/

[27] 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」
https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

[28] 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」
https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html

[29] 国土交通省自動車総合安全情報　行政処分情報
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi

2023・6・10

こちら広報室　四季々折　251

▼怪奇な面相をした人形「ハギーワギー」が幼い子ども達に大人気だといいます。米国発のPCホラーゲームに登場する、逆三角形の顔にギザギザの歯をした人食いモンスターです。廃墟となったおもちゃ工場に巣食う悪魔ですが、子ども達は怖がるどころか、何故か逆に「可愛い」とこの人形を買い求め、慈しむように抱きかかえています。大人は、その異形な見た目で「恐ろしい」と判断しますが、子どもは直感的に「可愛い」と捉えるのでしょう。大人と子どもでは、恐怖の捉え方も、一線を画すのかもしれません。▼日本全国に残る迷信・言い伝えや、所謂「都市伝説」の中には様々な謎があり、それは、童話の中にもそっと隠れています。北原白秋・西條八十と並び、「三大童謡詩人」と謳われたのが野口雨情です。雨情の代表作『七つの子』の中に「かわいい七つの子があるからよ」という歌詞があります。カラスが産み育てる子どもは精々四羽までといわれ、また、「七つ」を歳と捉えると、カラスは成鳥になってしまい「謎」です。雨情が作詞した当時の定義では、「七歳までは神様から預かった子ども」とされていたそうですが、極貧な生活が背景にあり、「七つの子」という言葉が本当に意味するものは、「謎」のままです。▼さらに、江戸時代にその歌詞ができたといわれるわらべ歌『通りゃんせ』の中には、「行きはよいよい　帰りはこわい」という歌詞があります。なぜ「帰りがこわい」「難しい」のかは、やはり「謎」です。ミステリーめいた童謡はほかにも『かごめかごめ』など数多く存在し、現在でも憶測を呼んでいます。こうした、童謡の「謎が謎を呼ぶ歌詞」は、江戸時代の昔から今に至るまで、人の恐怖心や好奇心をかきたててやみません。▼以前、母の生家がある茨城県守谷市で、叔母の葬儀があった時のことです。当時（昭和30年代）は、土葬の風習が残っていました。読経の後、棺桶を土中に納め、参列者一同が合掌する中、突如霧雨となりました。あたり一面が濃霧に包まれると、土中から火の玉が出現し、参列者の周りを漂いながら実家のある方向へ向かっていったのです。参列者一同で、「あれは叔母の魂だ」と叫びました。今思い出しても恐怖を感じる、不思議な出来事でした。▼最近の本格ホラー小説といえば、芦沢央著『火のないところに煙は』でしょう。怪談をテーマにしたドキュメンタリータッチの連作短編集で、読み進めるうちに「恐怖」を全身で感じ、鳥肌が立ちます。▼しかし、一番「怖い」のは、モンスターでも、童謡の謎でも、人魂でもなく、生身の人間かも知れません。その反面、真逆の「愛情」を一番感じさせてくれるのも生身の人間です。不思議なものですね。そんな素敵な人間と、人は一生の中で、何人出会うことができるのでしょうか！

（山崎　薫）