

令和5年度東京都への特別要望

我々トラック運送業界は、都民の暮らしや産業活動を支えるエッセンシャルな公共輸送サービスの担い手として、その重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力しております。

一方、昨今の燃料価格の高騰を受け、徹底した省エネをはじめとする必死の自助努力にもかかわらず、経営状況は悪化の一途をたどり、今や多くの事業者がまさしく事業存続の岐路に直面しております。

また、原産国による原油供給の不足に加え、ロシアによるウクライナ侵攻により、原油価格は7年振りの高値水準になり、加えて円安が高騰に拍車をかけております。

1. 燃料価格高騰に対する支援の拡充

本年4月に、政府による「コロナ禍における原油価格・物価高騰等総合緊急対策」において、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金に「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」が創設され、原油価格・物価高に直面する事業者への支援が可能となりました。

これにより、神奈川県をはじめ10数府県や江戸川区、武蔵村山市をはじめ多くの都内区市町村において支援が決定、または実施されております。

東京都においても経営危機を速やかに打開するためには、緊急な対策を講じていただくことが必須であり、都民の生活と経済のライフラインとしての機能を果たす私たち運送業界において、燃料費負担の軽減に資する補助制度を創設されるよう強く要望致します。

2. 運輸事業者に対する経営基盤への支援

(1) 新型コロナウイルス感染症対策支援の拡充

新型コロナウイルスへの対応措置の実施により、国民・都民の生活維持のためには、輸送の継続と防疫対応体制整備の重要性がより明らかになった。

依然としてコロナの流行と停滞を繰り返している中で、我々トラック運送業界は、公共的物流サービスを担い、エッセンシャルワーカーとして消費者および荷主のニーズに応え、日夜輸送を行っているが、中小企業が99%以上を占め、消費者および荷主企業の業態によっては輸送量の増減が大きく、事業経営に大きな影響を受けている。このような状況が長引けば、安定した輸送力の確保が困難となることが予想される。

ついては、新型コロナウイルスの影響から我が国経済が回復するまでの間、トラック運送業界が円滑に活動できるよう、無担保融資をはじめとした資金繰り対策、売上が急減し事業継続に困窮する事業者への資金援助等、各種の支援を要望する。

(2) 車庫・駐車場料金に支援

都民の生活を支え、東京の物流を維持するためには、都内における車庫・駐車場の確保が必要不可欠であるが、地方に比較し明らかに地価が高い都内の運送業

者にとって、車庫代、駐車料は、現下の売上減少傾向の続く中、大変な重荷になっている。東京の生活・産業の基盤を支える物流を守るため、車庫用地の確保支援、車庫・駐車場料金への支援制度を創設されたい。

3. 改正貨物自動車運送事業法による標準的な運賃の取り扱い

国土交通省が改正貨物自動車運送事業法の「標準的な運賃の告示制度」に基づき、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくために、安全や環境に係る適切なコストを算出の上で「標準的な運賃」を告示した。この標準的な運賃の届出件数を増やすため、荷主やトラック事業者をはじめ、広く周知し、かつ、奨励しているところであります。

東京都におかれましては、引き続き、入札価格設定に際して、「標準的な運賃」を適用した運賃設定にするよう取り扱われたい。また、区市町村及び関係機関においても同対応が進むように指導されたい。

4. 働き方改革、労働力不足への対応

令和6年度より超過労働時間960時間以内にする等の「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を推進するためには、適正運賃を収受し、労働環境を整え労働力を充実させ、トラックの輸送効率を高めること等が前提となり、その対策推進は急がれる。

- (1) 女性ドライバーが働きやすい労働環境整備に支援されたい。
- (2) 生産性向上や物流DXの推進に資する点呼支援機器（AIロボット等）やIT点呼システム等IT機器導入に支援されたい。
- (3) 一般道路を働く場所とするトラックドライバーには、休憩や食事の場所、トイレ等を確保するには、困難な都市インフラとなっており、一企業、業界では対応できないため、駐停車スペースや公衆トイレの整備について引続き拡充を図られたい。
- (4) 外国人を含む多様な人材の確保策の検討等、労働力不足対策の充実に向けた取り組みを進めていただくとともに、更なる後押しをされたい。

5. 運送事業の経営基盤確立対策

東京都トラック協会は、「東京の交通問題の解決に資し、都民の利便性及び安全性の向上を図るため、公共輸送機関としてのトラック事業の整備改善を実施するため」運輸事業振興助成交付金を交付していただいております、その交付金で「事業の近代化、緊急輸送対策等の都民サービスの向上、交通安全対策、環境対策等、緑ナンバートラックの公共性を踏まえた取り組み」を展開している。

しかし、この交付金は全国の総枠では維持されているが、東京都の区域では車庫確保難による車両数の減少、ガソリンスタンドの減少、環境対策の推進に伴う燃費削減等で、軽油使用量が構造的に減少してきていることから、東京都の交付金額は年々減少してきており、首都としての取り組みに必要な事業資金の確保が厳しくなっている。

については、現行の運輸事業振興助成交付金に加え、新たに都独自の東京都の実態を踏まえた運送業界への支援制度を創設されたい。

6. 環境対策等に関する取組み支援

東京都トラック協会は、一貫した独自の環境対策として「グリーン・エコプロジェクト(G E P)」を実施しており、地球温暖化対策によるC O 2削減、低炭素化への貢献に加え、東京都貨物輸送評価制度のベンチマーク制定に寄与している。G E Pも17年目を迎え、参加事業者の多くは「東京都貨物輸送評価制度」の評価事業者となっており、東京都の環境対策に対する位置づけも高まっている。

については、環境対策へのさらなる促進が図れるよう、ゼロエミッション東京に対応する施策「貨物輸送評価制度」におけるD Xへの対応等により一層の推進や評価取得のメリット付与などと共に、G E P参加事業者の拡大へ、更なる拡充支援を講じられたい。

また、都内の環境改善を図るため、地域環境対策や排ガスの徹底抑制対策として、令和5年度においても天然ガス(C N G)トラック・ハイブリッドトラック導入等の継続支援を図られたい。併せて天然ガスタンドの整備・拡充に対する支援並びに最新規制適合トラックの導入にあたっては車両価格が高騰しているため、運送事業経営を圧迫していることから、買い替え支援を検討されたい。

7. 道路関連

(1) 道路対策

安全対策や道路の有効活用を図るため、トラック輸送等物流に対応した道路対策を推進していただきたい。

また、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等による整備・拡幅が必要となるので、計画段階において想定されたい。

なお、震災等災害対策にもなることから、清掃車、宅配トラック等のスムーズな作業のために計画的に住宅地等の狭路拡幅を図られたい。

(2) 駐車規制の緩和

駐車場所の確保は物流の円滑化となり、社会活動にも大きな経済活動をもたらすが、現状は路上駐車車両により集配業務が阻害され、ドライバーの長時間労働化を招く要因ともなっている。

そこで、東京都で本年3月に策定された「総合的な駐車対策のあり方」の方向性にある「需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置」、「カーブサイド(路肩側の車道空間)を荷さばき空間として活用する」等を推進していただき、都内あまねく集配中のトラックが駐停車できるスペースを引き続き拡充されたい。

(3) 高速道路料金対策

トラックドライバーの長時間労働是正に当たっては、高速道路の活用を促進し、輸送にかかる時間を短縮することも課題である。

① 割引制度の充実

首都高速道路料金について、現行の距離制料金体系は、主に都内部分のみを

利用することの多い東京都の運送事業者にとっては負担が大きいため、首都高速道路の活用促進に向け、都内の輸送を担う緑ナンバートラックが利用しやすい料金割引制度の充実を図られたい。

また、NEXCO 3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されたい。

② 深夜割引の拡充

交通量に余裕のある時間帯での緑ナンバートラックの高速道路利用を促進し、輸送効率の向上や一般道の交通安全・環境対策を図るため、高速道路料金の深夜割引については、現在3割の割引率を5割以上に拡大するとともに、現在0時から4時の適用時間帯について、労働基準法に規定されている深夜時間帯に合わせて22時から5時までに拡大されたい。

③ 営業車用料金体系の創設

輸送効率の向上や一般道の交通安全・環境対策の取り組みの維持・増進のため、緑ナンバートラックの高速道路料金については、5割以上の割引となる制度を創設する様に図られたい。