

東京都への特別要望書 都議会各党に対し提出

8年度

東京都トラック協会(水野功会長)は9月2日、東京都議会の自由民主党・公明党・都民ファーストの会に対して、それぞれ令和8年度「東京都への特別要望」を提出した。物流の2024年問題に対応し、トラック運送業界の課題解決と業界の地位向上のため、協会活動の原資となる東京都運輸事

業振興助成交付金が必要不可欠な財源とした上で、暫定税率の存廃にかかわらず、8年度以降の交付金額が7年度以上になることを求めたほか、円滑な物流の確保、都心部での車庫維持への助成、ゼロエミッション・ビークル(ZEV)トラックの普及促進を訴えた。(要項事項は3面掲載)

東京の物流機能維持に 交付金額の増額が必要

都議会各党による8年度新たな要望項目として、度都予算などに関する要 都市更新中の交通渋滞・荷さばき待ち渋滞などの解消への対応に加え、東京の物流機能を維持するためのトラック運送事業の経営基盤確立対策、物流の2024年問題の課題解決に向けたトラックドライバー人材確保への対応をはじめとする全9項目。特に、「ト

新たな要望項目として、都市更新中の交通渋滞・荷さばき待ち渋滞などの解消への対応に加え、東京の物流機能を維持するためのトラック運送事業の経営基盤確立対策、物流の2024年問題の課題解決に向けたトラックドライバー人材確保への対応をはじめとする全9項目。特に、「ト

トラック運送事業の経営基盤確立対策」「都市更新中の交通渋滞・荷さばき待ち渋滞などの解消への対応」の支援「環境に関する取り組みへの支援(ZEVトラックの普及促進)」を重点要望と位置付けた。水野会長は、要望に当

たり、「会長に就任して2年目となるが、ドライバーファーストの考えをもとに、トラックドライ

さらに、「東京都や都内区市町村からは、日常の経済活動だけでなく、災害時の輸送機能確保な

保が困難になる」と説明。また、「トラックは、ひとたび事故が発生すると甚大な被害が予想されることから、安全運転意識の向上が不可欠とした。東ト協は、9月21日から30日まで、「秋の全国交通安全運動」が実施されることから、期間内の24日を街頭指導活動「統一実施日」と設定している。社会的に交通安全に注目が集まることから、本部・支部が協力のもと、業界を挙げて、より一層安全意識を高め、歩行者、自転車やバイクなどの二輪車および他の交通にも十分注意するとともに、交通安全事故未然防止のため、安全確認の徹底など、ドライバーへの指導を求めている。

また、トラックは、ひとたび事故が発生すると甚大な被害が予想されることから、安全運転意識の向上が不可欠とした。東ト協は、9月21日から30日まで、「秋の全国交通安全運動」が実施されることから、期間内の24日を街頭指導活動「統一実施日」と設定している。社会的に交通安全に注目が集まることから、本部・支部が協力のもと、業界を挙げて、より一層安全意識を高め、歩行者、自転車やバイクなどの二輪車および他の交通にも十分注意するとともに、交通安全事故未然防止のため、安全確認の徹底など、ドライバーへの指導を求めている。

また、車庫の問題については、災害時の迅速な救援物資輸送のために都内にトラックを確保することが必要であり、そのために、夜間の都営公園の駐車場活用など、対策の必要性が提案された。このほか、人材不足に対する業界の取り組みや、交付金制度について質疑を行った。

また、車庫の問題については、災害時の迅速な救援物資輸送のために都内にトラックを確保することが必要であり、そのために、夜間の都営公園の駐車場活用など、対策の必要性が提案された。このほか、人材不足に対する業界の取り組みや、交付金制度について質疑を行った。



都議会自由民主党



都議会公明党



都民ファーストの会

東ト協は8月25日付で、全会員事業者に対し、運輸安全委員会の森本勝也委員長名で、「交通事故未然防止のための安全運転意識の向上について」の徹底を求めめる要請文書を発出した。

警視庁管内における令和7年の事業用自動車による交通事故の発生状況(8月31日現在)は、死亡事故発生総件数では12件で、前年同期比で7件減少しているものの、会員関与の1当事故は2件で、同一件増加している状況にある。

死亡事故発生総件数では12件で、前年同期比で7件減少しているものの、会員関与の1当事故は2件で、同一件増加している状況にある。

死亡事故発生総件数では12件で、前年同期比で7件減少しているものの、会員関与の1当事故は2件で、同一件増加している状況にある。

死亡事故発生総件数では12件で、前年同期比で7件減少しているものの、会員関与の1当事故は2件で、同一件増加している状況にある。

円滑な物流・車庫維持・ZEV普及

ドライバー指導の徹底を

交通事故未然防止へ

東ト協 安全意識向上求める

新学期が始まるとともに、気候が良くなる時季を迎え、人の動きが活発になり交通量が増加することで、事故が誘発されるおそれがある。

また、トラックは、ひとたび事故が発生すると甚大な被害が予想されることから、安全運転意識の向上が不可欠とした。東ト協は、9月21日から30日まで、「秋の全国交通安全運動」が実施されることから、期間内の24日を街頭指導活動「統一実施日」と設定している。社会的に交通安全に注目が集まることから、本部・支部が協力のもと、業界を挙げて、より一層安全意識を高め、歩行者、自転車やバイクなどの二輪車および他の交通にも十分注意するとともに、交通安全事故未然防止のため、安全確認の徹底など、ドライバーへの指導を求めている。

また、車庫の問題については、災害時の迅速な救援物資輸送のために都内にトラックを確保することが必要であり、そのために、夜間の都営公園の駐車場活用など、対策の必要性が提案された。このほか、人材不足に対する業界の取り組みや、交付金制度について質疑を行った。

また、車庫の問題については、災害時の迅速な救援物資輸送のために都内にトラックを確保することが必要であり、そのために、夜間の都営公園の駐車場活用など、対策の必要性が提案された。このほか、人材不足に対する業界の取り組みや、交付金制度について質疑を行った。

紙面あんない

- 東ト協、運輸安全委員会を開催 2
- 東ト協・8年度東京都への特別要望 3
- 特集「続2024年問題」(特別編) 4・5
- 東ト協専門部会長インタビュー 6
- 東ト協、都合同総合防災訓練に参加 6

東ト協 トラックフェスタ 2025 9月14日・代々木公園

秋の全国交通安全運動 9月24日「統一実施日」

東京都トラック協会連
輸安全委員会(森本勝也
委員長)は9月4日、東
ト総会館で、令和7年
度第1回委員会(Web
併用)を開催し、秋の全
交通安全運動(9月21日
〜30日)への取り組み、活
動内容などを確認した。
冒頭、森本委員長は秋
の全国交通安全運動を通
じて、事故防止の取り組
みや交通安全啓発活動へ
の協力を求めたほか、8
月25日に委員長名で发出
した文書「交通事故未然
防止のための安全運転意
識の向上について」(1面
参照)の内容を説明し、
「交通事故未然防止のた
め、改めて安全意識の向
上に向けたドライバーへ
の指導をお願いする」と
呼びかけた。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

東ト協 運輸安全委員会

視庁交通部管理
官の工藤忠雄氏
と、東京運輸支
局陸運技術専門
官の石井智大氏
が、交通安全運
動の進め方や実
施細目などの取
り組みについて
それぞれ説明し
た。



事故防止取り組み徹底を

さらに、冬用タイヤ交
換時の注意点、自動点呼
機器・DX導入促進助成
事業実施要領の一部改正
について審議した。国土
交通省が自動点呼機器の
範囲を業務前に拡大した
ことを踏まえ、運行管理
者の確保および適切な運
行管理の実施の観点から
導入を推奨し、実施要領
を改正して、機器活用の
促進について承認した。

第39回 チャリティー ゴルフ大会

東ト協チャリティー
ゴルフ大会
実行委員会
(大高一義
委員長)は
8月26日、東ト総会館
で、令和7年度第1回委
員会(Web併用)を開
催し、第39回東ト協チャ
リティーゴルフ大会の開
催日程や場所、開催要領
および競技方法などに
ついて協議した。

11月17日、狭山GOLF

大会は11月17日、埼玉

効率化・充実化へ一部変更



東ト協チャリティー
ゴルフ大会
実行委員会
(大高一義
委員長)は
8月26日、東ト総会館
で、令和7年度第1回委
員会(Web併用)を開
催し、第39回東ト協チャ
リティーゴルフ大会の開
催日程や場所、開催要領
および競技方法などに
ついて協議した。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

東ト協では、9月24日
を街頭指導活動の「統一
実施日」として、本部と
支部が歩調を合わせて一
体となり、交通安全運動
の推進に取り組む。また、
運動期間中、都内の屋外
大型ビジョンなどで、警
視庁交通部と連名で交通
安全啓発映像を放映す
る。

表彰などの一部を変更す
る。さらに、会費などの負
担軽減を考慮した運営に
するともに、大会の長
時間化・待ち時間の改善
スコア集計ミス削減す
る一環として、スコアカ
ードを個人用に変
更するなどの対策
を実施する。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

大会には、各支
部や関係団体の
代表、関係企業な
どが参加する予定
で、参加者からは
寄附金を募り、東
京都トラック交通
遺児等助成財団へ
寄附を行う。

東ト協 普通救命講習

東ト協は、会
館7階大会議室。
受講対象は、初めて普
通救命講習を受講する
者、または前回の普通救
命講習受講日から3年を
超える者。定員は各回24
人(1社2人まで/先着
順、定員になり次第、受
付終了)。

同講習は、交通事故や
労働災害、および大規模
災害などの発生時に必要
となる救命救急について、
会員事業者の管理職など
指導的な立場にある者へ
となっている。

最後に、関東交通共済
協同組合参与の布施谷賢
司氏が秋の交通安全運動
に対する取り組みを説明
した。

最後に、関東交通共済
協同組合参与の布施谷賢
司氏が秋の交通安全運動
に対する取り組みを説明
した。

最後に、関東交通共済
協同組合参与の布施谷賢
司氏が秋の交通安全運動
に対する取り組みを説明
した。

最後に、関東交通共済
協同組合参与の布施谷賢
司氏が秋の交通安全運動
に対する取り組みを説明
した。

東ト協事務局人事

(9月1日)
採用 適正化事業部適
正化事業G係員、黒澤友
哉

採用 適正化事業部適
正化事業G係員、黒澤友
哉

採用 適正化事業部適
正化事業G係員、黒澤友
哉

採用 適正化事業部適
正化事業G係員、黒澤友
哉

採用 適正化事業部適
正化事業G係員、黒澤友
哉

採用 適正化事業部適
正化事業G係員、黒澤友
哉

新会員

◆Geight株式
会社 江東区木場2の2
の10101号 03・
6458・7713 一
般貨物運送 普通車5台、
小型車3台、軽車両等
運送(2台)、利用運送

◆燕興業株式会社 江
戸川区鹿骨3の1の2 03・
6336・878
2 一 般貨物運送(普通
車5台)

◆燕興業株式会社 江
戸川区鹿骨3の1の2 03・
6336・878
2 一 般貨物運送(普通
車5台)

◆燕興業株式会社 江
戸川区鹿骨3の1の2 03・
6336・878
2 一 般貨物運送(普通
車5台)

◆燕興業株式会社 江
戸川区鹿骨3の1の2 03・
6336・878
2 一 般貨物運送(普通
車5台)

◆燕興業株式会社 江
戸川区鹿骨3の1の2 03・
6336・878
2 一 般貨物運送(普通
車5台)

協会日誌

18日 関東・甲信越重量
部会正副部会長会議
20日 九都県市合同防災
訓練▽トラックフェス
タTOKYO2025
実行プロジェクトワー
キンググループ会議▽
青年部正副部会長議
▽生コン専門部会役員
会

22日 紙・パルプ専門部
会役員会
26日 海上コンテナ専門
部会関東運輸局との意
見交換▽東ト協チャリ
ティーゴルフ大会実行
委員会▽青年部幹事会
29日 九都県市合同防災
訓練

30日 東京都・羽村市・
日の出町合同総合防災
訓練

16日 15時 関東・甲
信越重量部会迅速化
(トラック)ワーキン
ググループ(東ト総合
会館/Web併用)

17日 13時30分 海上
コンテナ専門部会役員
会(大井7号コンテナ
ターミナル)

18日 10時 引越専門
部会引越管理者講習
(全ト総会館)

24日 東ト協街頭指導
活動「統一実施日」

29日 13時30分 経営
教育委員会(東ト総合
会館/Web併用)

お悔やみ
申し上げます

元墨田支部長
高田氏が死去

高田氏が死去

東ト協元墨田支部長の
高田弘氏(高田運輸会長)

が、8月24日、心不全の
ため死去した。享年88歳
だった。通夜は8月28日、
告別式は翌29日、墨田区
横川のホール博善で執り
行われた。喪主は、長男
の紀氏。

同氏は理事(平成6年
〜14年)、常任理事・墨
田支部長(同14年〜24年)
を歴任。平成13年に国土
交通大臣表彰、同21年に
旭日双光章を受章。

日程ボード

8月16〜31日

9月16〜30日

天然ガストラックは物流の エネルギーセキュリティ向上と 大気環境改善を実現します。



石油系燃料に頼らない天然ガストラックは東日本大震災直後
でも、大半が運行を停止することがありませんでした。
天然ガスの産地は世界中にあり、エネルギーセキュリティ性が
高いことが特徴です。
さらに天然ガストラックはCO2やNOx、PMなどの排出量が
少ないため大気環境改善に貢献しています。



企画部 NGV 事業グループ 〒105-8527 東京都港区海岸1-5-20 Tel.03-5400-6774

http://eee.tokyo-gas.co.jp/product/ngv/



東京都への特別要望

東ト協
8年度

東京都トラック協会の「令和8年度東京都への特別要望」では、物流の2024年問題に対応し、東京の輸送能力不足を顕在化させないため、全9項目を要望項目とし、トラック運送事業の経営基盤確立対策をはじめ、4項目を重点要望とした(1面に関連)。

1 トラック運送事業の経営基盤確立対策 重点要望

当協会は、東京の物流を担うトラック運送事業者の業務改善と事業継続を支援すべく、交通安全対策、環境対策、緊急輸送対策など、公共性を踏まえた取組みを多角的に展開しております。特に、トラック運送業界のさまざまな課題解決を推進するために、まずは、トラックドライバーについて、ITを活用した業務研修・交通安全研修の充実、健康管理の徹底を目指した定期健康診断受診費用助成の拡充、運転免許取得費用助成の対象拡大など、トラックドライバー人材の確保・育成や健康起因事故防止の強化などに取組み、ドライバーファーストの視点に立って「物流の2024年問題」への対応に総力を挙げております。その原資となるのは、いうまでもなく東京都運輸事業振興助成交付金であり、当協会事業費の大半を占める必要不可欠な財源となっております。

令和7年度の交付額は約8億8千5百万円で、昨年度に比べ約3千9百万円(4.2%)の減額となりました。交付額の算定は、輸送量にかかわらず、軽油の使用量がその根拠のベースとされていますが、今後も、東京都や国のさまざまな環境対策が進捗するとともに、都内給油施設がこの数年大幅に減少し、都内の軽油使用量が年々減少していることから、交付額も長期的には減少していくことが容易に想定されます。この減少幅は年々大きなものとなっており、全国の都道府県トラック協会における東京の交付額の順位は、4位へ低下することとなりました。

昨今、軽油引取税の暫定税率の廃止が一部論じられておりますが、この議論の行方によっては、交付金の財源確保が困難となることを理由として、交付額、さらには制度の存続に深刻な影響を与える可能性があります。

交付額の減少または制度廃止は、当協会が行っている事業を著しく停滞させ、健全なトラック運送事業の発展に与える影響は甚大であり、その結果、東京の物流機能の確保が困難となることは明らかであります。つきましては、暫定税率の存廃にかかわらず、来年度以降の交付額が本年度以上となるようお取り計らいいただきたい。

2 トラックドライバー人材確保への対応

都内のトラック運送事業者は、年々減少している上に、若年層の運転免許保有者の減少や他産業に比べて賃金水準が低いなどにより、トラックドライバーの確保が著しく困難な状況となっております。そうした状況を改善するため、引き続き、以下の取組みを強力に推進していただきたい。

①IT機器導入への支援

国は、すでに中小企業におけるICTシステム機器導入について支援を行っているところでありますが、業務の効率化をさらに進めるため、物流DXの推進に資する点呼支援機器(AIロボットなど)やIT点呼システムなどIT機器導入について、東京都においても産業政策の一環として、都独自の支援策を創設していただきたい。

②休憩などのための駐停車スペースなどの整備

効率的な時間管理を進めるには、トラックドライバーの休憩・食事を取る場所などおよびトイレの確保が重要です。引き続き、駐停車スペースを含む休憩などの場所確保を進めるとともに、新たに都内給油施設などを活用したトイレの確保を促進していただきたい。

③多様な人材が就労できるような労働力対策

現在の就労環境の中では、我々トラック運送事業者だけで深刻なトラックドライバーの担い手不足を改善することは困難であります。今までの男性中心の人材確保策では限界を迎えており、多様な人材の確保が急務であるため、当協会においては、昨年度から東京労働局およびハローワークと連携して、新たな人材確保策に積極的に取り組んでいるところであります。東京都においても、人材確保に向け、就労機会の場の提供などさらなる支援をしていただきたい。

特に、トラック運送業界では、以前から女性の人材活用に取組んできており、その一環として東京都にも支援していただきながら、トラックドライバーの運転免許取得を助成してきました。今後さらに、女性が働きやすい職場環境整備(子育て支援、休憩・睡眠施設、トイレ、更衣室、食事場所および荷役作業設備等)などを進め、トラックドライバーが女性の職業選択の対象に位置づけられるよう支援していただきたい。

3 都市更新中の交通渋滞・荷さばき待ち渋滞などの解消への対応 重点要望

現在、都内では、再開発事業やインフラ再生事業が多数展開されており、都市の更新が加速化しております。これらの更新事業では、事業完了後の物流機能を見直し、充実強化しているものが多く、我々トラック運送業界もこれら事業に大いに期待を寄せているところであります。

しかし、高速八重洲線長期通行止め(2025年度～2035年度)などの高速道路更新事業では、区間や車線の制限に伴う交通渋滞が、また、新宿駅直近地区土地区画整理事業(2021年度～2046年度)では、荷さばき場所の制約によ

る車両の順番待ちが新宿駅西口駅前が発生するなど、都市更新事業の施行途中において、円滑な物流の妨げとなる事象が少なからず生じています。これらの事業は長年を要することが一般的であることから、物流に与える影響は長期間にわたりますが、その間、物流を止めることはできません。

つきましては、事業完了後だけではなく、事業施行中における円滑な物流を確保するための万全な対応に向け、関係事業者と連携して、交通渋滞や荷さばき待ちの渋滞などが生じない交通需要マネジメントを率先して進めていただきたい。

4 車庫の確保・維持への支援 重点要望

近年、都内自治体では防災対策が強く叫ばれており、我々トラック運送事業者には、都および区市町村の要請に基づく災害時の緊急物資輸送への協力が強く求められておりますが、特に大規模災害においては、その機動性、迅速性が必須であります。さらに、他県ナンバートラックの使用は難しいことから、都内ナンバーのトラックを確保する必要があります。トラック運送事業者が、都内での事業活動を円滑に行い、東京の物流機能を維持するとともに、災害時に求められる協力を実施するためには、まず、都内にトラックを常駐させることが前提となります。

しかしながら、再開発などによる周辺環境の変化や地価の著しい上昇に伴い、都心部を中心として、トラック常駐に必要な車庫用地の確保が難しくなるとともに、車庫に係る費用の負担増が経営を圧迫しております。これに、トラックが利用可能な車両給油施設の減少も加わり、都内にトラックの車庫を維持することが著しく困難となっております。このため、大規模災害の発災時対応に必要な輸送力を確保することが困難となってきており、都民生活や東京の経済活動に当たる影響は甚大となる可能性があります。

ついては、都心部を中心として災害時に活用できるトラックを確保するため、車両給油施設の確保と併せ、車庫経費の助成など車庫の維持に向けた支援を新たに実施していただきたい。

5 高速道路の料金対策

①利用促進に向けた営業車用料金体系の創設

政府が発表した「物流革新に向けた政策パッケージ」では、具体的な施策の一つとして「労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現」が位置づけられており、また、国の「物流の適正化・生産性向上に向けたガイドライン」でも、「高速道路の積極的な利用」がトラック運送事業者の取り組むべき事項とされています。

そこで、緑ナンバートラックの高速道路料金については、物流が都民生活や経済を支える重要な社会インフラであることを考慮し、首都高速道路を中心として、昼間の活用を視野に入れた料金水準の抜本的な見直しを行い、現行料金の割引となる新たな制度を創設し、高速道路の利用促進を図っていただきたい。

②料金割引制度の拡充

緑ナンバートラックに対する新たな割引制度ができるまでの間、令和8年3月末とされている拡充措置の期限を延長するとともに、現行の料金割引制度の充実を図っていただきたい。

特に、ETCコーポレートカード利用事業者の大口・多頻度割引については、実質割引率の最大が5割に達していない現状を考慮して、車両単位割引を一定額以上利用した場合に実質割引率が最大5割になるよう見直ししていただきたい。

また、大口・多頻度割引における契約単位割引の適用に当たっては、月間利用額の条件を満たさずに割引が適用されない場合があることから、できるだけ多くのトラック運送事業者が割引の効果を受用できるよう、契約単位割引の適用条件を段階的に緩和していただきたい。

さらに、首都高速道路の割引制度については、NEXCO3社と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい高速道路ネットワークを実現していただきたい。

③ターミナルチャージの整理

現在、首都高速道路からNEXCOの道路に続けて通行する場合など、道路会社をまたぐ連続利用の際に、道路会社ごとにターミナルチャージとして150円が付加されております。首都圏高速道路利用のシームレス化の観点から、複数回発生するターミナルチャージの発生回数を1回に削減していただきたい。

6 燃料価格高騰への支援

令和2年に国が定めた標準的な運賃の下に、トラック運送業界の経営改善対策が進められ、特に、国土交通省のトラック・物流Gメンの活動および公正取引委員会のさまざまな通知などにより、荷主などの間で、運賃交渉がようやく進められつつあります。しかし、すぐにはその効果が表れておりません。一方、依然として諸物価の上昇が続いているとともに、円安に伴うエネルギーコストの上昇の勢いは衰えを見せておりません。とりわけ、我々トラック運送事業者にとって、燃料価格の上昇に鈍化が見えているとはいえ、依然として高い燃料価格が経営に大きな影響を与えております。

このため、トラック運送事業の継続のため、国などの状況を加味しつつ、引き続き、何らかの燃料支援対策を実施していただきたい。

7 環境に関する取組みへの支援

①ゼロエミッション・ビークル(ZEV)トラックの普及促進 重点要望

現在、東京都では、燃料電池(FCV)トラックや電気(EV)

トラックなどのZEVトラックの導入に当たり、車両調達経費ならびに充電設備の設置および燃料費について、トラック運送事業者向けの助成制度を設け、普及促進を図っていただいているところであります。

当協会は、特に、FCVトラックなどの普及に注目しているところであり、昨年度、東京都が実施しているFCVトラックの導入支援事業を通じて、初めて支援していただきました。しかしながら、車両導入経費や燃料費の実質負担がディーゼルトラックと比べて著しく割高であることに加え、水素ステーションなどの所在地や利用時間の制約などにより、中小トラック運送事業者においては、FCVトラックの導入が進まない状況にあります。

ついては、補助対象となる経費の範囲や補助単価・上限額をさらに見直していただき、中小トラック運送事業者がFCVトラックなどを導入しやすくなるようお取り計らい願いたい。

また、都内に偏りなく公共用の水素ステーション、電気の充電設備を増設することは、ZEVトラック導入に不可欠であり、併せて、利用時間の拡大も推進していただきたい。

②東京都貨物輸送評価制度の拡充

東京都は、CO₂排出削減を支援する仕組みとして、エコドライブなどの日常的な努力を実走行燃費で評価する貨物輸送評価制度を平成24年度から実施しております。全国的には、画期的に都が進めている環境対策として高い評価を得ております。

東京都貨物輸送評価制度は、当協会の事業でもあるグリーン・エコプロジェクトなどの環境に配慮した取組みを強く後押しするものであり、来年度以降も引き続き実施していただきたい。

また、東京都貨物輸送評価制度の評価取得促進に向け、評価取得事業者に対する助成や荷主事業者などへの啓発を行うとともに、評価取得のメリットを強化するため、環境に対するインセンティブだけでなく、貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)やISO規格などの各種制度との連携など、さらなるインセンティブの範囲を拡充していただきたい。

8 道路整備の促進

トラック運送事業者にとって、渋滞による運送時間の長時間化は大きな課題であります。特に、高速道路における長時間の渋滞は、トラック運送事業者にとっては、経営上にも運営上にも死活問題につながります。

そこで、

①首都圏三環状道路の整備促進

都内の高速道路の円滑な利用や都心環状線の渋滞解消を図るためには、外環道をはじめ首都圏三環状道路の全線開通は、必要不可欠な対策の一つであり、早期開通に向け整備を促進するよう、適切に対応していただきたい。

②安全安心な道路整備計画の推進

安全対策や道路の有効活用を図るためには、トラック輸送などの物流に対応した道路整備計画を推進していくことが重要であります。輸送効率化に対応したトラックの大型化には、道路インフラの高規格化などによる整備・拡幅が必要となることから、計画段階において想定した道路整備を進めていただきたい。

また、震災など災害対策としても道路整備は有効であることから、災害時に清掃車、宅配トラックなどがスムーズに作業を行えるよう、住宅地などの狭路を計画的に拡幅するとともに、都心部を中心に荷さばきスペースの併設を進めていただきたい。

9 駐車規制の緩和

①無償提供される貨物車駐車スペースの拡充

東京都では、「東京物流ビズ」の中で、物流効率化のプロジェクトを展開し、この取組みの一環として、主に都内外縁部に荷さばきを目的とした、貨物車駐車スペースの無償提供を昨年7月から開始しました。

一方、都心部においては、路上駐車車両により集配業務が阻害され、荷さばきスペースなどの駐車場所が依然として不足している状況にあります。そこで、都心部を中心に無償提供の貨物車駐車スペースを拡充していただきたい。

②駐車規制の見直し

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについては、平成30年2月の警察庁の通達後、当協会からの要望などにより見直しが行われましたが、特に、都心部における見直しが十分とは言えない状況にあります。一昨年度以降、警察庁は、駐車規制の見直しに向けた継続的な取組みの推進について、通達を発出しています。

つきましては、この通達を踏まえ、円滑に集配業務を行えるように、真に必要な場所における駐車規制の見直しを、引き続き強力に推進していただきたい。その際には、駐車許可申請などの関係手続について、トラック運送事業者による円滑な対応が可能となるよう運用していただきたい。

なお、都心部では、自転車や電動キックボードの車道走行に係る対応に伴い、パーキングメーターが撤去され、集配業務に支障が生じかねない事例が散見しております。ついては、引き続き、パーキングメーターの設置箇所の維持拡充について特段のご配慮をしていただきたい。

続・『2024年問題』 迫る物流危機

特別編

専門部会長にインタビュー

物流の2024年問題への対応は終了したわけではなく、2030年に向けた取り組みが現在も続いている状況だ。このように、改正物流法や改正下請法などの法改正により、業界全体は大きく変わるうとしてい

そこで、東京都トラック協会の各専門部会長(委員長)にインタビューし、各部会における最新の取り組みや今後の対応、新たな課題などについて話を聞いた。



鉄鋼専門部会

部会長 三村 文雄

鋼材輸送効率化へ鉄連と連携

鋼材輸送においては、鋼材の高騰など、業界で価格の高騰など、業界で苦勞している点では変わりはない。部会ではドライバーの年齢などを継続して調査しているが、平均年齢が年々1歳ずつ上がっている状況で、鋼材積載後にはシート掛けなど危険を伴う荷役作業が必要であることから、このまま高齢化が進む状況が懸念されている。若い人材を採用するには、大型けん引免許の取得支援や、附帯作業の軽減などの検討が必要となる。

また、鉄連では状況の打破へ向け、「持続可能なサプライチェーン構築・効率化のための鋼材物流ガイドライン」を策定し、業界全体で連携を図っている。



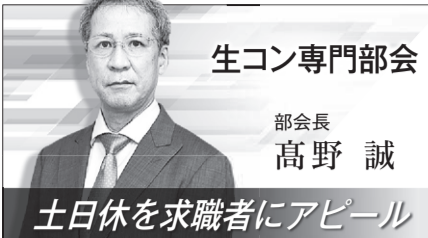
ダンプ専門部会

部会長 平池 彰規

緑ナンバーの役割を果たす

建設業界からの仕事となるが、大手ゼネコンから地場の事業者まであり、2024年問題への対応には格差がある。大手ゼネコンでは、労働時間規制に完全に対応している一方で、中堅ゼネコンや地場事業者では、待機時間などを含んだ夜間の工事や、工期の遅れに付き合う形で長時間労働となる現場もある。国の取り組みとして、トラック・物流Gメンによる是正指導や通報窓口の設置を行っているが、それでも厳しい予算となることも多い。

また、ダンプ輸送業界特有の白ナンバーの問題がある。緑ナンバーの〇管に対して、〇建・〇販などが認められており、関東圏ではその比率が他の圏域と比較して高いことが特徴。現状においては、自治体からの発注では、緑ナンバーに対して優先的に仕事が発注されるが、実際に緑ナンバーだけではすべての仕事をこなすことはできない状況があり、共存関係にある。



生コン専門部会

部会長 高野 誠

土日休を求職者にアピール

当初、2024年問題に当たり、労働時間、ドライバー不足の問題を心配する部会員が多かったが、生コン輸送では、運搬の時間が限られていることもあり、労働時間について大きな影響はなかったといえる。メーカーや配送先のゼネコンなどの建設業界でも、働き方改革への対応を進めていることもあり、出荷から納品まで、待機時間を含めた労働時間をコンパクトにする傾向にあった。生コン輸送は、荷主に1日チャーターという形の運賃体系であり、出荷から納品まで、どれだけ効率よく運送できるかがメーカーの売り上げに直結する。都内では、建設需要の増加に伴い、生コン価格も上昇していることから、連動して徐々に運賃が上がっている傾向のため、今後も続くという見込みがある。

また、標準的運賃の設定は大型車の2割増しとなっているが、特殊性の種からの若い求職者にアピールしていきたい。



食糧専門部会

委員長 江田 淳一

荷主と一体となり問題解決へ

委員会のメンバーの共通認識として、ドライバー不足が深刻であり、各社とも採用に苦勞している。弊社では、年5日の年次有給休暇の確実な取得の義務付けなど、採用環境の改善に向けた取り組みにより、2024年4月以降もドライバーの採用が実現できている。

ただ、バルク車での25kgの粉袋輸送に従事するドライバーなどは、難荷役が前提であり、採用が厳しい状況にある。

小麦粉の製粉メーカー4社が大部分のシェアを占めているため、荷主が限定的で、各事業者は、標準的運賃の届出を有し物流を継続させるため、荷主も含めて業界全体が一体となって対応している。2024年問題は、我々にとっても大きな励みだ。

トラック輸送の本質は運ぶことであり、荷主の規模ではなく、「運賃と料金は別」という原理原則に基づいて交渉を進めていくべきだろう。



食糧専門部会

砂糖委員会

委員長 鳥ノ海 学

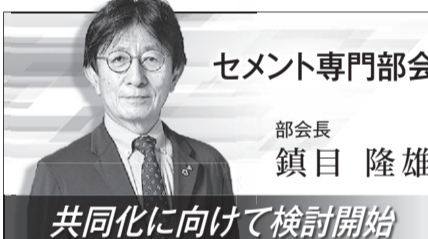
着荷主問題・商習慣見直しも

部会員の標準的運賃の届出は100%だが、運賃交渉よりも、荷役作業や荷待ちの軽減を優先して交渉している事業者がいる。このような交渉は、他の食糧専門部会委員会でも同様に行われ、農林水産省が物流改革を進めている中、着荷主での待ち時間や難荷役の問題について従来から改善を求めているが、大幅な改善はみられない。

このような状況にあることから、ドライバー職でも人気がなく、人手不足に拍車をかけている。運賃と荷役作業料を別料金として請求することとされているが、これまでの商習慣もあり、それだけで解決できるものではない。パレットの標準化も進んでおらず、納品先でパレット卸しをするため、手荷役で積み替えている状況だ。

近年、精糖メーカーの再編が進んでいるが、主に生産部門での話であり、物流の課題は現状のままであることから、より多くの話し合いの場を設けていきたい。

法改正により、業界を大きく変えようとしているが、車両性能と架装減トンの問題、運転免許制度など、これまでの法規制についても、将来的な輸送能力減少を前提に、改めての見直しが必要だと思ふ。



セメント専門部会

部会長 鎮目 隆雄

共同化に向けて検討開始

労働時間問題は、国の指導もあり、メーカーの意向で、多くの事業者が対応できているのではないだろうか。運賃交渉についても、距離制トン単価の運賃体系を標準的運賃に引き直すことで、すべてを受受できているわけではないが、運賃の改定は多くの事業者が実現できている。

セメント輸送では、メーカーを中心としたグループによる縦割りの物流体制が取られており、生産性を上げるために、共同化に向けた動きを本格化させていくつもりだ。

まずは、WGで検討を進め、メーカーや物流子会社、ゼネコンなどにも声をかけ、いずれは全日本トラック協会セメント部会を通して、国土交通省や経済産業省にも働きかけていきたい。

セメント輸送における課題は共通であり、オーダーが電話やFAXによる前日連絡が多く、品率化を図るため、対象範囲の拡大を要望したい。

また、重要物流道路では海上コンテナの制限値を引き上げているが、効率化を図るため、対象範囲の拡大を要望したい。



食料・酒類飲料専門部会

部会長 中西 弘毅

課題の解決に構造改革も

物価高の象徴となつている食料品関連の値上げが続いているが、原材料や光熱費の高騰に伴うもので、大幅に所得が増えない状況では消費が伸びず、値上げの度に運賃が上がるわけではなく、そのため、標準的運賃とまではいかないが、運賃は上昇している。

このような中で、メーカーも変わりつつあり、今後の物流について常に問題提起し、話をしていくことが大事だ。更新制をはじめ、法改正により業界の構造が変わり輸送力が減少した時に、モノを運ぶなくなるわけにはいかず、安全という同じ土俵で輸送をしていくために、事業者が努力していかねばならない。

また、食料輸送を酒類・飲料から加工食品、生鮮食品にまで広げると、労働時間の問題や、運賃の問題などすべてを解決していない現状であるため、全日本トラック協会食料品部会で検討していくこととしている。

ドライバー不足は、さらに深刻となるのが明白であり、事業者が待遇を改善するだけでなく、業界全体の構造や法規制を検討しなければならぬ。現在進められている外国人ドライバーの採用だけでなく、自動・遠隔点呼などITの活用は必須となる。



食糧専門部会
米穀委員会
委員長
阿部 行信

荷主が運送の声聞く時代に

2024年問題を取り返ると、これまで運送事業者の声を荷主に届く環境となつたのは、初めてではないだろうか。業界の地位が上がつたというよりも、荷主が「モノを運ぶことなく」とを恐れ始めたというのが実情だろう。

令和の米騒動では、備蓄米の配送量が急増し、通常の2倍運んでほしいという発注もあり、協力会社を探すのに苦労した。通常契約の運賃と、備車にかかる費用の差を明示し、今後の輸送コストについて、検討してもらいたい。荷主が「運んでほしい」「運んでもらわなければならない」という状況になると、食糧専門部会の他の業態でも同様になり、大手荷主になるほど輸送事業者の困り込みが激しくなる傾向にある。そのための料金も考慮され、理解が深まってきた。値上げ交渉だけでなく、運送事業者の声を傾けてもらえる時代になつていく。



タンクトラック専門部会
部会長
異 大輔

運賃交渉で段階的値上げへ

2024年問題について振り返ると、昨春から今年にかけて全体の輸送量がそれほど増えず、むしろ減少したことで、多くの課題がクリアできた。ドライバー不足は慢性的でこれからがピークを迎えるので、各社とも楽観視はしていないが、輸送量が大きく伸びない状況で労働時間を守ることで、懸念していた物流危機までには至らなかった。ドライバーの労働時間だけが注目されがちだが、運行管理者や整備管理者の人手不足、労務管理も深刻な問題だ。ドライバーの採用は、手荷役がなく注入作業が中心となるため、女性も活躍できるが、上位免許の取得が制約となつている。荷主との運賃交渉を実施し、標準的運賃を収受している事例は非常に少ないと思う。帰り荷のないタンク輸送では、標準的運賃の考え方に近く、輸送品による割増率も示されているが、運賃は高額になりやすい。それでも、交渉材料としての基準を示し、一度に大幅な値上げをすることは難しい。数年かけて段階的に上げていくのが現実的だ。今後、新しい法改正に伴い、適正原価が示されることとなるが、最低運賃が明確になることは、業界にとって悪いことではない。



重量品専門部会
部会長
内宮 昌利

輸送能力維持に緩和必要

2024年問題への対応において、部会で要望していた労働時間の短縮のために不可欠となる、特殊車両通行制度における通行時間帯条件の緩和が試行的に運用され、対象時間が20時から翌朝7時まで拡大された。これまでも業界から緩和の要望を出してきたが、いまだ十分とはいえない状況だ。「物流革新に向けた政策パッケージ」では、特殊車両通行制度に関する見直し・利便性の向上として、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現を目指し、道路構造の保全と交通安全の確保を前提に、通行時間帯条件の緩和などが検討されている。また、ドライバーだけでなく、運行管理者や配車担当者などの労働時間も課題であり、このままでは法令遵守が困難になる恐れがある。なお、重量物輸送の運賃は、標準的運賃の設計とは異なるが、協会が推進している標準的運賃の届出、荷主との運賃交渉の必要性は理解している。



都庁・区役所専門部会
部会長
川上 彰

入札と適正原価の整合性を

労働時間の問題については、役所の業務が平日の決められた時間であるため、ほとんどの事業者で対応できているが、ドライバー不足は他業態と同様に深刻だ。特に、運賃上昇が難しい状況にあることから、ドライバーの入札金額に反映させることは可能ではあるが、落札に不利になるため希望通りとはならない。契約途中での変更も認められないなど、実質的に交渉の余地がないのが現状だ。

また、適正原価については、具体的な基準が示されていないため、今後どうなるのか分からない部分が多く、適正原価をいざいざ下回る運賃での入札が常態化している中、価格競争と法令との整合性がどのようになるのか、注視が必要だ。ただ、役所側は最低金額が定められたとしても、それ以下の金額を求める傾向にあり、国による強力な指導がなければ、現状は改善しないだろう。



引越専門部会
部会長
小倉 政人

選ばれる引越事業者へ

企業の引越の運賃・料金は増加傾向にあるが、一般消費者の引越は、物価高騰を背景に厳しい状況が続いており、市場では相場を逸脱した料金が散見されている。

労働時間の規制により、長距離輸送などは従来通りに走ることが難しくなつたが、2人体制やフェリー利用で対応は可能だ。繁忙期における引越の集中も、分散引越の呼びかけや、できない引越は断るなどの取り組みが進み、以前と比較して状況は改善してきている。労働時間管理においても、多くの事業者で上限規制に対応できているのではないだろうか。

また、依然としてドライバー・助手ともに、募集をしても集まりにくい状況が続いている。そのような中で、引越料金と標準的運賃については、人件費や段ボールなどの資材価格が高騰しており、運賃部分の値上げには至っていない。消費者は、引越料金全体でより安い事業者を選択する傾向が続いており、標準的運賃が適正原価となつたとしても、状況が大きく変わることは期待しにくい。部会に加盟する引越事業者であることや、「引越安心マーク」が、事業者選択の必須条件となるような環境づくりを目指したい。



海上コンテナ専門部会
部会長
宮治 豊

東京港再編物流効率化の好機

2024年問題による労働時間短縮の流れの中で、荷主も「荷物が運ばなくなるのは困る」という意識を持つようになり、理解が広がっている。トラック・物流Gメンが目を見光らせていることもあり、倉庫などでの荷待ち時間は改善傾向にある。

さらに、部会で実施しているドライバーに関する調査では、平均年齢の向上が明らかになっており、輸送能力の低下が深刻化していくと考えられる。女性ドライバーの活躍も期待されているが、東京港ではターミナルや周辺道路の混雑問題により、厳しい状況にある。

こうした中、東京都は大井コンテナ頭の再編整備に着手すると発表し、好機と期待している。



紙・パルプ専門部会
部会長
木村 朋広

輸送から荷主まで連携強化を

紙・パルプ物流において、2024年問題以前から国の指導により、荷待ち時間の短縮を含む商慣習の見直しが検討され、一部の取引先については改善が見られたものの、業界全体としては大きな変化は生じていない。

これは、紙の商流が複雑多岐にわたること、元請けの印刷会社を下請けや孫請けに印刷を依頼するケースが多いこと、荷主に対し運送会社の立場が弱いこと、着荷主側においても対策を講じたため、荷受人材の採用や設備の改修も必要であり、高額な費用がかかることなどから改善が進まないのが現状だ。

また、標準的運賃はほとんどの部会員が届出をキープしているが、実態はトンキロ法に基づく出来高制の運賃体系によって取引されており、特に小口配送においては、標準的運賃とのかい離が大きい。今後安定した輸送力を確保し続けるためには、着荷主の意識改革、最終的には改善にかかる費用を受け入れる、社会全体の理解力と寛容性が重要だと思ふ。その意味で、今年6月4日に成立した、トラック事業適正化関連法に定められた「適正原価の導入」について、改善のきっかけになることを期待している。



出版・印刷・製本・取次専門部会
部会長
瀧澤 賢司

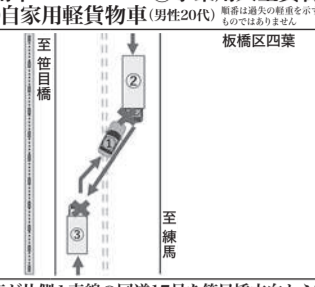
雑誌配送転換で業務改善へ

取次大手の日本出版販売(日販)が、今年2月末でコンビニエンスストア(CVS)への雑誌配送業務から撤退すると発表。これまで日販が担当していたCVS配送は取次大手のトーハンが引き継ぎ、大きな転機となつた。背景には、電子書籍の普及による紙媒体の売上げ減少に加え、2024年問題による物流費の高騰や人手不足が影響している。

日本出版取次協会は、2011年度の運賃単価を100とした場合、2023年度の指数は221.9となるなど、業界全体で運賃が高止まりにある現状を指摘。さらに、これまでの従量運賃は、CVS配送全般の見直しとともに、軒建運賃に変更され、これにより1車当たりの売り上げを計算できるため、従来より求めている。

これまでは、出版・取次・納品先の出版物流送への認識を深めていくことが、部会の課題と考へている。

◎夜間は視認性が悪くなることから、道路状況によりハイビームを活用するなどして安全確保を図ること。また、運行中は前方や周囲の状況への注意を怠らないこと。

日時	8月19日(火) 1時21分頃発生(晴天)
場所	板橋区(国道17号)
当事者	①自家用軽乗用車(女性20代死亡)×②事業用大型貨物車(男性50代)×③自家用軽貨物車(男性20代)
状況	
概要	②事業用大型貨物車が片側1車線の国道17号を笹目橋方向から練馬方向に進行中、対向車線の①自家用軽乗用車が何らかの原因によりはみ出したことにより衝突し、さらに②事業用大型貨物車が①自家用軽乗用車の後方を走っていた③自家用軽貨物車に衝突したものの、

問い合わせ先：東京都トラック協会 業務部交通・環境G ☎03-3359-3618 ※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



隊員を激励する笠原支部長



多摩支部からトラック13台出動

東ト協 東京都・羽村市・日の出町 合同総合防災訓練

東京都トラック協会は、8月30日、令和7年度「東京都・羽村市・日の出町合同総合防災訓練」に参加し、救援物資輸送訓練や緊急輸送現地本部訓練などを実施した。

羽村市役所まで、各九都府市から緊急輸送され、集まった救援物資を輸送した。多摩広域防災倉庫では、都の職員がパレット積みされた段ボール(簡易トイレ・米粉クッキーなど)を、ハンドリフトを使いトラックに積載。フォークリフトの資格を保有するドライバーが、倉庫に配備されているフォークリフトで積載を行うなど、現場の判断で積載作業の効率化を図ることにしている。



都備蓄倉庫で救助物資を積載



東ト協輸送隊



地域内輸送拠点で物資を引き渡し

日の出町役場では、市の職員が手荷役で荷下ろしを行い、台車で緊急輸送された物資を引き渡した。このほか、緊急輸送現場本部訓練、燃料給油訓練、緊急通行車両の標章発行訓練を行った。

同日の訓練は多摩支部の笠原支部長、城康幸・中島秀治両副支部長などが視察。訓練開始前、笠原支部長が訓練に参加するドライバーに、「災害は増える傾向にあり、いつでも出動できるように備えるため、実際の災害を想定し、迅速に行動できるように訓練を重ねてほしい」と呼びかけた。

同日の訓練は多摩支部の笠原支部長、城康幸・中島秀治両副支部長などが視察。訓練開始前、笠原支部長が訓練に参加するドライバーに、「災害は増える傾向にあり、いつでも出動できるように備えるため、実際の災害を想定し、迅速に行動できるように訓練を重ねてほしい」と呼びかけた。

NASVA 運輸安全マネジメント 認定セミナー

7年度後期開催

し、その手法の理解と習得を目的としたもの

自動車事故対策機構(NASVA)東京主管支所は、10月、令和8年2月開催分の運輸安全マネジメント認定セミナーについて、NASVAホームページ(HP)の「講習・認定セミナー予約システム」で受講申し込みの受付を行っている。

③内部監査セミナー/内部監査の進め方を座学で理解し、ケーススタディにより監査結果の判定および是正計画の作成を実習する

10月19日交通規制

東京マラソン財団は10月19日、「東京レガシーハーフマラソン2025」の開催に伴い、都心5区間の開催に併し、都心部コースおよび直近道路で交通規制を行う。

ネットから予約を受付中

「なぜなぜ分析」についてグループワークを通して、現場のリスクに「気づく力」を、現管理部門に「報告する力」を、現

東京レガシー 2025 Hマラソン

西通り・靖国通り、外堀通り、白山通り、中央通り、および直近の道路で、長時間にわたり車両の通行が禁止される。

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

運転寿命を延ばすための 視野障害対策

- 視野障害の早期発見
- 早期治療・治療継続
- 運転寿命を延ばす

オリジナル 編集版 DVD 付冊子

「信号機が消える！」

～視野障害(緑内障)が引き起こす交通事故を防ぐために～



関東交通共済協同組合

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。

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



物流革新の集中改革の推進に 向け概算要求額を大幅増額

国土交通省は8月26日、令和8年度予算概算要求額を公表した。全体の予算概算要求額は、一般会計7兆812億円、東日本震災復興特別会計367億円、財政投融资1兆641.3億円。物流・自動車局関係では、8年度予算概算要求額として762億円(前年度比1.1倍)を計上。そのうち、物流関係は51億6100万円(同2.1倍)。予算の4本柱のひとつに「次期『総合物流施策大綱』の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進」を位置づけ、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新の実現に向けて、次期大綱の策定を見据え、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等を柱とする抜本的・総合的な施策を強力に推進するとした。

トラック運送業界関連の主要要求内容は次の通り。

◎物流の効率化(44億3200万円、同1.9倍)

◎物流の再構築の推進(5億円)／日本全体の物流ネットワークの中核となり、全国各地の幹線輸送と地域配送の結節点となる基幹的な物流拠点について、全体最適を見据えた政策的な配置を促すための調査・検討を行う。

◎ラストマイル配送の持続可能な提供の確保(1億7500万円)／荷主・物流事業者・地方自治体等の多様な主体が連携しながら、物流負荷の軽減に向けた受取拠点の整備、貨客混載・共同配送の推進、ドローン等の活用などを図る先進的な取り組みを支援する。

◎自動運転トラックの社会実装の推進(3億2700万円)／自動運送トラックの車両購入費・部品費・整備費▽対応した駐車スペース、トラックバース等の造成・舗装費用▽1対多運行に向けた運行システム等の開発・構築費用▽社会実装に向けた初年度の運行経費

◎多様な担い手の確保・育成のための環境整備(4億7200万円)／業務効率化・経営力強化支援、車両の効率化設備導入支援、人材確保・育成支援

◎物流拠点の機能強化等(6500万円)／非常用電源設備の導入支援等により物流施設の災害対応能力を強化するとともに、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む物資輸送訓練に対する支援を行う。

◎荷主・消費者の行動変容等(2億9500万円、同1.8倍)

◎物流統括管理者が主体となつて複数の荷主・物流事業者間のデータの可視化・共有化を進める

2700万円)／自動運送トラックの車両購入費・部品費・整備費▽対応した駐車スペース、トラックバース等の造成・舗装費用▽1対多運行に向けた運行システム等の開発・構築費用▽社会実装に向けた初年度の運行経費

◎多様な担い手の確保・育成のための環境整備(4億7200万円)／業務効率化・経営力強化支援、車両の効率化設備導入支援、人材確保・育成支援

◎物流拠点の機能強化等(6500万円)／非常用電源設備の導入支援等により物流施設の災害対応能力を強化するとともに、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む物資輸送訓練に対する支援を行う。

◎荷主・消費者の行動変容等(2億9500万円、同1.8倍)

◎物流統括管理者が主体となつて複数の荷主・物流事業者間のデータの可視化・共有化を進める

◎再配達削減に向けた消費者の受取方法の選択肢を増やすため、オートロック式マンションでの置き配や駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用等の普及・浸透を図る事業者の先進的な取り組みを支援する。

◎財政投融资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援(財政投融资計画要求額132億円)

物流効率化法に基づく認定を受けた事業において物流拠点や物流DX・GX関連設備の整備を行う者に対して、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた財政投融资による支援を行う。

東京運輸支局は10月から12月にかけて、令和7年度整備管理者(選任後)研修(トラック対象)を7回開催する。

受講対象者は、①今年度新たに選任された者(来年度末までに受講義務)、②整備管理者に選任されている者で、6年度中に当該研修を受講していない者。※受講義務は2年に1回、隔年のない者補助者などの受講は控えること。

開催日程・会場などは、表の通り。研修時間は各日午後1時～4時

東運支局 整備管理者(選任後)研修

東京運輸支局は10月から12月にかけて、令和7年度整備管理者(選任後)研修(トラック対象)を7回開催する。

受講対象者は、①今年度新たに選任された者(来年度末までに受講義務)、②整備管理者に選任されている者で、6年度中に当該研修を受講していない者。※受講義務は2年に1回、隔年のない者補助者などの受講は控えること。

開催日程・会場などは、表の通り。研修時間は各日午後1時～4時

10月以降7回

整備管理者(選任後)研修開催日程

開催日	会場	住所
10月20日(月)・21日(火)	かめありリリオホール	葛飾区亀有3-26-1
11月5日(水)	タワーホール船堀	江戸川区船堀4-1-1
11月19日(水)	赤羽会館	北区赤羽南1-13-1
12月3日(水)	小金井宮地楽器ホール	小金井市本町6-14-45
12月8日(月)	タワーホール船堀	江戸川区船堀4-1-1
12月15日(月)	きゅりあん	品川区東大井5-18-1

(遅刻・早退は厳禁) 受付期間は、10月開催分10月6日まで、11月開催分9月21日、12月開催分12月2週間前まで

開催分10月20日(月)実施日の2週間前まで。申し込みは、自動車整備関係研修オンライン予約サイトからの事前予約制。電話・FAX・メールによる受付は行わない。詳細は、東運支局ホームページを参照。▽問い合わせ先：東運支局整備・保安担当(03・3458・9231/音声ガイダンス3)

協同ドライバーの健康増進対策に
ヘルスケアポイント動画公開

全日本トラック協会は8月26日、「第1回トラックドライバーのための運動習慣(基礎編)―運動のメリットと個性にあった運動のすすめ―」という動画を公開した。全トラック協では、長時間の運転業務に従事するドライバーにとって、日常的な運動不足は生活習慣病や体調不良の要因となるため、動画をドライバーが空き時間に視聴したり、健康管理や運行管理の教育ツールとして活用することを求めている。昨年度は「ドライバーの食生活と健康管理」をテーマにした啓発動画を6本作成・公開したが、今年度は「ドライバーの押さえておきたいヘルスケアポイント」として、運動や睡眠などについて全8回の動画を公開していく予定。

9月「健診実施強化月間」

厚生労働省はこのほど、関係団体に対し、「職場の健康診断実施強化月間」に関する協力依頼を發出し、周知するよう求めている。

「全国労働衛生週間」の準備期間となる9月を、健診実施の強化月間として位置づけ、集中的・重点的に啓発を行っている。労働安全衛生法に基づき健診の実施、健診結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

ETCレーンを明確化へ
パブリックコメント実施

国土交通省はこのほど、「道路整備特別措置法施行規則の一部を改正する省令案について」を公表した。パブリックコメントを経て10月に公布、11月に施行を予定している。

ETC専用施設(レーン)の増加に伴い、誤進入やETC未搭載車への料金徴収手続き施設(サポートレーン)を、制度上明確にすることが目的。改正案では、施行規則第13条第2項各号で定める料金徴収施設の区分に、新たに、運転免許証やナンバープレートの確認など、ETCシステムによらない方法により通行記録を行う「特定措置専用施設」と、同施設の機能と従来のETC設備の機能をあわせ持つ「ETC・特定措置共通施設」の2類型を追加する。

ETC利用率の拡大に伴い、誤進入やETC未搭載車のための料金徴収に対応するサポートレーンが設けられているが、このうち、料金徴収のため必要となる運転者の免許証の確認などにより、情報の記録などの手続きを経た上で後日精算するケースでは、ETCによる記録を行わないことか、現行規則では、6類型(一般専用有人/機械式、ETC専用、ETC・一般共有有人/機械式、閉鎖施設には該当せず、制度上の空白が課題となっていた。そのため、施設の運用を明確化し、それぞれ通行方法を規定するもの。

厚労省

厚生労働省はこのほど、関係団体に対し、「職場の健康診断実施強化月間」に関する協力依頼を發出し、周知するよう求めている。

「全国労働衛生週間」の準備期間となる9月を、健診実施の強化月間として位置づけ、集中的・重点的に啓発を行っている。労働安全衛生法に基づき健診の実施、健診結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

ETC専用施設(レーン)の増加に伴い、誤進入やETC未搭載車への料金徴収手続き施設(サポートレーン)を、制度上明確にすることが目的。改正案では、施行規則第13条第2項各号で定める料金徴収施設の区分に、新たに、運転免許証やナンバープレートの確認など、ETCシステムによらない方法により通行記録を行う「特定措置専用施設」と、同施設の機能と従来のETC設備の機能をあわせ持つ「ETC・特定措置共通施設」の2類型を追加する。

ETC利用率の拡大に伴い、誤進入やETC未搭載車のための料金徴収に対応するサポートレーンが設けられているが、このうち、料金徴収のため必要となる運転者の免許証の確認などにより、情報の記録などの手続きを経た上で後日精算するケースでは、ETCによる記録を行わないことか、現行規則では、6類型(一般専用有人/機械式、ETC専用、ETC・一般共有有人/機械式、閉鎖施設には該当せず、制度上の空白が課題となっていた。そのため、施設の運用を明確化し、それぞれ通行方法を規定するもの。

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。



健診・事後措置の徹底を

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

健診・事後措置の徹底を

結果についての医師の意見聴取およびその意見を勘案した就業上の措置の実施について徹底することとしている。

強化月間における重点項目は、健診および事後措置などの実施の徹底、健診結果の記録の保存の徹底、一般健診結果に基づく必要な労働者に対する医師または保健師による保健指導の実施など。

特に、健診と必要な事後措置の実施については、小規模事業場での実施率が低いことから、労働者の健康管理を適切に講ずるため、事後措置の実施まで徹底するよう呼びかけている。

運行管理者試験テキスト

【貨物編】
過去の問題の解説と実践模擬問題
【過去の問題100問 + 模擬問題30問】
定価 2,640円(税込)

令和7年版
(7月刊行)
自動車六法
定価 7,700円(税込)

株式会社 輸送文研社(柏林書房)
TEL03-3861-0291 FAX03-3861-0295

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

トラック運送業

最低賃金額の改定について

NACマネジメント研究所 所長
小林 弘和(社会保険労務士)

1. 令和7年度地域別最低賃金額の改定

毎年10月に地域別最低賃金額が改定されますが、今年も改定の時期が近づいてきました。

本年8月4日、中央最低賃金審議会が取りまとめられた今年度の地域別最低賃金額改定の目安についての答申によると、全都道府県加重平均において63円の引き上げが目安となり、昨年引き続き、昭和53年度に目安制度が始まって以降で最高額となり、引き上げ率は6.0%となっています。

さらに、本答申に基づき、全都道府県労働局に設けられた地方最低賃金審議会から各地域別最低賃金額改定の答申がそろそろ出そろい、答申内容は全都道府県の加重平均額において過去最高額の66円の引き上げとなる1121円となり、(※編集部で最新のデータに更新)。



2. 最低賃金のチェック方法と留意点

① 最低賃金のチェック方法
各社において、支払われる賃金が最低賃金額以上となっているかどうかを調べるには、最低賃金の対象となる賃金額と、適用される次の方法によって比較します。なお、すべての地域別最低賃金額の手当を控除した額と最低賃金額を比較しなければなりません。

② 賃金体系における手当の扱い
当項目のうち、例えば長距離手当、乗務手当等の前記①に該当しない手当項目については、最低賃金額との比較を行う際に、これらの手当を含めて算出した額と最低賃金額を比較することとなります。ただし、これらの手当が「時間外割増賃金・深夜割増賃金」(残業代)に該当する手当として支給されている場合には、最低賃金額との比較を行う際、これらの手当を含めるとはなりません。2023(令和5)年4月からは、月60時間を超える時間外労働については、割増賃金の割増率が5割以上となっており、最低賃金の引き上げによる人件費のコスト上昇をできるだけ抑制するために、生産性の向上による労働時間の短縮が求められることになり、それは2024年問題への対応にもつながることになります。また、生産性の向上により労働時間を短縮できるようにするために、労働時間が減少したとしても賃金額は減少しないよう、ドライバーの賃金制度の見直しも行う必要があります。

③ ドライバー向けに設定されること多い「無事故手当」について、最低賃金額との比較を行う際、無事故手当を含めて算出した額と最低賃金額を比較することができず、ただし、ドライバーが事故を発生させてしま

最低賃金額の改定について
神奈川が10月4日、茨城が10月12日、埼玉県が11月1日、山梨県が12月1日とされており、例年と異なり施行日が各都県によって異なることに留意ください。なお、賃金計算期間の途中であったとしても、各施行日の労働から、改定後の最低賃金額以上の賃金の支払いが必要となります。

本年については、燃料代その他の物価の高騰および物流の2024年問題への対応によるコストの増加で、引き続き運送業を取り巻く経営環境が厳しい中、5年連続で最低賃金額が大幅に引き上げられることとなるため、改めて賃金の支払いについて、最低賃金法上の問題がないか検証を行うことが必要です。

④ 賃金体系における手当の扱い
当項目のうち、精皆勤手当・家族手当・通勤手当については、最低賃金額との比較を行う際に、これらの手当を控除した額と最低賃金額を比較しなければなりません。

⑤ ドライバー向けに設定されること多い「無事故手当」について、最低賃金額との比較を行う際、無事故手当を含めて算出した額と最低賃金額を比較することができず、ただし、ドライバーが事故を発生させてしま

漢字パズル
同じ数字に同じ漢字を入れ、漢字四文字の言葉を24個作ってください。解答欄に文字を入れて出来る言葉は何でしょう?

10	4	10	9
5	14	10	12
3	花	16	14
16	14	20	
3	位	1	11
1	石	2	16
8	年	20	7
5	10	17	
3	7	6	下
5	20	4	形
2	4	3	脚
17	14	19	帆
12	6	17	延

【チェック欄】

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20

【解答欄】

19	20
----	----

ポケット
渋谷清掃工場でのゴミの渋谷清掃工場でのゴミの渋谷清掃工場でのゴミ

渋谷清掃工場は、2年前に「育てて食べる」をテーマに、農と食の地域拠点としてアップデーとした。ちなみに、同園で使用する電力の90%は、向かいの渋谷清掃工場でのゴミを焼却する際に発生する熱を蒸気として回収し、タービンを回す「ゴミ発電」によるもの。

園内では、バナナ、ミニトマトのほか、パズル、ミントの食用ハーブ類など、130種類以上の熱帯果樹や食用植物が育てられ、屋内型施設のため、雨天でも植物とふれあうことができ、エントランスから園内に入ると、「水のなかの植物園」と題した、水草や熱帯魚のアクアリウムコーナーが迎える。

普段は見ることのない熱帯植物を横目に巡回すると、Farm Laboという調光による水耕栽培室では、ルッコラやレタスなどが育てられており、これらは2階のカフェスペースでサラダとして提供されている。あわせて、園内で育てた食材で作るピザも人気ようだ。

一方、1階受付に併設するショップでは、生ゴミをそのまま捨てるのではなく、コンポストを用いて生きた土や堆肥として再生させる、資源循環型の仕組みも推奨している。

この日本一小さな植物園では、農や食にまつわる知識と技術などを伝えることができ、都市生活の中で育つ植物の成長と恵みが十分に感じられる。賑やかな渋谷の様相とは異なり、安らぎとゆとりを感じられる、都心の癒しスポットである。

応募方法

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

☆インターネットでの応募も可能です。
https://www.totokyo.or.jp/
☆インターネット応募の場合、解答フォームをご利用ください。東ト協HPトップ「会員の皆様へ」をクリックし、「東京都トラック時報」から「パズル&クイズ解答フォーム」へ。

●宛先(はがき応募の場合)
〒160-0004 新宿区四谷3-1-8
(一社)東京都トラック協会
総務部広報・情報G「トラック時報」係

●締め切り
9月末日(正解は10月10日号に掲載)

★8月10日号「シークワーズ」の正解は「ユカタ」でした。

三丁目
アナウンサーがJOAKを「ジェーイ、オーウ、エーイ、ケーイ」と、ゆつくり遠くに呼びかけるように2回繰り返して、「こちらは東京放送局であります」と。NHK放送博物館で聴いた録音だ。10月22日午前9時30分、日本のラジオ放送はこのアナウンスから始まった。関東大震災から1年半、正確な情報伝達が求められていた頃である。作家の高橋源一郎氏は著書「ラジオの、光と闇」で、ラジオを「遠くにいる誰かに、かけがえのない声を伝える装置」と表現している。戦時中は、「大本営発表の装置」として国民を惑わすという「闇」もあったが、災害時は「光」となる装置である。地震頻発の日本では防災用品備蓄率も高まってきている。情報取得には「スマホも良い、手回しラジオも良い」が、電池式ラジオと乾電池の常備を、と防災士に教わった。ラジオ放送は100年の歩みのなか、「躰」もあつたが成長も遂げてきた。災害時のラジオは単なる音ではなく、命を守る大切な「声」であり、心の支えでもある。デマに惑わされず、確かな情報に耳を傾けたい。

大江戸フォト散歩
まちかど写真家 筑峯 総太

日本一小さな植物園

渋谷駅新南口から渋谷川沿いを歩くこと10分。渋谷清掃工場を指すと、都市型の温室植物園「渋谷区ふれあい植物センター」が位置する。日本で一番小さな植物園として知られ、清掃工場の還元施設として位置づけられていたが、2年前に「育てて食べる」をテーマに、農と食の地域拠点としてアップデーとした。ちなみに、同園で使用する電力の90%は、向かいの渋谷清掃工場でのゴミを焼却する際に発生する熱を蒸気として回収し、タービンを回す「ゴミ発電」によるもの。

園内では、バナナ、ミニトマトのほか、パズル、ミントの食用ハーブ類など、130種類以上の熱帯果樹や食用植物が育てられ、屋内型施設のため、雨天でも植物とふれあうことができ、エントランスから園内に入ると、「水のなかの植物園」と題した、水草や熱帯魚のアクアリウムコーナーが迎える。

普段は見ることのない熱帯植物を横目に巡回すると、Farm Laboという調光による水耕栽培室では、ルッコラやレタスなどが育てられており、これらは2階のカフェスペースでサラダとして提供されている。あわせて、園内で育てた食材で作るピザも人気ようだ。

一方、1階受付に併設するショップでは、生ゴミをそのまま捨てるのではなく、コンポストを用いて生きた土や堆肥として再生させる、資源循環型の仕組みも推奨している。

この日本一小さな植物園では、農や食にまつわる知識と技術などを伝えることができ、都市生活の中で育つ植物の成長と恵みが十分に感じられる。賑やかな渋谷の様相とは異なり、安らぎとゆとりを感じられる、都心の癒しスポットである。