

限会社 H. I. プランニング 243-0025 厚木市上落合 6 9 7 - 2 TEL/Fax046-230-0890

代表 岩崎 仁志

E-mail : h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H. I. インフォメーション 2025年9月号

観測史上最も暑かった今年の夏。6～8月の平均気温は平年比を2.36度C上回り、国内最高気温も群馬県伊勢崎市で8月5日41.8度Cを観測、記録が塗り替えられることになりました。また北海道北見市でも7月24日、39度Cの最高気温を記録するなど災害級の酷暑に日本中が疲弊したものです。これら喜ばない記録更新の連続に歯止めを掛ける事はできないか、戦争など今すぐ止めて世界が一つになり、温暖化対策への取組みを始める方が、幸福への近道になることは間違いはないはずです。

まだまだ猛暑は続きますが、冬の訪れの早い北日本では、この先の気温急変に備えた準備もやがて始まることでしょう。2025年12月～2026年2月はここ数年の暖冬傾向とは異なり、平年並みの寒さが訪れるとのこと。日本海側、太平洋側、それぞれの秋、冬がまたやってきます。各地の気象の特性を理解すると共に、コロナやインフルエンザなどの流行も意識し、早すぎる対策で備えることを、心掛けておきましょう。

安全な輸送は健康管理から

日々の業務において大きなトラックを使用したり、倉庫内外でも大小多くの機器類や荷物を取扱ったりする物流業において、「安全」は最も重要かつ意識すべき課題です。とりわけ輸送においてはドライバーの健康上の要因から、大事故が発生してしまうことも多くありました。それゆえ運転者は自身の疾病が交通事故の直接的な要因となりうることも理解した上で、健康診断やストレスチェックの重要性を普段から認識しておく必要があります。これまでトラックドライバーはその不規則な業務形態上、生活習慣病や睡眠障害を患う人も少なくありませんでした。特に乗務中の心筋梗塞や脳疾患による発作は、本人はもとより周囲も巻き込む重大事故になってしまったケースも目立ち、あらゆる対策をほどこして防がなければならない問題です。ドライバーの仕事は残念ながら、業務上生活が不規則になりがちですが、自ら健康を害さないルーティンを作ることもできるはずです。肥満や脳・心臓の疾患なども生活習慣に起因したものが多く、自分が気付かないうちに症状が進行していることもあります。バランスの取れた食生活や適度な睡眠、飲酒など、仕事を全うする上で、また自らの命を守る上でこの機会に見直していければいいですね。

実際ドライバーが脳や心臓に疾患を抱えていた場合、どのように対処すれば良いのでしょうか。マニュアルとしては、居住地の「運転適性相談室」に連絡し、適性検査を行なった上で、公安委員会が医師の診断と合わせて、運転の可否を判断することになっていますが、最終的には各企業の取決めに委ねることになるでしょう。居眠り運転が原因と思われた交通事故が、実は運転中の突然死（脳卒中や疾患）によるものであったというケースもよくあります。脳卒中や心臓病は症状が現れたときには、それが突然死に至ることも少なくありません。これらを含む生活習慣病の要因は日常における5つの習慣（食生活、運動習慣、休養、飲酒、喫煙）であり、この習慣が不健全であった場合、その積み重ねによって発病するものですから、乱れ気味の生活習慣は今すぐ改める必要があるのです。

労働安全衛生法に基づく「労働安全規則」では事業者は、従業員に対して定期的な健康診断を行なうことが義務付けられています。ドライバー自身にとっても、健康状態をチェックできる大切な機会である検診は必ず受診して安心して、仕事を続けて行けるよう指導しましょう。診断の結果は検診機関の方針や本人の同意によって異なりますが、最終的には会社側が結果を把握し、本人に通知する義務があります。いずれにせよドライバーは体が資本ですし、企業もドライバーの安全な乗務があつてこそ経営も成り立つものです。健康チェックを欠かしてはならないという意識を従業員と共にしっかり持つておくように致しましょう。

2024年4月以降、時間外労働が規制されるようになったことで、ある程度働き過ぎにブレーキがかかったはずのドライバー業務。それでも仕事の内容は依然として、体やメンタルへの負担を伴うものであることに変わりはないようです（荷待ち、荷役や、駐

停車スペースの確保など、苦勞していた状況が改善したとは考えにくいとの声がやはり多い)。改善基準告示の改正により1日の拘束時間は最大で15時間、休息時間は原則11時間以上9時間を下回らぬよう変更されたことは、皆様も良くご存知の通りでしょう。改善基準告示は特例まで含めると多くの基準が決められており、運送会社は労務管理の面においてもこの基準を守らなければなりません。法律ではない、とはいえこれらに違反した場合、運輸支局等の監査で行政処分を受けることにもなるので注意が必要です。改善基準告示自体に罰則はありませんが、ドライバー個人が抑えておくべき重要なポイントは、道交法第66条の「過労運転」に関する条文、「過労運転の禁止＝何人も過労、病気、薬物の影響などにより正常な運転ができない恐れがある状態で車両等を運転してはならない」です。これに違反すると違反点数25点、行政処分；免許取り消し（欠格2年間）、刑事処分；3年以下の懲役または50万円以下の罰金という厳しい処分が待っています。「過労運転の目安」は「改善基準告示に違反する状態」と思ってください。過労運転は肉体的のみならず精神面にも異常をきたします。50名以上の従業員を抱える事業所では、常時雇用する労働者に対してストレスチェックが義務付けられています。ストレスチェックは運転者が自分のストレスの状態を知ること、精神面の健康管理に取り組むこと等により、「うつ」などのメンタルヘルス不調を未然に防止するための仕組みでもあります。職場全体でストレスのない職場環境を作っていく意識を高め、従業員同士でも日々互いにストレスチェックをおこなえるようになることが理想です。精神面の不調を未然に防止するためには、定期的なストレスチェックを行ない、その結果により「医師による面接指導が必要」とされた運転者には、医師に依頼して面接指導を実施する必要があります。誰に申し出るのか、面接指導はどの医師に依頼して実施するのか等、ストレスチェック制度の実施方法を話し合い、社内規程として明文化しておくことが必要です（個人情報の取扱いにも注意しておきましょう）。ストレスチェックと面接指導の実施状況は、毎年、労働基準監督署に所定の様式で報告しなければなりません。労働者が50人未満の事業所にあつては、運転者に対しての実施は義務付けられていませんが、運転者のストレス状態把握のためにも簡易的なストレスチェックを利用することが可能であり、望ましいと言えます。トラックドライバーは、単独で判断したり、状況変化に対応したり、肉体的・精神的なストレスと戦い続けなければならないことも多い職業です。同じ姿勢で何時間も過ごすなど良好でない心身の状態が運行に及ぼす影響も大きいので、健康状態を保持することが必要不可欠であるという意識をドライバーは十分理解しておく必要があります。確認のためにも徹底しておきたいドライバーの健康チェックを付け加えておくことにします。①運転者の疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解し、慢性疾患も含め疾病等を必ず申告するようにする、②運転中に体調の異常を感じた時、無理に運行を続けると非常に危険であることを理解し、その際は迷わず、一旦運転を中止し、速やかに営業所に連絡する。

また日常健やかに仕事を続けていくためのチェック項目として、①余暇は心身の休養と考えよう（力をチャージし、リフレッシュしてまた仕事にのぞめるようにしたい）、②規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、勤務を意識した飲酒を楽しもう、③不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めよう、④定期健康診断を必ず受診しよう、⑤適度な運動を心がけ、心身を鍛えようとするとともに、体力の保持に努めよう、⑥夜更かしや睡眠不足は過労のもと、十分な睡眠をとるよう心がけよう、⑦精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけよう、⑧仕事や精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決して楽になろう、以上8項目を出来る限り徹底できるよう、指導者としても留意し、この先も安全な輸送を続けていけるよう従業員と共に努力して参りましょう。

社歴5年未満のドライバー、事故リスク3倍に

運送会社に特化した経営分析・BIプラットフォーム「トラッカーズマネージャー」を運用するAzooop（アズープ、東京都港区）は9月11日、トラッカーズマネージャーに入力されたデータを分析したところ、社歴5年未満のトラックドライバーの事故リスクは5年目以上に比べ3倍高いことが分かったとするレポートを公表しました。交通事故を減らしていくには、社歴の浅いドライバーへの安全運転教育や意識啓発が重要だとしています。

同社は2020年3月から25年7月までの間に「トラックーズマネージャー」に入力されたトラックドライバーと事故に関する情報を分析、運送事故記録を記録している企業のドライバー総数は1万2898人、事故件数は7239件（加害事故は3436件）でした。

同社によると、社歴5年未満のトラックドライバー1人当たりの事故件数は0.46件で、5年目以上の0.15件に比べると3倍の高さでした。5年目以降の事故件数も比較しても、経験が長くなるほど事故件数は減り続け、「5年から9年」では0.16件、「10年から19年」では0.14件、「20年以降」はほぼ0.1件で横ばいでした。

年齢別にみると、20代が0.55件で最も多く、次いで30代の0.34件、40代の0.30件、10代の0.28件が続いた。20代が特に高いのは、社歴だけでなく運転経験が浅いのが理由だと考えられます。同社は「50代までは年齢にかかわらず、社歴が浅いと事故が発生しやすいと言える。事故を引き起こすかどうかは、運転する車種や車格、配送ルートや時間帯、積み下ろしの場所やルールなどへの慣れ、不慣れによるところが大きいのではないかと推測しています。そのうえで、「社歴の浅いドライバーに対する手厚い初期研修や継続的なサポート、きめ細やかな指導体制の構築が事故の抑止につながるだろう」としています。

まずは事故防止には何より点呼の徹底が重要と考えられます。運送会社の点呼業務の目的は、「輸送とドライバーの安全を守ること」です。点呼の際には、ドライバーの健康状態や酒気帯びの有無と、トラックの車体に異常がないかなどを、運行管理者がドライバーに確認して記録していきますが、この点呼があることで、ドライバーは日常生活でも健康管理の意識が少なからず高まり、交通事故防止にもつながっていくと思われています。点呼の徹底、この先も続けて行きたいものですね。

全ト協、重量、高さ制限の緩和を申請

全日本トラック協会は9月10日、国土交通省に対して、2025年度「重さ指定道路」の指定に関する要望として325区間を提出しました。

一般道路において通行する車両の重さの限度（一般的制限値）は20トンまでですが、道路管理者（道路を管理する国、都道府県、市区町村等）によって、道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認められた道路については、「重さ指定道路」として、総重量の一般的制限値が車両の長さおよび軸重に応じ、最大25トンまでとなります。全日本トラック協会では、道路通行時の重さの最高限度を25トン（道路法における一般的制限値は20トン）とする「重さ指定道路」の指定を希望する区間について、関係行政に対して要望を行うため、各都道府県トラック協会の会員事業者からの要望区間を受け付けています。

また全ト協は同日、国土交通省と警察庁に対し、2025年度「高さ指定道路」の指定に関する要望として188区間も提出しました。要望は全日本トラック協会のほか、日本陸送協会、日本貨物鉄道の3団体で構成する背高車両委員会にて行っており、委員会としては計348区間を提出しています。

一般道路において通行する車両の高さの限度は3.8mまでですが、道路管理者（道路を管理する国、都道府県、市区町村等）及び交通管理者（警察）において、道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めた道路については、「高さ指定道路」として、高さ4.1mまでの通行が可能となります。

全日本トラック協会では、道路通行時の高さの最高限度を4.1m（道路法および道路交通法の一般的制限値は3.8m）とする「高さ指定道路」の指定を希望する区間についても、関係行政に対して要望を行うため、各都道府県トラック協会の会員事業者からの要望区間を受け付けています。全ト協では会員企業からの要望をまとめ、物流効率化を進める上で、重量と高さ制限の緩和を改めて申請する考えを明らかにしています。

全ト協、軽油カルテル疑惑で8社を批判

公正取引委員会が軽油価格カルテルの疑いで石油製品販売会社8社に対して強制調査を実施したことを受け、全日本トラック協会は9月11日、「誠に遺憾」との声明を発表しました。全ト協は公取委に対し、徹底的な事実解明と法令に基づく厳正な対応を求めています。

公取委は犯則調査権限を行使し、ENEOS 系の ENEOS ウイング（名古屋市）、東日本宇佐美（東京都）、太陽鋳油（同）、共栄石油（同）、エネクスフリース（大阪市）、キタセキ（宮城県）、吉田石油店（香川県）、新出光（福岡市）の 8 社の本社などを捜索しました。公取委の強制調査は 2022 年 11 月の東京五輪・パラリンピック談合事件以来 3 年ぶりです。8 社は東京都内の運送業者らに法人契約で軽油を販売していた際、担当者の会合などを通じて価格を調整していた疑いがもたれています。価格調整は長期間にわたって行われていた可能性があり、公取委は刑事告発も視野に入れて調査を進めているとみられています。この強制調査の発端は、5 月下旬に公取委が実施した神奈川県内の軽油販売に関するカルテル疑惑の立ち入り検査にあります。この時は新出光と共栄石油を除く 6 社が対象となり、その後の調査で東京都内でも同様の疑いが浮上したとみられています。神奈川県の案件では、販売対象の業者数は数千社に上り、市場規模は 1000 億円に達するとの試算もあります。軽油は主にトラックや建設機械などの燃料として使用され、物流や建設業界など社会インフラを支える重要な役割を担っています。近年の原油価格高騰を受け、政府は燃料費高騰対策として補助金を投入しているなかでの価格カルテルであり、公取委は悪質性が高いと判断した模様です。

全ト協の声明では、容疑が事実であれば「国民の暮らしと経済活動を支える公共的使命を担い、物流の 2024 年問題やさまざまなコスト増に苦しむトラック運送業界が不当な価格でトラックの主な燃料である軽油を購入していたことになる」と強い憤りを示しました。トラック運送業界では長時間労働は正に伴う収益減少に加え、燃料費や人件費の上昇により経営環境が厳しさを増しています。軽油は物流コストの重要な構成要素であり、価格の不当な操作は最終的に荷主企業や消費者の負担増加につながる可能性があります。

報道によると、強制調査を受けた各社は調査への協力を表明しています。今回の事件は、エネルギー価格の高騰が続くなかで浮上した大規模なカルテル疑惑として注目を集めており、公取委は物流コスト上昇の一因となった可能性があるとして、厳正な調査を継続する方針です。

日本 3PL 協会、第 4 回経営塾開催

日本 3PL 協会は 11 月 13 日、第 4 回 3PL 経営塾を開催します。業界の経営トップを招き、持続的成長をテーマとした経営戦略や物流課題について講演を行う予定です。会場はホテルグランドヒル市ヶ谷（東京都新宿区）。

プログラムは 2 部構成で、第 1 部はアスクルの川村勝宏取締役 COO が「理念経営からパーパス経営へ AI 時代の経営に必要なもの」と題して講演します。第 2 部では日本生活協同組合連合会の八木沼隆常務理事が「2030 年ビジョン 第 3 期中期方針（26-29）」に向けた物流課題について語ります。参加費は会員 4400 円、一般 5500 円（税込）。申込期限は 11 月 5 日。

お知らせ

- ・国際物流総合研究所ではオンラインセミナーを開催中。物流業経営者・幹部向けに“改正 2 法への対応策～社員育成と定着をはかる～改正 2 法をいかして現場で取り組むべきことは～”のテーマで弊社代表の岩崎が 2025 年 10 月 10 日（金）時間 16 時～17 時（60 分）迄講演致します。物流業における重要課題である 2024 年問題の課題解決とその動きを明確にし、2030 年課題解決へのステップを学びます。参加費用一人 5,000 円 Japan Truck Show サポート企業は無料）申込先：国際物流総合研究所 TEL 03-3667-1571 <https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M1009076&c=3352685&d=96a5>
- ・コラボネット事業協同組合では会員企業向けに経営者・幹部セミナーを開催しております。次回は 10 月 14 日（火）午前 10 時からオンラインにて「人が集まる会社となるには」のテーマで、弊社代表の岩崎が講演させていただきます。参加費用は無料。詳細はコラボネット事務局吉村まで TEL：090-4757-0683 mail: jicun7103@gmail.com
Zoom URL <https://us06web.zoom.us/j/2770805394?pwd=7xiN9QRF3eWebnFu94Uqr0HIWHbpeb.1&omn=85359588905>
- ・エイチ・アイ・プランニングでは、オンラインでの研修を展開しております。ZOOM か Teams を活用し、お客様ニーズに合わせて、様々な研修を行なっております。多様な研修内容は携帯でも提供が可能です。経営戦略、2024 年問題、改正 2 法への対応などの課題もテーマに研修を進めて参ります。一度お問い合わせください。