

2024年(令和6年)

3/10

No. 1292

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/>

国交省

新「標準的な運賃」を告示へ

適正な対価収受に向けて改正

国土交通省の運輸審議会は2月29日、新たな「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」告示について、国交大臣に対して、諮問通りに定めることが適当である旨答申した。令和2年4月に告示した「標準的な運賃」を見直し、近年の燃料価格高騰や人件費の増大など運送原価の上昇を反映するとともに、荷待ち・荷役作業などを含めた適正な運賃・料金を収受しやすくするため、改正するもの。国交省は運輸審議会の答申を受けて、近く新「標準的な運賃」を大臣告示する予定。

「標準的な運賃」告示 制度は、改正貨物自動車運送事業法(平成30年公布)に基づき導入され、令和6年度からの時間外労働の上限規制適用などに伴い、トラックドライ

バー不足が深刻化し輸送能力不足が懸念される中で、ドライバーの労働条件の改善を目的に告示された。この「2024年問題」への対応を迫られる中

で、昨年の事業法改正により、「標準的な運賃」の告示期限が「当分の間」に延長され、さらに、政府が昨年6月に策定した「物流革新に向けた政策パッケージ」の一環として、その見直しを行うことになっていたもの。

新告示では、最近の運送原価の上昇を踏まえ、燃料費は軽油価格を1割増し、人件費は全産業平均の単価を用いて算出するなど、

運審「適当」と答申 実効性の確保求める

- 主な改正ポイント
- 運賃表の見直し
原価上昇を踏まえ平均8%引き上げ
 - 荷待ち・荷役が合計2時間超5割増
 - 積込料・取卸料を加算収受
 - 個建運賃を設定
 - 速達割増などを設定
 - 利用運送手数料(運賃の10%)を設定

均で約8%引き上げる。また、待機時間料については、荷待ち・荷役作業などの時間が合計2時間を超える場合には割増率5割とする。新たに「積込料・取卸料」を設定し、加算して収受することにする。

構造を是正する観点から、利用運送手数料(下請け手数料/運賃の10%)を設定する。こうした改正内容について、諮問を受けた運輸審議会は審議の結果、直近の原価調査結果や統計資料などを基に算出するなど合理性があり、適正

な原価や適正な利潤を基準として設定されているとして、改正案通り定めることが適当であると答申した。さらに、答申に際しては要望事項を示し、見直しが行われた「標準的な運賃」が有効に活用されるようにする取り組みを求めた。

具体的には、関係省庁や関係業界団体と連携して、トラック運送事業者はもとより、荷主や一般消費者に対して、新たな「標準的な運賃」の周知・徹底を図ることなどを求めた。また、依然として、荷主などとの

運賃交渉を実施していない事業者が少なくない現状を踏まえ、見直しの趣旨や活用方法などについて、業界団体と連携して必要な指導や助言を行うよう要望した。

さらに、活用状況についての監視を強化し、適正な取引を阻害する疑いがある荷主などに対して働きかけや要請を行い、その実効性の確保を図るよう求めた。

その上で、今回の「標準的な運賃」の見直しにより、事業者が適正な運賃を収受し、持続可能な事業運営ができる環境の整備に寄与するよう、関係省庁などと連携して必要な取り組みを行うことなどを要望した。

東ト協 駐車規制見直し推進 警視庁に継続要望へ

東京都トラック協会(浅井隆会長)では、働き方改革の阻害要因となっている駐車規制問題について、物流政策委員会(原

同委員会は2月29日、原島委員長や小林秀男委員を交えて、今年度第1回駐車問題検討小委員会(佐藤克典委員長)を開催。先に実施した「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに関するアンケート調査」結果を報告するとともに、警視庁に対する要望書案について審議・承認した。

駐車問題検討小委の佐藤委員長は「物流革新に向けた政策パッケージで、駐車規制見直しが進められており、追い風が吹いている状況にある。警視庁に規制緩和を継続して要望していきたい」とし、3月中には要望書を出す予定だ。

駐車規制の見直しに関する調査結果によると、6割を超える事業者が専用駐車スペースを利用し、新たに増設された場合には9割を超える事業者が利用する意向を示している(調査結果の詳細は4面掲載)。

ただ、事業者が希望する地域に必ずしも設置されていない上、都内の広域な集配エリアに対して、現在の設置箇所・駐

東ト協 読売・日経ビジネスに 近く相次ぎ広告掲載へ

「2024年問題」など、積極的なアピールするため、積極

東ト協は3月中旬以降、「読売新聞」(都内版)に全面広告を2回、3月下旬発売の「日経ビジネス」に記事広告・浅井隆会長へのインタビュー記事(それぞれ掲載する予定)をそれぞれ掲載する。東ト協は社会を支えるトラック輸送の役割や、直面する「2024年問

デジタコの普及促進へ



国土交通省物流・自動車局は2月28日、第1回「物流革新に向けたデジタコ式運行記録計の普及促進に関する検討会」を開催した。政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」で、運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、「デジタコについて

国交省 義務化も視野に検討会 将来的な義務付けも視野に入れた普及促進を図る」とされ、また、「2024年問題」への対応策として「DX化・生産性向上を図る」観点からも、デジタコの活用が重要なことから、同検討会を設置した。

検討会は、東京農工大学スマートモビリティ研究拠点・研究顧問で名譽教授・工学博士の永井正夫氏を座長に、学識者や関係業界団体の委員6氏

で、運行形態別にみると、長距離運行の装着率が80・5%と最も高い。また、その活用について、運転者への安全運転指導で「効果があ

る」との回答が約91%と多く、交通事故件数減少でも約73%が有効としている。

紙面あんない

特集「2024年問題」(特別編)

政府が物流革新へ「中長期計画」

国交省など、商用車の電動化促進補助

東ト協、6年度初任運転者特別講習

関東圏における事故防止対策検討会

5 4 3 2

府政令公布 大型トラック最高速度

4月から時速90kmに

政府は2月27日、「道路

交通法施行令の一部を改

正する政令」を閣議決定

し、3月1日に公布した。

高速道路における大型

トラックなどの最高速度

を、現在の時速80キロか

ら時速90キロに引き上げ

るもので、4月1日から

施行する。

最高速度規制が引き上

げられるのは、車両総重

量8ト以上のトラック。

政府の「物流革新に向

けた政策パッケージ」で、

大型トラックなどの速度

規制を引き上げる方向で

調整することになってい

たもの。

ただし、トレーラにつ

いては、車両構造上の特

性や交通事故発生状況な

どを踏まえ、引き上げは

見送りとなった。

で、運行形態

別によると、長距離運行

の装着率が80・5%と最

も高い。また、その活用

について、運転者への安

全運転指導で「効果があ

る」との回答が約91%と

多く、交通事故件数減少

でも約73%が有効として

いる。

運行記録計は現在、車

両総重量7ト以上または

最大積載量4ト以上の事業用貨物車などに装着が義務付けられているが、アナログ式でデジタル式かは問われていない。検討会では今後、デジタコの活用状況などを踏まえ、普及率目標の設定とあわせ、将来的な義務化も視野に普及方を検討することとしている。

『2024年問題』～迫る物流危機～

特別編

府物流革新へ「中長期計画」

政府は「2024年問題」への対応施策として「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定した。昨年6月に策定した「物流革新に向けた政策パッケージ」の効果や目標など、2030年度までのロードマップを示したものだ。この中で、何も施策を講じなかった場合には2030年度に34%の輸送力不足が想定されるが、各施策を推進することで、輸送力は34・6%増加の効果が期待できるとしている。主なポイントとなる5つの施策を紹介する。

主要施策のポイント(1)

通常国会での法制化(法改正案の概要)

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、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

・何も対策を講じなければ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、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増

これらを踏まえて、次の施策を講じることにより、物流の持続的成長を図ることが必要

法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

○①荷主(発荷主・着荷主)、②物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、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し、当該措置について国が判断基準を策定

※元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す

○前記①②の者の取り組み状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表

表を実施

○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等を義務付け、中長期計画に基づく取り組みの実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施

○特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務付け

※法律の名称を変更
※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加(予算)

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

○元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付け

○運送契約の締結等において、提供する役務の内容やその対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む)等について記載した書面による交付等を義務付け

○他の事業者の運送の利用(以下請に出す行為)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、当該適正化

に関する管理規程の作成、責任者の選任を義務付け

※下請関係に入る利用運送事業者にも適用

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講、②国交大臣への事故報告を義務付け

○国交省ホームページの公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加

貨物自動車運送事業法に基く「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

○検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表(令和5年12月15日)、運輸審議会に諮問(令和6年1月10日)

1. 荷主等への適正な転嫁

○運賃表を改定し、平均約8%運賃引き上げを提示

○運賃表の算定根拠となる原価のうちの燃料費

を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定【運賃】

○荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示

○現行の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算【運賃】

○荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算【運賃】

○標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を受取る旨を明記【約款】

○「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

○下請手数料(利用運送手数料の設定等)

○「下請手数料」(運賃の10%を別に収受)を設定【運賃】

○元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記【約款】

○荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面(運送申込書／引受書)を交付することを明記【約款】

○共同輸配送等を念頭に、「個建て運賃」を設定【運賃】

○リードタイムが短い運送の際の「速達割増し」(逆にリードタイムを長く設定した場合の割引)や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増しを設定【運賃】

主要施策のポイント(2)

デジタル技術を活用した物流効率化

○現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の特殊車両割増しを追加【運賃】

○中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】

○運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】

○全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて、実装への取り組みを着実に進める。2024年度から先行的な取り組みを開始し、150キロ以上のドローン航路の整備や、100キロ以上のデジタル情報配信道の整備等を進める

○鉄道(コンテナ貨物)や内航海運(フェリー・RORO船等)の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォロアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する

○自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有志者や関係団体等から成る検討会を設置

悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化(トラックGメンによる集中監視)

○「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置(令和5年7月)。関係府省と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年度の実現を目指し、具体化に向けて検討する

○自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す

○トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続することを目指す

○大型トラックの最高速度を、2024年4月に、時速90キロに引き上げる。これより高い速度への引き上げは、引き上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する

○トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」

対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働き掛け」や「要請」を実施

○令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置付けて取り組みを強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」(2件)を

実施(令和6年1月26日)したほか、「働き掛け」「要請」による是正指導を徹底

今般「働き掛け」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については、フォロアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含めて厳正に対処

の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する

○トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続することを目指す

○大型トラックの最高速度を、2024年4月に、時速90キロに引き上げる。これより高い速度への引き上げは、引き上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する

○トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」

○コンビニ受け取りや置き配、ゆとりある配送

○コンベア受け取りや置き配、ゆとりある配送

日時の指定など、物流負荷の低い受け取り方法を選択した消費者に対しポイント還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引き上げやトラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・料金の設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する

○送料の表記に関し、関係事業者に対し「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、「送料無料」表示の見直し状況について、2023年度中に見直し状況を確認するため、フォロアップ調査を実施する

○規制措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取り組みを促進する

運輸 点描

首都圏・中小事業者の DX推進と効率化事例

トラックドライバーの労働時間短縮には、その原資確保のため、運賃・料金を適正な水準に改定しなければならない。同時に必要なのは、業務の効率化など生産性の向上である。そのためには、DX(デジタル・トランスフォーメーション)に取り組む必要がある。しかし、中小事業者にとって、DXが雲の上の話と受け止められがちである。確かに、戦略レベルでのDXは難しいが、業務改善レベルでのDXなら可能だろう。首都圏の中小事業者の事例を紹介する。

保有車両数10台の中小事業者の事例である。保有車両数こそ少ないが、運送部門の売り上げの80%は特別積み合わせの利用や備車である。この事業者は自社車両と備車とも、一般輸送は近距離と中距離だけで、長距離はやっていない。特別積み合わせを利用している荷物は全国輸送となるが、備車先に委託している一般貨物では長距離はない。

また、自社車両による輸送の一部は特殊車両なので帰りは空車となるが、中距離でも往復ともに高速道路を利用して超えることはない。

は荷主負担である。そのため、ドライバーの残業時間は月間10時間以下となっており、時には10時間を超える月もあるが、それでも15時間まではいかない。

賃金は以前から日給月給制で歩合もあったが、昨年7月から、日給月給制でも固定給とみなし残業時間とした(ごく少額の歩合給もある)。そして、稼働日数が少ない月は最低保証金額を支払う形にした。みなし残業時間1日2時間を設定しているが、実際の残業時間が10時間程度のため、平均すると1日2時間を超えることはない。

待機短縮で残業10時間以下 荷主側を説得しメール受注に

この事業者が重視して取り組んできたのは、納品先での自社都合による待機時間の短縮だ。ある納品先は8時30分の納品なので、高速道路を使っても4時頃には出発しなければならない。この事業者が重視して取り組んできたのは、納品先での自社都合による待機時間の短縮だ。ある納品先は8時30分の納品なので、高速道路を使っても4時頃には出発しなければならない。この事業者が重視して取り組んできたのは、納品先での自社都合による待機時間の短縮だ。ある納品先は8時30分の納品なので、高速道路を使っても4時頃には出発しなければならない。

め)は、残業時間を短縮できればならなかった。これにはドライバーが遅れないようにするため、早めに出発するような面もあった。

だが、過去のデータなどに基づいて、5時の出発にしようとしたところ、道路事情などで8時30分に間に合わない場合、2時間以内にする)をクリアできるような提案を行った。

同じく、首都圏の保有車両数が約100台の事業者の事例である。この事業者は約10年前から、計数管理などに力を入れてきた。DX化にもいち早く取り組み、5年前に業務用のデスクトップパソコン(PC)とは別に、管理職と事務職全員にノートPCを持たせるようにした。

これにより、社内コミュニケーションはペーパーレスにした。折りからのコロナ禍の中で、リモート会議もいち早く取り入れることができた。昨年9月から、車載のデジタルコグرافもクラウドにし、総合的に管理ができるようにした。

このようにDX化を進める中で、女性事務員が荷主の担当者を説得し、FAXからメールによるオーダーにする事例も出てきた。この荷主とは4人車2台の取引だが、手書きのFAXでオーダーが入り、しかも毎日、輸送先が違うので事務処理が大変だった。

そこで、エクセルでフォーマットを作成し、荷主の担当者を説得して事務作業を効率化したのである。

森田 富士夫 (物流ジャーナリスト)

EVなど導入費補助 5年度補正

環境省は、国土交通省と経済産業省との連携事業として、令和5年度補正予算による「商用車の電動化促進事業」(脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金)の公募を行っている。

同事業は、2050年カーボンニュートラルや2030年度温室効果ガス削減目標(2013年比46%削減)の達成に向け、トラックなど商用車の電動化に対して補助し、普及初期の導入加速を支援するもの。



環境省は、国土交通省と経済産業省との連携事業として、令和5年度補正予算による「商用車の電動化促進事業」(脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金)の公募を行っている。

同事業は、2050年カーボンニュートラルや2030年度温室効果ガス削減目標(2013年比46%削減)の達成に向け、トラックなど商用車の電動化に対して補助し、普及初期の導入加速を支援するもの。

上限規制適用に向け 相談・支援コーナー

東京労働局は4月から、自動車運搬業務など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、各労働基準監督署(支署)の「労働時間相談・支援コーナー」などを活用し、新様式の「36協定届」作成を含め、適切に対応するよう呼びかけている。

同コーナーでは、専門の「労働時間相談・支援班」が窓口・電話相談に対応しているほか、個別訪問やリモートによる相談も行っている。

「36協定届」新様式で 指導基準など変更へ

公正取引委員会は、手形などを下請代金の支払い手段として用いる場合について、その指導基準や指導方針を変更し、手形期間を業種を問わず60日とする方針だ。

下請事業者の利益保護の観点から、ほぼ妥当と認められる手形期間の指導基準について、繊維業は90日、その他の業種は120日としていたが、60日に短縮するもの。

これに伴い、変更案に対する意見募集(3月28日まで)を行った上で、指導基準などを変更し、今年11月1日から施行する予定。

3月「価格交渉促進月間」 積極的に交渉の申し出を

具体的には、発注側企業に対して、下請中小企業振興法に基づく「振興基準」に則り、受注側中小企業からの価格交渉の申し出に遅滞なく応じることを求める一方、受注側中小企業を対象に価格交渉・転嫁状況に関するアンケート調査や、下請Gメンによるヒアリングを実施する予定。

協修事業用ドライバー研修テキスト改訂

全日本トラック協会は、最近の法令改正に伴う記述内容の追加・修正を行うため、統計データを更新した。

同テキストは、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の指針」に対応した改訂版で、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準)も。

矢崎の デジタコ・ドラレコ

今お使いのバックアイカメラの映像を録画できます!

詳しくは、今すぐお電話を!

矢崎エナジーシステム 特約販売店
世田谷サービス株式会社

本社 03-5727-1600 (担当・青木)
高島平 03-6906-5960 (担当・磯田)

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

東ト協
6年度
初任運転者特別講習

東京都トラック協会は、令和6年度の初任運転者特別講習について、4月以降、本部会場(東ト総合会館)と多摩会場(三多摩自動車会館)で合わせて18回開催する。

事業規模の小さい事業者では、同講習を個別に実施することが難しい面があるため、会員サービスの二環として事業者に代わり実施するもの。受講対象は、原則として都内の会員事業所に所属する初任運転者など。受講料は無料。

各会場の開催日程と受講申し込み期間は、表の通り。

本部・多摩で計18回

講習修了後、受講者には修了証明書を交付する(ただし、遅刻・途中退出者には交付しない)。本部会場の申し込みは、東ト協ホームページ「申込みフォーム」で受け付ける。多摩会場は受講申込書に記入の上、FAX(042・525・1775)送信する。

4月講習申し込み
3月15日から受付

1775)送信する。貨物自動車運送事業輸送安全規則に基づき、初任運転者に対する特別な指導(座学15時間・安全運転指導20時間以上)の実施が義務付けられているが、初任運転者特別講習はその教育内容の一部(座学教育の6時間分)について、実施するもの。これに伴い、各事業者では初任運転者に対して、残り9時間以上の座学(積載方法・日常点検・構造上の特性など実車指導を含む)、および20時間以上の添乗指導を別途実施するとともに、その旨を運転者台帳などに記録・保存しておく必要がある。

▽問い合わせ先(本部会場)東ト協業務部交通・環境G(03・3359・3618、多摩会場)多摩支部(042・524・3469)

脳血管疾患リスク軽減へ
重要性増すMRI健診



東ト協は2月26日、東ト総合会館で、「健康起因事故防止(脳血管疾患セミナー)(Web併用)」を開催した。

健康起因事故
防止セミナー

令和3年度に発生した事業用自動車の健康起因事故件数は288

件で、このうちトラックは110人と平成25年度以降、増加傾向にある。野口氏はこうした状況を踏まえ、事業者には定期健康診断の実施や、受診結果に基づく医師の診断・面接指導を行うとともに、乗務の軽減・転換など就業上の措置を行う必要があると指摘。その上で、自主的に心臓疾患・大血管疾患のスクリーニング検査を受けることが重要と強調した。

また、自動車運転中の意識障害を誘発する病因などとして、アルコールや薬物中毒、睡眠時無呼吸症候群、ナルコレプシ、心筋梗塞、てんかん発作、脳卒中などがあることを説明。このうち脳卒中の症状

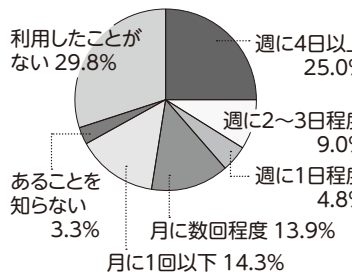
専用枠増設されたら
利用意向は9割超に

東ト協物流政策委員会は、令和5年度「駐車規制の見直しに関する状況等の調査」結果をまとめた。

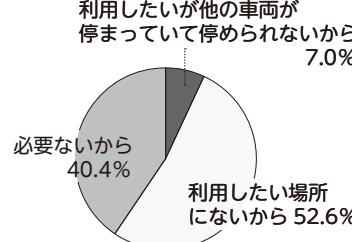
調査は、警視庁に対する駐車規制問題に関する要望書取りまとめの基礎資料とするため、会員

駐車規制の見直し
アンケート調査結果

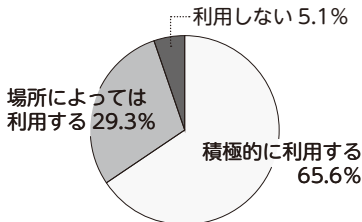
グラフ① 貨物集配中の車両専用の駐車スペースをよく利用しますか?



グラフ② 「利用したことがない」と回答した人の理由は?



グラフ③ 今後、貨物集配中の車両専用の駐車スペースが増設された場合、積極的に利用したいと思いますか?



が増設された場合、積極的に利用しようと思いませんか?」との質問には、「積極的に利用する(65.6%)」が最も多く、「場所によっては利用する(29.3%)」との回答と合わせると、9割以上が利用する意向を示している(グラフ③)。

調査結果によると、「貨物集配中の車両専用の駐車スペースをよく利用しますか?」の質問には、「週に4日以上(25.0%)」の回答は29.8%で、その理由は「利用したい場所がない」(52.6%)が最も多く、これに「利用したいが他の車両が停まっていっぱい」(7.0%)を加えると、59.6%が利用する意向があるものの、思うように駐車できない状況にある(グラフ②)。

「今後、貨物集配中の車両専用の駐車スペース」(52.6%)が最も多く、これに「利用したいが他の車両が停まっていっぱい」(7.0%)を加えると、59.6%が利用する意向があるものの、思うように駐車できない状況にある(グラフ②)。

全ト協
5年度
青年部会全国大会

全日本トラック協会青年部会(金井健三郎会長)は2月16日、新宿区の京



全ト協は「One Heart」をテーマに開催。冒頭、あいさつに立った金井部会長は「全ト協青年部会は今年11年目を迎える。燃料価格高騰や人材不足などでトラック運送業界は厳しい状

況に直面しているが、青年部会の先輩方の思いを受け継ぎ、困難にしっかりと立ち向かい、業界の明るい未来のためにともに走っていかう」と呼びかけた。

物流の新時代に向けて
約700人が参集し交流

賞者による事業内容の発表が行われた。また、青年部会の活動報告が行われた後、研修として、お笑い芸人のゴルゴ松本氏が「命の授業」と題して講演した。

新会員

◆株式会社砂川ロジコム(港区海岸3の13の1、ビレジハウス芝浦タワー11002号) 03・5797・7586

協会日誌

- 21日 物流経営士課程
22日 ロジ研海外研修・物流状況視察(ベトナム、25日)
- 17日 本部健康診断(18日)
- 18日 青年部チャリティゴルフ大会
- 19日 適正化事業指導委員会
- 22日 14時30分(東京) 都貨物自動車運送適正化事業実施機関評議員会(東ト総合会館/Web併用)
- 26日 13時30分(経営) 教育委員会(東ト総合会館/Web併用)
- 29日 13時30分(理事) 会(東ト総合会館/Web併用)

日程ボード

- 18日(月) 11時(女性部正) 副部長会議(東ト総合会館/Web併用)
- 12時(同幹事会) 同
- 15時(環境委員会) 同
- 19日(火) 10時30分(総務) 委員会(東ト総合会館/Web併用) 15時30分(関東甲信越重量)

健康起因事故防止で資料作成 ICT活用ガイドブック計画

関東トラック協会(会長・浅井隆)東京都トラック協会(会長)は3月4日、東ト総合会館で、令和5年度第2回「関東圏における自動車事故防止対策検討会」(Web併用)を開催し、今年度に行った



健康起因事故防止に向けた啓発資料の取りまとめについて説明した。また、6年度の取り組みとしてICT活用ガイドブックを作成することを了承した。

転の根絶に向けてドライバーに対する指導の徹底をお願いしたい」と取り組み強化を呼びかけた。続いて、関東運輸局自動車技術安全部の大森隆弘部長は、今年度の取り組みとして「過去の健康起因事故事例を取り上げ、実際にどのような対策が有効なのかを改めて提示した。これを参考として事故防止の取り組みを進めていくことが重要」と述べた。

議事ではまず、今年度の取り組みとして、取りまとめた啓発資料「過去の事例に基づく健康起因事故防止について」(案)の内容を説明し、基本的なことに了承した。同資料は、2020、2022年度

ト協 関東圏における自動車事故防止対策検討会

東京都 広域輸送基地の運営訓練 東ト協が実働訓練に参加



同日は立川市の防災倉庫において、運営マニュアルを踏まえ、国および協定事業者と連携した都備蓄物資の搬出や、国のプッシュ型支援物資輸送の受け入れなどの訓練が実施された。また、協定事業者など100人規模で訓練が行われた。

東京都トラック協会は2月22日、東京都が令和5年度「広域輸送基地の運営訓練」の一環として実施した、「多摩広域防災倉庫などにおける実働訓練」に参加した。

実施されたもので、都の職員をはじめ、協定事業者など100人規模で訓練が行われた。

一連の訓練のうち、国のプッシュ型支援の受け入れなどに係る実働訓練

には、東ト協多摩支部(笠原史久支部長)の10トトラック4台が出動したほか、本部職員2人を動員して参加。多摩支部から城康幸副支部長、中島秀治地区長が視察した。東ト協輸送隊は、国からの救援物資輸送を想定し、パレット積みされた救援物資を倉庫の接車バスまで輸送し、物資を引き渡した。

被災地復興支援へ 救援輸送を継続

東ト協本部・各支部は引き続き、能登半島地震の被災地への救援物資輸送を行っている。東京都水道局の要請を受け、2月29日に港支部から10トトラック1台が出動し、同局芝給水所から輪島市サン・アリーナ

へ折り畳みベッドなどを輸送した。このほか、次の各支部(カッコ内は輸送先)から4ト、10トトラック計4台が出動し、飲料を輸送した。

2月22日 目黒支部(七尾市) 板橋支部(金沢市) 品川支部(金沢市) 同27日 目黒支部(七尾市)

からだ・メンタルヘルス 電話・Webで健康相談 お気軽にご利用を! 無料

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

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

◆ 電話相談窓口 ◆

フリーダイヤル 0120-109-371

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



東ト協
全ト協

人材確保セミナー 5年度

載方法などについて紹介した。

また、人材の定着方策としては福利厚生の充実や各種免許などの資格取得補助、やりがいのある

このほか、ハローワーク求人において、求職者からの検索対象となるための求人票の具体的な記載方法などについて紹介した。

セミナーでは、コヤマ経営の小山雅敬代表取締役が講演。運転者人材をはじめ、新卒者や女性、

運営者人材の採用方策としては労働条件や罰則制度の見直しなどを検討する必要がある、育成方策としてはキャリアアップの整備や、管理者などが新入社員に接する時の注意事項などに関する研修を行う必要があると説明した。

さらに、近年の運転者採用状況を踏まえ、募集に当たってはインターネット活用が必須となっており、オンライン面接の実施や、自社ホームページでのSNSや動画の活用なども必要と指摘。特に、若い人材の確保ではネット活用が重要になっているとした。

東ト協は2月29日、東ト総合会館で、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」(Web併用)を開催した。

人材が定着するための方策や賃金制度の見直し、トラックドライバーの労働時間規制への対応などについて説明したほか、人材確保や労働環境改善などに関する助成金などについて紹介した。

求人にはネット活用が必須 育成・定着のポイント解説

高年齢者の採用、賃金制度、人事評価制度、労働時間や労働環境の見直しなどがポイントになるとし、対応を求めた。

え、その内容を追記・修正する方針だ。このほか、全国の事業用トラックの飲酒事故件数の推移について報告し、依然としてゼロには

至っていない状況にあるとして、注意を促した。また、関東運輸局が「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」の実施や、2月に開催した「プロド

ライバーの飲酒運転防止、健康管理・労務管理の向上による事故防止に関するセミナー」について説明した。

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/>



国交省 運行管理一元化で通達案 要件や遵守事項制定へ

国土交通省物流・自動車局は、運行管理業務の一元化に係る通達を制定し、一元化を行う際の機器・システムが満たすべき要件や運用上の遵守事項を定める方針だ。

運行管理高度化ワーキンググループで、同一事業者内における運行管理業務の一元化のための要件がまとめられたことを踏まえ、その要件などを定めるもの。

集約する法令上の運行管理業務や集約時間帯については、運送事業者ごとに事情が異なるため、事業者による選択を可能とする。なお、運行管理



4月から施行へ

の共有方法を明確にする。また、集約業務を行うすべての車両に対し、随時、車両の位置情報を把握できる装置を備え、必要に応じて営業所間で共有できることなど。

また、集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、集約営業所が管理する事業用自動車の総数に

加え、対象となる被集約営業所が管理する事業用自動車の総数を足し合わせた数に必要な人数とする。被集約営業所の運行管理者の選任数は、その営業所が管理する事業用自動車の台数に応じた人数とする。

としては、地理情報や道路交通情報など一元化する運行区域についての必要な情報に基づき、業務を遂行することなど。こうした通達案に対して、意見募集(3月28日まで)を行った上で、3月末に通達を公布し、4月から施行する予定。

消防 無許可改造など7割に 危険物輸送の保安確保を

消防庁危険物保安室はこのほど、全日本トラック協会などに対し、令和5年の「移動タンク貯蔵所等に対する立入検査」(昨年11月1〜30日実施)

う無許可で改造した事例が合計65台と多く、全体の7割以上を占めている。また、定期点検に係る義務違反は865台で同61台減少しているが、依然として他の項目と比べて違反台数が多い。

働きやすい職場認証 「三つ星」案内を公開

日本海事協会は、このほど、国土交通省創設の「働きやすい職場認証制度」(運転者職場環境良好度認証制度)の認定実施団体として、2024(令和6)年度の申請案内書(「三つ星」新規申請)を公開した。

それによると、「三つ星」新規申請は、2022(令和4)年度または2023(令和5)年度に「二つ星」認証を取得した事業者が対象。

法令遵守のみならず、法令を上回る労働

申請期間 4月16日〜5月31日

条件や労働環境の改善に向けた取り組みを、十分に実施していると認められた事業者を認証する。

審査料は、紙申請・一部電子申請が14万7000円、電子申請が12万7000円。登録料は6万円(有効期間に重複期間が1年以上生じる場合は3万円を差し引く)。複数営業所を対象とする場合、申請・登録数に応じて料金を加算する。

申請期間は4月16日〜5月31日書類不備。申請案内書では認証項目とその解説書、自由記述書の解説書と具体例などを掲載。詳細は、海事協会ホームページ「働きやすい職場認証制度」サイトを参照。

警視庁 運転免許更新 完全予約制に

警視庁は2月から、運転免許の更新手続きについて、Web予約と自動音声予約ダイヤルによる完全予約制にした(24時間受付)。

発生)で予約する。仮免許学科試験や学科試験の予約も、予約サイトまたは予約ダイヤルで受け付けている。

なお、予約が不要な者は、①70歳以上の高齢者講習等該当者、②海外旅行、出産などの理由による更新期間前の更新手続きをする者、③住所以外以外の都道府県公安委員会を経由した更新手続きをする者、④警視庁が発行した更新連絡がきがない者、⑤島部警察署で更新をする者。

詳細は警視庁ホームページを参照。

改正案について意見募集(3月23日まで)を行った上で、3月末に改正告示を公布・施行する予定。

改正案について意見募集(3月23日まで)を行った上で、3月末に改正告示を公布・施行する予定。

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



関東交通共済協同組合

国交省

「自動物流道路」構築検討へ

物流危機克服の切り札として

国土交通省道路局は2月21日、第1回「自動物流道路(オートフロー・ロード)に関する検討会」を開催し、懸念される物流危機などに対応するための新たな物流形態として、今後、その実現に向けて検討を進める方針。

物流をめぐる課題として、トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制適用に伴う、「2024年問題」に直面しており、何も対策を講じなければ輸送能力不足に陥る物流危機が強く懸念されている。また、カー

ボンニユートラルへの対応も求められている。このため、昨年6月策定の政府「物流革新に向けた政策パッケージ」では、施策の一環として「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、調査を行う」としていた。

こうした中で、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が昨年10月、「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」を行い、その

中で「構造的な物流危機への対応、温室効果ガス排出削減の切り札」として、新たな物流形態となる「道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路の構築に向けた検討」を指すとし、実現に向けた

討」を提言。

この提言

を踏まえ、

その実現に

向けて目指

すべき方向性、必要な機能や技術および課題などを検討するため、今回、有識者や関係団体などで構成する検討会を設置した。

同検討会は、委員長の東京大学大学院工学系研究科の羽藤英二教授をはじめ10氏で構成。全日本トラック協会から、若林

こうした中で、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が昨年10月、「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」を行い、その

中で「構造的な物流危機への対応、温室効果ガス排出削減の切り札」として、新たな物流形態となる「道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路の構築に向けた検討」を指すとし、実現に向けた

ロードマップを提示した。検討会ではこれに基づき、「自動物流道路」のコンセプトや想定ルートなど

をを検討し、今年夏頃に

は中間とりまとめを行う

予定。

公正取引委員会は2月21日、大王製紙グループの物流企業・ダイオロジステイクスに対して、下請代金支払遅延等防止法の第4条第1項

第6号(購入・利用強制の禁止)の規定に違反する行為が認められたとして勧告を行った。

ダイオロジ中部支店において、グループ外への外販拡大のため、下請事業者(2名)

が自ら荷主などから獲得した貨物運送を、その全部または一部を同社へ再委託させ、その運送業務

下請への利用強制違反 公取委 ダイオロジに勧告

の利用を余儀なくさせたもの。

なお、再委託により得ていた利用金額約6996万円)はその後、下請事業者に返還した。

このため、公取委は同社に対して勧告を行い、取締役会でこうした行為は下請法の規定に違反するもので、強制して役務を利用させないことを確認するとともに、役員や従業員に対する下請法の研修を行うなど、社内体制の整備に必要な措置を講じ

ることを求めた。

東京都「2024年問題」対応

物流効率化へ啓発活動

東京都は、物流の停滞が懸念される「2024年問題」対応として、3月から「再配達削減等に向けたムーブメント」を展開し、再配達削減や物流効率化への協力を呼び

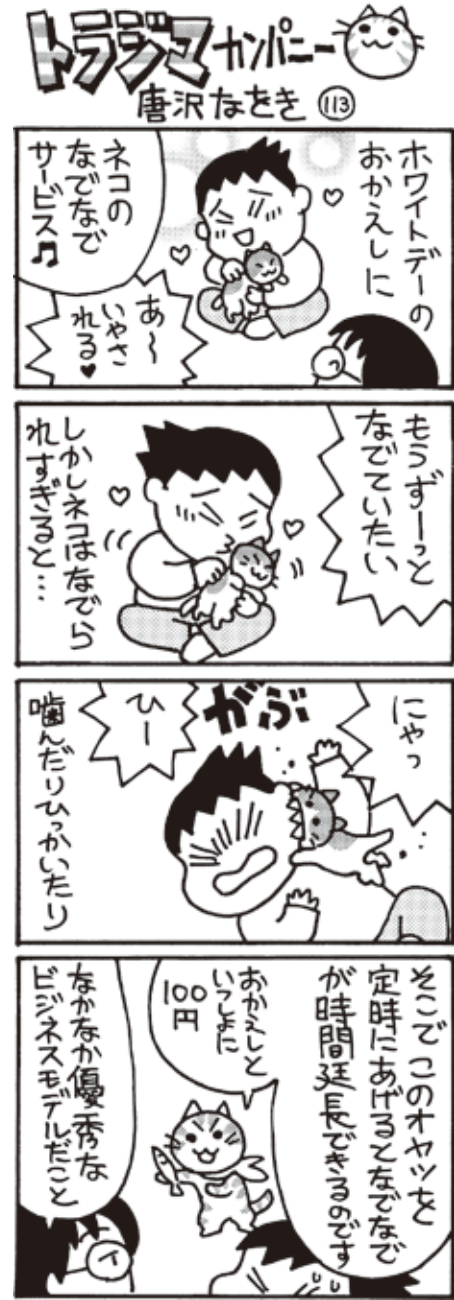
今後10年で実現を目指す 今夏に中間とりまとめ

トラックドライバーに

対する時間外労働の上限

規制適用に伴い、輸送力

不足により物流の停滞が



国交省

中間点呼で遠隔導入も

る必要があるが、それができない業務を行う運転者などに対し

では、業務の途中に少な

くとも一回、電話その他の方法で点呼を行うこととされている。

この中間点呼について、輸送安全規則の一部を改正し、遠隔点呼などの導入を可能とする方針だ。

運行管理高度化ワーキンググループが、ICTを活用した点呼の新たな要件を取りまとめたことを踏まえ、改正するもの。

貨物自動車運送事業法の規定に基づき、事業者は業務の開始前・終了後に行う点呼はいずれも対面により行い、または対面点呼と同等の効果を有するものとして、国交大臣が定める方法で実施する

等に関する告示」の一部

冷蔵倉庫の基準改正 温度帯区分を細分化

改正し、4月1日から施行する。保管品目に

応じた柔軟な温度帯設定に

基づいた、冷蔵倉庫の倉庫整備を可能とするため、温度帯区分を従来の7区分から10区分に改正

する。

冷凍食品の保管量増加に伴い、倉庫業者の経営改善において、適切な温度設定による余分なエネルギーコストの削減がますます重要になっていることから、細分化することにした。

高等学校就職問題検討会

7年3月の新卒採用 期日など取りまとめ

厚生労働省と文部科学省はこのほど、7年3月の新規高校卒業者の採用選考期日などについて取りまとめた。

それによると、ハローワークによる求人申込書の受付開始は6月1日、

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

繁忙期通達改正へ 許可期間を通年に

国交省 秋期・年末各繁忙期の所定期間に限

国土地交通省物流・自動車局は、「年末及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」(繁忙期通達)を一部改正し、

自家用自動車による有償運送の許可対象期間を見直す方針だ。

繁忙期においては、期間を定めて例外的に自家用自動車の活用を許可してきたが、令和4年度末に実施した実態調査で、安全性や法令遵守の観点からは大きな問題が生じていないため、見直すことにした。

これまで、春期・夏期・

企業による学校への求人申し込みおよび学校訪問開始は7月1日とする。

また、学校から企業への生徒の応募書類提出開始は9月5日(沖縄県は8月30日)、企業による選考開始および採用内定開始は9月16日とする。

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)

「2024年問題」直前の確認事項

いよいよ4月から、運転者の時間外労働上限規制と改正「改善基準告示」が施行され、「2024年問題」が始まります。そこで、これら規制の施行直前の確認事項について説明します。

(1) 届け出等の手続きの準備

①36協定の届け出
4月1日以降の期間だけを決める36協定を締結する場合、次のいずれかのケースとなります。

- ・特別条項を適用しない場合、運転職を含めて「様式第9号の3の4」に記載し、運転職と運転職以外のどちらにも特別条項を適用しない場合、この書式で届け出をします
- ・特別条項を適用する場合、運転職を含めて「様式第9号の3の5」に記載し、運転職と運転職以外のどちらにも特別条項を適用する場合、この書式で届け出をします

1日の労働時間の延長の限度は6時間
▽1か月の労働時間延長の限度
30日の月で法定労働時間が171・4時間の場合は、原則の拘束時間の限度284時間(171・4時間+21時間(21日勤務で休憩1時間)+91・6時間)
310時間の特別適用の場合/310時間(171・4時間+21時間+117・6時間)
1か月の労働時間の延長の限度/293時間の原則適用の場合は約91時間、310時間の特別適用の場合/約117時間

なお、1か月の時間外・休日労働時間数は100時間未満になるよう努める必要があります。
▽1年間の労働時間の上限
1年間の拘束時間の限度にかかわらず960時間
②拘束時間の延長協定の締結
改正「改善基準告示」の拘束時間の限度は原則、1年3300時間

必要はありません。
(2)労働時間管理の再徹底
4月からの労働時間規制に対応するためには、拘束時間および労働時間を1日1時間、月間18時間(拘束時間の特別を利用した場合は10時間)削減することが求められます。
これまで以上に労働時間および拘束時間の日々の管理、週ごとの管理を徹底するとともに、運行計画などの見直し、待機時間の削減のために自社で行うべきこと、荷主の協力を得なければならぬことを明確にした上で、社内管理と荷主などへの働きかけを着実に実行していく必要があります。

り上げ・利益の減少を防ぐことも含め、適正な運賃確保が避けて通れないものと考えます。
値上げ交渉の際の原価計算には、ドライバー確保に必要な人件費の増加を見込んで算定すること忘れてはなりません。

(4)対応策のまとめ
①社内対策
▽拘束時間、労働時間管理の徹底(日々管理、週別管理など)↓デジタルタコグラフ、運行管理システムなどITの活用
▽配送ルート・運行計画等の検討・見直し
▽従業員労働時間の減少への対応↓稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し
②荷主等対策
▽配送効率の向上↓過度な多頻度小口配送などの見直し
▽待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮
▽運賃の値上げ↓これが最も重要で、運送原価計算に基づく根拠のある値上げ要請と荷主の物流効率化への提案が必要
これらの対応を着実に実行し、2024年度を迎えていただきたいと思

(3)「2024年問題」対応の賃金制度見直し
労働時間を削減し、休日の増加などを図った場合、それがドライバーの賃金低下に直結することになると、労働時間減少分の賃金低下は法的には問題ありませんが、ドライバーの人材不足をさらに助長することになってしまいます。
このため、労働時間が減少したとしても賃金額は減少しないように、賃金制度の見直しを行うことも必要です。また、稼働の減少による会社の売

現在では例外によっても1年間の総拘束時間は不変ですが、改正後は年間の拘束時間を100時間延長し、月平均約283時間とすることができま

現在では例外によっても1年間の総拘束時間は不変ですが、改正後は年間の拘束時間を100時間延長し、月平均約283時間とすることができま

現在では例外によっても1年間の総拘束時間は不変ですが、改正後は年間の拘束時間を100時間延長し、月平均約283時間とすることができま

現在では例外によっても1年間の総拘束時間は不変ですが、改正後は年間の拘束時間を100時間延長し、月平均約283時間とすることができま

現在では例外によっても1年間の総拘束時間は不変ですが、改正後は年間の拘束時間を100時間延長し、月平均約283時間とすることができま



ポケット



まちかど写真家 筑峯 総太

東京スカイツリーを背景とする京成電鉄押上線の「京成曳舟駅」に降り立った。同駅は1912(大正元)年11月3日に「曳舟駅」として開業し、1931(昭和6)年に「京成曳舟」に改称した。西に450m進むと、東武鉄道の「曳舟駅」が位置する。

下町銭湯のある街

ので、社名を冠したのではない。徒歩5分程度の距離だが、連絡運輸は行っていない。
曳舟という地名はなく、昭和初期に埋め立てられた曳舟川に由来する。現在は、曳舟川通りとなっている。京成曳舟駅周辺も曳舟の地名は存在せず、八広、京島、東向島である。
八広一帯はかつて「吾嬬町(あずままち・あずまちょう)」と呼ばれ、寺島町6、8丁目、隅田町4丁目、吾嬬町西5、9丁目の8地区が1965(昭和40)年に合併し、「八」の字を末広がりの縁起を担いで命名された。
京成曳舟駅周辺は、戦災から免れたエリアで、2000年代から大規模な再開発が行われてきた。あわせて、京成押上線は2013(平成25)年から2年かけて高架化した。高架線(写真)に沿う道路が、かつての線路位置で、昭和の住宅区画と新たなタワーマンションが融合する景観を醸し出している。
明治通りと曳舟通りが交差する区画に、煙突を発見。今や煙突のある銭湯を見つけること自体、難しくなった。この「おかめ湯」は1951(昭和26)年に創業し、宮造りの佇まいを今に残している。
今なお井戸水を薪で沸かすこだわりの持つ。湯船が深目と浅目の2つあり、右手の深目は熱めになっている。下町タイプの銭湯だ。銭湯の廃業が後を絶たない中、この銭湯は、引切りなしに客が訪れていた。



京成曳舟駅周辺は、戦災から免れたエリアで、2000年代から大規模な再開発が行われてきた。あわせて、京成押上線は2013(平成25)年から2年かけて高架化した。高架線(写真)に沿う道路が、かつての線路位置で、昭和の住宅区画と新たなタワーマンションが融合する景観を醸し出している。
明治通りと曳舟通りが交差する区画に、煙突を発見。今や煙突のある銭湯を見つけること自体、難しくなった。この「おかめ湯」は1951(昭和26)年に創業し、宮造りの佇まいを今に残している。
今なお井戸水を薪で沸かすこだわりの持つ。湯船が深目と浅目の2つあり、右手の深目は熱めになっている。下町タイプの銭湯だ。銭湯の廃業が後を絶たない中、この銭湯は、引切りなしに客が訪れていた。

キー無しクロスワード

このクロスワードにはヒントのキーがありません。リストの文字をマスに入れて意味のある言葉にしてください。リストの文字は一度しか使えません。最後にA~Gを順に読むと解答になります。



by 草野 公平

ザ		キ		キ		ク
ロ	ウ		ク		カ	
	エ				ラ	ガ
マ	ネ					キ
		ネ		セ		セ
	ド	ン			リ	

イ	ウ	キ	キ	ギ
グ	シ	シ	ソ	タ
ツ	ハ	ホ	ヨ	ン

A	B	C	D	E	F	G

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
3月末日(正解は4月10日号に掲載)
★2月10日号「漢字のパーツクイズ」の正解は「積雪情報」でした。

目次

- ① たばこ
- ② ストープ
- ③ 死者が出た住宅火災の出火原因

トップ3(放火を除く/東京消防庁調べ)である。◆同庁では、▽寝たばこはしない▽飲酒喫煙しうたた寝に注意する▽吸い殻を灰皿にためない▽吸い殻は水で完全に消してから捨てる――など呼びかけている。◆火災は乾燥する冬に多いイメージだが、春も油断はできない。10年間の月別平均火災件数(消防統計)では3月が最も多い。乾燥に加え、春先の強風が背景にあるようだ。◆3月1日から7日「消防記念日」までの1週間、「春の全国火災予防運動」として防火防災意識向上などの普及活動が展開された。◆大地震に襲われた能登半島では17件の火災が発生したと聞く。輪島市の朝市通り周辺火災では約240棟が焼損。焼け跡から町中華店主が「寸胴鍋を発見」との話題もあったが、火災は何もかもを焼き尽くす。◆在りし日の「かたち」を見つけてるのは稀なこと。愛煙家には肩身の狭い世の中だが、すべてを灰にしてしまう大惨事だけは絶対に避けてたい。自然災害と違って、たばこによる火災は注意すれば防げるのだから。