主張

品質は人の努力で保たれる

新米の出荷が始まったものの、米価は高止まりが続いている。店頭に新米がちらほら並び始めると、品薄だったはずの2024年産米もここにきて大量に並ぶようになったことに、少なからず違和感を持つ消費者は私だけではあるまい。出荷や輸送といった物流、精米・包装など流通加工が追い付いていないなどと報道されたにもかかわらず、日本人の主食であるコメは、価格はさておき、物流に携わる人々の努力でスムーズに供給されつつある。

一方で、備蓄米の大量放出を巡る一連の報道の中で、倉庫業者に現場の混乱や、ばく大な逸失利益が発生したことは、それほど大きく報じられたわけではなかった。一般市民にとって物流は、やはり「縁の下の力持ち」「ブラックボックス」的存在なのかと少し複雑な気持ちにさせられた。

収穫から2～4年を経過した備蓄米の品質を懸念する声を受け、小泉進次郎農林水産相は炊きたてのご飯を試食。食味や食感が新米に比べ遜色ないことを懸命にアピールする姿をテレビは伝えた。しかし、備蓄米の品質が劣化しないよう、倉庫業者が細心の注意を払って定温倉庫で大切に保管してきたことは、ほとんど紹介されなかった。

日本人は長い間、主食であるコメを害虫や害獣、温度や湿度の変化による品質劣化から守るため、様々な工夫を凝らしてきた。奈良の正倉院の宝物が今日まで伝えられているのも、積み重ねられた保管や品質保持に関する高いノウハウのおかげであり、その経験と技術は現代の倉庫業者にも受け継がれている。

ある倉庫会社の経営者は「品質は、守ろうとする人たちの努力があってこそ、初めて保たれる。それこそが倉庫の価値であり、品質が保たれるように保管することが大きな付加価値なのだ。我々はお客さまのモノをただ単に預かっているだけではない」と胸を張る。

備蓄米がおいしいご飯となって食卓に上るのも、昨年産のコメが新米の時と変わらぬ状態で店頭に並ぶのも、全て保管と物流の高い品質があってこそである。一般マスコミは、その努力を一般市民にもっと伝えなければならない。

（小菓史和）

経産省、GXリーグ見直し

関係団体にヒアリング

企業側のコスト減を 自工会
補助拡充や利便性↑ 日商

経済産業省は4日、GX（グリーントランスフォーメーション）リーグにおけるサプライチェーン（SC、供給網）での取り組みの在り方に関する研究会の会合を開き、日本自動車工業会（片山正則会長）、日本チェーンストア協会（尾崎英雄会長）などにヒアリングを行った。

研究会では、2050年のカーボンニュートラル（CN、温暖化ガス排出量実質ゼロ）実現と社会変革を見据えた、GXへの挑戦に賛同した企業が参加する「GXリーグ」の見直しに向け、関係業界・団体への意見聴取を進めている。

自工会は、特に中小企業に対してCNの「見える化」プロセスでの企業コスト低減や、素材・電力産業の脱炭素化投資を促す政策支援を要望した。

チェーンストア協は、スーパーマーケット業界では、関連企業が多く、かつ中小事業者が占める割合が高いため、SC全体での測定や見える化のハードルが高いことや、価格転嫁しても消費者から理解を得にくいことを指摘。SC全体を通して一気通貫で取り組むための仕組みや支援、脱炭素に関する取り組みへの直接支援の必要性を強調した。

また、日本商工会議所（小林健会頭）と東京商工会議所（同）は、中小企業での排出削減の更なる推進と裾野の拡大に向け、取り組みがメリットになる支援策を訴えた。具体的には、補助金の拡充と利便性の向上、地方自治体、地域の商工会議所、金融機関などによる伴走型支援、資金・人材・ノウハウ面での協力支援、GX製品の共同開発と優先購入の取り組みを挙げた。

（田中信也）

寺岡全ト協会長を激励 愛知ト協

愛知県トラック協会は5日、全日本トラック協会の寺岡洋一会長と、愛知ト協の青木均会長の活躍を祈念する激励会を名古屋市で開催した。

歴代で初めて愛知県から全ト協会長となった寺岡氏を応援するため、250人を超える会員が参加。全ト協の坂本克己最高顧問をはじめ、中部運輸局、愛知運輸支局からも多くの人が出席した。

主催者を代表し、青木氏は「寺岡会長は、長時間労働で低賃金と言われてきたトラック業界が、他業種を上回る賃金を得て持続可能な物流になるよう皆の熱い思いを託された。その重責を担うため、愛知から初めて全ト協会長を送り出したことは、我々にとってこれほどの誇りはない」と強調。

更に、「自ら『トラック適正化二法対策委員会』の委員長として職務を全うされる決意を固めた寺岡氏を支えるため、我々は適正運賃収受と安全・安心をリードする必要がある。自分も、業界の一人転機に、業界及び会員ファーストの施策を粉骨砕身で進めたい」と述べた。

乾杯する寺岡全ト協会長（手前右端）と青木会長（手前左端）ら

中部運局の中村広樹局長は「トラック適正化2法の円滑な実施や制度設計には、トラ協の協力が重要。局としても青木氏や皆さんと共に地元から寺岡氏を支えていくので、お二人が業界を力強くけん引されることを期待している」と祝辞。

坂本氏も「日本のど真ん中から、固い信念で愛知ト協を率いてきた寺岡氏の義理人情の心にほれ、人物も実力も日本一の人と後を託した。鋼の信念を持ち、いざとなると柔軟な青木氏と世界に冠たる物流を愛知から実現してもらいたい」と激励した。

乾杯では、鷹見正彦副会長を筆頭に参加した副会長全員が壇上に上がり、参加者に一層の支援を要請。

寺岡氏は「業界が渇望してきたトラック適正化2法が通過した時は、坂本氏の突破力に驚くとともに、これからの期待に震えた。内容を詰めていくため、委員会も8月27日にキックオフした。47都道府県が一枚岩となって、一日も早い実現を目指そう」と呼び掛けた。

最後は寺岡、青木の両氏と共に長く愛知ト協を支えてきた加藤正人副会長が、2人の人柄を紹介して三本締めで締めくくった。

（梅本誠治）

「ガソリン暫定税率廃止」与野党協議

代替財源で折り合わず

ガソリン暫定税率廃止に関する与野党の実務者協議が5日に行われ、廃止に伴う代替財源で折り合いが付かずもの別れとなった。野党側は、7党で共同提出した法案で規定するガソリンの暫定税率分（1㌔㍑当たり25円10銭）の円滑な廃止に向けて、「今週中がタイムリミット」としていた。（田中信也）

5回目の協議だったが、廃止による税収減に伴う財源確保策で隔たりが大きく、議論は平行線をたどった。協議後、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、共産党による記者説明が行われた。

野党側の実務者代表である立民の重徳和彦政務調査会長は「『この5年間での国の税収増加分の17兆円と、外為特会（外国為替資金特別会計）の2024年度の剰余金のうち、同特会への繰り戻し分の1兆7千億円を充当できないか』と改めて提案したが、（与党側は）口頭で『難しい』『判断できない』と説明するのみ」と報告。「我々からすると『ゼロ回答』だ」と言い切った。

その上で、「我々は11月1日の施行期限を死守したいが、（円滑なガソリン暫定税率廃止の）タイムリミットは事実上過ぎてしまった。これは、与党、とりわけ自民党の責任によるものだ」と批判した。一方、「（税収減に対する）具体的な財源を捻出することは政府与党にしかできない」と言及。「次の協議があるかは与党側から十分な回答があるか次第」としつつ、与野党協議で、軽油引取税の暫定税率分に関し、政府与党側が課税の仕組みや経緯などを説明し、決裂ではなく、協議の継続に期待感を示した。

なお、与野党協議では、野党側が26年4月からの廃止を目指すことで一致した軽油引取税の暫定税率分（1㌔㍑当たり17円10銭）に関し、政府与党側が課税の仕組みや経緯などを説明した。記者説明で重徳氏は「4月1日施行なので、軽油での諸課題についてはガソリンに比べれば少し議論を詰める時間はある」との認識を述べた。

軽貨物「制度変更」周知徹底

国交省物流自動車局安政課長 鈴木 健介氏

国土交通省物流・自動車局の鈴木健介安全政策課長は5日、秋の全国交通安全運動（21～30日）に伴う合同インタビューで、事業用自動車の事故が軽貨物以外の輸送モードで減少傾向にある点に触れ、「安全に対する意識の向上によるものが大きい」と述べた。一方、軽貨物に対しては、4月からの制度変更の周知を徹底するとともに、安全管理者の早期選定を促す考え

を示した。

2024年の事業用自動車の事故の推移をみると、新型コロナウイルスの流行前の19年と比較し、軽貨物を除いて減少傾向にある。

鈴木氏は「各事業者による法令順守の意識の高まりの成果だと感じている」と評価した。

軽貨物に対しては4月から安全対策が強化されたことから、国交省では、制度変更の周知徹底に継続して注力。7月にはリーフレットの多言語化を行い、中国語、ポルトガル語、ベトナム語の内容を用意したことを話した。

軽貨物は、新規事業者に対して安全管理者の選任を義務化。既存事業者には2年間の猶予期間を設定しているが「既存事業者にも早い選任を促していく」とした。

また、7月には事業用自動車事故調査委員会の発足10年を受け、これまで取り上げた事故を分析した総括を発表。このうち、調査報告書を一層活用してもらう取り組みとして、報告書を題材とした読みやすい啓発資料の作成などを紹介し、「事業者には、報告書を事故防止に活用していただきたい」と語った。

（土屋太朗）

安全管理者 早期選定を促す

那覇で全国大会開催

港湾経済学会 課題や展望発表

港湾・空港の総合的研究を行う日本港湾経済学会（男澤智治会長、九州国際大学教授）は3、4の両日、那覇市で全国大会を開催した。港湾施設を見学したほか、港湾と空港の課題や将来展望についての各種研究発表、参加者を交えた座談会などが行われた。

同学会は学識経験者、物流会社、行政、港湾関連団体などが加入しており、63年の歴史がある。

大会初日の3日は、那覇港の港湾施設を会場から見学。4日には沖縄船員会館（那覇市）を会場に、東京、ロサンゼルス、ハンブルグの各港コンテナターミナルでのトラック待機時間の状況、物流関連プラットフォームのビジネスモデル構築、港湾とデジタルトランスフォーメーション（DX）、国内の主要民営化空港の運営組織などをテーマにした研究発表が行われた。

また、「地方港湾の活性化」をテーマに座談会を開いた。男澤会長を座長に、参加者は活発な意見交換を通じて未来の港湾の在り方を探った。（吉田英行）

トラック待機時間などをテーマに研究発表（4日）

物流自動車局と意見交換

日倉協 外国人就労など

日本倉庫協会（藤倉正夫会長）は8日、国土交通省物流・自動車局との意見交換会を開いた、と発表した。国交省の岡野まさ子・大臣官房総括審議官兼統括調整官ら7人が出席。藤倉会長と、副会長全員から業界の課題について意見が出された。

バース予約システム導入後の運送会社による利用率のほか、人手不足に対応するための外国人就労の必要性などについて意見を交わした。

倉庫業者の抱える課題などを経営者の声として直接伝え、現状への理解を深めてもらうことを目的に毎年開催。日倉協は「今後の政策立案の参考にしていただきたい」としている。

（山根藍利）

最賃引き上げ支援

助成対象を拡大 手続き簡素化 厚労省

厚生労働省は5日、最低賃金の引き上げに取り組む中小企業を支援する「業務改善助成金」を拡充した。従来は、事業所最賃と地域別最賃の差額が50円以内の事業所が対象だったが、改定後の地域別最賃額に届いていなければ、51円以上でも支援。これに加え、同日から当該地域の最賃改訂日の前日までに賃上げを実施すれば、計画書の事前提出を不要とした。

同助成金は、事業所の最賃を引き上げて設備投資を行った中小企業に費用の一部を支援するもの。賃上げ幅に応じて支援額が異なり、例えば「30円コース」では最大130万円を支給する。

5日からは、支援対象を広げるとともに、手続きの簡素化を図り、多くの中小企業に同助成金の活用を促す。（土屋太朗）

エコタイヤ購入に補助

熊本県 1台上限5万円

熊本県は10月1日～11月16日、県内のトラック事業者を対象に、エコタイヤ購入補助金の申請を受け付ける。2024年度の2月の補正予算で燃料費負担の軽減、人材確保支援などトラック事業者への支援策として1億3400万円を計上した。

交付対象は、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業、第二種貨物利用運送事業。県が指定するエコタイヤで、25年4月1日以降に購入した費用を助成する。タイヤの種類は9月中旬に公表される。

交付額は、普通・小型貨物で1本当たり5千円、1台上限5万円となる。保有台数別の事業者当たりの限度額は「15台まで10万円」「16～40台15万円」「41台以上20万円」。

また、軽自動車は1本当たり千円、1台上限4千円。保有台数、事業者の交付限度額は「5台まで1万2千円」「6～10台2万円」「11台以上2万4千円」としている。

（武原顕）

フラッシュ

8月登録事業者ゼロ

▼交通エコロジー・モビリティ財団（岩村敬会長）は5日、グリーン経営認証の8月の登録事業者はゼロだった、と発表した。認証登録を長年継続している事業所をたたえる、グリーン経営認証永年登録表彰では、トラック運送13事業所を10年継続で、同じくトラック運送20事業所、港湾運送1事業所、倉庫4事業所を20年継続で表彰した。

○海上 ×会場

（面担 明石衛）