

業務前後自動点呼
国交省認定機器

ALCFace Air
アルコフェイスエア

サンコーテクノ株式会社 ☎ 0120-071-735

Japan
Trucking
Association



広報 とらつく

毎月1日・15日発行
3月10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
(お問い合わせ先) 各掲載の掲載者は各自が承めます)

固い扉をこじ開けて 特例的な年度内成立へまっしぐら!!



全日本トラック事業政治連盟 政策懇談会



坂本 克己 全ト協最高顧問



寺岡 洋一 全ト協会長

第214回理事会の後に開催された全日本トラック事業政治連盟(浅井隆会)政策懇談会では、与野党8党の代表者が登壇し、運輸事業振興助成法改正法案の年度内成立に向けて決意表明を行った。決意表明を行ったのは、盛山正仁衆議院議員(自由民主党)、玉木雄一郎衆議院議員(国民民主党)、赤羽一嘉衆議院議員(中道改革連合)、中川宏衆議院議員(日本維新の会)、羽田次郎参議院議員(立憲民主党)、和田政宗参議院議員(参政党)、畑野君枝衆議院議員(日本共産党)。また、古川あおい衆議院議員(チームみらい)はメッセージを寄せた(決意表明の詳細は2面に掲載)。

その後、与野党の代表者と金子恭之国土交通大臣、坂本克己全日本トラック協会最高顧問、寺岡洋一全ト協会長、浅井隆全日本トラック事業政治連盟会長が壇上に立った上で、加藤勝信自民党トラック輸送振興議員連盟会長の発声により、力強くガンバロールを行い、会場の雰囲気は同法案の年度内成立に向けて最高潮に達した。

与野党8党代表者の決意表明のあと、加藤勝信自民党トラック議連会長の発声で「ガンバロール」(3月5日、第一ホテル東京)

緊急の燃料高騰対策等 トラックが先頭に立ち バス・タクシーと一丸となって決起大会 (高速道路料金問題への断固たる対応)



燃料高騰対策の実現に向け寺岡会長が強い決意を示した(3月5日、第一ホテル東京)

全ト協 第214回理事会

令和8年度事業計画・収支予算書を承認

全日本トラック協会は3月5日、東京都港区の第一ホテル東京で第214回理事会を開会した。

理事会では「運輸事業振興助成交付金制度の現状維持」や「トラック適正化」運賃・料金及び改正物流法への対応、「標準的運賃の活用等」による運賃・料金収受の推進及び軽油引取税の暫定税率廃止の今後の対応、など、最重要施策10項目および重点施策6項目を盛り込んだ令和8年度事業計画(詳細8・9面)等を承認。今後のトラック運送事業の進化・発展に向けて、諸活動を積極的に展開し、我が国の経済と生活(暮らし)を力強く支えていく姿勢を明確にした。

会の冒頭、寺岡洋一会長がなければならぬ。運輸事業振興をいざし、「インフレ情勢の緊迫 助成交付金制度をしっかりと守らなければならない」と、軽油引取税と47都道府県トラック協会の暫定税率廃止の意味がなくなると危機感をあらわにした。また、「改正物流法」事業であるトラック・バス・タクシーの自動車関係3業界が一法、トラック適正化(二法など)に一致団結し、国土交通省のお力添えをいただきながら燃料価格高騰を踏まえて、トラック適正化二法の騰対策に関する要望活動を進める必要があり」と、許可の更新制の導入と「適正原価を下回る運賃および料金の制限」について、令和10年度の施行に向けて、国交省と手を取り合いながら努力している。全ト協として

これからの円滑な施行に向けて、一致団結してワンチームで取り組んでまいりたい」と、トラック適正化二法の全面施行に向けて強い決意を示した(詳細2面)。

国交省からは、岡野まさ子大臣官房総括審議官、杏掛敏夫道路局長、三輪田優子物流・自動車局貨物流通事業課長、渡邊良一道路局高速道路課長が出席し、来賓として岡野大臣官房総括審議官と杏掛道路局長が挨拶(詳細2面)。

その後の議事では、①会員の入退会(案)、②令和8年度事業計画書(案)、③8年度一般会計収支予算書(案)、および交付金特別会計収支予算書(案)、トラックステーション管理運営特別会計(案)および鈴木基金特別会計収支予算書(案)、④全ト協表彰規程に基づく表彰および「正しい運転・明るい輸送運動」に係る表彰(案)、⑤部会規程の一部改定(案)について審議し、原案通り承認した。



ゴールドGマーク認定事業所特集

製鉄所構内・構外輸送で事故防止体制確立

長年積み重ねた安全の証「ゴールドGマーク」

長期安全認定事業所のもつ意義を広めて 業界の社会的価値向上に繋げる

貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）では、2023年度から、6回目の更新を迎える事業所を「長期安全認定事業所」として認定しています。同事業所として認定されると、「ゴールドGマーク」を使用することができます。同事業所は、20年もの長きにわたって安全運行の実績を積み上げ、安心・安全な輸送サービスを提供する模範として、高く評価されます。

『広報とらつく』では、同事業所を訪問し、「ゴールドGマーク認定取得に至るまでの長年にわたる事故防止対策等を紹介いたします。今回は、大分県大分市の三協通産（恒川治之）代表取締役 恒川治之氏を紹介し、三協通産株式会社 本営業所（大分県大分市）Gマークを取得して、高い安全性を長年にわたり守り抜く取り組みについてお話を伺います。



恒川 治之 代表取締役



同社は10トンドンプなどで、鉄鋼スラグの輸送を行っている

三協通産（株）は、製鉄所の構内で、主に道路等の仮設材などに使用される鉄鋼スラグの原料となるバラ物等のヤード間輸送を行っているほか、構内には鉄鋼スラグとして工事現場等へ輸送しているトラック運送事業者である。同社がGマークの初回認定を申請したのは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（全日本トラック協会）の初回認定を申請したのは、全トラック協会（仲浩会長）事務局からアドバイスを受けながら、Gマーク取得



ダンク車の側面に輝く「ゴールドGマークステッカー」と恒川社長

「当社では、多くの事故事例を検証しながら、自社にあった事故防止策を全従業員に向けて発信しています。特に、時間追われると事故発生の危険性が高まることから、当社ではドライバーに過度な負荷がかからないように、配車時間や作業時間の調整を行うよう努めています。」（同）

「当社は、多くの事故事例を検証しながら、自社にあった事故防止策を全従業員に向けて発信しています。特に、時間追われると事故発生の危険性が高まることから、当社ではドライバーに過度な負荷がかからないように、配車時間や作業時間の調整を行うよう努めています。」（同）

「当社では、10トンドンプやトレーラによる輸送のほか、製鉄所構内でのロードセーラーやタイヤショベルなどの重機を使い、ダンプ等への積み込み作業も行っていきます。Gマーク認定を長年にわたって受け続けることで、輸送部門だけに限らず、重機

「当社では、10トンドンプやトレーラによる輸送のほか、製鉄所構内でのロードセーラーやタイヤショベルなどの重機を使い、ダンプ等への積み込み作業も行っていきます。Gマーク認定を長年にわたって受け続けることで、輸送部門だけに限らず、重機

「安全衛生委員会」で、製鉄所構内・外における事故事例などの共有を図っている



月1回の「安全衛生委員会」で、製鉄所構内・外における事故事例などの共有を図っている

「健康起因事故根絶に向け「意識付け」を進める

同社では、全てのドライバーが朝6時半から7時にかけて本社営業所を出発し、夕方5時から6時にかけて戻ってくる。そのため、業務前点呼・業務後点呼については運行管理者が対面を実施している。同社のドライバーの平均年齢は53歳に達していることから、健康起因事故を防ぐために、対面点呼を通じて、顔色や声の調子、また前夜の睡眠状態など、ドライバーの健康状態の確認に注力している。併せて、厳格なアルコールチェックを行い、飲酒運転防止を徹底している。

また、同社では2月から3月にかけて健康診断を実施しているが、ドライバーの健康づくりに進めていく上では、「ドライバーの健康づくりに進めていく上では、

「健康起因事故根絶に向け「意識付け」を進める

同社では、全てのドライバーが朝6時半から7時にかけて本社営業所を出発し、夕方5時から6時にかけて戻ってくる。そのため、業務前点呼・業務後点呼については運行管理者が対面を実施している。同社のドライバーの平均年齢は53歳に達していることから、健康起因事故を防ぐために、対面点呼を通じて、顔色や声の調子、また前夜の睡眠状態など、ドライバーの健康状態の確認に注力している。併せて、厳格なアルコールチェックを行い、飲酒運転防止を徹底している。

また、同社では2月から3月にかけて健康診断を実施しているが、ドライバーの健康づくりに進めていく上では、「ドライバーの健康づくりに進めていく上では、

「安全衛生委員会」で、製鉄所構内・外における事故事例などの共有を図っている



同社では対面点呼を通じて、ドライバーの日々の健康状態の把握に取り組んでいる

「働き方改革関連法 施行後5年の総点検 調査結果公表

厚生労働省は3月5日、「働き方改革関連法施行後5年の総点検」の調査結果を取りまとめ、公表した。同調査は、働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態およびニーズを踏まえた労働基準法の見直しについて検討を行うこととされたことを踏まえ、労働時間等に関する労働者の意識・意向を把握するために実施された。

「労働時間の増減希望を増やしたい」「やや増やしたい」が10・5%に上がった一方、「このままでよい」は59・5%、「減らしたい」「やや減らしたい」は29・9%だった。運輸業、郵便業では、労働時間を「増やしたい」「やや増やしたい」は10・4%に上がった一方、「このままでよい」は59・7%、「減らしたい」「やや減らしたい」は29・8%だった。

「働き方改革関連法 施行後5年の総点検 調査結果公表

厚生労働省は3月5日、「働き方改革関連法施行後5年の総点検」の調査結果を取りまとめ、公表した。同調査は、働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態およびニーズを踏まえた労働基準法の見直しについて検討を行うこととされたことを踏まえ、労働時間等に関する労働者の意識・意向を把握するために実施された。

「労働時間の増減希望を増やしたい」「やや増やしたい」が10・5%に上がった一方、「このままでよい」は59・5%、「減らしたい」「やや減らしたい」は29・9%だった。運輸業、郵便業では、労働時間を「増やしたい」「やや増やしたい」は10・4%に上がった一方、「このままでよい」は59・7%、「減らしたい」「やや減らしたい」は29・8%だった。

「安全意識を一層高めて事故防止に挑む」

「ゴールドGマークを何としても守り抜く」

初回認定以来20年以上にわたるGマーク事業所として安全性に磨きをかけてきた同社は、Gマークの維持がドライバーに対する社会的評価も上がっていくのではないかと考えている。当社としては、ゴールドGマークは今後も守り抜いていくために、引き続き事故防止に積極的に取り組んでいきたいと考えています。」（同）



同社では対面点呼を通じて、ドライバーの日々の健康状態の把握に取り組んでいる

「健康経営優良法人2026」

中小規模法人部門では運輸業1651法人が認定（大規模法人部門は3400法人、中小規模法人部門1万9966法人）に対し、両部門ともに大幅な増加がみられた。中小規模法人部門では、運輸業1651法人が「健康経営優良法人2026」に認定された。そのうち、37法人が「プライト500」、64法人が「ネクストプライト1000」に認定された。全日本トラック協会では、令和8年度事業計画（詳細8面）の中で「健康状態に起因する事故及び健康増進・メンタルヘルス対策並びに健康経営の推進」を掲げており、事業者の健康管理対策を促進し、同制度の取得を促進することを8年度から新たに盛り込んでいる。

「健康経営優良法人2026」

中小規模法人部門では運輸業1651法人が認定（大規模法人部門は3400法人、中小規模法人部門1万9966法人）に対し、両部門ともに大幅な増加がみられた。中小規模法人部門では、運輸業1651法人が「健康経営優良法人2026」に認定された。そのうち、37法人が「プライト500」、64法人が「ネクストプライト1000」に認定された。全日本トラック協会では、令和8年度事業計画（詳細8面）の中で「健康状態に起因する事故及び健康増進・メンタルヘルス対策並びに健康経営の推進」を掲げており、事業者の健康管理対策を促進し、同制度の取得を促進することを8年度から新たに盛り込んでいる。

「安全意識を一層高めて事故防止に挑む」

「ゴールドGマークを何としても守り抜く」

初回認定以来20年以上にわたるGマーク事業所として安全性に磨きをかけてきた同社は、Gマークの維持がドライバーに対する社会的評価も上がっていくのではないかと考えている。当社としては、ゴールドGマークは今後も守り抜いていくために、引き続き事故防止に積極的に取り組んでいきたいと考えています。」（同）

「安全意識を一層高めて事故防止に挑む」

「ゴールドGマークを何としても守り抜く」

初回認定以来20年以上にわたるGマーク事業所として安全性に磨きをかけてきた同社は、Gマークの維持がドライバーに対する社会的評価も上がっていくのではないかと考えている。当社としては、ゴールドGマークは今後も守り抜いていくために、引き続き事故防止に積極的に取り組んでいきたいと考えています。」（同）

会社概要

三協通産(株)
[代表取締役 恒川 治之]

本社営業所 大分県大分市原川1-149
設立 昭和45年5月
資本金 2,000万円
従業員数 52人(うち構内ドライバー13人、構外ドライバー8人)
車両数 13台

代表取締役 恒川 治之
取締役 辛島 啓司
総務課長 代理

全日本トラック協会青年部会

令和7年度青年部会全国大会を開催



青年部会全国大会には、全国から約700人の青年経営者が出席した(2月13日、京王プラザホテル)

「勇往邁進〜つなぐ心、いま未来へ走り出す〜」をテーマに 全国各地から約700人の青年経営者が集結

全日本トラック協会青年部会(出づなぐ心、いま未来へ走り出す)島康佑部会長は2月13日、令和7年度「勇往邁進〜つなぐ心、いま未来へ走り出す〜」をテーマに、第1部の研修会ではトナ度「全日本トラック協会青年部会」トラック運送業界の次世代を担う全国大会(京王プラザホテル(東)の青年経営者が一堂に会し、部会活動京都新街区)で開催した。

【青年部会が業界の未来を創る】
全国の部会員を前に出島部会長があいさつ



出島 康佑 青年部会長

第1部の研修会では冒頭、出島青年部会長(関東トラック協会青年部会長)があいさつに立ち、「トラック運送業界はまさに今時代の転換点を迎えている。なかでも、トラック適正化二法に盛り込まれている適正原価は、我々にとっては大きな追い風となる」と、昨年成立したトラック適正化二法の意義について強調。その上で、「私たち青年部会は、業界の未来を担う立場であることを自覚することが重要。一人ひとりが情報収集を進め、学び、考え、行動することが大切。青年部会にとって重要なのは、業界の現状を踏まえて、先進的な事業取組に対し表彰を実施し、青年部会員ならでの斬新な活動に期待する」と述べた。



楠木 寿嗣 全協副会長

問題に直面し、様々な施策が講じられているものの、解決すべき課題は山積している。課題を乗り越えるためには、青年経営者ならではの新しい視点が必要である。皆様の斬新な活動を、ぜひ業界の明日に繋げてほしいと願っている」と述べた。



講評を述べる山雅洋審査委員長

- ### 全日本トラック協会青年部会 令和7年度事業概要
1. 研修事業
(1) 全国大会の開催 (令和8年2月)
(2) 正副部会長会議の開催 (年7回予定)、全国代表者協議会の開催 (年3回)
(3) 青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰事業の実施
 2. 経営改善・DX委員会からの諮問に対する答申
 3. 関係機関、行政機関、他業界青年組織との意見交換
 4. 社会貢献活動の実施
ピーチクリーン活動 (8年4月)
 5. 業界課題への重点的な取り組み
(1) 「適正運賃受取」：従業員の処遇向上の原資確保に向けた荷主等との交渉実施
(2) 「物流DXの推進」：業務効率化に向けたデジタル化、システム導入
(3) 「災害支援ネットワークの構築」：被災地への迅速な支援物資輸送



出島部会長をはじめ、正副部会長が勢揃いして、力強くガッツポーズ



藤谷 裕樹 青年部会副部会長

九州までの9ブロックに全に寄与すること等を目的に、「ピーチクリーン活動」を実施すると発表した(8年4月26日に沖縄県で実施)。さらに、重点取組への対応として、「適正運賃の受取」、「D Xの推進」、「災害支援ネットワークの構築」の3項目に関する積極的な取り組みや、各道府県の青年組織における取り組み状況に関するアンケート調査の実施、また災害支援ネットワークの構築に向けて、災害発生時に被災地に対して迅速に支援物資を送れるよう、全国の青年部会員の所在地を確認できるマップの作成など、各種取り組みについて報告した。

最後に、稲見政隆副会長(四国トラック協会)で、ひとまわり成長した青年協議会会長が閉会をあいさつを行い、「青年部会員として、全国大会の開催は新しい1年の始まりであるといえる。本多くの参加者同士が親睦を深めた。」と述べた。

来賓あいさつに続き、「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」の授与式・受賞者発表が行われた。今回は、全国から寄せられた3件の申請の中から、銀賞に滋賀県トラック青年協議会「親子で学ぶ生命と交通の未来体験(詳細別掲)」が選出され、吉田修一全協副会長から吉田智博滋賀県トラック青年協議会会長に表彰状と目録が手渡された。授賞式に続き、吉田滋賀県トラック青年協議会会長による受賞者発表が行われた。



記念撮影に際して、吉田智博滋賀県トラック協会青年協議会会長(右)と吉田修一全協副会長(左)

その後の講評では、山雅洋審査委員長(早稲田大学名誉教授)が、「業界は『物流の2024年』」と述べた。

全日本トラック協会青年部会の皆様方には、物流という社会の血流を日ごと、政府・与党としましては、これまで「物流の2024年問題」の解決に向けて、「物流革新」に向けた政策パッケージに基き、各種施策を進めてきました。先般の総選挙でも掲げた公約において、現場の実態を踏まえて荷主の協力・理解を得ながら、モーターシフトの推進、物流DX・GX、標準化等の物流効率化や価格転嫁を進め、持続的・構造的な質上げに向けたガイドラインの策定・周知徹底等、この国の未来のために、皆様と一緒に頑張っています。

実行力に課題がある一方には、物流の新时代を創るリーダーとして、トラック運送業界を取り巻く法改正の追い風に乗り、非常に大きな期待を寄せています。政府では「改正物流効率化法」や「トラック適正化二法」など、正物流効率化法や「適正運賃受取」など、業界の健全な発展に向けて果敢にチャレンジしていただきたいと思っています。

国交省としましては、皆様方から貴重なご意見をいただきながら、業界をよりよいものにしていくことを目指しています。全ト協青年部会の皆様

最後に、稲見政隆副会長(四国トラック協会)で、ひとまわり成長した青年協議会会長が閉会をあいさつを行い、「青年部会員として、全国大会の開催は新しい1年の始まりであるといえる。本多くの参加者同士が親睦を深めた。」と述べた。

技術で夢を"カタチ"にする会社
ピーコックエレメント製造株式会社
〒140-0004 東京都品川区南品川14-15-4
TEL 03-3458-0891
Mail info@pgf-japan.com
HP https://www.pgf-japan.com/

相棒は、大切に作るもんだ。
純正ブランドメーカーとの直接取引/
愛車に優しい低燃費フィルター
最高の製品をベストプライスで!!

松下社長に訊く! 親子ドライバーが3組在籍! 女性ドライバー増員計画も進行中 商用バンも活用し「ドライバーの長期キャリア形成」を実現



松下 桂子
代表取締役

大型車での運行が中心の当社において、求人への応募は、求人サイトとドライバーからの紹介が大半を占めます。近年は「5〜6人の募集枠に対し2〜3人の応募がある」という状況で、一定数の採用は確保できています。最年少ドライバーは22歳で、60歳に定年を設定して延長再雇用を行っており、65歳のドライバーも活躍中です。当社の特色として挙げられるのが、社内に親子ドライバーが3組いることです。父親に憧れてトラックドライバーになり、他社で就職後、「自分も父親と同じ会社でドライバーとして活躍したい」と当社に入社した若手ドライバーが3人おり、紹介が多い中でも、「親からの紹介」が定番になりつつあります。

経験者採用が9割を占める当社ですが、商用バンでの運行があることが、若年層のキャリアアップや定年後のキャリアダウン、女性ドライバーの採用に役立っています。当社の女性ドライバーは徳元さんを含め2人おり、もう1人の女性ドライバーは商用バンでの介護用品輸送を担当しています。ドライバーからの紹介を受け採用した徳元さんは、経験豊富かつトラックに乗るのが大好きで、「自分には今の運行がぴったりだ」と、日々精力的に働いてくれています。女性ドライバーが気持ちよく働く上での困りごとなどのヒアリングと改善を続けながら、今後も女性ドライバーを増やしていきたいです。

株式会社松下運輸

【代表取締役 松下 桂子】

本社所在地	鹿児島県鹿児島市下田町 1884-4
資本金	1,000万円
設立	昭和39年7月25日
従業員数	79人(ドライバー65人、うち女性2人)
車両数	97台(商用バン6台を含む)

history! 「一生トラックの近くで働くために」 つらぬく夢 あくなき向上心

親族や知人など、周囲にトラックドライバーがいたわけではなかった徳元さんがトラックドライバーになることを決めたのは、高校1年生の時に見たテレビのドキュメンタリー番組がきっかけだった。その番組では、大型・けん引免許の取得に挑戦する女性や、長年夫婦でトレーラーに乗務しているドライバー夫妻に密着取材をしていたという。

「テレビで初めて見た女性トラックドライバーの姿に、『なんてカッコいいんだろう!』と大きな衝撃を受けたのです。その番組を見た瞬間、『私のしたい仕事はこれだ! 将来はトラックに乗って大型ドライバーになる!』という人生の目標が決まってしまうました(徳元さん)」

その番組を見たことが運命の出会いとなり、それ以降の人生が全て決定づけられることになる。当時徳元さんが通っていた学校は商業高校だったが、学業に励んだのも、すべての動機は「運送会社で働くため」だった。

「簿記や情報処理などの各種資格を取ったのも、『将来もし自分が怪我をしまして、トラックドライバーとして働けなくなった場合でも、簿記の資格をもっていれば、事務職として運送会社で働き続けることができる』と思ったからで、そのためだけに資格を取りました。ドライバーであれ事務職であれ、ずっと運送会社で働き続けるために何ができるかを考えて過ごした高校時代でした(同)」

高校3年生になり、運送会社への就職活動を始めた徳元さんだったが、残念ながら高校にトラックドライバーの求人は皆無。唯一「運送会社の事務職」の求人があったものの、運送会社の所在地は、生まれ育った鹿児島県から遠く離れた埼玉県だった。

「埼玉県の運送会社の社長さんが鹿児島県出身で、鹿児島の高校にも求人を出していたとのことでした。『事務職として採用するけれども、ゆくゆくはドライバーとして働いてもらえるようにする』と言ってもらったので就職を決め、将来的にトラックドライバーになりたいという一心で、取得したたの運転免許証と初心者マークを持って埼玉県の運送会社に就職しました(同)」

憧れの「女性トラックドライバー」になるための道のり

就職後は、社内で事務の仕事をしたが、商用バンで営業に行ったり、日報を整理したりする中で、トラックドライバーの1日の仕事の流れを学んでいった徳元さんだったが、「当社でトラックドライバーになるのは3年後になる」と言われ、将来について考えるようになる。

「21歳になれば大型免許が取得できるようになることなども考え、『トラックドライバーになれないのであれば、ここにいる意味はない』と思い、19歳の頃に退職し、鹿児島県へ帰ってきました(同)」

鹿児島に戻った後は、女性であってもドライバーとして採用してくれた建設会社で平ボディ車に乗り、足場材の輸送や、4トンのダンプによる砂の輸送を行った。さらに小型車両系建設機械特別教育を修了するなど、建設関連の資格も取得。徳元さんは、「資格は持っていれば持っているほど自分の助けになるので、きっかけがあればすぐに取りに行きたいと思ってしまおう」という。

20歳を目前にしたある日、徳元さんは知人から「運送会社で冷凍車に乗らないか」との誘いを受ける。念願の「運送会社のドライバー」になれる好機を得た徳元さんは、そのオファーを受け転職。4トンの冷凍車に乗務し、九州管内での冷凍食品の輸送を担当。21歳の誕生日に大型免許を取得し、念願の大型車ドライバーへのステップアップを果たす。その後、29歳で長女を出産するまで、大型車ドライバーとして活躍する。

「出産後、子どもが小さいうちはトラックドライバーとして働くことが難しかったため、少しでも物流に関わりのある仕事をしようと、食品会社の工場出荷事務をしていました(同)」

長女が10歳になったのを機に、両親の協力も仰ぎながら、林業会社のトラックドライバーに復職した。そこで小型移動式クレーンの資格を取得し、木材を積んで運ぶ、鹿児島県内での輸送を担当。「子どもが小さいうちは県内での運行がある会社で働きたい」と、次に転職した運送会社でも、鹿児島県内でのウイング車による飼料輸送を担った。

子どもの成長×転職で実現した「理想の働き方」

長女が高校を卒業し、東京の大学に進学すると、「もっと長い時間トラックに乗れる仕事に就いてみたい」と思いはじめた徳元さん。ある日、知人のトラックドライバーから「九州管内で自動車部品を輸送するドライバーを募集している会社がある」と紹介を受け、採用に至ったのが松下運輸だった。「できるだけ長くトラックに乗ってられる仕事」を希望していた徳元さんは、現在の運行を担当することを快諾。入社以降ずっと、同じ運行を担当している。

「実はその頃、当社では求人募集を行ってはいなかったのですが、紹介を受けたタイミングで、今徳元さんが担当している自動車部品輸送運行を担当していたドライバーが配置換えを希望しており、この仕事がちょうど徳元さんの希望にも合致していることから、担当してもらうことになりました(松下社長)」

「平日はずっと大好きなトラックドライバーの仕事ができて、土・日曜は娘に会いに行けるという、理想的なスケジュールで生活することができています。当社に就職できたことで、『自分のライフスタイルと担当運行がぴったり合っている喜び』を日々感じ、毎日がとても充実しています(徳元さん)」

また昨年は、第57回「全国トラックドライバー・コンテスト(ドラコン)」の女性部門に鹿児島県代表として出場。競技の難しさやレベルの高さを痛感した徳元さんだったが、全国大会には2回しか出場できないことから、次回出場のための準備を虎視眈々とうかがっているという。

「ドラコンに挑戦したことで、運転に対する安全意識がさらに高まりました。例えば、法改正があっても、改正内容を確認する程度で、深く学び直す機会はなかなかありませんでしたが、交通法規を深掘りしながらしっかり勉強できたことは、自分にとって大いにプラスになりましたし、日々の運行でもドラコンを意識した運転をするようになりました(同)」

近い将来の目標として、ドラコンへの再挑戦以外にも、運行管理者資格の取得を視野に入れているという徳元さん。それはすべて、一生トラックの近くで働きつづけるためだという。

「ずっとトラックに乗ってドライバーの仕事が続けるのが私の夢ですが、もし怪我や加齢などでトラックに乗れない状態になってしまったとしても、運行管理者の資格を持っていれば、生涯運送会社で働き続けることができます。高校時代に取得した簿記や情報処理の資格も、今後取得予定の運行管理者資格も、取得に挑戦する理由は「運送会社で一生働き続けるため」です。これからはずっとトラックの近くにおいて、一生トラックと添い遂げたいと思っています(同)」



女性の輝く現場から

第47回「大型ドライバー(自動車部品輸送)」徳元香代子さん(株松下運輸/鹿児島県)

連載第47回目となる今回取り上げるのは、「大型ドライバー(自動車部品輸送)」のお仕事です。(株松下運輸(鹿児島県)の徳元香代子さんが登場します。

プロフィール

「この人生をすべてトラックに捧ぐ」16歳から変わらぬ夢
現職でようやく実現した「理想的な運行」で送る充実の日々

- 鹿児島県出身。商業高校在籍時に、簿記や情報処理などの各種資格を取得。高校卒業後、事務職として就職した埼玉県にある運送会社からキャリアをスタート(**history!**参照)。
- 安全運転のために心がけているのは「ゆとりを持った運転」。「車間距離をたっぷりとり、相手に道を譲る運転が、無事故に繋がっていると思います(徳元さん)。
- 仕事のやりがいを感じるのは、「荷物を降ろす場所と順番を考えて積み込みをして、荷降ろし先で予定通りうまくいった時です。達成感でいっぱいになります(同)。
- 休日は東京の大学に通う長女の元へ。「娘と一緒にライブに行ったり、観光したりするのが休日の楽しみです(同)。

- 担当業務: 大型ドライバー(九州域内での自動車部品輸送)
- 勤続年数: 2年3か月
- 取得資格: 大型自動車免許、フォークリフト運転技能講習・小型車両系建設機械運転特別教育・小型移動式クレーン運転技能講習修了

徳元 香代子さん



徳元さんのある1運行の仕事の流れ

徳元さんは日々、どのようなお仕事に携わっているのでしょうか。5泊6日運行の初日・最終日の仕事内容をご紹介します。

徳元さんが担当しているのは、月曜日の10:30に出社し、土曜日の7:00に帰社する5泊6日運行。月曜日から金曜日は毎日、16:00〜25:30の間に、熊本県・福岡県の計3か所自動車部品を積み降ろしている。

月曜日 10:30
出社。検温(写真①)・血圧測定(写真②)などの業務前点呼を行った後、車で10分ほどの距離にある車庫(吉田倉庫)へ向かう。

月曜日 11:00
車庫に到着し、車両点検(写真③)を行った後、熊本方面へ向け出発(写真④)。

月曜日 15:30
熊本県玉名郡にある待機場所に到着。30分間の休憩をとる。

月曜日 16:00
会社に業務連絡(写真⑤)を入れ、自動車部品工場へ移動する。

月曜日 17:30
熊本県玉名郡にある自動車部品工場に入庫。フォークリフトを操作し、パレット積みされた製品を積み込む。

月曜日 18:30
積み込み完了後、福岡方面へ向け出発(写真⑥)。

月曜日 20:30
福岡県北九州市にある自動車部品工場へ到着。フォークリフトを操作して積み荷を降ろし、空の容器やパレットを回収して積み込む。

月曜日 21:40
福岡県内にあるガソリンスタンドに移動し、給油後、シャワールームを利用。

月曜日 22:40
大牟田方面へ向け出発。

月曜日 24:30
福岡県大牟田市にある自動車部品倉庫に到着。フォークリフトを操作し、空の容器やパレットを降ろす(写真⑦)。

月曜日 24:50
荷降ろし完了。熊本県内にある宿泊地へ移動。

月曜日 25:30
宿泊地に到着し、遠隔での終業点呼(写真⑧)を行った後、翌日16時の運行開始まで休憩・睡眠をとる。

「宿泊地でしっかり睡眠をとった後は、2kmほど離れた場所にあるお気に入りのお弁当屋さんへ、ウォーキングを兼ねて昼食を買いに行くのが、定番の過ごし方です。宿泊地付近にはコンビニエンスストアやコインシャワーもあり、快適に過ごすことができています(徳元さん)」

※火曜日から金曜日まで、16:00〜25:30の同じ運行を繰り返す

金曜日 24:50
福岡県大牟田市での荷降ろし完了。鹿児島方面へ向け出発。

土曜日 3:00
休憩のため、サービスエリアで仮眠をとる。

土曜日 6:00
会社に電話連絡を入れた後、会社へ向けて移動する。

土曜日 7:00
帰社。業務後点呼(写真⑨)を行った後、退勤。










徳元さんはこんな人!

「非の打ちどころがない仕事ぶり」で、取引先様からの評価も高く、管理者の立場から言えば、100点満点のトラックドライバーです(管理部・濱田孝之次長/写真右)。「笑顔が素敵で、元気いっぱい」という初対面時の印象そのままに、日々全力で業務に励んでくれる、頼りになる存在です(管理部・福永将司課長/写真左)

令和8年度 全ト協

事業計画と予算

令和8年 3月5日 第214回 理事会承認

令和8年度事業計画書(案)及び予算書(案)については、国の令和8年度地方財政計画と算定交付金法が今年度別国で審議されること、これら事業計画書及び予算書の内、交付金を財源とする事業については、あくも暫定のものとし、国の令和8年度地方財政計画予算と交付金法の成立をもって確定するものとする。

【重点施策】

- (1) 運輸事業振興助成交付金制度の現状維持
(2) トラック適正化二法及び改正物流法への対応
(3) 標準的運賃の活用等による運賃・料金収受の推進及び軽油引取税の暫定税率の廃止に伴う今後の対応
(4) 交通事故防止、飲酒運転根絶及び労働安全の推進
(5) 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推進
(6) 軽油価格カルテルの対応及び燃料高騰対策等の推進
(7) 多様な施策による良質なドライバーの人材確保、賃上げ及びマナー教育の推進
(8) 高速道路料金値上げ防止・割引拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
(9) 適正化事業の推進(D・E事業所の重点化)による法令遵守の徹底
(10) 新技術を活用した物流DX及び効率化の推進

【重点施策】

- (1) 大規模自然災害発生時における緊急輸送体制の確立
(2) 環境・GX対策及びSDGs対策の推進
(3) 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
(4) 広報媒体を活用した対外的なPR対策の積極的な推進
(5) 車両技術向上対策の推進
(6) 社会的評価向上対策の推進

※傍線=令和8年度新規および改正事項等

事業計画

最重要施策

- (1) 運輸事業振興助成交付金制度の現状維持
① 運輸事業振興助成交付金の現状と適切に交付されるよう、都道府県トラック協会と連携し関係行政機関等へ要望活動を行う。
② トラック適正化二法及び改正物流法への対応
① トラック適正化二法の施行に向けた対応
・国土交通省において検討が進められている事業許可更新制度、適正原価の策定等に向け、トラック適正化二法対策委員会での審議を踏まえ適宜

- ② 委託次数の制限及び違法な「白トラ」に係る荷主等の取締りに関する周知
・今年度(令和8年4月1日)施行される、委託次数の制限及び違法な「白トラ」に係る荷主等の取締りに関する周知の取組や「書面交付」等の規制的措置の活用(利用運送事業者への適用)について、会員事業者に対し周知徹底と支援を行う。
・都道府県トラック協会と連携し、リーフレットの配布、セミナー等により周知徹底を図る。
・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ③ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ④ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑤ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑥ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑦ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑧ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑨ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑩ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

- ⑪ 改正物流法に係る商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等との連携を図り、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため

め環境整備を推進する。
・国土交通省及び厚生労働省と連携を図り、中央及び都道府県の協議会が引き続き適確に運営されるよう地方協議会における事業を支援する。
④ 中小受託取引適正化法(取適法)の周知と遵守に向けた対応
・関係行政機関及び都道府県トラック協会と連携し、トラック業界向け取適法・振興法説明会を開催し、リーフレットの配布等により、会員事業者及び荷主に対し周知徹底を図り、適正運賃収受に向けた対応を図る。
⑤ 時間外労働の上限規制960時間及び改正改善基準告示の遵守に向け、セミナー等を通じ、会員事業者に対し関係法令や告示について引き続き周知徹底を図る。
・荷主や一般消費者等に対し、リーフレットの配布等により荷主等への理解促進を図るための環境整備を行う。
・時間外労働の上限規制や改正改善基準告示への対応状況等の実態把握を行う。
⑥ 標準的運賃の活用等による運賃・料金収受の推進
及び軽油引取税の暫定税率の廃止に伴う今後の対応
・標準的運賃の活用等による運賃・料金収受の推進及び軽油引取税の暫定税率の廃止に伴う今後の対応
・ドライバーの労働条件改善を目的とした価格転嫁に向けた荷主交渉を促進するため、会員事業者支援を実施する。
・「標準的運賃」及び「燃料サーチャージ」のほか、附帯作業料・待機時間料や高速道路料金など実費に基づき、事業継続に必要なコストが収受できるよう、実態の把握に

て、全国統一した「事故ゼロを目指す日」を中心に交通事故防止意識の醸成を図るとともに、交通事故被害者団体などと連携し、更なる交通事故防止対策の高度化を図る。
・車種別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握し、有効な事故防止対策を図る。
・ドライバー等安全教育訓練促進助成事業の対象施設を拡充、ドライバー教育テキストを活用した初任運転者等に対する教育指導体制の強化等により、交通事故防止の実効性を向上を図る。
・「車輪脱落事故防止キヤンペーン」等を通じ、車輪脱落事故防止対策の徹底を図る。特に、車輪脱落事故防止のための増し締めを徹底し、増し締め、トルクレンチを有しない事業者の保有を促進する。
② 飲酒運転根絶に向けた取り組みの強化
・全ト協が作成した「飲酒運転根絶防止策マニュアル」を活用し、ドライバー等に対するアルコール検知器の携行、酒気帯びの有無の測定方法等について指導を徹底し、事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例を周知するなどして、飲酒運転根絶意識の向上を図る。
・交通安全委員会の決議を踏まえ、ドライバー等を対象とした飲酒運転しないことの宣誓書署名など、会員事業者等と連携し取り組み強化を図る。
③ 安全対策機器等の普及

促進
・先達安全自動車(ASV)の普及拡充を図り、車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインテグレーション装置など安全対策機器の導入促進を図る。また、使用過程車を備えた安全装置の市場開発状況等について情報収集に努め、事業用トラック特有の交差点での事故実態に即した安全装置の普及を図る。
④ 運行管理の高度化への対応
・運行管理に活用可能な情報通信技術(ICT)の進展に合わせ、運行管理における安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等に資するICTの活用を推進する。
・ICTを活用した遠隔点呼、自動点呼の普及促進により、運行管理の高度化・効率化に取り組む。
⑤ 「運輸安全マネジメント」の普及拡大
・運輸安全マネジメントについて、一層の定着と取組の高度化、高度化を促すため、官民一体で取り組む普及・啓発活動を進める。
⑥ 駐車問題見直しへの対応
・令和5年の貨物集配中の事業用トラックに係る継続的な駐車規制の見直し及び令和7年の駐車許可及び駐車規制からの除外措置の全国統一の運用見直しを受け、引き続き、これらの見直しに係る諸課題について情報収集に努め、必要に応じて、改善に向けた関係機関への働きかけを行う。
⑦ 第58回全国トラックドライバー・コンテストの実施
・各都道府県取組事例について情報共有を図るとともに、各都道府県トラック協会等が管理するFAX一斉送信システムの活用などによる飲酒運転根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開する。
⑧ 過労死等防止対策の推進
・過労死等防止計画の具体的な行動計画に基づき、引き続き関係者が一丸となって過労死等防止対策を推進する。
・セミナーや、啓発資料等を通じ、過労死等防止に向けた意識の高揚を図り、過労死等防止対策を普及促進する。
⑨ 健康状態に起因する事故及び健康増進・メンタルヘルス対策並びに健康経営の推進
・ドライバーの睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査に対する支援を行い、セミナー等を通じて、SAS対策の普及・強化に努める。
・トラック運送事業者の健康状態に起因する事故防止のための健康起因事故防止「マニュアル」等を活用したセミナーや、血圧計の普及等ドライバーの生活習慣病対策を通じて、健康起因事故防止対策を推進する。
⑩ 軽油価格カルテルの対応
・軽油価格カルテルの疑いがある事業者の不正取引を正すため、公正取引委員会と連携し、不正取引の調査を行う。
⑪ 燃料サーチャージ導入の促進
・燃料サーチャージについて、事業者が収受できる環境を整備するため、燃料サーチャージの収受に向け、Web広告やリーフレットの配布等荷主への浸透を図るための施策を展開する。
⑫ 自家用燃料供給施設整備支援助成事業及び燃料費対策特別融資等の実施
・自家用燃料供給施設への助成を実施し、大災害等緊急輸送時における燃料供給体制を整備する。また、最新の排出ガス規制適合車の導入及び物流連送事業労働災害防止協会等関係機関との連携を図りつつ、墜落・転落や熱中症等の労働災害防止対策に取り組む。安全衛生管理の徹底と

のセーフティネット保証を受ける際に支払う保証料の助成事業を行う都道府県トラック協会に対して補助を行う。
④ 石油製品価格動向調査の実施
・石油製品価格の動向を調査し、需給動向や価格の変動要因について分析を行い、対応策を検討する。
⑤ 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推進
・トラック・物流Gメンをはじめ関係省庁と連携し、事業者の違反原因行為に関する荷主情報収集を促す。
⑥ 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推進
・トラック・物流Gメンをはじめ関係省庁と連携し、事業者の違反原因行為に関する荷主情報収集を促す。
⑦ 多様な施策による良質なドライバーの人材確保、賃上げ及びマナー教育の推進
⑧ 若年層、女性及び高齢者の採用等を含めた人材確保、賃上げ及び育成教育・定着対策の推進
⑨ 19歳で大型免許取得可能な受検者に対する費用の補助
⑩ 若年層、女性及び高齢者の採用等を含めた人材確保、賃上げ及び育成教育・定着対策の推進
⑪ 19歳で大型免許取得可能な受検者に対する費用の補助
⑫ 若年層、女性及び高齢者の採用等を含めた人材確保、賃上げ及び育成教育・定着対策の推進
⑬ 19歳で大型免許取得可能な受検者に対する費用の補助

の受講に対する費用助成を行う。
・事業者が雇用した外国人を長期雇用できるよう、特定技能2号への移行に向けた検討を進める。
・事業者が自社の倉庫及び業務の委託を受けて運営する荷主の倉庫で従事する作業員について、物流倉庫分野における特定技能制度及び育成就業制度の導入を踏まえ、円滑な受入が行われるよう関係機関と連携を図りながら対応する。
④ ゴミのポイ捨て撲滅
・いわゆる黄金のペットボトル等ゴミのポイ捨て問題について、各都道府県トラック協会と連携し、ドライバーのマナーの教育を徹底するとともに、広報、啓発、清掃活動等により、その撲滅を図る。
⑤ 事業者等への育成
・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定、研修及び中小企業大学校講座受講を推進する。
・青年部会において、社会貢献活動や他業種青年組織との交流を通じて、事業者後継者並びに青年経営者の育成を図る。また、青年経営者等の先進的な事業取組に対する支援を行う。
・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業及び社会貢献活動等を実施し、女性採用等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策を展開する。事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、事業者後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。
⑥ 高速道路料金値上げ防止・割引拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
⑦ 大口・多頻度割引の実質50%の割引への拡充・恒久化
・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時制の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものである。トラック輸送が国民生活と経済のライフライン

の受講に対する費用助成を行う。
・事業者が雇用した外国人を長期雇用できるよう、特定技能2号への移行に向けた検討を進める。
・事業者が自社の倉庫及び業務の委託を受けて運営する荷主の倉庫で従事する作業員について、物流倉庫分野における特定技能制度及び育成就業制度の導入を踏まえ、円滑な受入が行われるよう関係機関と連携を図りながら対応する。
④ ゴミのポイ捨て撲滅
・いわゆる黄金のペットボトル等ゴミのポイ捨て問題について、各都道府県トラック協会と連携し、ドライバーのマナーの教育を徹底するとともに、広報、啓発、清掃活動等により、その撲滅を図る。
⑤ 事業者等への育成
・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定、研修及び中小企業大学校講座受講を推進する。
・青年部会において、社会貢献活動や他業種青年組織との交流を通じて、事業者後継者並びに青年経営者の育成を図る。また、青年経営者等の先進的な事業取組に対する支援を行う。
・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業及び社会貢献活動等を実施し、女性採用等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策を展開する。事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、事業者後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。
⑥ 高速道路料金値上げ防止・割引拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
⑦ 大口・多頻度割引の実質50%の割引への拡充・恒久化
・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時制の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものである。トラック輸送が国民生活と経済のライフライン

の受講に対する費用助成を行う。
・事業者が雇用した外国人を長期雇用できるよう、特定技能2号への移行に向けた検討を進める。
・事業者が自社の倉庫及び業務の委託を受けて運営する荷主の倉庫で従事する作業員について、物流倉庫分野における特定技能制度及び育成就業制度の導入を踏まえ、円滑な受入が行われるよう関係機関と連携を図りながら対応する。
④ ゴミのポイ捨て撲滅
・いわゆる黄金のペットボトル等ゴミのポイ捨て問題について、各都道府県トラック協会と連携し、ドライバーのマナーの教育を徹底するとともに、広報、啓発、清掃活動等により、その撲滅を図る。
⑤ 事業者等への育成
・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定、研修及び中小企業大学校講座受講を推進する。
・青年部会において、社会貢献活動や他業種青年組織との交流を通じて、事業者後継者並びに青年経営者の育成を図る。また、青年経営者等の先進的な事業取組に対する支援を行う。
・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業及び社会貢献活動等を実施し、女性採用等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策を展開する。事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、事業者後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。
⑥ 高速道路料金値上げ防止・割引拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
⑦ 大口・多頻度割引の実質50%の割引への拡充・恒久化
・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時制の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものである。トラック輸送が国民生活と経済のライフライン

の受講に対する費用助成を行う。
・事業者が雇用した外国人を長期雇用できるよう、特定技能2号への移行に向けた検討を進める。
・事業者が自社の倉庫及び業務の委託を受けて運営する荷主の倉庫で従事する作業員について、物流倉庫分野における特定技能制度及び育成就業制度の導入を踏まえ、円滑な受入が行われるよう関係機関と連携を図りながら対応する。
④ ゴミのポイ捨て撲滅
・いわゆる黄金のペットボトル等ゴミのポイ捨て問題について、各都道府県トラック協会と連携し、ドライバーのマナーの教育を徹底するとともに、広報、啓発、清掃活動等により、その撲滅を図る。
⑤ 事業者等への育成
・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定、研修及び中小企業大学校講座受講を推進する。
・青年部会において、社会貢献活動や他業種青年組織との交流を通じて、事業者後継者並びに青年経営者の育成を図る。また、青年経営者等の先進的な事業取組に対する支援を行う。
・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業及び社会貢献活動等を実施し、女性採用等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策を展開する。事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、事業者後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。
⑥ 高速道路料金値上げ防止・割引拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
⑦ 大口・多頻度割引の実質50%の割引への拡充・恒久化
・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時制の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものである。トラック輸送が国民生活と経済のライフライン

の受講に対する費用助成を行う。
・事業者が雇用した外国人を長期雇用できるよう、特定技能2号への移行に向けた検討を進める。
・事業者が自社の倉庫及び業務の委託を受けて運営する荷主の倉庫で従事する作業員について、物流倉庫分野における特定技能制度及び育成就業制度の導入を踏まえ、円滑な受入が行われるよう関係機関と連携を図りながら対応する。
④ ゴミのポイ捨て撲滅
・いわゆる黄金のペットボトル等ゴミのポイ捨て問題について、各都道府県トラック協会と連携し、ドライバーのマナーの教育を徹底するとともに、広報、啓発、清掃活動等により、その撲滅を図る。
⑤ 事業者等への育成
・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定、研修及び中小企業大学校講座受講を推進する。
・青年部会において、社会貢献活動や他業種青年組織との交流を通じて、事業者後継者並びに青年経営者の育成を図る。また、青年経営者等の先進的な事業取組に対する支援を行う。
・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業及び社会貢献活動等を実施し、女性採用等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策を展開する。事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、事業者後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。
⑥ 高速道路料金値上げ防止・割引拡充及び重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現
⑦ 大口・多頻度割引の実質50%の割引への拡充・恒久化
・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時制の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものである。トラック輸送が国民生活と経済のライフライン

令和8年度収支予算(総括)

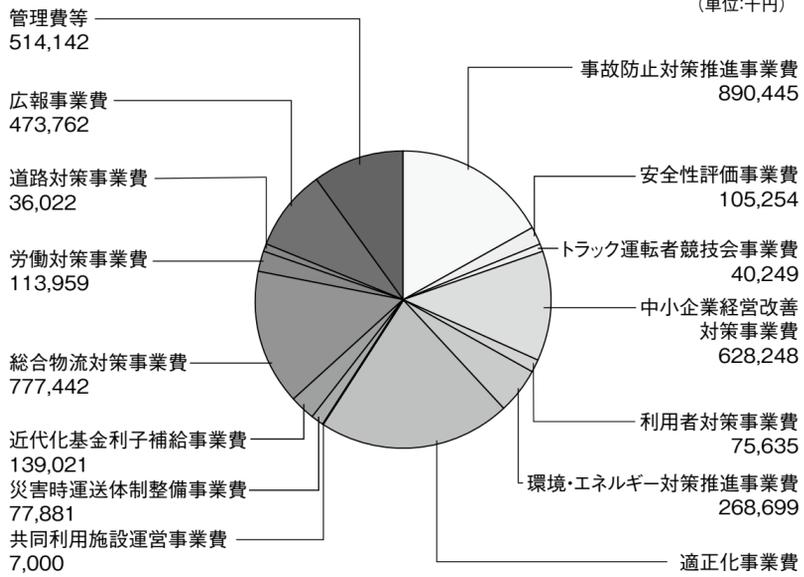
(単位:千円)

Table with 4 main sections: 一般会計, 交付金特別会計, 鈴木基金特別会計, and トラックステーション(TS)管理運営特別会計. Each section contains sub-sections for 事業活動収支, 投資活動収支, 財務活動収支, 予備費支出, and 当期収支差額.

注)▲はマイナス

交付金特別会計事業活動支出の内訳

(単位:千円)



注)TS管理運営特別会計への繰入金を除く

⑥ 高速道路における暫定2車線の4車線化など安全対策及び渋滞対策の推進... ⑦ SA・PA、道の駅における駐車スペースや休憩... ⑧ 中継物流拠点の整備... ⑨ 適正化事業の推進... ⑩ 公共ターミナルに係る料金値上げの対応...

重点施策 (1) 大規模自然災害発生時における緊急輸送体制の確立... (2) 大規模自然災害発生時における緊急輸送体制の確立... (3) トラック事業者への支援... (4) トラック事業者への支援...

① 自動運転車及び環境対応車等の次世代新技術への対応... ② 2050年のカーボンニュートラルに向けた国の施策を踏まえ、電気トラックや燃料電池トラック... ③ 総合物流施策大綱に基づく物流DX及び物流標準化の推進...

④ トラック事業者への支援... ⑤ トラック事業者への支援... ⑥ トラック事業者への支援... ⑦ その他... ⑧ その他...

① 引越事業者優良認定制度の推進と消費者サービス向上に向けた支援... ② 引越事業者優良認定制度の普及促進を図り、一般消費者の認知度を向上させるための積極的な周知活動を行う...

特集 東日本大震災から15年

福島県トラック協会 佐藤信成会長に聞く 震災から15年間の動き

未曾有の震災と原発事故で 15年を経ても厳しい状況が続く福島県浜通り地方 次世代の経営者に震災体験を継承して 事業継続力強化への取り組みを支援

平成23年3月11日の東日本大震災発生から、15年の節目を迎える。福島県トラック協会では震災以降、会員事業者に対する事業継続への支援や、地域復興への

予想しなかった原発事故で緊急物資輸送に苦勞 地域経済面では今も苦境に立たされる



佐藤 信成 会長 (丸力運送株式会社代表取締役)

東日本大震災が発生した平成23年3月11日は、福島県トラック協会相馬支部と双葉支部が合併し、相馬支部としてスタートした日であった。

丸力運送(福島県南相馬市)の代表取締役を務めている佐藤会長は、相馬支部の設立総会に出席中、これまでに体験したことのない強い揺れに襲われた。合併初日に巨大災害に襲われた相馬支部は、福島県トラック協会と連携して、震災直後から緊急物資輸送の対応にあたった。

一方、東京電力福島第一原子力発電所では、地震と津波により施設が損壊し、外部電力も絶たれ、炉心溶融が起こり、原発事故が発生。政府は3月12日、原発から20キロ圏内に避難指示を、次いで3月15日には、原発から20〜30キロ圏内に対して、屋内退避指示を発令した。

壊し、外部電力も絶たれ、炉心溶融が起こり、原発事故が発生。政府は3月12日、原発から20キロ圏内に避難指示を、次いで3月15日には、原発から20〜30キロ圏内に対して、屋内退避指示を発令した。福島県トラック協会は震災前から、福島県トラック協会から、「ビッグパレットふくしま」(福島県郡山市)を災害時の物資拠点として定めていたが、原発事故によって約2000人の被災者が避難していたため、ビッグパレットふくしまを物資拠点として利用することができなかった。

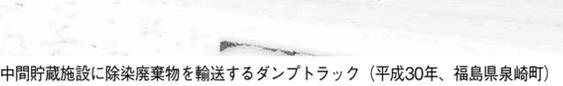
「私は震災以降も丸力運送本社のある南相馬市に留まり、緊急物資輸送や従業員の安全確認などに追われていました。当社は福島第一原発から23キロほど離れた郡山市に、3月14日に原発3号機の原子炉建屋で水素爆発が



仮置場でダンプトラックに除染廃棄物を積み込む(平成30年、福島県泉崎町)



中間貯蔵施設に除染廃棄物を輸送するダンプトラック(平成30年、福島県泉崎町)



中間貯蔵施設に除染廃棄物を輸送するダンプトラック(平成30年、福島県泉崎町)

4月に入ると、避難していた住民が少しずつ戻ってくる様子もみられ、またゴールデンウィークの頃には関東からの支援物資が直接、浜通り地方に入ってくるようになっていった。

「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

福島県トラック協会は、除染廃棄物の輸送を通じて早期の復興・再生を後押しするために、平成27年に「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

福島県トラック協会は、除染廃棄物の輸送を通じて早期の復興・再生を後押しするために、平成27年に「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

福島県トラック協会は、除染廃棄物の輸送を通じて早期の復興・再生を後押しするために、平成27年に「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

令和6年からは、福島県内の自治体に声がけを受け、若い世代が事業経営を担うようになってき

「震災から15年が過ぎ、日々の業務に追われる中で、震災の経験が徐々に風化しつつあると感じています。このままでは、震災の貴重な経験を次の世代に活かすことができません。今さらながら、震災発生当時のことを知る方々には、ぜひとも若い方々に貴重な経験を伝えていただきたい」と願っています。今さらながら、震災発生時に経営の陣頭指揮を執っていた先代社長に話を聞くことのできる方も少なくないと思いま

「私は震災以降も丸力運送本社のある南相馬市に留まり、緊急物資輸送や従業員の安全確認などに追われていました。当社は福島第一原発から23キロほど離れた郡山市に、3月14日に原発3号機の原子炉建屋で水素爆発が

「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

福島県トラック協会は、除染廃棄物の輸送を通じて早期の復興・再生を後押しするために、平成27年に「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

福島県トラック協会は、除染廃棄物の輸送を通じて早期の復興・再生を後押しするために、平成27年に「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

令和6年からは、福島県内の自治体に声がけを受け、若い世代が事業経営を担うようになってき

「震災から15年が過ぎ、日々の業務に追われる中で、震災の経験が徐々に風化しつつあると感じています。このままでは、震災の貴重な経験を次の世代に活かすことができません。今さらながら、震災発生当時のことを知る方々には、ぜひとも若い方々に貴重な経験を伝えていただきたい」と願っています。今さらながら、震災発生時に経営の陣頭指揮を執っていた先代社長に話を聞くことのできる方も少なくないと思いま

「震災から15年が過ぎ、日々の業務に追われる中で、震災の経験が徐々に風化しつつあると感じています。このままでは、震災の貴重な経験を次の世代に活かすことができません。今さらながら、震災発生当時のことを知る方々には、ぜひとも若い方々に貴重な経験を伝えていただきたい」と願っています。今さらながら、震災発生時に経営の陣頭指揮を執っていた先代社長に話を聞くことのできる方も少なくないと思いま



常磐道と並び物流の要となる国道6号には、多くのトラックが行き交っている(令和8年2月、福島県大熊町)



国道6号には放射線量を表示する電光掲示板が設置されている(令和8年2月、福島県大熊町)



令和2年の常磐線全線運転再開にあわせて新装された双葉駅(令和8年2月、福島県双葉町)



大熊町などは震災後15年を経てもなお、帰還困難区域が残っている(令和8年2月、福島県大熊町)

「福島復興支援輸送協同組合」を設立。多くの会員事業者が中間貯蔵施設

「震災から15年が過ぎ、日々の業務に追われる中で、震災の経験が徐々に風化しつつあると感じています。このままでは、震災の貴重な経験を次の世代に活かすことができません。今さらながら、震災発生当時のことを知る方々には、ぜひとも若い方々に貴重な経験を伝えていただきたい」と願っています。今さらながら、震災発生時に経営の陣頭指揮を執っていた先代社長に話を聞くことのできる方も少なくないと思いま

中間貯蔵施設への除染廃棄物輸送に奮闘 早期復興と風評被害の払拭を推進

震災を踏まえて防災力強化に邁進 震災の「風化」を防ぐため今こそ行動を

「震災から15年が過ぎ、日々の業務に追われる中で、震災の経験が徐々に風化しつつあると感じています。このままでは、震災の貴重な経験を次の世代に活かすことができません。今さらながら、震災発生当時のことを知る方々には、ぜひとも若い方々に貴重な経験を伝えていただきたい」と願っています。今さらながら、震災発生時に経営の陣頭指揮を執っていた先代社長に話を聞くことのできる方も少なくないと思いま

特集 東日本大震災から15年

被災地域の運送事業者における 事業継続に向けた取り組み

「被災者に手を差し伸べられる業界にしたい」 再起を信じて震災からの事業継続に奮闘

丸力運送株式会社 (福島県南相馬市)

原発事故の影響で事業停止状態に直面 従業員を鼓舞しながら事業継続に挑む



佐藤 拓司 取締役社長

丸力運送(株)は、主に段ボール原紙や紙の原反ロールの輸送などを手がけており、震災前は南相馬市内にある製紙会社をメインに、120社ほどの取引先の運送業務にあたり、



昭和33年1月の会社設立以来、浜通り地方にある福島県南相馬市に本社を構える同社

た。週明けの平成23年3月14日に、同社では今後の対応を検討するための会議を行った。しかし、東

藤信成社長(現代代表取締役)や管理職などたったの5人だけだった。多くの従業員が避難したため、同社の事業は停止状態となったが、震災直後の混乱から徐々に状況が落ち着く中で、3月末から、倉庫で保管していた紙の原反ロールの輸送に取りかかるとなった。しかし、原発は一時の非常な深刻な状況は脱していたとはいえず、放射性物質による影響を不安視する従業員も少なくなかった。

「いつまでも波の中で溺れていてはだめだ。困っている被災者の方々に手を差し伸べられることのできるような会社にならなければならぬ」と。これまで体験したことのないような強い地震や大きな津波によって、同社の従業員のうち6家族の家が流されるなど甚大な被害を受けていた。震災による被害の大きさを

厳しい局面においても決して諦めることなく 誇りある業界の実現に向けて力を注ぐ

震災からしばらくの間は、東北電力・東京電力管内で電力需要の一律15%削減を目指して計画停電が行われ、作業時に多くの電力を使用する製紙会社にとっては大きなダメージとなり、生産量が減少し、「取引先の生産量減少」と「取引先生産量減少」がダブルパンチとなり、同社の売上も大幅に減少し、震災から1年半を過ぎても売上減の状態が続くなど、危機的な状況に直面した。

一方で、迂回に伴う燃料費の補償に対しては上限が設けられているなど、東京電力による補償額は十分ではなかったため、同社の経営面に大きな影響を与えた。

さらに、取引先からの風評被害も、同社にとって大きな痛手となった。同社のトラックが関東地方の取引先へ、食品の梱包に使用する段ボール紙を輸送したところ、着荷主先で段ボール原紙やトラックの放射線量を測定されたことがあった。

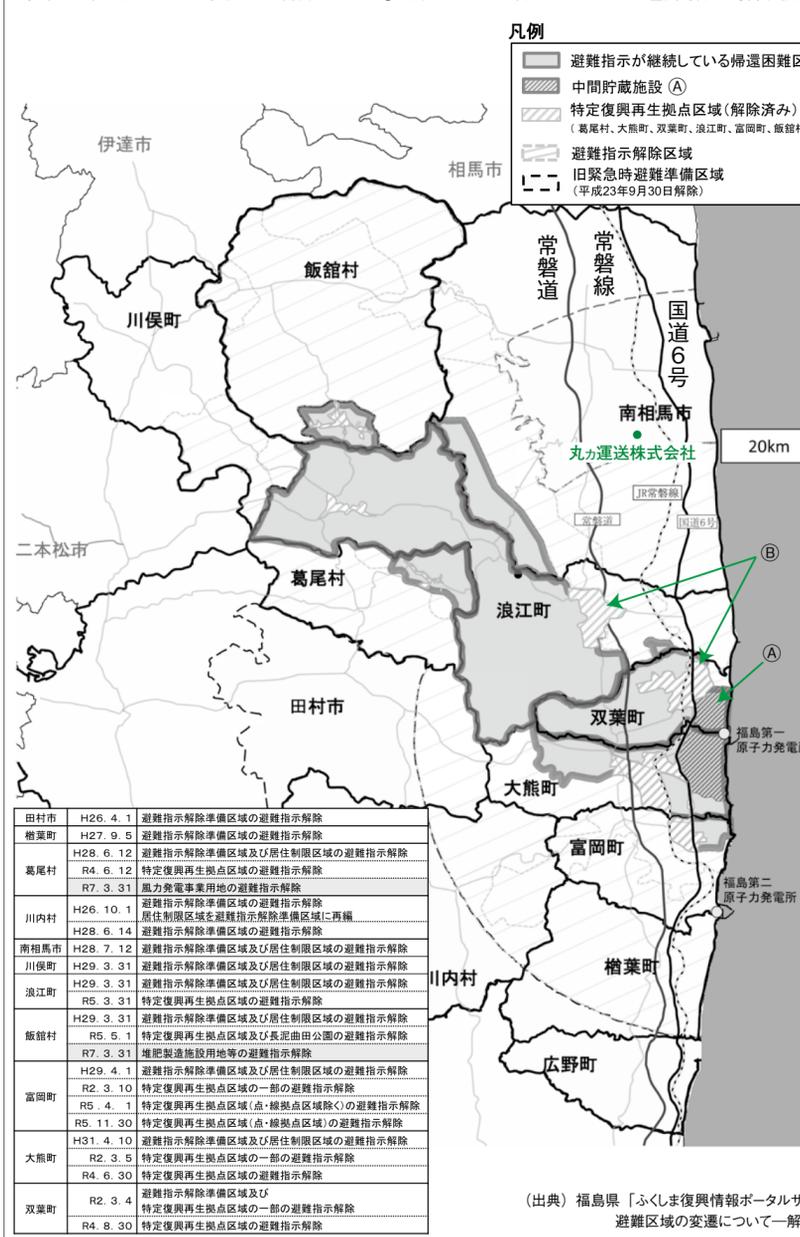
こうした状況の中、佐藤社長(同)は従業員を集め、次のように言った。「いつまでも波の中で溺れていてはだめだ。困っている被災者の方々に手を差し伸べられることのできるような会社にならなければならぬ」と。

会社では増産体制に入り、それに伴って同社で新しい倉庫を建設し、平成26年11月に運用を開始している。

また、迂回ルートをとると、国道6号を南下した場合に比べて約60%の走行距離が増えるため、燃料費の増加も加わった。

「先代社長によって、新時代に向けた土台づくりがなされてきました。私としては、震災直後から厳しい状況に何度も追いつまされながらも築き上げてきた土台を潰すことなく、法令を遵守し

避難指示区域の概念図 令和7年3月31日時点 飯館村及び葛尾村の土地活用に向けた避難指示解除後



同社ではトレーラや大型トラックによる、段ボール原紙や紙の原反ロール輸送を手がけている



物流センターには20人ほどのフォークリフト運転作業員が勤務している

「先代社長によって、新時代に向けた土台づくりがなされてきました。私としては、震災直後から厳しい状況に何度も追いつまされながらも築き上げてきた土台を潰すことなく、法令を遵守し

丸力運送株式会社
 [代表取締役 佐藤 信成]
 [取締役社長 佐藤 拓司]
 会社所在地 福島県南相馬市原町区中太田字後迫 281-1
 設立 昭和33年1月
 資本金 2,100万円
 社員数 96人
 車両数 105台

飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の 取り組みの強化について

決 議

国土交通省が策定した「総合安全プラン2025」においては、「飲酒運転ゼロ」を目標とし、また、今後の5か年計画での次期総合安全プランの策定においても、当然のことながら飲酒運転ゼロが必達の目標であり、トラック運送業界においても、目標達成に向け、ドライバー等に対する各種啓発活動を展開し、その再発防止に積極的に努めてまいります。

いうまでもなく、トラック運送業界は、「安全で安心な輸送サービスを提供し続けること」が社会的使命であり、常に「安全」を最優先課題と位置付け、事業展開をしています。

しかしながら、事業用トラックが関係する飲酒運転事案は依然として後を絶たず、国土交通省の集計によれば令和6年中には30件もの飲酒事案が判明し、令和7年中には33件(速報値)もの飲酒事案が確認され、業界が目指す飲酒運転根絶には至らず、増加傾向にあり、極めて危機的状況にあります。

一方で、社内体制を確立したうえで飲酒運転を根絶しているトラック運送事業者がほとんどであるにもかかわらず、ほんの一握りの心無い事業用トラックドライバーが引き起こす飲酒運転により、「運送業界全体の体質的な問題」ととらえられることで、この業界の社会的信頼性は著しく失墜してまいります。

このような状況に鑑み、飲酒運転という反社会的行為の根絶を図るため、第126回交通対策委員会では、業界全体として下記事項を共有するとともに、関係者一丸となって取り組みを強化することにより、この業界から飲酒運転を根絶することを決議する。

1. 各事業所においては、所属の全てのドライバーからの飲酒運転しないことの宣誓書の署名活動などを展開し、飲酒運転根絶を図る。
2. 飲酒運転根絶を図るため、アルコール検知器が正しく使用できることの再確認と併せ、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認の徹底を図るとともに、アルコールインターロック装置の導入などによる飲酒運転防止に向けたハード対策の取り組みを推進する。
3. 各都道府県トラック協会においては、飲酒運転根絶に向けたセミナーの開催などを通じ、飲酒運転根絶意識の高揚を図るとともに、会員事業者が関係した飲酒運転については、会員事業所への速やかな情報伝達手法を活用した再発防止対策の徹底を図る。

令和8年2月4日

公益社団法人 全日本トラック協会
副会長(交通対策委員長) 二又 茂明

掲示用

飲酒運転の根絶に向けて!!

表1 事業用トラックの直近3か年における飲酒運転・事案件数の推移

(令和7年1月~12月) (単位:件)

	令和5年	令和6年	令和7年	前年同月比
1月	5	1	1	0
2月	2	4	5	1
3月	6	2	2	0
4月	5	4	2	-2
5月	0	2	3	1
6月	2	2	3	1
7月	5	5	4	-1
8月	3	0	4	4
9月	0	0	5	5
10月	2	5	1	-4
11月	5	1	1	0
12月	0	4	2	-2
合計	35	30	33	3

出典:メールマガジン「事業用自動車安全通信」(国土交通省)等 ※物損事故を含む。軽貨物を除く

図1 「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標



数字はいずれも軽貨物を含みません。出典:警察庁交通事故統計および(公財)交通安全総合分析センター(交通安全)

図3 会員・非会員別

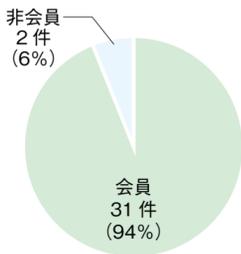


表2 飲酒実態と管理体制

点呼が実施されなかった事例	12	36%
点呼後の運行中に飲酒した事例	24	72%

図2 車種別の運行中の飲酒事案(24件の内訳)

大型車	中型車	その他
15件 (62.5%)	7件 (29.2%)	2件 (8.3%)

※表2、図2、図3、図4については全協調べ

図5 飲酒の有無別死亡事故率の比較

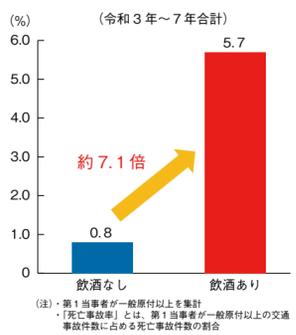


図4 飲酒事案発覚時刻

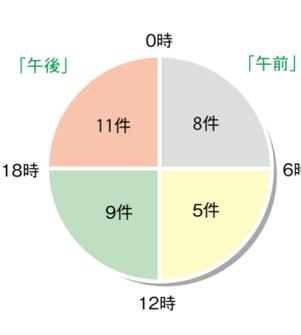


図8 飲酒運転に対する事業者への行政処分

ドライバーが飲酒運転を引き起こした場合

初違反	100日車	再違反	200日車
-----	-------	-----	-------

●指導監督義務違反

酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、飲酒が身体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施

初違反	100日車	再違反	200日車
-----	-------	-----	-------

●点呼実施義務違反

酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、点呼が未実施

初違反	100日車	再違反	200日車
-----	-------	-----	-------

★上記行政処分に加えて、事業者の指導監督義務違反や下命・容認等があった場合は、下記の処分が併科されます。

事業者が飲酒運転を下命・容認した場合

違反営業所に対して14日間の事業停止

飲酒運転を伴う重大事故を引き起こし、かつ事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合

違反営業所に対して7日間の事業停止

事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合

違反営業所に対して3日間の事業停止

伊勢崎での重大事故「懲役20年」の判決

群馬県伊勢崎市で起きた飲酒運転による危険運転致死傷事件は、プロドライバーによる重大事故として社会に強い衝撃を与えた。国道で、酒気を帯びたまま大型車を運転した加害者は、中央分離帯を越えて対向車線に進入し、家族3人が乗る車と衝突。尊い命が一瞬で奪われた。裁判では、車内から見つかった酒類の空き容器や血中アルコール濃度の高さを踏まえ、「飲酒の影響で正常な運転が困難だった」と認定され

前橋地方裁判所において危険運転致死傷罪による懲役20年(法定刑上限)という重い判決が言い渡された。この事件では、加害者が点呼後に飲酒をしたことが分かっている。安全を預かる立場のプロドライバーでありながら飲酒運転をした結果、3人も尊い命が奪われた事実が、飲酒運転がいかに社会全体を危険にさらす行為であるかが改めて明らかになった。たまたまの反社会的行為が、取り返しのつかない悲劇を生むことを痛烈に示した。

図7 点呼実施違反に対する事業者への行政処分

点呼の実施違反	処分量定	
	基準日車	再違反
点呼の未実施	初違反	再違反
未実施 19件以下	警告	10日車
未実施 20件以上	1日車 × 未実施件数	2日車 × 未実施件数
点呼実施不適切(※)	初違反	再違反
一部実施不適切	警告	10日車
全て実施不適切	10日車	20日車

(※) アルコール検知器による酒気帯びの有無を確認していない点呼等

図6 飲酒運転に対する運転者への罰則

事故を起こさなくても違反だけで

酒酔い運転 (道路交通法)

- 5年以下の拘禁刑
- 又は100万円以下の罰金
- 違反点数35点
- ※免許取消し(3年間は免許が取得できない!)

酒気帯び運転

- 3年以下の拘禁刑
- 又は50万円以下の罰金

違反点数と行政処分

呼吸1リットルにつき0.25mg以上	25点	免許取消し(次格期間2年)
呼吸1リットルにつき0.15mg以上0.25mg未満	13点	免許停止(90日)

※上記の行政処分は、いずれも前歴が0回の場合です。

飲酒運転で人身事故を起こすと

危険運転致死傷罪 (自動車運転死傷行為処罰法)

- アルコールの影響により正常な運転ができない状態で人身事故を起こすと
- 死亡事故 → 1年以上20年以下の拘禁刑
- 負傷事故 → 15年以下の拘禁刑

●アルコールの影響により正常な運転ができない状態で人身事故を起こすと

- 死亡事故 → 15年以下の拘禁刑
- 負傷事故 → 12年以下の拘禁刑

※飲酒運転による死傷事故後に、さらに飲酒をしたり、その場を離れて酔いをさますなどの飲酒の程度をこまかす行為をすると「過失運転致死傷アルコール等影響免状罪」が適用され、12年以下の拘禁刑となります。

過失運転致死傷罪

- 危険運転致死傷罪が適用されない場合でも、自動車の運転に必要な注意を怠り、人を死傷させると
- 7年以下の拘禁刑
- または100万円以下の罰金

飲酒運転は悪質・危険な犯罪行為

近年、大型・中型トラックを中心に事業用トラックドライバーによる飲酒運転が多発し、輸送の安全を根底から揺るがす重大な問題となっている。令和7年中には33件の飲酒運転事案が確認され、そのうち31件が会員事業者によるものであり、全日本トラック協会ではこれを「輸送の安全確保に対する極めて悪質な反社会的行為」と位置付けている。

一方、政府が国会に提出予定の「危険運転処罰法改正案」では、危険運転致死傷罪の処罰類型が8から11に拡大されるとともに、飲酒の適用基準が「血中アルコール濃度・血液1ミリリットル当たり1.0ミリ以上」「呼気中アルコール濃度0.15ミリリットル当たり0.5ミリ以上」に厳格化されるなど、飲酒運転に対する法的リスクはさらに高まっている。

こうした状況を受け全協協会は、業界全体での強力な再発防止策の徹底が急務であるとして、2月4日の第166回「交通対策委員会」において、飲酒運転根絶に向けた取り組みを強化することを内容とした決議を全会一致で採択した。この紙面では、最近の飲酒運転事案の分析結果などを紹介する。

「トラック事業における総合安全プラン2025」(図1)では、「飲酒運転ゼロ」を目標としているが、飲酒運転の根絶は、未だに達成できていない。また、国土交通省からの情報提供によると、令和7年中の事業用トラックにおける飲酒運転事案は33件と、前年の30件から3件増加した(表2)を占めており、中・長距離

飲酒運転による人身事故については、運転者には「危険運転致死傷罪」や「過失運転致死傷罪」など、拘禁刑を含む厳しい罰則が科せられ、また、事故を起こさなかった場合でも、「酒酔い運転」では、5年以下の拘禁刑または100万円以下の罰金や免許取消し(違反点数35点...3年間の欠格期間)が、また、「酒気帯び運転」でも、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金や免許取消し(違反点数13点...1年間の欠格期間)が科せられる。

飲酒運転には運転者にも事業者にも厳しい罰則、点呼未実施の飲酒にはさらに厳しい行政処分

たび事故などが起これば、社会的信頼性を大きく損ない、取引先からの取引停止などにより経営破綻にも繋がりがかねない。このように、運転者本人のみならず運送事業者など全ての業界関係者に深刻な事態を引き起こしかねない「飲酒運転」は、絶対に根絶しなければならぬ。

トラック運送事業者は、所属運転者への常日頃からの指導・監督はもとより、業務前・業務後の対面点呼時、および対面で行う点呼の場合においても、必ずアルコール検知器を用い、酒気帯びの有無の確認を確実に実施し、「飲酒運転ゼロ」を目指す必要がある。

事業用トラックにおける近年の飲酒事案件数と分析

会員による点呼後の運行中の飲酒事案が多発

「トラック事業における総合安全プラン2025」(図1)では、「飲酒運転ゼロ」を目標としているが、飲酒運転の根絶は、未だに達成できていない。また、国土交通省からの情報提供によると、令和7年中の事業用トラックにおける飲酒運転事案は33件と、前年の30件から3件増加した(表2)を占めており、中・長距離

飲酒運転による人身事故については、運転者には「危険運転致死傷罪」や「過失運転致死傷罪」など、拘禁刑を含む厳しい罰則が科せられ、また、事故を起こさなかった場合でも、「酒酔い運転」では、5年以下の拘禁刑または100万円以下の罰金や免許取消し(違反点数35点...3年間の欠格期間)が、また、「酒気帯び運転」でも、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金や免許取消し(違反点数13点...1年間の欠格期間)が科せられる。

飲酒運転には運転者にも事業者にも厳しい罰則、点呼未実施の飲酒にはさらに厳しい行政処分

たび事故などが起これば、社会的信頼性を大きく損ない、取引先からの取引停止などにより経営破綻にも繋がりがかねない。このように、運転者本人のみならず運送事業者など全ての業界関係者に深刻な事態を引き起こしかねない「飲酒運転」は、絶対に根絶しなければならぬ。

トラック運送事業者は、所属運転者への常日頃からの指導・監督はもとより、業務前・業務後の対面点呼時、および対面で行う点呼の場合においても、必ずアルコール検知器を用い、酒気帯びの有無の確認を確実に実施し、「飲酒運転ゼロ」を目指す必要がある。

であることが判明している(図3)。また、飲酒事案件発覚時刻についてみると、最も多かったのが、「18時~午前0時」(11件(33.3%)、次いで、「12時から18時」9件(27.3%)、「午前0時~6時」8件(24.2%)、「6時~12時」5件(15.2%)だった(図4)。

なお、警察庁が2月26日に公表した「令和7年における交通事故の発生状況」によると、全国の交通事故死者数は547人(対前年比1.6人4.4%減少)。このうち、飲酒運転による死亡・重傷事故は435件(全車種・死亡125件、重傷310件)で、近年横ばいで推移しているが、死亡事故について分析すると、飲酒なしによる事故率は、飲酒に比べ約7.1倍の高比率であることが分かった(図5)。