昭和35年11月28日第3種郵便物認可　　令和7年(2025年)　第2267号

国土交通省認定 業務前自動点呼
e点呼セルフ Type ロボケビー
全国 696 事業所※にご導入いただいております！
※2025年10月時点
東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp

Japan Trucking Association JTA since 1953
広報とらっく
毎月1日・15日発行
10月25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（広報部）
https://jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報部まで
（定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます）

第30回「全国トラック運送事業者大会」

トラック適正化二法の施行に向け　叡智と総力を結集して
業界の発展を期し　大いに気勢を上げた熱気あふれる大会を開催!!

新潟市「朱鷺メッセ」に1300人余が集結

全日本トラック協会は10月15日、新潟県新潟市の朱鷺メッセ新潟コンベンションセンターで第30回「全国トラック運送事業者大会」を開催した。

本大会は、北陸信越ブロックトラック協会（小林和男会長）と新潟県トラック協会（同）が中心となって1年以上前から開催に向けた準備を進め、全国から1300人余りのトラック運送事業者が出席した。

主催者としてあいさつした寺岡洋一全日本トラック協会会長は、今年6月に成立したトラック適正化二法（貨物自動車運送事業法の一部改正、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）について、「適正化二法で示された内容を実現することができれば、業界を取り巻く景色が一変する」と指摘した上で、適正化二法の円滑な施行に向けて全力で取り組むと強調。また、今後も「会員ファースト、業界ファースト」を貫く姿勢を示した。

寺岡　洋一
全日本トラック協会会長

全体会議では冒頭、主催者を代表して寺岡全ト協会長があいさつ（別掲）。また、開催地を代表して小林北陸信越ブロックト協会長が、「今回は第30回という記念すべき大会。30回継続することができたのは、会員事業者の皆様がこれまで様々な取り組みを実践してきたからこそであり、厚く御礼申し上げる」とあいさつした。

全体会議を中断して開催したシンポジウムでは、「トラック適正化二法施行に向けての期待」をテーマに、国土交通省物流・自動車局の三輪田優子貨物流通事業課長、読売新聞東京本社の佐々木達也編集委員、全国交通運輸労働組合総連合の織田正弘中央執行委員長、日本PMIコンサルティング㈱の小坂真弘代表取締役、小林和男全ト協副会長（総務委員長）がパネリストとして登壇。コーディネーターを流通経済大学流通情報学部の大島弘明教授が務め、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的に成立した、トラック適正化二法について概要説明と意見開陳を行った上で、登壇者が闊達な議論を展開した（4・5面に詳細）。

続く記念講演会では、新潟日報社の小田敏三相談役が「2025年これからの地方創生」をテーマに講演を行った（3面に詳細）。

再開した全体会議では、「トラック適正化二法が実効性をもって機能するため業界の叡智と総力を結集」を筆頭に、「軽油引取税の暫定税率の廃止の実現」、「運輸事業振興助成交付金制度の維持」、「軽油価格カルテルの徹底的解明」など12項目の大会決議（2面に全文）を、東崎真也北陸信越ブロック青年協議会代表幹事が読み上げ、満場の拍手をもって採択された。

その後、国交省の石原大物流・自動車局長と新潟県の花角英世知事が来賓あいさつを行った（2面に詳細）。

なお、来年の第31回大会は中国ブロック（広島県福山市）での開催であることから、中国トラック協会の小丸成洋会長（広島県トラック協会会長）が招聘あいさつを行った。最後に、操川一郎石川県ト協副会長の音頭により、全員で力強く「ガンバローコール」を行い、上嶋金司長野県ト協会長の閉会あいさつで全体会議を締めくくった。

小林　和男
北陸信越ブロックトラック協会会長

石原　大
国土交通省物流・自動車局長

トラック運送業界の一致団結へ「ガンバローコール」（10月15日、新潟市「朱鷺メッセ 新潟コンベンションセンター」）

「会員・業界ファースト」を貫き 業界の未来を切り開く

寺岡会長あいさつ（要旨）

去る7月10日に開催された常任理事会・理事会合同会議において、全日本トラック協会の新体制が本格的にスタートした。新体制では、「トラック適正化二法対策委員会」、「社会的評価向上委員会」、「車両技術委員会」の3委員会が新設された。私が委員長を務めているトラック適正化二法対策委員会では、8月27日に第1回委員会を開催し、今後は許可更新制や適正原価などについて議論や意見交換、提言等を実施していく。

今年6月4日に歴史的なスピードで可決・成立した「トラック適正化二法」はトラック運送業界にとって非常に素晴らしいものであり、トラック適正化二法で示された内容を実現することができれば、業界を取り巻く景色が一変すると感じている。今後もトラック適正化二法の円滑な施行に向け、全力で取り組んでいく。

さて、10月4日に実施された自由民主党総裁選挙で高市早苗衆議院議員が選出されたことを受けて、全ト協では10月7日に全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会との3団体による祝勝会を開催した。会には、選挙対策本部長を務められた中曽根弘文参議院議員をはじめ、6人の議員の先生方が駆けつけて下さった。高市総裁は、選挙前の公約でも、また総裁就任後の記者会見でも、軽油引取税暫定税率の廃止について言及されてきた。高市総裁の誕生を、全ト協をはじめとした3団体は非常に歓迎していたが、10月10日に公明党の斉藤鉄夫代表が自民党に対して連立関係を解消すると通告したことで、政治を取り巻く空気が一変した。

私がいま懸念しているのは、国土交通省が今後どうなるのかということである。国交省の皆様はワンチームで様々な施策の実現に向けて懸命に取り組まれており、我々トラック運送業界の抱える課題の解消に向けても真摯に取り組んでこられた。今後、国交省がどのような形になるのかは現時点ではまだ分からないが、できれば現状の形を保っていただくことを期待している。

また、9月には公正取引委員会が東京都内の法人向け軽油販売価格についてカルテルを結んだ疑いで、石油製品販売会社8社に対して独占禁止法違反容疑で強制捜査に入ったとの報道があった。これが事実であれば、我々トラック運送事業者が不当に高い軽油を購入させられていたことになり、誠に遺憾である。公取委には、徹底的に事実を解明していただき、膿を出し切っていただきたいと考えている。

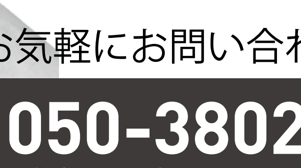
全ト協としては、今後も「会員ファースト、業界ファースト」ど真ん中で、決してぶれることなく、業界の舵取りを進めていきたい。

全日本トラック協会
令和7年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番：オムロン HBP-9030
安全運転や生活習慣改善には、日々測定が重要です
業務用血圧計が10万円以下で、さらに助成活用で半額！
業務前自動点呼システムとの連携可能！
健太郎®
商品型式：HBP-9030
医療機器認証番号：231ABBZX00007000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器

医療機関でも大活躍!! 安定感があり使いやすい
ポイント1　USBケーブル接続　USB接続で測定データの通信が可能なため記録・管理がカンタン！プリンター用紙出力も可能
ポイント2　「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！　腕を奥まで入れてください
ポイント3　設置したまま手早く部品が交換できるため、修理に出す必要がなく続けて測定できます！
健康起因による事故予防対策の一環にご活用を
業務用血圧計専用WEBページで商品の特徴をご確認いただけます
製品についてのお問い合わせは日貨協連まで　TEL.03-3355-2031
ご注文は日貨協連のホームページまたはファクスからお申し込みください。
https://www.nikka-net.or.jp　FAX.03-3355-2037
日本貨物運送協同組合連合会
オムロン ヘルスケア株式会社 OMRON

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！

GPS動態管理　日報自動作成　メール送受信
デジタコ初導入にピッタリ!!
ロジたこ [シンプルデジタルタコグラフ]
国土交通省型式認定取得



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
※上記の時間帯以外及び土日／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/
SYSTEC SOLUTION PROVIDER SYSTEC 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 芝日景有楽ビル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　〒541-0045 大阪府大阪市中央区道修町2-1-10 T.M.B道修町ビル3F

第30回「全国トラック運送事業者大会」特集

再開全体会議・来賓あいさつ・大会決議

「軽油引取税暫定税率の廃止」「運輸事業振興助成交付金の維持」など12項目を決議

再開した全体会議では、「トラック適正化二法が実効性をもって機能するため業界の叡智と総力を結集」を筆頭に、「軽油引取税の暫定税率の廃止」、「運輸事業振興助成交付金制度の維持」、「軽油価格カルテルの徹底的解明」など12項目の大会決議（全文別掲）を、東崎真也北陸信越ブロック青年協議会代表幹事が読み上げ、満場の拍手をもって採択された。続いて、国土交通省物流・自動車局の石原大局長と新潟県の花角英世知事が来賓あいさつを行った（詳細別掲）。その後、来賓紹介と祝電披露が行われ、高市早苗自由民主党総裁ほかから寄せられた祝電が披露された（高市氏からの祝電の内容は別掲）。

なお、来年の第31回大会は中国ブロック（広島県福山市）での開催であることから、中国トラック協会の小丸成洋会長（広島県トラック協会会長）が、「広島県福山市は穏やかな気候と豊かな自然があるほか、日本遺産に認定されている鞆の浦や福山城、また『ばらのまち福山』としても知られている。全国のトラック運送事業者の皆様に、ぜひ福山にお越しいただきたい」と招聘あいさつを行った。

最後に、操川一郎石川県ト協副会長の音頭により、全員で力強く「ガンバローコール」を行い、上嶋金司長野県ト協会長の閉会あいさつで全体会議を締めくくった。

上嶋　金司
長野県ト協会長

小丸　成洋
中国トラック協会会長

東崎　真也
北陸信越ブロック青年協議会代表幹事

操川　一郎
石川県ト協副会長

再開全体会議　来賓あいさつ（要旨）

物流のあり方を変える適正化二法
業界との意見交換重ねながら仕組みを具体化

石原　大　国土交通省　物流・自動車局長

石原　大　局長

皆様方は全国各地で昼夜を問わず、事業を通じて国民生活を支え、また災害発生時には被災地の復旧・復興にも尽力していらっしゃいました。この場をお借りして、深く敬意を表します。

先ほど採択されました決議（別掲）は、まさに今のトラック運送業界を取り巻く諸課題の解決に向けた内容となっております。労働力不足などは今後もますます厳しくなってくると想定されますが、トラック物流が国民生活や経済活動に果たしている役割や価値は再認識されていかなければならないと考えます。

今年6月には、トラック運送業界の皆様のご尽力のおかげで、「トラック適正化二法」が可決・成立しました。トラック適正化二法はまさにこの国の物流のあり方を大きく変えるものであり、国土交通省としましてはトラック運送業界の皆様方としっかり意見交換を重ねながら、施行に向けた仕組みづくりを進めていきます。

また、現在改定に向けた検討が進められている次期「総合物流施策大綱」についても、業界の持続的発展に繋がる様々な施策を具体化し、業界の明るい未来を描けるように取り組んでまいりたいと考えております。

将来担う世代に選ばれる職場づくりに期待
県として人材確保対策などを支援へ

花角　英世　新潟県知事

花角　英世　知事

全国のトラック運送事業者の皆様方が一堂に会する、第30回記念大会が新潟県で開催されたことを非常にうれしく感じるとともに、県外からお越しの皆様を心より歓迎申し上げます。

新潟県内では、令和6年に能登半島地震、そして4年には村上市など下越地方で統計開始以来の記録的な大雨に見舞われました。さらに、2年には大雪により、関越自動車道等で大規模車両滞留が発生するなど、これまで様々な災害が発生してきました。

こうした災害時においても、被災者の命を守るために、新潟県トラック協会の皆様方には支援物資輸送に尽力していただきました。新潟県ト協の皆様方のご活動に対し、この場をお借りして改めて感謝申し上げるとともに、敬意を表します。

トラック運送業界は労働力不足や燃料価格高騰など様々な課題に直面していますが、県としましては、関係団体と連携しながら、トラック運送事業者に対して、デジタル化や人材確保対策などの支援を進めてまいります。

引き続き、業界の皆様方には、将来を担う若い世代から選ばれる職場づくりを進めていただきたいと考えます。

祝電
自由民主党総裁　高市　早苗

公益社団法人全日本トラック協会の第30回「全国トラック運送事業者大会」のご盛会を心よりお喜び申し上げます。

トラック輸送は国内の貨物輸送の大宗を担い、日本経済と国民生活を支え、暮らしを守っていただいており、極めて重要な基盤産業であります。

自由民主党は、本年6月に成立したトラック適正化二法の施行と、トラック運送業界のさらなる健全な発展が果たされるよう、全力を傾注してまいります。

本日の事業者大会が実り大きなものとなるよう、さらに、トラック運送業界ならびに全日本トラック協会の今後ますますのご隆盛を心よりお祈り申し上げます。

大会決議

私たちトラック運送事業者は、我が国の国民生活、産業活動を支えるライフラインであり、災害時には被災地に向けた緊急・救援物資輸送の担い手として、重要な使命を果たすべく、日夜懸命に努力している。

このような中、本年6月には、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、「トラック適正化二法」が成立した。

我々は、この目的の実現に向けて、社会との共生を図りながら、トラック運送業界の叡智（えいち）と総力を結集して、事故防止対策や人材確保対策など当面する諸課題に果敢に対応し、全力を傾注し邁進しなければならない。

このため、我々は本日、第30回全国トラック運送事業者大会の開催にあたり、本大会の総意をもって、以下のとおり決議する。

一、トラック適正化二法が実効性をもって機能するため業界の叡智と総力を結集しよう
一、軽油引取税の暫定税率の廃止を実現しよう
一、運輸事業振興助成交付金制度を維持しよう
一、軽油価格カルテルを徹底的に解明させよう
一、商慣行の見直し並びに長時間労働の是正と取引環境の改善を図ろう
一、交通事故、飲酒運転及び労災事故を根絶しよう
一、適正化事業の推進による法令遵守の徹底を図ろう
一、トラック・物流GメンとGメン調査員の連携による荷主対策の深度化を図ろう
一、高速道路料金の割引の拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備、駐車スペースや休憩施設の整備・拡充を実現しよう
一、良質なドライバーの人材確保に向けて賃上げを実現しよう
一、カスハラ等の撲滅などによりドライバーの社会的評価の向上を図ろう
一、新技術を活用した物流DX及び効率化を推進しよう

右、決議する。

令和7年10月15日　第30回全国トラック運送事業者大会

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。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
1	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条1-1-2	011-897-9101	39
2	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北11-11-33	0144-55-7491	63
3	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-1-15	022-232-9336	39
4	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針15-1	0248-21-7167	45
5	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田1390	0299-48-3455	30
6	矢　板	栃木県矢板市乙畑440-2	0287-48-1919	46
7	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋6-699-1	048-623-6815	41
8	東　神	神奈川県大和市上草柳588	046-261-1100	97
9	新　潟	新潟県新潟市西区山田196-1	025-233-6961	52
10	金　沢	石川県金沢市千木町ル21-1	076-257-2755	56
11	浜　松	静岡県浜松市中央区流通元町2-3	053-421-5311	116
12	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前3-601	052-303-2188	97
13	亀　山	三重県亀山市小野町桜口586-4	0595-82-3935	82
14	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満2337-1	0749-26-0156	45
15	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町20-1	072-832-2362	80
16	奈良・針	奈良県奈良市針町487-1	0743-82-0622	60
17	岡　山	岡山県岡山市中区倉富285-19	086-277-4055	37
18	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保21193-3	0848-46-1882	37
19	三　次	広島県三次市西酒屋町船所1468	0824-63-0025	30
20	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	70
21	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町617-1	0942-83-7035	48
22	諫　早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
23	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口6045-2	097-597-6233	43

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

第30回「全国トラック運送事業者大会」特集

記念講演会・懇親会・「トラックの森」記念植樹式

「2025年これからの地方創生」（要旨・抜粋）

㈱新潟日報社　小田　敏三　相談役

昨日、全日本トラック協会の皆様に植樹をしていただいた海岸近くで、48年前、中学1年生の女の子が北朝鮮に拉致された。その拉致事件の第一報の記事を書いたのが、私だった。入社4年目の新人だったが、事件記者としてのキャリアをスタートしたのがその事件で、「失踪事件」と書いてしまった。そのタイトルが「拉致」に変わるのに、25年もかかった。新聞記者人生の中で、今でもあの無力感をずっと拭い去ることはできない。

我々の仕事について、「メディアが毎日報じているのは表層的なことで、その川底で何が起きているのかという報道は少ない」とよくお叱りをいただく。では今、全世界で起きている、川の底どころか、太平洋の海の底で、とてつもない緊張感が渦巻いており、この緊張渦巻く情勢というのはいつから始まったのかという話をしたい。

◆田中角栄と日中国交正常化

結論からいうと、昭和47年9月29日、北京で調印された日中国交正常化、ここから始まった。重要なのは「国交回復」ではないこと。当時は、国交がなく、初めて正常化された。いわゆる共産主義国家を「東側」、民主主義国家を「西側」とした、東西冷戦という非常に緊張した国際情勢の中で、日中国交正常化が行われた。

人民大会堂で、周恩来と田中角栄が握手をした時期というのは、日本は敗戦からまだ27年しか経っておらず、まだ敗戦の傷は癒えていなかった。そして中国も、昭和24年に共産主義革命で建国してからまだ23年だった。北朝鮮において、昭和25年に勃発した朝鮮戦争は、いまだ休戦してない。つまり、アメリカと、当時のソビエト連邦との関係が緊張する中、その間に中国が挟まり、その中でちっぽけな日本が、孤独に存在していた。

私は、入社7年目に東京支社に配属され、田中角栄の番記者になり、毎日のように田中先生の目白の自宅に通った。ある時から二人きりでいろんなことを話すようになった。「田中先生の中で、世界で最も印象深い人物は」と聞いたところ、間髪を入れず「周恩来」と答えた。「周恩来のどこが素晴らしいのか」と聞くと、「官僚を束ねられる政治家だ」と答え、それから独り言のように、「日中は裏安保」と言った。「裏安保というのはどういう意味か」と尋ねると、問わず語りに話し始めたのは、日中国交正常化をなぜその時に成したのかということだった。

その時、田中角栄が言ったのは、「日本が戦後復興を成し遂げると必ず、アメリカは再軍備を要求してくる。それを避けて、日本が経済繁栄主義を保つためには、当時人口7～8億といわれたこの中国の民という壁が、アメリカとソ連の間にあり、そこに日本が入るわけだが、中国にその壁になってもらう。その中国と日本が国交を正常化することで経済は繁栄し、その中国の壁がなければ、アメリカは対ソ連の関係で、軍備をもっと要求してくる。だから日中国交正常化した」ということだった。そうすると、日米安全保障条約が、表の安全保障条約なら、日中国交正常化は、裏の安全保障である。日本はまだ戦後復興から高度経済成長期に向かう時代で、とても軍備を増強できる状態ではなく、経済繁栄を続けるために日中国交正常化を行ったのだという話をしてくれたのだ。

私には当時、政治のことを指南してくれる先生がいた。その人は池田勇人内閣の「影の官房長官」と呼ばれた伊藤昌哉さんだ。伊藤さんのところに行き、「実は、田中先生が『裏安保だ』と言った」と話すと、伊藤さんは血相を変えて「本当にそう言ったのか」と何度も念を押して聞いた。「それは池田勇人が大平正芳にいつも言っていたことだ」と話し、自分で納得するように、「日中国交正常化は大平の知恵と、田中の決断によって成し遂げられたんだな」としみじみ言っていたことをよく覚えている。

◆日中国交正常化交渉時における二つの難問

日中国交正常化交渉には二つの難問があった。一つは台湾問題で、もう一つは戦後賠償問題。台湾条項を受け入れた理由は、日本が無条件降伏を受け入れた「ポツダム宣言」の中に、第1次世界大戦後、日本が植民地化した台湾を含むアジアを全て放棄せよという「カイロ宣言」が入っている。日本政府としては、ポツダム宣言を受け入れた立場だから、この国際的な約束については受け入れる立場で、双方が主張をするという前提で、「二つの中国」という、中国の主張を尊重する。日本は、当時外務省の条約課長で、のちに事務次官になる栗山尚一（たかかず）さんという方に話を伺った時に、『中国が一つだというのは尊重するけれども、武力による統一は認めない』という枠組みができた」という話だった。しかしこの53年後の今こそ、台湾有事に関して、中国が台湾に対して、日本の立場を含めて挑発、脅し、力の誇示を繰り返している。

もう一つの大きな問題は、戦後の補償問題だ。これは田中先生に聞いた際、日本も、中国がどういう出方をするのか、全く分からなかったという。ところが、交渉開幕の直前に中国側が、「戦後補償問題は中国側からは請求しない」という連絡があった。その理由は、田中先生の話では、のちに有名になる「二分論」で、日本軍と国民は別で、日本国民も被害者であると、毛沢東と周恩来が話し合った。実は、この戦後賠償を請求しないと言われたことに、大平正芳外務大臣はものすごく感激した。そして7年後、総理大臣になった大平正芳は昭和54年12月に中国を訪れた。中国もちょうど時代が変わり、鄧小平が主導権を握り、いわゆる「改革開放路線」という経済路線をスタートさせた。大平総理は、中国に対して巨大な円借款を約束した。大平は、外務大臣時代に中国が戦後賠償を請求しなかったということの代わりに、日本は中国の復興を手伝いたいということで円借款を有償、あるいは無償で、技術支援という名目で行った。令和4年3月までの43年間、日本が中国に対して供与した円借款の総額は約3兆6500億円。無償では平成18年までに約1600億円、有償では平成19年までに約3兆3千億円。実は3年前まで、技術支援という名目で約1900億円を供与しており、これが中国の経済発展に大変な恩恵を与えた。今から15年前の平成22年に、中国が日本を抜いてアメリカに追随してGDP世界第2位の経済大国となった。

田中角栄に、なぜ日中国交正常化はあのタイミングだったのかと尋ねた時に、「この問題は、中国の革命第一世代（毛沢東・周恩来）が生きている時でなければ、話が進まない」と言った。実際に血を流し、革命を起こして、中国共産党を作った世代が生きていないと、本当の話はできないということだ。周恩来は「戦争は起こしてはいけない」ということが骨身に染みて分かっていた。だから、日中国交正常化は毛沢東も周恩来も生きているあのタイミングしかなかった。

日中国交正常化が行われたのは昭和47年で、これがもし4年遅れていたら、成しえなかったことだ。歴史にｉｆはないが、日中国交正常化の4年後である昭和51年、1月に周恩来が亡くなり、7月に田中角栄はロッキード事件で逮捕され、9月には毛沢東が亡くなった。昭和47年の2月に田中内閣がなければ、同年9月に日中国交正常化は成しえなかった。今から53年前に「そもそも」そういうことが起き、今なおまだこうした問題を引きずっているということをご理解いただきたい。

◆地方創生のキーワード

地方創生について申し上げると、人口が減少すれば、経済は縮小する。人口減少社会をどう生きるかということになると、いろいろなキーワードがあるが、一つは平均年齢だ。実は、平均年齢というのは、今のこの世の中を支えている世代がいくつぐらいかを示している。昭和35年の新潟県における平均年齢は29歳だったが、今の平均年齢は48歳だ。つまり、昭和35年の日本では、29歳の人たちが平均の人たちだったわけで、会社や組織でも責任のある立場で働いていた。平均年齢が48歳の世代が今、世の中を支える中心世代だが、どういう世代かというと、子育てが終わっているか、子どもがこれから進学、あるいは結婚して、自分の老後ということも考えなければいけないという、こういう人たちが今の世の中を担っている。

人口減少は経済縮小になるが、人口の規模を考えた時に、今、日本の人口は1億2300万人、平均年齢は48歳。恐ろしいのはインドで、令和22年には人口が16億人になるといわれている。インドでは平均年齢が29歳で、インドがいかに若いかが分かる。

他国が「人口は力だ」ということを示す中、これから日本はどうすればよいかを考える時に出てくるもう一つのキーワードというのは、「国内外との連携」だ。「地産地消」という言葉があるが、これからの地方が目指す形は、県外と連携しての「互産互消」だ。地元産の商品を地元で消費する「地産地消」に対し、「互産互消」は、他の地域と生産品を交換し、消費し合うというもの。例えば、新潟県のおいしい枝豆は、県内で消費してしまうのではなく、山梨県のぶどうと交換し、地元にないものを消費する。こうした「あるものとないものを認め合い、互いに活かそう」という考え方を国レベルでもやらなくてはいけない。もはや新しいものをどんどん作っていく時代ではなく、「修復社会」ということがキーワードになる。

さらにもう一つ、「たたみ方」というキーワードも重要だ。国の人口が1億2千万人から1億人、新潟県なら250万人から200万人に減少する。それに見合った「たたみ方」が必要だ。次に繋ぐために、風呂敷をきちんとたたんで進むという意味だ。例えば、集落が100軒から5軒になったとして、上下水道や道路を新しくするのは難しい。かといって、じっとしているわけにもいかない。こういう時に、どのような「たたみ方」をするのかが、今最も大きな課題だといえる。

地方創生の「創」の字は、絆創膏の「創」。創生させるというのは、相当の生傷が絶えないぐらいの努力をしなければ達成できないのではないかと考える。

・小田 敏三氏　プロフィール
㈱新潟日報社相談役。東京都出身。昭和49年に新潟日報社に入社し、編集局編集部長、取締役編集局長、代表取締役社長、代表取締役会長を歴任し、令和6年から現職。

懇親会

全体会議終了後には懇親会が盛大に開催された。

懇親会は、フリーアナウンサーの菊野麻子氏の司会で進められ、まずアトラクションとして、佐渡で最も所属人数が多い鬼太鼓の団体「加茂歌代鬼太鼓組」が「雄鬼」と「雌鬼の糸取り」の舞を披露。舞と太鼓の力強い裏打ちが、会場の雰囲気を高めた。また、新潟市を拠点とする芸妓として知られる古町芸妓が、三味線の音色に合わせて美しい踊りを披露し、宴の席に和と華を添えた。

「加茂歌代鬼太鼓組」が「雄鬼」と「雌鬼の糸取り」の舞を披露

新潟の伝統文化として知られる古町芸妓

髙田　和夫　富山県ト協会長

中原　八一　新潟市長

山田　秀一　石川県ト協会長

歓迎あいさつでは、髙田和夫富山県トラック協会会長が「新潟の豊富な食材を活かした料理の数々を、新潟の銘酒とともに楽しんでいただくとともに、会員同士の交流を深めていただきたい」とあいさつ。また、新潟市の中原八一市長が「新潟は北前船が多く寄港する港町として、古くから栄えてきた。皆様方には、新潟の歴史や文化、おいしい食事を楽しんでいただきたい」とあいさつした後、中原市長の発声により乾杯を行った。

提供された料理は、新潟伝統の郷土料理「のっぺ」や生寿司三種の盛り合わせ、新潟県北村上の塩引き鮭の粕汁、佐渡サーモンのパン粉焼き　ヤスダヨーグルトのハーブソース、新潟県産牛のステーキ　豆乳味噌醤油マスタードソースなど、髙田富山県ト協会長が歓迎あいさつの中で言及した新潟の食の魅力を堪能できるメニューだった。また、乾杯酒としては緑川（魚沼市・緑川酒造）が用意されたほか、朝日山（長岡市・朝日酒造）や菊水（新発田市・菊水酒造）、麒麟山（東蒲原郡阿賀町・麒麟山酒造）など越後の地酒が勢ぞろいした。

会の最後には、山田秀一石川県ト協会長が閉会あいさつを述べ、懇親会は閉幕。全国から参加した出席者たちが、華やかな宴の中で親睦を深めた。

第22回「トラックの森」植樹式

西海岸公園にクロマツ100本を植樹
業界が育んできた緑を次世代に繋ぐ

左から小林副会長、寺岡会長、佐久間中央区長、庄子副会長

事業者大会の開催に先立つ10月14日には、新潟市中央区の西海岸公園にて、第22回「トラックの森」記念植樹式が開催された。

植樹式では冒頭、小林和男新潟県トラック協会会長があいさつ。「トラック運送業界は、国民生活や経済活動を支えるライフラインとして、極めて重要な使命を担っている。一方で、業務に伴って排出するCO_2対策をはじめとした環境負荷への対応は、避けて通れない重要な課題。全ト協では環境保全への取り組みの一環として、毎年この記念植樹を行っている。緑を育むこの活動を通じて、自然環境への感謝と未来への責任を形にするとともに、地域の皆様とともに歩む姿勢を改めて示す機会と考えている」と、同事業の意義について紹介した上で、「西海岸公園は海岸沿い約5キロメートルにわたって広がり、38万本のクロマツ林を取り込んだ広大な公園で、新潟市民の憩いの場として知られている。本日植える1本1本の木々が、やがて豊かな緑となり、より市民に親しまれる公園になって、次の世代に受け継がれていくことを願っている」と述べた。

今回の植樹式では、クロマツ100本を植樹。当日は、寺岡洋一全ト協会長をはじめとした出席者が、クロマツ20本を植樹した（写真㊤）。続けて、記念看板除幕式と記念撮影（写真㊦）を行った。

その後、新潟市の佐久間なおみ中央区長から小林新潟県ト協会長に対して、感謝状が贈呈された。

式の最後には、庄子清一全ト協副会長（環境対策・GX委員長）が閉会のあいさつを行い、「新潟市郊外のこの地は、市民の憩いの場と聞いている。今回の植樹により、市民の皆様にもトラック運送業界を身近に感じていただけると思っている」と述べた上で、「『トラック運送業界の環境ビジョン2030』では、CO_2削減のメニューの一つとして『トラックの森づくり事業』が重要な位置付けとなっている。今回の植樹を契機に、全国のトラック協会に広がっていくことを期待している」と述べた。

全ト協ホームページ
「トラックの森」づくり事業

第30回「全国トラック運送事業者大会」特集　**シンポジウムダイジェスト**

テーマ「トラック適正化二法施行に向けての期待」

コーディネーター
大島　弘明　氏

大島弘明氏　本年6月に「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」ならびに「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」という二つの法律が可決・成立した。ただ、まだこの「トラック適正化二法」について、正確に理解されていないこともあると思う。今日は、皆様とこの法律について共通理解を図りたい。まず、この法律の主旨（図1）についてみていく。

物流が国民生活・経済活動の基盤であり、トラックドライバーの経済的・社会的地位の向上を図らなければ、物流が維持できない。そこにおいて、トラックドライバーの適正・適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上を目的に今回の法改正に至った。

特に、「トラックドライバーを確保するための賃金アップ」が、極めて重要なことだと私は考えている。今回の貨物自動車運送事業法の一部改正について、ポイントは4点ある。

まず一つ目は、「許可の更新制度の導入」。今まで、無期限だった許可が、今回の改正により、5年ごとの更新制を導入することになった。

二つ目は、「適正原価」を下回る運賃および料金の制限。こちらについては、皆様の会社で貨物を運ぶ際、あるいは他の事業者に運送を委託する際、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保するということが法律となった。こちらは、きちんとした原価をいただき、それを賃金に反映することが大きな目的だと理解している。この適正原価の内容については今後検討されることとされており、すでに始まっているものではない。「標準的運賃」については廃止ということになっているが、私は「発展的解消」と理解している。

三つ目は、「委託次数の制限」（図2）。トラック運送事業者と貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を2回以内に制限するよう努力義務化する。つまり、真の荷主がいて、元請事業者がいる場合、その元請事業者から数えて1次、2次までが実運送で、ここまでに抑えるように努めるということが今回決められた。

四つ目は、「違法な『白トラ』に係る荷主等の取締り」（図3）。適正な原価を収受いただこうという一方で、届出なく有償運送行為を行うトラック、つまり「白トラ」を荷主が利用することを禁止し、罰則をつけるという内容で、荷主に対しても、是正指導が実施される。「何人も、無許可でトラック運送事業を営む者に貨物の運送を委託してはならない」という、荷主側に対する取締りで、違反した場合は罰則がある。この白トラに関わっているおそれや、疑いのある荷主に対しては、「トラック・物流Gメン」が是正指導を行い、白トラ行為のおそれがあれば、荷主に対して要請を実施する。疑うに足りる相当な理由があると認める時には、荷主に対して勧告・公表を行う。

以上4点が、貨物自動車運送事業法の一部改正の内容である。

また、図1の右側にある「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」については、今申し上げた事業法の改正を担保する目的で、特に三つ目の項目である「物流政策推進会議」を設置するということが大きなトピックだ。これは、政府が物流に関する施策の、総合的かつ集中的な推進を図るために国が設置するもので、連絡調整を行い、産業界を含む広く関係者の意見を聞きながら、適切に施策を進めていく。その体制についてもこの法律を改正する中で担保していただいている。皆様にはぜひ再度、この法律改正に関してご理解をいただければと思う。

続いては、国土交通省の三輪田課長からトラック適正化二法の施行スケジュールについてご説明いただく。

図1

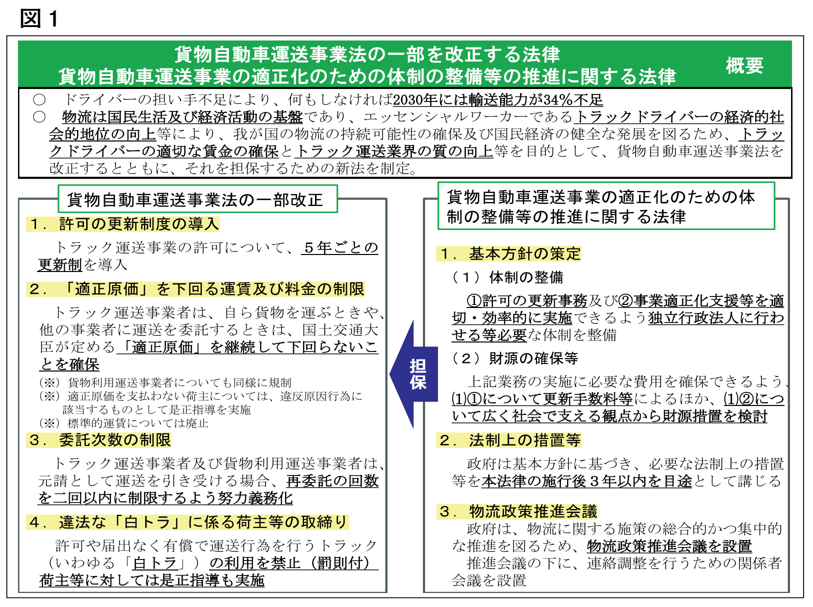


図2

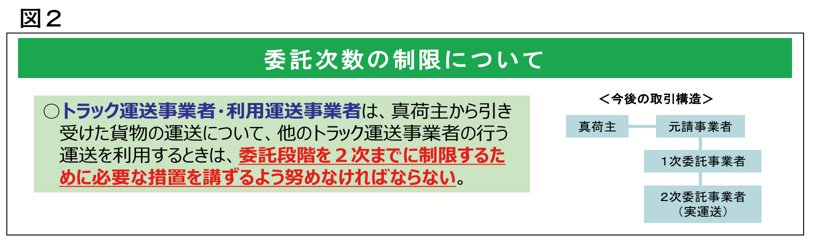
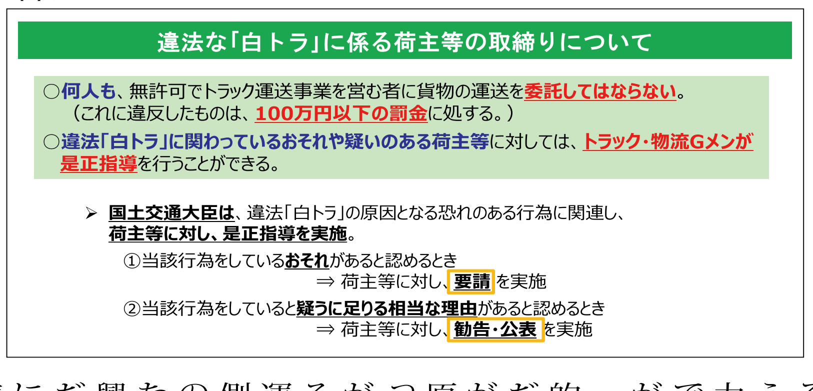


図3



三輪田　優子　氏

三輪田優子氏　トラック適正化二法の施行時期について図示した資料（図4）をご覧いただきたい。

上の段が事業法、下の段が体制整備に関する新法のスケジュールを示したもの。まず本年6月にこの法律が公布され、最初の施行はそこから1年以内ということで、来春がまず1回目の施行タイミングになる。この時点では、委託次数の制限と、違法な白トラに係る荷主等の取締りが施行となる。さらには、一般貨物事業の許可を持っている皆様には、すでに改正物流法に基づく書面交付義務などが今年4月から義務付けられているが、利用運送事業者にも同じ義務が適用されるという内容も含まれており、これが第1段階の施行である。

第2段階は、「（公布後）3年以内」ということで、令和10年春頃になるかと思うが、こちらが2回目の施行のタイミングになる。ここでまず「許可更新制度」と、皆様の関心が高い「適正原価の遵守義務」が始まる。それから、今回の法律の中に、労働者であるドライバーの皆様の処遇を確保せよという処遇確保義務規定が入っているので、これらが3年以内に施行される内容だ。ただしその前に、適正原価が決まってから、適用を開始すると言われても皆様も困惑すると思うので、施行までには十分な周知期間を設ける。例えば、施行1年前といったタイミングには、国交大臣が適正原価を告示するスケジュールになる。

なお、今から3年以内に許可更新制度が始まると申し上げたが、実際にはプラス2年間程度の経過措置が設けられている。その間に、適正原価の遵守義務に沿って、皆様に社内の体制をしっかり整えていただき、さらに2年経った後、つまり公布から約5年後、令和12年に許可更新の申請が始まるというスケジュール感を持っていただければと思う。今トラック運送事業者は6万3千者ほどで、なかなか全社の申請を一度に捌くことはできないため、貸切バスなどの例に倣い、5年をめどで一巡するよう、何グループかに分ける形で審査を行うスケジュールとしたい。

そして、体制整備の新法に関しては、なかなか地方運輸局だけではマンパワーも厳しいということで、今回の法律では独立行政法人にアウトソーシングして体制を整備するという規定が入っている。今日の時点ではどこの独立行政法人にやっていただくかは、全く決まっていない。それを公布から3年以内に政府、国交省から、新しい法律改正案を国会に提出してご審議いただく形で体制整備を図るスケジュールになる。

大島氏　続いてパネリストの方々に、それぞれの立場からご意見を頂戴できればと思う。まず、トラック運送事業者の立場から、小林会長。

小林　和男　氏

小林和男氏　全体で最も大事なことは、目的をはっきりさせることだ。具体的に言うと、ドライバーの適切な賃金の確保、トラック運送業界の質の向上を図ること。この法律は全て、これを目的に施行されるということを常に忘れないようにすることが、我々にとって最も大切なことである。私は55年以上トラック運送事業に携わっているが、このような法律ができるとは夢にも思わなかった。非常にありがたい法律ができたと思う。

まずは許可更新制度のこと。これについて、私はコンプライアンスを重視した経営をしていれば、問題なく許可を更新できるのではないかと思う。ただし今回は、適正原価を下回らない取引をしているが、労働者の適切な処遇の確保のために、必要な措置をしているかどうかということがポイントだ。

「適正原価を下回る運賃・料金の制限」がやはり我々トラック運送事業者にとって一番関心のある事柄だ。現在、「標準的運賃」を一つの目標・指標として、少しでも近づけていきたいというのが業界の総意であると思うが、全ト協の調査結果をみても、実際は「標準的運賃」の7割も収受できていないのではないか。あるいはそれを下回っているようなこともある。そうした意味では、「強制力をもった運賃の収受ができないか」ということが長年の課題だった中で、「適正原価」という画期的な物差しを示していただいたことは、大変ありがたいと思っている。この原価がどういった形になっていくのか、ということが、最も興味があるところだ。最終的には、国の運輸審議会を経て、荷主側も含めた関係者の理解のもとに公示されることになると思うので、非常に興味深く注視させていただきたい。ただそれ以前に、今のうちに運賃を「標準的運賃」に少しでも近づけていかなければならない。そうしておけば、適正原価が示された時に、最も敏感かつ柔軟に反応できるのではないかと思う。

適正原価の実効性を高めるということが問題だが、先ほど説明があったように、「物流政策推進会議」というものができるので、荷主の所管省庁から荷主への周知を徹底的に行っていただくということを希望していきたい。また同時に、我々トラック運送事業者側も、適正原価をはじめとした法改正の中身をきちんと理解し、そして堂々と実行することが必要だ。

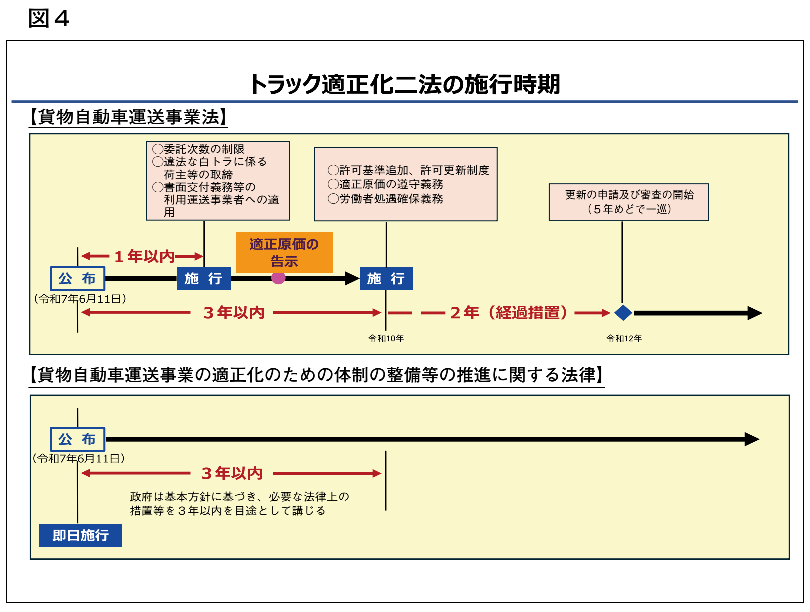
また、委託次数の制限については努力義務となっている。あくまでも目的は、実運送事業者が適正運賃をどの程度収受できるかということ。異論のある方もいると思うが、当面の目標として、運送委託は2次までということを、皆で協力し合いながら頑張っていきたい。

さらに白トラの問題について、白トラと知って使用した荷主側にも罰則を与えるということは、今までに全くなかったことである。荷主に対しても、白トラを使用しないようにすることを大いに期待したい。

一番の問題は、我々トラック運送事業者がこの変化に対して、主体性をもって対応できるかどうかということだ。キャッチボールに例えると、ありがたい法改正というボールが今我々に投げられているわけで、今度は我々がそのボールをどのように投げ返すのかが重要だ。言うは易く、大変厳しいものがあるということは覚悟しなくてはならないと思う。ぜひ、このありがたい法律を活用して、業界全体で取り組みを進め、ドライバーの賃金アップの原資にして、そして業界全体の質を上げるということを行っていかなければならない。トラック適正化二法施行に向け、我々トラック運送事業者が団結して進んでいこうではないか。

大島氏　次に、労働組合の立場から交通労連の織田委員長。

図4



織田　正弘　氏

織田正弘氏　トラック適正化二法の重点項目の一つとして許可更新制度がある。貸切バス事業者については、平成29年4月から事業許可方針制度が導入されている。導入の引き金となったのは、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故だった。交通労連はこうした経緯を踏まえ、かねてから、トラックについても、貸切バスと同様に事業許可の更新制度を要望していたため、願いが叶い大変嬉しい。加えて、貸切バスについては、平成29年度から令和5年度の期間に870事業者が事業許可を更新できずに退出しており、退出率は16・5%。この数字は個人的には多いと受け止めている。退出の主な理由については、適正な収益が得られていない、法令遵守ができていない、あるいは法令遵守がこの先もできないという状況が多い。一方で、事業許可が更新できた事業者については、収益は改善し、安全性についても向上していると思うので、この実効性については十分に確保・担保できていると考える。

こうした中で、トラックの事業許可更新制度については、令和10年の施行で、経過措置も2年を経る中で、令和12年にスタートするということになっている。適正原価については令和10年のスタートになるので、事業許可を更新するためには、この2年間でいかに適正な運賃や料金を収受して、適正な収益を得られるかにかかっていると捉えている。

翻って、現状については、適正な収益が得られていない状況の中で、安全への投資が十分に行われておらず、労働基準法違反や、あるいは改善基準告示違反が発生している状況である。併せて、社会保険への未加入・未納も発生している。したがって、繰り返しにはなるが、私たちトラック運送事業者が輸送需要にしっかりと応えていくためにも、経過措置の2年間については、スピード感を持って適正な運賃・料金の収受を進めていかなければならないと考えている。

続いて、「適正原価」への期待について申し上げる。令和7年度の賃上げ率の推移について、交通労連トラック部会の賃上げは3・37%、一方で全産業平均の賃上げ率は5・25%で、その差は1・88ポイントと、水をあけられている。また、所定内給与額についても、全産業平均に比べ、トラック運送業界は極めて低位にある。さらに、トラック運送業は全産業平均に比して年間総実労働時間が1・5倍ほど長く、賃金は1割5分ほど低いといわれている。そのほか、年間休日についても、トラック運送業は年間110日前後と、極めて少ない状況にあるといえる。

こうした環境の中で、現場で活躍いただいているトラックドライバーの皆様におかれては、昼夜を問わず、暑い日も寒い日も大雨の日も、あるいは有事の災害でも、安全・健康を管理していただきながら、日夜、物流を止めずに社会・経済活動にご貢献いただいている。しかし、その割には、運賃・料金は極めて低位で、結果として収益は芳しくなく、人への投資や設備投資については、他産業と比較すると下回っている状況だ。

こうした中で、今般のトラック適正化二法の成立は画期的であり、大いに期待するところだ。その一方で、適正原価の制度については、令和10年に開始と、施行まで3年弱をかけるということだが、時間的な猶予はないと思う。現在の「標準的運賃」をしっかりと活用していく中で、適正な運賃・料金の収受に向けて取り組んでいきたい。

結びに、今般の適正化二法の成立において、国交省様、全ト協様におかれては、多大なるご尽力をいただいた。改めて御礼を申し上げる。

大島氏　続いて、経営コンサルタントの立場からのご意見を伺いたい。

小坂　真弘　氏

小坂真弘氏　標準的運賃制定時の原価の調査に携わった立場からお話ししたい。

最初に、「標準的運賃」と「適正原価」の相違点であるが、標準的運賃は一般貨物のみが対象で、「目安水準」。これを遵守しなくとも罰則は一切ない。適正原価は一般貨物に加え、特積・特定・軽貨物も示すことができるが、軽貨物のみ、更新制対象でないため、例外的な位置づけだ。

また、標準的運賃は伝統的な原価計算基準で計算したが、適正原価は「トラック運送の持続性、継続性」を確保するための将来必要な投資原資を含めた原価により設計されている。利益は、標準的運賃は3%弱、適正原価には含めない。さらに、適正原価の原価項目の9割以上が同じであるが、具体的構成は今後検討される（以上、表1及び図5）。

また適正原価は、運送原価と料金原価、割増料で構成され、標準的運賃とほぼ同じ設計となる可能性が高いのではないか（図6）。この適正原価は、運送事業者の発注側、受注側のいずれも、告示される適正原価を「継続的に」下回ってはならない（図7）。

多層化しても全取引に適用され、元請・1次・2次と、各段階で継続して適正原価を下回ってはならない。「継続して」とは、「一定の期間（例：1年間、5年間など）、適正原価を下回っていない」ことであり、季節波動、スポット輸送で、「一時的に」適正原価を下回った場合、「継続して適正原価を下回る」という状態にはならないため、義務違反とならない。

適正原価は、一定期間を継続して適正原価を下回るなど、義務違反があった場合、運送事業者には行政指導及び更新制での評価対象となり、違反の原因が荷主側にある場合、違反原因行為の是正指導が実施されるなど、実効性を確保する仕組みがある。

適正原価は、荷主・元請との運賃交渉で活用し、運賃を適正水準に引き上げたり、取引条件の見直しに活用できる。ここに大きな期待がある。一方で、適正原価が実勢の運賃よりも高過ぎ、荷主が支払いできないなど、理解が得られない場合、いかに修正適用すべきか、実運送段階まで、広く取引に浸透するには、一定の期間が必要かもしれない。

なによりも、運用設計

コーディネーター

◆流通経済大学 流通情報学部 教授 大島 弘明 氏

パネリスト

◇国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課長 三輪田 優子 氏
◇読売新聞東京本社 編集委員 佐々木 達也 氏
◇全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長 織田 正弘 氏
◇日本PMIコンサルティング㈱ 代表取締役 小坂 真弘 氏
◇全日本トラック協会 副会長・総務委員長 小林 和男 氏

が極めて重要だ。実効性を確保できるよう、更新での評価方法、詳細な適用ルール、荷主に対する指導方法など、課題はあるが、トラック運送業界が持続的に成長するために、適正原価、更新制の実効性が確保される運用設計がされていけば、これまでの商慣行が変化し、業界を革新する起爆剤となるだろう。

大島氏 続いて、今回の改正により、一般社会にも様々な影響や期待があるかと思う。そうした点について、マスコミの立場から、読売新聞の佐々木編集委員。

佐々木 達也 氏

佐々木達也氏 今求められているのは、トラック適正化二法を実効性のあるものにするための取り組みだが、法律自体が電光石火で成立してしまい、我々マスコミも報道しきれていない部分があるので、これからその中身をしっかりと報道していきたい。トラック運送業界には様々な施策が導入されているが、その大きな障害となっているのが違法な取り引きだ。近年の読売新聞におけるトラック運送事業関連の報道をみると、愛媛県、大阪府など、今年に入ってから特に、白トラ摘発事例のニュースが散見され、その中には初めて荷主が逮捕されたという事例も含まれていた。白トラの摘発は、名義貸しなどのケースもあるため、立証・実証が非常に難しいが、今回の改正を契機として、さらに白トラの監視を強めることができるのではないか。

また昨今は、テレビなどで物価高が諸悪の根源であるかのような、一面的な報道がなされているが、デフレから脱却し、物価上昇に伴って賃金が上がっていくことは重要であるからして、物流においても運賃の値上げは決して悪いことではないといえる。

大島氏 最後に、行政の立場から、トラック適正化二法への対応として、今後予定されている取り組みに関して、三輪田課長。

三輪田氏 今後のスケジュールに関して、「公布から1年以内」という設定の委託次数の制限や、白トラに係る荷主の取締りに関しては、来春の施行である。今は10月であり、あと半年ほどと、時間が迫ってきている。まずは荷主の皆様に知っていただかないといけない。

また、今年度の下半期に、適正原価に係る実態調査を行いたい。「標準的運賃」を作る際と同じように調査をお願いするが、今度はよりしっかりとした調査と根拠が必要になる。調査依頼があった事業者様には、ご負担になると思うが、ぜひご協力をお願いしたい。この調査を経て、ある程度の整理ができたら、おそらく来年度、どこかのタイミングで、実際に適正原価をどう設定するかを決めていく検討会を立ち上げるというイメージを持っている。まず、この適正原価をどのような哲学で定めるのか、ギリギリの水準なのか、もしくはもう少し高みを目指すのか、それが現実的なものかどうかなど、様々なご意見があると思う。また、業種や特殊業態の割増率なども必要ということで、どういう仕分けをするのがよいか、グルーピングも行っていく。あまり複雑になりすぎても、制度として回っていかないということになりかねない。「ちょうどいい塩梅」がどれぐらいの水準かといったところについて、多様な観点から検討するため、トラック協会からも、広くトラック運送事業者の皆様にご参画・ご意見を頂戴したい。検討会には、物価水準も関わっているので、消費者代表といった目線が必要かと思う。そういった皆様で議論する検討の場を立ち上げていくことになる。その中で、トラック運送業界の現在の実態だけではなく、持続可能な理想像や今後あるべき姿も見据え、議論を戦わせながら結論を得ていくというプロセスが必要だと考えている。

先ほど、体制の整備に関する新法について、「3年以内にまた政府として法律を国会に提出して整理しないといけない」と申し上げたが、まず独立行政法人をどこにするかという話についても、組織が肥大化しないか、人件費が膨らみすぎていないかなどについて、世の中の皆様から常に厳しく監視されている立場であるため、新しい独立行政法人を作るのは難しいだろう。そうなると、このような業務を運営できそうな独立行政法人と調整していくことが必要で、独立行政法人に仕事を委託する場合には、その予算を要求していくというプロセスがある。これは、来年の夏に要求を出すことになるため、それまでの間に調整するということと、また方針や制度自体の運用方法もある程度見えていないといけないと思っている。その際には、いわゆる悪質事業者といわれているような、安い運賃で条件の悪い仕事も引き受けて適切な構造を歪めている事業者には、退出をいただくことが目的なので、それを効果的にできる制度運用をご案内したい。一方で、あまりにガチガチにしすぎて、申請者であるトラック運送事業者の皆様の過度なご負担になってはいけない。今回のトラック適正化二法は、平成2年以来35年ぶりの大改革だが、制度はいろいろな要素を含んでおり、非常に難しいことでもあると思っている。皆様の運ぶ荷物は多岐にわたり、距離も、近～長距離と様々だ。皆様のご意見を全て取り入れることができれば、そんなに素晴らしいことはないが、制度にするには、どこかで割り切ることも必要になる。皆様のご意見をすべて反映させることは、なかなか難しいと考えているので、この点については、ご理解いただく必要がある。

さらに最終的には、荷主や消費者の皆様のご理解をしっかり得ていくことが必要になる。トラック協会で一枚岩となって、なんとかご理解をお願いしたい。

最終的には、持続可能になるということと、産業として人材を引きつけられる魅力的な業界・産業になるということが大きな目標だ。また、荷主だけではなく、トラック運送業界の中の商慣行も見直す必要がある。ぜひこれがチャンスであると捉え、これをきっかけに変えるべきところを変革して、業界全体で上を目指し、官民で手を携えながら高みを目指していきたい。

大島氏 適正原価については様々な意見が挙がった。最終的には、荷主にご理解をいただかなくてはいけないという条件がある。トラック運送事業者が荷主に対してどう交渉し、理解を求めていけばよいかについて、小林会長にお伺いしたい。

小林氏 私は適正原価には大賛成。義務化されるわけだから、なくてはならないもの。問題はその実効性で、どの程度の幅で、どういう変化が出てくるかだ。現状の運賃と比べてみて、ギャップがどれぐらいあるかということが非常に問題なのだろうと思う。お客様にとっては当然、適正原価が設定されるということは運賃が上がるということになる。それを現状と比べてみた時に、お客様にとって上り幅が何％なのかによって、だいぶ局面は全く違ってくる。つまり、現実的に、どの程度運賃を上げるのかということだ。今までの立場をひっくり返し、「法律を守ってくれ」と折衝することになる。それを我々もやったことがないので、どの程度が現実的な上がり幅として、お客様の許容できる範囲なのか、我々とお客様の「いい塩梅」を探るためには、この2年間、1年1年着実に、お客様に対してお願いしていくという姿勢が元になるのだろうと思う。つまり、『3年以内』の基礎固め」をやっていくことが非常に重要だ。

もう一つは、「2024年問題」について、知らない人はほとんどいなくなったと思う。それだけ、物流に対しての認識が進んできたということ。いま物流、特にEC(電子商取引)貨物が大変な状況だということは知れわたっており、運賃・料金をしっかり収受する機運は高まっていると思う。その風に乗って、今からでも少しずつお願いしていくということが、我々の業界に必要なことではないかと思う。

大島氏 荷主とのきちんとした交渉が、これからの2～3年間で、引き続き必要だと思う。小坂様には、トラック運送事業者に対していろいろとアドバイスをする立場として、効果的な対応などについてお話を聞かせていただきたい。

小坂氏 適正運賃への見直しが困難な原因には、荷主の理解不足と、事業者の足並みが揃わない点にある。

この点、適正運賃に引上げ、見直しするための根拠として、適正原価が後ろ盾として機能し、荷主の理解を引き出しやすくなる。さらに、適正原価が義務付けされることで、事業者同士の価格競争が是正され、足並みが揃いやすくなる。

つまり、適正原価と更新制を連携させた仕掛けが、適正運賃水準まで引上げしやすくなる効果があるが、個々の運賃交渉を成功させるために、原価計算や荷主との信頼関係を構築するための努力など、これまでと変化しない。

佐々木氏 制度を理解しない荷主には、地道な周知徹底が必要だと考える。

大島氏 続いて、委託次数の制限について、行政が行うサポート等がもしございましたら、三輪田課長に伺いたい。

三輪田氏 この議員立法と並行して、昨年からトラック運送業における多重下請構造検討会を立ち上げ、トラック協会からも代表の方に来ていただいて議論を重ねてきた。その中で、委託次数制限が必要なのではないかという議論があり、そういったところは議員立法の中に取り入れていただいているが、その川上の、大きな荷主・元請事業者と、川下の中小トラック運送事業者をどのように2次までに圧縮できるのかということがとても大きな論点である。これに関しては、すぐにできるというわけではないが、検討会の中でも、いろいろと今後の参考になりそうな事例を紹介した。その一つに、事業協同組合というスキームの有効活用がある。調べると、トラック運送事業に関する協同組合は600ほど存在する。軽油の共同購入や、高速道路料金の割引といったところで組織されている。公正取引委員会の関係はあるが、事業協同組合で共同輪配送に近いような何らかのスキームが組めないかと思っている。事例としても、茨城県で、大手元請運送事業者と20社から成る協同組合による共同輪配送の取り組みがあり、大手が参画することで季節波動なども吸収できるという事例でもあった。稼働率というのが、トラック運送事業経営の難しさの大きな要因だと考えている。そういったところからも委託次数を削減しつつ、中小トラック運送事業者の皆様もそこでしっかり安定的なお仕事を受けられて、ご活躍いただける仕組みが、一つヒントとしてあるのではないかと考える。また、来年度の予算要求の中にはそういう要素も入れて、今財務省との折衝中である。少しでも、トラック運送事業者の皆様へのヒントとなるようなことを提示していければと思う。

大島氏 委託次数の制限について、労働組合の立場からの意見を伺いたい。

織田氏 私はやはり、DX化・デジタル化が不可欠ではないかと考える。デジタル化ということでプラットフォームを作り、その中で荷物と車両を回すことで、委託次数の制限を解決し、併せて「運べない事象」を防いでいきたい。プラットフォーム化して、効率よく車両をマッチングすることが解決の糸口ではないかと思う。

大島氏 皆様のご意見を聞かせていただいた上で、今回の改正は、有用・有効で、これをしっかり活かしていくべきであるということで、皆様のご理解をいただけたのではないかと思う。適正化二法を有効化していくためには、「共通の目的」と「共通の理解」が非常に重要だ。日本の物流の9割がトラック輸送で、その7割が営業用トラックが担っており、つまり日本の物流の6割を営業用トラックが占めている。ぜひ、皆様方には自信を持って今後の対応に臨んでいただければと思う。

もう一つ、2年前の札幌での事業者大会で、私が皆様に言わせていただいたのは、「今のままで、ドライバー確保の自信はありますか?」ということだった。今も同じで、「トラックドライバーをこれから5年、10年、しっかりと確保できる自信がありますか?」と申し上げたい。なかなかそれは難しい課題で、足元ではトラックドライバー不足と言われて久しいが、有効求人倍率は全然下がらず、今も深刻化している。そのような視点からしても、ドライバーをどのように確保していくかということを、共通の目的として、そのために何をしなければいけないか、今回の法改正を機に、改めて認識していただくということが非常に重要だ。

物を運べなくなった時、トラック運送事業者には営業の機会が喪失され、問題にはなるが、それは運んでもらえなかった荷主や、経済活動に大きな影響が生じかねないという重要性を、荷主にもきちんとご理解いただくことが重要なのではないか。

今後の必要な対応を三つにまとめる。一つ目は、今後、国交省を中心に制度設計をしていただけると思うが、業界の意見も踏まえながら、分かりやすく実効性のある、使いやすい制度設計をしていただきたい。

二つ目は、社会や荷主に対して、今まで以上に周知に力を入れていくことが必要だ。荷主を含めた全産業には、物流効率化への取り組みの義務が今年の4月からすでに始まっているが、荷主にまだまだ伝わっていないように思う。これまで以上に周知・啓発に力を入れていく必要がある。

今後、同じように、このトラック適正化二法も、事業者にとって、持続可能な経営の基盤となるものであり、特に適正原価の負担について、法的に根拠があるものだということ、何を目的にしているかということを示しながら、周知・理解を深めていくことが重要。我々を含めて、一体となって取り組むことが重要だ。

最後の三つ目は、トラック運送事業者としての自助努力の重要性という点。まず皆様には社会・経済に重要な役割を担っていただいており、それを自信として持っていただきたい。ただ必要な改善や取り組みは、今まで厳しい立場の中で積み重ねが難しく現状に至っていると思っている。法的な裏付けができた今こそ皆様で一枚岩になり、業界一丸で意識を高め、諸々の改善に取り組んでいただきたい。まさに、これからがチャンスであり、「やればできる」ということをお伝えしたい。

表1 相違点 → 適正原価と標準的運賃の各制度

	標準的運賃	適正原価
対象	一般貨物のみ	一般、特積、特定、軽貨物
義務	目安	義務化
罰則	なし	行政指導、荷主への是正指導等
水準	目安ライン	下限ライン
原価項目	能率的な経営の下における適正な原価	標準的運賃の原価 + 投資原資
利益	○(2.98%)	×(0%)

図5 相違点 → 適正原価と標準的運賃の原価構成

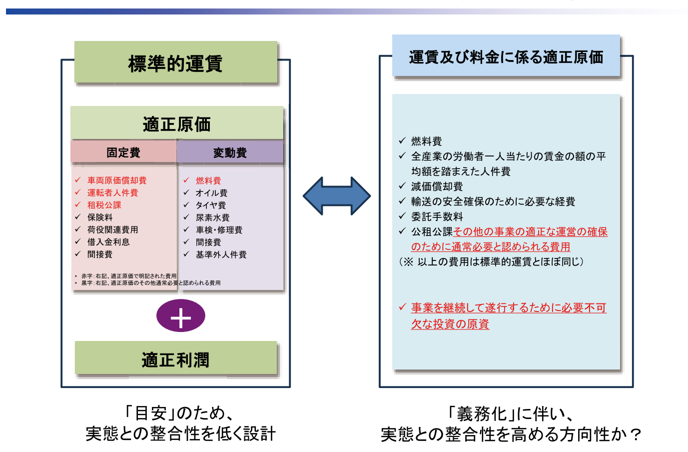


図6 標準的運賃の構成 → 適正原価の構成は?

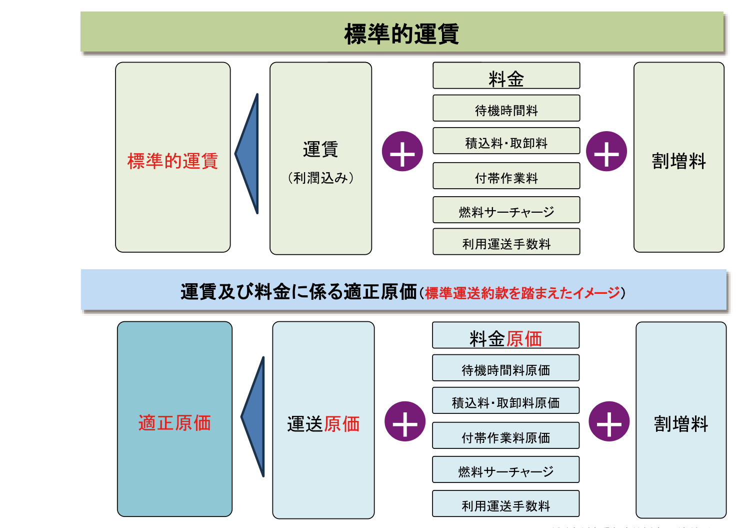
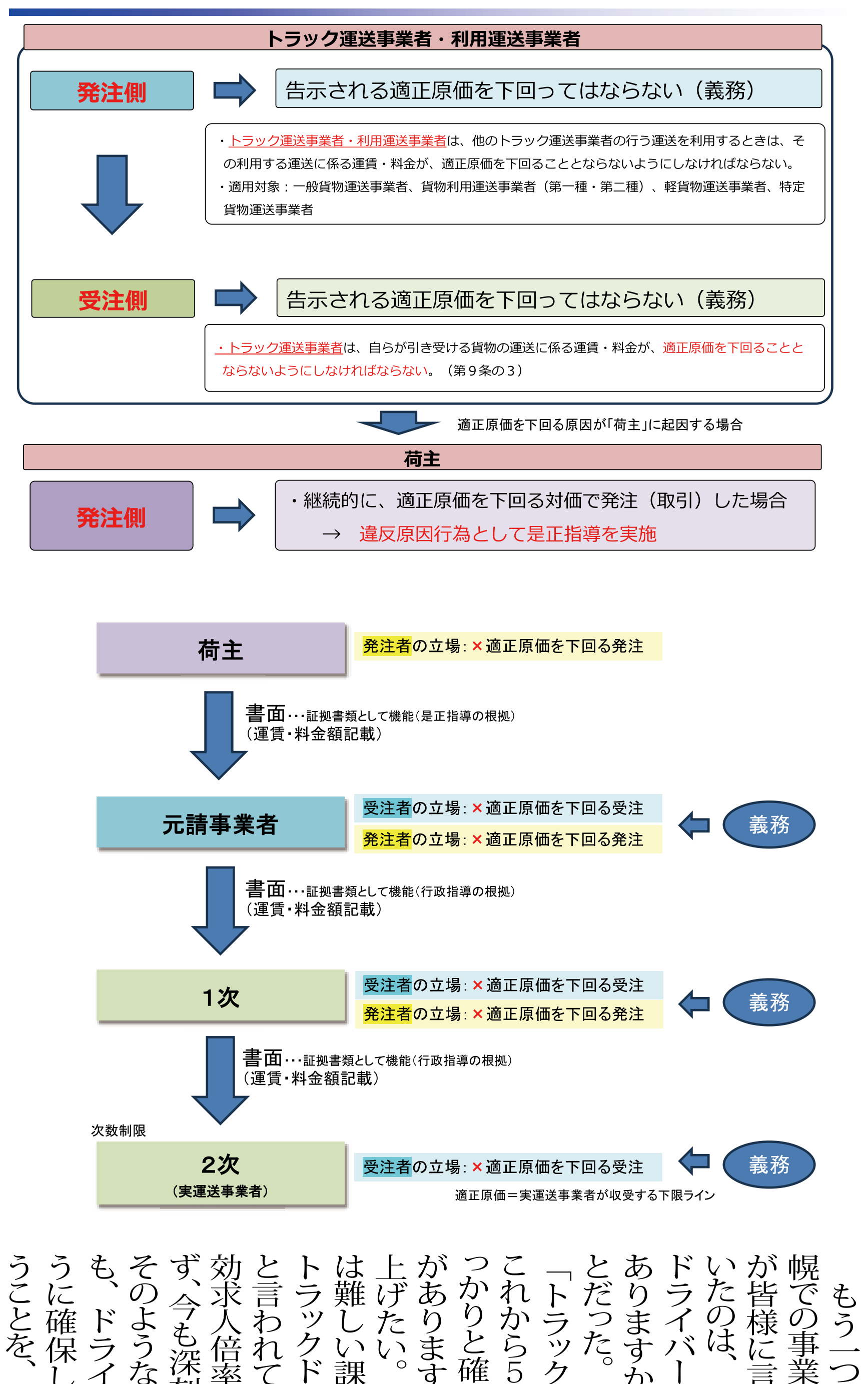


図7 義務 → 「適正原価を下回ってはいけない」



ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第64回「物流政策委員会」
来年4月施行の改正物流法について意見交換

全日本トラック協会は10月9日、第64回「物流政策委員会」を開催した。

冒頭に行われた役員選任では、馬渡雅敏全ト協副会長（佐賀県トラック協会会長）を委員長、牧田信良宮崎県トラック協会会長と三村偉一郎東京都トラック協会副会長を副委員長に選任した。

議事ではまず、国土交通省物流・自動車局物流政策課の林田雄介課長補佐（総括）が改正物流法（令和8年4月施行分）の関係省令等について説明。続いて、8月27日開催の第1回「トラック適正化二法対策委員会」（寺岡洋一委員長）等について事務局が報告し、それらの内容を受け、委員間で活発な意見交換が行われた。

第64回「物流政策委員会」（10月9日、全ト協）

『事業用貨物自動車の交通事故の発生状況』公表
令和6年データを反映

全日本トラック協会は10月14日、令和6年の最新データを反映した『事業用貨物自動車の交通事故の発生状況』（写真）を全ト協ホームページ（HP）で公開した。

同冊子は、同年の全国交通事故統計データから、事業用貨物自動車（軽自動車を除く）が第1当事者となる交通事故の全体傾向を集計・分析したもので、A4判・全102ページ。全ト協HP（二次元コード）からダウンロード可能。

全ト協では会員事業者に対し、同資料を活用して、事業用トラックが関係する交通事故を1件でも少なくし、「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標値の達成を目指すよう呼びかけている。

11月は「トラック運送業界のCO²排出量把握促進月間」
事業者に対し自社車両のCO²排出量把握を呼びかけ

全日本トラック協会では、11月を「トラック運送業界のCO²排出量把握促進月間」と定め、同月の「エコドライブ推進月間」と連携し、トラック運送事業者におけるCO²排出量の把握、削減促進キャンペーンを実施する。

日本政府が宣言している、2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする「カーボンニュートラル」の実現に向け、2026年度から排出量取引制度やサプライチェーン排出量の開示制度が開始される。これらの制度は一部の大手企業が対象となるが、中小トラック運送事業者に対しても、荷主企業から自社製品等の輸送に係るCO²排出量の把握・報告を求められることが想定される。

このため、全ト協では「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、全ト協と各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、今年度から11月を「トラック運送業界のCO²排出量把握促進月間」と定め、キャンペーンを実施する。

全ト協では、同月間のキャンペーンチラシ（写真）を制作し、今号の『広報とらっく』に同封している。また、全ト協では事業者に対して、「CO²排出量簡易算定ツール」（二次元コード）を活用し、自社車両のCO²排出量の把握およびエコドライブの推進によるCO²排出量の削減に取り組むよう呼びかけている。

全ト協行事予定（10月25日～11月30日）

▽10月25日～27日
・第57回全国トラックドライバー・コンテスト
▽11月6日
・正副会長会議
・第2回総務委員会
▽11月10日
・第1回車両技術委員会
▽11月18日
・第66回適正化事業委員会
▽11月19日
・第1回社会的評価向上委員会
▽11月22日
・第85回広報委員会

TS（トラックステーション）情報

食堂を臨時休業
大阪トラックステーション

大阪TSは、改修工事のため、10月30日㈭8時から10月31日㈮21時まで、食堂を休業する。

コインシャワー・仮設トイレを臨時休業
奈良・針トラックステーション

奈良・針TSは、改修工事に伴い、コインシャワーと仮設トイレを次の通り休業する。
・10月31日㈮9時～9時半（コインシャワー）
・11月7日㈮終日（コインシャワー・仮設トイレ）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

環境省
「エコアクション21アドバンスト」を新設
令和8年度の運用開始目指す

環境省は10月17日、「エコアクション21アドバンスト」を新設し、令和8年度より運用を開始すると発表した。

環境省では平成8年より、中小事業者をはじめとする幅広い事業者を対象とした環境経営マネジメントシステム「エコアクション21（EA21）」を策定。16年にはEA21認証制度を創設し、令和7年9月末時点で全国7564事業者が認証・登録を受けている。

今回新設するエコアクション21アドバンストは、EA21認証制度を基盤としながら、国際的な環境情報開示やバリューチェーン全体のマネジメント強化に対応可能な枠組みを提供することで、認証事業者と地域社会の持続可能な成長を一層支援することを目的としている。

エコアクション21アドバンストの特徴は、別掲の通り。

環境省では今後、8年度のエコアクション21アドバンストの運用開始を目指し、全国数か所で「環境経営セミナー（仮称）」を開催し、制度の普及促進を図っていくこととしている。

「エコアクション21 アドバンスト」の特徴

エコアクション 21 アドバンストは、現行の EA21 が有する 3 つの特徴（①～③）に加え、④⑤の特徴を有する。

①中小事業者でも取り組みやすい効果的・効率的な PDCA サイクル

②環境経営レポートの作成・公表により活発なコミュニケーションと透明性の向上を促進

③事業者の継続的な改善を支援するしくみ

④ GHG プロトコルに基づく算定によるバリューチェーンにおける連携促進

⑤ GHG プロトコルに基づく算定方法を用いる国際イニシアティブへの申請等取り組みの強化・拡大

新東名高速でレベル4自動運転トラックの総合走行実証を開始
8年度以降の社会実装に向けて

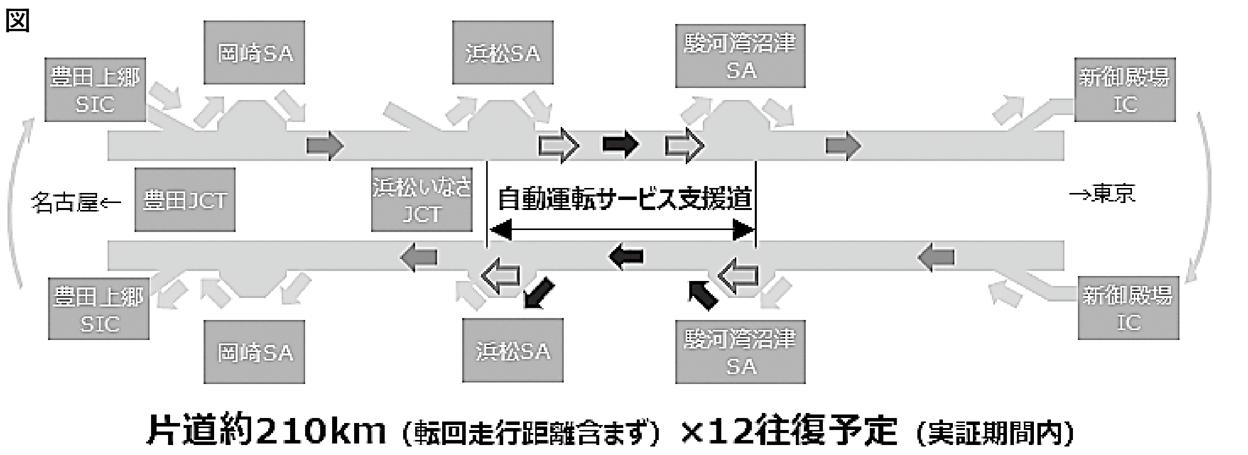
豊田通商㈱、先進モビリティ㈱、日本工営㈱、みずほリサーチ&テクノロジーズ㈱の4社は10月21日、いすゞ自動車㈱、日野自動車㈱、三菱ふそうトラック・バス㈱、UDトラックス㈱の商用車メーカー4社と共同で、新東名高速道路においてレベル4自動運転トラックの総合走行実証を開始したと発表した。

ドライバー不足などの社会問題解決に向け、経済産業省および国土交通省が推進する「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4）」を受託している豊田通商など4社では、商用車メーカー4社および物流事業者をはじめとする関係者とともに、官民が一体となって令和8年度以降の幹線道路における自動運転トラックの社会実装を目指している。

今回の実証では、自動運転サービス支援道を含む新東名高速道路（新御殿場インターチェンジ〔IC〕～岡崎サービスエリア〔SA〕間）において、これまで個別に検証してきた「自動運転サービス支援道での『自動走行（レベル4を想定した走行）』およびその他区間での『レベル2走行』」、「駿河湾沼津SAおよび浜松SAでの自動発着・合流支援による自動合流」――等の機能について、総合走行実証として一連の流れで実施する（図）。

今回の総合走行実証は、7年12月までを予定しており、8年度以降の社会実装に向けて、技術面・運用面での環境整備や標準化に資する検証結果について、今後「自動運転トラック活用ガイドブック」（物流・運送事業者向け）などとして取りまとめる予定となっている。

図



片道約210km（転回走行距離含まず）×12往復予定（実証期間内）

凡例：自動走行（レベル4を想定した走行）　自動走行 ON/OFF　レベル2走行　マニュアル走行

令和7年度「陸上貨物運送事業年末・年始労働災害防止強調運動」を実施
12月1日～8年1月31日

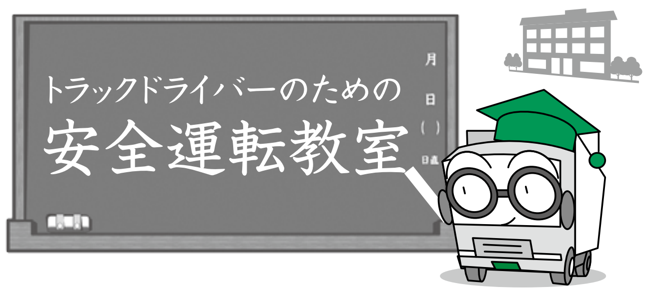
陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、令和7年度「陸上貨物運送事業年末・年始労働災害防止強調運動」を、12月1日から令和8年1月31日にかけて実施する。

7年の労働災害発生状況（1～8月速報値）は、死亡者数が49人（前年同期比18人減）と大幅に減少。また、死傷者数も9049人（同611人減）と減少しているものの、「墜落・転落」による災害が依然として多発しているほか、「転倒」による災害も増加傾向にある。

さらに、陸運業においては、長時間労働による過労死等が問題となっており、改善基準告示の周知など、これを予防するための取り組みを一層推進する必要があることから、陸災防では、12月1日から8年1月31日までの2か月間を同運動期間に設定し、労働災害防止についてさらに認識を深め、労働災害防止を図るための取り組みを推進する。

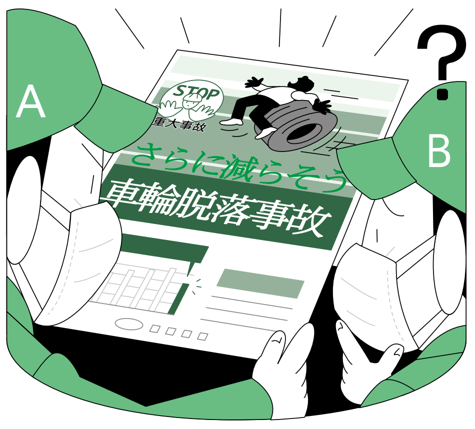
具体的な取り組み内容については、全日本トラック協会のホームページ（二次元コード）に掲載の実施要綱と、「職場の安全衛生自主点検表」を参照。

〔第141回〕



車輪脱落事故を防ごう!

令和6年度の事業用トラックの車輪脱落事故発生件数は、前年度比マイナス22件となる120件でした。車輪脱落事故は近年増加傾向でしたが、業界の努力の結果、令和3年度以来の減少となりました。しかし、令和6年度の車輪脱落事故による人身事故は、重傷事故が1件、軽傷事故が2件と根絶には至っていません。本格的な冬の到来を前に、正しいタイヤ交換作業や増し締めのほか、日常点検の徹底を図りましょう。



●令和6年度の車輪脱落事故発生状況

Aさん「スタッドレスタイヤに交換するこの時期に、常に話題になるのが車輪の脱落事故だね。今年はみんなの努力の結果、前年度からマイナス22件の120件だった。令和3年度以来の減少となったんだ」

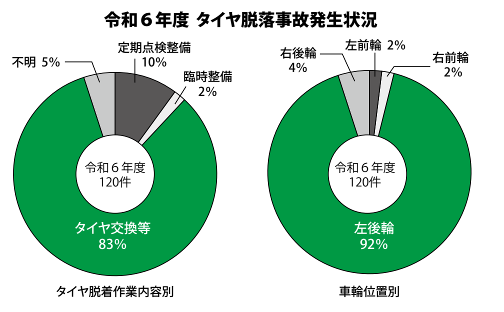
Bさん「それは良かった。でも、いまだに120件発生しているんだね。それをどうみるか……」

Aさん「そうなんだ。減ったといって喜んでばかりもいられないね。本来は0（ゼロ）で当然ということだからね。それと人身事故の状況は、令和6年度は重傷事故が1件、軽傷事故が2件発生しているんだ」

Bさん「以前、ダミー人形にタイヤが衝突する国土交通省が制作した車輪脱落の実験動画を見たことがあるけれど、車輪が脱落して人に衝突すると、どんなに悲惨なことになるか分かる動画だったよ。動画サイトの国交省公式アカウント（二次元コード）で公開されていて簡単に見られるから、ぜひみんなにも見てもらいたいな」

Aさん「そうだね。多くのドライバーが見てくれることで車輪脱落事故0（ゼロ）を目指したいね」

Bさん「そうだね。ほかにどんな特徴があるのかな」



●冬季に多発、左後輪の脱落が9割

Aさん「120件のうち、11月～3月に81件発生している。つまり、約7割が冬季に発生している。またタイヤ交換後から2か月以内に7割が脱落しているんだ。さらに、原因は冬用タイヤなどのタイヤ交換等が約8割を占めている。あと、脱落した位置で最も多かったのは、左後輪で約9割を占めている。これは例年と同様だね」

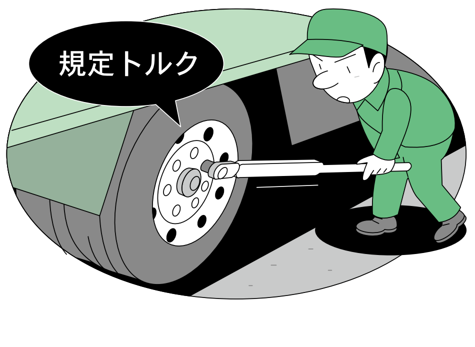
Bさん「タイヤが脱落する原因はなんだろう」

Aさん「国交省が120台のうち、98台について『事故車両調査』を行ったところ、ホイール・ナットとワッシャのすき間に潤滑剤が塗布されておらず、ホイール・ナットとワッシャがスムーズに回転しないものやワッシャが固着しているものがみられるなど、適切なタイヤ着脱作業が実施されていないことが確認されている」

●適切な交換作業と日々の点検でタイヤ脱落事故を防ごう

Bさん「やっぱり、適切な交換作業と毎日の点検が大事なんだね」

Aさん「そうなんだ。僕らは次の5つをしっかりやって事故防止を防ごう。1つめは『おとさぬための点検整備』。2つめは『トルク・レンチで適正締付』。3つめは『さびたナットは清掃・交換』。4つめは『ナット・ワッシャ隙間に給脂』。最後の5つめは『いちにち一度はゆるみの点検』。最初の1字をそれぞれとって『お・と・さ・な・い』と覚えておいてほしい」



Bさん「そうだね。僕は運行前にボルト・ナットの緩みなどを確認している。また、ボルト・ナットの清掃や給脂を確実に行っているよ。あと、ナットを締め付けるときは必ずトルク・レンチを用いて規定のトルクで締め付けているよ」

Aさん「タイヤの脱落事故を起こさないためには、タイヤ交換時に適切な作業を行うことと日々の点検に限る。それと、タイヤを交換したあと、約50キロ～100キロ走行後には必ず増し締めを実施してほしいな。最近ではセンサーによって、タイヤ脱落の予兆を教えてくれる装置もあるみたいだけれど、やっぱり予防法はBさんのいうとおりで、交換時や日常点検時でもおざなりにしないで、一つひとつを丁寧に行うことだね。『お・と・さ・な・い』をキーワードに、タイヤの脱落事故を防ごう」

「続・改正化学物質管理に伴い、企業が考慮すべき点」講習会を開催
(一社) 日本経済団体連合会・(一社) 日本化学工業協会・(一社) 日本自動車工業会

11 月 6 日㈭ 13 時～ 17 時に、(一社) 日本経済団体連合会・(一社) 日本化学工業協会・(一社) 日本自動車工業会主催の「続・改正化学物質管理に伴い、企業が考慮すべき点」講習会が開催される。

会場はトヨタ自動車株式会社東京本社 G1 大ホール（東京都文京区）で、定員は対面開催：250 人、Teams：10,000 回線。講習内容は、改正化学物質管理に関する法改正のポイント、安全データシート（SDS）の書き方・読み解き方、SDS 作成時の留意点、保護具選定、健康診断におけるポイントなどで、対象者は仕入先（原材料、化学品、2 次化合メーカー、商社）および各傘下企業・各社従業員。

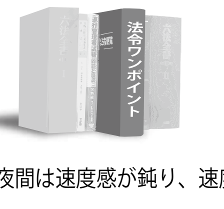
申込方法等の詳細は、全日本トラック協会ホームページ内会員専用ページ（二次元コード／『広報とらっく』1 面に掲載の会員専用パスワードが必要）を参照。

『広報とらっく』からのお願い
交通・運転マナーを守って！
プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

・急な車線変更
・不用意なクラクション
・コンビニや公共施設の駐車場等での長時間駐車
・大型車進入禁止箇所等でのUターン
・駐車場や道路へのゴミのポイ捨て

事業用トラックは車体が大きいことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。

また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。道路交通法が改正され、令和2年6月末からあおり運転が厳罰化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。



法令〇×（マルバツ）クイズ
～夜間の運転編～

❶ 夜間は速度感が鈍り、速度超過になりがちである。（〇・×）

❷ 夜間、自分の車と対向車のライトで道路の中央付近の歩行者が見えなくなることがある。（〇・×）

❸ 薄暮時に早めにライトを点灯すると、まぶしいなど他車に迷惑を与えるので、できるだけ遅く点灯する。（〇・×）

❹ 夜間に走行するとき、バスやタクシー以外の車は室内灯をつけないようにする。（〇・×）

❺ 夜間に故障等でやむを得ず高速道路に駐停車するときは、非常点滅表示灯などをつければ、停止表示器材は置かなくてもよい。（〇・×）

（解答は9面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

政府

国土交通大臣に金子恭之氏が就任

10月21日に高市内閣が発足

10月21日に高市内閣が発足し、国土交通大臣には金子恭之氏（自由民主党、衆議院熊本4区）が就任した。

また、総務大臣には林芳正氏（同、衆議院山口3区）、財務大臣に片山さつき氏（同、参議院比例代表）、厚生労働大臣に上野賢一郎氏（同、衆議院滋賀2区）、農林水産大臣に鈴木憲和氏（同、衆議院山形2区）、経済産業大臣に赤澤亮正氏（同、衆議院鳥取2区）、環境大臣に石原宏高氏（同、衆議院東京3区）、国家公安委員会委員長にあかま二郎氏（同、衆議院神奈川14区）がそれぞれ就任した。

金子　恭之
国土交通大臣

【国土交通大臣略歴】

▽金子恭之（かねこ・やすし）氏

昭和36年生まれ、熊本県出身。早稲田大学商学部卒業。平成12年衆議院議員初当選。農林水産大臣政務官、国土交通副大臣、衆議院国土交通委員長、総務大臣等を歴任。64歳。

国交省

提言の取りまとめに向けて議論を展開

第4回「ラストマイル配送の効率化に向けた検討会」

国土交通省は10月9日、第4回「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」（座長：矢野裕児流通経済大学流通情報学部教授）を開催した。

同検討会では、ラストマイル配送を取り巻く諸課題に対応するための方策について議論・検討を行っている。今回は、これまでの検討を踏まえた上で取りまとめられる予定の提言の取りまとめ案を事務局が提示した上で、取りまとめに向けた議論が実施された。

同検討会では、11月上旬に開催予定の第5回検討会にて、提言の取りまとめを行う予定。

調査結果を踏まえ利用拡大策を講じる

第2回「運行管理高度化WG」

国土交通省は10月15日、令和7年度第2回「運行管理高度化ワーキンググループ」を開催した。

今回は、①同一事業者内遠隔点呼および業務後自動点呼の実態調査、②運行管理業務の一元化における運行管理者選任数の考え方、③事業者を跨いだ運行管理業務の一元化――について議論。

①では、7月中旬～下旬に実施した、遠隔点呼や自動点呼に関する調査の結果を報告。遠隔点呼は保有車両台数の多い事業者での活用が多く、業務後自動点呼は保有車両台数による傾向がみられなかったこと、また遠隔点呼と業務後自動点呼のいずれもが「運行管理者の業務効率化に寄与している」との回答が多かったことが分かった。今後、調査に詳細に回答した事業者に対してヒアリングを実施し、優良活動事例を収集するとともに、セミナー等を通じて同事例を周知するなど、遠隔点呼や自動点呼の利用拡大策を講じていく。また、各点呼制度の普及啓発に向けて、事業者向けにICT（情報通信技術）を活用した点呼制度について分かりやすく紹介するパンフレットを、11月頃に公開する予定。

また③では、9月中旬～下旬に実施した、事業者を跨いだ運行管理業務の実施に係るニーズ調査の結果を報告。運行管理者の不足状況については、事業者規模が大きくなるほど、運行管理者の不足感が高まる傾向があった。また、乗務員等の管理・指導に関する業務の他事業者への委託ニーズについては、特に「乗務員の健康管理」、「運転者の適性診断に対する受診指導」、「乗務員に対する指導監督」の業務について委託のニーズが高いことが分かった。

今後、同調査結果を踏まえ、運行管理業務の他事業者への委託に関するニーズがある業務について、背景として事業者が抱えている課題を明確化し、委託の進め方について検討を進めることとしている。

令和7年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」

12月10日～8年1月10日

国土交通省では、12月10日㈬～令和8年1月10日㈯の期間、令和7年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」を実施する。

今年度は、依然として多く発生している大型トラックの車輪脱落事故、未だ根絶に至っていない飲酒運転事故および健康起因事故事案の発生を踏まえ、各種安全対策を着実に推進する必要がある。また、新型インフルエンザ等感染症対策については、昨年度改訂された、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に基づく、政府および国交省等の行動計画を踏まえた対策の着実な実施に努める必要がある。

これに加えて、自然災害により事業者自身が被災し運休が生じる事案やテロ対策等、早急かつ適切な対応が求められていることから、国交省全体の4つの重点点検事項（別掲）に加え、物流・自動車局（自動車交通関係）による7つの重点点検事項（別掲）が定められている。

国交省では全日本トラック協会会員事業者に対して、総点検の実施により安全確保を図るとともに、自主点検表の提出を行うよう呼びかけている。

トラック関係90人が受賞

令和7年 国土交通大臣表彰

国土交通省は10月23日、令和7年「自動車関係功労者大臣表彰式」を国交省で挙行した。

受賞者数は257者で、このうちトラック運送事業関係は90人が受賞。国交省の金子恭之国土交通大臣から受領代表の仲浩氏（大分県トラック協会会長）へ表彰状が授与された（写真）。

受賞者は次の各氏（敬称略）。

トラック運送業界を代表して仲浩大分県ト協会長が金子大臣から表彰状を受領した（10月23日、国交省）

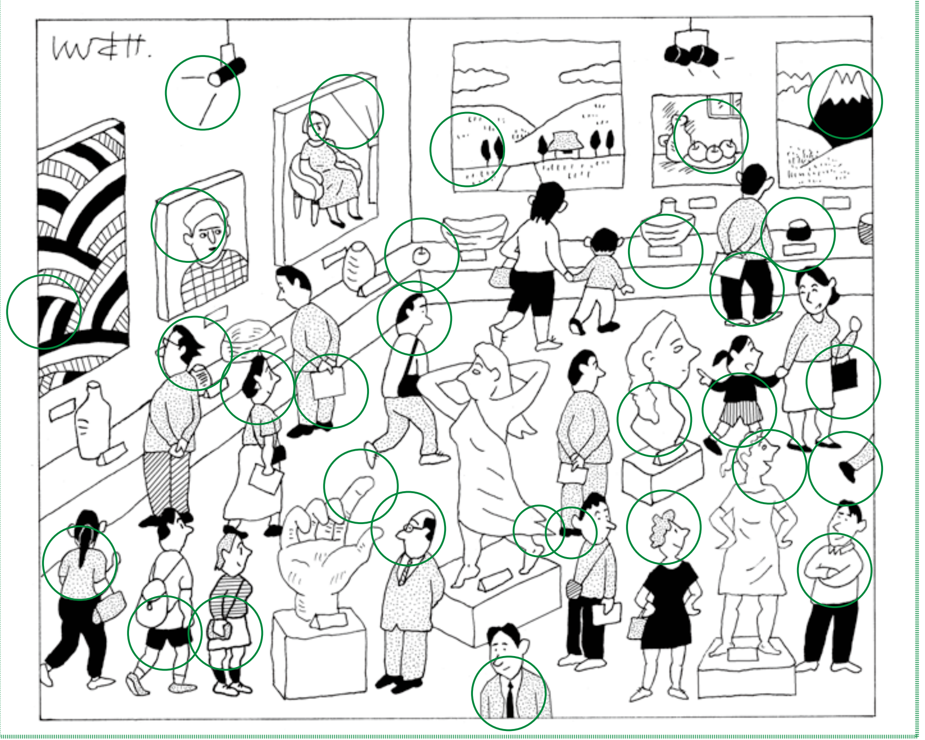
【経営者等（51人）】▽北谷武文（サンワ産業㈱代表取締役）▽髙橋博昭（岩見沢通運㈱代表取締役社長）▽山本康仁（㈱岡田共立興産取締役会長）▽池田一之（釧路貨物自動車㈱取締役相談役）▽富田吉弘（㈱富田通商代表取締役）▽千葉茂（千葉貨物運輸㈱代表取締役）▽葛西正之（㈲トワダ運送代表取締役）▽大須賀啓（㈱みちのく企業代表取締役）▽村木篤（横礼自動車㈱代表取締役）▽土屋秀明（自由ケ丘運送㈲代表取締役社長）▽平賀勝利（幸洋運輸㈱代表取締役会長）▽岡伸二郎（東礼自動車㈱代表取締役社長）▽黒澤徹也（加納屋運送㈱代表取締役社長）▽西野進（関東流通サービス㈱代表取締役）▽髙橋浩治（川崎運送㈱代表取締役社長）▽今成克之（今成運送㈱代表取締役）▽伊藤保義（内外液輸㈱代表取締役会長）▽長澤康成（長澤運送㈱代表取締役）▽大川功（大川運輸㈱代表取締役会長）▽髙取良雄（東新トレーラーエキスプレス㈱取締役相談役）▽山川英男（山川運輸㈱代表取締役社長）▽片倉義智（DRIVE NET㈱代表取締役）▽田邉一郎（やよい運送㈱代表取締役）▽真田浩（マルコ運輸㈱代表取締役社長）▽髙橋雄太（鷹の羽運輸㈱代表取締役社長）▽長田一生（㈱敷島陸送代表取締役）▽淺貝安彦（淺貝運輸㈱代表取締役会長）▽松下章一（㈲松下運送会長）▽桐生顕（㈱東京桐生運輸代表取締役）▽今井貢（柏崎運送㈱代表取締役社長）▽吉田修一（野々市運輸機工㈱取締役会長）▽佐野寛（㈱タカキュー代表取締役）▽伊藤栄章（安信運輸㈱代表取締役会長兼社長）▽宇野睦（㈱高富運輸代表取締役社長）▽森貢（三八運輸㈱代表取締役会長）▽小川富男（塩浜工運㈱代表取締役社長）▽坂中良郎（エスエーロジテム㈱代表取締役会長）▽村上功（栄進急送㈱取締役会長）▽山口滋（㈲平和運輸代表取締役社長）▽川上孝太郎（㈲銀山運送取締役会長）▽平野賢一（㈱セイワ運輸代表取締役）▽北原英幹（栄運送㈱代表取締役）▽御手洗安（㈱大西運送代表取締役社長）▽仲浩（㈱中津急行代表取締役社長）▽村本茂（村本重機興㈲代表取締役社長）▽和田憲明（㈱トミシマ代表取締役）▽仁田脇義雄（㈲コア物流代表取締役会長）▽下川澄人（福島貨物㈲会長）▽中村司（元・㈱ピアノターミナル・ナカムラ代表取締役社長）▽田尻忠男（㈲坂田運送取締役社長）▽中川幸也（㈱丸二運輸代表取締役）

【運転者（39人）】▽佐藤次郎（㈱冨樫運輸）▽宍戸考二（守屋運輸㈱）▽佐々木正人（東京福山通運㈱）▽中村幸雄（㈱八下田陸運）▽中村介一（㈱石島運輸倉庫）▽千葉東（㈱ゼロ・プラス関東）▽大貫正二（平塚運送㈲）▽赤池覚（㈱DNPロジスティクス）▽細貝聖一（田口運送㈱）▽嘉代昇（㈲三原運輸商事）▽後藤義男（清光運輸㈲）▽小池実（寿運輸倉庫㈱）▽石井和茂（㈱三星・運送）▽川端達也（堀越運輸㈱）▽阿部仁（㈱太平洋エクスプレス）▽深見勝英（愛知車輌興業㈱）▽藤井誠（㈱伊藤陸運）▽加藤寿美雄（ハートランス㈱）▽小島孝好（久居運送㈱）▽富山純治（㈱湊組）▽脇阪恵治（太陽運輸㈱）▽吉田泰朗（㈲Y.S.M CORPORATION）▽高瀬憲和（河西運輸㈱）▽井置和彦（窪商運㈱）▽角谷丹（㈱キング・ライン）▽竹中正彦（日本通運㈱）▽中村勝己（新栄陸運㈱）▽西田竜一（鴻池運輸㈱）▽塩中昭彦（酒本物流㈲）▽加藤茂（㈱京宣社）▽小畑義洋（㈱タマエース）▽岡本吉正（丸肥運送㈱）▽越間忠仁（㈱ケイシン）▽小嶋康郎（根岸運送㈱）▽熊谷慎也（国田運送㈲）▽徳毛剛（福山通運㈱）▽白田治彦（㈱吉田産業運輸）▽元松清次（㈱博運社）▽麥田順路（㈱MATSUKI）

ほっと一息

まちがいさがし 答え合わせ

『広報とらっく』9月1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。



令和7年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」

＜重点点検事項＞

【国土交通省全体】

①安全管理（特に乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握、乗務員に対する指導監督体制）の実施状況

②自然災害、事故等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備・構築状況

③サイバー空間を含むテロ防止のための警戒体制の整備状況や乗客等の安心確保のための取組、テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備状況およびテロ発生を想定した訓練の実施状況

④新型インフルエンザ等の対応マニュアル、事業継続計画の策定状況、対策に必要な物資等の備蓄状況および職場における感染防止対策の周知・徹底状況などの感染症対策の実施状況

【物流・自動車局（自動車交通関係）】※トラック運送事業関係は②～⑥

①軽井沢スキーバス事故を踏まえた貸切バスの安全対策の実施状況

②健康管理体制の状況

③運転者に過労運転を行わせないための安全対策の実施状況

④運転者に飲酒運転や薬物運転等を行わせないための安全対策の実施状況

⑤車両の日常点検整備、定期点検整備等の実施状況（特に大型自動車の車輪脱落事故防止対策およびスペアタイヤ等の定期点検実施状況）

⑥大雪に対する輸送の安全確保の実施状況

⑦貨物軽自動車運送事業における安全対策の実施状況

トラック運送事業者のための

経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第361回　トラック運送会社の経営とAI活用

最近は、ブログを書く人が増えてきた。当業界の経営者でも、毎日のようにブログを書いてアップしている人もいる。更新の頻度はともかく、ブログを公開している経営者に聞くと、「ChatGPTを利用している」という人が多い。もちろん、そっくりそのままではなく、ほとんどの人が「自分の考えと異なる部分は削除し、自分の見解を付け加えたりして発表している」ようだ。

ブログに限らず経営判断をするための材料として、当該の事案に関して「AIに回答させて参考にしている」という経営者は珍しくない。ただし、「一つの回答だけを鵜呑みにして信じては考え方が偏ってしまうので、複数のAIの回答を比較検討し、そこに自分の考えも併せて総合的に判断するようにしている」。

また、「一定の制限をしてAIに回答させる」ようにしている人もいる。例えば、一運行ごとの各種データをAIで自動作成し、さらに改善すべき点の提案や総合的な評価をさせるケースでは、「ドライバーを全面的に批判するようなコメントはしないように制限している」という事例もある。

このように、最近ではAIを経営に活用する事業者が増えてきた。これも時代の流れである。しかし、ほとんどの事業者は、「AIを過信してはいけない。全面的に頼るのは危険なので、あくまで判断材料の一つとして上手に活用することが重要」と考えている。

30年ほど前には、当業界でも「IT化が必要」と盛んにいわれた。「求車・求荷マッチングシステム」や「GPSを活用した車両の動態管理システム」などが開発・導入されるようになった頃である。また、社内のコミュニケーション促進に「iモードを活用」などといったことがIT化の事例として紹介されていた。移動用の通信手段も、自動車電話やショルダーフォンから携帯電話（ガラケー）に、事務機器もオフィスコンピュータからパソコンに移行する時代であった。若い経営者や「スマホネイティブ世代」の人たちからすると、昔話の世界だろう。

私事でいえば、平成13年に「運送事業者のためのIT活用マニュアル」を上梓した。当時としてはIT活用の進んだ事例を取材して紹介したのだが、その中で強調したことは今日でも一貫して変わらない。現在ではDX経営が求められているが、「経営者に必要なのは操作に長けることではなく（もちろん操作が上手な方がよい）、得られたデータなどをいかに経営に活かすか」、という点である。

昨今の技術進歩は著しい。だが、ツールは進化しても経営に必要な普遍性はいつの時代も変わらない。

成田業務次長に訊く！

「各人の希望・事情を尊重した働き方」の実現がもたらす “若返り”・“高定着率”・“絶えぬ女性ドライバー雇用”！

成田　純男
業務次長

当社では23歳から67歳まで、60人のドライバーが活躍中で、半数以上が異業種からの転職者です。応募方法で最も多いのは転職サイトからの応募ですが、近年は当社のドライバーによる転職を希望する若年者の紹介が増え、20～30代のドライバーが立て続けに入社したことで、年齢層が一気に若返りました。また、女性ドライバーの採用は15年ほど前から行っており、川畑さんのように、当社のホームページ（HP）やYouTubeの求人動画を見て応募してくれる女性ドライバーも増えています。

採用面接では、働き方の希望や家庭の事情などをしっかりヒアリングした上で担当運行を決定し、入社後も有給休暇の取得や働き方の変更といったドライバーの希望を実現できる体制を整えており、それが離職率の低さに繋がっています。女性ドライバーにはテールゲートリフターやロールボックスパレット等を用いた、荷扱いのしやすい業務を担当してもらっており、荷扱いの丁寧さと繊細さで、お客様からの評価も高いです。入社前の面接時からずっと大型車への乗務を希望している川畑さんには、いつでも大型ドライバーになってほしいところではありますが、お子さんのことを最優先しつつ、今後も当人と相談を重ね、最適なタイミングを見計らってステップアップしてもらおうと考えています。

株式会社旭川物流

［代表取締役　湯野　信一］

本社所在地	北海道旭川市工業団地5条3-2-12
資本金	1,000万円
設　立	平成4年9月9日
従業員数	77人（ドライバー60人、うち女性4人）
車両数	56台

history! 夢を叶えてくれる会社との出会い　目指すは「生涯トラックドライバー」

幼少時の川畑さんにトラックを意識するきっかけを与えてくれたのは、母だったという。

「母はトラックに乗るのも見るのも大好きで、自家用車を運転中にトラックとすれ違うと、『かっこいい！』と叫んでしまうほどの人でした。一時期は小型トラックに乗務し、生協の配達ドライバーとして働いていたのですが、足腰を痛め、退職を余儀なくされました。それでもずっとトラックが好きで、街中で見かけるたびにトラックドライバーさんを羨んでいました。私はそんな母のことが大好きだったので、幼いながらに『私が大人になって、トラックに乗ったら母は喜ぶだろうな』と思っていました」（川畑さん）

愛知県で勤務していた頃、工場に出入りするトラックと、てきぱきと仕事をするトラックドライバーの姿を見てからというもの、子どもの頃から秘めていた憧れが、あふれ出して止まらなくなった。

「夫には、『いつかトラックドライバーの仕事がしたい』と話したことが何度もありました。私の話を聞いた夫は、ドライバーの仕事内容や、大型免許を取得しているほうが採用に有利であるというような情報を調べてくれました」（同）

愛知県で2人の男の子を生み育てていた川畑さんに転機が訪れたのは5年前。夫が会社を退職することになり、川畑さんが「一家で富良野に帰り、トラックドライバーになりたい」という意向を伝えると、夫は福岡出身にもかかわらず、富良野に引っ越すことも、トラックドライバーとして働くことも承諾。さらに夫は、富良野へ戻る前に愛知県で大型免許を取得しておいたほうがいいと、自動車教習所に通わせてくれたのだという。

そして一家で富良野に移り住んだ川畑さんは、富良野エリアで運送会社を探したものの、希望する求人がなく、旭川エリアまで範囲を広げて検索。すると、ヒットしたのが旭川物流の求人だった。

「会社のHPには、女性ドライバーが在籍していると書いてあったり、求人に関するYouTube動画が載っていたりして、それを見て『雰囲気のいい会社だな。ここに応募しよう』と思い、その場でHPに掲載されている電話番号に電話をしました」（同）

面接当日、採用責任者の成田次長は、川畑さんの希望する勤務時間帯や休日、家庭の事情などを、細かくヒアリング。川畑さんが「あんなに大笑いしながら採用面接をしたのは生まれて初めてだった」と語るほど楽しい雰囲気の中で行われた面接の結果、成田次長は川畑さんの採用を決める。

「前のめりになって熱心に話を聞く姿勢や、『今は子どもが小さくて無理だが、近い将来大型トラックに乗務したい』と熱弁する姿など、川畑さんの『この会社に入れてくれオーラ』は強烈でした。大型免許を取得した上で応募してきたことも含め、『トラックに乗りたい』という気持ちが全身から伝わってきたので、彼女を採用し、ドライバー教育も私自身で担当しようと決めました」（成田次長）

成田次長㊧と川畑さん㊨

万全のサポートのもと担当エリアを拡大　地元・上富良野では母による「職場見学」も

成田次長による添乗指導を2週間、先輩ドライバーによる研修を1か月半行ってひとり立ちした川畑さんが最初に担当したのは、「子どもたちを迎えに行くまでの時間で終わることができる運行を」と成田次長が創出してくれた、地元・富良野方面への便だった。そこから、仕事に慣れることで配達時間を短縮することができ、さらに子どもを預ける時間を長くしたことを受けて、まず滝川方面、次に奈井江方面の配達が成田次長の判断に基づき追加された。地元・上富良野町内での配達時には、川畑さんの母が配達先を見学に来たことがあるという。

「当社への採用を報告した際、母はうれしさのあまり大騒ぎしていました（笑）。そんな母の喜びようを知った成田次長が、私がトラックを運転する姿を撮影し、その写真を母に送るように言ってくれたことがあり、その時も大喜びでした。ある日、上富良野の配達先で荷降ろしを終えると、女性の声で『すみません』と声をかけられました。振り返ると、声の主は母。上富良野での配達先や配達時間を尋ねられたことがあったのですが、それを参考に駐車場で待機し、私がトラックに乗ってお店に入ってくるところや、荷降ろしをしているところを見たり、携帯電話で撮影したりしていたというのです（笑）。驚きましたが、私がトラックドライバーになったことを、母がこんなにも喜んでくれるということが、うれしくて仕方なかったです」（川畑さん）

子どもたちを小学校や保育園に送り届けることや、急病時の対応は夫が、延長保育や児童クラブへ迎えに行くのは川畑さんがそれぞれ担当し、夫婦で協力して仕事と家庭の両立を続ける中で、川畑さんが見据えるのは「3年後」だ。

「入社時から担当したいと狙っている大型車の便があり、その希望は配車担当者にも伝えています。ただ、仕事の終わる時間が遅く、退勤が19～20時ごろになってしまいます。息子が2人とも、どこかに預けることなく、自宅で留守番ができるようになったら必ずその便を担当したいのです。となると、あと3年ほどかかると思うのですが、夫も応援してくれているので、『3年後に大型ドライバーになること』が今の目標です。この会社には、ドライバーの意見をどんどん吸い上げ、その意見に応じて業務を改善し、助言をくれる職場環境が整っています。疑問や不安があれば、その時点ですぐに成田さんをはじめとした管理者や、先輩ドライバーに気軽に相談できる会社の風土は、とても心強いです。また、配達先の方や、配達先で一緒になるドライバーの方が、荷降ろしを助けてくださることもあります。これからも、家族と社内外の方々のサポートに感謝し、この会社でトラックドライバーとしてずっと働き続けたいです」（同）

「ありがたいことに、川畑さんは『私は絶対に定年の65歳まで在籍します』と宣言してくれているため、我々も管理者も『お子さんの成長に合わせて、焦らずにステップアップしてください』と伝えています。川畑さんが憧れの大型ドライバーになるという夢を実現するために、これからも会社一丸となってサポートしていきます」（成田次長）

女性の輝く現場から

第45回「4トン車ドライバー（ルート配送）」川畑　愛さん（㈱旭川物流／北海道）

連載第45回目となる今回取り上げるのは、「4トン車ドライバー（ルート配送）」のお仕事です。㈱旭川物流（北海道）の川畑愛さんが登場します。

プロフィール

川畑（かわばた）　愛（めぐみ）さん

夫の後押し受け故郷で叶えた母娘の夢　次の目標は「3年後、大型ドライバーになる」！

- 空知郡上富良野町出身。札幌の専門学校を卒業し、富良野の飲食店・ホテルで勤務後、「道外で働いてみたい」と愛知県の自動車部品製造会社に転職し、製品検査員に。別部署で勤務していた夫との結婚後に退職し、2人の男の子を出産。夫の退職を機に故郷・富良野へ戻り、幼少時からの憧れだったトラックドライバーに。
- 安全運転のコツは、たっぷり睡眠をとることと、運転中にラジオを聞いて道路情報をこまめにチェックすること。
- 現在長男は小学校2年生、次男は保育園の年長。「息子たちに『ママのトラックが見たい！』と言われ、休日に会社へ連れて行って見せたことも（笑）。『かっこいい！』と大喜びでした」（川畑さん）。
- 趣味はバイク。「先日初めて、社内のバイクが好きなメンバーで連れ立って、紋別へツーリングに行きました」（同）。

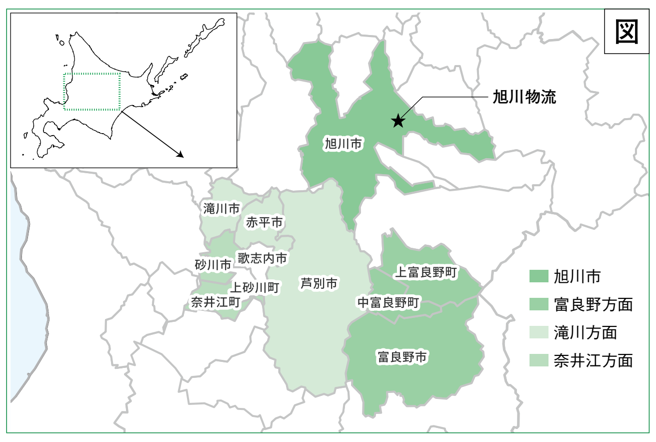
✤担当業務：4トン車による包装資材・日用品等のルート配送
✤勤続年数：4年1か月
✤取得資格：大型自動車免許

川畑さんのある1日の仕事の流れ

川畑さんは日々、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。

6:00
出社。車両点検（写真①）、業務前点呼（写真②）、配送先の伝票整理（写真③）を行った後、会社倉庫（旭川市）で包装資材や日用品などの荷物を積み込む（写真④）。「私が運んでいる包装資材（包材）は、スーパーマーケットに並ぶお惣菜やお弁当の容器などで、段ボールに入っており、さほど重たくありません。そのほか、箱ティッシュなどの日用品も運んでいます」（川畑さん）

7:00
最初の配達エリアである富良野方面（空知郡上富良野町・中富良野町、富良野市）へ向けて会社倉庫を出発（写真⑤）。「私の担当は、①富良野方面、②滝川方面（芦別市・赤平市・滝川市）、③奈井江方面（砂川市・空知郡奈井江町）――の3エリア（図）で、①②③の順に、配達先のスーパーやドラッグストアをまわります」（同）。



8:00
上富良野町にある最初の配達先（スーパー）に到着。荷降ろし後、同じ上富良野町内で2件、中富良野町で1件、富良野市で7件の配達を行う。

9:30
富良野エリアでの配達を完了。次の配達エリア（滝川方面）に向かう（写真⑥）。

10:00
芦別市にある、滝川方面1件目の配達先（ホームセンター）に到着（写真⑦）。荷降ろし後、同じ芦別市で4件、赤平市で2件、滝川市で11件の配達を行う。

11:30
滝川エリアでの配達を完了。次の配達エリア（奈井江方面）に向かう。

11:45
砂川市にある1件目の配達先（ドラッグストア）に到着。荷降ろし後、同じ砂川市で6件、奈井江町で2件の配達を行う（写真⑧）。

13:00
奈井江エリアでの配達を完了。昼食休憩をとる。「大好物であるカルボナーラのパスタを食べることが多いです。トラック用の駐車マスがあるコンビニエンスストアをめぐって、各コンビニチェーンのカルボナーラを食べ比べるのがお昼休憩の楽しみです」（同）

14:00
会社に向けて出発。

15:30
帰社（写真⑨）。次の日の配送準備やトラック荷台の清掃を行った後、給油（写真⑩）と洗車（写真⑪）を行う。

16:30
業務後点呼（写真⑫）を行った後、退勤。「退勤後はすぐ、次男を保育園、長男を放課後児童クラブへお迎えに向かいます」（同）。

川畑さんはこんな人！

川畑さんの第一印象は、「やる気に満ちあふれた人」でした。川畑さんに「仕事の空き時間に横乗り指導をしてほしい」と依頼され、社内での大型車の運転練習をサポートすることもあります。川畑さんのような「絶対に大型に乗りたい」という強い意志のあるドライバーの希望は、必ず叶えてあげたいので、お子さんがもう少し大きくなったら、ぜひ実現したいです。

（横本正和次長／写真左）

ほんのヒトコマ ［第149回］ 前川しんすけ

カメラ・レントゲンモード……!?

法令〇✕（マルバツ）クイズ ～夜間の運転編～

【解答】6面に問題

❶〇（教則第6章第3節 夜間1-1）夜間は速度感が鈍り、速度超過になりがちである。その上、夜間は過労運転や酒酔い運転をする者や、酔って歩く者などがいたりするので、昼間より速度を落として慎重に運転する。

❷〇（教則第6章第3節 夜間1-2）走行中には、自分の車と対向車のライトで、道路の中央付近の歩行者が見えなくなることがあるので、十分注意する。

❸✕（教則第6章第3節 夜間1-6）薄暮時には事故が多く発生するので、早めにライトを点灯し、自分の車の存在を知らせるようにする。

❹✕（教則第6章第3節 夜間2-5）室内灯は、バスのほかは、走行中につけないようにする。

❺✕（教則第6章第3節 夜間2-6）夜間、高速道路でやむを得ず駐停車する場合には、非常点滅表示灯、駐車灯又は尾灯をつけるほか、停止表示器材を置かなければならない。

デジタル庁

マイナンバーカード利活用についてのお知らせ

マイナンバーカードは、身分証明書として利用できるほか、自治体サービス、e-Tax等電子証明書を利用した電子申請など、様々なサービスにご利用いただけます。マイナンバーカードを携帯して、ぜひ、便利なサービスをご利用ください。

1. マイナンバーカードの健康保険証利用を基本とする仕組みに移行しました
2. パスポートの新規申請・切り替え（更新）がオンラインで可能になっています
3. 公金受取口座の登録ができます
4. マイナンバーカードの国外利用が始まっています
5. マイナンバーカードと運転免許証の一体化が開始されました

※マイナ免許証の取得後に、マイナンバーカードを更新すると、更新後のマイナンバーカードには免許情報が引き継がれず、再度、一体化の手続きが必要となります。マイナンバーカードの有効期限が近い方は、更新後に「マイナ免許証」を取得するか、マイナ免許証と運転免許証の2枚持ちとしていただきますよう、お願いいたします。

〇マイナンバーカードおよび電子証明書の更新手続をお忘れなく

マイナンバーカードは18歳以上の場合は10年、電子証明書は年齢問わず5年の有効期間が設定されています。有効期限の近い方（2～3か月前）には、有効期限通知書（封筒）がご自宅に送付されますので、同封の案内に従い更新手続きをお願いします。なお、手続きは無料です。

詳細は、デジタル庁Webサイト「広報資料」（二次元コード）。なお、マイナンバー制度に関する問い合わせは、マイナンバー総合フリーダイヤル（0120・95・0178）まで。

特別企画

「物流写真帖 第1回（全6回）」

「昭和100年 トラック輸送を振り返る」

物流博物館 学芸員 玉井 幹司氏

昭和100年を迎えた本年、時代を運んだトラックたちの姿を写真で辿るギャラリー企画を全6回でお届けします。轍（わだち）に刻まれた記憶とともに、トラック輸送の風景を振り返ります。写真は、物流専門の博物館『物流博物館』（東京都港区）（別掲「メモ」）の所蔵の中から、玉井幹司学芸員がセレクトし、解説します。

昭和初期のトラックの車列　昭和5（1930）年頃　平原直旧蔵写真

写真は現在の東京・千代田区神田三崎町にあった国際通運㈱（NIPPON EXPRESSホールディングス㈱の前身）の自動車部前に並んだ鉄道貨物集配用トラックと三輪オートバイの車列を写したもの。トラックの車種は前方よりGMC1928年式、ピアース・アロー1923年式、同1924年式、フェデラル1924年式、マック1922年式、T型フォード1927年式など。いずれもアメリカ車である。

国際通運㈱は、明治5（1872）年創業の内国通運㈱が昭和3年に他の大手運送会社を吸収合併して設立された企業で、内国通運時代の明治末期にはすでにトラックを導入していた。しかし写真の時代にあっても、同社所有のトラックは全国でわずか27台に過ぎなかったという。ちなみに昭和5年の日本のトラック台数は約3万台。日本では関東大震災の復興輸送にトラックが活躍したことでその利用が進んだといわれる。昭和初期には大和運輸㈱（当時）が関東地方に定期便トラック網を形成し、現・セイノーホールディングス㈱の前身、田口自動車も昭和5年に創業されている。この時期、鉄道の近距離貨物がトラックへ移行する傾向が顕著となり、鉄道省は危機感を抱くようになっていた。

この写真を所蔵していた平原直（ひらはら・すなお・1902～2001）は、戦後に荷役研究所を設立して荷役の近代化を提唱、パレットの普及に尽力し、また物流概念の日本への移入に功績のあったことで知られる。昭和4年に九州帝国大学を出て国際通運に入社、自動車部の現場勤務を依願して、当時は運転手助手たちと宿舎で起居を共にしながら自動車研究を行っていた。

トラックの運行状況を調査した平原が唖然としたのは、トラックの走行時間が思いのほか短く、1日3時間内外、残りの時間は荷役作業や荷待ち時間、修理などに費やされていたことだった。昭和6年の鉄道省による秋葉原駅の調査でも、荷を積んで走る実車走行は1日に2時間ほどであったという。平原はこうした調査・研究から自動車経営のネックが荷役にあると悟り、輸送効率改善のためトレーラーの導入を計画・実現し、やがて荷役作業の近代化とその普及活動に奔走するようになっていく。今日の課題はすでにトラック導入初期の時代から指摘され、その解決が模索されていたのである。

メモ

「物流博物館」とは？

物流博物館では、古代から現代に至る輸送の変遷を、実物資料や模型、映像展示を通じて体感できます。人・モノ・社会を支える物流の仕組みや技術、働く人々の姿に光を当て、日常の裏側にあるダイナミズムを伝えています。

日本で、物流や輸送を専門に扱う博物館は非常に少なく、現在のところ、「物流博物館」が物流の全体像を体系的に学べる唯一の専門施設です。物流のプロであるトラック運送事業者の皆様にもきっと学びがあるのではないでしょうか。

物流博物館は東京都港区高輪に位置し、品川駅から徒歩約7分とアクセスも良好です。開館時間は午前10時から午後5時まで（入館は午後4時30分まで）、月曜・年末年始は休館です。常設展示に加え、企画展や講座も随時開催されています。詳しくは二次元コードから。

KYOKUTO

業界最軽量※のキット重量！

プロフェッショナルのための

極東開発工業の

パワーゲート®

＼軽さの極意。／

後部格納式 Gシリーズ

※2021年3月29日時点。極東開発工業調べ。（GⅡシリーズ・アルミ仕様同等機種において）

パワーゲート®の情報がデータで見える！だから安心・安全につながる！

極東開発工業のIoTシステム K-DaSS® に対応

Kyokuto Data Sharing Service

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。

厚労省・中企庁・公取委

11月は「しわ寄せ」防止キャンペーン月間

適正なコスト負担を伴わない短納期発注・急な仕様変更を防ぎましょう！

大企業・親事業者による長時間労働の削減等の取り組みが、下請等中小事業者に対する適正なコスト負担を伴わない短納期発注、急な仕様変更などの「しわ寄せ」を生じさせている場合があります。

厚生労働省では、中小企業庁および公正取引委員会と連携し、中小企業が働き方改革を進められるよう、11月を『「しわ寄せ」防止キャンペーン月間』（写真）とし、下請等中小事業者への「しわ寄せ」防止のための環境整備に努めています。

ここでは、厚労省『「しわ寄せ」防止特設サイト』（二次元コード①）の内容を基に、不当な行為の事例を紹介するとともに、しわ寄せを防ぐための対策について紹介します。

二次元コード①

1 「しわ寄せ」を防ぐためには

過労死等を引き起こすおそれがある「長時間労働」に繋がる取引慣行を見直す

厚労省が所管する「労働時間等設定改善法」（平成4年法律第90号）に基づき、事業主は他の事業主との取引において、長時間労働に繋がる短納期発注や発注内容の頻繁な変更を行わないよう配慮する必要がある。長時間にわたる特に過重な労働は、過労死等を引き起こすおそれがあるといわれており、取引先の労働者の健康障害防止のためにも必要である。

他の事業主との取引を行うにあたっては、次のような取り組みが行われるよう、社内に周知・徹底を図る必要がある。

①週末発注・週初納入、終業後発注・翌朝納入等の短納期発注を抑制し、納期の適正化を図ること。

②発注内容の頻繁な変更を抑制すること。

③発注の平準化、発注内容の明確化その他の発注方法の改善を図ること。

なお、長時間労働に繋がる取引慣行の見直しについては、「労働時間等設定改善法」と「労働時間等見直しガイドライン（労働時間等設定改善指針）」に規定されている。

2 「しわ寄せ」に該当する可能性のある行為

「働き方改革」を阻害する行為は下請法等で定める「禁止行為」に該当も

図1では、下請代金支払遅延等防止法（下請法、令和8年1月1日から中小受託取引適正化法に名称変更）や独占禁止法で定める禁止行為に該当する可能性がある、「働き方改革」を阻害する不当な行為の例を挙げている。

図1　「働き方改革」を阻害する不当な行為の例

1：買いたたき

【事例①】短納期発注による買いたたき

発注者は、短納期発注を行い、受注者は休日対応することを余儀なくされ、人件費等のコストが大幅に増加したにもかかわらず、通常の単価と同一の単価を一方的に定めた。

【事例②】業務効率化の果実の摘み取り

発注者は、受注者から社外秘である労務管理関係資料等を提出させ、資料を分析し、「利益率が高いので値下げに応じられるはず」などと主張し、著しく低い取引対価を一方的に定めた。

2：減額

【事例③】付加価値の不払

発注者は、書面において短納期発注については「特急料金」を定めていたところ、受注者に対して短納期発注を行ったにもかかわらず、「予算が足りない」などの理由により、特急料金を支払うことなく、通常の代金しか支払わなかった。

3：不当な給付内容の変更・やり直し

【事例④】直前キャンセル

発注者は、受注者に対して運送業務を委託しているところ、特定の荷物を集荷するために、毎週特定の曜日に受注者のトラックを数台待機させることを契約で定めていた。当日になって「今日の配送は取りやめになった」と一方的にキャンセルし、その分の対価を支払わなかった。

4：受領拒否

【事例⑤】短納期発注による受領拒否

発注者は、発注後、一方的に納期を短く変更し、受注者は従業員による長時間勤務によって対応したが、その納期までに納入が間に合わず、納入遅れを理由に商品の受領を拒否した。

5：不当な経済上の利益提供要請

【事例⑥】働き方改革に向けた取り組みのしわ寄せ

発注者は、商品の発注に関するデータの自社システムへの入力業務を発注者自ら行うべきであるにもかかわらず、受注者に対して無償で行わせた。

3 親事業者と下請事業者の望ましい取引関係

共存共栄できる関係を目指して　コスト増加分は親事業者に全額転嫁を！

経済産業省・中企庁が所管する「下請中小企業振興法」（8年1月1日から受託中小企業振興法に名称変更）（昭和45年法律第145号）に基づく「振興基準」（二次元コード②）では、委託事業者（親事業者）と受託事業者（下請事業者）の望ましい取引関係について、図2のように定めている。

下請事業者の事業活動は、親事業者の発注のあり方に大きな影響を受けるものであり、親事業者と下請事業者の取引の公正と、これを通じた下請事業者の適正な利益の確保が図られなければならない。その上で、下請中小企業を含むサプライチェーン全体で付加価値向上を目指すことができるような、親事業者と下請事業者の相互理解と信頼によって支えられる、互恵的な取引関係を構築していくことが望ましい。

二次元コード②

図2　委託事業者と受託事業者の望ましい取引関係の実現に向けて

❶ 委託事業者も受託事業者も共に「働き方改革」に取り組みましょう！

- やむを得ず短納期発注や急な仕様変更などを行う場合には、残業代等の適正なコストは委託事業者が負担すること。
- 委託事業者は、受託事業者の「働き方改革」を阻害する不利益となるような取引や要請は行わないこと。

例えば…
- 無理な短納期発注への納期遅れを理由とした受領拒否や減額
- 委託事業者自らの人手不足や長時間労働削減による検収体制不備に起因した受領拒否や支払遅延
- 過度に短納期となる時間指定配送、過剰な賞味期限対応や欠品対応に起因する短いリードタイム、適正なコスト負担を伴わない多頻度小口配送
- 納期や工期の過度な年度末集中

❷ 発注内容は明確にしましょう！

- 委託事業者は、継続的な取引を行う受託事業者に対して、安定的な生産が行えるよう長期発注計画を提示し、発注の安定化に努めること。
- 発注内容を変更するときは、不当なやり直しが生じないよう十分に配慮すること。

❸ 原材料費・エネルギーコストの適切な増加分の全額転嫁を目標としましょう！

労務費、原材料費、エネルギー価格等のコストが増加した場合には、委託事業者は、予め定めた価格改定タイミングはもちろんのこと、その期中においても、価格変更を柔軟に行うものとする。特に原材料費やエネルギーコストの高騰があった場合には、適切なコスト増加分の全額転嫁を目指すものとすること。

4 厚労省・中企庁・公取委の取り組み

しわ寄せに関する相談窓口を設置　不当なしわ寄せに関する情報提供を

厚労省では、「しわ寄せ」に係る情報を把握した場合、経済産業省地方経済産業局に情報提供するほか、事業場の労働基準関係法令違反の背景に、極端な短納期発注等に起因する下請法等の違反が疑われる事案について、公取委や中企庁に通報する制度の強化を図っている。

中企庁では、中小企業が抱える取引上のトラブルについて、専門の相談員や弁護士が解決に向けてサポートする「下請かけこみ寺」（令和8年1月1日から「取引かけこみ寺」に名称変更。二次元コード③）を設置している。下請かけこみ寺では、信頼関係を崩さず、スムーズな下請取引を行うための価格交渉のサポートも行っている。

また、公取委では、取引先から不当なしわ寄せを受けるおそれのある中小事業者等から、下請法に関する相談を受け付けている。

【不当なしわ寄せに関する下請法の相談窓口】

0120・060・110（フリーダイヤル）

受付時間＝10時～17時（土・日曜・祝日、年末年始を除く）

二次元コード③

2025・10・25

四季折々 294

▼とある休日、全国展開のスーパーに足を運んだ時のことです。当日はポイントが3倍になる日で、開店直後から大勢のお客さんが来店していました。さて、会計の段になって、レジは「有人レジ」と「セルフレジ」に分かれていましたが、有人レジには長い列、セルフレジには空きがありました。ふと見ると、シニアの女性がセルフレジの操作に苦慮し、焦って店員を呼んでいますが、なかなか店員は来ません。効率的で利便性に富むセルフレジは、電子機器に不慣れなシニア世代には敬遠されているようです。かく言う私もセルフレジで精算しましたが、手間がかかり、有人レジの方が楽と言えば楽と言えます。▼最近では、飲食店でも二次元コードでの読み取りや、テーブル設置のタブレット端末でお客さん自身がメニューを注文するお店が増え、操作に難儀する様が見られます。スマートフォンが世の中を席巻する中で、ガラケー世代やシニア世代は、情の通う人ではなく、ある意味で冷徹な機器に苦戦を強いられているようです。▼さて、タイムスリップして時を江戸時代に遡ると、当時のベストセラー『東海道中膝栗毛』を著した十返舎一九の『金草鞋』には、庶民の生活が事細かに描かれています。飯や蕎麦、寿司、焼き魚、野菜と煮豆などのほか、お酒を提供した「煮売り・酒屋」は、まさに現代の居酒屋のルーツと言えます。長屋に住む独り身の男性は、仕事帰りにここで一杯やるのが常だったようで、1日の疲れを癒やす居心地のいい場所だったのでしょう。また、当時は食材を数多く揃えて自宅で煮炊きするより、いわゆる外食で済ます方が安上がりだったとも言われています。お膳を囲み、気の置けない友と一献傾けながら、コミュニケーションをとったに相違ありません。▼セルフレジを導入しているスーパーや量販店は、今や50％を超えていると聞きます。コロナ禍を経て非対面サービス化が進んだ感は否めませんが、人と人とが対面で触れ合うサービスは日本的であり、今なお必要不可欠なのかも知れません。▼深刻化する人手不足と相俟って、ますますデジタル化が進化すると、オジサン世代もいよいよ本格的に機器と格闘せざるを得ない状況になってきたということを、肝に銘じる必要があるでしょう！（山崎　薫）

公取委

「中小受託取引適正化法」（取適法）が令和8年1月1日から施行されます！

発注者・受注者の対等な関係に基づき、事業者間における価格転嫁および取引の適正化を図るための「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」が令和7年5月16日に成立し、同月23日に公布されました。この改正により、法律名の「下請代金支払遅延等防止法」（下請法）は「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」（中小受託取引適正化法〔取適法〕）となります。

同改正では、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な「運送の委託」が対象取引として新たに追加されます。

公取委では、公取委ホームページ（二次元コード）内にガイドブックやリーフレットなどの各種資料を掲載しています。また、11月1日から12月31日にかけて、改正事項の広報・周知活動を実施していきます。

改正法施行を前に、改正法への対応に向けた準備を進めましょう。

空調服®

空調服® フィールドレポートとは？

空調服®をユニフォームとして採用された企業様を、空調服®アンバサダーである中澤佑二さん（元日本代表プロサッカー選手）が訪問。職場体験やインタビューを通じて空調服®の使い心地や効果など、最前線の現場からリアルな声をお届けしています。2025年現在、空調服®を導入している企業様は10,000社以上。猛暑日が急増している近年の夏において、熱中症対策や作業効率の向上を目的として導入する企業様は年々増加しています。弊社では、職場環境や業種に合わせたオリジナル仕様の空調服®の開発にも取り組み、現場のニーズに柔軟に対応しています。

Field Report!!の動画はこちらから ▶

株式会社空調服

〒174-0041 東京都板橋区舟渡1-12-11ヘリオスⅡビル4F
tel:03-5916-5330
https://www.9229.co.jp/

掲載商品は、㈱セフト研究所・㈱空調服の特許及び技術を使用しています。
「空調服」は㈱セフト研究所・㈱空調服のファン付きウェア、その附属品、及びこれらを示すブランドです。
「空調服」「空調服」は、㈱セフト研究所・㈱空調服の登録商標です。

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3.0%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・2023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	11月14日(金)	13:00～15:00	オンライン	北海道運輸局	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	11月19日(水)	13:30～15:30	AP大阪淀屋橋 H+Iルーム（3階） 大阪府大阪市中央区北浜3-2-25 京阪淀屋橋ビル	近畿運輸局	
トラック バス、タクシー	11月21日(金)	13:30～15:30	TKP大宮ビジネスセンターANNEX カンファレンスルーム4B 埼玉県 さいたま市大宮区宮町1-89 オーク大宮ビル	関東運輸局	

※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 https://www.ecomo.or.jp