

2025年(令和7年)

6/25

No. 1323

東京都トラック時報

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

機関紙

一般社団法人
発行所 東京都トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8
(東京都トラック総合会館)

☎(03)3359-6251(代表)

☎(03)3359-4134(総務部広報・情報G)

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

業界の社会的地位向上の実現へ 2024年問題への対応を継続



東ト協 7年度 通常総会

東京都トラック協会(水野功会長)は6月16日、千代田区の帝国ホテル東京で、令和7年度通常総会を開催し、6年度収支決算と公益目的支出計画実施報告書を審議・承認するとともに、役員(補選)の選任(補充選任)について審議・承認した。水野会長はあいさつで、標準的運賃に基づいた荷主との運賃・料金交渉の実施継続を改めて呼びかけた。

6年度収支決算など承認

冒頭、総会あいさつに立った水野会長は、東ト協すべての会員が一丸となり、「ドライバーファースト」を合言葉に、あらゆる手段を駆使し、さまざまな機会を通じて、ドライバーの賃上げと事業継続に必要な運賃・料金を確実に収受できる取引環境の確立を目指すとした(要約は別掲)。

水野会長はあいさつの中で、先日の可決・成立した改正貨物自動車運送事業法について、許可の更新制度の導入と適正原価が提示されているが、この新法が施行されるまで、少なくとも3年程度は要する」と説明し、「その間、これまでの標準的運賃はいきるので、ぜひ荷主の方々と交渉にはそのことを念頭に、交渉を継続していただきたい」と言及した。さらに、燃料問題について、原油価格の高止まりが続いている状況を踏まえ、「全日本トラック協会、東ト協では今年度と同様にコストを吸収するのではなく、燃料サーチャージ制を導入し、適正に価格転嫁していく方針を進めていきたい。ぜひとも皆様と力を合わせて、この制度が広く行き渡るように努めていきたい」と述べた。

議事では、6年度収支決算をはじめ各議案を審議し、原案通り承認した。役員の選任は、辞任に伴い欠員となっている理事を補充選任するもので、高橋益衛氏(セイシヨウ・目黒支部)を理事に選任した。

このほか、報告事項として、6年度事業報告と7年度事業計画・収支予算などを報告した。

今年度事業計画では、会員数が年々減少し、東京都から交付される運輸事業振興助成交付金も6年度を大きく割り込むことから、厳しい財政状況を踏まえ、選択と集中をテーマに予算を編成。既存事業のさらなる効率化を図り、限られた財源を駆使して、トラックドライバーの定期健康診断受診費用に対する助成の正式拡充やEラーニングの導入に向けた新たな助成事業の確立など、会員が真に必要な事業を重点的に実施する。

さらに、物流の2024年問題に対応するため、物流改正法の4月1日施行に伴い、実運送体制管理簿の作成や運送約款締結時の書面交付義務付けなど、トラック運送

消費者団体に協力要請

持続可能な物流の確保に行動変容求める

関東運輸局(藤田礼子局長)と関東経済産業局(佐合達矢局長)は6月6日、主婦連合会(河村真紀子会長)に対し、連名で文書「持続可能な物流の確保に向けた消費者の行動変容について」を発送し、会員に周知するよう協力依頼した。

藤田局長は同日、千代田区経局長が同日、千代田区の主婦会館プラザエフで、河村会長に要請文書を手交し、要請したもの(写真)左から河村会長、藤田局長、佐合局長。

要請では、トラック運送事業は、担い手不足が深刻化するなど、労働環境の改善を通じた担い手の確保が喫緊の課題となっており、この対策として、昨年4月から物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに時間外労働の上限規制および改正改善基準告示が適用された一方、何

も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねない」と物流の2024年問題に直面していると述べた。

問題の解決に向けては、「物流の効率化」「商慣行の見直し」「荷主・消費者の行動変容」などに、トラック運送事業者や荷主企業のみならず、消費者も含めたサプライチェーン全体で協力し、継続的に取り組んでいく必要があるとしている。

昨年、関係法令が改正され、本年4月から一部施行となり、将来の物流を支えるため、物流事業者・荷主企業の取り組みが進められている中で、特にB to Cのラストワンマイル輸送においては、消費者が担う役割も大変重要であり、持続可能な物流の確保に向けて、消費者一人ひとりの意識や行動を変え、大規模な物流施設、長時間運転による事故防止の観点から、トラックドライバーが確実に休憩時間を確保できるように、大型車の駐車スペースへのマイカー駐車を控えること

このため、会員への周知や消費者啓発活動において、協力を求めた。各項目は次の通り。

1 再配達削減に向けてのアクション

① 時間帯指定の活用(ゆとりある日時指定・確実に受け取れる日時指定)

② 置き配や宅配ロッカー、コンビニ等の対面以外の受け取り方法の選択

③ 宅配事業者が提供するコミュニケーションツール(メール・アプリ等)の活用

2 送料負担に関する意識変容

消費者側も配送にはコストがかかっていることを理解するとともに、配達負荷の削減についても意識すること

3 高速道路等のSA/PAでの大型車スペースへの配慮

長時間運転による事故防止の観点から、トラックドライバーが確実に休憩時間を確保できるように、大型車の駐車スペースへのマイカー駐車を控えること

水野会長 総会あいさつ

(要約)

会員の皆様におかれましては、日頃より協会の事業運営の各般にわたってご協力いただいておりますことを重ねて御礼申し上げます。

さて、いわゆる「物流の2024年問題」として大きく取り上げられま

国民生活と産業活動を支える物流が停滞することのないよう、政府主導で多くの対策が講じられたことに加え、トラック運送事業者がドライバーの労働時間の管理を徹底したため、モノが運べな

ドライバーファーストへ 運賃・料金の確実な収受を

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。



水野会長

多くの対策が講じられたことに加え、トラック運送事業者がドライバーの労働時間の管理を徹底したため、モノが運べな

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。



また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

また、今年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となり、わが国の労働力人口は減少の一途をたどります。人材の獲得競争がこれまで以上に激化する予見があり、労働省によると、昨年1年間に生まれた日本人の子どもは約68万6000人で、統計を取り始めて以降、初めて70万人を下回り、昨年の合計特殊出生率も1・15と最低を記録するなど、少子化が急速に進んでいます。

紙面あんない

環境省、低炭素型Dトラック普及事業
三組織が7年度通常総会を開催
東ト協総会・懇親会、来賓あいさつ
陸災防東京都支部会、7年度通常総会
品川・大田支部 Eラーニング説明会

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R20

運輸 点描

次期物流大綱の議論始まる

2030年度が目標年次となる次期総合物流施策大綱の策定に向け、国土交通・経済産業・農林水産の3省共管による有識者検討会での議論が始まっている。6月13日に開催された第2回会合では、現物流大綱で掲げたKPI（数値目標）の進捗状況が報告されたが、多くの項目で「目標を達成するには、さらなる取り組みが必要」と評価され、委員から「達成できない原因の究明を」「目標の見直しを」といった声が挙げられた。

総合物流施策大綱(物流大綱)は、これまでほぼ5年ごとに見直されており、次期物流大綱の間は2026〜2030年度。これは、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議(3月14日開催)で、石破茂首相が輸送力不足を乗り越える

などへの対応であった。このため、①物流DXの推進などによるサプライチェーン全体の最適化、②労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進、③強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワーク構築の3つを施策の柱に据えていた。

ために言及した「物流革新の集中改革期間」に一致する。また、物流の2024年問題の次に懸念される、「輸送能力が34・1%不足する」、いわゆる2030年問題の対応が次期物流大綱の最重要課題となる。

現物流大綱の主なテーマは、物流の2024年問題とコロナや自然災害

それその柱でKPIを設けたが、「目標達成のためさらなる取り組みが必要」と、いわゆるCランクの評価が下されたのは、物流DXの推進では11項目中6項目、労働力不足対策の加速は17項目中14項目、強靱性と持続可能性確保では12項目中8項目と全体の約7割を占めた。

KPIと現状の間にギャップ
夢のある職業への転換が大切

このうち物流DX関係では、「物流業務のデジタル化に向けた取り組みに着手している物流事業者の割合」が目標の10

0%に對して47%（令和7年1月現在）、「物流業務のデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者の割合」が目標の70%に對して41%、「物流業務のデジタル化に向けて、荷主と連携した取り組みを行っている物流事業者の割合」が目標の50%に對して23%にとどまった。

KPI策定当時、国交省の物流政策担当者は「目標は高いかもしれないが、5年後にこれくらいになっていなければ、深刻な人手不足に対応できない」と述べていた。

実際に5年が経過し、物流DXを手がけている割合は低位にとどまっているが、物流の2024年問題で懸念された大きな混乱は生じていない。

しかし、34・1%の輸送能力が不足するといわれる2030年が控えていることを考えると、今後物流事業者がDX化の方向に進むかどうかの踊り場にいるといえよう。

なお、ここでいう物流DX化とは、輸送ではデジタルコヤやドラレコの導入、需要予測に基づく配車計画、車両動態管理、勤務時間の自動記録、収益やコストの見える化などが当てはまる。

KPIでもう1つ気になるのは、消費者の行動変容。現物流大綱のKPIである「物流の現状や課題に対して問題意識を持つている消費者の割合」は、目標の100%に対して現状値は46・3%、「担い手にやさしい物流を実践している消費

者の割合」は、目標の80%に対して59・3%。送料無料や宅配の再配達削減からモニターした数字だろうが、実際にこれほど割合が高いとはとても考えられない。

このように、目標と現実にはギャップがありつつも、今回、次期物流大綱を策定するにあたり、検討会の委員からは「5年後に物流が本当に変わったと、誰もが思える姿を描くようにするべきだ」との意見が出されている。物流が変わる端的な例として自動運転トラックが思い浮かぶが、むしろ最も大切なのは、ドライバーが夢のある職業と思えるように変えていくことではないだろうか。

(ライター 澤田誠)

低炭素型ディーゼル車
普及加速化へ導入補助

環境省の令和7年度
よび中小事業者に車両を
二酸化炭素排出抑制対
リースする事業者。

素型ディーゼルトラック普及加速化事業）について、執行団体の環境優良車普及機構（LEVO）は、6月9日から申請受付を開始した。

3・5トン超の事業用車両（緑ナンバー）で、4月1日～8年1月30日までに新車新規登録し、大型中型・小型とも2025（令和7）年度燃費基準

受付期間は8年1月30日まで(同日消印有効)。
0以上の車両など。

LEVOが
受付開始

（資本金3億円以下または従業員数30人以下）、おり設定。費基準達5以上の車両は、

申請
8年1月30日まで

車型区分 (車両総重量)	2025年度 燃費基準	基準額(万円)	
		廃車有	廃車無
大型 (12トン超)	達成 (達成レベル 100以上)	75	50
中型 (7.5トン超～12トン以下)		42	28
小型 (3.5トン超～7.5トン以下)		15	10

2025年度燃料基準達成レベル105以上は5万円加算

順に行い、補助予算の残額が2割程度に達した場合、それ以降は受付期限の8年1月30日までの申請を対象に審査する。

予算残額を超える申請があった場合、初めて申請を行う事業者を優先して抽選するなど、配慮した上で、交付決定を行う。

申請方法は、郵送

区分・廃車の有無にかかわらず一律5万円を加算。申請台数は1事業者4台。

や総務大臣の許可を受けた事業者による信書便、国の電子申請システム「Jグランツ」、電子メー

ル(要識別番号)とする。
直接持ち込みも可能だが、郵送または電子申請

国交省
地域連携モーターダルフット等
促進事業補助
2次公募開始

国土交通省は6月9日、令和6年度補正予算「地域連携モータルシフト等促進事業」（補助事業）の2次公募を開始した。

補助対象は、荷主および物流事業者などで構成される、地域の産業振などに連携した物流の率化に取り組む協議会など。

成
 費）、設備費、業務費および事務費ならびにそのほか必要な経費で、事務局が承認した経費について

対象となる事業は補助の対象。予算額は、検討経費として、約12億円。

①地域の物流量の把握・可視化等に必要
な調査・分析、②協
議会等の運営、③共
同輸配送やモーター
後5時(必着)まで。
詳細は、国交省本事業
特設Webサイトを参照。

厚労省 労働災害の減少へ後押し
「個人ばく露測定」経費助成

成する。これに伴い、執行団体の全国労働衛生団

これは、6年4月から新たに化学物質の自律的

前年比5.1%増

管理に関する規制がすべて施行となり、リスクアセスメント対象物を製造、または取り扱う事業者は、リスクアセスメントの結果に基づき、作業を行う労働者へのばく露をできる限り低減することなどが義務となった。

測定は、有害物質を取り扱う作業者にサンブラーを装着して、呼吸域の

組みを後押しする制度で、作業環境測定機関に委託する個人ばく露測定および分析などに要する経費の一部を補助する。

補助対象は、①労働者災害補償保険の適用事業場、②資本金または出資金の総額が3億円以下または、常時雇用する労働者数が300人以下の中小企業者。

前年比5^{ポイント}上昇

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、5月の指数は135で、5月は135に

和3年7月以降、前年同月比で上昇する状況が続いている。

荷物情報（求車）登録件数は10万781件で、前年同月比11.3%減少、成約率は22.6%で同23%上昇した。

協連 協貨
全日 全貨

WebKIT

運賃指数

前月より2.7%減少する一方、前年同月を5.7%上回った。

成約運賃指数が全

和3年7月以降、前年同月比で上昇する状況が続いている。

荷物情報（求車）登録件数は10万781件で、前年同月比11・3%減少、成約率は22・5%で同2

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！





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

東ト協
7年度
総会 懇親会



な賃金の確保とトラック輸送の品質の向上などを目的とする、貨物自動車運送事業法の改正案とそれを担保するための新たな法律案が国会で可決、成立した。全日本トラック協会の坂本克己会長が自ら先頭に立ち、政・官・労・使を取りまとめた精力的に活動を展開した結果であり、坂本会長の実行力と政治力に改めて心より敬意を表する」と述べ、来賓として出席した坂本会長に大きな拍手が送られた。また、2つの法律案が成立したことを受け、「新たなトラック輸送の時代が始まり、我々はトラックが安全で安心な輸送手

標準的運賃は適正原価に
会員の決意が物流支える

段として社会から選ばれよう、初心に立ち返り、自ら襟を正して事業を展開していくことが求められる」と呼びかけた。さらに、「今回の法案可決により、標準的運賃はいずれ『適正原価』という法的根拠のある形に再構成されるが、それまでの間、標準的運賃は、ドライバーの賃上げと事業継続に必要な原資を獲得するために、荷主と交渉する際の極めて有効なツールとして、今後も存在し続けることとなる。東ト協では、標準的運賃の届出促進活動を大々的に展開し、会員ベースの届出率95・7%に達した。この数字は、トラックドライバーの流した汗と高い輸送品質に見合った運賃・料金を収受できる健全な取引環境を自分たちで創り出し、決してトラックを止めることなく物流を支え続けるという、東ト協会員事業者による不退転の決意の表れだ」と強調した。

その上で、「新たな法」で定められた『適正原価』が、トラック輸送に必要なすべての経費を漏れなく積算した実行性あるものとなることを願う」と述べた。続いて、森本勝也副会長の発声により乾杯し、歓談となった。閉会に当たり、原玲子副会長があるものとなることを願う」と述べた。

7年度通常総会
後、関係行政の
来賓各氏が祝辞
を述べた。

まず、関東運輸局の藤田礼子局長があいさつに立ち、先日の日本郵便の点呼の未実施や不実記載における事業許可取り消しについて、「安全管理の要である点呼業務が適正に実施されず、事業が行われていたことは、輸送

の根幹を揺るがすものであり、極めて遺憾」とし、今回の件を他山の石として、点呼業務の確実な実施、飲酒運転の根絶など、改めて総点検をしてほしいと呼びかけた。また、2024年問題について、現時点で大きな混乱はないが、物流の効率化など事業者の尽力によって、対策が進み、未然に防げていると感謝の意を示した。続いて、東京都都市整



備局の山崎太朗次長が登場し、日頃から都の産業・経済の発展、さらに国民生活を支える物流の原動力として、尽力されていることに謝辞を述べた。さらに、東ト協が都の総合防災訓練に毎年参加していることに触れ、災害時における車両供給契約や救援物資輸送に係る協定締結を評価した。その上で、道路ネットワークの充実や円滑な物流の実現には重要とし、引き続き、道路整備を推進し、交通渋滞の解消を図るなど、物流の円滑化に向けて積極的に取り組んでいくと述べた。

24年問題への対応を評価
行政後押しで運賃交渉へ

また、関東運輸局やトラック・物流Gメンとの連携を強化し、長時間の荷待ちへの改善など、荷主に一緒にお願いし上がることも考えており、今後とも取り組みを一層推進していくとした。さらに、人手不足について、ハローワークを中心として求職者とのマッチングを図るとともに、DXによる生産性向上などを支援していきたいと述べた。

セメント
専門部会

(5月16日、東ト総合会館・鎮目隆雄部会長)

安全輸送・労務問題対応課題解決へ研修会を開催

令和6年度事業報告・収支決算と、7年度事業計画・収支予算について審議・承認した。

今年度事業計画では、全日本トラック協会セメント部会とともに、業界の情勢に即した研修会や、安全輸送、労務問題などの諸課題に取り組む

東ト協
専門部会
総会

計画・収支予算について審議・承認した。組織体制の見直しについては、設置している運賃・料金制度委員会、事故防止・サービス向上委員会を廃止することを承認。役員ではない各委員会の委員については、役員としての委員就任を打診することとした。今年度事業計画では、消費者に信頼される引越輸送サービスを目指すとともに、コストに見合った適正な運賃・料金の収受、標準引越運送約款の遵守、関係法令などコンプライアンスの周知徹底に努める。

海上コンテナ
専門部会

(6月3日、東ト総合会館・宮治豊部会長)

港湾物流対策を強く要望 CONPAS積極活用へ

令和6年度事業報告・収支決算と、7年度事業計画・収支予算について審議・承認した。

今年度事業計画では、コンテナターミナル・バンプールおよび周辺道路の長時間荷待ちなど、東京港における諸問題の解決に向けて、行政やター

軽油の価格

☆スタンド	平均 = 134.9円
☆ローリー	平均 = 128.0円
☆元売り発行カード	平均 = 139.4円
☆ディーラー発行カード	平均 = 134.3円

購入価格は、購入に関する諸要因(数量・支払条件・地域ほか)により多少の幅があります(消費税込込み)。
10当たりの
軽油価格
5月分
(東ト協調べ)

懇親会では来賓を代表して、まず東京都の小池百合子知事が登壇。小池氏は、「中東地域での緊張など情勢の変化は、日本国内の燃料費や経済全体にも影響を及ぼす可能性がある。日



小池知事



鶴田局長

本経済の先行きが不透明で、金利動向に加えてさまざまな燃料費の高騰が予測され、これは都民の生活にも直結する重要な課題だ」と懸念を示した。環境問題、脱炭素化への対応は、もはや待ったなしの状況で、「2050年ゼロエミッション東

物流は絶やせない血液
国民経済を支える基盤

京」を掲げ持続可能な社会の実現に向けて、「今後モビリティの変化とそれを支える動力について、どのような技術やエネルギー源で支えていくかが大きな課題であり、先を見据えた取り組みが必要」とした。その上で、「物流は都市の血液ともいえる存在。その流れを絶やすことなく、現場の皆様と力

を合わせながら、都民の生活を守るために何ができるのか、解決策を共に模索していきたい」と述べ、官民連携による課題解決への意欲を示した。また、あいさつに立つた国土交通省物流・自動車局の鶴田浩久局長は、改正法と新法の成立について、関係者に謝意を示

した。今回の事業法改正は、平成2(1990)年の規制緩和以来の大きな転換点で、時代の変化を反映した画期的なもの。昨年成立した物流改正法による物流改正法による荷主対策と、今回の事業者側への措置が両輪となり、国民生活と経済を支える基盤になると説明。「今後は、仏に魂を入れる『段階。法律の所轄官庁として、この法律

新部会長に小倉氏
二委員会を廃止



小倉氏

令和6年度事業報告・収支決算と、7年度事業

計画・収支予算について審議・承認した。組織体制の見直しについては、設置している運賃・料金制度委員会、事故防止・サービス向上委員会を廃止することを承認。役員ではない各委員会の委員については、役員としての委員就任を打診することとした。今年度事業計画では、消費者に信頼される引越輸送サービスを目指すとともに、コストに見合った適正な運賃・料金の収受、標準引越運送約款の遵守、関係法令などコンプライアンスの周知徹底に努める。

また、任期満了に伴う役員改選を行い、部会長に小倉政人氏(七福運送)を新任。副部会長に小田切秀夫氏(トーション)と君島秀幸氏(サンウェイ)を新任し、中村一男氏を再任した。

荷役作業の労災防止の徹底を 健康確保対策を推進

7年度
通常総会



陸災防 東京都支部会

陸上貨物運送事業労働災害防止協会東京都支部会(会長・水野功東京都トラック協会会長)は6

月17日、東京都総合会館で令和7年度(第61回)通常総会(代議員会)を開催し、6年度事業報告・収支決算と7年度事業計画・収支予算などを審議・承認したほか、役員・代議員の異動について承認した。

冒頭、水野会長があいさつし、「東京の陸運業における労働災害による死者数が4人で前年比2人増、休業4日以上の死傷者数が1068人で同30人(2.7%)減となった。今年度の事業計画ではこれらの状況を踏まえ、次の事項を重点に労災防止活動を展開する。」

①陸災防が策定した「陸上貨物運送事業労働災害防止計画」(5、9年度)を基本に、安全衛生管理体制の確立、安全衛生水準の向上と安全衛生活動の効果的な推進に取り組む

②改正労働安全衛生関係法令および「荷役作業安全ガイドライン」の周知に努め、荷役運搬作業における墜落・転落、飛来・落下および荷役運搬などの推進および「腰痛予防対策指針」の周知を図る

③「交通安全労働災害防止のためのガイドライン」の一層の周知に努め、交通労働災害防止対策を推進する

④健康確保対策として、「過重労働による健康障害防止のための総合対策」に基づく時間外・休日労働の削減、改正改善基準告示の周知、適切な健康管理に関する措置

総会には、来賓として東京労働局労働基準部の三浦玲安全課長と、東京運輸支局の織田陽一支局長が出席し、祝辞を述べた。

Gマーク事業所 東運支局長表彰

東京都トラック協会は、令和7年度は、令和7年度の安全性優良事業所(Gマーク事業所)として、表彰した。東運支局長表彰について、表彰基準をすべて満たす事業所の申請受付を行い、東運支局に推薦します(対象事業者には案内を送付)。

申請書類の提出期限は、7月31日まで。表彰基準は次の通り。

①10年以上連続してGマーク事業所に認定

②表彰日の直前3年間で、荷主からの評価もしくは安定的な経営を確保した事業所、または社内

に東運支局管内で、事故報告規則に規定する第一当事者、または第一当事者と推定される事故を起こしていない事業所

③表彰日の直前1年間に東運支局管内で、監査に基づく行政処分を受けていない事業所

④交通事故防止に関する定期的な運転者教育が行われている事業所

⑤デジタル式運行記録計、またはドライブレコーダーのいずれかを事業所の配置車両の90%以上に装着し、その効果を運転者教育などに反映している事業所

⑥Gマーク認定により、荷主からの評価もしくは安定的な経営を確保した事業所、または社内

「運転記録証明書」を取り寄せ、事故および違反実態を把握し、個別指導に活用している事業所

詳細は、東ト協ホームページを参照(申請書類38)

「運転記録証明書」を取り寄せ、事故および違反実態を把握し、個別指導に活用している事業所

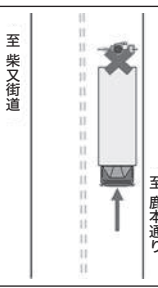
詳細は、東ト協ホームページを参照(申請書類38)

※事故速報は東ト協ホームページでPDFデータも掲載しています

トラック事故速報

死亡事故

◎運行中は前方だけでなく、左右、後方を含めた周囲の交通状況にも注意を払うこと。トラックは死角が多いので、対向車および周囲の交通状況に特段の注意を払い、安全確認を徹底すること。

日時	6月13日(金) 8時53分頃発生(曇天)
場所	江戸川区内(区道)
当事者	①事業用大型貨物車(男性50代) × ②自転車(女性60代死亡) 乗客は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	事業用大型貨物車が区道を柴又街道方向から鹿本通り方向に進行中、後退した際、事業用大型貨物車の後方にいた自転車と衝突したものの。

違反別 営業用トラック関与の交通事故

令和7年5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
大型	44	15	14	2	0	5	0	0	0	24	104
関与事故件数	44	12	15	2	0	3	0	0	0	58	134
(前年比)	±0	-5	+1	±0	±0	-4	±0	±0	±0	+6	-2
中型	29	19	14	4	0	10	3	0	0	13	92
関与事故件数	27	19	15	4	0	10	3	0	0	34	112
(前年比)	-2	+2	+3	-1	±0	+6	+3	-1	-1	-3	+6
準中型	47	44	22	5	3	6	3	0	0	37	167
関与事故件数	50	39	27	5	3	6	3	0	0	92	225
(前年比)	-9	+6	-3	±0	±0	-2	±0	±0	±0	+4	-4
普通軽	142	70	77	12	14	26	8	3	1	60	413
関与事故件数	158	67	90	12	14	25	8	2	1	176	553
(前年比)	-34	+3	-12	-6	+5	+9	-4	-1	+1	-53	-92
合計	262	148	127	23	17	47	14	3	1	134	776
関与事故件数	279	137	147	23	17	44	14	2	1	360	1,024
(前年比)	-45	+6	-11	-7	+5	+9	-1	-2	±0	-46	-92
死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大型貨物車(1当)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
中型貨物車(1当)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
準中型貨物車(1当)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
普通・軽貨物車(1当)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1

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

令和7年5月 92件減少し、死者6人で前年と同数となった。

事故類型別では、右左折時の車両相互事故が137件で前年同期比7件増加し、死者数は0人だった。

違反別では、安全不確認による関与事故件数が279件で、前年同期比45件減少となっている。

関交協 オリジナル 冊子

運転寿命を延ばすための 視野障害対策

関交協では運送事業者の皆様とともに、交通事故削減を課題とし、様々な事故防止支援を行っております。

この度、視野障害が原因となる交通事故を防ぐため、事業者が取り組むべき内容をまとめたDVD付冊子を制作しました。

国土交通省事業用自動車総合安全プラン2025の施策でも挙げられた取り組むべき課題「健康に起因する事故の増加への対応」に則した指導・教育にご活用ください。



関東交通共済協同組合



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

ドライバー教育のEラーニング活用で説明会



東ト協 品川・大田支部
第2期PB協

に配信される教育
実施記録

してほしい。ドライバーへの指導教育は、巡回指導項目だから実施するのではなく、事業者として輸送の安全を確保するため、確実に実施してほしい」と述べた。

東京都トラック協会大田支部(谷口眞二支部長)と品川支部(石川康司支部長)は6月18日、大田区産業プラザ(PiO)で、「Eラーニング(E-L)によるドライバー教育『説明会』を開催した。

開催に当たり、谷口大田支部長があいさつし、「運転者指導・教育は対面式での実施が望ましいが、労働時間削減のためE-Lによる指導・教育を活用していかねばならない。今年度より本部でE-Lへの助成が始まったことから、活用

説明会では、業務部交通・環境Gの磯川達也副参事が、E-L化と国土交通省の定める初任運転者指導と運転者向け指導・監督指針12項目について説明した。

初任運転者特別教育については、これまで本部・多摩支部で開催してきた座学形式の研修で法定要件15時間のうち、6時間を実施するもので、残り9時間の座学教育と実車を用いた指導(20時間以上)の添乗指導を含むの実施が必要となる。

今年度から実施する本部のE-L形式の初任運転者特別教育は、15時間の座学教育を専任講師がオンラインで実施。受講後

理者は、各ドライバーの進捗状況を確認できるように、各ドライバーの習を実施している支部があることから、支部ごとに従来通りの実施とするか、新たにE-L形式の運転者教育を推進するか、実施方法など、支部の実入に当たり、サービスを提供すること、事業者へヒアリングを実施して、1社を推奨とした。

運輸安全委員会では、運転者教育の実施方法の一つとしてE-L形式の導入に当たり、サービスを提供すること、事業者へヒアリングを実施して、1社を推奨とした。

なお、E-L形式の運転者教育の内容について説明が行われ、参加者から

安全運転研修会

東ト協
高速安協

交差点・早朝夜間に注意 事故防止の対策徹底を

東ト協は6月5日、東ト総合会館で、東京高速道路交通安全協議会との共催により、令和7年度「安全運転研修会」を開催した。

同日は午前・午後2回開催し、合わせて57人が参加した。

同日午後の研修会では、警視庁高速道路交通安全協議会との共催により、令和7年度「安全運転研修会」を開催した。



管轄する高速道路における6年間の交通事故死者数は前年比でも増加。事故事例から原因と対策について解説した。ドライブレコーダーなどの映像を参考に、高速道路で発生するケースを紹介し、事故や故障車による滞留に注意するよう呼びかけた。

引き続き、東ト協適正

の質疑に回答した。

閉会に当たり、大津敏一・品川支部長が、「大田・品川支部では、パイロットブロックの活動として、健康診断の実施や研修会などの合同で開催をしていくため、事業経営に活用してほしい」と述べた。

化事業部の川口悟部長が「交通事故の防止と安全運転のポイント」と題して講演。

トラックの特徴的な事故となる交差点での交通事故や、早朝時間帯・夕暮れ時から夜間の事故の防止策について説明したほか、危険運転の防止や運転中の注意点として、

ながらスマホや死角をつくらないよう呼びかけた。

なお、研修会受講者は、安全性優良事業所(Gマーク)の窓口および郵送で受け付ける。

申請事業者をサポート



東ト協は6月19・20日の2日間、東ト総合会館で令和7年度「Gマーク事前相談会」を開催した。

相談会では、申請予定者が自認書や準証資料など提出資料を持参し、適正化指導員が個別に相談に対応し、アドバイスをを行った。

なお、今年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」の申請は、7月1日～14日まで(必着土・日曜を除く)、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(東京都トラック協会)の窓口および郵送で受け付ける。

皆様に情報を提供していきたい」と述べた。

7年度事業計画では、法改正により遵守すべきルールが増えるなど、社会情勢や取り巻く環境が急速に変化し、この変化に柔軟かつ的確に対応するため、各社が課題に真剣に取り組むとともに、業界全体の課題には一致団結して対応していく。

また、全日本トラック協会青年部会が重点取り組み事項に掲げる、「適正運賃の収受」「DXの推進」「災害支援ネットワークの構築」を積極的に進めていく方針だ。

なお、同日は東ト協の山崎正専務理事が来賓として出席し、祝辞を述べた。

7年度総会

出島会長を選任

関東トラック協会青年部会は6月13日、東ト総合会館で、令和7年度(第33期)総会を開催し、6年度事業報告・収支決算と7年度事業計画・収支予算を審議・承認した。

出島会長はあいさつで、「就任から、皆様の協力により学びと交流につながる1年間で、1人ひとりが業界について考えていくことが重要だ。新たな法改正により、コンプライアンスがしつかりしている企業が今後残っていくことから、関東協青年部会として、



青年部会

関ト協

法改正対応に情報提供

法改正対応に情報提供

向 ファイル ◇5月分◇

●運行管理者試験センター、令和7年度第1回運行管理者試験(CBT試験、貨物)の実施日程は8月23・31日まで。受験申請を6月9日～7月9日まで受け付ける(7日)。

●国土交通省・経済産業省・農林水産省、2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会を開催する。現行(2021～2025年)の後継となる次期大綱の策定に向けて検討をはじめ。国交省・経産省・農水省の関係者に加え、業界団体や有識者、物流事業者、荷主企業などが参加し、厚生労働省、環境省、消費者庁、公正取引委員会などもオブザーバーとして出席する(8日)。

●東京都トラック協会女性部、女性活躍促進について、東京都産業労働局との意見交換会を行う。都は、条例制定を含めた女性活躍促進の基本的考え方や実行性の確保などについて、業界団体、教育機関などの意見交換会を行っている(15日)。

●参議院本会議、下請代金支払遅延等防止法(下請法)及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案を賛成多数で可決・成立する。施行は令和8年1月1日(16日)。

●東京都トラック協会と東京運輸支局、物流改正法等に関する説明会を開催する。4月1日から一部施行された物流改正法について、新たな規制の措置の具体的な内容などを関東運輸局および東運支局の担当者が説明する(19日)。

●東ト協、第46回ドライバー・コンテストの実科競技を開催する。学科競技の結果上位36人が出場し、プロドライバーとしての運転技術などを競う(25日)。

●首都高速道路、ETC専用入口の拡大に向けたリニューアル工事に伴い、5か所の入口を7月5日まで通行止めとする。今回の工事に続き、令和8年3月まで、順次工事に伴う料金所を通行止めとする(25日)。

●東ト協、令和7年度第1回理事会を開催する。6年度事業報告・収支決算(案)や公益目的支出計画実施報告書案などの総会提出議案を審議・承認する。水野功会長は理事会あいさつで、貨物自動車運送事業法の改正について、一部報道で適正原価の導入により標準的運賃が廃止されることへの見解を示し、標準的運賃は少なくとも3年はいけるとして、荷主との運賃交渉の実施を改めて呼びかける(29日)。





大物の名前が登場

江戸のメディア王となった葛屋重三郎は、安永元(1772)年、吉原大門の手前で書店「耕書堂」を開店。そのヒット商品が、吉原の歩き方などのガイド本である『吉原細見』。序文を著名人が記し、通りの両側に軒を並べる妓楼と、その遊

NHKの大河ドラマ『べらぼう』葛重栄華乃夢漸々』が後半に入り、江戸時代後半の江戸文化を創った、教科書でもおなじみのビッグネームが登場してきている。急に思い立ち、出版文化の先達の跡を訪ねてみた。

大河に惹かれて江戸文学かじり



1881(明治14)年に吉原遊郭の外側に位置していたが、吉徳稲荷や廊内の四隅にあった4つの稲荷社が合祀されて創建したもの。1934(昭和9)年には、遊郭に隣接する吉原弁財天も合祀された。ドラマの案内役・語り部として登場する九郎助稲荷の狐(神狐)も、吉原神社に祀られている。九郎助稲荷は、かつて大門から見て左側の奥隅に祀られていた。廊の鎮守神として信仰され、一番人気がある稲荷社であり、祭礼時には「小間もの商人植木屋など種々の店を出して賑やか」なものであった。

吉原稲荷の前の道を大門側に進むと、仲の町通りと直角に交差する道路が数軒ある。その道路が、かつて吉原遊郭を囲っていた鉄漿溝の跡だと、神社の人が教えてくれた。そして大門のすぐそばの交番の横にある、仲の町通りと直交する道もその跡という。

江戸文芸へにわか挑戦



恋川春町『金々先生栄花夢』は葛屋重三郎のライバルから出版されたが、三版は葛屋重三郎から出版。物語は絵の上に書かれている。山東京伝『江戸生艶気権焼』は葛屋重三郎出版(ちくま学芸文庫『江戸の戯作絵本①』より)。

狂歌が市井の人々に広まり、定着していったのは落語などで伺えるが、思い浮かぶのは「掛け取り漫才」や「狂歌大家」などで耳にした、「貧乏をしても下谷の長者町、上野に鐘(金)のうなる音を聞く」などのいくつかが頭に浮かぶくらいだ。黄表紙を例にすると、恋川春町の『金々先生栄花夢』は、題名から謡曲の『邯鄲』をベースにしていると思える程度。



団地が語る、住まいの物語

北区の赤羽台団地内にあるURまちとくら

URまちとくらしのミュージアム

しミュージアムは、集合住宅を通じて住まいの歴史とまちづくりの未来を体験できる、新しい形の博物館です。中でも注目目は、団地として初めて国の登録有形文化財に指定されたスタールハウス(塔状の住棟)を含む、4棟の

復元住戸群です。戦後の住宅不足を背景に誕生した団地は、時代とともに住まいの形を変えてきました。館内には、関東大震災後の住宅復興のために建てられた同潤会アパートなどの室内を復元したものをはじめ、各時代の住まいの変遷や暮らしの知恵などが、実際の生活空間を見て感じることが出来ます。

URまちとくらしのミュージアム

住所：北区赤羽台1-4-50 (JR赤羽駅西口より徒歩8分)
開館時間：10:00~17:00
休館日：水・日曜日、祝日、年末年始
入場料：無料(事前予約制)



ポケット



最後にお清めの塩をもらい、早々に体に振り払った。それでもまだ足りないと感じたので、コンビニでも塩を買って、追加のお清めをしました。ふと、自分も死んでしまったら、見える人には見えてしまふのかなどと、妄想してしまいました。

『見える人には見える展』は、渋谷駅から少し離れた、古い屋敷で開かれました。子どものころ、心靈写真を見て、「これ、顔が写っていない?」などと、友達と怖がった記憶はないですか。今回の展示は、霊能者が監修。街中の風景写真が飾られた横の亚克力板には、ラフなスケッチで、ワンピース姿の若い女の人が写っています、などがあります。少なくとも私には、何となく形がとらえられ、「どうせ加工画像だろう?」と聞き直されても、どこに女

例えば、廃墟でかくれんぼをしている子どもが、こちらを向いているという写真も怖いですが、夜7時を過ぎて辺りが暗くなったころ、樹海をテーマにした庭で、男性がカメラの目の前で怒っているという写真を見た時、偶然足元に落ちていた梅の実を踏み潰してしまい、声が出そうになりました。

昔アパートを借りた時、キッチンに一角に何か気配を感じ、お供えのカップ酒を置いていたことがあり、今回はもしや視えてしまふかなと思っていました。ただ、幸か不幸か見えず。ただ、1人くらいは視たく、自分と近い50代のスーツを着たサラリーマンという霊なら恨まれないかと思ひ、写真を凝視しました。でも視えず。残念でありつつ、どこかほっとしました。

あなたは見える人? 心ざわつく風景写真

の人がいるの? と心がざわつくの? としてのおばあさんや、パーカーを着たおじさん、夜のお姉さんなど、とにかくたくさんの霊が写っているとのこと。こんなに視えてしまふ霊能者の方は、さぞ大変でしょう。

三丁目

トラック運送事業の適正化に、最近、注目すべき出来事が続いた。それは単なる偶然的な符号なのか、6月4日、不適正事業者の排除を狙い、事業許可の更新制を導入する事業法改正と関連新法が成立した。あわせて新法制では、法的拘束力を持つ適正収受対策として、新たに適正原価を告示し、これを下回る運賃・料金を制限する◆新法制成立の翌5日、日本郵便の不適切な点検問題を監査していた国土交通省は、同社に対して運送事業許可を取り消す処分方針を通知した。関東運輸局管内だけでも、累積違反点数が許可取り消し処分を下す基準を超えるという◆業界大手の一角を占める事業者の許可取り消しは異例の事態。公共的な輸送機関の役割を担っているだけに影響が懸念される。国交大臣もそれを考慮し、協力運送事業者の確保を支援する考えを示しているほどだ◆処分後の影響も気になるが、関心を引くのは新法制成立のタイミングを見計らったような国交省の対応。そこに何らかの意図を想像するのは考えすぎか。許可更新制を視野に、適正化推進への強い姿勢を感じさせる。