

青森県 トラック協会報

2025/3月号



公益社団法人
青森県トラック協会

<http://www.aotokyo.or.jp>

No. **531**

Contents 青森県トラック協会報 第531号 目次

●協会だより

宮下青森県知事に「『重点支援地方交付金』を活用した

トラック運送事業者に対する支援に関する要望書」を提出	1
令和6年度 過労死等防止対策セミナー ～健康起因事故の削減を目指して～を開催	2
第322回理事会開催報告	2
令和6年度 第2回運行管理者試験対策講習会を開催	3
初任運転者特別教育が無料でWeb受講できます	3
物流の2024年問題に関するアンケート調査結果(3回目)について	4

●適正化だより

令和6年 適正化事業・指導項目別調査結果	22
事業用貨物自動車の交通事故発生件数(令和2年～令和6年)	23
県内事業用貨物自動車の人身交通事故等発生状況	24
令和6年中の事業用トラックの飲酒事故事例(物損事故を含む)	26
貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令が公布されました／国土交通省	31

●支部だより

青森支部	32
三八支部	33
弘前支部	39
上十三支部	41
西北五支部	43

●陸災防だより

フォークリフト運転士技能講習会開催について	44
はい作業主任者技能講習会の開催ご案内	45

●お知らせ

あなたの職場でも「健康宣言」してみませんか？／協会けんぽ青森支部	46
令和7年 春の全国交通安全運動(4月6日(日)～15日(火))	
4月10日(木)は「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」です	48
退職予定自衛官の雇用を検討してみませんか？	49
軽油価格調査報告(2024年11月分)について	50
軽油価格調査報告(2024年12月分)について	51

「毎月1日」は県民交通安全の日

暮らしを運ぶ
緑ナンバートラック



宮下青森県知事に「『重点支援地方交付金』を活用したトラック運送事業者に対する支援に関する要望書」を提出

2月5日（水）、森山会長が、宮下 宗一郎 青森県知事を訪問し、令和6年12月17日に成立した国の令和6年度補正予算の、重点支援地方交付金を活用したトラック運送事業者に対する支援に関する要望書を提出しました。

森山会長から、燃料価格の高止まりや急激な物価高騰による負担増で、トラック運送事業者が存続の危機に直面していることと、若年層を中心としたトラックドライバー不足が深刻化していることを説明。適正な価格転嫁ができず苦境に陥っているトラック運送事業者の事業継続に資する助成と、トラックドライバーの人材不足に対応するため、若年層をはじめとした人材の確保・育成に資する助成について、トラック運送事業者が活用できる制度の創設等について要望しました。

また、同席した東北運輸局 青森運輸支局の 原子 雅重 支局長からは、「中小零細事業者が多数を占めるトラック運送業界は、標準的な運賃を参考とした価格交渉も思うように進んでいない。運輸行政としても、様々なセミナーの開催や、トラック物流Gメンの活動を通じて、トラック運送事業者が適正な事業運営を行えるよう、後押ししていきたい。」として、知事に支援をお願いしました。

これに対し宮下知事は、「大消費地から遠い地域の地方創生のため、持続可能な物流について考えていかなければならない。本県の経済産業力を確保し、成長させていくシナリオをしっかりと議論し、突き詰めていきたい。」と述べられました。



要望書の手交



要望内容の説明



説明を聞く宮下知事



会場の様子

令和6年度 過労死等防止対策セミナー ～健康起因事故の削減を目指して～を開催

2月7日（金）、青森県トラック協会研修センターにおいて、講師に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 中濱 春樹 様をお迎えし、過労死等防止対策セミナーを開催しました。

セミナーでは、過労死等や健康起因事故の現状を知り、ドライバーが健康であるために、管理者がどうドライバーに生活習慣の改善等を促すかなどの説明が講師より行われました。

また健康チェックシート等を用いた小グループによる意見交換等が行われ、情報共有を図りました。



講師 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 中濱 春樹 様



セミナーの様子

第322回理事会開催報告

第322回理事会	日時 令和7年1月29日(水) 16:08～17:15 場所 ホテル青森「3F はまなすの間」
<p>第322回理事会の議題は以下のとおりで、すべて原案どおり承認されました。</p> <p>協議事項</p> <ul style="list-style-type: none">第1号議案 令和7年度事業計画骨子（案）について第2号議案 会員の入会承認等について第3号議案 令和6年度青森県トラック協会助成事業の執行状況について第4号議案 「重点支援交付金」の活用による燃料高騰対策の支援要請について第5号議案 外部理事・外部監事の導入について第6号議案 令和7年度通常総会及び役員改選の進め方について第7号議案 令和9年度(第32回)全国トラック運送事業者大会(東北ブロック大会)の開催(案)について <p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none">報告事項1 「物流の2024年問題等」に関するアンケート集計結果について報告事項2 今後の取組みとお願い(国土交通省)報告事項3 今後のスケジュールについて	

令和6年度 第2回運行管理者試験対策講習会を開催

令和6年度第2回運行管理者試験受験者に向けた試験対策講習会を、(株)ムジコ・クリエイトを講師に迎え開催しました。(青森県トラック協会研修センター 1月21日(火) / 三八地区研修センター 1月28日(火))

講習会では、貨物自動車運送事業法・道路運送車両法・道路交通法・労働基準法など、試験に出題される各法律について分野別に解説が行われ、参加者は試験合格を目指し、真剣に受講していました。



初任運転者特別指導教育が無料でWeb受講できます

当協会は、初任運転者特別指導教育として、いつでもどこでもオンラインで受講可能なeラーニングを導入しています。

会員事業者や受講対象者の都合に合わせて受講することが可能ですので、ぜひ、ご活用ください。

◇受講内容

「初任運転者に対する特別な指導」で示す座学**15時間以上のうち、約12時間分**をeラーニングで受講します。(指導・監督指針の12項目+ドラレコを使用した危険予知講座2+実力テスト)

実車を使用しての下記教育(約3時間分)は事業者で実施し、記録保存が必要です。

- ①日常点検に関する事項
- ②事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差及び制動距離等に関する事項
- ③貨物の積載方法及び固縛方法に関する事項

◇参考 初任運転者に対する特別な指導(国土交通省告示第1366号)の内容

- (1) 指導・監督指針の12項目を座学及び実車を使用し指導➡15時間以上
- (2) 実際に事業用自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗指導➡20時間以上

◇eラーニングのメリット

- ・パソコン、タブレット、スマートフォンで受講可能
- ・会員事業者や受講対象者の都合に合わせて申込み、受講が可能
- ・各講座に理解度チェックリストがあり、効果測定後に適切なフォローが可能
- ・終了後に指導教育記録簿、実車を使用しての指導項目教材一式がメールにて送付

申込(予約)及び受講までの流れ等、詳しくは、青森県トラック協会ホームページのトップページのバナーにてご確認ください。



物流の2024年問題に関するアンケート調査結果(3回目)について

調査概要

1. 目的

令和6年4月からの、「自動車運転者の労働時間等の改善基準告示」の改正による影響及び、トラック運転者の労働時間改善、運賃・料金等に関する荷主との交渉状況等について把握するため

2. 回収期間

令和6年11月22日（金）～令和6年12月18日（水）

3. 調査対象

公益社団法人青森県トラック協会 会員事業者 会員 658 者（利用運送事業者除く）

4. 回答者数(回収率)

回答者数 244 事業者(回収率 37.1%)

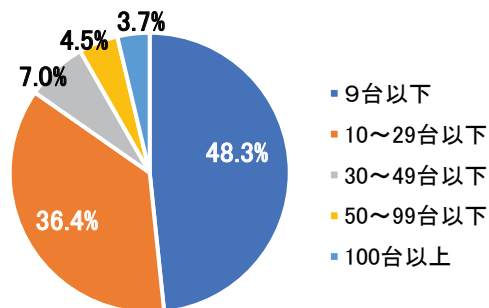
（回答数の単位は「者」）

貴社の事業内容、規模についてお伺いします。

問 1-1. 貴社の県内全営業所での事業用トラック保有台数についてお伺いします。（ご回答日時点での緑ナンバー全ての台数。トレーラはヘッドの台数のみを計上してください。）

	回答数	構成比
9台以下	117	48.3%
10台以上～29台以下	88	36.4%
30台以上～49台以下	17	7.0%
50台以上～99台以下	11	4.5%
100台以上	9	3.7%
回答者数	242	100%

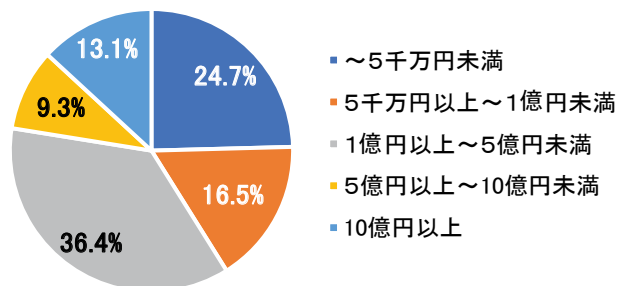
未回答数:2



問 1-2. 貴社の令和5年度の年商についてお伺いします。

	回答数	構成比
～5千万円未満	58	24.7%
5千万円以上～1億円未満	39	16.5%
1億円以上～5億円未満	86	36.4%
5億円以上～10億円未満	22	9.3%
10億円以上	31	13.1%
回答者数	236	100%

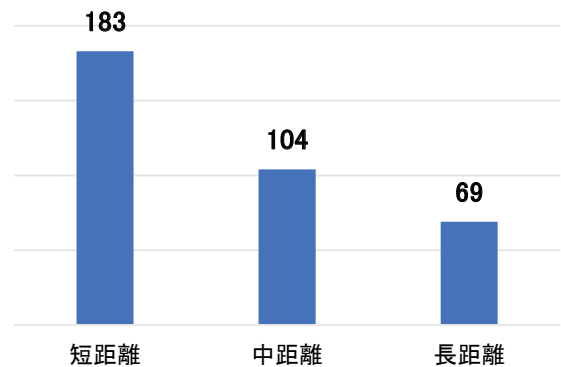
未回答数:8



問 1-3. 主な輸送距離について、3 つの中から当てはまるものすべてを選択してください。

	回答数	割合
短距離 (片道 200km 以下)	183	75.9%
中距離 (片道 200km 超 500km 以下)	104	43.2%
長距離 (片道 500km 超)	69	28.6%
(計)	(356)	(147.7%)
回答者数	241	100%

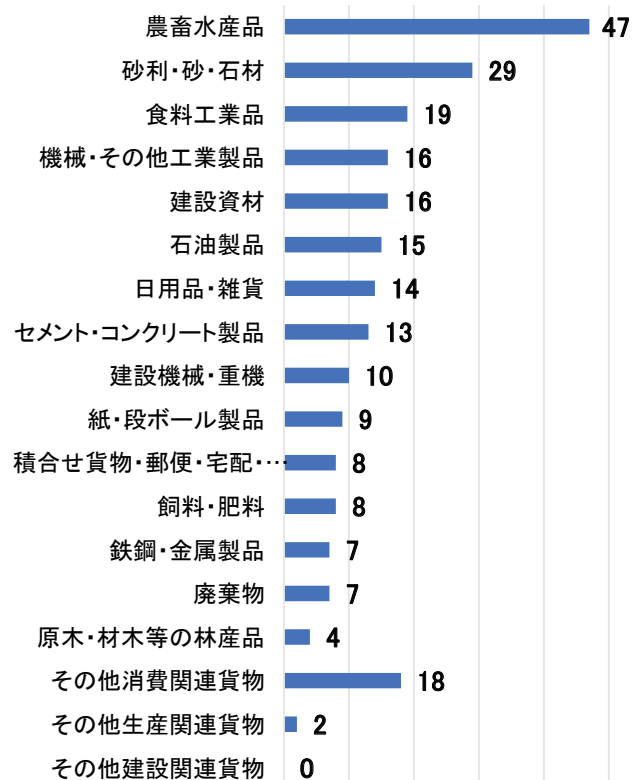
未回答数:3



問 1-4. 主な輸送品目について、取扱量が多いもの1つを選択してください。

	回答数	構成比
農畜水産品	47	19.4%
砂利・砂・石材	29	12.0%
食料工業品	19	7.9%
機械・その他工業製品※1	16	6.6%
建設資材	16	6.6%
石油製品	15	6.2%
日用品・雑貨	14	5.8%
セメント・コンクリート製品	13	5.4%
建設機械・重機	10	4.1%
紙・段ボール製品	9	3.7%
積合せ貨物・郵便・宅配・引越	8	3.3%
飼料・肥料	8	3.3%
鉄鋼・金属製品	7	2.9%
廃棄物	7	2.9%
原木・材木等の林産品	4	1.7%
その他消費関連貨物※2	18	7.4%
その他生産関連貨物※3	2	0.8%
その他建設関連貨物	0	0.0%
回答者数	242	100%

未回答数:2



※1 機械・その他工業製品 (完成自動車4、電子部品2、農業機械1)

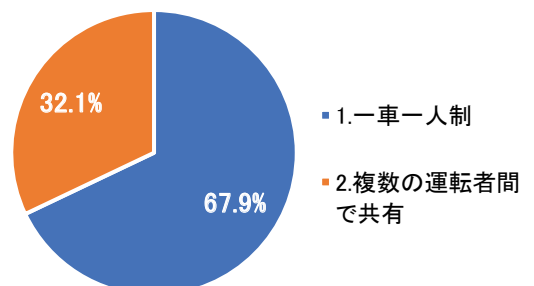
※2 その他消費関連貨物 (霊柩 16、未記入2)

※3 その他生産関連貨物 (未記入2)

問 1-5. 車両の主な運用方法についてお聞かせください。

	回答数	構成比
1. 運転者ごとに担当車両を決める 「一車一人制」としている	161	67.9%
2. 車両を複数の運転者間で共有し、運 転者ごとの担当車両は決めていない	76	32.1%
回答者数	237	100%

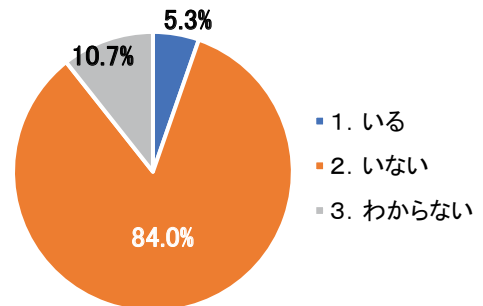
未回答数:7



令和6年4月以降のトラック運転者の時間外労働の現状についてお伺いします。

問 2-1. 令和6年4月から令和7年3月までに、時間外労働（法定休日労働を含まない）が年 960 時間を超える見込みの運転者はいますか。

	回答数	構成比
1. いる	13	5.3%
2. いない	205	84.0%
3. わからない	26	10.7%
回答者数	244	100%



問 2-2. 年 960 時間超となる「要因」もしくは「対応策」がありましたらご記入ください。

回答対象：問 2-1. 時間外労働が年 960 時間を超える見込みの運転者が「いる」と回答された方

- 【要 因】
1. 繁忙期荷主から頼まれると断れないことがある。
 2. 冬の季節的な道路状況と灯油の爆発的な需要
 3. 着荷主（市場等）での荷待ち時間が長い。
 4. 長距離輸送が主であるため時間がかかる。
 5. ドライバーとトラックの不足（自社、備車先ともに）

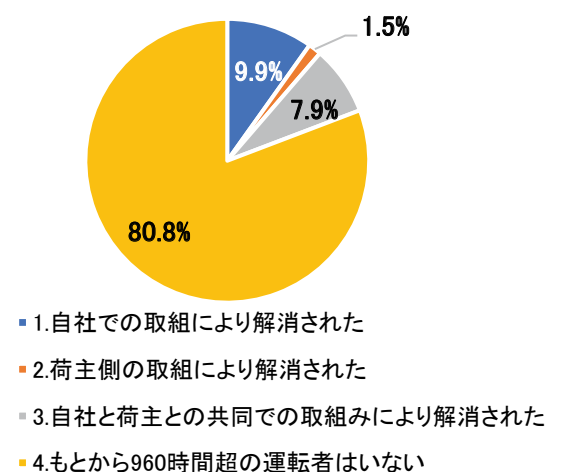
- 【対応策】
1. 荷主にパレット荷役の協力を要請し、時間短縮を図った。
 2. 長距離輸送業務の本数を減らす工夫をしている。
 3. 荷主との交渉

問 2-3. 時間外労働が年 960 時間を超える見込みの運転者が「いない」その理由についてお伺いします。

回答対象：問 2-1. 時間外労働が年 960 時間を超える見込みの運転者が「3. いない」と回答された方

	回答数	構成比
1. 以前は 960 時間超の運転者がいたが、 <u>自社での取組により</u> 解消された	20	9.9%
2. 以前は 960 時間超の運転者がいたが、 <u>荷主側の取組により</u> 解消された	3	1.5%
3. 以前は 960 時間超の運転者がいたが、 <u>自社と荷主との共同での取組みにより</u> 解消された	16	7.9%
4. もとから 960 時間超の運転者はいない	164	80.8%
回答者数	203	100%

未回答数：2



問 2-4. 問 2-3. で具体的にどのような取組により「解消された」かお聞かせください。(自由記述)

【自社での取組】

1. 勤怠管理のIT化等による労働時間把握。(同様の回答 他3者)
2. ドライバー(女性を含む)の新規採用。(同様の回答 他1者)
3. ドライバーに作業効率化の指導・教育を実施。(同様の回答 他1者)
4. 非協力的な荷主との取引をやめた。(同様の回答 他1者)
5. カーフェリーの利用。(同様の回答 他1者)
6. 自社のドライバーのシフトの調整
7. 効率のよい業務を増加させた。
8. ドライバー交替による中継輸送の実施
9. 協力会社を確保し、自社負担を減らした。
10. 作業員を配置し、ドライバーによる荷役作業を削減した。
11. 仕事量(受注量)を削減。
12. 運行時間の長い配送を減少させた。

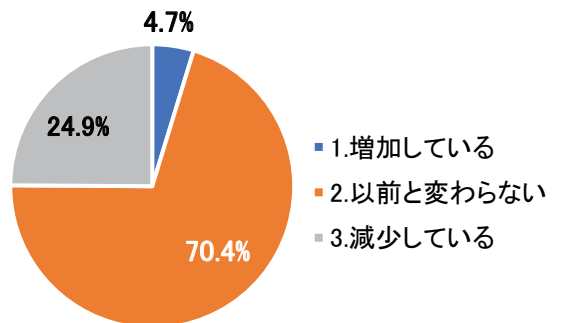
【自社と荷主との共同での取組】

1. 積み・降ろしの時間帯変更等による待機時間の削減。(同様の回答 他4者)
2. 配送ルートの変更、立寄り先整理等による納品先件数の削減。(同様の回答 他2者)
3. 作業員を配置し、ドライバーによる荷役作業を削減した。
4. パレット荷役の導入。
5. 自社営業所での中継輸送の実施。
6. 余裕のあるリードタイムとし、休息期間を確保できるようにした。
7. 週休二日制の導入。

問 2-5. トラック運転者の時間外労働が年 960 時間以内となったことで、貴社の輸送可能量(利用運送を除いた実運送)に変化はありましたか。

	回答数	構成比
1. 輸送可能量は増加している	11	4.7%
2. 輸送可能量は以前と変わらない	164	70.4%
3. 輸送可能量は減少している	58	24.9%
回答者数	233	100%

未回答数: 11



問 2-6. 時間外が年 960 時間以内となったことでの輸送量の変化の理由について

()は主な輸送品目

回答「1. 輸送可能量は増加している」の理由

1. 協力企業を増やし輸送可能量を増加させている。(農畜水産品)
2. 傭車を集めることが困難となっているため。(農畜水産品)
3. 遠方へ運行する会社が減っていると思われるため。(農畜水産品)
4. 各運送会社共に拘束時間や時間外、人手不足等で取り扱う物量が決まってくる為、需要に追いつかない。(食料工業品)
5. 需要が増えた。(機械・その他工業製品)
6. 他社で断っている案件がくるため。(日用品・雑貨)
7. 荷主と物流改善で荷下ろし待ちの改善をした。(紙・段ボール製品)
8. 積載効率向上。(積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
9. 以前は一人一台制。今現在は車両への専属従業員廃止。(積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
10. ドライバー不足により負担がかかっている。(積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
11. 他で配達できない荷物が流れてきているため。(飼料・肥料)

回答「2. 輸送可能量は以前と変わらない」の理由

輸送量について

1. 輸送可能量は以前と変わらないが、待機時間などは時間予約などで減少。(農畜水産品)
2. 時間外労働が以前より 960 時間を超えることがなかったので変化はない。(農畜水産品)
3. 輸送可能量を大幅に下回る仕事量しかない。(機械・その他工業製品)
4. 以前より時間外労働が 960 時間を超えていないため(建設資材)
5. 走る距離と時間が変わっただけ、輸送量そのものは変化なし。(建設資材)
6. 以前より時間外労働は無い。(石油製品)
7. 労働時間は以前と変わらないため、輸送可能量も変化なし。(建設機械・重機)

仕事内容

1. 以前から仕事内容が変わっていないため。(農畜水産品)
2. 工事現場への砂利配達等の短距離輸送が主であるため。(砂利・砂・石材)
3. 輸送は平日の昼間を主体に実施しているため。(砂利・砂・石材)
4. ダンプによる土砂、碎石の運搬では時間外労働が少なく、影響が少ない。(砂利・砂・石材)
5. 地場輸送が主なので以前と変わらず。(建設資材)
6. ほぼ定期配送だから。(石油製品)
7. 冬期間の石油配送が主だから。(石油製品)
8. 配送品目である LP ガスの需要が減っているから(石油製品)
9. 燃料高騰により、お客様の節約等によるものと思われます。(石油製品)
10. 固定配車が大半をしめているため。(日用品・雑貨)
11. 地場輸送のため(日用品・雑貨)
12. 運行行程がパターン化しているため。(積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
13. 今年度は当社取扱商品・製品の物量が全体的に少ないため(鉄鋼・金属製品)

仕事の調整

1. 荷待ち時間の減少(農畜水産品)
2. 車両、ドライバー増により対応している。(農畜水産品)
3. 一日の荷物量を調整している。(農畜水産品)
4. 以前から時間外労働にならないようなコースを荷主が調整していたので変化なし。(食料工業品)
5. 1日の配送件数を調整しているため。(石油製品)
6. 元々時間外労働が少なくなるように配車しているため。(日用品・雑貨)
7. 荷主が積み降ろしや持ち時間の削減等に取り組んで効率化した。(日用品・雑貨)
8. 長距離輸送の場合は荷主が他社に依頼しているため。(建設機械・重機)

その他

1. 当社のカレンダー通りに運用しているため(積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
2. 特定の取引先へ運搬しているため(飼料・肥料)
3. 他車両の稼働が多い(廃棄物)

回答「3. 輸送可能量は減少している」の理由**制度の変更**

1. 運転手の休みが増えたから。(農畜水産品)
2. 稼働時間の減少により仕事量が減少した。(農畜水産品)
3. 休憩休息時間等が増え、仕事の内容も変わったため(食料工業品)
4. 運転者の数に限りがあり従来のように受注できなくなった。(食料工業品)
5. 一日の配送回転数が制限される。(食料工業品)
6. 輸送以外の作業時間の短縮を図っているが、減少した時間まで補えてない。(機械・その他工業製品)
7. 残業時間の規制で配送できない。(石油製品)
8. 車両稼働時間の制約による。(石油製品)
9. 輸送量を減少して、労働時間遵守をしたため(石油製品)
10. 時間調整等のため配車を調整した。(日用品・雑貨)
11. 長距離輸送が難しくなったから。(日用品・雑貨)
12. 時間外労働が減ると、必然的に仕事量も減らざるを得ない。(飼料・肥料)
13. 当社も荷主も週休二日制となり稼働日数が減少した。(鉄鋼・金属製品)

その他

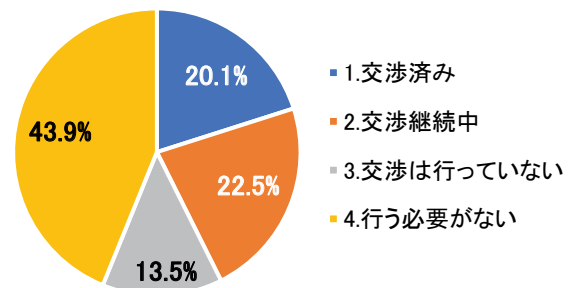
1. 1ヶ月当たりの輸送回数が減るため。(農畜水産品)
2. トラックの稼働日数が落ちると当然である。(農畜水産品)
3. 数年前運賃を上げてもらったが、その後少し荷物が少なくなった感じがする。また、下請けの場合は中々交渉できない状況にある。(農畜水産品)
4. 取引先の一回の出荷量も減少している中、数か所の積込と荷卸しを行い一運行の最低運賃を収受したいところだが、労働時間削減を優先することになり、輸送量が少なくても運行せざるを得ないことが少なくない。(農畜水産品)
5. 県内での建設業からの土木工事の発注が少なくなっている。(砂利・砂・石材)
6. 公共事業の削減のため。(砂利・砂・石材)

7. 立寄り先を減らすと積載量も減り、輸送量も減少する。(食料工業品)
8. 全て台車積みになったため、積載量が減少した。(機械・その他工業製品)
9. 輸送以外の作業時間の短縮を図っているが、減少した時間まで補えてない。(機械・その他工業製品)
10. 建築市場が縮小してきているため。(建設資材)
11. 荷物の中継場所が変わったため。(建設資材)
12. 減車したため。(石油製品)
13. 運行車両の到着が遅くなったため、市内配達が減った。(日用品・雑貨)
14. 輸送機器メーカーのリコール問題により輸送量が減少した。(建設機械・重機)
15. 利用運送にシフトしたため。(鉄鋼・金属製品)

トラック運転者の労働時間等の改善に向けた、令和6年4月以降の荷主との交渉、取組状況についてお伺いします。

問 3-1. 荷主との交渉実施状況についてお聞かせください。

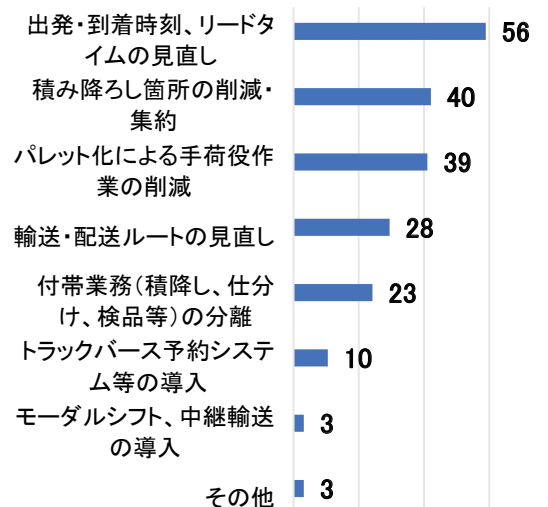
	回答数	構成比
1. 荷主と交渉済み	49	20.1%
2. 荷主と交渉継続中	55	22.5%
3. 荷主に交渉を申し込んだが、 交渉自体を断られた	33	13.5%
4. 荷主との交渉は行っていない、 または行う必要がない	107	43.9%
回答者数	244	100%



問 3-2. 荷主と交渉した(している)内容についてお聞かせください。(複数回答)

回答対象:問 3-1「1. 交渉済み」「2. 交渉継続中」と回答された方 (回答数 104)

	回答数	割合
出発・到着時刻、リードタイムの見直し	56	58.9%
積み降ろし箇所の削減・集約	40	42.1%
パレット化による手荷役作業の削減	39	41.1%
輸送・配送ルートの見直し	28	29.5%
付帯業務(積降し、仕分け、検品等)の分離	23	24.2%
トラックバース予約システム等の導入	10	10.5%
モーダルシフト、中継輸送の導入	3	3.2%
その他※	3	3.2%
(計)	(202)	(212.6%)
回答者数	95	100%



未回答数:9

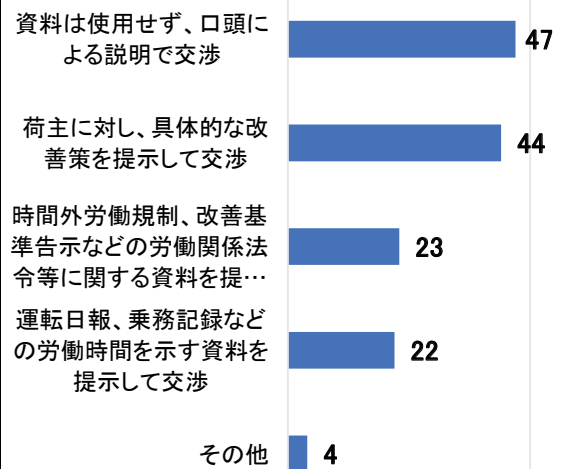
※ その他の記述内容 配送回数の削減

問 3-3. 荷主との交渉方法についてお聞かせください。(複数回答)

回答対象:問 3-1 「1. 交渉済み」「2. 交渉継続中」と回答された方 (回答数 104)

	回答数	割合
資料は使用せず、口頭による説明で交渉	47	46.1%
荷主に対し、具体的な改善策を提示して交渉	44	43.1%
時間外労働規制、改善基準告示などの労働関係法令等に関する資料を提示して交渉	23	22.5%
運転日報、乗務記録などの労働時間を示す資料を提示して交渉	22	21.6%
その他	4	3.9%
(計)	(140)	(137.3%)
回答者数	102	100%

未回答数:2

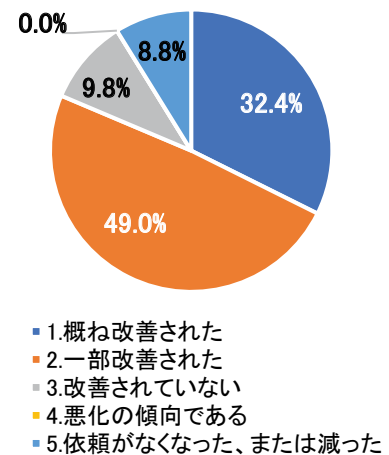


問 3-4. 荷主との交渉により、長時間労働の改善状況及び改善基準告示の順守状況はどうなりましたか。

回答対象:問 3-1 「1. 交渉済み」「2. 交渉継続中」と回答された方 (回答数 104)

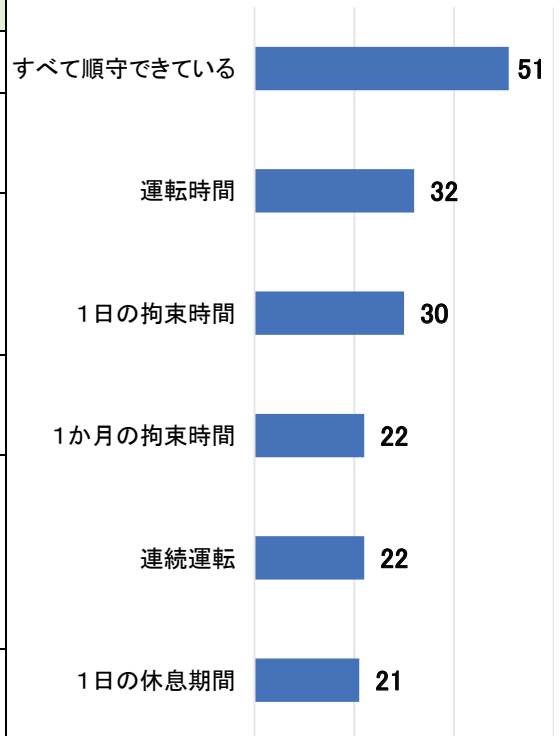
	回答数	構成比
1. 概ね改善された	33	32.4%
2. 一部改善された	50	49.0%
3. 改善されていない(従来どおり)	10	9.8%
4. 悪化の傾向である	0	0.0%
5. 荷主からの仕事の依頼がなくなった、または減った	9	8.8%
計	102	100%

未回答数:2



問 3-5. トラック運転者の労働時間等の改善基準告示のうち、遵守できていない基準はありますか。(複数回答)

	回答数	割合
すべて順守できている	51	40.8%
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	32	25.6%
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 ・宿泊を伴う長距離運送の場合は 16 時間まで延長可(週2回まで)	30	24.0%
1か月の拘束時間 ・月 284 時間以内・労使協定により月 310 時間以内(年6か月まで)	22	17.6%
連続運転 ・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	22	17.6%
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 ・宿泊を伴う長距離運送の場合は継続8時間以上(週2回まで)	21	16.8%
(計)	(178)	(142.4%)
回答者数	125	100%



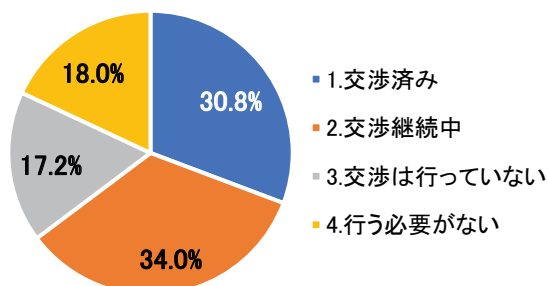
問 3-6. 問 3-1. で、「3. 荷主との交渉は行っていない」と回答した方に、その理由をお伺いします。

1. これまでの交渉により改善できているため。(同様の回答 他7者)
2. 荷主が改善の取り組みを行ってくれたため。(同様の回答 他3者)
3. 仕事の依頼が減少する恐れがあるため。
4. 荷主の売り上げが上がっていないため難しい。
5. 自社貨物がほとんどであるため。

荷主との運賃及び料金（付帯作業料金、待機料金、高速料金、燃料サーチャージ等）の交渉状況についてお伺いします。

問 4-1. 荷主との交渉状況についてお聞かせください。

	回答数	構成比
1. 荷主と交渉済み	75	30.8%
2. 荷主と交渉継続中	83	34.0%
3. 荷主との交渉は行っていない	42	17.2%
4. もとより十分な運賃・料金となっているため交渉を行う必要がない	44	18.0%
計	244	100%

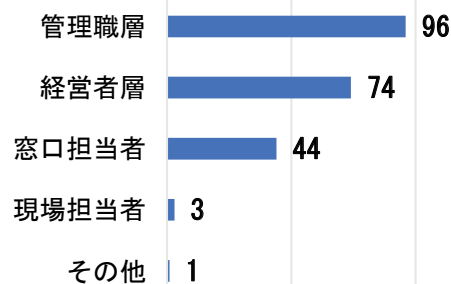


問 4-2. 荷主側の交渉相手についてお聞かせください。（複数回答）

回答対象：問 4-1.「1.交渉済み」「2.交渉継続中」と回答された方（回答者数合計 158）

	回答数	割合
部長、次長などの管理職	96	61.1%
社長、専務などの経営者	74	47.1%
営業などの窓口担当者	44	28.0%
倉庫などの現場担当者	3	1.9%
その他※	1	0.6%
（計）	(218)	(138.9%)
回答者数	157	100%

未回答数：1



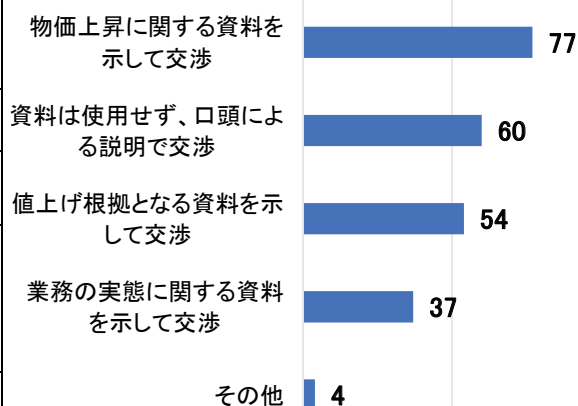
※ その他の記述内容 本社と社内調整

問 4-3. 荷主との交渉方法についてお聞かせください。（複数回答）

回答対象：問 4-1 「1. 交渉済み」、「2. 交渉継続中」と回答された方（回答者数 158）

	回答数	割合
燃料価格や車両価格、タイヤ・部品代、修繕費等 物価上昇に関する資料を示して交渉	77	50.0%
資料は使用せず、口頭による説明で交渉	60	39.0%
原価計算書などの値上げ根拠となる資料を示して交渉	54	35.1%
運転や荷役作業の労働時間の実態、付帯業務、荷待ち時間の発生状況、高速道路の利用状況等業務の実態に関する資料を示して交渉	37	24.0%
その他	4	2.6%
（計）	(232)	(150.6%)
回答者数	154	100%

未回答数：4

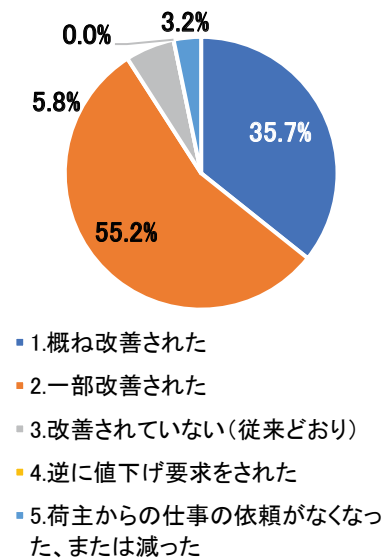


問 4-4. 荷主との交渉結果についてお聞かせください。

回答対象:問 4-1「1. 交渉済み」、「2. 交渉継続中」と回答された方 (回答者数 158)

	回答数	構成比
1. 概ね改善された	55	35.7%
2. 一部改善された	85	55.2%
3. 改善されていない(従来どおり)	9	5.8%
4. 逆に値下げ要求をされた	0	0%
5. 荷主からの仕事の依頼がなくなった、または減った	5	3.2%
計	154	100%

未回答数: 4

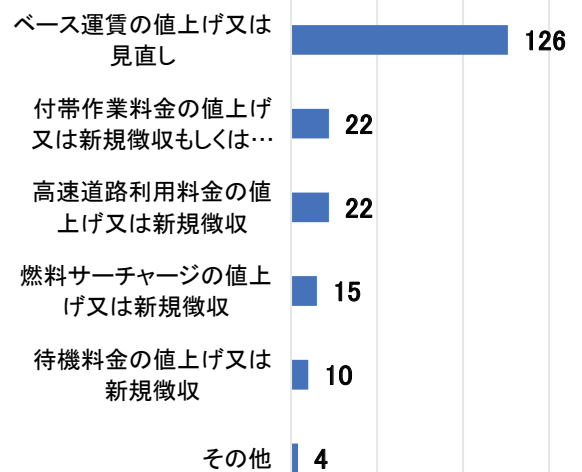


問 4-5. 荷主と交渉し、改善された内容を具体的にお聞かせください。(複数回答)

回答対象:問 4-1「4.交渉の必要ない」、問 4-4.交渉結果が「1.2.概ね・一部改善された」と回答された方 (回答社数合計:184)

	回答数	割合
ベース運賃の値上げ又は見直し	126	73.7%
付帯作業料金の値上げ又は新規徴収もしくは分離(荷主負担)	22	12.9%
高速道路利用料金の値上げ又は新規徴収	22	12.9%
燃料サーチャージの値上げ又は新規徴収	15	8.8%
待機料金の値上げ又は新規徴収	10	5.8%
その他※	4	2.3%
(計)	(199)	(116.4%)
回答者数	171	100%

未回答数: 13



※ その他

1. キャンセル料の新規徴収
2. 冬季期間の運賃割増
3. 値上げ開始時期の後ずらし折衝中
4. 年契約を本社と終決

問 4-6. 問 4-1 で「3. 荷主との交渉は行っていない」と回答した方(回答数:42)、その理由をお伺いします。
(複数回答)

	回答数	割合
他業者に切り替えられるという懸念	10	28.6%
他社の動向を様子見	9	25.7%
荷主も厳しいから	6	17.1%
荷主が運送会社であるため	5	14.3%
無駄である、無理である	3	8.6%
荷主に交渉を申し込んだが、交渉自体を断られた	1	2.9%
どのように交渉していいかわからない	1	2.9%
自社内での経費削減を行ったため	1	2.9%
その他※	7	20.0%
(計)	(43)	(122.9%)
回答者数	35	100%

未回答数:7



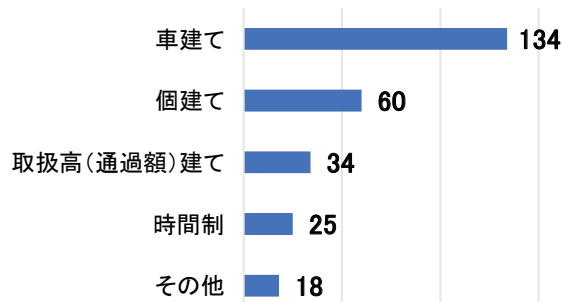
※ その他の記述内容

1. 荷主の方から声がけしてくれた。
2. 毎年見直しがある。
3. 数年前に運賃交渉済み
4. 自社の荷物のため
5. 料金が決まっているため料金表を見せて了承を得ている。
6. 配送件数を削減される、価格表が決まっているのでそのとおりにやるしかない。
7. 運賃・料金の区分がない。配送設置料としてやっている。

問 4-7. 貴社の取引先荷主における主な運賃の適用方法選んでください。(複数回答)

	回答数	割合
車建て	134	62.3%
個建て	60	27.9%
取扱高(通過額)建て	34	15.8%
時間制	25	11.6%
その他※	18	8.4%
(計)	(271)	(126.0%)
回答者数	215	100%

未回答数:29



※ その他

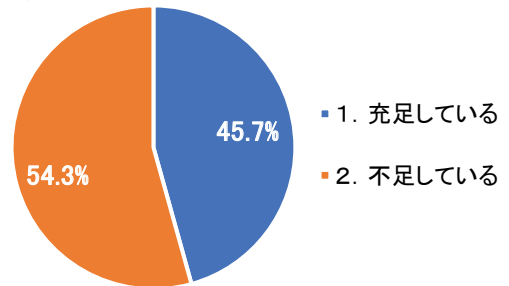
1. 距離制(他 12 回答)
2. 回数建て
3. LP ガスの使用量建て
4. 当社届出済の料金による
5. 配送設置料として料金が設定されている。運賃がいくら区分なし

貴社のトラック運転者の確保状況についてお伺いします。

問 5-1. 貴社におけるトラック運転者の充足状況についてお伺いします。

	回答数	構成比
1. 充足している	111	45.7%
2. 不足している	132	54.3%
回答者数	243	100%

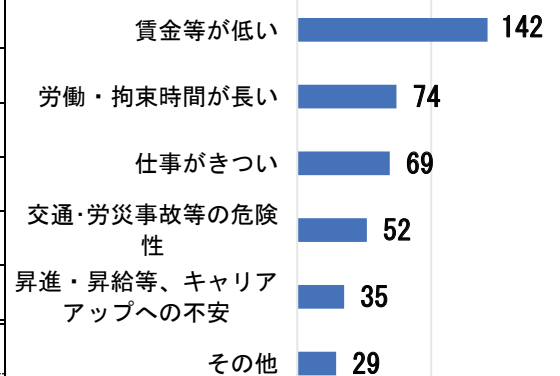
未回答数: 1



問 5-2. トラック運転者の採用や定着の障害となっている主な要因は何だと思いますか。(複数回答)

	回答数	割合
賃金(ボーナス含む)が低い	142	63.4%
労働時間・拘束時間が長い	74	33.0%
仕事がきつい	69	30.8%
交通事故・労災事故等の危険性	52	23.2%
昇進・昇給等、キャリアアップへの不安	35	15.6%
その他※	29	12.9%
(計)	(401)	(179.0%)
回答者数	224	100%

未回答数: 20



※ その他の記述内容

1. 勤務形態が不規則
2. 県内の人口が減少し、労働人口が減少しているため
3. 心理的安全性の低さ。職場環境の悪さ。
4. 深夜労働があるため
5. 必要な免許・資格取得の費用や時間の確保が難しい
6. 福利厚生の実、休日の日数が十分でない。
7. 労働時間短縮による賃金低下

問 5-3. トラック運転者の採用にあたって、貴社ではどのような工夫・対策を実施していますか。

賃金について

1. 給料・手当の見直し(同様の回答 他2者)
2. 賃金、ボーナス、休日等についてきちんと説明し、無理な配車を組まないようにしていることを説明し、納得してもらっている。

勤務形態について

1. 休日の増加。(同様の回答 他5者)
2. 長距離運行のとりやめ(撤退)
3. 労働時間の短縮
4. 交替勤務の導入
5. ワークライフバランスを重視し賃金より期間外・休日勤務の削減及び有給取得がし易い事を訴求。
6. 年齢に応じた勤務形態(泊りの有無)とした。

人材育成・教育について

1. 教育セミナー、講習会等、積極的に参加をし、少しでも役に立てればと工夫をしています。
2. 若手や他業種からのドライバー育成
3. 教育指導を重視している。座学、実技を重点的に教育指導している。
4. 定着に向け、意見交換
5. 業務・会社のシステム・人に馴染むまで同行、二人制の導入
6. 免許のみ取得していて、運転経験のない者でも採用し、指導者を付けて練習させながら労働してもらえる環境にしている。
7. 免許、資格がない運転者でも採用し、人材育成に努める。
8. マニュアルの作成などをして業務内容をわかりやすくした。
9. 普通免許所持者でも採用し、本人の希望により、運転免許取得支援をして上位の免許取得を予定(経費会社貸与)
10. 大型免許取得・各種資格取得等の費用の自社負担
11. 採用条件を緩和し、入社後のスキルアップを行っている。

福利厚生

1. 福利厚生の充実(インフルエンザ予防接種会社負担等)
2. 給与と福利厚生に重点を置くことと、勤務日数を充足させるようにしている。
3. 無事故無違反者などへの表彰制度実施。

採用活動について

1. 社員紹介制度等を活用している。(同様の回答 他3者)
2. ホームページや SNS の活用。(同様の回答 他3者)
3. 求人誌やチラシの活用。(同様の回答 他2者)
4. 面接時の仕事内容説明を明確に行っている。(同様の回答 他1者)
5. ハローワークの活用。(同様の回答 他1者)
6. 求人内容の見直し・充実。(同様の回答 他1者)
7. 未経験者や女性の積極採用。(同様の回答 他1者)
8. 高校生などの職場体験などの依頼があれば積極的に受け入れている。
9. 入社祝い金の支給

その他

1. 荷の積み卸しの省力化など、業務内容の見直し。(同様の回答 他1者)
2. 応募者がいないので、今いる社員を大事にする。
3. 従業員同士協力し合う、働きやすい社風の創造。

物流の2024年問題対策について、ご意見、ご要望がございましたらお聞かせください。

()は主な輸送品目

1. 労働時間の削減、最低賃金の引上げを法律で決め、運送業者に守らせるのであれば、標準的な運賃も法律で決めて、荷主側に守らせるべき。2024年問題の課題を無視してダンピングしている業者がまだまだたくさんいる為に労働者の労働環境を改善し魅力のある業界にできるだけ運賃をもらえない。2024年問題をすべてクリアする為にはまだまだ業界の足を引っ張っている運送業者が多すぎる。
(農畜水産品)
2. 国のバックアップにより運賃交渉はやりやすくなったが、運賃の上昇率が低いため標準運賃に近づけるにはまだまだ時間が掛かる。
長距離輸送においては拘束時間削減をするために高速利用が必須となる。また、燃料使用量も多くなるため燃料代も多く掛かる。営業ナンバーの運送事業者は業務として高速道路を利用、燃料を使用しているので、一般車と同じ扱いでなく、恩恵を受けられるように補助をして頂きたい。もしくは、荷主に有料道路代・燃料サーチャージ代も必ず支払う義務にするとかにしてほしい。
高速道路の深夜割引の見直しについても深夜割引の時間を少し延長したところで、ドライバーの拘束時間が削減には繋がらない。各事業者によって高速道路の利用時間が違うため深夜を利用するとは限らない。時間帯関係なく営業ナンバー事業者を割引して頂きたい。
免許制度についても普通免許(準中型)から大型・けん引まで取得するのに高額な金額掛かるので免許取得金額を引き下げするか、昔のように普通⇒大型の制度に戻してほしい。さらにはもっと若年層がトラックを運転できる免許制度にして欲しい。
(農畜水産品)
3. 物流問題について今後も社会全体で継続した取り組みが出来るよう協力をお願いしたい。
(農畜水産品)
4. 荷主にもっと協力・理解してもらわないと改善されない。法律の整備も含めてもっと荷主側に2024年問題を遵守させる手段が必要。運送会社のみで遵守できる問題ではない。
(農畜水産品)
5. 2025年以降の燃料油価格激変緩和措置廃止が不安の種です。
(農畜水産品)
6. 時間管理を徹底するいい機会になった。
(農畜水産品)
7. 一日中走るだけの業務が多いため、一週間の運転時間を延ばしてほしい。積み降ろしで重労働をしている荷役作業員と、運転だけのドライバーの労働時間の上限が同じなのはおかしい。
(農畜水産品)
8. パレット輸送の実現化(一部では行っているが…)に向けた施策を早めに行ってほしい。
(農畜水産品)
9. 一運行に要する日数が増え、比例して燃費が悪くなった。燃料高騰に対する補助等をお願いしたい。
(農畜水産品)
10. 荷主側に2024年問題について、もっと危機感を持ってほしい。運転手の待遇をよくするためには、運賃の値上げは必須であり、燃料やタイヤ、車両費などのコストが上がっている中で、運賃の値上げで運転手の待遇を良くしなければ、運転手がいなくなってしまう。
(農畜水産品)
11. 2024年問題等があるのでなかなか求職者が来ない状況です。
(砂利・砂・石材)
12. 高速交通網の未発達な地域への規制緩和(空走時間への対応)
(砂利・砂・石材)
13. 運転手がしっかり稼げるような環境にして欲しいです。
(砂利・砂・石材)
14. 2024年問題になるかどうか分かりませんが、燃油価格はもっと下げてほしい。
(食料工業品)
15. 石油タンクローリー会社は冬期間が一番の稼ぎ時だが、冬も時間の制限をされ、ドライバーの賃金も減っている為、ドライバー離れが進んでいく一方である。
(食料工業品)
16. 交渉しても「そのうち」で終わる。
(食料工業品)

17. 青森県は走行距離が長く苦戦している。 (食料工業品)
18. 時間の規制により仕事の量は少なくなっている。運賃も上らず時間だけ規制されることによるものと、燃料費等の経費が上昇していることから、協会として国にもっといろいろな面で意見を言ってもらいたい。一時的でも軽油税の軽減について話をすすめていただきたい。 (食料工業品)
19. 拘束時間は減少したが、収入も増となりづらい現状の改善 (機械・その他工業製品)
20. 運転手が不足している状況で一人当たりの仕事量を減らそうとしていることに何も疑問を感じないのだろうか？ (建設資材)
21. 国が「働かせるな！稼がせろ！」方針なので会社は潰れる方がいいと思う。 (建設資材)
22. 中小、零細企業がどこまで対応できるか、できたとしてどこまで継続できるか、もう少し、国、県、協会等で助成金など人材確保等になんらかの対策が欲しい。対策をしている企業とそうでない企業はわかるよう明確にしてほしい。トラック G メンの活躍も期待 (石油製品)
23. トラックドライバーになろうとする若者がいない。 (石油製品)
24. 当社も無関係ではないが何とか人員は確保できている。 (石油製品)
25. 厳しい状況 (石油製品)
26. 土日を休日にする業者が増えることにより、日曜日の稼働が増えた。会社は経費増加。車両故障によるトラブルに対応できず社員に無理をかけることが増えた。大手が休日を増やすことにより中小の稼働は増え、無理難題を突き付けてくることが増えた。コンプライアンスを無視するのは、荷主より同業者が多く感じられる。特に関東関西。休日を含む運行なると高速は適用外と強く主張してくる。2024 年問題を重視したせいか、高速パーキングの車幅が狭くなり、駐車できないことが増えた。それにより深夜割の適用を受けられず、さらに一般道での駐車場を探すのに時間が掛かり翌日の運行に支障が出る。弊社に限って言えば、2024 年問題で仕事が増え、収入が増えることにより運営は改善しつつあるが、長い目で見れば引き際を模索しないといけないのかもしれない。 (石油製品)
27. 運転手の賃金をアップするため検討 (日用品・雑貨)
28. 他社も足並みそろえて取り組みをしなければ、現状から変わることは無いと思います。 (日用品・雑貨)
29. トラック運転手の仕事に将来性がないとか、賃金が安い等のマイナスイメージが前面に出ているので、募集しても以前より希望者が少ない気がする。もっとトラックドライバーの仕事に誇りを持ったポジティブな宣伝活動をしてほしい。 (日用品・雑貨)
30. 事業継続のため燃料費補助、下請け業者に対する標準的料金の設定 (日用品・雑貨)
31. 拘束時間については、荷主から依頼がある場合には出来る限り回送を含め無駄のない効率的な運行をするための努力が必要である。燃料費の高い水準が続き相変わらず走行に制限をつけられていない。 (日用品・雑貨)
32. 燃料代の補助と、ドライバーが稼げる時間規制 (日用品・雑貨)
33. 2024 年問題の対策等は 2023 年に終了し当社では 2030 年へ向けての取り組みをしております。遅すぎる対策次元が低い青森県(内容はまだ企業秘密) (日用品・雑貨)
34. かなり社会的に理解されるようにはなったが、まだ不十分なところも多々あると思います。もう少し理解を深める事で、もう少し改善される事を祈ります。 (セメント・コンクリート製品)
35. 利用運送業者の適正化。白ナンバーの取り締まり。不当値下げ業者の撲滅。 (セメント・コンクリート製品)
36. 2024 年問題の趣旨に疑問 (積合せ貨物・郵便・宅配・引越)

37. 県内の運送会社が足並みそろえて 2024 年問題に取り組まない限り、運賃交渉も然りすべての交渉に
進歩がない状態。 (積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
38. 人材不足の問題がある中、労働時間削減への対応が課題となる。 (積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
39. 運賃の法律化 (積合せ貨物・郵便・宅配・引越)
40. 運賃の値上げと環境整備 (鉄鋼・金属製品)
41. 適正運賃を法制化していただくことにより、賃金上昇に繋がり、採用しやすくなる。 (鉄鋼・金属製品)
42. 青森県内は自動車専用道路網が都市間にほとんどないため、空車移動に要する運転時間について改
善基準の緩和措置を設けてほしい。 (原木・材木等の林産品)
43. ネットで見かけたのは、下請けの運送会社の荷待ちの不満でした。直接に取引するのと違って、元請け
に搾取されるうえに、大きい会社との取引なので融通が利かないのかなと思います。荷主と直接と取引で
きるようになればもう少しなんとかなるのかなとも思います。 (その他 消費関連貨物)
44. 荷主側の理解は以前と比較にならないほど改善していると感じます。 (その他 生産関連貨物)

(参考)物流の 2024 年問題等に関するアンケート 支部別回答状況

(者)

支部	青森	三八	弘前	上十三	南黒	西北五	下北	計
事業者数 (利用運送除く)	122	206	70	103	58	71	28	658
回答数	53	80	20	44	15	15	17	244
回答率	43.4%	38.8%	28.6%	42.7%	25.9%	21.1%	60.7%	37.1%

令和6年 適正化事業・指導項目別調査結果

ワースト1位となった「特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。」については、適齢運転者（65歳以上）に対する特別な指導及び新たに雇い入れた運転者の事故歴の把握がなされていないことが指摘されているため、巡回指導の前にご確認をお願いします。

集計期間 令和6年1月～令和6年12月

区分	重点	指導事項 (※印は「特別積合せ」のみの調査事項、☆印は霊柩事業者は除外する)	調査 件数	「否」 件数	「否」 割合 (%)	ワースト 順位
Ⅰ. 事業計画等	1	主たる事務所及び営業所の名称、位置に変更はないか。	443	7	1.6	
	2	営業所に配置する事業用自動車の種別及び数に変更はないか。	443	9	2.0	
	3	自動車庫の位置及び収容能力に変更はないか。	443	10	2.3	
	4	乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。	443	12	2.7	
	5	乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。	443	11	2.5	
	6	届出事項に変更はないか。(役員・社員・特定事業者に係る運送の需要者の名称変更等)。(本社巡回に限る。)	274	7	2.6	
	7	自家用貨物自動車の違法な営業類似行為(白トラの利用等)はないか。	443	0	0.0	
	8	名義貸し、事業の貸渡し等はないか。	443	0	0.0	
Ⅱ. 帳票類の整備 報告等	1	事故記録が適正に記録され、保存されているか。	95	0	0.0	
	2	自動車事故報告書を提出しているか。	18	0	0.0	
	3	運転者台帳が適正に記入等され、保存されているか。	443	17	3.8	
	4	車両台帳が整備され、適正に記入等がされているか。	443	4	0.9	
	5	事業報告書及び事業実績報告書を提出しているか。(本社巡回に限る。)	329	31	9.4	
Ⅲ. 運行管理等	1	運行管理規程が定められているか。	443	1	0.2	
	○ 2	運行管理者が選任され、届出されているか。	426	5	1.2	
	3	運行管理者に所定の講習を受けさせているか。	423	29	6.9	
	4	事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。	443	0	0.0	
	○ 5	過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割りを作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか。	445	77	17.3	
	6 ☆	過積載による運送を行っていないか。	427	0	0.0	
	○ 7	点呼の実施及びその記録、保存は適正か。	443	113	25.5	③
	8	乗務等の記録(運転日報)の作成・保存は適正か。	443	4	0.9	
	9 ☆	運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	391	5	1.3	
	10	運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。	134	36	26.9	②
	○ 11	乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	443	48	10.8	
	○ 12	特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。	291	79	27.1	①
	○ 13	特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。	291	68	23.4	④
Ⅳ. 車両管理等	1	整備管理規程が定められているか。	426	0	0.0	
	○ 2 ※	整備管理者が選任され、届出されているか。	424	4	0.9	
	3	整備管理者に所定の講習を受けさせているか。	421	74	17.6	⑤
	4	日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。	443	60	13.5	
	○ 5	定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。	443	65	14.7	
Ⅴ. 労基法等	1	就業規則が制定され、届出されているか。	305	2	0.7	
	2	36協定が締結され、届出されているか。	416	10	2.4	
	3	労働時間、休日労働について違法性はないか(運転時間を除く)。	431	7	1.6	
	○ 4	所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか。	442	26	5.9	
Ⅵ. 法定福利費	1	労災保険・雇用保険に加入しているか。	422	1	0.2	
	2	健康保険・厚生年金保険に加入しているか。	424	7	1.7	
Ⅶ. 運輸安全マネジメント	1	運輸安全マネジメントの実施は適正か。	443	30	6.8	

※印は、保有車両に乗車定員11人以上のバス型霊柩車がある霊柩事業者の場合、1両でも整備管理者の選任が必要である。(道路運送車両法第50条)

事業用貨物自動車の交通事故発生件数（令和2年～令和6年）

1 青森運輸支局への事故報告規則第2条に基づく事故報告件数（類型別）

類型別 年 別	死傷	衝突	転覆	車両 故障	車両 火災	交通 障害	健康 起因	飲酒	車輪 脱落	計
令和2年	5	7	4	3	4	1	0	0	0	24
令和3年	4	9	3	3	2	0	1	1	1	24
令和4年	1	9	2	6	4	1	1	0	3	27
令和5年	6	5	1	8	1	0	1	1	5	28
令和6年	4	3	2	3	0	2	0	2	1	17
計	20	33	12	23	11	4	3	4	10	120

2 人身事故発生状況件数（第一当事者別発生件数一覧）

年 別	区 分	発生件数	死者数	重傷者数	軽傷者数
令和2年	全事故	12	5	5	16
	第1当事者	6	3	1	5
令和3年	全事故	13	3	9	2
	第1当事者	11	3	7	1
令和4年	全事故	9	4	4	3
	第1当事者	3	0	3	3
令和5年	全事故	13	6	5	6
	第1当事者	13	6	7	6
令和6年	全事故	8	4	3	4
	第1当事者	7	4	1	4
計	全事故	55	22	26	31
	第1当事者	40	16	19	19

3 県内・外における第1当事者の死亡者数（県内車籍）

赤字内数

年 別	県 外			県 内			合 計		
	死亡者数	高速道	一般道	死亡者数	高速道	一般道	死亡者数	高速道	一般道
令和2年	3	1	2				3	1	2
令和3年				3		3	3		3
令和4年									
令和5年	4	3	1	2		2	6	3	3
令和6年	2		2	2		2	4		4
計	9	4	5	7		7	16	4	12

県内事業用貨物自動車の人身交通事故等発生状況

(令和6年1月～12月末現在)

1 令和6年 死亡事故状況（第二当事者を含む）

No.	発生日時	発生場所	路線名	概 要
1	R6.2.1 午前2時頃	青森県 おいらせ町	農道	広域農道を走行中、走行車線上を歩いていた歩行者を発見し、慌ててブレーキを踏んだが間に合わず、歩行者と衝突した。
2	R6.3.1 午前10時頃	青森県 青森市	県道	交差点で停車し、前方が青信号になったため進行したところ、右側から車道を横断していた歩行者の確認が出来なかったことにより、衝突した。
3	R6.3.4 午後8時頃	神奈川県 川崎市	その他	構内への入口を間違え、後退し左折入場をしようとした際、歩行者を左後輪にて巻き込んだ。
4	R6.10.21 午後3時頃	福井県 越前市	国道	信号が青に変わったため、前進したところ、前方の自動二輪車に気づくのが遅れ、追突した。押し倒れたまま轢いてしまった。

第一当事者 対前年比

【発生件数7件（－6件） 死者数4人（－2人） 重軽傷者数1人（－6人）】

《特徴点》

※令和5年と比較し、発生件数及び死者数ともに、現時点で減少傾向に見えるが死亡者数4名は非常事態である。

2 令和6年 飲酒運転発生状況

No.	発生日時	発生場所	区分	概 要
1	R6.4.19 午後7時頃	青森県 おいらせ町	衝突 (飲酒)	国道を走行中、乗務途中にアルコールを購入し飲酒。その後、運行開始した際、信号待ちをしていた乗用車に追突した。
2	R6.7.9 午後7時頃	岩手県 宮古市	衝突 (飲酒)	国道を走行中、センターラインをはみ出し、対向車に接触した。アルコール検査を行ったところ、酒気帯び運転が確認された。

3 苦情処理の状況

態 様 年 別	危 険 運 転 等	宅 配 関 係	引 越 等	違 法 駐 車 等	労 働 条 件 等	無 許 可 営 業 等	環 境 不 正 改 造 等	運 賃 等	そ の 他	計
令和6年	11			2				1	1	15
令和5年	5									5
増 減	+6			+2				+1	+1	+10

※ 苦情件数は減少したが、危険運転の占める割合が全体の75%となっている。

4 交通死亡事故・飲酒運転防止対策

- ◎ トラック協会長名による再発防止啓発文書の発出
- ◎ 事業所への適正化指導時における交通事故及び飲酒運転防止に関する指導の強化
- ◎ 初任運転者特別指導講習時における教育の推進
- ◎ 令和6年度（公社）青森県トラック協会事故防止大会における事故防止安全決議
【経営トップが先頭に立った交通事故防止活動の積極的な推進】
【運転者への指導監督、点呼時のアルコール検知器使用等による飲酒運転根絶】
- ◎ アルコールインターロック装置、携帯型検知器導入への助成事業の実施

自動車事故報告規則第2条に基づき 事故報告書の提出が義務付けられている事故の種類（参考）

1. 転覆事故

自動車が道路上において35度以上傾斜したとき

2. 転落事故

自動車が道路上に転落した場合で、その落差が0.5m以上のとき

3. 火災事故

自動車又は積載物が火災を起こしたとき

4. 接触事故

鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの

5. 10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの

6. 死傷事故

死者又は重傷者を生じたもの

（14日以上病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のもの、あるいは病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のもの、あるいは14日以上病院に入院することを要する傷害等）

7. 積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの

- ①消防法第2条第7項に規定する危険物 ②火薬類取締法第2条1項に規定する火薬類
- ③高圧ガス保安法第2条に規定する高圧ガス ④原子力基本法第3条2項に規定する核燃料物質及びそれによって汚染されたもの ⑤放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律第2条第2項に規定する放射性同位元素及びそれによって汚染された物
- ⑥シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令別表第2に掲げる毒物又は劇物
- ⑦道路運送車両の保安基準第47条第1項第3号に規定する品名の可燃物

8. 自動車に積載されたコンテナが落下したもの

9. 酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転又は麻薬等運転を伴うもの

10. 運転の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの

11. 救護義務違反があったもの

12. 車両故障に起因して運行できなくなったもの

13. 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じるもの（故障によるものに限る。）

14. 橋脚、架線その他の鉄道施設を損傷し、3時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの

15. 高速自動車国道又は自動車専用道路において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの

16. 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

令和6年中の事業用トラックの飲酒事故事例(物損事故を含む)

出典：メールマガジン「事業用自動車安全通信」(国土交通省)等

No.	事故等の種類	車籍地	発生日時	死傷状況		当時の状況
				死亡	負傷	
1	酒気帯び衝突	福島県	1月11日 13時20分		1	山形県山形市荒楯町の片側2車線の国道において、福島県に営業所を置く大型タンク車が乗用車に追突した。 この事故により、乗用車の運転者が軽傷を負った。 事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。
2	酒気帯び	富山県	2月8日 20時10分			岐阜県郡上市の高速道路のパーキングエリアにおいて、富山県に営業所を置く中型トラックが、途中のコンビニで購入した酒を飲酒し休息を取っていたが、運転者の目が覚めたため、乗務前点呼を行わずに運行を開始した。 その際、パーキングエリアの進入口を逆走したことにより、駆けつけた警察官により酒気帯び運転が発覚した。
3	酒気帯び衝突	鹿児島県	2月23日 20時15分		1	長崎県島原市の国道において、鹿児島県に営業所を置く大型トラックが信号待ちをしていた軽自動車に追突した。この事故により軽自動車の運転者が軽傷を負った。 駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。 当該運転者は、事故直前の午後7時から7時45分ごろまでの間、フェリーの乗船中に飲酒した模様。
4	酒気帯び衝突	岩手県	2月26日 12時50分			山形県新庄市において、縦列駐車中の岩手県に営業所を置く大型トラックが発進する際、後方の駐車車両に接触した。この事故による負傷者はいない。 事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。当該運転者は、同日午前7時50分頃に立ち寄ったコンビニにおいて朝食と酒類を購入して事故現場に移動し午前8時30分頃飲酒し休憩に入った模様。
5	酒気帯び衝突	千葉県	2月29日 22時15分			長野県妙高市の高速道路のパーキングエリアにおいて、千葉県に営業所を置く大型トラックが、休息中に車両の移動をさせようと後退した際に、側方に停止していた車両に接触した。この事故による負傷者はいない。 事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。
6	酒気帯び物損	京都府	3月5日 19時45分			兵庫県三木市のコンビニエンスストア駐車場において、京都府に営業所を置く大型トラックが飲酒し休息中、駐車枠変更のため車両を移動させた際に、駐車場内の構造物に接触した。この事故による負傷者はいない。 事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。

7	酒気帯び 物損	長野県	3月25日 13時40分		<p>長野県松本市の市道において、同県に営業所を置く中型トラックがガードレールに接触した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。運転者は前日の夜に飲酒をしており、事故当日は遅刻したため乗務前点呼を受けずに運行を開始した。</p>
8	酒気帯び 衝突	北海道	4月9日 0時30分	1	<p>北海道川上郡弟子屈町の国道において、北海道に営業所を置く大型トラックが酒気帯びにて上り車線運行中、反対車線へはみだし、下り車線を走行していた大型トラックと衝突した。この事故により、対向車運転者1名が軽傷を負った。</p> <p>事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。運転者は運行中に酒類を購入し、飲酒しながら走行したとのこと。</p>
9	酒気帯び 衝突	福岡県	4月11日 15時30分		<p>兵庫県加西市の中国自動車道上り線加西サービスエリア内において、福岡県に営業所を置く大型トラックが駐車位置変更のため後退した際に、隣に駐車していたトラックの後写鏡に接触し、警察に酒気帯び運転により逮捕された。この事故による負傷者はいない。</p> <p>同日午前4時32分の乗務前点呼においては、異常は確認されなかった。</p>
10	酒気帯び 衝突	青森県	4月19日 19時20分	1	<p>青森県上北郡の国道において、青森県に営業所を置く中型トラックが信号待ちで停車していた乗用車に追突した。この事故により、乗用車の乗員1名が軽傷を負った。</p> <p>事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。</p> <p>運転者は、同日午後4時頃に事故現場から数100メートル離れたコンビニで缶ビール350ml1本を購入し、同コンビニの駐車場で飲酒し、午後7時10分頃から車両を運転しはじめ、事故を惹起した。</p> <p>事業者では、事故前日の18日午後17時25分に対面で業務前点呼を行い、その後、上記コンビニにて電話により業務後点呼を実施していたものの、どちらの点呼でもアルコールは検出されなかったとのこと。</p>
11	酒気帯び 横転	東京都	4月22日 6時55分		<p>千葉県千葉市千葉県花見川区の東関東自動車道上り方向において、東京都に営業所を置く大型トラックが運行中、ハンドル操作を誤り横転した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。点呼は実施しておらず、運転者は前日にアルコール度数9%の酎ハイ500mlを1本飲酒している模様。</p>
12	酒気帯び 衝突	奈良県	5月1日 11時00分		<p>兵庫県の国道において、奈良県に営業所を置く大型トラックが運行中、赤信号のため停止していた車両に追突した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。</p> <p>運転者は高速道路パーキングエリアにおいて休息中に飲酒した模様。なお、当日の乗務前点呼においては、口頭でアルコール検査結果に問題ないことを確認した。</p>

13	酒気帯び 衝突	群馬県	5月6日 16時15分	3	2	<p>群馬県伊勢崎市の国道において、同県に営業所を置く中型トラックが運行中、ハンドル操作を誤り、中央分離帯に接触、操縦不可能となり、反対車線にはみ出し、走行してきた乗用車の側面に衝突、もう一台は、トラック側面に追突した。この事故により最初に衝突した乗用車の運転手と同乗者2名が死亡した他、トラックの側面に衝突した乗用車の運転者が軽傷、トラックの運転者は重傷を負った。</p> <p>事故後の警察の捜査により、トラックの運転者の飲酒運転が判明した。運行管理者による業務前の点呼時に酒気帯びは確認されなかったため、点呼後に飲酒したとみられている。</p>
14	酒気帯び 衝突	三重県	6月25日 21時38分			<p>三重県四日市の国道において、同県に営業所を置く大型トレーラが第2車線から第1車線に車線変更時に中型トラックに接触した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事故後、駆けつけた警察官が、運転者に呼気を検査したところ、酒気帯び状態であることが確認された。</p> <p>業務前点呼時を11:30に行った際は、酒気帯びは検知されていないが、運転者は、市内のコンビニで缶チューハイを複数本買い、夕方から午後8時頃にかけて車内で飲酒した模様。</p>
15	酒気帯び	鹿児島県	6月30日 10時1分頃			<p>静岡県東名高速道路において、鹿児島県に営業所を置く大型トラックが、タイヤがパンクした状態で走行していたことから、高速道路高速隊に停止を求められた際、酒気帯び運転の容疑で逮捕されたもの。</p>
16	酒気帯び 横転	埼玉県	7月7日 20時19分頃		1	<p>埼玉県深谷市の国道において、同県に営業所を置く中型トラックが交差点手前でガードレールに接触し、横転した。この事故により、中型トラックの運転者が軽傷を負った。</p> <p>事故現場に駆けつけた警察官がアルコール検査を行い、当該運転者の酒気帯び運転が確認された。</p> <p>運行途中にコンビニで缶酎ハイ500mlを4本購入し、そのうち2本を飲んだ模様。トラックの車内からアルコール飲料の空き缶が発見されている。</p>
17	酒気帯び 衝突	山口県	7月7日 23時00分頃			<p>静岡県沼津市のコンビニエンスストアの駐車場において、山口県に営業所を置く大型トラックが、駐車するため駐車場内を走行していたところ、駐車していた乗用車と衝突した。</p> <p>事故後、別のコンビニエンスストアに逃走したところ、乗用車の運転者が警察に通報し、警察官到着後、事故現場のコンビニエンスストアに戻った際に、警察車両にも衝突した。この事故により負傷者はいない。</p> <p>事故後、警察官がアルコール検査を行い、当該運転者の酒気帯び運転が確認された。当該運転者にアルコール検知器は携行させておらず、点呼時にアルコール検査は実施していなかった。</p>
18	酒気帯び 衝突	青森県	7月9日 19時15分			<p>岩手県宮古市の国道において、青森県に営業所を置く大型トレーラが左カーブを曲がり切れず、対向してきた乗用車と接触した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事故現場に駆けつけた警察官がアルコール検査を行い、当該運転者の酒気帯び運転が確認された。</p>

19	酒気帯び 衝突	埼玉県	7月26日 19時48分		<p>茨城県古河市の国道において、埼玉県に営業所を置く中型トラックが信号待ちで停止していた車両に追突した。かけつけた警察官が事故処理をしている時に飲酒運転が発覚した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>運転者は、遠隔地の駐車場で業務を終了した後に飲酒した模様で、駐車場の管理人から移動を求められ、移動先への走行中に事故が発生した。</p>
20	酒気帯び 衝突	岐阜県	7月31日 3時30分		<p>三重県桑名市の県道において、岐阜県に営業所を置く大型トラックがガードレールに衝突した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事故現場に駆けつけた警察官がアルコール検査を行い、当該運転者の酒気帯び運転が確認された。</p> <p>前日21:00ごろまで飲酒した残りの缶酎ハイを、当日1:30ごろの起床後に飲酒し、自家用車で出勤した模様。乗務前点呼は実施していない。</p>
21	酒気帯び 衝突	大阪府	10月1日 9時30分		<p>奈良県葛城市の国道において、大阪府に営業所を置く大型トラックが交差点で信号待ちをしていた乗用車に追突した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事業者によると、早朝からの運行であったため点呼は実施できていなかったとのこと。また、運転手は午前1時頃まで飲酒したと供述しているが、どれ位の量を飲んだかまでは確認出来ていない。</p>
22	酒気帯び 衝突	千葉県	10月11日 15時10分頃		<p>埼玉県三郷市において、千葉県に営業所を置く中型トラックが運行中、コンビニエンスストア駐車場から出発の際に、停車していた警察車両前部に当該トラックの左後部が接触した。この事故によるけが人はいない。</p> <p>その場にいた警察官によりアルコール検査が行われ、酒気帯び運転が発覚した。当該運転者は、当日午前11時ごろ、荷主先の駐車場で待機中に飲酒したとのこと。</p>
23	酒気帯び 衝突	大阪府	10月24日 9時55分		<p>滋賀県長浜市の県道において、大阪府に営業所を置く大型トラック・トレーラが運行中、2か所の交差点へ立て続けに赤信号で進入し、それぞれの交差点で青信号にしたがって進行してきた車両と接触したにもかかわらず走行を続け、更に先の交差点で赤信号のため停車していたところを、事故を目撃した車両から進路を塞がれて、ようやく停止した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>事業者によると、午前4時に業務前点呼実施予定であったが、運転者は点呼を受けることなく出庫したため、飲酒した時点や量については不明。</p>
24	酒気帯び	北海道	10月23日 16時30分頃		<p>北海道勇払郡占冠村の北海道横断自動車道の上り車線で、酒気を帯びた状態で大型トレーラーを運転していた運転者が道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで現行犯逮捕された。</p> <p>高速隊によると、道東道占冠パーキングエリアで居眠り運転や飲酒運転防止の啓発活動を行っていたところ、声掛けから逃げるかのように発進した大型トレーラーを発見したもの。</p>

25	酒気帯び 衝突	静岡県	10月24日 9時17分		<p>広島県廿日市市の国道において、静岡県に営業所を置く中型トラックが運行中、前方を走行していた陸上自衛隊の車両に衝突した。この事故によるけが人はいない。</p> <p>中型トラックの運転者は酒気帯びの状態であったため、駆け付けた警察官により現行犯逮捕された。事業者によると、運転者は休息していたサービスエリアで飲酒したとのこと。</p>
26	酒気帯び 衝突	鹿児島県	11月2日 3時30分頃		<p>福岡県北九州市の国道において、鹿児島県に営業所を置く大型トラックが運行中、道路上のクッションドラムに接触して、そのまま逃走した。</p> <p>その後、警察によって大型トラックは停車させられ、運転者の呼気を調べたところ基準値の6倍のアルコールが検出されたため現行犯逮捕された。</p> <p>運転者は、北九州市内の当該事業者の別の営業所にある休憩所内で缶酎ハイを3本飲酒したのち、点呼を受けずに運行を開始した模様。</p>
27	酒気帯び 衝突	佐賀県	12月6日 23時30分		<p>愛媛県伊予市の高速道路のサービスエリアにおいて、佐賀県に営業所を置く大型ダンプが、サービスエリア内に設置されている車止めの石柱に衝突し、そのまま逃走した。この事故による負傷者はいない。</p> <p>当該運転者が当該サービスエリアでの業務後点呼後に食料と共にチューハイを購入しているところを同社の同僚が目撃しており、休息中に飲酒して運転を開始した疑いがあることから、同社の別車両で運行していた上司が警察に通報し、捜索を行った警察により愛媛県東温市の別のパーキングエリア内にいる当該大型ダンプを発見して、運転者の呼気を検査したところ約0.5mg/Lのアルコール反応が検出されたため逮捕された。</p>
28	酒気帯び 衝突	鳥取県	12月13日 15時55分頃		<p>山梨県大月市の中央道下り線で、鳥取県に営業所を置く大型トラックが、工事に伴う渋滞で走行車線に止まっていた最後尾の乗用車に衝突するなど車3台が関係する事故があり、駆け付けた警察官により当該運転者が酒気帯び運転の疑いで現行犯逮捕された。</p>
29	酒気帯び 衝突	岡山県	12月16日 23時00分		<p>広島県広島市のトンネル内において、岡山県に営業所を置く中型トラックがトンネル壁面に衝突したが、当該トラックはそのまま逃走した。</p> <p>その後、12月17日(火)午前0時5分頃、広島市中区の国道において、上記事故にかかる不申告(当て逃げ)事件を捜査中の警察官が声をかけたところ、当該トラックの運転者が酒気帯び運転の疑いで現行犯逮捕となった。この事故による負傷者はいない。</p> <p>電話点呼時は運転者からの口頭での報告をさせていたが、アルコールチェッカーの作動音の確認はしていないとのこと。なお、事故直近にあたる中間点呼はメールで行ったとのこと。</p>
30	酒気帯び 死傷	大阪府	12月27日 20時47分頃	1	<p>大阪府堺市の府道において、大阪府に営業所を置く大型トラックがT字路を右折しようとしたところ、右折先の横断歩道を右側から進行してきた自転車に気付かず衝突した。この事故により、当該自転車乗りが死亡した。</p> <p>事故現場において、大型トラック運転者の呼気から基準値を超えるアルコール濃度が確認されたため、当該運転者は警察により酒気帯び運転と過失運転致傷で現行犯逮捕された。</p>

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



令和7年1月31日

物流・自動車局

貨物流通事業課

貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令が公布されました

第213回国会において成立した「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和6年法律第23号。以下「改正法」という。）」の施行に伴い、貨物自動車運送事業法施行規則（平成2年運輸省令第21号）等において所要の規定の整備を行う「貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令」が本日公布されました。

1. 概要

第213回国会において、改正法が成立し、令和6年5月15日に公布されました。改正法第4条では、貨物自動車運送事業における取引環境の適正化を図るため、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）において、運送契約締結時等の書面交付義務、下請事業者の健全な事業運営の確保に資する取組（健全化措置）を行う努力義務、実運送体制管理簿の作成・保存義務等について規定し、これらの規定については、令和7年4月1日から施行することとされているところです。

今般、改正法の施行に伴い、貨物自動車運送事業法施行規則等において、

- ・ 運送契約締結時等に交付する書面への記載事項
- ・ 運送利用管理規程の作成義務及び運送利用管理者の選任義務の対象となる事業者が行う貨物自動車利用運送の規模
- ・ 実運送体制管理簿の作成対象となる貨物の重量の下限

等を定める改正を行いました。改正内容の詳細については別添の条文をご参照ください。

2. スケジュール

公布：令和7年1月31日（金）

施行：令和7年4月1日（火）

（参考）

- ・ 改正貨物自動車運送事業法について国土交通省によくお寄せいただく問合せを中心にQ & Aを作成し、本省令の公布と併せて、国土交通省のHPにおいて公表しております。（URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html）
- ・ 今後、地方運輸局ブロックごとに改正貨物自動車運送事業法に関する説明会を行う予定です。詳細は決まり次第、地方運輸局のHP等においてお知らせします。

【お問合せ先】

物流・自動車局貨物流通事業課 山崎、佐藤

連絡先：5253-8111（内線41-323）、5253-8575（直通）

青

森

支

部

令和7年度『支部役員会及び新年祝賀会』の開催

青森支部主催の令和7年度支部役員会及び新年祝賀会が、1月17日（金）17時30分より青森市のアップルパレス青森にて開催されました。今年度は年末年始にかけて青森市内も大雪となり、多忙の中で新年度の挨拶も兼ね役員一同が集まりました。支部長から新たな方向性について訓示があり、終了後には一般会員も含めた新年祝賀会が開催されました。

18時00分より祝賀会が始まり、ディーラー関係、タイヤ関係の取引先及び県ト協の関係先を含む来賓18名と、会員及び本部職員他63名の合計81名が出席しました。最初に、主催者代表の支部長 葛西 正之（㈲トワダ運送）より、大雪の中ご参加いただいた御礼と共に、昨年度からの「物流2024年問題」の実施に伴う時間外労働上限規制の適用による輸送力不足の懸念、円安の進行による原油価格の高騰、車両価格等の高騰、及び価格転嫁が進まない状況について触れ、「我々物流業界も一番苦しい時代と思われるが、皆さんと一緒に現在の状況を乗り切っていきましょう」との挨拶がありました。

次に、来賓を代表して公益社団法人青森県トラック協会 会長 森山 慶一（㈱共同物流サービス）から挨拶があり、乾杯は副支部長 齋藤 武男（東日本ライフ輸送㈱）の音頭で始まりました。

懇親会では、会員相互の情報交換及び交流が深まり、昨年同様に青森市内のバンドグループ「じゃむず」によるライブが行われ、参加者から大変好評を得ました。また、前回同様にお楽しみ抽選会も実施され、各関係の各社より協賛いただいた商品と、当支部で用意した商品を合算して抽選が行われ出席者全員に商品が渡され、楽しく和やかな祝宴となりました。会員相互の親睦が図られ、新年にふさわしいスタートを切ることができました。

最後に、副支部長 乳井 敏幸（㈱蓬田運送）の中締めの挨拶と手締めで閉会となりました。



主催者代表挨拶
支部長 葛西 正之
（㈲トワダ運送）



来賓代表挨拶 青森県トラック協会
会長 森山 慶一
（㈱共同物流サービス）



乾杯
副支部長 齋藤 武男
（東日本ライフ輸送㈱）



乾杯



余興
じゃむずによるライブ



中締め挨拶
副支部長 乳井 敏幸
（㈱蓬田運送）

三

八

支

部

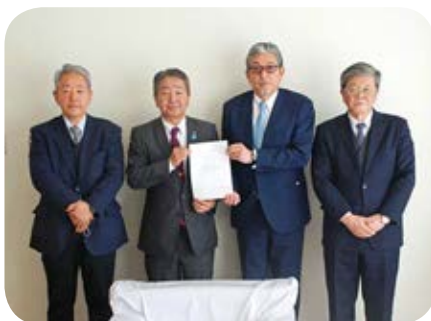
燃油費、物価高騰による影響緩和に向けた 【重点支援地方交付金】に対するトラック運送業界からの要望書提出

三八支部（支部長 森山 慶一（㈱共同物流サービス））では、燃油費、物価高騰など運送業界の取り巻く環境が厳しさを増していることを受け、エネルギー・食料品価格等の物価高騰の影響を受けた物流事業者等への支援について1月10日の八戸市を皮切りに、支部管内7市町村に経営の安定化に向け、支部の正副支部長や地元会員とともに自治体に出向き、直接市町村長に「エネルギー価格高騰の影響緩和に対するトラック運送業界からの要望書」を手渡しました。

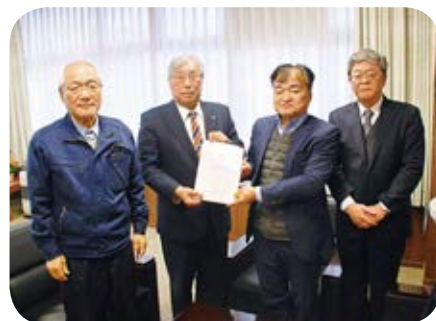
八戸市へは1月10日に八戸市庁を訪問し、森山支部長は「燃油価格高騰は経営に直結した問題で、会員事業者は厳しい状況が続いている。運賃転嫁も進まず経営継続と運転者の待遇改善に向けた支援をお願いしたい。」と対応した八戸市商工労働まちづくり部の大志民 論 部長に対し前向きな支援を求めました。



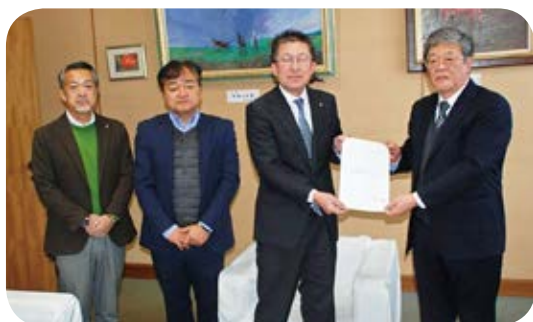
八戸市
⑥ 大志民 論 部長
八戸市商工労働まちづくり部 部長



階上町
⑥から2番目 荒谷 憲輝 町長



新郷村
⑥から2番目 櫻井 雅洋 村長



五戸町
⑥から2番目 若宮 佳一 町長



田子町
⑥から2番目 福田 博実 副町長



三戸町
⑥から2番目 沼澤 修二 町長



南部町
中央 工藤 祐直 町長

一般部会「経営セミナー」開催

三八支部一般部会（部会長 松倉 一彦（㈲マルイ運送））は、1月16日（木）17時30分より八戸プラザホテルにおいて、講師にMS&AD経営サポートセンターの経営リスクアドバイザーである山下 賢二様を招き、会員および労務担当者22名が参加し、標記セミナーを開催しました。

セミナーテーマは「103・106万円の壁の仕組みと就業規則・賃金規程等の労務管理」と題し、昨今話題となっている年収の壁についてその仕組みを解説しました。103万円の壁は所得税の対象、106万円の壁は社会保険料の対象となる年収の壁であり、性質自体は別と考えるものであり、103万円の壁は労働者の手取り収入に、106万円の壁は企業の保険料負担に影響が生じることを説明しました。国では現在、103万円の壁について上限額改正が議論されており、上限収入がいくらになるかは今後の国会で決定され、子の収入にも関わることも説明されました。

次に、2024年問題とドライバー賃金について、運送事業者が検討すべき賃金体系を紹介しました。業績給の適正な運用、固定給と歩合給の賃金構成の留意点と注意点を解説し、企業と従業員が納得した賃金体系の構築が肝心であり、労働対価を適正に支給する労務管理が求められ、その管理手法についても説明を行いました。

最後に、2024年問題への対応に向け、早期に荷主交渉を講じるべきと強調しました。



部会長挨拶
青森県トラック協会三八支部 一般部会
部会長 松倉 一彦（㈲マルイ運送）



講師
MS&AD経営サポートセンター
経営リスクアドバイザー 山下 賢二 様



説明
三井住友海上保険㈱ 青森支店
八戸支社 加古川 雄佑 様



会場景

重量品部会「労務管理セミナー」開催

三八支部重量品部会（部会長 中山 秀崇（八戸通運㈱））は、1月23日（木）17時より八戸市内において、部会員はじめ各社労務管理担当者等21名が参加し、講師に青森働き方改革推進支援センターのセンター長 小沢 誠 様（小沢まこと社会保険労務士事務所）を招き、標記セミナーを開催しました。

昨年4月に働き方改革関連法による時間外上限規制と改善基準告示の改正、いわゆる物流2024年問題が施行され、各会員事業所では労働時間管理や就業規則の見直し、適正な労務管理が求められています。小沢センター長は、自身の労働基準監督行政の経験を基に、労働基準監督署の調査結果による対応や固定残業代運用の留意点について解説しました。長距離輸送の場合、残業代について運行手当として支給していることが多く、運行手当の試算や手当以上の時間外については追加の支給が必須とし、従業員個々の労働時間の管理が必要であると説明しました。また、36協定書の特別条項について月・年の残業時間の設定は企業の実態に合わせたものであるとし、過重労働にならないための対策も必要と説明しました。

今回のセミナーは、今後の事業経営に向け、監督行政に指摘されないよう、自社の就業規則や各規程の見直しを図るためにも、大変有意義なセミナーとなりました。



部会長挨拶
青森県トラック協会三八支部
重量品輸送部会
部会長 中山 秀崇（八戸通運㈱）



講師
青森働き方改革対策支援センター
センター長 小沢 誠 様
（小沢まこと社会保険労務士事務所）



会场景

「令和7年交通事故・労働災害防止総決起大会」開催

三八支部（支部長 森山 慶一（㈱共同物流サービス））は、1月27日（月）13時30分よりHOCコネクストにおいて、令和7年交通事故・労働災害防止総決起大会を開催しました。この大会は陸運労災防止協会青森県支部三八分会の共催で、八戸労働基準監督署および八戸警察署の後援を受け、今年の交通事故および労働災害を1件でも多く減らすことを目指し、事業主や安全管理担当者ら142名（126社）が集まりました。

令和6年八戸労働基準監督署管内の陸上貨物運送事業での死亡災害は0件（前年比同数）、休業4日以上を負傷災害は33件（前年比－7件）であり、八戸労働基準監督署管内の陸運業第14次労働災害防止推進計画の目標を達成しました。

はじめに、森山 慶一 分会長が「我々運送業界を取り巻く経営環境は、2024年問題がスタートし、長時間労働の抑制、労働環境の整備、健康管理の徹底など、数多くの取り組むべき問題が山積しており、今後益々経営環境は厳しい状況が続くと思われます。そのような状況にあっても、交通事故・労働災害の撲滅は我々の社会的使命であり、特に運行管理、労務管理は従来にも増して企業の管理責任が重要となるため、交通事故、労働災害を1件でも減らせるよう努めていただきたい。」と挨拶しました。

来賓挨拶では、八戸警察署の附田 豊 交通官（鎌田 行剛 署長代理）が青森県内の交通事故発生状況に

ついて説明しました。続いて、八戸労働基準監督署の池上 寛 署長が陸運業における重大な労働災害の防止の取り組みの徹底を要請しました。

次に、青年部会の廣田 龍之介 理事（北部運送㈱）が「大会宣言（案）」を読み上げ、令和7年の取り組み事項として、「第14次労働災害防止推進計画目標達成の取り組み」「交通事故・労働災害防止対策の推進」「改正労働安全規則等への適切な対応」「荷主等の事業場における安全確保対策のための荷主との連携の強化」「健康障害防止のため、過重労働防止対策及びメンタルヘルス対策の充実」など重点5項目について全会一致で採択し、令和7年の三八支部事故防止宣言としました。

続いて、八戸労働基準監督署の福士 卓実 安全衛生課長が「令和6年労働災害発生状況及び防止対策」について、八戸警察署交通課の菊池 一雅 係長が「令和6年交通事故発生状況とタイヤ脱落事故防止」について講話を行い、最後に陸運労災防止協会青森県支部の能登谷 仁 事務局長が「荷役災害防止ガイドライン」に基づく陸運業の安全衛生管理の徹底と職場環境の改善について資料を基に解説をしました。

参加会員らは令和7年の交通事故・労働災害防止を新たに誓い、総決起大会を終了しました。



開会挨拶 陸上貨物労働災害防止協会
青森県支部三八分会
分会長 森山 慶一
(㈱共同物流サービス)



来賓挨拶 八戸警察署
署長 鎌田 行剛 様
代理 交通官 附田 豊 様



来賓挨拶
八戸労働基準監督署
署長 池上 寛 様



大会宣言
青森県トラック協会三八支部青年部会
理事 廣田 龍之介（北部運送㈱）



講師
八戸労働基準監督署
安全衛生課長 福士 卓実 様



講師
八戸警察署 交通課
交通安全対策係長 菊池 一雅 様



講師 陸運労災防止協会青森県支部
事務局長 能登谷 仁



会場景

青年部会 (株)永井運送 NEXロジスティクスセンター1 (TSMC関連施設) 視察研修開催

三八支部青年部会(部会長 葛西 亜貴夫(株)ツーワン輸送))は2月7日(木)10時に熊本市大津町の「(株)永井運送 NEXロジスティクスセンター1」(TSMC(Taiwan Semiconductor Manufacturing Company)関連施設)[本社 熊本県宇城市]を訪問し、部会員他6名が視察研修を実施しました。

はじめに永井 雄大郎 専務取締役より会社概要の説明があり、取引先である半導体受託製造企業で世界最大手のTSMC(本社 台湾)との提携について詳しく紹介しました。NEXロジスティクスセンター1はTSMC第1工場と第2工場(建設中)に隣接しており、製造された半導体を倉庫で管理する施設です。

輸送に関しては、半導体の種類に応じて温度管理や輸送方法などについてTSMCからの指示があるため、どのような状況にも対応できるよう準備していると説明がありました。

質疑応答の後、倉庫内の視察を行い、製品管理や温度管理についての説明を受け、視察研修は終了しました。

その後、全日本トラック協会青年部会九州ブロック大会に参加し、全国青年部会員との交流にを深め情報交換や親睦を図りました。



概要説明
(株)永井運送 専務取締役 永井 雄大郎 様



概要説明景



概要説明景



集合写真

上十三支部・三八支部 木材輸送部会 合同会議開催

2月8日（土）17時30分から、八戸市内において三八支部と上十三支部の木材輸送部会合同会議が開催されました。

上十三支部からは会員・事務局4名、三八支部からは会員・事務局6名、計10名が参加しました。会議の議題は以下のとおりです。

1. 新物流関連2法について【物流総合効率化法・貨物自動車運送事業法】
2. 行政処分基準の改正について（車輪脱落事故に係る行政処分 令和6年10月1日施行）
3. 交通・労災事故防止対策について
4. 燃油高騰に伴う適正料金・運賃収受について

会議終了後、三八支部前部会長の遠沢 卓輝（丸富運輸(有)）の乾杯で合同懇親会が行われ、終始和やかな雰囲気での懇談と意見交換が行われました。

なお、合同会議前には三八支部木材輸送部会第37回通常総会が行われ、遠沢部会長の辞任に伴う役員改選について審議されました。その結果、新部会長に山本 東 氏（山本運輸(有) 代表取締役）、副部会長に栗山 博幸 氏（(有)協栄運輸 代表取締役）が選任、可決されました。



挨拶 上十三支部 木材部会
部会長 原田 惇（丸憲運輸(有)）



会議景



乾杯 三八支部 木材部会
前部会長 遠沢 卓輝（丸富運輸(有)）

弘

前

支

部

支部新年懇親会を開催

弘前支部新年会が1月21日（火）18時より「フォルトーナ」にて行われました。新年会には会員、来賓合わせて32名が出席しました。

最初に支部長 佐藤 豊（有弘前貨物）から「新年あけましておめでとうございます。本日は御来賓の皆様、また会員の皆様、ご多忙中、足元の悪い中、多数ご参加いただきありがとうございます。私ども運送事業者は究極の岐路に立たされています。燃料補助金が減額され、燃料が高騰しており、暫定税率廃止の日程も決まっています。国会議員の岡田さん、よろしくお願いします」と挨拶がありました。

次に、衆議院議員 岡田 華子 様から、「都会では人が余っているのに地方では人手不足で、トラックドライバーも不足しています。愛される地方、都会よりあこがれる地方を目指して、皆さんと力を合わせて改善していきたい」と挨拶がありました。

続いて、弘前市長 櫻田 宏 様から、「昨年も燃料補助金を出しました。来年度も市議会にかけて支援金の検討をします」と挨拶がありました。

最後に、弘前警察署 署長 成田 志生 様から祝辞をいただき、乾杯のご発声を（公社）青森県トラック協会 専務理事 古川 朋弘から頂戴し、祝宴となりました。

今回のアトラクションは夢弦会による女性3人の三味線演奏があり、新年会は皆さんそれぞれ盛り上がった様子でした。午後8時に 副支部長 奈良 満昭（有榊形運送）より中締め挨拶があり、終会となりました。

ご来賓ご芳名（順不動）	
衆議院議員	岡 田 華 子
弘前市長	櫻 田 宏
弘前警察署 署長	成 田 志 生
青森県議会議員	谷 川 政 人
青森県議会議員	川 村 悟
青森県議会議員	鶴賀谷 貴
青森県議会議員	菊 池 勲
弘前警察署 交通官	尾 崎 正 人
（公社）青森県トラック協会 専務理事	古 川 朋 弘



支部長 佐藤 豊
（有弘前貨物）



衆議院議員 岡田 華子 様



弘前市長 櫻田 宏 様



弘前警察署 署長 成田 志生 様

(公社) 青森県トラック協会
専務理事 古川 朋弘副支部長 奈良 満昭
(有)枳形運送

会場の様子

アトラクション
夢弦会による三味線演奏

弘前市へ要望書提出

1月24日(金)、支部長 佐藤 豊（有弘前貨物）と事務局が弘前市を訪問し、「重点支援地方交付金を活用したトラック運送事業者に対する支援に関する要望書」を弘前市商工部 部長 中村 工 様へ手渡しました。

佐藤支部長より、「政府の燃料補助金が減り、暫定税率廃止の日程も決まっていない。この状態が続くと廃業する事業所が出てきて、安定した輸送ができなくなりますので、ご支援をお願いします」と依頼がありました。

中村部長からは、「災害的な豪雪により追加した除雪費予算も無くなりそうです。また、生活応援で市民へお米券を配るため、今年度の予算がありませんので、来年度に弘前市議会で支援を検討します」との対応がありました。



上

十

三

支

部

上十三支部 新年祝賀会

令和7年1月22日（水）18時から十和田市のサンロイヤルとわだにて、会員35名の参加を得て、上十三支部新年祝賀会を開催しました。

最初に支部長 岡田 寛紀（㈱みどり）から新年の挨拶があり、続いて副支部長 原田 惇（丸憲運輸有）の音頭で乾杯が行われ、祝賀会がスタートしました。

会場では、新年の挨拶を交わしながら終始和やかな雰囲気での懇談し、最後に副支部長 小泉 國雄（大泉運輸㈱）の手締めでお開きとなりました。



挨拶
支部長 岡田 寛紀（㈱みどり）



乾杯
副支部長 原田 惇（丸憲運輸㈱）



懇親会風景



中締め
副支部長 小泉 國雄（大泉運輸㈱）

ダンプトラック部会通常総会・全体会議・新年会

2月12日（水）18時から三沢市宝寿しにおいて、ダンプトラック部会第34回通常総会が会員34社中34名（20名参加・14社委任状）で開催されました。最初に部会長 小泉 國雄（大泉運輸㈱）から挨拶があり、その後、議案審議に移り、事業報告・収支決算・剰余金処理案が議案通りに可決されました。

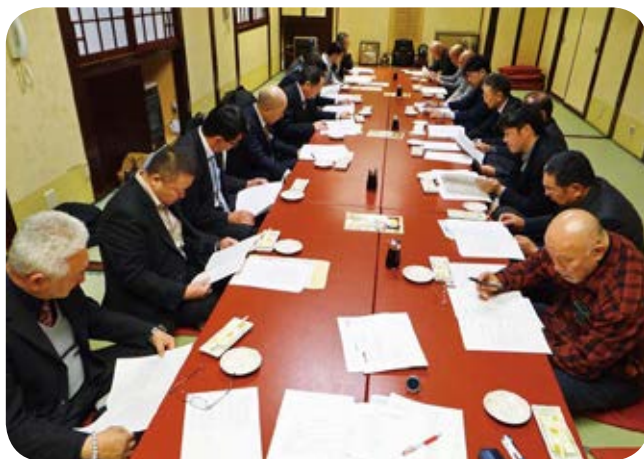
続いて、今年度の事業計画案・収支予算案が議案通りに可決され、今年は役員改選期でしたが、全員留任となりました。

また、総会終了後には適正運賃収受対策に関する全体会議が行われ、標準的な運賃や事前に行ったアンケートを基に荷主への広報活動について協議しました。

全体会議終了後には、副部会長 小川 雅祐（㈱小政）の乾杯により新年会がスタートし、終始和やかに進行了ました。最後に 大坂 陽一（㈲大昇運輸）の中締めで終了しました。



部会長挨拶
小泉 國雄（大泉運輸㈱）



総会風景



乾杯
副部会長 小川 雅祐（㈱小政）



中締め
副部会長 大坂 陽一（㈲大昇運輸）

西

北

五

支

部

支部新年懇親会を開催

1月16日（木）18時より、五所川原市内にて令和6年度西北五支部新年懇親会が開催されました。当日は20名の会員が出席し、副支部長 工藤 昭義（株丸源産業）より、新年の挨拶がありました。

続いて、副支部長 佐々木 彰仁（有仁美運輸）の乾杯の音頭で懇親会が始まり、新年会は大いに盛り上がりました。20時には、副支部長 佐藤 眞治（津軽高速運輸有）の中締めにより、終会となりました。



新年の挨拶
副支部長 工藤 昭義（株丸源産業）



乾杯
副支部長 佐々木 彰仁（有仁美運輸）



懇親会風景



中締め
副支部長 佐藤 眞治（津軽高速運輸有）

青森労働局長登録番号第8号
陸上貨物運送事業労働災害防止協会

フォークリフト運転士技能講習会開催について

1. 日時及び会場

開催地	月 日	時 間	会 場
八 戸	学科	4月16日(水)	8:30~17:00
	実技	17日(木)・18日(金)	7:50~17:00
		19日(土)	7:50~16:15
青 森	学科	5月13日(火)	8:30~17:00
	実技	14日(水)・15日(木)	7:50~17:00
		16日(金)	7:50~16:15

【学科】 青森県トラック協会三八地区研修センター
八戸市長苗代化石26-11 ☎0178-28-2131
【実技】 八戸館鼻漁港内 八戸市新湊3丁目

別途氏指示します
※大型特殊免許所持者は4月17日としますが、実技日程を変更される方は申し出ください。

【学科・実技】
青森県トラック協会研修センター
青森市荒川字品川111-3 ☎017-729-2211

別途氏指示します
※大型特殊免許所持者は5月14日としますが、実技日程を変更される方は申し出ください。

2. 講習科目及び時間

【第1日目 学 科】

講習科目	講習時間
構造・取扱	4時間
力学の知識	2時間
関係法令	1時間
学科試験	講習終了後

【第2~4日目 実 技】

講習科目	時間割	講習時間
走行操作	別途指示する	20時間
荷役の操作	//	4時間
実技試験	講習終了後	

3. 受講資格

- Aコース (イ) 大型特殊(カタピラ限定なし)免許所持者
(ロ) 普通・準中型・中型・大型・大型特殊(限定付)免許を有し、且つ特別教育修了後3ヶ月以上運転業務の経験があるもの ※特別教育修了証及び業務経歴証明書を添付のこと
~2日間(学科1日、実技1日)
- Bコース 普通・準中型・中型・大型・大型特殊(カタピラ限定付)免許所持者
~4日間(学科1日、実技3日)

4. 受講料(税込・令和2年4月1日改定)

- Aコース 17,000円 = (受講料 15,350円 + テキスト代 1,650円)
Bコース 33,000円 = (受講料 31,350円 + テキスト代 1,650円)

6. 申込方法

- 受講申込は事前に電話で(仮)予約を行って下さい。但し、(仮)予約だけでは受講できません。「受講申込書」の提出(FAX可)と「受講料」をお支払い頂いて正式申込となります。
- 「受講申込書」に所要事項を記入し、受講料とともに持参又は現金書留にて郵送して下さい。申込期間は開催日の1週間前まで、定員に達し次第メ切りとします。

※「受講申込書」は、陸災防青森県支部のホームページ (<http://rikusaiaomori.web.fc2.com/>) からダウンロードしてください。

※銀行振込の場合は払込票(コピー)を添付すること。

銀行名 青森みちのく銀行本店営業部 普通預金 No280713
口座名 陸上貨物運送事業労働災害防止協会青森県支部

7. 申込先

【青森会場】〒030-0111 青森県青森市荒川字品川111-3
(青森県トラック協会研修センター内)
陸上貨物運送事業労働災害防止協会青森県支部
☎017-729-2211 FAX017-729-2266

その他留意事項は、陸災防青森県支部の
ホームページをご覧ください。
(<http://rikusaiaomori.web.fc2.com/>)



青森労働局長登録番号第7号
陸上貨物運送事業労働災害防止協会

はい作業主任者技能講習会の開催ご案内

1. 受講資格

はい付け又ははいくずしの作業に3年以上従事した経験を有する者で、事業主等の「実従事期間」を証明してもらえる者。

2. 日時及び会場

開催地	月 日	時 間	会 場
青森市	令和7年6月25日・26日 (水)・(木) ※講習は2日間です	9:00~16:30	青森県トラック協会研修センター 青森市荒川字品川111-3 ☎017-729-2211
八戸市	令和7年2月17日・18日 (水)・(木) ※講習は2日間です	9:00~16:30	青森県トラック協会三八地区研修センター 八戸市長苗代26-11 ☎0178-28-2211

3. 講習科目と時間数

講習科目	時間数(計12時間)
はいに関する知識	3時間
人力によるはい付け又は、はいくずしの作業に関する知識	5時間
機械等によるはい付けはいくずしに必要な機械荷役に関する知識	3時間
関係法令	1時間

4. 受講料(税込・令和2年4月1日改定)

12,500円=(受講料 10,905円+テキスト代 1,595円)

受講料は申込と同時に納入して下さい。

5. 申込方法

(1) 受講申込は事前に電話で(仮)予約を行って下さい。但し、(仮)予約だけでは受講できません。
「受講申込書」の提出(FAX可)と「受講料」をお支払い頂いて正式申込となります。

(2) 「受講申込書」に所要事項を記入し、受講料とともに持参又は現金書留にて郵送して下さい。
申込期間は開催日の1週間前まで、定員に達し次第メ切りとします。

※「受講申込書」は、陸災防青森県支部のホームページ(<http://rikusaiaomori.web.fc2.com/>)
からダウンロードしてください。

※銀行振込の場合は払込票(コピー)を添付すること。

銀行名 青森みちのく銀行本店営業部 普通預金 №280713
口座名 陸上貨物運送事業労働災害防止協会青森県支部

その他留意事項は、陸災防青森県支部の
ホームページをご覧ください。
(<http://rikusaiaomori.web.fc2.com/>)



6. 申込先

【青森会場】〒030-0111 青森県青森市荒川字品川111-3
(青森県トラック協会研修センター内)

陸上貨物運送事業労働災害防止協会青森県支部

☎017-729-2211 FAX017-729-2266

あなたの職場でも「健康宣言」してみませんか？

協会けんぽ青森支部の「健康宣言」とは？

協会けんぽ青森支部では、平成28年度より事業所全体で健康づくりに取り組むことを事業主さまに宣言いただき、その取り組みをサポートする「健康宣言」事業を実施しております。

健康宣言は健康経営®※に取り組むにあたってのファーストステップと位置付けておりますので、まずはこちらにチャレンジいただき、ゆくゆくは、経済産業省「健康経営優良法人認定制度」へとステップアップを目指してみましょう！

※健康経営®とは、従業員の健康を重要な経営資源と捉え、健康増進に積極的に取り組む企業経営のスタイルのことで、近年注目されている経営手法です。



「健康宣言」の登録条件は3つ

- ① 協会けんぽ青森支部の適用事業所であること
- ② 協会けんぽ青森支部の健康保険委員にご登録いただくこと
- ③ 当年度または前年度の健診受診率（40歳以上）が50%以上であること

「健康宣言」の登録は3STEP

- ① 自社の健康上の弱点を知るためにまずは、「健康度診断（事業所もしくは業態別）」の発行を依頼！
※「健康度診断」の発行に必要な、健康度診断依頼書は、協会けんぽ青森支部のホームページからダウンロードできます。
- ② 「健康度診断」をもとに、事業主さまや総務担当者さまと一緒に健康宣言の内容を考えましょう。
- ③ 健康宣言登録シートを作成し、**協会けんぽへ提出**するとともに健康宣言の内容を実践！

※協会けんぽ青森支部の「健康宣言」の詳細については、協会けんぽ青森支部のホームページをご覧ください。

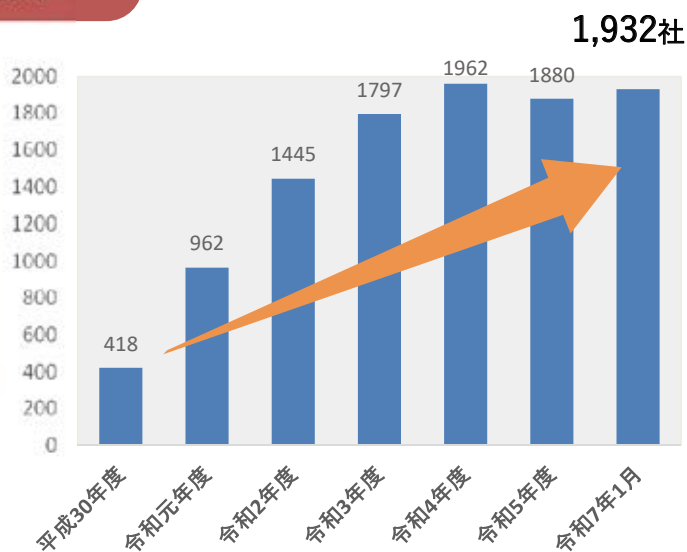
健康度診断依頼書についてもこちらから。

[協会けんぽ青森 健康宣言](#)

「健康宣言」を行う事業所は増加中！

健康宣言を行う事業所は増加傾向にあります。

令和5年度は健康宣言の登録条件を見直した結果、事業所数は1,880社と事業開始から初めて減少に転じましたが、直近では（令和7年1月31日現在）健康宣言事業所数は1,932社と再び増加しております。



特典も増えました！

- ① 健康宣言認定証の贈呈
- ② 健診機関によるオプション健診等の割引
- ③ 季節ごとの健康づくり情報を提供
- ④ 協会けんぽのHP等で事業所名を公表
- ⑤ 県内金融機関による金利優遇



新設！ ※令和7年1月～

- ⑥ ハローワーク求人票備考欄に「協会けんぽ健康宣言登録事業所」と記載が可能となりました。新卒の学生等、求職者に対し健康経営に取り組んでいることをPRできます。

更なるレベルアップへ

協会けんぽの健康宣言を行った後は、更なるレベルアップを目指して、経済産業省の「健康経営優良法人認定制度」を目指しましょう。

詳しくは、経済産業省のホームページをご覧ください。

経済産業省「健康経営優良法人認定制度」についてはこちら
(経済産業省ホームページ)

健康経営優良法人



令和7年 春の全国交通安全運動(4月6日(日)~15日(火))
4月10日(木)は「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」です



全 国 重 点

- 1 こどもを始めとする歩行者が安全に通行できる道路交通環境の確保と正しい横断方法の実践
 - (1) こどもを始めとする歩行者が安全に通行できる道路交通環境の確保
 - (2) 歩行者の正しい横断方法の実践
- 2 歩行者優先意識の徹底とながら運転等の根絶やシートベルト・チャイルドシート の適切な使用の促進
 - (1) 運転者の歩行者優先意識等の徹底
 - (2) ながら運転の根絶
 - (3) 飲酒運転の根絶
 - (4) 妨害運転等の防止対策
 - (5) 高齢運転者の交通事故防止対策
 - (6) 二輪車運転者に対する広報啓発
 - (7) 後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
- 3 自転車・特定小型原動機付自転車利用時のヘルメット着用と交通ルールの遵守の徹底
 - (1) 自転車利用者の乗車用ヘルメット着用と安全確保
 - (2) 自転車の交通ルール遵守と新たなルールの周知
 - (3) 特定小型原動機付自転車利用時の乗車用ヘルメット着用と交通ルール遵守の徹底

退職予定自衛官の雇用を検討してみませんか？

自衛隊では、若年定年制（50歳代半ばで退職）及び任期制（多くは20歳代で退職）を採っており、退職自衛官の多くは再就職を必要としています。その中には大型自動車免許、自動車整備士の資格等、トラック運送事業への再就職に当たり有用な免許・資格を取得している方も多数おります。

トラック運送業界への退職自衛官の再就職については、トラック協会が会員事業者の求人票をとりまとめ、自衛隊地方協力本部や一般財団法人自衛隊援護協会へ提出する枠組みが設けられておりますので、トラック運送業界における人材確保に向けた1つのツールとしてご活用いただきますようご案内いたします。

なお、自衛隊では、普段は社会人としてそれぞれの職業に従事しながら、定期的に訓練に参加しつつ、災害発生時などの緊急時には招集に応じて自衛官として活動する予備自衛官等制度（身分は「非常勤の自衛隊員」）を設けています。

これらの大半は退職自衛官によって構成されていますが、その充足率は、現在、定員の6割程度であり、これらの充足向上を図ることが喫緊の課題となっていることから、退職自衛官の採用をご検討いただく場合には、予備自衛官等への志願を希望している退職自衛官に対しご理解いただきますよう、よろしくお願いいたします。

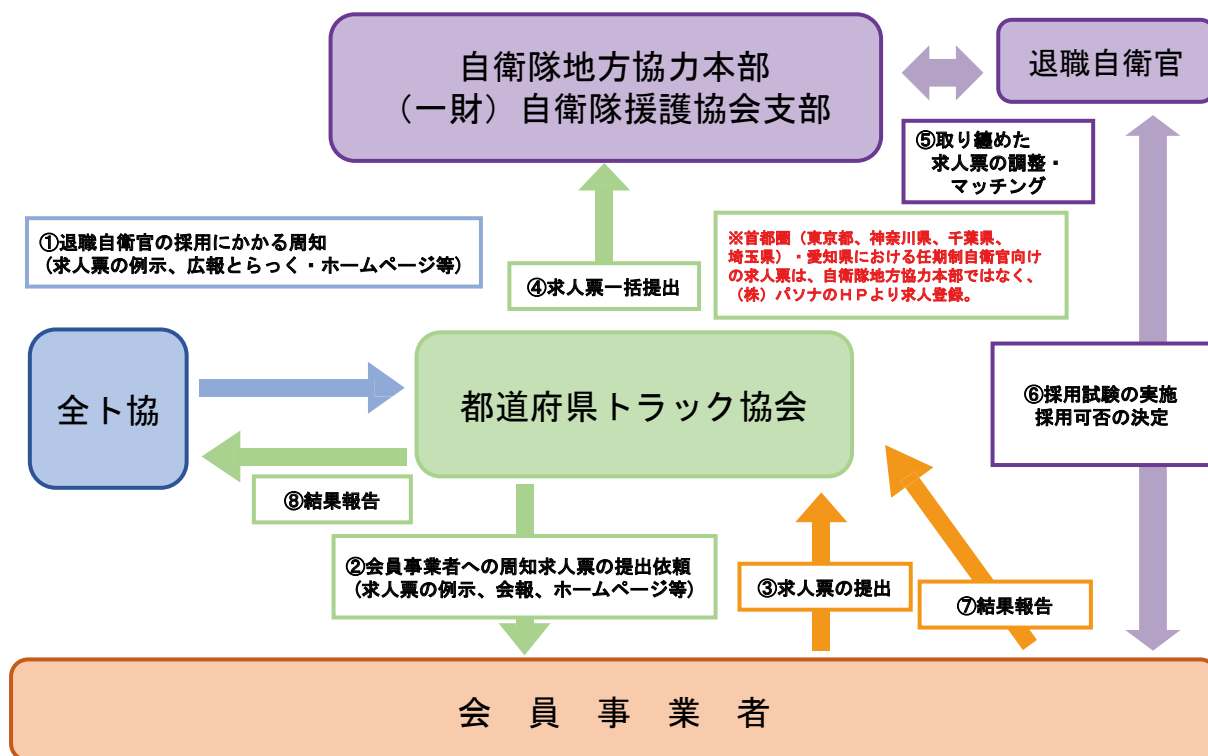
◇退職自衛官の再就職制度に関するお問い合わせ先 自衛隊青森地方協力本部 地区援護センター
 ・青森地区 TEL 017-781-0439（直通） ・弘前地区 TEL 0172-87-2111（内線461）
 ・八戸地区 TEL 0178-28-3111（内線3386）
 ・ホームページ <https://www.mod.go.jp/pco/aomori/engo/jinzai.html>

◇求人票ダウンロード先URL（一般財団法人自衛隊援護協会）

https://www.engokyokai.jp/posting/mail_entry.php

◇求人票送付先FAX（公益社団法人青森県トラック協会） FAX 017-729-2266

退職自衛官の採用求人スキーム



青森県トラック協会ウェブサイト（<http://www.aotokyo.or.jp>）2025年2月21日付け
 ニュース記事に求人票及び提出方法、また参考情報を掲載しております。

軽油価格調査報告（2024年11月分）について

全日本トラック協会が実施した標記について、その結果がまとまりましたので軽油購入にあたっての参考とされるようお知らせします。

軽油価格調査集計表（2024年11月分）

東北

2024年11月 単純計算表

	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
	124.00	114.89	123.56

2024年11月 元売別集計表

元売名	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
E N E O S	125.15	115.87	121.39
出光昭和シェル	122.06	114.57	122.61
エクソンモービル			
キ グ ナ ス			
コ ス モ	122.70	114.81	128.70
そ の 他	124.73	114.84	124.34

2024年11月 購入量別集計表

月間購入量	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
30 kℓ 未 満	124.59	115.48	122.91
30 ～ 50kℓ 未 満	119.35	114.01	123.77
50 ～ 100kℓ 未 満	122.63	113.93	124.80
100 kℓ 以 上	117.30	116.03	128.70

2024年11月 支払期限別集計表

支払期限	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
30 日 未 満	125.91		118.30
30 ～ 60 日 未 満	123.90	114.53	124.44
60 日 以 上	121.70	118.24	119.10

軽 油 価 格 推 移 表

	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
2024 年 7 月	123.53	115.15	123.97
2024 年 8 月	123.19	113.69	121.39
2024 年 9 月	121.57	114.22	123.56
2024 年 10 月	123.29	114.92	123.59
2024 年 11 月	124.00	114.89	123.56

全国

2024年11月 単純計算表

	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
	125.41	114.74	124.60

2024年11月 元売別集計表

元売名	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
E N E O S	125.08	115.39	125.72
出光昭和シェル	128.05	115.33	124.44
エクソンモービル			
キ グ ナ ス	121.50	113.00	
コ ス モ	122.99	114.08	125.05
そ の 他	124.62	114.16	123.96

2024年11月 購入量別集計表

月間購入量	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
30 kℓ 未 満	126.84	114.84	125.05
30 ～ 50kℓ 未 満	118.97	115.38	123.79
50 ～ 100kℓ 未 満	119.34	114.17	121.38
100 kℓ 以 上	122.61	113.57	120.04

2024年11月 支払期限別集計表

支払期限	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
30 日 未 満	127.56	114.89	120.69
30 ～ 60 日 未 満	124.72	114.76	126.12
60 日 以 上	124.92	114.48	120.60

軽 油 価 格 推 移 表

	スタンド 平 均	ローリー 平 均	カー ド 平 均
2024 年 7 月	124.65	115.30	125.20
2024 年 8 月	124.06	113.35	123.18
2024 年 9 月	124.41	114.17	124.41
2024 年 10 月	125.98	114.94	125.64
2024 年 11 月	125.41	114.74	124.60

※消費税抜きの価格になります。

軽油価格調査報告（2024年12月分）について

全日本トラック協会が実施した標記について、その結果がまとまりましたので軽油購入にあたっての参考とされるようお知らせします。

軽油価格調査集計表（2024年12月分）

東北

2024年12月 単純計算表

	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
	125.44	116.93	126.77

2024年12月 元売別集計表

元売名	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
E N E O S	125.71	117.75	124.73
出光昭和シェル	123.82	115.91	124.39
エクソンモービル			
キグナス			
コスモ	125.03	115.84	129.03
その他	126.54	118.65	128.18

2024年12月 購入量別集計表

月間購入量	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
30 kℓ 未満	126.12	117.94	125.39
30～50kℓ 未満	119.75	115.59	132.50
50～100kℓ 未満	124.37	115.53	126.65
100 kℓ 以上	119.00	118.30	130.70

2024年12月 支払期限別集計表

支払期限	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
30 日 未満	128.84		120.00
30～60 日 未満	123.89	116.47	127.73
60 日 以上	124.13	119.30	

軽油価格推移表

	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
2024 年 8月	123.19	113.69	121.39
2024 年 9月	121.57	114.22	123.56
2024 年 10月	123.29	114.92	123.59
2024 年 11月	124.00	114.89	123.56
2024 年 12月	125.44	116.93	126.77

全国

2024年12月 単純計算表

	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
	127.25	116.27	126.55

2024年12月 元売別集計表

元売名	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
E N E O S	126.87	116.58	126.53
出光昭和シェル	129.24	116.74	125.81
エクソンモービル			
キグナス		115.40	
コスモ	128.33	115.36	129.17
その他	126.21	116.15	126.44

2024年12月 購入量別集計表

月間購入量	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
30 kℓ 未満	128.51	116.21	126.96
30～50kℓ 未満	120.78	116.79	124.91
50～100kℓ 未満	122.35	116.33	124.63
100 kℓ 以上	127.99	115.74	124.58

2024年12月 支払期限別集計表

支払期限	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
30 日 未満	131.72	117.63	124.16
30～60 日 未満	125.88	116.03	127.66
60 日 以上	126.14	116.04	120.95

軽油価格推移表

	スタンド 平均	ローリー 平均	カード 平均
2024 年 8月	124.06	113.35	123.18
2024 年 9月	124.41	114.17	124.41
2024 年 10月	125.98	114.94	125.64
2024 年 11月	125.41	114.74	124.60
2024 年 12月	127.25	116.27	126.55

※消費税抜きの価格になります。

トラックドライバーの働き方改革は進んでいますか？

時間外労働の上限規制

年960時間

の遵守をお願いします

令和6年4月からの月々の時間外労働の合計をチェックしてみましょう

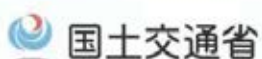
- 1 トラック業界の働き方改革として、時間外労働の上限規制（年960時間）が令和6年4月からスタートしました。
- 2 36協定について、令和6年4月からは労働時間を延長して労働させることができる時間を、年960時間を限度に設定する必要があります。
- 3 ドライバーの時間外労働をチェックした結果、年960時間を超過することが見込まれる場合には、業務の見直しや荷主等に相談するなど対策を講じましょう。
- 4 あわせて、拘束時間、運転時間などについても、令和6年4月から適用されている改正された改善基準告示が遵守できているかチェックしましょう！

ドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）

→ 違反すると…6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金

改正された改善基準告示（拘束時間、休息期間等に見直しあり）

→ 違反すると…労基署の是正指導、運輸支局の行政処分（車両停止）



公益社団法人
青森県トラック協会

青森市大字荒川字品川111番地3

TEL 017 (729) 2000番 IP 050-3387-9511

FAX 017 (729) 2266番

<http://www.aotokyo.or.jp>