

前回小委員会における一般社団法人東京都トラック協会の御意見

発言内容をお送りします。

委員会での物流などの状況及びNO_x・PM対策などについてご意見がありましたのでその件についてご説明させていただきます。

まず、平成15年のNO_x・PM対策では東京都及び隣接県におけるPMの環境確保条例と国のNO_x・PM法の対策により効果が年々重ねるごとに現れました。しかし、トラック運送事業者は新車買い換えやDPF・PM減少装置などを装着する為の費用増でかなりのダメージを受けました。東京のトラック業界は国民、都民のためにとの思いで身を切る思いで尽力いたしました。その当時を振り返ると、平成15年度会員数4600者が平成20年度には3400者に減少し、会員保有トラックが10万台から7万3千台となりました。99%が中小零細企業ですので廃業、倒産に追い込まれた方々が多くおりました。地域環境を達成するためのトラック業界の努力をご理解ください。

また、単体規制の最新規制適合車の購入助成をおこなったことで効果があったと思います。

一方、国の省エネ法が改定になり、その対応として東京都トラック協会は平成18年度に独自のエコドライブシステム「グリーン・エコプロジェクト」を立ち上げNO_x・PM、CO₂削減に効果を出す事業燃料満タン法による「ゆっくり発進・ゆっくり停止」を掲げ、それを一般の乗用車などにも普及啓蒙しました。そしてその活動で得た燃費データを基に東京都は都知事がCO₂削減に取り組み運送事業者を実走行燃費により認証する世界初の「貨物輸送評価制度」を平成24年度に制定し、エコドライブの具体的な効果を可視化しています。更に、2014年に国連本部で開催された「国連エコドライブカンファレンス」では、エコドライブ憲章の制定に向け貢献しました。

次にコロナ禍での物流事情は全ての企業にさまざまな影響が及び、経済活動が停滞したため、トラック事業者の物量も1～3割落ち込みました。よって、都内でのNO_x・PM及びCO₂の排出量は減少していると思います。

更に今後は重厚長大の輸送から宅配などの少量多品種が増加傾向にあるため、軽トラックなどの需要増はあるものの大型重量車が減ることによりかなり都心部などは環境基準への影響は少なくなると思われれます。

また、物流システム業態は大きく変化して大手流通及び不動産業界は外環道周辺に巨大な物流倉庫を設置しています。

コロナ禍では、都心部での輸送はかなりの変化がみえる傾向にあるので、状況を注視していきたいと思えます。

宜しく願います。

遠藤啓二