

280

『2024年問題』 迫る物流危機

2024(令和6)年4月まで残り約9か月となりました。来年4月からは自動車運転者に対する時間外労働(残業)の罰則付き上限規制の適用により、残業時間は年間最長で960時間となります。ただ、960時間はゴールではなく、一般則の上限720時間に向けたスタートともいえます。また、来年4月から改正「改善基準告示」も施行されます。これにより、年間の拘束時間が3300時間以内(1か月284時間以内)、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)などとなります。

では、各事業者はどのように対応を進めているのでしょうか。以下、実際の取り組み事例(9件/事例①～⑨)を紹介します。

◎経営の再構築が必要に

「2024年問題」や改正「改善基準告示」というと、真つ先に頭に浮かぶのが労働時間の短縮です。それは当然のことですが、その労働時間短縮がなかなか進まない、というのが多くの事業者の実態です。



「2024年問題」テーマに合同研修会(東京都トラック協会千代田・中央・港支部三組織)

しかし、すでに年間の残業時間が960時間はもちろん、720時間以下の中小事業者もいます。そして、多くの事業者が来年4月までに、規制をクリアできるようにするための取り組みを進めています。

すでに時短を進めた事業者は、2024年問題」を単に労働時間の短縮だけでは受け止めていないこと

「働き方改革」推進へ 取り組み手法と成果

物流ジャーナリスト 森田 富士夫氏

連載〈第4回〉

転換しなければならぬ、という認識で取り組みを進めています。その前提となるのが原資の確保、つまり運賃・料金の改定です。その抛り所となるのが「標準的な運賃」(表/届け出状況)や「標準運送約款」です。

つまり、「2024年問題」を労働時間の短縮としてだけで捉えるのではなく、歩合制を主とした、これまでの賃金体系の抜本的な見直し、そして運賃・料金に対する考え方の転換など、いわば従来の経営そのものの再構築が「働き方改革」につながるという認識で、取り組みを進める必要があります。

その意味では、従業員にとつては「働き方改革」となりますが、経営者においては「働かせ方改革」という発想が必要といえます。

全国の「標準的な運賃」届け出状況

運局	輸別	令和5年4月末		4年3月末事業者数
		届け出数	届け出率	
北海道		1,963	57.5	3,412
東北		2,657	61.0	4,353
関東		6,437	35.2	18,311
北陸信越		1,590	60.3	2,635
中部畿		4,262	61.7	6,905
中国		5,323	54.5	9,766
四国		3,242	79.8	4,063
九州		1,884	87.5	2,152
沖縄		4,131	71.6	5,766
合計		306	37.6	813
合計		31,795	54.7	58,176

関東運輸局管内の届け出状況

運輸支局別	令和5年4月末		4年3月末事業者数
	届け出数	届け出率	
茨城	950	41.7	2,280
栃木	551	51.1	1,079
群馬	369	31.7	1,165
埼玉	870	25.0	3,482
千葉	652	29.1	2,242
東京	1,457	29.2	4,982
神奈川	1,349	52.1	2,591
山梨	239	48.8	490

単位：件、%、者

物の種類に応じてダブル連結トラックを使い、途中の営業所でドライバーが交代する方式を取り入れている事業者(事例③)もあります。ドライバーは2人必要になりますが、ダブル連結トラックのため、計算上は大型トラック2台分を2人のドライバーが運転するのと同じで、しかも労働時間をクリアすることができるといいます。

送を組み合わせ、労働時間の短縮を図っているケースもあります。北海道の中小事業者(事例⑤)では、長距離輸送のトレーラや大型車は各ドライバーが専属的に乗務する車両とし、近場の集配用4トン車は交代乗務する共用車両として、長距離輸送と近距離集配、仕分け作業などを組み合わせ、労働時間を調整しています。

ちなみに、この事業者は26年前から完全月給制にしており、ドライバーの約70%が20代と30代の若手人々です(約1年前の取材時点)。

このほかに、月給制にして、月給額を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

◎労働環境改善へ輸送・勤務体制など見直しを

「2024年問題」対応に向けて、各事業者はどのように「働き方改革」に取り組んでいるのでしょうか。①労働時間短縮、②賃金体系の見直し、③運賃交渉——という3点に関して、具体的な取り組み事例を紹介します。

時短・賃金改善・原資確保 一体的な取り組みが重要に

「2024年問題」対応に向けて、各事業者はどのように「働き方改革」に取り組んでいるのでしょうか。①労働時間短縮、②賃金体系の見直し、③運賃交渉——という3点に関して、具体的な取り組み事例を紹介します。

製造業の荷主の製品を輸送している四国の事業者(事例①)は、納品先となる着荷主のパレットへの手作業による荷役に時間がかかっていました。そこで、納品先のパレットを借りてくることにしました。次に、発荷主の工場から納品先に直行していた輸送体制を見直し、いったん自社の施設にまとめて横持ちし、ドライバーとは別の従業員が納品先ごとに仕分けて積み込むようにしました。これにより、長距離輸送でも残業が月80時間を切り、近距離輸送では45

時間を切るまでに短縮できたのです。荷主との契約も従来の単純な運賃契約から、基本的には重量ベースで横持ちコストや作業料などを賄い、さらに距離制運賃を組み合わせている事業者(事例④)です。北九州の新興司港と東京港・有明港をフェリーで無人航送し、両方の営業所で各1人のドライバーが集配する方式です。両端で2人のドライバーが集配している間に、海上では上下1台ずつのトラックが無人航送される、という仕組みです。

また、九州のある事業者(事例②)は、首都圏などの長距離を2マン運行にしました。1マン運行では5日運行となりますが、2マンなら3日運行が可能で、ドライバーが交代して車両を週2回転させることで、採算が取れるようになりました。さらに、輸送距離と荷

物の種類に応じてダブル連結トラックを使い、途中の営業所でドライバーが交代する方式を取り入れている事業者(事例③)もあります。ドライバーは2人必要になりますが、ダブル連結トラックのため、計算上は大型トラック2台分を2人のドライバーが運転するのと同じで、しかも労働時間をクリアすることができるといいます。

送を組み合わせ、労働時間の短縮を図っているケースもあります。北海道の中小事業者(事例⑤)では、長距離輸送のトレーラや大型車は各ドライバーが専属的に乗務する車両とし、近場の集配用4トン車は交代乗務する共用車両として、長距離輸送と近距離集配、仕分け作業などを組み合わせ、労働時間を調整しています。

ちなみに、この事業者は26年前から完全月給制にしており、ドライバーの約70%が20代と30代の若手人々です(約1年前の取材時点)。

面白い取り組みとして、2人のドライバーと車両4台をユニットとした長距離便を売りにしている事業者(事例④)です。北九州の新興司港と東京港・有明港をフェリーで無人航送し、両方の営業所で各1人のドライバーが集配する方式です。両端で2人のドライバーが集配している間に、海上では上下1台ずつのトラックが無人航送される、という仕組みです。

また、九州のある事業者(事例②)は、首都圏などの長距離を2マン運行にしました。1マン運行では5日運行となりますが、2マンなら3日運行が可能で、ドライバーが交代して車両を週2回転させることで、採算が取れるようになりました。さらに、輸送距離と荷

物の種類に応じてダブル連結トラックを使い、途中の営業所でドライバーが交代する方式を取り入れている事業者(事例③)もあります。ドライバーは2人必要になりますが、ダブル連結トラックのため、計算上は大型トラック2台分を2人のドライバーが運転するのと同じで、しかも労働時間をクリアすることができるといいます。

送を組み合わせ、労働時間の短縮を図っているケースもあります。北海道の中小事業者(事例⑤)では、長距離輸送のトレーラや大型車は各ドライバーが専属的に乗務する車両とし、近場の集配用4トン車は交代乗務する共用車両として、長距離輸送と近距離集配、仕分け作業などを組み合わせ、労働時間を調整しています。

労働時間規制強化に対応 「働かせ方改革」も必要

「改善基準告示」などに対応し、過労死認定の目安となる残業時間を超えないように抑えるためです。また、他業種の副業希望者を採用して、正社員ドライバーの労働時間を調整したり、週休3日制の正社員を雇用して労働時間を調整する、という勤務ローテーションにしている事業者(事例⑥)もあります。

固定賃金化の事例について紹介します。千葉県の中小事業者(事例⑦)は待機時間の短縮に重点を置いて取り組んでいました。1日平均2〜3時間の待機時間があるのですが、これを1時間短縮できれば、月の稼働日数を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

このほかに、月給制にして、月給額を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

このほかに、月給制にして、月給額を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

固定賃金化の事例について紹介します。千葉県の中小事業者(事例⑦)は待機時間の短縮に重点を置いて取り組んでいました。1日平均2〜3時間の待機時間があるのですが、これを1時間短縮できれば、月の稼働日数を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

このほかに、月給制にして、月給額を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

このほかに、月給制にして、月給額を22日とした場合、月22時間の短縮が図れることになりました。

「改善基準告示」などに対応し、過労死認定の目安となる残業時間を超えないように抑えるためです。また、他業種の副業希望者を採用して、正社員ドライバーの労働時間を調整したり、週休3日制の正社員を雇用して労働時間を調整する、という勤務ローテーションにしている事業者(事例⑥)もあります。

同様に、三重県の事業者(事例⑧)では昨年11月から、固定賃金制に移行しました。時給換算にすると安い賃金になってしまいましたが、時短を進めても安定収入を確保できるようにするのが目的です。

これは「標準的な運賃」の目的に沿った交渉の仕方といえます。同時に、「標準運送約款」も活用して交渉に臨むことがポイントとなります。たとえば、運賃値上げが難しくても、これまで無償で行ってきた付帯作業などを有償化できれば、収入が増えることになりました。

この「標準的な運賃」の額面通りとはいかなくとも、運賃交渉で値上げに成功している事業者に共通していることは、全産業平均と当該荷主を担当しているドライバーとの時給のギャップを是正するため、ということを示して交渉していることです。

最後に、原資の確保についてです。「標準的な運賃」はドライバーの労働条件を改善するため、働かせ方改革」を進めていく必要があります。



7月以降 3次にわたり公募

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

受付期間は、1次公募が7月12日午前10時～25日午後4時、2次公募が8月9日午前10時～22日午後4時、3次公募が9月8日午前10時～21日午後4時。

同事業は、トラック事業者に、車両動態管理システムなどの導入経費を一部補助するもの。

補助対象／補助率(上限額・台数)は次の通り。

①車両動態管理システム(クラウド型のみ)／定額「1台当たり補助対象額が24万円以上の場合、補助額は定額の12万円」、または2分の1以内(30台)

②予約受付システムなど／2分の1以内(400万円、ただしパレタイズシステムは5000万円)

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業」(A

「I・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業」を公募している。これに伴い、執行団体のNX総合研究所が7月7日まで、申請受付を行っている。

詳細は、NX総研が開設した公募ホームページを参照。

「I・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業」を公募している。これに伴い、執行団体のNX総合研究所が7月7日まで、申請受付を行っている。

詳細は、NX総研が開設した公募ホームページを参照。

「I・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業」を公募している。これに伴い、執行団体のNX総合研究所が7月7日まで、申請受付を行っている。

詳細は、NX総研が開設した公募ホームページを参照。

「I・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業」を公募している。これに伴い、執行団体のNX総合研究所が7月7日まで、申請受付を行っている。

詳細は、NX総研が開設した公募ホームページを参照。

「I・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業」を公募している。これに伴い、執行団体のNX総合研究所が7月7日まで、申請受付を行っている。

詳細は、NX総研が開設した公募ホームページを参照。

「I・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業」を公募している。これに伴い、執行団体のNX総合研究所が7月7日まで、申請受付を行っている。

詳細は、NX総研が開設した公募ホームページを参照。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

国土交通省は経済産業省資源エネルギー庁との連携事業として、令和5年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」(AI・IOT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費)が7月以降、3次にわたり申請受付を行う。

政府の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が6月2日、トラックの輸送力不足で懸念される物流危機の事態、いわゆる「2024年問題」への対応策として「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめた。政府が物流問題で関係閣僚会議を設け、対策を打ち出すこと自体が異例のことだが、それだけ深刻な問題との認識からだろう。トラック運送業界の輸送力の確保に向けた取り組みはもちろんだが、荷主業界も深刻な影響を受ける当事者として、この機にこれまでの認識を改め、対応策に本腰を入れて取り組むべきではないか。

政策パッケージでは①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容——の各テーマごとに具体的な施策を示した。

商慣行の見直しでは、荷待ち・荷役時間の削減など物流負荷の軽減を図るため、取り組みが不十分な事業者には勧告・命令などを行う規制措置の導入に取り組む。一方、トラック運送業界における多重下請構造の是正に向けても規制措置を導入する方針だ。

また、適正取引の観点から問題がある荷主企業や元請事業者の監視を強化するため、「トラック

「標準的な運賃」の見直しを行う。加えて、新たに設ける「トラックの活用状況に対する監視を強化し、その適用などで問題がある荷主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

一方、荷主企業の行動変容に向けた措置として、役員クラスの物流管理の責任者配置を義務付けるなど、規制措置の導入に取り組む方針。

ここで注目すべきは、荷主企業をターゲットとした規制措置の導入だ。適正な運賃収受や物流改善にしても、その実現は荷主の対応如何にかかってくるからだ。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

もちろん、運送事業者も主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

もちろん、運送事業者も主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

もちろん、運送事業者も主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

もちろん、運送事業者も主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

もちろん、運送事業者も主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

運輸 点描

「物流危機」回避へ 政府が「政策パッケージ」

「標準的な運賃」の見直し、その適用などで問題がある荷主企業などには働きかけや要請を行い、その実効性を確保するという。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

荷主を対象に規制措置導入 認識改め運賃改善への対応を

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

「標準的な運賃」の適用に苦労しているのが実情であることから、「トラックGメン」の調査結果に基づく要請や働きかけにとどまらず、その適用を徹底する強い措置も望みたいところだろう。

働き方改革の進捗状況調査

全ト協 全日本トラック協会は、今年度第5回「働き方改革モニタリング調査」の結果を公表した。同調査は、全ト協が策定した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」に基づき、全ト協加盟のトラック事業者を対象に実施している。

調査結果によると、時間外労働時間の超過率は、前年度より1.1%減少した。また、残業代の支払率は、前年度より0.5%増加した。

全ト協は、働き方改革の進捗状況をモニタリングしている。調査結果は、毎年10月に公表している。

全ト協は、働き方改革の進捗状況をモニタリングしている。調査結果は、毎年10月に公表している。

運転者の時間外は960時間超29%

全日本トラック協会は、今年度第5回「働き方改革モニタリング調査」の結果を公表した。同調査は、全ト協が策定した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」に基づき、全ト協加盟のトラック事業者を対象に実施している。

調査結果によると、時間外労働時間の超過率は、前年度より1.1%減少した。また、残業代の支払率は、前年度より0.5%増加した。

全ト協は、働き方改革の進捗状況をモニタリングしている。調査結果は、毎年10月に公表している。

全ト協は、働き方改革の進捗状況をモニタリングしている。調査結果は、毎年10月に公表している。

働きやすい職場のつくり方セミナー

日本海事協会は、国土交通省「働きやすい職場認定制度」の認定機関として、6月中旬から7月にかけて、令和5年度「働きやすい職場のつくり方セミナー」を順次開催する。

このセミナーでは、認定制度の概要や、認定申請の具体的な手続きについて説明する。また、認定制度のメリットや、認定された職場のメリットについても説明する。

認定制度の概要や、認定申請の具体的な手続きについて説明する。また、認定制度のメリットや、認定された職場のメリットについても説明する。

認定制度の概要や、認定申請の具体的な手続きについて説明する。また、認定制度のメリットや、認定された職場のメリットについても説明する。

認定制度の概要や、認定申請の具体的な手続きについて説明する。また、認定制度のメリットや、認定された職場のメリットについても説明する。

矢崎の デジタコ・ドラレコ

今お使いのバックアイカメラの 映像を録画できます！

詳しくは、今すぐお電話を！

矢崎エナジーシステム 特約販売店

世田谷サービス株式会社

本社 03-5727-1600 (担当：青木)

高島平 03-6906-5960 (担当：磯田)

ホームページ <http://www.setagaya-yss.co.jp>

E-mail: postmaster@setagaya-yss.co.jp



東ト協 女性部

5年度 副本部長増で活動強化 本田・吉田・土屋氏を新任

東ト協女性部(原玲子本部長)は6月8日、東ト協総合会館で令和5年度通常総会(WEB併用)を開催し、4年度事業報告・収支決算と5年度事業計画・収支予算などを審議・承認するとともに、役員の変更(増員・異動)を行った。

原本部長は総会あいさつで、「運送事業者にとって大きな転換期を迎え、多く

5年度「2024年問題」 対応へ各種取り組み



東ト協 ロジスティクス研究会

などを検討し、会員の『標準的な運賃』届け出などを支援していききたい」と述べた。

今年度事業計画は、年間統一テーマを引き続き「和衷共濟」(心を合わせて協力して物事を行うこと)とし、会員の意向を踏まえて関係省庁・運輸局への提言を行っていく方針。

具体的には、年間統一テーマ・オピニオン(平成22年発行)に基づき、各委員会が中心となり、研修会(シンポジウム)の体系的計画的実施や、関係行政機関との情報交換、物流政策情報の収集・分析、温故創新セミナー!



東ト協 練馬支部

東ト協練馬支部(佐久間恒好支部長)は6月2日午後、台風2号の影響に伴う大雨に備えるため、避難所の運用に必要な資材など、災害対策品の緊急輸送を行った。

災害対策品を緊急輸送 大雨に備え迅速に対応

同支部では、災害時の物流業務などの協力だけでなく、平時の備蓄倉庫の保管・再配業務の委託を受けるなど、災害時に備えて区と連携した取り組みを進めている。

総会には多くの来賓が出席し、東京運輸支局の尾崎行雄支局長と東ト協青年部の出島康佑本部長が祝辞を述べた。なお、総会後、懇親会を開催した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

脳構造の違いを理解し コミュニケーションを

東ト協 女性経営者 物流セミナー

東ト協は6月8日、東ト協総合会館で、第43回女性経営者物流セミナー(WEB併用)を開催し、感性リサーチ

また、役員の選任(増員・異動)では副本部長を増員し、本田美智代(金重運送・北支部)、吉田亜紀(茂呂運送・練馬支部)、土屋明子(清野運送・多摩支部)の3氏を新任した。

また、役員の選任(増員・異動)では副本部長を増員し、本田美智代(金重運送・北支部)、吉田亜紀(茂呂運送・練馬支部)、土屋明子(清野運送・多摩支部)の3氏を新任した。



の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

協会日誌

【6月1〜15日】

2日 引越専門部会通常総会▽同研修会▽青年部通常総会

5日 事務局部長会▽ロジ研通常総会

6日 引越専門部会引越基本講習

7日 物流経営士課程▽食糧専門部会委・粉委員会

8日 女性部女性経営者物流セミナー▽同通常総会

9日 関ト協青年部常任幹事会▽同総会

10日 初任運転者特別講習

12日 事務局部長会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(15日)

13日 フェスタ2023実行プロジェクトワーキンググループ会議▽

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

の「災害時における物流業務等の協力に関する協定書」に基づき実施したもの。区の危機管理室防災計画課からの要請を受け、支部会員事業者の2台トラック1台が出勤し、練馬総合運動場公園備蓄倉庫から、旭町地域集会所・関区民センター!、関町北地区区民館の3か所の避難所に緊急輸送した。

日程ボード

7月1〜15日

6日(木) 15時30分 取扱事業・積合専門部会通常総会(東ト協総合会館/WEB併用) 16時10分 同研修会(同)

7日(金) 16時30分 三組織連絡会(東ト協総合会館)

8日(土) 16時30分 青年部研修会(東ト協総合会館/WEB併用)

11日(火) 11時 鉄鋼専門部会安全環境委員会(東ト協総合会館/WEB併用)

12日(水) 13時20分 関東・甲信越重量部会見学会(弘道館) 15時30分 同通常総会・研修会(水戸京成ホテル)

15日(土) 8時50分 運行管理者試験事前講習会(東ト協総合会館)

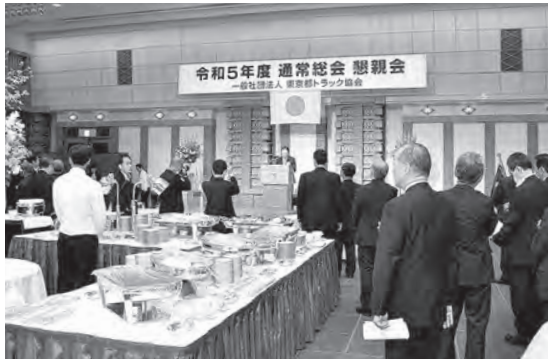
軽油の価格

☆スタンド	平均=133.7円
☆ローリー	平均=117.8円
☆元売り発行カード	平均=125.9円
☆ディーラー発行カード	平均=124.8円

燃料給油は東京都内で軽油引取税は地方税です

購入価格は、購入に関する諸要因(数量・支払条件・地域ほか)により多少の幅があります(消費税込み)。
10日当たりの軽油価格
5月分
(東ト協調べ)

東ト協
5年度
総会 懇親会



政治家から多数の来賓が出席した。

懇親会は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大後、開催を見合わせており、各界からの来賓を招いての開催は4年ぶりのこと。

あいさつに立った浅井隆会長は、まず業界が直面する「2024年問題」対応に言及。今後、労働環境の改善や労務管理の徹底に向けて本格的な準備を進めていかなければならないが、そのためには

持続可能な輸送事業には
荷主や都民の協力が必要

東京都トラック協会は6月15日、令和5年度通常総会に続いて懇親会を開催し、会員事業者をはじめ業界関係者、さらに

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの

「政策パッケージ」の実現に取り組み」とした。また、同局管内の「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

適正収受で待遇改善し
魅力ある職場づくりを

小平基晴次長は、まず東京

「標準的な運賃」の普及状況に触れ、届け出割合は上昇しつつあるが、東京は依然、全国平均を下回っている」と指摘。「取引環境の適正化やトラックドライバーの労働条件の改善など担い手不足の解消には、適正な運賃収受が重要」と強調し、「一層の取り組みを求めた。東京都都市整備局の

小平基晴次長は、まず東京の産業・経済および都民の生活を支えている業界の役割や、安全・環境対策への取り組みなどを評価し、感謝の意を示した。その上で、「道路ネットワークの充実や円滑な物流の実現に重要」と述べ、全線開通した環状第2号線の整備効果や今後の整備計画などを説明。引き続き、道路整備を進め「交通渋滞の解消を図るなど、物流の円滑化に向けて積極的に取り組んでいく」とした。

さらに、運輸業界への支援策として、6月補正予算案に燃料費を含む物価高騰対策経費を計上したとし、実施に際して活用を呼びかけた。

警視庁交通部の石川誠と安定的かつ持続的な物流の確保に取り組む」とした。

5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

定したことなどを説明。国土交通省と連携して「政策パッケージの実現に取り組み」とした。また、同局管内の「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

懇親会では来賓を代表して、まず東京都の小池百合子知事があいさつ。コロナ禍や様々な変化への対応を迫られる中で、都では「当初予算に加え、補正予算などで業界の皆様が物流の担い手として動いていただけるように連携をさせていただいた」と、これまでの対応について説明。

その上で、来年に向けて「都民生活、経済を支える」

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

物流確保へ連携・支援
適正な運賃転嫁を推進

さらに、都議会提出の補正予算案に言及。燃料費を含む物価高騰に対応するため改めて編成したとし、「都民生活、経済を支える」

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

懇親会では来賓を代表して、まず東京都の小池百合子知事があいさつ。コロナ禍や様々な変化への対応を迫られる中で、都では「当初予算に加え、補正予算などで業界の皆様が物流の担い手として動いていただけるように連携をさせていただいた」と、これまでの対応について説明。

その上で、来年に向けて「都民生活、経済を支える」

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策



小池氏



西田氏

懇親会では来賓を代表して、まず東京都の小池百合子知事があいさつ。コロナ禍や様々な変化への対応を迫られる中で、都では「当初予算に加え、補正予算などで業界の皆様が物流の担い手として動いていただけるように連携をさせていただいた」と、これまでの対応について説明。

その上で、来年に向けて「都民生活、経済を支える」

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

「5年度通常総会では議事終了後、関係行政の来賓各氏が祝辞を述べた。まず、関東運輸局の新田慎二局長があいさつに立ち、「2024年問題」が迫る中で、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示などの時限措置が延長され、政府の物流関係閣僚会議が「政策パッケージ」を策

からだ・メンタルヘルス
電話・Webで健康相談
お気軽にご利用を！**無料**

東京都トラック協会は、会員事業者の従業員などを対象に、メンタルヘルス関係を含めた各種健康相談に応じる「24時間電話健康相談」を行っている。24時間・365日年中無休で、利用は無料。

メンタルヘルス関係の相談には心理専門職が相談に応じる（平日午前9時～午後9時／土曜日前午10時～午後6時）。

◆ 電話相談窓口 ◆

フリーダイヤル **0120-109-371**

あわせて、健康情報に関するWebサイト・アプリ「みんなの家庭の医学」(https://kateinoigaku.jp/団体コード=tora)も利用可能。

東ト協
専門部会
総会

また、役員改選では内宮昌利部会長をはじめ、各役員を再任した。

鉄鋼
専門部会

俊彦副部会長(淀川海運)を選任したほか、各役員を再任した。

重量
専門部会

(5月23日、調布クレス
トンホテル)

内宮部会長を再任
特車規制緩和に注力

令和4年度事業報告・収支決算と5年度事業計画・収支予算などについて、審議・承認した。

5年度事業計画では、喫緊の課題となっている特殊車両通行時間帯条件の緩和、誘導車の配置条件の見直し、特殊車両通行許可範囲(寸法・重量・車種)の可能な限りの最大化などの要望実現を最優先課題に位置付け、全日本トラック協会重量部会、関東・甲信越重量部会と一体となって3部会合同ワーキンググループとして連携して取り組む方針。

また、役員改選では内宮昌利部会長をはじめ、各役員を再任した。

令和4年度事業報告・収支決算と5年度事業計画・収支予算などについて、審議・承認した。

5年度事業計画では、喫緊の課題となっている特殊車両通行時間帯条件の緩和、誘導車の配置条件の見直し、特殊車両通行許可範囲(寸法・重量・車種)の可能な限りの最大化などの要望実現を最優先課題に位置付け、全日本トラック協会重量部会、関東・甲信越重量部会と一体となって3部会合同ワーキンググループとして連携して取り組む方針。

また、役員改選では内宮昌利部会長をはじめ、各役員を再任した。

新たな計画の目標達成へ
労災防止対策を一層強化陸災防東京都支部会
5年度 通常総会

報告・収支決算と5年度事業計画・収支予算などのほか、役員・代議員の異動について審議・承認した。

陸上貨物運送事業労働災害防止協会東京都支部会(会長・浅井隆東京都トラック協会会長)は6月19日、東ト総合会館で令

「と注意を促した上で、「労働安全衛生規則が一部改正されたことから、当支部会はその周知のため説明会を行うなど、労災防止に取り組んでおり、一層のご尽力を願いたい」と述べた。

この後各議案を審議・承認した。

今年度の事業計画では、次の事項を重点に労災防止活動を展開する。

①今年度から5か年の「陸上貨物運送事業労働災害防止計画」を基本に、安全衛生管理体制の確立、安全衛生水準の向上と安全衛生活動の効果的な推進に取り組む

②「荷役作業の安全対策ガイドライン」の周知に努め、墜落・転落や、

はさまれ・巻き込まれ、荷役運搬機械による災害などの防止徹底を図る

③「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知に努め、交通労災防止対策を推進する

④「過重労働による健康障害防止のための総合対策」に基づく時間外・休日労働の削減、改正「改善基準告示」の周知、適切な健康管理に関する措置などを推進する

⑤技能講習の実施による資格の取得促進、および各種安全衛生教育の実施とその受講促進を図る

総会には、来賓として東京労働局の角南巖労働基準部長と、東京運輸支局の栗田英樹次長が出席し、祝辞を述べた。

東ト協11氏に栄誉



東京運輸支局は6月14日、品川区の同支局会議室で、令和5年「陸運関係功労者表彰式」を開催した。トラック部門をはじめ、ハイタクや自動車販売、自動車整備、二輪

の各部門合計で19人を表彰した。

このうち、東京都トラック協会関係者は11人が受賞。トラック部門を代表して武田光宏氏(佐藤運送・杉並支部)が、尾崎行雄支局

し、業界全体の労働力を確保するため、働き方改革の一層の推進に取り組んでいただきたい」と述べた。

その上で「自動車運送事業にとつて輸送の安全・安心の確保は最も重要な課題。皆様にも引き続き、輸送の安全確保に万全を期し、事故防止への協力をお願いしたい」と呼びかけた。

表彰式には、来賓として東ト協の森本勝也副会長が出席した。

東ト協関係の受賞者は次の通り(敬称略、カッコ内は会社名・所属支部)。

渡部敏広(京橋運送・中央)▽南雲謙太郎(三協運輸・港)▽山本哲也(山本運送・同)▽西晃司(西和空輸・大田)▽

5年 東京運輸支局長
陸運関係功労者表彰

の改善を実現

り、長時間労働の是正をはじめ労働環境の改善を実現

疲労蓄積度の自己診断
チェックリスト活用を
厚労省

厚生労働省労働基準局はこのほど、関係事業者団体に対し、中央労働災害防止協会による「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」改正に伴い、その周知に関する通達を发出し、適正な健康管理のために活用するよう呼びかけている。

違反別 営業用トラック関与の交通事故

令和5年5月末
年間累計

		安全 不確認	前方 不注意	交差点 安全進行	歩行者 妨害	一時 不停止	ハンドル ブレーキ	信号 無視	徐行 違反	右左折	その他	計	
発生 件数	大型	1	30	34	10	2	0	5	0	0	24	105	
	関与事故件数	29	26	17	2	0	5	1	0	0	42	122	
	(前年比)	-12	+11	+1	-1	±0	+1	+1	±0	±0	-5	-4	
	中型	1	25	22	12	7	0	10	2	0	18	96	
	関与事故件数	26	21	17	7	0	10	2	0	0	41	124	
	(前年比)	±0	-5	+1	+4	-1	+1	-1	±0	±0	-2	-3	
	準中型	1	54	40	14	3	2	8	4	0	1	46	172
	関与事故件数	57	41	19	3	2	7	4	0	1	97	231	
	(前年比)	+12	+12	-5	-5	+2	-8	±0	±0	+1	+22	+31	
	普通軽	1	162	80	72	16	8	25	11	1	57	433	
	関与事故件数	175	79	88	16	7	23	12	1	1	181	583	
	(前年比)	-13	+13	-5	+4	±0	+3	+10	±0	+1	-34	-21	
合計	1	271	176	108	28	10	48	17	2	145	806		
関与事故件数	287	167	141	28	9	45	19	1	2	361	1,060		
(前年比)	-13	+31	-8	+2	+1	-3	+10	±0	+2	-19	+3		
死者 数	大型貨物車(1当)	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	3	
	中型貨物車(1当)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	準中型貨物車(1当)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	
	普通・軽貨物車(1当)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	

注：営業用貨物車の関与事故件数とは、第1または第2当事者のどちらか一方が営業用貨物車であった事故の件数をいう。ただし、第1および第2当事者がともに営業用貨物車であった事故は件数を1件とする。

※表中の(前年比)は、関与事故件数のもの。

たくさんの笑顔が走る
首都東京

令和5年5月末現在の都内全域の交通事故発生件数(本年累計)は1万2,080件で、前年同期比82件増加し、死者数は44人で前年同期比5人減少となった。

営業用貨物車の関与事故(「違反別」表の下段「注」参照)発生件数(本年累計)は1,060件で、前年同期比

◎横断歩道の標識や路面標示が見えたら、横断中やこれから渡るうとする歩行者がいなかったかの確認を徹底すること。特に夜間は視認性が悪いので、ハイビームを活用する。また、横断歩道に接近したときは減速し、その手前で止まれるような速度で進行すること。

日時	6月1日(木) 1時21分頃発生(晴天)
場所	清瀬市内(志木街道)
当事者	①歩行者(女性60代死亡)×②事業用中型貨物車(男性70代) 船番は過失の程度を示すものではありません
状況	
概要	事業用中型貨物車が志木街道を志木市方向から東村山市方向に直進進行中、横断歩道を右方から左方に進行していた歩行者と衝突したもの。

問い合わせ先：東京都トラック協会 業務部交通・環境G ☎03-3359-3618
※事故速報は東ト協ホームページでPDFデータも掲載しています

トラック事故速報

死亡事故

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



坊 話
ほうこう どうわルポライター
飛鳥井 恭司

る。縁日の金魚
すくいほと
んどがワキン
で、時にはデ
メキンなどの
お宝が交じっ
ていた。

夏祭りの季節を迎える。各地で有名なお祭りが「3年ぶりの本格的な実施だ」など何年ぶりとの「枕詞」とともに、見物客と一緒にコ罗纳禍を吹き飛ばすかのような、威勢のよい掛け声が聞かれる夏祭りが行われ、賑わいを見せることだろう。

お祭りや縁日には、タコ焼きやお好み焼きをはじめとした屋台店の匂いや掛け声、そして金魚すくいやヨーヨー、射的とワクワクさせる風物詩の装置がたくさんある。

金魚すくいには、紙が貼ってあるポイというすくい網で悪戦苦闘した思い出のある人も多いだろう。神業のようにすいすいとすくい上げる技に驚きながら、何枚もダメにした自分は、情けで持たせてくれた小さな金魚一匹との思い出がある。

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

今でも奈良県の大和郡山形市は金魚で有名なが、江戸時代は金魚で有名だが、江戸時代は大和郡山形を治めていたのは5代將軍、徳川綱吉のもとの権力をふるった柳沢吉保の子の吉里。藩財政の困窮を再建するため、金魚の飼育にたけていた家臣の佐藤三左衛門に命じて、金魚養殖を藩の事業とする

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

金魚は、大名や富豪などに愛でられ高価なものだったから、江戸時代では藩の財政再建にも一役買った。

夏の風物詩には欠かせない金魚



ワキン

金魚展示場の飼育池

金魚は財政のお助けになったことも

飼育は、下級藩士にも認められたため藩士たちの収入源となった。明治時代になると、愛知県の弥富で大和郡山から採卵・ふ化の技術を導入して養殖を成功させ、今では金魚王国になっている。

ところで、金魚はフナからの突然変異とのことだが、フナにも様々な種類があり、どのフナがルーツなのか、なかなか分からないという。日本のフナで全国的に見られるのがギンブナだが、日本の純粋野生種のフナを何代も飼いつけても金魚は出てこないというから、日本のフナが祖先ではないのだろう。

そして、2008年に、日本の金魚のルーツは「中国・嘉興」が起源ということが「的外れではなかった」（『金魚と日本人』と判明したという。

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。

銀魚をみて、漢字に強い人はシラウオの異名と思う人も多いかと思うが、金魚の種類なのだ。

青みがかった、いぶし銀のような体色で光の加減で清冽な美しさを感じた。展示場は元試験場ということもあってか、金魚の持つ華やかさは全くなく、コンクリートの飼育池といたった地味なものだが、池の中で泳ぐ金魚を上から斜めからと、いろいろな角度で見ていると時間を忘れてしまう雰囲気がある。

24種とは、和金型がワキン、シュブキン、コメット、ジキン、ヒブナ、和蘭型がオランダシシガシラ、アズマニシキ、セイブシキ、チャキン、タンチョウ、エドニシキ、ハナフサ、スイホウガン、チョウテンガン、琉金型がリュウキン、キヤリコリュウキン、エドアカネ、出目金型がアルビノデメキン、クロデメキン、サンシヨクデメキン、その他としてギンギョ、パールスケール、トサキンである。

人気はタンチョウ、ランチュウで、上から見て見栄えがするタイプだが、泳ぐ姿を見ていると、どれも美しく優雅に感じてしまう。

ポケット

「熊野詣」とは、熊野三山（熊野本宮大社・熊野速玉大社・熊野那智大社）を参詣することですが、古代から中世には、上皇・女院から庶民に至るまで、多くの人が「熊野詣」をしたそうである。



参詣のルートはいくつかあって、伊勢神宮から熊野に至る「伊勢路」ルートは約170キロあり、いくつもの険しい峠を越えるなどハードな

途中で茶畑を通るのですが、地元の方が庭先で細々と栽培しているような感じで、おそらく江戸時代から変わらない風景なのかもしれません。お茶は無農薬だそうで、飲んでみると、お寺で出されたお茶を思い出し、懐かしい気分になりました。

今回は2泊3日で行けるコースにチャレンジしたいと思っています。途中で棚田なども見られるそうで、どんな風景が広がっているのか楽しみです。

年のせいか、旅行の目的はほぼ神社とお寺参りになりましたが、最終的に参りをすると何か達成感があります。そこへ至る道が多少大変でも、素晴らしい景色が見られたりすると、また行きたいと思えます。

今回、紹介したコースは手軽ですが、熊野古道は修行で使われてきたくらいですから、難所もあります。入山する場合は十分な計画、準備をしましょう。

熊野古道を歩きつつ
懐かしい風景楽しむ

世界遺産の「熊野古道」(写真)を歩いてみよう。和歌山県に行ってきました。現地で目立ったのは外国人観光客の多さ。路線バスに乗っているほ

ものですが、それにひきかえ初心者にもやさしいコースもあります。

熊野本宮大社前から路線バスで「発心門王子」というバス停に行き、そこから本宮大社を目指す約7キロの道がおすすめです。ゆるやかな下りでコースも広く、初心者でも手軽に歩けます。

熊野本宮大社から路線バスで「発心門王子」というバス停に行き、そこから本宮大社を目指す約7キロの道がおすすめです。ゆるやかな下りでコースも広く、初心者でも手軽に歩けます。

熊野本宮大社から路線バスで「発心門王子」というバス停に行き、そこから本宮大社を目指す約7キロの道がおすすめです。ゆるやかな下りでコースも広く、初心者でも手軽に歩けます。

SOMO SOMO KIKOU
第26回
そもそも
紀行
ライター
八街千尋見て
あちこち
ある記

最新で、
現在、効
果検証を

「ゾーン30プラス」とは、令和3(2021)年から始まった、国土交通省と警察庁連携による生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けた取り組みです。都内では、今年3月に墨田区本所・石原地区に

原地区への設定が最初で、道路への進入抑制対策や「ライジングボラード」や、路面に盛り上げ部を

ものが「ゾーン30プラス」となり、全国には、ポールが昇降して侵入を阻止する「ライジングボラード」や、路面に盛り上げ部を

設置する「ハンブ」などが設けられているところもあり、走行時には注意する必要があります。

本所2丁目地内には、ポストコーンによる狭きく、道路を蛇行させたスラロームによる対策が実施されています。プロドライバーには、問題なく走行できると思いますが、一般ドライバーの手本として、安全運転の励行をお願いしたいところです。

【ゾーン30プラス】
住所：墨田本所2丁目地内
(ゾーン30の指定は本所1・2丁目、石原1丁目)

タンチョウ

金魚・銀魚を見に
水元公園へ命じて、金
魚養殖を藩
の事業とす

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。

金があれば銀もあるのではないかと、実際に銀魚もいる。あまり聞きなれない名前だが、それを見に葛飾区の水元公園にある葛飾区金魚展示場に出かけた。1997年の東京都水産試験場の港区への移転に伴い、葛飾区に移管されたもので、24種類が飼育されている（日本では約30種の金魚が飼育されているという）。



ギンギョ