

駐車規制の見直し求め 警視庁交通部に要望提出

東京都トラック協会は3月3日、警視庁の遠藤顕史交通部長宛に、水野功会長と三村偉一郎物流政策委員長(副会長)の連名で「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に関する要望について」を提出した。

東ト協

都心部の貨物用駐車スペース確保を検討

当日は、三村委員長と下川悟副委員長が警視庁交通部交通規制課を訪れ、金子賢司課長に要望書を手渡した(写真)。要望書には、警察署別170か所の「貨物集配中に係る駐車規制の見直し要望エリア一覧」を添付し、



三村委員長は「業界では課題解決とドライバーの待遇改善、持続可能な物流の実現に向け、適正原価の確保を目指している。大都市圏の駐車問題の解決には、運賃・料金の収受以上に、制度面での整備が不可欠だ」と述べ、駐車規制の緩和、駐車スペース確保を要望した。

早期の実現を求めた。三村委員長は、「通達」駐車許可及び駐車規制から除外措置の運用の見直しについて」に基づき、また、令和7年中には2割弱の事業者が駐車違反の取り締まりを受けているとの実態も示し、会員事業者からは実施箇所と道路交通の円滑化と地

FMラジオ番組に生出演



水野会長

東ト協の水野功会長は2月26日、TOKYO FMのラジオ番組「ON MORNING」に生出演し、「2024年問題」から2年が経過した物流現場の状況について語った。

水野会長のラジオ出演は昨年に続き2回目で、東ト協では広報活動の一環として、メディアを活用したPRを展開している。

水野会長は業界の現状について、「物流の2024年問題以降、さまざまな施策が講じられたことと、荷主と運賃交渉を協議する機会が増え、業界への理解も徐々に進んできている」と説明。その背景として、昨年10月11月のトラック・物流Gメンによる「集中監視月間」を挙げ、「公正取引委員会との合同パトロールを通じ、荷主への働きかけや要請、勧告、公表が行われたことが、事業者にとつて追い風になっている」と述べた。

また、4月から一部施行される改正物流効率化法については、「すべて

の荷主・物流事業者に対して、荷待ちや荷役時間の短縮、積載率の向上などが努力義務として課される。これを実効性のあるものとするには、事業者側の取り組みに加え、荷主との情報共有が不可欠」と指摘。その上で、「荷主には物流を単なるコストではなく、経営戦略の中核として位置づけてもらえるよう働きかけていきたい」と訴えた。

また、4月から一部施行される改正物流効率化法については、「すべて

域に密着した安全な輸送の確保を両立させながら、交通実態に即した柔軟な駐車規制の見直しと、貨物集配中の駐車取り締まり緩和への理解を求めた(別掲に要旨)。

三村委員長は「業界では課題解決とドライバーの待遇改善、持続可能な物流の実現に向け、適正原価の確保を目指している。大都市圏の駐車問題の解決には、運賃・料金の収受以上に、制度面での整備が不可欠だ」と述べ、駐車規制の緩和、駐車スペース確保を要望した。

事業用貨物車の死亡事故は減少

トレーラは増加に

警察庁は2月26日、「令和7年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」を公表した。7年中に発生した全国での交通死亡事故数は28万7023件で、前年比3872件(1.3%)減少。このうち、死亡事故件数は24万9551件で、同103件(4.0%)減少した(以下、増減は前年比)。

交通死亡事故の発生状況

令和7年 警察庁

紙面あんない 特集 改正物効法・トラック法施行へ 6年度貨物運送事業者数3年連続減 東ト協が物流政策委員会開催 東ト協が近代化基金運営委員会開催 大型車車輪脱落事故防止研修会

あわせて、「春の全国交通安全運動」への協力や事故防止の徹底についても意見が交わされた。

第47回ドラコン出場選手 3月18日まで募集中 東ト協

改正物効法
改正トラック法

物流の2026年問題への対応

物流の2024年問題を契機に進むトラック運送業界の構造改革は、今年4月1日から一部施行される物流効率化法(改正物効法)および貨物自動車運送事業法(改正トラック法)により、新たな段階に入る。

両法の改正では、物流の持続的成長とドライバーの負担軽減を図るため、荷主・物流事業者双方に規制的措置が導入されることから、メディアでは「物流の2026年問題」とも称され、注目を集めている。今回は、制度の概要とトラック運送事業者に求められる対応を紹介する。

東京都トラック協会では、東ト協ホームページに「トラック適正化二法関連(政策資料)」ページを新設し、関連情報を提供している。

改正物効法
特定事業者に中長期計画など作成義務化

2025年4月1日に施行された改正物効法では、すべての荷主(発着荷主)、連鎖化事業者、物流事業者に対し、物流効率化への努力義務が課され、積載効率の向上、荷待ち時間や荷役時間の短縮などの取り組みが求められた。

今年4月1日からの一部施行では、これらの取り組みを実効性のあるものとするため、特定事業者に新たな規制を課す。物流全体への寄与度が高い大手事業者(発着荷主、物流事業者)を「特定事業者」として指定し、

中長期計画の作成や定期報告などを義務付ける。これらの実施状況が不十分な場合には、国が勧告・命令を行う。

00社程度)

○特定貨物自動車運送事業者等・保有車両台数150台以上(上位790社程度)

○特定倉庫業者・貨物の保管量70万ト以上(上位70社程度)

このうち荷主・連鎖化事業者には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者(役員などの経営幹部)から「物流統括管理者(CLO=Chief Logistics Officer)」の選任を義務付ける。

特定事業者の指定基準値 ○特定荷主・特定連鎖化事業者・取扱貨物の重量9万ト以上(上位32社)

○中長期計画、定期報告などの作成

○トラックドライバーの負担軽減と輸送される物資のトラックへの過度な集中を是正するための事業運営方針の作成、事業管理体制の整備

○社内の関係部門(開発・調達・生産・販売・在庫・物流等)間の連携体制の構築や社内研修の実施など

改正トラック法
書面交付・実運送体制管理簿作成を
利用運送に義務化

25年4月1日に施行された改正トラック法では、荷主・トラック運送事業者双方に対し、運送契約締結時に運送サービス(附帯業務を含む)の内容や対価などが記載された、書面の交付が義務付けられた。

今年4月1日の一部施行では、荷主から運送委託を受けて、トラックを利用する元請事業者が「貨物利用運送事業に義務化

元請事業者の再委託回数を2回まで

ただし、マッチングサービスなどが運送契約の取り次ぎを行う場合は、委託回数に含めない。

元請事業者は、荷主から運送を委託した元請をゼロ次としてカウントし、そこから再委託を2段階までに抑えるよう努めなければならない(図3)。

1次請け事業者も、委託回数の削減に協力する必要がある。取引構造の途中に貨物利用運送事業者が入る場合も、委託回数に含める。

その業務過程の中に包摂され、独立性を有しないものである場合など(自らの販売・製造・修理などのために行う物品の運送)は許可が不要としている。

改正トラック法
違法な白トラ利用
荷主への罰則を強化

4月1日の一部施行では、違法な白トラ利用に係る荷主等への規制が強化される。荷主等が、白ナンバーのトラックで有償貨物運送を行う者(違法な白トラ事業者)に運送を委託した場合、新たに処罰対象となり、国土交通大臣からの要請や100万円以下の罰金が科されることがある。

なお、家用自動車による運送について、自己の生業と密接不可分で、

●荷主が貨物利用運送業者に運送を委託し、トラックの利用運送をする場合

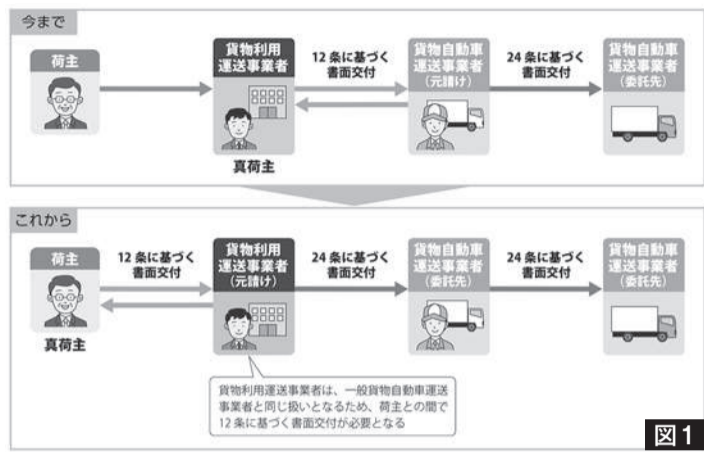


図1

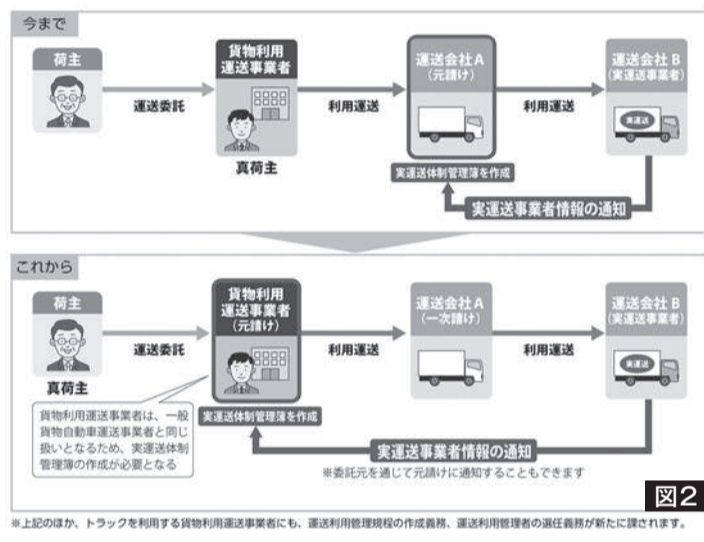


図2

※上記のほか、トラックを利用する貨物利用運送事業者にも、運送利用管理規程の作成義務、運送利用管理者の選任義務が新たに課されます。

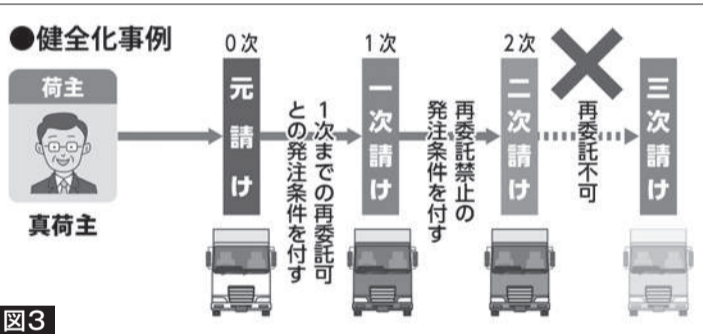


図3

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。



運輸 点描

物流大綱が映す業界課題

国土交通省は、「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」において、次期(2026~30年度)「総合物流施策大綱」に向けた提言案の取りまとめを進めている。最初に大綱が策定されて以来、今回で8回目の取りまとめとなる。労働力不足の深刻化やサプライチェーン全体の効率化の必要性が高まる中、持続可能な物流の構築の重要性がこれまで以上に増している。

総合物流施策大綱案の概要をみると、まず、我が国の社会経済全体が直面する現状・課題として、本格化する人口減少と担い手不足、社会全体のデジタル化・イノベーションの進展、気候変動問題やカーボンニュートラルへの対応、国際競争力の低下と不確実性が高まる国際情勢、大規模自然災害やインフラの老朽化が挙げられている。

そのような中で、物流を取り巻く現状と課題は何か。この間、「物流革新に向けた政策パッケージ」などに基づく官民での取り組みにより、2024年度以降も物流

機能は維持されている。一方、2030年度までの「物流革新の集中改革期間」では、担い手不足の深刻化が見込まれ、必要な物流機能を維持するための施策の具体化・深化が必要とされる。

今後の物流施策の方向性としては、2030年度までに従来ない対策を講じることで、将来にわたる物流の持続可能性を確保するとともに、我が国の成長エンジンとしての物流のポテンシャルを、最大限に引き出すことが示された。

以上のような認識の下、次期総合物流施策大綱が目指す施策では、次の5つの観点に整理され、国や物流事業者、発着荷主、一般消費者など

商慣行改革と産業構造の変革 効率化追求と労働待遇改善策

関係者が一体となった取り組みを推進することとしている。すなわち、①サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化、②商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換、③物流人材の地位・能力向上と労働環境の改善、④多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進、⑤国際情勢や自然災害などに対応したサプライチェーンの高度化・強靱化である。

これらのうち、商慣行の見直しに着目したい。例えば、加工食品分野の「3分の1ルール」は、物流現場に過度な作業負担を生じさせる一因である。ほか、食品ロスの増加やそのコスト補てんが、加

工食品の小売価格に影響を及ぼしている側面もある。商慣行の中でも、物流現場への影響が大きいとされるのが「店着価格制」だ。販売価格に物流費が含まれる取引形態であるため、着荷主側の物流コスト意識が希薄になりやすい。待機時間短縮の取り組みでも、発着主に比べ、着荷主側の対応が遅れがちとされる背景には、こうした価格体系の影響があるためだ。この問題は、ネット通販などにおける「送料無料」表示のあり方とも関連する。

一方、事業者にとつては、物流効率化による生産性向上は不可欠である。限られた物流サービス供給力で応えつつ、労働環境や待遇改善を図る

には、生産性向上が前提だからだ。また、今後施行される「適正原価」への対応という観点からも、生産性向上は避けて通れない。

同じ業務を遂行するために必要な原価は、事業者ごとに異なる。適正原価を收受しても、自社の原価が高ければ、赤字となる可能性もある。原価の目安は示されるが、最終的には各事業者の経営努力に委ねられるのだ。

総合物流施策大綱が求める徹底的な物流効率化は、一般論ではない。個々の事業者が経営を持続させるために、極めて実務的な課題である。

(物流ジャーナリスト 森田富士夫)

人手不足倒産過去最多

帝国データバンクが公表した「人手不足に対する企業の動向調査」(今年1月)および「2026年度の賃金動向に関する企業の意識調査」によると、運送業界で人手不足の深刻化と賃上げ圧力の高まりが一段と鮮明になった。

1月時点で、正社員の人手不足を感じている企業は全体の52.3%と、4年連続で半数を超えた。業種別では「運輸・倉庫」が65.8%で、建

設や情報サービスなどに続いて5番目に高い水準となっている。

一方、賃金面では「運輸・倉庫」で26年度に賃金改善を見込む企業は69.1%となり、前年度の65.0%から4.1ポイント上昇。賃上げ理由では、一般貨物自動車運送業者から「優秀な人材の安定雇用継続と新規採用により、自社の基盤強化を図りたい」との意見があり、人手不足感が強い運送業界ではドライバー確保策として、処

正社員不足65.8%
賃上げ実施69.1%

高等学校就職問題検討会

全国高等学校長協会と主要経済団体(日本経済団体連合会・日本商工会議所・全国中小企業団体中央会)および文科省・厚労省・生労働各府省は、第35回高等学校就職問題検討会を開催し、令和9年3月の新規高校卒業生に対する採用選考期日について取りまとめた。

その後、学校から企業への応募書類提出開始は9月5日(沖縄県は8月30日)からとし、企業による選考開始および採用内定開始は9月16日からとする。

9年3月の高校新卒者採用選考期日とめる

それによると、ハローワークによる求人申込書受理開始は6月1日か

7件と3年連続で過去最多を更新。労働集約型産業で増加が目立つ。

さらに、26年度の総人件費は、全体で前年度比平均4.51%、中小企業の従業員給与は同平均4.53%、賞与は同平均4.34%それぞれ増加すると試算された。

運送業界では、ドライバーの高齢化や担い手不足が続く中、人手不足が売上機会損失につながる現状を踏まえ、付加価値の拡大と適切な価格転嫁を通じた利益の確保が、従来以上に重要になる。

貨物自動車運送事業者数

3年連続で減少

国土交通省が公表した令和7年3月末時点の貨物自動車運送事業者数は6万2383人で、前年度比4.67%

減少した。内訳は、特積3233者、一般5万6954者、特定307者、霊柩4799者。一般は前年度比で減少したが、特積・特定は増加した(表参照)。

一般では、許可などによる増加が769者であったのに対し、廃止や合併などによる減少が1270者となり、507者の減少となった。

保有車両台数規模別では、10台以下が3万4164者(54.8%)で最も多。以下、11~20台が1万3181者(21.1%)、21~30台が5953者

東京・全国のトラック運送事業者数の推移

区分	トラック運送事業									
	一般		特積		特定		霊柩		計	
	東京	全国	東京	全国	東京	全国	東京	全国	東京	全国
平成27	5,359	56,722	29	286	28	463	260	4,705	5,676	62,176
28	5,072	56,881	30	291	16	431	269	4,673	5,387	62,276
29	5,063	57,054	31	292	16	401	307	4,714	5,417	62,461
30	4,981	56,687	31	303	16	378	321	4,700	5,349	62,068
31(令和元)	5,017	57,170	31	309	15	351	329	4,721	5,361	62,551
2	4,973	57,481	33	309	15	333	330	4,721	5,351	62,844
3	4,967	57,856	32	314	15	320	334	4,762	5,348	63,252
4	4,910	57,749	31	313	16	309	340	4,769	5,297	63,140
5	4,876	57,461	31	319	16	305	340	4,765	5,263	62,850
6	4,817	56,954	31	323	16	307	343	4,799	5,207	62,383

資料：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

東京の事業者数は、特積31者、一般4817者、減少となった。

2年度以降、5年連続の減少となった。

帝国データバンクによると、7年の道路貨物運送業の倒産件数は304件で、前年比56件(15.6%)の減少した。一方、人手不足を要因とする倒産は52件と過去最多を更新している。

東京5年連続で減少

道路貨物運送業の倒産件数は5年6月以降、高水準で推移している。

矢崎の デジタコ・ドラレコ

今お使いのバック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

利子補給率0・9%に改定 金利上昇で制度活用をPR

東京都トラック協会近代化基金運営委員会(鈴木隆志委員長)は2月24日、東ト総合会館で令和7年度第1回委員会を開催し、近代化基金融資事業および信用保証料助成事業、ならびに近代化基金運営要綱、同委員会設置要綱の改正について審議・承認した。

東ト協 近代化基金運営委員会



鈴木委員長は冒頭、「会員事業者の経営安定に資するよう、近代化基金融資や信用保証料助成を的確に実施していきたい」と述べ、要綱改正など重要な案件について審議を求めた。

議事ではまず、3〜7年度の5年間における近代化基金融資事業の申込状況や報告、7年度第45回(のポスト新長期等)のポスト新長期等融資と一般融資の合計推薦件数は85件で、前年同期比1件減。金額は12億514万円で、同14・1

%減となった。引き続き、第46回地方近代化基金融資公募案内および公募要綱を承認。近代化基金融資の限度額は、ポスト新長期等融資・一般融資とも1社当たり6000万円とし、貸付利率のうち0・9%の利子補給を行う。公募期間は、5月1日から9年1月31日までとした。

また、7年度の信用保証料助成事業の助成額は53万円(全日本トラック協会助成分含む)で、予算執行率は24・7%と報告。8年度分については、信用保証協会との保証料に対し、1社当

たり必要保証料の2分の1(上限20万円)を助成する。実施に当たり、事業案内および交付要綱などを承認。申請期間は4月1日から9年2月28日までとした。

鋼材輸送能力維持へドライバー確保

全日本トラック協会鉄鋼部会と東ト協鉄鋼専門部会(ともに三村文雄部会長)は2月17日、東ト総合会館7階大会議室で、令和7年度「トレーラの安全対策フォーラム」を開催し、全国の部会員事業者をはじめ、関係行政や荷主企業、トラックメーカー



東ト協 鉄鋼部会

の関係者などが参加した。冒頭、三村部会長はあいさつで「鋼材輸送能力を維持するためには、ドライバーの高齢化を踏まえ、若年層の取り込みが必要だ。そのためには、待遇改善や軽労化などの対

策が求められる。また、現役ドライバーの健康管理はドライバーが行っておくべき影響している。ドライバー一人ひとりが代表者であり、非常に重要な役割を担っている」と述べた。

フォーラムでは、関東運輸局自動車技術安全全部保安・環境課長補佐の

黒木好文氏が「トラック輸送事業における事故防止について」をテーマに講演。交通事故発生状況、事業用自動車総合安全プラン2025、トラック事故の再発防止策、健康の重要性(脳血管疾患、心疾患、視野障害)、ICT活用による運行管

理の高度化などについて解説した。事業者発表では、日鉄物流基地陸運本部関東物流センター陸送調整課長の牛丸誠氏が「トレーラからの転落防止対策」、J・ロジテック陸運事業部千葉陸運部千葉輸送管

理室の横山真一郎氏が「熱中症対策への取り組み」について、自社の取り組みを紹介した。なお、フォーラムには来賓として、東京労働局労働基準部安全課長の三浦玲氏、警視庁交通部交通総務課交通安全組織係長の末次宏明氏も出席した。

「熱中症対策への取り組み」について、自社の取り組みを紹介した。なお、フォーラムには来賓として、東京労働局労働基準部安全課長の三浦玲氏、警視庁交通部交通総務課交通安全組織係長の末次宏明氏も出席した。

流・自動車局安全 保安・環境課長補佐の

フォーラムでは、関東運輸局自動車技術安全全部保安・環境課長補佐の

黒木好文氏が「トラック輸送事業における事故防止について」をテーマに講演。交通事故発生状況、事業用自動車総合安全プラン2025、トラック事故の再発防止策、健康の重要性(脳血管疾患、心疾患、視野障害)、ICT活用による運行管

理の高度化などについて解説した。事業者発表では、日鉄物流基地陸運本部関東物流センター陸送調整課長の牛丸誠氏が「トレーラからの転落防止対策」、J・ロジテック陸運事業部千葉陸運部千葉輸送管



トップランナー賞4社に授与

GEP表彰式

東ト協 7年度

東ト協は2月24日、東ト総合会館で令和7年度「グリーン・エコプロジェクト(GEP)」表彰式(Web併用)を開催した。

主催者あいさつで水野会長は、「業界にとって最重要課題である『環境』と『安全』への実践的かつ効果的な対策として、GEP事業を推進してきた」と述べ、活動開始から19年間でCO2排出量を約35万ト削減、交通事事故率も平均25・8%減少との実績を説明。「こ

に準ずる取り組みを行った5社には、竹

上では、既存車両でいかにCO2を削減するかが重要。東ト協のGEPや都の貨物輸送評価制度の柱の一つである『エコドライブ』は、大きな意義がある」と述べた。

表彰後、GEP事務局がトップランナー受賞賞各社の取り組みを紹介。また、都環境局環境改善部の東條左絵子自動車環境課長が、都の環境改善事業について説明した。

「トップランナー賞」(50音順・カッコ内は所属支部)

金原運送店(荒川)▽中彦運送(城東)▽ひかり物流(葛飾)▽古川商事運輸(多摩)

【環境委員長賞】

「環境委員長賞」(50音順・カッコ内は所属支部)

金原運送店(荒川)▽中彦運送(城東)▽ひかり物流(葛飾)▽古川商事運輸(多摩)

【環境委員長賞】

ギンテック(中央)▽三光運送(多摩)▽新興運輸(多摩)▽すずか梱包運輸(葛飾)▽多摩恵運輸(多摩)

「環境委員長賞」

ギンテック(中央)▽三光運送(多摩)▽新興運輸(多摩)▽すずか梱包運輸(葛飾)▽多摩恵運輸(多摩)



「環境委員長賞」

運行管理 ICT化が拡大 業務後自動点呼導入進む

国土交通省は2月18日、令和7年度第3回「運行管理高度化ワーキンググループ」で、同一事業者内遠隔点呼は、業務後自動点呼は同159件、業務後自動点呼は同4742件、業務前自動点呼は同2950件の届出があった。一方、導入コストの高さや要件への適合性の判断の難しさ、機器故障時の対応方法、運行管理者と運転者間のコミュニケーション機会減少などが課題として挙げられた。

遠隔点呼と自動点呼は、点呼業務や待ち時間の削減、人件費の圧縮など、運行管理業務の効率化に寄与しているとの評価が多かった。遠隔点呼は特に乗合バスで多く、保有車両台数の多い事業者で導入が進む一方、業務後自動点呼はトラック事業者で最も多く導入されている。保有車両台数により、運行管理業務の一元化における今後の方向性を示した。

運行管理高度化への本格運用(制度化)の状況では、7年12月末時点で、同一事業者内遠隔点呼はトラック(軽貨物を除く)で5111件、事業者間遠隔点呼は同159件、業務後自動点呼は同4742件、業務前自動点呼は同2950件の届出があった。一方、導入コストの高さや要件への適合性の判断の難しさ、機器故障時の対応方法、運行管理者と運転者間のコミュニケーション機会減少などが課題として挙げられた。

国土交通省は2月18日、令和7年度第3回「運行管理高度化ワーキンググループ」で、同一事業者内遠隔点呼は、業務後自動点呼は同159件、業務後自動点呼は同4742件、業務前自動点呼は同2950件の届出があった。一方、導入コストの高さや要件への適合性の判断の難しさ、機器故障時の対応方法、運行管理者と運転者間のコミュニケーション機会減少などが課題として挙げられた。

国土交通省は2月18日、令和7年度第3回「運行管理高度化ワーキンググループ」で、同一事業者内遠隔点呼は、業務後自動点呼は同159件、業務後自動点呼は同4742件、業務前自動点呼は同2950件の届出があった。一方、導入コストの高さや要件への適合性の判断の難しさ、機器故障時の対応方法、運行管理者と運転者間のコミュニケーション機会減少などが課題として挙げられた。

国土交通省は2月18日、令和7年度第3回「運行管理高度化ワーキンググループ」で、同一事業者内遠隔点呼は、業務後自動点呼は同159件、業務後自動点呼は同4742件、業務前自動点呼は同2950件の届出があった。一方、導入コストの高さや要件への適合性の判断の難しさ、機器故障時の対応方法、運行管理者と運転者間のコミュニケーション機会減少などが課題として挙げられた。

危険運転基準を明確化 飲酒・速度基準を明示

法制審議会は、2月12日に開催した第204回会議で、「危険運転致死傷罪(同法第2条)では、傷罪の見直しに関する要綱(骨子)」を法務大臣に答申した。悪質・重大な危険運転に対する構成要件の明確化・客観化を柱としたもので、法務省は、18日開会の特別国会に「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律の一部改正案(自動車運転処罰法改正案)」として提出する。

現行法の危険運転致死傷罪(同法第2条)では、「正常な運転が困難な状態」や「重大な交通の危険を生じさせる速度」など抽象的な文言が多く、適用範囲を巡り、解釈にばらつきがあるなどの問題が指摘されていた。要綱では、アルコールの影響により「正常な運転が困難な状態」について、血液1ミリリットル中1.0ミグ以上、呼気1リットル中0.1ミグ以上という具体的な数値を明示し、立証の明確化を図る。また、アルコールの影響で、運転中に正常運転困難状態に陥った場合の処罰規定も整理。人を負傷させた場合は12年以下、死亡させた場合は15年以下の拘禁刑とした。

速度については、制限速度が時速60キリを超え60キリ超過、60キリ以下で道路では「制限速度を50キリ超過」と、具体的な超過幅を明示した。従来の「重大な交通の危険を生じさせる速度」という抽象的判断から、数値基準による明確化へ踏み込んだ点が大きな変更点となる。

さらに、タイヤを滑らせた場合、昨年6月施行の刑法改正により、「懲役」から「拘禁刑」に改められている。同省は、国会への改正案提出に向け、手続きを進めている。



国交省 7年度 第3回 運行管理高度化WG



豊島区 アニメイト通りで 貨物車向け荷さばきスペースを提供中

豊島区は、池袋駅東口周辺のアニメイト通り周辺道路の「荷さばきルール」に基づき、貨物車向け駐車スペースを提供している。利用可能な荷さばきスペースは、次の通り。① 池袋駅東口周辺(池袋駅東口から徒歩5分以内) ② 池袋東口公共地下駐車場/駐車可能台数2台、使用料100円/日(12時～18時) ③ ロックマール/駐車可能台数1台、使用料100円/日(12時～18時) ④ 貨物車専用駐車スペース/駐車可能台数2台、使用料100円/日(12時～18時) ※①～③の利用には、管理者へ事前登録・申請が必要。

このうち、としま区民センターは3か月ごとの更新制。4月1日～6月30日利用分は、3月15日まで申請を受付。申請はWebフォームから行う。アニメイト通り周辺荷さばきルール運用協議会がルールを定め、共同荷さばきスペースを運用している。詳細は、豊島区公式ホームページを参照。▽問い合わせ先 豊島区都市整備部都市計画課 駐車まちづくりグループ (03) 4566-2636

「スキルで考える、物流人材のキャリア」 オンラインセミナー 厚労省

厚生労働省は3月19日(金)に、オンラインセミナー「スキルで考える、物流人材のキャリア」を開催する。内容は、①物流分野の現場で働く方々の「スキル・キャリア・賃金」に関する実態調査結果を紹介するとともに、スキル・キャリア・賃金に関する解説、②スキル・キャリアの可視化や今後のキャリアアップ面談などに活用可能なスキルチェックシートの使い方、演習形式で学ぶことができる。時間は午後1時から午後2時30分まで。対象は、物流業界の人事担当者。参加費は無料。定員に達し次第、締め切る。内容は、①物流分野の現場で働く方々の「スキル・キャリア・賃金」に関する実態調査結果を紹介するとともに、スキル・キャリア・賃金に関する解説、②スキル・キャリアの可視化や今後のキャリアアップ面談などに活用可能なスキルチェックシートの使い方、演習形式で学ぶことができる。

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

申請方法は、オンラインセミナー「スキルで考える、物流人材のキャリア」特設サイトの申込フォームから行う。申込受付は3月18日午後5時まで。視聴用URLは申し込み後に案内される。▽問い合わせ先「スキルの向上を処遇に結び付けていく環境整備に向けた調査研究事業」事務局/委託先 PWCコンサルティング合同会社 (03) 6257-0582 午前10時～午後5時まで、土・日・祝日を除く

