昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和6年（2024年）　第2235号

FIGARO
高性能＆簡単測定
アルコール検知器
アルコール検知器協議会認定品
FALC-21
FUGOsmart
認定番号 JB10001-17
フィガロ技研
フィガロ技研株式会社
0120-25-1175（9時～17時）

Japan Trucking Association
JTA
since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
2月20日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
https://jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます）

悪しき商慣行を打ち破ろう!!

坂本会長が首相官邸で荷主関係者へ猛烈にアピール！

岸田総理　「物流革新・賃上げ」への強い決意を示す

全日本トラック協会の坂本克己会長は、2月16日に政府が開催した「物流革新・賃上げに関する意見交換会」に出席し、物流革新とドライバーの賃上げに関する全ト協の取り組みなどについて発言した。

坂本会長は、『物流革新に向けた政策パッケージ』に基づき、本日決定した『2030年度に向けた政府の中長期計画』の内容にある、適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正などの各施策を確実に実施することで、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーに対して、世間水準に負けない賃上げを実現できると確信している」と、物流革新とドライバーの賃上げの重要性について強く訴えた。

岸田文雄内閣総理大臣は、「賃上げと価格転嫁、ひいては物流革新に向け、政府・荷主・物流事業者が一致団結して、我が国の物流の持続的成長の実現へ、全力で取り組んでいきたい」と、物流革新とドライバーの賃上げの実現に向けた強い決意を示した。

坂本　克己
全日本トラック協会会長

政府では令和5年3月から「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を計4回開催し、「物流の2024年問題」が迫る中において、ドライバーの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種施策に取り組んできた。また、5年6月には「物流革新に向けた政策パッケージ」を、また同年10月には「物流革新緊急パッケージ」を決定。我が国の物流を支える環境整備を進めてきた。

同意見交換会では、これまでの政府の取り組みについて、斉藤鉄夫国土交通大臣、坂本哲志農林水産大臣、齋藤健経済産業大臣、古谷一之公正取引委員会委員長が発表（**発言要旨を3面に掲載**）。また、（一社）日本物流団体連合会、全日本トラック協会、ヤマト運輸㈱、佐川急便㈱、日本郵政㈱、全国農業協同組合連合会、（一社）日本経済団体連合会から各団体等の取り組みについて説明を行った。

坂本会長は、「トラック運送業を一層魅力のある業界にするためには、革新・進化を目指し、『トラックドライバー』、『荷主』、『社会』の三方良しを実現したい。また、最近の原油価格は値上がりの状況にあり、4月末までの激変緩和事業を延長し、燃料価格の安定を図っていただきたい」と、全ト協における物流革新・ドライバーの賃上げに関する取り組みや政府への要望について発言した。

2月16日に首相官邸で開催された、「物流革新・賃上げに関する意見交換会」で意見を述べた坂本会長（前列右から2人目）

2030年度までの中長期計画を公表

政府は同意見交換会で、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を公表した。

同計画は、5年6月に第2回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、2030年度までのロードマップを明示したもの。「物流の2024年問題」への対策を行わなかった場合に想定される、2030年度に見込まれる輸送力不足（マイナス34％）を補うことを目指す。

長期計画に盛り込まれている「標準的な運賃の引上げ」を行うことで、『標準的な運賃』の8％引上げを通じて波及する運賃改定の効果」や「荷役作業の料金等を適正に収受できるようになる効果」が生まれるとして、中長期計画の初年度賃上げ効果が10％前後（約6～13％）見込まれると推計。次年度以降も効果が拡大することで、トラックドライバーの大幅な賃上げが期待できるとしている。

主要施策のポイントは（**3面に詳細**）の通り。

意見交換会終了後に、岸田文雄内閣総理大臣と握手を交わす坂本会長

馬渡副会長が「標準的な運賃等」賛成公述!!

運輸審議会　「標準的な運賃」に関する公聴会を開催

一般貨物自動車運送事業に係る「標準的な運賃」の告示に関して、斉藤鉄夫国土交通大臣が1月10日付で運輸審議会（堀川義弘会長）への諮問を行ったことを受け、運輸審議会は2月13日、同事案に関する公聴会を開催。全日本トラック協会からは馬渡雅敏副会長が一般公述人として出席し、「標準的な運賃」の見直しに関して賛成の立場から意見を述べた。

公聴会では、堀川運輸審議会会長のあいさつに続き、冒頭陳述として国交省物流・自動車局の小熊弘明貨物流通事業課長が事案の内容および理由等を説明。小熊課長は、「『標準的な運賃』は、我が国の物流制度を維持していくために、ドライバーが全産業並みの労働時間・賃金水準を得られるようにしていくためのもの。国交省としては、『標準的な運賃』に係る総合的取り組みを通じて、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ていく」と説明した。

「標準的な運賃」の告示に関する公聴会（令和6年2月13日、国土交通省）

馬渡　雅敏
全日本トラック協会副会長

小熊　弘明
国土交通省物流・自動車局
貨物流通事業課長

続いて、公述人2人による一般公述を実施し、はじめに加藤光世氏が「標準化」の定義、多重下請構造への対策、標準的運賃告示後のPDCAサイクル設定を求め反対の立場で公述。続いて馬渡雅敏全ト協副会長が、『標準的な運賃』は、今後も引き続きトラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しとなるもの」と、「標準的な運賃」のもつ意義を強調した上で、「トラックドライバーの労働条件改善、賃金向上のために、今回の『標準的な運賃』の見直しが速やかに告示されることを要望する」と賛成の立場で公述を行った。また、見直しに際しては、国交省をはじめ関係省庁が連携し、荷主企業への理解促進を図ること、また、荷主との交渉の際に活用できる、分かりやすい解説書の作成を求めた（**詳細2面**）。

冒頭陳述と一般公述を受け、運輸審議会委員による国交省物流・自動車局への質問が行われ、見直しに至った経緯や「標準的な運賃」の果たすべき役割、実効性を高めるための取り組み、荷主等への周知の手段、トラックGメンによる、より効果的な監視・指導のあり方などについて、小熊課長から聴取を行った。

最終陳述で小熊課長は、「告示を受け、どのように運賃やドライバーの賃金が変わっていったか、調査などを通じてフォローアップしていきたい。我が国の物流を持続可能なものとするため、あらゆる施策を講じてまいりたい」と説明した。

公聴会終了後、堀川運輸審議会会長は「慎重かつ速やかに審議を進めてまいりたい」と述べた。

同事案は今後、運輸審議会からの答申を受け、国交省によって告示が行われる見通し。

動脈硬化や脳心血管疾患は高血圧が原因とされるため、
点呼時の血圧の測定と評価はとても重要です。
血圧測定で社員の健康管理をサポート
点呼システムと連携可能
正しい測定姿勢に導く「正確測定サポート機能」
簡単に交換可能な腕帯ユニット
業務用血圧計専用 WEBページで商品の特徴をご確認いただけます
健太郎®
HBP-9030
販売名称／自動血圧計　HBP-9030 シリーズ
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
医療機関でも大活躍!!
安定感があり使いやすい
OMRON

配達くん®
運輸業専門の経営管理システム
信頼されて39年！
大創システムが送り出す
機能選択型システム「配達くん」とは?
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/
詳細は下記をクリック
配達くん　検索

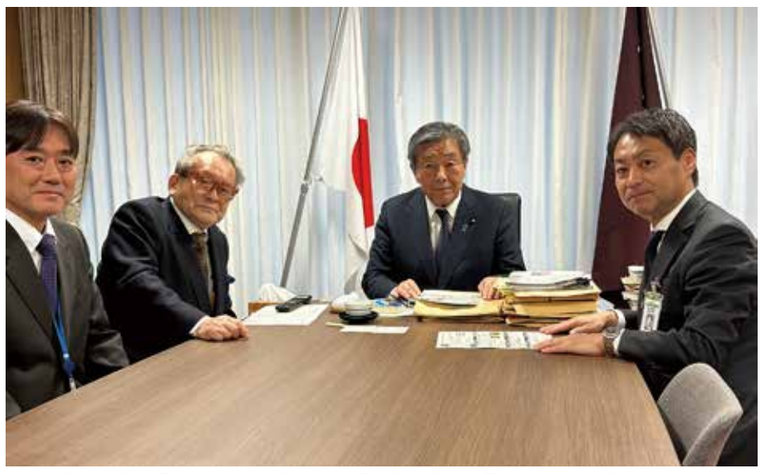
ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

森山裕自民党総務会長に対し 事業法改正法案等を説明 坂本会長が訪問

全日本トラック協会の坂本克己会長は2月6日、自由民主党の森山裕総務会長を訪問し、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」（2月13日閣議決定、関連3面）に関する説明を行った。

同法律案では、荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課すことや、元請運送事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付けるなどの規制が新たに盛り込まれる。

当日は坂本会長のほか、国土交通省の鶴田浩久物流・自動車局長、小熊弘明物流・自動車局貨物流通事業課長も同席。森山自民党総務会長に対して、改正案の趣旨等について説明した。


森山自民党総務会長（右から2人目）に説明を行う坂本会長（左から2人目）。鶴田物流・自動車局長㊨、小熊物流・自動車局貨物流通事業課長㊧も同席した（2月6日、自民党本部）

「適正運賃の収受」など6年度重点取組を審議

青年部会全国代表者協議会

全日本トラック協会青年部会（金井健蔵部会長）は2月15日、令和5年度第3回「全国代表者協議会」を開催した。

当日は3部構成で開催。第1部の協議会では、冒頭金井部会長が「明日（2月16日）の青年部会全国大会に向けて、本日の協議会も盛り上げてまいりたい」とあいさつ。また、全ト協の坂本克己会長があいさつに立ち、「本日の全国代表者協議会を契機に、青年経営者の皆様が心をひとつにして、業界が前進また前進できるようになることを大いに期待している」と、出席者を激励した。

出席者を激励する坂本会長

議事では、①6年度事業計画（案）等、②5年度全国大会について、③青年部会規約の変更について――を審議し、原案通り承認。①では、6年度青年部会重点取組（別掲）を審議し、3つの課題について青年部会に所属する会員企業が率先して取り組むとした。

第2部の研修会ではグループディスカッションを実施。出席者を8グループに分け、①震災対応、②6年度事業計画・重点取組――についてグループごとに討論を行った上で、各グループの意見を発表した。

第3部の交流会では、出席者たちが青年経営者同士の絆を深めた。

研修会ではグループディスカッションを行った

令和6年度　青年部会重点取組

1. 適正運賃の収受
2. 物流DXの推進
3. 災害支援ネットワークの構築

能登半島地震を受け 社会貢献活動を展開

あいさつする金井青年部会長

全ト協青年部会では、令和6年能登半島地震の発生を受け、緊急物資輸送の実施や見舞金の贈呈など社会貢献活動を展開している。

青年部会では、1月1日の地震発生を受け、同3日に正副部会長によるリモート会議を開催。その中で、石川県トラック協会青年部会元部会長から「飲み水が不足している」との支援依頼を受けたことから、3年以降青年部会で積み立ててきた災害対策義援金の中から80万円を拠出し、ペットボトル飲料水8000本を調達。同3日と5日の2回に分けて、被災地に緊急物資輸送を行った。

また、地震発生以降、青年部会では全国の部会員から見舞金を受け付けている。なお、見舞金は今後、同地震による災害救助法が適用された新潟、富山、石川、福井4県の青年部会に贈呈される予定。

第21回「労働安全・災害防止委員会」

ドライバーの食生活など 新たな健康増進対策に取り組む

第21回労働安全・災害防止委員会（赤上信弥委員長）が2月1日に開催された。

議事に先立ち、国土交通省物流・自動車局安全政策課の上田享専門官が「自動車運送事業者における視野障害対策の推進について～交通事故のない社会を目指して～」をテーマに講演。議事では、令和6年度の労働安全・災害防止に関する事業計画（案）、助成事業（案）、セミナー（案）――について審議・承認した。

6年度助成事業概要案では、「トラック運転者の『睡眠時無呼吸症候群（SAS）』スクリーニング検査助成事業」について、予算額を5年度から2千万円引き上げ、1億2千万円に増額。また、セミナーについては、5年度と同様、①陸運事業者のための安全マネジメント研修、②健康管理、③睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策、④過労死防止対策――の4つのセミナーを実施し、過労死等の根絶や、さらなる健康起因事故防止推進を図ることとした。

続いて、令和5年度労働安全・災害防止事業の進捗状況や、5年の労働災害発生状況（速報）について報告。また、秋田県トラック協会（赤上信弥会長）が実施したドライバーに対する睡眠調査の結果や、厚生労働省「団体経由産業保健活動推進助成金」、（一財）運輸振興協会「運輸事業従事者のためのメンタルヘルス こころの健康自己チェック」等について説明が行われた。

第21回労働安全・災害防止委員会（2月1日、全ト協）

都道府県ト協

埼玉SMARTに活動用車両を寄贈

埼玉県トラック協会（瀬山豪会長）は2月8日、埼玉県特別機動援助隊（埼玉SMART）の構成機関である上尾中央総合病院（埼玉県上尾市）に対し、活動用車両1台を寄贈した。

埼玉県では、建物倒壊や列車事故等の局地的かつ多数の負傷者の発生が見込まれる災害に備え、埼玉SMARTを設置している。埼玉県ト協では、埼玉SMARTの構成機関に対し、要救助者の救命活動を円滑に行えるよう、平成23年度から毎年活動用車両を寄贈している。今回寄贈された車両はミニバンタイプの車両で、DMAT（災害派遣医療チーム）隊員4人が乗車可能なほか、AED（自動体外式除細動器）や各種医療器具・医薬品等、災害現場において使用する資機材を搭載している。

埼玉県ト協の瀬山会長から上尾中央総合病院の和田災害医療センター長へレプリカキーの贈呈（2月8日、埼玉県危機管理防災センター）

埼玉県危機管理防災センター（埼玉県さいたま市）で開催された贈呈式には瀬山埼玉県ト協会長が出席し、上尾中央総合病院の和田崇文災害医療センター長に対して車両のレプリカキーを贈呈した。

全ト協行事予定（2月20日～29日）

▽2月20日
・第60回物流政策委員会
・第61回適正化事業委員会
▽2月22日
・第22回経営改善・DX推進委員会
▽2月26日
・第11回ドライバー施設推進委員会
▽2月27日
・第56回環境対策・GX推進委員会
・第79回広報委員会

爽快明快 あなたは解ける!!

（2月1日号）　答え合わせ

A	B	C	D	E	F
ア	オ	シ	ン	ゴ	ウ

法令○×クイズ ～雪道の運転編～

❶「タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め」の標識がある区間であっても、スノータイヤ、スタッドレスタイヤなどの雪路用タイヤを装着していれば通行できる。（○・×）

❷雪道では横滑りを起こすことが多いので、ハンドルやブレーキ操作は特に慎重に行う。（○・×）

❸雪道では、できるだけ車の通った跡を避けて走行する。（○・×）

❹雪のときは、危険防止のために必要に応じて警音器を使用する。（○・×）

❺雪の日の高速道路は、路面が滑りやすく、視界も悪くなるので、スピードを抑える。（○・×）

（解答は7面）

馬渡副会長 一般公述（賛成）全文

関連1面

諮問書、公述書の内容はこちら

トラック運送事業の現状

平成30年6月に働き方改革関連法が成立し、令和6年（2024年）4月から、トラックドライバーは罰則付きの時間外労働の上限（年960時間）規制が適用され、あわせて、ドライバーの拘束時間、休息期間、運転時間等の基準である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が適用されます。

960時間の時間外労働の上限規制と改善基準告示が適用されることにより、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、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されており、いわゆる「物流の2024年問題」といわれています。

トラック運送業界としては、従業員、特にトラックドライバーの長時間労働の是正のため、トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画や働き方改革の実現に向けたアクションプランを策定し、各種の取組を推進しているところです。また、国土交通省を始めとする関係行政にご協力を賜りながら、荷主と運送事業者による取引環境や長時間労働の是正に向けた取組も行っております。

しかしながら現状は、トラックドライバーの労働時間は全産業と比較して2割長く、年間所得では中小型ドライバーで約10％低い状況であり、またトラックドライバーの有効求人倍率は全職業と比べて約2倍高く人手不足の状況が続いております。

トラックドライバーの働き方改革を推進するためには、トラック運送業界の努力だけでは難しい部分も多く、発・着荷主のご理解とご協力が非常に重要となります。ドライバーの待遇と労働環境が改善されなければ、国民生活と経済の重要なライフラインであるトラック運送事業が安全性を確保した上でその役割を果たせなくなることが懸念されます。

貨物自動車運送事業法の改正と時限措置の延長

ドライバー不足により物流が滞ることのないよう、ドライバーの労働条件改善等を図り、トラック運送業において働き方改革を進める観点から、平成30年の議員立法により貨物自動車運送事業法の改正が行われ、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」を4本の柱とする「改正貨物自動車運送事業法」が成立されました。

「標準的な運賃の告示制度」は、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的という趣旨から、ドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正することなどを前提として、令和2年4月に告示され、「荷主対策の深度化」とあわせ令和6年3月までの時限措置とされておりました。

改正事業法の成立以降、年間労働時間や年間賃金をはじめ全産業平均との差は縮まりつつある一方、新型コロナウイルスのまん延や原油価格高騰により、赤字企業の割合は増加傾向にあるなど、取組は道半ばとなっております。

このような状況を踏まえ、働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を継続的に運用することが必要であることから、令和5年6月に議員立法により「当分の間」の措置として、延長されました。

標準的な運賃の見直しに対して

国土交通省が令和5年3月に実施したアンケート調査によると、回答事業者のうち7割が運賃交渉を行い、そのうち荷主から理解を得られたのは約6割にとどまるなど、依然としてドライバーの賃金向上を図るための運賃が収受できておらず、荷主への浸透が途上であります。

また原油価格の高騰や円安の影響等により、軽油価格が令和2年4月と比べ40円以上高騰するなど燃料費の負担は増え、加えて車両価格やタイヤ等の資材価格も上昇している中、価格転嫁が進まず、運送事業者の経営状況は悪化しております。

このような状況の中、政府では2024年問題への対応を図るため、令和5年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定され、パッケージの中で標準的な運賃制度の拡充・徹底を図ることが明示され、標準的な運賃の見直しを行うこととされました。

国土交通省から示されている内容では、ドライバーの賃上げや物価高騰分など荷主等への適正な転嫁を行うため、運賃表を改定し、運賃水準を平均約8％引き上げることと、また、燃料費の基準単価を120円に変更するとともに、燃料サーチャージの基準価格を見直すこと、さらには、荷待ち・荷役など輸送以外のサービスの対価について標準的な水準を設定し、加えて、高速道路料金や下請けに発注する際の手数料、個建運賃を新たに設定するなどの所要の見直しを行うこととされております。

「標準的な運賃」は、令和5年11月、公正取引委員会において、中小企業が持続的な構造的賃上げを実現するため、その原資を確保できる取引環境の整備の一環として「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を公表し、指針の中で発注者との価格交渉において使用する根拠資料として示されています。

このことからも、「標準的な運賃」は今後も引き続きトラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しとなるものです。

トラック運送業界としては、国土交通省が示されている標準的な運賃の所要の見直しについて全面的に賛成いたします。

是非、公表されている運賃（案）をはじめとした内容で見直しいただきたい。

なお、見直しにあたっては、国土交通省をはじめ関係省庁が連携し、荷主企業に対し今回の見直しの趣旨を正しく理解していただくよう、理解促進を図る活動をして頂きたく、また、運送事業者に対しては、その算定基礎など、荷主との交渉の際に活用できるわかりやすい解説書を作成して頂きたくお願い致します。

おわりに、トラックドライバーの労働条件改善、賃金向上のために、今回の標準的な運賃の見直しが速やかに告示されることを要望いたします。

写真後列左から、馬渡雅敏全ト協副会長、小熊弘明国交省物流・自動車局貨物流通事業課長。前列左から坂本克己全ト協会長、加藤光世氏

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

総務省 「電話リレーサービスに関する講習会」を開催 2月26日・28日に

総務省は、2月26日(月)・28日(水)に「電話リレーサービスに関する講習会」を開催する。

同サービスは、聴覚や発話に困難のある人（聴覚障害者等）と聴覚障害者以外の者との会話を、通訳オペレータが手話・文字と音声を通訳することにより、電話で双方向に繋ぐもの。同講習会は、企業等で電話対応業務担当者・管理担当者を対象に実施し、同サービスについての理解を深め、より円滑なコミュニケーションを行うためのヒントを伝える。

開催日時は、2月26日(月)・28日(水)の13時30分～15時30分（両日とも同内容）。オンラインにて開催する。

詳細は、総務省ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

荷主・元請運送事業者に対する規制的措置を盛り込む

改正事業法案など閣議決定

国土交通省は2月13日、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」を閣議決定したと発表した。

同法律案は、「物流の2024年問題」に対応し、物流の持続的成長を図るために改正するもの。荷主・元請運送事業者に対して規制的措置を導入すること等により、商慣行の見直し等に対する抜本的・総合的な対策を図っていく。

法律案の概要は、別掲の通り。

国交省では、施行後3年で、荷待ち・荷役時間を年間125時間／人削減（令和元年度比）するとともに、積載率向上により輸送能力を16％増加（同）させることを目指している。

法案の概要

1．荷主・物流事業者に対する規制的措置　【流通業務総合効率化法】

○①**荷主**＊1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

＊1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】
＜パレットの導入＞

バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業 → パレットの利用による荷役時間の短縮

2．トラック事業者の取引に対する規制的措置　【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け＊2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務＊3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成**、**責任者の選任**を義務付け。

＊2･3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3．軽トラック事業者に対する規制的措置　【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任**と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

■「物流革新元年」と位置づけ取り組み加速を指示
第5回「物流政策推進本部会合」を開催

国土交通省は2月6日、第5回「国土交通省物流政策推進本部会合」を開催した。

同会合は、国交省として物流の革新に向けて取り組みを推進するために開催したもの。当日は、斉藤鉄夫国土交通大臣、國場幸之助国土交通副大臣、堂故茂国土交通副大臣、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、尾崎正直国土交通大臣政務官が出席し、「物流の2024年問題」への国交省の対応状況を確認。斉藤大臣は、「本年を『物流革新元年』と位置付け、関係省庁、産業界と連携し、国民の理解と協力を得ながら取り組みをさらに加速させる必要がある」と、国交省関係各局に対して指示した。

国交省関係各局に対して指示を行う斉藤国交大臣（2月6日、国交省）

■健康起因事故報告件数が高止まりに
「事業用自動車健康起因事故対策協議会」

国土交通省は2月7日、令和5年度第2回「事業用自動車健康起因事故対策協議会」（座長：酒井一博〔公財〕大原記念労働科学研究所主管研究員）を開催した。

議題では、まず健康起因事故の発生状況について説明。健康状態に起因する事故報告件数は、令和3年の288件から4年には313件と高止まりしており、トラック（106件）では約半数が物損事故や人身事故に至っている。

令和5年度第2回「事業用自動車健康起因事故対策協議会」（2月7日、国交省）

また、健康起因事故防止に係る取り組みに関するアンケート調査結果では、「SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査を受診させている」と回答したトラック運送事業者は37％、「脳血管疾患スクリーニング検査を受診させている」と回答したトラック運送事業者は16％となった。また、「心臓疾患・大血管疾患スクリーニング検査を受診させている」と回答したトラック運送事業者は12％、「視野障害スクリーニング検査を受診させている」と回答したトラック運送事業者は10％に留まった。

国交省では、ドライバーを取り巻く環境の変化に応じた、実効性のある健康起因事故対策の実現に向けて、①事業者が取り組んでいる健康起因事故の未然防止対策について他の公共交通機関の取り組み状況を調査し、自動車運送事業における健康起因事故防止のあるべき姿を検討、②各種マニュアル・ガイドラインについて、検査内容や手法などについて最新の情報を反映させるとともに、スクリーニングモデル事業で分かったことなどの具体的事例を織り込み、最新の情報に基づき事業者が確実に対応できるよう改定――等の取り組みを進めていくとしている。

■令和6年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集
締切は3月22日㈮

国土交通省では現在、令和6年度「道路ふれあい月間」推進標語の募集を行っている。

国交省では、毎年8月を同月間と定め、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等各種活動を特に推進している。この一環として、道路の役割や重要性を改めて認識してもらうことを目的に、推進標語を募集している。

募集テーマは、「道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産です。みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用し、次世代に受け継いでいきましょう」。小学生以上であれば応募可能。応募期間は3月22日㈮まで（当日必着）。

厚労省

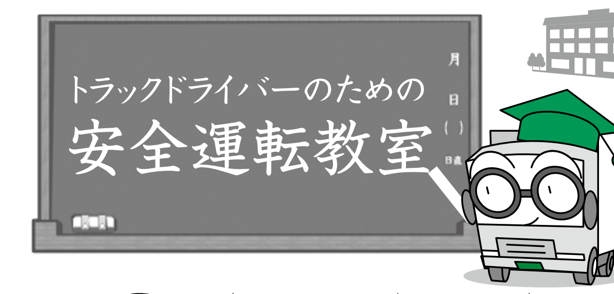
ココロとカラダをリフレッシュ！
春季年次有給休暇取得促進を呼びかけ

厚生労働省では事業者に対して、春季における年次有給休暇（年休）の取得促進を呼びかけている（写真）。

年休の取得率は、令和4年に62・1％と前年より3・8ポイント上昇し、過去最高となったものの、依然として政府目標である70％とは大きな乖離がある。

また、労働基準法の改正により、平成31年4月から、全ての企業において年10日以上の年休が付与される労働者に対する、年5日の年休の確実な取得が求められている。

厚労省が開設している「働き方・休み方改善ポータルサイト」（二次元コード）では、企業および従業員が自社の働き方・休み方に関する現状や課題等を簡易に自己診断できるツールを掲載しているほか、企業の取り組み事例や働き方・休み方に関する資料などを確認することができる。厚労省では、働き方・休み方改革のために、同サイトを活用するよう呼びかけている。



〔第128回〕

冬季の心構えを再確認しておこう

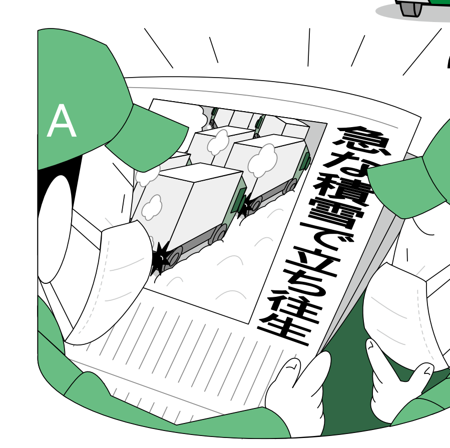
暖冬といわれている今年の冬ですが、準備を怠っていると、急な降雪などによって事故や立ち往生を引き起こすなど、社会生活に大きな影響を及ぼします。冬季は安全運転に配慮する必要があります。もう一度、冬季におけるドライバーの心構えを再確認しておきましょう。

●不測の事態に備えておこう

Aさん「先日、関東で雪が積もった時、雪に慣れていない地域の人たちがあたふたする光景がニュースで流れていたね。今年は暖冬だと言われているけど、やっぱりやるべき準備はしっかりやらなきゃダメだなと思ったよ」

Bさん「そうだね。普段、雪が降らない、降っても積もらない地域の一般ドライバーは、天気予報などで雪の予報が出ていても『まぁ、大丈夫だろう』と楽観的に考える人が多いのかもしれないね」

Aさん「そうだね。ただ、僕たちはそうも言っていられない。雪で物流が止まってしまったら、経済活動や市民生活に大きな影響が出る。日頃から、雪だけでなく悪天候などにも対応できるよう、会社もドライバーも日頃から準備しておくことが大切だと改めて思ったよ。Bさんはどんなことに気をつけているのかな」



●冬季の安全運転の心構え

Bさん「僕は豪雪地域に行くことも多いけれど、出発前にはルート上の気象情報や路面情報を確認しているよ。今はスマートフォンでいつでもすぐ確認できるけど、通行する地域の天気を事前に理解しておくことで、これから道路状況がどうなるか、どんな運転をすればよいか、ある程度のシミュレーションができるからね。そして、チェーンなど冬道に必要なものが揃っているか、確認してから出発しているよ」

Aさん「なるほどね。それに加えて、早めの給油も忘れずにやってほしいな。万が一、交通規制や事故による渋滞やストップした時は、暖房のためエンジンをかけることになる。気温がマイナスになる場所で燃料切れを起こしたら、命が危険になるからね。それとチェーンについてなんだけど、タイヤのサイズにあったチェーンか、損傷がないか確認しておいてね」

Bさん「また、運転のことだけど、降雪や積雪時は、いろいろなものが見えなくなる。雪で前方の視界はもちろん、ミラーについた雪で側方や後方の視界も悪化する。さらに、積雪でセンターラインや一時停止線も見えなくなるので、より慎重に運転するように心がけているよ」

Aさん「ほかにも雪が積もった交差点では、発進と停止の繰り返しで滑りやすくなっている。そんな場所では、急ハンドルや急ブレーキなどの『急』のつく操作はスリップを招くから、スピードダウンと慎重な運転を徹底してほしいね」

Bさん「凍結の危険がある朝晩は特に気をつけよう」

●健康管理も忘れずに

Aさん「それとこの時期は、寒い日と暖かい日で気温差が大きく体調管理が難しくなり、感染症にもかかりやすくなる。感染症の対策として、こまめな手洗いと手指消毒、咳エチケットの徹底、こまめな換気などがあるけれど、体調管理でBさんが気をつけていることがあるかな」

Bさん「そうだな。かかりつけのお医者さんに言われたのは『ハンドソープで10秒もみ洗い後、流水で15秒すすぎを2回繰り返す』。これでウイルスはかなり洗い流せるらしいんだ。おかげで今年は風邪もひかずに、元気に運転できているよ」

Aさん「なるほど、僕も実践してみるよ。それと僕たちは深夜・早朝の出発や泊りを伴う運行もあるから、生活が不規則になりがちだけど、日常生活では、夜更かしをしない、バランスのよい食事をとる、疲れが残らない程度の適度な運動をする、気分転換になる趣味をもつなどして、なるべく規則正しい生活を送ることを心がけたいね」

Bさん「特に休日なんかは、しっかり疲れをとるのはもちろん、趣味などで心身ともにリフレッシュして、翌日は万全の状態でハンドルを握ることが大切だね」

「物流革新・賃上げに関する意見交換会」における発言要旨（1面に関連）

◇斉藤　鉄夫　国土交通大臣

「2030年度に向けた政府の中長期計画」は、5年6月に決定した「政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、2030年度までのロードマップを示すもの。これを実行することにより、2030年度に不足する輸送力34％を補うことを目指す。また、「標準的運賃」の8％引上げと、荷役作業の料金等の加算措置により初年度に10％前後の賃上げ効果を見込んでいる。

中長期計画に盛り込まれた主要施策は、以下の通り。

まず、2月13日に閣議決定し国会に提出した法案は、トラックドライバーの賃金原資となる適正運賃収受や物流の生産性向上のため、荷主や物流事業者に対し、①荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け、②多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿の作成の義務付け――などを行うもの。この他、「標準的運賃」の引上げや、トラックGメンによる荷主・元請事業者への監視・指導の徹底を図る。

次に、デジタル技術を活用した物流効率化のため、荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化に対する支援や、自動運転やドローンなどのデジタル技術活用を進める。

長期的な視点に立って、多様な輸送モードの活用推進のため、モーダルシフトの推進強化のほか、道路空間をフル活用した新たな自動物流道路の構築や、自動運航船の商用運航により、物流の無人化・自動化を進めていく。

高速道路の利便性向上に向けて、大型トラックの法定速度を4月から90㌔㍍に引上げる予定であるほか、ダブル連結トラックの導入促進などを進める。

また、荷主・消費者の行動変容に向けて、再配達の半減を目指したポイント還元実証事業や、「送料無料」表示の見直しなどを進める。

2月16日、公共工事の積算に用いる設計労務単価の改訂を公表した。全体では、5年から5・9％の引上げで、資機材を運搬するトラック等の一般運転手の単価については、最も高い水準となる7・2％の引上げを行い、官による賃上げも進める。

国交省としては、今後も関係省庁・産業界と連携し、国民の理解や協力を得ながら、物流の革新とドライバーの賃上げを進め、物流の持続的成長に繋げていく。

◇坂本　哲志　農林水産大臣

農林水産省では、物流問題に対応するため、農産物・食品等分野の50以上の荷主団体・事業者に、物流の負荷軽減に向けた「自主行動計画」を策定いただき、具体的な取り組みを開始していただいている。特に、農林水産分野では、産地からの長距離輸送が多くなるため、①中継共同物流拠点を整備し、複数ドライバーでの中継輸送や鉄道・船舶へのモーダルシフトを推進するほか、②1・1㍍四方の標準仕様のパレットの導入による手荷役の防止、荷積み・荷降ろしの効率化、③トラック予約システムの導入等による荷待ち時間の短縮――などを進めている。

また、全国各地・各品目の産地には大変多くの関係者が存在するが、6年4月を前に、不安や課題を抱える方々に、具体的な改善策を提示することができるよう、5年12月に、①「農林水産省物流対策本部」（本部長：坂本哲志農林水産大臣）を設置するとともに、②本省と地方農政局等に「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を設置し、関係団体の協力も得て、現地に入って具体的な対応を進める体制を構築した。

◇齋藤　健　経済産業大臣

輸送力を確保するためには、営業用トラックの積載率を現状の約38％から50％へと向上させることや、トラック1運行当たり平均3時間とされる荷待ちや荷役作業等の時間を1時間以上短縮することを目指し、物流事業者のみならず、製造・流通業等の荷主企業が積極的に取り組むことが重要。

このため、関係省庁と連携して、荷主に対して行動変容を促す規制的措置の導入に向けた検討を行い、2月13日に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が閣議決定された。

併せて、経済産業省としては、荷主企業の物流施設における自動化・機械化の推進等、物流効率化に向けた荷主企業の設備投資を後押しすべく、様々な支援制度を用意しており、規制と支援の両面で荷主企業の物流効率化の実現を促している。

経産省では、5年11月、価格交渉・価格転嫁の状況について、業種ごとの評価を公表しているが、その中で、トラック運送業に対する交渉・転嫁のいずれも評価が低い状況。これを踏まえて、荷主を含む発注側企業がしっかりと適正な運賃・料金を支払うことが重要。引き続き、価格交渉・価格転嫁をしやすい環境を整備していく。

加えて、新たに強化・延長された賃上げ促進税制も利用可能となる。赤字中小企業でも賃上げを行えば活用できる、繰越控除措置が創設されるので、活用いただきたい。

◇古谷　一之　公正取引委員会委員長

公正取引委員会は、5年11月に内閣官房とともに、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定・公表し、その中で指摘している通り、道路貨物運送業は、①コストに占める労務費の割合が高く、②多重下請構造の下でサプライチェーン全体として労務費の転嫁率が低い――という課題がある業種として認識している。

公取委としては、指針の周知徹底を進めるとともに、労務費の上昇分の価格転嫁について重点的に状況を把握するための調査を行う。なおフォローアップを行い、独占禁止法や下請法の積極的な執行を進めていく。

荷主と物流事業者間の商慣行や物流業界の多重下請構造から生じる課題については、公取委としても従来から強い問題意識を持って取り組んできているが、国土交通省において検討している規制的措置等の内容を踏まえ、独占禁止法や下請法の効果的な執行につながるよう、国交省から公取委への情報提供の具体的な方法について検討するなど、円滑な価格転嫁に向け、実効性のある取り組みを行っていく。

2030年度に向けた政府の中長期計画 主要施策のポイント（1面に関連）

①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等
- ○以下について、通常国会での法制化（2024年通常国会）
  - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
  - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け　等
- ○トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し（2023年度中措置。10%前後の賃上げ効果）
- ○悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

②デジタル技術を活用した物流効率化
- ○荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援（2030年度までに荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上削減）
- ○物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取り組みを推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進（2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加）
- ○自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速（自動運転について、2024年度から、100km以上のデジタル情報配信道整備。ドローン物流について、2024年度から、150km以上のドローン航路整備）

③多様な輸送モードの活用推進
- ○大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化（官民協議会で継続的にフォローアップ。10年程度で倍増を目指す）
- ○自動物流道路の構築（10年で実現を目指す）
- ○自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す）

④高速道路の利便性向上
- ○大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ（引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討）
- ○ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進（運行路線拡充や駐車マス整備、財政投融資によるダブル連結トラック導入支援）
- ○大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用（2023年度補正予算）

⑤荷主・消費者の行動変容
- ○ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- ○「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施（行動変容が見られなければ追加対応）

『広報とらっく』2024年新春特集

「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3回

荷主との交渉に果敢に挑戦　目指すは「他業種並みの労働時間と収入の実現」

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2か月を切りました。

本特集では、「物流の2024年問題」を取り巻くトラック運送業界の動きや「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。

前号に引き続き、トラック運送事業者における「物流の2024年問題」解決・「物流革新」の実現に向けた取り組みについて紹介します。今回は、群馬県伊勢崎市の㈱長岡運送における取り組みです。

㈱長岡運送（群馬県伊勢崎市）における取り組み

他業種よりも長いドライバーの労働時間　人材流出防ぐため長時間労働改善に着手

長岡　治
代表取締役

㈱長岡運送（長岡治代表取締役）は、配送・倉庫・流通加工・コンテナ輸送などのサービスを提供している運送会社である。配送部門では自動車部品のほか、肉やインスタント食品、菓子などを関東地方の各都県に輸送している。また、倉庫部門では伊勢崎市内に5か所の倉庫を保有し、なかでも令和4年の現在地への本社移転に合わせて開設した北千木倉庫は、コールドチェーンに対応して4温度帯となっている。さらに、流通加工部門では、自動車部品のピッキング・出荷やインスタント食品のパッケージング、冷凍食品のチルド解凍、サンプル出荷の代行など、荷主からのニーズに応えるべく様々なサービスを提供している。

同社では、自動車部品のほか、肉やインスタント食品、菓子などを関東地方の各都県に輸送している

さて、今年4月からトラックドライバーの時間外労働年960時間上限規制が適用されるが、同社では以前から年960時間を超えているドライバーは少なかった。しかし、1月当たりの時間外労働は70時間～80時間、1日の平均拘束時間も13時間程度に及んでいた。

一方で、かつては稼ぐために長時間労働を厭わないドライバーが少なくなかったが、近年の若者の中には「長時間働きたくない」、「お金よりも休みが欲しい」と考える人も増えている。同社のドライバーの平均年齢は現在50歳に達しており、ドライバーの高齢化対策が喫緊の課題となっていた。同社では、ドライバーの労働時間を改善し、ドライバーが働きやすい労働環境を整備していくことで、人材確保に繋げていく必要性を感じていたという。

そうした中、6年ほど前に長岡社長はある荷主企業の担当者に、その企業の従業員の時間外労働の状況について尋ねた。すると、この荷主企業の従業員の1月当たりの時間外労働時間は平均して30～40時間程度であった。それを知った長岡社長は、「このままの状態が続けば、当社の事業を支えるドライバーが他業種の事業者に流出しかねない」と考え、ドライバーの労働時間改善に取り組むことを決意した。

「トラックドライバーは他業種の労働者と比べると長時間労働の状況にあります。しかし、かつては多くの運送会社が『長時間労働は当たり前』と考え、ドライバーの労働時間改善に舵を切る運送会社は多くはなかったのではないでしょうか。業界のこれまでの常識に胡坐をかき、長時間労働の状態を放置したままでは、貴重な人材が他業種に流れていってしまいます。ドライバーの確保がままならなくなることで、最終的には我が国の物流を維持することができなくなってしまいます。当社では、従業員にとって働きやすい職場環境を整備することで、従業員の定着率を高めるとともに、人材確保にも繋がったいとの思いで、長時間労働改善への取り組みを進めました」（長岡社長）

時間外労働年960時間クリアは「通過点」　「他業種並みの労働時間」を理想に掲げる

長岡社長は、ドライバーの時間外労働時間を1月当たり60時間、年間720時間を目指す方針を固めた。

ドライバーの労働時間短縮への取り組みは自社だけでできるものではなく、荷主企業の理解と協力が欠かせない。そこで同社では、荷主企業に対して労働時間改善への協力を得るために交渉を重ねた。

ある荷主企業に対しては、「今の運行形態のままでは2024年問題に対応できないので、車両を1台増やして業務を分散し、ドライバーの労働時間を減らしたい」と、ドライバーの負担軽減への協力を訴えた。また、自動車部品輸送では着荷主先の工場内で同社のドライバーが複数箇所で荷卸しを行っていたが、ドライバーの労働時間改善を図るため、1か所で荷卸しが済むように改善を求めた。さらに、この荷主企業との間では取卸料が収受できていなかったこともあり、ドライバーの負担軽減のために荷卸し作業を着荷主側で行うこと、それができなければ附帯作業料の支払いを求めた。荷主と粘り強い交渉を続けてきた結果、荷主の理解を得られるようになり、徐々に労働時間改善への取り組みを進めることができたという。

「1か所だけならば短時間で済む附帯作業も、それが積み重なることによってドライバーの長時間労働に繋がります。また、こうした附帯作業を運送会社のサービスと捉えている荷主企業も少なくなく、運送会社側も黙ってそれに応じてきたため、荷主企業の多くが『附帯作業料金が発生するという意識がない』と思います。しかし、これまで当たり前だったことが改善されないまま続いてしまうことで、ドライバーの確保と持続可能な物流の実現が遠のいてしまうのです。持続可能な物流を実現していくためには、運送会社がこれまでの『当たり前』から考え方を大きく変えるとともに、荷主企業に対して本来あるべき輸送のあり方を説明した上で、協力や負担を求めていく必要があるのです」（同）

また、荷主側にお願いするだけでなく、自社においてもドライバーの負担軽減策の一環として、トラック用の洗車機を導入。手洗い洗車では作業時間が長時間に及んでいたが、洗車機の導入によって短時間で洗車を行うことができるようになったため、ドライバーからは好評だという。車両を常日頃から清潔に保っておくことで、荷主企業からの印象も良くなる相乗効果も出ている。

ドライバーの負担軽減策の一環として、トラック用の洗車機を導入。短時間で洗車できるようになり、ドライバーの労働時間削減にも繋がった

長時間労働改善に資する様々な取り組みが功を奏して、同社ではドライバーの労働時間短縮の第一段階はクリアしつつある。ただ、ドライバーの一部には「もっと長時間働いて、できるだけ稼ぎたい」という考えをもつ人もいるという。同社では時間単価を引き上げて、時間を減らしても賃金が減らないよう改善するとともに、ドライバーに対して時間外労働年960時間上限規制や改正改善基準告示について説明した上で、「労働時間に関するルールを守らなければ、行政処分を受け、会社が存続できなくなる」旨を説明している。

「トラックドライバーは時間外労働の上限規制の適用猶予業務に位置付けられ、今年4月から時間外労働年960時間上限規制が適用されることになります。しかしながら、人手不足が深刻化している中において、ドライバーを継続的に確保していくためには、労働時間や賃金を他業種と同じ水準にしていかなければならないと考えています。また、トラックドライバーの長時間労働を防ぐことは、ドライバー自身の健康のみならず、交通事故防止の観点からも重要です。トラック運送事業者に対して求められている年960時間のクリアは、あくまで通過点でしかありません。個人的には、将来的に最大月45時間（年360時間）を目指していくべきだと考えています」（同）

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。

	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	63
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	静岡県浜松市中央区流通元町 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	37
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。

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

「標準的な運賃」を示しながら荷主と交渉
適正運賃収受への「追い風」を活かす

同社では、荷主企業との運賃交渉に際しては、その材料として、国土交通省が告示した「標準的な運賃」と同社独自の原価計算資料を活用している。

交渉には、長岡社長もしくは同社の専務取締役が、現行の運賃と、原価計算によって算出した運賃の見積書、そして「標準的な運賃」の運賃表を持参した上で、荷主企業を訪問。まず、現行の運賃と原価計算によって算出した運賃を示し、両者の間に乖離があることを説明した上で、「人件費や燃料価格の高騰が続いている現状において、適正運賃を収受することができなければ、これまでのように荷物を運ぶことができなくなる」と説明。その上で、トラック運送事業者が法令を遵守しながら持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」を示し、「本来であれば『標準的な運賃』で示された額を頂戴したいが、それが無理ならばせめて原価計算で算出した運賃への引上げをお願いしたい」と交渉している。

『輸送に係るコストが上昇しており、このままでは事業を継続することができなくなる』ことを交渉相手にしっかりと伝え、念頭に置いてもらった上で、運賃交渉を進めています。当社と取引のある全ての荷主企業と交渉を行い、運賃を上げていただいた取引先が全体の半分ほど、話し合いを継続している取引先が残り半分ほどとなっています。かつては、運賃交渉に赴いても門前払いになってしまうこともありました。しかし、昨年11月に公正取引委員会と内閣官房が『労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針』を公表し、同指針に従わずに支払価格を長年低く据え置くような場合には、優先的地位の濫用といった独占禁止法上の違反行為や下請代金支払遅延等防止法（下請法）の『買いたたき』行為になるおそれがあるとして、公取委が厳正に対処する方針を示すなど、価格転嫁に対する荷主企業側の理解が徐々に浸透しつつあります。適正運賃・料金収受の実現に向けて、今こそ運送事業者が荷主企業に対して声を上げるべき絶好のタイミングではないかと考えています」（同）

調整手当の設定や昇給などを実施
従業員満足度を高めて離職を防ぐ

同社では、荷主企業との運賃交渉を進めるとともに、賃金制度改革を行い、労働時間の減少による手取り額の減少を防いでいる。

同社における給与体系をみると、従来は基本給のほかに、時間外手当、深夜手当、大型免許資格手当が付与されている。時間外労働年間720時間への取り組みを進める中で、時間外労働の減少に伴う手取り額減への対応策として新たに調整手当を設定し、これを支給することで手取り額減を防ぐことにした。

「労働力を確保していくためには、長時間労働の改善と同様に、賃金についても他業種と同程度の水準まで引き上げていかなければならないと考えています。荷主企業との交渉の中でも、『取引先の給与に匹敵するぐらいの金額を、当社のドライバーにも支給したい』との強い思いをもち、交渉に臨んでいます」（同）

令和4年に開設した北千木倉庫は、コールドチェーンに対応して4温度帯となっている

同社では「標準的な運賃」を積極的に活用し、荷主との運賃交渉に取り組んでいる（イメージ）

同社の流通加工部門では、インスタント食品のパッケージングや自動車部品のピッキング・出荷など様々なサービスを提供している

同社では、昨今の物価高騰を受けて、昨年12月に一部の従業員の昇給を行った。これも、従業員の満足度を上げ、定着率を高めるための取り組みのひとつであるという。

「当社では、長時間労働の改善や賃金水準の維持・向上などを通じて従業員満足度向上を図ってきました。また、4年1月の本社移転により、事務所内に広い休憩スペースを設け、勤務も休憩も充実した時間となるような快適な環境を整えたことも、従業員のモチベーションアップに繋がっています。近年は従業員の定着率も良くなっており、多くの従業員が誇りをもって自分たちの仕事に取り組んでいるように見受けられます」（同）

「標準的な運賃」を活用した運賃引上げが
持続可能な健全経営への第一歩に

持続可能な物流を実現していくためには、運送事業者と荷主企業が連携して、ドライバーの長時間労働改善や輸送の効率化に取り組んでいく必要がある。それとともに、「標準的な運賃」を積極的に活用して、ドライバーの「働き方改革」に取り組んでも事業継続可能な運賃を収受し、また燃料サーチャージや附帯作業料、高速道路利用料などといった料金も収受し、それを原資としてドライバーへの待遇改善を図っていかなければならない。そして、こうした取り組みは2024年以降も継続して進めていく必要がある。

最後に、長岡社長に「物流革新」の実現に向けての思いを伺った。

『標準的な運賃』を示しても、どうせ荷主企業は値上げに応じてくれない、運賃・料金交渉を行うだけムダだと考えている運送事業者も少なくないと思います。ドライバーの労働条件の改善や事業の健全な運営の確保のために国交省が定めた『標準的な運賃』を活用した上で積極果敢に荷主企業との交渉を進め、少しでも運賃・料金水準を上げる方向に持っていくことが重要だと考えています。今年度中には、平均約8％の運賃引上げや、荷待ち・荷役等の料金に関する標準的な水準などが盛り込まれ、ドライバーの賃金水準向上への原資の獲得にも繋がる改正『標準的な運賃』が施行される見込みとなっています。『標準的な運賃』を活用して荷主企業への適正な価格転嫁を進めていくことこそ、持続可能な健全経営への第一歩になるのではないでしょうか」（同）

（取材協力）㈱長岡運送
長岡　治代表取締役

株式会社長岡運送

会社所在地	群馬県伊勢崎市北千木町 1600-8
代表者	代表取締役　長岡　治
創　業	昭和37年
設　立	昭和54年
資本金	1,300 万円
従業員数	85 人（うちドライバー 66 人）
車両数	75 台

「標準的な運賃」の活用が
ドライバーの賃上げ原資の確保の第一歩に

「標準的な運賃」は、実運送を担うトラック運送事業者が、法令を遵守して健全な事業運営を行っていく際の参考指標として、令和2年4月に告示されている。トラック運送業界では「標準的な運賃」の活用をはじめ、様々な取り組みが進められてきたが、依然として、ドライバーの労働条件の改善や取引環境の適正化に向けた取り組みは道半ばである。

図では、国土交通省が実施した「標準的な運賃」に係る実態調査結果（4年度）を示している。これによると、運賃交渉を行ったトラック運送事業者は約69％で、このうち荷主から一定の理解を得られた事業者は約63％。すなわち、事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43％であった。運賃交渉について荷主の理解を得られた事業者の割合は、3年度の約15％から約43％と約3倍増となったものの、いまだ半分以下に留まっており、成果としては道半ばにあるといえよう。

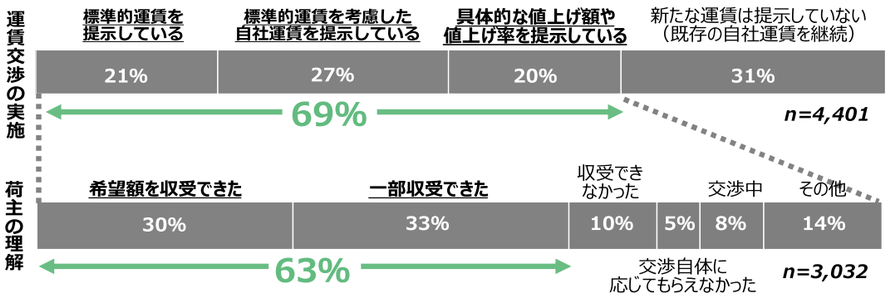
国交省では、物流の持続的な成長を確保するため、現行の商慣行を前提とすることなく、これを是正し、実運送事業者が健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境を整備する目的で、「標準的な運賃」の見直しを行い、5年12月15日に「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言を公表。今年1月10日付で国土交通大臣から運輸審議会への諮問が行われ、2月13日に公聴会が開催された（詳細1面）。

また、5年11月29日に公正取引委員会と内閣官房が取りまとめた「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」では、「受注者として採るべき行動／求められる行動」として、発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料として、「標準的な運賃」等の公表資料を活用することが示されている。

発注者である荷主と、受注者であるトラック運送事業者の双方が、「標準的な運賃」を活用し、労務費を含むコスト上昇分の運賃の転嫁に向けて積極的な価格交渉を行うことが、ドライバーの賃上げ原資の確保の第一歩である。

図　「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和４年度）の概要＞



（出典）国交省「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言別添資料より（令和５年12月15日）

労務 Q&A

第281回

労働時間の端数処理と未払い賃金の遡及期間は

Q 先日、大手外食チェーン店が労働時間の5分未満の端数を切り捨てて計算していたため未払い賃金が生じているとして、労働基準監督署から是正勧告を受けたというニュースを見ました。最近、同じような事例が時々報道されていますが、労働時間の端数切り捨てについての法規制はどのようになっているのでしょうか。また、その店の労働者らは、その結果、生じた未払い賃金の支払いを請求しているそうですが、会社はどこまで遡って応じなければいけないのでしょうか、併せてご教示ください。

A 処理が許されるのは時間外等のみで遡及は3年まで

【解説】労働基準法第24条第1項で賃金の全額払いが使用者に義務付けられていることは、すでにご存じだと思いますが、その意味するところは、労働者が働いた労働時間すべてに対し賃金を支払わなければならないということであり、賃金の算定にあたっては、労働時間を正確に把握し、それに基づき1分単位で計算して支払う義務があるということです。つまり、たとえ1分たりとも切り捨てることは許されないのです。賃金は、労働者の重要な生活の糧であり、働いた分すべてがきちんと本人に支払われなければならないのは至極当然なことといえます。ご質問にあるように、事業場の中には5分未満、あるいは15分未満の端数を切り捨てているところもあるようですが、こうした行為は労基法第24条違反として30万円以下の罰金刑（同法120条）に処せられるおそれがあるので要注意です。

それでは、労働時間の端数切り捨てのような処理がまったくできないかというと、そうではありません。厚生労働省の解釈例規では、「1か月における時間外労働、休日労働及び深夜業の各々の時間数の合計に1時間未満の端数がある場合に、30分未満の端数を切り捨て、それ以上を1時間に切り上げる」方法であれば、常に労働者に不利とならないため、事務簡便を目的としたものとして認められ、労基法第24条及び37条（時間外、休日及び深夜の割増賃金）違反にはならないとしています（昭和63年3月、基発第150号）。ただし、これはあくまでも、対象が「時間外、休日、深夜労働における端数処理」に限られ、そのほかは、いずれも賃金額についての端数処理のみです。ちなみに1時間当たりの賃金額では、円未満の端数が生じた場合、50銭未満を切り捨て、それ以上を1円に切り上げることが、また、1か月の賃金支払い額では、100円未満の端数が生じた場合、50円未満を切り捨て、それ以上を100円に切り上げることが可能とされています。したがって、時間外、休日、深夜労働以外の通常の労働時間については、労働時間の端数切り捨てはできないということをご理解ください。

また、もう一つの「労働時間の端数切り捨て処理により生じた未払い賃金を、どこまで遡って支払わなければならないか」というご質問については、時効の関係で3年間ということになります。かつて賃金の時効は2年でしたが、時効を定めた労基法第115条の改正により令和2年4月1日以降は5年とされました。ただし経過措置として、同法第143条第3項により当分の間は3年とされたため、現状3年で運用されているものです。なお、退職金については、時効はもともと5年であったため、そのまま5年に変わりはありません。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第332回

歩合制から固定賃金に移行の傾向

4月からの年間最大残業960時間上限規制や「改正改善基準告示」の施行を前にして、賃金体系を見直す事業者が増えてきた。傾向としては、歩合制賃金から固定賃金への移行である。それに伴って、賃金体系に関する問い合わせが多くなってきた。

すでに「2024年問題」に賃金面で対応済みの事業者は、ほとんどが「基本給＋みなし残業代（固定給）」という形で、そこに「手当」を付けるケースもある。

歩合制主体の賃金から固定給主体の賃金体系に移行する際に重要なことは、「従来のドライバーの収入を減らさないような賃金水準にする」という点だ。そもそも歩合制賃金の見直しは、「労働時間を短縮しても賃金が減らないようにすること」が主眼である。この基本的な目的を見失って賃金体系の見直しだけを考えると、袋小路にはまってしまうことにもなりかねない。

重要なことは、「労働時間を短縮しても、賃金を下げない」という前提で賃金体系の見直しをすることだ。そのためには、取引先と運賃・料金の交渉をして値上げを実現することが不可欠の条件である。極論すると、10％の時間短縮をしても10％の運賃値上げができて、歩合制賃金も10％上げることができれば、賃金体系を変える必要はない。いずれにしても、運賃を値上げして原資を確保することが必要である。

では、賃金の固定化を図るための「基本給＋みなし残業代（＋手当）」を見よう。取材した事業者の多くは「みなし残業代」を45時間に設定している。ほとんどの事業者は、弁護士と相談しながら賃金体系を検討している。その結果、年間最大残業時間や「改正改善基準告示」を考えると「みなし残業時間は45時間が良い」という判断だ。もちろん、「みなし残業時間」を超える残業には、規則通りの割増時間外手当を支払う。

保有台数が10台規模のある事業者は、「当社は以前から歩合制賃金ではなく固定賃金だったが、昨年4月からみなし残業時間を30時間に短縮して実質的な賃上げをした。しかし、実際の残業は10時間程度なので、ドライバーは自ら作業効率などを考えて時短を進め、定着率も良い」という。そのために、取引先との契約条件の改善などにも努めてきたことは言うまでもない。

従来の賃金総額を維持できるような固定賃金への移行は、基本給とみなし残業で調整する。それでも難しい場合には、「基本給＋みなし残業代＋手当」として「手当」の部分で調整しているケースが多い。

歩合制賃金の見直しは、時短をしても賃金を減らさないことが目的である。そのためには運賃値上げが必要だ。

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37回 有限会社大新運輸（愛知県豊田市）

「安全な交通社会の実現」は運送事業者の使命!!

eラーニングシステムを教育に活用　指導の均質化を図る

『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、安全教育の均質化を図ってドライバー安全教育システムを導入し、ドライバーの事故防止への意識を飛躍的に高めている、愛知県の有限会社大新運輸を紹介します。

同社では自動車部品などを東海3県に運んでいる

経営理念

大新運輸は、全事業を通じ安全最優先を基盤とし社員とその家族の幸せな家庭環境作りを目的とし事業を通じて環境問題、社会問題の解決に尽力し社会に貢献する。

大原　新次郎
代表取締役

「安全第一」は事業継続への最重要課題　事故防止への取り組みを継続的に強化

㈲大新運輸（大原新次郎代表取締役）は、自動車部品などを愛知県内や三重県、岐阜県などに輸送している運送会社である。

同社では経営理念を別掲㊧の通り掲げており、安全を最優先に事業を展開していく姿勢を明確にしている。大原社長は、「今日1日、家庭に帰るまで安全に」という基本姿勢の下、事故を起こさないようにと、長年従業員に対して言い続けてきた。大原社長の事故防止に対する真摯な思いが同社の従業員にも浸透していることで、同社ではこの30年ほど人身事故の発生はないという。

『『安全第一』ということは、公共の道路を使用して日々業務を行うトラック運送事業者にとって永遠のテーマであり、トラック運送事業者が地域社会と共生していく上で避けては通れない最重要課題であるといえます。当社では従業員に対して、『決して事故の第1当事者にならないように』、安全性向上への取り組みを継続的に進めてきました」（大原社長）

毎日の対面点呼を通じ　事故防止への意識を向上

同社では地場輸送を中心に事業を展開していることもあり、点呼は基本的に運行管理者とドライバーによる対面点呼で実施している。

点呼の際には、ドライバーの疾病や疲労などの状態を確認している。同社では、製品事故をゼロにしていくために、荷主やドライバーから製品事故に関する情報があった場合には、点呼の際に事故の状況を詳細に確認している。また、点呼場には交通事故や製品事故を防ぐために「私たちが守るべきルール」（別掲㊧）が掲げられており、ドライバーは毎日それを目にすることで事故防止への意識を高め、輸送品質の向上にも努めている。

運行管理者とドライバーによる対面点呼を通じ、ドライバーに対し安全に必要な情報を提供する

≪私たちが守るべきルール≫

●リフトの安全操作5項目
①発進時は安全確認
②一旦停止でゆっくり差し込む
③干渉確認、2度掬い
④地切り20cm
⑤抜けきるまで目視確認

●トラックの安全運転5項目
①停止時は1台分の車間
②横断歩道は最徐行
③発進時はミラーで周囲の確認
④後方発進時は車両から降りて後方確認
⑤安全な車間距離で走行

●3急（急発進、急旋回、急停止）禁止

●異常時は「止める・呼ぶ・待つ」

●やり切り4項目
①干渉確認の徹底→リフト操作前に荷山を一回りして干渉を確認
②リフト操作訓練→操作の再評価。隠れたところから第３者（他営業所）が見極め
③手荷役　作業手順の明確化→すべての手荷役抽出と要領書作成と徹底的な訓練
④荷崩れ防止運転→車間保持、路面状況に応じた運転

事故防止への動画視聴で学習効果高める　テストを通じての反復学習で知識を定着

同社では毎月第1土曜日を「全員出勤日」と位置づけ、全従業員参加によるミーティングを実施している。

ミーティングでは、先月1か月の間に発生したヒヤリハット事象や製品事故などに関して報告した上で、同じような事故などを減らすためにはどうすれば良いか、各ドライバーに共有を図っている。

ミーティングでは、まず大原社長が事故防止への取り組みの重要性について説明する

同社ではドライバーへの安全指導に際して、令和4年5月からクラウド型の「eラーニングシステム」の活用を始めた。これは、インターネット上で事故防止講座を受講するもので、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」で定められた12項目に対応した内容となっている。

同システムを活用した安全教育では、まずドライバーが毎月定められた項目について動画（約30分）を視聴する。テキストによる教育に比べて、動画視聴はドライバーの記憶に残りやすいため、知識のインプットの観点から学習効果が高まっているという。なお、動画の内容は法令改正等にあわせて毎年更新され、マンネリ防止にも一役買っている。さらに動画視聴後には効果測定テストが用意されており、動画視聴によって得た知識をアウトプットすることで定着したかどうかを確認する。ドライバーの受講履歴やテストの結果は自動的に集計され、管理者が確認することができるようになっている。

安全指導の際にeラーニングシステムを活用。ドライバーの事故防止意識の底上げを図っている

同社では、「効果測定テストで100点満点を取得すること」を条件としており、100点がなかなか取れないドライバーや未受講のドライバーに対しては、個別にフォローを行っている。

なお、同システムはパソコンやタブレット端末、スマートフォンで受講し、インプット、アウトプットの両面で知識の定着を図り、日々の業務に応用することができる。同社のドライバーの平均年齢は50歳を超えており、最高齢のドライバーは62歳になっているが、高齢のドライバーでも自分のスマートフォンを使って簡単に操作できるという。また、社内に限らず、いつでもどこでも学習できることも、同システムの大きな特徴になっている。

同社では、ミーティングの後に動画を視聴するドライバーが多い一方で、荷主先での待機時間や自宅などでテストを受けるドライバーも少なくないという。

「同システムを社内教育に活用することで、安全指導の内容が最新の内容に更新され、ドライバーの事故防止意識の均質化と底上げに大きく寄与しています」（同）

地域ぐるみでの交通安全対策も積極推進　「家庭に帰るまで安全な輸送」を目指す

同社では、新人ドライバーに対する安全指導にも力を入れている。

新人ドライバーが同社に入社すると、まず入社1日目に大原社長が新人ドライバーに対して、トラックへの乗務の際に気を付けるべきポイントを説明。

その後、初任運転者講習（座学15時間）を2日間かけて行う。かつてはテキストによる座学研修を行っていたが、前述のeラーニングシステムの活用により必要学習時間15時間のうち12時間を同システムでカバーすることができるようになった。

初任運転者講習や適性検査、フォークリフト講習（3～4日間程度）を行った後に、同乗指導を2～3週間かけて実施。管理者による見極めを経た上で、ひとり立ちさせている。

最後に、大原社長に今後に向けた安全性向上への取り組みの方向性について伺った。

「当社は設立以来、『安全な交通社会の実現』を目指して積極的な取り組みを推進してきました。安全な交通社会の実現は、公共の道路を利用する企業としての使命であるということができます。一方で、当社の従業員だけではなく、地域ぐるみでの交通安全にも取り組んでいく必要があると考えています。当社では、当社の従業員が事業所近隣の街頭に立って安全運転を呼びかける『街頭立哨』を続けてきたほか、私が日本サイドカー連盟愛知県支部長を務めていることもあり、サイドカーによる交通安全啓発パレードなどの活動を通じて、二輪車における事故防止を呼びかけてきました。これからも『家庭に帰るまで安全に』を信条に、安全な交通社会の実現に向けて、しっかりと取り組んでいきたいと考えています」（同）

「街頭立哨」では同社の従業員が街頭に立ち、通行者に安全運転を呼びかけている

（取材協力）㈲大新運輸　大原新次郎代表取締役、伊藤孝次営業部部長

企業プロフィール

社名	㈲大新運輸
本社所在地	愛知県豊田市御船町山ノ神56-293
代表者	代表取締役　大原　新次郎
設立	平成3年1月18日
資本金	1,800万円
社員数	63人（うちドライバー57人）
車両数	44台

KYOKUTO

さらなる軽量化と高い作業性を実現。

リフト能力 1,500kgを誇る GⅢ1500 NEW

荷役省力装置
パワーゲート® Gシリーズ
GⅡ1000・GⅢ1000・GⅢ1500
適用トラック GVW5t～25tトラック

パルコンⅣ（ワイヤレスリモコン）標準装備

さらなる積載量の確保を実現
当社従来機種に比べ、プラットホームやリフトメカニズム等の構造の最適化によりキット重量を軽量化し、積載量の向上を実現しました。

業界トップクラスの台車乗込み性能を実現
プラットホームの先端形状を変更し、台車乗込み性能の向上を実現しました。
カート台車操作力 最大約24%省力※1
カート接地時の衝撃 最大約30%低減※1

キャスターストッパの機能性向上
キャスターストッパの構造変更により、台車の脱輪防止と操作性の向上を実現しました。

プラットホームの安全性向上
プラットホームの滑り止め性能を最大約50%※2向上させ、安全性の向上を実現しました。

エラーランプ搭載によるサービス性向上
スイッチパネルにエラーランプを搭載し、サービス性の向上を実現しました。

※1:当社測定基準による　※2:ウェット時の場合、当社測定基準による

極東開発工業株式会社
本社／大阪府大阪市中央区淡路町2-5-11　〒541-8519　TEL(06)6205-7800
www.kyokuto.com

拠点情報はこちらから

極東開発工業公式SNSアカウント
最新情報を随時お届けしています。

ほんのヒトコマ［第129回］ 前川しんすけ

法令○×クイズ ～雪道の運転編～

【解答】2面に問題

❶ ×（教則第6章第4節 悪天候など2-1、付表3(1) 11の2）標識によって、タイヤチェーンを着けていない車の通行が禁止されている道路では、スノータイヤやスタッドレスタイヤであっても、タイヤにタイヤチェーンを着けないで通行してはいけない。

❷ ○（教則第6章第4節 悪天候など2-2）雪道では横滑りを起こすことが多いので、ハンドルやブレーキ操作は慎重に行う。また急発進、急ブレーキ、急ハンドルは行わないこと。

❸ ×（教則第6章第4節 悪天候など2-3）雪道では、できるだけ車の通った跡を選んで走行する。

❹ ×（教則第6章第4節 悪天候など3-2）霧のときは、危険を防止するために、必要に応じて警音器を使用する。

❺ ○（教則第7章第2節 走行上の注意2-5）雪の日は路面が滑りやすく、視界も悪くなるので、高速での走行は避ける。

国交省 引越時期の分散への協力を呼びかけ

国土交通省では、3月から4月にかけて引越依頼が集中することから、引越サービス利用者に対して引越時期の分散への協力を呼びかけている。

また、全日本トラック協会、都道府県トラック協会と連名で対策チラシ（写真）を作成するなど、引越時期分散への取り組みを強化している。

全日本トラック協会　引越部会

令和6年 引越繁忙期対策実施事項

全日本トラック協会引越部会（松橋謙一部会長）はこのほど、「令和6年引越繁忙期対策実施事項」を策定した。

同対策では、引越輸送が集中する3・4月を避けるよう、利用者に対し「分散引越」への理解と協力を求めるチラシ（**別掲**）の作成・配布等のPR活動を推進する。

また、消費者トラブルの防止に向け、下見の実施や引越相談窓口の明確化および適切な対応、近隣対応の強化や消費者関係法令の遵守など、引越事業者が行うべき取り組みを定め、徹底していくこととしている。

Ⅰ. 目 的

毎年3～4月には入学や就職、人事異動等により、引越各社における引越取扱件数が年間で最も集中する時期である。

この引越繁忙期における引越事業のサービスレベルや輸送品質を保持するためにも、本年の引越繁忙期対策においては標準引越運送約款（以下、「約款」という。）を遵守するとともに、万一、お客様からのクレームが寄せられた場合においても「責任と誠意」を持って対応する。

また、トラック運送業界の運転者及び引越にかかる作業員が慢性的に不足する状況において、引越繁忙期における労働力の確保は大きな課題であり、引越を予定されるお客様に対しては、「分散引越」に対するご理解及びご協力をいただくよう、以下の実施事項を定め、全国的に推進することとする。

Ⅱ. 実施事項

1. 「分散引越」の推進

(1)全日本トラック協会

①広報活動の推進

全ト協広報紙『広報とらっく』を通じ、全会員に対し、「分散引越」の周知に向けた全国的な広報活動を推進する。

②関係団体への協力依頼

引越繁忙期において、経団連等の全国事業者団体に対し、「分散引越」へのご理解、ご協力を求めるチラシを配布し、協力を要請する。

③消費者への周知活動

引越事業者や消費生活センター等を通じ、消費者に対し「分散引越」へのご理解とご協力を求めるチラシを「かしこい引越」、「標準引越約款のポイント」と併せて、配布することにより、引越繁忙期における「分散引越」の周知を図る。

④ホームページへの掲載による啓発

引越繁忙期における混雑見込状況を全日本トラック協会ホームページへ掲載することにより、一般消費者（引越利用者）に対する「分散引越」への協力を呼びかける。

(2)都道府県トラック協会

①イベント等を通じた分散引越に係るPR活動

都道府県トラック協会が開催するイベントにおいて、一般消費者へ「分散引越」チラシを配布し、周知に努める。

②関係団体への協力依頼

都道府県の各商工会議所、行政、自治体等の機関に配布要請を行い、「分散引越」への積極的なご協力を呼びかける。

③その他のPR活動の推進

都道府県トラック協会が自らのホームページ掲載、チラシ配布、広告、TVラジオ等の広報媒体を通じたPR活動を推進する。

(3)事業者

①分散引越の周知活動

電話受付や下見、見積り時にお客さまに対し、「分散引越」のメリットを伝えるとともにPRに努める。

②計画的な車両、人員の確保

年度末から年度初めの引越繁忙期においては、通常期に比べ、多くの車両、人員が必要となることから、早い段階での計画的な車両、人員の確保に努める。

2. 消費者トラブルの防止に向けた取り組み

(1)下見の実施、見積書発行、標準引越運送約款提示の徹底

事業者が下見、見積り時に全ト協が作成した「標準引越運送約款のポイント」を配布、活用することにより、引越利用者への約款の周知を図り、理解していただくよう努める。

トラブル等を未然に防ぐため、約款に基づく下見の実施、積算根拠を明記した見積書の発行、標準引越運送約款の提示を徹底する。

(2)引越作業における破損等の事故防止の徹底

作業員は必ず、荷物を受け取る時に約款に基づく貴重品等の運送上特段の注意を要するものの有無等を申告していただくようお客様に求める。また、作業員全員で荷物の取扱いは「ぶつけない、落とさない、引きずらない、投げない」の4つを守り、荷物や家屋の破損等の事故防止を徹底する。

(3)引越相談窓口の明確化と適切な対応によるトラブルの防止

お客様からの苦情のなかには、事業者への連絡がつかないことや対応の遅れなどの不備の指摘も多いことから、適正な対応と処理の迅速化を図るため、引越相談窓口となる連絡先を明確化し、二次クレームの防止に努める。また、事業者の責任で荷物やその他のものを毀損した場合に対しては、誠意を持って対応し、お客様との信頼関係の回復に努める。

(4)近隣対応の強化

近隣とのトラブルを防止するため、次の項目を特に注意し、引越作業に努める。

①引越開始前及び終了後における近隣への挨拶を励行する。

②駐車中は、引越作業中であることが明らかになるよう車に表示するとともに緊急連絡先を明記する。

③道路交通法令を遵守し、適正な場所に駐車する。また、近隣より駐車車両の移動をお願いされた際には速やかに移動するなど、常に近隣周辺への配慮を徹底する。

(5)消費者関係法令の遵守

引越業務における関係法令（約款以外）の遵守を徹底する。

①個人情報保護法に基づく秘密保持の徹底

②家電リサイクル法及び一般廃棄物の取扱に関する適切な対応

③特定商取引法に基づく契約書の発行等の適切な対応

④景品表示法に基づく適正な価格表示方法等の徹底

⑤消費者契約法に基づく契約内容の遵守

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 被災地域の復旧・復興事業では「144時間ルール」適用除外に 令和6年能登半島地震を踏まえ

国土交通省は2月9日、全日本トラック協会に対して通達「令和6年能登半島地震を踏まえた144時間ルールの取扱いについて」を発出した。

令和6年能登半島地震からの復旧・復興のため、全国の貨物自動車運送事業者が被災地域に集まり、その事業にあたっている。現在、運送事業者は「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（乗務時間等告示）」に基づき、運転者を144時間以内に一度、所属営業所に戻す必要があるが、これにより、被災地域の復旧・復興事業を迅速かつ確実に進めることが困難な場合には、同時間を超過したとしても、当分の間、原則として適用しないものとして取り扱うこととした。

国交省では運送事業者に対し、同取り扱いを受けるのに際して、①運転日報や業務記録等および災害対応であった旨が確認できる資料を残しておくこと、②事故防止・過労防止等の観点から点呼など必要な運行管理や休息の確保を確実に行うこと――を求めている。

石川県で事業用自動車としてレンタカーが使用可能に 3月31日まで

国土交通省は2月1日、通達「令和6年能登半島地震の影響に伴うトラック輸送対策について」を発出した。

令和6年能登半島地震の被災により、石川県では特にトラック車両の被害および緊急物資輸送の大幅な増加等に伴い、トラックの輸送力不足が予想される。そのため、トラック輸送力を確保することにより、石川県の支援業務および復興支援等に安定的に対応するという観点から、3月31日までの間、緊急時の対応として一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車としてレンタカーを使用することを認めることとした。

手続き等の詳細については、全日本トラック協会ホームページ（二次元コード）に掲載の同通達を参照のこと。

東北道初となるダブル連結トラック駐車場予約システム実証実験が開始 3月19日㈫12時から

東日本高速道路㈱（NEXCO東日本）は2月13日、東北自動車道那須高原サービスエリア（SA）（上り）で3月19日㈫12時から、ダブル連結トラック駐車場予約システムの実証実験を開始すると発表した。

これは、国内の貨物輸送を支えるトラックドライバー不足が進行する中、労働生産性向上や働き方の改善を推進するため、トラックドライバーの確実な休憩機会を確保するために行われるもの。

対象は、ETC2・0搭載の長さ21メートル超のフルトレーラ連結車（ダブル連結トラック）で、同社管内では初の実証実験となる。駐車台数は3台（事前予約制）。利用料金は当面無料となる。

利用に際しては、事前に会員（モニター）登録を行った上で、予約を行う必要がある（予約は3月5日㈫12時から可能）。予約駐車マスの概要や利用方法等の詳細は、NEXCO東日本ホームページ（二次元コード）を参照のこと。

全ト協
愛知県ト協

物流経営士研修会を開催

持続可能な物流の実現に向けて

第4期から第31期までの51人の物流経営士が参加し、「2024年問題」への対応について理解を深めた

全日本トラック協会と愛知県トラック協会は2月2日、愛知県名古屋市の名鉄グランドホテルにて、愛知県トラック協会中部トラック総合研修センター物流大学校講座修了生を対象とした令和5年度「物流経営士研修会」を開催した。

今回の研修会では、㈱ＮＸ総合研究所ゼネラルマネージャーの金澤匡晃氏による講演（テーマ：2024年問題への対応について）が行われ、その後、物流経営士による事例発表として、㈱アトランス（静岡県浜松市）の渡邉次彦代表取締役（第26期）が自社の取り組み等を発表。第4期から第31期までの修了生51人が、「2024年問題」などトラック運送業界の喫緊の課題への対応策等について理解を深めた。

「2024年問題」への対応について学ぶ

51人の物流経営士が参加
講演・事例発表を通じて知識を磨く

渡邉次彦㈱アトランス代表取締役

この研修会は、物流経営士のさらなるスキルアップと、物流経営士同士の受講期を超えた交流を深めることを目的に実施しているもの。愛知県ト協中部トラック総合研修センターで物流経営士の資格認定を受けた、第4期から第31期までの修了生51人が参加した。

研修会では、まず全ト協の金子貴史役員待遇経営改善事業部長があいさつし、その後講演（別掲）と事例発表を実施した。

渡邉次彦氏が事例発表

事例発表では、発表者の渡邉次彦㈱アトランス代表取締役が、まず今年1月1日に発生した令和6年能登半島地震を受けての静岡県トラック協会と静岡県ト協西部支部、また同社における緊急支援物資輸送に関する取り組みについて説明したほか、南海トラフ巨大地震に備えての静岡県ト協の取り組みについて紹介。災害への備えとして、「地元行政との連携強化」や「各県トラック協会との連携強化」などに取り組むことの重要性を訴えた。

引き続き、同社における健康経営を中心とした人材定着化への取り組みについて紹介。

同社ではこれまで7年間にわたり「健康経営優良法人」継続認定を受けており、同社が健康経営に取り組むきっかけや具体的な取り組み事例、成果などについて発表。「健康づくり担当者の設置」や「健康診断再検査対象者への受診勧奨」、「コミュニケーションの促進」、「食生活の改善」、「運動機会の増進」などの様々な取り組みを通じて健康診断受診時の要再検査者数が減少したほか、職場に対する社員満足度が向上し、口コミ等による若年者採用増にもつながったことなどを紹介。渡邉社長は取り組みを進めるためのポイントとして、「ボトムアップ型により、従業員自ら考え、行動させること。また、公的な団体などから得られたノウハウを有効に活用し、助成金などを使ってコストをできるだけかけないようにして、様々な取り組みを進めていくことが重要だ」と語った。

寺岡洋一愛知県ト協会長

講師・発表者と物流経営士が語り合う
情報交換を通じて絆を深める「交流会」

研修会終了後には交流会が開かれ、寺岡洋一愛知県ト協会長があいさつ。「いよいよ2024年となり、『物流の2024年問題』が我々の目の前に立ちはだかる大変厳しい年を迎えた。一方で、荷主企業などからの物流を見る目が変わってきており、トラック運送業界の地位も少しずつ上がってきているのではないかと感じている。今ある追い風を生かし、エッセンシャルワーカーとしての職責を果たし続けていくためには、物流経営士の皆様方にはトラック運送業界のさらなる発展のためにご尽力いただきたい」と述べた。

交流会では、多くの参加者同士が積極的に情報交換を行うなど、物流経営士としての絆をより一層深めることのできる絶好の機会となった。

講演（要旨）

2024年問題への対応について

㈱ＮＸ総合研究所　ゼネラルマネージャー　金澤　匡晃氏

金澤　匡晃氏

ドライバー不足が一層顕在化
「2024年問題」解決へまさに正念場

物流業を取り巻く経営環境の変化に伴い、トラックドライバーの労働条件が低下したことにより、ドライバー不足が顕在化している。中でも、トレーラードライバーや大型ドライバーの減少が顕著になっている。

こうした中で、今年4月からはドライバーに対して、時間外労働の年960時間上限規制が適用され、また「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の見直しが行われ、今年4月からは改正改善基準告示が適用される。

改善基準告示改正に伴い、1年の拘束時間の上限がこれまでの3516時間から原則3300時間に見直されることにより、輸送能力が14・2％不足すると試算されている。これは我が国の経済活動の観点では非常に危機的なことであることから、政府も「2024年問題」解決に向けて本腰を入れて取り組みを進めている。

「荷主の認識を変える」ことが
ドライバーの働き方改革の第一歩に

ドライバーの労働時間が長くなる要因としては、まず荷待ち時間を挙げることができる。国土交通省の調査によると、「荷待ち時間がある」と回答したトラック運送事業者が73・4％に上った一方で、発荷主（24・0％）・着荷主（20・6％）は荷待ちが発生していると考えておらず、荷待ち時間の有無については荷主とトラック運送事業者との間で認識に大きなギャップが存在している。荷待ち時間を減らしていくためには、まずトラック運送事業者が荷主に対して荷待ち時間の存在を説明し、荷主の認識を変える必要がある。

物流改善に向けた取り組みは、改善の必要性を荷主が感じなければ、なかなか前には進まない。まずトラック運送事業者側が荷待ち時間などのムダな時間をしっかりと把握した上で、荷主に対して改善の必要性を説明し、荷主とトラック運送事業者が一緒になってドライバーの労働時間削減に取り組んでいくことが大事である。

「貨物自動車運送事業法に基づく『働きかけ』」や「労働基準監督署による荷主への要請」など、国交省や厚生労働省による改善に向けた枠組みもできている。また、昨年6月には「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられるなど、政府も具体的な取り組みを進めている。トラック運送事業者としても、「このままでは物流が続かない」ことを強く意識しながら、荷主に対して強く協力を要請し、商慣行の見直しや物流の効率化などといった取り組みを進めていく必要がある。

昨年12月には、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（令和5年6月2日、経済産業省・農林水産省・国交省策定）を踏まえ、荷主やトラック運送事業者が物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、内閣官房ホームページ（二次元コード①）に掲載している。自主行動計画に従って取り組みを進めようとする荷主から、トラック運送事業者に対してその内容や取り組み方法の確認を求められることも考えられることから、トラック運送事業者が荷主業界ごとに定められた自主行動計画の内容を理解しておく必要があるだろう。

また、厚労省と国交省、全日本トラック協会では、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」（二次元コード②）を取りまとめている。同ガイドラインを参考に、荷主とトラック運送事業者が取引環境と労働時間改善に向けての認識を共有し、取り組みを加速していく必要がある。

荷主の理解が深まりつつある今こそ
荷主と向き合って交渉を進めよう

荷主の物流に対する意識は変化しつつあり、1年前は「2024年問題」のことを知らなかった荷主でも、今では大多数の荷主が「2024年問題」を認識している。しかし、「2024年問題」の解決に向けて具体的に何をしたらいいのかが分からないという荷主は少なくない。

荷主が「何をすればいいのかが分からない」と言っているのであれば、トラック運送事業者から「今のままでは、ルールを守った上でモノを運ぶことができなくなる」ということを荷主に対して伝えた上で、物流を維持していくためには何をすべきかを直言する必要がある。「モノが運べなくなる」と困っている荷主に対して、どうすれば運べるようになるのかをトラック運送事業者が教える時期が来ているのである。

「2024年問題」を目前に控え、この1年で荷主の物流に対する意識が大きく変わっている。この機に荷主との交渉をしないのであれば、いつ交渉するのであろうか。今こそが、荷主とトラック運送事業者が協力しながら、適正運賃・料金の収受やドライバーの働き方改革を実現していくためのチャンスである。

持続可能な物流の実現に向け研鑽を重ねる物流経営士（2月2日、名鉄グランドホテル）

愛知県トラック協会

第32期（令和6年度）「物流大学校講座」受講生募集中！

愛知県トラック協会では、第32期（令和6年度）「物流大学校講座」の受講生を3月8日まで募集しています。

同講座では、物流業界の第一線で活躍している実務経験者・学識経験者・物流経営士を講師として、法律、財務、経営、労務、経営戦略、人材育成手法など、経営者にとって必要とされる知識および技術を学びます。

受講対象となるのは、経営者・経営に携わる方、将来の経営者・幹部候補や、貨物自動車運送事業について、基本的な知識を有する方などです。

詳細については、愛知県ト協ホームページ（二次元コード）をご覧ください。

こちら広報室　四季折々　263

2024・2・20

▼昨年8月に亡父の27回忌が終わり、時の経過の早さに驚くばかりです。昨年12月末には叔父が急逝し、年明け早々に告別式が執り行われ、遺族・親族を代表して弔事を読みました。マイクを握り、故人について触れると、自然と感情の高ぶりを感じました。▼親族の中でも一番身近な存在で、よく相談に乗ってもらった叔父が現世にいないという事実は、私にとっては大きな打撃です。今更ながら、今後もこうして縁ある一人ひとりと辛いお別れをしていくことになるのだなと寂寞感がこみあげました。▼今から十数年前のことです。私にとって、人生2度目の手術となった下垂体腺腫（脳腫瘍）の術後、手術室で執刀医が「再手術だ！」と叫んでいる声が朧げに聞こえました。麻酔が解けないその場面で、私は幻の夢を見ました。その時に見た景色は、「亡父が、川の向こう側の、それは綺麗なお花畑に中に立ち、右手を前に押し出す仕草を何度も繰り返している」というもので、「ここには来るな」と私に訴えかけているかのようでした。今にして思えば、あれが生死の境を彷徨う際に見るという、常世と幽世を隔てる、「三途の川」だったのかも知れません。その後も悩み事がある時など、亡父が何度も夢の中に現れましたが、私に何か語りかける時の顔は、いつも優しさに満ちていました。▼古典落語の「松山鏡」は、越後の松山村を舞台にしたお話です。この村には、両親の墓参りを十数年間欠かさぬ正助という律義者がいました。その親孝行ぶりがいつしか殿様の耳に届き、正助に褒美が与えられることになりました。「何なりとほしいものを言うてみよ」との殿様の言葉に、正助が唯一望んだ褒美は、「父にひと目会わせて下さい」というものでした。思案した殿様は、「この小箱を覗きなさい」と一言。正助がその小箱を開け、中を覗くと、何とそこには亡父がいるではありませんか。正助は予期せぬ出来事に嬉し涙を流して、箱の中の亡父の顔を見つめるばかりでした……。人間の機微を捉えた人情噺は落語の常ですが、正助の心を慮ると貰い泣きしてしまいます。▼仏教では、人間が再び来世で人間として生まれ変わる確率は天文学的に低い、といわれています。常世での六大煩悩（貪・瞋・癡・慢・疑・悪見）を振り払い「徳」を重ねるのは容易なことではありません。日々の生活の中で、目標を定め、眼前にある階段を一歩一歩着実に登りながら、自身の目指す場所に近づくことが肝要なのかも知れません。▼……正助が見た亡父は、小箱の中の「鏡」に写った、亡父によく似た「正助自身」の顔でした。まだ鏡というものの存在すら知らない正助に対する、優しい殿様の粋な計らいでした！

（山崎　薫）