

『2024年問題』迫る物流危機

特別編

物流の「2024年問題」として、トラックドライバーなどに対する時間外労働の上限規制適用が約4か月後に迫り、トラック運送業界ではその規制対応が急がれている。こうした中で、東京都トラック協会は全日本トラック協会との共催により11月13日、「標準的な運賃」活用セミナーを開催し、講師の日本PMIコンサルティング・小坂真弘代表取締役が、「2024年問題」の影響やその克服に向けて必要な「標準的な運賃」の取組などについて解説した。そこで、今回は同氏の解説を踏まえ、「2024年問題」をめぐる最近の動向について取りまとめた。

「2024年問題」に19(令和元)年度データについては、政府が関係閣下に基づく試算による、改正改善基準告示による、物流革新緊急パッケージや「物流革新緊急パッケージ」を策定するなどの、政府を挙げての対応に動いている。

慢性的なドライバー不足の状況にある中で、2024(令和6)年4月から、ドライバーに対する時間外労働の上限規制と改正「改善基準告示」が適用される。これに伴いドライバー不足がさらに深刻化し、物流の大宗を担うトラックの輸送能力不足により物流が停滞し、社会・経済活動に様々な影響が懸念されるからだ。

徐々に規制影響が

では、来年4月以降、どの程度の輸送能力不足が生じるのか。

NX総合研究所の20

ドライバー確保に向け「標準的な運賃」収受

時間労働が規制されるため、徐々に不足状態が強まるのは避けられない。ところで、輸送能力不足が予測されるとはいえ、ドライバー数や車両数という輸送能力自体は必ずしも低下しているわけではない。

総務省の「労働力調査」によると、2019年のドライバー数は約86万人と横ばいの状況にあり、必ずしも減っていない。また、緑ナンバーの事業用貨物自動車数は少しずつだが、増えている状況にある(図1)。

また、厚生労働省の賃金構造基本統計調査によると、大型貨物自動車運転者の年間給与は2010年(平成22)年以降、小幅ながら上昇しており(図2)、事業者はドライバー確保に向けて徐々に待遇改善を進めつつあるようだ。

今回のセミナー講師の小坂氏は、こうしたデータを踏まえ、マスコミなどで指摘されるように、必ずしも荷物が運ばなくなるような深刻な事態にはならないのではないかと指摘する。

いずれにしても、来年4月以降、時間外労働の上限・年間960時間、改善基準告示による1年間の拘束時間・原則3300時間(労使協定を結ぶことで3400時間)を遵守することが求めら

図1 営業用トラック台数と運転者数の推移

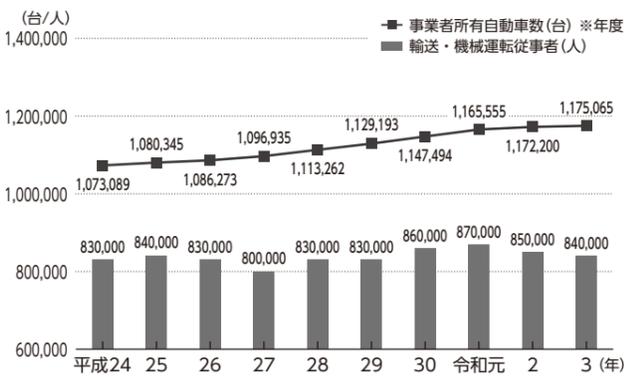


図2 トラック運転者の年間所得額の推移

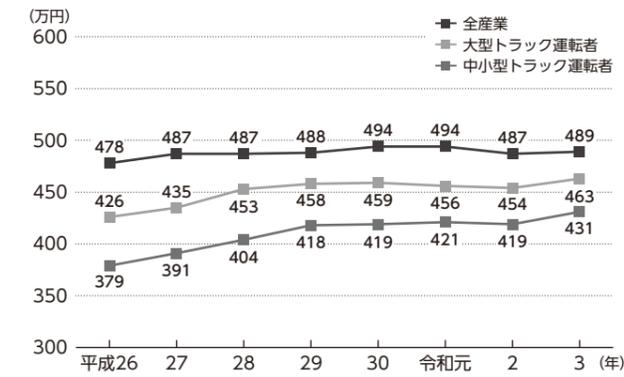
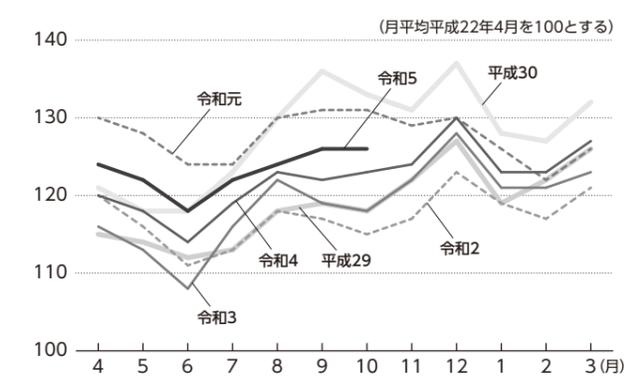


図3 WebKIT成約運賃指数の推移



資料：国土交通省、総務省、厚生労働省、日本貨物運送協同組合連合会

れ、これら労働時間規制の遵守が徹底されれば、輸送能力への影響もより顕在化することになる。

対応策「待ったなし」

こうした問題を含めて、来年4月以降の状況が気になるところだが、このままではいずれ、輸送能力不足に陥るのは避けられず、対応策の推進は「待ったなし」の状況にある。

輸送力不足が顕在化へ 荷主と運賃改善交渉を

交渉が難しい環境に

では、輸送力不足が本格的に顕在化するのはいつ頃になるのか。小坂氏は目安として運賃動向を挙げる。

こうした状況の中で、

輸送力の不足と運賃の値上げは表裏一体の関係があり、実際に輸送能力が不足している状態になれば、運賃が急上昇する。

このため、一般的には荷物が少しでも運ばないとなれば、まずスポット運賃が1・2倍、1・3倍と上がり、運ぶ車両が足りなくなると本当に輸送能力不足の事態になれば、運賃が急上昇する。

なかには値上げを相談しながら、逆の下げろというケースもあるという。荷主側も様々な物価高騰の影響を受けており、運賃値上げ交渉の壁は高く、理解を得るのは容易ではない状況のようだ。

小坂氏は運賃が上がらない原因として、①輸送能力が不足していない、②事業者数が多く、足並みが揃わない、③多層化(事業者同士の取引が多岐にわたる)、④標準的な運賃に強制力がない、⑤事業者側も交渉方法、原価計算を熟知していない——問題を挙げる。

業界において、運賃収受の改善へ足並みが揃わないことも問題だが、「標準的な運賃」に強制力がないことから、運賃交渉しても収受できない事業者が多い。

小坂氏は交渉に当たって、「標準的な運賃」の運賃表をそのまま提示しても荷主の理解を得るのは難しいことから、現行の収受運賃や荷主の経営状況なども考慮して交渉に臨むべき、とアドバイスする。

業界においては現行の収受運賃と比べて5割、さらに2倍も上げなければ「標準的な運賃」に達しない場合もあるようだが、それほど大幅な値上げには、荷主側も話になりかねない。

まず、交渉の方針として「標準的な運賃」の満額を目指すのか、また、取引先の業績や日頃の考え方などを事前に確認し、どの程度の水準を提

示するかを判断して交渉する必要があるとする。「標準的な運賃」はあくまで一つのベンチマークとなるものであり、例えば、現時点では「標準的な運賃」の4割引の水準を下限とし、その後の状況に応じて改善を要請するといった、柔軟な対応が必要と説く。

「標準的な運賃」改定へ「標準的な運賃」告示はもとより2024年3月末までの期限措置だったが、貨物自動車運送事業法の改正により、当分の間の措置として継続されることになった。これにより、国が発注する公共工事などの積算根拠に反映されるようになるなど、これまでより「標準的な運賃」を収受しやすくなる。

また、国土省では現在、「標準的な運賃」と「標準運送約款」の見直しに向けた検討会で、その見直しを検討しており、来年初めに告示や通達を改正する方針だ。さらに、この見直しにより、近年の人員費や燃料価格など物価高を反映した新たな運賃表を示す予定だ。

また、これまで貨物課長通達で定めていた特殊車両5車種(海上コンテナなど)の割増率についても、これを告示に格上げする見込み。作業料金や付帯作業料金の単価、備車手数料についても告示することを検討している。

東ト協 「2024年問題」セミナー

賃金・就業規則見直し 社内制度整備テーマに

東京都トラック協会は、業界が直面する大きな課題である「2024年問題」に対応に資するため、2回にわたり、令和5年度「2024年問題」セミナー(Web併用)を開催する。

4月から、自動車運送業務の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることに伴う、いわゆる「2024年問題」に対応したドライバーの賃金改定や就業規則改定など、必要な社内制度の見直しなどについて解説する。

東ト協は今年度事業計画で、「2024年問題」

東ト協は、b参加が400人(それぞれ先着順/定員になり次第、受付終了)。

セミナーでは、社会保険労務士法人NACマネジメント研究所の小林弘和氏が「2024年問題」に対応する社内制度の見直しの進め方について、と題して講演する。

▽問い合わせ先 東ト協業務部交通・環境G(☎03・3359・6257)

定期健康診断 フォローアップセミナー

東ト協は12月5日、「定期健康診断フォローアップセミナー」を開催している。

申し込みは、東ト協ホームページ/セミナー情報掲載の同セミナー「受講申込フォーム」から行う。

▽問い合わせ先 東ト協業務部交通・環境G(☎03・3359・6257)

東ト協 5年度 経営者セミナー

東ト協は12月4日、令和5年度経営者セミナーを開催する。参加費は無料。

時間は午後3時〜4時30分。受講取締役の諏訪貴子氏が

東ト協 PCセミナー

東ト協は11月17日、hatGPTの業務での活用事例を紹介するとともに、DX推進講座では、IT情報講座では、話題のC

労働条件改善へ原資確保を あるべき人件費提示し交渉

東ト協は11月13日、東ト協総会館7階大会議室で、全日本トラック協会との共催により、令和5年度「標準的な賃金」活用セミナー(Web併用)を開催した。

開催に当たり、原島藤壽副会長(物流政策委員長)があいさつし、「2024年問題」としてドライバー不足が懸念されているが、その原因は全産業平均より賃金が1



いく必要がある。そのために届出をしない前に進まない。まず届出をお願いしたい」と取り組みを呼びかけた。

小坂氏は、自社原価による原価計算において、現在のドライバーの人件費などではなく、「2024年問題」対応のために必要な人件費を乗せし、少なくとも手取りが減らないようにする必要があると指摘。また、

12月4日開催

東ト協は12月4日、令和5年度経営者セミナーを開催する。参加費は無料。

時間は午後3時〜4時30分。受講取締役の諏訪貴子氏が

東ト協 5年度 経営者セミナー

東ト協は12月4日、令和5年度経営者セミナーを開催する。参加費は無料。

時間は午後3時〜4時30分。受講取締役の諏訪貴子氏が

「標準的な賃金」活用セミナー

東ト協は11月13日、東ト協総会館7階大会議室で、全日本トラック協会との共催により、令和5年度「標準的な賃金」活用セミナー(Web併用)を開催した。

開催に当たり、原島藤壽副会長(物流政策委員長)があいさつし、「2024年問題」としてドライバー不足が懸念されているが、その原因は全産業平均より賃金が1

セミナーでは、講師の日本PMIコンサルティング・小坂真弘氏が「標準的な賃金」活用セミナー「標準的な賃金」活用セミナー「標準的な賃金」活用セミナー

国交省 秋の勲章伝達式

国交省は11月13日、東京都港区の東京プリンスホテルで、令和5年度秋の叙勲式を開催した。

国交省関係の秋の叙勲受章者は303人。東ト協では水野功副会長(千代田運輸・多摩支部)が旭日小綬章を受章した。

水野氏が旭日小綬章

水野氏は、国交省関係の秋の叙勲受章者として、旭日小綬章を受章した。

伝達式では、水野氏に立派な勲章を授け、今後の活躍を期待する旨の激励が行われた。

寄附

東京都トラック交通連児等助成財団に、次の方から寄附がありました。

◇東京輸送経営研究会 写真浅井隆会長に寄附金を手渡す坂井氏と矢萩氏

日程ボード

- 12月1〜15日
- 2日(土) 東京都南千住備蓄倉庫運用訓練(南千住備蓄倉庫) 13時〜
- 12日(水) 10時30分 鉄鋼

お悔やみ

坂本 太氏(東邦物流代表取締役・深川支部) 11月7日、死去。50歳。告別式は11月16日、千葉県市川市の昭和セモノ本八幡儀式殿で執り行った。喪主は妻、恩慶氏。

町田 保夫氏(町田運送代表取締役・深川支部) 11月13日、死去。80歳。通夜は11月20日、告別式は翌21日、江東区の心行寺で執り行った。喪主は長男、拓紀氏。

協会日誌

- 11月1〜15日
- 4日(月) 15時 経営者セミナー(東ト協総会館)
- 5日(火) 11時30分 交通栄誉章「緑十字銅章」伝達式(グラウンドアーケード)
- 6日(水) 13時30分 総務小委員会(東ト協総会館)
- 7日(木) 15時 事務局長連絡会秋期研修会(事務局部長会)
- 8日(金) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 9日(土) 13時30分 総務小委員会(東ト協総会館)
- 10日(日) 15時 経営者セミナー(東ト協総会館)
- 11日(月) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 12日(火) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 13日(水) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 14日(木) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 15日(金) 15時 女性部正副本部協議(同)

軽油の価格

☆スタンド	平均 = 131.1円
☆ローリー	平均 = 118.2円
☆元売り発行カード	平均 = 126.3円
☆ディーラー発行カード	平均 = 126.7円

10月分の軽油価格は、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)。

寄附

東京都トラック交通連児等助成財団に、次の方から寄附がありました。

◇東京輸送経営研究会 写真浅井隆会長に寄附金を手渡す坂井氏と矢萩氏

お悔やみ

坂本 太氏(東邦物流代表取締役・深川支部) 11月7日、死去。50歳。告別式は11月16日、千葉県市川市の昭和セモノ本八幡儀式殿で執り行った。喪主は妻、恩慶氏。

町田 保夫氏(町田運送代表取締役・深川支部) 11月13日、死去。80歳。通夜は11月20日、告別式は翌21日、江東区の心行寺で執り行った。喪主は長男、拓紀氏。

協会日誌

- 11月1〜15日
- 4日(月) 15時 経営者セミナー(東ト協総会館)
- 5日(火) 11時30分 交通栄誉章「緑十字銅章」伝達式(グラウンドアーケード)
- 6日(水) 13時30分 総務小委員会(東ト協総会館)
- 7日(木) 15時 事務局長連絡会秋期研修会(事務局部長会)
- 8日(金) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 9日(土) 13時30分 総務小委員会(東ト協総会館)
- 10日(日) 15時 経営者セミナー(東ト協総会館)
- 11日(月) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 12日(火) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 13日(水) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 14日(木) 15時 女性部正副本部協議(同)
- 15日(金) 15時 女性部正副本部協議(同)

お悔やみ

坂本 太氏(東邦物流代表取締役・深川支部) 11月7日、死去。50歳。告別式は11月16日、千葉県市川市の昭和セモノ本八幡儀式殿で執り行った。喪主は妻、恩慶氏。

町田 保夫氏(町田運送代表取締役・深川支部) 11月13日、死去。80歳。通夜は11月20日、告別式は翌21日、江東区の心行寺で執り行った。喪主は長男、拓紀氏。

東運支局5年 陸運関係従事者表彰

東京運輸支局は11月22日、東ト総合会館で、令和5年陸運関係従事者ならびに自動車運送事業運行管理者・整備管理者の支局長表彰式を開催した。

今年度の受賞者は、尾崎支局長は式辞で受賞者の功績をたたえ、受賞を祝した。表彰式には来賓として、東ト協の原玲子副会長が出席し、「明日からも業界のため、会社のため、ご家族のために、それぞれの職場で渾身ご努力いただきたい」と祝辞を述べた。



東ト協関係6人受賞

東ト協関係では陸運関係従事者5人と運行管理者1人が受賞した。表彰式では、トラック部門を代表して、比志島久樹氏(日本ロジテム・品川支部)に尾崎行雄支局長から表彰状が授与された。

受賞者は次の通り(敬称略、カッコ内は会社名・所属支部)。(陸運関係従事者) 簡居茂樹(京橋運送・中央)▽比志島久樹(日本ロジテム・品川)▽富田淳史(同)▽大淵和幸(ワタコー・葛飾)▽佐藤明(JR東日本環境アークセス・足立)(運行管理者) 山本丈詞(東昌運輸・多摩)

東ト協会員29事業所受賞



東京運輸支局は11月22日、新宿区の東京都トラック総合会館(東ト総合会館)で、令和5年「貨物自動車運送事業等安全性優良事業所表彰式」(Gマーク表彰)を開催した。今年度は29事業所が受賞し、尾崎行雄支局長が各事業所の代表などに表彰状を授与した。

松原副会長は祝辞で、「利用者に選ばれる優良事業所を目指す」と述べた。今年度の表彰事業所は次の通り。

総合警備保障警送東京支社警送国立支店▽S B Sロジコム関東支店▽アッシュティ支店▽大昌運輸東京営業所▽鈴直運輸本社営業所▽丸和運送本社営業所▽ジェイアール総研サ

東運支局5年 安全性優良事業所表彰

状態を授与した。尾崎支局長は式辞で、表彰事業所は「法令遵守の徹底、事業運営において安全・安心の確保への高い意識と、その確立に向けた積極的な取り組みをされている」とたたえた。

この後、受賞事業所を代表して、鈴直運輸代表取締役の鈴木健之氏が謝辞に立ち、「今後とも運送事業の一層の発展のため、誠心誠意、努力していきたい」と述べた。

1ピス国立営業所▽多摩運送立川営業所▽渡辺運輸本社営業所▽宝運送本社営業所▽松丸工事運輸本社営業所▽西濃運輸世田谷支店▽鎗田運輸八王子支店▽鎌倉運輸本社営業所▽J P ロジステイクス青梅支店▽同板橋支店▽堀内運送本社営業所▽日本郵便豊島郵便局▽同立川郵便局▽佐川急便東京路線営業所▽同千代田営業所▽ロジスベック東京営業所▽アクロストランスポート芝浦営業所▽東海運東京営業所▽岩瀬運輸機工本社▽システムライン本社営業所▽近物レックス足立支店▽村山運輸本社営業所▽晴海レミコン輸送本社営業所▽サンノウ本社営業所

トラック事故速報 死亡事故

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

①交差点で右折する際は、対向車および周囲の交通状況に特段の注意を払い、指差し呼称等の安全確認を徹底すること。特に深夜、明け方は視認性が低下するので、いつもより速度を落として運転すること。また、右折運転者からは対向二輪車の速度は遅く、距離は遠くに見えやすい特性を踏まえ、危険予測運転に努めること。

日時 11月9日(木) 5時00分頃発生(晴天)

場所 江東区内(東京湾岸道路)

当事者 ①自動二輪車(男性20代死亡) × ②事業用大型貨物車(男性50代)

状況

概要 事業用大型貨物車が信号機のある交差点において、有明方向から辰巳方向に右折した際、対向車線を直進してきた自動二輪車と衝突した。なお、事業用大型貨物車が進行していた車線には右折車線が2つあるが、いずれの車線も進行していたかは不明である。

日時 11月15日(水) 4時45分頃発生(曇天)

場所 三鷹市内(新武蔵境通り)

当事者 ①自動二輪車(男性70代死亡) × ②事業用大型貨物車(男性50代)

状況

概要 事業用大型貨物車が信号機のある交差点において、武蔵境方向から小金井方向へ信号に従って右折中、対向車線を直進してきた自動二輪車と衝突した。

違反別 営業用トラック関与の交通事故 令和5年10月末年間累計

発生件数	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	ハンドルふれ	信号無視	徐行違反	右左折	その他	計												
												1当件数	関与事故件数	(前年比)									
大型	79	58	21	7	0	13	4	0	0	50	232												
関与事故件数	76	44	30	7	0	13	5	0	0	104	279												
(前年比)	-15	+9	±0	+4	-1	+2	+3	±0	±0	+8	+10												
中型	57	39	18	10	0	18	5	0	0	43	190												
関与事故件数	58	36	24	10	0	17	6	0	0	84	235												
(前年比)	+8	-14	±0	+5	-1	-1	-2	±0	-1	+2	-4												
普通・軽	114	87	39	8	2	26	11	0	1	78	366												
関与事故件数	121	82	50	8	2	23	11	1	1	187	486												
(前年比)	+19	+16	-1	-5	-1	-2	+6	±0	+1	+31	+64												
合計	371	181	146	27	22	50	15	3	1	127	943												
関与事故件数	396	174	186	27	20	47	16	5	1	382	1,254												
(前年比)	+39	+28	-5	-4	±0	+9	+7	+3	-1	-72	+4												
死者数	621	365	224	52	24	107	35	3	2	298	1,731												
関与事故件数	651	336	290	52	22	100	38	6	2	757	2,254												
(前年比)	+51	+39	-6	±0	-3	+8	+14	+3	-1	-31	+74												
大型貨物車(1当)	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	7												
中型貨物車(1当)	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2												
準中型貨物車(1当)	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	5												
普通・軽貨物車(1当)	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	4												

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10月末現在の都内全域の交通事故発生件数(本年累計)は2万5,701件で、前年同期比1,041件増加し、死者数は103人で前年同期比2件減少となった。営業用貨物車の関与事故(「違反別」表の下端「注」参照)発生件数(本年累計)は2,254件で、前年同期比74件増加し、死者数は18人で前年同期比8件増加となった。事故類型別では、右左折時の車両相互事故が275件で前年同期比4件増加し、死者数は4人だった。違反別では、安全不確認による関与事故件数が651件で、前年同期比51件増加となっている。

トラックドライバーのための 危険予知トレーニング



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

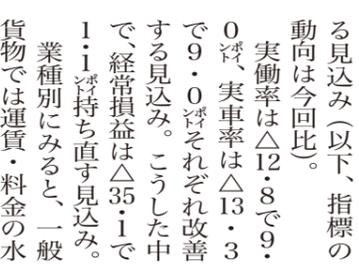
関交協 オリジナル 冊子 トラックドライバーのための 危険予知トレーニング

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。



輸送数量は改善傾向も 転嫁進まず景況悪化に

全日本トラック協会は、このほど、第123回「トラック運送業界の景況感」調査結果(7~9月期、速報)をまとめた。それによると、一般貨物の輸送数量は増加傾向にあるが、燃料をはじめコスト上昇の輸送原価を適切に転嫁できないことから、景況感の判断指標は△(マイナス)33.5と前回調査(4~6月期)より1.4ポイント悪化した(以下、指標動向は前回比)。輸送数量の増加に伴い、実働率は△21.8で1.4ポイント、実車率も△22.3で0.9ポイントそれぞれ改善。こうした中で経常損益は△36.2で3.0ポイント悪化した。



業種別に見ると、一般貨物では輸送数量が△27.5で27.7ポイント持ち直し、運賃・料金水準は16.7で0.8ポイントの小幅改善。これに伴い、営業収入は△41.7で10.5ポイント、営業利益は△54.2で6.7ポイントそれぞれ改善した。また、宅配以外の特積貨物では輸送数量が△37.5で27.7ポイント持ち直し、運賃・料金水準は16.7で0.8ポイントの小幅改善。これに伴い、営業収入は△41.7で10.5ポイント、営業利益は△54.2で6.7ポイントそれぞれ改善した。

今後の見通しは、引き続き輸送数量などが持ち直し、景況感の指標は△25.0で8.5ポイント改善する見込み(以下、指標の動向は前回比)。実働率は△12.8で9.0ポイント、実車率は△13.3で9.0ポイントそれぞれ改善する見込み。こうした中で、経常損益は△35.1で1.1ポイント持ち直し見込み。業種別に見ると、一般貨物では輸賃・料金の水準が21.3で3.3ポイント下がるが、輸送数量が△15.3で13.7ポイント持ち直すことから、営業収入は△14.8で10.3ポイント、営業利益は△29.5で3.8ポイントそれぞれ改善する見込み。

景況感調査 全ト協 7~9月期

業種別に見ると、一般貨物では輸送数量が△27.5で27.7ポイント持ち直し、運賃・料金水準は16.7で0.8ポイントの小幅改善。これに伴い、営業収入は△41.7で10.5ポイント、営業利益は△54.2で6.7ポイントそれぞれ改善した。

また、宅配以外の特積貨物では輸送数量が△37.5で27.7ポイント持ち直し、運賃・料金水準は16.7で0.8ポイントの小幅改善。これに伴い、営業収入は△41.7で10.5ポイント、営業利益は△54.2で6.7ポイントそれぞれ改善した。

宅配貨物では、輸送数量が0.0で7.1ポイント改善し、運賃・料金の水準が28.6で7.2ポイント上昇することから、営業収入は△28.6で7.1ポイント、営業利益は△21.4で7.1ポイント改善した。

運行管理者試験/貨物

運行管理者試験センターは、令和5年度第2回運行管理者試験(貨物試験)を実施する。試験方法はC B T方式のみ。実施概要は次の通り。

- ▽試験期間 6年2月17日(希) 3月17日(希)
- ▽試験地・受験会場 望する日時で受験
- ▽試験申請 12月11日~6年1月17日
- ▽試験料 600円(税込み)

運輸安全マネジメント

自動車事故対策機構(NASVA)は、運輸安全マネジメント各セミナーを順次開催する。令和6年1~3月の開催日程などは、次の通り(カッコ内・定員)。

- ▽ガイドラインセミナー(40人) 11月26日
- ▽リスク管理セミナー(各日16人) 11月15日

次期は持ち直しへ

宅配貨物では、輸送数量が0.0で7.1ポイント改善し、運賃・料金の水準が28.6で7.2ポイント上昇することから、営業収入は△28.6で7.1ポイント、営業利益は△21.4で7.1ポイント改善した。



トコは何もしないが人間の一番の心配はなにを3つだ

道路法施行令など改正

国土交通省所管の「道路法施行令および建築基準法施行令の一部を改正する政令」が11月10日、公布された。来年4月1日から施行される。

- ①基礎講習修了者 国土交通大臣認定の講習実施機関で、平成7年4月1日以降の試験の種類に
- ②インターネット申請 利用料など新規申請6

高速に「水素等供給施設」 クリーンエネ車の普及へ

国土交通省は、道路法施行令改正により、高速自動車道または自動車専用道路のSA・PAにおいて、設置可能な占有物件の許可対象として、既に許可対象となつていない給油所と同様、「水素等供給施設」を規定した。

6年1~3月順次開催

国土交通省は、令和6年1~3月の開催日程などは、次の通り(カッコ内・定員)。

- ▽ガイドラインセミナー(40人) 11月26日
- ▽リスク管理セミナー(各日16人) 11月15日

エコドライブ活動コンクール

国土交通省は、令和5年度エコドライブ活動コンクールを開催する。審査の結果、国土交通大臣賞(事業部門)は南信州広域タクシー(長野県)が受賞。事業部門の入賞者のうち都内事業者は、次の通り。

都内の7社が入賞のうち2社は優秀賞

国土交通省は、令和5年度エコドライブ活動コンクールを開催する。審査の結果、国土交通大臣賞(事業部門)は南信州広域タクシー(長野県)が受賞。事業部門の入賞者のうち都内事業者は、次の通り。

働き方改革アンケート

国土交通省は、トラック運送事業者などを対象に、「働き方改革」に関するアンケートを実施している。回答期間は12月15日まで。アンケートの内容など、詳しくは同センターホームページを参照。

向ファイル

国土交通省は、トラック運送事業者に対する行政処分等について、2024年問題の解決に向けて、早期に実施すべき施策を盛り込んだ「物流革新緊急パッケージ」を策定。荷主・元請事業者に対する「集中監視月間(11・12月)実施や標準的な運賃」引き上げ、大手荷主などに荷待ちや荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付けなどを盛り込む(6日)。

東京都トラック協会

東京都トラック協会は、自由民主党東京都支部連合会に対し、全日本トラック協会の「トラック関係施策に関する要望

働き方改革の推進に向けた施策を検討する

国土交通省は、トラック運送事業者などを対象に、「働き方改革」に関するアンケートを実施している。回答期間は12月15日まで。アンケートの内容など、詳しくは同センターホームページを参照。

年末ジャンボ宝くじが12月22日まで発売されている。売り場の光景はすっかり年末の風物詩となっており、大当たり当選を出した全国各地の売り場や、ご利益のあるパワースポットなどの情報が飛び交う。1等賞金(前後賞込み)はなんと10億円(当選23本)である。一攫千金の夢を、と思いたい。発売枚数が4億6千万枚と聞くとちよつと引いてしまう。



このほか、両国回向院、浅草寺、稲森(杉の森)神社、神田明神など、富くじの発売は数十か所に及んだが、天保の改革により、天保13(1842)年にすべて廃された。その後は、昭和20(1945)年7月の、現在の宝くじにつながる「勝利」の登場まで、宝くじ空白期が続く。「勝利」は戦費調達を狙ったものだが、発売最終日が8月15日だったため、「負札」と呼ばれた。



湯島天神

があつたようだ。

ただ、そこには今年の運の総決算とか来年の運勢を占うとか、いろいろな理屈が交差する。なかでも「夢は買わなければ当たらない」との鉄板の名言が頭の中で先行し、ついつい売り場の前に立つてしまう。

日本での宝くじの始まりは、江戸時代初期に摂津国にある箕面山龍安寺で、元旦から7日までの参詣者の中から3人の当選者に「福運のお守り」を授与したという。その後、お守りが次第に金銭などに変化し、人気を得て拡大していった。

徳川幕府はそれに対して禁令を発したが、寺社については修復費用調達のため、宝くじの発行を認めた。特に谷中(上野)の感応寺(現天王寺)、目黒の泰叡山(目黒不動)、湯島の菅公廟(湯島天神)を、都下の三富といひ、賑わいを見せた。

坊巷透話

ルポライター
飛鳥井 恭司

稲森神社と富塚



夢でもこれからの運氣占いにも

富くじの抽選日には当選番号を知らせる「商売があつたほどだから想像がつく」。「当選日に狂奔して叫ぶ者がいる。これは富くじの第1等の札の番号を知らせる者。その者は1字を4文で売って生計を立てている。一晩一走りして100文の銭をもうける。それで1升の米が買える」とのこと。早く当選を知りたい人からのニーズ

「抽選を待つ町人たちの会話は庶民の夢のオンパレード。そして、くだんのエセ大金持ちが自分の当選番号を確認するところは身につまされる。



販わう宝くじ売り場

「当たらないと思いつつ、万に一つのわずかな望みをかけてしまう。富札に夢を託した人が多かったらうし、幸運が降って来た時の歓喜ぶりは今も変わらないだろう。

一攫千金の庶民の夢は落語のネタにも。「宿屋の富」「夢金」「御慶」、そして「水屋の富」には日頃大金を持ったことのない者のほろつとした悲哀が。

大当たりを願って、景気づけにしゃれめかして「宿屋の富」の当たり「パワースポット」へ。嘶はみすばらしい身なりの男が「これは世を欺く仮の姿で本当は大名に金を貸しているほど大金持ちだ」とホラをふいて、宿屋に逗留。富くじ売りの内職をして宿屋の主人から、仕方なく分けなしの一分を出して富くじ1枚を買わせる。

一分は一両の4分の1という高価なもの。大ボラを吹いたためか「千両当たたら半分は宿屋の主人にあげると約束」(主人がいなくなると、分けなしの一分とられちゃった……。一文無しになつたと本音をもらす)。

その抽選の当日、ぶらぶら歩いているうちに、富くじ興行をしている湯島天神へ(古今亭志ん生・志ん朝系が湯島天神、柳家小さん系は稲森神社としてい

武蔵村山市に駅が誕生



都内で唯一、鉄道駅がない武蔵村山市ですが、東京都は昨年、多摩都市モノレールの上北台駅と箱根ヶ崎駅間(約7.5km)の延伸を正式に決定し、2024年(令和6年)の開業を計画しています。



多摩都市モノレール上北台駅

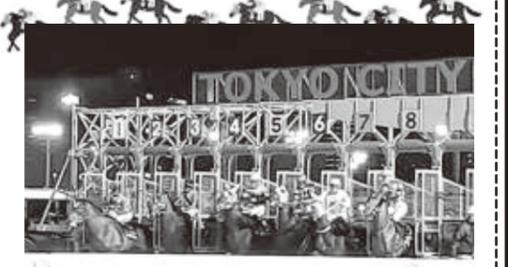
対岸にあるため、徒歩で約20分かかる状況です。鉄道がない地域では、路線バスが頑張っているのですが、その一方で通

多摩都市モノレール 上北台駅

住所：東大和市上北台1丁目

ポケット

たこ焼き日標に賭ける



大井競馬場の心地よさ

子を見るのも楽しみです。と素人なので、馬のコンディションなどは分からないのですが、この馬は緊張して落ち着いているな、興奮しているな、思いつき走っている、「非効率」なところが何か落ち着きますし、とてもぜいたくだと思つています。中央競馬の土・日曜のレースのように混んでいないのも、居心地がいいです。



今回は3レースやつてすべて負けてしまいました。が、次回は府中の東京競馬場でリベンジし、勝利の味もつ煮とビールをいただくつもりです。

秋は本来、暑さも寒さも程よく、生活環境も落ち着く時期。快適で心の余裕も生まれてくる。芸術を楽しむには絶好の季節なのだろう。◆美術館・博物館では展覧会やイベントが目白押し。短い秋を横目に「芸術の秋」を実感しよう。上野の森美術館でモネの「積みわら」「睡蓮」連作などを鑑賞した◆連作は同じ構図で異なる時期・時刻・天候を描き、光の色合いや雰囲気の変化を捉えたもの。差し込む光の情景を描写している。だからモネは「光の画家」と呼ばれる◆逆に絵を通して社会に光を当てているのが、覆面アーティストのバンクシー。ウクレレで、破壊された建物に描いた「柔道着の大人を投げ飛ばす小さな子ども」などが話題になった。中東の分離壁にも和平の光を届けてきた◆音楽の分野では、ロシアのピアノリストが自国で演奏活動ができず、亡命先で演奏せざるを得ないという理不尽な実態も報道されている◆キナ臭いニュースが多い。映画や舞台、美術や音楽、文学など、芸術活動を自由に展開できることが、健全な社会のパロメーターではないか。「芸術の秋」が危うい。