



# 『2024年問題』 迫る物流危機

「物流の2024年問題」への対応期限とされてきた令和6年4月からもうすぐ半年を迎える。物流関連2法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律・貨物自動車運送事業法)の改正、公布をはじめ、トラック運送事業だけでなく、荷主など物流業界を取り巻く環境は変化しており、事業者にはこれからの対応が求められることとなる。関連法の解説など特集を掲載していく予定だが、「物流の2024年問題」の本格的なスタートに当たり、荷主側の対応について、総合物流会社勤務の経歴をもつ物流ライターの田中なお氏が状況をまとめた。

## 「物流の2024年問題って騒がれていた割に、何も変わっていない」

たまたまSNSに流れてきた長距離ドライバーの方のつぶやきです。皆さんは、どのように感じますか。この言葉だけですべてを推測することはできませんが、法規制に対応していない企業は少なくないと感じています。

厚生労働省が公表した「労働基準監督署等が自動車運搬者を使用する事業場に対して行った令和5年監督指導、送検等の状況を見てみましょう。監督指導が実施された2928の道路貨物運送業



者のうち、81・6%にあたる2389事業者に法令違反が認められ、58・3%にあたる1706事業者に改善基準告示違反が認められました。なお、前記は昨年度の改正が行われた2024年4月以降の数値は反映されていません。一方で、「物流の2024年問題」への対策を行わなければ、2030年には輸送能力が34・1%不足する可能性がある」と試算されています。2024年4月から約5か月が経過した今、物流に大きな混乱はみられませんが、良くも悪くも、法令遵守が十分にできていない現状が、ひとつの要因といえるでしょう。

## 2024年問題への対応と 適正運賃に対する 荷主企業のリアルな現状

物流ライター 田中なお氏

重視する世代が魅力的な職場と感じられるよう、働く環境の整備が必要で

## 適正運賃の収受に向けた後押しが 活発化

こうした背景もあり、本年から適正運賃の収受を後押しする動きが活発になってきました。標準的な運賃は従来より8%引き上げられ、標準運送約款では「積込料」や「取卸料」、「待機時間料」、「利用運送手数料」、「キャンセル料」を明確化し、契約にない業務を引き受けた場合に対価を収受できる規定などが設けられました。

短いリードタイムを指し定された場合や、高速道路の利用を許可しない場合

十分な協議を行わないまま下請代金を据え置く」という旨が補足されたのです。

ただし現状の下請法は、物流事業者間には適用されるものの、荷主と元請け物流事業者間には適用されません。荷主と物流事業者間には、独占禁止法上の告示「物流特殊指定」が適用されています。

また、法規制の影響に加えて、燃料や物価の高騰が重くのしかかります。2024年の道路貨物運送業者の倒産件数は過去最多ペースを記録中です。上半期の倒産件数は186件にのぼり、このペースで推移した場合、年間最多である2009年の374件を上回りかねません。

## 荷主企業は値上げ要請を「まずは受け止める」傾向に

適正運賃の収受に向けて、追い風が吹いているとはいえ、現場にこうした情報が浸透していません。様々な動きを受けて、荷主企業はどのように感じ、どのような対応を取っているのでしょうか。

倉庫会社に勤め、多くの荷主企業の動向を知っているT氏に、運賃の値上げに関する現状を聞きまし

「基本的に荷主企業は、値上げの話でも聞いてくれるようになりました。これまでは、売り言葉に買い言葉で『業者を変えたい』という反応が当たり前のでしたが、まずは話を

が示す禁止行為は、ほぼ同じ内容です。しかし、独占禁止法による排除措置命令を行うには、年単位の時間が必要になりま

す。下請法の執行と比較して、独占禁止法の執行はスピード感が劣るのです。

今後、より価格転嫁を推進する目的で、荷主と物流事業者間の取引を

「基本的には、ドライバー1人あたりが1回運べる貨物重量の増加や荷待ち時間の短縮など、物流の効率化が求められて

います。荷主企業はこれにに応じて、リードタイムの延長、共同輸送、トラックバス予約システム

の導入、パレットの利用などを進めているのが現状です。

また物流の持続可能性を高める意味では、モーダルシフトの推進や自動運転技術の実証実験、自動物流道路の整備などが

また、法改正などの動きに関する社内への浸透度についてT氏は、「今はまだ下請法遵守の範疇にとどまっている」と前置きした上で、次のように続けました。

「今後、一定規模以上の荷主企業や物流会社は、物流統括管理者を選任しなければいけません。そうなれば、また状況が変わっていくのではないのでしょうか」

国は2024年5月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」と「貨物自動車運送事業法」(以下、貨物法)の物流関連2法の一部改正を公布。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」は「物資の流通の効率化に関する法律」(以下、物効法)に名称が変

更になりました。物効法では、一定規模以上の荷主企業、物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫、連鎖化事業者(つまりフランチャイズチェーン)に対し、物流統括管理者の選任、報告を義務付けていま

は、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

一定規模以上の事業者に対する物流統括管理者選任の義務化や、元請事業者へ実運送体制管理簿作成の義務化は公布日から2年以内に施行される予定です。物流関連2法のうち、一部の法律はすでに前倒しで施行されています。

例えは対応策としては、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

「物流の2024年問題」への対応期限とされてきた令和6年4月からもうすぐ半年を迎える。物流関連2法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律・貨物自動車運送事業法)の改正、公布をはじめ、トラック運送事業だけでなく、荷主など物流業界を取り巻く環境は変化しており、事業者にはこれからの対応が求められることとなる。関連法の解説など特集を掲載していく予定だが、「物流の2024年問題」の本格的なスタートに当たり、荷主側の対応について、総合物流会社勤務の経歴をもつ物流ライターの田中なお氏が状況をまとめた。

重視する世代が魅力的な職場と感じられるよう、働く環境の整備が必要で

また、法規制の影響に加えて、燃料や物価の高騰が重くのしかかります。2024年の道路貨物運送業者の倒産件数は過去最多ペースを記録中です。上半期の倒産件数は186件にのぼり、このペースで推移した場合、年間最多である2009年の374件を上回りかねません。

適正運賃の収受に向けて、追い風が吹いているとはいえ、現場にこうした情報が浸透していません。様々な動きを受けて、荷主企業はどのように感じ、どのような対応を取っているのでしょうか。

倉庫会社に勤め、多くの荷主企業の動向を知っているT氏に、運賃の値上げに関する現状を聞きまし

「基本的に荷主企業は、値上げの話でも聞いてくれるようになりました。これまでは、売り言葉に買い言葉で『業者を変えたい』という反応が当たり前のでしたが、まずは話を

短いリードタイムを指し定された場合や、高速道路の利用を許可しない場合

また、法改正などの動きに関する社内への浸透度についてT氏は、「今はまだ下請法遵守の範疇にとどまっている」と前置きした上で、次のように続けました。

「今後、一定規模以上の荷主企業や物流会社は、物流統括管理者を選任しなければいけません。そうなれば、また状況が変わっていくのではないのでしょうか」

国は2024年5月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」と「貨物自動車運送事業法」(以下、貨物法)の物流関連2法の一部改正を公布。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」は「物資の流通の効率化に関する法律」(以下、物効法)に名称が変

更になりました。物効法では、一定規模以上の荷主企業、物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫、連鎖化事業者(つまりフランチャイズチェーン)に対し、物流統括管理者の選任、報告を義務付けていま

は、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

一定規模以上の事業者に対する物流統括管理者選任の義務化や、元請事業者へ実運送体制管理簿作成の義務化は公布日から2年以内に施行される予定です。物流関連2法のうち、一部の法律はすでに前倒しで施行されています。

例えは対応策としては、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

国でワースト3に入りま

確かに、現行運賃と比較して「高い」と感じる

航空運送、倉庫、連鎖化事業者(つまりフランチャイズチェーン)に対し、物流統括管理者の選任、報告を義務付けていま

は、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

一定規模以上の事業者に対する物流統括管理者選任の義務化や、元請事業者へ実運送体制管理簿作成の義務化は公布日から2年以内に施行される予定です。物流関連2法のうち、一部の法律はすでに前倒しで施行されています。

例えは対応策としては、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

またサプライチェーンとは名ばかりで、自社の物流領域以外を理解していないことは往々にしてあります。これまでの労務費、原材料価格、エネルギーコストの転嫁状況を把握し、交渉材料に

持続可能な物流を提供するために、一つひとつ課題をクリアしていきま

## 適正運賃収受が最大の課題に

物効法では、ドライバー1人あたりが1回運べる貨物重量の増加や荷待ち時間の短縮など、物流の効率化が求められて

います。荷主企業はこれにに応じて、リードタイムの延長、共同輸送、トラックバス予約システム

の導入、パレットの利用などを進めているのが現状です。

また、法改正などの動きに関する社内への浸透度についてT氏は、「今はまだ下請法遵守の範疇にとどまっている」と前置きした上で、次のように続けました。

「今後、一定規模以上の荷主企業や物流会社は、物流統括管理者を選任しなければいけません。そうなれば、また状況が変わっていくのではないのでしょうか」

国は2024年5月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」と「貨物自動車運送事業法」(以下、貨物法)の物流関連2法の一部改正を公布。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」は「物資の流通の効率化に関する法律」(以下、物効法)に名称が変

更になりました。物効法では、一定規模以上の荷主企業、物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫、連鎖化事業者(つまりフランチャイズチェーン)に対し、物流統括管理者の選任、報告を義務付けていま

は、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

一定規模以上の事業者に対する物流統括管理者選任の義務化や、元請事業者へ実運送体制管理簿作成の義務化は公布日から2年以内に施行される予定です。物流関連2法のうち、一部の法律はすでに前倒しで施行されています。

例えは対応策としては、標準的な運賃の届出率を低くすれば、必要のない基準とみなされ、告示基準の延長がなくなってしまうという実情があります。これは業界全体の水準低下を意味するでしょう。

# 運輸 点描

トラック運送事業の経営条件を改善する行政の動きが活発になっている。なかでもトラック事業者の経営に大きく影響してくると思われるのは、多層下請構造の改善や特定事業者の指定と中長期計画の作成義務付けなどである。このような事業環境の変化に対応して持続的に発展可能な経営をしていかなければならない。ここでは国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省合同会議で提示された特定事業者について取り上げる。

## 「特定事業者」は4000社 一定規模以上の事業者対象

8月26日に国土交通、経済産業、農林水産の3省による第2回合同会議が開かれた。詳細は割愛するが、ここでは合同会議で示された特定事業者の指定基準や特定事業者の義務などについてみる。

特定事業者の検討の視座としては、全体への寄与が高いと認められる大手事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定。具体的には、荷主および連鎖化事業者は取扱貨物重量が多い順に、日本全体のトラック運送事業者によって運送された貨物量の半分程度になる事業者を指定対象にする。算定指標にするのは取扱貨物重量である。

改正物効法では一定規模以上の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。そして中長期計画の実施状況が不十分な場合には、国が勧告や命令を実施する。この特定事業者の指定基準については、大手事業者が指定されるよう国が政令で定めるとし

## 指定基準・義務などを提示 国が命令や勧告の実施も

の貨物量の半分程度となる事業者を指定対象にする。運送事業者の算定基準は保有車両台数である。このような指定基準に基づいて特定事業者を指定する場合は、種類別の算定方法は次のようになる。

特定荷主・特定連鎖化事業者は、取扱貨物の重量9万t以上で、上位3200社程度になる。特定倉庫業者は、寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計重量が、貨物の保管量70万t以上の上位70社程度になる。

特定貨物自動車運送事業者は、保有する事業用自動車の台数を基準に保有車両台数150台以上、貨物の重量の増加、「運転者の荷待ち時間の短縮」など。このうち「運転者の荷待ち時間の短縮」に関しては、これらの特定事業者は合わせて4000社以上になるが、中長期計画の作成や定期報告などが義務付けられる。そして中長期計画の実施状況が不十分な場合は国が勧告・命令を実施する。

中長期計画は、事業者に課せられている努力義務の実施状況について、簡易的なチェックリストを用いて、取り組みの実効性の担保と業務の負担軽減の双方に配慮する。具体的記載事項は、事業者の判断基準の遵守状況、関連事業者との連携状況などの判断基準と関連した取り組みに関する状況などになる。

(物流ジャーナリスト 森田富士夫)

## 東京都 中小企業 デジタルツール導入へ 中小運輸事業者に助成

東京都と都中小企業振興公社は10月1日から、令和6年度第2回「デジタルツール導入促進緊急支援事業」の公募を開始する。建設業および運輸業に該当する都内中小企業などを対象に、時間外労働の一部を助成するもの。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。申請受付は10月1日(ソフトウェア、クラウドサービスなど)に係る購入費など。対象事例は、配車管理システムや、勤怠管理・給与計算ソフトウェアなどの業務改善ソフトウェアなど。ただし、パソコンなどハード機器全般や汎用性の高いソフトウェアなどは対象外。申請受付は、国の電子申請システム「J-グランツ」で行う。詳細は中小企業振興公社のホームページを参照。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。申請受付は10月1日(ソフトウェア、クラウドサービスなど)に係る購入費など。対象事例は、配車管理システムや、勤怠管理・給与計算ソフトウェアなどの業務改善ソフトウェアなど。ただし、パソコンなどハード機器全般や汎用性の高いソフトウェアなどは対象外。申請受付は、国の電子申請システム「J-グランツ」で行う。詳細は中小企業振興公社のホームページを参照。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。申請受付は10月1日(ソフトウェア、クラウドサービスなど)に係る購入費など。対象事例は、配車管理システムや、勤怠管理・給与計算ソフトウェアなどの業務改善ソフトウェアなど。ただし、パソコンなどハード機器全般や汎用性の高いソフトウェアなどは対象外。申請受付は、国の電子申請システム「J-グランツ」で行う。詳細は中小企業振興公社のホームページを参照。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。申請受付は10月1日(ソフトウェア、クラウドサービスなど)に係る購入費など。対象事例は、配車管理システムや、勤怠管理・給与計算ソフトウェアなどの業務改善ソフトウェアなど。ただし、パソコンなどハード機器全般や汎用性の高いソフトウェアなどは対象外。申請受付は、国の電子申請システム「J-グランツ」で行う。詳細は中小企業振興公社のホームページを参照。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。申請受付は10月1日(ソフトウェア、クラウドサービスなど)に係る購入費など。対象事例は、配車管理システムや、勤怠管理・給与計算ソフトウェアなどの業務改善ソフトウェアなど。ただし、パソコンなどハード機器全般や汎用性の高いソフトウェアなどは対象外。申請受付は、国の電子申請システム「J-グランツ」で行う。詳細は中小企業振興公社のホームページを参照。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。申請受付は10月1日(ソフトウェア、クラウドサービスなど)に係る購入費など。対象事例は、配車管理システムや、勤怠管理・給与計算ソフトウェアなどの業務改善ソフトウェアなど。ただし、パソコンなどハード機器全般や汎用性の高いソフトウェアなどは対象外。申請受付は、国の電子申請システム「J-グランツ」で行う。詳細は中小企業振興公社のホームページを参照。

## 東労局 最賃1163円を公示

東京都労働局は8月30日、東京都最低賃金を時給1163円(50円、4・49%引き上げ)に改正することを公示した。有効発生日は10月1日。東京都最低賃金は、東京都内の事業場で働くすべての労働者とその使用者に適用されるもので、

## 東京働き方改革 推進支援センター 無料相談を受付

東京働き方改革推進支援センターは、働き方改革推進支援センターの無料相談を受付している。お問い合わせ先は東京働き方改革推進支援センター(フリーダイヤル0120-232-865)。

## 店頭での掲示事項 ウェブ掲載で通知

国土交通省は、物流・自動車の事業者に対して、店頭に掲示する事項をウェブに掲載して通知する。対象は、トラック・バス・タクシーの事業者。対象は、トラック・バス・タクシーの事業者。対象は、トラック・バス・タクシーの事業者。

## グリーン経営認証 10月23日に講習会

関東運輸局は10月23日、自動車運送事業者(トラック・バス・タクシー)を対象に、グリーン経営認証取得講習会(東京)を開催する。申し込み方法は、専用「申込フォーム」に入力し、エコモ財団にメールまたはFAX送信する。詳細は、エコモ財団ホームページ(グリーン経営認証専用HP)を参照。

## WebKIIT 運賃指数

協運 WebKIIT 運賃指数 前月より9%上昇するとともに、前年同月を16%上回った。平成30年12月の集計開始以来、5年8か月に過去最高水準を更新した。荷物情報(求車)登録件数は15万8816件で、前年同月比11・8%増加。成約率は11・9%で同4・1%増加した。

## 最高値を更新

8月は140 最高値を更新 前月より9%上昇するとともに、前年同月を16%上回った。平成30年12月の集計開始以来、5年8か月に過去最高水準を更新した。荷物情報(求車)登録件数は15万8816件で、前年同月比11・8%増加。成約率は11・9%で同4・1%増加した。



都内中小企業のデジタルツール導入を支援します。申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。

申請受付は10月1日から22日まで(予算額に達し次第、受付を終了する場合があります)。



# 東ト協 7年度 東京都への特別要望(要約)

トラック運送業界は「物流の2024年問題」により大きな転換期に直面しているが、その中で、都民の暮らしや産業活動を支えるエッセンシャルな輸送の担い手として、首都の物流機能を維持するとともに、災害時の輸送機能の確保を通じて、首都防衛の重要な役割を果たしている。

しかし、大多数が中小企業である業界は、コスト高や燃料価格高騰が経営に大きな負担となっている。このため、国は「標準的な運賃」届け出など様々な施策を行って

いるが、運賃・料金への転嫁が進まず、ドライバーの賃金にも十分に反映されていないなど、依然、厳しい経営状況にある。その上、今年4月から働き方改革関連法により、ドライバーの年間時間外労働時間を960時間までとする罰則付きの上限規制が適用され、従来の体制では業務に支障が出る状況にある。

こうした中で、国は昨年6月、商慣行の見直しや物流の効率化、荷主・消費者の行動変容の3つの視点から、「物流革新に向けた政策パッケージ」は、次の通り。

その減少は健全なトラック運送業の発展に甚大な影響を及ぼしかねない。①「物流の2024年問題」をはじめ、多くの課題に対応するためにも、新たな施策の展開などをお願いするとともに、来年度以降も、交付金額が今年度と同額以上になるようお取り計らいいただきたい。

②休憩などのための駐車スペースなどの整備を引き続き、駐車スペースを確保や公衆トイレなどの整備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(ドライバー不足の改善や多様な人材確保のため、東京都でもこれまで以上に支援していただきたい。特に女性の人材活用に向け、女性が働きやすい環境を整備し、中

小運送事業者が導入しやすくなるようお取り計らい願いたい。また、公共用の水素ステーションや電気充電設備の増設、利用時間の拡大を推進していただきたい。

④東京都貨物輸送評価制度の拡充  
東京都はCO<sub>2</sub>排出削減を支援する仕組みとして、貨物輸送評価制度を実施しているが、この制度は当協会のグリーン・エコプロジェクトなどを強く後押しするものであり、引き続き実施していただきたい。

また、評価取得の促進に向けて、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、評価取得メリットを強化するため、イオンセンターの範囲を拡充していただきたい。

⑤道路整備の促進  
運送事業者にとって、渋滞による運送時間の長時間化、特に高速道路における長時間の渋滞は、経営上や運営上でも死活問題になることから、次の事項についてお願いしたい。

①首都圏3環状道路の整備促進  
円滑な高速道路利用や渋滞の解消には、首都圏3環状道路の全線開通が必要不可欠なため、早期開通に向けて整備を促進するよう適切に対応して

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には、物流に対応した道路整備計画を推進することが重要で、特に輸送効率化に対応したトラックの大型化には、道路インフラの規格化などによる整備・拡幅が必要不可欠なことから、計画段階で想定した道路整備を進めていただきたい。

③料金割引制度の拡充  
グリーンパートナーシップに對する新たな割引制度ができるまでの間、現行の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、実質割引率が最大5割に達していない現状を考慮し、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

④ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑤駐車規制の緩和  
トラック運送事業者が都内での事業活動を円滑に行い、物流機能を維持するとともに、災害危機などにおける首都防衛の役割を果たす上で、給油所確保のほか、都内に活動の本拠を置くトラックの車庫確保が必要不可欠となっている。

しかし、都心部を中心とする駐車場の確保が困難となることも、車庫代の負担増が経営を圧迫し、車庫を維持することが困難となっていることから、車庫用地の確保や車庫代の負担軽減に向けた支援を実施して

た良質な輸送サービスを提供するという社会的使命を果たすとともに、港湾地区における長時間荷待ちの解消やドライバーの労働環境の改善、労働力確保など、山積する諸課題に取り組む方針。

⑥高速道路の料金対策  
グリーンパートナーシップは重要な社会インフラの役割を果たしていることから、首都高速を中心とした間の活用を視野に入れた

⑦車庫の確保・維持への支援  
トラック運送事業者が都内での事業活動を円滑に行い、物流機能を維持するとともに、災害危機などにおける首都防衛の役割を果たす上で、給油所確保のほか、都内に活動の本拠を置くトラックの車庫確保が必要不可欠となっている。

⑧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  
東京都は「東京物流ビズ」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行っているが、都心部を中心に、無償提供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が進められているが、依然、十分とは言えない状況にあることから、円滑に集配業務を行えるよう、真に必要な場所における駐車規制の見直しを強力に推進していただきたい。

③ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

④ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑤ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑥ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑦ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑧ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑨ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑩ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑪ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑫ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑬ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑭ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑮ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑯ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑰ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

## タンクトラック 専門部会

7月29日、東武ホテルバント東京/神保義昭部会長

全ト協タンク部会と連携危険物荷卸し事故防止へ

令和5年度事業報告・収支決算と6年度事業計画・収支予算などについて、審議・承認した。

6年度事業計画では、全日本トラック協会タンク部会と連携し、タンクトラック輸送業界が直面

している課題について、部会員間での情報共有や意見交換などを通じて、状況の改善を図る。

特に、全ト協タンク部会による「危険物荷卸し時相互立会い推進・全国一斉キャンペーン」への協力を通じ、相互立会いの重要性を周知徹底し、危険物の荷卸し時の事故防止に努める。

また、部会規約の一部改正を承認した。

総会後、「2024年問題」に伴う労働基準監督署の対応をテーマに研修会を実施した。

また、役員の一部変更を行うとともに、来年度通常総会を長野県で開催することを承認した。

6年度事業計画では、コンプライアンスを確立し、安全と環境に配慮し

たいただきたい。

①無償提供される貨物車駐車スペースの拡充  
東京都は「東京物流ビズ」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行っているが、都心部を中心に、無償提供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が進められているが、依然、十分とは言えない状況にあることから、円滑に集配業務を行えるよう、真に必要な場所における駐車規制の見直しを強力に推進していただきたい。

③ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

④ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑤ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑥ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

## 関東・甲信越 重量部会

7月11日、ローズホテル横浜/内宮昌利部会長

令和5年度事業報告・収支決算と6年度事業計画・収支予算などについて、審議・承認した。

6年度事業計画では、全日本トラック協会重量部会と連携し、タンクトラック輸送業界が直面

している課題について、部会員間での情報共有や意見交換などを通じて、状況の改善を図る。

特に、全ト協タンク部会による「危険物荷卸し時相互立会い推進・全国一斉キャンペーン」への協力を通じ、相互立会いの重要性を周知徹底し、危険物の荷卸し時の事故防止に努める。

また、部会規約の一部改正を承認した。

総会後、「2024年問題」に伴う労働基準監督署の対応をテーマに研修会を実施した。

また、役員の一部変更を行うとともに、来年度通常総会を長野県で開催することを承認した。

6年度事業計画では、コンプライアンスを確立し、安全と環境に配慮し

たいただきたい。

①無償提供される貨物車駐車スペースの拡充  
東京都は「東京物流ビズ」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行っているが、都心部を中心に、無償提供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が進められているが、依然、十分とは言えない状況にあることから、円滑に集配業務を行えるよう、真に必要な場所における駐車規制の見直しを強力に推進していただきたい。

③ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

④ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑤ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑥ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑦ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

## 関東ト協 海上コンテナ部会

7月23日、東ト協総合部会長

令和5年度事業報告・収支決算と6年度事業計画・収支予算などについて、審議・承認した。

6年度事業計画では、全日本トラック協会海上コンテナ部会と連携し、タンクトラック輸送業界が直面

している課題について、部会員間での情報共有や意見交換などを通じて、状況の改善を図る。

特に、全ト協タンク部会による「危険物荷卸し時相互立会い推進・全国一斉キャンペーン」への協力を通じ、相互立会いの重要性を周知徹底し、危険物の荷卸し時の事故防止に努める。

また、部会規約の一部改正を承認した。

総会後、「2024年問題」に伴う労働基準監督署の対応をテーマに研修会を実施した。

また、役員の一部変更を行うとともに、来年度通常総会を長野県で開催することを承認した。

6年度事業計画では、コンプライアンスを確立し、安全と環境に配慮し

たいただきたい。

①無償提供される貨物車駐車スペースの拡充  
東京都は「東京物流ビズ」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行っているが、都心部を中心に、無償提供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が進められているが、依然、十分とは言えない状況にあることから、円滑に集配業務を行えるよう、真に必要な場所における駐車規制の見直しを強力に推進していただきたい。

③ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

④ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑤ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑥ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑦ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

## 新部会長に宮治氏就任 港湾物流の対策求める

7月23日、東ト協総合部会長

令和5年度事業報告・収支決算と6年度事業計画・収支予算などについて、審議・承認した。

6年度事業計画では、全日本トラック協会海上コンテナ部会と連携し、タンクトラック輸送業界が直面

している課題について、部会員間での情報共有や意見交換などを通じて、状況の改善を図る。

特に、全ト協タンク部会による「危険物荷卸し時相互立会い推進・全国一斉キャンペーン」への協力を通じ、相互立会いの重要性を周知徹底し、危険物の荷卸し時の事故防止に努める。

また、部会規約の一部改正を承認した。

総会後、「2024年問題」に伴う労働基準監督署の対応をテーマに研修会を実施した。

また、役員の一部変更を行うとともに、来年度通常総会を長野県で開催することを承認した。

6年度事業計画では、コンプライアンスを確立し、安全と環境に配慮し

たいただきたい。

①無償提供される貨物車駐車スペースの拡充  
東京都は「東京物流ビズ」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行っているが、都心部を中心に、無償提供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が進められているが、依然、十分とは言えない状況にあることから、円滑に集配業務を行えるよう、真に必要な場所における駐車規制の見直しを強力に推進していただきたい。

③ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

④ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑤ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑥ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

⑦ターミナルチャージの整理  
首都高速道路からNEXCの道路に続けて通行する場合などに、道路会社ごとにターミナルチャージが付加されていることから、複数回発生するターミナルチャージの発生を1回に削減して

## 表の高石賢一氏が「模型作成から考える日本と海外の重機について」をテーマに講演した。

## 物流機能の維持と環境整備へ 「2024年問題」対応支援を

# 秋の全国交通安全運動

## 本部・支部連携で事故防止を徹底

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5日、東ト総会館で、令和6年度第2回委員会(Web併用)を開催し、秋の全国交通安全運動(9月21日~30日)への取り組み、活動内容などを確認した。森本委員長は、「事故発生頻度はハイペースで前年を上回る状況。会員関与の第1当死亡事故は1件だが、死亡事故の発生をゼロにするため、各支部と連携して更なる事故防止活動を推進していきたい」と述べた。



東ト協 運輸安全委員会

続いて、同運動の進め方を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、東京運輸支局陸運技術専門官の伊藤誠二氏がそれぞれ説明した。議事では、同運動期間中における統一実施日(9月26日)を定めた街頭活動の実施、屋外マルチビジョンによる啓発、「大型車の車輪脱落事故防止研修会」の

実施、「運転者に対して効果的かつ効果的に行う指導及び監督について」の小委員会の設置について説明した。議事終了後、関東交通共済協同組合理事待遇の布施谷賢司氏が「秋の全国交通安全運動」に対する取り組みを説明した。

## 東ト協 健康管理セミナー

次第、締め切る。講師は、

東ト協と全日本トラック協会は9月25日、令和6年度「健康管理セミナー」定期健康診断のフォローアップの手法と、ドライバーの高齢化について」を開催する。時間は午後1時30分~4時、会場は東ト総会館7階大会議室。受講対象は、東ト協会員事業者の経営者・運行管理者・総務担当者など。定員は先着70人(1社2人まで/定員になり

# 今後のあり方を継続審議

東ト協環境委員会(竹内政司委員長)の未来型グリーン・エコプロジェクト(GEP)のあり方について、燃費データのシステム構築、CO2排出量の情報提供、ドライバーへの教育支援ならびに表彰について審議した。6・7年度執行部発足後、環境委



東ト協環境委員会(竹内政司委員長)の未来型グリーン・エコプロジェクト(GEP)のあり方について、燃費データのシステム構築、CO2排出量の情報提供、ドライバーへの教育支援ならびに表彰について審議した。6・7年度執行部発足後、環境委

## 東ト協 未来型GEP検討小委

先立ち、「新たな取り組みによる事業展開を図る」ことで、GEP事業の拡充と参加事業者の拡大を目指す。引き続き、同じメンバーで議論を重ねていこう」と述べた。

小委員会は、令和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、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する構築方法や、燃費データから算出されるCO2排出量を情報活用するため、新たなシステム構築を検討している。

## 東ト協 本部集団健診

### 追加募集

東ト協は10月12・13日、令和6年度第2回「本部集団健診(定期健康診断)」を行う。東ト協では受診費用の一部助成を行っており、今年度は助成額を従来の2倍に増額し、1人当たり2000円助成する。

受診対象は東ト協会員事業所に所属する従業員。定期健診項目のほか、選択項目として、眼底検査・大腸がん検診の受診も可能。

10月12・13日実施  
9月23日まで受付

### ◆健診開催日時◆

10月12日(土)	10月13日(日)
① 8時30分~9時30分	⑦ 8時30分~9時30分
② 9時30分~10時30分	⑧ 9時30分~10時30分
③ 10時30分~11時30分	⑨ 10時30分~11時30分
④ 11時30分~12時30分	⑩ 11時30分~12時30分
⑤ 14時30分~15時30分	
⑥ 15時30分~16時00分	

※申し込みは原則、時間帯別とし、①~⑩のいずれかの枠で。定員は各時間帯とも40人、⑥のみ20人

## トラック事故速報

死亡事故

◎深夜帯は視認性が低下するので、道路状況によりハイビームの活用を心がけること。運行中は前方や周囲の状況への注意を怠らないこと。また、横断歩道や停止線の手前でいつでも停止できる速度に減速、または一時停止を行うとともに安全確認を徹底すること。

日時	8月18日(日) 2時52分頃発生(晴天)
場所	西多摩郡内(国道16号)
当事者	①歩行者(女性70代死亡)×②事業用大型貨物車(男性30代) <small>死者は過失の割合を不詳とするものではありません</small>
状況	西多摩郡瑞穂町 富士原 至 川越市 至 八王子市
概要	事業用大型貨物車が、国道16号を川越方面から八王子方面に進行中、路上で横臥していた歩行者を轢過したもの。

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

健診フォローアップ 高齢化対応テーマに  
03・3359・6257

# 関交協 オリジナル 冊子

# トラックドライバー

# のための 危険予知トレーニング

## トラックドライバーのための 危険予知トレーニング



- ①有信号交差点での右折
- ②有信号交差点での左折
- ③住宅地の道路
- ④夜間の道路
- ⑤駐車車両がある道路
- ⑥施設へのバック入庫

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。

当組合発生の事故事例の類似交通場面を画像で例示し、分析&解説した冊子を作成いたしました。

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「危険予知トレーニング用視聴覚教材による事故防止活動の推進」に則した指導・教育に本冊子をご活用ください。

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

関東交通共済協同組合



