

2019年(平成31年)

2 / 25

No. 1170

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 (広報部)

《ホームページアドレス》https://www.totokyo.or.jp/

東ト協

五輪「TDM」対応など支援

支部運営費拡充し80万円交付

東京都トラック協会(浅井隆会長)は2月20日、東ト総合会館で平成30年度第2回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、31年度実施計画案を審議・承認した。新規事業として東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通需要マネジメント(TDM)などに対応するため、支部活動運営費を拡充する。また女性ドライバー確保のため、運転免許取得費用助成を行う方針だ。

総会 交付金事業計画案

来年度の実施計画案は、3月7日に開催される東京都交付金事業審議委員会にて審議・承認され、同18日の常任理事会、同28日の理事会に諮り、来年度の事業計画として正式決定する。

実施計画案によると、主な新規・拡充事業はまず、東京五輪開催時の交通混雑緩和に向けて、TDMの取り組みなどを推進するため、支部活動運

営費を拡充し、そのための予算として2000万円を計上する。TDMの推進に向けて、会員事業者への働きかけとともに、荷主や消費者への広報PRなどを行うには、支部活動を充実し活性化を図る必要がある。そこで来年度から2年間、1支部当たり80万円(単年度)を交付し、支部活動を支援する。また、東ト協は今後

東京都

五輪・交通混雑緩和へ スムーズBiz推進期間

東京都は2月22日、来

年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、開催時の交通混雑緩和の取り組みを呼びかける「スムーズBiz推進期間」(7月22日～9月6日)を設定すると発表した(下図)。

五輪開催時を見据えたテスト期間として取り組みを実施するもので、同期間のうち、「集中取組期間」では、特に重点的な取り組みを呼びかける。

「集中取組期間」は7月22日～8月2日(オリンピック開催期間(来年7月24日～8月9日)に相当)と、8月19日～30日(パラリンピック開催期間(同8月25日～9月6日)に相当)に設定。同時に実施される国のテレワーク・デイズや、「2020 TDM(交通需要

2019年カレンダー

日	月	火	水	木	金	土
7/14	15 海の日	スムーズBiz推進期間				20
21	集中取組期間① (7/22~8/2)					27
28						3
4	5	6	7	8	9	10
11	12 山の日	13	14	15	16	17
18	集中取組期間② (8/19~8/30)					24
25						31
9/1	2	3	4	5	6	7

「会員のための協会」実現に向け、行動計画(アジェンダ)を策定するが、その一環として、新たに女性ドライバー確保推進費用助成事業を実施する。

大型免許や中型・準中型免許いづれも限定解除を含む)の取得費用を助成するもので、そのための予算として1000万円(事業規模1500万円)を計上する。

女性ドライバー確保へ 運転免許取得費を助成

対象事業者は中小企業基本法に基づく中小零細事業者で、1社当たり2人まで助成する。補助率100%。申請期間は3月12日まで(同日の消印有効、3月13日必着)。対象事業者は、資本金500万円以下、従業員30人以下、年商1億円以下、かつ、女性ドライバーが不足している事業者とする。補助額は1人当たり100万円を計上する。あわせて、グリーン・エコプロジェクト推進活動事業の再構築を踏まえ、今後の環境対策の充実を図るため、環境対策基金を5000万円積み増しする。



第10回

国交省・厚労省 取引・労働時間改善中央協議会

国土交通省と厚生労働省は2月20日、第10回「トラック輸送における取引・労働時間改善中央協議会」および第9回「トラック運送業の生産性向上協議会」を開催し、「ホワイト物流」推進運動の進め方などについて審議・決定した。

「ホワイト物流」を推進 3月下旬、賛同企業募集

同運動は、トラックドライバー不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流機能の安定的な確保を図ることなどを目的として推進するもの。政府は昨年12月、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議と、「ホワイト物流」推進会議を同時開催し、推進方針を決定した。

これに伴い、今回の協議会で今後の進め方を決めたもので、3月下旬頃に同運動のポータルサイトを開設するとともに、賛同する企業などの募集を開始する。あわせて、関係団体向けの中央説明会を開催し、労働の改善に向けたガイドラインに基づく、運送内容の見直しをはじめ、契約書面化や運賃と料金別建て契約など契約方法の見直し、法令遵守や働き方改革に取り組む事業者の積極的活用などを表明し、取り組んでもらうこととしている。

国交省

テールゲート リフター 導入補助

国土交通省は、先に成立した平成30年度第2次補正予算により、中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター導入支援事業を実施し、導入経費の一部を補助する。補助予算額は1億円。これに伴い、全日本トラック協会は2月25日から、同補助事業の執行団体として補助申請の受付を行う。受付期間は3月12日まで(同日の消印有効、3月13日必着)。

対象事業者は、先に成立した平成30年度第2次補正予算により、中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター導入支援事業を実施し、導入経費の一部を補助する。補助予算額は1億円。これに伴い、全日本トラック協会は2月25日から、同補助事業の執行団体として補助申請の受付を行う。受付期間は3月12日まで(同日の消印有効、3月13日必着)。

全ト協が申請受付 2月25日～3月12日

補助額は後部格納式・床下格納式。対象事業者は、資本金500万円以下、従業員30人以下、年商1億円以下、かつ、女性ドライバーが不足している事業者とする。補助額は1人当たり100万円を計上する。あわせて、グリーン・エコプロジェクト推進活動事業の再構築を踏まえ、今後の環境対策の充実を図るため、環境対策基金を5000万円積み増しする。

紙面あんない

国交省、特車許可4年間に延長へ
業界「景況感調査」30年10・12月期
東ト協、物流政策委員会を開催
30年の事業用貨物車・死亡事故件数
厚労省、女性活躍推進法など改正へ

7 6 4 3 2
古紙・再生紙含有率80%以上再生紙を使用

軽油の価格

燃料給油は東京都内で
軽油引取税は地方税です

☆スタンド	平均 = 107.4円
☆ローリー	平均 = 98.9円
☆元売り発行カード	平均 = 106.8円
☆ディーラー発行カード	平均 = 102.5円

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)。

10当りの
軽油価格
1月分
(東ト協調べ)

国 交 省

特車許可制度の改善へ
許可期間4年間に延長

国土交通省は今年4月から、特殊車両通行許可制度の許可期間について、一定の条件を満たす優良な事業者を対象に現行の2年間から4年間に延長する方針だ。2月6日に開催した社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会・第18回物流小委員会で、特車制度の改善案を示し審議した。



対象は、①過去2年間に特車許可違反に係る警告などがない、②ETC2・0車載器の装着・登録、③安全性優良事業所（Gマーク事業所）認定を取得——の各条件をすべて満たす事業者。

現状で特車許可を得ている事業者は、これら条件を満たせば、現行の許可期間に2年間に追加した期間の通行を認める。

今年度内に通達改正やシステム改修を行い、4月から運用を開始する予定だ。

また、申請件数の削減に向けては、関係業界団体にに対し、改めて重複申請の防止徹底を要請するほか、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の活用など進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

可能とするための電子データ収集を加速させる。従来、年間申請件数10件超の地方道のデータ収集を進めてきたが、申請件数5件超（約1万キロ分）のデータ収集も前倒しで進め、来年度までに収集を完了する方針だ。

あわせて申請システムも改善し、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

優良事業者が対象
4月から運用開始

取り締まり時に荷主情報を取引し、改善を要請する取り組みを試行したが、実績が少なかったのが実情。このため、荷主への要請につながる運用の改善を図った上で、本格導入する方針だ。

また、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

可能とするための電子データ収集を加速させる。従来、年間申請件数10件超の地方道のデータ収集を進めてきたが、申請件数5件超（約1万キロ分）のデータ収集も前倒しで進め、来年度までに収集を完了する方針だ。

あわせて申請システムも改善し、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

国 交 省

重要物流道路
3月に1次指定

国土交通省は、新たな広域道路交通ビジョンの中間取りまとめを踏まえ、主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

可能とするための電子データ収集を加速させる。従来、年間申請件数10件超の地方道のデータ収集を進めてきたが、申請件数5件超（約1万キロ分）のデータ収集も前倒しで進め、来年度までに収集を完了する方針だ。

あわせて申請システムも改善し、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

可能とするための電子データ収集を加速させる。従来、年間申請件数10件超の地方道のデータ収集を進めてきたが、申請件数5件超（約1万キロ分）のデータ収集も前倒しで進め、来年度までに収集を完了する方針だ。

あわせて申請システムも改善し、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

国 交 省

車限令など改正へ
海コンセミトラ
特別な許可を不要に

国土交通省は、道路管理者が指定した道路を通行する、国際海上コンテナ運搬用のセミトラ（40フィート背高コンテナ）の活用など進める方針。

また、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

可能とするための電子データ収集を加速させる。従来、年間申請件数10件超の地方道のデータ収集を進めてきたが、申請件数5件超（約1万キロ分）のデータ収集も前倒しで進め、来年度までに収集を完了する方針だ。

あわせて申請システムも改善し、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

国土交通省は、道路管理者が指定した道路を通行する、国際海上コンテナ運搬用のセミトラ（40フィート背高コンテナ）の活用など進める方針。

また、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。

重要物流道路の指定に当たっては中間取りまとめを踏まえ、都市や空港・港湾、物流拠点など主要な拠点を選定し、これら主要な拠点を連絡する基幹道路や拠点へのアクセス路を設定。これら道路の国際海上コンテナ車（40フィート背高コンテナ）の利用状況などを確認した上で、道路構造などの観点から支障のない供用中の区間をまず先行指定する。

これにより、特車通行許可をなく通行できるよう

可能とするための電子データ収集を加速させる。従来、年間申請件数10件超の地方道のデータ収集を進めてきたが、申請件数5件超（約1万キロ分）のデータ収集も前倒しで進め、来年度までに収集を完了する方針だ。

あわせて申請システムも改善し、申請書に不備があれば自動で差し戻す、申請書自動チェック機能を4月に追加するとともに、来年度中には自治体との協議のオンライン化なども進める方針。

同省は、2020年までに特車許可の平均審査日数を10日程度に短縮することを目標としており、その達成に向けてこれら改善策を実施することにした。

他方、過積載車両の荷主対策も強化する。基地許可を不要とする措置などを導入する方針。

さらに今後、広域道路交通の新ビジョン・計画を策定し、これを踏まえ重要物流道路の指定の手順を示したもの。



人を思う。未来を思う。

商 工 中 金

本店営業部

〒104-0028 中央区八重洲2-10-17
TEL: 03(3246)9080

東京支店

〒105-0012 港区芝大門2-12-18
TEL: 03(3437)1231

大森支店

〒143-0016 大田区大森北1-1-10
TEL: 03(3763)1251

渋谷支店

〒150-0002 渋谷区渋谷2-17-5
TEL: 03(3486)6511

新宿支店

〒160-0023 新宿区西新宿1-22-2
TEL: 03(3340)1551

池袋支店

〒171-0022 豊島区南池袋1-21-10
TEL: 03(3988)6311

上野支店

〒110-0005 台東区上野1-10-12
TEL: 03(3834)0111

神田支店

〒101-0045 千代田区神田鍛冶町3-3-12
TEL: 03(3254)6811

押上支店

〒130-0002 墨田区業平3-10-8
TEL: 03(3624)1161

深川支店

〒135-0042 江東区木場5-11-17
TEL: 03(3642)7131

八王子支店

〒192-0081 八王子市横山町2-5
TEL: 042(646)3131

新 型 定 期 預 金

マイハーベスト

有利な金利設定

固定金利の半年複利

1年、2年、3年から期間が選べる

お預け入れは50万円から

■ 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
<http://www.shokochukin.co.jp/>

運輸 点描

国土交通省は、産業界ばかりでなく、一般消費者を含めた国民運動として、「ホワイト物流」推進運動を展開する。あわせて、長時間労働の是正などホワイト経営に取り組む事業者の認証制度を創設する方針だ。労働力不足で必要な物流サービスの維持が懸念され、こうした状況を克服するために労働環境の改善などが急がれている。ただ、その実現は事業者の取り組みだけでは難しく、荷主企業をはじめ社会的な理解と協力が必要なため、こうした運動を展開することにしたものだ。

「ホワイト物流」運動

「ホワイト物流」推進運動とは、国民生活や産業活動に必要な物流サービスを将来的にも安定的に維持・確保するため、トラック輸送の生産性向上と物流の効率化、女性や高齢者を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に向け、関係者が連携して取り組む運動。

これにより、トラックドライバーにとつて働きやすい職場環境とするための取り組みを支援し、その実現を目指すものだ。

政府は昨年12月、国土交通省をはじめ、荷主業界を所管する経済産業省・農林水産省などを事務局とする「ホワイト物流」推進会議・初会合では、運動の趣旨や方針を決定して取り組みをキックオフ。

昨年12月の「ホワイト物流」推進会議・初会合では、運動の趣旨や方針を決定して取り組みをキックオフ。

生産性向上や労働環境改善へ 取り組み推進へ「認証制度」も

「ブラックを連想する」として否定的な意見がある一方、「ホワイトという言葉を使うべき」とする声も根強くあるようだ。

制度の概要は今春の検討会報告で示されるが、認証は3段階で行い、その基準は一つ星☆がおよそ上位半分、二つ星☆☆が上位25%、三つ星☆☆☆が同12・5%とすることなどが検討されている。

トラック事業者 64%が申請の方向

認証制度が創設された場合の意向調査によると、トラック運送事業者の64%が「申請する方向」と答え、他業種(バス・タクシー)より積極的な姿勢を示している。業界で今後とも必要な物流サービスを維持・確保するためにも、関係者の英知により、目論見通りに運動の成果が上がることを期待したいところだ。

(ジャーナリスト 伊集院豪)

は、それだけドライバー不足が深刻な状況にあることをうかがわせる。

取引環境・労働時間改善中央協議会の野尻俊明座長(流通経済大学長)は、先の協議会で「ホワイト物流」推進運動に言及し、「官民挙げてのホワイト物流の取り組みは時宜を得たもので、深い知見を持つ、それぞれの立場から理解と協力をお願いしたい」とコメントした。

營收増加で改善も 次期、再び悪化へ



全日本トラック協会は、このほど、第104回「トラック運送業界の景況感」調査結果(平成30年10～12月期、速報)をまとめた。それによると、景況感の判断指標は▲(マイナス)4・8で、営業収入の増加により持ち直し、前回(昨年7～9月期)に比べて10・0ポイント改善した。

一般貨物の指標は、輸送数量が4・7で前回比3・9ポイント改善し、運賃・料金も28・2で同7・4ポイント水準を上げたことに

金も62・7で同2・9ポイント水準を下げ、営業収入は38・8で同8・7ポイント悪化。ただ、実率率と実働率の改善により、営業利益は35・8で同7・9ポイント上昇した。

宅配貨物については、輸送数量が▲41・2で同26・0ポイント悪化し、運賃・料金が35・3で同31・4ポイント大きく水準を下げたことに伴い、営業収入は▲11・8で同8・8ポイント悪化し、運賃・料金水準も22・6で同5・6ポイント低下。これに伴い営業収入が4・2で同8・5ポイント水準を下げ、営業利益も▲19・5で同5・1ポイント悪化する見込み。

NASVA 来年度 運管一般講習 (前期分)

運行管理者等一般講習 (前期分)		
講習日	会場	定員
6月14日(金)	板橋区立文化会館	210人
8月2日(金)、6日(火) 8日(木)、20日(火)	NASVA 東京主管支所 7階研修室	90人
8月22日(木)	スクエア荏原	200人
8月28日(水)	トヨタドライビングスクール	125人
9月3日(火)、5日(木)	サンパール荒川	140人
9月10日(火)	ルミエール府中	240人

自動交通事故対策機構(NASVA)東京主管支所は、2019年度「運行管理者等一般講習」(前期分)について、3月11日からインターネットによる受講予約の受付を開始する。

ネット以外(郵送)は3月25日から受付。講習の日程・会場・定員は、表の通り。定員になり次第、受付終了(先着順)。

▽講習手数料 3100円

なお、受講予約はNASVAホームページの「講習のご予約」から。▽問い合わせ先 NASVA東京主管支所・指導講習担当(☎03・3621・9941)

東京働き方改革 推進支援センター

東京働き方改革推進支援センターは、今年4月から働き方改革関連法に基づく規定が順次施行されることに伴い、中小企業などを対象に各種相談

各種労働問題に 無料で相談対応

同法制定に伴う労働基準法の改正規定などをはじめ、労働時間管理のノウハウや賃金制度の見直し、就業規則の作成方法、労働関係助成金の活用方法など、各種相談に

▽相談窓口 東京働き方改革推進支援センター(千代田区二番町9の8、中労基協ビル4階)／同センター立川分室(立川市柴崎町2の2の23、第2高島ビル5階) ※フリーダイヤル0120・662・556

消費税込嫁対策 特設ページ開設

公正取引委員会は、このほど、今年10月1日から消費税率が10%に引き上げられることに伴い、ホームページに消費税込嫁対策特設ページを開

特設ページには、嫁拒否行為をめぐって増税後の価格を据え置いた場合(買いたたき)や、増税分を差し引いた支払

矢崎の デジタコ・ドラレコ

巻込みカメラの映像を
録画・モニター表示できます!

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)
板橋(営) 03-5916-3557 (担当・倉持)
ホームページ <http://www.setagaya-yss.co.jp>
E-mail: postmaster@setagaya-yss.co.jp

に対応している。相談費用は無料。

東京労働基準協会連合会(東基連)が、東京労働局の委託事業中小企業・小規模事業者に対する働き方改革推進支援事業(業)として同センターを開設・運営しているもの。

同法制定に伴う労働基準法の改正規定などを

詳細は、東基連ホームページ(同センターのページ)を参照。

▽相談窓口 東京働き方改革推進支援センター(千代田区二番町9の8、中労基協ビル4階)／同センター立川分室(立川市柴崎町2の2の23、第2高島ビル5階) ※フリーダイヤル0120・662・556

女性ドライバー活躍促進へ 5年間、免許取得助成

物流政策委員会

東ト協



の交通対策に
関して、交通
需要マネジメ
ント(TDM)
に加え、追加
対策として首
都高速道路で
の「ロードプ
ライシング案
(通行料金に
上乗せ課金)
が検討されて
おり、東ト協
として意見を
言っていく必
要がある」と

を報告した上で、来年度
の対応について審議し
た。また、新規事業とし
て女性ドライバー免許取
得助成事業の実施を承認
した。
原島委員長はあいさつ
で、東京オリンピック・
パラリンピック競技大会
による活動について報告

駐車規制の緩和措置 時間遵守へ標章作成

運賃・料金問題では、
標準貨物自動車運送約款
改正(29年11月施行)に
対し、所要の手続きを促
す案内文書を作成・配布
した。
東京運輸支局による
と、管内の一般貨物運送
事業者(一般廃棄物・霊
柩事業者などを除く)の
届出率は1月末現在で82
%。このうち東ト協会員
の届出率は90%を超えて
いると推測されるが、引
き続き適正収受に向けて
適切な対応を促す方針。
最低車両数問題に関し
ては、まず基準割れ状態
の解消が前提となるた
め、相統認可に際して受
ける必要がある役員法令

1 免許取得助成事業の実
施について審議・承認し
た。今後5年間(2023
年度まで)にわたって実
施し、これにより女性ド
ライバー数の10%増加を
目指す方針。
補助率は、事業者が負
担した教習費用の3分の
2とする方針。
なお、準中型免許(限
定解除)助成事業につい
ては、利用が少ないため、
今年度で終了することに
した。

東ト協 Gマーク更新案内 対象事業所に送付

早めに申請準備を！

東ト協では平成27年か
ら対象事業所に更新案内
を送付し、これにより準
備不足で更新できなかった
事業所の割合が減少し
ている。このため、今年
も更新案内を送付し、早
めの対応を促しているも
の。
なお、正式な更新申請
の案内については、全日
本トラック協会(全国貨
物自動車運送適正化事業
実施機関)が4月以降、
対象事業所に送付すると
ともに、全ト協ホームペ
ージに申請案内の詳細を
掲載する。
▽問い合わせ先東ト
協適正化事業部(03・
3359・4138)

試験対策について、個別
にサポートすることとし、
今年度で検討を終了する
ことにした。
駐車問題については、
昨年12月に警視庁に対し
て、規制緩和を求める具
体的な箇所(122箇所)
を添付して、その実現を
要望した。一方、緩和措
置の実施は一定の駐車時
間(20分以内)遵守が前
提となるため、自主的な
取り組みとして駐車標章
を作成し、遵守徹底を図
ることにした。
さらに、来年度の新規
事業として女性ドライバ

このほか、来年度の東京
五輪開催時の交通量抑制
に向けた追加対策につい
て説明し、早急に各委員
の意見を集約した上で、
意見書を取りまとめ提出
することを了承した。

東ト協 労務講習会

東ト協は2月12・13・
15日、東ト総会館で平
成30年度「労務講習会」
を開催し、会員事業者の
労務担当者などが3日間
合計で約400人参加し
(速報値)について、死亡
者数は減少したが、死傷
者数は増加傾向と説明。
第1部では、陸上貨物
運送事業労働災害防止協

死傷災害の大部分が荷役
作業時に発生しており、
死亡災害は交通事故が55
%占めるとし、注意を促
した。
その上で、交通労災防
止には運転者の労働時間
や健康状態の管理が重要
と強調し、点呼時にアル
コールチェックや睡眠時
間の確認などを行うこと
も、健康診断の受診を
徹底するよう求めた。
第2部では、本部労務
相談員・社会保険労務士
の高橋真幸氏(12日)と
小林弘和氏(13・15日)が、
それぞれ「労務管理の実
務について」と題して講
演。
小林氏は、働き方改革
関連法に基づき、4月か
ら年次有給休暇5日取得
の義務化が施行されるこ
とに伴い、使用者の対応

五輪開催時の 交通対策 営業用トラック除外を ロードプライシング案

東京都と東
京オリンピック
・パラリン
ピック競技大
会組織委員会が、2月6
日に開催した第4回「交
通輸送技術検討会」で、
交通需要マネジメント
(TDM)に加え、交通量
抑制に向けた追加対策と
して、交通システムマネ
ジメント(TSM)の実
施案を示した。

東ト協では、都や国
大会組織委員会による
「2020TDM推進プ
ロジェクト」にいち早く
協力団体として登録した
が、規制的手法のTSM
は輸送活動に及ぼす影響

の交通対策に
関して、交通
需要マネジメ
ント(TDM)
に加え、追加
対策として首
都高速道路で
の「ロードプ
ライシング案
(通行料金に
上乗せ課金)
が検討されて
おり、東ト協
として意見を
言っていく必
要がある」と

速の通行料金に関して、
トラック運送事業者間の
無料化を検討するよう求
めることにしている。
こうした中で、追加対
策案が示されたことか
ら、改めて業界の意見を
集約し、要望する方針。
具体的には、ロードプ
ライシングの対象からト
ラック運送事業者(緑
ナンバー)を除外するこ
とや、通行量の増加が見
込まれる一般道路など
における渋滞対策の検討を
求める方針。
業界としては、円滑な
大会運営と輸送活動の両
立に向けて、TDMなど
に積極的に協力していく
方針で、関係行政からの
依頼があった場合には、
荷主企業への働きかけな
どに協力す
ることにし
ている。

夜間時間帯の活用策も

の促進策として、首都高



働き方改革への対応 健康管理で労災防止を

死傷災害の大部分が荷役
作業時に発生しており、
死亡災害は交通事故が55
%占めるとし、注意を促
した。
その上で、交通労災防
止には運転者の労働時間
や健康状態の管理が重要
と強調し、点呼時にアル
コールチェックや睡眠時
間の確認などを行うこと
も、健康診断の受診を
徹底するよう求めた。
第2部では、本部労務
相談員・社会保険労務士
の高橋真幸氏(12日)と
小林弘和氏(13・15日)が、
それぞれ「労務管理の実
務について」と題して講
演。
小林氏は、働き方改革
関連法に基づき、4月か
ら年次有給休暇5日取得
の義務化が施行されるこ
とに伴い、使用者の対応

新会員

【江戸川支部】
◆城東低溫輸送株式会
社 江戸川区南小岩2の
18の11▽03・680
1・7800▽一般貨物
運送(普通車5台)

協会 日誌

【2月15日】

- 1日 初任運転者特別講
習(2日)
- 2日 東京都白髭東備蓄
倉庫運用体制検討会議
・運用訓練
- 4日 事務局部長会
- 6日 東京運輸支局・街
頭検査に協力▽三組
合同セミナー▽同新年
会
- 7日 グリーン・エコプ
ロジェクトセミナー
(8日)▽総務小委員
会▽関ト協青年部会総
務委員会
- 8日 過労死等防止・健
康起因事故防止セミナ
ー
- 9日 本部集団健診(1
0日)
- 12日 事務局部長会▽グ
リーン・エコプロジェクト
セミナー(15日)
▽緊急輸送システム検
討委員会▽労務講習会
(13日)▽特殊車両通
行許可制度に関する研
修会
- 13日 物流経営士課程▽
ロジ研正副本部長会議
▽同本部連絡会
- 14日 女性部一日研修見
学会▽指導監査▽海上
コンテナ専門部会定例
業務委員会▽鉄鋼専門
部会トレーラの安全対
策フォーラム
- 15日 組織整備特別委員
会▽物流経営士課程カ
リキュラム検討委員会
▽労務講習会

日程ボード

【3月15日】

- 1日(金) 14時 支部輸送
相談員研修会(東ト総
会館)
- 4日(月) 13時30分 鉄鋼
専門部会脳血管疾患対
策セミナー(東ト総合
会館)
- 5日(火) 13時30分 広報・
情報委員会(東ト総合
会館)
- 6日(水) 6時50分 集合 Ⅱ
ロジ研チャリティゴル
フコンペ(紫カントリ
ークラブ)
- 7日(木) 正午 総務小委
員会(東ト総会館) 14時
13時30分 関ト協海上
- 11日(月) 10時30分 税制
金融委員会(東ト総合
会館) 15時 総務委
員会(同)
- 13日(水) 15時30分 物流
経営士課程研修会(東
ト総合会館) 17時10
分 同交流会(同)
- 14日(木) 10時30分 経営
教育委員会(東ト総合
会館)
- 15日(金) 13時30分 環境
委員会正副委員長会議
(東ト総合会館) 14時
11時 同委員会(同)

協ト東
トラックフェスタ
TOKYO 2019

多彩なイベント企画・実施へ

東京都トラック協会のフェスタ実行プロジェクト(リーダー森本勝也、副会長・運輸安全委員長)は、今年の「トラックフェスタTOKYO 2019」親子で体験!安全と環境への開催準備に着手し、2月27日には協賛説明会など

昨年のトラックフェスタ

今年、本格的に開催準備を進める方針だ。

開催準備に着手
協賛説明会など

フェスタWGは、1月に第1回会議を行い準備に着手し、2月27日には第2回会議を開催するとともに、協賛を要請する企業・団体を対象とした説明会を実施する。

また、3月28日の理事会で来年度の事業計画が決定された後、4月初めにフェスタ実行プロジェクト会議を開催し、各支部に対する説明会を行う予定。

トラックフェスタは、実行プロジェクトのワーキング・グループ(WG、リーダー中村克敏運輸安全副委員長)が、具体的な実施概要の検討や開催準備を進めている。

また会場のケヤキ並木エリアは、協賛企業などの出展エリアとして大型トラックや特装車などの展示も予定している。

実施体制などについては一部見直し、中堅イベント企業を起用して準備を進めることにしている。

フェスタWGは、1月に第1回会議を行い準備に着手し、2月27日には第2回会議を開催するとともに、協賛を要請する企業・団体を対象とした説明会を実施する。

また、3月28日の理事会で来年度の事業計画が決定された後、4月初めにフェスタ実行プロジェクト会議を開催し、各支部に対する説明会を行う予定。

エコドライブ講習会

東京都・東ト協

東京都環境局と東ト協は2月16日、トラック運転者を対象とした「エコドライブ講習会(実車研修)」を開催し、会員事業者の運転者13人が参加した。

エコドライブの知識と技能の修得などを目的に開催されたもので、東京日野自動車の協力により、同社本社(港区新橋)周辺道路を走行する実車研修方式で行われた。

講習会ではまず、都環境局環境改善部の堀哲自動車環境課長が「エコドライブは環境・事故防止・

燃料費削減の一石三鳥の効果がある。さらに取り組みを広げてほしい」と

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

実車でノウハウ研修



また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

また、東ト協の遠藤啓二常務理事は「グリーン・エコプロジェクトの成果は環境だけでなく、事故削減の効果も高い。エコドライブを進め、事故防止に取り組み

大型車の適正通行へ

特車制度の合同研修会



東京都トラック協会と東京都建設局は2月12日、墨田区東武ホテルイベント東京で「特車制度の合同研修会」を開催し、関係者約200人が参加した。

冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。

冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。

冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。

冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。冒頭、関係各都県の事業者約200人が参加した。

東ト協
安全対策フォーラム
トレーラ

と述べた。フォーラムではまず、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

働き方モデルの転換を
ネット活用で人材確保

東ト協鉄鋼専門部会は2月14日、東ト協の安全対策フォーラムを開催し、トレーラ輸送関係部会事業者をはじめ、行政や荷主企業・車両メーカーなどが参加した。

冒頭、瀬尾君雄部会長があいさつし、「鉄鋼物流はトレーラ輸送が主体であり、運転者の心身の健康管理が重要。自主管理やマニュアルの策定などを進める必要がある」と述べた。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

東ト協 鉄鋼専門部会



冒頭、瀬尾君雄部会長があいさつし、「鉄鋼物流はトレーラ輸送が主体であり、運転者の心身の健康管理が重要。自主管理やマニュアルの策定などを進める必要がある」と述べた。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

また、東京労働局労働基準部監督課の福岡善孝氏(労働時間管理適正化指導員)が「働き方改革に向けて、今、そして、これから」と題して講演。

物資リパック
荷役作業が効率化

東京都トラック協会と東京都建設局は2月12日、墨田区東武ホテルイベント東京で「特車制度の合同研修会」を開催し、関係者約200人が参加した。

東京都トラック協会と東京都建設局は2月12日、墨田区東武ホテルイベント東京で「特車制度の合同研修会」を開催し、関係者約200人が参加した。

東ト協・東京都
船橋備蓄倉庫
運用訓練

東ト協は2月16日、東京都福祉保健局と合同で都「船橋備蓄倉庫」運用訓練を実施した。

訓練は東京湾北部地震で、都区内に甚大な被害が生じている中、都より船橋備蓄倉庫から救済物資の搬出要請があったとの想定で実施。

東ト協は2月16日、東京都福祉保健局と合同で都「船橋備蓄倉庫」運用訓練を実施した。

東ト協は2月16日、東京都福祉保健局と合同で都「船橋備蓄倉庫」運用訓練を実施した。

東ト協は2月16日、東京都福祉保健局と合同で都「船橋備蓄倉庫」運用訓練を実施した。

警察庁

30年
事業用貨物車
死亡事故件数253件と前年下回る
大型車約7%減少に件31.6%
減少。軽貨物車を含めた事業用全体では26

警察庁

時速120^{キロ}規制
試行実施で協力を

警察庁がまとめた平成30年中の交通死亡事故発生状況によると、事業用貨物自動車(第一当事者)の死亡事故件数(軽貨物車を除く)は253件で、前年比18件(6.6%)減少した。前年は24年以来的増加となったが、再び減少に転じた。

車種別にみると、最も多い大型貨物車が143件で同11件(7.1%)減少。また中型貨物車は66件で同11件(16.7%)減少した。これらの中、中型・普通貨物車の3車種のうち、中型が3車種のうち、準中型が増加しているが、3車種合計では110件で同7件(6.0%)減少している。

また、道路交通法違反取り締まり状況(事業用を含めた全体)によると、過積載違反が4499件で同691件(18.1%)増加しており、加えて過労運転等違反が110件で同35件(46.7%)も多くなっている。

圏央道

相模原くさる野
夜間工事規制で渋滞

中日本高速道路(NE XCO中日本)は、首都圏中央連絡自動車道・相模原ICくさる野IC間外回り夜間の工事規制に伴い、工事渋滞が発生している午後11時台を避けた通行をするよう呼びかけている。

特に午後11時台には大型車の交通量が増加することから、午前零時以降への通行時間の変更などを促しているものだ。

警察庁

高齢者の事故死者
全年齢層の約2倍

警察庁がまとめた平成30年における交通死亡事故の特徴によると、高齢者(65歳以上)の人口10万人当たりの死者数は全年齢層の約2倍と多く、横断違反によるものが約3分の1を占めている。

また、高齢者の事故死者では自転車乗用中も293人と多い。このうち高齢者の死者数は196

トラック事故速報

死亡事故

◎交差点では、右折車両の動向に充分注意を払うこと!!

日時	1月25日(金) 17時45分頃発生(曇天)
場所	江東区内(港湾道)
当事者	自動二輪車(男性19歳 死亡)×事業用大型貨物車(男性40代)
状況	江東区青海
概要	港湾道を有明方面に右折しようとした自動二輪車が、対向車線を直進中の事業用大型貨物車と衝突したもの。

問い合わせ先：東京都トラック協会 運行管理部 ☎03-3359-3618

違反別 営業用トラック関与の交通事故 平成31年1月末

	安全不確認	前方不注意	交差点安全進行妨害	歩行者妨害	一時不停止	ハンドル無視	信号無視	徐行違反	右左折	その他	計
大型	1	8	5	0	0	0	1	0	0	7	21
関与事故件数	8	5	1	0	0	1	0	0	0	12	27
(前年比)	-8	-6	-3	-1	±0	-1	±0	±0	±0	-3	-22
中型	1	13	11	0	0	0	0	1	0	9	34
関与事故件数	14	10	2	0	0	0	1	0	0	15	42
(前年比)	+3	±0	-1	-1	±0	-1	±0	±0	±0	-5	-5
準中型	1	12	7	5	2	0	4	0	0	15	45
関与事故件数	13	7	6	2	0	4	0	0	0	24	56
(前年比)	+3	-6	+3	±0	-1	±0	±0	±0	±0	-1	-2
普通・軽	1	43	14	20	2	3	5	3	0	17	107
関与事故件数	42	13	26	2	3	5	3	0	0	36	130
(前年比)	+8	-3	+10	-1	±0	-2	+2	±0	±0	-10	+4
合計	1	76	37	25	4	3	10	4	0	48	207
関与事故件数	77	35	35	4	3	10	4	0	0	87	255
(前年比)	+6	-15	+9	-3	-1	-4	+2	±0	±0	-19	-25
死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大型貨物車(1当)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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。

「青だけど 車は私を
見てるかな!」

営業用トラック関与の交通事故の特徴

平成31年1月末現在の都内全域の交通事故発生件数は2,698件で、前年同期比31件増加し、死者数は11人で同3人の減少となった。

営業用貨物車の関与事故(「違反別」表の下段「注」参照)発生件数は、255件で前年同期比25件

減少し、死者数は0人で同2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40件で前年同期比15件増加し、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77件で、前年同期比6件の増加となっている。

トラック協会に対し、引き上げ試行の周知や各種安全対策の徹底について協力を依頼した。

同庁は平成29年から、新東名高速・新静岡ICくさる野ICと、東北自動車道・花巻南ICく盛岡南ICの各区分間で、規制速度・時速110^{キロ}への引き上げ試行を実施した。その結果、交通事故発生状況などについて特に問題が認められなかったことから、同じ区間で時速120^{キロ}への引き上げ試行を実施する。なお、大型貨物自動車などは試行の対象外。これに伴い、速度規制引き上げ試行の開始時期や区間の周知とあわせ、規制速度差に起因する交通事故抑制のため、安全対策の指導・啓発について協力要請したものの、具体的には、車線変更時の後方の安全確認や速度規制の遵守、十分な車間距離の保持などを徹底するよう求めている。

大切なものを大切に運ぶために
万が一の安心補償と安全推進サポートで
トラックの未来を支えます

明日へ!
未来を守る「運ぶ」を
支える
応援団

Bright future for every child

明日へ!
未来を守る

●トラックの自動車事故損害賠償と交通事故防止●

関東交通共済協同組合

http://www.kankokyo.or.jp

〒160-0023

東京都新宿区西新宿7-21-20

TEL.03-5337-1750 FAX.03-5337-1765

改正し、1台で大型トラック2台分を輸送可能ダブル連結トラックをはじめ、フルトレーラ連車の車両長の限度を25mに緩和する。ただし、新東名高速道路(海老名・豊田東)を主な経路とする車両が対象で、アンシロックブレーキシスラムなど16装置の装備が要件。これにより、ダブル連結トラックの本格導入をスタートさせる29日



どこからともなく雛祭りの歌が聞こえてくる季節になった。JR総武線の両国駅には臨時ホームの階段を雛段に見立てて雛人形を飾る、恒例の「両国駅 大ひな壇」(3月3日まで)の催しが行われている。さまざまな雛祭り関連のニュースも伝えられるようになった。

雛飾りにも歴史の移り変わりが

混同しやすい白酒と甘酒

京都人は「京都雛は御所の玉座に基づいており、左になったのは東京に移って西洋風の風習が入ってきたため」という。関東で今の形になったのは、昭和天皇即位の御大典で並べられた形に基づいている。

この4月で平成が終わり、新たな天皇即位に伴う10月22日の「即位礼正殿の儀」で使われる、高御座・御帳台が京都御所から運ばれ修理されている。前例通りの方針とすることで、その並び

桃には霊力があると信じられてきた。『古事記』には黄泉の国からイザナギノミコトが脱出する時、桃の実で雷神を追い返したという話があり、桃には呪術的エネルギーがあると信じられてきた。この力がみそぎにも役立つとされたのだろう。

さて、雛飾りだが、よく話題になるのが内裏雛の男雛の位置。向かって右側か左側か。京都では伝統的に男雛を向かって右に飾るが、関東では向かって左に飾る。

古雛を今めかしくぞ飾りける(虚子)



最上段は明治(中央)、大正(左)、昭和2年(右)の3代の雛人形(内裏雛)



大正の中頃からデパートでコンパクトサイズに様式化された段飾り。写真は1922(大正11)年に東京のデパートで購入し、三人官女は後に買い足したもの



昭和初期の雛飾り(御殿付き)。所有者の説明では80年前のものという

方々を改めて確認できそう。雛飾りの移り変わりにも歴史が潜んでいた。江戸、明治、大正、そして昭和2年まで、男雛は京都型の向かって右側だった。その変遷を見て歩けるのが、あきる野市五日市の「秋川渓谷 雛めぐり」(写真、3月10日まで)。

大正時代末のデパートで売られていた雛飾りは男雛が向かって右側だが、昭和初期の雛飾り、御殿付きでは親王雛が左側に移っている。また、江戸時代に町民が力を付けてきたことに伴い、雛人形も華やかになり、女雛は衣服が十二単となり、形もだんだん大きくなった享保雛も飾られている。

白酒に酔ふて小さき吐息かな煙村

「白酒を少し飲みすぎて赤い顔の右大臣がいらつしやる」と、雛祭りの歌詞は歌う。雛祭りに白酒はつきものだが、白酒は税法上のリキュール酒で、アルコール分も9%前後と高い。知らずに子供に飲ませては大変なことになる。

白酒とよく混同されがちなのが甘酒。甘酒はご飯やおかゆなどの米麹を混ぜて保温し、米の

でんぷんを糖化させた飲み物で、アルコールをほとんど含まない。「飲む点滴」として人気に

人のような知的な情報処理を実現するソフトウェアであるAI(人工知能)。その技術は情報処理システム設計の発達により、今や生活空間にまで入ってきた。これまで人間にしかできなかった知的な行為をデータと手順を準備して機械に実行させる。

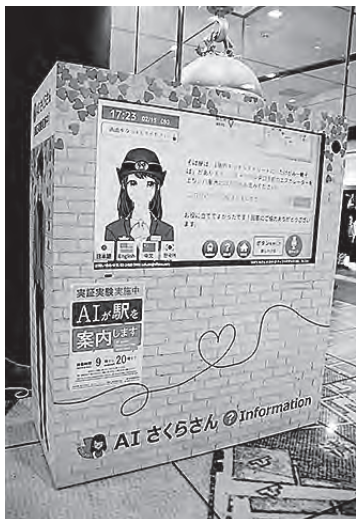
加速化するAI

これまでの、東京メトロなどが観光案内所に入型ロボットを配置し、利用者の対応をした経緯がある。

実証実験なので、最後に使用感を聞かれる。「お役に立てて良かったです」と愛想も振る舞ってくれる。

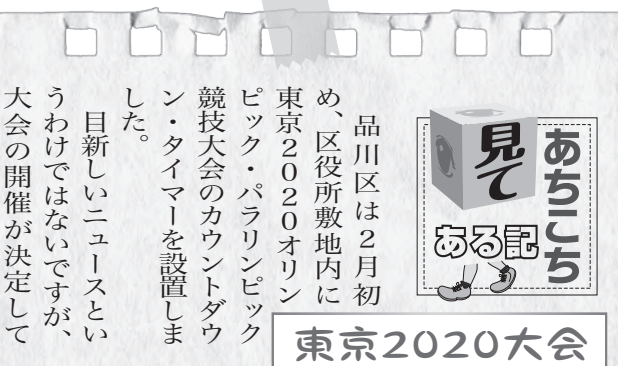
また、インバウンドに対応するには、多言語が話せるクルーを配置しなければならぬ。こうした対応に、タッチパネル表示と音声の併用で、利用者にも認識と理解を提供している。

折角なので、さくらさんと話してみた。地下街の蕎麦屋を検索すると、見事にヒットし、さくらは流暢なしゃべりでインフォメーションを提示し、微笑んだ。



AI さくらさん Information

最近、予期しないことが頻発して驚くことがある。突発する事件は別に珍しいことではないが、予想を覆されるのは驚きに属する。◆昨年末、都内にある昭和の香りを残す「キャバレー・ハリウッド」が年内で閉店する、というニュースが報じられた。この些細な新聞報道は興味を惹くけれど、そう気になるほどのものではないが、キャバレーに通った経験のある者にとって、はある種の「惜別」の気持ちを抱くに違いない。◆時代の流れで立ち行かなくなったのだ。かつてはサラリーマンに「癒し」を提供してきたものの、もう昔日の役割は果たせなくなった、ということだろう。昭和の香りをプンプンとさせ、昭和歌謡が流れて60年、その役割は終わってしまったのだ。◆平成時代も終わりに近づき、新たな元号の下で気分を一新し、何か新天地が開けるのではないかと、そんな期待もある。しかし、来年のオリンピック後の反動が空恐ろしいと予想もある。◆「昭和が恋しい」などと、ノスタルジックな気分になるのはいいとは思わないが、だからといって先走りしてもいいな



東京2020大会

品川区は2月初め、区役所敷地内に東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会のカウントダウン・タイマーを設置しました。目新しいニュースというわけではないですが、大会の開催が決定して

開催まで500日記念イベントも。これを記念して、3月上旬に世田谷区や新宿区、府中市など都内各地でイベントが開催される予定です。特に競技会場を包摂する自治体では、関連するスポーツを体験できるイベントも行われ、お祭りムードに包まれそうです。



品川区役所(品川区広町2-1-36) 東京2020大会カウントダウン・タイマー

最近、予期しないことが頻発して驚くことがある。突発する事件は別に珍しいことではないが、予想を覆されるのは驚きに属する。◆昨年末、都内にある昭和の香りを残す「キャバレー・ハリウッド」が年内で閉店する、というニュースが報じられた。この些細な新聞報道は興味を惹くけれど、そう気になるほどのものではないが、キャバレーに通った経験のある者にとって、はある種の「惜別」の気持ちを抱くに違いない。◆時代の流れで立ち行かなくなったのだ。かつてはサラリーマンに「癒し」を提供してきたものの、もう昔日の役割は果たせなくなった、ということだろう。昭和の香りをプンプンとさせ、昭和歌謡が流れて60年、その役割は終わってしまったのだ。◆平成時代も終わりに近づき、新たな元号の下で気分を一新し、何か新天地が開けるのではないかと、そんな期待もある。しかし、来年のオリンピック後の反動が空恐ろしいと予想もある。◆「昭和が恋しい」などと、ノスタルジックな気分になるのはいいとは思わないが、だからといって先走りしてもいいな