

東ト協「2024年問題」テーマ 日経新聞にシリーズ広告

「物流の2024年問題」の年を迎え、東京都トラック協会(浅井隆会長)は1月下旬から2月上旬にかけて、「日経新聞」東京版首都圏版に「2024年問題」をテーマとした3回連載のシリーズ広告を掲載した。今年4月から、トラック運転者に対する時間外労働の上限規制が適用されることに伴い、輸送力不足の事態が懸念されている。こうした事態を回避するには、「標準的な運賃」に基づく適正な運賃・料金収受や取引条件などの見直しが必要不可欠から、これら対策の実現に理解を求める趣旨の広告を掲載したものだ。

「2024年問題」の改革推進支援助成金を活用し、日経新聞に3回連載のシリーズ広告を掲載。燃料価格高騰や慢性業界をはじめ社会的な理解が必要なことから、東ト協では「戦略的な広報」を掲げ、各種広報を展開してきた。

その一環として昨年1月、厚生労働省の「働き方改革推進支援助成金」を活用し、日経新聞に3回連載のシリーズ広告を掲載し、トラック運転者に対する時間外労働の上限規制が適用されることに伴い、輸送力不足の事態が懸念されている。こうした事態を回避するには、「標準的な運賃」に基づく適正な運賃・料金収受や取引条件などの見直しが必要不可欠から、これら対策の実現に理解を求める趣旨の広告を掲載したものだ。

1月23日付 「物流の2024年問題」の年を迎え、東京都トラック協会(浅井隆会長)は1月下旬から2月上旬にかけて、「日経新聞」東京版首都圏版に「2024年問題」をテーマとした3回連載のシリーズ広告を掲載した。今年4月から、トラック運転者に対する時間外労働の上限規制が適用されることに伴い、輸送力不足の事態が懸念されている。こうした事態を回避するには、「標準的な運賃」に基づく適正な運賃・料金収受や取引条件などの見直しが必要不可欠から、これら対策の実現に理解を求める趣旨の広告を掲載したものだ。

1月30日付 「トラック輸送とは、モノを運ぶこと、だけじゃない。」

2月6日付 「トラックは、"無頼士"と侮られる。一方、トラックは、パイロットだと思えば、"無頼士"と侮られる。」

東ト協 三組織合同新年会



日、港区の明治記念館で、令和6年の合同新年会を開催した。新年会は、5年度合同セミナーに引き続き開催したもので、三組織の会員事業者が多数参加。また、来賓として東京運輸支局の尾崎行雄支局長や、東ト協の浅井隆会長をはじめ、各副会長・支部長などが出席した。

冒頭、ロジ研の田中本部長が主催者を代表してあいさつ。「2024年問題や標準的な運賃への対応で大変なことと思う

引き続き、来賓として尾崎支局長があいさつ。東ト協会員事業者による能登半島地震に伴う救援物資輸送に感謝の意を示した後、「持続可能な物流の実現のため、トラックGメンをはじめ関係機関が連携して、取引環境の適正化やドライバーの労働環境の改善、担い手不足の解消に向けて着実に取り組んでいきたい」と述べた。

引き続き、2回目の同トラック輸送が社会を支える重要な役割を果たしていることや、業界が取り組む「2024年問題」対策などに理解を求める方針だ。

国交省 要請など 是正指導213件 荷主・元請2社に初の勧告

国土交通省は1月26日、令和5年11月12月に実施したトラックGメンによる「集中監視月間」の結果を公表した。それによると、同月間中、「要請」などを計213件実施するとともに、荷主・元請事業者2社に対し、初めて貨物自動車運送事業法に基づき「勧告」を行い、是正を求めた。

同月間では、トラック運送事業者への全数調査や、トラックGメンが関係省庁と連携して行ったヒアリングなどで入手した情報に基づき、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主・元請に対する監視を抜本的に強化。その結果、164件の「要請」(荷主82件・元請77件・その他5件)と、

「勧告」を受けたのは荷主・王子マテリア(違反原因行為/長時間の荷待ち)と、元請・ヤマト運輸(同/長時間の荷待ち、契約にない附帯業務、運賃・料金の不当な据え置き、過積載運行の指示など)。

これら「勧告」「要請」などを実施した事業者には早急な是正を促すとともに、改善計画の提出を指示。今後、フォローアップを行い、改善が図られない場合、さらなる法的な措置を含めて厳正に対処する方針。

東ト協ロジスティクス研究会(田中敏之本部長)・青年部(出島康佑本部長)・女性部(原玲子本部長)の三組織は2月6日

冒頭、ロジ研の田中本部長が主催者を代表してあいさつ。「2024年問題や標準的な運賃への対応で大変なことと思う

引き続き、来賓として尾崎支局長があいさつ。東ト協会員事業者による能登半島地震に伴う救援物資輸送に感謝の意を示した後、「持続可能な物流の実現のため、トラックGメンをはじめ関係機関が連携して、取引環境の適正化やドライバーの労働環境の改善、担い手不足の解消に向けて着実に取り組んでいきたい」と述べた。

引き続き、2回目の同トラック輸送が社会を支える重要な役割を果たしていることや、業界が取り組む「2024年問題」対策などに理解を求める方針だ。

引き続き、2回目の同トラック輸送が社会を支える重要な役割を果たしていることや、業界が取り組む「2024年問題」対策などに理解を求める方針だ。

持続可能な運送事業へ さらに結束し課題解決

この後、青年部の出島本部長の発声により乾杯し、課題克服を期し

引き続き、2回目の同トラック輸送が社会を支える重要な役割を果たしていることや、業界が取り組む「2024年問題」対策などに理解を求める方針だ。

引き続き、2回目の同トラック輸送が社会を支える重要な役割を果たしていることや、業界が取り組む「2024年問題」対策などに理解を求める方針だ。

引き続き、2回目の同トラック輸送が社会を支える重要な役割を果たしていることや、業界が取り組む「2024年問題」対策などに理解を求める方針だ。

紙面あない

特集「2024年問題(特別編)」 2
東ト協専門部長インタビュー 4
全ト協東ト協求人サイト構築支援 5
東ト協、車輪脱落事故防止へ研修会 7
2023・24年度の貨物輸送見通し 7

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用

『2024年問題』 迫る物流危機

特別編

専門部会長にインタビュー

(その1)

いよいよ今年4月から、トラック運転者に対する時間外労働の上限規制が適用され、輸送力不足が懸念される「2024年問題」に直面する。

労働時間規制の強化に伴い、運転者の不足状態がさらに強まり、各事業者では対応策として必要な運転者の増員や輸送業務の効率化などを進めていく必要がある。

ただ、輸送貨物や業態などに応じて事情は異なる。そこで、東京都トラック協会の各専門部会長(委員長)にインタビューし、各部会での対応状況や今後の取り組みなどについて聞いた。



引越専門部会

部会長 福本 勝由

繁忙期の対応が厳しい状況

時間外労働の上限規制に対応するには、運転時間や作業時間を管理する必要があるが、作業時間はお客様の都合により異なる上、引越繁忙期にはどうするかなど対応が厳しい状況にある。

近距離の引越では、運転者が運転と引越作業を行うことも多く、決まった休憩時間を取らず、労働時間が長くなる傾向にある。上限規制の制約で、場合によってはすべての引越を行えなくなることも懸念される。

上限規制を遵守するためには、運転者や作業員を増やす必要があるが、慢性的な労働力不足の中で対応には限界がある。

また、運転者が引越作業のリーダーを兼ねることも多く、負担が重くなるため、待遇改善を図る必要がある。しかし、その分コストがかかることにもなるわけで、引越料金への反映が必要になる。

引越の仕方もかつてより変わってきており、消費財は見積もりサイトなどで料金を比較し、とく安く良いとする傾向が強くなっている。

ただ、見積もりと実際の作業量・時間とが相違し、トラブルになる場合もみられる。業界における引越料金の指標・目安のようなものや、見積もり時のチェック機能などが必要だと思ふ。



タンクトラック専門部会

部会長 神保 義昭

引き続き三位一体で取り組む

部会として研修会を行うなど対応を取り組んできたが、基本的には決まった区間の輸送となることから、事業者によって多少の差があるとして、上限規制への対応は進んでいると思う。

輸送の仕方を工夫することで、長距離輸送でも対応可能な見込みである。

将来的な、さらなる労働時間の削減に取り組むことにしている。

荷主やユーザーにも、この問題について比較的理解されており、荷積み荷下ろし時の待機時間の削減など、事業者の取り組みだけでは対応が難しいことも、荷主やユーザーと効率的な対策を検討し、将来的に輸送を維持・継続するためには、やはり「標準的な運賃」並みの運賃を収受する必要がある。今後さらに各事業者が交渉を進めていかなければならない。



木材専門部会

部会長 海老原 雅巳

運賃交渉と効率化進め打開へ

木材輸送ではかつて、出荷待ちの待機時間に加え、過積載や積載方法の問題などがあつた。しかし、荷主勧告制度やトラックGメンなどにより、コンプライアンスを重視する流れになり、無茶な要求をする荷主が減り、以前に比べて工場での待機時間の問題も改善が進んでいる。

このため、上限規制への対応が可能なる状況になりつつある。

ただ、長らく台積み・立米単価が上がらない状況が続いており、加えて運転者不足とその高齢化が進みつつある。将来的には、運賃単価の低い荷主の仕事については優先度を低くせざるを得ず、部分的にモノを運べなくなる状態となってしまう懸念がある。

木材輸送に限らないが、4月から始まる上限規制などへの対応を進める一方で、効率化を進めなければならない事業経営が難しくなるおそれがある。

実際に規制開始後、どのような影響が出るかは予測が難しいが、いずれにしても、問題解決には「標準的な運賃」並みの運賃が収受できれば、運転者不足や高齢化への対策が可能となる。

このため、荷主と運賃交渉を行うとともに、この機に輸送の効率化を進めることで、この危機を乗り越えていきたい。



鉄鋼専門部会

部会長 三村 文雄

作業負担軽減に向け工夫必要

昨秋以降、日本鉄鋼連盟が「物流の適正化・生産性の向上に向けた自主行動計画」を公表し、荷待ち・荷役作業の2時間以内ルールへの対応策を講じた。さらに、大手鉄鋼メーカーが相次いで鋼材運賃の値上げを表明するなど、鋼材輸送では取り巻く環境が大きく変化している。

「2024年問題」に対応し、今後も鋼材輸送を維持していくために、再生産可能な運賃を確保し、これにより労働環境を他産業並みに整備し、労働時間も短縮するなど改善を進めていかなければならない。

そのために必要な運賃の改善には「標準的な運賃」が大きな後押しとなるわけで、それにより運賃の値上げを実現させていく必要がある。

業界では運転者の確保が大きな課題だが、鋼材輸送に従事する運転者の年齢構成は51歳以上が半数を超え、高齢化が顕著な状況にある。また、荷受の改善には「標準的な運賃」が大きな後押しとなるわけで、それにより運賃の値上げを実現させていく必要がある。

このため、付帯作業の見直しや作業負担の軽減に向けて工夫を凝らす必要がある。荷主の理解を得ながら、しっかりと検討していきたいと思ふ。



出版・印刷・製本・取次専門部会

部会長 瀧澤 賢司

商慣行の見直し進め時短へ

出版物のコンビニエンスストア配送問題では、版元・取次・書店と輸送を加えた「四位一体」で対応したが、今回の「2024年問題」対応でも、荷主を含めた業界全体で話し合いを進めている。

以前の業量が多くモノを運べない状況から、今や運ぶモノ自体が減り、宅配日を増やすなど効率化を進めていかざるを得ない状況。その中で、出版物輸送を止めないための方法を模索している。

出版物輸送は店舗別仕分け・積み込み・返品回収など、輸送の付帯作業が多く、長時間労働となる傾向にある。特に、コンビニ配送は深夜業務が中心で、運転者の労働環境は厳しい状況にある。

こうした中で労働時間を短縮するには、輸送回数の削減や時間指定の緩和など、商慣行の見直しを進める必要がある。また、重量による運賃体系では業量が減った場合に採算が合わなくなることを、運賃体系の見直しも必要と考えている。

これらの問題の解決には、やはり「標準的な運賃」の収受が重要。まずは各事業者が荷主と交渉を進める必要があるが、部会としては個別では解決できない共通の問題に取り組み、業界全体で少しでも解決の方向に向かうようにしていきたい。



海上コンテナ専門部会

部会長 福岡 淳一

長時間の荷待ち改善へ協議

海上コンテナ輸送では以前から長時間の荷待ちが問題となっており、東京都港湾局やコンテナターミナルと改善に向けた協議を進め、一部で改善がみられるが、全ての問題が解決されたわけではない。

このため、各事業者が上限規制にどう対応しているかが課題となっている。

さらに、東京港周辺にシャシープールを確保できない問題もある。東京港から離れた場所では運転時間が増え、長時間労働につながる。

また、海コン輸送の運賃は港からのラウンド輸送に基づくことが一般的だが、各ゲートの混雑状況は考慮されていない。

送るものではない。また、袋物の輸送では手積み手下ろしによる荷役を改善する必要がある。セメント業界では、「2024年問題」対応の自主行動計画が策定されており、業界の対応が必ずしもはつきりとしていない。運送事業者は安定供給に向けて難しい対応を迫られており、全ト協部会などで対応策を検討していきたい。

人手不足への対応としては、プロドライバーという職業が選択肢に入るように、待遇改善や作業内容も改善していく必要があると考えている。



セメント専門部会

部会長 鎮目 隆雄

待遇や作業改善で人材確保

バルク車によるセメント輸送は、全日本トラック協会セメント部会のアンケート調査でも、レアケースを除き、待機時間は大きな問題となっていない。

ただ、首都圏では、1台の車両が1日に複数の荷主へ輸送するため、労働時間の上限規制が大き

く影響し、特に協力会社の中では対応が困難という事業者があり、このため4月以降、輸送力が減少するところもある。

荷主側では、輸送力の減少に対して車両を増やすよう求めているが、車両価格の高騰や納車の長期化、加えて運転者不足により、簡単に対応できない。運送事業者は安定供給に向けて難しい対応を迫られており、全ト協部会などで対応策を検討していきたい。

人手不足への対応としては、プロドライバーという職業が選択肢に入るように、待遇改善や作業内容も改善していく必要があると考えている。

運輸 点描

目前に迫ってきた「2024年問題」への対応状況から、トラック運送業界におけるロケーション・デバインド(立地的差異)といったものが見えてきた。大都市から遠い地方の事業者ほど長距離輸送が多く、対応が難しい傾向にある。その点、東京都トラック協会の会員事業者では長距離輸送が少なく、中距離輸送や近距離輸送が多いという、優位な条件にある。この立地的な優位性をリクルート面で活かしていくべきだろう。

ケーススタディ ドライバー確保へ創意工夫

多くの運送事業者はドライバー不足に悩まされ、今年に入ってから、保有車両台数よりドライバー数が少ない事業者も珍しくない。「ドライバーを確保できればもっと仕事ができるのに、募集してもなかなか応募者がこない」という状況だ。ただ、減車を踏み切るまでには至らず、車両を保有し続けているケースが多い。

4月以降、労働時間規制の強化で、ドライバー不足がさらに深刻になるとみられるが、東ト協会員の場合、立地的な優位性を生かせば、ドライバーを確保できるはずだ。まず、女性ドライバー

多くの運送事業者はドライバー不足に悩まされ、今年に入ってから、保有車両台数よりドライバー数が少ない事業者も珍しくない。「ドライバーを確保できればもっと仕事ができるのに、募集してもなかなか応募者がこない」という状況だ。ただ、減車を踏み切るまでには至らず、車両を保有し続けているケースが多い。

4月以降、労働時間規制の強化で、ドライバー不足がさらに深刻になるとみられるが、東ト協会員の場合、立地的な優位性を生かせば、ドライバーを確保できるはずだ。まず、女性ドライバー

東京なら多様な雇用が可能 優位な条件を生かし対応を

経営者なら、多様な人材が集まるはず。さらに事例を挙げれば、ある運送事業者に取材に行った時に産休で休んでいる女性ドライバーがいた。この会社では産休を取った女性ドライバーは初めてという。この会社の経営者は「産休は当たり前。産休が終わって彼女が職場に戻り、働けるまでサポートする。彼女が子育てができるまでサポートする。会社かどうかが当社の試金石」と捉えていた。

別の事業者では、育児を申請してきた男性ドライバーがいたという。社内の検討し、これからはそのようにできる会社にならないといけないという判断し、育児の間のフォロ体制を整えた。こうしたような女性たちのポテンシャルを生かせるような、働き方に理解のある、働き方に理解のある

都内ではこうした結婚して子供が生まれたので、一時退職したという女性が多い。このような女性たちのポテンシャルを生かせるような、働き方に理解のある、働き方に理解のある

都内ではこうした結婚して子供が生まれたので、一時退職したという女性が多い。このような女性たちのポテンシャルを生かせるような、働き方に理解のある、働き方に理解のある

貨物運送 業種平均の半分以下

公正取引委員会と中小企業庁はこのほど、法令違反などが多く認められる27業種の事業者団体による、「法遵守状況の自主点検フォローアップ結果」を公表した。

令和4年度業種(下請法違反行為が多)の回答は45.5%と2.9%低下。27業種平均(84.5%)、19業種平均(85.2%)をともに大きく下回っている。一方、受注者と

法遵守自主点検 フォローアップ結果

公正取引委員会と中小企業庁はこのほど、法令違反などが多く認められる27業種の事業者団体による、「法遵守状況の自主点検フォローアップ結果」を公表した。

令和4年度業種(下請法違反行為が多)の回答は45.5%と2.9%低下。27業種平均(84.5%)、19業種平均(85.2%)をともに大きく下回っている。一方、受注者と



また、「社内規定・マニュアルを整備」など法令遵守に向けた社内管理体制については、道路貨物運送業では「管理体制を構築していない」との回答が49.3%と約半数。27業種平均(27.7%)より大幅に多く、整備が進んでいない。

直近1年間に実施した取引適正化に向けた取り組みに関しては、道路貨物運送業では「経営トップが方針を社内・取引先に発信」が27.9%と最も多く、27業種平均(17.1%)より多い。一方、「取引適正化に向けて実施した取り組みはない」が16.5%あった。

中小の賃上げ実現へ 価格転嫁対策を指示

中小企業庁など政府関係省庁による「中小企業の活力向上に関するワーキンググループ」(1月19日開催)で、森屋宏内閣官房副長官が関係省庁に対し、中小企業の賃上げ実現に向けて、価格転嫁対策を指示した。

春闘交渉を控え、特に中小企業で昨年を上回る賃金引き上げの実現に向けて指示した。今後の対策としては、昨年9月の「価格交渉促進

資金繰り支援へ新制度 経営者保証提供が不要

経済産業省は、政府の「デジタル完全脱却」のための総合経済対策に基づき、新たな資金繰り支援策を実施する。

中小企業の4割が利用している信用保証制度について、保証料上乗せにより経営者保証の提供を不要とする信用保証制度を創設するもの。

新たな制度は3月15日から、受付を開始する予定。これに先立ち2月16日から、要件確認などの事前審査を開始する。

国土交通省は、 「標準的な運賃」 告示制度(令和2 年4月告示)の浸 透・活用状況など の実態を把握する ため、貨物自動車 運送事業者を対象 にWebアンケート 調査を実施して いる。これに伴い、同調 への協力を呼びかけて いる。

国土交通省は、「標準的な運賃」告示制度(令和2年4月告示)の浸透・活用状況などの実態を把握するため、貨物自動車運送事業者を対象にWebアンケート調査を実施している。これに伴い、同調への協力を呼びかけている。

調査内容は「標準的な運賃」の認知状況や5年度契約における原価計算

国交省「標準的な運賃」 Webアンケート調査

国土交通省は、「標準的な運賃」告示制度(令和2年4月告示)の浸透・活用状況などの実態を把握するため、貨物自動車運送事業者を対象にWebアンケート調査を実施している。これに伴い、同調への協力を呼びかけている。

調査内容は「標準的な運賃」の認知状況や5年度契約における原価計算

調査内容は「標準的な運賃」の認知状況や5年度契約における原価計算



アンケートサイト
2次元コード

3月13日開催 中小企業庁は、発注側 企業と受注側企業との適 正な価格に基づく取引を 推進するため、オン ライン講習会を 開催しており、そ の一環として3月 13日、「価格転嫁力 強化セミナー」(ト ラック運送業編)を 開催する。

中小企業庁は、発注側企業と受注側企業との適正な価格に基づく取引を推進するため、オンライン講習会を開催しており、その一環として3月13日、「価格転嫁力強化セミナー」(トラック運送業編)を開催する。

後1時から、トラック運送事業に特化した実施するもので、価格交渉のプロが準備すべき交渉材料や、適正な価格による取引成立を実現するためのテクニックを解説する。

詳細は「適正取引支援サイト」を参照。

中小企業庁 価格転嫁力強化セミナー トラック運送業に特化

を開催する。時間は午前9時30分から午後

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

無料で採用ページ開設支援 運転者の求人などで活用を

東京都トラック協会は、協会向け求人情報サイトを構築事業について、運用方法の見直しにより、リクルートによる「採用ページ」無料開設支援セミナーが開催されることか

ら、同セミナーを受講し、支援サービスを活用するよう呼びかけている。同事業は、全日本トラック協会と各都道府県トラック協会が連携して、同社サービスの「Airワー



支援セミナー開催

このセミナーは、協会が主催するもので、トラック事業者が採用ページを開設する際のノウハウを学ぶことができる。セミナーは、2月下旬以降、

定期的に開催される予定。未開設の事業者は、同事業を活用すれば、自社の採用ページを無料で開設できる。また、既に開設済みの事業者においても、都道府県

者においても、都道府県ト協LP(会員事業者の採用へのリンクページ)登録により、閲覧機会の拡大などにつながるメリットがある。

労働時間規制により、トラック運転者不足が今後さらに深刻化することが懸念されている。このため、東ト協では必要な運転者の採用・確保に向けて、同事業の積極的な活用を促している。

5年度 経営者セミナー

エンゲージメント向上をテーマに

東ト協は3月4日、令和5年度・第2回経営者セミナー「社員1人が生き生き働く職場づくり！エンゲージメントを高めるマネジメント」を開催する。

今回の講師は、ビジネスコンサルタントのチーフコンサルタントである武田尚志氏。時間は午後2時30分、会場は東ト協総合会議室。受講対象は会員事業者の経営者・役員

3月4日開催

東ト協は2月29日、全日本トラック協会との共催により、令和5年度「トラック運送事業者のための人材確保・労働環境改善セミナー」を開催する。

東ト協 職場環境整備などへ

定員は会場参加が40人(1社1人優先)、ZOOM受講が400人。定員に達し次第、受付終了。東ト協ホームページ/セミナー情報掲載の開催案内から申し込む。

2月29日開催

東ト協は2月29日、全日本トラック協会との共催により、令和5年度「トラック運送事業者のための人材確保・労働環境改善セミナー」を開催する。

5年度 人材確保セミナー

善基準告示、②運転者人材

等々の採用、③人材が定着するための職場環境の整備、④働き方改革に対応した実務。講師はコヤマ経営の小山雅敬代表取締役。

国交大臣表彰

優良運転者の推薦を!

貨物自動車などの優良運転者を表彰する、国土交通大臣表彰が行われます。東ト協の各会員事業者における該当者について、所属支部を通じて、提出期限までに推薦してください。

優良運転者の推薦を!

要(無事故無違反証明書、5年間の運転記録証明書、⑩自認書(国交大臣表彰専用) ※⑨⑩は2月1日以降に発行のもの

協会 日誌

習(20日)▽女性部 正副本部長会議▽同幹事会 21日 児童絵画作品コンテスト表彰式 22日 関東・甲信越重量部会正副部長会議 24日 物流経営士課程▽海上コンテナ専門部会 役員会 26日 2024年問題セミナー 27日 運行管理者事前講習会 31日 物流経営士課程

日程ボード

21日(水) 13時30分 物流経営士課程(東ト協総合会議室) 22日(木) ロジ研海外研修・物流状況視察(ベトナム、25日) 26日(金) 13時30分 健康起因事故防止(脳血管疾患)セミナー(東ト協総合会議室) 28日(日) 13時30分 物流経営士課程(東ト協総合会議室)



9月15日開催へ始動 WGリーダーに澤幡氏

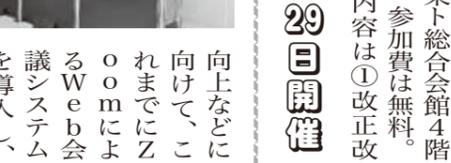
東ト協は1月18日、東ト協総合会議室で、第1回「フェスタ2024実行プロジェクトWG」の第1回WGリーダーに澤幡淳氏が就任。また、WGサブリーダーには高橋益衛・鳥ノ海学の各氏が務める。

東ト協 大会議室に大型モニター DX化へ設備改修し導入

東ト協はこのほど、東ト協総合会議室・7階大会議室の設備改修工事を行い、新たに165型大型モニター(55型9画面マルチ方式)を導入した。

東ト協 大会議室に大型モニター DX化へ設備改修し導入

協会の業務のIT化やDX化の一環として、大会議室の耐用年数を超過した大型プロジェクター装置に代え、導入したも



東ト協は2月29日、全日本トラック協会との共催により、令和5年度「トラック運送事業者のための人材確保・労働環境改善セミナー」を開催する。

救済輸送を継続

東ト協本部、各支部は、能登半島地震の被災地へ救済物資輸送を継続して行っている。

新会員

株式会社健正商事 大田区東海4の3の1東 京海貨センター1306 03・6303・634 4▽一般貨物運送(けん引車5台、被けん引車5台、利用運送)

大田支部

株式会社GLT 江戸川区中葛西5の14の8 10503・680 8・0728▽一般貨物運送(普通車18台、小型車2台、軽車等運送)

江戸川支部

株式会社東京シナジ 11台、利用運送

江戸川支部

株式会社東京シナジ 11台、利用運送

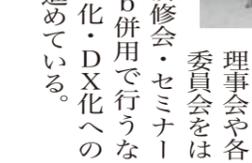
東ト協は1月18日、東ト協総合会議室で、第1回「フェスタ2024実行プロジェクトWG」の第1回WGリーダーに澤幡淳氏が就任。また、WGサブリーダーには高橋益衛・鳥ノ海学の各氏が務める。

東ト協 大会議室に大型モニター DX化へ設備改修し導入

協会の業務のIT化やDX化の一環として、大会議室の耐用年数を超過した大型プロジェクター装置に代え、導入したも

東ト協 大会議室に大型モニター DX化へ設備改修し導入

協会の業務のIT化やDX化の一環として、大会議室の耐用年数を超過した大型プロジェクター装置に代え、導入したも



東ト協はこのほど、東ト協総合会議室・7階大会議室の設備改修工事を行い、新たに165型大型モニター(55型9画面マルチ方式)を導入した。

救済輸送を継続

東ト協本部、各支部は、能登半島地震の被災地へ救済物資輸送を継続して行っている。

新会員

株式会社健正商事 大田区東海4の3の1東 京海貨センター1306 03・6303・634 4▽一般貨物運送(けん引車5台、被けん引車5台、利用運送)

大田支部

株式会社GLT 江戸川区中葛西5の14の8 10503・680 8・0728▽一般貨物運送(普通車18台、小型車2台、軽車等運送)

江戸川支部

株式会社東京シナジ 11台、利用運送

江戸川支部

株式会社東京シナジ 11台、利用運送

労災発生状況 厚労省 5年(速報値)

厚生労働省の労働災害発生状況(速報値)によると、令和5年(1~12月累計、速報値)の陸上貨物運送事業における死傷者数(休業4日以上)は1万4967人で、前年比18.9人(1.%)

減少した。しかし、死亡者数は96人で同18人(23.1%)も多く、大幅に増加した(以下、増減は前年比)。

事故の型別にみると、死傷災害では多い順に、①「墜落・転落」3897人(43人、1.1%減)、②「転倒」2747人(66人、2.5%増)、③「動

作の反動・無理な動作」2635人(11人、0.4%減)、④「はさまれ・巻き込まれ」1577人(19人、1.2%減)、⑤「激突」1078人(56人、4.9%減)。これら主要災害のうち、「転倒」は増えているものの、これ以外はいずれも減少している。

一方、死亡災害では「交通事故(道路)」が42人(11人(35.5%))の大幅な増加となり、死亡災害全体の4割以上を占めて

陸運業 死亡災害23%も増加 死傷は小幅な減少に

厚生労働省の労働災害発生状況(速報値)によると、令和5年(1~12月累計、速報値)の陸上貨物運送事業における死傷者数(休業4日以上)は1万4967人で、前年比18.9人(1.%)

冒頭、東労局の角南蔵労働基準部長があいさつ。同協議会は「荷役作業の安全対策ガイドラインを中心に普及啓発を行い、労働災害を減少させ

国土交通省物流・自動車局は、大雪時における大型車両の立ち往生防止対策を実施し、運送事業者や荷主企業などに対して、防止対策を徹底するよう呼びかけている。



労災防止へ14次計画推進 荷役作業の安全対策徹底

東京労働局と陸上貨物運送事業労働災害防止協会東京支部会は、1月26日、東ト総合会館で、令和5年度「荷主等と陸運事業者との連携・協力促進協議会」を開催した。

国土交通省物流・自動車局は、大雪時における大型車両の立ち往生防止対策を実施し、運送事業者や荷主企業などに対して、防止対策を徹底するよう呼びかけている。



協会で、東労局労働基準部の伊藤聖安全課長が、最近の労災発生状況、および第14次労働災害防止計画や労働安全衛生規則の改正内容について説明した。

この後、荷主と陸運事業者との連携・協力の促進について意見交換した。同日は、陸運業界側から東ト協や全国物流ネットワーク協会、荷主側から東京経営者協会などの経済団体が出席。

大雪時の立ち往生防止 冬タイヤ装着など徹底

具体的には、①車両え、冬用タイヤの装着やチェーンの携行・装着の徹底、②運送事業者対策(輸送の安全を確保するために必要な措置の

立ち往生車両の情報 写真撮影で状況把握

車両滞留の原因となつた立ち往生車両に関しては、冬用タイヤ装着の有無などを適切に把握するため、道路管理者が写真撮影を行っていることから、国土交通省は全日本トラック協会に対して、その旨を改めて周知するよう

◎深夜帯は視認性が低下するので、道路状況によりハイビームの活用を心がけること。また、交通量が少なくスピードが速くなりがちなので注意するとともに、対面の信号が青でも、「横断してくる歩行者等がいるかもしれない」と考えるなど、常に危険を予測しながら運行すること。

日時	1月27日(土)	1時33分頃発生(晴天)
場所	大田区内(国道15号線)	
当事者	①歩行者(男性20代死亡) × ②事業用準中型貨物車(男性60代)	
状況		
概要	事業用準中型貨物車が国道15号の第2車線を川崎方面から大森方面へ進行中、信号機のある交差点を直進進行したところ、左方から右方へ赤信号で横断歩道上を進行してきた歩行者と衝突した。	

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

実施、運輸局による指導・監査、③荷主対策(荷主への周知体制の確立)、の3つを柱に対策に取り組んでいる。

ただし、交通運輸業については現行通り、1000分の4に据え置き。また、貨物取扱事業は1000分の8.5と0.5引き下げられる。

厚労省 労災保険率改定へ

同省では労働政策審議会の答申(昨年12月26日)を踏まえて関係省令を改正し、4月1日施行する予定。

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。

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





24年度0・7%増に 営業用自動車輸送量

国内貨物輸送量の見通し 単位:百万トン、()内は前年同比(%)

年度・期	機関			
	総輸送量	自動車	営業用	自家用
2023年度 合計	4,131.5 (△1.3)	3,784.2 (△1.1)	2,498.1 (△2.3)	1,286.1 (△1.4)
上期	2,034.7 (△1.5)	1,865.2 (△1.2)	1,237.5 (△2.7)	627.7 (△2.0)
下期	2,096.9 (△1.1)	1,919.0 (△1.0)	1,260.6 (△1.9)	658.4 (△0.8)
2024年度 合計	4,117.6 (△0.3)	3,770.8 (△0.4)	2,516.1 (△0.7)	1,254.7 (△2.4)
上期	2,016.6 (△0.9)	1,848.5 (△0.9)	1,241.6 (△0.3)	606.9 (△3.3)
下期	2,101.0 (△0.2)	1,922.3 (△0.2)	1,274.4 (△1.1)	647.8 (△1.6)

が、コロナ

「物流コスト上昇」(66・4%)、複数回答、以下同様が最も多く、次いで「人件費の増加」(41・0%)、「人手不足の悪化」(40・0%)など。

「物流コスト上昇」(66・4%)、複数回答、以下同様が最も多く、次いで「人件費の増加」(41・0%)、「人手不足の悪化」(40・0%)など。

は、中央近代化基金「激

24年度輸送量を品別に見込み。営業用自動車輸送量は品別に見込み。営業用自動車輸送量は品別に見込み。

「物流の2024年問題」 7割近くがマイナス影響

「物流の2024年問題」 7割近くがマイナス影響

「物流の2024年問題」 7割近くがマイナス影響

2023・24年度 国内貨物輸送見通し

3年連続マイナス予測 下期に小幅増へ転化も

NX総研によると、2023年度の国内貨物輸送量は前年度比1・3%減と、引き続き低調に推移し、2024年度も減少幅が縮小するものの、同0・3%減と水面下が続き、

「物流の2024年問題」 7割近くがマイナス影響

「物流の2024年問題」 7割近くがマイナス影響

「物流の2024年問題」 7割近くがマイナス影響

3月8日まで
公募期間

甚災害融資・公募

激甚災害融資・公募

高度物流人材シンポジウム

2024年問題」対応へ

3月6日開催

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

【過去の問題100問 + 模擬問題30問】
定価 2,640円(税込)

令和5年版
(7月刊行) **自動車六法**
定価 7,700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 労務管理のポイント

NACマネジメント研究所 所長
小林 弘和 (社会保険労務士)

「36協定等の締結・届け出について」

新年度に向けて、各年度ごとに手続きが必要な書類について、作成・届け出の準備を行う時期となりました。多くの会社で該当するものとしては、①36協定時間外労働・休日労働に関する労働協定、②変形労働時間制に関する労働協定——が挙げられます。

特に36協定は、今年4月1日からのドライバーに対する時間外労働の上限規制(年960時間)適用、改正「改善基準告示」の施行により、協定届の様式が変更されていることから、正しい書式での届け出が必要となります。今回は、その届け出における留意点について説明します。

(1) 36協定の届け出における留意点

2019年4月から労働基準法が改正され、時間外労働の上限規制が法律に明記されたことなどに伴い、36協定届の様式も変更されました。ただし、中小企業については、上限規制の適用が1年間猶予され、2020年4月1日以降の期間を対象とする36協定から、新しい協定届の書式による届け出をされているものも思われます。

なお、2021年4月1日以降については、36協定の適正な締結に向けて、労働者代表についてチェックボックスが新設されています。

チェックボックスの内容は、「協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である」と「協定当事者である労働者の過半数を代表する者」が代表する者であることと、「労働者の過半数を代表する者」が、ケース別に次のいずれか2号に規定する監督又は管理の地位にある者であること、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法により選出されたものであって使用者の意向に基づき選出されたものでないこと」の2点です。

(2) 「36協定届の書式」における留意点

現在の36協定届については、ケース別に次のいずれかで届け出をしなければならないことが多いと思われる。①運転手以外については原則通りの上限時間、運転手は猶予措置を適用する場合。②「様式第9号」で運転手以外を記載し、運転手については「様式第9号の4」に記載する。③特別条項を適用する場合は、運転職を含めて「様式第9号の3の5」に記載。④特別条項を適用する場合は、運転職以外の職種も特別条項を適用しない場合、この書式で届け出をすることになります。

また、36協定とその協定届を兼ねている場合(別途「36協定書」を作成しない)、36協定届の書式で協定書を兼ねて届け出をする場合(こと)には、使用者の署名または記名・押印が必要となります。

また、例えば、今年3月16日を起算日とする場合など、4月1日以前の期間を含めた36協定の届出には、4月1日以降の規制に適用できるのであれば、前記の書式で届け出をすることもできます。

ただし、これまで通りの規制により対応せざるを得ない場合には、従前の9号(特別条項なし)または「様式第9号の2(特別条項適用)」のいずれかによる提出、②運転職については旧書式に準じた「様式第9号の4」で届け出れば、その36協定の有効期間内は、運転職の時間外労働の上限を年間960時間としないことができます。

しかし、これまでの36協定の期間を変更することは、複数の事業所を有する企業で事業所ごとに異なる期間を定める36協定を作成している場合に、当該期間を統一するため変更する場合などを除き、原則として行うことができません。

(3) その他の変更

2021年4月以降、労働基準監督署に届け出る36協定届は、使用者の押印および署名が不要となりましたが、記名は必要です。

また、36協定とその協定届を兼ねている場合(別途「36協定書」を作成しない)、36協定届の書式で協定書を兼ねて届け出をする場合(こと)には、使用者の署名または記名・押印が必要となります。

(4) 一層の労働時間短縮が必要

2023年4月から、月60時間超の残業に対する割増賃金の割増率が50%以上へと引き上げられ、今年4月からは運転手に対する時間外労働の上限規制適用と、それに伴う改正「改善基準告示」の適用が開始されます。このため、労働時間短縮の取り組みを一層強化していく必要があります。

4月から上限規制適用 書式など適切な対応を

協定当事者が労働者の過半数代表として適格な者であることを確認するもの。協定当事者である労働者の過半数代表者が適格な者でない場合、36協定そのものが無効なものとなりますので、留意する必要があります。

降の期間だけを定める36協定を締結する場合は、ケース別に次のいずれか

品川区東大井に位置する京浜急行の鮫洲駅。各駅停車のみの停車駅だが、都民にとって鮫洲と言えば「運転免許試験場」として知名度は高いだろう。あわせて、運輸関係に従事する方なら、隣接する関東運輸局東京運輸支局があるため、かつての略称で「ああ、陸自だね」と土地勘が定まる。

風変わりな「鮫洲」の名は、かつて地名に存在したが、現在の住所は東大井となった。



鮫の腹から観音様

一方、品川沖より大鮫の死骸が鮫洲浜に打ち上げられ、漁師が腹を開けたところ観音様が出てきたという説もある。

鮫洲駅東口を出て右側に「鮫洲八幡神社」(写真)が位置する。旧大井村の総鎮守として江戸前期に創建された。境内には漁師によって奉納された海上祈願の奉納物も多く、狛師街だった鮫洲の環境を表していた。神社に



まちかど写真家 筑峯 総太

は3対の狛犬があり、このうち1対の狛犬は子宝の御利益があるとされ、男児を望む場合は右女児なら左に祈願する。また、神輿倉には夏の例大祭で使用する神輿が納められており、見学もできる。かつて眼下の海は浅草海苔は品川周辺で採られていたものだった。

駅東口は旧東海道が、西口は第一京浜に挟まれ、駅前ロータリーなどもなく狭隘だ。旧東海道を青物横丁駅に向け、京急の高架線を潜り第一京浜を渡る。さらに大井町駅方面へ行くと、仙台坂を駆け上がっていく。江戸時代、左手一帯は仙台、伊達藩の屋敷が広がっていた。その一角に「仙台味噌醸造所」がある。1902(明治35)年、敷地内にあった味噌蔵を引き継ぎ今日に至る。

醸造所から500歩歩けば大井町駅。旧東海道の面影を探し、漁師街だった鮫洲を後にした。

漢字のパーツクイズ

四角の中には、漢字をバラバラにしたものが入っています。復元してできる漢字を並べ替え意味のある4字熟語を作ってください。

貝	利	陸	
月	小	登	

[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ご応募も可能です。
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
2月末日(正解は3月10日号に掲載)

★1月10日号「初春間違い探し」の正解は「14か所」でした。

はるか昔の小学生時代、同級生が「誕生日は4年に1回しかないのか」と、からかわれていた。子どもの言葉は時に残酷だ。当の彼は2月29日生まれ。うるう年(閏年)「じゅんねん」ともいう)の意味を知っていれば、笑い話で済んだことだろう。◆今年2月29日まであるうるう年。季節と暦のズレを調整するため、約4年に1回めぐって来る。29日に生まれた人には「年齢計算二関スル法律」が適用され、誕生日前日の24時に1つ歳をとることになる。◆うるう年ルールでは、①西暦年号が4で割り切れる年はうるう年②例外として西暦年号が100で割り切れて400で割り切れない年は平年(国立天文台HP)とのこと。2100年は平年となり、「4年に1回」は崩れる。◆1年が365日より約4分の1日長いことは、紀元前には発見されていたそう。調整しなかったら、2月が夏になっていたかもしれない。地球沸騰化の影響は別として◆何事にもズレや歪みの解消は重要。景気動向を正しく見極めたうえで、暮らしにも調整が必要ではないか。いつか狂いが生じ混乱を招きかねない。