

トヨタ自動車、日産自動車、三菱自動車
トラックショー2024
 2024 5/9(木)・10(金)・11(土)
 パシフィコ横浜 10:00~18:00
 入場無料
 入場券 https://truck-show.jp
 過去最大! 156社・564小間のトラック関連メーカーが集結!

Japan Trucking Association **JTA** 広報 **とらつく**
 since 1953

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
 全日本トラック協会会館
 ☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
 https://jta.or.jp

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



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)

「流通業務総合効率化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)



参議院本会議で法案成立を見届ける坂本会長 (中央)

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面が多く、また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約しない荷役作業や陳列作業等の付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、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、実送送事業者が適正な運賃を受取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、物流産業を魅了する職場とするためには、「トラック運送業界」として、トラック運送業界とドライバー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、順調に審議が付された2面に全文。

また、参議院本会議でも、坂本会長は「法案は、流通業務総合効率化及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の審議中、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荷役・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、実効性のある効率化法の名称は、「物資流通効率化法」へ変更された。

また、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、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、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見陳述した。

馬渡副会長は、「同法案は、引関係においては、多重下請構造が存在するため、実送送事業者が適正な運賃を受取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、物流産業を魅了する職場とするためには、「トラック運送業界」として、トラック運送業界とドライバー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。」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。

「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」の審議中、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荷役・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、実効性のある効率化法の名称は、「物資流通効率化法」へ変更された。

また、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、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、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見陳述した。

馬渡副会長は、「同法案は、引関係においては、多重下請構造が存在するため、実送送事業者が適正な運賃を受取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、物流産業を魅了する職場とするためには、「トラック運送業界」として、トラック運送業界とドライバー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。」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。

認証取得が外国人材受け入れのための条件です!

「認証を取得しているから」が自社を選んだ理由の社員がいます!

働きやすい職場 2024年度 申請受付中

国土交通省創設 働きやすい職場認証

制度の詳細はこちら

4月16日~5月31日
7月1日~9月15日

応募者数増加実績 40%

人が集まる! 安心を見せる!

(一財)日本海事協会

配達くん 運輸業専門の経営管理システム

「配達くん」 運送業の今を少しだけ便利にする「配達くん」

信頼されて39年 充実のアフターサポート システムは安心の自社開発!

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1-7-6 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11-26 TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822

https://daisosystem.co.jp/ 配達くん 検索

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、できる限り早期に時間外労働の上限を一般労働者と同等に定めるよう、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受取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二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受取を図るため、貨物自動車運送事業法に基づき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、トラック運送事業者が当該運賃を活用し
- 三 前項の実効性を担保するため、国土交通省におけるトラック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よる監視を強化し、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を共有し、貨物自動車運送事業法に基づき勧告や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、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Gメン等が効率化を図るための取組状況について調査し、公表すること。
- 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。
- 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受取を実現するため、実運送事業者が第一種貨物利用送事業者(いわゆる「専業主屋」)についても実態把握し、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取組状況を把握できるようなデジタル技術の活用を推進すること。
- 八 物流のサブ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など、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的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。
- 九 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。
- 十 車面を保有せず利用
- 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、
- 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、
- 十三 再配達率削減緊急
- 十四 再配達率削減緊急
- 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、
- 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、
- 十七 本法に基づく措置

参議院での附帯決議

政府は、本法の施行に当たって、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、できる限り早期に時間外労働の上限を一般労働者と同等に定めるよう、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受取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二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必要な見直しを行うことにより、トラック運送事業者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よる監視を強化し、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を共有し、貨物自動車運送事業法に基づき勧告や公表等を積極的に行うこと。
- 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受取を図るため、貨物自動車運送事業法に基づき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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。
- 三 前項の実効性を担保するため、国土交通省におけるトラック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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。
- 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、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Gメン等が効率化を図るための取組状況について調査し、公表すること。
- 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。
- 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受取を実現するため、実運送事業者が第一種貨物利用送事業者(いわゆる「専業主屋」)についても実態把握し、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取組状況を把握できるようなデジタル技術の活用を推進すること。
- 八 物流のサブ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など、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的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。
- 九 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。
- 十 車面を保有せず利用
- 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、
- 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、
- 十三 再配達率削減緊急
- 十四 再配達率削減緊急
- 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、
- 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、
- 十七 本法に基づく措置

また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業者においても、安価な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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。

また、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よる監視を強化し、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を共有し、貨物自動車運送事業法に基づき勧告や公表等を積極的に行うこと。

三 前項の実効性を担保するため、国土交通省におけるトラック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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。

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、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Gメン等が効率化を図るための取組状況について調査し、公表すること。

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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

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受取を実現するため、実運送事業者が第一種貨物利用送事業者(いわゆる「専業主屋」)についても実態把握し、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取組状況を把握できるようなデジタル技術の活用を推進すること。

八 物流のサブ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など、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的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

九 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

十 車面を保有せず利用

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、

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、

十三 再配達率削減緊急

十四 再配達率削減緊急

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、

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、

十七 本法に基づく措置

また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業者においても、安価な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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。

三 前項の実効性を担保するため、国土交通省におけるトラック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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。

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、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Gメン等が効率化を図るための取組状況について調査し、公表すること。

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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

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受取を実現するため、実運送事業者が第一種貨物利用送事業者(いわゆる「専業主屋」)についても実態把握し、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取組状況を把握できるようなデジタル技術の活用を推進すること。

八 物流のサブ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など、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的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

九 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

十 車面を保有せず利用

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、

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、

十三 再配達率削減緊急

十四 再配達率削減緊急

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、

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、

十七 本法に基づく措置

また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業者においても、安価な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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。

三 前項の実効性を担保するため、国土交通省におけるトラック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よる監視を強化し、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。

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、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Gメン等が効率化を図るための取組状況について調査し、公表すること。

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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

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受取を実現するため、実運送事業者が第一種貨物利用送事業者(いわゆる「専業主屋」)についても実態把握し、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取組状況を把握できるようなデジタル技術の活用を推進すること。

八 物流のサブ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など、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的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

九 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、元請事業者が義務付けられる業務の拡大や体制の抜本的強化について、官民一体での取組を一層推進すること。

十 車面を保有せず利用

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、

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、

十三 再配達率削減緊急

十四 再配達率削減緊急

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、

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、

十七 本法に基づく措置

国会審議の経過	
衆議院	衆議院本会議 (趣旨説明および質疑)
3月21日	衆議院国土交通委員会 (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	参議院国土交通委員会 (趣旨説明)
4月18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)

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・
6年能登半島地震の被災



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

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。

シンクリンクの解消、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
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。

トラック目線で道路整備の課題解決を

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

団体などが会員として参
加しており、坂本全協協
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
と、国土強靱化対策の重
要性について述べた上で



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

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もあります。

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です。

また、本委員会の審議中継をネットにて視聴していただき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。

令和6年4月

坂本会長が 衆議院 国土交通 委員長に 申し入れ



坂本 克己
全協会長

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。
*元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力を努力義務を課す。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。
【荷主等が取組むべき措置の例】
＜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
- 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＞

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。

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、利用者目線での必要を数多く頂戴している。また、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た内容については、同会議定時総会において決議された後、政府や与野党国会議員等に対して要望を行うていくとのこと。

一般・高速道路
幅広く走行するお客様へ

リトレッドも発売中^{※1}

M888

エムハチハチ

高速道路主体のお客様へ

リトレッドも発売中^{※2}

ECOPIA M801II

エコピア エムハチマイルテック

安心・安全な走りを追求し、 輸送ビジネスの未来をささえていく。

都市間高速
観光バスのお客様へ

ECOPIA R241

エコピア アルニーヨニチ

輸送効率向上を
お求めのお客様へ

GREATEC M829

グレートテック エムハチニーキュウ

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

*1.リトレッド商品名はM888Hです。 *2.リトレッド商品名はM810Cです。

Solutions for your journey

「二ユース・ターミナル」(トラック協会「二ユース」)

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。



第9回道路委員会(4月18日、全協)

報告事項では、「ドラッグストア」の拡充に向けたワーキンググループ(WG)と、山陽自動車道

今回の意見交換を踏まえ、次回委員会(道路関係重要事項を取りまとめること)とした。

『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)を改訂した。

『全国TSガイドブック』は、136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。

ゴールデンウィーク期間中の休業案内を掲載

全日本トラック協会は、ゴールデンウィーク期間中の休業案内を掲載した。詳細は「二ユース」に掲載している。

Table with 2 columns: Date, Location/Event. Includes dates from May 1st to May 31st.

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

Table with 3 columns: Step, Date, Time. Details the schedule for the SAS seminar.

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」として、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」として、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」として、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」として、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」として、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。

都道府県ト協

群馬県交通運輸協会が竣工



運用を開始した群馬県トラック協会の「県交通運輸協会」

群馬県交通運輸協会の新たな活動拠点となる「群馬県交通運輸協会」の竣工記念式典を開催した。

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の自由民主党の由利謙子衆議院議員ら約130人が出席した。

「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。

「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。

「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。

「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。

「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。

「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。

「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。

「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。

「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。

主要トラック・トレーラーメーカー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】 交通産機営業部 自動車産機室 Tel: 03-6867-6904

Advertisement for NIPPON STEEL TuffBrite Aluminum Wheels for Trucks and Buses. Features product images, benefits like 'Tough', 'Light', and 'Brilliant', and contact information for Nippon Steel.

Advertisement for the Japan Truck Show 2024. Promotes a uniform brand for transporters, includes dates (5/9-11), location (Pacifico Yokohama), and a QR code for more information.

国土交通省

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。

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提供し、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号の規定に基づき、国土交通省が定める「国土交通省令」で、申請の許可に係る取扱いについて、通達を改正した。

の作成にあたっては、一両あたりの年間利用日数の上限を90日とした。また、運送事業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。

「初(三)星」44社を「働きやすい職場認証制度」(一財)日本海事協会が4月5日、「働きやすい職場認証制度(正式名称)」の申請書が4月16日に提出された。内訳は、「二(三)星」は、「二(三)星」20社、「三(三)星」24社で、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社。

「LEVO(低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業)」の導入が、環境省、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運用に関する方針」(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の在留資格に課される条件として、同制度の認定取得が設定された。

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。

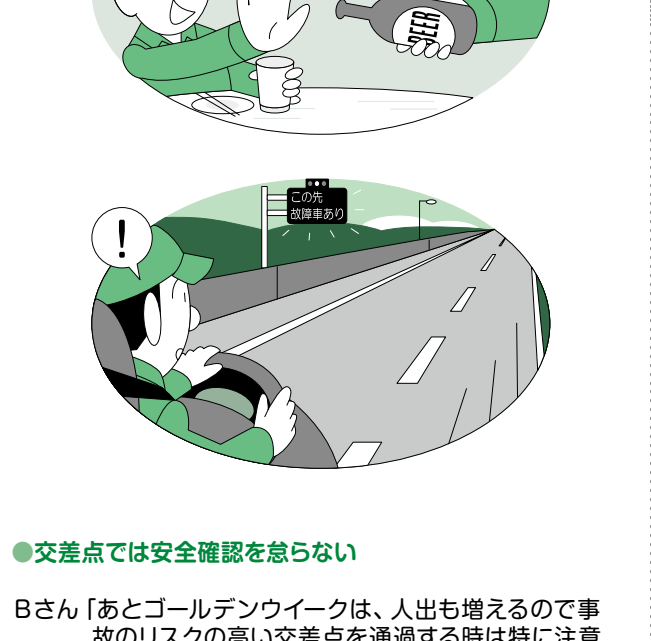
「初(三)星」44社を「働きやすい職場認証制度」(一財)日本海事協会が4月5日、「働きやすい職場認証制度(正式名称)」の申請書が4月16日に提出された。内訳は、「二(三)星」は、「二(三)星」20社、「三(三)星」24社で、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社。

「LEVO(低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業)」の導入が、環境省、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運用に関する方針」(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の在留資格に課される条件として、同制度の認定取得が設定された。

「LEVO(低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業)」の導入が、環境省、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運用に関する方針」(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の在留資格に課される条件として、同制度の認定取得が設定された。

「LEVO(低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業)」の導入が、環境省、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運用に関する方針」(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の在留資格に課される条件として、同制度の認定取得が設定された。

トラックドライバーのための安全運転教室



「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とを忘れちゃいけない!」

「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とを忘れちゃいけない!」

「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とを忘れちゃいけない!」

「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とを忘れちゃいけない!」

【第129回】ゴールデンウィークに備えて

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のではなく、プロドライバーとして常に意識におき、実践していくべきものです。まもなくゴールデンウィークが始まります。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。

「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い。常に僕らが実践しなきゃいけない項目だよ。

「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い。常に僕らが実践しなきゃいけない項目だよ。

「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い。常に僕らが実践しなきゃいけない項目だよ。

「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い。常に僕らが実践しなきゃいけない項目だよ。

「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い。常に僕らが実践しなきゃいけない項目だよ。

警察庁

令和9年4月から大型トラックにA/T免許導入

警察庁は5月18日、「道路運送法施行規則」の一部を改正する内閣府令案(「道路運送法施行規則」の一部を改正する意見の募集)等に対する意見の募集を行っている。

環境省

LEVO(低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業)の導入が、環境省、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運用に関する方針」(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の在留資格に課される条件として、同制度の認定取得が設定された。

国土交通省

「初(三)星」44社を「働きやすい職場認証制度」(一財)日本海事協会が4月5日、「働きやすい職場認証制度(正式名称)」の申請書が4月16日に提出された。内訳は、「二(三)星」は、「二(三)星」20社、「三(三)星」24社で、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社。

国土交通省

「初(三)星」44社を「働きやすい職場認証制度」(一財)日本海事協会が4月5日、「働きやすい職場認証制度(正式名称)」の申請書が4月16日に提出された。内訳は、「二(三)星」は、「二(三)星」20社、「三(三)星」24社で、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社。

国土交通省

「初(三)星」44社を「働きやすい職場認証制度」(一財)日本海事協会が4月5日、「働きやすい職場認証制度(正式名称)」の申請書が4月16日に提出された。内訳は、「二(三)星」は、「二(三)星」20社、「三(三)星」24社で、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社。

国土交通省

「初(三)星」44社を「働きやすい職場認証制度」(一財)日本海事協会が4月5日、「働きやすい職場認証制度(正式名称)」の申請書が4月16日に提出された。内訳は、「二(三)星」は、「二(三)星」20社、「三(三)星」24社で、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社、「三(三)星」20社。

まちがいきがし 答え合わせ

「広報とらつく」3月15日掲載の「まちがいきがし」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。

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		現行基本料金	
	下限額	上限額	下限額	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
特大型車	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、阪神高速に入ってから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。

全国のトラック協会結び WEB 説明会



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)

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、関係者に努めてきた。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。

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

脱落事故防止対策に係る「中間取りまとめ」を公表し、調査・分析検討会では、各種調査や実証実験の結果、脱落事故の調査や、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、図5. そのほか、軸力が一定以上低下するとナット

適切なタイヤ脱着作業が車輪脱落事故に繋がるとの観点から、「潤滑剤を塗布しない」などの不適切な作業が行われている。

図1 年度別および11月末時点における発生件数

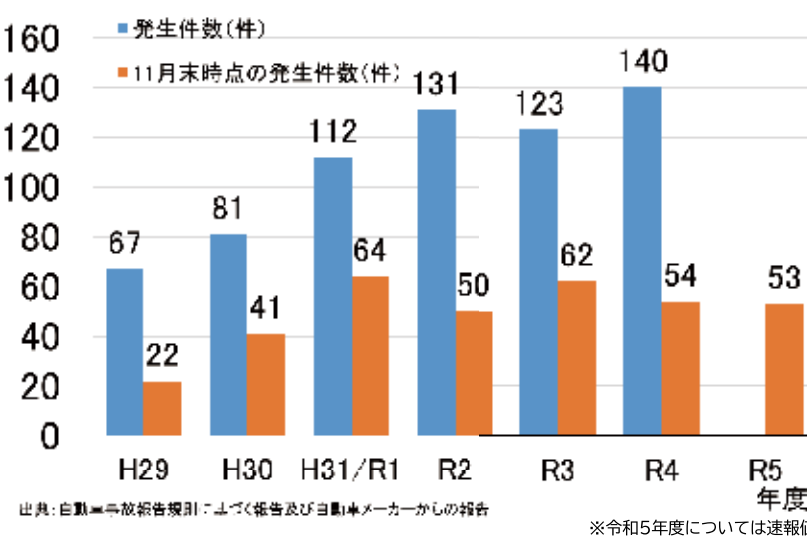


図2 車輪脱落箇所別発生件数

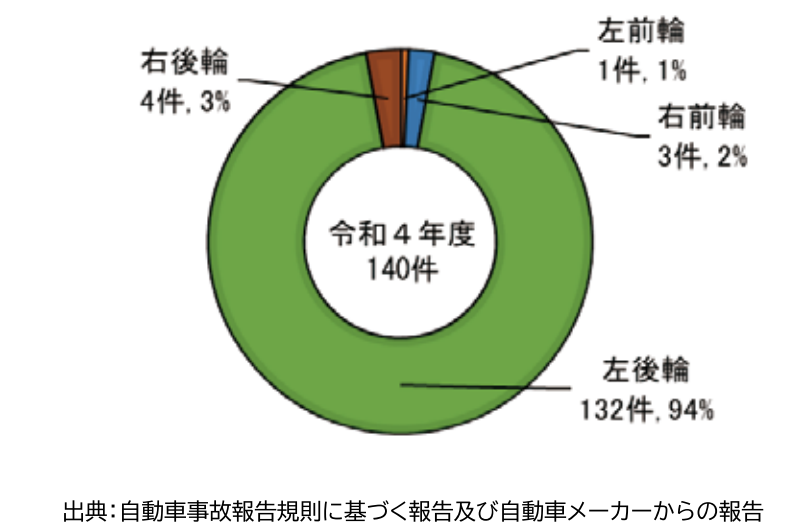


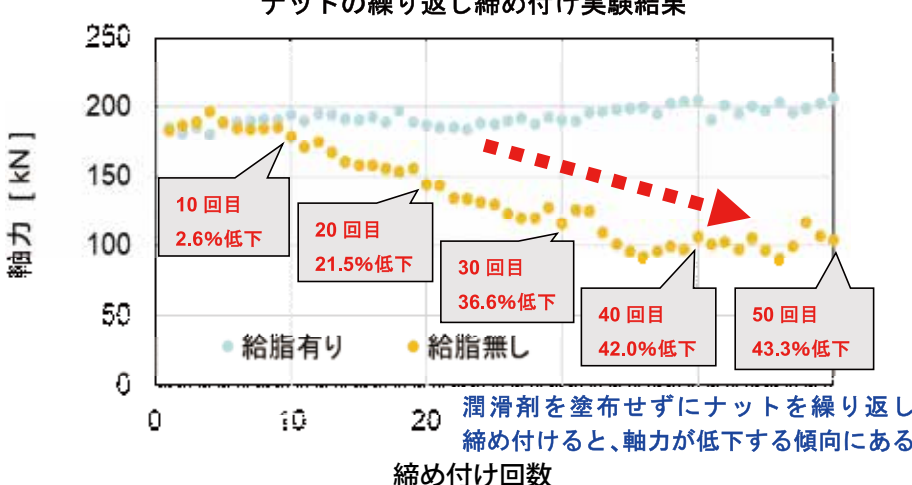
図3 車輪脱落事故車両調査や、タイヤ脱着作業、保守管理状況に係る実態調査において散見された事例

- ・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。

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。

図5 ナットの繰り返し締め付け実験結果



(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、アウトナーそれぞれで締め付け
ホイールのセンターング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイールの磨き替え	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

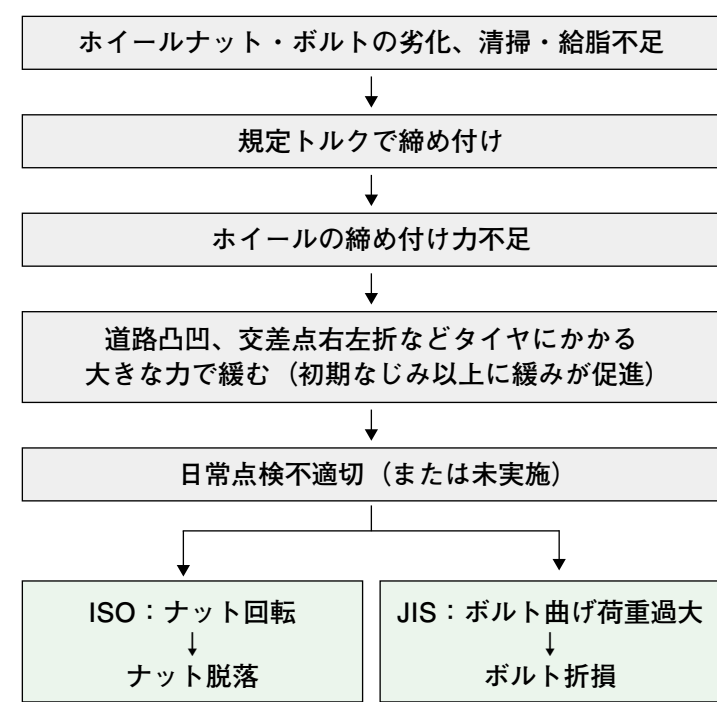


図8 左側後輪車輪の脱落事故が多く発生する要因

- ・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

①ホイールボルト、ナットの点検と潤滑

- 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錆やゴミ、追加塗装などを取り除きます(JISと同様)
- ホイールボルトとナットのねじ部、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します。
- ナットの座金(ワッシャー)がスムーズに回転する点検します。

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

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規格での緩みやさびの差は確認できず

●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、整備費用の削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

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後輪のダブルタイヤも一つのナットで共締め
- ③ホイールのセンターリングを、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としている。一方、ISO規格ではホイールナットが緩み、ナットが脱落することによって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規格とISO規格との違いは、締め付け力があることや、右ねじ・左ねじの緩みや、右ねじ・左ねじの緩みやすさに差がないこと

ンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布すること、これら留意点の徹底を呼びかけている。自工会では、ISO規格特有の留意点である、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。

第5回 マルコウ運輸株式会社(鳥取県米子市)

持続可能な物流向け「行動宣言」策定 荷主企業に対して物流効率化を提案

マルコウ運輸(株)は、輸送・保管・加工などを自動車部品や建設機械お



椎名代表取締役社長。バックには中国地方最高峰の大山が見える(同社本社)

同社は「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

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を進める

同社が策定した自主行動宣言は、表の通りである。



同社では自動車部品や建設資材の輸送・保管・加工を行っている

表 自主行動宣言：同社の取り組み項目・内容

Table with 2 columns: 取り組み項目 (Initiative Item) and 取り組み内容 (Initiative Content). Rows include: 物流の改善提案と協力, パレット等の活用, 集荷先や配送先の集約, 出荷に合わせた生産・荷造り等, 荷主側の施設面の改善, 運送契約の書面化の推進.



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



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

企業プロフィール (Company Profile) table with details: 社名 (Marukou Transport), 本社所在地 (Miyoshi, Tottori), 代表取締役 (Hiromasa Hiromasa), 設立 (1939), 資本金 (1000万円), 従業員数 (90), 車両数 (50).

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。



同社では、「ストレッチ包装機」を新たに導入し、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

東時間削減にあたっては、同社で問題となっていたのが、運転・待機時間に

「これまで当社では荷役化が行われる令和6年を前に、ドライバーの拘束

「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

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

「これまで当社では荷役化が行われる令和6年を前に、ドライバーの拘束

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

「これまで当社では荷役化が行われる令和6年を前に、ドライバーの拘束

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

「これまで当社では荷役化が行われる令和6年を前に、ドライバーの拘束

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

「本社内には現在2基の大型自動移動棚が設置

製紙パレットを返そう。～身近なSDGs～. Advertisement for paper pallet recycling with SDG icons and contact information for Spallet Co., Ltd.

製紙パレット機構は再生可能な資源の有効活用にご貢献しています。 Advertisement for Spallet Co., Ltd. highlighting environmental benefits and providing contact details.

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の人に知ってもらおう

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。

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（高専学校、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「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。

「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おう 前述のように、学生たちが能動的にトラック運送業界の魅力を知らせてもらうための仕掛けとなつていくのが「業界研究インターンシップ」である。

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「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知ってもらうための機会を学生に提供することである。

Table with 2 columns: Date and Event Name. Includes '令和5年度第2回コンテスト全体スケジュール' with dates from July to October.

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)
②アイデア発想法 (8月9日 13:00~15:00)
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)
④その他



「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



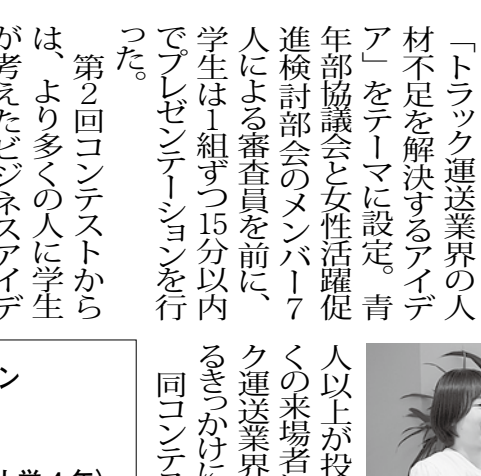
同コンテストを通じ、参加した学生だけでなく多くの人がトラック運送業界への理解を深めた

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。

「最優秀賞を獲得した中村さんは、広島県トラック協会の公式キャラクターを作った。同コンテストの審査は、人たちが投票を行い、多くの来場者にとつてトラック運送業界の課題を考えたきっかけになったという。



同コンテストの審査は、人たちが投票を行い、多くの来場者にとつてトラック運送業界の課題を考えたきっかけになったという。

「これまで同コンテストを2回開催してきましたが、広島県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うちに課題がありました。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ようと考えています。

Advertisement for PA-MAN pallet jacks. Features a cartoon character, product images, and text: '作業スペースが狭い ウイングが片側しか開けられない 2024年問題の1つ 荷役作業のタイパ向上! ドライバーの負担軽減!!'.

Advertisement for NGV natural gas trucks. Features a truck image and text: '天然ガス自動車は 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。'.

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

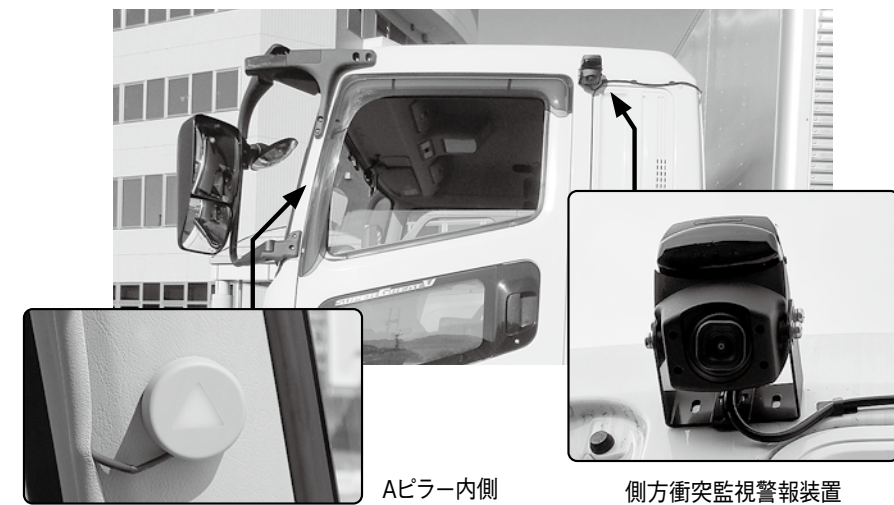
全日本トラック協会は、令和6年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。実施期間や申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県ト協まで。

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〔トラックの場合は第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と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証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①：車載バッテリー式冷房装置

写真②：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にかかる費用（事業者が負担した場合に限る）
- 〈助成額〉
①特別教習の講習
②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）
- (1) 受け入れ期間が3日間以上であること
 - (2) 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）
 - (3) 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企業者*
〈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〉
①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）
②同位認証継続にかかる審査料・登録料（上限：2万円）
③三つ星の新規認証取得にかかる審査料・登録料（上限：5万円）

*中小企業者：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

「こころ」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」た助成事業を実施する（詳細10面）。「環境対策事業」「経営改善事業」の3事業。ここでは、令和6年度の助成事業において、今年度も会員事業者を対象とし、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 器・装置として新たに 置を追加する。助成事業」では、対象機 「側方衝突監視警報装置 側方衝突監視警報装置

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 型ハイブリッドトラックの 額。さらに、市販車はま をこれまでの1億円から1 助成額をこれまでの30万 だ存在しないものの、貨

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 認証取得費助成事業」で つ星の新規認証取得（上 きやすい職場認証制度」 は、6年度より新たに「三 位認証取得を含む）にか

「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。

また、「トラック運賃交渉 助成金」については、左 折時の8割以上が対自車 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 付け設置で全協が指定 するもの。 「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「ドライバーアカデ ミー」が追加となる。

受講促進助成制度では、 これまで対象校となつて 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。

経営改善に取り組み事 業者が経営課題を把握 した上で、改善に取り組むた めの経営診断（ステップ1 の経営診断）を推進す る。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

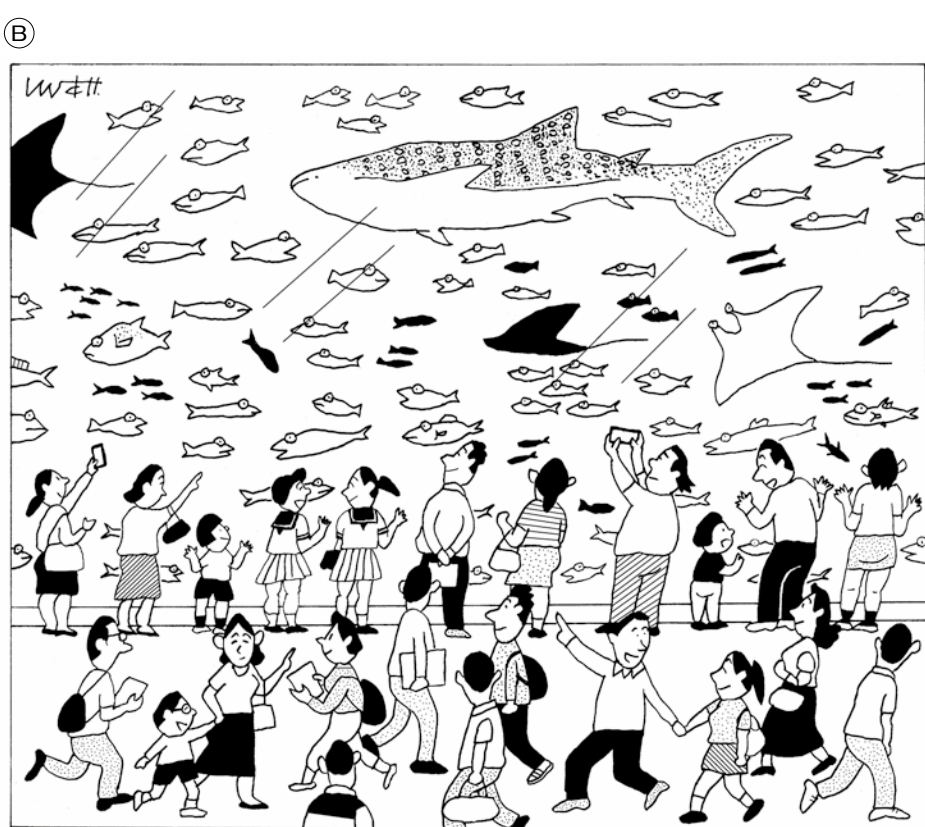
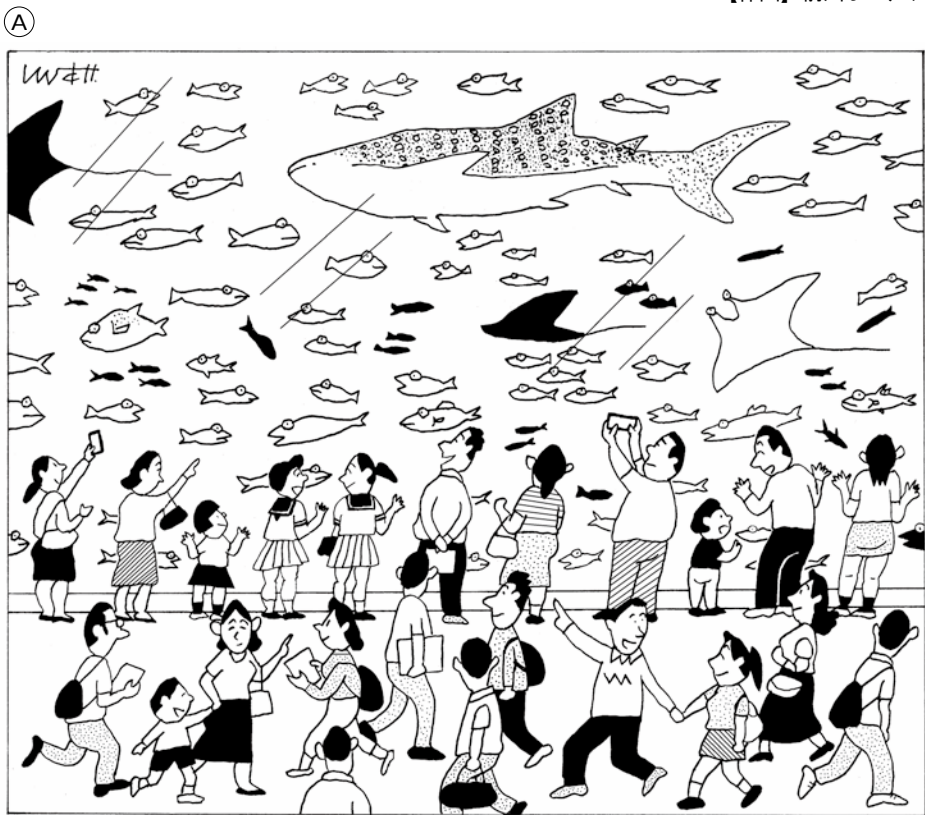
「経営診断・経営改善支 援・運賃交渉支援事業活 用促進助成金」に改め た上で、ステップ3とし て新たに「運賃交渉支援」 を事業内容・助成対象に 加える方向で調整中。

まちがいさがし

30か所みつけれられるかな？

テーマ「水族館」

【作画】前川しんすけ



①の絵と異なる箇所30か所について②に○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】 ①②2つの絵には30か所の間違いがあります。②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。正解者の中から抽選で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(金) (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。

は令クイズ

～大地震発生時の措置～

- 【解答】6面に問題
- (教則第10章第3節災害などのとき4-1(1)ア)地震防災対策強化地域で車を運転中に警報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。
 - (教則第10章第3節災害などのとき4-1(1)イ)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。
 - ×(教則第10章第3節災害などのとき4-1(1)イ)やむを得ず道路

あなたは解ける!!

(4月5日) 答え合わせ

A	B	C	D	E	F
ガ	ー	ド	レ	ー	ル

TOYO TIRES

すべてのトラック・バス事業に携わる人たちに「感謝」を伝えるプロジェクト2024

トラック・バス事業に携わるみなさまの動画を今年も募集!!

スキマスイッチによる テーマソング制作が決定!!!

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。「物運ぶ・人運ぶ」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（詳しい情報はこちら）

<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

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

個人健康のためだけでなく、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年内以内ごとに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

【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

弊社では、春季健康診断として5月中旬に定期健康診断を実施する予定です。ところが、労働者Aが6月15日（日）で退職するとのこととなり、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したが、いかがでしょうか。本人がどうしても受診したい場合は、実費を負担してもいいという方法を考えることは可能でしょうか。また、労働者のなかには、仕事が忙しいからという受診を渋る者もいるかもしれません。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。

分りだと思いますが、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、事業者が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」と定められており、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、健診日全員の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。

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」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〜9月(5月〜9月)に実施すべきから9月まで、令和6年「STOP!熱中症 クールワークキャンペーン」全行い、職場における熱中症予防を実施します。

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

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、このことからポイントを紹介して紹介する。

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。暑い日が続き、体は次第に暑さに慣れ、暑さに強くなる。一方で、暑さに慣れ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。

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

図2は、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

図1 キャンペーン期間(5月〜9月)にすべきこと
STEP1 暑さ指数の把握と評価
STEP2 測定した暑さ指数に応じて以下の対策を徹底

図3 重点取組期間(7月)に実施すべきこと
暑さ指数の低減効果を再確認し、必要に応じ対策を追加
暑さ指数に応じて作業の中断等を徹底

図3 重点取組期間(7月)に実施すべきこと
暑さ指数の低減効果を再確認し、必要に応じ対策を追加
暑さ指数に応じて作業の中断等を徹底

個人での運動、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担を増やすなど暑熱順化しても、ゴールデンウエイや夏季休暇などを挟む場合などは、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

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

環境省「熱中症特別警戒アラート」の運用を開始!
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。

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。

Table with 5 columns: 名称, 所在地, 電話番号, 駐車台数. Lists various truck stations across Japan.

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。