2014年（平成26年）
11/25
No.1068

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（広報部）
《ホームページアドレス》http://www.totokyo.or.jp/

全ト協・道運研

業界「要望を実現する会」

軽油・旧暫定税率の廃止
高速料金５割引の継続を

全日本トラック協会（星野良三会長）と道路運送経営研究会（坂本克巳会長）は11月13日、東京都内で平成26年度「トラック業界の要望を実現する会」を開催した。会場の千代田区平河町の海運クラブ2階ホールには、燃料高騰対策を求める約207万人の署名を持ち込み、与党から出席した自民党トラック輸送振興議員連盟（細田博之会長）と、公明党トラック問題議員懇話会（北側一雄会長）加盟議員らに要望実現を訴えた。これを受け、両党トラック議連は、軽油引取税・旧暫定税率の廃止など対策実施に向けた決議を行った。

「要望を実現する会」は、「地域社会と国民生活を守るため」として開催し、東京をはじめ全国から事業者の代表約150人が結集。自民・公明両党議連の加盟議員など226人の国会議員（代理を含む）が出席した。

与党議連が対策決議

星野会長（中央）が細田・北側両会長（右隣・右端）に要望

業界の最重点要望は、①軽油引取税の旧暫定税率の廃止など税負担の軽減、②高速道路料金における大口・多頻度割引（最大5割引）の継続、③自動車税における環境性能課税（環境性能割）の軽減――の3項目。

冒頭、あいさつに立った星野会長は「軽油価格の高止まりにより事業存続の危機に直面している」と業界の窮状を訴えた上で、「これからの税制改正や予算に反映し、使い勝手の良い燃料価格高騰対策を実施していただきたい」と求めた。

業界全体では燃料費負担が21年比で年間約7100億円も増大し、長距離輸送を行う事業者では、運送費に占める燃料費割合が4割にも達している。

こうした深刻な事態を踏まえ、早期の対策実施を求めているもので、具体的な要望内容について

大高副会長（東ト協会長）

は、伊藤昭人・小幡銀伸・大高一夫（東京都トラック協会長）・須藤弘三の各副会長が説明。大高副会長は導入が検討されている環境性能課税について、営業用トラックの負担軽減などを訴えた。

これに対し、自民党議連の細田会長は燃料価格の高止まりに強い懸念を示した上で、「業界と一体になって、この窮状を乗り切っていかねばならない」と述べた。また公明党懇話会の北側会長も、「原油高への対策をしっかり打つことは自公政権の当然の責務」と対策推進に取り組む考えを強調した。

この後、星野会長らが与党議連の細田・北側両会長に要望書を手渡し、対策実現を要請した。

出席議員からも「トラックが止まったら、国民生活と日本経済が成り立たない」「大口・多頻度割引（の継続）は絶対やらなければならない」など、対策の必要性を指摘する意見が相次いだ。

これら意見を踏まえ、自民・公明両党議連は業界が要望する軽油・旧暫定税率の廃止など税負担軽減と高速料金の大口・多頻度割引の継続について決議し、自民党議連の赤澤亮正事務局長が決議文を読み上げた。

また同議連の木村太郎幹事長が、25年度補正予算による省エネ対策推進補助について、先進環境対応車の導入補助（**別掲**）に充てることが決まった旨、明らかにした。

この後、道運研の坂本会長の発声により、参加者全員で「旧暫定税率を廃止せよ」などとシュプレヒコールした。

12月5日 受付開始

全ト協

先進環境対応車補助・特別募集

補助予算 約20億円

全日本トラック協会は、平成25年度補正予算による「トラック輸送の省エネ対策の推進（燃料費高騰対策）」補助事業として、12月5日から、先進環境対応型ディーゼルトラック導入補助・特別募集の受付を行う。

予算額は約20億円。申請受付は申請総額が予算額に達した日で終了。受付状況は全ト協ホームページ（HP）で公表する。

燃料高騰対策として今春、25年度補正予算による省エネ対策推進の補助事業が実施されたが、このうちエコタイヤ導入補助予算の未執行分について、先進環境対応車の導入補助に転用することが認められたことに伴い、全ト協が執行団体として特別募集を行うもの。

補助率は通常車両価格との差額の2分の1以内。補助は1事業者1台まで。同補助事業の1・2次募集で、補助金の交付決定を受けた事業者は対象外。

補助要領など詳細は、全ト協HPを参照。

▽申請受付・問い合わせ先＝東ト協環境部（☎03・3359・3617）。

都議会自民党「トラック議員懇話会」

東京都議会・自民党議員による「東京都トラック輸送議員懇話会」の設立総会が11月21日、新宿区の京王プラザホテルで開催され、発足した。10月に発足した自民党東京都支部連合会の国会議員による「懇話会」と同様、東ト協政策研究会（会長・大高一夫東京都トラック協会長）の要請を受け、設立された。

発起人代表は、自民党都連の内田茂幹事長と東ト協政策研の大高会長。自民党都議57人全員の参加により発足した。

設立趣旨は、国会議員の「懇話会」と同様、業界課題を克服し「公共的使命の達成と今後のトラック運送事業の発展」を期すことにある。

設立総会ではまず、内田都連幹事長があいさつし、「東京のライフラインをしっかり守っていただく業界の発展を期すため、この会を発足させることになった」と述べた。

一方、東ト協政策研の大高会長は、自民党都議全員の参加で発足したことに感謝の意を示した上で、「公共輸送機関として都民生活を支えている会員事業者が、所期の目的を達成できるようにご意見・指導をいただきたい」と協力を要請した。

公共輸送機関の使命遂行と発展へ

所属全都議が参加

総会では「懇話会」の設立趣意書や規約、役員を承認。会長に内田都連幹事長、会長代行には髙島なおき都議（都議会議長）が就任した。

内田会長は就任あいさつで、改めて公共輸送機関としての業界の役割を強調した上で、「これまで以上の発展を支援していきたい」と述べた。

なお、席上、先の国連本部会議で大きな関心を集めた、東ト協のグリーン・エコプロジェクト事業について、その成果などが説明・紹介された。

引き続き、出席の都議および東ト協政策研の役員や各支部役員などの紹介が行われ、それぞれを代表し都議会自民党の村上英子幹事長と大高会長があいさつ。また髙島都議の都議会議長就任を祝し、花束の贈呈が行われた。この後、懇談会が開催された。

「懇話会」役員

〈会長〉内田茂都議
〈会長代行〉髙島なおき都議
〈副会長〉吉原修・村上英子・林田武各都議
〈幹事長〉秋田一郎都議
〈常任幹事〉相川博・鈴木あきまさ・早坂義弘・きたしろ勝彦各都議
〈事務局長〉宇田川聡史都議
〈事務局長次長〉山﨑一輝・小宮あんり各都議
〈顧問〉吉野利明・野村有信・川井しげお・三宅しげき各都議

東ト協

チャリティーゴルフ 交通遺児財団に浄財を寄贈

東京都トラック協会は11月17日、埼玉県入間市の狭山ゴルフ・クラブで第28回チャリティーゴルフ大会を開催し、会員事業者など145人が参加した。

大会では、チャリティーホールの寄附金として24万3千円が集まり、東京都トラック交通遺児等助成財団に寄贈した。

団体戦では、荒川支部（岸澤武春支部長）が優勝。また、個人戦のベストグロス賞では斎藤清人氏（共栄産業・多摩支部）が第1位となり、同氏に浅井時郎賞が贈られた。

大高一夫会長に寄附金を手渡す浅井隆実行委員長㊧

（大会結果は5面）

軽油の価格

10月分

1ℓ当たりの軽油価格（東ト協調べ）

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）。

☆スタンド	131.4～129.8円	平均＝130.74円
☆ローリー	126.0～114.9円	平均＝118.22円
☆元売り発行カード	133.5～115.3円	平均＝125.99円
☆ディーラー発行カード	149.0～114.3円	平均＝123.91円

紙面あんない

国交省・重量超過2倍以上、即告発　7
東ト協、支部内部化へ合同説明会　5
第1回「本部集団健診」を実施　5
足立支部が第1回事故防止大会　4
適正取引推進ガイドライン改正へ　2

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R80

国交省

重量超過2倍以上 即時告発の対象に

通達改正へパブコメ

国土交通省道路局は、通達「車両の通行の制限について」などを一部改正し、基準の2倍以上の重量超過の悪質違反に対しては告発（レッドカード）の対象にするなど、取り締まりを一段と強化する方針だ。

従来、重量超過違反で重大な交通事故を起こした者や、違反を繰り返す常習違反者などを対象に告発を行ってきたが、改正により、重量超過2倍以上などの悪質違反は、現地取り締まりで違反を確認し次第、即時に告発する。

特車通行許可車両の場合、「重量制限の基準×2＋(許可総重量－基準)」で算出の総重量以上が告発対象となる。

告発を受けた場合には、罰則として100万円以下の罰金などが科される。

また、車両総重量の超過が基準の2倍に達しない場合でも、違反が確認されれば、積載物の軽減措置や通行の中止などを命ずるとともに、是正指導を行う。

道路橋の劣化に与える影響に関する実験結果によると、大型車車両の通行による劣化影響が大きく、軸重20ㇳン車1台の通行が10ㇳン車の約4千台分に相当する。重量超過違反の大型車両は全通行車両のわずか0・3%だが、道路橋の劣化影響の9割以上を占めている。

このため、重量超過違反に対する取り締まりをさらに強化することにしたもので、このための通達などの改正について、パブリックコメント中(12月7日まで)。

国交省はパブコメ結果を踏まえ、12月中旬に改正し、平成27年2月に施行する予定。

国交省・社整審

国土幹線道路部会

全ト協などヒアリング

低廉な料金体系へ

割引拡大の社会実験を

国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会・国土幹線道路部会は11月11日、第16回部会を開催し、今後の高速道路整備や料金体系などに関して、全日本トラック協会や東日本高速道路などからヒアリングした。

全ト協は、高速道路ネットワークの早急な完結を求めるとともに、適切な維持管理・更新にかかる費用の確保のため、料金を恒久的に有料化するよう主張した。

その上で料金体系について、物流の効率化推進のため、長距離逓減制の割引率拡充など全体的に低廉な料金体系にするよう要望。圏央道など多くの一般有料道路についても、大口・多頻度割引の対象にするよう求めた。

さらに、深夜は交通量に余裕があることから、一部区間において期間限定で、営業用トラックを対象に「需要拡大と料金割引の拡大を結びつけた社会実験」の実施を検討するよう要望した。

また、運転者の労働環境改善のため、高速道路サービスエリア（SA）などにおける駐車スペースの整備・拡充を要望。あわせて女性運転者の活用促進に向けて、高速のSAなどと同様、一般道の「道の駅」などで女性用トイレの整備をはじめ、女性に配慮した道路の環境の整備を求めた。

なお、東日本高速道路は、大都市圏におけるシームレスな料金体系の導入を検討していることなどを説明した。

全ト協

自民党・谷垣幹事長へ

税制・予算で要望

谷垣幹事長に要望書を手渡す小幡氏㊥と福本氏㊨

全日本トラック協会は11月13日、自民党の谷垣禎一幹事長に対して平成27年度税制改正・予算に関する要望を行った。

同日は全国のトラック運送事業者の代表が東京に結集し、燃料高騰対策を訴える「トラック業界の要望を実現する会」を開催したが、あわせて小幡銀伸副会長や福本秀爾理事長が谷垣幹事長を訪れ、業界要望に理解を求めたものだ。

燃料価格が高騰・高止まりし、これに伴う燃料コスト増が事業経営を圧迫し、厳しい経営を強いられている業界の実情などを説明。軽油引取税・旧暫定税率の廃止をはじめとした税負担の軽減などを訴えた。

九都県市首脳会議

ガソリンの気化蒸気 回収装置義務化を要請

九都県市首脳会議は11月13日、望月義夫環境大臣に要請書「ガソリンベーパー（ガソリンが蒸発して気化した蒸気）対策の推進について」を提出した。

新たな大気汚染対策として、光化学オキシダントの原因物質である、VOC(揮発性有機化合物)の一種・ガソリンベーパーの給油・走行時などにおける放出抑制対策を要請したもの。

米国では既に放出規制が実施され、大型回収装置の車両への装着が義務付けられている。このため、国内でも道路運送車両法に基づく保安基準など関係法令を改正し、大型回収装置を装着した車（ORVR車）の早期義務付けを要請した。

中小企業大学校東京校

トラック運送事業「管理者養成講座」

平成27年 2月3～5日 開講

中小企業大学校東京校は平成27年2月3日から5日まで3日間にわたり、「トラック運送事業のための管理者養成講座」を実施する。

トラック運送事業の管理者の能力向上などを目的に行われるもので、管理者に求められる役割や基本的なスキル、コスト意識の必要性などについて、講義・演習により実践的な研修を行う。

カリキュラムの内容は、具体的には管理者の果たすべき役割とリーダーシップ、従業員とのコミュニケーションやチームマネジメントの進め方、現場を変える問題解決の手法など。

定員は30人。受講料は2万8千円。

全日本トラック協会では26年度「中小企業大学校講座受講促進助成制度」を実施しており、受講料を助成している。

助成制度を利用する場合、所属のトラック協会の承認を得た上で、受講手続きを行う。

なお、管理者養成講座などの詳細については、中小企業大学校東京校のホームページを参照。

国交省

エボラ出血熱対策で通達

国土交通省自動車局は、安全政策課長・貨物課長通達「エボラ出血熱対策について」(10月29日付)を全日本トラック協会に発出した。

通達では国内での感染が確認された場合、消毒など必要な措置が迅速かつ確実に実施できるように、地方公共団体などとの連携を確認するとともに、政府および地方公共団体などの情報を注視するように求めている。

関係情報は、次の政府のホームページを参照。

◆首相官邸エボラ出血熱対策関係閣僚会議(http://www.kantei.go.jp/jp/singi/ebola/index.html)

◆厚生労働省エボラ出血熱について(http://www.mhlw.go.jp/bunya/kenkou/kekkaku-kansenshou19/ebola.html)

全ト協

景況感調査 7～9月期

判断指標▲34.7とやや悪化

消費増税後の輸送量減が響く

全日本トラック協会の第87回「トラック運送業界の景況感」調査(速報)によると、7～9月期の業界における景況感の判断指標は▲(マイナス)34・7で前回(4～6月期)調査比3・9ポイント悪化した。

消費税増税後、輸送量の減少が続くなど、事業環境が厳しい状況にあるためだ。いずれの規模でも悪化しているが、大規模事業者は▲37・6で同6・9ポイントの悪化と下げ幅がやや大きい。

業種別にみると、一般貨物では輸送量の判断指標が▲16・5で同12・1ポイント低下。こうした中で営業収入は▲12・9で同6・3ポイント悪化したが、営業利益は▲30・6で同5・0ポイント改善した。

特別積合せ貨物については、宅配貨物では輸送数量の指標が▲36・6で同12・9ポイント低下。営業収入は▲36・6で同10・3ポイント水準を下げ、営業利益は▲41・5で同20・4ポイントの低下と大きく悪化した。

宅配以外の特積貨物でも、やはり輸送数量の指標が▲38・6で同15・2ポイント低下。ただ、営業収入は▲7・1で同8・5ポイント、営業利益は▲18・6で同6・4ポイントそれぞれ改善した。

運賃水準については、一般貨物が横ばいの8・0。宅配貨物は4・9で同18・8ポイントも低下したが、宅配以外の特積貨物は44・3で同5・2ポイント改善している。

実動率は▲13・1で同8・2ポイント、実車率は▲12・3ポイントで同9・2ポイントそれぞれ低下した。雇用状況(労働力の過不足)は、ほぼ横ばいの61・3で、依然として不足感が強い。

今後10～12月期の見通しは、景況感の判断指標が▲35・7で同1・0ポイントの低下とやや悪化。燃料費の高止まりや、労働力の不足感も強いことから、やや水準を下げる見込み。

一般貨物は輸送数量と営業利益の指標がほぼ横ばい。営業利益はわずかながら悪化する見込み。

宅配貨物は輸送数量と営業利益が改善し、営業収入もやや改善。宅配以外の特積貨物では輸送数量は改善するが、営業収入が悪化。営業利益はわずかながら改善の見込み。

運賃水準は、一般貨物や宅配貨物がやや水準を下げ、宅配以外の特積貨物も低下する見込み。

運輸点描

全日本トラック協会と道路運送経営研究会は11月13日、都内で「トラック業界の要望を実現する会」を開催し、自民・公明両党の国会議員に業界の要望を訴えた。最重点要望は軽油引取税・旧暫定税率廃止など3項目だが、このうち、自動車税の増税は消費税率10％の延期で先送りされる見通し。一方、平成25年度補正予算で実施されたエコタイヤ補助の未執行分約20億円を車両補助に転用することが認められたほか、大口・多頻度割引継続についても、自民党が補正予算で措置するよう財務省に要請した。

燃料高騰対策の行方

車両導入補助に20億円転用
自民、高速割引維持を要請

トラック運送業界にとって最優先の課題は、燃料高騰対策で、その対策の象徴的なものとして、軽油引取税・旧暫定税率の廃止を求めているが、旧暫定税率の廃止は税収減の規模が大きいため、そのハードルは決して低くない。

このため政府は、数次にわたるトラック業界の減税要望に対し、車両購入補助など補助金の形でその要望に応えてきた。

25年度補正予算では、環境対応車導入補助とエコタイヤ導入補助が実施された。エコタイヤ補助は、車両を代替できないような経営の厳しい小規模事業者にまで広く支援を行うことが眼目だったが、1台すべてのタイヤを交換しなければ補助対象にならないなど、要件が実態と合わず、予算額の多くを執行できずに終了した経緯がある。

この問題について、13日の「要望を実現する会」では、自民党トラック輸送振興議員連盟から、エコタイヤ補助の未執行分約20億円を環境対応車導入補助に転用することが明らかにされた。

本来なら国庫返納となるものだが、トラック業界の燃料高騰対策の緊急性に鑑み、転用することについて国土交通省を通じて財務省の了解を得たものだ。

車両の代替需要は引き続き根強く、その導入補助は燃料高騰対策としての効果に期待が持てる。

補助スキームは基本的には、昨年度に実施された補助と同じで、27年度燃費基準達成車を購入する保有車両30台以下の事業者が対象。大型車で1台当たり100万円、中型車で70万円、小型車で40万円がそれぞれ補助される。旧型車の廃車要件などもなく、使いやすい補助金であり、業界にとって朗報と言えよう。

一方、消費税の再増税について、安倍首相は11月18日、消費税率10％への引き上げ時期を、来年10月から1年半先送りする方針を表明した。

これに伴い、消費税10％時に廃止するとしていた自動車取得税も存続することになり、これに伴い取得税廃止の代替財源として検討されている、自動車税の環境性能課税についても先送りされる可能性が強くなった。

全ト協では、自動車税の環境性能課税について、営自格差を設けることによる軽減措置を要望しているが、消費税再増税の先送りにより、この議論自体が先送りされることになる見込みだ。

このため、今月20日に予定されていた、日本自動車工業会などによる自動車税制改革フォーラムの共同記者会見も、急遽中止された。

高速道路料金の大口・多頻度割引の継続については、自民党のITS推進・道路調査会が11月18日、大口・多頻度割引の拡充による激変緩和措置を継続するよう財務省に要請した。

年間500億円という多額の予算を必要とする対策だが、単年度の予算措置で、来年度以降の継続は担保されていない。このため自民党の調査会は、必要な予算を26年度の補正予算で確保するよう求めた。

今年度の補正予算編成は年内にできるか微妙なところだが、来年度税制改正および当初予算編成の作業は、年明けにずれ込むことが避けられない情勢だ。

いずれにせよ、その決定は12月14日投開票の衆院選後となる見通しだ。

（ジャーナリスト　伊集院　豪）

国交省

環境対応車の導入補助

交付予定枠2次募集
申込期間 12月5日まで

国土交通省は、平成26年度低公害車普及促進対策費補助金（環境対応車の導入事業）の交付予定枠（2次募集）申し込みの受付を行っている。受付期間は12月5日まで。

補助金申請を行うことができるのは、交付予定枠の内定通知を受けた者で、内定を受けていないと申請できない。また予算額に達した日以降の申し込みは、内定を受けられない。

補助対象は、CNGおよびハイブリッドトラック・バス。補助率は、新規登録から今年度中に11年以上を経過する経年車の廃車を伴う場合、通常車両価格との差額の2分の1（または車両本体価格の4分の1）以内。新車のみ購入は、通常車両価格との差額の3分の1（または車両本体価格の4分の1）以内。

補助金申請については次の通り。

①通常申請＝対象車両／27年2月2日～3月31日の間の新車新規登録車（環境対応車への改造は車検証が交付されるもの）

▽受付期間／26年12月17日～27年1月16日。

②実績申請＝対象車両／26年4月1日～27年1月30日の間の新車新規登録車

▽受付期間／登録日から30日を経過した日まで（26年12月17日までに登録されたものは27年1月16日まで）。

なお、申請要領や申請様式などは国交省ホームページを参照。

▽トラック関係の相談窓口＝関東運輸局自動車交通部貨物課（☎045・211・7248）、東京運輸支局輸送課（☎03・3458・9233）。

WebKIT 10月運賃指数

119と大幅に上昇
過去2番目の高水準

全日本トラック協会によると、求荷求車情報ネットワークWebKITの10月の成約運賃指数（平成22年4月を100とした指数）は119で、前年同月比8ポイントの大幅な上昇となった。

例年、10月は前月比でマイナスもしくは横ばい傾向だったが、今年は年末繁忙期の昨年12月と同じ高水準で、指数公表以来、過去2番目に高い水準となった。

前年同月比では18か月連続の上昇。前月比でも2ポイント増と4か月連続の上昇で、スポット運賃指数は上昇傾向にある。

年度別では、今年度の指数（10月までの数値）は111・8で前年度比1・7ポイント上昇。荷物重量4トン以下が113・2で同1・3ポイント、同4トン超が112・3で同2・1ポイントのそれぞれ上昇となっている。

求車需要は引き続き高い水準にあり、10月の荷物情報（求車）登録件数（確定値）は9万7040件で前年同月比14・6％増加。成約率はやや上昇したものの、15・0％と低い水準にある。

こうした車両不足の常態化が、運賃の上昇傾向の要因となっている。

日通総研 企業物流短観
10～12月見通し

日通総合経済研究所の「企業物流短期動向調査」（9月調査）結果によると、輸送機関別「利用動向指数」は7～9月実績（見込み、以下同様）、10～12月見通しともにマイナス水準だが、「運賃動向指数」はすべての機関がプラス水準で、10～12月見通しでは上昇に動き、上昇圧力がさらに強まるとみられる。

国内向け出荷量「荷動き指数」は、7～9月実績では▲（マイナス）4で前期比1ポイントの低下だが、10～12月見通しは▲1と同3ポイント上昇する見込み。

輸送機関別「利用動向指数」は、7～9月実績では引き続き全機関がマイナスだが、一般トラックは▲4で強含み横ばい。特別積合セトラックは▲5、宅配便は▲6と横ばいで推移。

10～12月見通しでも全機関がマイナス水準だが、トラックなどでは小幅ながら改善に向かう見込み。一般トラックは▲2で同2ポイント上昇。特別積合セトラックも▲4で強含み横ばい。

こうした中で運賃・料金水準「動向指数」は、引き続きプラスで推移し、7～9月実績では一般トラックが同2ポイント上昇の33。一方、特別積合セトラックは同2ポイント低下の30だった。

10～12月見通しでは全機関が上昇方向に動き、一般トラックが同2ポイント上昇の35、特別積合セトラックは同4ポイント上昇の34となり、いずれも運賃水準の上昇圧力がさらに強まる見通し。

利用指数マイナス水準も
トラック運賃、上昇方向

改正パート法
27年4月施行

改正パートタイム労働法（短時間労働者の雇用管理の改善等に関する法律）と、改正次世代法（次世代育成支援対策推進法）が平成27年4月1日から施行される。

改正パート法の主な改正内容は、次の通り。

①パート労働者の公正な待遇確保のため、正社員との差別的取り扱いが禁止されるパート労働者の対象範囲を拡大し、職務内容や人材活用の仕組みが正社員と同じ場合、差別的取り扱いを禁止。

②パート労働者を雇い入れた際に、事業主による雇用管理の改善措置に関する説明を義務化。

③雇用管理の改善措置の規定に違反している事業主が、厚生労働大臣の勧告に従わない場合、事業主名を公表。

次世代法は、改正により法律期限が37年3月末まで10年間延長された。

東京労働局 12月17日セミナー

東京労働局ではこれに伴い、改正内容に関するセミナーを開催する。

▽改正パート法セミナー＝12月17日（午後1時30分～4時）

▽改正次世代法・改正パート法セミナー＝12月17日（午前9時30分～12時）、27年1月14日（午前9時30分～12時、午後1時30分～4時）。

※会場は日本教育会館一ツ橋ホール（千代田区一ツ橋2の6の2）。

▽問い合わせ先＝東京労働局／改正パート法☎03・3512・1611、改正次世代法☎03・6893・1100。

なお、改正内容は「パート労働ポータルサイト」（http://part-tanjikan.mhlw.go.jp/）を参照。

カメラは見ていた。その瞬間を!
YAZAKI
ドライブレコーダー
を付けてみませんか？
ご希望がございましたら、ご連絡下さい。
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
板橋(営)　03-5916-3557
ホームページ http://www.setagaya-yss.co.jp
E-mail : postmaster@setagaya-yss.co.jp

『東京方式』で公認支部へ

支部規程・規約素案など説明

東京都トラック協会は、平成27年4月1日付「東京方式」により内部化し、法的・社会的に「公認の支部」体制に移行する。これに伴い11月13日、東ト総合会館で支部内部化合同説明会(支部長・事務長合同研修会)を開催した。

支部内部化は、25年4月の一般社団法人移行後の懸案となっていたもので、今年5月の理事会で基本的には従来通りの、主体性のある運営を確保する「東京方式」により、内部化することを承認・決定した。

これを受けて、総務委員会および同小委員会でこれまで、支部運営の基本となる「支部規程」や決算方式などについて具体的に検討してきたもので、同日はその素案などを示して説明した。

「東京方式」による内部化については、これまで外部の任意団体だった各支部を、「法的・社会的に『非公認の支部』から、支部の主体性を確保しつつ、法的・社会的に『公認の支部』に移行すること」と規定する旨を説明。

支部運営は、基本的には従来通りの主体性のある運営を確保するが、本部理事会が支部運営に関与する権限を担保する仕組みとして、「支部規程」および「支部規約(準則)」を決議し定める。これを受け、各支部では準則に基づき支部規約を定めることになる。

内部化に伴い、本部・支部の連結決算に移行するが、本部と支部の会計は従来通り、独立して処理する(支部赤字は各支部で対処)。各支部は予算・決算関係書類を本部に報告する。

連結決算に当たっては、各支部の勘定科目体系を本部の様式に合わせる必要があるため、具体的な勘定科目処理要領を提示して説明。大きく異なる点は、従来の事業活動費を使った機能別分類科目から、人件費および経費の形態別分類科目での集計に移行する。

支部の公認化に向けた今後のスケジュールとしては、本部では12月11日に開催する理事会で、支部規程・規約を決議・制定し、公認支部に移行後の支部長を選任する。

27年3月の理事会では任意団体から公認の支部に移行することに伴い、公認支部が保有・管理することになる、使用条件付き資産の受け入れ決議と27年度予算編成を行う。

26年度決算は従来通り本部単独で行うが、27年度の予算、28年度に行う決算(27年度決算)から連結方式に移行する。

一方、各支部では今年度中に、公認化された支部への移行手続きを行うための臨時総会を開催する。

なお、公認支部への移行に伴い、雇用関係について「標準モデル」に基づき、就業規則を作成することになる。

東ト協

支部内部化合同説明会

ロジ研

第2回オープンセミナー「生産性向上」テーマに

東ト協ロジスティクス研究会(松本有司本部長)は11月14日、全日本トラック総合会館で第2回オープンセミナーを開催し、作家で経済評論家の三橋貴明氏が「生産性向上のためのインフラ整備―運送サービスで考える」と題して講演した。

セミナーには会員事業者などだけでなく、一般からも多くの人が参加。

開催に当たり、あいさつに立った松本本部長はまず「入力(インプット)エネルギーよりも、大きな出力(アウトプット)を生み出す力を持っているのが人間」との話を紹介した上で、「入力(インプット)を多く集め、力を合わせて、それ以上の出力(アウトプット)を生み出す活動をしていきたい」と述べた。

三橋氏は講演で、日本の高度経済成長期には労働力需給にギャップがあり、生産性の向上で乗り越えてきたが、生産性向上には「設備投資、人材投資、公共投資が重要」と説明。

日本では今後、生産年齢人口比率の低下などにより、高度成長期と同様に労働力不足の状況が続くと予想されるが、高齢人口の増加などに伴う新たな需要の増大も想定されると指摘。これに伴い「運送ビジネスの需要は上がる」可能性があり、「業界は生産性を高めることで収入を増やすことができる」と提言した。

ただ、そのためには「人手不足などを理由に荷主に対して堂々と運賃の値上げを交渉し、勇気をもって設備投資・人材投資を行っていく必要がある」とし、政府に対しても公共投資を行うよう求めていく必要があるとした。

さらに「トラック業界は規制緩和の被害者第一号となったが、これからは躍進する第一号となる可能性が十分ある」と述べ、生産性向上とそのための投資の重要性を強調した。

大田支部

交通安全教室

スケアードストレイト方式で

東ト協大田支部(佐藤雄平支部長)は11月2日、「OTAふれあいフェスタ」のイベントとして、平和島公園野球場で「スケアードストレイト方式」の交通安全教室を開催し、子供たちをはじめ多くの区民が参加した。

「トラックの日」のPR活動とあわせて開催。同支部は昨年、同フェスタで地元区民の参加による事故防止大会を開催し、交通安全教室を実施。区民から高く評価されたことから、今年も開催したもの。

開催に当たり、あいさつに立った佐藤支部長は、改めて交通死亡事故の防止を呼びかけ、来賓として出席した大田区の松原忠義区長は、「緑ナンバートラック」の役割や交通安全活動への協力を高く評価した。

交通安全教室は、交通事故を疑似体験し、その恐ろしさなどを知ってもらう「スケアードストレイト方式」で実施。大森警察署の警察官が「自転車安全利用五則」についてクイズ形式で説明した後、プロスタントマンチーム「スーパードライバーズ」が交通事故シーンを再現した。

参加者たちは、車と自転車の衝突事故の瞬間を目の当たりにし、その衝撃を体感。また、見通しの悪い交差点における飛び出し事故や、トラックの内輪差による巻き込み事故などが再現され、その原因と対策などについて説明を受けた。

この交通安全教室は大田区の後援、大森署と大森交通協力会および蒲田・池上・田園調布の各交通安全協会の協力で開催。

なお、大田区では、こうした交通安全教室が事故防止に効果があることから、今年は、区内の各中学校で開催している。

全ト協　笠原青年部会長

ラジオ番組に出演　会員へメッセージ

全日本トラック協会青年部会の笠原史久部会長(東ト協青年部本部長)が11月7日、全ト協提供ラジオ番組「ドライバーズ・リクエスト」(TBS系列全国33局ネット)に出演し、青年部会の活動状況などを紹介した。

笠原部会長は番組で、全国の青年部会員に対するメッセージを伝えるとともに、青年部会が取り組んでいる社会貢献活動の推進をはじめ、今後の抱負などを述べた。

新会員

【多摩支部】

◆株式会社エスユーロジ＝西多摩郡瑞穂町長岡長谷部398の1▽☎0428・30・3227▽一般貨物(普通車10台、小型車16台)・利用運送

◆株式会社昭和倉庫＝八王子市石川町2973の2▽☎042・649・3861▽一般貨物(普通車6台、小型車1台)・利用運送

◆キャリーネット株式会社＝八王子市北野町559の6▽☎042・645・6632▽一般貨物(普通車5台)・利用運送

協会日誌

【11月1～15日】

1日　物流経営士課程宿泊研修

4日　事務局部長会

5日　総務委員会正副委員長会議▽同委員会▽適正運賃収受検討小委員会

7日　関ト協青年部会研修見学会▽女性部正副本部長会▽同幹事会

10日　事務局部長会▽正副会長会▽交付金事業実施計画案検討委員会

11日　取扱事業・積合専門部会研修会▽東京運輸支局・街頭検査に協力

12日　物流経営士課程▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(～14日)

13日　総務小委員会▽海上コンテナ専門部会定例業務委員会▽同東京港周辺における違法駐車車両撲滅パトロール▽支部内部化合同説明会▽関東・甲信越重量部会正副部会長会議▽木材専門部会全体会議

14日　初任運転者特別講習▽ペーパーレス化推進委員会▽ロジ研正副本部長会議▽同オープンセミナー

15日　本部集団健診(～16日)

日程ボード

【12月1～15日】

1日(月)　正午＝正副会長会(東ト総合会館)▼15時＝出版・印刷・製本・取次専門部会出版物関係輸送懇談会(東武ホテルレバント東京)

2日(火)　13時30分＝支部公認化説明会(東ト総合会館)▼16時＝ダンプ専門部会全体会議(同)

3日(水)　10時＝広報・情報委員会(東ト総合会館)▼14時＝運輸安全委員会(同)▼15時＝セメント専門部会研修会(同)

4日(木)　10時30分＝食料・酒類飲料専門部会研修会〈企業見学〉(味の素川崎工場ほか)▼13時30分＝適正運賃収受検討小委員会(東ト総合会館)

5日(金)　14時＝環境委員会正副委員長会議(東ト総合会館)▼14時30分＝環境委員会(同)▼15時45分＝グリーン・エコプロジェクトトップランナーセミナー(同)

8日(月)　正午＝関ト協正副会長会議(東ト総合会館)▼13時30分＝同常任理事会(同)▼15時＝近代化基金運営委員会(同)▼16時＝三組織連絡会(同)

9日(火)　13時30分＝関東圏における自動車事故防止対策検討会(東ト総合会館)

11日(木)　14時＝正副会長会(第一ホテル東京)▼15時＝理事会(同)▼16時30分＝食糧専門部会砂糖委員会(東ト総合会館)▼17時＝受章祝賀会(第一ホテル東京)

12日(金)　15時＝駐車問題対策検討小委員会(東ト総合会館)

東ト協

第1回「本部集団健診」を実施

健診機会を増やし受診促進へ

東京都トラック協会は平成26年度の新規事業として11月15・16日の2日間、東ト総合会館で第1回「本部集団健診(定期健康診断)」を実施し、2日間合計で会員事業者所属の運転者など221人が受診した。

東ト協では25年度から3か年計画で、定期健診受診率向上のための実証調査事業を実施し、受診促進に向けて健診費用の一部助成(1人当たり1千円)を行っている。

25年度は保有車両台数30台以下の事業者を対象に助成を行ったが、26年度はこの助成要件を撤廃し、広く助成することにより、受診促進に取り組んでいる。今回の本部集団健診はこの受診率向上対策の一環として、各支部での集団健診や個別事業者による健診を補完する形で実施したもの。

運転者は日常の運送業務の都合などにより、事前に設定された健診をやむを得ず受診できない場合が少なからずある。このため、各支部の集団健診などに加えて協会本部でも集団健診を実施し、受診機会を増やすことにより、受診促進を図る狙いがある。

本部集団健診は、就業実態などを考慮してより受診しやすくするため、土・日曜日に実施。健診時間も午前・午後にわたり3つの時間帯(①午前10～12時②午後1～3時③午後4～6時)を設定し、都合や希望に応じて選択して受診できるようにした。

初日の11月15日には、3つの時間帯合計で113人が受診。2日目の16日は申し込み状況などにより、2つの時間帯(①②の時間帯)で行い、合計で108人が受診した。

なお、第2回目の本部集団健診は27年2月(土・日曜日)に実施する予定。第1回目の実施状況を検証し、問題点などがあれば見直し、より受診しやすい形で実施する方針。

東ト協では従来から、重点課題として事故防止対策に力を入れて取り組んでいるが、近年、業界では運転者の健康状態に起因した交通事故が増加傾向にある。

こうした健康起因事故を防止するためには、健康管理の前提となる健診の受診徹底を図り、受診率を高めていく必要がある。このための対策として健診助成とあわせ、新たに本部集団健診を実施したものだ。

足立支部

第1回事故防止大会

東ト協足立支部(藤倉泰徳支部長)は11月8日、足立区役所庁舎ホールで平成26年度事故防止大会を開催し、ドライブレコーダー(DR)のデータを活用した安全運転講習や、新たな試みであるDR評価による「足立式ドライバーコンテスト」表彰式などを行った。

支部として第1回目の事故防止大会で、会員事業者の管理者や運転者ばかりでなく、その家族なども参加した。

大会は吉本商一運輸安全副委員長の司会で行われ、冒頭、あいさつに立った藤倉支部長は、事故防止への取り組み強化を呼びかけた上で、大会趣旨について「日頃の事故防止への思いや活動を、内外に広く発信する場としたい」と述べた。

DRデータ使い安全講習「足立式ドラコン」表彰式

来賓として本部の江森東副会長(運輸安全委員長)があいさつ。全日本トラック協会が設定した死亡事故抑止の目標(車両1万台当たり2・0件以下)を、東京(昨年1・8件)はクリアしているが「今年はこれまでに会員第一当死亡事故が6件発生し、昨年の年間件数と同数だが、幸い8月以降はゼロで推移している。この状況を継続してほしい」と述べた。

大会では、弁護士の小柴一真氏が「交通事故の怖さ!!」と題して基調講演し、死亡事故の刑事責任や賠償金額などについて解説した。この後、永年勤続優良従業員表彰や長期無事故優良運転者表彰を行い、藤倉支部長が各受賞者に対して表彰状と記念品を手渡した。

大会ではまた、DRで評価する初の「足立式ドラコン」(50人参加)について、藤倉支部長がその趣旨を説明した後、データや映像分析を担当した匠技研の関根清孝氏が、「優良ドライバーの特徴とは」と題して講演。

引き続きドラコン表彰式を行い、大型・中型・小型各部門の上位3人と特別賞3人を表彰した。

大会では最後に、鳥ノ海学副支部長(運輸安全委員長)が「交通事故ゼロを目指す」旨の宣言を行い、あわせて藤倉支部長やドラコン入賞者などが壇上に上がり、全員で「足立支部 無事故で頑張るぞ」とシュプレヒコールした(**写真㊤**)。なお、閉会に当たり、相楽俊一郎副支部長があいさつした。

第1回「足立式ドラコン」各部門1位と特別賞は次の通り(カッコ内は社名、敬称略)。

大型の部＝新屋敷昭成(皆木運輸倉庫)▽中型の部＝瀧澤弘次(青和運輸)▽小型の部＝佐々木修(藤倉運輸)▽特別賞・指先呼賞＝天野明(八千代運輸)▽同・ベストフォーム賞＝瀧澤弘次(青和運輸)▽同・トラガール賞＝宇賀神和代(小田運輸)

DRデータ活用し事故防止の仕組み作り

足立式ドラコンは、トラックにDRを装着して、走行時の重力センサーのデータなどを収集・分析し、運転状況を客観的に点数で評価するもの。

単に運転技術を競うだけでなく、一番の目的は把握したDRデータなどを活用した事故防止の仕組み作りにある。

GPSの位置情報により急ブレーキや急加速、急旋回を行った地点などを把握し、ヒヤリハット情報として共有化して活用。また走行中の前方映像だけでなく、車内カメラで運転中の映像を記録し、運転の癖やヒヤリハット時の対応を把握し、運転指導に役立てる。

東ト協 取扱・積合専門部会

安全運転教育研修会

東ト協取扱事業・積合専門部会(井上和英部会長)は11月11日、平成26年度研修会として茨城県ひたちなか市の自動車安全運転センター安全運転中央研修所を訪れ、安全運転教育に関する研修を行った。

今回は、主に運転者の安全教育を行う担当者を対象に、今後の指導・教育に役立ててもらう目的で実施したもの。

研修では、DVDなどにより中央研修所の施設概要について説明を受け、各研修施設などを見学。この後、体験学習として実際に乗車し、ブレーキングや緊急回避といった危険予測や、事故回避のための運転操作などについて研修した。

東ト協

チャリティーゴルフ大会成績

東ト協第28回チャリティーゴルフ大会の結果は次の通り(カッコ内は社名・支部名など、敬称略)。

【支部団体戦】

優勝＝荒川支部▽準優勝＝多摩支部▽第3位＝足立支部▽第4位＝台東支部▽第5位＝港支部

【支部団体戦・飛び賞】

第10位＝江戸川支部▽第15位＝中野支部▽第20位＝中央支部

【個人戦】

〈**壮年の部**〉優勝＝宮本隆(ロジ研)▽準優勝＝田澤功(コスモ運輸・文京)▽第3位＝浅井隆(副会長)▽第4位＝小川和美(辨天おがわ運輸・江戸川)▽第5位＝志村正之(副会長)▽第6位＝斎藤清人(共栄産業・多摩)▽第7位＝水柿正之(渋谷支部実行委員)▽第8位＝野中章男(インフィールド・多摩)▽第9位＝松原弘治(松原運送・荒川)▽第10位＝八子卓(大三・港)

〈**シニアの部**〉優勝＝江森武久(関運協)▽準優勝＝黒沼共栄(目黒支部長)▽第3位＝神谷昭博(神谷運輸・荒川)▽第4位＝倉田武男(関運協)▽第5位＝宇野数雄(東陸事業)▽第6位＝中島信一郎(ナカノ商会・城東)▽第7位＝佐々木康裕(東京石川運送・北)

〈**女性の部**〉優勝＝大園千恵子(南日本運輸倉庫・女性部)▽準優勝＝滝沢明子(東貨健保)▽第3位＝榊原嘉津子(照国運輸・女性部)▽第4位＝篠崎抄子(興亘運送・板橋)▽第5位＝齊藤三枝子(練馬運送・女性部)

【特別賞】

〈**浅井時郎賞**〉斎藤清人(共栄産業・多摩)

〈**壮年の部・ベストグロス賞**〉第1位＝斎藤清人(共栄産業・多摩)▽第2位＝稲吉久信(稲吉運送・荒川)▽第3位＝市川真裕(まことや・足立)

〈**シニアの部・ベストグロス賞**〉第1位＝左右正雄(公認会計士)▽第2位＝江森武久(関運協)

〈**イーグル賞**〉稲吉久信(稲吉運送・荒川)

〈**ドラコン賞**〉東9H東スタート組＝太田雄二(UDトラックス)、西スタート組＝槙正広(和宏運輸・北)▽南5H南スタート組＝結城賢進(結城運輸倉庫・深川)、東スタート組＝太田雄二(UDトラックス)▽西9H西スタート組＝荒井孝志(東京荒井清運送・葛飾)、南スタート組＝斎藤清人(共栄産業・多摩)

〈**ニアピン賞**〉東3Hチャリティーホール第1位＝内海平(ワイケイ物流・港)▽第2位＝廣木邦昭(東ト協連)▽第3位＝藤倉泰徳(足立支部長)、南8Hチャリティーホール第1位＝安久津健一(東京キャレーヂ・中野)▽第2位＝斎藤清人(共栄産業・多摩)▽第3位＝飯沢宗光(成光運輸・多摩)、西6Hチャリティーホール第1位＝結城賢進(結城運輸倉庫・深川)▽第2位＝宮本隆(ロジ研)▽第3位＝齋藤敦士(サイショウ・エクスプレス・深川)

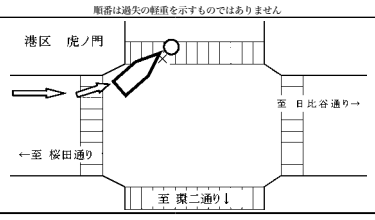
▽東7H東スタート組＝左右正雄(公認会計士)、西スタート組＝堀井慎一(東陸事業)▽南2H東スタート組＝保坂哲生(関東交通共済)、南スタート組＝中島信一郎(ナカノ商会・城東)▽西2H南スタート組＝結城賢進(結城運輸倉庫・深川)、西スタート組＝小倉寛(関東交通共済)

大高会長(右から3人目)と、団体優勝の荒川支部・岸澤武春支部長(左から2人目)および支部メンバー

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 運行管理課 ☎03-3359-3618

○交差点右左折時は、横断歩道手前で必ず一時停止し、指差し呼称による左右の安全確認を徹底すること!!
（横断歩道上では歩行者優先）

日時	11月17日(月)　6時10分頃発生(晴天)
場所	港区内（愛宕下通り〈都道〉）
当事者	事業用大型貨物車(40歳代後半) × 歩行者(女性68歳 死亡) 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	事業用大型貨物車は、信号機のある交差点を桜田通り方向から国会通り方向へ左折する際、横断歩道上をいずれかの方向から横断中の歩行者と未発見のまま衝突、轢過したもの。

警視庁

26年度 SDコンテスト

東ト協 2,932 チーム参加

25年度ＳＤコンテスト表彰式

東京都トラック協会は交通事故防止対策の一環として、警視庁主催のセーフティドライバー・コンテスト（ＳＤコンテスト）への参加促進を図っており、平成26年度ＳＤコンテストには２９３２チーム１万４６６０人が参加し、安全運転の励行に取り組んでいる。

ＳＤコンテストは５人１チームで参加し、毎年10月から翌年３月末までの半年間にわたって、業務中の運転はもちろん、プライベートな時間での運転も含めて、無事故無違反を競うもの。

東ト協では、運転者の安全意識の高揚と安全運転の励行徹底に効果があることから、参加費を助成するなど、会員事業者の運転者に積極的な参加を呼びかけてきた。

このため過去２年間、参加助成枠を毎年度２千人分ずつ増やし、26年度は１千人分を増やして１万５千人分に拡大した。

事故防止対策を担当する運輸安全委員長の江森東副会長は、ＳＤコンテストに参加することが、日常的に安全意識を喚起し高揚を図ることに役立つとしてその意義を強調し、今後もさらに助成枠を増やし、積極的な参加を呼びかける方針を示している。

今年も既に10月から、参加登録チーム・運転者によるコンテストが行われており、東ト協から参加の約１万５千人の運転者などが、無事故無違反を目指して安全運転の励行に努めている。

東ト協では今年、会員第一当事者の死亡事故が７月までに昨年の年間件数と同じ６件発生し、憂慮すべき状況にあることから、繰り返し会員事業者に事故防止の徹底を呼びかけている。

特に年末にかけての輸送繁忙期を迎え、例年、交通事故が増加傾向にあることから、ＳＤコンテストへの参加などとあわせ、改めて会員事業者に対して、運転者に安全運転の励行を指導し、注意喚起するよう促していく方針だ。

無事故無違反へ安全運転励行

警察庁

交通事故統計 10月末累計

事業用貨物車（軽貨物除く）

死亡事故、抑止傾向 前年と同じ２６９件

警察庁の交通事故統計によると、事業用貨物自動車（第一当事者）の交通死亡事故件数（軽貨物車含む）は、10月末累計で２８２件と前年同期比７件（２・５％）の増加となっている。

ただ、軽貨物車を除いた死亡事故は２６９件で前年同期と同数。今年は前年を上回って推移していたが、対策強化などにより、事故抑止の傾向に転じている。

車種別にみると、大型貨物車が１５９件で同11件（７・４％）増加と依然多いが、中型貨物車は94件で同３件（３・１％）、普通貨物車は16件で同８件（33・３％）のそれぞれ減少。これら内数のトレーラは28件で同４件（16・７％）増加。

なお、軽貨物車は13件で同７件増加の約２・２倍となっている。

自家用貨物車の死亡事故は５８５件で同７件（１・２％）増加。事業用と異なり、軽貨物車は減少しているが、普通貨物車以上の事故がいずれも増加している。

交通事故全体では46万９３３５件で同８・８％減少。このうち死亡事故は３２１９件で同４・６％、死者数は３２９６人で同４・５％のそれぞれ減少で、いずれも前年を下回っている。

都道府県別にみると、東京の事故件数は３万４５８件で同11・７％減少と大幅に減っている。しかし、死者数は１３０人で同３人（２・４％）増加と、全国で６番目に多い。

TOKYO 交通安全キャンペーン

12月１～７日実施

首都交通対策協議会（会長・舛添要一東京都知事）は、12月１日から７日までの７日間、平成26年「ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーン」を実施する。年末にかけて交通事故の多発期を迎えることから、実施するもので、関係機関・団体などに対して効果的な推進を求めている。

運輸関係機関・団体の取り組みとしては、①交通事故多発路線の把握などによる事故防止対策、違法駐車対策の推進、②安全運転管理の徹底による安全運転の励行および飲酒運転根絶の徹底、③各種交通安全活動の推進と関連行事への積極的な参加、④リフレクター運動、トワイライト・オン運動の推進――など。

全ト協

「危険ドラッグ」禁止 注意喚起のチラシ制作

「危険ドラッグ」使用の影響とみられる交通事故が相次ぐ中、全日本トラック協会はこのほど、使用禁止を呼びかけるチラシを制作し、注意喚起している。

チラシでは、運転者に対して「危険ドラッグなどの薬物の使用はあなたも、家庭も、会社も破滅させます!!」と厳しい表現で注意喚起。

危険ドラッグなどの薬物は体に有害であるばかりでなく、使用による運転で人身事故を起こせば「危険運転致死傷罪」に問われる。また事故を起こさなくても「過労運転等の禁止違反」に問われ、厳罰を科されるとして、「絶対に使用しない!!」ように呼びかけている。

国交省

「下請・荷主適正取引ガイドライン」改正へ

改正案パブコメ中

国土交通省自動車局は、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を改正する方針だ。

同省では今年1月に「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を策定し、運送条件などに関する重要事項の書面化をルール化した。

これを踏まえ、トラック運送事業者と荷主などとの適正取引の確保をより確実なものにするため、「適正取引推進ガイドライン」を改正するもので、現在、改正案についてパブリックコメント中（12月9日まで）。

主な改正点は次の通り。

①実施することが望ましい取引慣行や取引実例などを拡充。

②手待ち時間の改善について、新たな項目を設けるとともに、改善を図る上で重要な着荷主などの役割についても追記。

③「書面化推進ガイドライン」を踏まえ、運送業務や附帯業務、運賃・料金など契約上の重要事項について、荷主と運送事業者の間で書面により共有すべきことを追記。

④消費税転嫁対策特別措置法に基づき、転嫁拒否などの行為を行った場合、公正取引委員会などによる指導・助言、勧告・公表の措置対象となることを追記。

パブコメの結果を踏まえ、今年度内を目途に改正する予定。

全ト協

契約書面化の実態アンケート調査

全日本トラック協会は国土交通省の依頼により、来年1月にかけて「トラック運送業における書面化に関するアンケート」調査を実施している。

国交省は、11月を「適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）強化月間」に設定して各種取り組みを行っているが、適正取引推進には運送契約の書面化が重要な役割を果たすことになる。

このため、さらなる書面化の普及・定着に向けて、実態を把握・分析した上で、必要な方策を講じるなど取り組みを推進することにしている。

具体的には書面化の仕方や書面化率、書面化推進ガイドラインで定められている「必要記載事項」の中で困難な事項、書面化による効果・改善事項（附帯業務の明確化や手待ち時間の解消など）について調査する。

経産大臣・公取委員長

下請取引の適正化 親事業者へ要請

経済産業省と公正取引委員会は、10月31日付で親事業者（約19万4千社）や事業者団体（642団体）の代表者に対して、下請取引の適正化を求める要請文書を発出した。

原材料・エネルギーコストが円安傾向と相まって上昇し、特に下請事業者をはじめとした中小企業や小規模事業者の収益を圧迫している。加えて年末にかけての金融繁忙期に、資金繰りが厳しさを増すことが懸念されている。

コスト増分の適正転嫁を

このため、経産大臣・公取委員長の連名で要請文書を発出し、コスト増加分の適正な転嫁や資金繰りへの配慮などを求めたものだ。

要請文書では、エネルギーなどのコスト増加を踏まえ、下請事業者との間で十分に協議した上で、適切な価格決定を行い、事前に定めた支払い期日までに下請代金を全額支払うなど、下請事業者に不当なしわ寄せが行われることのないよう求めている。

また「下請代金支払遅延等防止法」では、親事業者が著しく低い価格を一方的に設定する「買いたたき」や、下請代金の減額などの行為を禁止しているとし、違反した親事業者に対しては減額分の返還などを勧告・指導し、厳正に対処すると注意喚起している。

公取委

消費税の適正転嫁へパンフレット作成

消費税が8％に増税されて半年以上が経過する中、公正取引委員会では消費税転嫁対策特別措置法の趣旨・規制などに基づき、改めて適正な転嫁を呼びかけている。

このため、同法で禁止されている転嫁拒否行為や転嫁を阻害する表示、総額表示義務などに関して、パンフレット「消費税の円滑かつ適正な転嫁のために」を作成。減額や買いたたき、転嫁拒否などの行為について、具体例を示し説明している。

パンフレットは、公取委ホームページ内（http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/brochure-2.pdf）に掲載（ダウンロード可能）。

東京都

「危険ドラッグ」4薬物を追加指定

「東京都薬物の濫用防止に関する条例」に基づき、都は新たに4薬物を「知事指定薬物」に追加指定・告示した。

指定の4薬物は、通称名3、4-Dimethoxy-α-PHPなどで、いずれも興奮作用や幻覚作用などを有する「危険ドラッグ」であるため、使用しないよう呼びかけている。

消費税 全て転嫁8割以上

経産省 10月調査

経済産業省の「消費税の転嫁状況に関する月次モニタリング調査」（10月書面調査）結果によると、事業者間取引では「全て転嫁できている」との回答が82・2％に上り、「一部を転嫁できている」は10・2％で、「全く転嫁できていない」は3・9％だった。

業種別にみると、「運輸業、郵便業」では「全て転嫁」が86・1％、「一部転嫁」が6・7％で、「全く転嫁できていない」は4・0％だった。

一部転嫁を含め転嫁できている事業者が9割以上に上るが、一方で転嫁できていない理由（2つまで回答）としては「競争が激しく、価格引き上げによって他社に取引を奪われるおそれがあるため」との回答が54・8％と半数以上。

また、取引先から受けた転嫁拒否行為（複数回答）としては、「減額」が最も多く59・2％、次いで「本体価格での交渉拒否」28・6％、「買いたたき」16・3％など。

動向ファイル ◇10月分◇

●**経済産業省**、大臣名で要請文書「原材料・エネルギーコスト増の影響を受ける下請事業者に対する配慮について」を親事業者の業界団体などに対して発出し、コスト増加分の適正な価格転嫁を求める（2日）

●**全日本トラック協会**、第19回全国トラック運送事業者大会で燃料高騰対策など8項目の大会決議を行うとともに、事故防止対策の徹底に関する特別決議を行う（9日）

●**東京都トラック協会**、国連エコドライブカンファレンスでグリーン・エコプロジェクト事業のプレゼンテーションを行い、その取り組みや成果を紹介する。東ト協が国連会議でプレゼンを行ったことが、NHKのニュース（18日）で報道される（17日）

●**国土交通省**、国際海上コンテナ輸送車などの「大型車誘導区間」を指定・告示する。道路の老朽化対策の一環で、許可手続きを国に一元化することにより、指定区間のみを走行する場合、許可期間が3日程度に大幅に短縮される（20日）

●**グリーン購入ネットワーク**、平成26年度グリーン購入大賞・経済産業大臣賞として、東ト協の受賞を発表。グリーン・エコプロジェクト事業の推進が高く評価される（22日）

●**全ト協**、警察庁に「貨物自動車に係る運転免許制度のあり方に関する要望」を提出。早期の法改正と施行（1年程度前倒し）、および新免許区分の教習時間などに関し、免許取得負担の軽減を求める（22日）

●**東京都トラック輸送議員懇話会**、設立総会を開催し発足する。自民党東京都支部連合会が東ト協政策研究会の要請を受け、「公共的使命の達成と今後のトラック運送事業の発展」を期す目的で発足させる（23日）

●**全ト協**、自民党トラック輸送振興議員連盟総会で、燃料高騰対策を求める約207万人の署名を提示し、軽油引取税・旧暫定税率廃止など要望実現を訴える（23日）

●**警視庁**、交通部長名の要請文書「交通事故防止対策の強化について」を東ト協などに発出。都内の事故死者数が増加し、年間150人未満に抑止する目標達成が危ぶまれる状況のため、協力要請する（31日）

●**国交省**、第1回「次世代運行管理・支援システムについての検討会」を開催。「運行記録計の普及・義務化ロードマップ」に基づき、次世代システムの構築・実用化に向け検討を始める（31日）

アクセル君 No.758 芝岡☆友衛

セレモア
セレモアホールディングス
ぜひご覧ください
セレモア　検索
大切な人へ…ありがとう
心の花束
ISO9001認証取得
―セレモアの―
家族葬
お葬儀は事前のご相談・お見積りが安心です
0120-57-1121
人の心 日本文化を守る
品質保証の国際規格ISO9001認証取得（葬祭サービス）
株式会社セレモア　担当：石田

坊巷透話

ルポライター　飛鳥井　恭司

江戸東京野菜 余話

野菜にも歴史あり

物語も味わいのうち 飛躍をスパイスに

全国の香りが江戸に

江戸東京野菜は現在40品種が認められているが、すべてがもとから江戸（東京）にあったものではない。諸国の大名が名産を将軍家に献上し、それらを藩邸で育てたり、あるいは出入り業者に栽培させたりしたが、そのうち周辺に広がり、品種改良が進んで次第に定着していった。全国各地の野菜が江戸の野菜に変身していったのである。

例えばタケノコ。薩摩藩が江戸での栽培に力を入れたため、消費が拡大していった。あの天璋院篤姫が薩摩藩邸から送られたかもしれないタケノコ（孟宗竹）をあてに、イモ焼酎を飲みながら故郷をしのんでいたかもしれないと想像するだけで、ひと味もふた味も変わってくる。東京・四谷の内藤トウガラシは高遠藩内藤氏が持ち込んだ。

東京都農業祭で「江戸東京野菜」を説明する大竹氏

物語は江戸で生まれる

練馬ダイコンは江戸東京野菜の代表格だが、これには徳川将軍がかかわっている。忠臣蔵やお犬様で有名な五代将軍綱吉が、まだ地方大名で松平右馬頭と名乗っていた頃、尾張からダイコンの種を取り寄せ、練馬の地で栽培させたところ、地ダイコンと交雑して1㍍にもおよぶ大きなダイコンになり定着した。

消費が増え生産が拡大していったことには、沢庵禅師によって普及したという、ぬか漬けタクアンもあずかっている。

小松菜は「暴れん坊将軍」の八代将軍吉宗の命名。鷹狩りの折、空腹になって地元で食した餅のすまし汁に入っていた青菜が美味で気に入り、「あたりの地名から小松菜」と名付けたといわれる。

何となく「目黒のさんま」を思い出させるが、こうした話は江戸東京野菜には多い。徳川家康・秀忠・家光の3代にわたり好物だった真桑瓜（マクワウリ）。美濃の真桑村から毎年栽培の名人を呼び寄せて、府中で作らせていたので府中御用瓜。江戸東京野菜にはいろいろな物語がある。

江戸東京野菜には「伝統」が大切

現在は多くの農家が、野菜の種＝F1種（一代交配種）を外国の種苗会社から買い育てるようになっている。流通に適した商品として有利な野菜が優先されているためである。だから、同じ名前でも伝統野菜とF1野菜が混在することになる。「小松菜」はF1野菜と区別するため、江戸東京野菜の方は「伝統小松菜」との注意書きが必要となる。

小松菜は1960年代までは関東地方の伝統的冬野菜だったが、しおれやすい弱点があった。そのため立ち姿を保ち、病気にも強く収穫量が多いチンゲン菜との交配で生まれた、小松菜が出回るようになった。サラダ用に適した緑色の濃いターサイと交配した小松菜もある。

大蔵ダイコンも交配種が販売されていたが、2009年に固定種が復活して市場出荷が始まったことから、交配種と区分するため「伝統大蔵ダイコン」と呼ばれている。

「これらは交配した時点で新しい野菜が生まれたもの」と、伝統野菜とは一線を画していると言うのは、江戸東京野菜の文化保存や復活・普及に力を入れている大竹道茂氏（江戸東京・伝統野菜研究会代表）。

江戸東京野菜を食べて普及

12月7日(日)に、練馬区で「練馬大根引っこ抜き競技大会」が開催される。制限時間内に何本引っこ抜くかを競う。引っこ抜かれたダイコンは、区内の公立小・中学校の給食に提供される。練馬区が区内特産の江戸東京野菜を広く知ってもらうために始めたもので、まずは〝味を知ってもらうこと〟が大切ということだ。

練馬大根

都内各地で伝統野菜を知ってもらう工夫をするために、給食に使ってもらうことがあるほか、学校の菜園で栽培したり、料理店で使ってもらったりする努力も進められている。

有名な三國清三シェフの東京・丸の内にあるレストラン「mikuni MARUNOUCHI」では、江戸東京野菜などの東京食材を使ったフレンチを提供し、押上にある料理店「よしかつ」では、主人による江戸東京野菜へのこだわりや、料理についての説明がセールスポイントになっている。

あちこち見てある記

東ト協足立支部などが資料提供

特別展 あだち物流のひみつ

～モノを運ぶ歴史と文化～
足立区立郷土博物館

物流や運輸についての授業は、小学5年生の社会科で行われているそうですが、教科書の内容だけでは、物流の重要性を理解するのは少し難しいかもしれません。

「物流」に接する機会が少ないのが実情ですが、足立区大谷田にある「足立区立郷土博物館」では、物流をテーマとする特別展を開催しています。

「なぜ、足立で物流？」と思うかもしれませんが、実は23区内の陸上運輸業の事業者数は、足立区が最も多いのです。

特別展では、このような物流に関する「秘密」について紹介しています。テーマの一つの「トラックがはこぶ―物流の主役―」では、物流の中核的な役割を担ってきたトラックの姿を知ることができます。

なお、特別展の開催には東京都トラック協会足立支部（藤倉泰徳支部長）、足立貨物運送事業協同組合が協力し、貴重な昔の写真や資料などを提供しています。

足立区立郷土博物館
特別展「あだち物流のひみつ」
平成27年1月12日まで
住　　所：足立区大谷田5-20-1
開館時間：午前9時～午後5時
休 館 日：毎週月曜日（月曜が祝日の場合、翌日休館）、年末年始12月28日～1月5日
入 館 料：大人（高校生以上）200円
問い合わせ先：☎03-3620-9393

ポケット

医療と介護

続 知らなきゃマズい
第4回
医療ライター　西　健悟

最新治療に起こる矛盾

「患者申出療養（仮称）」という制度について議論されています。審査に合格すれば、国内未承認の最新の医薬品などが、保険診療の範囲で迅速に使用できるようになるかもしれません。困難な病気と闘う患者・家族にとっては喜ばしいことでしょう。

ただ一方で、最新の治療が今後どこまで保険診療で受けられるのかといった問題があります。近年、がん治療で非常に効果を発揮している分子標的薬（がん細胞に効率良く作用する薬）は、実費だと年間500万円もの費用がかかるといわれます。

新たにがんにかかった人は、2010年の推計値で年間80万人を超えたそうです。今後、さらに高齢者人口のボリュームが増えれば、がんにかかる人も増えることになります。

国の医療費を圧迫するのは高齢者の増加ではなく、先進的な治療だとも言われています。新たな治療には非常にお金がかかるからです。良い治療法ができても、国の財政が持たなくなれば、費用負担に耐えられる人だけが最新治療を受けられる、ということになってしまうかもしれません。

後の世代に重い負担を残さないためには、致し方ないかもしれませんが、病気にかかった患者や家族はつらい思いをすることになるかもしれません。

近年、〝戦う医療から支える医療〟にシフトしていこうと言われています。治療効果があまり望めず、身体に負担になる年齢になった場合、積極的に治療をするよりも、「痛みが少なく、生活を楽しめる治療をする」といった意味です。

先進治療に期待するだけでなく、このような治療方法も頭の片隅に入れておいた方が良いかもしれません。

三丁目

年齢を重ねても知らないことは数多い。恥ずかしい話だが、文部科学省所管になる「統計数理研究所」が5年に1回「日本人の国民性調査」を実施しているという。今年は10月30日に発表された。この中に「生まれ変わるなら日本か外国か」の設問もあった◆これは、20歳以上の男女6千4百人を対象に面接方式で実施したものだ。その結果は83％が「日本」と答えた。その答えは「日本人の心の豊かさ」にあるとしているが、これは「礼儀正しい」「親切」などが前提となって評価された◆さらに嬉しい結果は、「他人の役に立とうとしている」が「自分のことだけに気を配っている」より多く、パーセントで言えば45％対42％になっている。この割合は前回の結果と逆になったという。いずれにしても「判官贔屓（びいき）」の感ありだが、嬉しい結果と素直に認めたい◆昔から日本には、「おもてなし」や「思いやり」という言葉や態度が伝統的にあって、最近では外国人にもひどく受けている。評価も高い。今回で13回にもなる、この調査。ひどく心をくすぐるものがあった。