

トラック業界の価値を高める羅針盤

物流2024年問題に如何に向き合うか



兵庫県トラック協会
トラックドライバー PR動画



子供たちの安全を守ろう
(兵ト協・トラック安全教室)



兵庫県トラック協会 会員専用ページ

兵ト協ニュース裏表紙に記載の
4ケタのパスワードを入力
して閲覧下さい。



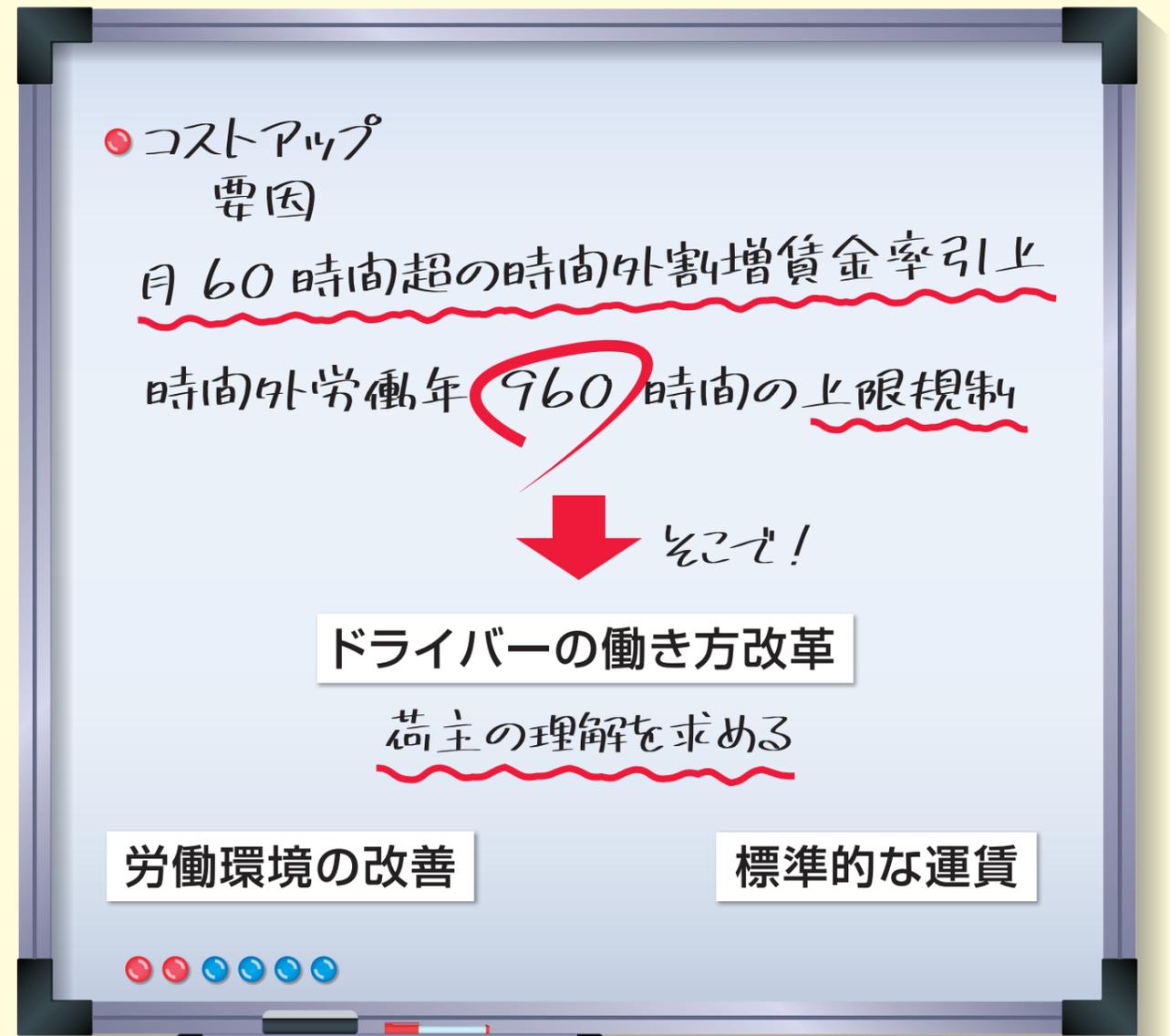
トラック業界の価値を高める羅針盤(過去掲載分)



図表で見る

トラック業界の価値を高める羅針盤
物流2024年問題に如何に向き合うか

令和5(2023)年3月発行
一般社団法人兵庫県トラック協会 担当 業務部



会長挨拶

会員各位におかれましては、日頃より当協会の事業運営にご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

兵庫県トラック協会は、トラック運送業者に課せられた輸送の安全確保と事故防止、環境対策などの課題を着実に果たしていくとともに、会員企業のみなさまの厚いご支援のもと、トラック業界全体の価値を高めるための様々な活動を展開して参りました。

本冊子は、協会が取り組む最重点施策、重点施策の中から、経営者のみなさまに是非知っておいていただきたいトピックスをわかりやすくとりまとめたものです。

令和4(2022)年度は、ウクライナ紛争の長期化や円安に伴う急激な物価高など、不安定な世界情勢に起因する先行きの不透明さの中で厳しい経営環境が続きました。

その一方で、「物流2024年問題」がメディア等でもようやくクローズアップされ、社会インフラである物流サービスの重要性について、トラック運送業界だけでなく荷主企業や国民も感心を持たざるを得ない状況になってきたことを伺わせます。この機会に、われわれは働き方改革を進め、持続的に活動していく業界体質への転換を急がねばなりません。

令和4(2022)年度も、昨年度に続き、業界の喫緊の課題となっている「働き方改革」をテーマに取り上げました。

会員企業のみなさまにおかれましては、スピード感を持って働き方改革に取り組むとともに、引き続き、厚いご支援をよろしくお願いいたします。



一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 原岡謙一

はじめに

働き方改革の目標年度令和6(2024)年が近づいてきました。

周知の通り、令和5(2023)年4月から、全てのトラック事業者を対象に月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用が始まっています。本件は罰則規定を伴うもので、経営者は必ず対応する必要があります。

コストアップ要因に繋がりがねない法令改正が次々に行われていますが、トラック業界が雇用を維持し、持続的に活動していくには、適正な運賃収受を実現し、強い経営体質へ転換していくことが不可欠となっています。

翌年の令和6(2024)年4月から、自動車運転業務の時間外労働年 960 時間の上限規制が始まります。業界をあげた取り組みとして掲げられてきた働き方改革の目標年度となります。

羅針盤が「働き方改革」への取り組みを事前に周知できるタイミングは今回が最後になります。

働き方改革の推進が求められる中、今年度の「羅針盤」は、物流2024年問題に、トラック事業者として如何に向き合うのか、という点をみなさまにお伝えしたいと思います。

目次

はじめに	1
■物流2024年問題に如何に向き合うか	2
(1) 待ったなし! 物流2024年問題	2
(2) トラック事業者の経営者がすぐに取り組むこと	4
(3) トラック事業者の経営者は物流2024年問題に如何に向き合うか	6
■2050年カーボンニュートラルに向けて	8
■トラック運送事業者の今すぐできるSDGs	10
■兵庫県トラック協会の動き	12
(1) エコドライブチェック	12
(2) 令和4(2022)年度 環境と物流を考えるフォーラム	15
(3) 労働力確保対策の推進	16
(4) 働き方改革に関する取り組み	17

■ 物流2024年問題に如何に向き合うか

(1) 待ったなし! 物流2024年問題

① 物流2024年問題とは

「物流2024年問題」がメディア等を賑わすことが多くなってきました。

「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」に示された取り組みによって、令和6(2024)年4月1日以降、ドライバーの年間時間外労働の上限が960時間に制限されます。これにより、トラック業界だけでなく、荷主企業にも大きな影響が生じると考えられています。

■ 物流2024年問題のトラック事業者への影響

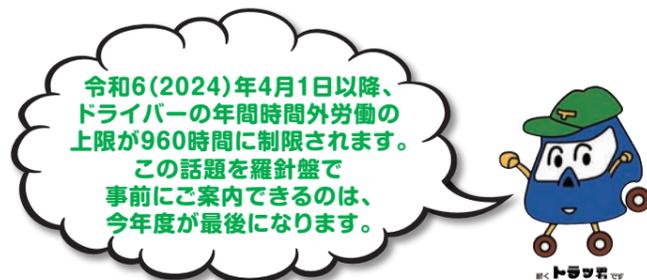
- ドライバーの勤務時間が減るので、適正運賃を得ることが非常に重要になる。
- 荷主に対して運賃の値上げ交渉が必要となるケースが増えてくる。
- 社員の労務管理を正しく行うことが必要になる。
- 長距離運送における輸送手段確保が難しいケースが発生しており、企業によるリードタイムの延長、長距離輸送から中継拠点でのスイッチ輸送(中継輸送)への切り替え等が行われている。
- 中距離輸送についても、制度改正を見据えた輸送方法の見直し等の動きが起きている。

(資料) 経済産業省・国土交通省・農林水産省「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況」(2022年9月2日)他、各種資料より

② 働き方改革の概要・スケジュール

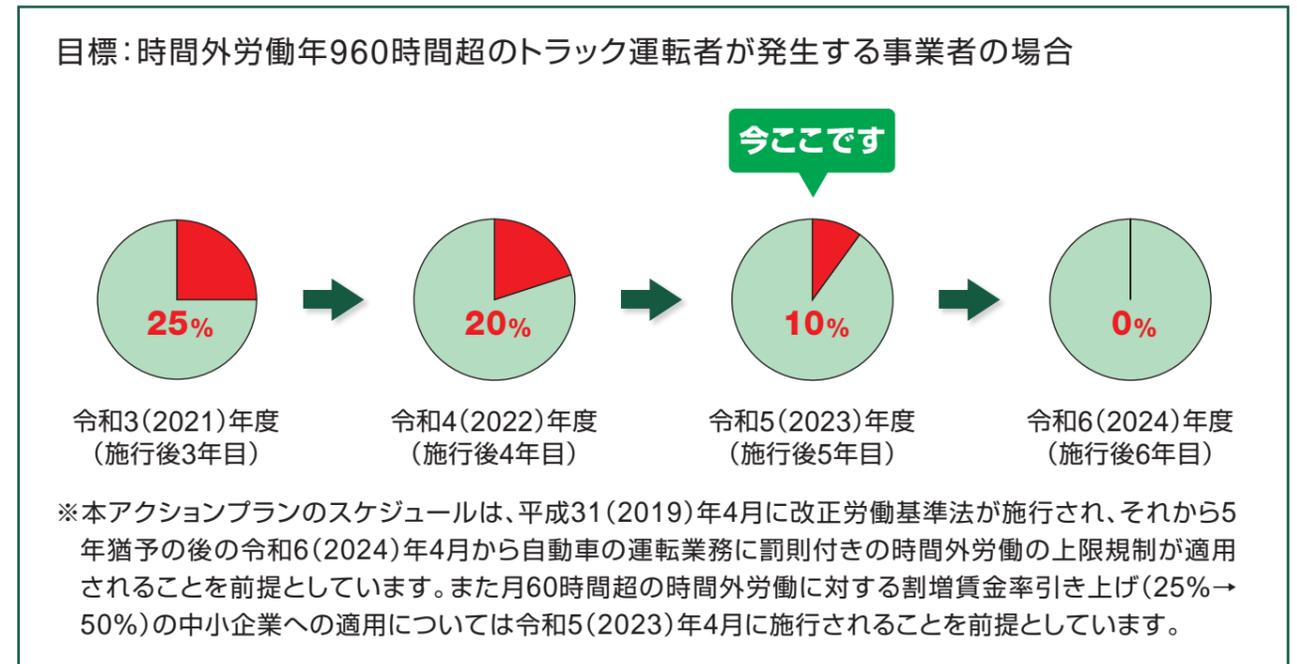
「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」では、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合を令和6(2024)年度には0にするという目標を掲げ、その実現に向け、業界・企業の総力を結集して、「労働生産性の向上」、「運送事業者の経営改善」、「適正取引の推進」、「多様な人材の確保・育成」を実行していくものとしています。

令和5(2023)年度となった現在、物流2024年問題への備えは待ったなしの状況です。



図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

【図表】アクションプランが掲げる業界目標



【図表】働き方改革関連法の施行スケジュール

	平成31 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】	4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)				
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】	自動車運転業務については改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の付帯決議より)					4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用				4月1日から適用		
	年休5日取得義務化	4月1日から適用					
パートタイム労働法・労働契約法		4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)				
労働者派遣法		4月1日から適用					

今ここです

■物流2024年問題に如何に向き合うか

(2)トラック事業者の経営者がすぐに取り組むこと

①月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用

全ての事業者において、令和5(2023)年4月1日以降は、月60時間を超える時間外労働に対して、50%以上の割増賃金率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。中小企業にはこれまでの間、適用が猶予されてきましたが、適用猶予は終了しています。罰則規定もありますので、経営者は細心を払って取り組んでください。

罰則 引上げ分の割増賃金を支払わない場合には、罰則(6か月以下の懲役または30万円以下の罰金)が科されることがあります。

②月60時間超の時間外割増賃金率引上の実施手順

月60時間超の時間外割増賃金率引上に向けて、まだ着手できていない場合は、右図の手順で進めてください。

まず、社内に該当する従業員がいるのか、その原因は何なのかといった点を洗い出します。しかし、長時間労働の理由は社内だけではない場合があります。荷主に起因する問題点を明らかにし、見直しに向けて、話し合いの場を持ち、改善が図られない場合は、残業手当の上昇分を荷主に負担してもらうことを検討します。

③時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】

自動車運転業務の時間外労働年 960 時間の上限規制は、令和6(2024)年4月から始まります。

令和6(2024)年4月から、自動車運転者について、時間外労働の年960時間の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示も見直されます。

時間外労働が年960時間を超えているドライバーがいる場合は、令和6(2024)年4月からの適用に向けて、荷主と話し合いの場を持ちましょう。

また、将来的には時間外労働の上限規制が一般職と同じ年720時間になることも、今から念頭に置いて取り組みを進めましょう。

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

【図表】時間外労働が月60時間を超えるとどうなる？

時間外労働が月60時間を超えるとどうなる？

時給換算 1,700円*のドライバーの場合

月の所定労働時間を173時間、時間外労働時間を80時間、計253時間を労働時間とする。この場合の賃金がいくら変わるか？

*上記時給1,700円は全日本トラック協会「トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態調査(2021年版)」の男性運転者時給単価を引用



例えば、該当するドライバーが10人いれば、ひと月あたり85,000円のコスト増。1年間で、1,020,000円のコスト増になります。

(資料) 公益社団法人全日本トラック協会資料より作成

【図表】準備の進め方

Step1 社内に該当する従業員がいるか確認しましょう。ドライバーだけでなく、事務職や作業職も対象になります。

Step2 該当する従業員がいる場合は、原因を洗い出しましょう。

社内 労働時間の適切な把握を行い、それぞれの業務量が適正か社内の体制に原因がないかチェックをします。

荷主 荷主庭先における長時間の待機時間や荷役時間、無理な運行の依頼など、荷主に起因する原因がないかチェックをします。

Step3 時間外労働の削減に向け、具体的に取り組みましょう。

社内 業務量に偏りがあれば、管理体制、仕事の進め方、業務フローなどを見直し、平準化を図るなど、業務の効率化を進めます。

荷主 荷主に対し、具体的な問題点を挙げ、見直しに向け、話し合いの場をもち、改善が図られない場合は、残業手当の上昇分を荷主に負担してもらうことを検討します。

(資料) 公益社団法人全日本トラック協会資料より作成

■物流2024年問題に如何に向き合うか

(3)トラック事業者の経営者は物流2024年問題に如何に向き合うか

①2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組み

公益社団法人全日本トラック協会が、持続可能な物流の実現に向けた検討会(経済産業省・国土交通省・農林水産省)(令和4(2022)年9月設置)で示した資料の中で、2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組みが具体的に示されています。

そこでは、「ドライバー不足・若年労働者不足への対応」として、まず、自社内で取り組むことが掲げられていますが、「荷主や一般消費者への理解促進」として、トラック事業の状況を荷主企業等へ説明し、理解を得ながら進めて行くことが重要であることが明記されています。

■ 2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組み

1. ドライバー不足・若年労働者不足への対応
 - ドライバーの待遇改善
 - 給与体系の見直し(全産業平均並の賃金の実現)
 - 週休2日制の導入、有給休暇の取得促進
 - キャリアパスの明示
 - 女性、高齢者に働きやすい職場づくり
2. 荷主や一般消費者への理解促進
 - 荷待ち時間や手荷役作業の削減等、労働環境の改善
 - 事業継続に必要な運賃料金の収受(「標準的な運賃」、燃料サーチャージの収受)
3. 法令遵守の徹底
 - 事業者自らの法令遵守、安全対策の徹底(悪質な事業者の根絶)

(資料) 公益社団法人全日本トラック協会資料より作成

②働き方改革の実現に向けた課題への対応

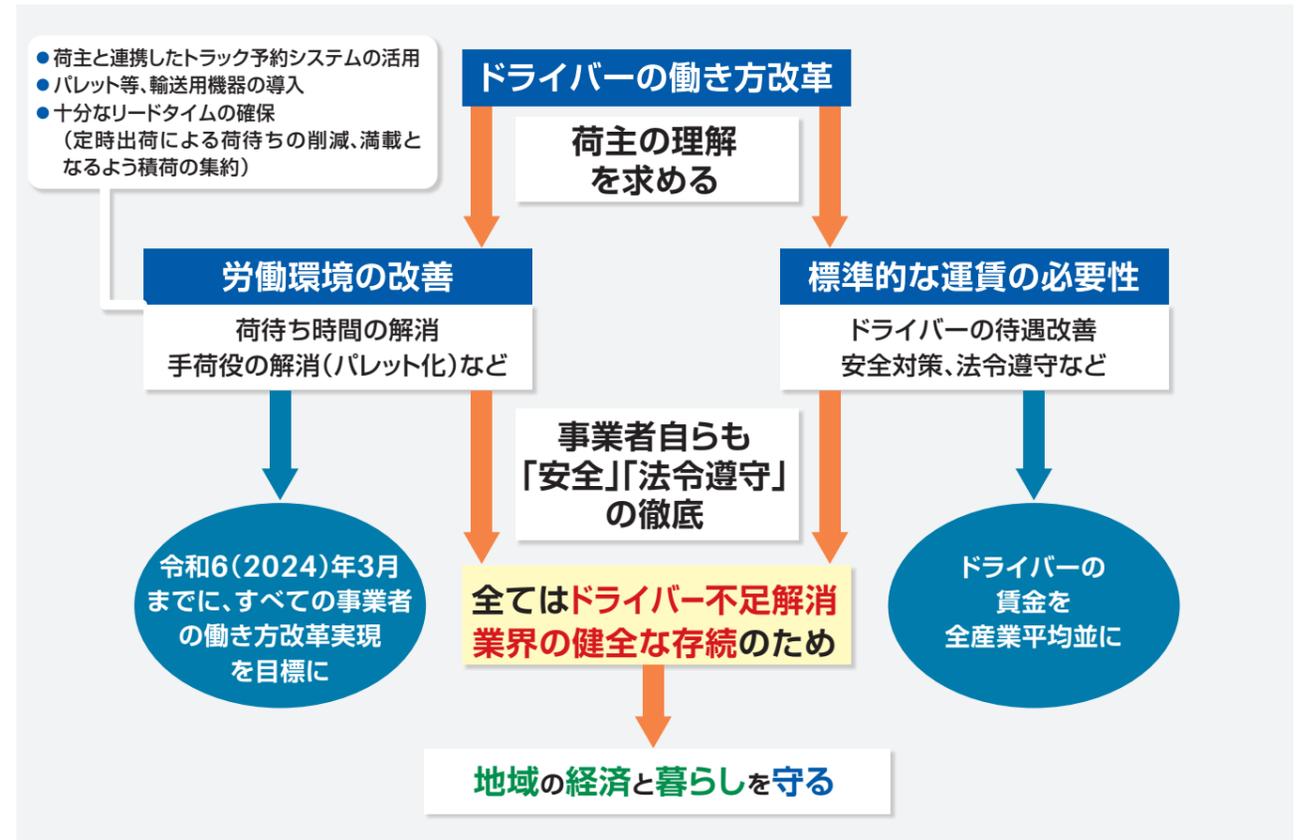
働き方改革の実現に向けては、「働き方改革」の趣旨、「事業法改正」の背景を理解し、法改正の対応を「やらされる」ではなく、事業者が「積極的に取り組む」ことが求められています。

事業者が荷主に対して荷待ち時間の削減等、労働環境の改善を申し入れるとともに、標準的な運賃への理解を求める行動ができるよう取り組んでいくことが求められています。



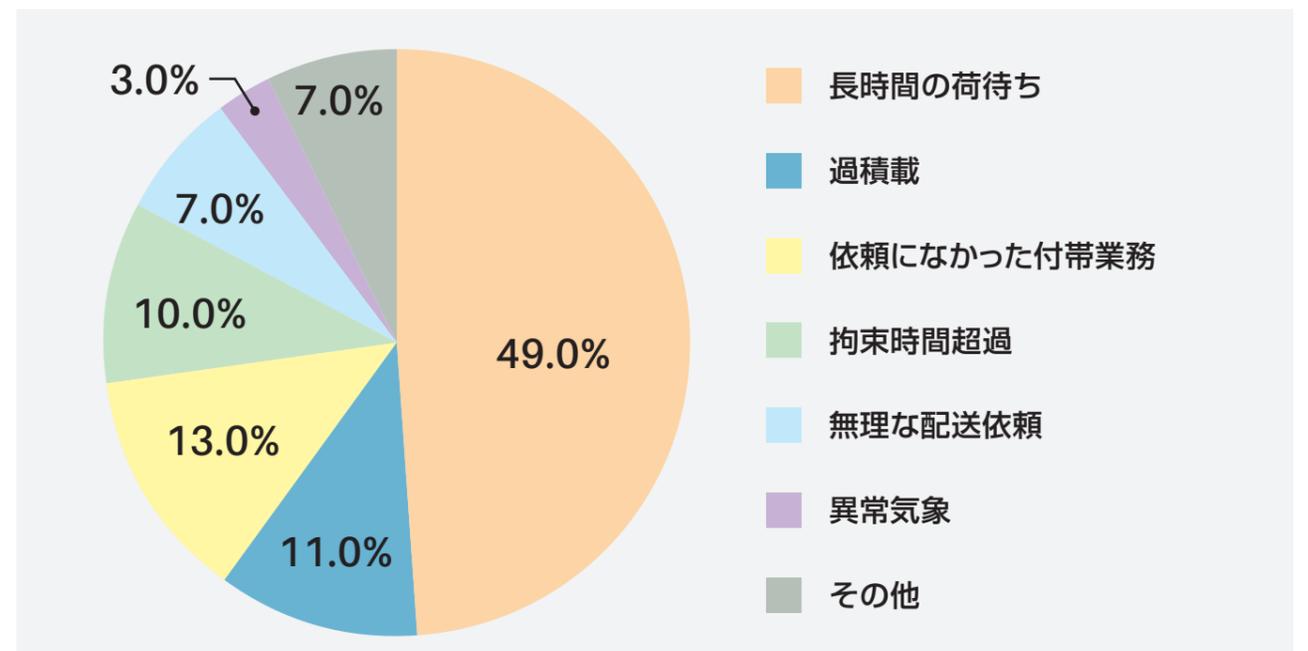
図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

【図表】働き方改革の実現に向けた課題への対応



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会資料より作成

【図表】荷主に起因する違反原因行為の割合



(資料) 国土交通省調べ(令和4年8月24日時点)

2050年カーボンニュートラルに向けて

全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン2030」より

①カーボンニュートラルとは

最近いろいろなところで目にする「カーボンニュートラル」。

地球温暖化をもたらす「温室効果ガス」の排出をできるだけ削減し、削減できなかった分は植林による吸収などで差し引いて全体としてゼロにすることです。

日本政府は令和32(2050)年に「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言し、また令和12(2030)年度の温室効果ガスの排出削減目標を国際社会に向けて表明しており、地球温暖化対策に社会全体で関わることが求められています。

②トラック運送業界が取り組む「カーボンニュートラル」

荷物を運送することで成り立つ私たちトラック運送業界は、トラックの運行を止めることはできませんが、各社のさまざまな工夫と努力によってCO₂排出量を減らすことができます。

全日本トラック協会は、無理せずできそうなことから取り組みを始め、2030年度を目標にトラック運送業界全体で「カーボンニュートラル」を目指すため、『トラック運送業界の環境ビジョン2030』を策定しました。

③カーボンニュートラルに取り組む3段階のメニュー

『トラック運送業界の環境ビジョン2030』では、取り組みやすいものを選んで実践できるように、3段階のメニューに分けて、それぞれ具体的な行動例を示しています。

3段階のうち『A:「はこぶ」でCO₂削減』の取り組みに重点を置きつつ、『B:「事務所」でCO₂削減』、『C:「みんな」で環境対策』のそれぞれの取り組みについても積極的に実践することで、トラック運送業界全体の環境対策につながります。

また、3段階の行動メニューを実践することが、SDGs(持続可能な開発目標)の目標達成に貢献することにもつながっています。

『トラック運送業界の環境ビジョン2030』では、ビジョンが提案する行動メニューが、どのSDGsの目標につながるか、SDGsの目標との関連づけが行われています。

詳細はホームページへ

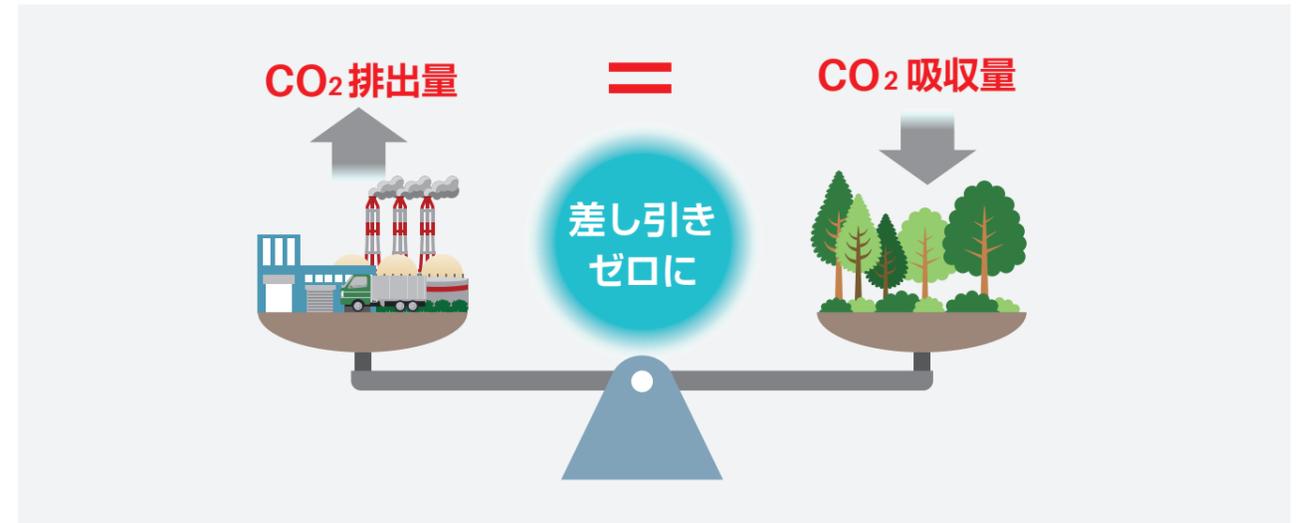
公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン2030」

<https://jta.or.jp/member/kankyo/vision2030.html>



図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

【図表】カーボンニュートラルとは



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン 2030」

【図表】カーボンニュートラルに取り組む3段階のメニュー



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン 2030」

トラック運送事業者の今すぐできるSDGs

全日本トラック協会「まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs」より

①まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs

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」を最優先課題とし、環境対策や労働対策などとともに、産業の将来に向けたさまざまな取組みを進めています。こうした姿勢は、平成27(2015)年の国連総会で採択された決議にある、SDGs(持続可能な開発目標)の「誰一人取り残さない」理念と通じる部分があります。

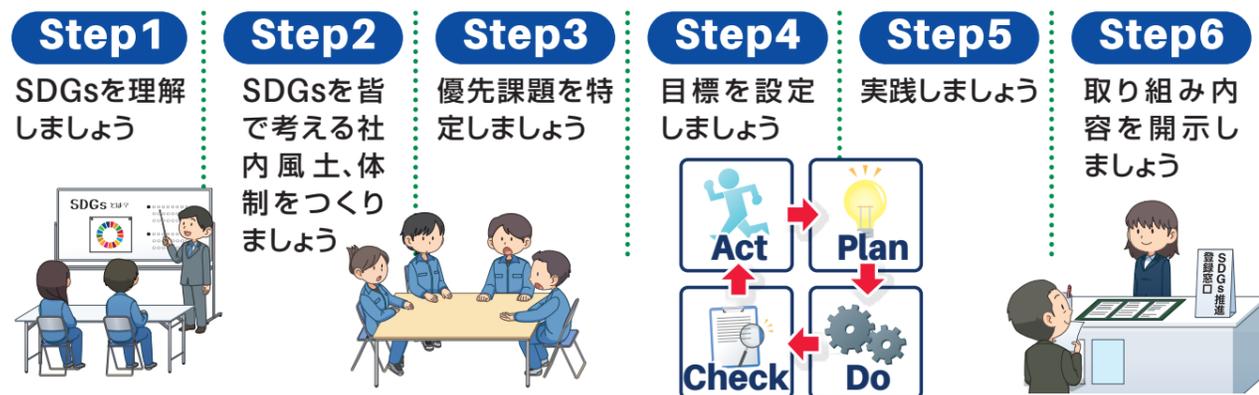
こうした認識のもと、公益社団法人全日本トラック協会は、言葉としては浸透しつつあるSDGsのさらなる理解促進とあわせ、トラック運送業界における事業活動との紐付けにより、SDGsについても経営実践の中に取り込んでいくための指針として活用いただくことを狙い、「まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs」(令和4(2022)年6月)を作成しました。

②トラック運送事業者がSDGsに取り組むメリット

「まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs」ではトラック運送事業者がSDGsに取り組むメリットとして、「①人財採用や定着につながる!」、「②事故防止にも効果があり、信頼獲得につながる!」、「③荷主企業との一層の関係構築が可能!」、「④新たなビジネスチャンスが広がる!」の4点を挙げています。

③SDGsに取り組む手順

「まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs」ではトラック運送事業者がSDGsに取り組む手順を6つのステップで示しています。以下にはその概要を記載します。



詳細はホームページへ

公益社団法人全日本トラック協会「まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs」

https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/kankyo/sdgs_a4.pdf



図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

【コラム】

持続可能な開発目標 SDGs(Sustainable Development Goals)とは 世界共通の国際目標

持続可能な開発目標(SDGs)とは、平成27(2015)年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された令和12(2030)年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。



SDGsの根幹にある「持続可能な開発」とは、「将来世代のニーズを損なわずに、現代世代のニーズを満たす開発」です。政府や自治体だけでなく、民間企業においてもSDGsに取り組む気運が国内外で高まっています。

(資料)外務省「持続可能な開発目標(SDGs)達成に向けて日本が果たす役割」

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/sdgs_gaiyou_202009.pdf



【図表】トラック運送事業者がSDGsに取り組むメリット

①人財採用や定着につながる!

SDGsへの取組みをアピールすることで、多くの人に「この会社は信頼できる」「この会社で働いてみたい」という印象を与え企業イメージが向上します。SDGsは既に小中高校の「学習指導要領」の内容になっており、特に若者の採用・定着に効果が高いです!



②事故防止にも効果があり、信頼獲得につながる!

SDGsには、社会が抱える様々な課題が含まれています。例えば、具体的な目標として「道路交通事故の死傷者を半減させる」というものもあり、トラック運送業界としての社会的使命を果たし、荷主企業や地域社会からの信頼を獲得することにもつながります!



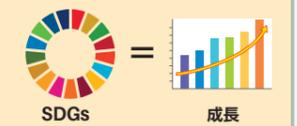
③荷主企業との一層の関係構築が可能!

荷主企業のニーズも時代と共に変化しています。今後は、SDGsへの取組みが荷主企業との取引条件になる可能性もあります。いち早くSDGsに取組み、他社との差別化を図ることで、より強固な関係構築が可能となります!



④新たなビジネスチャンスが広がる!

SDGsへの取組みをきっかけに、地域との連携、新しい荷主企業の開拓、新たな事業パートナーの獲得などビジネスチャンスが広がります。売上・利益の拡大につながり、地域社会から「なくてはならない」存在となり、持続的な成長が期待できます!



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会「まるわかり トラック運送事業者の今すぐできる SDGs」

(1)エコドライブチェック

【令和4年度エコドライブチェック調査の実施概要】

(1)実施期間

令和4(2022)年11月1日(火)～30日(水)〔※エコドライブ推進月間〕

(2)エコドライブ運動の内容

- ①運動(実施)期間中に、運転者にエコドライブ励行の指導。
- ②運動期間終了後、運転者が期間内における自らの運転を振り返り、エコドライブチェックシート(運転者用)に記入。
- ③事業者は、運転者が記入したエコドライブチェックシートをそれぞれの項目ごとに集計し、エコドライブチェック集計表に記入のうえ、FAXにて事務局(関西交通経済研究センター)に提出。

(3)報告期限:令和4(2022)年12月13日(火)

(4)回答数:152社、2,144名(参考:令和3(2021)年度調査 163社、2,628名)

【結果概要】

令和4年度の参加事業者数/ドライバー数は152社/2144名で、前年度比11社減、484名減

【図1:参加事業者/ドライバー数推移】

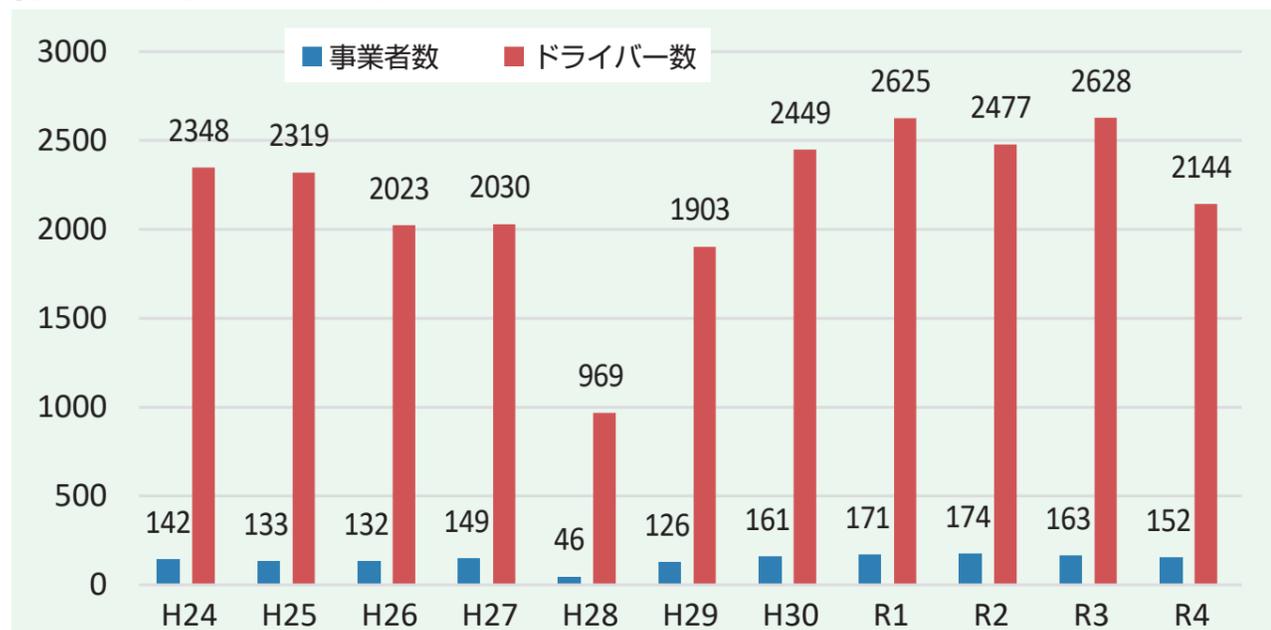


図2-1は、チェック項目で「100%できた」と「80%以上できた」と回答したドライバーを全体数と比べた数値の前年度対比です。

全ての項目で70%を超えています。最低値は77.0%で、前年度の73.6%と比べ若干ですが伸びており、全体として取り組み状況の底上げがなされています。特に「不要な荷物は積まないようにしている」「下り坂や減速、停止する場合には、早めにアクセルから足を離し、エンジンブレーキを積極的に活用している」「信号の変化や前方車両の動きに注意し、予見性を持った運転(予知運転)を心がけている」は、実践率が90%を超えて高くなっています。

また、全て項目で前年度対比の実践率が向上しています。特に4%以上伸びた項目は、「タイヤの空気圧は、常に適正に保っている」、「加速時のシフトアップは、グリーンゾーン内の回転数で素早く行い、早めに高速ギアに入れている」、「荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合には、エンジンを切っている」の3項目です。

図:2-1「80%以上できた+100%できた」の回答率。前年度対比

No	チェック項目	令和4年度 80%以上できた +100%できた	令和3年度 80%以上できた +100%できた	前年対比
1	不要な荷物は積まないようにしている	93.7%	90.0%	3.7%
2	下り坂や減速、停止する場合には、早めにアクセルから足を離し、エンジンブレーキを積極的に活用している	93.3%	89.6%	3.7%
3	信号の変化や前方車両の動きに注意し、予見性を持った運転(予知運転)を心がけている	91.1%	88.8%	2.3%
4	タイヤの空気圧は、常に適正に保っている	89.4%	85.0%	4.4%
5	エンジンオイルの量がオイルレベル・ゲージの範囲内にあるかどうか点検するとともに、走行距離や使用期間に応じて定期的に交換している	89.3%	86.4%	2.9%
6	加速と減速を繰り返す「波状運転」はせず、余裕を持った車間距離を確保して一定の速度で走るようにしている	88.3%	85.0%	3.3%
7	加速時のシフトアップは、グリーンゾーン内の回転数で素早く行い、早めに高速ギアに入れている	86.6%	81.9%	4.7%
8	アクセルを柔らかく踏み、おだやかな発進を心がけている	84.2%	81.8%	2.4%
9	暖かい季節には暖気運転はせずに、エンジンをかけたら直ぐに発進している	81.0%	77.7%	3.3%
10	気象条件に応じて、こまめに車内の温度・風量の調節を行っている	80.1%	79.3%	0.8%
11	荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合には、エンジンを切っている	78.3%	73.9%	4.4%
12	エアフィルターが目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている	77.0%	73.6%	3.4%

図2-2は「100%できた」と回答したドライバーの前年度対比です。

令和4年度の50%を超えた項目は、「不要な荷物は積まないようにしている」「エンジンオイルの量がオイルレベル・ゲージの範囲内にあるかどうか点検するとともに、走行距離や使用期間に応じて定期的に交換している」「タイヤの空気圧は、常に適正に保っている」の3項目です。昨年度より1項目(「下り坂や減速、停止する場合には、早めにアクセルから足を離し、エンジンブレーキを積極的に活用している」)減っています。いずれの項目も昨年度より下がっています。この上位3項目に限らず、「荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合には、エンジンを切っている」の1項目を除いて全て前年度より下がっていますので、各事業所での啓発及び個々のドライバーの更なる意識向上が必要です。

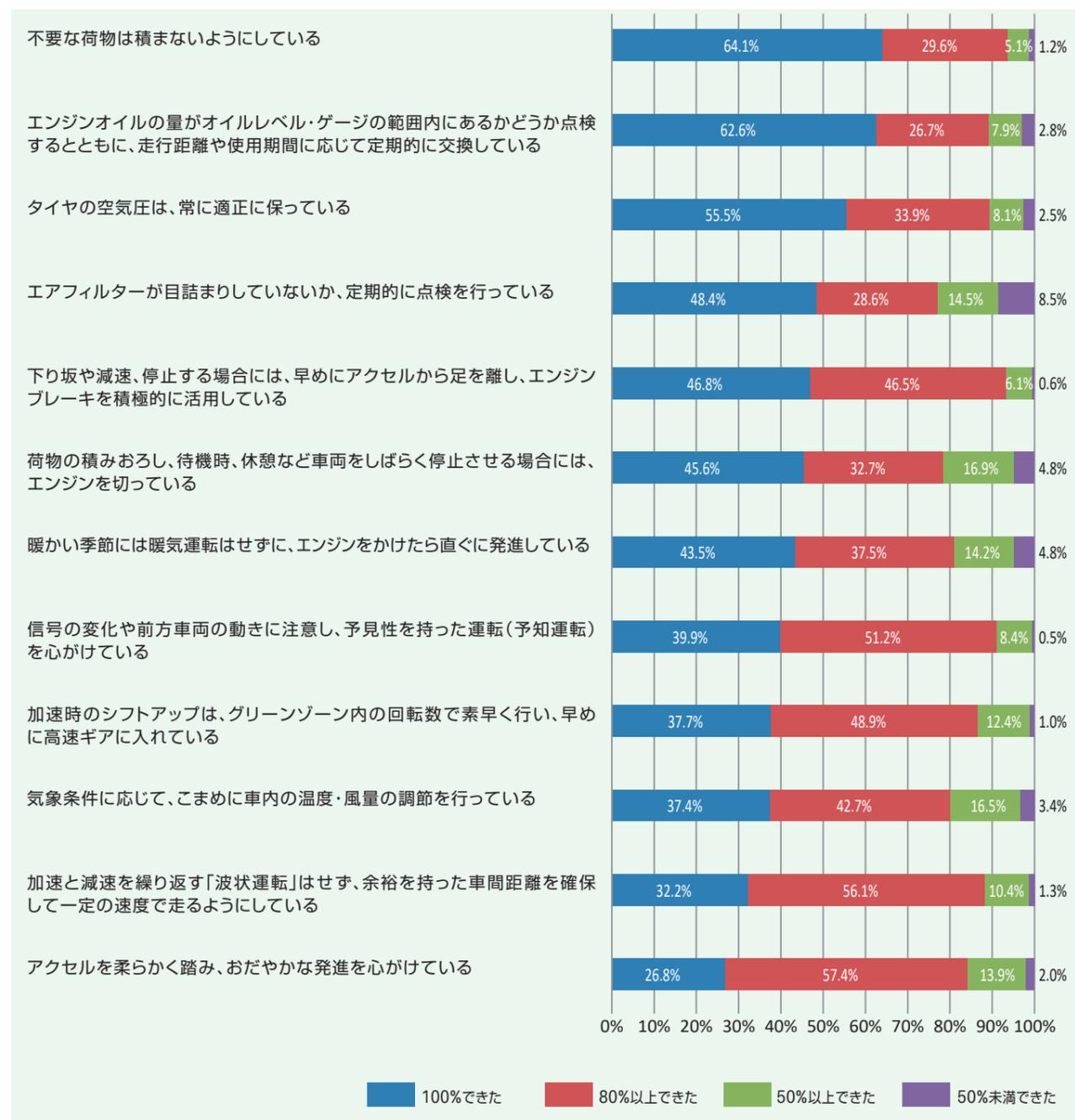
図:2-2「100%できた」の回答率。前年度対比

No	チェック項目	令和4年度 100%できた	令和3年度 100%できた	前年対比
1	不要な荷物は積まないようにしている	64.1%	69.2%	-5.1%
2	エンジンオイルの量がオイルレベル・ゲージの範囲内にあるかどうか点検するとともに、走行距離や使用期間に応じて定期的に交換している	62.6%	62.7%	-0.1%
3	タイヤの空気圧は、常に適正に保っている	55.5%	57.1%	-1.6%
4	エアフィルターが目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている	48.4%	47.0%	1.4%
5	下り坂や減速、停止する場合には、早めにアクセルから足を離し、エンジンブレーキを積極的に活用している	46.8%	53.9%	-7.1%
6	荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合には、エンジンを切っている	45.6%	43.5%	2.1%
7	暖かい季節には暖気運転はせずに、エンジンをかけたら直ぐに発進している	43.5%	43.9%	-0.4%
8	信号の変化や前方車両の動きに注意し、予見性を持った運転(予知運転)を心がけている	39.9%	47.1%	-7.2%
9	加速時のシフトアップは、グリーンゾーン内の回転数で素早く行い、早めに高速ギアに入れている	37.7%	42.7%	-5.0%
10	気象条件に応じて、こまめに車内の温度・風量の調節を行っている	37.4%	47.8%	-10.4%
11	加速と減速を繰り返す「波状運転」はせず、余裕を持った車間距離を確保して一定の速度で走るようにしている	32.2%	39.2%	-7.0%
12	アクセルを柔らかく踏み、おだやかな発進を心がけている	26.8%	33.8%	-7.0%

■兵庫県トラック協会の動き

政府は令和2(2020)年に、令和32(2050)年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを宣言しました。また、全日本トラック協会が昨年4月に「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を公表し、トラック運送業界として2030年に「CO2排出原単位」を、2005年度比31%削減することを打ち立てました。これらの目標を達成するためには、エコドライブチェックの各項目はとて重要で、そのため、特に実践率の下位の項目については、各事業所においてドライバーだけでなく全ての従業員にエコドライブを推進し、全項目「100%できた」を目標に取り組みを進めていきたいと思います。このエコドライブの取り組みは、環境面、経済面、安全面での取り組みを同時に実現することにも繋がります。協会でも、エコドライブの取り組みは重要課題として今後も推進していきます。

図3: 令和4年度 項目別の集計結果



(2)令和4(2022)年度 環境と物流を考えるフォーラム

兵庫県トラック協会は、トラックが社会に果たしている役割、環境対策の取組、「社会との共生」を目指した交通事故防止対策などについて、市民のみなさまにご理解いただき、併せて業界のイメージアップを図るため、毎年11月にフォーラムを開催しています。

令和4(2022)年度は、「カーボンニュートラル」をメインテーマに3名の方からご講演をいただきました。

講演1では、(公社)全日本トラック協会 交通・環境部長 大西政弘氏から全日本トラック協会の施策である「トラック運送業界の環境ビジョン2030」についてご講演いただきました。

続いて、兵庫県中小企業診断士協会の中小企業診断士 岡部清一氏から「今、中小トラック事業者が取り組むべきSDGsとは!」と題し、カーボンニュートラルにも繋がる中小トラック事業者が取り組むべきSDGsについてご講演いただきました。

講演3では、SOMPOインスティテュートプラス株式会社シティ・モビリティグループ主任研究員の新添麻衣氏から「運輸交通分野のカーボンニュートラルを巡って～主要国のエネルギー事情や産業政策から商用車のこれからを考える～」と題し、我が国のエネルギーの現状やカーボンニュートラルの推進に伴って注目されている「E-Fuel」を代表とした再生エネルギーの動向についてご講演いただきました。

国内外のカーボンニュートラルの現状を学ぶとともにトラック運送業界として取り組むべき対策の知見を得る、非常に有意義な講演となりました。

【開催概要】

日時: 令和4(2022)年11月25日(金) 14時00分～ 16時40分

場所: 兵庫県トラック総合会館

主催: 一般社団法人兵庫県トラック協会

後援: 国土交通省近畿運輸局、兵庫県



講演1 大西 政弘氏



講演2 岡部 清一氏



講演3 新添 麻衣氏

(3) 労働力確保対策の推進

■ 「就職フェア for 定通 2023」

7月16日(土)に神戸市立摩耶兵庫高等学校で開催された「就職フェア for 定通2023」に、参加しました。

この就職フェアは、1つでも多くの職場を定時制・通信制の高校生に知ってもらおうと開催され、兵庫県トラック協会を含む23の企業と約100名の生徒が参加しました。



■ ハローワーク「お仕事ガイダンス」

8月、9月とハローワークで開催された「お仕事ガイダンス」に参画しました。

新型コロナウイルス感染拡大防止のため参加人数を制限しての開催となりましたが、希望者のほぼ全員が参加されました。

ガイダンスの質疑応答では、拘束時間や免許制度等について質問があり、終了後の「相談会」でも、定年年齢や基本的な仕事の流れについて等の相談に来られました。

【実施概要】

- 8月24日(水) 14:00～ ハローワーク伊丹
- 8月25日(木) 14:00～ ハローワーク西宮
- 9月1日(木) 13:30～ ハローワーク神戸
- 11月16日(水) 14:00～ ハローワーク明石



(4) 働き方改革に関する取り組み

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

■ 「働きやすい職場認証制度」及び労務対策セミナー

8月16日(火)、兵庫県トラック総合会館において「'24年労働時間上限規制」「(新)改善基準告示」で変わる労務管理!と題するセミナーを下記のとおり開催しました。

【研修内容】

- ・運輸局監査、労働基準署監査、過労死事例、残業代未払い事例などの対処方法
- ・働きやすい職場認証取得

【講師】株式会社瀧澤・佐藤事務所代表取締役

社会保険労務士・行政書士 瀧澤 学氏

■ 「同一労働同一賃金対応セミナー」

11月9日(水)、兵庫県トラック総合会館において令和3(2021)年4月に施行された同一労働同一賃金について、会員の皆様に理解を深め対応していただくため標記セミナーを下記のとおり開催しました。

【研修内容】

- ・同一労働同一賃金の概要
- ・関係法令の解説
- ・判例及び取り組むべき内容
- ・事業者のとり組み事例 他

【講師】株式会社NX総合研究所 リサーチ&コンサルティング ユニット2

シニアコンサルタント 金澤 匡晃 氏

【参加者】31名

■ 「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」

12月1日(木)、兵庫県トラック総合会館において近代経営システム研究所 代表 森高 弘純 氏を講師にお迎えし、(公社)全日本トラック協会と共催で生産性向上のための情報化支援セミナーとして「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」を開催致しました。

【研修内容】

- ・ITの活用方法(活用のメリット、効果的なシステムの策定)
- ・生産性向上に向けたIT機器及びシステムの活用事例の紹介
- ・全ト協車両原価計算シートの活用
- ・中小トラック事業者の情報セキュリティ対策
- ・「データ経営」による見える化の実現
- ・デモンストレーション(配車・請求管理システム、自動点呼機器)

【講師】近代経営システム研究所 代表 森高 弘純 氏

【参加者】20名