

血圧測定で、大切な社員の健康管理をサポート

健太郎



Japan Trucking Association



広報 とらつく

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

謹賀新年 辰年 竜の雲を得たらが如し



公益社団法人 全日本トラック協会
会長 坂本 克己

令和6年を迎えるにあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の年960時間上限規制と改正改善基準告示が適用されます。ドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるほか、我が国の物流を維持していくためにドライバーが長時間労働をせざるを得なくなるなどといった様々な問題が懸念される「物流の2024年問題」が、いよいよ目前に迫ってまいりました。

政府では、昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめたのに続き、同10月には「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめました。政策パッケージでは、政府を挙げて「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」、「商慣行の見直し」に取り組んでいくことが掲げられており、2024年4月が迫るなか、賃上げや人材確保など早期に具体的な成果が得られるよう、各施策に取り組み方針が明確にされました。全日本トラック協会としても、国民生活と我が国の経済活動を支えるトラック輸送を維持していくため、実り大きな1年となるよう、政府・与党などと連携しながら取り組みを推進してまいります。

トラック輸送産業は、エッセンシャルワーカーであるドライバーの皆さんのため、ゆめ努力により、全国各地で地域の経済と人々の暮らしを支えており、公共交通機関としての重責を担うとともに、地方創生の旗頭として、高い評価を得てまいりました。「物流の2024年問題」という、業界にとっての一大転換点を

強い結束力で乗り越え、引き続き我が国の経済活動を支え続けていくために、全ト協では政府と一体となって「物流の2024年問題」解決に精一杯取り組んでまいります。

国際競争に打ち勝つ強固な物流の実現に向け、ドライバーの皆さんは、まさに日本経済の一翼を担う真のエッセンシャルワーカーであり続けなければなりません。

一方で、「2024年問題」は2024年さえ乗り越えれば終わるという一過性の課題ではなく、「一般労働者と同程度の労働時間の実現に向けて、今後さらなる労働時間短縮への取り組みが求められてきます。また、労働力不足や商慣行の見直しなどへの対応も求められてくるため、2030年の輸送力不足も見据えて、様々な対策に中長期的に取り組んでいく必要があります。2024年がゴールではなく、我が国の「物流革新」に向けた取り組みは今がスタートだと考えなければなりません。

全ト協としては、非効率な商慣行の見直しやDX（デジタルトランスフォーメーション）等による物流の効率化・生産性の向上を図る「イノベーション」を何としても実現させ、一般消費者、トラック運送事業者やドライバー、荷主の三者が発展する「三方よし」の社会を実現させるべく、政府などと連携しながら様々な取り組みを進めてまいります。

昨年6月には、皆様方のご協力を頂戴しながら、私が先頭に立ち実現に取り組んできた貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が可決・成立し、「標準的な運賃」「荷主対策の深度化」の制

度が当分の間延長されることになりました。さらに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請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、国土交通省に設置された「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」において「標準的な運賃」と「標準運送約款」の見直しに向けた提言が取りまとめられました。「標準的な運賃」「燃料価格の高騰分」については、荷主からしっかり収受しなければなりません。また、燃料サーチャージは運賃とは別建てで収受するほか、高速道路料金についても荷主から収受していくために、各事業者において荷主としっかり交渉を行う必要があります。関係行政機関ではできる限りの施策を実施していただいております。適正運賃・料金収受への外堀を埋めてくださいました。さらに、内堀を埋めるべく、次期通常国会には適正運賃収受、賃上げの実現等の環境整備に向け、内閣法が提出される予定です。あとは、政府が現在進めている持続的な賃上げを実現させるために、会員事業者が荷主等に対して体当たりで交渉を行い、適正運賃・料金収受を勝ち取り、ドライバーの賃金水準の向上など待遇改善を実現させて、「自信と誇り」が持てる職業にしていかなければなりません。

そのためには、荷主が運賃交渉に応じない、また荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち、契約のない附帯作業をさせられるなど、国交省による勧告や要請などの対象となる違反原因行為の疑いがある荷主企業に関する情報をトラックGメンへ提供いただきたいと考えております。トラックGメンと連携し、商慣行の見直しに向けた取り組みを加速していくことで、荷主とトラック運送事業者の立場が対等になることを確信しております。

また、「物流革新に向けた政策パッケージ」において、「物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援」や「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」が明記されました。全ト協としては、引き続き、道路を使用するドライバーの労働環境の改善を図るため、暫定2車線区間の4車線化やミッシングリンクの解消、渋滞対策の推進のほか、高速道路のSA・PAなどにおける駐車スペースの拡充や多くの運送事業者の輸送効率化に資する高速道路の利用を一層推進していく観点から、大口・多頻度割引の拡充措置の継続等について、政府・与党に対して強力に要望活動を行ってまいります。

さらに公正取引委員会では昨年11月、内閣官房と連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を取りまとめ、運賃交渉に際しない荷主に對しては独占禁止法および下請代金法に基づき厳正に対処していく方針が示されております。

トラック運送業界は、「安全で安心な輸送サービスを提供し続けること」が社会的使命であり、常に「安全」を最優先課題と位置付けながら事業を進めていく必要があります。一方で、昨年は事業用貨物自動車事故が第1当事者となる死亡事故件数が前年よりも増加したほか、大型車による車輪脱落事故も多く発生しております。会員事業者の皆様におかれましては、「今一度基本に立ち返り」、グリーンナンバーの自信と誇りを胸に安全運行の徹底に努め、国民の皆様々に安心していただけるような輸送の確保に努めていただきたいと思います。



トラック運送業界にとって、2024年はまさに正念場ともいえる1年を迎えることになると思いますが、「我々トラック運送業界こそが、我が国の経済活動を力強く支えている」という強い気概をもちながら、業界が一丸となってこの難局を打破してまいりたいと考えております。会員事業者の皆様からのご理解に改めて感謝申し上げますとともに、さらなるご協力を切にお願いしながら、新年の挨拶とさせていただきます。



その進化は、すべての人のために。

地球で暮らすすべての人々の生活が、環境が、時代が、変わりゆく今。持続可能な社会を、次世代へと繋いでいくために。スーパーグレートは、さらなる進化を遂げました。働き方を変える、新たな快適性を、環境に経営に、新たな効率性を。安心も信頼も届ける、新たな安全性を。暮らしを支える輸送を進化させることが、人と社会に次なる未来を導くことと信じて。社会をよりよく動かしていく進化を、さあすべての人のために。

新型 SUPER GREAT Debut!



三菱ふそうトラック・バス株式会社
www.mitsubishi-fuso.com

配達くん
運輸業専門の経営管理システム

運送業の今を少しでも便利にする「配達くん」

信頼されて39年



充実のアフターサポート



システムは安心の自社開発!



新バージョンリリース

大創システム株式会社
DAISO SYSTEM CO., LTD.

本社 〒110-0005 東京都台東区上野 1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822

https://daisosystem.co.jp/

配達くん

検索



令和6(2024)年「年頭の辞」



国土交通大臣

新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。近年、迅速かつ着実に必要な対策を進めてまいります。

新型コロナウイルス感染症拡大からの3年間を乗り越え、我が国の経済状況は改善しつつありますが、一方で、昨今の物価高や、いわゆる「2024年問題」など、解決すべき様々な課題にも直面しています。

国土交通省の行政分野においても、燃料価格が高騰し、また、物流における担い手の確保や生産性の向上が喫緊の課題となっております。

斉藤 鉄夫

物流においては、いわゆる「2024年問題」による影響が懸念されており、危機感をもって受け止めています。私は、こうしたピンチを、むしろチャンスと捉え、働き方改革はもとより、物価高などの処遇改善にも取り組む、持続可能な物流を実現してまいりたいと考えています。

物流は、我が国の経済を支える重要なインフラですが、人口減少や労働環境の課題等から、担い手不足に直面しています。本年4月から、物流業界を魅力ある職場としていくため、トラックドライバーに時間を外労働の上限を定める規制が適用されますが、このまま対策を講じなければ、本年には14%、2030年には34%の輸送力が不足すると見込まれており、物流が停滞するおそれがあります。

令和3年から続く燃料価格の高騰により、トラック等の交通・物流業界を取り巻く経営環境は、厳しい状況にありま

各モードにおける輸送の安全を確保するための取り組みとして、昨年3月に見直しを行った運輸安全マネジメント評価の

厚生労働大臣



令和6年の新春を迎え、心よりお慶び申し上げます。本年も何とぞよろしくお祈り申し上げます。

厚生労働大臣に就任し、約3か月半が経ちました。この間、国民の皆様の安全・安心の確保に万全を期すべく努力してまいりました。引き続き、私自身が先頭に立ち、社会のダイナミズムも取り入れながら、厚生労働省一体となってワンチームで様々な課題に全力で取り組んでまいります。

▽新型コロナウイルス感染症の対応
▽新型コロナウイルス感染症への対応については、

武見 敬三

この冬の感染拡大に備えた重点的・集中的な支援を行うとともに、本年4月からの確保病床による通常の医療提供体制への移行に向けて準備を進めます。

▽全世代型社会保障
少子高齢・人口減少社会においては、持続可能な社会保障制度の構築が重要です。全ての世代で能力に応じて負担し支え合い、必要な社会保障サービスが必要な方に適切に提供される「全世代型社会保障」を構築するため、昨年末に策定された改革工程に沿って、こ

▽三位一体の労働市場改革
雇用・労働政策については、社会経済の変化の流れに沿った労働市場改

いる物流事業者等を支援することとしています。あわせて、トラック運送事業において、燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金を収受できるようにするための荷主等への周知や、法令に基づく働きかけ等を実施してまいります。

道路分野においては、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、平常時・災害時を問わず安全かつ円滑な物流等を確保するための機能強化を図ってまいります。加えて、デジタル化による特殊車両通行許可手続の迅速化を進めるとともに、ダブル連結トラックや中継輸送の普及促進等を通じて、物流の効率化を促進してまいります。

国土交通省の所管分野において、許認可等の行政手続自体のデジタル化を進めるとともに、DX(デジタルトランスフォーメーション)の普及を促進し、新たなサービスが創出される生産性向上が実現するよう取り組んでまいります。

また、東日本大震災による被災者の心のケア、医療・介護提供体制の整備、雇用対策等引き続き全力で取り組ま

そのほか、社会経済の変化に対応しつつ、厚生労働省に対する要請に適切・的確に 대응することができるよう、山積する課題に果敢に取り組みしてまいります。

おわりに、本年が、国民の皆様一人一人にとって、実り多き素晴らしい一年となりますよう心よりお祈り申し上げます。年頭に当たっての私の挨拶といたします。

▽災害への対応等
相次ぐ自然災害から国民生活を守ることで、医療・福祉・水道施設の強化等に取り組ま

▽希望する働き方の実現
正社員への転換等の取り組みを進めるとともに、非正規雇用労働者の処遇改

DAIFUKU Automation that Inspires



手洗い洗車から

ドライバーを解放したい

カミオンカスタム導入で時短を実現、作業環境も改善
いよいよ2024年から「働き方改革関連法」の自動車運転業務への適用が始まります。総労働時間を短縮するには洗車を自動化することも大きな手段の一つ。トラック・バス用の大型洗車機「カミオンカスタム」を導入することで、洗車時間を大幅に短縮できるとともにドライバーの作業環境が改善。人材確保・定着にもつながります。



トラック・バス用大型洗車機「カミオンカスタム」

カミオンの魅力を公開中! ▶
カミオンカスタム 検索
製品に関するお問い合わせは...
044-520-1880
担当：大橋

クラウドだからできること 9

デジタコが「今すぐ」を加速します。

今すぐ、車両位置を確認したい。
今すぐ、ドラレコ画像を共有したい。
今すぐ、最適ルートを知りたい。

多彩な機能をワンタッチで操作。「今すぐ」知りたい情報をクラウドで伝えます。

タッチパネル搭載ネットワーク型車載ステーション **DTS-G10**
カーナビ標準搭載ネットワーク型車載ステーション **DTS-G1D**

クラウド型運行支援サービス **ITP-WebService V3**

月額2,980円/台(税別) [ナビあり] 月額2,690円/台(税別) [ナビなし]
*デジタコ本体の費用は別途必要です。

GOOD DESIGN 1 賞

株式会社 トランストロン 情報サービス第一営業部
〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜2丁目15番地16 NMF新横浜ビル https://www.transtron.com/itp/
お問い合わせ、資料請求はお気軽に E-mail: tti-jimukyoku@dl.fujitsu.com

販売株式会社 **ダイフクプラスモア**
営業本部 〒212-0013 神奈川県川崎市幸区堀川町580 東館3F
www.daifuku-carwash.jp

製造 株式会社 **ダイフク**
オートウォッシュ事業部 〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225
www.daifuku.com/jp

令和6(2024)年「年頭の辞」



令和6(2024)年「年頭の辞」
国土交通省物流・自動車局長 鶴田 浩久

皆様、新年あけましておめでとうございます。令和6年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。新型コロナウイルス感染症拡大からの3年間を乗り越え、我が国の経済状況は改善しつつあります。一方で、昨今の物価高や担い手不足など、解決すべき様々な課題にも直面しております。

物流・自動車行政分野においても、国民生活や事業活動に不可欠な移動手段を確保する観点から、関係省庁と緊密に連携し、物価高対策、働き方改革、継続的な賃上げへの取り組みなど、迅速かつ着実に必要な対策を進めてまいります。

さらに、将来を見据えた物流・自動車行政を巡る様々な課題に対応し、利用者や物流・自動車関係事業に携わる皆様の期待に応え、地域の交通、物流、安心・安全な自動

車社会をしっかりと確保できるような、本省、地方運輸局、沖縄総合事務局、運輸支局等が一体となって、以下の施策を中心に取り組んでまいります。

(1)自動車運送事業を取り巻く状況
①自動車運送事業の働き方改革の推進
自動車運送事業においては、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍と高い水準であり、不足が深刻化しており、また「働き方改革関連法」に基づき、令和6年度から自動車運送事業者が労働時間規制が適用されることとなります。

このため国土交通省では、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等に基づき、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化を通じて、荷主等による違反原因行為への対処



令和6(2024)年「年頭の辞」
国土交通省道路局長 丹羽 克彦

として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を推進してまいります。また、国土形成計画が閣議決定され、今後10年のインフラ整備の方向性が示されたこと、急速に進む人口減少と少子高齢化、巨大災害リスクなどの中で低成長期を迎える我が国の国際的地位は相対的に低下しており、その危機感、国土形成計画において「時代の重大な岐路に立つ国土」として示され、ここにおける選択が我が国の行く末を大きく左右するものと強く認識されています。

これらを踏まえ、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会では高規格道路ネットワークのあり方の中とりまとめを公表し、この中間とりまとめでは、次代を担う高規格道路ネットワークのあり方として、「2050年までに、世界一、賢く・安全で、持続可能な基盤ネットワーク」の実現を目指すこととされ、道路局では実現に向け今後取り組むべき政策を「WISENET 2050・政策集」としてとりまとめ、本政策を推進しシームレスなネット

ワークの構築および技術創造による道路の多機能空間への進化を図ること、新時代の課題解決と価値創造に貢献してまいります。

災害リスクについては、激甚化・頻発化する自然災害から国民の皆様を命と暮らしを守ることは国の重大な責務であり、災害に屈しない社会資本整備を進める必要があります。昨年台風7号をはじめとする豪雨や大雪、地震等により全国各地で甚大な被害が発生しました。道路行政においても、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策「予算や令和5年5月31日に成立した道路整備特別措置法等の改正法により確保される財源を活用し、災害に強い道路ネットワークの構築等に

や標準的な運賃等の適切な運用に努めてまいります。また、令和5年度補正予算におけるテールゲートリフト等の機械荷役への転換によるドライバーの負担軽減や大型免許等の取得に対する支援により、人材確保に取り組んでまいります。

この他にも、自動車運送事業における運賃の適正化に向けた令和2年に創設した「働きやすい職場認証制度」については、今年度から新たに三つ星の申請を受け付けており、認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促してまいります。

トラック運送業では、持続可能な物流の実現のため、荷主企業や利用者などの理解と協力を行うことが重要であり、関係省庁と連携しながら「ホワイト物流」推進運動を進めているところであり、引き続きこうした取り組みを通じて、働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格高騰分を抑制するための燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

さらに、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

さらに、地方公共団体が実施する物流等のエネルギー価格高騰対策等が重要であると考えます。このため、国土交通省では、関係閣僚会議において昨年とりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」や、「物流革新緊急パッケージ」に基づき、新緊急パッケージにより、燃料価格高騰分を含む適正運賃収受に向けた取引環境の整備に向け、関係省庁とも連携して、しっかりと取り組みを進めてまいります。

また、今般の燃料価格の上昇に対しては、政府として「燃料油価格変動緩和事業」を実施しているところであり、これにより、ガソリン、軽油等の燃料油の価格が抑制されてきたところで、この「燃料油価格変動緩和事業」については、新たな価格抑制政策が昨年9月に閣議決定されており、今年度中に検討し、結論を得次第速やかに措置するべく、引き続き、関係省庁とも連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。

さらに、地方公共団体が実施する物流等のエネルギー価格高騰対策等が重要であると考えます。このため、国土交通省では、関係閣僚会議において昨年とりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」や、「物流革新緊急パッケージ」に基づき、新緊急パッケージにより、燃料価格高騰分を含む適正運賃収受に向けた取引環境の整備に向け、関係省庁とも連携して、しっかりと取り組みを進めてまいります。

また、今般の燃料価格の上昇に対しては、政府として「燃料油価格変動緩和事業」を実施しているところであり、これにより、ガソリン、軽油等の燃料油の価格が抑制されてきたところで、この「燃料油価格変動緩和事業」については、新たな価格抑制政策が昨年9月に閣議決定されており、今年度中に検討し、結論を得次第速やかに措置するべく、引き続き、関係省庁とも連携して、議論を深めてまいります。

また、燃料価格高騰対策として、燃料価格抑制政策として、燃料価格抑制政策が昨年9月に閣議決定された「デジタル完全脱炭素」にも関係省庁と連携し、関係省庁と連携して、議論を深めてまいります。



氷雪とライフを高次元でバランス、さらに耐偏摩耗性も向上

トラック・バス用総合系スタッドレス

W999

V-STEEL STUDLESS W999

ENLITEN

2023年7月より順次展開	
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	
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を除く)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等とは別バリエーションとなります
◆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新トナック」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



令和6(2024)年「年頭の辞」



令和6(2024)年「年頭の辞」
国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課長 小熊 弘明

令和6年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

新年を迎え、日本経済を支える物流の第一線として、トラック運送業に携わっていらっしゃる経営者やトラックドライバー、様々な部署・部門で働いておられる皆様のご活躍に敬意を表します。

トラック運送業は、国民生活に欠かすことのできない基幹産業であり、その職責を果たしていただいている皆様は、エッセンス「ワーク」たる存在です。しかしながら、ドライバーの有効求人倍率が約2倍のまま推移す

るなど、担い手不足が深刻化する中、労働条件の改善を通じて担い手の確保が喫緊の課題となっております。

こうした中、本年4月からドライバーにも時間外労働の上限規制が適用され、労働時間の短縮が図られますが、これと同時に、賃上げにも取り組む、トラック運送業をより魅力ある職場へと改革していく必要があります。

また、昨年7月には、全国162名規模の「トラックメン」を創設し、適正な取引を阻害する疑いのある荷主や元請事業者の監視を強化しました。トラック事業者への訪問ヒアリングや電話聴取などによるプッシュ型情報を収集し、貨物自動車運送事業法に基づく「働

きかけ」「要請」等の是正措置の実行を担い、月当たりの平均実施件数は発足前の1.8倍から57件(昨年10月末時点)と大幅に増加するなど、着実に実績を伸ばしてまいりました。昨年11月・12月を「集中監視月間」と位置付け、厚生労働省の荷主特別対策担当官や中小企業庁の下請Gメン等と連携した合同ヒアリングに加え、昨秋に実施した全トラック事業者に対する調査、労働組合や地方適正化事業実施機関からの情報等も活用し、法執行を徹底しました。今後、こうした取り組みを着実に積み重ね、悪質荷主等への是正指導を徹底し、労働条件の改善に

等——を見直しの柱とする提言を公表しました。この提言では、運賃水準の平均約8%引き上げ、荷待ち・荷役の対価の水準の提示、下請けに発注する際の手数料の設定など、トラックの積載率に加え、トラックの積載率向上等に資するよう、共同輸送を念頭においた「個建運賃」の考え方も示されています。今後は、運輸審議会の審議等を経て、令和5年度中の告示を目指します。

このほか、物流DX・GXの推進やモーダルシフト等の物流効率化についても、令和5年度補正予算や令和6年度当初予算において相当程度の予算を確保したところであり、引き続き、物流事業者の積極的な取り組みを後押ししてまいります。

策として、荷主に荷待ち時間削減等の取り組みを義務付ける措置や、運送体制の可視化により多重下請構造を是正するための措置の導入に向け、次期通常国会での法制化に取り組みいたします。これにより、荷主が物流事業者に協力しなくてはならない枠組みを構築していく方針であり、これらを通して、我が国の暮らしと経済を支える社会インフラである物流産業の持続的成長を実現したいと考えています。

最後に、皆様からのご意見・ご感想を伺い、トラック運送業の発展に貢献してまいります。引き続き、国土交通省として、

「物流革新緊急パッケージ」をとりまとめ、これを基に、物流産業の持続的成長に向け、様々な取り組みを進めているところです。

まず、昨年7月には、全国162名規模の「トラックメン」を創設し、適正な取引を阻害する疑いのある荷主や元請事業者の監視を強化しました。トラック事業者への訪問ヒアリングや電話聴取などによるプッシュ型情報を収集し、貨物自動車運送事業法に基づく「働

きかけ」「要請」等の是正措置の実行を担い、月当たりの平均実施件数は発足前の1.8倍から57件(昨年10月末時点)と大幅に増加するなど、着実に実績を伸ばしてまいりました。昨年11月・12月を「集中監視月間」と位置付け、厚生労働省の荷主特別対策担当官や中小企業庁の下請Gメン等と連携した合同ヒアリングに加え、昨秋に実施した全トラック事業者に対する調査、労働組合や地方適正化事業実施機関からの情報等も活用し、法執行を徹底しました。今後、こうした取り組みを着実に積み重ね、悪質荷主等への是正指導を徹底し、労働条件の改善に

【解説】年末になると、多くの会社で忘年会が行われています。

労務 Q&A 第279回 忘年会で幹事が転んで足を骨折したが、労災か

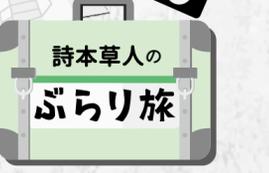
先日、業務終了後に行われた弊社主催の忘年会で、幹事を務めた総務課のAさんが宴会場の階段から転げ落ち、足を骨折してしまいました。このような場合、労災は適用されるのでしょうか。忘年会は弊社の毎年の恒例行事で、費用は全額会社が負担し、社長以下全員の出席が義務づけられています。Aは会社から指名された幹事の一人で、酒も乾杯のとき以外はほとんど飲んでおらず、それほど酔ってはいませんでした。ただ、閉会後20分ほど経過後、Aは階段の残り部分で転倒し、足を骨折してしまいました。

Q

会社主催の忘年会は、従業員の慰安と親睦が目的とされていますが、一方で、従業員の士気を高めるための行事でもあり、会社として、従業員に対する労務管理上の有効な手段として活用されているのも事実です。とはいえ、忘年会の最中に起きた災害が、労働者災害補償保険法上の労災に認定されるかは、労働災害に認定されるには、前提としての「業務遂行性」という高いハードルがあるからです。

「業務遂行性」が認められるか否かは、その災害が、労働契約に基づき、労働者が事業主の支配下にある状態が発生したものであるかどうかで判断されます。忘年会で、忘年会が事業主の支配下にある状態が発生したと認められるには、「忘年会が事業主である会社の支配下で行われた」と認定される必要があります。しかし、当然のことながら、忘年会は、本来の日常的な業務とは明らかに異なる、そもそも「労働契約上の業務の提供」という、業務としてあるべき基本的要素を欠いて、このため、忘年会における災害は、通常、「業務遂行性がない」と判断されるケースがほとんどです。それでは、「ご質問のような幹事の場合はどうでしょうか。会社

第22回「岡山県鏡野町『奥津温泉』」



とまるで時間が止まったよう、なぜか穏やかな気持ちになります。友人の福田氏いわく、「本当に倉敷が好きだな。俺等よりよっぽど詳しいよな。また、友人の石井氏いわく、「都会の喧騒に俺はついていけないよ。その点こそいいね」と、私の左右から、彼らの心の底からのつぶやきとれる声が聞こえてきます。

私が倉敷に来るたびに感じる楽しみは、散策の途中、一歩横路に入るとまるで異空間に似たような発見や驚きがあることです。倉敷を堪能し、JR津山線津山駅からバスに揺られ約1時間。長年夢見てきた、憧れの「奥津温泉」に着きました。奥津温泉は「湯郷温泉、湯原温泉」と並び「美作三湯」の一つです。今回は、自然豊かな吉井川のほとりにひっそりと佇む温泉を選んできました。温泉好きな津山藩初代藩主・森忠政がこよなく愛した、名泉鏡湯「奥

津山」が今宵の宿です。伝承によると、忠政公は自分専用の湯場として鍵をかけ、村人や部外者が利用できないようにしたとことです。思うに、藩主としての重責を担う立場上、一人になつてゆつくりと寛げる場所が唯一、この「鍵湯」だったのかも知れません。お風呂は、ほかに深さ1.5以上の「立湯」以外にも、貸切風呂が2か所あり、温泉好きにはたまらない魅力です。宿は、それぞれ部屋が趣の異なる8室からなり、お風呂が混雑することもなく、身も心も癒やされる素敵な宿です。また、著名な版画家・棟方志功も愛したこの宿には、数々の作品が残されています。なにか芸術心を鼓舞させる雰囲気がこの館内に漂っているかのようでした。

地元産の食材を、温泉を利用して調理した夕食は絶品で、思わずご飯を代わりしたくらいです。地元の銘酒をいただきながら、「明日晴れたら、あの宮本武蔵の生家跡や大原宿(大原古町)の町並みを見てから帰ろう」と思いました。食事も終わり、岡山県に第二の故郷を感じながら深い眠りに就きましたが、私の布団の横では二人が気持ち良さそうに寝息をたてていました。おじさん達の寝顔は不思議と故郷に帰った子供のようでした。

(旅ライター しほん・くさこ)

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定

過積載になるような依頼 大型台風や豪雨・豪雪日の配送

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

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

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

二次元コードを読み取って下さい。国土交通省の投稿サイトにリンクしています。

『広報とらつく』2024年新春特集

寄稿 物流ジャーナリスト 森田 富士夫氏 (Yahoo!ニュース エキスパート オーサー)

「物流の2024年問題」解決を目指して 今こそ「物流革新」への取り組みを!

第1回

「2024年問題」への対応状況と4月からの新たなスタートに向けて

トラックドライバーの時間外労働の上限規制が適用される令和6年4月まで、残り3か月足らずとなりました。本特集では、「物流の2024年問題」を解決するための取り組みの必要性、また「物流の2024年問題」を契機として、中小トラック運送事業者が「物流革新」を実現するための方策について取り上げていきます。

はじめに

2024年3月末まで残りわずかになった。年改めで「2024年問題」の本質は何かを再確認する必要がある。この「2024年問題」の対応はどうか。問題の解決には必要である「今さらながら」と思われ、同時に4月以降も引

1 「2024年問題」の本質とは何か? ドライバー不足の根本的な原因は 全産業平均との大きな「時給差」

最初は、トラック運送だけ工夫をすれば、業界にとっての「2024年問題」の本質である。図1を参照いただきたい。厚生労働省の「賃金構造基本統計調査」などから国土交通省が作成した資料に基づき森田作成。図1を参照いただきたい。

Table with 2 main parts: '業界にとっての「2024年問題」の本質' and '全産業と比較したドライバーの現状'. It compares working hours and wages between the trucking industry and other sectors.

なかなかなるかもしれない「危機」の根本的な原因はここにあり、どこでも過言ではない。つまり、トラック運送業界にとって「2024年問題」の本質は、この時給差を縮小し、いずれは差をなくすということに他ならない。

2 「2024年問題」解決の方向性 「2024年問題」解決に欠かせない 「労働時間短縮」と「収入増加」

同時に、先の図1から「2024年問題」をクリアするための解決するためには何が必要か読み取ることができ、理論的には、第1に分母を小さくすること(労働時間短縮)、第2に分子を大きくすること(賃金の増額)が「2024年問題」の本質であり、解決の方向性である。

3 「2024年問題」への対応状況による 事業者の分化 大都市圏との距離」で変わる対応状況 長距離輸送での労働時間短縮が難しい

各事業者はこの間、分母(労働時間)を小さくし、分子(賃金)を大きくするために努力してきたはずだ。だが、「2024年問題」解決の鍵は、2024年3月末まである。わずかの期間しか残されていない。そのようななかで、「2024年問題」への対応状況から事業者は大きく4つのグループに分類できるとなってきた。図2を参照いただきたい。

Table titled '「2024年問題」への対応状況で事業者は4グループに'. It categorizes trucking companies into four groups based on their progress in solving the 2024 industry issues.

Advertisement for trucking companies. Title: 'トラック運送事業者の皆様 燃料価格高騰に対し、適正な運賃や燃料サーチャージの交渉してありますか?'. Includes a QR code and logos for JTA and the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport.

Advertisement for P.EYE. Title: '相棒は、大切に作るもんだ。'. Features an image of a truck driver and a stack of P.EYE fuel filters. Text: '純正ブランドメーカーとの直接取引 / 愛車に優しい低燃費フィルター 最高の製品をベストプライスで!!'.

全体の傾向ではあるが、これが「ロケーション・デバインド」だが、北海道の事業者は少し条件が異なる。首都圏などの大都市圏に地元発の荷物を運ぶにも、どこかでフェリーや貨物フェリー、RORO船などの海上輸送手段を利用しなければならぬ。単車で有人で海を渡す場合にも労働時間のカウントが違ってくる。一方、北海道の事業者は道内輸送における長距離輸送の労働時間短縮という固有の課題がある。北海道は広大なから、このようなかた、「ロケーション・デバインド」

によって長距離輸送の労働時間短縮が難しいのは九州や東北地方の事業者で、特に農産物輸送における労働時間短縮は大きな課題になっている。農産物などの輸送において、はりどタイムの見直しなど、サプライチェーン全体で物流の再構築を検討していくことが必要になっていく。宮崎県は、トラック運送業界では、県やJAなどと協力して、関内市場は2日販売から3日販売に、首都圏市場では3日販売から4日販売にリドタイムを延長することに成功した。

このような事業者のなかに、運賃値上げに応じない取引先もある。重要なのは「最悪の場合を想定して、取引先から撤退した時の資金手当てを事前にしている」点だ。利益の出ないような取引でも、撤退すると一時的に資金の回転に影響が出る。金融機関などから資金手当ての確約を取っておく。同時に、いつまでも新規の荷主を開拓するのを明確にし、その間のドライバーの仕事も考えておく(例えば他のドライバーとのワークシェアなど)。その気遣いが運行して進めたのである。

その他、どのような運送形態か、また、取引先との契約がどのようになっているかなど、ケース・バイ・ケースで自社独自の進め方がある。いずれにしてもグループAやグループBの事業者は、労働時間短縮だけを考えるのではなく、賃金の維持さらには賃金アップも関連づけながら、それを可能にする原資の確保も併行して進め、「2024年問題」に取り組んできた。グループCの事業者には、これらを参考に「2024年問題」解決に向けた取り組みの継続を促している。

4 「2024年問題」をクリアした事業者の共通性

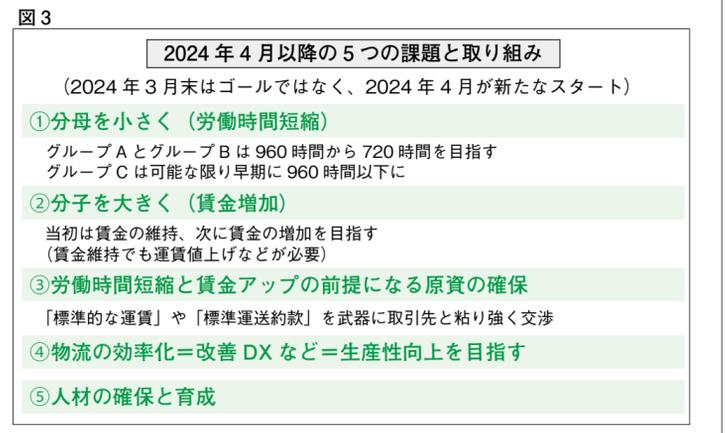
「労働時間短縮」だけを考えずに「原資を確保し」「賃金アップ」に結びつける

だが、そのようななか、すなわち労働時間にあつてもグループAの短縮。第2に分子を大きくすること、すなわち「2024年問題」を解決している事業者もいる。業界の実態からすると、当初は分母(労働時間)を小さくするが分子(賃金)は維持して、徐々に分子を大きくしていくのが現実的である。だが、ここで確認しておかなければならない重要な点は、「労働時間を短縮しても、賃金水準を維持するためには取引先との運賃値上げ交渉が不可欠だ」ということである。そのための方法は、第1に分母を小さくする

5 2024年4月以降の課題と取り組み

事業の健全な発展を目指すために 2024年4月は「新たなスタート」

2024年4月はもう目前である。そこで、4月以降の課題と取り組み(図3)について考える。課題と取り組みは各グループによって異なる。4月以降の第1の課題と取り組みは、引き続き「労働時間短縮」である。グループAとグループBの事業者は、先行して賃金アップに取り組み、そのままで赤字になるのを必死に取引先と運賃交渉をして、次に労働時間短縮を進めてきたような事業者である。



「ニュース・ターミナル」(官公庁「ニュース」等)

高速道路での大型トラック等の最高速度を時速90キロに引き上げ

警察庁は令和5年12月22日に第4回「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」(座長・大口敬東京大学生産技術研究所教授)を開催し、「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言」を取りまとめた。高速道路における車種

トレーラ等は時速80キロに据置

警察庁は令和5年12月22日に第4回「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」(座長・大口敬東京大学生産技術研究所教授)を開催し、「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言」を取りまとめた。高速道路における車種

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」決定

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定において、「高速道路のトラック速度規制の引上げ」が盛り込まれた。そのほか、貨物自動車等およびトレーラ等の交通安全に関する取組の向上等を踏まえ、高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する検討を実施してきた。その結果、大型貨物自動車等については、現行の速度抑制装置を存置し

た上で、法定速度を時速90キロに引き上げたことの影響を踏まえては、大きな影響を及ぼすおそれはないと見られる。一方で、これより高い速度への引上げは、車両の安全性が担保されていないこと等踏まえて、慎重な検討が必要とされている(二次コード)。

た上で、法定速度を時速90キロに引き上げたことの影響を踏まえては、大きな影響を及ぼすおそれはないと見られる。一方で、これより高い速度への引上げは、車両の安全性が担保されていないこと等踏まえて、慎重な検討が必要とされている(二次コード)。

警察庁では、道路の整備化のための方策(キープレフト等の周知徹底、交通違反取締り)の適切な運行管理の

Supporting the safety Pa-man 安全運行をサポートする Pa-manから最新ニュース

信頼性を高めた品質でより安全な現場へ

より高い安全性を追求し、様々な試験をクリア。信頼あるJISマーク認証の取得は安全への確かな証です。

JIS JQA JIS B 8818 JQ0513003 IV級

豊饒なサイズ展開でより多くの現場で安全を

あらゆる現場で対応できる様、28サイズをラインナップ。

巾25mm 巾35mm 巾50mm 巾75mm

是非 詳しい仕様・サイズは パーマンショップにてご確認ください!!

創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション 〒550-0021 大阪府西区川口4-1-5 月～金 8:00～18:00 土00～14:30 0120-202-800

ISO9001:2015取得

安全・安心を求められる現場で、さらに安全・安心に作業いただくために

JIS IV級 Pa-man オリジナル NEW ポリベタルスリング 発売開始!!

信頼性を高めた品質でより安全な現場へ

より高い安全性を追求し、様々な試験をクリア。信頼あるJISマーク認証の取得は安全への確かな証です。

JIS JQA JIS B 8818 JQ0513003 IV級

豊饒なサイズ展開でより多くの現場で安全を

あらゆる現場で対応できる様、28サイズをラインナップ。

巾25mm 巾35mm 巾50mm 巾75mm

是非 詳しい仕様・サイズは パーマンショップにてご確認ください!!

創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション 〒550-0021 大阪府西区川口4-1-5 月～金 8:00～18:00 土00～14:30 0120-202-800

ISO9001:2015取得

プラスチック Pパレットの返却にご協力ください!

●回収対象パレット (ビルプラスチックパレット 通称:P/Pレ)

・サイズ:90cm×110cm

・側面に「加盟社名」や「P/Pレ共同使用会管理」の印字あり

P/Pレは、一般社団法人P/Pレ共同使用会の加盟社(メーカー)が購入・所有し資産として管理の上、共同使用して回収・再利用しております。

お手元のパレット、こんな使い方をしませんか?

加盟社以外の商品の輸送・保管・荷役に使用するのはNGです!

加盟社以外の商品の輸送に 加盟社以外の商品の保管に 加盟社以外の商品の荷役に

国内酒類・飲料メーカーなど120社超が加盟!

一般社団法人 P/Pレ共同使用会 0120-952-259 P/Pレ共同使用会 検索

〒104-0061 東京都中央区銀座1-16-7 銀座大栄ビル10F

