2025年（令和７年）
3/25
No. 1317

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
発行所　一般社団法人 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/

標準的運賃届出率95・7％

東京都トラック協会（水野功会長）会員事業者の「標準的運賃」届出率は95・7％となり、目標としていた95％を達成した（令和7年2月末時点）。東京で低迷していた標準的運賃の届出率を上げるため、東ト協本部・各支部の届出促進に向けた活動が成果となった。東ト協では、標準的運賃の届出が目的ではなく、社会全体に値上げへの風潮があることを追い風に、目標達成の勢いで荷主との運賃交渉を実施し、運賃・料金の値上げが実現できるよう、各会員事業者の取り組みを支援していく。

東ト協　19支部が目標達成

東ト協は3月11日、正副会長会で標準的運賃の届出状況（7年2月末）が全支部平均95・7％と報告した。このうち、港・渋谷・世田谷・目黒・中野・杉並・文京・豊島・板橋・練馬・北・台東・深川・墨田・江戸川・葛飾・荒川・足立・多摩各支部で95％を超え、目標を達成した支部は合計で19支部となった。会員事業者（7年3月3日現在）のうち、①主たる事務所が他県にある事業者、②霊柩事業のみの事業者、③利用運送だけであることが確認できた事業者、④休止が確認できた事業者――を除いた数に基づくもの。未届出事業者数は111会員事業者となっている。

東ト協会員の標準的運賃の届出率は6年3月末で56・7％で、昨年10月からの届出促進の活動開始を経て、活動期限とした7年2月末には1年足らずでの大幅な上昇となった。

示した行動力で運賃交渉へ

東ト協では、物流政策委員会（三村偉一郎委員長）や理事会で目標の達成について、各支部を通じて会員事業者に感謝の言葉を伝えた。これまでの届出促進の原動力の勢いをそのままに、荷主との運賃交渉を実施し、現行の運賃・料金を標準的運賃に少しでも近づけられるよう、会員事業者の取り組みを支援していく。

7年度実施計画を承認

東ト協　交付金事業審議委員会　6年度第2回

東ト協は3月11日、東ト総合会館で、第113回（令和6年度第2回）東京都交付金事業審議委員会（只腰憲久委員長）を開催し、6年度事業計画の変更や7年度交付金事業実施計画案について審議・承認した。7年度実施計画案では、ドライバーファーストに力点を置き、待遇改善、健康管理、安全教育の新規事業に重点配分した「選択と集中」予算とし、2024年問題をはじめとする課題の解決へ向けて会員事業者の取り組みを支援する方針だ。

冒頭、あいさつに立った水野功会長は、「ドライバーの健康管理や教育、交通安全・事故防止、6年度から始まったトラックGメン物流調査員による取引の適正化などに一層注力していくことで、物流の2024年問題を含めた業界の困難な課題に対応していきたい」と述べた。

議事ではまず、6年度実施計画の変更案を審議し、予算額と執行見込み差額1億1991・5万円について、施設管理運営基金に9700万円、物流施設建設基金に22

91・5万円造成することを承認した。

この後、7年度事業実施計画案を諮り、全体の収支予算額を9億419・3万円（前年度比1・1％減）として編成することを承認した。これは、東京都交付金が8億8529・1万円（同4・2％減）と大幅な減額見込みだが、全日本トラック協会の地方適正化事業助成金が5260・1万円（同21・8％増）、その他収入が約743万円（同3・9％増）と増額の見込みのほか、特別積立基金取崩繰入（環境対策基金を取り崩し、環境関係事業費に充当）により1887・1万円を充当する。

このうち、人件費などを除く事業費は4億3227・7万円（同4・1％減）を計上。新規・拡充事業を積極的に展開する一方、既存事業の精査・見直しや諸経費の削減をさらに進める方針。

新規事業としては、輸送の安全の確保に関する事業において初任運転者特別講習へのEラーニング導入に100万円の予算を計上。また、拡充事業（通年実施開始）として、定期健康診断受診費用助成の1人当たり助成額を1000円から2000円に倍増し、対象者を2万5000人から3万人に拡大するため、6000万円の予算を計上した。

このほか、事業費全般について実績に基づく見直しを行い、26事業合計で6197・3万円の経費を削減する予算編成とした。

人件費については、適正化事業調査員（Gメン調査員）の新設増員による人件費増に伴い、前年度比5・5％増となっている。

荷主・物流事業者の相互協力が不可欠

関東トラック協会（会長・水野功東京都トラック協会会長）は3月10日、東ト総合会館で、物流の新たな規制的措置の具体的な運用について関係省庁や関係団体が連携して説明するとともに、2024年問題に関する説明会（Web併用）を開催した。関東運輸局・関東経済産業局・関東農政局・東京労働局をはじめ各県労働局との共催。

関ト協・関運局・東労局など
物流の2024年問題に関する説明会

関東管内の荷主企業、倉庫事業者、トラック運送事業者を対象に、4月1日から一部施行される物流改正法の概要を紹介した。

開催に当たり、関運局の藤田礼子局長があいさつし、「物流の2024年問題は、これからが本番だ。物流を止めない・滞らせないことは、日本経済、国民生活にとって重要なことで、荷主と物流事業者がパートナーとして協力し解決していく必要がある」と述べた。

また、共催の関東経済産業局の佐合達矢局長、関東農政局の安東隆局長があいさつ。佐合局長は、「これまでの物流業界の附帯サービスにおける商慣行の見直しの判断は、経営者の責任で一番大事な部分」と指摘。安東局長は、「農産品輸送では荷役をはじめ多くの課題があるが、パレットや段ボールの標準化などの取り組みを進めている」と述べた。

説明会では、国土交通省物流・自動車局物流政策課物流渉外官の廣金沙季子氏が新物効法について、同局貨物流通事業課主査の山崎康平氏が改正貨物自動車運送事業法の施行について、それぞれ説明した。

また、関運局自動車交通部の矢吹尚子部長が「トラック・物流Gメンの取り組み」を、東労局労働基準監察監督官の西田幸弘氏が「時間外労働の上限規制と改善基準告示について～ベストプラクティス企業の紹介～」を、公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課総括係長の長谷川好平氏が「取引の適正化に向けた公取委の取組」をテーマに説明した。説明後には、質疑応答が行われた。

水野会長は、閉会に当たり、「物流の2024年問題はまだ始まったばかりで、今後も続いていく。物流危機に対応するため、荷主と物流事業者が相互に協力していくことが不可欠だ」と述べた。

読売新聞に全面広告

東ト協　働き方改革推進へ

東ト協は、3月14日と22日付で『読売新聞』都内・多摩版に、会員事業者の労働時間短縮および人手不足解消に向けた人材確保とともに、トラック運送業界が抱える諸課題や役割について都民の理解を促すため、3週連続のシリーズ広告（全面）を掲載。

広告を通じて、トラックドライバーの労働環境を改善し、働き方改革を推進することを目的としている。特に、多様な人材の活用が求められている中、女性の仕事の選択肢としてトラックドライバーが候補とされていない現状について、問題を提起する内容となっている。

広告第1回目（写真㊤）は「なぜ、」の一言と光があまり当たっていない女性ドライバーの写真で、第2回目（写真㊦）は「もし、」の一言と働いている女性ドライバーの写真で、女性の活躍が遅れている現状を表現している。

女性ドライバーの活躍を求める

また、シリーズ広告を通じて、トラックドライバーは日本を復興する仕事であることをアピールし、その重要性を訴えかけている。

なお、広告第3回目は3月下旬に掲載予定。

紙面あんない

特集ドライバーファーストの物流実現へ　2
下請法改正案を閣議決定　3
東ト協、運輸安全委員会を開催　4
東ト協、税制金融委員会を開催　4
関東圏における自動車事故防止対策検討会　6

古紙パルプ含有率80％再生紙を使用

「ドライバーファースト」の物流実現へ健康支援

東京都トラック協会が掲げる、「ドライバーファースト」の施策は、ドライバーの安全面や健康面からサポートが必要です。健康起因により死亡したドライバーの大半を心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤および解離が占めています。これらを防止するため、今回は、ドライバーや管理者への対策を中心に、産業医の長濱さつ絵先生が解説します。

連載　第2回

健康診断の事後措置の重要性

脳血管疾患と心臓疾患について

長濱産業医事務所
長濱さつ絵
（産業医）

健康は私たちの日常生活の基盤です。特に長時間運転をするドライバーにとって、体の不調が重大な事故につながる可能性があります。第1回のテーマでは、糖尿病について解説しました。第2回目となる本稿では、脳血管疾患や心臓疾患が原因で発生する事故に焦点を当てます。健康診断後の再検査の重要性について理解を深め、健康起因事故を防止しましょう。

脳血管疾患と心臓疾患とは

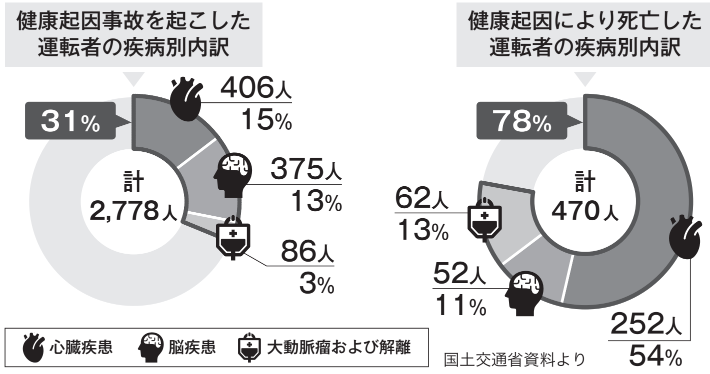
脳血管疾患とは、脳の血流が悪くなることで引き起こされる病気の総称です。脳梗塞（血管が詰まり、脳細胞に酸素が届かなくなる）と脳出血（血管が破れ、脳内で出血が起こる）などが含まれます。いずれの場合も突然症状が現れることがあり、これが運転中に起こると事故の原因となります。

例えば、呂律が回らない、片側の手足や顔が動かない・動きにくい・しびれる、手に力が入りにくい、ふらつく、目が見えにくいなどは、脳梗塞や脳出血を疑います。

小脳梗塞では、酔っぱらった時のような千鳥足やしゃべり方になります。脳出血やくも膜下出血では、突然の頭痛が起こることもあります。特に、くも膜下出血の頭痛は、ハンマーで殴られたような、今までに経験したことのない激しい頭痛と表現されます。

心臓疾患の中でも特に運転事故につながりやすいのは、狭心症と心筋梗塞、大動脈瘤および解離です。狭心症は、心臓の血管が詰まりかけて心臓に酸素が届かなくなることで、症状が出現します。心臓の血管が完全に詰まってしまうと、心筋梗塞になります。両疾患とも突然の強い胸の痛み（締めつけられるような痛み）、冷や汗、吐き気が生じます。狭心症はこれらの症状が数分間続き、安静やニトログリセリンの服用により軽快します。心筋梗塞は30分以上症状が続き、狭心症は心筋梗塞の前兆となる場合もあります。

【図】健康起因事故の疾病別の内訳（平成25年～令和4年）



大動脈瘤および解離は、大動脈が裂ける病気です。非常に死亡率が高く、怖い病気です。瘤はコブのことです。血圧が高い状態が続き、動脈硬化によって動脈の壁が脆くなると、ホース状の動脈に瘤ができます。瘤だけであれば何も症状はありませんが、血圧上昇などでこれが破けると、大動脈解離として強烈な胸や背中の痛みとともに、出血による血圧低下、意識消失を来します。狭心症・心筋梗塞、大動脈解離の胸痛は、冷や汗が出て動けなくなるくらいの痛みです。同じ内臓痛である、下痢をする前の、下腹部が締め付けられるような痛みを思い出してください。体を折り曲げなければ耐えられないような痛みよりも、激しい痛みが狭心症・心筋梗塞、大動脈解離の胸痛に相当します。稀に歩いて病院に行ける痛みの人もいますが、突然の胸痛は早めに受診しましょう。

なお、脳血管疾患と心臓疾患、大動脈瘤および解離は、健康起因による死亡事故の原因疾患として、78%（国土交通省：令和5年度事業用自動車健康起因事故対策協議会資料より）を占めています**（図参照）**。

求められる健康起因事故防止対策

これらの病気による健康起因事故を予防するために、事業者は何をすればよいのでしょうか。貨物自動車運送事業法には、健診の受診と就業判定、点呼時の健康確認、ドライバーに対する指導と監督、ドライバーの健康状態の報告義務などが挙げられています。健診の受診と就業判定とは、法廷で定められた健診を受診させ、その結果を産業医に就業可否の判断をしてもらうことを言います。就業判定には、通常勤務（通常通り仕事ができる）、就業制限（何かしらの就業制限が必要）、要休業（休養が必要）があります。産業医から通常勤務の判定を受けた労働者は、いつも通りの就業が可能ですが、就業制限・要休業の判定が出た場合は、会社は産業医と労働者から話を聴き、最終的な就業上の措置を決定する必要があります。就業制限には残業の制限、労働不可の制限、作業転換、深夜業務の削減や禁止などが含まれます。

例えば、健診で血圧が190／100ミリメートルHgで未治療だった場合、多くの産業医は就業制限（車の運転禁止、高所作業禁止、夜勤禁止、残業禁止）が必要だと判定します。これは脳梗塞などのリスクが高いからです。就業制限は治療を開始するまでであったり、主治医が通常勤務と判定するまでであったりと、状況を考慮します。会社はこれを受けて、産業医と労働者から話を聴き、産業医の意見をもとに残業や運転業務をさせないなど、就業制限の内容を決定します。もちろん、会社は産業医とは異なる判断で、運転可能と結論付けることもできますが、もしもその労働者が業務中に健康起因事故を起こした場合、会社側の責任になる可能性があります。この場合に「血圧が高いので車の運転を避けるよう産業医が意見していたのに、なぜ運転をさせたのですか？」と外部から聞かれた時に、答えられるようにしておく必要があります。

産業医は会社と労働者に寄り添う立場ですので、例えば就業制限で業務に支障があるなどの実態があれば、産業医に相談してください。なるべく就業制限の期間が短くなるように、あるいはなるべく就業制限をかけず、会社が安全配慮義務を果たせる方法がないか、一緒に考えてくれると思います。健診結果がいくつ以上で就業制限をかけるか、決まった基準はありませんが、多くの産業医が就業制限を検討する数値は、血圧180／110ミリメートルHg、空腹時血糖200ミリグラム／デシリットル、随時血糖300ミリグラム／デシリットル、HbA1c（ヘモグロビンA1c）10%、Hb（ヘモグロビン）8グラム／デシリットルだと報告されています（『産業医が実施する就業措置の文脈に関する質的調査、産業衛生学雑誌（2012）』より）。就業判定は法令上の義務なので、必ず実施しましょう。50人未満の事業所で産業医がいない場合は、産業保健総合支援センター（さんぽセンター）にて無料で就業判定をしてくれます。

さんぽセンターでは健診の事後措置以外にも、産業保健全般の相談が可能です。

脳MRI検査の有効活用も

各種団体や健康保険組合から助成金を受けられる脳ドッグ（脳MRI健診）は、脳卒中やくも膜下出血を早期に発見する有効な手段の一つです。

助成の条件は各団体によって異なりますが、東京都トラック協会では40歳以上のドライバーを対象に1人当たり1万円の助成金が受けられるので、有効にご活用ください。

また、東ト協以外でも、各種健保組合などで、脳MRI検査の補助をしているところは増えています。

MRI検査は被ばくがなく、脳の内部が細部まできれいに映ります。検査時間は15～30分程度で、ガンガンと機械音が響く狭い装置内に入って検査をするので、近未来的な圧迫感があります。

脳MRI健診ではいろいろな所見を発見できるので、症状のない脳梗塞や小さな脳動脈瘤などが見つかることもあります。症状のない小さな脳梗塞は無症候性脳梗塞と呼ばれ、加齢とともに10～30%程度の人に認められるとの報告があります。無症候性脳梗塞や脳動脈瘤が見つかった場合は、生活習慣の改善や通院による危険因子の管理が必要です。

ドライバー自身に自分の健康に関心を持ってもらうきっかけとしても、脳MRI健診をご活用ください。

健康維持に気をつけること

最後に、健診結果でよい結果を維持するために、日ごろからできることをお話しします。

まずは血圧です。血圧は120／80ミリメートルHg以下であれば問題なし、それを超えたら減塩、減量、禁煙・減酒、睡眠時間の確保など、生活習慣の改善を始めます。140／90ミリメートルHgを超えたら服薬・通院、180／110ミリメートルHgを超えたら就業制限を検討するレベルです。血圧の薬を服用することを嫌がる人もいますが、最近の降圧薬は血圧を下げ過ぎることなく、心臓や腎臓の保護作用（アンチエイジング作用）があり、市販のサプリメントよりも効果があると断言できます。服用していれば脳梗塞、心筋梗塞、認知症などを予防してくれます。

次に高脂血症（脂質異常症）ですが、これは血液中の脂のことで、これが多ければ血管の壁に脂がつき、いわゆる動脈硬化を来すことで、心筋梗塞や脳梗塞のリスクを高めます。LDL（悪玉コレステロール）が120ミリグラム／デシリットル以上で生活習慣の改善、180ミリグラム／デシリットル以上で健康な若い人でも服薬を検討、200ミリグラム／デシリットルを超えた場合は家族性コレステロール血症が疑われるので、服薬をしましょう。喫煙習慣や持病によっては180ミリグラム／デシリットル以下でも要治療の場合もあります。生活習慣の改善のポイントは食事です。飽和脂肪酸やトランス脂肪酸など、いわゆる悪い脂（加工品、スナック菓子、常温で固形の脂）を避け、良い脂（ナッツ類、オリーブオイル、魚、新鮮な肉、えごま油など）と食物繊維を摂ることです。また、減量と運動も効果的ですが、飲酒は中性脂肪値を上げます。中性脂肪値が高い場合は、DHA（ドコサヘキサエン酸）・EPA（エイコサペンタエン酸）が病院で薬として処方が可能（薬局で買うより安く、質がよい）です。

なお、血糖値については、前回**（3月10日号参照）**に記載しました。

業務上の健康起因事故の防止には、前述した健診の事後措置や、健診結果の読み方・生活習慣改善の方法、病気の症状についての社内教育と啓発を基本とし、体調不良時にはすぐに上司に報告できる職場環境の形成や、業務前点呼での体調確認など、企業全体で健康管理を支援する仕組みを構築することが重要です。

運輸点描

4月からの賃金改定を控え、トラック運送業界でも対応に頭を悩ませている事業者が多いと思われる。今春闘では昨年以上の賃上げが見込まれる上、政府が政策目標として最低賃金の大幅な引き上げを掲げており、賃金水準のさらなる上昇が避けられない情勢だ。業界では慢性的な不足状態にある運転者を維持・確保するため、多少の無理をしてでも賃上げを考えざるを得ないが、問題はその原資をどう捻出するかだ。人件費に限らず、相次ぐコスト増の運賃転嫁が思うに任せない状況の中で、難しい判断を迫られることになりそうだ。

迫られる賃上げへの対応

最賃も上昇し中小の経営圧迫

人件費増大で転嫁が不可避に

厚生労働省の調査によれば、昨年春闘の主要企業（従業員1000人以上など大企業）の賃上げ率は加重平均5・33％と33年ぶりに5％台に乗り、中小企業でも3％台後半から4％台だったという。

今春闘では、物価高騰が続く中で賃上げの動きが一段と強まり、集中回答日の3月12日には主要大企業から満額回答が相次いだ。連合の初回集計によれば、平均賃上げ率は5・46％で、中小企業でも5％台に乗った。短時間・契約労働者などの時給引き上げ率は6％台半ばという。

最終的には、初回集計より下がる見込みだが、昨年を上回る高い水準の賃上げになりそうだ。

賃上げ機運が高まる中で、労働組合がない中小企業でも昨年以上の賃上げを迫られ、なかには大企業との格差是正から、高い水準の賃上げに踏み切る企業も少なからずあるものと思われる。

加えて、中小企業にとって頭の痛い問題は、政府が最低賃金の大幅な引き上げ目標を掲げていること。

具体的には、2020年代に全国加重平均で時給1500円への引き上げを目指す方針。現在の最賃1055円より約42％高い水準で、その達成には、年率7・3％で引き上げていく必要があるという。

最賃は罰則付きで遵守を求められる最低限の水準であり、その引き上げは賃上げを加速し、全体の賃金水準を押し上げることになる。それに伴い、当然、人件費負担が一段と増大する。とりわけ、労働集約型の中小企業に大きな影響を及ぼし、経営を圧迫する。

この最賃引き上げの中小企業への影響に関して、3月上旬に日本商工会議所・東京商工会議所による調査結果が公表された。それによると、「対応は不可能」（19・7％）と「対応は困難」（54・5％）との回答が合わせて74・2％と7割を超えた。運輸業ではその割合はさらに高く、合計84・3％に達する。これらは政府の目標達成の困難さを浮き彫りにしている。

トラック運送業界では慢性的な運転者不足の状況にあり、業務遂行に必要な運転者を確保していくには、賃金水準の引き上げなど待遇改善が急務だ。しかし、燃料価格が過去最高に近い水準に高止まりし、車両価格も上昇しているだけに、さらなる人件費の増大は経営を大きく圧迫する。

政府は中小企業の賃上げを進めるため、その原資確保に向けて、コスト増分の転嫁を後押ししている。昨年5月に下請法の運用基準を改正し、不当な価格据え置きに関する規定をより明確にした。さらに、今通常国会で下請法を改正し、その執行強化を図る方針だ。

こうした政府の措置を踏まえ、中小企業においても最賃や春闘での賃上げ率などを参考に具体的なデータを示し、増大する人件費などの転嫁を進める必要がある。

東京商工リサーチの調査によれば、全体動向として人手不足関連の倒産件数が過去最高の水準で、人件費高騰によるものが2倍増という。トラック運送業界でもそうしたリスクが高まっており、人件費増大への対応力が問われる状況だ。

依然、運賃転嫁は思うに任せない状況とはいえ、事業経営を持続可能にしていくには、今や賃上げなどの待遇改善は避けて通れない。従来以上に強い覚悟で転嫁に取り組む必要がありそうだ。

（ライター　山上達三）

政府

下請法改正案を閣議決定

規制を見直し、「下請」を「受託中小」へ改称

政府は3月11日、「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（下請振興法）の一部を改正する法律案」を閣議決定し、現在開会中の第217回通常国会に提出する。下請法・下請振興法の一部改正案の概要は次の通り。

下請法の一部改正〈規制の見直し〉

○協議を適切に行わない代金額の決定の禁止（価格据え置き取引への対応）

対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金の額の決定を禁止する。

○手形払等の禁止

対象取引において、手形払を禁止する。また、その他の支払手段（電子記録債権やファクタリング等）についても、支払期日までに代金相当額を得ることが困難なものは禁止する。

○運送委託の対象取引への追加（物流問題への対応）

対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加する。

○従業員基準の追加（適用基準の追加）

従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充する。

○面的執行の強化

関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設する。

下請振興法の一部改正〈振興の充実〉

○多段階の事業者が連携した取組への支援

多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加する。

○適用対象の追加

製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加する。また、法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加する。

○地方公共団体との連携強化

国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定する。

○主務大臣による執行強化

主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加する。

また、用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」に、「親事業者」を「委託事業者」などに改めることとし、題名を「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

全ト協

違法な白トラ行為の情報提供呼びかけ

全日本トラック協会はこのほど、全ト協ホームページで、違法な白トラ行為（無許可運送）に関して、①違法な白トラ行為をさせている荷主の名称、所在地など、②違法な白トラ行為（運送）をしている者の名称、所在地など、③運んでいる貨物、④輸送区間、⑤官公需において、適法でない白ナンバートラックに発注している者と疑われる発注者、受託者の名称、運んでいる貨物、輸送区間など、⑤その他――の情報提供を求めている。

情報提供は、左記の二次元コードの通報投稿フォームから。

二次元コード

東京湾アクアライン

4月1日料金変更

上り20～翌4時まで割引拡充

国土交通省と千葉県・NEXCO東日本は4月1日から、ETC車（全車種）を対象とした、東京湾アクアライン（木更津金田IC～浮島IC）の通行料金についてETC時間帯別料金を変更する。今回の改定は、土日・祝日（1月2日、3日、振替休日を含む）の特定時間帯の交通渋滞を緩和するための社会実験として実施される。

これまで実施されていた割引料金は3月31日をもって終了し、新たに時間帯別料金を導入する（右表参照）。

今回の改定では、上り線（木更津→川崎方面）の料金体系が見直され、さらに下り線（川崎→木更津方面）でも新たに時間帯別料金が導入される。

大型車の新料金（上り線）では、日中（13～19時）の料金が引き上げられ2640円に、夜間・深夜・早朝（20～24時、0～翌4時）は660円と割安となる。それ以外の時間帯（4～13時、19～20時）は1320円で、現行のETC時間帯割引が適用される。

現行ではETC時間帯別割引が適用されなかった下り線では、大型車の場合、5時～7時の間は1650円に引き上げられるが、0～翌4時は660円、それ以外の時間帯（4～5時、7～24時）は1320円となる。

この新料金体系は、令和8年3月31日まで適用される。詳細は千葉県またはNEXCO東日本「ドラぷら」ホームページを参照。

○ETC時間帯別料金

上り線（木更津→川崎）	土日・祝日（1月2日、1月3日、振替休日を含む）				
	0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

下り線（川崎→木更津）	土日・祝日（1月2日、1月3日、振替休日を含む）			
	0～4時	4～5時	5～7時	7～24時
軽自動車等	320円	640円	800円	640円
普通車	400円	800円	1,000円	800円
中型車	480円	960円	1,200円	960円
大型車	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

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！
YAZAKI 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

新たにEラーニングでドライバー支援へ

7年度事業計画案を承認

東京都トラック協会運輸安全委員会(森本勝也委員長)は3月7日、東ト総合会館で、令和6年度第4回委員会(Web併用)を開催し、第46回ドライバー・コンテスト開催や7年度の事業計画案などについて審議・承認するとともに、春の全国交通安全運動(4月6～15日)の取り組みについて確認した。

冒頭、森本委員長は、「昨年、会員関与の第一当死亡事故が7件も発生し、多発傾向が続いており、今年はすでに死亡事故が発生している。本年は事業用自動車総合安全プラン2025の最終年であり、東ト協として、関東管内の削減目標である飲酒運転ゼロ、人身事故件数3360件以下、追突事故件数1135件以下などを、安全施策の確実な実施・遵守により目標を達成したいと思う。各支部、各社において、改めてドライバーへの安全運転指導、徹底をお願いする」と述べた。

同日は議事に先立ち、春の全国交通安全運動を控え、東京運輸支局の伊藤誠二陸運技術専門官が春の全国交通安全運動国土交通省実施計画について説明。また、警視庁交通部交通総務課の末次宏明交通安全組織係長が、春の全国交通安全運動の進め方について説明し、事故防止に向けた取り組みを求めた。

東ト協 運輸安全委員会

この後、議事に入り、まず7年度ドライバー・コンテストの実施要綱、参加申し込み状況などについて説明。今年度も引き続き、学科・実科競技、表彰式をそれぞれ別日程で実施する。各部門において、参加希望者が複数名(2人以上)に満たない場合は、該当した部門の競技、表彰、全国大会への選手推薦は行わないこととした。

引き続き、委員会における6年度の活動を報告(2月末時点)し、7年度事業計画案について、審議・承認した。

輸送の安全確保に関する事業(運転者などのスキル促進)では、初任運転者特別講習会の開催について、これまでの本部・多摩支部での開催と合わせて、新たにEラーニングによる受講機会を提供する。さらに、支部が主催する運転者講習会において、Eラーニング形式での受講ができるよう、推奨する業者を選定。Eラーニング講習導入による参加率・実施率の向上を図る方針だ。あわせて、運転者適性診断、運転記録証明書交付手数料助成、運行管理者一般講習受講料助成、運行管理者試験事前講習会、運転者講習会・事故防止セミナー、運転者技能競技会などを継続して実施し、ドライバーや運行管理者のサポートを実施する。

さらに、春の全国交通安全運動の取り組みについて説明した(別掲参照)。

また、秋の全国交通安全運動について諮り、「統一実施日」を9月24日とすることを決めた。

運転者教育検討小委員会(相川宏之委員長)の活動報告では、来年度からのEラーニング形式での初任運転者特別講習会や運転者講習会の実施に当たり、導入に向けてサービス提供事業者へのヒアリングや検討を重ね、委員会に方向性を示したもの。相川委員長は、「内容やコストを検討し、すでに各社、支部でも多く利用しているため、委員会として推奨する業者を選定した」と説明した。

報告事項では、7年交通死傷事故減少祈願の実施、7年中の警視庁管内における事業用貨物車が関与した死亡事故発生状況、6年中の事業用トラックの飲酒事故事例について説明した。

春の全国交通安全運動 4月6～15日

東ト協各支部 4月10日 統一街頭活動

東ト協は、令和7年春の全国交通安全運動(4月6～15日)に当たり、4月10日を街頭指導活動の統一実施日として、各支部が歩調を合わせて交通安全活動を展開する。

同日は、各支部がそれぞれ地域の主要な交差点や駅などで、歩行者や自転車などの安全誘導やノベルティの配布を実施するとともに、トラックストップ作戦などを通じて交通安全を呼びかける。

あわせて期間中、ビックマルチビジョン(有楽町)、ISETAN TA CHIKAWA VISION(立川)、新宿駅西口柱面デジタルサイネージで、警視庁交通部との連名による交通安全運動の啓発映像を放映する。

燃料高騰・環境への支援を実施

8年度要望の考え方審議

東ト協税制金融委員会(鈴木隆志委員長)は3月12日、東ト総合会館で、令和6年度第2回委員会(Web併用)を開催し、7年度都知事要望および都予算案などの状況について報告するとともに、8年度東京都への要望の考え方について審議・承認した。

鈴木委員長はあいさつで、「業界にある問題や改善してほしいことを要望書として取りまとめ、東京都や都議会各党に伝えていくため、この内容に我々の意見を反映させないとスタートラインにも立てない。皆様の意見を聞いてまとめていきたい」と述べた。

議事では、6年度事業の進捗状況として、都議会各党への要望活動や東京都知事ヒアリングでの要望について報告。ヒアリングでは、8項目の要望事項のうち、特にトラック運送事業の経営基盤確立対策、環境対策などに関する取り組み支援、道路整備の促進について、強調して支援を求めた。

また、自由民主党東京都支部連合会の国家予算・税制改正など要望聴取会でも要望したことを報告した。

続いて、7年度都知事要望および都予算案などの状況について報告。都の7年度予算案によると、東京都運輸事業振興助成交付金は対前年度比で減額となった。環境対策などに関する取り組み支援では、ゼロエミッション・ビークル(ZEV)トラックの普及促進として、燃料電池トラック実装支援事業、水素ステーション設備等導入促進事業、EVバス・EVトラック導入促進事業、都有施設における充電設備設置事業、充電設備普及促進事業が盛り込まれたほか、貨物輸送評価制度は前年度並みの事業規模となった。

東ト協 税制金融委員会

また、道路整備の促進では、首都圏三環状道路の整備促進として、今後とも工事の安全を最優先に、早期開通することについて国および事業者に強く働きかけていきたいとしたほか、安全安心な道路整備計画の推進として、防災生活道路など整備事業が盛り込まれた。駐車規制の緩和では、無償提供される貨物車駐車スペースの拡充として、貨物駐車スペース提供事業が来年度も実施される見込みだ。

なお、燃料価格高騰への支援として、6年度の運輸事業者向け燃料高騰緊急対策事業の実施に続いて、6年度補正予算で7年度も支援金の交付が実施される状況を報告した。

この後、8年度要望の考え方について審議し、燃料高騰対策、車庫・駐車の確保、トラック車両価格や修理代の高騰問題、渋滞対策などを求める意見が出された。

鈴木委員長は、燃料価格高騰対策を求める声が多い中、各支部で改めて意見を集約し、2024年問題に対応していくためにも、新たな観点からの要望も加えるなど、8年度の要望内容を取りまとめたいとした。

なお、委員会では、全日本トラック協会の7年度税制改正・予算に関する要望と結果について、全ト協の金子貴史役員待遇企画部長からの報告があった。

利子補給など経営サポート

金利上昇で必要性高まる

東ト協近代化基金運営委員会(鈴木隆志委員長)は3月11日、東ト総合会館で、令和6年度第2回委員会を開催し、7年度近代化基金融資事業と信用保証料助成事業について審議・承認した。

議事ではまず、過去5年間の近代化基金融資事業の申込状況を報告。2月末時点のポスト新長期等融資と一般融資の合計推薦件数は84件で前年度比増減なしだが、金額は14億5670万円で同12・8%増だった。

続いて、第45回地方近代化基金融資公募案内、公募要綱などを承認。

東ト協 近代化基金運営委員会

また、信用保証料助成事業の助成額は80万4000円(全日本トラック協会助成分を含む)で、予算執行率は40・2%だった。信用保証協会の保証料に対する助成案内、交付要綱などを承認した。

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、それぞれ貸付利率のうち0・6%の利子補給を行う。公募期間は5月1日から8年1月31日までとする。

また、信用保証料は、1社当たり必要保証料の2分の1の額について20万円を限度として助成。申請期間は4月1日から8年2月28日までとする。

協会日誌

【3月1～15日】

4日 総務小委員会
7日 運輸安全委員会▽食糧専門部会麦・粉委員会
11日 近代化基金運営委員会▽東京都交付金事業審議委員会▽正副会長会
12日 税制金融委員会
14日 女性部正副本部長会議▽同幹事会▽トラックフェスタ2025協賛企業・団体募集説明会▽同実行プロジェクト会議(支部説明会)▽同ワーキンググループ会議

日程ボード

【4月1～15日】

3日(木) 15時30分＝食料・酒類飲料専門部会役員会(東ト総合会館／Web併用)
8日(火) 15時＝紙・パルプ専門部会役員会(東ト総合会館)
9日(水) 14時＝鉄鋼専門部会役員会(東ト総合会館)
10日(木) 東ト協街頭指導活動「統一実施日」
11日(金) 12時＝重量品専門部会委員会(東ト総合会館／Web併用)

軽油の価格

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(消費税込み)。

1ℓ当たりの軽油価格 2月分

☆スタンド	平均＝144.7円
☆ローリー	平均＝132.0円
☆元売り発行カード	平均＝140.7円
☆ディーラー発行カード	平均＝139.0円

(東ト協調べ)

燃料給油は東京都内で軽油引取税は地方税です

新会員

【城東支部】
◆株式会社ハネイシ＝江東区有明3の15の12▽☎03・3527・6561▽一般貨物運送(普通車11台)、利用運送

未来型GEP小委が報告
新システム導入へ実証実験

東京都トラック協会環境委員会（竹内政司委員長）は3月17日、東ト総合会館で、令和6年度第2回委員会（Web併用）を開催し、環境の保全に関する事業について報告するとともに、7年度事業計画案などを審議・承認した。

冒頭、竹内委員長があいさつし、「業界では安全・安心、そして安定した輸送への取り組みを行うとともに、環境に配慮した輸送がいかに重要であるかを意識して、実行していくことが大切だ。近年の自然災害は地球温暖化による気候変動に起因するもので、温暖化対策にはCO2の削減に取り組まなければならい」と指摘し、環境対策への取り組みを呼びかけた。

議事ではまず、環境の保全に関する事業について報告。6年度環境改善促進事業（補助金申請状況3月13日現在）では、環境性能優良トラック導入補助として、EVトラック19台に補助を行ったほか、省エネ対策用機器導入補助を実施。次世代トラックの普及促進に向けたEVトラック説明会を開催した。

また、グリーン・エコプロジェクト（GEP）事業の活動状況について説明。参加事業者は561社、車両台数は1万9162台、セミナー（Web併用）は合計154回開催し、846人が参加している。参加インセンティブとなる環境性能優良車導入では72社132台のトラックに補助を行ったほか、GEP-JOBサイトの実績を報告した。

7年度事業計画案を承認

さらに、同委員会に設置している、未来型GEP検討小委員会（委員長・藤倉泰徳副委員長）における検討状況を報告し、7年度の事業の進め方などについて説明した。

同小委は、検討結果として、①紙の走行管理表の代わりとなるアプリに、給油量や走行距離を入力できるシステムを開発・運用、②自社の車両が排出するCO2排出量の原単位による削減効果の情報提供ができる仕組みの構築、③対面でのドライバー教育に加え、インターネット環境による動画配信での教育環境の提供、④エコドライブ活動に取り組むドライバーを顕彰する表彰制度の構築――を報告した。

藤倉副委員長は、「来年度に新たなシステムの導入に向けた実証実験を行い、本格運用に向けた課題を整理したい。荷主から輸送にかかるCO2排出量の提供依頼への対応や、ドライバーの努力を評価できる表彰制度の導入を進めていきたい」と説明した。

続いて、来年度の環境保全に関する事業計画案について審議。環境改善促進事業として、持続可能な社会の実現に向けた取り組みの実施、環境改善補助事業などを実施する。また、GEP推進活動として、参加事業者の活動支援を実施するほか、参加事業者顕彰、DX導入の支援などを取り組み方針とした。委員会では、これら事業計画案について承認した。

その他の報告事項として、7年度国・東京都補助制度について説明した。

議事後、石井秀男副委員長が閉会のあいさつを行った。

東ト協 フェスタ2025 実行プロジェクト

東ト協フェスタ2025実行プロジェクト（リーダー・森本勝也副会長）は3月14日、東ト総合会館で第1回会議（支部担当者会議）を開催した。

同プロジェクト・リーダーの森本副会長は「フェスタは、平成28年秋に初めて都民参加による外部発信型イベントとして開催し、コロナ禍による中止やオンライン開催を経て継続実施している。これまでの開催について、支部や来場者の皆様からのアンケート回答などにより様々な意見があるが、フェスタに対する根強いファン層がいて、多くの人が開催を望んでいることも事実だ。再来年度以降の開催時期については、ワーキンググループ（WG）会議で検討を進めているが、今年の開催では、暑さ対策や支部への負担軽減を図っていきたい」と述べた。

議事として、フェスタ2025開催概要や支部出展要項、支部参加申込書の提出などについて説明。

既に活動している同プロジェクトに設置しているWG会議では、開催に向けて検討を進めている。フェスタ2025は、9月14日にこれまでと同様、渋谷区の代々木公園（野外ステージ・イベント広場・ケヤキ並木）を会場として開催する予定。ケヤキ並木については、渋谷側入口までの全エリアに拡大することとした。

WGの澤幡淳リーダーは、「支部へのアンケート調査の意見などを検討し、フェスタ2025では、単独支部でのブース出展ではなく、ブロック、パイロットブロックなど、複数支部での出展をお願いすることとした。複数支部での運営が難しい支部については、これまで通り、本部企画の運営協力をお願いしたい。協会を挙げた取り組みとして、フェスタの開催へ向けて準備を進めていきたい」と協力を求めた。

支部の負担軽減で協力求める

なお、同日はプロジェクト会議に先立ち、協賛企業・団体向けの募集説明会を実施。また、第2回WG会議を開催し、キービジュアル、コンテスト企画、ランディングページ・SNSによる広報、ノベルティ制作などについて検討した。

開催に向けて、協会の厳しい予算状況を鑑み、業界に関連する協賛企業・団体の協賛を募るとともに、会員事業者に対して理解を求め、協賛をお願いしていくこととした。

東ト協 6年度 中堅社員の強化・育成研修会

東ト協は3月17日、東ト総合会館で協会員の中堅社員を対象に、令和6年度「中堅社員強化プログラム1日版～中堅社員は企業の中枢～」を開催。サステナブルチャレンジの金築俊明氏と上田光子氏が中堅社員の役割について講演した。このプログラムは、次期経営幹部候補者としての中堅社員を早期に育成し、厳しい事業環境の中でも前向きで建設的な考え方のできる現場リーダーを育て、また受講者相互の理解と信頼感を高め、よき社外ネットワークを作ることが狙い。

金築氏は中堅社員による後輩育成について、「インプット型のOJT（オン・ザ・ジョブ・トレーニング）方式とアウトプット型のコーチング方式があり、OJTは業務に精通している上司・先輩が率先して手本を示し、仕事をやらせてみて正解を示す方法だが、これは若手社員に有効な方法だ。最近では新しい技術や、正解が複数あるような業務が増えてきたこともあり、OJL（オン・ザ・ジョブ・ラーニング）という手法も出てきている。これは、先輩も後輩と一緒に仮説を立てて考えながら、新しい正解を求めることで、現在必要性が高くなってきている育成方法だ。またコーチング方式は、教える側が相手に適切な問いかけをし、考えさせ、相手の力を最大限に引き出すことであり、100の効果的なアドバイスよりも、1つの質問が効果的だともいわれる」と解説した。

また、2グループに分かれて「遭難サバイバル」をテーマに、集団討議も行った。豪華客船に乗船していたが火災に遭い、海上で遭難したと想定し、その時に必要かつ重要と思われる10個の物に対してグループ内で意見を出し合い、順位付けをするというもの。この討議では、全員の合意納得や多数決をしない、安易に妥協しないなど、様々な条件があったが、受講者たちは各自意見を出し合って順位付けをした。

最後に受講者たちから、「会議の際は相手の意見をきちんと聞きたい」「事前に議題を与え、各自に意見を持たせてから会議を始めたい」「今日の学びを会社に持ち帰り活用したい」「今まで参加した研修の中で、今日が一番楽しかった」などの感想が発表された。

講師の上田氏はまとめとして、「企業の中で要となるのは中堅社員層であり、会社というボディの胴体部分だ。どれだけ元気な新入社員やリードしてくれる人がいたとしても、胴体がしっかりしていないと実践していけない。今日は討議で小さな意見の違いがあったり、細やかな気付きがあったりしたと思うが、ぜひ今日の学びを今後に活かしてほしい」と締め括った。

墨田・葛飾・荒川・台東支部
トラック業界しごとフェアを開催

ハロワと人材確保へ連携

東ト協墨田支部（香川省司支部長）・葛飾支部（鈴木貞支部長）・荒川支部（金原裕一支部長）・台東支部（松本有司支部長）は3月19日、墨田区のすみだ産業会館サンライズホールで、ハローワーク墨田との共催による「トラック業界しごとフェアin錦糸町」を開催した。

セミナーには、ハローワークでの事前予約および当日参加を含め、運送業界に興味を持った求職者約80名が参加した。まず、座学形式でトラック業界の現状を説明するとともに、希望者は各支部所属の10事業者との個別相談・面接会に参加し、採用担当者らと直接話をした。

セミナーではまず、東ト協業務部交通・環境グループの前川宣将副参事が、トラック業界の現状と課題について、輸送ニーズの変化や働き方改革、2024年問題への対応により、トラックドライバーが不足している状況を説明した。

また、トラックドライバーという仕事を紹介。トラックの運転には普通・準中型・中型・大型・けん引などの運転免許が必要となるが、トラック協会では、トラックドライバーのキャリアアップに繋がる免許取得への助成を実施しており、業務に必要な資格取得を支援している事業者も多いと説明した。

続いて、企業PRでは、弘立倉庫（葛飾）、小高商事（荒川）、マルコ運輸（墨田）、岸澤運輸（荒川）、金原運送店（荒川）、東都運搬社（墨田）、葛飾物流（葛飾）、シバサキ（台東）、三興運輸（葛飾）、墨田ロジックス（墨田）の代表者や採用担当者が各社の自社PRを行った。その後の相談・面接会では、各ブースで興味を持った参加者と採用に向けて面談を行った。

東ト協では、人材確保促進に向けた新たな取り組みとして、東京労働局、ハローワーク、各支部との3者連携による、ドライバー募集説明会を開催しており、会員事業者の人材確保に向けて力を入れている。

ICT活用ガイドブックを作成

関東トラック協会(会長・水野功東京都トラック協会長)は3月7日、東ト総合会館で、令和6年度第2回「関東圏における自動車事故防止対策検討会」(Web併用)を開催し、今年度に行った「トラック事業者の適切な運行管理と安心経営のためのICT活用ガイドブック」の取りまとめについて説明。また、7年度の取り組みとして、飲酒運転根絶に向けてアルコール依存症に対応するための調査を実施し、事例集を作成することを了承した。

開催に当たり、森本勝也委員長(東ト協副会長・運輸安全委員長)があいさつし、「事業用トラックによる飲酒運転事故が未だ発生しており、6年には30件と留まることがない。本年もすでに飲酒事案が発生していることから、事業用自動車総合安全プラン2025の最終年に当たり、集大成として交通事故の未然防止とともに、飲酒運転の根絶に向けてドライバーに対する指導の徹底をお願いしたい」と取り組みの徹底を改めて呼びかけた。

続いて、関東運輸局自動車技術安全部の大森隆弘部長は、「ICTの活用による適切な運行管理の実施だけでなく、経営にもいかせるガイドブックは、トラック運送事業の生産性を上げるために参考となるもの。取りまとめへ検討を重ね、事業者の皆様に届けたい」と述べた。

議事ではまず、今年度の取り組みとして、国土交通省の『ICT活用ガイドブック』は作成から5年が経過し、遠隔点呼や業務後自動点呼、改善基準告示の改正をはじめ、状況が大きく変化していることから、これのリバイスを行い、新たに取りまとめたICT活用ガイドブック(案)の内容を説明し、基本的に了承した。

引き続き、来年度の取り組みについて協議し、「アルコール依存症に対応するための調査」(案)を実施することを了承。

調査結果については、全てのドライバーに対して指導に活用するため、飲酒運転に関する事例集として取りまとめ、アルコール依存症対策の一助として活用する方針だ。

このほか、全国の事業用トラックの飲酒事故事例について報告。6年中に30件発生し依然としてゼロには至っていない状況にあるとして、改めて注意喚起を求めた。

また、関運局が運行管理の高度化に係る取り組み、貨物軽自動車運送事業者における安全対策の強化、自動車運送事業の安全総合対策事業(補助金)、自動車事故報告書の記載項目の追加について説明した。

関ト協 関運局

関東圏における自動車事故防止対策検討会

全ト協

春の全国交通安全運動実施計画

全日本トラック協会は、令和7年春の全国交通安全運動(4月6～15日)に合わせ、実施計画を策定し、各都道府県トラック協会に事前準備を働きかけるなど、効果的に実施していく。

国土交通省の実施計画に基づき実施項目を定めたもので、依然として後を絶たない事業用トラックによる飲酒運転事案や、事故の約半数を追突事故が占め、かつ死亡・重傷事故の約4割が交差点で発生している現状を踏まえ、飲酒運転の根絶、追突・交差点事故防止を最重点推進項目として取り組みを強化する。

【最重点推進項目】

▽飲酒運転の根絶＝全ト協作成の「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用し、運転者などに対するアルコール検知器の携行、酒気帯びの有無の測定方法および測定結果の確実な報告などについて指導を徹底する。また、トラックドライバーへの飲酒運転しないことの宣言書署名など、事業者などと連携した取り組み強化を図る

▽追突事故および交差点における事故の防止＝事故防止セミナーを全国開催することにより、交通事故実態に即した運転者への指導・教育を促す。また、事故防止に有効な安全装置の普及などにより、追突事故防止および交差点における事故防止の徹底を図る

【重点推進項目】

▽子供を始めとする歩行者および自転車利用者の安全確保と交通事故防止

▽夕暮れ時と夜間の歩行者および自転車利用者の交通事故防止

▽携帯・スマートフォンの使用禁止など運転マナーの徹底

▽高速道路における事故の防止

▽トレーラ事故の防止

▽健康起因事故の防止

▽過労運転などの防止

▽「Web版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

全ト協は来年度、4月10日と9月30日を「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」と制定し、全国で統一して事故防止活動を展開することとしている。

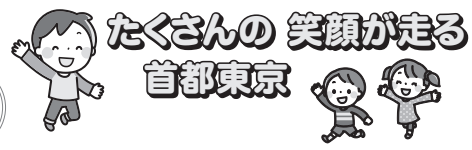
4月10日 事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日に

違反別 営業用トラック関与の交通事故

令和7年2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
発生件数	大型	1当件数	16	5	4	1	0	2	0	0	0	9	37
		関与事故件数	17	4	3	1	0	0	0	0	0	22	47
		(前年比)	+7	+1	−2	±0	±0	−4	±0	±0	±0	+6	+8
	中型	1当件数	11	9	5	1	0	4	1	0	0	4	35
		関与事故件数	11	10	5	1	0	4	1	0	0	17	49
		(前年比)	+5	+6	+1	±0	±0	+3	+1	±0	−1	+3	+18
	準中型	1当件数	18	21	9	2	1	2	1	0	0	20	74
		関与事故件数	19	17	13	2	1	2	1	0	0	42	97
		(前年比)	−4	+1	+1	±0	−2	+1	−1	±0	±0	+4	±0
	普通・軽	1当件数	58	30	34	5	7	11	2	3	0	16	166
		関与事故件数	60	30	41	5	7	11	2	2	0	58	216
		(前年比)	−10	+12	+10	−3	+3	+5	−5	±0	±0	−31	−19
	合計	1当件数	103	65	52	9	8	19	4	3	0	49	312
		関与事故件数	107	61	62	9	8	17	4	2	0	139	409
		(前年比)	−2	+20	+10	−3	+1	+5	−5	±0	−1	−18	+7
死者数	大型貨物車(1当)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	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	0	1	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当事者のどちらか一方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。



営業用トラック関与の交通事故の特徴

令和7年2月末現在の都内全域の交通事故発生件数(本年累計)は4,725件で、前年同期比96件増加したが、死者数は21人で前年と同数となった。

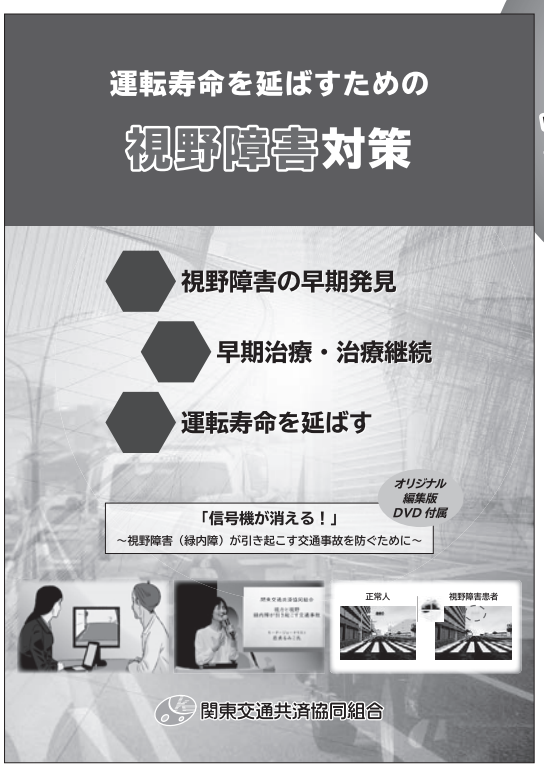
営業用貨物車の関与事故(「違反別」表の下段「注」参照)発生件数(本年累計)は409件で、前年同期比7件増加し、死者数は1人で前年同期比3人の減少となった。

事故類型別では、右左折時の車両相互事故が48件で前年同期比5件減少し、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107件で、前年同期比2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



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

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

7年度事業計画・予算を承認

最重点に事業許可の更新制度導入

全日本トラック協会は3月6日、東京・港区の第一ホテル東京で第209回理事会を開催し、令和7年度の事業計画書(案)や一般会計・交付金特別会計各収支予算書(案)などを審議・承認した。事業計画では最重点施策として、事業許可の更新制度の導入および物流革新に向けた物流改正法等への対応をはじめ9項目、重点施策4項目を掲げ、業界課題の克服に取り組む方針。

理事会の開催に当たり、坂本克己会長があいさつし、「我が国の経済活動や国民の暮らしを守り続けていくために、議員立法による改正貨物自動車運送事業法と、それを担保するトラック特別措置法の今国会での早期可決・成立を目指して邁進していく」と述べた。

7年度事業計画では、最重点施策として①事業許可の更新制等の導入および物流革新に向けた物流改正法等への対応、②改正「標準的運賃・標準運送約款」の活用等による適正なコスト収受等転嫁対策の推進、③交通事故防止、飲酒運転根絶および労災事故防止の推進、④トラック・物流GメンとGメン調査員の連携による荷主対策の深度化の推進、⑤燃料高騰対策等の推進、⑥多様な施策による良質なドライバーの人材確保およびマナー教育の推進、⑦高速道路料金の割引の拡充および重要物流道路等広域道路ネットワークの整備など使いやすい道路の実現、⑧適正化事業の推進(D・E事業所の重点化)による法令遵守の徹底、⑨新技術を活用した物流DXおよび効率化の推進――に取り組む。

特に、適正競争の推進、事業許可の更新制度等の導入として、適正競争を推進し、ドライバーの社会的・経済的地位の向上を図り、輸送力の確保と国民経済の健全な発展に尽力する。そのため、事業許可の更新制の導入、適正運賃の収受、下請構造の適正化、白トラ利用に係る荷主への是正指導を内容とする貨物自動車運送事業法の改正とそれを担保する特別措置法(新法)の成立を目指すこととした。

このほか、商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化、多重下請構造の是正と実運送事業者の適正運賃・料金収受、時間外労働の上限規制960時間および改正改善基準告示の遵守に向けた対応を推進する。

また、4月1日から順次施行される物流改正法に基づく、物流効率化のための取り組み、書面の交付などの規制的措置について、会員事業者への周知徹底・支援などを行うこととした。

全ト協 第209回 理事会

石破総理とドライバーが車座対談

業界全体で支援が必要

石破茂内閣総理大臣は、3月14日、首相官邸でトラックドライバー等との車座対話を行った。同日は、業界を代表して全日本トラック協会・坂本克己会長、牧田信良社長(マキタ運輸)、松岡弘晃社長(フジトランスポート)が出席。また、ドライバーの代表として加藤研一さん(ボルテックスセイグン)、田中咲衣さん(福山通運)が出席した。

石破総理は、「エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの皆様の賃上げ、働き方改革の実現と安定的かつ持続的な物流の確保に向けた取り組みをさらに強力に推進していく必要がある。政府としても、物流分野の一層の価格転嫁、取引適正化にも資する下請法の改正法案を今週閣議決定したところである。本日は最前線で働いているドライバーの皆様、トラック運送会社の皆様方から現状と課題、今後の対策についてご意見を伺いたい」と述べた。

ドライバーからは「国が標準的運賃を示したことで、私の会社では段階的に給料が上がっている。2024年問題により時間外労働の規制が強化され、特に長距離ドライバーの給料は下がっているのが現状だ」「若い世代や女性が働きやすいよう、免許の取得やキャリア形成の支援ができる体制を業界全体で整えることが不可欠。柔軟な勤務体系や育児支援の充実により、小さな子どもがいる家庭では仕事と家庭の両立により、多くの女性が働くことができる」といった意見が出された。

坂本会長は、「荷主に対して運賃・料金が収受できる環境はできつつある。ドライバーが働いてワクワクできるよう、事業者は賃上げのため、頑張っている」と述べた。

石破総理は、「昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによる強力な是正指導、来月から施行される物流改正法、閣議決定した下請法の改正法案などを契機として、荷主などに対する一層の価格転嫁、適正取引化の推進による構造的な賃上げを推進していきたい」とまとめた。

DX化で業務を可視化

東京都環境局 物流DX化に向けた「荷主企業向けセミナー」

東京都環境局は3月5日、墨田区の浅草橋ヒューリックカンファレンスで、物流DX化に向けた、「荷主企業向けセミナー」を開催した。

セミナーは、荷主企業として物流DXをどのように進めていくか、またDX化が自社にどのような効果をもたらすかをテーマに、第1講座「荷主企業におけるDXの取り組み状況」と第2講座「荷主企業に求められるDXの視点」を、船井総研ロジチーフコンサルタントの普勝知宏氏が講演した。

普勝氏は、「未だに手入力したデータや、電話・FAXを使用したアナログ受発注が健在している」と説明し、「物流業界全体が労働力不足に直面する中で、DXの推進は効率化や最適化の観点から不可欠だ。荷主企業には、配車効率向上へのアプローチ、ドライバーの労働時間短縮のための取り組みが求められている」と述べた。

続いて、第3講座は「輸送力が減少していく時代に荷主に求められる輸配送改革」と題して、ライナロジクス代表取締役の朴成浩氏が講演した。

朴氏は、「物流業を社会に必要不可欠なインフラ産業と再定義し、健全な業界環境が持続できるよう保護していかなければならない。そのためには荷主企業として、配車システム導入による輸送依頼の電子化、納期を調整できる情報のリードタイムの延長、納品条件の調整などにはAIツールを活用し、運送事業者と情報共有する必要がある」と解説した。

定期点検整備の促進へ

日整連など 年間通じて運動を展開

日本自動車整備振興会連合会(日整連)は、今年4月1日から来年3月31日までの1年間、令和7年度の定期点検整備促進運動を実施する。

日整連や全日本トラック協会など自動車関係団体で構成する定期点検整備促進協議会が中心となり、国土交通省や警察庁など関係行政の指導により実施するもの。全ト協は、各都道府県トラック協会を通じて、同運動の取り組みを呼びかけている。

取り組み内容は、自動車使用者に対するPR、自動車使用者に対する自動車の構造および点検・整備に関する知識の向上促進、点検整備済ステッカーの貼付など。

このうち、国交大臣指定の「点検整備済ステッカー」は車室内から見て、前面ガラス左側上部(左ハンドル車は右側上部)に1枚を、運転者の視野を妨げず、検査標章の貼付を妨げない位置に貼付する。

マイナンバーカードと運転免許証が一体化へ

警視庁

警視庁は3月24日から、マイナンバーカードと運転免許証および運転経歴証明書の一体化を開始した。一体化を希望する者は、免許証に代わり免許情報の記録されたマイナンバーカード(マイナ免許証)を保有することが可能となる。

マイナ免許証のメリットは、オンライン講習(優良運転者、一般運転者のみ)の受講が可能となるほか、住所変更手続等のワンストップサービスを受けることができる。

マイナ免許書は、免許更新時に選択できるが、保有形態変更の場合は、運転免許試験場での手続きが必要。

マイナ免許証の取得方法など、詳細は警察庁ホームページを参照。

動向ファイル ◇2月分◇

●**東京都トラック協会**、令和6年度東京都・板橋区合同防災訓練および多摩広域防災倉庫における実働訓練に参加し、救援物資輸送訓練や多摩広域防災倉庫内実働訓練を実施する(4日)

●**警視庁交通部**、東ト協を通じて会員事業者に対して、交通総務課長名で「大型貨物自動車に対する交通安全指導教養のお願いについて」を発出し、運転者への指導徹底を求める(6日)

●**関東運輸局と関東経済産業局**、関東商工会議所連合会に対し、物流改正法施行による新たな規制的措置への対応について、連名で協力要請を行う。適正取引推進・物流効率化などに関して協力を求める(19日)

●**国交省・関東運輸局・全日本トラック協会・東ト協**、トラック運送事業者向けの物流改正法に関する説明会を開催する。4月1日から施行される物流改正法の改正内容やトラック運送事業者等に課せられる新たな規制的措置のポイントを説明する(20日)

花見にも一味つけてみました

皇居乾通りの一般公開で観賞できる下道灌濠の桜

訪巷透話　ルポライター　飛鳥井恭司

暖気と寒気のせめぎ合いもそろそろ決着の頃だ。桜の季節が間近になり開花を迎える。「梅は匂いよ木立はいらぬ」と梅は香りで春の到来を告げるが、桜はその盛りの姿が人を惹きつけ、春を実感させる。いよいよサクラ(ソメイヨシノ)の開花宣言が各地から届くようになってきた。

花見本番を迎えるとなると、風物詩の「場所取り」がにぎやかになる。ワイワイとやるのも楽しいが、この時期ならではの場所(特別公開など日ごろ見られない・入れない場所など)でも楽しみたい。

今から心待ちにしている楽しみの一つが、春の皇居乾通り一般公開。公開時期は3月29日から4月6日(9時～15時30分)までで、坂下門から入って宮内庁庁舎前を通り、乾門に抜けるルート約750㍍の間にソメイヨシノ、サトザクラ、シダレザクラ、ヤマザクラ、ヒガンザクラなど、およそ100本の桜を観賞できる。通りの途中にある下道灌濠辺りの桜は、一段と見応えがあった。

これまで行ってみて感じたもう一つの楽しみは、「城好き・歴史好き」にとって〝江戸城〟の富士見櫓、富士見多聞櫓、石垣などを間近で見られること。皇居に〝入城〟する機会がない者にとって、数少ないチャンスなのだ。

日頃行けない・行かないような場所へ

まず入口の坂下門は、幕末の公武合体派が劣勢になる「坂下門外の変」の舞台で知られているが、江戸時代にはかなり大きな門だったという。門を通り抜け宮内庁庁舎の右側を見ると、富士見櫓がある。しっかりとした鉄柵を通して見る北の丸公園側からと違って、天守閣焼失後、月見などでも天守閣代わりとして利用されていた雰囲気が分かる。この櫓は江戸城本丸で現存する唯一の櫓で、場内に現存する石垣の中で最も古いものの一つという。どこから見ても同じように見えることから「八方正面の櫓」と呼ばれ、大壁には白漆喰が使われている。漆喰壁は土壁に比べ耐水・耐火に優れ、耐久性があり、防衛的にも強かった。

江戸城で現存する唯一の富士見櫓

江戸城で使われた漆喰の原料である石灰石は、青梅市で産出された「成木石灰」と呼ばれるもので、青梅街道(成木往還)を使って運ばれてきた。江戸に水を供給した玉川上水(多摩川)とともに、古くから江戸と多摩地区が関わり合っていたことが分かる。

富士見櫓の後に行くと、左手に見えるのが富士見多聞櫓。多聞とは武器や食糧などの倉庫で、戦時には鉄砲や弓などを放つ足場となり、敵情を視察する物見台の役割を持つ長屋造りの櫓のこと。江戸城本丸には15棟の多聞があったが、現存するのはこの富士見多聞櫓だけ。堀から多聞まで高さ約20㍍の石垣があり、防衛拠点であったことが分かる。

関心・興味でも楽しもう

桜といえば、ソメイヨシノを思い浮かべる人も多いだろう。日本の桜の多数派を占めているが、発祥は東京・駒込地域といわれていて、誕生の地を訪れてみるのも面白い。江戸時代にこの地域の武家屋敷に出入りする植木職人が住んでいたのが「染井」と呼ばれていた地域で、そこで生まれたのがソメイヨシノ。生まれ故郷は分かっているものの、出自は分からないらしい。有名な染井霊園の近くに「染井よしのさくらの里公園」があり、染井の植木屋であった丹羽家の屋敷跡には「門と蔵のある広場」がある。この門は、津藩藤堂家下屋敷の裏門を移築したものと伝えられている。

かつての防衛拠点だった富士見多聞櫓

そして桜をもっと知りたいと思ったら、八王子にある「森林総合研究所多摩森林科学園」がお勧め。中央線高尾駅北口から徒歩約10分ぐらいだが園内は広大で、サクラ保存林には500系統1800本の桜がある。研究機関のため、全国から様々な種類の桜が集められており、開花時期もそれぞれだ。

あちこち見てある記

練馬区立　牧野記念庭園

NHK朝ドラ『らんまん』のモデル

練馬区立牧野記念庭園は、「日本の植物分類学の父」と呼ばれる植物学者の牧野富太郎博士が、1926(大正15)年から亡くなる1957(昭和32)年まで過ごした邸宅の跡地を、一般公開している庭園です。牧野博士は2023(令和5)年上半期に放映された、NHK連続テレビ小説『らんまん』の主人公のモデルにもなり、自邸の庭を「我が植物園」としてこよなく大切にしました。博士は生涯で、1500種以上の植物に命名しているそうです。

庭園には約300種類の草木類が生育しており、妻の名前を冠した「スエコザサ」や、「仙台屋(サクラ)」、「ヘラノキ」など珍しい植物も数多くあり、学問的にも貴重なものと評されています。

訪問した際は、入口前にあるカンザクラがちょうど見頃で、園内には梅が咲いていました。ここに一歩足を踏み入れれば、周囲の喧噪が薄れ、今も博士が座り込んで植物を観察しているような、穏やかな時間が流れている庭園です。

練馬区立 牧野記念庭園
住所：練馬区東大泉6-34-4　休園日：毎週火曜日
開園時間：9:00～17:00　入園料：無料

ポケット

そもそも紀行　第47回　ライター　八街千尋

いま自分は月にいる？　VR技術に圧倒される

今回は、「スペーストラベリウムTeNQ」に行ってきました。〝宇宙旅行〟をテーマに、展示やリアルなVR(仮想現実)体験を楽しめる施設で、東京ドームシティ内にあります。

メインは、VR月旅行『THE MOON CRUISE』。ロケットに乗り込んで月へ向かい、月面を歩いたり、記念撮影などができます。

まず、バーチャル宇宙服を選び、顔写真を撮影します。写真は月旅行中のアバターとして他人から見える顔になるほか、自撮りにも使います。

VRゴーグルをつけて入口を抜けると、私は海の上にあるロケットの発射台にいました。はるか遠くまで鮮明な景色が広がり、プレイステーション5のゲームの中に入り込んだのかと錯覚するほど。

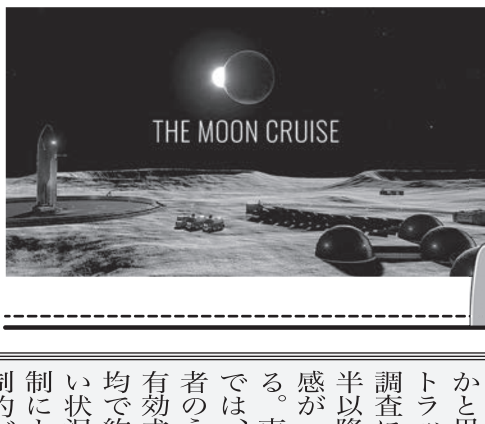
おっかなびっくりでロケットの搭乗口まで歩いて行き、シートに座って発射を待ちます。

轟音とともにロケットが発射されると、足元の地球が離れて行き、頭上の月が近づいてきました。左右360度だけでなく、上下にも世界が広がります。

月面基地に到着すると、月面探査車で銀色の〝月の砂漠〟に出発です。探査車がクレーターの坂を降りると、本当に坂を下っているように感じ、このまま車が横転してしまわないか不安になりました。実際はただ立っていて、風景が変わるだけなのですが。

道中には、アポロ計画時代の星条旗と月面探査車があり、最後は地球による日食の風景を眺めてから帰還します。月から見る日食は、不思議な風景でした。

今回の体験では、月面に触れられるような感覚に圧倒された一方、人間は視覚情報によってものすごく操作されるのではという怖さがありました。VRにはこれからさらにすごいコンテンツが出てくると思います。皆さんもぜひ一度体験してみてはいかがですか。



三丁目

トラック運転者の残業規制適用から、間もなく1年が経過する。いわゆる「2024年問題」で、業界にどのような影響が出ているのか◆運転者不足が深刻化し、輸送依頼に対応し切れなくなる事態も心配されたが、一般の企業物流では目立った支障は生じていないようだ。ただ、表面的にはともかく、輸送現場では仕事のやり繰りが大変な状況ではないかと思われる◆全日本トラック協会の景況感調査によれば、昨年後半以降、労働力の不足感が一段と強まっている。東京労働局の統計では、自動車運転従事者のうち、一般常用の有効求人倍率は昨年平均で約4倍と極めて高い状況◆加えて残業規制により、輸送力への制約が強まり、運賃・料金水準は上昇傾向にある。全ト協の調査によれば、一般貨物の指標はコロナ禍前の令和元年より高い水準。スポット輸送のWebKIT成約運賃指数は、連続して過去最高を更新している◆コスト増を反映した運賃・料金収受には追い風の状況。この機に収受改善を進め、必要な運転者の維持・確保のため、その待遇改善を図っていくべきだろう。