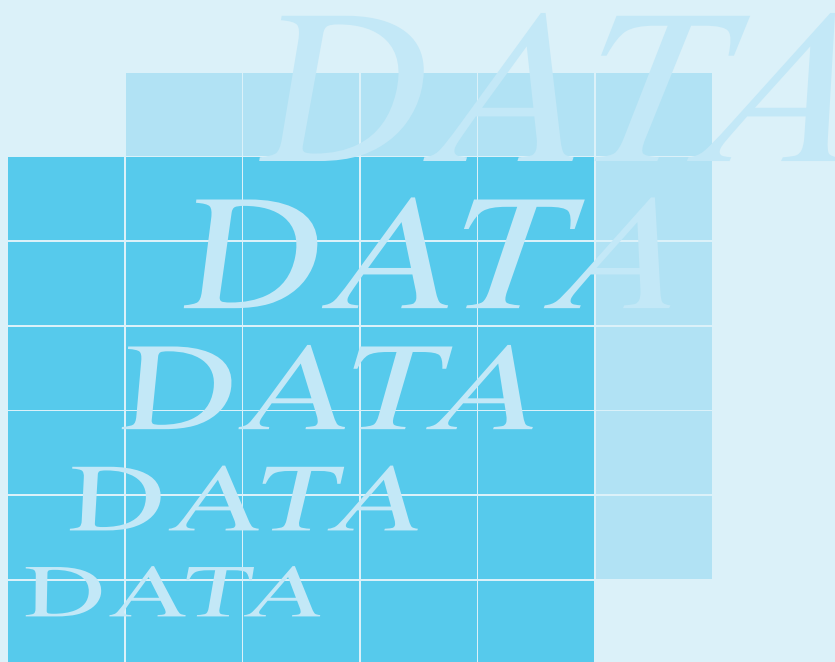


データファイル

DataFile 2024

— 令和5年度版 —



vol.29

一般社団法人

東京都トラック協会

データファイル

DataFile 2024

— 令和5年度版 —

vol.29

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「物流の2024年問題」で対応策／「標準的な運賃」「標準運送約款」見直し／物効法・運送事業法が改正／国交省が「トラックGメン」創設／高速道路の大型車速度規制が引き上げ／国交省が物流・自動車局設置／運行管理高度化へ遠隔点呼・自動点呼／デジタルコ普及促進へ義務化を検討／時間外労働規制や改正「改善基準告示」施行／特定技能制度の対象に自動車運送業追加～外国人のドライバー活用が可能に

経営環境

公取委が価格転嫁へ対応強化／中企庁が業種別の転嫁状況を公表／内閣官房と公取委が労務費転嫁へ指針／燃料高騰の激変緩和措置が継続／最低賃金が全国加重平均1,000円超に／高速道路の大口・多頻度5割引継続／「働きやすい職場認証」が普及拡大へ

安全・環境対策

事業用貨物車の死亡事故が6年ぶりに増加／「事業用安全プラン2025」達成へ対策検討／大型車の車輪脱落事故防止へ対策強化／厚労省が第14次労災防止計画を策定／厚労省が「労働安全衛生規則」改正／非化

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
- 地方運輸局別・業態別・車種別
自動車輸送トンキロ 30

石エネ転換へ改正省エネ法施行／トラックの電動化促進へ

■新技術・システム活用

自動物流道路(オートフロー・ロード)構想／ダブル連結トラックの運行台数が増加／自動運転トラックの実証へ

■東京都トラック協会(東ト協)の活動

「物流の2024年問題」対応に注力／「2024年問題」テーマに戦略的広報／「標準的な運賃」の普及・活用へ／東京都「物流ビズ」に参画／燃料価格高騰対策を推進／会員関与の交通事故防止へ対策強化／荷役労災防止へTGL講習／GEP拡大へ新たな展開／「貨物輸送評価制度」の取り組み推進／本部理事・評議員定数を削減／支部ブロック制導入を推進／トラックフェスタが盛況～一般都民1万3,000人超が来場／児童絵画作品コンテストに多数の応募／東京代表選手が全国ドラコン総合優勝／専門部会の専用HP開設／会館大会議室に大型モニター設置／葛西物流拠点を大規模改修／「2024年問題」克服へ～対応策を重点に事業計画策定／第9代・水野新会長が就任

- 東京発着貨物量(令和4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
- 国交省が新たな「標準的な運賃」を告示 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
- 健康起因事故の処分強化 37

II. 社会とともに生きるトラック

■労働

- 長時間労働是正へ規制強化 38

■環境

- 自動車排出ガス規制が順次強化 38
- 地球温暖化防止へ燃費基準が強化 38
- 「カーボンニュートラル」へCO₂削減 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
- 運転免許制度改正で準中型免許創設 42
- 事業用運転者の指導・監督指針改正 42
- 「ながら運転」に対する罰則強化 42
- 「あおり運転」の厳罰化
～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

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

東ト協ガイドンス

- 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

- 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 令和元年度 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2年度(1) 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2年度(2) 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3年度 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4年度 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5年度 47

■予算

- 令和6年度トラック関係施策に関する要望と
令和5年度補正予算・令和6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
- 2023(令和5)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4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

普通車

東京	123,585 (営業用 58,432 : 47.3%)
全国	2,454,567 (営業用 928,352 : 37.8%)

小型車

東京	241,001 (営業用 12,752 : 5.3%)
全国	3,501,090 (営業用 72,567 : 2.1%)

トレーラ

東京	9,331 (営業用 8,760 : 93.9%)
全国	194,866 (営業用 172,383 : 88.5%)

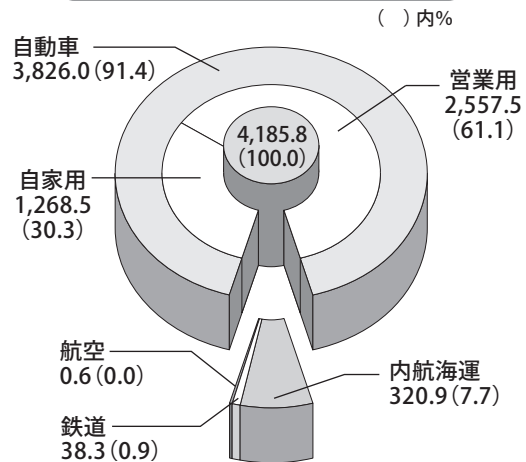
小型三輪車

東京	117 (営業用 28 : 23.9%)
全国	1,014 (営業用 97 : 9.6%)

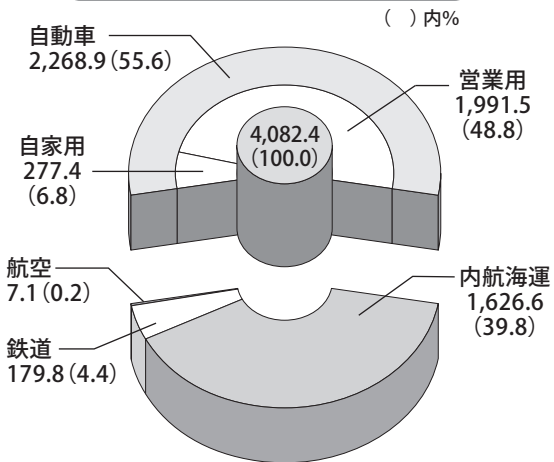
資料：国土交通省

令和4年度 輸送機関別国内貨物輸送量

輸送トン数(単位:百万トン)



輸送トンキロ(単位:億トンキロ)

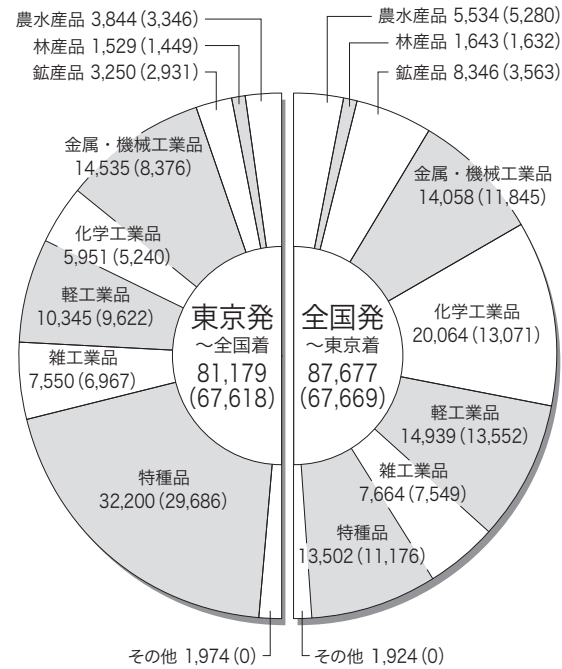


注1 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない
注2 自家用軽自動車を除く

資料：国土交通省

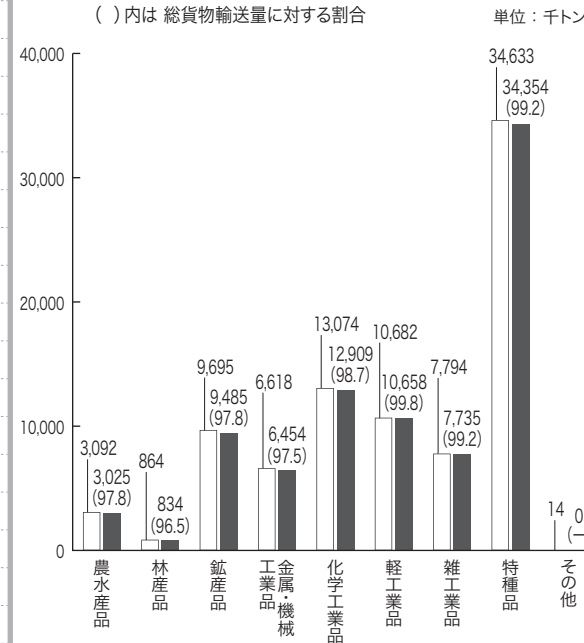
全国・東京の品目別発着貨物量(令和4年度)

(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4年度)

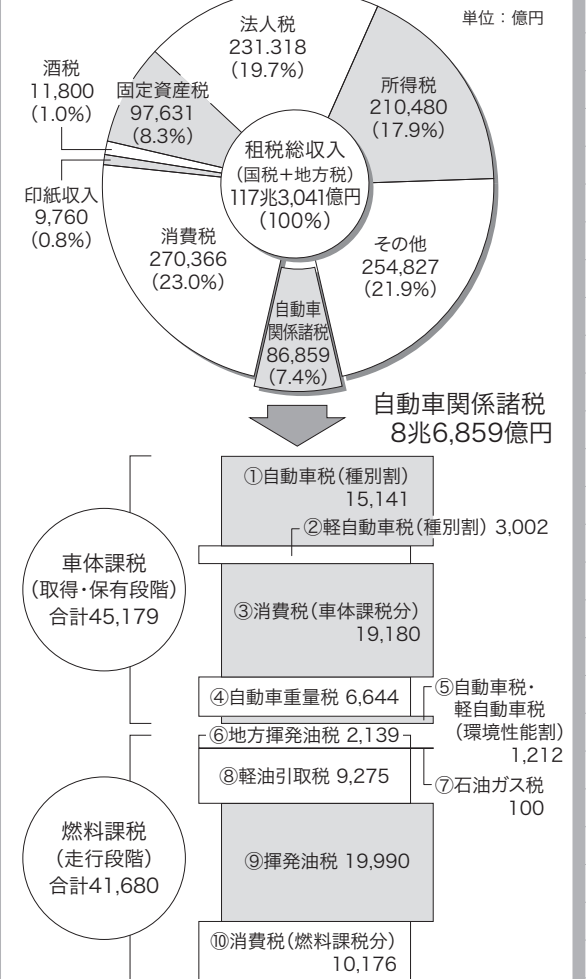
□ 総貨物量 86,465千トン
■ トラック輸送量 85,454千トン(98.8%)
()内は 総貨物輸送量に対する割合



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)

2023(令和5)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4年10月1日、国土地理院)
東京 2,194.05㎡ (0.6%)、全国 377,973.26km²
- ◆人口・世帯数
東京 14,105千人、7,447千世帯
(令和6年1月1日現在・推計、東京都)
全国 125,417千人、60,266千世帯
(令和5年1月1日現在・推計、総務省)
- ◆運転免許保有者数(令和5年12月末、『運転免許統計』)
東京 8,200,108人(10.0%)、全国 81,862,728人
- ◆自動車保有台数(令和5年3月末)
東京 4,425千台(5.4%)、全国 82,451千台

動向ファイル

◆制度・政策◆

●政府が「物流の2024年問題」で対応策

政府は、いわゆる「物流の2024年問題」が1年後に迫る中、2023(令和5)年3月31日、第1回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置しました。2024(令和6)年4月から、自動車運転業務の時間外労働に対する上限規制が適用され、同時に改正「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)が施行されることに伴い、労働時間規制の強化で運転者不足がさらに深刻化し、物流の停滞が懸念されるためです。物流問題で閣僚会議が設置されるのは異例のことです。

第1回閣僚会議では、斉藤鉄夫国土交通大臣が「2024年問題」の影響について「労働時間規制に対して具体的な対応をしなかった場合、輸送能力は2024(令和6)年に約14%(4億トン相当)、2030(令和12)年には約34%(9億トン相当)が不足する可能性がある」と説明しました。こうした物流危機の事態に備えるため、岸田文雄内閣総理大臣は「6月上旬に緊急対策をまとめ、1年以内に成果が得られるよう関係省庁が緊密に連携し、効果を検証しつつ進めていく」よう指示しました。

≫「物流革新に向けた政策パッケージ」策定

政府は2023(令和5)年6月2日に開催した第2回「我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」で、「2024年問題」への対応策として「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定しました。政策パッケージは商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容の3つで構成され、その実現に向けた施策が示されました。

商慣行の見直しに向けた施策には、大手荷主・物流事業者による自主行動計画の作成・実施、元請による下請台帳の作成、「トラックGメン」の設置、「送料無料」表示の見直し、標準貨物自動車運送約款と「標準的な運賃」の見直しなどが盛り込まれました。

また、物流の効率化に向けては設備投資の促進、モーダルシフトなどGX(グリーントランスフォーメーション)やDX(デジタルトランスフォーメーション)推進、標準化、高速道路におけるトラックの速度規制引き上げ、集配中貨物車の駐車規制見直し、女性・若者の活用(大型車・フォークリフト免許取得促進)などの施策を提示。さらに、荷主・消費者の行動変容に向けては荷主経営者層による物流管理責任者の配置、物流改善状況のランク評価創設、消費者によるゆとりを持った配送日時指定の促進、宅配の再配達半減といった施策が示されました。

≫「物流革新緊急パッケージ」

岸田文雄内閣総理大臣と斉藤鉄夫国土交通大臣は2023(令和5)年9月28日、都内のトラック運送事業者(株式会社浅井/浅井隆社長・東京都トラック協会会長)の営業所を視察するとともに、事業者などとの車座対話を行い、席上、岸田総理大臣は「2024年問題」に対応するため、緊急に取り組むべき対策をまとめ、経済対策に盛り込む方針を表明しました(写真)。



これを受け、政府は2023(令和5)年10月6日、第3回「我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」を開催し、「物流革新緊急パッケージ」を策定しました。6月に策定した「政策パッケージ」の中で、緊急的に取り組むべき施策をより具体化し、取りまとめたものです。

物流GXの推進では、モーダルシフトを進めることにより、今後10年程度で鉄道・内航海運

の輸送量・分担率を倍増する目標を打ち出しました。また、「トラックGメン」による監視体制を強化するため、11～12月に集中監視月間を実施すること、「標準的な運賃」に関しては燃料価格の高騰などを踏まえて運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業など輸送以外のサービスの対価や下請手数料の水準を示すことにしました。

さらに、大手荷主・物流事業者による自主行動計画の作成や、大手荷主における物流経営責任者の選任義務付け、多重下請構造是正に向けた実運送管理簿の作成、契約時の電子書面交付の義務付けなどを内容とする改正案を次期通常国会に提出することが盛り込まれました。

≫物流革新へ中長期ロードマップ

政府は2024(令和6)年2月16日、「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催するとともに、2030(令和12)年度に向けた物流革新に関する中長期計画を策定しました。この中長期計画は、適正な運賃収受や物流生産性向上のための法改正やデジタル技術を活用した物流効率化、多様な輸送モードの活用、高速道路の利便性向上、荷主・消費者の行動変容を柱としたものです。

岸田内閣総理大臣は意見交換会で、トラック運送業の発注者が価格転嫁を十分に受け入れていない割合が半数を超え、ワースト1位の業種であると指摘し、業界に対して「この結果を重く受け止め、労務費などの適正な転嫁により、賃金を大幅に引き上げていく必要がある」として対応を求めました。一方、「標準的な運賃」の平均8%引き上げを踏まえた運賃改定や、これまで必ずしも収受されていなかった荷役作業料金を収受できるようにすることで、10%前後の賃金引き上げ効果が見込まれるとしました。

●「標準的な運賃」「標準運送約款」見直し

一般貨物自動車運送事業の「標準的な運賃」改正案について、斉藤鉄夫国土交通大臣は2024

(令和6)年1月10日付で運輸審議会に諮問しました。あわせて、「標準貨物自動車運送約款」改正案を1月11日付で公表し、一般からの意見募集を行いました。

「標準的な運賃」見直しのポイントは、2020(令和2)年4月に告示した運賃表を平均で約8%の引き上げを行い、燃料サーチャージの基準価格を1リットル当たり100円から120円へ引き上げました。運賃表の見直しに加え、荷待ちや荷役など付帯作業の対価を適切に収受できるようにするため、例えば、中型車(4トン車)の場合、待機時間料は30分当たり1,760円、積込・取卸料は機械荷役が2,180円、手荷役が2,100円とし、荷待ち・荷役時間の合計が2時間を超えた場合には割増料5割を収受することにしました。また、多重下請構造是正の観点から、利用運送手数料として運賃の10%を収受することとしたほか、個建運賃も新たに設定しました。

運輸審議会は2024(令和6)年2月13日に公聴会を開催し、全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長が公述人として「標準的な運賃は労働環境を改善するための参考となる運賃であり、中小企業が恒常的な賃上げを実現できるよう、交渉の後押しとなる」と賛成の意見を述べました。その後、同審議会答申を経て、斉藤国交大臣は同年3月22日付で原案通り告示しました。

一方、標準運送約款の改正では、荷待ち・荷役作業など輸送以外のサービスの内容を明確化し、荷主から対価を収受することや、運賃・料金、付帯業務を記載した書面を交付すること、利用運送を行う場合に実運送事業者を発荷主に通知することなどが盛り込まれました。標準運送約款改正は意見募集を経て、3月22日に告示され、6月1日から施行されました。

●物効法・運送事業法が改正

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物効法)及び貨物自動車運送事業法(運送事業法)の一部を改正する法律案」が2024(令

和6)年2月13日に閣議決定され、通常国会に提出された後、衆・参両院国土交通委員会での審議を経て、4月26日に賛成多数で可決・成立しました(写真)。政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、規制措置を講じるため、改正されたものです。



改正物効法の骨子は、①すべての荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべきことを努力義務とし、その措置については国が法案成立後に判断基準を策定し、判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を行う(公布1年後に施行)、②一定規模以上の荷主・物流事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、実施状況が不十分な場合は勧告・命令を行う(公布2年後に施行)、③特定事業者のうち、荷主には物流統括管理者の選任を義務付ける——というものです。

特定事業者は、物流事業者がトラック保有200台以上の約400社、倉庫は約100社、荷主は約3,000社(現行省エネ法の特定荷主=発荷主約800社に加え、着荷主が対象)になる予定です。

一方、改正運送事業法の骨子は、①元請事業者に対し、実運送事業者の名称などを記載した実運送体制管理簿の作成を義務付ける(公布1年後に施行)、②運送契約の締結に際して、提供する役務とその対価(附帯作業料・燃料サーチャージを含む)を記載した書面による交付を義務付ける、③下請に出す行為の適正化について努力義務を課し、一定規模以上の元請事業者には管理規定の作成と責任者の選任を義務付ける——という内容です。②③は利用運送事業者にも適用されます。このほか、軽トラック運送

事業者に対し、必要な法令知識を担保する管理者選任と講習受講、国土交通大臣への事故報告が義務付けられました。

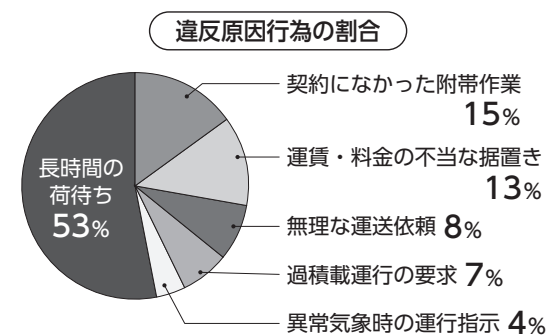
改正法の効果(KPI)については、施行後3年で荷待ち・荷役時間は1人当たり年間125時間削減、積載率向上による輸送能力は16%増加(いずれも2019年度比)という目標を設定しました。

また、改正法の可決に当たり、衆・参両院国土交通委員会に附帯決議が行われ、早期の一般則(年間時間外労働720時間)への移行、「標準的な運賃」の毎年度の見直し、2次以上の下請禁止、専業水屋に対する規制導入、努力義務に商社を加えることなどが盛り込まれました。

●国交省が「トラックGメン」創設

政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく、法改正を含めた一連の施策に先立ち、国土交通省は2023(令和5)年7月21日付で「トラックGメン」を創設しました。適正な運送取引を阻害する荷主・元請事業者を監視するため、既定定員82人(本省13人、地方運輸局16人、運輸支局53人)に加え、新たに80人を緊急に増員し、全国162人体制で発足させました。国交省は貨物自動車運送事業法に基づき、従来から荷主や元請への働きかけや要請を行ってききましたが、依然として荷主に起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据置きが解消されていないためです。

同年11・12月には、「トラックGメン」による集中監視月間を実施し、監視を抜本的に強化



しました(グラフ)。加えて、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為があったとする情報が相当数寄せられた2社(荷主企業とトラック元請)に対して、初の「勧告」を行い、改善を求めました。

●高速道路の大型車速度規制が引き上げ

警察庁は「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく施策の一環として、2023(令和5)年7月に「高速道路における車種別最高速度の在り方に関する有識者検討会」を設置し、大型貨物自動車の最高速度の見直しについて検討しました。その結果、有識者検討会が同年12月に「現行の速度抑制装置を存置した上で、法定速度を時速90キロメートルに引き上げたとしても、交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない」とする提言を取りまとめました。これを受け、同庁は道路交通法施行令(政令)を改正し、2024(令和6)年4月から、大・中型貨物自動車の最高速度をそれまでの時速80キロメートルから90キロメートルに引き上げました。

なお、トレーラについては「将来の引き上げも念頭に分析を行うことは意義がある」としつつ、引き上げは見送りになりました。

●国交省が物流・自動車局設置

国土交通省は2023(令和5)年10月1日付で組織改正を行い、総合政策局の物流部門と自動車局を統合して「物流・自動車局」を設置しました。これにより、同局人員は自動車局当時の250人から300人へと増強されました。「2024年問題」を半年後に控え、物流行政とトラック行政を一体化して対応に万全を期すとともに、サプライチェーン全体の最適化のほか、モーダルシフトや自動化・電動化などを強力に推進するためです。

組織改正に伴い、自動車局貨物課は貨物流通事業課に名称を変更し、トラック運送だけでなく、利用運送や倉庫業も担当することになりました。さらに、総務課企画室を参事官室に格上げ

して自動運転や電動化を担当し、自動運転技術の開発とユーザーサイドの取り組みを一体的に進め、早期の実装につなげていく方針です。

●運行管理高度化へ遠隔点呼・自動点呼

国土交通省は2022(令和4)年から、運行管理者と運転者が対面で点呼を実施しなくても良い遠隔点呼を行えるようにし、さらに、2023(令和5)年から、ロボットなどが行う自動点呼については業務後点呼のみ実施できるようにしました。これにより、営業所以外の自動車内や待合所、宿泊施設その他(自宅も含む)でも点呼実施が可能になりました。

業務前自動点呼についても、運行管理高度化検討会(現・運行管理高度化ワーキンググループ)が運転者の健康状態(疾病・疲労・睡眠など)を中心に実証実験などを実施し、その結果を踏まえて、2024(令和6)年5月に「業務前自動点呼の先行実施要領」を通達し、実施できるようにしました。

また、遠隔点呼に関しては、これまで同一事業者内の異なる営業所のみに限られていましたが、2023(令和5)年11月に「事業者間の遠隔点呼の実施要領」を通達し、実施対象が拡大されることになりました。

≫運行管理一元化で実施要領通達

国土交通省は運行管理高度化ワーキンググループの検討を踏まえ、2024(令和6)年4月に「運行管理業務の一元化実施要領」を通達しました。同一事業者内の集約営業所の運行管理者が他営業所の運転者に対して運行指示をはじめとする運行管理業務ができる、運行管理一元化の要件を定めたものです。

その要件は、①一元化を実施する原則10日前までに管轄する運輸支局長に届け出ること、②一元化の範囲は、運行管理者が運転者の所属する営業所の地域的特性を考慮すること(ただし、一元化する運行管理業務や時間は事業者が選択できる)、③必要な情報(乗務員台帳、乗務割、運

行指示書、点呼結果、事故の記録、乗務記録、デジタル式運行記録計などによる位置情報の記録、指導監督の記録、労務管理、運転者の健康に関する記録、適性診断の結果)をパソコンやPDFなどにより保存し、集約営業所・非集約営業所間での共有方法を明確にすること、④集約営業所での運行管理が困難になった場合(機器・通信障害、突発的な人員の減少や事故など)は、集約営業所以外で運行管理業務を行える体制を整えること——などです。

なお、運行管理業務の責任は、運転者が所属する営業所の運行管理者に帰属します。

● デジタコ普及促進へ義務化を検討

国土交通省は2024(令和6)年2月、「デジタル式運行記録計の普及に関する検討会」を設置し、普及目標やそれを達成するための普及策をまとめる予定です。政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」で、デジタコについて「将来的な義務付けも視野に入れつつ強力な普及促進を図る」とされたことから、検討しているものです。

現在、運行記録計は車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上のトラックなどに装備が義務付けられており、同省の調査によると、最大積載量4トン以上でのデジタコ装着率は71.1%であり、アナログのものも一定割合存在しています。こうした状況を踏まえ、検討会では法定3要素(瞬間速度・運行距離・運行時間)に加え、動態管理、配送管理、安全運転指導、勤怠時間管理などの付加機能が物流の効率化にどのように寄与するかなども整理し、普及策を取りまとめる方針です。

● 時間外労働規制や改正「改善基準告示」施行

2024(令和6)年4月1日から、自動車運送業務の時間外労働に対する罰則付き上限規制(年間960時間)が適用されました。違反した場合、「6か月以下の懲役または30万円以下の罰金」が科されます。

上限規制と同時に、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)も施行されました。1年間の拘束時間は従来の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時間から284時間、最大で320時間から310時間に、1日の休息期間は継続8時間から継続11時間を基本に9時間を下限とすることに改められました。

施行に先立って、国土交通省はこの労働時間のルールを無視した指示・強要など、過労運転に対する荷主の主体的な関与が認められる場合、荷主勧告書を発出し、荷主名を公表することを記したリーフレットなども作成し、周知しました。また、厚生労働省も各経営者団体に対し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないよう努めることや、発注内容の頻繁な変更など、自社の働き方改革に伴って、下請中小企業にしわ寄せが生じないように配慮することなどを内容とした、働き方の見直しに向けた要請書を発出しました。

● 特定技能制度の対象に自動車運送業追加

～外国人のドライバー活用が可能に

政府は2024(令和6)年3月29日、特定技能の在留資格制度の運用に関する基本方針の一部変更を閣議決定し、特定技能1号の対象分野に自動車運送業など4分野を追加しました。

法務省出入国在留管理庁によると、トラック運送業の5年後の必要就業者数は117万7,000人と想定し、これをもとに19万9,000人程度の人手不足が生じると推計し、既に2022(令和4)年度の自動車運送業全体の有効求人倍率が2.61倍であることなども踏まえ、人手不足が深刻な状況にあるとして対象に追加したものです。

不足する人数のうち、DX化の推進による生産性向上で14万3,000人、労働環境整備により国内人材を12万1,000人を確保できたとしても、なお最大で2万4,500人(トラック・バス・タクシー合計)の不足が生じると見込まれることから、これを上限に受け入れることにしました。

受け入れる外国人の要件としては、トラック運転者に求められる技能水準(試験区分)として、日本語能力が下から2番目のN4以上(基本的な日本語を理解することができる)、日本

語教育の参照枠も下から2番目のA2相当以上(日常生活や職場の限られた場面で初級レベルの日本語の範囲ならばコミュニケーションができる)と規定しています。

◆ 経営環境 ◆

● 公取委が価格転嫁へ対応強化

公正取引委員会は2023(令和5)年3月1日、労務費やエネルギーコストなどのコスト上昇分を適切に転嫁できるようにするため、「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、転嫁円滑化に向けた緊急調査や荷主と物流事業者との取引に関する調査について、従来を上回る規模の立ち入り調査を実施しました。また、「不当なしわ寄せに関する下請相談窓口」(☎0120・060・110)や、中小事業者が匿名で情報提供できる「違反行為情報提供フォーム」も継続して運用することにしました。

▶ 問題視される企業名を公表

公正取引委員会は2022(令和4)年12月、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、価格交渉の場で明示的に協議することなく取引価格を据え置くなど、独禁法Q&Aに該当する行為が認められた発注者4,030社に対して注意喚起文書を送付しました。あわせて、個別調査の結果を踏まえ、多数の取引先に対する協議を経ない価格据え置きなどが認められた13社について、その企業名(うち物流企業が5社)を公表しました。

この緊急調査結果を踏まえ、2023(令和5)年度は協議することなく価格を据え置いているとして受注者から多く名前が挙げられた企業を対象に、特別調査を実施しました。その調査結果は同年12月に公表し、8,175社に対して具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付しました。このうち、道路貨物運送業は460社で、調査39業種中3番目に多い状況でした。

さらに、特別調査結果を踏まえ、2023年5月

までの過去1年間におけるコスト上昇分の価格転嫁について個別調査を行い、2024(令和6)年3月には協議を経ない価格据え置きなどが確認された10社(うち物流元請企業が3社)の企業名を公表しました。公取委は2023年11月に「価格転嫁円滑化に関する調査の結果を踏まえた事業者名の公表方針」を発表しましたが、個別調査は事業者名を公表する可能性があることを予告した上で実施したものです。

● 中企庁が業種別の転嫁状況を公表

中小企業庁は2023(令和5)年11月、同年9月に実施した「価格交渉促進月間」のフォローアップ調査結果を公表しました。それによると、トラック運送業では「価格交渉に応じた」割合が57.8%となり、27業種中22位と3月の「促進月間」(26位)より上昇しましたが、転嫁率は24.2%にとどまり、最下位(27位)のままでした。「7割以上転嫁できた」は14.5%、「4割以上転嫁できた」も24.7%にとどまり、「全く転嫁できなかった」割合は34.9%と3分の1強を占めました。

同庁の「下請Gメン」によると、発注側に労務費の値上げを要求しても「要求してくるのはあなただけ」、「この価格でいいなら発注する」と一方的に通告された事例もありました。

● 内閣官房と公取委が労務費転嫁へ指針

内閣官房と公正取引委員会は2023(令和5)年11月、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定しました。発注者と受注者に求められる行動として、合わせて12項目を示したものです。

発注者がとるべき行動としては、経営トップの関与、発注者側からの定期的な協議の開催、受注者から要請を求められた場合には協議のテーブルにつくことなどを求めています。一方、受注者に求められる行動としては、労務費の上昇を示す根拠として最低賃金の上昇、春季労使交渉の妥結額や上昇率などの資料を用いること、発注者からの提示を待たず希望する価格を発注者に提示することが必要としています。

●燃料高騰の激変緩和措置が継続

燃料価格が高止まりする中、政府は2024(令和6)年3月、燃料価格に関する激変緩和対策を4月以降も一定期間、延長することを決定しました。「中東情勢の緊迫化などを背景とした今後の価格高騰リスクやさまざまな経済情勢を見極める」必要があるとして延長したものです。

燃料高騰対策は2022(令和4)年1月から実施され、補助額の調整を行いつつ継続されてきましたが、2023(令和5)年10月以降はガソリンの基準価格を168円に設定し、基準価格より17円超の部分は全額補助し、17円以下の部分は5分の3補助することにしました。なお、この対策は6月で終了する予定でしたが、2024年中は継続することになりました。

●最低賃金が全国加重平均1,000円超に

政府の方針に基づき、地域別最低賃金(時間額)が2016(平成28)年以降、毎年3%前後(2020年を除く)引き上げられ、2023(令和5)年10月からの全国加重平均は1,004円と初めて1,000円を超えました。東京都は最も高い1,113円で、1,000円を超えているのは東京都のほか、千葉、神奈川、埼玉、愛知、京都、大阪、兵庫の8都府県となっています。

最賃の引き上げに伴い、中小企業の経営への影響が懸念されることから、厚生労働省は最賃引き上げを支援する業務改善助成金の拡充を図っています。この業務改善助成金は、事業場内で最も低い賃金を30円以上引き上げ、生産性

向上に資する設備投資(人材育成・教育訓練なども含む)を行った場合、費用の一部を助成する制度です。事業場内最賃が900円未満の場合、助成率は10分の9であり、賃金引き上げの労働者数により、最大で600万円が支給されます。

●高速道路の大口・多頻度5割引継続

政府は2023(令和5)年度補正予算により、「高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充」として77億5,900万円(前年度と同額)を計上し、最大割引率50%が2025(令和7)年3月末まで延長されました。

さらに、国土交通省は社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を受けて、2024(令和6)年度に深夜割引の適用時間帯変更や400キロメートル超の長距離通減割引の拡充が図られることになりました。深夜割引(3割引)の適用時間は22時～翌5時に拡大する一方、適用時間帯に走行した分のみ適用されることになりました。また、深夜割引時間帯に一定以上の距離を走行し、かつ1,000キロメートル以上走行した場合、1,000キロメートルを超える走行分は深夜割引の対象となります。

長距離通減割引については、400～600キロメートルが40%、600～800キロメートルが45%、800キロメートル超は50%の割引が適用されます。

高速料金に関しては、改正道路整備特別措置法が2023(令和5)年6月に公布され、料金徴収期間を「最長でも2115年まで」と設定しました。改正法では道路整備費の返済期間を「許可申請から50年以内」としましたが、「一定期間ごとに計画を見直すことで、返済期間を10年ずつ延長できる」ともしています。

●「働きやすい職場認証」が普及拡大へ

国土交通省が創設した「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)の認証取得が徐々に増えています。働き方改革に取り組む自動車運送事業者を評価する制度で、認証

実施団体の日本海事協会によると、これまでの認証数は2023(令和5)年度認証分を含めて、自動車運送全体で3,735社となっています。業種別にみると、トラック運送事業者では「一つ星」認証が1,520社4,321事業所、「二つ星」が948社3,937事業所、初めてとなる「三つ星」は34社120事業所です。

◆安全・環境対策◆

●事業用貨物車の死亡事故が6年ぶりに増加

警察庁の交通事故統計によると、2023(令和5)年に発生した事業用トラックが第1当事者となった死亡事故件数(軽トラックを除く)は199件(前年比30件増)となり、6年ぶりに増加しました。車種別にみると、大型車は119件(同17件増)、中型車は51件(同17件増)、準中型車は23件(同5件減)、普通車は6件(同1件増)で、大型車と中型車の増加が目立ちました。これら車種の内数となるトレーラは18件(同4件減)でした。

また、軽貨物車は22件(同5件減)で減少していますが、普通車の3倍以上発生しており、軽貨物車の事故が増えています。このため、改正貨物自動車運送事業法では軽トラック事業者に対して、必要な法令の知識を担保するための管理者選任と講習受講、および国土交通大臣への事故報告を義務付けました。

≫全ト協が事業用事故の発生で対策要請

事業用トラックが第1当事者となる死亡事故は、2024(令和6)年に入っても増加傾向にあり、4月までに累計69件発生しました。さらに、5月6日には群馬県内の国道においてトラックが対向車線にはみ出し、乗用車2台と衝突して3人が死亡、同14日には埼玉県内の首都高速道路において事業用トラックが渋滞の最後尾に突っ込み3人が死亡するという、重大事故が相次いで発生しました。また、2023(令和5)年の飲酒運転による人身事故件数は23件と、前年

政府は、2024(令和6)年3月に外国人の「特定技能の在留資格制度の運用に関する基本方針」を一部変更し、自動車運送分野を対象に追加しましたが、受け入れる特定技能所属機関に課される条件として、「働きやすい職場認証制度の認証を取得すること」を規定しました。

の6件から急増しました。

こうした事態を踏まえ、全日本トラック協会は2024(令和6)年5月、各都道府県トラック協会に対し、「再発防止に向け、関係者一丸となって真剣に取り組むことが社会に対する信頼性を確保することになると訴え、防止対策への取り組み強化を要請しました。具体的には改正「改善基準告示」に則った乗務割の作成、運転時間・拘束時間・休息期間の確保など運転者に対する関係法令の遵守徹底、規制速度の遵守、車間距離の確保など道路交通法関係の法令遵守に対する指導徹底、およびアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無確認が確実にできる点呼実施体制の確立を求めました。

●「事業用安全プラン2025」達成へ対策検討

国土交通省の「総合的安全対策検討委員会」は2023(令和5)年11月、「事業用自動車の総合安全プラン2025」について中間年に当たる取り組み状況を検証しました。2022年(令和4)年のトラックが第1当事者となった交通事故死者数は201人(確報値、前年比28人減)であり、この時点では年々減少し、2025年目標である死者数190人以下の達成が視野に入っていました。一方で、事故件数は1万4,383件(同352件増)で、目標の9,100件以下の達成は難しいとされました。

安全プランに基づく取り組みのうち、大型車の衝突被害軽減ブレーキに関しては、性能基準を強化する国際基準改正が2024(令和6)年1

月に発行し、新型車へは2025(令和7)年9月から適用されます。また、大型トラックの左折時に自転車と衝突するおそれがある場合は運転者に警報する側方衝突警報装置の搭載、右左折時の巻き込み事故抑制をサポートする低速走行時前方衝突警報装置の搭載も始まっています。

今後の取り組みに関しては物流の変化を考慮した対策を議論していくとともに、事故件数が増加している軽貨物は1人親方が多いことから、働き方改革を含めて検討していくことにしています。さらに、根絶に至らない飲酒運転事故についてはワーキンググループを立ち上げて対策に取り組んでいく方針です。

●大型車の車輪脱落事故防止へ対策強化

大型車の車輪脱落事故は、2022(令和4)年に140件も発生し、国土交通省は対策を強化していますが、それでも年間発生件数は100件を上回っている状況です。

対策の一環として2023(令和5)年10月から、運送事業者と整備管理者に対する行政処分が導入され、車輪脱落事故を起こした運送事業者に対して初違反の場合は20日車、再違反は40日車の車両使用停止を課し、一定期間に複数回の車輪脱落事故を起こした場合は整備管理者の解任命令を発令することになりました。

車輪脱落事故の発生は冬用タイヤへの交換時期に急増する傾向を踏まえ、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」が10月から翌年2月まで実施されています。特に、積雪予報が発せられた直後に交換作業が集中して不適切な脱着作業が行われていたケースがあることから、通常の降雪時期を待たず、早期に冬用タイヤに交換するなど、冬用タイヤへの交換作業の平準化を推進していく方針です。



●厚労省が第14次労災防止計画を策定

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、なかでも、陸上貨物運送事業では死傷災害の増加に歯止めがかかっていないことから、全体の約3割を占める墜落・転落災害防止対策を強化し、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。

2022年の陸運業の死傷者数は1万5,567人(前年比1.6%増)であり、目標達成に向けた対策として、トラックからの積み降ろし作業中の墜落・転落防止対策を充実強化することや、荷役作業中の労災事故の多くが荷主事業者の敷地で発生している実態を踏まえ、荷主対策などに取り組んでいく方針です。

●厚労省が「労働安全衛生規則」改正

厚生労働省は、陸上貨物運送事業における荷役作業中の事故を防止するため、「労働安全衛生規則」を改正し、2023(令和5)年3月に公布しました。

改正規則に基づき、トラックに昇降設備を設置すること、および保護帽の着用(昇降設備が備えられている以外の場所で荷役作業が行われる場合)の義務付け拡大(従来の最大積載量5トン以上から2トン以上に義務付け)に関しては、同年10月から施行しました。また、テールゲートリフターによる荷役作業を行う場合の、特別教育の受講(学科4時間、実技2時間)義務付けについては、2024(令和6)年2月から施行しました。

●非化石エネ転換へ改正省エネ法施行

「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」(改正省エネ法)が2023(令和5)年4月から施行されました。これにより、同法に基づく特定荷主(年間3,000万トンキロ以上の貨物を委託する荷主)および特定貨物輸送事業者(保有台数が200台以上の輸送事業者)は、2030(令和12)年時点で

保有する車両総重量8トン以下の車両台数の5%を、非化石エネルギーにすることが求められています。

●トラックの電動化促進へ

環境省・国土交通省・経済産業省は運送事業者が使用するトラックの電動化(EV化)を推進するため、2023(令和5)年度から、購入費用の一部を支援する「商用車の電動化促進事業」を開始しました。このため、同年度の予算に126億円を計上し、標準的な燃費水準車両との差額の3分の2を補助することにしました。執行団体である環境優良車普及機構(LEVO)

◆新技術・システム活用◆

●自動物流道路(オートフロー・ロード)構想

国土交通省は2024(令和6)年2月、道路空間を活用した新たな物流形態を創出する「自動物流道路(オートフロー・ロード)に関する検討会」を設置しました。自動物流道路は、労働力不足や環境負荷といった物流課題を解決するため、人手に頼らない物流システムを構築し、今後10年間で実現することを目指している構想です。なお、海外ではスイスで主要都市間を結ぶ地下トンネルに自動運転カーを走行させるCST(Cargo Sous Terrain)構想があります。

同年5月に開催された検討会で、実験線の想定ルートとして東京～大阪間、関西～九州間、および関東・関西域内の小口貨物輸送を対象としたものが候補に挙げられています。

●ダブル連結トラックの運行台数が増加

ダブル連結トラックは、2019(平成31)年1月から本格導入され、それ以降、運行区間は2022(令和4)年11月までに約5,140キロメートルに拡大されました。ダブル連結トラックが駐車可能な駐車マスについても2023(令和5)年6月時点で、高速道路のSA・PAを中心に125か所269台分が整備されています。「2024年

が公募した結果、2,922台の応募がありました。また、同年度補正予算では、EVトラックと一体的に導入する充電設備も補助対象としました。さらに、2024(令和6)年度は「商用車の電動化促進事業」(409億円)により、可搬型バッテリーと再エネを組み合わせたエネルギーマネジメントや、非接触給電などの実証を行う予定です。

今後もEVトラックの集中的導入に対する支援を継続し、2030(令和12)年までに累計10万台の営業用小型トラック(車両総重量8トン以下)の導入を目指しています。

問題」への対応のため、運行企業数も増加しており、2023(令和5)年6月末時点で15社が延べ270台の運行許可を得ています。

●自動運転トラックの実証へ

経済産業省の「デジタル田園都市国家実現会議」は2024(令和6)年6月、新東名高速道路の一部区間(駿河湾沼津～浜松間)の深夜時間帯に自動運転トラック専用レーンを設定し、同年度中に自動運転レベル4の実証トラック走行を目指す「デジタルライフライン全国総合整備計画」をまとめました。

路側センサなどで検知した道路状況などを車両に情報提供することで自動運転支援を行うもので、優先レーンを設けることにより運行に要する時間の予測精度が向上し、合流支援・先読み情報などにより運行の安全性を確保します。高速道路では複数企業の荷物を混載して共同輸配送サービスを行い、一般道には積み替えを行うモビリティ・ハブを整備します。2026(令和8)年度以降、神奈川～愛知間で物流サービスを先行実現し、その上で他地域に横展開を図っていく予定です。

◆東京都トラック協会(東ト協)の活動◆

●「物流の2024年問題」対応に注力

東京都トラック協会は労働時間規制の強化やトラック運転者不足、燃料価格高騰などの業界課題を克服するため、2023(令和5)年度事業計画では直面する「物流の2024年問題」への対応をはじめ、会員事業者への支援強化や広報活動強化などを重点として、各種施策を展開しました。

特に、2024(令和6)年4月から自動車運送業務の時間外労働に対する罰則付き上限規制(年960時間)が適用され、あわせて厳格化された改正「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)が施行されることに伴う、いわゆる「2024年問題」により、業界で様々な問題の発生が予想されることから、積極的な予算を編成して必要な対応策を講じるなどの確かな対応に努めました。

≫会員の対応促進へセミナー・講習会

「2024年問題」への対応が当面の重要課題となる中、東ト協は2023年度も引き続き、会員事業者の対応をサポートするため、「2024年問題対策セミナー」をはじめ、同問題への対応に関する各種啓発セミナー・講習会などを実施しました。これらは本部開催をはじめ、支部単位や複数支部またはブロック支部合同で実施したほか、各専門部会でも研修会を行いました。また、より多くの会員事業者に参加してもらうため、会場開催とあわせて、Web併用で実施しました。

労働時間規制の強化に伴い、トラック運転者不足がさらに深刻化するおそれがあり、対応策として輸送業務の効率化や必要な運転者を確保するためには労働条件の改善を図っていく必要があります。その対応原資を確保するためには適正な運賃・料金収受を図る必要があることなどを説明し、会員事業者の取り組みを促しました。

≫人材募集サイト開設

東ト協は2023年7月、全日本トラック協会とリクルートが協働して行っている「求人情報サイト構築事業」に参画し、人材募集・採用を支援する会員向け無料人材募集サービスを実施しています。「2024年問題」への対応で特に課題となる人材確保対策の一環として行っているもので、リクルートが無料で提供するツール「Airワーク採用管理」を利用することで、同社の専任スタッフが採用サイト開設・公開までを一貫してサポートするものです。これにより、費用や手間をかけずに自社専用の採用サイトが開設でき、求人情報は求人サイトIndeedにも掲載されるため、より効果的に求人・採用を行うことが可能になります。

●「2024年問題」テーマに戦略的広報

東ト協は「物流の2024年問題」などの業界課題やトラック輸送の役割に対する社会的な理解促進を図るため、2023(令和5)年度も引き続き、「戦略的広報」を掲げて、各種メディアを活用して一般都民や荷主企業に対するPR活動を実施しました。

具体的に、2024(令和6)年1月下旬から2月上旬にかけて、『日本経済新聞』に3回連載のシリーズ広告を掲載しました。労働時間規制の強化により、輸送力不足の事態が懸念されている中、これを回避するには「標準的な運賃」に基づく適正な運賃・料金収受や取引条件の見直しが必要なことから、荷主企業に対して適正収受などへの理解と協力を求めたものです。なお、同広告は、厚生労働省の「働き方改革推進支援助成金」を活用して掲載しました。

同新聞には2022(令和4)年度にも広告を掲載し、燃料価格高騰やトラック運転者不足などの業界課題をアピールしましたが、これに続き、適正な運賃・料金収受の必要性などを訴えたものです。

さらに、2023年10月に『週刊東洋経済』(10月28日号)に「2024年問題」対応をテーマとした浅井隆会長へのインタビュー記事広告を掲載し、これに続いて、2024年4月には『日経ビジネス』(4月1日号)にも同様の浅井会長へのインタビュー記事広告を掲載し、荷主企業に対して必要な対策に理解を求めました。

≫読売広告大賞・準グランプリ受賞

東ト協は2024年3月15日付と22日付『読売新聞』(都内・多摩版)に、トラック輸送が担う役割の重要性をアピールする全面広告を掲載し、インパクトの強い広告として評価され、第40回「読売広告大賞」準グランプリを受賞しました(写真)。

この広告は「日本を復興する仕事。」をメインキャッチコピーとして、輸送活動を現場の第一線で支えるトラックドライバーのイメージ写真を中心にデザインしたもので、これにより、トラック輸送が社会のライフラインとして、平時はもとより、自然災害やコロナ禍など異常時を含めて、重要な役割を担っていることをアピールしました。

≫浅井会長がラジオ番組に出演

東ト協の浅井隆会長がCM提供のTOKYO FMラジオ番組『ONE MORNING』(2024年3月13日放送)に出演し、業界が直面する「2024年問題」の影響と対応について説明し、その上で「このままでは、いずれ荷物を届けることができなくなることを強く伝えたい」と警鐘を鳴らすメッセージを発信し、同問題の克服に向けて必要な取り組みに対して理解と協力を呼びか

けました。

また、TOKYO MXのニュース番組『MX news FLAG』(2024年5月2日放送)で、東ト協の原島藤壽副会長(物流政策委員長)が社長を務める、カンダコーポレーションの「2024年問題」への対応状況が紹介され、あわせて、業界の対応策に理解を求める原島副会長のコメントが放送されました。

≫『トラック時報』で特集掲載

東ト協は会員事業者の「2024年問題」対応に資するため、機関紙『東京都トラック時報』に特集『「2024年問題」～迫る「物流危機」～』を連載しました。学識経験者などによる解説や社会保険労務士による実務対応に関する説明に加え、浅井隆会長と原島藤壽副会長(物流政策委員長)に対するインタビュー記事などを掲載しました。連載した特集記事は冊子として取りまとめ、荷主との運賃交渉時の資料として活用してもらうため、全会員事業者に配布しました。さらに、2024年度も特集を継続し、業態別の対応状況や課題を紹介するため、東ト協各専門部会長のインタビュー記事を掲載しました。

●「標準的な運賃」の普及・活用へ

東京都トラック協会は2023(令和5)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、その届け出と活用により荷主との運賃交渉を促進するなど、会員事業者の適正な運賃・料金収受に向けた取り組みをバックアップしました。

その一環として、全日本トラック協会との共催により『「標準的な運賃」活用セミナー』などを開催し、届け出手続きや荷主との運賃交渉の進め方について解説しました。あわせて、東京都をはじめ、関東運輸局管内で「標準的な運賃」の届け出状況が芳しくない状況にあることを踏まえ、浅井隆会長をはじめ各副会長が理事会や各常任委員会など様々な機会を捉え、届け出促進を呼びかけてきました。



さらに、会員事業者による「標準的な運賃」適用に向けた荷主企業などとの運賃交渉をサポートするため、『日本経済新聞』や経済誌などに「2024年問題」をテーマにした広告を相次いで掲載し、同問題の克服には適正な運賃・料金収受が必要なことを強く訴えました。このほか、CM提供ラジオ番組などでも「標準的な運賃」適用に理解を求めるコメントを発信しました。

≫都知事ヒアリングで適用を要望

東ト協は2023年11月、東京都の小池百合子知事による2024(令和6)年度都予算に関する要望ヒアリングで「東京都への特別要望」を提出し、山積する業界課題の一環として、「2024年問題」の解決には「標準的な運賃」の適用などが必要な旨を説明し、対応を要請しました。「標準的な運賃」に対して荷主などの理解が進んでいない状況にあることから、都が率先して「標準的な運賃」を適用した入札価格を設定し、民間企業などに範を示すよう求めたものです(写真)。



●東京都「物流ビズ」に参画

東ト協は2024(令和6)年3月、東京都の再配達削減など物流効率化に向けたプロジェクト「東京物流ビズ」に参画し、浅井隆会長が関係業界を代表して、都庁で行われたキックオフイベントに出席しました。

イベントでは小池百合子都知事がプロジェクト開始を宣言した後、関係行政機関や業界団体・企業による取り組み方針の表明が行われ、浅井会長は業界として物流効率化に取り組む方針を

強調するとともに、「私たちトラック運送事業者はトラックを絶対に止めたくありません。そのためには、都民の皆様や荷主の皆様の協力が必要」と呼びかけました。なお、プロジェクトでは人材の確保や駐車場の無償提供などを含め、各種の取り組みが実施されています。

●燃料価格高騰対策を推進

東京都トラック協会は燃料価格が高騰する中、2022(令和4)年4月に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て対応に当たりましたが、価格高騰が長期化し会員事業者の経営に深刻な影響を及ぼす中、2023(令和5)年度も引き続き、コスト増分の運賃嫁や負担軽減に向けた取り組みを推進しました。

≫東ト協など自動車3団体が対策要望

東ト協および東京バス協会、東京ハイヤー・タクシー協会の自動車輸送3団体は2023年5月、東京都の小池百合子知事に対して、「燃料高騰の長期化による影響を緩和するための支援措置についての要望書」を提出し、前年度に引き続き支援策を講じるように要請しました。こうした要望を踏まえ、都は2023年度補正予算で「運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業」として16億円を計上し、中小の運輸事業者に対して支援金を交付しました。

なお、都への要望に先立ち、自動車輸送3団体は同年5月に東京都市長会と特別区長会に対して、相次いで「燃料高騰止まりに対する自動車運送業界からの支援要望書」を提出し、要望実現を働きかけました。

≫各支部が地元自治体へ要望活動

東ト協は、燃料価格高騰・高止まりに対する支援策について、2023年9月に東京都議会各党会派、同年10月に自由民主党東京都支部連合会にそれぞれ要望し、「2024年問題」への対応策とともに、燃料高騰対策を要請しました。こうした協会本部の要望活動とあわせて、各支部で

も地元の地方自治体に対し、政府が2023年度補正予算で措置した『重点支援地方交付金』を活用したトラック運送事業者の支援に関する要望書』を相次いで提出し、同交付金により支援策を講じるよう求める要望活動を展開しました。

●会員関与の交通事故防止へ対策強化

東京都トラック協会は、2023(令和5)年度も最重要課題として会員事業者関与の交通事故防止に注力し、春・秋の交通安全運動を推進するとともに、運輸安全委員長名の要請文書や「トラック事故速報」の発出などを通じて、事故防止の徹底を呼びかけました。その結果、同年中の会員関与の死亡事故件数は5件と前年比4件減少し、このうち会員第一当事者の死亡事故件数は2件にとどまり、同5件減らすことができました。

ただ、東京都内では会員以外を含めた事業用貨物自動車関与の死亡事故件数が25件と同3件多く、3年連続の増加となりました。このため、2024(令和6)年1月には年頭に当たり、運輸安全委員長名で要請文書を発出し、特に交通事故が多い交差点における安全確認の徹底などを呼びかけました。

≫健康起因事故防止へ対策推進

近年、事業用貨物車関与の交通事故のうち、運転者の健康状態に起因する事故が増加傾向にあることから、東ト協は2023年度において健康起因事故の防止対策を重点に置いて取り組みました。具体的には、健康管理に関する啓発を行うため、「S A S(睡眠時無呼吸症候群)対策セミナー」や「健康管理セミナー」、「過労死等防止対策セミナー」、「定期健康診断フォローアップセミナー」、「運転業務に関わる眼疾患セミナー」、「健康起因事故防止(脳血管疾患)セミナー」などを相次いで開催し、取り組みを呼びかけました。

一方、「脳MRI健診助成」事業について、2024年1月以降、試験的に助成枠を拡充し、2024年

度はその助成枠の上限をなくしました。また、定期健康診断の受診率向上を図るため、労務厚生委員長名で要請文書を発出し、改めて受診徹底を図るよう求めました。

≫大型車の車輪脱落事故防止へ講習会

国土交通省では、依然として多く発生している「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施していますが、東ト協ではその取り組みの一環として2024年2月、東京運輸支局などの協力により、「大型車の車輪脱落事故防止研修会」を開催しました。これは、会員事業者の管理者や運転者を対象に座学や実技講習形式で実施したもので、対策として日常点検を確実にし、タイヤ交換から一定距離の走行後にはホイールナットの増し締めなどを行うよう促しました。

●荷役労災防止へTGL講習

トラック運送業では荷役作業中の労働災害が多いことから、労働安全衛生規則などが一部改正され、その一環としてテールゲートリフター(TGL)使用により荷役作業を行う場合、TGL操作業務に関する特別教育(学科4時間・実技2時間)を行うことが義務化されました。これに伴い、東ト協などで構成する陸上貨物運送事業労働災害防止協会東京都支部会では2023(令和5)年8月以降、TGL特別教育(学科4時間分)を計16回実施しました。

義務化されたTGLの特別教育として、その使用による荷役作業に関する知識や災害事例、関係法令などに関する研修を行ったものです。あわせて、実技教育については動画教材を紹介し、各事業者で実施するよう呼びかけました。

●GEP拡大へ新たな展開

東京都トラック協会は2023(令和5)年度も引き続き、グリーン・エコプロジェクト(GEP)事業を中心として環境対策を推進しました。GEPはエコドライブの推進により、燃費改善

とCO₂排出削減などを目指す取り組みですが、環境面にとどまらず、交通事故防止などでも大きな成果を上げていることから、その拡大に向けて新たな取り組みを展開しつつあります。なお、同年度の参加事業者は571社、登録車両数は1万8,981台でした。

≫GEP-DX事業を展開

東ト協は、GEP参加事業者を対象としてDX（デジタルトランスフォーメーション）の導入支援を行っており、2023年7月に同年度の「GEP-DX事業」説明会を行いました。これは、東京都がデジタル技術活用によるCO₂排出削減に向けた実証事業として、実施されているものです。

具体的には、AI（人工知能）を用いた配送計画作成ツールを導入・活用し、無駄のない運行計画を作成することで、輸送の効率化を推進する取り組みです。これまでの実証事業では、荷主からの配送依頼がFAXなど、デジタルデータではないことも多く、運用に手間がかかる問題があることから、東京都が荷主に対して文書で協力を依頼し、荷主と連携した形でデジタル化推進への取り組みが行われました。

≫GEPがSDGs貢献賞

東ト協のGEP事業が、日本自動車会議所主催の第2回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞（CSP大賞）」の部門賞の一つである「SDGs貢献賞」を受賞し、2023年2月に行われた表彰式で同賞を授与されました。

GEPは既に国内外で高い評価を得ていますが、地球温暖化防止に向けたエコドライブ活動を継続し、ドライバーだけでなく、経営者や管理者の環境意識を高め、さらには経営改善を目指す取り組みが持続可能な社会の実現に貢献しているとして、表彰されたものです。

≫未来型GEPのあり方検討

東ト協は、2023年12月に開催した同年度第

2回環境委員会（竹内政司委員長）で、「未来型グリーン・エコプロジェクト検討小委員会」の設置を決定し、今後のGEP事業のあり方を検討していくことにしました。

GEP事業が開始18年目を迎えたことから、事業のあり方（方向性）などを検討して見直し・改善を図るとともに、新たな取り組みを展開することにより、さらなる事業拡充と参加事業者の拡大を目指すことを目的として設置したものです。具体的には、データの構築方法やCO₂排出量を可視化できるデータ活用方法、教育方法（eラーニングなどデジタル化を含めて）などについて見直し、改善を図っていく方針です。

●「貨物輸送評価制度」の取り組み推進

東京都トラック協会は、2023（令和5）年度も東京都による「貨物輸送評価制度」に積極的に取り組み、グリーン・エコプロジェクト（GEP）参加事業者を中心として、多くの会員事業者が同制度に基づく評価を取得しました。これに伴い、同年7月に評価取得のGEP事業者を対象に評価認定セレモニーを開催しました。

同年度の評価取得事業者は403社（三つ星71社・二つ星196社、一つ星136社）で、前年度比で13社多く過去最多を更新しましたが、このうち東ト協の会員は344社で全体の約85%を占め、特にGEP参加会員が333社と評価取得会員全体の約97%とほとんどを占めています。

●本部理事・評議員定数を削減

東京都トラック協会は、効率的な組織運営や意思決定の迅速化を図ることなどを目的に組織体制の見直しを進めており、その一環として2023（令和5）年5月に開催した同年度第1回理事会で、本部の理事・評議員定数の削減案を承認しました。

理事定数については、各支部に基礎定数として2名を割り当て、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とし、支部推薦枠は合計で70名に削減することにしました。

また、本部推薦枠は整理・見直しにより20名に削減し、会長指名の定数は廃止することにしました。一方、評議員定数に関しては、各支部に基礎定数として2名を割り当て、支部推薦枠を合計で50名に削減することとし、本部推薦枠は廃止しました。

こうした定数削減は2024（令和6）年度から実施し、これに基づき、6月17日に開催した同年度通常総会で任期満了に伴う役員（理事・監事）の改選を行いました。また、評議員については、6月26日に開催した同年度第2回理事会の承認を得て委嘱を行いました。

●支部ブロック制導入を推進

東京都トラック協会では組織体制の見直しに向けて、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向けた取り組みを進めています。現行の支部の枠組みを存続させることを前提として、会員サービスの向上と均一化を図るとともに、本部・支部業務の効率化を進めることを目的に導入を目指しているものです。

これに伴い、2023（令和5）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いました。そのための経費については必要に応じて財政支援を行いました。

パイロットブロックの取り組みは、①環境が異なる支部が集合し、業務の集約を行う（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）——という3つの支部グループで実施しました。

≫2つの支部グループがブロック化

東ト協では支部のブロック制導入に向けて、

パイロットブロックの取り組みを実施した支部グループのうち、千代田・中央・港各支部グループと多摩支部が2024（令和6）年度から、第1期ブロックとして活動することになりました。これらに続き、5つの支部グループが第2期パイロットブロックとしての取り組みを実施していくことにしています。

こうしたブロック化の取り組みを財政支援するため、パイロットブロック支部に対して所要経費の2分の1（上限100万円）、ブロック支部に対しては同3分の2（上限200万円）の補助を行うこととしています。

●トラックフェスタが盛況

～一般都民1万3,000人超が来場

東京都トラック協会は2023（令和5）年9月17日、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 2023～親子で体験 安全と環境～」を開催しました。都心で気温30℃を超える中、家族連れをはじめとした一般都民が多く詰めかけ、1万3,000人を超える人たちが来場しました。会場では参加・体験型の各種イベントが行われ、盛況のうちに終了しました（写真）。



トラックフェスタは、トラック輸送の役割を広く一般都民にアピールするとともに、東ト協の交通安全や環境対策の取り組みをPRするため、東ト協本部・支部が一体となって毎年実施しているものです。特に、業界の大きな課題として「物流の2024年問題」に直面していることから、パネル展示で同問題に関して紹介し、アンケート調査も実施しました。

●児童絵画作品コンテストに多数の応募

東京都トラック協会は2023(令和5)年度も引き続き、『10/9トラックの日』児童絵画作品コンテストを実施し、都内の小学生から505点に上る多くの作品が寄せられました。応募作品はコンテスト事務局による1次選考を経て、同年11月に開催した同コンテスト選考小委員会(広報・情報委員会と運輸安全委員会で設置)で入賞作品20点を決定し、最優秀賞(東京運輸支局長賞)は、荒川区立尾久小学校6年生の市川葵衣さんが受賞しました。

なお、表彰式は2024(令和6)年1月に開催し、入賞児童とその保護者などが出席しました。

●東京代表選手が全国ドラコン総合優勝

全日本トラック協会主催の第55回「全国トラック・ドライバーコンテスト」が2023(令和5)年10月に行われ、東京都代表の伊藤圭将さん(西濃運輸深川支店所属)が総合優勝を果たし、プロドライバー日本一として内閣総理大臣賞を受賞しました。東京都代表選手の総合優勝は10年ぶりです(写真)。



伊藤さんは、同年5月に行われた東京都トラック協会の第44回「ドライバー・コンテスト」に初出場し、4トン部門で第3位となりましたが、大会規定により4トン部門の東京都代表として全国大会に出場し、初出場で総合優勝を果たしたものです。

●専門部会の専用HP開設

東京都トラック協会は2023(令和5)年2月下旬に、協会ホームページ(HP)に各専門部会

の専用HPを開設しました。専門部会は輸送物資別などに14部会3委員会が設置されており、それぞれの活動状況などについて情報発信を行っていくため開設したものです。

これにより、各専門部会の会員事業者に対する情報提供を強化するとともに、各部会に所属していない事業者に対しても実施事業や活動内容などを周知し、部会への加入促進に役立てていく方針です。

●会館大会議室に大型モニター設置

東京都トラック協会は、協会業務のIT化やDX(デジタルトランスフォーメーション)化への対応を進めており、その一環として東京都トラック総合会館・7階大会議室の設備改修工事を行い、2024(令和6)年1月から、新たに導入した165インチ大型モニター(55インチ9画面マルチ方式)の運用を開始しました。これにより、大型モニターへのデジタル接続が可能となり、各種の研修会・セミナーなどで活用しました。

東ト協では、協会業務の効率化や会員サービスの向上などに向けてWeb会議システムやキントーンなどを導入し、理事会や常任委員会をはじめ、各種の研修会・セミナーなどで活用しており、引き続きDX化対応を進めていく方針です。

●葛西物流拠点を大規模改修

東京都トラック協会は、2023(令和5)年度に江戸川区にある葛西物流拠点施設などの大規模修繕工事を実施し、同年3月に竣工しました。施設の老朽化などに伴い、カードロッカーの大規模修工事や駐車場の緊急工事を行ったものです。また、カードロッカー・駐車場委員会では、駐車場契約料金やカードロッカー利用料金の見直しを検討し、2024(令和6)年度から新料金を実施しました。災害時において優先的に緊急輸送に協力してもらう観点から、見直しを行ったものです。

●「2024年問題」克服へ

～対応策を重点に事業計画策定

東京都トラック協会は、2024(令和6)年3月に開催した2023(令和5)年度第5回理事会で、いわゆる「2024年問題」への対応を最重点とした2024年度事業計画と予算を承認しました。自動車運転業務の時間外労働に対する上限規制と、改正「改善基準告示」が適用され、その影響が次第に顕在化してくるものとみられることから、事業計画に基づき、従来以上に会員事業者の対応をサポートするための施策を積極的に展開していく方針です。

このため、①人材育成をはじめとした会員サービスの向上、②支部ブロック制の導入をはじめとした支部事業の強化、③戦略的な広報の実現など对外情報発信の継続——の3項目を中核として、各種施策を充実・強化して推進することとしています。あわせて、「標準的な運賃」の届け出と活用を促進し、荷主企業などと対等に運賃交渉が行える取引環境を整備することで適正な運賃・料金収受を進め、トラック運転者の労働条件改善を目指すことにしています。

≫人材確保・育成へ新規・拡充施策

労働時間規制の強化に伴い、トラック運転者不足などがさらに深刻化することが予想されるため、東ト協の2024年度事業計画では、特に大きな課題となっているトラック運転者や運行管理者の確保・育成に向けて、新規・拡充施策を推進する方針です。

具体的には、東京労働局と連携し、新たに都内ハローワークなどのセミナーや合同就職会に参画するなど運転者の募集活動をサポートするとともに、運転免許取得費用助成を拡充しました。一方、運行管理者に関しては、新たに一般講習受講費用助成を行うとともに、自動点呼機器導入費用助成を実施することにしました。さらに、交通事故防止に向けて運転者の健康管理を徹底するため、脳MRI健診受診費用助成を拡充したほか、支部で行う健康起因事故防止講

習会や労務講習会の費用助成を行うことにしました。

●第9代・水野新会長が就任

東京都トラック協会は2024(令和6)年6月17日、2024年度通常総会を開催し、任期満了に伴う役員(理事・監事)の改選を行いました。これに伴い、浅井隆前会長が勇退したことから、6月26日に新任理事による同年度第2回理事会を開催して、2024・2025(令和6・7)年度の正副会長の選定を行い、第9代の新会長に水野功氏(副会長)が就任しました(写真)。



また、副会長には原玲子・竹内政司・鎮目隆雄・森本勝也・原島藤壽・鈴木隆志・大高一義の各氏が再任され、新たに菊池正浩・三村偉一郎の各氏が選任されました。このほか、本部事務局役員の山崎正専務理事と宮城俊弥常務理事が再任となりました。

水野新会長は同理事会で就任の所信表明を行い、政府の関係行政が「2024年問題」への対応として「標準的な運賃」告示や標準運送約款の改正、下請取引の適正化などのための対策措置を講じていることを踏まえ、業界課題の解決に向けて「フォローの風が吹いている。それを生かしながら、業界の地位が上がるように取り組んでいきたい」と強調しました。

特に、ドライバーの労働条件が全産業平均より低い実態を踏まえ、「ドライバーの地位が上がらなくては業界の地位向上もない。そのためには、まずドライバーの賃金を上げることが第一であり、今がそのチャンスだと思う」と述べ、労働条件改善への取り組みを呼びかけました。

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

2022(令和4)年度の全国のトラック運送事業者数は6万3,127社(者)で、前年よりわずかに減少しました。事業者数は2007(平成19)年度をピークにおおむね減少傾向を辿り、2019(令和元)～2021(令和3)年度は微増で推移しましたが、再び減少に転じました。なお、2022年度の東京の事業者数は5,297社(者)で、引き続き、わずかず減少しています。

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たことから、国土交通省はその後、新規参入時の法令試験を復活させ、新規許可基準を強化しました。また、2019年施行の改正事業法では「規制の適正化」規定により、法令遵守の徹底を期す一方、不適正な事業運営に対する規制を強化しました。

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	※	26,875
4	4,910	57,749	31	314	16	309	340	4,755	5,297	63,127	※	※

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：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課、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
4	90,399	14,422	33	328	879	32	91,278	14,454

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29	184	0	93,547	
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)
4	185	0	91,463	14,454	40,838 (26,092)

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、2022(令和4)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99.3%)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50.5%(同51.5%)、11～20台が26.2%(同22.8%)で、これら20台以下合計で全体の76.7%(同

74.3%)と多くを占めています。

これ以上の規模では21～30台が10.2%(同10.3%)、31～50台が8.2%(同8.2%)、51～100台が4.1%(同5.2%)で、100台超はわずか0.7%(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。

資本金	年度	平成26	27	28	29	30	31・令和元	2	3	4
		一般貨物	300万円以下	1,464	1,465	936	935	918	918	908
	500万円以下	831	827	873	873	858	859	851	849	846
	1,000万円以下	1,566	1,561	1,066	1,063	1,046	1,047	1,038	1,132	1,111
	3,000万円以下	924	911	1,700	1,697	1,670	1,673	1,658	1,607	1,595
	5,000万円以下	162	162	216	216	214	214	213	206	199
	1億円以下	89	90	161	159	157	157	156	147	145
	1億円超	93	93	120	120	118	118	149	140	139
	その他	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							
	3,000万円以下	4	4	7	7	7	7	8	8	7
	5,000万円以下	4	4	2	3	2	3	3	3	3
	1億円以下	8	8	9	9	9	9	9	8	8
	1億円超	12	12	12	12	13	12	13	13	13
	その他									
特定	300万円以下	14	14	8	8	8	9	9	9	9
	500万円以下	1	1	1	1	1	1	1	1	2
	1,000万円以下	8	8	1	4	1	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	3	3	3	2	2	2	2
	その他	1	1			1				
霊柩	300万円以下	85	90	113	93	95	99	101	102	104
	500万円以下	24	28	25	72	75	78	79	80	80
	1,000万円以下	79	81	77	31	32	33	31	31	35
	3,000万円以下	28	28	30	89	93	98	98	100	101
	5,000万円以下	7	7	9	11	11	11	11	11	11
	1億円以下	1	1	6	7	7	7	7	7	7
	1億円超	3	3	2	3	3	3	3	3	2
	その他	20	22			5				
合計		5,696	5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	5,297

資料：関東運輸局

●東京の車両台数別事業者数の推移

	車両数	年度								
		平成26	27	28	29	30	31・令和元	2	3	4
一般貨物	10台以下	2,736	2,707	2,585	2,576	2,532	2,536	2,533	2,529	2,482
	11～20	1,455	1,451	1,321	1,321	1,299	1,300	1,296	1,294	1,288
	21～30	534	532	522	522	514	514	512	512	507
	31～50	408	410	409	409	403	403	401	401	401
	51～100	202	202	202	202	200	200	199	199	199
	101～200	38	38	29	29	29	29	28	28	28
	201～500	4	4							1
	501～	15	15	4	4	4	4	4	4	4
特別積合せ	10台以下									
	11～20	1	1							
	21～30	1	1							
	31～50	4	4	1	1	1	1	1	1	1
	51～100	4	4	4	5	4	4	5	5	4
	101～200	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	201～500	5	5	9	9	9	10	11	10	10
	501～	9	9	11	11	12	11	11	11	11
特定	10台以下	22	22	12	12	11	11	11	11	12
	11～20	3	3	1	1	2	2	2	2	2
	21～30	1	1	1	1	2	2	2	2	2
	31～50	1	1	1						
	51～100									
	101～200									
	201～500									
	501～	1	1	1	1	1				
豊 枢	10台以下	241	254	256	293	308	316	317	321	327
	11～20	6	6	10	10	10	10	10	10	10
	21～30			1						
	31～50				2	2	2	2	2	2
	51～100			2						
	101～200									
	201～500				1	1	1	1	1	1
	501～									
合計		5,696	5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	5,297

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

	資本金	年度			
		令和2	3	4	
一般貨物	300万円以下	11,855	12,554	13,032	
	500万円以下	6,880	6,855	6,907	
	1,000万円以下	19,290	19,196	19,010	
	3,000万円以下	13,497	13,124	13,030	
	5,000万円以下	2,376	2,319	2,397	
	1億円以下	1,080	986	1,059	
	1億円超	404	395	405	
	その他	2,099	2,427	1,909	
	特別積合せ	300万円以下	5	5	5
		500万円以下	4	4	5
1,000万円以下		53	53	56	
3,000万円以下		77	82	84	
5,000万円以下		47	47	49	
1億円以下		76	75	70	
1億円超		47	47	45	
その他					
特定		300万円以下	114	107	106
		500万円以下	30	30	32
	1,000万円以下	86	83	76	
	3,000万円以下	39	42	41	
	5,000万円以下	11	7	6	
	1億円以下	2	2	3	
	1億円超	5	5	4	
	その他	46	44	41	
	豊 枢	300万円以下	1,512	1,690	1,661
		500万円以下	621	618	625
1,000万円以下		1,013	1,033	1,025	
3,000万円以下		501	490	482	
5,000万円以下		166	160	157	
1億円以下		127	96	106	
1億円超		132	110	103	
その他		649	565	596	
合計			62,844	63,251	63,127

資料：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

●全国の車両台数別事業者数

	車両数	年度		
		令和2	3	4
一般貨物	10台以下	29,497	29,751	29,756
	11～20	13,048	13,212	13,158
	21～30	5,996	5,986	5,950
	31～50	4,729	4,740	4,711
	51～100	3,037	2,970	2,981
	101～200	882	900	902
	201～500	244	249	242
	501～	48	48	49
特別積合せ	10台以下	8	9	14
	11～20	7	8	11
	21～30	12	8	11
	31～50	30	34	33
	51～100	60	59	51
	101～200	76	81	81
	201～500	70	68	69
	501～	46	46	44
特定	10台以下	302	291	281
	11～20	19	19	18
	21～30	4	5	5
	31～50	5	3	3
	51～100	3	2	2
	101～200			
	201～500			
	501～			
豊 枢	10台以下	4,520	4,562	4,557
	11～20	136	141	142
	21～30	30	26	25
	31～50	23	21	20
	51～100	7	7	6
	101～200	4	4	4
	201～500	1	1	1
	501～		0	0
合計		62,844	63,251	63,127

資料：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

●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5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	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	4,941	90,399	2,607	59,475	3,417	61,076	1,160	19,067	2,245	41,156	2,284	36,808	1,081	18,310	492	6,960	18,227	333,251
	その他	(219) 292	(7,536) 6,886	(385) 769	(3,415) 10,404	(472) 1,094	(10,173) 22,940	(96) 254	(1,425) 4,174	(298) 1,186	(4,698) 21,276	(201) 489	(1,757) 8,705	(128) 335	(1,767) 6,366	(33) 53	(827) 1,114	(1,832) 4,472	(31,598) 81,865
一 般 (特別積合せ)	管内	31	33	9	32	17	80	1	6	6	11	4	9	4	27	3	21	75	219
	その他	(59) 11	(325) 3	(36) 25	(192) 39	(54) 45	(242) 164	(14) 14	(230) 44	(21) 23	(142) 78	(9) 16	(41) 130	(11) 10	(134) 164	(5) 2	(29) 3	(209) 146	(1,335) 625
一 般 豊 稜	管内	340	879	275	791	260	800	130	342	258	667	155	417	144	342	42	130	1,604	4,368
	その他	(3) 11	(12) 20	(1) 25	(4) 79	(3) 16	(5) 27	(1) 6	(1) 9	(0) 14	(0) 106	(3) 3	(17) 22	(1) 2	(3) 3	(1) 0	(1) 0	(13) 77	(43) 266
一 般 計	管内	5,281	91,278	2,882	60,266	3,677	61,876	1,290	19,409	2,503	41,823	2,439	37,225	1,225	18,652	534	7,090	19,831	337,619
	その他	(222) 303	(7,548) 6,906	(386) 794	(3,419) 10,483	(475) 1,110	(10,178) 22,967	(97) 260	(1,426) 4,183	(298) 1,200	(4,698) 21,382	(204) 492	(1,774) 8,727	(129) 337	(1,770) 6,369	(34) 53	(828) 1,114	(1,845) 4,549	(31,641) 82,131
特 定	管内	16	185	5	31	2	7	0	0	4	66	0	0	1	1	0	0	28	290
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	63
合 計	管内	5,297	91,463	2,887	60,297	3,679	61,883	1,290	19,409	2,507	41,889	2,439	37,225	1,226	18,653	534	7,090	19,859	337,909
	その他	(222) 303	(7,548) 6,906	(386) 794	(3,419) 10,483	(475) 1,110	(10,178) 22,967	(98) 260	(1,445) 4,183	(301) 1,209	(4,715) 21,445	(204) 492	(1,774) 8,727	(129) 337	(1,770) 6,369	(34) 53	(828) 1,114	(1,849) 4,558	(31,677) 82,194
貨 物 軽自動車 運送事業	(3) (1,793) 26,092	(8) (2,680) 40,838	(54) (787) 18,981	(65) (891) 28,889	(14) (363) 21,950	(18) (400) 22,833	(23) (16) 2,609	(33) (26) 4,232	(12) (1,774) 13,424	(15) (3,690) 18,294	(1) (7) 4,026	(1) (7) 7,058	(1) (13) 2,289	(1) (14) 4,411	(1) (16) 1,186	(1) (20) 2,077	(119) (4,769) 90,557	(152) (7,728) 128,632	

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()内では軽型貨物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、下段は軽型貨物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5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 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~	2,482 1,288 507 401 199 28 1 4	1,161 605 327 222 188 64 26 5	1,651 852 410 285 167 28 6 1	602 248 123 97 69 17 3	1,115 513 241 209 122 28 10 1	1,369 492 202 144 56 9 7 1	584 252 114 72 36 17 4
特別積合せ	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~		2	2 1 3 4 5 1		3	2	2 1 1	2	2 13 23 12
特 定	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~	12 2 2	4 1	2		3		1		22 3 3
豊 稜	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~	327 (9) 10 (2) 2	264 (7) 7 1 3	252(18) 6 (2) 1 1	130	232 (4) 19 5 2	153(15) 2 (1)	140 (7) 4	41 (3) 1	1,539(63) 49 (3) 6 (2) 8 1
豊 稜 特 定	101~200 201~500 501~	1 1								1

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 ()内は豊稜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31・令和元年	2年	3年	4年	5年
		道路貨物運送業 従業員数	男性 割合 女性 割合 合計	773,670 89 99,520 11 873,190	1,080,080 87 159,940 13 1,240,010	1,148,790 87 165,800 13 1,314,600
大型貨物自動車運転者数	男性 割合 女性 割合 合計	309,900 98 6,670 2 316,570	408,050 98 9,230 2 417,280	408,850 98 7,350 2 416,200	403,680 97.7 9,480 2.3 413,160	422,860 97.5 10,980 2.5 433,840
	男性 割合 女性 割合 合計	256,710 96 11,800 4 268,510	456,740 95 24,320 5 481,060	448,040 96 20,800 4 468,850	482,000 95.1 24,990 4.9 506,990	581,170 96.3 22,190 3.7 603,360

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2022(令和4)年度の自動車貨物輸送量(自家用軽自動車を除く)は10億7,832万トンでした。このうち営業用トラックの輸送量(軽自動車を除く)は6億6,616万トンで、全体の61.8%を占めています。車種

別にみると、普通車が5億825万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690万トン、特種用途車は1億4,400万トンでした。なお、2022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4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	1,078,316	508,249	6,901	144,000	7,017	304,326	43,482	64,341
東京	149,848	73,605	3,155	19,766	2,462	37,554	5,366	7,940
神奈川	217,951	102,191	1,001	37,905	1,223	55,845	7,979	11,807
埼玉	217,334	94,332	1,143	28,616	1,159	67,994	9,715	14,375
群馬	75,900	35,551	213	9,093	239	22,745	3,250	4,809
千葉	178,306	83,119	746	27,878	1,133	48,313	6,903	10,214
茨城	120,483	67,184	416	11,251	419	30,431	4,348	6,434
栃木	91,567	34,795	57	7,872	206	35,914	5,131	7,593
山梨	26,927	17,472	170	1,619	176	5,530	790	1,169

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4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	54,919,959	36,103,932	201,039	7,997,490	145,659	8,349,831	884,314	1,237,694
東京	5,888,800	4,010,594	75,178	807,169	37,892	763,846	80,897	113,225
神奈川	8,456,640	5,393,125	30,502	1,545,768	24,334	1,166,467	123,538	172,905
埼玉	11,638,290	7,502,450	45,763	1,502,238	28,027	2,041,093	216,168	302,551
群馬	5,212,659	3,379,908	5,286	686,046	4,599	906,455	96,001	134,364
千葉	9,634,257	6,093,652	21,062	1,818,170	26,674	1,335,339	141,423	197,937
茨城	7,271,319	5,301,075	17,622	800,934	11,411	909,211	96,293	134,772
栃木	4,990,760	3,237,367	2,917	399,725	6,938	1,071,504	113,481	158,829
山梨	1,827,234	1,185,761	2,709	437,440	5,784	155,916	16,513	23,111

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4年度)

2022(令和4)年度の全国各地から東京に輸送される貨物量は1億7,414万トンで前年度比1.5%増加し、東京から全国へ輸送される貨物量は1億6,764万トンで同3.4%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88.3%、発貨物の91.3%を占めています。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	85,453,965	86,465,482	東京	86,465,482	85,453,965	98.8
5.1	89,277	1,755,013	北海道	2,582,078	168,338	6.5
46.8	509,276	1,088,347	青森	266,503	166,564	62.5
49.9	837,389	1,679,141	岩手	391,788	328,517	83.9
64.9	695,540	1,070,963	宮城	1,521,394	754,058	49.6
95.6	796,024	832,565	福島	945,434	924,954	97.8
95.0	200,765	211,249	秋田	170,086	136,011	80.0
99.6	345,119	346,614	山形	474,160	468,163	98.7
93.4	3,146,150	3,367,505	茨城	4,874,827	4,815,258	98.8
100.0	2,009,769	2,010,741	栃木	1,308,213	1,305,569	99.8
100.0	2,074,605	2,075,641	群馬	2,214,504	2,212,203	99.9
100.0	18,886,985	18,891,743	埼玉	21,387,203	21,379,900	100.0
67.1	12,299,812	18,317,145	千葉	14,751,301	14,047,578	95.2
92.0	16,238,305	17,647,505	神奈川	14,107,816	13,973,819	99.1
87.1	528,193	606,443	新潟	473,226	425,842	90.0
87.7	232,030	264,695	富山	69,768	65,106	93.3
87.9	46,022	52,335	石川	63,030	58,392	92.6
80.4	7,499	9,326	福井	9,939	8,414	84.7
100.0	1,024,260	1,024,718	山梨	663,828	662,998	99.9
99.5	693,659	697,083	長野	507,893	499,664	98.4
92.6	1,889,747	2,040,318	静岡	1,915,277	1,810,386	94.5
95.4	116,538	122,160	岐阜	71,994	68,490	95.1
87.1	1,595,722	1,831,210	愛知	1,191,578	986,251	82.8
48.6	355,172	730,941	三重	250,474	159,910	63.8
100.0	46,897	46,897	滋賀	107,655	107,655	100.0
86.0	92,562	107,657	京都	207,597	188,955	91.0
100.0	44,146	44,146	奈良	84,699	84,699	100.0
64.0	145,091	226,829	和歌山	38,090	14,333	37.6
49.0	908,806	1,854,196	大阪	1,360,456	759,328	55.8
59.2	494,603	835,494	兵庫	325,956	242,225	74.3
57.7	118,935	206,055	鳥取	32,040	16,915	52.8
99.2	33,534	33,809	島根	395	0	0.0
12.8	50,732	397,681	岡山	276,219	75,761	27.4
35.7	148,389	415,184	広島	289,393	28,417	9.8
6.0	56,810	939,639	山口	123,792	16,503	13.3
35.2	51,292	145,631	香川	82,813	52,116	62.9
42.0	147,090	350,422	愛媛	96,561	82,967	85.9
30.5	40,050	131,503	徳島	39,337	0	0.0
8.2	69,858	847,101	高知	15,688	0	0.0
9.4	263,406	2,814,044	福岡	5,896,272	330,189	5.6
43.1	38,369	88,977	佐賀	55,382	46,794	84.5
65.3	83,344	127,697	長崎	67,024	64,373	96.0
72.6	88,537	122,009	熊本	60,486	49,795	82.3
6.0	28,060	468,690	大分	275,794	13,276	4.8
22.3	53,138	238,284	宮崎	382,611	17,356	4.5
26.1	47,806	182,902	鹿児島	83,624	0	0.0
0.0	0	377,818	沖縄	1,064,393	0	0.0
87.9	153,123,278	174,141,548	全国	167,644,073	153,072,007	91.3

(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

2022(令和4)年度の国内貨物輸送量は41億8,580万トンで、前年度比1.6%の減少に転じました。自動車輸送統計の集計方法の変更により、国内貨物輸送量の推移を単純に比較はできませんが、年度によって増減はあるものの、おおむね減少傾向を辿っています。

トラック輸送量は38億2,600万トンで同1.6%減少しましたが、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

25億5,750万トンで同1.7%減少しましたが、自家用トラックは同3.7%減少と営業用以上に減っています。

一方、国内貨物輸送トンキロは4,082億4,000万トンキロで同0.9%増加しました。このうちトラックの輸送トンキロは2,268億9,000万トンキロで同1.2%増加し、全体の55.6%と半分強を占めています。その大半を占める営業用トラックは1,995億トンキロで同1.4%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	
4	2,557.5	98.3	1,268.5	98.6	3,826.0	98.4	4,185.8	98.4	

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	
4	1,991.5	101.4	277.4	100.3	2,268.9	101.2	4,082.4	100.9	

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5年3月31日現在

	業態	車種		被けん引	合計	
		普通貨物	小型貨物		輸送量	前年度比(%)
東京	営業用	58,432 (4,692)	12,752	8,760	79,944 (4,692)	
	自家用	65,153 (257)	228,249 (12)	571	293,973 (269)	
神奈川	営業用	46,724 (6,040)	4,400 (2)	11,138	62,262 (6,042)	
	自家用	58,287 (365)	170,908 (2)	843	230,038 (367)	
千葉	営業用	43,707 (5,984)	3,427	7,433	54,567 (5,984)	
	自家用	73,083 (757)	168,872 (1)	1,843	243,798 (758)	
埼玉	営業用	62,495 (3,724)	4,972	4,289	71,756 (3,724)	
	自家用	78,201 (595)	175,121	1,338	254,660 (595)	
茨城	営業用	31,584 (5,549)	1,902	8,059	41,545 (5,549)	
	自家用	60,177 (458)	114,957	1,144	176,278 (458)	
群馬	営業用	19,941 (2,228)	902	2,977	23,820 (2,228)	
	自家用	38,552 (215)	69,035	732	108,319 (215)	
栃木	営業用	18,364 (1,976)	982	2,232	21,578 (1,976)	
	自家用	37,700 (440)	68,654	1,134	107,488 (440)	
山梨	営業用	6,129 (647)	375	753	7,257 (647)	
	自家用	13,033 (70)	26,398	244	39,675 (70)	
関東運輸局管内計	営業用	287,376 (30,840)	29,712 (2)	45,641	362,729 (30,842)	
	自家用	424,186 (3,157)	1,022,194 (15)	7,849	1,454,229 (3,172)	
全国計	営業用	928,352 (107,175)	72,567 (2)	172,383	1,173,302 (107,177)	
	自家用	1,526,215 (9,516)	3,428,523 (21)	22,483	4,977,221 (9,537)	

(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2022(令和4)年度決算版「経営分析調査結果」(実運送比率80%以上が対象)によると、本業の一般貨物運送事業の営業利益率は0.0%で前年度比0.1ポイント改善しましたが、利益を確保できていない状況です。特に保有車両「10台以下」の事業者は厳しい状況にあり、調査開始以来15年連続の赤字です。

1社平均の運送収入は同1.2%の減少となり、従業員1人当たりの営業損益は3,000円の赤字、1日1車当たりの営業損益は17円の赤字となっています。新型コロナウイルス感染症は収束しましたが、貨物輸送量は回復の足取りが鈍く、一方で「物流の2024年問題」への対応に迫られ、営業損益の回復は限定的な状況です。

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：%)

	令和2年度		3年度		4年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	197,428	100.0	252,102	100.0	247,059	100.0
運送収入	195,570	99.1	248,262	98.5	245,389	99.3
貨物運賃	184,381	93.4	235,964	93.6	236,176	95.6
その他	11,189	5.7	12,298	4.9	9,213	3.7
運送雑収	1,858	0.9	3,840	1.5	1,670	0.7
営業費用	198,056	100.3	252,439	100.1	247,148	100.0
運送費	160,565	81.3	213,054	84.5	208,711	84.5
人件費	89,408	45.3	104,344	41.4	100,420	40.6
燃料油脂費	10,992	5.6	17,040	6.8	18,931	7.7
ガソリン代	971	0.5	1,491	0.6	1,211	0.5
軽油代	9,536	4.8	15,339	6.1	17,449	7.1
その他	485	0.2	210	0.1	271	0.1
修繕費	6,670	3.4	8,535	3.4	8,085	3.3
事業用自動車	6,411	3.2	8,310	3.3	7,866	3.2
その他	259	0.1	225	0.1	219	0.1
減価償却費	7,769	3.9	8,854	3.5	8,285	3.4
事業用自動車	7,124	3.6	8,226	3.3	7,919	3.2
その他	645	0.3	628	0.2	366	0.1
保険料	3,592	1.8	4,077	1.6	3,670	1.5
施設使用料	6,532	3.3	7,630	3.0	6,973	2.8
自動車リース料	3,153	1.6	3,683	1.5	5,017	2.0
施設賦課税	731	0.4	881	0.3	761	0.3
事故賠償費	213	0.1	175	0.1	203	0.1
道路使用料	4,935	2.5	6,655	2.6	6,970	2.8
フェリーボート利用料	33	0.0	251	0.1	41	0.0
その他	26,537	13.4	50,929	20.2	49,355	20.0
備車費等	9,630	4.9	29,653	11.8	28,617	11.6
一般管理費	37,491	19.0	39,385	15.6	38,437	15.6
人件費	19,148	9.7	19,575	7.8	21,092	8.5
その他	18,343	9.3	19,810	7.9	17,345	7.0
営業損益	-628	-0.3	-337	-0.1	-89	0.0
営業外収益	4,983	2.5	4,414	1.8	4,088	1.7
金融収益	271	0.1	201	0.1	371	0.2
営業外費用	1,300	0.7	1,454	0.6	1,457	0.6
金融費用	912	0.5	1,013	0.4	829	0.3
経常損益	3,055	1.5	2,623	1.0	2,542	1.0
集計事業者数(社)	263	100%	344	100%	312	100%
営業利益計上(社)	96	37%	139	40%	136	44%
経常利益計上(社)	142	54%	182	53%	173	55%

資料：『東ト協経営分析調査報告書』(令和4年度決算版)

●国交省が新たな「標準的な運賃」を告示

国土交通省は2024(令和6)年3月22日付で、新たな「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」を告示しました。貨物自動車運送事業法に基づき、2020(令和2)年4月にトラック運転者の労働条件を改善することを目的として「標準的な運賃」を告示していましたが、これ以降の輸送原価の上昇などを考慮して見直しを行

い、新たに告示したものです。

新告示では、距離制・時間制の運賃表を平均で約8%引き上げました。また、荷待ち・荷役に対する対価をより具体的に示すとともに、運賃の多様化を図るため、個建運賃を設定したほか、業界の多重下請構造を是正する観点から、利用運送手数料(運賃の10%)を設定しました。

新「標準的な運賃」概要

(国土交通省のパフレットより作成)

距離制運賃表

(単位：円)

キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
∴	∴	∴	∴	∴

時間制運賃表

(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間制 39,380	46,640	60,090	76,840
	4時間制 23,630	27,980	36,050	46,100
∴	∴	∴	∴	∴

参照：距離制運賃表、時間制運賃表(関東運輸局)より一部抜粋

個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定

運賃割増率

【速達割増等】

リードタイムが短い運送の際の「速達割増」(逆にリードタイムを長く設定した場合の割引)や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

【休日割増】(日曜祝祭日)2割

【深夜・早朝割増】(22時～5時)2割

【特殊車両割増】

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割	
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割	
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割	
ダンプ車	大型車の2割	
コンクリートミキサー車	大型車の2割	
タンク車	石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

待機時間／積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として収受

〈4tクラス中型車の例〉

待機時間料	1,760円/30分 ※30分を超える場合	※合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
積込料 取卸料	2,100円/30分 (手荷役の場合) 2,180円/30分 (機械荷役の場合)	
附帯業務料	運賃とは別に実費として収受	

利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受(運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から収受)

有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料

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

120円/ℓを基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

※「標準的な運賃」は、トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標として告示されているもので、同告示がより活用しやすい形に改正されました。

■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	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	令和5年度	令和5年度	累計
		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)	第1回試験 (令和5.8.5 ~9.3)	第2回試験 (令和6.2.17 ~3.17)	
申請者数	東京	3,340	-	3,527	3,414	3,099	2,501	2,531	2,052	2,356	1,938	173,647
	全国	40,437	33,654	45,395	35,620	37,154	30,511	31,749	25,791	28,931	24,529	1,766,947
受験者数 (受験率)	東京	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%)	2,093 (88.8%)	1,725 (89.0%)	156,390 (90.1%)
	全国	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%)	26,293 (90.9%)	22,493 (91.7%)	1,581,780 (89.5%)
合格者数 (合格率)	東京	1,118 (38.3%)	-	1,105 (36.2%)	1,468 (48.5%)	986 (35.0%)	769 (34.2%)	925 (40.9%)	713 (38.6%)	765 (36.6%)	689 (39.9%)	79,057 (50.6%)
	全国	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%)	8,805 (33.5%)	7,701 (34.2%)	694,463 (43.9%)

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30	31・令和元	2	3	4
関東		50,838	52,027	52,700	53,823	54,403
東京		12,242	12,437	12,366	12,614	12,666
神奈川		9,247	9,559	9,690	9,634	9,570
埼玉		9,141	9,556	9,908	10,260	10,438
群馬		3,115	3,358	3,395	3,466	3,507
千葉		7,574	7,839	7,947	8,198	8,473
茨城		4,989	5,057	5,117	5,225	5,295
栃木		3,197	2,885	2,926	3,021	3,043
山梨		1,333	1,336	1,351	1,405	1,411
全国		155,051	159,007	161,681	172,287	165,412

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。

		令和2年度	3年度	4年度	5年度
事業者への巡回指導	指導事業所数	748	727	1,430	1,419
	指導件数	1,000	1,711	4,168	4,575
パトロールによる指導	延べ指導車両数	665	464	938	1,605
	指導件数	665	464	938	1,605

(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

国土交通省は関係法令を遵守しない悪質事業者などを排除するため、2013(平成25)年9月に自動車運送事業の「監査方針」と「行政処分等の基準」を改正し、悪質・重大な法令違反が疑われる事業者に対して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にしました。対象となるのは、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月に、「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)を発出しました。「乗務時間等告示」違反は過労運転につながるおそれがあるため、早期の改善を図る措置を講じたものです。

各地方運輸局に対して、違反情報の提供(各地方労働局から通報)があった場合、まず適正化事業実施機関がおおむね1~2か月の間に当該事業者の巡回指導を行い、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7月に、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て「行政処分等の基準」を改正しました。トラックなどの運転者は長時間労働にあり、いわゆる「過労死等」認定件数が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、処分量定を引き上げ、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。これら改正事項など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、社会保険料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発出し、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。

●健康起因事故の処分強化

国土交通省は、運転者の疾病より事業用自動車の運転を継続できなくなった事案が増加傾向にあることから、2021(令和3)年3月に「行政処分等の基準」を一部改正し、運転者の健康状態などの把握を適切に行わず、重大事故を引き起こしたような悪質な違反を処分対象に追加しました。健康診断の未受診者による健康起因事故(脳・心臓疾患および意識喪失により生じた重大事故)が発生した場合、初違反で車両停止40日車、再違反の場合は80日車としました。

II. 社会とともに生きるトラック

■労働

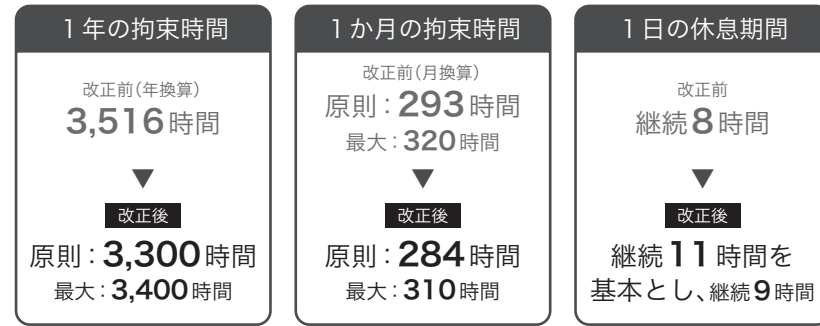
●長時間労働は正へ規制強化

働き方改革関連法の制定に伴う労働基準法改正により、時間外労働に対する罰則付き上限規制(一般則・年720時間以内)が導入され、2019(令和元)年4月から大企業に対して、続いて

2020(令和2)年4月から、中小企業にも適用されました。加えて、時間外労働の法定割増賃金率(50%以上)が2023(令和5)年4月から、中小企業に対しても適用されました。

自動車運転業務などに対する上限規制(年960時間以内)は、その長時間労働の実態を考慮し、2024(令和6)年4月から適用となりました。同時に、拘束時間などを厳しくした改正「自動車運転者の労働時間等の改善ための基準」(改善基準告示)が施行され、長時間労働を是正していくことが求められています。

トラック運転者の「改善基準告示」



■環境

●自動車排出ガス規制が順次強化

自動車排出ガス対策として、「自動車から排出される窒素酸化物(NO_x)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NO_x・PM法)に基づく規制が実施されるとともに、自動車単体の排出ガス規制が順次、強化されてきました。

ディーゼル車に対しては、ポスト新長期規制(平成21年規制)に続き、この規制よりNO_x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)年から順次、適用されました。

●地球温暖化防止へ燃費基準が強化

ディーゼル車に対する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、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設定されました。

さらに、2019(平成31/令和元)年に重量車(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
20t超～	4.42	
トラック	～20t以下	3.11
	20t超～	2.32

資料：国土交通省

●「カーボンニュートラル」へCO₂削減

政府は、「2050年カーボンニュートラル」に向けて、2021(令和3)年5月に地球温暖化対策推進法を改正し、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、さらに、同年10月に地球温暖化対策計画を改訂し、達成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%の削減を目指すこととし、その実現に向けて取り組むことが求められています。

▶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。旧省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

「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、同年6月30日に施行されました(一部規定を除く)。

●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12月、2050(令和32)年にCO₂排出実質ゼロを目指す「ゼロエミッション東京戦略」を策定し、その実現に向けたビジョンおよび具体的な取り組みやロードマップなどを示しました。

同戦略は再生可能エネルギーの基幹エネ

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。

同戦略に基づく取り組みを推進することにより、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の排出削減を進めていく方針です。貨物自動車については、現状では電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)がまだ普及段階にないためです。

そこで、都では2024(令和6)年度の新たな施策として、グリーン経営などの環境認証や「貨物輸送評価制度」の評価を取得している、環境対応が優良な運送事業者を利用している荷主企業を対象として、運送費を一部補助する施策を実施しています。

なお、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(GEP)事業で蓄積した実走行燃費データを活用して制度を構築し、2012(平成24)年度から実施しています。

●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。あわせて「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。

●運転免許制度改正で準中型免許創設

2017(平成29)年3月に施行された道路交通法の一部改正により、運転免許制度が改正され、準中型自動車免許が創設されました。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に伴い、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。このため、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。

●「ながら運転」に対する罰則強化

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)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)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」の厳罰化

～道交法・運転処罰法が改正

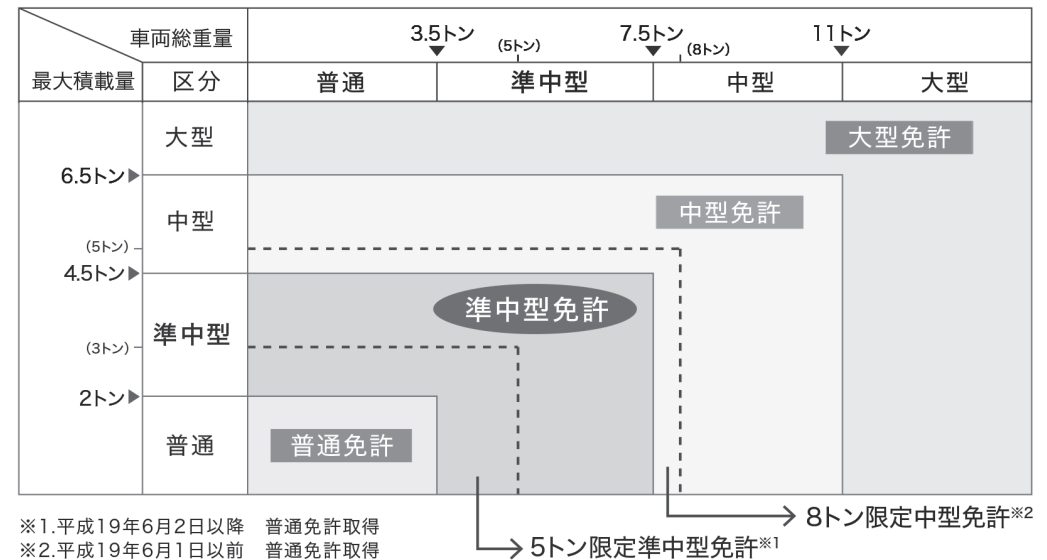
大きな社会問題になっている妨害運転、いわゆる「あおり運転」行為の防止対策として、こうした行為に対する罰則を創設する道路交通法一部改正が、2020(令和2)年6月に施行されました。それまでは「あおり運転」を取り締まる規定がないため、車間距離保持義務違反や安全運転義務違反などを適用していましたが、「あおり運転」が社会問題化する中で、道交法改正により「あおり運転」行為に関する規定を整備し、「妨害運転罪」を創設したものです。

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、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には、妨害運転(著しい交通の危険)として懲役5年以下などの厳しい処罰が科され、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

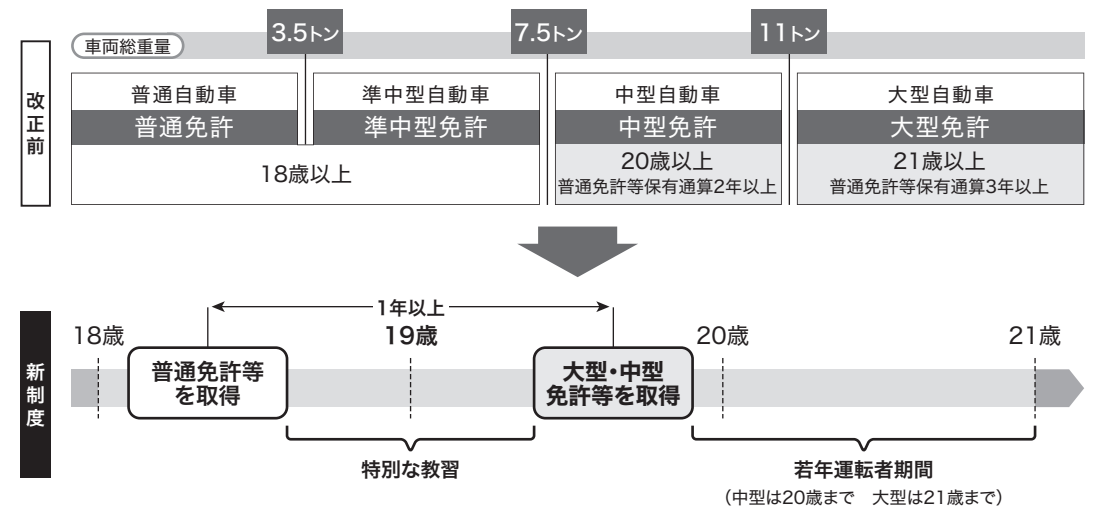
2020(令和2)年6月に公布された道路交通法一部改正のうち、運転免許関係の改正が2022(令和4)年5月に施行され、特例措置として大型・中型自動車免許および第二種運転免許試験の受験資格が緩和されました。

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、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いることから、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。その後、同庁は2023(令

和5)年2月、改めて交通局長通達を発出し、継続的に見直しを進めるよう指示しました。

こうした中で、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。しかし、都心部や繁華街地域などの集配では依然、駐車場所に苦勞する状況が続いています。

● 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

●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5年度

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
三田	港区海岸3-20/区道(4)	9:00~21:00
東京湾岸	江東区辰巳2-1/区道(1)	9:00~21:00
大崎	品川区東五反田1-11/区道(1)	9:00~21:00
大崎	品川区東五反田1-11/区道(2)	9:00~21:00
池袋	豊島区東池袋1-24/区道(2)	9:00~21:00
王子	北区王子5-1/区道(2)	9:00~21:00
板橋	板橋区大山西町63/区道(1)	9:00~21:00
上野	台東区上野4-5/中央通り(2)	終日

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
浅草	台東区浅草2-13/国際通り(2)	9:00~21:00
西新井	足立区西新井2-5/大師北参道(1)	9:00~17:00
小松川	江戸川区篠崎町7-26/区道(1)	9:00~21:00
小金井	小金井市東町4-42/市道(1)	9:00~21:00
東村山	清瀬市元町1-4/けやき通り(1)	9:00~21:00
三鷹	三鷹市井の頭1-30(1)	9:00~21:00
多摩中央	稲城市若葉台2-1/若葉台中央通り(2)	9:00~21:00

資料：警視庁

■予算

●令和6年度トラック関係施策に関する要望と令和5年度補正予算・令和6年度予算の主な内容

要望事項	令和5年度補正予算・令和6年度の主な内容
●道路関係要望事項	5年度補正予算 物流革新緊急パッケージ関係として、総額で一般会計331億円、エネルギー対策特別会計409億円、財政投融資200億円が措置された。 ①物流革新緊急パッケージ関係予算/物流・自動車局(159億円) ②物流効率化に向けた先進的な実証事業(55億円) ※経済産業省事業 ③物流2024年問題への対応のうち、物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策(25億円) ※農林水産省事業 ④港湾の生産性向上に資する技術開発の推進(1.9億円) ⑤商用車の電動化促進事業(409億円) ※環境省・経産省連携事業 ⑥サステナブル倉庫モデル促進事業(61億円の内数) ※環境省連携事業 ⑦高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長(78億円)
1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進	
2. 高速道路料金等の引下げ	
3. 物流基盤の整備	
4. その他諸施策の推進	6年度予算(物流・自動車関係) (トラック運送事業関係) ①荷主対策の深度化に係るフォローアップ(0.3億円) ②トラック運送業における働き方改革の推進(0.78億円) ③自動車運送事業の安全総合対策事業(13.29億円) ④モーダルシフト等推進事業(0.41億円) ⑤災害時におけるサプライチェーンの確保等による物流施設の災害対応能力の強化(0.11億円) 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(3.37億円) ※環境省・経産省連携事業 ⑧トラック輸送におけるさらなる省エネルギー化に向けた推進事業/新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業(62億円の内数) ※経産省事業
●予算・施策関係要望事項	
1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援	(道路関係) ①災害時における物流・人流の確保(6,670億円の内数、5年度補正予算2,551億円含む) ・ 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・減災対策の推進など ②通学路等の交通安全対策の推進(2,722億円の内数、5年度補正予算210億円含む) ・ 高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進など ③効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(4,228億円の内数、5年度補正予算426億円含む) ・ 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など ④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(5,799億円の内数、5年度補正予算2,076億円含む) ・ 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の活用など
2. 燃料価格高騰への支援	(厚生労働省関係) ①働き方改革推進支援助成金(71億円) ②業務改善助成金(8.2億円)
3. 環境・交通安全対策に係る支援	③人材開発支援助成金/訓練関係(645億円の内数) ④民間企業における女性活躍促進事業(1.9億円) ⑤両立支援等助成金/育児休業等支援コース(40.2億円) 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(1.7億円)
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、2024(令和6)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
5	86,859	29,356	1,212※1	6,644	15,141※2	3,002※2	19,990	2,139	9,275	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 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 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

2024(令和6)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、1,410万5,098人(前年比0.5%増)と3年振りに増加しました。新型コロナウイルス感染症の影響からの回復がみられ、日本人は自然減となっていますが、外国人が増加しています。

性別では、男性が691万8,630人(同0.5%増)、

●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、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

●年齢別人口の推移 (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

2024(令和4)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、116万4,160人(前年比1.2%減)で減少に転じました。他道府県間との移動者数は、転入者が39万

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	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比	数	構成比
令和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
4年	1,164,160	100.0	764,629	65.7	398,523	34.2	1,008	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、2023(令和5)年平均の総合指数は105.4と前年比3.2ポイント上昇しました。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718万6,468人(同0.5%増)です。また地域別では、区部が979万1,293人(同0.8%増)で、市部は423万6,430人(同0.07%減)です。

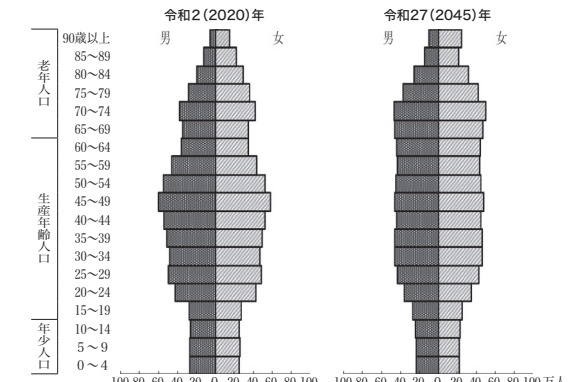
東京都の人口(推計)

令和6年1月1日現在

合計	14,105,098人 (0.5%増)
男性	6,918,630人 (0.5%増)
女性	7,186,468人 (0.5%増)

資料: 東京都

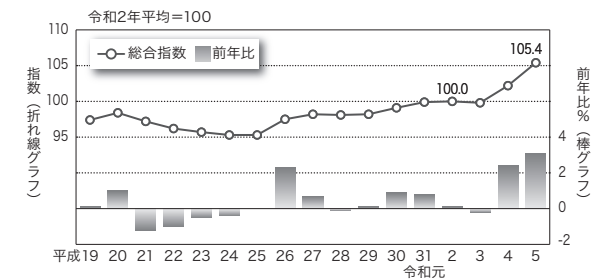
減少します。一方、老年人口(65歳以上)は、2020年の22.7%から、2045年には28.8%まで増加する見込みです。これに伴い、生産年齢人口(15~64歳)は2020年の66.1%から、2045年には61.2%に減少すると予測しています。



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」

9,269人(同2.9%増)に対して、転出者は36万5,360人(同3.3%減)と、3万人を超える転入超過となっています。

(注) 構成比(%)は四捨五入(合計が必ずしも100%とならない)



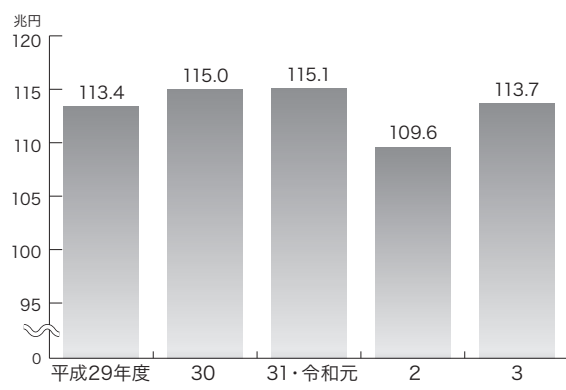
資料: 都総務局統計部「東京の物価」

■経済活動

●都内総生産額(名目)の推移

2021(令和3)年度の都内総生産額(名目)は113.7兆円で、前年度比で増加に転じました。新型コロナウイルス感染症の収束に伴い、経済活動が回復したことによるとみられます。

産業別の構成割合は、全国に比べて鉱業・製造業が7.0%(全国20.6%)、運輸・郵便業が2.9%(同4.1%)と低い水準ですが、卸売・小売業は21.5%(同13.7%)、情報通信業は11.7%(同5.1%)、金融・保険業が7.6%(同4.3%)などが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3年度」(速報)

●事業所数・従業者数・製造品出荷額等・付加価値額

2022(令和4)年の全国の事業所数(製造業計)は22万2,770事業所で前年比26.0%、従業者数は771万4,495人で同3.7%それぞれ増加しました(「令和3年経済センサス活動調査」との比較)。東京の事業所数(製造業)は1万5,416事業所、従業者数は26万8,401人です。また、2021(令和3)年の製造品出荷額等は7兆

6,227億円で同5.8%、付加価値額は3兆1,281億円で同7.7%それぞれ増加しました。

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、「経済構造実態調査」「経済センサス活動調査」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されています。

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)	(96.0)	3,302,200	100.0	109.3	1,066,140	100.0	110.1
	東京	(14,861)	(8.4)	-	(249,577)	(3.3)	-	76,227	2.3	105.8	31,281	2.9	107.7
4	全国	222,770	100.0	126.0	7,714,495	100.0	99.2	-	-	-	-	-	-
	東京	15,416	6.9	103.7	268,401	3.5	107.5	-	-	-	-	-	-

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、東京都内における2024(令和6)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3.93倍で、全職種平均の2.6倍の高い水準にあります。

有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、雇用情勢は悪化し低い水準となりましたが、コロナ禍の収束に伴い、上昇傾向にあります。

自動車運転者の有効求人倍率は、2019(令和

元)年12月には4.13倍まで上昇しました。コロナ禍で一時的に低下しましたが、再び4倍近くに上昇しています。

トラック運送業界は労働時間規制の強化に伴う「2024年問題」に直面しており、運転者不足が一層深刻化することが懸念されています。

有効求人倍率の推移

	自動車運転	全職種
令和2年	2.92	1.61
3年	2.44	1.05
4年	2.24	1.20
5年	3.40	1.49
6年	3.93	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 3,080
- ② 特別会員 2

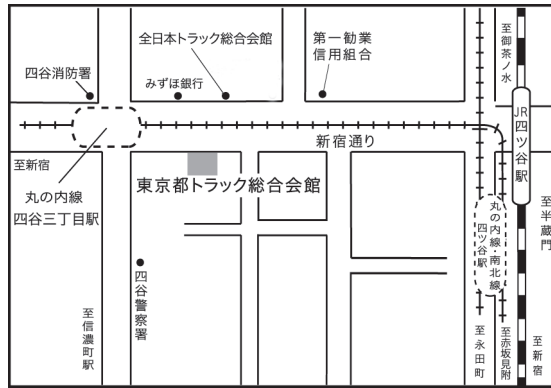
(特別会員= 一般社団法人東京環境保全協会、一般社団法人全国物流ネットワーク協会)

※令和6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

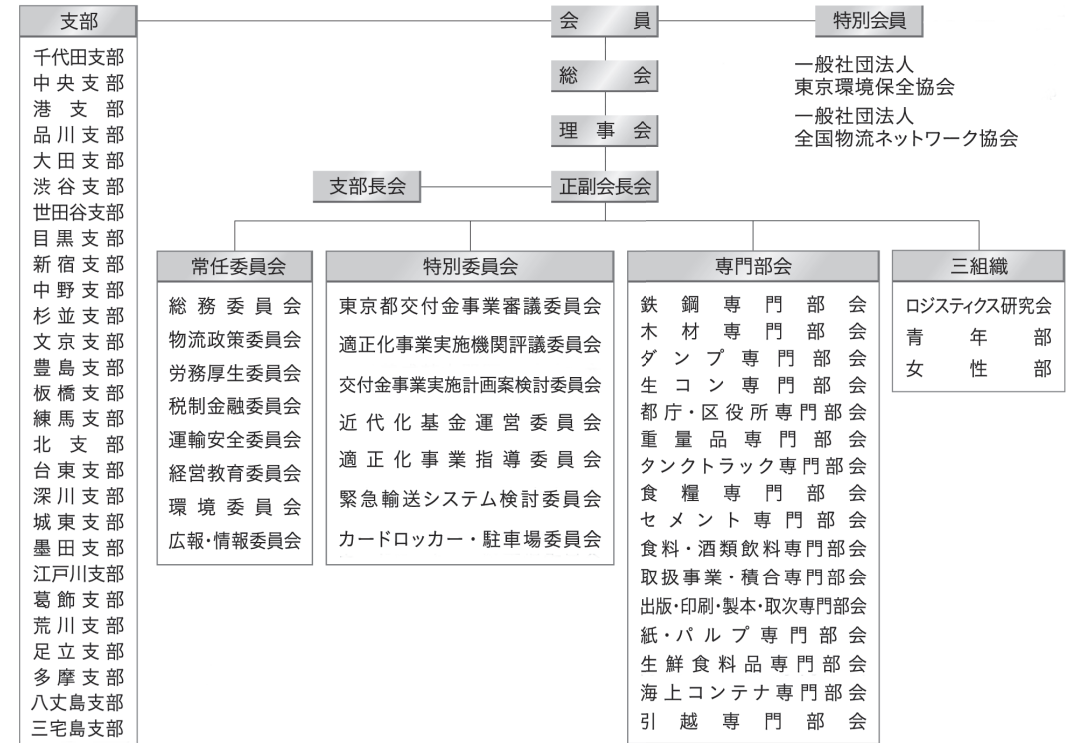
東京メトロ丸の内線「四谷三丁目駅」徒歩2分



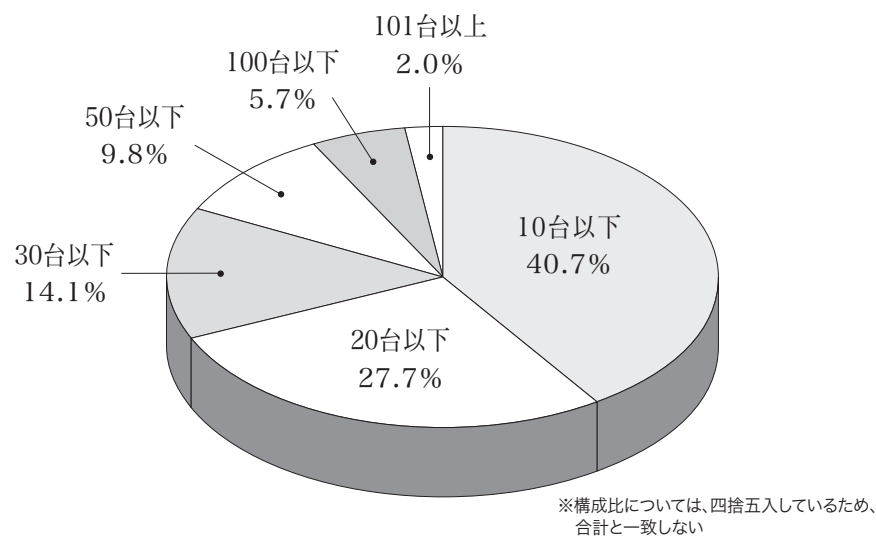
東ト協本部事務局ダイヤルイン一覧

	部署名	ダイヤルイン番号	FAX番号
2F 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	
	輸送相談室	03-3357-3881	
2F 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



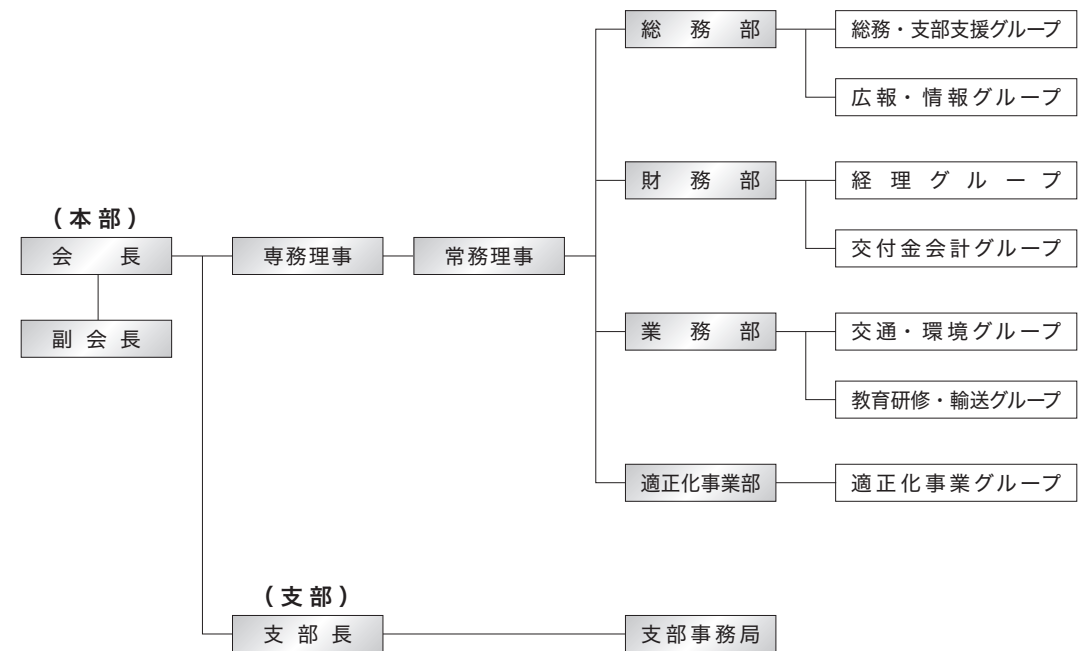
車両規模別会員構成

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
1,253	853	435	301	177	61	3,080

※特殊・軽車両を除く

令和6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6年3月31日現在の会員総数は296(一般会員290、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 = 193	高速道路安全施設部門 = 20
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階のピックアップ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。

◆2023(令和5)年 東ト協重大ニュース (順不同)

- 物流の「2024年問題」への対応について、初めて機関紙に特集記事を掲載するとともに小冊子を作成し、全会員事業者や関係機関等に配布した
- 物流の「2024年問題」について、初めて厚生労働省の助成金を活用し、新聞への連載広告、経済誌への記事広告、ラジオ番組への出演等を通じ、協会の立場を荷主等に対して発信した
- ドライバー・コンテストの全国大会で東ト協の代表選手が10年ぶりに総合優勝(内閣総理大臣賞)を受賞して日本一の栄冠に輝いた
- グリーン・エコプロジェクトによる継続的なエコドライブの実践の積み上げがCO₂排出削減効果をもたらす取り組みとして評価され、第2回クルマ・社会・パートナーシップ大賞において、東ト協として初となるSDGs貢献賞を受賞した
- 巡回指導総合評価D・E事業所に対する巡回指導の重点化(強化)により法令遵守の徹底を図った

支 部 等 一 覧

令和6年6月18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	100-1511	八丈島八丈町三根1948-2 (株)八丈島自動車整備工場内	04996-2-2225	04996-2-3531
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 2024 — 令和5年度版 —
データファイル 2024(令和6)年7月発行
(vol.29)

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

2024⇒2025

一般社団法人

東京都トラック協会