2020年（令和２年）
4/10
No. 1197

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

東ト協　理事会

事業計画・予算など承認
2年度 会員に資する施策展開へ

東京都トラック協会（浅井隆会長）は3月30日、東ト総合会館で令和元年度第6回理事会を開催し、会長候補者選出・管理委員会の検討結果報告に続き、2年度の事業計画書・収支予算書案などを審議・承認した。浅井会長は冒頭あいさつで、当面の緊急問題となっている新型コロナウイルス感染症に言及し、「皆様の仕事にも大変な影響が出ているのではないか」と懸念を示し、厳しい事態の乗り切りを呼びかけた。

委員会推薦
会長候補者に浅井氏

議事ではまず、会長候補者選出・管理委員会委員長の水野功副会長が、同委員会推薦の次期（2・3年度）会長候補者について、現会長の浅井氏（浅井代表取締役社長）に決定したことを報告した。

2年度事業計画では運転免許取得助成事業を拡充し、女性ドライバーに加え、新たに男性ドライバーに対しても取得助成を行う。また健康起因事故防止対策の一環として、新たに脳MRI健診助成事業を実施する。

さらに、新たな支部支援策として、共同の事務局展開などの取り組みを対象に、業務執行体制強化・効率化費用助成事業を行う。あわせて、交通安全教室活動費用助成事業を実施する。

2年度収支予算では、運輸事業振興助成交付金が減少傾向にある中で、既存事業見直しや経費節減などを図り、新規・拡充施策の財源を確保して推進。経常収支は前年度より改善する見通し。

ただ、交付金の減少傾向が協会財政の大きな課題であることから、浅井会長は新たな諮問機関を設置するなどして、今後の対応策を検討する方針を示した。

また理事会では、2・3年度理事・監事・評議員割当や2年度会費の額および納入方法を、従来通りとすることを承認。

さらに、「トラックフェスタTOKYO2020」に関して、森本勝也副会長が会員からの協賛金募集を要請した。

このほか、理事の職務権限規程をはじめ経理規程、契約規程の一部改正を承認し、本部事務局の組織改正の実施について報告した。

東ト協本部
新型感染症に対応
役職員2班で隔日勤務

東ト協は4月6日から、新型感染症への対応策として、本部役職員の勤務体制を変更し、各部で2班（A・B班）を編制して隔日勤務を行っている。

こうした勤務体制の変更は感染状況を踏まえ、当分の間、実施する。

各班職員は原則として固定し、接触を避けることで感染を予防するとともに、各班が隔日勤務することで、協会業務を継続できるようにする。

各部A・B班にはそれぞれ責任者を指定し、適正・円滑な業務執行に当たる。また、各部ではグループ間で業務の共同化を図り、問い合わせに対応するなど、会員サービスの低下を防ぐように努める。勤務時間は原則として午前9時～午後5時35分とする。

出勤指定日以外の職員は原則として在宅勤務とし、常に連絡を取れる態勢を維持し、質疑応答などが必要な場合は電話などで対応する。

国や行政機関などから、さらなる指示・要請が発せられた場合は、その都度、別途指示する。

なお、本部役職員の個人行動における感染防止対策については、マスク着用やうがい・手洗いの徹底など、引き続き2月25日付の指示事項（**既報3月10日号**）を遵守するよう指示するとともに、盛り場での飲食や宴席の自粛を行うことなど、感染防止に万全を期すよう指示している。

紙面あんない

政府、新型感染症「緊急経済対策」　7
厚労省、雇用調整助成金の特例拡大　5
東ト協、本部事務局が新組織体制に　4
東ト協、運転免許取得助成事業　3
東ト協連、第32回運賃動向調査結果　2

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用

政府
新型感染症に伴う「緊急事態宣言」
相談窓口など設け対応
運送業務、制限されず

東ト協

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、安倍晋三内閣総理大臣は4月7日、改正新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく「緊急事態宣言」を発令し、東京都をはじめ7都府県を対象区域に指定した。これに伴い、小池百合子都知事は外出自粛など緊急事態措置への協力を都民に要請した。

東ト協ではこれらを受け、相談窓口の設置などにより、全力で会員事業者をサポートする旨、浅井隆会長が声明を発表した。

緊急事態宣言の発令により、外出自粛などの協力要請がさらに強化されるが、原則として、物流を担うトラック運送事業の業務は制限されず、道路の封鎖により、トラックが走れなくなるという事態などは考えられない状況にある。

東ト協では会員事業者に対し、政府方針に協力しつつ、感染状況を注視し、冷静に対応するよう呼びかけている。

東ト協の対応策は、次の通り。

①新型インフルエンザ等対策本部の設置＝緊急事態措置として、都の要請に基づき、緊急物資の輸送を行う

②相談窓口の設置＝各種支援策などに関する相談に対応する〈相談窓口／受付時間＝平日午前9時～午後5時30分〉融資関係＝財務部交付金会計G（☎03・3359・4136）▽行政手続き関係＝総務部支部支援G（☎03・3359・4132）▽その他＝総務部総務G（☎03・3359・6252）

③新型感染症に対する「金融支援策一覧」の作成・配布＝国や都、全日本トラック協会、東ト協の支援事業を周知し活用をサポートする

④新型感染症の拡大防止対策＝東ト協ホームページや機関紙『トラック時報』により、拡大防止のための留意点や支援対策などを情報発信する

こうした対策措置に加え、会員に感染予防対策に万全を期すよう呼びかけ、社内で感染者が出た場合に対するBCP（事業継続計画）も検討するよう促している。

東ト協
近代化基金運営委員会

全ト協

新型感染症
「激甚災害融資」
独自に0・6%利子補給
融資3千万円以下が対象

東ト協近代化基金運営委員会（佐藤雄平委員長）は3月30日、東ト総合会館で令和元年度第3回委員会を開催し、全日本トラック協会の中央近代化基金「激甚災害融資」（新型感染症による企業への影響／**既報3月25日号**）について、独自に年0・6%の上乗せ利子補給を行うことを決めた。

東ト協の上乗せ利子補給は4月1日から実施し、融資申込額3000万円以下が対象。

融資申込額が3000万円を超える場合、利子補給は全ト協分の0・3%のみとなる。

全ト協による激甚災害融資は、公募推薦枠が50億円（当初の10億円から増額）で、公募期間は7月31日まで。

融資推薦対象は、新型感染症により事業に影響を受けている貨物自動車運送事業者と、その共同体・持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う場合に限る）などで、次の要件に該当する事業者。

要件は、運送収入または輸送トン数について、直近2か月の実績または今後2か月の見込みが前年同期比10%以上の減少が見込まれる場合。

対象資金は、事業の再建または操業維持に必要な運転資金。

融資限度額は個別企業体・共同体とも5000万円で、全ト協が年0・3%の利子補給を行う。

この激甚災害融資について、個別企業体・共同体とも3000万円以下の融資を受けた場合、全ト協の利子補給0・3%に加え、東ト協が0・6%上乗せし、あわせて0・9%の利子補給を受けられる。東ト協では、相対的に事業規模が小さい事業者を支援する観点から、融資申込額3000万円以下を対象に、上乗せ利子補給を行うことにした。

▽申し込み・問い合わせ先＝財務部交付金会計G（☎03・3359・4136）

雇用・事業継続など5本柱
中小の資金繰り対策強化

政府

新型感染症「緊急経済対策」

政府は4月7日、第27回新型コロナウイルス感染症対策本部会議で基本的対処方針を改正し、安倍晋三内閣総理大臣が「緊急事態宣言」を発令した（対象区域は7都府県、期間は5月6日までの1か月間）。同日は引き続き臨時閣議を開催し、新型感染症に伴う「緊急経済対策」と令和2年度補正予算案を閣議決定した。

緊急経済対策は、財政支出39・5兆円程度、事業規模108・2兆円程度と過去最大の対策となる（これまでの対策と新たな追加分の合計）。

基本的には、収束に目途がつくまでの「緊急支援フェーズ」と、収束後の「V字回復フェーズ」の2段階を意識した対策を講じ、感染拡大防止策と医療提供体制の整備および治療薬の開発や、雇用の維持と事業の継続などの5本柱で対策を推進する。

「緊急支援フェーズ」における、中小企業関係の主な対策は次の通り。

〈雇用の維持〉

雇用調整助成金の特例措置について、さらなる拡大（**関連記事3面**）を図るとともに、事業主や非正規雇用労働者などに対する相談支援体制などを強化する。

〈資金繰り対策〉

利子補給を組み合わせた実質無利子・無担保融資について、十分な融資枠を確保するとともに、日本政策金融公庫などの既往債務について、実質無利子・無担保融資への借り換えを可能とする。

あわせて、地方公共団体の制度融資を活用し、民間金融機関でも実質無利子・無担保融資を受けることができる制度を創設する。このため、セーフティネット保証・危機関連保証の保証料減免を行いつつ、十分な規模の保証枠を確保する。また、民間金融機関の信用保証付き既往債務についても、同制度への借り換えを可能とする。

〈事業継続に困っている中小・小規模事業者などに対する支援〉

新たな給付金「持続化給付金（仮称）」を創設し、事業収入が前年同月比50％以上減少した事業者に対し、中堅・中小企業は上限200万円、個人事業主は上限100万円の範囲内で、前年度の事業収入からの減少額を給付する。

また、中小企業生産性革命推進事業の特別枠を創設するほか、中小・小規模事業者向け経営相談体制強化事業、経営環境悪化のしわ寄せ防止に向けた取引適正化などを促進する体制整備などを行う。

〈税制措置〉

収入に相当の減少があった事業者の国税・地方税や社会保険料について、無担保かつ延滞税なしで1年間、納税猶予の特例を設ける。また、資本金1億円超10億円以下の企業に生じた欠損金について、欠損金の繰り戻しによる法人税などの還付制度の適用を可能とする。

さらに中小事業者などに対し、3年度課税の1年分に限り、償却資産や事業用家屋に係る固定資産税や都市計画税の軽減措置を講じ、税負担を2分の1またはゼロとする。

このほか、自動車税・軽自動車税環境性能割の臨時的な軽減措置を延長する。

経産省

金融・給付金相談窓口

中小企業の相談に対応

経済産業省は、新型感染症の緊急経済対策に関する令和2年度補正予算案が閣議決定されたことに伴い、「中小企業金融・給付金相談窓口」において、これまでの資金繰りに関する相談に加え、給付金関係の相談に対応している。

緊急対策では、資金繰り支援策が拡充されるとともに、特に厳しい状況にある事業者に対し、新たに持続化給付金が盛り込まれた。補正予算の成立を前提とした措置であるため、具体的な内容や条件は現在検討中。今後決定し次第、公表する。

▽中小企業金融・給付金相談窓口＝☎直通03・3501・1544（受付時間／平日・休日とも午前9時～午後5時）

国交省

全ト協に対し要請
緊急輸送対応など

国土交通省は4月7日、政府が改正新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づき、「緊急事態宣言」を発令したことに伴い、指定公共機関である全日本トラック協会に対し、緊急物資の運送要請が発生した場合の対応について、協力を要請した。

あわせて、緊急事態宣言が発令された状況下においても、国民生活に必要な物資を引き続き輸送する必要があるとして、これまでと同様、輸送の引き受けについて、荷主と運送事業者間の契約に基づいて対応するよう通知した。

全ト協はこの旨、対象区域の7都府県トラック協会に対して通知し、会員事業者に周知するよう求めた。

運輸審議会公聴会

標準的な運賃告示
荷主交渉で後押しに

全ト協 馬渡副会長

国土交通省の運輸審議会（原田尚志会長）は4月2日、国交大臣から諮問を受けていた、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示事案に関する公聴会を開催し、所管局の自動車局による冒頭陳述に続き、唯一の公述人である、全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長から告示案に関する意見を聴取した。

公聴会では、自動車局の伊地知英己貨物課長が冒頭陳述を行い、貨物自動車運送事業法の改正概要と、その一環である標準的な運賃の告示制度導入について説明。「中小企業は荷主に対する交渉力が弱く、必要なコストを収受できていない状況が続いている。このため、適正な対価を収受できる環境を整える必要がある」と述べた。

その上で、告示の目的はドライバーの労働条件改善と事業の健全な運営確保、必要な物流機能の維持とし、特に労働条件に関して「全産業平均の労働時間を前提に、全産業の標準的な水準の賃金」実現を目指すものと説明した。

また告示後「算定の考え方や適用方法などを荷主に周知し、実効性を確保していきたい」とした。

公述人の全ト協・馬渡副会長は、「トラックドライバーの働き方改革を推進するためには、業界の努力だけでは難しく、発・着荷主のご理解とご協力は非常に重要」と指摘し、ドライバーの労働条件改善などを目的とした、国交省の標準的な運賃に関する考え方には「全面的に賛成」と表明。

その意義について「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」と強調し、告示に際して、荷主企業に理解促進を働きかけるよう要請した。

全ト協

自民党に支援策要望
運送収入などが減少

全日本トラック協会は3月19日、自由民主党経済成長戦略本部・新型コロナウイルス関連肺炎対策本部合同会議と同党国土交通部会で、新型感染症に伴う運送収入の減少など、業界への影響を説明し支援を要望した。

全ト協の坂本克己会長や桝野龍二理事長らが出席し、要望したもの。

要望事項は、①ドライバーへの感染防止のため、マスクや備品などの優先的な配布、②資金手当ての支援、③雇用調整助成金の充実、④感染防止のため、トラック運送事業者が行う安全諸施策につながる正確な情報の発信、⑤物流効率化・生産性向上や高速道路の利用促進に向けた諸施策の支援。

東運支局長に伊藤氏

伊藤 氏

関東運輸局の4月1日付人事異動で、東京運輸支局長に伊藤義久氏（北陸信越運輸局海事部長）が就任した。

伊藤　義久（いとう・よしひさ）氏　昭和36年生まれ、59歳。山口県出身。同60年運輸省入省。北海道運輸局交通環境部長、中国運輸局海上安全環境部長、北陸信越運輸局海事部長を歴任。

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 CO_2 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。

エネルギー・フロンティア TOKYO GAS　NGV 事業室　〒105-8527 東京都港区海岸 1-5-20　Tel.03-5400-6774
http://eee.tokyo-gas.co.jp/product/ngv/
NGV

運輸点描

国土交通大臣が２月下旬、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（以下、標準的運賃）」を運輸審議会に諮問した。運輸審議会の答申が出されれば、国交大臣は速やかに標準的運賃を告示する予定だ。ただ、標準的運賃は令和６年３月末までの時限措置で、残された期間は約４年間しかない。その目的は、働き方改革を実現するための原資の確保だが、６年４月から適用される残業時間の上限規制をクリアするには、その１年前には運賃値上げを実現する必要がある。

標準的運賃の活用

残された期間は実質３年
すぐに運賃交渉の準備を

標準的運賃（案）の内容については、本紙（**3月10日号**）を参照いただくとして、標準的運賃は実勢運賃と比較するとかなり高くなっている。だが、働き方改革を実現する原資を確保するという目的に照らすと、算出の基礎についての考え方には正当な理由がある。

簡単に列挙すると、次のようになる。

①標準的運賃は実運送事業者の運賃、②貸切契約を前提、③減価償却は５年で計算（当初は法定償却としていたが、それでは短すぎるという意見がある一方、実際の平均的代替の11年では長すぎる、修繕費は５年を過ぎると大きく変わってくる、リースも５年契約が多いことなどを検討した結果という）、④ドライバーの人件費は、全産業の平均収入と平均労働時間から全産業の平均時給とした（全産業平均より労働時間が約２割長く、収入が１～２割低い現状の是正なので当然）、⑤間接費は全産業平均とトラック運送業の平均がほぼ同じなので、トラック運送業の平均、⑥利潤は業界の黒字事業者の平均、⑦実車率は50％（帰り荷なしを前提に計算した運賃で、帰り荷が確保されている場合は全体的に考慮して考える）――などである。

さらに特殊車両などの運賃割増、休日割増、深夜・早朝割増、待機時間料（30分を超える場合は30分単位で加算）などを示したほか、積み込み料や取卸し料、附帯作業料などの別途請求、および有料道路利用料やフェリー利用料などの実費請求を明示した。

こうした算定方式により、標準的運賃を現状の運賃と比較するとかなり高めになっているが、それをどこまで実現できるかは、取引先との相対での交渉次第である。

標準的運賃の告示前だからといって、事業者はのんびり構えてはいられない。標準的運賃は６年３月までの時限措置であり、残された期間は約４年間しかないからだ。

さらに、標準的運賃の期限が残り１年を切ってから、荷主と運賃交渉していては遅いことから、実質的には３年間しかないことになる。

働き方改革関連法により、５年４月から中小企業も月60時間超の時間外労働に対して50％割増が適用される。その上、６年４月からは自動車運転業務に対する残業時間の上限規制（年９６０時間）が適用される。

そもそも、標準的運賃告示制度の導入は、ドライバーの労働条件を改善して働き方改革を実現するための原資の確保を目的にした措置である。猶予期間のリミットまでに、労働時間などをクリアするためには、それ以前に標準的運賃を活用して運賃交渉を行い、値上げを実現しておかなければならない。

このような標準的運賃の告示制度の導入目的を踏まえると、残された期間は、現実には「実質３年」よりもっと短いと認識するべきだろう。

このため、国交大臣が告示するのを待っているのではなく、標準的運賃の概要はすでに分かっているのだから（答申は少し安くなる可能性もあるが）、告示されたら、すぐに荷主と運賃交渉を開始できるよう準備を整えておく必要がある。

取引先ごとに作業条件や契約内容は異なるが、標準的運賃と現在の運賃の差を把握し、その差をどのように縮小するかという戦術を練っておくべきだろう。

（物流ジャーナリスト 森田 富士夫）

新型感染症対策

厚労省

雇用調整助成金 特例措置さらに拡大

厚生労働省は、新型コロナウイルス感染症により影響を受ける事業主を支援するため、雇用調整助成金の特例措置をさらに拡大し、支援措置を強化する。

既に特例措置を講じているが、感染拡大防止のため４月１日から６月30日までを緊急対応期間として、この３か月間において、全国でさらなる適用要件の緩和や補助率の引き上げなどを行う。

具体的には、生産指標要件（売上高などの低下率）について、従来（１か月10％以上低下）より緩和し、１か月５％以上低下とする。

助成率も、従来（大企業２分の１、中小企業３分の２）より引き上げ、大企業３分の２、中小企業５分の４とする。解雇などを行わない場合は、大企業４分の３、中小企業10分の９を助成する。

休業計画届の事後提出期間も、これまで（１月24日～５月31日）より１か月延長し、６月30日までとする。

さらに、支給限度日数を拡大し、これまでの日数（１年１００日、３年１５０日）のほか、緊急対応期間を対象期間に加える。

これら特例措置とあわせて、短時間一斉休業の要件緩和や残業相殺の停止、支給迅速化のための事務処理体制の強化、手続きの簡素化を行う。このほか、教育訓練が必要な被保険者について、教育訓練の内容に応じて、加算額を引き上げる措置を別途実施する。

内閣官房と総務・経産省

国などの支援制度情報 一元的な検索サービス

各種支援制度の目的を達成するためには、各府省・都道府県・市区町村の組織横断的な情報を一元的に入手できる環境整備を行い、必要な利用者に支援制度情報を見つけやすく、分かりやすく提供する必要がある。

このため、各府省などが提供する支援制度情報データの標準化を図った上で集約し、オープン化するとともに検索サービスも提供することにしたもの。

まず国が提供する支援制度から順次、情報登録し、地方公共団体などの支援制度まで対象を拡大し、オープン化する予定。

既に３月23日から、中小企業庁が開発・試行中の「ミラサポplus」の「制度ナビ」を先行的に部分オープンさせ、検索サービスを提供している。

さらに、国の個人向け支援制度情報の検索サービスや、既にオープンデータ化している「民間支援情報ナビ」のデータとも統合した検索サービスについても検討している。

内閣官房情報通信技術（ＩＴ）総合戦略室と総務省・経済産業省は、新型感染症対策として、各府省や地方公共団体などが事業者向けに提供する各種支援制度情報について、一元的に検索できる検索サービスを提供している。

厚労省

労務管理上の留意事項 経済団体に周知を要請

厚生労働省はこのほか、日本経済団体連合会や日本商工会議所などの経済団体に対して、職場における新型感染症の拡大防止に向けた取り組みを要請した。同省はホームページに「企業向けＱ＆Ａ」などを掲載し、労務管理上の留意事項について周知しているが、同感染症の拡大防止に向けた取り組みを促進するため、改めて周知を要請したもの。

具体的には、パートタイム・派遣・有期契約労働者などについても、法令上求められる休業手当の支払いや年次有給休暇を付与する必要があるとし、これに関連して、休業手当などを一部助成する雇用調整助成金の特例措置や、新たに創設した「小学校休業等対応助成金」を活用し、適切に対応するよう促している。

東労局

「特別相談窓口」 労務・助成金関係

東京労働局は、新型感染症の影響に関する「特別相談窓口」を設置しており、各種相談に対応している。

〈対応時間〉午前９時～午後５時（土日・祝日を除く平日）

〈相談内容／連絡先〉

▽労務・労働条件関係＝賃金の支払い、解雇、休業手当など労務管理に関する相談

①東労局総合労働相談コーナー（千代田区九段南１の２の１九段第三合同庁舎14階、☎03・３５１２・１６０８）

②中央労働基準監督署（文京区後楽１の９の20飯田橋合同庁舎６・７階、☎03・６８６６・０００８）※各労基署でも相談対応

▽雇用調整助成金関係＝事業所の助成金（休業）に関する相談

①東労局ハローワーク助成金事務センター（新宿区百人町４の４の１新宿労働総合庁舎１階、☎03・５３３７・７４１８）

②ハローワーク飯田橋（文京区後楽１の９の20飯田橋合同庁舎、☎03・３８１２・８６０９部門コード35＃）※各ハローワークでも相談対応

③学校等休業助成金・支援金、雇用調整助成金、個人向け緊急小口資金相談コールセンター（☎０１２０・60・３９９９、受付時間午前９時～午後９時／土日・祝日を含む）

WebKIT運賃指数

3月は126 求車需要が減退

求荷求車情報ネットワークWebKITの成約運賃指数によると、３月の指数は１２６で、前月より４ポイント上昇したが、前年同月と比べると６ポイント下回った。例年、年度末繁忙期の３月には運賃指数が上昇していたが、今年は新型感染症に伴う経済活動の停滞により、低水準となった。

荷物情報（求車）登録件数は11万２８０６件で、前年同月比40・３％減少し、求車需要の減退が続いている。

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）
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

東ト協

本部事務局・組織改正

4月1日から新体制に

会員サービス向上へ
浅井会長が訓示

東京都トラック協会は4月1日、本部事務局の組織改正を行い、従来の1室10部17課制から4部9グループ制に再編した新体制に移行した。

これに伴い、同日朝に行った辞令交付式で、浅井隆会長が本部役職員に対して訓示し、「今回の改正は『会員重視の協会』『会員のための協会』の実現に向け、会員サービスのさらなる向上を図ることを目的に実施した。各部が一体となり、有機的に連携して業務を行い、労働力不足や新型コロナウイルス感染症対策など、業界が抱える諸問題の解決に向けて取り組んでほしい」と呼びかけた。

今回の組織改正は「会員のための協会」実現に向け、会員サービスのさらなる向上を図るため、本部事務局の組織機能を強化するとともに、より効率的かつ高品質な業務運営体制を構築することを目的に実施したもの。

新体制は、**左図**の通り。従来の総務・広報・支部連絡各部を総務部に、経理・交付金会計各部を財務部に、さらに環境・運行管理・事業振興・教育研修各部を業務部にそれぞれ再編し、大括り化した。また各部では従来の課制を廃止し、担当業務ごとに9グループを新設した。

なお、5月以降、事務室の一部改修を予定しており、それまでの間、各グループの電話番号・FAX番号は、従来の担当部署と同様。

さらに、組織改正にあわせて4月から、新たな人事制度を導入した。役職制度は部長・次長・グループ長・グループ長代理の4段階とし、それぞれの役職の役割と権限を明確化する。

本部事務局の組織体制

【旧組織】 部・室	課		【新組織】 グループ	部
会長室	―	→	総務グループ	総務部
総務部	総務課			
	企画課			
支部連絡部	施設管理課			
	支部連絡課	→	支部支援グループ	
	(輸送相談室)			
広報部	広報課	→	広報グループ	
経理部	会計第一課	→	経理グループ	財務部
	会計第二課			
交付金会計部	交付金会計課	→	交付金会計グループ	
運行管理部	業務課	→	交通環境グループ	業務部
	運行管理課			
環境部	環境対策課			
教育研修部	教育研修第一課	→	教育研修グループ	
	教育研修第二課			
	教育研修第三課			
事業振興部	事業振興課	→	輸送事業グループ	
適正化事業部	適正化事業課	→	適正化事業グループ	適正化事業部
10部1室	17課		9グループ	4部

※ 5月以降に行う予定の事務室一部改修までの間、各グループの電話・FAX番号は、従来の担当部署と同様

東京都

災害時
広域基地の運営・輸送
東ト協などと協定締結

東京都は3月23日、東京都トラック協会と「災害時における広域輸送基地からの物資輸送等に関する協定」を締結した。

あわせて、大手運送事業者5社(佐川急便・西濃運輸・日本通運・福山通運・ヤマト運輸)と「災害時における広域輸送基地の運営等に関する協定」を結んだ。

広域輸送基地は、都が国などから供給される支援物資を受け入れ、区市町村の施設に輸送する物資拠点となるもの。

都は令和2年度から、広域輸送基地として機能する「多摩広域防災倉庫」などの運用を開始することに伴い、災害時における物資供給体制を一層強化するため、今回の協定を締結した。

具体的には、都は発災時に広域輸送基地を開設し、その運営業務を協定事業者に要請。これを受け、協定事業者が広域輸送基地への人員派遣や資機材の提供を行い、物資の荷役・保管や入出庫・在庫管理、および受け入れ・輸送に関する関係機関との調整などを行う。

また、東ト協は都からの要請を受け、この広域輸送基地から区市町村の施設への物資輸送を実施する。東ト協は従来から、都との協定に基づき、支援物資の緊急輸送を行っているが、今後、この広域輸送基地からの緊急輸送も実施する。

無料で「労務相談」
社労士が個別対応

東ト協

東ト協は令和2年度も引き続き、会員事業者を対象とした労務相談事業を実施し、労務管理に関する各種問題の相談に対応する。受付期間は3年3月31日まで。

働き方改革の推進や関係労働法制の改正などへの対応が求められる中、東ト協が契約している労務相談員(社会保険労務士)が労働問題全般、特に当面の大きな課題となっている、労働環境の改善などに向けた各種相談に応じるもの。

相談費用は無料(東ト協が負担)。ただし、就業規則の作成など相談以外の費用は、依頼者の負担となる。

相談の方法はまず、申込書に記入しFAX送信する。後日、担当の業務部から連絡を受けた労務相談員が、相談申し込みの会員に連絡する。

相談日時や場所(会員の事業所または指定の場所)などの打ち合わせを行った上で、個別面談により相談に応じる。なお、電話での相談も可能。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G(☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983)

◇お知らせ◇
新型感染症に伴う協会行事の中止・変更 HPなどでご確認を！

東ト協では新型コロナウイルス感染症の予防・拡大防止のため、各種委員会や会議・会合、研修・セミナーなどの開催を中止しています。

感染拡大が続く中で、政府や関係行政などの対応方針や要請を踏まえ、当面、協会行事については中止などの措置を取る予定です。あわせて、協会役職員の感染防止とともに、協会業務の維持・継続を図るため、隔日勤務を実施しています。

今後の対応や行事日程の中止・変更については、協会ホームページなどでご確認いただきますようお願いします。

協会日誌

【3月16～31日】

17日　ロジ研チャリティゴルフコンペ

18日　指導監査▽青年部正副本部長会

23日　事務局部長会▽正副会長会▽会長候補者選出・管理委員会▽常任理事会・総務委員会合同会議

25日　組織整備特別委員会

30日　事務局部長会▽近代化基金運営委員会▽正副会長会▽理事会▽ロジ研正副本部長会議・幹事会合同会議

東ト協本部事務局

(4月1日)

総務部長事務取扱、常務理事・西澤康雄▽支部支援グループ担当部長、神戸秀雄▽総務部次長支部支援グループ長事務取扱、井上豪▽総務グループ長兼広報グループ長、武信雅之

財務部長、齋藤康▽交付金会計担当部長、奥原正人▽財務部次長経理グループ長事務取扱、畑中雅人

業務部長、中村保芳▽教育研修グループ担当部長、正岡芳郎▽同部次長輸送事業グループ長事務取扱、遠藤雅弘▽同部次長交通環境グループ長事務取扱、前川宣将▽教育研修グループ長、岡田浩孝

適正化事業部長、門倉正明▽同部次長適正化事業グループ長事務取扱、池尻雅彦

※以上、組織改正に伴う人事異動

(3月31日)

退職(事業振興部次長)緒方英史▽同(適正化事業部適正化事業課調査役)小沼進一▽同(運行管理部運行管理課)大谷雅之

(4月1日)

採用＝総務部支部支援グループ、柳将都▽同＝業務部交通環境グループ、海老澤亮▽同＝同、三村萌々子▽同＝適正化事業部適正化事業グループ、佐々木拓也

お悔やみ申し上げます

藤城 友治氏(鷹羽運輸事業主・城東支部)2月26日脳出血のため死去。59歳。通夜・告別式は身内で執り行った。

小島 泰治氏(小島運送代表取締役・大田支部)3月22日死去。82歳。通夜は3月30日、告別式は翌31日、それぞれ大田区の臨海斎場で。喪主は妻、かよ子氏。

寄附

東京都トラック交通遺児等助成財団に、次の方々から寄附がありました。

◇港支部(鈴木隆志支部長)＝**写真①**は浅井隆会長に寄附金を贈呈する鈴木氏㊨

◇多摩支部(竹内政司支部長)＝**写真②**は浅井会長に寄附金を贈呈する竹内氏(右から2番目)と、副支部長の羽田三根夫氏㊨、清本秋男氏㊧

①

②

東ト協

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)。

◆ 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「健康・こころのオンライン」(https://www.healthy-hotline.com/ログインID＝tora)も利用可能。

東ト協

2年度

運転免許取得助成事業
女性に加え男性も対象

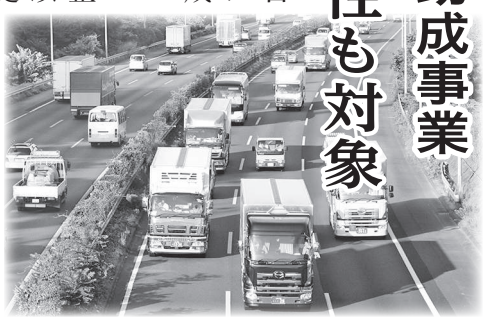
東京都トラック協会は、令和2年度の運転免許取得助成事業として、女性および男性ドライバーを対象に免許取得助成を行う。前年度から女性ドライバーに対する免許取得助成を実施しているが、今年度は新たに男性ドライバーも対象に加え、助成する。

これに伴い4月から、助成申請の受付を行っている。事業期間は3年2月26日まで（同期間に助成金交付申請書を提出した場合が対象）。予算額に達し次第、受付終了。

なお、女性ドライバーの場合、昨年4月1日以降に取得した免許についても、遡って助成する。

◎助成対象

東ト協会員の中小企業者（資本金3億円以下または常時使用の従業員数300人以下）の都内事業所に在籍し、営業用貨物自動車の運転に従事する、女性ドライバーまたは男性ドライバー



〈女性ドライバー〉

◎助成率

取得費用の3分の2（消費税別）。

◎助成上限額

大型免許＝26万7000円▽中型免許（限定解除を含む）＝18万円▽準中型免許（同）＝26万7000円（いずれも教習時間の超過による延長料金を除く）

◎助成人数

1事業者当たり2人まで（9月末の時点で執行残がある場合、上限人数を見直す）

〈男性ドライバー〉

◎助成上限額

大型・中型・準中型免許の新規取得＝5万円▽中型・準中型免許の限定解除審査＝3万円（いずれも教習時間の超過による延長料金を除く）

◎助成上限人数

1事業者当たり1人まで（9月末時点で執行残がある場合、上限数を見直す）

◎助成要件など

・助成対象の女性および男性ドライバーは原則として、助成金交付日から起算して5年以上、その会社にドライバーとして継続勤務すること

・国および関係団体などから補助金を交付された場合には、助成金を交付しない。ただし、準中型免許の新規取得と5ﾄﾝ限定解除については、全日本トラック協会の準中型免許取得助成事業との併用が可能

詳細は、東ト協ホームページを参照。

▽申請・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G（☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983）

全ト協

準中型免許取得助成
新規取得・上限4万円

2年度

東ト協で受付

東ト協は4月から、全日本トラック協会の取次事業として、令和2年度「準中型免許取得助成事業」の申請受付を行っている。

事業期間は3年2月26日まで（同期間に助成金申請書を提出したものが対象。予算額に達し次第、受付終了）。

助成対象は、会員事業所在籍のトラック運転者で、①平成31年4月1日以降に採用、②平成元年6月2日以降の生まれ、③平成31年4月1日以降に準中型免許を取得し、その費用全額を会員事業者が負担、④申請時に会員事業所に在籍し、運転者として従事（高等学校新卒者などで、入社前の在学中〈令和元年度中〉に取得した場合も対象）――の4つの要件を全て満たす場合に助成する。

助成上限額は、新規取得および普通免許取得後に準中型免許を取得した場合は1人当たり4万円、5ﾄﾝ限定解除は同2万5000円。ただし、1事業者当たりの助成額は合計20万円まで。

詳細は、東ト協ホームページ（助成金申請書などをダウンロード可能）を参照。

▽申請・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G（☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983）

東ト協

運輸安全委員会

東ト協運輸安全委員会（森本勝也委員長）はこのほど、令和元年度第4回委員会を書面審議により行い、2年度事業として行うセーフティドライブ・コンテスト（SDコンテスト／警視庁主催）実施計画や、第41回東ト協ドライバー・コンテストの実施日程・要領などを承認した。

SDコンテストは、5人1チームで参加し、6か月間にわたり無事故・無違反の達成を目指すもので、東ト協は交通安全意識の高揚を図り事故防止の徹底を期すため、毎年積極的に参加している。

森本委員長

実施期間は7月1日から12月31日まで。2年度参加枠（助成予算枠）は前年度と同様3000チーム（1万5000人）。各支部から本部へのエントリー書類の提出期限は6月12日まで（必着）。

2年度

SDコンテスト実施や初任特別講習など承認

例年、無事故・無違反達成者全員に対し、東京都トラック交通遺児等助成財団からクオカードが贈呈されていたが、その要件を変更。所属支部が無事故かつ飲酒運転違反ゼロを達成し、加えて無事故・無違反達成率が上位5支部に入っている達成者を対象とする。

なお、東ト協ドラコンは、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催の影響で、例年より1か月早い6月に開催する予定だったが、新型コロナウイルス感染症の拡大状況を踏まえ、4月6日に中止することを決定した（**記事別掲**）。

初任運転者特別講習については、引き続き本部・多摩会場で実施する。

初任運転者に対して実施することが義務付けられている特別な指導・監督（教育内容）のうち、座学6時間分の講習を行うもの。新型感染症の影響により、4・5月開催分（第1・2回）を中止し、7月以降、順次実施する。

また、春の全国交通安全運動の効果的な実施について承認したほか、春の交通安全運動期間中の屋外マルチビジョンなどによる啓発映像の放映や元年度のSDコンテスト実施結果、および元年中の警視庁管内における事業用貨物自動車関与の死亡事故件数などについて報告した。

東ト協

2年度

健康診断助成事業
1社30人を上限に1人1千円助成

東ト協は、令和2年度「健康診断助成事業（定期健康診断）」を実施し、健診受診費用について1社につき30人を上限（ただし、会費納入車両数まで）として、1人当たり1000円を助成する。

助成対象は東ト協会員事業所に在籍するトラック運転者。各支部・本部主催の健診、およびこれ以外の健診機関で受診した場合も対象。

事業期間は、3年3月10日まで。この期間中に受診および助成金申請書を提出したものが対象（2年度内に支払い処理が完了するものは、同期間後の受診も対象）。なお、各支部・本部主催による健診を受診した場合、助成金申請書の提出は不要。

近年、運転者の健康起因による交通事故が増加傾向にあるが、業界の健診受診率は他業種に比べて低いとされ、健診結果において何らかの異常が見つかる有所見率が高い状況にある。健康起因事故を未然に防止するためには、定期健診の受診などにより運転者の健康管理を徹底する必要がある。

そこで、東ト協では定期健診の受診率向上に向けて、各支部主催による集団健診に加え、これを補完する形で本部集団健診を実施しているもの。あわせて受診費用の一部助成を行い、受診促進を図っている。

▽助成金申請・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G（☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983）

東ト協

第41回ドラコン開催中止を決定

東ト協は4月6日、新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、6月に予定していた令和2年度の第41回「東ト協ドライバー・コンテスト」（6月6日学科競技、同28日実科競技、表彰式）の開催を中止することを決定した。

出場選手や関係者などの健康・安全面を第一に考慮して、中止することにしたもの。

東ト協

SAS検査助成受付中

東ト協は、令和2年度「睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査助成」の受付を行っている。全日本トラック協会と協調助成する。

検査・助成対象は、原則として、会員事業者の都内事業所に勤務している運転者など。受付期間は12月25日まで。なお、4月1日以降に実施した検査も、要件を満たす場合については遡って助成対象とする。

▽助成対象検査＝第1次検査（簡易アンケートによるチェック・解析・判定）と、第2次検査（パルスオキシメーターなどによる簡易スクリーニング検査）をセットで行うもの

▽対象人数＝2500人（定員になり次第、受付終了）、1社につき30人まで

▽助成金額＝1人当たり上限4000円（全ト協2500円／東ト協1500円）。なお、検査費用は全ト協指定機関の場合、おおむね5000円で、会員事業者負担は1000円程度。再検査は費用の半額までとし、1人当たり上限500円

申し込み方法は検査申込書を東ト協にFAX送信し、検査助成の承認を得た上で、検査機関に電話で予約する。

詳細は、東ト協ホームページを参照（関係書類各様式をダウンロード可能）。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G（☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983）

東ト協

2年度　第1回

本部集団健診
6月13・14日実施

受診申し込み5月12日まで

東ト協は6月13・14日（土・日曜日）、令和2年度第1回「本部集団健診（定期健康診断）」を実施する。

申し込み期間は5月12日まで。「申込書（本部健診用）」に必要事項を記入の上、FAX送信する（**本号に実施案内・申込書を同封**）。

申し込み受付は原則として、**表**の通り、5つの時間帯別に行う。定員は各時間帯とも80人（先着順）。ただし、受診枠に空きがある場合は、申し込み期間以降も受け付ける。会場は東ト協総合会館7階大会議室。

6月13日(土)	6月14日(日)
① 8時30分～10時	④ 8時30分～10時
②10時30分～12時	⑤10時30分～12時
③14時～15時30分	

※申し込みは原則、時間帯別とし、①～⑤のいずれかの枠で。定員は各時間帯とも80人

受診対象は、東ト協会員事業所に所属するトラック運転者。

本部集団健診は、定期健診の受診率向上対策の一環として、各支部主催の集団健診を補完し、受診機会を増やすことにより、運転者などの受診促進を図る目的で行っているもの。なお、要件に応じて、受診費用の一部を助成する。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G（☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983）

全ト協　2019年

交通事故統計分析結果(発生地別)

死亡事故、大阪が最多 東京は12件で5番目

全日本トラック協会はこのほど、2019年(1～12月)の「交通事故統計分析結果」(発生地別)をまとめた。それによると、事業用貨物自動車(軽貨物車を除く)第一当事者の死亡事故件数は239件で、前年比14件減少した。ただ、車両1万台当たりの死亡事故件数は1・82件で、「トラック事業における総合安全プラン2020」で目標に掲げる1・5件を上回っており、一層の対策強化が求められている。

発生地別にみると、多い順に①大阪府18件(前年比3件減、以下同様)、②千葉県16件(同3件増)、③埼玉県・神奈川県各15件(埼玉7件減・神奈川5件増)、④愛知県13件(6件減)⑤東京都12件(3件減)。

車両区分別にみると、大型車が143件(構成割合59・8%、以下同様)と全体の6割近くを占め、次いで中型車が57件(23・8%)、準中型車が34件(14・2%)、普通車が5件(2・1%)。

事故類型別では、「車両相互」が109件(45・6%)で全体の5割近くを占め、次いで「人対車両」が105件(43・9%)と多かった。

車両相互事故では「左折時衝突」が24件(22・0%)と最も多く、次いで「追突 駐・停車中」が23件(21・1%)、「出会い頭衝突」が18件(16・5%)、「追突 進行中」が14件(12・8%)。

人対車両事故では、「横断中 その他」が30件(28・6%)と最も多く、次いで「横断中 横断歩道」が24件(22・9%)で、これらを含めて横断中が合計で61件(58・2%)と6割近くを占めている。

東京都内では「人対車両」の方が7件と多く、このうち「横断中 横断歩道」が4件と最も多い。一方「車両相互」は5件だった。

全ト協

飲酒運転根絶に向け 取り組み強化を要請

全日本トラック協会は4月1日、各都道府県トラック協会に対して、飲酒運転根絶に向けた取り組み強化を要請した。

全ト協の「トラック事業における総合安全プラン2020」では、目標として事業用トラックによる交通事故死者数200人以下、人身事故件数1万2500件以下、飲酒運転ゼロを掲げている。このうち死者数・人身事故件数については減少傾向にあるが、飲酒運転に関しては目標達成に程遠い状況にある。

警察庁の統計資料によると、令和元年中の事業用トラックの飲酒運転(酒気帯びを含む)は96件で前年比14件多く、飲酒運転による事故件数も28件で同8件増加している。

こうした飲酒運転の状況は、業界に対する社会的信頼性などを著しく失墜させかねず、喫緊の課題として再発防止対策に積極的に取り組む必要があることから、現行総合安全プランの最終年を迎え、飲酒運転根絶に向けてさらなる取り組み強化を求めたものだ。

陸運業

労災発生状況 2月末累計

死傷が増加も 死亡は大幅減

厚生労働省がまとめた労働災害発生状況(速報)によると、陸上貨物運送事業の死傷者数は2月末累計で1489人と前年同期比81人(5・8%)増加しているが、死亡者数は9人にとどまり、同6人(40・0%)の大幅な減少となっている。

事故の型別にみると、死傷災害では、多い順に①墜落・転落444人(前年同期比20人、4・7%増)、②転倒312人(同17人、5・8%増)、③動作の反動・無理な動作193人(同11人、6・0%増)、④はさまれ・巻き込まれ153人(同23人、17・7%増)。

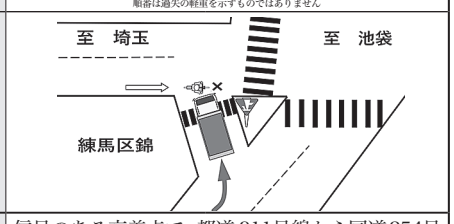
死亡災害では、墜落・転落が5人で同3件増の2・5倍となり、最も多くなった。一方、これまで多かった交通事故(道路)は1件にとどまり、同7件減少した。

なお、全産業では死傷者数が1万738人で同24人(0・2%)減少、死亡者数は91人で同1人(1・1%)少ない。

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

◎薄暮時間帯は視界が悪くなるため、周囲の状況に一層注意を払うとともに、交差点で左折を行う際は、横断歩道や停止線の手前で必ず一時停止を行い、安全確認を怠らないこと。

日時	4月3日(金)　17時50分頃発生(晴天)
場所	練馬区内(国道254号線)
当事者	自転車(男性80代死亡)×事業用大型貨物車(男性40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	信号のある交差点で、都道311号線から国道254号線に左折進入しようとした事業用大型貨物車が、埼玉方面から池袋方面へ進行していた自転車と衝突したもの。

厚労省

過積載の防止へ通達 ガイドライン徹底を

厚生労働省労働基準局は、3月31日付で各都道府県労働局に対し、通達「貨物自動車の過積載の防止について」を発出した。あわせて、この旨、全日本トラック協会に通知し、会員事業者に徹底を図るよう求めた。

昨年12月に過積載に関連する死亡災害が発生したことから、改めて陸運事業者や荷主・元請事業者に対し、労働安全衛生関係法令や「交通労働災害防止ガイドライン」に基づく取り組みを徹底するよう通達したもの。

具体的には、荷主・元請事業者は、走行開始の直前に運送する貨物の増量を行う必要が生じた場合、適正な走行計画が確保され、過積載運行とならないよう荷を運搬する事業者に協力することや、到着時間の遅延が見込まれる場合、「改善基準告示」などを遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更などを行うこと、改善基準告示などに違反し安全な走行を確保できない可能性がある発注を行わないこと――などを求めている。

国交省

高速からの一時退出 3時間以内に拡大

国土交通省道路局は、全国23か所の「道の駅」を対象に実施している、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の適用について、3月27日から、一時退出が可能な時間を現行の1時間以内から3時間以内に拡大した。

同省では現在、ETC搭載車を対象として、高速から一時退出して最寄りの道の駅に立ち寄った後、再進入した場合でも、継続走行した場合と同じ料金を適用している。

利用者に対するアンケートの結果、時間が短く十分な休憩ができないなどの声が多いことから、3時間以内に拡大した。

国交省

中京圏の高速料金 新体系導入を許認可

国土交通省は3月31日、中日本高速道路・名古屋高速道路公社が申請していた、新たな高速料金導入について、事業許可・料金認可を行った。

中京圏の高速道路で対距離制料金などを導入するもの。名古屋第二環状自動車道の開通に合わせ導入される予定。

◆ 東ト協連 ◆

第32回 運賃動向調査

運賃「低い」9割近くに
荷動き、大きく悪化傾向

東京都トラック運送事業協同組合連合会はこのほど、第32回「運賃動向に関するアンケート調査」結果をまとめた。それによると、希望する運賃より低いとの回答が増え、9割近くに上昇した。また、荷動きについて悪くなっているとの回答が増え、悪化傾向にあることを示している。

調査対象時期は1月31日時点。回答数は157事業者（設問により一部未記載の場合、回答数をカッコ内に記載）。

現行の収受運賃・料金は、希望より「少し低い」との回答が全体の52・9％と最も多く、昨年7月の前回調査比4・7ポイント増えた（以下、変化は前回調査比）。これに「低い」（29・3％）と「極めて低い」（6・4％）を合わせると、低いとの回答全体では88・6％で5・2ポイント増え、9割近くに上昇した。

希望する運賃アップ率（回答数129）は、現行より「9～14％」が44・2％と8・2ポイント増加し最多となった。これまで最も多かった「5～9％」は24・8％で、15・5ポイント減少。希望する運賃・料金との乖離幅が広がっている。

最近半年間の収受状況の変化は、「特に変化はない」が79・5％と5・8ポイント増え、引き続き最も多い。ただ、「値上げになった」が16・0％と8・0ポイントも減り、改善への動きに反する状況も出ている。

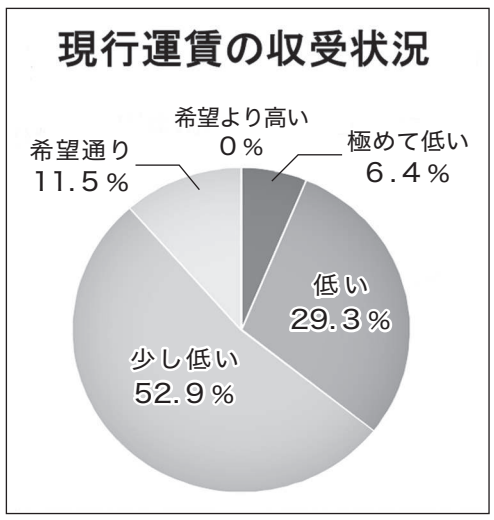
半年後の収受状況については、「特に変わらないと思う」が75・0％と最も多いが、4・2ポイント減少した。一方、「値上げできるだろう」が14・7％と0・2ポイント減ったのに対し、「値下げの可能性が強い」が5・8％と2・2ポイント増えており、先行きへの懸念も出ている。

標準運送約款改正への対応（回答数155）に関しては、運賃・料金設定届出を「既に提出した」が76・1％、「今後提出する予定」が17・4％、「旧運送約款を適用する認可を受けた」が6・5％だった。

届出を「既に提出した」との回答のうち、荷主と運賃・料金について「交渉した」が39・0％（46事業者）と6・3ポイント減少。その交渉結果は、「値上げできた」が41・3％と9・5ポイント減り、交渉環境は厳しくなりつつあるようだ。

最近半年間の主要取引先の荷動き（回答数155）は、「ほとんど変わらない」が52・3％と引き続き最も多いが、0・7ポイント減少。一方「悪くなってきている」が32・3％、「かなり悪くなった」が5・2％で、合わせて37・5％と4・7ポイント増加し、前年同期の約2倍に増えている。

今回は「ホワイト物流」への対応状況も調査。全運転者への有給休暇付与日数（回答数153）は、「6日～10日」が39・9％と最も多く、以下、「11日～20日」が30・7％、「5日以下」が21・6％、「21日以上」が7・8％だった。月間平均残業時間（回答数145）は40・3時間で、最多は120時間だった。



国交省

加工食品物流の標準化アクションプラン策定

国土交通省総合政策局は3月27日、官民で今後取り組むべき「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」を公表した。

具体的には、標準化に取り組むべき項目として①納品伝票、②外装表示、③パレット・外装サイズ、④コード体系・物流用語を挙げ、4項目ごとに標準化例を示した。

納品伝票に関しては、A4版上下1枚の伝票に賞味期限やQRコードなどを記載することを標準化例とし、その普及を図ることにより検品負荷を軽減する。

また、パレット・外装サイズについては、主流のパレットサイズであるT11型とT12型の2つの規格を基本として、パレット積載やトラックへの積み込み、物流倉庫での保管効率を考慮した外装サイズを標準化例とし、輸配送や保管効率の向上を図る。

今後の取り組み方針としては、これらの標準化に向けて、民間では事業者間の連携によるプロジェクトを立ち上げて取り組みを推進する一方、行政では物流総合効率化法の枠組みを活用し、事業者などの取り組みを重点的に支援する。

物流の生産性向上を図るには、事業者間の連携・協働で効率化を進める必要があるが、そのためには物流の標準化が課題となっている。

そこで、政府の「成長戦略フォローアップ」（昨年6月閣議決定）に基づき、官民による「加工食品分野における物流標準化研究会」を設置し検討を進めてきたもので、その検討結果を踏まえて今回、アクションプランを策定した。

東京都 2年度

貨物輸送評価制度
東ト協で申請受付

東京都環境局は、令和2年度「貨物輸送評価制度」を実施する。

これに伴い、東京都トラック協会が都の委託を受けて申請窓口を担当し、受付を行う。

受付期間は、窓口（持参）申請が4月22日～5月22日、郵送・メール申請が4月20日～5月20日（必着）。申請手数料は無料。

同制度は、自動車排出CO_2削減対策として、貨物運送事業者（緑・黒ナンバー）による、エコドライブ推進など日常的な取り組み努力を実走行燃費で評価する制度。

対象事業者は都内を発着する貨物自動車運送事業者（事業所の所在地は都内外を問わない）。

申請内容は、①各事業者の全車両の燃費記録（今年3月までの1年間分）、②ドライバーに対するエコドライブの教育訓練・指導などの体制、③燃費データの集計・分析など燃費に係る日常的な管理体制。これらを審査し、三つ星・準三つ星・二つ星・準二つ星・一つ星の5段階で評価認定を行う。

審査の結果、評価を取得した事業者には、都知事からの評価証明書が交付される。

窓口申請
4月22日～5月22日
郵送・メール申請
4月20日～5月20日

なお、今年度は新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、同制度の説明会は開催しないが、それに代わる対応を行う。詳細は、東ト協および都環境局ホームページを参照。

▽申請窓口・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G（☎03・3359・6671）

国交省・経産省

総合物流施策推進プログラムを改定
標準的な運賃告示 適切運用など追加

国土交通省と経済産業省は3月27日、各省関係局長などによる総合物流施策推進会議を持ち回り開催し、「総合物流施策大綱」（2017～2020年度）に基づく、「総合物流施策推進プログラム」を改定した。

それによると、推進プログラムに①トラック事業者・荷主双方におけるトラック事業に関するコスト構成等についての共通理解の促進、②標準的な運賃の告示制度の適切な運用――の2項目を追加した。

①に関しては、平成30年12月に公表した「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」について、さらに運送事業者・荷主などへの周知を図る。

②は、貨物自動車運送事業法改正により、ドライバーの労働条件改善やトラック事業の健全な運営の確保、物流機能の維持向上を図るため、法令を遵守し持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を設定するもの。

国交省

トラック運送業
人材確保に向けたパンフ・好事例集

国土交通省自動車局は3月31日、トラック運送業における人材確保のためのパンフレット・好事例集を策定・公表した。

トラック運送業界では運転者不足が深刻な課題になっていることから、同省では、業界における将来の担い手確保に向けた方策などに関する基礎調査を実施。

その調査結果を踏まえ、中学生・高校生・保護者・高校教員および一般の人たちなどを対象にした、トラック運送業の理解促進・魅力発信のためのパンフレットと、事業者向けの効果的な人材確保・育成などのための好事例集を策定した。

一般向けパンフでは、物流・トラック運送業の役割やトラック運転者の業務内容、安全に配慮した労働環境などを紹介。

事業者向けの好事例集では、事業者における人材確保・定着に向けた取り組み事例・ポイント（柔軟な勤務制度や研修制度など）や、取引環境の改善に向けた荷主との交渉におけるポイント（乗務記録の活用や原価計算の実施など）を紹介している。

同省はこれらを広く周知し、教育の現場や事業者の採用活動などに活用してもらうことにしている。パンフ・好事例集の内容は、同省ホームページを参照。

改正・改訂版
令和元年12月刊
運行管理規程
定価 200円（税別）
令和2年3月刊
保安基準ハンドブック（23版）
定価 1,500円（税別）
㈱輸送文研社〈柏林書房〉
TEL.03-3861-0291㈹ FAX.03-3861-0295

トラック運送業
～労務管理のポイント
新型コロナウイルス感染症への対応について

NACマネジメント研究所 所長
小林 弘和（社会保険労務士）

世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大は、いまだ終息の兆しが見えない状況となってしまっており、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も来年への延期が決定されました。

また、わが国の国内状況においても感染拡大が続いており、特に東京では、3月下旬から急激に感染者が増加している状況が続いています。

このような中、経済情勢も大幅な悪化がみられ、企業経営に大きな影響を及ぼす状況に至っています。4月7日には、政府はついに「緊急事態宣言」を発令し、今後、経済活動への影響はますます深刻になっていくことが想定されます。

そこで、今回は新型感染症への対応として、労務管理上の基本的な留意点と、国の助成金制度について記載することにします。

新型感染症対応の労務管理の留意点

企業としては、まず、自社において感染者を発生させないための対策を講じる必要があります。ただ、テレワークなどへの対応が困難な運送業においては、個々の従業員に対し、基本的な感染予防対策を講じ徹底を図るようにするなど、講じられる対策は限定的なものとならざるを得ません。

万一、従業員やその家族が感染してしまった場合における法的な対応方法は、基本的には、次の通りとなります。

(1) 従業員本人の発症が確認された場合

新型感染症が指定感染症として指定されたため、法令の規定により本人を就業させることができません。

法令の規定による就業禁止措置であるため、従業員への補償は必要なく、本人が年次有給休暇などの休暇を利用する場合は有給休暇などの消化、また有給休暇などを利用しないのであれば欠勤扱いとして、不就労部分の賃金を控除することで対応することが可能です。

なお、健康保険の被保険者については、休業4日目以降は傷病手当金の支給対象となります。

(2) 従業員本人の発症が確認されていない場合

具体的には、①本人に感染が疑われる症状があるものの、発症が確認されていない場合、②家族の感染や濃厚接触者として感染のおそれがあると判断される場合――などとなります。

法令の規定で就業させないことはできませんので、会社が休業させる場合には「使用者の責に帰すべき事由による休業」として、労働基準法の休業手当(平均賃金の100分の60以上)の支払いが必要になります。

(3) 会社が休業するために従業員を休業させる場合

「緊急事態宣言」により、都道府県知事の営業停止要請・指示の対象となった場合は、法令の規定に基づく休業となるため、会社の補償義務はありませんが、それ以外の場合で会社が休業するため、従業員を休業させる場合には労働基準法の休業手当(平均賃金の100分の60以上)の支払いが必要になります。

(4) 学校などの休業のため従業員が休業せざるを得ない場合

小学校以下の子供の世話などのため休業せざるを得ない場合については、会社の補償義務はなく、本人の有給休暇取得または欠勤の扱いでかまいませんが、政府が「休校等に関する助成金」を支給することになっているため、当該助成金の対象となる間は、会社が年次有給休暇以外の特別有給休暇を取得させ、助成金を受給するという対応が取れることになります。

なお、「休校等に関する助成金」については、雇用保険の被保険者となっていない従業員も対象とすることができます。

新型感染症対策の助成金制度

現時点における企業への助成制度としては、前記(4)に記載した「休校等に関する助成金」のほかに、「雇用調整助成金」があります。

雇用調整助成金は、業務量の減少などに対して、従業員の雇用維持のために休業手当を支給して、従業員を休業させた場合などに事業主に支給される助成金となります。

雇用調整助成金については、今回の新型感染症対策として、特例措置が順次拡大されてきており、直近の4月1日から適用される主な特例措置の内容は、次の通りとなっています。

①生産性要件＝直近1か月の売上高の低下について、3月末までの前年対比10％以上の低下から、5％以上の低下に緩和されています。

②対象労働者＝通常は6か月以上の被保険者期間がある、雇用保険の被保険者を休業させた場合だけが対象となっていましたが、被保険者期間が6か月未満の被保険者の従業員や、雇用保険の被保険者以外の従業員を休業させた場合も対象となります。

③助成率＝大企業の助成率が2分の1から3分の2へ、中小企業の助成率は3分の2から5分の4へ引き上げられます。さらに、解雇などを行わない場合には、大企業は4分の3、中小企業は9割に助成率が引き上げられます。なお、日額の上限の8330円には変更ありません。

④その他＝通常、事前の計画届の提出が必要ですが、6月30日までの事後提出が認められます。

◇　◇

新型感染症の終息後に、いち早く経済活動の回復・拡大に対応していくためには、現在の人材の確保を図っておくことが必要となることから、こうした助成金や今後の政府の対策などを有効に活用し、対応していただきたいと思います。

ポケット

開業4年で消えた駅

東京23区で人口が一番少ない千代田区。永田町や霞ヶ関といった首都機能が集まり、丸の内や大手町のオフィス街には、主要企業のビルが林立する。

東京駅丸の内口から上野方面へ高架沿いを行くと、永代通りに出る。かつて、ここに「呉服橋駅」があったことを知る者は、鉄道愛好家か、歴史家ぐらいだろう。

わが国最初の鉄道が新橋(汐留)～横浜(桜木町)で開業したのが1872(明治5)年。その後、東は上野を起点に、日本鉄道や東北線が路線を延ばしていた。

後の山手線となる上野から田端～新宿～品川～烏森(現・新橋)も、1909(明治42)年に運転を開始した。翌年の9月15日、有楽町の次に呉服橋駅を置き、上野へ延伸したのは1925(大正14)年のことだった。

東京駅と言えば、1900(明治33)年に起工したものの、日露戦争などの影響から工期は遅れた。いわば、呉服橋駅は、東京駅の仮駅の位置付けで、1914(大正3)年12月20日、東京駅の開業を機に呉服橋駅は廃止された。わずか4年の営業だった。

永代通りに出ると、高架ガードがある。その東京寄りが呉服橋駅があった位置。新橋～東京、神田～秋葉原にかけてレンガ造りの高架が残るが、旧呉服橋駅付近は、再生され、新たな飲食店が軒を連ねている(写真)。ガード橋の橋脚は当時のレンガ建造物が残り、往時を偲ぶことができる。

今年3月14日、山手線に西日暮里駅以来、49年ぶりの「高輪ゲートウェイ駅」が開業した。山手線で駅名を改称したのは唯一、烏森駅で、現在の新橋駅である。そして、廃止された駅は呉服橋駅のみである。

フォト散歩 大江戸 第97回
まちかど写真家 筑峯 総太

パズル&クイズ

by 草野 公平

漢字の熟語のしりとり

「スタート」から中心に向かって、2・3・4・5文字の漢字熟語のしりとりを完成させましょう。空いたます目入る文字は、下のリストから選びます。文字はそれぞれ1回しか使えません。さて、しりとりの最後の熟語は何でしょう。ヒントは「路」の字を含む4字熟語。

	部	屋		船		編	春(スタート)
子		辛		金	融		
	線	当		茶		説	漫
和	平	弁			関		
				路	東	治	家
命	在	選		野			
		役	締		表	代	製
庫	文		想	理	管		品

リスト

菓	画	機	球	供	形	香	時	識
質	手	取	小	所	地	長	電	道
番	標	平	本	明	爛	料	令	論

解答 □□□□

応募方法

官製はがきに、①答え②あなたの住所・郵便番号③会社名④氏名⑤年齢⑥本紙へのご意見・ご要望を明記し、お送りください。正解者の中から抽選で3名様に図書カード(1,000円分)をプレゼント。

☆ インターネットでのご応募も可能です。
https://www.totokyo.or.jp/

☆ インターネット応募の場合、解答フォームをご利用ください。東ト協HPトップ「会員の皆様へ」をクリックし、「東京都トラック時報→」から「**パズル＆クイズ解答フォーム**」へ。

●宛先
〒160-0004 新宿区四谷3-1-8
(一社)東京都トラック協会
総務部広報G「トラック時報」係

●締め切り
4月末日(**正解は5月15日号に掲載**)

★3月10日号「二字熟語のしりとりパズル」の正解は**「外出→休校」**でした。

三丁目

いつ終わるとも分からない新型コロナウイルス感染症の脅威が、世界中で猛威を振るっており、早急な終息を願うのみである◆3月中旬に「新潮新書」で橋本愛喜さんの『トラックドライバーにも言わせて』と題する冊子が発売された。橋本さんはフリーライター。トラックドライバーの経験者でもある◆大型自動車免許を取得し、20代前半から10年間、長距離トラックに乗り1日に500キロメートル走った。そうした経験を持つ著者であり、久しぶりに「トラック」関連の読物に遭遇した。そこで一言、感想を述べてみたい◆ところで、この著者は女性なのである。長距離運転の経験も、女性ならではの見地からの報告になる。トラックドライバーになぜ女性が就労し難いかも、これを読めば納得がいく。労働力不足と言われながら、依然、女性の参入が困難な状況にあるが、かなりの説得力ある言葉で綴られている◆ここで、本書の内容にまで紹介するスペースがないが、女性もトラック運転者という職業へ気軽に入ってもらうためにはどうすべきか、いろいろと考えさせられる。