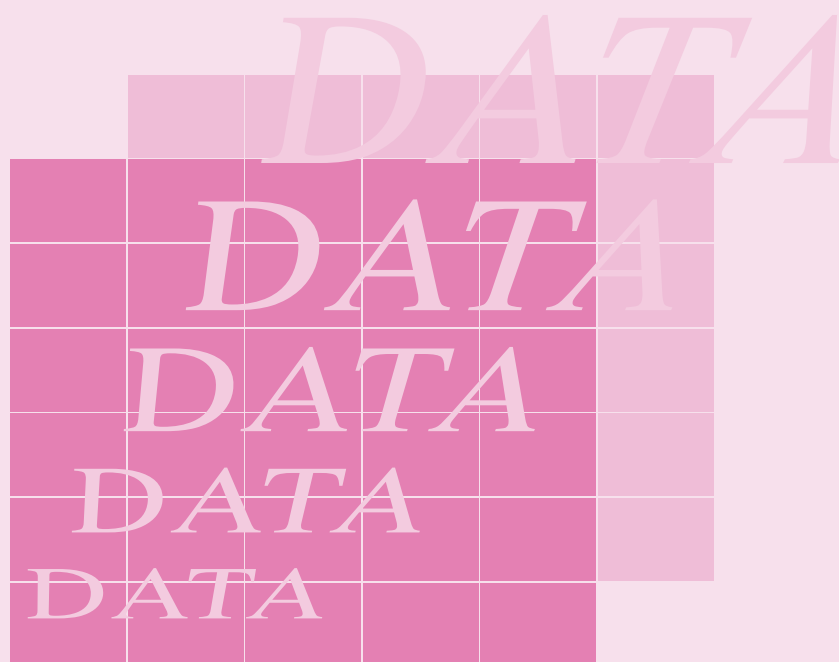


データファイル

DataFile 2022

— 令和3年度版 —



vol.27

一般社団法人

東京都トラック協会

データファイル

DataFile 2022

— 令和3年度版 —

vol.27

一般社団法人

東京都トラック協会

データ「東京」 4

動向ファイル 6

制度・政策

政府が「コロナ禍」で緊急対策／政府が燃料高騰で緊急対策／適用期限が迫る時間外労働の上限規制／「改善基準告示」が改正へ／月60時間超の時間外割増賃金率引き上げ／同一労働同一賃金制度が中小にも適用／認定取得が増える「健康優良法人」制度／「働きやすい職場認証制度」認証が減少／新「総合物流施策大綱」策定／新たな特車通行確認制度が運用開始／遠隔点呼制度が運用開始／大型・中型免許受験資格が緩和

経営環境

原油価格高騰が業界を直撃～全ト協など自動車3団体が決起大会／全ト協が「標準的な運賃」推進運動／運賃水準が「コロナ禍」から回復へ／「コロナ禍」の中で最低賃金引き上げ／高速料金・大口多頻度割引最大50%延長

交通安全・環境対策

政府が第2次「交通政策基本計画」／国交省が「総合安全プラン2025」策定／飲酒運転根絶へ緊急対策／車輪脱落事故防止対策を強化／厚労省が陸運業の労災対策を要請／政府が地球温暖化対策計画を改訂

新技術の開発・活用

NEXCOがダブル連結車の運行支援／商業化を目指すトラックの隊列走行／国交省が中継輸送を普及促進へ／経産省が物流MaaS推進／効率化へ「フィジカルインターネット」

東京都トラック協会(東ト協)の活動

「コロナ禍」で会員サポート推進／燃料価格高騰で転嫁対策を推進／「標準的な運賃」届け出促進と活用へ／会員一当死亡事故、最少の1件に抑止／飲酒運転撲滅運動を展開～ミニのぼり旗を作成・配布／新たに飲酒運転防止装置導入へ助成／関ト協検討会が飲酒運転防止へ対策／東ト協ドラコンの開催方式変更／東労局が陸運業の労災防止要請／GEP-DX事業を展開～自動配車システム活用で実証実験／GEPで人材確保・雇用対策を支援／集配車専用駐車スペースが増設／東京都や都議会へ「特別要望書」提出／「児童絵画コンテスト」に多数の応募／「トラックフェスタ」オンライン開催／効率的な組織・運営体制構築へ～今後のあり方検討委員会が中間報告／浅井会長と25支部長が意見交換会

I. トラック輸送産業

事業者数・車両台数・輸送量等

- 東京・全国のトラック運送事業者数の推移 24
- 東京の貨物自動車数の推移 24
- 東京の資本金別トラック運送事業者数の推移 25
- 東京の車両台数別事業者数の推移 26
- 全国資本金別事業者数 27
- 全国車両台数別事業者数 27
- 関東運輸局管内トラック運送事業者数および車両台数(都県別) 28
- 関東運輸局管内車両台数別事業者数(都県別) 29
- 道路貨物運送業従業員数・貨物自動車運転者数 29
- 関東運輸局管内の自動車貨物輸送量 30
- 地方運輸局別・業態別・車種別自動車輸送トン数 30
- 地方運輸局別・業態別・車種別自動車輸送トンキロ 30
- 東京発着貨物量(平成31・令和元年度) 31
- 国内貨物輸送量の推移 32
- 貨物車の業態別・車種別車両台数(東京/関東運輸局管内/全国) 33
- 貨物運送事業の営業損益/東ト協経営分析 34
- 国交大臣告示「標準的な運賃」 35

運行管理関係

- 運行管理者試験 36
- トラック運送事業の運行管理者数の推移 36
- 東京都トラック協会の貨物自動車運送適正化事業 36
- 行政処分基準が改正～悪質違反など厳罰化 37
- 「乗務時間等告示」違反の指導方針見直し 37
- 過労防止関連違反、さらに処分を厳格化 37
- 改正事業法で法令遵守の徹底へ 37

II. 社会とともに生きるトラック

環境

- 大気環境の改善へ自動車排出ガス規制 38
- ポスト・ポスト新長期規制が適用 38
- 地球温暖化防止へ燃費基準が強化 38
- 政府が「カーボンニュートラル」宣言 39
- 地球温暖化対策推進法が改正 39
- 東京都が「ゼロエミッション東京戦略」 39
- 東京都が「貨物輸送評価制度」推進 39

交通安全

- 交通事故発生件数の推移 40
- 月別交通事故発生件数 40
- 営業用トラック事故件数の推移 41
- 貨物自動車が第一当事者の交通事故件数 41
- 貨物自動車が第一当事者の死亡事故件数 41
- 自動車運転死傷行為処罰法が制定 42
- 準中型免許創設など運転免許制度改正 42
- 事業用運転者の指導・監督指針改正 42
- 運転中スマホ「ながら運転」の罰則強化 42
- 「あおり運転」厳罰化～道交法・運転処罰法が改正 42
- 運転免許制度改正後の免許区分(車両総重量と最大積載量) 43
- 大型・中型免許の要件緩和～年齢19歳・普通免許保有1年以上 43
- 新たな大型・中型免許の受験資格 43
- 駐車規制が見直しへ 44
- 都内の「荷さばき車両に配慮した駐車規制緩和区間」一覧 44
- 都内52か所に規制見直し場所 45
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和元年度 45
- 規制見直しで49か所増設 46
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和2年度 46

税制・予算

- 令和4年度税制改正に関する要望と改正の内容 47
- 令和4年度トラック関係施策に関する要望と令和3年度補正予算・令和4年度予算の主な内容 47
- 自動車関係諸税(トラック関係) 48
- 自動車関係諸税収額の推移 48
- 燃料税等の変化(昭和45年以降) 48

III. 東京の生活と経済

生活関連

- 人口 49
- 年齢(5歳階級)別人口の予測 49
- 都内の移動者数の推移 49
- 都区部消費者物価指数の推移 49

経済活動

- 都内総生産額(名目)の推移 50
- 事業所数・従業者数・製造品出荷額等・付加価値額 50
- 東京の有効求人倍率 50

東ト協ガイダンス

- 沿革/会員数 51
- 本部事務局所在地(地図)・ダイヤルイン一覧/車両規模別会員構成 52
- 一般社団法人東京都トラック協会機構図/事務局組織図 53
- 財団法人等 54
- (公財)東京都トラック交通遺児等助成財団
東京高速道路交通安全協議会 54
- 保有施設 54
- 東京都トラック総合会館
東ト協カードロッカー/緊急輸送司令室・災害救助物資備蓄倉庫/駐車場施設 54
- 2021(令和3)年 東ト協重大ニュース 55
- 支部等一覧 56

データ「東京」

トラック運送事業者数/トラック台数(令和2年度)

事業者数



営業用トラック台数(軽自動車・小型三輪車を除く)

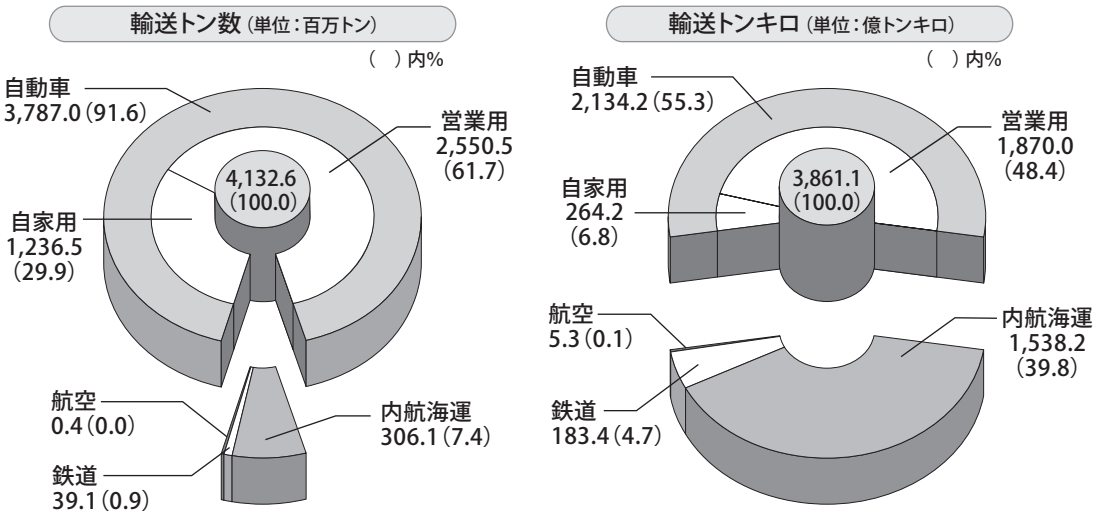


全国・東京の車種別トラック台数

車種	東京	営業用	割合	全国	営業用	割合
普通車	124,820	59,623	47.8%	2,433,359	931,236	38.3%
小型車	243,541	13,208	5.4%	3,491,798	72,665	2.1%
トレーラ	9,234	8,744	94.7%	185,669	168,299	90.6%
小型三輪車	117	28	23.9%	1,005	99	9.9%

資料：国土交通省

令和2年度 輸送機関別国内貨物輸送量

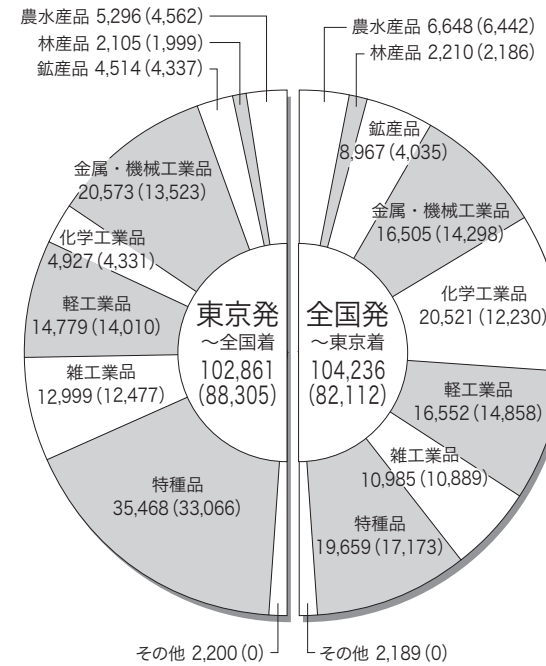


注1 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない
注2 自家用軽自動車を除く

資料：国土交通省

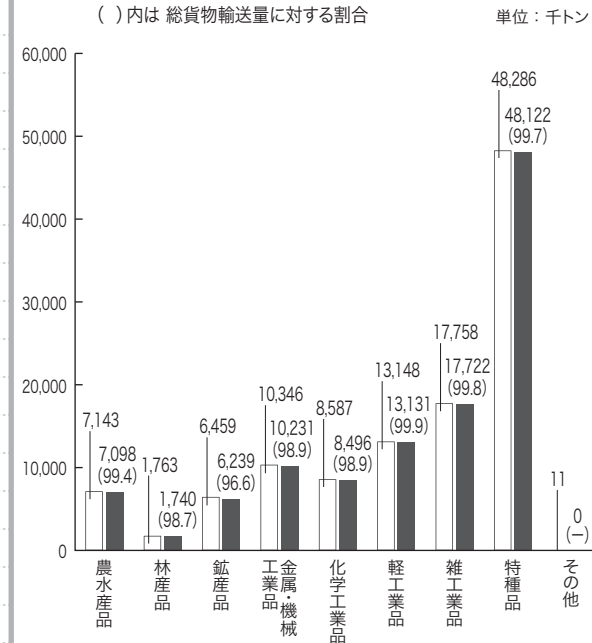
全国・東京の品目別発着貨物量(平成31・令和元年度)

(東京発・東京着の域内量は含まない) 単位：千トン ()内はトラック



東京都内における品目別輸送量(平成31・令和元年度)

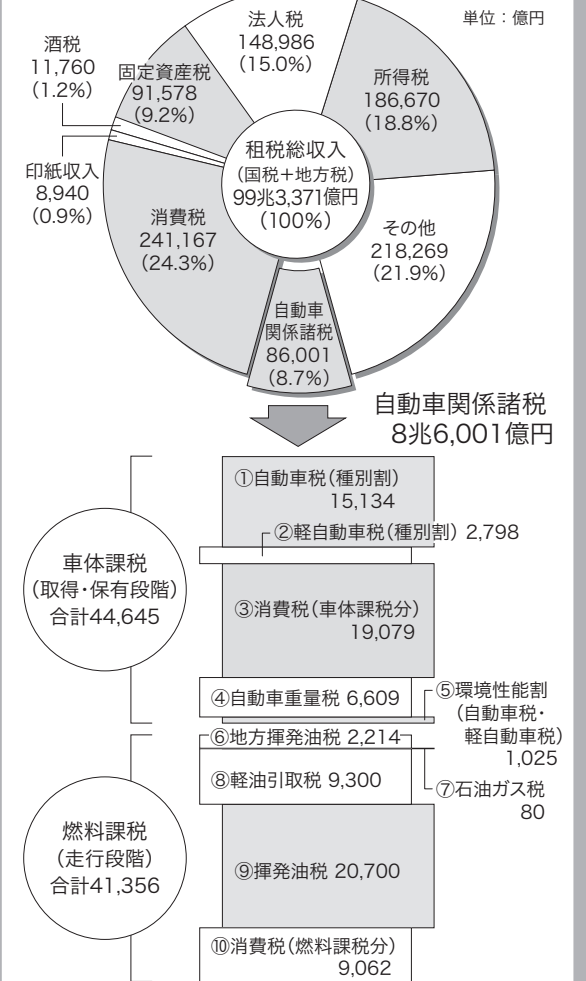
□ 総貨物量 113,501千トン
■ トラック輸送量 112,779千トン(99.4%) ()内は 総貨物輸送量に対する割合



資料：国土交通省『貨物・旅客地域流動調査』

自動車関係諸税(当初見込み)

2021(令和3)年度 租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額(当初見込み)



注1 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く
注2 自動車関係諸税の消費税収は日本自動車工業会の推定
注3 消費税収には地方消費税収を含む

資料：財務省・総務省

東京に関する諸データ

- ◆面積(令和2年10月1日、国土地理院)
東京 2,194.03km²(0.6%)、全国 337,976.41km²
- ◆人口・世帯数
東京 13,988千人、7,238千世帯(令和4年1月1日現在・推計、東京都)
全国 126,654千人、59,497千世帯(令和3年1月1日現在・推計、総務省)
- ◆運転免許保有者数(令和3年12月末、『運転免許統計』)
東京 8,094,727人(9.9%)、全国 81,895,559人
- ◆自動車保有台数(令和3年3月末)
東京 4,408千台(5.4%)、全国 82,078千台

動向ファイル

◆制度・政策◆

●政府が「コロナ禍」で緊急対策

新型コロナウイルス感染症が依然として続く中で、政府はこれまで数次にわたり緊急対策を講じてきました。まず2020(令和2)年4月7日に最初の「緊急事態宣言」発令とともに「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」を発表。その後、同年12月8日に「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」、さらに2021(令和3)年11月19日には「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」を発表し、雇用調整助成金をはじめとする各種支援策の継続・拡充を図ってきました。

雇用調整助成金は、事業主が労働者に休業手当などを支払う場合、その一部を助成する制度ですが、特例措置を講じて支援しています。解雇を伴わず雇用を維持した場合、助成率を大企業4分の3、中小企業10分の9に引き上げ、さらに業況特例(直近3か月平均の売上高などの生産指標が前年または前々年同期に比べ30%以上減少)に該当する場合は10分の10とし、1人1日当たり上限額を1万5,000円に増額しています。この特例措置は、2022(令和4)年9月末まで延長されています。

これ以外にも、政府は補正予算などにより、さまざまな支援措置を講じています。「コロナ禍」期間中の任意の3か月の合計売上高がコロナ以前と比較して10%以上減少している場合、事業再編や規模拡大に挑戦する中小企業に対し、要した費用の3分の2を補助する「事業再構築補助金」や、30%以上減少した場合に事業の継続・回復を支援する「事業復活支援金」、設備投資を行うことにより事業場内最低賃金を引き上げる場合に費用の一部を助成する「業務改善助成金」などを設けています。

●政府が燃料高騰で緊急対策

「コロナ禍」の中で低迷したエネルギー需要が回復するにしたいが、2021(令和3)年には

原油価格が高騰し始め、10月以降はロシアのウクライナ侵攻などの影響を受けて急激に高騰し、引き続き、近年にない高値水準で推移しています。

政府はこうした事態を踏まえ、2021(令和3)年12月27日に「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議」を開催し、「転嫁円滑化施策パッケージ」を決定しました。これに基づき、公正取引委員会と中小企業庁が中心となって独占禁止法や下請代金支払遅延等防止法の執行強化を図り、燃料コスト上昇分を適切に転嫁できるよう取り組むことにしました。さらに、公取委は2022(令和4)年2月16日に「優越的地位濫用未然防止対策調査室」を設置し、エネルギーコスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査を実施することになりました。

一方、政府は2022年1月24日、レギュラーガソリン小売価格の全国平均リットル170円を超えたことを受け、ガソリンや軽油などを対象に激変緩和対策として、石油元売りに補助金を支給する「燃料油価格抑制制度」を発動。まず1リットル当たり5円を上限として補助金を支給しましたが、引き続き、価格高騰が続く中で補助金の上限を引き上げました。

政府は、同年3月4日に開催した関係閣僚会議で「原油価格高騰に対する緊急対策」を打ち出し、価格抑制制度の補助金上限を1リットル当たり25円に引き上げ、さらに4月26日に開催した関係閣僚会議で「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」を決定し、補助金上限を35円に引き上げるとともに、さらなる超過分について2分の1を支援することにしました。

また、トラック運送事業などに対しては、燃料価格上昇分が適正に運賃・料金に反映されるよう、荷主企業などに対して理解と協力を呼びかけるとともに、貨物自動車運送事業法などに基づき、不当な運賃の据え置きに対する働きかけ、勧告・公表など必要な措置を講じていくこ

とにしています。

さらに、政府は原油価格高騰を含む物価高騰の影響を受けた事業者の負担を軽減するため、地方自治体による新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充。「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」を創設し、予備費や既定予算による合計1兆円を臨時交付金として活用できるようにしました。これにより、燃料費高騰分の負担軽減や中小企業の資金調達コストの低減などを図っていくことにしています。

●適用期限が迫る時間外労働の上限規制

改正労働基準法が2019(平成31)年4月1日から施行され、まず大企業に対して時間外労働の上限規制(年720時間)が適用され、1年後の2020(令和2)年4月1日から中小企業に対しても適用されました。

自動車運送業務に関しては長時間労働にある実態を考慮し、2024(令和6)年4月1日まで5年間、適用を猶予するとともに、上限規制を年960時間としました。いわゆる、この「2024年問題」まで、残された期間は1年半余となっています。それまでに生産性を向上させ、働き方改革を進める必要があります。ただ、そのために必要な原資を確保する必要があります。国土交通大臣告示の「標準的な運賃」を活用して適正な運賃・料金収受に取り組む必要があります。

全日本トラック協会が2022(令和4)年1月に実施した働き方改革モニタリング調査(グラフ)によると、時間外労働が年960時間を超えるドライバーが「いる」との回答は全体の27.1%で、前年調査より若干減りました。しかし、全ト協が「働き方改革アクションプラン」で掲げている2022年3月時点の目標(25%)には届いていない状況です。

●「改善基準告示」が改正へ

時間外労働の上限規制適用に向けて、トラック運転者の「改善基準告示」見直し作業が労働

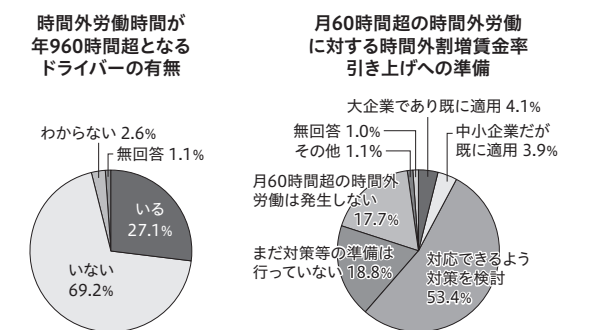
政策審議会の作業部会で行われています。1年の拘束時間(現行3,516時間)について、使用者側委員は3,408時間、労働者側委員は3,300時間を主張しており、2022(令和4)年5月に開催された作業部会では依然として両者の溝は埋まっていません。また、1日の休息期間(勤務終了から次の勤務開始までのインターバル/現行8時間)については11時間とする案が出ており、タクシーやバスの作業部会では既に「11時間以上とし、継続9時間を下回らないよう努める」との結論に至っています。

●月60時間超の時間外割増賃金率引き上げ

改正労働基準法により、2023(令和5)年4月1日から、中小企業に対しても月60時間超の時間外労働に対する法定割増賃金率50%以上(現行25%以上)が適用され、大幅に引き上げられます。現状のような長時間労働のままでは、トラック運送事業の経営に大きな影響が生じるおそれがあります。

全日本トラック協会が2022(令和4)年1月に行った働き方改革モニタリング調査(グラフ)によると、中小企業で「すでに割増賃金率50%を適用している」企業は3.9%にとどまり、多くの企業が「対策を検討している」と答えています。「まだ対策の準備はしていない」ところは前年調査より5.2ポイント減少しましたが、それでも18.8%に上っています。割増賃金率50%適用への対応でも、その原資確保の上で「標準的な運賃」を適用することが求められています。

【働き方改革モニタリング調査】



●同一労働同一賃金制度が中小にも適用

パートタイム・有期雇用労働法の改正により、同一労働同一賃金制度が2021(令和3)年4月1日から中小企業にも適用されました。同制度は、正規雇用労働者と非正規雇用労働者との不合理な待遇差を禁止し、待遇差を設ける場合にはその内容や理由を説明する必要があります。「コロナ禍」で、非正規雇用労働者の雇用自体が危ぶまれる中、今のところ大きな問題は生じていませんが、景気が回復するにしたいがい、今後、問題が表面化する可能性もあります。

●認定取得が増える「健康優良法人」制度

経済産業省は2016(平成28)年に健康経営を実践している法人を認定する「健康経営優良法人認定制度」を創設し、その認定を取得する企業が増えています。中小規模法人でも認定を取得するところが多く、過去6年間の累計で1万2,268社に達しています。このうち運輸業では2018(平成30)年度に192社、2019(令和元)年度に205社、2020(令和2)年度に263社、2021(令和3)年度に355社が認定されています。

その認定基準は「経営理念・方針」「組織体制」「制度・施策実行」「評価・改善」「法令遵守・リスクマネジメント」に分類され、制度・施策実行に関しては長時間労働への対応やメンタルヘルス不調者への対応、また法令遵守・リスクマネジメントでは定期健診の実施やストレスチェックの実施などが挙げられており、これらはトラック運送事業者が対応を求められている課題でもあります。

認定取得メリットとしては、優良な法人を「見える化」することで、従業員や求職者、関係企業や金融機関などから社会的な評価を得ることに役立つとともに、自治体や金融機関などでもさまざまなインセンティブを用意しています。

●「働きやすい職場認証制度」認証が減少

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー)を対象に、働き方改革に取り組む事業者を評価・

認証する「運転者職場環境良好度認証制度」(働きやすい職場認証制度)が2020(令和2)年度に創設され、日本海事協会が認定を行っています。国土交通省が創設したもので、認証により事業者の労働条件や労働環境を「見える化」し、ドライバー職を希望する求職者が就職先を選ぶ際の目安となる制度としてスタートしました。

その認証状況は、初年度の2020年度が合計2,558社で、このうちトラック運送事業者は1,726社でした。しかし、2021(令和3)年度は合計739社にとどまり、このうちトラック運送事業者は606社と減少しています。

認証項目は、法令遵守がなされているか、労働時間・休日が適正か、心身の健康(健康診断を受診しているか)、安心・安定(社会保険に加入している、労働災害の上積み補償制度があるなど)、多様な人材を確保・育成しているか、自主性・先進性(環境・健康の優良事業者認定を受けている)などです。現在は「一つ星」認証のみであり、認証基準が厳しいというほどではありません。

しかし、審査項目がトラックの場合は83項目もあり、認証費用は審査料が3万円、登録料は6万円とそれほど高くないものの、36協定の写し、従業員と交わす労働条件通知書の写し、賃金台帳の写し、安全衛生委員会の議事録など、かなり多くの書類提出が求められます。加えて、「コロナ禍」の長期化により、業種によっては輸送量が減って雇用自体が減少しているケースもあり、これらの要因が相まって申請が減っているものと思われます。

●新「総合物流施策大綱」策定

政府は2021(令和3)年6月15日、2025(令和7)年度を目標年次とする第7次「総合物流施策大綱」を閣議決定しました。物流DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進など「簡素で滑らかな物流の実現」、働き方改革をはじめとする「担い手にやさしい物流の実現」、大規模災害の対応や地球環境の持続可能性を確保

する「強くしてしなやかな物流の実現」を3本柱とするものです。

今回の物流大綱の特徴は、KPI(指標)を本文に組み入れ、施策の進捗把握をより明確にしていることです。主なKPIとして「物流業務の自動化・機械化、デジタル化に向けた取り組みに着手している物流事業者の割合を100%に」、「トラックドライバーの平均年間所得額・平均労働時間を全産業並みに」(平均所得487万円、平均労働時間年2,100時間)を挙げ、変わったところでは「担い手にやさしい物流を実践している消費者を80%に」と、消費者が物流を理解し協力しているかのKPIまで設定しました。

このうち、物流DXに関しては無人搬送車(AGV)やピッキングロボット、配送ルートの自動作成など一定額以上の投資を伴うものもあれば、求貨求車システムの活用やトラック予約受付システムの導入など、比較的取り組みやすいものもあります。

»パレット化推進と統一へ

物流DXの推進には、その前提として標準化が欠かせないため、関係省庁は今回の物流大綱策定直後の2021(令和3)年6月17日に官民物流標準化懇談会を設置しました。同懇談会ではまずパレットの標準化から始めることで意見が一致し、2021(令和3)年9月4日に「パレット標準化推進分科会」が発足しました。分科会では早期にバラ積みからパレット化に替えていくこと、その際に推奨するパレットサイズを絞ることを目指して検討を進め、2022(令和4)年6月に中間とりまとめを行い、公表しました。

それによると、パレットサイズについて「これからパレット化しようとする事業者に対しては、11型(1,100×1,100ミリメートル)を推奨する」としています。現在、飲料業界では9型、米などは14型が主流であり、輸出入では12型が使用されるケースもありますが、国内では11型が約7割を占めることから、11型のみを絞ることにしました。

●新たな特車通行確認制度が運用開始

道路法の改正により、特殊車両の新たな通行制度が創設され、2022(令和4)年4月1日から本格運用が開始されました。これまで特殊車両の通行許可を得るには1経路ごとに申請し、審査や自治体との協議を経て実際に通行できるまでに約30日を要していましたが、新制度では情報が電子データ化された道路を国が一元的に管理し、事前登録した車両は通行可能な経路をウェブ上で即時確認できるようになりました。また、システムが自動的に経路を検索するため、車両登録は初めの1回のみで済みます。通行が可能かどうかの確認方法は、経路検索とマップ検索(都道府県単位)があり、通行形態に応じて選択できます。

●遠隔点呼制度が運用開始

国土交通省は2022(令和4)年4月1日から、使用する機器や施設が要件を満たしていれば、運行管理者とドライバーが対面で点呼を行わなくても良い「遠隔点呼制度」の運用を開始しました。これに伴い、実施を予定しているトラック運送事業者などからの申請受付を行い、申請内容を確認・承認した後、7月以降、順次実施されることになっています。

従来のIT点呼はGマーク取得営業所間に限られていましたが、遠隔点呼制度では要件をクリアすれば、営業所と車庫間、同一事業者内の営業所間、グループ企業の営業所間で点呼が実施できます。

機器・システムの要件としては、カメラの画素数やドライバーを映すモニターの解像度、運行管理者がドライバーの疲労度を平常時と比較できるか、なりすまし防止機能(生体認証)が備わっているかなどです。さらに、施設・運用上の遵守事項としては、面識のないドライバーと点呼する場合は事前に面談すること、ドライバーが乗務できないと判断した場合には交替運転者を手配できることなどを徹底する必要があります。

●大型・中型免許受験資格が緩和

改正道路交通法が2022(令和4)年5月13日に施行され、大型・中型運転免許の受験資格年齢が引き下げられました。これまで大型車は21歳から、中型車は20歳からでないと免許試験を受験できませんでしたが、特別な教習を受講した者は「普通免許保有1年以上」の条件付きながら、19歳で免許試験を受験できるよう受験資格が緩和されたもので、合格すれば「特例免許」として、大型・中型免許を取得できるよう

になりました。

特別な教習は適性・技能教習を合わせて36時間以上を修了する必要があります。また、大型免許は21歳、中型免許は20歳に達するまでを「若年運転者期間」として、この期間中に累積違反点数が3点以上となった場合、9時間の教習を受講することが義務付けられました。受講しなかった場合、または受講後に再度3点以上の違反をした場合、この特例免許は取り消しとなります。

◆経営環境◆

●原油価格高騰が業界を直撃

～全ト協など自動車3団体が決起大会

燃料価格が高騰する中、全日本トラック協会をはじめ全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会の3団体は2021(令和3)年12月2日、都内で「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」を開催しました(写真)。全国の都道府県トラック協会とオンラインでつないで地方大会を開催するなど、全国規模で実施しました。



同日はまず、千代田区の自由民主党本部で、同党トラック輸送振興議員連盟をはじめ、バス、ハイヤー・タクシー各議連の参加により決起大会を開催し、主催者を代表してあいさつに立った全ト協・坂本克己会長は、現下の経営危機を打開し「安定的、持続的に健全経営ができる制度をつくり、そこにしっかり公的資金を投入していただきたい」と訴えました(写真)。

その上で大会決議を行い、公共輸送サービス

を今後も安定的に提供していくための「価格転嫁対策」や「負担軽減に資する補助支援制度の創設」など5項目の実現を強く求めました。

引き続き、港区の第一ホテル東京では、公明党のトラック議員懇話会をはじめ、同党自動車関係議員懇話会の参加により、同様の決起大会が開催されました。

»政府に転嫁対策を相次ぎ要望

全ト協と日本貨物運送協同組合連合会(日貨協連)は、引き続き関係行政に対して燃料価格高騰対策を求める要望活動を展開し、2022(令和4)年1月に木原誠二内閣官房副長官、同年3月に国土交通省・齊藤鉄夫大臣と経済産業省・萩生田光一大臣に対して、中小企業に対する価格転嫁対策のさらなる強化や燃料高騰に対する支援の拡充などを要望しました。

また、同年3月には全ト協内に「燃料価格高騰対策本部」を設置し、コストに見合った適正な運賃・料金の収受および燃料サーチャージ制の導入促進など、価格転嫁に関する諸施策に取り組んでいます。

●全ト協が「標準的な運賃」推進運動

全日本トラック協会は2021(令和3)年度から、3か年にわたる「標準的な運賃」普及推進運動を展開しており、特に同年度を取り組みの重

点期間としてその普及・活用に向けた各種取り組みを行いました。

取り組みの一環として、2022(令和4)年1月には国土交通省と連名で荷主企業約4万5,000社に対して、燃料サーチャージ制の導入と「標準的な運賃」の活用に関する要請文書およびパンフレットを送付しました。安定した輸送力の確保のためには「標準的な運賃」の適用などが必要として、理解と協力を働きかけたものです。同様の内容の文書などは主要な荷主団体に対しても送付し、傘下の会員企業に周知するよう依頼しました。

その後も、「標準的な運賃」の普及・浸透に向けて、インターネット広告で荷主や一般国民に理解を求めるとともに、荷主業界紙などに2回にわたって広告を掲載しました。広告では、「標準的な運賃」は国土交通大臣が告示したもので、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保して持続可能な物流を実現するために示したものであることを説明し、理解と協力を働きかけました。

●運賃水準が「コロナ禍」から回復へ

求荷求車情報ネットワークWebKITの成約運賃指数(2010年4月を100とした指数)によると、トラックの運賃水準は2017(平成29)年6月以降、上昇傾向を辿り、2019(令和元)年7月までの2年2か月間、前年同月を上回って推移し、この間、2018(平成30)年12月には過去最高の137を記録しました。

その後、2019年9月から前年同月を下回り、2020(令和2)年に入って、新型コロナウイルス感染症の影響により、経済活動が停滞したことなどに伴い、運賃水準は低調に推移しました。しかし、経済活動の回復に伴い、輸送需要も上向き、2021(令和3)年7月には1年10か月ぶりに前年同月を上回り、上昇に転じました。2022(令和4)年4月の運賃指数は120とコロナ前の水準に戻つつあります。

●「コロナ禍」の中で最低賃金引き上げ

政府は働き方改革政策の一環として、地域別最低賃金(時間額)を全国加重平均で1,000円に引き上げることを目指しており、この方針を踏まえ、最賃は2016(平成28)年度から毎年、全国加重平均で約3%引き上げられてきました。ただ、2020(令和2)年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、厳しい経営状況にある企業が多いことに配慮し、中央最低賃金審議会が据え置きを答申したことに伴い、同年度の改定は前年度比1円の小幅な引き上げにとどまり、全国加重平均で902円となりました。

しかし、2021(令和3)年度は「コロナ禍」が続く中で一転、前年度比28円(3.1%)の大幅な引き上げを答申し、全国加重平均で930円に上昇しました。このうち、東京都の最賃については1,013円から1,041円に引き上げられ、同年10月1日から発効されました。全国では、東京都と神奈川県(1,040円)のみが1,000円超となっています。

●高速料金・大口多頻度割引最大50%延長

政府は、2021(令和3)年度補正予算により、同年度で期限切れとなる高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%(原則は最大40%)について、2023(令和5)年3月31日までさらに1年間延長しました。燃料価格高騰に伴い、トラック運送業界では深刻な影響が懸念されることから、その経営安定化に向けた施策を引き続き実施するとして延長されたものです。これにかかる補正予算額は、前年度と同様、約77億円が計上されました。

大口割引(契約者単位割引)は、1か月の高速道路利用額が500万円を超え、かつ車両1台当たりの1か月平均利用額が3万円を超える場合に10%の割引が適用され、多頻度割引(車両単位割引)は、車両1台ごとの月間利用額が3万円を超える場合に40%(原則は30%)の割引が適用されます。これにより、割引率は最大で50%割引となります。

▶首都高速が新料金に移行

首都高速道路の料金は、2016(平成28)年4月から対距離制料金に移行し、その際、中型車以上に「暫定車種間比率」など激変緩和措置が講じられていましたが、この措置の適用期限切れに伴い、2022(令和4)年4月から新たな料金制度に移行しました。

この結果、上限料金が中型車は1,410円から2,310円へ、大型車は2,080円から3,110円へ、特大車は2,650円から5,080円へそれぞれ引き

上げられました。

これに伴い、物流を支える車両の負担が急激に増加しないようにするため、大口・多頻度割引を最大35%から45%へ引き上げるとともに、新たに深夜割引(20%)が導入されました。深夜割引の適用時間帯は深夜零時～4時が対象ですが、零時前に高速道路の入口を通過した場合や、4時以降に出口を通過した場合は割引の対象外となります。

◆交通安全・環境対策◆

●政府が第2次「交通政策基本計画」

政府は2021(令和3)年5月28日、交通政策の基本的な方向を示す第2次「交通政策基本計画」を閣議決定しました。計画期間は2021年度から2025(令和7)年度までの5か年で、交通が直面する課題としてモビリティ危機(需要減少による経営悪化、人口減少や超高齢社会の到来)、デジタル化の遅れ、安全・安心(自然災害、老朽化、重大事故など)、物流における深刻な人手不足、2050年カーボンニュートラル実現などに対して、あらゆる施策を総動員して課題解決に取り組んでいく方針です

物流分野の取り組みとしては、手続き書面の電子化の徹底、DX(デジタルトランスフォーメーション)実現(デジタル化や自動化・機械化の導入)や労働環境改善などの構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築、さらには高度物流人材の育成・確保、契約にない付帯作業など商習慣の見直し、「標準的な運賃」の浸透、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、重要物流道路の機能強化などを挙げています。

また、物流の担い手の確保に向けて、トラック運転に従事する若年層(15～29歳)の割合を、現行の10.3%から最終年度(2025年度)には全産業平均の16.6%まで引き上げるKPI(指標)を設定しました。

●国交省が「総合安全プラン2025」策定

国土交通省は2021(令和3)年3月30日、2025(令和7)年度までの「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定しました。同プランは、依然として発生している飲酒運転や健康起因事故の防止対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービスとの連携強化を踏まえた事故防止対策、感染症拡大や激甚・頻発化する災害に対応する新たな日常への移行に伴う安全対策を柱とするものです。あわせて、業態別の特徴的な事故に対する削減目標を設定し、トラックの場合、追突事故件数を2025年までに3,350件以下(2019年は6,875件)に減少させることを求めています。

事業用トラックによる交通事故は、最近10年間で件数・死者数ともに半分近くまで減少しています。しかし近年、削減率が鈍化傾向にあり、「事業用自動車総合安全プラン2020」で掲げた目標は達成できておらず、新プランに基づき対策を強化し、事故防止に取り組んでいく方針です。

これを受け、全日本トラック協会では「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、トラック独自の目標値として、2025年までに死者数190人以下(2020年231人)、重傷者数1,280人以下(同1,052人)、人身事故件数9,100人以下(1万3,500人)、飲酒運転ゼロ(同36件、

軽貨物を含む)を掲げました。また、事業用トラックを第一当事者とする死者数と重傷者数の合計を、車両台数1万台当たり「6.5人以下」とすることを各都道府県(車籍別)の共有目標としました。

事業用トラック事故では追突事故件数が半数を占め、死亡事故では交差点事故件数が約4分の1を占めていることから、こうした事業用トラックに特徴的な事故実態に即した事故防止セミナーの全国展開を図るとともに、事故削減のために有効な安全装置の普及などに取り組んでいく方針です。

●飲酒運転根絶へ緊急対策

2021(令和3)年6月に千葉県八街市で、飲酒した運転者が運転する自家用トラックが小学校児童の列に突っ込み、死傷者が発生する痛ましい事故が発生し、改めて大きな社会問題となりました。政府はこの飲酒運転事故を受け、同年8月4日に「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を決定しました。これに基づき、2022(令和4)年4月から、白ナンバーにもアルコール検知器による酒気帯びの有無を確認することを義務付けました。

緊急対策ではまた、緑ナンバーの事業用トラックにも取り組みを強化するよう求めました。具体的には、飲酒運転対策の優良事例を横展開できるよう詳細な調査を行い情報共有することや、運転者への指導・監督時の実施マニュアルにアルコール依存症関係の記載を充実すること、アルコールインターロック装置の普及促進を図ることなどです。

全日本トラック協会ではこうした政府の緊急対策を受け、同年9月に交通対策委員会で飲酒運転根絶に向けた取り組み強化を決議しました。決議内容は政府の緊急対策に沿った内容ですが、根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開する具体例として、「すべてのドライバーから飲酒運転をしないことの宣誓書の署名活

動」「フェリー乗り場、SA・PA、TSなどでのドライバーに対する飲酒の有無の自主点検や街頭啓発活動」を示し、これら対策に取り組むよう求めました。

●車輪脱落事故防止対策を強化

国土交通省は2021(令和3)年10月から2022(令和4)年2月にかけて、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施しました。2020(令和2)年度には大型車の車輪脱落事故が131件(前年度比19件増加)発生しており、特にタイヤ交換後の冬期(11月～2月)に多いことから、同キャンペーンを実施したものです。

主な実施事項はホイール・ナットの緩みの総点検です。脱落防止には事前の正しい点検が唯一かつ最善の手段であることから、ボルト・ナットのさびや汚れを落としエンジンオイルなどを塗布することや、ナット締めはトルクレンチを必ず使用すること、さらに1日1回運行前にボルト・ナットを目で見て手で触り、特に脱落が多い左後輪について重点的に点検することなどを求めました。

●厚労省が陸運業の労災対策を要請

陸上貨物運送事業の労働災害は、死者数こそ減少傾向にあるものの、死傷者数(休業4日以上)は最近5年間、年間1万4,000～1万5,000人と高止まりしています。特に陸運業の労災の約7割が荷役作業中に発生しています。こうした状況を踏まえ、厚生労働省は陸上貨物運送事業労働災害防止協会(陸災防)に対策を要請しました。これを受けて、陸災防は2021(令和3)年12月に「荷役作業の安全対策に関する検討会」を設置し、2022(令和4)年3月末に中間的な取りまとめを行いました。

荷役災害の約4割は、トラック荷台に昇降する際の墜落・転落であることから、最大積載量5トン以上に義務付けられている昇降設備の設置義務付け対象を2トン以上に拡大することや、同じく5トン以上に着用が義務付けられて

いる保護帽(ヘルメットなど)の義務付け対象を拡大する方向で一定の結論に達しました。

また、テールゲートリフター(TGL)に関して、メーカーが昇降設備として利用することは取扱説明書などで禁止していますが、多くの現場で作業員がTGLに乗って昇降している実態があることから、今後その可否を含めて安全対策を検討していく方針です。さらに、荷役作業の安全教育について、雇入れ時のみ実施を義務付けていますが、今後は特別なカリキュラムを設け、義務付け対象も広げていく方向です。

●政府が地球温暖化対策計画を改訂

政府は、2021(令和3)年10月22日に地球温暖化対策計画を改訂しました。「2050年カーボンニュートラル宣言」と、そのために2030(令和12)年度に温室効果ガスを2013(平成25)年度比46%削減する目標の実現に向けて改訂したものです。運輸部門の目標としては、2013年度のCO₂排出量2億2,400万トン(削減率35%)まで削減することを目指す方針です。

このため、次世代自動車の普及・燃費改善や

道路交通流対策、環境に配慮した自動車の使用による自動車運送事業のグリーン化、脱炭素物流の推進(トラック輸送の効率化、共同輸配送の推進、モーダルシフトなど)、物流施設の脱炭素化を推進することとしています。

これに先立ち、国交省は2021年7月、重点的に取り組むプロジェクトを「国土交通グリーンチャレンジ」として取りまとめました。その一環として「電動化に対応した交通・物流の構築」や「デジタルによる交通・物流サービス展開」の各プロジェクトを推進する方針です。

具体的には、商用車のうち8トン以下は2030年までに新車販売で電動車の割合を20~30%に増やし、2040年までには全て電動車と合成燃料など脱炭素を燃料とした車両にすることを目指しています。8トン超の大型車については、今のところ電動車や燃料電池車の技術開発の動向が明確でないため、2020年代に電動車5,000台の先行導入を目指し、水素や合成燃料などの価格低減に向けた技術開発を行い、普及の進捗を踏まえ、2030年までに2040年の普及目標を設定することとしています。

車場1か所の95か所まで拡大しています。

ただ、ダブル連結トラック用の駐車マスに他の車両が駐車してしまう問題が発生しているため、NEXCO中日本は新東名・浜松いなさIC(路外)、静岡SA(上下線)、東名・足柄SA(上り線)、新名神・土山SA(上下線)に予約駐車マスを設け、2021(令和3)年4月から実証実験を行っています。

●商業化を目指すトラックの隊列走行

トラックの隊列走行の実現に向けて、経済産業省と国土交通省は自動運転レベル4(特定条件下での完全自動運転)を検討する自動車走行ビジネス検討会を中心として、共同運行の事業

形態や社会受容性を含む利用促進施策、インフラ制度整備などの検討を進めています。

トラックの隊列走行に関しては、2021(令和3)年2月に実施した公道実証実験で、初めて後続車無人走行を実現しました(写真)。ただ、民間による車両システム開発は、本線に入る際や割り込みがあった際の対応などが課題として残されており、これらを解決した上で、2025(令和7)~2026(令和8)年度以降の商業化実現を目指しています。



●国交省が中継輸送を普及促進へ

国土交通省は、長距離運行を複数のドライバーで分担し、日帰り勤務が可能となる中継輸送の普及促進に取り組んでいます。そのため、2016(平成28)年度に続き、2020(令和2)年1月に取り組み事例集をまとめ、さらに2022(令和4)年4月には事例を追加しました。

トラック事業者に対して実施したアンケート調査(回答339社)によると、中継輸送を実施中と回答したのは全体の16%(53社)とまだ道半ばですが、半数以上が前向きに検討する意向を示しています。

事例集によると、中継輸送実現のポイントは①中継拠点の立地なども考慮してパートナー企業を発掘すること、②中継輸送の実施により削減された労働時間分の賃金が下がることのないよう雇用形態の充実や賃金体系を整備すること、③中継拠点を確保すること、④中継によりリードタイムが増えることなどについて荷主の協力を得ること、あるいは荷主を計画段階から

巻き込み、中継輸送の良さをアピールすること——などです。

●経産省が物流MaaS推進

物流分野の新しいモビリティサービス(物流MaaS)について、経済産業省が勉強会を設置して検討を進め、2020(令和2)年に3つの方向性を取りまとめました。物流MaaSは、荷主・運送事業者・車両の物流データを連携させ、共同輸送や混載輸送、輸配送ルートの最適化を共同で実現することを目指すものです。

具体的には、幹線輸送では「トラックデータ連携の仕組みを確立する」「トラックの位置や積み荷情報を収集・可視化し、混載の取り組みを推進する」、支線輸送では「電動商用車を活用し、エネルギーマネジメントの最適化手法を検証する」という各プロジェクトで構成され、2021(令和3)年7月にはそれぞれの取り組みを実証する事業者を選定し、実証事業が行われています。

●効率化へ「フィジカルインターネット」

国土交通省と経済産業省は2022(令和4)年3月、2040年の物流のあるべき姿として「フィジカルインターネット」構想のロードマップを取りまとめました。フィジカルインターネットとは、インターネット上で情報が動くのと同じような仕組み・考え方を言い、物流の効率化を推進するもので、情報データや荷物のサイズなどを標準化し、車両や施設、物流ネットワークをシェアリングすることなどを目指すものです。

同構想では世界で最も効率的で止まらない物流を実現し、成長産業としての物流が良質な雇用を確保し、社会インフラとして物流を機能させることでユニバーサルサービスを提供するという将来像を描いています。ロードマップではフィジカルインターネットにより、「時間・距離・費用・環境の制約から個人・企業・地域の活力と創造性を解放し、価値を創出するイノベティブな社会」の実現をイメージしています。

◆新技術の開発・活用◆

●NEXCOがダブル連結車の運行支援

1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」は、2019(平成31)年1月に特殊車両通行許可基準が緩和されたことに伴い、本格運用が開始され、その後、運行区間が順次拡大されました。同年8月には東北自動車道から九州自動車道まで拡大され、これに伴い通行許可台数が増加し、2022(令和4)年3月末現在で174台まで拡大しています。

こうした運行拡大に伴い、東日本・中日本・西日本各高速道路(NEXCO3社)は、ダブル連結トラック運転者の休憩機会を確保するため、駐車マスの整備を進めており、駐車可能なSA・PAは上り45か所、下り49か所、路外駐

◆東京都トラック協会(東ト協)の活動◆

●「コロナ禍」で会員サポート推進

新型コロナウイルス感染症は2021(令和3)年も感染拡大を繰り返し、政府は感染再拡大のたびに、東京都をはじめ新規感染者数が急増し、医療供給体制が厳しい状況にある地域を対象に「緊急事態宣言」を発令し、その解除後には「まん延防止等重点措置」を適用しました。こうした措置による制約で社会・経済活動が停滞し、これに伴い輸送需要も減少傾向となり、トラック運送業界に大きな影響を及ぼしました。

こうした中、東京都トラック協会は2021年度事業計画において新型感染症の拡大防止を最重要課題に位置付けて対応に努め、会員事業者の「コロナ禍」への対応をサポートしました。あわせて、適正な運賃・料金収受や労働力不足、長時間労働の改善などの業界課題への取り組みを推進しました。また、「緊急事態宣言」発令時などに本部事務局役職員の交替・時差勤務やWeb会議システムの活用などにより、協会業務や事業活動を継続し、会員サービスの維持・向上に努めました。

浅井隆会長は2021年6月23日に開催した同年度通常総会あいさつで、「会員の皆様が安定的な事業経営を行えるよう、金融支援策に関する情報提供や独自の利子補給制度を実施したほか、関係機関に事業継続や雇用の維持に関する支援策を求めるなど、サポート体制を強化して

きました」と説明。「コロナ禍」克服に向けて会員サポートに取り組みました。

▶運送業へのワクチン優先接種が実現

東ト協ではかねて東京都や都議会各党などに対して新型感染症対策への支援を要望し、その一環として、社会の「エッセンシャルワーカー」である、トラック運転者など運送業従事者に対する新型コロナウイルスワクチンの優先的な接種を要請してきました。こうした中で2021年2月以降、医療従事者などを皮切りにワクチン接種(1・2回目)が実施されたことから、東ト協は同年8月2日、改めて東京都議会自由民主党に対し、早期接種への対応を要請しました。

こうした要望活動の結果、東京都は同年8月下旬、都が運営するワクチンの大規模接種会場において、トラック運送業をはじめ、都内の物流・運送サービス従事者などを接種対象に追加・拡大しました。あわせて、都は東京商工会議所や東京都商工会連合会と連携し、中小企業の従業員などを対象とした接種会場も開設しました。さらに、3回目のワクチン接種についても、都は2022(令和4)年2月から、トラック運送業従事者などを優先的な接種対象としました。トラック運送業従事者は東京の都市活動や都民生活を支え、人と直接接する機会の多い職業として、優先的な接種が実現したものです。

▶Web会議導入などデジタル化推進

東ト協では新型感染症が長期化する中で「ウィズ・コロナ」の対応措置を順次講じました。具体的には、理事会や各常任委員会をはじめ研修会・セミナーなどの開催に当たり、Web会議システムを導入し活用を進めました。また感染症対策とあわせ、協会本部業務の効率化を推進するため、グループウェアのkintone(キントーン)を導入し、その試験運用を行いました。

●燃料価格高騰で転嫁対策を推進

新型コロナウイルス感染症が続く中で、2021(令和3)年秋以降、燃料価格が高騰を続け、トラック運送業界の深刻な経営課題となりました。このため、東京都トラック協会は全日本トラック協会と連携し、価格上昇分の運賃・料金への転嫁や負担軽減のための支援策を求める要望活動を展開しました。

東ト協は同年11月22日、自由民主党東京都支部連合会に対し、全日本トラック協会がまとめた2022(令和4)年度「トラック関係施策に関する要望書」と「軽油価格高騰に関するトラック運送業界からの要望書」を提出し、支援策を要請しました。要望に当たり、浅井隆会長は燃料価格高騰に伴う業界の厳しい実情を説明し、「軽油価格が1年前に比べて1リットル約30円も上がっている。トリガー条項(旧暫定税率分の課税停止措置)の凍結解除を含めてさまざまな対策を講じ、ぜひとも業界の苦境をお救いいただきたい」と訴えました。

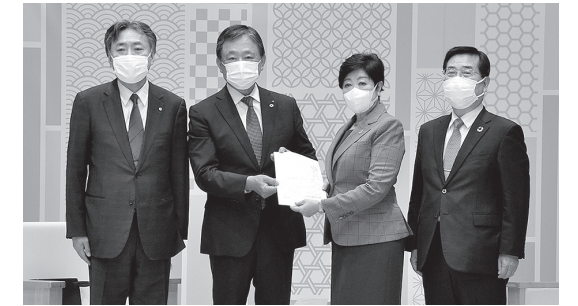
その後、全ト協をはじめ全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会の自動車輸送3団体が同年12月2日、自由民主党トラック輸送振興議員連盟と公明党トラック議員懇話会を対象とした「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」をそれぞれ開催したことから、東ト協は全国の事業者代表とともに決起大会に参加し、価格上昇分の転嫁対策などを訴えました。

▶東ト協など3団体が都知事へ要望

東ト協をはじめ東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会の3団体は2022(令和4)年4月8日、東京都の小池百合子知事に対し、「燃料価格高騰に関する自動車運送業界からの要望書」を提出し、燃料費負担の軽減に資する補助制度の創設を要望しました(写真=小池知事に要望書を手渡す浅井隆会長/左から2番目)。

浅井会長は、コロナ禍で「売上げが20%以上減り、軒並み赤字が続いている中で燃料価格が高騰している。業界として価格転嫁に取り組

んでいるが、交渉力が脆弱で思うに任せない状況」と説明し、支援策を要請しました。これに対し、小池知事は「都としてできること、国と連携して行うことについて、実効性ある形を検討したい」と述べました。



▶高騰対策本部を設置

東ト協は2022(令和4)年4月1日、浅井隆会長を本部長とする「燃料価格高騰対策本部」を設置しました。燃料高騰に対する諸施策を迅速かつ的確に実施するため、全日本トラック協会の対策本部と連携して、対策を推進するため設置したものです。対策本部では、①コストに見合った適正な運賃・料金の収受および燃料サーチャージ制の導入促進など、価格転嫁対策に係る諸施策、②燃料価格激変緩和事業などに係る効果の把握、③政府「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に対応した諸施策、④燃料価格高騰に資する諸施策、⑤燃料価格高騰に対する支援に係る要望活動——に取り組んでいます。

●「標準的な運賃」届け出促進と活用へ

東京都トラック協会は2021(令和3)年度も引き続き、国土交通大臣が2020(令和2)年4月24日付で告示した「標準的な運賃」の普及・活用に取り組みました。全日本トラック協会は2021年度から2023(令和5)年度までの3年間、「標準的な運賃」普及推進運動を展開し、特に2021年度を重点期間としたことから、東ト協でも連携して普及・活用に向けた取り組みを実施したものです。

TOPICS

パナソニックが運転者へマスク寄贈

東京都トラック協会は2021(令和3)年5月、東京商工会議所を通じて、パナソニックから不織布マスク5万枚の寄贈を受けました。同社では「物流業界支援プロジェクト」「配達員さんありがとうプロジェクト」を展開しており、その一環としてエッセンシャルワーカーであるトラック運転者に感謝の気持ちを伝えるため、マスクを寄贈したものです。

具体的には、全ト協との共催により「標準的な運賃」普及セミナーや原価計算活用セミナーなどを継続開催するとともに、全会員事業者に「標準的な運賃」に関するパンフレットや届け出に必要な様式集・参考例などを配布。さらに同年7月から、独自の取り組みとして「標準的な運賃」説明会・勉強会を各支部単独または複数支部合同で開催しました。

こうした中で、同年秋以降、燃料価格が高騰し、これに伴う燃料コストの増大が業界の事業経営を直撃する事態となったことから、東ト協では価格上昇分の運賃・料金への転嫁や燃料サーチャージ制の導入などとあわせて、「標準的な運賃」の届け出を行い、これを活用して転嫁に取り組むよう呼びかけました。

行政と連携し荷主へ周知活動

東ト協をはじめ関東トラック協会(会長・浅井隆東ト協会長)はかねてから、関東運輸局・東京労働局・関東経済産業局と連携して、荷主企業(運送依頼者)に対し、「標準的な運賃」や適正な運送取引に関する周知活動を展開していますが、燃料価格高騰などを踏まえ、2022(令和4)年5月に取引先の荷主企業(関東協各都県合計で約1万社)に対し、関係行政連名の要請文書「貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受へのご理解とご協力のお願い」と「標準的な運賃」

賃」などに関するパンフレットを荷主企業に送付し、燃料価格上昇分の転嫁など適正な運賃・料金收受への理解と協力を働きかけました。

災害時輸送に「標準的な運賃」適用

東ト協は2021年3月、東京都との「災害応急対策用貨物自動車供給契約」を一部改定し、これにより、緊急輸送の運賃などの基準について、同年4月から「標準的な運賃(その適用方を含む)」に準拠したものが適用されることになりました。従来、1999(平成11)年公示の運賃・料金に準拠した内容だったことから、都に改定を申し入れ、「標準的な運賃」の適用が認められたものです。

会員一当死亡事故、最少の1件に抑止

東京都トラック協会では、引き続き交通事故防止を最重要課題として、各支部と連携して取り組んだ結果、2021(令和3)年中の会員事業者第一当事者の死亡事故件数を前年より4件少ない1件に抑止しました。東ト協では事業用トラック関与の死亡事故について、全会員事業者「トラック事故速報」を発信していますが、事故速報による集計開始以来、年間1件が過去最少で、昨年はこれと同数に抑止したものです。

東ト協では従来から、交通事故防止に向けて各種取り組みを展開しており、安全対策装置の導入促進や運転者講習会などを実施するとともに、「トラック事故速報」により継続的に注意喚起を行っています。さらに、春・秋の全国交通安全運動では期間中に街頭指導活動の「統一実施日」を設定し、交通安全と事故防止を呼びかける活動を行っています。こうした取り組み努力が、死亡事故を過去最少に抑制することにつながりました。

飲酒運転撲滅運動を展開

～ミニのぼり旗を作成・配布

東京都トラック協会は2021(令和3)年11月から、事業用トラックによる飲酒運転の根絶を

期すため、業界を挙げて「飲酒運転撲滅運動」を展開しました。その一環として、飲酒運転撲滅を呼びかける「ミニのぼり旗」(写真)を作成し、全会員事業者に配布。点呼場所に設置して、運行管理者や運転者の意識向上を図る上で活用するよう呼びかけました。また、東ト協では飲酒運転防止機器などの助成を行うとともに、「飲酒運転撲滅コンテンツセミナー」を開催するなど、その防止に向けた取り組みを実施しました。



飲酒運転の撲滅はかねてからトラック運送業界の課題ですが、同年6月に千葉県八街市で発生した飲酒運転の大型トラックによる児童死傷事故を契機として、改めて社会的に問題視されました。このため政府は同年8月、飲酒運転の根絶に係る緊急対策を決定しました。これを受け、全日本トラック協会は同年9月に開催した第117回交通対策委員会で、「飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組み強化について」を決議しました。これを踏まえ、東ト協でも飲酒運転防止に向けた取り組みを強化し、その根絶に努めました。

新たに飲酒運転防止装置導入へ助成

東京都トラック協会は、2022(令和4)年3月29日に開催した2021(令和3)年度第5回理事会で2022年度事業計画・予算を決定し、新規事業の一環として、呼気吹き込み式アルコールインターロック装置導入費用の一部助成を実施することになりました。

事業用トラックにおける飲酒運転撲滅に向けて対策を強化したもので、会員事業者が保有する車両を対象に同装置1台当たり4万円を助成し、導入促進を図ることとしています。同装置については、全日本トラック協会が同装置導入

に対して2万円を上限に助成しており、これに協調助成するもので、合計で最大6万円の助成が受けられることになりました。

関東協検討会が飲酒運転防止へ対策

関東トラック協会(会長・浅井隆東京都トラック協会長)は2021(令和3)年10月11日、関東運輸局の参画により設置している「関東圏における自動車事故防止対策検討会」を開催し、飲酒運転防止に向けた対策などを決定しました。同年3月に国土交通省が策定した「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、目標とする飲酒運転ゼロの達成に向けて、運転者教育・指導に役立つ事業者向け資料を作成し、これを活用して飲酒運転の防止に取り組むことにしたものです。

東ト協ドラコンの開催方式変更

東京都トラック協会は、プロドライバーとしての運転スキルや安全意識の向上を目的として、「東ト協ドライバー・コンテスト」を実施していますが、2022(令和4)年3月に開催した運輸安全委員会で、2022年度第43回大会の開催方式を変更することを決定しました。

従来、学科競技と実科競技および表彰式を別日程で行っていましたが、運転者の参加負担を軽減し参加促進を図るため、学科・実科競技および表彰式を同日開催することにしたものです。あわせて募集方法も見直し、東ト協ホームページに特設サイトを開設し、ドラコンの模様を紹介するなどPRを強化して募集を行いました。

東労局が陸運業の労災防止要請

東京都トラック協会と陸上貨物運送事業労働災害防止協会東京都支部会は2021(令和3)年10月22日、東京労働局から「陸上貨物運送事業における労働災害防止に向けたより一層の取り組みについて」の要請を受けました。東労局管内では陸運業の死傷災害が大幅に増加している

TOPICS

東京2020大会への協力で感謝状

東京都トラック協会は、2021(令和3)年10月26日に開催された「東京2020大会にかかる感謝状贈呈式」で、東京都の小池百合子知事と東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会の橋本聖子会長から感謝状を受領しました。開催時の交通対策や大会輸送への協力・貢献に対して贈られたものです。

また、東ト協は東京2020大会の警備に際して警察活動に多大な協力をしたとして、警視庁警備部長から感謝状を受領しました。

ことから、労災防止対策を強化するよう要請を受けたものです。

要請では、重点事項として①経営トップ自らが率先して安全衛生管理活動の実施、②荷役作業安全ガイドラインに基づく墜落、転落災害防止対策の徹底、③ロールボックスパレット（カゴ車）などによる災害防止の徹底、④交通労働災害防止の徹底、⑤労働者に対する安全衛生意識の向上——の5項目に取り組むよう求めています。

●GEP-DX事業を展開

～自動配車システム活用で実証実験

東京都トラック協会は2021（令和3）年度から、新規事業として「グリーン・エコプロジェクトDX（デジタルトランスフォーメーション）事業」（GEP-DX事業）を展開しました。これは、東京都によるCO₂削減に向けた実証事業を受託したもので、GEP参加事業者を対象として最新のデジタル技術のAI（人工知能）を活用した自動配車システムを導入し、それによる輸配送の効率化とCO₂削減効果を検証する事業です。

東ト協GEPでは、これまでエコドライブ推進による燃費改善とCO₂削減に取り組んできましたが、さらにCO₂削減を進めるためには配車計画自体を効率化し最適化する必要があるため、都の実証事業を受託し、GEP-DX事業として自動配車システムの活用を進めることにしたものです。これにより、CO₂の排出量削減だけでなく、運転者や運行管理者の労働時間短縮などの働き方改革につながる効果も期待されています。

2021年度の実証実験では、自動配車システムの導入により、配送ルートが最適化され走行距離が短縮し、これに伴いCO₂排出量を削減できる効果が確認されました。しかし、荷主都合で配送ルートが固定化されるなど、運送事業者だけでは解決することができない課題があることも分かりました。引き続き、2022（令和4）年度の実証実験ではさらなるDX技術の活用方法などを検証する予定です。

●GEPで人材確保・雇用対策を支援

東京都トラック協会は2022（令和4）年度事業計画に基づき、新規事業の一環として、グリーン・エコプロジェクト（GEP）参加事業者を対象に人材確保・雇用環境改善を支援する取り組みに乗り出しました。業界ではドライバー不足対策が課題になっていることから実施することにしたものです。

具体的には、新たに共同人材募集サイトを開設し、会員事業者の求人募集と応募者対応を支援します。共同求人サイトで会員の求人情報と、インターネットの検索エンジンを利用するドライバーの求職情報をマッチングさせ、同サイトへ誘導して採用につなげるものです。これに伴い、2022年3月に事業開始に向けた説明会を実施しました。

●集配車専用駐車スペースが増設

東京都トラック協会はかねてから警視庁などに対し、駐車規制が円滑な輸送業務の遂行や働き方改革推進の阻害要因になっているとして、駐車規制の見直し・緩和を要望してきました。その結果、同庁は2021（令和3）年4月に貨物集配中車両に係る駐車規制見直しを行い、新たに集配車専用駐車スペースを都内49か所・計67枠を追加設置し、その実施場所を公表しました。これに先立ち、同庁は2019（令和元）年8月に都内52か所・計78枠の集配車専用駐車スペースを設置しており、これにより、設置箇所は合計で101か所・145枠に拡大しました。

≫警視庁にさらなる増設を要望

東ト協は2021年7月、警視庁交通部に対し、改めて要望書「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、さらなる駐車場所・スペースの増設・拡充を要望しました。集配車専用駐車スペースが順次、増設されていますが、集配車の駐車需要からすると、依然としてまったく不足しているのが実情で、その改善にはほど遠い状況にあり

ます。このため、物流政策委員会で改めて要望書を取りまとめ、継続要望したものです。

要望事項としては、①可能な限り早期の駐車箇所・駐車枠数の拡充、②集配車両以外の一般車両が駐車しないよう駐車指導・取り締まりの強化、③貨物自動車を除いた駐車禁止規制、または貨物自動車を対象として時間制限駐車区間規制など規制の見直し——を求めました。要望書には、具体的に新・増設を要望する120か所の一覧表を添付し、早期実現を要請しました。

●東京都や都議会へ「特別要望書」提出



東京都トラック協会は2021（令和3）年度も引き続き、東京都や都議会に対し、2022（令和4）年度「東京都への特別要望」を提出し、直面する課題克服に向けた各種取り組みへの支援を要請しました。要望事項は①新型コロナウイルス感染症対策支援の拡充、②働き方改革、労働力不足への対応、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、④運送事業の経営基盤確立対策、⑤環境対策などに関する取り組み支援、⑥道路関連——の6項目です。

東京都議会に対しては2021年9月1日、自由民主党・公明党・立憲民主党・都民ファーストの会各党会派に特別要望書を提出し、新型コロナウイルス感染症が事業経営に大きな影響を及ぼしていることから、無担保・無利子融資など経営支援策を要請するとともに、運送業従事者へのワクチン優先接種や運転者に対する危険手当給付などの制度創設を訴えました（写真＝都議会自民党への要望）。また、働き方改革への支援や駐車規制の緩和、首都高速料金割引制度充実などを要請し

ました。

≫都知事へ交付金支援を重点要望

東京都に対しては2021年12月1日、Web会議で行われた2022年度都予算に対する都知事による要望ヒアリングで特別要望書を提出し、特に重点事項として運輸事業振興助成交付金と環境対策への支援の2項目について要請しました。交付金制度は、運送事業の経営基盤確立対策を推進する上で重要な制度となっていますが、都内での軽油使用料が構造的な要因から年々減少し、これに伴い都の交付額が減少傾向を辿っていると説明。首都東京の物流機能を支える運送事業者の取り組みに必要な事業資金の確保が難しくなっていると訴え、増額または新たな支援制度の創設を要請しました。

●「児童絵画コンテスト」に多数の応募

東京都トラック協会は2021（令和3）年4月から9月まで、「10/9トラックの日 児童絵画作品コンテスト」の応募作品を募集しました。新型コロナウイルス感染症による影響が懸念されましたが、期間中に598点の応募があり、前年度の約1.3倍も多い作品が寄せられました。

作品募集に当たり、告知チラシだけでなく、東ト協ホームページや文化放送のラジオ番組CM、さらにスマートフォンアプリや公募サイトなど、多様な媒体を活用して広報・PRを行いました。また、東ト協各支部が地域の教育委員会や小学校に対して協力依頼を行い、これにより、課題の一環として作品を描き応募した学校もあり、応募数の増加につながりました。

なお、表彰式は新型コロナウイルスの感染状況を考慮して中止し、文化放送ラジオ番組内で入賞者の名前などを発表するとともに、最優秀賞を受賞した児童のインタビューを放送しました。

●「トラックフェスタ」オンライン開催

東京都トラック協会は2021（令和3）年10月9日の「トラックの日」から、Web上で「トラッ

クフェスタTOKYO 2021オンライン～親子で体験 安全と環境 ウィズコロナからアフターコロナに向けて～」を開催しました。新型コロナウイルス感染症が続く中で、会場を設営してのリアル開催を断念し、新たな試みとして実施したものです。

開催に当たっては、トラック輸送が社会を支える「エッセンシャル事業」として重要な役割を担っていることや、東ト協が環境対策や交通安全活動に取り組むとともに、災害時には救援物資の緊急輸送を行い、社会に貢献していることを紹介したオリジナル動画を制作し、この動画をYouTubeで公開して、都民をはじめ広く社会に発信・アピールしました。

多くの人たちに閲覧してもらうため、東ト協ホームページに動画へのリンクなどを掲載した特設サイトを開設しました。また、フェスタ開催を広く周知するため、ラジオCMやYouTubeのインストリーム広告、Facebookなどの多様な媒体を活用してPRを行い、その結果、オリジナル動画の表示回数は60万以上となり、多くの人たちが視聴しました。

●効率的な組織・運営体制構築へ

～今後のあり方検討委員会が中間報告

東京都トラック協会では、「コロナ禍」への対応や燃料価格高騰対策、適正な運賃・料金収受など直面する課題に対応する一方で、効率的な組織・運営体制の構築に向けた取り組みを進

めました。東ト協では、会長の諮問機関として2020(令和2)年7月に「東京都トラック協会の今後のあり方検討委員会」(委員長・中田信哉 神奈川大学名誉教授)を設置し、検討を進めています。2021(令和3)年10月に開催した正副会長会および総務委員会で、同委員会の中間報告を行いました。

中間報告では、今後の課題として①組織体制の整備(支部再編・ブロック化や本部・支部会員間の連絡体制の確立など)、②広報活動の展開(マスメディア・YouTubeなどを活用した対外的・戦略的PR活動など)、③会員サービスの提供方法の見直し(案内や申請・実施方法の見直しなど)、④相談体制の確立(相談マニュアルの作成や相談窓口の設置など)——を提言しました。

さらに、早急に対応が必要な課題としてデジタル化推進を挙げ、具体的に①メールによる連絡体制(FAX・郵送から電子メールによる連絡への切り替えなど)、②ホームページによる情報提供体制の整備(誰が見てもすぐ分かるよう簡素化や閲覧対象者ごとの情報分別など)、③Webによる会員サービス提供体制の整備(助成金のWeb申請や案内・申請ガイドのWeb化、会議・研修会・セミナーのWeb開催・配信など)、④サポート体制の確立(パソコン・スマートフォンの導入補助や操作マニュアルの作成、操作セミナーの開催など)——を図るよう提言しました。

≫常任理事(会) 制度を廃止

組織・運営体制の見直しに関しては、総務小委員会で①協会の存在意義の明確化と環境変化に対応できる組織の確立、②交付金収入の減少に伴う事業・意思決定体制の見直し、③支部間の格差是正、④本部主導による協会運営——の4項目を検討の方向性とし、具体的には理事定数の見直しや常任理事(会) 制度、評議員制度、支部のあり方について検討しました。

このうち、常任理事(会) 制度に関しては、理

事会が業務執行の決定手続きの中心となっており、構成員が総務委員会と重複すること、法的に設置が必須なものではないことなどから、その必要性について検討し、2022(令和4)年1月14日に開催した2021(令和3)年度第4回理事会で、同制度廃止に向けた方針案を審議・承認しました。その後、2022年3月29日に開催した2021年度第5回理事会で同制度廃止の方針を決定し、2022年度通常総会(6月23日開催)で廃止に伴う定款変更(特別決議)を行うことを承認しました。

なお、理事および評議員の定数に関しては、基本的には現行より削減する方向で今後検討を進めていく方針です。

≫支部ブロック制への移行を検討

今後の支部体制に関しては、会員数の減少などで運営や活動が難しい状況にある支部があることや、支部間における会員サービスの格差是正が課題になっていることから、現在の支部を残した上で、新たな仕組みとしてブロック制を導入する方向で検討を進めています。

どのようにブロックを編成するかなどの基準については今後、各支部の会員数や地域性などを考慮して検討していく方針です。あわせて、新体制への円滑な移行を期するため、先導的にブロック制を導入するパイロット・ブロック制度を試行的に実施し、これにより、ブロック制への移行に伴う問題や運営の効率化・効果などを検証する方針です。

≫本部事務局のグループ体制変更

会員サービスのさらなる向上を図るためには、本部事務局機能を強化し、より高品質な運営体制を実現する必要があることから、本部事務局のグループ組織を見直すことになりました。これに伴い、東ト協では2022(令和4)年1月14日に開催した2021(令和3)年度第4回理事会で、関連する委員会規程や事務局組織規程の改正を審議・承認し、2022年4月1日から実施

しました。

具体的には、総務部と業務部について、現行の各3グループを統合・事業移管により、各2グループ体制に変更しました。総務部では総務G(グループ)と支部支援Gを統合して総務・支部支援Gとし、総務G所管の情報システム化事業などを広報Gに移管し広報・情報Gとしました。業務部では教育研修Gと輸送事業Gを統合して教育研修・輸送Gとしました。

●浅井会長と25支部長が意見交換会

東京都トラック協会では2022(令和4)年2月から3月にかけて、浅井隆会長と25支部長との意見交換会をWeb会議方式(一部対面)で順次開催しました(写真)。意見交換会は本部から浅井会長をはじめ各副会長、各支部からは支部長や副支部長など役員が出席して行われ、協会事業や組織・運営体制、「標準的な運賃」の活用や燃料サーチャージ制の導入による適正な運賃・料金収受など、直面する業界課題への対応について意見交換を行いました。



新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、対面による会合で意見を交換する機会が少ない状況だったことから、改めて直接、さまざまな意見や要望などを聞くとともに、各支部との意思疎通を緊密にする観点などから実施したものです。特に検討を進めている支部体制の見直しに当たっては、引き続き各支部から提出されたさまざまな意見や要望などを踏まえ、新体制への円滑な移行を期していく方針です。

TOPICS

女性部が設立30周年

東京都トラック協会女性部は2021(令和3)年11月、前身の婦人部が1991(平成3)年に発足してから、設立30周年を迎えました。引き続き、東京はもとより全国の女性経営者組織をリードする存在として、研修・交流活動などを積極的に展開していく方針です。なお、新型コロナウイルス感染症に伴い、記念行事は行わず、部会員や関係者に記念品を贈りました。

I.トラック輸送産業

■事業者数・車両台数・輸送量等

●東京・全国のトラック運送事業者数の推移

2020(令和2)年度の全国のトラック運送事業者数は6万2,844社(者)で、2年連続で増加しました。事業者数は2007(平成19)年度をピークにおおむね減少傾向でしたが、微増に転じています。なお、2020年度の東京の事業者数は5,351社で、わずかながら減少しています。

トラック運送事業は、1990(平成2)年施行の貨物自動車運送事業法により、事業規制が大幅に緩和されたことから新規参入が相次ぎ、事業者数は2004(平成16)年度には6万社(者)を超え、施行当時の1.5倍に増加しました。

これに伴い市場競争が激化し、法令遵守の徹底が求められたことから、国土交通省は2008(平成

20)年に新規参入時の法令試験を復活させ、この後、2013(平成25)年には新規許可基準(資金計画など)を強化し、2015(平成27)年には新規参入時の事前チェックを厳格化しました。

さらに、2019年に施行された改正事業法では、「規制の適正化」関係規定により、従来以上に法令遵守の徹底を図っていく方針です。

なお、トラック運送事業は、①一般貨物自動車運送、②特定貨物自動車運送、③貨物軽自動車運送の各事業に大別され、一般貨物自動車運送のうち特別積み合わせ輸送を行うには特有の許可基準を満たす必要があります。一般および特定各運送事業を行うには、国土交通大臣の許可が必要です。

区分 年度	トラック運送事業										貨物利用運送事業	
	一般		特別積合せ		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	東京	全国		
平成24	5,461	57,466	28	280	29	567	230	4,623	5,748	62,936	7,592	22,841
25	5,434	57,439	28	276	29	530	242	4,660	5,733	62,905	7,682	23,287
26	5,420	57,217	29	280	28	483	247	4,657	5,696	62,637	7,697	23,543
27	5,359	56,722	29	286	28	463	260	4,705	5,676	62,176	*	23,841
28	5,072	56,881	30	291	16	431	269	4,673	5,387	62,276	*	24,523
29	5,063	57,054	31	292	16	401	307	4,714	5,417	62,461	*	24,580
30	4,981	56,687	31	303	16	378	321	4,700	5,349	62,068	*	25,038
31・令和元	5,017	57,170	31	309	15	351	329	4,721	5,361	62,551	*	25,439
2	4,973	57,481	33	309	15	333	330	4,721	5,351	62,844	*	*

注1 東京(東京運輸支局管内)の事業者数は、東京運輸支局管内に主たる事務所を有する事業者

注2 *は平成27年度以降の東京の貨物利用運送事業者数および令和2年度の全国の事業者数は6月末現在、未公表

資料：国土交通省自動車局貨物課、関東運輸局

●東京の貨物自動車数の推移

区分 年度	一般							
	一般		(特別積合せ)		霊柩		計	
	管内	その他	(管内)	(その他)	管内	その他	管内	その他
平成27	93,247	14,418	187	733	529	22	93,776	14,440
28	92,894	13,841	53	327	802	39	93,696	13,880
29	92,500	13,978	52	327	863	33	93,363	14,011
30	92,447	14,164	50	328	870	30	93,317	14,194
31・令和元	92,536	14,308	58	328	881	24	93,417	14,332
2	92,308	14,356	44	328	901	24	93,209	14,380

区分 年度	特定		合計		貨物軽自動車運送事業 (カッコ内は事業者数)
	管内	その他	管内	その他	
	平成27	254	0	94,030	
28	196	0	93,892	13,880	28,609 (18,109)
29	184	0	93,547	14,011	31,079 (19,160)
30	184	0	93,501	14,194	34,413 (20,218)
31・令和元	184	0	93,601	14,332	35,506 (21,776)
2	184	0	93,393	14,380	39,453 (25,052)

注1 管内欄は、東京運輸支局管内に主たる事務所を有する事業者の車両台数。その他欄は、東京運輸支局管内に営業所を有する事業者で、同支局管外に主たる事務所を有する事業者の車両台数

注2 特別積合せの車両台数は運行車数で、一般の内数

資料：関東運輸局

●東京の資本金別トラック運送事業者数の推移

トラック運送事業は中小企業が圧倒的に多く、2020(令和2)年度の東京都内における一般貨物運送事業者のうち、資本金1億円以下(その他を含む)が97.0%(全国99.3%)を占めています。特に1,000万円超～3,000万円以下が最も多く、全体の約3分の1を占めています。

保有車両台数別(26・27頁を参照)にみると、一般事業者では10台以下が50.9%(同51.3%)、11～20台が26.1%(同22.7%)で、これら20台以下合計で全体の77.0%(同74.0%)と多くを占

めています。

これ以上の規模では21～30台が10.3%(同10.4%)、31～50台が8.1%(同8.2%)、51～100台が4.0%(同5.2%)で、100台超はわずか0.6%(同2.0%)にすぎません。

業界では規制緩和後、小規模化の傾向を辿っていましたが、参入時基準の強化などの規制見直しにより、近年はその傾向に歯止めがかかり、東京都内では小規模事業者がおおむね減少傾向にあります。

資本金	年度	平成24	25	26	27	28	29	30	31・令和元	2
		一般貨物	300万円以下	1,484	1,473	1,464	1,465	936	935	918
	500万円以下	828	831	831	827	873	873	858	859	851
	1,000万円以下	1,577	1,577	1,566	1,561	1,066	1,063	1,046	1,047	1,038
	3,000万円以下	946	934	924	911	1,700	1,697	1,670	1,673	1,658
	5,000万円以下	170	163	162	162	216	216	214	214	213
	1億円以下	99	93	89	90	161	159	157	157	156
	1億円超	71	89	93	93	120	120	118	118	149
	その他	286	274	263	250					
特別積合せ	300万円以下									
	500万円以下									
	1,000万円以下	1	1	1	1					
	3,000万円以下	4	4	4	4	7	7	7	7	8
	5,000万円以下	3	3	4	4	2	3	2	3	3
	1億円以下	8	8	8	8	9	9	9	9	9
	1億円超	12	12	12	12	12	12	13	12	13
	その他									
特定	300万円以下	14	14	14	14	8	8	8	9	9
	500万円以下	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	1,000万円以下	8	8	8	8	1	4	1	1	1
	3,000万円以下	2	2	2	2			2	2	2
	5,000万円以下									
	1億円以下									
	1億円超	2	2	2	2	3	3	3	2	2
	その他	2	2	1	1			1		
霊柩	300万円以下	76	81	85	90	113	93	95	99	101
	500万円以下	21	23	24	28	25	72	75	78	79
	1,000万円以下	72	76	79	81	77	31	32	33	31
	3,000万円以下	28	28	28	28	30	89	93	98	98
	5,000万円以下	8	7	7	7	9	11	11	11	11
	1億円以下	1	1	1	1	6	7	7	7	7
	1億円超	2	3	3	3	2	3	3	3	3
	その他	22	23	20	22			5		
合計		5,748	5,733	5,696	5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351

資料：関東運輸局

●東京の車両台数別事業者数の推移

	年度 車両数	年度								
		平成 24	25	26	27	28	29	30	31・令和元	2
一般貨物	10台以下	2,801	2,776	2,736	2,707	2,585	2,576	2,532	2,536	2,533
	11～20	1,459	1,456	1,455	1,451	1,321	1,321	1,299	1,300	1,296
	21～30	536	535	534	532	522	522	514	514	512
	31～50	406	408	408	410	409	409	403	403	401
	51～100	201	202	202	202	202	202	200	200	199
	101～200	39	38	38	38	29	29	29	29	28
	201～500	6	4	4	4					
	501～	13	15	15	15	4	4	4	4	4
特別積合せ	10台以下									
	11～20		1	1	1					
	21～30	2	1	1	1					
	31～50	4	4	4	4	1	1	1	1	1
	51～100	3	3	4	4	4	5	4	4	5
	101～200	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	201～500	3	5	5	5	9	9	9	10	11
	501～	11	9	9	9	11	11	12	11	11
特定	10台以下	23	23	22	22	12	12	11	11	11
	11～20	3	3	3	3	1	1	2	2	2
	21～30	1	1	1	1	1	1	2	2	2
	31～50	1	1	1	1	1				
	51～100									
	101～200									
	201～500									
	501～	1	1	1	1	1	1	1	1	1
霊柩	10台以下	224	236	241	254	256	293	308	316	317
	11～20	6	6	6	6	10	10	10	10	10
	21～30					1				
	31～50						2	2	2	2
	51～100					2				
	101～200									
	201～500						1	1	1	1
	501～									
合計		5,748	5,733	5,696	5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351

注 都内に主たる事務所を有する事業者数

資料：関東運輸局

●全国資本金別事業者数

	年度 資本金	年度			
		平成 30	31・令和元	2	
一般貨物	300万円以下	13,748	11,532	11,855	
	500万円以下	6,375	6,778	6,880	
	1,000万円以下	18,191	19,193	19,290	
	3,000万円以下	12,839	13,514	13,497	
	5,000万円以下	2,303	2,361	2,376	
	1億円以下	1,053	1,090	1,080	
	1億円超	385	391	404	
	その他	1,793	2,100	2,099	
	特別積合せ	300万円以下	15	3	5
		500万円以下	6	5	4
1,000万円以下		50	56	53	
3,000万円以下		69	78	77	
5,000万円以下		44	49	47	
1億円以下		75	73	76	
1億円超		44	45	47	
その他					
特定		300万円以下	123	112	114
		500万円以下	35	35	30
	1,000万円以下	97	90	86	
	3,000万円以下	50	48	39	
	5,000万円以下	14	13	11	
	1億円以下	3	2	2	
	1億円超	6	5	5	
	その他	50	46	46	
	霊柩	300万円以下	1,607	1,510	1,512
		500万円以下	595	635	621
1,000万円以下		1,021	1,037	1,013	
3,000万円以下		470	489	501	
5,000万円以下		177	152	166	
1億円以下		92	94	127	
1億円超		120	120	132	
その他		618	681	649	
合計			62,068	62,337	62,844

資料：国土交通省自動車局貨物課

●全国車両台数別事業者数

	年度 車両数	年度		
		平成 30	31・令和元	2
一般貨物	10台以下	29,262	29,197	29,497
	11～20	12,823	12,947	13,048
	21～30	5,835	6,011	5,996
	31～50	4,660	4,703	4,729
	51～100	2,964	2,918	3,037
	101～200	852	894	882
	201～500	233	234	244
	501～	58	55	48
特別積合せ	10台以下	10	9	8
	11～20	14	6	7
	21～30	11	10	12
	31～50	19	34	30
	51～100	55	57	60
	101～200	83	79	76
	201～500	64	70	70
	501～	47	44	46
特定	10台以下	340	320	302
	11～20	27	23	19
	21～30	6	5	4
	31～50	2	2	5
	51～100	2	1	3
	101～200			
	201～500			
	501～	1		
霊柩	10台以下	4,516	4,528	4,520
	11～20	131	131	136
	21～30	27	35	30
	31～50	18	16	23
	51～100	6	5	7
	101～200	1	2	4
	201～500	1	1	1
	501～			
合計		62,068	62,337	62,844

資料：国土交通省自動車局貨物課

●関東運輸局管内トラック運送事業者数および車両台数(都県別)

令和3年3月31日現在

都 県	東 京		神 奈 川		埼 玉		群 馬		千 葉		茨 城		栃 木		山 梨		合 計		
事業者・車両	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	
一 般	管内	5,006	92,308	2,568	59,451	3,439	61,758	1,157	21,654	2,232	40,677	2,273	36,630	1,080	18,475	495	6,958	18,250	337,911
	その他	(211) 295	(7,319) 7,037	(373) 744	(3,235) 10,370	(352) 824	(9,760) 22,229	(101) 264	(2,038) 5,121	(286) 1,149	(4,436) 20,573	(201) 488	(1,592) 8,543	(123) 321	(1,679) 6,194	(26) 46	(758) 1,027	(1,673) 4,131	(30,817) 81,094
一 般 (特別積合せ)	管内(管内)	33	44	9	17	20	76	2	176	6	12	4	9	4	27	3	19	81	380
	その他(その他)	(59) 11	(325) 3	(37) 27	(173) 70	(50) 41	(245) 279	(13) 15	(61) 43	(21) 23	(142) 78	(9) 17	(41) 108	(11) 11	(134) 161	(5) 2	(29) 4	(205) 147	(1,150) 746
一 般 運 送 車	管内	330	901	270	759	262	788	129	345	258	661	156	418	139	345	45	131	1,589	4,348
	その他	(3) 10	(5) 19	(1) 24	(4) 71	(3) 20	(6) 31	(0) 5	(0) 7	(0) 12	(0) 93	(3) 3	(17) 24	(0) 2	(0) 3	(1) 0	(1) 0	(11) 76	(33) 248
一 般 計	管内	5,336	93,209	2,838	60,210	3,701	62,546	1,286	21,999	2,490	41,338	2,429	37,048	1,219	18,820	540	7,089	19,839	342,259
	その他	(214) 305	(7,324) 7,056	(374) 768	(3,239) 10,441	(355) 844	(9,766) 22,260	(101) 269	(2,038) 5,128	(286) 1,161	(4,436) 20,666	(204) 491	(1,609) 8,567	(123) 323	(1,679) 6,197	(27) 46	(759) 1,027	(1,684) 4,207	(30,850) 81,342
特 定	管内	15	184	5	33	2	7	0	0	4	66	0	0	1	1	0	0	27	291
	その他	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 1	(0) 19	(3) 9	(17) 63	(0) 1	(0) 10	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(3) 11	(17) 92
合 計	管内	5,351	93,393	2,843	60,243	3,703	62,553	1,286	21,999	2,494	41,404	2,429	37,048	1,220	18,821	540	7,089	19,866	342,550
	その他	(214) 305	(7,324) 7,056	(374) 768	(3,239) 10,441	(355) 844	(9,766) 22,260	(101) 270	(2,038) 5,147	(289) 1,170	(4,453) 20,729	(204) 492	(1,609) 8,577	(123) 323	(1,679) 6,197	(27) 46	(759) 1,027	(1,687) 4,218	(30,867) 81,434
貨物軽自動車運送事業	(5) (1,340)	(9) (2,195)	(49) (365)	(55) (445)	(8) (150)	(8) (187)	(29) (7)	(35) (11)	(12) (1,582)	(15) (3,488)	(1) (7)	(1) (7)	(2) (7)	(2) (7)	(1) (7)	(1) (11)	(107) (3,465)	(126) (6,351)	25,052 39,453 16,198 25,830 19,728 20,566 2,361 4,007 11,620 16,545 3,249 5,993 2,211 4,295 1,228 1,974 81,647 118,663

注1 管内欄には、当該運輸支局管内に主たる事務所を有する事業者を計上
 注2 その他欄には、当該支局内に営業所を有する事業者のうち、関東運輸局管内の他の支局内に主たる事務所を有する事業者数および他局管内に主たる事務所を有する事業者を計上し、後者を()内に表示
 注3 特別積合せの事業者数は「一般」の内数、車両数については運行車数を計上
 注4 貨物軽自動車運送事業者欄の事業者数および車両数は、上段()内では軽量型自動車を保有する事業者数および車両数、中段()内はバイク便の事業者数および車両数、下段は軽量型とバイク便以外の事業者および車両数で、全て外数で表示

資料：関東運輸局

●関東運輸局管内車両台数別事業者数(都県別)

令和3年3月31日現在

	車両数	東 京	神 奈 川	埼 玉	群 馬	千 葉	茨 城	栃 木	山 梨	合 計
一 般 貨 物	10台以下	2,533	1,122	1,668	603	1,101	1,358	580	307	9,272
	11～20	1,296	609	820	235	514	493	253	100	4,320
	21～30	512	325	412	129	240	201	113	33	1,965
	31～50	401	221	296	96	208	145	72	30	1,469
	51～100	199	187	188	69	124	55	37	19	878
	101～200	28	64	32	19	28	9	17	3	200
	201～500		26	3	4	10	7	4		54
501～	4	5			1	1			11	
特 別 積 合 せ	10台以下		2	1						3
	11～20			1						1
	21～30			1						1
	31～50	1		4					1	6
	51～100	5	1	6		3	2	2		19
	101～200	5	1	4	1			1	1	13
	201～500	11	4	3	1	3	2	1	1	26
501～	11	1							12	
特 定	10台以下	11	4	2		3		1		21
	11～20	2	1							3
	21～30	2				1				3
	31～50									
	51～100									
	101～200									
	201～500									
501～										
運 送 車	10台以下	317 (9)	259 (7)	254 (19)	127	230 (4)	154 (15)	135 (7)	44 (2)	1,520 (63)
	11～20	10	7	6 (1)	1	20	2 (1)	4	1	51 (2)
	21～30	(2)	1		1	6				8 (2)
	31～50	2	3	1		2				8
	51～100			1						1
	101～200									
	201～500	1								1
501～										

注1 主たる事務所の所在地を管轄する運輸支局のみにおいて計上
 注2 ()内は運送車と一般事業との兼業事業者で、兼業事業者数を外数で計上
 資料：関東運輸局

●道路貨物運送業従業員数・貨物自動車運転者数

単位：人

		平成 29 年	30 年	31・令和元年	2 年	3 年
道路貨物運送業 従業員数	男性	772,070	705,460	773,670	1,080,080	1,148,790
	割合	88.8	88.0	88.6	87.1	87.4
	女性	97,710	95,790	99,520	159,940	165,800
	割合	11.2	12.0	11.4	12.9	12.6
	合計	869,780	801,250	873,190	1,240,010	1,314,600
大型貨物自動車運転者数	男性	301,640	283,820	309,900	408,050	408,850
	割合	97.7	98.3	97.9	97.8	98.2
	女性	7,210	4,770	6,670	9,230	7,350
	割合	2.3	1.7	2.1	2.2	1.8
	合計	308,850	288,590	316,570	417,280	416,200
普通・小型 貨物自動車運転者数	男性	267,730	239,470	256,710	456,740	448,040
	割合	95.7	94.9	95.6	94.9	95.6
	女性	12,110	12,800	11,800	24,320	20,800
	割合	4.3	5.1	4.4	5.1	4.4
	合計	279,830	252,270	268,510	481,060	468,850

注1 集計対象は企業規模計10人以上
 注2 四捨五入により合計が合わないことがある
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

●関東運輸局管内の自動車貨物輸送量

関東運輸局管内における2020(令和2)年度の自動車貨物輸送量(自家用軽自動車を除く)は10億4,471万トンでした。このうち営業用トラックの輸送量(軽自動車を除く)は6億3,987万トンで、全体の61.2%を占めています。車種別にみると、普通

車が4億8,432万トンと営業用全体の8割近くを輸送しています。また小型車は643万トン、特種用途車は1億4,912万トンでした。なお、2020年度の国内貨物輸送量については、32頁を参照してください。

●地方運輸局別・業態別・車種別自動車輸送トン数

令和2年度分 (単位：千トン)

局別	合計	営業用				自家用		
		登録自動車			軽自動車	登録自動車		
		普通車	小型車	特種用途車		普通車	小型車	特種用途車
関東局計	1,044,706	484,317	6,429	149,120	7,458	284,341	44,573	68,465
東京	164,723	80,748	2,956	26,353	2,430	37,376	5,859	9,000
神奈川	180,911	89,761	1,087	30,248	1,910	41,433	6,495	9,976
埼玉	208,262	91,759	1,154	29,320	1,287	60,636	9,505	14,600
群馬	80,460	38,112	42	7,676	212	24,627	3,861	5,930
千葉	167,279	73,977	647	27,741	963	45,759	7,173	11,018
茨城	125,367	62,988	292	16,946	339	32,058	5,025	7,719
栃木	92,104	36,056	195	8,507	232	33,712	5,285	8,117
山梨	25,600	10,916	56	2,329	85	8,740	1,370	2,105

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』

●地方運輸局別・業態別・車種別自動車輸送トンキロ

令和2年度分 (単位：千トンキロ)

局別	合計	営業用				自家用		
		登録自動車			軽自動車	登録自動車		
		普通車	小型車	特種用途車		普通車	小型車	特種用途車
関東局計	50,127,766	32,095,867	204,779	8,128,035	126,381	7,546,503	843,401	1,182,797
東京	5,652,485	3,702,722	84,454	883,541	32,857	748,060	83,604	117,247
神奈川	7,431,548	4,760,782	33,504	1,393,534	28,105	958,319	107,102	150,202
埼玉	10,237,009	6,494,261	36,214	1,622,515	25,837	1,622,539	181,336	254,308
群馬	4,108,237	2,778,043	3,677	665,646	5,127	516,946	57,774	81,023
千葉	8,786,251	5,112,014	24,764	1,619,169	18,418	1,586,041	177,257	248,587
茨城	7,553,228	5,224,135	13,997	1,117,583	9,165	936,817	104,699	146,831
栃木	5,024,076	3,174,676	6,835	530,941	5,226	1,029,881	115,100	161,418
山梨	1,334,932	849,234	1,334	295,106	1,646	147,900	16,529	23,181

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』

●東京発着貨物量(平成31・令和元年度)

2019(平成31・令和元)年度の全国各地から東京に輸送される貨物量は2億1,774万トンで前年度比3.0%減少し、東京から全国へ輸送される貨物量は2億1,636万トンで同3.1%増加しました

(都内発着を含む)。約9割がトラック輸送によるもので、着貨物の89.5%、発貨物の92.9%を占めています。なお、東京発着の品目別輸送量などは「データ『東京』(5頁)を参照してください。

都道府県発 東京着貨物 (トン)			都道府県名	東京発 都道府県着貨物 (トン)		
%	自動車輸送分	全量		全量	自動車輸送分	%
99.4	112,779,380	113,500,970	東京	113,500,970	112,779,380	99.4
15.9	379,894	2,387,072	北海道	3,389,128	281,628	8.3
35.5	267,901	755,460	青森	289,418	225,373	77.9
2.9	23,075	804,381	岩手	164,116	103,362	63.0
50.8	494,289	973,396	宮城	1,536,409	858,740	55.9
92.3	650,221	704,536	福島	1,314,767	1,276,157	97.1
87.8	77,462	88,184	秋田	203,068	167,452	82.5
99.8	1,852,554	1,855,868	山形	2,423,397	2,415,518	99.7
92.4	5,731,091	6,199,822	茨城	5,283,161	5,189,662	98.2
99.9	3,741,884	3,744,670	栃木	2,713,851	2,711,617	99.9
99.9	2,422,696	2,424,089	群馬	3,322,183	3,318,970	99.9
100.0	22,045,364	22,050,071	埼玉	26,694,508	26,687,597	100.0
70.1	15,167,931	21,630,743	千葉	19,508,099	19,016,952	97.5
90.0	16,007,655	17,785,110	神奈川	16,372,287	16,078,078	98.2
77.7	481,962	620,304	新潟	726,259	659,470	90.8
88.0	289,188	328,768	富山	109,229	102,590	93.9
95.4	100,833	105,642	石川	164,891	157,823	95.7
98.3	118,164	120,172	福井	45,437	42,961	94.6
100.0	1,328,785	1,328,922	山梨	1,314,140	1,313,315	99.9
99.7	1,728,064	1,734,072	長野	1,518,048	1,509,342	99.4
82.3	1,080,684	1,312,630	静岡	2,307,574	2,160,574	93.6
95.4	197,679	207,308	岐阜	17,635	12,300	69.7
78.2	1,337,054	1,710,744	愛知	1,285,434	968,359	75.3
15.3	111,057	724,744	三重	46,475	35,606	76.6
100.0	66,171	66,171	滋賀	34,957	34,957	100.0
96.5	524,316	543,062	京都	40,747	21,340	52.4
100.0	89,563	89,563	奈良	59,995	59,995	0.0
19.6	17,671	90,021	和歌山	24,170	0	0.0
57.5	1,180,819	2,052,212	大阪	1,494,163	752,768	50.4
67.6	1,391,898	2,058,451	兵庫	379,471	223,972	59.0
12.8	15,270	119,747	鳥取	40,470	23,925	59.1
98.8	47,851	48,411	島根	24,380	23,925	98.1
19.2	63,503	330,841	岡山	79,743	769	1.0
27.8	80,331	288,633	広島	256,000	1,249	0.5
57.7	1,350,290	2,338,277	山口	694,528	665,141	95.8
58.5	126,913	216,937	香川	37,753	1,538	4.1
63.2	380,341	601,492	愛媛	315,014	301,677	95.8
48.1	40,177	83,555	徳島	51,476	49,536	96.2
10.8	79,057	733,423	高知	25,054	23,984	95.7
20.7	696,546	3,359,916	福岡	6,302,565	543,280	8.6
68.7	153,761	223,784	佐賀	273,817	257,235	93.9
61.5	76,515	124,410	長崎	10,068	0	0.0
0.0	0	16,098	熊本	13,879	0	0.0
0.0	0	530,317	大分	365,468	0	0.0
31.6	92,293	292,330	宮崎	436,519	25,122	5.8
1.9	2,548	135,519	鹿児島	72,314	0	0.0
0.0	0	296,436	沖縄	1,079,274	0	0.0
89.5	194,890,701	217,737,284	全国	216,362,309	201,083,239	92.9

(注) %は自動車輸送の割合

資料：国土交通省『貨物地域流動調査』

●国内貨物輸送量の推移

2020(令和2)年度の国内貨物輸送量は41億3,260万トンで、自動車輸送統計の集計方法の変更により単純に比較はできないものの、2019(平成31・令和元)年度45億260万トン(参考値)と比較して8.2%(以下※は参考値との比較)減少しました。国内貨物輸送量は、おおむね減少傾向を辿っています。

トラック輸送量は37億8,700万トンと前年度比8.0%※の減少で、国内貨物輸送量の91.6%と大半を占めています。このうち営業用トラック(特種用

途車・軽自動車を含む)は25億5,052万トンで同10.3%※減少しました。自家用トラックは6年連続の減少です。

一方、国内貨物輸送トンキロは3,861億1,000万トンキロで同12.7%※減少しました。このうちトラックの輸送トンキロは2,134億1,900万トンキロで同5.1%※減少し、全体の55.3%と半分強を占めています。このうち営業用トラックは1,870億トンキロで同16.5%※減少しています。

輸送トン数

(単位:百万トン)

年度	トラック						国内貨物総輸送量	
	営業用		自家用		合計		輸送量	前年度比(%)
	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)		
平成25	2,989.5	99.3	1,356.3	100.2	4,345.8	99.5	4,769.2	99.9
26	2,934.4	98.2	1,381.5	101.9	4,315.8	99.3	4,729.6	99.2
27	2,916.8	99.4	1,372.2	99.3	4,289.0	99.4	4,698.7	99.3
28	3,019.3	103.5	1,359.0	99.0	4,378.3	102.1	4,787.9	101.9
29	3,031.9	100.4	1,349.3	99.3	4,381.2	100.1	4,787.5	100.0
30	3,018.8	100.0	1,311.0	96.5	4,329.8	98.9	4,727.5	98.7
31・令和元 (参考値)	3,053.8	101.2	1,275.4	97.3	4,329.2	100.0	4,714.1	99.7
	(2,842.0)	—	(1,275.4)	—	(4,117.4)	—	(4,502.6)	—
令和2	2,550.5	※ 89.7	1,236.5	※ 97.0	3,787.0	※ 92.0	4,132.6	※ 91.8

輸送トンキロ

(単位:億トンキロ)

年度	トラック						国内貨物総輸送量	
	営業用		自家用		合計		輸送量	前年度比(%)
	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)		
平成25	1,848.4	102.5	292.5	98.8	2,140.9	102.0	4,210.7	102.9
26	1,811.6	98.0	288.5	98.6	2,100.1	98.1	4,152.1	98.6
27	1,759.8	95.2	283.4	98.2	2,043.2	97.3	4,072.8	98.1
28	1,808.1	102.7	295.1	104.1	2,103.2	102.9	4,130.9	101.4
29	1,825.3	101.0	283.0	95.9	2,108.3	100.2	4,144.9	100.3
30	1,824.9	100.9	279.8	94.8	2,104.7	100.1	4,099.1	99.2
31・令和元 (参考値)	1,863.8	102.1	274.6	98.1	2,138.4	101.6	4,044.3	98.7
	(2,240.1)	—	(274.6)	—	(2,514.7)	—	(4,424.2)	—
令和2	1,870.0	※ 83.5	264.2	※ 96.2	2,134.2	※ 84.9	3,861.1	※ 87.3

注1 令和2年4月より、調査方法および集計方法を変更したため、令和2年3月以前の数値とは連続性が担保されない。自家用軽貨物車を除く

注2 端数処理上、合計が合わない場合がある

注3 ※は集計方法の変更に伴い、国交省が算出した参考値との比較

資料:国土交通省『自動車輸送統計年報』、国土交通省調べ

●貨物車の業態別・車種別車両台数(東京/関東運輸局管内/全国)

令和3年3月31日現在

業態	車種	普通貨物	小型貨物	被けん引	合計	
		台数	台数	台数	台数	台数
東京	営業用	59,623 (4,743)	13,208	8,744	81,575	(4,743)
	自家用	65,197 (214)	230,333 (12)	490	296,020	(226)
神奈川	営業用	47,086 (6,041)	4,479 (2)	11,240	62,805	(6,043)
	自家用	57,107 (346)	168,249 (2)	686	226,042	(348)
千葉	営業用	43,344 (5,846)	3,418	7,154	53,916	(5,846)
	自家用	71,969 (653)	168,282 (1)	1,365	241,616	(654)
埼玉	営業用	62,341 (3,608)	5,092	3,947	71,380	(3,608)
	自家用	76,248 (582)	172,900	1,100	250,248	(582)
茨城	営業用	31,532 (5,543)	1,834	8,033	41,399	(5,543)
	自家用	59,150 (440)	116,255	801	176,206	(440)
群馬	営業用	19,792 (2,171)	897	2,914	23,603	(2,171)
	自家用	37,776 (199)	69,174	582	107,532	(199)
栃木	営業用	18,467 (1,995)	909	2,194	21,570	(1,995)
	自家用	36,985 (412)	69,043	955	106,983	(412)
山梨	営業用	6,031 (622)	373	718	7,122	(622)
	自家用	12,702 (54)	26,130	136	38,968	(54)
関東運輸局管内計	営業用	288,216 (30,569)	30,210 (2)	44,944	363,370	(30,571)
	自家用	417,134 (2,900)	1,020,366 (15)	6,115	1,443,615	(2,915)
全国計	営業用	931,236 (105,903)	72,665 (2)	168,299	1,172,200	(105,905)
	自家用	1,502,123 (8,609)	3,419,133 (21)	17,370	4,938,626	(8,630)

(注) ()内の数は「けん引車」で内数。三輪車および軽自動車を除く

資料:国土交通省『自動車保有車両数』

●貨物運送事業の営業損益／東ト協経営分析

東京都トラック協会の2020(令和2)年度決算版「経営分析調査結果」(実運送比率80%以上対象)によると、一般貨物運送事業の営業利益率はマイナス0.3%で前年度比0.7ポイント低下と、営業赤字に転じました。1社平均の運送収入は同15.1%の大幅な減少となり、一方で人件費が上昇

するなど厳しい状況です。特に保有車両「10台以下」の事業者は厳しい経営状況にあり、調査開始以来13年連続の赤字となっています。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響に加え、原油高騰に伴い燃料価格が上昇した影響などにより、営業収益が悪化しました。

一般貨物運送事業損益明細表

(単位：1社平均額：千円、構成比：%)

	平成30年度		31・令和元年度		2年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	235,638	100.0	231,339	100.0	197,428	100.0
運送収入	233,919	99.3	230,350	99.6	195,570	99.1
貨物運賃	219,716	93.2	221,942	95.9	184,381	93.4
その他	14,203	6.0	8,408	3.6	11,189	5.7
運送雑収	1,719	0.7	989	0.4	1,858	0.9
営業費用	233,789	99.2	230,426	99.6	198,056	100.3
運送費	199,295	84.6	193,525	83.7	160,565	81.3
人件費	113,623	48.2	100,267	43.3	89,408	45.3
燃料油脂費	21,230	9.0	17,473	7.6	10,992	5.6
ガソリン代	1,772	0.8	1,965	0.8	971	0.5
軽油代	17,890	7.6	15,131	6.5	9,536	4.8
その他	1,568	0.7	377	0.2	485	0.2
修繕費	8,269	3.5	8,587	3.7	6,670	3.4
事業用自動車	7,695	3.3	8,222	3.6	6,411	3.2
その他	574	0.2	365	0.2	259	0.1
減価償却費	9,676	4.1	9,625	4.2	7,769	3.9
事業用自動車	8,654	3.7	9,215	4.0	7,124	3.6
その他	1,022	0.4	410	0.2	645	0.3
保険料	4,000	1.7	4,206	1.8	3,592	1.8
施設使用料	6,425	2.7	6,044	2.6	6,532	3.3
自動車リース料	2,767	1.2	3,597	1.6	3,153	1.6
施設賦課税	641	0.3	725	0.3	731	0.4
事故賠償費	219	0.1	197	0.1	213	0.1
道路使用料	7,643	3.2	6,418	2.8	4,935	2.5
フェリーポート利用料	26	0.0	40	0.0	33	0.0
その他	24,776	10.5	36,346	15.7	26,537	13.4
備車費等	15,741	6.7	13,011	5.6	9,630	4.9
一般管理費	34,494	14.6	36,901	16.0	37,491	19.0
人件費	18,180	7.7	18,849	8.1	19,148	9.7
その他	16,314	6.9	18,052	7.8	18,343	9.3
営業損益	1,849	0.8	913	0.4	-628	-0.3
営業外収益	3,626	1.5	2,645	1.1	4,983	2.5
金融収益	159	0.1	189	0.1	271	0.1
営業外費用	2,556	1.1	1,348	0.6	1,300	0.7
金融費用	1,220	0.5	1,033	0.4	912	0.5
経常損益	2,919	1.2	2,210	1.0	3,055	1.5
集計事業者数(社)	233	100%	250	100%	263	100%
営業利益計上(社)	132	57%	141	56%	96	37%
経常利益計上(社)	151	65%	151	60%	142	54%

資料：『東ト協経営分析調査報告書』(令和2年度決算版)

●国交大臣告示「標準的な運賃」

改正貨物自動車運送事業法に基づき、国土交通省は2020(令和2)年4月24日付で、トラック運送業の「標準的な運賃」を大臣告示しました。他の職種と比べて長時間労働・低賃金の状況にあるトラック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維持しながら、法令を遵守して

経営する際の参考となる運賃を示したものです。全国の事業者の原価データなどを踏まえ、貸切運送を前提とした、地方運輸局ごとの距離制と時間制の運賃表を策定しました。なお、同制度は、2024(令和6)年度から自動車運転業務に時間外労働・上限規制が適用されるまでの時限措置です。

距離制運賃表(関東運輸局)

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラ (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて 500kmまで 20kmを増す ごとに加算する 金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて 50kmを増す ごとに加算する 金額	9,070	10,360	13,430	17,280

時間制運賃表(関東運輸局)

(単位：円)

種別	車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラ (20tクラス)
		基礎	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	39,060	45,790
額	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	23,440	27,470	34,740	43,460
加	基礎走行キロを超える 場合は、10kmを増す ごとに	280	340	510	720
算	基礎作業時間をを超える 場合は、1時間を増すご とに(4時間制の場合で あって、午前午後後に わたる場合は、正午か ら起算した時間により 加算額を計算する)	3,820	4,000	4,280	5,060

運賃割増率

【特殊車両割増】	
冷蔵車・冷凍車	2割
【休日割増】	
日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
【深夜・早朝割増】	
午後10時から午前5時までに運送した距離	2割

待機時間料

別時間	車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラ (20tクラス)
30分を超える場合において 30分までごとに発生する金額		1,670円	1,750円	1,870円	2,220円

積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める

■運行管理関係

●運行管理者試験

輸送の安全確保のため、貨物自動車運送事業法により、トラック運送事業者に対しては、運行管理者試験(国家試験)に合格した運行管理者の選任が義務付けられています。2013(平成25)年5月以降、保有車両5台未満の事業者に対しても選任が義務付けられています。

受験資格は運行管理に関し1年以上の実務経験を有する者、または国土交通大臣認定の実施機関による基礎講習を修了した者などです。

なお、試験方法は2021(令和3)年度から、コンピューター使用によるC B T試験に全面的に移行しました。

項目	回数別	29年度	29年度	30年度	30年度	令和元年度	令和元年度	令和2年度	令和2年度	令和3年度	令和3年度	累計
		第1回試験 (平成29.8.27)	第2回試験 (平成30.3.4)	第1回試験 (平成30.8.26)	第2回試験 (平成31.3.3)	第1回試験 (令和元.8.25)	第2回試験 (中止)	第1回試験 (令和2.8.23)	第2回試験 (令和3.3.7)	第1回試験 (令和3.8.7 ~9.5)	第2回試験 (令和4.2.19 ~3.20)	
申請者数	東京	3,621	2,826	3,469	2,712	3,340	-	3,527	3,414	3,099	2,501	164,770
	全国	41,549	32,552	39,383	33,059	40,437	33,654	45,395	35,620	37,154	30,511	1,655,947
受験者数 (受験率)	東京	3,164 (87.4%)	2,453 (86.8%)	3,059 (88.2%)	2,364 (87.2%)	2,916 (87.3%)	-	3,051 (86.5%)	3,028 (88.7%)	2,820 (91.0%)	2,247 (89.8%)	148,462 (90.1%)
	全国	37,774 (90.9%)	29,063 (89.3%)	35,619 (90.4%)	29,709 (89.9%)	36,530 (90.3%)	-	39,630 (87.3%)	32,575 (91.5%)	34,164 (92.0%)	27,982 (91.7%)	1,480,431 (89.4%)
合格者数 (合格率)	東京	1,283 (40.5%)	940 (38.3%)	1,148 (37.5%)	897 (37.9%)	1,118 (38.3%)	-	1,105 (36.2%)	1,468 (48.5%)	986 (35.0%)	769 (34.2%)	75,965 (51.2%)
	全国	13,238 (35.0%)	9,605 (33.0%)	10,220 (28.7%)	9,743 (32.8%)	11,584 (31.7%)	-	12,166 (30.7%)	14,295 (43.9%)	10,164 (29.8%)	9,028 (32.3%)	658,697 (44.5%)

資料：運行管理者試験センター

●トラック運送事業の運行管理者数の推移

運輸局管内	年度末現在	平成28	29	30	31・令和元	2
関東		43,980	49,526	50,838	52,027	52,700
東京		10,444	11,932	12,242	12,437	12,366
神奈川		7,766	9,018	9,247	9,559	9,690
埼玉		8,509	8,757	9,141	9,556	9,908
群馬		2,724	3,115	3,115	3,358	3,395
千葉		6,435	7,334	7,574	7,839	7,947
茨城		4,293	4,930	4,989	5,057	5,117
栃木		2,741	3,145	3,197	2,885	2,926
山梨		1,068	1,295	1,333	1,336	1,351
全国		144,913	151,626	155,051	159,007	161,681

資料：国土交通省

●東京都トラック協会の貨物自動車運送適正化事業

東京都トラック協会は「地方貨物自動車運送適正化事業実施機関」として、関東運輸局長の指定を受け、適正化事業を行っています。適正化事業指導委員会を設置して、適正な事業推進に当たる

とともに、2003(平成15)年度には東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関評議委員会を設置し、機関の中立性・透明性の確立、事業の公平・着実な推進を期しています。

		平成30年度	31・令和元年度	2年度	3年度
事業者への巡回指導	指導事業所数	1,116	1,197	748	727
	指導件数	2,333	1,902	1,000	1,711
パトロールによる指導	延べ指導車両数	830	666	665	464
	指導件数	830	666	665	464

(注) 指導事業所数・巡回指導件数には特別調査指導(新規許可事業者・フォローアップ・その他調査指導)件数を含む

資料：東京都トラック協会

●行政処分基準が改正～悪質違反など厳罰化

国土交通省は法令遵守を徹底し悪質事業者などを排除するため、2013(平成25)年9月、自動車運送事業の「監査方針」と「行政処分等の基準」を改正し、監査方針の改正は同年10月から、行政処分基準の改正は同年11月から施行しました。悪質・重大な法令違反が疑われる事業者に対し重点的に監査を行うとともに、行政処分を厳しくしました。

特に悪質・重大違反には、即時に30日間の事業停止という厳しい処分を行うこととし、翌2014(平成26)年1月から適用しました。対象となる違反行為としては、運行管理者や整備管理者の未選任、全運転者に対する点呼の未実施、乗務時間の基準に著しく違反—などの7項目です。

●「乗務時間等告示」違反の指導方針見直し

国土交通省は2015(平成27)年7月、「乗務時間等告示違反トラック事業者に対する指導方針」(通達)を發出し、同年9月から適用しました。「乗務時間等告示」違反は過労運転につながるおそれがあり、早期に改善を図る必要がありますが、監査の実施までに一定の期間を要していたことから、早期の改善を図る措置を講じたものです。

各地方運輸局では違反情報の提供(各地方労働局から通報)を受けてから、監査実施までに半年間程度かかっていましたが、この通達に基づき、告示違反の通報があった事業者に対し、まず適正化事業実施機関がおおむね1~2か月の間に巡回指導を行い、改善を図るよう指導することにしました。

●過労防止関連違反、さらに処分を厳格化

国土交通省は2018(平成30)年3月、トラックなど自動車運送事業における過労関連違反の防止を目的とした「行政処分等の基準」を改正し、同年7月から施行しました。トラックなどの運転者の労働時間は全職業平均より1~2割長く、いわゆる過労死等認定件数も職種別で最も多い状況にあることから、こうした状況を改善し、働き方改革を推進する狙いから改正したものです。

具体的には、「乗務時間等告示」違反に対して

従来の基準で処分することに加え、1か月の拘束時間や休日労働の限度に関する違反が確認された場合には、別途の基準により、処分日車数を算出し、これら合算して処分を行うことにしました。あわせて、疾病や疲労などのおそれがある乗務をした場合や社会保険などに未加入の場合に対して、処分量定を大幅に引き上げ、厳しくしました。

また、トラック運送事業者の処分を行う場合、使用停止車両の割合を営業所で保有する配置車両の最大5割まで引き上げました。これにより、従来より事業活動への影響が大きい、実効性のある処分を行うことにしました。

●改正事業法で法令遵守の徹底へ

改正貨物自動車運送事業法の改正事項のうち、「規制の適正化」と「事業者が遵守すべき事項の明確化」関係規定が、2019(令和元)年11月から施行されました。

規制の適正化関係では、法令に違反した者の参入を厳格化し、欠格期間を5年に延長するとともに、許可基準についても、安全性の確保や事業の継続遂行に必要な適切な計画や能力を有する旨を明確化しました。

事業者が遵守すべき事項関係では、輸送の安全に係る義務として、事業用自動車の定期的な点検・整備の実施などを明確化するとともに、事業の適確な遂行のための遵守義務として、車庫の整備・管理や社会保険料の納付などを新設しました。

これら改正または新設事項に関する違反行為に関して、「行政処分等の基準」を見直し、例えば、社会保険などの未納付に対しては車両停止20日車の処分としました。

悪質な法令違反に関しては厳しく対処し、通常の行政処分(事業停止・車両停止)に加えて、運行管理者・整備管理者の不選任などの違反があった場合、または監査で運転者の乗務時間等告示や点呼の実施義務違反が確認された場合には、輸送の安全確保命令を發出し、違反事項について、その是正・改善を求めることにしました。さらに、一定期間後に実施する監査において同命令違反が確認された場合には、許可取り消し処分を行います。

II. 社会とともに生きるトラック

■環境

●大気環境の改善へ自動車排出ガス規制

自動車排出ガスによる大気汚染を防止するため、自動車単体の排出ガス規制に加えて、「自動車から排出される窒素酸化物(NOx)及び粒子状物質(PM)の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NOx・PM法)に基づく規制が実施されています。同法は、2001(平成13)年に自動車NOx法改正により制定されたもので、規制対象物質にPMが追加されました。

こうした国の規制に先立ち、東京都は2000(平成12)年に環境確保条例を制定し、2003(平成15)年から、いわゆるディーゼル車規制を実施しました。都の規制を受け、首都圏の埼玉・千葉・神奈川各県でも同様な規制が実施されました。

●ポスト・ポスト新長期規制が適用

ディーゼル車の排出ガス規制が順次強化され、ポスト新長期規制(平成21年規制)よりNOx排出量の約43%低減を求める、ポスト・ポスト新長期規制が2016(平成28)年から施行されました。

新型ディーゼル車のうち、車両総重量7.5トン超の重量車(けん引車を除く)は同年から規制が適用され、これに続き、車両総重量3.5トン超7.5トン以下は2018(平成30)年10月から規制が適用されました。また継続生産車については、車両総重量7.5トン超(けん引車を除く)は2017(平成29)年から、同3.5トン超7.5トン以下は2019(平成31・令和元)年から適用されました。

●地球温暖化防止へ燃費基準が強化

貨物自動車の大部分を占めるディーゼル車の環境規制は、かつての大気環境改善のための排出ガス対策から、今や地球温暖化対策としてのCO₂(二

酸化炭素) 排出削減対策が重要な課題になっています。これに伴い、燃費向上によるCO₂削減に向けて2006(平成18)年に、世界で初めて2015(平成27)年度を目標とした重量車(車両総重量3.5トン超のトラック・バスなど)の燃費基準(トップランナー基準)が策定されました。

引き続き、2015年には小型貨物車(車両総重量3.5トン以下)についても、2022(令和4)年度を目標とした燃費基準が策定されました。

さらに、経済産業省と国土交通省は2019(平成31)年3月に、重量車(車両総重量3.5トン超)の新たな燃費基準を策定しました。これは2025(令和7)年度を目標とした燃費基準で、重量車全体で従来の基準(2015年度燃費基準)より13.4%強化するものです。このうちトラック(トラクタを除く)の燃費基準は14.5%の基準強化となります。

ディーゼル自動車の2025年度 燃費基準

	車両総重量範囲 (最大積載量範囲)	目標燃費基準 (km/l)
トラック 以外	3.5t超～7.5t以下(～1.5t以下)	13.45
	同(1.5t超～2t以下)	11.93
	同(2t超～3t以下)	10.59
	同(3t超～)	9.91
	7.5t超～8t以下	8.39
	8t超～10t以下	7.46
	10t超～12t以下	7.44
	12t超～14t以下	6.42
	14t超～16t以下	5.89
	16t超～20t以下	4.88
トラック	20t超～	4.42
	～20t以下	3.11
	20t超～	2.32

資料：国土交通省

ディーゼル自動車の排出ガス規制値：ディーゼルトラック・バス

種別(車両総重量)	測定方法および単位	規制年	ポスト・ポスト新長期規制値			
			PM	NOx	NMHC	CO
軽量車(1.7t以下)	WLTC(g/km)	平成30年	0.005	0.15	0.024	0.63
中量車(1.7t超3.5t以下)	WLTC(g/km)	平成31年	0.007	0.24	0.024	0.63
重量車(3.5t超)	WHTC(g/km)	平成28年※	0.01	0.4	0.17	2.22

注1 PM：粒子状物質、NOx：窒素酸化物、NMHC：非メタン炭化水素、CO：一酸化炭素

資料：国土交通省、環境省

注2 ※は3.5t超7.5t以下は平成30年、トラクタは平成29年

●政府が「カーボンニュートラル」宣言

政府はこれまで、2030(令和12)年度末までを計画期間とした「地球温暖化対策計画」(閣議決定)に基づき、温暖化対策を進めてきましたが、2020(令和2)年10月に菅義偉内閣総理大臣(当時)が所信表明演説で、「2050年までに温室効果ガスを全体としてゼロにする、いわゆる2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。

この方針を受け、経済産業省は関係省庁と連携し、2020(令和2)年12月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定しました。これは、温暖化への対応を産業構造や社会経済の変革により次なる成長につながる「経済と環境の好循環」をつくる産業政策として策定したものです。さらに、菅総理は2021(令和3)年4月にオンライン開催された気候変動サミットで、「2050年カーボンニュートラル」に向けて、2030年度に温室効果ガスを2013年度比46%削減を目指す方針を表明しました。これにより、物流分野についても、脱炭素化に向けた取り組みを今後さらに加速していくことが求められています。

●地球温暖化対策推進法が改正

政府の「2050年カーボンニュートラル」実現に向けた方針に基づき、2021(令和3)年5月に地球温暖化対策推進法が一部改正されました。改正法では、基本理念に「2050年までの脱炭素社会の実現」の方針を明記しました。

この改正法を踏まえ、政府は同年10月に地球温暖化対策計画を改訂しました。改訂計画では「2050年カーボンニュートラル」実現に向けたステップとして、2030年度に温室効果ガスを2013年度比46%削減を目指す目標を掲げました。このうち運輸部門の目標としては、2030年度に1億4,600万トンと2013年度比35%削減を目指しています。

このため、次世代自動車の普及・燃費改善や道路交通流対策などを推進するとともに、物流分野ではトラック輸送の効率化や共同輸配送、モーダルシフト、さらに物流施設の脱炭素化などを推進していくことにしています。

●東京都が「ゼロエミッション東京戦略」

政府の「カーボンニュートラル」宣言に先立ち、

東京都は2019(令和元)年5月に開催された世界主要都市による「U20東京メーヤーズ・サミット」で、2050年にCO₂排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」の実現に取り組むことを宣言し、同年12月にはその実現に向けたビジョンと具体的な取り組み・ロードマップをまとめた「ゼロエミッション東京戦略」を策定しました。

同戦略は再生可能エネルギーの基幹エネルギー化や水素エネルギーの普及拡大により、全ての使用エネルギーの脱炭素化を柱としたもので、特に重点的な対策が必要な3つの分野について、より詳細な取り組み内容などを記した対応方針やプログラムを策定しました。

その一環として、運輸分野における「ZEV(ゼロエミッションビークル)普及プログラム」を策定しました。ZEVとは、走行時にCO₂などの排出ガスを出さない電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド自動車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)のことです。

同戦略では、2050年に「都内を走る自動車は全てZEV化」することを目指しています。その実現に向けて、2030年のZEV普及目標として都内乗用車新車販売台数に占めるZEV割合50%などを掲げ、2030年以降、新車登録の乗用車や貨物車などの業務用車両をZEV化していく方針を示しました。

●東京都が「貨物輸送評価制度」推進

東京都では「ZEV(ゼロエミッションビークル)普及プログラム」を推進する一方、貨物自動車については当面の対応として、引き続き「貨物輸送評価制度」により、自動車排出のCO₂削減を進める方針です。

同制度は、燃費改善(CO₂排出削減)に取り組むトラック運送事業者を評価・公表し、評価事業者をCO₂排出が少ない優良な運送事業者として荷主などに対して利用を推奨することにより、CO₂削減を進める目的で実施しているものです。東京都トラック協会がグリーン・エコプロジェクト活動で蓄積した実走行燃費データを活用して構築し、2012(平成24)年度から実施しています。

貨物自動車のZEV化はまだ普及段階にないことから、それまでの間は「貨物輸送評価制度」などを通じてCO₂削減を進める方針ですが、将来的にはZEV化への対応が求められることとなります。

●自動車運転死傷行為処罰法が制定

悪質・危険運転行為を厳罰化する「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」(自動車運転死傷行為処罰法)が、2014(平成26)年5月に施行されました。刑法で規定していた「自動車運転過失致死傷罪」(「過失運転致死傷罪」に名称変更)と、「危険運転致死傷罪」を同法に移し、制定したものです。

同法では「危険運転致死傷罪」の対象として、アルコールや薬物、特定の病気などの影響により、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で運転して起こした、死傷事故に対する罰則が設けられました。また「アルコール等影響発覚免脱」に対する罰則が設けられました。

●準中型免許創設など運転免許制度改正

準中型自動車免許の創設など運転免許制度の改正を盛り込んだ道路交通法一部改正が、2017(平成29)年3月に施行されました。準中型免許は車両総重量3.5トン以上7.5トン未満を運転範囲とするもので、それまでの普通免許と中型免許の免許範囲を見直し、新たに設けられたものです。その受験資格は普通免許と同様、18歳以上です。

この免許制度の改正は、総合的な安全対策の強化を図ることを前提に行われたもので、これに伴い、国土交通省は2016(平成28)年4月に事業用トラック運転者に対する指導・監督指針(告示)を改正して指導内容などを強化し、改正道交法の施行にあわせて施行しました。

●事業用運転者の指導・監督指針改正

国土交通省は、道路交通法一部改正による準中型自動車免許の創設にあわせて、「貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」(告示)を改正し、2017(平成29)年3月に施行しました。「一般的な指導及び監督」の指導項目・内容を追加し、特に初任運転者など「特定の運転者に対する特別な指導」に関しては、実車による安全運転指導を義務付けるなど、大幅に強化しました。

初任運転者に対しては、一般的な指導・監督として座学と実車を用いた指導(トラックの構造上の特性に関して実車指導)を15時間以上と、実際にトラックを運転させて実施する安全運転指導を20時間以上行うことを義務付けています。

●運転中スマホ「ながら運転」の罰則強化

運転中のスマートフォン使用など「携帯電話使用等」違反に対する罰則を強化する道路交通法一部改正が、2019(令和元)年12月から施行されました。運転中の「携帯電話使用等」(交通の危険)に対しては懲役1年以下または罰金30万円以下、「携帯電話使用等」(保持)に対しては懲役6月以下または罰金10万円以下に処せられます。

●「あおり運転」厳罰化

～道交法・運転処罰法が改正
大きな社会問題になっている妨害運転、いわゆる「あおり運転」行為の防止対策として、そうした行為に対する罰則を創設する道路交通法一部改正が、2020(令和2)年6月に施行されました。

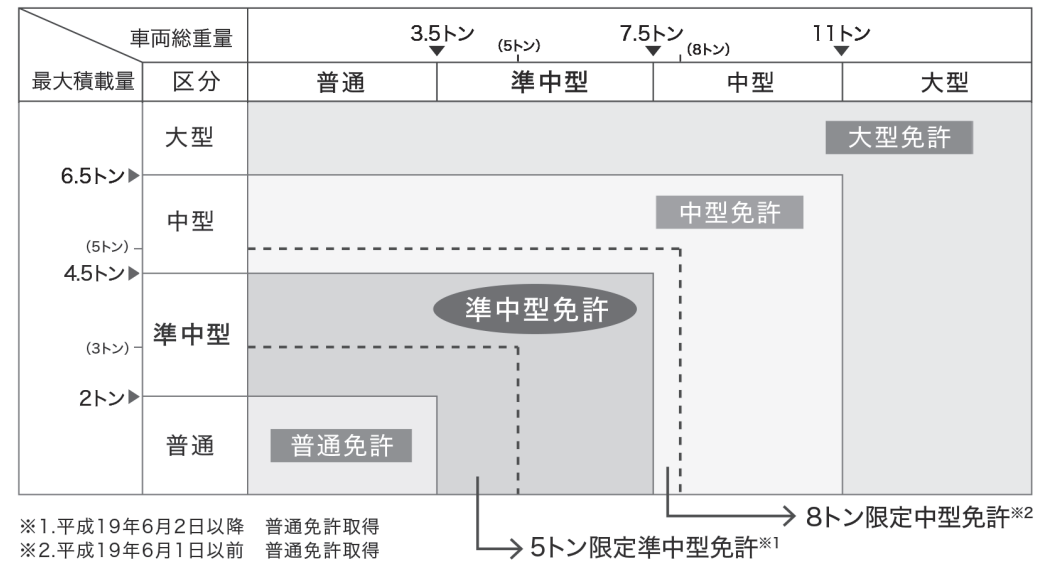
これまでは「あおり運転」そのものを取り締まる規定はないため、車間距離保持義務違反や安全運転義務違反などを適用していましたが、「あおり運転」が社会問題化する中で、道交法改正により「あおり運転」行為に関する規定を整備し、「妨害運転罪」を創設したものです。

他の車両などの通行を妨害する目的で、一定の違反行為(急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持など10類型)をした場合、妨害運転(交通の危険のおそれ)として懲役3年以下など、また高速道路などで他の車両を停止させ、著しい交通の危険を生じさせた場合、妨害運転(著しい交通の危険)として懲役5年以下などに処せられるとともに、免許取り消しとなります。

さらに、自動車運転死傷行為処罰法一部改正が同年7月に施行され、「あおり運転」行為が危険運転致死傷罪の対象に追加され、刑事処分が科されることになりました。

道交法改正	
妨害運転(交通の危険のおそれ)	懲役3年以下または罰金50万円以下 違反点数25点 免許取り消し・欠格期間2年(最大5年)
妨害運転(著しい交通の危険)	懲役5年以下または罰金100万円以下 違反点数35点 免許取り消し・欠格期間3年(最大10年)
運転処罰法改正	
危険運転致死傷罪(妨害運転)	・妨害運転で人を負傷させた場合 懲役15年以下 ・妨害運転により人を死亡させた場合 1年以上の有期懲役

●運転免許制度改正後の免許区分(車両総重量と最大積載量)



●大型・中型免許の要件緩和

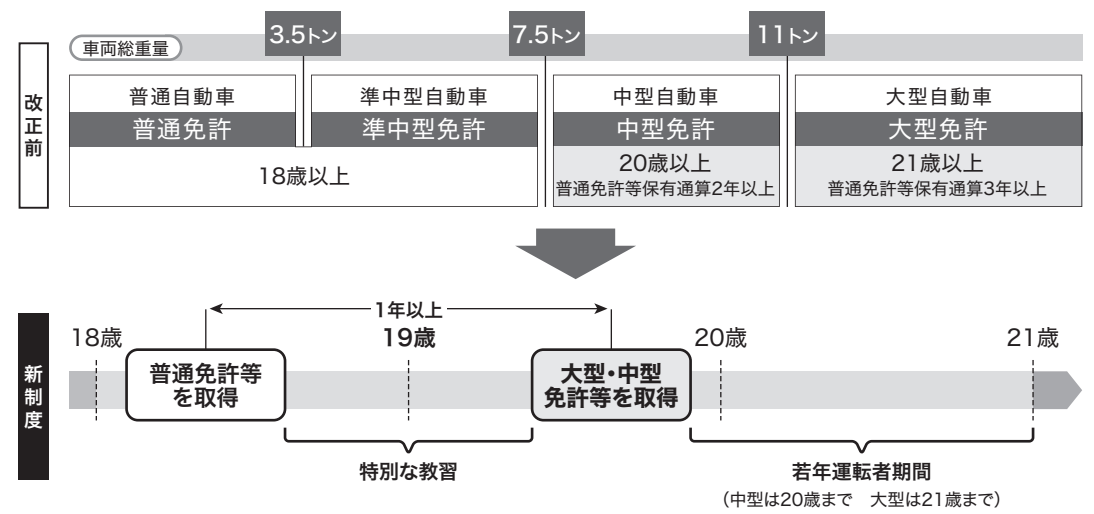
～年齢19歳・普通免許保有1年以上
2020(令和2)年6月に公布されていた道路交通法一部改正のうち、運転免許関係の改正が2022(令和4)年5月13日に施行され、これにより、特例措置として大型・中型自動車免許および第二種運転免許試験の受験資格が緩和されました。

具体的には、特別な教習(特例教習課程)を修了した者については、19歳以上かつ普通免許などを保有していた期間が1年以上である場合、大型・中型免許試験を受験することが可能とな

りました。特別な教習はこれまでの年齢要件が担保する自己制御能力や、経験年数要件が担保する危険予測・回避能力などを養成するもので、適性と技能に関する教習(座学・実車教習)を合計で36時限以上により受講し修了する必要があります。

さらに、免許取得後の安全対策として、特例による大型免許取得者が21歳まで、また中型免許取得者が20歳までに違反行為を行い、違反が一定の基準に達した者に対しては、若年運転者講習の受講が義務付けられ、未受講の場合などはこの特例免許が取り消しになります。

●新たな大型・中型免許の受験資格



● 駐車規制が見直しへ

トラック運送業界では、駐車規制が集配業務を円滑に行う上で支障を来す問題となっているため、規制見直しを要望しています。都内では集配需要の多い地域を中心として、駐車可能な場所や施設が依然として不足している状況にあるからです。

こうした状況を踏まえ、警察庁は2018(平成30)年2月、各都道府県警察本部に対し、交通局長通

達「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」を発出しました。自動車運送事業における働き方改革の推進に向けた施策の一環として通達したものです。これにより、2019(平成31・令和元)年度には東京都内をはじめとして、一定時間の駐車を認める緩和措置などが実施されました。

車両の使用制限			
前歴の回数	納付命令の回数	車両の種類	期間
		なし	3回
1回	2回	普通自動車	2月
2回以上	1回	大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車または原動機付自転車	1月

(注) 前歴の回数とは、納付命令の原因となる違反が行われた日(標章取付日)を起算日として、過去1年以内に車両の使用制限命令を受けた回数をいう

放置違反金の額 (放置違反金は、反則金と同額)				
違反種別	車両の種類	大型自動車	普通自動車	大型自動二輪車
		中型自動車 大型特殊自動車 重被けん引車	普通自動車	大型自動二輪車 普通自動二輪車 小型特殊自動車 原動機付自転車
放置駐車違反	駐停車禁止場所等	25,000円	18,000円	10,000円
	駐車禁止場所等	21,000円	15,000円	9,000円
駐停車違反	駐車禁止場所等	12,000円	10,000円	6,000円

● 都内の「荷さばき車両に配慮した駐車規制緩和区間」一覧

路線名	場所	緩和時間
1 都道(外堀通り)	千代田区飯田橋4丁目～新宿区神楽河岸	8:00～11:00
2 区道	千代田区有楽町2丁目1番	7:00～10:00
3 区道	千代田区有楽町2丁目7番	7:00～11:00
4 都道(新大橋通り)*	中央区築地4丁目～築地5丁目	5:00～12:00
5 国道(江戸通り)*	中央区日本橋馬喰町1丁目	7:00～10:00
6 区道(大門通り)	港区芝大門1丁目	7:00～11:00
7 都道	港区高輪2丁目	9:00～12:00
8 区道	品川区大井1丁目	5:00～8:00
9 区道	大田区東海2丁目	5:00～12:00
10 区道	世田谷区太子堂4丁目	9:00～11:00
11 区道	世田谷区南鳥山5丁目	10:00～12:00
12 区道(柳通り)	目黒区下目黒2丁目	8:00～12:00
13 区道	新宿区西新宿1丁目	6:00～10:00
14 都道(税務署通り)	新宿区西新宿8丁目	8:00～12:00
15 区道	豊島区北大塚2丁目	7:00～11:00
16 区道	豊島区西池袋1丁目	8:00～12:00
17 区道	豊島区西池袋1丁目	8:00～12:00
18 区道	豊島区西池袋1丁目	8:00～12:00
19 区道	豊島区東池袋4丁目	8:00～12:00
20 区道	豊島区池袋2丁目	8:00～12:00
21 区道	豊島区池袋2丁目	8:00～12:00
22 区道	豊島区南池袋2丁目	8:00～12:00
23 区道	北区豊島6丁目～豊島8丁目	8:00～11:00
24 区道	北区赤羽1丁目・赤羽西1丁目	7:00～9:00
25 区道	北区赤羽1丁目	7:00～9:00
26 区道	台東区上野6丁目	6:00～9:00
27 区道	台東区上野6丁目	6:00～9:00

(注) ※は貨物の集配中の貨物車に限る

路線名	場所	緩和時間
28 区道(馬道通り)	台東区日本堤2丁目～浅草6丁目	10:00～12:00
都道(吉野通り)	台東区今戸2丁目～浅草7丁目	
29 区道	台東区浅草6丁目	10:00～12:00
30 区道	台東区浅草橋1丁目	9:00～12:00
31 区道(けやき通り)	荒川区南千住8丁目	9:00～11:00
区道(さくら堤通り)		
32 都道(新荒川葛西堤防線)	足立区梅田1丁目	10:00～12:00
33 区道	墨田区江東橋5丁目	10:00～15:00
34 区道	墨田区千歳1丁目1番	7:00～11:00
35 都道(奥戸街道)	葛飾区立石1丁目	10:00～12:00
区道(まいろーど四つ木)	葛飾区四つ木1丁目～四つ木2丁目	
36 市道	昭島市玉川町1丁目	11:00～13:00
37 市道	立川市曙町2丁目	8:00～11:00
38 市道	府中市宮町1丁目	8:00～10:00
39 市道(競馬場通り)	府中市清水が丘1丁目	8:00～12:00
40 市道	青梅市本町131番	8:00～11:00
41 市道	八王子市中町～横山町	9:00～12:00
42 市道	八王子市石川町2951番	8:00～12:00
43 市道(町田駅前通り)	町田市原町田6丁目～原町田4丁目	9:00～11:00
44 市道	日野市日野本町3丁目	9:00～12:00
45 市道(平尾中央通り)	稲城市平尾2丁目	8:00～12:00

資料：警視庁

● 都内52か所に規制見直し場所

警視庁では警察庁の駐車規制見直しに関する通達を踏まえ、2018(平成30)年度に都内で規制見直し措置の試行を実施し、その結果を踏まえ、2019(令和元)年8月から規制見直し場所を都内52か所(78枠)に設置し、運用しています。

貨物集配中の車両専用駐車スペースとして、指定の時間帯において一定時間(20分以内)の駐車を認めるものです。これに伴い、東京都トラック協会は駐車可能な車両を示す「プレート」を作成し、駐車時間の遵守を呼びかけています。

● 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和元年度

警察署	実施場所/路線名(実施枠数)	規制時間
丸の内	千代田区有楽町2-9 /区道(2)	9:00～19:00
万世橋	千代田区外神田4-14 /区道(2)	9:00～20:00
久松	中央区日本橋蛸殻町1-11 /区道(2)	9:00～19:00
月島	中央区勝どき3-13 /区道(2)	9:00～21:00
愛宕	港区芝大門2-11 /区道(3)	※9:00～21:00
愛宕	港区新橋4-21 /国道15号(1)	9:00～21:00
高輪	港区白金台2-11 /国道1号(2)	9:00～21:00
大崎	品川区大崎5-6 /区道(2)	8:00～20:00
田園調布	大田区田園調布2-51 /区道(1)	9:00～21:00
原宿	渋谷区代々木2-6 /区道(1)	9:00～21:00
原宿	渋谷区代々木2-11 /区道(1)	9:00～21:00
代々木	渋谷区富ヶ谷1-54 /区道(2)	9:00～21:00
代々木	渋谷区初台1-44 /山手通り(1)	9:00～21:00
牛込	新宿区市谷本村町3-27 /靖国通り(2)	9:00～21:00
新宿	渋谷区代々木2-9 /国道20号(5)	9:00～21:00
荻窪	杉並区上荻1-7 /区道(2)	9:00～21:00
荻窪	杉並区荻窪5-31 /区道(2)	9:00～21:00
本富士	文京区根津1-16 /不忍通り(2)	9:00～21:00
本富士	文京区根津2-37 /不忍通り(2)	9:00～21:00
目白	豊島区要町1-9 /要町通り(1)	9:00～21:00
目白	豊島区要町1-10 /要町通り(2)	9:00～21:00
目白	豊島区要町1-1 /要町通り(1)	9:00～21:00
王子	北区王子1-7 /区道(1)	9:00～21:00
赤羽	北区赤羽北2-31 /都道(2)	9:00～21:00
赤羽	北区赤羽北2-8 /環八通り(1)	9:00～21:00
赤羽	北区浮間3-2 /都道(1)	9:00～21:00

(注) 日曜・休日を除く

警察署	実施場所/路線名(実施枠数)	規制時間
志村	板橋区西台2-27 /区道(1)	9:00～21:00
志村	板橋区西台2-28 /区道(1)	9:00～21:00
志村	板橋区西台3-57 /区道(1)	9:00～21:00
高島平	板橋区高島平3-10 /区道(2)	9:00～21:00
高島平	板橋区高島平4-23 /区道(1)	9:00～21:00
石神井	練馬区大泉学園町8-26 /都道108号(1)	9:00～21:00
石神井	練馬区大泉学園町8-28 /都道108号(1)	9:00～21:00
南千住	荒川区南千住4-9 /区道(2)	9:00～21:00
南千住	荒川区南千住3-41 /区道(2)	9:00～21:00
千住	足立区千住旭町4-13 /区道(1)	9:00～21:00
竹の塚	足立区伊興本町2-1 /尾竹橋通り(1)	9:00～21:00
竹の塚	足立区東保木間1-5 /区道(2)	9:00～19:00
立川	立川市柴崎町3-7 /市道(1)	9:00～21:00
立川	立川市柴崎町2-2 /市道(1)	9:00～21:00
小金井	小金井市貫井北町5-21 /連雀通り(1)	9:00～21:00
小金井	国分寺市泉町2-9 /市道(1)	9:00～12:00
小平	小平市花小金井南町1-18 /市道(1)	9:00～21:00
青梅	青梅市河辺町10-8 /市道(1)	9:00～21:00
福生	あきる野市秋川2-7 /市道(1)	9:00～21:00
福生	あきる野市秋川1-8 /市道(1)	9:00～21:00
八王子	八王子市明神町4-1 /市道(1)	9:00～21:00
八王子	八王子市明神町4-5 /市道(2)	9:00～21:00
日野	日野市日野台2-14 /市道(1)	9:00～21:00
日野	日野市日野台1-7 /市道(1)	9:00～21:00
日野	日野市多摩平2-5 /豊田停車場線(1)	9:00～21:00
多摩中央	多摩市永山1-3 /市道(2)	9:00～21:00

資料：警視庁

●規制見直しで49か所増設

警視庁は、2020（令和2）年度分の駐車規制見直し実施場所として、2021（令和3）年4月から都内49か所（67枠）に追加設置しました。これにより、設置場所は2019（平成31・令和元）年度分と合わせ、101か所（145枠）に拡大され

ました。

ただ、トラック運送事業者が円滑に集配業務を行うには、依然として駐車場所が不足している状況にあるため、東京都トラック協会では引き続き増設を要望しています。

●貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和2年度

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
麹町	千代田区飯田橋 2-15 (1)	9:00~21:00
麹町	千代田区飯田橋 2-16 (1)	9:00~21:00
中央	中央区京橋 1-18 (1)	9:00~21:00
築地	中央区湊 3-8 (1)	9:00~19:00
築地	中央区湊 3-8 (1)	9:00~19:00
築地	中央区入船 3-1 (1)	9:00~21:00
月島	中央区晴海 3-13-1 (2)	9:00~21:00
三田	港区芝浦 4-19 (2)	9:00~21:00
麻布	港区六本木 5-1-1 (3)	9:00~21:00
麻布	港区六本木 6-2 (2)	9:30~21:00
赤坂	港区赤坂 3-13-14 (3)	7:00~12:00
品川	品川区北品川 5-4-1 (1)	9:00~21:00
北沢	世田谷区松原 6-11-1 (2)	8:00~20:00
成城	世田谷区粕谷 2-18-23 (2)	9:00~21:00
原宿	渋谷区代々木 1-36-5 (1)	9:00~21:00
原宿	渋谷区代々木 1-56-1 (2)	9:00~21:00
原宿	渋谷区代々木 1-58-3 (1)	9:00~21:00
代々木	渋谷区代々木 5-17-11 (1)	9:30~21:00
代々木	渋谷区代々木 4-62-18 (1)	9:30~21:00
中野	中野区中央 1-42 (1)	9:00~21:00
中野	中野区中央 2-15 (2)	9:00~21:00
中野	中野区中野 5-62 (1)	9:00~21:00
巣鴨	豊島区北大塚 2-14 (2)	9:00~21:00
巣鴨	豊島区巣鴨 3-32 (1)	9:00~21:00
王子	北区豊島 1-10-10 (1)	9:00~21:00

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
王子	北区豊島 1-12-4 (1)	9:00~21:00
板橋	板橋区板橋 1-42-13 (2)	9:00~21:00
志村	板橋区坂下 2-32-19 (2)	9:00~21:00
高島平	板橋区赤塚新町 3-13-5 (2)	9:00~21:00
高島平	板橋区赤塚新町 3-14-22 (1)	9:00~21:00
上野	台東区上野公園 1-54 (3)	終日
綾瀬	足立区足立 4-41-7 (1)	9:00~21:00
城東	江東区亀戸 3-36 (1)	10:00~21:00
小松川	江戸川区松島 1-10-10(1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区篠崎町 3-3-7 (1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区平井 5-16-9 (1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区東小松川 2-11-9 (1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区一之江 4-1-18 (1)	9:00~21:00
昭島	昭島市中神町 1177-7 (1)	9:00~21:00
田無	東久留米市東本町 1 (1)	9:00~21:00
小平	小平市花小金井南町 1-23 (1)	9:00~21:00
東村山	清瀬市野塩 5-292-4 (1)	9:00~21:00
武蔵野	武蔵野市中町 1-2 (1)	9:00~21:00
調布	調布市布田 4-32 (北側) (2)	9:00~21:00
調布	調布市布田 4-32 (南側) (1)	9:00~21:00
調布	狛江市東和泉 1-30-1 (1)	9:00~21:00
八王子	八王子市東町 9-10 (1)	9:00~21:00
日野	日野市高幡 116-10 (1)	9:00~21:00
多摩中央	多摩市永山 1-3-2 (2)	9:00~21:00

資料：警視庁

■税制・予算

●令和4年度税制改正に関する要望と改正の内容

要望事項	令和4年度税制改正の内容
1.新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置 2.自動車関係諸税の簡素化・軽減等 (1)自動車関係諸税の簡素化・軽減	・新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置については言及されなかった。 ・自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立つて検討を行う、こととされた。 ・自動車税における営自格差は堅持された。 ・自動車重量税の道路特定財源化については言及されなかった。
(2)自動車税における営自格差見直し反対 (3)自動車重量税の道路特定財源化	
3.特例措置の延長 (1)物流総合効率化法に基づく特例措置の延長 (2)少額資産即時償却の延長 (3)地方拠点強化税制の延長	・割増償却率を8%（現行10%）に引き下げるなど、一部要件の変更等を行った上で、適用期限を2年延長する、とされた。 ・対象資産から取得価額が10万円未満の減額償却資産のうち、貸付け（主要な事業として行われるものを除く。）の用に供した資産を除外した上、適用期限を2年延長する、とされた。 ・特定建物等を取得した場合の特別償却又は税額控除制度について、一部要件の変更等を行った上で、適用期限を2年延長する、とされた。 ・雇用者数が増加した場合の税額控除制度について、一部要件の変更等を行った上で、適用期限を2年延長された。 ・固定資産税の軽減措置の適用については言及されなかった。
4.トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用	

●令和4年度トラック関係施策に関する要望と令和3年度補正予算・令和4年度予算の主な内容

要望事項	令和3年度補正予算・令和4年度の主な内容
●道路関係要望事項	1.令和3年度補正予算 令和3年度補正予算については、令和3年12月20日に成立した。 (1)令和3年度末で期限を迎える、自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした高速道路料金の大口・多頻度割引50%枠について、令和4年度末（令和5年3月末）まで継続するための予算として、77.6億円が措置された。 (2)災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び財政投融資を活用した暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等の実施のための予算として、1,657億円・財政投融資3,000億円が措置された。 (3)トラック運送業における労働生産性の向上や持続的な経営の確保を図るため、荷役作業の効率化に資する機器（テールゲートリフター、ユニック車、フォールドデッキ）の導入支援のための予算として、1.4億円が措置された。
1.高速道路料金等の引下げ	
2.物流基盤の整備	
3.その他諸施策の推進	
●予算・施策関係要望事項	2.令和4年度予算 令和4年度予算については、令和4年3月22日に成立した。 (○トラック運送事業関係) ①働き方改革の推進（トラック運送業の実態把握、DXを通じた調査、ホワイト物流推進運動等）(0.92億円) ②危機時におけるトラック運送業の「強靱性の確保」(0.17億円) ③カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築(0.22億円) ④次世代自動車（CNGトラック、ハイブリッドトラック）普及促進(3.9億円の内数) ⑤事故防止対策（先進安全自動車、デジタル式運行記録計等の導入等）支援推進事業(8.8億円の内数) ⑥健康起因事故防止対策の推進（スクリーニング検査普及に向けたモデル事業等）(0.55億円) ⑦物流生産性の向上（持続可能な物流体系構築支援事業、物流生産性向上促進調査事業）(0.50億円) ⑧低炭素型ディーゼルトラック導入補助、電気トラック導入補助(39.65億円)＜環境省連携事業＞ ⑨車両動態管理システム等の導入補助等（新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業を含む）(41.5億円)＜経済産業省連携事業＞
1.新型コロナウイルス感染症予算要望	(○道路関係) ①財政投融資を活用した暫定2車線区間の4車線化（財政投融資資金 計5,000億円）※令和3年度補正3,000億円、令和4年度当初予算2,000億円 ②災害時における人流・物流の確保(6,869億円の内数)※令和3年度補正2,187億円を含む ・ミッシングリンク解消や4車線化等の推進、道路等の防災・減災対策の推進等 ③交通安全対策の推進(2,831億円の内数)※令和3年度補正予算500億円を含む ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進、SA・PA駐車マス不足解消等 ④効率的な物流ネットワークの強化(4,225億円の内数)※令和3年度補正予算640億円を含む ・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化等 ⑤地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(4,298億円の内数) ・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用等
2.働き方改革予算要望	(○厚生労働省関係) ①働き方改革推進支援助成金(66.0億円) ②業務改善助成金(11.9億円) ③人材開発支援助成金（訓練関係）(698億円の内数) ④短期間で取得でき安定就労に有効な資格等の習得支援(26億円の内数) ⑤民間企業における女性活躍促進事業(1.7億円) ⑥両立支援等助成金（育児休業等支援コース、女性活躍加速化コース）(38.2億円) ⑦自動車運転者の取引環境改善などの環境整備(2.1億円)
3.環境・交通安全予算要望	
4.施策要望	

資料：全日本トラック協会

III. 東京の生活と経済

■生活関連

●自動車関係諸税(トラック関係)

自動車関係諸税のうち車体課税については、2019(令和元)年10月1日から実施された消費税率10%への増税に伴い、トラック運送業界などが長年、要望していた自動車取得税が廃止されました。

2014(平成26)年度の税制改正で消費税率10%の段階で廃止する方針が決定されていましたが、政府が増税時期を延期したことに伴い、自動車取得税の廃止も先送りされていたものです。ただ、自動車取得税の廃止に伴い、その代替財源の確保の観点から、新たに自動車税などにおける環境性能割課税が導入されました。

一方、燃料課税の軽油引取税に関しては、2009(平成21)年度にその用途が一般財源化されましたが、その後も旧暫定税率分は「当分の間税率」として、引き続き維持されたままとなっています。その上、地球温暖化防止のための燃料課税として、2012(平成24)年度の税制改正において地球温暖化対策税(石油石炭税に上乗せ課税)が導入されました。

このため、全日本トラック協会では毎年、自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現を要望していますが、2022(令和4)年度の税制改正においても実現に至っていません。

取得(購入)		保有			
税目	消費税	環境性能割	自動車重量税	自動車税	軽自動車税
国・地方税	国・地方税	都道府県・市町村	国 税	都道府県税	市町村税
税率/税額	10%地方消費税 2.2%を含む	取得価格の0~2% (営業用および軽自動車)	(営業用トラック) 1トンごとに2,600円/年 (新車登録13年超除く)	(営業用トラック) 18,500円/年 (最大積載量4トン超5トン以下)	(営業用四輪トラック) 3,800円/年
走行					
税目	揮発油税	地方揮発油税	軽油引取税	石油ガス税	消費税
国・地方税	国税(ガソリンに課税)		都道府県税(軽油に課税)	国税(LPGに課税)	国・地方税
税率/税額	48.6円/ℓ	5.2円/ℓ	32.1円/ℓ	17.5円/kg	10%地方消費税 2.2%を含む

●自動車関係諸税税収額の推移

(単位: 億円)

年度	合計	消費税	自動車取得税	自動車重量税	自動車税	軽自動車税	揮発油税	地方揮発油税	軽油引取税	石油ガス税
平成29	82,336	21,068	1,319	6,239	15,174	2,506	23,940	2,562	9,310	160
30	83,521	21,888	1,665	6,661	15,258	2,604	23,300	2,493	9,492	160
31・令和元	86,287	25,135	870※1	6,510	15,902	2,699	23,030	2,464	9,537	140
2	88,092	27,753	1,332※1	6,799	15,294※2	2,755※2	22,040	2,358	9,641	120
3	86,001	28,141	1,025※1	6,609	15,134※2	2,798※2	20,700	2,214	9,300	80

※1 自動車取得税の廃止に伴い、環境性能割課税(自動車税・軽自動車税)を導入
 ※2 種別割

●燃料税等の変化(昭和45年以降)

	ガソリン			軽油		LPガス	※「地球温暖化対策のための税」 (石油石炭税に上乗せ課税)	原油・石油製品
	揮発油税 円/ℓ	地方揮発油税 円/ℓ	合計 円/ℓ	軽油引取税 円/ℓ	石油ガス税 円/kg	石油石炭税 円/ℓ		
昭和45	24.3	4.4	28.7	15.0	17.5			
49	29.2	5.3	34.5					
51	36.5	6.6	43.1	19.5			昭和63 2.04	
54	45.6	8.2	53.8	24.3			平成24/10 2.29※3	
平成5/12	48.6	5.2	53.8	32.1			26/4 2.54	
	↓※1	↓※1.2	↓※1	↓※1			28/4 2.80	

※1 2008(平成20)年4月のみ暫定税率失効により、ガソリン 28.7円/ℓ、軽油 15.0円/ℓとなる
 ※2 2009(平成21)年3月まで「地方道路税」
 ※3 2012(平成24)年10月から「地球温暖化対策のための税」導入

●人口

2022(令和4)年1月1日現在の東京都の人口は、住民基本台帳などに基づく推計によると、1,398万8,129人(前年比0.3%減)と26年ぶりに減少しました。新型コロナウイルス感染症の影響とみられ、日本人の自然減に加え、外国人が減っています。

性別では、男性が686万3,269人(同0.4%減)、

女性が712万4,860人(同0.3%減)です。また地域別では、区部が967万1,141人(同0.1%減)で、市部は423万7,962人(同0.0%減)です。

東京都の人口(推計)
令和4年1月1日現在

合計(前年比)	13,988,129人 (-0.3%減)
男性(前年比)	6,863,269人 (-0.4%減)
女性(前年比)	7,124,860人 (-0.3%減)

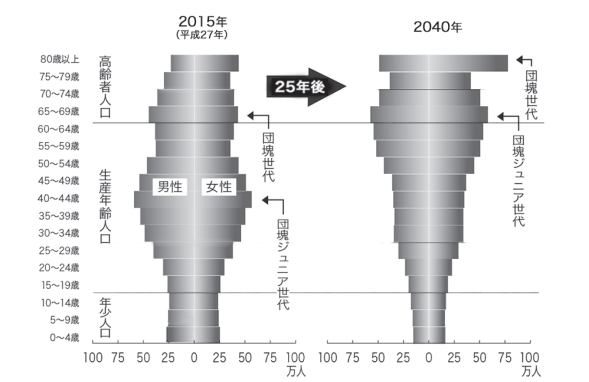
資料: 東京都

●年齢(5歳階級) 別人口の予測

「東京都男女年齢(5歳階級) 別人口の予測」(都総務局作成)によれば、都の総人口は当面、増加傾向を辿り、2025(令和7)年に1,408万人まで増えますが、これをピークに減少過程に入り、2040(令和22)年には1,351万人まで減少する見込みです。

予測によると、少子化の進行に伴い、年少人口(15歳未満)の都内総人口に占める割合は、2015(平成27)年の11.3%から、25年後の2040年には10.0%まで減少します。一方、老年人口(65

歳以上)は、2015年の22.7%から、2040年には27.7%と3割近くまで増加する見込みです。これに伴い、生産年齢人口(15~64歳)は2015年の66.0%から、2040年には62.3%へと減少するものと予測しています。



注1 団塊世代: 1947~1949年生まれの人口の多い年齢層
 注2 団塊ジュニア世代: 1971~1974年生まれの人口の多い年齢層
 資料: 総務省統計局『国勢調査報告』
 都総務局統計部『東京都男女年齢(5歳階級) 別人口の予測』

●年齢区分別人口の推移 (平成30年3月時点の予測)

	1970年 (昭和45年)	2015年 (平成27年)	2025年 (令和7年)	2040年 (令和22年)
高齢者人口(65歳以上)	590,811	3,065,723	3,239,590	3,746,422
構成比	5.2%	22.7%	23.0%	27.7%
生産年齢人口(15~64歳)	8,416,630	8,926,195	9,285,780	8,415,277
構成比	73.8%	66.0%	66.0%	62.3%
年少人口(15歳未満)	2,400,630	1,523,353	1,552,592	1,345,084
構成比	21.0%	11.3%	11.0%	10.0%

資料: 東京都

●都内の移動者数の推移

2021(令和3)年中に、東京都内の区市町村の境界を越えて住所を移した移動者数は、117万8,697人(前年比1.0%増)で増加に転じました。他道府県間との移動者数は、転入者が38万

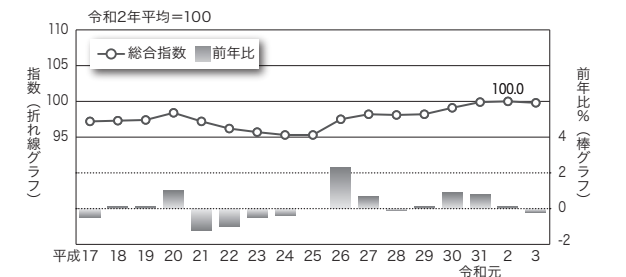
8,292人(同3.2%減)に対して、転出者は37万7,482人(同4.0%増)と、約1万人の転入超過ですが、転入超過数は約2.7万人減少しました。

(注) 構成比(%)は四捨五入(合計が必ずしも100%とならない)

年次	移動者数		他道府県との移動者数		都内間移動者数		その他移動者数	
	移動者数	構成比	移動者数	構成比	移動者数	構成比	移動者数	構成比
31・令和元年	1,197,804	100.0	768,039	64.1	391,515	32.7	38,260	3.2
2年	1,167,582	100.0	763,962	65.4	402,429	34.5	1,191	0.1
3年	1,178,697	100.0	765,779	65.0	412,038	35.0	880	0.1

●都区部消費者物価指数の推移

東京都区部の消費者物価指数(2020年を100とした指数)によると、2021(令和3)年平均の総合指数は99.2と前年比0.8ポイント低下しています。ただ、2022(令和4)年春以降、値上げが相次ぎ、物価は上昇傾向にあります。



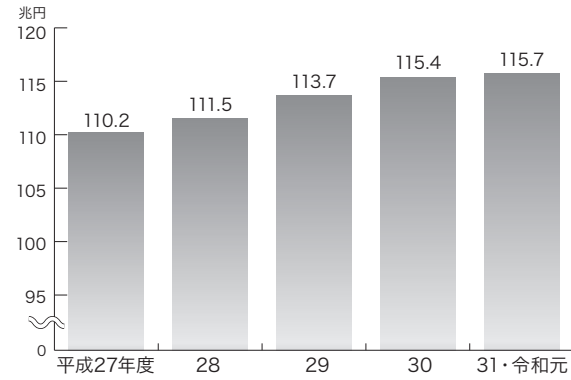
資料: 都総務局統計部『東京の物価』

■経済活動

●都内総生産額(名目)の推移

2019(平成31・令和元)年度の都内総生産額(名目)は115.7兆円で、国内総生産額の約2割を占めています。小幅ながら増加傾向にありますが、2018・2019年度はほぼ横ばいの推移となっています。

産業別の構成割合は、鉱業・製造業が7.2%と全国(20.6%)に比べて低い水準ですが、卸売・小売業が22.0%(全国12.7%)、金融・保険業が7.7%(同4.1%)、情報通信業が11.1%(同4.9%)と高い水準にあります。



資料：都総務局統計部『都民経済計算年報 令和元年度』(速報)

●事業所数・従業者数・製造品出荷額等・付加価値額

2020(令和2)年の全国の事業所数(従業員4人以上)は18万1,299事業所で前年比2.1%、従業員数は769万7,536人で同1.0%それぞれ減少しています。なお、工業統計調査は公的統計の整備に関する基本的な計画に基づき、調査を中止し、「経済構造統計調査」「経済センサス活動調査」で調査することとなりました。

2019(平成31・令和元)年(確報)の東京の事

業所数(従業者4人以上)は9,887事業所で前年比0.2%増加していますが、従業者数は245,851人で同0.4%減少しています。製造品出荷額等は7兆1,608億円で同5.5%、付加価値額は2兆8,161億円で同8.4%それぞれ減少しています。東京都の工業統計調査も国の「経済構造統計調査」の製造業事業所調査として実施することとなりました。

年	区分	事業所数			従業者数			製造品出荷額等			付加価値額		
		実数	構成比(%)	前年比(%)	実数(人)	構成比(%)	前年比(%)	実数(億円)	構成比(%)	前年比(%)	実数(億円)	構成比(%)	前年比(%)
平成28	全国	217,601	100.0	107.5	7,497,792	100.0	101.3	3,021,852	100.0	95.8	973,416	100.0	99.3
	東京	10,789	5.0	80.2	252,315	3.6	93.7	77,849	2.6	93.0	33,051	3.4	100.4
29	全国	191,339	100.0	87.9	7,571,369	100.0	101.0	3,190,358	100.0	105.6	1,034,083	100.0	106.2
	東京	10,322	5.4	95.7	251,310	3.3	99.6	76,283	2.4	98.0	32,145	3.1	97.3
30	全国	188,249	100.0	98.4	7,697,321	100.0	101.7	3,318,094	100.0	104.0	1,043,007	100.0	100.9
	東京	9,870	5.2	95.6	246,895	3.2	98.2	75,777	2.3	99.3	30,743	2.9	95.6
31・令和元	全国	185,116	100.0	98.3	7,778,124	100.0	101.0	3,221,260	100.0	97.1	1,000,650	100.0	95.9
	東京	9,887	5.3	100.2	245,851	3.2	99.6	71,608	2.2	94.5	28,161	2.8	91.6
2	全国	181,299	100.0	97.0	7,697,536	100.0	101.9	-	-	-	-	-	-
	東京	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

資料：経済産業省『工業統計調査』、東京都総務局統計部『工業統計』、平成28年の数値は「平成28年経済センサス活動調査」

●東京の有効求人倍率

東京労働局の職種別有効求人・求職状況調査(3か月毎に調査)によると、景気動向を背景に有効求人倍率は年々、上昇傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、雇用情勢は一転し、悪化しています。

東京都内における2022(令和4)年3月の有効求人倍率は全職種平均で1.20ですが、このうち自動車運転者の求人率は2.24倍で、全職種平均の2倍近くの高い水準にあります。

自動車運転者の有効求人倍率は近年、上昇傾向に辿り、2019(令和元)年12月には4.13倍ま

で上昇しました。その後、新型コロナウイルスの影響でひと頃より下がっていますが、引き続き高い水準にあることに変わりはありません。

近年、トラック運送業界は慢性的な運転者不足にあり、引き続き労働条件の改善を進めることが求められています。

有効求人倍率の推移

	自動車運転	全職種
平成30年	3.58	1.73
31・令和元年	3.62	1.81
2年	2.92	1.61
3年	2.44	1.05
4年	2.24	1.20

(注) 各年3月の数値 資料：東京労働局

東ト協ガイダンス

平成25年4月1日から「一般社団法人」として、新たなスタートを切った東京都トラック協会(略称・東ト協)は、東京都内に本社・支店・営業所を置くトラック運送事業者で構成する団体です。会員相互の連絡協調により、貨物自動車運送事業の適正な運営および公正な競争を確保することによって、事業の健全な発展を促進し、安全・安心な輸送サービスの提供に努め、事業の社会的地位の向上を図ることを目的としています。

昭和41年10月25日に前身となる「東京陸上運輸協会」を設立し、平成28年に創立50周年を迎えました。

運輸事業は公共性の高い産業です。とりわけトラック輸送のシェアが大きな比重を占めている現在、物流の円滑化、都民・利用者に対する利便の確保、大地震、風水害などの「いざ」という時の救援物資輸送対策など、トラック運送業界に課せられた社会的使命は重大です。

また、トラック運送事業は、交通事故、交通公害問題と深い関わりを持っており、常にその面の対策を厳しく求められています。

このため、当協会では、会員事業者の近代化、交通安全・環境保全、福利厚生対策、都民・利用者へのサービス向上対策など、多岐にわたる事業活動を展開しています。

一方、国から地方貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定を受け、輸送の安全を阻害する行為の防止等を行っています。さらに、教育研修・人材養成などの活動を実施するとともに、東京都トラック交通遺児等助成財団を通じて社会福祉活動も推進しています。

■沿革

- 昭和41年10月25日 都内の12団体を統合、東京陸上運輸協会設立
- 昭和42年10月1日 事務局の整備によって業務開始
- 昭和45年3月25日 社団法人東京陸上運輸協会設立認可
- 昭和45年5月28日 社団法人東京都トラック協会に名称変更
- 平成25年3月25日 一般社団法人東京都トラック協会移行認可
- 平成25年4月1日 一般社団法人東京都トラック協会発足(登記)
- 平成27年4月1日 25支部を内部組織化、各支部は「公認支部」に移行
- 現在に至る

■会員数

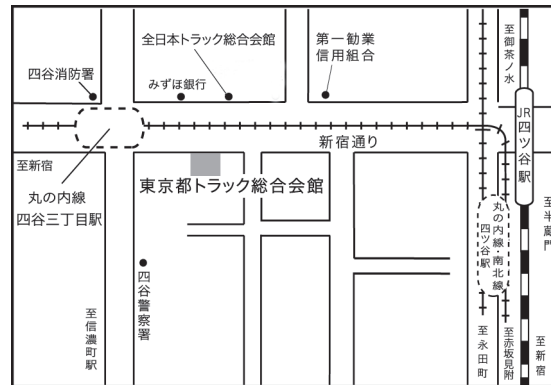
- ① 一般会員 3,188
 - ② 特別会員 2
- (特別会員= 一般社団法人東京環境保全協会、一般社団法人全国物流ネットワーク協会)

※令和4年3月31日現在

(一社) 東京都トラック協会 (本部)

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8
 (東京都トラック総合会館)
 TEL 03-3359-6251 (代表)
 URL <https://www.totokyo.or.jp/>
 E-mail : truck@tta.ne.jp

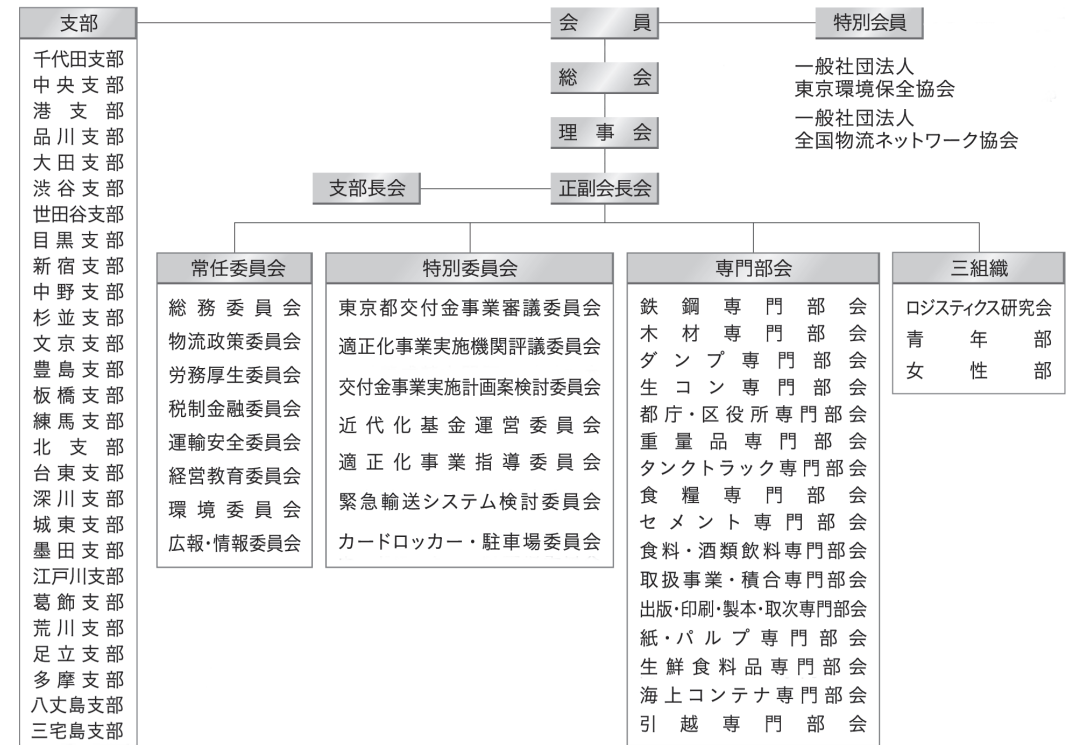
東京メトロ丸の内線「四谷三丁目駅」徒歩2分



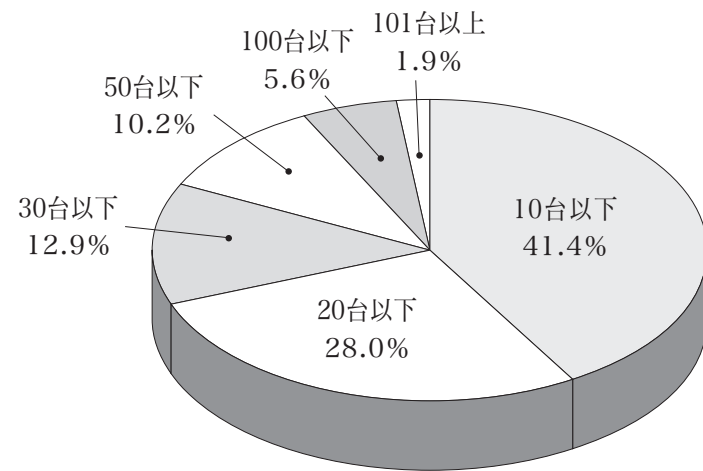
東ト協本部事務局ダイヤルイン一覧

部署名	ダイヤルイン番号	FAX番号
総務部	総務・支部支援G	03-3359-6252
	広報・情報G	03-3359-4134
2F 輸送相談室	03-3357-3881	03-3359-4695
財務部	経理G	03-3359-4135
	交付金会計G	03-3359-4136
3F 業務部	交通・環境G(交通)	03-3359-3618
	交通・環境G(業務)	03-3359-6257
	交通・環境G(環境)	03-3359-3617
	教育研修・輸送G(教育研修)	03-3359-4137
	教育研修・輸送G(輸送)	03-3359-3401
8F 適正化事業部	適正化事業G	03-3359-4138
		03-3359-6009

一般社団法人 東京都トラック協会 機構図



車両規模別会員構成



※構成比については、四捨五入しているため、合計と一致しない

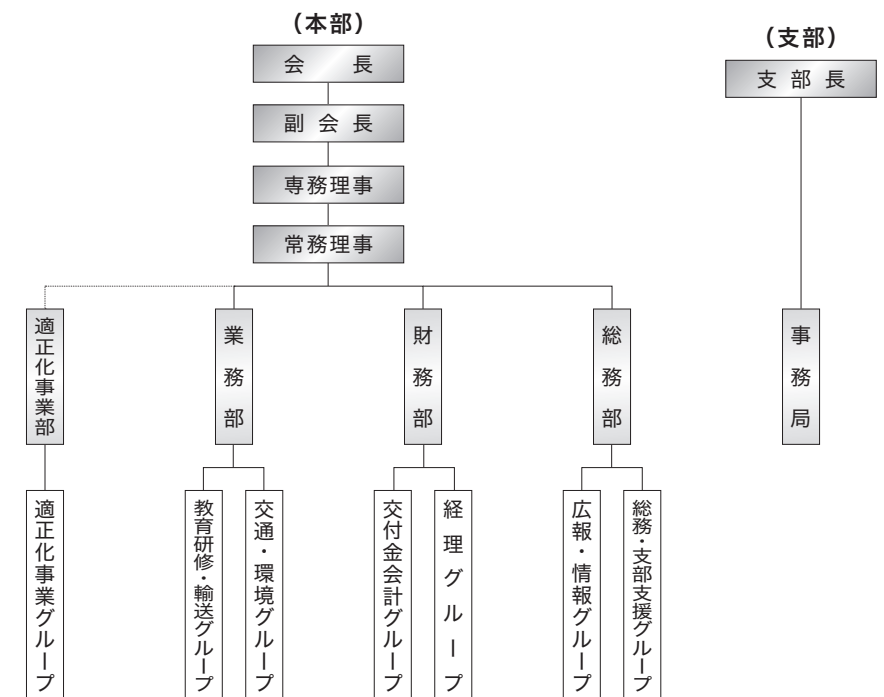
車両規模別会員構成

10台以下	20台以下	30台以下	50台以下	100台以下	101台以上	合計
1,320	892	411	326	179	60	3,188

※軽車両を除く

令和4年3月31日現在 (特別会員2を除く)

一般社団法人 東京都トラック協会 事務局組織図



■財団法人等

- ◎ 公益財団法人東京都トラック交通遺児等助成財団 〈昭和58年10月6日設立・事業開始、平成25年4月1日から「公益財団法人」に移行〉

《主な事業内容》

- (1) 交通遺児等に対する助成事業
- (2) 交通事故防止のための広報活動事業
- (3) 交通安全対策事業および交通事故に関する福祉事業に対する助成事業
- (4) 交通安全の啓発等を通じて地域福祉の増進に寄与する事業

- ◎ 東京高速道路交通安全協議会 〈昭和57年8月20日設立〉
令和4年3月31日現在の会員総数は294(一般会員288、賛助会員6)
(一般会員の内訳)

一般社団法人東京都トラック協会 = 189	高速道路安全施設部門 = 21
一般社団法人全国物流ネットワーク協会 = 21	高速道路保全サービス部門 = 5
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 = 46	中央卸売市場部門 = 3
高速道路ターミナル部門 = 2	その他 = 1

《主な事業内容》

- (1) 広報活動等(①会報の発行 ②各種広報 ③シートベルト着用の推進 ④視聴覚教材等の活用による交通安全教育の徹底)
- (2) 研修会・講習会等の実施
- (3) 街頭指導活動等
- (4) 警視庁高速隊に対する支援・協力

■保有施設

- ◎ 東京都トラック総合会館 〈昭和58年10月8日竣工〉

《概要》所在地：〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 TEL：03-3359-6251(代表)

鉄骨鉄筋コンクリート造り、地上8階・地下2階、敷地面積549.3㎡(166.2坪)、延べ床面積3,720.5㎡(1,125.5坪)

地下1階=守衛室、駐車場、資料室 / 地下2階=資料等保管庫

1階=受付、ロビー、談話コーナー、図書室、関係団体事務室 / 2~4階=東ト協・関係団体事務室 / 5階=関係団体事務室 / 3・4・6階=中小会議室・研修室 / 7階=大会議室 / 8階=東ト協事務室

- ◎ 東ト協カードロッカー 〈平成3年12月24日完成、平成4年4月1日営業開始〉

《概要》所在地：〒134-0086 東京都江戸川区臨海町3-1-1 TEL 03-5674-3557

「東ト協カードロッカー」は、1つのコンテナサイズが間口2m、奥行き2m、高さ2mの容積8㎡で、積載が最大1.7トンまで可能なコンテナ532個を格納した立体自動倉庫式ロッカー。コンテナの呼び出しは、IDカードと暗証番号の組み合わせで行い、コンテナが自動的に1階のピッキングルームまで降りてくるため、荷物の出し入れは、利用者自身で簡単にできる。営業日時は、年末年始を除き、原則として年中無休・毎日午前8時から午後8時まで。

- ◎ 緊急輸送司令室・災害救助物資備蓄倉庫 〈平成5年2月完成〉

《概要》所在地：(東ト協カードロッカーと同様)

トラック運送業界として公共的役割の一端を担う立場から、東京都の災害対策に協力するために建設したもの。東京都の救助物資を保管し、緊急時の輸送を円滑に行うための緊急輸送司令室、緊急要員の宿泊・待機施設および緊急輸送車両の待機場所を兼ね備えた災害用緊急物資輸送センターとしての機能がある。2階建てで、1階は緊急輸送司令室と備蓄倉庫、2階は備蓄倉庫。

- ◎ 駐車場施設 〈平成6年3月10日運用開始〉

《概要》所在地：(東ト協カードロッカーと同様)

「東ト協カードロッカー」利用者および緊急輸送車両用施設として建設。141台分の駐車スペース確保。

◆2021(令和3)年 東ト協重大ニュース(順不同)

- 昨年来の新型コロナウイルス感染症が事業経営に深刻な影響を及ぼす中、各種支援策に関する情報提供や独自の利子補給など会員サポートを充実する
- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催され、大会期間中、東ト協は交通需要マネジメント(TDM)をはじめとした各種交通対策に協力する
- 東ト協の要望などにより、都内の物流・運送サービス従事者が、都の大規模接種会場における新型コロナワクチン優先接種の対象に追加される
- 「トラックフェスタ TOKYO 2021 Online」を開催する
- 全会員対象に会員サービス利用状況などに関するアンケート調査を行う
- 「東京都トラック協会の今後のあり方検討委員会」が中間報告を取りまとめる。サービス提供体制見直しや会員のデジタル化推進などが提言される
- 国土交通大臣告示「標準的な運賃」の届け出促進に向けてセミナーなどを継続実施する(東京運輸支局管内の11月末時点の届け出率15・1%)
- 警視庁交通部に対し「貨物集配中車両に係る駐車規制の見直しの推進に関する要望」を提出し、さらなる駐車場所・スペースの拡充などを要請する
- 千葉県で発生した自家用トラックによる小学生死傷事故を踏まえ、「飲酒運転撲滅運動」を展開する。ミニのぼり旗を全会員に配布することなどにより意識向上と根絶を会員へ呼びかける
- 「グリーン・エコプロジェクトDX事業」を新たに実施する
- SDGsの目標達成と持続可能な社会の実現に向け「未来のために私たちができること」をコンセプトにグリーン・エコプロジェクト活動に取り組む
- 東京都「貨物輸送評価制度」の評価を会員事業者320社(うちグリーン・エコプロジェクト参加は310社)が取得。5年連続で評価を取得した事業者30社(最優秀事業者4社・優秀事業者26社)が表彰される
- 昨年に引き続き感染防止策を講じて巡回指導を実施。Gマーク申請では郵送受付などの特別措置を受け、会員事業者の認定取得をサポートする
- 燃料価格高騰に伴う価格転嫁対策やトリガー条項の凍結解除などの支援策を全ト協と連携して与党・関係行政へ要請する
- 東京都と災害時の緊急輸送に係る諸条件を取り決めた「災害応急対策用貨物自動車供給契約」について、「標準的な運賃」告示を受けて内容を改定し、再締結する

支 部 等 一 覧

令和4年5月1日現在

番号	支部・団体名	郵便番号	事務局所在地	T E L	F A X
1	千代田	101-0047	千代田区内神田1-12-3 神トラビル2F	03-3518-8006	03-3259-5123
2	中央	104-0045	中央区築地3-7-5 築地A Iビル1F	03-6226-2611	03-6226-2612
3	港	105-0014	港区芝1-11-14 芝松宮ビル4F	03-5730-1100	03-5730-1155
4	品川	140-0011	品川区東大井1-4-14 工場アパート3F	03-3471-7561	03-3471-7810
5	大田	143-0006	大田区平和島5-11-1 城南協組総合会館5F	03-3766-3261	03-3765-4305
6	渋谷	151-0053	渋谷区代々木2-23-1 ニューステイトメナー1032号	03-6276-2472	03-6276-2469
7	世田谷	156-0051	世田谷区宮坂3-28-2 かんだビル2F	03-3706-1011	03-3706-1013
8	目黒	152-0003	目黒区碑文谷3-6-11 目黒陸運事業協組ビル2F	03-5701-9832	03-5701-9831
9	新宿	160-0004	新宿区四谷1-23 東京貨物運送健康保険組合会館5F	03-3352-7800	03-3352-3322
10	中野	164-0013	中野区弥生町2-52-8 城西運送 本社ビル202	03-3384-3275	03-3380-3448
11	杉並	167-0022	杉並区下井草5-11-11	03-6913-7550	03-6913-7553
12	文京	113-0034	文京区湯島3-13-6 東貨協ビル3F	03-5807-6385	03-5807-6386
13	豊島	171-0021	豊島区西池袋5-8-9 藤和池袋コープ404	03-3981-5414	03-3988-1305
14	板橋	175-0082	板橋区高島平9-37-6 3F	03-3932-3701	03-3936-6115
15	練馬	176-0021	練馬区貫井4-47-56	03-3998-0695	03-3998-3739
16	北	114-0032	北区中十条1-2-23	03-3905-3301	03-3905-3304
17	台東	111-0035	台東区西浅草2-23-1 加藤ビル3F	03-3844-4527	03-3842-1332
18	深川	135-0031	江東区佐賀1-6-10 ステージファースト門前仲町201号	03-3643-4851	03-3641-5902
19	城東	136-0076	江東区南砂1-3-20 東京トラック同盟協同組合会館2F	03-3699-7083	03-3699-7098
20	墨田	131-0033	墨田区向島1-17-6	03-3624-6607	03-3621-1779
21	江戸川	134-0088	江戸川区西葛西7-28-8 トラック会館	03-5674-1211	03-5674-1215
22	葛飾	125-0062	葛飾区青戸7-19-14 葛貨協会館	03-3690-4551	03-3604-3263
23	荒川	116-0014	荒川区東日暮里6-26-10 荒川地区運送事業協組ビル2F	03-3807-3641	03-3806-8267
24	足立	121-0064	足立区保木間2-33-16	03-5242-5431	03-5242-5918
25	多摩	186-0001	国立市北3-27-11 三多摩自動車会館内	042-524-3469	042-525-1775
26	八丈島	100-1401	八丈島八丈町大賀郷2439 田村運送(株)内	04996-2-0011	04996-2-4835
27	三宅島	100-1212	三宅島三宅村阿古675	04994-5-0506	04994-5-7070
28	環境	102-0073	千代田区九段北1-6-4 日新ビル6F	03-3264-7911	03-3239-3432
29	全流協	150-0002	渋谷区渋谷3-26-15 NEX 渋谷ビル1F	03-6805-1362	03-6805-1368



DataFile 2022 — 令和3年度版 —
データファイル 2022(令和4)年7月発行
(vol.27)

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
TEL.03-3359-6251(代表)
FAX.03-3359-4695
(総務部広報・情報G) TEL.03-3359-4134(直通)
FAX.03-3359-4695

2022⇒2023

一般社団法人

東京都トラック協会