

日本のトラック輸送産業 現状と課題 2024



公益社団法人
全日本トラック協会

はじめに

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、令和6年1月に発生した「能登半島地震」をはじめ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20兆円と、「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。

2024年4月からの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の適用に伴い輸送能力が不足するいわゆる「物流の2024年問題」では、安定した物流を維持するため、政府を挙げた取り組みが加速しています。

この「物流の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。

令和5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、令和6年4月には、「流通業務総合効率化法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立し、荷主や物流事業者に対する規制的措置が盛り込まれました。

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 2024」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关心をさらに深めていただくことを期待しています。

目次



▶ 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20兆円	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
「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」が「当分の間」延長に	23
「物流の2024年問題」の解決に向けて	24
「改正物流法」が成立、政・管・業一体となった施策を展開	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



▶ 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
19歳で大型免許取得可能な「特例教習」受講などに助成	34
▶ 労働災害の防止	35
労働災害防止への取り組み	35
使いやすい高速道路の整備実現と安全運行のために	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 : 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
▶ 國際交流の拡大	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

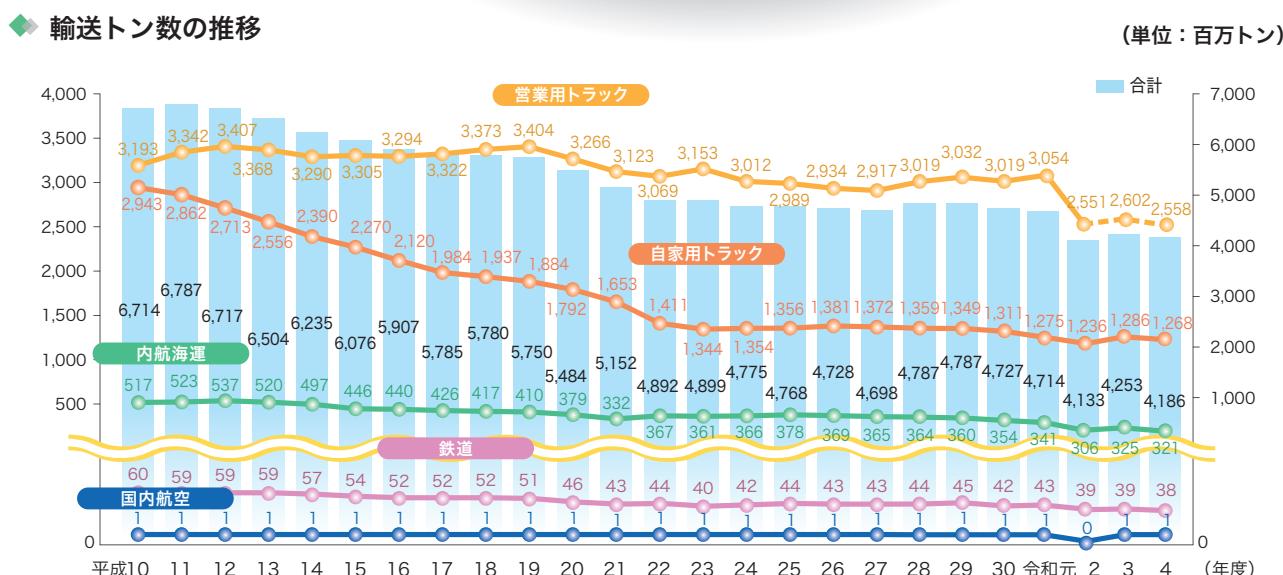
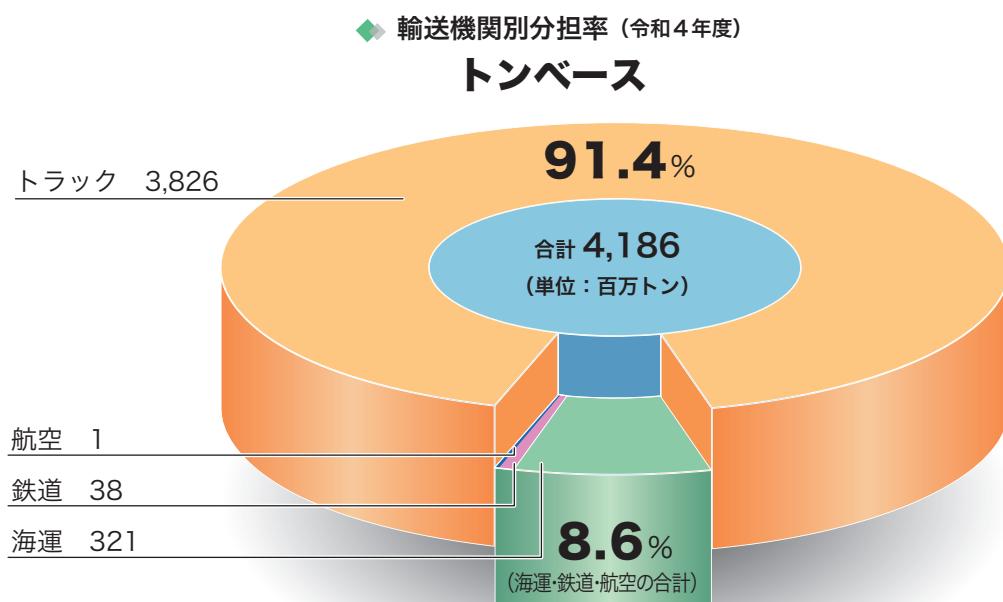
国内貨物輸送とトラック

トンベースで9割、トンキロベースで6割

わが国の国内貨物総輸送量は、トン数では年間約42億トン（令和4年度）、トンキロ※では4,090億トンキロ（同）で、トラックの輸送分担率はトンベースで91.4%、トンキロベースで55.5%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10年度以降トップを占めており、新型コロナウィルス感染症の感染拡大の影響により、令和2年度は各輸送機関とも減少しましたが、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。4年度は全機関で横ばいまたは



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

微減となっています。

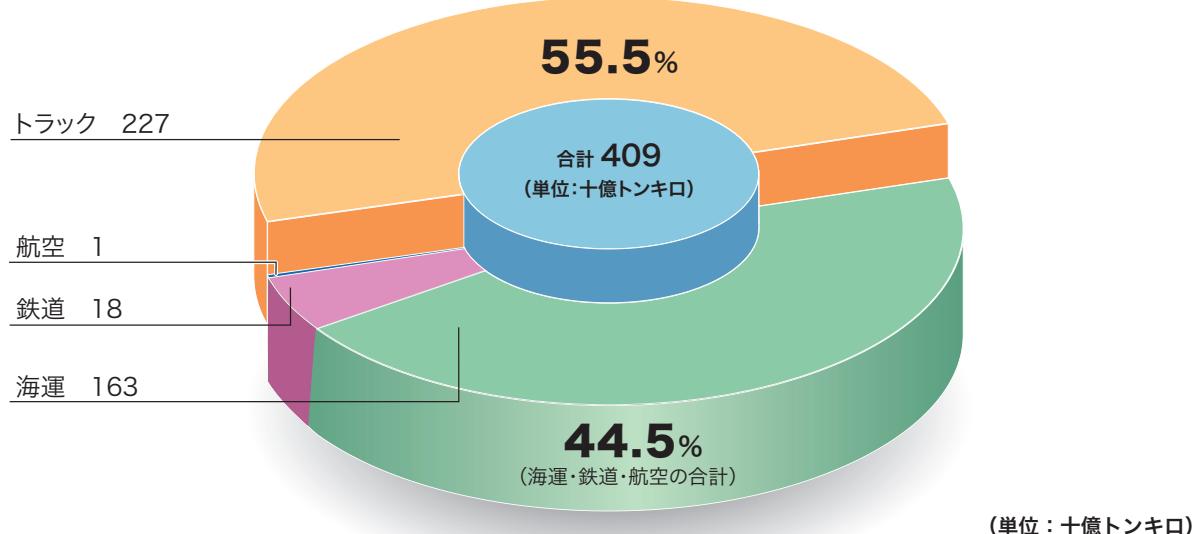
一方、トンキロベースでみた場合は、営業用トラックのみ増加傾向で推移してきましたが、平成18年度に内航海運と並んだあと、双方とも減少または横ばいになり、近年は営業用トラックが上回っています。

※用語解説

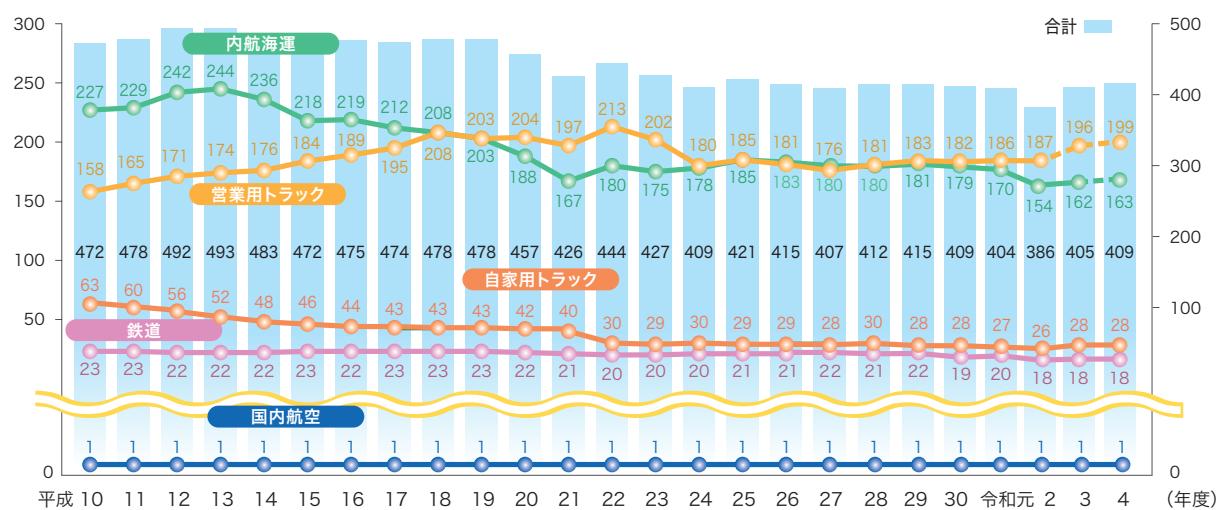
トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

◆ 輸送機関別分担率（令和4年度）

トンキロベース



◆ 輸送トンキロの推移



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

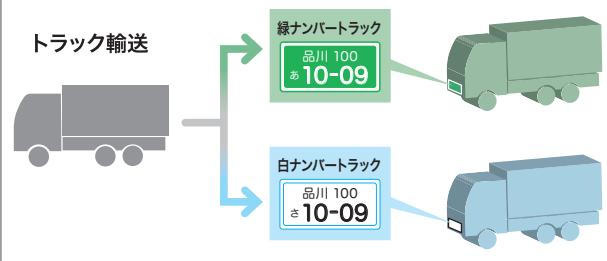
- (注) : 1. 平成 22 年度は、23 年 3 月、または 23 年度は 23 年 4 月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く
 2. 営業用トラックについては 22 年 10 月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22 年 9 月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している
 3. 令和 2 年度以降については、令和 2 年 4 月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない
 4. 合計は輸送機関別の単位未満を四捨五入後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

◆ トラック運送事業の規模別事業者数（令和5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		14	11	11	33	51	81	69	44	314
一 般		29,756	13,158	5,950	4,711	2,981	902	242	49	57,749
特 定		281	18	5	3	2	0	0	0	309
靈 梢		4,557	142	25	20	6	4	1	0	4,755
計		34,608	13,329	5,991	4,767	3,040	987	312	93	63,127
構成比(%)		54.8	21.1	9.5	7.6	4.8	1.6	0.5	0.1	100.0

従業員規模別

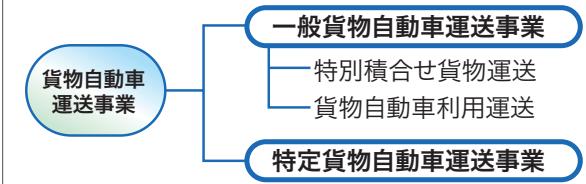
業種	人	10以下	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~300	301~1,000	1,001以上	計
特別積合せ		8	8	7	20	54	74	44	72	27	314
一 般		26,533	13,716	6,471	5,260	3,870	1,366	318	168	47	57,749
特 定		251	34	10	8	5	1	0	0	0	309
靈 梢		4,198	280	99	76	49	24	8	18	3	4,755
計		30,990	14,038	6,587	5,364	3,978	1,465	370	258	77	63,127
構成比(%)		49.1	22.2	10.4	8.5	6.3	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、一般的の外数として計上している
3. 一般には靈柩を兼業している事業者を含む。靈柩の事業者は専業者のみ

ターミナル等の間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。

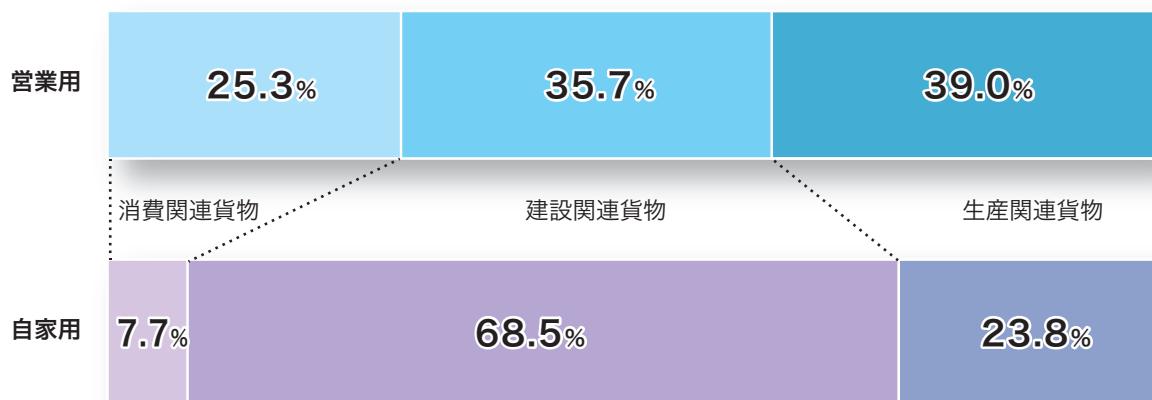
生産から消費に至る輸送活動

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25.3%、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35.7%、金属、機械、石油製品な

ど生産関連貨物が39.0%となっています。

一方で、建設関連貨物が68.5%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4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4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	63,713	3.2	46,867	3.7	110,580	3.4
	食料工業品	161,498	8.0	34,585	2.7	196,083	6.0
	日用品	147,143	7.3	10,455	0.8	157,598	4.8
	取り合せ品	138,962	6.9	6,078	0.5	145,040	4.4
	その他の	313	0.0	277	0.0	590	0.0
	計	511,629	25.3	98,262	7.7	609,891	18.5
建設関連貨物	木材	70,837	3.5	51,223	4.0	122,060	3.7
	砂利・砂・石材	276,312	13.7	307,269	24.2	583,581	17.7
	工業用非金属鉱物	20,000	1.0	15,671	1.2	35,671	1.1
	窯業品	65,982	3.3	143,120	11.3	209,102	6.4
	廃棄物	220,336	10.9	311,770	24.6	532,106	16.2
	その他の	66,926	3.3	39,393	3.1	106,319	3.2
生産関連貨物	金属性機械	119,302	5.9	41,341	3.3	160,643	4.9
	石油製品	265,842	13.2	74,244	5.9	340,086	10.3
	その他の	51,957	2.6	34,639	2.7	86,596	2.6
	計	350,494	17.4	151,517	11.9	502,011	15.3
	合計	787,595	39.0	301,741	23.8	1,089,336	33.1
	合計	2,019,617	100.0	1,268,449	100.0	3,288,066	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、合計と内訳は必ずしも一致しない
2. 軽自動車を含まない

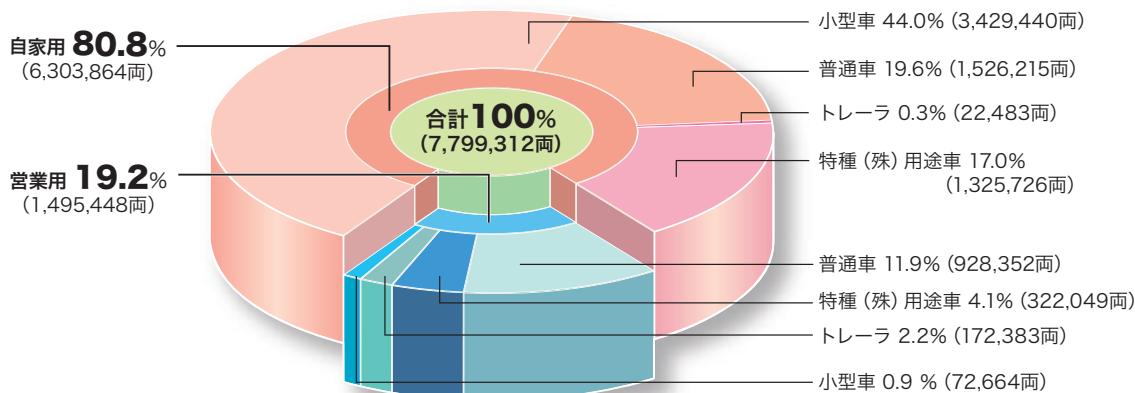
自家用に比べ輸送効率は約10倍

令和4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780万両です。このうちトレーラー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19.2%になっています。令和4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87.8%の輸送を担っています。

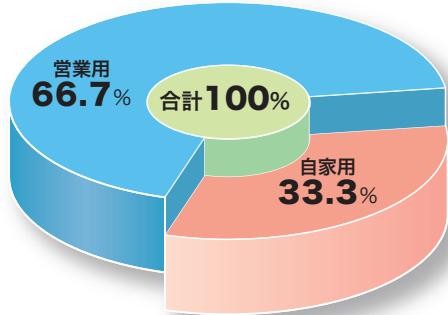
稼働効率の指標である「実働1日1車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックのおよそ10倍の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいます。

◆ トラック車両数の割合（令和4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%にならない場合がある

◆ トラック輸送トン数の分担率（令和4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4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 年度	総計	トラック										
		普通車			小型車			トレーラー				
		営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計		
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		
4	82,451,350	928,352	1,526,215	2,454,567	72,664	3,429,440	3,502,104	172,383	22,483	194,866		

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4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	59,564	50.3	58,738	49.7
輸送トン数	百万トン	2,537	66.7	1,268	33.3
輸送トンキロ	百万トンキロ	198,748	87.8	27,737	12.2
実働延日車	百万日車	273	41.9	379	58.1
実働1日1車当たり走行キロ	km	218.20	—	155.05	—
トン当たり平均輸送キロ	km	78.33	—	21.56	—
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) 728.07	—	(B) 73.21	—
輸送効率格差(A/B)		728.07/73.21=9.94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4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	479,520	176,933	
		特種(殊)用途車	128,593	179,689	
		小計	608,113	356,622	
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	228,745	445,666	
		特種(殊)用途車	92,165	229,197	
		小計	320,910	674,863	
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	128,991	650,836	
		特種(殊)用途車	56,044	292,816	
		小計	185,035	943,652	
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	163,760	3,682,220	
		特種(殊)用途車	45,247	624,024	
		小計	209,007	4,306,244	
トレーラ(道路運送車両による分類と同じ)		172,383	22,483	194,866	
合計		1,495,448	6,303,864	7,799,312	

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5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(%)
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
322,049	1,325,726	1,647,775	1,495,448	19.2	6,303,864	80.8	7,799,312	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4年度では50億個を超えました。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。

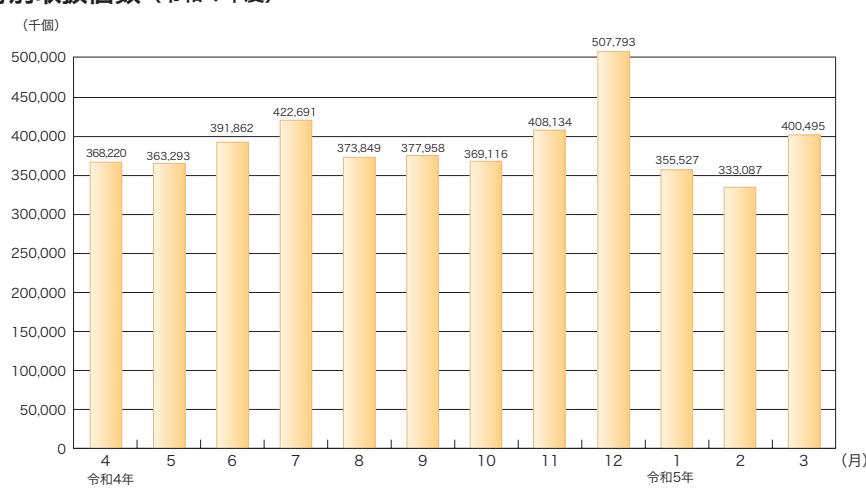
通販市場は、インターネット通販やテレビショッピングの利用数の伸びにより拡大を続けており、このような多様な物流サービスが現在の通販市場を根底で支えています。

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、「物流の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。

政府が令和5年6月に取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」では、令和6年度の再配達率を半減することとしています。このため令和5年に引き続き6年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係省庁や宅配、EC事業者等と連携し、再配達削減に向けた取り組みを強力に実施しました。再配達削減に向けて、消費者に対して、①時間帯指定の活用、②各事業者が提供するコミュニケーション・ツール等（メール・アプリ等）の活用、③コンビニエンスストア受け取りや、駅の宅配ロッカー、置き配など多様な受け取り方法の活用、④発送時に送付先の在宅時間の確認、などを求めていました。さらに、令和6年10月からは、置き配に対してポイントを付与するなど、一歩進んだ対策の開始を予定しています。

◆ 宅配貨物の月別取扱個数（令和4年度）



◆ 宅配便等取扱個数の推移（単位：万個、冊）

項目	年度	平成25	26	27	28	29	30	令和元	2	3	4
宅配便	宅配便	363,668	361,379	374,493	401,861	425,133	430,701	432,349	483,647	495,323	500,588
	メール便	563,772	546,425	526,394	528,960	527,599	502,112	470,192	423,870	428,714	403,224
計		927,440	907,804	900,887	930,821	952,732	932,813	902,541	907,517	924,037	903,812

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㈱が取り扱う「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

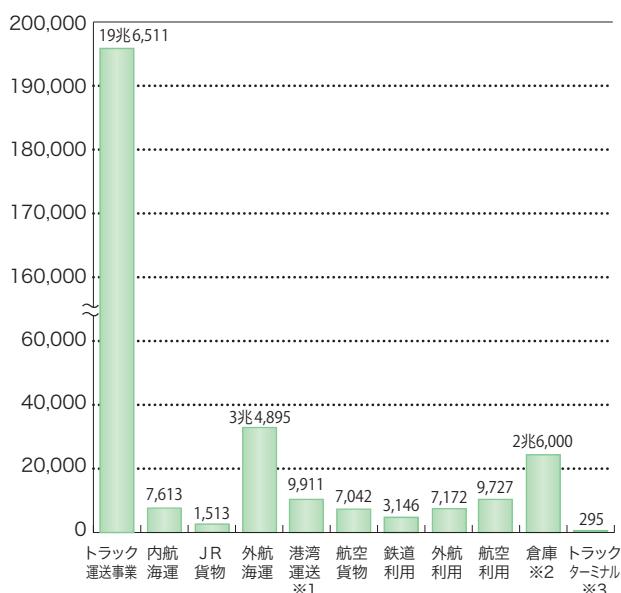
トラック運送事業の市場規模は年間約20兆円

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30兆円です。

このうち、トラック運送事業の市場規模は、令和

3年度において19兆6,511億円で、物流市場全体の64.7%を占めています。

◆ 物流業の事業分野別営業収入(令和3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2年度の値で報告書提出事業者617者分

※2 = 推計値

※3 = 兼業事業を含む

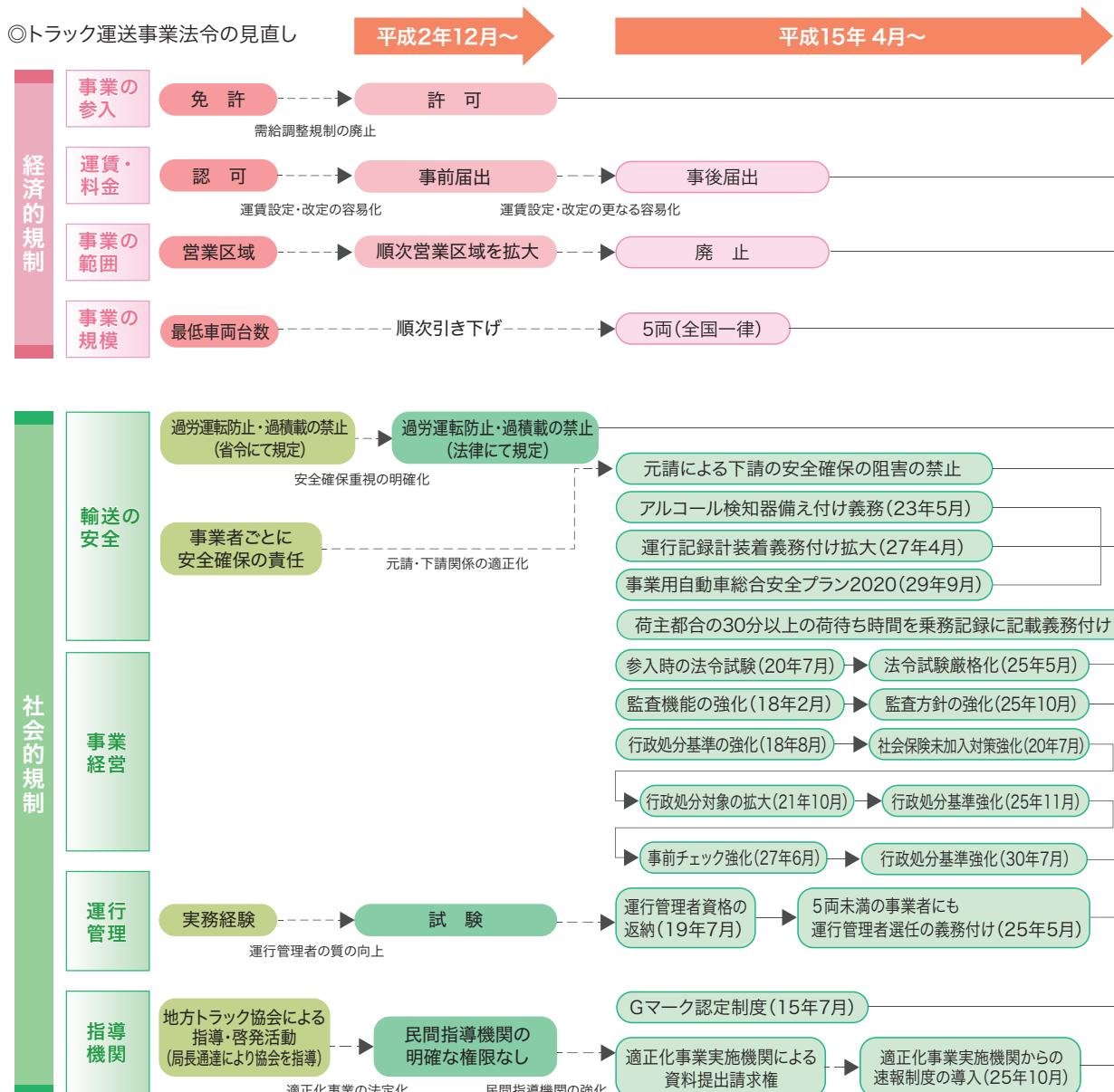
各種規制により激変する経営環境

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方

◆ 事業規制等の動向



資料：全日本トラック協会

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に実施していくための施策が盛り込まれました。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、再度トラック運送業界からの強い要望を受け、議員立法により改正が行われ、時限措

置であった「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。そして、荷主・物流事業者に対して物流効率化対策を求める「流通業務総合効率化法」およびトラック運送事業者間の取引に関する規制を盛り込んだ「貨物自動車運送事業法」などの一部改正を行った、いわゆる「改正物流法」が令和6年4月に成立、令和5月に公布されました。

改正物流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。

令和元年 6月～

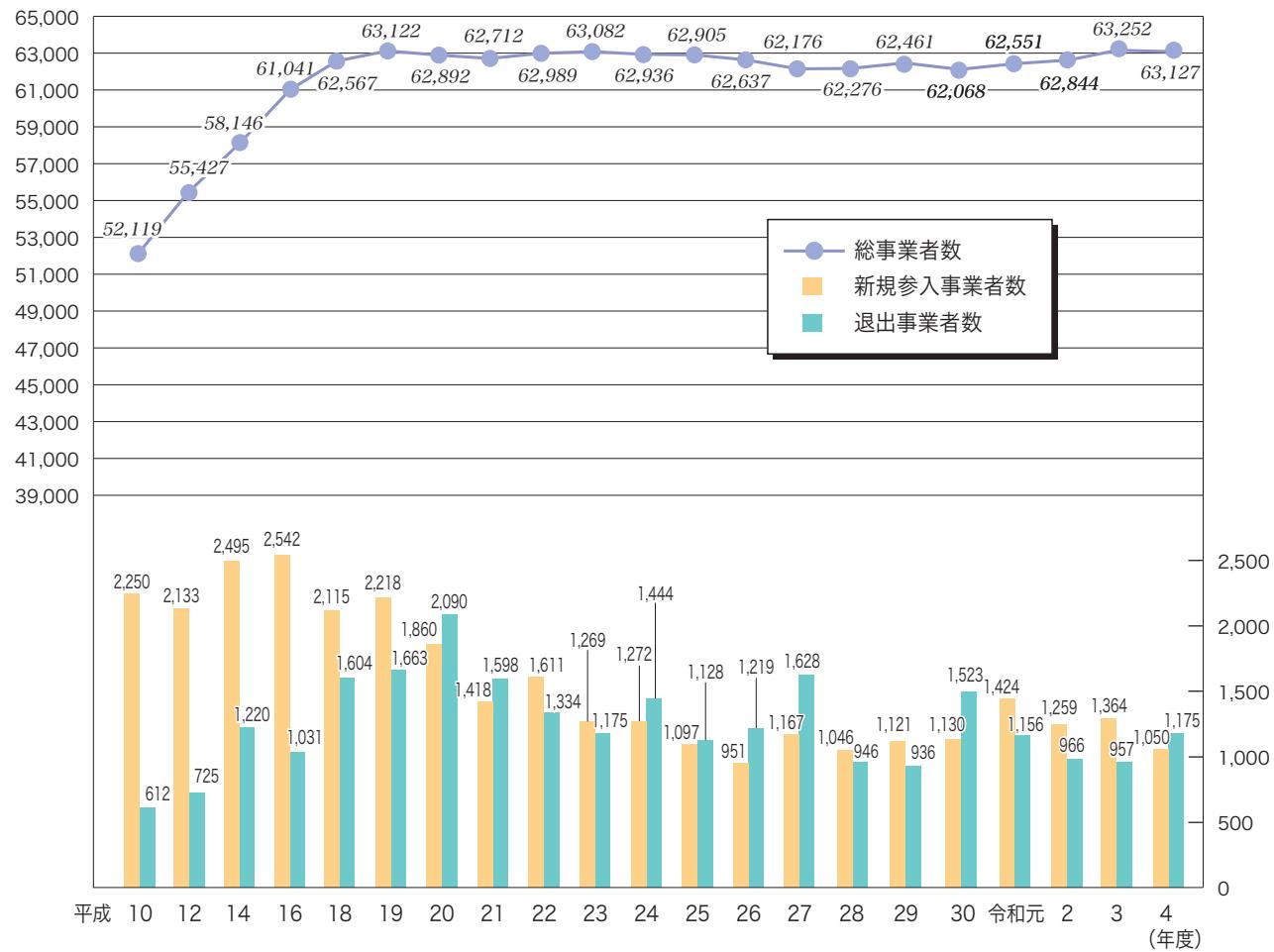


規制緩和以降、事業者数は1.5倍に

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6万3千者を超えるました。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4年度は前年度より退出事業者が増加する一方で、新規参入事業者が減少したことから、前年度より事業者数は減少となりました。

◆ 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4年度の全国平均では37.4%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14.7%となっており、3年間連続で上昇しています。

◆ 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	231,981	100.0	243,207	100.0	253,830	100.0
運送収入	230,103	99.2	240,756	99.0	251,304	99.0
貨物運賃	219,258	94.5	231,426	95.2	239,093	94.2
その他	10,845	4.7	9,330	3.8	12,211	4.8
運送雑収	1,878	0.8	2,451	1.0	2,526	1.0
営業費用	232,992	100.4	245,438	100.9	253,741	100.0
運送費	198,468	85.6	210,788	86.7	215,577	84.9
人件費	92,215	39.8	90,778	37.3	94,850	37.4
燃料油脂費	27,744	12.0	33,323	13.7	37,308	14.7
ガソリン代	1,151	0.5	1,370	0.6	1,391	0.5
軽油費	26,050	11.2	31,370	12.9	35,307	13.9
その他	543	0.2	583	0.2	610	0.2
修繕費	13,564	5.8	13,943	5.7	14,731	5.8
事業用自動車	12,799	5.5	13,346	5.5	14,063	5.5
その他	765	0.3	597	0.2	668	0.3
減価償却費	14,785	6.4	13,735	5.6	13,730	5.4
事業用自動車	13,805	6.0	12,861	5.3	12,688	5.0
その他	980	0.4	874	0.4	1,042	0.4
保険料	4,672	2.0	4,600	1.9	4,531	1.8
施設使用料	2,790	1.2	2,682	1.1	3,135	1.2
自動車リース料	4,297	1.9	4,169	1.7	4,553	1.8
施設賦課税	1,303	0.6	1,365	0.6	1,358	0.5
事故賠償費	242	0.1	264	0.1	290	0.1
道路使用料	8,539	3.7	8,929	3.7	9,352	3.7
フェリーボート利用料	644	0.3	898	0.4	1,134	0.4
その他	27,673	11.9	36,102	14.8	30,605	12.1
傭車費等	10,048	4.3	13,653	5.6	13,041	5.1
一般管理費	34,524	14.9	34,650	14.2	38,164	15.0
人件費	20,744	8.9	20,065	8.3	21,818	8.6
その他	13,780	5.9	14,585	6.0	16,346	6.4
営業損益	-1,011	-0.4	-2,231	-0.9	89	0.0
営業外収益	4,936	2.1	5,354	2.2	6,194	2.4
金融収益	344	0.1	290	0.1	323	0.1
営業外費用	1,713	0.7	1,604	0.7	1,673	0.7
金融費用	1,157	0.5	1,082	0.4	1,044	0.4
経常損益	2,212	1.0	1,519	0.6	4,610	1.8
集計事業者数(者)	2,687	100%	2,826	100%	2,532	100%
営業利益計上(者)	1,190	44%	1,111	39%	1,076	42%
経常利益計上(者)	1,522	57%	1,519	54%	1,432	57%

資料：全日本トラック協会「経営分析報告書 令和4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5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88万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、

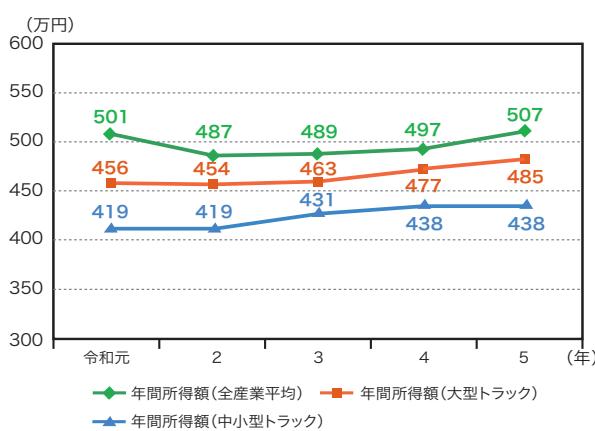
中高年層の男性労働力に強く依存しており、令和5年においては、40歳未満の若い就業者数は全体の24.9%である一方で、40歳以上50歳未満が25.4%、そして50歳以上が49.7%を占めるなど、高齢化が年々進んでいます。

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3.4%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】

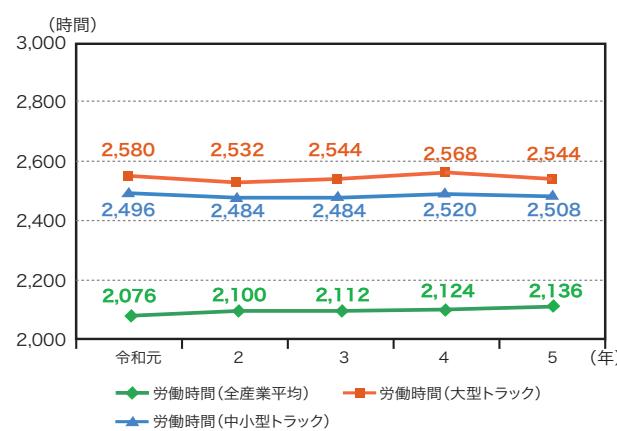
トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約4%低く、中小型トラック運転者で約14%低い



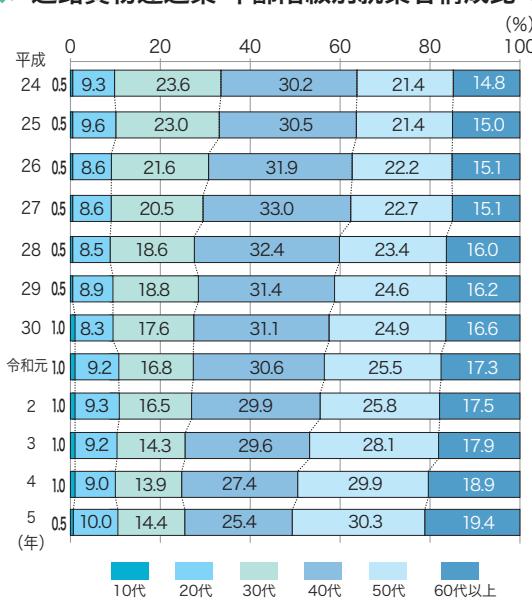
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

【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408時間(月34時間)長く、中小型トラック運転者で372時間(月31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
5	201	161	41	88	85	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。

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、過労運転防止関連違反等に

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割に引き上げされました。

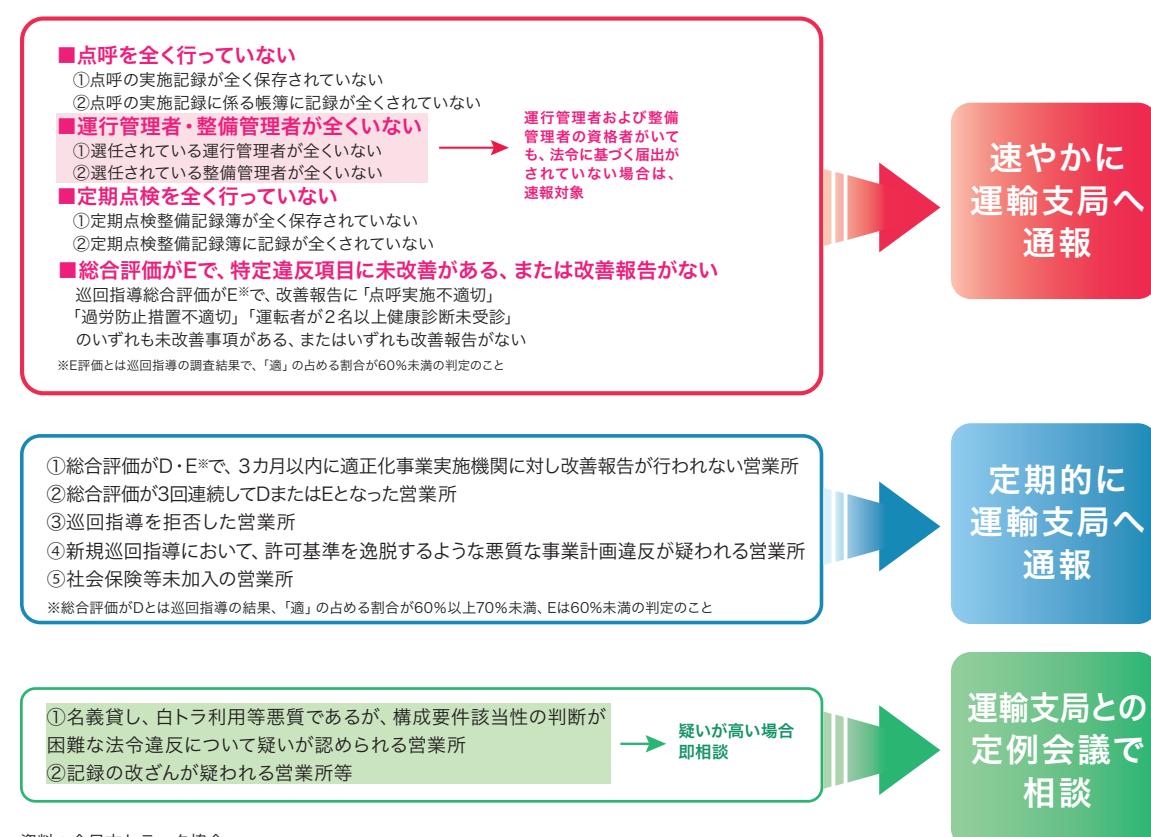
平成30年12月には、貨物自動車運送事業法の一部が改正され、「規制の適正化」、「遵守事項の明確化」等が図られました。これに伴い、令和元年11月からは、巡回指導の総合評価がEで特定違反項目に未改善、または改善報告がない事業者も速報対象となりました。

また、令和元年11月には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。

5年10月からは最近の大型車車輪脱落事故多発を受けて、車輪脱落事故惹起事業者は、車両の使用停止処分となり、さらに、3年以内に再発すると整備管理者の解任という処分が行われます。

なお、政府は飲酒運転に対する処分基準を強化する予定で、早ければ6年内から施行される予定です。

◆ 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



トラック運送業界の課題等

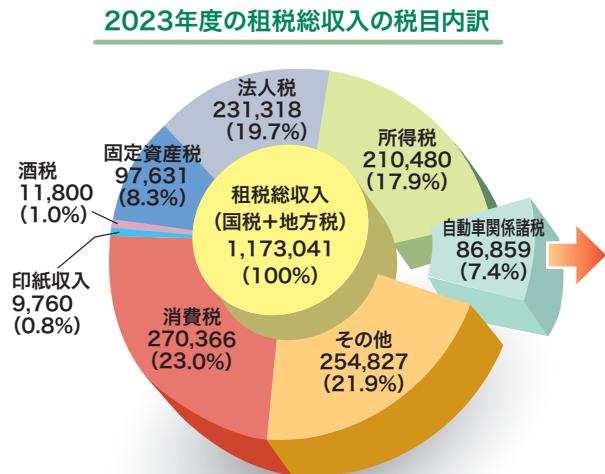
軽減が求められる自動車関係諸税

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117兆円の7.4%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8,024億円にのぼります。

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）



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5年租税及び印紙収入予算額」および総務省「令和5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は日本自動車工業会の推定
 4. 消費税には地方消費税を含む
 5. トラック運送業界納税額は全日本トラック協会推計

	科 目	納 税 額	トラック運送業界納税額
自動車 関係 諸税	環境性能割 自動車税・軽自動車税	地方税 1,212	148
	消費税 (車体課税分)	国 税 19,180	634
	自動車重量税	国 税 6,644	566
	自動車税 (種別割)	地方税 15,141	543
	軽自動車税 (種別割)	地方税 3,002	—
	軽油引取税	地方税 9,275	5,676
走行段階	揮発油税	国 税 19,990	24
	地方揮発油税	国 税 2,139	2
	石油ガス税	国 税 100	—
	消費税 (燃料課税分)	国 税 10,176	429
	自動車関係諸税合計	86,859	8,024
以外の車の その他の 諸税	法人税	国 税 164,939	2,042
	地方法人特別税	国 税 20,093	216
	法人住民税	地方税 20,120	407
	法人事業税	地方税 46,259	298
	固定資産税	地方税 110,569	298
	小 計	361,980	3,261
	総 計	448,841	11,284

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。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令和6年3月末まで実施するというものでしたが、高速道路の料金徴収期間の延長に伴って、16年3月末まで継続されます。

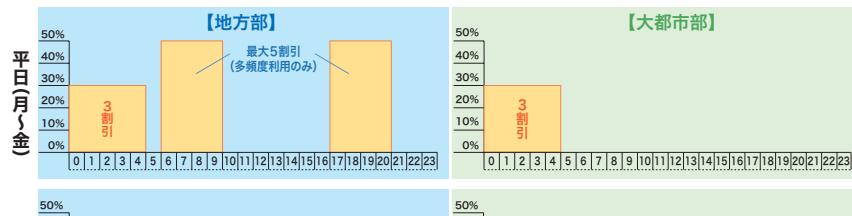
高速道路料金の割引については、主に業務目的で高速道路を利用する機会の多いトラックなどに配慮した「大口・多頻度割引」、一般道路の沿道環境を改善するため交通量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進する「深夜割引」、並行する一般道における通勤時間帯の渋滞緩和のため地方部の高速道路の平日朝夕利用を促進する「平日朝夕割引」などが設けられています。

「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7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、高速道路会社3社が令和6

◆ 高速道路料金の割引の概要 令和6年7月現在

時間帯割引(中型車以上) NEXCO3社



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ヶ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ヶ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ヶ月平均の利用額が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7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

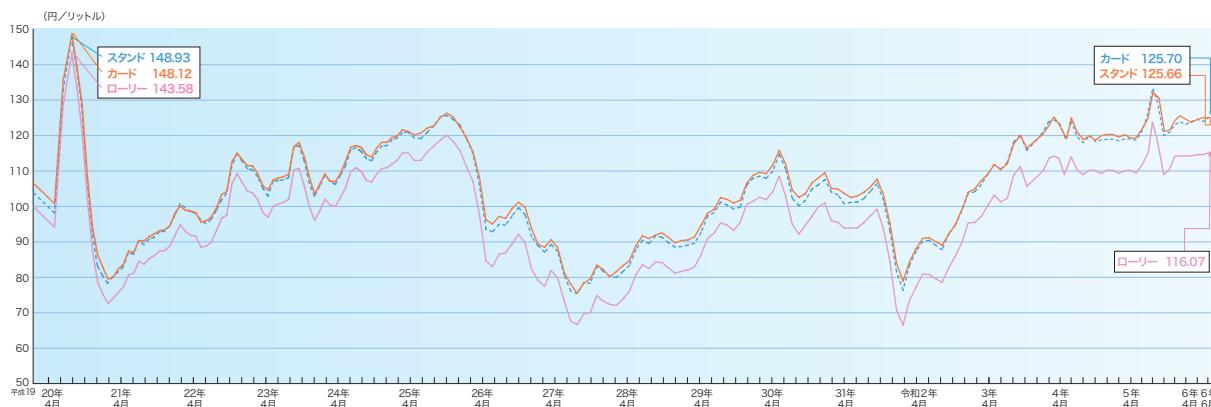
事業用トラックの大半はディーゼル車で、燃料として軽油を使用しています。また、国内の軽油価格は、平成20年をピークに原油価格の大幅な変動とともに大きく変化しています。平成28年から再び上昇傾向となっており、令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大による経済活動の停滞などを背景として、原油価格が急激に下落したものの、経済活動の回復に伴って再び上昇に転じるなど、先行きは不透明な状況となっています。特に、ウクライナ情勢の長期化を受けて、軽油価格の高止まり状況が続いているま

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。

こうした取り組みの成果として、国による燃料油価格激変緩和事業など、事業者負担軽減策が数次にわたり実施されました。

◆ 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29	30	令和元	2	3	4
軽油	営業用	15,584,935	15,650,276	15,421,972	14,774,593	15,688,862	15,255,655
	自家用	6,637,169	6,658,948	6,710,368	6,161,352	6,335,920	6,338,262
	計	22,222,104	22,309,224	22,132,340	20,935,945	22,024,782	21,593,917
ガソリン	営業用	67,427	70,946	72,433	67,393	71,536	78,340
	自家用	2,384,312	2,351,153	2,287,422	2,107,424	1,954,684	2,133,590
	計	2,451,739	2,422,099	2,359,855	2,174,817	2,026,220	2,211,930
合計	営業用	15,652,362	15,721,222	15,494,405	14,841,986	15,760,398	15,333,995
	自家用	9,021,481	9,010,101	8,997,790	8,268,776	8,290,604	8,471,852
	計	24,673,843	24,731,323	24,492,195	23,110,762	24,051,002	23,805,847
営業用が消費する燃料のうち軽油の占める割合		99.6%	99.5%	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疑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。燃料油価格激変緩和事業については、令和5年11月に閣議決定された「デフレ完全脱却のための総合経済対策」等に基づき、令和6年4月末まで延長

されました。さらに、エネルギー・食料品価格の物価高騰の影響を受けた生活者や事業者の支援を通じた地方創生を図るため、地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう、令和5年11月に「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」(重点支援地方交付金)が創設されました。制度の推奨事業メニューの中に、物価高騰の影響を受けた事業者に対する「地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援」が示されたことから、全ト協・都道府県ト協一体となって要望した結果、全国31都道府県、208市区町村において、運送事業者における燃料購入費等に対する支援が行われました。

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、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5年4月から10月の間で約5億回のバ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。各分野のガイドラインは、サプライチェーンの各関係者が相互に連携して①トラック輸送の生産性向上・物流の効率化、②女性・高年齢者も働きやすいよりホワイトな労働環境——を目指す、「『ホワイト物流』推進運動」とも連動し、同運動セミナー等でも周知されています。

また、政府の「働き方改革実現会議」で平成29年3

◆ 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、 過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・参議院の附帯決議により）				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

「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自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考となる運賃として、「標準的な運賃」を告示しました。

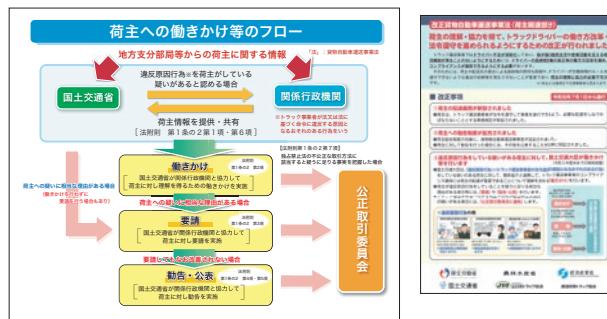
この「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」は、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）の適用開始となる令和6年3月末までの时限措置とされていました。しかし、改正法施行後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や世界的な原油価格高騰などの影響を受け、トラック運送事業者の経営状況がいっそう厳しさを増したことから、法改正の目的は道半ばとなっていました。このため、全日本トラック協会では、坂本克己会長を先頭に、「働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するためには、『荷主対策の深度化』や『標準的な運賃』等の制度は継続的に運用することが必要」と訴え、国などに働きかけを行った結果、令和5年6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。

さらに、「標準的な運賃」に関しては令和5年8月

に、実運送事業者に燃料高騰分や高速道路料金などを含めて適正に転嫁できるよう、国土交通省、経済産業省、農林水産省などで構成される「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」において見直しに着手。令和6年1月の運輸審議会への答申を経て令和6年3月に、新たな「標準的な運賃」が告示されました。新たな「標準的な運賃」は、運賃水準を約8%引き上げたほか、算定根拠となる原価のうち燃料費を1ドン当たり120円に変更し、燃料サーチャージの基準価格も120円としました。荷待ち・荷役の時間が2時間を超えた場合は、割増率5割を加算。さらに、多重構造の是正にも踏み込み、「下請け手数料」（利用運送手数料）を運賃の10%に設定して別に収受するとしています。また、「標準貨物自動車運送約款」の一部改正では、運送と運送以外の業務を別の章に分離して、荷主から対価を収受する旨を明記したほか、「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書・引受書」の雛型にも明記しています。さらに、利便性を高めるために、荷主・運送事業者は「運送申込書・引受書」を電子書面で交付することが可能となりました。

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。

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）

「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ため必要不可欠な社会インフラと言えます。その一方で、担い手不足の深刻化とともに令和6（2024）年度からスタートした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と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。トラック運送業界は今、いわゆる「物流の2024年問題」に直面しています。

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。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。

これを受けて政府は危機感を強め、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——についての抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として策定しました。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のほか「標準的な運賃」制度の拡充・徹底を、また、「荷主・消費者の行動変容」では、



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）

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ました。さらに、政策パッケージ策定と同時に、国交省、農水省、経産省の連名で、発荷主事業者・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」も公表しています。

商慣行の見直しでは、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、より能動的に行動し、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を強化するものとして高く評価されています。その後政府は、令和5年10月に、政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化した「物流革新緊急パッケージ」を、また翌11月には、その裏付けとなる総合経済対策および補正予算案が決定されています。また、令和6年2月には、同関係閣僚会議において、「2030年度に向けた政府の中長期計画」が策定されるなど、政府の「物流の2024年問題」解決への取り組みは、並々ならぬものがあると言えます。

全日本トラック協会では、こうした政府の動きに呼応し、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。

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

「改正物流法」が成立、政・官・業一体となった施策を展開

「物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）」で掲げられた「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」、を実現させるための仕組みができあがったことで、我が国の「物流革新」が本格的にスタートを切りました。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」（いわゆる「改正物流法」）が、令和6年4月に成立、5月に公布されました。同法は、①荷主や物流事業者等に対し、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮、積載率の向上等に資する取り組みを行う努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対して、計画の作成やその取り組み状況の報告等を義務付け、②元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付けるとともに、荷主およびトラック運送事業者等に対し、運送契約締結時の書面交付等を義務付けること——などを内容とするものです。

現在、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多く、また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷待ち等を強いられたりするケースも散見されています。その一方で、物流事業者間の取引関係においては、多重下請構造が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることが多いのが実情です。物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を

魅力ある職場とするためには、荷主企業、物流事業者の双方において非効率な商慣行の見直しを行う必要があり、こうしたことから、政府は令和6年2月13日に同法案を閣議決定し、国会での審議が進められました。

トラック運送業界を含む物流産業全体の持続的な成長のために必要不可欠なものとして、全日本トラック協会は、坂本克己会長を先頭に政・官・業が三位一体となって、成立へ向けて精力的に取り組みました。

また、政府は令和6年6月11日、経済財政諮問会議を開催し、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（骨太の方針）を公表しました。物流分野では、トラック運送事業の持続的・構造的賃上げに向けて、改正物流法に基づきガイドライン等を早期に示し、業界外も含めた周知の徹底を図り、価格転嫁の円滑化を図るとともに、「標準的な運賃」の活用を徹底することとしています。中でも、「トラックGメン」の機能強化等により、ドライバーの待遇改善や取引適正化の取り組みを進めることができました。

なお、令和6年6月28日には、国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省合同による、改正物流法の荷主・物流事業者等に対する規制的措置の施行に向けた検討を行うための合同会議「交通政策審議会交通体系分科会物流部会・産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会食料産業部会物流小委員会合同会議」が開催されるなど、政府の物流革新に向けた取組姿勢の強固さが目立っています。

改正物流法の概要

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①荷主（発荷主、着荷主）、②物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言・調査・公表を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。
- 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。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した書面による交付等を義務付け。
- 元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付け。
- 下請事業者への発注適正化について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、管理者の選任を義務付け。
- 地方適正化事業実施機関は、悪質な荷主等の情報を国土交通大臣に通知（=トラックGメンと地方実施機関の連携強化）。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講、②国交大臣への事故報告を義務付け。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

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が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。

安全対策の面からもICT技術の活用が進んでいます。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、令和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たほか、令和6年からは国による業務前自動点呼の先行実施事業が行われています。

「物流の2024年問題」の解決と「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。さらに、政府は6月に「経済財政運営と改革の基本方針2024について（骨太の方針）」を閣議決定しましたが、その中では、「物流の効率化に向け、ダブル連結トラック対象路線拡充や自動運転トラック、自動配送ロボット、自動倉庫等の実装、手続電子化等を推進する」と明記しているほか、物流危機の抜本的解決に資する自動物流道路についても、我が国最大の大動脈である東京－大阪間を念頭に早期に社会実験に向けた準備に着手し、10年後を目途に先行ルートでの実現を目指すとしています。

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。

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）



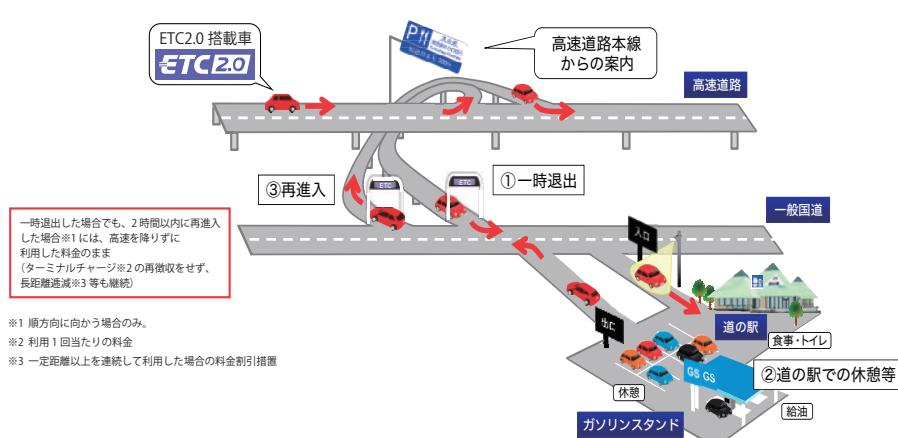
自動点呼機器を使用した点呼も実施が認められている

ETC2.0の活用

国土交通省などの関係省庁の進める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とめる実験が、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

◆ ETC2.0によるサービスの概要



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	「もっこる新城」	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
①	「おりつめ」	岩手県九戸村	E4A八戸道・九戸IC
②	「村田」	宮城県村田町	E4東北道・村田IC
③	「猪苗代」	福島県猪苗代町	E49磐越道・猪苗代磐梯高原IC
④	「ごか」	茨城県五霞町	C4圏央道・五霞IC
⑤	「保田小学校」	千葉県館山市	E14富津館山道・館南保田IC
⑥	「しらね」	山梨県南アルプス市	E52中部横断道・白根IC
⑦	「親不知ピアパーク」	新潟県糸魚川市	E8北陸道・親不知IC
⑧	「若狭おばま」	福井県小浜市	E27舞鶴若狭道・小浜IC
⑨	「アグリの郷栗東」	滋賀県栗東市	E1明神高速・栗東IC
⑩	「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
⑪	「奥大山」	鳥取県江府町	E73米子道・江府IC
⑫	「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	
⑬	「舞ロードIC千代田」	広島県北広島町	E2A中国道・千代田IC
⑭	「来夢とごうち」	広島県安芸太田町	E2A中国道・戸河内IC
⑮	「霧の森」	愛媛県四国中央市	E32高知道・新宮IC
⑯	「彼杵の莊」	長崎県東彼杵町	E34長崎道・東そのぎIC
⑰	「えびの」	宮崎県えびの市	E3九州道・えびのIC
⑯	「木更津うまくたの里」	千葉県木更津市	C4圏央道・木更津東IC
⑰	「みまの里」	徳島県美馬市	E32徳島道・美馬IC
⑱	「人吉」	熊本県人吉市	E3九州道・人吉球磨スマートIC
⑲	「ふくしま」	福島県福島市	E13 東北中央道・福島大笹生IC
⑳	「常総」	茨城県常総市	C4 圏央道・常総IC
㉑	「べに花の郷おかげわ」	埼玉県桶川市	C4 圏央道・桶川北本IC
㉒	「ながおか花火館」	新潟県長岡市	E17 関越道・長岡IC
㉓	「いたの」	徳島県板野郡板野町	E11 高松道・板野IC
㉔	「都城NiQLL」	宮崎県都城市	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、当該プランの策定期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。

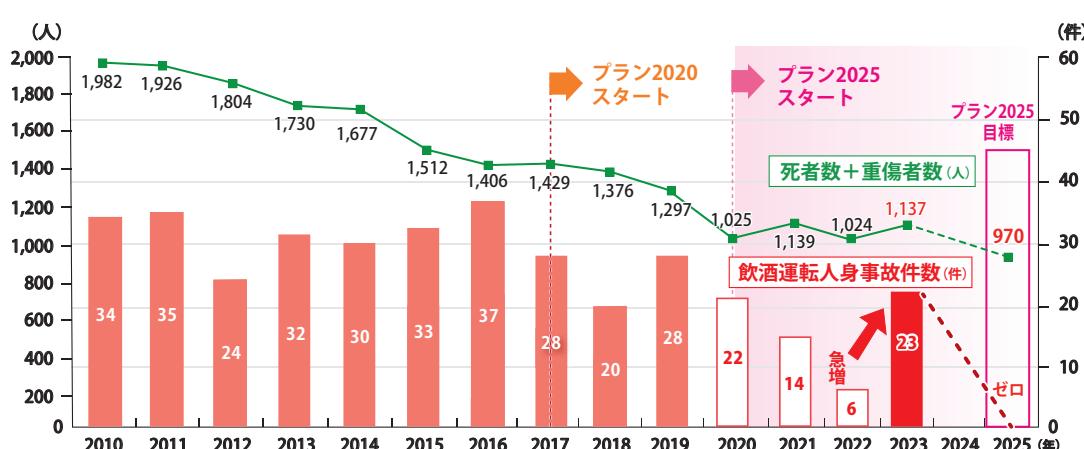
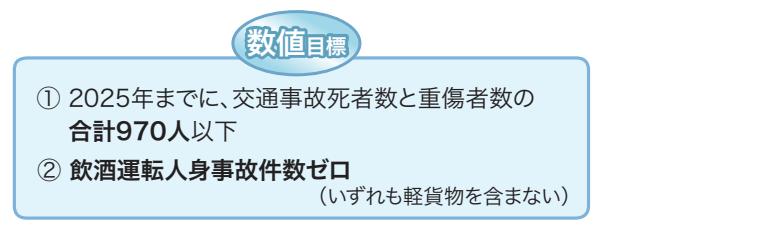
同プランでは、交通事故死者数、重傷者数、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を新たに設定し、依然として根絶しない飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進安全技術の開発・普及を踏まえた対策、超高

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。

また、目標達成に向け、当面の重点削減目標と具体的な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。

◆ トラック事業における総合安全プラン2025の概要



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

社会と共に生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

この重点削減目標に向けた具体的促進策としては、ASV（先進安全自動車）関連機器の普及促進のほか、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20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。

運行管理の高度化については、国が「業務前自動点呼」および「事業者間遠隔点呼」について先行実施要領を定め、先行実施を希望する事業者に対して、7年3月末までの実施期間内で先行実施が行われているところです。全ト協としては、同制度の本格実施に向けて同制度の周知に努めるとともに、実施を希望する事業者への支援策などを引き続き行っていくこととしています。

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。



「STOP!! 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5年10月21～22日にかけて開催された第55回大会



トラックドライバーによる飲酒運転の根絶

一部の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5年8月と6年2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。

令和5年中に発生した、事業用トラックが第1当事者となった飲酒運転人身事故件数は、令和4年より大幅に増加し、危機的状況にあるため、全ト協では、飲酒運転防止マニュアルの活用と飲酒運転防止に関する各種情報の提供などを通じて、会員事業者の飲酒運転防止対策の取組強化への働きかけを続けていきます。



国土交通省作成の飲酒運転防止マニュアル



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「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」



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」を策定しました。同計画に捧げた8項目の具体的な行動計画とともに、今すぐできる緊急対策を隨時実施したほか、有識者等で構成する「過労死等防止計画フォローアップワーキンググループ」を開催し、本計画期間である5年間（2018年度～2022年度）の成果を各種指標から検証しました。あわせて過労死等防止対策を取りまとめた啓発資料等を活用した「過労死等防止対策セミナー」を開催しました。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、同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。

健康起因事故の原因となる脳・心臓疾患の早期発見には、点呼時の血圧測定が有効であることから平成

30年度に開始した「血圧計導入助成事業」を継続して実施しています。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、中小トラック運送事業者の定期健康診断後のフォローから事後措置をサポートするために構築した「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。全ト協では、同システムの普及を図るために、「健康管理セミナー」を開催しています。

また、6年7月からは、ドライバー向けに食事の重要性への気づきや実践的なアドバイスを短くまとめた動画『ドライバーの食生活と健康管理（※全6回予定）』を制作し、全ト協HPで公開しています。

脳・心臓疾患の労災補償支給決定件数の推移（単位：件）

	令和元年	2年	3年	4年	5年
道路貨物運送業	61	55	56	50	66
全産業	216	194	172	194	216



健康起因事故防止マニュアル



セルフケアチェックノート



「大切なドライバーにSASスクリーニング検査を!」リーフレット



健康職場づくり事業者訪問 Part2

19歳で大型免許取得可能な「特例教習」受講などに助成

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を取り組んでいます。

また、さらなる若年運転者不足改善のため、特別な

◆ 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

資料：警察庁資料を基に作成

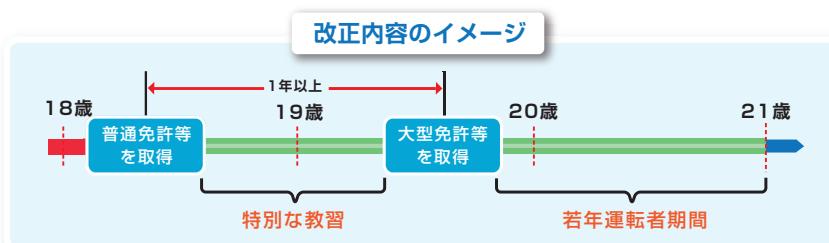
教習（特例教習）36時間以上の修了により、大型・中型自動車運転免許の受験資格を19歳に引き下げるなど等を内容とする改正道路交通法が令和4年5月13日から施行されたことにより、19歳から大型免許が取得できるようになりました。

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。

さらに、令和8年以降に順次、大型・中型・準中型免許にも、「AT免許」が導入されることになっており、より免許が取得しやすくなる予定です。

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

※受験資格特例教習（36時間以上）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）



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	○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	○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 ※大型・中型免許の受験資格を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
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

内容	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
	○教習内容 -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時間以上(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	○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を取り消し ○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5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110人、休業4日以上の死傷災害者数では1万6,215人で、全産業のおよそ死亡災害で14.6%、死傷災害で12.0%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。

厚生労働省では、「墜落・転落」による労働災害を防止するため、令和6年2月に全面施行された、貨物自動車の昇降設備の設置義務および、保護帽の着用義務の対象範囲拡大、テールゲートリフターの操作についての特別教育の義務化等を内容とする改正労働安全衛生規則の遵守の徹底を図るとともに、全日本トラック協会では、事業者、荷主等に対し、「陸上貨物運送事業における荷役作業の 安全対策ガイドライン」、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づく取り組みを呼びかけていきます。

◆ 労働災害発生状況の推移（単位：人、確定値）

区分	年	平成28	29	30	令和元	2	3	4	5
死亡災害者数	全産業	928	978	909	845	784	778	774	755
	陸上貨物運送事業	99	137	102	101	87	89	90	110
死傷災害者数 (休業4日以上)	全産業	117,910	120,460	127,329	125,611	125,115	130,586	132,355	135,371
	陸上貨物運送事業	13,977	14,706	15,818	15,382	15,669	16,355	16,580	16,215

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)

使いやすい高速道路の整備実現と安全運行のために

トラック輸送にとって高速道路の利用は、輸送時間の短縮や定時性の確保といった長時間労働の抑制、生産性向上および物流効率化の推進に必要不可欠なものです。このため、全日本トラック協会では、政府などに対して、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〔料金水準の引下げ（NEXCO3社）、大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（同）〕、③物流基盤の整備（高速道路ネットワークの整備・充実、「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資、暫定2車線区間の4車線化、ミッシングリンクの解消、休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充、高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充などについて

て働きかけています。また、「重要物流道路」の指定や、指定道路への集中投資など物流基盤整備に関して、道路利用者の視点からトラック運送事業者として積極的に提言・要望するとともに、全国道路利用者会議と密接に連携して活動することで使いやすい道路整備の実現に努めています。

また、全国的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）

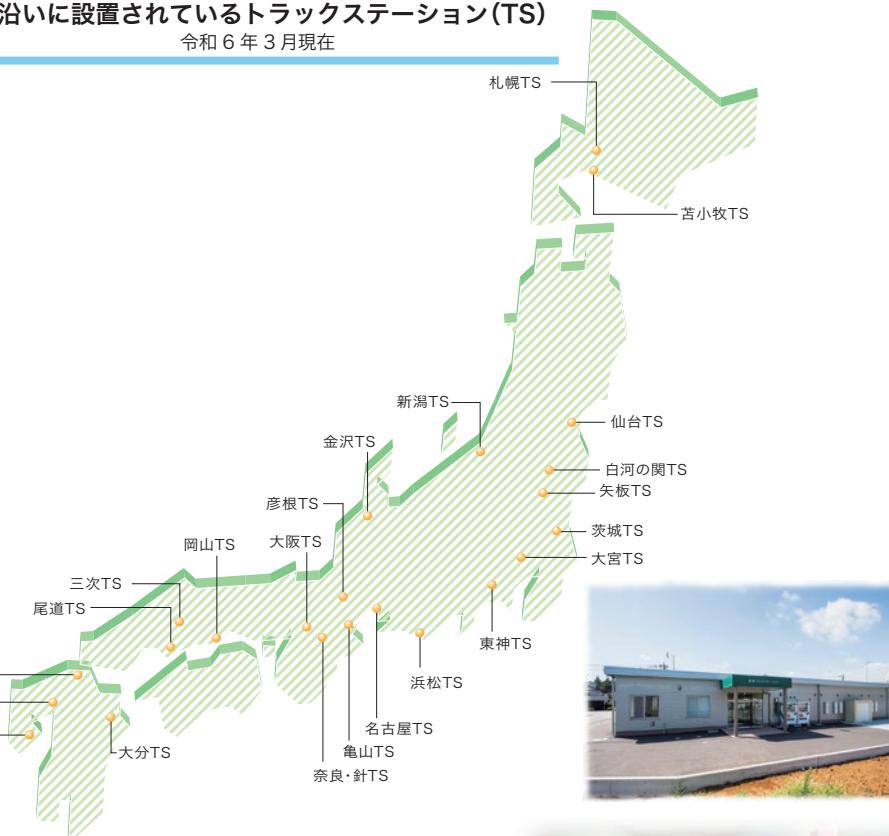
令和6年3月現在



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）



食事、入浴、休憩などを備えた施設も活用されている（諫早 TS ㊁、大分 TS ㊁）



コンビニエンスストアを併設するとともに、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）

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いました。「輸送部門」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、ゴミのポイ捨て問題対策として車内貼付用ステッカーを作成・配布するとともに、携帯用トイレを試験的に配布、アンケート調査を行うなどの取り組みを行いました。

※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ができるだけ削減し、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ことが求められている。

◆パンフレットとシンボルマーク



◆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

◆運送事業者が取り組む「3段階の行動メニュー」



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2億6,300万トンを、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。2022（令和4）年度は3年度に引き続き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21.3%の減少、営業用トラックでは約15%の減少となりました。

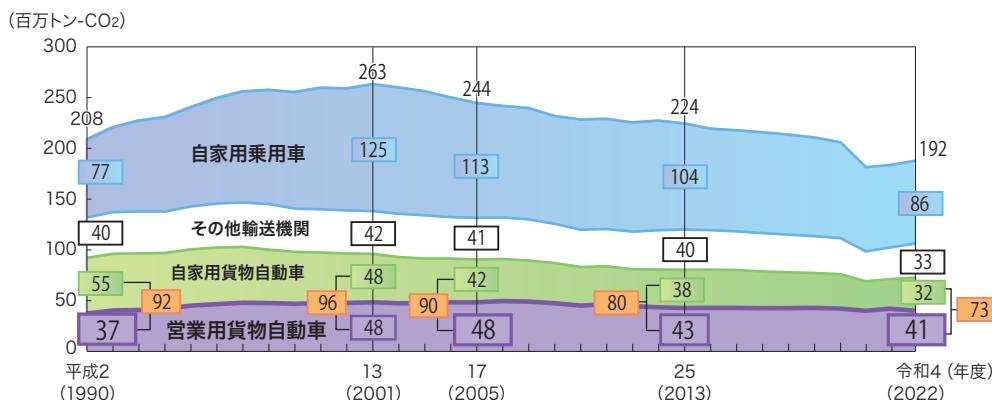
貨物輸送において、CO₂の排出量を輸送量（トンキロ）で割り、単位輸送量当たりのCO₂排出量を試算すると、営業用トラックの排出量は自家用トラックと比較して非常に少なく、より環境負荷の少ない輸送形態であるといえます。

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4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3.1%、取得時と比較して燃費が向上していました。なお、令和6年3月末現在で、全国4,942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。

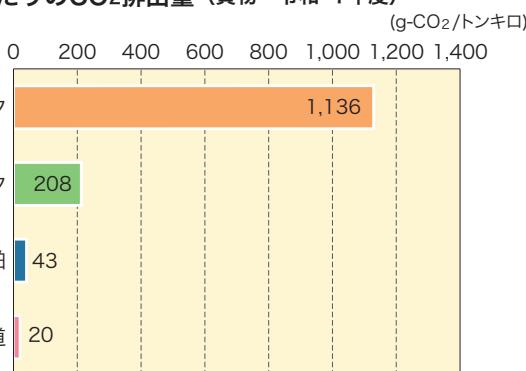
◆ 運輸部門のCO₂排出量の推移



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4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、意識しないうちに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、機関紙『広報とらっく』で特集記事を掲載するほか、SDGsへ先進的な取り組みを実践している会員事業者を紹介するなど、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。

まるわかり
トラック運送事業者の
今すぐできる
SDGs

2 SDGsを調べよう!

トラック運送業界の身近な課題への改善対策はSDGsにつながっています!!

環境

- エコドライブの推進
- アイドリングストップの推進
- CO₂排出量の把握
- 環境性能に優れた次世代トラックの導入
- EMS(エコドライブ管理システム)関連機器の導入等

安全

- 事故防止
- 飲酒運転根绝
- 健康起因事故の防止
- あおり運転防止
- 整備点検の徹底等

生活

- 国民生活を支える物流の9割を支えるトラック運送業界
- 災害時の緊急支援物資輸送による被災者の日常生活の支援等

雇用

- 働き方改革
- 待遇の改善
- 健康経営
- 資格・免許取得によるキャリアアップ
- 女性(トラガール)・高齢者の活躍等

その他

- 適正な運賃・料金の受取(標準的な運賃、燃料サーチャージ)
- 輸送効率化の推進(共同輸送・中継輸送)
- モーダルシフト
- ペーパーレス化
- DXへの対応
- パレット化
- 荷主等とのパートナーシップ等

Q & A

Q: 何が合規したうえを満たさないと、SDGsロゴ等は使えないの?
A: 自社のSDGs活動の広報やSDGsをサポートする「情報提供目的」の文書では、申請・許可不要で使えます。「資金調達目的」と「商業用途」では使えません。

Q: なぜSDGsマークを付けることも自己?
A: 自由です。バッジを付けることでSDGsに取り組んでいることをアピールすることが可能です。自社のSDGsへの取り組みを理解・実践しましょう。

Q: SDGsに取り組んでいることを発信したい!
A: 自社ホームページ等でアピールする他、最近ではSDGsへの取り組みを社外発信し、SNSのように共有できる「SDGsプラットフォーム」が立ち上がっています。また、自治体が運営する「SDGs登録制度」等に参加し、取組むことも有効です。

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点で軽油より優れ、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を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、令和5年度からは次世代環境対応車の燃料電池車（FCV）についても助成を開始しました。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。次世代環境対応車についてトラック運送業界で今後普及を促進するためには、引き続き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きます。

全ト協の令和6年度の環境関連助成事業の対象



電気トラック



ELF EV



大型 LNG トラック



大型燃料電池トラック

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



小型燃料電池トラック



車載バッテリー式冷房装置

アイドリングストップ支援装置



エアヒーター

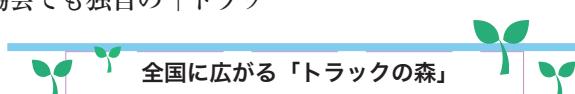
「トラックの森」づくり事業の推進

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。



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）
第10回	24年10月17日	伝倉沢町有林（静岡県周智郡森町）

回数	植樹年月日	植樹場所
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）
第20回	5年10月3日	札幌市茨戸川緑地（北海道札幌市北区）



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の全ての事業所を対象に、半年に1回の頻度で実施し、D・E評価の事業所について6割を削減することを目指しています。

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。

なお、令和6年8月からは、改正貨物自動車運送事業法に基づいて、地方適正化事業実施機関の職員を「適正化事業調査員（Gメン調査員）」として選任し、身分を示す証明書を交付することになりました。今後、Gメン調査員は国土交通省のトラックGメンと連携し、荷主・元請事業者の違反原因行為の調査等を行うこととなります。



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		平成31/令和元	2	3	4	5
事業者への巡回指導	巡回件数(件)	25,807	18,788	19,656	25,137	25,926
	指導項目数(件)	65,800	40,600	46,679	56,810	62,533
パトロールによる指導	出動延台数(台)	6,472	5,183	5,842	5,781	6,495
啓発活動、関連会議、懇談会等の実施状況(回)		2,220	3,055	1,580	1,346	1,315
行政への通報		131	37	150	504	552
苦情処理	合計	1,887	1,912	2,162	2,621	2,263

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。

また、令和5年度には、制度創設20年を迎える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」を創設しました。

なお、安全性優良事業所は計2万8,895事業所（令和6年3月末現在）となっています。

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

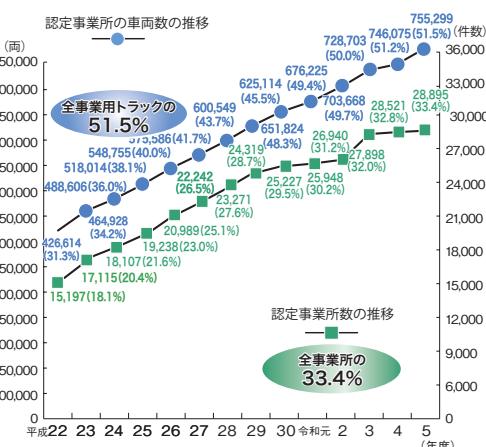
- ポイント1 事業所単位の認定
- ポイント2 3つの評価項目による厳正な審査
- ポイント3 評価委員会による公平な評価



「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①とゴールドGマーク②



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「ライフガード＝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」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。このほかにも、

令和元年9月、10月の台風15・19号、令和2年7月の集中豪雨による大規模災害、令和2年2月～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。さらに、6年1月の能登半島地震でも多数のトラックが出動しました。

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、カーペットなど
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
令和6年 能登半島地震	6年1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。



緊急輸送車両への緊急給油ネットワークを整備



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



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くりに努めています。さらに、令和6年3月の閣議決定により「特定技能の在留資格に係る制度の運用に關



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
く解説したパンフレット



人材採用のためのホームページ
作成支援も行っている



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

する基本方針」の一部が変更され、外国人が「特定技能」の在留資格により国内でトラックドライバーとして就労することが可能となりました。

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方々を組織化し、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。



物流経営士全員に配布された
「物流経営士バッジ」

物流経営士の資格認定後も研修会等を通じて
人の交流などを図っている



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



女性経営者が集う女性部会全国研修

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に、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。

「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。サイトでは、告示制度の内容や届出・活用方法、解説書テキスト、「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」を提供しています。さらに、毎年度、業界の指標となる「経営分析報告書」の作成を実施しています。このほか、経営診断事業では、経営状況の分析を実施して、改善策の提案・社内説明を行うほか、希望に応じて運賃設定の支援や交渉資料の作成支援、交渉への同席・説明までサポートしています。

◆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。

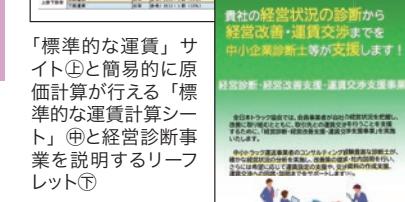
交渉準備4：交渉に向けた計画の立案

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「標準的な運賃活用セミナー」



資料：全日本トラック協会「標準的な運賃活用セミナー」テキスト

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、多重下請構造のなかで、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、当時の国土交通大臣政務官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」を策定するよう要請を受けました。全ト協では、これを踏まえ平成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。同計画は、①適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項、②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事項、③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——から成り、①と②については全53項目の具体的な取組事項について定めています。

同自主行動計画は、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組項目などが追加されました。また、令和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、令和3年11月には、「取引上の問題を申し出しそうい環境整備に関する取組事項」が新設されているほか、「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」がふたたび改正されたことから、同年

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そう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

- ◎ 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
- ◎ 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

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項目が追加されています。

最新の改正では、令和5年6月の「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」公表に合わせて、同ガイドラインが遵守すべきガイドラインとして追加されました。さらに、令和5年11月に、内閣官房および公正取引委員会が「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を制定し、この中で「発注者及び受注者として採るべき行動／求められる行動」において、説明根拠とすべき公表資料の1つとして「標準的な運賃」が位置付けられたことを踏まえ、これも反映しています。また、令和3年12月の「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」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。

このほかにも、国の適正取引推進への取り組みとして、国土交通省・経済産業省・農林水産省が、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、「パートナーシップ構築宣言」により、取引先との共存共栄の取組や、「取引条件のしわ寄せ」防止を代表者名で宣言する仕組みを構築し、普及・拡大を図っています。

さらに、令和5年6月策定の「物流革新に向けた政策パッケージ」においては、「業種・分野別に物流の適正化・生産性向上に関する『自主行動計画』を作成・公表する」と明記されており、製造業、流通業、建設業、農業、運輸業などで自主行動計画を策定、令和6年6月時点で150以上の団体・事業者の計画などが内閣官房のホームページに公表されています。

なお、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。令和5年12月には、消費者庁が「関係事業者に送料無料表示の見直しを促すとともに、事業者の自主的な取組状況を注視する」と見解を公表しました。

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。

また、令和6年6月に公表された「経済財政運営と改革の基本方針2024（骨太の方針）」でも、物流の効率化に向けダブル連結トラック対象路線拡充や自動運転トラック、自動配送ロボット、自動倉庫などの実装、手続電子化などを推進することが示されています。

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DX推進セミナー」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。

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化を図るために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6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。

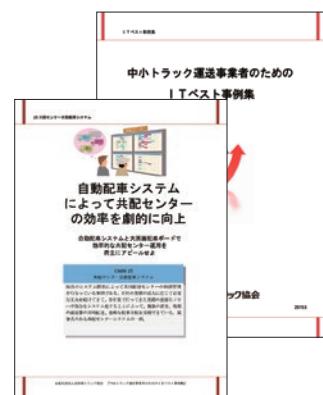
◆トラック運送事業者のためのIT導入支援施策(概要)

機器・システム・事業	事業主体	内 容
ドライブレコーダー	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
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
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等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

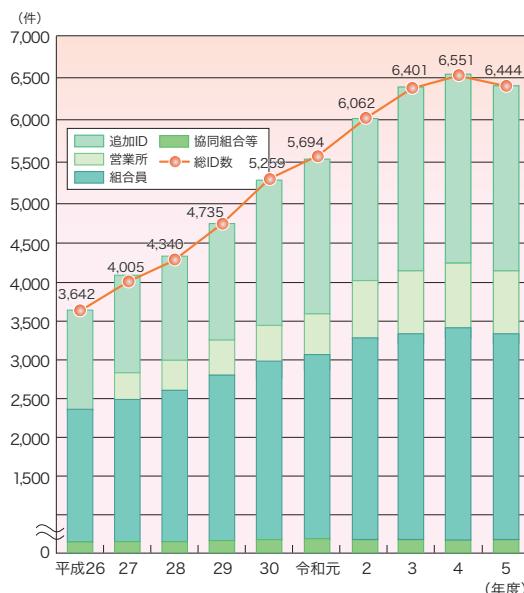
「働き方改革」への対応が求められるトラック運送業界では、生産性向上が至上命題であり、車両の積載率および運行効率の向上に向け、帰り荷の確保などさまざまな取り組みを実施しています。

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發揮しています。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倅車追跡機能、③テレビ会議機能一を追加して「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6年4月末時点での加入者数は185組合、ID数は6,444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

The brochure is titled '求荷求車情報ネットワーク WebKIT' and highlights several features:

- 「働き方改革への対応を追及する車両運送事業者にとって、生産性向上が至上命題！」
- 「荷主企業への対応を追及する車両運送事業者にとって、生産性向上が至上命題！」
- 「車両運送事業者の課題を解決する車両運送事業者にとって、生産性向上が至上命題！」
- 「車両運送事業者の課題を解決する車両運送事業者にとって、生産性向上が至上命題！」

It also includes sections on '会員登録', '会員登録', '会員登録', and '会員登録'.

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、食器や衣類など大小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22%が



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

「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。



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）



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。

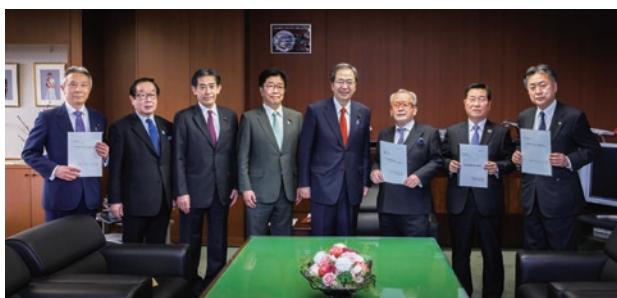
全日本トラック協会および都道府県トラック協会では、自由民主党、公明党の両党の国會議員と全国のト



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」

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。



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齊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

平成16年4月、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の表彰の中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。

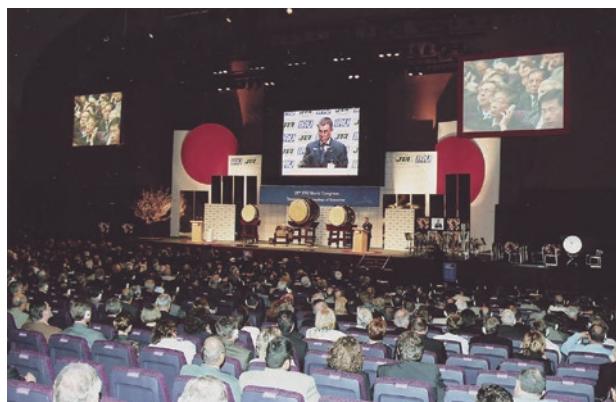
その他、全ト協では、欧米やアジアなどの諸外国から多くの物流関係者の訪問を受け入れ懇談会を開催するなど、国際交流を積極的に推進しています。

※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」を受章した



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



バングラデシュ運輸省幹部との懇談会

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に、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、全国主要都市の大型街頭ビジョン、映画館、YouTube、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が多く、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『わたしたちのく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「JT Avideo」で公開されています。

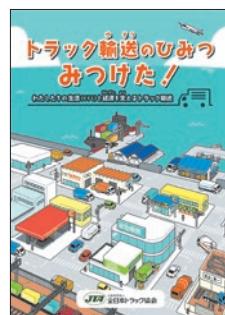
さらに、トラック輸送産業の発展とともに業界への関心が高まるなか、新聞・テレビ等の一般メディアでの報道機会も増えており、報道機関等への積極的な情報提供も行っています。

地域の人たちと触れあう「トラックの日」

全国統一標語「**くらし** トラックは生活と経済のライフライン」

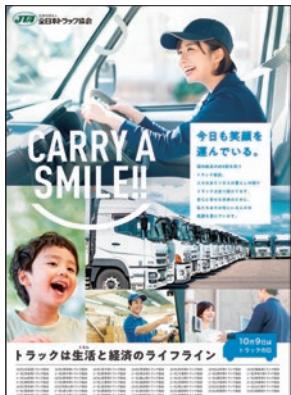


トラック輸送をテーマにオリジナル教材



トラック運送事業の健全な発展のために

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



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”に全ト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つたら」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

◆創立年月日 昭和23年2月17日

◆会 員 403名 普通会員：353名 賛助会員：50名

(令和6年7月11日現在)

◆事業

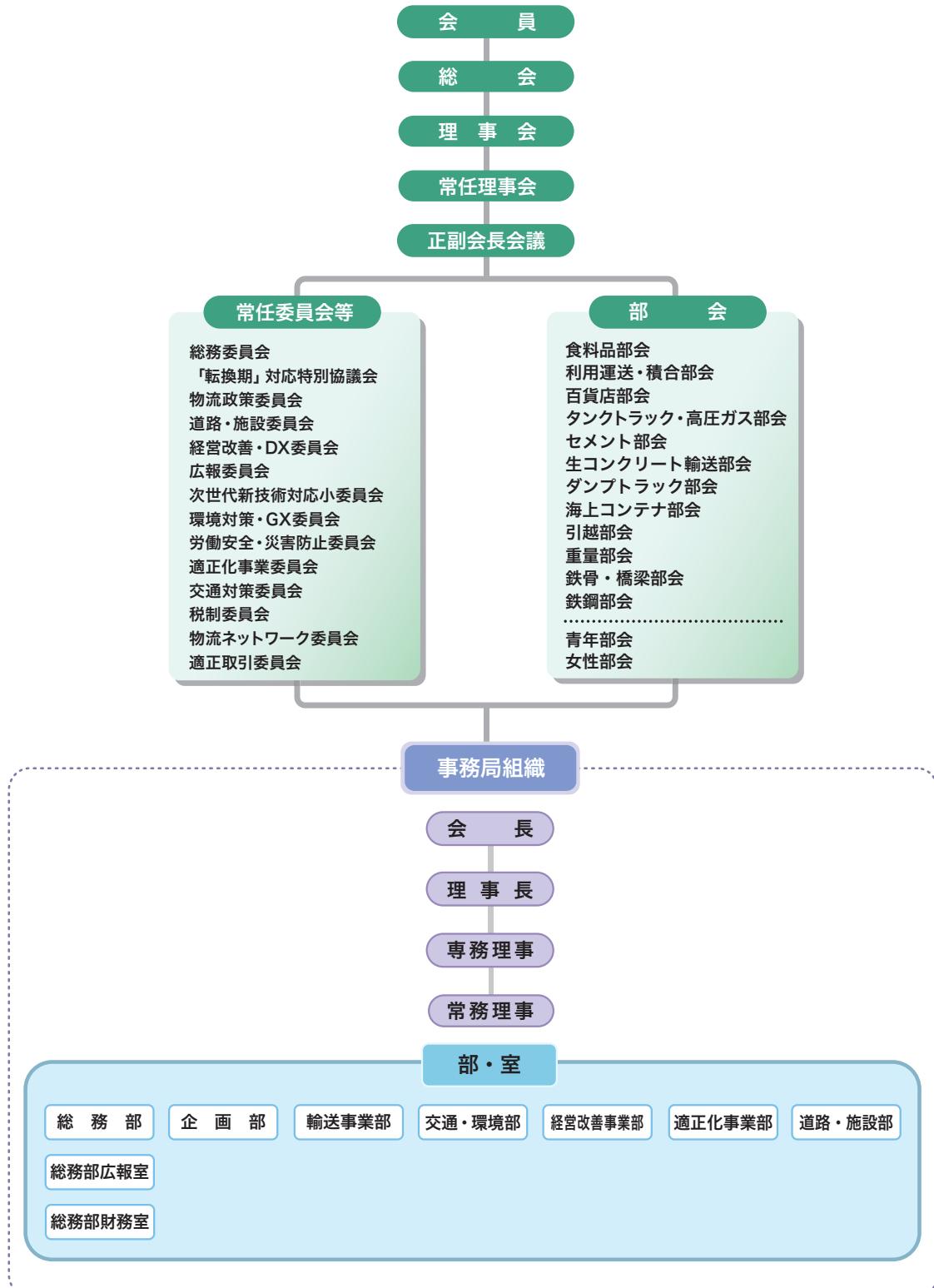
- ①貨物自動車運送事業に関する指導、調査及び研究
- ②貨物自動車運送事業に関する統計の作成、資料の収集及びこれらの刊行
- ③貨物自動車運送事業に関する意見の公表及び国会、行政庁等への申出
- ④行政庁の行う貨物自動車運送事業法その他法令の施行の措置に対する協力
- ⑤貨物自動車運送事業法に基づく全国貨物自動車運送適正化事業

- 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

●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
●平成 3 年 3 月	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
●平成 7 年 7 月	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 8 年 9 月	第1回運行管理者試験(国家試験)実施
●平成 10 年 2 月	新宿エルタワー 19 階に移転
●平成 13 年 4 月	第1回全国トラック運送事業者大会を開催
●平成 16 年 4 月	協会創立 50 周年
●平成 20 年 8 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 23 年 8 月	IRU 第 29 回世界大会を横浜市で開催
●平成 24 年 4 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 26 年 7 月	「運輸事業の振興の助成に関する法律」が成立
●平成 26 年 8 月	公益社団法人へ移行
●平成 30 年 2 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 30 年 4 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
	協会創立 70 周年
	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

全
ト
協
の
あ
ゆ
み

◆ 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1111-3	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	〒379-2166	前橋市野中町322-1	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	大阪市城東区鶴野西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	那霸市港町2-5-23	098-863-0280	098-863-3591



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>

