

2024-3

別 冊

令和5年度事業報告書

資料集

自 令和 5年 4月 1 日
至 令和 6年 3月31日

一般社団法人 三重県トラック協会

目 次

1. 会員の入退会状況	1
2. 令和5年度 主な実施事業	2
3. 各表彰受賞者一覧	5
4. 令和6年度税制改正／予算に関する要望と結果	7
5. 調査資料	
① 経営分析	10
② 賃金実態	15
③ 軽油価格調査	21
6. 適正化事業実施機関事業報告	22
7. その他情報	
① 三重県の自動車保有台数	26
② 交通事故統計表	27
③ 令和5年度の情報提供	28

1. 会員の入退会状況

※本年度の 入会会員名、
退会会員名 については
通常総会議題（本冊）
に記載しています。

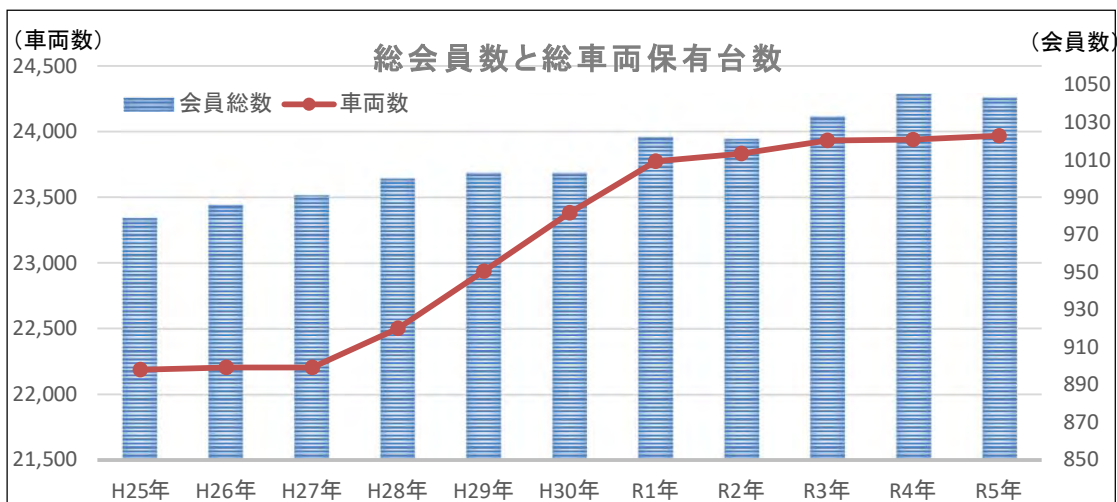
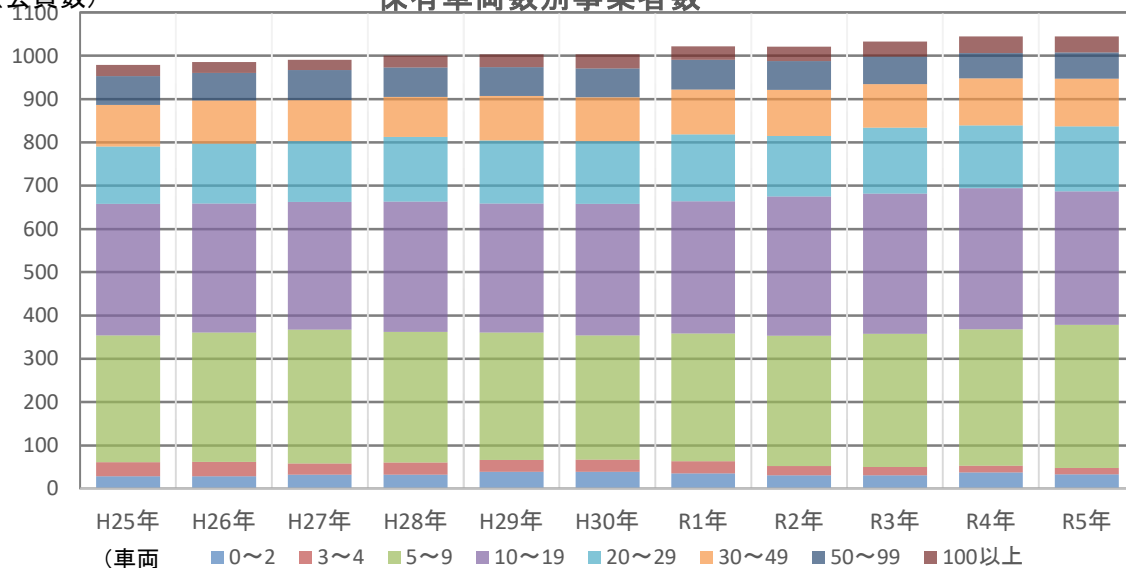
会員事業者数と
保有車両数の推移

支部	期首会員数	入会	退会	支部間移動		期末会員数
				転出	転入	
桑員	105	0	3	0	0	102
北勢	295	7	3	0	0	299
鈴鹿	166	10	6	0	0	170
津	127	2	3	0	0	126
松阪	132	1	3	0	0	130
南勢	70	1	2	0	0	69
伊賀	93	1	0	0	0	94
紀北	24	0	1	0	0	23
南紀	8	0	0	0	0	8
旧営業区域のみ	5	0	0	0	0	5
利用運送事業	19	0	0	0	0	19
合計	1,044	22	21	0	0	1,045

保有車両数	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年
0～2	29	29	32	32	39	39	35	31	31	37	33
3～4	32	33	26	28	27	28	28	21	19	16	14
5～9	293	298	309	302	295	287	295	301	307	315	331
10～19	304	299	295	301	298	304	306	322	325	326	309
20～29	132	138	141	149	145	145	155	140	152	145	150
30～49	97	100	95	93	103	101	103	106	101	109	110
50～99	66	64	69	68	67	67	69	67	63	59	61
100以上	26	25	24	27	29	32	31	33	35	38	37
会員総数	979	986	991	1000	1,003	1,003	1,022	1,021	1,033	1,045	1,043
車両数	22,187	22,203	22,203	22,502	22,935	23,380	23,773	23,833	23,932	23,938	23,968

(会員数)

保有車両数別事業者数



2. 令和5年度 主な実施事業

項目	内 容	
交通安全対策	①適性診断受診 一般3,304名 初任1,907名 適齢586名 カウンセリング11名 ②運行管理者講習 一般1,379名 基礎491名 ③運輸安全マネジメント講習 1名 ④運転記録証明交付 14,567名	⑤交通安全チャレンジ123参加 4,545名 ⑥EMS機器導入 710台 ⑦ドライブレコーダー機器導入 304台 ⑧安全装置等導入助成(バックカメラ) 448台 ⑨可動式突入防止装置導入 8台
啓発	①交通安全運動推進 チラシ配布 ②正しい運転明るい輸送運動 ③トラック環境美化啓発ステッカー ④交通安全幟の配布 (営業所×幟2枚) ⑤SafetyDrive大判ステッカー＋カレンダー ⑥運輸安全マネジメントの取り組み啓発 ⑦年末年始の安全総点検 ⑧交通安全教室開催支援 ⑨新小学1年生への下敷き配布 ⑩テレビ、ラジオによるPR活動 ⑪ウェットティッシュ・反射材(警察署) ⑫安全宣言表彰グッズ(ボールペン) ⑬インターネット広報 ⑭みえ交通フェスタ(三重運輸支局主催)	年4回 春/夏/秋/年末 各期の安全運動 告知情報掲載 ゴミは持ち帰ろうステッカー 交通安全 環境を守ろうノーポイ宣言 安全宣言200days取組ツール 新規事業者へマネジメントボードの配布 総点検表の配布・報告 桑員支部 16,130枚 三重テレビ、FM三重、イオンシネマなど 各6,000個 3,000枚 yahoo広告 イベントにブース出店
教育 研修 行事 その他	①中部トラック研修センター等の活用 ②トラックドライバーコンテスト ③街頭パトロール等の活動 ④安全プラン2025目標達成セミナー ⑤安全宣言200days ⑥整備管理者研修 協力 ⑦初任運転者特別指導(初任ドライバー研修) ⑧特殊車両通行確認制度説明会 ⑨陸運事業者のための安全マネジメント研修	利用者 90名 28名参加 四日市 支部活動協力 高速安協活動協力 26名 四日市 128社 3,004名参加 選任前 144名 選任後 586名 延べ142名(3回) eラーニング268名 22名 津 42名 四日市
環境対策	①近代化融資(ポスト新長期車購入融資) ②低公害車導入助成 ③ポスト新長期規制適合車導入助成 ④アイドリングストップの為に機器助成 蓄熱マット、毛布4枚 ⑤省エネ走行研修助成 ⑥ISO14001、グリーン経営取得継続助成	36社 39件 ハイブリッド車 0台 136台 蓄冷機、蓄熱・温水機63台 21名 近代化対策事業に記載
啓発	①アイドリングストップ、ノーポイ運動幟 ②アイドリングストップ宣言ステッカー ③クリーンアップ地域活動支援 ④テレビ・ラジオによるPR活動 ⑤環境取り組み会員啓発	交通安全幟と併用 環境にやさしいトラック輸送 取組ツール 南紀支部 三重テレビ、FM三重、イオンシネマなど ホテルカレー 3,000個
教育 研修 その他	①トラックの日 ②不正軽油使用防止活動 ③環境にやさしいトラック輸送 ④グリーン経営認証取得セミナー	9支部274名 45社 取り組み宣言 中部運輸局主催セミナーを周知

項目	内 容	
近代化 対策	①近代化融資(一般融資) 7社 7件 ②支部研修事業助成 5回 ③運転資金等一部利子補給 279件 ④信用保証料助成 25件	⑤上位免許取得促進助成 239件 ⑥安全衛生法資格取得支援助成 199件 ⑦ISO14001他(取得・継続)助成 12社 ⑧グリーン経営(取得・継続)助成 21社 ⑨働きやすい職場認証制度助成 29社
情報 提供 調査	①広報とらつく 全ト協より 月2回無料配布 ②定期発送による情報提供 毎月1回 ③交付金による各種助成事業の広報	④事業報告書・事業実績報告書 経営分析 ⑤燃料価格調査 4ヶ月毎に報告 ⑥WebKIT情報提供 求荷求車情報ネット
教育 研修 その他	①国交省・標準的な運賃届出の促進 ②新入社員研修 ③運行管理者試験対策講座 ④標準運賃を活用した原価セミナー(2日間) ⑤引越事業者優良認定制度説明会 ⑥引越基本講習 ⑦引越管理者講習	会員相談と届出促進について対応 35名 津 8月試験分 99名 3月試験分73名 基礎 29名 津 実践活用 29名 津 youtube配信 16名 津 25名 津

労働対策	①SAS検査・突発性運転不能障害疾患検査 897名	②健康診断受診 8,081名
啓発	①ホワイト物流推進運動 ②テレビ、ラジオによるPR活動 ③労働時間短縮に係る荷主啓発 ④標準運賃活用、荷主・会員啓発 ⑤トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会	全ト協・三ト協HPで周知 三重テレビ、FM三重、イオンシネマなど 計画出荷・安全な輸送時間を確保・待機時間の削減 標準的な運賃、待機削減・積卸・附帯業務の料金 持続可能なトラック輸送新聞広告
教育 研修 情報 提供	①過労死防止・健康起因事故防止セミナー ②働きやすい職場認証取得セミナー ③運送事業賃金労働時間データ集 ④働き方改革特設ページ ⑤労働セミナー ・物流「2024年問題」解決のため ・荷主とのパートナーシップ実現に向けて ⑥人材確保事業打ち合わせ ⑦運送業ハローワーク求人説明会 (就職希望者のミニ面接会) ⑧物流見学会 ⑨求人サイトの構築 ⑩労務研修会 人材開発支援助成金	21名 四日市 13名 四日市 全日本トラック協会HPで公開 35名 津 講師 瀧澤 学 26名 津 講師 森田 司 4名 オンライン会員参加5名 津・四日市 求職者70名 求人会員20社 会員7社 一般参加者 23組65名 全ト協・三ト協HPで掲載 68名 四日市

社会との 共生	①トラックの日 道路清掃 ②トラックフェスタ2023 in 四日市 ③災害物流専門家研修 R5.8/2～3 ④県伊賀地方部防災拠点実働訓練 R5/10/13 ⑤南海トラフ地震・津波防災訓練 R5/11/5 ⑥三重県総合防災訓練 R5/11/26 ⑦能登半島地震 支援物資輸送活動 R6/1/2～20 ⑧県東紀州拠点 リフト荷役操作訓練 R6/1/25 ⑨松阪管内市町県救援物資輸送訓練 R6/2/14	9支部15箇所 274名 来場者4,367名 運営:青年部会・女性部会 三重県広域防災拠点(北勢拠点) 参加事業者12社15名 参加行政7機関20名 県伊賀拠点 名張市拠点運営訓練 物資輸送訓練 紀宝町 物資輸送訓練 鳥羽市 県伊勢志摩拠点 物資輸送訓練 石川県輪島市、七尾市他 支援物資輸送 協力会員事業者 21社25者 県東紀州拠点 リフト積み込み操作訓練 県伊勢志摩拠点 市内周辺物資輸送訓練
--------------------	---	---

適正化事業 巡回パトロール	①事業所巡回指導 ②新規巡回・労働時間特別巡回(内数) ③適正化事業街頭パトロール	428社 新規21社 労働時間労基通報5社 不法駐車・所在不明事業者調査
啓発事業	①過積載防止荷主啓発チラシ ②テレビ、ラジオ、映画館によるPR活動	過積載防止対策連絡会議参画 三重テレビ、FM三重、イオンシネマなど
教育研修 その他 行事等	①新規事業者指導 ②個別指導・相談 ③物流セミナー「自分という人生の長距離ランナー」 ④安全性優良事業所認定 説明会 (Web) ⑤安全性優良事業所 Gマーク認定 ⑥陸運事業者のための安全マネジメント研修 ⑦改善基準告示解説セミナー ⑧その他 補完事業など	通年相談業務 都度実施 73名 講師 増田明美 様 Web16名 申請受付(新規16、更新110) 42名 四日市 94名 津

青年部会	青年塾 ①令和5年6月17日 32名 「2024年問題をチャンスにかえる！ 中田商事のデジタル化戦略」 ②令和5年11月25日 28名 「若手経営者・管理者のお悩み意見交換会」 ③令和6年3月9日 25名 「生成AI活用時代の業務改善とは？」	講師 株式会社 中田商事 代表取締役社長 中田純一 様 愛知県トラック協会 青年部会 尾西支部と合同開催 講師 株式会社 フルバック 藤牧祥吾 様
-------------	--	---

女性部会	ミーティング 3回 活動打合せ・情報交換 中部ブロック女性協議会 代表者会議2回 女性部会勉強会 令和5年9月19日 「物流2024 改善基準告示」 全国研修会 令和5年10月13日 「モーダルシフトによる労働時間改善」 「持続可能なトラック運送の実現」 中部研修会 令和6年2月8日 ①参加者意見交換会 ②講演会「波瀾万丈の人生を経て 夢に賭けた生き方」	意見交換・クリスマスリース作り実習 中部ブロック研修会について 講師 総合経営労務センター 代表社員 藤田直樹 様 講師 福貨通運 株式会社 常務取締役 藤井ふぢ子 様 講師 鹿央運輸 有限会社 代表取締役 竹下由美 様 グループディスカッションと発表 即興音楽家 矢吹紫帆 様 パーソナリティ 元FM三重アナウンサー 瀧 裕司 様
-------------	--	---

税制金融	①トラック税制の基礎知識	②関係機関への陳情活動
事業者大会	全国トラック運送事業者大会 札幌 「アップデートで進化、2024年問題への挑戦」 パネルディスカッション	記念講演 「地域密着経営～道内産品を生かしたオリジナル戦略の展開～」 (株)セコマ 会長 丸谷智保 氏
その他	①運行管理者 第1回試験 8月 5日～9月 3日 ②運行管理者 第2回試験 2月17日～3月17日	受験者数 469名 合格者数 144名 受験者数 409名 合格者数 140名
	運行管理者試験対策講座	津と四日市で開催

3. 各表彰受賞者一覧

※社名五十音順 / 敬称略

トラック協会ならびに国土交通省関係の表彰を受賞されました。おめでとうございます。

① 三重県トラック協会運転者表彰規程に基づく表彰

令和5年6月14日

最優秀運転者	(株)日商	高橋 実
	(株)宝輪	前田 恵二
	(株)ロジス・ワークス	三輪 敏郎
優秀運転者	秋山運輸(株)	市来 浩幸
	池畑運送(株)	長谷川 久人
	(株)小林運輸	杉本 浩康
	センコー(株)	田上 浩一
	福山通運(株)	久保田 恒之
優良運転者	(株)ウイング	小林 久晃
	上野輸送(株)	木村 俊雄
	川越運送(株)	佐野 薫
	(株)三定物流	林 茂樹
	塩浜運送(株)	三谷 喜紀
	西濃運輸(株)	前田 慶光
	中央ガスサービス(株)	松尾 健
	(有)東経運輸	小野 政勝
	徳積(有)	鈴木 謙治
	日通三重自動車運送(株)	大杉 力也
	日本通運(株)	伊藤 学
	(株)パスコ・エクスプレス	井上 広之
	(株)宝輪	上田 啓史
	北勢運送(株)	近藤 秀之
	丸加運輸(株)	渡辺 浩二
	三重執鬼(株)	市川 道保
	名鉄急配(株)	伊藤 総幸
	豊運送(株)	杉山 正樹
	鈴峰運送(有)	児玉 一幸
	(株)ロジス・ワークス	野村 昭彦

② 国土交通省関係表彰

(1) 三重運輸支局長表彰

令和5年10月24日

事業役員	河芸運輸(株)	笠井 博和
運転者	上野輸送(株)	村田 智弥
	日本梱包運輸倉庫(株)	柴垣 浩二
	ホンダ運送(株)	中野 博智
その他従事者	紀州高速運輸(株)	山岡 敏

優良事業者（Gマーク）	アキタ(株) 四日市営業所	
	石井運輸(株) 名四営業所	
	大川運輸倉庫(株) 本社営業所	
	(株)カワキタエクスプレス 本社営業所	
	(株)金澤物流サービス 本社営業所	
	小西運送(株) 本社営業所	
	(株)高伸サービス 本社営業所	
	(株)サントクピース 本社営業所	
	中央ガスサービス(株) 東海営業所	
	東海西部運輸(株) 三重支店	
	鳴海急送(株) 本社営業所	
	(株)ニュージェイズ 本社営業所	
	(株)日本陸送 伊賀営業所	
	(株)パスコ・エクスプレス 津営業所	
	福山通運(株) 四日市支店	
	(株)山中運輸 三重営業所	
	安永運輸(株) 本社営業所	

（２）中部運輸局長表彰

令和5年10月17日

事業役員	マルイ運送(株)	本多 弘明
	丸加運輸(株)	加田 潔
運転者	(株)日硝ハイウエー	岡田 幸司
	久居運送(株)	米山 孝
その他従事者	東海西部運輸(株)	野田 禎男

優良事業者（Gマーク）	東陽興業(株) 四日市営業所	
	(株)ベスト・トランスポート 三重営業所	
	三重農水(株) 本社営業所	
	(株)ロジス・ワークス 三重営業所	

③ 全日本トラック協会関係表彰

（１）全日本トラック協会規程による表彰

令和6年3月7日

事業役員	太陽急配(株)	秋田 幸二
	(株)ほくせい	加藤 久智
その他従事者	(株)小林運輸	竹村 友孝
運転者	阿倉川運送(株)	木下 元廣
	池畑運送(株)	原 洋一
	牟婁合同運送(有)	榎本 幸男

（２）正しい運転明るい輸送運動表彰

令和6年3月7日

個人	伊勢低温輸送(株)	大西 典隆
	齋藤運輸(株)	清水 吉己
事業所	中山商運(有)	

（３）優秀運転者顕章

令和5年12月7日

金十字章	12社	14名
銀十字章	10社	33名

4. 令和6年度 税制改正/予算に関する要望と結果

要望事項	令和6年度税制改正大綱の内容
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」目標の実現に向けた積極的な貢献、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つつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。 また、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める」とされた。
(2)自動車関係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は、言及されなかった。
(3)自動車重量税道路特定財源化	・自動車重量税の道路特定財源化は、言及されなかった。
2. 特例措置の延長	
(1)物流総合効率化法に基づく特例措置の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。
(2)少額資産即時償却の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。
(3)地方拠点強化税制の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。
(4)中小企業向け賃上げ促進税制の延長	・適用期限が3年延長された。 ・措置内容を見直し、最大控除率が現行の40%から45%に引き上げられた。 ・新たに繰越控除制度を創設し、控除限度上限額を5年間繰越できることとされた。
3.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6年度トラック関係施策に関する要望と令和5年度補正予算・令和6年度予算の内容

要望事項	予算の内容
●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 2. 高速道路料金等 引下げ 3. 物流基盤の整備 4. その他諸施策の 推進	○令和5年度補正予算については、令和5年11月29日に成立。 物流革新緊急パッケージ関係として、総額で一般 331 億円、エネ特 409 億円、 財政投融资 200 億円が措置された。 ①物流革新緊急パッケージ関係予算(物流・自動車局)(159 億円) ②物流効率化に向けた先進的な実証事業(55 億円)〈経産省事業〉 ③物流 2024 年問題への対応のうち物流革新に向けた生鮮食品等サプライチェー ン緊急強化総合対策(25 億円)〈農水省事業〉 ④港湾の生産性向上に資する技術開発の推進(1.9 億円) ⑤商用車の電動化促進事業(409 億円)〈環境省・経産省連携事業〉 ⑥サステナブル倉庫モデル促進事業(61 億円の内数)〈環境省連携事業〉 ⑦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)
●予算・施策関係要望 1. 「物流2024年問題」 解決に向けた支援 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6年度予算案については、令和5年12月22日に閣議決定された。 (トラック運送事業関係) ①荷主対策の深度化に係るフォローアップ(0.3 億円) ②トラック運送業における働き方改革の推進(0.78 億円) ③自動車運送事業の安全総合対策事業(13.29 億円) ④モーダルシフト等推進事業(0.41 億円) ⑤災害時等におけるサプライチェーンの確保等による物流施設の災害対応能力の 強化(0.1 億円) ⑥低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 (29.65 億円)〈環境省連携事業〉 ⑦環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (3.37 億円) 〈環境省・経産省連携事業〉 ⑧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〉 (道路関係) ①災害時における物流・人流の確保 (6,670 億円の内数) ※5年度補正予算 2,551 億円を含む ・ミッシングリンク解消や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 (2,722 億円の内数) ※5年度補正予算210億円を含む ・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 (4,228 億円の内数) ※5年度補正予算 426 億円を含む ・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駐車マス不足の解消等 ④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 (5,799 億の内数) ※5年度補正予算 2,076 億円を含む ・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働き方改革推進支援助成金 (71 億円) ②業務改善助成金 (8.2 億円) ③人材開発支援助成金(訓練関係) (645 億円の内数) ④民間企業における女性活躍促進事業 (1.9 億円) ⑤両立支援等助成金(育児休業等支援コース) (40.2 億円) ⑥自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業 (1.7 億円)

- 我が国の物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、**物流2024年問題**への対応が喫緊の課題
○本年10月に取りまとめられた「**物流革新緊急パッケージ**」に基づき、①**物流の効率化**、②**荷主・消費者の行動変容**、
③**商慣行の見直し**を柱とする緊急的に取り組むべき対策を実施

① 物流の効率化

物流の停滞を回避するため、物流DXや標準化等により生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化や人材の活用・育成を推進

【物流DXの推進】15億円

・物流施設の自動化・機械化機器の導入を支援



【モーダルシフトの推進】58億円

・大型トラックからのモーダルシフトを促進するため、大型コンテナや荷役機器等の導入を支援



【トラックドライバーの生産性向上・担い手の多様化の推進】15.1億円

・荷役作業の負担軽減や生産性向上に資する機器・システムの導入等を支援



【物流拠点の機能強化】3億円

・サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備・EVトラック等への充電設備の導入を支援

【物流標準化の促進】4億円

・荷役時間の作業の効率化等を図るため、標準仕様のパレット導入支援や物流データの標準化・連携を促進



【物流GXの推進】16.2億円

・物流施設における再エネ関連施設等の一体的導入を支援
・物流総合効率化法に基づく輸送の合理化等の取組を支援

② 荷主・消費者の行動変容

再配達半減の取組や広報を通じ、荷主・消費者の意識改革・行動変容を促進

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】44.5億円

・消費者が柔軟な受取方法等を自ら選択できるシステムを構築し、ポイント還元を実施すること等により、社会全体で物流負担低減に取り組む仕組みを創出



【物流広報事業】0.4億円

③ 商慣行の見直し

荷主・物流事業者において、非効率な商慣行の見直しを実施

【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】1.5億円

・荷主等による違反原因行為への調査を踏まえた「要請」等の集中実施等



【物流革新に向けた調査事業】0.9億円

荷主対策の深度化に係るフォローアップ

令和6年度予算案(新規)
30百万円

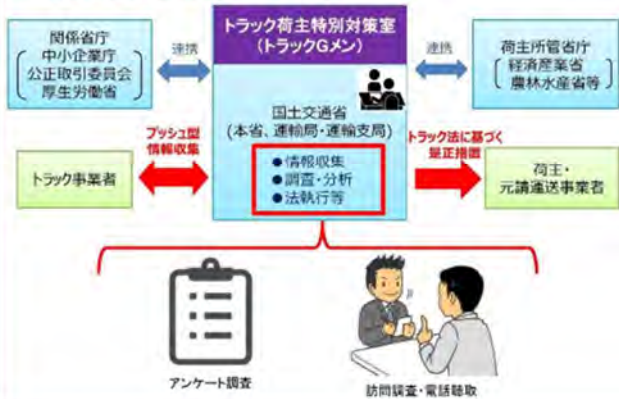
背景・必要性・概要

- これまで、物流の2024年問題への対策として、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主による違反原因行為(恒常的な長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置き等)の疑いがある場合、当該荷主に対し、改善を促すための「働きかけ」等を実施。
- 適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請運送事業者の監視を強化するために新たに設置された「トラック荷主特別対策室(トラックGメン)」が実施するトラック事業者へのプッシュ型情報収集や、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への要請等の是正措置の実効性を強化することで、荷主・物流事業者間の商慣行の是正を図る。

① トラックGメンによる違反原因行為調査

<事業概要>

- 「働きかけ」等を行った荷主について、規模別・業種別・地域別等の観点から、違反原因行為が行われる背景や要因等を分析。
- トラックGメンの機動性を活かし、全国のトラック事業者を対象に、違反原因行為に関する調査・ヒアリングなどのプッシュ型情報収集を行う。



② トラックGメン・荷主対策の広報活動強化

<事業概要>

- トラック事業者に対してトラックGメンによる荷主への監視体制の強化についての周知、広報を行い、制度の趣旨の理解を図ることで、トラックGメンの調査・ヒアリングなどのプッシュ型情報収集への協力を促す。
- 荷主、一般消費者に対して、トラック事業者の長時間労働等の状況、及びそれらの解消には荷主企業、消費者の理解と協力が必要であること、またトラックGメンの活動について周知・広報を行い、物流問題への意識変容を促す。



5. 調査資料

① 令和5年度 経営分析

令和4年度決算版 営業収益・営業利益率・経常利益率の推移

		営 業 収 益(1社平均 千円)			営 業 利 益 率(%)			経 常 利 益 率(%)		
		2年度	3年度	4年度	2年度	3年度	4年度	2年度	3年度	4年度
全体		(6.3) 231,981	(4.8) 243,207	(4.4) 253,830	▲0.4	▲0.9	0	1	0.6	1.8
車両数規模別	10台以下	(10.0) 60,038	(1.7) 61,045	(1.7) 62,093	▲3.4	▲3.9	▲3.6	▲0.6	▲1.6	▲1.0
	11～20台	(0.7) 153,620	(3.1) 158,394	(0.8) 159,659	▲1.6	▲1.9	▲1.2	0.2	▲0.3	0.6
	21～50台	(2.8) 325,523	(8.3) 352,575	(▲0.6) 350,416	▲0.3	▲0.7	0	1.1	0.7	2
	51～100台	(2.1) 669,121	(1.2) 676,970	(2.8) 695,837	0.4	0	1.2	1.5	1.6	2.6
	101台以上	(5.7) 1,410,939	(11.7) 1,576,447	(▲0.0) 1,576,169	1.7	0.8	2.1	1.9	1.9	3.2
地域別	北海道	(▲1.9) 187,628	(7.8) 202,251	(7.0) 216,350	0	▲1.1	0.5	1.5	0.4	1.8
	東北	(9.2) 287,582	(6.7) 306,874	(5.8) 324,797	▲0.2	▲1.1	▲0.9	1	0.2	1.3
	北陸信越	(18.1) 307,301	(8.7) 333,945	(4.3) 348,272	▲0.3	▲0.4	▲0.1	0.8	1.3	1.6
	関東	(2.1) 200,657	(▲0.4) 199,760	(13.8) 227,385	▲1.0	▲1.1	0.5	0.5	0.4	2.1
	中部	(5.5) 287,127	(3.0) 295,821	(15.1) 340,463	▲0.1	▲0.4	1.3	1.2	1.1	2.8
	近畿	(19.4) 211,790	(▲8.3) 194,125	(▲6.4) 181,650	▲1.0	▲1.3	▲1.2	0.1	▲0.1	0.8
	中国	(1.1) 223,598	(10.2) 246,323	(▲11.0) 219,227	▲0.4	▲1.1	▲0.2	1.1	0.4	2
	四国	(2.2) 193,447	(7.5) 207,879	(▲8.7) 189,881	▲0.7	▲1.6	▲0.9	1.0	0.0	1.7
	九州	(▲2.6) 234,708	(23.7) 290,327	(2.4) 297,401	0.7	▲0.6	▲0.3	2.2	1.2	1.5

(注) 営業収益の()は前年度比伸び率、%
沖縄県は、九州に含めている

令和4年度決算版 一般貨物運送事業 損益明細表 (全国版・全体) (10台以下)

[1社平均額(千円)・構成比(%)]

			全体						10台以下					
			2年度		3年度		4年度		2年度		3年度		4年度	
			金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益			231,981	100.0	243,207	100.0	253,830	100.0	60,038	100.0	61,045	100.0	62,093	100.0
運送収入			230,103	99.2	240,756	99.0	251,304	99.0	59,563	99.2	60,476	99.1	61,601	99.2
貨物運賃			219,258	94.5	231,426	95.2	239,093	94.2	56,243	93.7	59,000	96.7	59,014	95.0
その他			10,845	4.7	9,330	3.8	12,211	4.8	3,320	5.5	1,476	2.4	2,587	4.2
運送雑収			1,878	0.8	2,451	1.0	2,526	1.0	475	0.8	569	0.9	492	0.8
営業費用			232,992	100.4	232,992	100.4	253,741	100.0	62,064	103.4	62,064	103.4	64,347	103.6
運送費			198,468	85.6	198,468	85.6	215,577	84.9	48,744	81.2	48,744	81.2	49,632	79.9
人件費			92,215	39.8	90,778	37.3	94,850	37.4	22,679	37.8	21,946	36.0	22,012	35.5
燃料油脂費			27,744	12.0	33,323	13.7	37,308	14.7	8,365	13.9	8,575	14.0	9,146	14.7
ガソリン代			1,151	0.5	1,370	0.6	1,391	0.5	351	0.6	403	0.7	425	0.7
軽油費			26,050	11.2	31,370	12.9	35,307	13.9	7,871	13.1	8,080	13.2	8,615	13.9
その他			543	0.2	583	0.2	610	0.2	143	0.2	92	0.2	106	0.2
修繕費			13,564	5.8	13,943	5.7	14,731	5.8	4,111	6.8	4,191	6.9	4,357	7.0
事業用自動車			12,799	5.5	13,346	5.5	14,063	5.5	3,968	6.6	4,037	6.6	4,209	6.8
その他			765	0.3	597	0.2	668	0.3	143	0.2	154	0.3	148	0.2
減価償却費			14,785	6.4	13,735	5.6	13,730	5.4	3,538	5.9	3,572	5.9	3,212	5.2
事業用自動車			13,805	6.0	12,861	5.3	12,688	5.0	3,217	5.4	3,298	5.4	2,907	4.7
その他			980	0.4	874	0.4	1,042	0.4	321	0.5	274	0.4	305	0.5
保険料			4,672	2.0	4,600	1.9	4,531	1.8	1,598	2.7	1,628	2.7	1,570	2.5
施設使用料			2,790	1.2	2,682	1.1	3,135	1.2	796	1.3	805	1.3	772	1.2
自動車リース料			4,297	1.9	4,169	1.7	4,553	1.8	952	1.6	912	1.5	1,033	1.7
施設賦課税			1,303	0.6	1,365	0.6	1,358	0.5	439	0.7	366	0.6	417	0.7
事故賠償費			242	0.1	264	0.1	290	0.1	25	0.0	44	0.1	36	0.1
道路使用料			8,539	3.7	8,929	3.7	9,352	3.7	1,543	2.6	1,475	2.4	1,532	2.5
フェリー利用料			644	0.3	898	0.4	1,134	0.4	119	0.2	150	0.2	66	0.1
その他			27,673	11.9	27,673	11.9	30,605	12.1	4,579	7.6	4,579	7.6	5,479	8.8
備車費等			10,048	4.3	10,048	4.3	13,041	5.1	1,297	2.2	1,297	2.2	1,399	2.3
一般管理費			34,524	14.9	34,650	14.2	38,164	15.0	13,320	22.2	13,757	22.5	14,715	23.7
人件費			20,744	8.9	20,065	8.3	21,818	8.6	8,266	13.8	8,105	13.3	8,541	13.8
その他			13,780	5.9	14,585	6.0	16,346	6.4	5,054	8.4	5,652	9.3	6,174	9.9
営業損益			-1,011	-0.4	-1,011	-0.4	89	0.0	-2,026	-0.36	-2,026	-3.4	-2,254	-3.6
営業外収益			4,936	2.1	5,354	2.2	6,194	2.4	2,296	3.8	1,939	3.2	2,188	3.5
金融収益			344	0.1	290	0.1	323	0.1	115	0.2	109	0.2	96	0.2
営業外費用			1,713	0.7	1,604	0.7	1,673	0.7	649	1.1	576	0.9	580	0.9
金融費用			1,157	0.5	1,082	0.4	1,044	0.4	408	0.7	372	0.6	311	0.5
経常損益			2,212	1.0	2,212	1.0	4,610	1.8	-379	-0.6	-995	-1.6	-646	-1.0
集計会社数			2,687	100%	2,826	100%	2,532	100%	888	100%	884	100%	883	100%
営業利益計上会社数			1,190	44%	1,111	39%	1,076	42%	336	38%	313	35%	322	36%
経常利益計上会社数			1,522	57%	1,519	54%	1,432	57%	438	54%	415	54%	431	49%

令和4年度決算版 一般貨物運送事業 損益明細表 (11～20台)(21～50台)

[1社平均額(千円)・構成比(%)]

			11～20台						21～50台					
			2年度		3年度		4年度		2年度		3年度		4年度	
			金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益			153,620	100.0	158,394	100.0	159,659	100.0	325,523	100.0	352,575	100.0	350,416	100.0
運送収入			152,732	99.4	156,922	99.1	158,946	99.6	322,934	99.2	349,133	99.0	346,920	99.0
貨物運賃			147,089	95.7	151,459	95.6	152,626	95.6	307,712	94.5	335,997	95.3	333,201	95.1
その他			5,643	3.7	5,463	3.4	6,320	4.0	15,222	4.7	13,136	3.7	13,719	3.9
運送雑収			888	0.6	1,472	0.9	713	0.4	2,589	0.8	3,442	1.0	3,496	1.0
営業費用			156,086	101.6	161,448	101.9	161,538	101.2	326,555	100.3	326,555	100.3	350,542	100.0
運送費			130,020	84.6	134,730	85.1	132,721	83.1	279,355	85.8	279,355	85.8	296,645	84.7
人件費			60,552	39.4	58,311	36.8	58,471	36.6	131,115	40.3	128,209	36.4	131,430	37.5
燃料油脂費			20,568	13.4	21,914	13.8	23,667	14.8	38,836	11.9	47,610	13.5	51,010	14.6
ガソリン代			767	0.5	1,041	0.7	1,384	0.9	1,426	0.4	1,649	0.5	1,880	0.5
軽油費			19,390	12.6	20,482	12.9	21,907	13.7	36,706	11.3	45,003	12.8	48,348	13.8
その他			411	0.3	391	0.2	376	0.2	704	0.2	958	0.3	782	0.2
修繕費			9,322	6.1	9,508	6.0	9,913	6.2	19,033	5.8	19,381	5.5	20,108	5.7
事業用自動車			8,895	5.8	9,232	5.8	9,544	6.0	18,007	5.5	18,521	5.3	19,208	5.5
その他			427	0.3	276	0.2	369	0.2	1,026	0.3	860	0.2	900	0.3
減価償却費			10,283	6.7	9,106	5.7	8,724	5.5	21,320	6.5	19,619	5.6	19,916	5.7
事業用自動車			9,669	6.3	8,683	5.5	8,086	5.1	20,064	6.2	18,355	5.2	18,560	5.3
その他			614	0.4	423	0.3	638	0.4	1,256	0.4	1,264	0.4	1,356	0.4
保険料			3,493	2.3	3,528	2.2	3,511	2.2	6,895	2.1	6,606	1.9	6,394	1.8
施設使用料			1,950	1.3	1,802	1.1	1,877	1.2	3,382	1.0	3,674	1.0	3,779	1.1
自動車リース料			2,070	1.3	1,972	1.2	1,985	1.2	5,867	1.8	5,961	1.7	6,063	1.7
施設賦課税			923	0.6	941	0.6	913	0.6	1,958	0.6	1,921	0.5	1,916	0.5
事故賠償費			110	0.1	147	0.1	97	0.1	351	0.1	399	0.1	506	0.1
道路使用料			5,397	3.5	5,537	3.5	5,989	3.8	12,601	3.9	13,300	3.8	12,966	3.7
フェリー利用料			353	0.2	679	0.4	638	0.4	1,279	0.4	1,503	0.4	1,809	0.5
その他			14,999	9.8	21,285	13.4	16,936	10.6	36,718	11.3	36,718	11.3	40,748	11.6
備車費等			4,708	3.1	6,898	4.4	5,618	3.5	14,014	4.3	14,014	4.3	15,153	4.3
一般管理費			26,066	17.0	26,718	16.9	28,817	18.0	47,200	14.5	48,574	13.8	53,897	15.4
人件費			16,637	10.8	15,704	9.9	16,501	10.3	28,060	8.6	27,614	7.8	29,681	8.5
その他			9,429	6.1	11,014	7.0	12,316	7.7	19,140	5.9	20,960	5.9	24,216	6.9
営業損益			-2,466	-1.6	-3,054	-1.9	-1,879	-1.2	-1,032	-0.3	-1,032	-0.3	-126	0.0
営業外収益			4,132	2.7	3,583	2.3	3,937	2.5	6,826	2.1	7,479	2.1	9,236	2.6
金融収益			393	0.3	171	0.1	172	0.1	399	0.1	344	0.1	479	0.1
営業外費用			1,295	0.8	1,031	0.7	1,113	0.7	2,218	0.7	2,282	0.6	2,084	0.6
金融費用			971	0.6	764	0.5	787	0.5	1,476	0.5	1,524	0.4	1,421	0.4
経常損益			371	0.2	-502	-0.3	945	0.6	3,576	1.1	3,576	1.1	7,026	2.0
集計会社数			838	100%	890	100%	717	100%	721	100%	819	100%	665	100%
営業利益計上会社数			354	42%	333	37%	285	40%	357	50%	341	42%	310	47%
経常利益計上会社数			464	55%	450	51%	388	54%	447	62%	484	59%	414	62%

令和4年度決算版 一般貨物運送事業 損益明細表 (51～100台)(101台以上)

[1社平均額(千円)・構成比(%)]

			51～100台						101台以上					
			2年度		3年度		4年度		2年度		3年度		4年度	
			金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益			669,121	100.0	676,970	100.0	695,837	100.0	1,410,939	100.0	1,576,447	100.0	1,576,169	100.0
運送収入			663,296	99.1	670,680	99.1	688,531	99.0	1,395,211	98.9	1,553,921	98.6	1,549,894	98.3
貨物運賃			627,660	93.8	644,320	95.2	642,522	92.3	1,328,342	94.1	1,462,898	92.8	1,460,425	92.7
その他			35,636	5.3	26,360	3.9	46,009	6.6	66,869	4.7	91,023	5.8	89,469	5.7
運送雑収			5,825	0.9	6,290	0.9	7,306	1.0	15,728	1.1	22,526	1.4	26,275	1.7
営業費用			666,742	99.6	677,177	100.0	687,812	98.8	1,387,241	98.3	1,563,656	99.2	1,543,843	97.9
運送費			577,366	86.3	592,892	87.6	603,984	86.8	1,239,538	87.9	1,429,184	90.7	1,383,337	87.8
人件費			272,586	40.7	260,796	38.5	265,461	38.1	545,904	38.7	642,617	40.8	596,432	37.8
燃料油脂費			70,950	10.6	93,076	13.7	102,667	14.8	149,276	10.6	218,669	13.9	233,034	14.8
ガソリン代			2,200	0.3	2,152	0.3	2,641	0.4	11,594	0.8	16,579	1.1	5,866	0.4
軽油費			66,965	10.0	89,613	13.2	98,815	14.2	135,055	9.6	198,276	12.6	220,542	14.0
その他			1,785	0.3	1,311	0.2	1,211	0.2	2,627	0.2	3,814	0.2	6,626	0.4
修繕費			36,041	5.4	38,241	5.6	39,464	5.7	78,145	5.5	86,347	5.5	78,752	5.0
事業用自動車			33,663	5.0	36,632	5.4	36,938	5.3	71,590	5.1	80,300	5.1	75,857	4.8
その他			2,378	0.4	1,609	0.2	2,526	0.4	6,555	0.5	6,047	0.4	2,895	0.2
減価償却費			42,894	6.4	39,058	5.8	37,729	5.4	80,002	5.7	85,836	5.4	75,728	4.8
事業用自動車			39,944	6.0	37,308	5.5	34,866	5.0	73,519	5.2	76,064	4.8	68,888	4.4
その他			2,950	0.4	1,750	0.3	2,863	0.4	6,483	0.5	9,772	0.6	6,840	0.4
保険料			11,693	1.7	11,165	1.6	10,204	1.5	18,620	1.3	19,145	1.2	19,753	1.3
施設使用料			7,399	1.1	6,489	1.0	10,578	1.5	22,561	1.6	21,063	1.3	19,817	1.3
自動車リース料			12,947	1.9	11,713	1.7	13,475	1.9	39,215	2.8	43,270	2.7	38,696	2.5
施設賦課税			3,084	0.5	4,318	0.6	3,448	0.5	6,074	0.4	6,644	0.4	7,002	0.4
事故賠償費			897	0.1	804	0.1	832	0.1	1,965	0.1	2,029	0.1	2,007	0.1
道路使用料			24,568	3.7	26,217	3.9	26,556	3.8	57,930	4.1	65,458	4.2	63,986	4.1
フェリー利用料			1,581	0.2	2,232	0.3	1,536	0.2	2,049	0.1	3,201	0.2	13,501	0.9
その他			92,726	13.9	98,783	14.6	92,034	13.2	237,797	16.9	234,905	14.9	234,629	14.9
備車費等			35,678	5.3	45,232	6.7	42,998	6.2	87,862	6.2	87,043	5.5	142,962	9.1
一般管理費			89,376	13.4	84,285	12.5	83,828	12.0	147,703	10.5	134,472	8.5	160,506	10.2
人件費			50,185	7.5	48,781	7.2	50,014	7.2	85,400	6.1	79,759	5.1	94,856	6.0
その他			39,191	5.9	35,504	5.2	33,814	4.9	62,303	4.4	54,713	3.5	65,650	4.2
営業損益			2,379	0.4	-207	0.0	8,025	1.2	23,698	1.7	12,791	0.8	32,326	2.1
営業外収益			12,660	1.9	15,118	2.2	15,068	2.2	9,454	0.7	26,511	1.7	27,363	1.7
金融収益			769	0.1	853	0.1	1,176	0.2	1,116	0.1	2,615	0.2	820	0.1
営業外費用			5,238	0.8	4,347	0.6	4,724	0.7	6,609	0.5	8,742	0.6	9,204	0.6
金融費用			3,315	0.5	2,835	0.4	2,746	0.4	4,482	0.3	5,557	0.4	4,778	0.3
経常損益			9,801	1.5	10,564	1.6	18,369	2.6	26,543	1.9	30,560	1.9	50,485	3.2
集計会社数			178	100%	182	100%	205	100%	62	100%	51	100%	62	100%
営業利益計上会社数			97	54%	87	48%	117	57%	46	74%	37	73%	42	68%
経常利益計上会社数			123	69%	127	70%	149	73%	50	81%	43	84%	50	81%

令和4年度決算版 一般貨物運送事業 損益明細表（中部版）

[1社平均額(千円)・構成比(%)]

			中部						科目説明	
			2年度		3年度		4年度			
			金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比		
営業収益			287,127	100.0	295,821	100.0	340,463	100.0	運送事業での収入合計額	
	運送収入		285,543	99.4	291,405	98.5	336,426	98.8	運送に係る収入合計	
		貨物運賃	273,217	95.2	279,773	94.6	323,318	95.0	基本運賃、割増運賃等を内書き	
		その他	12,326	4.3	11,632	3.9	13,108	3.9	集配・車両留置、高速道路など 料金収受を内書き	
	運送雑収		1,584	0.6	4,416	1.5	4,037	1.2	着払い手数料、ボディ広告料など、運賃料金以外の収入	
営業費用			287,505	100.1	296,918	100.4	336,152	98.7	運送原価と営業費用の合計額	
	運送費		242,344	84.4	254,606	86.1	285,660	83.9	運送部門の費用全体(運送原価)	
		人件費	117,266	40.8	112,567	38.1	124,074	36.4	ドライバー、作業員等、運送部門の人件費	
		燃料油脂費	31,051	10.8	34,164	11.5	45,104	13.2	トラック、荷役機械等に係る燃料費および油脂費	
		ガソリン代	1,400	0.5	718	0.2	1,608	0.5	ガソリン代を内書き	
		軽油費	29,415	10.2	32,923	11.1	43,064	12.6	軽油代を内書き	
		その他	236	0.1	523	0.2	432	0.1	オイル代等油脂費を内書き	
		修繕費	15,507	5.4	15,860	5.4	18,392	5.4	トラック、営業所建物、その他事業用資産の修繕費	
		事業用自動車	14,810	5.2	14,877	5.0	17,081	5.0	トラックの修理代金を内書き	
		その他	697	0.2	983	0.3	1,311	0.4	建物・装置等の修繕費を内書き	
		減価償却費	17,600	6.1	15,076	5.1	16,214	4.8	運送事業用資産の減価償却費	
		事業用自動車	16,431	5.7	13,640	4.6	14,785	4.3	トラックの減価償却費を内書き	
		その他	1,169	0.4	1,436	0.5	1,429	0.4	建物・設備等、トラック以外の償却費を内書き	
		保険料	6,156	2.1	5,497	1.9	5,723	1.7	自賠償、対人・対物の任意保険、共済、貨物保険等の保険料	
		施設使用料	3,651	1.3	3,925	1.3	3,808	1.1	営業所の土地建物賃借料、設備の賃借料、事業用資産使用料	
		自動車リース料	4,878	1.7	4,488	1.5	5,828	1.7	トラック・リフト等のリース料	
		施設賦課税	1,910	0.7	1,801	0.6	2,002	0.6	営業所の土地建物、設備の固定資産税、自動車税、重量税等	
		事故賠償費	461	0.2	409	0.1	453	0.1	事故の見舞金品、慰謝料、弁償金等	
		道路使用料	11,150	3.9	11,354	3.8	13,926	4.1	高速道路など有料道路料金	
		フェリー利用料	299	0.1	336	0.1	395	0.1	フェリー乗船料金	
		その他	32,415	11.3	49,129	16.6	49,741	14.6	備車費、旅費・被服・水道光熱・備品消耗品費のうち現業部門に係るもの。通信費、会議費、交際費等事業遂行上支出されるもの。なお、備車費はさらに内書き。	
		備車費等	13,328	4.6	18,701	6.3	24,805	7.3		
	一般管理費		45,161	15.7	42,312	14.3	50,492	14.8	法人の管理部門に係る費用全体	
		人件費	28,416	9.9	25,408	8.6	31,122	9.1	役員報酬、管理部門の従業員等の人件費	
		その他	16,745	5.8	16,904	5.7	19,370	5.7	管理部門での減価償却費、保険料、施設使用料、広告費等	
営業損益			-378	-0.1	-1,097	-0.4	4,311	1.3	運送事業として本業の利益または損失	
営業外収益			5,972	2.1	6,299	2.1	7,397	2.2	預貯金利息、受取利息、配当金、不用品売却代、諸手数料等	
	金融収益		319	0.1	419	0.1	411	0.1	預貯金利息、手形・有価証券の利息、配当金を内書き	
営業外費用			2,051	0.7	2,051	0.7	2,067	0.6	支払利息・手形割引料、繰延資産計上の創業費等	
	金融費用		1,701	0.6	1,669	0.6	1,587	0.5	支払利息・手形割引料等を内書き	
経常損益			3,543	1.2	3,151	1.1	9,641	2.8	事業活動の結果として出た利益または損失	
集計会社数			217	100%	255	100%	208	100%		
営業利益計上会社数			100	46%	104	41%	101	49%		
経常利益計上会社数			129	59%	140	55%	127	61%		

②賃金実態

2023年度版 トラック運送事業の賃金・労働時間の実態より
(全日本トラック協会 2023年 5. 6. 7月実態調査)

◇職種別平均賃金・年齢・勤続年数

職種		賃金 1カ月平均(円)		賃金+賞与 1カ月平均(円)		平均年齢 (歳)	勤続年数 (年/カ月)
		令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度		
特 積	男性運転者平均	317,200	340,400	377,000	395,300	47. 6	16/08
	けん引	323,800	367,200	400,800	432,600	48. 9	21/04
	大型	354,600	372,400	412,100	421,200	49. 3	18/05
	中型	308,500	302,100	363,500	350,300	47. 3	15/04
	準中型	299,800	330,000	356,200	388,000	46. 3	15/03
	普通	279,400	325,500	347,800	392,100	45. 6	15/03
	男性事務員	322,900	345,100	385,400	400,200	44. 4	15/06
	男性荷扱手	271,200	275,500	332,300	325,200	47. 0	13/07
	男性整備・技能員	254,400	302,200	308,300	359,200	44. 3	16/11
	女性運転者平均	251,000	261,400	298,200	303,300	40. 1	6/04
	けん引	264,300	315,400	332,300	355,300	46. 6	8/02
	大型	290,600	308,300	340,600	346,500	45. 1	6/01
	中型	250,500	252,400	294,000	297,700	36. 8	4/04
	準中型	227,500	239,400	271,700	283,700	38. 6	5/06
	普通	244,900	223,500	295,100	263,200	43. 5	9/07
	女性事務員	229,400	253,600	274,500	294,400	40. 9	11/01
	女性荷扱手	196,200	211,200	228,900	242,800	46. 0	5/08
	女性整備・技能員	263,900	256,900	340,500	309,900	46. 1	7/05
	全職種平均	301,500	322,700	360,500	375,700	46. 8	15/05
一 般	男性運転者平均	345,400	343,700	380,000	374,300	50. 0	12/10
	けん引	401,700	402,600	449,400	447,200	49. 7	14/09
	大型	365,000	360,900	399,200	393,400	50. 0	13/08
	中型	307,900	306,200	335,400	330,000	50. 3	11/04
	準中型	304,200	308,900	344,300	330,900	49. 6	10/09
	普通	292,300	291,300	321,800	318,800	50. 3	11/02
	男性事務員	379,900	370,500	443,700	443,900	49. 7	15/08
	男性荷扱手	298,100	297,000	349,500	348,000	45. 2	12/03
	男性整備・技能員	315,300	304,600	370,100	351,400	49. 7	14/00
	女性運転者平均	292,300	281,800	317,600	303,900	46. 0	7/11
	けん引	382,300	370,400	415,600	401,300	45. 6	8/04
	大型	328,300	319,800	357,900	344,200	47. 1	8/00
	中型	282,900	293,800	307,700	314,700	45. 5	7/03
	準中型	285,300	254,700	302,100	272,100	43. 6	7/02
	普通	232,100	217,600	254,500	238,800	46. 1	8/11
	女性事務員	235,800	244,700	277,100	288,900	45. 1	11/09
	女性荷扱手	217,000	204,800	245,500	229,800	42. 9	7/00
	女性整備・技能員	205,500	244,400	235,500	302,500	46. 3	10/00
	全職種平均	330,800	329,300	372,200	370,000	48. 2	12/10
合 計	男性運転者平均	333,500	342,500	378,800	382,700	49. 0	14/06
	けん引	377,100	391,000	434,000	442,300	49. 4	16/11
	大型	361,700	364,500	403,200	402,100	49. 8	15/02
	中型	308,100	304,600	347,500	337,800	49. 0	13/02
	準中型	301,500	320,100	351,700	361,200	47. 6	13/07
	普通	283,900	313,200	338,600	365,700	47. 2	13/11
	男性事務員	362,800	361,400	426,200	428,200	48. 0	15/07
	男性荷扱手	285,600	287,800	341,600	338,200	45. 9	12/11
	男性整備・技能員	304,000	303,900	358,700	353,800	48. 7	15/04
	女性運転者平均	280,500	277,600	312,000	303,900	44. 5	7/06
	けん引	361,200	354,200	400,700	387,700	45. 8	8/03
	大型	321,900	317,900	354,900	344,600	46. 8	7/08
	中型	272,200	286,100	303,100	311,600	42. 6	6/04
	準中型	260,200	249,400	289,000	276,200	41. 4	6/05
	普通	235,700	218,600	266,200	243,000	45. 7	9/01
	女性事務員	234,000	247,300	276,400	290,500	43. 8	11/07
	女性荷扱手	208,600	206,800	238,800	233,800	43. 3	7/00
	女性整備・技能員	215,800	250,300	254,100	306,000	46. 2	10/03
	全職種平均	318,900	326,900	367,400	372,300	47. 6	13/11

◇業種・職種別賃金構成

単位:円、()内は%

職種		固定給		変動給		小計		賞与(1カ月平均)		合計	
		令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度
特 積	男性運転者 平均	207,200 (65.3)	205,600 (60.4)	110,000 (34.7)	134,800 (39.6)	317,200 (100.0)	340,400 (100.0)	59,800	54,900	377,000	395,300
	けん引	275,500 (85.1)	247,400 (67.4)	48,300 (14.9)	119,800 (32.6)	323,800 (100.0)	367,200 (100.0)	77,000	65,400	400,800	432,600
	大型	194,700 (54.9)	194,500 (52.2)	159,900 (45.1)	177,900 (47.8)	354,600 (100.0)	372,400 (100.0)	57,500	48,800	412,100	421,200
	中型	179,900 (58.3)	176,500 (58.4)	128,600 (41.7)	125,600 (41.6)	308,500 (100.0)	302,100 (100.0)	55,000	48,200	363,500	350,300
	準中型	200,700 (66.9)	207,700 (62.9)	99,100 (33.1)	122,300 (37.1)	299,800 (100.0)	330,000 (100.0)	56,400	58,000	356,200	388,000
	普通	251,900 (90.2)	240,700 (73.9)	27,500 (9.8)	84,800 (26.1)	279,400 (100.0)	325,500 (100.0)	68,400	66,600	347,800	392,100
	男性事務員	266,300 (82.5)	278,900 (80.8)	56,600 (17.5)	66,200 (19.2)	322,900 (100.0)	345,100 (100.0)	62,500	55,100	385,400	400,200
	男性荷扱手	233,200 (86.0)	199,100 (72.3)	38,000 (14.0)	76,400 (27.7)	271,200 (100.0)	275,500 (100.0)	61,100	49,700	332,300	325,200
	男性整備・技能員	198,900 (78.2)	230,000 (76.1)	55,500 (21.8)	72,200 (23.9)	254,400 (100.0)	302,200 (100.0)	53,900	57,000	308,300	359,200
	女性運転者 平均	179,400 (71.5)	172,500 (66.0)	71,600 (28.5)	88,900 (34.0)	251,000 (100.0)	261,400 (100.0)	47,200	41,900	298,200	303,300
	けん引	238,900 (90.4)	188,400 (59.7)	25,400 (9.6)	127,000 (40.3)	264,300 (100.0)	315,400 (100.0)	68,000	39,900	332,300	355,300
	大型	183,000 (63.0)	186,600 (60.5)	107,600 (37.0)	121,700 (39.5)	290,600 (100.0)	308,300 (100.0)	50,000	38,200	340,600	346,500
	中型	150,800 (60.2)	161,500 (64.0)	99,700 (39.8)	90,900 (36.0)	250,500 (100.0)	252,400 (100.0)	43,500	45,300	294,000	297,700
	準中型	166,500 (73.2)	170,200 (71.1)	61,000 (26.8)	69,200 (28.9)	227,500 (100.0)	239,400 (100.0)	44,200	44,300	271,700	283,700
	普通	220,400 (90.0)	165,300 (74.0)	24,500 (10.0)	58,200 (26.0)	244,900 (100.0)	223,500 (100.0)	50,200	39,700	295,100	263,200
	女性事務員	176,000 (76.7)	188,200 (74.2)	53,400 (23.3)	65,400 (25.8)	229,400 (100.0)	253,600 (100.0)	45,100	40,800	274,500	294,400
	女性荷扱手	174,800 (89.1)	169,200 (80.1)	21,400 (10.9)	42,000 (19.9)	196,200 (100.0)	211,200 (100.0)	32,700	31,600	228,900	242,800
	女性整備・技能員	259,400 (98.3)	200,400 (78.0)	4,500 (1.7)	56,500 (22.0)	263,900 (100.0)	256,900 (100.0)	76,600	53,000	340,500	309,900
	全職種 平均	214,900 (71.3)	212,400 (65.8)	86,600 (28.7)	110,300 (34.2)	301,500 (100.0)	322,700 (100.0)	59,000	53,000	360,500	375,700
一 般	男性運転者 平均	183,400 (53.1)	185,200 (53.9)	162,000 (46.9)	158,500 (46.1)	345,400 (100.0)	343,700 (100.0)	34,600	30,600	380,000	374,300
	けん引	202,000 (50.3)	206,600 (51.3)	199,700 (49.7)	196,000 (48.7)	401,700 (100.0)	402,600 (100.0)	47,700	44,600	449,400	447,200
	大型	181,900 (49.8)	181,600 (50.3)	183,100 (50.2)	179,300 (49.7)	365,000 (100.0)	360,900 (100.0)	34,200	32,500	399,200	393,400
	中型	171,200 (55.6)	175,800 (57.4)	136,700 (44.4)	130,400 (42.6)	307,900 (100.0)	306,200 (100.0)	27,500	23,800	335,400	330,000
	準中型	180,300 (59.3)	185,400 (60.0)	123,900 (40.7)	123,500 (40.0)	304,200 (100.0)	308,900 (100.0)	40,100	22,000	344,300	330,900
	普通	210,900 (72.2)	203,300 (69.8)	81,400 (27.8)	88,000 (30.2)	292,300 (100.0)	291,300 (100.0)	29,500	27,500	321,800	318,800
	男性事務員	315,000 (82.9)	318,900 (86.1)	64,900 (17.1)	51,600 (13.9)	379,900 (100.0)	370,500 (100.0)	63,800	73,400	443,700	443,900
	男性荷扱手	233,600 (78.4)	229,100 (77.1)	64,500 (21.6)	67,900 (22.9)	298,100 (100.0)	297,000 (100.0)	51,400	51,000	349,500	348,000
	男性整備・技能員	259,100 (82.2)	256,800 (84.3)	56,200 (17.8)	47,800 (15.7)	315,300 (100.0)	304,600 (100.0)	54,800	46,800	370,100	351,400
	女性運転者 平均	173,400 (59.3)	168,000 (59.6)	118,900 (40.7)	113,800 (40.4)	292,300 (100.0)	281,800 (100.0)	25,300	22,100	317,600	303,900
	けん引	183,300 (47.9)	177,900 (48.0)	199,000 (52.1)	192,500 (52.0)	382,300 (100.0)	370,400 (100.0)	33,300	30,900	415,600	401,300
	大型	169,300 (51.6)	162,800 (50.9)	159,000 (48.4)	157,000 (49.1)	328,300 (100.0)	319,800 (100.0)	29,600	24,400	357,900	344,200
	中型	163,100 (57.7)	165,300 (56.3)	119,800 (42.3)	128,500 (43.7)	282,900 (100.0)	293,800 (100.0)	24,800	20,900	307,700	314,700
	準中型	173,400 (60.8)	153,700 (60.3)	111,900 (39.2)	101,000 (39.7)	285,300 (100.0)	254,700 (100.0)	16,800	17,400	302,100	272,100
	普通	188,700 (81.3)	182,600 (83.9)	43,400 (18.7)	35,000 (16.1)	232,100 (100.0)	217,600 (100.0)	22,400	21,200	254,500	238,800
	女性事務員	207,900 (88.2)	216,400 (88.4)	27,900 (11.8)	28,300 (11.6)	235,800 (100.0)	244,700 (100.0)	41,300	44,200	277,100	288,900
	女性荷扱手	184,900 (85.2)	162,000 (79.1)	32,100 (14.8)	42,800 (20.9)	217,000 (100.0)	204,800 (100.0)	28,500	25,000	245,500	229,800
	女性整備・技能員	186,300 (90.7)	232,500 (95.1)	19,200 (9.3)	11,900 (4.9)	205,500 (100.0)	244,400 (100.0)	30,000	58,100	235,500	302,500
	全職種 平均	210,400 (63.6)	213,300 (64.8)	120,400 (36.4)	116,000 (35.2)	330,800 (100.0)	329,300 (100.0)	41,400	40,700	372,200	370,000

◇業種・職種別賃金構成 つづき

単位:円、()内は%

職種		固定給		変動給		小計		賞与(1カ月平均)		合計	
		令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度
合計	男性運転者 平均	193,500 (58.0)	193,300 (56.4)	140,000 (42.0)	149,200 (43.6)	333,500 (100.0)	342,500 (100.0)	45,300	40,200	378,800	382,700
	けん引	225,200 (59.7)	219,900 (56.2)	151,900 (40.3)	171,100 (43.8)	377,100 (100.0)	391,000 (100.0)	56,900	51,300	434,000	442,300
	大型	186,000 (51.4)	185,600 (50.9)	175,700 (48.6)	178,900 (49.1)	361,700 (100.0)	364,500 (100.0)	41,500	37,600	403,200	402,100
	中型	174,900 (56.8)	176,100 (57.8)	133,200 (43.2)	128,500 (42.2)	308,100 (100.0)	304,600 (100.0)	39,400	33,200	347,500	337,800
	準中型	192,900 (64.0)	197,200 (61.6)	108,600 (36.0)	122,900 (38.4)	301,500 (100.0)	320,100 (100.0)	50,200	41,100	351,700	361,200
	普通	237,500 (83.7)	227,300 (72.6)	46,400 (16.3)	85,900 (27.4)	283,900 (100.0)	313,200 (100.0)	54,700	52,500	338,600	365,700
	男性事務員	300,200 (82.7)	304,600 (84.3)	62,600 (17.3)	56,800 (15.7)	362,800 (100.0)	361,400 (100.0)	63,400	66,800	426,200	428,200
	男性荷扱手	233,400 (81.7)	216,300 (75.2)	52,200 (18.3)	71,500 (24.8)	285,600 (100.0)	287,800 (100.0)	56,000	50,400	341,600	338,200
	男性整備・技能員	248,000 (81.6)	248,800 (81.9)	56,000 (18.4)	55,100 (18.1)	304,000 (100.0)	303,900 (100.0)	54,700	49,900	358,700	353,800
	女性運転者 平均	175,100 (62.4)	168,900 (60.8)	105,400 (37.6)	108,700 (39.2)	280,500 (100.0)	277,600 (100.0)	31,500	26,300	312,000	303,900
	けん引	193,200 (53.5)	180,900 (51.1)	168,000 (46.5)	173,300 (48.9)	361,200 (100.0)	354,200 (100.0)	39,500	33,500	400,700	387,700
	大型	171,600 (53.3)	166,800 (52.5)	150,300 (46.7)	151,100 (47.5)	321,900 (100.0)	317,900 (100.0)	33,000	26,700	354,900	344,600
	中型	159,100 (58.4)	164,600 (57.5)	113,100 (41.6)	121,500 (42.5)	272,200 (100.0)	286,100 (100.0)	30,900	25,500	303,100	311,600
	準中型	170,400 (65.5)	159,400 (63.9)	89,800 (34.5)	90,000 (36.1)	260,200 (100.0)	249,400 (100.0)	28,800	26,800	289,000	276,200
	普通	197,900 (84.0)	179,600 (82.2)	37,800 (16.0)	39,000 (17.8)	235,700 (100.0)	218,600 (100.0)	30,500	24,400	266,200	243,000
	女性事務員	198,600 (84.9)	208,200 (84.2)	35,400 (15.1)	39,100 (15.8)	234,000 (100.0)	247,300 (100.0)	42,400	43,200	276,400	290,500
	女性荷扱手	180,800 (86.7)	164,200 (79.4)	27,800 (13.3)	42,600 (20.6)	208,600 (100.0)	206,800 (100.0)	30,200	27,000	238,800	233,800
	女性整備・技能員	199,200 (92.3)	217,300 (86.8)	16,600 (7.7)	33,000 (13.2)	215,800 (100.0)	250,300 (100.0)	38,300	55,700	254,100	306,000
	全職種 平均	212,200 (66.5)	213,000 (65.2)	106,700 (33.5)	113,900 (34.8)	318,900 (100.0)	326,900 (100.0)	48,500	45,400	367,400	372,300

◇変動給の内訳

単位:円、()内は%

職種		歩合給(運行事当)		歩合給(その他)		歩合給計		時間外手当		その他		合 計	
		令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和4年度	令和3年度	令和5年度	令和4年度
特 積	男性運転者平均	44,400 (40.4)	47,800 (35.5)	10,300 (9.4)	10,400 (7.7)	54,700 (49.7)	58,200 (43.2)	40,900 (37.2)	72,300 (53.6)	14,400 (13.1)	4,300 (3.2)	110,000 (100.0)	134,800 (100.0)
	けん引	13,500 (28.0)	15,500 (12.9)	200 (0.4)	19,600 (16.4)	13,700 (28.4)	35,100 (29.3)	31,600 (65.4)	81,900 (68.4)	3,000 (6.2)	2,800 (2.3)	48,300 (100.0)	119,800 (100.0)
	大型	72,000 (45.0)	73,800 (41.5)	15,400 (9.6)	17,900 (10.1)	87,400 (54.7)	91,700 (51.5)	55,900 (35.0)	79,600 (44.7)	16,600 (10.4)	6,600 (3.7)	159,900 (100.0)	177,900 (100.0)
	中型	43,700 (34.0)	52,900 (42.1)	13,400 (10.4)	7,100 (5.7)	57,100 (44.4)	60,000 (47.8)	46,600 (36.2)	60,000 (47.8)	24,900 (19.4)	5,600 (4.5)	128,600 (100.0)	125,600 (100.0)
	準中型	43,800 (44.2)	48,900 (40.0)	10,000 (10.1)	5,400 (4.4)	53,800 (54.3)	54,300 (44.4)	32,300 (32.6)	65,000 (53.1)	13,000 (13.1)	3,000 (2.5)	99,100 (100.0)	122,300 (100.0)
	普通	7,900 (28.7)	6,800 (8.0)	300 (1.1)	700 (0.8)	8,200 (29.8)	7,500 (8.8)	18,800 (68.4)	77,000 (90.8)	500 (1.8)	300 (0.4)	27,500 (100.0)	84,800 (100.0)
	男性事務員	1,000 (1.8)	-	4,000 (7.1)	22,000 (33.2)	5,000 (8.8)	22,000 (33.2)	27,300 (48.2)	38,200 (57.7)	24,300 (42.9)	6,000 (9.1)	56,600 (100.0)	66,200 (100.0)
	男性荷扱手	5,000 (13.2)	3,600 (4.7)	4,600 (12.1)	21,900 (28.7)	9,600 (25.3)	25,500 (33.4)	21,900 (57.6)	47,900 (62.7)	6,500 (17.1)	3,000 (3.9)	38,000 (100.0)	76,400 (100.0)
	男性整備・技能員	1,500 (2.7)	-	11,600 (20.9)	17,200 (23.8)	13,100 (23.6)	17,200 (23.8)	15,900 (28.6)	53,700 (74.4)	26,500 (47.7)	1,300 (1.8)	55,500 (100.0)	72,200 (100.0)
	女性運転者平均	23,900 (33.4)	23,400 (26.3)	7,800 (10.9)	13,600 (15.3)	31,700 (44.3)	37,000 (41.6)	27,300 (38.1)	45,300 (51.0)	12,600 (17.6)	6,600 (7.4)	71,600 (100.0)	88,900 (100.0)
	けん引	7,400 (29.1)	-	-	54,800 (43.1)	7,400 (29.1)	54,800 (43.1)	14,700 (57.9)	65,800 (51.8)	3,300 (13.0)	6,400 (5.0)	25,400 (100.0)	127,000 (100.0)
	大型	33,300 (30.9)	25,100 (20.6)	4,600 (4.3)	15,700 (12.9)	37,900 (35.2)	40,800 (33.5)	52,100 (48.4)	70,300 (57.8)	17,600 (16.4)	10,600 (8.7)	107,600 (100.0)	121,700 (100.0)
	中型	37,500 (37.6)	33,200 (36.5)	13,400 (13.4)	15,400 (16.9)	50,900 (51.1)	48,600 (53.5)	29,800 (29.9)	36,500 (40.2)	19,000 (19.1)	5,800 (6.4)	99,700 (100.0)	90,900 (100.0)
	準中型	17,200 (28.2)	23,900 (34.5)	10,000 (16.4)	5,700 (8.2)	27,200 (44.6)	29,600 (42.8)	22,100 (36.2)	34,200 (49.4)	11,700 (19.2)	5,400 (7.8)	61,000 (100.0)	69,200 (100.0)
	普通	7,700 (31.4)	18,700 (32.1)	1,300 (5.3)	2,300 (4.0)	9,000 (36.7)	21,000 (36.1)	13,100 (53.5)	32,400 (55.7)	2,400 (9.8)	4,800 (8.2)	24,500 (100.0)	58,200 (100.0)
	女性事務員	4,600 (8.6)	100 (0.2)	3,200 (6.0)	34,300 (52.4)	7,800 (14.6)	34,400 (52.6)	19,300 (36.1)	26,700 (40.8)	26,300 (49.3)	4,300 (6.6)	53,400 (100.0)	65,400 (100.0)
	女性荷扱手	2,900 (13.6)	1,200 (2.9)	500 (2.3)	9,400 (22.4)	3,400 (15.9)	10,600 (25.2)	12,800 (59.8)	29,700 (70.7)	5,200 (24.3)	1,700 (4.0)	21,400 (100.0)	42,000 (100.0)
	女性整備・技能員	-	-	-	5,200 (9.2)	-	5,200 (9.2)	4,500 (100.0)	50,700 (89.7)	-	600 (1.1)	4,500 (100.0)	56,500 (100.0)
	全職種平均	30,200 (34.9)	30,400 (27.6)	8,100 (9.4)	15,200 (13.8)	38,300 (44.2)	45,600 (41.3)	34,300 (39.6)	60,500 (54.9)	14,000 (16.2)	4,200 (3.8)	86,600 (100.0)	110,300 (100.0)

◇変動給の内訳 つづき

単位:円、()内は%

職 種		歩合給(運 hands 当)		歩合給(その他)		歩合給計		時間外手当		その他		合 計	
		令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和5年度	令和4年度	令和4年度	令和3年度	令和5年度	令和4年度
一 般	男性運転者平均	69,400 (42.8)	57,300 (36.2)	11,500 (7.1)	16,200 (10.2)	80,900 (49.9)	73,500 (46.4)	65,600 (40.5)	70,400 (44.4)	15,500 (9.6)	14,600 (9.2)	162,000 (100.0)	158,500 (100.0)
	けん引	87,500 (43.8)	79,100 (40.4)	17,000 (8.5)	17,100 (8.7)	104,500 (52.3)	96,200 (49.1)	80,100 (40.1)	83,400 (42.6)	15,100 (7.6)	16,400 (8.4)	199,700 (100.0)	196,000 (100.0)
	大型	83,500 (45.6)	67,600 (37.7)	11,900 (6.5)	18,300 (10.2)	95,400 (52.1)	85,900 (47.9)	69,500 (38.0)	78,400 (43.7)	18,200 (9.9)	15,000 (8.4)	183,100 (100.0)	179,300 (100.0)
	中型	59,700 (43.7)	43,300 (33.2)	8,100 (5.9)	14,300 (11.0)	67,800 (49.6)	57,600 (44.2)	57,700 (42.2)	60,100 (46.1)	11,200 (8.2)	12,700 (9.7)	136,700 (100.0)	130,400 (100.0)
	準中型	33,800 (27.3)	36,100 (29.2)	13,900 (11.2)	14,900 (12.1)	47,700 (38.5)	51,000 (41.3)	58,800 (47.5)	54,700 (44.3)	17,400 (14.0)	17,800 (14.4)	123,900 (100.0)	123,500 (100.0)
	普通	18,500 (22.7)	22,100 (25.1)	5,700 (7.0)	7,700 (8.8)	24,200 (29.7)	29,800 (33.9)	47,800 (58.7)	48,300 (54.9)	9,400 (11.5)	9,900 (11.3)	81,400 (100.0)	88,000 (100.0)
	男性事務員	2,500 (3.9)	1,800 (3.5)	2,600 (4.0)	3,100 (6.0)	5,100 (7.9)	4,900 (9.5)	53,800 (82.9)	40,700 (78.9)	6,000 (9.2)	6,000 (11.6)	64,900 (100.0)	51,600 (100.0)
	男性荷扱手	2,700 (4.2)	2,700 (4.0)	2,300 (3.6)	3,400 (5.0)	5,000 (7.8)	6,100 (9.0)	51,800 (80.3)	53,700 (79.1)	7,700 (11.9)	8,100 (11.9)	64,500 (100.0)	67,900 (100.0)
	男性整備・技能員	1,900 (3.4)	3,500 (7.3)	8,800 (15.7)	3,800 (7.9)	10,700 (19.0)	7,300 (15.3)	37,200 (66.2)	32,500 (68.0)	8,300 (14.8)	8,000 (16.7)	56,200 (100.0)	47,800 (100.0)
	女性運転者平均	47,900 (40.3)	39,800 (35.0)	7,300 (6.1)	12,600 (11.1)	55,200 (46.4)	52,400 (46.0)	49,400 (41.5)	50,300 (44.2)	14,300 (12.0)	11,100 (9.8)	118,900 (100.0)	113,800 (100.0)
	けん引	88,300 (44.4)	82,200 (42.7)	13,400 (6.7)	8,900 (4.6)	101,700 (51.1)	91,100 (47.3)	78,100 (39.2)	87,800 (45.6)	19,200 (9.6)	13,600 (7.1)	199,000 (100.0)	192,500 (100.0)
	大型	62,600 (39.4)	59,600 (38.0)	12,200 (7.7)	21,000 (13.4)	74,800 (47.0)	80,600 (51.3)	62,500 (39.3)	63,100 (40.2)	21,700 (13.6)	13,300 (8.5)	159,000 (100.0)	157,000 (100.0)
	中型	51,100 (42.7)	41,500 (32.3)	5,000 (4.2)	13,700 (10.7)	56,100 (46.8)	55,200 (43.0)	50,100 (41.8)	60,000 (46.7)	13,600 (11.4)	13,300 (10.4)	119,800 (100.0)	128,500 (100.0)
	準中型	41,200 (36.8)	30,100 (29.8)	6,200 (5.5)	13,600 (13.5)	47,400 (42.4)	43,700 (43.3)	51,100 (45.7)	43,100 (42.7)	13,400 (12.0)	14,200 (14.1)	111,900 (100.0)	101,000 (100.0)
	普通	16,400 (37.8)	9,800 (28.0)	1,800 (4.1)	1,300 (3.7)	18,200 (41.9)	11,100 (31.7)	21,500 (49.5)	20,100 (57.4)	3,700 (8.5)	3,800 (10.9)	43,400 (100.0)	35,000 (100.0)
	女性事務員	1,500 (5.4)	500 (1.8)	1,900 (6.8)	1,800 (6.4)	3,400 (12.2)	2,300 (8.1)	20,400 (73.1)	22,000 (77.7)	4,100 (14.7)	4,000 (14.1)	27,900 (100.0)	28,300 (100.0)
	女性荷扱手	600 (1.9)	1,300 (3.0)	1,500 (4.7)	7,100 (16.6)	2,100 (6.5)	8,400 (19.6)	24,800 (77.3)	25,500 (59.6)	5,200 (16.2)	8,900 (20.8)	32,100 (100.0)	42,800 (100.0)
	女性整備・技能員	- (-)	- (-)	1,100 (5.7)	- (-)	1,100 (5.7)	- (-)	15,400 (80.2)	10,100 (84.9)	2,700 (14.1)	1,800 (15.1)	19,200 (100.0)	11,900 (100.0)
	全職種 平均	43,100 (35.8)	35,100 (30.3)	8,000 (6.6)	11,000 (9.5)	51,100 (42.4)	46,100 (39.7)	57,300 (47.6)	58,500 (50.4)	12,000 (10.0)	11,400 (9.8)	120,400 (100.0)	116,000 (100.0)
合 計	男性運転者平均	58,800 (42.0)	53,600 (35.9)	11,000 (7.9)	13,900 (9.3)	69,800 (49.9)	67,500 (45.2)	55,200 (39.4)	71,200 (47.7)	15,000 (10.7)	10,500 (7.0)	140,000 (100.0)	149,200 (100.0)
	けん引	64,100 (42.2)	58,400 (34.1)	11,700 (7.7)	17,900 (10.5)	75,800 (49.9)	76,300 (44.6)	64,800 (42.7)	82,900 (48.5)	11,300 (7.4)	11,900 (7.0)	151,900 (100.0)	171,100 (100.0)
	大型	79,800 (45.4)	69,500 (38.8)	13,000 (7.4)	18,200 (10.2)	92,800 (52.8)	87,700 (49.0)	65,200 (37.1)	78,800 (44.0)	17,700 (10.1)	12,400 (6.9)	175,700 (100.0)	178,900 (100.0)
	中型	52,800 (39.6)	47,000 (36.6)	10,400 (7.8)	11,500 (8.9)	63,200 (47.4)	58,500 (45.5)	52,900 (39.7)	60,100 (46.8)	17,100 (12.8)	9,900 (7.7)	133,200 (100.0)	128,500 (100.0)
	準中型	40,000 (36.8)	42,900 (34.9)	11,500 (10.6)	9,900 (8.1)	51,500 (47.4)	52,800 (43.0)	42,400 (39.0)	60,200 (49.0)	14,700 (13.5)	9,900 (8.1)	108,600 (100.0)	122,900 (100.0)
	普通	11,600 (25.0)	12,300 (14.3)	2,200 (4.7)	3,200 (3.7)	13,800 (29.7)	15,500 (18.0)	29,000 (62.5)	66,700 (77.6)	3,600 (7.8)	3,700 (4.3)	46,400 (100.0)	85,900 (100.0)
	男性事務員	2,100 (3.4)	1,200 (2.1)	3,100 (5.0)	9,800 (17.3)	5,200 (8.3)	11,000 (19.4)	45,800 (73.2)	39,800 (70.1)	11,600 (18.5)	6,000 (10.6)	62,600 (100.0)	56,800 (100.0)
	男性荷扱手	3,800 (7.3)	3,100 (4.3)	3,400 (6.5)	11,300 (15.8)	7,200 (13.8)	14,400 (20.1)	37,900 (72.6)	51,200 (71.6)	7,100 (13.6)	5,900 (8.3)	52,200 (100.0)	71,500 (100.0)
	男性整備・技能員	1,800 (3.2)	2,500 (4.5)	9,300 (16.6)	7,800 (14.2)	11,100 (19.8)	10,300 (18.7)	33,300 (59.5)	38,800 (70.4)	11,600 (20.7)	6,000 (10.9)	56,000 (100.0)	55,100 (100.0)
	女性運転者平均	41,100 (39.0)	36,400 (33.5)	7,400 (7.0)	12,800 (11.8)	48,500 (46.0)	49,200 (45.3)	43,100 (40.9)	49,300 (45.4)	13,800 (13.1)	10,200 (9.4)	105,400 (100.0)	108,700 (100.0)
	けん引	73,800 (43.9)	58,100 (33.5)	11,000 (6.5)	22,400 (12.9)	84,800 (50.5)	80,500 (46.5)	66,800 (39.8)	81,300 (46.9)	16,400 (9.8)	11,500 (6.6)	168,000 (100.0)	173,300 (100.0)
	大型	57,700 (38.4)	53,800 (35.6)	10,900 (7.3)	20,100 (13.3)	68,600 (45.6)	73,900 (48.9)	60,700 (40.4)	64,300 (42.6)	21,000 (14.0)	12,900 (8.5)	150,300 (100.0)	151,100 (100.0)
	中型	46,600 (41.2)	40,000 (32.9)	7,700 (6.8)	14,000 (11.5)	54,300 (48.0)	54,000 (44.4)	43,400 (38.4)	55,600 (45.8)	15,400 (13.6)	11,900 (9.8)	113,100 (100.0)	121,500 (100.0)
	準中型	30,800 (34.3)	28,000 (31.1)	7,800 (8.7)	10,900 (12.1)	38,600 (43.0)	38,900 (43.2)	38,500 (42.9)	40,000 (44.4)	12,700 (14.1)	11,100 (12.3)	89,800 (100.0)	90,000 (100.0)
	普通	13,800 (36.5)	11,300 (29.0)	1,700 (4.5)	1,500 (3.8)	15,500 (41.0)	12,800 (32.8)	19,000 (50.3)	22,200 (56.9)	3,300 (8.7)	4,000 (10.3)	37,800 (100.0)	39,000 (100.0)
	女性事務員	2,400 (6.8)	400 (1.0)	2,300 (6.5)	11,200 (28.6)	4,700 (13.3)	11,600 (29.7)	20,100 (56.8)	23,400 (59.8)	10,600 (29.9)	4,100 (10.5)	35,400 (100.0)	39,100 (100.0)
	女性荷扱手	1,600 (5.8)	1,300 (3.1)	1,100 (4.0)	7,800 (18.3)	2,700 (9.7)	9,100 (21.4)	19,900 (71.6)	26,800 (62.9)	5,200 (18.7)	6,700 (15.7)	27,800 (100.0)	42,600 (100.0)
	女性整備・技能員	- (-)	- (-)	900 (5.4)	2,500 (7.6)	900 (5.4)	2,500 (7.6)	13,500 (81.3)	29,300 (88.8)	2,200 (13.3)	1,200 (3.6)	16,600 (100.0)	33,000 (100.0)
	全職種 平均	37,900 (35.5)	33,300 (29.2)	8,000 (7.5)	12,600 (11.1)	45,900 (43.0)	45,900 (40.3)	48,000 (45.0)	59,300 (52.1)	12,800 (12.0)	8,700 (7.6)	106,700 (100.0)	113,900 (100.0)

◇年齢階級別賃金(賞与を含む)

単位:円、()内は20～29歳＝100とする指数

男性		20歳未満	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	平 均
特 積	運転者平均	301,000 (98.3)	306,300 (100.0)	359,000 (117.2)	390,200 (127.4)	393,100 (128.3)	337,000 (110.0)	285,900 (93.3)	377,000 (123.1)
	けん引	－ －	328,100 (100.0)	374,800 (114.2)	409,900 (124.9)	413,300 (126.0)	347,400 (105.9)	305,100 (93.0)	400,800 (122.2)
	大型	－ －	330,500 (100.0)	396,800 (120.1)	423,400 (128.1)	423,600 (128.2)	371,000 (112.3)	325,300 (98.4)	412,100 (124.7)
	中型	－ －	296,600 (100.0)	348,000 (117.3)	374,000 (126.1)	379,000 (127.8)	329,900 (111.2)	273,700 (92.3)	363,500 (122.6)
	準中型	311,500 (99.8)	312,200 (100.0)	354,400 (113.5)	374,100 (119.8)	364,000 (116.6)	312,000 (99.9)	228,100 (73.1)	356,200 (114.1)
	普通	195,500 (67.4)	289,900 (100.0)	331,200 (114.2)	366,200 (126.3)	366,900 (126.6)	290,900 (100.3)	171,900 (59.3)	347,800 (120.0)
	事務員	308,000 (100.9)	305,400 (100.0)	370,400 (121.3)	417,500 (136.7)	429,600 (140.7)	378,900 (124.1)	270,500 (88.6)	385,400 (126.2)
	荷扱手	249,900 (87.3)	286,200 (100.0)	317,600 (111.0)	351,800 (122.9)	356,800 (124.7)	299,100 (104.5)	217,800 (76.1)	332,300 (116.1)
	整備・技能員	197,500 (76.5)	258,300 (100.0)	300,600 (116.4)	340,400 (131.8)	370,000 (143.2)	305,800 (118.4)	217,500 (84.2)	308,300 (119.4)
	全職種平均	281,600 (94.1)	299,100 (100.0)	351,300 (117.5)	384,600 (128.6)	388,200 (129.8)	330,600 (110.5)	258,300 (86.4)	367,600 (122.9)
	運転者平均	251,800 (72.8)	346,100 (100.0)	382,100 (110.4)	396,900 (114.7)	395,100 (114.2)	339,000 (97.9)	286,600 (82.8)	380,000 (109.8)
一 般	けん引	－ －	405,100 (100.0)	442,200 (109.2)	460,500 (113.7)	466,100 (115.1)	403,200 (99.5)	340,800 (84.1)	449,400 (110.9)
	大型	－ －	369,300 (100.0)	402,500 (109.0)	410,400 (111.1)	413,500 (112.0)	354,200 (95.9)	321,000 (86.9)	399,200 (108.1)
	中型	－ －	330,200 (100.0)	344,200 (104.2)	345,400 (104.6)	345,800 (104.7)	314,000 (95.1)	260,100 (78.8)	335,400 (101.6)
	準中型	246,900 (78.0)	316,500 (100.0)	337,400 (106.6)	380,000 (120.1)	353,700 (111.8)	307,600 (97.2)	250,800 (79.2)	344,300 (108.8)
	普通	268,700 (87.6)	306,900 (100.0)	332,500 (108.3)	362,500 (118.1)	340,700 (111.0)	266,500 (86.8)	229,300 (74.7)	321,800 (104.9)
	事務員	299,900 (92.0)	325,900 (100.0)	408,700 (125.4)	466,900 (143.3)	500,500 (153.6)	420,500 (129.0)	287,300 (88.2)	443,700 (136.1)
	荷扱手	257,400 (86.2)	298,700 (100.0)	347,700 (116.4)	376,500 (126.0)	379,300 (127.0)	286,500 (95.9)	217,000 (72.6)	349,500 (117.0)
	整備・技能員	217,600 (70.8)	307,400 (100.0)	362,900 (118.1)	419,600 (136.5)	418,400 (136.1)	325,000 (105.7)	266,000 (86.5)	370,100 (120.4)
	全職種平均	258,000 (79.1)	326,000 (100.0)	377,600 (115.8)	402,800 (123.6)	406,700 (124.8)	343,100 (105.2)	276,600 (84.8)	383,200 (117.5)
	運転者平均	288,800 (88.6)	326,100 (100.0)	370,800 (113.7)	393,700 (120.7)	394,300 (120.9)	338,200 (103.7)	286,600 (87.9)	378,800 (116.2)
	けん引	－ －	381,900 (100.0)	423,400 (110.9)	442,200 (115.8)	449,000 (117.6)	389,100 (101.9)	340,000 (89.0)	434,000 (113.6)
合 計	大型	－ －	357,700 (100.0)	400,700 (112.0)	414,800 (116.0)	416,700 (116.5)	358,800 (100.3)	321,400 (89.9)	403,200 (112.7)
	中型	－ －	313,800 (100.0)	346,000 (110.3)	359,300 (114.5)	360,200 (114.8)	319,300 (101.8)	262,300 (83.6)	347,500 (110.7)
	準中型	297,400 (94.8)	313,700 (100.0)	349,800 (111.5)	376,300 (120.0)	359,700 (114.7)	310,000 (98.8)	248,300 (79.2)	351,700 (112.1)
	普通	228,000 (77.2)	295,500 (100.0)	331,500 (112.2)	365,300 (123.6)	356,800 (120.7)	277,300 (93.8)	226,000 (76.5)	338,600 (114.6)
	事務員	306,400 (97.2)	315,200 (100.0)	394,300 (125.1)	453,100 (143.8)	481,900 (152.9)	410,000 (130.1)	284,700 (90.3)	426,200 (135.2)
	荷扱手	255,700 (87.4)	292,600 (100.0)	335,000 (114.5)	365,700 (125.0)	367,900 (125.7)	293,000 (100.1)	217,300 (74.3)	341,600 (116.7)
	整備・技能員	201,600 (68.5)	294,300 (100.0)	347,700 (118.1)	402,500 (136.8)	413,000 (140.3)	322,200 (109.5)	265,200 (90.1)	358,700 (121.9)
	全職種平均	272,200 (87.1)	312,600 (100.0)	365,600 (117.0)	394,800 (126.3)	399,200 (127.7)	338,800 (108.4)	273,700 (87.6)	376,800 (120.5)

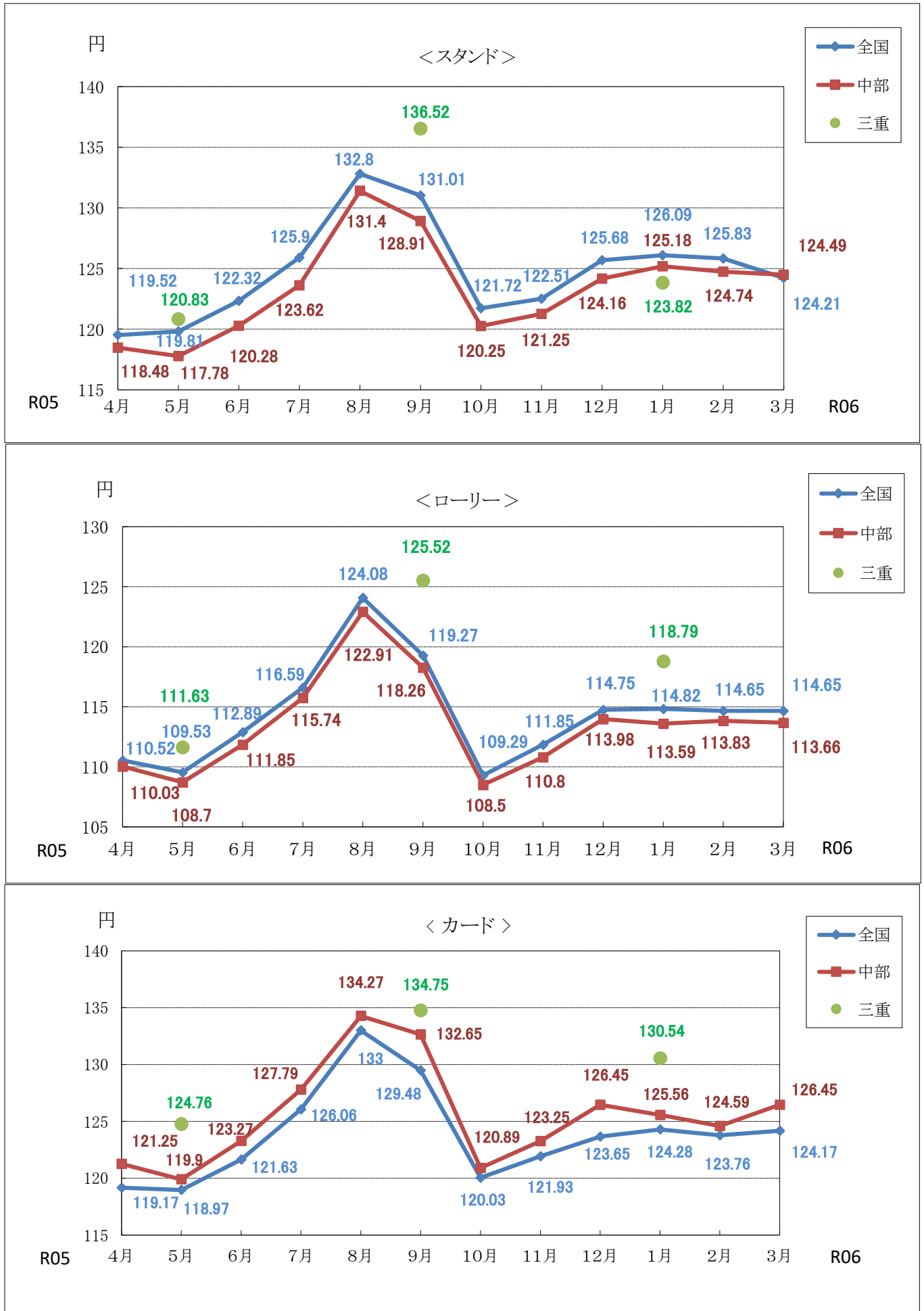
女性		20歳未満	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65歳以上	平 均
特 積	運転者平均	－ －	277,300 (100.0)	292,700 (105.6)	296,600 (107.0)	322,500 (116.3)	263,000 (94.8)	－ －	298,200 (107.5)
	けん引	－ －	－ －	335,600 －	309,800 －	353,300 －	－ －	－ －	332,300 －
	大型	－ －	328,400 (100.0)	294,900 (89.8)	346,400 (105.5)	361,500 (110.1)	286,800 (87.3)	－ －	340,600 (103.7)
	中型	－ －	264,700 (100.0)	299,600 (113.2)	288,300 (108.9)	317,400 (119.9)	295,300 (111.6)	－ －	294,000 (111.1)
	準中型	－ －	264,900 (100.0)	273,500 (103.2)	268,700 (101.4)	291,000 (109.9)	252,700 (95.4)	－ －	271,700 (102.6)
	普通	－ －	289,100 (100.0)	289,700 (100.2)	300,600 (104.0)	303,200 (104.9)	240,100 (83.1)	－ －	295,100 (102.1)
	事務員	219,700 (87.0)	252,500 (100.0)	269,800 (106.9)	291,700 (115.5)	288,600 (114.3)	264,300 (104.7)	231,600 (91.7)	274,500 (108.7)
	荷扱手	215,000 (86.8)	247,600 (100.0)	241,800 (97.7)	237,600 (96.0)	229,200 (92.6)	178,800 (72.2)	135,200 (54.6)	228,900 (92.4)
	整備・技能員	－ －	－ －	295,000 －	356,300 －	344,300 －	316,500 －	－ －	340,500 －
	全職種平均	218,300 (85.6)	255,000 (100.0)	266,500 (104.5)	279,500 (109.6)	273,100 (107.1)	220,400 (86.4)	207,400 (81.3)	265,200 (104.0)
一 般	運転者平均	－ －	311,800 (100.0)	307,100 (98.5)	322,800 (103.5)	324,800 (104.2)	257,800 (82.7)	213,300 (68.4)	317,600 (101.9)
	けん引	－ －	381,500 (100.0)	385,800 (101.1)	424,400 (111.2)	430,500 (112.8)	－ －	－ －	415,600 (108.9)
	大型	－ －	316,600 (100.0)	337,400 (106.6)	361,800 (114.3)	366,000 (115.6)	339,700 (107.3)	－ －	357,900 (113.0)
	中型	－ －	323,400 (100.0)	295,600 (91.4)	300,200 (92.8)	317,300 (98.1)	280,100 (86.6)	247,800 (76.6)	307,700 (95.1)
	準中型	－ －	319,700 (100.0)	290,000 (90.7)	298,600 (93.4)	321,400 (100.5)	238,000 (74.4)	179,200 (56.1)	302,100 (94.5)
	普通	－ －	278,600 (100.0)	256,300 (92.0)	263,200 (94.5)	245,900 (88.3)	195,000 (70.0)	247,000 (88.7)	254,500 (91.3)
	事務員	214,000 (83.7)	255,700 (100.0)	265,700 (103.9)	283,400 (110.8)	298,200 (116.6)	258,600 (101.1)	234,900 (91.9)	277,100 (108.4)
	荷扱手	240,200 (99.7)	240,900 (100.0)	248,500 (103.2)	257,600 (106.9)	251,800 (104.5)	190,300 (79.0)	163,000 (67.7)	245,500 (101.9)
	整備・技能員	232,300 (78.3)	296,700 (100.0)	159,500 (53.8)	235,600 (79.4)	270,800 (91.3)	206,800 (69.7)	179,200 (60.4)	235,500 (79.4)
	全職種平均	226,600 (87.6)	258,600 (100.0)	266,900 (103.2)	285,400 (110.4)	295,000 (114.1)	247,500 (95.7)	219,700 (85.0)	277,000 (107.1)
合 計	運転者平均	－ －	296,600 (100.0)	301,800 (101.8)	315,800 (106.5)	324,200 (109.3)	258,900 (87.3)	213,300 (71.9)	312,000 (105.2)
	けん引	－ －	381,500 (100.0)	377,500 (99.0)	400,300 (104.9)	416,500 (109.2)	－ －	－ －	400,700 (105.0)
	大型	－ －	320,300 (100.0)	327,900 (102.4)	359,500 (112.2)	365,300 (114.0)	329,000 (102.7)	－ －	354,900 (110.8)
	中型	－ －	298,800 (100.0)	297,500 (99.6)	296,600 (99.3)	317,500 (106.3)	282,400 (94.5)	247,800 (82.9)	303,100 (101.4)
	準中型	－ －	287,700 (100.0)	283,900 (98.7)	283,800 (98.6)	312,100 (108.5)	245,300 (85.3)	179,200 (62.3)	289,000 (100.5)
	普通	－ －	283,000 (100.0)	270,800 (95.7)	273,900 (96.8)	258,000 (91.2)	205,000 (72.4)	247,000 (87.3)	266,200 (94.1)
	事務員	216,000 (84.9)	254,500 (100.0)	267,000 (104.9)	285,500 (112.2)	295,700 (116.2)	259,900 (102.1)	234,500 (92.1)	276,400 (108.6)
	荷扱手	235,100 (96.7)	243,100 (100.0)	245,800 (101.1)	250,500 (103.0)	241,600 (99.4)	183,200 (75.4)	158,600 (65.2)	238,800 (98.2)
	整備・技能員	232,300 (78.3)	296,700 (100.0)	189,600 (63.9)	270,800 (91.3)	274,700 (92.6)	228,700 (77.1)	179,200 (60.4)	254,100 (85.6)
	全職種平均	224,500 (87.3)	257,100 (100.0)	266,900 (103.8)	283,800 (110.4)	288,500 (112.2)	238,800 (92.9)	218,300 (84.9)	273,500 (106.4)

男女総合		20歳未満	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65歳以上	平 均
特積全職種		272,300 (93.4)	291,500 (100.0)	343,900 (118.0)	378,600 (129.9)	381,700 (130.9)	324,500 (111.3)	256,400 (88.0)	360,500 (123.7)
一般全職種		244,900 (79.1)	309,500 (100.0)	363,500 (117.4)	389,600 (125.9)	397,000 (128.3)	337,300 (109.0)	273,800 (88.5)	372,200 (120.3)
全職種平均		259,000 (86.0)	301,000 (100.0)	354,800 (117.9)	385,000 (127.9)	390,800 (129.8)	332,800 (110.6)	271,200 (90.1)	367,400 (122.1)

③ 軽油価格調査

全国・中部---全日本トラック協会調べ 三重---三重県トラック協会調べ
三重については毎月調査ではないため折れ線で結んでいない

(令和5年度軽油価格調査推移表)



6. 適正化事業実施機関事業報告

1. 適正化実施機関の管理運営と事業法39条の適正化機関事業

(1) 組織・体制

適正化事業指導員による巡回指導の円滑な実施を図るため、専任指導員7名、兼任指導員4名の体制で、適正化事業を推進してまいりました。

(2) 事業所巡回指導の実施状況（計画・実績）＊新規・特別巡回件数を含む

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
計画	42	36	47	43	37	47	45	46	37	34	43	43	500
実績	36	33	45	29	25	43	45	36	32	36	33	35	428

(3) 新規事業所巡回・労基通報にかかる巡回指導実施状況

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
実績	6	4	1	3	1	1	1	2	1	1	3	2	26

(4) 巡回指導での改善指導概要

項目	主 な 指 導 内 容	件数
1. 事業計画等	(1) 営業所に配置する事業用自動車の変更 (2) 役員の変更	1 1
2. 帳票類の整備 報告等	(1) 運転者台帳の整備 (2) 車両台帳の整備 (3) 各報告書の提出	1 2 1 3 7
3. 運行管理等	(1) 運行管理規程 (2) 運行管理者の選任 (3) 運行管理者講習 (4) 過労運転の防止 (5) 点呼の実施 (6) 乗務記録 (7) 運行記録計 (8) 運行指示書 (9) 乗務員に対する指導、監督 (10) 特定乗務員に対する指導、監督（初任・適齢・事故惹起者） (11) 特定乗務員に対する適性診断の受診	6 1 2 7 3 1 7 4 6 2 0 6 5 6 6 2 6 8
4. 車両管理等	(1) 整備管理規程 (2) 整備管理者の選任 (3) 整備管理者研修 (4) 日常点検の実施と管理者の適正な確認 (5) 定期点検の適正な実施及び記録簿の保存	6 1 5 4 1 1 3 0
5. 労基法等	(1) 3 6 協定の届出 (2) 健康診断の受診	5 3 5
6. 法定福利	(1) 労災保険、雇用保険への加入 (2) 健康保険、厚生年金への加入	8 1 6
7. 運輸安全 マネジメント	(1) 運輸安全マネジメントの実施	6 1

(5) 業務相談

A) 新規事業者の業務相談

- | | |
|---|---|
| ①運輸開始にむけての準備 — 新たに事業許可を受けた新規事業者が迅速に運輸開始が出来るよう、必要な書類の提示 ならびに 関連した指導を行った。 | ②新規事業者帳票類活用 — 運輸開始した事業者に対し、関係法令に基づく帳票の整備や法令遵守義務について指導し、また日々の帳票類の管理と活用方法の説明を行った。 |
|---|---|

- B) 個別相談／集団指導 ①個別指導 事業者からの相談や申請書類の手続きに対し、個別訪問等の形で対応)

(6) 街頭パトロール活動 [不法駐車・行方不明事業者調査] 延べ出動日数 11日

(7) 啓発、広報活動

A. 荷主に対する啓発、広報活動

- ①物流セミナー 11/14
ホテルグリーンパーク津 (会場 73名)
「自分という人生の長距離ランナー」
講師 増田明美氏
- ②過積載防止に係る広報 3月
③労働時間短縮に係る広報 3月
依頼文書、チラシを荷主企業へ送付
- ④テレビ・ラジオ・映画館での広報
[交通事故防止 / 過積載運行防止]
[労働環境改善 / 労働時間短縮]

B. 一般に対する広報、啓発

- ①交通安全啓発
[交通安全/事故防止/人材育成]
- ②環境啓発 [エコドライブ推進]
テレビ (三重テレビ)
ラジオ (FM三重)
映画館 (イオンシネマ鈴鹿・津南)
- ③社会貢献 [トラックの日] 清掃活動
9支部15箇所274名で実施した。

(8) 消費者輸送に係る輸送サービス事業

- ・年間を通じ、協会本部および各輸送サービスセンターにおいて、輸送相談、苦情相談等 消費者向け輸送サービス事業を行った。

(9) 適正化実施機関の運営 と 全国実施機関・行政との連携

- ①全国 ・全国適正化事業本部長会議 3/7
- ②三重 ・適正化運営委員会 8/10、2/21
・適正化事業評議委員会 3/15
- ・行政(運輸支局)との連絡会議 6/29、7/31、8/31、10/30、1/18、2/22、
3/15 毎月第三木曜日に定期開催
- ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 6/12、7/27、3/22
- ③指導員の資質向上 全国実施機関等が開催する研修への参加
- ・安全性評価事業事前説明会 4/5 (Web)
 - ・スキルアップ研修 3/22 (1名)
 - ・中部ブロック小規模グループ研修 11/24 (2名)
 - ・中部運輸局との連携合同会議 1/29 (1名)
 - ・中部ブロック適正化事業連絡会議 3/4 (2名)

2. 適正化機関の運営と補完事業

(1) 事故防止に係る事業

①各季の交通安全運動実施に係る啓発

②行政からの事故防止に係る通達等の周知

③トラックドライバーコンテスト

6/10 北部輸送サービスセンター

参加者28名(4t部門 13名、11t部門 15名)

④「事故防止セミナー」

・過労死等防止 健康起因事故防止セミナー

9/13 北部輸送サービスセンター

参加者 18社 21名

SOMPOリスクマネジメント 株式会社

モビリティコンサルティング部 石倉 宏 様

○グループワーク 生活習慣改善方法を考える/
健康チェックシートの使用法/健康管理の
取組について

○座学 過労死等と健康起因事故の現状/健康
起因事故に対する国の動向/生活習慣改善



↑ 健康起因事故防止セミナー

・安全プラン2025 目標達成セミナー →

3/4 北部輸送サービスセンター

参加者 25社 26名

SOMPOリスクマネジメント(株)

モビリティコンサルティング部 石倉 宏 様

「200days安全宣言」活動報告

「トラックにおける事故の傾向と防止対策」

「小集団情報交換」



↑ 安全プラン2025 目標達成セミナー

⑤自動車事故対策機構が行う

運行管理者講習 協力

[基礎講習] 5/30~6/1、6/7~9、

6/28~30、11/15~17、11/28~30、1/15~17

[一般講習] 8/9、10、24、25、9/5、6、7、22、11/2、12/21、22、1/10、11、12、

⑥運輸支局開催の整備管理者研修への協力

[選任後研修] 8/1、8/28、10/3、11/8、
12/11、2/2、2/21

[選任前研修] 6/5、8/4、12/5、2/16

(2) 労働対策に係る事業

・トラック運送業会社説明会 計70名

7/18 1/19 ハローワーク津

10/4 ハローワーク四日市



- ・「働きやすい職場認証制度」取得セミナー 7/10 北部輸送サービスセンター 13名
- ・労務研修会(人材開発支援助成金について等) 8/9 北部輸送サービスセンター 68名
- ・IT活用セミナー(自動点呼機器等展示) 10/23 津研修センター 44社 50名
- ・労働セミナー(24年問題課題解決に向けて) 7/7 北部輸送サービスセンター 35名
11/6 三重県トラック協会 26名
- ・物流クライシス2024 9/8 三重県総合文化センター 278名
(24年問題課題解決に向けて)

(3) 輸送秩序対策に係る事業 過積載防止対策 依頼文書、チラシを配付

(4) その他研修事業

- ・新人社員研修 ビジネス講座 4/6 三重県トラック協会 33名 19社
- ・原価計算セミナー(基礎編) 2/15 三重県トラック協会 29名 21社
(応用編) 2/16 三重県トラック協会 29名 21社
- ・特殊車両通行確認制度説明会 2/7 三重県トラック協会研修センター 22名 18社
- ・初任運転者特別講習 集合研修
6/23・26 三重県トラック協会・三重県交通安全研修センター 22名 15社
10/11・12 北部輸送サービスセンター 29名 26社
2/2・5 三重県トラック協会・三重県交通安全研修センター 21名 17社
- ・初任運転者特別講習 eラーニング受講 268名
- ・運送業 物流見学会 7～8月実施 家族連れを中心に複数参加

(5) 安全性評価事業に係る協力

- ・安全性評価事業事前説明会 5/16(Web) 16名 11社
- ・評価申請 126事業所(新規16、更新110)が申請、124事業所(新規15、更新109)が認定を受けた

3. 国土交通省 許認可・届出等関連

- (1) 届出事項相談 ①車両関係(増車・減車) 31件
②その他(法人役員・事故報告書等) 1,271件
- (2) 許認可事項相談 61件

4. 支部運営事業

総会・役員会・定例会・支部行事他の件数

支部	桑員	北勢	鈴鹿	津	松阪	南勢	伊賀	紀北	南紀	計
件数	25	32	24	24	33	19	36	9	13	215

5. 運行管理者の資格に係る事業

- (1) 運行管理者試験 令和5年度 第1回 第2回試験
- (1) 試験 令和5年8月5日(土)～9月3日(日) (1) 試験 令和6年2月17日(土)～3月17日(日)
- (2) 申請者数508名・受験者数469名 (2) 申請者数441名・受験者数409名
合格者数144名・合格率30.7% 合格者数140名・合格率34.2%
- (2) 運行管理者資格者証交付申請事務

6. PRイベント

◇トラックフェスタ 2023 11/12 (4,367名)

7. その他情報

①三重県の自動車保有車両数

令和6年3月末

中部運輸局三重運輸支局

業態別 用途別及び車種別			自家用	事業用	計	対 前 年 比	
						車両数	比率
貨物	普 通 車		24,786	17,216	42,002	41,896	100.3%
	小 型 車	四輪	57,151	974	58,125	58,050	100.1%
		三輪	6	0	6	6	100.0%
	被けん引車		475	2,843	3,318	3,222	103.0%
	軽 自 動 車	四輪	171,174	3,632	174,806	174,664	100.1%
		三輪	28	0	28	30	93.3%
	小 計		253,620	24,665	278,285	277,868	100.2%
乗合	普 通 車		289	1,014	1,303	1,321	98.6%
	小 型 車		1,459	270	1,729	1,760	98.2%
	小 計		1,748	1,284	3,032	3,081	98.4%
乗用	普 通 車		363,318	186	363,504	356,211	102.0%
	小 型 車		312,755	930	313,685	325,254	96.4%
	軽 自 動 車		485,214	257	485,471	482,254	100.7%
	小 計		1,161,287	1,373	1,162,660	1,163,719	99.9%
特種 (殊) 用途	普 通 車		13,513	4,712	18,225	18,063	100.9%
	小 型 車	四輪	2,084	298	2,382	2,341	101.8%
		三輪	597	0	597	594	100.5%
	大型特殊車		4,118	58	4,176	4,184	99.8%
	軽 自 動 車		3,265	182	3,447	3,522	97.9%
	小 計		23,577	5,250	28,827	28,704	100.4%
二輪車	小型二輪車		29,688	1	29,689	29,035	102.3%
	軽 自 動 車		-	-	-	-	-
	小 計		29,688	1	29,689	29,035	102.3%
総 合 計			1,469,920	32,573	1,502,493	1,502,407	100.0%

登録自動車数	検査自動車数	軽自動車数
809,052	838,741	663,752

全国総合計（令和6年1月末）
83,024,665

※1 軽二輪車については、紙原簿時データと電子化後データを精査中につき未掲載

②交通事故統計表

1. 交通事故発生状況

(資料：三重運輸支局)

項目／年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年
人身 事故件数	全国 573,842	536,789	499,232	472,165	430,345	381,002	309,178	305,425	300,839	307,930
三重県	8,100	7,169	6,038	5,440	4,687	3,647	2,966	2,722	2,917	2,976
死者数	全国 4,113	4,117	3,904	3,630	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678
三重県	112	87	100	86	87	75	73	62	60	66
負傷者数	全国 711,374	665,126	617,931	580,847	524,695	460,715	369,476	361,768	356,419	365,595
三重県	10,717	9,517	8,153	7,112	6,136	4,688	3,732	3,338	3,638	3,767

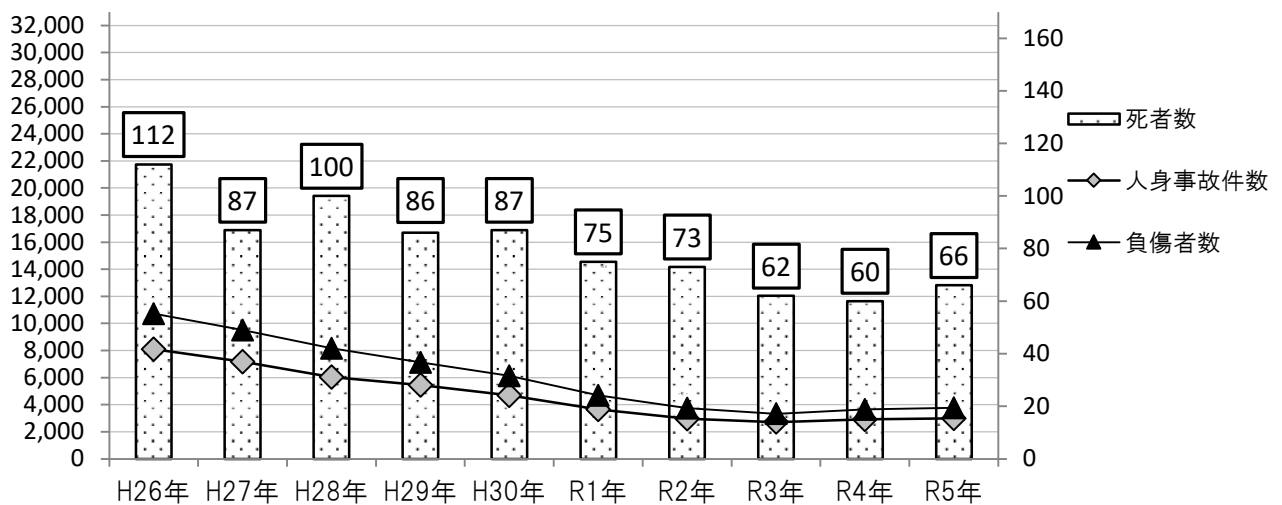
2. 事業用貨物自動車交通事故発生状況

項目／年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年
重大 事故件数	全国 1,908	1,831	1,823	1,894	1,918	1,752	1,629	1,709	1,774	
中部管内	255	243	254	279	260	222	190	246	224	
三重県	41	32	46	49	34	32	29	33	29	40
死者数	全国 628	625	580	565	558	499	418	392	391	
中部管内	97	78	84	61	70	63	54	60	47	
三重県	21	13	19	13	7	7	6	8	13	6
負傷者数	全国 1,605	1,554	1,625	1,545	1,424	1,357	937	1,093	1,041	
中部管内	253	242	226	228	173	142	108	207	134	
三重県	48	19	42	35	24	20	18	22	21	20

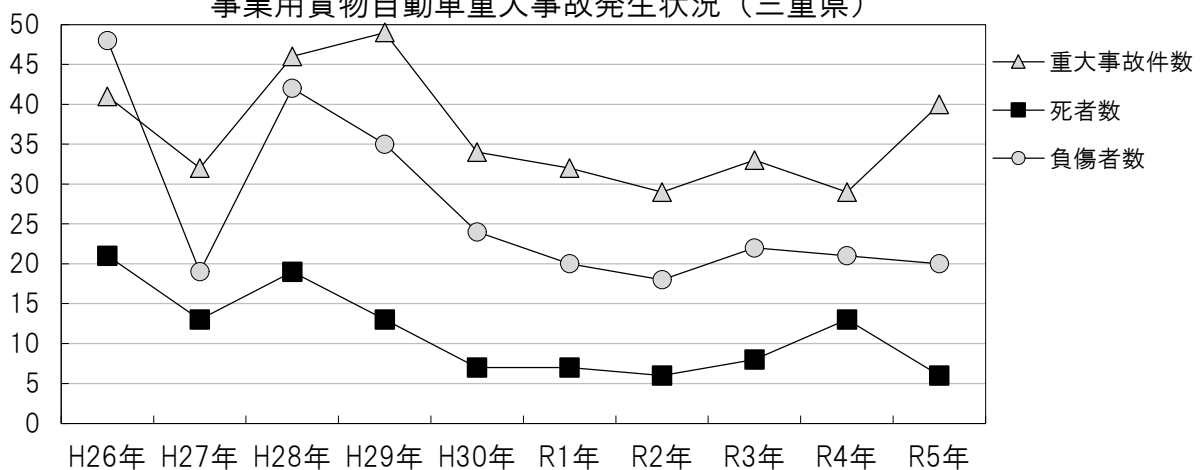
(人身事故件数)
(負傷者数)

交通事故発生状況（三重県）

(死者数)



事業用貨物自動車重大事故発生状況（三重県）



第40回 物流セミナー <荷主・運送事業者対象セミナー>



- ◆開催日 令和5年11月14日(火)15:30～
- ◆場 所 ホテルグリーンパーク津 津市羽所町700
- ◆参加者 荷主23名、運送事業者49名、来賓7名 <計79名>
- ◆講 演 大阪芸術大学芸術学部教養課程教授
日本陸上競技連盟理事 増田 明美 様

「自分という人生の長距離ランナー」

物流ニッポン 物流ウィークリー 記事より

<プロフィール>

大阪芸術大学芸術学部教養課程教授
日本パラ陸上競技連盟会長、
日本パラスポーツ協会理事

1992年に現役引退するまでの13年間に
日本記録12回、世界記録を2回更新。

1984年にロス五輪に出場

現在はマラソン中継の解説からタレント活
動など多方面で活躍中

三ト協■セミナー

増田明美さんがエール

トラック運送「駅伝競技と似てる」

【三重】三重県トラック協会は14日、荷主企業を招き物流セミナーを開催した。1984年ロサンゼルス五輪女子マラソン日本代表で、スポーツジャーナリストとして各方面で活躍する増田明美さんが「自分という人生の長距離ランナー」をテーマに講演した。荷主企業に対し、小林俊二会長は「『2024年間

三重運輸支局の村上隆幸

支局長は「物流革新に向けた政策パッケージには、商慣習の見直し、物流効率化など抜本的で総合的な施策が盛り込まれている。引き続き、関係省庁や業界団体との連携の下、安定的な輸送サービスの確保に努めた

い」と述べた。講演の冒頭で、増田さんは三ト協のテレビCMソングを歌い、「日頃から日本の物流を支えていただき感謝している。日常生活はもとより、自然災害時の緊急物資輸送にも敬意を表したい」と強調。「トラック業界で講演するのは今回が初めてで、なぜ私が呼ばれたのか分からない」と笑わせた。また、04年アテネ五輪女子マラソン金メダリストで伊勢市出身の野口みずき

さん、16年リオデジャネイロ五輪女子レスリング金メダリストで松阪市出身の土性沙羅さんなど、三重県にゆかりのアスリートのエピソードを紹介。その上で「待っている人に『届ける』『つなぐ』という意味で、トラックの仕事は駅伝競技と似ている。たとえ苦しくても、待つ人の顔を思い浮かべるとプラスアルファの力が湧いてくる」とエールを送った。

(星野誠)

荷主企業も参加

三ト協 物流セミナー

【三重】三重県トラック協会(小林俊二会長、小林連樹)は14日、ホテルグリーンパーク津を会場に、荷主企業を招いての物流セミナーおよび懇親会を開催した。小林会長はあいさつで「物流セミナーは荷主企業と運送事業者が一堂に会する最も重要な機会」と開催意義に言及。そ

て活躍する大阪芸術大学芸術学部教授の増田明美氏。「自分という人生の長距離ランナー」をテーマに、オリンピックや陸上競技、夢や挑戦について1時間半にわたり講演した。

(富田 香)

24年問題解決には荷主企業の理解と協力が必須であることなどを切に訴え、同セミナーが双方によるパートナーシップ構



講演した
増田明美氏

◆ 巡回指導 評価結果「D」「E」は、国との連携強化へ

令和5年4月1日より、地方適正化実施機関が行う巡回指導の結果が「D」「E」の評価となり、その後も改善が図られない事業者(営業所)への対応が、国との連携を通じて強化されました。

令和5年
4月1日
より

地方実施機関による巡回指導の 総合評価が



- ・ 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- ・ 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所
また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、
監査・処分の対象となります



評価	適正評価が占める割合	
A	(適)の評価が 9割以上	大変良い
B	(適)の評価が 8割以上～9割未満	良い
C	(適)の評価が 7割以上～8割未満	普通
D	(適)の評価が 6割以上～7割未満	悪い
E	(適)の評価が 6割未満	大変悪い

令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

定期報告事案

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの

(ア) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの（改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。）

(イ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの

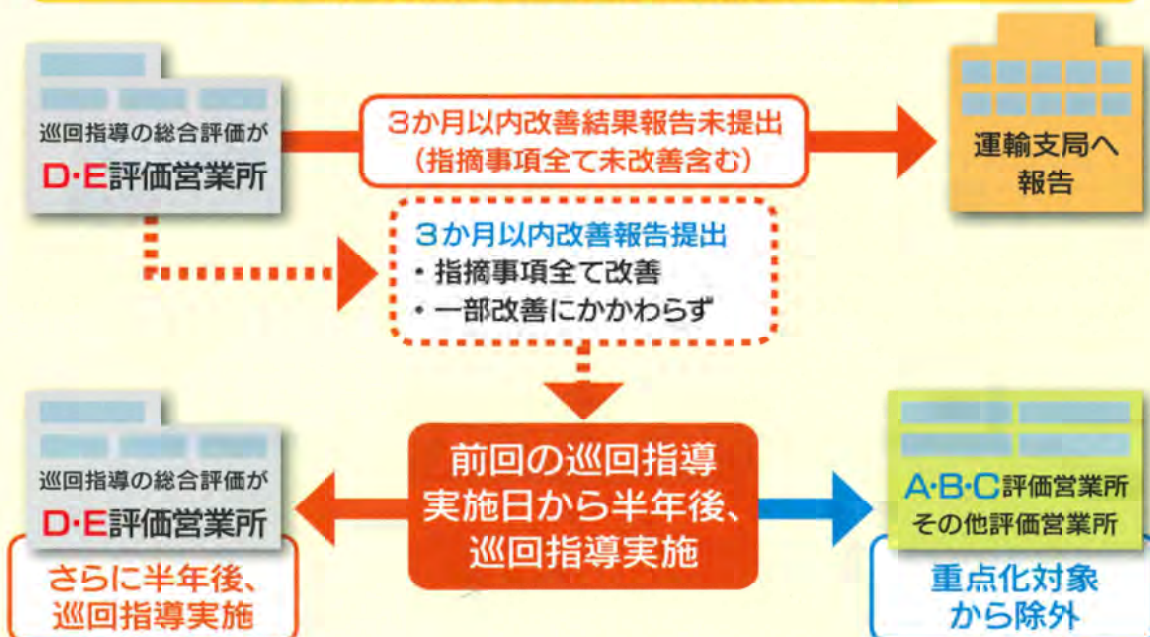
イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所

ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所

エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない（一部未加入の場合を含む。）又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出！



◆「行政処分基準」「違反行為 日車数」の一部改正

令和5年10月1日より 大型車(車両総重量8t以上)が「ホイールボルトの折損、ホイールナットの脱落または それらに類する事象に起因する車輪脱落事故を発生したもの」が、行政処分基準の違反行為に新設されました。

車輪脱落事故を起した場合 車両の使用停止(初違反 20日車、再違反 40日車)
また、三年以内に再度 車輪脱落事故を起こすと整備管理者の解任命令が発令されます。

◆ 大型自動車の適切な冬用タイヤ脱着作業の実施について

運送事業者にとって、輸送の安全確保は最大の使命であり、大型車の車輪脱落は重大事故に繋がりがねません。未然防止には、安全対策を徹底して頂くことが最も重要です。

適切な冬用タイヤ脱着作業を行って頂くために、「自動車の点検及び整備に関する手引き」や「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を確認の上、確実な作業を行って下さい。また、運行にあたっては点検整備を確実に実施して下さい。

「自動車の点検及び整備に関する手引き」

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t1/t1-2/>

「冬用タイヤ脱着時には確実な作業の実施をお願いします！(令和5年9月29日)」

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09_hh_000308.html

トラックの車輪脱落は、重大事故につながりがねない大変危険なものです。

日頃から、道路運送車両法の規定に基づき、適切なタイヤ脱着、正しい点検・整備を行いましょう。タイヤ脱着・作業手順を動画でご覧下さい。



劣化したホイール・ナットの使用・タイヤ脱着時にホイール・ナットの清掃や潤滑剤の塗布等が適切にされてなかったことで、車輪脱落事故が起きています。

整備管理者の責任者

のもと 日常点検を励行し、運行前に 左後輪のホイールナットに緩みがないことを「ホイールナットマーカー」「点検ハンマーの打音検査」により確認をお願いします。

<適切なタイヤ脱着作業手順>



<適切なタイヤ保守管理作業手順>



◆ 運行管理の高度化 事業者間の遠隔点呼の先行実施

Ⅰ T点呼 — Gマーク認定営業所及び要件を満たす優良な営業所間。16時間以内で対面点呼と同等。
遠隔点呼 — 同一事業者間(完全子会社を含む)で、要件を満たせば対面点呼と同等です。(概略です)

今般、同一事業者のみならず、100%の資本関係にない もしくは 資本関係のない 事業者間においても「管理の受委託」など 必要な手続きを行ったうえで、国交省の採択を受け、高度化ワーキングの監督下で 実施する場合は、最大1年、先行実施事業として遠隔点呼ができることとなりました。

【通達】事業者間の遠隔点呼の先行要領について

<https://www.saitokyo.or.jp/wp-content/uploads/2023/11/dbcd00050d5232c01090aa81319f6ab1.pdf>

【別添】自動車運送事業者における運行管理の高度化に向けた事業者間の遠隔点呼の先行実施要領

<https://www.saitokyo.or.jp/wp-content/uploads/2023/11/b4c2153b27a23a2468f1269250192140-2.pdf>

◆ 月60時間外労働時間超過の割増賃金率

中小企業に対する猶予期間は終了し、

全ての事業主に 月60時間を超える 時間外労働の割増賃金率が引き上げられ50%以上になりました。



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)」の男性運転者時給率値を引用



貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る 労働安全衛生規則等の一部改正のポイント

昇降設備の設置が義務付けられる貨物自動車の範囲の拡大 [令和5年10月1日施行]

- 最大積載量が「**2トン以上**」の貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、昇降設備を設置することが義務となります。
- 昇降設備は、「床面と荷台との間の昇降」「床面と荷の上との間の昇降」のいずれにも必要です。
- 昇降設備には、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に設置されている昇降用のステップも含まれます。
- テールゲートリフターを中間位置で停止させてステップとして使用する場合は、そのテールゲートリフターが「昇降設備」となります。



昇降設備の例

保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲の拡大 [令和5年10月1日施行]

- 次のいずれかに該当する貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、保護帽の着用が義務となります。
 - 最大積載量5トン以上
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、荷台の側面が開放できるもの（あおりのない荷台のあるもの、平ボディ車、ウイング車など）
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、テールゲートリフターが設置されているもの（テールゲートリフターで荷の積卸しを行うときに限る。）
- 保護帽は、型式検定（国家検定）に合格した「**墜落時保護用**」の製品を使用しなければなりません。



テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育の義務化

[令和6年2月1日施行]

- 荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務が、特別教育の対象となります。【学科4時間・実技2時間】
 - 貨物自動車に設置されたテールゲートリフターが対象です。
 - 荷を積み卸す作業を伴わない定期点検等の業務は対象外です。
 - 介護用の車両に設置された車いす用の装置等は対象外です。
- テールゲートリフターの稼働スイッチの操作だけでなく、荷のキャスターストッパー等の操作、昇降板の開閉や格納など、テールゲートリフターを使用する業務も対象となります。
- 荷を積み込んだロールボックスパレット等をテールゲートリフターの昇降板に乗せ、又は卸す作業を行う者も、できる限り特別教育を受けることが望ましいです。



運転位置から離れる場合の措置 [令和5年10月1日施行]

- 運転席とテールゲートリフターの操作位置が異なる場合は、運転者が運転位置を離れる場合に義務付けられている①エンジン停止と、②荷役装置を最低降下位置に置くことが適用除外となります。ただし、ブレーキを確実にかける等の逸走防止措置は必要です。

詳しくは陸上貨物運送事業労働災害防止協会の特設ページ
をご覧ください。
<http://rikusai.or.jp/measures/niyakuboushi/#kisoku>



労働安全衛生規則等一部改正のQ&A①

昇降設備とその要件とは何ですか？

- ◆ 荷を積み卸す作業を行うときに使用する昇降設備は、貨物自動車に取り付けられたものだけでなく、荷役作業場所に備え付けられ、作業の際に持ち運んで使えるものも含まれます。
- ◆ 単なる足掛かりのようなものではなく、作業員が安全に昇降することができません。作業員の墜落・転落を防止するという目的に照らして、適切な昇降設備を設置することが必要です。



昇降設備の例

※昇降グリッパ(手すり)がある方がより安全です

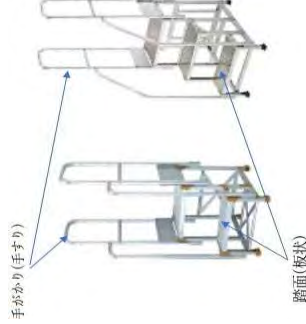


安全に昇降できるよう、昇降設備の構造は、手すりのあるものや、踏板に一定の奥行きがあるものにしてしまう。

- ◆ 貨物自動車に設置されている昇降用ステップを使わせる場合は、三点支持(両手、両足の四点のうち三点で身体を支えること)ができるよう、昇降グリッパをつけるでしょう。

安全な昇降設備とはどのようなものですか？

- ◆ 地面から踏面(2段以上の場合は段差ごと)の段差が50cm以内であること
- ◆ 両足を置くことができる踏面幅であること
- ◆ 踏面表面上に滑り止め加工がされていること
- ◆ 踏面は板状またはスリット状であること(角柱状や棒状の場合は、三点支持による昇降ができる昇降グリッパが必要)
- ◆ 車両取付型の場合は、リア、サイド、あおりなど車体側面から突出して1か所以上設置されていること
- ◆ 地面から荷台までの間に、荷台から見て足裏の半分以上の長さが視認できる踏面が1段以上設置されていること



労働安全衛生規則等一部改正のQ&A②

保護帽の着用が必要な時、必要でない時はどんな場合ですか？

- ◆ 次のいずれかに該当する貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、保護帽の着用が義務となります。
 - 最大積載量5トン以上
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、荷台の側面が開放できるもの(あおりのない荷台のあるもの、平ボディ車、ウイング車など)
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、テールゲートリフター(TGL)が設置されているもの(テールゲートリフターで荷の積み卸しを行うときに限る。)
- ◆ テールゲートリフターが設置されている貨物自動車で行う場合で、以下の場合は保護帽の着用義務は適用されません。※
 - テールゲートリフターを使わずに荷を積み卸す作業を行う場合
 - テールゲートリフターを中間位置で停止させ、労働者が単にステップとして使用する場合で、荷を積み卸す作業を行わないとき

	荷台側面が構造上 開放、開閉可能	それ以外
5トン以上	必要	必要
2トン以上 5トン未満	TGL設置 TGLなし	必要 (TGL使用時のみ) 不要

※保護帽着用の適用除外は、この部分のみ

テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育とは何ですか？

- ◆ 労働安全衛生法第59条第3項に基づき、「厚生労働省令で定める危険又は有害な業務」に労働者をつかせるときに行わなければならない教育です。
- ◆ 特別教育は、厚生労働省告示で規定する科目及び時間数の内容で、社内で行うことが原則です。
- ◆ 特別教育の受講者、科目等の記録を作成し、3年間保存する必要があります。
- ◆ 特別教育の講師の資格要件はありませんが、学科及び実技の科目について十分な知識、経験を有する者でなければなりません。
- ◆ 社内で特別教育を行う代わりに、外部研修機関等が行う特別教育を受講させることも差し支えありません。
- ◆ 特別教育の受講が必要となる業務は、テールゲートリフターの稼働スイッチを操作することだけではありません。
- ◆ テールゲートリフターに備え付けられた荷のキャスターストッパー等の操作、昇降板の展開や格納の操作など、テールゲートリフターを使用する業務も含まれます。
- ◆ テールゲートリフターによる荷役作業を安全に行うため、荷を積み込んだロールボックスパレット等をテールゲートリフターの昇降板に乗せ、または卸す作業を行う人にも、できるだけ特別教育を受けさせましょう。

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A③

保護帽とは何ですか？その要件とはどんなものですか？

- ◆ **保護帽とは「ヘルメット」です。**労働安全衛生法第42条の規定に基づく「保護帽の規格」に合格した製品を言います。
- ◆ この保護帽には「飛来・落下物用」と「墜落時保護用」の2種類があります。
- ◆ **荷役作業では、型式検定（国家検定）に合格した、帽体内部に衝撃吸収ライナーと呼ばれる衝撃吸収材を備えた、「墜落時保護用」の製品を使用することが必要です。**

1 墜落時保護用

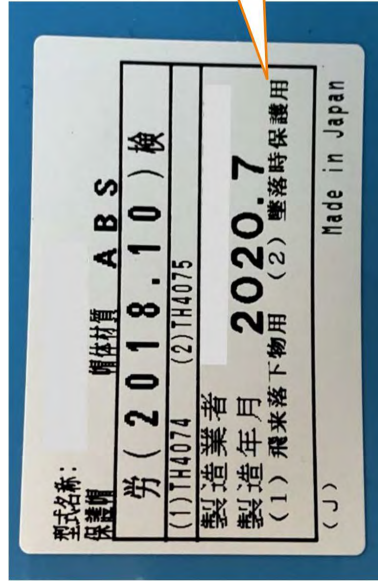
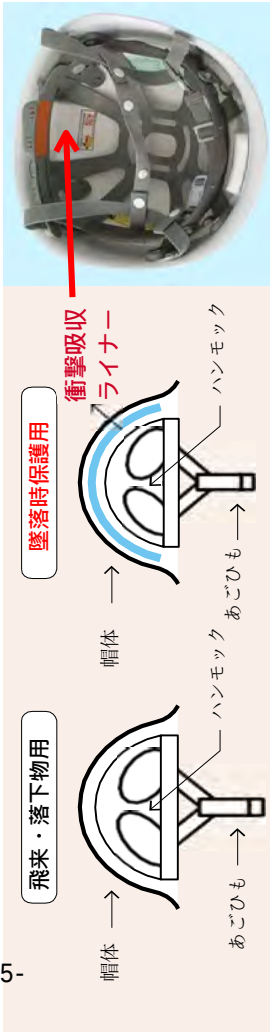
「墜落による労働者の危険を防止するため…」と規定されている作業時に着用

2 飛来・落下物用

「物体の飛来又は落下による労働者の危険を防止するため…」と規定されている作業時に着用

着用時のポイント

- ① 「墜落時保護用」を使用すること
- ② 傾けずに被ること
- ③ あご紐をしっかりと確実に締めること
- ④ 破損したものは使わないこと
- ⑤ 耐用年数を守ること



検定合格品には、検定合格標準章が貼り付けられています。
「墜落時保護用」の記載があることを確認しましょう。

ここに注目！

荷役作業では、「飛来落下物用」しかないものは、使ってはいけません。

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A④

テールゲートリフターを使用して荷を積卸す作業の特別教育について、省略は可能ですか？特別教育を行わなかった場合、罰則はありますか？

- ◆ 特別教育は労働安全衛生法第59条第3項に基づき、「厚生労働省令で定める危険又は有害な業務」に労働者をつかせるときに、事業主が行わなければならない教育です。
- ◆ 特別教育の受講者、科目等の**記録を作成し、3年間保存する必要**があります。
- ◆ 令和6年2月1日以降は、特別教育を受けた者でなければテールゲートリフターによる荷役作業を行えなくなりますので、**現在テールゲートリフターによる作業を行っている人も含め**、令和6年1月31日までに忘れずに特別教育を受講してください。
- ◆ 特別教育カリキュラム

科目	範囲	時間
テールゲートリフターに関する知識	テールゲートリフターの種類、構造及び取扱方法 テールゲートリフターの点検及び整備の方法	1.5時間以上
テールゲートリフターによる作業に関する知識	荷の種類及び取扱方法 台車の種類、構造及び取扱方法 保護具の着用 災害防止	2時間以上
関係法令	法、令及び安衛則中の関係条項	0.5時間以上
実技教育	テールゲートリフターの操作の方法	2時間以上

- ◆ 特別教育の科目の全部または一部について十分な知識と技能を有していると認められる労働者は、当該科目の特別教育を省略することができます。

科目	省略することのできる者	省略可否	省略可否
テールゲートリフターに関する知識	荷役ガイドラインに基づく荷役作業従事者教育（教育内容にテールゲートリフターを含むもの）受講者	省略可	45分以上 受講必要
テールゲートリフターによる作業に関する知識	陸防災が令和4年度に実施した、「ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会」受講者	省略可	省略不可
関係法令	省略可	省略不可	省略不可
実技教育	省略不可	省略不可	1時間以上の 受講必要

- ◆ 特別教育を実施せず、労働者に作業を行わせた事業主は、労働安全衛生法第59条第3項に違反することとなり、「6か月以下の懲役または50万円以下の罰金」に、また、特別教育の記録を保存しなかった事業主は、労働安全衛生法第103条第1項に違反し、「50万円以下の罰金」となります。

貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑤

運転位置から離れる場合どのような措置が必要ですか？

運転者が運転位置から離れる場合には、貨物自動車の逸走を防ぐため、

- ① 荷役装置を最低降下位置に置くこと
 - ② 原動機（エンジン）を止めること
 - ③ ブレーキを確実にかけるなどの逸走防止措置を講ずること
- が義務付けられています。（労働安全衛生規則第151条の11）

しかしながら、

- ◆ エンジンを止めると荷役装置が動かさない荷役運搬車両（貨物自動車）では、運転者一人だけで荷役作業を行うことはできない。
- ◆ 荷役装置の一種であるテールゲートリフターは、収納位置が必ずしも最低降下位置ではない。

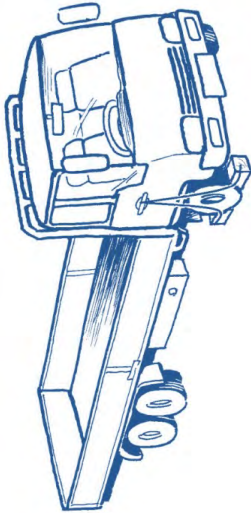
というような実態があることから、

令和5年10月1日施行の新たな規制では、

- ◆ 運転席とテールゲートリフターの操作位置が異なる場合は、①と②の義務は適用除外となり、

- ① 荷役装置（テールゲートリフター）を最低降下位置に置かなくてもよい
- ② エンジンを停止しなくてもよいこととなりました。

ただし、③は適用除外にはなりません。逸走防止措置を講じることが必要です。



貨物自動車の逸走防止措置としては、**ブレーキを確実にかけること**のほか、**輪止め**などの方法があります。エンジンがかかった状態で荷役作業を行う場合は、ブレーキを確実にかける等の**逸走防止措置を確実に講じるように**してください。

貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑥

労働安全衛生法には罰則がありますか？

労働安全衛生法では、事業者等による実施義務等を確実に履行させるために多くの条文に罰則がついています。この度の労働安全衛生規則改正部分に適用される罰則の条文として、安衛法第119条、120条があります。

条 文	処 分 内 容 (例)	罰 則
安衛法 第119条	・テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育を行わなかった事業者 ・昇降設備を設置しなかった事業者 ・保護帽の着用をさせなかった事業者 ・運転位置から離れる場合の措置を講じなかった事業者	6月以下の懲役または50万円以下の罰金
安衛法 第120条	・昇降設備の設置が義務付けられている貨物自動車で昇降設備を使用しなかった労働者 ・保護帽の着用が必要な貨物自動車で、保護帽を使用しなかった労働者 ・運転位置から離れる場合の措置を講じなかった労働者 ・特別教育の記録を保存していなかった事業者	50万円以下の罰金

白ナンバーの貨物自動車で、テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業においても、作業者への特別教育が必要ですか？

労働安全衛生法では、緑ナンバーと白ナンバーは区別されませんので、白ナンバーのトラックでも特別教育は必要です。また、トラックの最大積載荷重の規程はないので、軽自動車のトラックでも特別教育は必要です。

なお、特別教育の受講対象者は次のとおりです。

- ◆ 特別教育の受講が必要となる業務は、テールゲートリフターの稼働スイッチを操作することだけではありません。
- ◆ テールゲートリフターに備え付けられた荷のキャスター・スッパ等の操作、昇降板の展開や格納の操作など、**テールゲートリフターを使用する業務**も含まれます。
- ◆ テールゲートリフターによる荷役作業を安全に行うため、荷を積み込んだローカルボックスパレット等をテールゲートリフターの**昇降板に乗せ、または卸す作業を行う人**にも、できるだけ特別教育を受けさせましょう。

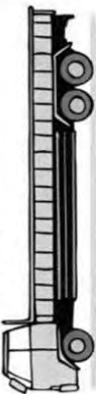
労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑦

保護帽の着用が必要な貨物自動車とはどんな自動車ですか？

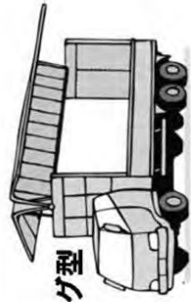
◆ 次のいずれかに該当する貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、保護帽の着用が義務となります。

- 最大積載量5トン以上
- 最大積載量2トン以上5トン未満で、荷台の側面が開放できるもの(あおりのない荷台のもの、平ボディ車、ウイング車など)又は構造上開閉できる貨物自動車

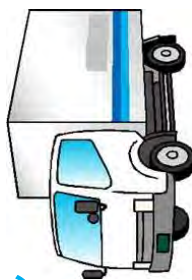
平ボディ型



ウイング型



バン



ウイング車でウイングを閉じて開き止めをし、後部扉だけで荷の積み卸し作業を行う場合であっても、ヘルメットの着用が必要です。

いわゆる**バンタイプ**の車両(荷台の四方が囲まれた箱型のもの)で**後部の扉を開けて荷の積み込み作業**を行う場合(引越し作業や、宅配作業)においては、ヘルメットの着用義務はありません。

ウイング車以外の**バンタイプ**で、**荷台の側面に扉があり、その扉が後部の扉より広い範囲で開くものは、ウイング車と同じように取り扱われることになり、ヘルメットの着用が必要です**。

最大積載量2トン以上5トン未満のテールゲートリフター(TGL)が設置されている貨物自動車荷を積み卸す作業を行うときにおいて、テールゲートリフター上の荷を地面に立って支える者には保護帽の着用義務はありませんが、着用が望ましいとされています。

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑧

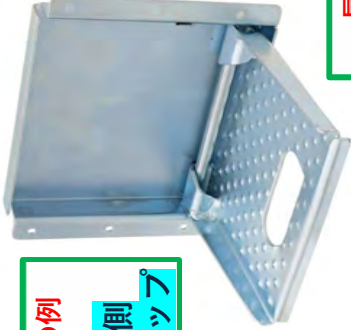
昇降設備に含まれるものはどのようなものですか？

- ◆ 荷を積み卸す作業を行うときに使用する昇降設備は、貨物自動車に取り付けられたものだけでなく、荷役作業場所に備え付けられ、作業の際に持ち運んで使えるものも含みます。
- ◆ 単なる足掛かりのようなものでは、作業員が安全に昇降することができません。



昇降設備の例

あおり内側
回転式ステップ



※昇降グリップ(手すり)があるものや、踏板に一定の幅や奥行きがあるものがより安全です

昇降設備の例

サイドステップ

安全な昇降設備とは

- ◆ 地面から踏面(2段以上の場合は段差ごと)の段差が50cm以内であること
- ◆ 両足を置くことができる踏面幅であること
- ◆ 踏面表面上に滑り止め加工がされていること
- ◆ 踏面は板状またはスリット状であること(角柱状や棒状の場合は、三点支持による昇降ができる昇降グリップが必要)
- ◆ 車両取付型の場合は、リア、サイド、あおりなど車体側面から突出して1か所以上設置されていること
- ◆ 地面から荷台までの間に、荷台から見て足裏の半分以上の長さが視認できる踏面が1段以上設置されていること



横に長い「すのこ」、あるいは三本の棒のようないわゆる「巻き込み防止柵」は、昇降設備ではありません。

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑨

テールゲートリフターを使用して荷を積卸す作業の特別教育について、次の場合は特別教育は必要ですか？

Q1 テールゲートリフターを開かなければ荷役作業ができない構造の貨物自動車において、当該貨物自動車の後部扉を開けるためにだけにテールゲートリフターを操作する場合

A1 荷の積み卸し作業を伴わず、扉を開けるためにだけにテールゲートリフターを操作する場合、**特別教育は不要（定期点検等の業務と同様）**。

A1 後部扉を開けた後、テールゲートリフターを使用して荷の積み卸し作業を行う場合、**特別教育が必要（単に扉を開けるためにテールゲートリフターを操作するものではないため）**。

Q2 テールゲートリフターを操作することなく、テールゲートリフター上を経由して荷台とプラットフォームの間で荷役作業を行う場合

A2 単にテールゲートリフター上を経由して荷の積み卸し作業のみを行う場合、**特別教育は不要**。

A2 テールゲートリフターの稼働スイッチを操作する場合、テールゲートリフターのキャスターストップパー等を操作する場合、昇降板の展開や格納の操作を行う場合、**特別教育が必要**。

Q3 貨物自動車の荷台の高さの荷受け台（プラットフォーム）が設置され、これに接続するためにテールゲートリフターを操作する場合

A3 プラットフォームに接続後の作業において、テールゲートリフターを使用して荷の積み卸し作業を行う場合、**特別教育が必要**。

事業者は、特別教育の受講者、受講日時、科目等の記録を作成し、**3年間保存する必要がある**。

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑩

昇降設備の設置に関する質疑応答です

Q1 産業廃棄物運搬用トラックの後部あおり下に設けたU字型のパイプ状のものは昇降設備になりますか。

A1 写真のように、パイプ状のものに踏み面を装着できるならばステップとして使用することが可能です。パイプ状のものは、そのままでは滑るおそれがあり昇降設備としてふさわしくありません。

Q2 昇降設備は荷主に用意してもらえますか。

A2 昇降設備の設置義務者は、貨物自動車で荷を積卸しする作業を行う事業者ですが、荷主が管理する施設に荷台への昇降設備を備え付けることは、墜落・転落災害を防止する上で有効な対策となるので、特に反復・定期的に荷の運搬を行う場合には、荷主と協議することを推奨します。

Q3 昇降設備は、トラック一台に一つあればよいのですか。また、三点支持のためのグリップが必ず必要ですか。

A3 トラック一台に一つ以上有ればよいものです。また、グリップは法定の設備ではありませんが、安全に昇降するためにはできる限り装着した方がよいでしょう。

Q4 昇降設備は、トラックに装着しているものでなければならぬのですか。

A4 安全に昇降するための設備であればトラックに装着されている必要はなく、例えば、あおりに掛けて使用する手すりの着いた階段や脚立のようなものでもよいでしょう。

Q5 最大積載量2トン未満の軽自動車でも昇降設備は必要ですか。

A5 最大積載量が2トン未満の貨物自動車であっても、高さが1.5mを超える箇所では作業を行うときは、昇降設備が必要です。（労働安全衛生規則第526条）

Q6 自動車を運搬するキャリアカーにおいて、荷台が斜めになり荷台の先端が着地した状態で荷（自動車）を乗せる作業では、昇降設備は必要ですか。

A6 荷台に人が上らない場合は昇降設備は必要ありませんが、自動車を乗せた後、固縛等で作業者が荷台に上る場合には昇降設備が必要です。

Q7 昇降設備の踏み面は、何cm位あればよいのですか。

A7 明確な法的基準はありませんが、15～20cm位あれば安全と考えられます。



貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑪

保護帽（ヘルメット）の着用に関する質疑応答です

Q1 2トン以上のテールゲートリフター車（床下収納式）でプラットホームに後部を直付けしているときは保護帽（ヘルメット）は必要ですか。

A1 プラットフォームにトラックの後部が直付けされ、墜落の危険が無い状態で荷の積卸し作業を行う場合には、保護帽（ヘルメット）は不要です。

Q2 2トン以上のテールゲートリフター車で洗車を行うときも保護帽（ヘルメット）の着用は必要ですか。

A2 荷の積卸しを行わないのであれば保護帽（ヘルメット）は不要ですが、荷台等の上で、洗車作業を行う場合には保護帽を着用することが望ましいでしょう。

Q3 ウイング車で荷の積卸しに後部扉しか使用しない場合でも、保護帽（ヘルメット）は必要ですか。

A3 物理的にウイングが使用できないようにする加工をしない限り、荷台の側面が開放できる貨物自動車に該当しますから、荷の積卸し作業を行う場合は保護帽（ヘルメット）の着用が必要です。

Q4 2トン以上のテールゲートリフター車でプラットホームに昇降板を橋渡ししているときは、保護帽（ヘルメット）の着用は必要ですか。

A4 荷の積卸しを行わないのであれば保護帽（ヘルメット）は不要ですが、プラットホームに接続した後、荷の積卸し作業を行うのであれば保護帽（ヘルメット）の着用が必要です。

Q5 2トン以上のテールゲートリフター車で、昇降板を中間位置で停止させて、ステップとして使用する場合には、配達のために荷物を持って降りる際は保護帽（ヘルメット）の着用が必要だと聞きましたが、荷物がメール便のようなものでも必要ですか。

A5 メール便のような荷物を片手だけで持っている場合も、荷物の積卸しを行っている



保護ヘッド（新採収ライナー）※着用時保護部に覆っている



貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑫

テールゲートリフターの取扱いに関する質疑応答です

Q1 テールゲートリフターは、年次点検、月次点検などの定期自主検査をしなければならないのですか。

A1 テールゲートリフターは、労働安全衛生規則第151条の75 第2号の「荷役装置」に該当しますので、同条に基づき作業開始前の点検を行わなければならないません。年次点検や月次点検は義務づけられていませんが、メーカーの取扱説明書に従った点検を行うように心がけてください。

Q2 ガスボンベを垂直式テールゲートリフターで積み卸すときは、作業者が一緒に乗って支える方が安全だと思われるがどうですか。

A2 どのような荷であっても、取扱説明書等でテールゲートリフター動作時の作業員の搭乗を認めていない場合には、人が荷と一緒に乗って荷を支えながらテールゲートリフターを操作することは、主たる用途以外の使用に当たる場合があります。

Q3 垂直式テールゲートリフターにはキャスターストッパーが無いものがありますが、昇降作業及び点検ではどうするのですか。

A3 昇降作業では、ゴム製のキャスターストッパーを使用して荷のずれを防止する方法があります。点検においては、キャスターストッパーの項目は省略してください。

Q4 テールゲートリフターの点検項目はありますか。

A4 テールゲートリフターが正常に動作する状態であることを確認するためには、昇降板の昇降、展開、格納等の動作確認、昇降板や油圧ホース等の損傷の有無といった状態確認などを行う必要があります。具体的な点検項目については、テールゲートリフター特別教育用テキスト（テールゲートリフター作業者必携）の31ページ又はテールゲートリフターの安全作業ハンドブック5ページに記載しています。

テールゲートリフター-日常点検項目

1 作動確認 (異常確認を含む)	日 月 年	日 実 施
① 昇降	正常	異常
② 展開・格納	正常	異常
③ キャスターストッパー (本体の亀裂、損傷、変形、腐食、スプリングのへたり、変形)	正常	異常
④ ゲートロック	正常	異常
⑤ チルトブロック (後部格納式のみ)	正常	異常
⑥ 昇降板	正常	異常
⑦ 昇降板の折れ曲 (床下格納式のみ)	正常	異常
⑧ 油圧配管、油圧ホース、油圧シリンダ	正常	異常
⑨ 亀裂、損傷、腐食、劣化	正常	異常
⑩ 操手のゆるみ、油漏れ	正常	異常
⑪ 電気	正常	異常
⑫ メインスイッチの損傷、機能確認	正常	異常
⑬ 操作スイッチの損傷、機能確認	正常	異常
⑭ リモコンコードの損傷	正常	異常
⑮ ワイヤロープ (巻取式のみ)	正常	異常
⑯ 索縛切れ	正常	異常
⑰ 損傷、変形、摩耗	正常	異常
⑱ 緊急停止装置 (巻取式のみ)	正常	異常
⑲ 作動確認	正常	異常
⑳ 亀裂、損傷、変形、腐食	正常	異常

【参考】高圧状態の確認：リリース配布は1か月ごと ※寒冷地では塩化カルシウムによる腐食が劣化要因になるため注意が必要である。

点検実施者

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑬-1

テールゲートリフター特別教育に関する質疑応答です

Q1 特別教育の講師になるための教育を受けた場合、教育を実施できるのは自社内だけで
すか、他社でも教育できますか。また、特別教育を受けた作業者が他の作業者に対する特
別教育の講師になることができるのですか。

A1 自社内での教育に限定するものではありません。また、特別教育の講師に資格要件
の定めはありませんが、安全衛生特別教育規程第7条の4に定める、テールゲートリフ
ターの操作の業務に係る特別教育の科目及び範囲を規定の時間実施するために、イン
ストラクター養成講座を受講した方に特別教育を行っていただくことを推奨します。

Q2 最大積載量2トン未満の軽自動車でもテールゲートリフターの操作には特別教育が必
要ですか。

A2 特別教育に関しては最大積載量の規定がないため、最大積載量が2トン未満の貨物
自動車であっても、テールゲートリフターによる荷役作業に従事する者には、特別教
育が必要です。

Q3 6ヵ月以上従事しているものに対する特別教育は、学科45分によいのですか。

A3 学科教育のうち、「テールゲートリフターに関する知識」について、45分以上とす
ることができますが、「テールゲートリフターの操作に関する知識」と「関係法令」
の省略はできないため、学科教育は最低でも、3時間15分は必要です。

Q4 倉庫内での作業で、荷主の作業者が、テールゲートリフターの昇降板上に乗って荷を
支える行為でも特別教育は必要ですか。

A4 昇降板上に荷とともに乗って昇降しながら荷を支える行為は主たる用途以外の使用
であり、荷主の作業者であっても行ってはならない行為です。
テールゲートリフターを用いた荷役作業を荷主の作業者が行う場合には、当該荷主
の作業者もテールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育の受講が必要です。

Q5 特別教育は2月1日以降実施すればよいのですか。一方、2月1日以降テールゲート
リフターによる荷役作業に従事する者には、いつ特別教育を実施すればよいのですか。

A5 2月1日以降は、特別教育を修了した者でないでテールゲートリフターを使用する荷
役作業に従事することができませんので、1月31日までに特別教育を実施しておく必要
があります。また、2月1日以降、テールゲートリフターによる荷役作業に従事する者
は、当該作業に従事するまでに特別教育を実施しておくことが必要です。

労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑬-2

テールゲートリフター特別教育に関する質疑応答です

Q6 特別教育を受けた作業者には修了証の発行が必要ですか。誰が発行するのですか。

A6 特別教育を実施した者に
当該特別教育に係る修了証
を発行する義務はありません
が、受講修了者が例えば、
荷主等に対して当該特別教
育を受講していることを示
すために修了証を所持して
いることは望ましいもので
す。

修了証は、当該特別教
育の実施者（社内で実施し
た場合は事業主）が発行す
ることとなります。

なお、陸災防では、テ
ールゲートリフターの操作の業
務に係る特別教育受講記録
を記載できる「テールゲ
ートリフターの安全作業ハン
ドブック」を提供しています
でご活用ください。

Tail Gate Lifter Safe Work Handbook

受講者氏名

テールゲートリフター特別教育受講記録

学科教育	科目	時間	受講日	講習実施者
	テールゲートリフターに 関する知識			
	テールゲートリフターに よる作業に関する知識			
	関係法令			
実技教育	科目	時間	受講日	講習実施者
	テールゲートリフターの 操作方法			

Q7 昇降板上にある荷を卸す作業のみでも特別教育は必要ですか。

A7 キャスターストッパの操作も含め、テールゲートリフターの操作を全く行わず、
昇降板上にある荷を卸す作業のみを行うのであれば、特別教育は不要ですが、厚生労
働省は特別教育の受講を推奨しています。

物流の2024年問題

トラック輸送をご利用の 荷主企業様 向け 説明会
企業物流/宅配物流を担う トラック事業者様 向け 説明会

定員250名
参加無料

運べない 届かない危機 物流クライシス2024

物流の今と今後の方向性を知り、課題解決に向けた
一歩を踏み出そう … 今できることから考える

令和5年 9月 8日(金) 13:30～ 三重県総合文化センター 小ホール

- 第1部 運べない 届かない危機 … 物流の2024年問題を考える
経済産業省 商務サービスグループ 物流企画室長 中野剛志 様 (60分程)
- 第2部 持続可能な物流の実現に向けて … 今できること
株式会社N×総合研究所 常務取締役 大島弘明 様 (60分程)
- まとめ 国土交通省 (取引環境改善三重県協議会)

物流の2024年問題

物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラです。

持続可能な物流について皆で考え、日本の物流が滞らない状況を作
っていただくために、トラック輸送をご利用の 荷主企業様に向け、また
企業物流/宅配物流を担う トラック運送事業者様に向けての説明会
「運べない 届かない危機/物流クライシス2024」を開催しました。

今後の方向性を知っていただき、課題解決に向けた一歩を踏み出すために、今できることは何か、
事例も交えての説明会。運送事業者122社158名、荷主関係73社120名参加の説明会となりました。



物流産業を魅力ある職場とするため、トラッ
ク輸送の働き方改革として、2024年度から
ドライバーの時間外労働の上限規制(年960
時間上限 労働基準法)が適用されます。

この 時間外労働の上限規制に合わせ「自動
車運転者の労働時間等の改善のための基準」
(大臣告示)も改正され、拘束時間、休憩時間
等の労働条件の向上が必要となりました。

このトラック輸送での働き方改革は、荷主企
業様、物流事業者様(運送・倉庫等)、一般消費
者様等のご理解/ご協力が必要となります。

今のままの状況では 国民生活や経済活動に
不可欠な物資が、この先スムーズに運べなく
なる事態が起きかねず、2024年から日本の
物流が停滞することが懸念されています。

これが「物流の2024年問題」です。

国が設置した「持続可能な物流の実現に向け
た検討会」では、何も対策を行わなかった場
合には、営業用トラックの輸送能力が2024
年には14.2%、さらに2030年には34.1%
不足する可能性があるとして試算されています。

この問題は、政府・行政も重要課題と捉え、
3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣
僚会議」が設置され、6月には「物流革新に
向けた政策パッケージ」が示されました。

円滑な経済活動や平穏な国民生活のために、
持続可能な物流の構築が喫緊の重要課題であ
るとした、総合的な重要政策となります。

これら政策の内容についてもこの説明会で
伝えすることができました。

(1)商慣行を見直す (2)物流を効率化する (3)荷主様・消費者様も行動を変える

2024年は 荷主企業様、物流事業者様(運送・倉庫等)、一般消費者様が
協力し、物流を支えるために行動する年となります。

主催:国土交通省三重運輸支局、厚生労働省三重労働局、一般社団法人三重県トラック協会 (トラック輸送における取引環境・
後援:三重県商工会議所連合会、三重県商工会連合会、三重県中小企業団体中央会 労働時間改善三重県協議会)

◆ 円滑な価格転嫁の実現に向けて

適正な価格転嫁の実現に向けた

公正取引委員会 「令和5年中小事業者等取引公正化推進アクションプラン」による要請

◇ 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等の急激な上昇という経済環境において、下記が発注者に求められています。

- ・ 受注者からの要請の有無にかかわらず、発注者から積極的に価格転嫁に向けた協議の場を設けていくこと
- ・ 受注者からの取引価格引き上げの要請を受け入れない場合であっても、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等の形に残る方法で行うこと

公正取引委員会は、発注者からの積極的な価格転嫁に向けた協議が重要であることを改めて周知徹底するとともに、価格転嫁円滑化スキームに基づき、関係省庁と緊密に連携し、中小事業者等から寄せられる情報も活用しつつ、執行強化の取り組みを進め、独占禁止法又は下請法に違反する事案について、より積極的かつ厳正に対処していくとしています。

① 独占禁止法の執行強化	② 下請法の執行強化	③ 独占禁止法及び下請法の考え方の周知徹底
1 転嫁円滑化に向けた更なる調査と、結果の取りまとめ 2 荷主と物流事業者との取引に関する調査	1 重点的な立入調査 2 下請法違反行為の再発防止が不十分な事業者に対する取組 3 違反が多い業種の取組強化	1 法律上問題となり得る取引価格の据置き 考え方周知 2 相談対応、情報収集の実施

「**違反行為情報提供フォーム**」(買ったたきなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報)

不当な下請取引 ゼロゼロ 110番
電話番号 **0120-060-110**

<https://www.jftc.go.jp/cgi-bin/formmail/formmail.cgi?d=joho>

公正取引委員会・中小企業庁では、買ったたきなどの違反行為の親事業者情報を受付けます。提供いただいた情報は、優越的地位の濫用に関する緊急調査(公取委)や下請法上の定期調査

(公取委、中小企業庁)に活用されます。転嫁拒否行為を行っている事業者で、多数の取引相手に行っている事案又は過去の繰返し事案について、独禁法に基づき企業名を公表します。

◇ 問題となる事例

労務費、原材料価格、エネルギー等のコスト上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

労務費、原材料価格、エネルギー等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

国土交通省 **トラック運送適正取引相談窓口**

自動車局 貨物課 100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 03-5253-8575
三重運輸支局 輸送・監査部門 514-0303 津市雲出長常町六ノ割1190-9 059-234-8411

燃油価格高騰に伴う燃料サーチャージや運賃交渉に応じない荷主に関する相談窓口を本省と地方運輸局・運輸支局に相談窓口を設けています。

「輸送実態把握のための意見等の募集窓口」

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

違反原因行為の疑いのある荷主(真荷主/元請け)に、本省の自動車局貨物課が改善を働きかけます。相当な理由がある場合、改善を荷主に要請。改善がみられない場合は、改善勧告を行った上で企業名を公表します。「働きかけ」から「要請」「勧告」までの各段階で、公正取引委員会と情報を共有し荷主調査が行えます。

◆ 下請取引適正化推進月間

公正取引委員会及び中小企業庁は、下請取引の適正化の推進を図っています。

特に毎年11月を「下請取引適正化推進月間」とし、この期間に下請法の普及・啓発事業を集中的に行うこととしています。

令和5年度下請取引適正化推進
月間キャンペーン標語

「見直そう」その一言で 救われる

- ◆ 公正取引委員会（不当なしわ寄せに関する相談）
フリーダイヤル TEL0120-060-110
- ◆ 中小企業庁 事業環境部取引課
TEL03-3501-1732



◆ パートナリシップ構築宣言

内閣府、経産省、厚労省、農水省、国交省及び内閣官房副長官と経団連会長、日商会頭、連合会長をメンバーとする「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」において「パートナーシップ構築宣言」を創設。

「パートナーシップ構築宣言」は、サプライチェーンの取引先や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築することを「発注者」側の立場から企業の代表者の名前で宣言するものです。

1. サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携
2. 親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）の遵守を宣言し、パートナーシップ構築宣言のサイトに掲載することで、各企業の取り組みを「見える化」します。



ホームページ <https://www.biz-partnership.jp/info.html>

◆ 運行管理の高度化 事業者間の遠隔点呼の先行実施

Ⅰ T点呼 — Gマーク認定営業所及び要件を満たす優良な営業所間。16時間以内で対面点呼と同等。
遠隔点呼 — 同一事業者間（完全子会社を含む）で、要件を満たせば対面点呼と同等です。（概略です）

2023年11月より、同一事業者のみならず、100%の資本関係にない もしくは 資本関係のない 事業者間においても「管理の受委託」など 必要な手続きを行ったうえで、国交省の採択を受け、高度化ワーキングの監督下で 実施する場合は、最大1年、先行実施事業として遠隔点呼ができることとなりました。（共同遠隔点呼）

【通達】 事業者間の遠隔点呼の先行要領について

<https://www.saitokyo.or.jp/wp-content/uploads/2023/11/dbcd00050d5232c01090aa81319f6ab1.pdf>

【別添】 自動車運送事業者における運行管理の高度化に向けた事業者間の遠隔点呼の先行実施要領

<https://www.saitokyo.or.jp/wp-content/uploads/2023/11/b4c2153b27a23a2468f1269250192140-2.pdf>

◆ 物流革新緊急パッケージ 概要

政府は10/6「物流2024年問題」への対策として「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめました。賃上げや人材確保など、各種施策を前倒しし経済対策に盛り込むとされました。

- 宅配の再配達率半減に向けて「置き配」などを選択した消費者にポイントを還元する事業を進めるほか、鉄道(コンテナ貨物)と内航船(フェリー・RORO船など)の輸送量を今後10年程度で倍増し、トラックからのモーダルシフトを推進するためのコンテナ大型化などへの支援を実施。

物流効率化システムの導入や施設の自動化、機械化などの設備投資支援や物流DXの推進、物流拠点の機能強化などの取組みも盛り込んだ。

- ドライバーの賃上げに向けては、正当な対価が支払われるよう、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃について、現下の物価動向を反映するとともに、荷待ち・荷役の対価を新たに加算する見直しを図り、年内に引き上げ幅を公表する。

賃上げ原資の確保に向け、多重下請構造是正のための運送体制の可視化や、契約の電子化・書面化の義務付けなど、適正な運賃収受を図る措置の導入、また、荷待ち時間削減などの取組みを義務付ける措置の導入に向け、次期通常国会で法制化に取り組むことなども盛り込まれた。

1. 物流の効率化 ↓

- 運転者の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
 - ー テールゲートリフター負担軽減機器の導入強化
 - ー 大型・けん引免許取得等スキルアップ支援
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
 - ー SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化促進
- 物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等、物流GX推進
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の措置継続
- 道路情報の電子化による特殊車両通行制度の向上

2. 荷主・消費者の行動変容 ↓↓

- 宅配の再配達率を半減する緊急取組ーポイント還元
- 広報やメディアを通じ意識改革・行動変容の促進

3. 商慣行の見直し ↓↓↓

- トラックGメン、荷主・元請の監視強化 11～12月
- 「標準的な運賃」の引き上げー荷待ち・荷役の対価等の加算、下請発注手数料の水準を提示
- 法制化ー大手事業者の荷待ちや荷役時間の短縮計画作成の義務付け/大手荷主に物流経営責任者の選任義務/多重下請け、実運送体制管理簿/契約時の(電子)書面交付の義務付け

◆ 物流革新緊急パッケージの展開

荷待ち・荷役費用、燃料高騰分、下請発注手数料も含め荷主企業に転嫁するため、令和5年中に 標準運送約款や 標準的な運賃について所要の見直しが行われます。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	→	2,180円	※金額はいずれも中型車(4tクラス)の場合の30分あたり単価
機械荷役の場合	→		
手荷役の場合	→	2,100円	

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記**【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書/引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」(利用運送手数料)の設定等>

- 「**下請け手数料**」(運賃の10%を別に収受)を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**(運送申込書/引受書)を交付することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】
- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」(逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**)や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

◆ 働きやすい職場認証制度

「働きやすい職場認証制度」令和5年度認証事業者の公表
～「三つ星」事業者を初めて認証しました～



自動車運送事業の労働条件や労働環境に対するイメージ刷新を図り、運転者への就職促進を狙いとする「働きやすい職場認証制度」の令和5年度認証事業者878社が公表されました。また、自動車運送業の特定技能制度では、本認証を受けることが条件として設定されました。

概要

発表：一般財団法人日本海事協会

星の数は職場環境の良好度を表しています

- 国土交通省では、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応する施策の一環として、事業者による職場環境改善の取組を国が認証し「見える化」することにより、自動車運送事業における労働条件や労働環境に対する求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促進することを狙いとする「働きやすい職場認証制度」を令和2年度に創設しました。
- 令和5年度認証 878社。（「一つ星」628、「二つ星」206、初となる「三つ星」44）
認証合計 一つ星1,520、二つ星948、三つ星34、合計2,502社 となりました（令和6年4月5日時点）
- また、特定技能の在留資格に係る制度に「自動車運送業分野」が追加され、同分野における特定技能所属機関に課される条件として本制度の認証を取得することが設定されました。

◆ 求人情報提供サイトを開設しています

トラック協会のホームページにて「会員事業所の求人情報」を公開しています。

従業員募集を行っている会員様は求人情報をご登録いただきますと、三重県トラック協会・全日本トラック協会のホームページ、求人公開ページに表示され、一般の求職者の目に触れることになります。

また、indeedに求人情報を転載しますので、求職者が求人検索された際に露出の機会が高まります。

求人を公開される会員様は、三重県トラック協会まで、御社の求人サイトURLをご一報くださいませ。

会員様に「求人サイト」がない場合、株式会社リクルートの「AirWORK採用管理」を利用し、費用をかけずに少ない手間で作成が可能です。（無償にて公開を 支援）

右記Webセミナーで求人のノウハウを取得して下さい。

● 全ト協×リクルート Webセミナー

こんな「人手不足」のお悩みありませんか？

募集しても応募が来ない	集まりやすい求人を出すには？
マッチした人を採用できない	採用HPをもっていない
地域外から集められない？	知人のツテを頼っても採用できない...

無料採用ホームページを活用した 人材確保対策Webセミナー

ノウハウをお伝えしながら、その場で応募が集まりやすい求人原稿を作成できます。

求職者や運輸業界の採用市場動向などもお話しております。

参加者特典の資料も配布しているので、まだ採用を行っておらず、情報収集目的の方もお気軽にご参加ください！

セミナーの特典

プログラム

- ① 株式会社リクルートが提供する採用ホームページ「Airワーク 採用管理」に係る説明
- ② 採用ホームページ開設・トラック事業者様向け 求人の書き方ワークショップ

Airワーク 採用管理の開設をして実際の求人ページを作成でき、求人ページは「Indeed」に自動連携されます。

※求人掲載はIndeedの利用規約・掲載基準に準じるため、掲載されない場合もございます。

開催日時 毎月1回

午後1時半～3時半

※開催日程は以下QRよりご確認ください。

会場：Webセミナー
費用：無料
講師：株式会社リクルート担当者
定員：各回先着150名

▼参加ご希望の方は以下のURLまたは、右のQRよりお申込ください。
【申込・お問合せ先】株式会社リクルート Airワーク 採用管理セミナー事務局
TEL：080-4803-2672（平日10:00～16:00）
Mail：airwork_seminar@waku-2.com
URL：https://jta.or.jp/ippan/saiyou_seminar.html

トラック運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】 労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安） 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^{（※1）} 、16時間まで延長可（週2回まで）	※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^{（※1）} 、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】 SA・PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる ^{（※2、3）} 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える	※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。
特例	分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・分割休息は1回3時間以上 ・休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】 設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可	※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない	
	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

（注1）改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
 （注2）本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

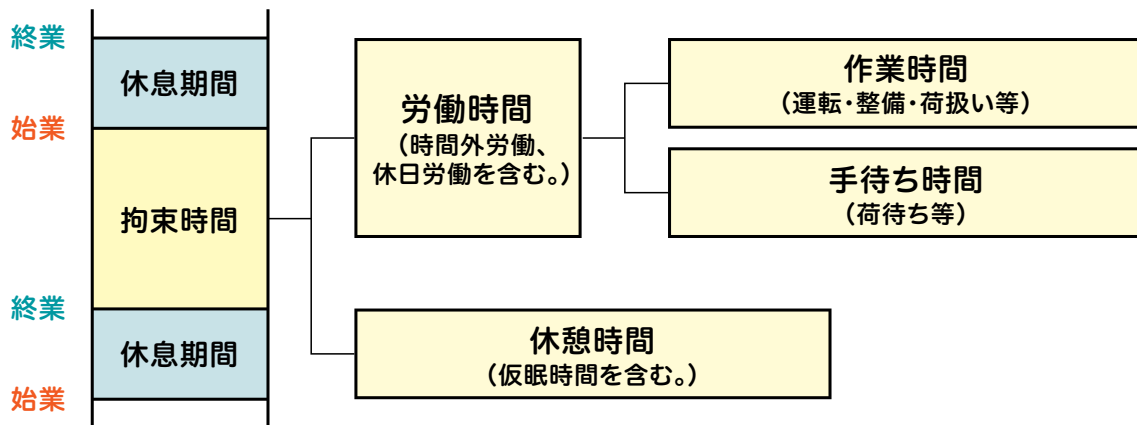
1 拘束時間と休息期間の定義

● 拘束時間

労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。

● 休息期間

使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。



2 1年、1か月の拘束時間

（改善基準告示第4条第1項第1号、第2号）

【原則】

1年の拘束時間は3,300時間以内、かつ、1か月の拘束時間は284時間以内です。

【例外】

- ・ 労使協定（P26参照）により、1年のうち6か月までは、1年の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができます。
- ・ 1か月の拘束時間が284時間を超える月は連続3か月までとしなければなりません。
- ・ 1か月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が100時間未満となるよう努める必要があります。

（労使協定で定める事項）

- ・ 協定の対象者 ・ 1年について各月及び年間合計の拘束時間 ・ 協定の有効期間 ・ 協定変更の手続等



・ 「1か月」とは？

原則として暦月をいいます。

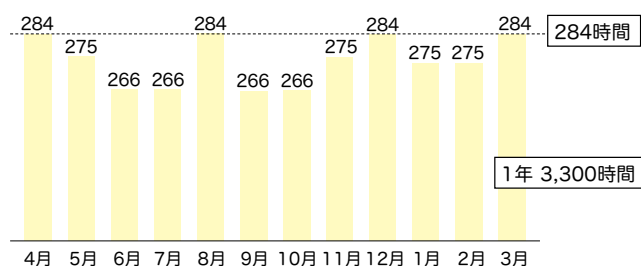
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

〈ポイント〉各月の拘束時間の調整

1年の拘束時間の限度を超えないよう、各月の拘束時間を調整する必要があります。

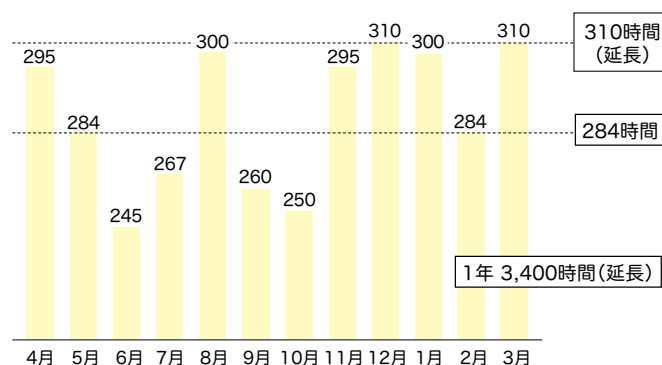
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(図)【原則】1年及び1か月の拘束時間



- ・ 1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×12か月)とすると1年の総拘束時間が3,300時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

(図)【例外】1年及び1か月の拘束時間



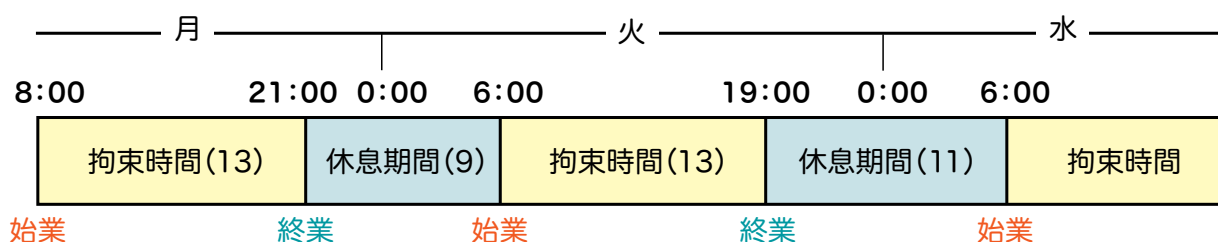
- ・ 労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×6か月かつ310時間×6か月)とすると1年の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。
- ・ 1か月の拘束時間が284時間を超える月が4か月以上連続する場合も、改善基準告示違反になります。

〈ポイント〉1か月の拘束時間の計算方法

1か月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1か月の各勤務の拘束時間(始業時刻から終業時刻まで)をそのまま合計してチェックしてください。

※ ただし、後述の「5 特例」の①分割休息(休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合)、④フェリー(フェリー乗船時間を休息期間として取り扱う場合)は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

(図)各勤務の拘束時間の合計



図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

1か月の各勤務の拘束時間(始業時刻から終業時刻まで)をそのまま合計

・ 月曜日	始業8:00～終業21:00	13時間
・ 火曜日	始業6:00～終業19:00	13時間
・	⋮	⋮
合計		A 時間

1か月の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 1か月の拘束時間の限度(原則284時間、例外310時間)であれば、改善基準告示を満たしています。

3 1日の拘束時間、1日の休息期間

(改善基準告示第4条第1項第3号～第5号)

① 1日の拘束時間 (改善基準告示第4条第1項第3号、第4号)

【原則】

1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても、上限は15時間です。

【例外】

宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、1週について2回に限り、1日の拘束時間を16時間まで延長することができます。



- ・「宿泊を伴う長距離貨物運送」とは？
1週における運行が全て長距離貨物運送で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合をいいます。
 - ・「長距離貨物運送」とは？
一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいいます。
 - ・「一の運行」とは？
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいいます。

※ 1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める必要があります。回数は1週について2回までが目安です。この場合において、14時間を超える日が連続することは望ましくありません。

〈ポイント〉1週における1日の拘束時間延長の回数

1日の拘束時間14時間超は週2回までが目安です。

(図)【原則】



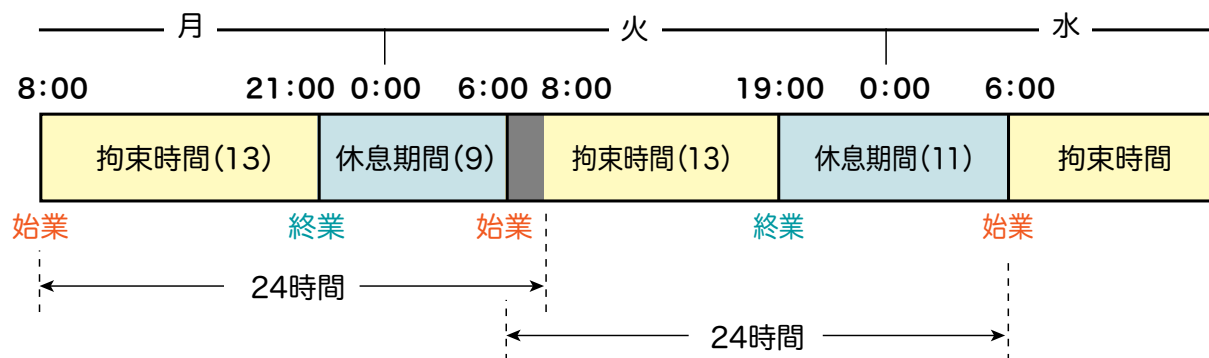
・1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

〈ポイント〉1日の拘束時間の計算方法

1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、始業時刻から起算した24時間の拘束時間によりチェックしてください。

※ ただし、後述の「5 特例」の①分割休息（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、④フェリー（フェリー乗船時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

（図）各日の拘束時間の合計



※ 灰色の部分、は、月曜日から始まる1日の拘束時間と火曜日から始まる1日の拘束時間が重なる時間帯

図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

① 月曜日から始まる1日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間

- ・ 月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
 - ・ 火曜日 始業6:00～8:00 2時間
- 合計15時間

② 火曜日から始まる1日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間

- ・ 火曜日 始業6:00～終業19:00 13時間

上記①②については、ともに改善基準告示を満たしていますが、①のように翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜日の始業時刻からの24時間に、火曜日の6:00～8:00の2時間も含まれることになります。したがって、月曜日から始まる1日の拘束時間については、月曜日の13時間だけではなく、火曜日の2時間もカウントした合計15時間になります。

一方、②の火曜日から始まる1日の拘束時間については、火曜日の始業時刻6:00からの24時間でカウントしますので、月曜日から始まる1日の拘束時間でカウントした6:00～8:00についても、再度カウントすることになります。

② 1日の休息期間（改善基準告示第4条第1項第5号）

【原則】

1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回ってはなりません。

【例外】

- ・ 宿泊を伴う長距離貨物運送（P5参照）の場合、1週について2回に限り、継続8時間以上とすることができます。
- ・ 休息期間のいずれかが継続9時間を下回る場合は、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えなければなりません。



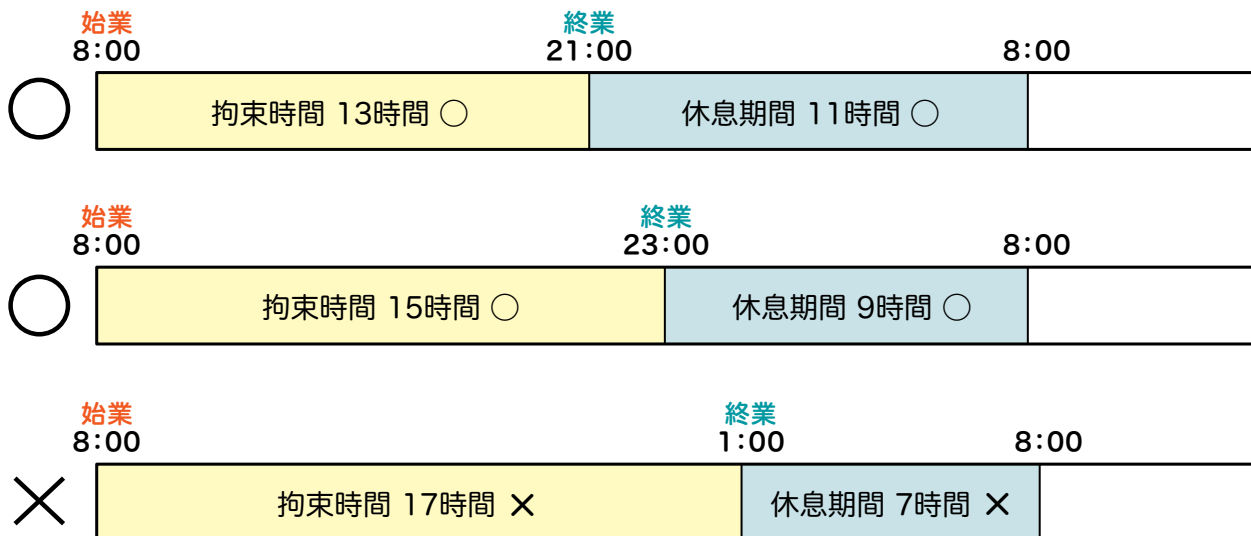
- ・ 休息期間の取扱い（改善基準告示第4条第2項）

特に長距離貨物運送の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがあります。休息期間の配分においてはトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該トラック運転者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるよう努める必要があります。

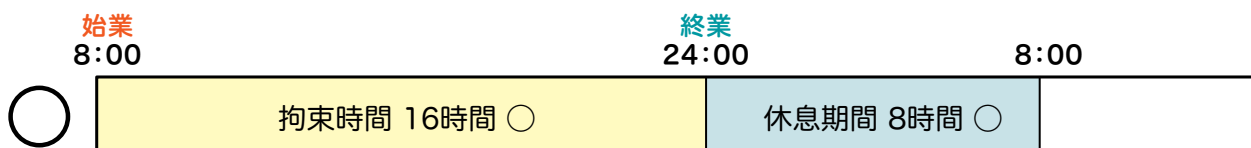
〈ポイント〉1日の拘束時間及び1日の休息期間

1日の拘束時間及び1日の休息期間がともに基準を満たしていなければなりません。

（図）1日の拘束時間及び1日の休息期間の設定



※ 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（住所地以外の場所で休息期間を与える場合）



→ 1日の拘束時間は16時間まで延長可（週2回まで）、1日の休息期間は継続8時間以上（週2回まで）
一の運行終了後は継続12時間以上の休息期間を与えなければなりません。

1 2日平均1日の運転時間

(改善基準告示第4条第1項第6号)

2日を平均した1日当たり(2日平均1日)の運転時間は、9時間以内です。

〈ポイント〉2日平均1日の運転時間の計算方法

- ・2日(始業時刻から起算して48時間のことをいう。)平均1日の運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日の平均を計算します。
- ・この特定日の運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、次の①②のいずれもが9時間を超えた場合に、初めて違反と判断されます。

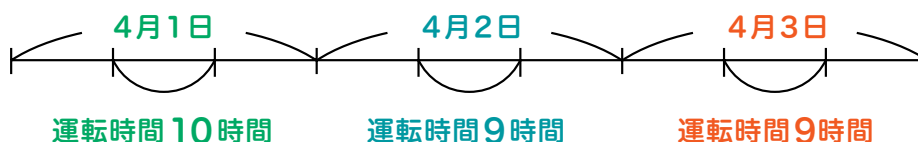
- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

$$\frac{B時間 + A時間}{2} \quad \text{と} \quad \frac{A時間 + C時間}{2}$$

が、いずれも9時間を超えた場合に初めて改善基準告示違反

(図) 2日平均1日の運転時間の考え方(4月1日、4月2日、4月3日に運転した場合)



$$\frac{10時間(4月1日) + 9時間(4月2日)}{2} = 9.5時間 \quad \text{と} \quad \frac{9時間(4月2日) + 9時間(4月3日)}{2} = 9時間$$

前半は9時間を超えていますが、

後半は9時間を超えていないので、

改善基準告示違反にはなりません。

2

2週平均1週の運転時間

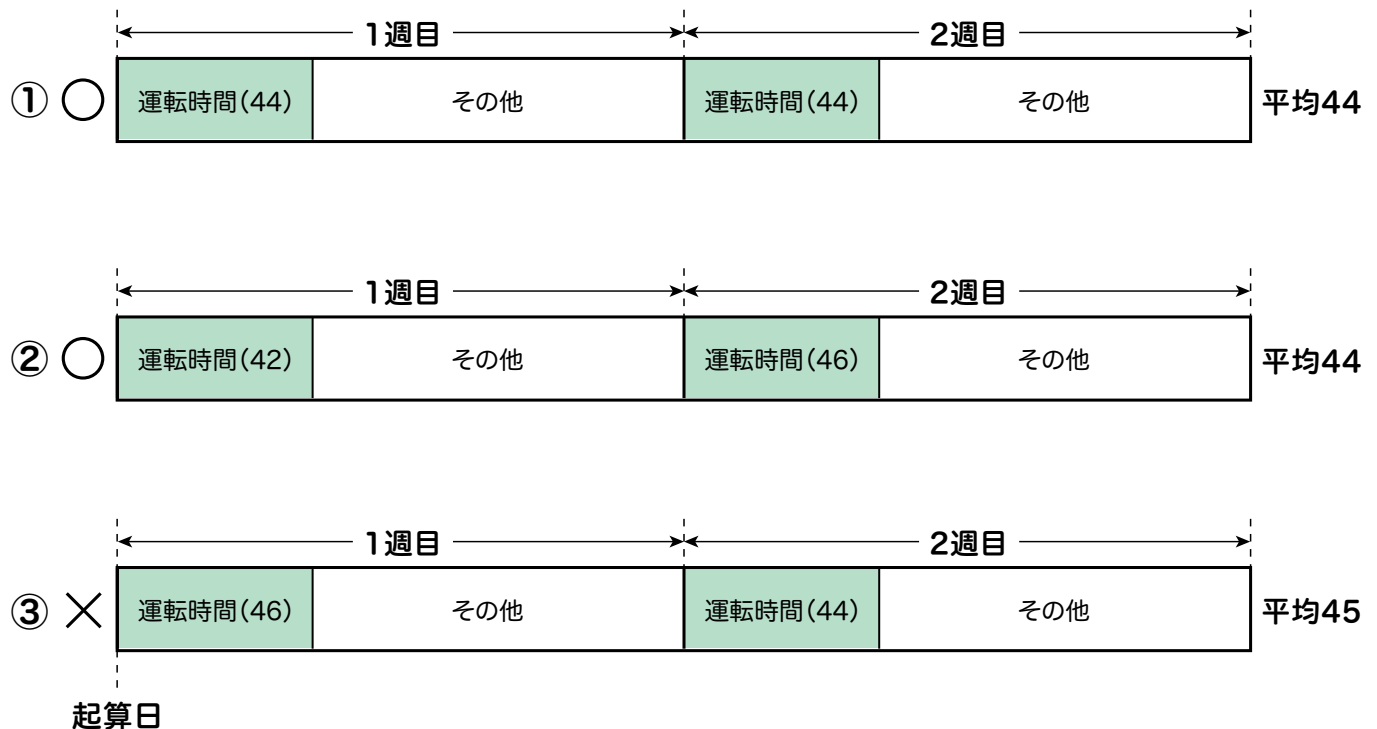
(改善基準告示第4条第1項第6号)

2週間を平均した1週間当たり(2週平均1週)の運転時間は、44時間以内です。

〈ポイント〉2週平均1週の運転時間の計算方法

2週における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として2週ごとに区切り、その2週ごとに計算します。

(図) 2週平均1週の運転時間の考え方



・ ①について、2週平均1週の運転時間は $\frac{44時間 + 44時間}{2} = 44時間$ であり、基準を満たしています。

・ ②について、2週平均1週の運転時間は $\frac{42時間 + 46時間}{2} = 44時間$ であり、基準を満たしています。

・ ③について、2週平均1週の運転時間は $\frac{46時間 + 44時間}{2} = 45時間 > 44時間$ であり、改善基準告示違反になります。

【原則】

- ・ 連続運転時間は4時間以内です。
- ・ 運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上の運転の中断が必要です。中断時には、原則として休憩を与えなければなりません。
- ・ 運転の中断は、1回がおおむね連続10分以上とした上で分割することもできます。ただし、1回が10分未満の運転の中断は、3回以上連続してはいけません。

【例外】

サービスエリア又はパーキングエリア等が満車である等により駐車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、4時間30分まで延長することができます。



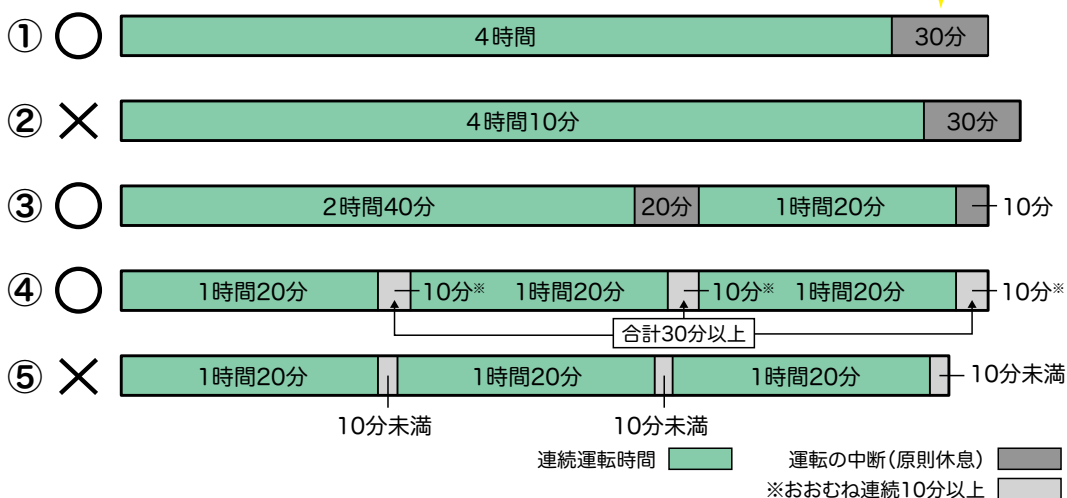
- ・ 「おおむね連続10分以上」とは？
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
- ・ 「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスタンクステーション及び道の駅も含まれます。

〈ポイント〉連続運転時間の考え方

連続運転時間は4時間以内が原則であり、例外が設けられたことをもって、連続運転時間が4時間30分に延長されたと解してはなりません。このことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成しましょう。また、運転の中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成しましょう。

(図) 連続運転時間と運転の中断

連続運転時間のカウントは、運転の中断が合計30分に達したところでリセットされます。



- ・ ①③④について、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回がおおむね連続10分以上、合計が30分以上運転を中断しているので、基準を満たしています。
- ・ ②について、運転直後に連続30分運転を中断しているものの、連続運転時間が4時間を超えているので、改善基準告示違反になります(例外が適用されていない場合)。
- ・ ⑤について、1回が10分未満の運転の中断が3回連続しているので、改善基準告示違反になります。

- ・トラック運転者が、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から、予期し得ない事象への対応時間を除くことができます。
- ・この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない)を与えることが必要です。

※ 1か月の拘束時間等の他の規定からは、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできません。

〈ポイント〉予期し得ない事象への対応時間の考え方

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の1、2の両方の要件を満たす時間をいいます。

1 次のいずれかの事象により生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

- ① 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
 - ② 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
 - ③ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと。
 - ④ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと。
- ※ 当該事象は「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しません。

2 客観的な記録により確認できる時間であること。

次の①の記録に加え、②の記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があります。①の記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められません。

① 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

② 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

例えば次のような資料が考えられます。

ア 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

イ フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し

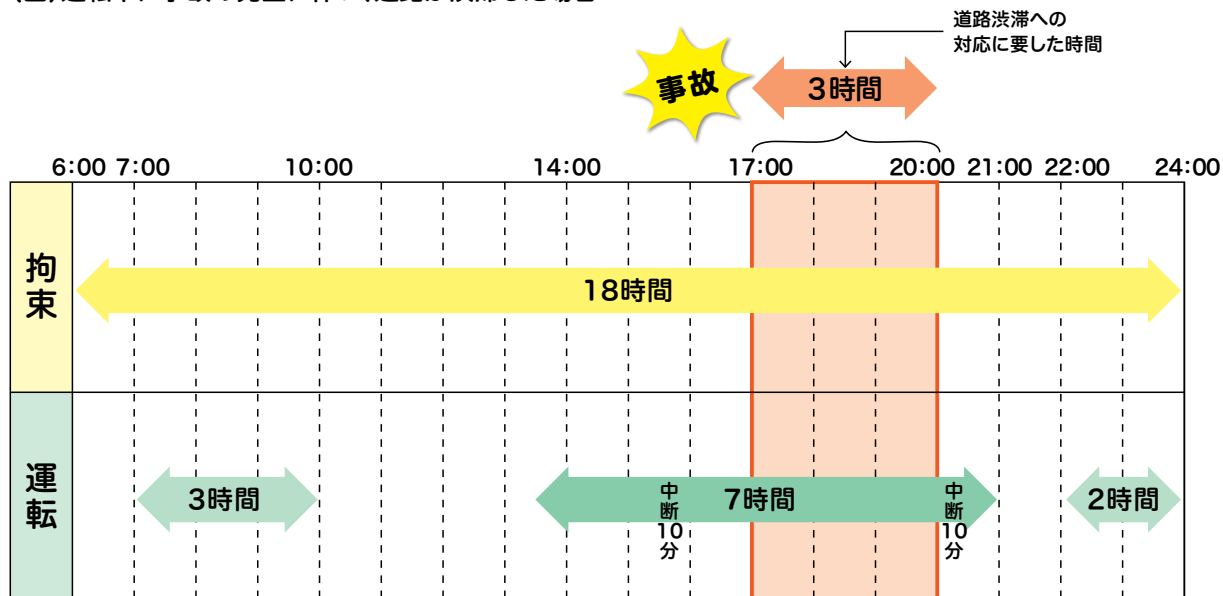
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

エ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

〈ポイント〉 予期し得ない事象への対応時間

予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、改善基準告示の適用となる1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間は、実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いた時間になります。

（図）運転中に事故の発生に伴い、道路が渋滞した場合



運転中の17:00に事故の発生に遭遇し、20:00まで道路渋滞が生じたため、3時間の運行の遅延が生じました。

	実際の時間	予期し得ない 事象への 対応時間	改善基準告示の 適用となる時間
●拘束時間 ⇒	18時間	3時間	15時間

（実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる1日の拘束時間は15時間となり、基準を満たします。ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間です。）

	実際の時間	予期し得ない 事象への 対応時間	改善基準告示の 適用となる時間
●運転時間 ⇒	12時間	3時間	9時間

（実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は9時間となり、基準を満たすかどうかは前後の日の運転時間を含めて判断します。）

	実際の時間	予期し得ない 事象への 対応時間	改善基準告示の 適用となる時間
●連続運転時間 ⇒	7時間	3時間	4時間

（実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる連続運転時間は4時間となり、基準を満たします。）

1 分割休息

(改善基準告示第4条第4項第1号)

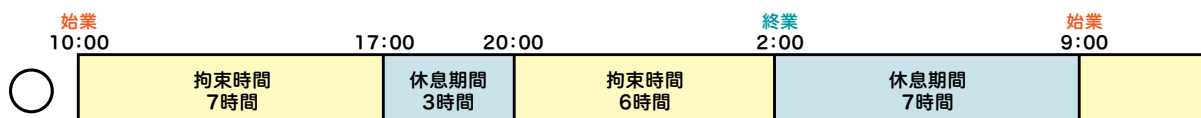
業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上)の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間(1か月程度を限度とする。)における全勤務回数^①の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

- ・ 分割された休息期間は、1回当たり継続3時間以上とし、2分割又は3分割とします。
- ・ 1日において、2分割の場合は合計10時間以上、3分割の場合は合計12時間以上の休息期間を与えなければなりません。
- ・ 休息期間を3分割する日が連続しないよう努める必要があります。

〈ポイント〉分割休息特例の考え方

睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要です。休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものであることに留意しましょう。

(図)分割休息特例の与え方



・ 休息期間は3時間と7時間の2分割で合計10時間であるので、基準を満たしています。



・ 休息期間は3時間、3時間、6時間の3分割で合計12時間であるので、基準を満たしています。



・ 休息期間が3時間、3時間、4時間の3分割で合計10時間であり、3分割の場合の合計12時間に満たないため、改善基準告示違反になります。



・ 休息期間が3時間、3時間、3時間、3時間の4分割であり、3分割を超えているため、改善基準告示違反になります。

2

2人乗務

(改善基準告示第4条第4項第2号)

【原則】

トラック運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合であって、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備があるときは、拘束時間を20時間まで延長するとともに、休息期間を4時間まで短縮することができます。

【例外】

設備が次の①②のいずれにも該当する車両内ベッドであり、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合において、8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができます。

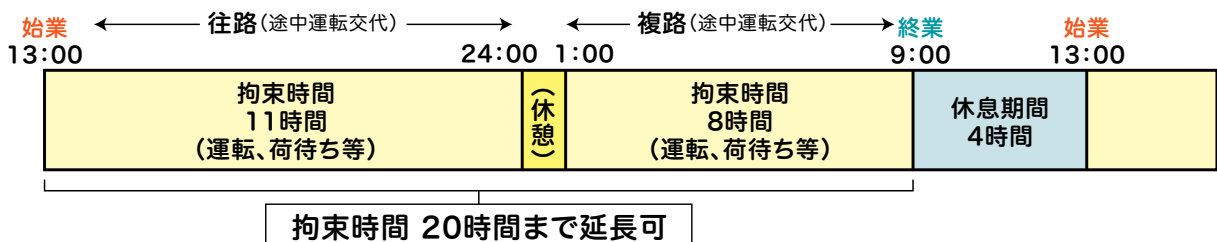
- ① 長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
- ② クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

〈ポイント〉2人乗務特例の例外的考え方

馬匹輸送(競走馬輸送)におけるトラックの運行実態等を踏まえ、トラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ等の観点から車両内ベッドが一定の基準を満たす場合には、拘束時間を24時間(28時間)まで延長できるとされています。

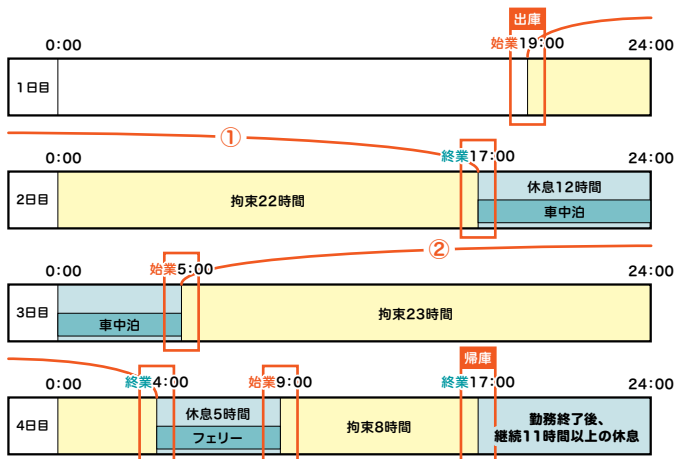
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、2人乗務において使用することは当然に認められません。

(図)【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



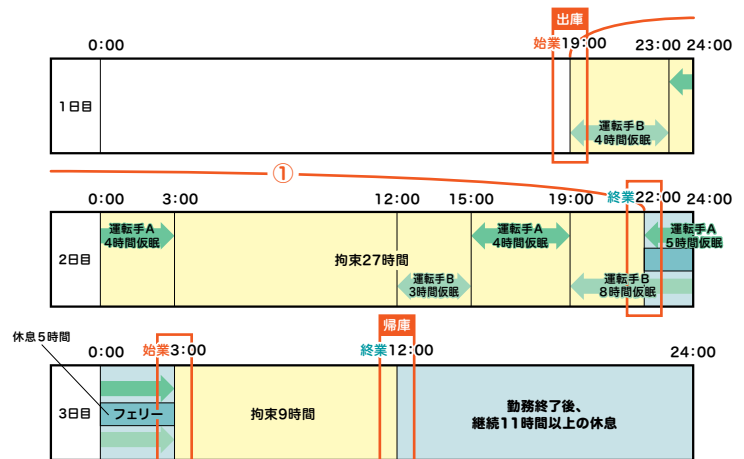
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

(図)【例外1】拘束時間を24時間まで延長する場合



・要件を満たす車両内ベッドがあり、①の拘束時間を22時間に延長し、②の拘束時間を23時間に延長しています。この場合において、勤務終了後(帰庫後)、継続11時間以上の休息期間が必要です。

(図)【例外2】拘束時間を28時間まで延長する場合



・①において、運転手A・Bに要件を満たす車両内ベッドにおいて合計8時間以上の仮眠時間をそれぞれ与えており、拘束時間を27時間に延長しています。この場合において、勤務終了後(帰庫後)、継続11時間以上の休息期間が必要です。

※ フェリーに乗船した場合の考え方についてはP16参照。

3

隔日勤務

(改善基準告示第4条第4項第3号)

【原則】

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2暦日の拘束時間が21時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える場合に限り、トラック運転者を隔日勤務に就かせることができます。

【例外】

- ・ 事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠を与える場合には、2週について3回を限度に、この2暦日の拘束時間を24時間まで延長することができます。
- ・ 2週における総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができません。

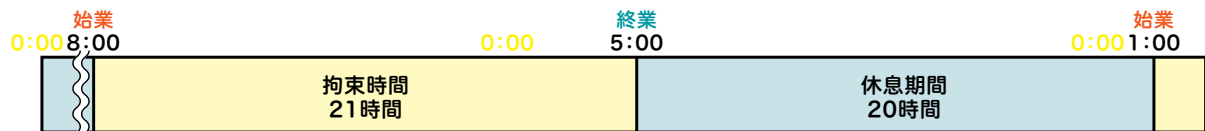


- ・ 「隔日勤務」とは？
始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいいます。

〈ポイント〉隔日勤務特例の考え方

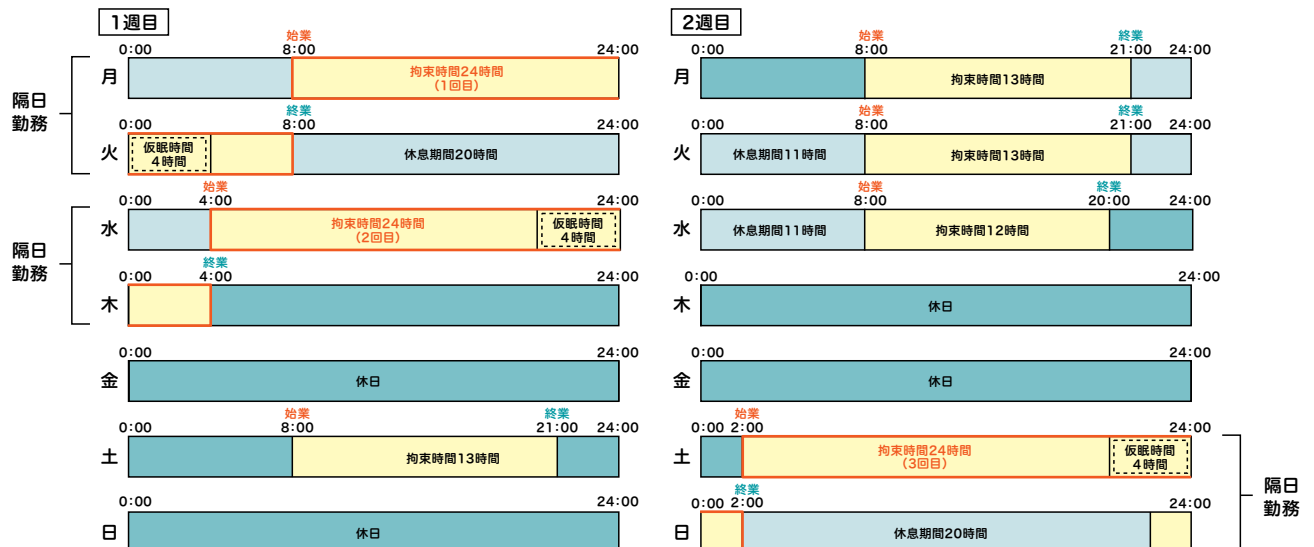
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(図)【原則】2暦日の拘束時間を21時間まで延長する場合



- ・ 2暦日の拘束時間を始業の8:00から終業の5:00までの21時間に延長し、休息期間を終業の5:00から翌始業の1:00までの継続20時間以上与えています。

(図)【例外】2暦日の拘束時間を24時間まで延長する場合



- ・ 1週目の月曜日から火曜日にかけて、水曜日から木曜日にかけて、2週目の土曜日から日曜日にかけては、仮眠施設で夜間4時間の仮眠を与え、2暦日の拘束時間を24時間に延長しています(2週に合計3回)。
- ・ 2週の総拘束時間は、 $24+24+13+13+13+12+24=123$ 時間<126時間であり、基準を満たしています。

4 フェリー

(改善基準告示第4条第4項第4号)

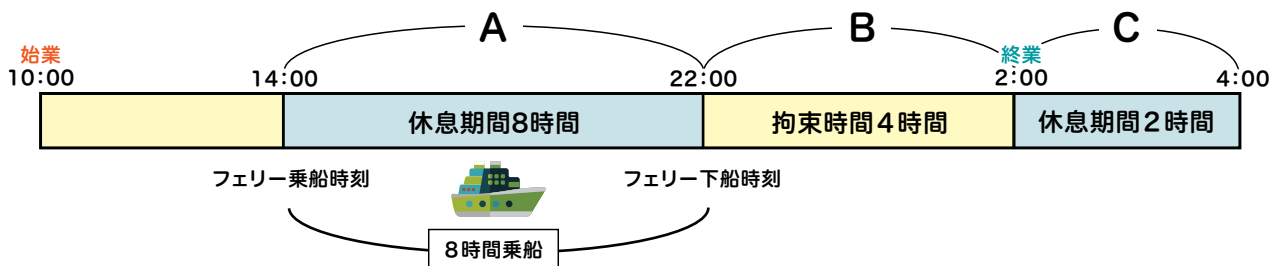
- ・トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱います。
- ・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。
- ・なお、フェリーの乗船時間が8時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。

※ 2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間。

〈ポイント〉フェリー特例の考え方

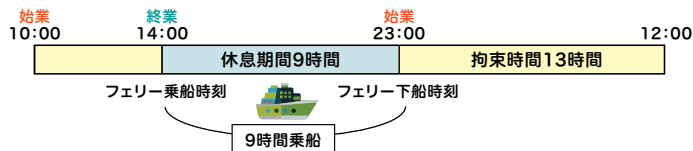
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



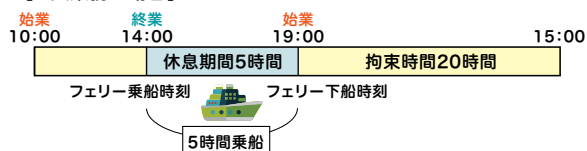
- ・フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間=9時間^(※)から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、9-8=1時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は8時間
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません。上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図)次の勤務の開始時点の考え方



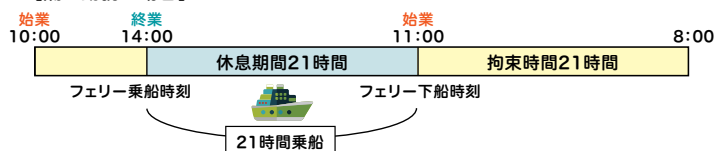
- ・フェリーの乗船時間が8時間を超えて9時間であるので、フェリー下船時刻の23:00から次の勤務が開始されます。

【2人乗務の場合】



- ・フェリーの乗船時間が4時間を超えて5時間であるので、フェリー下船時刻の19:00から次の勤務が開始されます。

【隔日勤務の場合】



- ・フェリーの乗船時間が20時間を超えて21時間であるので、フェリー下船時刻の11:00から次の勤務が開始されます。

1 適用除外業務

以下の業務については、改善基準告示の適用が除外されます。

	適用除外業務	関係法令等
1	都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務に係る運転の業務	・ 災害対策基本法 ・ 大規模地震対策特別措置法 ・ 原子力災害対策特別措置法 ・ 武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律
2	人命又は公益を保護するために、法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務	・ 新型インフルエンザ等対策特別措置法で規定する新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務 ・ 家畜伝染病予防法で規定する家畜伝染病のまん延の防止のために、家畜の死体、病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品、消毒等の実施に必要な人員や資材等を運搬する業務
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	・ 消防法で規定するアルキルアルミニウム若しくはアルキルリチウム又はこれらのいずれかを含有するものを移動タンク貯蔵所(タンクローリー)により移送する業務 ・ 高圧ガス保安法で規定する特定の高圧ガスを車両に固定した容器(タンクローリー)により移動する業務 ・ 火薬類取締法で規定する火薬類(一定の数量以下の火薬類を除く。)の運搬の業務 ・ 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律で規定する核燃料物質等(BM型輸送物、BU型輸送物、核分裂性輸送物)の運搬の業務 ・ 放射性同位元素等の規制に関する法律で規定する放射性同位元素等(BM型輸送物、BU型輸送物)の運搬の業務

適用除外業務に従事する期間を含む一定期間内に、適用除外業務に従事しない期間がある場合は、その期間に関しては、改善基準告示が適用されます。

2 休日の取扱い

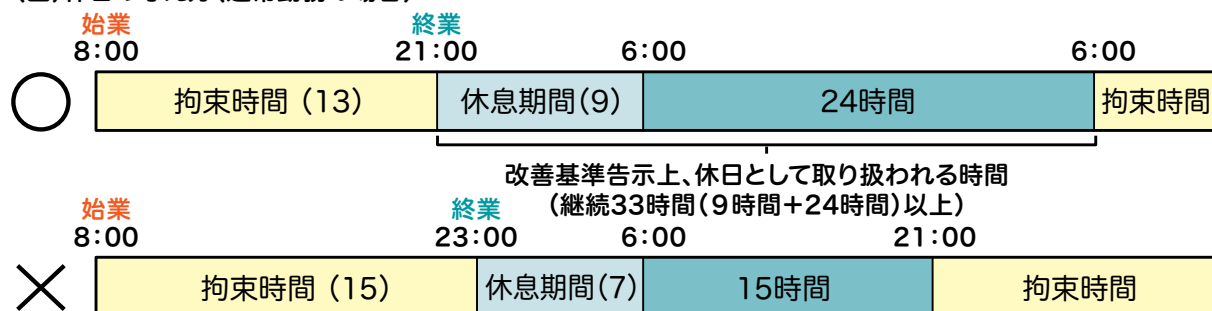
休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

このため、休日については、通常勤務の場合は継続33時間(9時間+24時間)、隔日勤務の場合は継続44時間(20時間+24時間)を下回ることのないする必要があります。

〈ポイント〉休日の考え方

休日は、休息期間+24時間です。

(図)休日の与え方(通常勤務の場合)



- ・ 休息期間を分割して付与した場合、2人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合には、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合については、休息期間に24時間を加算して得た時間ではなく、連続した30時間の労働義務のない時間を休日として取り扱います。なお、休日が暦日を単位として付与されている場合であっても、当該時間が所定の時間に満たない場合は、要件を満たしません。
- ・ 2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

3

トラック運送業は、他の産業に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。一方、長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びにトラック運送業の元請事業者（発着荷主等）の協力が必要不可欠です。

このことを踏まえ、発着荷主等におかれては、次の取組を行っていただくようお願いします。

- ① 発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めてください。
- ② 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定してください。
- ③ 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注をトラック運送事業者に対して行わないでください。

厚生労働省では、トラック運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、発着荷主等の都合による「長時間の荷待ち」の改善に向けて、発着荷主等に対する「要請」等の取組を開始しています。(令和4年12月23日から)

労働基準監督署による要請の対象は、長時間の荷待ちを発生させている疑いのある発着荷主等です。
トラック運送業の事業場における長時間労働・過重労働(労働基準法などの違反が疑われるものに限る。)の主な要因が発着荷主等による「長時間の荷待ち」である場合、その情報をメールでお寄せいただくことができます。

ぜひ、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(*)に、長時間の荷待ちに関する情報をお寄せください。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

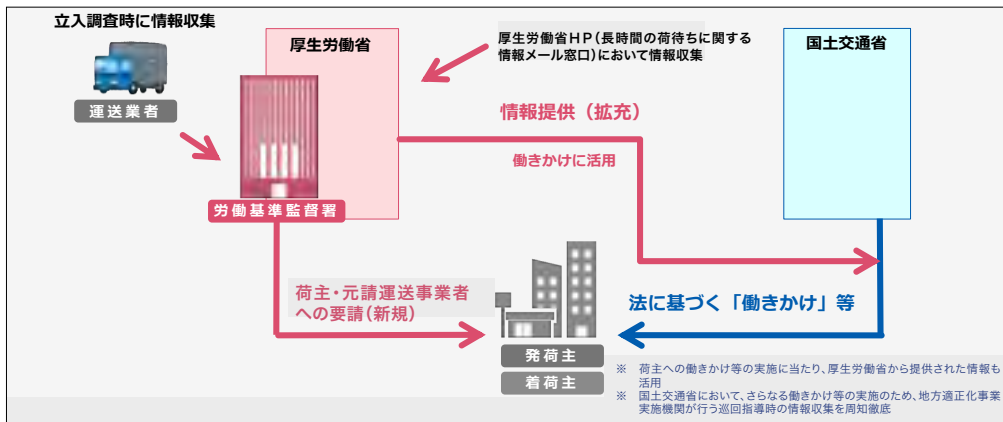


STOP!

長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちとは、
自動車運転者の長時間労働の要因となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のために**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討をお願いします。**

 厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署



※ 長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html



1 時間外労働及び休日労働の限度

(労働基準法第36条、第140条／改善基準告示第1条第3項、第4条第5項)

労働時間は原則として1日8時間・1週40時間以内とされ(法定労働時間)、休日は少なくとも毎週1回与えることとされています(法定休日)。

法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第36条に基づく労使協定(36(サブロク)協定)を締結し、労働基準監督署に届け出なければなりません。

36協定で定める時間外労働の限度時間は、1か月45時間及び1年360時間(1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者については、1か月42時間及び1年320時間)です。臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、1年960時間以内としなければなりません(令和6年4月1日から)。

また、自動車運転の業務についても、「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針」(*)が全面適用される(令和6年4月1日から)ことを踏まえ、労使当事者は、36協定を締結するに当たっては、この指針の内容に十分留意しなければなりません。

※ 平成30年厚生労働省告示第323号

なお、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の1日の最大拘束時間、1か月の拘束時間、1年の拘束時間を超えてはなりません。

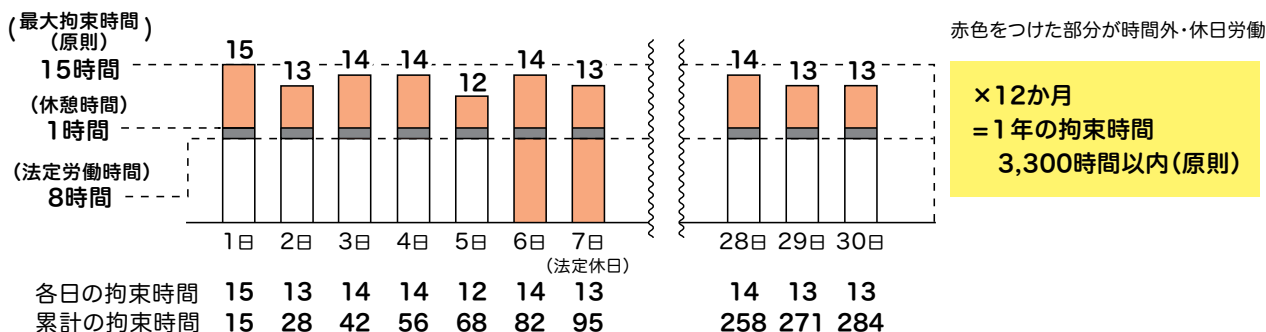
〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

時間外労働及び休日労働は必要最小限にとどめられるべきであることに留意しましょう。

(図)時間外労働の限度時間

	1か月	1年
原則	45時間	360時間
上限	—	960時間

(図)時間外労働及び休日労働と拘束時間



※ この図は、1か月(30日)の拘束時間の上限が284時間(原則)で変形労働時間制が採用されていない場合のもので。

2 休日労働の回数 (改善基準告示第4条第5項)

休日労働の回数は2週について1回が限度です。

自動車運転の業務について、令和6年4月1日から時間外労働の上限規制(1年960時間)が適用されることに伴い、36協定届の様式が改正されました。以下の流れを参考に、36協定の内容に合った様式で届出を行ってください。

〈届出までの流れ〉

① 時間外労働及び休日労働に関する協定
を締結(P23~25参照)

1か月45時間・1年360時間以内の時間数^(※1)とする場合

② 様式9号の3の4を作成
(P21参照)

又は

1か月45時間・1年360時間を超える時間数^(※1、2)とする場合

② 様式9号の3の5を作成
(P21、22参照)

※1 対象期間が3か月を超える1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については1か月42時間、1年320時間です。

※2 延長時間数を1か月45時間・1年360時間超とする場合でも、

自動車運転の業務については、時間外労働は1年960時間以内、

自動車運転以外の業務については、時間外労働は1年720時間以内、時間外労働・休日労働の合計は単月100時間未満、2~6か月平均80時間以内、時間外労働が1か月45時間を超える回数は1年について6回までとしなければなりません。

③ ②の様式に①の協定書を添付し、
労働基準監督署に届出

様式第9号の3の4
又は
様式第9号の3の5
(原本)
②



時間外労働及び
休日労働に関する協定書
(写)
①

- ・ 控え(写)が必要な場合は、2部を労働基準監督署までお持ちください。受付印を押印し、1部を控えとして返戻します。
- ・ 36協定は、常時各作業場の見やすい場所へ掲示する等の方法によって、労働者に周知してください。

- 36協定届の新様式は厚生労働省のホームページから入手できます。

時間外労働・休日労働に関する協定書(様式ダウンロード(Word形式))

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/roudoukijunkankei.html

時間外労働の上限規制 わかりやすい解説(パンフレット)

<https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf>

- 36協定届など、労働基準法に係る届出等は、「e-Gov(イーガブ)」から、電子申請が利用可能です。電子申請を利用した場合、労働基準監督署の窓口にお越しいただく必要はありません。

電子申請について詳しい情報はこちら

労基法等 電子

検索



整備管理規程

会 社 名

整備管理規程

第1章 総則

(目 的)

第1条 本規程は、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号。以下「規則」という。）第32条第2項の規定に基づく規程であり、自動車の安全運行を維持するために必要な点検・整備の内容、これを確実に行わせる任に当たる整備管理者の職務権限等について定め、もって車両の安全の確保及び環境の保全等を図ることを目的とする。

(整備管理者の選任等)

第2条 整備管理者の選任は、規則第31条の4に定められた資格要件を備えた者のうちから代表者（自動車の使用者をいう。以下同じ。）が任命することで行うものとする。

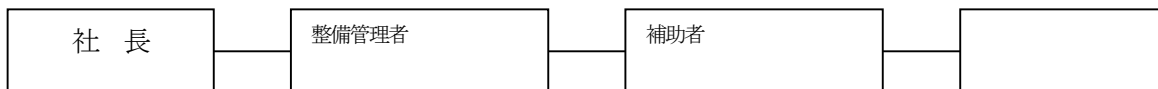
2 代表者は、整備管理者を選任、変更又は解任したときその他規則第70条第1項第3号に該当する場合には、15日以内にその旨を自動車の使用本拠の位置を管轄する運輸支局等を経由して地方運輸局長等に届け出るものとする。

3 整備管理者の補助者を選任する場合には、整備管理者と同等又はこれに準じた知識及び能力を有すると認められる者（整備管理者の資格要件を満足する者又は研修等により整備管理者が十分な教育を行った者）のうちから代表者が任命するものとする。ただし、補助者を選任した場合にあっても、車両の整備管理に関する責任は、整備管理者自身が有するものとする。

4 整備管理者は、前項により補助者が選任された場合には、遅滞なく、その氏名、所属及び補助する職務の範囲等について、別紙に記載するものとする。これは、補助者の変更又は解任があった場合も同様である。

5 代表者は、整備管理者、補助者その他の車両管理を行う者の氏名、連絡先等を社内の見やすいところに掲示して従業員全員に周知徹底するものとする。

整備管理組織図



(補助者との連携等)

第3条 整備管理者は、職務の適切な実施のため補助者と密接に連携をとるものとする。

2 整備管理者は、自らが営業所に不在の時に補助者を通じて職務を実施する場合には、その職務を実施するために必要な情報をあらかじめ補助者に伝達しておくものとする。

3 前項の場合において、整備管理者は、補助者に対し職務の実施結果について報告を求めその職務内容の正確な把握に努めるとともに、必要に応じてその情報を記録・保存するものとする。

(運行管理者との連携等)

第4条 整備管理者は、運行管理者と常に連携をとり、運行計画等を事前に把握し、定期点検整備の計画、車両の配車等について協議するものとする。

- 2 整備管理者は、日常点検の確実な実施を図るため、運行管理者と密接に連携をとるものとする。
- 3 整備管理者は、車両管理状況について、毎月1回以上代表者に報告するものとする。

(整備管理規程の改廃)

第5条 整備管理者は、本規程の改正又は廃止をするときには、代表者と十分調整するものとする。

第2章 権限及び職務

(整備管理者の権限)

第6条 整備管理者は、規則第32条第1項各号に掲げる権限を有するほか、本規程に定める職務を遂行するために必要な権限を有するものとする。

(整備管理者の職務)

第7条 整備管理者は、次の職務を遂行するものとする。

- (1) 日常点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は運転者に実施させること
- (2) 日常点検の実施結果に基づき、自動車の運行の可否を決定すること
- (3) 定期点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は整備工場等を実施させること
- (4) 上記以外の随時必要な点検や適切なタイヤ脱着作業について、それを実施すること又は整備工場等を実施させること
- (5) 日常点検、定期点検又は随時必要な点検の結果から判断して、必要な整備を実施すること又は整備工場等を実施させること
- (6) 定期点検又は前号の必要な整備の実施計画を定めること
- (7) 日常点検表(別紙2)や点検整備記録簿、タイヤ脱着作業管理表(別紙3-1)及びタイヤ脱着・増し締め作業 管理一覧表(別紙3-2)等の記録簿を管理すること
- (8) 自動車車庫を管理すること
- (9) 上記に掲げる職務を処理するため、運転者及び整備要員を指導監督すること

(車両管理の範囲)

第8条 整備管理者は、選任された使用の本拠地において使用する全ての自動車について前条の職務を遂行するものとする。

(補助者の権限及び職務)

第9条 補助者は、整備管理者の指示により整備管理者を補佐するとともに、整備管理者が不在のときは、運行の可否の決定及び日常点検の実施の指導監督等、日常点検に関する職務を実施する権限を有するものとする。

- 2 補助者が前項の職務を実施するに当たり疑義を生じた場合又は故障若しくは事故の発生した場合その他必要があると認めた場合には、速やかに整備管理者と連絡を取りその指示に従うものとする。
- 3 整備管理者が不在のときに補助者が職務を実施する場合、補助者は、当該職務の実施に必要な情報について、あらかじめ整備管理者から伝達を受けるものとする。
- 4 前項の場合において、補助者がその職務を終了して、整備管理者に引き継ぐときには整備管理者にその職務の実施結果を報告するものとする。

第3章 車両の安全確保及び環境の保全

(日常点検)

第10条 整備管理者は、車両の安全確保及び環境の保全等を図るため、その運行の開始前に自動車点検基準（昭和26年運輸省令第70号。以下「点検基準」という。）による日常点検を自ら実施するか、又は乗務する運転者に実施させなければならない。

2 日常点検の実施方法は、自動車の点検及び整備に関する手引き（平成19年国土交通省告示第317号）及び自動車メーカーが定めた方法により実施するものとする。

(日常点検の実施の徹底)

第11条 整備管理者は、日常点検を確実に実施させるため前条に規定する点検箇所、点検の内容、点検の内容及び点検方法等について運転者に周知徹底を図らなければならない。

(日常点検結果の報告等)

第12条 整備管理者は、日常点検を実施した運転者に対しその結果を所定の日常点検表（別紙2）に記入させ、整備管理者に報告させなければならない。ただし、整備管理者自らが実施した場合には、整備管理者は、その結果を日常点検表（別紙2）に記入しなければならない。

(日常点検の結果の確認)

第13条 整備管理者は、日常点検の結果について、日常点検表（別紙2）により確認し運行の可否を決定しなければならない。万一、車両の安全運行に支障をきたす不良箇所があったときは、直ちに運行管理者と連絡をとるとともに、整備を行わせる等適切な措置を講じ、整備を完了した後でなければ運行の用に供してはならないものとする。

(定期点検整備)

第14条 整備管理者は、車両の安全確保及び環境の保全等を図るため、定期点検整備の実施計画（以下「定期点検整備計画」）を定め、自動車特定整備事業者に依頼する等によりこれを確実に実施しなければならない。

2 この場合の定期点検整備とは、道路運送車両法第48条（定期点検整備）に定めるものをいうが、定期点検整備とは別に次の自動車の構造・装置や使用状況等により、適宜、点検整備を実施するものとする。

(1) 特種車や架装部分の点検整備

(2) シビアコンディション（雪道、塩害、悪路走行、走行距離、登降坂路等）の対応

(冬用タイヤの点検整備)

第15条 整備管理者は、雪道を走行する可能性のある場合において、日常点検の際に冬用タイヤの溝の深さがタイヤ制作者の推奨する使用限度を超えていないことの点検整備を実施するものとする。

(臨時整備)

第16条 整備管理者は、点検整備の確実な実施等により臨時整備をなくすよう努めることとする。やむなく発生した故障に対しては、発生年月日、故障（作業）内容、車両の使用年数走行距離、使用部品等について記録のうえ、原因を把握し再発防止に努めるものとする。

(特定整備)

第17条 整備管理者は、定期点検整備、臨時整備等において実施する作業が、規則第3条で定める整備に該当する場合には、必ず地方運輸局長等の認証を受けた自動車特定整備事業者により作業を依頼するものとする。

(大型車の車輪脱落事故防止措置)

(※車両総重量8トン以上又は乗務定員30人以上に該当する自動車を使用する場合は必須)

第18条 整備管理者は、自社で大型車のタイヤ脱着作業を実施する場合には、日程及び時間に余裕を持った計画的な作業を実施するものとする。

- 2 整備管理者はタイヤ脱着作業に関する作業要領※を定め、運転者及び整備要員に対して、ホイール・ボルト、ホイール・ナット、ディスク・ホイールの点検・清掃方法等について、周知徹底を図るものとする。

※タイヤ脱着作業管理表(別紙3-1)で事足りる場合は当該管理表を作業要領としてもよい。

- 3 整備管理者は、タイヤ脱着作業を実施した運転者及び整備要員に対し、その結果をタイヤ脱着作業管理表(別紙3-1)及びタイヤ脱着・増し締め作業管理一覧表(別紙3-2)に記録させ、整備管理者に報告させるものとする。なお、外注する場合にあっては作業要領に基づきタイヤ脱着作業が行われるよう依頼・管理するものとする。
- 4 整備管理者自らが作業を実施した場合には、整備管理者はその結果をタイヤ脱着作業管理表(別紙3-1)及びタイヤ脱着・増し締め作業管理一覧表(別紙3-2)に記入するものとする。
- 5 整備管理者は、タイヤ脱着作業を実施した車両について、50km～100km走行後のホイール・ナットの増し締めに運転者または整備要員等を実施させ、タイヤ脱着作業管理表(別紙3-1)及びタイヤ脱着・増し締め作業管理一覧表(別紙3-2)に記録してホイール・ナットの増し締めが確実に行われていることを確認するものとする。

(点検整備の記録及び保管管理)

第19条 点検整備の実施結果は、点検整備記録簿及び日常点検記録表等に所定の事項を記入し保存・管理するものとする。

- 2 点検整備記録簿については、当該車両に据え置くものとし、営業所においては、その写し等を保存することとする。
- 3 点検整備に係る記録の保存は、以下のとおりとする。
 - ① 日常点検記録、タイヤ脱着・増し締め作業管理一覧表 1年以上
 - ② 定期点検整備記録簿及びその写し 点検基準第4条第2項に定める期間以上
 - ③ 臨時整備の記録 点検基準第4条第2項に定める期間以上

(車両故障事故)

第20条 整備管理者は、車両故障に係る事故が発生した場合には、運行管理者と連絡をとり、適切な措置を講じ、原因の究明に当たるものとする。

- 2 整備管理者は、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)第2条各号に該当する事故であって、車両故障に係る事故が発生した場合には、代表者へ報告するものとし、代表者は、事故の発生から30日以内に、所定の事故報告書により、自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を経由して国土交通省に報告しなければならない。
- 3 整備管理者は、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)第4条に該当する事故であって、車両故障に係る事故が発生した場合には、代表者へ報告するものとし、代表者は、事故の発生から24時間以内においてできる限り速やかに、自動車の使用本拠の位置

を管轄する運輸支局等に速報しなければならない。

(車両成績の把握等)

第21条 整備管理者は、各車両の使用年数、走行距離、燃料消費率、油脂消費率、部品費、稼働率等を把握し、これらを活用して車両の性能の維持向上等に努めるものとする。また保有車両について、不正改造等により保安基準違反となっていないかどうか等車両状態の把握に努め保安基準違反となっている場合には、速やかに適切な点検整備を実施することとする。

(適正車種の選定、車両代替時期の把握等)

第22条 整備管理者は、各車両の使用成績等の把握により、それぞれ使用条件に適合した車種型式について検討し、その選択及び合理的な車両の代替時期について代表者に助言するものとする。

(燃料油脂、その他資材の管理)

第23条 整備管理者は、燃料、油脂の品質、数量の管理を行い、消費の節減に努めるものとする。

2 部品、タイヤ、その他の資材について、品質、数量を適切に管理し合理的な運用を図るものとする。

第4章 車庫の管理

(点検施設等の管理)

第24条 整備管理者は、点検整備、洗車に必要な施設、設備及び自動車の保管場所の管理を行うものとする。

第5章 指導教育

(整備管理者の研修)

第25条 運送事業者は、整備管理者であって次に掲げる者に、地方運輸局長が行う研修を受けさせなければならない。

- (1) 整備管理者として新たに選任した者（当該事業者において、過去に整備管理者として選任されていた者や他の使用の本拠の位置で選任されていた者を除く）
- (2) 最後に当該研修を受けた日の属する年度の翌年度の末日を経過した者

(補助者の指導教育)

第26条 整備管理者は、補助者に対して下表のとおり指導教育を行い、その能力の維持向上に努めるとともに、その教育内容等を記録・保存するものとする。

指導教育を行うとき	指導教育の内容
補助者を選任するとき	・整備管理規程の内容 ・整備管理者選任前研修の内容（整備管理者の資格要件を満足する者以外が対象）
整備管理者選任後研修を受講したとき	・整備管理者選任後研修の内容（他の営業所において、整備管理者として選任されている者以外が対象）

整備管理規程を改正したとき	・ 改正後の整備管理規程の内容
行政から情報提供を受けたときその他必要なとき	・ 行政から提供された情報等必要に応じた内容

(従業員の指導教育)

第27条 整備管理者は、点検整備等整備管理者の職務に関する事項について、その周知徹底と知識の向上を図るため、運転者及び整備要員、その他必要に応じ従業員に対して指導教育を行うとともに、その教育内容等を記録・保存するものとする。

附 則

この規程は、令和5年10月1日から実施する。

別紙1

整備管理者の補助者名簿

令和 年 月 日

整備管理規程第2条第4項の整備管理者の補助者の氏名、所属及び補助する職務の範囲については、以下のとおりとする。

役職・氏名	所属営業所名	補助する職務の範囲
		- 整備管理者が不在の場合の運行可否の決定 - 整備管理者が不在の場合の日常点検の実施の指導監督等日常点検に関する職務

日常点検表

運行管理者（補助者）確認欄

登録番号又は車番

点検実施者（運転者）名

整備管理者（補助者）確認欄

実施日 令和 年 月 日

点検箇所		点検項目	点検結果 (○・×)	
運転席での点検	ブレーキ・ペダル	踏みしろ、ブレーキの効き	踏みしろ ブレーキの効き	
	駐車ブレーキ・レバー (パーキング・ブレーキ・レバー)	引きしろ（踏みしろ）		
	原動機（エンジン）	※ かかり具合、異音	かかり具合 異音	
		※ 低速、加速の状態		
	ウィンド・ウォッシャ	※ 噴射状態		
	ワイパー	※ 拭き取りの状況		
	○ 空気圧力計	空気圧力の上がり具合		
	○ ブレーキバルブ	排気音		
エンジン・ルームの点検	ウィンド・ウォッシャ・タンク	※ 液量		
	ブレーキのリザーバ・タンク	液量		
	バッテリー	※ 液量		
	ラジエータなどの冷却装置	※ リザーバ・タンク内の液量		
	潤滑装置	※ エンジン・オイルの液量		
	ファン・ベルト	※ 張り具合、損傷	張り具合 損傷	
車の周りからの点検	灯火装置（前照灯・車幅灯・尾灯・制動灯・後退灯・番号灯・側方灯・反射器、方向指示器）	点灯・点滅具合・汚れ・損傷	点灯・点滅具合 汚れ 損傷	
	タイヤ	空気圧		
		□ ディスク・ホイールの取付状態	ナットの緩み・脱落 ボルト付近さび汁 ボルト突出不揃い、折損	
		亀裂、損傷	亀裂 損傷	
		異常な摩耗		
		※ 溝の深さ		
	○ エア・タンク	タンク内の凝水		
	○ ブレーキ・ペダル	※ ブレーキ・チャンバのロッドのストローク		
		※ ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間		
	前日・前回の運行において異常が認められた箇所			

※印の点検は、当該自動車の走行距離・運行時の状態等から判断した適切な時期に行う事で足りる。

○印の項目は、エア・ブレーキを用いた自動車の点検項目を示す。

□印の点検は、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車に限る。

タイヤ脱着作業管理表（作業要領）

登録番号又は車番

整備管理者確認欄

作業実施者名

実施日 令和 年 月 日

実施箇所		確認・作業内容	結果 (実施✓・交換×)
清掃の実施	ハブ面	ディスク・ホイール取付面の泥やゴミなどを取り除く	
		○ ハブのはめ合い部（インロー部）の錆やゴミ、泥などを取り除く	
	ディスク・ホイール	ホイール・ナットの当たり面、ハブ取付面の錆やゴミ、泥などを取り除く	
	ホイール・ボルト、ナット	ホイール・ボルトナットの錆やゴミ、泥などを取り除く	
点検の実施	ハブ面	ディスク・ホイール取付面に著しい摩耗や損傷がないかを確認	
	ディスク・ホイール	ボルト穴や飾り穴のまわりに亀裂や損傷がないかを確認	
		ホイール・ナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないかを確認	
		溶接部に亀裂や損傷がないかを確認	
		ハブへの取付面とディスク・ホイール合わせ面に摩耗や損傷がないかを確認	
	ホイール・ボルト、ナット	亀裂、損傷がないかを確認	
		ボルトの伸び、著しい錆がないかを確認	
		ねじ部につぶれ、やせ、かじりなどがいないかを確認	
		○ ナットの座金（ワッシャ）がスムーズに回転するかを確認	
		※ ナットの座面部（球面座）に錆や傷、ゴミがないかを確認	
油脂類塗布の実施	ホイール・ボルト	☆ ねじ部に（エンジンオイルなど）の潤滑剤を薄く塗布する。	
	ホイール・ナット	☆ ねじ部に（エンジンオイルなど）の潤滑剤を薄く塗布する	
		☆ 座面部（球面座）にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する。	
		○ 座金（ワッシャ）とのすき間にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
	ハブ	○ ハブのはめ合い部（インロー部）に規定のグリスを薄く塗布する	
取付	ホイール・ナットの締め付け	■ タイヤ脱着作業時の締め付けトルク値 △	N・m

保守	ホイール・ナットの増し締め	■ タイヤ脱着後、50km～100km 走行後の増し締めを実施する。	
----	---------------	------------------------------------	--

※ JIS方式が対象。○ ISO方式が対象。ハブのディスク・ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールと座金（ワッシャ）との当たり面には、塗装、エンジンオイルなどの油脂類の塗布を行わないよう注意すること。■ 規定の締め付けトルク値は、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近くに表示されています。△ 対角線順に2～3回に分けて締め付けること（最終的な締め付けは、トルクレンチで規定トルクで締め付ける）。
☆二硫化モリブデン入りのオイル等は使用しない。注）この内容に沿ったものであれば、自社の様式を使用してもよい。

CARRY A SMILE!!

今日も笑顔
を運んでいる。

国内輸送の約9割を担う
トラック輸送。
人々のあたりまえの暮らしの側で
トラックは走り続けてます。
安心と幸せな未来のために、
私たちはその先にいる人々の
笑顔を運んでいます。



くらし
トラックは生活と経済のライフライン

10月9日は
トラックの日

(公社)北海道トラック協会
(一社)茨城県トラック協会
(一社)山梨県トラック協会
(一社)静岡県トラック協会
(公社)奈良県トラック協会
(一社)徳島県トラック協会
(公社)熊本県トラック協会

(公社)青森県トラック協会
(一社)栃木県トラック協会
(公社)新潟県トラック協会
(一社)愛知県トラック協会
(公社)和歌山県トラック協会
(一社)香川県トラック協会
(公社)大分県トラック協会

(公社)岩手県トラック協会
(一社)群馬県トラック協会
(公社)長野県トラック協会
(一社)三重県トラック協会
(一社)鳥取県トラック協会
(一社)愛媛県トラック協会
(一社)宮崎県トラック協会

(公社)宮城県トラック協会
(一社)埼玉県トラック協会
(一社)滋賀県トラック協会
(公社)島根県トラック協会
(一社)高知県トラック協会
(公社)鹿児島県トラック協会

(公社)秋田県トラック協会
(一社)千葉県トラック協会
(一社)石川県トラック協会
(一社)京都府トラック協会
(一社)岡山県トラック協会
(公社)福岡県トラック協会
(公社)沖縄県トラック協会

(公社)山形県トラック協会
(一社)東京都トラック協会
(一社)福井県トラック協会
(一社)大阪府トラック協会
(公社)広島県トラック協会
(公社)佐賀県トラック協会

(公社)福島県トラック協会
(一社)神奈川県トラック協会
(一社)岐阜県トラック協会
(一社)兵庫県トラック協会
(一社)山口県トラック協会
(公社)長崎県トラック協会

◆ 令和6年能登半島地震

令和6年能登半島地震により、犠牲となられた方々にお悔み申し上げますとともに、被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。
安全な生活をとりもどし、被災地の一日も早い復旧・復興をお祈りいたします。

被災された事業者様に対し、三重県トラック協会から150万円の「災害見舞金」を贈りました。
(令和6年1月31日三重県トラック協会理事会にて承認されました)
公益社団法人全日本トラック協会を通じ贈ります

◇緊急支援物資 輸送報告

1月1日能登半島地震の発生により、三重県からの要請を受け、被災地への支援物資の緊急輸送を行いました。物資の発地に近い危機管理委員様への依頼、ならびに緊急物資輸送の協力登録会員様への緊急メール等により対応を図り、下記の輸送を実施しました。

- ・1月2、3日の初動2日間に、三重県の防災拠点での備蓄物資を石川県に向け輸送
く 水10万リットル ブルーシート2500枚 非常食アルファ米7500食 >
- ・その後、三重県が支援する自治体が輪島市となったことにより、輪島市内への物資輸送について要請があり、4トントラックでの追加物資の輸送。ならびに、三重県緊急消防援助隊の輪島市内での活動支援のための輸送を行いました。

◇三重県防災対策部／広域防災拠点から支援物資の緊急輸送

- ・1/2夜発 1/3早朝 石川着 10～13トン車 10台

物資積込	県庁 中勢	紀南 伊賀	伊勢志摩拠点				
飲料水(梱)	299	683	1,008	504	4,032	504	1,008
食料(梱)	150		72	324	288	356	72
ブルーシート(枚)	2,000	500					
輸送先	かほく市 羽咋市	宝達志水町 中能登町	津幡町	羽咋市	津幡町 七尾市	内灘町	羽咋市

- ・1/3昼発 1/4夜 石川着 10～13トン車 2台

物資積込	北勢拠点	伊勢志摩拠点
飲料水(梱)	182	180
食料(梱)	139	508
ブルーシート(枚)	400	
輸送先	羽咋市	七尾市

- ・1/5深夜発 1/6朝 輪島着 4トン車 5台↓
- ・1/18夜発 1/19朝輪島着 2トン車 1台↓

物資積込	北勢拠点		三重県庁
	ブルーシート500枚 毛布740枚 間仕切り簡易テント660個 簡易エアマット900枚	ブルーシート260枚 毛布370枚 間仕切り簡易テント339個 簡易エアマット500枚	水20梱 非常食6梱 寝袋 トイレ等
輸送先	輪島市(文化会館)	輪島市(東陽中学校)	輪島市(門前町)

◇三重県緊急消防援助隊の支援

1/13朝発 夕刻 輪島着 4トン車 2台↓

1/16朝発 夕刻 輪島着 4トン車 1台↓

物資積込	消防援助隊備蓄(三重県)		新名神高速下り線 土山SA
飲料水(梱)	22/20ℓタンク	175	消防隊支援物資
食料(梱)		175	
資材(梱)	4		
輸送先	輪島市		輪島市

1/19昼(空車)輪島着 夜 輪島発 1/20朝 三重 着 4トン車 4台

物資積込	三重県消防援助隊 輪島市での現地活動拠点			
	消防援助隊撤収に伴う 持ち帰り資材等の輸送			
輸送先	名張市消防本部	亀山市消防本部	伊勢道 嬉野PA	伊勢市消防本部

