

2023年(令和5年)

7/25

No. 1276

東京都トラック時報

昭和43年8月16日 第三種郵便物認可 毎月2回(10・25日)発行 1部 90円(送料別)

機関紙

一般社団法人

発行所 東京都トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8
(東京都トラック総合会館)

☎(03)3359-6251(代表)

☎(03)3359-4134(総務部広報・情報G)

《ホームページアドレス》<https://www.totokyo.or.jp/>

暑中お見舞い申し上げます

一般社団法人 東京都トラック協会



「2024 年問題」特別インタビュー

東ト協の取り組み方針

浅井会長・原島副会長（物流政策委員長）に聞く 6・7面

協
東
GE
都「貨物輸送評価制度」
認定セレモニーを開催
5年度



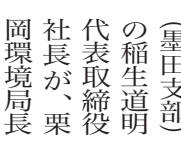
「ゼロエミッション東京」へ エコドライブを推進し貢献



栗岡局長



戸井崎部長



代表取締役
社長が、栗
岡環境局長



浅井会長



森本副会長

今年度の評価取得事業
者は全体で403社(前
年度比13社増)。評価ラ
ンクの内訳は、「三つ星」

認定セレモニーでは冒
頭、浅井隆会長があいさ
つし、「協会の重点施策

会員344社が評価取得

が71社、「二つ星」が1
96社、「一つ星」が1
36社だった。
東ト協会の評価取
得事業者は344社
(同10社増)。このうち
GEP参加事業者が3
33社(同10社増)で、
会員全体の約97%を占
めている。なお、評価
事業者数はいずれも過
去最多となった。
また、東ト協会員で
5年連続評価の最優秀
事業者は6社、同優秀
事業者は18社で、さら
に10年連続評価の最優
秀事業者は9社、同優秀
事業者は27社だった。

東ト協会の皆様ととも
に、『貨物輸送評価制度』
などにより運輸部門にお
けるCO₂排出量を一層
削減し、「ゼロエミッシ
ョン東京」の実現を目指
していきたい。今後とも
ご協力をお願いしたい」と
述べた。

続いて、同局の戸井崎
正巳環境改善部長が、「貨
物輸送評価制度」をはじ
め、都による環境行政の
施策・制度の目的・効果
などについて説明。

「環境対策の取り組み
をさらに進めていくため
には、事業者の皆様がメ
リットを実感できる仕組
みが必要だ。今年度も荷
主団体への働きかけや、
情報発信すること、
制度を前に進めていき
たい」と述べた。

この後、今年度の評価
取得事業者、および5年
10年連続評価取得事業者
を発表。今年度評価事業
者と10年連続評価事業者
を代表して、イノウエ運輸
(墨田支部)
の稲生道明
代表取締役
社長が、栗
岡環境局長

から「三つ星」評価証明
書および10年連続評価・
最優秀事業者の認定書を
授与された。

また、5年連続評価取
得事業者を代表して、丸
信産業(多摩支部)の山
口幸男総務部長が、戸井
崎環境改善部長から5
年連続評価優秀事業者
認定書が授与された。

引き続き、評価取得事
業者を代表して稲生社
長があいさつし、「これ
からも三つ星事業者・10
年連続評価・最優秀事業
者の名に恥じないよう
に、会社を挙げて安全運
転や省エネ運輸の推進に
努め、評価制度に参加す
る全事業者と一緒になっ
て、環境改善に取り組ん
でいきたい」と述べた。

閉会に当たり、森本勝
也副会長(環境委員長代
理)が、「評価を取得した
皆様は国内トラック運送
事業者のトップランナ
ーであり、業界のリーデ
ィングカンパニーでもあ
る。荷主や都民に愛され
るトラック運送事業者と
して、これからも頑張っ
ていただきたい」と述べ
た。



栗岡局長から稲生社長(左)に評価証明書および
認定書を授与



戸井崎部長から山口総務部長(左)に認定書を授与



- 三つ星 ☆☆☆
- アイエムエクスプレス
 - 井(○)5)▽相川運送▽浅
 - 井(○)10)▽アルプス運
 - 送▽イノウエ運輸(○)10
 - ▽伊原運送▽ウエルス
 - トンエクスプレス(○)5
 - ▽エスエイロジテム▽S
 - Bフレイムワークス▽
 - NTSロジ▽沖倉運送
 - ▽奥運送▽加賀運送(○
 - 10)▽金子運送▽協同企
 - 画▽桐生運輸▽金剛運輸
 - ▽サクラ運送▽三急運輸
 - ▽七福運送▽島村運輸倉
 - 庫▽新藤ロジスティクス
 - ▽青和運輸(○)5)▽タ
 - イトー物流サービス(○
 - 5)▽千代田運輸▽都築
 - 運輸▽東京商運▽東新運
 - 送▽トラスト・ウイン▽
 - ナガオ▽西町運送▽ヒサ
 - ゴサービス▽藤岩運輸▽
 - 藤倉運輸▽富士宮運輸▽

- 東ト協会員
評価事業者
(星別五十音順)
- 【10年連続評価】
最優秀(○)10
優秀(○)10
 - 【5年連続評価】
最優秀(○)5
優秀(○)5

- 二つ星 ☆☆
- 青葉▽青柳運送(○)10)▽
 - アサヒエントラプライズ
 - ▽アシストライン▽アド
 - バンス芙蓉▽アペニンコ
 - ーポレーション▽天野運
 - 送▽あやめ運輸▽アラ
 - アンズ・コーポレーシ
 - ョン▽稲垣運輸▽井門サ
 - ービス▽入船物流システ
 - ム▽磐根▽内堀梱包運
 - 送(○)5)▽栄光▽エステ
 - ーシステム(○)10)▽S
 - Y▽エフエスロジステ
 - ックス▽エム・エス・カ
 - ンパニー▽エム・エスサ
 - ービス▽大蔵▽大島運輸
 - ▽オータカ▽大谷清運
 - 大塚運送▽大塚組▽大友
 - 運輸(○)10)▽大森運送▽
 - 尾崎梱包▽カレントサ
 - ービス▽葛西物流▽カタ
 - オカロジックス▽葛飾物
 - 流▽金子運輸(○)5)▽金
 - 城運輸▽亀戸運送▽川口
 - 商事(○)10)▽関東急行運
 - 輸▽関東商事(○)5)▽関
 - 東ロジスティクス▽北
 - 多摩運送▽協同運輸(○
 - ▽共立マイラ▽協和コー
 - ポレーション▽金方堂運
 - 輸▽ケイ・エス・ライ
 - (○)5)▽京王運輸▽京葉
 - 青和▽ケーズライン(○)5
 - ▽興真運送▽恒生運輸▽

- ブルーラインエクスプレ
ス▽墨東企業運輸▽星運
輸▽丸喜運輸▽丸昭運輸
▽丸和運送▽皆木運輸倉
庫▽武蔵関運輸▽森田産
業運輸▽柳沢運輸▽山武
運輸▽結城運輸倉庫(○- 10)▽横川貨物▽横急▽
- 吉田運輸▽菱東運輸倉庫
- ▽ワークオンクリエイト
- ▽渡邊倉庫運送(○)10

- 一つ星 ☆
- 昇和▽寿運送▽櫻商事
 - (○)10)▽佐藤運送▽佐藤
 - 商運▽サンウェイ▽三榮
 - 商會(○)10)▽三協運輸
 - ▽三港運輸▽三進▽ジ
 - エスケイ▽ジェイアル
 - 東日本物流▽システムラ
 - イン(○)10)▽篠崎運送店
 - ▽柴又運輸(○)10)▽志
 - 村運送▽自由ヶ丘運送▽
 - 上昇運輸▽昌登物流▽昭
 - 和の森エリアサービス▽
 - 新聞輸送▽杉田運送(○
 - ▽すずか梱包運輸▽鈴木
 - 商店▽砂町運輸▽スピン
 - (○)5)▽諏訪運輸(○)5)▽
 - 成光運輸▽セイショウ▽
 - 関口運輸(○)10)▽千石
 - 運送▽ダイト▽タカセ運
 - 輸集配システム▽タカセ
 - 運輸倉庫▽宝運送▽田口
 - 運送▽竹内運輸工業▽竹
 - 鼻運送▽田中陸運▽多摩
 - 運送▽多摩恵運輸▽多摩
 - 八光運輸▽田丸運輸▽千
 - 歳運輸▽筑波運輸建設▽
 - 東亜物流(○)10)▽東栄運
 - 送▽東京共同ロジテム▽
 - 東京港運送(○)5)▽東京
 - サービス▽東京食料運輸
 - ▽東京ユニオン物流▽東
 - 京ロジステック小林徳市
 - 運送▽東昌運輸▽東配▽
 - 東武高活運輸▽東邦運
 - 輸(○)10)▽東洋運輸▽ト
 - ーヨーエクスプレス(○)5
 - ▽長井運送▽中彦運送▽
 - ナカフジ運送▽成田梱包
 - ▽日京運輸▽日伸運輸▽
 - 日盛運輸▽日通東京運輸
 - (○)10)▽日本運輸▽ニ
 - ーライン東京▽野辺運輸
 - ▽柏栄産業▽白陽
 - 運輸▽八大▽花畑運送▽
 - 林運輸▽ハヤシ配送サー
 - ビス▽彦新▽ヒップスタ
 - イルエクスプレス▽日の
 - 丸商運▽平野運送▽富士

- 興業▽フジサービス▽ふ
そう運輸社▽府中自動車- ▽プライム物流▽古川商
- 事運輸▽辨天おがわ運輸
- ▽芳和輸送▽ホクシン運
- 送▽堀井運送(○)5)▽
- 松下運送▽松雄運送▽真
- 見運送▽丸伊運輸▽丸一
- 物流▽丸栄運送▽丸加運
- 送店▽丸勝運輸▽丸正運
- 輸▽丸武運輸▽丸福運輸
- (○)5)▽三鷹運送▽ミタ
- カ・リノベイト▽三星・
- 運送(○)10)▽三村運送▽
- 都流通商會▽宮本運送▽
- 武蔵野運送▽村松機工運
- 輸▽村山運輸▽明和運輸
- ▽メッドトラスト東京
- (○)5)▽本島運送▽八
- 千代運輸▽八武崎運送▽
- 用賀運送▽吉澤運輸▽ロ
- ードランナー▽ロジスベ
- ック

- 和運輸▽ジャパンエナジ
ック▽昭和梱包運送▽- 新光運送(○)5)▽新興運
- 輸▽新宿運輸商事▽新
- 寿堂運輸(○)10)▽鈴木運
- 送▽鈴直運送(○)10)▽鈴
- 直運輸(○)10)▽スワンサ
- ービス▽相互梱包運送
- (○)10)▽大作輸送(○)10)▽
- 大昌運輸▽大拓▽大徳運
- 輸▽タイヨリックテム▽
- 高尾貨物▽滝島運輸▽滝
- 野川梱包運輸▽武智運送
- 店(○)10)▽田邊商店▽多
- 摩総業(○)5)▽中央車輻
- 輸送▽帝都運輸機工(○
- 10)▽天山運輸▽東海運輸▽
- 東京荷役管理▽東紅流通
- センター▽東新トラ
- ーエクスプレス▽東都運
- 搬社▽東都配送▽東洋興
- 業(○)10)▽都北運輸▽ト
- ランスネット▽永井▽中
- 村商事▽成増運輸▽成増
- 興業(○)10)▽西口物流▽
- ニッコロ▽日産物流(○
- ▽日昭運輸▽ニッタ▽日
- 本興運▽日本梱送▽沼尾
- 興業▽のぞみ運輸▽羽田
- 運送店▽早川運送▽ビー
- ワントランスポート(○)5
- ▽光運送▽光が丘運輸▽
- ひかり物流▽藤島運輸▽
- 舟津運送▽古屋運送▽ブ
- ロスタッフ▽H E A V E
- N▽北斗システム輸送▽
- 堀内運送▽町田運送店▽
- マチャトランスポート▽
- 丸オ奥田商店▽丸嘉運輸
- 倉庫(○)10)▽丸信産業(○
- ▽丸中▽丸橋運送店▽マ
- ルヤマサービス(○)10)▽
- 三浦運送▽みずぎ興業▽
- 水野運送(○)5)▽三好運
- 送▽武蔵通商▽武蔵野清
- 運▽森田商運▽茂呂運送
- ▽ヤカタ興運▽弥栄運輸
- ▽柳川運送▽横山運送

全ト協
重大事故多発で注意喚起

未然防止へ確実な点呼を

全日本トラック協会は7月6日、各都道府県トラック協会に対し、「事業用トラックが第一当事者となる事故多発への対応について」(注意喚起)を発出し、再発防止の徹底を期すよう求めた。



ガジン「事業用自動車安全通信」によると、今年上半年(1～6月)の事業用トラック第一当の事故発生件数は18件(前年同期比8件増)と多く、死者数は21人(同13人増)、負傷者数は58人(同55人増)と、いずれも大幅に増加している。

特に、大規模かつ重大な事故が相次いでおり、死者数3人の事故が3件、同2人の事故が6件、さらに負傷者数10人以上の事故が3件(負傷者数20人・15人・10人の事故)起きて

常には危険なことを理解させ、少しでも体調の異変を感じた場合、速やかに営業所に連絡するなどの指導を徹底すること

国交省

夏季の熱中症予防へ運転者の体調管理を

国土交通省自動車局は7月5日、全日本トラック協会など関係団体に対し、安全政策課長名で「夏季における運転者の体調管理の徹底について(要請)」を発出し、熱中症予防など運転者の体調管理に万全を期すことにより、輸送の安全確保に努めるよう求めた。

特に、留意して徹底すべき事項は次の通り。

▽始業点呼時に運転者の健康状態を確実に把握するとともに、運行中に体調の異変を感じた時に無理に運行を続けると非

いる。また、飲酒事例も5件(4件減)と依然、後を絶たない状況にある。

このため、業界の社会的な信頼性の失墜のみならず、荷主はもとより、社会全体からの信頼関係をも根底から崩壊させかねない極めて憂慮すべき非常事態として、安全最優先の意識のもと、再発防止に取り組むよう求めた。具体的には、次の事項を徹底するよう呼びかけている。

「運行管理の徹底」

▽事故発生状況の関係者への周知徹底、同種事故の再発防止に向けた啓発活動の実施

▽健康起因事故防止のための健康管理の徹底、

不適切な運行管理が原因 指導や健康管理の徹底を

国土交通省の事業用自動車事故調査委員会はこのほど、3件の事故調査報告書を公表した。

具体的には、大型乗合バスによる衝突

安全管理の進め方ガイドライン改訂

国交省

国土交通省は、6月に「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」輸送の安全性の更なる向上に向けて「」を改訂した。

今年3月に改訂版を公

表しているが、一部にその趣旨が理解しにくいと思われる記載があることから、全面改訂したもの。社会環境の変化などに伴う課題についても、内部監査などを活用して把握し、安全重点施策に反映させる対応が重要といった考え方により、改訂

違反別 営業用トラック関与の交通事故

令和5年6月末
年間累計

		安全 不確認	前方 不注意	交差点 安全通行	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
大型	1 当件数	37	41	12	2	0	9	2	0	0	32	135
	関与事故件数	35	30	19	2	0	10	3	0	0	58	157
	(前年比)	-13	+14	+1	-1	±0	+6	+3	±0	±0	-3	+7
	1 当件数	29	25	14	9	0	12	2	0	0	22	113
中型	関与事故件数	32	22	19	9	0	11	2	0	0	46	141
	(前年比)	-1	-7	+1	+6	-1	-1	-1	±0	±0	-6	-10
	1 当件数	68	50	18	4	2	10	4	0	1	55	212
	関与事故件数	71	51	23	4	2	9	4	0	1	113	278
準中型	(前年比)	+14	+10	-9	-5	+1	-7	±0	±0	+1	+17	+22
	1 当件数	202	100	92	17	10	30	12	1	1	72	537
	関与事故件数	217	99	111	17	9	28	13	1	1	220	716
	(前年比)	±0	+19	-7	+4	-4	+1	+11	±0	+1	-33	-8
普通軽	1 当件数	336	216	136	32	12	61	20	1	2	181	997
	関与事故件数	355	202	172	32	11	58	22	1	2	437	1,292
	(前年比)	±0	+36	-14	+4	-4	-1	+13	±0	+2	-25	+11
	死者数	大型貨物車 (1 当)	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
死者数	中型貨物車 (1 当)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	準中型貨物車 (1 当)	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3
	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6月末現在の都内全域の交通事故発生件数(本年累計)は1万4,815件で、前年同期220件増加し、死者52人で前年同期比5件減少となった。

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1,292件で、前年同期比

◎夜間は自転車等を視認しづらくすることを意識し、速度を落としての走行や、ハイビームを活用し安全確保を図ること。また、交差点で左折する際は、横断歩道や停止線の手前でいつでも停止できる速度に減速、または一時停止を行い、進行方面の安全を確認すること。

日時	6月30日(金) 2時15分頃発生(晴天)
場所	渋谷区内(国道246号線)
当事者	①自転車(男性30代死亡)×②事業用大型貨物車(男性30代)
状況	
概要	信号機のある交差点で、事業用大型貨物車が国道305号線から国道246号線へ左折進入した際、自転車横断帯を左方から右方へ進行していた自転車を見落とし衝突したもの。なお、車両側の信号は直進と左折が青色矢印の表示であり、自転車側の信号は青だった。

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

NX総研 2023年度 貨物輸送見通し(7月改訂)

と、2022年度の国内貨物総輸送量は前年度比1.6%減少と再び減少に転じたが、引き続き今年度も同



一方、今年度の自家用自動車は2.1%減少と2連続のマイナスを予測。ウエートの高い建設関連貨物が減少し、輸送量を大きく下押しする見込み。

NX総合研究所はこのほど、「2023(令和5)年度の経済と貨物輸送の見通し」を改訂し、国内貨物総輸送量は前回(4月)予測値を0.3%上方修正した。

営業用自動車0.7%増 2年ぶりプラスを予測

1.8%減少と下方修正した。輸送機関別にみると、2022年度の営業用自動車輸送量は1.7%減少と低迷したが、今年度は0.7%増加と2年ぶりにプラスに転換すると予測。消費関連・建設関連貨物はいずれも堅調に推移するが、建設関連貨物は引き続き低調な動きとなる見込み。

内需が若干上向くことを受け、消費関連貨物は1.8%、生産関連貨物は0.7%のそれぞれ増加と予測値を上方修正する一方、建設関連貨物は

一方、今年度の自家用自動車は2.1%減少と2連続のマイナスを予測。ウエートの高い建設関連貨物が減少し、輸送量を大きく下押しする見込み。

原油高騰対策を支援 申請8月末まで延長

東京都と中小企業振興公社は、「原油価格高騰等対策支援事業」として、E・MS(エコドライブ管理システム)なども対象。助成限度額は100万円(断熱改修コースと併せて、省エネコースなど他コースを申請する場合200万円)。

また、経営基盤安定化緊急対策事業は、同様に所定の要件を満たす中小企業者に対して専門家を派遣し、派遣を受けた事業者を対象に省エネ化や固定費削減に資する設備などの導入経費を助成するもの。助成限度額は100万円。詳細は、都中小公社ホームページを参照。

申請受付は、クール・ネット東京モビリティチーム(03・5990・5068/平日午前9時午後5時まで※午後零時〜1時までを除く)を窓口とする。受付期間は、6年3月末日

東京都H・Vトラック導入補助 7月24日から受付開始 制度の概要は既報(6月10日号)の通り。申請方法など詳細は、クール・ネット東京ホームページ(H・V)を参照。

東京都環境局は7月24日から、令和5年度「H・V導入補助金」の申請受付を開始した。都内に事業者または事業者を有する中小企業者(個人事業主を含む)がH・Vトラックを導入する資金を補助する。

申請受付は、クール・ネット東京モビリティチーム(03・5990・5068/平日午前9時午後5時まで※午後零時〜1時までを除く)を窓口とする。受付期間は、6年3月末日

環境省 自立型倉庫促進へ 省人・省エネ化に補助

環境省は、令和5年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(建築物等脱炭素化・レジリエンス強化促進事業)」の一環として、「自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業」の2次公募を行っている。これに伴い、執行団体の環境優良車普及機構(LEVO)が8月10日午後5時まで、申請受付を行っている。

補助要件は、倉庫事業者が営業倉庫内作業の省人化・省エネルギー化に資する機器(無人フォークリフトや無人搬送車、自動化倉庫設備など)と、再生可能エネルギー設備(太陽光発電設備など)を同時導入し、営業倉庫全体としてCO2排出量の大幅な削減が図られる事業など。詳細はLEVOホームページを参照。▽問い合わせ先LEVO補助事業執行部(03・5341・4728)

全日本トラック協会が6月、ホームページ(HP)に「物流の2024年問題特設ページ」を開設し、続いて7月に入り、厚生労働省も「時間外労働の上限規制適用猶予業種の特設サイト」を開設した。どちらも荷主企業などにトラック運送業界の置かれている現状について認識してもらい、協力を求める内容のもの。上限規制適用の猶予期限が8か月後に迫る中、荷主などがこれまでのように「モノが運べなくなる」状況を認識し、その回避に向けた行動を促せるか、正念場を迎えている。



「2024年問題」 相次ぎ特設サイト開設

全ト協の特設ページは「物流の2024年問題を知っていますか?」で始まり、「2024年問題」に対して何も対策を行わなかった場合には、営業用トラックの輸送能力が来年(2024年)には14.2%、2030年には34.1%が不足するという、NX総合研究所の試算を紹介。そうした事態になった場合、トラック事業者は長距離輸送ができなくなり、荷主においては必要な時に必要なものが届かないかもしれないことなどを説明している。

このため、荷主にお願いすることとして、働き方改革に取り組むための適正な運賃収受、燃料サーチャージや附帯作業料金など運送以外に発生する料金の収受に理解を求めている。

また、厚労省の特設サイトでは1運行当たりの平均荷待ち時間が1.34時間もあり、こうした荷待ちが解消されれば、1運行当たり平均拘束時間は10.38時間に短縮できると説明。

問題の認知度は着実に向上も 荷主の具体的対応はまだ少数

あつた場合、お互い協力して問題解決に取り組むよう促している。つまり、モノが届かなくなるような事態を回避するため、全ト協は適正運賃・料金の収受を、厚労省はドライバーの長時間労働是正に向けた対応について、それぞれの立場で要請している。

1年前、総合人材サービス会社が「2024年問題」について、メーカーや卸・小売りを中心に調査したところ、「知っている」は49.5%、「知っているが取り組みにくい」が70.6%だった。ところが、先頃、物流専門紙が「運輸安全・物流DX EXPO」会場でアンケート調査した結果は、「知っている」が94.4%となり、この1年間

で認知度は着実に上昇しているようだ。ただし、現状は「知っている」の域を出ていない。具体的な対応の動きとしては、日本百貨店協会が開店前納品を是正して、納品リードタイムを緩和することを各加盟店に通知したくらいで、まだまだ少ない状況にある。

政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」でも、「各々が取り組むべき事項を伝えることができれば」と記している。物流関係の広報強化が重要と指摘している。しかし、伝えるだけでは、理を起こしてもらえない。かけになるかもしれない。

(ライター 澤田誠)

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

『2024年問題』〜迫る物流危機〜

最終回

自動車運転者の時間外労働に対する上限規制適用に伴う、いわゆる「2024年問題」の克服に向けて、東京都トラック協会では各種施策を推進している。そこで、浅井隆会長および担当の原島藤壽副会長（物流政策委員長）に、物流ジャーナリスト・森田富士夫氏がインタビューし、対応方針についてお聞きした。

会員の取り組み支援

――「2024年問題」への対応が急がれています。業界における対応状況についてはどのように認識されていますか。

浅井 働き方改革関連法により、時間外労働の上限規制の適用が決まったのはコロナ禍前のことですが、業界ではその後のコロナ禍の影響により、各事業者はこれに対処するため、自社の事業のことに追われ、率直に言って、それほどではなかったというの

が実情です。

5年間、適用が猶予されたとはいえ、これまではコロナ禍という異常事態にあり、これといった対応を進められなかったのが実情ですから、我々としてはできれば、もう少し延長してほしいというのが本音です。

それと、この問題に対応するために、貨物自動車運送事業法改正により、「標準的な運賃」告示制度が導入されましたが、その告示がされたのが、新型コロナウイルス感染症が最初に拡大した時で、非常にタイミングが悪い時期でした。

さらにコロナ禍の影響が残る中で、様々な物価高騰が相次いだことから、とてもお客様に「標準的な運賃」をお示しして、適用をお願いできるような状況ではなくなっていました。

その後、適用期限が迫る中で、事業者もこの問題を意識して対応に動き出しています

が、それは、昨年後半あたりからではないかと思っています。期限まで半年余になつてきましたから、さすがに、最近はお客様のところに相談に行っている事業者が増えてい

きに関する資料なども配付して、取り組みを促してきたわけですが。

――ただ、「標準的な運賃」

届け出状況については、全国的にみても依然として低い水準にあり、さらなる取り組みが求められる状況です。

浅井 届け出に関して、どうも堅く考えられて、お客様と相談しても合意を得るのが難しい状況だからと届け出をしなかったり、厳しい事業環境が続く中で、お客様のところに持つていき交渉できるような状況でなかったこともあり、停滞していた面があったわけです。

このため、会員事業者に対して様々な機会を捉えて届け

「標準的な運賃」をツールに 対応原資の確保へ荷主交渉を

うです。

――東ト協としては、具体的にどのような対策を講じられてきたのですか。

浅井 コロナ禍、物価高騰という大変な事業環境の中で、この問題に対する認識や対応の深掘りが欠けていた面は否めませんが、本部や各支部で対策セミナーや勉強会などを行い、関係法令や取り組み手法を説明するなど、事業者の取り組みをサポートしてきました。標準的な運賃の届け出手続

大変という事業者が3割ぐらい、きつかなというところが半分ぐらいではないかと思っています。

政府が「政策パッケージ」 規制対応の追い風に

――ところで、最近の政府・行政の対応をみると、これまでとは「本気度」が違うように思われます。物流関係の閣僚会議を設けて「政策パッケージ」をまとめ、時限措置の「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」に関する措置が延長されました。いわば、問題解決には追い風の状況にあります。

浅井 確かに、これまでに

の物流は残業が年960時間を超えるようなドライバーの長時間労働により、支えられてきたわけです。

浅井 これまではサービスレベルを落とさないように、事業者、そしてドライバーが頑張ってきたのですが、これからはもう難しくなるといのが今の状況でしょう。

――では、今後どのように対応していくかですが、労働時間の短縮は当然として、短縮しても賃金水準を下げない、できれば上げていくようにすることが望まれるところです。ただ、問題はその原資をどのように確保していくかです。

浅井 昔の認可運賃とは違いますが、行政が「標準的な運賃」を告示し、あるべき運賃レベルを示しているわけですから、これを運賃交渉のツールとして活用していくべきです。それにより運賃を少しでも上げてもらい、待遇改善に充てていくべきでしょう。

若年労働力の奪い合いに

――トラック業界だけでなく、様々な分野で人手不足の状況ですから、事業継続のためにも、何とか賃金と労働時間の改善を進めていく必要があります。

浅井 建設業界なども大変なようですが、あらゆる業界で若年層の労働力の取り合いになっています。ですから、業界としても賃金を改善して

浅井会長にインタビューする森田氏



を入れて改善に取り組むかではないかと思っています。

浅井 何度も言うようですが、まずは取引先のお客様に業界の現状についてお知らせし、運賃改定をはじめとして、荷役作業の改善などについて協力をお願いしていく必要があると思っています。荷待ち時間の問題もそうです。

それにより、運送条件の改善を求めるのと、附帯料金などのアップをお願いする、この2つを進めるべきでしょう。さらに、燃料サーチャージについても、今後、政府の補助金が打ち切りとなれば、さらに値上がりしそうですから、導入に取り組むべきでしょう。サーチャージ導入の方が、運賃値上げに比べてお客様に認めてもらいやすいよう

必要な労働力を確保していく必要があると思います。昔は長時間働いて、それで収入を上げるという状況でしたが、今は働き方改革ということ

で、それが許されないわけですから、やはり賃金の水準自体を上げていかざるを得ないでしょう。

――そのために必要な原資を確保するには、やはり運賃収受の改善、つまり値上げを実現していく必要があります。

浅井 確かに、あくまで運賃問題にかかってくるわけですから、何とか頑張つて交渉を進めていく必要があります。

ただ、現実問題として難しいのは、需給関係のバランスが我々の業界の方に有利な状況にならないと、なかなか運賃は上がっていかないということです。そうした状況になつていけばと思っています。

――政府の「政策パッケージ」という追い風もあります。が、やはり重要なことは業界、そして事業者がどれだけ本腰

に入らなければならぬ。浅井 何度も言うようですが、まずは取引先のお客様に業界の現状についてお知らせし、運賃改定をはじめとして、荷役作業の改善などについて協力をお願いしていく必要があると思っています。荷待ち時間の問題もそうです。それにより、運送条件の改善を求めるのと、附帯料金などのアップをお願いする、この2つを進めるべきでしょう。さらに、燃料サーチャージについても、今後、政府の補助金が打ち切りとなれば、さらに値上がりしそうですから、導入に取り組むべきでしょう。サーチャージ導入の方が、運賃値上げに比べてお客様に認めてもらいやすいようです。また、契約の書面化をしつかりやるべきだと思います。そうすれば契約条件が明確になり、どこまでが運賃で料金かがはっきりしますから。当社（株式会社浅井）では、お客様にこういった条件で引き受けますと書面化しています。――「2024年問題」対応のため、時限措置として「標準的な運賃」告示とともに、「荷主対策の深度化」に関する措置が講じられています。浅井 荷主との適正取引や適正な運賃収受などに向けて講じられた措置ですが、重要なことは実際にどの程度の効力があるかではないかと思っています。今度の「政策パッケージ」には「トラックGメン」による監視強化や、「働きかけ」などの徹底が盛り込まれましたが、これまでより踏み込んだ実効性ある対応を望みたいところです。

政府 物流革新に向けた政策パッケージ

政府は、第2回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（6月2日開催）で、物流の「2024年問題」に対処するため、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定した。具体的な施策は次の通り（傍線部分は今年中に実行に移す施策／一部省略）。



政策のポイント

物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題がある。さらに、物流産業を魅了する職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞

が懸念される「2024年問題」に直面している。○何も対策を講じなければ、2024年度には**14%**、2030年度には**34%**の輸送力不足の可能性

○荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定

↓中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備

1. 具体的な施策
(1) 商慣行の見直し
物流プロセスにおいては、発荷主企業と着荷主企業との間の契約において商品の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主（主に発荷主）企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれる。このため、物流事業者間

者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多い。また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約のない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されている。一方で、物流事業者間

の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を受受すること

業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを行うとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価の收受を促進する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し
食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のもの2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求め、短いリードタイムが主流となっており、トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもちあわせて、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取り組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。

③ 物流産業における多重下請構造の是正
多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

④ トラックGメンの設置等
「トラックGメン」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含めた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等
トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づき働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が収受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底
トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるように、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

○具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入

② 納品期限（3分の1ルール）、短いリードタイム、物流コスト込み取引価格等の見直し
③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入
④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的

(2) 物流の効率化

① 即効性のある設備投資の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
② 「物流GX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、結果の公表、継続的

(3) 荷主・消費者の行動変容

① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取り組み
④ 再配達削減に向けた取り組み（再配達率「半減」に向けた対策を含む）
⑤ 物流に係る広報の推進

物流負荷軽減へ規制的措置

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流に則して大手の荷主企業が取り組むべき事項「ガイドライン」を示し、これら商慣行の見直しについて、前記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流に則して大手の荷主企業が取り組むべき事項「ガイドライン」を示し、これら商慣行の見直しについて、前記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流に則して大手の荷主企業が取り組むべき事項「ガイドライン」を示し、これら商慣行の見直しについて、前記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

（9面へ続く）

(8面から続く)

の安全の確保、人材の活用・育成も推進する必要がある。

①即効性のある設備投資の促進

物流事業者の営業所や倉庫等において、バース予約システムや、フォークリフト、自動倉庫や無人荷役機器の導入など自動化・機械化を進める。

また、トラックドライ

バーの労働時間を削減していくためには、荷主企業においても到着時間指定やパレット化を推進していくことが重要であることから、荷主企業における自主的な取り組みを促すとともに、設備・システム投資を推進する。

②物流GXの推進

トラックドライバーの担い手確保にも資するモーターシフト・モーターコンベーション(鉄道・新幹線を含む)を地域の実情に応じて促進するとともに、車両や施設等の省エネ化・脱炭素化を推進するなど、物流GXを実現していくため、次の取り組みを推進する。

(モーターシフトの強力な促進)

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーターシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーターコンベー

ションの展開を図るため

に、コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

また、貨物鉄道について、既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込みを強化するとともに、輸送力を増強するための施設整備を進める。エネルギー使用量やCO₂排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う。さらに、貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取り扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。

さらなる内航海運の活

用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進め

(カーボンニュートラル

ポート)

る。

これらによる貨物鉄道

や内航海運の輸送力増

強・活用について、後記

3.記載の2030年度

に向けた政府の中長期計

画の策定に向けて、定量

的に示せるよう、関係者

間で速やかに協議を開始

する。

EV等の電動車や、ス

ワップボディコンテナ車

面等の輸送効率の向上に

よる省エネ化に資する車

両の普及促進を進める。

ゼロエミッション船等

の開発・導入、生産基盤

の構築及び船員の教育訓

練環境の整備並びに内航

海運の脱炭素化に必要な

調査・技術開発及び連携

型省エネ船等の導入等の

取り組みを進める(以下

略)。

(物流施設等の省エネ化・

脱炭素化)

物流の脱炭素化に向け

て、物流施設における省

エネ型省人化機器及び再

生可能エネルギー設備等

の導入や、冷凍冷蔵倉庫

における脱炭素型自然冷

媒機器への転換、物流施

設やEVトラック等に対

して一体的かつ効率的に

エネルギー供給を行う取

り組み等を推進する。

る。

なスキームを具体化する。

(自動配送ロボットを活

用した物流DX)

低速・小型の自動配送

ロボットの公道走行によ

る配送サービスの拡大の

ため、多数台の自動配送

ロボットを同時操作する

技術や、インフラとの

協調による走行環境の拡

大、安全性・安定性の確

保などに関する技術の開

発を支援する。

(トラック輸送・荷役作

業等の効率化)

荷主企業等と連携して

荷待ち時間を削減するた

め、倉庫や貨物鉄道駅、

空港上屋等におけるバー

ス予約システム等の導入

を推進する。自動倉庫や

無人荷役機器等の荷役作

業の効率化等に資する機

器等の導入を推進する。

また、トラック事業者

における車両動態管理シ

ステムや配車管理システ

ム、求貨求車システム、

貨物鉄道におけるIoT

も活用した輸送余力等を

より広い対象に見える化

したシステム、トラック

ドライバー向け予約シス

テム、コンテナハンドリ

ングマネジメントシステ

ム等の輸送効率化に資す

るシステム等の導入や、

原価計算システム等のト

ラック事業者の価格交渉

力強化のためのシステ

ムの導入を推進する。さ

らに、自動運転技術等の

新技術の導入期に、個別

の事業者で新技術を用い

た車両等を保有すること

のハードルが高いため、

それらの導入を促進する

よう

も視野に入れつつ強力な

普及促進を図るほか、D

Xを活用した事業者間で

の遠隔点呼等の実現に向

けた調整を加速する。

商流情報と物流情報の

オープンプラットフォーム

を活用した共同輸配送

等による積載率向上に

向けた取り組みの普及促

進・拡大を図る。

トラックデータの利活

用・連携の仕組みの確立

を通じたトラック運行管

理の最適化に向けて、複

数の大型車メーカー間で

のデータの標準化を進め

るとともに、メーカーか

ら物流事業者へのデータ

の共有のための環境整備

を進めることにより、物

流事業者におけるデータ

の利活用を推進する。

(内航海運におけるDX)

(省略)

また、2024年度から

先行的な取り組みを開

始し、送電網等における

150km以上のドローン

航路の設定や、新東名高

速道路の一部区間におけ

る100km以上の自動運

転車用レーンの設定等を

行うほか、高速道路上の

車道以外の用地や地下を

活用した物流専用の自動

輸送についても、調査を

行う。

自動運転技術等の新技

術の導入期に、個別の事

業者で新技術を用いた車

両等を保有することのハ

ードルが高いため、それ

らの導入を促進するよう

な

間事業者間の港湾物流手

続き等を電子化・可視化

する「サイバーポート」

を推進する。

空港においては、待ち

時間短縮に資するトラッ

クドックマネジメントシ

ステムの導入を進める。

(フィジカルインターネ

ット)

中長期的に人口減少等

が進む中で、物流機能を

維持するにとどまらず、

我が国の産業競争力の源

泉としていくべく、効率

的な共同輸配送・共同拠

点利用の仕組みであるフ

ィジカルインターネット

の実現に向けて、202

2年3月に策定したロー

ドマップに従い、各種の

取り組みを着実に進めて

いく。特に、喫緊の取り

組みとして、業界ごとの

アクションプランの策

定・推進や、物流情報の

可視化・共有、電子タグ・

物流ロボットの等を活用

した輸配送・物流拠点の自

動化・デジタル化、地域

レベルでのモデルケース

創出を推進する。

(港湾や空港における入

退場の円滑化や手続きの

電子化)

港湾での待ち時間短縮

や荷役効率化に向け、新・

港湾情報システム「CO

NPAS」の横展開や遠

隔操作RTGの導入等、

「ヒトを支援するAIタ

ーミナル」の取り組みの

社会実装を進めるとと

ともに、AIターミナルの

利用拡大を図る

ため、事業者による導入

やそれに対応するための

物流拠点の改修等を進め

るとともに、紛失・流出

改善に資する技術開発を

推進する。

また、港湾物流全体の

生産性向上やデータの利

活用による機動的な港湾

政策の実施に向けて、民

事業者及び内航海運事業

者

が共通して使用可能な

大型コンテナのあり方を

検討し、その導入を促進

するとともに、それに対

応するための貨物駅の改

修、トップリフターの導

入等推進する。また、国

際海上コンテナに対応す

る低床型貨車の導入等を

推進する。

⑤物流拠点の機能強化や

物流ネットワークの形

成支援

(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結

節点として重要な役割を

果たす営業倉庫が202

4年問題等の社会情勢の

急激な変化に的確に対応

できるよう、流通業務の

総合化及び効率化の促進

に関する法律(平成17年

法律第85号)の計画認定

制度に関し効果的な見直

しを行い、物流GX・D

X設備等の導入に加え、

物流施設の整備・機能強

化を推進する。また、災

害時等におけるサプライ

チェーンの確保及び円滑

な支援助物資物流の実現

のため、非常用電源設備

の導入促進等により物流

施設の災害対応能力の強

化等を推進し、地域にお

ける防災力の強化等を推

進する。

貨物鉄道について、現

在に貨物列車が走行してい

る線区や災害時等に貨物

列車が走行する蓋然性が

高い線区については基幹

的鉄道ネットワークとし

て維持・機能向上を図る

とともに(一部略)、輸送

障害に強い貨物鉄道ネッ

トワークを構築する。ま

た、災害時に貨物鉄道が

一部寸断された場合であ

っても、迅速、かつ、安定

的に代行輸送を実施でき

るため、IC・港湾・空

港等の整備と連携して地

方公共団体が行うアクセ

ス道路の整備に対して、

支援を行う。さらに、中

継輸送の実用化・普及に

資する拠点の整備等を推

進する。

IC周辺等で道路等の

関連都市インフラの整備

等を推進するとともに、

積極的な土地利用の最適

化を図ることで、物流施

設等を誘致しやすい環境

を形成する。

モーターシフト等に対

応するための内航フェリ

ー・RORO船ターミナ

ルの機能強化として、船

舶大型化等に対応した岸

壁等の港湾施設の整備

や、荷役効率化に向けた

ターミナルにおけるシャ

ー位置管理等のシステ

ム整備、貨物輸送需要を

踏まえたシャーシ置き

場、小口貨物積み替え施

設、リーフアープラグ等

の整備を推進する。

⑥高速道路のトラック速

度規制の引き上げ

交通安全の観点から現

在80km毎時とされている

高速自動車国道上の大型

貨物自動車の最高速度に

ついて、交通事故の発生

状況のほか、車両の安全

に係る新技術の普及状況

などを確認した上で、引

き上げる方向で調整する。

(10面へ続く)

生産性向上へ物流DXを推進

「標準的な運賃」水準見直しへ

(9面から続く)



の規制措置等の導入に向けて取り組む。

に、前記③や再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すインセンティブの付与に向けて調整するなど、宅配事業者の負担軽減に資する取り組みを進める。また、2024年度に不足する輸送力を補うため、再配達率を半減にする緊急的な対策を講じる。

に、前記③や再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すインセンティブの付与に向けて調整するなど、宅配事業者の負担軽減に資する取り組みを進める。また、2024年度に不足する輸送力を補うため、再配達率を半減にする緊急的な対策を講じる。

の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主企業や元請事業者に適正に転嫁できるよう、2023年中に、「標準運送約款」の見直しを図る。

2030年度には輸送力が34%（トラックドライバー134万人相当）不足する可能性があることを踏まえると、規制措置の導入・適用により物流の適正化の効果を上げつつ、物流の生産性向上をさらに進める必要がある。このため、モーダルシフトに必要となるハード整備をはじめとする前記1.の各種施策について、2024年度予算案の編成過程において、輸送力逼迫の見通しを踏まえつつ、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

⑦労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現

また、ダブル連結トラックの積載率向上を図るため、高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備を促進する。

⑧特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上

特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続き期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

⑨ダブル連結トラックの導入促進

1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能で、ダブル連結トラックの導入を図り、トラック輸送の省人化を促進する。ダブル連結トラックの普及に向けた取り組みとして、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、運行路線の拡充等に向けて調整するとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを整備する。

⑩貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、集配に係る駐車に関する規制緩和の要望が依然として寄せられていることから、こうした要望も踏まえつつ、交通実態等に応じたきめ細かな取り組みをより一層推進する。

⑪地域物流等における共同輸配送の促進

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。

⑫軽トラック事業の適正運営や安全確保

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業に

おける安全対策を強化する。同時に、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払いに必要な措置を講じた上で、個人事業主間での車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用する事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。

⑬女性や若者等の多様な人材の活用・育成

トラック運送業における深刻な担い手不足を解消するべく、快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、荷積み・荷卸しの負担が物流事業者にとって非常に負担となっていることから、こうした負担軽減に資するツールゲートリフター等の設備の導入やフォークリフトの免許取得を促し、物流業界の働き方改革や担い手確保を図る。女性や若者等の多様な人材の

①荷主の経営者層の意識改革・行動変容

経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取り組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなど

②荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表

荷主企業・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取り組みを進めることを後押しするため、荷主企業・物流事業者による物流改善の取り組みや実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて、1.(1)①「荷主・物流事業者間における物流負担の軽減」の取り組みとあわせて具体化する。

③消費者の意識改革・行動変容を促す取り組み

急いで受け取る必要のない荷物については、消費者がよりゆとりを持つた配達日時を指定（輸送モードの選択も含む）するなど、消費者の意識改革・行動変容を促す取り組みを進める。

④再配達率「半減」を含む再配達削減

再配達率が高止まりし、宅配事業者の負担が増えており、特に、タワーマンションにおいて、1個運ぶのに30分以上かかる場合もあるなど、その改善が必要である。そのため、コンビニ・ガソリンスタンドでの受け取りやマンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取り組み等を推進するとともに

⑤物流に係る広報の推進

より広く荷主企業や消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現のため、各々が取り組むべき事項を伝えるため、官民連携して強力に広報を推進する。

2. 施策の効果（2024年度分）

このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運ばなくなる可能性がある。

3. 今後の進め方

1年以内に具体的な成果が得られるよう、前記1.で今年中に講ずる施策として傍線を付した内容を含め、次の通り、年明けに目指す措置から逆算して時系列で整理し、3段階で推進する。

（2024年初）

○通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化

○2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

この政策パッケージの各施策の取り組み状況について、2024年度における輸送力不足の解消に目処をつけることを念頭に、2024年初にフォロアップを行う。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

○2024年度に向けた入、「自主行動計画」の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する（6月2日公表）。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

国交省 物流センサス

出荷量の減少率が拡大

国土交通省 庫業の4産業から貨物
は7月7日、令の動きを捉えたもの。
そのウエートが高まっている。

和3(2021) 2021年調査結果によると、年間出荷量は23億2000万トで、前回(2015年調査)に比べて8・2%減少し、減少傾向が拡大した(以下、増減は前回調査比)。

流動量の分担率について、代表輸送機関(出発地点から目的地の間で最も長い距離を輸送した輸送機関)別にみると、引き続き「自家用・営業用トラック」の分担率が

出荷量を発地域別にみ 85・5%と高い。

同調査は5年ごとに実施。貨物の出発地点から積み替えを経て到着地点までの流動（純流動）を把握するため、荷主側（鉱業・製造業・卸売業・倉庫）の流動を調査した。このうち、自家用トラックの分担率は16・7％で4・7ポイント低下し、減少傾向にある。これに対して、営業用トラックの分担率は68・8％で5・9ポイント上昇し、

東京高速道路
交通安全協議会
東ト総合会
館で第41回
通常総会（Web併
用）を開催し、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
議・承認するととも
に期满了に伴う役員

浅井会長を再任 事故防止対策を徹底



京都トラック協会 取り組んでいきたい」と述べた。

冒頭 浅井会長 今年度事業計画では、
がいさつし、「管 交通安全意識の高揚と事

管理者など関係機関と連携し、広報活動や研修会・講習会などを実施するほか、交通安全キャンペーンにおける街頭指導活動などを推進する。

また、役員改選では、浅井会長をはじめ、水野功（東ト協副会長）・森日出男・秋山利裕・今沢宏之・椎名幸子各副会長を再任し、新副会長に川勝敏弘氏（日本自動車ターミナル代表取締役専務）と坪井修一氏（信号器材東京支店長）を選任。また、山崎正専務理事・東ト協専務理事を再任した。

国土交通省（7月11日） 一郎▽道路局総務課長
 国土交通審議官（鉄道局長）上原淳▽鉄道局長
 （内閣府総合海洋政策推進事務局長）村田茂樹▽
 大臣官房危機管理・運輸
 安全政策審議官（大臣官
 房公文書監理官）藤原威
 合裕史

動 向 ファイル

法の一部改正、施行。こ



いま植物園が人気

いま植物園が人気だ。NHKの連続テレビ小説『らんまん』は、日本の植物分類学の基礎を築いた植物学者の牧野富太郎がモデルとなっていて、植物に向き合う姿が関心を触発したことも一役買っている。コロナ禍で家庭菜園や鉢植えなどを自分でやっていることもあり、触発された一人としてそうではないかと思っている。

触発されついでに、東京・文京区白山の「小石川植物園」に出掛けてみた。正式名称は東京大学大学院理学系研究科附属植物園といかめしい。日本最古の近代植物園で、広さは16万1588平方メートル。学問の発展にかかわっていることは、入つてすぐのところにある「精子発見のソテツ」の出迎えた。



精子が発見されたソテツ①とイチヨウ②(小石川植物園)

特徴を見ながら園内を巡り歩いてみよう

その精子発見は1896(明治29)年のことで、ソテツからの発見に先立って、精子が発見されたイチヨウがイロハモミジ並木の先にある。裸子植物に動いている精子が、いることを世界で初めて発見したことは、国際的な業績となっている。

このソテツは、鹿児島市内に現存するものからの分株だが、イチヨウは植物園にもとから植えられていたものという。また、世界とのつながりを思わせるメンデルのブドウや、ニュートンのリンゴもある。

ブドウの分株は、遺伝の法則を発見し、遺伝学の基礎を築いたメンデルが実験に用いたもので、1914(大正3)年に送られてきた。その後、本家のメンデル記念館のブドウが消滅したことがわかり、ここから里帰りさせたブドウの株というエピソードがついている。

リンゴの実が木から落ちるのを見て、「万有引力の法則」を発見した有名な逸話があるリンゴの木は、ニュートン生家にあつたものを接ぎ木によって、各国の科学に

いろいろな楽しみに出会うことも

関係のある施設に分譲されて育てられており、この木が物理学とのつながりをみせているわけだ。イロハカエデの並木は今の時期、青モミジが真っ盛りだが、秋の色づいた頃にはモミジのトンネルとなるだろうと、思いながら園内を見て歩いていると、クマノザクラの若木を見つけた。

植物の経緯はわからないが、このサクラは2018(平成30)年3月に、103年ぶりに紀伊半島で発見された野生の新種で、当時大きなニュースにもなった。サクラといえば、東京・八王子市甘里町の多摩森林科学園など思いが飛ぶ。植物園なのだが、里山歩きをするような園で、全国から収集された約250種1800本のサクラが目玉だ。

いまは時期ではないが、バードウォッチングや昆虫、樹木園を楽しめる。さて、小石川植物園のことだが、その温室はコンクリー



ラン室(神代植物公園)



真映えのするショットにも都合がよい。

大温室は花などが良く見えるようになっていて、植栽も通路より少し高い位置にあつて見やすくなつており、小笠原の地質を再現した小笠原植物室は東京都ならではのものです。

都心部にある都市公園のような新宿・内藤町の新宿御苑も、歴史のある大温室を有した植物園で、明治時代からの歴史を刻んでいる。植物園は植物の研究や普及を目的として、そのため植物を収集・栽培したり、植物標本をつくり保存するところで、学術的な雰囲気強いイメージがある。同時に、観光資源や都市公園の側面も植物園の重要な役割だ。

植物園が人を呼ぶという話題は少ないものの、時にはひと休みして癒やされる、都会や身近な街のオアシスともなっている。植物園が人を呼ぶという話題は少ないものの、時にはひと休みして癒やされる、都会や身近な街のオアシスともなっている。



バラ園(神代植物公園)

ポケット

今回は「極彩色の百鬼夜行」をテーマに、伝統工芸や現代アートを融合させつつ、鬼や妖怪などを登場させた怪しくも、魅力的な世界が楽しめる。今回は「極彩色の百鬼夜行」をテーマに、伝統工芸や現代アートを融合させつつ、鬼や妖怪などを登場させた怪しくも、魅力的な世界が楽しめる。

どこかお化け屋敷の怪しい感覚もある「和のあかり×百段階段2023 極彩色の百鬼夜行」は9月24日までの開催です。



「ター」があるのかと驚きます。百段階段の入口からは、階段が奥まで続く光景に少しめまいを覚えます。映画『千と千尋の神隠し』のモデルになったといわれるだけあつて、何かが出てきそうな雰囲気は十分です。

老舗ホテルに現れたアートのお化け屋敷

最初の「十敷の間」では「異界へと続く道」と題した幻想的な生け花が飾られています。次の「漁樵の間」は、彫刻や日本画が天井・壁を埋め尽くしており、7部屋の中でも最も豪華絢爛なのですが、今回は「鬼の住処」をテーマに、巨大な水晶に極彩色の怪しい光が当てられ、おどろおどろしい雰囲気になります(写真)。浴衣で来ていた若い女性たちが、キツネのお面をつけながら写真を撮っていました。

このほか、すずきの日本画の装飾のある部屋には、実際のすずきを生け、白狐が姿をのぞかせる部屋もあります。

このほか、すずきの日本画の装飾のある部屋には、実際のすずきを生け、白狐が姿をのぞかせる部屋もあります。

ミッド目

中古レコードショップに足を運ぶようになって。お目当ての盤に出会うと、ジャケットから当時の風景や音色がよみがえってくる。これぞ至福

のひととき◆店内はシニアばかりではない。若者も、外国人の姿も散見される。CDやネットの音楽配信サービスに押されつつも、レコードの音に惹かれていたレコード人気、そつと針を落とす、よく曲を味わう。この手間は空を飛ばすのも魅力◆昔、実家には蓄音機があった。ハンドルの回して動かすレトロな装置

をジャケットから取り出だ。かすかな雑音とともに、生活に大きな潤いをもたらしてくれた◆震災被災地で蓄音機の音色が励みになったと聞く。コロナ禍の閉ざされた日々では、どれほど多くの人が音楽に救われ、癒されたことだろう。

た◆7月31日は「蓄音機の日」である。1877年、エジソンが蓄音機の特許を得た日だといふ。

た◆7月31日は「蓄音機の日」である。1877年、エジソンが蓄音機の特許を得た日だといふ。