2024年（令和6年）
2/25
No. 1291

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
発行所 一般社団法人 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/

政府

「2024年問題」中長期計画
物流革新推進へロードマップ

政府は「2024年問題」への対応施策を推進するため、2月16日開催の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定した。積載率向上など一連の施策推進により、輸送力不足を補うとともに、「標準的な運賃」引き上げなどにより、必要なトラックドライバー確保に向けて大幅な賃上げを目指す方針。同日開催した「物流革新・賃上げに関する意見交換会」で公表したもので、岸田文雄内閣総理大臣は「政府全体で産業界とも連携し、物流革新を実現していく」と強調した。

中長期計画は、「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、2030年度までのロードマップとして作成したもの。各施策による効果や目標を示した。主要施策は**下表**の通り。

「標準的な運賃」改定
10%前後の賃上げ効果

適正運賃収受や物流生産性向上に向けた措置に関して、今通常国会で貨物自動車運送事業法などを改正し、法制化する。

また、トラックドライバーの賃金引き上げに向けて「標準的な運賃」引き上げなどを行う。運賃表を平均約8%引き上げることに加え、荷役料金や下請手数料などを加算して収受できるようにすることで、波及効果として、初年度10%前後（約6～13%）の賃上げ効果が見込まれると推計。

賃上げに関連して、国土交通省が3月から、公共工事設計労務単価（公共発注者の積算用単価）を全職種平均5・9%引き上げる。このうち、資材運搬を行うドライバーの単価は、最も高い水準となる7・2%引き上げる方針。

また、デジタル技術を活用した物流効率化に関しては、自動化・機械化設備・システム投資を支援。2030年度までに荷待ち・荷役作業などの時間を年間1人当たり125時間以上の削減効果を見込む。

加えて、共同輸配送や帰り荷確保を促進し、積載率を16%以上向上させることを目指す（いずれも2019年度比）。

何も施策を講じなかった場合、2030年度には34%の輸送力不足が想定されているが、一連の施策推進により、輸送力が34・6%増加する効果が見込まれると推計。このうち、積載率向上で15・7%、荷待ち・荷役削減で7・5%の効果を見込んでいる。

◇　◇

同日の意見交換会では、国交省をはじめ、経済産業省・農林水産省の各大臣および公正取引委員会委員長が、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取り組みや今後の方針を説明。一方、物流業界から日本物流団体連合会や全日本トラック協会および業界大手、産業界から日本経済団体連合会などが出席し、対応状況などについて報告した。

こうした取り組み状況を踏まえ、岸田総理は「賃上げと価格転嫁、ひいては物流革新に向け、政府、荷主、物流事業者が一致団結して物流の持続的成長の実現に向けて、全力で取り組んでいきたい」とした。

［中長期計画の主要施策］

①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等
- ○今通常国会での法制化＝一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け／トラック事業における多重下請け構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面交付の義務付けなど
- ○トラックドライバーの賃上げなどに向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」引き上げ、および「標準運送約款」見直し（10%前後の賃上げ効果）
- ○悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

②デジタル技術を活用した物流効率化
- ○荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援（年間125時間以上削減）
- ○物流標準化やデータ連携の促進などフィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取り組みを推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進（16%以上向上）
- ○自動運転やドローン物流などのデジタル技術を活用したサービスの実装加速

③多様な輸送モードの活用促進
- ○大型コンテナの導入支援などを通じたモーダルシフトの推進強化（10年程度で倍増を目指す）
- ○自動物流道路の構築（10年で実現を目指す）
- ○自動運航船の本格的な商用運航（2030年頃までの実現を目指す）

④高速道路の利便性向上
- ○大型トラックの法定速度を時速90kmに引き上げ（今年4月）
- ○ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充や対応駐車マス整備を含め導入促進
- ○大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては割引制度を厳格に運用

⑤荷主・消費者の行動変容
- ○ポイント還元実証事業などを通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- ○「送料無料」表示の見直しについて、フォローアップ調査実施

6年度計画案　「2024年問題」対応

事業費の4割強充当

東ト協 5年度 第2回 交付金事業実施計画案検討委員会

東京都トラック協会（浅井隆会長）は2月14日、東ト総合会館で、令和5年度第2回東京都交付金事業実施計画案検討委員会（水野功委員長）を開催し、「物流の2024年問題」対応を重点とした、6年度実施計画案を審議し、了承した。

冒頭、水野委員長があいさつし、「6年度収入が減少する中で、限られた財源をもとにどのように事業を展開していくか、忌憚のない意見をいただきたい」と述べた。

6年度実施計画案によると、東京都交付金は前年度比0・4%増の見込みだが、全日本トラック協会の地方適正化事業費助成が同39・7%の大幅な減少となることから、全体事業費は9億7471・3万円で同2・2%減と想定し、予算案を編成した。

基本的な考え方として、直面する「2024年問題」対応を重点とし、人件費などを除く事業費の44・6%に当たる2億122・8万円を計上。

これにより、労働環境の改善に向けて「標準的な運賃」の届出促進や荷主との交渉促進、ドライバーの賃金向上を目指す。

具体的には、3項目の対応予算を編成（カッコ内予算額）。

1つ目は「会員サービスの向上（人材育成）」（1億166・3万円）として、ドライバーの採用・育成に向けて、新たにハローワークと連携した募集活動を行うほか、運転免許取得費用助成や脳MRI健診受診費用助成を拡充する。

あわせて、運行管理者の育成に向けて、新たに一般講習受講料助成や自動点呼機器導入費用助成などを実施する。

2つ目は「支部事業の強化（ブロックの設定）」（6317・1万円）として、支部活動運営費補助を増額し、パイロットブロックまたはブロックとして支部が実施する事業に対して財政支援を行う。加えて、新たに「2024年問題」対応講習会や、健康起因事故防止講習会などの実施を支援する。

3つ目は「対外情報発信の継続（戦略的広報の実現）」（3639・4万円）として、「2024年問題」についてさらに周知するため、厚生労働省助成金なども活用し、引き続き一般紙や雑誌に広告を掲載するほか、会員への情報発信ツールの検討などを行う。

労働環境改善へ各種施策

なお、実施計画案は、3月13日に開催する東京都交付金事業審議委員会に諮る予定。

政府・閣議決定

効率化法・運送事業法改正案
荷主や物流事業者に規制措置

政府は2月13日、国土交通省の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」を閣議決定した。

「物流革新に向けた政策パッケージ」（昨年6月策定）に基づき、荷主企業や物流事業者に対する規制的措置を講じることにしていたもの。

具体的には、流通業務総合効率化法の改正により、荷主・物流事業者に対する規制として、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課す。また、元請トラック事業者や利用運送事業者には、荷主に協力する努力義務を課す。

当該措置に関しては国が判断基準を策定し、取り組み状況について判断基準に基づき、指導・助言、調査・公表を行う。

さらに、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告などを義務付ける。荷主のうち特定事業者には、物流統括管理者の選任を義務付ける。取り組みの実施状況が不十分な場合、勧告・命令を発出する。

なお、同法は「物資の流通の効率化に関する法律」に改称する。

加えて、貨物自動車運送事業法改正により、事業者の取引に関する規制として、元請事業者に対し、実運送事業者の名称などを記載した実運送体制管理簿の作成を義務付ける。また、運送契約の締結などに際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料や燃料サーチャージ等を含む）などを記載した、書面交付などを義務付ける。

あわせて、他の事業者の運送利用（下請けに出す行為）の適正化について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対しては、適正化に関する管理規程の作成と責任者の選任を義務付ける。

このほか、軽トラック事業者に対する規制として、管理者選任と講習受講、国交大臣への事故報告を義務付ける。

紙面あんない

特集「2024年問題」（特別編）
～東ト協専門部会長インタビュー
東ト協、適正化事業指導委員会
6年度の交付金事業実施計画案
「景況感調査」5年10～12月期
7　4　4　2

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R80

『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2）

トラック運転者に対する時間外労働の上限規制適用まで、残された期間は残りわずかとなり、対応が急がれている。「2024年問題」として懸念される輸送力不足が、実際にどの程度顕在化するのかは必ずしも明確ではないが、各事業者では対応を進めていく必要がある。

前回に続き、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、対応状況や課題などについて聞いた。

なお、東ト協では専門部会の活動を紹介するため、協会ホームページに各専門部会専用ページを新たに開設し、情報を提供している（**5面を参照**）。

重量品専門部会

部会長
内宮 昌利

特車法令・制度見直しが先決

特殊車両の通行には午後9時から午前6時までの通行時間帯条件等が付されているため、かねてから長時間に及ぶ待機や拘束時間が大きな問題となっている。

これは荷主からの協力によって解決するものではなく、法令・制度を見直していただかないと解決は難しい。このため、全日本トラック協会では重量、鉄骨・橋梁、鉄鋼の3部会合同で要望活動を行っている。

昨年来、通行時間帯条件緩和の検討が進められているが、まだ十分ではなく、さらなる緩和や誘導車配置条件の見直し、通行許可範囲（寸法・重量・車種）の可能な限りの最大化等を求めているところだ。

4月以降、労働時間制限を遵守するためには、法令・制度に加えて人手不足もあり、簡単には対応ができない状況にある。夜中にしか仕事ができない職場に若い労働者は入ってこない。さらには賃金減少による労働者離れも懸念される。

これらの問題はハードルが非常に高く、その中で上限規制や労働力不足に対応するのは極めて厳しいと言わざるを得ない。このままでは事業として成り立たなくなるおそれがあり、部会として懸命に取り組んでいる。

都庁・区役所専門部会

部会長
川上 彰

入札制度などルールの見直しも

区役所からの仕事は、各区により残業や休日労働の状況が異なるものの、時間外労働の上限規制への対応は、何とかクリアできる状況にある。ただ、他の業態と同様に、運転者不足やその高齢化が問題となっている。

東ト協では東京都に対し、入札価格の設定に際して「標準的な運賃」を適用した運賃設定を求めるとともに、各区市町村など関係行政でも同じ対応が進むよう指導することを要望している。

入札制度においては、かつて随意契約による発注もあったが、一般競争入札で行われるようになり、荷主（行政）との運賃交渉を行うわけでなく、自社の原価計算に基づく金額に利益を乗せて入札することになる。ただ現状、「標準的な運賃」をベースとして落札できる状況にはない。

さらに、入札参加資格の取得が難しくなく、新規参入事業者でも安い金額であれば落札が可能で、実勢運賃と「標準的な運賃」が大きくかい離した状況が続いている。

年度単位の契約では人件費や燃料費の高騰などへの対応に苦労しており、仕様書で燃料サーチャージの適用を明確にするなど、入札や契約のルールの見直しも必要ではないかと思う。

生コン専門部会

部会長
舘 勝宏

外国人労働者の活用も必要

生コン輸送では積み込み・出荷・荷下ろし・洗車時の待機があり、現場の状況によって長時間となることもあるが、必ずしも大きな問題にはなっていない。

各社で運転・待機など労働時間の管理により、上限規制への対応は比較的しやすいのではないかと思う。「2024年問題」への対応を契機として、様々な問題が解決され、未来に向けて動き出すことに期待したい。

ただ、人手不足が大きな問題だ。荷役作業は機械化され、女性の活躍も可能な労働環境になっても、生コン輸送では大型免許が必要で、新たな運転者の採用が厳しく、充足率は低い状況にある。

このため「標準的な運賃」を収受し、運転者の待遇を改善していく必要があるが、国内の生コン市場動向から推察して、運賃の価格転嫁にはまだ時間がかかる状況にある。

このままでは必要な運転者の確保が難しく、上限規制など法令を遵守することにより、輸送能力が低下してしまい、運べないものも出てくる事態が懸念される。

物流が大きく変化していく過渡期においては、業界でも外国人労働者の活用が避けて通れないのではないかと思う。

食糧専門部会
麦・粉委員会

委員長
荒井 孝始

運転者守るため理解を求める

時間外労働の上限規制をはじめとした一連の施策は、トラック運送業界が今後、取り組むべき課題と対応について、行政からの的確な方向付けを頂いたと捉えている。

トラック運転者の高齢化により、健康面や安全面からも労働時間の削減を進める必要がある。

また、平日に家族や仲間と過ごす時間が取り難い勤務形態に対する、ライフワークバランスの改善にも取り組む必要があると認識している。

これらの改善により、トラック運転者に対する処遇改善と社会インフラを担う重要性を再認識して頂くことで若年層の就労意欲を高められ、人手不足解消や業界の発展への一助になると考える。

小麦粉の場合、タンクローリーによるバラ配送を除き25㌔のクラフト袋で流通しており、荷役作業の負荷が高い場合が多い。荷主とも話し合ってきたが、各社のパレット規格をはじめ製造設備・立体倉庫において制約が多く、荷姿変更への対応は極めて難しいが、パレット単位の納品等の改善を求めていきたいと考えている。

こうした問題に加え、当部会としては「標準的な運賃」に基づく適正な運賃・料金収受への理解を求めているところだ。

食糧専門部会
米穀委員会

委員長
阿部 行信

社会的地位向上で運賃解決へ

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、年960時間以内にする必要がある。ただ、一般則は360時間以内であり、将来的にはさらなる削減を求められる可能性が高い。このため、「2024年問題」はこれからも続いていくものと考えている。

長時間の荷待ちや運賃の適正収受などの問題は今に始まったわけではないが、これまで解決が進んでこなかった。その原因はトラック運送事業の社会的地位が低いことなどに起因するが、我々の業界が生活や経済を支えていることを理解してもらうことで、運賃問題の解決も進むものと考えている。

業界では運転者不足などが顕著な問題となっており、待遇の改善を進めていかなければならないが、そのための原資として、抜本的な運賃の値上げが必要だ。

業界に対する認識もコロナ禍を契機に潮目が変わってきている。トラック運転者がエッセンシャルワーカーとされ、モノが運べなくなったら大変と社会全体が目を向けるようになり、荷主も我々の話を聞いてくれるようになってきた。こうした状況を踏まえて交渉に臨んでもらいたいと思う。

食料・酒類飲料専門部会

部会長
中西 弘毅

全体対応厳しく他の輸送活用も

全日本トラック協会の食料品部会長を務めている関係から、まず食料品輸送全体の状況について言えば、まだ多くの事業者が、なかでも地方の事業者で上限規制への対応ができていないようだ。

対応策を進める上で「標準的な運賃」の収受が必要となる。しかし、運賃は上限規制対応に必要な2人体制のものとはなっていない。このままでは地方から東京に食料が届かなくなるおそれがあり、そうした事態を防ぐための対策を講じる必要がある。

大手運送事業者を中心として、中継輸送やダブル連結トラック、無人トラックの隊列走行など、新しい輸送形態による効率化が進められているが、フレートライナーやフェリーなど他の輸送モードの活用も必要となってくると思う。さらに、外国人労働者の活用も検討していくべきだろう。

酒類飲料輸送に関しては、荷主企業が超大手メーカーであり、直面する問題への理解は進んでいる。出荷時の荷役作業はパレット化されるなど、改善が図られている。ただ、配送先の小売店では手荷役となる問題などがあり、引き続き労働環境の改善に向けて、取り組みを進めていく必要があると考えている。

紙・パルプ専門部会

部会長
木村 朋広

市場環境の変化で運賃改定が必須

当部会が昨年開催した荷主業界団体との合同研修会で、時間外労働の上限規制や運転者不足により、将来的に荷物を運ぶことができなくなる可能性があると説明した。

部会員の運転者の年齢構成をみると、50～59歳の割合が46・5％と約半数を占め、業界平均の29・9％よりも高い。運転者の高齢化への対応が差し迫った問題であり、将来的な運転者不足への対応が急務となっている。

紙の内需は減少しており、輸送量の減少に伴い、大型車での配送が激減し、中・小型車が相対的に増えている。こうした中で、実勢運賃と「標準的な運賃」を比較すると、中・小型車で大きくかい離しており、運転者の労働環境の改善を図るためには、運賃改定が何よりも必要だ。

また、中・小型車での配送では、手荷役が必要となることから、高齢者や女性の活躍が難しい労働環境にあるため、その改善に向けて取り組んでいるところだ。

さらに、荷待ち時間に関しては、倉庫設備や費用負担などの問題を考慮すると、改善は難しい状況にあるが、業界全体で輸送依頼のリードタイム前倒しなど、改善に向けた取り組みを進めている。

運輸点描

トラック春闘がスタート

トラック運送業の2024春闘がスタートした。大手物流企業が軒並み業績を下方修正する中での交渉を余儀なくされるが、労働組合側は「今をおいて大きなチャンスはない」とばかり、強気な賃金引き上げ要求を行っている。賃上げの原資は言うまでもなく運賃であり、いかに「標準的な運賃」と実勢運賃との差を縮めることができるか、実運送事業者にとって労使交渉もさることながら、荷主・元請との交渉が重要度を増している。

交通労連トラック部会の織田正弘部会長（西濃運輸労組）、運輸労連の成田幸隆委員長（全日通労組）ともに、「賃上げに先立つ原資を確保するためには適正収受が必要」と強調している。

両氏とも、出身は元請企業だが、織田氏は「新たな標準的な運賃は実勢より150%、200%高いが、本来収受できていなければならない運賃」とし、成田氏は「労働時間の長さに依存しない賃金制度にするため、我々自身が変化を起こさなければならない」と訴え、実運送が多い組合に、しっかりと要求するよう鼓舞している。

組合側も運賃交渉を重要視
荷主も10%の値上げは覚悟

実勢運賃よりかなり高い「標準的な運賃」だが、2月13日に開催された運輸審議会公聴会で、国土交通省物流・自動車局の小熊弘明貨物流通事業課長は「標準的な運賃は原価計算を容易にし、荷主との交渉を後押しするもの」と述べるとともに、告示（3～4月頃）後も「実勢運賃との差や賃金が引き上げられたかの実態調査を行う」ことを明言した。

全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長も「中小企業が恒常的な賃上げを実現するため、標準的な運賃は交渉の際の参考となるもの」と意見陳述した。両者とも異口同音に、「標準的な運賃」の設定は、経営のためというよりも、ドライバーの待遇改善が最大の目的であると指摘している。

国交省の調査によると、「標準的な運賃」をもって「交渉した」企業の割合は約7割、このうち「理解を得た」のは6割。つまり、収受できたのは全体の42%だった。ただ、この調査は回収数が少なく、トラック協会会員事業者に限っており、実際に交渉して収受できた割合はもっと低いと思われる。

「標準的な運賃」以前の問題として、公正取引委員会や中小企業庁が実施した、昨年9月の「価格交渉月間」に関する調査結果では、エネルギーや労務費の転嫁率は道路貨物運送業が27業種中最下位の約20%で、荷主や元請との交渉がいかに大変かを示している。

一方、「物流の2024年問題」が盛んに報道され、荷主も危機感を募らせているのも事実。あるコンサルタント企業が行った調査によると、「運賃値上げは10%程度なら覚悟している」と、大手荷主の多くが答えており、中堅荷主にまで浸透し始めているという。

加えて、新たな「標準的な運賃」は、荷待ちや荷役料も30分以上2時間まではいくら、2時間を超えるといくらと、30分ごとの料金を提示し、改正「標準運送約款」でも「契約にないものも含め、荷役の対価を収受する」と明記する予定。外堀は埋まってきている。

若者が魅力を感じてこの業界に入ってくるようにするには、まずトラック運送事業者が荷主への忖度をやめることかもしれない。

（ライター　澤田誠）

中企庁

IT導入補助金2024

中小のデジタル化支援

1次申請受付 3月15日まで

中小企業庁は2月16日から、「IT導入補助金2024」（令和5年度補正サービス等生産性向上IT導入支援事業）の申請受付を開始した。

第1次の申請受付を行っているもので、受付期限（締め切り日）は3月15日午後5時まで。引き続き、数回の締め切り日を設定して申請受付を行う。

同補助金は、中小企業・小規模事業者などの労働生産性向上を目的として、業務の効率化やDXなどに向けてITツール（ソフトウエアやサービスなど）導入費用の一部を補助し、支援するもの。

対象となるITツールは、事前に同補助金事務局の審査を受け、補助金ホームページ（HP）に公開（登録）されたもの。自社の目的に応じて5つの枠で申請が可能。

申請枠は、①通常枠（事業のデジタル化を目的としたソフトウエアやシステム導入支援）、②インボイス枠／インボイス対応類型（同制度に対応した会計・受発注・決済ソフトやパソコン・ハードウエアなど導入支援）、③インボイス枠／電子取引類型（同制度に対応した受発注システム導入支援）、④セキュリティ対策推進枠（サイバー攻撃事案の増加に伴う潜在リスクの低減策支援）、⑤複数社連携IT導入枠（業務上のつながりのあるサプライチェーンなどに属する、複数の中小企業・小規模事業者などが連携してITツールを導入し、生産性向上を図る取り組みを支援）。

これらのうち、通常枠は供給・在庫・物流や総務・人事・給与・労務など、1種類以上の業務プロセスを保有するソフトウエアが対象。補助率は2分の1以内。補助額は業務プロセス1つ以上が5万～150万円未満、4つ以上が150万～450万円。

申請は、同補助金事務局に登録された「IT導入支援事業者」とパートナーシップを組んで行う必要がある（支援事業者は申請手続きなどをサポート）。

詳細は同補助金事務局HPを参照。

無料で採用HP開設へ

全ト協 定期的に支援セミナー

3月7・19日開催

全日本トラック協会は、求人情報サイト構築事業の一環として、「無料採用ホームページ（HP）を活用した人材確保対策Webセミナー」を開催している。

同事業は、リクルートのサービス「Airワーク採用管理」を利用した自社採用ページの開設を支援することを目的に、各都道府県トラック協会の参画により実施しているもの。従来は個別的に開設支援を行ってきたが、その運用を見直し、セミナー開催により、より多くの事業者の開設支援を行うことにした。

セミナーは、完全オンライン（Zoom）により開催するもので、参加費は無料。定員は各回とも約150人。リクルートの担当者（講師）が採用ページ開設などについて説明する。

既に、2月21日に実施しており、今後、3月7日と19日に開催する。引き続き、定期的に開催する予定。

参加申し込みは、全ト協HPの「求人情報」掲載の同セミナー案内「申込みフォーム」で行う。

4月からトラック運転者に対して時間外労働の上限規制が適用されることに伴い、運転者不足が一層深刻化することが懸念されている。このため、全ト協では必要な運転者の採用・確保に向けて、同事業の活用を呼びかけている。

中企庁

「ものづくり補助金」

18次公募3月27日まで

中小企業庁は、「ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金」（ものづくり補助金）の18次公募を行っている。申請受付は電子申請のみで、受付期間は3月11日午後5時～27日午後5時まで（厳守）。

同補助金は、革新的な製品・サービスの開発、または生産プロセスなどの省力化のための設備投資・システム構築を支援するもの。

申請枠・類型／補助額は、次の通り。

省力化（オーダーメイド）枠／750万円～8000万円▽製品・サービス高付加価値化枠＝通常類型／750万円～1250万円、成長分野進出類型／1000万円～2500万円▽グローバル枠／3000万円

基本要件は、事業者全体の付加価値額の年平均成長率3%以上増加など、3つの要件を満たす3～5年の事業計画を策定していることで、これに加えて、申請類型に応じた要件を満たす必要がある。

省力化（オーダーメイド）枠では補助金の活用イメージとして、物流サービス業においては人手不足や高齢化に対応するため、自動荷役や積み替えロボットの導入などが想定されている。

詳細については「ものづくり補助金総合サイト」を参照。

▽問い合わせ先＝同補助金事務局サポートセンター（☎050・3821・7013）

荷役の自動化など 物流業務も補助対象

全ト協
日貨協連

WebKIT運賃指数

1月は127に 前年比4ポイント上昇

全日本トラック協会・日本貨物運送協同組合連合会の求荷求車情報ネットワークWebKITの成約運賃指数によると、令和6年1月の指数は127で年末繁忙期の前月比8ポイント低下したものの、前年同月比4ポイント上昇した。

これは、コロナ禍前の元年1月（126）を上回り、平成30年1月（128）に次ぐ水準で、運賃指数は持ち直してきている。

ただ、荷物情報（求車）登録件数は11万7356件で、前年同月比6・9%減少。一方、成約率は18・2%で同0・9ポイント上昇した。

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！
YAZAKI 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

6年度事業計画案を審議

D・E評価重点に指導継続

東ト協 適正化事業指導委員会

東京都トラック協会適正化事業指導委員会(松原伸行委員長)は2月19日、東ト総合会館で、令和5年度第2回委員会を開催し、今年度の東京都適正化事業実施機関による事業実施結果などを報告するとともに、6年度事業実施計画(案)を審議・承認した。

冒頭、松原委員長があいさつし、「輸送の安全・安心は社会から求められているもので、安全・安心が確保できるように、適正化事業では事業者が法令を守り、適正な事業運営を行えるよう指導していく」と述べた。

議事では、今年度の事業実施結果(今年1月まで)について説明。令和5年3月末現在でD・E評価の事業所に対して重点的に巡回指導を実施し、巡回件数は1173件(前年同期比51件増)、総指導件数は3656件(同423件増)だった。

また、通常巡回指摘項目のワースト5(指摘率)を報告。①定期点検未実施(36・5%)、②特定の運転者に対する特別な指導の未実施(36・1%)、③健康診断未受診(30・4%)、④特定の運転者に対する適性診断の未受診(30・3%)、⑤社会保険への加入など(23・1%)で「否」と指摘され、定期点検の未実施や社会保険への未加入の割合は前年より大幅に増加した。

この後、6年度実施計画(案)について審議。通常巡回は年1340事業所、個別指導は年1800事業所を予定。引き続き、巡回指導の総合評価がD・E評価の事業所に対して重点的に巡回指導を実施し、改善を図っていく方針。

引き続き、今年度の貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の認定状況について報告。東京都内の認定数は566事業所で、認定取得率は都内全事業所(車両数5台以上)の33・9%と3分の1を超えている。

このほか、全日本トラック協会のD・E評価事業所に対する重点化の実施状況や、Webによる巡回指導の試行について説明した。

東ト協 6年度 交付金事業実施計画案

東ト協の令和6年度交付金事業実施計画案は、業界課題に的確に対応するため、新規事業を積極的に検討し、課題解決へ効果的に予算を計上することなどを基本的な考え方として、取りまとめた。

6年度計画案では、「2024年問題」対応を重点として、会員サービスの向上に向けて、ドライバーおよび運行管理者の人材育成に向けた支援施策などを拡充するとともに、支部事業の強化に向けて、支部が実施する諸活動を支援する。さらに、「戦略的広報」を継続して展開する。

事業別の予算案・施策は次の通り。

[輸送の安全の確保に関する事業]

＝予算案1億7038・2万円(前年度比12・3%増)

〈新規事業〉

▽2024年問題対応講習会への助成

▽健康起因事故防止・労務講習会への助成

▽運行管理者一般講習受講料助成

▽自動点呼機器導入促進助成

〈拡充事業〉

▽男性ドライバー運転免許取得助成(助成件数の増加)

▽女性ドライバー運転免許取得助成(助成件数の上限撤廃)

[サービスの改善及び向上に関する事業]＝予算案8354・4万円(前年度比0・4%増)

〈新規事業〉

▽会員への情報発信ツールの検討

▽次世代管理者セミナー

▽青年部関東ブロック大会の東京開催

▽FILE2サーバ(NAS)の設置

〈縮小事業〉

▽パソコンセミナー(実施回数の削減)

▽中小企業大学校受講料助成(助成件数の削減)

〈廃止事業〉

▽データベースサーバへの移行作業(完了)

[環境の保全に関する事業]＝予算案4527・6万円(前年度比2・2%増)

〈新規事業〉

▽EVトラック導入補助

〈継続事業〉

▽近代化基金による融資あっせん

〈縮小事業〉

▽CNGトラック導入補助(助成件数の削減)

▽省エネ対策用機器導入補助(助成件数の削減)

[適正化に関する事業]＝予算案6224・7万円(前年度比0・7%増)

〈継続事業〉

▽トラックフェスタTOKYO2024の開催

▽ドライバーコンテストの開催(実施回数の削減)

〈縮小事業〉

▽「働きやすい職場認証制度」取得費用助成(助成件数の削減)

▽支部輸送相談所運営費補助等

▽巡回指導等の適正化事業

[災害に際し物資を運送する体制の整備に関する事業]＝予算案1067万円(前年度比4・3%増)

〈継続事業〉

▽緊急物資輸送体制整備等

▽防災訓練支部交付金

[交付金事業の運営管理]＝予算案7869・2万円(前年度比35・6%減)

〈拡充事業〉

▽支部活動運営費補助(随時分／増額)

〈縮小〉

▽予備費の削減

労働環境の改善を目指して 物流の2024年問題に対応

FMラジオ番組 協力 東ト協

聴取者メッセージ

トラックドライバーへ多くの感謝や応援の声

東ト協は、緑ナンバートラックの役割や取り組み、エッセンシャルワーカーとして社会を支えていることなどをPRした。

その反響もあり、「ラジオを聴いてトラックの日と初めて知りました。家は、インターネットなどで注文することが多く、それらの荷物を運んでくださっているドライバーの方々には感謝しかありません。壊れたりすることなくきちんと届けていただけることをありがたく思います。これからも体に気をつけてがんばってください」など、ドライバーに感謝を伝える多くのメッセージが寄せられた。

また、「2024年問題で物流業界、ドライバー不足という問題があります。個人的に何かできないか、そしてその問題を解決するために周りを巻き込んで行動できないかと考えています」「時間指定は通常の配送手段をゆがめてしまい負担になると思うので、基本的にしていません。そのかわり、荷物の追跡確認をして、配達中であれば、外出する際に、その旨のメモを残して置き配にしてもらっています。できるだけ負担を軽減する努力をしたいと思っています」「コロナにより、エッセンシャルワーカーとして、物流がとても大切だということを実感しました。最近、2024年問題がよくニュースで取り上げられていますね。配達業者のLINE登録をして確実に受け取れるようにするなど、心がけています。無駄な配達こそ避けるべきだし、できるだけ協力していきたいと思っています」などといった、業界の窮状に理解を示すメッセージも届いている。

国交省「標準的な運賃」Webアンケート調査

国土交通省が実施している「標準的な運賃に係る実態調査」(Webアンケート調査)について、東ト協では会員事業者に対して、同調査に協力し回答するよう呼びかけている。回答期限を3月上旬まで延長し、受け付ける予定。

調査内容は「標準的な運賃」の認知状況や令和5年度契約における原価計算の実施状況、運賃交渉状況のほか、6年度契約の交渉予定など。

「標準的な運賃」水準の運賃収受ができていない、あるいは荷主からの価格転嫁が進んでいないなど、事業者の実情を把握するための重要な調査として行っているもの。

アンケートの回答は、アンケートサイト(https://form.qooker.jp/Q/auto/ja/truck/2024)または、左記の**2次元コード**で(全ト協ホームページにリンク掲載)。

ぜひ調査に協力を!

アンケートサイト
2次元コード

新会員

【足立支部】

◆株式会社サイホク＝足立区青井6の24の7▽☎03・3849・0190▽一般貨物運送(普通車15台、小型車21台)、利用運送

協会日誌

【2月1～15日】

1日 労務講習会(～2日)

6日 ロジ研正副本部長会議▽三組織合同セミナー

7日 鉄鋼専門部会安全環境委員会▽物流経営士課程

8日 東京運輸支局・街頭検査に協力▽労務講習会(～9日)

14日 東京都交付金事業実施計画案検討委員会▽正副会長会▽物流経営士課程

15日 鉄鋼専門部会トレーラの安全対策フォーラム▽食糧専門部会米穀委員会

日程ボード

【3月1～15日】

4日(月) 14時＝経営者セミナー(東ト総合会館)▼15時＝会長候補者選出・管理委員会(同)

6日(水) 13時30分＝物流経営士課程(東ト総合会館)

7日(木) ロジ研チャリティゴルフコンペ(太平洋クラブ成田コース)▼10時30分＝総務小委員会(東ト総合会館)▼14時＝同フェスタ実行プロジェクト会議(支部担当者会議)(同／Web併用)▼15時＝同ワーキンググループ会議(同)

11日(月) 13時＝トラックフェスタTOKYO2024協賛企業・団体募集説明会(東ト総合会館)▼14時＝同フェスタ実行プロジェクト会議(支部担当者会議)(同／Web併用)▼16時＝食料・酒類飲料専門部会研修会(同／Web併用)

13日(水) 10時30分＝東京都交付金事業審議委員会(東ト総合会館／Web併用)▼12時＝正副会長会(同)▼13時30分＝物流経営士課程(東ト総合会館)▼14時30分＝運営委員会(同／Web併用)▼14時30分＝輸送安全委員会(同)

14日(木) 14時＝税制金融委員会(東ト総合会館／Web併用)

軽油の価格

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)。

1ℓ当たりの軽油価格 **1月分**(東ト協調べ)

☆スタンド	平均＝136.9円
☆ローリー	平均＝124.0円
☆元売り発行カード	平均＝133.1円
☆ディーラー発行カード	平均＝131.5円

燃料給油は東京都内で軽油引取税は地方税です

東ト協

専門部会専用HP開設
加入促進に向け情報発信

東京都トラック協会はこのほど、協会ホームページ（HP）に各専門部会の専用HPを開設した。各専門部会に所属する会員事業者に対する情報提供を強化するとともに、専門部会に所属していない事業者に事業・活動内容などを周知し、部会への加入促進を図る目的で新設したもの。

具体的には、各専門部会の目的や事業・活動内容に加えて、部会規約や部会員名簿、入会届などを掲載する。専用HPは順次、更新し、掲載内容やコンテンツなどを充実させていく方針。

東ト協HPではこれまで、引越専門部会と海上コンテナ専門部会に関連する情報を提供していたが、これに加えて鉄鋼、木材、ダンプ、生コン、都庁・区役所、重量品、タンクトラック、食糧（米穀、麦・粉、砂糖各委員会）、セメント、食料・酒類飲料、取扱事業・積合、出版・印刷・製本・取次、紙・パルプの各専門部会の専用HPを新たに開設し、14部会3委員会で情報発信していく。

各専門部会では、規制緩和に向けた要望活動を行うとともに、各輸送業態向けの研修会や荷主業界団体との合同研修会、意見交換会、フォーラム、各種キャンペーンのほか、部会員へのアンケート調査などを実施。

また、各専門部会を通じて関連の法改正などに関する情報提供、部会員間での意見交換を行うなど、輸送業態ごとの課題解決に向けて、それぞれ独自の取り組みを展開している。

なお、各専門部会の専用HPは、東ト協HPの「東京都トラック協会について」内の「（一社）東京都トラック協会　専門部会」から、閲覧できる。

事業・活動内容を紹介

東ト協

三組織合同セミナー

東ト協三組織（ロジスティクス研究会・青年部・女性部）は2月6日、港区の明治記念館で、令和5年度合同セミナーを開催し、三組織所属の会員事業者が多数参加した。

セミナーでは、フリーライターの橋本愛喜氏が「働き方改革施行後の物流業界を考える」と題して講演。

橋本氏は、「物流の2024年問題」の概要について説明した上で、ノストラダムスの予言を例に挙げ、「時期を過ぎたら終わりというものではない。その後の対応が重要」と指摘した。

また、運転者の特性と給与形態、外国人労働者の活用や運転者の副業などの問題点について解説した。

さらに、働き方の変化への対応が求められる中、荷待ち時間などを利用したリスキリングについて、そのメリットとデメリットを説明。運転者の将来のためには、その時間を有効活用することも考える必要があるとした。

さらに、セミナー参加者を対象にスマートフォンを活用したライブアンケートを実施。「2024年問題」への対応状況などに関するアンケート結果を踏まえ、今後の対応を検討していく必要があるとアドバイスした。

◇　◇

アンケート結果は次の通り。

「2024年問題」テーマに
継続的に働き方改革推進を

▽「2024年問題」に伴う「自社への影響が最も深刻なものは？」＝「人手不足」43％、「運賃交渉」37％、「長時間労働の改善」14％、「燃料高騰」4％、「その他」2％

▽「標準的な運賃と同等の運賃をもらえているか？」＝「はい」21％、「いいえ」79％

▽「人手不足を感じているか？」＝「はい」73％、「いいえ」27％

▽「トラック運転者として外国人労働者の採用について」＝「賛成」65％、「反対」35％

なお、橋本氏はアンケートのうち、外国人労働者の採用に関して、人材不足を補うためだけに外国人を採用することは、「物流の終わりの始まり」と指摘し、反対の立場を主張した。

協トト全東

鉄鋼部会

トレーラの安全対策フォーラム
荷主と連携して安全確保

全日本トラック協会鉄鋼部会と東ト協鉄鋼専門部会は2月15日、東ト総合会館で、令和5年度「トレーラの安全対策フォーラム」（Web併用）を開催し、全国の関係部会員事業者をはじめ、関係行政・荷主企業・メーカーなどが参加した。

冒頭、あいさつに立った三村文雄部会長は「2024年問題の本番の年を迎え、賃金改定をはじめ労働時間の短縮、効率化など、労働環境の改善を待ったなしで進めていかなければならない」と対応を求めた。

さらに「大手鉄鋼メーカーが相次いで鋼材輸送の運賃値上げを表明し、国会で標準的な運賃の改定について審議されるなど、これまでと状況は大きく変化している。運転者不足や高齢化などに対応するとともに、我々の使命である安全輸送の確立を図っていきたい」と述べ、取り組み強化を呼びかけた。

「2024年問題」対応へ

続いて、来賓を代表して国土交通省物流・自動車局安全政策課長の永井啓文氏があいさつし、「事業用自動車の安全・安心の確保は絶対のもので、忌憚のない意見をぶつけ合いながら、課題解決へ邁進したい」と述べた。

フォーラムでは、関東運輸局自動車交通部貨物課長の堀越千秋氏が「物流の適正化に向けた取り組み」と題して講演。政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」や、トラックGメンによる取り組みなどについて説明した。

また、同局自動車技術安全部保安・環境課自動車事故調査分析官の渡辺康祐氏が「トラック運送事業における事故防止について」と題して講演。運転者の健康管理や飲酒運転防止、大型車の車輪脱落事故防止への取り組みを求めた。

この後、日本鉄鋼連盟業務部原料・物流グループグループリーダーの加納呼亜氏と参事補の五月女博史氏が「鉄鋼物流における2024年問題への対応について」と題して講演した。

鉄鋼連盟で策定した「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」における対策類型と、具体的な対応について説明し、自主行動計画に基づき、鋼材の出荷物流と原料・資材などの調達物流における2時間以内ルールへの対応をはじめ、物流効率化など課題解決に向けた取り組みを支援していくとした。

このほか、事業者発表として、J-ロジテック陸運事業部陸運企画室室長の野口俊之氏が「乗務員の労働時間短縮への取り組み」、日鉄物流基地陸運本部陸運企画管理部の杉本敏史氏が「荷台からの転落防止対策（直近の取り組み）」について、それぞれ発表した。

なお、フォーラムには来賓として、東京労働局労働基準部監督課地方労働基準監察監督官の國府田純一氏、警視庁交通部交通総務課交通安全組織係長の佐藤正又氏が出席した。

全ト協　関東ブロック

女性協議会

全日本トラック協会関東ブロック女性協議会は2月16日、東ト総合会館で、令和5年度研修会を開催し、同協議会所属の東ト協女性部をはじめ、茨城・千葉・山梨の各県ト協女性部などの部会員事業者が参加した。

開催に当たり、全ト協女性部会の原玲子部会長（東ト協女性部本部長）があいさつし、「コロナ禍で制約されていた、女性組織の活動が再開できたことは喜ばしいこと」とした上で、「いよいよ2024年がやってきて、目の前に取り組まなければならないことが山ほどある。女性経営者が結束を強めて、直面する問題を乗り越えていくという、強い意識を持って取り組んでいただきたい」と述べた。

研修会では、国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課の運崎彩香課長補佐が、「我が国の物流の革新に向けた取組みの動向」と題して講演。

トラック運送事業の現状と課題や改正貨物自動車運送事業法に基づく取り組み、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」と、それに基づく措置を法制化する事業法改正案の概要などについて説明した。

先に閣議決定された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の主なポイントは、荷主・物流事業者に対する規制的措置、トラック事業者の取引に対する規制的措置のほか、軽トラック事業者に対する規制的措置など。

このうち、トラック事業者の取引に対する規制的措置に関しては、運賃や下請け手数料の収受に当たり、元請事業者が実運送体制管理簿を作成し、把握した下請次数を考慮した金額について、元請が荷主に対して運賃精算交渉をする流れになると説明した。

「2024年問題」など課題解決へ結束強め活動

なお、研修会後に交流会を開催。来賓として、関東運輸局自動車交通部の勝家省司次長や、関東トラック協会の浅井隆会長（東ト協会長）、関ト協青年部会の金井健蔵会長（ビデオメッセージ）が祝辞を述べた。

からだ・メンタルヘルス　東ト協
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／土曜日午前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。

国交省

アルコール依存症など新たな疾患対策検討へ

事業用自動車健康起因事故対策協議会

国土交通省物流・自動車局は2月7日、令和5年度第2回「事業用自動車健康起因事故対策協議会」を開催し、新たにアルコール依存症対策などを検討していくことにした。

協議会では、健康起因事故の発生状況やその防止に向けた取り組み、防止に係る取り組みに関するアンケート調査結果について報告した後、今後の取り組み案に関して審議・承認した。

同省では、これまでに事業者向け健康管理マニュアルや睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル、脳血管疾患対策ガイドライン、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン、視野障害対策マニュアルを策定するなど、健康起因事故の防止対策に取り組んできた。

これら疾患に関しては運転者の健康管理を行うためのマニュアルなどが整備され、認知度も向上していることから、今後はこれらマニュアルなどを実際に活用し、記載されている内容を確実に実施するための手法などを検討していく方針。

具体的には、同協議会での意見を踏まえ、事業者が取り組んでいる健康起因事故の未然防止策について、他の公共交通機関の取り組み状況を調査し、自動車運送事業における防止対策のあるべき姿を検討していく。

また、これらマニュアルなどについて検査内容や手法などに関する最新の情報を反映させるとともに、スクリーニング検査モデル事業で把握された具体的な事例を織り込み、事業者が確実に対応できるよう改定を行う。

さらに、これまでにマニュアル・ガイドラインを策定した疾患に加え、運転者を取り巻く環境を総合的に判断し、新たにアルコール依存症や最近増えている精神疾患などに関する対応策について検討する。

厚労省

働き方・休み方サイト改善へ各種情報を発信

厚生労働省は「働き方・休み方改善ポータルサイト」、および「年次有給休暇取得促進特設サイト」を設け、働き方の改善などに向けて各種情報を発信している。

これらサイトには、企業や従業員が自社の働き方・休み方に関する現状と課題などについて、簡易に自己診断できるツールを掲載しているほか、企業の取り組み事例や働き方・休み方改善に資する資料などを掲載。これら情報や資料を活用して、年次有給休暇の取得促進など、取り組みを推進するよう促している。

厚労省

特別教育を義務化に

テールゲートリフター

厚生労働省は2月から、労働安全衛生規則(省令)と安全衛生特別教育規程(告示)の一部改正(令和5年3月28日公布)に基づき、テールゲートリフター使用による荷役作業に関する特別教育を義務化した。貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策を充実させるため、労働安全衛生規則などを改正したもの。

改正事項のうち、昇降設備の設置を義務付ける貨物自動車の範囲拡大などに関する規定は、既に昨年10月から施行したが、今回、テールゲートリフターによる荷役作業を行えなくなっており、特別教育を実施せず、作業を行わせた事業主には罰則が科される。

また、事業主は特別教育の受講者や科目などの記録を作成し、3年間保存する必要がある。

2月から施行

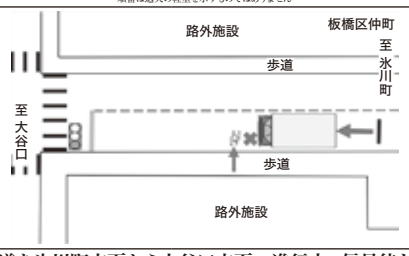
受講する必要がある特別教育の科目(カッコ内は受講時間)は、座学(計4時間以上)として①テールゲートリフターに関する知識(1・5時間以上)、②テールゲートリフターによる作業に関する知識(2時間以上)、③関係法令(0・5時間以上)、および④実技教育(2時間以上)。

これら科目の特別教育を受講していない場合、2月以降、テールゲートリフターによる荷役作業を行うことはできない。

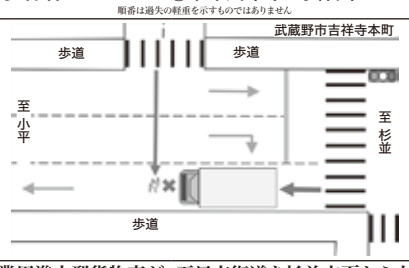
トラック事故速報　死亡事故

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

◎信号待ち等による停止状態からの発進の際は、目視確認および指差し呼称を行うなど、周囲の交通状況をよく確認した上で発進すること。

日時	2月3日(土)　10時23分頃発生(晴天)
場所	板橋区内(区道)
当事者	①歩行者(女性60代死亡)×②事業用大型貨物車(男性20代) 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	区道を氷川町方面から大谷口方面へ進行中、信号待ちにより停止していた事業用大型貨物車が、青色信号に従い発進するにあたり、自車前方を左方から右方へ横断しようとした歩行者と衝突し、轢過したもの。

◎夜間は視認性が悪くなることから、道路状況によりハイビームを活用するなどして安全確保を図ること。また、交通量が少ないと速度が速くなりがちなので注意するとともに、深夜・明け方の時間帯であっても、歩行者等が飛び出してくる"かもしれない"運転を徹底し、事故の未然防止に努めること。

日時	2月9日(金)　4時23分頃発生(晴天)
場所	武蔵野市内(五日市街道)
当事者	①歩行者(男性70代死亡)×②事業用準中型貨物車(男性60代) 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	事業用準中型貨物車が、五日市街道を杉並方面から小平方面へ進行中、信号機の無い交差点において、右方から左方へ横断してきた歩行者と衝突したもの。

違反別 営業用トラック関与の交通事故　令和6年1月末

			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当件数	7	2	2	1	0	1	0	0	0	3	16
		関与事故件数	6	1	2	1	0	1	0	0	0	9	20
		(前年比)	+2	−4	−2	±0	±0	±0	±0	±0	±0	−1	−5
	中型	1当件数	3	3	2	0	0	0	0	0	1	6	15
		関与事故件数	3	3	2	0	0	0	0	0	1	7	16
		(前年比)	−3	−1	±0	−2	±0	−3	−1	±0	+1	−4	−13
	準中型	1当件数	11	9	5	1	1	0	0	0	0	10	37
		関与事故件数	11	9	8	1	1	0	0	0	0	22	52
		(前年比)	+4	+3	+5	±0	−1	−2	±0	±0	±0	+6	+15
	普通・軽	1当件数	30	11	13	2	1	3	5	0	0	14	79
		関与事故件数	31	9	15	2	1	3	4	1	0	39	105
		(前年比)	−4	−3	±0	−3	±0	−2	±0	±0	±0	−2	−14
	合計	1当件数	51	25	22	4	2	4	5	0	1	33	147
		関与事故件数	51	22	27	4	2	4	4	1	1	77	193
		(前年比)	−1	−5	+3	−5	−1	−7	−1	±0	+1	−1	−17
死者数	大型貨物車(1当)		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	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	0	0	0	0	0	0	0
	普通・軽貨物車(1当)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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。

営業用トラック関与の交通事故の特徴

令和6年1月末現在の都内全域の交通事故発生件数(本年累計)は2,370件で、前年同期比77件増加し、死者数は12人で前年同期比3人の増加となった。

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193件で、前年同期比17件減少し、死者数は1人で前年同期比3人の減少となった。

事故類型別では、右左折時の車両相互事故が25件で前年同期と同数となり、死者数は0人だった。

違反別では、安全不確認による関与事故件数が51件で、前年同期比1件減少となっている。

関交協オリジナル冊子

トラックドライバーのための危険予知トレーニング

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

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。

関東交通共済協同組合

景況感調査　全ト協
5年10～12月期

判断指標15・8ポイント改善
輸送量など回復傾向に

全日本トラック協会の第124回「トラック運送業界の景況感」調査結果（令和5年10～12月期、速報）をまとめた。

それによると、輸送数量や運賃・料金水準などが改善基調となったことを反映し、景況感の判断指標は△（マイナス）17・7と前回調査（5年7～9月期）より15・8ポイント改善した（以下、指標の動向は前回調査比）。

輸送量の回復に伴い、実働率は△3・1で18・7ポイント、実車率は△3・1で19・2ポイントそれぞれ改善。経常損益は△16・8で19・4ポイント持ち直した。

業種別にみると、一般貨物では輸送数量が△1・9で27・1ポイントも改善し、加えて運賃・料金の水準も27・8で3・2ポイント上昇。これに伴い、営業収入は9・3で34・4ポイントの大幅な上昇となり、プラス水準に転化。営業利益は△7・4で25・9ポイント改善した。

宅配貨物では、運賃・料金の水準が14・8で11・1ポイント上昇するが、輸送数量が0・0で7・4ポイント低下する見込み。営業収入は18・5で3・7ポイント低下するが、営業利益は11・1で3・7ポイント水準を上げる見込み。

宅配以外の特積貨物では、運賃・料金の水準が30・6で2・8ポイント改善するものの、輸送数量は△4・2で2・3ポイント悪化する見込み。営業収入は△0・5で9・8ポイント、営業利益は△14・8で7・4ポイントそれぞれ悪化する見込み。

引き続き、全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長が賛成の立場から意見を述べ、今回の告示案について、運転者の賃金引き上げや物価高騰分などの適正な転嫁を行うため、運賃水準の平均約8％引き上げなど、所要の見直しを行っていると評価した。

その上で、「トラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しになるもの」として、全面的に賛成する旨表明した。

あわせて、荷主企業に対し、見直しの趣旨について理解促進を図ることなどを要望した。

運賃・料金の水準が30・6で2・8ポイント改善するものの、輸送数量は△4・2で2・3ポイント悪化する見込み。営業収入は△0・5で9・8ポイント、営業利益は△14・8で7・4ポイントそれぞれ悪化する見込み。

宅配貨物では、運賃・料金の水準が14・8で11・1ポイント上昇するが、輸送数量が0・0で7・4ポイント低下する見込み。これに伴い、営業収入は18・5で3・7ポイント低下するが、営業利益は11・1で3・7ポイント水準を上げる見込み。

宅配以外の特積貨物では、運賃・料金の水準が△4・5で18・2ポイント改善し、運賃・料金の水準も36・4で18・2ポイント上昇する見込み。これにより、営業収入は△9・1で9・1ポイント、営業利益は△22・7で9・1ポイントそれぞれ改善する見込みとなっている。

次期見通し
運賃・料金が改善へ

次期の見通しは、運賃・料金の改善により、景況感の指標は△15・0で2・7ポイントの改善となる見込み（以下、指標の動向は今回調査比）。

業種別にみると、一般貨物では輸送数量が△4・5で18・2ポイント改善し、運賃・料金の水準も36・4で18・2ポイント上昇する見込み。これにより、営業収入は△9・1で9・1ポイント、営業利益は△22・7で9・1ポイントそれぞれ改善する見込みとなっている。

運輸審議会
「標準的な運賃」告示改正へ公聴会

国土交通省の運輸審議会は2月13日、国交大臣諮問（1月10日付）の「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示」に関する公聴会を開催し、一般公述人2氏が賛成・反対の立場から意見を述べた。

現行「標準的な運賃」は令和2年4月に告示されたが、その後の燃料費や人件費など運送原価の上昇を踏まえ、運賃表を見直すなど、改正案について諮問したもの。

公聴会では、国交省物流・自動車局の小熊弘明貨物流通事業課長が冒頭陳述を行い、改正案の内容と見直し理由を説明するとともに、告示はトラック運転者の労働条件改善を目的としたものとその意義を強調した。

この後、一般公述人として運送事業者・会社員が反対の立場から意見陳述。「標準的な運賃」の設定自体には意義があるとしつつ、「標準的」の定義が明確でないなどと問題点を指摘した。

引き続き、全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長が賛成の立場から意見を述べ、今回の告示案について、運転者の賃金引き上げや物価高騰分などの適正な転嫁を行うため、運賃水準の平均約8％引き上げなど、所要の見直しを行っていると評価した。

その上で、「トラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しになるもの」として、全面的に賛成する旨表明した。

あわせて、荷主企業に対し、見直しの趣旨について理解促進を図ることなどを要望した。

全ト協・馬渡副会長
運賃交渉の後押しに

動向ファイル
◇1月分◇

●**東京都トラック協会**、令和6年能登半島地震発生（1月1日）に伴い、緊急輸送対策本部を設置。その後、東京都や各区の要請を受け、順次、被災地への救援物資輸送を行う（4日）

●**東ト協**、全会員事業者に対し、森本勝也運輸安全委員長名で「交通事故未然防止のための安全確認の徹底について」を発出し、交差点などにおける安全確認の徹底を呼びかける（5日）

●**東京都**、令和5年度後半分「運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業」支援金の申請受付を開始する（9日）

●**国土交通大臣**、運輸審議会に対し、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示」改正について諮問する。改正案は運送原価の上昇を踏まえ、運賃表を見直し引き上げるとともに、個建運賃の設定や「積込料・取卸料」の標準的な水準などを示す（10日）

●**東ト協**、令和5年度第4回理事会を開催し、6・7年度の理事・評議員割り当て数を承認。理事は計90名、評議員は計50名にそれぞれ定数を削減する方針（12日）

●**東ト協**、令和5年度「トラックの日」児童絵画作品コンテスト表彰式を行い、最優秀賞（東京運輸支局長賞）をはじめ、入賞児童に表彰状と副賞を贈り表彰する（21日）

●**東ト協**、「日本経済新聞」東京版に、「2024年問題」をテーマとした連載広告（3回シリーズ）を掲載する（23・30日、および2月6日）

●**国交省**、昨年11・12月実施のトラックGメンによる「集中監視月間」における取り組み結果を公表。「要請」など是正指導件数は計213件で、荷主・元請の2社に初めての「勧告」を行う（26日）

お祝いの花 / 突然のご供花
祝賀会などのお祝い会場装飾は、
私たちにお任せください !!!!
YOUKAEN
お問い合わせ先 担当：法人営業部
TEL 03-3706-4187
WEB ohanano-madoguchi.com
＼東京都トラック協会会員様特典／
会員様特別割引 最大 20%OFF
※特典割引は、東京都23区及び、多摩地区一部地域のお届けに関しましては単価10,000円（税別）以上でご利用可

高めの金利設定 ※当金庫内比較
固定金利の半年複利
選べる期間 1年・2年・3年
定期預金
個人のお客さま向けの マイハーベスト
■お問合せ・資料のご請求は
テレホンバンキングセンター（平日9:00～17:00、銀行休業日を除く）
0120-299-233
■詳しくはホームページで 商工中金 マイハーベスト 検索
人を思う。未来を思う。
商工中金
本店営業部　神田支店 〒104-0028 中央区八重洲2-10-17 TEL：03(3246)9080
副都心営業部（新宿支店・渋谷支店） 〒160-0023 東京都新宿区西新宿6-11-3 TEL：03(3340)1551
東京支店 〒105-0012 港区芝大門2-12-18 TEL：03(3437)1231
池袋支店 〒171-0022 豊島区南池袋1-21-10 TEL：03(3988)6311
押上支店 〒130-0002 墨田区業平3-10-8 TEL：03(3624)1161
上野支店 〒110-0005 台東区上野1-10-12 TEL：03(3834)0111
深川支店 〒135-0042 江東区木場5-11-17 TEL：03(3642)7131
大森支店 〒143-0016 大田区大森北1-1-10 TEL：03(3763)1251
八王子支店 〒192-0081 八王子市横山町2-5 TEL：042(646)3131

坊巷透話

ルポライター 飛鳥井 恭司

王朝文化を支えた後宮サロン

豪華絢爛な装束の競いと権力争い

平安時代といえば、藤原氏を中心とした華やかな文化を思わせるが、その時代を舞台としたのが今年のNHK大河ドラマ『光る君へ』。主役の紫式部が、藤原道長による権力奪取への展開などと、どのようにからまっていくのかが気になる。

彼女が書いた『源氏物語』の主人公のモデル候補の一人として挙げられているのが道長であり、物語の背景の現実はこうだったのでは、と思わせることがあるのかにも興味がわいてくる。

『源氏物語』は、藤原氏が絶頂期にあった1000年前後頃に書かれたとされている。『源氏物語絵巻』は、その百数十年後に作られたとみられ、物語が執筆された当時の上級貴族の生活・風俗などを知る大切な資料となっている。

例えば、住居の中。上級貴族の住まいは寝殿造りで、間仕切りの工夫がみえる。間仕切りには御簾が最も多く使われているが、御簾は透けて見えるので、その内側に壁代という布をたらしている。

また、病の床にある柏木が烏帽子を付けていたり、女房の縫物の様子や碁盤などの調度品もある。物語を読んでいるのを聞いている女御や、障子の隙間から女房がのぞき見をしている場面もある。それらが屋根や壁を取り払って、斜め上から室内をみる吹抜屋台の手法で描かれている。

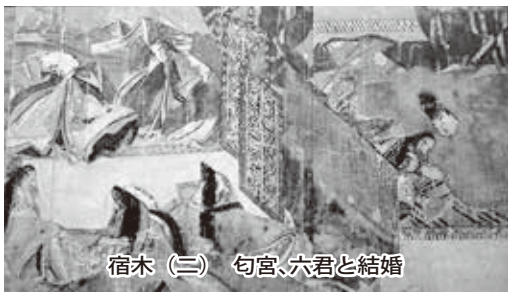
柏木（一）　六条院の女三宮を見舞う父の朱雀院

装束は、女性たちは裳唐衣という重ね着姿で、男たちの束帯、直衣も見える。裳唐衣は十二単でよく知られるが、重ね着の先駆けともいえる。

重ねるために色合いが重要なポイントで、季節や行事、遊びなどの要件も加味するとなれば、表地と裏地の色合い、見えるところの襟元・袖口・裾まわりなどの組み合わせに気を使うことになる。女房族たちの厳しい目が待ち受けているし、男性貴族の噂の種ともなるからだ。

束帯は、公的な場で義務付けられている礼・正装で、姿で事務官か武官の区別がつき、その色で朝廷内の序列(位階)が分かるようになっていた。後方に引く裾という、下襲の長いすそは大臣などの職掌を表わし、長いほど高位を示した。また、直衣は貴族の私的な服であったが、10世紀中頃には、冠直衣(冠は必須)姿を公的な場でも許されるようになった。

絵巻は、物語を


宿木（二）　匂宮、六君と結婚

源氏物語絵巻を手助けとして

つづった詞書と絵がセットとなって、物語54帖の各巻を題材に100図を超える絵巻と考えられているが、現存する絵は19図(徳川美術館名古屋に15図、五島美術館に4図)である。『源氏物語絵巻』は国宝に指定されている。

『源氏物語』が、道長の権力基盤強化に一役かったのではとも言われている。一条天皇には定子中宮がいた。道長は娘の彰子を中宮とし、定子を皇后として、一条天皇は正妻二人の「一帝二后」制となった。

定子皇后の局は清少納言、彰子中宮の局には紫式部、和泉式部、赤染衛門と、当代の才女が集う後宮サロンとして張り合っていたのだろう。

『源氏物語』が写本され貴族社会で人気となったが、その背後に道長の援助があったろうことは想像に難くない。

そして、彰子は皇子(後一条天皇、後朱雀天皇)を産み、道長の権力基盤は盤石となった。

◇　◇

今年、予定されている源氏絵や国宝源氏物語絵巻の展覧会は、次の通り。

◆東京富士美術館(東京都八王子市)＝「源氏物語THE TALE OF GENJI」展(2月24日～3月10日／3月12日～3月24日／月曜休館)

源氏物語を絵画化した源氏絵を中心に、『源氏物語』や紫式部にまつわる美術・工芸・文学作品を展示

◆五島美術館(東京都世田谷区上野毛)＝「春の優品展：王朝文化へのあこがれ」(4月6日～5月6日／8・15・22日は休館)

特別展(4月27日～5月6日)国宝『源氏物語絵巻』のうち「鈴虫(一)」「鈴虫(二)」「夕霧」「御法」を展示

◆サントリー美術館(東京都港区)＝「徳川美術館展：尾張徳川家の至宝」(7月3日～9月1日／火曜休館)

国宝『源氏物語絵巻』のうち「柏木(三)」「横笛」「橋姫」「宿木(二)」を展示

※写真は、いずれも徳川美術館所蔵のもの(小学館『日本の美を巡る　源氏物語と貴族の暮らし』より)

東屋（一）　中君、浮舟を物語でなぐさめる

ポケット

横浜中華街で春節祭

獅子舞で盛り上がる

今回は、横浜中華街の「春節」を見てきました。中国では旧暦の正月を春節といい、盛大に祝う風習があります。私は、20年以上前に台湾で春節を見てから、2月中旬はこのお祭りを思い出すことがあります。

春節の中華街は、極彩色のランタンやイルミネーションで飾られ、伝統の獅子舞「採青」が、けたたましい爆竹やドラ、太鼓の音が鳴り響く中で行われます。

中華街内にある山下町公園で、獅子舞・舞踊・中国雑技などの伝統芸能を見てきました。2人の若者が金色の獅子の中に入り、アクロバティックに舞いながら舞台に登ったり、肩の上にのったりして、会場を沸かせます(写真)。

1・5㍍くらいの高さのある足場を、ドラと太鼓がけたたましくなる中、2人が息を合わせてジャンプするときは、見ているこちらもハラハラ。成功して横断幕を垂らすと、会場からも大きな拍手が起こります。

その後、獅子は会場を回って、人の頭を噛んでいきます。噛むのは「邪気を食べる」「縁起がよい」といわれるそうです。噛まれた人が、赤い袋に入った圧歳銭(お年玉)を渡す光景も見られました。

横浜中華街は約0・2平方㌔のエリア内に500店以上もの店舗があるそうです。よく中華街を訪れるのですが、タピオカジュース、肉まん、台湾からあげ「大鶏排」のお店には、若い人たちが列をなしています。

ただ、中華料理の店は、盛況な店と閑古鳥が鳴く店とで明暗が分かれています。中華料理を食べる際は、お店の評判をチェックしてから行ってもいいかもしれません。

SOMO SOMO KIKOU 第34回 そもそも紀行 ライター 八街千尋

見てあちこちある記

北陸新幹線金沢～敦賀間 3/16開業

令和6年能登半島地震の被災地では今もなお、多くの人が避難生活を余儀なくされています。そのような中、復興に向けて3月16日、北陸新幹線金沢駅～敦賀駅間が延伸開業となります(写真)。

報道では、1番列車のチケット獲得の話題や被災地支援を目的とする旅行支援が紹介され、復興に向けて一歩一歩進んでいるようです。

この延伸開業により、東京駅から敦賀駅までは、北陸新幹線経由で約50分の短縮になります。東海道新幹線経由にはわずかに及びませんが、乗り継ぎが必要ないなどのメリットがあります。

現在、物流の発達により、東京で全国各地の名産品などを入手できますが、実際に行くのとでは大きく違うもの。まずは、アンテナショップなどで雰囲気を味わってみてはいかがでしょうか。

福井県のアンテナショップは、銀座の「ふくい食の國291」と南青山の「ふくい南青山291」があり、ショップだけでなく、ワークスペースにより、福井県とつながれるような施設です。

福井県アンテナショップ巡り

ふくい食の國２９１
住所：中央区銀座1-5-8

ふくい南青山２９１
住所：港区南青山5-4-41

※営業時間などはホームページで

三丁目

気象庁の発表によると、関東地方で今年の「春一番」が吹いたのは2月15日。昨年よりも半月ほど早いという。うららかな陽気が待たれる◆春どころか、一足飛びに夏本番を思わせる過熱状況にあるのが株式市場。年初以来、日経平均の株価はバブル期後の最高値を幾度も更新した。一時、史上最高値(終値)を超える状況も◆依然、景気好転の実感が薄いだけに、その中での株価上昇には違和感を拭えない。コスト増分の価格転嫁さえ、思うに任せない中小企業にとっては、別世界の話というのが率直な受け止めだろう◆トラック運賃も然り。だが、ここへきて上向き傾向に転じている。スポット輸送の運賃指標はコロナ禍前の水準に戻してきた。もっとも、最近の物価高や人件費増などを考えれば、まだ十分とは言えないだろう。さらなる上昇を望みたいところ◆折しも、上昇への条件は揃いつつある。労働時間規制の強化により輸送力が制約され、その一方で回復傾向の輸送需要がさらに上向いていけば、自ずと押し上げ圧力は強まるはず。運賃上昇への「春一番」が吹くことを期待したい。