

ニュース・ターミナル (トラック協会ニュース)

5月は「トラック運送業界の美化月間」...

清掃や落書き消しなどの環境美化に繋がる活動を行う「トラック運送業界の美化月間」...



令和6年度グランプリ作品

「ゴミは持ち帰ろう!」キャンペーン. Includes QR code and text about littering prevention.

「トラックの日」ポスターデザインコンテストの公募を開始. 締切は5月31日.

全日本トラック協会は、10月9日の「トラックの日」を広く一般に知ってもらうことなどを目的に、全ト協および都道府県トラック協会が実施する広報活動で使用するためのポスターデザインを募集する.

全日本トラック協会は、このほど「物流の2024年問題」に関する調査結果を発表した.

Table with 3 columns: Step, Date, and Content for the SAS seminar.

ト協広報委員会が選考後、9月上旬に全ト協ホームページ(HP)で発表され、令和7年度「トラックの日」ポスターデザインとして採用される.

「物流の2024年問題」に関する調査結果を発表した. 調査は令和6年11月1日から同月14日まで実施され、回答数は3千601事業者だった.

「物流の2024年問題」に関する調査結果を発表した. 調査は令和6年11月1日から同月14日まで実施され、回答数は3千601事業者だった.

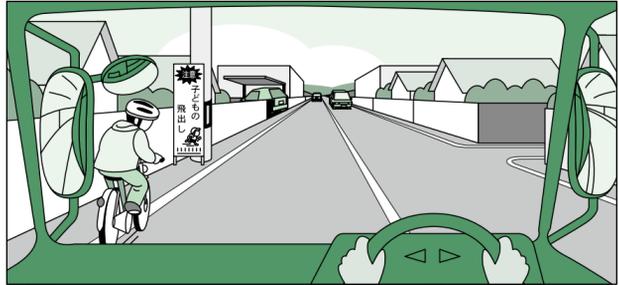
合わせて9割を超えた. 「令和6年4〜9月の6か月間で、480時間超のドライバーの有無」...

「物流の2024年問題」に関する調査結果を発表した. 調査は令和6年11月1日から同月14日まで実施され、回答数は3千601事業者だった.

危険予知訓練(KYT)シート: 交通事故防止編 あなたならどうしますか?

【第175回】「住宅街の片側1車線」

あなたは、住宅が並ぶ片側1車線道路を走行しています。自車の前には自転車が行進しており、トラックと後ろを振り返りました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか?

Blank box for writing the answer to the first question.

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか?

Blank box for writing the answer to the second question.

(解説・11面)

大分県トラック協会 (仲浩会長)は、3月20日、大分県白杵市で行われた「白杵港新フェリーターミナル竣工式典・オープニングイベント」で、ラッピングトラック17台を展示した(写真)。



多くの来場者が足を止め、ラッピングトラックを鑑賞した(3月20日、大分県白杵市)

「物流の2024年問題」に関する調査結果を発表した. 調査は令和6年11月1日から同月14日まで実施され、回答数は3千601事業者だった.

全ト協 令和7年度 中央近代化基金融資推薦申込公募

全日本トラック協会では6月10日(火)から、令和7年度中央近代化基金「補完融資」の推薦申込公募受付を開始する。同融資は、物流施設の整備等で、事業規模が1億円以上の大規模プロジェクトに対し、利子補給を行うことにより、長期低金利の融資を推進し、トラック運送事業者の近代化・合理化を図るものである。

第49回 令和7年度 補完融資. 公募推薦総枠 30億円. 公募期間 令和7年6月10日(火)から11月28日(金)まで.

第49回 令和7年度 燃料費対策特別融資. 公募推薦総枠 40億円. 公募期間 令和7年7月1日(火)から9月30日(火)まで.

第49回 令和7年度 燃料費対策特別融資. 公募推薦総枠 40億円. 公募期間 令和7年7月1日(火)から9月30日(火)まで.

福祉施設臨時休業・時間短縮. 札幌トラックステーション. 札幌市は、食料リサイクルのため、食料および休憩室・コインシャワーについて臨時休業および運営時間の短縮を要する。

あなたは解ける!! (3月10日号) 答え合わせ. Includes a grid with letters A-G and numbers 1-7.

法令クイズ. 走行中の車は、クラッチを切ってもすぐには止まらない。(○×). カープを回ろうとすると、自動車の後方に遠心力が働き、自動車はカーブの外側に滑り出そうとする。(○×).

2025年度トラック運送業界はこう変わる

2025年度を迎えた4月1日からは、新年度から変わるトラック運送業界を取り巻く環境の主な事項についてまとめられている。

1 物流改正法関係

4月から物流改正法が施行 運送契約締結時等の書面交付が義務化

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」及び「貨物自動車運送事業法」の一部を改正する法律(物流改正法)が、令和7年4月1日から順次施行されている。

2 改正下請法関係

「運送委託」が対象取引に追加 構造的な価格転嫁の実現を図る

中小企業庁と公正取引委員会は3月11日、「下請代金支払遅延等防止法」の一部を改正する法律案が閣議決定したと発表した。

4 「省力化投資促進プラン」

石破総理が策定を指示 省力化投資を促進して生産性向上を図る

政府は3月14日、第6回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を開催。同会議の中で石破茂内閣総理大臣は、今春をめどに物流分野における「省力化投資促進プラン」を策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取り組みを後押しするよう指示した。

5 自動運転サービス支援道

新東名での実証実験に続き 新年度は東北道でも実証実験開始へ

ドライバー不足への対応を図るために、自動運転技術の開発が進められている。国土交通省道路局、国

事業者への物品の運送の委託を追加。また、対象取引において、代金に関する協議に際しては、必要に応じて、協議において必要な説明または情報の提供をしないことによる、一方の新たな代金の決定を禁止する。

3 高速道路の深夜割引見直し

適用時間帯を22時〜翌5時に拡大 400キロ以上の長距離運送も拡充

現在、高速道路料金の深夜割引は、0時から4時までの間に高速道路をETCで通行する車両を対象に、3割引としている。

図1 深夜割引の見直しのポイント

- 【割引の目的】一般道の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進
【見直しのポイント】①深夜割引の適用時間帯に走行したのみ3割引 ②深夜割引の適用時間帯を現行の0〜4時から22時〜翌5時に拡大 ③長距離利用者の負担軽減措置として、400km超の長距離運送を拡充
【無謀な運転の抑止策(令和5年11月7日〜20日意見募集実施)】割引対象距離を増大させることを目的とした「速度超過」などの無謀な運転を抑制し、引き続き安全・安心に高速道路を利用いただくために、割引対象距離への上限を設定



自動運転サービス支援道における実証実験を実施する予定としている。新年度以降は、東北自動車道(佐野SA〜大谷SA)を実験を行う高速道路を走る注意を呼びかけている。

6 トラック運送業における外国人材の活用

特定技能評価試験がスタート 今年春頃に特定技能外国人が誕生へ

物流分野における担い手不足に対応するため、トラック運送業における外国人材の活用に向けた動きが進みつつある。

7 ICTの活用による運行管理の高度化

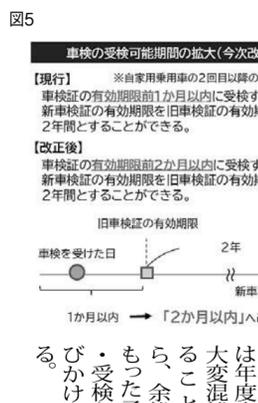
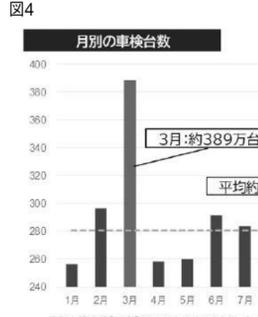
事業者間遠隔点呼・業務前自動点呼 令和7年度に制度化へ

近年、運行管理に活用可能な情報通信技術(ICT)の発展は目覚ましい。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向けた手段としてICTの活用が注目を集めている。

8 車検の受検可能期間の拡大

有効期間満了日の2か月前から受検可能に 余裕をもった予約・受検を

これまで車検は「有効期間満了日までの間」に受検する必要があったが、車検需要が年度末に集中していることから、この時期は自動車ユーザが整備や車検の予約が取りづらくなるという状況があった(図3)。

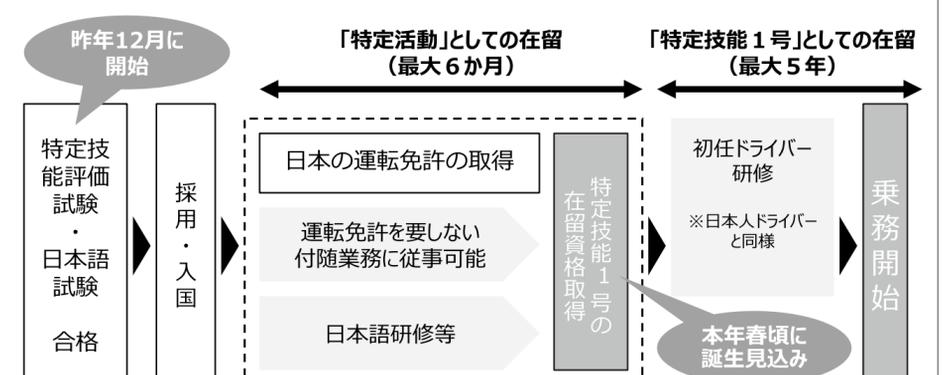


9 自動車事故報告規則等の一部改正

健康起因事故を報告する際には 各種スクリーニング検査の受診状況などの記載が必要に

6年5月15日に「流通一部を改正する法律」(令和6年法律第23号)が公布されたことを受けて、自送事業輸送安全規則(平成6年10月1日付)で、自送事業輸送安全規則(平成

成2年運輸省令第22号)の一部が改正された。改正に伴い、健康起因事故が発生した場合に、自動車事故報告書に当該運転者の健康診断の受診状況などに加えて、各種スクリーニング検査の受診状況を記載することとなった。



寄稿

「持続可能な物流を目指すために ドライバー確保・定着率向上の方策とは」

ドライバー採用・定着の実現に向けて 今こそ本気で社内改革を！

(株)コヤマ経営 代表取締役 小山 雅敬氏

物流の最前線に立つトラックドライバーの不足が一層顕在化・深刻化しています。その原因としては、「トラック運送事業を含む自動車運送事業が中高年層の男性労働力に強く依存しており高齢化が進んでいること」、「少子高齢化・生産年齢人口の減少に伴い、若年層の確保が難しくなっていること」、そして「トラックドライバーの年間所得額が全産業平均に比べて約1/2割低いという、コヤマ経営代表取締役の小山雅敬氏方で、年間労働時間については全産

業平均と比べて約2割長いなど、他産業に比べて厳しい労働条件であること」などを挙げることができま

が、「友呼び」の入社が多いため、人材の不足感を感じることがない。事務所内には若年者が多く、明るい印象であらう。B社には人事評価制度があり、個人ごとの仕事の成果を賃金に反映している。従業員にとっては納得感がある。以上、A、B両社ともに「地場中心で長時間労働がない」、「賃金も比較的高水準である」とい

1ドライバーが集まる会社と集まらない会社の二極化が進む
人材対策を効果的に進める会社には
将来を担う優秀な人材が集まっている

「先月もドライバーを3人採用しました」と、こう話すのは北関東に所在するA社の経営者である。現在、大半の運送会社が人材不足に苦しむ中で、コンサルタントにドライバーを確保している中小運送会社がある。「貴社に応募してくるドライバーは、なぜ貴社を選んでいるのでしょうか」と質問したことがある。A社の経営者は「それは、給料と労働時間ですね」と答えた。確かに、給料は同業他社より高い水準である。さらに、A社は今年4月の賃金改定で、月1万円〜2万円の賃上げを決めた。「ドライバーを確保しないと経営が成り立たない。人材の確保が一番大事です。そのための必要経費です」とA社の経営者は言う。A社は地場輸送が中心で、長距離運行はない。残業時間も平均45時間程度で、多くはない。賞与も年2回、1回当たり平均20万円程度を支給している。退職金制度もある。

次に、効果的なドライバーの採用方法について、事例を取りあげながら解説する。まず、採用に関する項目ごとに取り組みのポイントを押さえてみる。

2近年の若年層が職場に対して期待するものとは
応募者数・定着率向上への取り組みを早期に進める

採用・募集の具体策を述べる前に、そもそも「近年の若年層は何を期待しているのか」について述べてみる。筆者は長年、運送業界に経営指導を実施する傍ら、全日本トラック協会主催の人材確保セミナー講師を約10年間担当し、ドライバーの採用・定着を取り巻く環境変化を見てきたが、特に若年層のニーズが年々変化していることを痛感する。以前は「ドライバーで稼げたい、頑張れば将来独立できる」と夢見て入社

する者も一定数いたが、今は全く様変わりしており、「人間関係が苦痛」「賃金に不満」「配車が不公平(賃金の不平等感)」「強めの指示や注意をする上司への反感」等で早期に退職する者が多くなっている。若年層のドライバーを留めたいのであれば、①ワークライフバランス重視、②賃金に不満がない(孤立感)、③配車が公平(賃金の不平等感)、④強めの指示や注意をする上司への反感」等で早期に退職する者が多くなっている。若年層のドライバーを留めたいのであれば、①ワークライフバランス重視、②賃金に不満がない(孤立感)、③配車が公平(賃金の不平等感)、④強めの指示や注意をする上司への反感」等で早期に退職する者が多くなっている。

3ドライバーの採用に向けた具体的な方策について
「口コミ」や「出戻り」への対策も必要

次に、効果的なドライバーの採用方法について、事例を取りあげながら解説する。まず、採用に関する項目ごとに取り組みのポイントを押さえてみる。

次に、効果的なドライバーの採用方法について、事例を取りあげながら解説する。まず、採用に関する項目ごとに取り組みのポイントを押さえてみる。

若年層のドライバーを留めたいのであれば、①ワークライフバランス重視、②賃金に不満がない(孤立感)、③配車が公平(賃金の不平等感)、④強めの指示や注意をする上司への反感」等で早期に退職する者が多くなっている。若年層のドライバーを留めたいのであれば、①ワークライフバランス重視、②賃金に不満がない(孤立感)、③配車が公平(賃金の不平等感)、④強めの指示や注意をする上司への反感」等で早期に退職する者が多くなっている。

都市内輸送に加え、都市間の長距離輸送にも
天然ガストラックを

日本ガス協会では、物流の大動脈である都市間の長距離輸送と、都市内輸送の両面から、天然ガス自動車の普及拡大を進めています。特に都市間輸送に大型天然ガストラックが導入されることは、高いCO₂削減効果が図れ、石油系燃料に依存する運輸部門のエネルギーセキュリティや環境性、経済性の向上も可能にします。

都市内輸送: 中・小型天然ガストラック

都市間輸送: 大型天然ガストラック

都市内輸送: 中・小型天然ガストラック

物流拠点

NGV=天然ガス自動車(Natural Gas Vehicle)

都市間輸送の環境改善に貢献する、大型天然ガストラック

写真提供: いすゞ自動車株式会社

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

プラスチック
Pパレットの返却にご協力ください!

●回収対象パレット
(ビールプラスチックパレット 通称:P/Pレ)

・サイズ:90cm×110cm

・側面に「加盟社名」や「P/Pレ共同使用会管理」の印字あり

P/Pレは、一般社団法人P/Pレ共同使用会の加盟社(メーカー)が購入・所有し資産として管理の上、共同使用して回収・再利用しております。

お手元のパレット、こんな使い方をしませんか?

加盟社以外の商品の輸送・保管・荷役に使用するのはNGです!

加盟社以外の商品の輸送に 加盟社以外の商品の保管に 加盟社以外の商品の荷役に

国内酒類・飲料メーカーなど120社超が加盟!

一般社団法人 P/Pレ共同使用会

〒104-0061 東京都中央区銀座1-16-7 銀座大栄ビル10F

このような違法行為に気づいた方はご連絡ください。/ 0120-952-259 P/Pレ共同使用会 検索

そのために、求人情報サイトを利用する会社が多い。求人情報サイトには総合求人Webサイト(リクナビ等)と求人検索エンジン(Indeed等)、ドライバー専門の求人サイト(ドラエV ER等)など各種のサイトがあり、それぞれの特性とメリットを把握して

4ドライバーの定着率向上に向けた具体的な方策について
自社の現状を総点検して 社員目線に立ちながら徹底的見直しを

ドライバーの定着率向上のためには、ドライバーがやりがいを感じ、健康で安心して働くことができる職場づくりが必要である。そのためには、自社の現状を総点検し、新たな会社を作り直すつもりで徹底的な見直しを行うことが求められる。運送会社が、定着率向上のために社内を整備する際のポイントは、図3のとおりである。

- 図3 定着率向上のために社内を整備する際のポイント**
- (1)労働時間、休日、休暇制度の整備
 - (2)賃金体系、人事評価制度・定年延長の整備
 - (3)福利厚生制度の整備
 - (4)荷役作業の見直し、作業環境の改善
 - (5)賞与・退職金制度の整備
 - (6)会社施設の整備
 - (7)組織・教育体系・キャリアプランの整備

(1)労働時間、休日、休暇制度の整備
 「長時間労働で毎日疲れがたまると、休みが取れず子どもの卒業式にも参加できない」等の状況が続く場合、社員は耐えられずに離職する。令和7年4月の物流改正法施行もあり、今後は荷主等の認識も変化するため、荷主や元請との交渉を通じて労働時間の改善に取り組みする必要がある。

(2)賃金体系、人事評価制度・定年延長の整備
 賃金は労働条件の中で最も関心が高い事項であり、賃上げによる賃金水準の是正を図る必要がある。特に実送業者の場合、賃金の趣旨に沿って、同条件で継続雇用する制度がよい。

(3)福利厚生制度の整備
 ドライバーが会社に誇りをもてるような福利厚生制度を整える必要がある。万が一病気がやがて働けなくなった時の保障、住宅関連の補助、遠距離運行で宿泊する際の食事補助(法定外健康、睡眠補助)健康管理に関する無呼吸呼吸器候群(SAS)検査等、は着実に整備したい。

厚労省 人材開発に取り組む事業主を支援します
「人材開発」への取り組みを進めて 従業員の定着率向上に繋がしましょう!

厚生労働省では、厚労省HPの「人材開発」ページ(写真、二次元コード)において、人材開発に取り組む事業主を支援するための「人材開発支援策」などを紹介しています。

同ページでは、従業員のスキルアップに繋げるための事業主への助成金や、従業員のキャリア形成を促すための制度、また会社の将来を担う若者を採用・育成するための制度などについて紹介しています。また、事業者への支援策をまとめたリーフレットを閲覧することができます。

同ページを活用しながら「人材開発」への取り組みを進め、従業員の定着率向上に繋がしましょう。

図2 求人用ホームページ作成のポイント

- ①動画と写真を効果的に使う
 動画や写真は文字よりわかりやすく、訴求力があり、応募を増やすことができる。
- ②働いている社員のコメントを載せる
 最も関心をもって閲覧されるため、5人以上のコメントを載せるとよい(コメントの内容:「なぜ同社に入社したか」、「働いて感じたこと」、「職場の雰囲気」、「やりがいを感じること」等)。
- ③「一日の流れ」を載せる
 一日の仕事の流れを載せると、イメージが湧き、応募しやすくなる。
- ④募集する対象に応じて伝えたい情報を工夫する
 女性・新卒・未経験者等、求職者の立場の違いによって知りたい情報が異なるため、それぞれに向けたアピールポイントを記載するとよい。
- ⑤入社後のサポート体制、研修内容、その他福利厚生等を詳細に記載する
 入社後の不安感を取り除き、安心して働ける職場であることを伝える。

(4)出戻り促進対策
 せっかく入社したドライバーが短期間で退社することが多く、苦慮する会社が多い。

また、関西のE社は社員に対して、紹介人が入社してから退社するまで、紹介者の月別賃金の歩合率を3%引き上げて支給する制度を導入している。E社では「E社ではE社が主流になっており、定着率も向上している。」

(5)賞与・退職金制度の整備
 定着率向上のために、賃金水準の是正とともに賞与・退職金制度の整備も必要である。

「ロミ」増加対策
 前述したとおり、「ロミ」による人が若年層で増えていることから、「ロミ」を削減する対策を講ずることが重要である。

例えば、東海地方のD社は社員に対して、「ロミ」により友人を採用面接に呼んでくれたら、1人につき5千円の報奨金を与え、入社後は5万円の報奨金を与える制度を導入している。

(6)会社施設の整備
 会社内の施設も定着率向上に繋がります。

例えば、東海地方のD社は社員に対して、「ロミ」により友人を採用面接に呼んでくれたら、1人につき5千円の報奨金を与え、入社後は5万円の報奨金を与える制度を導入している。

(7)組織・教育体系・キャリアプランの整備
 組織・教育体系・キャリアプランの整備は、従業員の定着率向上に繋がります。

例えば、東海地方のD社は社員に対して、「ロミ」により友人を採用面接に呼んでくれたら、1人につき5千円の報奨金を与え、入社後は5万円の報奨金を与える制度を導入している。

小山 雅敬氏プロフィール
 1954年生まれ、大阪府出身。大阪大学経済学部卒業後、都市銀行へ入行。中小企業銀行へ入行。中小企業者向け経営コンサルティングで経営コンサルティングに従事。1991年、大手損害保険会社に入社。同社の営業推進部長兼経営サポートセンター長として、現在、人口構成や少子高齢化の進展をみて、高年齢化の進展をみて、

5今すぐ取り組むことと中期的に取り組むべきこと
 優先順位をつけて取り組むことと中期的に取り組むべきこと

運送会社の持続可能性を高めていく
 ドライバー不足は今後さらに深刻になることが予想される。中小運送会社は、今こそ本気で社内改革を進めるべき時である。

閉め忘れたバックドアに「早く!」
 発進時の閉め忘れ、走行中の開きを運転席へ素速く知らせる!

技術マック取得商品
大型車にも使用可能!

ドアウォッチャー

メロディと光でお知らせ **警報機** コード長:500mm
 ワイヤレスで配線不要 **マグネットセンサー** コード長:270mm

品番 **1122438000** **LEDSC1** **新品**
 価格 **23,800円** (税込26,180円)

本体厚み:22mm

2024年2月14日、**OPEN** 東大阪市長田東 トラクスタミナル

TEL.06-6753-8555
 〒577-0012 東大阪市長田東5-3-9
 ●営業時間:月~金/9:00~18:00 土/9:00~15:00
 ●店休日:日・祝

P.EYE

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!!

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4-15-4
 TEL) 03-3458-0891
 Mail) info@pgf-japan.com
 HP) https://www.pgf-japan.com/

ご活用ください 令和7年度 全ト協の主な助成制度のご案内



全ト協助成制度ページ

全日本トラック協会は、令和7年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。実施期間や申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県ト協まで。※都道府県ト協によって助成対象や助成額が異なる場合があります。

安全対策事業

安全装置等導入促進助成事業

- 〈助成対象装置〉
次に掲げる安全装置
- ①後方視野確認支援装置（常時、後方視野が確保できるもの）
 - ②側方衝突監視警報装置（車両総重量7.5トン以上〔トラクタの場合は第5輪荷重8.5トン以上〕の事業用トラックに側方衝突監視警報装置※を装着した場合に限る）
※左折時に歩行者や自転車との衝突の危険性を電子的に判断し、衝突の危険性が生じた場合に警告音および警告灯にて運転者に知らせるもの
 - ③呼吸吹込み式アルコールインターロック（国土交通省の技術指針に適合している必要あり）
 - ④IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所が導入するもので、被測定者の意思によらず自動的に測定結果を端末〔営業所設置〕に送信できるものに限る）
 - ⑤大型車用トルク・レンチ（車両総重量8トン以上の事業用トラックを管理する事業所において、600N・m以上の締め付け能力を有する自立型トルク・レンチ、トルクセッター型インパクトレンチを含む）
- 〈助成額〉
①③④は、対象装置ごとに機器取得価格の2分の1（上限2万円）
②は、車両1台につき、取得価格の2分の1（上限10万円）
⑤は、1事業所1台、取得価格の2分の1（上限3万円）
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



Aピラー内側に設置された警報表示器

側方衝突監視警報装置

ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

- 〈助成対象研修〉
ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修
- 〈助成額〉
・特別研修（2泊3日）：受講料の7割を助成（Gマーク認定事業所の場合は全額助成）
・一般研修（1泊2日）：1万円
- 〈助成対象研修施設〉
▽特定研修施設
・中部トラック総合研修センター
・埼玉県トラック総合教育センター
- ▽指定研修施設
・総合交通教育センタードライビングアカデミー北海道
・総合交通教育センタードライビングアカデミー弘前
・総合交通教育センタードライビングアカデミー宮城
・秋田モーターズスクール
・総合交通教育センタードライビングアカデミー南湖
・自動車安全運転センター安全運転中央研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミー茨城
・総合交通教育センタードライビングアカデミー栃木
・総合交通教育センタードライビングアカデミーぐんま
・総合交通教育センタードライビングアカデミー千葉
・総合交通教育センタードライビングアカデミー小田原
・新潟自動車学校
・総合交通教育センタードライビングアカデミー中越
・総合交通教育センタードライビングアカデミー長野
・総合交通教育センタードライビングアカデミー大原
・クレフィール湖東交通安全研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミーABOSHI
・総合交通教育センタードライビングアカデミーテクノ
・(株)阿波自動車学校
・総合交通教育センタードライビングアカデミーONGA
・総合交通教育センタードライビングアカデミー佐賀
・(南)八代ドライビングスクール
・総合交通教育センタードライビングアカデミーMIYUKI



トラック運転者の「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」スクリーニング検査助成制度

- 〈助成対象〉
指定検査・医療機関が実施するSASスクリーニング検査のうち、健康保険適用外である第1次検査および第2次検査
- 〈助成額〉
①第1次検査費用の半額（上限500円/人）
②第2次検査費用の半額（上限2,000円/人）
③第1次検査および第2次検査を同時に実施している場合は、合計費用の半額（上限2,500円/人）
- 〈指定検査・医療機関〉
（NPO）睡眠健康研究所、（NPO）ヘルスケアネットワーク、（一財）運輸・交通SAS対策支援センター、各都道府県ト協指定検査・医療機関
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



血圧計導入促進助成事業

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



環境対策事業

環境対応車導入促進助成事業

〈助成対象車両と助成金交付額〉
車両総重量2.5トン超の下記の車両のうち、令和7年4月1日（火）から令和8年3月13日（金）の間に新車新規登録が完了する車両

助成対象車両		助成金交付額（定額）	
天然ガス自動車	内燃機関の燃料として可燃性ガスを用いる自動車。当該自動車に係る自動車検査証記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料がLNGもしくはCNGと記載されているもの	大型	100万円
		中型	45.9万円
		小型	12.2万円
ハイブリッド自動車	内燃機関を有する自動車と併せて電気または蓄圧器に蓄えられた圧力を動力源として用いるものであり、かつ、当該自動車に係る自動車検査証記録事項の備考欄に当該自動車がハイブリッド車と記載されているもの	大型	60万円
		中型	33.5万円
電気自動車	搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車。当該自動車に係る自動車検査証記録事項の燃料欄に当該自動車の燃料が電気と記載されているもの	小型	30万円
			燃料電池自動車

アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業

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



写真④：車載バッテリー式冷房装置

写真⑤：エアヒータ

経営改善事業

若年ドライバー等確保のための運転免許取得支援助成事業

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

中小企業大学校講座受講促進助成事業

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



自家用燃料供給施設整備支援助成事業

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

インターンシップ導入促進支援事業

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



自動点呼機器・DX導入促進助成事業

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

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

全ト協 令和7年度トラック関係施策に関する要望と結果

政府は令和6年12月27日、令和7年度税制改正大綱を閣議決定した。また、7年3月31日には、7年度予算が成立した。全ト協からの7年度トラック関係施策に関する要望と結果は下表の通り。

令和7年度トラック関係施策に関する要望と税制改正大綱の主な内容

要望事項	令和7年度税制改正大綱(令和6年12月27日閣議決定版)の内容
●税制改正関連要望事項	
1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減等	
(1)自動車関係諸税の簡素化・軽減	・自由民主党、公明党及び国民民主党の幹事長間で「いわゆる『ガソリンの暫定税率』は、廃止する。具体的な実施方法等については、引き続き関係者間で誠実に協議を進める。」ことが合意された旨、大綱に記載された。(与税制大綱) ・自動車関係諸税の見直しについては、「日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。(中略)自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく。その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う」とされた。 ・車体課税については、「取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る」とされた。また、利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組みについて、「用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る」とされた。(与税制大綱)
(2)自動車関係諸税における営自格差の拡充	・自動車税における営自格差の見直しについては、言及されなかった。
(3)自動車重量税の道路特定財源化	・自動車重量税の道路特定財源化については、言及されなかった。
2. 中小企業投資促進税制の特例措置の延長	
3. 特例措置の延長	
(1)自動車税環境性能割のASV(先進安全自動車)特例措置の延長	・歩行者検知機能付き衝突被害軽減制御装置を搭載した車両総重量3.5t超のトラック(新車)等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年延長するとされた。
(2)中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長	・所得の金額が年10億円を超える事業年度について、所得の金額のうち年800万円以下の金額に適用される税率を17%(現行:15%)に引き上げる見直しを行った上で、適用期限が2年延長された。
(3)中小企業経営強化税制の特例措置の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。
(4)中小企業防災・減災投資促進税制の特例措置の延長(特定事業継続力強化設備等の特別償却制度)	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。
4. 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ついて固定資産税の軽減措置の適用	・固定資産税の軽減措置の適用については、言及されなかった。

令和7年度トラック関係施策に関する要望と令和6年度補正予算の主な内容

要望事項	令和6年度補正予算の主な内容
●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	令和6年度補正予算 ○令和6年度補正予算については、令和6年12月17日に成立した。 ①物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進(387億円) ②自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査(2.19億円) ③持続可能な物流を支える物流効率化実証事業(23億円)<経産省事業> ④物流革新に向けた取組の推進のうち持続可能な食品等流通緊急対策事業(30億円)<農水省事業> ⑤運輸業、海運業等における人材確保・育成等(12.7億円) ⑥生産性向上や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化(143億円) ⑦商用車等の電動化促進事業(400億円)<環境省・経産省連携事業> ⑧サステナブル倉庫モデル促進事業(48億円の内数)<環境省連携事業> ⑨高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長(78億円) ⑩災害時における物流・人流の確保(2,494億円) ・迅速な復旧・復興のための高規格道路の未整備区間の整備や4車線化等の推進、道路等の防災・減災対策の推進 等 ⑪通学路等の交通安全対策の推進(202億円) ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進 等 ⑫効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(621億円) ・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化、SA・PA駐車スペース不足の解消 等 ⑬地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(1,974億円) ・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用 等 ⑭重点支援交付金の追加(1兆円) ・推奨事業メニュー(6,000億円)
2. 高速道路料金等の引下げ	
3. 物流基盤の整備	
4. 特殊車両通行許可に係る諸課題の改善	
5. その他諸施策の推進	
●予算・施策関係要望事項	
1. 物流革新に向けた政策パッケージへの対応にかかる支援	
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	
4. 施策要望	

令和7年度トラック関係施策に関する要望と令和7年度予算の主な内容

要望事項	令和7年度予算の主な内容
●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	令和7年度予算 ○令和7年度予算については、下記の通り、令和7年3月31日に成立した。 (○トラック運送事業関係) ①物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進(163億円) ②人手不足解消に向けた自動運転トラックによる幹線輸送実証事業(0.08億円) ③自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保(0.47億円) ④自動車運送事業の安全対策事業(3.54億円) ⑤運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業(14.15億円)<環境省・農水省連携事業> ⑥環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業(33.02億円)<環境省・経産省連携事業> ⑦トラック輸送における更なる省エネルギー化に向けた推進事業/新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業(62億円の内数)<経産省事業> ⑧物流の革新に向けた取組の推進<農水省事業> ・持続可能な食品等流通対策事業(1.2億円) ・食品流通拠点整備の推進(120億円の内数) (○道路関係) ①災害時における物流・人流の確保(4,103億円) ・迅速な復旧・復興のための高規格道路の未整備区間の整備や4車線化等の推進、道路等の防災・減災対策の推進 等 ②通学路等の交通安全対策の推進(2,501億円) ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進 等 ③効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(3,676億円) ・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化、SA・PA駐車スペース不足の解消 等 ④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(3,732億円) ・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用 等 (○厚生労働省関係) ①業務改善助成金(15億円) ②人材開発支援助成金(訓練関係)(545億円の内数) ③中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業(30億円) ④働き方改革推進支援助成金(92億円) ⑤両立支援等助成金(育児休業等支援コース他)(358億円) ⑥両立支援等助成金(不妊治療及び女性の健康課題対応両立支援コース)(0.84億円) ⑦民間企業における女性活躍促進事業(2.4億円)
2. 高速道路料金等の引下げ	
3. 物流基盤の整備	
4. 特殊車両通行許可に係る諸課題の改善	
5. その他諸施策の推進	
●予算・施策関係要望事項	
1. 物流革新に向けた政策パッケージへの対応にかかる支援	
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	
4. 施策要望	

宮崎県ト協

5年連続でGマーク認定取得率全国第1位を達成!

「安全に勝る利益なし、利益なくして安全なし」

協会を挙げてGマーク取得促進を強化

「全国で最も高い安全性」で業界の信頼高める

全日本トラック協会では平成15年へからの取り組みを強化。令和2年度に初めて認定取得率全国1位を記録し、以降5年連続で認定取得率全国1位を達成している。

宮崎県トラック協会 牧田信良会長は、平成28年度以降、県内の会員事業者を対象にGマーク取得促進を

Gマークで事業者の安全性底上げを 牧田会長を先頭に一丸となり取得促進に挑む



牧田 信良 宮崎県ト協会長

宮崎県内ではGマーク取得率は20%台で推移しており、さらには当時高主企業のGマークに対する認知度がそれほど高くなかったことなどもあり、Gマーク認定を受ける必要性を感じていなかった事業者も少なからずみられ、20年代半ばの認定取得率の伸びは緩やかなものだった。

27年6月に開催された宮崎県ト協定時総会において、宮崎県ト協会長に牧田会長が就任した。牧田会長は「安全に勝る利益なし、利益なくして安全なし」という理念を掲げ、Gマーク取得促進への取り組みを進めた。

宮崎県ト協では、二人の100歩を、100人の一歩の精神で、事務局職員全員参加型でGマーク取得促進への取り組みを進めた。さらに、宮崎県ト協協賛事業者へのインセンティブ拡充を図るなど、Gマーク制度の普及・啓発を強化した。

最後に、宮崎県ト協に輸送の重要性が認識され、Gマーク取得促進に向けた今後の取り組みを語る。宮崎の輸送事業者として、自信と誇りをもちながら輸送サービスを提供していくことで、業界全体を魅了するもの



宮崎県内では、Gマークの認知度向上とトラック運送業界のイメージアップを図るために、マークのデザインを施したラッピングトラックが6台走行している

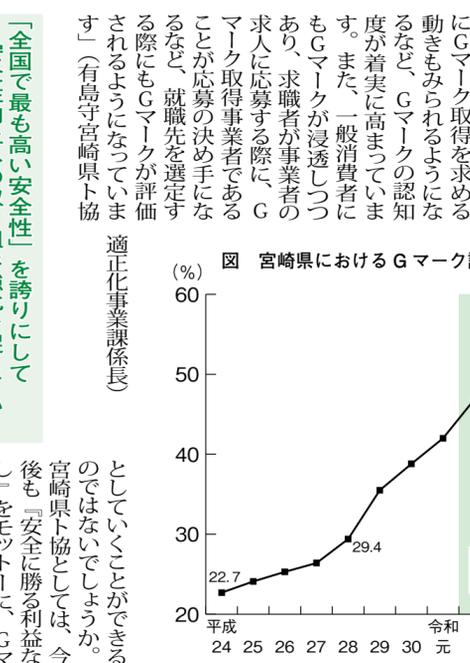
宮崎県ト協では、Gマーク取得促進策として、まず会員事業者が出席する定時総会や専門部会、セミナーなどを通じて、Gマーク取得の意義を説明するとともに、取得率を向上させる取り組みを進めた。また、会員事業者の協力を得てGマークラッピングトラックを走行させている。現在は県内で6台が走行中。さらに、宮崎運輸支局と合同で、宮崎県や宮崎県建設業協会などに対し、Gマーク取得事業者の安全優位性に対する理解促進と、県発注工事などでGマークトラックを優先的に利用してもらおう、指導要請活動を実施している。

宮崎県ト協における様々な取り組みが功を奏し、平成28年度には29.4%だった認定取得率は令和3年度以降50%を超え、令和2年度に初めてGマーク認定取得率第1位を達成して以降、6年度まで5年連続で認定取得率全国第1位の座をキープし続けている。

「全国で最も高い安全性」を誇りにして「安全性向上への取り組み強化を促していく」をモットーに、Gマーク事業所の二層の拡大と、荷主や一般消費者に対する認知度向上への取り組みを継続し、業界のさらなる発展に繋げていきたいと考えています。(三島宗 郎宮崎県ト協 適正化事業課課長代理)



宮崎県ト協事務局には、「Gマーク取得率全国第1位」をアピールする横断幕が掲げられている



適正化事業課係長としていくことができるのではないのでしょうか。宮崎県ト協としては、今後も「安全に勝る利益なし」をモットーに、Gマーク事業所の二層の拡大と、荷主や一般消費者に対する認知度向上への取り組みを継続し、業界のさらなる発展に繋げていきたいと考えています。(三島宗 郎宮崎県ト協 適正化事業課課長代理)



開発した人が発表せずに一人で使っているらしいアプリ……?!

マルバツクイズ

～自動車に働く自然の力編～

【解答】2面に問題

1. (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-1) 走行中の車は、クラッチを切っても走り続けようとする性質があるため、すぐには止まらない。車を止めるためには、ブレーキをかけて車輪の回転を止め、タイヤと路面の摩擦抵抗を利用する。

2. (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-2) カーブを回ろうとするときには、自動車の重心に遠心力が働き、自動車はカーブの外側に滑り出すそうとします。そのため、荷物の積み方が悪く重心の位置が高くなったり片寄ったりしていると倒れやすくなる。

3. (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-2) 遠心力の大きさは、カーブの半径が小さいほど大きくなる。

4. (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-3) 交通事故の大きさは衝撃力の大きさに関係する。その衝撃力は速度と重量に応じて大きくなるので、高速運転するときには特に注意する。

5. (教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-4) 制動距離、遠心力、衝撃力などは、いずれも速度の2乗に比例して大きくなる。つまり、速度が2倍になれば、衝突した時の衝撃力は4倍になる。

安全と安心をはこぶ Gマーク

(一社)宮崎県トラック協会はGマーク取得率5年連続日本一を達成しました。(令和6年12月1日現在)

Gマークとは国土交通省が推進する認定制度で、安全運行に対する厳しい評価基準をクリアした運送事業者のシンボルマークです。

安全優良事業者 (令和7年3月1日現在、国内388事業者)	Gマーク取得事業者 (令和7年3月1日現在、国内1,000事業者)
<ul style="list-style-type: none"> 株式会社トヨタ自動車 株式会社日産自動車 株式会社ホンダ自動車 株式会社スズキ自動車 株式会社マツダ自動車 株式会社三菱自動車 株式会社トヨタ自動車販売 株式会社日産自動車販売 株式会社ホンダ自動車販売 株式会社スズキ自動車販売 株式会社マツダ自動車販売 株式会社三菱自動車販売 	<ul style="list-style-type: none"> 株式会社トヨタ自動車 株式会社日産自動車 株式会社ホンダ自動車 株式会社スズキ自動車 株式会社マツダ自動車 株式会社三菱自動車 株式会社トヨタ自動車販売 株式会社日産自動車販売 株式会社ホンダ自動車販売 株式会社スズキ自動車販売 株式会社マツダ自動車販売 株式会社三菱自動車販売

危険予知訓練(KYT)シートの解説

2面

あなたは、住宅が並ぶ片側1車線道路を走行しています。自車の前には自転車が行っており、チャラと後を振り返りました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか、考えてみましょう。

1. どのような危険がありますか?

2. どのような運転をすれば危険を避けられますか?

「標準的運賃の浸透・活用状況等に関する調査」にご協力ください

アンケートの回答期限を4月18日まで延長

◆アンケートの回答方法
アンケートは二次コードにパソコン等でアクセスすることで、回答することができます。

◆アンケート回答期限
令和7年4月18日(金)まで

【調査主体】
・国土交通省 物流・自動車貨物物流通事業課
東京部千代田区霞が関2-1-3
【お問い合わせ先 (調査会社)】
・株式会社コムニケーションズ
クリエイティブ事業部 担当:今市
東京都渋谷区千駄ヶ谷5-29-7
ドルミ御苑1002
Mail: truck@saiki.co.jp
(TEL: 03-5368-4301)
※リモート勤務を行っている場合があります。そのため、問い合わせの際は、一度メール(truck@saiki.co.jp)にてご連絡ください。

道路新産業開発機構

特殊車両通行確認制度モニターを募集しています

応募期間は7月31日まで

道路法車両制限令に基づき、一定の大きさや重さを超える車両の通行には、あらかじめ道路管理者の通行許可またはあらかじめ道路管理者の通行許可が必要となります。

令和4年4月より、あらかじめ登録された車両について、道路情報が電子化された道路を対象にオンラインで即時に通行が可能となる「特殊車両通行確認制度」の運用が開始されました。

特殊車両通行確認制度の指定登録確認機関としてシステム運用を行う(一財)道路新産業開発機構では、このたび、確認制度のさらなる利便性向上と利用拡大を目的として、「特殊車両通行確認制度モニター」を募集しています。

◆募集モニター数: 20者程度
◆モニター協力金: 登録車両1台につき7,000円(協力金の対象は1者につき最大10台)

※募集要領等の詳細は、道路新産業開発機構のホームページ(二次コード)をご覧ください。

【お問い合わせ先】
一般財団法人 道路新産業開発機構
特車登録センター
電話: 0120-161-948 (フリーダイヤル: 年末年始、土日祝を除く、平日9:00~17:30)
E-Mail: hido-tks-info@tks.hido.or.jp

西谷社長に訊く!

荷主に協力仰ぎ「女性ドライバー用更衣室」を新設
「準中型・日帰り・土日休み」で若年層からの応募絶えず



西谷 智也
代表取締役

設立以来、若い世代が中心となって活躍する当社には、現在21～52歳のドライバーが在籍しています。約9割がトラック運送業界未経験者で、ハローワークや当社ホームページを通じての応募が多いです。若年層が応募しやすい理由は、当社の「準中型免許で運転できる車両が中心、AT普通免許可(免許取得補助あり)、日帰り運行、土・日曜が休日」という労働条件によるものと考えます。

高橋さんは当社初の女性ドライバーです。採用にあたっては、営業所があるこうち生協の協力を得て女性ドライバー用の更衣室を新設しました。担当運行についても、まずは荷物が少なめのルートから仕事に慣れてもらおうと、高知県学校生活協同組合(以下、「こうち生協」)の、高知市内の学校を回るルートを1年ほど担当してもらい、完全に仕事に慣れて後、現在のコースに担当替えをしました。営業所の運行管理者や先輩ドライバーたちも、その素晴らしい仕事ぶりに太鼓判を押す高橋さんには今後、当社初の女性運行管理者や、新たに女性ドライバーを雇用した際の指導担当者になってもらいたいと考えています。

有限会社アール・ティ・エス

【代表取締役 西谷 智也】

営業所所在地	高知県高知市久礼野 227
会社資本金	700万円
設立日	昭和62年2月9日
従業員数	38人(ドライバー34人、うち女性1人)
車両数	34台

女性の輝く現場から

第43回「2トン車ドライバー(ルート配送)」高橋夏美さん(南アール・ティ・エス/高知県)

連載第43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。(南アール・ティ・エス(高知県)の高橋夏美さんが登場します。

高橋 夏美さん



社内外で高評価得る若手ドライバーは「3児のママ」!
創意工夫の光る仕事ぶりで日々パワフルに活躍中

- ・高校卒業後、スーパーマーケットに勤務。結婚・出産を経て、25歳でアミューズメント施設のホールスタッフに。2年前、友人の話がきっかけで「生協の配達ドライバー職」に興味を持ち、トラックドライバーに転身。
- ・こうち生活協同組合(以下、「こうち生協」)の中央支所内にある(南アール・ティ・エス中央営業所に所属する、同社初の女性トラックドライバー。
- ・夫と共働きで、3児(10歳の女の子、8歳の男の子、6歳の男の子)を育てるお母さん。

- ◆担当業務: 2トン車による食品のルート配送
- ◆勤続年数: 2年4か月
- ◆取得資格: 普通自動車免許

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。

8:00 出社。乗務前の車両点検(写真①)、血圧測定(写真②)、アルコールチェック(写真③)等の点呼、冷蔵・冷凍品の積み込みを行ったあと、朝礼に参加。「朝礼では、ラジオ体操や各ドライバーの体調報告、車両点検時に異常がなかったかの報告や、こうち生協の組合員の方にご案内する今週のおすすめ商品の確認などを行っています」(高橋さん)。

14:30 全82件の配達を終え、帰社(写真⑥)。配達に使用した折りたたみコンテナ(以下「コンテナ」)、冷蔵・冷凍品を入れていた保冷バッグや発泡スチロール、保冷材などを降ろす(写真⑦)。「発泡スチロールの破片が落ちやすいので、荷降ろし後は入念な掃き掃除(写真⑧)が欠かせません」(同)。

15:00 翌日配達分の積み込みを開始(写真⑨)。翌日分注文の商品や伝票は注文者ごとにコンテナにまとめられた状態で準備されており、配達先ごとの細かい商品リストが記載された書類と照合して検品する(写真⑩)。マンションや共同購入元など、同じ配達先ごとに注文商品を入れた袋をまとめ、コンテナに入れる。

16:00 事務所に移動し、事務作業や業務後点呼(写真⑪)を行う。まず自身のデスクで、当日のルートで回収した担当先の次回(翌週分)の注文書を確認(写真⑫)。注文書はマークシートであるため、注文数量欄などをチェックし、マークした数字が見にくいものがあれば直す。続いて、翌日分の配達指示書が入っている書類トレーボックスから自分の担当ルートの書類をピックアップ(写真⑬)して、最終確認。

17:00 退社。

「先ほど積み込んだ翌日分の荷物に、荷造り時には間に合わなかった商品がある場合などは、翌朝必ずその商品を積み込むように指示書に記載されています。また、配達の際にお客様に個別で渡す書類などもこの時に確認し、そうした翌日必要な配達指示書・書類などはファイルにまとめてデスクの上に置いておき、翌朝出発の際に持参します」(同)。

11:40 昼食休憩をとる。「昼食は自作のお弁当を持参し、コンビニエンスストアやスーパーマーケットで飲み物などを買って食べることが多いです。2トン車はコンビニやスーパーでも一般の駐車スペースに停車することができるので、駐車場に困ることがなくて助かっています。お弁当に必ず入れるおかずは、大好物の卵焼きです」(同)。

12:40 残り30件分の配達を開始(写真⑤)。「運ぶルートや順番は、配達指示書に記載されているので、それに沿って配達先を回ります。在宅の場合は玄関で直接手渡し、置き配指示のある場合は玄関先に置いて対応します」(同)。

14:30 全82件の配達を終え、帰社(写真⑥)。

15:00 翌日配達分の積み込みを開始(写真⑨)。

16:00 事務所に移動し、事務作業や業務後点呼(写真⑪)を行う。

17:00 退社。

友人の言葉をきっかけにドライバーの道へ
仕事に生きるフィジカル面の強さ



◆ドライバーになったきっかけについて教えてください。

私には、この「こうち生協中央支所」で、当社とは別の会社の配達ドライバーとしてパート勤務をしている友人がいます。その友人から、「配達ドライバーは、自分でペース配分を調整でき、1人で黙々と進められる仕事だ」という話を聞き、「今まで働いてきた接客業とは違う、自分のペースで進められる仕事に私も就いてみたい」と思ったことが、この仕事を選んだきっかけです。また、車の運転が好きで、外に出る仕事をしてみたいという思いも、この仕事を志す一因になりました。

さらに、当社がドライバーを正社員として募集していたことも、応募理由のひとつです。スーパーやアミューズメント施設で働いていた際はパート勤務だったため、友人の言葉がきっかけで興味を持った「生協の配達ドライバー」という仕事が、「正社員として働ける仕事」だったこと、そして、「普通免許しか持っていない自分でもできる仕事」だったことは、大きな応募動機になりました。

◆仕事と子育ての両立はどのようになさっていますか。

私たち一家は、夫の両親と二世帯住宅で暮らしています。夫の両親はもうリタイアしており、子どもの体調が悪い時は、夫の両親が面倒を見るなど、サポートしてくれるので、安心してフルタイムで働くことができています。

また、私が入社後1年ほど担当していた学校生協の配達先は、小学校への配達も行うルートで、長女と長男が通う小学校も配達先だったので、子どもとばったり会うこともありました。仕事をしながら子どもに会えるというのは、新鮮な経験でしたね(笑)。

◆安全面で気を付けていることを教えてください。

乗務前点検の際に一度、タイヤに釘が刺さっているのを見つけたことがありました。すぐに朝礼で報告して、近所にあるタイヤケアが可能なガソリンスタンドに持って行き、20分ほどでパンク修理をしてもらうことができたため、すぐ配達に出ることができました。「しっかりとタイヤ点検をしてよかった」と心から思った出来事で、それ以降も点検時のタイヤチェックは念入りに行っています。

また、私の担当するルートは住宅街が多いので、特に子どもや高齢者などの歩行者と自転車に注意し、徐行と目視確認を徹底しながら運転しています。

◆仕事をしていて、やりがいを感じる瞬間はどんな時ですか。

私はもともと身体を動かすことが大好きです。趣味はマラソンやスノーボードで、半年前からはキックボクシングジムに通っています。ご高齢のお客様に、「買い物に行くのが大変だから、重たい荷物を運んでくれて助かるわ」と声をかけられることが多く、そんなときは、「商品をしっかりとお届けできてよかったな」と、うれしい気持ちになります。ペットボトルの入った段ボールなど、重量のある荷物の積み降ろしに関しては、入社当初こそ重たく感じましたが、スポーツトレーニングの一環のような感じで、荷物の積み降ろしが日々いい運動になっています。

フィジカル面や接客業の経験を活かすことができ、自分のタイミングで仕事を進められて、工夫ひとつで仕事を効率化できるところが、この仕事の最大の魅力だと思います。また当社の女性ドライバーは私1人しかいないので、今後女性ドライバーの同僚が増えてくれたら嬉しいですね。



高橋さんはこんな人!



初めて女性ドライバーが入社するという事で、力の必要な積み降ろし作業ができるのかと心配していましたが、いざ高橋さんの仕事ぶりを見ると、非常に頼もしく、入社から1か月もしないうちに「男性ドライバーよりもずっと仕事ができる」と感嘆させられました。今もスキルを磨き続ける、当社に欠かせない存在です。

(中央営業所 整備管理者・運行管理補助者の北村啓さん/写真右)

2025.4.5

こちらら広報室 四季折々 284

人間の人生を四季に論じた古代中国の「五行思想」は、中々奥深い内容です。冬「玄冬」は、人としてまだ芽吹く前の未知の可能性を秘めた幼少期。春「青春」は、若々しく未来に希望を膨らませ、それを実践する成長期。夏「朱夏」は、バイタリティが溢れる人生で最も活躍が出来る現役期。秋「白秋」は、人生の総決算で自身の美りを存分に楽しむ老齢期です。春からのスタートではなく、厳しい冬から人生が始まることに大きな意味があります。▼「三寒四温」の言葉どおり「春」の訪れの前に、気温がぐんぐん上昇し夏目となった3月下旬の日本列島では、人々が待ち侘びた日本人の心ももううべき「桜」が各地で開花し始めました。かと思えば3月31日から数日の気温は急速に下降して、1桁台の数字になり、慌てて冬のダウンコートを引き出したり、4月1日の東京の最高気温は5度と、冬に逆戻りでした。▼仕事帰りに立ち寄った、日本有数の桜の名所である東京・千代田区の「千鳥ヶ淵緑道」では、この時期に海外から訪れた外国人観光客の多さに、唯々うらやまが溢れています。天空から舞う真つばな雪、自然の恵みから訪問する外国人観光客は増加の一途です。▼日本固有の「四季」季節の移ろいに、その時々々の出来事を重ね合わせ一喜一憂する日々ですが、春の訪れは紛れもなく心を晴れやかにさせます。嬉しいことに、人間には人それぞれ生きた過程が異なるものの、人生を楽しむために許された膨大な時間があります。四季を彩る桜が咲くのは、「私達」には限られた時間しかないのよ。それを受けて人は、初々しく事柄が始まる4月に「満開の桜を咲かせてくれたありがとう」と、桜に感謝の言葉を囁くばかりです。▼「新年度の始まりです。右顧左眄」する事も多々あると思いますが、世阿弥の「初心忘るべからず」を肝に銘じ、この1年を邁進したいものです!

(山崎 蕙)