

『2024年問題』 迫る物流危機

慢性的な労働力不足と生産性向上への対応策

流通経済大学流通情報学部教授 林 克彦 氏

連載(第3回/後編)

車両規模別にみると、100台以上の事業者はすべて黒字であるのに対し、規模が小さくなるほど黒字企業の割合が減少し、10台以下の事業者になると、黒字企業の割合は44%にとどまっています(資料4)。

労働集約的なトラック運送事業では人件費が最大の費用であり、営業収益に占める人件費(運送人件費+一般管理人件費)の割合は49.2%を占めています(資料5)。

その他の費用の比率をみると、一般管理費は15.6%、備車費等は11.8%、燃料・油脂費は6.8%などとなっています。運転者不足により、自社のトラックのみでは輸送需要に充てられなくなつたためか、所有車両台数の多い事業者で備車費等が急増しています。

前編(5月25日号掲載)では、(1)「2024年問題」の影響、(2)労働力不足が深刻化、(3)伸び悩み賃金と運賃水準——を掲載しました。今回はその後編です。

(4)労働生産性の停滞

東京都トラック協会の「経営分析結果」(2021年度決算結果)によれば、東京都のトラック運送事業者の売上高営業利益率は△(マイナス)0.4%となり、2年連続で赤字となりました(全売上高のうち、運送事業の売り上げ比率80%以上の事業者が対象/回答34社)。

こうした経営状況をみても、いかに人件費の管理が重要な課題となつているかが分かります。人件費は最大の費用であると同時に、トラック運送事業の付加価値の源泉でもあります。ただ、人件費の抑制を図るのではなく、労働による付加価値を向上させていくことが重要になります。

付加価値とは、サービスの供給活動によって新たに加えられた価値を指し、具体的には営業収益から燃料油脂費、修繕費、備車費など、外部から購入した価値を差し引いた額になります。限られた労働投入で、効率的に付加価値を向上させていく必要があります。

そのための指標が労働生産性です。労働生産性は従業員一人当たりの付加価値額で計算されます。東京都のトラック運送事業者の従業員一人当たりの労働生産性は低下傾向にあり、2021年度は538万3000円となりました(資料6)。

労働時間は調査項目に入っていないため、全国平均のトラック運送事業者(全職種を含む)の平均である月間183.3時間をを用いて計算すると、2447円/人時になります。

「総合物流施策大綱」では2025年度までに、物流業の労働生産性を2018年度比で2割程度向上させることを目標に掲げています。ちなみに、国土交通省は2018年度の物流業(トラック、倉庫、内航海運、鉄道)の労働生産性

には、「2024年問題」への対応策に繋がる部分も多くあり、トラック運送事業者はよく理解した上で、積極的に活用していくべきです。

ここで関連政策の動向を振り返ると、物流危機への懸念が強まるなかで、労働生産性の向上やトラック運送事業者の労働条件改善が重要な政策課題として掲げられるようになってきました。

国土交通省は2014年、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を策定し、運送契約の重要事項を書面化し記録・共有すべきことを定めました。2017年には「標準貨物自動車運送約款」を改正し、運送の対価である運賃と付帯するサービスの対価である料金を区分しました。

これに関連し、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」が改正されました。なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

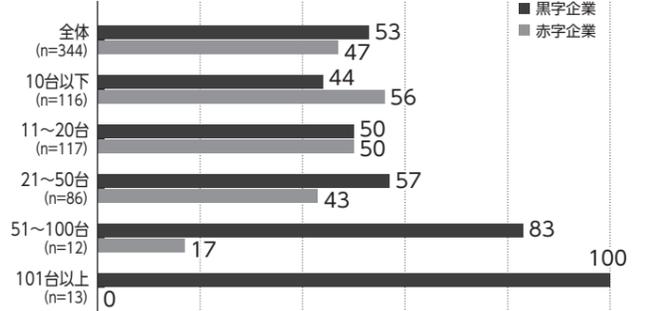
また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

働き方改革を推進するため、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(改正貨物自動車運送事業法)などにより、

「標準的な運賃」の活用 賃金・生産性向上に必要

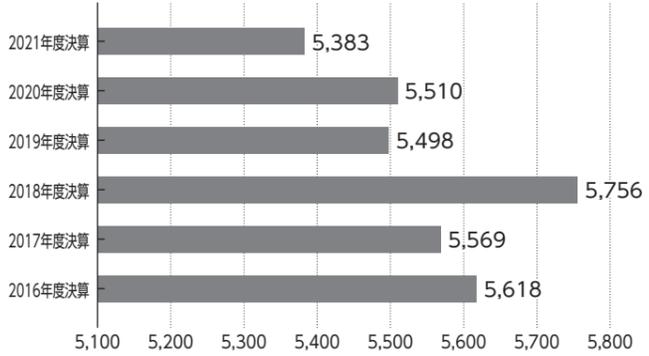
東京都トラック運送事業者における赤字企業の割合(資料4)



東京都トラック運送事業者の営業収益に占める人件費の比率(資料5)



東京都トラック運送事業者の労働生産性(千円/人)(資料6)



資料：いずれも東ト協「経営分析結果」

5年での償却を前提として、軽油100円/リットルを基準としています。このように前提で計算された「標準的な運賃」は実勢運賃と比べて数割以上高く、荷主交渉の資料には使えないという声も聞かれます。実際、「標準的な運賃」を届け出た事業者の割合をみると、全国で53.9%(2023年3月末時点)にとどまり、東京都では26.8%と極めて低い状況にあります。

しかし、「標準的な運賃」は「2024年問題」を乗り越え、トラック輸送を持続可能にする水準で設定されています。他産業と同程度まで賃金を高め、労働生産性を向上させていくために必要な賃金水準ともいえます。まずは「標準的な運賃」を届け出て、それに近づけていくことが重要ではないでしょうか。

このため、「標準的な運賃」をあるべき運賃と捉えて、自社の現実の運賃との差異を分析することも必要です。「標準的な運賃」では、費用項目について詳細に前提を設定しており、自社の原価との差異分析に活用することが可能です。荷主企業に提供する輸送サービスに必要な輸

(5)労働生産性向上のための諸制度

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

(6)「2024年問題」への対応提言

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

あるべき水準と捉え 今こそ荷主と運賃交渉を

「2024年問題」は突然生じたわけではなく、トラック運送事業の働き方改革のマイルストーンの結果として生じているものです。

改正「貨物自動車運送事業法」の目的にある通運法にはトラック運送事業者が「2024年問題」に対応していく上で重要な措置が含まれています。

なかでも、「標準的な運賃」の告示制度は、荷主との交渉力が弱いトラック運送事業者が、標準的な運賃を提示し、荷主との交渉を円滑に行うための基盤として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

また、「標準的な運賃」は、トラック運送事業者の能率的な経営における適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基準として設定されています。

5年度 通常総会

東ト協 青年部

年度事業報告・決算、および5年度事業計画・予算などを審議・承認した。また6月2日、東ト協青年部は、役員の一部改選を行い、田中雄本部長の辞任に伴い、新本部長に出島康佑氏、新本部長に出島康佑氏、副本部長(安立運輸・荒川支部)を選任した。



新本部長に出島氏選任 仲間意識高め活動展開



出島本部長

川支部)を選任した。冒頭、田中本部長がいさづきに立ち、「4年度は新たな経験・出会い、繋がりが持てるような活動をしてきた。青年組織の目標・ビジョンを共有して、今後も皆さんと一緒に歩んでいきたい」と述べた。

今年度事業計画では最近の社会情勢を踏まえ、物流におけるDX(デジタルトランスフォーメーション)に積極的に取り組み、物流のデジタル化や商慣行の見直しなど取引環境の改善に向けた構築を目指す。また、各委員会で「研修事業」「交流・親睦事業」「市民・外部機関、他団体との交流・発信」をテーマとした施策を推進する。

役員の一部改選後、退任の田中本部長は、任期途中での辞任について陳謝した上で、「青年部本部長の役をいただいた感謝している。何かある時にはまた、必ず会うことができる」と信じている。

同日の総会には東京運輸支局の尾崎行雄支局長、東ト協ロジスティクス研究会の大島弥一副本部長が来賓として祝辞を述べたほか、多くの来賓が出席した。

総会後の懇親会で、出島新本部長が就任のあいさつを行い、「各幹事と仲間意識をさらに高め、ス研究会の大島弥一副本部長が来賓として祝辞を述べたほか、多くの来賓が出席した。」と抱負を述べた。

東ト協 5年度 運管試験対策事前講習会

東ト協は7月15日と22日、令和5年度第1回「運行管理者試験事前講習会」を実施する。

受講対象は会員事業者の都内営業所に所属し、今年度第1回運管試験(貨物)8月5日～9月3日実施)の受験予定者。申し込み期間は6月14日午前10時～7月7日午後5時(先着順、定員に達し次第、受付終了)。

受講料は各講座とも90人(1社当たりの申し込み制は廃止)。受講料は無料(別途テキスト代金が必要)。講習は2コースで行い、開催日は表の通り。また、講習内容と講師などは次の通り。

	① 運行管理者試験(貨物)対策講習	② 模擬試験&直前対策講座
日時	7月15日(土) 8時50分～16時45分	7月22日(土) 8時50分～16時45分
場所	東ト総合会館7階大会議室(新宿四谷3-1-8)	
申込期間	6月14日(水)10時～7月7日(金)17時	
募集人員	90人	90人
受講料	無料	無料
テキスト代金	1,500円(税込み)	3,000円(税込み)

① 運管試験(貨物)対策講習
② 模擬試験
③ 直前対策講座(2部構成)
④ 独自予想の模擬試験とその詳細な解説、重要ポイント教材による講義の直前対策講座/WINGジャパ特定社会保険労務士・行政書士の山田信孝氏

受付7月7日まで

は新型コロナウイルスは新型コロナウイルス対策として、マスク着用にご協力ください。

① 運管試験(貨物)対策講習
② 模擬試験
③ 直前対策講座(2部構成)
④ 独自予想の模擬試験とその詳細な解説、重要ポイント教材による講義の直前対策講座/WINGジャパ特定社会保険労務士・行政書士の山田信孝氏

協会 日誌

5月16～31日

- 16日 IP無線定期通信訓練▽東ト協トラックドライバー・コンテナー検討小委員会▽同表彰式▽グリーン・エコプロジェクトセミナー
- 17日 春の全国交通安全運動東ト協街頭活動「統一実施日」▽海上コンテナ専門部会役員会▽フェスタ2023実行プロジェクトワーキンググループ会議
- 18日 総務委員会▽GMマーク説明会(19日)▽青年部幹事会
- 19日 15時 東京都トラック交通遺児等助成財団定時評議会(東ト総合会館)▽16時 食料・酒類飲料専門部会通常総会(東ト総合会館) Web併用
- 20日 16時 生コン専門部会通常総会(東ト総合会館)
- 21日 16時 出版・印刷・製本・取次専門部会通常総会(東武ホテルバント東京)
- 22日 10時 引越専門部会引越管理者講習(東ト総合会館)
- 26日 15時 紙・パルプ専門部会通常総会(東ト総合会館)
- 28日 15時 都庁・区役所専門部会通常総会(東ト総合会館)

日程ボード

6月16～30日

- 16日 14時 支部事務局事務局長会議(東ト総合会館) Web併用
- 17日 本部集団健診(東ト総合会館)
- 19日 15時 東京都トラック交通遺児等助成財団定時評議会(東ト総合会館)▽16時 食料・酒類飲料専門部会通常総会(東ト総合会館) Web併用
- 20日 16時 生コン専門部会通常総会(東ト総合会館)
- 21日 16時 出版・印刷・製本・取次専門部会通常総会(東武ホテルバント東京)
- 22日 10時 引越専門部会引越管理者講習(東ト総合会館)
- 26日 15時 紙・パルプ専門部会通常総会(東ト総合会館)
- 28日 15時 都庁・区役所専門部会通常総会(東ト総合会館)

「2024年問題」対策セミナー

参加費は無料。これに伴い、東ト協事務総局の経済取引局取引部企業取引課優越的地位濫用未然防止対策調査室・山本慎室長

関東運輸局と関東トラック協会は6月30日、トラック運送事業者と荷主企業を対象に「トラック事業の2024年問題対策セミナー」を開催する(本号にチラシ同封)。

開催時間は午後1時～4時30分、会場(神奈川県)は、東ト協奈川県トラック総合会館7階大研修室)およびZOOMオンラインで受講が可能。プログラムの内容は、ZOOMオンラインで受講が可能。プログラムの内容は、ZOOMオンラインで受講が可能。

定員は、神奈川県が500人、ZOOM参加が500人のほか、東京サテライト会場は60人(定員になり次第、受付終了)。

申し込みは、東ト協ホームページからリンク先および「申込フォーム」で。お問い合わせ先は、東運輸局自動車交通部貨物課(045・211・7248)、関東トラック協会事務局(東ト協内) (03・33359・6251)

会場 ZOOM 6月30日に開催

東ト協・会員向けに サテライト会場開設

申し込みは、東ト協ホームページからリンク先および「申込フォーム」で。お問い合わせ先は、東運輸局自動車交通部貨物課(045・211・7248)、関東トラック協会事務局(東ト協内) (03・33359・6251)

東ト協 5年度 児童絵画作品コンテスト

東ト協は、令和5年度「10月9日トラックの日」児童絵画作品コンテストを実施することに伴い、都内の小学生を対象として応募作品を募集している(本号に募集チラシ同封)。

応募作品は審査の上、最優秀賞1点、優秀賞9点(低・中・高学年/各部門3点)、佳作10点を表彰・決定し、表彰する。

募集期間は9月8日まで(必着)。

応募資格は、都内小学校に在籍または都内に居住する小学生。

※会員事業者の従業員児童からも積極的に応募募ください。



市内小学生から 作品を募集中

募集期間は9月8日まで(必着)。

応募資格は、都内小学校に在籍または都内に居住する小学生。

※会員事業者の従業員児童からも積極的に応募募ください。

新会員

- ◆(大田支部) 株式会社正正トラン ス 大田区東海4の5の184F 03・5492・7890 一般貨物運送(けん引車6台、被けん引車16台)、利用運送
- ◆(江戸川支部) 株式会社NCS 江戸川区中葛西1の17の2の203 03・3680・3277 一般貨物運送(けん引車11台、被けん引車7台)
- ◆(多摩支部) 有限会社香春 武蔵村山市岸1の15の3 042・560・922 4 一般貨物運送(普通運送22台)、利用運送
- ◆(株)株式会社フレッシュ 国立市泉4の13の12 042・580・6023 一般貨物運送(普通運送22台)、利用運送

- ◆(株)株式会社フレッシュ 国立市泉4の13の12 042・580・6023 一般貨物運送(普通運送22台)、利用運送

環境対応支援策

東京都トラック協会は、令和5年度の環境改善促進事業として環境改善補助事業を実施し、会員事業者の取り組みを支援する。

【環境性能優良トラック導入補助】

●補助対象 申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

車種別補助額一覧

車種	積載クラス [車両総重量クラス]	関係機関別補助額(上限額)		補助額計 (都トラック協会)
		環境省	東京都(200台未満)	
天然ガストラック	2トン	10.0	21.3	31.3
	4トン	10.0	80.2	90.2
天然ガストラック(大型)	[25ト]	20.0	150.0	170.0
HVTトラック	2トン	16.4(41.7)	9.7	26.1(51.4)
	4トン	57.1(145.2)	33.5	90.6(178.7)
HVTトラック(大型)	[25ト]	57.1(145.2)	30.0	87.1(175.2)
電気トラック	2.5トン超	未定	30.0	30.0

注：東京都のCNGトラック補助は、車両総重量8トン超の場合20万円となる

東ト協は6月1日から、令和5年度「働きやすい職場認証」取得促進へ費用助成

東ト協は6月1日から、令和5年度「働きやすい職場認証制度」(運転者職場環境良好度認証制度)取得費用助成事業を実施し、助成申請の受付を行っている。実施期間は6月29日まで(予算額に達した時点で、申請受付を終了)。

同制度は、運転者の労働条件や労働環境の改善、長時間労働の是正など働き方改革に取り組む事業者を認証するもの。認証機関の日本海事協会に申請し、「一つ星」新規または継続認証登録を

取得促進へ費用助成

東ト協は6月1日から、令和5年度「働きやすい職場認証」取得促進へ費用助成

東ト協は6月1日から、令和5年度「働きやすい職場認証制度」(運転者職場環境良好度認証制度)取得費用助成事業を実施し、助成申請の受付を行っている。実施期間は6月29日まで(予算額に達した時点で、申請受付を終了)。

同制度は、運転者の労働条件や労働環境の改善、長時間労働の是正など働き方改革に取り組む事業者を認証するもの。認証機関の日本海事協会に申請し、「一つ星」新規または継続認証登録を

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

●申請受付期間 5月15日(令和6年1月31日)～6月30日(令和6年6月30日)までに実績報告が可能なこと

東京都の支援策

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率



安全運転研修会

東ト協は5月23日、東ト協会館で、東京高速道路交通安全協議会との共催により、令和5年度「安全運転研修会」を開催した。研修会は午前・午後の2回開催し、会場に発生した事故の映像を活用し、渋滞最後尾への追突や進路変更時の接触事故、落下物による事故、車外放物事故など各種の事故事例について解説し、シートベルト着用的重要性を改めて呼びかけた。

引き続き、東ト協適正化事業部の門倉正明部長が「交通事故の防止と安全運転のポイント」と題して講演。トラックで多い交差点事故などについて、

「安全運転研修会」(Web併用)を開催した。研修会は午前・午後の2回開催し、会場に発生した事故の映像を活用し、渋滞最後尾への追突や進路変更時の接触事故、落下物による事故、車外放物事故など各種の事故事例について解説し、シートベルト着用的重要性を改めて呼びかけた。

引き続き、東ト協適正化事業部の門倉正明部長が「交通事故の防止と安全運転のポイント」と題して講演。トラックで多い交差点事故などについて、

「安全運転研修会」(Web併用)を開催した。研修会は午前・午後の2回開催し、会場に発生した事故の映像を活用し、渋滞最後尾への追突や進路変更時の接触事故、落下物による事故、車外放物事故など各種の事故事例について解説し、シートベルト着用的重要性を改めて呼びかけた。

引き続き、東ト協適正化事業部の門倉正明部長が「交通事故の防止と安全運転のポイント」と題して講演。トラックで多い交差点事故などについて、

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率

東京都は、令和5年度も低公害・低燃費車の導入促進を図るため、「都環境保全資金」による融資の斡旋や、圧縮天然ガス(CNG)自動車・ハイブリッド(HV)トラックの導入補助を実施している。

【都環境保全資金】

中小企業者(個人事業主を含む)が指定低公害・低燃費車を購入する際、都が融資を斡旋し、東京信用保証協会の信用保証により取扱金融機関が融資。融資利率が低利で、都が利子補給や信用保証料を補助する。

■融資対象車両など

指定低公害・低燃費車への買い換え

■補助率

1. 補助率 2. 補助率 3. 補助率



伊藤さん



浦部さん



星野さん



大幡さん

東ト協 第55回全国ドラコン 東京都代表選手4人決定

全国ドラコンは10月21・22日、茨城県ひたちなか市の自動車安全運転センター安全運転中央研修所で学科・実科競技が行われ、同23日に東京都港区の第一ホテル東京で表彰式が開催される。

代表選手は11部門が浦部雄大さん(NXキャッシュ・ロジスティクス東日本支店・港支部)、4部門が伊藤主将さん(西濃運輸深川支店・全流協)、女性部門が大幡留美さん。

省協「改善基準告示」遵守へ 荷主5万社に協力要請

国土交通省と全日本トラック協会はこのほど、荷主企業約5万社に対して、連名の依頼文書『自動車運搬者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)』遵守への協力のお願いや、周知用リーフレットなどを送り、荷主の理解と協力を要請した。

依頼文書ではまず、令和6年4月から自動車運搬者に時間外労働の上限規制が適用され、あわせて、運転者の脳・心臓疾患による労災支給決定件数が全業種で最多であることから、拘束時間などの規制を厳しくした改正

「改善基準告示」が適用されると説明。しかし、トラック運送業界は他産業と比べて労働時間が長い業界であり、多くの事業者が対応に苦慮している状況にあるとして、その遵守への協力を要請した。

さらに、こうした労働時間規制の強化に伴い、いわゆる物流の「2024年問題」として、何も対策を講じなかった場合には営業用トラックの輸送能力が約14% (4億ト相当) 不足するとの試算もあると説明。

長時間荷待ち改善で 荷主団体に協力要請

東京労働局と東京運輸支局は、5月25日付で荷主関係団体に対して、連名の依頼文書「トラック事業者の長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について」や周知用リーフレットなどを送り、会員企業などに周知徹底するよう協力を要請した。

依頼文書では、改正「改善基準告示」などの円滑な適用に向けて、トラック

交通事故分析 全ト協/4年(発生地別)

全日本トラック協会は、このほど、令和4年(12月)の「交通事故統計分析結果(発生地/死亡事故編と死亡・重傷事故編)をまとめた。

このうち、死亡事故編の分析結果によると、昨年の事業用貨物自動車



茨城が死亡事故最多 東京は全国で4番目

茨城が死亡事故最多、東京は全国で4番目

第一当事者の死亡事故件数(軽貨物車を除く)は169件で、前年比31件(15.5%)減少。1万台当たり死亡事故件数は1.27件となり、トラック事業における総合安全プラン2020(当時)の目標1.5件以下を達成する水準にある。

死亡事故件数(カッコ内前年比)を発生地別にみると、茨城県が14件(9件増)と最も多かった。以下、多い順に神奈川県が13件(2件増)、千葉県が12件(4件増)で、これらに次いで東京都(5件増)と大阪府(8件減)が6件、兵庫県が4件だった。

交差点では、対歩行者・対自転車

時間を大幅な削減や運転者による手荷役作業など労働環境の改善が不可欠と指摘。あわせて、荷主ニーズへ対応するために必要な運転者確保するには、原資となる「標準的な運賃」をはじめとした適正な運賃・料金の収受が必要と強調し、その適正収受に理解を求めている。

陸上貨物運送事業労働災害防止協会本部と各都道府県支部の主唱により、令和5年度の陸運事業「夏期労働災害防止強調運動」が、7月1日から31日まで実施される。

陸運防では、厚生労働省の第14次労働災害防止計画を踏まえ、今年度から5か年の陸運事業労働災害防止計画を策定し、これに基づき前計画(第13次計画)期間中の死亡・死傷件数の5%以上減少(令和4年比)を目標として、労災防止に取り組んでいる。しかし、今年1~4月(速報値)の死者数は減少しているも

労災防止「強調運動」

実施は7月1~31日

の、死亡者数は大幅に増加している。これを踏まえ、労災防止に向けて「強調運動」を展開するもので、運動のスローガンは「荷台に潜む危険の芽 命を守る昇降設備とヘルメット」。

取り組みの重点としては、労働安全衛生規則改正による最大積載量2t以上のトラックへの昇降設備設置や保護帽着用、およびテールゲートリフト操作業務に係る特別教育の義務化などについて周知徹底する。また、交通労災防止に向けてガイドラインの周知をはじめ、担当管理者教育の実施などを推進する。

エコドライブ活動 コンクール参加募集

交通エコロジー・モビリティ財団(エコモ財団)は、令和5年度の「エコドライブ活動コンクール」参加事業者を募集している。応募期間は7月7日(主)に緑ナンバーのほかに、一般部門(主に白ナンバー)、支援ビジネス・ユニーク部門。参加費は無料。

不正改造排除へ 6月を「強化月間」に

関東運輸局は、年間を通して「不正改造車を排除する運動」を行っており、その一環として6月を管内における「不正改造車排除強化月間」と定め、取り組みを展開している(本号にチラシ同封)。

このうち事業部門の最優秀な取り組みを行った事業者には、国土交通大臣賞が贈られる。詳細はエコモ財団のホームページを参照。

応募7月7日まで

審査の結果、国土交通大臣賞・環境大臣賞など、各賞の表彰が行われる。



関交協 オリジナル 冊子

トラックドライバー のための 危険予知トレーニング

関交協では、運送事業者の皆様とともに交通事故削減を課題とし、様々な事故防止支援を行っております。

当組合発生のお事故事例の類似交通場面を画像で例示し、分析＆解説した冊子を作成いたしました。

国土交通省 事業用自動車総合安全プラン2025の施策でも挙げられた、取り組むべき課題「危険予知トレーニング用視聴覚教材による事故防止活動の推進」に則した指導・教育に本冊子をご活用ください。

ご希望の方は、関交協・安全推進部まで
TEL : 03-5337-1754
MAIL : ansui@kankokyo.or.jp



関東交通共済協同組合

燃料高騰・高止まり響く

営業損益は赤字幅が拡大

全日本トラック協会は、このほど、「経営分析報告書 令和3年度決算版」をまとめた。全国2826事業者(有効数)が提出した3年度決算(2年10月〜4年8月)の「一般貨物自動車運送事業報告書」を分析したもの。

それによると、コロナ禍からの経済活動の回復に伴い、貨物輸送量は堅調に推移し、営業収益は増加したが、燃料価格の高騰や高止まりにより、営業経常損益はともに悪化した。特に中小規模事業者の業績回復は依然として鈍く、厳しい状況が継続している。

基調に伴い、売上高(兼業分を含む売上高)は2億4478万5000円増で4・9%増収となった。売上高営業損益率は△(マイナス)0・9%と0・4%悪化し、売上高経常損益率は0・7%で0・3%低下した。

このうち、貨物運送事業の営業収益・損益率は営業収益は2億432億432万7000円で4・8%増収だが、価格上昇に伴う燃料油価格が13・7%と1・7%上昇したことなどが影響し、営業損益は△223万1000円で、赤字幅が前年度(△101万1000円)の2倍以上に拡大。営業損益率は△0・9%で0・5%悪化した。また、経常損益は151万9000円で31・3%減少し、経常損益率は0・6%で0・4%低下した。

全ト協「経営分析」3年度決算版

1事業者平均輸送量は75万3000トで前年度比0・8%増加し、経済活動の回復に伴い、前年度をやや上回った(以下、数値は1者平均、増減は前年度比)。

貨物運送事業の営業収益・営業損益率の推移(1者平均)

区分	営業収益(千円)			営業損益率(%)			
	元年度	2年度	3年度	元年度	2年度	3年度	
全体	(△7.7)	(6.3)	(4.8)	△1.0	△0.4	△0.9	
車両規模別	10台以下	(△10.0)	(10.0)	(1.7)	△2.5	△3.4	△3.9
	11~20台	(△5.8)	(0.7)	(3.1)	△1.7	△1.6	△1.9
	21~50台	(△10.4)	(2.8)	(8.3)	△1.0	△0.3	△0.7
	51~100台	(△5.3)	(2.1)	(1.2)	△0.3	0.4	0.0
	101台以上	(△7.5)	(5.7)	(11.7)	0.5	1.7	0.8
	1,335,047	1,410,939	1,576,447				

注：営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、△はマイナス

車両「10台以下」

営業赤字65%にも

貨物運送事業に別みると、「51〜100台」は0・0%で0・4%、「101台以上」は0・8%で0・9%それぞれ低下したが、プラス水準を維持している。

しかし、これら以下の規模は、いずれも赤字と厳しい状況。「10台以下」が△3・9%と最も赤字幅が大きく、「11〜20台」は△1・9%、「21〜50台」は△0・7%で、いずれも赤字幅が拡大している。

コスト上昇分転嫁へ

公取委 独禁法に係る特別調査

公正取引委員会は5月30日から、令和5年度「独占禁止法上の『優越的地位の濫用』に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」を実施する。同日付で11万者を超える事業者に調査票を送付した。

昨年実施した緊急調査結果などを踏まえ、労務費やエネルギーコストなどのコスト上昇分の価格転嫁が適切に行われているかなどを把握するため、労務費比率が高い業種を重点的に調査する。

また、調査票を送付した事業者以外でも調査に参加できるように、公取委ホームページ(H.P.)に特設ページを開設し、積極的な情報提供を呼びかけている。詳細は公取委HPを参照。



●新たな省エネ法、施行。旧省エネ法の改正により、「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」が制定され、同法の対象が非化石エネルギーまで拡大される。これに伴い、経済産業省と国土交通省は関係省令・告示で、荷主・輸送事業者による非化石エネルギーへの転換に関する取り組みや目標の目安などを示す(1日)。

●国土交通省、道路運送車両法施行規則などを一部改正。自動車運送事業者が情報通信技術(ICT)の活用による新たな点呼として、遠隔点呼・業務後自動点呼を実施できるようにするための規定を整備する(1日)。

●厚生労働省、新たに策定した令和5年度から5年間の「第14次労働災害防止計画」をスタートさせる。計画では目標として死亡災害の5%以上減少(4年比)などを掲げる。陸上貨物運送事業では死傷災害の5%以上減少(同)を目標とする(1日)。

●政府、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けについて、5月8日付で季節性インフルエンザと同じ分類の「5類感染症」に引き下げ、感染対策の「基本的対処方針」廃止を決定する(27日)。

向動ファイル

◇4月分◇

●新たな省エネ法、施行。旧省エネ法の改正により、「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」が制定され、同法の対象が非化石エネルギーまで拡大される。これに伴い、経済産業省と国土交通省は関係省令・告示で、荷主・輸送事業者による非化石エネルギーへの転換に関する取り組みや目標の目安などを示す(1日)。

運行管理者試験テキスト

【貨物編】
過去の問題の解説と実践模擬問題

- 出題範囲の要点を法令ごとに収録
- 過去の試験問題100問を徹底解説
- 30問の実践模擬問題付

定価 2,640円(税込)

株式会社 輸送文研社(柏林書房)
TEL03-3861-0291 FAX03-3861-0295

天然ガストラックは物流のエネルギーセキュリティ向上と大気環境改善を実現します。

石油系燃料に頼らない天然ガストラックは東日本大震災直後でも、大半が運行を停止することがありませんでした。天然ガスの産地は世界中にあり、エネルギーセキュリティ性が高いことが特徴です。さらに天然ガストラックはCO₂やNO_x、PMなどの排出量が少ないため大気環境改善に貢献しています。

企画部 NGV事業グループ 〒105-8527 東京都港区海岸1-5-20 Tel.03-5400-6774
http://eee.tokyo-gas.co.jp/product/ngv/



トラック運送業 労働管理のポイント

NACマネジメント研究所 所長
小林 弘和 (社会保険労務士)

2024(令和6)年4月から、労働基準法施行規則などの改正により、労働条件明示のルールが変更され、労働契約の締結・更新の際に、労働条件として明示すべき事項が追加となります。今回は法改正の内容とあわせ、改めて労働契約締結・更新時の労働条件通知の重要性について説明いたしますので、ご確認の上、適切に対応していただきたいと思ひます。

労働条件明示のルール 6年4月から変更

(1) 新しく追加される明示事項

今回の法改正で新たに追加される明示事項は、次の通りです。

① 全ての労働者に対する業務の内容については書面で明示すべき事項とされていますが、「雇入れ直後」の就業場所・業務の内容を明示すれば問題ありませんでした。今回の改正により、これに加えて、全ての労働契約の締結時と有期労働契約更新のタイミングごとに、「就業場所・業務の内容の変更の範囲」を明示することが必要となります。

つまり、雇入れ直後の就業場所・業務の内容だけでなく、将来の配置転換などによって変わりが得る就業場所・業務の変更の範囲を明示しなければならぬことになりま

す。これによって、職種

有期労働契約者については、前記のほかに、次の事項を明示しなければなりません。

▽契約更新の上限
有期労働契約の締結と更新のタイミングごとに更新の上限(有期労働契約の通算期間または更新回数(上限))の有無とその内容の明示が必要になります。また、最初の契約締結より後に更新上限を新たに設ける場合や、最初の契約締結の際に設けていた更新上限を短縮する場合には、更新上限を新たに設ける、または短縮する理由を有期労働契約者にあらかじめ説明することが必要になります。

これにより、有期雇用契約で契約上限を設けていない場合には、労働者の契約更新期待権が認められることになり、有期労働契約の更新を拒否するものとして考えられます。また、無期雇用の正社員に、有期労働契約を締結(入社時)だけとしますが、契約社員、パート社員、嘱託社員などで有期労働契約を締結している従業員(有期労働契約者)については、契約更新ごとに明示することが必要となることにご留意ください。

② 有期労働契約者に対する明示事項

無期転換申込機会の明示
無期転換申込権が発生するに、無期転換を申し込むことができる旨を明示することが必要となります。留意点としては、有期労働契約が通算5年を超えることにより、初めて無期転換申込権が発生した有期労働契約の満了時だけでなく、その後も有期労働契約を更新する場合は、更新のたびに、無期転換申込機会の明示が必要となるという点です。

定するに当たって、他の通常の労働者(正社員など)とのバランスを考慮した事項について、有期雇用労働者に説明するよう努めなければなりません。

(2) 労働条件通知の重要性

労働条件通知書は従業員を採用する際、会社が従業員に対して交付すべき書面で、労働基準法第15条第1項での規定に基づき労働条件の明示義務に基づいて交付すべきものとされています。

しかし、労働条件の通知は法律の義務だから必要というより、会社にとって、後に労働管理上のトラブルを発生させることを防ぐ重要なツールとして捉えていただく必要があると考えます。

たとえば、「乗務手当」で定期的に1日2時間分の時間外労働割増賃金を支払うことにしている会社で、裁判など争いになった場合、その乗務手当が労働基準法の時間外労働割増賃金に該当することが認められるためには、最低限、従業員本人がそれを認識していたことが必要となります。

前記の無期転換申込機会の明示と同様に、無期転換申込権が発生する更新のタイミングごとに、無期転換後の労働条件の明示が必要となります。

また、無期転換申込権が発生する更新のタイミングごとに、無期転換後の労働条件を決定するに当たって、他の通常の労働者(正社員など)とのバランスを考慮した事項について、有期雇用労働者に説明するよう努めなければなりません。



ポケット

東の玄関口として位置付けられた上野駅。かつて東北エリアからの集団就職列車の終着駅として、その光景は1970年頃まで続いた。

地下鉄に踏切あり

上野駅は今年7月で、開業140周年を迎える。1883(明治)年に開駅。1927(昭和2)年には、浅草新橋間に地下鉄銀座線が開業し、東洋初の地下鉄として知られる。



まちかど写真家 筑峯 総太

和2)年には、浅草新橋間に地下鉄銀座線が開業し、東洋初の地下鉄として知られる。現在のJR上野駅の駅舎は1932(昭和7)年に建てられた2代目で、国土交通省関東運輸局の「関東の駅百選」に認定されている。

3D目

スーパードの一角が真紅に染まり始めた。サクランボである。旅の広告には「サクランボ狩り」の文字が目立つようにも。初夏の訪れを実感する◆サクランボの名は桜の実を指す「桜ん坊」からきたようだ。正式には「桜桃」という。その代名詞ともいえる品種が「佐藤錦」である。甘味と酸味のバランスが良い。人気なわけだ◆以前、三鷹市内に住む友人へのお見舞いとして何回か持参した。近くの禅林寺に太宰治の墓があり、6月19日が「桜桃忌」ということで、太宰作

品を話しながら食べた記憶がある◆短編小説『桜桃』には、父子関係を描くツールとして「高価な桜桃」が出てくる。この小説名を冠した命日が、奇しくもサクランボの最盛期と重なり、墓前にはファンからのサクランボが多く供えられる◆今が旬のサクランボにはカリウムの含有量が比較的多く、高血圧や動脈硬化の予防が期待できるそうだ。葉酸も多く貧血予防にも効果的という◆春夏秋冬が曖昧になりつつある。物価高騰の嵐が吹き荒れている。そんな中でも、高価だが、旬を味わう楽しみは捨てがたい。

スタート

通 知 事 行 脚 車 検 査 規 格 定

海 素 色 景 点 線 路 式 規

天 空 人 間 間 景 台 得 光 脚

料 食 近 気 接 間 景 実 行

解 理 外 郊 接 間 景 実 行

明 外 郊 接 間 景 実 行

日記 郊 接 間 景 実 行

話 録 楽 台 得 光 脚

題 童 音 屋 所 点 車 検

材 児 育 体 線 肩 査

木 座 速 箱 合 路 格 定

星 高 達 筆 場 式 規

二字熟語のしりとりパズル

二字熟語のしりとりです。「雨」からスタートして全ての漢字を二字熟語のしりとりで進むと、最後の熟語は何でしょう? 一つの漢字を音読みと訓読みする場合もあるのでご注意ください!

[解答]

応募方法

官製はがきに、①答え②あなたの住所・郵便番号③会社名④氏名⑤年齢⑥本紙へのご意見・ご要望を明記し、お送りください。正解者の中から抽選で3名様に図書カード(1,000円分)をプレゼント。
☆インターネットでの応募も可能です。
<https://www.totokyo.or.jp/>
☆インターネット応募の場合、解答フォームをご利用ください。東ト協HPトップ「会員の皆様へ」をクリックし、「東京都トラック時報」から「パズル&クイズ解答フォーム」へ。

●宛先
〒160-0004 新宿区四谷3-1-8
(一社)東京都トラック協会
総務部広報・情報G「トラック時報」係

●締め切り
6月末日(正解は7月10日号に掲載)

5月15日号「熟語のスケルトン」の正解は「情報管理」でした。