2026年（令和８年）
10/25
No. 1355

東京都トラック時報

昭和43年8月16日　第三種郵便物認可　毎月2回（10・25日）発行　1部 90円（送料別）

機関紙
発行所 一般社団法人 東京都トラック協会
〒160-0004　東京都新宿区四谷3-1-8
（東京都トラック総合会館）
☎（03）3359-6251（代表）
☎（03）3359-4134（総務部広報・情報G）
《ホームページアドレス》https://www.totokyo.or.jp/

東ト協

「東京都・三宅村合同総合防災訓練」に参加


10月9日、多摩広域防災倉庫



10月15日、三宅高校周辺


10月15日、旧坪田小学校体育館

多摩支部・三宅島支部からトラック出動

訓練は、南海トラフを震源とする大規模地震と、それに伴う津波の発生を想定して実施された。10月9日の救援物資輸送訓練では、都からの要請を受けた東ト協輸送隊が、多摩広域防災倉庫（立川市）で、都職員とともにカロリーメイトロングライフ入りの段ボールをトラックに積載し、陸上自衛隊立川駐屯地まで輸送した。

同駐屯地では、陸上自衛隊員が手荷役で救援物資を降ろし、引き渡しを完了。その後、大型輸送ヘリコプターで三宅島空港まで輸送された。

15日の訓練では、三宅島空港で陸上自衛隊が空輸した救援物資をトラックに積み込み、三宅村の旧坪田小学校体育館まで輸送。都と村役場の職員に引き渡した。あわせて、同集積所で別のトラックに救援物資を積み替え、避難所に指定された三宅高校まで輸送し、引き渡しを行った。

このほか、東ト協は、第47回「九都県市合同防災訓練」（幹事県・埼玉県）にも参加し、各県や市との拠点間で救援物資輸送を実施。世田谷・荒川支部から延べトラック8台が出動し、本部・支部合わせて人員10人を動員した。

東ト協緊急輸送システム検討委員会（三村偉一郎委員長）では、災害時の協定を締結している都からの要請を本部が受け、各支部を通じて会員事業者に情報を伝達し、トラックの出動を要請するなど、救援物資の円滑な輸送体制の確保に取り組んでいる。また、都・区市町などと連携した防災訓練にも毎年度参加し、防災倉庫などの運用上の問題点について改善を図るよう要望している。

首都直下地震など都内で大規模災害が発生した際には、避難所へ食料や飲料水、生活必需品などの救援物資を迅速に届けることが求められる。物流を支えるトラック輸送は、被災者の生活を支え、ライフラインを維持する上で重要な役割を担っており、平時からの備えが欠かせない。

東ト協は今後も、平時の安全・安心な輸送サービスの提供に努めるとともに、本部・支部の連携を強化し、災害時の迅速かつ確実な物資輸送を通じて被災地支援に貢献していくこととしている。

有事のライフライン確保へ尽力

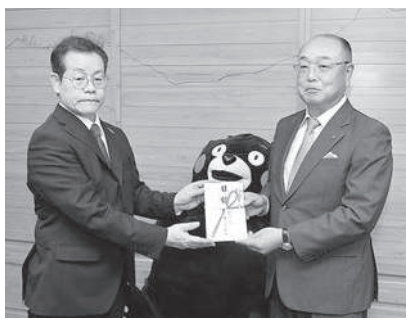
今年7月に発生した「令和8年熊本地震」では、東京都や品川・新宿・文京各区と八王子市からの要請を受け、東ト協本部・支部が熊本県への救援物資輸送を実施。平時からの防災訓練に参加することで、災害時の迅速かつ確実な輸送体制の強化を図っている。

東京都トラック協会（水野功会長）は10月9日・15日、令和8年度「東京都・三宅村合同総合防災訓練」に参加した。9日は多摩支部（城康幸支部長）から3㌧トラック2台、15日は三宅島支部（関和広支部長）から2㌧トラック2台が出動。本部・支部合わせて人員7人を動員した。



東ト協

熊本県に義援金を贈呈



フェスタで復興支援継続

東ト協の森本勝也副会長は10月19日、千代田区の都道府県会館内にある熊本県東京事務所を訪問し、9月12日に渋谷区の代々木公園で開催した「トラックフェスタTOKYO2026」で令和8年熊本地震の被災者支援のため、来場者から募った義援金を熊本県に贈呈した。

当日は、フェスタ実行プロジェクトリーダーを務める森本副会長が、同事務所の田口雄一所長（写真上㊧）に目録を手渡した。

歓談では、田口所長が平成28年熊本地震と令和8年熊本地震の発生時における救援物資輸送への協力に感謝の言葉を述べた。また、大手物流事業者の協力により、10年前より集積所の荷受け体制が改善されたことなど、トラック運送事業者の役割を評価した。同フェスタは、緑ナンバートラックの運送事業の役割を広く発信するイベントとして開催している。

また、安全・環境への取り組みに加え、フェスタ2024からは同年1月の能登半島地震の発生を受け、被災地の復興支援をサブテーマに掲げ、災害派遣車両の展示や石川県の地元産直品の販売などを実施してきた。

今年度も「出張輪島朝市」のブースを設けたほか、今年7月に発生した令和8年熊本地震の被災者を支援するため、本部テントに募金箱を設置（写真下）。来場者に協力を呼びかけ、復興支援の取り組みを継続した。



大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン

10月～9年2月

国交省

国土交通省は10月から令和9年2月まで、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施し、運送事業者、タイヤショップ、整備事業者などに対し、チラシやポスター、SNS、各種研修などを通じて、適切なタイヤ脱着時の確実な作業と保守管理の徹底を呼びかけている。

あわせて、大型トラック運送事業者の経営者層には、社内関係者への車輪脱落事故の危険性に対する認識を共有し、先進安全自動車導入補助制度を活用した車輪脱落予兆検知装置の普及を進めるよう促している。

全日本トラック協会は10月8日、都道府県トラック協会を通じて会員事業者に対し、8年度緊急対策の実施を要請。冬季の車輪脱落事故防止に向け、タイヤ脱着作業の平準化と安全対策の徹底を求めた。

7年度の大型車の車輪脱落事故発生件数は128件（うち人身事故3件）で、前年度比8件増加。発生状況の特徴として、①約5割の事故が11月～1月の冬季3か月間に発生、②5割以上の事故がタイヤ脱着作業後1か月以内に発生、③9割以上の事故が左後輪で発生――の3点が挙げられ、さらなる対策の強化が急務となっている。

こうした状況を受け、運送事業者には、経営者が主導し、整備管理者、運転者、タイヤ脱着作業者に車輪脱落事故の危険性や発生時の社会的影響を伝えるよう求めている。加えて、事故防止のポイント「お・と・さ・な・い」を徹底するとともに、特に左後輪や積雪地域、舗装されていない道路を走行する大型車の重点的な点検・整備の実施を促している。

整備管理者には、作業日程や作業時間に余裕を持った、計画的なタイヤ脱着作業の実施や、正しい知識を有する者による作業、著しくさびたホイール・ボルトやナットの交換のほか、車載工具で増し締めを行った場合の帰庫時に規定トルクで再度締め付けを行うことなど、作業品質を確保するための具体的な注意事項を示した。

また、自社でのタイヤ脱着作業に起因する車輪脱落事故が依然として多いことから、タイヤ脱着作業管理表による作業の記録・確認や、増し締めの実施結果の記録を求めている。日常点検では、日常点検表を用いたホイール・ナットの緩み、さび汁痕跡、ボルトの折損などの異状を確実に点検することも重要とした。

このほか、国交省が要請する「ホイール・ナットの緩みの総点検」の実施と結果報告への協力、トルク・レンチを保有していない営業所への配備促進なども盛り込んだ。

なお、東ト協では来年2月、大型車の車輪脱落事故防止研修会を開催する予定。

タイヤ脱着時の確実な作業と保守管理の徹底を

紙面あんない

国交省、第4回適正原価有識者検討会　2
都が優良HVトラック導入促進事業　3
ロジ研本部連絡会、水野会長と意見交換　4
深川・城東支部が災害時協力協定を再締結　5
東ト協連「第45回運賃動向調査」　7

古紙パルプ含有率80％再生紙を使用

国交省 第4回

適正原価の設定に向けた有識者検討会

全ト協が適正原価設定へ意見

国土交通省は10月19日、同省で第4回「適正原価の設定に向けた有識者検討会」(座長・山内弘隆一橋大学名誉教授)を開催した。全日本トラック協会(全ト協)からは、寺岡洋一会長と馬渡雅敏副会長が専門委員として出席し、トラック運送業界の立場から適正原価の制度設計や運用に関する意見を述べた。

会議では、8～9月に国交省、経済産業省、農林水産省が関係業界団体を対象に実施した、個別ヒアリングの結果を報告した。

国交省の報告では、全ト協をはじめとするトラック運送業界から、「軽貨物、霊きゅう運送、特別積合せ貨物運送、国際物流などでは輸送形態や原価構造が異なることから、それぞれの業態実態を反映した制度設計とすべき」「ドライバー人件費、安全対策費用、人材確保・育成費用、車両・設備更新費用など、必要な費用を適切に反映すべき」「各費目の変動を踏まえ、適正原価を一定期間ごとに見直すべき」「適正原価の算定方法やモデル運賃などを明確化し、運賃交渉に活用できる仕組みとすべき」「適正原価が運賃の上限として扱われないよう配慮すべき」「ドライバー処遇改善などの制度趣旨については理解・賛同する一方、業態特性を踏まえた制度設計が必要」「荷主として適正原価相当額を負担した場合に、それが実運送事業者やドライバーまで適切に行き渡る仕組みが必要」「適正原価の算定根拠やコスト増加要因を明確化し、支払側もその妥当性を理解・検証できる仕組みとすべき」を共通意見としてまとめた。

また、日本経済団体連合会、日本商工会議所、全国中小企業団体中央会、全国商工会連合会、全国農業協同組合中央会の5団体が同検討会に提出した意見書「適正原価の制度設計および運用等について」の内容も事務局から報告された。

続いて、事務局が前回に引き続き「適正原価の設定に向けた個別論点の検討」を提示。「適正原価を設定する事業種別」「適正原価を設定する車型・車種の単位」「適正原価を設定する地域の単位」「全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費」「燃料費の基準価格及び燃料サーチャージの具体的な算出方法」「荷主等に対する是正指導の考え方及び責任範囲」「トラックドライバーへの適正な賃金の支払い」の各項目について説明があった。

同検討会は、適正原価の設定に向けた論点の整理と、制度の方向性について議論を進めている。11月に予定される第5回検討会では、これまでの論点を整理した上で、適正原価制度の全体像を示す見通しだ。



適正原価の実現へ全力で取り組む

全ト協 第31回 事業者大会

全日本トラック協会(寺岡洋一会長)は10月15日、広島県福山市のふくやま芸術文化ホール・リーデンローズで第31回全国トラック運送事業者大会を開催し、全国から1100人余りが参集した。「適正原価制度および許可更新制度に適切な対応を図ろう」をはじめ、8項目の大会決議を採択。国土交通省の舟本浩物流・自動車局長、横田美香広島県知事、東保幸広島県議会副議長が来賓としてあいさつした。



全体会議では、寺岡会長が主催者を代表して登壇し、「今年4月には、長年の懸案だった軽油引取税の暫定税率廃止が実現した。運輸事業振興助成交付金も、改正法が年度内に成立し5年間継続された」と成果を強調した。トラック適正化二法については、「今回の適正原価導入に向けた議論は、業界を取り巻く景色を変える最初で最後のチャンスだと思っている」と述べ、適正原価の実現に向け、全力で取り組む姿勢を示した。

続いて、開催地ブロックを代表し、小丸成洋中国トラック協会長(広島県トラック協会長)が歓迎のあいさつを述べた。

この後、日本サイバー犯罪対策センター業務執行理事の櫻澤健一氏が「サイバー空間の脅威情勢と対策について～官民学連携の現場から～」と題して講演。数量政策学者の高橋洋一氏も「日本経済の現状とこれから」をテーマに記念講演を行った。

記念講演後、全体会議を再開し、トラック輸送振興顕彰「鈴木賞」の贈呈式を行った。続いて、適正原価制度および許可更新制度に適切な対応を図ろう▽荷主への価格転嫁を図り適正な運賃および料金の収受を実現しよう▽交通事故防止、飲酒運転根絶および労災事故防止を図ろう▽燃料の安定的な確保に向けた環境整備など燃料対策を推進しよう▽高速道路料金の値上げ阻止・割引拡充および広域道路ネットワーク整備の実現を図ろう▽ドライバーの人材確保およびマナーの向上を図ろう▽運輸事業振興助成交付金を維持し有効活用を図ろう▽適正化事業の推進により業界の健全化を図ろう――これら8項目の大会決議を読み上げ、満場の拍手をもって採択した。最後に、参加者全員でガンバローコールを行い、大会を締めくくった。

なお、次回大会は、東北トラック協会が担当し、青森県青森市で開催する予定。

中継輸送推進へ法改正

国交省

国交省は10月16日、「物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」を閣議決定したと発表した。改正法は5月20日に公布されており、施行日は11月1日となる。

改正法は、トラックドライバーの負担軽減と物流の維持に向け、一つの長距離輸送を複数のドライバーで分担する「中継輸送」の推進を目的としている。これにより、ドライバーの拘束時間や長時間労働の抑制を図り、安定的な物流サービスの維持を目指す。

また、同省は同日、「物資の流通の効率化に関する法律施行令及び独立行政法人中小企業基盤整備機構法施行令の一部を改正する政令」も閣議決定した。貨物自動車中継輸送実施計画の認定などに係る国交大臣の権限の一部を、当該事業の実施区域を管轄する地方運輸局長に委任する。

白トラ処分日数を引き上げ

国交省

国交省は9月29日、全日本トラック協会に対し、『自家用自動車を使用する者による道路運送法又は貨物自動車運送事業法違反行為に対する行政処分基準について』の一部改正について」の文書を発出した。

今回の改正は、無許可で貨物自動車運送事業を営む(白トラ)行為への対策強化を目的としたもの。自家用自動車を使用する者が、道路運送法や貨物自動車運送事業法に違反した場合の、車両の使用制限・禁止に関する処分日数を引き上げた。

主な改正点は、貨物自動車運送事業法第3条等に違反(白トラ行為など)した場合の処分日数で、初違反は60日から120日に、再違反は120日から180日にそれぞれ延長した。

改正後の通達は、10月1日以降の違反行為に適用される。9月30日までの違反行為については、改正前の基準に基づき行政処分される。

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

定期預金
個人のお客さま向けの マイハーベスト

■お問合せ・資料のご請求は
ダイレクトバンキングセンター(平日9:00～17:00、銀行休業日を除く)
0120-793-777
■詳しくはホームページで 商工中金 マイハーベスト 検索

商工中金

本店営業部　神田支店
〒104-0028　中央区八重洲2-10-17
TEL:03(3246)9085

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

東京支店
〒104-0028　中央区八重洲2-10-17
TEL:03(3437)1231

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

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

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

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

大森支店
〒140-0013　品川区南大井6-26-3
TEL:03(3763)1251

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

運輸 点描

国土交通省は、令和9年度予算概算要求で、物流革新の抜本的強化として209億円を要求。これは、前年度の当初予算と補正予算を合わせた97億円の2.15倍に相当する。2030年度までを物流革新の「集中改革期間」と位置付け、政府全体で取り組んでおり、要求額は毎年度増加し、本気度を示している。予算要求には、商慣行の改善や行動変容などさまざまな切り口があるが、中小物流事業者の労働生産性向上にも力点が置かれている。

予算要求にみる行政の思惑

ボトムアップ狙いが増える
懸念される大口・多頻度割引

物流関係の予算要求は複数の局にまたがるが、中心となる物流・自動車局は「物流革新の抜本的強化」として209億円を要求し、これに物流DX・GX投資として財政投融資239億円（前年度予算比2・52倍）が加わる。荷主と連携した共同輸配送や新たなモーダルシフト、デジタコやドラレコをはじめとする安全対策など、従来から進めている施策に加え、新たな事業も複数盛り込んでいる。

例えば、発着荷主の商慣習変革（要求額61億円）では、荷主が配送回数を削減したり、納品リードタイムを延長したり、配送時間を変更して車両の稼働を平準化したりするための輸配送管理・在庫管理システムの改修費などを支援する。また、発着荷主が連携し、大型トラック1台単位での発注や、週当たりの納品頻度を削減する場合には価格を下げる一方、空車の少ない曜日の発注には価格を上げるなど、物流サービスのレベルに応じて価格を変動させる「メニュープライシング」を導入し、物流に配慮した発注を促すソフト施策の検討経費も要求した。

物流人材の確保（要求額3・5億円）も新たな項目だ。ドライバーなどが有する知識や技能などの能力を公正に評価し、適切な処遇を確保するための調査・検討費であり、深刻な担い手不足の中、エッセンシャルワーカーを確保・育成するための環境整備を進める。

物流事業者がエネルギーを確保する手段の多元化（経済安保対応強化事業、要求額15億円）は、本予算では新規項目となる。倉庫やトラックターミナルでエネルギーをつくる（太陽光パネルやバイオ燃料製造装置）、ためる（可搬式バッテリー充電設備など）、つかう（EVトラックやバイオ燃料トラック）ための設備を導入する先進的な取り組みや、環境性能の高いディーゼル車やエコタイヤによって燃費を向上させる取り組みを支援する。

新規事業ではないが、中小物流事業者の労働生産性向上、物流効率化集中促進事業、物流施設でのDX推進実証事業には合わせて30億円を要求した。このうち、中小物流事業者の労働生産性向上では、テールゲートリフターやトラック搭載クレーンなどの導入による荷役作業の負担軽減や、標準仕様パレットの導入による荷役時間の短縮を図る。

物流効率化集中促進事業では、地方公共団体や地域の産業団体・荷主と連携し、共同輸配送の実施や帰り荷の確保に向けた検討経費、資機材の購入経費、運行経費を支援する。物流施設におけるDX推進実証事業では、無人搬送装置などの高価な機器だけでなく、ハンディターミナルによる貨物管理や、AIカメラによるスムーズな受付なども支援し、物流業界全体のDXを底上げする。

政府予算は従来、トップランナーによる先進的な取り組みへの支援が中心だったが、こと物流に関しては、ボトムアップを狙いとする施策が格段に増えている。「総合物流施策大綱」をみても、ドライバーの荷待ち・荷役時間、平均労働時間や年間所得などを指標に掲げている。トラック運送業界は、こうした施策に応え、予算を有効に活用する手立てを考えることが肝要だろう。

一方、これまで続いていた補正予算は、9年度は編成しない方針とされている。これまで補正予算で計上されてきた高速道路料金の大口・多頻度割引が今後どうなるのかも、懸念材料の一つだ。

（ライター　澤田誠）

HVトラック導入を支援　東京都環境局



東京都環境局はこのほど、環境に優しいハイブリッド（HV）トラックの導入を支援する「優良ハイブリッドトラック導入促進事業」を実施している。

同事業は、都内に事務所または事業所を有する中小企業者や個人事業者などを対象に、HVトラック車両導入費用の一部を助成するもの。助成額は、車両の最大積載量や申請者の事業規模に応じて異なり、最大145万2千円。

助成金は原則として事前申請制で、車両の契約前に申請手続きを行う必要がある。ただし、条件により事後申請も可能な場合もある。申請期限は、令和9年3月31日必着。事業概要は次の通り。

○助成対象事業者

①一般貨物自動車運送事業者、②特定貨物自動車運送事業者、③第二種貨物利用運送事業者、④①～③の対象事業者とリース契約を締結したリース事業者

○助成対象車両要件

①環境省補助金の交付対象車両、②道路運送車両法第4条の規定による登録を受けていない車両であって、4月1日から9年3月31日までの間に初度登録がされている車両（中古輸入車を除く）、③自動車検査証における使用の本拠の位置が都内

○助成対象経費

環境省の「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業実施要領」で定める交付額を2倍した額

○助成額（上限額）

・使用するトラックの台数が200台未満＝最大積載量4㌧未満／41万7千円、同4㌧以上／145万2千円

・使用するトラックの台数が200台以上＝同4㌧未満／16万4千円、同4㌧以上／57万1千円

詳細は、東京都地球温暖化防止活動推進センター（クール・ネット東京）ホームページを参照。

▽問い合わせ先＝クール・ネット東京モビリティチーム（☎03・5990・5068、受付時間／平日午前9時～午後5時、正午～午後1時、祝祭日・年末年始を除く）

東京都最賃1280円に

東京都の最低賃金は10月1日から、時間額1280円が適用されている。東京労働局はこのほど、東京都最低賃金（地域別最低賃金）を現行の時間額1226円から54円引き上げ、1280円とすることを決定し、官報公示した。

今回の改正は、東京地方最低賃金審議会が8月5日、現行額から54円引き上げ、1280円とすることが適当と答申したもの。これを受け、東労局長が答申内容の公示など所要の手続きを経て決定した。

都内で労働者を使用するすべての事業場と、そこで働くすべての労働者（都内の事業場に派遣中の労働者を含む）に適用される。

東労局では、最賃引上げに向けた環境整備のため、業務改善助成金など各種助成金制度を設けているほか、最賃の引上げで影響を受ける中小企業・小規模事業者を対象に、労務管理などの専門家に無料で相談できる「東京働き方改革推進支援センター」を設置している。

▽問い合わせ先＝東京働き方改革推進支援センター（各種助成金／☎0120・232・865）

東労局　**各種助成金制度を実施**

全ト協　燃料費対策特別融資公募

公募期間　10月1日～12月30日

全日本トラック協会は、第50回（令和8年度下期）中央近代化基金「燃料費対策特別融資」の公募を行っている。公募期間は12月30日まで。公募推薦総枠は40億円（通年、公募枠に達し次第、受付終了）。

対象事業者は、ポスト新長期規制適合車または平成28年排出ガス規制適合車で、27年度燃費基準を達成した車両の導入や自家用燃料供給施設の整備に必要な設備資金。

融資限度額は、個別企業体・共同体ともに2000万円（各都道府県トラ協の限度額とは別枠）。融資利率は、取扱金融機関の所定利率（最優遇利率適用）。

全ト協は、融資を受けた個別企業体・共同体に対し、年1・1%の利子補給を行う。1事業者当たりの利子補給は、推薦融資総額で2000万円を限度とする。

なお、各都道府県トラ協のポスト新長期融資を優先的に利用すること。

詳細は、全ト協ホームページを参照（申込書類のダウンロードが可能）。

▽問い合わせ先＝東ト協財務部交付金会計G（☎03・3359・4136）

全ト協　日貨協連　WebKIT運賃指数

9月は143に　前年比5ポイント増加

全日本トラック協会・日本貨物運送協同組合連合会の求荷求車情報ネットワークWebKITの成約運賃指数によると、令和8年9月の指数は143で、前月比増減なしで横ばいとなったが、前年同月比5ポイント増加した。

荷物情報（求車）登録件数は16万4129件で、前年同月比14・2%増加。成約率は13・5%で同3・6ポイント減少した。

矢崎のデジタコ・ドラレコ

今お使いのバックアイカメラの映像を録画できます!
詳しくは、今すぐお電話を!
YAZAKI　矢崎エナジーシステム 特約販売店
世田谷サービス株式会社
本　社　03-5727-1600（担当・青木）
高島平　03-6906-5960（担当・磯田）
ホームページ http://www.setagaya-yss.co.jp
E-mail : postmaster@setagaya-yss.co.jp

水野会長と意見交換


東ト協 ロジ研

8年度 第1回 **本部連絡会**

東京都トラック協会ロジスティクス研究会(大島弥一本部長)は10月6日、令和8年度第1回本部連絡会を開催し、本部執行部をはじめ、ロジ研メンバーが水野功会長と意見を交わした。

冒頭、大島本部長は「新年度を迎え、2年ぶりに水野会長をお招きしての意見交換会となる。ロジ研メンバーは各支部長に加え、副会長も務めているため、本部執行部としっかり意見を交換してほしい」とあいさつした。

続いて、水野会長が「物流業界の未来と協会のあり方について」と題して講話。水野会長は、「物流の2024年問題を契機に政財界や行政への働きかけが進み、この2年間で3本の議員立法が成立したほか、公正取引委員会も物流事業者の取引環境の改善に向けた姿勢を強めている」と説明した。物流事業者に対しては、「適正原価の内容や事業許可更新制には未確定な部分が残るものの、荷主との継続的な運賃交渉には、積載率や実走行距離などのデータに基づく根拠の提示が欠かせない」と指摘。軽油価格への補助終了を見据え、燃料費を荷主に転嫁できる仕組みについて、早期に交渉する必要性を強調した。

また、安全・安心を業界発展の前提に掲げ、ドライバーの処遇改善や健康管理、メンタル面の支援を重視する方針にも言及。外国人ドライバーの採用については、費用や育成期間、日本語研修などが中小事業者の負担となることから、行政による支援を求めた。

講話後の意見交換では、労務管理と安全対策について、派遣ドライバーのかけ持ち勤務や長時間労働が重大事故につながる懸念が示され、問題意識の共有に加え、派遣元の管理強化や行政への継続的な働きかけが必要との意見が出された。

適正原価については、国土交通省によるたたき台が1年以内、または半年以内に示される見込みとの説明をした上で、車種分類や積載率、減価償却方法などは未定で、事業許可更新制や台数規制に伴う救済措置についても不明な点が多いことから、今後、情報が判明次第、会員に共有し、各事業者の取り組みを後押ししていくこととした。

飲酒運転や危険運転の防止には、本部による研修や情報発信に加え、支部単位での意識喚起が有効との意見が出たほか、ロジ研には、会員間の情報交換やベンチマークを通じた好事例の共有、業界改善につながる政策提言への期待が寄せられた。このほか、協会全体でGマーク取得を支援し、事業許可更新制への備えを進める必要性を検討すべきとの意見も寄せられた。

水野会長は今後の対応として、適正原価や事業許可更新制、台数規制、デジタコの義務化など、最新情報を継続的に収集し、会員への情報共有に努めていく考えを示した。

安全・安心前提に業界の主張を

あり方を継続して審議

東ト協環境委員会(笠原史久委員長)の未来型グリーン・エコプロジェクト(GEP)検討小委員会(藤倉泰徳委員長)は10月5日、東ト総合会館で令和8年度第1回委員会を開催した。GEPの参加拡大に向けた会員事業者へのアンケート調査や、参加事業者への新たなインセンティブ、今後の進め方などについて審議した。


東ト協 未来型GEP検討小委

小委員会は、8・9年度執行部の発足に伴い、環境委員会で設置を決定し、藤倉小委員長をはじめ、各委員が再任された。新たに笠原委員長を加えた体制で、引き続き審議を進めていく。

笠原委員長は開催に先立ち、「新たに副会長として担務することとなったが、GEPは参加事業者をできるだけ増やすことで、その価値が高まると認識している。一方、現状の枠組みでは、単純に参加事業者を増やせばよいわけではないとの説明を受けており、参加の障害を取り除くことが最善の策となるのか、委員の皆様と考えていきたい。全日本トラック協会の環境対策・GX委員会副委員長も務めているため、東ト協がCO_2削減に向けた対策を考え、業界に示していかなければならない」と述べた。

続いて、藤倉小委員長は「会員事業者の減少に伴い、GEP参加事業者も減少しており、参加事業者拡大という方針のもと、これまでデータのDX化や経費負担のあり方などを検討してきた。新体制のもとでも、同じメンバーで検討を深め、協会や会員事業者のためになるGEPを目指すとともに、この活動を通じて東ト協の力を示したい」と協力を求めた。

審議では、事務局が提案した項目をベースに、委員からの提案も踏まえて検討を進めることを確認した。また、前期小委員会で検討してきた燃費データのデジタル化については、委員間で実証実験を行うことが提案された。

小委員会は5年12月に設置され、これまで、ドライバーが紙と鉛筆で記入していた走行管理表を見直し、スマートフォンなどで走行距離・給油量・燃費の各データを入力できる仕組みや、燃費データから算出したCO_2排出量を活用するための電子データ提供など、新たなシステムの構築を検討してきた。

東ト協 全ト協 **健康管理セミナー**

東ト協は10月16日、東ト総合会館で全日本トラック協会との共催により、令和8年度「健康管理セミナー『トラック運送事業者が押さえておきたい健康管理の手法と健康経営』」を開催した。

セミナーは2部構成で行われ、第1部では、ヘルスケアネットワーク(OCHIS)保健師の安島なつき氏が「健康経営について」「押さえておきたい健康管理の手法」をテーマに講話。従業員の健康づくりは、本人だけでなく企業を守ることにもつながると強調し、病気や事故の予防は、安全な輸送や安定した事業運営、人材確保を支えるものであり、長期的にみれば重要な投資だと説明した。

健康経営で企業の未来を守る



続いて第2部では、同副理事長の作本貞子氏が「加齢に向き合う従業員に必要な健康管理」について解説。高齢従業員が長く働ける環境づくりに加え、企業の中核を担う40代・50代からの健康管理の重要性を訴えた。また、加齢に伴う視力や聴力、バランス力、疲労回復力など機能の変化について解説。心理面や認知機能の変化も踏まえ、運転・荷役・構内作業などの現場で労働災害を防ぐため、身体機能の変化を考慮した業務内容の見直しや安全配慮が必要だと述べた。

最後に、従業員の高齢化対策は健康経営にも通じるものであり、対策を進めて企業の体力をつけることが、企業の未来を守ることにつながるとまとめた。

輪島市小中学校支援プロジェクト

寄贈による支援活動を継続


東ト協 青年部

東ト協青年部(福田順一本部長)は、令和8年度事業の社会貢献活動の一環として、6年1月の能登半島地震で被災した石川県輪島市の小中学校12校(当時)を対象に、支援活動を行うプロジェクトを展開している。2年目となる今年度は10月9日、輪島市立輪島中学校で寄贈式を行い、福田本部長が福光明校長(写真㊥)と同市教育委員会の小川正教育長(写真㊨)に、バレーボールやバドミントンのシャトル、数学の授業で使用するコンパスなどを寄贈した。寄贈品は、同中学校からの要望を受け、青年部のチャリティーゴルフなどで集められた募金を活用して購入した。

輪島市では、能登半島地震や少子高齢化の影響を受け、今年度から市内の小中学校を4校に再編。輪島中学校は、震災前から存続している。

同中学校は震災当時、グラウンドに地割れが発生したほか、校舎や体育館も被害を受けた。一方、避難所としても周辺住民に利用され、生徒が集団避難するなど、被災状況や学校の対応が大きく報じられた。

寄贈式後、福田本部長や副本部長ら青年部幹部は校舎内や体育館を見学した。また、福光校長や小川教育長から、輪島市における学校運営の状況について説明を受けた。

青年部では、輪島市内の小中学校4校のうち、昨年度に寄贈を行った輪島小学校(今年度から6校が統合)に続き、来年度以降も残る2校への寄贈を継続していく計画だ。

協会日誌

【10月1~15日】

2日 引越専門部会引越基本講習
5日 環境委員会未来型グリーン・エコプロジェクト検討小委員会
6日 ロジ研正副本部長会議▽同本部連絡会・意見交換会▽同懇親会
8日 海上コンテナ専門部会業務委員会
9日 青年部石川県輪島市の公立学校へのチャリティ寄贈式
15日 東京都・三宅村・御蔵島村合同総合防災訓練▽九都県市合同防災訓練(神奈川県)▽全国トラック運送事業者大会

日程ボード

【11月1~15日】

4日(水) 10時=引越専門部会引越管理者講習(全ト総合会館)▼13時=物流経営士課程開講式(東ト総合会館)▼14時=同開講記念講演(同)
5日(木) 8時=女性部女性経営者研修見学会(ファルケン関東物流センターほか)▼13時30分=引越専門部会研修会(東ト総合会館)▼16時=同懇親会(同)
6日(金) 13時30分=広報・情報委員会(東ト総合会館／Web併用)▼15時30分=食糧専門部会麦・粉委員会(同)
9日(月) 13時=ロジ研セミナー(仙台長町未来共創センター)▼14時=鉄鋼専門部会安全環境委員会(東ト総合会館)
10日(火) 14時=陸運・観光関係従事者関東運輸局長表彰式(横浜市開港記念会館)
12日(木) 13時30分=過労死等防止対策セミナー(東ト総合会館)

軽油の価格

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

1ℓ当たりの軽油価格 9月分(東ト協調べ)

☆スタンド	平均=142.6円
☆ローリー	平均=133.4円
☆元売り発行カード	平均=143.7円
☆ディーラー発行カード	平均=141.7円

燃料給油は東京都内で軽油引取税は地方税です



災害時協力協定を再締結

東京都トラック協会深川支部（髙橋圭一郎支部長）と城東支部（浅野利幸支部長）は9月14日、江東区との「災害時協力協定」を再締結した。これに伴い10月20日、江東区役所4階の区長室で、両支部と大久保朋果区長が協定書を取り交わした（**写真は㊧から、西野毅城東副支部長、浅野城東支部長、大久保区長、髙橋良昌深川副支部長、松丸寛栄深川副支部長**）。

今回の再締結では、水害や地震などの災害が頻発化・激甚化する中、従来の救助物資などの輸送用車両を優先的に提供する協定を見直し、より実効性の高い内容に改めた。主な変更点は、車両の提供に加え、物資などの受け入れや荷役作業などの関連業務を協力内容に追加し、また、社会情勢の変化を踏まえて費用負担を見直した。

浅野城東支部長は「災害時には、モノを運ぶだけでは被災者に届かない。付帯作業を含め、我々のノウハウを生かして対応したい」と述べた。松丸深川副支部長も「輸送だけでなく荷役作業など、災害時の対応には我々の強みを生かし、しっかりと運んでいきたい」と語った。

大久保区長は「時代に合った協定を締結できたことをありがたく思っている。この協定が絵に描いた餅とならないよう、実効性のあるものにしていかなければならない」と強調。現在、新木場に建設を進めている防災倉庫の整備についても、助言などの協力を求めた。

締結式後の歓談では、災害時の燃料確保や倉庫の備蓄状況の確認・情報共有、発災時に迅速に行動するための訓練などについて、意見を交換。両支部と区は、協定の実効性を高めるため、引き続き連携していくことを確認した。

実効性持たせ活躍に期待

東トラ協 各支部が広報活動 「トラックの日」をアピール

千代田支部

乗車体験で死角の危険学ぶ

東トラ協千代田支部（指崎孝之支部長）は10月10日、千代田区役所およびかがやきプラザで開催された第24回「ふれあい福祉まつり」の「はたらくくるまコーナー」に、緑ナンバートラックへの乗車体験や死角体験ができるブースを出展した。

ブースには多くの家族連れが訪れ、トラックの運転席から見える範囲や、死角によって見えない部分があることを体験。参加者は、トラックのそばで遊ぶことの危険性について理解を深めていた。

乗車体験者には、「トラックの日」をPRするノベルティを配布し、トラック輸送の役割をアピール。トラックが好きで何度も乗車する子どもの姿も見られ、支部の担当者が「大きくなったらドライバーになってね」と声をかける場面もあった。交通安全への理解促進に加え、将来的にトラックドライバーの確保にもつながる、意義あるイベントとなった。



足立支部

支部ブースでフェスタ盛況

東トラ協足立支部（藤倉泰徳支部長）は10月10・11日の2日間、足立区の荒川河川敷「虹の広場」で開催された「あだち区民まつりA-Festa2026」にブースを出展した。スタンプラリーの運営に協力したほか、「トラックの日」をPRするトラックステージを設置。交通安全教室や支部指定健診機関によるイベント、トラックタイヤ引きレース（11日）、盲導犬チャリティグッズの販売やキッチンカーの出店など、多彩な企画を展開した。

交通安全教室では、実際のトラックを使い、運転席から見えない死角があることや、その場所で遊ぶことの危険性を説明。また、横断歩道を渡る際は、運転者に自分の存在を知らせるため、手を上げてジャンプすることが交通安全につながると呼びかけた。参加した子どもたちには、お菓子や交通安全グッズをプレゼントし、楽しみながら交通安全への理解を深めてもらった。



板橋支部

緑ナンバーの役割を紹介

東トラ協板橋支部（篠本密治支部長）は10月17・18日の2日間、板橋区の板橋第一中学校校庭などで開催された第55回「いたばし区民まつり」の楽市楽座ひろばにブースを出展した。好天に恵まれ、家族連れなど多くの区民が訪れた。

ブースでは、「10月9日はトラックの日」のノボリ旗やポスターを掲示。さらに、支部の交通安全スローガン「みんなも車とバイクみてるかな！」や、「いっしょに安全！『トラック事故ゼロ宣言車』」のステッカー、飲酒運転根絶のノボリ旗などを通じて、緑ナンバートラックの役割に加え、交通安全や環境対策など協会の活動を紹介した。

ブースを訪れた子どもには、交通安全標語入り自由帳を、大人にはウエットティッシュを配布し、来場者に支部の活動をPRした。



AI活用研修会

東トラ協 中央支部

東トラ協中央支部（宇野政雄支部長）は10月9日、中央区の銀座ブロッサムで「AI活用研修会」を開催。第1ブロック（千代田・中央・港支部）の会員らが多数参加した。

冒頭、宇野支部長があいさつし、「AIの活用が広がり、トラック運送事業でもAIドラレコやAI点呼などが主流になっていくだろう。本日の研修では、今後のAIの動向を踏まえ、実際に運送業で活用している事例を紹介する。業務の効率化に役立ててほしい」と述べた。

研修会では、サンシンワークス代表取締役の和田賢司氏が「運送会社の中の人が教える〝地味AI〟のすすめ」と題して講演。和田氏は、長野県諏訪郡富士見町のトラック運送事業者で、前職のシステムエンジニアとしての経験をいかし、AIの導入を率先して進めてきた。現場目線の解説が好評で、トラック協会や商工会議所、法人会などで講演を多数行っている。

和田氏は、講演資料（パワーポイント）もAIで作成したと紹介。「AIは業務に限らず、さまざまなことに活用できる。難しく考えがちだが、思ったより簡単に使えることを理解してほしい」と説明し、毎日の業務に役立つ、派手さはないものの実用的な〝地味AI〟の活用を勧めた。さらに、「AIは仕事を楽にするだけでなく、寝ている間に仕事をさせることもできる。効率化によって生まれた時間を別の仕事に充てられるため、忙しい社長だからこそ使うべきだ」とアドバイスした。

講演では、コードを使ってシステムを構築しなくても、AIで簡単なプログラムを生成できることを実演。AIの進歩は著しく、講演のたびに紹介するツールも変わるという。そのほか、無料版と有料版との違いや、業務に活用するためのポイントなどについて解説した。

実績から勧める地味AI

1都7県 関東ブロック 適正化指導員研修

適正化二法への対応へ

東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関（東トラ協）をはじめとする1都7県の適正化事業実施機関は10月13日、山梨県甲府市のベルクラシック甲府で、令和8年度関東ブロック適正化事業指導員研修会（担当・山梨県）を開催。各都県の適正化指導員が参加し、東トラ協からは5人が出席した。

研修会に先立ち、山梨県トラック協会の宮川武会長と、国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課トラック事業適正化対策室の浪川健治室長があいさつ。その後、同室の盛崎圭亮係長が「貨物輸送を巡る諸情勢について」と題して説明した。

研修では、全日本トラック協会適正化事業部の髙木寿明部長が「8年度適正化事業の推進について」をテーマに講演。その後、参加者は3グループに分かれて分科会討論を行い、適正化二法の周知やGマーク申請への対応、D・E判定事業者への対応などについて検討した。全体会議の再開後には、国交省および全ト協への質疑・要望を通じて、意見を交わした。



東トラ協 経営者セミナー 8年度第1回

職場でのコミュニケーション実践論

11月24日開催

東トラ協は11月24日、令和8年度第1回経営者セミナー（Web併用）を開催する（**本号に案内チラシを同封**）。テーマは「その一言が、人を動かす～経営者・管理職のためのコミュニケーション実践論～」。参加費は無料。

時間は午後4時～5時、会場は東トラ総合会館6階研修室。対象は会員事業者の経営者・役員・管理者など。会場定員は50人（先着順／定員になり次第、受付終了）。

講師は、ランナーズ代表取締役・法政大学MBA特任講師・中小企業診断士の関根壮至氏。セミナーは、遠方の会員事業者のためにWebでの受講も可能。

受講申し込みは11月16日まで。東トラ協ホームページ／セミナー情報の開催案内「受講申込フォーム」から行う。

▽問い合わせ先＝東トラ協業務部教育研修・輸送G（☎03・3359・4137）

国交省8年度

年末年始の輸送安全総点検

12月10日から9年1月10日

国土交通省は、令和8年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」を実施する。実施期間は12月10日から9年1月10日まで。

例年、年末年始は人流・物流が集中することから、自動車運送事業者が自主点検を通じて輸送の安全性を高め、事業者の安全意識の向上を図ることを目的としたもの。

同省は重点点検事項として、安全管理(特に乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握、乗務員への指導監督体制)の実施状況をはじめ4項目を設定。これに加えて、物流・自動車局では7項目を重点点検事項と設定し、徹底を求めている。

このうち、トラック運送事業関係の重点点検事項5項目は、次の通り。

▽健康管理体制の状況

▽運転者に過労運転を行わせないための安全対策の実施状況

▽運転者に飲酒運転や薬物運転などを行わせないための安全対策の実施状況

▽車両の日常点検整備、定期点検整備などの実施状況(特に大型車の車輪脱落事故防止対策およびスペアタイヤなどの定期点検実施状況)

▽大雪に対する輸送の安全確保の実施状況

◆全ト協が安全総点検の実施を呼びかけ

これを受け、全日本トラック協会は10月13日、都道府県トラック協会を通じて会員事業者に対し、安全総点検の実施により安全確保を図るよう周知徹底するとともに、自主点検表の提出を指導するよう呼びかけている。

今年度は、依然として多く発生している大型トラックの車輪脱落事故、未だ根絶に至っていない飲酒運転事故や健康起因事故事案の発生を踏まえ、各種安全対策を着実に実施する。

また、新型インフルエンザなどの感染症、自然災害、テロなどの対策についても、早急かつ適切な対応を求めている。

東運支局8年度

整備管理者研修

選任前研修オンライン化

受講期限 9年3月19日まで

東京運輸支局は、10月1日から令和8年度の「整備管理者(選任前および選任後)研修(オンライン)」を実施している。選任後研修のオンライン方式は昨年度から実施しているが、今年度から新たに選任前研修も同方式で受講できるようになった。

選任前研修の対象者は、今年度、新たに整備管理者として選任される予定の者で、整備管理者に選任される前に受講する必要がある。1～3級の自動車整備士資格を持つ者や、過去に選任前研修を受講したことがある者は、同研修の受講は不要。

一方、選任後研修の対象者は、①今年度、新たに整備管理者として選任された者(受講義務は翌年度末まで)、②現在、整備管理者に選任されており、7年度中に当該研修を受講していない者。整備管理者に選任された者は、2年に1回(隔年)、選任後研修を受講することが義務付けられている。7年度に未受講の整備管理者は、本年度中の受講が必要。

オンライン研修の受講期間は、9年3月19日午後5時まで。期間内であれば、24時間受講が可能。受講料は無料で、国土交通省の「整備管理者研修申込案内」から申し込む。

オンライン研修を受講した場合、選任前研修は「修了証」、選任後研修は「受講済証」が、それぞれ同サイトのマイページからダウンロードできる。ダウンロード期限は、9年3月31日午後5時まで。詳細は、東運支局ホームページを参照。

▽オンライン研修の問い合わせ先＝8年度整備管理者研修システムサポート窓口(☎050・1780・2499、平日午前9時～午後5時)

▽選任前研修(対面)＝11月19日・12月18日、いずれも午前・午後の半日研修／東運支局1階会議室(品川区東大井1の12の17の1F)

▽選任後研修(対面)＝12月3・16日、午後1時～4時＝小金井宮地楽器ホール(小金井市本町6の14の45)

申し込みは、「研修予約システム」からの事前予約制。予約受付は開催日の2週間前まで。詳細は、同予約システムを参照。

ドライバー監視義務化
交通事故の未然防止へ
国交省

国交省はこのほど、国連自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)の国際基準の策定に伴い、眠気警報装置・脇見警報装置(いわゆる「ドライバーモニタリングシステム」)に関する要件を、道路運送車両の保安基準などに盛り込んだものを公布した。

改正では、運転者の状態を監視し、眠気や脇見を検知した場合に運転者へ警報する「眠気警報装置」および「脇見警報装置」の装備を義務付ける(保安基準第43条の11および第43条の12関係)。

対象車種は、自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ・そりを有する軽自動車・被けん引自動車を除く)。

施行は10月20日。適用時期は、新型車が令和13年9月、継続生産車が15年9月。

さらに、前照灯照射方向調節装置の備え付けに関する明確化など、その他所要の改正を行う。施行は9月30日。

同装置の普及により、運転者の眠気や前方不注視の早期検知・警報が可能となり、居眠り運転や脇見運転に起因する交通事故の未然防止が期待されている。

違反別 営業用トラック関与の交通事故

令和8年9月末 年間累計

			安全不確認	前方不注意	交差点安全進行	歩行者妨害	一時不停止	ハンドルブレーキ	信号無視	徐行違反	右左折	その他	計
発生件数	大型	1当件数	88	24	17	7	0	11	5	0	2	27	181
		関与事故件数	84	19	18	7	0	8	3	0	2	80	221
		(前年比)	+5	−4	−7	+4	±0	+3	+2	±0	+2	−13	−8
	中型	1当件数	52	36	22	5	0	5	6	0	0	29	155
		関与事故件数	52	30	23	5	0	5	5	0	0	63	183
		(前年比)	−3	+1	−6	−1	±0	−6	−1	±0	±0	+8	−8
	準中型	1当件数	113	55	25	13	2	16	5	0	0	48	277
		関与事故件数	110	49	29	13	2	15	5	0	0	132	355
		(前年比)	+12	−18	−20	+8	−1	+4	+1	±0	±0	−18	−32
	普通・軽	1当件数	331	151	146	41	20	48	28	6	6	140	917
		関与事故件数	339	138	177	42	20	46	29	6	6	370	1,173
		(前年比)	+28	+10	−18	+17	+2	+1	+7	+2	+4	+36	+89
	合計	1当件数	584	266	210	66	22	80	44	6	8	244	1,530
		関与事故件数	585	236	247	67	22	74	42	6	8	645	1,932
		(前年比)	+42	−11	−51	+28	+1	+2	+9	+2	+6	+13	+41
死者数	大型貨物車(1当)		2	0	0	2	0	0	1	0	0	1	6
	中型貨物車(1当)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	準中型貨物車(1当)		0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
	普通・軽貨物車(1当)		0	0	0	2	0	1	1	0	0	1	5

注：営業用貨物車の関与事故件数とは、第1または第2当事者のどちらか一方が営業用貨物車であった事故の件数をいう。ただし、第1および第2当事者がともに営業用貨物車であった事故は件数を1件とする。

※表中の(前年比)は、関与事故件数のもの。

たくさんの笑顔が走る首都東京

営業用トラック関与の交通事故の特徴

令和8年9月末現在の都内全域の交通事故発生件数(本年累計)は21,236件で、前年同期比968件減少し、死者92人で前年同期比7件減少した。

営業用貨物車の関与事故(「違反別」表の下段「注」参照)発生件数(本年累計)は、1,932件で前年同期比41件増加したが、死者13人で前年同期比1件減少した。

事故類型別では、右左折時の車両相互事故が223件で、前年同期比18件減少し、死者数は1人だった。

違反別では、安全不確認による関与事故件数が585件で、前年同期比42件増加した。

関交協オリジナル冊子



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

漫然運転を防止するための睡眠対策マニュアル
「ドライバーの眠りとその問題」

関交協では運送事業者の皆様とともに、交通事故削減を最重要課題と位置づけ、様々な事故防止事業に取り組んでおります。

背　景(国交省)
- 多重追突事故の原因が指導不足と公表
- 睡眠時無呼吸症候群(SAS)マニュアルの改訂
- スクリーニング検査実施の有無の報告義務

対　策
- 医学博士 高橋正也氏監修『漫然運転を防止するための睡眠対策マニュアル「ドライバーの眠りとその問題」』作成

活　用　方　法
- 事業者の安全教育に活用
- ドライバー指導教材として利用
- 漫然運転防止→事故削減

運送事業者が取り組むべき内容を整理し、指導・教育にご活用いただけます。

QRコードからすぐにお問い合わせ

関東交通共済協同組合

運賃水準「低い」が72・5％

運賃動向調査　東ト協連 第45回

東京都トラック運送事業協同組合連合会はこのほど、第45回「運賃動向に関するアンケート調査結果」をまとめた。調査基準日は7月31日時点で、164事業者が回答した（以下、回答割合は各設問の有効回答に対する構成率で、増減は1月実施の前回調査比）。

それによると、現行の収受運賃・料金が標準的運賃より「低い」（「極めて低い」「低い」「少し低い」の合計）との回答は72・5％で、前回から0・1ポイント微増した（グラフ①）。

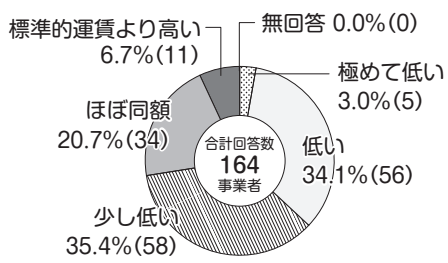
最近半年間の運賃・料金の収受状況については、「値上げになった」が32・9％と、同4・7ポイント増加した。一方、「特に変化はない」が64・0％を占め、大半の事業者で収受状況に変化がないことが分かった（グラフ②）。

また、燃料サーチャージ制については、「導入している」が23・8％に対し、「導入したことがない」は54・9％となった。社会全体で値上げ基調にあるものの、コスト転嫁が進んでいない状況がうかがえる。

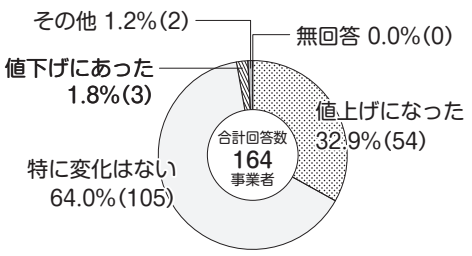
さらに、荷主企業や元請事業者との標準的運賃の交渉状況では、「交渉しない」が29・9％、「交渉できない」が7・9％と、合わせて3分の1を超えた。その一方で、「交渉した」事業者のうち、「認められた」は37・5％、「認められなかった」は16・1％だった（グラフ③）。

このほか、運転者の半年間の充足状況については、「少し足りない」が40・9％で最も多かったものの、同2・7ポイント減少した。「ほぼ充足している」は29・3％で、同6・9ポイント増加しており、調査結果からは運転者不足にやや改善傾向がみられる。しかし、「少し足りない」に「かなり不足」「完全に不足」を合わせると「不足」は64・0％に上り、依然として過半数の事業者で運転者が不足している。

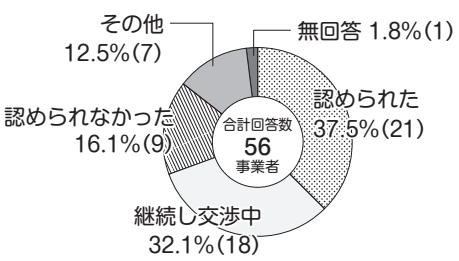
グラフ①　現行収受運賃・料金と「標準的運賃」とのかい離状況（カッコ内回答数）



グラフ②　最近半年間の運賃収受状況の変化（カッコ内回答数）



グラフ③　「標準的運賃」の荷主等への交渉状況（カッコ内回答数）



運賃交渉・サーチャージは停滞



厚労省

11月は過労死等防止啓発月間

過重労働の解消に向けて



厚生労働省は、毎年11月を「過労死等防止啓発月間」とし、「過労死等防止対策推進シンポジウム」や「過重労働解消キャンペーン」を実施するとともに、啓発ポスター（写真）の掲示など多様な媒体を活用し、国民に向けて周知・啓発を図る。

シンポジウムでは、過労死遺族の方の体験談やメンタルヘルスの専門家などによる講演を行い、過労死等の現状や課題、防止対策について考える。全国47都道府県48会場で実施され、都内では11月5日に東京中央会場（文京区／東京大学伊藤国際学術研究センター）、同24日に東京会場（大田区／大田区民ホール・アプリコ小ホール）でそれぞれ開催する。参加費は無料。

また、「過重労働解消キャンペーン」として、長時間労働の是正や賃金不払い残業などの解消に向けた重点的な監督指導や、11月7日には「過重労働解消相談ダイヤル」（フリーダイヤル0120・794・713）、「労働条件相談ほっとライン」（フリーダイヤル0120・811・610）を開設し、労働基準監督官や相談員が対応する。

このほか、10月から12月にかけて「過重労働解消のためのセミナー」を、全国47都道府県で現地開催するほか、オンラインでも開催する。また、特別企画「業務効率化セミナー」もオンライン配信で開催する。

詳細は、厚労省ホームページを参照。

厚労省8年版

「過労死等防止対策白書」を公表

厚労省は10月9日、「令和8年版過労死等防止対策白書」を公表した。同書は、過労死等防止対策推進法に基づき毎年まとめられるもので、今回で11回目。近年の過労死等に関する労災請求・支給決定の状況や、「過労死等防止対策大綱（6年8月2日閣議決定）」で調査研究の重点業種対象とされている、「自動車運転従事者」を対象としたアンケート調査結果などをまとめている。

同書によると、「運輸業・郵便業」では長時間労働が減少傾向にあるものの、依然として全産業平均を上回っている。また、脳・心臓疾患に関する労災支給決定件数では、業種別で「道路貨物運送業」、職種別で「自動車運転従事者」がそれぞれ最多となった。

さらに、精神障害に係る労災支給決定件数は、全体で増加傾向にあり、「自動車運転従事者」でも大幅な増加がみられるなど、身体面だけでなく精神面の健康確保も重要な課題となっている。

「自動車運転従事者」を対象としたアンケート調査では、パワーハラスメントを経験した割合が、緑ナンバートラックで21・4％に上った。カスタマーハラスメントの経験も18・0％で、運転業務に伴う身体的な負担に加え、職場や取引先との関係による精神的な負担への対策も求められる。

こうした状況を踏まえ、過労死等防止のための対策として、時間外労働の上限規制の遵守徹底や長時間労働の削減、過重労働による健康障害の防止などに取り組むほか、過労死等事案の分析、予防研究・支援ツールの開発などの調査研究を進めるとともに、11月の「過労死等防止啓発月間」（別掲）に合わせた「過重労働解消キャンペーン」を通じ、企業や団体に働き方の見直しを呼びかけている。

自動車運転従事者の精神障害増加

動向ファイル ◇9月分◇

●**中小企業庁・公正取引委員会**、関係事業者団体に対し、「約束手形の利用廃止を踏まえたサプライチェーン全体での支払の適正化について」の文書を発出する（1日）

●**東京都トラック協会**、都民ファーストの会東京都議団・都議会公明党・東京都議会自由民主党に対し、それぞれ令和9年度「東京都への特別要望」を提出。「労働力対策」を重点要望として掲げたほか、「首都高割引の継続」「ゼロエミッション・ビークル（ZEV）トラックの普及支援」を強く要請する（3日）

●**関東トラック協会**、茨城県水戸市の水戸プラザホテルで第69回「関ト協事業者大会」を開催し、関東1都7県のトラック協会から410人が参加する（10日）

●**東ト協**、渋谷区の代々木公園で「トラックフェスタTOKYO2026～親子で体験 安全と環境～」を開催。会場には家族連れを中心に、1万1350人が来場する（12日）

●**東ト協**、江東区の東京ビッグサイトで開催された「国際物流総合展2026」にブースを出展する。ブースではグリーン・エコプロジェクトについて、環境保全と安全の推進に向けた取り組みをPRする（8～11日）

●**東ト協**、東ト総合会館で「第26期物流経営士課程修了式」を開催する。今期修了生は25人で、このうち東ト協会員は17人（16日）

●**関東運輸局**、「関東地域事業用自動車安全施策2030」を策定する。2030年までに達成すべきトラックの個別目標は、24時間死者数＝45人以下、重傷者数＝260人以下、人身事故件数＝1940件以下、飲酒運転＝ゼロ、追突事故件数＝760件以下とする（18日）

●**東ト協**、秋の全国交通安全運動（21～30日）の期間中、街頭指導活動「統一実施日」を中心に、23支部が歩調を合わせて各地域で交通ルールの遵守や事故防止を呼びかける街頭活動を展開する（24日）

東京都

被災地域に拠点持つ都内中小企業を支援

東京都は、令和8年熊本地震や同年8月千葉豪雨などで被災した地域に、工場や事業所を有する都内中小企業を対象として、経営や資金繰りに関する相談支援を実施している。経営相談窓口と金融相談窓口を設け、被災した企業の事業継続を後押しする。

金融相談窓口では、予約不要の来所相談（都産業労働局金融部金融課）と電話相談（☎03・5320・4877）に加え、新たにメールによる相談受付も開始した（**メール元コード参照**）。電話などによる相談に加え、メールを活用することで、事業者が相談しやすい環境を拡充した。

都は、対象となる中小企業に対し、各相談窓口の案内を確認し、活用するよう呼びかけている。

詳細は、都産業労働局のホームページを参照。

相談申し込みフォームは左記二次元コード参照

経営・金融相談対応

二次元コード

坊巷遠話

ルポライター 飛鳥井 恭司

まずは「知憲」、憲法を知ろう

日本国憲法は、11月3日に公布80年を迎える。憲法は選挙のたびに改憲、創憲、護憲などと話題になるが、憲法といわれると、なんとなく知っているつもりでも、いざとなるとおおぼつかなくなる。一体、自分はどれくらい憲法を知っているのだろうかと自問自答してみたが、日本国憲法の三大原則は、国民の三大義務はという基本から心もとないので、われながらびっくりだ。

そのことを感じたのは、新聞で見た小さなコラム記事だった。「『最低限度の生活』というのは『最低の生活』ではありません」という、憲法25条の解説である。記事を読みながら、中山七里著の小説『護られなかった者たちへ』を思い出した。生活保護(生活保障)については、これまでもさまざまな問題が指摘されてきたが、今もなお、その状況は変わっていないのではないか。しかも、実態とかけ離れたイメージが独り歩きし、何かと議論の俎上に載せられるので、現在進行形のテーマなのだと改めて感じる。また、未成年者の選挙運動を巡っては、「表現の自由」を保障する憲法に関わる判決が9月25日に東京地裁から出された。SNSでも、「表現の自由」を保障する憲法21条がしきりと話題になっている。

こうしたご時世だからこそ、憲法をよりよく知ろうという「知憲」が大切ではないかと、改めて思い至った。そこで、明治時代に憲法を生み出そうとした人々の熱意の一端を感じようと、あきる野市の五日市郷土館で「五日市憲法草案」について学ぶとともに、現行憲法の制定過程を知るため、国立公文書館(千代田区北の丸公園)にも足を運ぶことにした。ちょうど公布80年を迎える今年、「日本国憲法」の原本が10月31日から11月3日まで特別公開される(11月2日は休館)。

五日市憲法草案は、「国帝」「公法」「立法権」「行政権」「司法権」の5編204条からなる。「明治10年代の最大公約数的憲法構想」であり、イギリス流の議員内閣制、アメリカ流の三権分立主義の政治機構のもとで、君民共治の実をあげようという意味の「立憲制」を標榜していた。その立法精神は西欧だけでなく、古代東洋からの歴史的蓄積による「人民本位」に依拠しているというところにある。



五日市中学校庭西側にある「憲法草案の碑」(あきる野市)

憲法制定に込めた人々の熱意

自由を求めた人々の努力の歴史



「五日市憲法草案」は上段に書き下ろし、下段に活字体で記述



「日本国憲法」原本(国立公文書館蔵)

(『五日市憲法草案とその起草者たち』より、傍点は本文のまま)。草案第45条には、「日本国民ハ各自ノ権利自由ヲ達ス可シ他ヨリ妨害ス可ラス且国法之ヲ保護ス可シ(原文)」とあり、権利の保障が中心的な理念となっていた。

現行憲法については、当時の大御所学者を含む研究者たちの議論や、民間研究会の活動が知られている。国立公文書館では、憲法制定までに至る検討過程を示す資料が展示されており、手書きのガリ版刷り(謄写版刷り)やタイプ打ちの文書、わら半紙に鉛筆で書き込みがされた資料などがあった。さらに、「極秘」と記された、国民から寄せられた憲法改正草案に対する投書の概要速報もあり、当時の物資不足の中で議論が進められたことがうかがえた。民間では、鈴木安蔵ら憲法学者やジャーナリスト、評論家などによって憲法研究会が結成され、「憲法草案要綱」が発表された。この草案要綱は、GHQ(連合国軍総司令部)の草案にも影響を与えたといわれている。

日本国憲法第97条には、「この憲法が日本国民に保障する基本的人権は、人類の多年にわたる自由獲得の努力の成果であって、これらの権利は、過去幾多の試錬に堪え、現在及び将来の国民に対し、侵すことのできない永久の権利として信託されたものである」とある。

これまで人々が長年にわたって積み重ねてきた努力を経て、現在の私たちの自由が保障されている。そのことを踏まえれば、現代を生きる私たちが、勝手気ままに扱ってよいものではないのだ。歴史は、今と未来を考えるためにあり、記憶を単なる思い出の中にとどめておくものではないだろう。

ポケット

街角に残る大正時代の煉瓦塀



荒川遊園煉瓦塀

あちこち見てある記

荒川区西尾久にある「あらかわ遊園」。その近くの住宅街を歩いていると、突如として姿を現すのが、長く続く古い煉瓦塀です。大正時代に築かれたものが、今も街の一部として活用されていることに驚かされます。

かつて隅田川沿いの尾久地域では、煉瓦の原料となる土が採れ、船での運搬にも便利だったことから、複数の煉瓦工場がありました。その一つ、広岡煉瓦工場の跡地に1922(大正11)年、荒川遊園が開園。その際、工場に残されていた煉瓦を利用し、園を囲む塀が築かれたと伝えられています。園の敷地の一部が住宅地へと変わった後も、塀は敷地の境界や土留めとして活用され、2018(平成30)年に区の登録有形文化財となりました。

関東大震災や第二次世界大戦、戦後の復興、高度経済成長期と、時代の大きな変化を経て、今も街の一角に残る煉瓦塀。周辺の住宅街や隅田川沿いの穏やかな風景とともに眺めると、地域が歩んできた歴史をより身近に感じられます。

荒川遊園煉瓦塀　住所：荒川区西尾久6丁目20番

そもそも紀行　第66回

ライター 八街千尋

贅尽くした茗荷谷の御殿　大震災でもびくともせず

今回は、文京区の茗荷谷駅近くにある、通称「銅御殿(あかがねごてん)」を訪ねました。近代和風建築として、国の重要文化財に指定されています。

筑波大学東京キャンパスの向かいにある立派な門の前に集合し、ガイドさんの案内で進むと、外壁までほぼ銅板で覆われた3階建ての建物が現れました。初めて目にするタイプのお屋敷です。

施主の磯野敬は、植林事業で財を成した「山林王」。建築への造詣も深く、東京大学で建築の講義を聴講するほどだったそうです。棟梁に抜てきされたのは、当時20代半ばの北見米造。茶室などを手がけていた職人でした。

磯野の要望は、「地震に強い」「火事に強い」「自分の好きな仏像や寺にふさわしい」の3つ。予算も工期も惜しまないという破格の条件のもと、北見は京都の寺院を調べ、耐震・耐火の研究や材料選びに何年も費やしました。建設には、100人を超える名工たちが携わったそうです。

瓦より軽い銅板は、耐震性を高め、火の回りを遅らせる狙いもあったといいます。1912(大正元)年に竣工した御殿は、1923(大正12)年の関東大震災にも耐え抜きました。

館内には、磯野のこだわりが随所に見られます。母屋の書院造りの客間は落ち着いた雰囲気で、床柱一本で当時の家一軒が買えたとか。中国・明時代のデザインを参考にしたという組子細工の障子も、とてもモダンな印象です。

なかでも気に入ったのは、3階の書斎です。茶室のような造りで、明かり取りの丸窓が素敵でした。かつてはここから富士山も望めたそうです。ここでお茶を飲みながら過ごす午後は、さぞ心地よかったことでしょう。



三丁目

荷主・元請に対する「集中監視月間」が実施中だ。今年は取適法(改正下請法)を踏まえ、関係行政が従来以上に連携を強化して、実効ある活動を期すという◆トラック・物流Gメンが、事業法に基づく違反原因行為などを重点的にチェックすることに加え、こうした取り組みによるアナウンス効果も期待される。荷主などに運送取引を巡る問題に関心を向けさせることで、見直しを促す契機になる可能性がある◆「監視月間」との表現は、適正取引に配慮している荷主などには心外かもしれない。ただ、それだけ改善を要する深刻な問題があるということだ。厳しい表現を使わざるを得ない実態を認識してもらう必要がある◆具体的には、長時間の荷待ちは改善しつつあるようだが、契約にない附帯作業が商慣行になっている場合も多い。運賃に関しては以前より交渉に応じる傾向にあるものの、必ずしも結果が伴っていないのが実情◆これら問題の改善へ行政の強い措置を期待したいが、あわせて問われるのは事業者の対応。二の足を踏むことなく実情を説明し、改善を求めていく必要がある。