昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和6年（2024年）　第2238号

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報とらっく

毎月1日・15日発行
5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）

4月11日衆院 4月26日参院 業界の実力でスピード可決!!

馬渡会長 現場の課題を熟知 実のある発言を連発！
「国政」で高い評価をゲット！
坂本会長 業界の底力で「国政」を動かす！
異例の17項に及ぶ附帯決議

「流通業務総合効率化法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」を賛成多数で可決した衆議院本会議（4月11日、右）、参議院本会議（4月26日、左）

参考人として衆参両院の国土交通委員会で意見陳述を行った馬渡雅敏全ト協副会長（参議院、4月23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」（**3面に法案の概要**）が、4月26日の参議院本会議で賛成多数により可決・成立した。同法は、①荷主や物流事業者等に対し、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮、積載率の向上等に資する取り組みを行う努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対して、計画の作成やその取り組み状況の報告等を義務付け、②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るとともに、荷主およびトラック運送事業者等に対し、運送契約締結時の書面交付等を義務付けることなどを内容とするもの。トラック運送業界を含む物流産業全体の持続的な成長のために必要不可欠なものとして、坂本克己会長を先頭に政・官・業が三位一体となって、成立へ向け精力的に取り組んだ結果、審議入りから成立まで異例のスピードで可決となった。

なお、成立にあたって「流通業務総合効率化法」の名称は、「物資流通効率化法」へ変更された。

現在、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多く、また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されている。

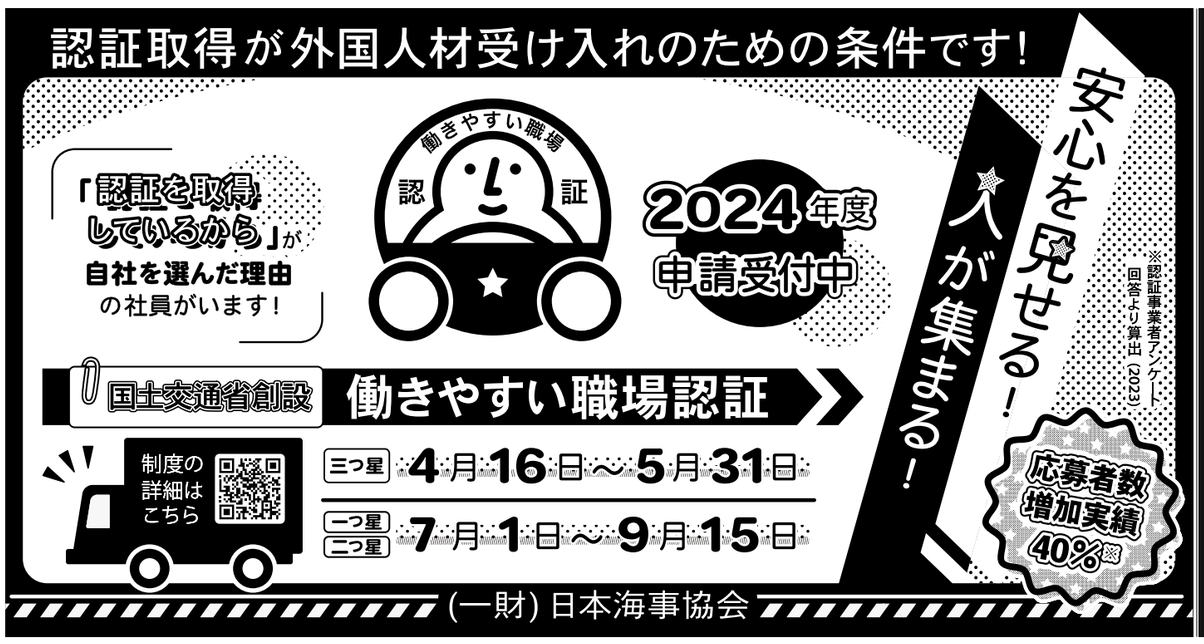
一方で、物流事業者間の取引関係においては、多重下請構造が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることも多い。物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を魅力ある職場とするためには、荷主企業、物流事業者の双方において非効率な商慣行の見直しを行う必要がある。こうしたことから、政府は今年2月13日に同法案を閣議決定し、今国会での審議を進めてきた。

同法案は、3月21日に衆議院本会議で趣旨説明および質疑が行われてから、順調に審議を重ねてのスピード成立となったが、4月5日の衆議院国土交通委員会および4月23日の参議院国土交通委員会で、全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長が参考人として出席し、トラック運送業界を代表し意見陳述した。

馬渡副会長は、「同法案は、トラック運送業界を含む物流産業全体の持続的な成長のために必要不可欠であり、『物流の2024年問題』をスタートとして、トラック運送業界の構造的な課題を解決するために、ぜひ可決・成立していただきたい」と述べるとともに、「トラック運送業界としても、トラックドライバーの長時間労働の是正と賃上げによる処遇改善に向けて全力で取り組む」と述べた。

なお、衆議院および参議院の国土交通委員会での可決に際して、それぞれ17項の附帯決議が付された（**2面に全文**）。

参議院本会議で法案成立を見届ける坂本会長（中央）



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に対する附帯決議

（1面に関連）

衆議院での附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一　トラック運送事業について、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつ、そのために深刻な人手不足に陥っている物流産業の現状に鑑み、できるだけ早期に時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。

二　トラックドライバーの賃金水準の向上等の観点から実運送事業者における適正な運賃収受を図るため、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。

三　前項の実効性を担保するため、国土交通省のトラックGメン、厚生労働省、中小企業庁及び公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ることや、安価な運賃で事業を請け負うことに対する監視を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと。

四　国土交通省におけるトラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。また、トラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。

五　一定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要となる情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。

六　トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

七　運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのDXの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続し、その結果、更なる措置が必要と判断された場合は、下請次数を二次までとすることも含め必要な措置を講じること。

八　物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮やトラックの積載率の向上を図るための取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が判断基準として示す取り組むべき事項についてわかりやすく示し、適宜改訂を行うとともに、着荷主を含む荷主や事業者の全てに取組を周知し、必要な支援をすること。また、荷主等における取組状況についてフォローアップ調査を定期的に実施し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に指導、助言等を行うこと。

九　物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約に直接関わりを持たないが商取引に大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。

十　車両を保有せず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者についても、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討すること。

十一　荷主等において、物流統括管理者として物流改善の取組を推進できる人材の確保、育成を図ることができるよう、必要な支援を講じること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。

十二　一貫パレチゼーションの推進により荷役等の負担を軽減するため、フォークリフト免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適正な指導を行うこと。

十三　トラックドライバーの拘束時間を短縮し、労働環境の改善等の働き方改革を進める観点から、安全面に万全の配慮をした上で高速道路における自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備を進めること。また、中小トラック事業者においても中継輸送の普及、実用化が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携が図られるよう支援すること。

十四　再配達率削減緊急対策事業の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的なDX、GXの取組を支援するとともに、物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容を促すこと。

十五　物流の効率化に伴い過積載とならないよう対策を講じること。一方で、積載率の向上により、顧客を失う事業者が発生することが想定されることから、当該事業者に対して配慮すること。

十六　貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する貨物軽自動車安全管理者講習において、整備の知識を含む運行管理者並みの要件を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業主においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう周知徹底を図るとともに、運転者への適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成、保存、貨物運送保険の加入等を図ること。

十七　鉄道貨物や内航海運等へのモーダルシフトを進めるため、国土政策の観点から必要なインフラの整備等を進めるとともに、国、荷主、運送事業者等関係者によって、新たな需要を生むための方策を検討すること。

参議院での附帯決議

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一　トラック運送事業については、過労死や精神疾患などの健康被害が深刻であり、人手不足に陥っている現状を踏まえ、できるだけ早期に時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの人材の確保及び育成のため、運転免許取得費用の軽減等を始めとした各般の支援策を講ずること。特に、女性ドライバーの確保に向けて、荷役作業等の省力化等の取組はもとより、女性が働きやすい労働環境の整備を一層推進すること。また、二〇二四年問題で不足する輸送力を補うため、原則として労働基準法が適用されない個人の運送事業者へ貨物が集中し、当該事業者の労働環境が悪化しないよう配慮するとともに、適宜適切な対策を講ずること。

二　トラックドライバーの賃金水準の向上等の観点から実運送事業者における適正な運賃収受を図るため、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直すとともに、当該事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。さらに、その結果を踏まえ、トラックドライバーの賃金水準を全産業平均並みに引き上げられるよう、必要な措置を講ずること。

三　二の実効性を担保するため、国土交通省のトラックGメン、厚生労働省、中小企業庁及び公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ることや、安価な運賃で事業を請け負うことに対する監視を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと。

四　国土交通省におけるトラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主・元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。また、トラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について検討を進めるとともに、官民一体での取組を一層推進すること。

五　一定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要となる情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。

六　トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者（いわゆる「専業水屋」）についても実態を把握し、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討するなど、規制措置の導入も含め必要な対策を講ずること。

七　運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのDXの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続し、その結果、更なる措置が必要と判断された場合には、下請次数を二次までとする規制を含め必要な措置を検討すること。加えて、新たに標準的な運賃の項目として設定された下請手数料（利用運送手数料）の確実な収受に向け、制度を周知し、浸透を図るとともに、トラックGメン等による監視を徹底し、併せて運賃収受等に係る実態調査を行うこと。

八　物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、トラックドライバーの荷役・荷待ち時間の短縮やトラックの積載率の向上等を図るための取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が判断基準として示す取り組むべき事項についてわかりやすく示し、適宜改定を行うとともに、着荷主を含む荷主や倉庫業者、流通・仲介業者など関係する全ての事業者に当該取組を周知し、必要な支援を行うこと。また、荷主等における取組状況についてフォローアップ調査を定期的に実施し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に指導、助言等を行うこと。

九　物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約には直接関わりを持たないものの商取引には大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。

十　荷主等において、物流統括管理者として物流改善の取組を推進できる人材の確保、育成を図ることができるよう、必要な支援を講ずること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。

十一　一貫パレチゼーションの推進により荷役等の負担を軽減するため、フォークリフトの免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適切に指導を行うこと。

十二　トラックドライバーの拘束時間を短縮し、労働環境の改善等の働き方改革を進める観点から、高速道路の更なる活用に資する新たな料金制度の検討・導入に加え、安全面に万全の配慮を図った上での高速道路における自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備を進めること。また、中小トラック事業者においても中継輸送の普及、実用化が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携が図られるよう支援すること。さらに、ダブル連結トラックの一層の活用に向け、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアにおける優先駐車マスの整備や、物流事業者のニーズを踏まえた通行経路の拡充等に取り組むこと。

十三　再配達率削減緊急対策事業の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的なDX、GXの取組を支援するとともに、物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容を促すこと。また、「送料無料」の表示見直しを含め、消費者の物流に対するコスト意識の浸透を図る取組を進めるとともに、運送業に対する社会的な理解の醸成に努めること。

十四　積載率の向上による物流効率化の推進に当たっては、過積載防止対策について万全を期すこと。また、積載率が向上することにより、規模の大きな事業者等に貨物が集中するなどし、中小零細事業者等が顧客を失い経営環境が悪化しないよう配慮するとともに、適宜必要な対策を講ずること。

十五　貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する貨物軽自動車安全管理者講習において、整備の知識を含む運行管理者並みの要件を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業主においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう周知徹底を図るとともに、運転者の適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成・保存・貨物運送保険の加入等を図ること。

十六　貨物鉄道輸送や内航海運等へのモーダルシフトを進めるため、国土政策の観点も含め、鉄道施設や港湾施設等の必要なインフラの整備等を推進するとともに、荷主、運送事業者等の関係者ともに、新たな需要を生むための方策を検討すること。また、次世代の物流高度化、生産性向上に資する「自動物流道路」の構想について、海外での事例等も踏まえ、今後の方針・計画を早期に示すこと。

十七　本法に基づく措置及び本決議を踏まえた措置のほか、平成三十年及び令和五年の貨物自動車運送事業法の改正により創設・延長された措置や、令和五年六月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が決定した「物流革新に向けた施策パッケージ」等に基づく諸施策の実施状況等について、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、公正取引委員会等が連携し、物流業界や労働者団体を含む関係団体及び荷主等の協力の下、定期的に検証を行い、その結果、必要となる措置を速やかに実施すること。

国会審議の経過

衆議院

- 3月21日　衆議院本会議（趣旨説明および質疑）
- 3月27日　衆議院国土交通委員会（趣旨説明および質疑）
- 4月　3日　衆議院国土交通委員会（質疑）
- 4月　5日　衆議院国土交通委員会（参考人意見聴取および質疑）
- 4月10日　衆議院国土交通委員会（附帯決議を付して可決）
- 4月11日　衆議院本会議（委員長報告および採決。賛成多数で可決、参議院へ送付）

参議院

- 4月18日　参議院国土交通委員会（趣旨説明）
- 4月23日　参議院国土交通委員会（参考人意見聴取および質疑）
- 4月25日　参議院国土交通委員会（附帯決議を付して可決）
- 4月26日　参議院本会議（委員長報告および採決。賛成多数で可決・成立）

坂本会長が衆議院国土交通委員長に申し入れ

令和６年４月

衆議院国土交通委員会
委員長　長坂　康正　様

公益社団法人 全日本トラック協会
会長　坂本克己

申し入れ書

憲法に基づく国会の国政調査権により４月５日の衆議院国土交通委員会に、弊協会副会長馬渡雅敏を「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」改正の法案審議の参考人としてご招致して頂いたことは所謂２０２４年問題における物流、特に地方・中小のトラック事業者の現場の声をお聞き下さる機会を国民の代表である国会の場に頂戴でき、大変感謝申し上げます。

物流の根幹たるトラック事業者は、とりわけドライバーによって成り立っており、ドライバーの生活、暮らし、労働環境等を含めて、その最前線であり、かつ末端である地方の中小のトラック事業者の２０２４年問題についての切なる声を国民の代表であり、立法者たる国会議員の先生方にお伝えし、国会の記録に残し、「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」改正の法案審議に資することが出来たのは、大変意義深いことであります。

しかしながら委員会開会の定足数を満たしたとはいえ、残念ながらご欠席や途中退席される自民党の委員の先生方が数人おられ、折角の我々の生死にも関わる魂の叫びともいえる声が届いていないのではないかと強く懸念すると同時に大変遺憾に思う次第でもあります。

国会開会中は大変お忙しいとの国会議員の先生方ですが、４月１日以降もこの問題は連日報道がなされこの国の血液ともいえるトラック事業の現場の声を是非とも直接お聞き頂きたかったのです。

また、本委員会の審議中継をネットにて視聴しておりました全国のトラック事業者からも同様の懸念遺憾の声が多数湧き上がっており、お招きいただいた立場ながら、こうして委員会の要である委員長様に申し入れをする次第であります。
今後は是非ともこのようなことが無きようお願い申し上げます。

尚、この申し入れは貴委員会の与野党筆頭理事様にもコピーをお渡し致します。

坂本　克己
全ト協会長

全国道路利用者会議　理事会

坂本克己会長が決議文を朗読

トラック目線で道路整備の課題解決を

全日本トラック協会の坂本克己会長は4月19日、東京都千代田区の全社協・灘尾ホールにて開催された全国道路利用者会議理事会（会長・古賀誠元衆議院議員）に出席。5月14日に開催を予定している同会議第76回定時総会に附議される決議案を提案した。

決議案では、「高規格道路のミッシングリンクの解消、重要物流道路の整備推進など、幹線道路ネットワークの強化」、「高速道路料金について、利用に応じた料金制度としつつ、事業者向け割引を継続」など4項目を掲げ、トラック運送事業者をはじめとした道路利用者目線での一層の道路整備の推進を強く訴えるものとなっている。

古賀　誠
全国道路利用者会議会長

丹羽　克彦
国土交通省道路局長

同会議は、地方公共団体のほか、道路・建設・自動車・トラック・バス・タクシー等の事業者・団体などが会員として参加しており、坂本全ト協会長は同会議において本部副会長を務めている。

理事会では冒頭、古賀会長があいさつに立ち、1月1日に発生した令和6年能登半島地震の被災者に対してお見舞いの言葉を述べた上で、「日本列島で大きな災害が発生した際には、国民生活と財産が失われるような事態に直面しかねない。我が国を次の世代にどのように引き継いでいくか、我々の重大な課題として叡智を寄せる必要がある。昨年成立した改正国土強靭化基本法に基づき、早期に『国土強靭化実施中期計画』を策定し、予算を確保していくことが、何よりも大事である」と、国土強靭化対策の重要性について述べた上で、「本日は坂本全ト協会長をはじめ、多くの道路利用者団体からもご出席いただいている。我々としては、道路を利用される事業者の皆様方にとって利便性の高い道路のあり方を検討するとともに、事業者の皆様が担っておられる社会的使命に対し、我々としてどう対応していけばいいか、さらに深掘りして考えていかなければならない」と、道路利用者目線での道路整備推進に向けて強い決意を示した。

また、来賓として出席した丹羽克彦国土交通省道路局長は、「道路利用者の皆様方からは、利用者目線でのご要望を数多く頂戴している。まず、渋滞対策やサービスエリア・パーキングエリア対策など、即効性のあるものについて推進していくとともに、1年延長となった高速道路料金の大口・多頻度割引についても、皆様にご活用いただきたい。また、『物流の2024年問題』解決に向けて、ドライバーの確実な休憩機会の確保や、ダブル連結トラックの活用に向けた道路環境整備なども進めていく。道路利用者の皆様方のご意見を伺いながら、諸対策を進めてまいりたい」とあいさつした。

同理事会では、5月14日に開催が予定されている同会議第76回定時総会において決議される予定の決議案（別掲）について審議が行われ、各地区会議から寄せられた要望事項に基づいてまとめられた決議案を、坂本全ト協会長が力強く読み上げた。

なお、同決議案の内容については、同会議定時総会において決議された後、政府や与党国会議員等に対して要望を行っていくこととしている。

全国道路利用者会議理事会で決議文を読み上げる坂本会長

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、国土強靱化のための５か年加速化対策の最終年度となる令和７年度においても、必要な予算・財源を確保すること
　また、令和６年能登半島地震などを踏まえ、国土強靱化実施中期計画を令和６年内の早期に策定し、必要な予算・財源を別枠で確保すること
一、我が国の生産性を向上させ、成長力及び国際競争力を強化するため高規格道路のミッシングリンクの解消、重要物流道路の整備推進など、幹線道路ネットワークを強化すること
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、事業者向け割引を継続すること
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、利用者目線での渋滞対策の実施、道の駅などの休憩施設の機能強化、中継物流拠点の整備及び交通結節機能の強化を推進すること

これらの項目も踏まえ、山積する道路整備の課題に対応していくため、新たな財源の創設等により、令和７年度道路関係予算は、賃金水準などの上昇も加味した上で、所要額を満額確保すること。

令和６年５月 14 日　全国道路利用者会議　第 76 回定時総会

改正「物流効率化法及び貨物自動車運送事業法」のポイント

（1面に関連）

1　荷主・物流事業者に対する規制的措置　【物流効率化法】

○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。

【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

※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＞

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。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第9回「道路委員会」

高速道路料金・SA・PA休憩施設等について意見交換

全日本トラック協会は4月18日、第9回道路委員会（寺岡洋一委員長）を開催した。

冒頭、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。その内容を受け、高速道路における料金やSA・PAの確実な駐車機会の確保などのテーマについて、出席委員およびオブザーバーとして参加した日本貨物運送協同組合連合会の出席者との意見交換が行われた。

報告事項では、「ドライバー施設の拡充に向けたワーキンググループ（WG）」と、山陽自動車道・中国自動車道のサービスエリア（SA）における利用実態調査の結果について事務局が報告した。

今回の意見交換を踏まえ、次回委員会で道路関係要望事項を取りまとめることとなった。

第9回道路委員会（4月18日、全ト協）

『全国TSガイドブック』を改訂

23か所体制後初

全日本トラック協会はこのほど、『全国トラックステーションガイドブック』（変形A6判、フルカラー36ページ）を制作し、全国23か所のトラックステーション（TS）や都道府県トラック協会事務所などで配布している。同ガイドブックは、現在の23か所体制になってから初の発行となり、各TSについて、最新の運行情報センターの運営時間や、食堂、宿泊・仮眠、入浴・シャワー、休憩室、コインランドリーなど福祉施設関係の営業時間などを網羅して掲載している。

発刊された『全国トラックステーションガイドブック』

なお、同ガイドブックの表紙や中の挿絵には、『広報とらっく』に「ほんのヒトコマ」および「まちがいさがし」を連載中の漫画家・前川しんすけ氏のほのぼのとしたイラストが使用されている。

ゴールデンウイーク期間中の休業案内を掲載

全ト協HP内TSページに

全日本トラック協会は4月16日、全国23か所のトラックステーションについて、ゴールデンウィーク期間中（4月27日㈯～5月7日㈫）の休業案内をホームページに掲載した。詳細は二次元コードを参照。

「令和6年度新規採用職員研修・意見交換会」開催

全国から48人が参加

全日本トラック協会は、4月17日㈬から19日㈮にかけて、「令和6年度新規採用職員研修・意見交換会」を開催した。

これは、全ト協および都道府県トラック協会の新規採用職員を対象として行っているもの。20都府県と全ト協から48人の新規採用職員が参加した。

令和6年度新規採用職員研修開講式（4月17日、全ト協）

研修では、トラック運送業界の基礎知識や社会人としてのマナーの習得、クレーム対応やビジネス文書に関する講義のほか、意見交換会や、全ト協が実施している各事業に関する概要説明を実施。最終日は、総括レポートを作成した後、修了式を開催し、参加者に修了証が授与され、3日間にわたる研修を締めくくった。

令和6年度「運輸ヘルスケアナビシステム®」申込受付中

WEB説明会も開催

全日本トラック協会では、令和6年度の「トラック運送事業者のための『運輸ヘルスケアナビシステム®』」の申込受付を開始している。

同システムでは、定期健康診断結果から健康状態の悪いハイリスク者や、要医療、要生活改善者の見える化が可能となるほか、ハイリスク者に対する再検査受診勧奨（レッドカード、イエローカード）も簡単に行うことができる。また、同システムを活用した健康診断結果のフォローアップの取り組みがGマーク申請の評価対象となる。利用料金は1人当たり1100円（税込／全ト協負担金使用後の価格）。

全ト協では、ホームページに同システムの特設ページ（二次元コード）を設置し、活用・申込方法等の詳細について掲載。また、同システムの導入を検討している事業者を対象とした合同（WEB）説明会（表）についても、同ページから申し込みを受け付けている。

表　令和６年度「運輸ヘルスケアナビシステム®実践的活用のための合同（WEB）説明会」スケジュール

5月	5月 9日㈭10:00～11:00	5月23日㈭14:00～15:00
6月	6月 6日㈭10:00～11:00	6月19日㈬14:00～15:00
7月	7月11日㈭10:00～11:00	7月24日㈬14:00～15:00
8月	8月 8日㈭10:00～11:00	8月21日㈬14:00～15:00
9月	9月12日㈭10:00～11:00	9月25日㈬14:00～15:00
10月	10月 3日㈭10:00～11:00	10月16日㈬14:00～15:00
11月	11月 7日㈭10:00～11:00	11月20日㈬14:00～15:00
12月	12月12日㈭10:00～11:00	
7年1月	1月16日㈭10:00～11:00	
2月	2月 6日㈭10:00～11:00	2月19日㈬14:00～15:00
3月	3月 6日㈭10:00～11:00	3月19日㈬14:00～15:00

SAS対策オンラインセミナーを開催

受講申し込み受付中

全日本トラック協会は、令和6年度「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」を、Zoomを利用したオンラインセミナー形式で開催する。

同セミナーは、「ステップ1：これから始めるSAS対策」、「ステップ2：医療機関のかかり方から治療まで」、「ステップ3：効果的なSAS対策の進め方」――の3段階で内容を設定し、前期・後期に分けて開催（表）。開催時間はいずれも14時～15時（ログイン開始13時30分）で、定員は各100人。各回開催2日前まで申し込みを受け付ける。

同セミナーの申込方法や詳細等については、全ト協ホームページ「会員の皆様へ／労働対策」内「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」ページ（二次元コード）を参照。

表　令和６年度 SAS 対策セミナー開催日程

	ステップ1	ステップ2	ステップ3
前　期	5月15日㈬	7月17日㈬	9月18日㈬
後　期	11月13日㈬	7年1月22日㈬	7年3月12日㈬

5月は「トラック運送業界の美化月間」

「ゴミは持ち帰ろう！」キャンペーン

全日本トラック協会は、5月を「トラック運送業界の美化月間」と設定し、不法投棄（ポイ捨て）対策として「ゴミは持ち帰ろう！」キャンペーンを実施する。

全ト協策定の「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の「サブ目標3」において、全ト協と都道府県トラック協会が共通で取り組む行動月間の一環として5月を美化月間としており、これに基づいて活動する。

全ト協では、今号の『広報とらっく』に啓発用チラシ（写真①、A4判）を同封するとともに、都道府県ト協に500部ずつ送付する。また、令和5年度に制作した、「ゴミは持ち帰ろう！」車内貼付用ステッカー（写真②）を、都道府県ト協単位で制作・発注する体制を整え、トラック運送業界全体で取り組む。

①

②

車内貼付用の「ゴミは持ち帰ろう！」ステッカーとチラシ

都道府県ト協

「群馬県交通運輸会館」が竣工

群馬県トラック協会（武井宏会長）は4月13日、群馬県ト協の新たな活動拠点となる「群馬県交通運輸会館」の竣工記念式典を開催した。

群馬県ト協ならびに陸上貨物運送事業労働災害防止協会群馬県支部などは4月1日から新会館で事務を執り行っている。

この日は、関係者などへの完成披露会として、山本一太県知事や群馬県選出で自由民主党の小渕優子衆議院議員および公明党の福重隆浩衆議院議員をはじめ、国土交通省の勝山潔関東運輸局長など業界関係者およそ130人が出席した。式典で武井会長が「物流業界を取り巻く経営環境は、世界経済の不安定化や『物流の2024年問題』への対応など多くの課題が山積している。この新会館を拠点に関係団体と連携を取りながら活動していきたい」とあいさつした。

群馬県ト協では、旧会館が昭和52（1977）年竣工と老朽化が進んだことから、令和2年6月から新会館の建設に向けた計画を進めており、完成した新会館は、地上2階建てのRC造一部鉄骨造で、延べ面積は約4千510平方㍍。県ト協事務所のほか、群馬県バス協会や群馬県タクシー協会など自動車関係団体の事務所も入居している。

また、新会館には、子どもたちをはじめとする幅広い年齢層に物流や交通安全を学んでもらう「交流学習室」や、地域の防災拠点の役割を担う「多目的ホール」のほか、会議や研修の規模に合わせた複数の研修室を設置した。

【新住所】〒379-2166　群馬県前橋市野中町322番地1（群馬県交通運輸会館内）

※なお、電話番号（027・261・0244）およびFAX番号（027・261・7576）は変更なし。

運用を開始した群馬県トラック協会の「県交通運輸会館」

4月13日の記念式典でテープカットする武井会長（右から2人目）

交通事故防止へステッカーなど制作

高知県トラック協会

高知県トラック協会（森本敬一会長）はこのほど、高知県警察本部と共同で実施する交通事故防止への取り組みとして、トラック車内でドライバーに交通安全意識高揚を訴えるステッカー写真①と、日報や運行指示書などの書類を収納できるクリップボード写真②を作成し、全会員事業者へ配布した。ステッカーについては全車両（約6900台）に対し1台当たり2枚（約1万4千枚）、クリップボードについては、高知県ト協が把握している従業員数約9000人に行き渡るよう、1万部を作成した。

なお、クリップボード内側には、家族などの大切な人などの写真を貼付するスペースがあるほか、裏面には二次元コードを掲載して、同コードを読み取ると、スマートフォン端末などから交通事故を惹起したドライバーの手記を基に制作された動画『贖いの日々』を視聴できるようになっている。

また、子どもを交通事故から守るための取り組みとして、会員全車両を対象に、「こどもを守る安全運転宣言車」のマグネットシート写真③約7000枚を作成した。高知県ト協会員保有の全車両にマグネットシートを貼付することで、当該ドライバーだけでなく一般ドライバーにも交通安全を啓発することがねらい。

① ステッカー（2種類）

② クリップボード（表㊧・裏㊨）

③ マグネットシート

NIPPON STEEL
タフブライト®
Aluminum Wheels for Trucks and Buses
日本製鉄のトラック・バス用アルミホイール
「タフブライト®」
日本で唯一の鉄道車輪メーカーである当社が、新幹線車輪と同等の厳しい品質管理の下に製造しています。
しかも材料の調達から鍛造、圧延、加工まで、全て国産。
信頼の純国産アルミホイール「タフブライト®」をぜひご採用下さい。
これからはホイールも選ぶ時代。選ぶならタフブライト!
強い Tough
軽い Light
美しい Brilliant
国内最軽量
燃費向上　CO2削減　積載量増
スチールより 40%軽量化
一般的なアルミホイールより 5~10%軽量化
スチールより +140kg 積載可能 大型10t車の場合
独自に開発した強靭な材料だから、強くて軽い。
車両のバネ下重量が軽くなるので燃費が向上。
さらに積載量を増やせます。
純国産
材料、製造、加工まで 全て国産
材料の調達から鍛造、圧延、加工まで、全て国産。
厳しい品質管理から生まれました。
高耐久性
スチールより 2~3倍の耐久寿命
独自開発材&一体構造により、スチール製に比べ2~3倍の耐久寿命を誇ります。
最高の光沢
国内最高水準の 輝き
表面はダイヤモンドチップ加工仕上げ。
光沢度は国内最高水準を実現しています。
主要トラック・トレーラーメーカの純正品として新車購入時に指定できます。新車をご購入の際は、タフブライト®を御用命ください。
日本製鉄株式会社
【お問合せ先】── 交通産機品営業部　自動車産機品室　Tel：03-6867-6904

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 ラストマイル輸送の自家用有償運送で通達 令和7年1月1日から適用に

国土交通省は3月29日、全日本トラック協会に対して通達「ラストマイル輸送等への輸送対策としての自家用有償運送の許可に係る取扱いについて」を通知した。近年の消費者ニーズの多様化や電子商取引の増加等を背景として、ラストマイル輸送を中心に、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている。同省では、このような状況から、良質な輸送サービスを確保し、併せて利用者ニーズに応えるため、道路運送法第78条第3号の規定に基づく自家用自動車の有償運送の許可に係る取扱いについて、通達を改正した。

通達では、自家用自動車の有償運送の許可については、弾力的に運用することとし、許可の対象は、①：ラストマイル輸送として行われるもの、②：①に掲げるもののほか、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、地域の実情に応じて運輸支局長が認めるもの――とした。申請は、貨物自動車運送事業者から代理申請を行わせるものとし、利用計画書の作成にあたっては、一両当たりの年間利用日数の上限を90日とした。また、運送需要者である貨物自動車運送事業者の営業所に配置されている事業用トラックと同数までの自家用自動車数が許可される。

なお、同通達は、令和7年1月1日以降に利用計画とするものから適用となるため、6年12月31日までは、通達「年末及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」により、許可申請が必要となる。

詳細は、二次元コードを参照。

国交省 物流「よろず御意見窓口」を設置しました！

政府では、物流の持続的成長に向けて、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において政策パッケージを取りまとめ、関係省庁で連携して取り組んでいるところですが、4月以降、我が国の物流に支障が生じないよう、政府一丸となった取り組みをより一層加速化させることが重要です。

国土交通省では、個別の現場で起きている困りごとについて、一元的にご意見を受け付け、関係省庁と共有するための「よろず御意見窓口」を設置し、連携して物流の課題に対応するための体制を構築します。

国交省としては、関係省庁や関係業界と緊密に連携しながら、物流の課題に対してスピード感をもって取り組んでいくことで、物流の停滞が生じないように、さらには物流産業が魅力あるものとなることを目指していきます。

●ご意見窓口
下記のメールアドレスに物流に関するご意見等をご連絡ください。
hqt-butsuryu2024@gxb.mlit.go.jp

●関係省庁（※上記のメールアドレスにご連絡いただくと、下記の関係省庁に共有されます）
警察庁交通局交通規制課、消費者庁消費者政策課、厚生労働省労働基準局労働条件政策課、同監督課、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課、経済産業省商務・サービスグループ物流企画室、国交省物流・自動車局物流政策課、環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課

運行管理業務一元化の実施要領を通達 同一事業者内で他営業所の点呼等も可能

国土交通省は4月2日、全日本トラック協会に対して「自動車運送事業における運行管理業務の一元化実施に係る取扱いについて」を通達した。今般、国交省の「運行管理高度化ワーキンググループ」が、同一事業者内における運行管理業務の一元化のための要件を取りまとめたことを踏まえて、同省物流・自動車局安全政策課から「運行管理業務の一元化実施要領」が示されたことを受けたもの。

同実施要領では、運行管理業務を効率化し、運行管理者とトラックドライバーの負担を軽減するため、統括する営業所の運行管理者が他営業所に所属するトラックドライバーの点呼、運行指示の業務を行うため、国交省が定める機器・システムの使用、運用上の遵守事項などの要件等が示された。

なお、この要領は4月1日から実施されている。

実施要領の詳細などは、二次元コードを参照。

初の「三つ星」44社を認証 働きやすい職場認証制度

（一財）日本海事協会は4月5日、「働きやすい職場認証制度（正式名称：運転者職場環境良好度認証制度）」の令和5年度申請事業者について審査が完了し、認証事業者として878社を公表した。内訳は、「一つ星」628社、「二つ星」206社、「三つ星」44社で、「三つ星」は制度創設以来初の認証となる。

国土交通省では、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応する施策の一環として、事業者による職場環境改善の取り組みを国が認証し「見える化」することにより、自動車運送事業における労働条件や労働環境に対する求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促進することを狙いとして「働きやすい職場認証制度」を2年度に創設、認証実施団体として日本海事協会が指定された。今回の認証により6年4月5日時点で、「一つ星」はトラック1520、バス194、タクシー1525の計2239社、「二つ星」は、同948、同142、同362の計1452社、「三つ星」は、同34、同3、同7の計44社の総計3735社となった。

なお、「特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する基本方針の一部変更について」（令和6年3月29日付閣議決定）により、特定技能の在留資格に係る制度に「自動車運送業分野」が追加され、同分野における特定技能所属機関に課される条件として、同制度の認証を取得することが設定された。

今後のスケジュールについて、「一つ星」・「二つ星」の新規・継続申請は7月1日～9月15日、「三つ星」の新規申請は4月16日～5月31日を予定している。

詳細は、「働きやすい職場認証制度」公式ホームページ（二次元コード）を参照。

学科・実技で試験を実施へ「自動車運送業分野特定技能1号評価試験」

法務省、警察庁、外務省、厚生労働省、国土交通省は4月19日、「自動車運送業分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」に係る運用要領をとりまとめた。

政府は3月29日に、特定技能制度の対象分野に自動車運送業を追加することを閣議決定しており、今後一定の技術や経験をもっている外国人労働者に対し、在留資格「特定技能1号」（在留期間最大5年）を与えた上で、自動車運送業で受け入れることが可能となる。

同運用要領では、トラック運送業における特定技能1号の技能水準として、「自動車運送業分野特定技能1号評価試験（トラック）」の合格および「第一種運転免許」の取得、国際交流基金日本語基礎テストまたは日本語能力試験（N4以上）への合格を要件とする。

同評価試験は、運行管理者等の指導・監督の下、貨物自動車運送事業における運行前後の点検、安全な運行、乗務記録の作成や荷崩れを起こさない貨物の積み付け等ができるレベルであることを確認するもの。同評価試験に合格した上で、第一種運転免許を取得した者について、一定の専門性・技能を用いて即戦力として稼働するために必要な知識や経験を有するものと認められる。同評価試験の実施言語は日本語で、実施主体は（一財）日本海事協会。学科試験および実技試験が行われる。

なお、運転免許の取得のため、一定期間我が国での在留が必要となることから、運転免許の取得以外の要件を満たした者については、受け入れ機関との雇用契約の下、在留資格「特定活動」による入国・在留が認められる（在留期間最大6か月）。同在留資格による在留中には、受け入れ機関における車両の清掃といった関連作業への従事が認められる。

政府では今後、同評価試験の準備などを進めていくこととしている。

LEVO「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」実施決定 5月末受付開始予定

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は4月15日、環境省からの令和6年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）を活用し、中小トラック運送事業者を対象に低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援する事業を実施することを発表した。

補助対象車両は、車両総重量3・5ｔ超の事業用トラックで、6年4月1日～7年1月31日に新車新規登録された車両。かつ、平成27年度重量車燃費基準を大型車は＋5％以上、中型車・小型車は＋10％以上達成した車両。廃車は、6年4月1日～7年1月31日の間に廃車（スクラップ処理）され、直近まで稼働していた車両。

具体的な対象車両区分、対象排出ガス規制識別記号、補助額は表の通り。申請台数（リースの場合は貸渡先事業者）は1事業者4台（予定）。

申請受付開始は5月末を予定しており、申請受付期限は7年1月31日㈮。申請に関する詳細はLEVOホームページを参照。

表　具体的な対象車両区分、対象排出ガス規制識別記号、補助額

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

※2025年度重量車燃費基準適合車は＋5万円

6月1日から新料金体系へ 近畿圏の高速道路

阪神高速道路㈱および西日本高速道路㈱は、近畿圏の新たな高速道路料金を6月1日㈯0時から導入する。

令和5年12月22日に国土交通省が公表した「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」に基づき、「近畿圏の新たな高速道路料金の具体案」を公表。4月1日、両社が高速道路料金の変更について、道路整備特別措置法第3条に基づき国土交通大臣の事業許可を受けたもの。

近畿圏の新たな高速道路料金のポイントは、阪神高速道路の料金について、現行の上限料金の設定により都心通過交通の料金が低く抑えられ、所要時間を要するにもかかわらず、都心部に交通が集中している状況であることから、交通分散を促進するとともに、対距離制を基本とした公平な料金体系のさらなる前進に向け、新たな上限料金を設定した（別掲）。

また、阪神高速道路の料金割引についても、整理・統一を図る観点等から、大口・多頻度割引を最大45％へ拡充するとともに、深夜割引を導入する。

さらに、新名神高速道路開通に伴う中国自動車道の渋滞緩和や大和川線全線開通により、新たなネットワークのさらなる活用が可能となったことから、都心迂回経路の利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定する「都心迂回割引」を導入する。

なお、詳細は、近畿圏の新たな高速道路料金阪神高速特設サイト（二次元コード）を参照。

6月1日からの新たな上限料金

車種区分	6月1日からの基本料金 下限額	6月1日からの基本料金 上限額	現行基本料金 下限額	現行基本料金 上限額
軽・二輪	280円	1,590円	280円	1,090円
普通車	300円	1,950円	300円	1,320円
中型車	330円	2,310円	330円	1,560円
大型車	400円	3,110円	400円	2,080円
特大車	550円	5,080円	550円	3,350円

※料金額は0.1km毎の料金距離に応じて、10円単位で加算。
※現金での利用は、阪神高速に入って初めに通行する料金所で上記車種区分に応じた上限額を支払うと、阪神高速全線を利用できる

警察庁 令和9年4月から大型トラックにAT免許導入 5月18日までパブリックコメント実施

警察庁は5月18日まで、「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する意見の募集を行っている。

今回の一部改正案は、トラックやバスのAT（オートマチックトランスミッション）車の普及が進んでいる状況や、職業ドライバー不足等の近年の状況を踏まえ、大型免許等にAT免許を導入するとともに、技能試験、技能教習および技能検定（技能試験等）の方法等の見直しを行うため、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）および指定自動車教習所等の教習の基準の細目に関する規則（平成10年国家公安委員会規則第13号）の改正案を一般に公表し、意見を募集するもの。

今回の一部改正案のポイントは次の通り。

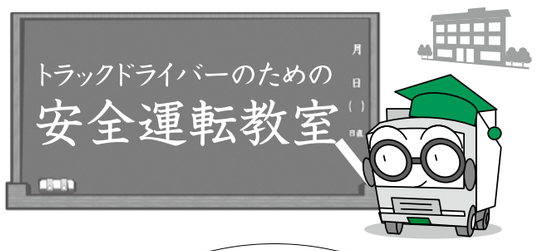
・大型免許、中型免許および準中型免許（これらの仮免許含む）ならびに大型第二種免許および中型第二種免許にAT免許を導入
・技能試験等は全てAT車を用いて行い、MT（マニュアルトランスミッション）免許のクラッチ・ギア操作に係る項目のみ、MT普通車で実施

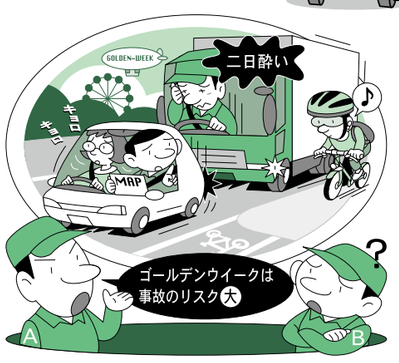
なお、今後のスケジュールは、試験車両の開発・導入時期等に鑑みて、普通・普通第二種免許に係るものは令和7年4月1日、中型・準中型・中型第二種免許に係るものは8年4月1日、大型免許に係るものは9年4月1日、大型第二種免許に係るものは9年10月1日から施行予定。なお、その他所要の改正は公布の日からとする。

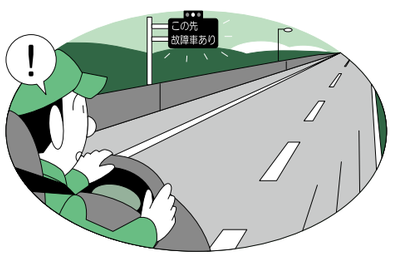
意見募集に関する詳細は、二次元コードを参照。

〔第129回〕ゴールデンウイークに備えて

先日「春の全国交通安全運動」が終了しました。全日本トラック協会では、最重点推進項目として「飲酒運転の根絶」と「追突事故及び交差点における事故の防止」を掲げていました。みなさんはしっかり実践できていたでしょうか。「春の全国交通安全運動」で掲げられていた最重点推進項目は、交通安全運動期間内に留まるものではなく、プロドライバーとして常に念頭におき、実践していくべきものです。まもなくゴールデンウイークが始まります。この時期は、交通量が増えるため、一層の注意が必要になります。引き続き、気を引き締めてハンドルを握ってください。







●運転前日の深酒は厳禁

Aさん「『春の全国交通安全運動』も無事に終了した。でも、最重点推進項目として掲げられていたものは、運動期間だからというわけではなく、常に僕らが実践しなきゃいけない項目だよ」
Bさん「そうだね。特に飲酒運転は、本人の意志次第で防げるものだと思うけど、根は深いんだね」
Aさん「そうだね。お酒を飲んでそのまま運転するような故意の飲酒運転は論外なんだけど、ほかにも『無自覚の飲酒運転』にも気をつけないと」
Bさん「『無自覚の飲酒運転』って？」
Aさん「わざと難しく言ってみた。いわゆる『二日酔い運転』だよ。二日酔いの人は『飲んだのは前日だし、時間も経っているから大丈夫だろう』と思ってハンドルを握る。でも体には、まだアルコールが残っている。つまり本人の自覚はないだけで、れっきとした飲酒運転になっているんだ」
Bさん「なるほど。アルコールが分解されるのに、かなり時間がかかると言われているもんね」
Aさん「だいたい中ジョッキ1杯でおおよそ4時間と言われている。2杯だと8時間かかることになる」
Bさん「僕は運転前日は飲まないようにしているけど、運転前日の深酒はダメだということだね」
Aさん「そのとおり。飲んでも量を減らす、早めに切り上げるなどの工夫が必要なんだ」

●高速道路で駐停車している車両への追突に注意

Aさん「そして追突にも気を付けなければならない。高速道路での死傷事故の約6割が追突事故で、そのうち63.5%が駐停車中の車両への追突だ」
Bさん「僕もヒヤッとしたことがあるけど、漫然と運転していると、高速道路では車が走っているのか、停車しているのか分からないことがあるからね。特に夜間は分からない。だから、日頃から漫然運転にならないよう、疲れをためないようこまめに休憩をとるようにしているよ。特に夜間の運転は気を使っているよ。あと、事故かなにかで駐車車両がいる場合は、掲示板に情報が出ることがあるから、運転しながら、そうした掲示板は確実に確認するよう心がけているよ」
Aさん「ゴールデンウイークの時期は、普段運転していない人も運転する機会がある。全体の交通量が増えれば、高速道路で駐停車している車も増えるだろうから、僕らは気をつけないとね。それと、高速道路で駐停車している車両に近づく際には、止まっている車両の近くに人がいることもあるから、注意がそれる『ながら運転』は厳禁だね」

●交差点では安全確認を怠らない

Bさん「あとゴールデンウイークは、人出も増えるので事故のリスクの高い交差点を通過する時は特に注意しないといけないね。左折は自転車や二輪車の巻き込み事故、右折時は歩行者の見落としの事故が発生しやすいから、安全確認をしっかり行おう」
Aさん「安全確認のときは、ミラーだけでなく、しっかり目視での確認を忘れないようにしてね。忙しい時こそ、こうした確認をしっかり行うことが事故の防止に繋がることを忘れちゃいけない」
Bさん「みんなで頑張って、ゴールデンウイークを無事故でいこう」

まちがいさがし 答え合わせ

『広報とらっく』3月15日号掲載の「まちがいさがし」の正解は、下記の30か所でした。正解者の中から抽選で20名様に記念品をプレゼントします。なお、当選者の発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。多数のご応募ありがとうございました。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 令和6年度「モーダルシフト等推進事業」の募集を開始

6月7日㈮17時まで

国土交通省は4月16日、令和6年度「モーダルシフト等推進事業」（補助事業）の募集を開始した。

同事業は、温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るために実施するもの。今年度事業では、中継輸送による物流効率化の取り組みについても補助対象となる。

対象となる事業は、次の通り。

①物流総合効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業（総合効率化計画策定事業）

②物流総合効率化法の総合効率化計画に基づき実施する事業（モーダルシフト推進事業、幹線輸送集約化推進事業、過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業、中継輸送推進事業）

補助対象事業者は、荷主および物流事業者等物流に係る関係者によって構成される協議会。補助対象経費（補助率）の上限総額は、総合効率化計画策定事業では500万円、モーダルシフト推進事業、幹線輸送集約化推進事業、過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業、中継輸送推進事業では1000万円で、予算額は1億6400万円。

応募期間は、6月7日㈮17時まで（必着）。応募に関する詳細は、国交省ホームページ（二次元コード）を参照。

運輸振興協会

運輸事業従事者のためのメンタルヘルスサイトをリニューアル

（一財）運輸振興協会ではこのほど、運輸事業従事者のためのメンタルヘルスサイト「こころの健康自己チェック」をリニューアルした。

同サイトは、運輸事業における輸送の安全確保の観点から制作されたもので、運輸事業従事者を対象とした、こころの疲れや不調に気づくためのプログラム。同サイト（二次元コード）にパソコンやスマートフォンからアクセスし、心身の状態や仕事内容、職場や家族の人間関係など、現在の自分の状態に関する質問に回答することにより、5段階判定でこころの状態を知ることができる。

同協会では、中小運輸事業者に対し、同サイトを定期的に利用して早期のメンタルヘルス対策に役立てるよう呼びかけている。

厚労省 令和6年度「全国安全週間」を7月に実施

労働災害防止への取り組み徹底を

厚生労働省は4月12日、令和6年度「全国安全週間」を7月に実施すると発表した。

同週間は、労働災害を防止するために、産業界での自主的な活動の推進と、職場での安全に対する意識を高め、安全を維持する活動の定着を目的に実施されるもの。

令和5年の労働災害については、死亡災害は前年を下回る見込みであるものの、休業4日以上の死傷災害は前年を上回る見込みであり、近年、増加傾向に歯止めがかからない状況となっている。

特に、転倒や腰痛といった、労働者の作業行動に起因する死傷災害、墜落・転落などの死亡災害が依然として後を絶たない状況となっている。

今年度は、「危険に気付くあなたの目　そして摘み取る危険の芽　みんなで築く職場の安全」をスローガンに実施要綱を定め、各事業場に対して労働災害防止対策の徹底を呼びかけている。

厚労省では、7月1日㈪～7日㈰を「全国安全週間」、6月1日㈯～30日㈰を準備期間として、各職場における巡視やスローガンの掲示、労働安全に関する講習会の開催など、様々な取り組みを実施することとしている。

国交省 就職・採用活動の日程等について要請

就職・採用活動の円滑な実施に向けて

政府は4月16日、「2025（令和7）年度卒業・修了予定者等の就職・採用活動に関する要請事項」を取りまとめ、全日本トラック協会をはじめとした経済団体・業界団体に要請を行った。

近年、学生の就職活動は、早期化・長期化する傾向にあることに加え、就職・採用活動の開始日より前にインターンシップ等と称して実質的な採用選考活動が実施されるなどの事態が生じているほか、就職活動を行う学生に対するハラスメントが問題となっている。

政府では別掲で示した就職・採用活動日程ルールを原則とするほか、学生の就職活動期間の長期化により学修時間等の確保に影響を与えることから、学生の負担軽減・学修時間の確保・学事日程等に十分配慮するよう求めている。

就職・採用活動日程ルール

- 広報活動開始：卒業・修了年度に入る直前の3月1日以降
- 採用選考活動開始：卒業・修了年度の6月1日以降
- 正式な内定日：卒業・修了年度の10月1日以降

※広報活動の開始期日より前に行う活動は、不特定多数に向けた一般的なものにとどめ、学生の個人情報の取得や個人情報を活用した広報・採用選考活動は行わないこと。

※広報活動の実施に当たっては、その後の採用選考活動に影響を与えるものではないことを十分に周知すること。

国交省 新東名建設中区間で路車協調実証実験を実施

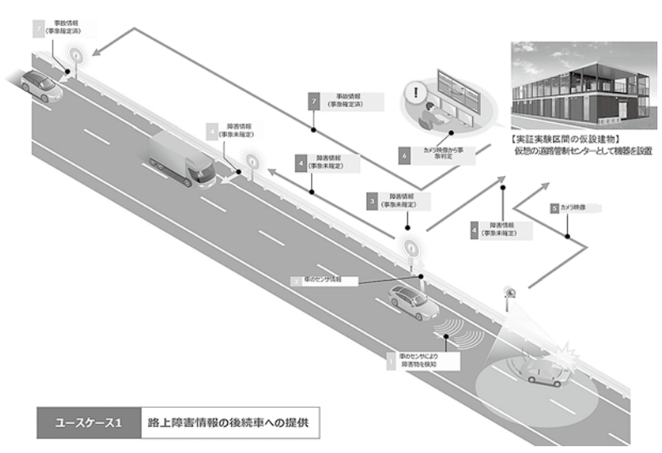
高速道路の自動運転時代に向けて

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は、新東名高速道路の建設中区間で「高速道路の自動運転時代に向けた路車協調実証実験」を5月13日から実施する。

同実証実験は、現在建設が進んでいる新東名高速道路新秦野インターチエンジ（IC）～新御殿場IC間において、路車間通信（車両とインフラ設備の無線通信）を活用して実施するもの。同実証実験には10企業・団体が参加。NEXCO中日本が提示した7のユースケースに、参加企業・団体から提案のあった3のユースケースを加えた10のユースケースについて、計23件の実証実験を行う（図）。実施期間は、7月末頃までの約3か月間。

同実証実験は、NEXCO中日本のほか、国土交通省、国土技術政策総合研究所、東日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱および㈱高速道路総合技術研究所と連携して実施し、実験の結果を踏まえて、高速道路における将来の路車間通信の仕様などを検討することにしている。また、同実証実験は、今年度末から新東名高速道路駿河湾沼津サービスエリア（SA）～浜松SA間（約100キロメートル）で実証実験が計画されている、国の「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」のアーリーハーベストプロジェクト（自動運転レーン）の実証にも活用される予定。

図　路車協調実証実験で検証するユースケースの一例



ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第6回「次世代新技術対応小委員会」

次世代新技術に関する講演を実施

第6回「次世代新技術対応小委員会」（山口嘉彦委員長）が、4月12日に開催された。

山口委員長のあいさつに続き、（一財）環境優良車普及機構の今井武人常務理事による講演「商用車の電動化促進事業（トラック）の令和5年度予算の執行状況と令和5年度補正予算の概要について」と、㈱三菱総合研究所モビリティ・通信事業本部の大島竜輝研究員による講演「EVワイヤレス給電システムを活用した次世代都市交通の実現に向けて」を実施。

第6回次世代新技術対応小委員会（4月12日、全ト協）

その後の議事では、今後の活動について議論を行い、今秋を目途に次世代・新技術車両等に関する視察を行うこととした。

全ト協行事予定（5月1日～31日）

- ▽5月13日・第10回道路委員会
- ▽5月16日・正副会長会議・第1回総務委員会
- ▽5月22日・第80回広報委員会
- ▽5月27日・第12回税制委員会

法令○×クイズ

～大地震発生時の措置等～

❶ 地震防災対策強化地域で車を運転中に警戒宣言が発せられたときは、地震の発生に備えて、あわてることなく、低速で走行する。（○・×）

❷ 車を運転中に大地震が発生したときは、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させること。（○・×）

❸ やむを得ず道路上に置いて避難するときは、エンジンキーは付けたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置き、窓は開け、ドアはロックしない。（○・×）

❹ 車を運転中以外の場合に大地震が発生したときでも、車を運転できるのであれば車を使用して避難する。（○・×）

❺ 災害対策基本法による交通の規制が行われているときに、警察官の指示を受けたときは、その指示に従う。（○・×）

（解答は11面）

詩本草人のぶらり旅

第26回「鳥取県岩美町『岩井温泉』」

蒲生川沿いの旧街道にひっそりと佇む鳥取県岩美町の「岩井温泉」。ここは、平安時代、「八古湯」のひとつに数えられ、約1200年の歴史を誇ります。江戸時代末期にこの地で創業した「岩井屋」は、宿全体に木の温もりを感じる、民芸調の癒しの宿です。全館畳敷きで、総客室数は13室、まるで自宅のようにくつろぐことができる空間は、故郷へ帰ってきたかのような錯覚に陥ります。

今回は、一人旅でノープラン。どこへ行こうと構わない、自由で気ままな旅は久しぶり。さて、温泉に向かう前に小旅行です。

鳥取県といえば、誰もが思い浮かべる「鳥取砂丘」は、何度訪れても新鮮で、優しく私を包みこんでくれます。砂丘を見た後に立ち寄ったのは、砂像を専門に展示する世界初の美術館である「砂の美術館」です。私が訪問した時は、「砂で世界旅行・エジプト編」が開催中で、精巧に作られたピラミッド、スフィンクス、アブ・シンベル神殿の砂像は実に見事で、それは圧巻の一言。「本当に来てよかった」と大いに満足しました。

ひとしきり観光を終え、そしていよいよ念願の、今宵の宿へと向かいます。宿に着いて、真っ先に入ったのは、楽しみにしていた100％源泉かけ流しの大浴場「源泉長寿の湯」です。直立しても胸まで浸かる深い浴槽は、身体全体を芯から温めてくれました。ここ岩井温泉では、「湯かむり」という独特の入浴法が伝承されています。頭に手拭いを乗せ「湯かむり唄」を歌いながら柄杓で頭にお湯をかけるというものです。「源泉長寿の湯」では浴室内のステンドグラスも優しい雰囲気を醸し出しており、深い湯船に浸かりながら、「ああ、日本人に生まれてきてよかった」と思わず独りごとです。

部屋に戻り、湯上がりのビールをいただきましたが、喉が鳴り「これぞ至福の時」とひとり陶然。夕餉は、地元山陰の味わい深い山海の幸がふんだんに使われた会席料理で、質・量ともに素晴らしく心ゆくまで堪能しました。

翌日は快晴で、「浦富海岸島めぐり遊覧船」に乗船しました。水深25メートルの透明度を誇る海と、複雑に入り組んだリアス式海岸の変化に富んだ景観に魅せられ、船上を吹き抜ける爽やかな風は、とても心地よいものでした。山陰最古といわれる「岩井温泉」への一人旅は、私に新たな活力を与えてくれました。

（旅ライター　しほん・くさと）

トラック運送事業者のための 経営のヒント

第335回 時短への取り組みを説明して運賃交渉

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

最近は、荷主と事業者の関係も以前とは変化してきた感がある。事業者を取材しているなかで、運賃交渉に前向きな荷主が増えてきたという話を聞くからだ。

保有車両数が25台の事業者は、昨年2月上旬にすべての取引先と運賃値上げ交渉をした。主要な荷主7社と取引額の少ない他の荷主も、全社が昨年4月からの運賃5％値上げに応じた。「本来は10％の値上げが必要だが、今年は5％と交渉した」のである。

これにはエピソードがある。昨年2月中旬ぐらいに一斉に運賃交渉しようと計画し、主要荷主の1社にアポイントの電話をしたら「運賃の話で来るのなら、もう少し早く2月上旬にきてくれといわれました。社内の手続きをするのに、早い方が良いというのです」。

そこで、今年も2月上旬にすべての取引先と5％値上げの交渉をした。その結果、「半数の取引先が5％の値上げに応じ、その他の荷主は5％以下ですが、一番低い荷主でも2％の値上げです」。この事業者は昨年と今年の交渉で、合わせて7～10％の運賃値上げを実現することができた。

このような荷主の変化の背景には、「2024年問題」に対する認識の浸透があるものと思われる。さらに事業者にとっては、昨年7月の「トラックGメン」の設置効果もあるようだ。ある中小事業者は取材のなかで、「話し合いに応じようとしない取引先が1社あります。どうしても運賃交渉に応じないというのなら、トラックGメンに告発しようと思っています」という。

一方、「荷主の1社にトラックGメンが来ました。結果的には何もなかったのですが、後日、その荷主がチクった事業者は誰だと『犯人』探しをし、その執拗さには辟易しました」と話す事業者もいる。それなら「『犯人』探しをした荷主がいますとチクってやれば」といって笑った。

運賃値上げを実現した事業者の多くは、ドライバーの賃上げの必要性はもちろんだが、労働時間短縮のために働き方の仕組みを変え、それに伴ってコストが増えたことも説明している。

ある事業者は、「労働時間短縮のために仕事の仕組みを変えただけではクリアできないので、ドライバーを増員することを説明した」という。もっとシンプルな働き方の変更で値上げを実現した事業者は、「残業時間をクリアするために月10運行だったのを9運行にすることを説明し、単純に10％の運賃値上げを要請して、昨年10月からはすべての荷主が応じた」という。

「標準的な運賃」の改正では平均8％の引き上げになる。それも追い風に、適正な運賃実現への取り組みが必要である。

東海電子株式会社
無料セミナーご案内
セミナー詳細は携帯からも確認、参加登録が可能！ご参加お待ちしております！

WEB 5月10日㈮ 13:30-14:30
『事故撲滅トレーナー』による、運行管理者向け安全教育研修

WEB 5月13日㈪ 13:30-14:30
事業者間遠隔点呼 解説セミナー

WEB 5月15日㈬ 13:30-15:00
33万人の安全運転管理者のみなさまへ
管理の話じゃない、クラウドの話じゃない。今さら聞けない、今こそ知りたい、アルコール検知器の基本概念。
呼気アルコール検知器 概論

WEB 5月20日㈪ 13:30-14:30
飲酒教育セミナー
飲んだら乗るな！飲んだら乗らせない！
周りに気になるお酒の飲み方している人いませんか？

対面 5月23日㈭ 14:00-17:00
人口減少時代の点呼は、点呼センター化か？ ロボット化か？
遠隔点呼VSロボット点呼 in 札幌
TKP札幌駅カンファレンスセンター カンファレンスルーム2D
途中参加・途中退出OKです！

東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp
詳細は東海電子HPの新着情報をご確認ください　東海電子 セミナー　検索

全国のトラック協会結び WEB 説明会

車輪脱落事故防止対策の徹底を呼びかけ

大型車の車輪脱落事故要因等を国交省・自工会が説明

全ト協と都道府県トラック協会を結んで実施したWEB説明会では、各地の会員事業者から寄せられた質問に対し、国交省と自工会の担当者が分かりやすく回答した（4月16日、全ト協）

全日本トラック協会では、国土交通省が設置した「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会」や「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」に参加し、車輪脱落事故の再発防止に向け、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の重要性についての啓発に努めてきた。その一方で、大型車の車輪脱落事故は依然として多く発生している状況にある。

全日本トラック協会交通対策委員会（工藤修二委員長）では、特に左側後軸の車輪脱落事故が多く発生している現状を踏まえ、会員事業者等から「JIS規格からISO規格に変更されたことが原因ではないか」などの意見が全ト協に対して寄せられていることを受け、4月16日に「大型車の車輪脱落事故要因に関するWEB説明会」を開催。国土交通省物流・自動車局自動車整備課と（一社）日本自動車工業会（自工会）大型車委員会大型車企画部会大型車車輪脱落事故防止分科会の分科会長から、大型車の車輪脱落事故要因等について説明を受けた。

国交省

1 車輪脱落事故に係る調査・分析

不適切なタイヤ脱着作業　車輪脱落事故の原因に

大型車の車輪脱落事故は近年増加傾向にあり、令和5年度は11月末時点で53件（速報値）発生している（図1）。また、4年度に発生したタイヤ脱落事故（140件）のうち、132件で「左後輪」が脱落しており、事故全体の94％を占めている（図2）。

国交省「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」では、各種調査や実証実験の結果を踏まえて検討を行い、4年12月に、今後の大型車の車輪脱落事故防止対策のあり方について「中間取りまとめ」を公表した。

それによると、車輪脱落事故車両の調査や、タイヤ脱着作業、保守管理状況に係る実態調査において、図3で示した事例が散見された。また、タイヤ脱着作業、保守管理状況に係る実態調査により、図4で示したような知見が得られている。

さらに、実証実験では、ボルトやナットに適切に潤滑剤を「塗布しない」場合、規定トルクで締め付けていても、締め付けを繰り返すたびに締付け力（軸力）が徐々に低下することが示された（図5）。そのほか、軸力が一定以上低下するとナットの緩みが加速度的に進行することから、「潤滑剤を塗布しない」などの不適切なタイヤ脱着作業が車輪脱落事故に繋がるとしている。

図1　年度別および11月末時点における発生件数

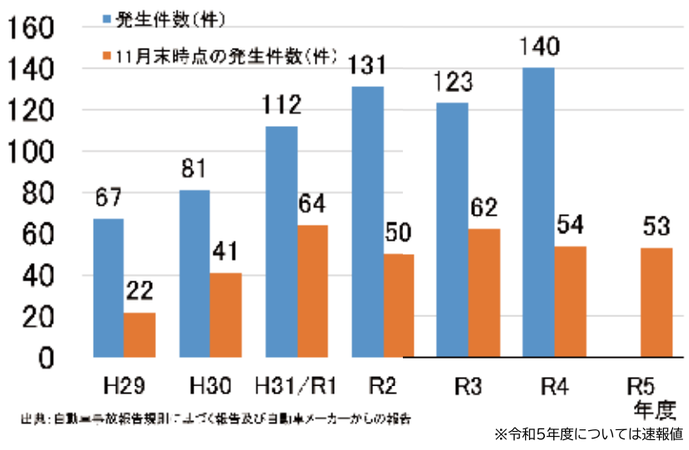
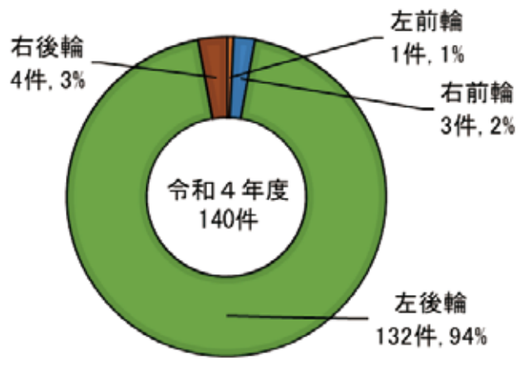


図2　車輪脱落箇所別発生件数



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

図3　車輪脱落事故車両調査や、タイヤ脱着作業、保守管理状況に係る実態調査において散見された事例

- タイヤ脱着作業時にホイール・ボルト、ホイール・ナット等の点検・清掃、潤滑剤の塗布が適切に実施されておらず、著しいさびや汚れを清掃せず劣化・損傷した部品をそのまま使用していた。
- ボルトやナットのねじ部、摺動部への潤滑剤の塗布を行っておらず、スムーズに回転しないナットをそのまま使用して締め付けていた。
- ナットの締め付け時に、自動車メーカーが規定するトルク値で締め付けを行っていなかった。
- 大型車の使用者自らによる増し締め等が実施されていなかった。
- 日常点検が適切に実施されておらず、日頃からナットの緩みの有無を確認していなかった。
- 運送事業者等の整備管理者による事業者内の指導・管理が不十分であった。

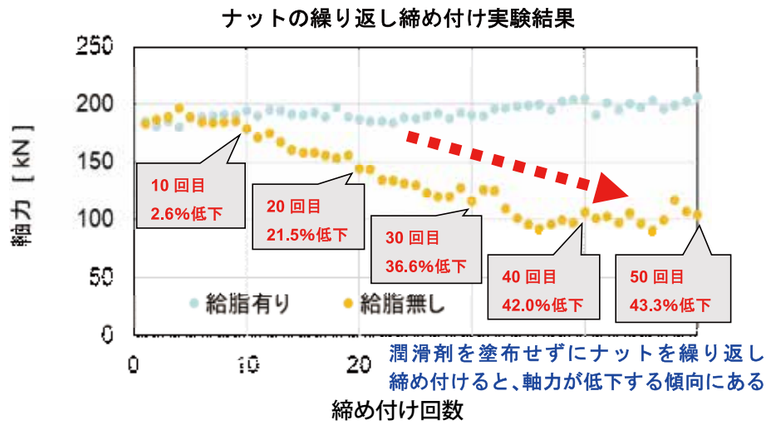
（出典：国交省「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」中間取りまとめ〔概要版〕）

図4　タイヤ脱着作業、保守管理状況に係る実態調査により得られた知見

- タイヤ脱着時の点検・清掃・潤滑作業内容については、大型車使用者の業種に関わらず社内の周知・徹底は一定程度図られているものの、ISO方式に特有の作業であるナットの摺動部への潤滑剤塗布を筆頭に、タイヤ脱着作業者への作業内容の徹底が不十分な事業者も存在した。
- 事故惹起事業者において、自動車メーカーの規定する締め付けトルクによるナットの締め付け遵守状況が顕著に低かった。

（出典：国交省「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」中間取りまとめ〔概要版〕）

図5



（出典：国交省「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」中間取りまとめ〔概要版〕）

自工会

2 JIS規格とISO規格の違い

正しい締め付け状態ではJIS規格・ISO規格での緩みやすさの差は確認できず

図6　JIS規格とISO規格の違い

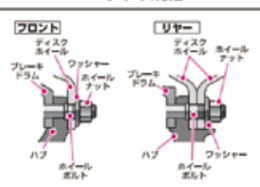
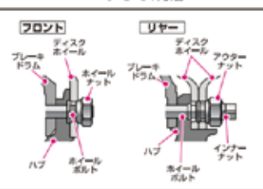
	ISO規格	JIS規格
構造		
ホイールナット	平面座	球面座
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め	インナー、アウターナット それぞれで締付け
ホイールのセンタリング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイールの履き替え	ボルト交換	ボルトおよびナット交換
ホイールナット緩み時の故障モード	緩み→ナット回転→ナット脱落	緩み→ボルト曲げ荷重過大→ボルト折損

図7　車輪脱落事故のメカニズム

ホイールナット・ボルトの劣化、清掃・給脂不足
↓
規定トルクで締め付け
↓
ホイールの締め付け力不足
↓
道路凸凹、交差点右左折などタイヤにかかる大きな力で緩む（初期なじみ以上に緩みが促進）
↓
日常点検不適切（または未実施）
↓
ISO：ナット回転 → ナット脱落
JIS：ボルト曲げ荷重過大 → ボルト折損

図8　左側後軸車輪の脱落事故が多く発生する要因

- 右折時は、比較的高い速度で旋回するため、遠心力により荷重が左輪に多くかかる
- 左折時は、低い速度であるが、左後輪がほとんど回転しない状態で旋回するため、回転方向に対して垂直にタイヤがよじれるように力が働く
- 道路は中心部が高く作られている場合が多いことから、車両が左に傾き、左輪により大きな荷重がかかる

図9

（図6～9出典：自工会資料）

図10　タイヤ脱着時の注意点

■トルクレンチで適正締め付け
適正なトルクレンチによる規定トルクの締め付け、タイヤ交換後の増し締めの実施

■さびたナットは清掃・交換
ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブの取付面、ホイールボルト、ナットのさびやゴミ、追加塗装などを取り除く

■ナット・ワッシャー隙間に給脂
ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑油を薄く塗布し、回転させて油をなじませる

■いちにち一度は緩みの点検
運行前に特に脱落が多い左後輪を中心に、ボルト、ナットを目で見て、触って点検する

●車輪脱落事故に至るメカニズム

自工会各社では、点検整備方法の容易化や、整備費用の縮減等について総合的に検討した結果、平成22年に国際標準規格であるISO規格を採用していくことを決めた。

JIS規格とISO規格の違いは図6の通り。なお、ISO規格の特徴として次が挙げられる。

①ホイールを平面座で締め付け
②後軸のダブルタイヤも1つのナットで共締め
③ホイールのセンタリングを、ハブ・インローで行う

また、JIS規格とISO規格における車輪脱落事故に至るメカニズムは図7の通りで、JIS規格ではホイールナットが緩むことでボルト曲げ荷重が過大となり、ボルトが折損して車輪脱落に繋がる一方、ISO規格ではホイールナットが緩んで回転し、ナットが脱落することで車輪脱落に繋がるとしている。

●左後輪で多く発生する要因

JIS規格・ISO規格のいずれも、脱落事故の多くが左後輪で発生している。また、正しい締め付け状態での緩み評価試験の結果、JIS規格・ISO規格ともに十分な締め付け力があることや、右ねじ・左ねじの緩みやすさに差がないことが確認されたと説明。自工会では、特に左側後軸車輪の脱落事故が多く発生する要因として、図8で挙げた内容が関係しているのではないかとしている。

●保守管理上留意すべき点

自工会では、ISO規格における保守管理上留意すべき点について、図9を挙げている。特に、「ナットの座金（ワッシャー）とナットとのすき間にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布すること」や「ワッシャーがスムーズに回転するか点検すること」についてはISO規格特有の留意点である。

特に、タイヤ脱落事故の分析結果から、これらの留意点が守られていない事例が多かったことから、これら留意点の徹底を呼びかけている。

自工会では、タイヤ脱着時の注意点（図10）を示した上で、会員事業者に対し、適切な保守・管理の徹底を呼びかけている。

「ホワイト物流」推進運動特集

持続可能な物流の実現を目指して

「ホワイト物流」推進運動を通じて「運送事業者と荷主企業との相互理解」を深化

政府は、トラック運送事業者と荷主企業が相互に協力して、物流を改善させていくための取り組みとして、「『ホワイト物流』推進運動」を展開しています。

本企画では、会員事業者による「『ホワイト物流』推進運動」の取り組み事例を紹介しています。今回は、マルコウ運輸㈱（鳥取県米子市）における取り組みです。

第5回　マルコウ運輸株式会社（鳥取県米子市）

持続可能な物流に向け「行動宣言」策定　荷主企業に対して物流効率化を提案

椎名恵代表取締役社長。バックには中国地方最高峰の大山が見える（同社本社）

マルコウ運輸㈱（椎名恵代表取締役社長）は、自動車部品や建設機械および資材、木材製品等の輸送・保管・加工などを手がけている運送会社である。

同社が「『ホワイト物流』推進運動」に取り組むようになったきっかけは、鳥取県商工労働部通商物流課から同運動に関する情報提供があったことや、『広報とらっく』に掲載されていた他社の取り組み事例を見たことだったという。同運動に取り組む必要性を強く感じた椎名社長は、令和2年に「持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言」を策定し、同運動ポータルサイトで公開した。

同社と取引のある荷主企業の中には大手企業が多いこともあり、荷主企業側でも同運動に対する認識があったという。しかし、荷主企業側も具体的に何をすればよいかを模索していたなか、同社では荷主企業の物流担当者に対して、物流の効率化に向け積極的に提案を進めていった。

荷役作業削減を図り設備投資を実施　料金が収受できるよう荷主企業と交渉進める

同社では自動車部品や建設資材の輸送・保管・加工を行っている

同社が策定した自主行動宣言は、表の通りである。

同社では、トラックドライバーの時間外労働の制限や改善基準告示の強化が行われる令和6年を前に、ドライバーの拘束時間削減への取り組みを進めてきた。

同社が主体としている自動車部品輸送では、東海地方や関東地方などへの定期便が中心となっている。同社ではまず、荷主企業に対して「物流の2024年問題」への対応の必要性について説明します。交渉の結果、運賃に係る対価が収受できておらず、持続可能な物流の実現に向けて大きな課題となっていました。これまでの交渉を通じて、『物流の2024年問題』に対する荷主企業の理解はまだ十分ではないと感じており、荷主企業との交渉の際には丁寧に話を進めていくようにしています。交渉を進め、適正運賃・料金収受の実現に繋げていきたいと考えています」（椎名社長）

表　自主行動宣言：同社の取り組み項目・内容

取り組み項目	取り組み内容
物流の改善提案と協力	荷主や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷下ろしの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
パレット等の活用	パレット、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。
集荷先や配送先の集約	トラック運転者の拘束時間を短縮するため、荷主から集荷先、配送先の集約について相談があった場合は、真摯に協議し、提案します。
出荷に合わせた生産・荷造り等	出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造りを行い、荷待ち時間を短縮します。
荷主側の施設面の改善	倉庫等の集約、増設、レイアウト変更、棚の設置等を行い、荷待ち時間や荷役時間を短縮します。
運送契約の書面化の推進	運送契約の書面化を推進します。

また、ドライバーの拘束時間削減にあたって、同社で問題となっていたのが、運転・待機時間に加えて物流センター内での積み卸し作業が1時間ほど発生していたことであった。さらに、同社のドライバーが行う積み卸し作業に対する料金を荷主企業から収受できていないことも問題だった。

これまで収受できていなかった積卸料や附帯作業料金などを収受できるようにするために、荷主企業との交渉を進めている。

「これまで当社では荷役作業の効率化を図るため、本社倉庫に新たに大型自動移動棚を導入している。

本社倉庫では以前、固定棚を設置し、フォークリフトによる倉庫作業を行っていた。固定棚の場合、棚ごとにフォークリフトの作業用通路を確保する必要があることから、保管効率が低かった。そのため、本社倉庫のほかに米子市内に複数の倉庫を保有し、荷物を分散して保管しなければならず、ドライバーは各倉庫を回って荷物を積載してから運行に出るという非効率な状況となっていた。

同社で導入した大型自動移動棚は、棚自体が動くことで、フォークリフトの作業用通路が1列で済むため、これまでの固定棚に比べて保管効率が3倍に向上。荷物の保管場所を本社倉庫に集約することができたことで、これまでのようにトラックが各倉庫を回る必要がなくなり、荷役作業の合理化やドライバーの負担軽減に繋がった。

倉庫作業の効率化を図るため、本社倉庫に大型自動移動棚を2基導入した

「ホワイト物流」賛同事業者への補助を活用　保管効率の高い大型自動移動棚を新たに導入

同社では、倉庫作業の効率化を図るため、本社倉庫に新たに大型自動移動棚を導入している。

「本社内に保管効率の高い倉庫を確保したことで、拘束時間や運転時間、作業時間の削減に繋がったほか、ドライバーからも『複数箇所での積み込み作業がなくなり、楽になった』との声もあがっています」（同）

本社倉庫には現在2基の大型自動移動棚が設置されているが、同社では2基目の設置に際して、鳥取県の「物価高騰を乗り越える物流効率化対策事業補助金」（募集は既に終了）を活用した。

これは、同運動に賛同している鳥取県内のトラック運送事業者や荷主企業を対象に、物流の効率化によるコスト低減や、荷主企業と運送事業者の協同による物流改善の取り組みを支援するためのもので、補助を受ける際には同運動への賛同が求められる。

「1基目の大型自動移動棚導入の際には、『ホワイト物流』に関する県の補助制度がまだなかったため、全額自社負担で導入しました。2基目を導入するにあたり、鳥取県トラック協会や県庁の担当部署から同補助金に関する案内をいただいたこともあり、同補助金の活用を決めました。大型移動棚を設置したことで、保管場所の集約による荷役作業の合理化や、ドライバーの負担軽減など、大きな成果が出ています。『2024年問題』による物流危機を踏まえ、物流効率化に向けた国や自治体による様々な補助制度が設けられています。トラック協会などから情報収集し、物流効率化に繋がる機器の導入のために補助制度を活用することを検討していいのではないでしょうか」（同）

フォークリフトの作業用通路が1列で済むため、固定棚よりも倉庫の保管効率が上がった

さらに、同社では全車にクラウド型デジタルタコグラフ（デジタコ）を導入し、GPSによる車両の動態管理を行うほか、デジタコで取得したデータをドライバーの労務管理にも活用するなど、DX（デジタルトランスフォーメーション）に関する取り組みも進めている。

『ホワイト物流』への取り組みを進めるにあたっては、労働時間や走行距離など運送における重要指標の管理が必要になってきます。荷主企業とともに物流効率化や生産性向上を進めていくにあたっては、DXを活用して重要指標をしっかりと把握するとともに、必要に応じて荷主企業にデータを示し、荷主企業の理解と協力を仰いでいく必要があります」（同）

最後に、持続可能な物流の実現に向けた、同社の今後の取り組みについて、椎名社長に伺った。

「ドライバーの長時間労働の改善や、荷役作業の負担軽減を進めていくためには、運送事業者と荷主企業が相互理解とともに連携して、物流効率化や生産性向上への取り組みを拡げていく必要があります。物流を持続可能なものとしていくために、当社では今後も荷主企業に対して積極的に提案を行い、荷主企業の理解と協力を得ながら、『ホワイト物流』の実現に取り組んでいきたいと考えています」（同）

（取材協力）マルコウ運輸㈱　椎名　恵　代表取締役社長

同社では、「ストレッチ包装機」を新たに導入㊤。荷崩れを防ぐためのストレッチフィルムによる包装を自動で行うことができる㊦

荷役作業のパレット化を進めるとともに、ストレッチ包装機を導入

荷役作業のパレット化を進めるとともに、ストレッチ包装機を導入したことで、作業効率向上とともに、作業者の腰痛負担軽減に繋がった。

また、同社では、生産性の向上を図る観点から、自社で保管・加工を受託している荷物のパレット化も進めている。そのために、輸送・荷役・保管時の荷崩れを防ぐためのストレッチフィルムによる包装を自動で行うことができる「ストレッチ包装機」を導入した。

『ホワイト物流』への取り組みを進めるにあたっては、労働時間や走行距離など運送における重要指標の管理が必要になってきます。荷主企業とともに物流効率化や生産性向上を進めていくにあたっては、DXを活用して重要指標をしっかりと把握するとともに、必要に応じて荷主企業にデータを示し、荷主企業の理解と協力を仰いでいく必要があります」（同）

最後に、持続可能な物流の実現に向けた、同社の今後の取り組みについて、椎名社長に伺った。

「ドライバーの長時間労働の改善や、荷役作業の負担軽減を進めていくためには、運送事業者と荷主企業が相互理解とともに連携して、物流効率化や生産性向上への取り組みを拡げていく必要があります。物流を持続可能なものとしていくために、当社では今後も荷主企業に対して積極的に提案を行い、荷主企業の理解と協力を得ながら、『ホワイト物流』の実現に取り組んでいきたいと考えています」（同）

（取材協力）マルコウ運輸㈱　椎名　恵　代表取締役社長

企業プロフィール

社名	マルコウ運輸㈱
本社所在地	鳥取県米子市高島266-10
代表者	代表取締役社長　椎名　恵
設　立	昭和39年6月
資本金	1,000万円
従業員数	90人（うちドライバー40人）
車両数	50台

パレットを返そう。
～身近なSDGs～

木が成長するまでに50年
製紙会社では木製パレットを回収・再利用して、貴重な木材資源と地球環境を守ってきました。

全国 無料 回収します。

SDGsとは：持続可能な社会の実現のための17の目標です。パレットを返却することで次の目標達成に貢献できます。

12. つくる責任 つかう責任
パレットの回収・再利用で、循環的な消費と生産を推進します。

13. 気候変動に具体的な対策を
木製パレットを回収し再利用する循環型システムによって、CO_2排出量を削減します。

15. 陸の豊かさも守ろう
木材の過度の伐採を防ぎ、良質な森林を守ります。

※パレットとは、紙の平判製品が載せられた木製パレットを指します。　※物流事情により回収出来ない場合もございます。

製紙パレット機構は再生可能な資源の有効活用に貢献しています。

パレット 年間450万枚の回収で、
立木※1 45万本 が救われ
二酸化炭素 111,524t ※2 の
温暖化ガスが減少します。

※1 スギ 35年生／胸高直径20cm／平均樹高18m／幹材積0.28㎥で試算。
※2 うち炭素30,416t

紙の輸送・保管に使用されるパレットは、製紙会社が所有する貴重な財産です。
製紙パレットは全国から回収・返却後、大切な木材資源として再利用されます。

詳しくは　製紙パレット機構　検索
https://www.spallet.co.jp

回収トラックはこのマークが目印！
当社指定の回収車であることを示します。
製紙パレット機構 指定証

無料回収
お申し込みはこちらから

株式会社 製紙パレット機構
☎ 03-3248-4857　FAX 03-3248-4858　info@spallet.co.jp

全ト協青年部会

令和５年度
先進的な事業取組
顕彰事例紹介

トラック運送業界について学生が研究・発表
業界の課題を多くの人に知ってもらう

全日本トラック協会では、都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等を対象とした「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」を実施している。

令和5年度は、金賞に広島県トラック協会青年部協議会（西尾義輝会長）が実施した「とらビズ!広島トラック業界ビジネスコンテスト」が選ばれた。

金賞

広島県トラック協会青年部協議会
「とらビズ！広島トラック業界ビジネスコンテスト」

「ビジネスコンテスト」開催を通じて業界を担う人材の確保・育成に繋げる

西尾　義輝
青年部協議会会長

広島県トラック協会（小丸成洋会長）青年部協議会では令和4年度から、広島県内の学校に通う高校生以上の学生（高等学校、専門学校および高等専門学校、短期大学、大学、大学院）を対象にした「とらビズ!広島トラック業界ビジネスコンテスト」を開催している。

同コンテストは、これらの学生にトラック運送業界の魅力の発信や課題解決など業界に関連するビジネスプランを募集し、審査により競うもの。学生向けのビジネスコンテスト開催を通じて、トラック運送業界の面白さや今後の可能性を伝え、広く関心をもってもらうことで、トラック運送業界の将来を担う人材の確保・育成に繋がっていくことを目的に実施している。

青年部協議会では、「トラック運送業界の真の姿を知ってもらい、将来の就職先としてトラック運送業界を考えてもらう」ことを目指し、同協会の女性活躍促進検討部会と連携して同コンテストの開催に踏み切った。

令和5年度（第2回）の全体スケジュールは図1の通りである。

図1　令和５年度第２回コンテスト全体スケジュール

7月21日㈮
業界研究インターンシップ申込締め切り
▼
8月8日㈫～10日㈭
業界研究インターンシップ
▼
8月31日㈭
エントリー受付締め切り
▼
9月上旬
書類審査会
▼
9月23日㈯・24日㈰（2日間）
プレゼン審査会（非公開）
▼
10月8日㈰
「ひろしまトラックまつり」で一般投票＆授賞式

県内の全高校・大学などにPRを実施
多くの学生に業界の取り組みを伝える

同コンテストの最大の特長は、エントリー前に行う「業界研究インターンシップ」を通じて、トラック運送業界の魅力を能動的に知ってもらうための機会を学生に提供することである。

開催にあたっては、広島県教育委員会からの後援を得て、県内すべての高等学校や大学などに開催案内を郵送したほか、同コンテストの特設ホームページを立ち上げるなど、学生に対するPRを充実。多くの学生に対し、トラック運送業界の取り組みや課題を直接伝え、コンテストのPRに繋げた。

学生の中には、業界に対して「労働時間が長い」、「肉体労働が多い」といったイメージをもっている人も少なくない。また、日常生活の中で接する機会の多い「宅配便」をイメージする学生も多いという。

令和4年度の第1回コンテストでは県内から「業界研究インターンシップ」に参加した上で、8組14人の学生が「プレゼン審査会」にエントリー。また、5年度の第2回コンテストでは5大学と5高校・高専から32人の学生が「業界研究インターンシップ」に参加し、11組20人が「プレゼン審査会」にエントリーしている。

「業界研究インターンシップ」を通じて業界に対する正しい認識を得てもらう

前述のように、学生たちに能動的にトラック運送業界の魅力を知ってもらうための仕掛けとなっているのがエントリー前に行う「業界研究インターンシップ」である。

5年度の第2回コンテストでは、夏休み期間の5年8月8日～10日にかけて同インターンシップを開催した。同インターンシップの具体的なカリキュラム内容は、図2の通りである。

初日の「物流業界の人材不足解消の取り組み」では、参加した学生によるワークショップが行われた。まず学生をグループ分けして、それぞれ「トラック運送業界は面白い」、「トラック運送業界は大変だ」という立場から議論を戦わせる。ワークショップには青年部協議会のメンバーも参加しており、青年部協議会のメンバーは学生に対して、「トラック運送業界にはこうした魅力がある」などと、学生がまだ知らない業界の情報を提供していき、「トラック運送業界は面白い」と思ってもらえるよう説明していく。最終的に、学生がもっているトラック運送業界のイメージを払しょくさせ、業界に対して正しい理解が得られるようにしている。

「業界研究インターンシップ」では、青年部協議会のメンバーを交え、事業者の取り組みなどについて研究した

図2　「業界研究インターンシップ」の実施内容（3日間）

①物流業界の人材不足解消の取り組み
（8月8日　13:00～16:00）
実際に事業を行っているトラック運送事業者から、トラック運送業界ですでに行っている取り組みや実態を知ることのできる意見交流のワークショップを実施。また、企業や業界で行っている具体的な事例を４人のパネラーから発表。

②アイデア発想方法
（8月9日　13:00～15:00）
ビジネスアイデアを考えるための「アイデア発想法」を学び、実際のトラック運送業界における女性活躍推進について、学生とトラック運送事業者でアイデアを発想していく。

③企画書の作り方、プレゼンテーションの方法
（8月10日　13:00～15:00）
アイデアを企画書にまとめるためのプレゼン資料の作り方や、プレゼン審査会に向けたプレゼンテーション方法を学ぶ。

④その他
ビジネスコンテストエントリーに関する説明会も同時開催。

第2回からは「一般投票」を実施
学生や一般に業界の魅力を浸透させる

同インターンシップに参加した学生は、与えられたテーマに対する自らのビジネスアイデアをプレゼン発表するための「プレゼン審査会」にエントリーする。4年度の第1回コンテストでは「トラック運送業界のSDGsアイデア」を、また5年度の第2回コンテストでは「トラック運送業界の人材不足を解決するアイデア」をテーマに設定。青年部協議会と女性活躍促進検討部会のメンバー7人による審査員を前に、学生は1組ずつ15分以内でプレゼンテーションを行った。

第2回コンテストからは、より多くの人に学生が考えたビジネスアイデアを公開し、業界のPRに役立てたいという考えから、ポスターセッションを実施。トラックの日のイベントである「ひろしまトラックまつり」の会場内にエントリー者ごとにビジネスアイデアをまとめたポスターを掲示し、同まつりの来場者が審査・投票を実施。ポスターセッションでは100人以上が投票を行い、多くの来場者にとってトラック運送業界の課題を考えるきっかけになったという。

同コンテストの審査は、青年部協議会と女性活躍促進検討部会から選ばれた審査員による「プレゼン審査会」での審査と、同まつりの来場者による「一般投票」で行い、総合点1位の学生には最優秀賞（賞金20万円）が授与されたほか、審査員審査上位の学生には審査員特別賞（同10万円）、一般投票上位の学生にはトラックまつり来場者賞（同10万円）などが授与された。第2回コンテストの最優秀賞は、中村早希さん（安田女子大学）が受賞した（図3）。

自分のビジネスアイデアを発表する「プレゼン審査会」（写真は最優秀賞を獲得した中村早希さんによるプレゼン）

「最優秀賞を獲得した中村さんは、広島県トラック協の公式キャラクターを作成し、多くの人が固定観念をもってしまっているトラック運送業界から脱却するための提案をしてくれました。彼女が生み出した8体のキャラクター（アラトラ山の仲間たち）には、トラック運送業界を知ってもらいたいという考えから、名前にトラックに関係する要素をさりげなく取り入れて親しみやすくなっています。また、特別賞の中には、トラックの車体に絵を描いて求人募集するというアイデアがありました。私が社長を務めている中国陸運㈱では、学生たちのこうしたアイデアを活かし、自社のトラックに中村さんが提案したキャラクターを描き、求人募集を行うようにしました。学生が生み出した様々なビジネスアイデアを実現させていくことで、業界に対してより親近感が湧いてくるのではないでしょうか。今後、青年部協議会のメンバーの会社でも取り入れていけるようにしていきたいと考えています」（同）

同コンテストは、多くの人たちにトラック運送業界の取り組みや課題について知ってもらう場となった。

西尾会長は、今後も同コンテストを継続していき、学生や一般の人たちに対して業界の役割や魅力を発信していきたいとしている。

「これまでの人生の中で得てきた様々な情報を通じて、学生たちはトラック運送業界に対する何らかのイメージをもっています。そうした情報の多くが、業界で働く者から見ると偏った情報であると感じています。インターンシップを通じて学生に業界の真の姿を知ってもらい、ネガティブイメージを払しょくしてもらいたいと願っています」（西尾会長）

「これまで同コンテストを2回開催してきましたが、広島市周辺部の学校からの参加が多く、周辺部以外からの参加が少ないという課題がありました。今後はインターネットによる参加を可能とし、県内全域から参加してもらえる環境づくりを進めていきたいと考えています。また、インターネット上で展開することで、青年部協議会のメンバーだけではなく、多くの会員事業者の方々も運営に参加できるようになると思います。今後も、よりオープンな形で事業を展開できればと考えているところです」（同）

「ポスターセッション」では、「ひろしまトラックまつり」に来場した多くの人々が審査・投票を行った

同コンテストを通じ、参加した学生だけでなく多くの人々がトラック運送業界への理解を深めた

図3　第２回コンテスト最優秀賞受賞プラン

「第１話～キャラクターの誕生～」
提案学生：中村早希（安田女子大学４年）

人材不足を考えていく上で、「トラック業界に親しみやすさを持たせたい、何なら親しみやすくなるだろう」と考えるようになった。

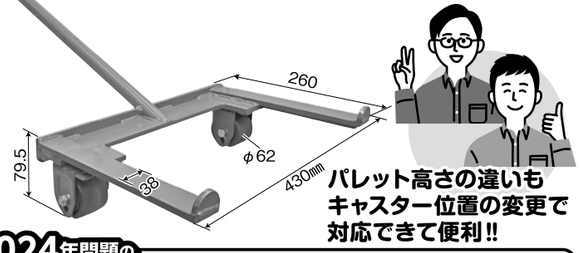
すぐに浮かんできたのが、幼い時に好きだったキャラクターだった。そこで、広島県トラック協会にまだいないキャラクターを制作し、その公式キャラクターを最大限に活用するプロモーションを仕掛け、子ども世代から親世代のトラックドライバーという職業に対するイメージアップからトラック運送業界の認知度向上、新たな人材確保まで一気通貫で行うプランを提供する。

荷台奥側から楽々引き出せます。

2024年問題の一つ
荷役作業のタイパ向上!
ドライバーの負担軽減!!
解決

ぜひ商品動画で実力をご確認ください。

お客様の声から商品化しました!!
コロ付き PA-MAN オリジナル
パレット引っ張り棒
NEW
品番 7311000000
型式 PKR300
税別 17,800円（税込19,580円）
●全長：1,078㎜　●材質：スチール
●耐荷重：300kg　●自重：7kg



パレット高さの違いもキャスター位置の変更で対応できて便利!!

2024年問題の解決をサポート
この他にもPA-MANでは2024年問題解決の一助となるアイテムを多数取り揃えております。
ぜひ、現場の問題解決にお役立てください。

信頼の3年保証
ISO9001:2015取得
ジャパントラックショー2024 ブースNO. B-14
創業1965年
株式会社パーマンコーポレーション
〒550-0021　大阪市西区川口４-１-５
ご注文電話 月～金 8:00～18:00　土8:00～14:30
0120-202-800

パーマンショップ大阪店
2024年2月14日 東大阪市長田東に OPEN
トラック用品　物流用品　自動車整備用品
PA-MAN自信のおすすめ商品もご紹介！
お立ち寄りスポットとしてお気軽にお越しください!!
TEL.06-6753-8555 〒577-0012 東大阪市長田東5-3-9
●営業時間：月～金／9:00～18:00　土／9:00～15:00　●店休日：日・祝
〈アクセス〉トラックターミナル入口西の交差点を西へすぐ
〈最寄駅〉近鉄・大阪メトロ 長田駅 北へ徒歩10分
※当ショップでは、専用駐車場のご用意がございません。ご来店の際には、近隣のコインパーキングをご利用いただくか、公共交通機関のご利用をお願いいたします。
パーマンショップ大阪店 公式アカウント フォローしてください!!

天然ガス自動車は
NGV
物流分野のエネルギーに関する課題解決に貢献します

環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献する天然ガス自動車は、我が国では実用性の高い石油代替エネルギー車として、トラックをはじめ広い用途で普及しています。
日本ガス協会は、使命感を持って、天然ガス自動車の普及拡大に取り組んで参ります。

自動車を取り巻く課題
運輸部門の高い石油依存度
CO_2などの温室効果ガスによる地球温暖化
NO_x・PM等による大気汚染

天然ガス自動車の普及拡大に向けて
長距離・都市間をつなぐ大型天然ガストラックを軸とし、運輸部門への普及に向けた取り組みを推進

都市間輸送の環境改善に貢献する大型天然ガストラック

天然ガス自動車
石油代替エネルギーとしてエネルギーセキュリティの向上に貢献
CO_2排出量削減
環境にやさしく、ポスト・ポスト新長期規制値を大幅にクリア

写真提供：いすゞ自動車株式会社

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

ご活用ください

令和６年度 全ト協の主な助成制度のご案内

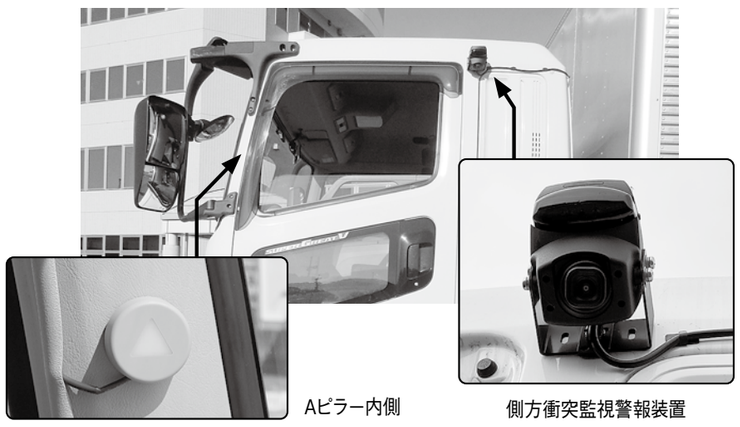
全ト協助成制度ページ

全日本トラック協会は、令和６年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。実施期間や申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県ト協まで。

安全対策事業

▪ 安全装置等導入促進助成事業

〈助成対象装置〉
次に掲げる安全装置
①後方視野確認支援装置（常時、後方視野が確保できるもの）
②側方視野確認支援装置（車両総重量7.5トン以上の事業用トラックの左側にサイドビューカメラ［左折方向指示器と連動して視野が確保できるもの］を装着した場合に限る）
③側方衝突監視警報装置（車両総重量7.5トン以上［トラクタの場合は第5輪荷重8.5トン以上］の事業用トラックに側方衝突監視警報装置※を装着した場合に限る）
※左折時に歩行者や自転車との衝突の危険性を電子的に判断し、衝突の危険性が生じた場合に警告音および警告灯にて運転者に知らせるもの
④呼気吹込み式アルコールインターロック（国土交通省の技術指針に適合している必要あり）
⑤IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所が導入するもので、被測定者の意思によらず自動的に測定結果を端末［営業所設置］に送信できるものに限る）
⑥大型車用トルク・レンチ（車両総重量8トン以上の事業用トラックを管理する事業所において「600N・m」以上の締め付け能力を有する自立型トルク・レンチ、トルクセッター型インパクトレンチを含む）
〈助成額〉
①②④⑤は、対象装置ごとに機器取得価格の２分の１（上限２万円）
後方視野確認支援装置および側方視野確認支援装置を同時に導入した場合は、各々の装置が対象となり、機器取得価格総額の２分の１（上限4万円）
③は、車両1台につき、取得価格の２分の１（上限10万円）
⑥は、1事業所1台、取得価格の２分の１（上限３万円）
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



Aピラー内側　側方衝突監視警報装置

▪ ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

〈助成対象研修〉
ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修
〈助成額〉
・特別研修（２泊３日）：受講料の７割を助成（Gマーク認定事業所の場合は全額助成）
・一般研修（１泊２日）：１万円
〈助成対象研修施設〉
▽特定研修施設
・中部トラック総合研修センター
・埼玉県トラック総合教育センター
▽指定研修施設
・総合交通教育センタードライビングアカデミー北海道
・総合交通教育センタードライビングアカデミー弘前
・総合交通教育センタードライビングアカデミー宮城
・総合交通教育センタードライビングアカデミー南湖
・自動車安全運転センター安全運転中央研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミー茨城
・総合交通教育センタードライビングアカデミー栃木
・総合交通教育センタードライビングアカデミーぐんま
・総合交通教育センタードライビングアカデミー千葉
・総合交通教育センタードライビングアカデミー小田原
・新潟自動車学校
・総合交通教育センタードライビングアカデミー大原
・クレフィール湖東交通安全研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミーABOSHI
・総合交通教育センタードライビングアカデミーテクノ
・総合交通教育センタードライビングアカデミーONGA
・総合交通教育センタードライビングアカデミー佐賀
・総合交通教育センタードライビングアカデミーMIYUKI

▪ 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制度

〈助成対象〉
指定検査・医療機関が実施するSASスクリーニング検査のうち、健康保険適用外である第1次検査および第2次検査
〈助成額〉
①第1次検査費用の半額（上限500円／人）
②第2次検査費用の半額（上限2,000円／人）
③第1次検査および第２次検査を同時に実施している場合は、合計費用の半額（上限2,500円／人）
〈指定検査・医療機関〉
（NPO）睡眠健康研究所、（NPO）ヘルスケアネットワーク、（一財）運輸・交通SAS対策支援センター、各都道府県ト協指定検査・医療機関

▪ 血圧計導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
管理医療機器かつ特定保守管理医療機器である全自動血圧計（業務用）
〈助成額〉
機器取得費用の２分の１（上限5万円）
※中小企業者※に限る。
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

環境対策事業

▪ 環境対応車導入促進助成事業

〈助成対象車両と助成金交付額〉
車両総重量2.5トン超の下記の車両のうち、令和６年４月１日（月）から令和７年３月14日（金）の間に新車新規登録が完了する車両

助成対象車両		助成金交付額（定額）	
天然ガス自動車	内燃機関の燃料として可燃性ガスを用いる自動車で、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料が LNG もしくは CNG と記載されているもの	車両総重量 12 トン超	100 万円
		最大積載量 4 トン以上	45.9 万円
		最大積載量 4 トン未満	12.2 万円
ハイブリッド自動車	内燃機関を有する自動車で併せて電気または蓄圧器に蓄えられた圧力を動力源として用いるものであり、かつ、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の備考欄に当該自動車がハイブリッド車と記載されているもの	車両総重量 12 トン超	60 万円
		最大積載量 4 トン以上	33.5 万円
		最大積載量 4 トン未満	9.7 万円
電気自動車 ※中小企業者のみ	搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料が電気と記載されているもの	車両総重量 2.5 トン超	30 万円
燃料電池自動車 ※中小企業者のみ	圧縮水素または液体水素を燃料とし、燃料電池スタックおよび電動機を備えたもので、当該自動車に係る自動車検査記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料が燃料電池自動車と記載されているもの	最大積載量 4 トン未満	30 万円

▪ アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
トラックドライバーが休憩、荷待ち等におけるエンジン停止時に相当時間連続して使用可能な車載用冷暖房機器で、次に掲げるもの
①エアヒータ
②車載バッテリー式冷房装置
〈助成額〉
機器取得価格の２分の１以内（上限６万円）
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

写真㊤：
車載バッテリー式冷房装置

写真㊦：
エアヒータ

経営改善事業

▪ 若年ドライバー確保のための運転免許取得支援助成事業

〈助成対象〉
以下の教習または準中型免許取得のために指定自動車教習所等でかかる費用（事業者が負担した場合に限る）
⑴特例教習の講習
⑵準中型免許の取得のうち
①準中型免許の新規取得
②５トン限定準中型免許の限定解除
〈助成額〉
助成額、条件、申請方法等の詳細については、所属の都道府県ト協にお問い合わせください

▪ 中小企業大学校講座受講促進助成制度

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業者※の経営者、後継者および管理者
〈助成額〉
受講料の３分の１（その他都道府県ト協より助成される場合もあり）
〈助成対象校〉
（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校（旭川校、仙台校、三条校、東京校、瀬戸校、関西校、広島校、九州校、人吉校、金沢キャンパス、四国キャンパス、Web校）
〈助成対象講座〉
①トップのための経営戦略、経営計画等に関する講座
②実践的な財務管理、利益計画等に関する講座
③管理者のための人材育成、労務管理等に関する講座
④女性リーダーの能力開発等に関する講座
⑤情報化、システム構築に関する講座
⑥その他物流事業に関する講座

▪ 自家用燃料供給施設整備支援助成事業

〈助成対象〉
都道府県ト協会員事業者・トラック運送事業協同組合・トラック運送事業協同組合連合会による軽油供給施設の新設・増設または増設を伴う代替
〈助成額〉
・軽油タンクの新設（設置１か所分のみ）：100万円
・軽油タンクの増設、増設を伴う代替：30万円

▪ インターンシップ導入促進支援事業

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業者※
〈助成対象事業等〉
会員事業者が、全ト協の開設したインターンシップ受入事業者サイトに登録後、高等学校以上の教育機関からの依頼により学生をインターンシップで受け入れた場合に、次の要件に適合するものに助成する（都道府県ト協ごとの１事業者当たりの申請は１回に限る）
⑴ 受け入れ期間が３日間以上であること
⑵ トラック運送事業の理解を深めることを目的としたプログラムであり、次の内容を含むものであること
①点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学等
②乗務体験（学校側からの要請または社内規定で乗務体験を含まない場合を除く）
⑶ プログラムの内容が別に定める要件を満たすものであること（上記二次元コードより交付要綱参照）
〈助成額〉
受け入れ期間＝３日間：９万円、４日間：11万円、５日間以上：13万円
※ただし、上記受け入れ期間は同一学生に対する受け入れ期間とし、受け入れ人数にかかわらず上記の助成額とする

▪ 自動点呼機器導入促進助成事業

〈助成対象〉
都道府県ト協の会員事業者で中小事業者※
〈助成対象事業等〉
国交省が認定した自動点呼機器で、事業者が国交省に業務後自動点呼の実施に係る届出をした場合
〈助成額〉
対象となる自動点呼機器の導入費用（上限10万円、Gマーク事業者は2台上限20万円）

▪ 「働きやすい職場認証制度」認証取得費助成事業

〈助成対象〉
会員事業者が負担した、「働きやすい職場認証制度」の認証取得にかかる次の費用の一部
〈助成額〉
⑴ 新規認証取得（上位認証取得を含む）にかかる審査料・登録料（上限：3万円）
⑵ 同位認証継続にかかる審査料・登録料（上限：2万円）
⑶ 三つ星の新規認証取得にかかる審査料・登録料（上限：5万円）

※中小事業者：中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条第1項第1号に掲げる資本金3億円以下または従業員数300人以下の中小企業者

ここが変わる！　全日本トラック協会　令和6年度助成事業

「運賃交渉支援」に関する事業が新たに登場
「側方衝突監視警報装置」が対象に追加

全日本トラック協会では、「安全対策事業」「環境対策事業」「経営改善事業」の3事業において、今年度も会員事業者を対象とした助成事業を実施する（詳細10面）。ここでは、令和6年度の助成事業における新規事業や変更点等について紹介する。

1 「安全対策事業」
左折巻き込み事故防止を図るために対象機器・装置をさらに充実

「安全装置等導入促進助成事業」では、対象機器・装置として新たに「側方衝突監視警報装置」を追加する。

「側方衝突監視警報装置」は、左側方の自転車などを検知し、左折時の衝突の可能性がある場合に視覚および音により運転者に警報を出し、左折巻き込み事故を防ぐための装置。事業用トラックが第1当事者となる死亡・重傷事故の約4割を占める「交差点事故」では、左折時の8割以上が対自転車による事故となっており、同装置の普及により左折巻き込み事故の削減が期待される。助成金額は、車両1台につき取得金額の2分の1（上限10万円）。

なお、対象装置は、後付け装置で全ト協が指定するもの。

また、「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制度」では、予算額が1・2億円（前年度比2000万円増）となる。

「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」では、助成対象研修施設として「ドライビングアカデミー佐賀」（佐賀県伊万里市）が追加となる。

2 「環境対策事業」
大型ハイブリッドトラックの助成額を倍増「燃料電池トラック」も対象に追加

「環境対応車導入促進助成事業」では、予算額をこれまでの2億円から1・5億円とした一方、大型ハイブリッドトラックの助成額をこれまでの30万円から倍の60万円に増額。さらに、市販車はまだ存在しないものの、貨物自動車の「脱化石燃料化・電動化」において有望な選択肢となり得ることから、助成対象に「燃料電池トラック」を新たに追加した（中小企業者のみ対象）。

3 「経営改善事業」
「三つ星」新規認証取得の助成を追加

5年度に開始した『働きやすい職場認証制度』は、6年度より新たに「三つ星の新規認証取得（上位認証取得を含む）にかかる審査料・登録料」も助成対象となる。

同事業は、都道府県トラック協会会員事業者が、運転者不足に対応するための総合的な取り組みの一環として、国が創設した「働きやすい職場認証制度（正式名称：運転者職場環境良好度認証制度）」の認証取得（新規認証または継続申請）をした場合、その費用の一部を助成するもの。助成額は、新規認証取得（上位認証取得を含む）にかかる審査料・登録料については上限3万円、同位認証継続にかかる審査料・登録料については上限2万円、三つ星の新規認証取得（上位認証取得を含む）にかかる審査料・登録料については上限5万円となる。

「中小企業大学校講座受講促進助成制度」では、これまで対象校となっていた直方校が廃止され、今年1月に初の都市型研修施設として開校した九州校（福岡県福岡市）が対象校となった。

経営改善に取り組む事業者が経営課題を把握し、改善に取り組むための「経営診断（ステップ1）」「経営改善支援（ステップ2）」を行う場合に費用の一部を助成する「経営診断受診促進事業」は、名称を「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」（助成金の名称は「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業活用促進助成金」）に改めた上で、ステップ3として新たに「運賃交渉支援」を事業内容・助成対象に加える方向で調整中。

なお、同事業における助成金額については、見直しが行われ、受付開始は5月中の予定。

「インターンシップ導入促進支援事業」では、助成対象となるプログラムの要件として、「インターンシップのプログラムの総実施時間の半分以上を、①点呼、日常点検、業務日報作成等運行前後のドライバー業務、②乗務体験、③荷積み作業、荷卸し作業、④配車、運行管理、⑤事務作業（総務、経理等）、⑥オリエンテーション（会社概要説明、社長講話等）――に関するものが占めていること」が新たに盛り込まれる。

なお、全ト協では現在、中小運送事業者におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）推進のための支援事業の新設を検討している。

各事業の詳細については、決定次第本紙にて紹介する。

法令〇×クイズ　～大地震発生時の措置等～

【解答】6面に問題

❶〇（教則第10章第3節災害などのとき1-⑴ア）地震防災対策強化地域で車を運転中に警戒宣言が発せられたときは、地震の発生に備えて、あわてることなく、低速で走行するとともに、カーラジオ等により継続して地震情報や交通情報を聞き、その情報に応じて行動する。

❷〇（教則第10章第3節災害などのとき3-⑴ア）車を運転中に大地震が発生したときは、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させること。

❸×（教則第10章第3節災害などのとき3-⑴エ）やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーは付けたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置いておくこととし、窓を閉め、ドアはロックしないこと。

❹×（教則第10章第3節災害などのとき3-⑵ア）車を運転中以外の場合に大地震が発生したときは、津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

❺〇（教則第10章第3節災害などのとき4-⑶）災害対策基本法による交通の規制が行われているときに、警察官の指示を受けた場合は、その指示に従って車を移動又は駐車すること。

爽快明快　あなたは解ける!!

（4月5日号）　答え合わせ

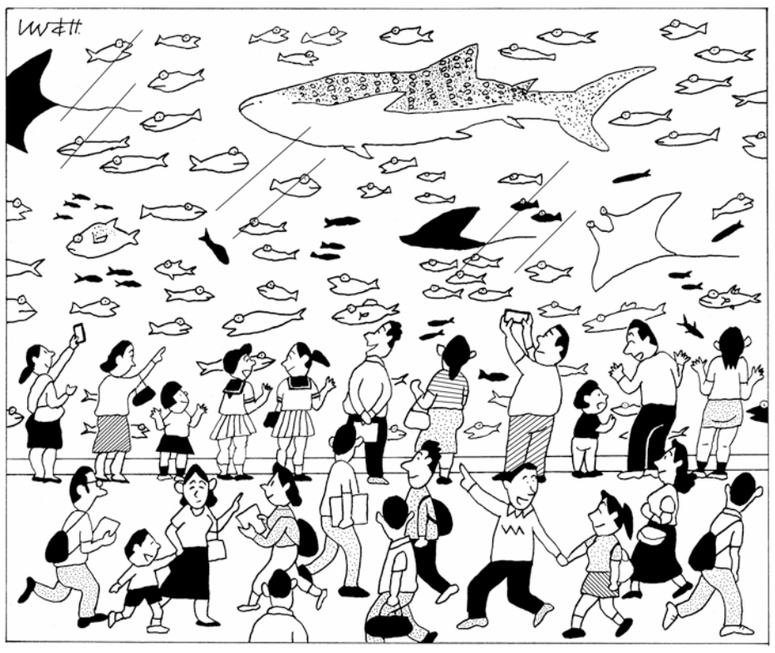
A	B	C	D	E	F
ガ	ー	ド	レ	ー	ル

ほっと一息　まちがいさがし
30か所みつけられるかな？

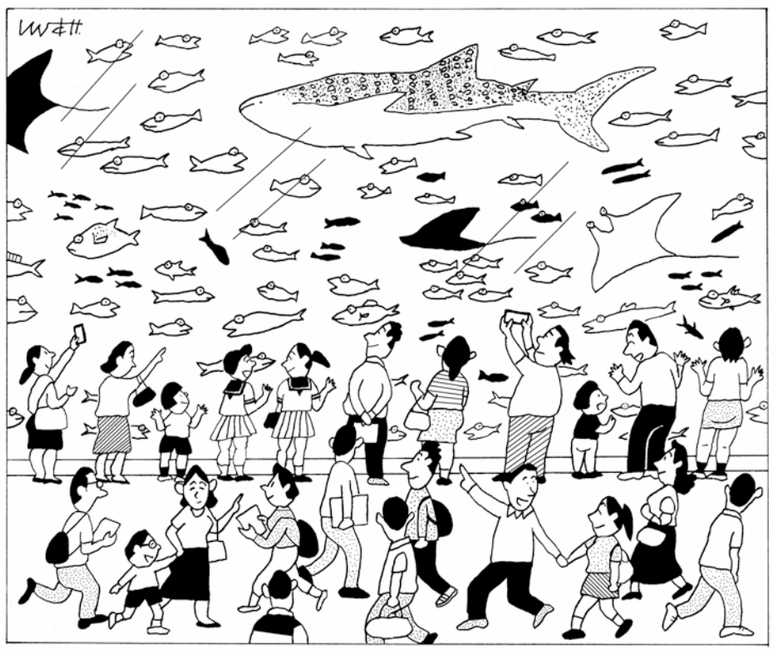
テーマ「水族館」

【作画】前川しんすけ

Ⓐ



Ⓑ



Ⓐの絵と異なる箇所30か所についてⒷに〇をつけてください（印刷の汚れやカスレは間違いに含みません）。

【応募方法】Ⓐ Ⓑ2つの絵には30か所の間違いがあります。Ⓑの絵を切り取るかコピーして、郵便はがきに貼ってお送りください。郵便番号、住所、氏名、会社名ならびに『広報とらっく』に対するご意見、ご感想もお書きください。正解者の中から抽せんで20名様に記念品を差し上げます。

【締め切り】令和6年5月31日㈮（当日消印有効）

【宛て先】〒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
（公社）全日本トラック協会 総務部広報室

【発表】当選者の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。まちがいさがしの正解は6月15日号の本紙に掲載予定です。皆様のご応募をお待ちしています。
※ご記載いただきました個人情報の取り扱いについては、「公益社団法人全日本トラック協会 個人情報保護方針」に準じます。

労務Q&A　第284回
健康診断は退職予定者にも実施しなければならないか

弊社では、春季健康診断として5月中に定期健康診断を実施する予定でいます。ところが、労働者Aが6月いっぱいで退職するといってきており、会社としては経営環境が厳しい折から、経費削減のためAを実施対象から外したいと思いますが、いかがでしょうか。ただ、本人がどうしても受診したい場合には、実費を負担してもらうという方法をとることは可能でしょうか。また一方で、労働者のなかには、仕事が忙しいからといって受診を渋る者がいていつも困っています。そもそも労働者に受診すべき法的義務はないのでしょうか。

Q

A「常時使用する労働者」に含まれ、必ず実施を

【解説】労働者の健康管理は、事業者の重要な責務の一つといえます。特に健康診断は、単に労働者個人の健康のためだけではなく、事業者が労働者を現在の業務にそのまま従事させてよいかどうか、健康上の観点から判断するためにも必要なものであり、事業者の負担で必ず受診させることが求められているのです。

この点を労働安全衛生法（安衛法）では「事業者は、労働者に対し、厚生労働省令で定めるところにより、医師による健康診断（略）を行わなければならない」（第66条第1項）と明確に定めており、違反すれば50万円以下の罰金に処せられます（第120条第1号）。そして、定期健康診断については、労働安全衛生規則（安衛則）で「事業者は、常時使用する労働者（略）に対し、1年以内ごとに1回、定期に、次の項目について医師による健康診断を行わなければならない」として、①既往歴及び業務歴の調査、②自覚症状及び他覚症状の有無の検査、③身長、体重、腹囲、視力及び聴力の検査、④胸部エックス線検査及び喀痰（かくたん）検査、⑤血圧の測定、⑥貧血検査、⑦肝機能検査、⑧血中脂質検査、⑨血糖検査、⑩尿検査、⑪心電図検査――の11の検査項目を挙げています（第44条第1項）。

そこで、以上を踏まえてご質問の退職予定者を実施対象から外せるかどうかを検討してみます。安衛則によれば、健康診断の実施対象者は「常時使用する労働者」です。条文ではそれ以上のことは何も書かれていません。そうしますと、貴社のAさんは退職予定者であと1～2か月足らずしか在職しないのかもしれませんが、まだ退職していない以上は「常時使用する労働者」の範囲に含まれてしまいます。したがって、結論はAさんを健康診断の実施対象から外すことはできないということです。

費用についても、もうすでにお分かりだと思いますが、定期健康診断の実施が法律に定められた事業者の責務であることからすれば、当然事業者が負担すべきことは明らかで、Aさんに実費負担を求めることはできません。

また、ご質問にあるように、業務多忙などを理由に健康診断を受診しない労働者もまま見受けられます。しかし、安衛法第66条第1項では、事業者に労働者の健康診断の実施を義務づける一方、第5項で、「労働者は、前各号の規定により事業者が行う健康診断を受けなければならない」と定めており、健康診断の受診は労働者の義務でもあるのです。こうした点を労働者にきちんと説明し理解してもらうとともに、健診日についても、業務に余裕があり、全員が集まれる日時に設定したり、予備日を設けたりするなどの工夫も必要でしょう。

2022年、コロナ禍から始動した「トラック物流感謝プロジェクト」。
感染症が落ち着いたものの、“2024年問題”という次なる難題が押し寄せてきました。
“物を運ぶ・人を運ぶ”といった私たちの生活を支えているトラック・バス事業に携わる人たちに更なる感謝と、
足元を快適に、かつ安全にサポートしたい気持ちを込めて、
皆様の自慢のトラック・バスと素敵な笑顔が主役のムービーを制作し、未来を想い続ける皆様へお届けします。

【応募方法】下記アドレスの特設サイト、応募フォームからご応募ください（詳しい情報もこちらから）
https://www.toyotires.jp/campaign/truck-kansya/
【お問い合わせ先】TOYO TIRES トラック・バス感謝プロジェクト事務局　truck-kansya@toyotires-campaign.com

熱中症対策特集

第２回

5月から暑さが本格化 厳しい暑さに備えて「暑熱順化（しょねつじゅんか）」への対応を！

厚労省「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を展開

5月～9月はキャンペーン実施期間　熱中症対策の徹底を図りましょう

厚生労働省では、職場における熱中症予防対策を徹底するため、5月から9月まで、令和6年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を実施します。

前号に続き、今号ではキャンペーン期間（5月～9月）に実施すべきことを紹介します。熱中症対策を万全に行い、職場における熱中症予防に努めましょう。

1 キャンペーン期間に実施すべきこと①

5月の暑い日に起こりやすい熱中症 計画的に暑熱順化対策を進めていく

図1は、キャンペーン期間（5月～9月）に実施すべきことをまとめている。ここでは、この中からポイントを絞って紹介する。

①暑熱順化への対応

暑熱順化とは、体が暑さに慣れることをいう。暑い日が続くと、体は次第に暑さに慣れて、暑さに強くなる。一方で、暑さに慣れていないと熱中症になる危険性が高まるため、暑熱順化について理解を深め、暑さが本格化する前から熱中症の対策を行う必要がある。

【特に暑熱順化ができていない可能性が高いタイミング】

暑熱順化ができていない可能性が高いタイミングは、特に熱中症への注意が必要となる。

・5月の暑い日

5月でも最高気温が25度以上の夏日や、30度以上の真夏日となることもある。体がまだ暑さに慣れていないため、気温が高くなる日に活動をする際には、屋外でも室内でも自分の体調に注意し、水分補給と適度な休憩が求められる。

・梅雨の晴れ間

梅雨で雨が降り、気温が下がると、それまでに暑熱順化した体も元に戻ってしまう。梅雨の晴れ間で気温が上がる日は、温度も湿度も上がる可能性があるため、熱中症には特に注意が必要となる。

梅雨明け後は、晴れて気温が高くなる日が続くことが多くあり、梅雨の間に暑熱順化できていないことで、熱中症による救急搬送者数が急増する。そのため、梅雨明け前から体を暑さに慣らしておく必要がある。

・休み明け（ゴールデンウイーク明け、お盆明け）

休みの間に暑熱順化が元に戻ってしまう場合がある。また、帰省や移動などで疲れている場合にも、熱中症には注意が必要である。

【暑熱順化への対応】

暑熱順化の有無が、熱中症の発生リスクに大きく影響することから、7日以上かけて暑熱環境での身体的負荷を増やし、作業時間を調整して、次第に長くすることが望ましい。特に、新規採用者等に対して他の労働者と同様の暑熱作業を行わせないよう、計画的な暑熱順化プログラムを組むこと。

※暑熱順化対応例

職場での暑熱順化は暑さが本格化する前に作業時間を徐々に伸ばすなど調整し、発汗しやすい服装等で作業負荷をかけ、個人の健康状態を確認しながら7日以上かけて実施する。職場以外でも、個人の運動、入浴等日常生活で無理のない範囲で汗をかくようにすることでも可能である。

また、4日後には暑熱順化が顕著に喪失することを踏まえ、連休前に7日以上かけて身体的負荷を増やすなど暑熱順化しても、ゴールデンウイークや夏季休暇などを挟む場合には、休暇中の活動状況をヒアリングするなどして、休暇中に発汗を伴うスポーツ等を行っていなかったような場合には、必要に応じ、暑熱順化期間の延長や、追加の暑熱順化を行う。

なお、（一財）日本気象協会のホームページ「熱中症ゼロへ」では、「暑熱順化ポイントマニュアル」などの資料をダウンロードすることができる（二次元コード）。

2 キャンペーン期間に実施すべきこと②

熱中症予防に欠かせない「健康管理」 異変を感じた際には迅速な措置を

②健康管理

【日常の健康管理】

当日の朝食の未摂取、睡眠不足、前日の多量の飲酒、体調不良等が熱中症の発症に影響を与えるおそれがあることについて指導を行う。また、熱中症の具体的症状について労働者に教育し、労働者自身が早期に気づくことができるようにする。

【労働者の健康状態および暑熱順化の状況の確認】

当日の作業開始前に、当日の朝食の未摂取、睡眠不足、前日の多量の飲酒、体調不良等の健康状態の確認を行う。また、職長等の管理者は、入職後1週間未満の労働者および夏季休暇等のために熱へのばく露から4日以上離れていた労働者をあらかじめ把握し、当該労働者の作業時間中や作業終了後における健康状態に特に配慮する。

健康状態または暑熱順化の状況から熱中症の発症リスクが高いと疑われる者に対しては、必要に応じ作業の配置換え等を行う。

【作業中の労働者の健康状態の確認】

作業中は巡視を頻繁に行い、声をかけるなどして労働者の健康状態を確認する。また、単独での長時間労働を避けさせ、複数の労働者による作業においては、労働者にお互いの健康状態について留意するよう指導するとともに、異変を感じた際には躊躇することなく周囲の労働者や管理者に申し出るよう指導する。単独作業が避けられない場合は、ウェアラブルデバイス導入を検討することや体調の定期連絡など、常に状況を確認できる態勢を確保する。

③異常時の措置

図2では、熱中症の症状についてまとめている。このような症状が出たら、熱中症にかかっている危険性がある。

本人や周りが少しでも異変を感じた際には、必ず一旦作業を離れ、病院に搬送するなどの措置をとるとともに、症状に応じて救急隊を要請する。なお、本人に自覚症状がない、または大丈夫との本人からの申し出があったとしても、周囲の判断で病院への搬送や救急隊の要請を行う。

病院に搬送するまでの間や救急隊が到着するまでの間には、必要に応じて水分・塩分の摂取を行ったり、衣服を脱がせ水をかけて全身を急速冷却すること等により、効果的な体温の低減措置に努める。その際には、一人きりにせずに誰かが様子を観察する。

図2　熱中症が疑われる症状

めまい、失神、筋肉痛
筋肉の硬直、大量の発汗
頭痛、不快感、吐き気
嘔吐、倦怠感、虚脱感
意識障害、けいれん
手足の運動障害、高体温

3 重点取組期間（7月）に実施すべきこと

梅雨明け以降WBGT値が急激に上昇 熱中症対策の一層の強化を！

図3は、同キャンペーンの重点取組期間（7月）に実施すべき事項をまとめている。

期間中に梅雨明けを迎える地域が多く、急激な暑さ指数（WBGT）の上昇が想定されるが、その場合は、労働者の暑熱順化ができていないことから、プログラムに沿って暑熱順化を行うとともに、暑さ指数（WBGT）に応じた作業の中断等を徹底する。

また、当日の朝食の未摂取、睡眠不足、体調不良、前日の大量の飲酒、暑熱順化の不足等について、作業開始前に確認するとともに、巡視の頻度を増やすほか、期間中は熱中症のリスクが高まっていることも含め、重点的な教育を行う。

体調不良の者を休憩させる場合は、状態の把握が容易に行えるように配慮し、状態が悪化した場合の連絡・対応方法を確認しておく。異常を認めた時は、躊躇することなく救急隊を要請する。

図1

キャンペーン期間（5月～9月）にすべきこと

STEP 1　暑さ指数の把握と評価
□ JIS規格に適合した暑さ指数計で暑さ指数を随時把握
地域を代表する一般的な暑さ指数（環境省）を参考とすることも有効

STEP 2　測定した暑さ指数に応じて以下の対策を徹底

□	暑さ指数の低減	準備期間に検討した設備対策を実施
□	休憩場所の整備	準備期間に検討した休憩場所を設置
□	服装	準備期間に検討した服装を着用
□	作業時間の短縮	作業計画に基づき、暑さ指数に応じた休憩、作業中止
□	暑熱順化への対応	熱に慣らすため、7日以上かけて作業時間の調整 ※新規入職者や休み明け労働者に注意
□	水分・塩分の摂取	水分と塩分を定期的に摂取
□	プレクーリング	作業開始前や休憩時間中に深部体温を低減
□	健康診断結果に基づく対応	次の疾病を持った方には医師等の意見を踏まえ配慮 ①糖尿病、②高血圧症、③心疾患、④腎不全、⑤精神・神経関係の疾患、⑥広範囲の皮膚疾患、⑦感冒、⑧下痢
□	日常の健康管理	当日の朝食の未摂取、睡眠不足、前日の多量の飲酒が熱中症の発症に影響を与えることを指導し、作業開始前に確認
□	作業中の労働者の健康状態の確認	巡視を頻繁に行い声をかける、労働者にお互いの健康状態を留意するよう指導
□	異常時の措置	少しでも本人や周りが異変を感じたら、必ず一旦作業を離れ、病院に搬送する（症状に応じて救急隊を要請）などを措置 ※全身を濡らして送風することなどにより体温を低減 ※一人きりにしない

図3

重点取組期間（7月）にすべきこと

□ 暑さ指数の低減効果を再確認し、必要に応じ対策を追加
□ 暑さ指数に応じた作業の中断等を徹底
□ 水分、塩分を積極的に取らせ、その確認を徹底
□ 作業開始前の健康状態の確認を徹底、巡視頻度を増加
□ 熱中症のリスクが高まっていることを含め教育を実施
□ 体調不良の者に異常を認めたときは、躊躇することなく救急隊を要請

環境省　「熱中症特別警戒アラート」の運用を開始！

①環境省「熱中症予防情報サイト」

②「個人向けメール配信サービス」

環境省は4月24日、「熱中症特別警戒アラート」の運用を開始した。

これは、令和3年度から運用されてきた「熱中症警戒アラート」に加え、気温が特に著しく高くなり、熱中症による人の健康に係る重大な被害が生じるおそれのある場合に発表されるものである。

「熱中症特別警戒アラート」の概要は、別表の通り。

なお、「熱中症特別警戒アラート」に関する情報は、環境省「熱中症予防情報サイト」（二次元コード①）や「個人向けメール配信サービス」（二次元コード②）などで提供される。

環境省では、「熱中症特別警戒アラート」の発表地域では、広域的に過去に例のない危険な暑さとなることから、自発的な熱中症予防行動の実施などを呼びかけている。

熱中症特別警戒アラートについて

	熱中症特別警戒アラート	熱中症警戒アラート
位置づけ	気温が特に著しく高くなることにより、熱中症による人の健康に係る重大な被害が生じるおそれがある場合 ＜過去に例のない広域的な危険な暑さを想定＞	気温が著しく高くなることにより、熱中症による人の健康に係る被害が生じるおそれがある場合
発表基準	都道府県内において、全ての暑さ指数情報提供地点における翌日の日最高暑さ指数（WBGT）が35（予測値、小数点以下四捨五入）に達すると予測される場合	府県予報区等内のいずれかの暑さ指数情報提供地点における、日最高暑さ指数（WBGT）が33（予測値、小数点以下四捨五入）に達すると予測される場合
発表時間	前日午後２時頃（前日午前10時頃の予測値で判断）	前日午後５時頃および当日午前５時頃
表示色	黒	紫

※令和６年の運用期間：４月24日～10月23日（運用期間外の情報収集も実施予定）

こちら広報室　四季折々 266

2024・5・1

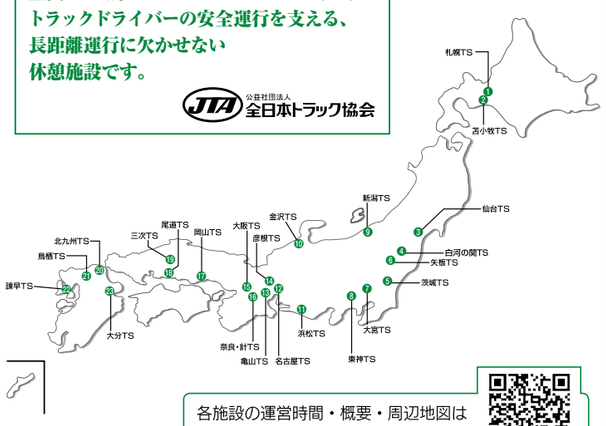
▼私の好きな作家である内館牧子氏の著『夢を叶える夢を見た』は、「棺桶に入る時、あなたは後悔しないか」と問いかける、考えさせられるノンフィクションです。現状から踏み出すべきか、踏みとどまるべきか、本当に充実した人生を送るにはどうすればよいかなど、誰もが人生の節目で難しい判断を迫られる「永遠のテーマ」に挑んでいます。▼私の友人には、新卒から定年まで生涯一企業で勤めた者、転職をする者と様々います。各人に満足度を尋ねると、その度合いにさほど差異はありませんでした。先日、都内で再会した中学時代の友人A君は、常に成績は学年で上位、社会人になって何度か転職をし、私生活では、生涯独身を貫いています。彼に「一人で寂しくはない？」と聞くと、「全然。人生を謳歌してるよ」との回答です。一方、新卒から定年まで一つの企業に勤めたB君は「もっと違った人生があったかな。安定を重視して好きな分野に飛び込めなかった」と、少し悔やんでいるようでした。▼内館牧子氏の作品『終わった人』は、大手銀行のエリートが、出世街道を歩んでいたところ、突然出世コースから外され、関連企業の役員に出向させられ人生が一変し、改めて自身を見つめ直すという内容のベストセラー小説です。一寸先は闇、思い描いた自分の未来が、あと一歩のところで消え去ってしまうという、予期せぬ辛い場面を描いていました。▼人生の浮き沈みが極めて激しい「波瀾万丈」の人生も、のちのち思い起こせば感慨深い想い出となるでしょう。また、ほどほどに満たされた生涯は、「可」もなく「不可」もない、刺激のない「円満具足」の人生と言えるでしょう。時には、積み重なった不平・不満に耐えられない気持ちに陥ることもあるでしょう。人生山あり谷ありです。▼今年4月に入社された新人社員の方々には、「いわゆる『五月病』などに負けず頑張って」と、大きなエールを送りたいです。今まさに、ゴールデンウィークの期間中ですが、この間にゆっくりと心身を癒して、健全なワーク・ライフ・バランスを実現することで、「強い鋼のような精神」の持ち主に一歩ずつ近づいてほしいと願う次第です！

（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 全日本トラック協会 のHPに掲載

	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 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。

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。

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	5月28日(火)	13:30～16:30	AP西新宿 ROOM L＋M（６階） 東京都新宿区西新宿 7-2-4 新宿喜楓ビル	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	5月30日(木)	13:30～16:30	京都府トラック協会 研修センター３階　研修室 京都府京都市伏見区竹田向代町 48-3	近畿運輸局	
トラック バス、タクシー	6月下旬(予定)	－	栃木県内	関東運輸局	
トラック バス、タクシー	8月7日(水)	13:30～15:30	オンライン	九州運輸局	

※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。

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丁目4番14号 後楽森ビル10階
（略称：エコモ財団）グリーン経営業務室 ☎03-5844-6276　http://www.ecomo.or.jp