2021年（令和３年）
2/25
No. 1218

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

東ト協

高速料金対策 要望が一部実り実現へ

国交省が方針案公表

国土交通省の大西副大臣（中央）に要望する浅井会長（左隣り）と森本副会長（右隣り）、山﨑専務理事（右端）、および吉岡局長（左端）〈昨年10月23日〉

東京都トラック協会（浅井隆会長）の高速道路料金対策に関する要望が一部実現することとなった。国土交通省が2月5日に公表した「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針骨子案」では、首都高速道路における車種間比率・激変緩和措置の令和3年度末までの延長、大口・多頻度割引の拡充、深夜割引の導入が新たに示された。

激変緩和措置の延長は、東ト協が関係省庁などに強く実現を働きかけてきた。新たな首都圏の高速料金については、今春までに高速道路会社が、国の具体方針案（改定）に基づいて公表する。その後、今夏以降、地方自治体などの同意と国の事業許可を得て、令和4年度から適用される予定だ。

「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針骨子案」は、2月5日の国交省社会資本整備審議会道路分科会の第48回国土幹線道路部会で示されたもの。料金体系の整理・統一と起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現をさらに進める内容で、平成30年の東京外かく環状道路（外環）千葉区間の開通を踏まえ、外環道の利用が不利とならないよう、経路によらず起終点の最短距離を基本とした料金を決定するとしている。

平成28年から料金水準が高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一されたことに伴い、車種区分を5車種区分に統一。物流への影響を考慮して令和3年3月末を期限とした激変緩和措置がとられていたが、新型コロナウイルス感染症の拡大状況などを踏まえ、令和4年3月末まで延長することとした。

東ト協は昨年10月23日、国交省に令和3年度特別要望「高速道路料金対策」を提出し、特に首都高速料金における車種間比率の激変緩和措置の延長を要望。浅井会長・森本勝也副会長らが大西英男副大臣を訪れ、新型感染症の影響により業界では車両の稼働状況が落ち込み、厳しい経営状況に直面しているとし、その延長を強く求めていた。

このほか、東ト協は昨年8月と9月、都議会立憲民主党・民主クラブ、都民ファーストの会都議団、都議会公明党、都議会自由民主党へ令和3年度「東京都への特別要望」を提出。同10月に自由民主党東京都支部連合会に高速道路料金に関して要望。同12月の小池百合子都知事による令和3年度都予算に関する要望ヒアリングでも要望書を提出し、実現を求めていた。

なお、今回の骨子案では、首都高速の大口・多頻度割引を、中央環状線の内側を通過しない交通に限定して、NEXCOと同様の最大50％に引き上げることや、現行適用されていない深夜割引を午前零時から4時まで導入することも示されている。

これらは首都高速における新しい料金割引案ではあるものの、東ト協が「高速道路料金対策」として要望していた大口・多頻度割引の拡充（割引率が実質的に50％になる措置）や、深夜割引の拡充（適用時間帯を労働基準法に規定されている「午後10時から午前5時」までに拡大）などを実現する内容ではない。

そのため東ト協では、都内の輸送を担う営業用トラックにとって利用しやすい高速道路料金制度となるよう、引き続き関係省庁などに働きかけていく方針だ。

首都高速で激変緩和措置を1年延長

中企庁

緊急事態宣言の影響緩和 一時支援金を給付

中小企業庁は2月10日、新型感染症に関する「緊急事態宣言の影響緩和に係る一時支援金」の概要を公表した。

一時支援金は、今年1月に再発令された緊急事態宣言に伴う飲食店の時短営業や不要不急の外出・移動の自粛により、令和3年1月～3月いずれかの月の売り上げが、令和2年または平成31年の同月と比べて、50％以上減少した中小法人・個人事業者に給付されるもの。給付額は中小法人などが上限60万円、個人事業者などが上限30万円。

なお、給付対象のポイントとなる「飲食店の時短営業または外出自粛などの影響」とは、緊急事態宣言の再発令に伴い、緊急事態宣言の発令地域の飲食店と直接・間接の取引があること、または、同地域における不要不急の外出・移動の自粛による直接的な影響を受けたことを指す。

申請は3月初旬にオンラインで受付を開始し、専用のWebページでアカウントの登録、必要書類の添付などが必要となる。

詳細は、2月下旬に申請要領などを公表するとともに、コールセンターを設置して個別の質問に対応する予定。

東ト協

副会長と各支部長 意見交換を実施へ

東京都トラック協会は3月中に、浅井隆会長の指示のもと、各副会長と各支部長などとの意見交換を実施する。

これは、浅井会長が掲げる「会員のための協会」「会員重視の協会」の実現に向けて、改めて各支部からの意見や要望などをヒアリングする必要があると判断し、実施するもの。

意見交換は、副会長と支部長や副支部長などの支部関係者により行われ、実施方法についても副会長と支部長などとの協議により決定される。

支部の活動状況や業界課題への対応状況、新型感染症に関する協会への意見・要望など、今後の協会運営について全般的に意見交換を行い、来年度以降、これらを踏まえた協会施策の推進を図ることとしている。

全ト協

「標準的な運賃」に荷主理解求め広告

全日本トラック協会は2月21日から順次、荷主業界向け専門新聞各紙に、改正貨物自動車運送事業法に基づく国土交通大臣告示「標準的な運賃」について、理解を求める広告（写真㊤）を掲載した。

建設・農業・鉄鋼・化学・自動車など、各業種の荷主向け業界専門紙16紙に掲載したもので、昨年11月中旬から下旬にかけて実施した、「標準的な運賃」に関する広告掲載に続く第2弾。

今回の広告は、国土交通省と連名で「安定した輸送力を確保するため、『標準的な運賃』にご理解ください。」とアピールしているもの。

「標準的な運賃」は、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものとし、持続可能な物流を実現するため、改めて荷主に「標準的な運賃」への理解と協力を呼びかけている。

また、「トラックドライバーは、『日本の物流』を24時間365日止めません」とのメッセージを記載し、新型感染症が拡大するなかでも、経済活動を止めないために、トラックドライバーは日夜頑張り続けているとし、トラック輸送の役割を力強くPRしている。

全ト協では、同広告掲載などをはじめとして、会員事業者の「標準的な運賃」に関する取り組みを後押しするため、荷主業界に対する周知活動を展開している（5面に特集記事）。

専門紙へ第2弾

建設・農業・鉄鋼・化学・自動車など荷主業界向け専門紙16紙

軽油の価格

購入価格は、購入に関する諸要因（数量・支払条件・地域ほか）により多少の幅があります（消費税込み）。

燃料給油は東京都内で軽油引取税は地方税です

1ℓ当たりの軽油価格 1月分（東ト協調べ）

☆スタンド	平均＝102.9円
☆ローリー	平均＝92.5円
☆元売り発行カード	平均＝99.8円
☆ディーラー発行カード	平均＝96.0円

紙面あんない

次期交通政策基本計画を策定へ　東ト協、広報・情報委員会を開催　7
「標準的な運賃」のさらなる浸透へ　6
国交省、健康起因事故対策協議会　5
国交省、荷役機器導入補助を開始　4
2

古紙パルプ含有率80％再生紙を使用

国交省

次期交通政策基本計画
物流機能確保へ
物流ＤＸ実現を

国土交通省は2月8日、第46回社会資本整備審議会計画部会・第44回交通政策審議会交通体系分科会計画部会合同会議を開催し、中期的な社会資本整備・交通政策のあり方について具体的に議論を進め、第2次交通政策基本計画の概要案を審議した。

現在の交通政策基本計画は、令和2年度末で期限を迎えることから、次期計画案を検討していたもの。

今後の交通政策の基本的方針として、危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み、①誰もが、自ら運転しなくても、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保、②わが国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化、③災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現――の3つを柱として、持続可能で強靱かつ高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」への転換を目指す。

業界に関連する主な目標と施策案は次の通り。

■人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

▽国際コンテナ戦略港湾について、外来トレーラーのゲート前待機解消などを目指した「ヒトを支援するAIターミナル」の実現などを推進する。

■交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化

▽行政手続きにおける書面規制・押印、対面規制の抜本的な見直しを含めて、交通分野における行政手続きのオンライン化や添付書類の撤廃などに取り組む。

▽道路管理を効率化・省力化するとともに、国民生活の安全性や経済活動の生産性を向上するためにITを活用し、過積載などの違反車両の取り締まりを行う体制強化などの道路システムのDXを推進する。

▽特殊車両通行許可における許可迅速化のさらなる取り組みとして、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施する。

▽低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向け、実証実験や制度整備の検討を進める。

▽無人航空機による離島や山間部などにおける荷物配送ビジネスのサービス拡大に加え、2022(令和4)年度以降の都市を含む地域における荷物配送の実現に向けた取り組みを推進する。

■サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

▽サプライチェーン全体の最適化のため、手続書面の電子化の徹底などによる物流分野のデジタル化や、物流施設や幹線輸送における自動化・機械化の導入、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化、物流・商流データ基盤の構築などに取り組む。

▽トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制を見据え、短いリードタイムや契約にない附帯作業などの商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透などによる取引環境の改善を図るほか、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、再配達の削減などにより労働生産性を改善し、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進を図る。

国交省

冬期道路交通確保対策検討委員会
中間とりまとめ改訂案を示す

国交省は2月17日、第6回「冬期道路交通確保対策検討委員会」を開催し、大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ(改訂案)について協議した。

前回の第5回委員会(2月3日開催)では、今冬に相次ぎ発生した大規模車両滞留とその再発防止策など関係部局の取り組みを踏まえ、大雪による道路交通障害を減らすための今後の対応として、平成30年に提言された「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」への追記として検討すべき事項について提案、承認されていた。

追記検討事項は、車両滞留の回避に向けた対応として、行動変容を促すための広報(移動の自粛や広域迂回路の呼びかけ、通行規制の可能性が高まった場合の対応)と、リスク箇所の監視や対策の徹底(カメラの増設・相互利用・選任要員配置などの体制構築、融雪施設の整備)をすべきとした。

また、人命最優先の観点からの通行規制のあり方や、滞留が発生した場合の対応について明記した。

今後のスケジュールについては、「令和2年12月関越自動車道集中降雪に関する対応検討会」の提言などを反映し、3月下旬から4月上旬に今冬に向けた中間とりまとめを改訂し、引き続き冬期の道路交通を確保するための対策について検討していく方針。

国交省

点検整備手引を一部改正
交換目安や手順明確化へ

国交省は、道路運送車両法における「自動車の点検及び整備に関する手引の一部を改正する告示」を行う。

自動車の点検整備の実施方法については、自動車の点検及び整備に関する手引が定められており、次の改正を行うこととした。

▽「2　日常点検の実施の方法」について、ホイール・ナットへのマーキングまたはホイールナットマーカーを活用した目視によるホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩みの点検を行ってもよい旨を明確化する。

▽「3　定期点検の実施方法」について、点検項目「ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷(大型車においては行う点検)」の点検の実施方法に、車輪脱落事故が多発している車両の車齢を考慮したホイール・ボルト、ナットの重点点検を記載することで交換目安の例示を行う。

▽「3　定期点検の実施方法」および「4　整備の実施の方法」について、タイヤ交換手順の明確化を行う。

▽「4　整備の実施の方法」について、タイヤ交換後の増し締めの実施手順を明確化する。

▽このほか、所要の改正を行う。

国交省では、大型車の車輪脱落事故の件数が増加していることから、「大型車の車輪脱落事故防止対策に関する調査検討ワーキンググループ」を設置し、事故防止対策の方向性について中間とりまとめを行った。

この中間とりまとめにおいて、ホイール・ボルト、ナット交換目安の例示やタイヤ交換作業手順などの明確化について提言があり、これを受けて点検整備手引の改正を行うもの。

改正案については、3月11日までパブリックコメントを行った後、3月中に公布、4月1日施行する予定。

国交省

1月

新型感染症影響調査
運送収入減少が増加

国交省はこのほど、新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査結果(令和3年1月31日時点)をとりまとめた。貨物自動車運送業においては、運送収入が20%以上減少した事業者が14%で、前回調査(令和2年12月31日時点)から2ポイント増加した。

品目別運送収入では、製造業の生産活動停滞などの影響で、鉄鋼厚板・その他金属素材、完成自動車などの荷動きが引き続き低調。鉄鋼厚板などは前年同期比18%減少、完成自動車なども同8%減少となった。来月以降もさらなる減少が見込まれている。

支援制度については、資金繰り支援を45%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済みとなっている。また、雇用調整助成金の活用状況では43%の事業者が活用し、41%の事業者が給付済みとなっている。

高めの金利設定 ※当金庫内比較
固定金利の半年複利
選べる期間 1年・2年・3年

定期預金
個人のお客さま向けの マイハーベスト

■お問合せ・資料のご請求は
テレホンバンキングセンター(平日9:00～17:00、銀行休業日を除く)
0120-299-233
■詳しくはホームページで　商工中金 マイハーベスト　検索

人を思う。未来を思う。
商工中金

本店営業部　神田支店
〒104-0028　中央区八重洲2-10-17
TEL:03(3246)9080

副都心営業部（新宿支店・渋谷支店）
〒160-0023　東京都新宿区西新宿6-11-3
TEL:03(3340)1551

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

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

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

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

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

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

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

運輸点描

今後5年間の物流政策の基本となる「総合物流施策大綱」が、今春閣議決定する。昨年末に、有識者検討会による提言がまとまったが、これまでコストやリードタイムを中心に記されていた物流大綱とは大きく変容したものとなる見通しだ。物流DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進を前面に出すこともさることながら、「ホワイト物流」推進運動にみられるように、物流事業者によるコスト削減やリードタイム短縮が、もはや限界にきていることを明確に提起している。

新物流大綱が今春閣議決定

コスト至上主義から様変わり

「配送料無料」の課題は残る

有識者検討会の提言に基づき、政府(国土交通省や経済産業省など)は今後、KPI(数値目標)を設定した上で、第7次総合物流施策大綱として閣議決定する。

新物流大綱は、「簡素で滑らかな物流の実現」として物流DXの推進を、「担い手にやさしい物流の実現」としてドライバーの働き方改革を、「強くてしなやかな物流の実現」として環境・安全、災害対応を中心に記述される予定。

物流DX、いわゆる物流のデジタル化・見える化は、コロナ禍を機に加速度的に促進させる必要があること、物流のビジネスモデルそのものを革新させるものである、との論調で記される見通しだ。有識者検討会は、これまで7回にわたり議論を重ねてきたが、課題も明らかになってきた。

DX至上主義の委員は、現場で働く労働者のスキルの高さやきめ細かさが、むしろ日本のDXを遅らせてきたと主張しているのに対して、特に物流事業者委員は、日本人のきめ細かさこそ大切にしなければいけないと反論しており、提言では「労働者のスキルやサービス水準が高い我が国は、物流DXを進めやすい環境にあると考えるべき」と、あいまいな書きぶりになっている。

物流DXを進めるには投資が必要だが、有識者検討会では「誰が負担するのか」や、その前提となる標準化にしても「誰が主体となって進めるのか」を明確にするよう、意見が交わされた。

物流DXの定義は、提言によると「物流事業者による取り組み」としており、投資は物流事業者自身が行うことになるが、そのコスト負担やコスト転嫁については、今後策定されるKPIにどの程度明確に示されるか、目下は不透明な状況だ。

別の委員からは、「標準化したシステムを中小企業が使えるようにしないと、中小は下請けに徹してしまい、多重構造が一層進んでしまう」との意見があったが、提言では「中小でも投資が可能になるよう金融支援策の利用を促進する」として、中小にもDX投資を促す書きぶりとなっている。

担い手にやさしい物流の実現の項目は、過去の物流大綱では「コストとリードタイムで国際的にそん色ない水準を目指す」としていた時もあったが、今回は「短いリードタイムやドライバーによる附帯作業など、これまで当然と思われていた慣習を見直すことが求められる」と180度転換しており、大いに評価できる。

どこまで荷主が、自覚を持って商慣行見直しに積極的に関与するかが鍵を握る。その意味では、「ホワイト物流」推進運動をもっと盛り上げる必要がある。

「配送料無料」の問題も、課題として残されている。第6回有識者検討会で出された提言案では「配送料無料など、あたかも物流業務は無償で提供される価値の低いものであるかのような誤解を生むフレーズが見受けられる」としていたが、荷主系委員からクレームがつき、最終の提言では「商取引において物流業務は無償で提供されているという誤解を招くかのような表現には見直しが求められる」となり、「配送料無料」の文言は削除されてしまった。

配送料無料は、消費者にとって心地良い言葉に違いないが、物流事業者はこれからも「配送料タダ」に対して強い拒否反応を示すべきであろう。

(ライター　澤田　誠)

全ト協 景況感調査

令和2年10～12月期速報

特積中心に2期連続回復……コロナ禍で再び悪化予想

全日本トラック協会は第112回「トラック運送業界の景況感」調査結果(令和2年10～12月期、速報)をまとめた。それによると、前回調査(令和2年7～9月期)に続き、新型コロナウイルス感染症の影響による通販需要の拡大で宅配貨物が大幅な改善となり、一般貨物と宅配以外の特積貨物でも輸送量、営業利益などが回復基調となった。そのため、景況感の判断指数は▲(マイナス)65・3で、前回調査と比べて26・4ポイント改善した(以下、指標の動向は前回比)。

実働率は▲44・8で31・6ポイント、実車率は▲44・3で27・1ポイントそれぞれ上昇し、輸送効率が改善した。

その結果、経常損益は▲46・7で27・8ポイント改善したが、雇用状況(労働力の不足感)は49・4で15・5ポイント上昇し、不足感がさらに強まった。

業種別にみると、一般貨物は輸送数量が▲62・0で31・4ポイント上昇したことをはじめ、運賃・料金が▲18・4で11・0ポイント、営業収入が▲58・0で34・2ポイント、営業利益が▲56・1で28・3ポイントそれぞれ改善した。

宅配貨物では、輸送数量が146・4で3・5ポイント、営業収入が150・0で14・3ポイント、営業利益が139・3で3・6ポイント改善したが、運賃・料金の水準は▲14・3と28・6ポイントの悪化となった。

宅配以外の特積貨物は、輸送数量が▲118・9で25・5ポイント、営業収入が▲108・1で25・2ポイント、営業利益が▲110・8で17・0ポイントそれぞれ改善。一方、宅配貨物と同様に運賃・料金の水準は▲29・7で35・3ポイントと大きく悪化した。

今後の見通し(令和3年1～3月期)は、1月の緊急事態宣言の発令、新型感染症再拡大による経済活動低迷の影響を織り込み、景況感の判断指標が▲71・6で今回調査比6・3ポイント悪化する見込み(以下、指標の動向は今回比)。

実働率と実車率については今回とほぼ同様となり、経常損益は▲47・8で1・1ポイントとわずかに水準を下げる見込み。

業種別にみると、一般貨物は輸送数量が▲62・4で0・4ポイント、運賃・料金の水準が▲22・0で3・6ポイント、営業収入が▲59・2で1・2ポイント、営業利益が▲59・2で3・1ポイント、それぞれ水準を下げる見込み。

宅配貨物は、輸送数量が150・0で3・6ポイント、運賃・料金の水準が10・7で25・0ポイント、営業収入が153・6で3・6ポイント、営業利益が142・9で3・6ポイントそれぞれ水準を上げる見込み。

一方、宅配以外の特積貨物は、輸送数量が▲156・8で37・9ポイント、営業収入が▲145・9で37・8ポイント、営業利益が▲137・8で27・0ポイントそれぞれ大幅に水準を下げるが、運賃・料金の水準は▲2・7で27・0ポイント改善する見込み。

厚労省 雇用動向調査

運輸業の離職者数は前年比で約6万人増

入職者数は3600人減

厚生労働省は2月3日、令和2年上半期「雇用動向調査」の結果を公表した。

それによると、入職者数は436万700人(前年同期比52万7400人減)、離職者数は432万1900人(同29万3600人減)で、入職率は8・5%(同1・2ポイント減)、離職率は8・5%(同0・6ポイント減)となった。

このうち、一般労働者の入職者数は260万8500人(同14万1800人減)、離職者数は232万4900人(同14万2200人減)、パートタイム労働者の入職者数は175万2200人(同38万5600人減)、離職者数は199万7000人(同15万1500人減)。

入職率/離職率を就業形態別にみると、一般7・1%/6・3%、パートタイム労働者12・2%/13・9%で、一般労働者は入職超過、パートタイム労働者は離職超過となった。

産業別では、「運輸業、郵便業」の入職者数は25万5500人(同3600人減)、離職者数は25万4000人(同5万7400人増)で、入職率は8・1%(同0・3ポイント減)、離職率は8・0%(同1・7ポイント増)。前年同期と比べて、「運輸業、郵便業」の離職者数の増加数・離職率の増加率が全業種で最も高くなった。

厚労省 令和4年新規高卒者採用選考期日を決定

厚労省は2月8日、文部科学省、全国高等学校長協会、主要経済団体(日本経済団体連合会、日本商工会議所、全国中小企業団体中央会)と、高等学校就職問題検討会議を開催し、令和4年3月に高校を卒業する生徒などの採用選考期日などについて取りまとめた。

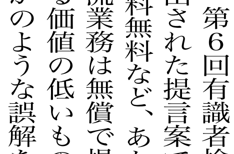
【令和4年3月新規高等学校卒業者の採用選考期日など】

○ハローワークによる求人申込書の受付開始日＝6月1日

※高校生を対象とした求人については、ハローワークにおいて求人の内容を確認したのち、学校に求人が提出されることとなる。

○学校から企業への生徒の応募書類提出開始＝9月5日

○企業による選考開始および採用内定開始＝9月16日


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

絵画コンテスト結果など報告
各メディアPR継続へ
次年度事業計画を承認

東ト協　広報・情報委員会

東京都トラック協会広報・情報委員会(鎮目隆雄委員長)は2月16日、東ト総合会館で、令和2年度第3回委員会(Web会議併用)を開催し、当年度の広報事業について報告するとともに、次年度の広報事業予算案について承認した。

議事では、令和2年度広報事業として、メディアによるPR、「トラックの日」PR、児童絵画作品コンテストによるPR、ホームページ(HP)の維持などの各事業について実施を報告。

今年度の児童絵画コンテストでは、小学校63校から458作品の応募があり、一次選考と最終審査を経て、最優秀賞をはじめ入賞作品20点を決定。予定していた表彰式は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため中止となったが、代わりに文化放送のラジオ番組で全入賞者を紹介するとともに、最優秀賞者の電話インタビューや業界の取り組みなどをPRする放送を実施した。

続いて、令和3年度の広報事業(実施計画案)について審議・承認。

メディアによるPRとして、引き続き文化放送ラジオ「交通情報」にCMを提供し、ドライバーに直接「安全運転」を呼びかけるとともに、一般都民に業界の取り組みをアピールする。また、春秋の全国交通安全運動期間中に実施する警視庁などによるラジオを活用した交通安全キャンペーンに協賛する。

さらに、紙媒体(新聞・雑誌など)とともに、インターネットなどのメディアを活用し、緑ナンバートラックの担う役割、重要性、必要性などをアピールしていく予定。

「トラックの日」PRでは、各種イベントへの協賛とともに、本部イベントで活用するノベルティを製作する。

また、次年度「トラックの日」児童絵画作品コンテストの実施に当たっては、募集期間を4月から9月10日までとし、早めに募集を開始することで応募の促進を図るとともに、『小学校壁新聞』や『東京都トラック時報』、協会HPなど各メディアを活用して周知広報することとしている。

東ト協　運輸安全委員会

4月8日に統一活動
各支部の協力求める

東ト協運輸安全委員会(森本勝也委員長)はこのほど、「令和3年春の全国交通安全運動期間中における東ト協街頭活動「統一実施日」を4月8日に決定していたことから、新型コロナウイルス感染症の感染状況を考慮しつつ、改めて同日に実施することを伝えたもの。

各支部には、所轄警察署との調整とともに、「統一実施日」に新型感染症対策を講じた上で、街頭指導活動を行うよう協力を呼びかけている。

各支部への要請に先立ち、東ト協は2月5日、警視庁交通部に、浅井隆会長名で「令和3年春の全国交通安全運動期間(4月6～15日)における東ト協街頭活動「統一実施日」を4月8日に決定していたことから、新型感染症の感染状況を考慮しつつ、改めて同日に実施することを伝えたもの。

全国交通安全運動期間中における街頭指導活動に対する協力依頼について(お願い)」を発出し、街頭指導活動への協力を依頼した。

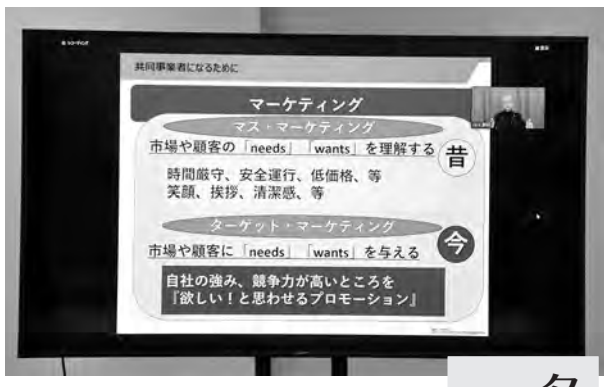
なお、昨年秋の全国交通安全運動期間中の街頭活動「統一実施日」では、新型感染症の拡大および台風の接近に伴い、多くの支部が中止の判断を余儀なくなされた。

東ト協　青年部

オンラインセミナーで
運賃交渉ノウハウ学ぶ

金井本部長

東ト協青年部(金井健蔵本部長)は2月17日、令和2年度オンライン(Zoom)セミナーを開催。クオリティ・オブ・ライフ創造支援研究所理事長の森田司氏が、「必見！運賃交渉ノウハウ～取引条件の改善に必要なノウハウを学ぶ～」と題して講演した。



セミナーでは、Zoomの機能を活用し、森田氏の質問に対してオンライン参加者がリアルタイムで回答を送信。森田氏がその回答を踏まえた解説などを行った(写真)。

森田氏は、現在の取引環境について、ダーウィンの進化論を例にとり、変化に適応し進歩することが重要で、取引条件の改善にはマーケティングの導入が必要と説明。

顧客に対して「満足」を約束する取引(契約)を提供し、時に「感動」を与える仕事をしなければならないとした。そのためには、顧客に対して協業提案のできる共同事業者となり、目標を共有し、目標達成に向けて様々な業務で役割や責任を果たすべきと述べた。

共同事業者となるためには、これまでのマス・マーケティングではなく、市場や顧客のターゲット・マーケティングによる自社の強みや競争力が高いと思わせるプロモーションが必要と強調した。

ターゲット・マーケティングで自社の強みをアピール

東ト協　労務講習会を開催

東ト協は2月10・12・15・16日の4日間、東ト総合会館7階大会議室で令和2年度「労務講習会」を開催(ZoomによるWeb会議併用)した。

各日の講習会では、陸上貨物運送事業労働災害防止協会東京都支部会・指導員の関口誠氏が「労働災害防止について」と題して講演。

関口氏は、令和2年の陸運業における労働災害発生状況(速報値)について、「全国では死亡災害が減少する一方で、死傷災害は増加。東京労働局管内ではともに減少している」と説明。死亡災害の約4割を交通事故が占めており、安全衛生管理体制の構築と、安全衛生教育の実施を求めた。

労災実態や安全衛生
36協定締結など学ぶ

また、高年齢労働者への対応として、厚生労働省が策定した「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン(エイジフレンドリーガイドライン)」やチェックリストの「エイジアクション100」の活用を紹介した。

続いて、本部労務相談員・社会保険労務士の小林弘和氏(10・12日)と高橋眞幸氏(15・16日)が、それぞれ「労務管理の実務について」と題して講演した。

小林氏は、労務管理の実務として36協定の締結に当たり、自動車運転業務の労働者と、それ以外の労働者で、上限規制の範囲内でそれぞれの届出が必要と説明。4月から36協定届出の様式が新しくなることから、締結時の労働者代表の選出方法など、注意点を指摘。上限規制への対応として、労働時間の管理と短縮に向けた取り組みを求めた。

さらに、改正高年齢者雇用安定法や改正育児・介護休業法、パートタイム・有期雇用労働法による同一労働同一賃金への対応について紹介した。

協会日誌
【2月1～15日】

2日　ロジ研正副本部長会議▽三組織合同セミナー
4日　関東・甲信越重量部会正副部会長会議
5日　東京都トラック協会の今後のあり方検討委員会▽関東トラック協会青年部会総務委員会
9日　引越専門部会引越管理者講習
10日　物流経営士課程▽労務講習会
12日　労務講習会
13日　本部集団健診(～14日)
15日　労務講習会▽紙・パルプ専門部会全体会議▽グリーン・エコプロジェクトセミナー

日程ボード
【3月1～15日】

1日(月)　15時＝総務小委員会(東ト総合会館／Web併用)
2日(火)　14時＝ドライブレコーダーを活用した事故防止セミナー(東ト総合会館)▼17時＝青年部正副本部長会(同／Web併用)▼18時＝同幹事会(同)
9日(火)　10時＝東京都交付金事業審議委員会(東ト総合会館)▼11時＝正副会長会(同／Web併用)▼13時＝税制金融委員会(同)▼15時＝近代化基金運営委員会(同)
10日(水)　8時＝ロジ研チャリティゴルフコンペ(太平洋クラブ八千代コース)

新会員

【大田支部】
◆新日本輸送株式会社羽田営業所＝大田区大森中2の15の5　ダイヤモンドビル大森中305号室▽☎03・3763・5252▽一般貨物運送(普通車5台)

【城東支部】
◆株式会社飛鳥＝江東区若洲1の1の15▽☎03・5534・0630▽一般貨物運送(被けん引車6台)
◆株式会社ロジ・クリエーション＝江東区東砂8の25の6▽☎03・6668・6448▽一般貨物運送(普通車7台)、利用運送

【江戸川支部】
◆株式会社浜田＝江戸川区船堀2の23の13、3F▽☎03・6456・0970▽一般貨物運送(普通車8台、小型車2台)、利用運送

【葛飾支部】
◆株式会社赤松商店＝葛飾区堀切4の16の11▽☎03・3697・4251▽一般貨物運送、軽貨物運送(1台)
◆株式会社プロロ＝葛飾区白鳥3の19の15▽☎03・6913・4412▽一般貨物運送(普通車2台、小型車11台)

「標準的な運賃」のさらなる浸透へ

―― 国と業界で取り組みを支援 ――

特集

国土交通省は、改正貨物自動車運送事業法により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき、昨年4月に標準的な運賃の告示を行いました。標準的な運賃を活用するための必要な手続きと、運賃・料金の具体的な適用方法については、前回（2月10日号）の特集で紹介しましたが、今回は標準的な運賃のさらなる浸透に向けた周知活動などについて紹介します。

「標準的な運賃」令和6年3月までの時限措置

労働環境改善に向け原資確保

運賃・料金見直し、届出検討を

「標準的な運賃の告示制度」は、令和6年度から時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）が適用されることを踏まえ、直前となる令和5年度末（6年3月末）までの時限措置とされている。

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を促進するため、取引の適正化などを図るもので、ドライバー不足により社会インフラの根幹である物流が停滞しないようにすることが重要。

運送事業者は、罰則付き上限規制が適用される令和6年度までに、「荷主と運送事業者の取引の適正化」「輸送の効率化」「若年層などにとっても入職しやすい職場環境の整備」などを実施し、長時間労働の是正をはじめとした、ドライバーの労働環境の改善を進めていかなければならない。

これらの対策を着実に進めていくためには、標準的な運賃の告示制度を参考にしながら運賃・料金を見直し、対策を実施するために必要となる原資を確保する取り組みを早急に行う必要がある。

荷主企業へ周知活動

パンフレット・文書など送付

日経・荷主業界専門紙に広告掲載

全日本トラック協会は国土交通省などと連携し、持続可能な物流を実現させるために、荷主企業などに対して、標準的な運賃の理解促進に向けた取り組みを進めている。これまでの取り組みは、全ト協ホームページで「標準的な運賃」の特別コンテンツとして紹介している。

①標準的な運賃告示制度 紹介パンフレット作成

取り組みの一貫として改正の経緯について紹介した上で、標準的な運賃の告示制度の導入の背景について紹介。また、「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」「他産業と比べ長時間労働」「他産業と比べ低い賃金」などといったトラック運送業界の置かれている厳しい現状について、グラフなどを用いて紹介している。

また、標準的な運賃の基本設計のほか、運賃・料金の適用ルールなども紹介。運送事業者が、法令を遵守して持続的経営を続けていくためには、原価を回収できる運賃（対価）収受が必要なことをアピールしている。

②全国の荷主企業に「安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い」

全ト協では、各都道府県トラック協会の協力を得て取りまとめたリストをもとに、全国の荷主企業4万6000社に対して、「安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い」を昨年12月に送付した。

同書面は、荷主に対して、荷主都合による荷待ち時間の削減やルールを守れない輸送依頼をなくすなど、トラック運送事業者の法令遵守への理解を求めるとともに、標準的な運賃の活用に向けた取り組みへの協力を呼びかけるものとなっている。

なお、同書面とともに改正貨物自動車運送事業法に基づく「荷主対策の深度化」リーフレット（**写真㊦**）、また①で紹介したパンフレットを併せて送付し、荷主企業に対する標準的な運賃への理解を促すものとなっている。

③荷主向け専門紙16紙と日本経済新聞へ広告

全ト協では、標準的な運賃の荷主企業に対する理解促進を図るため、昨年11月に荷主向け専門紙16紙に対して、標準的な運賃への理解と協力を求める広告を掲載した。

専門紙各紙では、荷主企業に対して標準的な運賃への理解・協力を呼びかける記事を掲載。

さらに、今年2月21日から専門紙に2回目の広告を掲載している（**1面に関連記事**）。

また、昨年12月15日付の日本経済新聞に全7段の広告を掲載。コロナ禍の中でも、エッセンシャルワーカーとして奮闘するトラックドライバーの労働環境改善のため、標準的な運賃への理解を求めた。

なお、全ト協では、標準的な運賃の告示制度に係るこれらの周知促進策以外にも、改正事業法に含まれている「荷主対策の深度化」に関する荷主への周知拡大や、国交省が中心となって実施している「『ホワイト物流』推進運動」の荷主への参加呼びかけなど、荷主企業を対象にした様々な働きかけを展開している。

日本経済新聞の全7段広告（昨年12月）

荷主業界専門紙16紙への広告（昨年11月）

東ト協の取り組み

東京都トラック協会では、会員事業者の「標準的な運賃」活用に向け、趣旨や内容の周知浸透を図るため、全ト協と共催で昨秋に普及セミナーを3回開催したほか、今年に入って荷主交渉に必要となる原価計算活用セミナーを2回開催した。

さらに、全会員事業者に「標準的な運賃」解説書や解説動画DVDのほか、全ト協と国交省連名の要請文書やパンフレット・リーフレットを配布。東京商工会議所メールマガジンで「標準的な運賃」を紹介するなど、事業者の取り組みを支援している。

標準的な運賃の届出・活用に向けて

標準的な運賃の告示制度は令和5年度末までの時限措置となっている。そのため、運送事業者では、標準的な運賃の活用に向けた取り組みをスピードアップさせていくことはもちろんのこと、事業の健全な継続に繋がる適正な運賃・料金を収受できるよう、荷主企業との交渉を着実に進めていくことが求められる。

荷主によって、標準的な運賃に対する考え方には温度差があるため、荷主の対応にも差が出てくることが考えられる。また、荷主側も新型コロナウイルス感染症による影響を少なからず受けているため、運賃交渉もなかなか進まない事態も想定される。

しかし、運送事業者は、「標準的な運賃は荷主への交渉材料」と捉え、現在の逆風下においても、標準的な運賃の活用に向けての取り組みを粘り強く進めていく必要がある。

国交省　健康起因事故対策協議会

令和元年 トラックは減少傾向

国土交通省は2月5日、令和2年度事業用自動車健康起因事故対策協議会を開催。健康起因事故の発生状況と健康起因事故防止のための取り組み、自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業の結果などについて報告した。

令和元年の健康起因事故の発生状況によると、運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案は327件で、前年比36件(9・9%)減少。運行の中断などにより交通事故に至らなかった事案は238件で、全体の72・8%となった。

このうち、トラック(運転者約86万人)の健康起因事故は77件で全体の23・5%を占めており、前年比21件(21・4%)減少した。また、トラックの健康起因事故の内訳をみると、衝突・接触を伴う物損事故などが39件、衝突・接触を伴う人身事故などが4件発生と、交通事故に至らなかった事案の34件を上回り、過半数を占めている。

一方、平成25年から令和元年までに健康起因事故を起こした運転者は全交通モードで1891人(死亡者327人)。このうち、原因別では心臓疾患(心筋梗塞、心不全など)275人、脳疾患(くも膜下出血、脳内出血など)253人、大動脈瘤および解離65人と、脳・心臓・血管に関する主要疾病が全体の約3割を占めている。

そのため、同協議会では主要疾病の早期発見に有効なスクリーニング検査について、引き続き普及を図っていく方針。

なお同日は、自動車運送事業者への脳健診普及モデル事業の結果や、健康起因事故防止に係る取り組みに関するアンケート調査結果も報告された。

健診未受診事故 行政処分対象に

国交省 基準改正

国交省は、「自動車運送事業者に対する行政処分等の基準」の改正を行い、健康状態の把握などを適切に行わずに重大事故を惹起したような悪質な違反について、新たに行政処分の対象に追加する方針だ。

具体的には、「(健康診断)未受診者による健康起因事故が発生したもの」を対象とし、処分量定は、初違反40日車、再違反80日車。

「健康起因事故」とは、当該運転者が、脳・心臓疾患、意識喪失により生じた重大事故で、事業者が当該運転者の事故発生日から過去1年以内に、法定の健康診断を受診させずに乗務させていた場合などに適用する。

トラック・バス・タクシーなど自動車運送事業の運転者が、疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告される件数が増加傾向にある。また、その報告の中で、運転中に操作不能になった事案が全体の約2割に上っている。

道路運送法および貨物自動車運送事業法の規定により、「事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならない」とされているが、必ずしも遵守されていない事例があると考えられることから、今回所要の改正を行うもの。

改正案については、3月14日までパブリックコメントを行った後、3月中に通達を発出、4月1日に施行する予定。

国交省

交通運輸技術テーマにオンラインフォーラム

国交省は3月9日午後1時30分から4時30分まで、オンラインフォーラム(Zoomウェビナー)として、第5回「交通運輸技術フォーラム～コロナ禍における交通運輸技術～」を開催する。コロナ禍の交通運輸技術をテーマに、交通運輸分野の課題解決やコロナ対策に資する新技術について幅広く共有し、当該技術の普及・促進を図るため実施するもの。参加費は無料。定員は300人。

フォーラムでは、学識者の基調講演に次いで、交通運輸分野におけるコロナ対応新技術を各社が発表。交通運輸技術開発推進制度実施研究課題をホームページ上で公開する。

参加方法は、3月5日正午までに、名前・所属(会社名)・緊急連絡先(電話)・参加者名をメールで送信(koutsu-forum@eforest.jp)する。

詳細は、国交省ホームページを参照。

営業用トラック関与の交通事故の特徴

「青だけど 車は私を見てるかな！」

令和3年1月末現在の都内全域の交通事故発生件数は2,096件で、前年同期比206件減少し、死者数は10人で同1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、184件で前年同期比29件減少し、死者数は0人で前年同期と同数だった。

事故類型別では、右左折時の車両相互事故が26件で前年同期比2件増加し、死者数は0人だった。

違反別では、交差点安全進行義務違反による関与事故件数が30件で、前年同期比8件の増加となっている。

違反別 営業用トラック関与の交通事故　令和3年1月末

			安全不確認	前方不注意	交差点安全進行	歩行者妨害	一時不停止	ハンドルブレーキ	信号無視	徐行違反	右左折	その他	計
発生件数	大型	1当件数	2	2	4	0	0	1	1	0	0	7	17
		関与事故件数	2	2	5	0	0	1	1	0	0	8	19
		(前年比)	−7	−1	+4	±0	±0	+1	±0	±0	±0	±0	−3
	中型	1当件数	5	2	3	2	0	1	0	0	0	5	18
		関与事故件数	6	2	6	2	0	1	0	0	0	8	25
		(前年比)	−8	−3	+3	+1	−1	±0	−1	±0	±0	−7	−16
	準中型	1当件数	14	4	2	2	0	0	0	0	0	6	28
		関与事故件数	13	4	2	2	0	0	0	0	0	12	33
		(前年比)	+2	−7	−5	+1	±0	−1	−1	±0	±0	−8	−19
	普通・軽	1当件数	38	6	12	3	0	5	1	1	0	10	76
		関与事故件数	39	6	17	3	0	5	1	1	0	35	107
		(前年比)	+6	−3	+6	+1	−2	+3	±0	+1	±0	−3	+9
	合計	1当件数	59	14	21	7	0	7	2	1	0	28	139
		関与事故件数	60	14	30	7	0	7	2	1	0	63	184
		(前年比)	−7	−14	+8	+3	−3	+3	−2	+1	±0	−18	−29
死者数	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。

トラック事故速報 死亡事故

◎夜間の高速道路走行時は、視界が悪くなる上、交通量の減少により脇見運転や漫然運転に陥りやすくなるが、前方への注意は絶対に失わないこと。また、事故やトラブルにより道路上に緊急停車する場合は、発煙筒や停止表示機材を設置するなど、後続車両へ警告合図を送るとともに、続発事故の防止に努めること。

日時	2月10日(水)　0時55分頃発生(晴天)
場所	葛飾区内(首都高速中央環状線内回り)
当事者	事業用中型貨物車(男性30代死亡)×事業用大型貨物車(男性20代) 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	事業用中型貨物車は、首都高速中央環状線内回りにおいて三郷方面へ進行中、他の事故により第4車線上に停車中の事業用大型貨物車(事故車両)に追突したもの。

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

運行管理者用

健康起因事故 防止マニュアル

関東交通共済協同組合

ご希望の方は、関交協・安全推進部まで
TEL：03-5337-1754
MAIL：anzen@kankokyo.or.jp

関交協 オリジナル 冊子

運行管理者用

健康起因事故 防止マニュアル

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。近年、運転者の健康状態に起因する事故が増加傾向にあることから、事故に至る前に健診結果等を活用し、運転中に発症に至るリスクをできるだけ低減する取り組みが必要と考え、マニュアルを作成しました。

運行管理者の皆様にご一読いただき、事故防止にご活用いただければ幸いです。

●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

国交省

中小運送事業者対象に 荷役機器の導入補助

国土交通省の令和2年度補正予算による「中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業」について、補助事業執行団体の全日本トラック協会は2月19日から、補助金申請の受付を行っている。

受付期間は3月11日まで（当日消印有効、3月12日に全ト協必着）。

補助対象は、中小企業（資本金3億円以下または従業員300人以下）で、事業用トラック（軽自動車および被けん引車両は除く）を5台以上保有している一般貨物自動車運送事業者・特定貨物自動車運送事業者・第二種貨物利用運送事業者、およびこれら事業者に補助対象機器が装着された事業用自動車を貸し渡す自動車リース事業者。

補助対象機器、補助額は**左表**の通り。昨年12月15日から今年3月31日までの間に導入した、全ト協指定機器が対象。

中古機器や、3月31日までに支払いが全て完了されなかったもの（手形や割賦による支払いの場合は繰り上げ返済が必要）、他の国庫補助金を受けたものは対象外。また、**表**中①～③の重複申請はできない。

補助予算額は1億4千万円。このうち、**表**中②と③の予算枠は6000万円。予算残額が生じた場合は、**表**中①の補助予算となる。1台目の申請を優先し、申請件数が予算額を超えた場合、抽選で交付を決定する。

申請方法は、全ト協へ直接郵送する（書留郵便、レターパックに限る）。都道府県トラック協会では受け付けない。

詳細は全ト協ホームページを参照（申請書などの提出書類の様式・対象機器一覧などを掲載）。

▽申請・問い合わせ先＝全ト協交通・環境部／補助金担当（☎03・3354・1069）

※受付時間＝平日午前9時から午後5時まで（正午～午後1時を除く）

補助内容

補助対象	補助率	補助額	
①テールゲートリフター	通常価格の6分の1	アーム式	10万円
		垂直式	10万円
		後部格納式	20万円
		床下格納式	20万円
②トラック搭載型クレーン	通常価格の6分の1	大型クラス	70万円
		中型クラス	60万円
		小型クラス	50万円
③トラック搭載用2段積みデッキ	通常価格の6分の1	デッキ1基につき6万円（車両1台当たり上限18万円）	

〈補助上限台数〉
①②＝1事業者につき1台（ただし、Gマーク取得事業者は2台）
③＝1事業者につき車両1台分〈デッキ最大3基分まで〉
（ただし、Gマーク取得事業者は2台分〈デッキ最大6基分まで〉）

全ト協受付 3月11日まで

陸災防

荷主の取り組み不可欠 リーフレットで求める

陸上貨物運送事業労働災害防止協会はこのほど、荷主・配送先・元請け事業者などに向けたリーフレット『荷役作業の安全確認が急務です！』を作成した。

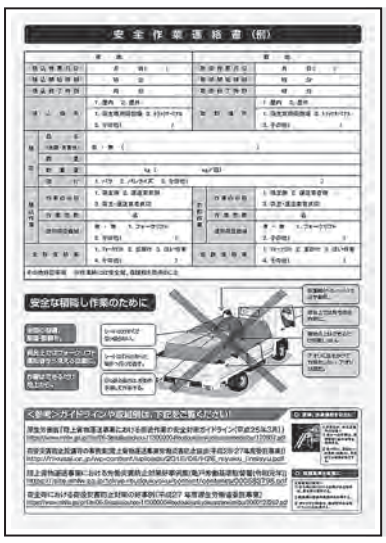
陸運業における労働災害は高止まり傾向にあり、発生率が他業種の4倍となるなど突出して厳しい状況にある。

そのため厚生労働省では、労災防止対策への取り組みを推進し、荷役場所の施設・設備の改善対策、荷役作業について書面化を図ることを荷主などへ求めるリーフレットを作成した。

厚労省作成の同リーフレットに、陸災防が「安全作業連絡書（例）（写真）」と荷役作業の安全対策チェックリストを追加したもの。

厚労省の「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」では、荷役作業を行う場所の安全対策や、荷役作業の書面契約、安全作業連絡書で荷卸しの役割分担を明確化することを求めている。

同リーフレットでは、陸運業における労災の傾向と、荷主が取るべき荷役作業の安全確保や書面契約化が分かりやすく確認できる内容になっているため、荷主およびトラック運送事業者に対して活用を促している。



『荷役作業の安全確保が急務です！』

全ト協 青年部会

Webで全国大会開催 地域支える物流業界へ

岩田部会長

全日本トラック協会青年部会（岩田享也部会長）は2月19日、YouTubeのLive配信で令和2年度の全国大会を開催。青年経営者だけでなく、都道府県トラック協会会員事業者も視聴可能な形で実施した。

今大会のテーマは、「つなぐ想い～地域を支える物流業界へ～」。開催に当たり、岩田部会長が「標準的な運賃の届出、ホワイト物流、働きやすい職場認証制度、物流DXなどに積極的に対応していく。問題点は声をあげ、解決していきたい。未来をつくっていくのは我々です」とメッセージを伝えた。

プログラムでは、「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」の事業概要や受賞事業の概要などを説明。

続いて、各青年組織代表によるメッセージムービーの紹介、青年部会活動報告、各青年組織の社会貢献活動の紹介を行った。

また、山猫総合研究所代表で国際政治学者の三浦瑠麗氏が「国際秩序変動の今こそ物流業の取るべき構え」をテーマに講演した。

運管試験センター

2年度第2回試験でHPに注意事項掲載

運行管理者試験センターは、令和2年度第2回運行管理者試験における新型コロナウイルス感染防止に関する注意事項などを同センターホームページ（HP）に掲載し、マスク着用などの感染防止に努めるよう受験者に協力を求めている。

今回の試験は、新たに導入するCBT試験（2月27日から3月14日までの希望する日時）と、筆記試験（3月7日）で実施される。CBT試験については、試験当日に有効期限内の顔写真付き身分証明書の持参が必須であることなど、受験当日の手続きについてHPに掲載している。

同試験の合格発表は4月6日、HPで行うとともに、試験結果通知書を送付する。

詳細は、運行管理者試験センターHPで。

東労局

職場の感染拡大防止 相談コーナーを設置

東京労働局は2月15日から「職場における新型コロナウイルス感染拡大防止対策相談コーナー」を設置し、事業主と労働者からの相談に電話で対応している。

相談コーナーでは、厚生労働省ホームページに掲載されているQ&Aやチェックリストの案内、職場における感染防止のための具体的実践例などについて紹介しているほか、感染防止対策全般について相談が可能となっている。

▽問い合わせ先＝同相談コーナー（☎03・3512・1616）

※受付時間＝平日午前8時30分から午後5時15分まで

動向ファイル

◇1月分◇

●**国土交通省**、大雪に対する国交省緊急発表を行うとともに、自動車局安全政策課長名で「大雪に対する緊急発表を踏まえた輸送の安全確保について」を通達する（6日）

●**政府**、首都圏の東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県を対象区域に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」を再発令する。実施期間は2月7日まで。あわせて、「基本的対処方針」を変更し、新型コロナウイルス関連の支援策の申請期限を延長する（7日）

●**東京都トラック協会**、緊急事態宣言の再発令に伴う協会本部の対応を決定する。会員事業者へ改めて感染拡大防止策を呼びかけるとともに、役職員の時差出勤の実施などを行う（12日）

●**政府**、「緊急事態宣言」の対象区域に栃木県、中京圏（愛知県、岐阜県）、関西圏（大阪府、京都府、兵庫県）、福岡県を追加し、11都府県とする（13日）

●**金融庁**、自動車損害賠償責任保険審議会を開催し、令和3年度契約の基準料率を全車種平均で6・7％引き下げることを決める。営業用普通貨物車で最大積載量2㌧超の場合、2年契約で7・9％引き下げとなる（18日）

●**東ト協**、予定していた理事会の開催を見合わせ、Web会議（Zoom）で浅井隆会長の年頭あいさつを配信する。「コロナウイルスによってもたらされたこの危機を乗り越え、『会員重視の協会』『会員のための協会』の実現に向けて取り組む」と新年の決意を述べる（26日）

●**国交省**、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正を公布・施行。雪道走行時における冬用タイヤの安全性確認の実施を義務付ける（26日）

我々は想いや願いをお届けするプロ集団です
～荷主様の祝賀会、ホテル等の大きな会場へのお祝い花から、突然のご供花まで～
東京都トラック協会会員様特典
東京都23区及び、多摩地区一部地域のお届に関しましては単価5,000円（税別）以上のご利用で
会員様特別割引をさせていただきます。
株式会社 2一花園
YOUKAEN
お問い合わせ先 担当・法人営業部
TEL．03-3706-4187
http://biz.youkaen.com

季節感を各地で楽しめるように

彷巷透話（ほうこうとうわ）　ルポライター　飛鳥井 恭司

今年の節分は、1897（明治30）年以来、124年ぶりに2月2日となったことが話題になった。節分は2月3日、その日は“豆まきの日”と思っている人が多いためだ。今年は、新型コロナウイルス感染症対策で、節分行事が縮小や中止となったため、日にちが変わっても影響はなかったのだろう。

節分が1日早まったのは、地球が太陽を一回りするのに365・2422日かかり、1年が365日ぴったりでないことが原因。来年から2月3日に戻り、2024（令和6）年まで続くが、2025（令和7）年には再び2月2日になるという。

この1年に11分14秒ずれる差をどうするかは、太陽の周りを地球が1公転する時間を基本単位とした太陽暦で、紀元前から課題であった。1年を365日として、4年に1度閏（うるう）年を入れるユリウス暦を作ったのが、ローマ皇帝のユリウス・カエサル（ジュリアス・シーザー）。ユリウスは、自分の生まれ月である7月をユリウスと改名したため、現在のジュライ（July）となっている。

ところが、ユリウス暦でもカバーしきれなかった差が、年々積み重なっていった。キリスト教で重要な行事である復活祭の日にちにズレが生じてしまうこととなり、新たな暦づくりが行われた。それがグレゴリオ暦で、カトリック教皇グレゴリオ13世が提唱した。

1582年にカトリック世界で採用されたが、すぐには浸透しなかった。宗教色を弱めることで、19世紀以降に多くの国で採用され、ほぼ世界共通となった。

生活の中にある季節感

一方で、日本における暦の歴史をみてみると、暦については、人々が自然の移り変わりを暦とする「自然暦」を使っていたようだ。“正式の暦はないが、春に耕し秋に収穫するを年紀とする”と魏志倭人伝に見られるように、自然暦による農耕が行われていた。

太陽・月・地球の運行の妙か

その後、中国から暦が入って、中国式の太陰太陽暦が推古天皇の時代から使われ、その後、天文、暦法、時間（漏刻）などを司る陰陽寮が設置され、暦法が整備され使用されることになる。この暦は、月の満ち欠け（朔望）を基準として日数を区切る（約29・530 59日）暦法の太陰暦と太陽暦を融合させた暦法。1か月の基準を月の周期的変化を基本単位とする。

だが、太陽暦と比べて年に10日ほどの差が出て、季節的なズレが生まれることから、3年に1度閏月を入れることで季節を調節している。これが江戸時代まで使われるが、幾度か改訂され、幕末の「天保暦」は世界で最も精度の高い太陰太陽暦といわれている。

この暦（旧暦）の特徴は「二十四節気」にある。二十四節気は1年を24に分け、その頃の季節を表す名称をつけたもの。1節気の長さはだいたい15日となり、2節気で約1か月となる。

二十四節気は、季節感が大切にされ、古代から江戸時代まで改訂されながら使い続けられてきた。その名称は大寒、春分、夏至、立秋など、江戸時代まで日常的に使われ生活の中に入り込んでいた。

中でも節分は、季節の変わり目をいう雑節で、季節を示す目印。そもそも節分とは二十四節気の立春・立夏・立秋・立冬の前日全てを指し、年に4回あったが、現代では冬から春の変わり目だけが残った格好となっている。

立春の前日が残ったのは、冬ごもりから春の芽吹きや生き物が活動を始めようとする気持ちが高揚し始めるからだとも、年の変わり目だからともいわれている。「立春や出世ののぞみ起こりけり（丸山章治）」は、立春と立身をかけてあるという。

江戸時代まで生活に入り込んでいた二十四節気だが、明治時代に入り太陽暦（新暦）が使われるようになると、それまでと少し勝手が違ってくる。年中行事や季節の節目に、日付の動きが出る場合があるからだ。

一番わかりやすいのが七夕。旧暦の7月7日が、新暦でも同じ日に固定されたため、梅雨が明けているかどうか微妙な現在の7月7日では、織姫・彦星の年に一度の逢瀬の場である天の川がなかなか見られない。

仲秋の名月（旧暦8月15日）も同様で、大寒・立春・春分・夏至・立秋などは、旧暦では日付が動いていたが、新暦では太陽の運行に基づいて決められるため、おおむね固定されている。

巣ごもり生活の中で、誘われてにわかに俳句をひねるため、季語辞典などで季語を探しながら、ゆったりとした気持ちで、各地での季節感を味わえる日が早くこないかと願うばかりだ。

あちこち見てある記

乗り越えゴール目指す
勾配率37%の急坂

“坂”からイメージされるものとして、困難や、乗り越えた先にあるゴールがあります。箱根駅伝の山上り5区の急坂、東京競馬場の最後の直線の急坂など、感動のゴールの前には困難な坂が立ちはだかるものです。

現在、新型感染症によって我々の置かれている状況がまさに“坂”ではないでしょうか。この困難を乗り越えてゴールがあると信じ、あともう少しの辛抱を続けていきましょう。

さて、現在の困難を表すような都内で最も急な坂は、東大和市湖畔の住宅街の中にあります。急な坂は、法律で決められた勾配率で判断することができ、このような道路標識（**写真右上**）を見たことがあるのではないでしょうか。

標識の数字は水平に100㍍進んだ場合の高低差で、この標識では100㍍進むと37㍍低くなります。これを角度にすると約20度。

実際にこの道路は自転車で通行できますが、上るのは非常に困難で、人の感じる勾配と実際の角度には開きがあることを体感できます（**写真**は坂下から撮影）。ちなみに、この坂の隣には車で通行できる勾配率28%の坂もあります。

東京都内の最大勾配率37%で急勾配の坂
住所：東大和市湖畔

ポケット

そうだったのか 医療と介護（第23回）

医療ライター　西 健悟

ひとりでも最期まで家で したたかな戦略と覚悟が

『おひとりさまの老後』の著者、上野千鶴子さんの最新刊『在宅ひとり死のススメ』（文春新書）には、ひとりでも家で最期まで過ごすための方法や考え方が書かれています。

上野さんは、非常に多くの関係者を取材しています。介護施設の経営者には、「あなたが要介護になったら、ご自分が経営しているこの施設でお世話を受けたいと思いますか？」と尋ねるそうで、たった一人を除き、答えは「ぎりぎりまで家にいたい」だったそうです（例外は富裕層向け老人ホームのオーナー）。

国が在宅での介護を進める目的は、コスト抑制の面が強いのですが、一方で、気ままに自宅で過ごしたいのも多くの人の本音でしょう。上野さんは「施設と病院が好きな年寄りはいない。これが現場を歩いた私の確信です」と断言しています。

ただ、認知症が進み、身の回りのことができなくなったら、家にいるのは無理、ましてや独り暮らしでは…と私も思ってきたし、有料老人ホームに早めに入居し、そこで関係を築いておくのも一つかなと考えていました。

でも、認知症でも家で何とかひとりで暮らす人を身近に見ていくうちに、介護保険サービスの知識をつけ、任意後見制度などを活用して事前に準備をしておけば、家にいられる可能性はかなり高められると感じてきました。

そこには、介護保険制度のスタートから20年が経ち、多くの人材とノウハウが生まれていることも強く関係しています。

上野さんは、「お家でひとりで死ねるか」という問いに「できます」と答えています。

家族がいてもできますが、いなくてもできます。独居でもハードルは越えられます。ガンなら楽勝。認知症でもOKといいます。

ただそれは、介護保険がしっかり使えてこそ。現在、国は高齢者の負担を増やしています。そうなれば、金がないから在宅サービスの利用を控えようという人が増え、「お家で死ぬまで」は実現できません。それは、在宅介護を推進してきた国の方針と根本的に矛盾します。

ずっと家にいるという自由を失わないためには、したたかな戦略と覚悟が求められるのかもしれません。

三丁目

2月半ばに雨が降り、久しぶりに湿ったが、地震にも見舞われ、自然の脅威を体験するハメになった。関東地方においては驚くほどではなかったが、やはり怖かった◆自然災害はいつやってくるかわからない。その恐ろしさがある。日本は美しい自然環境に恵まれて四季もある。だが、一旦崩れると人の手にあまる◆東北地方は、今回の地震とコロナで二重の苦しみを味わい、心身の疲労蓄積が心配だ。報道によれば、飲食店の時短要請が終了し、これから営業再開という矢先の事態で、筆舌に尽くしがたい悔しさがあったと聞く。「コロナより地震の方が怖い」という人もいた◆今回の地震で「津波の発生はない」と報道されたが、これはスーパーコンピューターの予測によるものだった、そうである。いわゆる「スパコン」と称される世界一速いコンピューターが計測したのだ。改めて世の中の進歩に驚く◆人間の力は自然には勝てないが、英知により自然の力を利用することはできる。あまり出しゃばらずに上手に利用できるのではないか。多くの恵みを与えてくれる自然の力は偉大だ。