



日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023

公益社団法人 全日本トラック協会
会長 坂本 克己



トラック輸送は、ドアツードアの利便性と迅速さやフレキシブルな対応を求められるわが国の輸送ニーズにとっても合致し、国内物流の基幹的役割を果たしています。

また、自然災害が発生した際も、トラックがその機動力を発揮して、大量の緊急支援物資を輸送するとともに、新型コロナウイルス感染症拡大により、物流の維持が求められた際にもエッセンシャルワーカーとして、まさに国民の「ライフライン=命綱」の役割も担いました。

このような日本のトラック輸送産業の市場規模は今や約19兆円と、「生活（くらし）と経済のライフライン」として、産業活動や国民生活に不可欠な存在となっています。

一方で、2024年4月には、トラックドライバーに対する時間外労働年960時間の上限規制や改正改善基準告示が適用され、何も対策をとらなければ、将来輸送能力が大きく不足することが懸念（いわゆる「2024年問題」）されています。

この「2024年問題」を解決するためには、トラック輸送を現場で支えるトラックドライバーの働き方改革を実現し、併せて他産業並みへの賃金水準の引上げによりトラックドライバーを魅力ある職業にしていくことが不可欠です。

今年6月には、政府の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新に向けた政策パッケージ」がとりまとめられ、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」に係る具体的施策が出されました。

トラック運送業界としても、こうした施策を実効性のあるものにするため、現場で働くドライバーの豊かな労働環境の実現を目指し、政府と連携し、積極的に取り組みを推進しています。

燃料価格や資材価格の高騰などにより、厳しい経営環境を強いられている中、トラック運送業界は「安全で安心な輸送サービスを提供し続けること」が社会的使命であり、常に「安全」を最優先課題とし、環境対策や労働対策などとともに、産業の将来に向けたさまざまな取り組みも進めています。

本書「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」は、このようなトラック輸送産業の果たす重要な役割とともに、トラック運送業界の現状とその課題への対応について紹介いたします。

本書により、トラック輸送産業への理解と関心をさらに深めていただくことを期待しています。

目次

第1部

トラック輸送産業の概況

物流の主要トトラック

▶国内貨物輸送とトラック	4
トンベースで9割、トンキロベースで5割	4
▶営業用トラックの活動	6
トラック運送事業者の9割以上は中小企業	6
生産から消費に至る輸送活動	7
自家用に比べ輸送効率率は約10倍	8
消費者に身近な宅配便輸送	10
▶トラック運送事業の経営環境	11
トラック運送事業の市場規模は年間約19兆円	11
各種規制により激変する経営環境	12
規制緩和以降、事業者数は1.5倍に	14
典型的な労働集約型産業	15
少子・高齢化の進展と若年労働力不足	16
監査・行政処分を強化	17
▶トラック運送業界の課題等	18
軽減が求められる自動車関係諸税	18
トラックの高速道路料金	19
燃料価格の動向	20
燃料価格高騰への対応	21
トラック運送事業の「働き方改革」への取り組み	22
トラック運送事業の生産性向上に向けて	23
「物流の2024年問題」の解決に向けて	24
「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」が「当分の間」延長に	25
▶高度情報化社会を迎えて	26
ICT活用で輸送効率や安全対策を向上	26
ETC2.0の活用	27

第2部

全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしい トラック輸送の実現

トラック運送事業の 健全な発展のために

▶安全は最重要課題	30
交通事故撲滅を目指し、「プラン2025」を推進	30
トラックドライバーによる飲酒運転の根絶	32
健康起因事故の未然防止	33
「準中型自動車運転免許」に取得助成	34
▶労働災害の防止	35
労働災害防止への取り組み	35
安全運行を支えるトラックステーション	36
▶地球環境を守るために	37
「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を策定	37
：2050年のカーボンニュートラルを目指す道しるべ	37
営業用トラックのCO ₂ 対策	38
SDGsの推進	39
先進環境対応車等の普及促進	40
「トラックの森」づくり事業の推進	41
▶適正化事業の推進	42
トラック運送事業の適正化	42
安全の証し「Gマーク」	43
▶万全を期す緊急輸送体制	44
ライフラインとしてのトラック	44
▶人材の確保・育成に向けて	48
人材確保・育成と教育研修	48
▶中小企業の経営改善	49
原価管理の徹底による経営体質改善	49
適正取引推進へ「自主行動計画」策定	50
トラック運送事業者の物流DXの推進及びIT化	51
求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の普及拡大	52
▶消費者サービスの向上	53
引越輸送の信頼向上	53
▶要望・陳情活動	54
業界の課題克服に向けて要望活動	54
▶国際交流の拡大	55
世界各国の物流関係者と交流	55
▶広報活動の展開	56
トラック運送事業への理解促進に向けて	56

公益社団法人全日本トラック協会の概要	58
--------------------	----

都道府県トラック協会一覧	60
--------------	----

1 トラック輸送産業の概況



物流の主役トラック

国内貨物輸送とトラック	4
営業用トラックの活動	6
トラック運送事業の経営環境	11
トラック運送業界の課題等	18
高度情報化社会を迎えて	26

国内貨物輸送とトラック

トンベースで9割、トンキロベースで5割

わが国の国内貨物総輸送量は、トン数では年間約43億トン（令和3年度）、トンキロ※では4,050億トンキロ（同）で、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となります。

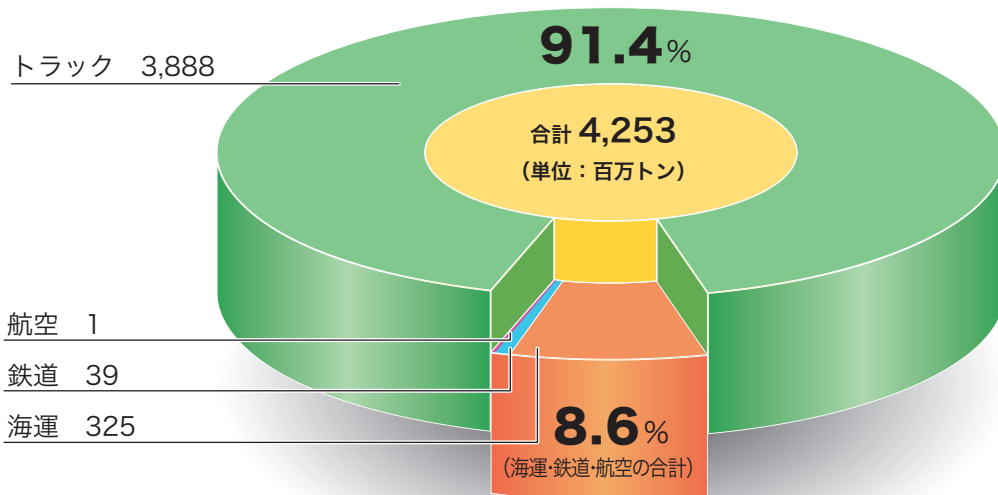
輸送機関別の推移では、トンベースで営業用トラックが平成9年度に自家用トラックを上回り、以降は全

ての輸送機関で漸減もしくは横ばいとなっていました。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅に減少しましたが、3年度に入り、落ち込んでいた経済の回復により全機関で増加または横ばいとなりました。

一方、トンキロベースでみた場合は、営業用トラック

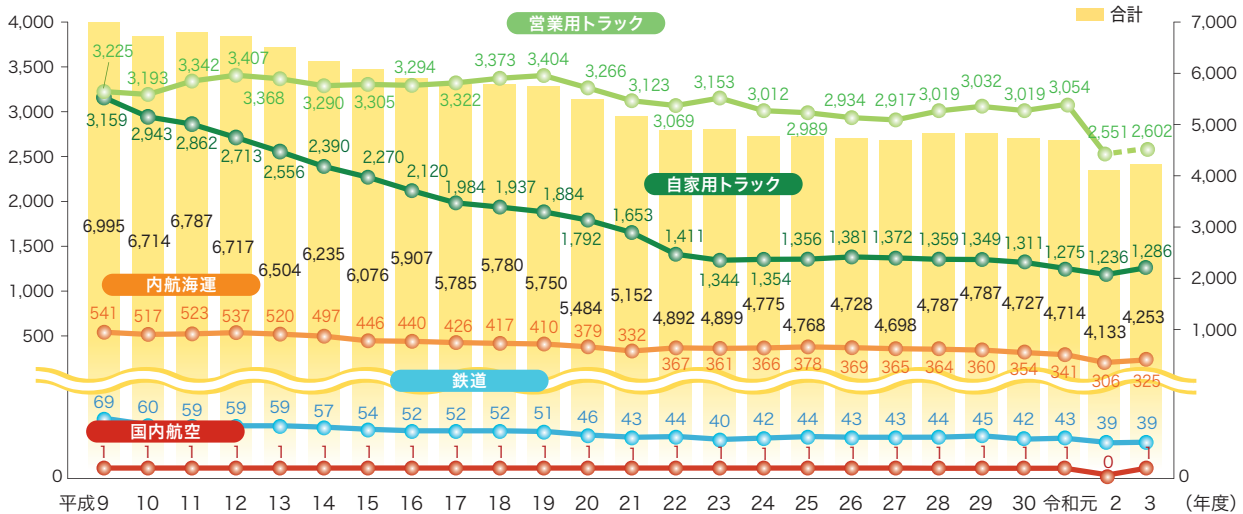
◆ 輸送機関別分担率（令和3年度）

トンベース



◆ 輸送トン数の推移

(単位：百万トン)



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

- (注)：1. 平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く
 2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している
 3. 令和2年度以降については、令和2年4月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない
 4. 合計は輸送機関別の単位未満を四捨五入後に計算したものである

クのみ増加傾向で推移してきましたが、平成18年に内航海運と並んだあと、双方とも減少または横ばいになり、最近では双方ほぼ同じトンキロ数を示して推移しています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により令

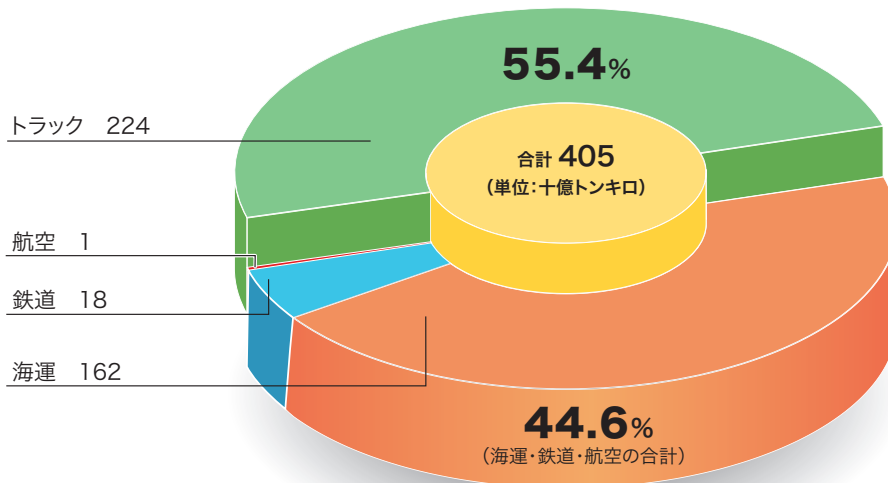
和2年度以降は全輸送機関で減少傾向もしくは横ばい状態にありましたが、3年度は営業用トラック、自家用トラック、内航海運で増加に転じました。

※用語解説

トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

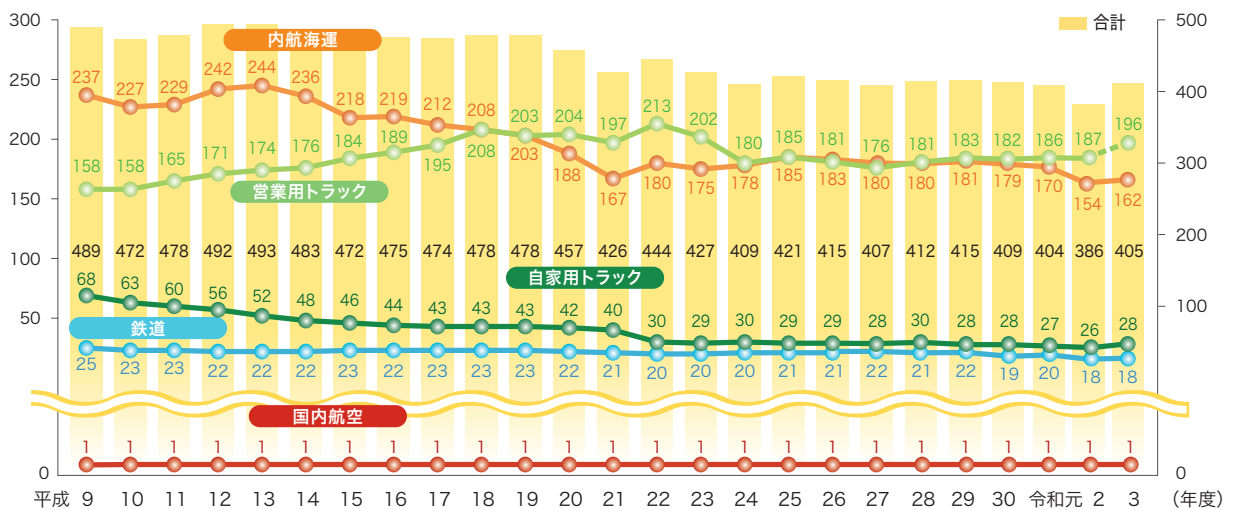
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

トンキロベース



◆ 輸送トンキロの推移

(単位：十億トンキロ)



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

(注)：1. 平成22年度は、23年3月、または23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く

2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している

3. 令和2年度以降については、令和2年4月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない

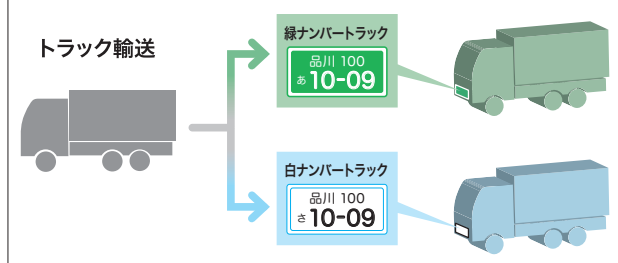
4. 合計は輸送機関別の単位未満を四捨五入後に計算したものである

営業用トラックの活動

トラック運送事業者の9割以上は中小企業

トラック輸送には、自家の貨物を輸送する自家用トラック（白地のナンバープレート）と、他者の貨物を有償で輸送する営業用トラック（緑地のナンバープレート）の2種類があります。この営業用トラックについては、貨物自動車運送事業法で、事業形態が一般貨物自動車運送事業と特定貨物自動車運送事業に大別され、さらに一般貨物自動車運送事業のなかの一形態として特別積合せ貨物運送があります。

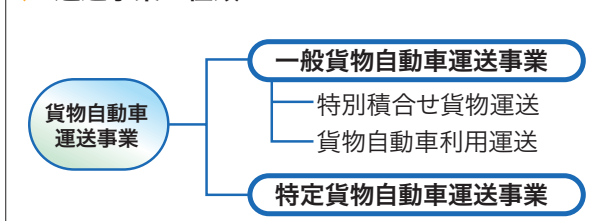
◆トラック輸送の形態



一般貨物自動車運送事業のなかで、不特定多数の荷主から集荷した貨物を、起点および終点のターミナル等の営業所または荷扱所で必要な仕分けを行い、その

ターミナル等の中で幹線輸送などを定期的に行うのが特別積合せ貨物運送事業です。宅配便はこの事業に含まれます。

◆運送事業の種類



特定貨物自動車運送事業は、品目ごとに荷主などを限定して輸送する事業です。

中小企業基本法では「資本金3億円以下又は従業員300人以下」の企業を中小企業と規定していますが、これによると、一般貨物自動車運送事業者の99%以上が中小企業ということになります。

◆トラック運送事業の規模別事業者数（令和4年3月末現在、単位：者）

車両規模別

業種	両	10以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501以上	計
特別積合せ		9	8	8	34	59	81	68	46	313
一般		29,751	13,212	5,986	4,740	2,970	900	249	48	57,856
特定		291	19	5	3	2	0	0	0	320
霊柩		4,562	141	26	21	7	4	1	0	4,762
計		34,613	13,380	6,025	4,798	3,038	985	318	94	63,251
構成比(%)		54.7	21.2	9.5	7.6	4.8	1.6	0.5	0.1	100.0

従業員規模別

業種	人	10以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～300	301～1,000	1,001以上	計
特別積合せ		6	5	6	22	67	66	44	69	28	313
一般		26,531	13,833	6,490	5,379	3,708	1,384	320	170	41	57,856
特定		254	40	11	8	6	1	0	0	0	320
霊柩		4,230	277	95	72	44	19	6	16	3	4,762
計		31,021	14,155	6,602	5,481	3,825	1,470	370	255	72	63,251
構成比(%)		49.0	22.4	10.4	8.7	6.0	2.3	0.6	0.4	0.1	100.0

資料：国土交通省

(注)：1. 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計と一致しない
2. 各表の特別積合せの計数は、一般の外数として計上している
3. 一般には霊柩を兼業している事業者を含む。霊柩の事業者は事業者のみ

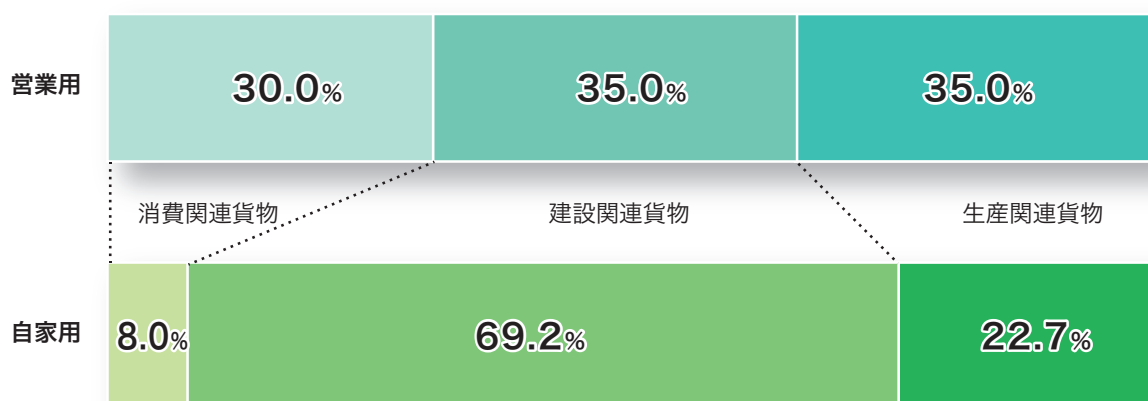
生産から消費に至る輸送活動

営業用トラックで運ばれる貨物はさまざまです。農水産品、食料工業品、日用品といった消費関連貨物が30.0%、木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物などの建設関連貨物が35.0%、金属、機械、石油製品などの

生産関連貨物が35.0%となっています。

一方で、建設関連貨物が69.2%を占めている自家用トラックとは輸送品目構成で大きな違いがあります。

◆ 営業用・自家用別品目別輸送トン数の構成比（令和2年度）



(注)：分類不能なものは除外

◆ 営業用・自家用別品目別輸送トン数（主要品目、単位：千トン、令和3年度）

	品目	営業用		自家用		合計	
		数量	構成比 (%)	数量	構成比 (%)	数量	構成比 (%)
消費関連貨物	農水産品	150,311	5.8	53,634	4.2	203,945	5.3
	食料工業品	293,149	11.4	33,409	2.6	326,558	8.4
	日用品	163,245	6.3	10,492	0.8	173,737	4.5
	取り合せ品	167,252	6.5	5,576	0.4	172,828	4.5
	その他	862	0.0	231	0.0	1,093	0.0
	計	774,819	30.0	103,342	8.0	878,161	22.7
建設関連貨物	木材	79,667	3.1	49,554	3.9	129,221	3.3
	砂利・砂・石材	278,285	10.8	304,547	23.7	582,832	15.1
	工業用非金属鉱物	26,982	1.0	12,782	1.0	39,764	1.0
	窯業製品	212,968	8.3	148,512	11.5	361,480	9.3
	廃棄物	238,743	9.3	330,986	25.7	569,729	14.7
	その他	66,686	2.6	44,265	3.4	110,951	2.9
	計	903,331	35.0	890,646	69.2	1,793,977	46.4
生産関連貨物	金属	124,531	4.8	32,837	2.6	157,368	4.1
	機械	267,255	10.4	74,835	5.8	342,090	8.8
	石油製品	100,626	3.9	35,575	2.8	136,201	3.5
	その他	409,795	15.9	149,108	11.6	558,903	14.5
	計	902,207	35.0	292,355	22.7	1,194,562	30.9
	合計	2,580,357	100.0	1,236,343	100.0	3,767,343	100.0

資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

(注)：1. 数値は原則として単位未満で四捨五入してあるため、合計と内計は必ずしも一致しない
2. 軽自動車を含まない

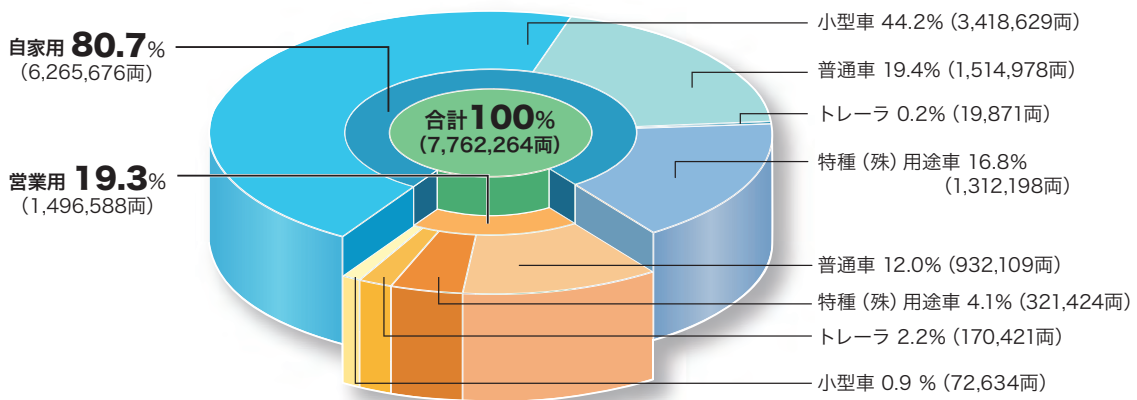
自家用に比べ輸送効率は約10倍

令和3年度にわが国で登録されているトラック車両数の合計はおよそ776万両です。このうちトレーラを含めた緑ナンバーの営業用トラックはおよそ150万両で、全体に占める割合は19.3%になっています。令和3年度の営業用トラック輸送分担率をみると、輸送トン数ではトラック輸送量全体の66.7%を占め、自家用トラックのおよそ2倍となっています。

また、輸送トンキロ分担率では、営業用トラックが87.6%の輸送を担っています。

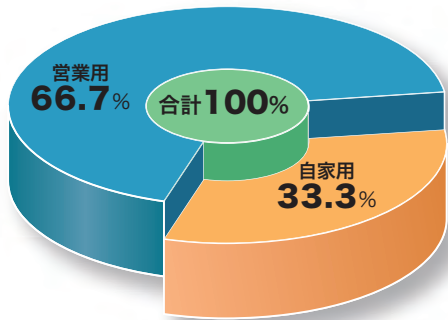
稼働効率の指標である「実働1日1車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックのおよそ10倍の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいます。

◆トラック車両数の割合（令和3年度）



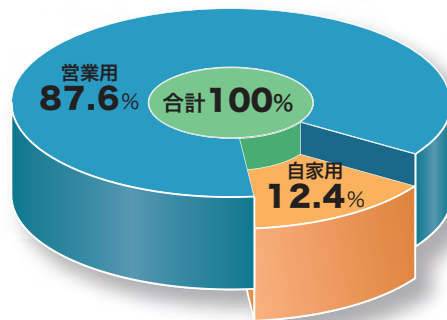
資料：自動車検査登録情報協会「形状別自動車保有車両数」（注）：1.軽自動車を含まない 2.各割合の合計は端数処理の関係で100%にならない

◆トラック輸送トン数の分担率（令和3年度）



資料：国土交通省（注）：軽自動車を含まない

◆トラック輸送トンキロの分担率（令和3年度）



◆自動車保有車両数[道路運送車両法による分類]の推移（単位：両）

区分	総計	トラック								
		普通車			小型車			トレーラ		
		営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計
29	81,563,101	898,780	1,459,231	2,358,011	72,399	3,436,213	3,508,612	158,111	12,798	170,909
30	81,789,318	912,767	1,473,399	2,386,166	72,954	3,428,428	3,501,382	161,870	13,922	175,792
令和元	81,849,782	926,279	1,486,117	2,412,396	73,227	3,420,834	3,494,061	166,147	15,612	181,759
2	82,077,752	931,236	1,502,123	2,433,359	72,764	3,420,039	3,492,803	168,299	17,370	185,669
3	82,174,944	932,109	1,514,978	2,447,087	72,634	3,418,629	3,491,263	170,421	19,871	190,292

資料：自動車検査登録情報協会（注）：トラックに軽自動車を含まない

◆ 営業用・自家用別輸送効率の比較 (令和3年度)

項目	単位	営業用	構成比 (%)	自家用	構成比 (%)
走行キロ	百万km	59,102	51.8	54,984	48.2
輸送トン数	百万トン	2,580	66.7	1,286	33.3
輸送トンキロ	百万トンキロ	196,038	87.6	27,656	12.4
実働延日車	百万日車	278	42.4	378	57.6
実働1日1車当たり走行キロ	km	212.56	—	145.60	—
トン当たり平均輸送キロ	km	75.97	—	21.50	—
実働1日1車当たり輸送トンキロ (輸送トンキロ/実働延日車)	トンキロ	(A) 705.07	—	(B) 73.24	—
輸送効率格差 (A/B)	705.07/73.24=9.63倍				

資料：国土交通省

(注)：普通車、小型車、特種(殊)用途車の合計(軽自動車を除く)

(注)：端数処理の関係で数値が計算通りにならない箇所がある

◆ 実働1日1車当たり走行キロ
(単位：km)



◆ トン当たり平均輸送キロ
(単位：km)



◆ 実働1日1車当たり輸送トンキロ
(単位：トンキロ)



資料：国土交通省

(注)：普通車、小型車、特種(殊)用途車の合計

◆ 自動車保有車両数 [道路交通法による分類] (令和3年度、単位：両)

自動車の種類		営業用	自家用	合計	
大型自動車	車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上	貨物自動車	480,432	173,837	654,269
		特種(殊)用途車	128,602	179,240	307,842
		小計	609,034	353,077	962,111
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満 または最大積載量4.5トン以上 6.5トン未満	貨物自動車	232,052	447,143	679,195
		特種(殊)用途車	92,100	227,853	319,953
		小計	324,152	674,996	999,148
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満 または最大積載量2トン以上 4.5トン未満	貨物自動車	129,614	642,051	771,665
		特種(殊)用途車	55,988	290,176	346,164
		小計	185,602	932,227	1,117,829
普通自動車	車両総重量3.5トン未満 または最大積載量2トン未満	貨物自動車	162,645	3,670,576	3,833,221
		特種(殊)用途車	44,734	614,929	659,663
		小計	207,379	4,285,505	4,492,884
トレーラ(道路運送車両による分類と同じ)		170,421	19,871	190,292	
合計		1,496,588	6,265,676	7,762,264	

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成

(注)：1. 軽自動車を含まない 2. 令和4年3月末現在

特種(殊)用途車			トラック合計					
営業用	自家用	計	営業用	構成比 (%)	自家用	構成比 (%)	計	構成比 (%)
310,890	1,265,933	1,576,823	1,440,180	18.9	6,174,175	81.1	7,614,355	100.0
314,413	1,276,365	1,590,778	1,462,004	19.1	6,192,114	80.9	7,654,118	100.0
316,711	1,289,028	1,605,739	1,482,364	19.3	6,211,591	80.7	7,693,955	100.0
319,716	1,300,777	1,620,493	1,492,015	19.3	6,240,309	80.7	7,732,324	100.0
321,424	1,312,198	1,633,622	1,496,588	19.3	6,265,676	80.7	7,762,264	100.0

車種区分
普通車
小型車、軽自動車、特殊用途車以外(1ナンバー)
小型車
総排気量2000cc以下(軽油および天然ガスのみを燃料とするものは除く)で、長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下(4ナンバー)
特種(殊)用途車
冷蔵冷凍車、クレーン車など(8ナンバー)、ポールトレーラなど(9、0ナンバー)

消費者に身近な宅配便輸送

消費者にとって、もっとも関わりの深い輸送サービスは宅配便輸送といえます。

宅配便は、取扱個数が年々増加し、令和3年度では約50億個となりました。明確な運賃や手軽さに加え、配達時刻の細かな指定や温度管理など利便性の高いサービスが広く消費者の支持を得ています。また、テレビやインターネットなどの通信販売を利用して商品を購入する際の代金引換サービスも、消費者が安全、確実な取り引きを行う上で、重要な役割を果たしています。最近では大都市間の当日配達も実現するなど、サービスの高度化が進んでいます。

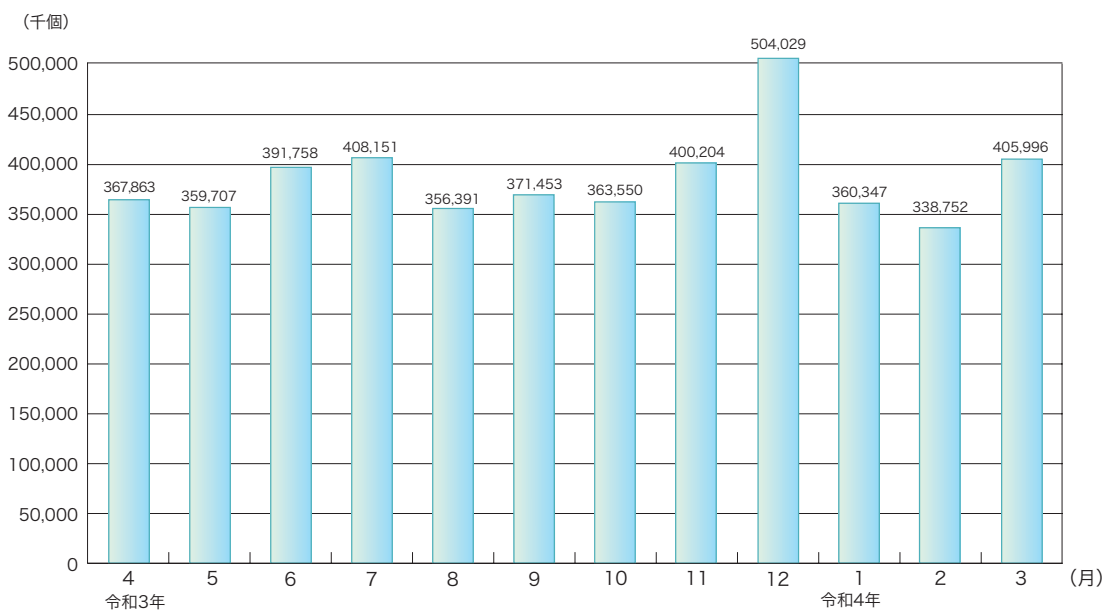
通販市場は、インターネット通販やテレビショッピングの利用数の伸びにより拡大を続けており、このような多様な物流サービスが現在の通販市場を根底で支

えています。

特に令和2年からは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛などを受け宅配需要が急増。また近年不在による再配達が課題となっており、「2024年問題」による配達員不足というトラック運送業界全体にも共通する問題とも重なり、感染拡大防止のために非対面による荷物の受け取りも広がるなど、「新しい生活様式」への適応などが求められています。

一方で、一部通販サイトなどで「送料無料」という物流に関する意識を軽んじる表現が使用されており、国およびトラック運送業界では、荷主および一般消費者へ適正な運賃・料金への理解・促進を働きかけています。

◆ 宅配貨物の月別取扱個数（令和3年度）



資料：国土交通省「国土交通月例経済」（注）：宅配貨物取扱個数については大手3社の合計

◆ 宅配便等取扱個数の推移（単位：万個、冊）

項目	年度	平成24	25	26	27	28	29	30	令和元	2	3
		宅配便	352,600	363,668	361,379	374,493	401,861	425,133	430,701	432,349	483,647	495,323
メール便	547,135	563,772	546,425	526,394	528,960	527,599	502,112	470,192	423,870	428,714	
計	899,735	927,440	907,804	900,887	930,821	952,732	932,813	902,541	907,517	924,037	

資料：国土交通省（注）：1. 宅配便取扱個数は、宅配便名ごとにその便名で行うトラック運送および航空等利用運送事業の取扱個数の合計。また、日本郵便については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している
2. 平成28年度以降の宅配便取扱個数は、28年10月から宅配便取扱個数に含めることとした日本郵便（取り扱い扱う「ゆうパケット」を含む）
3. 平成29年度については、佐川急便において決算期の変更があったため、29年3月21日～30年3月31日（376日分）で集計

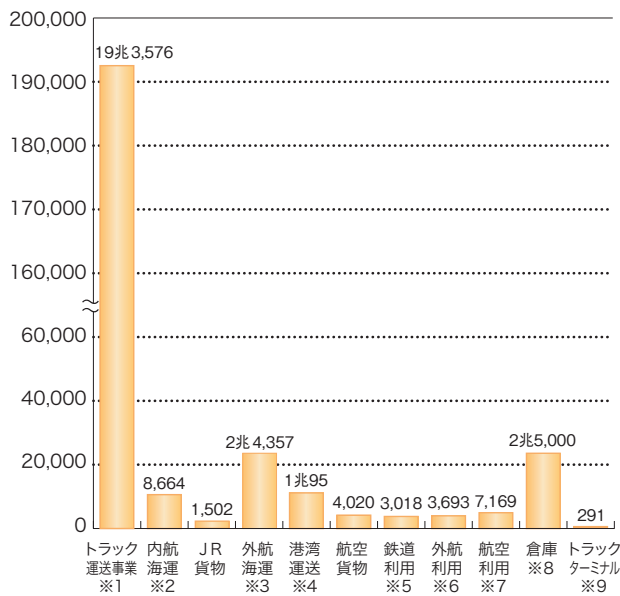
トラック運送事業の経営環境

トラック運送事業の市場規模は年間約19兆円

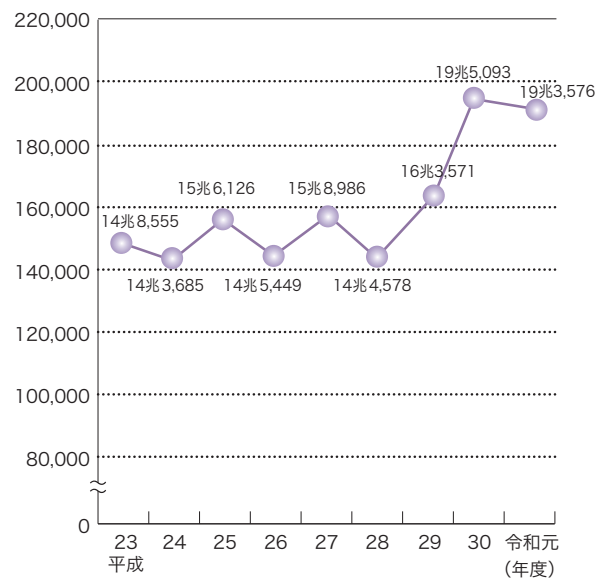
トラック、鉄道、外航海運、航空、倉庫など、わが国の物流事業全体の市場規模はおよそ29兆円です。
このうち、トラック運送事業の市場規模は、令和元

年度において19兆3,576億円で、物流市場全体の約7割を占めています。

◆ 物流業の事業分野別営業収入(令和2年度、単位:億円)



◆ トラック運送事業の営業収入の推移 (単位:億円)



資料:国土交通省

- (注): ※1 = 令和元年度の値で報告書提出事業者 39,436 者分
 ※2 = 令和元年度の値で報告書提出事業者 680 者分
 ※3 = 報告書提出事業者 140 者分
 ※4 = 令和元年度の値で報告書提出事業者 575 者分
 ※5 = 報告書提出事業者 579 者分
 ※6 = 報告書提出事業者 359 者分
 ※7 = 報告書提供事業者 176 者分
 ※8 = 推計値
 ※9 = 兼業事業を含む

各種規制により激変する経営環境

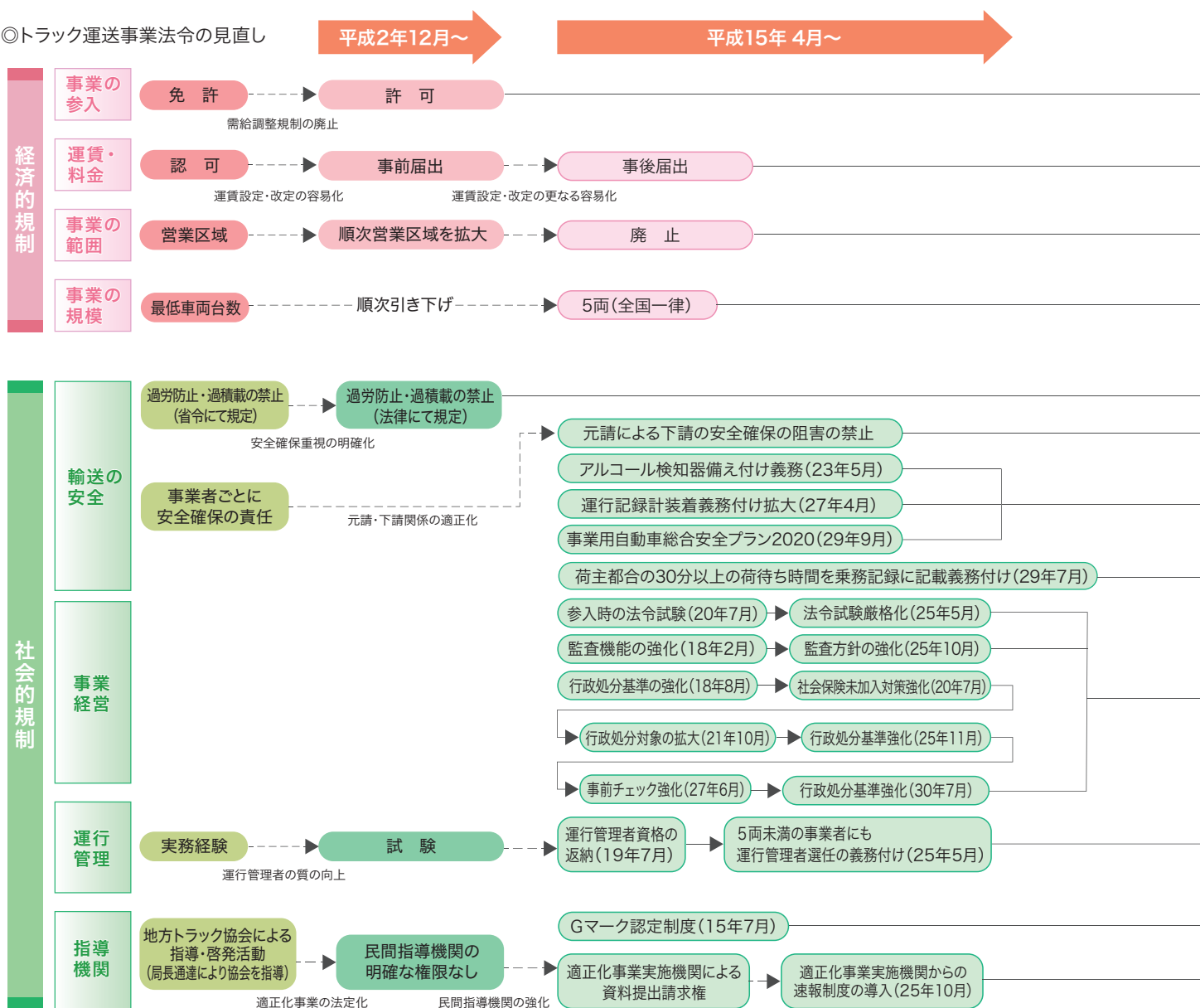
平成2年12月に施行された物流二法は、新規参入事業者の急増ならびに市場競争の激化をもたらしました。平成15年4月には自由な経済活動の環境を前進させるため、貨物自動車運送事業法が改正され、経済的規制が更に緩和されました。その後、公平な

競争条件に向けた事後チェック体制の強化が順次図られました。

また、平成30年12月には、働き方改革の実現を図るためにトラックドライバーの労働条件を改善することを最優先と位置づけ、そのための規則のあり

◆ 事業規制等の動向

◎トラック運送事業法令の見直し



資料：全日本トラック協会

方を見直すために、貨物自動車運送事業法が改正されました。同法改正は、トラック運送業界の要望を受け、議員立法で成案したもので、「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」「荷主対策の深度化」「標準的な運賃の告示制度の導入」といった、トラックドライバーの労働条件改善とトラック運送事業の健全化に資する措置を早急を実施していくための施策が盛り込まれました。このうち「標準的な運賃」「荷主対策の深度化」は、時間外労働の上限規

則が適用される令和6年3月までの時限措置とされました。しかし、労働条件を改善し、担い手を確保するための取り組みは道半ばであったため令和5年6月、トラック運送業界からの強い要望を受け、再度議員立法により改正が行われ、荷主対策の深度化および標準的な運賃については、「当分の間」延長されることになりました。改正事業法の適切な運用が図られるよう、全ト協では、関係省庁と連携し、積極的に対応していきます。

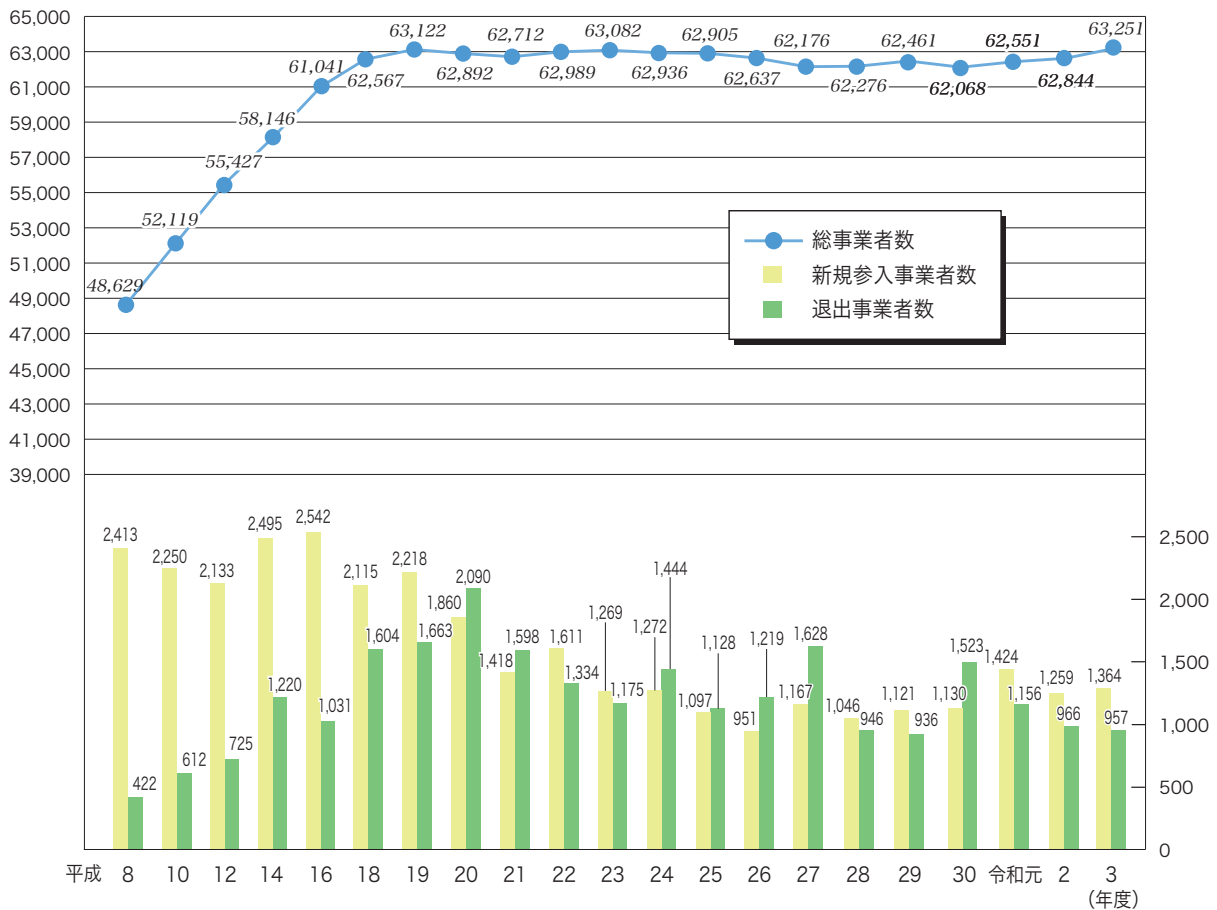


規制緩和以降、事業者数は1.5倍に

平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、トラック運送事業の規制緩和によって新規参入事業者が急増し、平成19年度末には1.5倍以上の6万3千者を超えました。しかし、輸送需要が伸び悩むなかで事業者間の競争が激化し、この結果、平成20年度末は規制緩和以降初めて総事業者数が前年度より減少し、平成

21年度末以降は横ばいで推移しています。また、それ以降は、新規参入事業者数の増加が鈍化、横ばい状態にあるとともに新規参入と退出事業者数がほぼ拮抗しています。なお、令和3年度は平成23年度以来10年ぶりに6万3千者を超えるとともに、過去最多の事業者数となりました。

◆トラック運送事業者数の推移（単位：者）



資料：国土交通省 （注）：退出事業者数には、合併・譲渡により消滅した企業を含む。

典型的な労働集約型産業

全日本トラック協会が毎年公表している「経営分析報告書」によると、運送コストの中に占める比率が最も高いのが人件費で、トラック運送事業は、典型的な労働集約型産業といえます。さらに「2024年問題」への対応とあわせ、最近の運転者不足のために人件費

が上昇し、令和3年度の全国平均では37.3%にのぼるなど、約4割で推移しています。次いで、燃料油脂費が高く13.7%となっており、最近3年間では最も高い比率となっています。

◆ 一般貨物運送事業損益明細表(全体の平均値) [1者平均額(千円)・構成比(%)]

	全体					
	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	218,203	100.0	231,981	100.0	243,207	100.0
運送収入	216,793	99.4	230,103	99.2	240,756	99.0
貨物運賃	208,365	95.5	219,258	94.5	231,426	95.2
その他	8,428	3.9	10,845	4.7	9,330	3.8
運送雑収	1,410	0.6	1,878	0.8	2,451	1.0
営業費用	220,396	101.0	232,992	100.4	245,438	100.9
運送費	188,440	86.4	198,468	85.6	210,788	86.7
人件費	84,734	38.8	92,215	39.8	90,778	37.3
燃料油脂費	29,477	13.5	27,744	12.0	33,323	13.7
ガソリン代	1,178	0.5	1,151	0.5	1,370	0.6
軽油費	27,815	12.7	26,050	11.2	31,370	12.9
その他	484	0.2	543	0.2	583	0.2
修繕費	12,759	5.8	13,564	5.8	13,943	5.7
事業用自動車	12,253	5.6	12,799	5.5	13,346	5.5
その他	506	0.2	765	0.3	597	0.2
減価償却費	13,738	6.3	14,785	6.4	13,735	5.6
事業用自動車	12,853	5.9	13,805	6.0	12,861	5.3
その他	885	0.4	980	0.4	874	0.4
保険料	4,567	2.1	4,672	2.0	4,600	1.9
施設使用料	2,205	1.0	2,790	1.2	2,682	1.1
自動車リース料	3,598	1.6	4,297	1.9	4,169	1.7
施設賦課税	1,208	0.6	1,303	0.6	1,365	0.6
事故賠償費	248	0.1	242	0.1	264	0.1
道路使用料	8,172	3.7	8,539	3.7	8,929	3.7
フェリーボート利用料	771	0.4	644	0.3	898	0.4
その他	26,964	12.4	27,673	11.9	36,102	14.8
備車費等	11,816	5.4	10,048	4.3	13,653	5.6
一般管理費	31,956	14.6	34,524	14.9	34,650	14.2
人件費	18,362	8.4	20,744	8.9	20,065	8.3
その他	13,594	6.2	13,780	5.9	14,585	6.0
営業損益	-2,193	-1.0	-1,011	-0.4	-2,231	-0.9
営業外収益	3,233	1.5	4,936	2.1	5,354	2.2
金融収益	255	0.1	344	0.1	290	0.1
営業外費用	1,535	0.7	1,713	0.7	1,604	0.7
金融費用	1,072	0.5	1,157	0.5	1,082	0.4
経常損益	-495	-0.2	2,212	1.0	1,519	0.6
集計事業者数(者)	2,387	100%	2,687	100%	2,826	100%
営業利益計上(者)	888	37%	1,190	44%	1,111	39%
経常利益計上(者)	1,072	45%	1,522	57%	1,519	54%

資料：全日本トラック協会「経営分析報告書 令和3年度決算版」
 (注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

少子・高齢化の進展と若年労働力不足

厚生労働省の統計によると、道路貨物運送業の賃金水準は全産業平均に比べて低い水準で推移しています。その一方で、トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して長時間となっています。

総務省の調査によると令和4年現在、トラック運送事業に従事する就業者数は全体で約201万人、このうちドライバー等輸送・機械運転従事者数は約86万人と横ばいで推移しています。

また、トラック運送事業を含む自動車運送事業は、

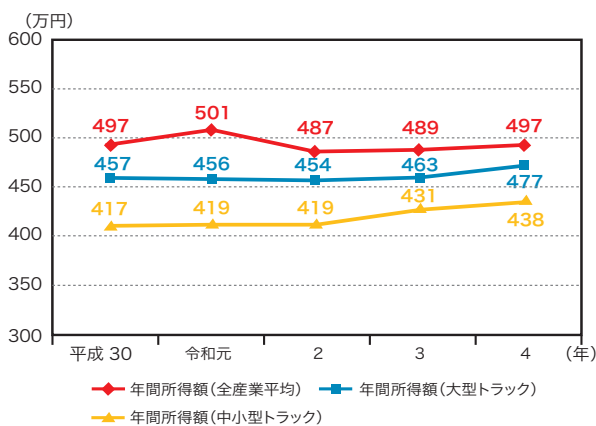
中高年層の男性労働力に強く依存しており、令和4年においては、40歳未満の若い就業者数は全体の23.9%である一方で、40歳以上50歳未満が27.4%、そして50歳以上が48.8%を占めるなど、高齢化が年々進んでいます。

さらに、女性の比率については就業者全体で20.4%、輸送・機械運転従事者では3.5%と依然として低い状況にあります。

◆トラックドライバーの賃金・労働時間

【年間所得額の推移】

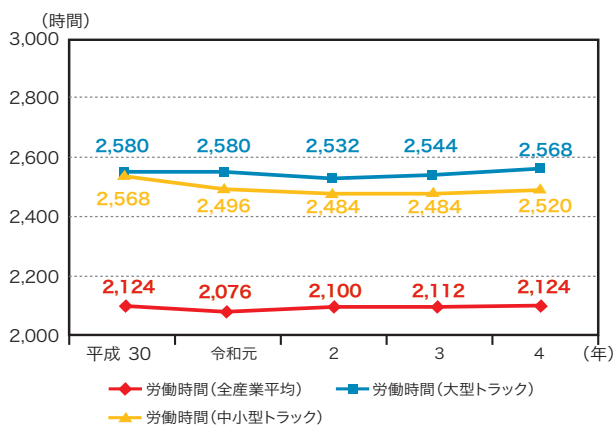
トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約4%低く、中小型トラック運転者で約12%低い



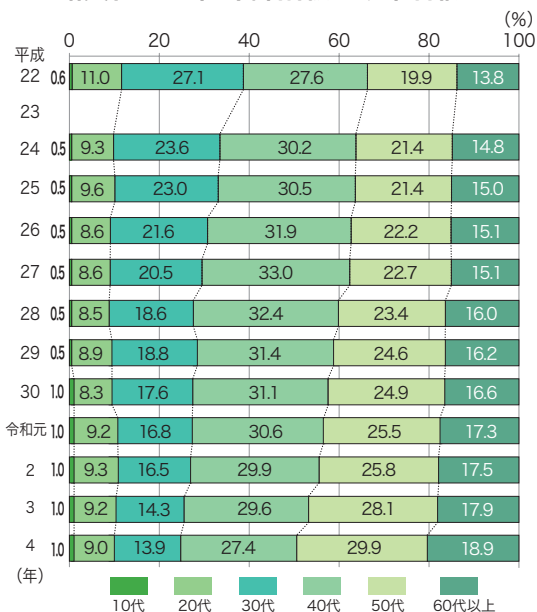
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

【年間労働時間の推移】

トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で444時間(月37時間)長く、中小型トラック運転者で396時間(月33時間)長い



◆道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比 (単位：%)



(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

◆道路貨物運送業 就業者数の推移 (単位：万人)

年	道路貨物運送業					
	就業者数			輸送・機械運転従事者数		
	総数	男性	女性	総数	男性	女性
平成22	181	148	33	79	77	2
23	—	—	—	—	—	—
24	182	150	32	83	81	2
25	187	153	34	84	83	2
26	185	151	33	83	81	2
27	185	151	34	80	78	2
28	188	153	35	83	81	2
29	191	156	35	83	81	2
30	193	155	38	86	84	2
令和元	196	156	40	87	84	3
2	194	155	39	85	82	3
3	199	159	40	84	82	3
4	201	160	41	86	83	3

資料：総務省「労働力調査」より作成

(注)：1. 就業者：自営業主、家族従業者、雇用者(役員、臨時雇、日雇を含む)
2. 輸送・機械運転従事者：「道路貨物運送業」における輸送・機械運転従事者は主に自動車運転従事者
3. 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

監査、行政処分を強化

国土交通省は平成25年10月、自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の抜本的な見直しを行いました。平成24年4月に関越自動車道で発生した高速ツアーバスの重大事故を踏まえて、効果的・効率的な監査の実施および実効性のある行政処分の実施を図るため、改正したものです。

悪質・重大な法令違反に対する行政処分が厳格化され、営業所に運行管理者や整備管理者が全く選任されていない場合や、恒常的に全ドライバーに対して点呼を実施していない場合、ドライバーの乗務時間等基準が著しく遵守されていない場合などの重要な法令違反に対しては、従来の違反点数の積み上げではなく、即時30日間の事業停止となりました。また、乗務記録の記載不備などの軽微な違反については行政指導にとどめるなど、メリハリをつけた内容となっています。

国交省は同時に、適正化事業実施機関との連携を強化し、点呼を全く行っていないなどの悪質な違反を同機関が巡回指導時に確認した場合に、運輸支局に速報する制度を導入しました。速報後は運輸支局が速やかに

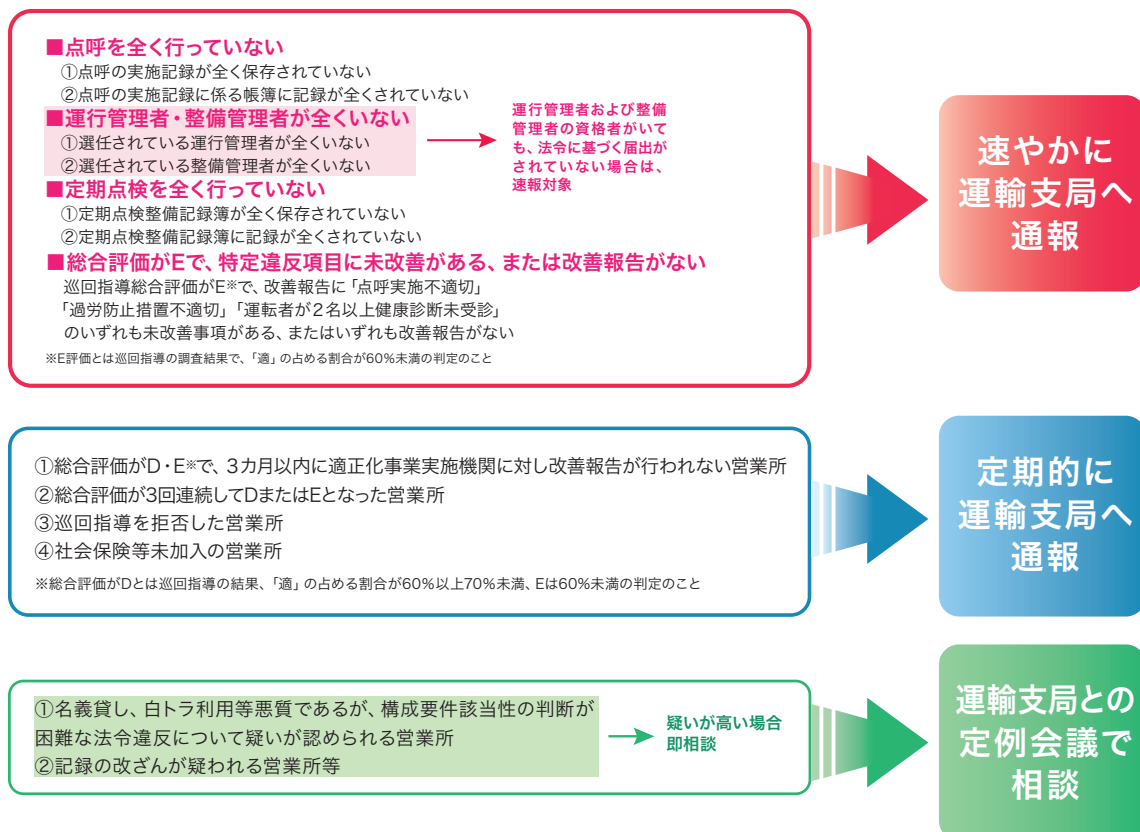
に監査に入りますが、30日間の事業停止処分を行ったり、監査を待たずに自主廃業したトラック運送事業者もあるなど、一定の成果を上げています。

平成30年7月からは、過労防止関連違反等に係る処分量定が引き上げられるとともに、行政処分により使用停止となる車両数の割合も最大5割に引き上げられました。

平成30年12月には、貨物自動車運送事業法の一部が改正され、「規制の適正化」、「遵守事項の明確化」等が図られました。これに伴い、令和元年11月からは、巡回指導の総合評価がEで特定違反項目に未改善、または改善報告がない事業者も速報対象となりました。

また、社会保険等の未納対策が強化され、保険料の未納に対しても20日車の行政処分が新設されました。さらに、令和5年4月より、地方適正化実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・Eで、その後も改善が図られない事業者営業所を、定期的に運輸支局へ通報することとなりました。

◆ 適正化事業実施機関からの悪質性の高い営業所に係る国への報告制度の概要



資料：全日本トラック協会

トラック運送業界の課題等

軽減が求められる自動車関係諸税

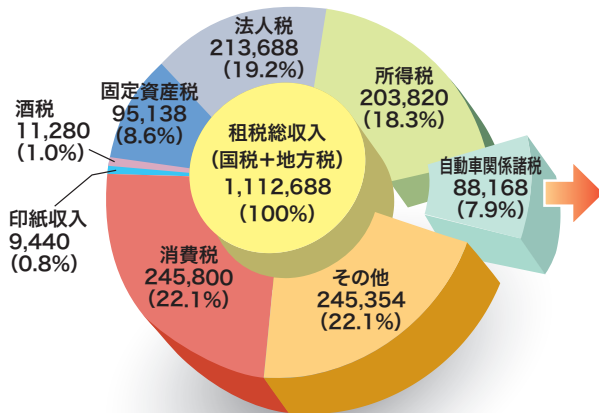
トラックを含めた自動車全体の税負担は、年間約8.7兆円の巨額にのぼり、国の租税総収入111兆円の7.9%を占めています。そのうち営業用トラックについては、取得時に自動車税環境性能割（最大取得価格の2%）、消費税（取得価格の10%）、保有時では自動車税種別割（最大積載量5トン車・標準税額18,500円/年）、自動車重量税（車両総重量×車齢等に応じて2,600～2,800円/年）、走行時には燃料に軽油引取税（32.1円/リットル）などがあります。その負担額は年間で8,051億円にのぼります。

また、自動車関係課税以外の法人税等を含めたトラック運送業界の全納税額は約1.1兆円を超える額になります。

平成21年3月に地方税法等、4月に道路整備事業に係る国の財政上の特別措置法が改正され、軽油引取税、揮発油税をはじめとする5つの道路特定財源が一般財源化されました。これにより、本来国民が公平に負担すべき福祉、債務返済などのさまざまな一般財源について、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられており、著しく税の公平性に反する状態となっています。

◆トラック運送業界の納税額（単位：億円）

2022年度の租税総収入の税目内訳



		科 目	納税額	トラック運送業界納税額	
自動車関係諸税	取得段階	環境性能割 自動車税・軽自動車税	地方税	1,657	149
		消費税 (車体課税分)	国 税	18,388	636
	保有段階	自動車重量税	国 税	6,766	568
		自動車税 (種別割)	地方税	15,283	545
		軽自動車税 (種別割)	地方税	2,943	—
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,307	5,696
		揮発油税	国 税	20,790	24
		地方揮発油税	国 税	2,225	2
		石油ガス税	国 税	100	—
		消費税 (燃料課税分)	国 税	9,062	431
自動車関係諸税合計			86,521	8,051	
以外のその他の諸税	法人税	国 税	150,487	2,050	
	地方法人特別税	国 税	20,044	216	
	法人住民税	地方税	19,289	408	
	法人事業税	地方税	43,912	299	
	固定資産税	地方税	107,768	299	
	小 計		341,500	3,272	
総 計			428,021	11,323	

資料：財務省、総務省、（一社）日本自動車工業会

(注)：1. 税収額は財務省「令和4年租税及び印紙収入予算額」および総務省「令和4年度地方税及び地方譲与税収入見込額」による

2. 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

3. 自動車関係諸税の消費税収は日本自動車工業会の推定

4. 消費税収には地方消費税収を含む

5. トラック運送業界納税額は全日本トラック協会推計

トラックの高速道路料金

国土交通省は、高速道路料金について平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行しました。その内容は、高速道路の料金水準を普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つに統一し、これに伴う料金水準の引下げを当面10年間（令和6年3月末まで）実施するというものです。

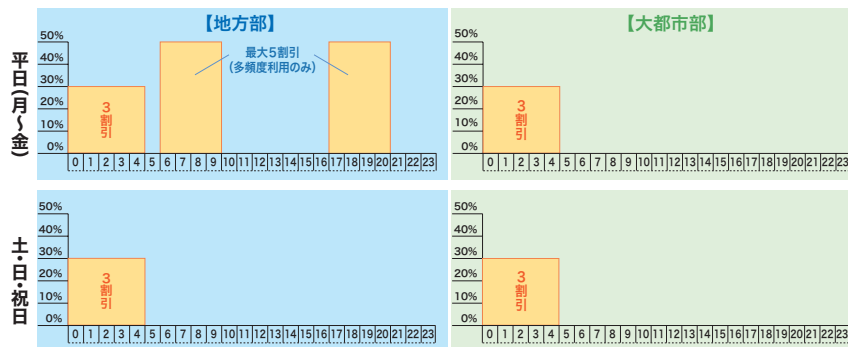
高速道路料金の割引については、主に業務目的で高速道路を利用する機会の多いトラックなどに配慮した「大口・多頻度割引」、一般道路の沿道環境を改善するため交通量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進する「深夜割引」、並行する一般道における通勤時間帯の渋滞緩和のため地方部の高速道路の平日朝夕利用を促進する「平日朝夕割引」などが設けられています。

「大口・多頻度割引」では、月間利用額に応じた最大割引率40%のところ、令和6年3月末までは自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象として最大割引率50%へと拡充されています。

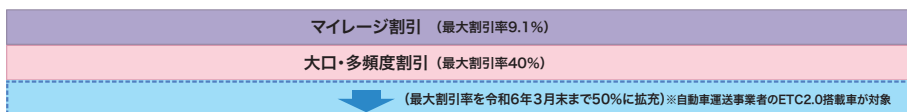
なお、「深夜割引」では、国が令和6年度中を目途に見直しを行うと発表しました。見直しでは、①深夜割引の適用時間帯に走行した分のみ3割引、②深夜割引の適用時間帯を現行の0時～4時から、22時～翌5時に拡大、③長距離利用者の負担軽減措置として400キロ超の長距離通減を拡充するというもので、このほか、1,000キロ以上の走行等については、見直しから5年程度の激変緩和措置を講ずるとしています。

◆ 高速道路料金の割引の概要

時間帯割引(中型車以上) NEXCO3社(平成26年4月から)



利用頻度割引



(注1)上記割引については、ETC車に限定

(注2)休日割引・深夜割引が適用される走行は、平日朝夕割引の対象外

(注3)地方部・大都市部を跨ぐ走行は、地方部の走行のみに割引適用(平日朝夕割引)

大口・多頻度割引 NEXCO3社

1. 車両単位割引	
自動車1台ごとの1カ月の高速道路の利用額	割引率※
5千円を超え、1万円までの部分	10%(20%)
1万円を超え、3万円までの部分	20%(30%)
3万円を超える部分	30%(40%)



2. 契約単位割引	
契約者の1カ月の高速道路の利用額合計が500万円を超え、かつ、契約者の自動車1台あたりの1カ月平均の利用額が3万円を超える場合	10%

※ () : 自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和6年3月末までの割引率。

※平日朝夕割引の割引対象額は大口・多頻度割引の割引対象外。

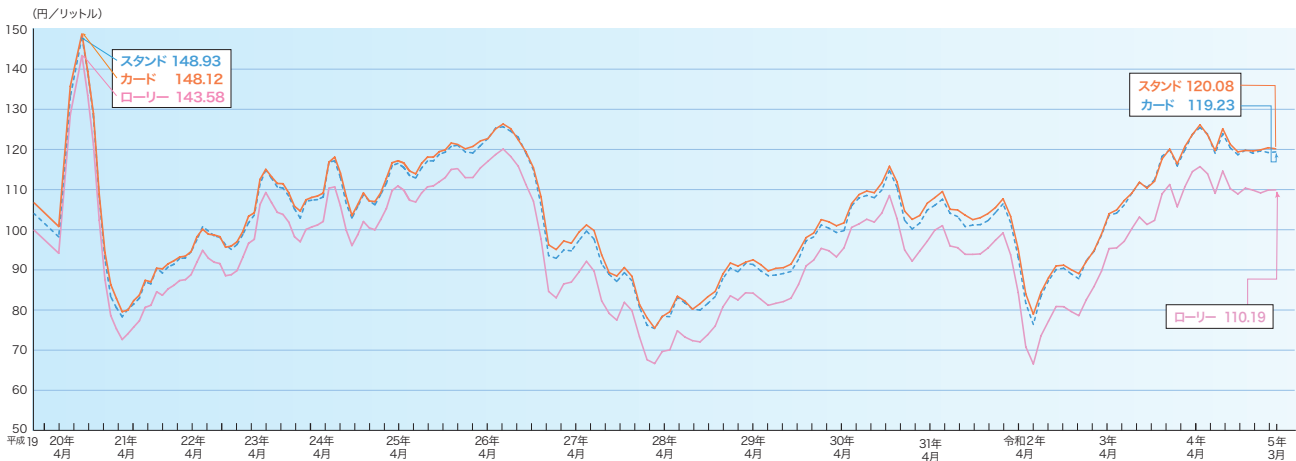
燃料価格の動向

事業用トラックの大半はディーゼル車で、燃料として軽油を使用しています。また、国内の軽油価格は、平成20年をピークに原油価格の大幅な変動とともに大きく変化しています。平成28年から再び上昇傾向となっており、令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大による経済活動の停滞などを背景として、原油価格が急激に下落したものの、経済活動の回復に伴って再び上昇に転じるなど、先行きは不透

明な状況となっています。特に、ウクライナ情勢の長期化を受けて、軽油価格の高止まり状況が続いています。

全日本トラック協会ではこのような状況を受け、令和4年3月には、トラック運送業界を挙げて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、坂本克己会長を本部長とする「燃料価格高騰対策本部」を設置し、対応を強化しています。

◆ 軽油価格の推移 (全国)



資料：全日本トラック協会調べ (注)：消費税抜き。平成19年度は年度平均

◆ トラック燃料消費量の推移 (単位：キロリットル)

年度		平成28	29	30	令和元	2	3
軽油	営業用	15,514,093	15,584,935	15,650,276	15,421,972	14,774,593	15,688,862
	自家用	6,705,246	6,637,169	6,658,948	6,710,368	6,161,352	6,335,920
	計	22,219,339	22,222,104	22,309,224	22,132,340	20,935,945	22,024,782
ガソリン	営業用	69,284	67,427	70,946	72,433	67,393	71,536
	自家用	2,429,640	2,384,312	2,351,153	2,287,422	2,107,424	1,954,684
	計	2,498,924	2,451,739	2,422,099	2,359,855	2,174,817	2,026,220
合計	営業用	15,583,377	15,652,362	15,721,222	15,494,405	14,841,986	15,760,398
	自家用	9,134,886	9,021,481	9,010,101	8,997,790	8,268,776	8,290,604
	計	24,718,263	24,673,843	24,731,323	24,492,195	23,110,762	24,051,002
営業用が消費する燃料のうち軽油の占める割合		99.6%	99.6%	99.5%	99.5%	99.5%	99.5%

資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」、「自動車燃料消費量統計年報」
(注)：登録自動車のみ

燃料価格高騰への対応

令和3年度には、世界的な燃料価格の高騰がトラック運送事業者の事業経営に大きなダメージを与えたことから、全日本トラック協会を先頭に全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会の3団体の主催で令和3年12月2日に「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」を開催し、政府与党に対して運輸業界の窮状を強く訴えました。これを受けて政府は令和3年12月27日、「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」を取りまとめ、中小企業等が労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるよう政府横断的な転嫁対策に取り組むこととしました。

具体的には、①価格転嫁円滑化スキームの創設、②独占禁止法の執行強化、③下請法の執行強化で、価格転嫁円滑化スキームの創設では、下請事業者が匿名で違反行為を行っていると思われる親事業者に関する情報を提供できる「違反行為情報提供フォーム」を開設し、広範囲に情報提供を受け付けました。その結果、法違反が多く認められる業種については、公正取引委員会・中小企業庁と事業所管省庁が連名で、事業者団体に対して傘下企業において法遵守状況の自主点検を行うよう要請を実施。また、重点立入業種としてトラック運送事業を含む3業種を選定し、重点的に立入調査を実施することとしました。

さらに政府は、令和4年1月から燃料油価格激変緩和事業を発動したほか、同年4月には「コロナ禍における『原油価格・物価高騰等総合緊急対策』」として、コロナ禍で原油価格や物価高騰の影響を受けた事業者等の負担を軽減するため、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用した支援を措置しました。

また、サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携を図るため、親事業者と下請

事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）の遵守、その他企業の独自の取り組みを宣言する「パートナーシップ構築宣言」制度が創設され、運輸業・郵便業では602社が宣言しています。

さらに政府は、令和5年3月に、燃料サーチャージの設定・収受がトラック運送業に係る標準的な運賃の一部であることを明示するため、燃料サーチャージの算出方法等を告示しました。荷主との運賃交渉をさらに促進し、燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備することを目的に行われたもので、従来は解釈通達として位置づけられていた「燃料サーチャージの算出方法等」を告示して、広く周知したものです。

一方、全ト協では、燃料価格高騰によるトラック運送事業者の窮状に理解を求めため、令和4年1月に国土交通省と連名で荷主企業4万5千社に対し、燃料サーチャージ制の導入に関する依頼文書およびパンフレットを送付しました。さらに、主要な荷主団体65団体に対して同様の内容を送付し、荷主団体会員企業に対する周知依頼を行いました。

また、令和5年3月、トラック運送事業者における燃料サーチャージの導入促進を図るために、燃料サーチャージの考え方や届出方法等を詳しく説明した、平成25年作成の『燃料価格上昇に対処するための燃料サーチャージ導入ハンドブック』を改訂し、第2版として公表しました。

なお、荷主・一般消費者向けとしては、全ト協ホームページに燃料サーチャージ制導入への理解を求める専用ページを新設。インターネット広告を実施し、令和4年4月から5月の2か月間で約2億回のパナー広告が表示されています。



令和3年12月に開催された「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」



全ト協 HP に開設した専用ページのインターネット広告

トラック運送事業の「働き方改革」への取り組み

トラック運送事業においては、トラックドライバーの長時間労働抑制に向けた環境整備を進める必要がありますが、荷主都合による荷待ち時間や荷役・附帯作業など、圧倒的に立場が弱いトラック運送事業者独自の努力だけでは、改善することが困難な状況におかれています。

このため、平成27年度には荷主、トラック運送事業者、国土交通省、厚生労働省等の関係行政、労働組合、学識経験者などで構成された「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が全国および全ての都道府県で設置されました。同協議会では輸送分野別の「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を策定するなど、取引環境と長時間労働の改善に向けて取り組みました。

平成30年度は、荷待ちが特に多い輸送分野である、①「加工食品・飲料・酒」、②「建設資材」、③「紙・パルプ（家庭紙）」、④「同：（洋紙・板紙）」の4分野で懇談会が設置され、令和2年5月に加工食品、建設資材、紙パルプ（洋紙・板紙・家庭紙分野）、令和3年4月には飲料・酒のガイドライン、そして、令和5年3月には、青果物流通標準化ガイドラインと花き流通標準化ガイドラインが相次いで公表されました。

また、政府の「働き方改革実現会議」で平成29年3月に「働き方改革実行計画」が取りまとめられ、労働基準法改正を含む「働き方改革関連法」が、平成30年6月に成立しました。これにより、令和6年4月からは、自動車運転業務における時間外労働の上限規制

（年960時間）が適用されることとなりました。

全日本トラック協会ではこれを受け平成30年3月、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定し、時間外労働年960時間超のトラックドライバーが発生する事業者の割合について、自動車運転業務に時間外労働の上限規制が適用されるまでに「0%」とすることを目標に設定し、業界として主体的に「働き方改革」を推進、確実な実現に積極的に取り組んでいます。全ト協は、継続的に進捗状況のモニタリング調査を実施しており、時間外労働時間（法定休日労働を含まない）が年間960時間を超えるドライバーのいる企業割合は、令和5年調査で29.1%でした。

一方、トラックドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法では規制が難しい拘束時間（労働時間+休憩時間）や休息期間（勤務間インターバル）、運転時間等の基準を定めた厚生労働大臣告示「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）が令和4年12月に改正されました。令和6年4月から新しい告示が適用となり、1年原則3,300時間、1か月原則284時間の拘束時間、11時間以上9時間を下回らない1日の休息期間等、トラックドライバーの新しい労働時間規制が始まります。

全ト協では、会員事業者、荷主企業のそれぞれに向けて、新しい改善基準告示について分かりやすいパンフレットを作成・配布して、周知徹底を図っています。

◆ 働き方改革関連法の施行スケジュール

法律・内容		2018年度 (平成30)	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	2023年度 (令和5)	2024年度 (令和6)
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】		自動車運転業務については、改正法施行後5年後の特例適用までの間、週労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する（衆議院・参議院の附帯決議より）					4月1日 から適用
	改正改善基準告示				「改善基準告示」の見直し		周知期間	4月1日 から適用
	月60時間超の時間外割増 賃金率引上(25%→50%) の中小企業への適用						4月1日 から適用	
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用					



令和6年4月から適用される新しい改善基準告示を分かりやすく解説するパンフレット

トラック運送事業の生産性向上に向けて

「働き方改革」に伴う長時間労働の抑制や、今後進行していく少子高齢化・生産年齢人口の減少といった課題に対応しながら、トラック運送事業を安定的に維持・発展させていくためには、それを補うだけの労働生産性の向上が必要です。

国土交通省・経済産業省・農林水産省は、平成31年3月からトラック輸送の生産性向上や物流の効率化、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に向けて、荷主・国民・物流事業者等の関係者が連携して取り組む「ホワイト物流」推進運動を広く展開しています。

また、国交省では令和3年度から5年間を対象とする「総物流施策大綱（2021年度～2025年度）」をまとめました。同大綱では、①物流DX（デジタルトランスフォーメーション）や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化「簡素で滑らかな物流の実現」、②労働力不足対策と物流構造改革の推進「担い手にやさしい物流の実現」、③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築「強くてしなやかな物流の実現」——を柱に、取り組むべき施策の方向性を示しました。

また、同大綱を受けて物流標準化に向けた取り組みも進んでいます。令和3年6月には、業界、官民の垣根を越え、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討する「官民物流標準化懇談会」（国交省・経産省・

農水省）が設置され、同懇談会の議論を経て先行的にパレット等の標準化について検討する「パレット標準化推進分科会」を設けています。業種分野別の取り組みについては、加工食品分野が先行して標準化に向けた課題・問題点、解決方策を整理し「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」（令和2年3月）がまとめられました。さらに、この取り組みを参考に、青果物においても農水省主導で「青果物流通標準化検討会」（令和3年9月）が設置され、パレット導入をさらに発展させ、段ボールなどの外装サイズ、外装表示、伝票類やコードなどの標準化を進めるための検討が進んでいます。さらに、令和4年7月27日に設置された「花き流通標準化検討会」では、令和5年3月に花き流通標準化ガイドラインを策定したほか、令和5年5月15日には、「水産物流通標準化検討会」も初会合を開催しています。

一方、経産省では、物流に関する情報について、各種インターフェースの標準化を通じて、企業・業界の垣根を越えて共有し、保管・輸送経路等の最適化などを図ろうとする考え方から、「フィジカルインターネット実現会議」（令和3年10月）を設置、2040年度を目標年として①効率性、②強靱性、③良質な雇用の確保、④社会インフラとしての物流——の各項目実現に向けたロードマップを取りまとめています。



「ホワイト物流」推進運動への参加を促すパンフレット

「物流の2024年問題」の解決へ向けて

トラック輸送は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラです。その一方で、担い手不足の深刻化や令和6（2024）年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の適用、改正改善基準告示への対応等も求められており、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危機的な状況にあります。こうした物流が直面している諸課題については、いわゆる「物流の2024年問題」といわれています。

こうした物流の大変革期に、着荷主を含む荷主や一般消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取り組みを進めるため、令和4年9月には、国土交通省、農林水産省、経済産業省の3省で、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置しました。同検討会では、このまま何も対策をとらなかった場合、「営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%、さらに2030年には34.1%不足する可能性がある」と試算しました。

政府は、一層危機感を強め、令和5年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、同年6月には、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容——についての対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として策定しました。同パッケージでは、具体的な施策として、「商慣行の見直し」では、荷待ち、荷役時間の削減や多重下請構造の是正など、また、「荷主・消費者の行動変容」では、

荷主の経営者層の意識改革・行動変容について、国会での法制化も含めた規制的措置を確実に整備するとしています。さらに、政策パッケージに関連して、国交省、農水省、経産省の連名で、発荷事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」も同時に公表されています。

なお、商慣行の見直しでは、さっそく令和5年7月に荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォローおよびそのための体制強化を図るため、国交省に「トラックGメン」が設置されました。トラックGメンは、トラック運送事業者へヒアリング調査を行うなど、より能動的に行動するものです。荷主に対して弱い立場にあるトラック運送事業者が、荷主と対等な立場に近づくための監視体制の強化として高く評価されています。

全日本トラック協会では、全ト協ホームページに、「2024年問題（働き方改革）特設ページ」を開設して、関連情報を積極的に配信するほか、同サイトから、「労働時間等の改善基準のポイント」などの啓発用パンフレットを取得できるようにするなど、積極的に周知を図っています。

また、荷主企業に対し、「物流の2024年問題」への理解を求めるための、意見広告を荷主業界紙に掲載しました。



荷主・元請の監視体制強化のために創設された「トラックGメン」の辞令交付式（令和5年7月21日、国土交通省）



全日本トラック協会ホームページに開設された、「2024年問題」特設サイト



荷主企業に対し、トラックドライバーの労働時間改善や「標準的な運賃」の導入など適正な運賃・料金への理解を求める意見広告を荷主業界紙に掲載した

「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」が「当分の間」延長に

トラック運送事業者が人材を確保し、法令遵守を徹底し、持続的なトラック輸送を維持するため平成30年12月、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正されました。同法の柱としては、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」が措置されました。

特に、「荷主対策の深度化」では、荷主や元請事業者の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めるため、①トラック運送事業者が法令遵守できるよう荷主の配慮義務の新設、②荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記するなど荷主勧告制度の強化、③違反原因となるおそれのある行為を荷主が行っている疑いがある場合、国土交通大臣による荷主への働きかけ等を規定——の3つの項目が新設されました。

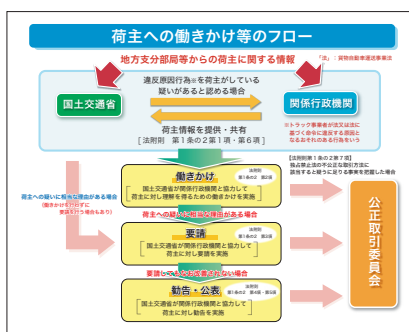
また、もう一つの柱として、国交省は令和2年4月、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として、「標準的な運賃」を告示しました。標準的な運賃によりトラック運送事業者が事業継続に必要なコストに見合った適正な対価を受取り、ドライバーの労働環境の改善を図り、ドライバーの賃金水準を全産業並みに引き上げるとともに、会社として法令遵守を徹底するなど、持続的なトラック輸送の確保につながることを期待されています。

この「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」は、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用される令和6年3月までの時限措置とされていました。しかし、改正法施行後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や世界的な原油価格高騰など

の影響を受け、トラック運送事業者の経営状況がますます厳しさを増しており、法改正の目的は道半ばとなっていました。このため、全日本トラック協会では、坂本克己会長を先頭に、「働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するためには、「荷主対策の深度化」や「標準的な運賃」等の制度は継続的に運用することが必要」と訴え、国などに働きかけを行った結果、令和6年6月には、「荷主対策の深度化」および「標準的な運賃」について、「当分の間」延長することが、同法を一部改正する法律の成立により実現しました。

全ト協では、「荷主対策の深度化」のうち荷主への働きかけについて、国交省による働きかけが円滑に行われるよう、ドライバー等からの情報提供を求めるクリアファイルやポスターを作成したほか、トラック業界紙に新聞広告を掲載しました。国交省では、収集された情報を基に荷主企業に対して配慮依頼を実施しており、令和5年5月末現在で4件に対し要請が、82件に対し働きかけが行われています。全ト協では、今後も引き続き、荷主等による違反原因行為等の情報提供を呼びかけるとともに、国交省「トラックGメン」と連携して、トラック運送事業者の働き方改革実現に向けた取り組みを推進してまいります。

標準的な運賃に関しても、全ト協では国交省と連携し、荷主や一般消費者に対し標準的な運賃の認知度を高めるため、インターネット広告や新聞広告の掲載等を通じ、荷主との運賃交渉に向けた機運の醸成等幅広く周知を進めています。また、会員事業者向けには、標準的な運賃の活用促進に向けて、セミナーの開催やパンフレットの配布等により周知を図っています。



「荷主対策の深度化」について荷主等へ周知するリーフレット



事業者向けに「標準的な運賃」の理解・普及を促進するためのパンフレット（左）と、荷主への理解・協力を求めるリーフレット（右）



荷主をはじめ一般消費者に対して「標準的な運賃」の認知度を高めるために、日本経済新聞（上）や荷主業界専門紙（下）へ新聞広告を掲載した

高度情報化社会を迎えて

ICT活用で輸送効率や安全対策を向上

インターネットに代表される、ICT（情報通信技術）の飛躍的な普及・発展により、物流にも大きな変化をもたらされています。特に大手メーカーでは、商品の生産から販売を通じた物流全体を管理するSCM（サプライチェーン・マネジメント）が普及し、その際の、ICTを活用した高度な物流システムの構築が大きなテーマとなっています。

特に、最近では移動体通信システムを利用してさまざまな車両管理情報を提供する「テレマティクス」が普及しています。GPS（全地球測位システム）機器を活用した車両位置情報や燃費、ドライバーの運転操作情報といった運行情報を管理する車両動態管理システムもそのひとつで、デジタルタコグラフや専用車載端末で収集した情報を事務所のパソコンでリアルタイムに把握することができ、安全運転や省エネ運転を可視化するとともに、車両の運行・動態管理を通じて輸送の効率化に役立てることができます。

また、配車支援・計画システムは、受注情報（荷物）を車両（ドライバー）に効率的に割り当てるシステムで、受注情報をもとに配送当日の荷物のピッキング作業、積み込み作業、トラックの配車や配送ルート等を自動計算し、その結果をパソコンの画面や紙面に出力、また、ドライバーや倉庫作業係などに指示するなどの一連の業務を支援します。

一方、IT点呼は、テレビ電話やカメラなどIT機器とアルコール検知器等で構成される設備を通して運行管理者とドライバーが対面で行う点呼で、深夜・早朝、営業所と車庫が離れているなどの場合でも点呼が実施でき、ドライバーおよび点呼者の労働時間短縮が図れ

るほか、特定の営業所の点呼者に点呼を任せられることができるなど、点呼業務を効率化することができます。

さらに、令和4年4月からは「遠隔点呼」が認められました。遠隔点呼とは、事業者が要件を満たす機器・システムを用いて、営業所または営業所間で行う点呼のことです。使用機器・実施場所・運用上の遵守事項などについて、国により厳格な要件が定められていますが、これまで安全性優良事業所（Gマーク事業所）だけに認められていたIT点呼と異なり、運輸支局長への申請を行い、これらの要件をクリアしていることが認められれば、Gマーク以外の事業者においても遠隔点呼が実施可能です。さらに、5年4月から、自動点呼機器を点呼補助器として活用する業務後自動点呼も認められました。

「働き方改革」が求められるなか、このような、ICTの活用により、輸送効率向上をはじめ、安全対策の推進、環境への負荷低減が進むものと期待されています。

なお、国土交通省は令和元年に、トラック運送事業の生産性向上等に資する手引きとして、ITツールの機器ごとの導入効果やITツールを活用した長時間労働改善等に向けた取り組みを紹介する「中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック」を、また、同年に、過労運転等による重大事故の発生につながる運転者の長時間労働是正に向けて、運送事業者における適切な運行管理等に役立つICTを紹介した「適切な運行管理と安心経営のためのICT活用ガイドブック」も作成・公表しています。



自動点呼機器を使用した点呼も実施が認められている



国土交通省が作成した「中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック」（左）と「適切な運行管理と安心経営のためのICT活用ガイドブック」（右）

ETC2.0の活用

国土交通省などの関係省庁が進めるITS（高度道路交通システム）を活用したトラックの安全対策や物流効率化に期待が寄せられています。トラックに関係する分野で中心となるのは「ETC2.0サービス」です。大容量の双方向通信が可能なスポット通信（5.8GHz帯/DSRC：Dedicated Short Range Communications）で、高速道路などに設置された通信スポットと走行車両が双方向通信を行うものであり、最大1,000キロメートル分の広域的な道路交通情報などの提供が可能となります。これらの走行履歴や経路情報などのビッグデータを活用した車両運行管理支援サービスや、高速道路を一時退出した場合でも規定時間以内に再進入した場合、高速道路を降りずに利用した料金のままと

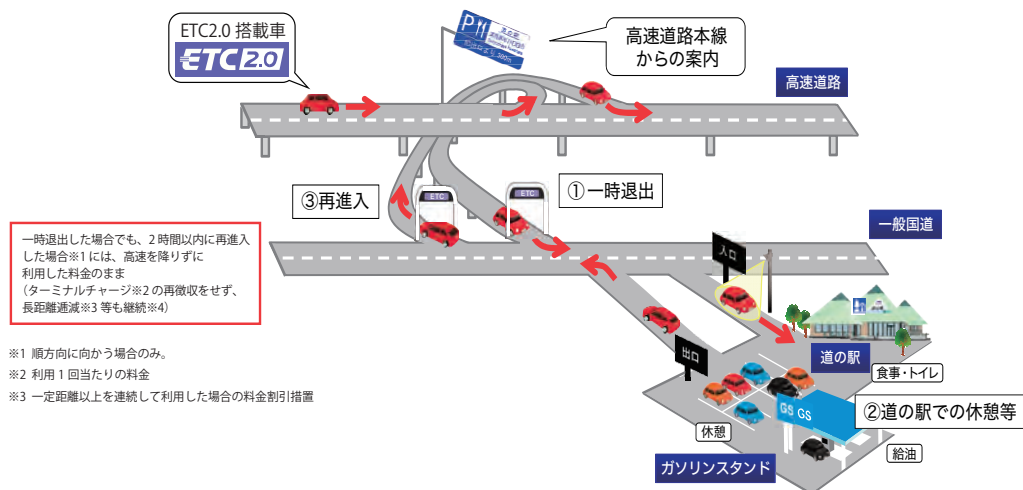
する実験が、下表の道の駅で実施されています。

さらに、ETC2.0を装着・登録した特殊車両の通行に関して、平成28年1月からは特殊車両通行許可の簡素化（特車ゴールド）、令和4年4月からは、新たな特殊車両通行制度である「特殊車両通行確認制度」が実施されています。

また、ETC2.0車載器の搭載による料金割引については、大口・多頻度割引について令和6年3月末まで最大割引率が50%（自動車運送事業者のETC2.0搭載車が対象）になるほか、圏央道等の利用について平成28年度から約2割引となっており、大口・多頻度割引の対象道路となっています。

◆ ETC2.0によるサービスの概要

【高速道路の一時退出を可能とする措置】



高速道路からの一時退出を可能とする料金の実験を実施する「道の駅」一覧（令和4年度現在）

●数字は平成29年度から実験を開始した3か所、○数字は平成30年3月から実験を開始した17か所、●数字は令和元年度に実験を開始した3か所、①数字は令和4年度以降実施開始または今後追加される6か所
 （※各地方整備局が発表した資料および道の駅公式HP等を基に全ト協で作成、計29か所）

No.	道の駅		高速道路・IC
	名称	所在地	
①	「玉村宿」	群馬県玉村町	E17関越道・高崎玉村スマートIC
②	「もっくる新城」	愛知県新城市	E1A新東名・新城IC
③	「ソレーネ周南」	山口県周南市	E2山陽道・徳山西IC
④	「おりつめ」	岩手県九戸村	E4A八戸道・九戸IC
⑤	「村田」	宮城県村田町	E4東北道・村田IC
⑥	「猪苗代」	福島県猪苗代町	E49磐越道・猪苗代磐梯高原IC
⑦	「ひか」	茨城県五霞町	C4圏央道・五霞IC
⑧	「保田小学校」	千葉県鋸南町	E14富津館山道・鋸南保田IC
⑨	「しらね」	山梨県南アルプス市	E52中部横断道・白根IC
⑩	「親不知ピアパーク」	新潟県糸魚川市	E8北陸道・親不知IC
⑪	「若狭おばま」	福井県小浜市	E27舞鶴若狭道・小浜IC
⑫	「アグリおの郷栗東」	滋賀県栗東市	E11明神高速・栗東IC
⑬	「丹波おばあちゃんの里」	兵庫県丹波市	E27舞鶴若狭道・春日IC
⑭	「奥大山」	鳥取県江府町	E73米子道・江府IC
⑮	「むいかいち温泉」	島根県吉賀町	E2A中国道・六日市IC

No.	道の駅		高速道路・IC
	名称	所在地	
⑯	「舞ロードIC千代田」	広島県北広島町	E2A中国道・千代田IC
⑰	「来夢とさうち」	広島県安芸太田町	E2A中国道・戸河内IC
⑱	「霧の森」	愛媛県四国中央市	E32高知道・新宮IC
⑲	「彼件の荘」	長崎県東彼杵町	E34長崎道・東のぎIC
⑳	「えびの」	宮城県えびの市	E3九州道・えびのIC
㉑	「木更津うまかつの里」	千葉県木更津市	C4圏央道・木更津IC
㉒	「みまの里」	徳島県美馬市	E32徳島道・美馬IC
㉓	「人吉」	熊本県人吉市	E3九州道・人吉球磨スマートIC
㉔	「ふくしま」	福島県福島市	E13東北中央道・福島大笹生IC
㉕	常総	茨城県常総市	C4 圏央道・常総IC
㉖	おけがわ(仮称)	埼玉県桶川市	C4 圏央道・桶川北本IC
㉗	ながおか花火館	新潟県長岡市	E17 関越道・長岡IC
㉘	いたの	徳島県板野郡板野町	E11 高松道・板野IC
㉙	都城NiQLL	宮城県都城市	E10 宮崎道・都城IC

2 全日本トラック協会の取り組み



社会と共生し、環境にやさしい トラック輸送の実現

安全は最重要課題	.....	30
労働災害の防止	.....	35
地球環境を守るために	.....	37
適正化事業の推進	.....	42
万全を期す緊急輸送体制	.....	44

安全は最重要課題

交通事故撲滅を目指し、「プラン2025」を推進

事業用自動車の交通事故については、国が平成29年に策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、関係者と一丸となって事故防止対策に取り組んできましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う影響、大規模水・雪害の激甚・頻発化、高齢社会の進展、ICT（情報通信技術）・先進安全技術の急速な発展など、当該プランの策定時から大きな状況の変化が生じました。このため、令和2年度の国土交通省の「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において、事業用自動車が置かれている社会環境、交通事故の発生状況、重点的に検討する事項等について議論を行い、令和3年3月には「事業用自動車総合安全プラン2025」が策定されました。

同プランでは、交通事故死者数、重傷者数、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を新たに設定し、依

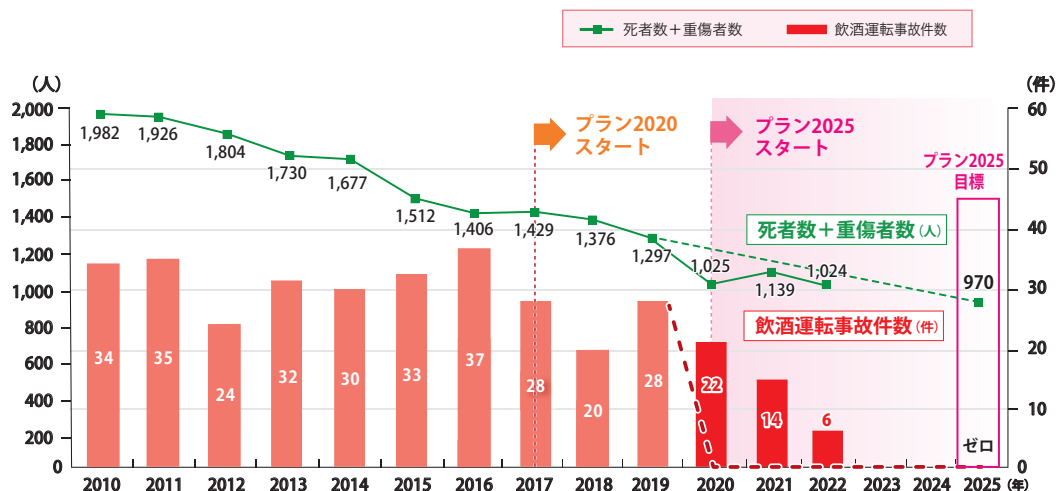
然として根絶しない飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進安全技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策等を盛り込み、世界に誇る「安全な輸送サービスの提供の実現」を目指すこととしています。

全日本トラック協会では、国の同プラン策定を受け、「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定しました。このトラック事業独自のプランでは、軽自動車を除く事業用トラックが第1当事者となる交通事故による「死者数+重傷者数の合計を970人以下」、「飲酒運転ゼロ」の目標を令和7（2025）年度までに達成できるよう、これまでの交通事故防止対策をさらに充実強化して取り組むこととしています。

◆トラック事業における総合安全プラン2025の概要

数値目標

- ① 2025年までに、交通事故死者数と重傷者数の合計970人以下
- ② 飲酒運転事故件数ゼロ
(いずれも軽貨物を含まない)



数字はいずれも軽貨物を含まない。

出典：警察庁「交通事故統計」および(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」

資料：全日本トラック協会

また、目標達成に向け、当面の重点削減目標と具体的促進策を定めています。重点削減目標としては、車両台数1万台当たりの死者数と重傷者数の合計を「6.5人以下」とし、この数値を都道府県トラック協会（車籍別）の共有目標としています。この重点削減目標に向けた具体的促進策としては、事業用トラック事故の死傷事故件数の約半数を占める「追突事故」、死亡・重傷事故件数の約4割を占める交差点事故など、事業用トラックの特徴的な交通事故の対策を中心に「プラン2025」の解説を行う「プラン2025目標達成セミナー」の全国展開と併せ、事故削減効果に有効な安全装置などの普及にも取り組みます。

一方、事業用トラックが関係する交通事故の発生状況等をみると、ドライバーの安全意識の高揚や、安全運転技能の向上が課題となっており、トラック運送業界を挙げた従業員教育の充実強化が必要不可欠です。

特に、中小事業者を中心として安全教育訓練に要する時間やコストが負担となり、実践的な教育訓練実施の機会が不足しています。こうした状況を踏まえ、全日本トラック協会では、当協会が指定する計19か所の総合的な安全教育訓練施設にドライバー等を派遣して訓練を実施しようとするトラック運送事業者に対し、「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」によ

る助成を行っています。

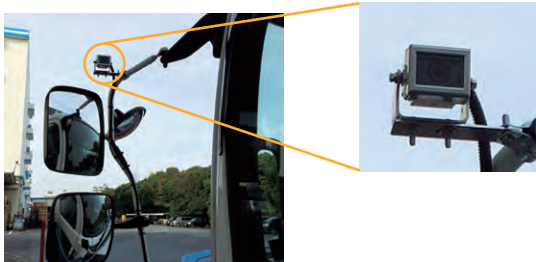
また、トラックに特化した「ドライブレコーダ導入の手引き」と「ドライブレコーダ活用マニュアル」を作成し、普及促進に努めているほか、ドライブレコーダで記録された「ヒヤリハット映像」をKYT（危険予知トレーニング）向けに編集し、「Web版ヒヤリハット集」としてホームページ上で公開しています。

さらに、大型トラックのタイヤ脱落事故が多発していることを受け、正しいタイヤ交換作業の手順などを示した啓発物などを作成し、周知徹底を図っています。

運行管理の高度化では、対面点呼と同等の確実性を担保する高度な点呼機器・システム等を用いることを前提とした「遠隔点呼」および、自動点呼機器に業務後点呼の一部または全部を代替させる「業務後自動点呼」については、国が定めた要件などを分かりやすくまとめ解説したリーフレットを作成・配布するとともに、自動点呼機器の取得費用の一部を助成しています。

なお、他の模範となることで社会的責務を担うトラックドライバーとしての自覚と誇りをもたせ、業界を挙げた安全意識の高揚と交通事故防止活動の推進を図るため、毎年、「全国トラックドライバー・コンテスト」を開催しています。

安全装置の導入助成



側方の安全を確認する側方カメラ

車輪脱落事故撲滅に向けた取り組み



リーフレット



DVD

「ストップ!! 車輪脱落事故～タイヤ交換作業の手順と方法～」

交通事故ゼロを合い言葉に、毎年開催される全国トラックドライバー・コンテスト

令和4年10月22～23日にかけて開催された第54回大会



トラックドライバーによる飲酒運転の根絶

トラックドライバーによる飲酒運転事案が依然として後を絶たないことから、その撲滅に向け、平成18年2月に策定した「飲酒運転防止対策マニュアル」を随時改定し、トラック運送事業者の取り組み強化を図っており、平成25年度からは、飲酒運転を防止するための呼気吹き込み式アルコールインターロック装置および携帯型アルコール検知器（遠隔地用通信型）の導入助成も行っています。

また、令和3年9月の交通対策委員会では「飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組みの強化について」を決議し、事業用トラックが関係する飲酒運転事故事例の周知、ならびに飲酒運転根絶に向けた各

都道府県の取り組み事例について情報の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開しています。

さらに、令和3年4月には、飲酒運転を行ったドライバーの行動や属性などを分析するなど、再発防止対策をまとめたリーフレット、また、同年9月には「飲酒運転は犯罪です!!」と強い根絶意志を示すポスターを制作し、会員に配布しました。

なお、令和4年8月と5年1月には、トラックドライバーへの飲酒運転はしないことの宣言書署名等、飲酒運転根絶に向けた都道府県トラック協会の取り組み事例を取りまとめ、情報共有化を図りました。



飲酒運転根絶に向けた決議文



飲酒運転根絶ポスター



飲酒運転防止対策マニュアル



リーフレット「飲酒運転の根絶を目指して」



飲酒運転を防止するための呼気吹き込み式アルコールインターロック装置



アルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認

健康起因事故の未然防止

過労死等の発症が業種別ワースト1である事態を受け全日本トラック協会では、平成30年3月に、「過労死等防止計画」を策定し、セミナーを全国展開するなどにより同計画で定めた「8項目」の対策を推進することで、脳・心臓疾患による過労死等の発症を2割削減することを目指しています。また、近年、健康に起因した事故増加が懸念される中、事業者や運行管理者がより適切な健康管理を実施できるよう、「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」を作成し、啓発しています。

さらに、居眠り運転につながる「睡眠時無呼吸症候群」(SAS: Sleep Apnea Syndrome)の対策として、上記マニュアルで解説するほか、「SAS対策セミナー」を開催し、検査の普及を図っています。また、スクリーニング検査の助成を行うとともに、スクリーニング検査後の治療状況などの把握に努めています。

加えて、全ト協では、過労死や健康起因事故等の要因となる高血圧予防のため、業務用全自動血圧計の導

入に対する助成事業を平成30年度から開始しました。

そのほか、『トラック運送業界の過労死等防止計画』の対策4に掲げた「点呼におけるドライバーの疲労・健康管理の強化」に基づき、ドライバー自ら、健康管理の推進と健康に対する意識改革につなげることを目的とした『あなたのためのトラックドライバーセルフケアチェックノート』を作成するとともに、対策5に掲げた「定期健康診断(法定)の完全実施とフォローアップ」に基づき、定期健康診断の事後措置の徹底を図る支援の一環として、「運輸ヘルスケアナビシステム®」を実施しています。同システムは、定期健康診断結果をエクセルデータ化して、肥満、高血圧、高血糖などのハイリスクを見える化することで、予防対策の推進を図りサポートするものです。

なお、令和3年11月には、今すぐに取り組むことのできる過労死等防止計画の「緊急対策」をまとめました。



過労死等防止計画



運行管理者のための血圧計活用のポイント



セルフケアチェックノート



健康起因事故防止マニュアル



過労死等防止計画「緊急対策」



トラックドライバー睡眠マニュアル



健康職場づくり事務所訪問 Part2

「準中型自動車運転免許」に取得助成

平成29年3月の改正道路交通法施行により、準中型自動車運転免許制度（下表）がスタートしました。これにより、高校新卒者（18歳）をはじめとする若年ドライバーの雇用拡大に向け大きく前進し、労働力不足対策への期待が高まっています。

一方、国土交通省においても、初任運転者のほか、一般の運転者に対する指導監督の指針を改訂し、運転者の教育の充実強化を図ることとしました。

これを受け、全日本トラック協会では、若年運転者の確保とともに、新たな指針に基づいた研修テキストを制作するなど、初任運転者の一層の安全確保対策に

取り組んでいます。

また、さらなるトラック運送業界の運転者不足改善のため、特別な教習（特例教習）36時限以上の修了により、大型・中型自動車運転免許の受験資格を19歳に引き下げることを内容とする改正道路交通法が令和4年5月13日から施行されたことにより、19歳から大型免許が取得できるようになりました。

全ト協では、こうした若年労働者を確保するため、平成29年度から準中型自動車運転免許取得助成事業を開始するとともに、令和5年度からは、特例教習の受講に対しても助成を行っています。

◆ 免許制度見直しの概要 令和4年5月13日施行

旧制度			
自動車の種類	車両総重量	第一種免許の種類	受験資格
大型自動車	11トン以上	大型自動車運転免許	・21歳以上 ・普通免許等保有通算3年以上
中型自動車	11トン未満 7.5トン以上	中型自動車運転免許	・20歳以上 ・普通免許等保有通算2年以上
準中型自動車	7.5トン未満 3.5トン以上	準中型自動車運転免許	・18歳以上
普通自動車	3.5トン未満	普通自動車運転免許	・18歳以上



新制度			
自動車の種類	車両総重量	第一種免許の種類	受験資格
大型自動車	11トン以上	大型自動車運転免許	・21歳以上 ・普通免許等保有通算3年以上 ※
中型自動車	11トン未満 7.5トン以上	中型自動車運転免許	・20歳以上 ・普通免許等保有通算2年以上 ※
準中型自動車	7.5トン未満 3.5トン以上	準中型自動車運転免許	・18歳以上
普通自動車	3.5トン未満	普通自動車運転免許	・18歳以上

資料：警察庁資料を基に作成

※受験資格特例教習（36時限以上）の修了により19歳から受験可能。また、免許取得後は21歳（中型は20歳）まで若年運転者期間を設定し、違反を行った場合は講習を義務付け、受講しなかった場合および受講後に再違反した場合は特例により取得した免許を取り消す（令和4年5月13日施行）

改正内容のイメージ



運転免許の受験資格の見直しに関する規定の整備

	改正前	令和4年5月13日～ (改正後)
受験資格	<ul style="list-style-type: none"> ○大型免許 21歳以上かつ 普通免許等保有 3年以上 ○中型免許 20歳以上かつ 普通免許等保有 2年以上 	<ul style="list-style-type: none"> ○特別な教習を修了した者 19歳以上かつ普通免許等 保有1年以上 <p>※大型・中型免許の受験資格で担保している資質を特別な教習により年齢要件が担保する「自己制御能力」及び経験年数要件が担保する「危険予測・回避能力」を養成</p>
補足	第二種免許取得者、自衛官等の受験資格の特例あり	免許取得前後の「安全対策」(右表)を整備

安全対策

	免許取得前 特別な教習(特例教習課程)	免許取得後 若年運転者講習
内容	<ul style="list-style-type: none"> ○教習内容 <ul style="list-style-type: none"> ・技能録画(実車) ・性格と運転の概要(座学) ・運転適性検査の結果・録画映像に基づく個別的指導(座学・実車) ・危険予測・回避能力の養成に資する指導(座学・実車) ○時限数…36時限以上(適性・技能) ○指導員…運転適性検査・指導については、73C型による運転適性検査を行うことができる運転適性指導員が実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○大型免許は21歳、中型免許は20歳に達するまでの間(若年運転者期間)に、違反点数が一定の基準※1に達した場合に該当する違反行為を行った場合は、「若年運転者講習」の受講を義務付け※2 ※1 累積違反点数が3点以上(ただし、1回の違反で3点となる場合を除く) ※2 受講しなかった場合及び受講後に再び基準に該当する違反行為を行った場合は、特例を受けて取得した免許の取り消し ○講習時間…9時間

労働災害の防止

労働災害防止への取り組み

厚生労働省によると、令和4年(確定値)の陸上貨物運送事業における労働災害発生状況は、死亡災害者数が90人、休業4日以上(以下「休業4日以上」)の死傷災害者数では1万6,580人で、全産業のおよそ死亡災害で11.6%、死傷災害で12.5%を占めています。

こうした死傷事故の約7割は荷役作業時に発生しており、また、荷役作業時の労働災害では、特に荷台か

らの墜落・転落が多く、うちトラック荷台等への昇降時に発生するものが、その約4割を占めています。労働災害を防止するには、配送先での作業環境の整備など、荷主の協力も不可欠といえます。

全日本トラック協会では、都道府県トラック協会を通じて会員事業者へリーフレットを配布するなど、各種広報啓発活動を実施しています。

◆ 労働災害発生状況の推移 (単位：人、確定値)

区分		年	平成27	28	29	30	令和元	2	3	4
死亡災害者数	全産業		972	928	978	909	845	784	778	774
	陸上貨物運送事業		125	99	137	102	101	87	89	90
死傷災害者数 (休業4日以上)	全産業		116,311	117,910	120,460	127,329	125,611	125,115	130,586	132,355
	陸上貨物運送事業		13,885	13,977	14,706	15,818	15,382	15,669	16,355	16,580

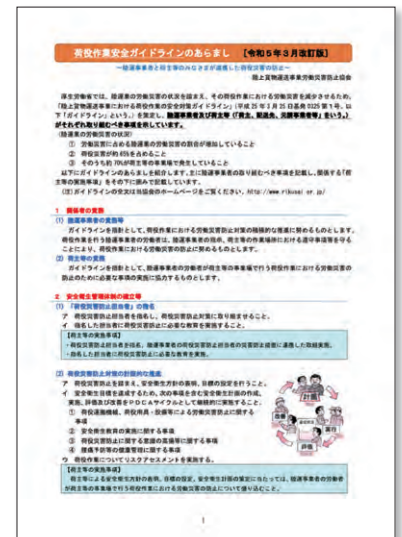
資料：厚生労働省



荷役作業時の事故防止を呼びかけるリーフレット



リーフレット「トラック荷台からの転落を防ぐために」



荷役作業安全ガイドラインのあらまし
(令和5年3月改訂版)

安全運行を支えるトラックステーション

全国の主要国道沿いに設置されるトラックステーション（TS）は、長距離運行に従事するドライバーをサポートするため、全日本トラック協会が管理・運営しています。

休憩、仮眠、入浴、食事ができる福祉施設に加え、ドライバーが業務上の連絡を取れる運行情報センターを設置しています。

主要国道沿いに設置されているトラックステーション(TS) 令和5年3月現在



平成30年4月にリニューアルオープンした東神TSはコンビニエンスストアを併設している



食堂や自動販売機、広大な駐車場などが利用されている（札幌TS）



長距離運行の大型トラック、トレーラなどの休息・休憩などに活用されている（名古屋TS）



女性専用シャワー施設の拡充など女性ドライバーの利用しやすい環境整備も進められている（東神TS）



食事、入浴、宿泊などを備えた施設も活用されている（諫早TS㊦、大分TS㊦）

地球環境を守るために

「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を策定：2050年のカーボンニュートラルを目指す道しるべ

世界各国で気候変動が原因とみられる災害が頻発するなど、地球温暖化対策への取り組みの緊急性、重要性がますます高まるなか、国内外で「カーボンニュートラル※」の機運が急速に高まり、日本政府としても2050年までの長期的な地球温暖化対策を国際社会に表明、すべての産業、家庭、個人レベルでの取り組みが不可欠となってきました。「運輸部門」の政府の目標も明確化され、トラック運送業界としても対策が急がれています。

全日本トラック協会では、平成26年に環境対策の基本方針と具体的な取り組みを定めた「新・環境基本行動計画」を策定し、これまで環境対策を推進してきましたが、策定から時間が経ち、かつトラック運送業界としての、より積極的な取り組みが求められることから、トラック運送事業者、全ト協、都道府県ト協が一体となって共通目標に取り組むための新たな行動計画が必要となりました。

このため全ト協は、2050年のカーボンニュートラルを目指して、トラック運送業界が2030年に「こう

ありたい」という姿を実現するための道しるべとなる計画、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を、令和4年3月に策定しました。

2030年を目標年とし、温室効果ガス、中でもCO₂排出量削減に主眼を置き、「メイン目標」とこれを補完する「3つのサブ目標」を設定、取り組むことによって貢献できるSDGs（持続可能な開発目標）ゴールの例を紐づけた「3段階の行動メニュー」から都道府県ト協等と事業者がそれぞれの立場で取り組みやすいメニューを選び、具体的な行動に移すことで、トラック運送業界全体でカーボンニュートラルを目指して取り組む計画としています。

なお、「サブ目標2」として、トラック運送事業者が自社のCO₂排出量を把握することを目指した『CO₂排出量簡易算定ツール』と使い方を示したマニュアルを作成、さらに「サブ目標3」の一環として、5月を「美化月間」に設定し、車内貼付用ステッカーを作成・配布しました。

※カーボンニュートラル：地球温暖化をもたらす温室効果ガスの排出をできるだけ削減し、削減できなかった分は植林による吸収などで差し引いて全体でゼロにすること。日本政府は2050年のカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、また2030年度の温室効果ガスの排出削減目標を国際社会に向けて表明しており、地球温暖化対策に社会全体で関わるのが求められている。

◆ パンフレットとシンボルマーク



◆ 運送事業者が取り組む「3段階の行動メニュー」



◆ メイン目標と3つのサブ目標

メイン目標

トラック運送業界全体の2030年のCO₂排出原単位を2005年度比で31%削減する

サブ目標

- ① 車両総重量8t以下の車両について、2030年における電動車の保有台数を10%とする
- ② 各事業者が自社の車両のCO₂排出総量またはCO₂排出原単位を把握することを目指す
- ③ 全日本トラック協会と全都道府県トラック協会が共通で取り組む「行動月間」を設定する

不法投棄（ポイ捨て）対策として啓発ポスター④や「ゴミは持ち帰ろう！」車内貼付用ステッカー⑤を作成・配布した

営業用トラックのCO₂対策

運輸部門全体のCO₂排出量は2001（平成13）年度の2億6,300万トン、うち営業用トラックからのCO₂排出量は2006（平成18）年度の4,900万トンをそれぞれピークとして、その後は一貫して減少傾向にあります。特に2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により旅客・貨物ともに輸送量が減少しました。2021（令和3）年度はやや増加したものの、2005（平成17）年度比で運輸部門全体では24.4%の減少、営業用トラックでは約12%の減少となりました。

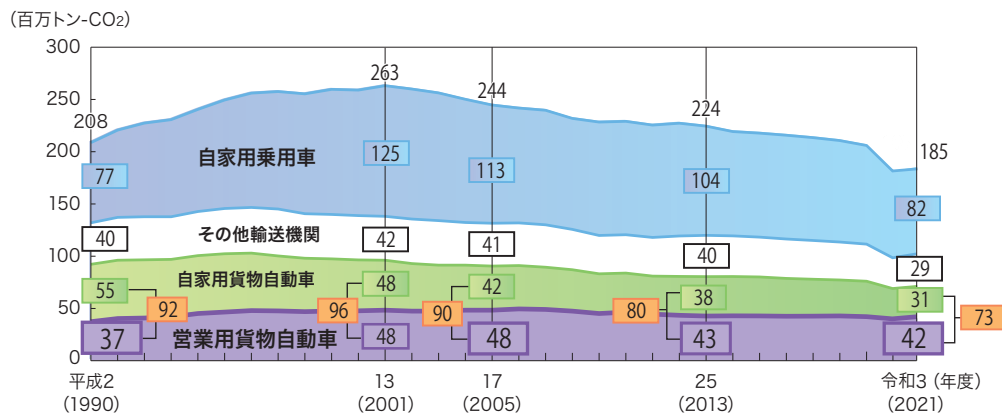
貨物輸送において、CO₂の排出量を輸送量（トンキロ）で割り、単位輸送量当たりのCO₂排出量を試算すると、営業用トラックの排出量は自家用トラックと比較して非常に少なく、より環境負荷の少ない輸送形態であるといえます。

全日本トラック協会では、平成21年度から国の活

動にあわせて毎年11月を「エコドライブ推進強化月間」としているほか、（公財）交通エコロジー・モビリティ財団（エコモ財団）が実施する「エコドライブ活動コンクール」を後援して、多くの事業者が参加しCO₂排出量の削減に取り組めるよう周知を図っています。

さらに、エコドライブや先進環境対応車の導入など一定レベル以上の取り組みを行っている事業者をエコモ財団が審査の上、認証、登録する制度である「グリーン経営」の普及にも積極的に取り組んでいます。同財団が公表した令和3年度調査結果によると、認証取得2年後の平均燃費は、車両総重量8トン以上のトラックで3.1%、同8トン未満のトラックで3.2%、取得時と比較して燃費が向上していました。なお、令和5年4月末現在で、全国4,988事業所のトラック運送事業所がグリーン経営認証登録されています。

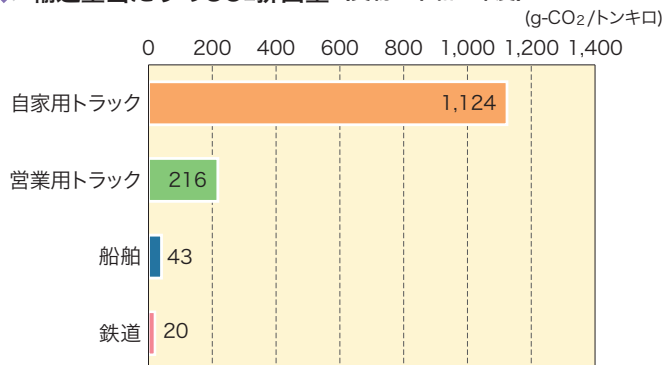
◆ 運輸部門のCO₂排出量の推移



資料：環境省

(注)：1. その他輸送機関＝バス、タクシー、鉄道、船舶、航空、二輪車
2. 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある

◆ 輸送量当たりのCO₂排出量（貨物・令和3年度）



資料：国土交通省

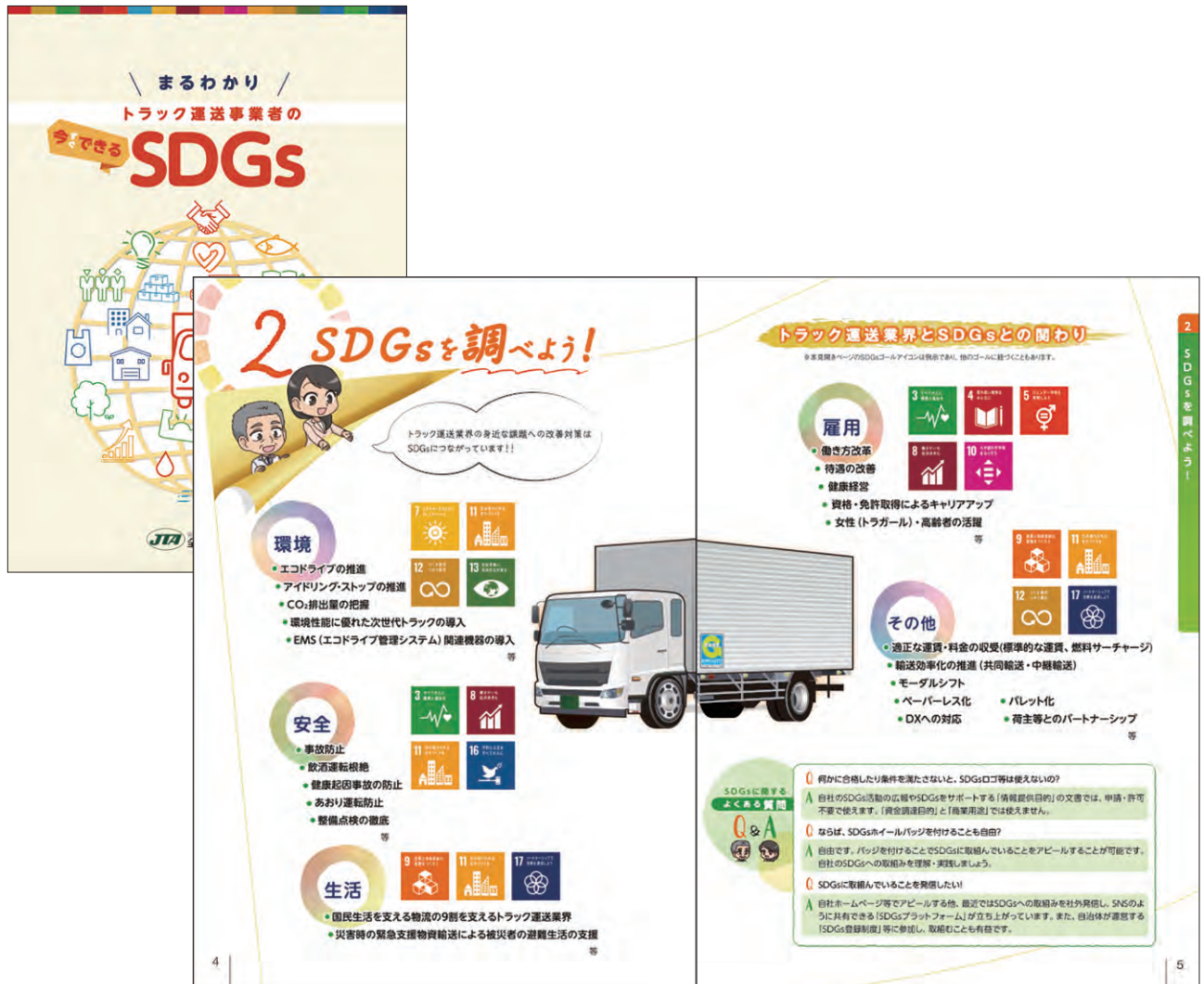
SDGsの推進

SDGs 持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals) とは、「2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標」で、2015年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されたものです。しかし、特に中小企業が大半を占めるトラック運送業界では、SDGsを自社の事業内容に落としこんでイメージできている企業は、まだ多くはないと考えられます。

このため、全日本トラック協会では、『まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs』を作成し、会員事業者に配布しました。このパンフレットは、トラック運送業界とSDGsとの関連性に加えて、トラック運送事業者としてSDGsを実践していくため

の方法などをわかりやすくとりまとめたものです。また、SDGsのさらなる理解促進とあわせて、トラック運送業界における事業活動との紐付けをし、経営実践の中に取り込んでいくための指針も示しています。

トラック運送事業の現場でも、気付かないうちにSDGsへの貢献を事業の中で行っていることは少なくありません。その一方で、長期的には、経営の強化や事業の持続性に繋がり、結果として会社の利益や経営にプラスになる可能性もあります。こうした姿勢は、SDGsの理念と通じる部分があります。全ト協では、今後も会員事業者のSDGsへの取り組みを支援していきます。



トラック運送業界とSDGsの関係を分かりやすく解説したパンフレット『まるわかりトラック運送事業者の今すぐできるSDGs』

先進環境対応車等の普及促進

全日本トラック協会の環境対策の柱のひとつが、環境対応車やアイドリングストップ支援機器等に対する助成事業です。CO₂や大気汚染物質排出の面で軽油より優れ、石油依存度低減の点でも有望な天然ガスを燃料とするCNGトラックや、燃費に優れたハイブリッドトラックなど、環境対応車の普及促進のため通常車両との価格差の一部を助成しています。また、運行時のアイドリングストップ励行を支援するクーラーやヒータ機器の取得額の一部を助成しています。

一方、さらなる環境対策のためには、開発が進みこれから普及段階を目指す環境性能に優れた車種に選択肢を広げることも重要です。このため環境対応車については、従来からのCNGトラック、ハイブリッ

ドトラックに加えて、令和4年度からは電気トラック（EV）やLNGトラックの導入にも助成を行っています。

さらに、燃料電池車（FCV）に代表される次世代環境対応車への代替を進めることも重要です。これら次世代環境対応車の普及のためには、手の届く車両価格とランニングコスト、使いやすい燃料インフラ、耐久性があり積載量が犠牲にならないなど、商用車としての多くの必須条件を満たす必要がありますが、トラック運送業界での今後の普及を模索している次世代の環境対応車について、その開発状況や普及の可能性等の調査を行い、会員事業者等への情報提供を積極的に行っています。

全ト協の令和5年度の環境関連助成事業の対象



電気トラック



大型 LNG トラック



車載バッテリー式冷房装置

環境対応車



小型 CNG トラック



小型ハイブリッドトラック



大型 CNG トラック

アイドリングストップ支援装置



エアヒータ

燃料電池車など今後の普及を模索する次世代環境対応車の例



「トラックの森」づくり事業の推進

全日本トラック協会では平成15年度から、「トラックの森」づくり事業を推進しています。森林の育成を通じて地球温暖化を防止することが主な目的で、国有林などのなかに1ヘクタール程度のフィールドを「トラックの森」として設定し、森林保全のため地域のボランティア等に協力して諸活動を行う社会貢献事業です。

また、各都道府県トラック協会でも独自の「トラッ

クの森」づくり事業が進められており、全国各地にこの取り組みが広がっています。

京都議定書で定められたわが国のCO₂排出量6%削減目標のうち、3.8%は森林による吸収で賄うことになっており、健全な森林の整備や国民参加の森づくりが求められています。また全ト協では、「美しい森林づくり全国推進会議」にも参加しています。

全国に広がる「トラックの森」

回数	植樹年月日	植樹場所
第1回	平成15年10月3日	悟入谷国有林34林班ろ3小班（三重県いなべ市）
第2回	16年9月27日	恵庭国有林（北海道恵庭市）
第3回	17年10月26日	真壁公園内（沖縄県糸満市）
第4回	18年10月1日	日本海東北自動車道 豊栄SA上下線（新潟県新潟市）
第5回	19年9月26日	長船美しい森内（岡山県瀬戸内市）
第6回	20年9月24日	外山第一国有林（岩手県盛岡市）
第7回	21年10月14日	えひめ森林公園内（愛媛県伊予市）
第8回	22年9月19日	湘南国際村めぐりの森内（神奈川県横須賀市）
第9回	23年10月5日	銀閣寺山国有林内（京都府京都市）

回数	植樹年月日	植樹場所
第10回	24年10月17日	伝倉沢町有林（静岡県周智郡森町）
第11回	25年10月8日	茨戸川緑地（北海道札幌市北区）
第12回	26年10月8日	鳥羽公園（福岡県飯塚市有安）
第13回	27年9月30日	石川県森林公園（石川県河北郡津幡町）
第14回	28年12月6日	とっとり花回廊「いやしの森」（鳥取県西伯郡伯耆町）
第15回	29年10月2日	岩沼潮除須賀松の森（宮城県岩沼市）
第16回	30年10月9日	綾川町滝宮財産区有林（香川県綾歌郡綾川町）
第17回	令和元年10月1日	十太夫近隣公園（千葉県流山市）
第18回	2年10月8日	花博記念公園鶴見緑地（大阪府大阪市）
第19回	4年10月4日	名古屋港中川口緑地（愛知県名古屋市中区）



適正化事業の推進

トラック運送事業の適正化

貨物自動車運送事業法に基づき、全日本トラック協会は国土交通大臣から全国貨物自動車運送適正化事業実施機関に、また、都道府県トラック協会は地方運輸局長から地方貨物自動車運送適正化事業実施機関に指定されており、業界全体でトラック運送事業の適正化に取り組んでいます。

全国実施機関では、地方実施機関に配置されている適正化事業指導員に対する各種研修などを実施しています。

指導員の業務で中心となるのがトラック運送事業者への巡回指導です。巡回指導は営業所単位で、原則2

年に1回の訪問を目安として行われていましたが、令和5年度からは、総合評価がD・Eの全ての事業者を対象に、半年に1回の頻度で実施し、D・E評価の6割を削減することを目指します。なお、巡回指導では、事業計画、運行管理、車両管理、労務管理、法定福利などの項目について指導を実施します。これに加えて、アドバイスや業務相談など事業運営に係る情報提供も行うなど、トラック運送事業者の良きパートナーとして活躍しています。さらに、パトロール指導や一般消費者等からの苦情対応なども行っています。



巡回指導にあたる適正化事業指導員

◆ 地方適正化事業実施機関による指導実績の推移（全国統計）

項目		年度	平成30	31/令和元	2	3	4
事業者への巡回指導	巡回件数(件)		26,799	25,807	18,788	19,656	25,137
	指導項目数(件)		76,732	65,800	40,600	46,679	56,810
パトロールによる指導	出動延台数(台)		6,031	6,472	5,183	5,842	5,781
啓発活動、関連会議、懇談会等の実施状況(回)			2,496	2,220	3,055	1,580	1,346
苦情処理	事業者(件)		134	147	109	96	89
	荷主・荷主以外(件)		11	6	34	40	72
	一般消費者※(件)		1,754	1,734	1,769	2,026	2,460

※トラックドライバー、匿名を含む

資料：全日本トラック協会（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関）

安全の証し「Gマーク」

平成15年度から、貨物自動車運送事業者の安全対策への取り組みを評価して公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業「Gマーク制度」が実施されています。利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めることがねらいで、令和5年度は、制度創設20年を迎え、長期に渡る安全性優良事業所の証となる「ゴールドGマーク」を創設します。なお、安全性優良事業所は計2万8,521事業所（令和5年3月末現在）となっています。

この制度は、トラック運送事業者の安全性を、①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、

③安全性に対する取り組みの積極性——の3つの評価項目にて点数化し、合計点100点中80点以上であるとともに、各項目において基準点以上であることが求められるほか、社会保険等の加入が適正になされていることなど、厳しい認定要件をすべてクリアした事業所を「安全性優良事業所」として認定するものです。認定のシンボルマーク（通称Gマーク）は、高評価を得た事業所のみにも与えられる「安全の証し」といえ、令和3年度には、初めて全事業用トラックに占めるGマークトラック台数の割合が半数に達しました。

無事故・無違反の状況や安全性への取り組みの積極性が評価される「安全性優良事業所」

Gマークのポイント

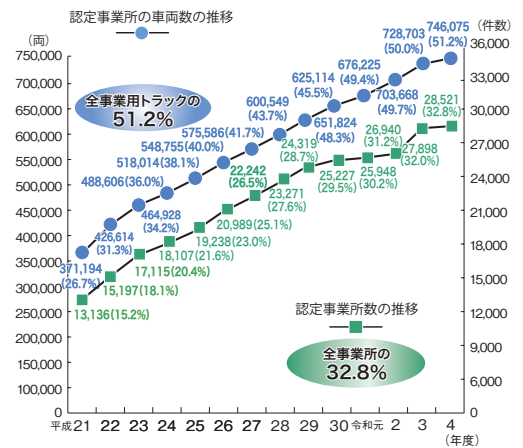


安全性優良事業所認定証



「安全性優良事業所」として認定された事業所のトラックに貼付されるステッカー

認定事業所数および認定事業所の車両数の推移



Gマークトラックは全事業用トラックの約半数に



平成24年度からは、Gマーク周知活動として、荷台にGマークデザインを施したラッピングトラックが走行している

万全を期す緊急輸送体制

ライフラインとしてのトラック

トラック輸送は、生活（くらし）と経済を支える「ライフライン＝命綱」であり、自然災害などの際にも重要な役割を果たしています。トラック運送業界では、自然災害などの緊急時に国や地方自治体と連携し、優先的かつ迅速に緊急・救援輸送を行っています。

平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」は、マグニチュード9.0という世界最大級の地震とともに、巨大な津波が太平洋沿岸を襲い、未曾有の大惨事となりました。トラック運送業界では、発災直後から業界をあげて被災地への救援物資の緊急輸送に取り組み、国による緊急輸送として1,925台、都道府県による緊急輸送として8,702台のトラックが被災地に物資を届けました。また、平成30年7月の「平成30年7月豪雨」では国による緊急輸送として67台、都道府県による緊急輸送として199台、同年9月の「平成30年北海道胆振東部地震」では、国による緊急輸送として9台、都道府県による緊急輸送として34台のトラック

が被災地に物資を届けました。令和元年9月、10月には台風15・19号により、令和2年7月には集中豪雨により大規模災害が相次ぎ、同災害にも各トラック協会が緊急支援物資輸送を行いました。さらに、令和2年2月から4月には、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う帰国者滞在施設向けの緊急支援物資輸送を行いました。

こうした過去の災害の教訓から、全日本トラック協会では大規模災害発生時の被災地都道府県トラック協会との情報共有手段として、Web会議システムの導入により、災害発生時に中央対策本部を置く全ト協と現地対策本部のある都道府県ト協との間で、被災地の情報を的確に共有できるようにしています。

なお、全ての都道府県ト協では、自治体と災害時の輸送協定を締結し、いざという時のための万全の緊急輸送体制を構築しています。

主な緊急輸送の実績

災害名等	発生年月	輸送物資等
阪神・淡路大震災	平成 7年1月	食料品、日用品、毛布など
「ナホトカ号」重油流出事故	9年1月	重油回収用ドラム缶など
東日本集中豪雨	10年8月	日用品、毛布など
有珠山火山活動	12年3月	食料品、日用品など、JR貨物の代行輸送
三宅島火山活動	12年6月	簡易トイレ、カーベットなど
東海地区豪雨	12年9月	食料品、日用品、毛布など
宮城県北部連続地震	15年7月	食料品、日用品、毛布など
十勝沖地震	15年9月	毛布、日用品など、製油所火災消火剤
新潟県中越地震	16年10月	食料品、毛布など
新潟県中越沖地震	19年7月	食料品、毛布など
東日本大震災	23年3月	食料品、日用品、毛布など
九州北部豪雨	24年7月	食料品、毛布、土のうなど
広島土砂災害	26年8月	毛布、マット、土のうなど
関東・東北豪雨	27年9月	食料品、毛布など
熊本地震	28年4月	食料品、日用品、毛布など
平成30年7月豪雨	30年7月	食料品、日用品、ブルーシートなど
平成30年北海道胆振東部地震	30年9月	食料品、日用品など
令和元年 台風15・19号	令和 元年9月、10月	食料品、日用品、ブルーシートなど
令和2年 新型コロナウイルス感染症（帰国者対応）	2年2月～4月	食料品、段ボールベッド
令和2年7月豪雨	2年7月	食料品、日用品、ブルーシートなど

平成26年7月、大規模災害発生時には緊急物資輸送の中央司令塔としての役割を果たす「全日本トラック総合会館（全日本トラック防災・研修センター）」を竣工しました。非常用発電装置や備蓄倉庫を備え、さまざまな通信機能も備えた免震構造のビルです。さらに同年8月、全ト協は「災害対策基本法」に基づく指定公共機関として、内閣総理大臣から指定されました。また、東日本大震災の経験や首都直下型地震等の被害想定を踏まえ、官民一体となった取り組み強化の一環として、防災の日を中心とした各種防災訓練を実施し、特に政府主催の広域医療搬送訓練に参加し、指定公共機関としての役割を果たすなど、今後も名実ともに災害時緊急輸送の中核機能を果たすことが期待されています。

また、緊急物資輸送を円滑に行うためには、災害対策本部や末端の物資集積地等さまざまな現場において、的確に輸送計画を策定し、諸調整や現場の作業指示等を行うことが重要です。全ト協では、こうしたノウハウを有する人材を「災害物流専門家」と位置付け、災害物流専門家が果たすべき役割や、災害物流専門家を育成するための手法等についてプログラムを策定し、令和2年度から育成研修をスタートしました。

他方、国は令和2年に、運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント」および「同指針」を策定、5年に改訂しています。全ト協では、会員事業者に対して、同指針等を参考とし自然災害対応への取り組みを行うよう呼びかけています。



熊本地震でもトラックは機動力を発揮して被災地へ支援物資を緊急輸送した



関東地方を中心に甚大な被害をもたらした令和元年10月の台風19号で緊急輸送するトラック



東日本大震災の被災地に向け、支援物資を緊急輸送するトラック



送られた支援物資は、作業員により手際よく仕分けられる



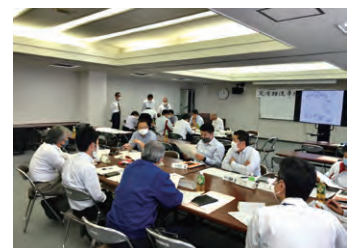
東日本大震災におけるトラックによる緊急輸送活動の記録をまとめた冊子



緊急輸送車両への緊急給油ネットワークを整備

内閣総理大臣指定
災害対策基本法指定公共機関

平成26年8月からは内閣総理大臣より「指定公共機関」に指定された



令和2年度からスタートした「災害物流専門家」研修

2 全日本トラック協会の取り組み



トラック運送事業の 健全な発展のために

人材の確保・育成に向けて	48
中小企業の経営改善	49
消費者サービスの向上	53
要望・陳情活動	54
国際交流の拡大	55
広報活動の展開	56

人材の確保・育成に向けて

人材確保・育成と教育研修

全日本トラック協会では、構造的な人手不足や少子高齢化等によりトラック運送業界の労働者不足の深刻化が懸念されるなか、若年労働力の確保・定着を図るため、インターンシップ導入促進支援事業や若手ドライバー確保のための運転免許取得支援助成事業を実施するほか、業界の社会的役割を積極的にPRし、トラックドライバーの職業としての魅力をアピールするなどの広報活動を行っています。

また、女性の活躍を促進するため、行政と連携を取りながら労働環境の改善に努めています。さらに、平成27年度からは、若年・女性ドライバーの採用・定着、高齢ドライバーに長く続けていただくためのマニュアルを作成し、人材確保セミナーを実施しています。

令和4年度からは会員事業者の人材採用のためのホームページ作成の支援を開始したほか、5年度からは、国が創設した「働きやすい職場認証制度」の認証取得をした場合、その費用の一部を助成する制度を創設し、働きやすい職場づくりを促進し魅力ある業界づ

りに努めています。

一方、育成対策としては、平成10年度に、「物流経営士」の資格を付与する資格制度を創設しました。業界の健全な発展と社会的地位の向上に向け、経営管理者層の人材育成を推進することが目的で、全ト協が資格認定することにより業界全体で研修意欲が高まり、人材育成事業が活発化することが期待されています。

また、新時代の物流に適切に対応できる事業経営者を育成するため、「中小企業大学校講座受講促進助成制度」を実施しています。

さらに、事業経営を取り巻く環境が大きく変化しているトラック運送業界では、これらの変化に対応できる事業後継者（経営者）の育成が重要な課題となっています。全ト協では、次代を担う青年経営者のため平成25年度より青年部会を組織化し、また、女性活躍推進のため、平成29年度から女性部会を設立し、各種研修事業や社会貢献活動、先進的な事業への取り組みに対するバックアップ等を推進しています。



若年・女性・高齢者ドライバーなどの人材確保のため全国で開催されたセミナー



就職を考える高校生にトラック運送業界をわかりやすく解説したパンフレット



ドライバー不足解消のために事業者が実行しやすい取り組みを紹介したパンフレット⑤と女性ドライバーの採用成功事例集⑥



物流経営士の資格認定後も研修会等を通じて人的交流などを図っている



物流経営士全員に配布された「物流経営士バッジ」



人材採用のためのホームページ作成支援も行っている



女性経営者が集う女性部会全国研修



青年経営者が集う青年部会全国大会



全国9校の中小企業大学校で開講している講座

中小企業の経営改善

原価管理の徹底による経営体質改善

トラック運送業界の低収益性の背景には、参入事業者数の増加等による競争激化のなかで、燃料価格の変動をはじめ、安全・環境・コンプライアンス経営に係るコスト増など、多くの課題が山積しています。特に、業界の約9割が経営資源に乏しい中小企業で占められ、大半が厳しい経営環境におかれています。

このような厳しい環境変化に対応するため、平成24年度からは、中小トラック運送事業者の原価意識の向上、原価管理の徹底による経営体質改善を図るため、全国で原価計算の一般的な算出手法や活用方法について解説するセミナーを開催しています。

令和4年度は、令和2年4月に告示された「標準的

な運賃」について、全日本トラック協会ホームページ上に「標準的な運賃」特設サイトを開設し、告示制度の内容や届出・活用方法、荷主等への申し入れ方法などを分かりやすく解説する動画や、都道府県トラック協会会員向けに開催した『「標準的な運賃」普及セミナー』動画を配信しています。特に、解説書テキストと同時に、「標準的な運賃」届出様式などを掲載するとともに、「標準的な運賃計算シート」および「自社原価に基づく運賃表作成シート（簡易版・詳細版）」も提供しています。さらに、毎年度、業界の指標となる「経営分析報告書」の作成と個別企業に対する経営診断に助成を実施しています。

◆ 運賃交渉の成功要因

要因1

取引先はトラック運送事業者を変更できない関係になっている

要因2

充実した提案力があり、取引先からの満足度が高い

要因3

他社との差別化を追求(他社と異なるポジショニング)特に、輸送品質向上の努力、運転者教育の徹底

要因4

経営を計数で把握、数字が頭の中に入っている→原価意識が高い

要因5

根拠のある運賃設計であれば、発注元は交渉を受け入れやすい

要因6

事業者側から取引先を選別する意識が強い(交渉しても赤字なら自ら取引解消に持ち込む)

◆ 交渉に向けた実務の流れ

交渉準備1: 交渉に向けた現状分析

交渉の事前準備として、現状分析を行います。取引先の状況(赤字、黒字)、運送の特性、自社における取引シェアなどについて分析します。

交渉準備2: 取引関係のポジショニング分析

交渉の成否を分けるのは、取引先にとって自社はどのような存在か。つまり、自社のポジショニングについて、多面的な視点から分析します。

交渉準備3: 適正運賃の水準を判断するための原価計算

原価計算により、適正運賃の水準と損益分岐点を把握します。

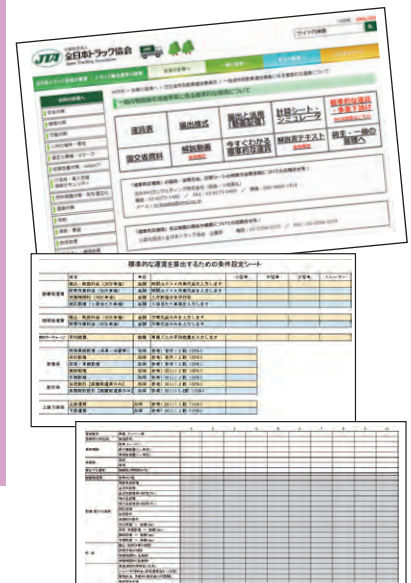
交渉準備4: 交渉に向けた計画の立案

取引先ごとに交渉を行う計画が違いますので、それぞれの取引先の特性を踏まえた交渉に向けた計画を立案します。

交渉準備5: 交渉資料の作成

交渉を成立させるための資料を作成します。取引先に提示すべき資料、提示しないほうがよい資料があります。

全国で開催される「標準的な運賃普及セミナー」



資料：全日本トラック協会「令和4年度標準的な運賃活用普及セミナー」テキスト

「標準的な運賃」サイトと簡易的に原価計算が行える「標準的な運賃計算シート」

適正取引推進へ「自主行動計画」策定

トラック運送事業に関しては、荷主との取引だけでなく、下請多層構造のなかで、元請運送事業者と下請運送事業者との間の取引環境にも課題があると指摘されています。

トラック運送事業者間の取引に関しては、官邸に設置された「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」における議論を踏まえ、平成28年11月に、根本幸典国土交通大臣政務官（当時）から全日本トラック協会に対し、大手事業者を中心に「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」を策定するように要請を受けました。

これを踏まえ全ト協では、平成29年3月に「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を策定しました。同計画では、①適正取引推進に向けた取組として、「附帯作業・荷待ち・高速道路料金等の負担に関するルールの明確化や、下請事業者との取引について原則100%の書面化」、②多層化構造の改善として、「全ての取引について原則2次下請までに制限や、改善基準告示違反の可能性のある運送は下請事業者への依頼を禁止」、③荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組として、「発着荷主や下請運送事業者と連携し、附帯作業や荷待ち時間等の業務改善」など、全49の具体的な取組事項について定めた計画内容となっています。

なお、同自主計画は、令和元年9月の下請中小企業

振興法「振興基準」等の改正に伴い、荷主、元請事業者の働き方改革の実施によって下請事業者に対するしわ寄せが起こらないようにする取り組み項目などが追加されました。また、同3年3月には、同振興基準に、「知的財産の取扱い」、「手形等の支払いサイトの短縮化及び割引料負担の改善」、「フリーランスとの取引」「親事業者に対する協議を下請事業者から申し出やすい環境の整備」の4項目が追加されたことから、令和3年11月には、「取引上の問題を申し出しやすい環境整備に関する取組事項」が新設されるなどの改訂が行われているほか、「フォローアップ調査結果」も取りまとめられています。さらに、令和4年7月末に「振興基準」が改正されたことから、4年12月に「価格交渉・価格転嫁」、「支払方法・約束手形」、「パートナーシップ構築宣言」、「知財取引・その他」の4項目が新たに追加されています。

また、令和3年12月に「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化パッケージ」が策定されたことから、これに基づき、令和4年12月には、大手元請運送事業者と全ト協、そして国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁、厚生労働省などの行政が一堂に会し、取引の適正化を目指す、「トラック運送業に係る適正取引推進会議」が開催されました。5年5月にも第2回会合を開くなど、適正取引推進に向けての環境整備に積極的な取り組みが進んでいます。

トラック運送業における

適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画

自主行動計画における重点課題に対する取組事項

適正取引推進に向けた重点課題に対する取組

1. コスト負担の適正化に関する取組 (7項目)
2. 運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組 (6項目)
3. 契約書面化推進に関する取組 (10項目)
4. 支払条件の適正化に関する取組 (7項目)

荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組

1. 多層化取引に係る取引適正化に関する取組 (6項目)
2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組 (7項目)
3. 生産性向上 (付加価値向上) に関する取組 (5項目)
4. 自然現象による災害等への対応に関する取組 (2項目)
5. 取引上の問題を申し出しやすい環境整備に関する取組 (3項目)

トラック運送業における適正取引確保に向けたガイドラインの遵守

- ◎ トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン
- ◎ トラック運送業における書面化推進ガイドライン
- ◎ トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン
- ◎ 安全運行パートナーシップ・ガイドライン 他

トラック運送事業者の物流DXの推進及びIT化

令和5年6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、物流の効率化、生産性の向上を図るため、「物流DX」を推進することが言及されています。

全日本トラック協会では、トラック運送事業者における安全対策、環境対策、経営効率化等に係るIT化推進のため、「中小事業者のためのIT活用セミナーITを活用した生産性の向上」を全国で開催するとともに、「小規模事業者のためのIT導入ガイドブック・ベスト事例集」や同セミナーおよび事例集の動画を作成し、全ト協ホームページ（HP）で公開しています。また、勤務管理システムの導入の手順等を手引きとしてまとめた「IT機器・システム導入ガイド」もまとめています。

なお、セミナーでは、IT導入成功事例のほか、自社PRのためのHP作成方法、自動点呼機器および配車・請求管理システムのデモンストレーションなども行っています。

さらに、青年部会では、「物流DX等デジタル化に向けた勉強会への参加」を推進するため、各ブロック青年組織で「物流DX研修」を実施しました。

ガイドブック等には初歩のレベルから、「運行管理システム化」、「荷主と情報を共有し、業務効率化を図る」、「物流センターをITで管理」といった高度なITの活用まで、中小トラック運送事業者がIT化を図るための具体的な事例を交えた対応策が例示されているほか、IT化のための国やトラック協会などによる支援策も示されています。

さらに、青年部では、令和3年度に物流DX研修動画を制作・公開し、令和4年度には各ブロックにおける物流DX研修を実施しました。

そして、令和5年度には委員会規程を改定し、常任委員会である「経営改善・情報化推進委員会」を「経営改善・DX推進委員会」に改称しました。今後、物流DXの実装・IT化の推進に向けた取り組みをさらに充実化させていくこととしています。

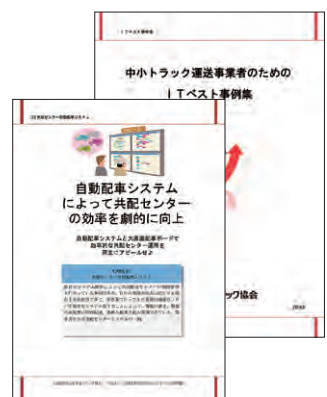
◆トラック運送事業者のためのIT導入支援施策(概要)

機器・システム・事業	事業主体	内容
ドライブレコーダ	地ト協	ドライブレコーダ普及促進を図るため、簡易型、標準型、運行管理連携型、スマートフォン活用型の4タイプの機器導入について助成
	国土交通省	映像記録型ドライブレコーダ(車載器、事務所用機器)導入について助成
後方・側方視野確認支援装置	全ト協・地ト協	後方視野(常時)・側方視野(左折方向指示器と連動)が確保できること等の条件を満たす機能を有する装置導入について助成
アルコールインターロック	全ト協・地ト協	国土交通省の技術指針に適合する呼気吹込み式アルコールインターロック(エンジン始動不可装置)導入について助成
アルコール検知器	全ト協・地ト協	IT機器を活用した遠隔地で行う点呼用携帯型アルコール検知器導入について助成(Gマーク事業所のみ)
点呼支援機器	全ト協・地ト協	自動点呼にかかる支援機器および自動システム等について助成
アイドリングストップ支援機器	全ト協・地ト協	アイドリングストップ支援のため、休憩、荷役中に相当時間連続して使用可能な車載用冷暖房機器(エアヒータ、車載バッテリー式冷房装置)導入について助成
中小企業大学校IT関連講座受講	全ト協・地ト協	全国9校及び金沢キャンパス、四国キャンパス、WEB校の中小企業大学校講座(IT関係)を受講した場合に助成
デジタル式運行記録計	国土交通省	デジタル式運行記録計(車載器、事務所用機器)導入について補助
IT点呼機器	国土交通省	ITを活用した遠隔地における点呼機器の導入について補助
疲労状態測定機器	国土交通省	運行中における運転者の疲労状態を測定する機器導入について補助
睡眠状態測定機器	国土交通省	休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器導入について補助
運行管理機器	国土交通省	運行中の運行管理機器、予約システム等の導入について補助
IT機器・システム	経済産業省、中小企業庁	中小トラック運送事業者等における車両管理システムなどのソフトウェア費、導入関連費等について補助
税制措置 (中小企業投資促進税制・中小企業経営強化税制)	中小企業庁、国税庁	ソフトウェア等導入の際の税制措置
労務管理用ソフト・機器 (職場意識改善助成金)	厚生労働省	労務管理用ソフト、機器等の導入・更新、デジタルタコグラフの導入・更新等について助成
IT研修	商工会、商工会議所等	IT研修、パソコン導入サポート等の相談・支援

資料:全日本トラック協会



「小規模トラック運送事業者のためのIT導入ガイドブック」



ITベスト事例集は最新機器の導入事例を定期的に更新している

求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の普及拡大

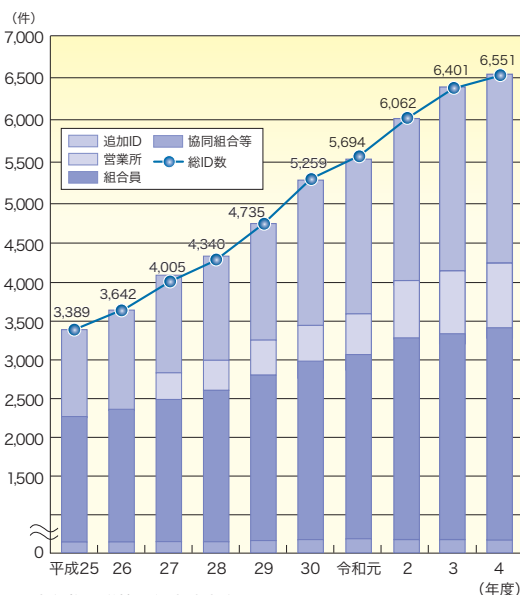
「働き方改革」への対応が求められるトラック運送業界では、生産性向上が至上命題であり、車両の積載率および運行効率の向上に向け、帰り荷の確保などさまざまな取り組みを実施しています。

なかでも、日本貨物運送協同組合連合会が運営する「WebKIT 2」は、会員数の規模や情報登録件数の多さによって、業界最大規模の求荷求車情報ネットワークシステムの1つとなっており、輸送需要の繁閑格差や地域格差等の解消に効果を発揮しています。また、令和元年5月からは、スマートフォン専用アプリの提供やマッピング地図からの検索、さらにSNS (LINE)

との連携機能や画像データの活用など、最新IT技術を活用するシステムに進化。さらに、4年5月には、①標準的な運賃の自動表示機能、②備車追跡機能、③テレビ会議機能—を追加して「WebKIT 2プラス」に進化しました。こうした高い利便性が評価され、情報登録件数も大幅に増加し、令和5年3月末時点での加入者数は188組合、ID数は6,551となっています。

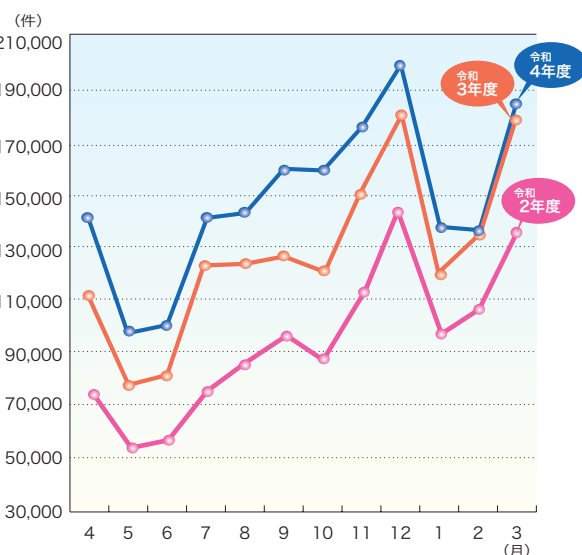
なお、平成25年11月からは、トラック運送事業者および荷主企業等の経営の安定に寄与するため、「WebKIT」の成約運賃をもとに概括的に指数化した「成約運賃指数」を公表しています。

◆ WebKITの加入状況

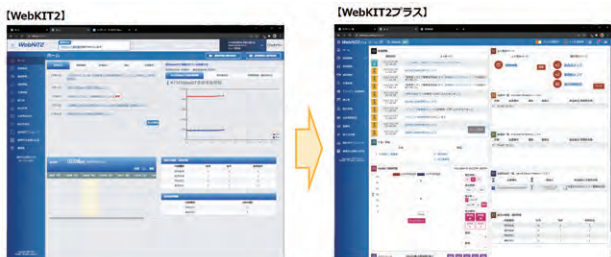


料：日本貨物運送協同組合連合会

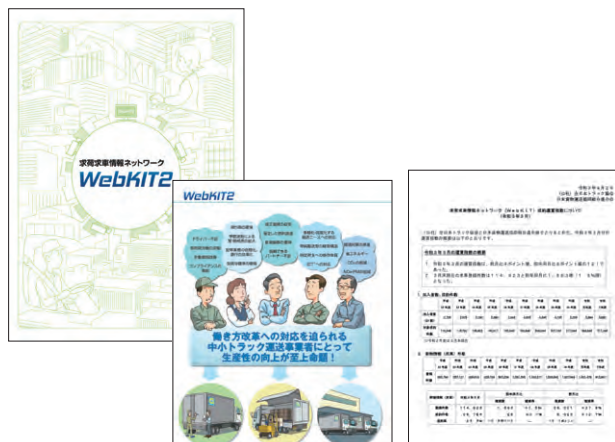
◆ 荷物(求車)・車両(求荷)情報登録件数の推移



資料：日本貨物運送協同組合連合会



WebKIT 2は、ログイン直後のホーム画面に、「お知らせ」、「件数グラフ」、「スケジュール」、「実績」の情報が共通の配列で表示されていたが、WebKIT 2プラスでは、「よく見るページ」、「交渉中一覧」、「仮成約一覧」、「公開先指定一覧」が新たに表示される



WebKITを解説するパンフレット

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会で公表している「成約運賃指数」

消費者サービスの向上

引越輸送の信頼向上

引越輸送は、家財一式の運送を行い、大型家具や家電製品、食器や衣類など大きささまざまな品物を取り扱います。最近ではインターネットの一括見積りサイトなどの利用により、質より値段や手軽さで事業者が選ばれることが増え、トラブルが起きやすい環境になっています。

このため、全日本トラック協会では消費者保護を目的とした、「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」を創設し、消費者が安心・安全な事業者を選ぶことができる環境の整備に努めています。

「引越安心マーク」は、お客様対応窓口の設置、各事業所への引越講習修了者の配置、安全性優良事業所（Gマーク）の取得のほか、法令遵守や誠実なお客様対応などを誓約した事業者を認定しています。

引越安心マーク事業者は、車両に認定の証となるステッカーを貼り、会社のホームページやパンフレット、名刺などにマークを表示することを認められており、消費者1万人を対象にした認知度調査では、約20%が

「マークを見たことがある」と回答しています。

また、平成30年には国土交通省の推奨制度となり、業界団体による消費者のための自主的な取り組みとして、大きな期待が寄せられています。

このほかの取り組みとして、全ト協に「消費者相談窓口」を設置し、引越や宅配に関する相談を受け付けているほか、引越や宅配を利用する際に必要となる知識を分かりやすく取りまとめた消費者向けパンフレットの作成、標準引越運送約款や関係法令などに習熟した実務担当者の育成と能力の向上を図る「引越講習（基本講習・管理者講習）」の推進など、消費者の声に応える活動を行っています。

なお、引越は例年3～4月に繁忙期を迎え、1年に行われる引越の約3分の1が特にこの期間に集中することから、国交省と連携して「分散引越」を呼びかけ、トラブルのないスムーズな引越ができる環境整備を推進しています。



安心マークをPRするポスター



分散引越の協力を呼びかけるチラシ



引越実務に携わる担当者のレベルアップを図るため開催する「引越管理者講習会」（上）と修了証（右）



引越や宅配の約款のポイント等を分かりやすく解説したパンフレット

要望・陳情活動

業界の課題克服に向けて要望活動

トラック運送業界を取り巻く諸課題の克服に対応し、トラック運送業界が健全に発展していくため、事業者団体であるトラック協会の重要な役割の1つとして、要望・陳情活動があります。

「物流の2024年問題」解決のための対応や貨物自動車運送事業法改正への働きかけ、税制改正・予算、高速道路通行料金、規制改革、燃料価格対策など、事業者の必要とするあらゆる分野を対象に、要望・陳情活動を展開しています。

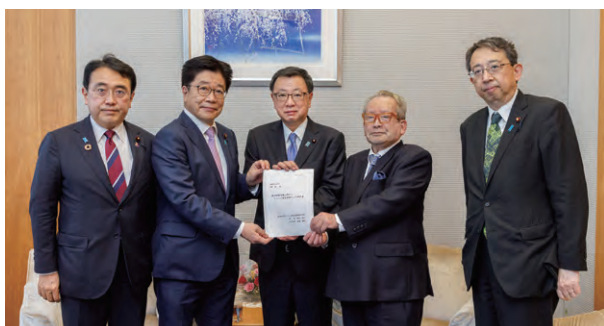
全日本トラック協会および都道府県トラック協会では、自由民主党、公明党の両党の国会議員と全国のト

ラック協会の幹部が一堂に会して、トラック運送業界の生の声を届ける会合の開催や、自民党トラック輸送振興議員連盟、公明党トラック議員懇話会における要望など、積極的に要望活動を展開しています。

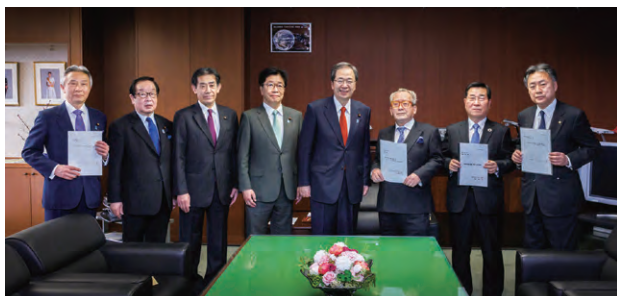
特に、令和3年の12月には、燃料価格急騰に対応するため、「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」を自民党本部にて中央大会、また第一ホテル東京に会場を移して公明党大会を開催し、全国で約1,700人が参加の下、政府与党に対して速やかな燃料高騰分の価格転嫁策の実施などを求めました。



全ト協を先頭に全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会の陸上交通機関3団体が主催し、日本商工会議所、全国商工会連合会、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、石油連盟、全国石油商業組合連合会、日本労働組合総連合の関係・関連団体が参加した「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」



自民党トラック議連の加藤勝信会長代行、赤澤亮正幹事長、橘慶一郎事務局長とともに、松野博一内閣官房長官へ要望活動を行う坂本克己全ト協会長



坂本克己会長をはじめ、自動車関係3団体のトップが各議員連盟トップとともに斉藤鉄夫国土交通大臣を訪問



自由民主党トラック輸送振興議員連盟（上）や公明党トラック議員懇話会（下）の総会への出席および要望活動の展開など、与党議員連盟とも緊密な連携を保っている

国際交流の拡大

世界各国の物流関係者と交流

世界各国の道路輸送169団体で構成するIRU（国際道路輸送連盟）の第29回世界大会が平成16年4月、横浜市で開催されました。アジアでは初めての開催で「明日の輸送とテクノロジー」をテーマに各国の代表約1,500人が話し合い、「IRU横浜宣言」を採択しました。

平成24年4月にスイス・ジュネーブで開かれたIRU総会では、全日本トラック協会が東日本大震災の被災地に対して緊急物資輸送を行った状況などを報告し、各国から多くの称賛の声が寄せられました。このプレ

ゼンテーションは、IRUの表彰のなかでも最高位にランクされる「IRUグランプリ賞」を受賞しました。

その他、全ト協では、欧米やアジアなどの諸外国から多くの物流関係者の訪問を受け入れ懇談会を開催するなど、国際交流を積極的に推進しています。

※用語解説

IRU=International Road Transport Union。トラック輸送事業のほか、旅客輸送も含めた道路輸送事業発展の促進を目的に1948年、ジュネーブに設立された。道路輸送を代表する唯一の国際機関として、国連経済社会理事会の諮問機関に指定されている。



平成24年4月26日に、スイス・ジュネーブで開催されたIRU総会・貨物輸送分科会で、全国のトラック協会の震災への取り組みについてプレゼンテーションし、「IRUグランプリ賞」を受賞した



秋篠宮殿下をお迎えして開催された、IRU世界大会の開会式。3日間の大会期間を通じて活発な議論が展開された



中国交通運輸部との懇談会

広報活動の展開

トラック運送事業への理解促進に向けて

全日本トラック協会では、トラック運送事業の役割と重要性について一般市民からの理解促進を図るため、全国紙等における業界PRや意見広告の掲載、テレビCM素材の制作と都道府県トラック協会への配布、業界PR動画の制作等を行っているほか、雑誌、都心部街頭大型ビジョン、ホームページ（HP）などの多彩なメディアを活用した広報事業を展開しています。

その一環として、平成4年度から10月9日を「トラックの日」と定め、トラック輸送の役割を広くPRするため、毎年全国各地のトラック協会などが主催してさまざまなイベントを開催しています。こうしたイベントは、各地の人たちと触れあうものも多く、幅広い世代へ向けた周知に努めています。

一方で、業界内部向けには、トラック運送事業経営に有益な情報等を提供するほか、関係行政機関等にも

業界の活動をPRする機関紙『広報とらっく』を定期的に発行(月2回)しています。

また、小学生向けに学習指導教材を制作しました。これは、「文部科学省選定学校教育教材小学校高学年児童向き（社会）」の認定を受けたDVD映像『わたしたちの暮らしを支えるトラック輸送』などの3点で、小学校の学習指導要領（5年社会科）の「運輸」の項目に沿って制作したものです。トラック輸送をテーマにしたオリジナル教材で、DVD映像は全ト協公式YouTubeチャンネル「JTAvideo」で限定公開されています。

さらに、トラック輸送産業の発展とともに業界への関心が高まるなか、新聞・テレビ等の一般メディアでの報道機会も増えており、報道機関等への積極的な情報提供も行っています。

地域の人たちと触れあう「トラックの日」

全国統一標語「トラックは生活と経済のライフライン」



トラック輸送をテーマにオリジナル教材



トラック協会の事業活動を紹介するメディア群



「トラックの日」をPRするポスター



トラック輸送の役割や現状を平易に解説した子ども向け冊子

トラック輸送産業がテーマの全国共通テレビCM



トラック運送業界の取り組みを紹介したDVD



職業としてのトラック運送業界を紹介したDVD

日本のトラック輸送産業現状と課題 2022



機関紙『広報とらっく』の定期発行



全日本トラック協会 HP



動画サイト“YouTube”に全協公式チャンネルを開設し、アニメや就業希望者向けPRビデオを掲載するなど、多様な手法で広報活動を展開している

HPでは、アニメ「もしもトラックが止まったら」シリーズや、トラックの構造や種類を解説した「トラック早分かり」を掲載して、トラック輸送の役割を分かりやすく伝える工夫を凝らしている

公益社団法人全日本トラック協会の概要

トラックはドアツードアの利便性と機動力により、国内輸送の9割を担っています。特に、事業用のトラックは、企業の生産活動に係る諸資材から国民の生活資材まで幅広く輸送し、経済とくらしを支えるライフラインとして、国内物流の基幹的役割を果たしています。このようなトラック輸送を支えるのが、約6万3千者のトラック運送事業者とその構成によるトラック運送業界です。

しかしその一方で、輸送需要の伸び悩みと運賃水準の低下、若年労働者の不足など、トラック運送業界を取り巻く経営環境は厳しく、課題が山積しているのが現状です。

こうした諸課題克服に向けて積極的に対策を推進し、業界の健全な発展とともに社会に貢献し、社会と共生できる事業を育成していくことが、事業者団体で

あるトラック協会の重要な役割であり、使命でもあります。

都道府県ごとにトラック協会が組織され、その中央団体が「公益社団法人全日本トラック協会」です。その事業の主な目的は、

- ①貨物自動車運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保することによる事業の健全な発展の促進
- ②公共の福祉に寄与するための事業の実施
- ③事業者の社会的、経済的地位の向上及び会員相互の連絡協調の緊密化を図ることです。

常に「安全で安心な輸送サービス」を提供し続けるため、会員事業者が必要とするあらゆる分野を事業対象に、よりよい輸送・経営環境づくりを目指しています。

◆創立年月日 昭和23年2月17日

◆会 員 402名 普通会員：352名 賛助会員：50名 (令和5年7月13日現在)

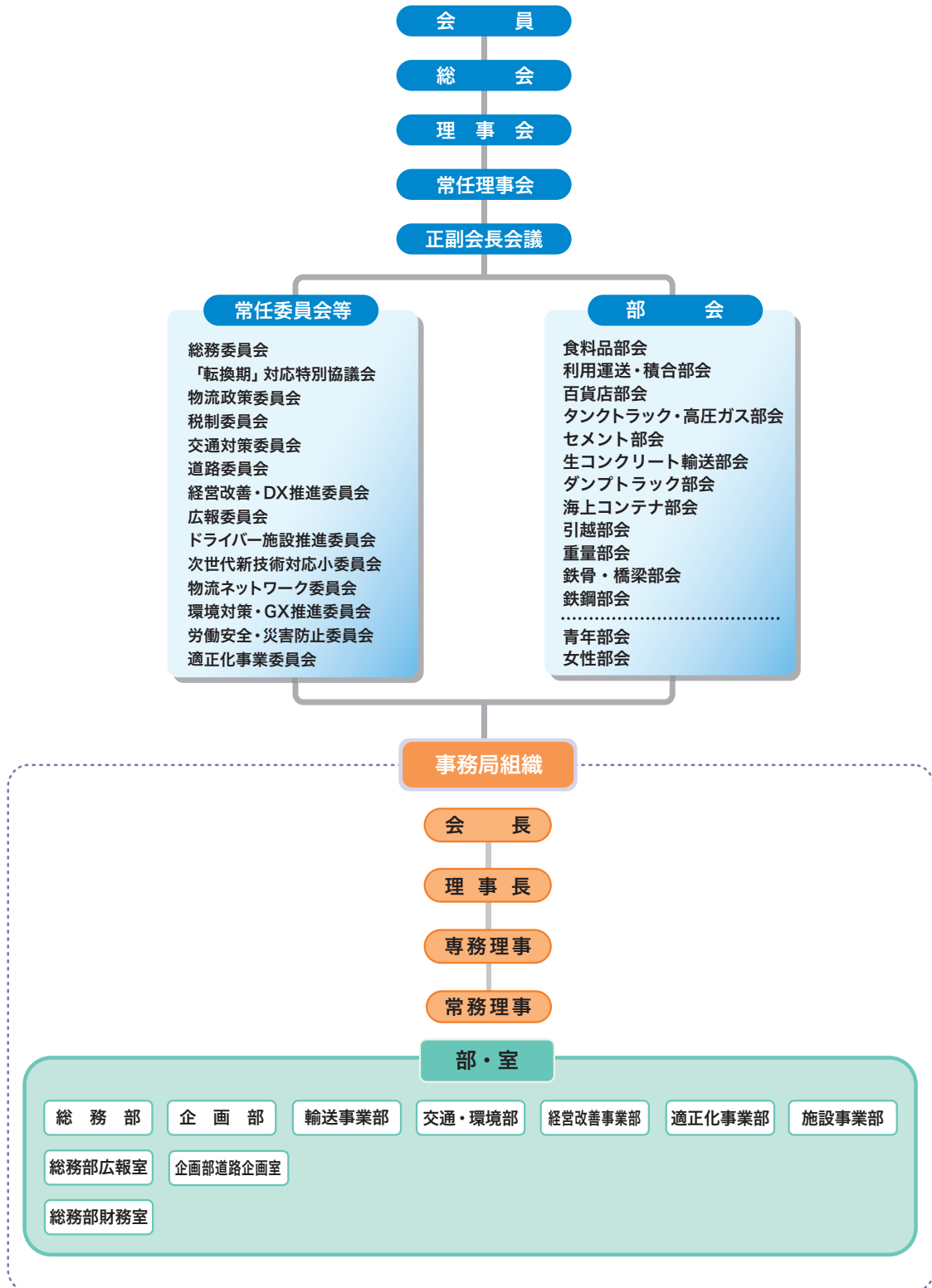
◆事業

- ①貨物自動車運送事業に関する指導、調査及び研究
- ②貨物自動車運送事業に関する統計の作成、資料の収集及びこれらの刊行
- ③貨物自動車運送事業に関する意見の公表及び国会、行政庁等への申出
- ④行政庁の行う貨物自動車運送事業法その他法令の施行の措置に対する協力
- ⑤貨物自動車運送事業法に基づく全国貨物自動車運送適正化事業
- ⑥貨物自動車運送事業の社会的、経済的地位の向上に寄与する施策と宣伝、啓蒙
- ⑦全国的規模において実施する共同利用施設の整備・管理・運営、基金の造成等貨物自動車運送事業の近代化・合理化のための事業
- ⑧事業用資材ならびに運営資金のあっ旋
- ⑨前各号に掲げる事業を行うため必要な研究、講演、講習会等の開催
- ⑩会員相互の連絡協調を図る施策
- ⑪その他この法人の目的を達成するために必要な事業

全ト協のあゆみ

- 昭和23年2月 日本トラック協会が発足
- 昭和29年7月 社団法人として新発足
- 昭和33年5月 IRU(国際道路輸送連盟)に加盟
- 昭和44年8月 社団法人日本トラック協会、全国陸運貨物協会、全国貨物運送事業組合連合会が一本化、新団体「社団法人全日本トラック協会」が発足
- 昭和44年10月 第1回全国トラックドライバー・コンテストを実施
- 昭和56年4月 財団法人貨物自動車運送事業振興センター設立
- 平成2年12月 物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)施行
運行管理者試験業務の指定試験機関として、運輸大臣(当時)の指定を受ける
貨物自動車運送適正化事業の全国実施機関として、運輸大臣(当時)の指定を受ける
- 平成3年3月 第1回運行管理者試験(国家試験)実施
- 平成7年7月 新宿エルタワー19階に移転
- 平成8年9月 第1回全国トラック運送事業者大会を開催
- 平成10年2月 協会創立50周年
- 平成13年4月 財団法人運行管理者試験センターに運行管理者試験(国家試験)業務を移管
- 平成16年4月 IRU第29回世界大会を横浜市で開催
- 平成20年8月 業界史上初の「燃料価格高騰による経営危機突破全国一斉行動」を展開
- 平成23年8月 「運輸事業の振興の助成に関する法律」が成立
- 平成24年4月 公益社団法人へ移行
- 平成26年7月 全日本トラック総合会館(全日本トラック防災・研修センター)竣工
- 平成26年8月 災害対策基本法に基づき、内閣総理大臣より「指定公共機関」に指定される
- 平成30年2月 協会創立70周年
- 平成30年4月 公益財団法人貨物自動車運送事業振興センターを吸収合併

◆ 組織と機構



都道府県トラック協会一覧

協会名	郵便番号	所在地	電話	ファックス
(公社)北海道トラック協会	〒064-0809	札幌市中央区南9条西1-1-10	011-531-2215	011-521-5810
(公社)青森県トラック協会	〒030-0111	青森市大字荒川字品川111-3	017-729-2000	017-729-2266
(公社)岩手県トラック協会	〒020-0891	紫波郡矢巾町流通センター南2-9-1	019-637-2171	019-638-5010
(公社)宮城県トラック協会	〒984-0015	仙台市若林区卸町5-8-3	022-238-2721	022-238-4336
(公社)秋田県トラック協会	〒011-0904	秋田市寺内蛭根1-15-20	018-863-5331	018-863-7354
(公社)山形県トラック協会	〒994-0075	天童市蔵増1465-16	023-616-6135	023-616-6138
(公社)福島県トラック協会	〒960-0231	福島市飯坂町平野字若狭小屋32	024-558-7755	024-558-7731
(一社)茨城県トラック協会	〒310-0913	水戸市見川町2440-1	029-303-6363	029-243-5936
(一社)栃木県トラック協会	〒321-0169	宇都宮市八千代1-5-12	028-658-2515	028-658-6929
(一社)群馬県トラック協会	〒379-2194	前橋市野中町595	027-261-0244	027-261-7576
(一社)埼玉県トラック協会	〒330-8506	さいたま市大宮区北袋町1-299-3	048-645-2771	048-644-8080
(一社)千葉県トラック協会	〒261-0002	千葉市美浜区新港212-10	043-247-1131	043-246-7372
(一社)東京都トラック協会	〒160-0004	新宿区四谷3-1-8	03-3359-6251	03-3359-4695
(一社)神奈川県トラック協会	〒222-8510	横浜市港北区新横浜2-11-1	045-471-5511	045-471-9055
(一社)山梨県トラック協会	〒406-0034	笛吹市石和町唐柏1000-7	055-262-5561	055-263-2036
(公社)新潟県トラック協会	〒950-0965	新潟市中央区新光町6-4	025-285-1717	025-285-8455
(公社)長野県トラック協会	〒381-8556	長野市南長池710-3	026-254-5151	026-254-5155
(一社)富山県トラック協会	〒939-2708	富山市婦中町島本郷1-5	076-495-8800	076-495-1600
(一社)石川県トラック協会	〒920-0226	金沢市粟崎町4-84-10	076-239-2511	076-239-2287
(一社)福井県トラック協会	〒918-8115	福井市別所町第17号18-1	0776-34-1713	0776-34-2136
(一社)岐阜県トラック協会	〒501-6133	岐阜市日置江2648-2	058-279-3771	058-279-3773
(一社)静岡県トラック協会	〒422-8510	静岡市駿河区池田126-4	054-283-1910	054-283-1917
(一社)愛知県トラック協会	〒470-0207	みよし市福谷町西ノ洞21-127	0561-76-2006	0561-76-2013
(一社)三重県トラック協会	〒514-8515	津市栄町1-941	059-227-6767	059-225-2095
(一社)滋賀県トラック協会	〒524-0104	守山市木浜町2298-4	077-585-8080	077-585-8015
(一社)京都府トラック協会	〒612-8418	京都市伏見区竹田向代町48-3	075-671-3175	075-661-0062
(一社)大阪府トラック協会	〒536-0014	大阪市城東区嶋野西2-11-2	06-6965-4000	06-6965-4019
(一社)兵庫県トラック協会	〒657-0043	神戸市灘区大石東町2-4-27	078-882-5556	078-882-5565
(公社)奈良県トラック協会	〒639-1037	大和郡山市額田部北町981-6	0743-23-1200	0743-23-1212
(公社)和歌山県トラック協会	〒640-8404	和歌山市湊1414	073-422-6771	073-422-6121
(一社)鳥取県トラック協会	〒680-0006	鳥取市丸山町219-1	0857-22-2694	0857-27-7051
(公社)島根県トラック協会	〒690-0001	松江市東朝日町194-1	0852-21-4272	0852-22-4408
(一社)岡山県トラック協会	〒700-8567	岡山市北区青江1-22-33	086-234-8211	086-234-5600
(公社)広島県トラック協会	〒732-0052	広島市東区光町2-1-18	082-264-1501	082-261-2496
(一社)山口県トラック協会	〒753-0812	山口市宝町2-84	083-922-0978	083-925-8070
(一社)徳島県トラック協会	〒770-0003	徳島市北田宮2-14-50	088-632-8810	088-632-4701
(一社)香川県トラック協会	〒760-0066	高松市福岡町3-2-3	087-851-6381	087-821-4974
(一社)愛媛県トラック協会	〒791-1114	松山市井門町1081-1	089-957-1069	089-993-5501
(一社)高知県トラック協会	〒781-8016	高知市南の丸町5-17	088-832-3499	088-831-0630
(公社)福岡県トラック協会	〒812-0013	福岡市博多区博多駅東1-18-8	092-451-7878	092-472-6439
(公社)佐賀県トラック協会	〒849-0921	佐賀市高木瀬西3-1-20	0952-30-3456	0952-31-6441
(公社)長崎県トラック協会	〒851-0131	長崎市松原町2651-3	095-838-2281	095-839-8508
(公社)熊本県トラック協会	〒862-0901	熊本市東区東町4-6-2	096-369-3968	096-369-1194
(公社)大分県トラック協会	〒870-0905	大分市向原西1-1-27	097-558-6311	097-552-1591
(一社)宮崎県トラック協会	〒880-8519	宮崎市恒久1-7-21	0985-53-6767	0985-53-2285
(公社)鹿児島県トラック協会	〒891-0131	鹿児島市谷山港2-4-15	099-261-1167	099-261-1169
(公社)沖縄県トラック協会	〒900-0001	那覇市港町2-5-23	098-863-0280	098-863-3591

日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023

令和5(2023)年版 令和5年3月発行



〒160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5 全日本トラック総合会館
<https://jta.or.jp>



公益社団法人

全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5 全日本トラック総合会館
TEL:03-3354-1009 (代表) <https://www.jta.or.jp>