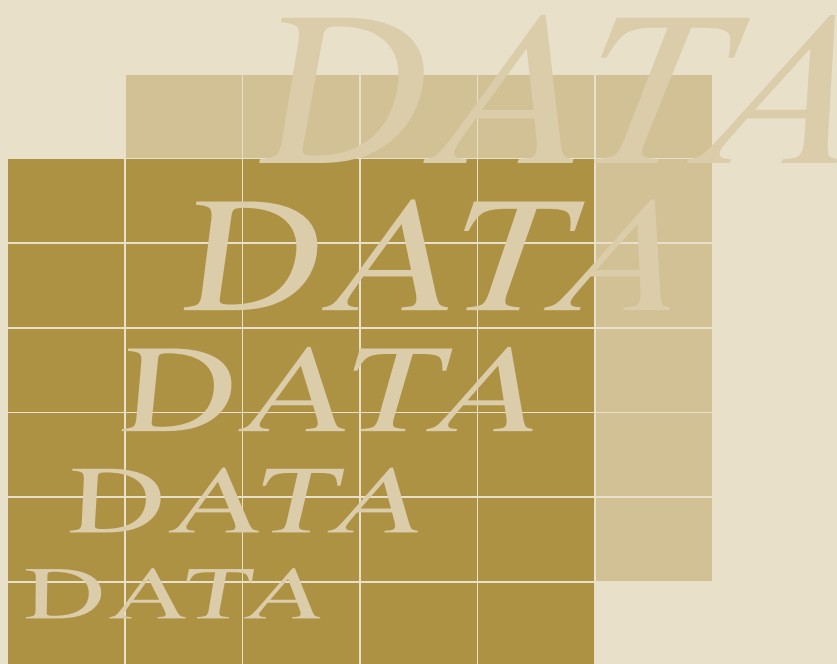


データファイル

DataFile 2023

— 令和4年度版 —



vol.28

一般社団法人

東京都トラック協会

データファイル

DataFile 2023

— 令和4年度版 —

vol.28

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

迫る「2024年問題」への対応／中小企業にも時間外割増率50%が適用／厚労省、告示改正で荷主対策チーム設置／経産省・国交省、持続可能な物流検討会／道半ばの「標準的な運賃」／事業法改正が成立～「標準的な運賃」告示など期限延長／政府が価格転嫁対策を強化／国交省、遠隔・乗務後自動点呼を制度化／警察庁、大型・中型免許の受験資格緩和／国交省、新特車制度を運用開始／「働きやすい職場認証」上位認証を導入～「二つ星」に加え「三つ星」認証へ／警察庁が再度、駐車規制見直しを通達

経営環境

政府が燃料価格高騰で支援策／最低賃金の大幅引き上げが続く／高速料金5割引継続、夜間割引の範囲拡大／インボイス制度が導入／自賠責保険料が低下、雇用保険料は上昇

安全・環境対策

新省エネ法施行～非化石エネも対象に／政府、電動車・充電設備の整備加速へ／全ト協が「環境ビジョン2030」策定／厚労省が「第14次労災防止対策」策定

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
- 全国の資本金別事業者数 27
- 全国の車両台数別事業者数 27
- 関東運輸局管内のトラック運送事業者数
おおよび車両台数(都県別) 28
- 関東運輸局管内の車両台数別
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

／事業用貨物車の死亡事故、5年連続で減少／自動軸重計で重量超過取り締まり／国交省が車輪脱落事故防止対策を推進

■新技術・システム活用

フィジカルインターネットセンターが発足／ダブル連結トラック通行が大幅に拡充／「電動化・自動運転実装化元年」に

■東京都トラック協会(東ト協)の活動

浅井会長を再任、3期目に／本部の組織体制見直しを推進～効率的な業務執行、迅速な意思決定へ／燃料価格高騰対策に注力／東京都が緊急対策として支援金交付／「標準的な運賃」普及啓蒙・周知活動／物流の「2024年問題」対応を推進／交通事故防止対策を一段と強化／ドラコン開催方式を見直す／GEP参加拡大へ～GEP-DXを展開／駐車規制緩和を継続して要望／運転者確保へ免許取得助成を拡充／「働きやすい職場認証」促進へ助成／「戦略的広報」を展開～業界の役割アピールと理解促進へ／インボイス制度対応で講習会／トラックフェスタ3年ぶりにリアル開催／児童絵画作品コンテストに456作品

- 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(令和3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」実現へ 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

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

■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
- 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

- 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
- 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～4年度 45・46
- 税制・予算
 - 令和5年度税制改正に関する
要望と改正の内容 47
 - 令和5年度トラック関係施策に関する要望と令和4年
度補正予算・令和5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

■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
- 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
- 2022(令和4)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3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)



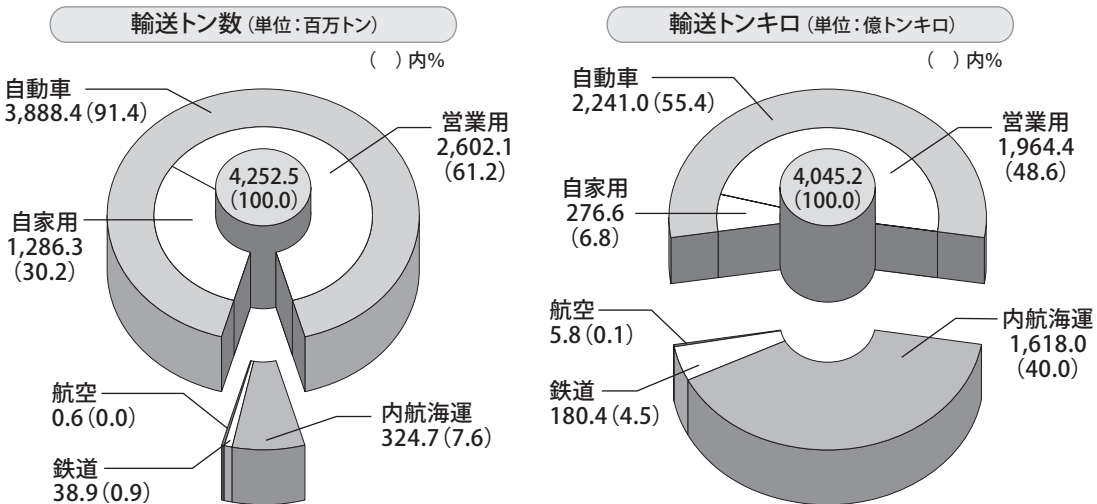
全国・東京の車種別トラック台数

車種	東京	営業用	割合
普通車	124,419	59,223	47.6%
全国	2,447,087	932,109	38.1%
トレーラ	9,283	8,746	94.2%
全国	190,292	170,421	89.6%

車種	東京	営業用	割合
小型車	241,943	12,983	5.4%
全国	3,490,257	72,535	2.1%
小型三輪車	117	28	23.9%
全国	1,006	99	9.8%

資料：国土交通省

令和3年度 輸送機関別国内貨物輸送量

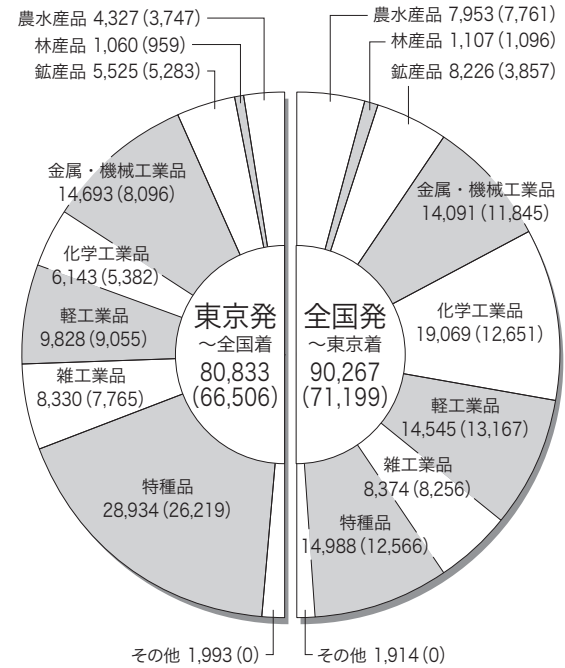


注1 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない
注2 自家用軽自動車を除く

資料：国土交通省

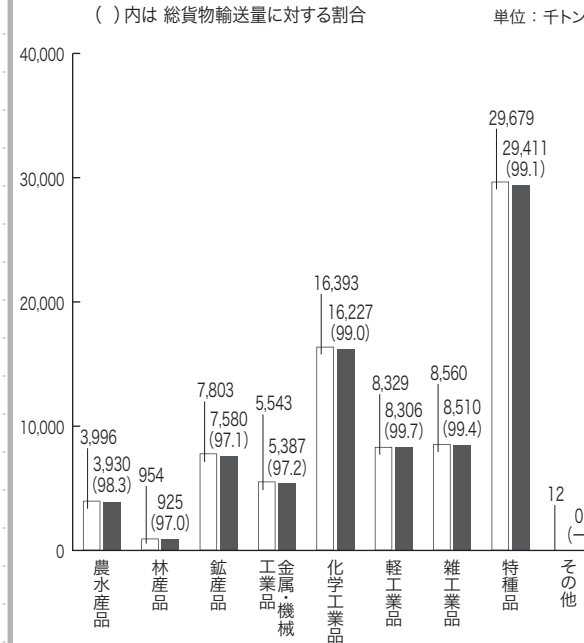
全国・東京の品目別発着貨物量(令和3年度)

(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(令和3年度)

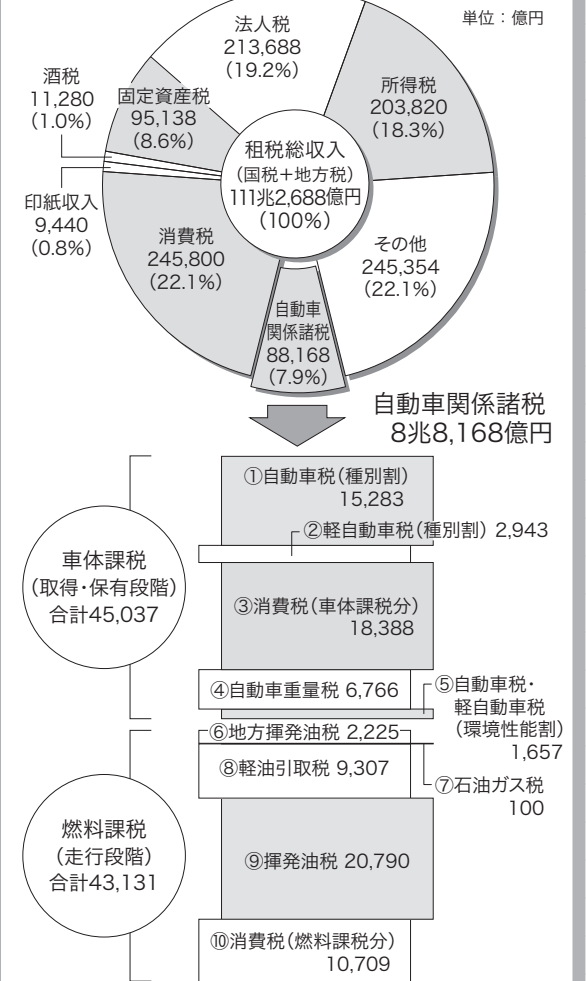
□ 総貨物量 81,268 千トン
■ トラック輸送量 80,275千トン(98.8%) ()内は 総貨物輸送量に対する割合



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)

2022(令和4)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3年10月1日、国土地理院)
東京 2,194.05km²(0.6%)、全国 377,974.63km²
- ◆人口・世帯数
東京 14,035千人、7,335千世帯(令和5年1月1日現在・推計、東京都)
全国 125,928千人、59,761千世帯(令和4年1月1日現在・推計、総務省)
- ◆運転免許保有者数(令和4年12月末、『運転免許統計』)
東京 8,132,522人(9.9%)、全国 81,840,549人
- ◆自動車保有台数(令和4年3月末)
東京 4,416千台(5.4%)、全国 82,175千台

動向ファイル

◆制度・政策◆

●迫る「2024年問題」への対応

働き方改革関連法に基づき、自動車運転業務に対する時間外労働時間の罰則付き上限規制(年間960時間)が、5年間の猶予期間を経て2024(令和6)年4月1日から適用されます。違反した場合の罰則は「6カ月以下の懲役または30万円以下の罰金」と規定されています。この上限規制に伴い、トラック運転者不足が深刻化し、いわゆる物流の「2024年問題」として物流危機の事態が懸念されています。

労働力不足が深刻化する中でトラックドライバーの労働時間が規制されることは、運送事業者にとって売上高の減少につながり、歩合給比率の高いドライバーにとっても賃金収入の減少につながりかねず、死活問題となります。このため、適正な運賃を収受するとともに労働生産性を上げることが必須であり、いかにドライバーの荷待ち時間を減らすか、付帯作業を負擔させないかがポイントとなります。荷主企業においても「運んでもらえなくなる」「運送事業者に選別される」ことを懸念しており、荷主とトラック運送事業者の双方が、協力して対応していくことが求められています。

この上限規制とあわせて、厚生労働省告示の改正「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)が施行されます。運輸業は脳・心臓疾患にかかる労災認定件数が最も多い業種であり、長時間・過重労働が課題となっているため、2022(令和4)年12月に改正されたものです。トラックドライバーの主な改正内容としては1年の拘束時間が3,516時間から原則3,300時間に、1か月の拘束時間は原則293時間・最大320時間から原則284時間・最大310時間に、休息期間は継続8時間から継続11時間・下限9時間となります。なお、運転時間(2日平均1日9時間)、連続運転時間(4時間)はこれまで通りです。

告示改正後、厚労省は発・着荷主に対して「恒

常的な長時間の荷待ちを発生させないこと」などを要請するとともに、同省が把握した長時間の荷待ちなどに関する情報を国土交通省に提供し、国交省は荷主への働きかけを行う体制を整備しました。

≫輸送能力12～14%不足に

1年の拘束時間が3,300時間に短縮された場合、その影響で輸送能力がどれだけ不足するかについて、NX総合研究所が試算を行い、国交省と経済産業省による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」で報告しました。それによると、営業用トラック輸送力は、2020(令和2)年度データで試算すると3.2トン(不足する輸送能力の割合12.7%)、2019(令和元)年度データでは4.1トン(同14.3%)が不足するとしています。

また、野村総合研究所が「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」についてを発表し、2024年4月からのドライバー労務管理厳格化でドライバー不足が一層進み、2030(令和12)年には日本全国で約35%の荷物が運べなくなると予測しました。こうした需給ギャップは地方部でよりひっ迫し、運送サービスの質も低下する可能性があるとしています。

≫政府が「政策パッケージ」策定

物流の「2024年問題」が1年後に迫る中で、政府は2023(令和5)年3月31日、第1回「物流の革新に関する関係閣僚会議」を開催しました。冒頭、松野博一官房長官は「時間外労働規制により1人当たりの労働時間が短くなり、物流が停滞しかねない。荷主・物流事業者・一般消費者が相協力して物流を支える環境整備を政府一体で検討するため、関係閣僚会議を設置した」と経緯を説明しました。齊藤鉄夫国土交通大臣、西村康稔経済産業大臣らが現状の取り組みを説明した後、岸田文雄内閣総理大臣が「1年以内に具体的な成果が得られるよう、6月上旬をめ

どに政策パッケージをまとめる」よう指示しました(写真)。



その後、政府は同年6月2日に開催した第2回関係閣僚会議で、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定しました。具体的な施策としては物流負荷(荷待ち・荷役作業など)の軽減に向けた規制的措置の導入、荷主・元請の監視強化に向けた体制として「トラックGメン」(仮称)の設置、経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置の導入などを打ち出しました。

●中小企業にも時間外割増率50%が適用

大企業に対しては2010(平成22)年4月から、月60時間超の時間外労働の割増賃金率50%以上が適用されていますが、中小企業(貨物自動車運送事業は資本金3億円以下または常時雇用労働者300人以下)に対しても2023(令和5)年4月から適用され、割増率が従来の25%から50%へ引き上げられました。

月60時間超の時間外労働には法定休日(日曜日など)に行われた労働は含まれませんが、それ以外(例えば土曜日)は含まれます。また、深夜労働(22時～5時)の場合、深夜割増25%に時間外割増(50%)を加えた75%が適用されます。これに伴い、従来のような長時間労働のままでは、人件費の増大など経営への影響が懸念され、労働時間の短縮が求められています。

●厚労省、告示改正で荷主対策チーム設置

厚生労働省は2022(令和4)年8月、荷主や運送事業者からの相談に特化した「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」を設

置しました。割増賃金率引き上げや改正「改善基準告示」適用に対応できるようにするため、労務管理の見直しや荷待ち時間改善のための荷役方法の分析などに関する相談に応じ、労務管理コンサルタントが改善提案を行います。

同省はあわせて、「改善基準告示」を改正した2022年12月、都道府県労働局に「荷主特別対策チーム」を発足させました。新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に編成したものです。同省がホームページに設置した「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」により、荷待ちを発生させていると疑われる事案などを情報収集して労働基準監督署に提供し、労基署が発・着荷主に長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めることを要請するとともに、特別チームが荷主にアドバイスをを行います。

●経産省・国交省、持続可能な物流検討会

経済産業省と国土交通省は2022(令和4)年9月、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を発足させました。2024(令和6)年度から、トラックドライバーなどに対する時間外労働の上限規制適用や将来のカーボンニュートラルへの対応により、国民生活や経済活動に不可欠な物資が運べなくなる事態が起きかねない、物流危機を回避することが目的です。2023(令和5)年2月に中間とりまとめを公表し、「荷主企業や消費者の意識改革を促すため、類似の法令を参考に規制的措置など、より実効性のある措置を検討する」ことを明記しました。

その後、検討会では省エネ法の手法に基づいた新たな措置案が提示されました。同法に基づく特定荷主や特定貨物輸送事業者に対し、物流生産性を向上させるための中長期計画の作成と提出、その取り組み状況の報告を義務付けるとともに、役員クラスの「物流管理統括者」を選任することを提案したものです。物流生産性向上の判断基準は今後、検討会で策定しますが、待機時間や付帯作業時間の削減、運送契約における運賃・料金の明示、契約条件の明確化などが

想定されています。

この措置案に対しては肯定的な意見が多かったものの、省エネ法では年間3,000万トンキロ以上の貨物を物流事業者へ委託している特定荷主が800社程度にすぎないことから、対象をどこまで広げられるかが今後の焦点となっています。

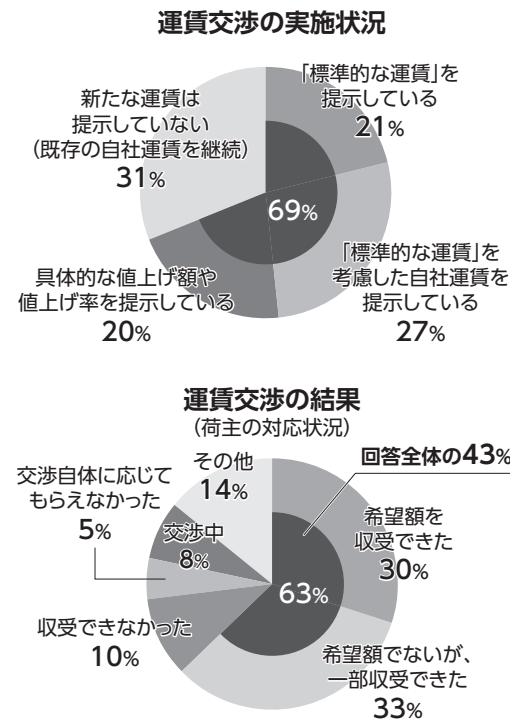
●道半ばの「標準的な運賃」

2020(令和2)年4月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」の届け出件数は、2023(令和5)年3月末時点で3万1,337件(全国)で、届け出率は53.9%とまだ道半ばの状況です。特に関東運輸局管内は事業者数が多く競争が激しいこともあり、届け出件数は6,066件、届け出率は33.1%にとどまっています。

東京都トラック運送事業協同組合連合会(東ト協連)が2023(令和5)年1月に実施した「運賃動向に関するアンケート調査」によると、「標準的な運賃」の届け出をした事業者は回答167社中119社で、届け出率は71.3%と7割を超えています。このうち「交渉した」は23.0%、「これから交渉する予定」が26.7%でした。一方で「交渉しない」が28.9%、「交渉できない」が21.5%と多く、運賃交渉をすること自体が難しい状況にあることを示しています。

≫運賃交渉で収受は約43%

国土交通省が2023年5月に公表した「『標準的な運賃』に係る実態調査結果」(回答4,401者)によると、2022(令和4)年度に運賃交渉を行ったトラック運送事業者は、「『標準的な運賃』を提示」が約21%、「『標準的な運賃』を考慮した自社運賃を提示」が約27%、「具体的な値上げ額や値上げ率を提示」が約20%で、合わせて約69%でした。このうち、「希望額を収受」が約30%、「一部収受」が約33%で、合わせて約63%でした。ただ、未交渉を含めた事業者全体では約43%と半数以下にとどまっています(グラフ/「運賃交渉の結果」右上)。



「標準的な運賃」告示は、2024(令和6)年3月末までの時限措置ですが、その普及・活用は道半ばの状況にあり、告示期限の延長を希望する事業者が約76%と多くを占めました。

≫燃料サーチャージ設定を告示

国土交通省は2023年3月、燃料サーチャージの設定・収受が「標準的な運賃」制度の一部であることを明確にするため、その算定方法を従来の解釈通達から告示に格上げし、より収受しやすい環境を整備しました。これにより適切な価格転嫁を促し、荷主との交渉を促進するため「標準的な運賃」告示に位置付けたものです。

●事業法改正が成立

～「標準的な運賃」告示など期限延長

貨物自動車運送事業法の一部改正案が2023(令和5)年6月1日の衆議院本会議に続き、同14日の参議院本会議で可決・成立しました。同事業法に基づく、国土交通省による「標準的な運賃」告示と「荷主対策の深度化」(働きかけ・

要請など)に関する制度は、附則で自動車運送者に対する時間外労働時間の上限規制が適用されるまでの間、すなわち2024(令和6)年3月31日までの時限措置と定められていましたが、同事業法の一部改正により、その期限は「当分の間」延長されることになりました。

●政府が価格転嫁対策を強化

政府は2021(令和3)年12月、労務費や原材料費、エネルギーコストの上昇が顕著なことから、「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」をまとめ、公正取引委員会や中小企業庁が中心となって価格転嫁に集中的に取り組むよう指示しました。

転嫁円滑化施策パッケージには独占禁止法の運用明確化、優越的地位の濫用に関する緊急調査および法執行強化、下請代金支払遅延等防止法上の「買ったたき」に対する対応強化などが盛り込まれました。また、毎年3月と9月を「価格交渉促進月間」に定め、そのフォローアップ調査を行うとともに、法違反が多く認められる業種を中心に自主点検を実施することなどを決定しました。

≫価格転嫁、トラック運送が最下位

政府の転嫁円滑化施策パッケージに基づき、中小企業庁は、2022(令和4)年3月と9月実施の「価格交渉促進月間」に関するフォローアップ調査(アンケート調査や下請Gメンによるヒアリング)をそれぞれ実施し、価格交渉への対応や転嫁状況に関する評価結果を公表しました。対応状況について採点基準を設けて評価し、業種別に評価スコアの平均点を算出して順位付けを行い、その結果を公表したものです。

3月の促進月間に関するフォローアップ調査結果によると、トラック運送業の評価スコアは低く、受注側(下請)としての価格交渉状況ランキングは対象27業種中26位、価格転嫁状況は27位と最下位でした。一方、発注側(元請)として転嫁に応じた状況も芳しくなく、最下位の27

位でした。また、9月の促進月間のフォローアップ調査結果でも評価スコアは低く、受注側としての交渉状況は22業種中19位、転嫁状況は22位と最下位でした。一方、発注側として転嫁に応じた状況も27業種中27位と最下位でした。

あわせて、中企庁と公取委は、法違反が多く認められる「19業種の法遵守状況の自主点検結果報告書」を公表しました。それによると、道路貨物運送業(トラック運送業)は、発注者の立場では価格転嫁を「おおむね受け入れている」事業者が48.4%ですが、「ほとんど受け入れていない」が17.3%と19業種中で最も多い状況でした。一方、受注者の立場でも「ほとんど転嫁できていない」が32.0%と多く、芳しくない状況にあります。

こうした調査結果を受け、国土交通省は同年12月、こうしたフォローアップ調査結果などを踏まえ、元請21社を集めて第1回「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を急ぎ開催し、堀内丈太郎自動車局長は「転嫁が最も進んでいない業態であり、買ったたき事例も数多い」と指摘し、「中小に対して聞く耳を持つ対応を」と求めました。

≫公取委が問題視される企業名公表

公取委は2022年12月、エネルギーコストなどの価格転嫁対応について「独占禁止法上の『優越的地位の濫用』に関する緊急調査」結果を公表し、問題視される行為が認められる発注者4,030社に対して懸念事項を明示した注意喚起文書を送付しました。特に、転嫁対応が問題視される「交渉の場で明示的に協議することなく、従来通りに価格を据え置いた」企業13社の企業名を公表しました。この中には、物流の元請に該当する5社が含まれていました。

さらに、公取委は2023(令和5)年3月、「中小事業者等取引公正化推進アクションプラン」を策定し、引き続き転嫁円滑化に向けた調査を実施することにより、独禁法または下請法に違反する事案については、より積極的かつ厳正に

対処していく方針を示しました。また、荷主と物流事業者との取引に関する調査を行い、その結果を踏まえて立入調査を実施し、適正取引を推進していくことにしています。

●国交省、遠隔・乗務後自動点呼を制度化

国土交通省は遠隔点呼や自動点呼の実現に向けて、「運行管理高度化検討会」で要件や制度整備などに取り組み、その結果、遠隔点呼は2022(令和4)年4月から、自動点呼のうち乗務後点呼は2023(令和5)年1月から、制度上、実施することを可能としました。

このうち遠隔点呼の実施について、トラック運送事業者では2022年7月から13事業者、同年10月から40事業者が認定を受けています。認定を受け実施した事業者(運行管理者)に対する調査では「運転指導など安全運行に費やす時間が増えた」といったメリットがある半面、「システムが正常に動かなかった場合の切り替えは不可能であり、予備機器への投資が課題」との声が出ています。

一方、自動点呼のうち乗務後点呼の実施については2023年1月以降、トラック・バス・タクシーを合わせて34営業所が届け出を行っています。乗務前点呼は、2023年5月から8月にかけて実証実験を行い、乗務員の健康状態を把握する機器の認定要件などを精査します。

●警察庁、大型・中型免許の受験資格緩和

改正道路交通法が2022(令和4)年5月13日に施行され、大・中型運転免許の受験資格が緩和されました。これまで大型免許の受験資格は21歳から、中型免許は20歳からでしたが、一定の条件を満たす場合、19歳から取得できるようになりました。具体的には「普通免許保有1年以上で、特別な教育を終了した者」が条件です。また、大型免許は21歳、中型免許は20歳に達するまで「若年運転者期間」とし、この期間に違反行為を行い、一定の基準に達した場合、若年運転者講習の受講が義務付けられています。

●国交省、新特車制度を運用開始

国土交通省は2022(令和4)年4月から、あらかじめ国の登録を受ける特殊車両について、運行可能な経路をオンラインで即時確認し、運行できる新たな通行確認制度の運用を開始しました。特殊車両の通行は、これまで申請から許可まで約30日を要していましたが、迅速な対応が可能となりました。

新たな制度を利用する場合の登録手数料は、1台につき5,000円で、5年間有効です。また、通行可能経路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、利用者の通行形態に応じて選択可能です。確認手数料は1件600円で、2地点間の主経路および代替経路を同時に確認できます。都道府県内に限定して確認する場合は400円です。

●「働きやすい職場認証」上位認証を導入

～「二つ星」に加え「三つ星」認証へ

国土交通省は、働き方改革に取り組む自動車運送事業者を評価・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)について、より高いレベルの取り組みを促すため、これまでの「一つ星」認証に加え、「二つ星」認証を導入し、認証実施団体の日本海事協会が2022(令和4)年12月から申請受付を行いました。

さらに「三つ星」認証も2023(令和5)年9月から、申請受付を開始する予定です。「三つ星」認証は、自主性・先進性に着目し、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、改善に向けたPDCAの取り組みが適切に実施されているかについて審査します。

「働きやすい職場認証」取得のインセンティブとしては、ハローワークの求人票に認証マークが表示でき、求人サイトへは特別価格により求人情報を掲載できるほか、労働災害の上乗せ保険料割引、テールゲートリフター導入助成における優遇が受けられます。今後は、予約受付

システムの導入や大型免許取得に対する支援策なども講じられる予定です。

なお、トラック運送事業者の認証数は2023年3月時点で2,439社(「一つ星」のみ)です。

●警察庁が再度、駐車規制見直しを通達

警察庁は2023(令和5)年2月、各都道府県警察本部などに対し、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に向けた継続的な取組の推進について」を発出し、駐車規制が交通の安全と円滑を確保するために必要最小限となるよう継続的に見直しに取り組むよう求めました。

同庁は2018(平成30)年2月、政府が2017(平成29)年3月に閣議決定した「働き方改革実行計画」などを踏まえ、駐車規制がトラック運送

事業における働き方改革を推進する上で問題になっていることから、見直し推進に関する通達を発出し、事業者団体などからの要望を中心として、これまで貨物集配中の車両に対する駐車規制見直しに取り組んできました。しかし、依然として事業者団体などからの要望が続いており、都市部を中心に運転者が駐車場所に苦慮している状況が認められるとして、再度、継続的に見直しに取り組むよう通達したものです。

通達では駐車規制の見直しに当たって、各地域の駐車需要の実態を把握した上で、運転者の労働条件の改善が過労運転防止にもつながり、交通安全の確保に資することなどを踏まえて、実際に事業者団体などから要望が提出されている場所から駐車規制の見直しを検討するよう求めています。

◆経営環境◆

●政府が燃料価格高騰で支援策

新型コロナウイルス感染症に伴うコロナ禍の中で燃料油価格の高騰が続いたため、政府は2022(令和4)年1月、価格抑制策として元売事業者などに1リットル当たり5円を上限に補助する激変緩和対策事業を発動し、その後、同年3月に策定した「原油価格高騰に対する緊急対策」では上限を25円に引き上げ、さらに同年4月に策定した「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」では上限を35円に引き上げるとともに、この上限を超過した分については2分の1を補助することにしました。なお、この措置は2023(令和5)年9月までの措置です。

あわせて、政府はコロナ禍対応の緊急経済対策の一環として、地方自治体が地域の実情に応じて必要な事業を実施できるようにするため、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を創設しましたが、2022年4月に関係閣僚会議で決定した「コロナ禍における『原油価格・物価高騰等総合緊急対策』」では、同交付金に「コロナ禍における原油価格・物価高騰対

応分」を創設しました。これにより、多くの自治体が運輸・交通事業者に対して、燃料費高騰分を助成する措置などを実施しました。なお、2023年1月末現在では、全国1,772自治体が合計5,564億円を交付申請しています。

●最低賃金の大幅引き上げが続く

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)の引き上げを推進しており、こうした政府方針を踏まえ、中央最低賃金審議会が2022(令和4)年度も大幅な引き上げを答申し、その結果、同年10月から全国加重平均の最賃は961円となり、前年より31円上昇しました。コロナ禍の厳しい経営状況にあった2020(令和2)年を除いて、近年、大幅に引き上げが続いています。これにより、東京都は1,072円、神奈川県は1,071円、大阪府は1,023円となり、時給1,000円を超えたのは3都府県となりました。

こうした最賃の大幅な引き上げに伴い、中小企業の経営への影響が懸念されることから、厚

生労働省は雇用関係や労働条件改善のための各種助成金の拡充を図っています。具体的には、最賃の引き上げを支援する業務改善助成金や、労働時間の設定改善を支援する働き方改革推進支援助成金などにより支援しています。

●高速料金5割引継続、夜間割引の範囲拡大

政府は2022(令和4)年度第2次補正予算により、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対して、高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を、2024(令和6)年3月末までさらに1年延長し、このため予算に77億5,900万円を計上しました。

さらに、国土交通省は2023(令和5)年1月、高速道路料金の割引制度について、深夜割引(3割引)の適用を現行の0～4時から22～翌5時に拡大する一方、適用時間帯に走行した分のみを対象にする方針を打ち出しました。2024年度中をめどに実施する方針です。また、長距離運減制についても見直し、現行100キロメートル超に25%、200キロメートル超に30%の割引が適用されていますが、400キロメートル超部分を拡充し、600キロメートルまで40%、800キロメートルまで45%、800キロメートル超は50%割引とする方針です。

●インボイス制度が導入

消費税の適格請求書等保存方式(インボイス制度)が2023(令和5)年10月からスタートします。インボイスとは、現行の「区分記載請求書」に登録番号、適用税率および税率ごとに区

分した消費税額の記載が追加されたものをいいます。消費税の仕入れ税額控除にはインボイスが必要になることから、取引先がインボイス発行事業者であるかどうかを事前に確認し、非発行事業者への対応について検討しておく必要があります。

ただ、インボイス制度では各種支援措置が講じられており、小規模事業者の場合、売上税額の2割を納税額とすることができます。中小事業者は1万円未満の課税仕入れの場合、インボイスの保存がなくても仕入れ税額控除ができるようになります。また、同制度に対応するための安価な会計ソフト導入に対して、IT導入補助金により補助が受けられます。

●自賠責保険料が低下、雇用保険料は上昇

2023(令和5)年4月から、自賠責保険料の料率は引き下げられましたが、一方で雇用保険料の料率が引き上げられました。

自賠責保険は、交通事故件数の減少により損害率が改善したことから、平均11.4%引き下げられます。営業用普通貨物自動車では保険期間が12か月となりました。営業用貨物車の場合、2トン超は2万4,100円、2トン以下は1万7,790円、小型貨物車は1万5,830円となりました。一方、雇用保険料は新型コロナウイルス感染症の影響により、雇用調整助成金の支給決定額が6兆円を超えたことを要因として、賃金の1.35%から1.55%に引き上げられることになりました。

エネルギーへの転換等に関する法律(新省エネ法)が施行されました。新たに非化石エネルギーを省エネ法の対象とし、非化石エネルギーへの転換を求めるものです。

これに伴い、施行に合わせて同法に規定される特定貨物輸送事業者(車両300台以上を保有

する364社、2019/令和元年度時点)が、非化石エネルギーへの転換目標を策定する際の判断基準が示されました。車両総重量8トン以下の貨物自動車は、2030(令和12)年時点で保有する車両の5%を非化石エネルギーにしなければなりません。車両総重量8トン超のトラックは、まだ技術開発が進んでいないことから、2030年に新たな目標を設定する方針です。

これにより、特定貨物輸送事業者および特定荷主(年間3,000万トンキロ以上の貨物を委託している802社)は、2023年6月に温室効果ガス排出を削減するための中長期計画書を提出し、翌年6月からは毎年度計画の実施状況を記した定期報告書の提出が求められることになりました。

さらに、政府提出の「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律(GX〈グリーントランスフォーメーション〉推進法)が、2023年5月に成立しました。同法では今後GX推進戦略を策定・実行することとしたほか、GXに取り組む事業者に対するインセンティブ付与の仕組み創設や、2028(令和10)年度からの炭素に対する賦課金(化石燃料賦課金)導入などが明記されました。

●政府、電動車・充電設備の整備加速へ

政府は2021(令和3)年6月に策定した「グリーン成長戦略」に沿い、電動車の普及や充電設備の整備を急いでいます。商用車に関しては、総重量8トン以下は2030(令和12)年までに新車販売で電動車の割合を20～30%、2040(令和22)年までに電動車を含めた脱炭素燃料車の販売を100%にする目標を立てています。

電動車普及のカギを握る充電・充填インフラは遅くとも2030年までにサービスステーション(SS)に急速充電器を1万基、公共用の急速充電器3万基を含む15万基を設置することを目指しています。商用車については燃料電池トラックの普及を見据え、2030年までに1,000基程度の水素ステーションを整備する予定です。

●全ト協が「環境ビジョン2030」策定

全日本トラック協会は、2030(令和12)年度を目標としたトラック運送業界全体でカーボンニュートラルを実現するための「環境ビジョン2030」を策定しました。「これならできそう」という行動メニューを選んで取り組み、CO₂排出原単位(輸送トンキロ当たりの燃料使用量)を2005(平成17)年度比で31%削減することを目標に設定しました。

同ビジョンは、地球温暖化対策メニューとして運送事業で取り組むものと、それ以外のメニューを合わせて15項目で構成されています。運送事業で取り組む事項のうち、輸送効率化の推進として保有車両の大型化・トレーラ化、共同輸配送の実施、求荷求車情報ネットワークWebKITの活用による実車率、および積載効率向上を掲げています。また、各事業者が自社の排出総量または排出原単位を把握するため、「トラック運送事業者用CO₂排出量簡易算定ツール」と「使い方マニュアル」をホームページで公開しています。

●厚労省が「第14次労災防止対策」策定

厚生労働省は、2023(令和5)年度から5か年の「第14次労働災害防止計画」を策定しました。陸上貨物運送事業では死傷災害の増加に歯止めがかからない状況にあるため、死傷災害の約3割を占める墜落・転落防止対策を強化し、死傷者数を2027(令和9)年までに2022(令和4)年比で5%以上減少させる目標を設定しました。

その目標達成に向けて、2013(平成25)年に策定した「荷役作業における安全ガイドライン」に基づく措置を実施する事業場の割合を2027年までに45%以上とする目標を設定しました。荷役作業安全ガイドラインは、到着時間の弾力的な設定など、陸運事業者だけでなく、荷主が実施する事項も示しています。

厚労省は、陸上貨物運送事業労働災害防止協会(陸災防)に設置された「荷役作業の安全対策

◆安全・環境対策◆

●新省エネ法施行～非化石エネも対象に

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、様々な動きが活発化しています。まずトラック運送事業に大きく関係する省エネ法が改正され、2023(令和5)年4月から「エネルギーの使用の合理化及び非化石

に関する検討会」の提言に沿い、2023年3月に「労働安全衛生規則」改正を公布し、同年10月から施行します。これまで最大積載量5トン以上のトラックに昇降設備の設置、同じく5トン以上に保護帽の着用が義務付けられていましたが、それぞれ最大積載量2トン以上に義務付け範囲を拡大します。また、テールゲートリフター操作業務を特別の教育が必要な業務に格上げし、学科と実技による教育の受講を義務付けます。

●事業用貨物車の死亡事故、5年連続で減少

警察庁の交通事故統計によると、2022(令和4)年の事業用貨物車が第一当事者となった死亡事故件数(軽トラックを除く)は169件で、前年比31件少なく、2018(平成30)年から5年連続で減少しました。事業用貨物車の死亡事故件数は、10年前の2012(平成24)年は372件でしたが、2016(平成28)年に300件を下回り、2021(令和3)年には200件となり、2022年はさらに大幅に減少しました。

一方、トラック運送業界では健康に起因する事故は増加傾向にあります。2020(令和2)年の健康起因事故は104件発生しており、心臓疾患、脳疾患によるものが多く、これらに次いで呼吸器系疾患、消化器系疾患、大動脈瘤および解離が多い状況です。国土交通省はこれまで健康管理マニュアル、睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル、脳血管疾患対策ガイドライン、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドラインを策定するとともに、早期発見に有力とされるスクリーニング検査(MRIなど)の受診促進を図っています。

一方、ゼロを目指している事業用トラックの飲酒運転による交通事故が後を絶たない状況にあり、2021年には32件発生しています。近年では30～40件で推移しており、国交省は対策の一環として、アルコール依存症治療のベストプラクティスを収集して横展開していく方針を打ち出しています。

●自動軸重計で重量超過取り締まり

日本高速道路保有・債務返済機構は2023(令和5)年4月から、高速道路などにおいて自動軸重計を活用した指導取り締まりを開始しました。高速道路では、軸重超過で走行すると料金所または高速道路本線にある表示板に「軸重超過」と表示され、違反を繰り返す事業者に対しては警告および是正指導を行います。さらに、違反走行をした事業者に対しては是正指導内容の公表、特殊車両通行許可の取り消し、告発を行います。

●国交省が車輪脱落事故防止対策を推進

国土交通省は2022(令和4)年12月、大型車の車輪脱落事故防止対策にかかわる調査・分析検討会の中間とりまとめを公表し、防止対策の徹底を求めました。大型車の車輪脱落事故が増加傾向にあり、対策強化が求められていたためです。事故車両においては劣化したナットが使用されていたり、ナットの点検・清掃・潤滑剤の塗布が適切に行われていなかったことなどが確認されたことから、中間とりまとめでは使用者に劣化部品の交換を促す緊急点検の実施、事故惹起事業者の整備管理者に対する特別研修の新設、さらに複数回事故を惹起した事業者の整備管理者に対する解任命令の発令などを提起しました。

≫大雪時の立ち往生対策を強化

国交省は2022年11月、大雪時に大型車が立ち往生する事態を防止するための対策を発表しました。対策としてトラック・バス事業者に対して、冬用タイヤの溝の深さや滑り止め措置が講じられていることなどを確認するよう求めるとともに、措置が不十分と判断された場合には行政処分の対象になるとしています。あわせて、運送を依頼する荷主に対しても、大雪などの異常気象による突発的な事象が発生した際には運送経路の変更や運送の中止を認めるよう協力を求めました。

◆新技術・システム活用◆

●フィジカルインターネットセンターが発足

経済産業省と国土交通省は2022(令和4)3月、究極の物流効率化を目指す「フィジカルインターネット」構想の実現に向けて、2040(令和22)年を目標としたロードマップを策定しましたが、同年6月にはその普及啓発や調査研究などを行う「フィジカルインターネットセンター」(一般社団法人)が発足しました。

「フィジカルインターネット」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で、共同物流などにより究極の効率化を推進する構想で、物流分野で情報データや荷物のサイズなどを標準化することにより、車両や施設、物流ネットワークをシェアリングすることが主な内容です。物流の「2024年問題」による物流危機が懸念されていることなどもあり、実現が目指されている構想です。

一方、内閣府が推進する戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)の第2期研究テーマの1つ、「スマート物流サービス」でも同じような目的で研究開発が進められていましたが、2023(令和5)年3月で5年間にわたる研究開発を終了し、その成果をフィジカルインターネットセンターが継承しました。

●ダブル連結トラック通行が大幅に拡充

ダブル連結トラックは2019(平成31)年1月から本格運用を開始されて以降、運行区間が順次拡大され、2022(令和4)年11月からはこれまでの東北(北上江釣子IC)～北九州(太宰府IC)間の太平洋側2,050キロメートルから、一気に全国5,140キロメートルに拡大されました(写真/ダブル連結トラック25メートル車両)。

これに伴い、ダブル連結トラックが駐車可能な駐車マスもこれまでの95か所から、2023(令和5)年3月までに新たに26か所の休憩施設で優先的に整備されました。トラック運転者などの労働時間に関する「改善基準告示」で示され

た連続運転時間(4時間)を超過する箇所を解消するためです。



●「電動化・自動運転実装化元年」に

国土交通省は、2023(令和5)年1月に開催した第7回自動運転戦略本部で「2023年を電動化・自動運転実装化元年」とすることを決定し、斉藤鉄夫大臣は国交省の総合力の強みを発揮して、実用化を加速するよう指示しました。

トラックの自動運転については、これまでは隊列走行を中心に取り組み、2021(令和3)年に後続車無人で実証実験を実施したものの、隊列への割り込みの対応がうまくいかないなどの課題が顕在化しています。このため、単独走行での自動運転「レベル4」実現に向けた研究開発に注力しています。

日本では、「レベル4」トラック実現に向けて2021年度から車両仕様を検討し、テストコースでの動作試験や実路でのデータ取得に取り組んできました。2023年度は「レベル2」の公道実証を開始し、本線への合流、前方他車の本線への合流、先読み(前方の渋滞や路上障害物など)情報を元にした制御を実証します。

今後、2024(令和6)年度は新東名高速道路・駿河湾沼津SA～浜松SA間(約100キロメートル)の深夜時間帯に自動運転専用レーンを設置し、2026(令和8)年度以降に、神奈川～愛知間で自動運転トラックによる物流サービスの実現を目指しています。

◆東京都トラック協会(東ト協)の活動◆

●浅井会長を再任、3期目に

東京都トラック協会は2022(令和4)年6月23日、同年度通常総会を開催し、任期満了に伴う役員改選を行いました。その後、7月5日に新任理事による理事会を開催し、2022・2023(令和4・5)年度の本部執行部役員として浅井隆会長をはじめ副会長10氏(新任3氏)、専務・常務理事、および25支部長を選任しました(写真)。



就任3期目を迎えた浅井会長は就任のあいさつで、協会運営の基軸に掲げる「会員重視の協会」「会員のための協会」の確立に向けて、会員事業者と支部、本部が「三位一体」となって直面する課題克服に努める方針を表明しました。特に「標準的な運賃」について、経営の安定化と持続可能なトラック輸送の実現に資するものとして、会員事業者の届け出促進と荷主への周知を図り、適正な運賃・料金を収受できる取引環境の整備に努める考えを強調しました。

さらに、価格高騰で増大する燃料費を転嫁するための燃料サーチャージ制の導入支援や、自動車運転者に対する時間外労働の上限規制への対応などに取り組み、会員サポート施策をさらに拡充する考えを示しました。

≫浅井会長、東商1号議員に再選

東ト協の浅井隆会長(株式会社浅井代表取締役社長)は、2022年10月に行われた東京商工会議所1号議員選挙で、得票数第8位で上位当選

を果たしました。浅井会長は東商交通運輸部会副部会長を務めています。

今回で3期目の当選で、トラック運送業界の代表として、業界の振興・発展に寄与するため、東商の事業活動において業界の意見・要望などが反映されることが期待されています。

●本部の組織体制見直しを推進

～効率的な業務執行、迅速な意思決定へ

東京都トラック協会は2020(令和2)年7月から、総務委員会(水野功委員長)および総務小委員会(竹内政司委員長)において、効率的な組織・運営体制の構築に向けて検討を進め、順次、実施に移しています。

見直しに当たっては、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・意思決定の見直し、③支部間格差の是正、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を行ってきました。

≫常任理事(会)制度を廃止

東ト協は2022(令和4)年6月23日、同年度通常総会を開催し、常任理事(会)制度の廃止に伴う定款の一部改正を決議しました。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や、法的に設置が必須なものではないことなどから、検討を重ねた結果、廃止することにしました。

≫理事・評議員定数を削減へ

東ト協では引き続き、組織・運営体制の見直しについて検討を進め、2023(令和5)年5月に開催した理事会で、理事・評議員定数の見直し案を審議・承認しました。組織をスリム化し

意思決定を迅速化することや会員サービスの平準化、情報の伝達・共有の一元化に向けて検討した結果、見直し案を取りまとめ、理事会に諮ったものです。

理事定数の見直しは、各支部に基礎定数として2名を割り当て、25支部合計で50名を支部推薦枠とします。その上で、各支部の会員数に応じて追加定数を割り当てることにしました。また、本部推薦枠の整理を行い、副会長の定数を10名、常務理事定数を3名に各1名削減するとともに、会長指名の定数は廃止します。これにより本部推薦枠は現行の27名から20名に削減します。

一方、評議員定数の見直しに関して、各支部に2名の基礎定数を割り当て、25支部で合計50名を支部推薦枠とするほか、本部推薦枠の整理を行い、これにより定数を大幅に削減することにしました。

なお、これら理事・評議員定数の見直しは、2024(令和6)年度から実施する方針です。

≫支部ブロック制導入へパイロット事業

東ト協では理事・評議員定数の見直しなどとあわせて、支部ブロック制の導入について検討しています。あくまで現行の支部の枠組みを存続させることを前提として、業務の集約や情報共有を進め、支部および協会本部業務の効率化を図ることを目的に導入を目指しているものです。

導入に向けては2023年度から、取り組み内容が異なるブロック化のパターンに応じてパイロットブロックを設定し、ブロック化に伴う課題や取り組み効果の検証を行うことにしています。そのための経費は必要に応じて財政支援を行う方針です。

具体的には、①環境が異なる支部が集合し、業務の集約化を行う(台東・墨田・荒川各支部)、②ほぼ環境が同じ支部が集合し、複数業務の集約化を行い、かつDX(デジタルトランスフォーメーション)導入の検討を行う(千代田・中央・

港各支部)、③大規模支部として、DX活用による情報の共有化や事務の効率化を図る(多摩支部)——の3つの支部グループでパイロット事業を実施し、これによりモデルケースを策定し、2024(令和6)年度以降のブロック制導入を目指しています。

≫事務局組織を変更

東ト協は2022年4月1日、委員会規程や事務局組織規程などを改正し、本部事務局組織のグループ体制を変更しました。会員サービスのさらなる向上を図るためには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、見直したものです。

具体的には、総務部と業務部について業務移管・統合により、これまでの各部3グループ(G)体制を各部2グループに変更しました。総務部では総務Gと支部支援Gを統合して総務・支部支援Gとするとともに、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。一方、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。

●燃料価格高騰対策に注力

東京都トラック協会は2022(令和4)年4月1日付で、浅井隆会長を本部長とする「燃料高騰対策本部」を設置しました。燃料価格高騰に対する諸施策を迅速かつ的確に実施するため設置したもので、全日本トラック協会の対策本部と連携し、対策推進に努めました。

具体的には、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導入の促進など、価格転嫁対策に係る諸施策、②燃料油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燃料高騰に資する諸施策、⑤燃料価格高騰に係る要望活動——の各種取り組みを展開し、会員事業者の対応をサポートしました。

≫東ト協など自動車3団体が都知事要望

価格高騰に伴う燃料費増大が事業経営を圧迫し深刻な影響を及ぼす中、東ト協をはじめ東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会の自動車輸送3団体は2022年4月、東京都の小池百合子知事に対して「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、東ト協の浅井隆会長をはじめ各団体の代表が緊急対策として燃料費負担の軽減に資する補助制度創設を要請しました(写真)。



その後、東ト協は同年9月、都議会自由民主党・立憲民主党・公明党・都民ファーストの会に対して、相次いで2023(令和5)年度「東京都への特別要望」を提出し、要望の一環として燃料費負担の軽減に資する補助制度創設を強く求めました。

さらに、東ト協は2022年12月、2023年度都予算に関する小池知事による要望ヒアリングで「東京都への特別要望」を提出し、運輸事業振興助成交付金の増額や環境対策への支援拡充、国土交通省告示の「標準的な運賃」への対応などを要請したほか、改めて燃料高騰などに対する支援策を求めました。

≫東ト協各支部、各自治体へ支援策を要望

東ト協本部の要望活動とあわせ、各支部が地域の自治体に対して、燃料負担の軽減に資する補助制度創設を求める要望活動を展開しました。政府が2022年4月、「新型コロナウイルス感染症地方対応創成臨時交付金」において「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」を

創設したことを踏まえ、各支部が順次、地域の自治体に対して国の臨時交付金を活用して支援策を講じるよう働きかけたものです。こうした要望を受け、相当数の都内自治体が中小企業・小規模事業者を対象とした独自の支援策を講じました。

●東京都が緊急対策として支援金交付

東京都トラック協会など運輸業界からの要望を踏まえ、東京都は2022(令和4)年9月、同年度9月補正予算案に「運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業」を盛り込み、事業費として総額30億円を計上しました。燃料価格高騰が長期化し、加えて物価高騰などの影響が拡大していることから、トラック運送業など運輸事業者の燃料費負担の軽減を図るため緊急対策として支援金を交付することにしました。

支援金の交付対象は一般貨物自動車運送、特定貨物自動車運送および貨物軽自動車運送事業を行う、都内に営業拠点を有する中小事業者で、交付額は営業用貨物自動車が1台当たり2万3,000円、営業用軽貨物自動車は同8,000円です。

この補正予算案は同年度第3回定例都議会で予算案が可決され、12月1日から申請受付が行われました。これに伴い、東ト協では会員事業者を対象として申請に関する説明会を実施するとともに、申請手続きや要件などを分かりやすく解説した申請案内を作成・配布しました。

●「標準的な運賃」普及へ啓蒙・周知活動

東京都トラック協会は2022(令和4)年度も引き続き、国土交通省告示「標準的な運賃」の普及・活用に取り組みました。東京都内をはじめ、関東運輸局管内ではなかなか進展しない状況にあることから、東ト協は全日本トラック協会との共催による「標準的な運賃」活用セミナーを開催したほか、東ト協各支部や専門部会で「標準的な運賃」の勉強会や研修会を開催するなど、届け出促進に向けた取り組みを継続して実施しました。

浅井隆会長は2023年(令和5)年1月に開催した新年理事会あいさつで、関運局から「標準的な運賃」の普及に向けて届け出促進を図るよう要請を受けているとして、改めて会員事業者に取り組みを呼びかけました。特に「標準的な運賃」は安定的な事業経営の確保やトラック運転者の労働条件の改善に不可欠なものと強調し、積極的な取り組みを訴えるとともに、届け出促進に向けて引き続き周知・啓発活動を展開していく方針を示しました。

≫個別の荷主企業へ要請文書を送付

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2022年5月、関運局をはじめ東京労働局・関東経済産業局の関係行政と連携して、適正な運賃・料金収受に向けた取り組みを展開しました。具体的には、会員事業者の荷主事業者(運送委託者)など約1万社に対して、関運局・東労局・関経局連名の要請文書「貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受へのご理解とご協力のお願い」とあわせ、「標準的な運賃」や燃料サーチャージなどに関する荷主向けリーフレットを送付しました。

要請文書では、燃料価格上昇による運送事業者の経営への影響が懸念される状況にあるとして、燃料サーチャージ導入などにより、燃料費上昇分を運送事業者のみが負担を抱えないようにする必要があると訴え、適切な転嫁に理解を求めました。

≫東ト協、物流政策委で対応策を検討

東ト協物流政策委員会(原島藤壽委員長)は2022年8月に開催した委員会で、同委員会の取り組み方針として駐車問題、運賃・料金適正化、労働力確保対策について、引き続き各小委員会で検討していくことを決めました。

なかでも、運賃・料金適正化問題に関しては、「標準的な運賃」の届け出促進に向けて会員事業者をサポートするため、届出書の作成方法などを含めて勉強・研修会を行っていくことと

し、その後順次、実施しました。また、各支部長・事務長に対して協力を依頼するとともに、会員の届け出状況を把握するため、関東運輸局に資料の開示請求を行って集計しました。

≫東京都の届け出率が依然低調

国土交通省自動車局のまとめによると、全国の「標準的な運賃」の届け出率は2023年3月末現在で53.9%ですが、運輸局別では関東の届け出率が33.1%と全国平均をかなり下回っており、東京都の届け出率は26.8%と低水準にあります。このため、東ト協では各会員事業者に対して、継続的に届け出促進を呼びかけています。

≫関運局・東運支局が荷主団体に要請

関運局は2022年11月、関東商工会議所連合会に対して、関東経済産業局と連名の要請文書「トラック事業の取引環境適正化に向けた取組みのご理解・ご協力のお願いについて」を発送しました。翌12月には関東トラック協会に対して、要請書「『標準的な運賃の告示制度』のさらなる普及に向けて」を発送し、関運局の新田慎二局長が関ト協の浅井隆会長に取り組みを求めました。

また、東京運輸支局が2023年1月、東京都中小企業団体中央会に対して、翌2月には東京都商工会連合会に対して、「トラック事業の取引環境適正化に向けた取組みのご理解・ご協力のお願いについて」を発送し、トラック運送事業者から運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費の上昇分も考慮しつつ、十分に協議を行うよう要請しました。

●物流の「2024年問題」対応を推進

中小企業に対する月60時間超の時間外労働割増賃金率が2023(令和5)年4月から50%以上に引き上げられ、続いて、自動車運転者に対する時間外労働の上限規制(年960時間以内)と、改正「改善基準告示」が2024(令和6)年4月から適用されます。これに伴い、トラック運

送業界では長時間労働是正への取り組みなどが求められています。これら労働時間規制の強化に伴い、運転者不足がさらに深刻化し、従来のように「運べなくなる」事態が懸念される、いわゆる物流の「2024年問題」が、荷主企業を含めて社会的にクローズアップされています。

こうした中で、東京都トラック協会では業界における働き方改革の推進に努め、各種啓発活動を実施しました。2022(令和4)年度の「労務講習会」や全日本トラック協会との共催による「トラック運送事業者のための人材確保セミナー」では、「2024年問題」の克服に向けて働き方改革に対応した実務、および運転者人材の採用や人材定着のための職場環境の整備などをテーマとして研修を行いました。このほか、東ト協各専門部会や各支部においても、働き方改革の推進や「2024年問題」に関する研修会を開催するなど対応に取り組みました。

さらに、2023年度事業計画においては「2024年問題」への対応を重点として、会員の課題克服や事業経営に資する各種施策を展開していく方針です。特に「2024年問題」への対応に関しては、上限規制適用に伴って様々な課題の発生が予想されることから、会員事業者への情報発信を強化し、講習会など啓発活動を実施するとともに、上限規制適用などに伴って生じる様々な課題についての的確な対応に努めていく方針です。あわせて、「2024年問題」をはじめ業界が直面する課題や取り組みについて、一般紙などを活用して広報活動を展開していく方針です。

●交通事故防止対策を一段と強化

東京都トラック協会は、最重要課題として交通事故防止対策に取り組み、2022(令和4)年度は飲酒運転の撲滅対策の一環として、新たにアルコールインターロック導入助成を実施しました。また、春・秋の全国交通安全運動において統一街頭活動などを行うとともに、運転記録証明交付料助成や安全装置等導入促進助成、ドライバー等安全教育訓練促進助成など、事故防

止対策に資する各種助成を行っています。このほか、全会員事業者に「トラック事故速報」を発送し注意喚起するとともに、ホームページに運転者講習会用の資料を掲載し提供しています。

≫会員一当死亡事故が増加

東ト協では、2022(令和4)年の都内における会員事業者・第一当事者関与の死亡事故が7件発生し、前年比6件も増加しました。前年の2021(令和3)年が1件と集計開始以来の過去最少でしたが、一転して大幅な増加となったものです。また、第二当関与を含めた会員関与の死亡事故は9件で同4件増加しました。このうち6件が交差点事故で、全体の3分の2を占めています。このため、交差点通行時には安全確認を徹底するよう改めて呼びかけました。

≫運輸安全委員長名で防止を要請

東ト協運輸安全委員会(森本勝也委員長)は2022年8月、全会員事業者に対して「交通事故防止の徹底について」を発送しました。同年は会員第一当事者の死亡事故が相次ぎ、8月までに5件となったことから、事態を重く受け止め「非常事態と言わざるを得ない状況」として、運輸安全委員長名で注意喚起の文書を発送し、事故防止への取り組み強化を呼びかけました。

≫脳MRI健診助成枠を拡大

東ト協は、2022年度事業計画の一環として、会員事業所に所属する45歳以上のトラック運転者を対象とする脳MRI健診の助成枠を拡大しました。トラック運転者の健康状態に起因する交通事故が増加傾向にあることから、重大事故の要因の1つとされる脳血管異常の早期発見・治療を促進するため、助成枠を増やしたものです。このほか、健康起因事故の防止対策として、トラック運転者の健康管理をテーマとして研修会を開催するとともに、健康診断費用の一部助成、睡眠時無呼吸症候群(SAS)検査費用助成を実施しています。

≫車輪脱落防止へDVD配布・研修

東ト協は2022年10月、全会員事業者に対して、全日本トラック協会が制作したDVD『ストップ!!車輪脱落事故からタイヤ交換作業の手順と方法』を配布し、車輪脱落事故防止に活用するよう呼びかけました。国土交通省の「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」と連携して、対策の一環として配布したものです。

さらに、東ト協は2023(令和5)年2月、品川区の東京運輸支局で大型車の車輪脱落事故防止研修会を開催し、東運支局やメーカーなどの協力を得て座学と実技講習形式により、適正なタイヤ交換などについて研修しました。

≫関東事故防止検討会が啓発動画制作

関東トラック協会(会長・浅井隆東ト協会長)は2023(令和5)年3月、関東運輸局と設置している「関東圏における自動車事故防止対策検討会」において、一般向け動画『安全・安心輸送のためトラック業界からのお願いです』を制作し、You Tubeで公開しました。国交省「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、事故削減目標の達成に向けた取り組みの一環として制作したものです。

●ドラコン開催方式を見直す

東京都トラック協会は2022(令和4)年7月、警視庁交通部との共催により、同庁府中運転免許試験場で第43回ドライバー・コンテストを開催しました。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開催しているものですが、運転者の参加負担を軽減し参加促進を図る観点から、開催方式を見直し、学科競技・実科競技・表彰式を同日開催しました。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、参加促進に努めました。

なお、2023(令和5)年度の第44回ドラコンについては改めて開催日程を見直し、学科競技・実科競技・表彰式をそれぞれ別日程で開催しました。

●GEP参加拡大へ～GEP-DXを展開

東京都トラック協会は、グリーン・エコプロジェクト(GEP)の新たな展開として、2022(令和4)年度も引き続き、東京都から受託したCO₂削減に向けた実証事業であるGEP-DX(デジタルトランスフォーメーション)事業を実施しました。GEPへの参加拡大を図るため、新たな取り組みを展開することで参加メリットを高めるためです。同事業は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、輸配送の効率化とCO₂の削減効果を検証するもので、業界のDX化のトライアルとして位置付けて実施しています。

≫GEP-JOBサイトを開設

東ト協は2022年6月、GEPの新規事業として、人材確保・雇用環境支援を行う「GEP-JOBサイト」の運用を開始しました。トラック運転者不足対策の一環として、人材確保の機会を拡大し、支援する目的で実施しているものです。同サイトにはGEP参加事業者の求人情報を掲載し、スマートフォンから同サイト経由で求人情報へアクセスできるようにするとともに、就職希望先への電話・メールで直接連絡できるようにしています。

≫「貨物輸送評価制度」10年連続評価表彰

東ト協は2022年7月、同年度「東京都貨物輸送評価制度」認定セレモニーを開催しました。評価事業者は、東ト協会員のGEP参加事業者が全体の約97%とほとんどを占めています。また、同年度で制度開始から10年を迎え、10年連続評価取得の最優秀事業者と優秀事業者の表彰が行われました。

●駐車規制緩和を継続して要望

東京都トラック協会は2023(令和5)年3月、警視庁交通部に対して、浅井隆会長と物流政策委員会・原島藤壽委員長(副会長)名で「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に関

する要望書について」を提出し、駐車規制のさらなる見直しを要請しました。要望では集配貨物車の専用駐車場所について可能な限り、早期に駐車箇所・駐車枠数などを拡大するよう求めました。会員事業者へのアンケート結果をもとに具体的に110か所を提示し、対応を要請したものです。

なお、警視庁では2021(令和3)年度の規制見直し分として7か所、2022(令和4)年度分として22か所を追加設置しました。

●運転者確保へ免許取得助成を拡充

東京都トラック協会は、トラック運転者不足が深刻な問題となる中、独自に男性・女性ドライバー免許取得助成を実施しています。あわせて、全日本トラック協会の助成制度や東京都の外郭団体「東京しごと財団」から受託した人材確保支援事業により、大型・中型免許の新規取得に加え、準中型免許などの限定解除にも助成しています。

さらに、道路交通法改正により、特例教習の受講を前提に大型・中型免許が19歳・経験1年以上で取得することが可能になったことから、2023(令和5)年度からは特例教習費用を対象に助成するなど、支援を拡充しました。

≫東京しごと財団・人材確保事業を実施

東ト協は2022(令和4)年11月から、「東京しごと財団」から受託した「業界別人材確保支援事業(運転免許取得支援)」を実施しています。会員事業者の中小企業を対象に、トラック運転者に必要な大型免許・中型免許(8トン限定解除を含む)、準中型免許(5トン限定解除を含む)、大型特殊免許、けん引免許取得の教習費用の2分の1を助成するもので、2023(令和5)年度まで2か年にわたって実施しています。

●「働きやすい職場認証」促進へ助成

東京都トラック協会は2022(令和4)年度も引き続き、国土交通省が創設した「働きやすい

職場認証制度」の認証取得助成事業を実施しました。同認証制度はトラック運転者などの働き方改革を進め、労働条件や職場環境の改善を図り、必要な運転者の確保に資することを狙いに創設されたものであることから、その認証取得の促進に向けて取得費用を一部助成しているもので、東ト協では会員事業者に積極的な取り組みを呼びかけています。

このため、2023(令和5)年度事業計画では認証取得助成事業を拡充し、これまでの「一つ星」新規認証登録に加え、「一つ星」継続認証登録も対象として助成することにしました。

●「戦略的広報」を展開

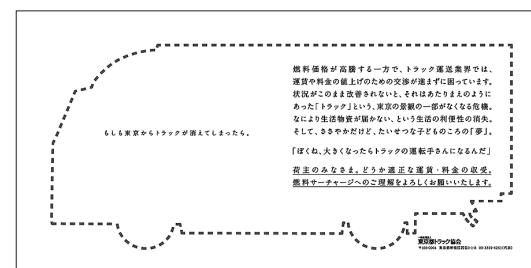
～業界の役割アピールと理解促進へ

トラック運送業界は新型コロナウイルス感染症によるコロナ禍の中で、2021(令和3)年後半から燃料価格が高騰し、さらには2022(令和4)年に入ると物価高騰も相次ぎ、事業経営に深刻な影響を及ぼしました。こうした事態に対処するためにはコスト増加分の運賃・料金への転嫁が不可避ですが、その実現には荷主企業、さらには社会的な理解が必要です。そこで、広報・情報委員会(鎮目隆雄委員長)で今後の対応について検討した結果、業界の厳しい実情を積極的に社会にアピールするための「戦略的広報」を展開していくことにしました。また、会員向けの業界内広報を強化し、ホームページや機関紙『東京都トラック時報』、フェイスブックなどで情報発信しています。

≫日経新聞に広告掲載

東ト協では2022(令和4)年10月19日付『日本経済新聞』東京版(首都圏東京版)に業界の実情をアピールする広告(全5段)を掲載しました。広告では業界が燃料価格の高騰などで厳しい経営状況に直面し、このままの状況が続けば日常生活や経済活動に不可欠な輸送機能の維持が難しくなるおそれがあると訴え、荷主企業などに対してコスト増分の転嫁などに理解を求

め、適正な運賃・料金を収受する必要があることをアピールしました(写真)。



さらに、新たな試みとして2023(令和5)年1月17日付、同25日付、同31日付の『日本経済新聞』東京版(首都圏東京版)に3回連続のシリーズ広告(全5段)を掲載しました。燃料高騰問題篇、人材確保対策篇、エッセンシャルワーカーとしての役割篇の3パターンの広告を連載したもので、業界が担う社会に不可欠な役割とともに、業界が直面する課題や厳しい実情を訴えました。

なお、この連載広告は、厚生労働省の働き方改革推進支援助成金事業(団体推進コース)を活用して掲載したものです。

≫鎮目副会長がラジオ出演しPR

東ト協の鎮目隆雄副会長(広報・情報委員長)は2023年3月22日、CM提供のTOKYO FMラジオ番組「ONE MORNING」に出演し、物流の「2024年問題」への対応をはじめ、東ト協の取り組みなどについて説明しました。鎮目副会長は、特にトラック運転者の役割について、医療従事者などと同じエッセンシャルワーカーであると強調し、将来的に「若者が就きたい仕事のナンバーワンにプロドライバーが挙げられるよう頑張っていきたい」と話しました。

●インボイス制度対応で講習会

東京都トラック協会は2023(令和5)年1月に開催した理事会で、議事終了後に「インボイス制度」(適格請求書等保存方式)研修会を開催しました。公認会計士・税理士の左右浩正氏を講師として、2023年10月から開始される同制

度の概要や必要な対応などについて研修しました。また、各支部でも説明会を行ったほか、機関紙『東京都トラック時報』で特集記事を掲載するなど、情報提供に努めました。

●トラックフェスタ3年ぶりにリアル開催

東京都トラック協会は2022(令和4)年9月17・18日の2日間、渋谷区・代々木公園の野外ステージ・イベント広場で、「トラックフェスタ TOKYO 2022 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の感染拡大の影響により、2020(令和2)年は開催を中止、2021(令和3)年はオンライン開催となったことから、3年ぶりにリアル開催したものです。台風の接近であいにくの天候でしたが、2日間で1万人余が来場しました(写真)。



なお、「トラックフェスタ TOKYO 2023」は2023(令和5)年9月17日、代々木公園で開催する予定です。

●児童絵画作品コンテストに456作品

東京都トラック協会は、2022(令和4)年度の「『トラックの日』児童絵画作品コンテスト」を実施し、都内の小学校などから合計456作品の応募がありました。審査の結果、中央区立京橋築地小学校2年生(当時)の村上絢進さんが最優秀賞(東京運輸支局長賞)を受賞し、同年12月18日に東京都トラック総合会館で表彰式を行いました。

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

2021(令和3)年度の全国のトラック運送事業者数は6万3,251社(者)で、3年連続で増加しました。事業者数はこれまで最も多かった2007(平成19)年度を上回り、過去最高を更新しました。なお、2021年度の東京の事業者数は5,348社で、減少傾向が続いています。

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(令和元)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ることにしました。

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	*	26,118
3	4,967	57,856	32	313	15	320	334	4,762	5,348	63,251	*	*

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3年度の全国の事業者数は5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
3	91,308	14,365	46	321	888	23	92,196	14,388

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28	196	0	93,892	
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)
3	184	0	92,380	14,388	39,390 (24,801)

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、2021(令和3)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97.2%(全国99.1%)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。

車両台数別(26・27頁を参照)にみると、一般貨物では10台以下が50.9%(同51.4%)、11～20台が26.1%(同22.8%)で、これら20台以下合計で全体の77.0%(同74.2%)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10.3%)、31～50台が8.1%(同8.2%)、51～100台が4.0%(同5.1%)で、100台超はわずか0.6%(同2.1%)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。

区分	資本金	年度									
		平成25	26	27	28	29	30	31・令和元	2	3	
一般貨物	300万円以下	1,473	1,464	1,465	936	935	918	918	908	886	
	500万円以下	831	831	827	873	873	858	859	851	849	
	1,000万円以下	1,577	1,566	1,561	1,066	1,063	1,046	1,047	1,038	1,132	
	3,000万円以下	934	924	911	1,700	1,697	1,670	1,673	1,658	1,607	
	5,000万円以下	163	162	162	216	216	214	214	213	206	
	1億円以下	93	89	90	161	159	157	157	156	147	
	1億円超	89	93	93	120	120	118	118	149	140	
	その他	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							
	3,000万円以下	4	4	4	7	7	7	7	8	8	
	5,000万円以下	3	4	4	2	3	2	3	3	3	
	1億円以下	8	8	8	9	9	9	9	9	8	
	1億円超	12	12	12	12	12	13	12	13	13	
	その他										
特定	300万円以下	14	14	14	8	8	8	9	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	1	4	1	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	3	3	3	2	2	2	
	その他	2	1	1			1				
霊柩	300万円以下	81	85	90	113	93	95	99	101	102	
	500万円以下	23	24	28	25	72	75	78	79	80	
	1,000万円以下	76	79	81	77	31	32	33	31	31	
	3,000万円以下	28	28	28	30	89	93	98	98	100	
	5,000万円以下	7	7	7	9	11	11	11	11	11	
	1億円以下	1	1	1	6	7	7	7	7	7	
	1億円超	3	3	3	2	3	3	3	3	3	
	その他	23	20	22			5				
合計	5,733	5,696	5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348		

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25	26	27	28	29	30	31・令和元	2	3
一般貨物	10台以下	2,776	2,736	2,707	2,585	2,576	2,532	2,536	2,533	2,529
	11～20	1,456	1,455	1,451	1,321	1,321	1,299	1,300	1,296	1,294
	21～30	535	534	532	522	522	514	514	512	512
	31～50	408	408	410	409	409	403	403	401	401
	51～100	202	202	202	202	202	200	200	199	199
	101～200	38	38	38	29	29	29	29	28	28
	201～500	4	4	4						
	501～	15	15	15	4	4	4	4	4	4
特別積合せ	10台以下									
	11～20	1	1	1						
	21～30	1	1	1						
	31～50	4	4	4	1	1	1	1	1	1
	51～100	3	4	4	4	5	4	4	5	5
	101～200	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	201～500	5	5	5	9	9	9	10	11	10
	501～	9	9	9	11	11	12	11	11	11
特定	10台以下	23	22	22	12	12	11	11	11	11
	11～20	3	3	3	1	1	2	2	2	2
	21～30	1	1	1	1	1	2	2	2	2
	31～50	1	1	1	1					
	51～100									
	101～200									
	201～500									
	501～	1	1	1	1	1	1			
霊柩	10台以下	236	241	254	256	293	308	316	317	321
	11～20	6	6	6	10	10	10	10	10	10
	21～30				1					
	31～50					2	2	2	2	2
	51～100				2					
	101～200									
	201～500					1	1	1	1	1
	501～									
合計	5,733	5,696	5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	

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

●全国の資本金別事業者数

	年度 資本金	年度			
		平成31・令和元	2	3	
一般貨物	300万円以下	11,532	11,855	12,554	
	500万円以下	6,778	6,880	6,855	
	1,000万円以下	19,193	19,290	19,196	
	3,000万円以下	13,514	13,497	13,124	
	5,000万円以下	2,361	2,376	2,319	
	1億円以下	1,090	1,080	986	
	1億円超	391	404	395	
	その他	2,100	2,099	2,427	
	特別積合せ				
	300万円以下	3	5	5	
500万円以下	5	4	4		
1,000万円以下	56	53	53		
3,000万円以下	78	77	82		
5,000万円以下	49	47	47		
1億円以下	73	76	75		
1億円超	45	47	47		
その他			0		
特定	300万円以下	112	114	107	
	500万円以下	35	30	30	
	1,000万円以下	90	86	83	
	3,000万円以下	48	39	42	
	5,000万円以下	13	11	7	
	1億円以下	2	2	2	
	1億円超	5	5	5	
	その他	46	46	44	
	霊柩	300万円以下	1,510	1,512	1,690
		500万円以下	635	621	618
1,000万円以下		1,037	1,013	1,033	
3,000万円以下		489	501	490	
5,000万円以下		152	166	160	
1億円以下		94	127	96	
1億円超		120	132	110	
その他		681	649	565	
合計		62,337	62,844	63,251	

資料：国土交通省自動車局貨物課

●全国の車両台数別事業者数

	年度 車両数	年度		
		平成31・令和元	2	3
一般貨物	10台以下	29,197	29,497	29,751
	11～20	12,947	13,048	13,212
	21～30	6,011	5,996	5,986
	31～50	4,703	4,729	4,740
	51～100	2,918	3,037	2,970
	101～200	894	882	900
	201～500	234	244	249
	501～	55	48	48
特別積合せ	10台以下	9	8	9
	11～20	6	7	8
	21～30	10	12	8
	31～50	34	30	34
	51～100	57	60	59
	101～200	79	76	81
	201～500	70	70	68
	501～	44	46	46
特定	10台以下	320	302	291
	11～20	23	19	19
	21～30	5	4	5
	31～50	2	5	3
	51～100	1	3	2
	101～200			0
	201～500			0
	501～			0
霊柩	10台以下	4,528	4,520	4,562
	11～20	131	136	141
	21～30	35	30	26
	31～50	16	23	21
	51～100	5	7	7
	101～200	2	4	4
	201～500	1	1	1
	501～			0
合計	62,337	62,844	63,251	

資料：国土交通省自動車局貨物課

●関東運輸局管内のトラック運送事業者数および車両台数(都県別)

令和4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	4,999	91,308	2,595	59,321	3,500	61,716	1,167	21,650	2,244	40,932	2,284	36,760	1,082	18,452	493	6,980	18,364	337,119	
		その他	(216) 291	(7,443) 6,922	(381) 760	(3,363) 10,442	(465) 1,075	(9,937) 22,812	(105) 272	(2,108) 5,240	(298) 1,174	(4,682) 20,843	(201) 488	(1,752) 8,648	(125) 331	(1,746) 6,344	(31) 50	(776) 1,048	(1,822) 4,441	(31,807) 82,299
	(特別積合せ) (管内)	32	46	9	30	20	86	2	176	6	11	4	9	4	27	3	20	80	405	
		その他	(59) 11	(318) 3	(36) 26	(186) 46	(53) 46	(230) 284	(13) 15	(60) 44	(21) 23	(142) 78	(9) 17	(41) 110	(11) 11	(134) 161	(5) 2	(29) 4	(207) 151	(1,140) 730
	一 般 計	管内	5,333	92,196	2,870	60,103	3,759	62,446	1,298	21,999	2,502	41,603	2,439	37,183	1,225	18,794	538	7,105	19,964	341,429
		その他	(220) 301	(7,448) 6,940	(382) 785	(3,367) 10,521	(468) 1,091	(9,942) 22,840	(105) 277	(2,108) 5,247	(298) 1,187	(4,682) 20,937	(204) 491	(1,769) 8,670	(126) 333	(1,749) 6,347	(32) 50	(777) 1,048	(1,835) 4,515	(31,842) 82,550
	特 定	管内	15	184	5	31	2	8	0	0	4	66	0	0	1	1	0	0	27	290
		その他	0	0	0	0	(0) 0	(0) 0	(1) 0	(19) 0	(3) 9	(17) 63	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(4) 9	(36) 63
	合 計	管内	5,348	92,380	2,875	60,134	3,761	62,454	1,298	21,999	2,506	41,669	2,439	37,183	1,226	18,795	538	7,105	19,991	341,719
		その他	(220) 301	(7,448) 6,940	(382) 785	(3,367) 10,521	(468) 1,091	(9,942) 22,840	(106) 277	(2,127) 5,247	(301) 1,196	(4,699) 21,000	(204) 491	(1,769) 8,670	(126) 333	(1,749) 6,347	(32) 50	(777) 1,048	(1,839) 4,524	(31,878) 82,613
	貨 物 軽 自 動 車 運 送 事 業	(3) 24,801	(6) 39,390	(50) 17,482	(61) 27,379	(15) 20,620	(16) 21,334	(29) 2,451	(35) 4,162	(12) 12,547	(15) 17,175	(1) 3,696	(1) 6,611	(2) 2,220	(2) 4,328	(1) 1,249	(1) 2,023	(113) 85,066	(137) 122,402	(1,366) (2,242)

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()内では軽自動車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、下段は軽自動車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

●関東運輸局管内の車両台数別事業者数(都県別)

令和4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	2,529	1,145	1,737	612	1,113	1,366	582	302	9,386
	11～20	1,294	608	835	245	514	494	253	100	4,343
	21～30	512	328	405	138	240	202	114	33	1,972
	31～50	401	222	295	94	208	145	72	31	1,468
	51～100	199	188	167	62	124	56	36	19	851
	101～200	28	64	35	13	28	9	17	4	198
	201～500		26	6	1	10	7	4	1	55
501～	4	5			1	1			11	
特 別 積 合 せ	10台以下		2	1						3
	11～20			2						2
	21～30									
	31～50	1		4						5
	51～100	5	1	5		3	2	2	2	20
	101～200	5	1	6	1			1		14
	201～500	10	4	2	1	3	2	1	1	24
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～										
一 般 計	10台以下	321 (9)	264 (7)	251 (21)	129	232 (4)	153 (15)	139 (7)	44 (2)	1,533 (65)
	11～20	10	7	6 (2)	2	19	2 (1)	4	1	51 (3)
	21～30	(2)	1			5				6 (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 ()内は豊橋事業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30年	31・令和元年	2年	3年	4年
道 路 貨 物 運 送 業 従 業 員 数	男 性	705,460	773,670	1,080,080	1,148,790	1,135,960
	割 合	88	89	87	87	87.2
	女 性	95,790	99,520	159,940	165,800	166,900
	割 合	12	11	13	13	12.8
	合 計	801,250	873,190	1,240,010	1,314,600	1,302,860
大 型 貨 物 自 動 車 運 転 者 数	男 性	283,820	309,900	408,050	408,850	403,680
	割 合	98	98	98	98	97.7
	女 性	4,770	6,670	9,230	7,350	9,480
	割 合	2	2	2	2	2.3
	合 計	288,590	316,570	417,280	416,200	413,160
普 通 ・ 小 型 貨 物 自 動 車 運 転 者 数	男 性	239,470	256,710	456,740	448,040	482,000
	割 合	95	96	95	96	95.1
	女 性	12,800	11,800	24,320	20,800	24,990
	割 合	5	4	5	4	4.9
	合 計	252,270	268,510	481,060	468,850	506,990

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2021(令和3)年度の自動車貨物輸送量(自家用軽自動車を除く)は10億8,186万トンでした。このうち営業用トラックの輸送量(軽自動車を除く)は6億7,290万トンで、全体の62.2%を占めています。車種

別にみると、普通車が4億9,781万トンと営業用全体の7割以上を輸送しています。また小型車は711万トン、特種用途車は1億6,003万トンでした。なお、2021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3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	1,081,864	497,809	7,106	160,034	7,948	289,974	49,983	69,017
東京	151,472	71,739	3,235	28,311	2,928	32,090	5,531	7,638
神奈川	196,312	87,209	1,108	35,964	1,784	49,808	8,585	11,855
埼玉	210,211	94,703	1,037	34,184	1,349	55,970	9,648	13,321
群馬	89,741	37,611	105	8,890	186	30,453	5,249	7,248
千葉	190,890	87,540	877	26,088	1,005	53,447	9,213	12,721
茨城	117,960	58,712	298	15,206	379	30,747	5,300	7,318
栃木	97,833	42,230	207	9,475	224	32,401	5,585	7,712
山梨	27,445	18,065	239	1,916	93	5,058	872	1,204

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3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	53,223,042	34,292,341	212,145	8,355,057	141,633	8,085,849	874,617	1,261,402
東京	5,541,063	3,479,665	83,765	963,925	39,831	770,370	83,328	120,179
神奈川	8,337,165	5,148,017	28,107	1,271,842	29,689	1,470,937	159,106	229,468
埼玉	11,948,953	7,824,134	41,250	1,686,387	36,605	1,867,298	201,979	291,301
群馬	4,229,747	2,854,923	2,146	656,998	4,671	562,432	60,836	87,740
千葉	9,412,202	5,509,966	25,703	1,836,518	18,802	1,598,849	172,942	249,422
茨城	7,127,256	5,134,034	16,914	1,146,777	5,900	651,521	70,473	101,638
栃木	4,938,282	3,115,282	9,956	519,522	3,658	1,020,327	110,365	159,172
山梨	1,688,374	1,226,320	4,304	273,088	2,477	144,115	15,588	22,482

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』

●東京発着貨物量(令和3年度)

2021(令和3)年度の全国各地から東京に輸送される貨物量は1億7,154万トンで前年度比21.2%減少し、東京から全国へ輸送される貨物量は1億6,210万トンで同25.1%減少しました

(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88.3%、発貨物の90.5%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	%
98.8	80,275,151	81,267,956	東京	81,267,956	80,275,151	98.8
12.9	245,674	1,900,100	北海道	2,724,540	102,227	3.8
50.7	440,777	869,093	青森	312,855	220,205	70.4
29.3	316,983	1,082,976	岩手	349,934	279,539	79.9
62.5	642,318	1,026,969	宮城	1,299,054	615,417	47.4
89.6	700,482	781,738	福島	865,386	849,988	98.2
95.2	199,838	209,995	秋田	141,379	108,098	76.5
99.5	466,532	468,848	山形	237,738	230,501	97.0
95.1	3,977,979	4,185,035	茨城	3,709,301	3,662,156	98.7
100.0	2,741,278	2,742,411	栃木	2,381,041	2,379,218	99.9
99.9	1,782,425	1,783,556	群馬	2,019,250	2,017,206	99.9
100.0	23,234,029	23,238,551	埼玉	24,435,973	24,429,305	100.0
67.8	11,152,227	16,439,286	千葉	12,840,295	11,868,617	92.4
93.2	16,761,091	17,989,065	神奈川	12,161,836	11,970,401	98.4
84.9	429,169	505,238	新潟	680,463	622,479	91.5
44.3	28,379	64,017	富山	46,563	42,508	91.3
95.6	145,009	151,628	石川	80,603	75,518	93.7
86.2	11,983	13,895	福井	1,821	0	0.0
100.0	727,024	727,340	山梨	1,251,327	1,250,387	99.9
99.5	579,097	582,254	長野	523,699	514,449	98.2
89.0	1,547,181	1,737,636	静岡	1,324,150	1,187,109	89.7
93.4	74,500	79,771	岐阜	56,892	54,324	95.5
72.3	846,318	1,171,339	愛知	1,019,898	610,425	59.9
28.8	142,301	494,597	三重	240,099	234,239	97.6
100.0	39,284	39,284	滋賀	44,131	44,131	100.0
92.7	191,181	206,317	京都	224,622	205,741	91.6
100.0	1,092	1,092	奈良	2,885	2,885	100.0
79.8	285,315	357,690	和歌山	131,950	113,994	86.4
52.8	1,082,134	2,051,381	大阪	1,750,024	1,152,171	65.8
54.4	575,836	1,058,927	兵庫	691,588	550,478	79.6
45.8	75,735	165,480	鳥取	40,502	25,677	63.4
98.4	18,332	18,637	島根	525	0	0.0
49.7	350,787	706,238	岡山	411,393	228,894	55.6
55.6	290,516	522,839	広島	341,533	105,108	30.8
6.3	60,798	963,896	山口	141,887	86,353	60.9
32.9	38,614	117,358	香川	53,379	16,119	30.2
8.6	30,484	353,313	愛媛	47,934	34,131	71.2
0.0	0	71,267	徳島	36,159	34,184	94.5
4.1	30,628	751,456	高知	15,479	3,999	25.8
15.8	455,370	2,883,270	福岡	6,292,429	482,246	7.7
79.8	181,355	227,383	佐賀	45,363	36,278	80.0
76.6	125,173	163,411	長崎	50,941	36,972	72.6
60.2	34,644	57,559	熊本	11,041	0	0.0
3.0	15,299	514,994	大分	344,292	0	0.0
22.7	53,125	233,591	宮崎	324,340	7,918	2.4
34.8	70,340	202,232	鹿児島	98,572	14,960	15.2
0.0	0	355,041	沖縄	1,029,148	0	0.0
88.3	151,473,787	171,535,950	全国	162,102,170	146,781,706	90.5

(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

2021(令和3)年度の国内貨物輸送量は42億5,250万トンで、前年度比2.9%増加しました。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、国内貨物輸送量は、おおむね減少傾向を辿っていましたが、増加に転じました。

トラック輸送量は38億8,840万トンと同2.7%の増加で、国内貨物輸送量の91.4%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26億210万トンで同2.0%増加しました。自家用トラックは6年連続の減少から一転して増加しました。

一方、国内貨物輸送トンキロは4,045億2,000万トンキロで同4.8%増加しました。このうちトラックの輸送トンキロは2,241億トンキロで同5.0%増加し、全体の55.4%と半分強を占めています。このうち営業用トラックは1,964億4,000万トンキロで同5.0%増加しています。

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	3,053.8	101.2	1,275.4	97.3	4,329.2	100.0	4,714.1	99.7
(参考値)	(2,842.0)	—	(1,275.4)	—	(4,117.4)	—	(4,502.6)	—
2	2,550.5	※ 89.7	1,236.5	※ 97.0	3,787.0	※ 92.0	4,132.6	※ 91.8
3	2,602.1	102.0	1,286.3	104.0	3,888.4	102.7	4,252.5	102.9

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	96.9	2,043.2	95.4	4,072.8	96.7
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	1,863.8	102.1	274.6	98.1	2,138.4	101.6	4,044.3	98.7
(参考値)	(2,240.1)	—	(274.6)	—	(2,514.7)	—	(4,424.2)	—
2	1,870.0	※ 83.5	264.2	※ 96.2	2,134.2	※ 84.9	3,861.1	※ 87.3
3	1,964.4	105.0	276.6	104.7	2,241.0	105.0	4,045.2	104.8

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

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4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	
東京	営業用	59,223 (4,747)	12,983	8,746	80,952	(4,747)
	自家用	65,196 (236)	228,960 (12)	537	294,693	(248)
神奈川	営業用	46,907 (6,032)	4,418 (2)	11,240	62,565	(6,034)
	自家用	57,582 (362)	169,512 (2)	759	227,853	(364)
千葉	営業用	43,646 (5,977)	3,387	7,312	54,345	(5,977)
	自家用	72,477 (699)	168,444 (1)	1,645	242,566	(700)
埼玉	営業用	62,338 (3,681)	5,061	4,132	71,531	(3,681)
	自家用	77,192 (594)	173,420	1,247	251,859	(594)
茨城	営業用	31,551 (5,485)	1,864	8,032	41,447	(5,485)
	自家用	59,789 (455)	115,321	1,013	176,123	(455)
群馬	営業用	19,885 (2,208)	896	2,942	23,723	(2,208)
	自家用	38,220 (205)	68,966	620	107,806	(205)
栃木	営業用	18,508 (1,981)	953	2,207	21,668	(1,981)
	自家用	37,440 (423)	68,703	1,030	107,173	(423)
山梨	営業用	6,056 (620)	365	728	7,149	(620)
	自家用	12,910 (65)	26,341	165	39,416	(65)
関東運輸局管内計	営業用	288,114 (30,731)	29,927 (2)	45,339	363,380	(30,733)
	自家用	420,806 (3,039)	1,019,667 (15)	7,016	1,447,489	(3,054)
全国計	営業用	932,109 (106,879)	72,535 (2)	170,421	1,175,065	(106,881)
	自家用	1,514,978 (9,078)	3,417,722 (21)	19,871	4,952,571	(9,099)

(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2021(令和3)年度決算版「経営分析調査結果」(貨物運送事業売り上げ比率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0.1%で前年度比0.2ポイント改善しましたが、営業赤字が続いています。1社平均の運送収入は同26.9%の増加となりましたが、人件費の割合が高く、燃

料油脂費の割合が1.2ポイント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14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ことが大きく影響しています。

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31・令和元年度		2年度		3年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	231,339	100.0	197,428	100.0	252,102	100.0
運送収入	230,350	99.6	195,570	99.1	248,262	98.5
貨物運賃	221,942	95.9	184,381	93.4	235,964	93.6
その他	8,408	3.6	11,189	5.7	12,298	4.9
運送雑収	989	0.4	1,858	0.9	3,840	1.5
営業費用	230,426	99.6	198,056	100.3	252,439	100.1
運送費	193,525	83.7	160,565	81.3	213,054	84.5
人件費	100,267	43.3	89,408	45.3	104,344	41.4
燃料油脂費	17,473	7.6	10,992	5.6	17,040	6.8
ガソリン代	1,965	0.8	971	0.5	1,491	0.6
軽油代	15,131	6.5	9,536	4.8	15,339	6.1
その他	377	0.2	485	0.2	210	0.1
修繕費	8,587	3.7	6,670	3.4	8,535	3.4
事業用自動車	8,222	3.6	6,411	3.2	8,310	3.3
その他	365	0.2	259	0.1	225	0.1
減価償却費	9,625	4.2	7,769	3.9	8,854	3.5
事業用自動車	9,215	4.0	7,124	3.6	8,226	3.3
その他	410	0.2	645	0.3	628	0.2
保険料	4,206	1.8	3,592	1.8	4,077	1.6
施設使用料	6,044	2.6	6,532	3.3	7,630	3.0
自動車リース料	3,597	1.6	3,153	1.6	3,683	1.5
施設賦課税	725	0.3	731	0.4	881	0.3
事故賠償費	197	0.1	213	0.1	175	0.1
道路使用料	6,418	2.8	4,935	2.5	6,655	2.6
フェリーボート利用料	40	0.0	33	0.0	251	0.1
その他	36,346	15.7	26,537	13.4	50,929	20.2
備車費等	13,011	5.6	9,630	4.9	29,653	11.8
一般管理費	36,901	16.0	37,491	19.0	39,385	15.6
人件費	18,849	8.1	19,148	9.7	19,575	7.8
その他	18,052	7.8	18,343	9.3	19,810	7.9
営業損益	913	0.4	-628	-0.3	-337	-0.1
営業外収益	2,645	1.1	4,983	2.5	4,414	1.8
金融収益	189	0.1	271	0.1	201	0.1
営業外費用	1,348	0.6	1,300	0.7	1,454	0.6
金融費用	1,033	0.4	912	0.5	1,013	0.4
経常損益	2,210	1.0	3,055	1.5	2,623	1.0
集計事業者数(社)	250	100%	263	100%	344	100%
営業利益計上(社)	141	56%	96	37%	139	40%
経常利益計上(社)	151	60%	142	54%	182	53%

資料：『東ト協経営分析調査報告書』(令和3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。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)年度から自動車運送業務に時間外労働・上限規制が適用されるまでの時限措置として創設されたものですが、2023(令和5)年の事業法改正により、「当分の間」延長されることになりました。

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
基礎	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
加算	基礎走行キロを超える 場合は、10kmを増す ごとに	280	340	510	720
加算	基礎作業時間を超える 場合は、1時間を増す ごとに(4時間制の場合 あって、午前から午後 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	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	令和4年度	令和4年度	累計
		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)	第1回試験 (令和4.8.6 ~9.4)	第2回試験 (令和5.2.18 ~3.19)	
申請者数	東京	3,469	2,712	3,340	-	3,527	3,414	3,099	2,501	2,531	2,052	169,353
	全国	39,383	33,059	40,437	33,654	45,395	35,620	37,154	30,511	31,749	25,791	1,713,487
受験者数 (受験率)	東京	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%)	2,261 (89.3%)	1,849 (90.1%)	152,572 (90.1%)
	全国	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%)	28,804 (90.7%)	23,759 (92.1%)	1,532,994 (89.5%)
合格者数 (合格率)	東京	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%)	925 (40.9%)	713 (38.6%)	77,603 (50.9%)
	全国	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%)	11,051 (38.4%)	8,209 (34.6%)	677,957 (44.2%)

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29	30	31・令和元	2	3
関東		49,526	50,838	52,027	52,700	53,823
東京		11,932	12,242	12,437	12,366	12,614
神奈川		9,018	9,247	9,559	9,690	9,634
埼玉		8,757	9,141	9,556	9,908	10,260
群馬		3,115	3,115	3,358	3,395	3,466
千葉		7,334	7,574	7,839	7,947	8,198
茨城		4,930	4,989	5,057	5,117	5,225
栃木		3,145	3,197	2,885	2,926	3,021
山梨		1,295	1,333	1,336	1,351	1,405
全国		151,626	155,051	159,007	161,681	172,287

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31・令和元年度	2年度	3年度	4年度
事業者への巡回指導	指導事業所数	1,197	748	727	1,430
	指導件数	1,902	1,000	1,711	4,168
パトロールによる指導	延べ指導車両数	666	665	464	938
	指導件数	666	665	464	938

(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」実現へ

政府は、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(令和32)年までに温室効果ガスを全体としてゼロにする、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、基本理念に「2050年までの脱炭素社会の実現」の方針が明記されました。さらに、同年10月に地球温暖化対策計画を改訂し、「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(令和12)年度に温室効果ガスを2013(平成25)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1億4,600万トンと同35%削減を目指しています。

▶新たな省エネ法が施行

政府は2023(令和5)年4月から、新たな省エネ法「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」を施行しました。旧エネ法の改正により、同法の対象を非化石エネルギーまで拡大し、非化石エネへの転換を求めるものです。これに伴い、同法所管の経済産業省と国土交通省はそれぞれ、非化石エネへの転換に関する荷主企業と貨物輸送事業者の判断基準を告示しました。

貨物輸送事業者の判断基準は転換目標の目安となる水準に関して、車両総重量8トン以下の貨物車では2030年度の非化石エネルギー車の台数割合を5%に設定し、8トン超の貨物車ではその導入を推進することとしました。

▶脱炭素へ「GX推進法」制定

政府は2023(令和5)年の通常国会に提出していた、「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」(GX〈グリーントランスフォーメーション〉推進法)が同年5月12日、可決・成立しました。同法は「2050年カーボンニュートラル」などの国際公約と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指すものです。主な内容としては、①GX推進戦略の策定・実行、②GX経済移行債の発行、③成長志向型カーボンプライシングの導入、④GX推進機構の設立、

⑤進捗状況と必要な見直し—に関する措置について規定しました。

●東京都が「ゼロエミッション東京戦略」

東京都は2019(令和元)年5月開催の「U20東京メーヤーズ・サミット」で、2050(令和32)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・ロードマップを示した「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分野における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などの排出ガスを発生しない電気自動車(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。これに伴い、2030(令和12)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%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、当面「貨物輸送評価制度」などを通じてCO₂削減を進めることにしています。

交通安全

交通事故発生件数の推移

2022(令和4)年の全国における交通事故死者数は2,610人で、前年比26人(1.0%)減少しました。これは、1948(昭和23)年の統計開始以来、最も少ない数値です。2015(平成27)年はわずかながら増加しましたが、これ以降、7年連続で減少しています。なお、事故発生件数・負傷者数はいずれも18年連続の減少です。

死亡事故を年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者の事故死者数は1,471人で同49人(3.2%)の減少となり、全死者数に占める割合

は56.4%と同1.3ポイント低下しましたが、引き続き多い状況にあります。

東京都内における事故死者数は132人で同1人(0.8%)減少し、戦後最少を更新しました。その一方で、事故発生件・負傷者数は2年連続で増加しました

警視庁では引き続き、2023(令和5)年も「世界の交通安全都市TOKYOを目指して」をスローガンに掲げ、さらなる事故防止に取り組んでいく方針です。

(前年比：%)

区分 年	全 国						東 京							
	事故件数	前年比	1日当たり 平均件数	死者数	前年比	負傷者数	前年比	事故件数	前年比	1日当たり 平均件数	死者数	前年比	負傷者数	前年比
平成24	665,138	96.1	1,817.3	4,411	95.6	825,396	96.6	47,429	92.1	129.6	183	85.1	54,837	94.3
25	629,021	94.6	1,723.3	4,373	99.1	781,494	94.7	42,041	88.6	115.2	168	91.8	48,855	89.1
26	573,842	91.2	1,572.2	4,113	94.1	711,374	91.0	37,184	88.4	101.9	172	102.4	43,212	88.4
27	536,899	93.6	1,471.0	4,117	100.1	666,023	93.6	34,274	92.2	93.9	161	93.6	39,931	92.4
28	499,201	93.0	1,363.9	3,904	94.8	618,853	92.9	32,412	94.6	88.6	159	98.8	37,828	94.7
29	472,165	94.6	1,293.6	3,694	94.6	580,847	93.9	32,763	101.1	89.8	164	103.1	37,994	100.4
30	430,601	91.2	1,179.7	3,532	95.6	525,846	90.5	32,590	99.5	89.3	143	87.2	37,443	98.5
31・令和元	381,237	88.5	1,044.5	3,215	91.0	461,775	87.8	30,467	93.5	83.5	133	93.0	34,777	92.9
2	309,178	81.1	844.7	2,839	88.3	369,476	80.0	25,642	84.2	70.1	155	116.5	28,888	83.1
3	305,196	98.7	836.2	2,636	92.8	362,131	98.0	27,598	107.6	75.6	133	85.8	30,836	106.7
4	300,839	98.6	824.2	2,610	99.0	356,601	98.5	30,170	109.3	82.7	132	99.2	33,429	108.4

資料：警察庁交通局『令和4年中の交通事故の発生状況』

月別交通事故発生件数

2022(令和4)年の交通事故発生状況を月別にみると、全国的には発生件数・負傷者数とも12月が最も多く、次いで発生件数は11月、負傷者数は10月が多い状況です。死者数は12月の280人が最も多く、以下、10月、11月の順で、年末にかけて多く発生しています。

東京都内では、発生件数が最も多いのは12月の2,812件で、次いで11月の2,698件でした。負傷者数も同様に、12月が3,163人と最も多く、次いで11月の3,031人です。死者数については、12月が16人と最も多く、次いで多い順に10月が15人、4、7月が12人となりました。

区分 月別	全 国				東 京			
	発生件数	1日平均	死者数	負傷者数	発生件数	1日平均	死者数	負傷者数
1	23,859	770	183	28,195	2,470	79.7	10	2,710
2	21,191	757	176	24,547	2,042	70.4	10	2,216
3	25,020	807	203	29,485	2,473	79.8	6	2,728
4	23,588	786	191	27,977	2,487	82.9	12	2,751
5	23,987	774	214	28,630	2,526	81.5	11	2,805
6	25,342	845	191	29,809	2,597	86.6	8	2,845
7	24,870	802	207	29,514	2,656	85.7	12	2,986
8	24,078	777	230	29,151	2,255	72.7	11	2,535
9	24,256	809	222	28,861	2,530	84.3	10	2,801
10	27,254	879	261	32,327	2,624	84.6	15	2,858
11	27,370	912	252	32,207	2,698	89.9	11	3,031
12	30,024	969	280	35,898	2,812	90.7	16	3,163
合 計	300,839	824	2,610	356,601	30,170	82.7	132	33,429

資料：警察庁交通局『令和4年中の交通事故の発生状況』

営業用トラック事故件数の推移

2022(令和4)年の営業用トラック(事業用貨物自動車)による交通事故件数(第一当事者、軽貨物車を含む)は、1万4,382件で前年比2.5%増加しました。10年前の2012(平成24)年に比べると、約39%減少しています。

事故件数を車種別にみると、軽貨物車が5,011件と最も多く、前年比395件(8.6%)も増えています。次いで多い大型貨物車も4,164件で同61件(1.5%)増加しましたが、中型・準中型・普通貨物車の合計では5,207件で同105件(2.1%)減少しました。

10年前に比べると、大型貨物車は約45%減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では約56%減少と半分に減っています。

営業用トラックによる死亡事故件数(同)は196件で前年比5件(11.3%)減少しました。10年前に比べて約49%減少しています。中長期的にはおおむね減少傾向にありますが、さらなる事故防止に向けた取り組みが求められています。

車種別にみると、最も多い大型貨物車が102件で前年比8件(7.3%)減少しましたが、中型貨物車が34件、準中型貨物車が28件、普通貨物車が5件で、これら3車種合計では67件と同23件(25.6%)の大幅な減少となりました。軽貨物車は27件で同6件(28.6%)増えています。

10年前に比べると、大型貨物車は約51%減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では約59%減少しています。

貨物自動車が第一当事者の交通事故件数

区分 年	営業用							自家用						
	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計
平成24	7,586	8,715	—	3,173	1,454	4,065	23,539	1,524	6,331	—	36,123	250	48,571	92,549
25	7,125	8,490	—	2,876	1,400	3,971	22,462	1,411	6,245	—	33,516	307	45,468	86,640
26	6,985	8,130	—	2,686	1,342	3,763	21,564	1,383	5,843	—	30,276	265	41,064	78,566
27	6,260	7,294	—	2,602	1,147	3,669	19,825	1,336	5,226	—	28,157	284	37,221	71,940
28	5,709	6,572	—	2,319	1,136	3,654	18,254	1,272	4,970	—	25,955	263	33,953	66,150
29	5,663	4,862	2,452	1,240	1,072	3,769	17,986	1,259	3,059	4,646	21,326	209	31,694	61,984
30	5,406	4,031	3,171	820	1,047	3,968	17,396	1,202	2,336	6,007	18,572	231	28,014	56,131
31・令和元	4,753	3,413	2,764	699	985	3,977	15,606	1,127	2,103	5,693	16,027	221	25,353	50,303
2	3,970	2,671	2,261	547	790	4,051	13,500	986	1,641	4,762	12,866	201	20,918	41,173
3	4,103	2,586	2,170	556	844	4,616	14,031	1,005	1,621	4,712	12,690	194	20,227	40,255
4	4,164	2,508	2,186	513	847	5,011	14,382	1,041	1,649	4,595	12,258	188	19,326	38,869
指数	55	—	44	—	58	123	61	68	—	44	—	75	40	42

注1 トレーラは、大型、中型、準中型および普通の内数
注2 指数は平成24年を100とした場合の令和4年の値

資料：警察庁

貨物自動車が第一当事者の死亡事故件数

区分 年	営業用							自家用						
	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計
平成24	208	140	—	24	40	16	388	28	73	—	208	2	445	754
25	187	133	—	29	32	12	361	27	63	—	190	4	469	749
26	194	113	—	23	35	19	349	34	69	—	218	1	415	736
27	185	106	—	17	37	25	333	29	46	—	177	1	398	650
28	150	93	—	15	32	17	275	30	63	—	172	1	375	640
29	154	76	34	7	29	19	290	29	24	59	121	1	342	575
30	143	66	39	5	22	13	266	32	31	67	116	3	352	598
31・令和元	143	57	34	5	31	26	265	22	26	55	115	1	276	494
2	121	50	31	5	27	20	227	31	24	62	97	4	264	478
3	110	51	31	8	24	21	221	31	33	63	79	1	233	439
4	102	34	28	5	22	27	196	30	26	63	88	0	251	458
指数	49	—	41	—	55	169	51	107	—	63	—	0	56	61

注1 トレーラは、大型、中型、準中型および普通の内数
注2 指数は平成24年を100とした場合の令和4年の値

資料：警察庁

●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、その受験資格は普通免許と同様、18歳以上で、自動車運転の初心者でも取得可能です。

この運転免許制度の改正は免許取得資格が従来より緩和されることから、総合的な安全対策の強化を図ることを前提として行われたものです。これに伴い、国土交通省は事業用トラック運転者に対する指導・監督指針を改正し、指導内容などを強化しました(次項)。

●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する実車指導)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ヶ月以下または罰金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。

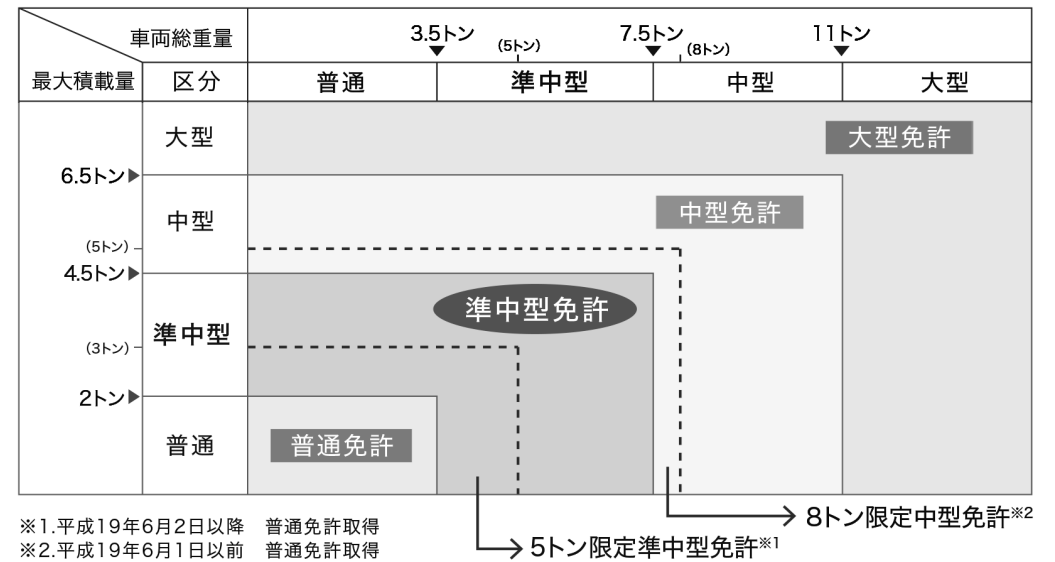
これまでは「あおり運転」そのものを取り締まる規定はないため、車間距離保持義務違反や安全運転義務違反などを適用していましたが、「あおり運転」が社会問題化する中で、道交法改正により「あおり運転」行為に関する規定を整備し、「妨害運転罪」を創設したものです。

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

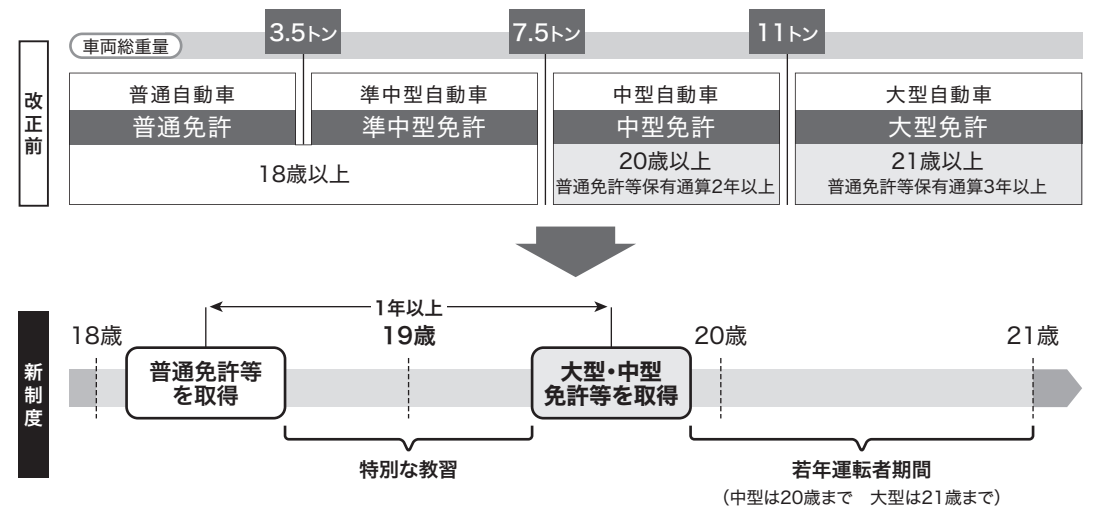
2020(令和2)年6月に公布されていた道路交通法一部改正のうち、運転免許関係の改正が2022(令和4)年5月に施行され、これにより、特例措置として大型・中型自動車免許および第二種運転免許試験の受験資格が緩和されました。

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は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、かねて駐車規制が集配業務に支障を来す問題となっており、規制見直しを継続的に要望しています。こうした中で、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。これを受け、東京都内では警視

庁が2019(令和元)年度以降、集配貨物車に一定時間の駐車を認める駐車場所を順次設置しています。

ただ、依然として見直し要望が続いていることから、警察庁は2023(令和5)年2月、改めて交通局長通達を発出し、全国の警察本部に対して継続的に見直しを進めるよう指示しました。

● 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

(注) ※は貨物の集配中の貨物車に限る

路線名	場所	緩和時間
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
28 区道(馬道通り) 都道(吉野通り)	台東区日本堤2丁目 ～浅草6丁目 台東区今戸2丁目 ～浅草7丁目	10:00～12:00
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) 区道(さくら堤通り)	荒川区南千住8丁目	9:00～11:00
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) 区道(まいりど四つ木)	葛飾区立石1丁目 葛飾区四つ木1丁目 ～四つ木2丁目	10:00～12:00
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

● 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	杉並区荻窪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

※日曜・休日を除く

● 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(1)

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

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

●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(2)

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
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
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

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
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

●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3年度

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
丸の内	千代田区有楽町2-5-1(3)	9:00~21:00
愛宕	港区虎ノ門1-16-8(2)	9:00~21:00
高輪	港区白金台2-11-6(1)	9:00~21:00
赤羽	北区浮間4-32北東側(1)	9:00~21:00

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
赤羽	北区浮間4-32北西側(1)	9:00~21:00
東大和	東大和市立野2-3-5(1)	9:00~21:00
東大和	東大和市桜が丘3-44-1(1)	9:00~21:00

●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4年度

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
月島	中央区勝どき5-11(1)	9:00~21:00
月島	中央区月島3-32(1)	9:00~21:00
月島	中央区佃2-4(1)	9:00~21:00
品川	品川区東品川4-12(1)	9:00~21:00
大崎	品川区大崎3-6(1)	9:00~21:00
大森	大田区大森北1-15(1)	9:00~21:00
大森	大田区大森北1-12(1)	9:00~21:00
原宿	渋谷区神宮前1-17(1)	7:00~11:00
牛込(麴町)	千代田区飯田橋4-10(5)	9:00~21:00
中野	中野区東中野3-9(1)	9:00~21:00
板橋	板橋区板橋1-48(1)	9:00~21:00

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
板橋	板橋区板橋1-51(1)	9:00~21:00
板橋	板橋区板橋1-15(1)	9:00~21:00
石神井	練馬区東大泉1-29(1)	9:00~21:00
上野	台東区上野7-1(1)	終日
上野	台東区上野7-1(1)	終日
小松川	江戸川区小松川1-5(1)	9:00~21:00
昭島	昭島市昭和町2-4(1)	8:00~21:00
東村山	東村山市栄町2-20(1)	9:00~21:00
東村山	東村山市栄町2-21(1)	9:00~21:00
多摩中央	多摩市落合1-40(1)	9:00~21:00
多摩中央	多摩市永山1-4(1)	9:00~21:00

資料：警視庁

■税制・予算

●令和5年度税制改正に関する要望と改正の内容

要望事項	令和5年度税制改正の内容
1.自動車関係諸税の簡素化・軽減 (1)自動車関係諸税の簡素化・軽減 (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 2.中小企業投資促進税制の延長 3.特例措置の延長 (1)自動車重量税のエコカー減税の延長 (2)自動車税環境性能割特例措置の延長 (3)ASV(先進安全自動車)特例措置の延長・拡充 (4)自動車税のグリーン化特例の延長 (5)中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長 (6)中小企業経営強化税制の延長 (7)中小企業防災・減災投資促進税制の延長(特定事業継続力強化設備等の特別償却制度) 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	<ul style="list-style-type: none"> 自動車関係諸税の見直しについては、「日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献、モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、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、公平・中立・簡素な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。また、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までに検討を進める」とされた。 自動車税における営自格差の見直しについては、言及されなかった。 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。 適用期限が2年延長された。 現行措置を令和5年12月末まで維持することとされた。 その上で、令和6年1月からは、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げた上で現行制度を維持する期間を含めて適用期限を合計3年延長するとされた。 現行措置を令和5年12月末まで維持することとされた。 その上で、環境性能割の税率区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げるよう見直すこととされた。その際、税率区分を段階的に引き上げること等を踏まえ次回の見直しは3年後とするとされた。 側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を令和6年4月末まで延長するとされた。 また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)が追加された(自動車重量税:3年間、自動車税(環境性能割):2年間)。 適用期限が3年延長された。 適用期限が2年延長された。 適用期限が2年延長された。 適用要件および措置内容を見直した上で、適用期限が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。

●令和5年度トラック関係施策に関する要望と令和4年度補正予算・令和5年度予算の主な内容

要望事項	令和4年度補正予算・令和5年度の主な内容
●道路関係要望事項 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	令和4年度補正予算 (1)補助額35円、ガソリン基準価格168円で令和4年12月末まで延長されている燃料油価格激変緩和対策事業について、令和5年度前半にかけて存続することとされた。なお、令和5年1月以降は、補助額を緩やかに調整しつつ実施し、令和5年6月以降は補助を段階的に縮減する一方で、高騰リスクへの備えを強化するとされた。 (2)令和4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5年度末(令和6年3月末)まで継続するための予算として、78億円が措置された。 (3)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、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を実施するための予算として、1,730億円が措置された。 (4)事業用自動車における電動車の集中的導入支援の予算として、20.5億円が措置された。 (5)物流GX、災害対策を推進するための予算として、12.7億円が措置された。 (6)物流DX、標準化を推進するための予算として、2億円が措置された。 (7)テールゲートリフター等の導入等支援のための予算として、2億円が措置された。 (8)自動車運送事業の各種申請手続きのオンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査の予算として、1億円が措置された。 令和5年度予算 (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)(0.87億円) ②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(13.34億円の内数) ③自動車運送事業の運行管理の高度化、健康起因事故防止対策の推進(4.39億円の内数) ④モーダルシフト等推進事業(0.82億円の内数)※令和4年度第2次補正予算0.06億円を含む ⑤商用車の電動化促進事業(135.99億円の内数)＜環境省・経済産業省連携事業＞ ⑥低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業(29.65億円)＜環境省連携事業＞ ⑦環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業(5億円)＜環境省連携事業＞ ⑧トラック輸送における省エネルギー化推進事業、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(41.5億円)＜経済産業省連携事業＞ 3.環境・交通安全対策に係る支援 ①災害時における人流・物流の確保(6,648億円の内数)※令和4年度第2次補正予算2,037億円を含む ・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 ②通学路等の交通安全対策の推進(2,729億円の内数)※令和4年度第2次補正予算220億円を含む ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進等 ③効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(3,783億円の内数)※令和4年度第2次補正予算156億円を含む ・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、SA・PA駐車マス不足の解消等 ④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(5,928億円の内数)※令和4年度第2次補正予算1,730億円を含む ・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 5.施策要望 (厚生労働省関係) ①働き方改革推進支援助成金(68億円) ④民間企業における女性活躍促進事業(2.3億円) ②業務改善助成金(10億円) ⑤両立支援等助成金(育児休業等支援コース)(38.7億円) ③人材開発支援助成金(訓練関係)(658億円の内数) ⑥自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業(2.6億円)

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、2023(令和5)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
4	88,168	29,097	1,657※1	6,766	15,283※2	2,943※2	20,790	2,225	9,307	100

※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	地方揮発油税	合計	軽油引取税	石油ガス税	石油石炭税		
	円/ℓ	円/ℓ	円/ℓ	円/ℓ	円/kg		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

2023(令和5)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、1,403万4,861人(前年比0.3%減)と2年連続で減少しました。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688万4,898人(同0.3%減)、

●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、2030(令和12)年に1,424万人まで増えますが、これをピークに減少過程に入り、2045(令和27)年には1,379万人に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、2020(令和2)年の11.2%から、25年後の2045年には10.1%まで減少します。一方、老年人口

●年齢(5歳階級) 別人口の予測

(令和2年3月時点の予測)

	1970年 (昭和45年)	2020年 (令和2年)	2035年 (令和17年)	2045年 (令和27年)
高齢者人口(65歳以上)	590,811	3,194,751	3,539,394	3,967,458
構成比	5.2%	22.7%	25.0%	28.8%
生産年齢人口(15~64歳)	8,416,630	9,284,428	9,208,298	8,432,085
構成比	73.8%	66.1%	65.0%	61.2%
年少人口(15歳未満)	2,400,630	1,568,415	1,421,431	1,386,401
構成比	21.0%	11.2%	10.0%	10.1%

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

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

東京都都区部の消費者物価指数(2020年を100とした指数)によると、2022(令和4)年平均の総合指数は102.2と前年比2.4ポイント上昇しています。特に、2021(令和3)年12月以降、値上げが相次ぎ、物価は上昇傾向にあります。

女性が714万9,963人(同0.4%減)です。また地域別では、区部が971万7,480人(同0.5%減)で、市部は423万9,226人(同0.0%減)です。

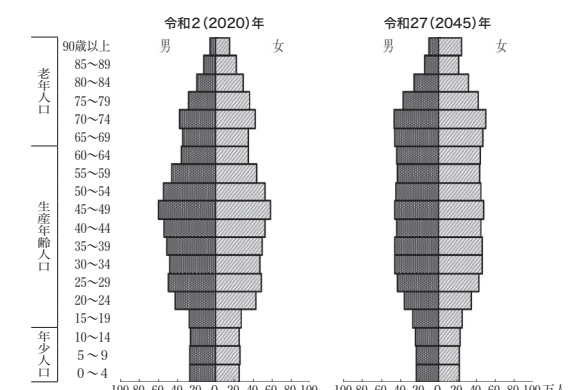
●東京都の人口(推計)

令和5年1月1日現在

合計	14,034,861人 (0.3%減)
前年比	
男性	6,884,898人 (0.3%減)
前年比	
女性	7,149,963人 (0.4%減)
前年比	

資料: 東京都

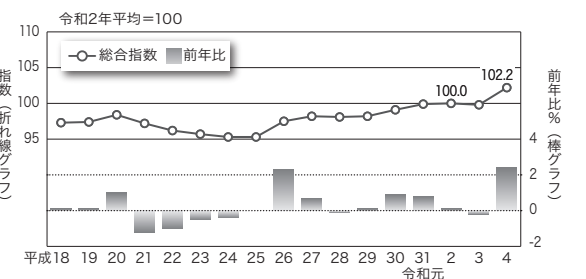
(65歳以上)は、2020年の22.7%から、2045年には28.8%と3割近くまで増加する見込みです。これに伴い、生産年齢人口(15~64歳)は2020年の66.1%から、2045年には61.2%へと減少するものと予測しています。



注 令和2(2020)年以前は、総務省統計局「国勢調査結果報告」による
 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」

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)



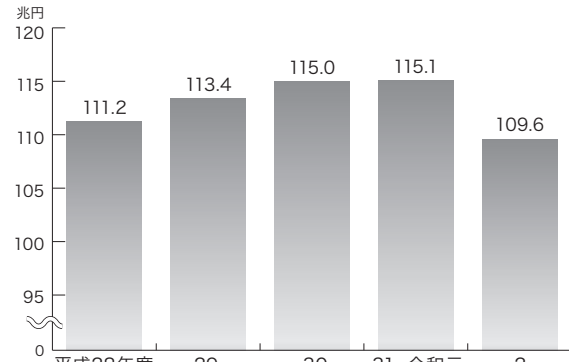
資料: 都総務局統計部「東京の物価」

■経済活動

●都内総生産額(名目)の推移

2020(令和2)年度の都内総生産額(名目)は109.6兆円で、前年度比で減少に転じました。卸売・小売業、運輸・郵便業、宿泊・飲食サービス業などの減少によるものです。新型コロナウイルス感染症の拡大による影響とみられます。

産業別の構成割合は、鉱業・製造業が6.9%と全国(20.2%)に比べて低い水準ですが、卸売・小売業が21.2%(全国12.8%)、金融・保険業が7.7%(同4.2%)、情報通信業が11.6%(同5.1%)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2年度』(速報)

●事業所数・従業者数・製造品出荷額等・付加価値額

2021(令和3)年の全国の実業所数(製造業・従業員4人以上)は17万6,858事業所で前年比2.4%、従業員数は746万5,556人で同3.0%それぞれ減少しています。

東京の実業所数(製造業・従業員4人以上)は1万4,861事業所、従業員数は24万9,577人です。また、2020(令和2)年の製造品出荷額等

は7兆2,029億円で同0.6%、付加価値額は2兆9,035億円で同3.1%それぞれ増加しています。

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」「経済センサスー活動調査」で調査することとなり、東京都の「工業統計調査」もこれらの調査として実施しています。

区分 年	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	99.0	(3,020,033)	(100.0)	(93.8)	(968,255)	(100.0)	(96.8)
	東京	-	-	-	-	-	-	(72,029)	(2.4)	(100.6)	(29,035)	(3.0)	(103.1)
3	全国	(176,858)	(100.0)	(97.6)	(7,465,556)	(100.0)	(97.0)	-	-	-	-	-	-
	東京	(14,861)	(8.4)	-	(249,577)	(3.3)	-	-	-	-	-	-	-

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』、()の数値は『令和3年経済センサスー活動調査』

●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、悪化しました。

東京都内における2023(令和5)年3月の有効求人倍率は全職種平均で1.49ですが、このうち自動車運転者の求人率は3.40倍で、全職種平均の2.3倍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
5年	3.40	1.49

(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

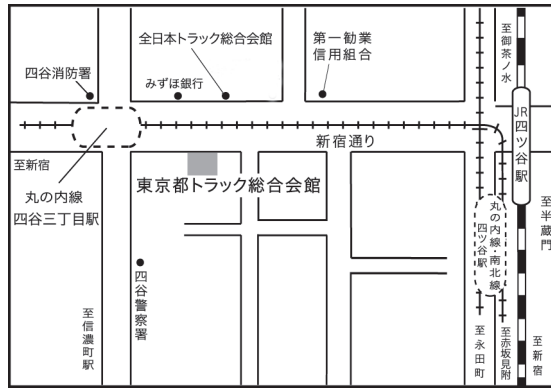
- ① 一般会員 3,139
 - ② 特別会員 2
- (特別会員= 一般社団法人東京環境保全協会、一般社団法人全国物流ネットワーク協会)

※令和5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

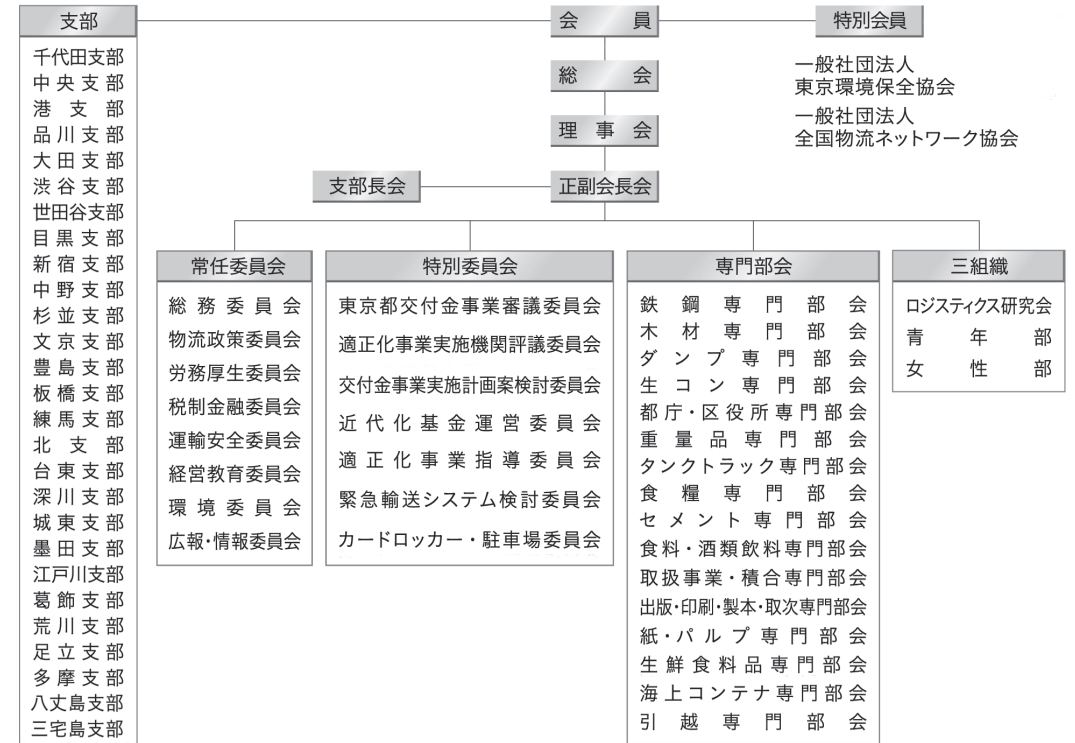
東京メトロ丸の内線「四谷三丁目駅」徒歩2分



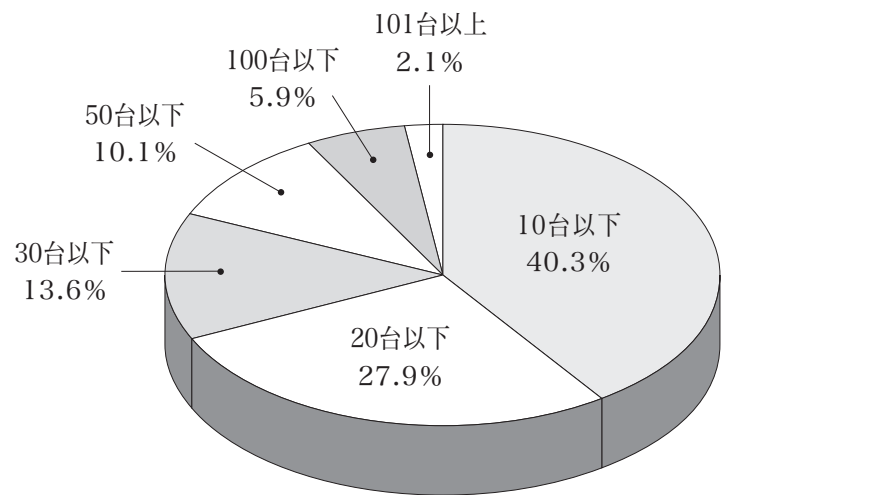
東ト協本部事務局ダイヤルイン一覧

	部署名	ダイヤルイン番号	FAX番号
総務部	総務・支部支援G (総務)	03-3359-6252	03-3359-4695
	総務・支部支援G (支部支援)	03-3359-4133	
	広報・情報G	03-3359-4134	
2F	輸送相談室	03-3357-3881	
財務部	経理G	03-3359-4135	03-3351-8790
	交付金会計G	03-3359-4136	
3F 業務部	交通・環境G(交通)	03-3359-3618	03-3359-4983
	交通・環境G(業務)	03-3359-6257	
	交通・環境G(環境)	03-3359-3617	03-3359-6674
	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	03-3359-6020
	適正化事業部	適正化事業G	

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

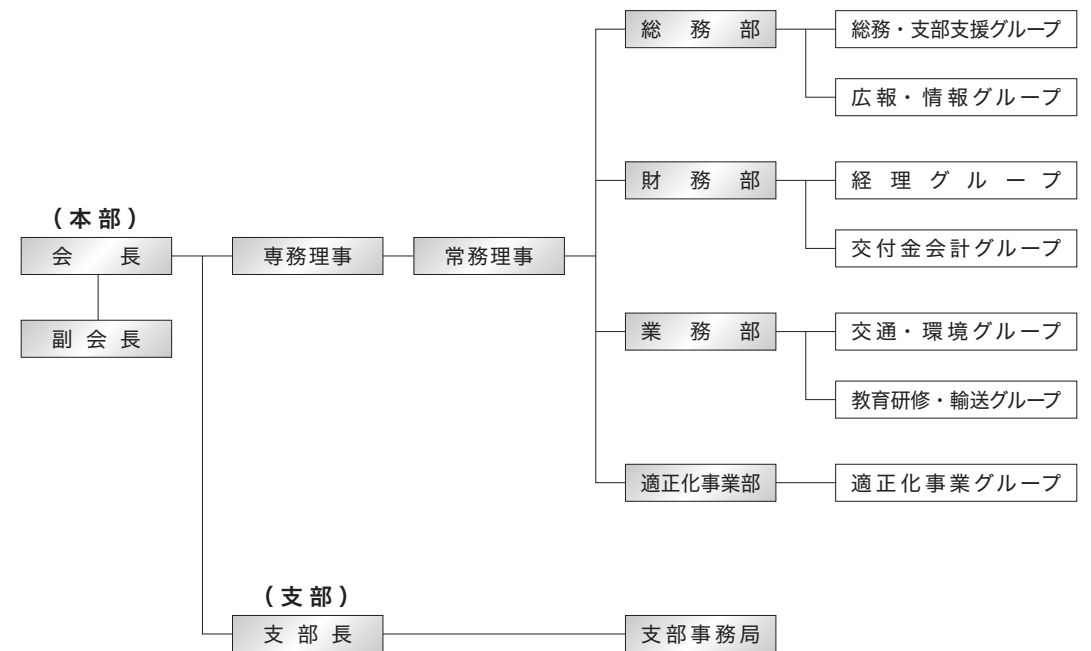
車両規模別会員構成

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
1,266	877	428	317	185	66	3,139

※軽車両を除く

令和5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5年3月31日現在の会員総数は291(一般会員285、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 = 187	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 = 20	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・3階=東ト協事務室・対策室 / 4・6階=中小会議室・研修室・セミナールーム・電算室 / 5階=関係団体事務室 / 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。

◆2022(令和4)年 東ト協重大ニュース(順不同)

- 浅井会長の就任3期目を迎え、直面する新型コロナウイルス感染症対策や事業安定化に向けた取引環境整備などのため、会員事業者・支部・本部が三位一体となって会員サポート施策の拡充を図る
- 昨今の燃料価格・物価の高騰などによる会員事業者の経営危機を受け、都知事へ要望書を提出し、燃料費高騰緊急対策事業支援金の交付実現に至る
- 協会の組織・運営体制の効率化を図るため、本部事務局体制を見直す
- 国土交通大臣告示「標準的な運賃」の届け出促進を図るため、セミナーの開催・周知活動などを継続実施する
- 「トラックフェスタ TOKYO 2022」を代々木公園で3年ぶりにリアル開催、ダンス動画コンテスト・川柳コンテストを実施する
- 会員ドライバーによる運転技能の向上やプロ意識の高揚を図るため、「東ト協ドライバー・コンテスト」を開催する
- グリーン・エコプロジェクトにおけるDX事業として、AIを活用した自動配車システムによる業務の効率化とCO₂削減を推進
- 新たに人材確保・雇用対策事業として「共同人材募集サイト」を運営し、参加事業者の利用促進を図る
- 東京都「貨物輸送評価制度」の取得を促進、会員事業者334社が取得。制度開始10年目を迎え、10年連続評価取得事業者102社、5年連続評価取得事業者33社が表彰される
- 新型コロナウイルス感染症や燃料高騰などに伴う厳しい経営環境下で、会員事業者が担う輸送サービスにより、当たり前にある生活物資や利便性が東京から消失しかねない危機感をアピールする広告(日本経済新聞・東京版)を掲載、荷主企業や広く社会に理解を求める
- 都内小学生を対象とした絵画作品コンテストを開催(応募総数456作品)し、3年ぶりに表彰式を開催する

支 部 等 一 覧

令和5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 かねだビル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	111-0035	台東区西浅草2-23-1 加藤ビル3F	03-5830-6361	03-3842-1332
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 2023 — 令和4年度版 —
データファイル 2023(令和5)年6月発行
(vol.28)

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

2023⇒2024

一般社団法人
東京都トラック協会