

トラックシート製造・販売

国産生地を一級帆布技能士が縫製
参考価格：軽量帆布1㎡単価1,750円(税別)
※6月1日以降は生地値上げですが、在庫限りは上記金額でご提供します

トラックシート販売専用HP

トラックシート本舗 検索

製造・販売 創業1910年 株式会社ニシエント
TEL: 06-6582-2971 FAX: 06-6583-3178 <https://truck-sheet.com/>Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

毎月1日・15日発行

7月20日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック協会会館
☎ (03) 3354-1029 (広報部)
<https://jta.or.jp>
※掲載に関するお問い合わせは広報部まで
(定時・電話34897/会員の掲載料は会費に含まれます)

寺岡新体制が本格スタート

「トラック適正化二法対策委員会」など3委員会を新設

第226回常任理事会・第212回理事会合同会議

トラック適正化二法の施行に向け

業界の思いを込めて全身全霊で取り組む!!

全日本トラック協会は7月10日、東京都港区の第一ホテル東京で、第226回常任理事会・第212回理事会合同会議を開催した。

顧問からの強いご意向を受けて、私が委員長を務めることになった」と、同委員会の委員長就任の経緯を語った。

トラック適正化二法や事業許可の更新制度の導入、適正化、貨物自動車運送事業の適正化のための体制などについて検討を進める「トラック適正化二法対策



会議の冒頭、まず寺岡会長があいさつに立ち(写真)、「本日の合同会議において、3常任委員会を新設する。そのうち今年6月4日に歴史的なスピードで可決・成立した『貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律』と『貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律』(新法)はトラック運送業界にとつて非常に素晴らしいものであり、『トラック適正化二法対策委員会』を設置し、施行に向け業界の思いを込めて全身全霊で取り組んでまいりたい」と強い決意を見せた。また、「同委員会に関しては、坂本克己最高顧問から、寺岡会

議事では、①会員の代表者の変更(案)、②副会長候補者の選定(案)、③委員会規程の一部改定(案)について審議を行い、原案通り承認した。

会長指名の副会長として、赤上信弥氏(秋田県トラック協会前会長)、吉田修氏(神奈川県トラック協会会長、高田和夫氏(富山県トラック協会会長)、山口嘉彦氏(岐阜県トラック協会会長、松田直樹氏(滋賀県トラック協会会長)、二又茂明氏(福岡県トラック協会会長)、御手洗安氏(愛媛県トラック協会会長、日本貨物運送協同組合連合会会長)を選出。副会長17人体制で、寺岡会

執行部一覧



寺岡 洋一 会長



坂本 克己 最高顧問

副会長

小林 和男
中越運送(株)会長小丸 成洋
福山通運(株)会長馬渡 雅敏
松浦通運(株)会長庄子 清一
(株)庄子運送会長吉田 修一
(株)相模運輸社長山口 嘉彦
(株)エスライング会長二又 茂明
久留米運送(株)CEO赤上 信弥
(株)秋田市場運送社長御手洗 安
(株)大西運送社長楠木 寿嗣
瀬戸内陸運(株)社長松橋 謙一
山登運輸(株)社長水野 功
千代田運輸(株)社長杉山 千尋
日本通運(株)副社長平島 竜二
(株)岸貝物流社長青木 均
東山物流(株)会長高田 和夫
トナミ運輸(株)社長松田 直樹
(株)松田商社会長

常勤役員

理事長
重田 雅史専務理事
山崎 薫専務理事
松崎 宏則常務理事
山崎 寛

改善基準告示のご対応でお困りなら!!

簡単操作の運行・労務管理システム

ロジこんぱすがおススメです!

簡単 小さい 低価格

お気軽にお問い合わせ下さい!

050-3802-2132

受付時間: 月~金 9:00 ~ 12:00 / 13:00 ~ 18:00

※上記の時間外は外及び土日/祝祭日/年末年始/その他弊社指定日は一次受付のみとなります。

リアルタイム運行管理システム!!

ロジこんぱす

【大画面タッチパネルで簡単操作!】

製品Web <https://systec2000.com/>

GPS 動態管理 日報 自動作成 メール 送受信

株式会社 システック

東京本社 営業本部 〒105-0014 東京都港区芝1-10-13 芝日興有楽ビル9F
鹿児島本社 開発・管理本部 〒892-0848 鹿児島県鹿児島市平之町13-32
大阪支店 〒541-0046 大阪府大阪市中央区道修町2-10 T.M.B道修町ビル3F

配達くん 運輸業専門の経営管理システム

運送業の今を少しでも便利にする「配達くん」

信頼されて40年

充実の アフターサポート

システムは安心の 自社開発!

新バージョンリリース

大創システム株式会社 DAISO SYSTEM CO., LTD.

本社 〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町13-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822

<https://daisosystem.co.jp/>

配達くん 検索

第226回常任理事会・第212回理事会合同会議

(1面に関連)

来賓あいさつ (要旨)

石原 大 国土交通省物流・自動車局長



石原大局長

トラック運送業界を取り巻く様々な課題の解決に向けて、業界の皆様方と議論を進めてきました。国家公務員として34年目を迎えた私が、公務員としての私の青春時代は、物流・自動車行政とともにあり、再び物流・自動車行政に携わることを、身の引き締まる思いを持っています。物流・自動車局が誕生して3年目を迎えました。が、トラック運送業界には様々な課題が山積しています。7月からは、私に加えて岡野大臣官房総括審議官にも物流・自動車行政にあたる「2頭体制」で取り組んでまいります。

沓掛 敏夫 国土交通省道路局長



沓掛敏夫局長

坂本最高顧問と寺岡会長におかれては、全国道路利用者会議(全道利)での活動を通じて大変お世話になっております。引き続き、トラック運送業界の皆様方の全道利の活動へのご参画をお願いいたします。



・多頻度割引の拡充につきまして、皆様方の強

岡野 まさ子 国土交通省大臣官房総括審議官



岡野まさ子総括審議官

我が国を取り巻く物流は重要な局面を迎えており、国土交通省としても物流・自動車行政に関する体制を強化するため、7月1日付で大臣官房総括審議官に就任いたしました。敬服したという思いがあります。

本日、6年に開催された全ト協「新年賀詞交歓会」で皆様方着用しておられた赤いジャンパーを着用してまいりました。このジャンパーには、背中に「改革・進化」と書かれております。トラック運送業界の「改革・進化」を何としても成し遂げるという強い思いを決して忘れずに、私たちも引き続き取り組んでまいります。

寺岡洋一新会長が専門紙誌記者と会見

「トラック適正化二法」の実効に向け寺岡会長が強い決意



専門紙誌記者との会見に臨み(写真④)、丁寧に質問に答える寺岡洋一会長(写真⑤)(7月10日、第一ホテル東京)

全日本トラック協会の寺岡洋一会長は、7月10日開催の「第226回常任理事会・第212回理事会合同会議」終了後に、6月26日に会長に就任して以来、初めて専門紙誌記者と会見した。質疑応答では、多くの記者からの質問に寺岡会長が丁寧に回答。寺岡会長が委員長に就任する「トラック適正化二法対策委員会」に対する意気込みを問われた寺岡会長は、「まずは、トラック運送事業の事業許可に対する更新制導入と、国土交通大臣が定める『適正原価』を下回る運賃・料金の制限について、全力を挙げて取り組んでいく」と語り、「国土交通省との会議などを通じて業界の要望を積極的に伝えていく」と述べた。

寺岡会長・坂本最高顧問を先頭に3団体で国交省幹部を表敬訪問

全日本トラック協会の寺岡洋一会長と坂本克己最高顧問は7月2日、国土交通省へ中野洋昌国土交通大臣を訪問し、6月4日に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」と「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の



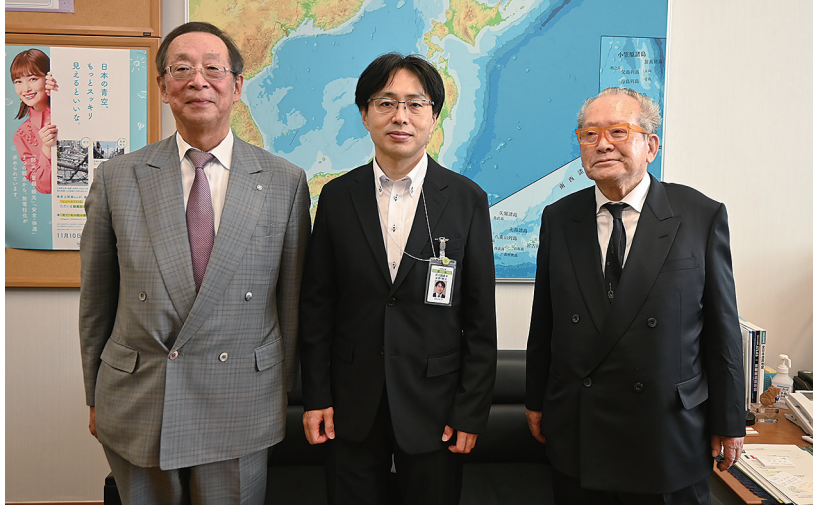
中野洋昌国土交通大臣(中央)



鶴田浩久総合政策局長(中央)



石原大物流・自動車局長(右から3人目)と岡野まさ子大臣官房総括審議官(左から3人目)



沓掛敏夫道路局長(中央)

全ト協会長・副会長の担務一覧		
全日本トラック協会は、会長・副会長の常任委員会等の担務を次の通り決定した。(1面に関連、敬称略)		
常任委員会等		
委員会名	氏名	担当役員等
トラック適正化二法対策委員会【新設】	寺岡 洋一	松崎(専務理事)
総務委員会	小林 和男	山崎(専務理事)
役員選考委員会	小丸 成洋	山崎(専務理事)
物流政策委員会	馬渡 雅敏	松崎(専務理事)
環境対策・GX委員会	庄子 清一	佐竹(役員待遇審議役)
経営改善・DX委員会	吉田 修一	山崎(常務理事)
次世代トラック対応委員会【名称変更】	山口 嘉彦	佐竹(役員待遇審議役)
交通対策委員会	二又 茂明	佐竹(役員待遇審議役)
社会的評価向上委員会【新設】	赤上 信弥	山崎(専務理事)
道路・施設委員会	御手洗 安	松崎(専務理事)
青年部会・女性部会	楠木 寿嗣	山崎(常務理事)
適正化事業委員会	松橋 謙一	佐竹(役員待遇審議役)
税制委員会	水野 功	松崎(専務理事)
物流ネットワーク委員会	杉山 千尋	土屋(輸送事業部長)
適正取引委員会	平島 竜二	松崎(専務理事)
労働安全・災害防止委員会	青木 均	齋藤(交通・環境部長)
広報委員会	高田 和夫	山崎(常務理事)
車両技術委員会【新設】	松田 直樹	佐竹(役員待遇審議役)

ニ
ュ
ー
ス
・
タ
ー
ミ
ナ
ル
(
ト
ラ
ッ
ク
協
会
ニ
ュ
ー
ス
)

をけん引
度は時速
遠くの
になる。

「荷主と運送事業者との取引環境改善」を目指して

公取委「令和6年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果・優越的地位の濫用事案の処理状況」

運送事業者に対し 優越的地位を濫用する

荷主に関する情報提供を強く呼びかけ！

公正取引委員会は6月24日、令和6年度における「荷主と物流事業者との取引に関する調査結果」および「優越的地位の濫用事案の処理状況」を公表した。

調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題に繋がるおそれのある行為として、同調査で物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報を活用し、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案を処理している。ここでは、同調査および優越的地位の濫用事案の処理状況について紹介する。

①「荷主と物流事業者との取引に関する調査」結果

注意喚起文書送付事例では 「不当な給付内容変更・やり直し」 多数

6年度は、荷主と物流事業者との取引に関する調査結果として、物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報を活用し、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案を処理している。ここでは、同調査および優越的地位の濫用事案の処理状況について紹介する。

表1 注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名	荷主数	割合
製造業 (大分類)	303名	46.9%
卸売業、小売業 (大分類)	49名	7.6%
その他	39名	6.0%
食品製造業	24名	3.7%
化学工業	22名	3.4%
金属製品製造業	20名	3.1%
鉄鋼業	149名	23.1%
その他	216名	33.4%
飲食料品卸売業	66名	10.2%
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	53名	8.2%
その他の卸売業	39名	6.0%
機械器具卸売業	31名	4.8%
その他	27名	4.2%
協同組合	70名	10.8%
その他	57名	8.8%
合計	646名	100.0%

表2 注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
不当な給付内容の変更およびやり直し※2	399件	53.4%
代金の支払遅延	118件	15.8%
買いたたき	96件	12.9%
不当な経済上の利益の提供要請	59件	7.9%
代金の減額	44件	5.9%
割引困難手形の交付	25件	3.3%
その他	6件	0.8%
合計	747件	100.0%

※1 複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は表1の荷主数646名とは一致しない。
※2 同一回答者が、両者とも、荷主以外の不当な給付内容(積載数量、発着地、集荷日等)の変更およびやり直しに該当しているものがある。

図2 橋本総業株による物流事業者に対する行為
橋本総業株は、運くとも平成29年7月以降、物流事業者に対して、
①物流事業者の責めに帰すべき理由がないにもかかわらず、あらかじめ定めた代金の額から「お支払割戻金」と称して、当該額に一定率を乗じて得た額を減している。
②長時間の運送業務について、同種または類似の内容の運送業務に就き、通常支払われる額に比し著しく低い額となる運賃で委託している。
③物流事業者に対する委託内容に含まれていない特定の付帯作業(積込み、取卸し等)について、あらかじめ物流事業者との間で特定の条件を取り決めることなく、無償で行わせている。
——等の行為を行っている。

調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題に繋がるおそれのある行為として、同調査で物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報を活用し、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案を処理している。ここでは、同調査および優越的地位の濫用事案の処理状況について紹介する。

調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題に繋がるおそれのある行為として、同調査で物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報を活用し、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案を処理している。ここでは、同調査および優越的地位の濫用事案の処理状況について紹介する。

②優越タスクフォース等における荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案の処理状況

「法的措置」「警告」各1件のほか 29件に対して「注意」を実施

6年度は、荷主と物流事業者との取引に関する調査結果として、物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報を活用し、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案を処理している。ここでは、同調査および優越的地位の濫用事案の処理状況について紹介する。

図3 公取委における今後の取り組み
違反行為に対しては厳正かつ機動的に対処
違反行為を行う荷主の情報強く求める

図1 独占禁止法上の問題に繋がるおそれのある行為
①不当な給付内容の変更およびやり直し
●荷主A(飲食料品卸売業)は、物流事業者に対し、定期として発注した運送業務を、運送当日にキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した車両の手配に要した費用を支払わなかった。
●荷主B(協同組合)は、物流事業者に対し、自組合の選果場から自組合の小売店舗までの農作物の運送を委託しているところ、当該物流事業者との間であらかじめ決めていた出発時間について、選果場における突然の設備故障のため一方的に遅らせる変更をしたが、その変更に伴い物流事業者が負担した追加費用(待機中の運転手の人件費等)を支払わなかった。
●荷主C(建築材料、鉱物・金属材料等卸売業)は、物流事業者との間で、積込時間を朝からと取り決めていたにもかかわらず、実際には自社の都合で、到着時間を変更し、また積込時間を昼からに変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した追加費用(待機中の運転手の人件費、到着時刻に間に合わせるために利用した高速道路通行料等)を支払わなかった。
②代金の支払遅延
●荷主D(飲食料品小売業)は、物流事業者に対し、自社の事務処理が間に合わないことを理由に、あらかじめ定めた支払期日を超過して運賃を支払った。
●荷主E(総合工事業)は、物流事業者に対し、自社の担当者が経理部門に請求書の回付を怠っていたことを理由に、あらかじめ定めた支払期日を超過して運賃を支払った。
③買いたたき
●荷主F(機械器具卸売業)は、物流事業者から、それまで無償で提供させていた附帯業務の料金を上乗せされた見積書を受け取ったにもかかわらず、理由を一切説明することなく、運賃を一方的に減額した。
●荷主G(飲食店)は、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかったため、労務費のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を支払った。
●荷主H(機械器具卸売業)は、物流事業者に対し、自社の電子部品の保管を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から保管料の引上げを要請されなかったため、エネルギーコスト等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく保管料を支払った。
④不当な経済上の利益の提供要請
●荷主I(その他の卸売業)は、物流事業者に対し、契約では、運送の委託しかしていてもにもかかわらず、運送した荷物の荷卸し、積みおよび搬入を無償で行わせた。
●荷主J(生産用機械器具製造業)は、物流事業者に対し、自社工場で用いる機械部品を海外事業者から購入するに当たり、当該部品の荷揚げ港から自社工場までの運送を委託しているところ、当該運送業務に付帯して輸入通関業務を委託する際、関税・消費税の納付を立て替えた。
⑤代金の減額
●荷主K(物品賃貸業)は、物流事業者に対し、理由を一切説明することなく、あらかじめ定めた運賃を一方的に減額して支払った。
●荷主L(生産用機械器具製造業)は、物流事業者に対し、「値引き」と称して、あらかじめ定めた運賃を一方的に減額して支払った。
⑥割引困難手形の交付
●荷主M(機械器具卸売業)は、物流事業者に対し、運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。
⑦物の購入強制・役務の利用強制
●荷主N(家具・装飾品製造業)は、物流事業者に対し、自らが開催する展示会における家具の運送等の委託をする際に、自社製品を購入させた。
●荷主O(鉱業・採石業、砂利採取業)は、物流事業者に対し、自社のグループ会社が運営する給油所で運送車両の燃料を購入させた。

公取委は、今回の調査結果について、関係省庁および関係団体を通じて、荷主と物流事業者との取引に関する実態把握に努めるとともに、独占禁止法上の優越的地位の濫用や中小受託取引適正化法の禁止行為に当たり得る具体的な事案に接した場合に、これらの法律に基づき厳正かつ機動的に対処していくこととして、トラック運送事業者に対して積極的に情報提供を呼びかけている。

「二ユース・ターミナル」(官公庁二ユース等)
SAS対策マニュアルの簡易版を作成
ポイント絞り
分かりやすく解説
国土交通省はこのほど、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」(SAS対策)の簡易版を作成した。
国交省では同マニュアルの作成を通じて睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査の普及を促進すること、早期の発見と治療がなされるよう努めているが、今般、より多くの自動車運送事業者がSASについて理解してもらう目的で、ポイント絞った簡易版のSAS対策マニュアルを作成した。
また併せて、SAS対策に関する法律第六十一条及び第二項の率を定める規則(案)案
③「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律第七條の書類等の作成及び保存に関する規則」案
④「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律の運用基準」案
⑤「公正取引員会関係特

公正取引員会では、「下請代金支払遅延等防止法」及び「下請中小企業振興法」の一部を改正する法律(令和7年法律第41号、施行期：8年1月1日)の施行に伴い必要となる規則等の整備を促すため、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律の運用基準」案
③「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律第七條の書類等の作成及び保存に関する規則」案
④「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律の運用基準」案
⑤「公正取引員会関係特

あなたは解ける!!

→ヨコのカギ

1 人も荷物も運べる自動車
2 小麦〇〇 狐〇〇 〇〇鉛筆
3 雲の〇〇〇から太陽が顔を出した
4 〇〇メール 〇〇ティーシー
5 上りと違いスピードが出やすいので、運転は慎重に
6 ギガやグラムの略号に使うアルファベット
9 かたまってます。〇〇〇燃料、〇〇〇食
10 桃太郎の〇〇〇は、犬、狼、きじ
12 漢字ごとに決まっています。「上」はタテ・ヨコ・ヨコ
14 東京都中央区の地名。豊洲に移転するまで中央卸売市場がありました
15 往復とも言います
17 空気の5分の4は、この気体
20 おさしみをお〇〇〇ともいいます

21 ヌノとも言います
22 イエとも言います
23 手紙に〇〇をする

↓タテのカギ

1 ホノルルの人気ビーチ
4 〇〇〇休業 〇〇〇書
7 年号は〇〇合わせて覚えて、という人も多そうですね
8 ドラレコは「ドライブ〇〇〇〇」の略称
10 チョコや雑誌についています
11 無視しちゃう。花札の絵柄が語源です

13 すぐれた才能の持ち主
16 シットとかジャラシーともいいます
18 キャブレターの日本語名
19 5月頃きれいな花を咲かせます。道路わきにもよく植えられています
21 ちょっと疲れたな。SAで〇〇〇〇をとうろく
23 吹く楽器
24 タイヤ交換のときにも使う工具。スパナとも言います
25 手〇〇〇〇 一品〇〇〇〇 フランス〇〇〇〇

パズル制作：ニコリ

国交省 「標準的運賃」に係る実態調査結果を公表

「標準的運賃」を運賃交渉に活用して
ドライバーの賃上げを実現を！

74%の事業者が運賃交渉を実施 値上げ分を原資に賃上げた企業は約60%に達する

国土交通省は、令和6年3月に告示した「標準的運賃」の活用状況について、トラック運送事業者および荷主企業を対象としたアンケート調査を実施し、7月11日に調査結果を公表した。調査結果の概要は、別掲の通り。

今回の調査（令和6年度）では、運賃交渉を行ったトラック運送事業者は全体の約74%で、事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約55%だった。また、実勢運賃水準として、6年3月に告示した「標準的運賃」と比較し、8割以上収受できた事業者は約45%だった。

さらに、運賃交渉の結果、運賃値上げを（一部でも）原資として、ドライバーの賃上げを実施した企業は約60%に達したことが分かった。

ドライバーの労働環境改善の実現に向けては、荷主企業との運賃交渉を通じての原資確保が欠かせないことから、国交省ではトラック運送事業者に対し、「標準的運賃」を活用した運賃交渉の積極的な実施を呼びかけている。

【調査結果の概要】

- 調査期間：令和7年3月17日～28日
- 調査方法：事業者および荷主に対するアンケート
- 回答者数：(公社)全日本トラック協会の会員事業者（約1,100者）
ホワイト物流推進運動において把握した荷主企業（約200社）

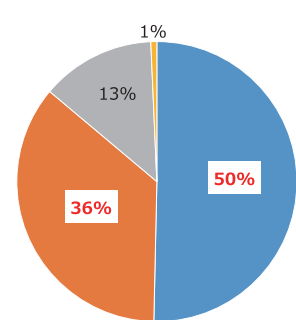
1

WEBアンケート調査概要		
一般貨物自動車運送事業者		
調査対象	公益社団法人全日本トラック協会の会員事業者	
回答者数	約1,100者	

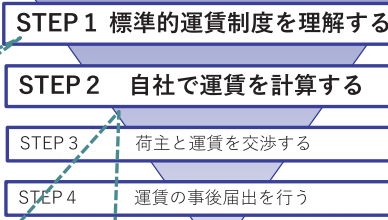
調査結果：認知状況

標準的運賃の認知状況は、「金額を知っている」(36%)、「原価計算の方法を理解している」(50%)、全体で86%。(令和5年度:「金額を知っている」39%、「原価計算の方法を理解している」47%、全体86%)

「標準的な運賃」の認知状況 (n=1,009)



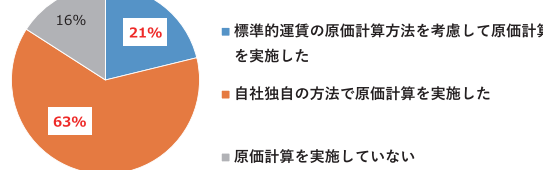
標準的運賃 届出までのプロセス



調査結果：原価計算の実施状況

「原価計算を実施した」事業者は84% (令和5年度83%)
「原価計算を実施していない」事業者は16% (令和5年度17%)
「原価計算を実施していない」とした160社の内、59社は「やり方がわからない」と回答

原価計算の実施状況 (n=1,005)



3

調査結果：運賃交渉の「結果」

事業者において見直すべきとした契約について、荷主に対して行った交渉結果を調査。

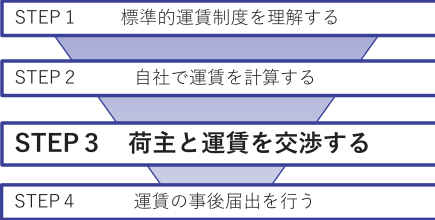
【交渉実施結果】

・全体では、「希望額の収受」又は「一部収受」が約74%。(令和5年度74%)

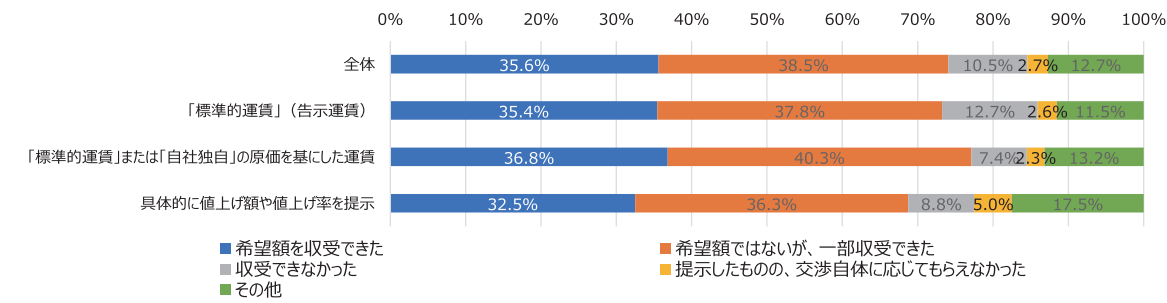
・「標準的運賃」の提示では、約73%が「希望額の収受」又は「一部収受」。

・「具体的な値上げ額や値上げ率」の提示では、68.8%が「希望額の収受」又は「一部収受」。「収受できなかった」「交渉に応じてもらえなかった」が約1.5割と昨年より減少している(令和5年度:約2割)。

標準的運賃 届出までのプロセス



新たな運賃（告示運賃）に対する荷主の対応状況



5

調査結果：運賃交渉の「結果」

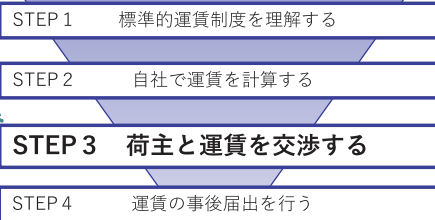
運賃交渉の結果、ドライバーの賃上げを実施したかを調査。賃上げを実施した企業については、さらに平均賃上げ率を調査。

【ドライバーの賃上げ状況】

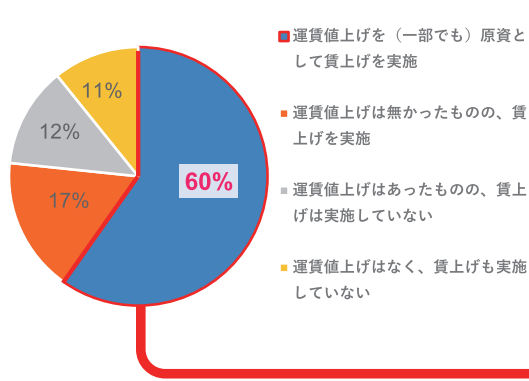
・運賃値上げを（一部でも）原資として、賃上げを実施した企業は、約60%。

・運賃値上げを（一部でも）原資として、賃上げを実施した企業の平均賃上げ率は、「5%以下」が67%で最も多く、続いて「6%～10%」が23%であった。

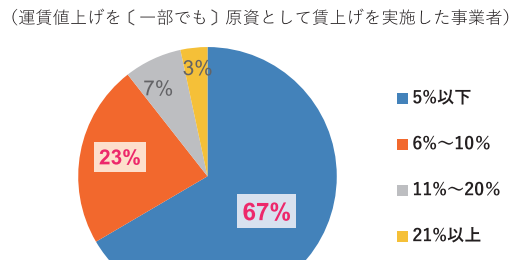
標準的運賃 届出までのプロセス



ドライバーの賃上げの状況 (n=955)



平均賃上げ率 (n=595)



4

調査結果：運賃交渉の「結果」

運賃交渉の結果、令和6年度の一運行当たりの収受額が令和5年度と比較して、どのように変化したかを調査。

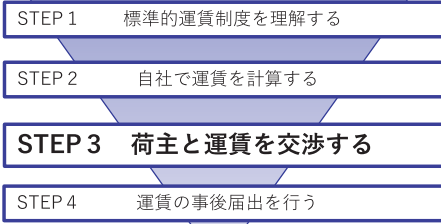
【調査結果】

・全体の平均として、**2,318円増加**している。

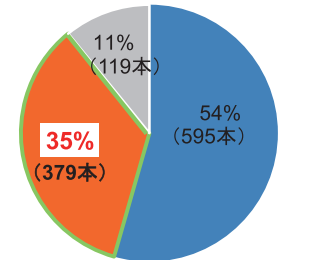
・内訳をみると、契約1,093本中、「増減なし」が595本(54%)、「増加」が379本(35%)、「減少」が119本(11%)であった。

・実際に収受できた額が「増加」した契約の中では、「1～2,000円」の増加が最も多かった。

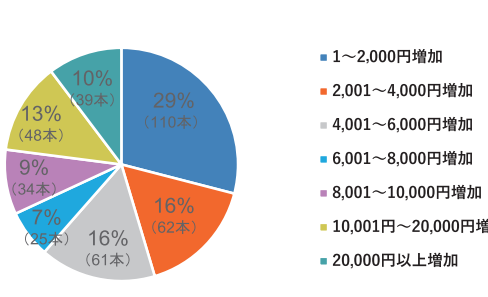
標準的運賃 届出までのプロセス



一運行当たりの収受額の変化 (n=1,093)



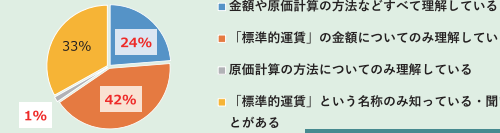
増加額の内訳 (n=379)



(参考①) 標準的運賃に係る実態調査結果について(荷主)

WEBアンケート調査概要		
荷主		
調査対象	ホワイト物流推進運動において把握した荷主企業	
回答者数	約200社	

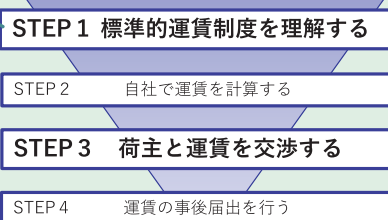
標準的運賃の認知内容 (n=139)



調査結果：認知状況

・標準的運賃を「知っている」と回答した荷主企業について、標準的運賃という名称のみでなく、「金額を知っている」、「原価計算の方法を理解している」と回答した荷主企業は67%。(令和5年度80%)

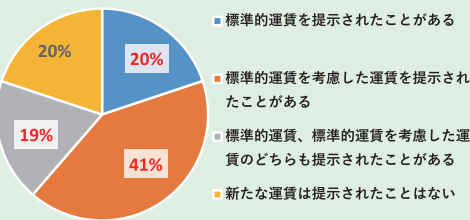
標準的運賃 届出までのプロセス



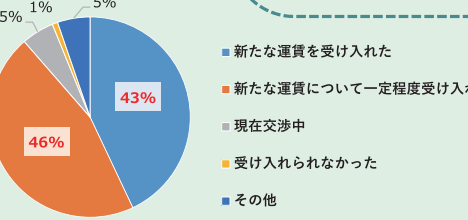
調査結果：運賃交渉の状況

・運送事業者から「新たな運賃を提示されたことがある」と回答した荷主企業は80%。(令和5年度64%)
・提示された「新たな運賃を受け入れた」、「新たな運賃について一定程度受け入れた」、「新たな運賃を受け入れた」荷主企業は89%。(令和5年度86%)

事業者からの運賃提示状況 (n=176)

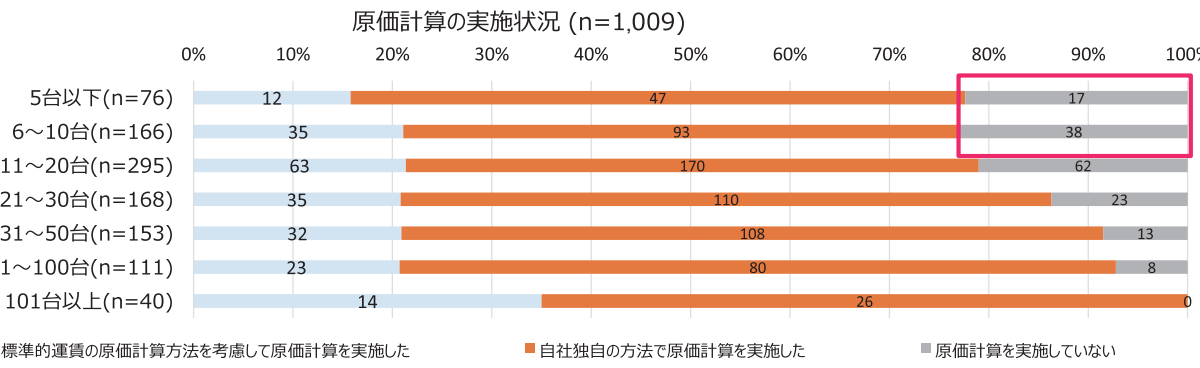
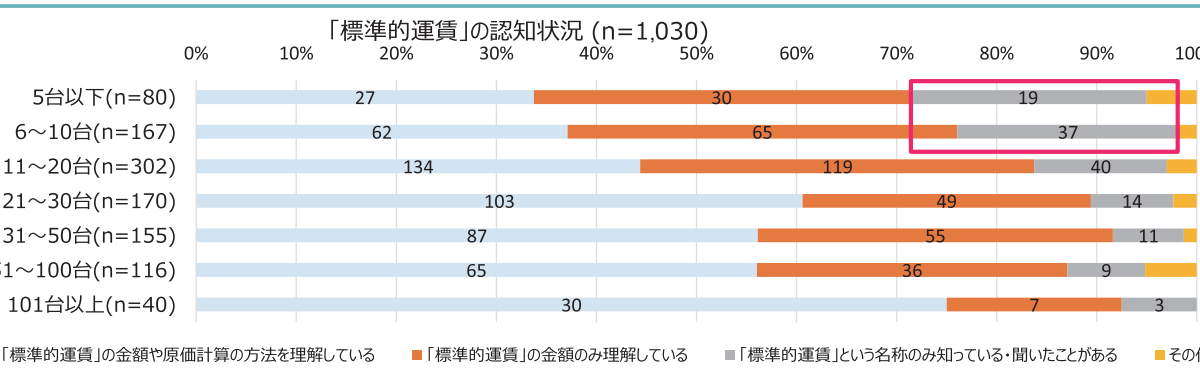


事業者への対応 (n=114)



(参考②) 事業規模ごとの傾向

認知、原価計算実施状況共に「小規模事業者」に低い傾向。



引越優良事業者訪問

西尾運送有限会社(北海道)

常に「お客様目線」を大事にしながら 引越サービスに磨きをかける



引越安心マークは お客様からの信頼に応えられる引越事業者の目印に

平成26年に創設された「引越事業者優良認定(引越安心マーク)制度」。現在、353事業者(1,696事業所)が「引越優良事業者」として認定を受け、安心・安全な引越サービスの提供を行っている。

本企画では、引越優良事業者における引越サービスのレベルアップに向けた取り組みを紹介する。今回は、北海道士別市に本社を構える西尾運送(有)の村上哲也代表取締役社長にお話を伺った。



西尾運送有限会社
村上 哲也 代表取締役社長

(北海道士別市と道内主要都市との位置関係)



企業プロフィール

会社名 西尾運送有限会社
代表者 高木 信幸 代表取締役会長
村上 哲也 代表取締役社長
本社 北海道士別市下士別町45線東2番地
創立 昭和53年5月1日
資本金 1,200万円
従業員数 13人(うちドライバー9人)
車両台数 30台

村上社長 お客様が引越サービスを利用される際に、インターネットの一括見積サービスを選ばれるのではなく、引越安心マーク事業者の中から選んでいただくようになれば、認知度も一層高くなるのではないかと考えています。まずは、引越サービスを利用される方に引越安心マークを広く知っていただくことで、引越を依頼する際の「信頼の目印」になればいいのではないのでしょうか。当社としては、引越安心マークを掲げる事業者として、常に「お客様目線」を大事にしながら、引き続き引越業務にあたっていきたいと考えています。

「引越安心マーク」の取得の過程については

村上社長 お客様から引越のご依頼をいただいたら、私がお客様のご自宅を訪問し、荷物量やお客様のニーズなどを調査し、見積書を作成します。近年、インターネットの一括見積サイト経由で複数の見積書を作成してもらえ、サービスが増えています。特に、地方では引越事業者数自体が少なく、見直しが増えてきました。引越サービスは、引越業者がお客様から引越のご依頼をいただいたら、私がお客様のご自宅を訪問し、荷物量やお客様のニーズなどを調査し、見積書を作成します。近年、インターネットの一括見積サイト経由で複数の見積書を作成してもらえ、サービスが増えています。特に、地方では引越事業者数自体が少なく、見直しが増えてきました。

引越安心マーク事業者としての御社の今後の取り組みについて、教えてください。

村上社長 お客様が引越サービスを利用される際に、インターネットの一括見積サービスを選ばれるのではなく、引越安心マーク事業者の中から選んでいただくようになれば、認知度も一層高くなるのではないかと考えています。まずは、引越サービスを利用される方に引越安心マークを広く知っていただくことで、引越を依頼する際の「信頼の目印」になればいいのではないのでしょうか。当社としては、引越安心マークを掲げる事業者として、常に「お客様目線」を大事にしながら、引き続き引越業務にあたっていきたいと考えています。



同社では札幌をはじめとした道内への引越輸送のほか、JRコンテナを利用しての道外への引越輸送を行っている

まず、御社の沿革について教えてください。

村上社長 当社は、段ボール原紙などの紙製品のほか、農産物や肥料などを道内に輸送している運送会社です。昭和53年に設立以来、お客様目線での安全を最優先に、従業員・家族ともに誇りをもって企業を目指して社業に取り組みできました。令和6年12月には、国際興業グループの札幌自動車運輸(株)の傘下に入り、さらなる社業の発展に努めています。

当社では、引越事業者優良認定制度で選任が義務付けられている「お客様対応責任者」を私が務めています。会社の全責任を負う社長の私が対応することで、お客様も安心して当社に引越を任せたいいただけると考えています。お客様対応を行うにあたって重視しているのは、「当社の対応にお客様がどう感じるのか、常にお客様目線に立つて考える」ことです。引越をするお客様の心理を読みながら、お客様にとってより望ましい対応を行い、トラブルを未然に防いでいくことが必要となります。一方、お客様のご希望があっても引越の際に輸送できないもの、輸送に際して荷物や家屋に傷が付くおそれのあるものなど、「引越事業者」として言いづらいことであっても、事前にお客様に伝えることと求められます。見積書を作成するためにお客様のご自宅に訪問する際には、全日本トラック協会が作成した「標準引越運送約款」のポイントの内容をお客様に説明し、ご理解をいただくことが、トラブル防止に繋がります。



利用に対して標準引越運送約款について説明し、トラブルの未然防止に努めている



引越作業が終わった2日後に利用者に電話連絡を入れるなど、アフターフォローにも努めている

村上社長 当社が引越安心マークを取得したのは、平成26年に引越事業者優良認定制度が始まった直後です。同制度の開始を知り、「当社の高い輸送サービスを証明する「引越安心マーク」はすぐにも取得しなければならぬ」と考え、取得を決意しました。お客様対応責任者には、認定期間の間は1年に1度、研修会議に出席することが求められています。同制度の柱にもなっている「引越事業者のコンプライアンスの向上や「引越」における苦情対応やトラブルの防止」などに関連して、非常に勉強になる内容だったと感じています。

さらなる軽量化と高い作業性を実現。

KYOKUTO



荷役省力装置

パワーゲート® Gシリーズ
GII1000・GIII1000・GIII1500

適用トラック GVW5t~25tトラック

パルコンIV
(ワイヤレスリモコン)
標準装備

リフト能力
1,500kgを誇る
GIII1500 NEW

さらなる積載量の確保を実現

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

キャストストップパの機能性向上

キャストストップパの構造変更により、台車の脱輪防止と操作性の向上を実現しました。

業界トップクラスの台車乗込み性能を実現

プラットフォームの先端形状を変更し、台車乗込み性能の向上を実現しました。

カート
台車
操作力
最大※1
約24%
省力

カート
接地時の
衝撃
最大※1
約30%
低減

プラットフォームの安全性向上

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

エラーランプ搭載によるサービス性向上

スイッチパネルにエラーランプを搭載し、サービス性の向上を実現しました。

※1:当社測定基準による ※2:ウェット時の場合、当社測定基準による

極東開発工業株式会社

本社 / 大阪府大阪市中央区淡路町2-5-11 〒541-8519 TEL(06)6205-7800
www.kyokuto.com

拠点情報は
こちらから



極東開発工業公式SNSアカウント
最新情報を随時お届けしています。



ほんのヒトコマ

【第145回】 前川 川川 さん



20××年は「天気予報」じゃなくて「天気予定」……!?

法令クイズ

～速度編～

【解答】3面に問題

1. ○ (法第75条の4、令第27条の3) 高速自動車国道の本線車道で、道路標識等による指定がされているところでの最低速度は時速50キロである。
2. ○ (令第11条) 一般道路における自動車の法定最高速度は、自動車の種別にかかわらず時速60キロである。
3. × (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など1-1) 高速になる等と視力が低下し、特に近くのものが見えにくくなるので注意する。
4. × (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-4) 遠心力は、速度の2乗に比例して大きくなるため、速度が2倍になれば4倍になる。
5. × (令第27条第1項第2号) 大型貨物自動車及び特定中型貨物自動車（いずれも車両をけん引するものを除く）が高速自動車国道を通行する時の最高速度は時速90キロである。令和6年4月1日道路標識等による指定がされているところでの最低速度は時速50キロである。

全ト協「東京2025デフリンピック」全国キャラバン活動を後援

きこえない・きこえにくいアスリートのための国際スポーツ大会「東京2025デフリンピック」が11月15日～26日に東京、福島、静岡で開催される。

同大会開催の気運醸成のため、3月から11月にかけて実施されている「全国キャラバン活動」と題した各地での様々な関連イベントに、全日本トラック協会は後援団体として参画している。

全ト協では、ポスター（写真）等の配布を通じ大会の盛り上げに協力していく。

全日本トラック協会では、5月14日に開催された第3回「道路・施設委員会」（寺岡洋一委員長、当時）および5月28日に開催された第13回「税制委員会」（水野功委員長）において、令和8年度「トラック関係施策に関する要望事項」を承認。6月5日開催の第210回理事会で報告を行った。

全ト協では7月以降、同要望事項に従い、都道府県トラック協会と連携しながら陳情・要望活動を進めていくこととしている。

令和8年度トラック関係施策に関する要望事項

●税制改正関係要望事項

- 自動車関係諸税の簡素化・軽減等
(1)軽油引取税の暫定税率廃止
(2)自動車関係諸税の簡素化・軽減等
(3)走行距離課税の導入反対
(4)運輸事業振興助成交付金制度の継続
(5)自動車重量税のエコカー減税の延長
(6)自動車重量税のASV（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充
(7)自動車税環境性能割特例措置の延長
(8)自動車税種別割のグリーン化特例の延長
(9)自動車関係諸税における営合格差の拡充

2. 特例措置の延長

- (1)少額資産即時償却の延長
(2)地方拠点強化税制の延長

3. その他税制に係る要望

- (1)トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等に係る固定資産税の軽減措置の適用
(2)自動車重量税の道路特定財源化
(3)物流拠点の特例措置の適用

●道路関係要望事項

1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進

2. 高速道路料金の引下げ

- (1)料金水準の引下げ（NEXCO3社）
(2)車種区分の検討におけるトラック輸送への十分な配慮
(3)大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）
(4)渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）
(5)首都高速等における割引制度の拡充
(6)本四高速における割引制度の拡充
(7)福岡・北九州圏におけるシームレスな高速道路料金の実現

(8)フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

- (9)その他（定額制料金制度の検討）

3. 物流基盤の整備

- (1)高速道路ネットワークの整備・充実
①「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資
②暫定2車線区間の4車線化
③ミッシングリンクの解消
④渋滞対策の推進
⑤ダブル連結トラックや自動運転などの推進に資する実施環境整備の推進
⑥下関北九州道路の早期実現

(2)休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充

- ①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充
②大型車駐車マスの幅の拡大
③高速道路の一時退出を可能とする措置の拡充（NEXCO3社）
④シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実
⑤中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

4. 特殊車両通行許可に係る諸課題の改善

- (1)車両制限令違反点数制度の改善
(2)重要物流道路の特殊車両通行許可手続きを不要とする措置の拡大
(3)申請負担の軽減

5. その他施策の推進

- (1)高速道路料金等の運賃料金の確実な収受に向けた支援
(2)冬期における道路交通対策
(3)自然災害時の高速道路料金
(4)ETC2.0によるサービスの充実
(5)ETCコーポレートカードに係る保証額の減額
(6)ETCコーポレートカードの走行明細データ提供手数料無料化

●予算・施策関係要望事項

1. 「2030年度に向けた政府の中長期計画」への対応にかかる支援
(1)商慣行の見直しに向けた支援
(2)適正運賃収受・価格転嫁に向けた支援
(3)改正物流法の周知及び荷主等における違反原因行為撲滅に向けた働きかけ等の推進
(4)改正下請法にかかる周知及び取引環境の健全化に対する支援

(2)物流の効率化に向けた支援

- ①労働生産性の向上や労働環境改善に向けた支援
②人材確保・人材育成に対する支援

2. 燃料価格高騰への支援

3. 環境・交通安全対策に係る支援

- (1)環境対策及び省エネ対策のための支援
①カーボンニュートラル実現に向けた支援
②石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助の継続
③電気自動車等の普及に係る補助の継続
(2)交通安全対策のための支援
①ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の継続
②デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続
(3)車両の電動化等に伴う車両総重量等の規制緩和

4. 施策要望

- (1)市街化調整区域に係る法制度の見直し
(2)抜け引自動車の自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）保険料の見直し
(3)貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
(4)特定技能制度等による倉庫内作業員の外国人材の活用
(5)能登半島地震の復興に係る支援

国交省「特別重要調査対象事故」に関する事業用自動車事故調査報告書を公表

国土交通省事業用自動車事故調査委員会（事故調）は7月4日、令和5年5月16日に宮城県栗原市で発生した大型トラックの衝突事故（特別重要調査対象事故）に関する調査報告書を公表した。

事故調では、運送事業者に対して、「適切な労務管理の徹底」、「運転者に対する指導監督の徹底」——等の対策を講じるよう呼びかけている。

なお、報告書本体は、国交省ホームページ（二次元コード）よりダウンロード可能。



宮城県栗原市 大型トラックの衝突事故（令和5年発生）

【事故概要】

- 日時：令和5年5月16日 20時11分頃
- 概要：大型トラックが東北自動車道の第1車両通行帯を走行中、故障のため同通行帯に停車していた大型貸切バスと同バスの後方で故障対応していた運転者および乗客2人に衝突した。この事故により、大型貸切バスの運転者および乗客2人が死亡し、大型トラックの運転者が重傷を負った。

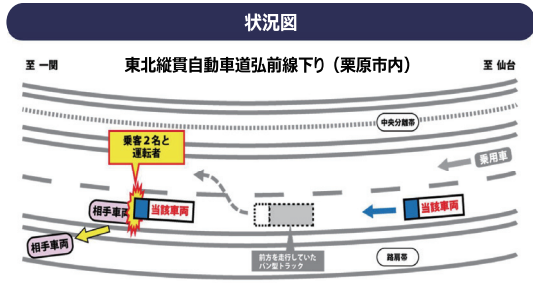
【原因】

- 運転者
・前方車両を追い越すため、右後方を併走する乗用車に注意が集中し過ぎて前方不注意。
・長時間労働による疲労が注意力の低下に影響。（トラック）
・運転特性（「判断動作のタイミングがかなり遅い」、「注意の配分が十分でない」）が、右後方車両に注意が集中し過ぎの運転行動に影響。（トラック）
・警告灯点灯を放置、また緊急停車後の後続車に対する危険防止措置が不十分。（バス）
- 事業者・運行管理者
・疲労を蓄積させ、安全な運行の確保に悪影響を及ぼす長時間労働を看過。（トラック）
・運転者個々の運転特性に配慮したきめ細かな指導が不足。（トラック）

・高速道路上で緊急停車した時の適切な対応に関する指導監督不十分。（バス）

【再発防止策】

- 適切な労務管理の徹底
・改善基準告示で定める拘束時間を厳守し、運転者の疲労を蓄積させない運行計画を作成すること。（トラック）
・行政から受けた改善指示事項は、指示を受けた営業所にとどめず、全営業所で共有すること。（トラック）
- 運転者に対する指導監督の徹底
・前方不注意の危険性を十分理解させ、前方不注意に繋がる運転を行わないよう指導教育を徹底すること。（トラック）
・夜間の運行において生じる様々な危険について、危険予測訓練の手法を用いることにより理解を深めさせ、常に前方や周囲の交通状況に気を配るよう徹底すること。（トラック）
・車両が故障した時や緊急停車した時の適切な対応に関する指導を徹底すること。（バス）



トラック運送事業者のための

経営のヒント

関東運輸局管内のある事業者は、倉庫業と運送事業で

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

第356回 企業間配送でも「置き配」の可能性

だが、「置き配」に対する荷受け側の認識は低く、不安もあつたという。この事業者は専属の開発チームを設置して、発着荷主の間に問屋や販売店が介在している取引では、その可能性も広がる。

食料品や飲料、工業製品などを取り扱っている。令和5年の年初に「企業間配送の『置き配』を行う」という方針を掲げ、ある企業と協業して企業間「置き配」への参入を開始した。

「置き配」の対象物は紙おむつなど紙製品雑貨だ。荷受け側は「荷受け側は病院や介護施設など。セキユリテイルの間に添付して発荷主の担当者へ送信。数量違いなどがあれば発荷主経由で事業者の間に問い合わせがきて在庫の照合などを行い、次回回の配送で調整する。荷受け側は「本来の業務を中断して検品などに割く時間がなくなり、作業軽減につながった。ドライバーは作業を中断するまでの待ち時間の短縮につながった」という。

同社は、現在導入の約50か所の納品先だけでなく、ホテルや旅館などにも「置き配」の拡大を図る。このように、荷物と納品先の諸条件によっては企業間配送の「置き配」の可能性も広がる。

国交省

「遠隔点呼及び業務後自動点呼の実施状況に係る実態調査」へのご協力をお願いします

令和5年4月以降、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）の要件を満たした上で、営業所を管轄する運輸支局へ届出を行うことにより、遠隔点呼や業務後自動点呼を実施することが可能となりました。

国土交通省としては、これらの制度を運行管理者の負担軽減や慢性的な人手不足への対応に役立てていただきたいと考えているところ、各制度の活用に至っていない理由や各制度の活用によって感じた効果などを把握した上で、各制度の改善点の把握や各制度の周知施策の検討を実施するため、「遠隔点呼及び業務後自動点呼の実施状況に係る実態調査」を事業者単位で実施していますので、本調査へのご協力をお願いいたします。なお、ご回答については、特定の個々が識別できる情報として公表されることはありません。

- ・調査方法：Webアンケート
- ・回答に要する時間：5分程度
- ・回答期限：7年7月31日(木)まで



◆アンケートは、二次元コードからご回答ください。（回答方法に関する問い合わせ窓口）
株式会社マクロミル support_crm_g55@macromill.com

首都高速道路(株)

8月（お盆期間）の渋滞回避を呼びかけ

首都高速道路(株)は7月11日、8月の渋滞予想を取りまとめ、公表した。

それによると、1年の中でも渋滞が多い8月においては、月の初めからお盆期間前（1日(金)、4日(月)～8日(金)）は特に渋滞が多くなる傾向がある一方で、お盆期間（9日(土)～17日(日)）は比較的渋滞が少なく、その後は月末の金曜日にかけて再び渋滞が多くなる傾向があるとしており、首都高では、「渋滞予想カレンダー」（写真）を参考に、利用日・時間帯の変更など、余裕をもった利用を呼びかけている。

詳細は、首都高プレスリリース（二次元コード）を参照。



秋元取締役
に訊く!「中型免許必須」と世代交代見越した求人で雇用が好循環
幅広い世代の女性ドライバーが明るい職場をけん引!秋元 雅俊
取締役統括部長

当社のドライバーは最年少が21歳、最年長が61歳で、定年は60歳に設定し、65歳まで延長再雇用を行っています。求人は定期的に行っていますが、ドライバー不足への対応というよりも、50代後半のドライバーが多く在籍しているため、定年退職を見越し、計画的に「30～40代ドライバーの雇用」を目指しています。

また、当社は「8トン限定中型免許必須（中型あればなお可）」と求人条件に明記しているため、中型ドライバーになりたいという意欲を持った応募者が多く、求人への応募もコンスタントにある状況です。

女性ドライバーは定期的に採用しており、現在は20代の高橋に加え、30代が2人、50代1人と、計4人が業務用食品のルート配送や、スーパーマーケットの物流センターから店舗への配送業務で活躍しています。また、近年は業界未経験者を多く採用しており、女性ドライバーも、20～30代の3人は未経験者です。仕事が丁寧で、配慮が行き届く女性ドライバーは他の模範であり、彼女らの活躍に触発され、男性ドライバーの身だしなみや仕事ぶりも良化し、会社全体の雰囲気明るくなったという強い実感があります。今後も職場環境や健康面等に配慮しつつ、積極的に女性ドライバーの雇用を行っていく方針です。

interview! キャリアカードライバーの父の一言で拓けた
「トラックドライバーへの道」

◆トラックドライバーになったきっかけを教えてください。

私の父は、日本全国を運行するキャリアカードライバーです。幼い頃に助手席に乗せてもらったこともあり、トラックに乗ることは、私にとって楽しい記憶でした。医薬品工場の製品検査員として働いていたある日、父から突然「トラックドライバーをやってみないか?」と誘われました。私もなぜか自然と「そうしよう。私も父のように、トラックドライバーになりたい!」と思って会社を退職し、当時の私の年齢でも取得できた中型免許を取りに、自動車教習所へ通いました。

私は三人姉妹の三女なのですが、思い返せば、三姉妹の中で父のトラックの助手席に乗せてもらっていたのは私だけでした。なぜ三姉妹の中で私にだけトラックドライバーになるよう勧めたのか、父に尋ねたことはありませんが、父はもしかすると、私に何かしらの「トラックドライバー適性」を感じていたのかもしれない。

◆北日本流通センターに応募した理由はなぜですか。

中型免許取得後、大手の運送会社に応募してみたのですが、募集を行っていないということでお断りされました。そこでハローワークへ行き、求人情報を見ていると、最初に目に留まった運送会社が、自宅からもアクセスのよい当社でした。応募の決め手になったのは、「女性ドライバーが2人在籍している」という記載があったことです。最初は、「2人だけか。少ないな!」と思ったのですが、ほかの運送会社の求人情報を見ても「0人」との記載ばかりで、女性ドライバーが2人もいる当社に応募しました。

入社後、最初に仕事を教えてもらったのは、同じ業務を担当する女性ドライバーの方でした。話しやすい、優しい方で、同僚の先輩に指導してもらえた安心感がありました。男性の先輩ドライバーにも指導してもらったので



秋元取締役(左)と高橋さん(右)

秋元取締役の太鼓判!

高橋さんは、何事にもよく気がつくドライバーです。高橋さん自身のことだけではなくて、私が気づいていなかった、社内のことや車両のことなど、あらゆることに細かく目配りし、「気づき」を報告してくれるのが、高橋さんのすばらしいところです。

株式会社北日本流通センター
[代表取締役 鈴木 貴彦]

営業所所在地	青森県黒石市大字境松字村井 151-1
会社資本金	1,000 万円
設立日	平成 6 年 9 月 7 日
従業員数	76 人 (ドライバー 71 人、うち女性 4 人)
車両数	83 台



が、その方も、分からないことを丁寧かつ根気強く教えてください。そもそも当社は皆、性別・役職を問わず何でも優しく教えてくれる先輩ばかりであることが、この仕事を続けられている、大きな要因になっています。また、今でも何か困りごとがあると、どんなにささいなことでもすぐ相談に乗ってくれる秋元取締役の存在も、とても大きいです。

◆仕事のやりがいを感じる瞬間はどんなときですか。

今日は 27 件の配達を担当しましたが、もっと配達件数が多い日もあります。件数が多い日の配達を完璧にやりきったときは、「ああ、私いま仕事してる!」という強い達成感があります。配達件数が多いと、最初は「今日は多いけど大丈夫かな!」と思いますが、すぐに「よし、やってやろう!」というモードに気持ちが切り替わります。件数が多いほど燃えるタイプなのかもしれません(笑)。

また、重たい荷物を軽々と積み降ろししているときなどは、配達先のお客様や、同僚ドライバーたちが「そんなに重たいものが持てるなんてすごいね!」と褒めてくれるので、心の中で「やったー!」と喜んでいます(笑)。

件数の多い配達をしっかりと完了したときや、お客様からお褒めのお言葉をもらったときは、秋元取締役も褒めてくれるので、すごくうれいしです。やりがいを感じています。

◆安全のために気を付けていることはなんですか。

運転の際にいちばん気を付けていることは、「ヒヤリ・ハット地点の徐行」です。運行しているルートの中で、「ここは乗用車がふいに飛び出してくることがあって危険だな!」と思っている、個人的なヒヤリ・ハット地点があります。そこでは目視や徐行を徹底して、事故がないように細心の注意を払います。また、小学校の通学路の近くを通ることがあるので、小学生の飛び出しにも気を付けています。

荷役作業の際は、トラックの荷台の中で荷崩れが起こる可能性があるため、荷降ろし時は次に配達する荷物を手前に出すなど、少しずつ荷物の高さを均していくことで、荷崩れが起こらないよう工夫しています。荷物の積み込みに関しては、研修時から先輩方が荷物事故の起こりやすいポイントを指摘してくれており、その指導内容を参考に、自分で工夫しながら、日々の積み降ろしを行っています。

女性の輝く現場から

第44回「2トン車ドライバー（ルート配送）」高橋沙季さん（株北日本流通センター／青森県）

連載第 44 回目となる今回取り上げるのは、「2トン車ドライバー（ルート配送）」のお仕事です。(株北日本流通センター（青森県）の高橋沙季さんが登場します。

プロフィール

細やかな配慮×旺盛な向上心が社内外から高評価!
「日々全力」の姿勢貫き目指すは4トンドライバー

- ・高校卒業後、医薬品製造会社の工場で、製品の目視検査業務に2年従事するも、父の一言をきっかけに転職を決意 (interview! 参照)。
- ・同社入社後の初任研修期間は1か月半と、異例の速さで独り立ち。「仕事の飲み込みが早く、今やベテランの先輩ドライバーに負けず劣らず迅速・正確な積み込みができるまでに成長しました」(秋元取締役)。
- ・今後の目標は、4トン車ドライバーへのステップアップ。「安心して業務を任せてもらえるよう、日々懸命に業務に取り組み、安全運転と無事故を継続したいです」(高橋さん)。
- ・休日は、昨年購入した400ccのバイクでツーリングをしたり、愛猫3匹と戯れたりして過ごす。「寝転がっていると上に乗ってくる猫を撫でている時間が、最高の癒しになっています」(同)。

- ✦担当業務: 2トン車による業務用食品のルート配送
- ✦勤続年数: 2年9か月
- ✦取得資格: 中型自動車免許

たかはし さきさん
高橋 沙季さん

高橋さんのある1日の仕事の流れ

高橋さんは日々、どのようなお仕事に携わっているのでしょうか。お仕事に1日密着させていただきました。

05:00

出社。車両点検、業務前点呼 (写真①)、検温 (写真②)、返却物の積み込みを行う。「『返却物』とは、前日の配達で、実際の注文数よりも納品数が多くて返品になった商品のことです。冷蔵・冷凍品もあるので、会社のストックカーに入れて保管し、翌朝にトラックに載せて返却します」(高橋さん)



05:30

会社を出発 (写真③)。秋田県大館市にある積み込み先に向かう。



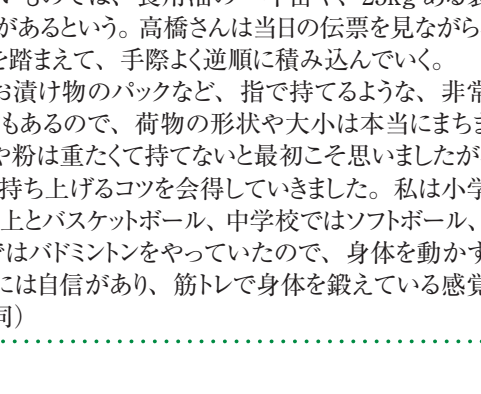
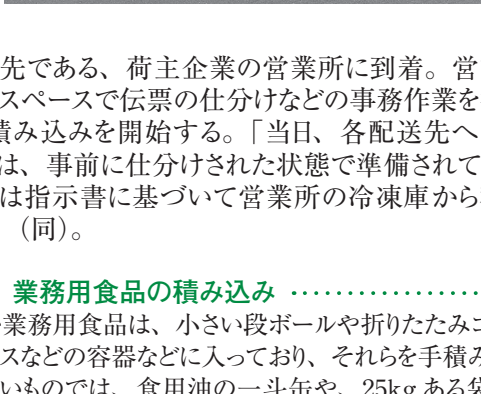
06:30

積み込み先である、荷主企業の営業所に到着。営業所内の作業スペースで伝票の仕分けなどの事務作業を行ってから、積み込みを開始する。「当日、各配達先へ配達する商品は、事前に仕分けされた状態で準備されていて、冷凍品は指示書に基づいて営業所の冷凍庫から積み込みます」(同)。



07:00

積み込み完了後、納品エリアに向けて出発 (写真④)。この日は午前中に22か所(秋田県大館市、青森県平川市・弘前市)、午後に5か所(青森県南津軽郡大鰐町・弘前市)の計27か所への配達を担当した。「配達先は、温泉のお食事処や、ホテルの厨房、病院の給食施設、ケーキ屋さん、パン屋さんなどさまざまです」(同)。



08:00

荷主営業所と同じ大館市内にある、1軒目の納品先に到着 (写真⑤)。検品を行いながら荷降ろしを行い、商品を受領した際に出る空の段ボールや、前日配達した分の牛乳用クレート(プラスチック製の運搬容器)などを回収する。続けて、午前分21か所へ配達を行う。



12:00

昼食休憩をとる。「午前中最後の配達先は弘前市なので、弘前市内のスーパーマーケットでお弁当を買い、トラックの中で食べることが多いです。よく食べるお気に入りのメニューは、青森ならではの甘めの味付けがおいしい『からあげ丼』です」(同)。

13:00

午後の配達を開始。大鰐町と弘前市の配達先5か所をまわり、最後の荷降ろし (写真⑥)を終えて、本日分の配達を完了。



14:30

帰車 (写真⑦)。業務後点呼、洗車 (写真⑧) 清掃、車両点検を行ったあと、回収した返却物を会社のストックカーへ収納する。



15:30

翌日の配車車番等を確認 (写真⑨) した後、退勤。



高橋さんはこんな人!



私のほうが年上ですが、社歴では高橋さんが先輩です。入社後の研修では、仕事内容や配達コースなどを丁寧に指導してもらいました。配達に行く先々で、お客様とのコミュニケーションが抜群で感心しましたし、作業もテキパキとしていて、仕事を円滑に進めることに長けている方です。

(同僚ドライバー 福田直樹さん/写真左)

2025・7・20

四季折々 289

▼都内に点在する旧華族・旧財閥の邸宅は、往時を彷彿とさせる威容を誇り、見る者を惹きつけてやみません。私も、これらの邸宅に興味があり、日にちを分けて巡りました。昨年12月に一般公開がオープンした、杉並区にある国の史跡「荻外荘」(てががいそ)は、元内閣総理大臣の公邸・近衛文麿の邸宅でした。1927年に建築され、その歴史的・建築的価値は勿論ですが、モダンな西洋建築と日本建築が融合した建物は、心を穏やかにします。特に、第2次近衛内閣の基本方針が話し合われ、「日独伊三国同盟」につながった「荻外荘」の場所として歴史にその名を刻んでいます。東京裁判に関連して自死した近衛公爵ですが、文献で知るにつれその人生は見事に凝縮された遍歴でした。閑静な住宅街に復原整備された此の地は、昭和初期の「激動の時代」を再現する貴重な空間です。▼

代に、ラーメン激戦地の荻野駅前(荻野)で昔年からの中華そばを「春木屋荻野本店」で堪能しました。「十年一日」味が変わらず、ほんとに安堵しました。▼北区内にある国指定名勝の「旧古河邸」(旧古河庭園 明治の元勳・陸奥宗光の元屋敷)は、男爵・古河虎之助が1919年に建築した大正期の面影を残す威風堂々とした

洋館をはじめ、広大な敷地には西洋庭園・日本庭園が整えられ、季節毎に咲く花々が私を訪れた5月には幾種もの薔薇が咲き誇っており、それはそれは綺麗でした。丁度、カメラマンとモデルが薔薇園にいて、モデルがあれこれポーズをとっていたエリアは、撮影のベストポジションでした。古河財閥を多角化させた、総合財閥にしながら53歳で当時の流行病で急逝する古河男爵の心中はいかにばかだったのでしょうか。▼台東区にある重要文化財「旧岩崎邸庭園」は、三菱財閥の創業者・岩崎邸庭園の三男・岩崎久彌の本邸として1896年に建築されました。洋館・和館などが広大な敷地の中に建ち、都会の喧騒から隔絶されたまさに別世界です。見ることで圧倒するスケールとはこのことです。徒歩圏内に上野不忍池があり、当時は高い建物など皆無でしたから、贅を尽くした洋館は明治の実力者の底力をまざまざと周囲に見せつけたことでしょう。▼不忍池近代には当時から饅頭や豚カツ屋などが多く、日本の礎を築いた実業家が、「滋養をつけていたのでは?」と勝手な想像をしてみました。▼今夏は、例年になく異常な猛暑ですが、十分に水分補給をしながら、土日にでも散策がてら都内の旧華族や旧財閥の邸宅めぐりに出掛けてみてはいかがでしょうか! (山崎 蕙)