昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和5年（2023年）　第2226号

デジタル人材育成サービスについてのご案内

デジタルスキルを習得いただくことで
これまでの当社実績による平均
1000万円～の増益効果を実現します。

上記スキル習得費用総額の**最大75%**、
厚生労働省の助成金を受けることが可能です。
※助成金の支給には予め定められた条件を満たす必要あり

支援実績 2000社以上
技術習得支援 5000名以上

詳しいご案内・導入事例・お問い合わせはこちらから
https://www.databox2005.com/dhrd/
株式会社データボックス

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
10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）

岸田総理・トラック事業現場を視察 業界初!!

坂本会長、浅井副会長等、「賃上げ原資」確保のための「適正な運賃の収受」に係る岸田総理発言を引き出す！

岸田文雄内閣総理大臣は9月28日、全日本トラック協会の浅井隆副会長が社長を務める㈱浅井（東京都大田区）を訪れ、荷卸し作業や点呼等を視察したほか、中小トラック運送事業者等との車座対話を行った。現役の総理大臣による、中小トラック運送事業者における現場視察は初めてのこと。

岸田総理は、物流現場視察と車座対話を通じて、「物流の2024年問題」解決に向けて政府を挙げて強力に取り組んでいく姿勢を見せた。

岸田総理とがっちり握手する坂本会長
（9月28日、東京・大田区　㈱浅井）

トラック運送事業者、
トラックドライバーが岸田総理を囲んで車座対話

トラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用される令和6年4月まで半年となり、トラック運送業界においては「物流の2024年問題」解決が喫緊の課題となっている。そうしたことを受けて、政府は、「物流の2024年問題」への対応（働き方改革・人材確保、適正運賃収受、物流DX（デジタルトランスフォーメーション）等）に向けた事業者の取り組み内容や課題について意見交換を行い、政策に活かすべく、岸田総理による物流現場視察と車座対話が行われることとなった。

当日は、岸田総理のほか、斉藤鉄夫国土交通大臣、矢田稚子内閣総理大臣補佐官、鶴田浩久国土交通省自動車局長が㈱浅井を訪問。岸田総理らは、まず配管機材の荷卸し作業や点呼の様子を視察。岸田総理は、㈱浅井の担当者からの説明に耳を傾けながら、真剣なまなざしで荷卸し作業や点呼の様子を見守った。

岸田総理は続いて、中小トラック運送事業者との車座対話に臨んだ。車座対話には、トラック運送事業者代表として㈱浅井の浅井隆社長と㈱NTSロジの笠原史久社長、トラックドライバー代表として㈱浅井の岡田吉史さん、ヤマト運輸㈱の松枝祥太郎さん、佐川急便㈱の今枝可穂さんが参加したほか、トラック運送業界を代表して坂本克己全ト協会長が出席。また、政府側からは岸田総理、斉藤国交大臣、矢田内閣総理大臣補佐官、鈴木英二郎厚生労働省労働基準局長、鶴田国交省自動車局長が出席した。

冒頭、岸田総理は「皆様はエッセンシャルワーカーとして、我が国の経済活動に欠かすことのできない存在。本日は、物流が持続可能で安定的に続いていくために何をしなければならないか、皆様のご意見をお聞きしたい」とあいさつ。また、坂本全ト協会長は「政府においては6月の関係閣僚会議で『政策パッケージ』を策定いただいたが、トラック運送業界としても、世間一般、物流事業者とドライバー、荷主の三者が『三方良し』の社会を目指し、政府と一体となって精一杯取り組んでいきたい」とあいさつした。

車座対話では、岸田総理から、物流の最前線で活躍している出席者が直面している課題や、「物流の2024年問題」を乗り切り、持続可能な物流を実現するためにはどのような構造的な変革が必要かなどについて質問が行われ、事業者における取り組み内容や課題等について意見交換を行った。

荷卸し作業を視察する岸田総理

岸田総理「『物流の2024年問題』解決に向けて」
10月初旬に「物流革新緊急パッケージ」取りまとめへ!!

岸田総理は意見交換の最後に、「本日はそれぞれのお立場から、物流の生産性向上に繋がるような示唆を頂戴した。6月2日に政府が取りまとめた『物流革新に向けた政策パッケージ』に続き、10月初旬には関係閣僚会議を開催し、『荷役作業の自動化・機械化、倉庫の脱炭素化・EVトラックの導入推進』、『再配達率の半減に向けたインセンティブの付与』、『トラックの大型化等によるモーダルシフト、あるいは自動運転の促進』など、『物流の2024年問題』解決に向けて緊急に取り組まねばならない課題とその対策についてより具体的に示すため、『物流革新緊急パッケージ』を取りまとめるとともに、10月に取りまとめる経済対策にもこの内容を盛り込んでいく。これと併せて、制度改正を含めた構造的な対策として、賃上げ原資の確保のための適正な運賃の収受などに向けて、次期通常国会での法制化も進めたい」と、持続可能な物流の実現に向けた強い決意を表明した。

岸田総理を囲む坂本会長と浅井副会長

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

坂本会長のリーダーシップのもと 道路利用者目線での道路整備を力強く推進!!

全国道路利用者会議理事会に坂本会長が出席 「大口・多頻度割引」継続に向けて邁進へ

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、9月14日に東京都千代田区の全社協・灘尾ホールで開催された全国道路利用者会議（古賀誠会長）理事会に出席し、トラック運送事業者をはじめとした運送事業者の代表として、道路利用者にとって使いやすい道路整備を強く求めた。

同会議は、都道府県トラック協会をはじめとした道路ユーザー関係団体や自治体関係者などが出席して開催されたもの。

会議では冒頭、古賀誠会長が「先の通常国会で、国土強靭化基本法が改正された。これにより、国土強靭化実施中期計画の策定が法制化された。また、道路整備特別措置法および（独）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の成立・施行により高速道路の料金徴収期間が延長されたことで、高速道路の更新・進化に向けて必要な事業を進めることができる態勢が整った。坂本全ト協会長の強いリーダーシップもあって、道路利用者の皆様からの道路整備へのご要望も多く頂戴しており、本会議としては道路利用者の皆様からのご意見などを踏まえながら、ご期待にお応えすべく取り組んでまいりたい」とあいさつ。

また、佐藤信秋会長特別補佐（自由民主党参議院議員）は「『物流の2024年問題』は我が国経済にとって非常に大変な問題。本会議としても、運送業界の働き方改革の実現に向けて精一杯取り組んでまいりたい」とあいさつした。

全国道路利用者会議理事会であいさつする古賀誠会長（9月14日、灘尾ホール）

10月19日に開催される第73回全国大会に提案される「決議（案）」を読み上げる坂本全ト協会長（9月14日、灘尾ホール）

続いて、来賓としてあいさつした丹羽克彦国土交通省道路局長は、令和6年3月までとされている高速道路料金の大口・多頻度割引の40％から50％への拡充について、「来年度も継続できるよう精いっぱい取り組んでまいりたい」と語った上で、「道路利用者の声をしっかりと受け止め、道路行政に反映してまいりたい」と強い意欲を述べた。

その後、10月19日に開催される「全国道路利用者会議第73回全国大会」について審議を行い、坂本全ト協会長が同全国大会に上程予定の決議（案）（別掲）を提案し、力強く読み上げた。

決議（案）には、「重要物流道路の整備推進によるネットワーク強化」や、「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」、「トラック等の利用者目線での渋滞対策の推進、休憩施設の機能強化、中継物流拠点の整備」――などが盛り込まれている。

決議（案）

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、国土強靭化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源について、令和五年度補正予算を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進すること

一、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、切れ目無く、継続的・安定的に国土強靭化の取り組みを進めるため、国土強靭化実施中期計画を早期に策定し、必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること

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での渋滞対策の推進、交通ターミナルや休憩施設の機能強化、中継物流拠点の整備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・推進と必要な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・管理が計画的・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。また、国土強靭化のみならず、我が国の成長力・国際競争力強化・生産性向上に資する公共事業を含む、令和五年度補正予算を速やかに編成すること。

令和5年10月19日　全国道路利用者会議第73回全国大会

「物流の2024年問題」解決へ強力に連携

坂本会長が再任直後の斉藤国土交通大臣を訪問

全日本トラック協会の坂本克己会長は9月14日、同13日に発足した第2次岸田第2次改造内閣において再任された斉藤鉄夫国土交通大臣を訪問し、「物流の2024年問題」解決に向けた今後の取り組みについて意見交換を行った（鶴田浩久自動車局長、小熊弘明自動車局貨物課長同席）。

斉藤国交大臣からは、先の通常国会における改正貨物自動車運送事業法の成立をはじめとした、坂本会長による2024年問題解決に向けた数々の積極的な行動について謝意が述べられたとともに、今年6月に策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」の実現に向け、全力を尽くすとの強い決意が表明された。

坂本会長からは、斉藤国交大臣をはじめ国交省の迅速なる対応に謝意を述べるとともに、政策パッケージの実現に向けた、国を挙げての推進を強く要請した。

さらに、坂本会長は、議員立法によって勝ち取った「運輸事業振興助成交付金制度」（平成23年8月法制化）を活用しながら、PPP手法（官民連携）等によりドライバーのための施設充実等について、しっかり対応していきたいと述べた。

大臣再任直後の慌ただしい中ではあったが、終始穏やかな訪問となった。

また、坂本会長は同訪問に引き続き、吉岡幹夫技監と上原淳国土交通審議官を訪問し、「物流の2024年問題」解決に向けた要請を行った。

斉藤国交大臣を表敬訪問した坂本会長（9月14日、国土交通大臣室）

第20回「労働安全・災害防止委員会」

新委員長に赤上信弥氏

9月19日、第20回労働安全・災害防止委員会（7月13日に「労働安全・衛生委員会」より改称）が開催された。

冒頭、議事に先立ち、陸上貨物運送事業労働災害防止協会の木口昌子技術管理部長が「労働安全衛生規則等の一部改正について」をテーマに講演。続く役員選任では、赤上信弥氏を新委員長に選任した。

議事では、①過労死等防止計画の総括、②労働安全・災害防止関係助成事業――について審議。

①では、平成30年度～令和4年度の5か年計画で実施した「過労死等防止計画」について、目標に掲げた「脳・心臓疾患による過労死等の発症を20％削減する」を支給決定件数において達成した（目標値66件、令和4年度50件）。なお、同計画は実施期間終了後も、引き続き過労死「0」を目指して、取り組みを継続し、過労死等防止計画の各種指標は引き続き把握していくこととした。また、7月に解散した「過労死等防止計画フォローアップワーキンググループ（WG）」に関しては、新規WGは設置せず、労働安全・災害防止小委員会（大高一義委員長）で議論していくこととした。

②では、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査助成事業について、執行率の上昇を受け、次年度の予算額を1億2千万円（前年度比2千万円増）に増額する方向で調整することが承認された。

そのほか、5年度の労働安全・災害防止関係セミナーの開催状況、「令和5年度労働災害発生状況（速報）」などについて報告。また、国土交通省「健康起因事故防止に係る取組に関するアンケート調査」（関連4面）への協力を呼びかけた。

第20回労働安全・災害防止委員会（9月19日、全ト協）

第21回「経営改善・DX推進委員会」

「DX推進小委員会」を設置

第21回経営改善・DX推進委員会（庄子清一委員長）が9月27日、東京都トラック総合会館で開催された。

同委員会は、7月13日に「経営改善・情報化委員会」より改称。正副委員長の選任では、新副委員長に㈱OTSUKA（愛知県）の大塚康洋代表取締役社長を選任した。

議事では、DX推進小委員会の設置と、令和5年度経営改善・DX推進事業の進捗状況等について審議・承認。中小トラック運送事業者のDX（デジタルトランスフォーメーション）に関する取り組みを促進するため、「DX推進小委員会」を設置することとし、庄子委員長が内宮運輸機工㈱（東京都）の内宮昌利代表取締役をはじめとする小委員会委員を指名（選任）した。同小委員会の今後の進め方については、10月に有識者へのヒアリング、11月に先進事例の発表、来年1月に取りまとめを行い、同2月開催の第22回経営改善・DX推進委員会で報告する予定とした。

報告事項では、令和5年度経営改善・物流DX推進事業の進捗状況について、①青年部会の活動、②女性部会の活動、③人材確保・育成対策事業、④経営改善対策事業、⑤DX推進事業――の5項目について説明。また、国土交通省が実施（事業実施団体・全日本トラック協会）する、令和4年度補正予算に係る、「中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」（関連6面）の申請受付が9月27日から開始されたことなど説明した。

なお、議事に先立ち、国交省自動車局貨物課の運﨑彩香課長補佐による講演「トラック事業における外国人労働者の活用について」が行われた。

第21回経営改善・DX推進委員会（9月27日、東ト協）

詩本草人のぶらり旅

第19回「島根県大田市『三瓶温泉』」

久しぶりの3連休となり羽田空港から一路、島根県の出雲空港へ向かいました。出雲空港からはタクシーに乗り、日本一の縁結びの神様として知られるパワースポット、出雲大社へ。正門の勢溜の大鳥居を見上げながらくぐり、右側にある「祓社」で、先ずしっかりと穢れを祓い落としました。さらに参道を進むと、やがて森厳な空気に包まれる中、大国主大神が鎮座する出雲大社の「御本殿」が、八雲山を背に威風堂々と立ち現れます。その荘厳さは、思わず心の中で「この素晴らしさを、何と表現したらいいのか」と叫びたくなるほどでした。

拝殿で出雲大社特有の「二礼四拍手一礼」をして参拝を済ませると、何とも神聖な気持ちに。神楽殿では、長さ13メートル、重さ約5トンの大注連縄に圧倒されました。

そして、参拝中に気付いたのは、境内に沢山の小さな白うさぎの石像がいたことです。その一羽一羽の表情が豊かで、これは新たな発見でした。そばにいた参拝客の女性たちは、口々に「白うさぎ、本当に可愛い」と言いながら盛んに写真に収めていました。童心に還ったかのようなその女性たちの笑顔を横で見ていた私も、つられて笑みを浮かべました。

昼食は、出雲大社の近くにある創業約220年の老舗蕎麦屋「荒木屋」で、「縁結び天セット」を食べ、揚げたての天婦羅と茹でたてのお蕎麦に舌鼓を打ちました。

さて、本日のお宿は出雲市に隣接する大田市の「国民宿舎さんべ荘」です。JR大田市駅から石見交通バス三瓶線に乗り約50分。途中窓外に広がる里山の風景は、私の好きな画家・原田泰治さんの描く世界のようでした。三瓶山の南麓にある三瓶温泉は、中国地方最大の湧出量を誇り、毎分3000リットルものお湯が湧き出る豊富な湯量は、温泉好きにはたまらない名湯です。鉄分や塩を多く含む茶色のにごり湯に浸かると、優しい肌あたりで心地よく、血流が良くなり、保温力もアップして、とても身体に優しい温泉です。

ひとっ風呂浴びたあと、食事処でのお楽しみの夕食は、「しまね和牛」や地鶏、地物野菜を中心とした会席料理で、とても美味しくいただきました。

この日は、別館の古民家風和室に泊まりましたが、大正時代にタイムスリップしたかのような部屋の佇まいに心が和み、床に就くとすぐ夢の世界に引き込まれました。

今回、特に感動的に思い出として刻まれたのは、日の出の1時間前にリフトで三瓶山へ登り、山頂で朝焼けを見ながら朝食をいただく「天空の朝ごはん」です。私の横で私と同年代と思われるご夫婦が「良い記念になったね、今回の旅は」と感慨深げに話していました。何の記念日かは分かりませんが、お二人にとっても記憶に残る旅になったのでしょう。三瓶山の自然が生み出す迫力の造形美は、カンバスでは表現しきれない圧倒的な感動を私達に与えてくれました。

（旅ライター　しほん・くさと）

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第8回「道路委員会」

「利用しやすい高速道路の実現要望書（案）」等について議論

第8回道路委員会（寺岡洋一委員長）が9月26日に開催された。

議事冒頭に行われた正副委員長の選任では、寺岡洋一委員長を再任。新副委員長には御手洗安氏を選任した。

続いて、『物流革新に向けた政策パッケージ』の推進のための利用しやすい高速道路の実現要望書（案）」について審議。事務局の提出案に対し、今回の会議にオブザーバーとして出席した日本貨物運送協同組合連合会が今年8月に制作した「高速道路諸課題に係る提言書」の内容等を踏まえつつ、委員間で活発な意見交換がなされた。

第8回道路委員会（9月26日、全ト協）

また、報告事項として、①深夜割引の対象となる距離の上限、②深夜割引見直しに係る周知用冊子（案）、③山陽・中国自動車道サービスエリア（SA）のトラック利用実態調査、④特殊車両通行制度の夜間通行条件の緩和――等に関する内容説明が事務局から行われた。

なお、議事に先立ち、国土交通省道路局の小林賢太郎高速道路課長が「高速道路に関する最近の話題について」をテーマに講演した。

第121回「交通対策委員会」

ドラコン実施要領等を書面審議にて承認

9月7日、第121回交通対策委員会（工藤修二委員長）が書面審議で開催された。役員選任では、正副委員長4氏を再任した。

議事では、①第55回全国トラックドライバー・コンテスト実施要領、②全国トラックドライバー・コンテスト競技車両に係る後軸3輪トレーラの採用、③トラックドライバー研修施設の追加申請――について書面審議し、いずれも原案通り承認。

②では、メーカーが生産している海上コンテナセミトレーラの約8割を後輪3軸トレーラが占めていることを受け、走行テスト等の実証実験を実施した結果、競技上の問題がないことを確認したため、第56回（令和6年度）大会より後軸3輪トレーラを導入することとした。

また③では、6年度よりドライビングアカデミー佐賀（佐賀県伊万里市）がドライバー等安全教育訓練促進助成制度に係る施設指定基準に基づく助成対象研修施設に追加されることとなった。

さらに、「トラック事業における総合安全プラン2025」や飲酒運転根絶、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し等の各種取り組みなどについて報告が行われたほか、大型車の車輪脱落事故防止対策や災害物流専門家研修の実施状況、大型免許等の受験資格の特例教習制度の活用状況についても報告された。

11月16日から「正しい運転・明るい輸送運動」

来年1月10日まで

全日本トラック協会では、第63回「正しい運転・明るい輸送運動」を、11月16日(木)から令和6年1月10日(水)まで実施する。

同運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全および輸送秩序の確立により、円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全、安心な輸送サービスを提供することを目的に実施するもの。

実施事項は全15項目（別掲）の通り。「⑺荷役作業時の安全確保の徹底」では、荷役作業時の墜落・転落防止対策強化のため、今年10月から昇降設備の設置および保護帽の着用義務の範囲が、最大積載量2ﾄﾝ以上の貨物自動車に拡大されることなどを踏まえ、墜落・転落の危険を伴う荷役作業において、必ず保護帽を着用させるなどの必要な安全対策を指示し、労災事故の防止を図ることが新たに盛り込まれた。

全ト協では会員事業者に対し、経営トップ、管理者および従業員が一体となって取り組みを推進するよう呼びかけている。同運動の実施計画等の詳細は、全ト協ホームページ（二次元コード）を参照。

第63回「正しい運転・明るい輸送運動」実施事項

⑴ 飲酒運転の根絶
⑵ 追突事故及び交差点における事故防止の徹底
⑶ 過労運転防止の徹底
⑷ 確実な点呼の実施
⑸ 携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底
⑹ 健康診断の受診の徹底
⑺ 荷役作業時の安全確保の徹底
⑻ 高速道路における事故防止の徹底
⑼ 車両の安全性確保の徹底
⑽ 降積雪期における輸送の安全確保の徹底
⑾ 正しい積付け・固縛方法の徹底
⑿ エコドライブ及びアイドリング・ストップの徹底
⒀ 運輸安全マネジメントの徹底
⒁ 安全意識の高揚
⒂ 輸送品質・サービスの向上

会員事業者へ協力要請

下請法・独占禁止法等遵守状況自主点検へ

全日本トラック協会はこのたび、全会員事業者に対して、「下請法・独禁法遵守状況の自主点検の実施について」の実施を要請する。政府の「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」において、法違反が多く認められる業種に対し、事業者団体を通じて傘下企業に対し法遵守状況の自主点検を要請することとされ、これまでは、令和4年度に自主点検を実施、4年12月に公表されている。また、公正取引委員会では、「優越的地位の濫用に関する緊急調査」および「荷主と物流事業者との取引に関する調査」を実施し、各調査結果から貨物自動車運送事業が、法違反等が多く認められた27業種に該当することとなり、公正取引委員会および中小企業庁から全ト協に対して各会員事業者に対し自主点検を行うよう、要請があったもの。同自主点検の回答は、二次元コードから、10月31日(火)まで。

なお、この自主点検についての問い合わせは、全ト協企画部（電話03・3354・1037）。

正副部会長3氏を再任

第53回鉄骨・橋梁部会

全日本トラック協会は9月5日、第53回鉄骨・橋梁部会（宮地高照部会長）を開催した。

第53回鉄骨・橋梁部会（9月5日、全ト協）

議事では、令和4年度事業報告（案）、5年度事業計画（案）等について審議し、原案通り承認。任期満了に伴う役員の改選では、宮地部会長、田中憲之副部会長、茶谷友得副部会長の3氏を再任した。

5年度事業計画では、①特殊車両の通行に関する諸課題改善の推進（関係行政との連携強化）、②荷主団体との意見交換を通じた鉄骨・橋梁輸送業界の諸課題改善の推進、③特殊車両通行許可等の関係法令の遵守徹底――の3項目を掲げ、部会活動を展開することとした。

定量積載・交通法規遵守の徹底等6施策を推進

第49回生コンクリート輸送部会

第49回生コンクリート輸送部会（小島信也部会長）が9月14日に静岡県浜松市で開催され、令和4年度事業報告、5年度事業計画の両案について審議・承認。任期満了に伴う役員の改選では、正副部会長4氏を再任した。

5年度事業計画では、定量積載と交通法規遵守の徹底をはじめ、輸送効率向上や環境負荷低減に資する生コン車の積載量拡充に関する諸施策の検討など6施策を柱に部会活動を推進。来年度の総会については、6年9月に北海道で開催予定とした。

第49回生コンクリート輸送部会（9月14日、グランドエクシブ浜名湖）

5年度事業計画等を承認

第71回百貨店部会

9月22日、兵庫県神戸市で第71回百貨店部会（寺田良朗部会長）が開催された。

議事では、令和4年度事業報告（案）、5年度事業計画（案）について審議・承認し、任期満了に伴う役員の改選では、正副部会長6氏を再任した。

5年度事業計画では、百貨店配送減少に伴い、各地区の実情に応じた情報を共有し百貨店配送のあり方について検討することなど3施策を掲げた。

また、次回総会については、6年9月に京都府で開催予定とした。

議事終了後に開催された研修会では、保険サービスシステムHD(株)の高橋聡特命部長が「2024年問題への対応！『運賃交渉』と共に、今出来る『労働時間管理・給与改革・DX推進』」と題し講演した。

第71回百貨店部会（9月22日、ANAクラウンプラザホテル神戸）

都道府県ト協

会長に楠木寿嗣氏

四国トラック協会連合会

楠木　寿嗣氏

四国トラック協会連合会は9月22日、臨時総会（役員会）を開催し、会長に楠木寿嗣氏（香川県トラック協会会長、瀬戸内陸運(株)代表取締役社長）を選任した。なお、楠木会長は同時に、ブロック協会選出の全日本トラック協会副会長に選任される。

持続可能な物流構築に向け「総決起大会」を開催

宮崎県トラック協会

宮崎県トラック協会（牧田信良会長）は8月31日、「持続可能なみやざきの物流構築のための総決起大会」を宮崎観光ホテル（宮崎県宮崎市）で開催した。

「持続可能なみやざきの物流構築のための総決起大会」を開催（8月31日、宮崎観光ホテル）

同大会は、県内のトラック運送事業者はもとより、荷主企業や一般消費者をはじめ、関係行政官庁や関連業界・団体等の参加者約350人が一堂に会し、「2024年問題」への対応に向けて取り組むために実施したもの。

小熊弘明国土交通省自動車局貨物課長による講演「我が国の物流の革新に向けた取組みの動向」、物流ジャーナリストの森田富士夫氏による講演「『2024年問題』を克服し、持続可能な物流サービスを構築するために！」が行われた後、荷主企業代表・消費者代表・運送事業者代表・消費者代表が大会共同宣言を読み上げ、関係者の総力を結集し、持続可能なみやざきの物流の構築に向けて全力で取り組むことを高らかに宣言した。

全ト協行事予定（10月1日～31日）

- ▽10月3日
  - ・第20回「トラックの森」記念植樹式
- ▽10月4日
  - ・正副会長会議
  - ・第28回全国トラック運送事業者大会
- ▽10月13日
  - ・第55回環境対策・GX推進委員会
  - ・女性部会全国研修会
  - ・第78回広報委員会
- ▽10月21日～23日
  - ・第55回全国トラックドライバー・コンテスト

法令○×クイズ～駐停車編～

❶ 貨物の積卸しのための停止で、5分を超えるものは駐車である。（○・×）

❷ 勾配の急な下り坂では、駐停車が禁止されている。（○・×）

❸ 横断歩道の側端から10メートル以内は駐停車が禁止されている。（○・×）

❹ 荷物の積卸しで運転者がすぐに運転できる場合であれば、駐車によって車の右側に3.5メートル以上の余地がなくなる場所であっても駐車することができる。（○・×）

❺ 高速道路上では、原則として駐停車が禁止されている。（○・×）

（解答は13面）

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ケーブル接続
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
正確測定 Navi
1. 腕を奥まで入れる
2. 体を横に向ける
3. 背筋をのばす
● 体動がありました
● 再測定してください
● リラックスした状態で測定してください
● 動いたり、お喋りしたりしないでください

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

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 「物流・自動車局」「物流政策課」が誕生

10月1日に組織改編

国土交通省は9月8日、「国土交通省組織令の一部を改正する政令」が閣議決定されたと発表した。同政令は、令和5年度の国交省の組織改編等を実施するために改正されるもので、10月1日に施行される。

改正の概要は次の通り。

①総合政策局から自動車局への事務移管および同局の名称変更等

物流分野全体における新たな課題への対応をより効果的に推進する観点から、物流行政とトラック行政を一体的に行うため、総合政策局の所掌事務のうち、物流分野に係るものを自動車局に移管。同局の名称を「物流・自動車局」に変更するとともに、新たに同局に「物流政策課」を設置

②公共交通・物流政策審議官の名称および職務の変更

物流分野に係る業務を物流・自動車局において集中的に実施し、公共交通政策の重要事項に関する政策に専従させるため、公共交通・物流政策審議官の職務から、貨物流通の効率化等に関する職務を除外。名称を「公共交通政策審議官」に変更

③総合政策局バリアフリー政策課から同局交通政策課への事務移管

運送産業の発達、改善および調整に関する事務等を所管し、運送産業全体に係る施策の取りまとめを担う交通政策課において、輸送・保管に関連する運賃・料金に関する基本的な政策の企画立案等の事務を行うため、当該事務を所掌するバリアフリー政策課から交通政策課へ事務を移管

物流・自動車局長に鶴田氏

鶴田　浩久
物流・自動車局長

国土交通省は9月26日、10月からの組織改編に伴って新設される「物流・自動車局」の局長に、鶴田浩久自動車局長を充てる人事を発令した。

【鶴田　浩久氏（つるた・ひろひさ）の略歴】平成2年東京大学法学部卒業、旧運輸省入省。国土交通省鉄道局次長、公共交通・物流政策審議官などを経て令和5年7月自動車局長。東京都出身、55歳。

「物流標準化」に向けて議論を展開

第3回「官民物流標準化懇談会」

国土交通省は9月6日、第3回「官民物流標準化懇談会」（座長：根本敏則敬愛大学経済学部教授）を開催した。

同懇談会は、物流標準化の現状と今後の対応の方向性について議論する場として、令和3年6月に設置。全日本トラック協会からは、馬渡雅敏副会長が構成員として参加している。

会では冒頭、斉藤鉄夫国土交通大臣があいさつし、「物流の標準化は、物流の効率化や物流分野の働き方改革を進めていく上で、待ったなしの課題である。官民双方の皆様の強いリーダーシップの下、さらに議論が深められ、具体的な取り組みに結びつくことを期待している」と述べた。

議事としては、パレット標準化の取り組み状況やモーダルシフト推進・標準化の取り組み状況、その他の物流標準化の取り組み状況について事務局から報告した上で、委員による闊達な議論が展開された。

なお、モーダルシフト推進・標準化の取り組みについて議論を進めている「モーダルシフト推進・標準化分科会」では、9月中に一定の方向性を取りまとめる予定としている。

国交省 「違反原因行為の実態調査」にご協力ください

国土交通省では、令和6年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制等の新たなルールが適用されることから、長時間の荷待ちなど、トラック運送事業者が法令遵守できなくなる恐れのある行為（違反原因行為）の疑いのある荷主・元請事業者（荷主等）に対し、貨物自動車運送事業法に基づく働きかけを行うなど、適正な取引の推進のために様々な取り組みを実施してきました。

このたび、全国のトラック運送事業者を対象に、荷主等から違反原因行為を受けていないか、アンケート調査を実施します。

回答内容は、トラックGメンの活動や前述の法に基づく働きかけなどに活用しますので、調査へのご協力をお願いいたします。

<回答方法>
右記二次元コードからPC、スマートフォン等にて回答フォームへアクセスの上、ご回答ください。
<回答期限>　令和5年10月13日㈮
※本アンケート調査で得られた情報を基にして、トラック運送事業者に監査を行うことはありません。また、トラック運送事業者名、担当者名が特定される形で荷主等に提供したり、公表を行ったりすることはありません。

【調査主体】国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課　担当：溝江、渋谷、松倉
【問い合わせ先（調査会社）】社会システム㈱　担当：吉田（誠）、若生、金澤
電話 03-4335-4880（月～金　10～17時）・問い合わせメールアドレス　yusou@crp.co.jp

『広報とらっく』からのお願い

交通・運転マナーを守って！

プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

- 急な車線変更
- 不用意なクラクション
- コンビニや公共施設の駐車場等での長時間駐車
- 大型車進入禁止箇所等でのUターン
- 駐車場や道路へのゴミのポイ捨て

事業用トラックは車体が大きいことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。

また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。道路交通法が改正され、令和2年6月末からあおり運転が厳罰化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。

国交省 ご協力をお願いします

トラックドライバーの働き方改革に関するアンケート調査

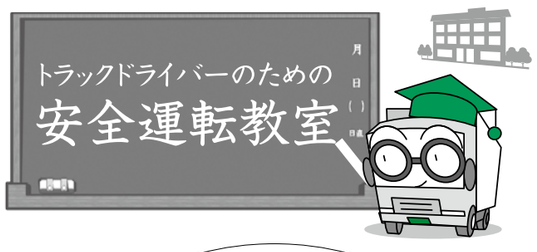
国土交通省では、「物流の2024年問題」を見据え、トラックドライバーの働き方改革のための施策を検討するにあたり、トラック運送事業者の皆様のご意見を伺いながら、今後の施策を検討・展開していきたいと考えております。

つきましては、ドライバーの休憩・休息場所の実態、高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）における駐車マスの確保状況や予約制駐車マスの利用意向、中継輸送の実施等について把握するため、トラック運送事業者の方を対象として、アンケート調査を実施します。

会員事業者の皆様におかれましては、本調査の趣旨をご理解の上、アンケート調査へのご協力をお願いいたします。

■アンケート
・質問数：29問　（※回答によって質問数は異なります）
・所要時間：5分程度
■回答方法
・パソコンかタブレット端末、もしくはスマートフォンからのWeb入力形式（二次元コード）
■回答期限
10月31日（火）
■問い合わせ先
・休憩休息場所関係：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課　武笠、佐藤
電話 03-5253-8111（内線41-313）
・駐車マス関係：国土交通省道路局高速道路課　谷口、今井
電話 03-5253-8111（内線38-342）
・中継輸送関係：国土交通省道路局企画課道路経済調査室　磯部、新屋
電話 03-5253-8111（内線37-653）

〔第126回〕 常に交通安全運動だと思って！



9月21日㈭から30日㈯にかけて、「秋の全国交通安全運動」が実施されました。期間中は、運動に呼応して他のドライバーの模範になるよう、いつも以上に安全運転とマナーアップを心がけましたが、運動期間が終了しても、気を抜かずに意識を高く持ちましょう。

●飲酒は安全運転とは決して相容れない

Aさん「今年も『秋の全国交通安全運動』が終わった。全国重点として、①『こどもと高齢者を始めとする歩行者の安全の確保』、②『夕暮れ時と夜間の交通事故防止及び飲酒運転等の根絶』、③『自転車等のヘルメット着用と交通ルール遵守の徹底』――が挙げられていた。また、トラック運送業界の最重点推進項目は、①『飲酒運転の根絶』、②『追突事故及び交差点における事故の防止』――が掲げられていた」

Bさん「トラックは、『飲酒』、『追突』、『交差点』か。どれもよく聞く内容だね」

Aさん「Bさんは、またかと思うかもしれないけれど、こうして重点項目として掲げられるというのは、まだ改善の余地があるという証拠だよ」

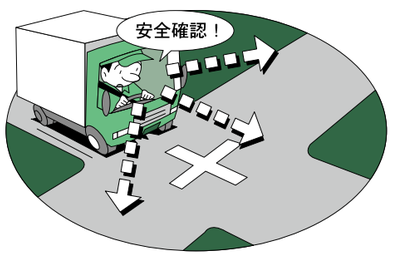
Bさん「確かに。先日、サービスエリアで隣にカップルがいて、運転を代わると言った男性に対して女性が『飲んだからダメ』と言っていたんだけれど、男性は『運転を代わってもらって、しばらく経っているから大丈夫』と言っていた。思わず注意しようかと思ったよ。そのあとも、女性が強くダメと言っていたので大丈夫だと思うけど」

Aさん「飲酒については、一般ドライバーだけでなく、僕たちも甘い認識があるかもしれないね。まず、アルコールは簡単には分解されない。あくまでも目安だけれど、500ミリリットルのビールのアルコールが体から抜けるのにおおよそ3時間～4時間かかる。アルコールは、少量でも運転に必要な情報処理能力、注意力、判断力などが低下するから、安全運転とは決して相容れない。こうした飲酒が運転に及ぼす影響や知識は常に言い続けて、ドライバーに周知していかないといけないね」

●周囲への確認を丁寧かつ慎重に

Aさん「次の項目は追突事故。追突はトラックの死傷事故の約半数を占めているんだ。高速道路については約6割。Bさんはどんなことに気をつけているのかな」

Bさん「僕はいたってシンプル。状況をしっかり確認することと車間距離を大きくとることの2つだね。よく高速道路は、刺激が少なく運転が単調になって、それが漫然運転に繋がり、追突事故の原因になっていると言われている。刺激が少ないという点では、確かに一般道に比べるとそうかもしれない。でも、目の前の交通場面や各標識、そして案内板など、注意してみていると、気をつけなければならないことは意外にたくさんあると思うんだ」



Aさん「Bさんのように注意点を積極的に探す運転ができる人は、緊張感を保って運転ができるかもしれないね。後輩にも伝えておくよ」

Bさん「よろしく」

Aさん「続いて、トラックが第1当事者となる死亡・重傷事故の約4割を占めている交差点だけど、ここでもBさんがさっき言っていた『状況をしっかり確認する』ことが大切になりそうだね」

Bさん「そうだね。トラックは、一般車に比べて死角が多い。交差点を通行する時は、高速道路以上に周囲の確認が必要だと思う。僕も左折時に二輪車を巻き込みそうになったり、右折時に横断歩道を渡ってきた歩行者を見落としそうになって、ヒヤッとしたこともあるからね」

Aさん「周囲の確認はまさに安全運転の基本のキだね。あと、交差点では、一時停止場所で確実に一時停止することはもちろん、たとえ優先道路であっても、他車優先という意識を持った方がいいね」

Bさん「そうだね。そんな意識で運転していると、自車が優先であっても、しっかり安全確認してから交差点を進行できるようになるからね」

Aさん「『秋の全国交通安全運動』が終わっても、安全運転、スマートなマナーで、トラックドライバーをアピールしよう」

「健康起因事故防止のための取組に関するアンケート調査」

国交省 トラック運送事業者へ協力依頼

10月31日まで全ト協HPからアクセス

国土交通省では、事業用自動車運転者の疾病により運転を継続できなくなった事案の発生件数が近年増加している状況を踏まえ、健康起因事故防止のため、主要疾病の早期発見に有効と考えられるスクリーニング検査をより効果的なものとして普及させる検討を行っている。同省ではその検討に活用するため、スクリーニング検査の受診状況を調査するアンケートを毎年実施しており、今年も10月31日㈫までに、全日本トラック協会ホームページからの回答に協力を求めている（二次元コード）。

なお、同省では、回答内容について目的以外には使用せず、また、回答内容を監査の端緒等にすることはないとしている。

▷問い合わせ先
【調査主体】国交省物流・自動車局安全政策課
（担当：上田、電話03・5253・8111［内線41625］）
【調査実施】SOMPOリスクマネジメント㈱
（担当：福田、電話03・3349・5435）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

国土交通大臣に斉藤鉄夫氏が留任

第2次岸田第2次改造内閣

9月13日に第2次岸田第2次改造内閣が発足し、国土交通大臣には斉藤鉄夫氏（公明党・衆議院広島3区）が留任した。

また、トラック運送業界に関係の深い省庁の大臣では、厚生労働大臣に武見敬三氏（自由民主党・参議院東京都選挙区）、環境大臣に伊藤信太郎氏（同・衆議院宮城4区）、国家公安委員会委員長に松村祥史氏（同・参議院熊本県選挙区）が就任したほか、経済産業大臣には西村康稔氏（同・衆議院兵庫9区）が留任した。

斉藤 鉄夫
国土交通大臣

國場 幸之助
国土交通副大臣

〔国土交通大臣略歴〕

▽斉藤鉄夫（さいとう・てつお）氏

昭和27年生まれ、島根県出身。東京工業大学大学院理工学研究科応用物理学専攻修士課程修了。清水建設勤務を経て、平成5年、旧広島1区から衆議院議員初当選。環境大臣等を歴任。公明党副代表。71歳。

国土交通副大臣に國場氏・堂故氏

第2次岸田第2次改造内閣副大臣名簿・大臣政務官名簿が9月15日に発表された。

国土交通副大臣には、國場幸之助氏（同・衆議院九州ブロック）と堂故茂氏（同・参議院富山県選挙区）が就任した。

堂故 茂
国土交通副大臣

国土交通大臣政務官には石橋、こやり、加藤の3氏

また、国土交通大臣政務官には、石橋林太郎氏（同・衆議院滋賀県選挙区）、こやり隆史氏（同・参議院比例代表）、加藤竜祥氏（同・衆議院長崎2区）が就任した。

石橋 林太郎
国土交通大臣政務官

こやり 隆史
国土交通大臣政務官

〔国土交通副大臣略歴〕

▽國場幸之助（こくば・こうのすけ）氏

昭和48年生まれ、沖縄県出身。早稲田大学社会科学部（比較政治学専攻）卒業。平成24年、衆議院議員初当選。外務大臣政務官などを歴任。50歳。

▽堂故茂（どうこ・しげる）氏

昭和27年生まれ、富山県出身。慶應義塾大学経済学部卒業。トナミ運輸㈱などを経て、平成25年参議院議員初当選。文部科学大臣政務官などを歴任。71歳。

〔国土交通大臣政務官略歴〕

▽石橋林太郎（いしばし・りんたろう）氏

昭和53年生まれ、広島県出身。大阪外国語大学中退。令和3年衆議院議員初当選。45歳。

▽こやり隆史（こやり・たかし）氏

昭和41年生まれ、滋賀県出身。インペリアル・カレッジ大学院修了。平成28年参議院議員初当選。厚生労働大臣政務官などを歴任。57歳。

▽加藤竜祥（かとう・りゅうしょう）氏

昭和55年生まれ、長崎県出身。日本大学経済学部経済学科卒業。令和3年衆議院議員初当選。43歳。

加藤 竜祥
国土交通大臣政務官

政府

物価高対策や賃上げ対策など盛り込む 10月めどに新経済対策取りまとめへ

岸田文雄内閣総理大臣は、9月26日に開催された閣議で、10月中を目途に新たな経済対策を取りまとめるよう指示した。

経済対策の柱は、次の通り。

①物価高から国民生活を守る（ガソリンや電気・ガス料金の激変緩和）

②持続的賃上げ、所得向上と地方の成長（賃上げ税制延長やリスキリング支援）

③成長力につながる国内投資促進（半導体・蓄電池などの国内生産支援）

④人口減を乗り越え、変化を力にする社会変革（デジタル行財政改革の推進）

⑤国土強靭化など国民の安全・安心確保（防災・減災や安全保障対応）

政府では同経済対策を取りまとめた後、令和5年度補正予算案を速やかに編成するとしている。

岸田総理は同25日の記者会見で、「経済対策策定を最優先にしながら、先送りできない課題に一つひとつ取り組んでいく」と述べた。

第3回（2023年度）募集は11月20日まで「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」

日本自動車会議所は11月20日(月)まで、第3回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」（CSP大賞、後援：経済産業省、国土交通省、日本自動車連盟、全日本自動車産業労働組合総連合会）の募集を行っている。

同会議所では、令和3年から「自動車関係団体の総合団体」として、自動車業界で働く550万の人々と自動車ユーザーによるさまざまな貢献に「ありがとう」と感謝を伝え、それぞれの素晴らしい取り組みが世の中に広がっていく一助となることを目的に同賞を創設。

応募の対象は、①モビリティに関する課題や、モビリティの手段を通した社会課題の解決への取り組み、②地域や自治体と協働・連携した、地域活性化への取り組み、③SDGs目標達成に繋がる取り組み、④ユーザーとして自動車を大切に取り扱い、性別や年齢等に関わらず幅広い層から評価されうる取り組み――の4分野。

選考委員会が応募内容を厳正、公正に審査し、大賞、大賞に準ずる部門賞・各賞を選定する。6年1月上旬に受賞者を公表し、2月上旬に表彰式を開催予定。

問い合わせ先は、日本自動車会議所（電話03・3578・3880、E-mail. Award2023@abaj.or.jp　担当：勝田、田村）。

労務Q&A

第274回

借金で退職金の受領権を一部譲渡、認めてよいか

Q 近く退職を予定している労働者Aが、「借金返済のため、退職金のうち借金相当分の受領権を第三者に譲渡した」と言ってきました。請求があった場合、借金相当分の退職金をその第三者に支払わなければいけないのでしょうか。

A 賃金の「直接払い」の原則に違反し無効

【解説】それでは、まず退職金の法的な性格について考えてみることにします。厚生労働省の解釈例規によると、労働協約、就業規則、労働契約等によってあらかじめ支給条件が明確である場合の退職金は、労働基準法第11条の賃金であり、同法第24条第2項の「臨時の賃金等」に当たるとされています（昭和22年9月、発基第17号）。

貴社の場合、ご質問の文面では具体的に触れられていませんが、退職予定の労働者Aが退職金をあてにして借金返済を考えているわけですから、あらかじめ支給条件が明確であるということを前提にお話を進めることにします。

そこで、このように「退職金が賃金である」ということになると、同法第24条第1項の定めにより、一つの例外的な場合を除いて、必ず労働者本人に直接支払わなければなりません。この例外的な場合というのは、社会通念上本人に支払うのと同一の効果を当然に生ずると認められる配偶者や子が、病気欠勤中の本人の「使者」として賃金を受領しにきたような場合です。それ以外に、本人でない者に賃金を支払うことは、すべて労基法第24条違反として禁止されています。

例えば、労働者の親権者その他の法定代理人に支払うことや、労働者の委任を受けた任意代理人に支払うことなどは同条違反です。これは、かつて横行した親方や職業仲介人の代理受領による中間搾取や、年少者の賃金を親権者が勝手に受領する等の旧弊を排除するために設けられた措置であり、違反すると使用者は労基法第120条第1号により30万円以下の罰金に処せられます。

また、ご質問にある退職金借金を返済するというような、労働者が第三者に賃金受領権を委任、代理等の法律行為である」と明確に述べているところです（昭和63年3月、基発第150号）。

もちろん賃金の支払い、受領は法律行為ですから、民法の一般原則の適用を受けることになり、本来的には債権の譲渡は認められるわけですが、賃金の支払い方法については、一般法である民法よりその特別法としての労基法第24条が優先され、同条に違反するものは無効とされます。

したがって、労働者Aが借金返済のため、退職金のうち借金相当分の受領権を第三者に譲渡したからといって、その第三者の請求に応じ退職金の一部を支払うことは、労基法上は許されない行為だとご理解ください。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

従業員自らが「定着率向上」に挑戦

第326回

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

ドライバーを募集しても、なかなか応募者が来ない。多くの事業者に共通する悩みだ。さらに、「残業時間規制や改正改善基準告示の施行で、今後ますますドライバー不足が深刻化する」のは間違いない。あるM&Aでは、企業を譲渡した事業者は保有台数9台なのに、ドライバーが4人だった。譲受した事業者は、「ドライバーを採用できればすぐ仕事ができるようにと、車両を保有していたようだ」という。

応募者が少ない上に、やっと採用してもすぐに辞めてしまうのも悩みだ。新人が定着しないのである。そのヒズミは既存のドライバーにのしかかる。過重労働が続けば、いま働いているドライバーも辞めるという悪循環に陥ってしまう。

それではたまらないと、「従業員の満足度を高めて、定着率の向上を図る」という試みに挑戦した改善チームがある。これはドライバーで構成する改善班だ。

この職場では昨年度、退職者が多かった。そこでドライバーたちが、①新人ドライバーの退職を防ぐ、②職場環境を理由にした退職者を減らす、③従業員の不安や不満を解消して働きやすい職場環境を整える、④「2024年問題」に向け安定した現場の体制を整える――といった目的で従業員満足度の向上を図ることにした。本来なら経営側が掲げる課題だ。

まず、現状を把握するためのアンケート調査を行った。配達件数や物量、休憩取得時間、残業時間、センター内での作業のルール、従業員同士の協調性、始業開始時間と朝礼の所要時間、制服支給や備品、新人ならびに全体教育、有給休暇取得の体制、提出物や課題、体力的な不安や疲労感などについてである。

アンケート調査結果から、これらの項目を数値化。さらに、一つひとつについて対応策を考えて改善に取り組んだ。そのなかのいくつかを紹介すると、配達件数や物量では、「半年に1回はコースの調整を行い、歩合制をなくして評価制の給料にすることを会社と協議中」という。これは、「残業をしないと稼げない歩合制から評価制給料へ」という要望とも関連している。

新人教育では、教育する人によってやり方に差があった。そこでOJT（上司や先輩が実践を通して行う指導）シートを活用し、指導する担当者間の差をなくすようにした。また、有給休暇の取得についても、代わって配送ができる人を増やした。

これらの取り組みを通して、その後に実施したアンケート調査では各項目の評価が上昇。同改善グループでは、「この会社で働き続けたいという従業員が増えることも『2024年問題』への対応」としている。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

厚労省 「訪問相談サービス」の活用呼びかけ
「働き方改革」に取り組む中小運送事業者を支援

厚生労働省（委託先＝全国社会保険労務士会連合会）では、トラック運転者の長時間労働改善を目的とした専門の相談窓口を開設し、「訪問相談サービス」（二次元コード①）を提供。

①「働き方改革」に取り組むトラック運送事業者からの相談に、トラック運送業界に精通した労務管理や物流改善の専門家が対応している。

同サービスでは、専門家がトラック運送事業者を訪問し、①状況把握、②解決方法の提案、③フォローアップ――の3段階で、課題解決に向けたサポートを実施している（1回約2時間×3回、相談無料・秘密厳守）。

申し込みはFAX申込書（二次元コード②）で受け付けている。

全国加重平均額は昨年度比43円増の1004円に
令和5年度地域別最低賃金改定額

厚生労働省は8月18日、都道府県労働局に設置されている地方最低賃金審議会が答申した令和5年度の地域別最低賃金の改定額を取りまとめ、公表した。

改定額と発効予定日は表の通り。47都道府県で、39円～47円の引上げを答申。改定額の全国加重平均額は1004円（前年度961円）で、43円の引上げは昭和53年に目安制度が始まって以降で最高額となる。

答申された改定額は、都道府県労働局での関係労使からの異議申立に関する手続きを経た上で、都道府県労働局長の決定により、10月1日以降順次発効される予定。

表　令和５年度　地域別最低賃金答申状況

都道府県名	答申された改定額（円）	引上げ額（円）	発効予定年月日※
北海道	960	40	令和５年10月１日
青　森	898	45	10月７日
岩　手	893	39	10月４日
宮　城	923	40	10月１日
秋　田	897	44	10月１日
山　形	900	46	10月14日
福　島	900	42	10月１日
茨　城	953	42	10月１日
栃　木	954	41	10月１日
群　馬	935	40	10月５日
埼　玉	1,028	41	10月１日
千　葉	1,026	42	10月１日
東　京	1,113	41	10月１日
神奈川	1,112	41	10月１日
新　潟	931	41	10月１日
富　山	948	40	10月１日
石　川	933	42	10月８日
福　井	931	43	10月１日
山　梨	938	40	10月１日
長　野	948	40	10月１日
岐　阜	950	40	10月１日
静　岡	984	40	10月１日
愛　知	1,027	41	10月１日
三　重	973	40	10月１日
滋　賀	967	40	10月１日
京　都	1,008	40	10月６日
大　阪	1,064	41	10月１日
兵　庫	1,001	41	10月１日
奈　良	936	40	10月１日
和歌山	929	40	10月１日
鳥　取	900	46	10月５日
島　根	904	47	10月６日
岡　山	932	40	10月１日
広　島	970	40	10月１日
山　口	928	40	10月１日
徳　島	896	41	10月１日
香　川	918	40	10月１日
愛　媛	897	44	10月６日
高　知	897	44	10月８日
福　岡	941	41	10月６日
佐　賀	900	47	10月14日
長　崎	898	45	10月13日
熊　本	898	45	10月８日
大　分	899	45	10月６日
宮　崎	897	44	10月６日
鹿児島	897	44	10月６日
沖　縄	896	43	10月８日
全国加重平均	1,004	43	

※効力発生日は、答申公示後の異議の申出の状況等により変更となる可能性あり

厚労省 中企庁 最低賃金引上げに伴う支援策を強化
業務改善助成金など

厚生労働省と中小企業庁ではこのほど、10月からの最低賃金引上げを受けて、厚労省による支援策と中企庁による補助事業を取りまとめ、公表した。

厚労省・中企庁による主な支援策は、図の通り。詳細は、中小企業庁ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

図　最低賃金引上げに伴う主な支援策

①業務改善助成金
業務改善助成金について、対象事業場拡大、助成率区分見直し、賃金引き上げ後の申請を可能とするなどの拡充を実施。
②キャリアアップ助成金
賃金規定等を改定し、非正規雇用労働者の基本給を3%以上賃上げする場合に、キャリアアップ助成金の「賃金規定等改定コース」が利用可能。
③事業再構築補助金
最低賃金よりも低くなるため賃上げが必要となる従業員数が一定以上いる場合、事業再構築補助金の「最低賃金枠」が利用可能。
④ものづくり補助金、IT導入補助金
最低賃金引き上げを受けて、最低賃金引上げ幅以上に賃上げの努力を行う場合、補助金の採択において加点措置が得られる。

※助成金と補助金を組み合わせて利用することも可能（同一の補助対象〔設備等〕に対する重複利用は不可）。

国交省 予約受付システム等の導入支援事業など
令和4年度補正予算補助事業実施へ

国土交通省は9月28日から11月30日まで、令和4年度補正予算により、「中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業（予約受付システム等の導入支援事業、業務効率化・経営力強化事業及び人材確保・育成事業）」を実施している（事業執行団体：全日本トラック協会）。

対象となるのは、「予約受付システム等の導入支援事業」、「業務効率化・経営力強化事業」、「人材確保・育成事業」の3事業（下表）。

申請資格は、中小トラック運送事業者（資本金3億円以下または従業員数300人以下で、保有車両5台以上の事業者）で、「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言、「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）」取得、「パートナーシップ構築宣言」のいずれかを行っていることが条件。なお、「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言については、中小運送事業者であっても比較的取り組みやすい。一部の事業については、荷主企業等やリース会社も申請することができる。

補助対象期間は、導入（実施）後申請の場合は、4年11月8日から申請日（5年11月30日まで）までの期間。導入（実施）前申請の場合は、交付決定日から5年12月31日までの期間（ただし費用の支払は、6年1月31日までの期間）で、期間内に導入し、補助対象費用の支払いを終えていることが必要条件。

予算額は約6千万円で、補助対象事業の区別なく先着順で受け付け、予算に達する直前で締め切る。

なお、事業の詳細および、申請状況等については全ト協ホームページで公表している。

表　対象事業

	予約受付システム等の導入支援事業		業務効率化・経営力強化事業		人材確保・育成事業	
対象事業	①予約受付システム ②ASNシステム ③受注情報事前確認システム ④パレット等管理システム ⑤配車管理システム	⑥車両動態管理システム【新規】	⑦原価管理システム【新規】	⑧M&A・事業承継【新規】	⑨人材採用活動【新規】	⑩大型免許 けん引免許 フォークリフト運転資格 特例教習【新規】
	クラウド型に限る	①～⑤と重複申請必須	クラウド型に限る			特例教習は大型免許との重複申請必須
対象費用（消費税等含めない）	システム導入初期費用（月額利用料不可）	デジタコ車載器導入費（本体＋取付費用）	システム導入初期費用（月額利用料不可）	コンサルティング費用	セミナー等開催費・出展料 HP制作費・改修費 PR資料作成費	教習費用・受講費用
申請者（2. 申請資格参照）	中小トラック運送事業者 荷主 倉庫業者 リース事業者	中小トラック運送事業者 荷主 倉庫業者 リース事業者	中小トラック運送事業者 リース事業者	中小トラック運送事業者	中小トラック運送事業者	中小トラック運送事業者
補助率 上限額	1／2 24万円／事業者	1／2 12万円／車載器1台 （1事業者10台まで）	1／2 6万円／事業者	1／6 50万円／事業者	1／2 15万円／事業者	1／2 15万円／事業者

全ト協 給油中は必ず「エンジン停止」!!

ガソリンスタンドなどの燃料供給施設において、トラックのエンジンをかけたまま軽油を給油することは禁じられています。エンジンをかけたままの給油は、「危険物の規制に関する政令」の第27条第6項第1号ロの違反になります。給油は必ずエンジンを停止してから行いましょう。

消費者庁 今こそ「送料無料」表示の見直しを！
労働組合が意見交換会で強力にアピール

消費者庁は9月22日、第7回『『送料無料』表示の見直しに関する意見交換会』を開催した。

同意見交換会は、消費者庁において、送料無料表示に関する実態や見直しによる影響等を把握するために実施しているもの。6月23日に開催された第1回意見交換会では、馬渡雅敏全日本トラック協会副会長が出席し、「業界として『送料は無料ではない』ことを強く訴えていく」と強調している。

今回は、全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）、全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）および全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）からヒアリングを実施。まず、交運労協の蒔田純司事務局次長が説明を行い、「物流の危機的状況に対する消費者の理解喚起と行動変容が求められる。そのためには、不当景品類及び不当表示防止法を適用し、送料無料表示を禁止していただくとともに、広く社会に広報しながら消費者への理解喚起と行動変容に繋げていただきたい」と述べた。また、運輸労連の世永正伸中央副執行委員長は「送料無料表示は、トラック運送業界で働く我々の労働のもつ意味を無にするもの。送料無料表示は即刻辞めていただきたい」と力を込めた。さらに、交通労連の貫正和トラック部会事務局長は「消費者の中には、商品を買えば無料で運んでもらえるのが当たり前だという意識が強くもつ人もいる。『運送業界が国民生活を支えている』という意識を消費者にもっていただくために、送料が発生していることが分かるような表現に改めていただきたい」と述べた。

消費者庁はこれまでに聴取した意見を踏まえながら、「送料無料」表示の見直しに向けた対応を検討していくことにしている。

中企庁 価格交渉・転嫁の好事例を取りまとめ
「価格交渉促進月間」

中小企業庁は8月29日、今年3月の「価格交渉促進月間」に関するフォローアップ調査の結果を「企業リスト」として取りまとめ、公表した。

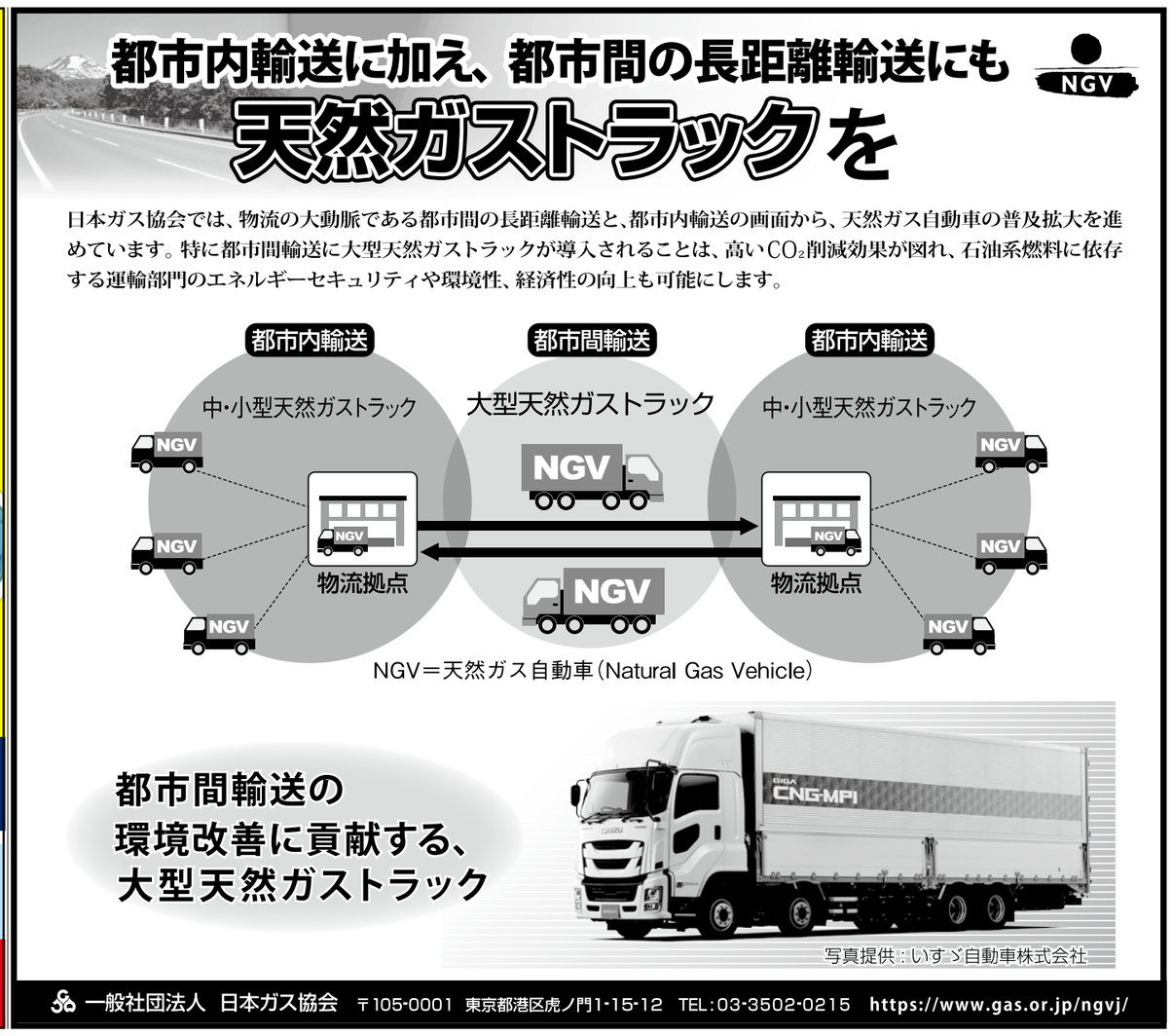
中企庁では、エネルギー価格や原材料費、労務費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁を行いやすい環境を整備するため、毎年3月と9月を同月間と設定。同月間終了後には、多数の中小企業に対して、主な取引先との価格交渉・価格転嫁の状況についてのフォローアップ調査を実施している。

今回発表された企業リストは、今年3月の同月間のフォローアップ調査について、10社以上の受注側中小企業から「主要な取引先」として挙げられた発注側企業について、中小企業からの価格交渉・価格転嫁の回答状況を整理している。

中企庁では、リストの詳細や価格交渉・転嫁の好事例（別掲）などを取りまとめ、公表している（二次元コード）。

図　進みつつある価格交渉・転嫁の好事例

【経営トップによる発信】
・適正な価格転嫁が行われるよう、会社を挙げて対応する方針を経営トップが社内・取引先に発信。
【発注者側からの価格交渉の働きかけ】
・調達本部の社員が取引先を訪問し、能動的な交渉を実施。
・「原材料」や「電力」、「労務費」や「運送費」等の費目を明示した価格交渉用のフォーマットを提示し、取引先に呼びかけ。
【原材料費のみならず、エネルギーコスト・労務費の価格転嫁】
・輸送コストの高騰に対応するため、原油価格上昇分を考慮した燃料サーチャージを導入し、契約額に加算して支払い。
・労務費の値上げに対応する予算を措置し、適正な転嫁を行う環境を整備。
【社内体制の整備】
・取引先との交渉内容を記録し、上長が必ず確認することをルール化。また、そのデータを社内で一元管理し、交渉の進捗状況や結果を見える化。



政府

原油高を受けて「燃料油価格激変緩和措置」12月末まで延長

補助額・補助率を拡充　運送事業者の負担軽減に貢献

政府は、産油国の自主減産の本格化や円安に伴う輸入価格上昇により、今年6月以降原油価格が上昇傾向になったことを受け、令和4年1月27日以降実施している燃料油価格激変緩和事業について、新たな激変緩和措置を9月7日から発動している。

新制度では、10月中にレギュラーガソリンの全国平均価格が175円／リットル程度の水準（ロシアによるウクライナ侵攻直後と同水準）となるよう、補助額および補助率が見直される。

政府では、今回の措置を今年12月末まで講じるとともに、今後とも、国際的なエネルギー価格の動向等を注視しながら、必要な対応を機動的に講じていくとしている。

ここでは、新制度の詳細について紹介する。

1 燃料油価格の激変緩和事業の推移

令和4年1月より補助を開始　補助上限額縮減が運送事業者の大きな負担に

令和3年10月以降、欧米を中心としたコロナ禍からの経済回復に伴い、原油価格は急上昇した。それを受けて政府では、時限的・緊急避難的な措置として、4年1月27日以降、燃料価格激変緩和措置を実施（表）。開始当初の補助上限額は5円だったが、その後2回にわたり拡充措置がとられた。

4年末から今年前半にかけては、原油輸入価格が下げ基調を続けてきたこともあり、同措置の縮小が図られた。しかしながら、今年6月に入り、産油国の自主減産が本格化したこと、また円安に伴い輸入価格が上昇したことなどを背景に、原油価格が上昇。従来、同措置の実施は今年9月までとされてきていたため、同措置が終了した場合には、多くのトラック運送事業者が事業存続の岐路に直面するという危機的な状況に陥りかねない事態となっていた。全日本トラック協会の坂本克己会長は、自ら足を運び萩生田光一自由民主党政務調査会長、高木陽介公明党政務調査会長に対し、同措置を当面の間延長するよう強く要請を行った。

2 燃料油価格激変緩和事業の見直しのポイント

段階的に燃料油価格を引き下げ　今後も必要な対応を機動的に講じていく

原油価格上昇の流れを受けて、岸田文雄内閣総理大臣は8月30日に燃料油価格対策等についての会見を行い、同措置について、9月7日から補助額を拡充した上で継続実施すると明らかにした。

9月7日以降実施されている新制度の概要は図1の通りである。

6月以降、基準価格を従来と同額の168円／リットルに設定した上で、補助額25円超の部分は段階的に補助率を手厚くするとともに、25円以下の部分は段階的に縮減していくこととされていた。8月31日時点の補助率は、25円超の部分は8・5／10、25円以下の部分は3／10となっていた。

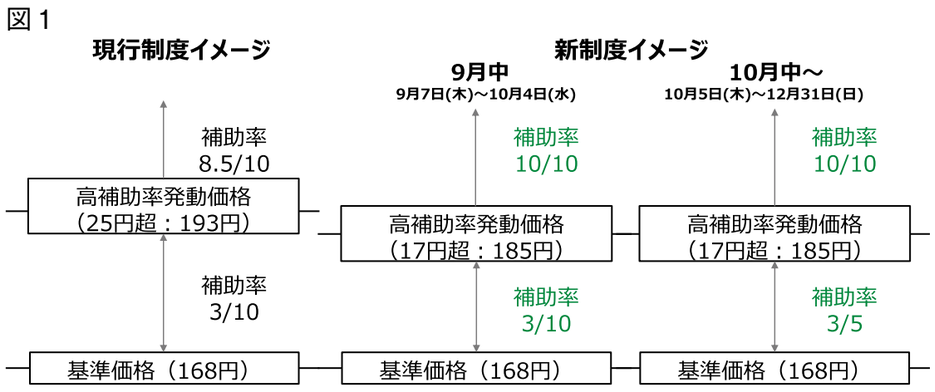
新制度では、補助額17円（185円：高補助率発動価格）超の部分は全額補助とし、185円以下の部分は補助率3／5とする。ただし、流通の混乱を防ぐ観点から、図2の通りである。今年6月の補助率引下げ以降、価格引下げ効果は縮小傾向にあった。新制度導入直後の9月11日時点では、補助がない場合の軽油価格が176・6円／リットルだったのに比べ、補助後の軽油価格は164・3円／リットルとなり、12・3円の抑制効果が生じている。これにより、軽油価格は前週の165・8円／リットルと比べ1・5円／リットルの値下がりとなり、17週ぶりに値下がりを記録した。10月上旬には軽油にトリガー税制での減税額の17円の倍近い32円の支援を受け、ピーク時から5円程度下がっており、今後10月からは更に支援が上積みされ、10月中にピーク時より10円下がる見通しである。

政府では、今回の措置を今年12月末まで講じるとともに、今後とも、国際的なエネルギー価格の動向等を注視しながら、必要な対応を機動的に講じていくとしている。

表　燃料価格への激変緩和事業の推移

支給対象期間	2022年1月27日～3月9日	3月10日～4月27日	4月28日～9月末	～12月末	2023年1月～ 1～5月	2023年1月～ 6月以降	2023年1月～ 9月以降
補助上限額	5円	25円	35円 さらなる超過分についても1/2を支援		1月から5月までは補助上限額をゆるやかに調整 ※補助上限を35円から25円まで毎月2円ずつ引き下げ	6月以降、段階的に縮減する一方、高騰リスクへの備えを強化 ※25円以下の部分は、補助率を2週ごとに1/10ずつ引き下げ、25円超の部分は、補助率を2週ごとに0.5/10ずつ引き上げ	17円超の部分は全額補助とし、17円以下の部分は補助率3/5 ※流通の混乱を防ぐ観点から、9月の補助率は3/10とし、10月から12月までは補助率を3/5とする
基準価格	170円（4週ごとに1円切り上げ）	172円	168円				
対象油種	ガソリン、軽油、灯油、重油		ガソリン、軽油、灯油、重油、航空機燃料				
予算	令和3年度補正予算等：893億円 令和3年度予備費：3,500億円		令和4年度予備費：2,774億円 令和4年度補正予算：1兆1,655億円	令和4年度予備費：1兆2,959億円	令和4年度第2次補正予算：3兆272億円		

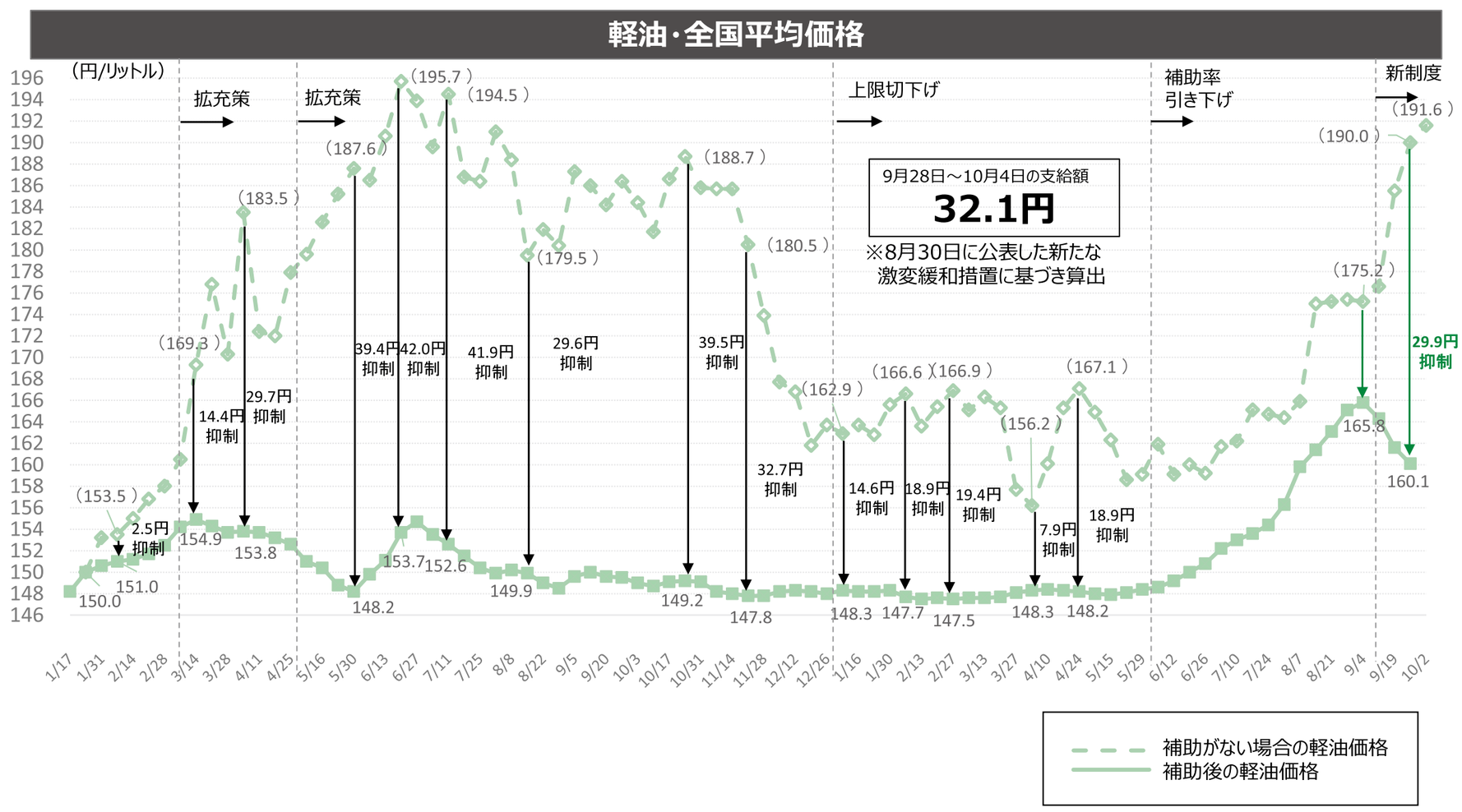
図1



※支給額の計算方法

1．「補助率を乗じる前の支給額」を求める
　「補助率を乗じる前の支給額」＝来週の予測価格（①今週の調査価格＋②先週の支給額＋③原油の変動分）－基準価格168円
2．「補助率を乗じる前の支給額」に「補助率」を乗じる
　「今週の支給額」＝「補助率を乗じる前の支給額」×「今週の補助率」

図2　軽油の全国平均価格への激変緩和事業の効果



ショート ニュース ターミナル

Short News Terminal

広告

氷雪上・低メンテナンス性能重視型スタッドレス「M939」

「2024年問題」など社会課題へも対応

耐偏摩耗性能を向上し、氷雪上性能と耐摩耗性能を高次元で融合

M939

TOYO TIRE株式会社（本社：兵庫県伊丹市、社長：清水隆史）は高いアイス性能と耐摩耗性能を両立し、低メンテナンス性を向上したスタッドレスタイヤ「M939（エムキュウサンキュウ）」を2023年8月1日から発売している。

トラック運送業界ではドライバー不足が慢性的課題となっており、2024年4月施行予定の「働き方改革関連法」の下、時間外労働時間の上限が引き下げられることから、車両メンテナンスにかける時間、費用、人員の効率化に向けた取り組みが進められている。これに伴い、タイヤについてもタイヤ交換やローテーション頻度の極小化などにニーズが高まっている。

「M939」は、氷雪上（アイス・スノー路面）での性能向上を実現するため、①タイヤトレッド面のブロック内に波型のサイプを高密度に配置し、エッジ要素を確保。サイプ総延長を「M929」比13%アップし、アイス路面でのエッジ効果を発揮、②大型化されたブロックを周方向に連結させることで、ブロックの倒れ込みによる接地領域減少を抑制し、グリップ力を発揮、③4本の主溝幅を従来品「M929」比同等とし、雪の目詰まりの抑止効果を確保した。

一方、偏摩耗抑制、摩耗ライフおよび低メンテナンス性向上においては、接地圧力の高いセンター部分のブロック幅を広げることで、タイヤ接地幅方向の圧力を均一化。また、大型化されたブロックを周方向に連結させることでブロックの前後剛性を向上、接地に伴うブロックの過度な動きを抑制し偏摩耗発生を低減させた。

発売サイズは全13サイズ。価格はオープン。

◎お問い合わせ先
TOYO TIRE 株式会社　お客様相談室　TEL:0800-3001456（無料）

小型トラック用スタッドレスタイヤ開発に「ENLITEN」初採用

「BLIZZAK W989」を9月から発売開始

BLIZZAK W989 ENLITEN

株式会社ブリヂストン（本社：東京都中央区、石橋秀一取締役代表執行役 Global CEO）は、「BLIZZAK W989」（ブリザック ダブリュキューハチキュー）を、2023年9月1日から発売開始した。

「BLIZZAK W989」は、eコマースの拡大などを背景に荷物を生活者に届ける「物流のラストワンマイル」の現場の重要性が一層増す中、冬道特有の凍結、積雪路面などで、より安心・安全な運行を支えるために、氷上性能を向上させた上で、摩耗ライフの大幅な向上も同時に実現した。

「BLIZZAK W989」は、同社が「循環ビジネス時代の新たなプレミアム」として展開を進める商品設計基盤技術「ENLITEN」を小型トラック・バス用スタッドレスタイヤに初めて採用し、氷上性能を向上させた上で、摩耗ライフの大幅な向上を実現した。ブロック形状と溝の配置を最適化する「ワイドステイブル配列」と、サイプ端部の底上げを互い違いに配置する「スタッガードサイプ」を採用し、氷上ブレーキ性能を従来品対比で6%向上させつつ、摩耗ライフを15%向上しており、冬道の更なる安心・安全な運行や、タイヤをより長く使用頂くことによる資源生産性の向上、経費削減にも貢献する。

同社では、「物流の2024年問題」や「SDGsを踏まえた経営」への対応など、輸送業界を取り巻く環境が大きく変化する国内において商品とサービス、サービスネットワーク、デジタルを組み合わせ、新たな価値を創造し、輸送事業者の稼働の最大化に貢献していく。

なお、発売サイズは24サイズで、このうち22サイズを9月1日から、「205/60R17.5」は9月29日、「205/80R17.5」は10月2日に発売を予定している。価格はすべてオープン価格。

◎詳細については、お客様相談室（TEL:0120-39-2936）まで

独自技術により、氷上制動性能8%、雪上制動性能5%向上

横浜ゴム株式会社

氷雪性能重視型の次世代トラック用スタッドレスタイヤ「905W」

905W

横浜ゴム株式会社（本社：神奈川県平塚市、山石昌孝代表取締役社長）は、優れた氷雪上性能で定評のあった「ZEN 903ZW」の後継として、氷雪性能重視型の次世代トラック用スタッドレスタイヤ「905W（キューマルゴ・ダブリュ）」を2022年9月から販売、総合性重視型の「904W」、耐摩耗・低燃費性能重視型の「902ZE」とともに、様々な地域や路面状況に対応するためトラック用スタッドレスタイヤの幅広いラインアップを展開している。

「905W」は従来製品で好評であったロングライフ性能、低燃費性能を維持し、経済性、環境対応にも配慮しつつ、冬季路面での「効き」を徹底追及し、氷上性能をさらに向上させている。

トレッドパターンには、氷雪上性能と耐摩耗性能を両立する「ワイドトレッドデザイン」を採用しながら、リブ溝とラグ溝を幅広化することで氷雪路面上での発進・加速性能を向上させた。また、氷雪上性能を追求するため「高密度サイプレイアウト」によりエッジ効果と吸水性を高めるとともに、ブロックの倒れ込みを抑制する3D形状の「ピラミッドサイプ」を採用した。

さらに、噛んだ石を輩出しやすくすることで石が深く食込むことによる損傷を抑える「新ストーンインジェクトグルーブ」やヒールアンドトゥ摩耗などの偏摩耗を抑制する「千鳥ブロックレイアウト」などを採用することで、ロングライフ性能の維持にも貢献している。

これらの独自技術を採用することで、屋内氷盤試験場を活用した開発により、優れた氷上発進性能・加速性能を実現するとともに「ZEN 903ZW」との比較で、氷上制動性能を8%向上、雪上制動性能を5%向上させている。

サイズは295/80R22.5～225/90R17.5の12サイズを用意。価格はオープンプライス。

◎お問い合わせ先
タイヤに関するお問い合わせ・ご相談　TEL:0120-667-520

「物流の2024年問題」特集

事業を継続していくために 今こそ荷主と向き合い交渉を！

輸送を守るために必要となる「労働時間短縮」と「ドライバーの賃金維持」

株式会社花田運送（福岡県福岡市）における取り組み

トラック運送業界では、令和6年4月からのドライバーの年間時間外労働960時間の罰則付き上限規制の導入など、「物流の2024年問題」への対応が急務となっており、労働時間短縮によるドライバーの業務負担軽減やドライバーの処遇改善への取り組みが待ったなしとなっています。

そこで本特集では、ドライバーの労働時間短縮の方策や、ドライバーの処遇改善を実現させるための原資の確保など、「物流の2024年問題」解決に向けた取り組みを進めている運送事業者の取り組みを紹介します。

今回は、福岡県福岡市の㈱花田運送（江藤伸一代表取締役）における取り組みです。

「ホワイト物流」推進運動に賛同 独自の数値目標を定めて改善に取り組む

小川　浩章
取締役副社長

㈱花田運送は、イベント機材の搬出入や大手スーパーなどのルート配送、またEC事業者関連の幹線輸送などを手がけている運送会社である。

同社では、長時間労働の抑制や運賃・料金の適正収受、またドライバーの労働環境改善を進め、「物流の2024年問題」解消を目指すために、昨年夏に「ホワイト物流」推進運動に賛同し、取り組みをスタートした。

取り組みの実施にあたり、同社では数値目標を策定（図）し、目標達成に向けた具体的な取り組み内容を検討した上で、実行に移していった。

同社の取り組みの中で中心となったのが、「給与体系の見直し」と「ドライバーの労働時間短縮」である。

図　長時間労働抑制に向けた同社の目標

- 年間休日：88 日
- 実働日数：277 日
- 月間残業：79.8 時間
- 日 残 業：3.47 時間

同社では、イベント機材の搬出入やスーパーなどのルート配送などを手がけている

「2業務掛け持ち」にしたことで長時間労働が常態化 労働時間適正化に向け運賃引き上げで再度業務分離を進める

同社の給与体系について、古くは時間給制を採用していたが、同じ運行でもドライバーにより時間の変動が生じるため、歩合給制に切り替えていた。しかし、今度は逆に一部業務で歩合給制により賃金が減少してしまう傾向が出ていた。

特にその影響を受けるのが、イベント機材の搬出入にあたるドライバーであった。同社には27人のドライバーが在籍しているが、そのうちイベント輸送専従で勤務するドライバーは7人ほどいる。

ここで、イベント輸送専従のドライバーの勤務状況をみてみたい。同社では、百貨店や展示会などでの催事に関する輸送を多く手がけている。イベント機材の搬出入は、百貨店閉店後や展示会終了後の夜間にあたる。その後、イベント搬出入の業務に就くことで、実働時間を11～12時間程度に増やした。イベント搬出入とスーパーへのルート配送を組み合わせて実働時間を長くし、手取り額を増やしたことで、イベント輸送専従のドライバーからは好評だったものの、ドライバーの労働時間が増える原因となっていた。

百貨店や展示会など催事に関する輸送に実績のある同社

イベント機材の搬出入は、百貨店閉店後や展示会終了後の夜間から深夜にかけて行う

「2024年問題」への対応が求められる中において、同社では長時間労働になりがちなイベント輸送専従者の働き方が問題となった。一方で、単純にドライバーの労働時間を抑えただけでは、ドライバーの手取り額減少に繋がってしまう。そこで同社は、一体化していたイベント搬出入業務とスーパーへのルート配送業務を再度分離させてドライバーの労働時間削減を図るとともに、単独の業務でも運賃・料金水準を上げてドライバーの手取り額の水準を少しでも増やしていくための取り組みを進めた。

運送契約を見直して新運賃・料金を提示 運賃アップと深夜料金の収受を実現

同社では、イベント輸送に関連して30社ほどの荷主と取引がある。長年更新を続けてきた運送契約を改めて確認したところ、契約内容と実態が大きく異なっているものがあることが分かった。特に、多く発生していた深夜作業について、運送契約に深夜料金の記載がなかったことから、深夜の作業も昼間と同額の単価で計算され、深夜作業に伴う割増料金の収受ができていなかった。同社では、実情に合った形での契約内容の改定と適正運賃・料金収受の実現を目指して、果敢に荷主との交渉に乗り出した。

併せて、同社では就業規則の見直しを行ったほか、歩合給制から時間給制への再変更に向けた準備も進めた。特に、見直しにより手取り額が減少することがないように、歩合給制を時間給制に再度置き換えた場合のシミュレーションを実施。その結果、全ドライバーの3分の2は、時間給制に再変更しても手取り額が減少しないことが分かった。一方、手取り額の減少が見込まれる3分の1のドライバーに対しては、減少分を運賃単価アップまでの1、2か月は調整給で調整し、手取り額の維持に努めた。

同社では、契約内容改定と適正運賃・料金収受の実現に向け、荷主との交渉を進めている

「調整給は、賃金水準を維持するために、労働時間が減っても運賃単価を上げることで支給額を変えないしくみです。現在当社で勤務しているドライバーの離職を防ぐために導入しました。『2024年問題』への対応には、『労働時間短縮』と『ドライバーの賃金維持』の両輪で進めていく必要があります」（小川浩章取締役副社長）

同社では、運送契約の見直しを進めた上で、7月中旬までに全荷主に対して新運賃・料金を提示し、交渉を開始。運賃15%アップとともに、これまで収受できていなかった深夜料金などの料金収受を求め、荷主との交渉を重ねた。その結果、9割ほどの荷主が同社の要求を受け入れ、運賃水準の向上と料金の獲得に繋げることができた。

また、同社と最も取引の多かった荷主に対しては、現契約を一旦解約した上で新たな契約内容で取引を行うため、9月より交渉を開始する予定であるという。

「2024年問題」を好機と捉え 「利益を確保できる」体制の確立を！

一方で、同社では長時間労働になりがちな輸送体系の見直しも進めた。

荷主との運賃交渉の結果、イベント搬出入業務に関する運賃・料金水準が上がったことにより、スーパーへのルート配送業務とイベント搬出入業務の2つの業務をかけもちしなくても、ある程度の手取り額を確保することができるようになった。また、2つの業務を分離したことで、ドライバーの労働時間を抑えることができた。なお、イベント輸送専従者に対しては、同社の数値目標に納まる範囲でスポット契約による輸送にも就いてもらい、手取り額の減少を防いでいる。

同社ではこれまで、ドライバーの処遇改善の原資となる適正な運賃・料金を収受できていない状況であった。しかし、交渉の結果、適正運賃・料金を収受できるようになり、それを原資としてドライバーの賃金水準を高めるとともに、長時間労働削減への取り組みを進めてきた。

一方で、交渉の結果、折り合うことのできなかった荷主からは撤退する勇気も必要だと、小川副社長は語る。

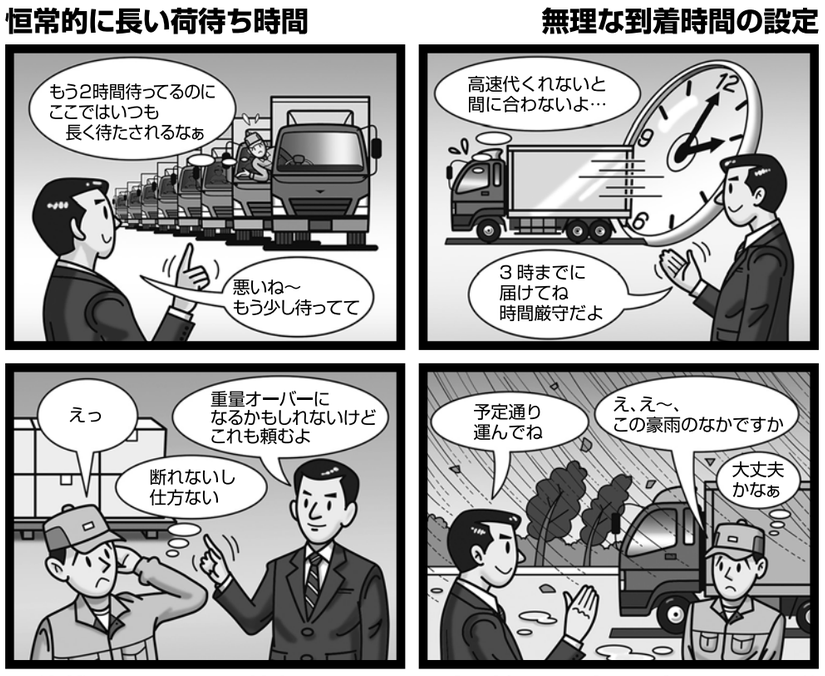
「お客様からの仕事を持続的に請け負うことのできるドライバーと車両は、自ずから限られてきます。荷主と運賃・料金交渉を行いながら、事業を継続していくために必要な運賃・料金を負担しないような荷主からは撤退する必要があると思います。そして、原価計算をしっかり行い、交渉力や提案力を身に付け、利益が確保できる新しい仕事を開拓していくことで、新たなチャンスが生まれます。また、運送事業者にはドライバーの時間外労働を減らしていくための努力も求められます。荷主とも連携しながら『2024年問題』への対応を進めていかなければ、ドライバーの長時間労働が常態化した『ブラック企業』になってしまいます。これでは新規採用どころか、離職するドライバーも増えてしまい、事業が成り立たなくなってしまいます。運送会社としては、従業員を確保し、事業を継続していくために、今こそ荷主と向き合わなければなりません。『2024年問題』を好機と捉え、物流維持に向けて荷主の理解を得た上で、利益を確保できる体制を整え、ドライバーの待遇改善・労働環境改善を着実に実行していくことのできる会社こそ、今後も生き残っていける運送会社ではないかと感じています」（同）

（取材協力）㈱花田運送
小川浩章取締役副社長

企業プロフィール

社　　名	㈱花田運送
本社所在地	福岡県福岡市東区松島6-14-31
代 表 者	代表取締役　江藤　伸一
設　　立	昭和36年6月
資 本 金	1,000万円
社 員 数	34人（うちドライバー27人）
車 両 数	37台

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。



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

シリーズ
物流経営士に聞く

第11回

『広報とらっく』では、トラック運送事業経営に携わる方々の資質の向上を図るため、全日本トラック協会が認定している物流経営士にインタビューし、物流経営士の資格取得のメリットなどを伺っています。

第11回は、東京都トラック協会の第23期（令和4年度）物流経営士課程で資格認定を受けた、肥沼拓己氏（多摩運送株式会社府中支店府中営業所所長）です。なお、肥沼氏は、修了生中最も優れた成績を修め、「最優秀賞」を受賞しました。

物流経営士認定番号「2211」

肥沼（こいぬま）　拓己（たくみ）氏

多摩運送株式会社　府中支店府中営業所所長

冷静に熱く「経営士」としての資質を養う

講座通じ得られた知識で トラック運送業界、会社に貢献

――肥沼さんの近況と物流経営士課程を受講したきっかけを教えてください。

多摩運送に入社して約15年、主に配車係など管理側で勤務してきました。トラックドライバーの経験はありませんが、運行管理者の資格も約10年前に取得しました。現在は、車両20台、ドライバー19人の府中支店府中営業所で所長をしています。

物流経営士の資格制度については、毎年、弊社の先輩方が複数名受講していますので、約10か月間もの長期に講義を受ける大変な課程ということは知っていました。いつか、機会があれば自分もこの資格を取りたいとは考えていましたが、正直、自ずから手を挙げてでも挑戦するものとは考えていませんでした。この度、会社から受講する機会をいただいた時には、「いよいよ自分の順番がまわってきたから、がんばってみよう」と緊張しました。

――長期の講座を修了して、率直な感想をお聞かせください。

同業他社の全く知らなかった方々と知り合えたことは、メリットとして非常に大きかったと思います。トラック運送業界では、運ぶものが違えば全く異業種のような業界であり、こうした機会がなければ接点を持つこともなかったでしょう。ここで得られた人的ネットワークはこの講座受講の魅力の一つでもあります。

同期の受講者は比較的同年代の方が多かったと思いますし、今後とも大切にしていきたい財産です。一点、心残りなのは、講座のスタート時期に、自分が所属する営業所でトラブルが発生し、講座終了後の同期の皆さんとの触れ合いや懇親会などの横の繋がりがなかなか持てなかったということでしょうか。トラブルがだんだん落ち着くにつれ、交流も徐々に深く繋がることができ、複数の方と何でも気軽に話せるような関係性を築けました。講座は終了しましたが、この関係は引き続き大切にしていきたいと思っています。

また、本来であれば講座受講よりトラブル解決を優先しなければならないような状態にあったと思いますが、会社の上司や仲間、そして部下が快く送り出してくれたことに感謝しています。

修了式で浅井隆東京都トラック協会会長から「最優秀賞」を授与される肥沼さん（9月6日、東京都トラック総合会館）

――肥沼さんはどのような講義が役に立ったと感じますか。

各専門の講師の方々から幅広い知識を習得でき、講義全般的に得るものがあったと思いますが、特に物流やトラック運送事業などの全体像を知る機会が今までなかったので、運送業界を俯瞰的に状況把握できたことが自分の中では非常にためになったと感じます。毎日の仕事をこなす中ではあまり意識しないことを把握・再確認し、また別の角度から見ることができる視点を持てるようになりました。

私の修了論文である「自社計画」策定のテーマは、雇用改善のための値上げ交渉についてで、そのために徹底的に自社の運送、荷役、保管、管理などセグメント別の現状を洗い出し、最適な利益を得るためにはどのように経営資源を再配置したらいいかを提案するものでした。その際、これまで自分が仕事をする上で、肌感覚で捉えていたぼんやりとした状態ではなく、冷静に客観的に分析しアウトプットできたと思います。

例えば、今後ますます少子・高齢化が進み、労働人口も減り、若者のクルマ離れが加速していく現状の中で、準中型運転免許制度の導入など、トラック運送業界は、最初からトラックドライバーになりたいと思っている人しか入ってこられない仕組みになっていると感じます。そして、トラックドライバー不足はより深刻化していくと予測できます。そうしたドライバー不足の中で、限られた少人数で実運送を担うしかなく、今後、実運送で持続的に発展していくには非常に厳しい現状であり、若年層、高年齢層、女性労働者が働きやすい、入りやすい業界にならないといけないという結論です。これを導き出すにあたって、講義で得られた知識などは最大限活用し、また、分析し、まとめ上げ、プレゼンテーションするための手法なども総動員し、自分の意見として発表できました。もしかすると、発表した内容よりもプロセスが評価されたのかもしれません。さらに、より「経営」のことを考える能力を身につけ、自分の力で答えを導き出せるようになるのが「経営士の力」と感じます。

――今後、物流経営士の資格をどのように活用していきますか。

荷主様へのアプローチ、特に「標準的な運賃」導入交渉、「物流の2024年問題」の解決に向けて、資格取得で得たものはすぐ活用したいです。また、昨今の高度な情報社会の中で、最先端の知識がないとお客様と正面から向き合えないと思います。受講で得られた知識をもって活躍する姿を部下、仲間に見せることも所長としての役割だと感じています。お客様との交渉の中で、少しでもいい条件を引き出し、会社にその利益を還元し、さらにその結果を会社の発展、ひいてはトラック運送業界発展に繋げられればと思います。

会社概要

多摩運送株式会社

［星野良三 代表取締役会長］
［齋藤 貢 代表取締役社長］

本　　社	東京都立川市 富士見町6-49-18
設　　立	昭和24年9月13日
資 本 金	5,000万円
従業員数	686人
車 両 数	500台

コラム　「物流経営士資格認定制度」とは？

トラック運送事業の健全な発展のため、事業に関する知識および技能の向上を図り、もってトラック運送事業の経営に携わる人々の資質向上に資することを目的に、平成10年に「物流経営士資格認定制度」が創設されました。

「物流経営士」の資格を取得しようとする人は、全日本トラック協会の承認を受けた「物流経営士資格認定講座実施機関」にて物流経営士資格認定講座を受講し、試験を受験する必要があります。試験の合格者に対しては、全ト協会長から「物流経営士」資格が付与されます。

なお、「物流経営士資格認定講座実施機関」は、東京都トラック協会（受講期間：11月～翌年9月）と愛知県トラック協会（同：4月～12月）の2団体となっています。

◆受講のメリット

・専門講師陣により、経営の基礎から物流の方向性まで幅広い知識が体系的に学べます。視野の拡大とマネジメント能力・営業能力のアップに繋がり、プレゼンテーション能力が向上します。

・新分野からのロジスティクスニーズに対し、いち早く有効な情報を見出し、ビジネスチャンスを掴む能力を高めます。

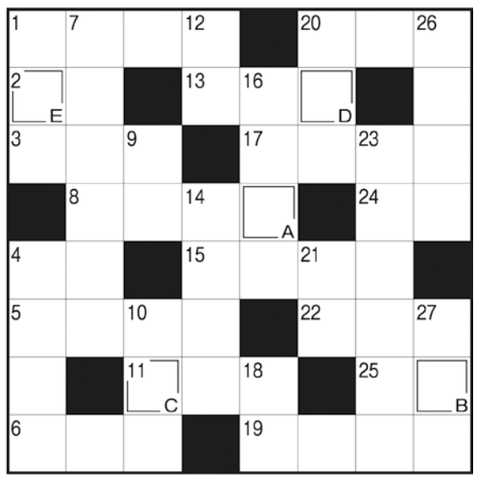
・宿泊研修を含む長期研修を通じヒューマン・ネットワークが構築できます。

・修了後の試験に合格することにより、全日本トラック協会から「物流経営士」として認定されます。

物流経営士について
全ト協ホームページ

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？



ヨコのカギ

1 北海道の○○○○川は、全国3位の長さです
2 緑○○　ウーロン○○
3 所○○○　一丁目一○○○
4 農機具などをしまうところ
5 屋内。卓球やボウリングは○○○○スポーツ
6 自動車のことを○○○とも言いますね
8 論より○○○○
11 カー○○○　○○○体操
13 洋画は吹き替えじゃなくて○○○で観る方が好きなんだ
15 通いではなく○○○○で働いています
17 土足禁止のところではこれに履き替えることも多いですね
19 重い物を上げたり下ろしたりする機械
20 ○○○に物がはさまったような言い方だね
22 クリックしたりするパソコン周辺機器
24 ○○ボード　スペア○○
25 面！　○○！　小手！

タテのカギ

1 マーケット。魚○○○
4 ○○○○総理大臣　○○○○総辞職
7 上野生まれのジャイアントパンダ。現在は中国にいます
9 本を書くこと。夏目漱石○○『吾輩は猫である』
10 ホーム○○○　大河○○○
12 マンションや学園にもいます
14 この煮物、○○○○でしつこくないからたくさん食べられるね
16 新聞やテレビ、雑誌など
18 トツじゃない方
20 「運ぶ」の「ぶ」や「走らせる」の「らせる」は○○○仮名です
21 囲碁は石、将棋は○○
23 かけに生卵をいれました
26 車体の前後につける緩衝装置
27 健康診断で血圧の○○○が高いって言われちゃった

答え
A
B
C
D
E

※解答は、10月15日号に掲載します。

パズル制作：ニコリ

氷雪※1とライフ※2を高次元でバランス、さらに耐偏摩耗性※3も向上

トラック・バス用総合系スタッドレス
ダブリュキューキューキュー
W999
V-STEEL STUDLESS W999
ENLITEN®

2023年7月より順次展開※4
215/70R17.5 123/121J　225/80R17.5 123/122L
225/90R17.5 127/125L　245/80R17.5 133/131J
265/70R19.5 140/138J　265/60R22.5 143/140J
275/70R22.5 148/145J ◆　11R22.5 14
11/70R22.5 14 ◆

発売済サイズ※4
245/70R19.5 136/134J　275/80R22.5 151/148J
11R22.5 16　295/80R22.5 153/150J

W999については、低車外音タイヤの基準値を満たしております

株式会社ブリヂストン
［お客様相談室］フリーダイヤル 0120-39-2936
受付時間：月～金（土日・祝日および指定休日は除く）9:00～17:00
https://tire.bridgestone.co.jp

※1.氷雪性能を示しています　※2.摩耗ライフを示しています　※3.当社従来品W910対比
※4.一部サイズは左記写真とは別パタンとなります
◆印サイズは2023年9月発売予定です
・ENLITEN：サステナビリティ、モビリティの進化を見据えた断トツ*商品を実現する革新的な「商品設計基盤技術」
＊企業としての目標

詳しくはホームページへ

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

中村社長に訊く!

普通免許のみの保有者にも広く門戸を開放し人材を確保

女性も受けやすい健康診断を通じ「女性が健康に働き続けられる職場」を目指す

中村　司
代表取締役

当社のドライバーは最年少40歳、定年66歳、延長再雇用は70歳までと、高齢化していますが、大型免許取得補助を行うことで、普通免許しか保有していない応募者や業界未経験者も積極的に採用しています。女性ドライバーを採用するのは、髙橋さんが初めてです。ミルクローリーの業務は荷役作業の身体的負担が少なく、女性ドライバーに担当してほしいと常々思っていたところ、社内のドライバーから髙橋さんを紹介され、迷わず採用しました。

当社は早朝からの運行が多いため、ドライバーを志望する女性からの応募があった場合、勤務時間の条件が合わないことがままあります。子どもを保育園や学校へ送り出したあと、8時半以降に運行を開始できる乗務を創出できれば、子育て中の女性もドライバーとして採用できるのではないかと、現在模索中です。

また、せっかく入社してくれた女性ドライバーが元気に、安心して、健康で働き続けるためには、労働条件や労働環境はもちろん、健康面のチェックが欠かせないと考えます。健康診断時には女性特有の疾患の検査項目を増やすなど、「女性が健康に働き続けられる職場づくり」を目指しています。

荒井貨物株式会社

［代表取締役　中村　司］

本社所在地	北海道川上郡標茶町平和9-5
資本金	600万円
設　立	昭和34年8月4日
従業員数	22人（ドライバー20人、うち女性1人）
車両数	19台

history!

「おいしい牛乳を安全な検査・輸送で届けたい」かけがえのない出会いから辿り着いた天職

幸運な出会いの連続が生んだ「女性ミルクローリードライバー」への道

「私がトラックドライバーという仕事を長く続けてこられたのは、人間関係に恵まれてきたからだと、常に感謝しながら仕事をしています」（髙橋さん）

30歳から4トンのバン型車で工場から小売店へ雑貨を配送する業務に従事した髙橋さん。トラックドライバーという仕事の楽しさを知り、自ら大型免許・大型特殊免許を取得して、手荷役が少ないダンプトラックが中心の運送会社へ転職。2年ほど道路工事現場への輸送を担当した。

その後、ダンプトラックドライバーとしてステップアップしようと転職した会社で、予想外の車種――タンクローリーに乗務することになる。転職先はダンプがメインの運送会社だったが、1台だけホエー（牛乳から乳脂肪分・カゼインなどを除いた半透明の液体）を運ぶタンクローリーの仕事があり、ダンプ同様手荷役が少ないからという理由で、髙橋さんはそのホエー運搬ローリーに乗務することになった。乳業メーカーの工場でホエーを積み、養豚場へ輸送。その輸送されたホエーを食べて育った豚のお肉が、北海道のブランド豚「ホエー豚」だ。

また、10年前から同じダンプドライバーの成田健一さんとパートナーとして生活を共にするようになった髙橋さんは、仕事の面でも成田さんから多大なる影響を受ける。成田さんは6年ほど前、ミルクローリードライバーとして荒井貨物に転職。成田さんから、地元の酪農家の方々が大事に育てた良質な生乳を輸送する仕事の重要性について話を聞くうちに、自分もミルクローリーに乗務してみたいという思いが大きくなっていった。そして2年半前、荒井貨物のミルクローリードライバーに1人欠員が出ることになり、中村社長が社員に「誰か働いてくれそうなドライバーを知らないか」と声をかけた。成田さんは髙橋さんに意向を確認し、当時勤務していた会社に相談して円満退社。成田さんの紹介で、髙橋さんは荒井貨物へ入社し、晴れてミルクローリードライバーとなったのだった。

「ホエーを輸送するローリーの会社の社長さんは、ミルクローリーに乗務したいという私の気持ちを理解してくださり、『うちにはミルクローリーの仕事がないからね。ホエーの輸送がしたくなったら、いつでも戻ってくれていいよ』と快く送り出してくれました。その社長さんに恩返しをするためにも、今の仕事に励んでいます」（同）

髙橋さんは、入社した荒井貨物でも、中村社長という、社員の心情に寄り添ってくれる、素晴らしい上司と出会うことになる。入社後、ふつうは1か月半ほどかかる研修を2週間ほどで終えた髙橋さんは、先輩である成田さんからも会社と自宅で指導を受けながら熱心に学び、日々成長。標茶町唯一の女性ミルクローリードライバーとして、確かな仕事ぶりもあいまって、地元でも話題の的だ。

そんな髙橋さんが今、仕事において最も大事にしているのは、「安全運行・高品質輸送に努めること」だという。

写真左から、成田さん、髙橋さん、中村社長

標茶町の広大な自然が育んだ牛乳を輸送

「入社以降、中村社長はどんなときも親身になって相談に乗ってくれます。仕事のことはもちろんですが、『女性社員のために健診を充実させたい』とおっしゃってくださったり、親族が病気になったときも、看病に行かせてくれたりするなど、いつも社員の気持ちに寄り添ってくれる社長のために安全運行を心がけていますし、ミルクローリーの美化・洗車に毎日注力しているのも、『荒井貨物のトラックはいつもきれいだ』と思ってもらうことで、社長に受けたご恩に報いたいからです」（同）

ドライバーのことを親身に考え、「この人のために働きたい」と思わせてくれる中村社長。私生活のパートナーであり、職場の同僚であり、ミルクローリードライバーとしての師匠でもある成田さん。2人の支えがあって、髙橋さんは日々の仕事に全力を傾けることができている。

ドライバーは「品質の門番」安全でおいしい標茶町産牛乳を届けるために

「1日の仕事の流れ」のコーナーで紹介した通り、ミルクローリーに乗務するドライバーは、生乳検査を行ったり、そのために講習を受けたりするなど、日々の勉強が欠かせない。指導を担当した成田さんは、「ホエー輸送という似た仕事をしてはいましたが、人間の口に入る生乳の輸送はまた別物。髙橋は仕事の覚えもよく、根性もあったので、仕事の吸収は早かった」と語る。

生乳輸送はなぜ「別物」なのかといえば、ドライバーが生乳検査を行うという、その責任の重大さによる。生乳検査は、①酪農家から出荷される際、②工場で受け入れる際――の二度行われるが、万が一抗生物質などが検出された場合には、集められた生乳はすべて廃棄処分される。そうしたミスを防ぐためにも、積み降ろし時には生乳の厳密な検査が必要になる。

「高い品質管理が求められる生乳輸送ですが、万が一の事態を、絶対に輸送の段階で止めなくてはならないという責務が私たちミルクローリードライバーにはあります。ミルクローリードライバーは、『安全でおいしい牛乳の品質を保持する門番』でもあるのです。この標茶町の酪農家さんたちが牛を一頭一頭大切に育てて搾乳した、良質でおいしい生乳を、消費者に届けるための輸送に携われることを、私は誇りに思っていますし、私の天職だと感じています。町内を走行していると、子どもたちが『トラックだ！ すごい！ 大きい！』と声をかけてくれることも喜びのひとつです。私の乗っているピカピカのミルクローリーを見て、男の子も、女の子も、『私も将来トラックに乗ってみたいな』と思ってもらえたらうれしいです」（同）

髙橋さんはこんな人！

髙橋さんは、明るく元気で、責任感とパワーにあふれた女性ドライバーさんです。一日の運行が終わると必ず私の元にも報告をしに来てくれて、話に花が咲きます。（事務員・見浪早苗さん）

女性の輝く現場から

トラガールのお仕事。

第38回「大型ミルクローリードライバー」髙橋　加代さん（荒井貨物㈱・北海道）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。

第38回目は、「大型ミルクローリードライバー」のお仕事です。荒井貨物㈱（北海道）の髙橋加代さんが登場します。

トラガールファイル

髙橋（たかはし） 加代（かよ）さん

標茶町内唯一の女性ミルクローリードライバー！丁寧な仕事×管理で届ける「安全でおいしい牛乳」

- 高校卒業後、靴店などで販売員として勤務し、30歳のころ、「運転を職業にしたい」と4トン車の配送ドライバーに転身。10年前に自費で大型・大型特殊自動車免許を取得し、大型ダンプ→タンクローリーでの乗務を経て、2年半前に同社に入社し、ミルクローリードライバーに。
- 高校1年生の息子をもつお母さん。「毎朝4時に起きて息子のお弁当を作ってから出勤し、ちゃんと起床・通学しているか、確認の連絡もとっています」（髙橋さん）。
- 健康維持のために心がけているのは、十分な睡眠と食事で、趣味は「道の駅めぐり」。「早寝早起き、たっぷり8時間は睡眠をとることが安全運転の秘訣です。休日には道の駅をまわり、新鮮な野菜や特産品を買ってきて食べ、英気を養うことが、この仕事を続けられる原動力になっています。おすすめの道の駅は、十勝の食材をふんだんに使用した食事を楽しめる河西郡中札内村の『道の駅なかさつない』です」（同）。

- 担当業務：大型タンクローリー車による生乳輸送
- 勤続年数：２年６か月
- 取得資格：大型自動車免許・大型特殊自動車免許

髙橋さんのある1日の仕事の流れ

髙橋さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に1日密着させていただきました。

6:30
出社。点検（写真①）、点呼・体調チェック（写真②）等を行ったあと、出発。

①

②

7:30
標茶町内にある4軒の牧場を巡り（写真③）、生乳の集荷を行う【第1便】。

③

9:00
標茶町内にある農業協同組合のクーラーステーション（集乳車によって集められた生乳を、乳業メーカーの工場へ送る前に、一時的に貯蔵・冷却する施設）に到着。まず車両の計量（写真④）を行ってから、荷降ろしを開始する。

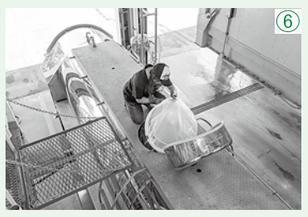
④

解説：生乳の荷降ろし作業

計量後、クーラーステーションの荷降ろし場に移動（写真⑤）。

⑤

髙橋さんはまず、ミルクローリーから生乳検査のサンプルを採取（写真⑥）して、集荷してきた4軒分の生乳サンプルとともにクーラーステーションの事務所に届け、生乳の状態を検査・確認してもらう。



⑥

検査の結果が問題ないことを確認した後、ローリーからパイプを繋ぎ（写真⑦）、ステーション内の貯乳タンクに送る。

⑦

送乳完了後、計量場で再計量を行い、計量結果の出力紙を受け取って終了（写真⑧）。

⑧

10:00
荷降ろし完了後、【第2便】の集荷に向け出発（写真⑨）。【第2便】でも、【第1便】と同じく、標茶町内にある4軒の牧場で集乳を行う。

⑨

10:30
1軒目の牧場に到着。生乳検査と積み込みを行う。

解説：生乳検査と積み込みの手順

消毒や生乳の状態チェック等を行った後、集乳ホースを引き出し（写真Ⓐ）、牧場内のバルククーラー（冷却貯乳槽）に接続。

Ⓐ

バルククーラーから生乳のサンプルを採取する（写真Ⓑ）。生乳検査は、技術講習を修了した者が行える業務で、髙橋さんも必ず年に1回受講している。

Ⓑ

サンプルの風味検査、アルコール検査（写真Ⓒ）、比重検査（写真Ⓓ）を行い、判定結果を記録用紙に記入し、基準を満たしているかどうかを確認。

Ⓒ

Ⓓ

全ての検査に合格し、乳業メーカーの工場に提出する分のサンプルを採取したら、集乳ポンプのスイッチをONにして集乳を開始（写真Ⓔ）。

Ⓔ

指定量を全て積み込み終えたら、バルククーラーから集乳ホースを外し（写真Ⓕ）、格納。酪農家の方へ作業の終了報告を行い、積み込みは完了。

Ⓕ

11:00
残る3軒の牧場を巡り、集乳作業を行う。

12:00
集荷してきた4軒分の生乳を、標茶町内にある乳業メーカーの工場に降ろす。タンクローリーの洗浄や清掃もこの工場内で行う。「第2便で運んだ生乳は、主にバターや脱脂粉乳へと加工されます。スーパーマーケットでバターを見かけると、『このバターは私の運んだ牛乳でできているんだな』と、しみじみ感動しますね」（髙橋さん）。

14:30
帰社。帰庫時点呼・日報の記入や、伝票の提出、一日の報告を行う（写真⑩）。

⑩

15:00
退社。

シリーズ 優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第35回 舞鶴運輸株式会社（京都府舞鶴市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。
今回は、日常点検を徹底するとともに、事故動画の活用を通じてドライバーの意識高揚を図っている、京都府舞鶴市の舞鶴運輸株式会社を紹介します。

トラックによる事故を何としても減らし「憧れ」を感じさせる業界へ

タイヤメーカーとの連携で点検への意識を高め　安全輸送実現に繋げる

2営業所・1事業所体制をとっている同社。写真は、舞鶴営業所に配置しているウイング車

ドライバーの命とお客様の荷物を支える大切な「タイヤ」技術を磨き点検精度向上に挑む

村尾　直則
代表取締役社長

舞鶴運輸㈱（村尾直則代表取締役社長）は、舞鶴市にある本社・舞鶴営業所のほか、喜多事業所（同）、京都営業所（京都市）で構成される運送会社である。舞鶴営業所（ドライバー21人）ではトレーラーによる海上コンテナ輸送や木材製品・鋼材輸送を、京都営業所（同27人）では冷凍冷蔵車による京阪神エリアへの乳製品輸送を手がけている。

同社における安全対策の中で大きな特徴となっているのは、「日常点検の徹底」であり、その中でもタイヤの点検に最も力を入れている。

同社では長年にわたり、あるタイヤメーカーにタイヤの営業所・倉庫を貸していた。そのタイヤメーカーの営業所が舞鶴市内から撤退するにあたり、同社では令和3年に喜多事業所を立ち上げ、タイヤの配送・保管のほかに販売業務も担うようになった。喜多事業所には同社の従業員のほかに、タイヤメーカーから出向してきたスタッフも常駐している。タイヤメーカー出身のスタッフとともに日常点検・整備を行うようになったことで、同社の従業員の車両点検に対する意識が高まったという。

同社では運行前点検の実施にあたり、タイヤの空気圧の確認を徹底している。空気圧不足の状態で走行すると「スタンディング・ウェーブ現象」が起こりやすく、また空気圧が高すぎるとバーストやコード切れなどが発生する危険がある。同社では、「タイヤがドライバーの命とお客様の大事な荷物を支えている」と捉え、タイヤ・ゲージを使ってタイヤの空気圧の点検を欠かさずに行うようにしている。また、タイヤの亀裂や損傷、異常摩耗、溝の深さなどの確認も徹底している。

タイヤ・ゲージを使い、タイヤの空気圧を日常的に確認・調整している

一方、定期点検整備について、以前は社内で行っていたが、現在は整備工場に任せ、プロの整備士による点検を受けるようにしている。定期点検整備を受ける際には、整備管理者が普段乗務しているドライバーから、運転している際に気になる箇所などを聞き出した上で整備工場に伝え、定期点検整備の際にスムーズに対応できる体制を整えている。

トルクレンチを使ってホイールナットを締め付け、車輪脱落を防いでいる

「点検・整備を怠ると、それによって発生する事故や車両故障のためにお客様に荷物を届けることができなくなり、自社に対する信頼が失われてしまいます。安全輸送を継続していくためには、ドライバーと整備管理者、整備者が連携し、事故に繋がりかねない車両の不具合を取り除いていくことが最も重要なことだと考えています」（村尾社長）

車両の状態に細心の注意を払うとともに、事故や故障を未然に防いでいる同社。村尾社長は、「事故や車両故障を未然に防ぐためには、日常点検や定期点検整備に適正なコストをかけていく必要があります。燃料価格や人件費が高騰する中で、点検・整備にかかるコストの削減を考えている運送事業者も少なくないと思いますが、ここを削ってしまっては安全輸送の実現は難しくなるでしょう」と、点検・整備の重要性を強く訴えた。

同社では、「正しい日常点検が安全を担保する」と捉え、適切な点検作業を徹底している

「同じ事故を二度と繰り返さない」ためドラレコの事故映像で安全の重要性を伝える

ドライバーにドラレコの映像を見せ、事故に対する危機意識を高める

同社では、全ての車両にドライブレコーダー（ドラレコ）を搭載しており、月に1回、ドライバーの運転時の動作やヒヤリハット事象の有無を管理者が確認し、危険性の高い運転操作を行っているドライバーに対しては映像を見せながら、注意を促すようにしている。

一方、事故が発生した場合には全ドライバーに対していち早く映像を見てもらい、事故に対する危機意識を高めているという。

昨年11月、同社のトラックが夜間の街路灯のない道路を走行中、自転車に接触するという事故があった。幸いにも自転車の運転者は軽傷で済んだが、一歩間違えれば、死者や重傷者を生じさせるような重大事故に繋がりかねないものであった。

この事故が、同社にとって初めてとなる重大事故となりかねない事故であったことから、危機意識をもった村尾社長は、村尾重則専務取締役と協力して、事故発生日とその翌日の2日間にわたり全ドライバーにドラレコの映像を見てもらい、事故防止への意識を一層強くもつよう呼びかけた。

「自分が働いている会社で発生した事故の映像だからこそ、ドライバーに他人事ではなく自分のこととして事故を意識させることができます。ドラレコ映像を見ることで事故を一人ひとりに体感してもらい、一層気を引き締めて日々乗務にあたってもらいたいと考えています。なお、事故発生から1年が経過する今年11月には、当時の映像を再度全ドライバーに見せ、事故を振り返ってもらうことで、事故防止への意識をもう一段高めたいと考えています」（同）

両営業所のドライバーとも24時間365日体制で輸送にあたっていることから、全ドライバーが一堂に会する機会が少なく、ドライバーへの安全指導については少人数で行っている。

同社では車両のサイズや業務内容によってドライバーを班分けしており、各班長がメンバーのドライバーに対して注意事項などを伝えるようにしている。

一方で、社内伝達のスピード化を図るため、同社では社内でビジネスチャットを活用するなど、デジタル技術を活用した情報共有への取り組みも進めている。

「舞鶴営業所と京都営業所では保有する車両や扱う荷物が異なることから、かつてはそれぞれの営業所で事故防止への取り組みを行っていました。また、ドライバーの採用も営業所ごとで行っており、営業所間の異動もありませんでした。私が当社の社長に就任してから10年ほどが経ちましたが、デジタルの活用などを通じて両営業所の足並みを揃えるように心がけてきました。今後も全社一丸となって、事故防止に取り組める体制を整えたいと考えています」（同）

全社的な取り組みのひとつとして、同社では報奨制度を設けている。

同制度では、舞鶴営業所と喜多事業所、京都営業所の全従業員を対象に、「普段の評価」や「事故の有無」などについて、村尾社長と村尾専務の2人による加点式の査定を実施。査定結果を年2回支給する賞与に加算するとともに、半期ごとに村尾社長と村尾専務が全従業員と面談を行い、従業員の良いところや改善点などを直接伝えるようにしている。

労働環境改善と安全対策の継続で得られる「心の余裕」がドライバーを事故から守る

同社では1年ほど前から、「物流の2024年問題」の影響でドライバーの確保が難しくなってくることを視野に入れて、時間外労働の削減や有給休暇の取得促進などドライバーの労働環境改善への取り組みを進めている。こうしたことを背景に、最近は同社の従業員からの紹介で、20代や30代前半の新人ドライバーが入社してきているという。

「トラック運送業界は3Kだと思われがちですが、当社としてはドライバーの労働環境改善を通じて、従業員に楽しく仕事をしてもらえる場にしていきたいと考えています。職場環境や人間関係に不満があり、心が不安定な状態で乗務を続けていると、ちょっとした不注意によって事故を惹起しかねません。ドライバーの労働環境を改善して、ドライバーに日々ちょっとした幸せを感じてもらいながら乗務を行ってもらうことで、目には見えない『心の余裕』によって事故から守られるといった効果もあるのではないかと考えています。事故に遭うことなく、毎日自宅に元気で帰ることのできるドライバーが、真の『プロドライバー』ではないでしょうか。3Kのイメージのまま、事故発生件数の多い業界のままであれば、誰もトラックドライバーに対して憧れの思いをもたないため、ドライバーの確保がより厳しくなってくることも想像に難くありません。それでは、我が国の物流を維持できなくなってしまいます。当社としては、これからもドライバーの労働環境改善とともに事故防止にも積極的に取り組み、従業員のご家族に『今日も事故なく、一日無事に仕事が終わって良かった』と安心していただけるような運送会社にしていきたいと考えています。様々な取り組みを通じて安全性を高め、トラック運送業界全体の底上げを図り、多くの方々に憧れの気持ちをもっていただけるようにしていくことで、トラック運送業界の明るい未来が拓かれるのではないでしょうか」（同）

（取材協力）舞鶴運輸㈱
村尾直則代表取締役社長、村尾重則専務取締役

企業プロフィール

社名	舞鶴運輸㈱
本社所在地	京都府舞鶴市字喜多1105-16
代表者	代表取締役社長　村尾　直則
設立	昭和29年4月
資本金	2,000万円
社員数	58人（うちドライバー48人）
車両数	52台

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	10月25日（水）	13時30分～16時30分	TKP ガーデンシティPREMIUM 横浜西口 カンファレンスルーム6A 神奈川県横浜市西区南幸2-19-9	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-5844-6276 ※ガイダンスの2番を押してください
トラック バス・タクシー	10月30日（月）	13時30分～16時30分	TKP ガーデンシティ PREMIUM 名古屋ルーセントタワー16階 会議室H 愛知県名古屋市西区牛島町 6-1	中部運輸局	

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。
※講習会開催日の約1か月前より参加者募集を開始する予定

グリーン経営ホームページ　https://www.green-m.jp/
「認証基準」、「取組事例」など 詳細は グリーン経営 で 検索

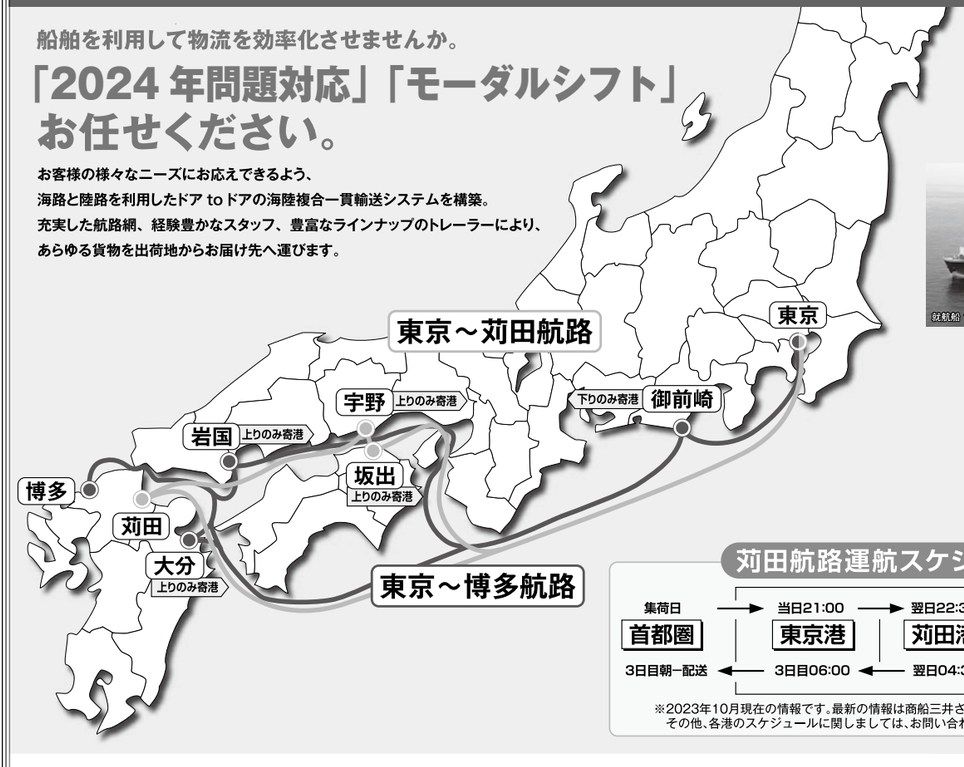
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒112-0004　東京都文京区後楽1-4-14 後楽森ビル10階
（略称：エコモ財団）　☎03-5844-6276 http://www.ecomo.or.jp

首都圏／九州 定期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



苅田航路運航スケジュール
集荷日 首都圏 → 当日21:00 東京港 → 翌日22:30 苅田港 → 翌日ミッドナイト配送 九州全域
集荷日※宇野港・坂出港へは上り便で週一便寄港 → 翌日04:30 苅田港 → 3日目06:00 東京港 → 3日目朝一配送 首都圏
※2023年10月現在の情報です。最新の情報は商船三井さんふらわあHPをご確認ください。
その他、各港のスケジュールに関しましては、お問い合わせください。

商船三井さんふらわあ
物流営業二部　TEL：03-6866-7308
九州支社　TEL：092-281-0190
mail：molftky.booking@molgroup.com

車輪脱落事故防止へ「令和5年度緊急対策」

<<<冬用タイヤ交換の平準化へ新品ナット提供>>>

冬期に多発！ 大型車の車輪脱落事故を防止へ

国土交通省は9月29日、全日本トラック協会などで構成する「大型車の車輪脱落防止対策に係る連絡会」が取りまとめた、大型車の車輪脱落事故防止に係る「令和5年度緊急対策」について、同連絡会など傘下団体会員に対して通達した。大型車の車輪脱落事故防止については、平成30年度から事故防止のための緊急対策を策定し、業界を挙げて積極的に取り組んできたが、令和4年度の事故発生件数は140件と、前年度より17件増加しており、依然として多くの車輪脱落事故が発生している。

国交省ではこの事態を踏まえて、同連絡会が取りまとめた「令和5年度緊急対策」の積極的な取組を関係団体等に求めた。

5年10月から6年2月末まで「車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施

5年度の緊急対策は、①冬用タイヤ交換の平準化の推進、②国土交通省実施事項、③連絡会構成団体共通実施事項、④連絡会構成団体別実施事項、⑤大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施――の5項目としている。

5年度の緊急対策では、特に「冬用タイヤ交換の平準化の推進」（別掲左記事）が新たな取り組みとして実施される。令和4年2月に設置された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」（座長：伊藤紳一郎〈独〉自動車技術総合機構交通安全環境研究所）において、大型車の車輪脱落事故事例について調査・分析を行い、同12月に中間取りまとめを行ったところ、事故車両の多くにタイヤ脱着作業時のワッシャ付きホイール・ナットの点検、清掃や各部位への潤滑剤の塗布、さらにはホイール・ナットが円滑に回るかの確認が不十分など、適切なタイヤ脱着作業やタイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない等の問題点が確認された。

同省では、こうした状況を踏まえ、大型車の使用者に対して、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の重要性について周知・啓発を図っている。また、車輪脱落事故の発生は、例年冬用タイヤへの交換から1～2か月後が大半を占めており、積雪予報が発せられた直後に交換作業が集中したことにより、不適切な脱着作業が行われていたことも予想される。このことから通常の降雪時期を待たず早期に冬用タイヤに交換するなど、余裕を持って正しい脱着作業を行えるよう、冬用タイヤ交換作業の平準化を推進することとした。

一方、緊急対策④の「連絡会構成団体別実施事項」では、全日本トラック協会に対し、傘下会員に向けて、冬用タイヤ交換の平準化を推進するとともに、これまで取り組んできた実施事項について、引き続き取り組むよう周知・徹底を求めた（別掲）。

さらに、国交省では、この大型車の車輪脱落事故対策は、大型車の使用者が車輪脱落事故を防止するため、特に例年10月以降の冬用タイヤ交換時期に事故が多発していることから、10月1日から令和6年2月28日までの間を「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」実施期間として全国的に活動を展開し、大型車の車輪脱落事故防止対策の徹底を図る取り組みを実施する。

降雪期を待たずに余裕を持った正しいタイヤ脱着作業実施を

通達では、トラック運送事業主・会社代表者に対しては、車輪脱落事故防止のための「お・と・さ・な・い」のポイント（写真右上）について、自社内の整備管理者、運転者およびタイヤ脱着作業者に周知徹底を図るよう求めているほか、整備管理者・補助者に対しても、作業時間に余裕を持った、計画的なタイヤ脱着作業を実施するよう求め、特に降雪地を運行する車両がある場合は、積雪予報が発せられた際に急な交換とならないよう十分配慮するよう要請している。

このほか、自社内でタイヤ脱着作業を行う際は、「正しい知識を有した者が実施すること」、また、著しくさびたホイール・ボルトやホイール・ナット、ディスク・ホイールでは、適正な締付力が得られないため、「タイヤ脱着作業時に点検・清掃や潤滑剤の塗布を行っても、さびが著しいディスク・ホイールや、ひっかかり等の異状がありスムーズに回らないホイール・ボルトおよびホイール・ナットは、使用せず交換すること」、「車輪脱落事故の多い左側後輪について重点的に点検すること」などを列挙している。

また、増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法について、運転者やタイヤ脱着作業者に指導することを求めるとともに、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付けることを求めた。

さらに、自社でタイヤ脱着した大型車による車輪脱落事故が依然として多発していることを踏まえた対策として、次の項目を示した。

・自社内で大型車のタイヤ脱着作業を行うときは、作業者に「タイヤ脱着作業管理表」に沿って作業を実施し、その結果を記録

・タイヤ脱着作業完了後、「タイヤ脱着作業管理表」をもとに適正なタイヤ脱着作業が行われていることを確認

・「タイヤ脱着作業管理表」を使用し、増し締めの実施結果を記録

・日常点検実施者に「日常点検表」を使用して、「ホイール・ナットの緩み及び脱落」などの点検を確実に行う

・増し締め実施後、点検ハンマによる確認手法、ホイール・ナットへマーキングを施す、または、インジケーターを装着し、それらのずれを確認する手法により、ホイール・ナットの緩みの点検を確実に確認する

北海道・東北・北陸信越運輸局管内事業者へ

自工会から新品ナットを提供 冬用タイヤ交換平準化対策として

国交省は8月30日、全日本トラック協会に対して、「冬用タイヤ交換の平準化の取組みのための新品ナットの提供について」を事務連絡した。この事務連絡は、同省の大型車の車輪脱落事故防止「令和5年度緊急対策」の一環として行われるもの。雪国では、例年11月下旬から12月上旬頃に降雪予報が発表され、予報発表後には冬用タイヤへの交換需要が増加する結果、一時的に整備工場等における交換作業が集中し、車輪脱落事故に繋がる整備ミスが発生するおそれがある。このため、令和5年度には、大型車の車輪脱落防止に向けた新たな取り組みとして、10月から11月上旬頃の早期に計画的に余裕を持って冬用タイヤへ交換することで、正しい脱着作業を行うことが可能となるよう、交換需要の平準化を図ることを目指している。

その際に、特に冬用タイヤの交換需要が高い北海道・東北・北陸信越運輸局管内では、所属トラック協会本部および支部等の事務局に対して、（一社）日本自動車工業会から新品ナットが提供されることとなっており、このため、新品ナットの提供に関し、関係する道県トラック協会へ事前に周知したもの。

事務連絡では、①取組期間中にタイヤ交換を行った際、劣化したナットの交換用に、新品ナットを提供、②対象地域は北海道・東北・北陸信越運輸局管内――と通知されており、9月初旬前後に設定された準備期間には、自工会から事務局へ新品ナットが送付されること、各道県ト協会員事業者は、取組期間中にタイヤ交換をする車両を計画し、必要となるナットを拠点に引き取りに行くことなどを求めている。

なお、トラック運送事業者は「ナット交換実績管理表」とともに営業所ごとに新品ナットを持ち帰り、10月～11月中旬をめどに、各事業者において、計画的にタイヤ交換を実施。取り組みを実施したトラック運送事業者は「ナット交換実績管理表」をトラック協会に提出することとしている。

別掲　全日本トラック協会実施事項

(1)傘下会員に対して、冬用タイヤ交換の平準化を推進するとともに、これまで取り組んできた次の実施事項について、引き続き取り組むよう周知・徹底を図る。

①整備管理者は、適切なタイヤ脱着作業の実施を確保するため、次の事項を徹底すること。

・タイヤ脱着作業日程および作業時間に余裕を持った計画的なタイヤ脱着作業を実施する。特に降雪地を運行する車両がある場合は、「冬用タイヤ交換の平準化の推進」を踏まえ、積雪予報が発せられた際に急な作業とならないよう十分配慮する。

・自社でタイヤ脱着作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる。

②運送事業者は、車輪脱落事故防止のための「お・と・さ・な・い」のポイント（写真右上）について、社内の整備管理者、運転者およびタイヤ脱着作業者に確実に実施させること。

特に車輪脱落事故の多い左側後輪や積雪地域、舗装されていない道路を走行する大型車については、重点的な点検・整備の実施を心がけること。

③整備管理者は、著しくさびたホイール・ボルトやホイール・ナット、ディスク・ホイールでは適正な締付力が得られないため、タイヤ脱着作業時に点検・清掃や潤滑剤の塗布を行ってもさびが著しいディスク・ホイールや、ひっかかり等の異状がありスムーズに回らないホイール・ボルトおよびホイール・ナットは、使用せず交換すること。特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から4年以上経過している車両は入念に確認すること。

④整備管理者は、増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を、運転者やタイヤ脱着作業者に指導すること。なお、整備管理者は、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付けること。

(2)依然として、自社でタイヤ脱着作業を行った貨物自動車による車輪脱落事故が多く発生していることに鑑み、貨物自動車運送事業者に対しては、以下の実施事項を追加して取り組むよう周知・徹底する。

①整備管理者は、自社で大型車のタイヤ脱着作業を行うときは、作業者に対して、タイヤ脱着作業管理表に沿って作業を実施、その結果を記録させて、適切なタイヤ脱着作業が行われていることを確認すること。

②整備管理者は、タイヤ脱着作業管理表を使用して、タイヤ脱着作業後の増し締めの実施結果を記録し、確実に増し締めが実施されていることを確認すること。

③整備管理者は、日常点検実施者に日常点検表を使用して、「ホイール・ナットの緩み及び脱落」、「ホイール・ボルト付近のさび汁痕跡」、「ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの不揃いの確認」および「ホイール・ボルトの折損等の異状」の点検を確実に行わせること。なお、ホイール・ナットの緩みの点検については、点検ハンマによる確認手法のほか、ホイール・ナットへマーキングを施す、または、ホイール・ナット回転指示インジケーターを装着し、それらのずれを確認する手法により、ホイール・ナットの緩みの点検を確実に実施すること。

(3)国土交通省から要請される「ホイール・ナットの緩みの総点検」の実施および結果の報告について、傘下会員へ協力依頼する（年末年始の安全総点検関係）。

(4)全日本トラック協会においては、上記(1)および(2)に加え以下の事項について実施する。

①トルクレンチを有していない事業所への保有を働きかける。

②「冬用タイヤ交換の平準化の推進」の取組に際し、日本自動車工業会から北海道・東北・北陸信越運輸局管内の傘下協会に提供される大型車ホイール用ナットについて、別途依頼している令和5年8月30日付け事務連絡に基づき、実績等を国土交通省自動車局整備課に送付する。

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～

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

ほんのヒトコマ［第125回］ 前川しんすけ

最新の地図アプリ……店名、個人名等を入力すると……連れて行ってくれる……!?

法令○×クイズ ～駐停車編～

【解答】3面に問題

❶ ○（法第2条第1項第18号）駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で５分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

❷ ×（法第44条第1項第1号）勾配の急な坂は、坂の上り下りの別にかかわらず、駐停車が禁止されている。

❸ ×（法第44条第1項第3号）横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分が駐停車禁止と定められている。

❹ ○（法第45条第2項）車両は、駐車したとき、道路の右側部分に3.5メートル以上の余地がないこととなる場所には駐車してはならない。ただし、貨物の積卸しで運転者が車両を離れないとき、もしくは車両を離れてもただちに運転できる状態にあるときはその限りではない。

❺ ○（法第75条の8）高速道路では、①危険防止などのための一時停止、②故障などのため十分な幅のある路肩や路側帯にやむを得ず駐停車するとき、③パーキングエリア等で駐停車したり、料金の支払いなどのため停車するときなど一部の例外を除いて駐停車が禁止されている。

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147回（拡大版）「『タイヤ難民』を回避せよ！」

人材不足・酷暑・整備工場激減 トラックタイヤ対応は課題山積

「物流の2024年問題」が大きな社会問題となる中、トラック輸送の分野にとどまらず、タイヤ業界でも大きな変化が起きています。特にトラックタイヤ専門店では、人材不足によって、タイヤ交換機器を搭載したサービスカーでの出張交換が難しくなり、ユーザーに対してタイヤ店への入庫を呼びかける動きが活発化しています。

ここ数年の異常気象により、夏場には気温が40℃を超えることも増えてきました。タイヤ業界では、屋外でトラックタイヤの交換作業を行う場合、熱中症対策を考えて、「必ず2人1組で交換する」というガイドラインが導入されています。また、夏場のタイヤ交換作業にかかる時間は、他の季節と比べ、約1・5倍～2倍の時間を要します。真夏の屋外で、日光を吸収し高温になったアスファルトの上で作業を行うため、体力の消費も尋常ではありません。たとえ作業経験が10年以上あるベテランタイヤ整備士であっても、20分おきに作業を止めて日陰に入り、休憩を取りながら、交換しなければなりません。そのため、新人のトラックタイヤ作業員を採用しても、重労働作業に耐えられず、入社した日の翌日に辞めるといった事例も増えています。

さらに追い打ちをかけているのが、大型トラックを扱う民間整備工場の激減です。タイヤの点検・交換を行う人材や工場が不足していることで、トラックタイヤの脱着作業すら難しい現状があります。

ホイール・ボルトやナットの点検 今の時期にこそ「脱輪対策」再確認

その一方で、トラックタイヤ業界では近年、「ISO方式ホイールが装着された大型トラックの脱輪問題」という、大きな課題も抱えています。ISO方式ホイールのタイヤ脱着作業は、JIS方式ホイールの作業を長く経験した者であっても、正確に作業することが難しいです。

ISO方式ホイールが、新車の大型トラック（タイヤサイズ19・5インチ以上）に初めて採用された時期は、平成18年頃です。それ以降、15年以上使用したホイールは、老朽化により、たとえプロのタイヤ作業員が手順通り安全に作業を行っても「ホイールナット」が緩む可能性があります。そのため、安全に万全を期すためには、タイヤ整備士による点検のみならず、トラックドライバーの日常点検にも頼らざるを得ない現状です。

人材不足解消のため、トラックタイヤ業界では、外国人労働者をタイヤ作業員として採用しているという話も少しずつ耳に入るようになってきました。トラックタイヤ業界としては、脱輪によって起きる大事故を防ぎたいと考えつつも、人材不足が大きな壁となり、安全な作業が提供できなくなる現実を抱えています。

ナットの緩みが少ないといわれるJIS方式ホイールであっても、年数が経過したものを車両に取り付ければ、ボルトとナットの隙間に水分がたまってさびが発生し、ナットが簡単に緩んでしまい、放置するとホイール自体が割れるケースもあります。

ISO方式ホイールの脱着方法は、まずホイールを車両から取り外したあとホイールとボルトを清掃し、エンジンオイル等の潤滑油を確実に塗布。次に、ボルトがナット穴の中央にくるよう「センター出し」をしたあと、適正なトルク値で締めれば、ナットが緩む可能性は限りなく低くなります。

プロのタイヤ作業員は、こうしたホイール別の作業知識を身につけているからこそ、大きな事故に繋がらない作業を行うことができるのです。

脱輪防止に会社全体で点検強化 参考となる「ダンプのタイヤケア」

そこで紹介したいのが、土砂を運搬するダンプトラックのドライバーが行っているタイヤ点検です。

工事現場に入るダンプトラックは、タイヤをパンクさせた状態で入場することは許されません。そのため、ダンプのドライバーは毎朝、駐車場に来たら点検ハンマーを持ち、タイヤを1本1本叩きながら、クギなどが接地面に刺さっていないかどうか、入念に確認してから工事現場に向かいます。

タイヤはご存じの通り、ゴムでできていますから、タイヤ内の空気が少なければ、その叩く音が鈍くなります。ハンマーで叩き、少しでも音の鈍さを感じた場合は、自分の脚を使って、タイヤの接地面を蹴り飛ばす「官能評価」での判断も行い、万全だと確認してから出庫します。

パンクを防ぐ タイヤ点検のポイント①

2本のタイヤは、同じトラックの前輪からはずしたもの。空気圧不足を放置したまま使用すると、タイヤの接地面全体が餅を焼いた時のように膨らむこともある。このような状態になると走行中にハンドルが取られ大事故に繋がる

工事現場での仕事が完了すると、その直後に2回目のタイヤ点検を行い、自社の駐車場に戻ってさらに3回目の点検です。タイヤにクギが刺さっている場合、クギの位置が真下（接地面）にきてしまうと発見できませんから、2回目・3回目と重ねて点検を行うことで、パンクの発見率も上がります。

ダンプトラックのドライバーは、「タイヤに空気がまったく入っていない状態で車両を動かすと、走行中にタイヤの側面が粉々になり、パンク修理を行うことができない」ということを知っています。ユーザーの都合で無理にパンクを修理すれば、空気注入中にタイヤが大爆発を起こします（タイヤ作業員が命を落とす事例も発生しています）。ですので、タイヤ店に入庫した時点でタイヤの空気が完全に抜けきっていた場合、たとえ前日に購入したタイヤであっても修理不能で、速やかにタイヤの交換を行うことになります。

大型ダンプトラックのタイヤサイズは、「11R22・5」です。大型タイヤのスタンダードサイズといわれる「ジュウイチアール」も、今や1本5万円以上しますから、タイヤ点検は会社の経営やドライバー自身の生活を守るために行うものなのです。

タイヤ整備を生業とする者として、私が危惧しているのは、「物流の2024年問題」によって、運送会社がタイヤケアに充てる時間が不足してしまうことで、その解決策として提案したいのが、「ドライバー自身が実践できる、会社全体での工夫」です。

例えば、待機時間を利用して点検を行い、タイヤケアの頻度を上げることもできるでしょう。また、会社全体で「トラックタイヤに刺さったクギを発見した人には報奨金」というようなゲーム感覚の制度を設ければ、常にタイヤを注視する習慣をつけることもできます。こうした取り組みを通じて、タイヤチェックの機会を増やすことが、安全なトラック輸送に繋がるはずです。

パンクを防ぐ タイヤ点検のポイント②

タイヤ側面を縁石にぶつけた時にできる膨らみ。最初は「みみず腫れ」程度の症状だが放置すると大きくなり、最後はタイヤ全体が破裂する

冬用タイヤへの履き替え目前 早期装着で「難民」回避を！

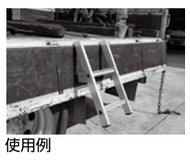
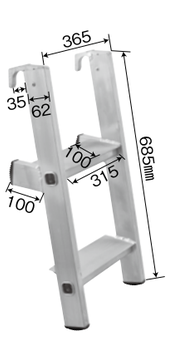
私が「東名高速道路・海老名サービスエリア（SA）でのタイヤ目視点検」を始めて今年で3年になりますが、今、大きな異変が起きています。夏場でも、スタッドレスタイヤを装着したまま走行しているトラックが増えているのです。

燃料代高騰に加え、トラックタイヤの価格も3割ほど高くなりました。特に冬場に使用するスタッドレスタイヤに関しては、大型サイズで1本7万円が標準価格になってきました。こうした価格高騰を背景に、溝の深さが50％未満になったタイヤでの「履きつぶし走行」ではなく、溝の深さが70％以上あるにもかかわらず、ミックスタイヤなどの夏用タイヤに交換せず、そのまま走らせるケースが増加しているのです。

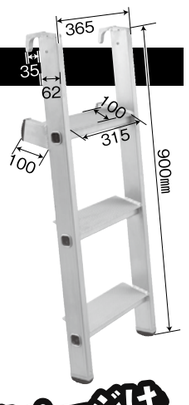
スタッドレスタイヤは、雨の日にブレーキをかけても止まりにくいだけではなく、晴れた日の下り坂でスピードを出し過ぎると減速できないという致命的な弱点があります。夏場の暑さに弱いタイヤですから、できれば夏場の使用は避けたいところです。

これからスタッドレスタイヤへの履き替えシーズンが始まります。トラックタイヤ店の人材が不足していることを踏まえて、やはりスタッドレスタイヤの早期装着が必要になってくるでしょう。雪の予報が出てから動くようでは、「時すでに遅し」です。「スタッドレスタイヤの装着難民」になってしまいますから、注意してください。

2023年10月1日
もう準備はお済みですか？
労働安全衛生規則改正
トラックでの荷役作業時の安全対策が強化されます!!
これまで最大積載量5トン以上の貨物自動車を対象としていましたが、新たに最大積載量2トン以上5トン未満の貨物自動車に対しても『昇降設備の設置』『保護帽の着用』が義務付けられました。
Pa-manの労働安全衛生規則対応品がオススメ!!
アオリハシゴ 150kg
PA-MANオリジナル
トラックのアオリを倒し引っ掛けて使用。
共通仕様
●耐荷重：150kg
●フック開口巾：35㎜
●ステップ部：長さ315×巾100㎜
●アオリ当たり部：100㎜
●材質：アルミ
2段
品番 14433 80000
型式 CAR-60
税別 14,900円（税込16,390円）

使用例

使用例


●巾365×奥行62×高さ685㎜
●自重：1.82kg
3段
品番 14433 81000
型式 CAR-90
税別 15,180円（税込16,698円）
●耐荷重試験 耐久性試験済み!
使用例



●巾365×奥行62×高さ900㎜
●自重：3.2kg
創業1965年
株式会社パーマンコーポレーション
信頼の3年保証
〒550-0021 大阪市西区川口４-１-５
ISO9001:2015取得
ご注文電話 月～金 8:00～18:00 土8:00～14:30 0120-202-800
特集ページは←←←コチラ
広告掲載品以外も多数掲載しています。是非チェックしてください。

広告
経営トップと商品開発者に聞く
エコな空調機器販売を通じ人と企業に快適環境を提供
全日本トラック協会 導入助成対象商品
国内大型４社に対応
クールトロニック
『クールトロニック』『エアトロニック』で「荷待ち」「休憩」時間の車中を快適に
エバスペヒャーミクニクライメットコントロールシステムズ株式会社（角幸一社長、以下EMCC）は、トラックなどの大型車両向けに、エンジンを使わないエコな空調機械を開発・販売することを通じて、荷待ちや仮眠時などのアイドリングストップを促進し、ドライバーへの安全と快適さを提供するとともに、トラック運送事業者には燃料費削減などのメリットを提供する。アイドリングストップから得られる排出ガス削減やエンジン騒音削減などの環境負荷低減に大きく寄与するEMCCの企業姿勢や、製品の特長を角幸一社長と杉山進太郎課長に聞いた。

2022年 4月から新発売「クールトロニック 1600BW」

角 幸一 社長

杉山進太郎課長
―― EMCC の概要を教えてください。
――角幸一社長 EMCCは、東京に本社を置く株式会社ミクニとドイツに本拠を置くエバスペヒャーとが日本国内における車両用ヒータの輸入・販売・アフターサービスを目的として、2013（平成25）年4月に設立した合弁会社です。元々は、どちらも燃焼ヒータを製造するライバル関係で、エバスペヒャーは世界でトップシェア、ミクニは日本初の燃料ヒータ製造メーカーで国内シェアナンバー１を誇ります。この両者のそれぞれの強みである、エバスペヒャーの世界をリードする「先進的な技術力」とミクニが長年にわたり築き上げてきた「信頼と充実した国内ネットワーク」がタイアップし、お互いの得意分野でお客様のニーズにお応えすることになりました。両親会社をサプライヤーとして、良質な製品とサービスの提供を受けて、お客様に還元していくというのが弊社の使命と考えています。
――両社とも老舗企業ですね。
――角社長 ミクニは本年でちょうど創立 100 周年で、ヒータの製造は 50 年以上の歴史があります。元々はキャブレター製造会社で、戦時中はゼロ戦のエンジンのキャブレターも作っていたのですが、東京・蒲田にあった工場が疎開して神奈川・小田原へ移転し、現在に至ります。また、エバスペヒャーも1865年ドイツ・シュツットガルト近郊での設立で、自動車産業の発展とともに成長しました。
――創立当初はヒータ販売だけと聞きます。
――角社長 ヒータの販売からスタートし、冬季にアイドリングなしで使えるヒータは、お客様から感謝されましたが、「夏の暑さをなんとかしてほしい」という声が、ユーザーから多数寄せられました。その声に応えるため検討を開始しましたが、エバスペヒャー製で日本の車両形状にピッタリと合うクーラー製品がありませんでした。このため、国内で独自開発することになり、弊社設立からのメンバーで、海外での勤務経験も豊富で、技術者でもある杉山進太郎技術部空調システムグループ課長が中心となって取り組みました。
――開発にあたってのご苦労などは。
――杉山課長 日本のトラックではリアガラスがあるので、そこをうまく利用することにし、試行錯誤の末に現在の形状にたどり着きました。特に、室内機がキャビンを圧迫しないようにするとともに、室外機についてもキャビンの外装面と室外機に段差がない、いわゆる「面一」のフラットな状態になっており、後ろにせり出さないようコンパクトに収める工夫をしました。
――製品のアピールポイントは。
――杉山課長 リアウィンドウ付のトラックであればボディの補強や追加材工事、配管固定などが一切不要で、国内大型メーカー４社に装着が可能です。また、事前に走行してバッテリーを充電するなどの準備もいらない上、バッテリー上がり防止機能付きですので、安心してアイドリングなしで使用できます。
――角社長 杉山課長は、入社当時からエアコン部門の技術者で、杉山課長がこの「クールトロニック」のパテント保有者です。この形状、コンセプトは他社ではマネできないと自負しています。なお、「クールトロニック」は２０１６年に発売を開始して以来順調に販売実績を重ね、２０１９年には、エバスペヒャーグループ２９か国中で最高販売台数を記録し、社内で表彰を受けました。
――２０２２年には後継機もリリースしましたね。
――角社長 初代の商品企画コンセプトが、仮眠時に使用する「ナイトクール」でした。このため、夜の使用を想定していましたが、日中の暑い中の荷待ちでも使用したいというドライバーのニーズが高く、お客様から「もっと強い冷房能力を」という声を多数いただきました。この声に応えるため再度杉山課長に尽力してもらい、お昼の休憩でも十分満足な冷房能力を持つ「クールトロニック 1600BW」をリリースしました。
――杉山課長 お昼の荷待ちにも耐える前モデルの２倍の冷房能力を持ちますが、室外機の拡大を 40㎜に抑えました。また、仮眠スペースとなるキャビン後方には電源がないトラックがあるなどのドライバーの声を拾い、クールトロニック側面にUSBポートを装備するなど、利便性の向上も行いました。
――これからのEMCC については。
――角社長 ドイツ本国ではアイドリングに関して厳しい法規制があります。本来であれば、クルマのエンジンは走るためのものであり、走行動力以外に使用するのは誤った使い方です。燃料費も安く、環境問題もなかった過去と現在では環境に対する考え方もドライバーの働き方も大きく変化しています。ドライバーが安心して快適に休憩、仮眠ができるようにアイドリングなしで使用できる空調機器の使用は時代の趨勢と考えます。また、我々はエコな空調機器の製造側として、この仕事に誇りとやりがい、使命を持って取り組んでいます。今後とも、環境問題に取り組み、トラック運送事業者の皆様の経営のサポートができるよう、新たな製品の開発に努めてまいります。
エバスミクニは「ヒータ」と「クーラ」の取り付けからアフターサービスまで全国125ヶ所のサービスショップで承っています。全国のトラック販社へお問い合わせください。
ヒータもエバスにおまかせください！

全日本トラック協会 導入助成対象商品
エンジンを掛けずに車内を快適な温度に暖めるエアヒータ。
エアトロニック D2L
エバスペヒャー ミクニ クライメット コントロール システムズ株式会社
〒250-0055 神奈川県小田原市久野 2480 TEL0570-083-392 FAX0465-46-8316
https://www.eberspaecher-climate.com/jp/ja エバスペヒャーミクニ 検索
Eberspächer MIKUNI

令和5年度「トラックの日（10月9日）」各都道府県トラック協会の主な活動

全国のトラック協会では、10月9日の「トラックの日」を中心に、地域色豊かなイベントやキャンペーン等の実施を通じて、緑ナンバートラックの役割と重要性をPRします。詳細については、各都道府県トラック協会までお問い合わせください。

（※9月27日現在）

都道府県名	実施日	イベント・キャンペーン等
北　海　道	9/16～9/18	◉「トラック協会杯第35回全道少年団(U-11)サッカー大会」
(札幌地区)	7/21 8/26	◉「カルチャーナイト2023」への出展(7/21) ◉「トラックファミリーフェスタ2023 in 北海道ボールパークFビレッジ」(8/26) ◉トラックによる運送をモチーフにしたオリジナル絵本の寄贈(札幌市教育委員会〔各小学校〕、児童会館、子ども未来図書等)
(函館地区)	9/24	◉「トラック☆フェスティバル IN 函館」
(室蘭地区)	7/1～8/31 10月	◉「第4回 こども絵画コンクール」(作品募集期間： 7/1～8/31、展示会：10月開催予定、作品テーマ：「ぼくの・わたしの街を走るトラック」)
(旭川地区)	9/9～10/4	◉「交通安全ウオーキング、街頭啓発・清掃活動」(全8支部・8か所) ◉記念植樹の実施(10/1、旭川市)
(十勝地区)	9/3 10/2	◉絵本の読み聞かせ(9/3) ◉トラックの森づくりエコ植樹、街頭啓発(10/2)
(釧根地区)	9/10 10月	◉「トラックDAYフェスタ」(9/10、青年部会) ◉「トラックの日」清掃活動(10月予定)
(北見地区)	8/19・20 9/3	◉全道サッカー少年団新人網走地区大会支援(8/19・20) ◉「2023トラックの日 in Kitami」(9/3)
青　森　県	10/8	◉「トラック感謝デー2023」(青森運輸支局構内)車両展示、スタンプラリー、ステージイベント、ラジコントレーラ操縦体験、人材確保・トラック輸送PRパネル展示　等
岩　手　県	10/1 10/9	◉「トラックフェスタ2023 in アピオ」(10/1) ◉第30回「私の街に『こんなトラックあったらいいな』絵画コンクール」(小学生対象、表彰式：10/1) ◉テレビCM放映(10/9)
宮　城　県	9月～10月	◉各支部青年組織(8支部)ごとの清掃活動・献血等の社会奉仕活動 ◉気仙沼リトルシニア創立記念親善少年野球大会「宮城県トラック協会CUP」特別協賛 ◉「みやぎトラックの森」づくり植樹活動 ◉プロバスケットチーム「仙台89ERS」ホームゲームへの協賛・一般市民招待企画(10/8) ◉「トラックの日」ラジオ特別番組の制作・放送(10月中、4～5回放送予定)
秋　田　県	8/27	◉J2リーグ「ブラウブリッツ秋田」冠マッチの開催
山　形　県	10/9	◉「『トラックの日』イベント」交通安全教室、働く車・ラッピング車等の展示、バルーンアート・工作、フリーマーケット　等
福　島　県	10/8 10/14	◉J2リーグ「いわきFC」協賛冠試合(10/8)車両展示、乗車体験など業界PR ◉「『トラックの森づくり』事業」(10/14、福島県相馬市磯部地区)海岸防災林植樹活動
茨　城　県	未定	◉各支部でのPR活動(地域マラソン大会、道の駅)、道路清掃活動等を予定
栃　木　県	10/22	◉J2リーグ「栃木SC」協賛冠試合(車両展示、イベントブースでの業界・協会PR、抽選会、会場内スクリーンでのCM放送等)
群　馬　県	10/7	◉県下14支部で一斉道路清掃活動、群馬県トラック協会敷地等に「飲酒運転根絶」等ののぼり旗掲出
埼　玉　県	10/29	◉「第20回児童絵画作品コンクール」表彰式
千　葉　県	9月～11月	◉県下13支部でイベント、交通安全・業界PR啓発活動、道路清掃活動　等
東　京　都	9月～10月	◉本部・支部イベントへのノベルティ提供
神奈川県	9/24 10/9予定	◉交通安全こどもショー(9/24、神奈川県民ホール) ◉新聞全面広告の掲載(10/9予定、読売新聞・毎日新聞・神奈川新聞電子版「カナロコ」)、ラジオ番組の放送(10月、FMヨコハマ)
山　梨　県	9/30	◉「トラックの日 山梨フェスタ2023」(甲府駅北口広場)環境標語表彰式、ステージイベント、はたらく自動車展示、トラック輸送PRパネル展示、出張輸送相談所　等
新　潟　県	10/9	◉「米の陣2023」(新潟市)へのブース出展
長　野　県	10月	◉「トラックの日」新聞広告掲載 ◉県下7地区での「トラックの日」PR活動：イベント開催(6地区)、ラジオでの情報発信(1地区)

都道府県名	実施日	イベント・キャンペーン等
富　山　県	8/5 10/6 10/14	◉小学生向け職業体験イベント「ジョブキッズとやま2023」への出展(8/5) ◉青年部会による活動(10/6)：交通安全・「トラックの日」PRを目的としたチラシ・グッズ等の配布(北陸道上り有磯海サービスエリア)、交通遺児等育成基金への寄付 ◉「第3回わたしたちの夢のトラック『こんなトラックあったらいいな』小学生絵画コンクール」表彰式・出発式(10/14)
石　川　県	10/7 10/10 11/12	◉県下一斉道路清掃活動「クリーン作戦2023」の実施(10/7) ◉交通災害等遺児をはげます会への寄付金の寄贈(10/10) ◉「クルマふれあいフェスタランド」への出展(11/12)
福　井　県	10/8	◉「トラックフェスタ2023 in エンゼルランド」
岐　阜　県	11月	◉業界PR広告の掲載(中日新聞、岐阜新聞) ◉B.LEAGUE B3「岐阜スゥープス」との共催試合開催(11月、OKBぎふ清流アリーナ)観客招待、会場での業界PR・交通安全啓発活動　等
静　岡　県	10/9 10/11	◉「トラックフェスタ2023」(10/9、静岡県トラック会館) ◉県下統一道路清掃・交通安全啓発活動(10/11)
愛　知　県	10/9	◉アドトラックの走行(名古屋市、刈谷市の公園・サービスエリア)
三　重　県	10/4～10 11/12	◉県内9支部での道路清掃活動(10/6を中心とした4日間) ◉「トラックフェスタ2023」(11/12)パトカー・白バイ展示、トラック綱引き、スタンプラリー、トラック展示　等
滋　賀　県	10/7 11/3	◉第8回「滋賀県交通安全フェア」への出展(10/7) ◉令和5年度「おうみの森づくり事業」(11/3)
京　都　府	9/18 10/28・29	◉「トラックフェスタ2023」(9/18、京都パルスプラザ大展示場) ◉B.LEAGUE B1「京都ハンナリーズ」ホームゲーム協賛(10/28・29)
大　阪　府	11/3	◉「トラックフェスタ2023」(堺市西区浜寺公園イベント広場、荒天の際の予備日：11/12)
兵　庫　県	10/14	◉「トラックの日」イベント(三田市) ◉県下13地区での「トラックの日」街頭PRキャンペーン
奈　良　県	9/23	◉「トラックの日」PR活動(近鉄奈良駅前行基広場)広報活動、「物流業界PR」広報啓発袋配布、高等学校吹奏楽部による演奏会
和歌山県	10/15	◉「トラックの日」イベント(和歌山ビッグホエール)「夢のトラック」絵画展示、子ども向けトラック運送会社職業体験コーナー、交通安全教室、屋台コーナー、キャラクターショー　等
鳥　取　県	9月 9/25 10月 12月	◉森林整備活動(9月予定、伯耆町「トラックの森」) ◉児童絵画コンテスト(9/25) ◉県下各会員事業所周辺の清掃、交通安全教室、米子道大山パーキングエリアでの運送業界PR広報活動(10/9前後) ◉交通遺児募金(12月予定)
島　根　県	9/24 10/14	◉「トラック引きレース」「交通安全啓発活動」(9/24、江津市総合市民センター) ◉「トラックの森」草刈り作業(10/14、松江市・山陰道宍道湖サービスエリア裏山)
岡　山　県	10/21 7月～11月	◉はたらくトラックファミリーフェスタ(10/21、岡山市サウスヴィレッジ) ◉小学生絵画コンクール(募集期間：7月～9月、表彰式：10/21) ◉献血事業、募金活動等
広　島　県	10/8	◉「第30回ひろしまトラックまつり」(10/8)絵画コンクール表彰式、こども運送お仕事体験(トラックドライバーの1日職業体験)、トラック死角体験、飲酒運転撲滅キャンペーン、環境ブース・防災ブースの設置　等
山　口　県	10/6～9 10/1～5 10/8	◉絵画コンクール作品展示(10/6～9、県内9か所) ◉各支部における道路清掃活動、交通安全街頭キャンペーン等(10/1～5) ◉「yabふれあいフェスタ2023」への協賛・出展(10/8)絵画コンクール表彰式、トラック展示、縁日コーナー　等
徳　島　県	10/9 10/11 10/14	◉「トラックえーなぁフェスタ2023」(10/9)「働くトラック」こども絵画コンクール入賞作品展示、表彰式 ◉献血キャンペーン(10/11、四国高速運輸駐車場) ◉「とくしま協働の森づくり事業」間伐(10/14)
香　川　県	10/1	◉「トラックの日」イベント(国営讃岐まんのう公園)
愛　媛　県	10/1 10/15	◉「トラックフェスタ2023」(10/1) ◉「トラックの日　親子サッカー教室」、「愛媛FC応援観覧」(10/15)
高　知　県	9/23 10月～11月	◉「高知市交通安全ひろば」(9/23) ◉「とらっくの森」事業(10月日程調整中) ◉交通安全教室(10～11月日程調整中)
福　岡　県	10/9	◉「TRUCK FES 2023」(博多駅前広場)音楽ライブ、キッズダンス、ビンゴ大会、シートベルトコンビンサー、子ども安全免許証、VR体験、縁日、警察車両展示　等
佐　賀　県	10/15	◉「トラックの日」ENJOYコンサート(佐賀市文化会館)貨物運送業界に関するWebアンケート、絵画コンクール表彰式・入賞作品展示 ◉ラッピングトラックの展示(佐賀運輸支局)
長　崎　県	9/23 10月～12月 11/11・12	◉交通安全キャンペーンへの参加(9/23) ◉テレビCM放映(10月～12月) ◉子ども対象「お仕事体験イベント」への出展(11/11・12)
熊　本　県	10/7 10月	◉「ドライブインシアター」(10/7)トラックの運転席への体験試乗などを通じて業界PR ◉県下12支部での県内主要道路等の清掃活動(10月予定)
大　分　県	10/9	◉「トラックの日」イベント(TOSハウジングメッセ)トラック綱引き、フォークリフトこども体験、車両展示、魚のつかみ取り等
宮　崎　県	8/3 10/1 10/8・10・18 11/5 11/18	◉親子で学び楽しむ夏休み日帰りバスツアー(8/3) ◉J3リーグ「テゲバジャーロ宮崎」トラックの日スペシャルマッチ(10/1、ユニリーバスタジアム新富) ◉献血活動(10/8・10・18) ◉「Karada Good Miyazakiフェスタ2023」ブース展示(11/5、JA AZMホール) ◉「トラックの森」植樹式(11/18)
鹿児島県	10/21	◉「トラックの日」フェスティバル2023(マリンポートかごしま)
沖　縄　県	10/14	◉「トラックの日」イベント(10/14、九州沖縄トラック研修会館)絵画コンクール表彰式、大型車両・働く車両乗車体験　等 ◉トラックの森づくり事業(日程未定)

こちら広報室 四季折々 256

2023・10・1

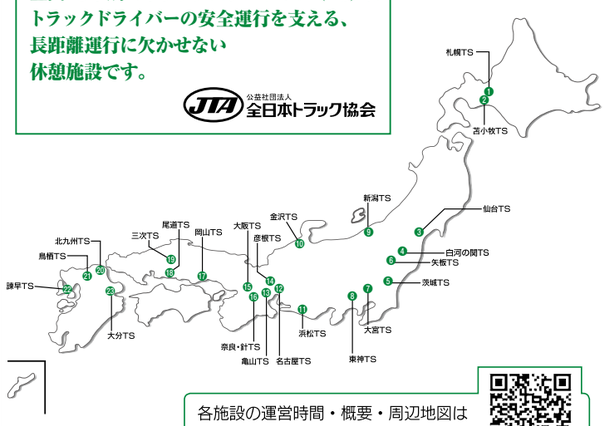
▼齢26で夭逝した天才歌人・詩人、石川啄木が詠んだ短歌「こころよき疲れなるかな息もつかず 仕事をしたる後のこの疲れ」。1909（明治42）年に、啄木が東京朝日新聞社の校正係として安定した職業を得て、多忙を極めていた頃の短歌です。人生は、起承転結そのもので、誰もが予想だにしない物語が、何幕も何幕も開きます。時には苦渋の決断に迫られ、「当機立断」した結果が、果たしてベストな選択だったのか。それを本当に実感するのは「今際の際」かも知れません。▼思い起こせば、大事な時に言うべき想いを伝えられたのだろうか、疑問や悔いが脳裏に残るばかりです。おなじく啄木の短歌「かの時に言いそびれたる大切の言葉は今も胸にのこれど」。江戸時代末期から明治期にかけて猛威をふるい「亡国病」と言われた「結核」が原因で、啄木は失意のうちにその短い生涯を閉じます。限りない才能を持ちながら、さぞかし無念だったことでしょう。▼こちらも、啄木の短歌「いのちなき砂のかなしさよ さらさらと握れば指のあひだより落つ」は、窮乏に喘ぐ中で創作に没頭しつつも、世に認められぬ自身の儚さを詠んでいます。時代は変われど、いつの世も無常ですが、されど人間は常住の中でもがき苦しみ、生かされています。目まぐるしく変化する時代に、必死に歯を食いしばってついていかなければ、自身の生き残りは叶いません。▼啄木は、盛岡、北海道、東京と人生の活路を見い出すため、転々と住居を移しましたが、最後に見た風景が彼の心情にどのような影響を与えたのでしょうか。締め括りも啄木の短歌「ふるさとの山に向ひて言ふことなしふるさとの山はありがたきかな」。東京にいながらも望郷の念に駆られ、思い描いた故郷で見上げた山並みは、自身の悩み、迷いなどを打ち消すほどの包容力に溢れ、その偉大さに思わず立ち竦み、涙したことでしょう！

（山崎　薫）

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。

公益社団法人 全日本トラック協会



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
1	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
2	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
3	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
4	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
5	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
6	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
7	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
8	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
9	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
10	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
11	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
12	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
13	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
14	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
15	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
16	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
17	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	35
18	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
19	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
20	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。