

ともに進み、夢をかたちに。

1966 東ト協 50年史 2016

東ト協 50年史

1966—ともに進み、夢をかたちに。—2016

東ト協創立50周年記念式典

平成28年10月12日 帝国ホテルにて東ト協創立50周年 記念式典を開催



記念式典スタート



式辞／東京都トラック協会 千原 武美 会長



開式の辞／東京都トラック協会 江森 東 副会長

課題と夢に挑み続けた

監督官庁より表彰状を授与される



国土交通省関東運輸局長より

警視庁交通部 参事官より

協会運営に尽力された方々の代表表彰



永年在任役員表彰／福本 勝由氏

退任役員・特別表彰／中西 英一郎氏

永年勤続支部職員表彰／志島 春子氏

永年勤続本部職員表彰／遠藤 啓二氏

ご来賓の皆様からご祝辞を頂戴



国土交通省関東運輸局 持永 秀毅 局長



東京都都市整備局 邊見 隆士 局長



警視庁交通部 三藤 晋也 参事官



全日本トラック協会 星野 良三 会長

半世紀を振り返る



熱気につつまれた会場風景



厳粛な雰囲気の中か式典は進行



閉幕にあたり協会旗・支部旗が退場



閉式の辞／東京都トラック協会 鈴木 健之 副会長

1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995

昭和41年10月



「東京陸上運輸協会」の創立総会

昭和47年9月



東ト協のシンボルマーク制定

昭和58年10月



東京都トラック総合会館竣工

平成5年4月



「東ト協災害救助物資備蓄倉庫」が供用を開始

平成7年1月



阪神・淡路大震災で緊急救援物資輸送

平成9年2月



事故防止大会で「安全第一元年」宣言

東ト協創立50周年記念 祝賀会

全支部の仲間たちが一堂に会し絆を強めた祝賀会



開宴挨拶/東京都トラック協会 鈴木 一末 副会長



主催者代表の挨拶/東京都トラック協会 千原 武美 会長

ご来賓の皆様からご祝辞を頂戴



丸川 珠代 東京オリンピック・パラリンピック担当大臣



石原 伸晃 経済再生担当大臣



下村 博文 自民党東京都支部連合会 会長



高島 直樹 自民党東京都支部連合会 幹事長



中嶋 義雄 都議会公明党議員団長



松原 仁 民進党東京都支部連合会 会長

使命感と情熱で築き上げた

ご来賓の方々よりご祝辞を頂戴



石井 啓一 国土交通大臣



小池 百合子 東京都知事



国土交通大臣との歓談



都知事との歓談

社会との共生の歴史を再認識



鏡開きに盛り上がる会場



全ト協 星野会長による乾杯の発声で全員唱和

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

平成9年10月



「物流経営士課程」スタート

平成11年8月



石原慎太郎東京都知事が「ディーゼル車NO作戦」開始宣言

平成15年7月



東京 MX テレビでPR

平成15年9月



中西会長が石原東京都知事にディーゼル車規制について要望

平成17年11月



軽油価格高騰・経営危機突破大集会

平成18年6月



グリーン・エコプロジェクトを推進



和やかながらも広がる感動



輝く未来に思いを込めた三本締め



会場に彩りをそえた支部旗



閉宴挨拶/東京都トラック協会 佐久間 恒好 副会長

盛り上がる談笑と拍手に

込められたさらなる団結の決意



仲間と歩んだ半世紀を語り、誓いも新たに



50年の歩みをまとめた記念映像を上映



お開き口であいさつを交わす執行部



さらなる夢の実現へのスタート

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

平成18年10月



「トラックの日」の本部イベント

平成23年3月



東日本大震災

平成25年4月



「一般社団法人」としてスタート

平成26年10月



国連で「グリーン・エコプロジェクト」が紹介され、NHKニュースで報道

平成27年4月



公認支部発足式

平成28年10月



「トラックフェスタ TOKYO 2016」

東ト協創立50周年記念式典・祝賀会 写真で見る50年(下段)	2
発行のあいさつ 一般社団法人 東京都トラック協会会長 千原 武美	10
祝 辞	
国土交通大臣 石井 啓一	12
東京都知事 小池 百合子	13
関東運輸局長 持永 秀毅	14
警視庁交通部長 山本 仁	15
東京労働局長 渡延 忠	16
公益社団法人 全日本トラック協会会長 星野 良三	17
第 1 部： バブル経済崩壊から今日までの苦闘と再生の20年	19
平成8～10年 体制を強化して不況克服に挑む	20
1) 創立30周年を迎え、浅井時郎会長体制が充実	
2) 次代を担う人材養成「物流経営士課程」開講	
3) 戦後最大の不況、不況対策を実施	
4) 業界を挙げて事故防止大会	
5) 早くから環境対策を重視	
平成11～16年 環境対策に取り組み、社会との共生を図る	30
1) 石原都政のディーゼル車規制に正面から取り組む	
2) 第4代会長に中西英一郎氏就任	
3) 中小事業者の世代交代と、不況感で退会者増える	
4) 広報活動の強化	
平成17～22年 コスト高による経営の危機打開に奔走	40
1) 軽油価格の高騰対策	
2) 星野良三氏が会長に就任。「実運送」重視を鮮明に	
3) ドライブレコーダーの装着促進	
4) グリーン・エコプロジェクトを推進	
5) 計数感覚による原価管理を 原価計算ソフトの活用で	
平成23～28年 「会員・支部重視」の深度化、そして協会改革へ	56
1) 東日本大震災、その時トラックが立ち上がった	
2) 第6代会長に大高一夫氏就任	
3) 政権交代に伴う政策変遷への対応	
4) 業界課題の打開へ積極的にアプローチ	
5) 安全・環境対策、新たなステージへ	
6) 一般社団法人へ移行、本部・支部を一体化	
7) 第7代会長に千原武美氏就任	

第 2 部： 東ト協創立から諸課題の解決に力を注いだ30年	69
創立期 昭和41～50年 業界再生へのスタート 創立前期、東京都トラック協会の発足、協会活動の開始	70
低成長期 昭和51～54年 活動基盤の整備へ 低成長時代、交付金制度の創設へ、交付金事業がスタート	73
安定成長期 昭和55～62年 協会事業のさらなる拡大 進展する交付金事業、交通遺児等助成財団の設立、人材養成事業の開始、緊急物資輸送を実施、経営環境をめぐって	76
充実期 昭和63年～平成3年 業界の一大転換期 内外ともに激動の時代へ、事業環境が大変化、中・長期構想の策定、人材養成事業の新展開	79
変革期 平成4～8年 時代への対応が進む 構造改革の時代、環境問題への対応、浅井新体制のスタート、不況対策の実施、活発な国際交流、葛西物流施設・緊急物資輸送基地、人材養成事業の改革	82
第 3 部： 支部の活動	87
千代田支部(88)／中央支部(89)／港支部(90)／品川支部(91)／大田支部(92)／渋谷支部(93)／世田谷支部(94)／目黒支部(95)／新宿支部(96)／中野支部(97)／杉並支部(98)／文京支部(99)／豊島支部(100)／板橋支部(101)／練馬支部(102)／北支部(103)／台東支部(104)／深川支部(105)／城東支部(106)／墨田支部(107)／江戸川支部(108)／葛飾支部(109)／荒川支部(110)／足立支部(111)／多摩支部(112)	
役員	114
役員任期表	122
常任委員会正副委員長	124
専門部会正副部会長	124
常任委員会・歴代委員長	126
退任役員	127
叙勲・褒章・大臣表彰	133
組 織	
東ト協機構図・事務局組織図	139
支部・関係団体等	140
年 表	141
編集後記	171

● 発刊のあいさつ



一般社団法人 東京都トラック協会

会長 千原 武美

一般社団法人東京都トラック協会は昭和41年10月、都内のトラック運送事業者12団体を一本化し、「東京陸上運輸協会」として発足、平成28年10月、創立50周年を迎えました。

創立から10年間は、12団体の親睦・融和、会員の結束、支部執行体制の確立、本部運営組織の充実など、協会としての体制を固め、その後の10年では、運輸事業振興助成交付金制度を活用して、各種施設を整備するとともに、交通事故防止対策や人材養成事業などを展開し、基盤固めを行ってまいりました。

その後も、排ガス規制への対応をはじめとする環境対策や燃料高騰問題など、幾多の試練を乗り越え、今日を迎えるに至りました。

平成25年4月には、新公益法人制度に対応

し「一般社団法人東京都トラック協会」として再スタートするとともに、25支部の公認化・内部化に向けての準備を進め、平成27年4月には、公認支部発足式を行い、さらなる協会組織の充実を図っております。

いつの時代においても、運賃水準の低下、ドライバー不足など、様々な課題がありますが、私共は、国民生活及び産業活動のライフラインを担っているという社会的使命を、片時も忘れることなく前進してまいりました。

先の東日本大震災では、いち早く「緊急輸送対策本部」を設置して、救援物資の輸送に当たり、被災者救援活動の一翼を担うことができました。また、昨年4月に発生した熊本地震においても、会員が一丸となって被災地

支援に努めたところです。

50年にわたる地道な努力の結果、日常生活における物流の主役として、また、災害発生時には頼りになるトラック運送事業・トラック協会として、今日の揺るぎない地位が築かれたものと思います。

この陰には、永年にわたりご尽力された方々、先達のお力があることを忘れることはできません。改めて感謝申し上げます。

私共業界を取り巻く環境は、規制緩和による価格破壊、ドライバー不足、労働時間短縮への対応、環境問題、事故防止の対策など、依然として難問・課題が山積しておりますが、引き続き、関係機関のご理解、ご支援のもと、会員が一致結束して英知を集め、新たな時代

を歩んでいかなければなりません。

公共の福祉に寄与、貨物自動車運送事業の社会的地位の向上——という基本理念のもと、活力に満ちた活動を展開し、次の50年に向けて、夢を形にできるよう、全力を尽くしてまいり所存です。

今後とも、関係の皆様方の一層のご指導とご支援をお願い申し上げます。

このたび、創立50周年を記念して、協会50年の足跡をまとめました。本書が、次代を担う方々にとって、将来を見据える羅針盤となれば幸いです。

終わりに、本書発刊にあたり、ご尽力いただいた編集委員の皆様をはじめ、関係各位に対し深甚なる謝意を表します。

● 祝辞



国土交通大臣

石井 啓一

一般社団法人東京都トラック協会が、創立50周年という記念すべき年を迎えられましたことに、心よりお祝い申し上げます。

貴協会は、昭和41年の設立以降、昭和45年に法人格を取得し、今日では3千3百社を超える会員を擁する組織に発展いたしました。

これもひとえに、半世紀にわたる関係者の皆様方のご努力の賜物であり、敬意を表する次第です。

トラック運送事業は、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして極めて重要な産業ですが、現在、地球温暖化等の環境問題、積載効率の低下やドライバー不足などの課題に直面しています。

このような中、貴協会は、利用者のサービス向上対策、事業者の経営基盤向上対策、環境対策等、トラック輸送産業の健全な発展のため、多岐にわたる事業に積極的に取り組まれています。中でも、平成18年に開始された「グリーン・エコプロジェクト」は、環境保全に効果の高い優れた取り組みであることから、平成27年、貴協会を、交通関係環境保全優良団体として表彰させていただいた

ところでした。また、東日本大震災を始め、昨年の熊本地震などの大規模災害が発生した際には、救援物資の輸送にご尽力いただくなど、輸送機関としての社会的使命を果たしていただいていることに、改めて感謝申し上げます。

国土交通省では、昨年を「生産性革命元年」と位置付け、物流分野においては、物流を大幅に効率化・高度化する「物流生産性革命」を推進していきます。また、長時間労働を是正し、魅力あるトラック運送業界としていくため、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を通じ、ドライバーの労働環境改善にも取り組んでいます。

貴協会には、これらの施策に対するご理解、ご協力をお願いするとともに、業界の更なる発展に向けて、引き続きご活躍いただくことを期待しております。

結びに、貴協会並びに会員各位のご繁栄を心から祈念いたしまして、お祝いの言葉といたします。

● 祝辞



東京都知事

小池 百合子

一般社団法人東京都トラック協会の創立50周年を心からお祝い申し上げます。

貴協会は、昭和41年10月の創設以来、変化する社会経済情勢に対応しながら、東京の産業・経済、そして都民生活を支える原動力として、様々な活動を展開してこられました。

日本が元気になるためには、日本経済のエンジン役を担う東京が元気にならなければなりません。そして、その経済の血液ともいえる物流を支えているのが、まさしく貴協会であり、会員の皆様方です。日頃からのご尽力に、深く敬意を表します。

さて、昨年は熊本地震をはじめ日本各地で大規模な自然災害が発生しました。首都直下地震の発生も危惧される中、都民の安全・安心の確保は喫緊の課題です。貴協会には、これまで、災害時における車両供給契約や物資の輸送に係る協定のもと、被災地への救援物資の輸送などにご協力いただいておりますことに、改めて感謝申し上げます。都は、建物の耐震化、不燃化、さら

には緊急時の円滑な交通の確保に向けた無電柱化など、災害対策に全力を尽くしてまいりますので、今後とも貴協会のご協力をお願い申し上げます。

環境にやさしい都市づくりも重要な課題です。私は、東京をクリーンで低炭素、そして持続可能な成長を実現する都市として発展させていきたいと考えております。こうした中、環境への高い意識のもと、グリーン・エコプロジェクト事業を積極的に推進されている貴協会は、たいへん心強い存在です。

3年後に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会は、持続可能が重要なキーワードです。皆様と一緒に、ぜひともこの東京大会を成功に導き、そして環境先進都市・東京を実現させていきたいと思っております。

結びに、貴協会の益々の御発展並びに会員の皆様の御健勝を心からお祈りいたしまして、お祝いの言葉とさせていただきます。

● 祝辞



関東運輸局長

持永 秀毅

一般社団法人東京都トラック協会が創立50周年を迎えられましたことを心からお祝い申し上げます。

貴協会におかれましては、永きにわたり我が国トラック業界の牽引役として、トラック業界や物流業界の発展はもとより、国民生活の向上と我が国経済の成長に多大な貢献をしてこられました。

創立以来幾多の経済・社会情勢の変化の中で、トラック業界の中核として、公共輸送機関としての使命並びに業界の基盤強化と社会的地位の向上のため積極的に事業活動を展開され、大きな成果を挙げられました。

貴協会は、輸送サービスの向上や交通事故防止活動などの積極的な取り組みの他、一昨年、国土交通大臣表彰を受賞した「グリーン・エコプロジェクト」など、意欲的な取組を進めていただきトラック事業の地位の向上を図ってこられました。

また、東日本大震災や熊本地震などの災害時には、被災地への緊急物資の輸送などを通じて、被災地の復興・支援に貢献していただきました。

これらは、貴協会並びに会員の皆様の創意工夫

と真摯なご努力の賜であり、心から敬意を表する次第であります。

トラック事業は、我が国の経済と暮らしを支えるライフラインではありますが、今日のトラック事業を取り巻く環境は大変厳しく、課題は山積しております。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、経済活動が活発化していくことを考えますと、首都圏の物流を支える貴協会への期待は一層大きいものがございます。

貴協会が今後ともその重責を果たせるよう、できる限り支援してまいりますとともに、これまで培ってこられた英知と実績を生かし、トラック事業をめぐる様々な課題を克服し、今後ともトラック事業の健全な発展と輸送の安全の確保にご尽力賜りますようお願い申し上げます。

結びに、一般社団法人東京都トラック協会のさらなるご発展並びに会員の皆様のご健勝とご活躍を祈念いたしまして、お祝いの言葉とさせていただきます。

● 祝辞



警視庁交通部長

山本 仁

一般社団法人東京都トラック協会の創立50周年にあたり、心からお祝い申し上げます。

貴協会は、昭和41年10月に都内12のトラック運送事業者団体を統合し、事業の近代化、利用者のサービス向上、管理者・運転者の交通安全意識の普及啓蒙等を目的として創立され、爾来50年の永きにわたり、時代の変遷の中で幾多の困難を克服し、年々着実に発展を遂げられてこられました。

これも、ひとえに歴代の役員並びに会員の方々のたゆまぬ御努力のたまものであり、深く敬意を表する次第であります。

この50年間で、自動車交通はめざましい発展を遂げ、自動車の性能の向上や道路環境の整備が進み、都内の交通事故死者数も、平成27年は、ピーク時の7分の1に当たる、戦後最少の161人にまで減少しました。

しかしながら、近年は、交通事故における致死率の高い高齢者の人口が増加していることなどを背景として、交通事故死者数が減りにくい状況が続いており、今以上に交通事故防止の効果を上げ

るためには、官民一体となった取組により、都民の交通安全意識の更なる向上を図ることが必要不可欠であります。

かかる情勢下において、警視庁といたしましては、広く都民に交通安全意識の普及・浸透を図るため、総合的な交通対策に全力をあげて取り組んでいるところでありますが、その実現に向けてはひとり警察の力だけでは限界があり、すべての人々がその重要性を認識し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践することが大切であります。

貴協会におかれましては、今日まで、傘下事業所に対する交通安全思想の普及啓蒙に努められるとともに、一斉街頭指導活動や地域の交通安全教室への積極的な参加など、交通安全意識の高揚に多大の貢献をされてこられました。

どうか、今後とも、この記念すべき年を契機として、これまで培われてきた豊かな知識と経験を生かし、交通事故の防止と交通安全意識の普及・浸透に一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。記念誌発刊によせてのお祝いの言葉といたします。

● 祝辞



東京労働局長

渡延 忠

一般社団法人東京都トラック協会が創立50周年を迎えられるに当たり、一言お祝いを申し上げます。

貴協会は、昭和41年10月25日、都内トラック関係12団体の統合により3,682社の会員を集めて設立されて以来、業界の近代化、トラック輸送に厳しく要求される輸送サービスの向上、交通安全の取組、CO₂削減等環境への取組、災害発生時の緊急輸送体制の整備などの活動を展開してトラック輸送産業の健全な発展に努められ、更には、労働者の労働時間の短縮や労働災害の防止に関する事業を始めとして、定期健康診断の促進支援、東ト協健康相談窓口の設置などの各種事業を展開され、記念すべき50周年を迎えられましたことは、まことに意義深いものがあります。

我が国経済の景気は、弱さも見られますが、緩やかな回復基調が続いています。先行きにつきましても、雇用・所得環境の改善が続かなかで、各種政策の効果もあって、緩やかな回復に向かうことが期待されていますが、アジア新興国等の景気が下振れしていること、英国のEU離脱問題など海外経済の不

確実性が高まっていることに留意する必要があります。

このような情勢の下で、内閣の掲げる一億総活躍社会の実現に向けて、労働行政の分野では、働き方改革の推進を最大の課題として、長時間労働の抑制、労働災害防止、メンタルヘルス等労働者の健康確保、最低賃金制度の適切な運営、迅速な労災補償に取り組んでおります。また、若者の活躍促進、高齢者・障害者の雇用支援、労働者派遣事業の適正な運営の確保、女性活躍の推進、ハラスメント対策、パートタイム労働対策などが重要な課題となっています。

貴協会におかれましては、今後においても業界に対する指導力を遺憾なく発揮され、官民挙げてこれら諸課題に対処するに当たって、従来にも増しての取組をいただきますようお願い申し上げます。

結びに、トラック業界のますますの御発展と貴協会及び会員各位のご繁栄を心から祈念しまして、お祝いの言葉といたします。

● 祝辞



公益社団法人 全日本トラック協会

会長 星野 良三

一般社団法人東京都トラック協会が、今年で50周年を迎えられましたことを心よりお喜び申し上げます。そして、この機会に半世紀にわたる貴協会の歴史を取りまとめた「50年史」を発刊されますことは、誠に意義深いことでもあります。

貴協会は、昭和41年10月に都内の関係12団体を一本化し創立され、全国でも有数の会員事業者数を誇るほか、他協会に先駆けてディーゼル車規制に対する対応をはじめとした様々な取り組みを実施し、トラック運送業界の発展に大きく寄与され、多大な成果を挙げてこられました。これもひとえに、歴代の会長、役員、会員の皆様のご努力と千原会長をはじめとした会員の皆様の並々なご尽力の賜物と心から敬意を表する次第であります。

今日のトラック運送業界は、国民の暮らしや産業活動を支えるライフラインとして、経済活動や国民生活に不可欠な存在となっております。その一方で、業界を取り巻く環境はドライ

バー不足、長時間労働、安全対策や環境対策等の社会的規制の強化など多くの課題を抱えており、依然として厳しい状況下にあります。

全日本トラック協会としては、喫緊の課題である人材確保対策や労働時間の抑制と適正運賃収受をはじめとした取引環境の改善に向けて尽力してまいります。貴協会におかれましても、この歴史ある50周年を節目として、全日本トラック協会と連携協調し、トラック運送業界をめぐる諸課題への対応並びに業界の更なる発展にご尽力いただきたいと存じます。

最後に、貴協会の今後ますますのご発展と千原会長をはじめ役員、傘下の会員事業者各位のご繁栄を衷心より祈念申し上げ、お祝いの言葉といたします。

第1部

バブル経済崩壊から今日
までの苦闘と再生の20年

平成8～28年

平成8～10年(1996～1998年)

体制を強化して不況克服に挑む



浅井時郎 第3代会長

東京都トラック協会は平成8(1996)年10月に創立30周年を迎え、21世紀への橋渡しとなる時代のスタートを切った。業界を取り巻く事業環境は許認可事業から実質自由化が進み、さらなる自由化を求める世界的な潮流もあり、政

府は8年3月に規制緩和推進計画を閣議決定した。いわゆる護送船団方式から自由市場方式への流れが加速し、規制緩和の流れが一層強まった。21世紀を迎える架け橋は、そうした潮流を乗り越えるものが求められた。

1) 創立30周年を迎え、浅井時郎会長体制が充実

● 東ト協を取り巻く環境

平成8年の日本経済は、前年の阪神・淡路大震災、円高などがありながら実質2.7%の経済成長となり、翌9年も2.7%と順調に推移した。しかし、景況実感としては「景気が底を打ったといわれながら依然回復の動きが弱い」という不況感が漂うものであった。

9年4月から橋本龍太郎内閣は、財政再建を目的に消費税率を3%から5%に引き上げ、公的年金保険料の引き上げや医療費の患者負担引き上げなどで、家計に9兆円の負担増をかけるなどのデフレ政策を実施した。

また、タイでのパーツの下落を契機に国際的通貨危機が発生。国内では大手銀行の一つである北海道拓殖銀行の経営破綻、山一証券の自主廃業などがあり、9年末から10年初めにかけて、クレジットクランチ(信用収縮)

がおきたといわれる。

金融機関の融資に対する審査基準強化や「貸し渋り」などが社会問題となった。貸し渋りに対して政府は、「中小企業等貸し渋り対策要綱」を10年8月に閣議決定し、中小企業の信用収縮策をとった。

さらに、輸出の減少や秋からの金融危機による投資の落ち込みなどで、日本経済は実質GDPマイナス1.5%の戦後最悪といわれるマイナス成長に陥った。

消費者心理は、7年に調査した「1年後の物価は上がる」から、「変わらないとか下がると思う人」が増加し、全体では「上がらないと考える人」が増加し、10年はその後の日本経済を悩ますデフレ突入の年となった。

トラック ミニ情報

「失われた10年／20年①」

「失われた10年／20年」は日本経済の低迷を指す言葉として使われた。「10年」は昭和が終わり平成に入った1991年からの10年で、その後も低迷が続き「20年」ともいわれるようになった。バブルの崩壊後に需要が減退して慢性的な需要不足に陥り、経済成長が失速し、60年代の10%、70年代の4.4%、80年代の4.4%から90年代は1.1%に急減した。

トラック ミニ情報

「失われた10年／20年②」

「失われた10年」といわれたが、2002年を底に立ち直ったかに見えた日本経済が、2007年のアメリカのサブプライムローン問題、翌年のリーマンショックで世界的な金融危機を契機に失速。08年度がマイナス3.7%、09年度がマイナス2.0%と2年度続けて実質経済成長率が落ち込んだ。

● 浅井色鮮明の体制に

東京都トラック協会は8年5月24日、通常総会で浅井時郎会長を再選した。2期目を迎えた浅井会長は、副会長人事について「自前の人事は何点かと聞かれたら、80点以上と答える」と合格点以上のものとし、浅井色の強い施策を遂行できる体制を固めた。

浅井色はハードからソフトへの移行ともいえる。東ト協は運輸事業振興助成交付金制度を活用し、東京都トラック総合会館、葛西物流施設をはじめとしたハード面の充実を図り、活動拠点の基盤を整備してきた。

浅井会長は6年に就任し、前執行部から会長職を引き継ぎ、「これまでは財団設立、会館という施設建設の運営であったが、これからは内政面の充実を図る」方向にかじ取りを変化させた。7年度の事業計画について「私なりの考え、方針によって策定」したとし、①時代の流れに適合した施策の適時適切な実施②ボトムアップの理念による協会運営③会員事業者本位の施策展開——と

浅井色を打ち出していった。

2期目の浅井会長は、業界のあり方が問われており、協会の使命も変わらざるを得ないとの認識を改めて示した。業界の様々な懸案の解決なしには、協会として21世紀を迎えられないのではないかとし、「21世紀まであと5年。今期は来世紀へ向かう第一歩として業界の抱える懸案処理元年であり、21世紀へのブリッジを架ける基礎を作る」と執行部の役割を位置付けた。

解決すべき問題は①軽油価格②労働時間の短縮③葛西の物流施設整備——であり、トラック協会が社会との共生を図りながら対応していくことになった。

8年4月1日、ボトムアップの協会運営を制度面から支えるため東ト協本部組織を変更し、支部からの意見聞く窓口、として「支部連絡部」を新設した。

また、会長の諮問機関として「東ト協政策懇談会」を設置。21世紀へ向けてトラック運送業界や東ト協の政策、重要課題などへの対処について学識経験者・専門



創立30周年記念式典

家から意見を聞き、それを協会運営に活かしていくシステムを構築した。メンバーはテーマごとに構成し、初会合は8年9月に「葛西物流施設」をテーマに開催された。9年4月に「東ト協葛西物流拠点・緊急輸送センター整備のあり方について」を提言。浅井会長はこの提言を受け、東ト協物流施設建設検討委員会で検討することを決めた。

● 21世紀への架け橋「30周年式典」

「東ト協創立30周年記念式典・祝賀会」は8年11月7日に東京都千代田区麹町の東條会館で開催され、政界、官界、業界などから800人が出席した。浅井会長は、「中

小トラック事業者にとって極めて厳しい時代になっており、協会の役割も大きな変革期を迎えている。21世紀を見据え、時代の流れに対応した目的を創設し、社会との共生に努めながら新しい東ト協のポリシーの確立に向かって21世紀への橋渡しをする」協会運営を目指す姿勢を鮮明にした。

トラック運送業界を取り巻く環境の大きな変化で、東ト協に求められる役割にも見直しが迫られ、浅井会長は「許認可に守られた業界、ではなくなったことを「規制緩和が実施され、護送船団方式だけでなく水先案内人もはずせという状況になった」と端的に示した。

これまでトラック協会の大きな役割は、監督官庁(主

に運輸省)の通達や指導を業界・会員事業者へ徹底することや、行政官庁への会員事業者の許認可手続き支援であった。それが物流2法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)施行による運賃の許可制から届出制への移行をはじめとする規制緩和の進展で、そのような役割のウエートが低下した。

その一方で消費者・利用者に直接向かい合う機会が増え、協会・業界に対する社会的役割や責任の要請、多様化する消費者ニーズへの対応など、中小事業者の企業努力を超えるような要求に応えなければならないという課題が登場した。経済情勢に対応し業界が生き残るために、リストラクチャリングを進め事業の維持継続を図らなければならないようになった。そのためには公正な競争の上に立って、モラルの向上を図り、良質な輸送商品の提供と適正運賃収受が肝要となったのである。

● 浅井会長、全ト協会長に就任

浅井時郎会長は9年6月25日、全日本トラック協会会長に選任された。東ト協からの会長就任は初めてで、全ト協会長としては9代目、事業者の会長としては4人目。浅井会長はすでに6月13日に全国トラック交通共済協同組合連合会(交協連)会長に選任されており、公益、経済両全国団体の長としてリーダーシップをとることになる。東ト協は浅井会長の全ト協会長就任を受けて9年6月27日、中西英一郎副会長を会長代行に決めた。

● 全国初の女性副会長が誕生

浅井時郎会長は10年5月の通常総会で会長に三選され、3期目に入った。新執行部には、全国のトラック協会で初めての女性副会長を誕生させた。2期目の浅井会長は「20世紀から21世紀へのブリッジ」の役割を強調して

いたが、3期目は新しい世界への橋渡しとして「社会経済の著しい変化に適切に対応して新しい時代を先取り」する協会運営を目指していく。

浅井会長は、規制緩和による競争激化が進むなど、業界も大きく変わっていくとみていた。それを個々の企業が受け止めなければならない中で、協会はいかにあるべきかを探った。これまでよりも一層「会員を主体とした協会運営を行う」という観点のもと、運輸業界全体のためにはどうするかという方針で進め、トラック運送業界が社会との共生を図るためには、業界を挙げて安全と環境問題に取り組むものとした。

● 軽油価格問題

軽油価格問題は、ガソリン価格の内外価格差が発端となった。海外に比べて著しく高いガソリンは、昭和61年に施行された特定石油製品輸入暫定措置法(特石法)のためと指摘された。それが価格硬直の原因として批判され、特石法は8年3月に廃止された。

石油元売りは、同法廃止後の輸入自由化によってガソリン価格を国際価格体系にする一方、軽油や灯油などの中間留分の値上げを図ろうとし、石油販売業界からトラック業界に対して「画一的な文章で1リットル3円の値上げを示唆するような文書」を届けるなど、値上げ攻勢をかけた。トラック業界では軽油価格が1リットル1円値上がりすると全体で157億円の負担増となり、コストアップに直結するとして反発。「特石法廃止が軽油価格値上げの理由にはならない。両者は因果関係がない」と、軽油の一方的な値上げに反対した。

東ト協は関東トラック協会とともに、8年2月13日に東京都議会に軽油の適正価格による安定供給を求める要望書を提出した。都議会は、これを受けて3月28日に



記者団の質問に回答する東ト協正副会長(中央が浅井会長)

トラック ミニ情報

特石法

原油の海外依存のため資源国の動向や海外石油市場の不安定な要因等に左右されず安定的に石油の確保供給を図るため施行された。同法で特定石油製品(ガソリン、灯油、軽油)輸入は事実上の国内石油精製事業者限定となった。ガソリン価格が海外に比べ著しく高いのは同法のためとされ緩和措置が求められた。同法廃止により軽油の製品輸入は自由化した。

業界の主張に沿った「石油製品の安定供給に関する意見書」を採択し、総理大臣はじめ関係各省庁大臣に提出した。また、8年5月24日の通常総会で「特石法廃止に伴う軽油値上げ断固反対」の決議を満場一致で採択。決議文を通産省資源エネルギー庁長官、運輸大臣、関東運輸局長、東京陸運支局長、石油連盟会長、全国石油商業組合連合会会長に手渡し、業界の要望に理解と協力を求めた。トラック運送業界は石油連盟会長と会談、運輸大臣や通産大臣への指導要請など活動を活性化させ、軽油価格問題を鎮静化させた。

● 労働時間短縮への施策推進

9年4月から労働時間が週40時間に短縮されることになった。時短は労働者のゆとりある生活の実現や健康リスク問題への対応を目的としたものだが、外圧も見逃せない。貿易黒字を続ける日本に対して「日本は働き過ぎ、との国際的批判があり、昭和61年の前川レポートで「欧米先進国並みの年間労働時間の実現」を求めている。

こうしたことを受けて62年に労働基準法が改正され、1週48時間から1週40時間・1日8時間と法定労働時間短縮が決まり、平成9年4月の完全実施に向け段階的に移行することが決められた。そして、平成4年「労働時間短縮の促進に関する臨時措置法」(時短促進法)が制定され、企業は時短の目標達成に向けて集中的に取り組むことが求められた。

トラック業界では、セミナーや研修会などを開催し、時短に向けての取り組みを進めた。しかし、中小事業者が大半のトラック運送業界では、人件費アップにつながる時短への取り組みが進まなかった。7年時点でトラック運送業界での所定内労働時間が週44時間制は9割を超えて達成していたが、40時間制は大手企業を中心とし

て2割強が実施しているだけであった。そのため時短実施時期の延長を求める声があった。

東ト協では7年に「労働時間短縮推進委員会」(時短推進委員会)を設置し、時短実現は難しいとの業界の声にも対応しながら「順法精神」でいく方針を確認した。実現に向けて事業者をバックアップしながら強い精神で進めるとの方針で、研修会、セミナーの開催などを行うとともに、行政側が進める時短相談会・時短奨励金相談会開催なども広報して、事業者への便宜を図った。

また、全会員事業者を対象に週40時間労働制へどのように対応しているかのアンケートを実施し、問題点を洗い出すことにした。同時に、中小事業者にとって時短が厳しい実情も踏まえて、時短実施に伴っては「未達成事業者に対してもすぐに罰則を適用するのではなく、1、2年の間は行政指導が望ましい」との要望も進めることにした。こうした要望から、9年4月から2年間を未達成事業者に対して罰則を適用しない指導期間とするなどの措置が決まった。

● 時短相談サービスの開始

東ト協は、10年6月から週40時間労働制実施に向けた時短相談サービスを開始した。所定内労働時間を週40時間以下にする取り組みを検討している事業者を対象に、個人面談方式で専門の相談員が対応した。この「時短相談サービス」が、時短支援センター東京都支部(東京労働基準局労働時間課監修)の『時短かわら版』42号で紹介された。また、労働省の雇用調整助成金活用を呼びかけ、行政の協力により説明会などを実施した。

● 最低資本金制度をクリア

改正商法および有限会社法によって、8年4月1日から、最低資本金が株式会社は1千万円、有限会社は300万円とされた。それに満たない事業者は「みなし解散」の対象となったが、東ト協の全会員事業者は8年3月までに必要な手続きを終え、許認可等の失効問題はなくなった。

最低資本金を定めた商法の改正は2年に成立した。「みなし解散」となった場合、復活規定はあるが、トラック運送事業については、事業の許認可が失効する問題があるため、東ト協は最低資本金制度を広報し、また研修会を開催し、達成期間までに必要な手続きを取るよう呼びかけた。



時短講習会では労働時間短縮のための具体策を説明

2) 次代を担う人材養成「物流経営士課程」開講

● 改革構想で新たな段階へ

東京都トラック協会は、人材養成事業が10年目を迎えたことを機に、同事業の抜本的な見直しを行い、平成7年にまとめた改革構想に基づき新たな段階に移行した。同事業は「業界百年の計たる人材養成事業」として、東京都トラック総合会館(東ト総合会館)完成後のポスト会館事業の重要施策として位置付けられ、将来の物流を担う事業経営者の育成を構想して、昭和59年に研修事業をスタートさせた。その後、経営トップ・幹部から新入社員まで、また、壮年部・青年部・婦人部(当時)と世代や特性に応じた研修を専門的に実施するため、2年に東京都トラック運送事業人材養成等財団を設立した。

7年にまとめた改革構想により、研修課程として「物流経営士」「経営研修」「技能研修」「壮年・青年・婦人部研修」の4課程を設置した。

特に「物流経営士課程」は、人材養成事業および改革構想の核、ともいえるもの。これまでの研修にはなかった1年近くの体系的長期研修を実施し、将来にわたってのトラック運送事業や、トラック運送業界・協会を担う人材育成を目的とした。

研修内容はできる限り実務・実学教育とし、業界の抱える難問解決に対応できるカリキュラムを設定し、コンピュータをはじめIT(情報技術)を使いこなすスキルの獲得を目指した。1年間140単位の修得という単位制を採用し、所定の単位取得者には「物流経営士」の称号を授与することにした。称号は、将来的には業界内

の資格として通用させる意気込みが込められた。

物流経営士課程をスタートさせるため、7年にはパイロット版、として「特別物流経営士課程」(9か月の講習)を開講し、22人が所定の研修を修了した。

● 業界初の「物流経営士」資格認定へ

次世代を担う人材育成事業の「物流経営士課程」は9年10月に開講した。対象受講生は、東ト協会員事業者またはその従業員で、経営管理職の経験3年以上もしくは準ずる人。受講生は講師と一体となって議論し、参加者同士の交流を図って、これからの経営のあり方を探り、①人的ネットワークの拡大②今後の事業展開のノウハウ獲得③最新情報のいち早い入手を図ることになった。研修には自社の3か年計画の提案も含まれた。

「物流経営士」の称号は東ト協が受講修了者に授与していたが、全日本トラック協会が10年度に「物流経営士」の資格を付与する制度を創設したため、東ト協の第1期物流経営士課程修了者27人が11年3月に、全国で初めて全ト協の「物流経営士」として認定されることになった。また、7年に実施した「特別物流経営士課程」の修了受講生22人も、11年7月に全ト協から物流経営士として認定された。

● 衣替えした研修活動

改革構想によって、従来の研修会を整理統合・再編した。研修内容に実務的要素を多く取り入れ、運転者等従業員研修では、安全運転やそれに関する心の問題を

もテーマとして取り上げ、またマルチメディア時代に対応するため、コンピュータ(PC)実技習得にも力を入れた。研修課程では①経営者②経営者実務者③パソコン実技④社員⑤壮年・青年・婦人部——の各研修コースを設定した。パソコンセミナーは初級、中級と習熟度によってそれぞれの研修を実施している。

● 安全運転 心の研修会

交通事故防止のためガードレール、歩道橋、交通標識の整備などを進めるハード面の整備が進んだ。それとともに、ソフト面ではトラック、ハイヤー・タクシー、バスなどの事業用自動車の安全運行の強化が求められた。東ト協は事故防止を最大テーマの一つとして運転者、運行・整備管理者等への各種研修など安全対策を行ってきた。こうした研修は「べき論」「道徳論」的な安全対策研修になりがちで、それとは別に「人間の心」の面からアプローチしようというのが「安全運転 心の研修会」。第1回研修会を8年2月10日に実施した。交通事故防止を人間のさまざまな側面からとらえ、安全運転に関する心構えや人間工学からヒューマンエラーへの対処問題、健康や心の平安が運転に及ぼす影響といった多岐にわたる研修を行った。

● 東ト協壮年部が提言活動

青年部は研修とともに、会員および全国の青年事業者とのヒューマンネットワーク構築に力を入れ、婦人部(14年に女性部と改称)は女性の視点を重視した研修と、それぞれのテーマをもとに研修・見学活動を実施した。壮年部(18年にロジスティクス研究会と改称)は将来の業界・協会を担う「東ト協シンクタンク」としての役割を期待され、年間研修テーマをもとに、政策

提言活動を行った。初の提言は、ポケットベルを活用した求車・求貨情報システム「フラミンゴ」で、それを応用した災害時の緊急情報システム「緊急輸送の情報システムについて—ポケベルによる災害時緊急情報システムの構築」を11年6月に提言した。

● 三組織の社会貢献活動:壮年部がポイ捨て禁止

壮年部は環境保全とマナーアップ、あわせて事故防止に役立つとして、12年9月からトラックから絶対にゴミを捨てない「ポイ捨て禁止運動」を展開した。壮年部304社のトラック約8000台にクリーンボックス(ゴミ容器)を設置し、車両に「ポイ捨て禁止作戦実施車・社東京都トラック協会」とのステッカーを張り、社会に活動をアピールした。

この作戦は、トラック運送事業者側から環境問題への能動的対応の一環で、トラックから道路上の植え込みやグリーンベルトなどにゴミが捨てられているとのイメージの払しょくを図った。

社会貢献活動は青年部、婦人部ともに実施し、青年部の献血活動や骨髄ドナー登録活動、婦人部の交通遺児支援活動などは良く知られている。

● 壮年部、10周年記念フォーラムを開催

東ト協壮年部は16年3月に、創立10周年記念環境フォーラム「トラックと環境の共生を考える」を開催した。これまでの政策提言活動の集大成でもあり、トラックが環境と共生していくために、事業者は何ができるか、何をなすべきかを考えようという目的で開催し、事業者、行政、自動車メーカー、物流専門家が問題点と対応策などを提起した。



物流経営士課程の研修内容を紹介したパンフレット



物流経営士課程を修了した人に認定証を伝達



交通安全を心でとらえる「安全運転 心の研修会」



壮年部が創立10周年を記念し環境フォーラム

3) 戦後最大の不況、不況対策を実施

● 貸し渋り対策を実施

東京都トラック協会は金融機関の「貸し渋り」を問題視した。会員事業者から「政府が進めているNOx対策に協力をするため政府系金融機関に融資を申し込んだところ、『貸し渋り』にあった」とか「信用保証協会に担保を要求された」という会員事業者の声は喫緊の課題となった。政府の施策を進めるのに政府系金融機関がストップをかけるという不満だ。そのため、東ト協は平成9年末から「貸し渋り対策」を強め、10年には政府系金融機関に「貸し渋り」を行わないように、信用保証協会には融資制度が十分機能するよう強く申し入れるなどの対策を取った。

● 「貸し渋り」の実態調査

東ト協は10年4月、社会問題化している金融機関の「貸し渋り」や「選別融資」の実態を調査するため、全会員事業者を対象に緊急アンケート調査を実施した。

緊急アンケートは、会員事業者の企業規模や経営状況を把握して「貸し渋り」の有無を聞き、「貸し渋り」を受けた事業者には、①「貸し渋り」を行った金融機関②その金融機関の取引上の地位③「貸し渋り」を受けた時期④借入金の使用目的⑤「貸し渋り」を受けた原因⑥融資を諦めたことを含めて最終的な資金調達方法——などを調査した。

緊急アンケート結果によると、30%の事業者が「貸し渋り」を受けていた。「貸し渋り」を行った金融機関は都市銀行が57.4%と最も多く、商工中金や国民金融公庫

など政府系金融機関でも、少ないながら「貸し渋り」が見られた。「貸し渋り」の理由は「担保力低下」が37.6%と最も多く、「本店の承認が得られなかった」「十分な説明がなかった」というはっきりした理由のないものもあった。

なお、半数以上の事業者が、8年度より経営が圧迫され厳しい状況と答えており、借入金の使用目的は運転資金が68.8%だった。貸し渋りを受けた事業者の51.3%が、最終的に他の金融機関から融資を受けて資金調達したが、追加担保等の条件設定や信用保証協会の保証を条件とされたものもあった。

● 金融・経済支援への要望

東ト協はアンケート結果を受け、10年7月に政府系金融機関に対して、政府系金融機関としての機能を十分発揮してほしいと要請活動を行った。国民金融公庫および中小企業金融公庫へは、①貸付条件の緩和・拡大(融資期間・据置期間の延長等)②中小企業向け資金枠の拡大③運転資金等に対する無担保融資枠の創設、信用保証協会へは①NOx融資に関しては別枠扱い・無担保融資の実施②中小企業のための無担保保証の拡大③保証料の引き下げ——の要請を行った。商工中金に対しては3月に同様の要請を行っている。

また、行政に対しては主務官庁、東京都、全ト協を通じて、①政府系金融機関の無担保融資枠の創設②中小企業向け資金枠の拡大③信用保証協会の無担保保証枠の拡大——の制度が設けられるよう関係金融機関へ

の指導強化を要望した。こうした努力の結果、10年10月前後ごろから政府の「貸し渋り」対策の効果も表れ、保証額は拡大し、融資が受けやすくなった。

● 信用保証料の助成を拡大

東ト協は不況対策の一環として信用保証料の助成範囲を拡大し、経営の安定に役立てるため、従来の車両購入に加え「運転資金、全ての設備資金」も対象とする緊急措置を実施した。事業期間は11年1月から12年3月までだが、10年12月中に融資を受けた「年末資金」も対象とした。

これは、東ト協会員事業者が金融機関から融資を受けるため、東京信用保証協会の保証を得る場合、保証協会に支払う保証料の一部を東ト協が助成する「信用保証料助成制度」の助成範囲を拡大したものの。助成額は、1事業者について必要保証料の2分の1の額(限度は10万円)で、限度額に達するまでは再申請ができるようにした。

● 総合経済対策で物流効率化へ

政府は10年4月に、社会資本整備や減税による内需拡大策を実施する、過去最大規模となる総事業費16兆円

の総合経済対策を決めた。社会資本整備には、物流効率化特別対策事業として8千億円程度の事業実施が盛り込まれ、トラック運送事業関係で40フィート国際海上コンテナのフル積載対応トレーラの購入費一部補助が認められた。4月から求められることになるフル積載対応への追い風となった。

● トラック運送事業を指定業種に

通産省は10年7月1日から、トラック運送事業(一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業)を中小企業信用保険法第2条第3項第5号(セーフティネット5号)の規定に基づく特定業種(不況業種)に指定した。特定業種指定は、需要の著しい減少等で中小企業者の相当部分の事業活動に著しい支障を生じている業種を、四半期ごとに通産大臣が指定するもので、トラック運送業界が、不況対策の一環として指定の要望を行っていた。

トラック運送業界は業種指定されたことで、信用保証協会の保証で一般保険限度額に加えて別枠の保険限度額を活用できるようになり、信用保険の倍額まで利用できることになった。

4) 業界を挙げて事故防止大会

● 交通安全対策

トラック運送事業にとって交通安全・事故防止は永遠のテーマだ。トラック輸送の重要性が増すほどに、社会的責任・社会との共生が強く求められるようになる。

そのため事故防止対策を推進しているが、事故はその時代時代の状況と絡み合い社会問題化することもある。対策に「これで十分」という決め手がないのが実情だ。東ト協は事故防止対策を重要課題として、講習会・研修

トラック ミニ情報

貸し渋り実態調査

(「貸し渋り」「選別融資」を対象に緊急調査。回答期間は10年4月25日まで)

全会員事業者4809社を対象に実施(回答1956社、回収率40.7%)。9年度では半数以上の事業者が景気の低迷で売上高、受注量、受注単価、経常利益のいずれもが前年度より減少した。



勝ち残る経営のための知恵を倒産経験から学ぶ経営者研修会(品川支部)



「交通事故ゼロ」へ決意新たに



大会会場の正面に掲示された交通少年団からのエル

会、適性診断促進、実技・体験研修、ドライバー・コンテストなど、様々な試みや工夫した対策を講じてきた。平成8年には、警視庁から事故防止に資する資料提供を受け事故防止対策に役立てている。さらに、社会問題化するなどの重大事故をとらえて、事故防止の徹底へ注意喚起も行っている。また、全事業者参加型の事故防止大会を9年から開催した。

交通安全活動では地域社会との共生を図り、地域の交通安全活動に積極的に参加するなど、日常的な積み重ねが重要となる。また、ドライバーもそうしたことに参加することで歩行者の目線で運転を見ることができるようになり、危険予知に役立つ安全運転への意識付けができるため、交差点での歩行者誘導などを行っている事業所が多い。

● 事故防止大会を開催

東ト協は9年2月27日に全会員参加型の「事故防止大会」を開催、会員事業者1千人以上が参加し「安全第一元年」を宣言した。会員事業者が「事故防止」を目的に具体的に行動し、実績を上げることで、業界の安全意識の高揚を図り、事故防止に対する真剣な取り組み姿勢を社会にアピールしようというものである。事故防止大会は、その後毎年、会員事業者が1千人以上参加し、時代に対応したテーマを取り上げ、交通安全・事故防止に取り組む姿勢を示すことになる。

● 事故防止モデル支部活動

東ト協は会員を挙げて開催の事故防止大会後のフォローにも力を入れ、事故原因を根上にのせ、解決を図る努力を本部活動だけでなく、支部まで浸透させようとした。同時に、各支部が地域に密着しながら、それぞ

れの特性や工夫を凝らした事故防止活動を広く他支部に水平展開するため、「事故防止モデル支部」制度を導入した。モデル支部は、規模に応じて3支部が指定され(指定期間は2年)、各支部で目標を設定する。その活動を本部が支援・協力して推進し、その成果を事故防止大会で発表するなど、他支部に広げて業界全体の事故防止に役立てることとした。

● 運転記録証明書の活用助成

東ト協は事故防止を図るため、9年度から「運転記録証明書」の取得助成を開始した。運転経歴を活用して運転者のプロ意識を高め「運転モラル向上」を狙ったもので、同証明書を活用して、事故防止に成果を上げている会員事業者の実績が背景にあった。同時に、同証明書の活用は、事業者が運行管理への責任をさらに自覚し、事業者自身が社会的責任を果たす決意につながることを、期待されるからである。

● セーフティドライバー・コンテストに参加

運転記録証明書やSD(セーフティ・ドライバー)カードを交通事故防止に活用している東ト協は、警視庁が11年2月から実施した「セーフティドライバー・コンテスト」に協力・参加している。同コンテストは、運転者の交通ルール順守と運転マナー向上を図るため、警視庁交通部が無事故強調運動の一環として主催し、東ト協等が協力して実施されている。

参加者はチームを編成し、一定の競技期間でチームメンバー全員の就業中・私用中のいわば24時間の無事故・無違反、を競うもの。東ト協はこのコンテストへの参加を積極的に募り、事故防止活動に役立てている。



事故防止モデル支部活動を生かし地域社会との共生を進める(足立支部)



区や警察主催の交通安全活動にも参加し、三代目交通安全の集いで安全を宣言(城東支部)

5) 早くから環境対策を重視

● キー抜きで早くから環境問題に対応

環境問題への対応は、トラック運送業界が社会との共生を図る重要な施策となっている。都市部では、大気汚染問題が深刻化し、窒素酸化物(NOx)の約5～7割、地球温暖化の原因といわれている二酸化炭素(CO2)排出量の約2割が、自動車を中心とする交通(運輸)部門といわれ、東京都トラック協会は「駐停車中にはこまめにエンジンを停止する。車から離れる時はキーを抜こう」という指導を進め、環境に優しい社会づくりに努めた。

また、低公害車普及のため助成制度を設けるとともに、行政や業界が行う各種環境対策・運動に積極的に取り組んだ。

● 東ト協、6年からアイドリングストップ運動

環境省は平成9年開催の地球温暖化防止京都会議(COP3)を控え、地球環境保全に向けて、8年6月の環境月間を契機にアイドリング・ストップ運動を提唱し、アイドリング・ストップの励行を呼びかけた。

東ト協は、その前からトラックの低公害化を進める一方で、運行面からの環境対策として、6年からアイドリングストップ運動を実施し、その実効性を高めるため「キー抜きロープ」の活用も進めてきた。

東ト協はアイドリング・ストップ運動の一層の効果を上げるため、11年4月から1か月間「営業用トラックの燃料削減運動」を展開し、不要なアイドリングを抑制するとともに、エンジン始動時の空ぶかしや急発

進・急加速を避け、等速運転をするなどの経済運転の励行に努めた。

こうした燃料削減運動が自動車公害防止に功労があったとして、東ト協は11年6月3日、東京都から東京都環境保全局長賞を受賞した。

● CNG車への助成措置

東ト協は、低公害車普及を目指して8年度から、ディーゼル車に比べ黒煙や窒素酸化物(NOx)等の排出が非常に少ない、CNG(圧縮天然ガス)トラック導入への助成措置を実施した。

CNG車を新車として導入することに支援するもので、リース料金に対して助成した。対象車両は2トン積みバン型および平ボディトラック。

● NOx抑制の推進

東ト協は、運輸省と東京都が8年11月から実施した自動車排出窒素酸化物(NOx)総量抑制に協力し、会員事業者への説明会を実施して協力を呼びかけた。

これは、7年度の排出量を基準に12年度までの5年間で排出総量の10%削減を目標とし、50台以上所有している事業者がNOx削減自主計画を策定して行うもの。東ト協の会員には、50台以上所有している事業者が約400社あり、各事業者には独自の計画書を作成し、毎年報告してもらうことになった。

トラックミニ情報

東京都のアイドリングストップ調査

業務地域(千代田区丸の内)、商業地域(三鷹駅南口)、住宅地域(練馬区光が丘団地)で9年11月下旬から12月上旬、10年1月下旬に調査(調査全車両1万7115台)。路上に駐・停車中の自動車の約5割が約20分間のアイドリングを行っていた。



CNG車の工場見学・試乗会

平成11～16年(1999～2004年)

環境対策に取り組み、社会との共生を図る



中西英一郎 第4代会長

東京都トラック協会は、平成11年4月の石原慎太郎東京都知事誕生でディーゼル車規制を中心とした環境問題に直面し、長期にわたって対応を迫られることになった。そのことが環境対策への取り組み力を強化し、世界的に注目される簡易・低コストの環境対策モデルを構築することになる。日本の自動車産業が米国の燃費規制、排ガス規制をクリアする中で体質を強化していったように――。

また、トラック運送事業では、営業区域の廃止や最低保有台数を全国一律5台とするなど規制緩和が進み、トラック業界への新規参入が急増し、デフレ下での競争は

激しくなった。厳しい経営環境の中で社会との共生を図り、生活に不可欠なトラック業界をいかに広く認知してもらうかが重要なテーマとなり、社会への働きかけを強める広報活動を活発化させた。

13年1月6日、物流行政を担う運輸省が省庁再編で国土交通省となった。同省は建設、北海道開発および国土の1省2庁が統合してのスタートとなる。これに伴い14年7月1日、地方運輸局や運輸支局等の再編が行われた。東京では東京陸運支局と東京海運支局が統合して東京運輸支局となり、地方運輸局の再編や管轄の見直しも行われた。

1) 石原都政のディーゼル車規制に正面から取り組む

● 東ト協を取り巻くデフレ時代

平成11年1月から景気は、経済成長率0.5%増とプラスに転じたが、企業物価指数(旧卸売物価指数)、消費者物価指数ともにマイナスとデフレは続いた。12年にはIT需要に支えられ、経済成長率は2.0%とプラスになったが、企業物価指数は横ばい、消費者物価指数はマイナスのままであった。

13年6月、小泉純一郎内閣が「今後の経済財政運営及

び経済社会の構造改革に関する基本方針」(骨太の方針)により、経済、財政、社会をはじめとする各分野で「聖域なき構造改革」を断行し、改革プログラムを設定し規制緩和を進めた。国内経済は、ITバブルが崩壊し、経済成長はマイナスとなり景気は低迷。14年初めごろから、景気は回復し「ミレニアム景気」となったが、トラック運送業界では、運賃引き下げ要請が強まる中、環境対策への対応によるコスト負担増が重くのしかかるなど、低迷

トラック ミニ情報

国土交通省がスタート

13年1月6日に運輸、建設、国土、北海道開発の省庁が統合して国土交通省(14局194課)となる。地方運輸局の再編では「企画振興部」と「交通環境部」を新設し、自動車部は「自動車交通部」、整備部を「自動車技術安全部」に改称。運輸局管轄見直しでは東北(青森・岩手・宮城・福島・秋田・山形県)、北陸信越(新潟・長野・石川・富山)、中部(福井・岐阜・静岡・愛知・三重)の3局について再編。



全日本トラック協会と東ト協が連名で作成したパンフレット



車種規制や粒子状物質減少装置などについて説明会を開催

を脱し切れていなかった。

● 東京都がディーゼル車規制を宣言

石原都知事は、就任して直ちにTDM(交通需要マネジメント)施策の一環として、自動車流入規制の「ロードプライシング」とディーゼル車規制が必要と発言した。11年8月の記者会見でNOx(窒素酸化物)の約7割、SPM(浮遊粒子状物質)の大半を排出するディーゼル車を使わない「東京都はディーゼル車NO作戦」を始めると宣言。さらに「石原知事と議論する会」で、ディーゼル車から排出された黒煙スが入ったペットボトルを差し上げ、「これが毎日排出されている」と視覚に訴え、ディーゼル車規制に対する都民の共感を得た。自動車交通公害訴訟で健康被害が認定されたことなども追い風となった。

都は「自動車使用に関する東京ルール」「ディーゼル車NO作戦ステップ2」と、自主的な取り組みによるディーゼル車抑制と、公害防止条例の改正による規制的手段でのディーゼル車規制を進めた。

● 東ト協 環境対策検討会を設置

トラック運送業界はディーゼル車=悪者論が独り歩きするのに反発したが、浅井時郎東ト協会長が「東京の空気をきれいにしよう、都民の健康を守ろうということにはトラック業界も賛成だが、その手段・手法は現実的に」と訴えた。目的と手段の関係について、東ト協はさまざまな機会に主張を展開し、トラック輸送が国民生活や経済活動に不可欠なものであることへの理解を求めた。

「東京ルール」の検討過程で、低公害・低燃費自動車への転換、ディーゼル車での地域乗り入れ抑制・搬入等自粛などで、ディーゼルトラックに対しては排除傾向がみ

られた。トラック運送業界は、代替トラックが生産されていない現実を無視しており、ディーゼル車を使用しているトラック運送事業者に過重な負担をかけると反発した。こうしたことから、11年9月の「東京ルール」検討会では、ディーゼル車使用抑制のトーンが消え、都民・事業者・行政が、それぞれの役割を認識して自動車公害防止に自発的に取り組む方向となった。

東ト協は12年2月、東京都が進めているディーゼル車規制強化等に適切な対応を図るため、「東京都が行う環境対策に係る検討会」を会長の諮問機関として設置。委員長に中西英一郎会長代行が就任し、3月の初会合で①東京都が行う環境対策に係るTDM、東京ルール並びにこれに関連する条例化問題の業界への影響とその対応策等の検討②検討結果の諸対策の推進方策――を審議した。

また黒煙排出実態調査として、12年10月5日午前10時30分から11時30分までの1時間、都内で最も大気汚染がひどいといわれている大田区中馬込の環状7号線沿い松原橋周辺で、ディーゼル車排出ガス監視活動を行った。さらに12月3日、都が進めているディーゼル車規制強化等の環境対策について、「実施に当たっては慎重な検討と十分な配慮」の要望を石原都知事に行い、4月に自民党交通・環境・商工の3部会で設置したディーゼル車排気ガス対策プロジェクトチームのヒアリングに参加して、業界の意見に理解を求めた。12年11月に都議会自民党、都議会民主党、都議会公明党に「東京都自動車公害防止条例の改正に対する要望」を提出するなど、様々な機会に要望活動を行った。

● **東京都環境確保条例が成立**

東京都は12年12月15日に公害防止条例を全面的に改正し、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(環境確保条例)を制定した。新条例は、従来の産業公害から生活公害へと公害の質が変化する中、工場規制を中心とした公害防止条例を30年ぶりに全面改正した。

環境確保条例では、ディーゼル自動車排出ガス規制を大幅に強化した。都独自のPM(粒子状物質)排出基準に満たないディーゼル車(トラック・バス)は、他県からの流入車を含めて都内での運行禁止を15年10月1日から実施。使用過程車については、新車登録から7年間の猶予期間をおいて適用した。規制に適合するためには、知事が指定するPM減少装置を装着するか最新規制適合車に替える必要があった。

PM排出基準を、その時々国の最新規制適合車の1段階前の基準に設定し、新車の排出ガス規制強化に伴い使用過程車の基準も段階的に強化し、違反者には罰金を科すことにした。改正は他道府県からの流入車、すでに使用中の車両も対象とした。

条例には、支援策を講じることやPM減少装置の技術開発の促進・供給体制の整備に努めることなどが付帯決議された。

● **環境確保条例へ対応体制**

東ト協は東京都の環境確保条例によるディーゼル車規制の15年10月実施を受けて、急ピッチでその対応にあたった。条例内容の周知のため本部・支部での説明会、DPF(ディーゼル微粒子除去装置)の開発状況や性能の調査、説明会の開催など、条例内容と対応方法・支援策等の周知活動に追われた。東ト協は13年12月20日に本部事務局に「環境部」を新設し、環境対策の推進と会員



開設当初の「環境対策補助申請等窓口」

事業者への対応や相談事業などの支援強化体制を整えた。

15年4月1日には「環境対策窓口」を設置。同年10月からの国や都のディーゼル車規制に対応するため、「人的増員を含めた万全で臨む」(中西会長)態勢を整えた。

石原都知事は4月15日に、環境対策窓口を視察した。そこで相談に来ていた事業者の「こうした規制では会社がつぶれてしまう」というつぶやきを聞き、「事業者が大変な思いで進めている」ことを感じた。そのことが後に、「トラック協会が排気ガスを抑制するアタッチメント装備のための資金援助基金の整備をしてくれ、絶大な効果があった」「ほとんど1年間で東京都を走り回るディーゼルエンジン搭載の車の排気ガスの粉塵量は激減し、東京の空気は遥かにきれいに」(石原慎太郎『わが都政の回顧録 東京革命』)との発言につながる。こうしたことから石原都知事は、東ト協の会合等で、このエピソードとともに「東ト協のおかげ」と感謝の意を表すようになった。

● **東京都 DPF装着費融資へ**

東京都は12年度予算で、DPF(ディーゼル微粒子除去装置)装着費用の融資制度を創設した。自動車使用に関する東京ルール、ディーゼル車NO作戦などに対応するため、ガソリン車に代替できないディーゼル車にDPF装着のための融資を行った。また、ディーゼル車からガソリン車への買い換えと、新たにガソリン車等から東京都指定低公害車への買い換えも融資対象とした。

● **東ト協 DPF装着で助成制度を創設**

東ト協は13年度に、環境確保条例に対応するためPM減少装置を装着する場合、東京都が装着費用の2分の1補助制度を設けたことに伴って、装着費用の4分の1相当額(20万円が上限)の助成制度を新設した。

東ト協は、近代化基金融資事業の環境対策事業で最新規制適合車や低公害車への買い換え補助事業を実施してきたが、PM減少装置装着助成もそれに加えて13年度から実施し、15年度には環境確保条例と自動車NOx・PM法対応のため、公募開始を2か月前倒した。

● **要望活動し支援整備へ**

東ト協は、ディーゼル車規制への対応で会員事業者の負担軽減を図るため、支援策の要望活動を続けた。環境確保条例の審議中から、東京都や東京都議会に「現実的な対応」を求め、ディーゼル車規制実施に伴うコスト負担増への各種支援策を東京都、都議会、国土交通省に

行った。

東京都では14年11月に石原慎太郎知事が記者会見し、中小事業者への新たな融資制度の創設など緊急支援策を発表した。15年10月のディーゼル車規制に合わせて15年度に限り、民間信販会社と連携し購入車両を担保に、金融機関からの融資に対して連帯保証人や物的担保を不要にした、全国初の制度を創設した。また、PM減少装置の装着補助でも13、14年度までとしてきたが、15年度にも延長した。

都支援策に加えて、各区市に対して支援策への要望活動が行われ、例えば14年10月11日に東ト協練馬支部が練馬区にPM減少装置装着補助などを、12月16日に港支部が「ディーゼル車排出ガス規制に伴う『環境対策緊急資金特別融資制度等』の拡充について」を要望し、そうした要望を受け区や市では助成措置を講じた。

国も15年度にディーゼル車対策支援予算を大幅に増額し、PM減少装置装着補助のため、道路特定財源から40億円を投入する等の支援拡大を図った。

● **ディーゼル車の走行規制と保有規制**

自動車NOx法が削減対象にPMを加えて13年6月に改正され、「自動車NOx・PM法」として成立した。一定の排出ガス基準を満たさないディーゼル車は車検が受けられない⁶保有規制、で、東京都環境確保条例の走行規制との違いを見せる。車種規制の実施日については、東ト協など業界要望から環境確保条例と同様に15年10月の実施となった。しかし、自動車NOx・PM法と環境確保条例では整合性がないと指摘され、業界は両法への対応に迫られた。

東ト協は13年8月29日、「自動車NOx・PM法の施行に関する政省令制定にあたっては業界の実情に配慮す



石原慎太郎都知事が東ト協「環境対策補助申請等窓口」を視察

るように」との意見書を環境省に提出した。

使用過程車の猶予期間について普通車12.7年、小型車は10.8年が使用実態であり、さらに営業用トラックの買い換え費用は3600億円と膨大な額になるため、猶予期間を10年以上に延長するよう求めた(法案は普通車9年、小型車8年)ほか、東京都環境確保条例と自動車NOx・PM法との整合性等について意見を提出した。

● **PM減少装置の必要台数調査**

東ト協は14年8月に、島しょを除く4297社(回答2306社)を対象に環境確保条例のディーゼル車規制で、PM減少装置装着補助を必要とする車両数の実態把握のため、「環境対策計画調査」を行った。

環境確保条例の規制対象車両は2万8540台で、対策予定車両は1万8629台、検討中が8389台だった。対策は①新規ディーゼル車への代替7554台②PM減少装置の装着7170台③ディーゼル車以外への代替2073台④減車1586台⑤地域外車両への配置変更246台となった。

● **環境対策基金の創設**

東ト協は15年3月に「環境対策基金」を新設した。環境確保条例や自動車NOx・PM法への対応で、会員事業者のコスト負担増への支援を目的に、地方近代化基金、物流施設建設基金の取り崩しと14年度執行残などで8億4301万1千円を造成。造成された基金は15年度予算で環境対策推進のため取り崩された。

● **DPFデータ改ざん問題**

ディーゼル車規制への対応が「環境対策基金」の創設などにより「何とか落ち着いた形で推移」してきた中で、水を差したのが、三井物産のDPFデータ改ざん問題だった。

16年11月に三井物産が、14年4月に認定を受けた同社製DPF装置について、東京都の認定を受ける際に虚偽データを使用し、基準に満たない装置を販売したと報告。同社製の装置装着車の扱いが問題となったが、代替DPFの供給が間に合わないため⁷条例違反状態、となっても直ちに違反とせず、柔軟な措置をとるよう東ト協が要望し、当分の間、違反としない措置が取られた。

東ト協会員事業者で三井物産製DPFを装着したのは339社・1250台。このため、東ト協支出の補助金相当額の損害賠償を15年3月に三井物産に求め、同月に納付された損害賠償は環境対策基金に繰り入れられた。

2) 第4代会長に中西英一郎氏就任

● 人心一新で物流の新しい時代へ

東京都トラック協会は、平成14年5月の通常総会で中西英一郎会長代行(副会長)を第4代会長に選任し、浅井時郎前会長は名誉会長に就任した。

浅井名誉会長は「多くの産業分野で構造が変化しつつあり、トラック運送事業も規制緩和の中でそれから免れないため、経営基盤を固める必要がある。人心一新で業界の問題解決を図っていくべき」と、交代は時代の先取りとした。

中西会長は、運賃・料金が下落し厳しい状況にあるが、「歯を食いしばってこの状況を抜け出していかなければならない。会員の大半である中小事業者が事業を存続していけるように業務を進める」との運営方針を示した。

中西会長は取り組む最重要課題を環境対策、交通安全・事故防止対策とした。環境対策では、15年10月1日から実施される東京都のディーゼル車規制への対応が喫緊の課題となった。また、物流3法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法、鉄道事業法)の改正で営業区域規制、運賃事前届出制の廃止等で、全国どこでも営業活動ができるようになった一方、罰則強化、監査の強化・重点化など、事後チェック体制の強化で適正化事業が強化されるため、その対応にも迫られた。

競争が激しくなるとともに、社会的に評価されない事業者を市場からの撤退を促す国のトラック行政の中の協会運営となった。さらに、規制緩和で参入自由

化が進み、新規事業者と協会加盟事業者との新たな関係も発生し、新規事業者をどのように協会加入を図るかという問題、さらには未加入事業者の増加が「輸送秩序」にどのような影響を与えるかという新たな問題にも取り組んだ。

● 魅力ある業界にしよう

中西会長は魅力ある業界作りのため、会員事業者からの要望事項を審議し、フィードバックして実行するボトムアップでの協会運営を行った。事業者から「協会を通じて「こうしたことができるか」とか「こうしたことを行いたい」という意見を提起してもらい、それらを集約して推進した。大半が中小企業である会員事業者では、厳しい経済情勢の中で環境対策や事故防止対策等の対応によるコスト負担が重くなっており、「大企業が自社で対応できる問題でも中小企業では無理ということが多くある」状況の中で、会員事業者の事業継続のための環境整備に取り組んだ。

また、対外的な情報発信力を強化して業界・協会の役割に対する認知度を高めるとともに、イメージアップを図り、環境対策では低公害車や最新規制適合車の導入促進、エコドライブをはじめとする諸対策、きめ細かな交通安全対策などを実施している業界や協会の真の姿勢を、広く社会に理解してもらうことに努めた。トラック輸送が一般消費者に身近になっていることのPRや、トラック輸送がライフラインであるということを身近な形で理解してもらい、日常生活に欠か



正副会長が記者会見(中央が中西会長)

トラック ミニ情報

改正事業法

14年6月の物流関係法改正で物流新時代を迎えた。トラック運送事業関係では物流2法でいわゆる「片足主義」等の撤廃で経済的規制が緩和され、この改正で最低保有台数規制を除きすべてがなくなり、中小企業をも含めた自由競争時代となった。一方、運行管理体制はじめ安全規制強化が一層進められた。

せないものとの理解を進めた。

● 常任委員会の再編

東ト協は14年7月、従来の8常任委員会体制を見直した。新たに経営情報委員会、環境委員会、広報委員会を設置し、従来の総務委員会、輸送委員会、労務厚生委員会、税制金融委員会、資材燃料委員会、事故防止委員会と合わせて9委員会体制にした。

経営情報委員会は、従来の近代化委員会をIT(情報技術)に対応させるとともに、情報システム委員会の情報システム分野を吸収して再編。環境委員会は、ディーゼル車規制や自動車NOx・PM法への対応をはじめ、これからさらに重要になってくる環境問題に対応するため、環境問題対策特別委員会を昇格させた。また、広報委員会は、業界・協会の活動を広く広報し、社会の理解を深め社会との共生を図るため、対外広報機能の強化に向けて、機関紙編集特別委員会を主体に情報システム委員会や物流対策特別委員会の一部機能を吸収・再編した。

委員会再編で、苦情処理委員会の担務を輸送委員会が吸収して同委員会を廃止。運賃・料金制度特別委員会の担務を輸送委員会に、流通業務輸送効率化対策特別委員会の担務を経営情報委員会にそれぞれ移行して廃止した。

● 適正運賃の収受を

中西会長は、16年5月の16年度通常総会で再選された。中西会長は、「社会との共生」を図り、ライフラインの役割を担うことがトラック業界の使命と、トラック輸送の社会的責任を重視した。そのための基本として、環境対策や交通安全・事故防止というこれま

での事業を重点としながら、適正化事業の推進や安全性優良事業所認定取得、グリーン経営認証取得への環境整備に力を入れた。

デフレ経済の進行で運賃引き下げ要請が強まる一方、社会との共生を図るためのコスト負担増が業界の問題となって久しい。そのため中西会長は16年の年頭所感で、問題解決のため運賃問題に取り組み、明るい年にする意欲を示した。運賃問題は東ト協が直接に働きかけをできないため、「どこまでできるか」を関係行政庁の指導も受けて「協会としてできることはする体制」作りを行う。適正運賃収受が安全・安心なトラック輸送を維持するためには必要であり、そのための荷主への働きかけを行った。

● 唐突な割引制度廃止

「降って湧いたような」(中西会長)唐突感で、高速道路料金別納割引制度の廃止問題が発生した。高速道路料金別納割引制度の悪用が社会問題化したため、扇千景国土交通大臣が退任直前の15年9月19日に同制度の廃止を表明、「トラック業界、バス業界など本来の割引制度の趣旨にあった利用者についてはETCを前提とした新たな制度に移行」する方針を示した。

中西会長は、同制度を利用しているトラック運送業界にとって、廃止は事業に大きくかわる問題ととらえ、業界を挙げて関係省庁などへ同等の割引制度や協同組合を契約単位とした制度の存続を求めて活動した。こうしたことから別納制度は16年度で廃止されたものの、17年4月から新たな大口・多頻度割引等が創設され、結果的に「同等の割引制度が認められた」(中西会長)のである。

● 環境保全や安全・安心の認証取得へ

安全・安心、環境へのやさしさとか信頼性への関心が利用者・消費者に強くなり、企業行動もその対応が迫られてきた。トラック運送事業に対しても荷主企業の意向がそうした方向にあり、その対応が求められるようになった。

トラック運送事業においては、グリーン経営認証制度と安全性優良事業所認定制度により、一定以上の環境や安全のマネジメント活動を行っている事業者を認定した。グリーン経営認証は、国土交通省の外郭団体である交通エコロジー・モビリティ財団が15年3月に創設した制度で、自主的・継続的な環境保全活動の取り組みを審査して認証するもの。安全性優良事業所認



「経営危機突破全国総決起大会」には、東京の事業者450人をはじめ全国から2300人の事業者が結集

定は、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が事業者の安全性を評価して認定・公表する制度で、15年12月に第1回認定を行った。

これら認証・認定制度についてトラック運送業界では、荷主や消費者の運送事業者選択のファクターとしての活用を期待しており、そのため東ト協は、関係行政庁や機関の協力を受け、取得に向けた説明会や研修を活発に行った。

● 新潟・中越地震で緊急物資輸送

16年10月23日に発生した最大震度7の新潟県中越地震(M6.8)が発生し、東ト協は同月25日に中西会長を本部長とする緊急輸送対策本部を設置し、東京都の要請に応じて、また各支部でも区や市の要請で救援物資を緊急輸送した。

● 転覆事故等原因調査検討会をスタート

11年にはトレーラ、バン、タンクローリー、ミキサー車、冷蔵冷凍車など大型貨物トラックの転覆事故が多発した。そのため東ト協は11年12月24日、官民の専門家からなる「転覆事故等原因調査検討会」を設置し、独自に事故原因等を調査・検討。車両の特性を把握し、それを安全運転に生かすなど、業界での一層の事故防止に取り組んだ。

● プロドライバーの目で事故防止

東ト協は12年4月、プロのトラックドライバーから見た都内の交通事故多発地点を映像で紹介し、事故防止を訴えるビデオ「ここが危険だ！トラックドライバーの目で見えた都内の交通事故多発地点」(24分)を作成した。営業用トラックの重大事故が増加しているため、ドライバーの安全教育を一層強化充実させるため、運行現場の臨場感を重視し、ドライバーが危険と感じた場所を選定して作成した。

陸災防東京都支部会が12年3月に作成した『交通危険箇所マップ』をもとに、行政関係資料による都内事故多発箇所と会員事業所の運転者が危険と指摘した場所が一致した場所(官民ともに日常的に危険と感じる場所)を選定。ビデオでは、危険箇所を①交差点②短絡③高速道路——に分け、具体的な危険性や運転上、特に注意すべき事項等をわかりやすく解説した。

● 交通環境整備への協力

交通量の多いビジネス地区や商店街など商業集積

地では、交通渋滞や荷捌き・駐車スペースの確保が困難なことなどが問題になった。このため、集配車両などの駐車場確保、共同集配車の運行によって、交通の円滑化や流入車両削減を図り、環境負荷を低減するために、TDM(交通需要マネジメント)社会実験が行われた。東ト協は、7年の東京都日本橋の衣料問屋街での「日本橋トラックタイムプラン」への協力をはじめ、渋谷、丸の内、吉祥寺など都心部・周辺部の各地域で実験に協力した。

● 悪質・危険運転への罰則強化

飲酒運転による重大事故や悪質・危険な運転行為、ひき逃げなど悪質交通犯罪が社会問題化し、交通事故に対する被害者感情への社会的共感や、「法定刑が軽すぎる」という世論の高まりを受け、罰則が強化された。13年6月20日に道路交通法の一部改正、同法施行令の一部改正が公布(施行は14年6月1日)された。また、悪質な運転による交通死傷事故に対して、刑法に「危険運転致死傷罪」が新たに追加され、同年11月28日に改正法が成立、同年12月25日に施行された。

● 緊急事故防止大会を開催

15年7月に大型貨物車による高速道路での追突事故(重大事故)が多発した。中西東ト協会長は「生活を支えるトラック輸送に対する理解を得ていこうとするそばから、事故を起こしてはいけない」と危機感を示し、緊急対策を実施して再発防止に努めた。特に追突事故防止を重点に管理体制、乗務員教育について重点的に点検を要請した。同時に各支部でも緊急事故防止大会を開催した。

● スピードリミッターを義務付けへ

大型トラックが高速道路での死亡事故の4分の1を起こし、その過半数がスピード超過の追突事故であることから、速度規制が必要との意見が多くなった。

国土交通省は15年9月から、大型トラック(車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上)に速度抑制装置(スピードリミッター)の装着義務付けを決めた。

車両の最高速度を時速90キロメートルとするもので、新車と6年排ガス規制適合車以降の使用過程車が義務付け対象となった。東ト協はそれを受けて7月から、全ト協が行う速度抑制装置の装着助成の申請受付を開始した。

3) 中小事業者の世代交代と、不況感で退会者増える

平成14年ごろから中小企業の世代交代・事業承継問題への関心が高まった。

日本経済をけん引してきた中小企業だが、多くの中小企業経営者の高齢化が進んだためだ。自営事業主の年齢構成をみると、14年で60歳代以上が26%、70歳代以上が18%となり、60歳代以上は20年前に比べて1.8倍となった。

こうした傾向は、トラック運送業界においても例外ではなく、世代交代期を迎えつつあった。厳しい経営環境の中にあるトラック業界では、世代交代を「新たな創業、のチャンスにしようという姿勢もみられ、現在の事業をうまく継承することの方が重要との意見も聞かれた。

東京都トラック協会が進めている物流経営士課程や、人材養成財団が実施している青年経営者研修では、21世紀の物流戦略構築というような内容の研修が続けられていた。13年2月開催の物流経営士課程・特別講座「生き残りを賭ける中小企業」では、これから十数年間の中小企業を巡る最大テーマとして後継者問題を取り上げている。同講座の講師は「後継者問題に関して第一番に考えるべきは息子、娘。その人たちの背中を押してやってスムーズに移行できるよう意識改革をしていくこと」が協会・業界の役割と指摘している。

中西英一郎氏が14年5月に東ト協会長に就任し、役員改選で平均年齢が前執行部に比べて「5.7歳若返った」(中西会長)。浅井前会長が「変革時代に協会が変わらなければならない。協会が変わるには会長が代わるのが一番」と若返りを図ったからである。本部・支部の新執行部には、将来的に東ト協執行部を支えと期待されている壮年部経験者の進出が目立つようになった。



生き残りを賭ける中小企業と題した特別講座

● 13、14年が退会者のピーク

ディーゼル車規制を中心とした環境問題が、トラック運送事業者に重くのしかかった。対応へのコスト負担問題で業界を撤退する事業者が出ており、東ト協では退会者増加が問題となった。デフレの中で13年にはITバブルが破裂し景気は悪化した。デフレはサービス料金にまで及び、さらに生産・流通・消費構造の変化や情報化などで物流量が減少し、荷主のサプライチェーンによる輸送コストの低減などが絡み合って低運賃が続いたためだ。

東ト協からの会員事業者退会は13、14年度がピークとなった。13年には132社・車両2222台が業界から撤退。14年度でみると入会と退会の差はマイナス139社で、退会の約7割が廃業・休業・倒産・会費支払い不能となった。`余裕ある撤退、もあるが、退会理由が「トラック協会に加入するのが不都合」というものではなく、コスト負担が大きく、環境対応が不十分のためというのが大半を占めた。それを示すように、東ト協の環境対策に対する助成措置など支援策の充実で会員の増加も見られ、15年には入退会が落ち着きを見せた。

物流2法の施行以来、新規参入事業者は増加を続けた。しかし、その増加に比例して東ト協会員事業者が増えているわけではなく、漸減傾向を示している。未加入事業者が増加し、市場秩序を心配する声も出るほどだった。そのため、協会活動を業界の隅々まで浸透させるため、協会の活動内容や加入メリットなどをアピールするツール作りに努めた。



協会活動や加入メリットなどをアピールする入会案内

4) 広報活動の強化

● ホームページの開設

東京都トラック協会は平成9年7月、「東ト協ホームページ」を開設。一般利用者、会員に向けて東ト協および営業用トラックに関する各種情報の提供を開始し、情報発信機能の強化を図った。

掲載したのは、①東ト協の活動内容②東京の貨物輸送の現況や東京の事業者の現状、営業用トラックの高い効率性等の解説③東ト協の環境対策、交通事故防止活動、緊急輸送整備体制の紹介④一般向け引越輸送の解説と相談コーナーや東ト協引越専門部会員の紹介⑤輸送の歴史を写真で紹介するトラック博物館⑥会員向け情報⑦関係官庁、団体、会員事業者ホームページへのリンクなど。

● 対外広報強化で理解を深める

12年ごろから食品偽装問題に端を発して、企業の社会的責任(CSR)やコンプライアンス(法令順守)に対する関心が高まり、企業行動に社会の目が厳しくなった。トラック運送事業でも消費者に必要とされ、身近な存在になるほど、そうしたことへの関心が高まると、東ト協は研修会などを実施し対応を求めた。

トラック運送業界のマイナスイメージとなっているのが交通事故。トラックが関与した事故は社会的に大きな影響を与えることが多く、報道姿勢も厳しくなる。トラック運送事業には交通事故と排ガス(公害)イメージがついて回っていた。そのため必要だけども傍にいてほしくない、ということがこれまでに作られたイ

メージだった。トラック運送事業が、消費者物流の拡大や情報化などで付加価値を高め、生活に深くかかわるようになってからも、イメージはそれに追いついていなかった。

トラックには事業用(緑ナンバー)と自家用(白ナンバー)があるが、社会的にその区別の認知度は低い。事故ではそうした区別なく、トラック一般として受け止められる。また、環境対策を業界挙げて進めても、トラック一般のイメージの中に取り込まれてしまう。そのため生活を支えるトラック＝緑ナンバートラックというイメージの定着化、交通安全、公害対策に取り組んでいるトラック＝緑ナンバートラックの認知度アップやPRが必要になり、東ト協はその強化に乗り出した。

中西英一郎会長は14年に新設した広報委員会の初会合で、「トラック業界が社会との共生を図るため、積極的に諸対策を講じていることや、物流の基幹でありライフラインであることが一般に理解されていない。業界の実情や重要性を認識してもらうことが重要」と対外広報の立ち遅れを指摘し、広報力の強化を図った。

業界のイメージアップを図るとともに、社会的地位向上に向けた対外広報に力を入れ、さらには対外広報によって業界への理解が進めば、それにより一般の目が、これまで以上に厳しく映る反射鏡のようになるため、業界の姿勢も変化する効果を狙ってのことだった。

● 初めてテレビレギュラー番組を活用

東ト協は15年7月から、東京都を主な視聴エリアと

する東京MXテレビを活用し、毎週日曜日のレギュラー番組「暮らしを支えるトラック」を放送した。提供した独自番組「暮らしを支えるトラック」は、日常生活の様々なシーンで、トラック輸送が果たしている様々な役割・活動等を会員事業者の働いている様子や生の声で紹介した。

17年1月から毎週金曜日の「石原都知事定例会見中継」と、毎週2回日曜日放送の「石原都知事会見ダイジェスト」の2番組の前後に提供クレジット、番組途中と最後に30秒CMを放送した。東京MXテレビは800万世帯が視聴しており、視聴率が4～5%なら32万世帯から40万世帯が見たことになる。

ドライバーがよく聞いているというラジオ番組を活用し、その時々に関心事を交えて交通情報を提供してきた。12年5月からTBSラジオで、交通情報提供と生活を支え・環境を守り・模範運転するトラックドライバーという3パターンの20秒CMを放送した。

また、一般マスコミへの対応を強化した。東京都をはじめとする1都3県の環境確保条例によるディーゼル車規制や速度抑制装置の装着義務付けが、全国から首都圏へ運行してくるトラック輸送にも影響を与えることになり、どのような問題が発生するのか、またそうした問題に直面する事業者や業界の声などについて、全国紙やテレビの取材などに対応し、業界の声・主張がマスコミの紙面や電波で報道されるように努めた。

● 『データファイル』を発行

日常的に東ト協の活動や業界情報を一般紙・専門紙へ情報発信するため、7年から「東ト協ニュースリリース」を発行し、記者クラブへも提供した。

8年からトラック運送業界に関する東京・全国のデー

タをまとめた『データファイル』を発行。10年から取り巻く諸問題について行政・業界・東ト協などの活動内容などをまとめた「動向ファイル」を収録した。それらが、トラック運送業界の直近1年の状況が概観できるものとして重宝された。

● 業界の実情をアピール

軽油価格の高騰が12年ごろから始まった。世界の過剰流動性が原油への投機に向かい価格を押し上げた。ニューヨーク・マーカンタイル取引所のWTI(ウエスト・テキサス・インターメディアート)価格は、1バレル20ドル程度であったものが、12年6月に1バレル30ドルとなり、その後25～30ドルと高値安定で推移し、16年夏場には40ドル、17年には50ドルと急騰した。

こうしたことから日本国内での石油価格も高騰し、トラック燃料の軽油価格は16年以降に急騰し始め、16年4月に1リットル85円だったが、17年には110円前後となった。17年には燃料価格の高騰がトラック運送事業の経営を直撃した。

東ト協は「軽油価格の高騰による経営危機」をラジオ、テレビ、一般紙を使ってアピールし、厳しい業界の実情を広く知ってもらうため、その頻度を高めた。

業界で初めて17年6月27日から6日間にわたり、『毎日新聞』紙上(夕刊版)で軽油価格高騰による窮状を訴える意見広告を掲載。同年11月22日に『日本経済新聞』、18年3月8日に『毎日新聞』に、それぞれ全面広告を掲載し窮状をアピールした。

また、東ト協が番組提供している東京MXテレビ、TBSラジオでは、CM内容を軽油価格高騰問題に変更して放送した。

● パンフレットも活用

東ト協は各種イベント・催しや日常活動に利用できるPRカラーパンフレット『都民の暮らしを運ぶ』(A4判・6ページ)を作成し、各種イベントや「トラックの日」などで配布した。

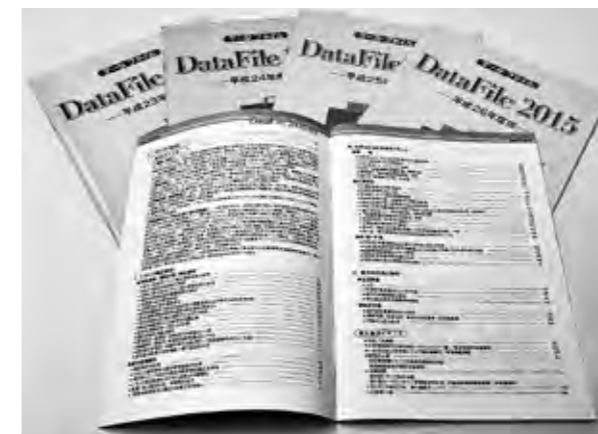
営業用トラック輸送が、身近にあっていかに生活を支えているかという、営業用トラックの社会的役割、業界の環境対策、交通事故防止活動等を紹介したものである。また、活動内容を紹介するパネルの製作・活用、東ト協本部にあるショーウィンドでのPRなども行っている。



現在の東ト協ホームページ。さらなるリニューアルへ



ラジオで緑ナンバートラックをアピール



トラック運送業界のその年1年の状況が概観できる「データファイル」を発行

平成17～22年(2005～2010年)

コスト高による経営の危機打開に奔走



星野良三 第5代会長

平成20年にかけて原油価格高騰による軽油価格の急騰がトラック運送業界を直撃、経営の危機的状況に追い込まれた。官民ともに対応に追われ、東京都トラック協会も関係官庁をはじめ、荷主団体への要望活動を強化した。また、実運送に自信を持って取り組み、事業活動の原価意識をさらに高めるため原価計算ソフトの普及を図った。トラック運送業界が社会との共生を図り、社会的地位の向

上を図るため、東ト協会員関与の交通死亡事故半減目標を達成し、さらに環境問題に業界として積極的に取り組む姿勢を示し、環境対策のトップリーダーとして国際的にも評価されるようになった。政治的状況にも影響を受け、小泉純一郎内閣による構造改革の一環として道路公団民営化、道路特定財源の一般財源化、政権交代などで高速道路料金を目まぐるしい動きへの対応にも迫られた。

1) 軽油価格の高騰対策

● 投機による原油価格急騰の到来

原油価格は平成12年から上昇傾向に転じた。原油の中心的指標であるニューヨーク・マーカンタイル取引所(NYMEX)のWTI(ウエスト・テキサス・インターメディアエート)でみると、12年までの10年間は湾岸危機での一時的な高騰を除き、原油の年間平均価格は1バレル約20ドルと安定的に推移した。

ところが12年6月に30ドル台となり高値安定で推移し、16年には40ドル、17年には50ドルから60ドルと急伸。20年には100ドル台に急騰し、同年7月には147.3ドルの史上最高値をつけた。12年までの10年間の平均

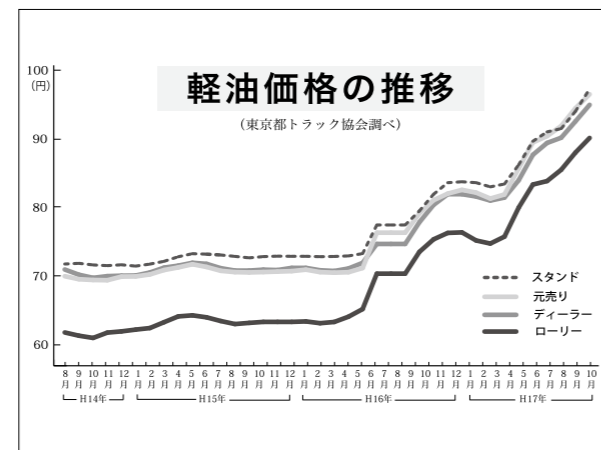
価格20.3ドルに比べ7倍を超える値上がりとなった。その後、リーマンショックによる金融危機で一時的な下落があったものの、再び上昇し100ドル前後で推移した。

原油価格の高騰を受け国内の軽油価格が上昇し、全日本トラック協会調査によると、ローリー価格で15年度に平均1リットル約64円だったが、20年8月には約144円と2倍以上にもなった。東京都トラック協会が行っている軽油価格調査でも、ローリー価格は10年に57.7円だったが、17年には74.8円に急騰している。

原油価格の高騰が主に投機資金の大量流入、BRICsと呼ばれる新興経済発展国の需要増、非OPECの増産



燃料情勢について討議する資材燃料委員会



軽油価格の上昇



北側国交大臣に東ト協の要望を伝える中西会長(左)

ペースダウンやOPEC余剰生産能力不足などによるものだが、膨大な投機資金の思惑的な動きが価格メカニズムを歪ませた。17年の東ト協資材燃料委員会で「投機筋が10ドル程度のかさ上げをしている」と、石油連盟がその影響を指摘し、その後それ以上の影響が続くことになる。

● 軽油値上げは喫緊の課題

中西英一郎東ト協会長は、17年5月の総会で「軽油価格値上げが業界喫緊の課題」と指摘した。それを示すように、東ト協が4月に行った軽油価格緊急調査で1リットル4～8円(平均6.2円)の値上げ要請が会員事業者にきていたのである。軽油価格の1円値上げで東ト協では15億円、業界全体で180億円の負担増となり、経営に直結する問題となった。

こうしたことから東ト協の中西英一郎会長、浅井時郎名誉会長は17年5月、中川昭一経済産業大臣に「軽油価格の暴騰に対する特別措置」の要望書を提出し、①燃料に関する税制上の暫定措置による消費者の負担軽減②原油暴騰を企業努力で吸収するよう石油精製各社への指導③適正な運送取引についての荷主団体に対する指導——を求めた。

● 東ト協要望が政府を動かす

東ト協の要望なども受け17年6月、経産省と各産業所管省庁等による「関係府省原油問題連絡会議」が設置された。原油価格高騰に伴う産業への影響を把握し、各産業の特性を踏まえた対応を図るためだ。また、トラック運送業界側の要望を受け、北側一雄国土交通大臣が17年9月に奥田碩日本経済団体連合会会長と会談し、運賃



「外からの応援に応えよう～」と呼びかける星野会長代行

転嫁が進むよう協力を求めるなど、その後も荷主団体への協力を要請した。トラック運送事業の所管大臣が経済界のトップに協力要請するなど異例の展開もあって、経済界でもトラック運送業界の窮状に理解を示すようになった。

荷主団体側では東京商工会議所が「互恵の精神に則り、取引価格について当事者間で十分協議のうえ決定」を要請する文書を送付。日本経団連は荷主、石油業界、運輸業界の3者による懇談会を開催するなどの動きを見せた。

関東運輸局は1都7県の管内各地で荷主団体、運輸事業者による相互理解を深める場の設置に動いた。

● 東ト協 軽油危機突破へ大集会

東ト協は政府などへの要望とともに、軽油価格高騰の影響を広く広報するため、17年6月を「軽油価格高騰・経営危機突破緊急キャンペーン月間」と設定した。6月末から7月初旬にかけて6日間連続で、一般紙(夕刊)に軽油価格高騰に伴う業界の窮状をアピールする意見広告を掲載するなど、各種メディアを活用した活動を展開した。

9月には「軽油価格高騰対策緊急小委員会」を設置して緊急対策を検討。会員事業者が運賃交渉しにくい現状を踏まえ、トラック運送業界が交渉への雰囲気づくりや盛り上げを図るアクションを起こした。そのため車両約4万8千台に「軽油価格高騰・経営危機突破 緊急キャンペーン」のステッカーを貼ってPR活動を展開し、9月25日の東ト協機関紙で「北側国交大臣が運賃転嫁を経済団体に協力要請」や「今こそ行動の時」と呼びかける軽油価格高騰問題特集を行い、会員事業者への運賃交渉支

援を図った。

同年11月には「軽油価格高騰・経営危機突破大集会」を千代田区永田町の自由民主党本部で会員事業者700人が参加して開催。星野良三会長代行が「政府や行政側の努力で運賃交渉の`外堀、は埋まった。事業者が`内堀、を埋めなくてはならない」と事業者の奮起を促した。また、大集会の様子が広く報道され、これにより「荷主企業や物流子会社はじめ関係者がトラック運送業界の実情理解」に役立つことが期待された。

● 運賃問題の外的要因も課題に

軽油価格問題は、国際的投機資金問題や地政学的要因などもからみ「国際的な価格問題であり、直接何かができるものではなく、外側からしか行動を起こせない」(中西英一郎東ト協会会長)というトラック運送業界にとって、「対応策の決め手が難しい」というもどかしさがつきまとった。そのため、荷主企業をはじめ利用者へいかに転嫁していくのが課題となり、燃料サーチャージ導入がテーマに浮上し、導入へ向けて整備が進められることとなる。

さらに、環境対策や事故防止対策へのコスト負担が増加し、良質で安全な輸送サービスを提供するためには、適正な運賃収受が必要となる。軽油価格高騰分の運賃転嫁と適正運賃収受という課題解決が求められることになった。

● 全国は中西・東京は星野体制へ

中西会長が全ト協会長に

東ト協会の中西英一郎会長が、17年6月に全日本トラック協会の11代会長に就任した。中西会長は東ト協出身の

会長としては2人目。東ト協はそれを受けて星野良三副会長を会長代行に決め、中西会長を全面的にバックアップする執行部体制をつくり、「全国は中西会長・東京は星野会長代行」体制で協会運営を行うことにした。星野会長代行は環境対策、再生産可能な運賃・料金の確保や事故防止問題をリードしていくことになった。

● 自動車NOx・PM法への対応

東ト協は、協会独自の「環境対策基金」創設など諸対策を講じたことなどで、東京都環境確保条例への対応が「落ち着いた形で推移」(中西英一郎東ト協会会長)し、次のステップとして自動車NOx・PM法への対応に迫られた。同法により、東ト協会員事業者の営業用ディーゼル車9万9千台余のうち、17年度で1万4千台、18年度で2万台が代替対象となるためだ。そのため、車両代替支援策を関係各方面に要望した。

東京都では、17・18年度の2年度を事業期間とする自動車NOx・PM法買い換え特別融資あっせん制度を創設。中小事業者の車両代替支援のため、都が金融機関の融資をあっせんし、最新規制適合車へ代替する場合に利子の2分の1、信用保証料3分の2を補助する制度とした。

● 事故防止でチラシ作成し啓発活動

17年の年末に入った10月、事業用トラックによる事故が多発した。ひき逃げ等悪質・危険な運転行為により、6件・7人死亡の事故が発生し、安全運転管理姿勢が問われる厳しい情勢となった。

東ト協は11月8日、緊急事故防止委員会を開催し、年末に向け事故多発時期となるため、事故防止への徹底を

求め、さらに「トラック事故が多発!しっかり前を見て安全確認」のチラシ10万枚を作成・配布し、事業者・運転者が一体となって事故防止活動を推進するよう要請した。

星野良三会長代行は「一人の事故が業界全体のイメージを損なう。交通事故防止はトラック運送事業者にとって重大な責務であり、一歩踏み込んだ取り組み」を求めた。

● 道路特定財源問題が発生

18年12月に政府は、小泉純一郎首相による財政再建改革の一環として、道路特定財源の見直しに関する具体策を閣議決定し、法改正を20年の通常国会で行うこととした。暫定税率を維持し、税収のうち道路歳出を上回る「余剰分」を一般財源化して利用する。その際に、国民が改革の成果を実感できるよう、高速道路料金の引き下げなどによる既存のネットワークの効率活用の

ための新たな措置を講ずることとした。

この決定に対して、トラック運送業界はじめ、自動車メーカー団体や石油業界など自動車・運輸関連の23業界は、「納税者の理解が得られない。道路整備に使用しないのなら納税者に返すべき」と強く抗議し反発した。東ト協も東京都議会や自由民主党東京都連など、関係各方面に要望活動を展開し、また自動車ユーザー団体の一員として街頭活動を実施した。

道路特定財源問題は、20年1月の国会で審議されたが、ガソリン税や軽油等の暫定税率延長をめぐって、政府・与党と野党の調整がつかず、期限切れで4月1日に失効する事態となった。そのため政府・与党は、揮発油税などの暫定税率10年延長、軽油引取税の暫定税率10年延長する、それぞれの改正案を20年4月末に成立させた。



道路財源の一般財源化反対を訴える自動車19団体が決起大会

トラック ミニ情報

道路特定財源の見直し

政府・与党が18年に合意した見直し案は、

- ①真に必要な道路整備は計画的に進める。19年度中に今後の具体的な道路整備の中期計画を策定
- ②20年度以降も暫定税率上乗せ分を含め現行税率の維持
- ③全額道路整備に充てる仕組みの見直し
- ④20年度に必要な法改正を行う——など。



正副会長が記者会見(中央が中西会長、その左側が星野会長代行)



警視庁、東ト協合同でトラック事故防止キャンペーン

トラック ミニ情報

暫定税率の失効・復活

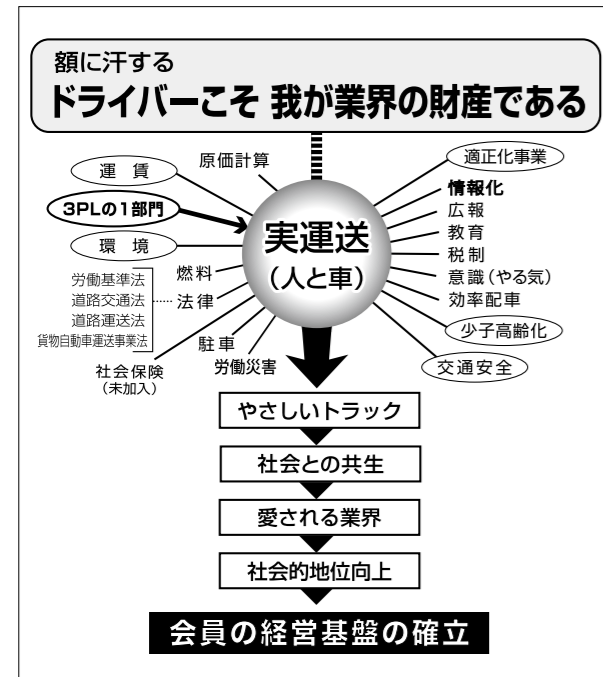
石油情報センター調査では、20年4月3日の全国平均軽油店頭価格は3月31日より13.2円安い119.1円となった。暫定税率復活後の、20年5月5日の軽油店頭価格は138.9円と、4月28日に比べ20.8円の値上がりとなった。

トラック ミニ情報

道路特定財源廃止・暫定税率維持へ

政府・与党は20年12月の21年度税制改正大綱で、道路特定財源を廃止とし、軽油引取税をはじめとする自動車関係諸税の暫定税率については税制の抜本的改革まで原則維持を決める。抜本改革では自動車関係諸税について「税制の簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえ、税制の在り方と暫定税率を含む税率のあり方を総合的に見直し、負担の軽減を検討する」と明記。

2) 星野良三氏が会長に就任。「実運送」重視を鮮明に



●「実運送」重視を鮮明にして協会運営

東京都トラック協会は、平成18年5月の通常総会で星野良三会長代行を第5代会長に選出した。

星野新会長は「実運送重視」を高く掲げ、それに基づく協会運営の方針を強調。「トラック協会は会員のためにあり、会員に少しでもプラスになることを行うのが仕事。組織の中心は支部であり、支部を活性化し会員に少しでも良い業界にしていく」とし、支部長会を活用する姿勢を示し、支部活動の活性化が協会本部の重要な役割とした。

また、適正化事業の重要性を以前から指摘し、適正化問題にも取り組んだ。

星野会長は「経済があれば実運送はなくなる。実際に人が車を動かし、人と一体となった事業」であり、事業を担うドライバーが業界の財産と強調した。

さらに、トラック運送業界で生じる諸問題は、実運送(人と車)にかかわる問題だとし、運賃問題は実運送そのものに関わり、労働時間等は運転者(とその家族)に関わり、燃料問題は車の運行に直結し、燃料の質は環境問題となるなどと例示。貨物自動車運送事業法、労働基準法等の法律、労災問題、環境問題、交通安全・事故防止、税制、広報などをはじめとする協会活動は実運送を中心に行われているとの認識を示した。

こうした問題へ対応することでトラック運送業界が社会的評価を高め、それが事業基盤の強化につながるとした。

● 実運送への矜持を

星野会長は「我々は経済を支えているといわれているが、なかなかそうした実感を持っていない。まず自分自身が本当に大切な仕事をしている、自負心を持つことが大切」と、実運送への自信を持つと促した。

物流ニーズが、大量生産・大量消費時代から多頻度・多品種少量輸送時代を経て、荷主のコスト削減要請が強まる時代を迎えた。高度成長から安定成長時代、そして90年代からのバブル崩壊後の「失われた10年」といわれる経済停滞時代からデフレ経済時代に突入。荷主企業によるコスト削減への要求が強まり、それが運賃・料金に強く影響した。

企業側の運賃引き下げ圧力が強まり、こうした状況の中でIT(情報技術)時代に対応し、いかに物流の付加価値を高めるかが流行のテーマとなった。ロジスティクスやサプライチェーンマネジメント(SCM)、3PL(サードパーティ・ロジスティクス)への関心が高まる一方で、実運送の将来性は不安という風潮も生まれ、実運送は風下に追いやられた格好となった。いわば世を上げて、新たな物流システムの構築が声高に叫ばれ、実運送に対する評価が忘れがちになった。そうした時代の中で、星野会長は「物流の根本は実運送」と、実体的に実運送を担っているのは会員事業者をはじめとする中小事業者であり、自信を持つと呼びかけた。

● 軽油価格が経営に打撃 実態調査でわかる

東ト協は18年6月に「経営実態に関するアンケート調査」結果をまとめた。この調査は、17年の軽油価格高騰が事業経営にどのような影響を与えたのかという、経営実態と荷主企業への対応状況を調査し、経営環境改善への資料とするもの。18年3月に全会員事業者を対象に実施し、40.1%という高い回答を得た。

アンケート結果では、軽油価格が収益に大きく影響が52%、やや影響43%と、95%を超える事業者が影響を受けていた。値上がり分のコスト転嫁(運賃値上げ)交渉を47%の事業者が行っており、交渉予定者を含め

ると約6割が交渉意向を示した。交渉開始時期は、17年10月から18年3月までに7割近くが行い、交渉事業者の3社に1社が成果を上げたが、厳しい状況は続いた。

● 運賃問題で荷主団体に公正取引を要請

軽油価格高騰に対する業界の転嫁要望や、行政の支援などをはじめ、17年11月の東ト協「軽油価格高騰・経営危機突破大集会」などで運賃転嫁交渉の機運が高まった。しかし、原油価格の高水準が続き、18年8月に国内の石油製品価格が大幅に値上げされた。東ト協が定期的実施している軽油価格調査でも、7月20日時点のローリー平均価格は96円73銭と急激な上昇となった。

こうした状況の中、9月に北側一雄国土交通大臣に運賃転嫁への支援要望に訪れた中西英一郎全ト協会長は、「運賃転嫁が足踏みしている」のが実情との厳しい現状を説明し、運賃転嫁への環境づくりの協力を要請した。荷主企業側では、「価格は市場で決まる」との原則論を主張しながら、「トラック運送業界に大きな経済上での負担となっていることはわかる」「取引価格は荷主と運輸事業者の話し合い」と、トラック運送業界の実情にも理解を示した。

東ト協は18年10月、307荷主団体に「荷主の皆様へ」と題した会長名の要請書を出した。軽油価格高騰でトラック運送事業経営が存亡の危機に立っているとして、トラック輸送サービスを維持していくためには「公正取引の確保が今ほど必要なきはない」と理解を求めた。また、同要請書を会員事業者が、個別荷主との交渉資料として活用できるよう便宜を図った。会員事業者の要望で、荷主団体から個別事業者に要請趣旨がすぐに伝わるようにしたものだ。個別事業者の活用は、19年3



日本商工会議所会頭に冬柴国交大臣(当時)が緊急要請

月で417社・8117通に及んだ。

東ト協は、業界の要望や行政側の協力で、運賃交渉の機運がある程度盛り上がってきているとし、星野良三会長は「18年から19年にかけて正念場となる」として積極的に取り組むことが必要と指摘した。

● 放置車両問題が配送の枷にならないように

18年6月から、道路交通法改正に伴う、放置車両への取り締まりを強化する駐車規制が実施された。放置車両の責任を所有者(車検証上の使用者、営業用トラックは運送会社)にも負わせるもので、駐車違反をした運転者が、1か月経っても反則金を納めない場合、車両の所有者に対して、反則金の納付を命ずることができるようにした。また、放置の確認と標章の取り付けが、民間委託された。

駐車規制の強化は、渋滞解消による交通の円滑化を図り、渋滞車両や駐車車両の陰からの飛び出しによる交通事故防止も狙った違法駐車対策強化の一環。現場に運転者がいない場合、運転者の特定が困難であったことから、責任の追及を車両の所有者へ拡大し、違反金の納付を命ずることができるようにした。違反金を滞納した場合は、継続車検が受けられない仕組みとし、車両の所有者が一定回数以上、繰り返して違反金納付命令を受けると、車両の使用制限命令が下されることになった。

東ト協は、新制度が配送・荷捌きに大きな影響を与えるとして、輸送委員会を中心に、「いつ・どこで・どのように取り締まりが行われるのか」「民間委託された場合のトラブル問題」「荷捌きへの影響」などを、17年から関係各方面の説明を受けながら検討。18年1月、警視庁交通部長に「貨物の荷捌きに特段の配慮」を求めると



規制緩和された区間で荷積みするドライバー

どの要望を行った。物流の円滑化確保のために、営業用貨物自動車専用スペースの確保や、荷捌き需要が多い道路区間での貨物荷捌きへの特段の配慮などを求めた。その後も、5月に都内各区市町村に「駐車対策に関するお願い」を行い、集荷・配達用トラックの駐車場確保等の周知を求めた。

東ト協は駐車規制が実施された6月から1か月間、会員事業者を対象に「駐車違反取締りの状況」を調査。この間の取り締まり件数は72件で、そのうち集集中が63件を占めた。取り締まりを受けた運転者が、車両から離れていた時間が5分以内というケースが多くみられた。

改正道交法実施後にも、各地域での実施実態を調査し、①駐車規制除外措置の拡大②駐車許可申請の簡素化などの「駐車許可制度の運用」などを、警視庁や都内86警察署に要望。東京都には、貨物の集荷・配達用トラック駐車場の確保等を要望するなど、各地域の実情に基づき、繰り返し要望活動を続けた。また、東ト協各支部でも、会員事業者アンケート調査をもとに、地元警察署管内の実情を示し、トラック運送への理解や、駐車・荷捌き施設整備等への要望を行った。

この駐車規制強化によって、トラックによる輸配送の困難度が増すことになり、都市内物流に与えるマイナス影響は大きいと、今後の運用をいかにするかが課題にもなっている。業界の実態と各地域の実情など、地元との相互理解を深めながら、使い勝手の良い制度への模索が始まった。

●安全対策強化への取り組みを加速化

星野良三東ト協会長は18年7月の理事会で、安全対策の強化に取り組むよう呼びかけた。国土交通省が、①運行管理制度の徹底②監査の強化③安全マネジメントの導入による「三位一体」での安全対策強化を進めることに対応し、全会員事業者が、その重要性を認識し、取り組むことを求めた。同年8月1日から、悪質違反への行政処分が強化されるためだ。

国交省は2年の規制緩和で、参入規制を緩和する一方、安全面のための事後規制強化に転換を図った。その後「事後チェックが不十分」と、事後規制の効果が上がっていないため、悪質な事業者を市場から撤退させることを狙った。これまでは重大違反が発生した場合、国交省が監査し、処分点数を積み上げることで処分を決めていたが、悪質な場合を除き、事業停止に至るケースが少なく、車両の停止処分にとどまってい

た。しかも遊休車両がある場合、処分の効果が疑問視された。

こうしたことから国交省は、従来の違反点数積み上げ方式とは別に、悪質違反があった場合に一定期間の事業停止や車両停止を科すという重い処分を導入。特に会社ぐるみで飲酒運転や過労運転、無免許運転、過積載、最高速度違反などの悪質運転を命じたり黙認していた場合、直ちにその営業所を7日間の事業停止処分とし、さらに、従来からの点数積み上げによる車両停止処分も3倍に加重した。

また、悪質違反で重大事故を起こした事業者が、運転者の教育(指導監督)が不十分と認められると、直ちに3日間の事業停止と、3倍の車両停止処分が科せられるようになった。

運輸安全マネジメントが18年10月から導入され、全ての貨物運送事業者に「経営トップから現場の運転者まで、輸送の安全が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性向上に努めなければならないこと」を義務付けた。

●トラックの日 本部イベント初開催

東ト協は18年10月9日の「トラックの日」に、初めて本部イベントを開催した。文京区後楽の東京ドームシティ屋外ステージで、「グットトラックフェスティバル2006」と銘打って、全ト協協賛、関東運輸局と東京都の後援、警視庁の富坂、牛込、戸塚、四谷の4警察署、東京ガス、東京都北区赤羽★おえかきクラブの協力で行われ、東京ドームシティの集計では4960人が来場した。

親子が楽しめるイベントを通して、トラック運送業界の交通安全対策や環境保全活動などをはじめ、「暮らしを運ぶトラック」の理解を深めた。



“グットトラックフェスティバル2006”と銘打って「トラックの日」の本
部イベント

3) ドライブレコーダーの装着促進

●3年で交通事故半減を目指す

東京都トラック協会の星野良三会長は平成19年1月の理事会で、19年度の重点目標として、①再生産可能な適正運賃収受で輸送力確保②交通事故を大幅に無くして都民生活を守る——の2点を重点的に進める方針を示した。

運賃問題については17年、18年の一連の軽油価格高騰に伴う官民の連携や、積極的な広報活動の展開で、荷主企業にトラック運送業界の実情について理解を求めてきており、「今年こそ適正運賃収受への正念場」とした。

また、交通事故の大幅削減は、ドライブレコーダーの導入促進で実現をめざした。事故防止は、運輸安全マネジメントや適正化事業の目的にもかなうためだ。

事故大幅削減は、「3か年計画で会員事業者保有車両のうち、5万台にドライブレコーダーを装着し、業界の事故半減を目指す」として、21年を事故半減の達成年とした。

その背景には「326台にドライブレコーダーを装着したところ、半年間で起きた事故は軽微な事故が1件。前年同期の10件、前々年同期の12件にくらべ大幅減少」との自社の導入経験の裏打ちがあった。

導入促進を図るため、運輸事業振興助成交付金の活用や東京都への支援要望を行った。

設定した「半減目標」は、ドライブレコーダー装着を開始する直近の2年間における都内(警視庁管内)で発生した会員事業者関与事故(第1当事者)の平均値で設定。死亡事故については、18年の14件、19年の21件の平均18件の半数に設定した。

●ドライブレコーダー装着の積極的促進

東ト協は19年度事業計画で、事故防止の積極的な展開、環境対策の多面的推進および広報・PR活動の充実を重点施策に据えた。星野良三会長は「新年理事会で重点施策として事故防止・交通安全を明言した。そのためドライブレコーダーの装着・普及を進めたい」と、ドライブレコーダー装着への助成・促進を推進する方針を19年度事業として明確にした。

助成対象となるドライブレコーダーの機能要件(最低要件)を、①事故やヒヤリハット前後の映像記録②時刻・速度・加速等の車両データの記録③運転者に危険挙動運転の改善指導ができる教育資料の作成が可能④記録方式はイベント型でも連続記録型でもよい——とした。

東ト協は19年4月、東京都議会議事堂会議室でドライブレコーダー製品の展示・説明会の開催を皮切りに、7月には、東ト協が装着助成対象とするメーカーが参加しての機器展示・説明会を開催し、会員事業者への導入普及をスタートさせた。委員会や各支部での説明会など、いろいろな機会を利用して装着への理解を深める活動を展開した。

星野良三会長は「ドライブレコーダーは事故防止の革命」と高く評価し、積極的に装着活動を進めた。各支部で開催された説明会などにも説明役で登場したり、車両保有台数の多い会員事業者を訪れて、ドライブレコーダーの有効性をアピールしたりと、様々な機会をとらえてドライブレコーダー装着を呼びかけた。さらに、自動車事故対策機構主催の安全マネジメントセミナーで、星



映像記録型ドライブレコーダーの展示・説明会



星野会長が事故削減効果や燃費改善効果を講演

野良三会長自らが自社でのドライブレコーダー装着による事故削減効果を講演した。

● **ドライブレコーダーの「別効能」も重要**

星野良三会長は、運転者が安心して運転でき、安全運転教育に役立つメリットが、ドライブレコーダーにはあると指摘。「安心な運転」は、トラックが事故に関与した場合に記録が残っているため、事故発生時にどのような状況だったかが、第三者に理解されやすい。トラック関与の事故の場合、「トラック側に非がある」との先入観が先立ち、運転者側の主張が理解されにくいという経験則が運転者・運送事業者側にある。それを映像で補うことが可能となり、運転者側の安心感が高まった。

また、ドライブレコーダーの映像記録機能が運転者自身に「自分では安全運転をしているつもりでも、気づかぬうちにヒヤリハット(危険挙動)を生じる運転行動を視覚的に気づかせてくれる」と、事故の芽を摘む効果もあり、運転者教育にも活用できる。記録映像を活用したことで、運転者が急発進・急ハンドル・急ブレーキというような運転に気を付けるようになり、そうした運転が減少する。さらに、こうした「急のつかない運転」が、エコドライブと同様の運転行動となり、燃費改善効果をも生み、経営面にプラスに働くことになる。

● **ドライブレコーダー装着助成が拡大へ**

19年度新規事業として開始したドライブレコーダー装着への支援策は、全会員事業者を対象に、①車載器1台2万円で、1事業者20台まで②解析ソフトは1営業所1セット2万円——を助成。車載器助成台数1万1千台、解析ソフト助成を1200営業所として予算額2億4400万円を用意し、19年4月からの装着を対象とした。その後、さらに装

着拡大を図るため、①ドライブレコーダー1台当たり2万円から5万円に、助成台数を1事業者20台から30台までそれぞれ引き上げ②解析ソフトは1セット2万円から5万円に引き上げ——と車載器および解析ソフトについて大幅に規模を拡大した。

さらに、ドライブレコーダー助成は単年度事業とはせず、19年度から21年度にかけて「通年事業」とし、3か年の予算規模を7億7280万円とし、予算額に達するまで助成申請を受け付けることにした。

東京都は19年11月、エコドライブ支援機器として「映像記録型ドライブレコーダー」の装着助成を開始した。補助対象を総保有車両(都内車籍)50台以下の中小事業者に限定し、「運転者への継続的教育訓練・指導体制の構築、運転者による燃費管理や燃費を集計・分析できるデータベースの構築」ができることなどを条件に、車載器・解析ソフト等の対象機器購入費の2分の1(限度額あり)を助成した。

● **事故半減を達成**

「3か年で事故半減」の目標は、21年に会員関与の交通死亡事故を9件以下にすることであった。21年の発生件数は6件と、目標を3件下回って達成した。22年には4件とさらに減少し、19年に比べ8割以上の削減を達成した。こうした東ト協の事故削減努力に対して、21年に東京都や警視庁交通部長から感謝状が贈られた。

● **中型免許制度が実施**

19年6月2日から「中型免許制度」が新設された。中型免許制度は、16年6月の改正道路交通法で創設されたが、

現行	改正
<p>普通免許</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量8トン未満 または最大積載量5トン未満 乗車定員11人未満 ●受験資格 18歳以上 	<p>普通免許</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量5トン未満 または最大積載量3トン未満 乗車定員11人未満 ●受験資格 18歳以上
<p>大型免許</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量8トン以上 または最大積載量5トン以上 乗車定員11人以上 ●受験資格 20歳以上 運転経験2年以上 	<p>8トン限定</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量5トン以上8トン未満 または最大積載量3トン以上5トン未満 乗車定員11人未満 <p>中型免許</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量5トン以上11トン未満 または最大積載量3トン以上6.5トン未満 乗車定員11人以上30人未満 ●受験資格 20歳以上 運転経験2年以上
<p>政令大型自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上 乗車定員30人以上等 ●運転資格 21歳以上 運転経験3年以上 	<p>大型免許</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自動車の種類 車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上 乗車定員30人以上 ●受験資格 21歳以上 運転経験3年以上

中型免許比較図



地元警察署と重要事件・事故等発生時におけるドライブレコーダー画像提供協定を結ぶ(杉並支部)

関係業界への影響を配慮して施行が3年後の19年とされた。中型免許制度導入についてトラック運送業界では、「2トン積み車」の大半が、架装され車両総重量が5トンを超えるものであり、新普通免許では運転ができなくなるとして配慮を求め、また、最大積載量の規定については、最大積載量を規定せず、車両総重量の規定のみとするよう要望した。

中型免許は、車両総重量8トンを境に普通免許と大型免許に分かれているものを、新たに車両総重量5トン以上11トン未満(乗車定員11人以上30人未満)を運転範囲とし、受験資格を運転経験2年以上の20歳以上とする免許。トラック車両の大型化に伴う運転技能・知識不足による事故を抑止することを目的に制度化された。新制度導入前の普通免許については、車両総重量8トンまで運転できる「既得権」が、無条件で新制度導入後は「限定中型免許」として認められることになった。

東ト協は、中型免許制度導入前の19年3月に新免許制度移行に向けて広報し、早期の対応を図るよう呼びかけた。新免許制度による普通免許で、従来の普通免許(限定中型免許)で運転できた、例えば4トントラック(車両総重量8トン未満)を運転すると違反になるためである。

東ト協は、施行後でも当面は現行勢力でクリアできるが、今後の労働力確保や車両代替(計画)等について「2、3年と時間が経つとボディブローのように影響が大きくなる」(星野良三東ト協会長)と早期からの対策が必要とした。

● **中型免許問題で検討委員会を設置**

東ト協は22年9月に中型免許問題検討委員会を開催した。都市内配送で主力の積載量2トントラックであっても、輸送の効率化や省力化の装備で車両総重量が5トンを超えることや、環境対応のためハイブリッドトラックを導入

すると中型車になるため、新普通免許では運転ができなくなる。こうしたことが輸送体制を維持していくための若年労働力確保の阻害要因となり、国民生活を支える運行に支障をきたすおそれが大きくなってきた。そのため問題を検討し、新普通免許で運転できる車両の総重量を拡充する等の要望をすることを決めた。

東ト協は22年12月に「普通自動車免許に係る要件緩和について(お願い)——中型自動車免許制度関係の要件緩和——」を関係行政庁へ強く要望することを全ト協に求めた。要望は、①普通運転免許の自動車の種類に係る適用要件を、車両総重量7トン未満、最大積載量3.5トン未満まで②中型・大型運転免許を取得できる教習所の増設等整備を図る——など。

● **関ト協 首都高速での事故防止策を提言**

関東トラック協会は22年2月、「首都高速道路における交通事故防止方策検討調査結果」を発表した。20年8月から21年2月にかけて首都高速で大型車横転事故をはじめ、トラクタ・トレーラ速度超過による横転事故、ガソリン・軽油積載トラクタ・トレーラの横転・火災事故など、大型車やトレーラの重大事故が頻発した。トラックやトレーラなどの大型車の事故は大きな影響を与え、特にガソリン等の積載トレーラ横転・炎上事故によって、首都高速の一部が長期間にわたって閉鎖され、社会に大きな影響を与えた。

こうしたことから、業界が率先して事故防止に取り組むこととし、1都7県のトラック協会、関東運輸局、道路管理者(首都高速道路会社)、大型トラックメーカー(4社)が委員となり、警視庁、全ト協がオブザーバー参加して事故防止方策検討会を設置。21年4月に初会合を開き検討を行った。

調査報告書では、人・車・道の面から事故防止策を提言。



関ト協がまとめた首都高における事故防止方策の提言

トラック ミニ情報

普通自動車免許緩和の要望

都内営業用トラックの総重量別台数(20年9月)は、普通免許範囲(5トン未満)が約3万1千台と約3割。それ以上の5～6トン未満が1万6千台、6～7トン未満が約9500台で計2万5500台の約24%。この約24%のうち、最大積載量が3～3.5トン未満が7千台と3割弱を占めていた。

人の面からでは、①トレーラ・トラクタの特性に関する安全教育の早急な実施②過労運転の防止③確実な点呼体制の確立④緊締装置の4点ロックの確実な実施——を挙げ、道の面からは、①首都高速道路における事故多発地点危険マップの作成②道路設備の改良③安全速度の設定や速度制限の見直しを提言した。また、車の面からは、ASV技術「カーブ進入危険速度制御支援システム」の早期開発②タイヤの空気圧と温度モニタリング可能なシステム導入促進や車輪の脱落防止——などを求めた。

● 交差点事故の撲滅へ 事故分析をもとに

東ト協は交通事故半減目標達成のため、交差点での死亡事故防止に取り組んだ。東ト協はかねてから、都内における事業用トラック関与の交通死亡事故の半数が交差点で発生している点に着目しており、交差点での事故防止が事故半減のキーワードの一つとみていた。

そのため事故防止委員会は、19年1月から20年5月までの交差点死亡事故20件の要因を分析。20年6月に「交差点での巻き込み死亡事故における傾向分析結果」として、事故防止対策をまとめていた。21年2月に開催された「20年度(第13回)事故防止大会」では「交差点での事故防止について～トラックの交差点死亡事故の傾向と分析結果～」として特別講演し、交差点事故防止へ活用するよう求めた。

特別講演は、19年1月から20年12月まで都内で発生した事業用トラック関与の死亡事故96件から抽出した交差点での歩行者、自転車、原動機付自転車、または自動二輪車との死亡事故48件を対象に傾向分析したもの。

東ト協は21年10月、「交差点死亡事故等交通事故撲滅に向けた緊急対策について」を全会員事業者へ送付。輸送の安全対策が重要との意識で交通事故防止に全力で取

り組むよう求めた。緊急対策の要請は、21年に発生した東ト協会員関与の死亡事故(第1当事者)6件のうち4件が、青信号で渡っていた歩行者や自転車を右左折時に巻き込む等の事故だったためである。東ト協は改めて会員事業者へ運転者一人ひとりに、①横断歩道手前における一時停止②ブレーキ足乗せの実施③進行方向確認の徹底——の指導を求めた。

● アルコール検知器の導入助成へ

東ト協は20年度事業として、アルコール検知器の導入助成制度を創設した。国交省が、事業用自動車における飲酒運転事故が目立つため、21年4月から飲酒運転撲滅に向け、貨物自動車運送事業者に点呼時のアルコール検知器による酒気帯び有無の確認と、その記録を義務付けたことに対応し、助成することにした。

助成制度は、アルコール検知器の購入価格からリース料金総額(消費税を除く)が1器1万円以上のものに対して、1事業者3万円まで助成するもの。

飲酒運転に対する社会的批判は、11年11月に東名高速道路で発生した飲酒運転の事業用トラックと乗用車の衝突・炎上事故で幼児2人が死亡したのを契機に高まった。そのため、危険運転致死傷罪や道路交通法の改正で飲酒運転事故に対する罰則強化が図られたが、その後も飲酒運転による重大事故が後を絶たず、社会的批判が一層強まってきた。そのため、たびたび罰則強化が図られ、21年には道路交通法施行令改正で酒気帯び運転(呼気中アルコール濃度0.25mg/ℓ)で直ちに免許取り消しとした。

飲酒運転に対しては、トラック運送業界でも「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定し、営業用トラックの事故削減を図り、2018年に飲酒運転ゼロを目指している。



交差点での事故防止が事故半減のキーワードのひとつ



アルコール検知器の展示説明会

4) グリーン・エコプロジェクトを推進

● CO2削減に先んじて取り組む

東京都トラック協会は、平成18年度新規事業として「グリーン・エコプロジェクト」を開始した。CO₂(二酸化炭素)排出量削減のためのデータベースを構築し、エコドライブを推進するとともに、改正省エネ法(エネルギーの使用の合理化に関する法律)への対応も図った。環境問題はNO_x(窒素酸化物)、PM(浮遊粒子状物質)対策が先行していたが、地球温暖化問題など地球環境への関心から、CO₂をいかに削減していくかが新たな課題となった。

東ト協は、東京都環境確保条例や自動車NO_x・PM法への対応体制をすでに整備していたが、今後、地球環境問題がテーマとなるとして、CO₂削減のため「グリーン・エコプロジェクト」に着手。トラック運送業界が社会に対して一歩先んじて対策を進め、環境CSR(企業の社会的責任)から経営改善までの実践を行うことにした。

● 低コスト・簡易的な仕組み

「グリーン・エコプロジェクト」は、「紙と鉛筆があればできる」という低コスト・簡易的な手法による燃費データの作成を柱に、会員事業者が継続的にエコドライブを推進していく仕組みを構築した。運転者が「走行管理表」に燃費を記入・管理するという、簡便な燃費管理(燃料消費量管理)を行うことで、燃費データを構築するとともに、エコドライブを継続的に実践できるようにし、燃費向上・CO₂排出量削減・整備業務

改善を同時に進める社内体制整備にも資するようになった。

この活動が、安全運転の励行にもつながって事故防止効果をもたらし、経営改善につながっていくことが期待された。

東ト協では、「グリーン・エコプロジェクト」を実践していくための体制づくりを進め、18年6月から支部での説明会をはじめ研修会などを実施。「手作りでデータ収集する。毎月、車両ごとの燃費データを集計、データベース化する。その努力が社内での省エネ意識を深めることになる」と普及を進めるとともに、参加者が継続実施できるようにバックアップ体制を整えていった。

18年度では500事業者・トラック1万台の参加でCO₂を4万トン削減する計画とした。

「グリーン・エコプロジェクト」は、容易なソフトによる事業モデル開発で、利用する側としては導入しやすく、国内外から注目された。

● 燃費向上、事故減少効果を上げる

「グリーン・エコプロジェクト」の成果は、具体的な数字として見える化、でき、効果をはっきりとわかるようになっている。

18年度から20年度(4～11月)までで、削減燃料451万3463リットル(200ℓドラム缶約2万2600本分)、それによる削減CO₂量は1182万5275キログラム(杉の木約84万本の植樹に相当)などの成果を上げた。



グリーン・エコプロジェクトの推進を呼びかけるパンフレット



グリーン・エコプロジェクトの推進事業が「地球温暖化防止活動環境大臣表彰」受賞

また、21年までの4年間平均で燃費は6.23%向上し、これに伴うCO₂排出量は約2195万キログラム削減したことになる。これは杉の木を約157万本植樹したことに相当する。

「グリーン・エコプロジェクト」が大きな成果を上げていることに対し、19年度に環境大臣賞、21年度に東京都環境賞・知事賞、22年度に関東運輸局長表彰(環境保全部門)を受賞するなど数々の評価を得た。

● **関心が高く 海外にも発信される取り組みに**

「グリーン・エコプロジェクト」は21年12月にデンマーク・コペンハーゲンで開催されたCOP15(国連気候変動枠組条約第15回締約国会議)の「車社会における持続可能な環境対策会議」で、国土交通省が日本の業界における先駆的事例の取り組みとして紹介した。

また、22年8月にタイ・バンコクで開催の第5回アジアEST地域フォーラム(アジア地域における環境的に持続可能な交通の実現を目指した政府のハイレベル政策対話会合)で、東ト協は日本における物流事業者の環境対策の取り組みとして「グリーン・エコプロジェクト」を発表。4年間の取り組みで、燃料7912キロリットル、CO₂で2万730トンを削減するとともに、交通事故を40%減少させたとの成果を示した。

環境対策と交通事故防止に成果を上げている取り組みに対して、国際機関などから協力を求める意向が示された。

「グリーン・エコプロジェクト」は、実際業務に使用されているトラックからのデータを抽出。事業に使わ

れているトラックには貨物量の変動、走行環境の変化、年式や装備状態など、貨物にあわせて多岐にわたる過ぎるほどのデータが含まれている。解析データ要因の「宝庫」ともいえるもので、自動車メーカー、研究機関などからの関心も集めた。

● **二酸化炭素削減に向けて**

地球温暖化の要因とされているのがCO₂(二酸化炭素)。自動車からの排出量抑制が期待され、20年の改正省エネ法により輸送事業者は、低燃費車の導入やエコドライブの推進が求められた。

トラック運送事業者は、環境負荷の少ないグリーン経営への取り組みが求められ、「グリーン・エコプロジェクト」は、その目的にも合致した取り組みとして推進した。

● **ポスト新長期規制が開始**

ディーゼル車のポスト新長期規制が実施され、その適用は新車が21年10月1日、継続生産車・輸入車は22年9月1日となった。

国土省は19年10月にポスト新長期規制の規制値などを告示。新車のNO_x規制値は40～65%削減、PMは53～64%削減となる規制を実施した。



グリーン・エコプロジェクトの成果をアジアEST地域フォーラムで発信

トラック ミニ情報

東京の空がきれいになった

東ト協が進めてきた環境確保条例や自動車NO_x・PM法への対応、グリーン・エコプロジェクトなど独自の環境対策が効果を上げ、NO_xやPMの減少が東京都の環境調査でも明らかになった。石原慎太郎東京都知事は東ト協の会合に出席するたび、あいさつで「東京の空がきれいになったのは東ト協のおかげ」と東ト協の協りに感謝の意を示した。

5) 計数感覚による原価管理を 原価計算ソフトの活用で

● **再生産可能な運賃収受へ**

東京都トラック協会は、平成20年度の重要テーマとして、再生産可能な運賃収受の実現で輸送力の確保を掲げた。軽油価格高騰による経営危機に対し、17年に「軽油価格高騰・経営危機突破大集会」を開催し、トラック運送業界の状況を官民の努力で荷主企業に理解を求め、運賃交渉の環境整備を進めた。「交渉の外堀は埋まった。事業者の努力で内堀を」と事業者が運賃交渉を続け、成果も上げてきた。

しかし、原油価格高騰が依然として続き、20年7月には原油価格がピークを迎えた。原油市場に経済メカニズムとは別の国際的投機資金が流入しているためであった。投機的価格の形成ともいえる状況で、石油精製会社をはじめ、運輸事業者の企業努力での吸収を超えたものであり、価格高騰分を利用者にも負担してもらわなければならなくなった。航空業界で普及している燃料サーチャージと同じような制度の導入が、喫緊の課題となった。

● **軽油価格高騰で燃料サーチャージ導入を**

20年8月には、東ト協はじめ1都7県のトラック協会が構成する関東トラック協会が、千代田区永田町の自由民主党本部大ホールで「燃料高騰経営危機突破総決起大会」を開催した。事業者が自ら立ち上がり、窮状を打破するため、燃料サーチャージ導入等による適正運賃収受などを決議した。

燃料サーチャージについては、軽油価格高騰に伴い東ト協が実施した17年6月の「軽油価格高騰・経営危機突破大集会」でも、会員事業者の対策報告の中で言及されていた。全日本トラック協会も18年3月、燃料価格高騰によるコスト上昇分を荷主に転嫁するためのトラック運送事業者向け燃料サーチャージ制度を創設。輸送距離と燃費、燃料価格上昇額からサーチャージ額を算出する算出式を例示したもので、導入については事業者の判断に任せた。

国土交通省と公正取引委員会は20年3月、軽油価格高騰に対処するための緊急措置をまとめ、燃料サーチャージ制について政府が緊急ガイドラインを作成し、荷主とトラック運送事業者に導入を働きかけることにした。東ト協は7月、国土省の燃料サーチャージ算出シートを機

関紙でわかりやすく紹介し、会員事業者に活用するよう呼びかけた。国土省によると、20年7月末で燃料サーチャージ制運賃の届出は、20年3月15日の算出シート発表後は1967件(このうち東京は60件)と、発表前の29件に比べ約68倍に急増した。トラック運送事業者側から燃料サーチャージ交渉を進める環境ができた。

● **国の支援策活用を後押し**

東ト協は、国土交通省が実施する中小トラック事業者向けの省エネへの取り組み支援(助成)策を「経営資源」として活用するよう呼びかけ、申請などへの協力を実施した。支援(助成)策は、景気後退の中で燃料価格高騰対策として、省エネへの取り組みを支援するため、行われたものである。

20年の第1次補正予算で設けられた「中小トラック事業者構造改善実証実験事業(省エネ補助)」は、保有車両台数5台以上20台以下のトラック運送事業者を対象に、概ね5%の省エネ効果を上げた事業者に対し、実証実験期間中の経費の2分の1(上限100万円)を補助。その後、同年第2次補正予算で第1次補正予算と同様の事業が行われ、助成対象者の範囲の上限を保有台数30台以下まで拡大し、さらに要件の緩和も図った。

東ト協は会員事業者へ支援策活用を呼びかけ、申請・相談期間等の延長を図り対応した。東ト協会員では、1033社・8億8509万7千円の補助金が認められた。



国土省が省エネへの取り組み支援補助で説明会

● 原価計算ソフトの活用を

適正運賃取受は、トラック運送業界にとって永遠のテーマ化した問題で、適正取引推進への理解と協力を荷主業界に求めてきた。その中で経営改善を図り健全経営を維持していくためには、「適正な運賃のあり方」についてトラック運送事業者が一層自覚的に取り組むことが求められてきた。運送の効率化を推進し、1台当たりの生産性を上げていくとともに、運賃について適正な運送原価に基づき運賃交渉し、荷主企業の理解を求めていることが課題となった。そのためには事業者自身が原価意識を高め、原価管理を徹底していかなければならない。

東ト協の星野良三会長は、21年1月の理事会で「原価把握のツールとして武田式原価計算ソフトを活用し、車両1台当たりの生産性向上」を重点に取り組む方針を示した。そのため、原価計算ソフトを全会員事業者に配布し、利用促進を図ることとした。原価計算ソフトは、武田正治武蔵工業大学(現東京都市大学)名誉教授・武田ロジスティクス研究所が開発したもので、簡易な操作で毎日稼働する車両1台ごとの原価がわかる仕組みになっている。同年1月、支部での説明会を皮切りに各種説明会・研修会を開催。さらに普及を図るため、入門コースと応用コースのセミナーを実施した。

ソフトを開発した武田氏は「原価意識改革を通じて経営改善を図る」ことがソフト開発の狙いとし、「経営の実情を具体的な数字で把握し、`大腦に毎日、実情をどうするか、打開策を考えることを書き込む、`と計数感覚を持つことの大切さを説明している。

● 東ト協 緊急経営実態調査を実施

東ト協は21年2月、「緊急経営実態調査」を実施した。



武田ロジスティクス研究所が開発した運送原価計算システム

リーマンショック後の世界同時不況で貿易が縮小し、輸出主導の日本経済が大打撃を受けた。輸出の落ち込みで20年、21年はいずれも大きなマイナス成長となり、急激な景気悪化が会員事業者にどのような影響を与えたかを調べた。会員事業者の中から、無作為に抽出した1千社を対象に実施(回答362社、車両総数1万1388台)した。

調査によると、赤字事業者は59.1%で、黒字13.8%、ほぼ均衡25.1%となった。運送原価把握状況は、①全車把握44.5%②一部車両把握37.6%③していない12.4%④無回答5.5%。2割の事業者が、事業の縮小や廃業を考えているという、厳しい状況が浮き彫りになった。

東ト協は、調査で把握した会員事業者の窮状を訴える「生の声」をそのまま示し、国交省、東京都などに「事業存続の岐路に直面する非常事態」への支援策などを要望した。

星野良三会長は「厳しい経営環境の中で生き残るためには、原価意識を強く持ち、車両1台当たりの生産性向上が極めて重要」と強調し、運送原価を的確に把握し、車両の効率的運用と適正な運賃取受を図るためにも、原価計算ソフトの活用を呼びかけた。

● 24時間健康相談事業をスタート

東ト協は20年8月から、「こことからだの健康相談(24時間電話相談)」事業を開始した。会員事業所に勤務している社員・家族からの電話(フリーダイヤル)による健康相談を専門スタッフが24時間対応する制度で、日ごろ気になる①体の不調・気になる症状②様々なストレスによる悩み・不安(メンタルヘルス)③治療方針について専門家の意見を聞く④育児相談⑤介護についての相談⑥急な子供の発熱等から近くの医療機関の情報——な



星野会長、緊急経営実態調査結果を発表

どについて、いつでも相談に対応するもの。相談は匿名ででき、相談内容を知られることなくプライバシー保護も図られている。

● 複雑な動きの高速道路料金問題

高速道路料金問題は道路公団民営化、道路特定財源の一般財源化、原油価格高騰に伴う経済対策、政権交代、東日本大震災と、様々な問題を経て、各種の割引制度が導入・廃止と複雑な動きをみせた。そうした`予感、ともいえるのが、東ト協の中西英一郎会長に「突然降って湧いたような」といわしめた高速道路料金別納割引制度の廃止問題。東ト協をはじめトラック運送業界の要望などで、同程度の割引を維持する新たな割引制度が成立した。特定財源問題では、特定財源を高速道路料金引き下げに充当した「社会実験」という名目で割引がスタートし、その後も様々な形で割引制度が導入された。

そうした中、首都高速道路会社と阪神高速道路会社が19年9月に、20年10月を目途に料金圏ごとの均一料金から利用距離に応じた「距離別料金制」に移行することを発表。ネットワークの拡充で利用距離のばらつきが拡大したため、`短距離は安く長距離は高く、と利用者負担の公平性を理由とした。

東ト協は、会員事業者の利用実態から「値上げとなるのが7割」となるため、国会議員、都知事、都議会議員、国交副大臣に「絶対反対」の要望書を出すなど活発な反対運動を展開した。

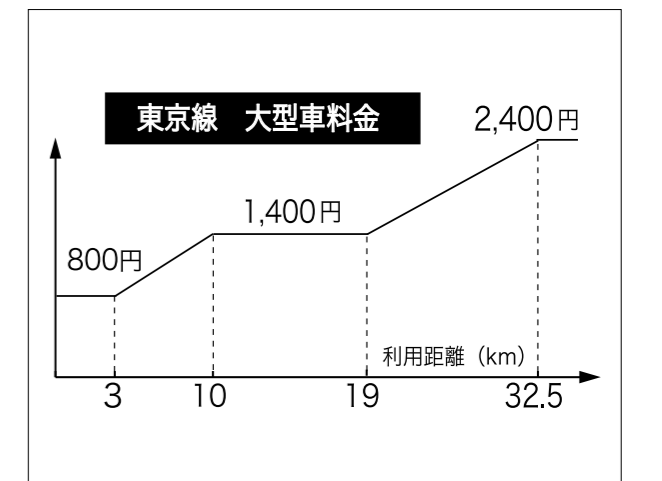


健康相談(24時間電話相談)窓口の開設を知らせるチラシ

実施予定の20年には原油価格高騰ピークを迎え、政府が原油高騰対策として「安心実現のための緊急総合対策」を決め、その一環として首都高速等の「距離別料金」の導入延期を決め、20年8月に首都高速も導入延期を発表した(導入は24年1月)。

原油価格が高騰した20年度以降、政府は数次にわたる経済対策・補正予算で、高速道路料金の引き下げを図った。22年12月の臨時国会で、高速道路料金の割引原資を建設費にもできるようにする道路整備財政特別措置法改正案が、審議されないまま廃案となった。そのため、23年4月以降の新料金を巡る議論が活発化した。国交省は23年2月、同年4月からの新たな高速道路料金割引案を発表した。東日本、中日本、西日本の各高速道路会社等については中型車以上のトラックに上限を適用せず、大口・多頻度割引、通勤・深夜割引などを3年間継続し、首都高速・阪神高速については24年1月を目途に距離別料金制を導入するというもの。

東ト協は23年2月、首都高速道路会社に対し、24年から導入計画の首都高速道路の「距離別料金案」の導入に当たっては、①現行料金を上回らないこと②トラックの現状利用実態を踏まえ、平均走行キロ(24キロメートル)の部分は現行と同額とする③大口・多頻度割引の拡充④契約者に対する「集金事務集約化協力金」の復活・実施⑤現行の平日・土曜の夜間割引(20%割引)の継続——などを東京都知事、東京都議会議員、首都高速道路会社などに要望した。



東京線大型料金

平成23～28年(2011～2016年)

「会員・支部重視」の深度化、そして協会改革へ



大高一夫 第6代会長

リーマンショック後の景気後退から脱しつつあった中、未曾有の大災害が発生した。東日本大震災である。続いて再び政権が交代した。こうした転換期中、東ト協では星野良三会長が全日本トラック協会会長に就き、代わって大高一夫氏が第6代会長に就任。協会活動の原点とも言うべ

き「会員重視・支部重視」の方針を掲げ、会員の円滑な事業経営に資する施策を推進するとともに、制度・政策課題の解決に意を注いだ。だが、その大高会長は創立50周年を前にして逝去。後任会長には千原武美氏が就任し、次の半世紀への歩みをするようになった。

1) 東日本大震災、その時トラックが立ち上がった

● 石原都知事から直接の協力要請

平成23年3月11日午後2時46分頃、東北地方太平洋沖地震(マグニチュード9.0)が発生。これにより波高10m以上の大津波が押し寄せた。この東日本大震災では、死者・行方不明者が1万8000人余に上った。東京都内では公共交通機関がストップし、交通が麻痺状態に陥った。

大震災の発生時、東京都トラック協会では東ト総合会館で2つの委員会を開催中だったが、急きょ中止し、緊急事態への対応に当たった。こうした中、当時の石原慎太郎東京都知事から星野会長のもとに電話が入り、救援活動への協力要請を受けたのは午後4時頃だった。同日午後10時55分、緊急輸送対策本部を設置。星野会

長が大渋滞の中を本部に駆け付け、職員と共に泊まり込んで、救援活動の陣頭指揮に当たった。

● 被災地へ連日の救援物資輸送

発生当日、東ト協がまず行ったのが、都内21か所に設けられた帰宅困難者の避難所への救援物資輸送だった。深夜にかけてトラック20台が出動し、毛布約2万枚を届けた。この間、徒歩で帰宅する人たちを支援するため、東ト総合会館1階のロビーやトイレなどを開放し、多くの都民から感謝の言葉が寄せられた。

一方、被災地に向けては3月16日、立川地域防災センターなど5か所の都救助物資備蓄倉庫から救援物資を積載したトラックが、まず岩手・宮城各県に向けて出



救援物資を積載した東ト協の緊急輸送車が3月17日夜、岩手産業文化センターに到着。以降、連日、救援輸送を展開した



大震災発生当日、徒歩で帰宅する人達に東ト総合会館1階ロビーやトイレなどを開放。「大変助かりました」といったお礼や感謝の言葉が寄せられた



仮設住宅の入居者に「湯たんぽ」寄贈し「暖かさ」届ける



東日本大震災被災地へ継続的に救援物資輸送を行った功勞により、東ト協本部・各支部は関東運輸局長の感謝状を授与された

青年部や女性部が独自の支援活動

東ト協青年部をはじめとした全国の青年経営者組織は、募金した義援金によりソーラー式扇風機を購入し、被災地の小学校などに贈る独自の支援活動を展開。多くの子供達から「みなさんに支えられていることを改めて感じました」といったお礼の手紙や作文が寄せられた。また女性部では、被災地の主婦たちによる「南三陸ミシン工房」の手作り品の販売に協力し、支援を続けている。



発。東北自動車道などが通行止めのため新潟方面へ大きく迂回し、翌17日夜には現地の避難所に救援物資を届けた。以降、連日のように救援物資輸送を展開。発生後の約1年間に出勤したトラックは、累計604台に上った。

さらに、被災地が寒さに見舞われる秋冬期を迎える中で同年11月、福島・宮城・岩手3県の仮設住宅入居者に「湯たんぽ」1万5000個を寄贈。「暖かさ」を届ける支援活動が大いに感謝された。こうした貢献により翌24年3月、東ト協本部・各支部などに対して、関東運輸局長から感謝状が贈られた。

大震災後しばらくの間、スーパーやコンビニエンスストアなどの店頭から、食料品を中心に一部商品が姿を消した。工場の操業・出荷停止に加え、物流網が寸断されたためである。こうした事態に直面し、トラック

輸送が社会を支える「ライフライン」の役割を果たしていることを、改めて強く印象付けたのである。

● 燃料不足で給油に四苦八苦

東日本大震災で、トラック運送事業者がとりわけ対応に苦労した問題は、軽油などの燃料不足だった。一時的に供給がストップし、都内では給油スタンドで数時間も給油待ちせざるを得なかった。緊急輸送車両でさえ、帰路の燃料確保に苦労する有り様だった。こうした非常事態に直面し、東ト協は3月14日、経済産業省をはじめ国土交通省などに要望書を提出し、緊急対策として国家備蓄を取り崩し供給することなどを申し入れた。特に営業用トラックは、生活に必要な物資を輸送する公共的な役割を担っているとして、優先的な確保措置を求めた。

燃料不足の状況は1週間ほどで解消されたが、東ト協では事態を重く受け止め、輸送委員会で大規模災害時の燃料確保対策を検討。同年8月に緊急提言「緊急輸送車両最優先給油スタンドの確保について」をまとめ、全日本トラック協会に要望した。

● 災害時対応で東京都と新たな協定

東日本大震災はその教訓として、救援物資の保管および受け入れ・仕分け・配送などの支援物流システムの見直しを迫った。救援物資が滞留し、必要な物資が届かないなどの問題が生じたからである。このため東京都では対応体制を見直し、その一環として平成24年10月31日、東ト協と新たに「災害時における東京都災害備蓄倉庫での荷役作業等に関する協定」を締結した。東ト協は都との「災害対策用貨物自動車供給契約」に基づき救援物資輸送を行ってきたが、これに加えて都備蓄倉庫における物資の搬出など、荷役作業を含めて一貫して担当することになったのである。

2) 第6代会長に大高一夫氏就任

● 原点回帰へ「会員・支部重視」の方針

未曾有の大災害が発生した平成23年は、東京都トラック協会にとっても会長交代という節目の年となった。全日本トラック協会が同年6月23日の通常総会で、新会長に東ト協の星野良三会長を選任。これに伴い東ト協は、同年7月21日の常任理事会・理事会合同会議で、会長代行を務めていた大高一夫副会長の会長就任を決め、同氏が第6代会長に就任したのである。

大高会長が、協会運営の基軸に置く方針として掲げたのが「会員重視・支部重視」だった。その所信として「会員重視・支部重視の協会運営、支部活性化による業界活性化を目指したい」と表明した。「会員のための協会」という、協会のあり方の原点に立ち返って協会運営に当たる方針を強調し、従来に増して会員の円滑な事業経営に資する各種施策の推進に意を注いだ。

● 会員サポート事業を展開

大高会長は就任初年度、前任の星野会長の方針を継承し協会運営に当たったが、任期満了に伴う役員改選期を迎えた平成24年度に新執行部を発足させ、本格的に「会員重視・支部重視」の方針に基づく施策展開に乗り出した。まず実施したのが「会員サポート事業」だった。その手始めとして、協会職員が主に小規模な会員事業者を巡回訪問し、事業経営をめぐる様々な問題をはじめ、協会事業に対する意見・要望などを聞くことにした。これにより、各会員が抱える問題について相談に応じ、その改善・解決を支援するとともに、協会に対

する意見・要望をできるだけ協会施策に反映し、その具体化に努めた。

このサポート事業の一環として24年度から、新たに初任運転者特別講習を実施した。貨物自動車運送事業輸送安全規則に基づき、新たに採用した初任運転者などに対して、6時間以上の特別な指導を行うことが義務付けられているが、小規模な事業者では対応に苦勞しているのが実情。そのため、協会が代行実施機関となって行うことにした。その後、運行管理者試験事前講習会や、安全性優良事業所(Gマーク事業所)の認定取得に役立つ講習会など、各種講習の拡充を図った。

● 健診受診率向上へ交付金助成

東ト協は平成25年度から、新規施策として運輸事業振興助成交付金による定期健康診断の受診費用の一部助成を実施した。トラック運転者の定期健診受診率は他産業より低いとされ、安全運行確保の観点から、その受診率向上を目的に助成することにした。これに先立ち、東ト協をはじめとした関東トラック協会は25年2月、国土交通省自動車局長に要望書「運輸事業振興助成交付金によるトラック運転者の健康診断受診料の助成について」を提出した。こうした業界要望を踏まえ、国交省自動車局は24年4月1日付で貨物課長通達を発出し、交付金による定期健診助成を認めるに至った。

営業用トラックによる交通事故自体は減少傾向を辿っているが、運転者の疾病や過労など、健康状態に起因する交通事故が増加傾向にあった。こうした健康

起因事故を未然防止するためには、運転者の健康管理・確保対策を強化する必要がある、その前提として、まず定期健診の受診徹底を図る必要があったからである。

さらに東ト協では、新たな受診促進策として、26年度から東ト総合会館での本部集団健診を実施した。トラック運転者は業務の都合で予定した健診日に受診できない場合が少なくないため、各支部での集団健診に加えて本部集団健診を実施し、受診機会を増やすことで受診促進を図ることにした。

● 各支部長や支部役員と意見交換会

東ト協では各支部との意思疎通と連携強化を図るため、支部長会を開催しているが、新たな試みとして平成26年7月から12月にかけて、支部長をはじめ各支部役員との意見交換会を行った。大高会長が掲げる「会員重視・支部重視」に基づく協会運営の深度化に向けて行ったもの。各会員が抱える事業経営上の問題や、協会に対する意見・要望などを聞き、協会施策に反映するためであった。

3) 政権交代に伴う政策変遷への対応

● 念願の交付金制度が法制化

東日本大震災が発生した平成23年は、トラック運送業界にとっても画期を成す出来事があった。「運輸事業の振興の助成に関する法律」が、8月11日の衆議院本会議に続き同月24日の参議院本会議で可決・成立し、同年9月30日に施行された。これにより、かねてから業界の念願だった運輸事業振興助成交付金制度の法制化が実現したのである。

その前年、民主党が行った事業仕分けの対象とされ、制度存続が危ぶまれたが、23年度税制改正で軽油引取税などの暫定税率を「当分の間税率」として維持することに伴い、制度の透明性向上と確実な交付を確保するための法整備を行うことになったのである。この間、東京都トラック協会は全日本トラック協会と連携して、与・野党の国会議員に対して要望活動を展開

し、確実な交付を担保する措置などを働きかけた。

● 相次ぐ高速料金制度見直し

政権交代の中でトラック運送事業経営に大きく影響する政策も変遷し、なかでも高速道路料金制度は見直しが相次いだ。紆余曲折の後、首都・阪神各高速道路については24年1月から、料金圏ごとの均一料金から距離別料金制に移行することになった。これに伴い東ト協は23年2月、営業用トラックの利用実態などを踏まえ、従来の料金水準を上回らないように料金設定することや、大口・多頻度割引の拡充などを要望した。平均利用距離が長い営業用トラックの料金負担が増加するため、大口・多頻度割引の契約者・車両単位割引の拡充措置が講じられた。

結局、民主党政権下では、マニフェストで掲げてい



会員サポート事業の一環として、新たに初任運転者特別講習を実施



会員重視の施策推進へ各支部長をはじめ支部役員と意見交換



念願の交付金制度の法制化が実現(衆議院本会議で法案を可決)



東京都議会3党に首都高速・距離別料金制への移行などに関し要望

た高速無料化は、一部路線に限定した無料化社会実験や東日本大震災の被災地における無料開放が行われたものの、実現されることはなかった。

● 高速5割引継続へ要望活動

高速料金制度は、政権に復帰した自民・公明連立政権の下で再び見直しされることになった。国土交通省は、利便増進事業の料金割引財源が枯渇することに伴い、26年4月から新たな料金割引制度に移行した。全体的に割引率を縮小する一方、物流対策として大口・多頻度割引の最大割引率を40%に拡充し、さらに25年度補正予算で割引率を10%上乘せし、27年3月末までの1年間、最大50%割引とした。

これに先立ち、東ト協は同年2月、新割引案に対する意見を提出し、最大50%割引を1年限りの措置とせず、次年度以降の継続などを求めた。その後も毎年度、全日本トラック協会と連携して継続・恒久化を要望し、その実現に努めた。28年度は最大50%割引の対象がETC2.0搭載車に限定されたものの、従来型ETCについても割引拡充の経過措置が講じられた。

● 首都圏の新料金体系に意見提出

首都高速道路など首都圏の高速料金について、国交省は27年1月、新たな料金体系に移行する方針を打ち出した。「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の基本方針」を示し、首都圏の高速料金について、料金水準や車種区分を整理・統一するとともに、利用経路によらず最短距離の料金を適用する同一起終点・同一料金を導入する方針を提示したのである。

東ト協は同年2月、こうした方針に対して意見提出し、従来の料金を上回らないよう、料金水準や車種区

	2車種		5車種
軽自動車等	1.0	5車種区分に 整理・統一	0.8
普通車			1.0
中型車			1.2 ※
大型車	1.65		
特大車	2.0		2.75 ※
対象路線	首都高速		全路線

首都圏の車種区分

分を設定すべきことなどを求めた。さらに同年9月、首都高速など高速各社が示した「首都圏の新たな高速料金の具体案」に対して意見を出し、営業用トラックに対する激変緩和措置のさらなる拡充などを要望した。なお、新料金体系は28年4月から実施された。

● 消費税増税で転嫁対策に努める

政権交代で登場した第2次安倍内閣は、その「アベノミクス」政策により景気回復への期待を抱かせたが、25年10月、政権交代前の民主党・野田内閣が決定していた消費税増税の実施を閣議決定し、翌26年4月に消費税率を8%に引き上げた。これが上向きかけた景気に水を差す形となった。こうした中で東ト協は全ト協と連携し、転嫁対策に取り組むことになる。

政府は増税の閣議決定にあわせて25年10月、「消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のための消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法」を施行。この法律に基づき全ト協は同年12月、業界全体での転嫁および表示カルテルの実施を一括して届け出た。これを受けて東ト協は、都内の荷主業界281団体に運賃・料金への適正かつ円滑な転嫁を要請する文書を送付し、会員事業者の転嫁交渉を後押しした。

なお、消費税10%への増税は景気動向を考慮し、2度にわたって先送りされた。

● 車体課税が見直しへ

トラック運送業界ではかねて自動車関係諸税が過重な負担になっていることから、東ト協は全ト協と連携して毎年度、その見直しを政権与党に要望し、特に軽油引取税の暫定税率廃止を求めてきた。このため、マニフェストに暫定税率廃止を掲げた民主党政権への交代は、業界に期待を抱かせたが、結局「当分の間税率」として実質的に維持され、実現しなかった。そ



大口・多頻度割引最大50%割引の恒久化とともに、自動車税の環境性能割課税の軽減などについて自民党東京都支部連合会に要望

の上、23年度税制改正では、新たな燃料課税として「地球温暖化のための課税の特例」(環境税)が導入された。

他方、車体課税については、再び政権の座に就いた自・公政権下の25年度税制改正で見直しの方向が打ち出され、26年度税制改正で自動車取得税が消費税

10%の段階で廃止されることになった。しかし、その代替財源として自動車税の環境性能割課税が浮上し、28年度税制改正でその導入が決まった。ただし、消費税10%への増税自体が延期されたことに伴い、これら見直しも先送りとなった。

4) 業界課題の打開へ積極的にアプローチ

● 運行記録計の義務付け拡大に異議

東日本大震災が発生し厳しい経営環境が続く中で、トラック運送業界にとって新たな問題が急浮上した。国土交通省自動車局が平成23年11月、第1回「トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象の拡大のための検討会」を開催し、デジタル式運行記録計を車両総重量3.5ト以上(最大積載量1ト以上)のトラックに義務付ける方針を示したのである。

義務付け対象を大型トラックのみならず中・小型トラックまで拡大し、しかも価格が高いデジタル式の装着を求めるものであったため、業界はこれに強く反発した。東京都トラック協会をはじめとした関東トラック協会は、関東1都7県で反対の署名活動を展開し、翌24年1月には、反対署名を関東運輸局に提出し、再検討するよう申し入れた。こうした業界の強い反対を受けて、国交省は当初の拡大案を白紙に戻し、当面は運行記録計の普及促進に取り組む方針に転換した。



関東各都県トラック協会が運行記録計義務付け拡大反対の署名を集め、関東運輸局に「見合わせ」を要望

● 中型免許見直し問題をリード

19年の運転免許制度改正で中型自動車免許が創設されたが、この制度改正は新たな問題を惹起した。集配車両の主力車種である2ト積みトラックの多くが車両総重量5トを超えるようになり、改正後の普通免許(車両総重量5ト未満)では運転できない問題が生じたのである。中型免許の取得資格は年齢20歳・経験2年以上であるため、高校新卒者は取得できず、若年運転者の採用を大きく制約することになった。

東ト協輸送委員会ではこうした問題に早くから着目し、「中型免許問題検討委員会」を設置して対応策を検討。22年11月に要望書「普通自動車免許に係る要件緩和について」を取りまとめ、全日本トラック協会に提出した。これを受けた全ト協は翌23年2月1日、警察庁に対して普通免許の範囲を車両総重量6.5ト未満まで引き上げるよう要望した。

その後も要望活動にもかかわらず、これといった進展は見られなかったが、全国高等学校長協会が高校新



中型免許問題が前進しない中で国家公安委員長に直接、見直しを要望

卒者の就業機会を狭めているなどとして見直しを要望するに及んで、事態は一転。警察庁は25年9月、「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会」を設置。同検討会は26年7月に報告書を取りまとめ、年齢18歳で取得可能なトラック運転の「基礎的免許」として、車両総重量3.5トンを7.5トン未満を範囲とする「準中型自動車免許」の創設を提言した。

この準中型免許の創設を盛り込んだ道路交通法改正法案は、国会審議を経て27年6月11日、衆議院本会議で可決・成立し、29年3月12日から施行されることになった。これにより、高校新卒者など若年者の採用・確保へ大きく道が開かれることになった。



運転免許制度の改正により「準中型免許」創設

● 燃料高騰対策に奔走

燃料価格が最高値を更新した20年以降も、トラック運送業界は燃料価格の乱高下に苦労を強いられた。24年も春先から価格高騰が続き、全日本トラック協会は5月15日、全国で約2万人を動員して「燃料価格高騰による経営危機突破全国統一行動」を展開。東京では、東ト協をはじめとした関東トラック協会と全ト協が、千代田区の日比谷公会堂で総決起大会を開催して、軽



「燃料高騰でもう限界!」——全国統一行動の一環として関東ブロック総決起大会を開催。雨天の中、国会に向けて請願のデモ行進を行い、緊急対策を訴えた

油引取税の緊急減税などを決議し、国会へ向けて請願のデモ行進を行った。

翌25年も年明けから燃料価格が高騰した。このため東ト協は3月12日、茂木敏充経済産業大臣に高騰対策を求める要望書を提出するとともに、全ト協が5月23日、千代田区の自民党本部で開催した経営危機突破全国総決起大会に参画。さらに全ト協に呼応して9月30日付で「燃料高騰対策本部」を設置し、都内の荷主業界289団体に燃料サーチャージ導入による価格高騰分の運賃・料金への転嫁を要請した。翌26年には全ト協が燃料高騰対策の実現を訴える署名活動を展開し、目標の2倍以上の約207万人の署名を集めたが、東ト協も多くの署名を集め要望実現を訴えた。

こうした要望活動の結果、26年度補正予算で高速道路料金の大口・多頻度最大50%割引の延長と、環境対応車導入補助など燃料費対策が盛り込まれた。

● 運送契約の書面化が波紋

燃料高騰対策に追われる中で、新たな課題となったのが運送契約の書面化問題だった。国交省自動車局が運送取引の適正化に向けて、契約の書面化推進とそのガイドラインを制定する方針を打ち出したのである。この問題に関しては、東ト協が25年6月に開催した輸送委員会に国交省自動車局貨物課長が出席して方針を説明し、取り組みを求めた。これに対して事業者から、荷主企業に書面契約を要請する難しさを指摘し、荷主側に運送状発出を義務付けるべきといった意見が相次いだ。国交省はこうした業界の声や取引実態を考慮し、当初案の書面化「義務規定」を見直し、「努力義務規定」とした。



国交省本省の自動車局貨物課長が東ト協輸送委員会に出席し、運送契約の書面化方針について説明

国交省は26年1月22日、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正。輸送の安全を阻害する行為を防止するため、適正取引の確保を努力義務とし、そのための具体的方策として「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定、同年4月1日から施行した。あわせて標準貨物自動車運送約款を改正し、荷主の運送状発出を原則化するとともに、荷主勧告制度の実効性を高めるため運用通達を改正した。

● 駐車問題の改善へ対応策を模索

18年の道路交通法改正により、放置駐車を取り締まりが格段に強化されて以降、日常の集配業務に支障を来す状況が続き、東ト協は駐車問題対策への対応強化に迫られた。この改正により、放置駐車の確認業務が民間委託されたが、駐車監視員は短時間の駐車でも一律的に確認標章を取り付け、放置駐車違反とするようになった。一方で集荷・配送先に駐車・荷捌き場所があるところが少ないため、トラック運転者は取り締まりに注意しながら、集配業務を行わざるを得なくなったのである。

東ト協では、輸送委員会で継続的に取り締まり実態について調査するとともに、東京都議会や警視庁などに対して毎年、駐車・荷捌き場所の整備促進とともに、営業用トラックに対する駐車規制の緩和などを繰り返し要望し、対応に苦勞する状況の改善に努めた。

しかし、改善が進まない中で、東ト協は26年、物流政策委員会のもとに「駐車問題対策検討小委員会」を設置し、事態の打開に取り組むことにした。駐車規制自体の見直しは難しい状況のため、当面の対応策として重点地区を絞って「荷さばき車両に配慮した駐車規制



東京都議会警察・消防委員会をはじめ関係先に対して、繰り返し駐車規制の見直しを要望

緩和区間」の設置拡大を目指すことにしたのである。この方針に基づき、東京商工会議所の協力を得て、27年に4地域の商店街連合会などと協議を行い理解を要請した。しかし残念ながら、具体的な進展を見るに至らなかった。

● 政策課題の克服へ「議員懇話会」発足

東ト協は26年、山積する制度・政策課題の解決に向けて新たな取り組みに踏み出した。東ト協政策研究会を通じて自民党東京都支部連合会に働きかけた結果、同年10月23日、自民党本部で都連所属の国会議員による「東京都トラック輸送議員懇話会」の設立総会が開催され発足した。続いて同年11月21日、東京都議会自民党の都議会議員による同様の「議員懇話会」が設立された。その設立趣旨は、適正運賃取受をはじめ交通事故防止・環境対策の推進などの課題を克服し、「課せられた公共的使命の達成と今後のトラック運送事業の発展」を図ることにある。

これに先立って東ト協は25年から翌26年にかけて、東京都選出の国会議員と個別に意見交換会を行うなど、従来に増して「政治」へのアプローチを強め、制度・政策課題の解決に努めたのである。

● 長時間労働の抑制へ協議会に参画

厚生労働省は27年の通常国会に、長時間労働の抑制策などを盛り込んだ労働基準法改正法案を提出し、トラック運送業界は法改正への対応を迫られた。このため東ト協は同年4月中旬に順次、各支部長との意見交換会を実施し、業界としての対応について協議した。

中小企業に対しては、月60時間を超える時間外労働



東ト協政策研究会の要請により、自民党東京都支部連合会の国会議員による「東京都トラック輸送議員懇話会」が発足。続いて都議会自民党の都議による同様の懇話会も設立された

の法定割増賃金率(50%以上)の適用が猶予されていたが、その廃止が盛り込まれ、長時間労働が多いトラック運送業界では、人件費の増加などにより事業経営に深刻な影響を及ぼすことが懸念された。

このため国交省と厚労省は同年5月、荷主業界を交えた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を設置し、各都道府県には地方協議会を

設けて個別・具体的に実効性ある対応策を検討することにした。これに伴い東京運輸支局と東京労働局は同年7月、第1回「東京地方協議会」を開催。東ト協はこれに参画し、業界の実情を説明するとともに、運賃規制を含めた問題などを提起し、今後の施策への反映を求めた。

5) 安全・環境対策、新たなステージへ

● 東京都が世界初の「貨物輸送評価制度」

東京都トラック協会の「グリーン・エコプロジェクト」(GEP)事業は、既に国内外で高い評価を得ていたが、その取り組みが新たな制度構築に結びついた。東京都環境局が新たな自動車排出CO₂(二酸化炭素)削減対策の仕組みとして、東ト協がGEP事業で蓄積した膨大な実走行燃費データを活用し、世界初の「貨物輸送評価制度」を構築したのである。都は平成24年度に試行運用した後、25年度から本格運用を開始した。

この制度は、トラック運送事業者の燃費水準を3段階で偏差値評価するもので、評価事業者は環境負荷軽減への取り組みが「優良」な事業者として公表し、事業者の取り組みをさらに促進するとともに、荷主企業に対しても評価事業者の優先的な利用を推奨した。これにより、燃費・輸送効率が自家用より格段に高い営業用トラック利用への転換を図り、さらにCO₂排出削減を進める仕組みとして構築したのである。



東京都が東ト協のグリーン・エコプロジェクトによる実走行燃費データを活用し、世界初の「貨物輸送評価制度」を構築

さらに、環境負荷低減への取り組みが「優良」な事業者の利用を推奨する仕組みとして、「グリーン購入ネットワーク」(GPN)が25年8月、日本初の「輸配送(貨物自動車)契約ガイドライン」を制定した。なお、東ト協はGEP事業の取り組みにより、GPNによる26年度「グリーン購入大賞・経済産業大臣賞」を受賞した。

● エコドライブ活動を世界に発信

東ト協は26年10月、米国ニューヨークの国連本部で開催された「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」事業の取り組みについてプレゼンテーションを行った。これまでも国際会議などの場で発表・紹介してきたが、「紙と鉛筆」による簡便な手法で大きな成果を上げている取り組みとして、改めて世界に発信し、大きな反響を呼んだ。

一方、国内でもその成果が目され、他府県トラック協会も同様な取り組みを実施し、全国へ水平展開さ



国連エコドライブカンファレンスで、グリーン・エコプロジェクトの取り組み内容や成果を世界に発信

れつつある。こうした成果が評価され、国土交通省の27年度「交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰」を受賞した。

● DR映像提供で警視庁と協定

東ト協は、警視庁の協力により交通安全活動に取り組んでいるが、その一環として26年4月17日、同庁との「ドライブレコーダ等の映像情報の円滑な提供に関する協定書」に調印した。トラック搭載のドライブレコーダ(DR)には、事件・事故の現場状況が記録される可能性があり、その捜査や早期解決に役立つことから、映像情報を提供することにしたのである。

● 警視庁と「いっしょに安全！」活動

東ト協は最重要課題として交通事故防止に取り組んでいるが、事故はトラック運送事業者の対策だけで防げるものではない。そこで、警視庁交通部と連携・協働して新たな交通安全活動を展開することにした。27年10月24日、同庁本部で「貨物自動車事故防止に関する協定書」に調印するとともに、「いっしょに安全！」キャンペーンの出発式を行い、キャンペーンステッカーを貼付したトラック10台が桜田通りをパレードした。

実施に当たっては「いっしょに安全！」ステッカーを10万枚製作・配布。トラックに貼付することにより運転者の安全意識を高めるとともに、広く都民に対しても交通ルールの遵守や事故に遭わないよう呼びかけることにより、事故防止に努めることにした。

● 外部発信型イベントめざす

東ト協をはじめトラック運送業界は長年、命題として「社会との共生」を掲げ、社会的要請である交通安全



警視庁交通部と連携して「いっしょに安全！」キャンペーンを展開

活動や環境対策を推進している。

しかし残念ながら、その取り組みは必ずしも広く知られておらず、業界に対するイメージもさらに改善していく必要がある。そこで、東ト協では新たな試みとして、業界の取り組みやトラック輸送の役割を社会に発信・アピールする一大イベントを企画し、その実現を目指すことにした。

運輸安全委員会に「本部事故防止大会の在り方に関する検討小委員会」を設けて見直しを検討し、その結果、同検討小委は26年5月、提言「トラックフェスタ(仮称)開催に向けて」を取りまとめ、当時の大高一夫会長に提出した。

これまでの業界内に向けたイベントから抜本的に転換し、都民参加・外部発信型イベント開催を提言したのである。

これを受けて同年5月の理事会で「東ト協フェスタ実行委員会」設置を承認。以降、同実行委で28年度の本格的なフェスタ開催を目指し検討を重ねた。そのプレ・フェスタの位置付けで27年11月7日、大田区の平和島公園で事故防止イベント「トラックフェスタ」を開催し、多くの都民が来場し賑わった。



第20回事故防止大会をプレ・トラックフェスタとして開催



新たな試みとして都民参加・外部発信型イベント開催に向けて、東ト協フェスタ実行委員会を設置

6) 一般社団法人へ移行、本部・支部を一体化

● 公益法人制度改革に対応

公益法人制度改革に伴い、社団法人・財団法人は改革関連3法が完全施行された平成20年12月から5年以内に、公益または一般社団法人・財団法人に移行することを求められた。

これに伴い東京都トラック協会は、より主体的な協会運営が可能な一般社団法人に移行する方針を固め、24年5月に開催した通常総会で一般社団法人移行のための定款変更および移行認可申請について審議・承認。その後、同年10月30日、東京都に移行認可申請し、翌25年3月25日に都の認可を受けた。翌26日に開催した臨時総会で一般社団法人としての事業計画・予算、および規程などを審議・承認した上で、4月1日付で移行登記した。

● 常任委員会体制を再編

東ト協は一般社団法人への移行を契機として常任委員会体制を見直し、26年4月1日付で委員会規程を改正し、同年6月の通常総会後に新体制に移行した。委員会体制の再編は14年以来で、この間の業界を取り巻く環境変化



「東京方式」による支部の内部組織化に当たり合同説明会



各支部は公認支部に移行(内部組織化)、名実ともに本部・支部の一体化を実現

や新たな課題に的確に対応するためである。見直しに当たっては、制度・政策課題に対応する政策機能の強化をはじめ、外部に向けて発信する機能の強化、次世代の育成を重視した協会運営——の3つの視点から検討し再編した。

政策機能の強化に向けては、輸送委員会と資材燃料委員会を統合・再編して新たに「物流政策委員会」を設置し、制度・政策課題への対応を一元化した。同委のもとには、重点課題の適正運賃収受と駐車問題対策の各小委員会を設け、取り組みを強化した。また、事故防止委員会は「運輸安全委員会」、経営情報委員会は「経営教育委員会」、広報委員会は「広報・情報委員会」にそれぞれ改称し、これ以外の各委員会は従来通りとした。

● 「東京方式」で支部を内部組織化

東ト協は一般社団法人に移行後、各種規程類の整備などを進めたが、各支部の扱いが残された課題となっていた。一般社団法人移行に伴い、各支部は定款で「地域会員」に位置付けられ、その運営の支援措置として「地域会員交付金」を設けたが、各支部は依然として外部の任意団体だったからである。

こうした中、総務委員会で各支部を内部組織化することが提案され、これを受けて総務小委員会で内部組織化のあり方について検討を進めた。その結果、同小委は、各支部がこれまで通り主体的な支部運営が可能な形で内部組織化するという、「東京方式」を答申。26年5月に開催した理事会で、この方式により内部組織化することを審議・承認した。同年6月に開催した通常総会では、これに伴う定款の一部改正を行い、以降、支部規程や支部規約(準則)の制定など準備作業を進めた。

● 「公認支部」発足式

東ト協は、27年4月1日付で25支部を一般社団法人東京都トラック協会のもとに内部組織化し、各支部は法的・社会的に認められた「公認支部」に移行した。これに伴い東ト協は同日、全日本トラック総合会館で「公認支部」発足式・祝賀会を開催し、各支部長に対して認証状と創立50周年記念事業の一環として製作した支部旗を授与した。これにより名実ともに本部・支部組織の一体化を実現し、新たなスタートを切ったのである。

7) 第7代会長に千原武美氏就任

● 初の理事選挙で会長候補者選出

東京都トラック協会は平成28年、創立50周年という記念すべき年を迎えたが、その年明けの1月20日、大高一夫会長が逝去した。これに先立ち27年12月10日には、結城幸彦副会長が逝去し、筆頭副会長と会長の相次ぐ訃報に見舞われたのである。

その後、彦田昌昭副会長を会長代理として協会運営を行っていたが、28年度の任期満了に伴う役員改選期を迎え、公平かつ透明性を確保して選出手続きを行うため、同年3月に開催した理事会で「次期会長候補者の選出に関する規程」などを制定した。同規程に基づき、理事20人以上の推薦による会長候補者の選出手続きを進め、同年5月30日に開催した理事会で出席理事による初の投票を行い、千原武美副会長を会長候補者に選出。その後7月8日に開催した理事会で同氏が新会長に選任され、第7代会長に就任した。新執行部は副会長11氏のうち9氏が新任という、大幅に刷新した執行部体制となった。

● 協会”経営”へ「10の施策」

新たな選出手続きを経て就任した千原武美会長は、その所信表明で「10の施策」を掲げ、協会改革の推進とともに、教育研修施設開設などの新規構想を打ち出した。今後取り組むべき具体的な施策を明確にしたものであり、この所信表明は、新時代の到来をうかがわせた。

まず最初に掲げたのが、これまでの協会運営を見直し、「経営感覚を取り入れ、協会”経営”へ質的な転換を図ること」である。この方針を基軸として「10の施策」では、様々な改革施策を盛り込んだ。すなわち、協会・業界の将



28年度第2回理事会で、初の理事選挙により会長候補者に選出された千原武美氏を第7代会長に選任

来ビジョンづくり、本部組織の仕組みの改革、会員の増強策の推進などである。

さらに、新たな構想としてトラック運転者などの教育研修施設の開設を目指す方針を掲げた。この教育研修施設は、東日本大震災の教訓を踏まえ、関東圏を対象として広域的な防災拠点機能を備えたものを構想。「東京都に対する29年度特別要望書」には、同構想に対する助成措置を盛り込み、都議会自民・公明・民進3党に、その実現に向けて協力を要請した。

● 創立50周年で記念事業

東ト協は28年10月12日、千代田区の帝国ホテルで創立50周年記念式典・祝賀会を盛大に開催し、会員事業者をはじめ、政・官界など各界から多数の来賓が出席した。さらに記念事業として社会貢献事業を行う計画で、人命救助に役立つAED(自動体外式除細動器)のトラックへの搭載や、「トラックの森づくり」として記念植樹などを予定している。

● 「トラックフェスタ」、多くの都民で賑わう

東ト協はこれまでにない一大イベントとして28年10月30日、渋谷区の代々木公園で「トラックフェスタ TOKYO 2016 ～親子で体験 安全と環境～」を開催し、子供たちを連れた多くの都民が来場し賑わった。

創立50周年記念事業の一環として実施したものが、このフェスタの成功を踏まえ、今後さらに内容の充実を図り、東ト協や業界をアピールするシンボリックなイベントとしての開催が期待されている。



東ト協が開催した都民参加型・外部発信型イベント「トラックフェスタ」には、約1万8千人もの多くの都民が来場し賑わう

第2部

東ト協創立から諸課題の 解決に力を注いだ30年

昭和41年～平成8年

創立期(昭和41～50年／1966～1975年)

業界再生へのスタート



越智喜三郎 初代会長

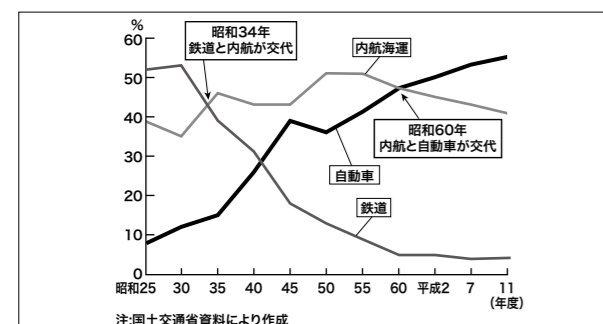
1) 創立前期

昭和20年8月の太平洋戦争終結は、日本経済の壊滅的な破壊から国民生活復活のスタートでもあった。鉱工業生産額は戦前の3分の1以下に落ち込み、農業(米)の生産力は60%規模であった。海外からの復員や引揚げなどで人口は増加したが、20年は記録的な凶作に見舞われ、食糧不足と極度のモノ不足に加え、戦後処理などで通貨が増発されたため、極度のインフレーションが発生した。

こうした中で日本経済立て直しのためには、①民需型産業構造経済への転換②生産能力の回復③インフレの終焉が必要であった。生産力回復には傾斜生産方式を採用し、電力・海運等を含む基幹産業育成に力を入れた。また、旧円の流通禁止・新円の引き出し制限などの金融緊急措置命令が、インフレ抑止に一時的に効果を上げた。インフレの収束は、徹底した引き締め策で円の価値を安定させ、国際競争力を高める輸出志向型の経済発展を目指すGHQの経済安定9原則を実施したのが、いわゆるドッジ=ラインであった。

しかし、ドッジ=ラインによって、24年後半から深刻な不況になったが、25年に勃発した朝鮮戦争に伴う「朝鮮特需」が、それを一気に反転させた。補給基地化した日本に大量の輸出需要が生じ、景気が上向き、生産増への基礎が出来上がった。それが、25年以降の高度成長期を迎える条件を作っていた。

戦後の輸送は鉄道が中心であり、トラック輸送力は不足



注:国土交通省資料により作成

した。その不足分は荷馬車や人力などが補った。

「昭和24年に巣鴨駅前でリヤカーによる小運搬業を始めた。南は横須賀方面、西は八王子方面、北は川越方面、東は小岩方面まで運んだ」「200キロから300キロも積むこともあり、その時は自転車では無理なので、ロープを肩から掛けて引っ張り歩いた」

「当初はリヤカーや牛馬車で復興資材を運んだ」

「昭和24年に西荻窪でリヤカーによる小運搬業を始めた。当時は自動車が少なくて、朝早めに出て、横浜まで行って帰ってくると午後1時ごろ」

などは小冊子の「東ト協30年史資料・聞き書き陸上輸送の歴史『私の輸送事始め—あの日あの時—』」に散見される証言だ。

また、自分で運んでしまおうという人もいた。21年1月に秋葉原の日通へ荷物の受け取りに行った。貸大八車を借りて、板橋から引き出して飛鳥山～上富士前～本郷～神田明神～秋葉原を往復して、疎開荷物を運送した。貸車の費用は10円、会津からの疎開荷物3個の運賃は13円50銭だった。(毎日新聞『1億人の昭和史5』)

「朝鮮特需」を経て、トラックの輸送力は増大し、戦前のピークを超えるようになった。そのため、30年前半ごろには、牛馬車による輸送は姿を消したとみられる。その間の26年6月に「道路運送法」が公布され、7月1日から施行された。これによって一般路線貨物自動車運送事業、一般区域貨物自動車運送事業などに整理され、物流事業者は事業免許を取得しなければならなくなった。運賃についても運賃規制を受けたが、これによって、競争よりは秩序維持に重点が置かれた。

トラック ミニ情報

「道路運送法」

26年7月1日施行。同法以前では事業種別を「積合せ」と「貸切り」という契約内容で分類していたが、トラックの活動範囲を基準に一般路線貨物自動車運送事業(路線)と一般区域貨物自動車運送事業(区域)に分類した。また、同法でトラック運送の需給調整ができる免許制と全国一律の認可運賃制となった。

2) 東京都トラック協会の発足

朝鮮特需で高度成長期への準備を整えた日本経済は、昭和48年のオイルショックまで、世界に類を見ないほどの高い経済成長を遂げていく。貨物輸送量は大幅に拡大し、右肩上がりが増えて、既存のトラック運送業界の輸送力では対応できなくなり、免許獲得運動が活発化した。その結果、新規免許事業者が多く誕生し、それに対応するように、多くの業界団体が設立された。

その後、業界一本化の動きがあり、41年10月25日に東京都千代田区九段南の九段会館で、都内12団体が一本化した「東京陸上運輸協会」(昭和45年5月に「社団法人東京都トラック協会」に改称)が創立総会を開催。会長には越智喜三郎、副会長に橋本末吉、渡辺庄吉、和田瀬逸、彦田好平の各氏を選任した。

一本化に参加したのは、①東京トラック協会(越智喜三郎会長、23年1月設立)②東京陸運貨物協会(天野公義会長、28年10月設立)③東京貨物自動車協会(渡辺庄吉会長、26年10月設立)④東京運送協会(山成豊会長、27年9月設立)⑤東京トラック同盟協同組合(彦田好平理事長、29年6月設立)⑥城南運送事業協同組合(関三郎理事長、30年1月設立)⑦東京都貨物運送協同組合(丸山幸一理事長、29年7月設立)⑧東京都陸運事業協同組合(大竹実理事長、28年4月設立)⑨東京木材運送事業協同組合(柳川芳雄理事長)⑩足立貨物運送事業協同組合(小松富二郎理事長)⑪東京都運送事業協同組合(長島国治理事長)⑫東京都区域貨物運送事業協同組合(岩橋治彦理事長)。

これにより、新団体加盟事業者は3682社、車両台数4万6413台となり、会員数は全国事業者の約17%を占め、全国最大規模となり、全国トラック団体一本化を促す布石となった。(※創設時は東ト協20年史『明日を拓くト



東京陸上運輸協会創立総会

ラック輸送』参照)

新協会は同年11月4日に初の理事会を開催し、「一本化の過程で紆余曲折の苦労があったことから、運営の重点を人間関係の調和において大事に育てていく」方針をとることにした。また、都内25支部の設立、事業課題別委員会、業種別専門部会の設置などの組織づくりを当面の課題とし、42年5月には全支部を設立した。

委員会は10委員会を設置。事業を営んでいくうえで生じる共通問題を横断的にとらえ、その対応策を検討・推進していくもので、支部活動とともに、協会活動の柱と位置付けられている。専門部会は18設置された。運ぶ貨物の種類、荷主の業種別に共通のサービス、運賃などの課題を処理しようというもので、過当競争防止と荷主交渉力の保持をねらった。

3) 協会活動の開始

●事務局体制を整備

事務局は昭和42年10月、専務理事をはじめ職員26人の体制で本格的活動を開始した。この40年代前半は、「いざなぎ景気」と呼ばれる戦後最長の好況局面を迎え、43年は国民総生産(GNP)で自由世界第2位の経済大国となった。これを可能にしたのは、労働力人口の継続的増加、旺盛な投資活動と生産現場での効率化向上、流通システムや情報処理効率の向上はじめ、交通・運輸システムの改善などがある。急速な経済成長が輸送分野の市場拡大になり、それに伴う労働力不足を生み出した。そのため、運転者の長時間労働問題、自動車交通の著しい増加による交通混雑の改善や、そのための燃料税増税、事業の高度化・国際化への構造改善などの問題が現れた。



法人格取得で「社団法人東京都トラック協会」の新名称披露記念式典

●労働時間改善「2.9通達」への対応

労働省は42年2月9日、「自動車運転者の労働時間等の改善基準」(2.9通達)で運転者の長時間労働を規制した。労働基準法とは別にトラック等の運転者の労働時間を規制するもので、手待ち時間以外の労働時間を「実作業労働時間」とし、①1日の所定実作業労働時間は11時間等②2週を平均して1週48時間を超えないこと等を定めた。東ト協は、手待ち時間が荷主の都合等によるもので、業界実態に合わないとして、通達の弾力的運用を求め、労働省の指導要綱は、要望内容を相当に取り入れたものとなった。会員事業者には通達への対応ができるよう指導を行った。

●燃料税の増徴反対運動

政府は42年秋、道路整備財源として、ガソリン税・軽油引取税の増徴を計画した。そのため東ト協は11月、「ガソリン税・軽油引取税増徴反対実行委員会」を設置し、増徴反対のステッカーを作成、会員事業者の車両に貼付してデモンストレーションを行い、12月12日には日本トラック協会(全日本トラック協会の前身)とともに、約1300人(うち東ト協800人)が参加した全国大会を開催して増徴を阻止した。

●近代化5カ年計画・構造改善事業がスタート

トラック運送事業は40年4月、中小企業近代化促進法の指定業種となり、41年6月に運輸省が近代化5カ年計画と実施計画を告示した。計画は45年度を目標に、①輸送の質の向上②輸送経費の引き下げ③企業規模の適正化が主要目的で、東ト協は近代化委員会を中心に対応した。44年5月に近促法が一部改正され、事業者が主体となって近代化を進める「構造改善事業」が法

制化された。行政指導型から自主的に進める業界主導型への転換で、45年に「東京都における貨物自動車運送事業実態調査」を実施し、47年度から構造改善事業へ移行することを目標に活発な活動を展開した。

●交通公害への取り組み

45年5月、自動車交通公害として、東京・牛込柳町の自動車排気ガスに含まれる鉛を原因とする健康被害報道や、7月に東京・杉並での光化学スモッグ発生が社会的関心を集めた。排出原因として、トラックが悪者扱いされるムードが出てきた。そのため東ト協は、関係機関に「不要不急の自動車に対する規制を強化すべき」との意見書を提出した。

その後、排ガス対策が講じられていくが、47年から環状7号線など幹線沿い住民から、「深夜大型トラックによる騒音・振動で安眠が妨害されている」という新たな苦情が出され、警視庁の「深夜運行の極力自粛」要請に対応するため東ト協は、会員事業者や荷主に協力を求めた。

●ドラコンの実施

東ト協は交通安全のため作業点検の徹底、制限速度の厳守など、交通安全意識の高揚を図るとともに、運転技術の向上を目的に、44年8月、初めて全国トラックドライバー・コンテストの東京地区予選を実施した。

●引越荷物相談所の開設

東ト協は45年、利用者サービスの一環として、「引越荷物相談所」を協会本部・支部で計26か所設置。「利用者に親しまれる営業用トラック」に向けて努力する姿を見せた。

●機関紙を発行

都民をはじめ多くの人々に、東京の営業用トラックの公共性や社会的役割、活動状況などを理解してもらうため、機関紙『東京陸上運輸時報』を42年5月に創刊。45年6月に『東京都トラック時報』と改題して毎月2回定期的に発行。協会本部・支部の活動、業界や行政の動向、その他関係情報などの提供を行っている。



昭和42年創刊の『時報』と現在の『トラック時報』

低成長期 (昭和51～54年／1976～1979年)

活動基盤の整備へ

1) 低成長時代

●狂乱物価からオイルショックへ

昭和47年7月に田中角栄内閣が誕生し、日本列島改造計画によって積極的拡大策が採用された。45年暮れからの金融緩和による過剰流動性インフレと呼ばれる物価上昇の中で、需要超過型インフレが重なり、物価上昇と物不足が問題となった。そこに48年10月の第一次石油ショックが加わり、「狂乱物価」と呼ばれるインフレ高騰状態になった。そうした中で列島改造ブームは終焉する。

第一次石油ショックは、日本の輸入原油依存構造を実感させ、成長神話が影を潜めてきた。原油高と賃金上昇が生産を抑え、企業は投資や新規採用を控え、家計は将来に備えて消費を控えた。政府も財政・金融面での引き締めへ転じて、49年度の実質成長率はマイナス0.2%と、戦後初めてマイナスになった。

●好況感なき景気回復

石油ショックでマイナスとなった日本経済だが、数年のうちに回復する。米国を中心に、欧米が積極的な政策を採用したため、急速な輸出回復ができたためだ。石油ショックで企業は、石油依存度を低下させる生産方法や省エネ技術の開発、コスト削減努力、海外市場の拡大努力や、自動車・家電・電子機器といった産業の発展が、それをもたらした。「カンバン」「カイゼン」は、海外の産業に取り入れられるようになる日本式生産方式がそれを支えた。とはいえ、石油ショックを境に、経済成長率はそれまでの10%前後から景気回復にもかかわらず3～5%へと低下した。いわゆる「好況感なき景気回復」といわれる。そのためか政府は、不況対策を取り続けることになった。

●大量輸送から多品種少量輸送へ

経済成長を反映して、国内貨物輸送は低調となった。国内総輸送量は、48年の54億6300万トンから51年の49億9600万トンまで、毎年減少を続け、貨物輸送量はこれ

までの経済成長率を上回る伸びが消えた。これは産業構造が重化学工業型から、省エネ・省資源型技術に支えられた新しい産業への転換、つまり「重厚長大製品」から「軽薄短小製品」への転換であり、また荷主企業の著しい物流合理化の動きが関与している。

高度成長期の大量生産から少量多品種生産への移行は、貨物輸送にも対応を求めた。輸送ニーズに弾力的に対応でき、スピードにすぐれているトラックへの期待は高まったが、同時に、輸送の安全性をはじめとする輸送品質に対する高い要求、荷主企業の物流システムへの対応など、多様なニーズへの対応が求められた。このため、路線トラックは消費者をターゲットとして小口雑貨分野への進出、区域トラックは区域積み合わせ、保管・配送、引越輸送と、その後の「消費者物流」分野への開拓が進んだ。トラック輸送が、輸送機関別分担率で首位の座を占めるようになる。

しかし、トラック運送業界では燃料不足、石油価格の高騰、荷動きの激減で、倒産する企業が相次いだ。小規模事業者は、資金や人材面などから、戦略転換も容易ではなかった。

●不況対策特別委員会を設置

49年秋には、会員事業者の間で、経営危機意識が高まった。東ト協は「不況対策特別委員会」を設置して不況乗り切り策を検討し、①金融機関に対し、緊急時における特別融資を要請②運賃の定額収受運動の強力推進③監督官庁へ一定期間、新規免許の抑制要請④監督官庁へ遊休車両の「一時休車」扱いへの要請——活動を推進した。

「特別融資」要請は、会員へのアンケート調査で「年度内に融資を希望する事業者1163社、総額151億4千万円」という結果を受けたもの。それを受けて政府系3金融機関(中小企業金融公庫・国民金融公庫・商工組合中央金庫)は、49年末に金融枠の拡大、50年には中小企業信用保険法による不況業種、雇用保険法による雇用調整金適用業種指定を受けるなどで一定の成果を上げた。

「一時休車」扱いも51年1月暫定措置として実現した。また、輸送秩序確立のため、荷主に対して「営業用(緑ナンバー)トラック利用」をするよう協力要請した。

2) 交付金制度の創設へ

●自動車重量税で営・自分離税制

昭和46年5月、第6次道路整備5カ年計画(45～49年度)の財源確保のため、新たに「市町村の道路特定財源を除いた国の歳入の約8割を運用上、道路特定財源として扱う自動車重量税」が創設された。トラック運送業界は、自動車重量税構想が明らかになった44年から、健全経営を危うくするとして新税創設に絶対反対の運動を展開した。運動は成功しなかったが、この経験が49年度税制改正における自動車重量税の増税反対運動で効果を上げる下地となった。

49年度税制改正での自動車重量税など、自動車関連諸税の増税が計画されたため、48年6月からトラック運送業界は反対運動を展開した。当初は増税反対で進みつつも、営業用車と自家用車とを区別する「営・自分離」の考え方に力点がおかれ、自由民主党の税制調査会、交通部会、財政部会に働きかけるとともに、11月1日に「自動車関係税増税反対全国総決起大会」を開催した。こうした運動によって、49年度税制改正では、自家用トラックについては自動車重量税が倍額、自動車取得税が3%から5%へそれぞれ引き上げられたが、営業用トラックについては、いずれも据え置きとなった。また、軽油引取税の増税も阻止した。

税制での営・自分離は、営業用トラックの公共交通機関としての地位が、政治的にも社会的にも認められたことになる。このことが、51年の税制改正で、トラック運送業界の近代化に寄与する運輸事業振興助成交付金制度へとつながっていく。

トラック輸送が、物流の主役として社会的に認知され、地歩を固めたのが、50年11月から連続8日間行われたいわゆる国鉄(当時)の「スト権スト」。物流の主役であった国鉄の貨物輸送がストップしたら、国民生活に影響が出るとみられていたため、政府がトラック運送業界に協力を要請するとともに、「緊急輸送命令」を発動した。トラック輸送は、以前から生鮮食品など、生活物資輸送分野に進出していることもあって、ストが行われても、生活物資の需給には混乱がおきなかった。トラック輸送が生活を支えていることを、改めて社会に認識させた。

●交付金制度の成立

51年度の税制改正で、軽油引取税の暫定税率導入を

機に、「運輸事業振興助成交付金制度」が創設された。交付金制度は、トラック運送事業の社会的役割の重要性が認められたものだが、同時に、トラック運送事業者に公共事業者としての自覚と責任を、強く促すものであった。同制度は、税率引き上げに対して、公共性の高い営業用トラック・バス事業のコスト抑制を図り、安全対策事業、環境対策事業、適正化事業等を補助するためのもので、都道府県トラック協会に交付される。地方税である軽油引取税を財源としているため、都道府県知事に発出された「運輸事業振興助成交付金の交付について」(51年11月8日付自治事務次官通達)に基づいて行われる仕組みとした。

51年度の税制改正で軽油引取税の引き上げに際し、公共性の高い営業用トラック・バスについて「営・自格差」を設ける必要について議論があった。しかし、地方税である軽油引取税については、徴税上から営・自格差を設けることができなかった。そのため、税制調査会が「別途適切な配慮」の必要性を答申し、それを受けて、国が都道府県に交付した地方交付税によって都道府県トラック協会に交付する「交付金制度」になった。交付金は、事務次官通達によって震災等災害発生時における緊急物資輸送体制の整備、安全運行の確保等、交通安全対策および自動車交通公害対策に関する事業はじめ、6事業が定められた。

交付金制度は当初2年間の暫定措置であったが、その後延長されている。交付金額は、当初改正(30%引き上げ)の2分の1相当とし、51年度から概ね130億円程度であった。54年度の税制改正で、軽油引取税の暫定税率の適用期間が5年間延長されるに伴い、概ね200億円とされたが、58年度には、第2次行政臨時調査会の提言で、約180億円に減額された。

交付金制度は事務次官通達を根拠としてきたが、平成22年の通達行政廃止により、交付削減の動きがいくつかの府県から出てきたため、事務次官通達を廃止し、22年4月に総務副大臣通知を発した。しかし、削減が止まらないことから、23年に議員立法で「運輸事業の振興の助成に関する法律」が成立した。(59頁参照)

3) 交付金事業がスタート

●鈴木執行部の誕生

昭和51年5月に開催された通常総会で新会長に鈴木元徳副会長が就任した。前執行部が「協調と結束」で

作った業界基盤に立って、「仕事をやる執行部たれ」との実務的業務執行に力を入れた。その始まりが「交付金獲得闘争」(鈴木会長)だった。新執行部は、同年6月に交付金対策東京地方委員会を設置し、交付金の早期交付を求めて活動した。当時の美濃部達吉東京都知事は交付に難色を示し、都との交渉は予想外の難航を強いられた。

52年には、自治省事務次官通達に基づき、2月に宮崎県が交付したのを皮切りに、各府県で交付が開始された。東京都は、いわゆる富裕団体として地方交付税の交付対象になっておらず、交付金は都の財源から支出するため、当時財政難であった都としても、取り扱いに苦慮していたのである。東ト協は同年1月に交付金対策東京地方委員会を「交付金運営委員会」に改組し、交付金の早期交付を東京都、都議会などに陳情・要請した。

都は5月に交付金の使途を検討する「運輸事業対策検討委員会」を、都市計画局の諮問機関として発足させ、検討の結果、10月に交付金適用について「都の意向に沿う事業内容にのみ交付金を認めるという基本姿勢を明確にすべき」として

①交付金事業は、東京の交通問題の解決と都民生活の利便性、安全性の向上に役立つ目的でバス・トラック事業者が行う事業に対する補助事業として実施するのが適当

②財源は貴重な一般財源を割愛することになる以上、都民が十分理解し、納得し、公正に実施されなければならない

③本事業に関し、都は自治・運輸両省の通達趣旨を参考にするとともに、基本的には独自の立場で実施すべきだ――と答申した。

この答申によって都は同年11月、「東京都におけるバス・トラック事業の整備改善に関する事業」として実施を決定し、53年3月の都議会で、52年度補正予算内に「運輸事業振興助成費の交付」を可決した。交付額は総額23億6080万円(51、52年度分)。

●交付金運用委員会が発足

東ト協は都の交付決定を受けて陸運当局や都と協議を重ねて事業内容をまとめ、53年3月開催の臨時総会で交付金の事業計画および資金計画を決めた。

交付金事業を実際に行うためには、交付金の実施計画の策定と運用について検討する委員会を設置し、その委員会の最終結論を得なければならなかった。この

委員会設置について都側はその意向をメモの形で東ト協に伝えてきた。

メモによると、委員会の性格は「交付団体の諮問機関としての性格をもつ。したがって委員会で策定した計画は、交付団体において正式決定したのち、東京都に提出するものとする」(原文)というものであった。

また、委員会の所管事項は①実施計画の策定に関すること②基金および基金から生じる果実の管理・運用に関することであり、委員会の構成は①本事業の実施目的に合うよう審議の客観性が確保されるよう構成しなくてはならない②必要に応じて幹事会・分科会を設置できるものとする――とした。

委員会の構成について都側の意向は、①委員会は、交付団体、事業等の内容により決定すべきであるが、おおむね5～10名前後が適当と考える。委員を10名にした場合、都民代表の学識経験者(4～5名)、交付団体(3名)、労働組合(1～2名)、都職員等(1～2名)による構成が望ましいとした。

東ト協は都側の意向を勘案して人選し、委員10人による「東京都助成金事業運用委員会」を53年9月にスタートさせた。また、運用委員会事務局を兼務する「東京都助成金事業本部総括室」を10月に発足させ、実施事業の原案作成を進めた。

●交付金事業がスタート

交付金事業は、初年度の53年度では、①トラック事業近代化と利用者サービスの改善②安全・福祉対策等の推進③研修・福祉等のための総合会館の建設――という三本柱の基本計画に基づいて進められた。

●燃料対策特別委員会の設置

一次、二次と2回の石油危機のなか、55年初頭にかけて8回の原油価格の値上げ、燃料供給不足という不安定な状況がトラック運送業界を襲い、会員事業者の中にも燃料供給カットを受けるケースが相次いだ。そうした中の54年6月、燃料対策特別委員会および同実行委員会を設置。関係官庁、東京都に陳情する一方、東京都石油商業組合と共に「燃料に関する連絡協議会」を設けるなど、量の安定確保と価格の鎮静化に取り組むとともに、ローリー買いやスタンド買いの燃料価格情報を収集し、平均価格を調査した燃料情報を作成・提供した。

安定成長期(昭和55～62年/1980～1987年)

協会事業のさらなる拡大



鈴木元徳 第2代会長

1) 進展する交付金事業

●安定成長期

昭和50年代前半は、経済成長率5%前後であったが、企業収益や生産が悪化し、「景気のなかだるみ」といわれた。第2次石油ショック(53～54年)で不況となったが、50年代後半は堅調な設備投資、好調な輸出に支えられ、景気は持ち直したかに見えたものの、過剰在庫が表面化した。「小さな政府」を目指す行財政改革で55年度の「財政再建元年宣言」、57年度の予算概算要求時のゼロ・シーリング、翌年のマイナス・シーリングと歳出抑制が図られたが、財政赤字は回復せず、国債発行残高は増加した。こうしたことから、経済成長率は3.9%と、高度成長期に比べ大幅に低下したが、それなりの経済成長率を続けており「安定成長期」と呼ばれることもある。

●東ト総合会館の建設

業界活動の、また東京都トラック協会4800会員(当時)活動の中核的拠点として、東京都トラック総合会館(東ト総合会館)が58年10月に完成した。地上8階・地下2階の威容は、東京業界の近代化を目指すシンボルとして、自他ともに認めるものであった。

会館建設は、鈴木元徳会長を先頭とする会館建設委員会を中心に、早期実現に努力した。用地選定では、40か所にもものぼる候補地を検討し、用地獲得は、鈴木会長の



建設が進む東京都トラック総合会館

誠意を込めた地主との「孤軍奮闘に近い」交渉で円満に合意した。

(※用地取得からの苦労話は『東ト協15年史』)

●近代化基金融資制度の創設

東ト協独自の地方近代化基金融資制度は、56年度からスタートした(第1回融資枠は12億円)。業界近代化対策として、全ト協所管の中央近代化基金融資制度は、53年度から実施されていたが、地方では認められていなかった。しかし、交付金事業の進展とともに、東京都の理解が深まり、会員事業者の経営基盤確立のために創設が認められた。

●交付金審議委員会の発足

交付金事業が始まって5年目を迎えた57年度に、これまで設置していた「東京都助成金事業運用委員会」を廃止し、新たに「東京都助成金事業審議委員会」を設置、14人の委員で事業の適正・円滑な執行を図った。

●ドライバー・コンテストを実施

「交通事故に特効薬はない」といわれているが、東ト協は運転者適性診断、運行管理者・整備管理者の研修、運転者特別講習会など、運転者講習会・各種研修会を開催し、事故防止対策を継続的に推進している。また、交通安全活動の一環として、東ト協主催による初めてのドライバー・コンテスト(運転者技能競技大会)が55年夏、警視庁府中運転免許試験場を中心に実施され、それ以後毎

トラックミニ情報

交付金のため都議会に15回

51年度から交付が始まった「運輸事業振興助成交付金」だが、東京都だけは後回しとなった。都に照会しても、いつ交付されるかわからない状態であった。そうしたなか、52年1月に都議会に15回も足を運んで交付を陳情し、53年に交付されることになった。(東ト協15年史から)

年夏に行われるようになった。

●交通公害防止

道路交通網の整備や自動車保有台数の増加などで、自動車交通公害が問題となってきた。騒音・振動から始まり、自動車排気ガスによる大気汚染へと、それは広がった。このため、東京都は60年2月、都内のトラック走行量を1割削減目標とする「自動車使用合理化指導標準」をまとめ、関係業界に協力を求めた。

東ト協は、これを受けて同年3月に「交通公害防止対策検討委員会」を設置し、NOx(窒素酸化物)削減を中心に翌年3月、①共同輸・配送システムの推進②自家用車の営業用車への転換③物流施設の共同化および物流拠点の整備――との検討結果をまとめた。

また、運輸省等が推進している公害防止と燃料の多角化の観点から、メタノール自動車導入に対して協力し、「日本メタノール自動車株式会社」の設立に参画。メタノール自動車の実験走行など、調査・研究を推進した。

●健康相談事業

運転者の健康管理が、安全運転と労働衛生面から重視されているため、東ト協は会員事業者の従業員を対象に、検診車方式による定期健康診断を実施しており、57年5月から支部単位で検診車による定期健診をスタートさせ受診率の向上を図った。また、58年5月に成人病検診をスタートさせた。

2) 交通遺児等助成財団の設立

東京都トラック協会の新しい事業として、「財団法人東京都トラック交通遺児等助成財団」が、昭和58年10月に設立された。財団設立は57年11月の正副会長会議で、鈴



会館竣工・交通遺児財団設立の祝賀会

木会長が「協会創立15周年および東ト総合会館建設の記念事業として、広く東京のトラック運送業界から浄財を集めて財団法人を設立し、交通遺児に対する事業を行いたい」との提案を、全員が賛同したことに始まる。

公共の道路を利用して事業を営むトラック運送事業者にとって、交通事故防止は至上命題で、交通事故防止対策の推進は事業者・業界にとって重要な責務となっている。そのため、会員事業者の車両による交通事故で発生した交通遺児等に対する助成や、交通安全対策事業等に対し助成を行い、公共の福祉に寄与しようというものだ。募金活動は58年4月から行われ、会員事業者・従業員から設立時まで、目標額1億1700万円を大きく上回る1億2850万円が寄せられた。

3) 人材養成事業の開始

●物流サービスの多様化

多頻度少量輸送の増大が進み、消費者ニーズの多様化が輸送サービスに反映し、宅配便に象徴される消費者物流による需要創造・市場拡大が図られるようになった。また、昭和60年のプラザ合意で、ドル高の修正が図られ、急激な円高に見舞われ、生産拠点の海外シフトが加速し、物流事業者の国際化も要請される時代となった。トラック運送業界は、産業構造の変化への対応が迫られることになった。

東ト協はそうした物流の変化に対応し、新しい時代に適切に対応する戦略を確立し、輸送責任を達成するための人材養成が必要であるとして、壮年経営者、青年経営者、女性経営者、中間管理者などの人材養成事業を「ポスト会館建設」の最重要テーマとした。人材養成事業計画案が、59年度事業計画の柱として、59年5月の通常総会で承認された。

鈴木会長の「人材養成事業は子孫の繁栄と、トラック業界が将来にわたって発展、繁栄を遂げていくために最も大事な事業。子孫に巨万の富を残すよりも、子孫の人材養成を図ることのほうが、子孫が末永く栄えていく道であると確信」という信念が設立意図を物語っている。

●青年部の発足

東ト協は、激変する物流業界の明日を担う人材養成のため、青年部の設立を目指した。まず支部青年部の結成を進め、59年9月までに全支部(約1100人参加)に設立さ

安定成長期(昭和55～62年／1980～1987年) ― 協会事業のさらなる拡大

れたことから、翌10月に800人が出席して千代田区九段南の九段会館で青年部結成大会が開催された。

青年部の活動は、①研修と親睦②社会福祉などボランティア活動――で、研修は、本部研修と支部研修の二本立てで進められ、初の本部研修が11月に「物流新時代の経営戦略を探る」をテーマに行われた。

ボランティア活動は、各支部青年部が自主的に多彩な活動を行い、地域に浸透していった。

●女性経営者の集い

60年3月、東ト総合会館で初の「女性経営者の集い」が開催された。この経験が、東ト協会員事業者にも増えてきた女性経営者の「資質の向上を図り、女性のやさしさ、きめ細かな心配りをもって社会福祉活動を推進」する婦人部(のち女性部)の結成につながっていく。

●本部事務局の機構改正とコンピュータ導入

交付金事業が軌道に乗るにつれて東ト総合会館の利用者が増加し、また、協会業務への期待と要望が増え、事務局の仕事が多様化するとともに、質量ともに増大した。こうしたことから、東ト協は組織改正を行い、59年4月から従来の「2部1室1事務局」制から「6部2事務局」制に移行した。新事務局は従来の総務部、業務部のほかに経理、企画調査、指導の3部を加え、新たに教育研修部を設けた。また、従来の助成金事業本部総括室を交付金企画本部事務局に改めた。新設した教育研修部は、ポスト会館事業の目玉事業である人材養成事業を担当する。

同年9月には事務作業の効率化、データベースの管理と有効活用、会員へのサービス業務の提供などのため、コンピュータを導入した。

●あざみ野研修健康センターを開館

会員事業者・従業員の研修と健康管理など、福利厚生のため「あざみ野研修健康センター」が61年11月、横浜市青葉区にオープンした。3タイプの研修室、トラック運転者の腰痛など職業病対策などのための健康管理室、温浴室、レストランなどを併設した多目的施設であった。

●図書室の開設

人材養成事業の一環として、またトラック業界と東ト協関係資料の保存・整理の施設として「東ト協図書室」を設置し、62年5月から閲覧・貸出業務を開始した。全国のトラック業界団体としては初めての試み。

4) 緊急物資輸送を実施

●伊豆大島の噴火に伴う緊急物資輸送

昭和61年11月21日に伊豆・大島の三原山が噴火し、全島民の避難(避難期間は約1か月)が行われた。東京都トラック協会は同日、緊急物資輸送対策本部を設置し、避難島民への救援物資輸送を実施した。12月13日までに、91社から延べ184台のトラックが出動した。緊急物資輸送に対して橋本龍太郎運輸相、鈴木俊一東京都知事から感謝状が贈られた。

5) 経営環境をめぐって

●売上税を廃案に

財政赤字解消を目的として昭和62年2月、国会に提出された売上税は、`日本列島騒然。と言われた反対運動に見舞われた。東京都トラック協会は62年2月、「売上税絶対反対総決起大会」を開催し、さらに会員事業者10万人の署名を集め、「売上税絶対反対」を関係各方面に陳情。3月に開催された「売上税絶対反対全国総決起大会」にも参加。トラック運送業界はじめ、流通業界がこぞって反対運動を展開するなど、他産業からの反対運動もあり、売上税を廃案とすることができた。

●経営戦略化構造改善事業がスタート

設備の近代化や新商品・新技術開発を柱としていたこれまでの構造改善事業が、時代のニーズに合わなくなったため、中小企業庁は「経営戦略化」構造改善計画を提起した。これは「需要分野の的確な把握、その変化への機敏な対応、最新最適技術への常時新陳代謝、ソフトな経営資源の充実およびその戦略的活用」を重視したもので、主な事業は、①ソフトな経営方式の適正化に関する事業②共同マーケティング③コンピューターリゼーション事業④人材開発――が柱で、62年度からスタートすることになった。

東ト協は、「経営戦略化構造改善事業の全体(5か年)計画・同62年度計画」が、62年7月に運輸大臣の承認を得たことから、同事業を推進した。

充実期(昭和63年～平成3年／1988～1991年)

業界の一大転換期

1) 内外ともに激動の時代へ

●バブル時代

国際経済に対するドル安の影響を防ぐための昭和60年プラザ合意で、急速な円高が進み、輸出産業に打撃を与え「円高不況」といわれた。国際的な日本への内需拡大が要請され、対応するため金融は大幅に緩和され、低金利政策がとられた。財政面でも60年から61年にかけて景気振興策が行われた。低金利による設備投資、消費の拡大による内需主導で、61年後半から景気は拡大に転じ、平成3年まで「平成景気(バブル景気)」と呼ばれる。

国際的には、ソ連で61年にチェルノブイリ原子力発電所事故が発生し、ペレストロイカ(改革)が進み、62年12月に米ソでのINF(中距離核戦力)全廃条約調印と米ソ冷戦構造が崩れ始め、その象徴として平成元年11月、「ベルリンの壁」崩壊があり東西ドイツが統一した。

国内では、61年に男女雇用機会均等法が施行され、女性の社会的進出が加速化し、62年4月には国鉄が114年の歴史に幕を閉じて分割民営化され、JRとしてスタートした。63年1月、臨時行政改革推進会議(新行革審)が「公的規制の緩和に関する答申」をまとめ、「規制緩和推進要綱」が同月に閣議決定された。64年1月7日に昭和天皇が崩御し、年号が「平成」に改まった。

物流業界では景気の拡大で輸送需要は増大し、荷主企業では多頻度小口化、ジャスト・イン・タイム輸送や時間指定輸送を求めるなど、ニーズは多様化し、対応が求め

られていった。一方、労働力不足が深刻化し、「3K(きつい・きたない・きけん)」業種として若者から嫌われ、若年労働力確保が問題となった。

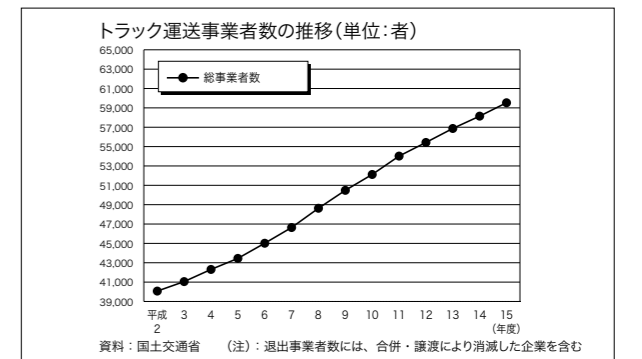
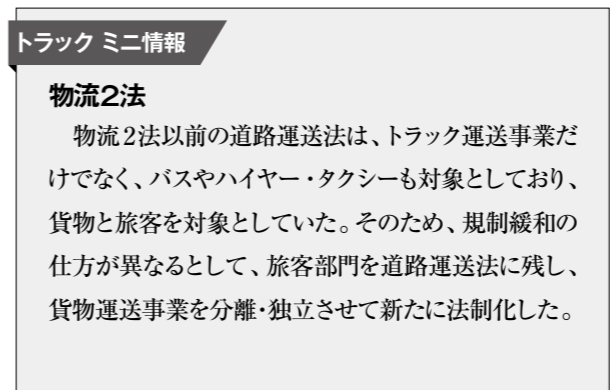
2) 事業環境が大変化

●物流2法による規制緩和

平成2年は、トラック運送業界にとって大転換の年となった。旅客運送事業と貨物運送事業を律していた道路運送法が、約40年ぶりに全面改正され、貨物運送事業だけを律する貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法という、いわゆる物流2法が平成元年に成立し、翌年12月1日から施行されたためだ。

改正は、国際的な規制緩和の要請をも受け入れたもので、従来の需給調整による免許事業制であったトラック運送事業を、一定の要件を満たせば営業ができる認可事業制とし、運賃についても、運輸大臣の一種の公定料金であった認可運賃から事前届出運賃とした。また、一般トラック、路線トラックの事業区分を廃止し、一般貨物運送事業に統一し、全てのトラックが混載できるようにした。

事業規制緩和の一方、社会的規制の強化が行われ、過積載の禁止、過労運転の防止が法で規定されるなど、安全輸送の確保がこれまで以上に強化された。また、運行管理者に国家試験が課せられ、資格要件も強化された。



全国トラック運送事業者数の推移表

充実期 (昭和63年～平成3年／1988～1991年) ― 業界の一大転換期

●物流2法への対応

東ト協は、トラック運送業界に変化をもたらす物流2法の制定・施行への対応を開始した。運輸省が昭和63年9月に「新しいトラック事業規制の基本的検討方向」を示したのを受け、10月に緊急理事会を開催して運輸省案の対応を協議。各支部ごとに「規制見直し案」の説明会を行うことにし、11月の大田支部から始め、見直し案の周知徹底を図るとともに、会員事業者の意見集約を行った。翌平成元年1月に規制見直しに対する意見書を承認し、運輸省並びに関係機関、衆・参議員などに要望した。

物流2法の成立・公布を受け、東ト協はその説明会を本部・支部で開催して周知徹底を図り、2年5月から自動車運送取扱事業の簡略化手続きによる登録申請の支部説明会を開き、申請書類を各支部でとりまとめ、協会本部で一括して手続きを行った。

2年9月には「物流2法対策推進特別委員会」を設置し、①新法の円滑な推進を図るための施策の推進と指導の徹底②地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の体制整備と事業推進③運行管理者の資格取得――を図ることにした。

物流2法の施行に伴い、東ト協本部事務局の組織を変更し、これまでの総務・経理・企画調査・教育研修・業務・指導の6部体制から、総務・施設管理・経理・企画調査・教育研修・適正化事業・運行管理・事業振興の8部体制とした。

●地方適正化事業実施機関

物流2法は、違法行為の監視や予防活動など、適正化事業を業界が自主的に行うよう法で定めた。このため、指導機関として運輸大臣は、都道府県単位の公益法人(地方適正化事業実施機関)と全国単位の公益法人を指定できるようにした。

地方機関は、現場で①交通安全②労働時間管理③貨物事故防止④過積載防止⑤運行管理――などの指導に当たる。

地方機関は、都道府県トラック協会が指定され、2年12月に東ト協が関東運輸局長から指定を受け、適正化事業実施本部がスタートした。

●認可運賃、最期の改定

2年5月から6月にかけて、東京の4557トラック運送事業者が人件費アップに伴う区域トラック運賃・料金の改定(11.3%～14.8%)を関東運輸局に申請。関東運輸局は8月、労働条件の改善を前提に9.1%アップで認可した。改定は

5年ぶり、道路運送法による最後の認可となった。同年12月から貨物自動車運送事業法によって、運賃が認可制から事前届出制となった。

●運行管理者国家試験がスタート

貨物自動車運送事業法ではこれまで、運行管理者の資格を運転歴7年以上などの実務経験としていたものを、輸送の安全確保を目的に運行管理者の資質向上を図るため、国家試験として要件および権限の強化を図った。このため運行管理者は、国家試験合格者の中から選任されることになり、東ト協では運行管理者のための研修会などを実施した。第1回国家試験は、3年3月に実施された。

●労働時間短縮への道

労働時間短縮の流れは、昭和62年に政府の諮問機関・経済審議会が出した「構造調整の指針」(新前川レポート)で、できる限り早く年間労働時間を1800時間にするという建議で形作られた。これを受けて労働基準法が一部改正され、段階的に時短を進めることになり、63年4月から法定労働時間が1週48時間から46時間へ短縮(トラック運送業界は3年間の猶予措置)され、平成3年からは週44時間(トラック運送業界は2年間の猶予措置)となり、9年からは週40時間の完全実施になった。

東ト協は東京労働基準局、各労働基準監督署の協力で時短を広報するとともに、取り組みなどに向けて説明会・講習会等を実施した。

また、トラック運転者の労働時間については「改善基準」(27通達)があり、労基法改正時に法制化の動きがあったが、実態にあっていないとして、トラック運送業界では反対した。

●消費税対策

消費税が、平成元年4月から導入されることになった。東ト協は同年1月、「消費税は荷主利用者に転嫁していく」ことを決め、消費税問題対策検討小委員会を設置して2月に初会合を開催した。会員事業者に消費税の周知を図るため、本部・支部をはじめ専門部会など、さまざまな段階で研修会・説明会を開催。また、消費税に関するパンフレットや、「消費税の表示方法に関する帳票様式のモデル」を作成し、会員事業者の消費税導入への対応に協力した。

また、2月には消費税転嫁に関する荷主向け文書・会員向け文書を送付し、8月には「消費税についての提言・要望」を関係先に提出し、業界の意見を示した。

3) 中・長期構想の策定

●事業活動の指針を

昭和53年度から実施してきた交付金事業が62年で10年を迎え、さらに交付金の5年間延長が決まったことを契機に、東京都トラック協会は今後の事業活動の指針を策定することにした。

会員事業者、学識経験者、行政関係者などから、これまでの交付金事業の実績に対する評価、今後の交付金事業、東ト協の運営に関する意向、要望などの意見を幅広く聞き、それをもとに平成元年度から概ね5年間の中期、10年間を目標とする長期からなる指針「中・長期構想」を平成元年3月に策定した。

●人材養成など9項目を策定

「中・長期構想」では、従来からの諸事業を継続実施するとともに、中期的重点施策としては、①人材養成事業の充実強化のため人材養成財団の設立②労働力確保対策の推進③葛西物流施設(物流拠点施設・緊急物資輸送基地)の建設促進④地方近代化基金融資事業の充実⑤中小零細企業の経営基盤確立のための諸事業の推進⑥あざみ野研修健康センターの中・長期的な経営計画の策定――を掲げ、長期的重点施策としては、①支部(ブロック)研修会館建設の促進②信用保証業務の推進③物流施設の整備に努める――などとなっている。

4) 人材養成事業の新展開

●人材養成財団の設立

人材養成事業は交付金事業の1つの柱であり、東京都ト



財団法人東京都トラック運送事業人材養成等財団の設立発会式

ラック協会は、昭和59年度事業計画の重点施策として実施されてから、積極的に取り組んできた。「中・長期構想」で人材養成財団設立が提起されたのを受けて、平成元年7月の東ト協常任理事会・理事会合同会議で設立計画案を承認した。2年12月、関東運輸局が「財団法人東京都トラック運送事業人材養成等財団」の設立を認可し、3年1月から事業を開始した。

同財団の主な事業は、①トラック運送事業経営者、管理者および従業員を対象とした教育研修②トラック運送事業に従事する人材の確保対策③トラック運送事業に係る事業(物流に関する普及啓発、物流に関する社会的理解と協力を得るための教育研修、物流総合研究所の設立・運営、物流専門図書館の設立・公開、物流に関する調査研究)――など。

●管理者研修会がスタート

東ト協の研修活動は当初、一般経営者、壮年経営者、青年経営者、婦人経営者を対象に実施していた。しかし、会員からは管理者を対象とした研修への要望が強かったため、平成元年から「管理者研修会」を開始した。

●全国初の婦人部設立

東ト協会員事業者の中に女性経営者が増加し、支部によっては婦人部をつくり、青年部とともに社会福祉活動などに携わってきた。5000会員事業者の中に約300人の女性経営者が事業経営をしており、婦人部設立の要望があった。また、「女性特有の優しさ、心配り、きめ細かさを活動に活かしたい」と、期待も高まったことから、平成3年11月に全国で初めてトラック協会内に正式に婦人部が設立され、千代田区麹町の東條会館で設立総会が開催された。

初年度の事業計画として「婦人経営者・幹部としての資質と人格の向上、地域福祉活動への協力」を基本に、①婦人部組織の充実②研修事業③地域福祉活動――等を推進することにした。



婦人部(現女性部)設立総会・記念研修会

変革期 (平成4～8年/1992～1996年)

時代への対応が進む

1) 構造改革の時代

●バブル不況

昭和61年11月からの公共投資を先導役として始まった景気回復は、大型の民需景気に発展したが、平成2年8月に起こった湾岸戦争による原油高・金利高で、3年4月の天井を境に後退し、5年には実質GDPがマイナス0.5%となった。この景気後退が株や土地の大暴落をもたらし、この処理が景気回復の足取りを遅らせるものとなり、平成不況(複合不況)への幕開けとなった。また、日本の経済システムの転換期でもあり、アメリカ型の市場メカニズムが国際標準として浸透してくることになる。

●物流業界に冬到来

平成不況で貨物輸送も低迷を続けた。円高不況、価格破壊や荷主企業のリストラ、コスト削減、海外への生産拠点移転なども影響を与えた。荷主企業は、物流コスト削減に力を入れた。この時期から、「ロジスティクス」という考え方が、物流業界に進出してくる。企業の各部分の最適化ではなく、企業全体の最適化を図り、在庫削減を図ろうとし、さらには、サプライチェーン・マネジメント(SCM)、サードパーティ・ロジスティクス(3PL)が目目されだしてくる。それに対応するよう、物流業界にも構造改革が求められてきた。

それに加えて、荷主のコスト削減として、運賃・料金等

への引き下げ要請が強化され、物流業者の経営は圧迫されるようになった。それに輪をかけてきたのが規制緩和だ。厳しい経営環境といわれながら新規参入事業者は増加をたどった。

さらに、トラック運送事業者の経営に影響を与えたのが環境問題への対応。大気汚染問題で環境規制が強化され、それが対応コストの増大をもたらした。

2) 環境問題への対応

●NOx防止対策の推進

東京都はディーゼルトラックの最新規制適合車への代替促進のため、平成元年から必要な資金を低利融資する助成制度をスタートさせた(2年度までの2年間)。東京都トラック協会は東京都環境保全局からの協力依頼を受け、同助成制度を活用していくことを決めた。

●環境問題対策特別委員会を設置

4年5月、大都市の大気汚染改善を図るため、「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NOx法)が成立した。東京など特定地域でのトラック・バスについて、NOx排出量のより少ない車種への代替が義務付けられた。

東ト協は環境問題に積極的に対応するため、同年9月に「環境問題対策特別委員会」を設置。ディーゼル車の排

出ガス規制の現状と、将来、低公害車研究開発状況の調査をするともに、車両の買い換え時期、資金調達方法と優遇措置の活用状況、低公害車の導入状況に関する意識調査を行った。

●10月9日はトラックの日

「10月9日はトラックの日」として、全国的なPR活動が取り組まれることになった。全ト協がトラック運送事業を広く知ってもらい、理解と関心を深めてもらうことで、業界の地位向上を図ろうというもの。東ト協は10月9日、初となる「トラックの日」PR活動を都内6カ所で展開した。

3) 浅井新体制のスタート

●第3代会長に浅井副会長が就任

東京都トラック協会は平成6年5月開催の通常総会で、浅井時郎副会長を第3代会長に選任し、鈴木元徳前会長は名誉会長に就任した。浅井新会長は就任にあたって「優秀な親父の後を継いだ息子の心境そのものです。親父の偉業を継げるかどうか。創成は易く、守勢は難し」とあいさつ。そして、協会運営について、会員事業者に重点をシフトした「会員事業者の意見を吸い上げるボトムアップ」の理念という方針を示した。

●ボトムアップ体制の推進

浅井会長は7年度事業で、①時代の流れに適合した施策の適時適切な実施②ボトムアップの理念に基づく協会運営③会員事業者本位の協会運営④葛西物流施設の有効活用――を基本として施策運営を行う。鮮明にしたボトムアップ色の具体化は、本部と支部をつなぐ結節点としての支部事務局を支援するため、予算措置(支部事務局活性化予算)を講じたことだ。

●東ト協本部の組織変更

東ト協は7年4月に東ト協本部の組織変更を行い、従来の9部1局を1室8部に変更し、常務理事の室・部の担当を明確化した。

組織変更は、会長室の新設、総務部に施設管理部と企画調査部を統合、情報機能強化のため広報部を新設した。また、経理部を一般会計担当の経理部、交付金担当の交付金会計部に分離し、事業振興部1部と2部を統合して事業振興部とした。「東ト協政策研究会」を新設し、トラック運送業界を巡る諸問題や課題について調査・研究し、その解決方策や推進方策を立てる。

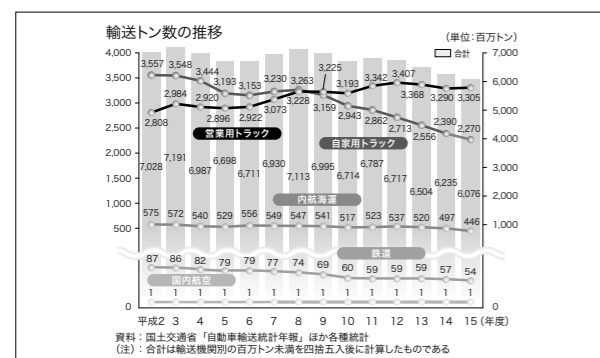
4) 不況対策の実施

●経済不況対策本部を設置

平成2年秋から減速した景気のため、都内のトラック運送事業者の経営も厳しくなっていた。こうしたことから、東京都トラック協会は6年1月に不況対策として、①経済不況対策本部の設置②同相談室の設置③近代化金融資産の拡大、金融上の助成措置(利子補給)の実施・推進を決めた。近代化金融資産は40億円から70億円程度に拡大された。

●高速道路料金値上げを延期させる

日本道路公団は、建設大臣の34区間1184キロメートルの建設施工命令を受け、6年4月からの高速道路料金値上げ案の答申を受けた。この動きにトラック業界は、コストアップにつながるとして6年2月、「高速道路料金値上げ絶対反対――危機突破全国総決起大会」を日比谷公会堂で開催、全国から3000人が参加し、東ト協からは600人・車両20台が参加した。運動では、反対から実施時期、改定率抑制を求める方向に転換し、実施時期は7年4月から、改定率も2段階で引き上げるようになった。



平成2年以降の国内貨物輸送量

トラック ミニ情報

自動車NOx法

大都市における窒素酸化物(NOx)対策の総合対策として制定。東京・神奈川・千葉・埼玉・大阪・兵庫の6都府県(一部地域の場合がある)を特定地域に指定し、ディーゼルトラック・バスなどを、より低公害な車種使用を義務付ける車種規制や、事業所所管大臣による事業者への自動車使用合理化指導などを実施。



都内6カ所で初の「トラックの日」PR活動

トラック ミニ情報

高速道路料金の2段階引き上げ

7年の改定は、改定率が全車種平均で7.2%とし、車種間比率(普通車1に対して中型車1.2、大型車1.6)に合わせるため、激変緩和措置で8、9年の2段階で引き上げた。中型車・大型車は、8年1月からそれぞれ5.9%、5.6%、9年1月から5.6%、2.9%アップされた。なお、普通車の料金水準は24.6円/km+150円(ターミナルチャージ)。

5) 活発な国際交流

●台湾業界団体と姉妹団体提携

平成4年4月、台湾省汽車路線貨運商業同業公会連合会(張政雄理事長)の訪日視察団が東京都トラック協会を訪問した。それを機に、両団体が姉妹提携することに合意し、翌年3月、東京都千代田区麹町の東條会館で「姉妹団体提携締結調印式」を行った。

調印式には、東ト協から鈴木元徳会長はじめ副会長、支部長ら41人、台湾省連合会から張理事長はじめ41人が参加した。

●「国際交流基金」の設立

東ト協は国際化への対応のため、「社団法人東京都トラック協会国際交流基金」を5年12月に設立した。基本財産は5400万円で、①国際協力事業への協力②外国物流事業者との交流③国際交流に関する調査・研究及び広報——などが主な事業。

中国・上海の海外視察を皮切りに米国、欧州、台湾などへ視察団を派遣した。

●国際交流の進展

東ト協にはフランス、スウェーデン、中国、韓国、台湾のトラック運送事業者団体が来訪し、相互の情報交換などや国際交流を深めている。

また、創立15年、20年の記念事業として各国の物流事情の視察・現地事業者との交流を図ってきたが、7年11月から30周年を記念して、南欧州物流事情視察団24人を派遣した。



東ト協と台湾省汽車路線貨運商業同業公会連合会との姉妹団体提携締結調印式

6) 葛西物流施設・緊急物資輸送基地

●東ト協カードロッカーが稼働

東京都トラック協会は昭和62年7月、東京都から東部流通業務団地(江戸川区臨海町)に用地を取得し、緊急物資輸送の拠点となる「緊急物資輸送基地」および物流効率化のための「物流拠点施設」を建設することにした。

平成3年12月、立体自動式倉庫「東ト協カードロッカー」が完成し、4年4月から営業を開始した。カードロッカーは容積8立法メートルのコンテナ532個を格納し、IDカードと暗証番号で利用者が納出庫できるようになっている。カードロッカーの管理・運営は、カードロッカー事業運営委員会で検討・実施している。

●緊急物資輸送基地の建設

東ト協は、災害発生時の緊急輸送という社会的要請に応えるため、交付金事業のスタートとともに、53年度に「緊急輸送システム検討委員会」を設置し、緊急輸送体制の整備を進めてきた。

5年2月、東部流通業務団地内に東京都の災害対策に協力するため建設した「緊急輸送指令室・災害救援物資備蓄倉庫」を完成。都の救援物資を保管するとともに、緊急時の輸送を円滑に行うため緊急時輸送指令室、緊急要員の宿泊・待機施設、緊急輸送車両の待機場所を備え、災害用緊急物資輸送センターとして機能させている。

●葛西物流施設および再整備計画

7年12月、葛西物流施設再整備計画(基本構想)が決まった。「葛西物流施設は交付金事業で推進する」という浅井会長の方針によるもの。業界に求められている公共的使命や社会的要請に応えるため、倉庫・流通業務用地として、有効活用することを目的に整備している。



東ト協カードロッカー

再整備計画は、①倉庫・流通業務等の施設の建設②現在の緊急物資備蓄倉庫の増設及び輸送情報センターを含む総合管理センターの設置③燃料の供給・備蓄機能を持った施設の整備と併せて低公害用給油施設(メタノール、天然ガス、電気等)を併設し、緊急輸送基地としての機能向上④駐車場の整備——など。

●阪神・淡路大震災で緊急救援物資輸送

7年1月17日早朝、兵庫県淡路島北部を震源とする最大震度7の阪神・淡路大震災(M7.3)で、神戸市など阪神地方中心に甚大な被害が発生した。東ト協は直ちに緊急輸送対策本部(本部長=浅井会長)を設置し、東京都の要請を受けて同日深夜、トラック20台からなる第1次緊急救援物資輸送を実施。その後、都や区・市などの要請に応え、2月22日まで9次にわたって救援物資輸送を行った。延べ出動台数は本部112台、支部からは15支部87台の199台になった。

また、義援金は、目標としていた1000万円をはるかに上回る2500万円が会員事業者から寄せられ、被災地に贈られた。青年部も募金活動を行い、1707万円を震災孤児に贈った。

7) 人材養成事業の改革

●壮年部の発足

昭和63年2月に設立された「東ト協壮年部物流研究会」が平成5年11月、「東ト協壮年部」に名称変更し、青年部・婦人部と同様に、東ト協の本部・支部の組織として新たにスタートした。壮年部は「物流がかかわる諸問題についての研修会・研究会・実地見学会等を実施し、可能な限り問題を掘り下げ政策提言を行う」を第一の目的としており、研究・研修分野を政策提言につなげるこ



平成7年1月17日に発生した阪神・淡路大震災の被災地に向け重機を積んで出動する緊急輸送車両

とが眼目となっている。東ト協のシンクタンク、といわれる所以であり、6年度から政策提言をまとめ、東ト協会長に提出している。

●改革構想をまとめる

昭和59年にポスト会館事業としてスタートした人材養成事業が10年を経過し、バブル経済崩壊後の先行き不透明感があるため、「混迷期こそ現状を分析し、明日への予測を可能にする教育研修活動が期待される。人材養成事業を見直し、抜本的改革を図る」として、東ト協は人材養成問題検討会に改革構想を諮問した。同委員会は7年3月に改革構想をまとめた。改革構想は次の通り。

- 1、教育組織としては小さく生んで大きく育てるため総合的研修センター的なものから発足し、着実に進展を図る。
- 2、研修カリキュラムに実務的要素を多く取り入れ、現状脱皮の未来志向型を目指す。
- 3、研修対象に運転者等従業員を含めるとともに、安全運転と心の問題を研修し、資質の向上を図る。
- 4、マルチメディア時代を展望し、パソコン実技習得の機会を設ける。
- 5、従来の研修会を整理統合・再編する。
- 6、壮年部・青年部・婦人部組織を対象とした研修の一層の充実強化を図り、特に壮年部は政策提言のための研究活動を重点志向する。
- 7、国家資格試験への取り組み方を確立。
- 8、図書室は図書資料室として平成7年度から一般公開する。

この改革構想に基づき、7年度から特別物流経営士課程、パソコン実技研修、運転者・安全運転心の研修、社員研修ほか、人材養成事業が再スタートした。



壮年部の数々の政策提言

第3部
支部の活動

千代田支部

〒101-0047 千代田区内神田1-12-3 神トラビル 2F
03-3518-8006

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
千代田支部長
原島 藤壽

当支部は長い歴史の中で社会に安心安全をお届け出来る様、各種部会、講習会を通じ、交通事故防止に向けた取り組みや、Gマークの取得向上、また、区、警察と連携した地域活動も積極的に行って参りました。今後も業界全体の地位向上に向け、会員一同協力して参ります。

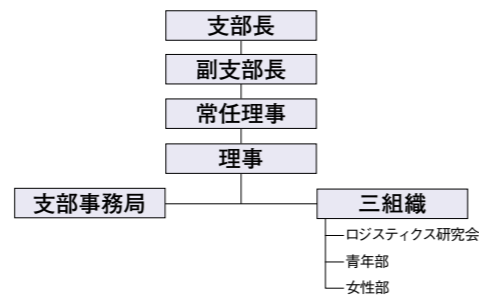
■ あゆみ

- 昭和41年：東京陸上運輸協会 千代田支部として 会員数176社 神田神保町に事務局も設置
- 昭和45年：東京都トラック協会 千代田支部に名称変更 会員数184社
- 昭和59年：青年部設立
- 昭和60年：事務局を西神田に移転
- 昭和63年：壮年部(現 ロジスティクス研究会) 設立
- 平成 3年：婦人部(現 女性部) 設立
- 平成23年：事務局を内神田に移転 現会員数109社

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
原島 正吉	昭和41～56年
小幡 志良	昭和57～60年
鈴木 義久	昭和61～平成7年
櫻井 正	平成8～11年
手嶋 敏	平成12～17年
矢萩 嘉宏	平成18～21年
平岡 祐介	平成22～25年
田中 敏之	平成26～27年
原島 藤壽	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



ドライバー向けに安全講習会を年2回開催



全国交通安全運動期間中に本部と一体となって主に交通弱者、2輪車に向けた安全誘導を実施



千代田区と所轄警察合同による社会を明るくする運動に協賛



ロジスティクス研究会の活動



青年部が毎年4月に区内公立小学校の新一年生に交通安全グッズを寄贈



女性部が日頃の交通安全指導に対する感謝として所轄4署長に花束を贈呈

中央支部

〒104-0033 中央区新川1-27-7 日興パレス日本橋3F
03-3553-2881

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
中央支部長
中川 卓三

支部を代表するものとして、更なる発展のために支部会員重視の考えのもと、とりわけ会員相互の親睦を第一に支部の結束を固め運営にあたっております。今後は多様に変化する未来に対応するべく、将来における人材の育成に努力するとともに、協会の発展に向け他支部の皆様とも手を携えながら歩んで参りたいと存じます。

■ あゆみ

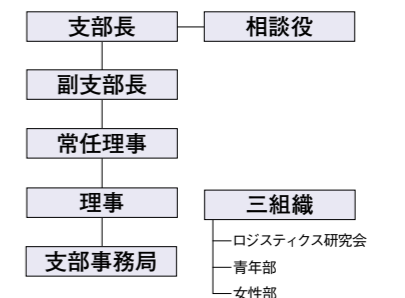
- 昭和41年：東京陸上運輸協会中央支部(会員数297社)が発足
- 昭和59年：中央支部青年部が本部青年部の立ち上げに参加
- 昭和63年：支部事務局が現在地へ移転
- 平成 3年：中央支部婦人部(現 女性部)が本部婦人部に参加
- 平成 6年：中央支部壮年部(現 ロジスティクス研究会)が、本部壮年部と同時に発足
- 平成 7年：阪神・淡路大震災の被災地へ緊急物資を輸送
- 平成 8年：中央支部として初めてのチャリティゴルフ大会を開催
- 平成16年：新潟中越地震の被災地へ緊急物資を輸送
- 平成23年：東日本大震災の被災地へ緊急物資を輸送
- 平成28年：熊本地震の被災地へ緊急物資を輸送

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
鈴木 元徳	昭和41～51年
鶴谷 五郎松	昭和51～55年
小川 正雄	昭和55～57年
服部 吉紘	昭和57～平成4年
飛田 保	平成4～8年
神保 好次	平成8～14年
中川 安城	平成14～18年
宇野 数雄	平成18～22年
永井 寛泰	平成22～26年
中川 卓三	平成26年～

■ 組織

会員数138社(平成28年10月現在)



■ 支部の取り組み



通常総会



交通安全活動



警察署への花束贈呈



納涼会

港支部

〒105-0014 港区芝1-11-14 芝松宮ビル 4F
03-5730-1100

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
港支部長
樋口 恵一

ドライバーや管理者向けの講習会、支部主催セーフティドライバー・コンテスト、定期健診など会員の利用できるプログラムを増やし、活用してもらう取り組みをしてきました。今後も一社単独ではできない、会員にメリットのある活動をより多く展開していきます。

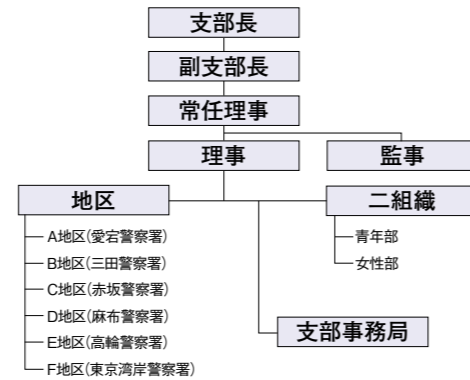
■ あゆみ

- 昭和41年：港支部発足
- 昭和59年：青年部を設立
- 平成3年：女性部を設立
- 平成23年：東日本大震災被災地への支援活動として仮設住宅入居者に「湯たんぽ」を寄付
- 平成24年：支部独自のセーフティドライバー・コンテスト開催開始
- 平成25年：港支部青年部会トラック戦隊「トドケルンジャー」デビュー
- 平成27年：事務所を芝に移転

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
沢崎 英一郎	昭和41～45年
後藤 義員	昭和45～49年
福井 武雄	昭和49～55年
赤廣 清太郎	昭和55～61年
松田 成政	昭和61～平成8年
渡邊 祥二	平成8～18年
長井 純一	平成18～22年
樋口 恵一	平成22年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



交通安全キャンペーン活動でのトドケルンジャー



金・土2日連続開催するドライバーズ・セミナー



トラックの日 交通安全宣言ウォーキング



夏休み前 児童のための交通安全教室

品川支部

〒140-0011 品川区東大井1-4-14 工場アパート3F
03-3471-7561

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
品川支部長
中山 勝彦

毎月定例的に開催している役員会及び支部会を含め、会員が意見や要望を活発に発言できる場を充実したいと考えております。

広く集めた会員の意見や要望を本部常任委員会等にて提言に努め支部会員そして業界の諸問題克服に取り組んでまいります。

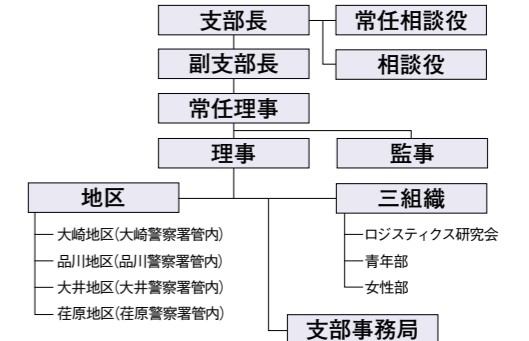
■ あゆみ

- 昭和41年：会員数167社で支部発足。事務所を東五反田3丁目に置く
- 昭和46年：青年部を設立
- 昭和56年：婦人部(現女性部)設立
- 昭和57年：事務所を東大井1丁目に移転
- 平成4年：高齢者・小学生を対象に「第1回交通安全教室・自転車教室」開催～継続中
- 平成7年：交通事故ゼロを目指し「第1回プロドライバー養成研修会」開催～継続中
- 平成17年：救命救助を目的に「第1回救命救急技能講習会」開催～継続中
- 平成17年：品川支部「安全に関する表彰制度」創立

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
永井 元治郎	昭和41～51年
小川 重一	昭和51～平成4年
石川 瑛	平成4～8年
阿部 英喜	平成8～16年
天野 智義	平成16～22年
高野 隆嗣	平成22年
竹ノ内 実	平成22～28年
中山 勝彦	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



救命救急技能講習会



警察署と連携した交通安全活動



地域の小学生や高齢者を対象にした交通安全教室



プロドライバー養成研修会

大田支部

〒143-0006 大田区平和島5-11-1 城南協組総合会館5F
03-3766-3261

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
大田支部長
松原 伸行

羽田空港や京浜トラックターミナルという物流拠点を有し、京浜島、城南島等の埋め立て地に物流施設が多数存在します。

比較的小規模な事業者が多いこともあり、支部は会員のサービスステーションとして、便利で、情報が得られ、会員の問題解決の糸口を得られる存在を心掛けて運営しております。

■ あゆみ

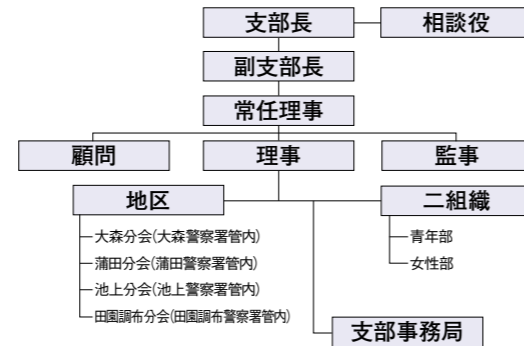
- 昭和30年1月26日に大田区内の中小零細運送業者20社が蒲田4丁目7番に公共の福祉に寄与する目的を持って城南運送事業協同組合を設立。その後東京の運送各社団体の1本化に向けて中心活動をした結果、昭和43年に利益活動を中心とする城南協組と行政活動を中心とする東協大田支部とに分離する事を決議し昭和44年9月27日大田区平和島5丁目11番1号に支部事務所移転 現在に至る●昭和50年7月 機関誌 支部だより創刊(現在166号発行)●昭和54年4月～運転者特別講習が本部で行われると、大田支部は春、秋年2回4分会各年8回の運転者講習会を実施しドライバーの安全教育を継続している●平成2年～大田区主催の大田フェスタにてトラックの日や、区民に業界をアピールする目的で参加
- 平成20年 支部ホームページを立ち上げURL:http://www.ttaota.com
- 平成21年11月 永年の地域交通安全活動に対し警視庁より警視総監感謝状を頂く



■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
関 三 郎	昭和 41 ～ 49 年
浅 井 時 郎	昭和 49 ～ 57 年
鈴 木 成 正	昭和 57 ～ 平成 4 年
岩 田 吉 裕	平成 4 ～ 12 年
植 田 昌 宏	平成 12 ～ 14 年
浅 井 隆	平成 14 ～ 20 年
三 浦 徳 邦	平成 20 ～ 26 年
佐 藤 雄 平	平成 26 ～ 28 年
松 原 伸 行	平成 28 年～

■ 組 織



■ 支部の取り組み



青年部 プルタブを回収し大田区へ電動車いす寄贈



女性部 使用済み切手回収社会福祉活動



青年部玉掛講習



大田区公園に死角体験トラック寄贈



支部単国会議員へ陳情活動



支部活動報告会



東京都防災訓練



青年部 運送屋さんの仕事体験(大田区催事)



支部トラックの日活動 スケアードストレイト



青年部 プルタブ回収 大田区に車いす寄贈

渋谷支部

〒151-0053 渋谷区代々木2-23-1 ニューステイトメナー 1032号
03-6276-2472

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
渋谷支部長
田中 秀樹

我々渋谷支部は、事故防止そして環境への対応が業界の生命線と考え、それぞれが地域社会に貢献できる会員事業者であるようドライバーへの教育の充実を図り、賃金待遇を引き上げられる、夢のある職業となるよう業界のイメージ向上に努めて参ります。

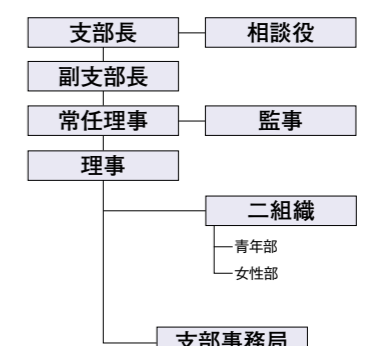
■ あゆみ

- 昭和41年: 会員数66で支部が発足。事務所を渋谷区渋谷に置く
- 昭和53年: 事務所を渋谷区千駄ヶ谷へ移転
- 昭和56年: 青年部を設立
- 平成 4年: 女性部を設立
- 平成28年: 事務所を渋谷区代々木へ移転

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
羽 生 博 人	昭和 41 ～ 47 年
秋 元 重 徳	昭和 47 ～ 52 年
長 島 子 之 吉	昭和 52 ～ 57 年
三 村 真 守	昭和 57 ～ 58 年
長 島 子 之 吉	昭和 58 ～ 59 年
田 中 實	昭和 59 ～ 平成 10 年
三 村 豊 明	平成 10 ～ 20 年
宇 都 宮 寛	平成 20 ～ 26 年
田 中 秀 樹	平成 26 年～

■ 組 織



■ 支部の取り組み



渋谷支部として初めてグリーン・エコプロジェクト研修会を開催



トラックフェスタ2016 交通安全射的ゲームを出店し、子供からお年寄りまでたくさんの方に楽しんでいただきました



全国交通安全運動期間中、警察署と連帯して誘導やノベルティ配布などを実施



事故防止研修会 本部より2年間モデル支部として認定されました



熊本地震の際は、いち早く救援物資を届けました



毛布やお水など、必要な生活用品を被災地へ運びました

世田谷支部

〒156-0051 世田谷区宮坂 3-28-2 かねだビル 2F
03-3706-1011

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
世田谷支部長
秋山 悟

業界を取巻く環境や、社会情勢・経済状況の変化が加速度的に変貌する中、会員企業が充実した企業経営が計れるよう、更には発展に繋がるよう常に問題意識を持ち、受け継がれてきた支部の伝統・精神・絆を具現化し、一翼を担えるよう取組みを行う。

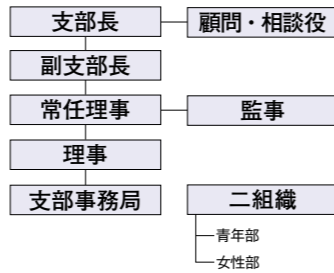
■ あゆみ

- 昭和41年：会員数98社で支部が発足。事務所を若林に置く
- 昭和55年：世田谷区と災害時における緊急輸送業務の協力に関する協定締結
- 昭和61年：青年部を設立
- 平成4年：婦人部(現女性部)設立
- 平成5年：壮年部を設立
- 平成23年：せたがやふるさと区民まつりに、参加開始
- 平成28年：事務所を経堂に移転

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
沼田 利一	昭和41～50年
鈴木 一	昭和50～平成7年
黒澤 金生	平成7～12年
石川 和夫	平成12～16年
目黒 秀幸	平成16～20年
鈴木 敏明	平成20～28年
秋山 悟	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



交通安全活動：4警察署合同の交通安全パレードに無事故世田谷のぼりを掲げ参加



ふるさと区民まつり：交通安全の呼び掛けとノベルティの配布、スーパーボールすくいの実施



防災訓練：東京都の防災訓練「緊急輸送物資」の搬送訓練の実施



トラックの日：支部ベストを着用、トラックの日のたすきを掛けノベルティを配布



交通安全運動：世田谷警察署及び東急バス職員と合同で道路環境整備クリーン作戦を実施



交通安全運動：世田谷警察署の協力を得て、交差点において歩行者の安全誘導を実施

目黒支部

〒152-0003 目黒区碑文谷 3-6-11 目黒陸運事業協組ビル 2F
03-5701-9832

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
目黒支部長
土屋 秀明

此度(平成28年5月20日)の総会におきまして支部長に選出されました土屋秀明でございます。

目黒支部における今年度の施策としては本部との連携を密にし、会員との情報連絡は基より、「安全・安心」な事業所づくりを最優先し、会員と支部が一丸となって邁進して参りたいと思っております。

合わせて様々な活動を推進して地域社会にも貢献してまいります。

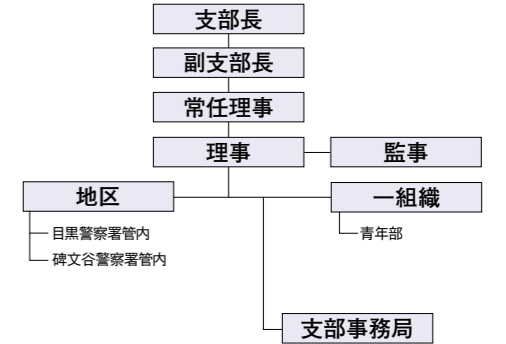
■ あゆみ

- 昭和41年：会員数81社で支部が発足。事務所を目黒区内に置く
- 昭和59年：青年部を設立
- 平成28年：目黒陸運事業協同組合に支部業務を委託したのを機に、パソコンを導入し、本部とのネットワーク化を図る

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
三橋 太良	昭和41～平成4年
竹中 正	平成4～14年
黒沼 共栄	平成14～28年
土屋 秀明	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



事故防止大会



運転者講習会



トラックの日キャンペーン



街頭活動・秋の全国交通安全運動

新宿支部

〒160-0022 新宿区新宿 4-3-15 レイフラット新宿 A-102 協同組合新宿摩天楼内
03-3352-7800

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
新宿支部長
大島 弥一

私達物流業界を取り巻く環境は、労働力の確保、駐車場問題、燃料価格、環境問題等々、厳しいものがあります。本部、支部との協力体制の下、会員、都民に対するサービスの向上、社会との共生を図りながら業界の発展に取り組みます。

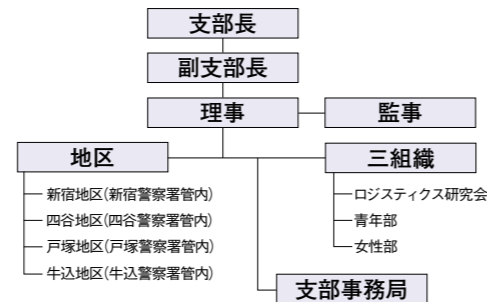
■ あゆみ

昭和41年：支部発足、事務所を四谷に置く
平成9年：事務所を北新宿へ移転 支部業務を協同組合へ業務委託
平成14年：支部事務局を新宿駅南口徒歩約5分の現住所へ移転

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
佐藤 積善	昭和41～47年
玉井 孝造	昭和47～53年
山中 初男	昭和53～平成2年
古屋 芳彦	平成2～10年
甲斐野 豊	平成10～16年
村山 正治	平成16～22年
鈴木 一末	平成22～28年
大島 弥一	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



交通安全教室 区内小学校に出張してのトラック乗車体験、運転席からの死角体験を実施



ボランティア活動 区内身障者施設で「子供動物園」を実施



災害支援 被災地への中古自転車の輸送



トラックの日 自転車、歩行者の誘導及びノベルティを配布してPR活動

中野支部

〒164-0013 中野区弥生町 2-52-8 城西運送(株)本社ビル 202
03-3384-3275

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
中野支部長
萩原 修司

50周年おめでとうございます。中野支部は会員のつながり、協調性は強いと自負しています。会員の声を聴き、安心安全の確保・環境への配慮・交通事故防止の推進を柱に会員の繁栄をめざし、ライフラインとして機能することに努めています。

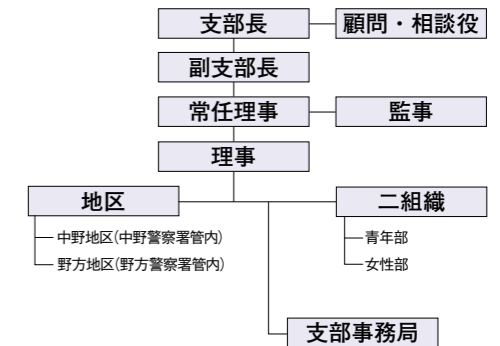
■ あゆみ

昭和41年：会員数70社で支部発足。事務所を中野に置く
昭和59年：青年部を設立
昭和63年：パソコンを導入。会員、本部とのネットワーク化に着手
平成4年：女性部を設立
平成23年：東日本大震災被災地への支援活動として、仮設住宅入居者に「ゆたんぼ」を寄贈
平成28年：熊本大地震被災者への募金参加

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
広瀬 愛朝	昭和41～45年
高宮 安太郎	昭和45～59年
安久津 昭二	昭和59～平成8年
西條 巖	平成8～15年
佐藤 治夫	平成15～24年
萩原 修司	平成24年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



新井交差点での「トラックの日」PR活動をする会員



全国交通安全運動で街頭活動に参加の会員一同



女性部による年2回の警察署への花束贈呈で署長と記念撮影



「なかの祭り」で模擬店への手伝いに参加の女性部の皆さん

杉並支部

〒167-0032 杉並区天沼 3-7-3 荻窪法人会館 2F
03-5397-0520

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
杉並支部長
飯田 勇一

会員数が漸減傾向にあるなか、二世経営者の活発な活動により円滑に事業が進められています。若手や女性部を中心に会員同士の交流が深まり、明るく楽しく、経営上の悩みや課題を語り合える、そんな仲間の集まりでありたいと願っています。

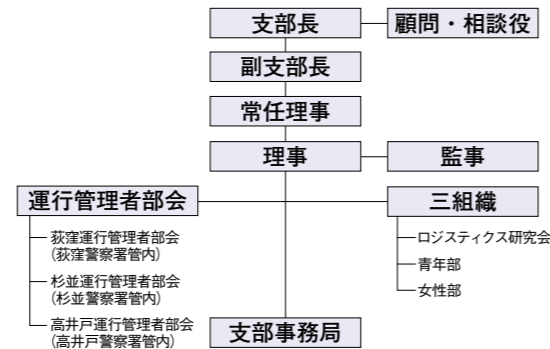
■ あゆみ

- 昭和41年：東京陸上運輸協会(現：東ト協)杉並支部設立
- 昭和55年：運転者講習会・適性診断・ドライバーコンテスト開始
- 昭和56年：杉並区と災害時緊急輸送に関する協定を締結
- 昭和57年：青年部設立
- 昭和61年：第1回交通遺児チャリティゴルフ大会開催
- 平成元年：高井戸運行管理者部会設立
- 平成4年：婦人部(現女性部)設立
- 平成6年：壮年部設立
- 平成16年：新潟県越前地震被災地に緊急支援物資輸送
- 平成23年：東日本大震災被災地に緊急支援物資輸送
- 平成28年：熊本地震被災地に緊急支援物資輸送

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
吉田 仲蔵	昭和41～50年
小俣 易依	昭和51～平成5年
大高一 夫	平成6～13年
岡部 昭彦	平成14～17年
志村 正之	平成18～21年
五十嵐 良夫	平成21～23年
飯田 勇一	平成24年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



春・秋の全国交通安全運動の他、区内3か所で街頭活動を実施



警察署の協力のもと、青年部が区内小学校で交通安全教室を開催



毎年チャリティゴルフ大会を実施し、交通遺児財団に寄付



荻窪駅前ではトラックの日イベントを実施



警察署の協力のもと運転者講習会を実施



警察署・交通共済の協力のもと事故防止講習会を実施

文京支部

〒113-0034 文京区湯島 3-13-6 東貨協ビル 3F
03-5807-6385

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
文京支部長
石井 秀男

会員数が36社(平成28年4月現在)と少なく、家庭的な雰囲気の中、支部活動を行っている。今後は、零細企業の経営を守るツールとして、安全性優良事業所認定及びグリーン経営認定証の取得を奨励し、会員事業者を積極的にサポートしていきたい。

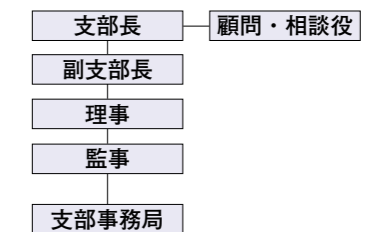
■ あゆみ

- 昭和42年：会員数91社で支部発足。事務所を本郷に置く
- 昭和59年：青年部を設立
- 平成3年：婦人部(現女性部)を設立
- 平成8年：壮年部を設立
- 平成13年：事務所を文京区湯島へ移転
- 平成23年：東日本大震災被災地へ救援物資輸送
- 平成28年：熊本地震被災地へ救援物資輸送
毎年文京区の防災訓練参加協力

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
石井 健三	昭和41～48年
井元 一夫	昭和48～57年
三輪 田昇	昭和57～平成10年
山根 一郎	平成10～12年
青柳 保之	平成13～24年
國分 正道	平成24～28年
石井 秀男	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



女性部：交通安全指導に対し日頃の感謝として四署長に花束を贈呈



春と秋の街頭活動：警察署の協力のもと交通安全の呼びかけ、ノベルティを配布



運転者講習会：ドライバー向けの交通安全運転の講習会を実施



「トラックの日」キャンペーン：緑ナンバーと交通事故防止のアピール、ノベルティを配布

豊島支部

〒171-0021 豊島区西池袋5-8-9 藤和池袋コープ 404
03-3981-5414

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
豊島支部長
村上 雅英

豊島区は繁華街と住宅地が大部分を占める地域で、地元に着した輸送サービスを提供している会員事業者の多い支部です。ここ数年は会員数が減少しておりますが、皆が気軽に参加できるアットホームな雰囲気、協会活動を盛り上げていきたいと思っております。

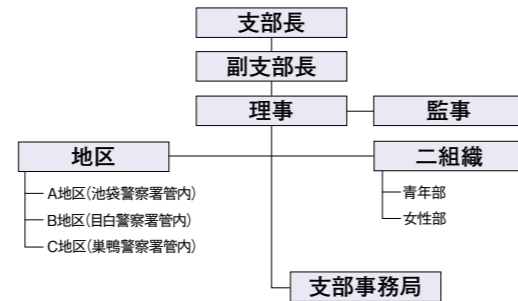
■ あゆみ

昭和41年：支部が発足。事務所を南池袋1丁目に置く
昭和49年：支部事務所を南池袋2丁目岩崎米店2階に移転
平成6年：事務所を西池袋5丁目に移転、現在に至る
平成23年：東日本大震災に豊島区の支援物資を輸送
平成28年：熊本地震に豊島区の支援物資を輸送

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
大 串 静 雄	昭和 41 ~ 52 年
嶋 田 豊 治	昭和 52 ~ 57 年
山 本 市 太 郎	昭和 57 ~ 平成 10 年
藤 元 茂 夫	平成 10 ~ 18 年
玉 井 忠 之	平成 18 ~ 28 年
村 上 雅 英	平成 28 年 ~

■ 組 織



■ 支部の取り組み



「トラックの日」 事故防止をアピール



防災訓練 飲料水を輸送



事故撲滅を目指す 池袋警察署訪問



運転者講習会 安全運転について学習

板橋支部

〒175-0082 板橋区高島平9-37-6 3F
03-3932-3701

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
板橋支部長
野地 昭雄

事故防止の取り組みは、永遠のテーマで、持続、継続した啓発活動が我々の使命です。一方、次世代の若年層に対し、魅力あるトラック業界にすべく、地域社会との共生も重要。更なる本部との連携強化で、事業組織としてのメリットを創出してまいります。

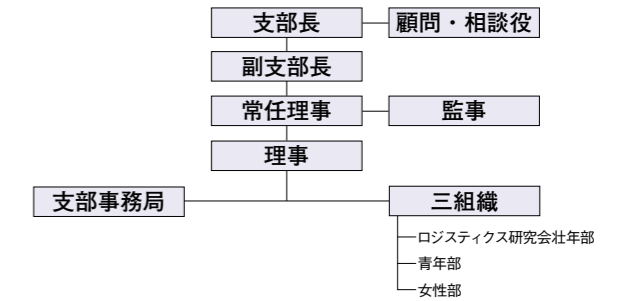
■ あゆみ

昭和42年：支部設立
昭和57年：事務所 板橋区志村3-17-23 に移転
昭和59年：青年部設立
昭和62年：婦人部(現 女性部)設立
平成4年：事務所 板橋区高島平9-10-2 に移転
平成5年：壮年部(現 ロジスティクス研究会壮年部)設立
平成17年：事務所 板橋区高島平9-37-6 に移転
平成21・22年：事故防止モデル支部
平成25年：インターネット構築、本部とのネットワーク化に着手
平成27年：一般社団法人に組織変更

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
岡 部 利 之	昭和 42 ~ 49 年
細 野 豊 治	昭和 49 ~ 56 年
矢嶋 弘志(代行)	昭和 56 ~ 57 年
中 澤 寛	昭和 57 ~ 平成 4 年
秋 山 辰 男	平成 4 ~ 16 年
北 村 昭 義	平成 16 ~ 24 年
野 地 昭 雄	平成 24 年 ~

■ 組 織



■ 支部の取り組み



全国交通安全運動期間中やトラックの日に警察署と連携しノベルティを配布



警察署の協力を得て、地元の小学校で交通安全教室



トラックの日、「板橋区民まつり」に参加。交通安全をアピール



支部スローガンを作成、事故ゼロを宣言

練馬支部

〒176-0021 練馬区貫井 4-47-56
03-3998-0695

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
練馬支部長
田中 秀明

支部活動は会員の皆様に参加して頂かないと成り立ちません。また、会員一人一人に支部活動に興味を持って頂かないと、その存在意義を発揮できません。まずは参加して楽しい、良かったと感じられる支部活動。そして全ての会員で作り上げる練馬支部を目指します。

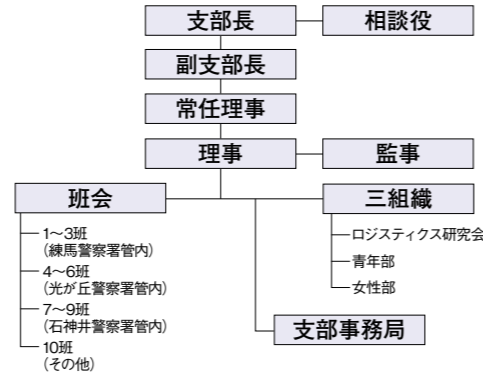
■ あゆみ

- 昭和42年：初代・田中虎雄支部長をはじめ先人が世話人となり、設立総会を開催
- 昭和48年：一般会員の交流、研修を活発化するため支部を3地区に分割し、担当副支部長のもと活動を開始
- 昭和52年：支部創立10周年記念行事を開催
- 昭和53年：よりきめ細かい活動を展開するため、地区会を解散し細分した班制度を導入
- 昭和59年：青年部設立
- 昭和62年：婦人部設立 支部創立20周年記念式典を開催
- 平成5年：壮年部が発足
- 平成9年：支部創立30周年記念式典を開催
- 平成23年：支部事務所を現在地に移転

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
田中 虎雄	昭和42～42年
飯島 永吉	昭和42～46年
田中 虎雄	昭和46～51年
齊藤 実三郎	昭和51～59年
滝澤 弘	昭和59～平成10年
伊勢原 義雄	平成10～14年
西村 信雄	平成14～22年
三津橋 洋行	平成22～26年
佐久間 恒好	平成26～28年
田中 秀明	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



チャリティゴルフ大会を開催し、浄財を東交通遺児等助成財団に寄贈



トラックの日 区民まつりで来場者にクイズを行い、正解者にノベルティのエコバッグを進呈



交通安全教室 警察署の協力を得て、地元の小学校で大型トラックを使って「死角体験」を実施



全国交通安全運動中に歩行者の誘導やノベルティの配布を実施

北支部

〒114-0032 北区中十条 1-2-23
03-3905-3301

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
北支部長
上野 紀一

我々の業界は3Kと言われています。きつい・危険・汚い、これをプラス3Kにしなければなりません。“給料がいい・休暇がある・希望がある”これが業界及びトラック協会の将来像であります。そして良い人材を確保することが、我が国の国民生活、産業活動のライフラインをしっかりと守ることができると思います。また、交通安全はもとより環境等においても社会と共生を図り地域に密着した団体として活動して参ります。

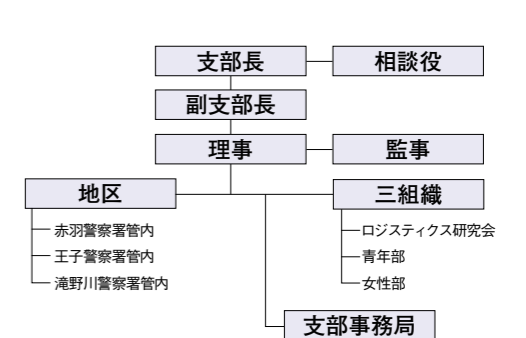
■ あゆみ

- 昭和41年：東京陸上運輸協会に加入
- 昭和42年：王子運送(株)内に事務所を置く 会員108社初代支部長に守川吉氏就任
- 昭和45年：事務所を東十条に移転
- 昭和52年：北支部ゴルフクラブK T G会が発足
- 昭和57年：組合と合同で交通安全祈願初詣を開始 第1回は成田山新勝寺で祈願
- 昭和61年：事務所を中十条に移転
- 平成22年：K T G会200回記念大会を開催
- 平成23年：第30回交通安全初詣本牧神社で祈願
- 平成24年：北支部45周年ディナークルーズを開催

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
守川 吉	昭和42～51年
濱野 剛	昭和51～55年
中里 三郎	昭和55～平成4年
平墳 正雄	平成4～6年
櫻井 政雄	平成6～12年
鈴木 憲興	平成12～14年
北澤 浩延	平成14～16年
上野 紀一	平成16年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



毎年2月交通安全祈願初詣を行っております。参加者全員で昇殿参拝をし1年間の無事故と企業の繁栄を祈願します。



交通安全教室・警察署の協力を得て、区内の小学校で大型・小型トラックを持ち込み交通安全教室を開催しています。



春、秋の全国交通安全運動期間中に、本部の統一行動日に合わせ、歩行者、自転車等へ交通安全の呼びかけをします。



毎年12月北区3警察署と協力して、交通遺児を招き、交通少年団と交通安全餅つき大会を開催しています。

台東支部

〒111-0035 台東区西浅草 2-23-1 加藤ビル 3F
03-3844-4527

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
台東支部長
松本 勝彦

地域のつながりが深い下町、浅草、上野を地盤としている台東支部は、地域社会との貢献活動、そして支部会員のコミュニケーション形成に注力する。会員の多様化するニーズに応えられるように、安全活動、事故防止活動、人材育成活動を通じて対応し、会員の繁栄、事業推進に役立ちたい。

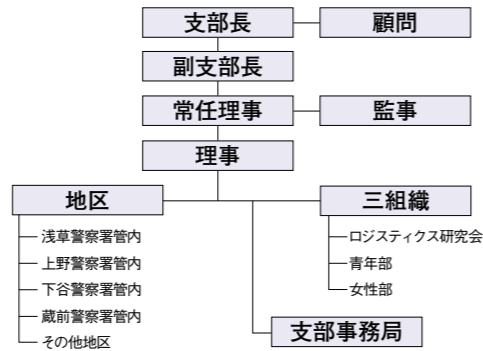
■ あゆみ

昭和41年：会員数110社で支部が発足、事務所を浅草に置く
昭和59年：青年部設立
昭和61年：事務所を西浅草3丁目に移転
平成4年：婦人部(現女性部)設立
平成6年：壮年部(現ロジスティクス研究会)設立
平成13年：事務所を西浅草2丁目に移転、現在に至る

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
山本 徳治	昭和41～53年
野口 武次	昭和53～61年
木原 範	昭和61～平成10年
加藤 明男	平成10～14年
伏見 健一	平成14～20年
古郡 堯	平成20～22年
松本 勝彦	平成22年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



統一街頭活動およびトラックの日キャンペーンなど地域に密着した事故防止活動に取り組む



運転者講習、労災事故防止研修などドライバーの教育活動により事故防止と人材育成を支援している



グリーン・エコプロジェクト浸透による交通事故半減運動に取り組んだ



事故防止活動の浸透のために年頭、秋の交通事故防止大会を実施

深川支部

〒135-0031 江東区佐賀 1-6-9 (株)深川トラック会館内
03-3643-4851

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
深川支部長
高取 言彦

トラック協会深川支部長としての第一の目標は、支部会員の交通安全に少しでも寄与及び啓発の推進を心がけ、地域の交通事故ゼロに協力をする事です。それと同時に非会員にも幅広く理解を頂きながら、協会に対する理解を得、一社でも多く参加して頂けるような支部運営を進めていきたいと思っています。

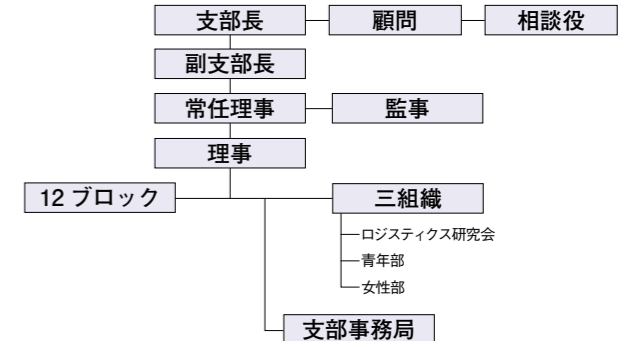
■ あゆみ

昭和59年：事務所を江東区佐賀(株)深川トラック会館に移転
青年部を設立
平成10年：毎月の街頭指導を区内8カ所で開始
平成20年：街頭指導10周年決起大会を開催
平成20年：公認支部発足

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
鎮目 富繁	昭和41～平成4年
井森 幸次郎	平成4～12年
中川 吉雄	平成12～14年
結城 幸彦	平成14～18年
齊藤 雄一	平成18～22年
鎮目 隆雄	平成22～26年
齋藤 正雄	平成26～28年
高取 言彦	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



社会福祉協議会へ寄付



安全標語選抜会議



交通安全教室



街頭指導10周年決起大会

城東支部

〒136-0076 江東区南砂1-3-20 東京トラック同盟協同組合会館2F
03-3699-7083

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
城東支部長
永嶋 信一

城東支部の取組みとして「和」を掲げ、会員各位の「力」を結集して、トラック業界の未来の為に支部の枠を超えて地域に貢献すべく、交通安全等の取組み「自分の命は自分で守る！」の拡大に注力して参ります。

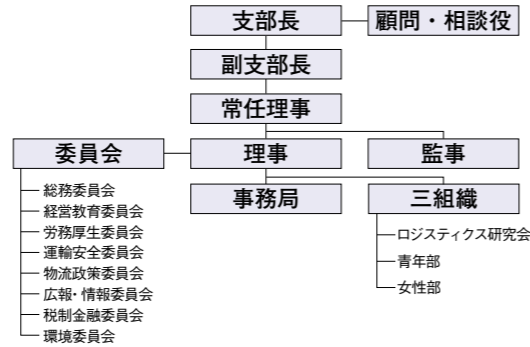
■ あゆみ

昭和41年：東京陸上運輸協会が発足し、城東地区に支部を設置
事務局を江東区大島3-1-17江東運送株式会社内に置いた
昭和45年：社団法人東京陸上運輸協会と組織変更された
社団法人東京都トラック協会と改称された
昭和48年：江東運送株式会社の移転に伴い同時に、
江東区亀戸6-28-10江東運送株式会社内に移転
江東区亀戸6-10-2、株式会社城東自動車会館内に移転
平成15年：江東区北砂1-3-53に移転
平成21年：江東区南砂1-2-20東京トラック同盟協同組合会館内に移転
平成25年：一般社団法人 東京都トラック協会と組織変更され同時に支部は「地域会員」となり、東京都トラック協会城東支部と改称された
平成27年：一般社団法人 東京都トラック協会の組織変更により、支部は一般社団法人 東京都トラック協会城東支部として新たに発足し現在に至る

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
飯塚 守一郎	昭和41～45年
山岡 初太郎	昭和45～63年
斎藤 久雄	昭和63～平成4年
瀬尾 雅博	平成4～6年
渡邊 喜八郎	平成6～14年
佐々木 昇	平成14～18年
江森 東	平成18～24年
鈴木 健之	平成24～28年
永嶋 信一	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



城東警察署と学校関係者の協力を得、小学校児童を対象に実践体験を通じた交通安全教育を実施



安全標語カレンダー作成



交通安全ポスターの配布 (江東区立小学校全クラスに配布)



交通安全メッセージカード付カーネーション配布 (春・秋の東ト協統一街頭活動日に実施)



トラックの日 江東区民まつりのパレードへの参加

墨田支部

〒131-0033 墨田区向島1-17-6
03-3624-6607

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
墨田支部長
香川 省司

当支部では、更なる会員相互の親睦と、業界情報の共有化を目指します。その施策として、会員の福利厚生レベルアップに向けた春・秋の定期健康診断への受診率の向上、交通事故“ゼロ”を目指した、研修会・講習会等の活動を、活性化して参る所存です。

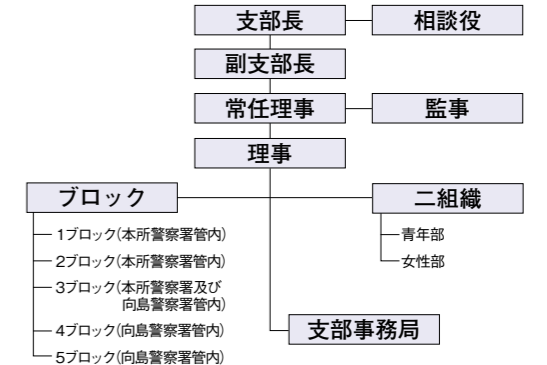
■ あゆみ

昭和41年：支部発足。事務所を業平に置く
昭和45年：社団法人東京都トラック協会墨田支部へ名称変更
昭和51年：青年協議会を設立
昭和54年：事務所を吾妻橋3丁目に移転
平成元年：青年部を設立により青年協議会を解散
平成4年：婦人部を設立
平成21年：事務所を向島1丁目に移転
平成27年：(一社)東京都トラック協会墨田支部へ名称変更

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
佐藤 要	昭和41～47年
小楠 増太郎	昭和47～49年
香川 清司	昭和49～平成6年
白石 清一	平成6～14年
高田 弘	平成14～24年
追川 晃	平成24～26年
香川 省司	平成26年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



社員を守るため、大規模な健康診断を実施



歩行者・自転車に交通安全をPR



トラックの日「緑ナンバー」の仕事を広く広報



防災訓練 墨田区と連携

江戸川支部

〒134-0088 江戸川区西葛西 7-28-8 トラック会館
03-5674-1211

支部長



(一社)東京都トラック協会
江戸川支部長
森本 勝也

諸先輩方が培ってこられた伝統をまもりつつも、新しい施策を取り入れ、本当の意味で会員の皆様の経営を資する為の支部運営を執り行って参ります。

業界の地位向上に向け、都区内における最大の支部である我々江戸川支部から底上げを図りたいと考えております。

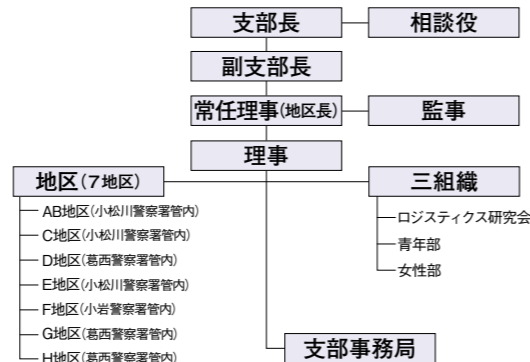
あゆみ

- 昭和42年：会員数167社で発足
- 昭和44年：会員数200社を超える
- 昭和50年：会員数300社を超える
- 昭和62年：会員数400社を超える
江戸川区と「災害時における緊急輸送業務に関する協定」を締結
- 平成4年：会員数444社（最盛期）
- 平成5年：現事務所トラック会館竣工及び移転
- 平成27年：支部会員向けの独自の助成金制度を創設

歴代支部長/任期

支部長	在任期間
内宮 欽蔵	昭和42～44年
茨木 富蔵	昭和44～45年
吉川 朋次郎	昭和45～63年
油井 欽一	昭和63～平成8年
松本 辰一	平成8～10年
内宮 繁	平成10～14年
彦田 昌昭	平成14～20年
若林 政明	平成20～26年
森本 勝也	平成26年～

組織



支部の取り組み



街頭活動：春・秋の全国交通安全週間、トラックの日を中心に警察署や関係団体と連携し交通安全関連イベントを配布し交通安全の啓蒙を実施



各種講習会：1ヶ月に1度のペースで講習会を実施。また、運転者競技会も実施



社会貢献活動：青年部を中心として三組織合同で献血活動や道路清掃を実施



親睦活動：支部または地区で懇親会や旅行、ゴルフ大会等を実施

葛飾支部

〒125-0062 葛飾区青戸 7-19-14 葛飾協会館
03-3690-4551

支部長



(一社)東京都トラック協会
葛飾支部長
鈴木 貢

我が支部も時代の流れに取り残されないように、コンプライアンスを守り「安全第一」を掲げて事業に取り組んで参ります。しかし、その前に事業承継も含めて次世代の人材育成が求められております。

今後は支部の機軸事業として青年部の拡充を図ることを考えております。

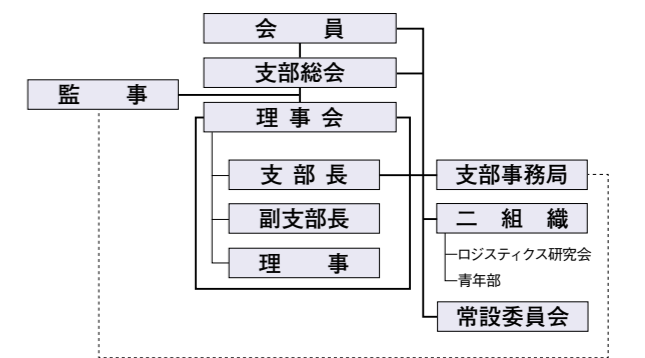
あゆみ

- 昭和41年：設立総会を開催。総会会場並びに会員数不明。支部事務所を葛飾運輸株式会社内(亀有3丁目)に置く
- 昭和44年：支部事務所を亀有4丁目の橋川ビル5階に移転。これを機に、葛飾貨物運送事業協同組合(以下葛貨協という)事務局も同一事務所(以下事務局という)とし且つ職員も兼務する体制が構築され現在に至る
- 昭和52年：葛貨協が現在の事務所(青戸7丁目19番14号)の土地を購入、事務所を移転
- 昭和53年：総会と会員慰安旅行会を兼ね、船橋湯本で開催。以降、2年に1度の総会・旅行会が恒例化される
- 昭和59年：青年部設立。会員数20名でスタート
- 平成2年：平成2年度東京都奉仕大会において、青年部献血運動の功績が称えられ感謝状授与(名誉副総裁三笠宮妃殿下ご臨席。「夜間献血の実績について」というテーマで初代青年部長が体験発表を披露)
- 平成4年：女性部(旧婦人部)設立。会員数12名でスタート。その他、支部会員数が167名とピークに。以降、下降線を辿る
- 平成7年：葛飾区長より、阪神・淡路大震災の救援物資輸送の功績が称えられ、感謝状授与
- 平成10年：ロジ研設立。会員数9名でスタート
- 平成15年：ディーゼル車規制に伴う環境対策補助金申請受付代行を実施。平成15年度の同申請受付代行数は167口(区役所代行分除く)
- 平成16年：葛飾区長より、新潟県中越地震の災害救援の功績が称えられ、感謝状授与
- 平成17年：平成17-18年度事故防止モデル支部に指定され、2カ年度計39事業を展開。またグリーン経営認証取得プログラム(5回)と葛飾区が実施する当該取得費用にかかる助成金申請受付代行を併せて実施
- 平成19年：運転者適性診断事業をスタート
- 平成20年：会員従業員を対象とした福利厚生事業「日帰りバスツアー」をスタート。また中小トラック構造改善事業申請受付代行(第1次、第2次、要件緩和)を実施。同申請受付代行総数は72名で助成額総額は60,591,000円
- 平成24年：初任一般教育用CD「e-ラーニングテキスト」を支部会員に無料配布。

歴代支部長/任期

支部長	在任期間
鞠子 鉄五郎	昭和41～47年
三田 伝十郎	昭和47～59年
鈴木 省三	昭和59～平成8年
瀧沢 健	平成8～14年
野口 敏男	平成14～26年
鈴木 貢	平成26年～

組織



支部の取り組み



事故防止大会：所轄警察署と一丸となって宣言を採択



トラックの日キャンペーン：亀有交通少年団とともに交通安全の啓蒙を図る(柴又帝釈天)



運転者講習会：例年約250名の運転者が参加する葛飾支部一大イベント



事故防止講習会・SDコン表彰後に開催する納涼会。JAZZ生演奏を聴きながら

荒川支部

〒116-0014 荒川区東日暮里 6-26-10 荒川地区運送事業協組ビル 2F
03-3807-3641

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
荒川支部長
熊井 昌一郎

私ども荒川支部は、故 稲吉福蔵支部長を始め歴代支部長の残された温かな運営方針を引き継ぎ、和気あいあいとした運営環境の中、支部活動を行ってきております。これからも小規模支部の利点を生かし、更なる会員同士のネットワークの構築をめざして業界の発展に努めて参ります。

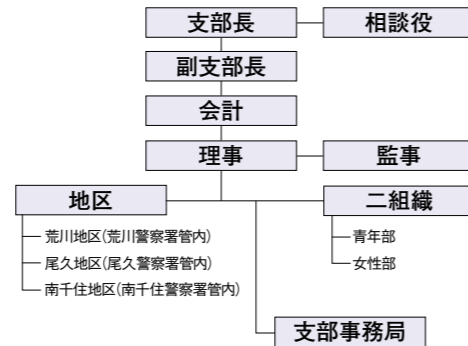
■ あゆみ

- 昭和41年: 会員数183社にて支部が発足、事務所を荒川区に置く。初代支部長に宮林 朝春氏が就任
- 昭和45年: 第2代支部長に稲吉 福蔵氏が就任
- 昭和59年: 事務所を荒川地区運送事業共同組合3階に移転 青年部を設立 初代青年部長に稲吉和俊氏が就任
- 平成11年: 事務局を荒川地区運送事業共同組合と統合
- 平成13年: 第3代支部長に鈴木 恵男氏が就任
- 平成14年: 第4代支部長に竹内 悦三氏が就任
- 平成18年: 第5代支部長に湯田 啓一氏が就任
- 平成24年: 第6代支部長に岸澤 武春氏が就任
- 平成28年: 第7代支部長に熊井 昌一郎氏が就任

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
宮林 朝春	昭和41～45年
稲吉 福蔵	昭和45～平成13年
鈴木 恵男	平成13～14年
竹内 悦三	平成14～18年
湯田 啓一	平成18～24年
岸澤 武春	平成24～28年
熊井 昌一郎	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



交通安全運動で街頭活動



支部青年部を中心にボーリング大会を開催、親睦をはかる



「トラックの日」に荒川区民交通安全のつどいに参加。用意したノベルティグッズを配布



支部会員運転者を対象に、地元警察署等の講師を招いて講習会を開催

足立支部

〒121-0064 足立区保木間 2-33-16
03-5242-5431

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
足立支部長
吉本 商一

半世紀を迎えた今、次の50年に向けて継続と発展を目指していかなければならない。今ある会員数を減らすことなくさらに活性化を図るべく、地域の皆様との交流やドライバーの地位向上そして業界の発展を目指して支部会員と一丸となって頑張っていきたい。

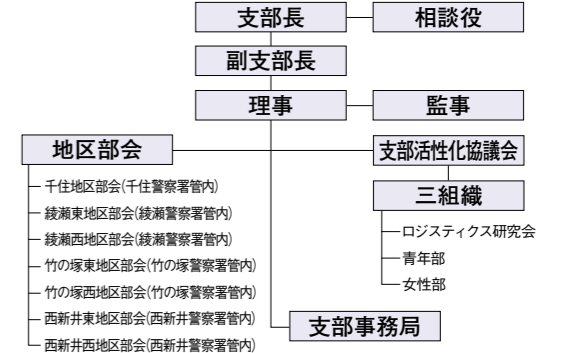
■ あゆみ

- 昭和42年: 東京陸上運輸協会(現・東ト協)足立支部発足
- 昭和59年: 青年部を設立
- 昭和62年: コンピューターを導入し支部業務のOA化を進める
- 昭和63年: 壮年部(現 ロジスティクス研究会)設立
- 平成4年: 婦人部(現 女性部)設立
- 平成17年: 足立貨協新会館設立に伴い足立区保木間に事務局を移転
- 平成25年: 足立区と「災害時における緊急輸送業務に関する協定書」を締結
- 平成27年: 東ト協本部の「公認の支部」となる 支部活性化協議会発足、三組織(青年・女性・ロジ研)を統合

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
小松 富二郎	昭和42～49年
廣川 和一	昭和49～平成10年
関口 宇一	平成10～14年
福本 勝由	平成14～22年
鈴木 護朗	平成22～24年
藤倉 泰徳	平成24～28年
吉本 商一	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



足立区内警察四署と協力し、交通事故防止活動を展開



協定書に基づき、足立区総合防災訓練に参加し緊急輸送物資搬送訓練を行う



トラックの日にあだち区民まつりに協賛し業界をPR



支部事故防止大会を開催し事故防止活動を推進

多摩支部

〒186-0001 国立市北3-27-11 三多摩自動車会館内
042-524-3469

■ 支部長



(一社)東京都トラック協会
多摩支部長
竹内 政司

多摩支部は26市3町1村の行政区の中にあり、7つの地区が地域の為に地域と共に、互いに助け合い支え合い、ふるさと多摩の活気溢れる街づくりにトラック輸送を通じて協力しています。これからも多摩の明るい未来を創造し、その成長と繁栄に貢献して参ります。

■ あゆみ

- 昭和48年: 三多摩自動車会館完成、新事務所で業務開始
- 昭和53年: 社団法人東京都トラック協会三多摩支部を多摩支部と改称
- 昭和57年: 検診車による定期健康診断をスタート
第1回チャリティゴルフ大会開催
- 昭和59年: 青年部設立
- 平成4年: 婦人部(現女性部)設立
- 平成7年: 阪神・淡路大震災被災者に義援金を贈る
- 平成8年: 社年部(現ロジスティクス研究会)設立
- 平成17年: 支部で適性診断本格的稼働開始
- 平成23年: 東日本大震災に60台を超える緊急物資輸送を実施、義援金を贈る
- 平成25年: 初任運転者特別講習会の多摩支部開催の開始
Gマーク申請受付の多摩支部開催の開始
- 平成27年: 運行管理者基礎講習、一般講習の多摩支部開催の開始

■ 歴代支部長/任期

支部長	在任期間
田村 利一	昭和45～53年
新井 道次郎	昭和53～57年
並木 一男	昭和57～59年
清本 敏克	昭和59～平成8年
山本 英司	平成8～14年
岩田 敏雄	平成14～18年
志村 光明	平成18～22年
水野 功	平成22～24年
星 信久	平成24～28年
竹内 政司	平成28年～

■ 組織



■ 支部の取り組み



GEP説明会



経営研修会



事故防止大会



青梅出陣活動



トラックの日立川



三船尾高尾山清掃登山