

日本のトラック輸送産業 現状と課題 2025



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、迅速性、フレキシブルな対応力が求められる我が国の輸送ニーズに非常に適しており、国内物流において基幹的な役割を担っています。

また、大規模自然災害発生時などには、トラックの機動力が発揮され、大量の緊急支援物資の輸送を担い、国民の「ライフライン=命綱」としての役割も果たしています。

このように、日本のトラック輸送産業は現在、約20兆円の市場規模を誇り、「生活と経済のライフライン」として、産業活動および国民生活に不可欠な存在となっています。

一方、2024（令和6）年4月からの、トラックドライバーに対する時間外労働の年間960時間上限規制および改正改善基準告示の適用により、輸送能力が不足する「物流の2024年問題」の対応については、安定した物流を維持するために政府による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、トラック輸送を最前線で支えるトラックドライバーの「働き方改革」を実現し、あわせて他産業に劣らない賃金水準への引き上げによって、トラックドライバーを魅力ある職業へと変えていくことが不可欠です。

2023（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」にて、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」に係る具体的な施策が盛り込まれています。2024（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、同法には、荷主や物流事業者への規制措置が含まれ、2025（令和7）年4月より順次施行されています。さらに2025年6月には、事業許可の5年更新制の導入、適正原価を下回る運賃・料金の制限等を内容とする「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」と、同法を担保するための「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」が可決・成立しました。

トラック運送業界としても、こうした施策を実効性あるものとするため、現場で働くトラックドライバーの豊かな労働環境の実現を目指し、政府との連携を強化しながら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って厳しい経営環境を強いられている中でも、トラック運送業界の社会的使命は「安全で安心な輸送サービスを継続的に提供すること」であり、「安全」を常に最優先課題として捉えつつ、「環境対策」、「労働対策」を含めた将来に向けたさまざまな施策も進めています。

本書『日本のトラック輸送産業 現状と課題 2025』では、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課題への対応について紹介いたします。

本書を通じて、トラック輸送産業への理解と関心がより一層深まることを期待しています。

目次

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
トンベースで9割、トンキロベースで6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」と	
「物流2024年問題」解決へ向けての取り組み	22
「荷主対策の深度化」と「標準的運賃」が	
「当分の間」延長に	23
「改正物流法」が成立、	
政・官・業一体となった施策を展開	24
物流の持続的な発展に向け	
「トラック適正化二法」が成立	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

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
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
使いやすい道路整備の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 排出量削減対策	38
次世代環境対応車等の普及促進	39
「トラックの森」づくり事業の推進	40
SDGs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

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
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における物流DXの推進および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
国際交流の推進	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

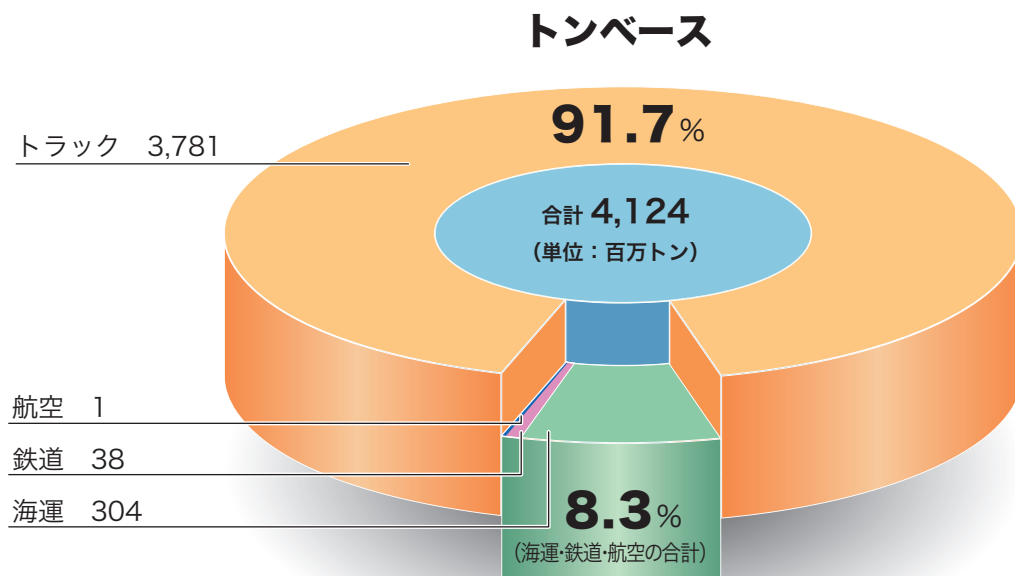
国内貨物輸送とトラック

トンベースで9割、トンキロベースで6割

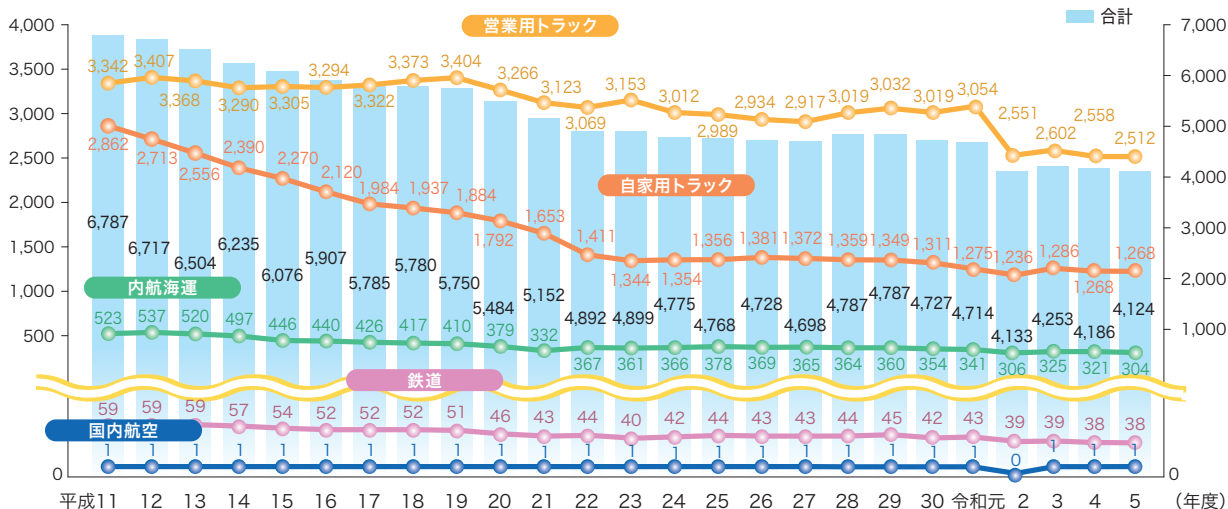
わが国の国内貨物総輸送量は、トン数では年間約41億トン（令和5年度）、トンキロ※では4,020億トンキロ（同）で、トラックの輸送分担率はトンベースで91.7%、トンキロベースで57.1%となります。

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、新型コロナウイ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年度以降は、

●輸送機関別分担率（令和5年度）



●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

ほぼ横ばいで推移しています。

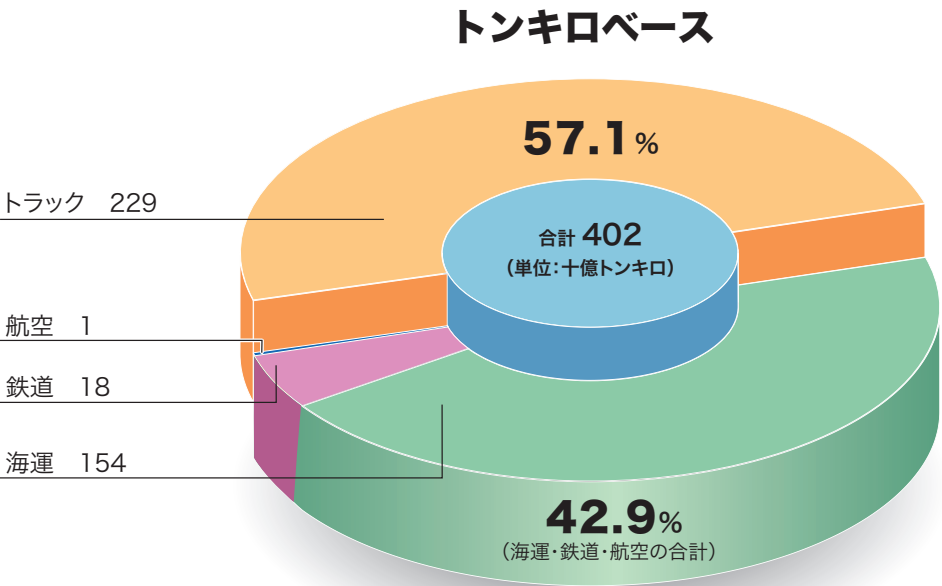
一方、トンキロベースでみた場合は、平成18年度に内航海運と並んだあと、双方とも減少または横ばいが続きました。近年は営業用トラックが増加傾向に転

じ内航海運との差が拡大しています。

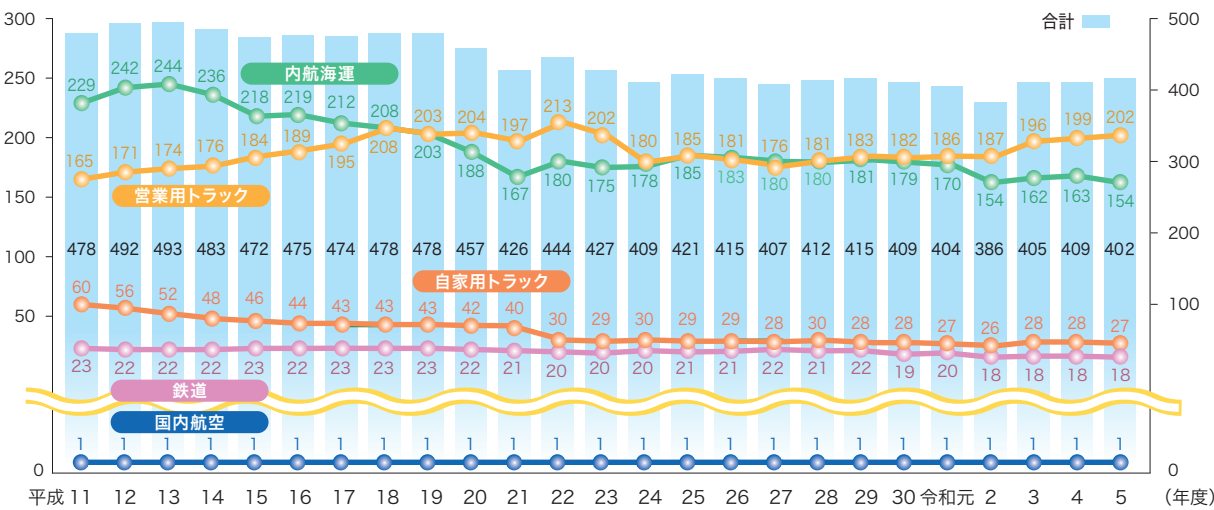
※用語解説

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5年度）



●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

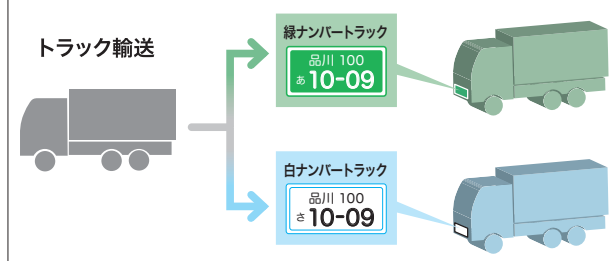
4. 合計は輸送機関別の単位未満を四捨五入後に計算したものである

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6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	12	10	11	33	57	82	72	42	319
一般	29,600	13,063	5,923	4,711	2,988	872	252	50	57,459
霊 柩	4,567	141	28	3	6	2	1	0	4,765
特 定	280	17	3	20	1	0	0	0	305
計	34,459	13,231	5,965	4,767	3,052	956	325	92	62,848
構成比(%)	54.8	21.1	9.5	7.6	4.9	1.5	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	3	8	21	62	75	49	63	32	319
一般	26,599	13,427	6,442	5,228	3,866	1,358	308	178	53	57,459
霊 柩	4,191	286	103	86	44	24	12	16	3	4,765
特 定	247	35	12	7	3	1	0	0	0	305
計	31,043	13,751	6,565	5,342	3,975	1,458	369	257	88	62,848
構成比(%)	49.4	21.9	10.4	8.5	6.3	2.3	0.6	0.4	0.1	100.0

資料：国土交通省

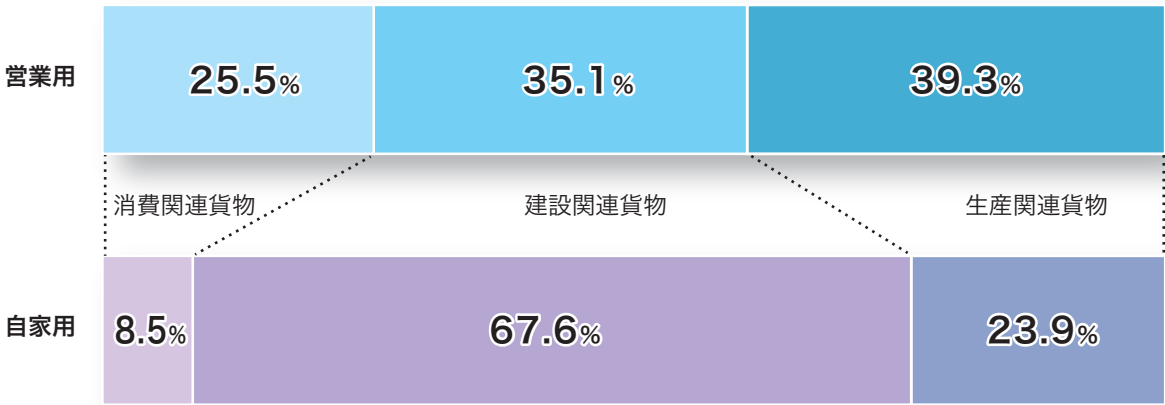
(注)：1. 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計と一致しない
2. 各表の特別積合せの計数は、一般の外数として計上している
3. 一般には霊柩を兼業している事業者を含む。霊柩の事業者は専業者のみ

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25.5%、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35.1%、金属、機械、石油製品などの生産関連貨物が39.3%となっています。

一方で、建設関連貨物が67.6%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5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5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	61,205	3.1	51,957	4.1	113,162	3.5
	食 料 工 業 品	154,609	7.9	39,140	3.1	193,749	6.0
	日 用 品	146,700	7.5	13,232	1.0	159,932	4.9
	取 り 合 せ	138,199	7.0	3,393	0.3	141,592	4.4
	そ の 他	1,402	0.1	307	0.0	1,709	0.1
	計	502,115	25.5	108,029	8.5	610,144	18.8
建設関連貨物	木 材	66,365	3.4	49,740	3.9	116,105	3.6
	砂 利・砂・石 材	261,876	13.3	312,970	24.7	574,846	17.8
	工 業 用 非 金 属 鉱 物	26,639	1.4	9,907	0.8	36,546	1.1
	窯 業 品	65,014	3.3	145,420	11.5	210,434	6.5
	廃 棄 物	208,186	10.6	296,061	23.3	504,247	15.6
	そ の 他	63,945	3.2	42,878	3.4	106,823	3.3
	計	692,025	35.1	856,976	67.6	1,549,001	47.8
生産関連貨物	金 属	115,116	5.8	31,298	2.5	146,414	4.5
	機 械	282,499	14.3	82,845	6.5	365,344	11.3
	石 油 製 品	46,177	2.3	31,257	2.5	77,434	2.4
	そ の 他	330,958	16.8	158,043	12.5	489,001	15.1
	計	774,750	39.3	303,443	23.9	1,078,193	33.3
合 計		1,968,890	100.0	1,268,448	100.0	3,237,338	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

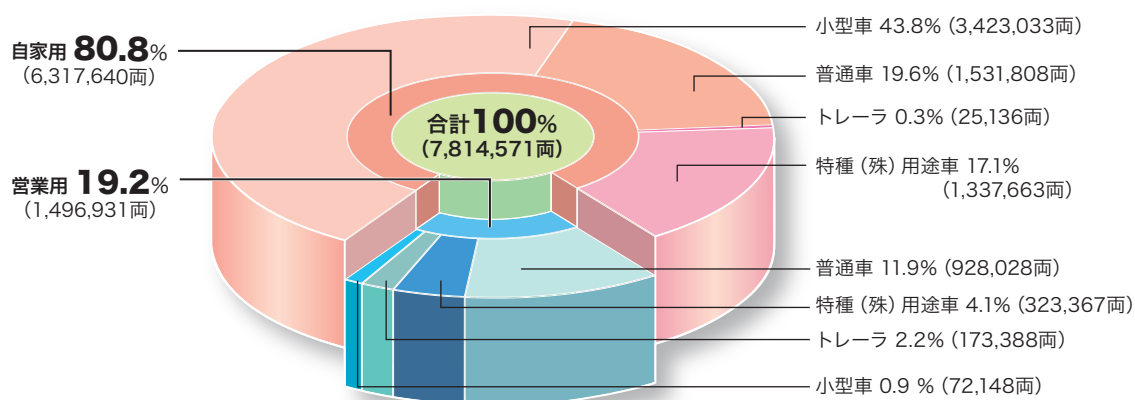
自家用に比べ輸送効率は約10倍

令和5年度に我が国で登録されているトラック車両数の合計はおよそ781万両です。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19.2%でここ数年横ばいになっています。令和5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66.2%を占め、自家用トラックのおよそ2倍です。

また、輸送トンキロ分担率では、営業用トラックが88.2%とほとんどの輸送を担っています。

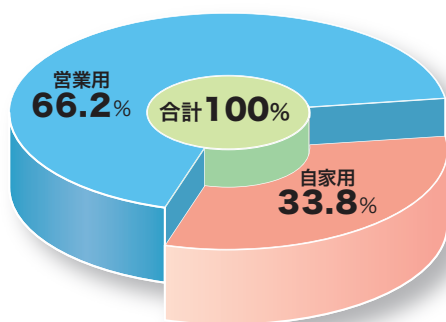
稼働効率の指標である「実働1日1車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックのおよそ10倍の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいます。

●トラック車両数の割合（令和5年度）

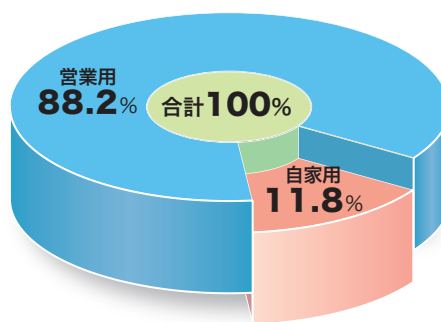


資料：自動車検査登録情報協会「形状別自動車保有車両数」（注）：1. 軽自動車を含まない 2. 各割合の合計は端数処理の関係で100%にならない場合がある

●トラック輸送トン数の分担率（令和5年度）



●トラック輸送トンキロの分担率（令和5年度）



資料：国土交通省（注）：軽自動車を含まない

●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		
		営業用	自家用	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計
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
5	82,568,673	928,028	1,531,808	2,459,836	72,148	3,423,033	3,495,181	173,388	25,136	198,524

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5年度）

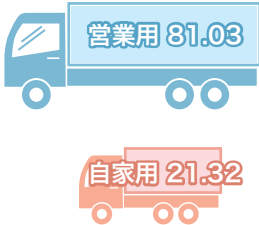
項 目	単 位	営 業 用	構 成 比 (%)	自 家 用	構 成 比 (%)
走 行 キ 口	百万km	59,509	50.3	58,845	49.7
輸 送 ト ン 数	百万トン	2,489	66.2	1,268	33.8
輸 送 ト ン キ 口	百万トンキロ	201,711	88.2	27,037	11.8
実 働 延 日 車	百万日車	274	42.4	372	57.6
実働1日1車当たり走行キロ	km	217.37	—	158.05	—
トン当たり平均輸送キロ	km	81.03	—	21.32	—
実働1日1車当たり輸送トンキロ (輸送トンキロ/実働延日車)	トンキロ	(A) 736.80	—	(B) 72.62	—
輸 送 効 率 格 差 (A / B)	736.80/72.62=10.15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5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	481,996	180,303	662,299
		特種(殊)用途車	129,301	180,550	309,851
		小計	611,297	360,853	972,150
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	225,347	444,042	669,389
		特種(殊)用途車	91,904	230,555	322,459
		小計	317,251	674,597	991,848
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	238,214	1,405,029	1,643,243
		特種(殊)用途車	69,466	444,070	513,536
		小計	307,680	1,849,099	2,156,779
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	54,619	2,925,467	2,980,086
		特種(殊)用途車	32,696	482,488	515,184
		小計	87,315	3,407,955	3,495,270
トレーラ(道路運送車両による分類と同じ)			173,388	25,136	198,524
合計			1,496,931	6,317,640	7,814,571

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6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 (%)
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
323,367	1,337,663	1,661,030	1,496,931	19.2	6,317,640	80.8	7,814,571	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

一般消費者にとって身近で、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年度に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・ラジオ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いっそう進んでいます。

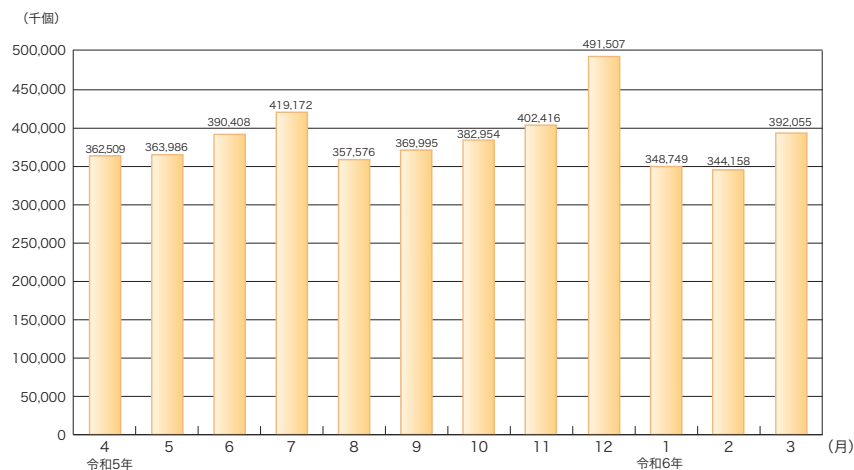
通販市場は、インターネット通販やテレビショッピングの利用数の伸びにより拡大を続けており、このような多様な物流サービスが現在の通販市場を根底で支えています。

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

運送業界のみならず社会全体に影響する問題とも重なり、ドライバーの負担軽減に向けた取り組み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を目標としています。このため令和5年に引き続き令和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。さらに再配達削減に向けて、消費者に対し、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、などを求めています。なお、国は令和7年6月に「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」を設置し、再配達の削減や過疎地域等における物流サービスの持続的な提供などについて本格的な検討を行っています。

● 宅配貨物の月別取扱個数（令和5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26	27	28	29	30	令和元	2	3	4	5
宅 配 便	宅配便	361,379	374,493	401,861	425,133	430,701	432,349	483,647	495,323	500,588	500,733
	メール便	546,425	526,394	528,960	527,599	502,112	470,192	423,870	428,714	403,224	361,008
計		907,804	900,887	930,821	952,732	932,813	902,541	907,517	924,037	903,812	861,741

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、日本郵便株式会社については、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株式会社が取り扱う「ゆうパケット」を含む

3. 平成29年度については、佐川急便株式会社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

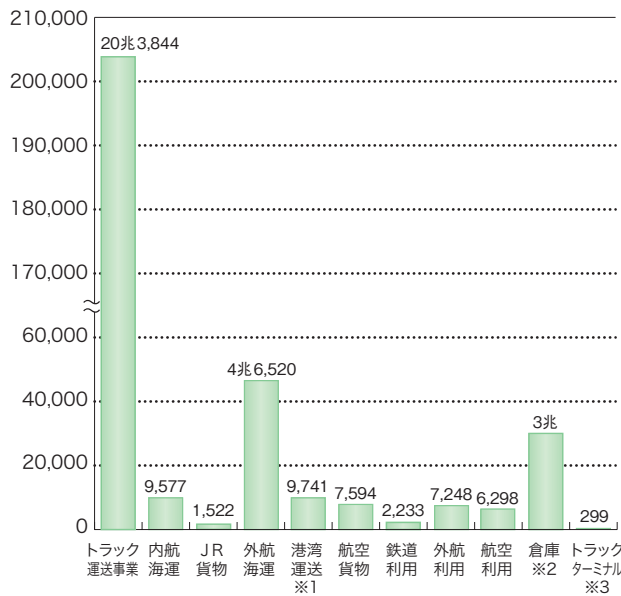
トラック運送事業の経営環境

トラック運送事業の市場規模は年間約 20 兆円

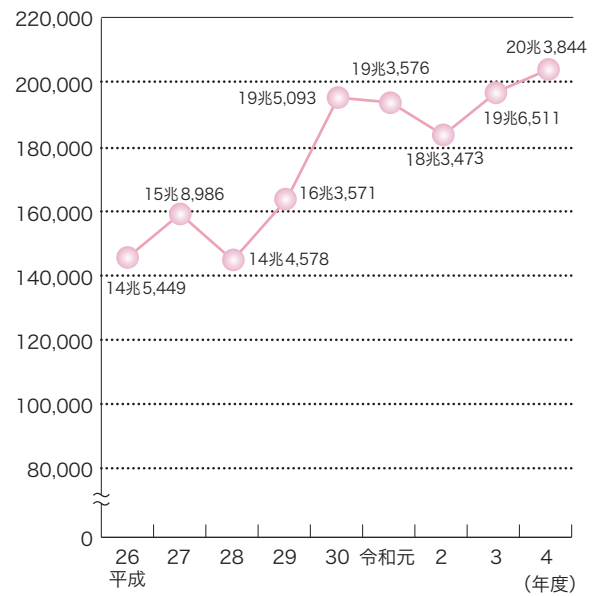
トラック、内航海運、鉄道、外航海運、航空、倉庫など、わが国の物流事業全体の市場規模はおよそ 32 兆円です。

このうち、トラック運送事業の市場規模は、令和 4 年度において 20 兆 3,844 億円で、物流市場全体の 62.7% を占めています。

● 物流業の事業分野別営業収入（令和 4 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 3 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

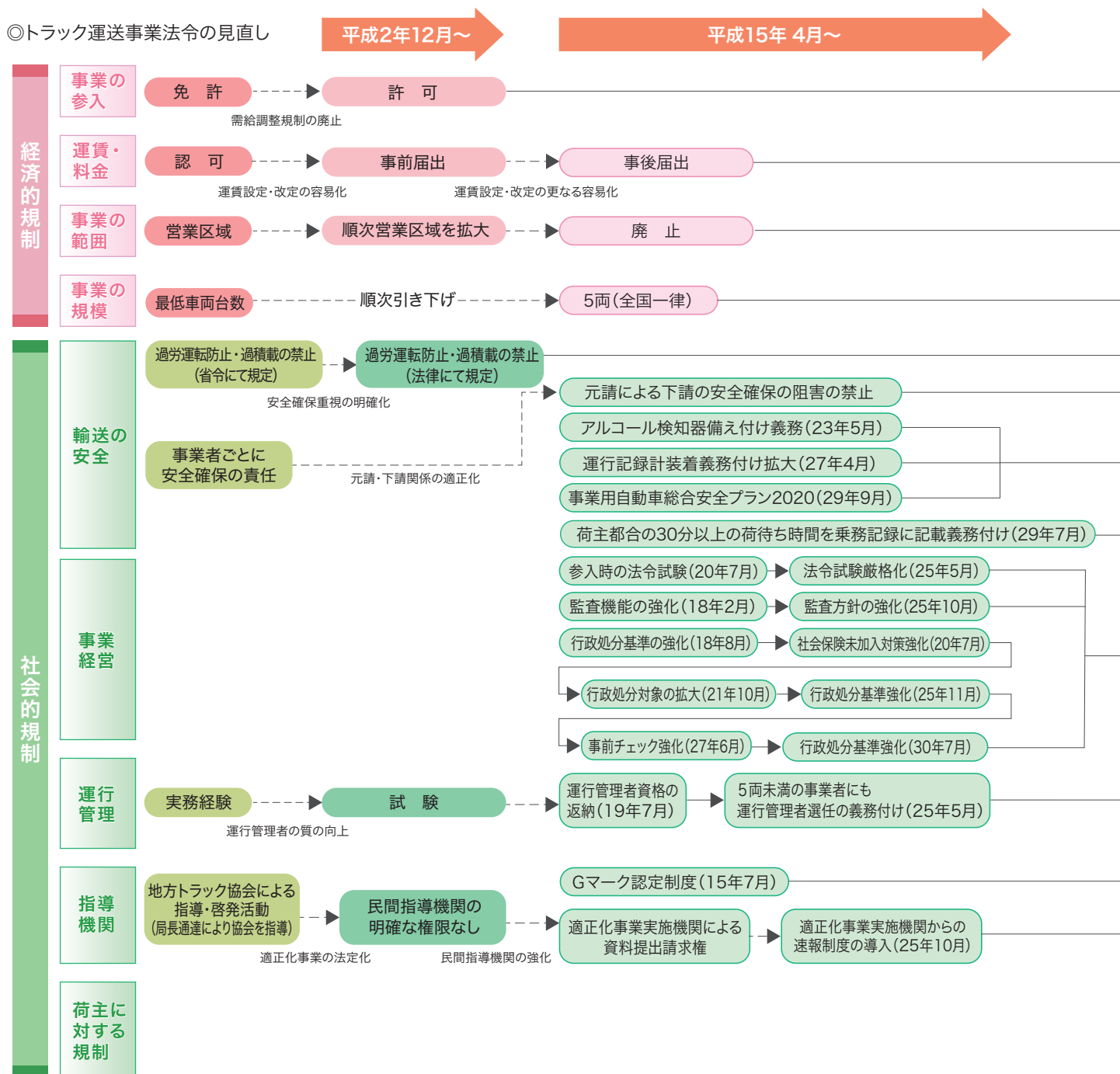
各種規制により激変する経営環境

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、「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

●事業規制等の動向

◎トラック運送事業法令の見直し

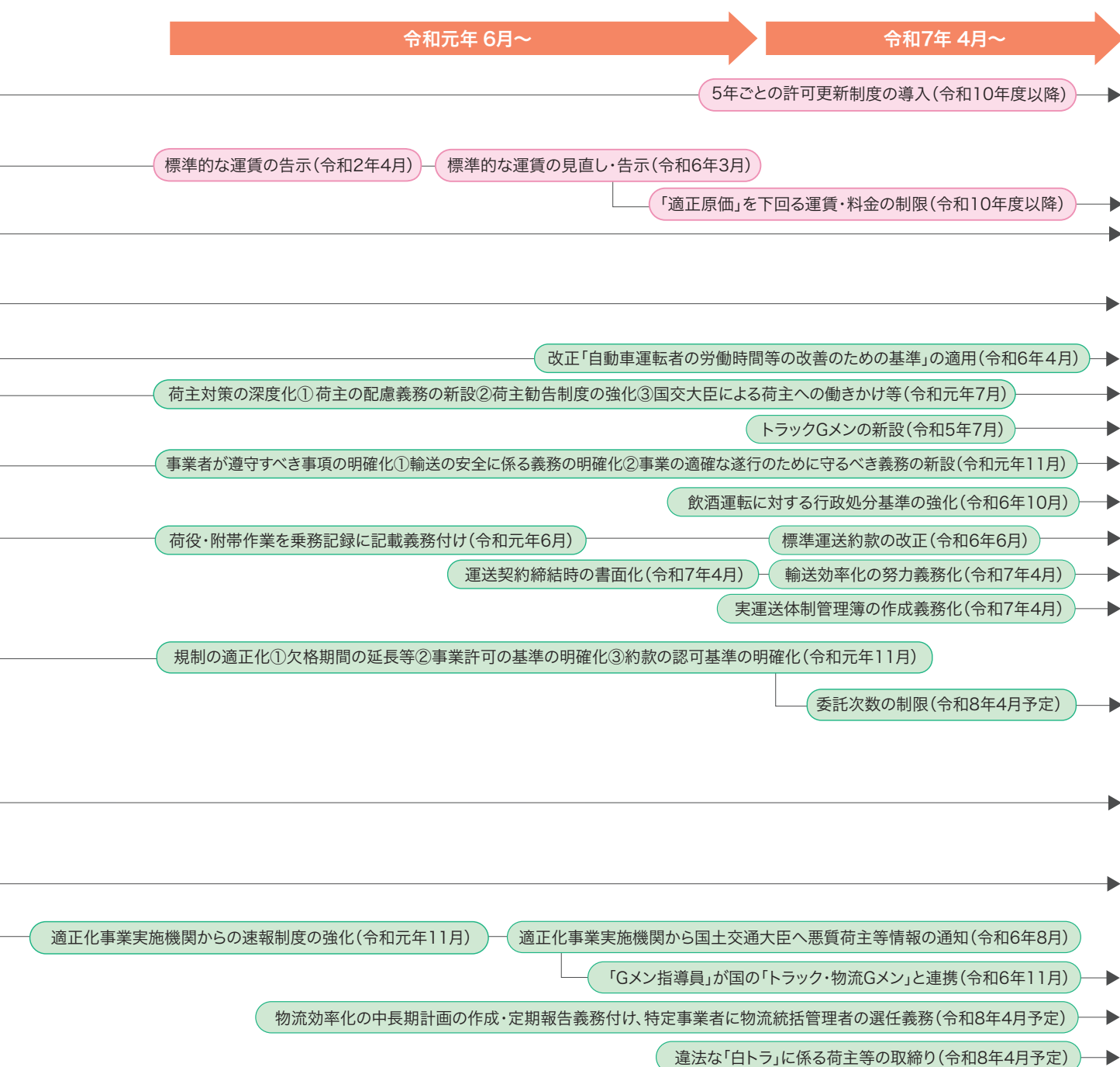


資料：全日本トラック協会

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、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」延長されました。また、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、5月に公布されました。

そして、令和7年6月には「許可更新制度の導入」、「『適正原価』を下回る運賃・料金の制限」などを盛り込んだ「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」および同法を担保する「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」が成立しました。



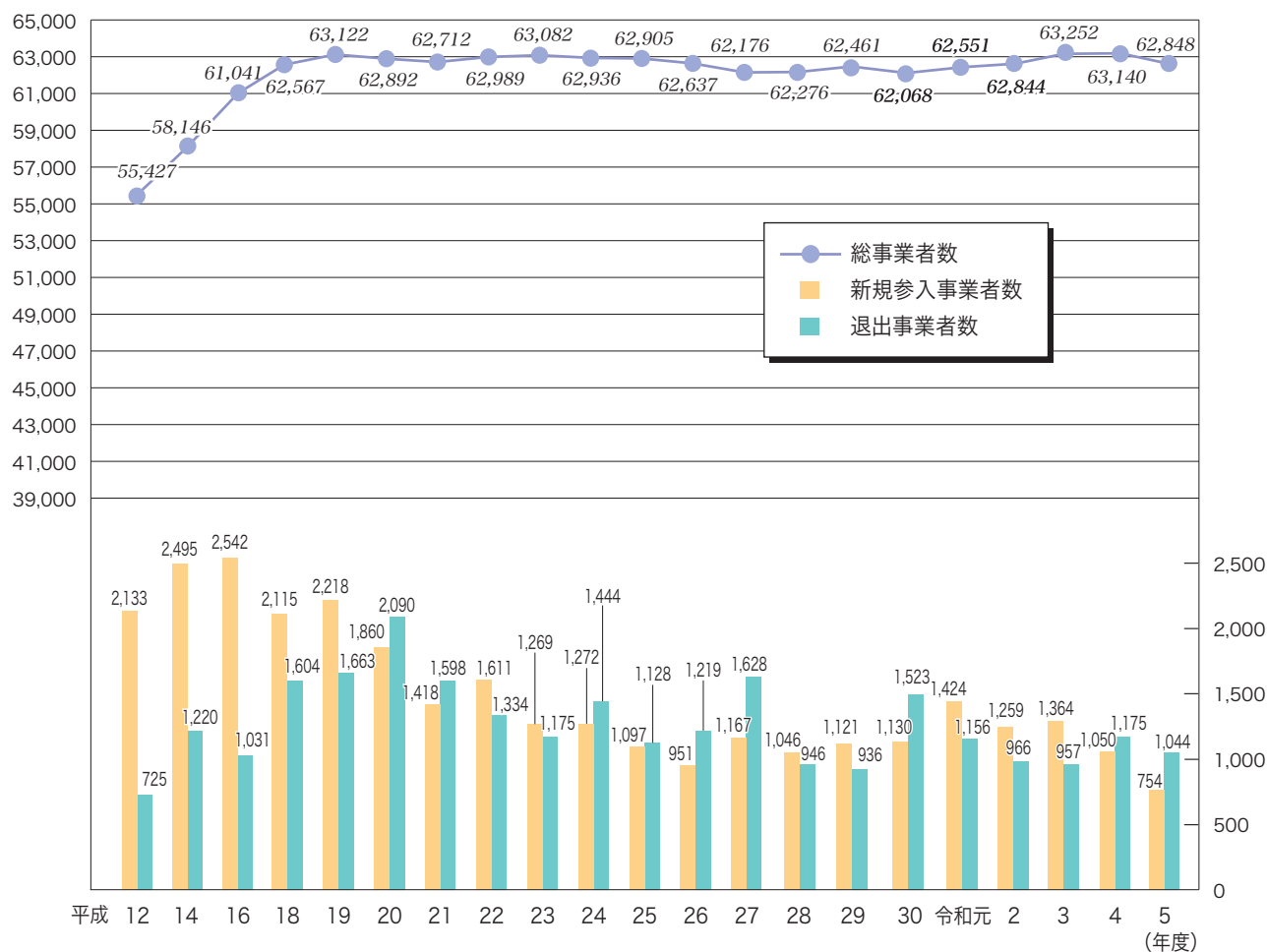
規制緩和以降、事業者数は1.5倍に

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2年度末に4万者だった事業者数は、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、それ以降は横ばいで

推移しています。

また同時に、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5年度は前年度より退出事業者および新規参入事業者が減少、事業者数は2年連続で減少しました。

●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「物流の2024年問題」への対応とあわせ、ドライバーの待遇改善を図

るために人件費が上昇し、令和5年度の全国平均では37.7%に3年連続で上昇するなど、約4割で推移しています。次いで、燃料油脂費が高く14.9%となっており、燃料油脂費も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3年度		4年度		5年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	243,207	100.0	253,830	100.0	264,007	100.0
運送収入	240,756	99.0	251,304	99.0	261,393	99.0
貨物運賃	231,426	95.2	239,093	94.2	248,666	94.2
その他	9,330	3.8	12,211	4.8	12,727	4.8
運送雑収	2,451	1.0	2,526	1.0	2,614	1.0
営業費用	245,438	100.9	253,741	100.0	262,541	99.4
運送費	210,788	86.7	215,577	84.9	223,876	84.8
人件費	90,778	37.3	94,850	37.4	99,504	37.7
燃料油脂費	33,323	13.7	37,308	14.7	39,270	14.9
ガソリン代	1,370	0.6	1,391	0.5	1,465	0.6
軽油費	31,370	12.9	35,307	13.9	37,168	14.1
その他	583	0.2	610	0.2	637	0.2
修繕費	13,943	5.7	14,731	5.8	15,459	5.9
事業用自動車	13,346	5.5	14,063	5.5	14,775	5.6
その他	597	0.2	668	0.3	685	0.3
減価償却費	13,735	5.6	13,730	5.4	14,396	5.5
事業用自動車	12,861	5.3	12,688	5.0	13,319	5.0
その他	874	0.4	1,042	0.4	1,077	0.4
保険料	4,600	1.9	4,531	1.8	4,715	1.8
施設使用料	2,682	1.1	3,135	1.2	3,276	1.2
自動車リース料	4,169	1.7	4,553	1.8	4,822	1.8
施設賦課税	1,365	0.6	1,358	0.5	1,388	0.5
事故賠償費	264	0.1	290	0.1	295	0.1
道路使用料	8,929	3.7	9,352	3.7	9,882	3.7
フェリーポート利用料	898	0.4	1,134	0.4	1,216	0.5
その他	36,102	14.8	30,605	12.1	29,652	11.2
傭車費等	13,653	5.6	13,041	5.1	12,895	4.9
一般管理費	34,650	14.2	38,164	15.0	38,665	14.6
人件費	20,065	8.3	21,818	8.6	22,693	8.6
その他	14,585	6.0	16,346	6.4	15,973	6.1
営業損益	-2,231	-0.9	89	0.0	1,466	0.6
営業外収益	5,354	2.2	6,194	2.4	6,216	2.4
金融収益	290	0.1	323	0.1	411	0.2
営業外費用	1,604	0.7	1,673	0.7	1,746	0.7
金融費用	1,082	0.4	1,044	0.4	1,072	0.4
経常損益	1,519	0.6	4,610	1.8	5,936	2.2
集計事業者数(者)	2,826	100%	2,532	100%	2,451	100%
営業利益計上(者)	1,111	39%	1,076	42%	1,256	51%
経常利益計上(者)	1,519	54%	1,432	57%	1,496	61%

資料：全日本トラック協会「経営分析報告書 令和5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。

総務省調査によると令和6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198万人、このうちドライバー等輸送・機械運転従事者数は約86万人と前年比で微減しています。

また、トラック運送事業を含む自動車運送事業は、

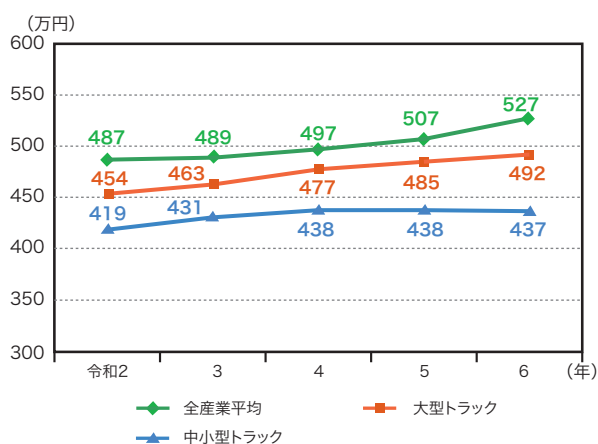
中高年層の男性労働力に強く依存しており、令和6年においては、40歳未満の若い就業者数は全体で24.2%である一方で、40歳以上50歳未満が25.3%、そして50歳以上がはじめて50%を超え51.0%を占めるなど、高齢化が年々進んでいます。

さらに、女性の比率については就業者全体で20.7%と前年比で横ばい、輸送・機械運転従事者では4.6%と微増ではありますが、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

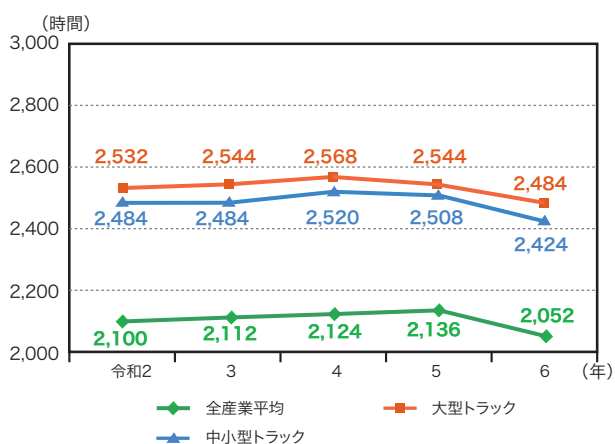
【年間所得額の推移】

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



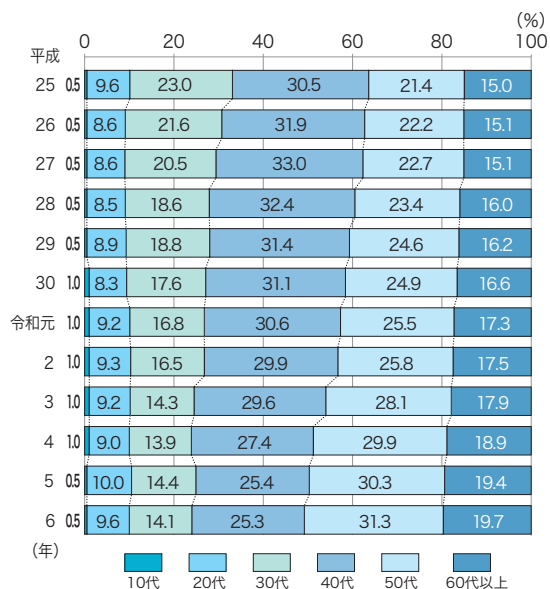
【年間労働時間の推移】

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



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

●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
6	198	157	41	86	83	4

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。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。

国土省は同時に、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。

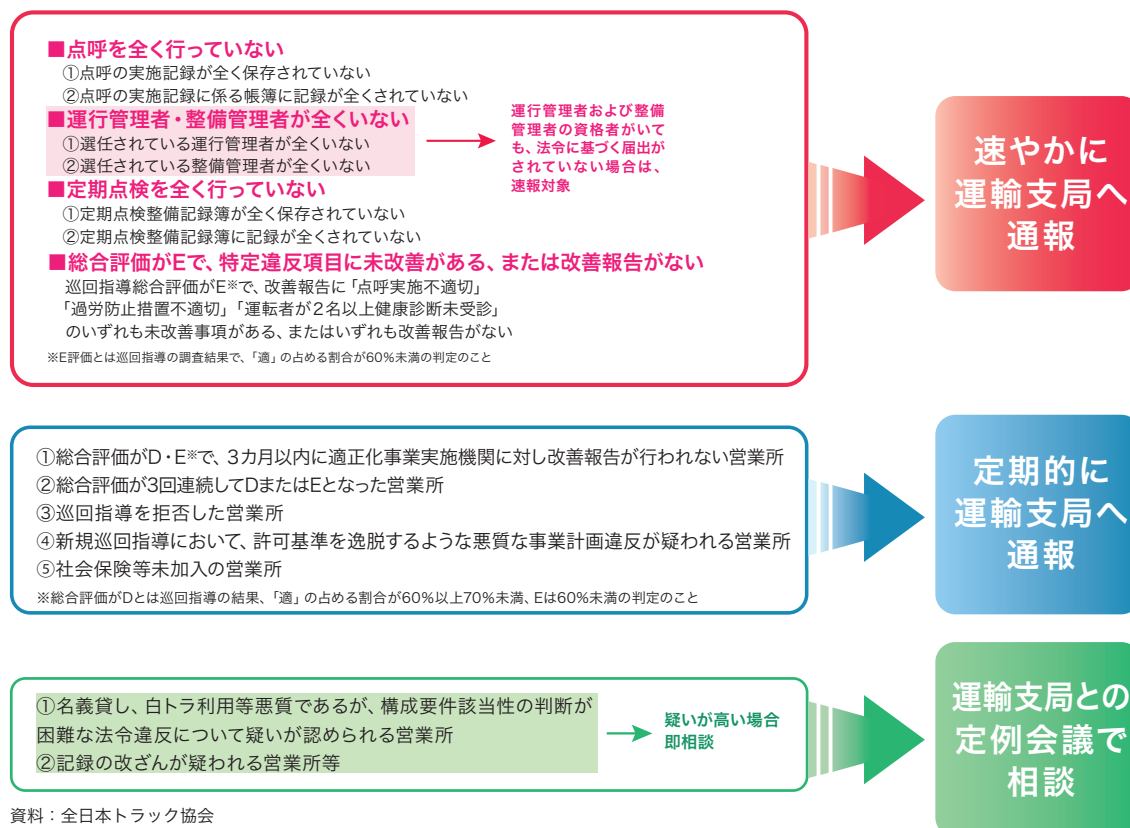
平成30年12月には、貨物自動車運送事業法の一部が改正され、「規制の適正化」、「遵守事項の明確化」等が図られました。これに伴い、令和元年11月からは、巡回指導の総合評価がEで特定違反項目に未改善、または改善報告がない事業者も速報対象となりました。

また、同時に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。

令和5年10月からは近年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。

令和6年10月には、飲酒運転に対する行政処分（飲酒運転防止に係る点呼未実施：初違反100日車、再違反200日車など）が、さらに令和7年4月からは、疾病、過労等のおそれのある運行の業務に係る行政処分（健康診断未受診：未受診者3人以上、1人につき初違反15日車、同再違反30日車など）が強化されています。さらに、運送契約の締結時の書面化および実運送体制管理簿の作成義務違反では、書面化および作成なし6件以上では初違反で10日車の車両停止処分となります。

●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



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

トラックを含め自動車全体の年間税負担額は、約9兆円の巨額にのぼり、国の租税総収入約117兆円の7.7%を占めています。このうち営業用トラックについては、取得段階において自動車税環境性能割（最大取得価格の2%）、消費税（車体取得価格の10%）、保有段階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）、走行段階では燃料に軽油引取税（32.1円/リットル）など課税されています。その負担額は年間で7,916億円にのびます。

また、自動車関係諸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

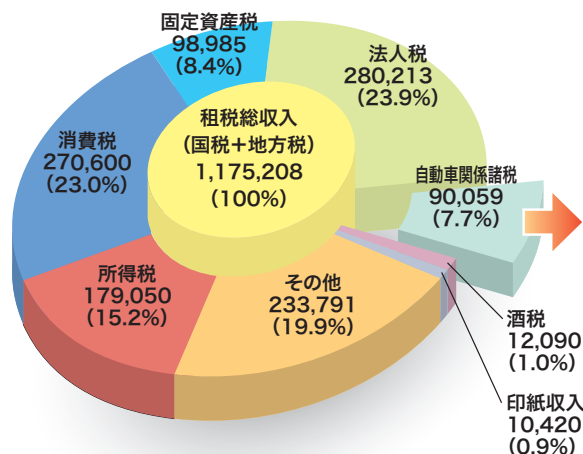
なります。

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。

全日本トラック協会では、令和8年度税制改正要望において、自動車関係団体と連携を図り、政府与党等に対して自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現に向けて要望、陳情活動を展開していきます。

●トラック運送業界の納税額（単位：億円）

2024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	1,712	148
		消 費 税 (車体課税分)	国 税	21,093	633
	保有段階	自動車重量税	国 税	7,065	566
		自 動 車 税 (種別割)	地方税	15,049	543
		軽自動車税 (種別割)	地方税	3,078	—
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,102	5,570
		揮 発 油 税	国 税	20,180	24
		地方揮発油税	国 税	2,159	2
		石油ガス税	国 税	80	—
		消 費 税 (燃料課税分)	国 税	10,541	429
自動車関係諸税合計			90,059	7,916	
以外のその他諸税	法 人 税	国 税	190,210	2,041	
	地方法人特別税	国 税	21,213	215	
	法人住民税	地方税	20,522	407	
	法人事業税	地方税	48,268	298	
	固定資産税	地方税	112,276	298	
	小 計		392,489	3,258	
総 計			482,548	11,174	

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6年租税及び印紙収入予算額」および総務省「令和6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。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、令和16年3月末まで継続されます。

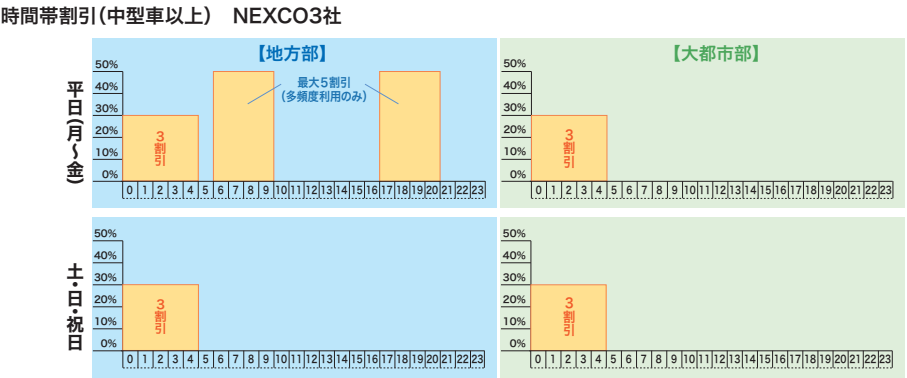
高速道路料金の割引については、主に業務目的で高速道路を利用する機会の多いトラックなどに配慮した「大口・多頻度割引」、一般道路の沿道環境を改善するため交通量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進する「深夜割引」、並行する一般道における通勤時間帯の渋滞緩和のため地方部の高速道路の平日朝夕利用を促進する「平日朝夕割引」などが設けられています。

「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8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7

年度中からの運用開始を目途に見直しの内容を公表しました。見直しでは、①割引対象時間帯の走行分のみ3割引、②割引対象時間帯を22時から翌5時に拡大、③見直しにあわせて400km超の長距離通減制を拡充するというものです。また、割引計算の方法を、従来の料金所通過時間に加え、高速道路内にETC無線通信専用アンテナを設置して、各アンテナから車両毎の通信記録を収集し、それらのデータを基にした割引対象距離により深夜割引の還元率を算出する方法に変更します。このため現行の平日朝夕割引と同様に、「ETCマイレージサービス」または「ETCコーポレートカード」への後日還元型による割引制度に変更となります。このほか、安全・安心に高速道路を利用できるよう、割引対象距離に上限を設けることとなったほか、激変緩和措置では、深夜割引適用車両のうち、1,000km以上走行した場合は、1,000kmを超える部分を割引対象走行分に追加します。また、22時台に高速道路から流出した車両については、22時台に走行した分の還元率を20%とします。なお、全日本トラック協会では見直し後の深夜割引制度についてその影響調査を行い、必要に応じて要望を行うことにしています。

●高速道路料金の割引の概要 令和7年8月現在



(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		2. 契約単位割引	
自動車1台ごとの1カ月の高速道路の利用額	割引率※	+	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
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%)		

※ () : 自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和8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

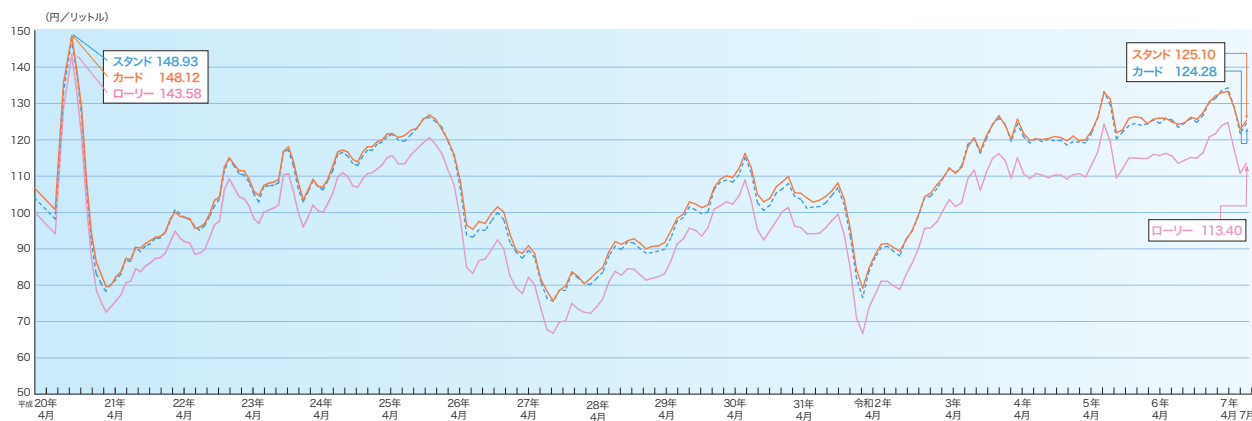
事業用トラックのほとんどは、軽油を燃料として使用するディーゼル車です。このため、国内の軽油価格の動向は、トラック運送事業者の経営に大きな影響を与えますが、平成20年をピークに原油価格の大幅な変動とともに上下しています。一旦落ち着いたものの平成28年から再び上昇傾向となっており、令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大による経済活動の停滞などを背景として原油価格が急激に下落。その後、経済活動の回復に伴って再び上昇に転じるなど、先行き不透明感は一層強まっています。特に、長期化しているウクライナ情勢や中東での紛争の影響を受けて、原油・軽油価格高止まりの状況が続い

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て令和4年3月、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、「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。全ト協は今後も、燃料高騰に対する支援策の継続を政府与党に強力に要請していくこととしています。

●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30	令和元	2	3	4	5
軽油	営業用	15,650,276	15,421,972	14,774,593	15,688,862	15,255,655	15,489,858
	自家用	6,658,948	6,710,368	6,161,352	6,335,920	6,338,262	6,142,432
	計	22,309,224	22,132,340	20,935,945	22,024,782	21,593,917	21,632,290
ガソリン	営業用	70,946	72,433	67,393	71,536	78,340	81,010
	自家用	2,351,153	2,287,422	2,107,424	1,954,684	2,133,590	2,132,228
	計	2,422,099	2,359,855	2,174,817	2,026,220	2,211,930	2,213,238
合計	営業用	15,721,222	15,494,405	14,841,986	15,760,398	15,333,995	15,570,868
	自家用	9,010,101	8,997,790	8,268,776	8,290,604	8,471,852	8,274,660
	計	24,731,323	24,492,195	23,110,762	24,051,002	23,805,847	23,845,528
営業用が消費する燃料のうち軽油の占める割合		99.5%	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

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令和3年12月2日、全日本トラック協会は全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会の3団体との主催で、「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厳しい現状を強く訴え、支援策の実施などを要請しました。これを受け政府は、令和4年1月から「燃料油価格激変緩和事業」をスタートしたほか、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、エネルギー価格の不安定さに対する政府の柔軟な対応策として、段階的に進化、継続されてきました。令和7年5月からは、従来の激変緩和事業は「燃料油価格定額引下げ措置」に移行、令和7年中は継続される予定です。

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6年度補正予算で「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、多くの自治体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。

燃料サーチャージについては、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（令和2年設定）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令和5年3月に告示しました。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」を国土交通大臣告示として、広く周知しました。

なお、全ト協は令和5年4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『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。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ました。



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」と「物流の2024年問題」解決へ向けての取り組み

トラック輸送は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラである一方、担い手不足が深刻化しています。令和6年4月に施行された「働き方改革関連法」により、トラックドライバーの時間外労働が年間960時間に制限され、またトラックドライバーの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)も改正され、令和6年4月からは1年あたり原則3,300時間、1か月あたり原則284時間の拘束時間、11時間以上9時間を下回らない1日あたりの休息期間など新しい労働時間規制が始まっています。

これらの労働時間規制により輸送力不足が顕在化し、物資の流通に支障をきたすいわゆる「物流の2024年問題」が浮き彫りとなりました。このような状況を受けて、荷主企業や一般消費者も共に、物流が直面する諸課題の解決に向けた取り組みを進めるため、それぞれの果たすべき役割を再考する動きが広がっています。

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省が「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置し、このままでは令和6(2024)年には営業用トラックの輸送能力が14.2%、令和12(2030)年には34.1%不足する可能性があるとして試算しました。これを受けて政府は令和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・一般消費者が協力して物流を支えるための環境整備を目的とした「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定しました。このパッケージでは、「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」の3点が柱とされ、具体的には荷待ち・荷役時間の削減、多重下請構造の是正、「標準的運賃」制度の拡充・徹底などが盛り込まれました。また、荷主企業の経営層に対する意識改革を促すため、法制化を含む規制措置の整備も進められました。こ

れに伴い、三省連名による「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」が公表されました。

さらに、令和5年7月には国土交通省が「トラックGメン」を設置し、荷主・元請企業との取引の適正化を図るための監視体制を強化。トラック運送事業者へのヒアリング調査などを通じて、荷主との対等な関係構築を支援するこの取り組みは高く評価され、令和6年11月には「トラック・物流Gメン」として改組・拡充されています。令和7年6月末現在では「働きかけ」1,668件、「要請」187件、「勧告」4件の是正指導を実施しています。

令和5年10月には「物流革新緊急パッケージ」が策定され、同年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ました。令和6年2月には「2030年度に向けた政府の中長期計画」が策定され、物流問題への政府の本気度が示されています。

令和6年5月には「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律並びに貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」(改正物流法:P24参照)が公布されました。全ての荷主や物流事業者に物流効率化を求めるとともに、一定規模以上の荷主企業に対して中長期計画の策定、定期報告の義務化、物流統括管理者(CLO)の選任などの規制措置が導入されました。

さらに令和7年6月には、「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」および「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」(トラック適正化二法:P25参照)が成立しました。これは、トラックドライバーの適正な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的としています。

全日本トラック協会では、「2024年問題(働き方改革)特設ページ」を開設し、関連情報の発信や啓発用パンフレットの提供を通じて、周知活動を強化しています。



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・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)



令和6年4月から適用された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一部改正されました。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、「標準的運賃」を告示しました。

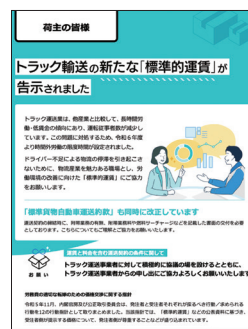
この「荷主対策の深度化」と「標準的運賃」は、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）の適用開始となる令和6年3月末までの時限措置とされていました。しかし、改正法施行後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や世界的な原油価格高騰などの影響を受け、トラック運送事業者の経営状況がいっそう厳しさを増したことから、法改正の目的は道半ばとなっていたため、全日本トラック協会では、「働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するためには、『荷主対策の深度化』や『標準的運賃』等の制度は継続的に運用することが必要」と訴え、政府与党へ積極的に働きかけました。この要望が実現し、令和5年6月には、「荷主対策の深度化」および「標準的運賃」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も含めて適正に転嫁できるよう、国土交通省、経済産業省、

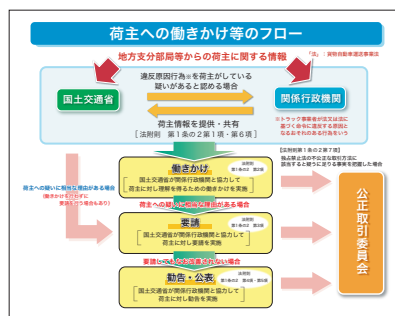
農林水産省などで構成される「標準的運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」において見直しに着手。令和6年1月の運輸審議会への答申を経て令和6年3月に、新たな「標準的運賃」が告示されました。新たな「標準的運賃」は、運賃水準を約8%引き上げたほか、算定根拠となる原価のうち燃料費を1ℓ当たり120円に変更し、燃料サーチャージの基準価格も120円としました。荷待ち・荷役の時間が2時間を超えた場合は、割増率5割を加算。さらに、多重構造の是正にも踏み込み、「下請け手数料」（利用運送手数料）を運賃の10%に設定して別に収受するとしています。

また、令和6年6月に施行された「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、荷主から運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、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。

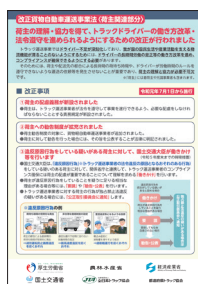
なお、令和7年6月から全ト協HPに、国土交通省が告示した「標準的運賃表」に基づき、誰でも簡単に運賃概算を算出できる「標準的運賃 地図からの運賃計算システム（簡易版・詳細版）」を公開しています。地図上で出発地・到着地を指定するだけで距離制運賃を算出可能で、契約書作成時の参考値として活用でき、書面交付の義務化への対応も図っています。



改正された「標準貨物自動車運送約款」の理解・普及を促進するためのパンフレット（左）と、荷主へ標準的運賃への理解・協力を求めるリーフレット（右）



「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



標準的運賃地図ソフトでは、簡易版では地図上をクリックするだけで距離制運賃を算出でき、詳細版では、車種・運輸局・フェリー区間、割増条件などを細かく設定して算出が可能

「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、「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随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も多いのが実情です。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明記されました。

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措置の施行に向けた検討を行うための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。同会議では、政府目標として①全国のトラック輸送のうち5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減（1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮）、②5割の車両で積載効率50%を実現（全体の車両で積載効率44%に増加）と判断基準を示し、令和7年4月から施行されています。一方で、一定規模以上（年間取扱貨物重量9万トン以上の荷主または保有車両台数150両以上のトラック運送事業者）の特定事業者となる荷主・物流事業者の義務である、中長期計画の策定、提出、実施状況の定期報告や役員レベルの物流統括責任者（CLO）の選任および実施状況に応じた勧告・命令の適用などは、令和8年4月以降となる予定です。

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HPI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。



「物流効率化のために取り組むべき措置をまとめた荷主向けリーフレット」

物流の持続的な発展に向け「トラック適正化二法」が成立

物流が今後も国民生活および経済活動の基盤であり、トラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、物流の持続可能性の確保および国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、令和7年6月、全日本トラック協会の強い要請を受けて「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」と「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」が成立し、公布されました。改正貨物自動車運送事業法は、①許可更新制度の導入、②「適正原価」を下回る運賃および料金の制限、③委託次数の制限、④違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り——が主な内容であり、トラック運送業界の長年の願いを形としたものです。①許可の更新制度の導入はトラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入するものです。また、②の「適正原価」を下回る運賃および料金の制限については、燃料費、全産業労働者1人当たりの賃金額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資などを的確に反映した積算を行うことにより、国土交通大臣は「適正原価」を定め、告示することができるものです。トラック運送事業者は、運

賃・料金が「適正原価」を下回ることとならないようにしなければなりません。なお、これに伴って将来的に「標準的運賃」は廃止されます。

③委託次数の制限については、多重下請構造の是正のため、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者を利用するときは、委託次数を2次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならんとされました。また、④違法な「白トラ」に係る荷主等の取締りでは、何人も無許可事業者（白トラ）へ委託してはならないとされ、違反者には罰則として最大100万円以下の罰金が科せられることから、効果的な抑止力が期待されています。

なお、委託次数の制限、違法な白トラに係る荷主等の取締りなどは公布から1年以内に、許可更新制度、適正原価の遵守義務は公布から3年以内に施行され、許可更新の申請および審査は5年以内を目途に開始される予定です。

全日本トラック協会では、令和7年8月に「トラック適正化二法対策委員会」を発足させ、許可更新制度の導入や適正原価に関することなどの対応について検討を開始し、トラック適正化二法が真に実効性あるものとなるよう取り組んでいくこととしています。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律		概要
○ ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足 ○ 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。（令和7年6月4日成立、6月11日公布）		
貨物自動車運送事業法の一部改正（令和7年法律第60号）	貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）	
1. 許可の更新制度の導入 トラック運送事業の許可について、 5年ごとの更新制 を導入 2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「 適正原価 」を継続して下回らないことを確保 （※）貨物利用運送事業者についても同様に規制 （※）適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施 （※）標準的運賃については廃止 3. 委託次数の制限 トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、 再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化 4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り 許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「 白トラ 」）の利用を禁止（罰則付） 荷主等に対しては 是正指導も実施	担保 1. 基本方針の策定 （1）体制の整備 ①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう 独立行政法人に行わせる等 必要な体制を整備 （2）財源の確保等 上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、 （1）①について更新手数料等 によるほか、 （1）②について広く社会で支える観点から財源措置を検討 2. 法制上の措置等 政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を 本法律の施行後3年以内を目途として 講じる 3. 物流政策推進会議 政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、 物流政策推進会議を設置 推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置	

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

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と恩恵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進んでいます。

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、ドライバーの健康状態や安全運転・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。

安全対策の面からは高度な運行业務に活用されています。これまで、安全性優良事業所（Gマーク事業所）および過去3年間に点呼に係る違反がないなど一定の要件を満足する営業所だけに認められていた「IT点呼」と異なり、令和4年4月からは「遠隔点呼」が認められました。この遠隔点呼とは、事業者が要件を満たす機器・システムを用いて、営業所内または営業所間等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、国の告示で要件等が定められています。さらに、令和7年からは管理の受委

託契約を行うことで資本関係がない事業者間でも遠隔点呼が実施できるようになりました。

また、令和5年4月からは自動点呼機器を活用する「業務後自動点呼」が、さらに、令和7年からは「業務前自動点呼」も認められ、運行管理者の業務の効率化が図られることになりましたが、「業務前・後自動点呼」に活用する機器は、国があらかじめ認定した機器以外は認められません。なお、「遠隔点呼」、「業務前自動点呼」、「業務後自動点呼」は、実施する10日前までに運輸支局長等に届け出する必要があります。

「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いつそう進むものと期待されています。さらに、政府は令和6年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、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年後を目途に実現を目指すとしています。

なお、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」では、単なるデジタル化・機械化ではなく、オペレーション改善や働き方改革を実現し、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させることで、これまでの物流のあり方を変革する「物流DX」を推進していくこととしています。これを踏まえ国土交通省は、令和3年度から物流事業者におけるデジタル化の取り組みやデジタルツールの導入事例、業界でのニーズや導入にあたっての課題等を調査し、令和3年度「物流・配送会社のための物流DX導入事例集」、令和4年度「中小物流事業者のための物流業務のデジタル化の手引き」、令和5年度「中小物流事業者における物流業務のデジタル化実証」などのコンテンツを公表しています。



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「令和5年度 中小物流事業者における物流業務のデジタル化実証」（左）と「令和4年度 中小物流事業者のための物流業務のデジタル化の手引き」（右）

ETC2.0の活用

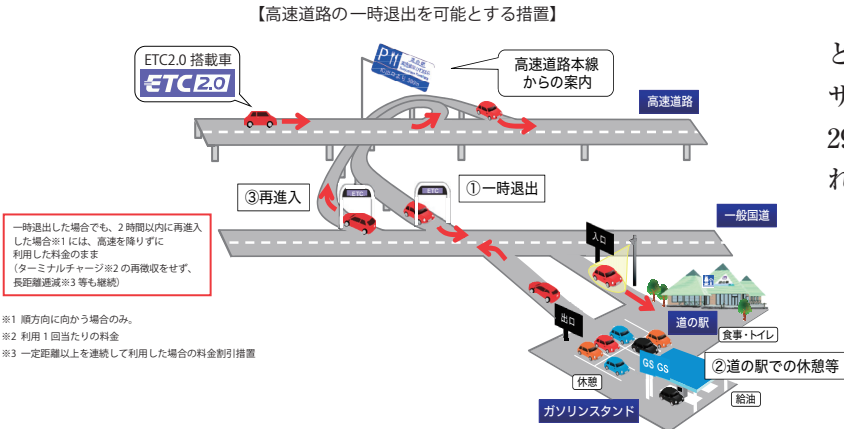
国土交通省などの関係省庁が推進するITS（高度道路交通システム）を活用したトラックの安全対策や物流効率化に対する期待が高まっています。トラック関連分野で中心となるのは「ETC2.0サービス」です。ETC2.0は料金収受システムだったETCが進化したもので、大容量の双方向通信が可能なスポット通信（DSRC：Dedicated Short Range Communications）を用い、高速道路の約1800か所、一般道（直轄国道）の約2,400か所に設置された通信アンテナ（ETC2.0路側機）と走行車両に搭載されたETC2.0対応車載器やカーナビが双方向通信を行うことで多彩なサービスを実現します。ETC2.0では最大1,000キロメートル分の広域的な道路交通情報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に、高速道路を降りずに利用した料金のままとする実

証実験が、道の駅などで継続的に実施されています。

さらに、ETC2.0を装着・登録した特殊車両の通行に関しては、平成28年1月から特殊車両通行許可の簡素化（特車ゴールド）が導入され、令和4年4月からは新たな制度である「特殊車両通行確認制度」が開始され、申請手続きの簡素化と通行の効率化に寄与しています。

また、ETC2.0車載器の搭載による料金割引については、大口・多頻度割引において令和8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）となっているほか、圏央道や新湘南バイパス、東海環状自動車道等の利用については平成28年度から段階的に割引制度が適用されており、圏央道、新湘南バイパス、伊勢湾岸道（東海～飛鳥）などの一般有料道路でも引き続き大口・多頻度割引の対象道路として運用されています。また、東京都内の首都高速道路の渋滞緩和を目的として、外環道（三郷JCT～高谷JCT）の混雑回避ルートなどでも割引が適用されています。

● ETC2.0によるサービスの概要



全日本トラック協会では、物流効率化と生産性の向上にむけてETC2.0によるサービスの充実を求めており、特に全国29か所の「道の駅」で社会実験が行われている高速道路の一時退出を可能とする措置の拡充について、トラックステーションや中継輸送拠点も追加するよう要望活動を行っています。

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7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年度以降実施開始した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
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	こか	茨城県五霞町	C4圏央道・五霞IC
⑤	保田小学校	千葉県鋸南町	E14富津館山道・鋸南保田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	アグリのお栗東	滋賀県栗東市	E17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	来夢とこうち	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	彼杵の荘	長崎県東彼杵町	E34長崎道・東のぞきIC
⑰	えびの	宮崎県えびの市	E3九州道・えびのIC
⑱	木更津うまかつの里	千葉県木更津市	C4圏央道・木更津東IC
⑲	みまの里	徳島県美馬市	E32徳島道・美馬IC
⑳	人吉	熊本県人吉市	E3九州道・人吉球磨スマートIC
㉑	ふくしま	福島県福島市	E13東北中央道・福島大笹生IC
㉒	常総	茨城県常総市	C4圏央道・常総IC
㉓	べに花の郷おけがわ	埼玉県桶川市	C4圏央道・桶川北本IC
㉔	ながおか花火館	新潟県長岡市	E17関越道・長岡IC
㉕	いたの	徳島県板野町	E11高松道・板野IC
㉖	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対策については、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、事業用自動車がかかっている社会環境、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「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設定し、依然として後を絶たない飲酒運転、健康起因事故防止対策、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、トラック事業独自の「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

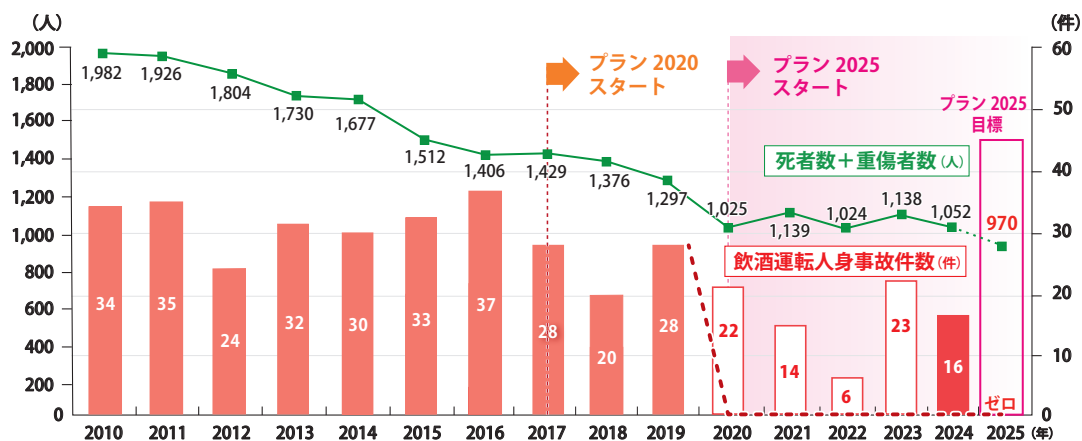
達成できるよう、これまでの交通事故防止対策をさらに充実強化して取り組むこととしました。また、目標達成に向け、当面の重点削減目標と具体的促進策を定めています。重点削減目標としては、車両台数1万台当たりの死者数と重傷者数の合計を「6.5人以下」とし、この数値を都道府県トラック協会（車籍別）の共有目標としています。重点削減目標に向けた具体的促進策としては、ASV（先進安全自動車）関連機器の普及促進のほか、事業用トラック事故の死傷事故件数の約半数を占める「追突事故」、死亡・重傷事故件数の約4割を占める「交差点事故」など、事業用トラックの特徴的な交通事故の対策を中心に「プラン2025」の解説を行う「プラン2025目標達成セミナー」開催と併せ、事故削減効果に有効な安全装置などの普及にも取り組んでいます。

なお、国交省では、次期「事業用自動車総合安全プラン」に向けた検討会を開催し、次期重点施策などを検討中です。

●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 飲酒運転人身事故件数ゼロ
(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

一方、事業用トラックが第1当事者となる交通事故の発生状況等をみると、低減傾向にあるものの横バイが続いており、ドライバーの安全意識の高揚や、安全運転技能の向上も課題となっており、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25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。

令和7年度からは、「春・秋の全国交通安全運動」の実施に合わせて、4月10日と9月30日を「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」と定め、交通事故根絶の気運醸成を図っています。また、NPO法人いのちのミュージアムと連携し、事故防止セミナーの開催に併せて「生命のメッセージ展」を併催し、人命の尊さを啓発しています。

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、国の「車輪脱落事故防止キャンペー

ン」等を通じ、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、周知徹底を図ると同時に、トルク・レンチの導入助成を行っています。

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、自動点呼機器に点呼の一部または全部を代替させる「業務前・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。

「業務前自動点呼」については令和7年8月から本格運用がスタートしています。全ト協としては、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。

安全装置の導入助成



車輪脱落事故撲滅に向けた取り組み



「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6年10月26～27日にかけて開催された第56回大会



「事故ゼロを目指す日」など新たな取り組み



交通事故ゼロを目指す日を設定している



「命のメッセージ展」をセミナー開催に併せて実施

トラックドライバーによる飲酒運転の根絶

一部の心ない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、その根絶に向け、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組強化を図っており、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組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。

また、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、情報共有化を図っています。

令和6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、高止まりで推移しており、危機的状況にあることから、令和6年10月に飲酒運転等の行政処分が強化されたことなどを踏まえ、全ト協では、飲酒運転防止対策マニュアルを改訂し、そ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。



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



国土交通省作成の
飲酒運転防犯マニュアル



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」

健康起因事故の未然防止

厚生労働省の発表によると、道路貨物運送業は脳・心臓疾患による過労死等の労災認定件数が業種別ワースト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。同計画に掲げた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随時実施したほか、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」を開催する等、本計画実施期間終了後も過労死等の根絶を目指して着実に取り組んでいます。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、同マニュアルで解説するほか、「SASを正しく知ろう」リーフレットの作成や、「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っています。国では、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル—SAS対策の必要性と活用」を令和7年7月に20年ぶりに改訂するとともに、SASについて理解してもらうためポイントを絞った簡易版SASマニュアルを作成し、周知に努めています。

健康起因事故の原因となる脳・心臓疾患の早期発見

脳・心臓疾患の労災補償支給決定件数の推移（単位：件）

	令和2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
道路貨物運送業	55	56	50	66	76
全産業	194	172	194	216	241



健康起因事故防止マニュアル



YouTube動画を令和6年度に全6回配信し、令和7年度では全8回の配信を予定している



ドライバーの健康づくりチラシ
「いい仕事は快適な睡眠から」など
6種類作成した

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、「健康管理セミナー」を開催しています。

また、令和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）』を制作し、全ト協HPで公開しています。令和7年度では、「ドライバーの押さえておきたいヘルスケアポイント」動画を全8回公開予定です。

なお、令和7年7月には、厚生労働省、全国健康保険協会（協会けんぽ）、健康保険組合連合会（健保連）と連携して、「ドライバーの健康づくり」啓発チラシ（全6種）を作成・配布しています。

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、さらなる若年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等を内容とする改正道路交通法が令和4年5月13日に施行され、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4月から中型・準中型、令和9年4月からは大型免許にも、「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。

●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

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	○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
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	○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	○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6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108人、休業4日以上の死傷災害者数では1万6,292人で、全産業のおよそ死亡災害で14.5%、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」に基づく取り組みの周知・徹底を図っていきます。

令和7年6月1日から施行された改正労働安全衛生規則により、事業者には職場における熱中症対策が法的義務として課されるようになりました。これまでの「努力義務」から一歩進み、罰則付きの義務化です。このため、全日本トラック協会でもホームページに「STOP! 熱中症」特設ページを開設、事業者向けに義務化対応のポイントを解説する情報提供に努めるとともに、啓発ツールとして掲示用ポスター「STOP!! 熱中症」や車内貼付用ステッカー「いつもと違うと思ったら…119番」、A4両面チラシ「義務化の概要と対応策」を陸上貨物運送事業労働災害防止協会(陸災防)と連携して制作しました。また、厚生労働省・環境省・陸災防と連携し、WBGT値の確認方法や警戒アラート等の情報を提供しています。

●労働災害発生状況の推移(単位:人、確定値)

区分		年	平成29	30	令和元	2	3	4	5	6
死亡災害者数	全産業		978	909	845	784	778	774	755	746
	陸上貨物運送事業		137	102	101	87	89	90	110	108
死傷災害者数 (休業4日以上)	全産業		120,460	127,329	125,611	125,115	130,586	132,355	135,371	135,718
	陸上貨物運送事業		14,706	15,818	15,382	15,669	16,355	16,580	16,215	16,292

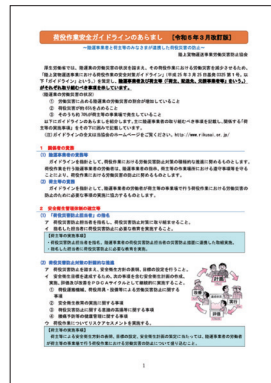
資料: 厚生労働省



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)



熱中症対策を呼び掛けるポスター①とステッカー②

使いやすい道路整備の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な不可欠なものです。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。



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TS①、大分TS⑦）

主要国道沿いに設置されている23か所の
トラックステーション(TS) 令和7年3月現在



令和7年8月から茨城 TS 駐車場にライブカメラを試験導入し、混雑状況を事前に把握できるようにするなど利用しやすい施設への取り組みも進んでいる。



TS ガイドブック



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

※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ことを求められている。

●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排出量削減対策

環境省公表のデータによると、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、また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。

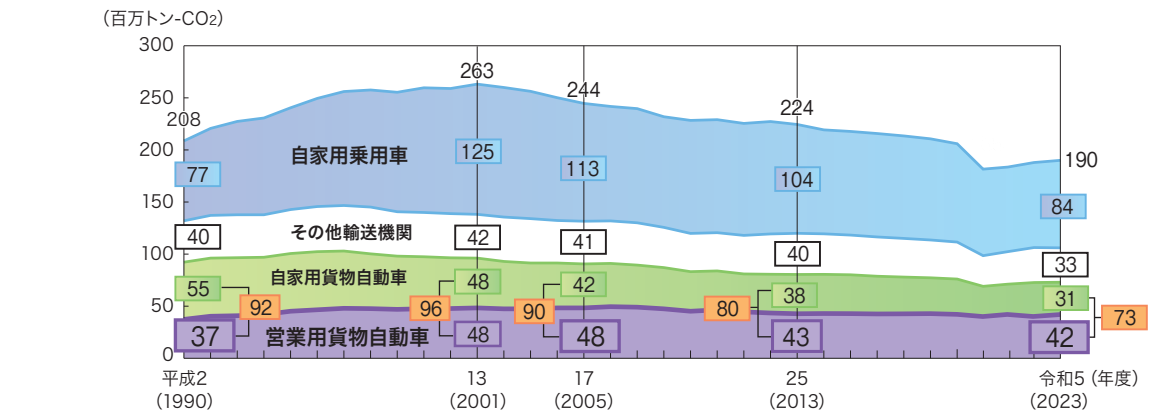
特に2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により旅客・貨物ともに輸送量が大きく減少しました。2023（令和5）年度は4年度に引き続きやや増加したものの、2005（平成17）年度比で運輸部門全体では22.1%、営業用トラックでは12.5%の減少となりました。

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、より環境負荷の低い輸送形態であるといえます。

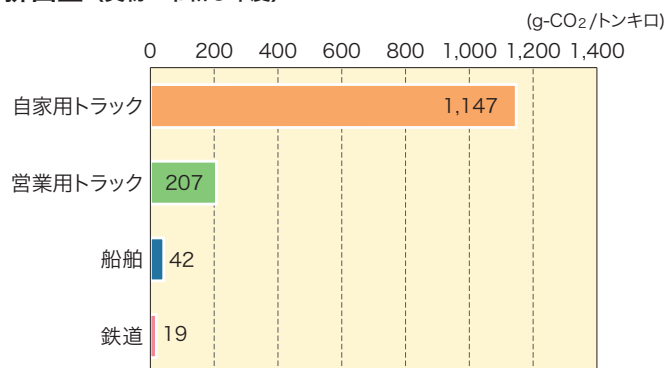
全日本トラック協会では、平成21年度から毎年11

月を「エコドライブ推進強化月間」としているほか、令和7年度から新たに「CO₂排出量把握促進月間」と定め、「トラック運送事業者用CO₂排出量簡易算定ツール」を活用した自社のCO₂排出量の把握と削減の取り組みを促進しています。

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7年8月末現在で、全国4,735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5年度）

資料：国土交通省

次世代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バッテリー式クーラーや車載式エア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、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ます。

全ト協の令和7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

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

「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）
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）

回数	植樹年月日	植樹場所
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）
第21回	6年10月2日	雁回公園（熊本県熊本市南区）
第22回	7年10月14日	西海岸公園（新潟県新潟市中央区）



SDGsの推進

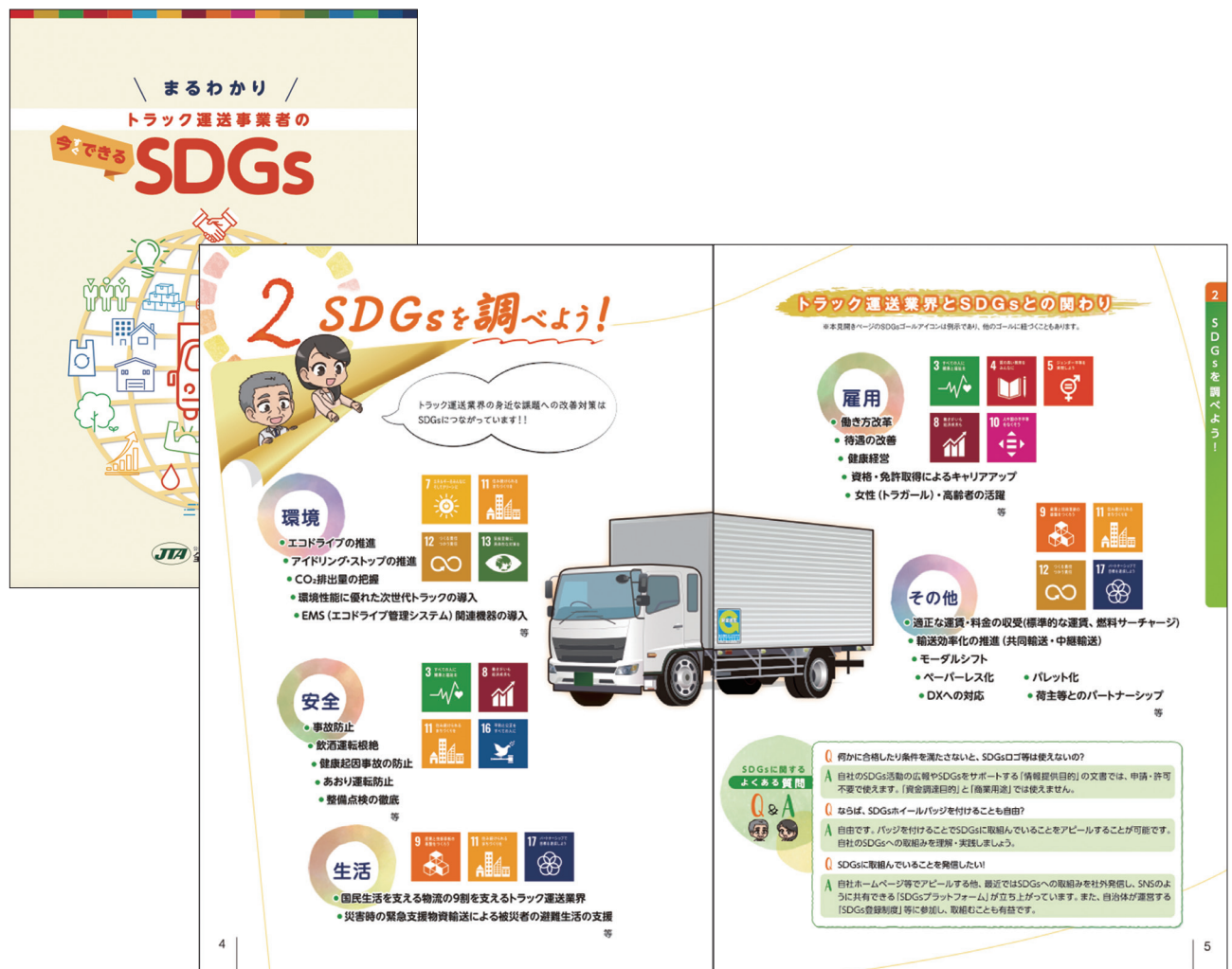
SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）とは、「2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標」で、2015年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されたものです。しかし、特に中小企業が大半を占めるトラック運送業界では、SDGsと自社の事業内容との関連性をイメージできている企業は、まだ多くはないと考えられます。

このため、全日本トラック協会では、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』を作成し、会員事業者に配布しました。

このパンフレットでは、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。また、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、引き続き会員事業者の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』

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。巡回指導は事業所単位で、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、法令遵守の徹底を図っております。

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されています。今後、Gメン調査員は国土交通省のトラック・物流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っていくこととなります。



巡回指導にあたる適正化事業指導員



トラック・物流Gメン[㊟]とともに活動するGメン調査員[㊟]

●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		令和2	3	4	5	6
事業者への巡回指導	巡回件数（件）	18,788	19,656	25,137	25,926	27,120
	指導項目数（件）	40,600	46,679	56,810	62,533	57,272
パトロールによる指導	出動延台数（台）	5,183	5,842	5,781	6,495	6,111
啓発活動、関連会議、懇談会等の実施状況（回）		3,055	1,580	1,346	1,315	1,310
行政への通報		37	150	504	552	471
苦情処理	合計	1,912	2,162	2,621	2,263	2,249

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。自動車事故報告規則に基づく令和5年（1～12月）の事故報告書のデータによると、認定事業所は重傷・死亡事故の割合が未取得事業所に比べ30%以下となっています。

認定のシンボルマークである「Gマーク」は「安全の証し」として、車体にステッカーとして貼付することができるほか、名刺やパンフレット等にも表示することができます（認定事業所に限る）。

安全性優良事業所は、令和7年3月末現在2万9,142事業所となり、全事業所の34%、全事業用トラックの半数以上が認定されています。

また、令和5年度には、制度創設から20年の長期に渡り「安全性優良事業所」を取得し続けた証となる「ゴールドGマーク」を創設しました。

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



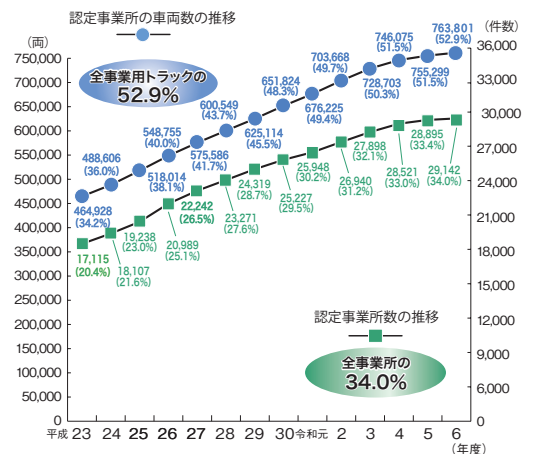
安全性優良事業所認定証



「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」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、国および都道府県による緊急輸送として1万台以上のトラックが被災地に緊急救援物資を届けました。また、平成30年7月の「平成30年7月豪雨」、同年9月の「平成30年北海道胆振東部地震」、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、そして令和2年2月～4月には、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に

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、令和6年1月の能登半島地震でも多数のトラックが出動すると共に災害物資拠点での荷さばきなどにも力を発揮しました。

こうした過去の災害での活動から得た教訓から、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、衛星電話やWeb会議システムを導入し、災害発生時には、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。



令和6年能登半島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



能登半島地震における緊急輸送および災害物資拠点での活動記録をまとめた冊子



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



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



緊急輸送車両への緊急給油ネットワークを整備



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

国際交流の推進 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

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、全日本トラック協会では人材の確保・育成にこれまで以上に注力していきます。若年労働力の確保・育成、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、人材確保セミナーを実施するほか、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ました。他方、国が創設した「働きやすい職場認証制度」の認証取得も3つ星まで制度が確立してきたことなどから、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関する基本方針」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になりました。令和6年12月から自動車運送分野特定技能1号評価試験が開始され、日本語能力(N4相当)と運転免許の取得(外免切替含む)と併せて、外国人人材の活用が進むと予測されます。

一方、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の研修意欲が高まり、人材育成事業が活性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、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、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㉔と女性ドライバーの採用成功事例集㉕



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



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、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。

「標準的運賃」については、全日本トラック協会ホームページ上に「標準的運賃」のポータルサイトを開設。

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、「標準的運賃」届出様式などを掲載するとともに、「標準的運賃計算シート」を提供しています。

なお、令和7年6月からは、地図上から標準的運賃を計算できるシステムをメニューに追加しました。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。

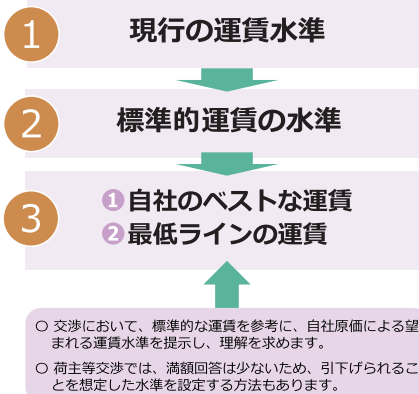
●標準的運賃の活用に向けた取り組み

○標準的運賃を活用し、運賃引上げなど、取引条件の見直しに向けた取組として、以下のような流れが想定されます。



●申入れ・交渉に向け把握する3つの数字

○取引先への申入れに向けて、以下の3つの運賃を把握し、交渉では、ベストな運賃水準、譲歩できない最低ラインの運賃水準を設定した後、申し入れする運賃水準をセットします。



全国で開催される「適正原価管理の実現に向けた標準的運賃活用セミナー」

資料：全日本トラック協会「標準的運賃活用セミナー」テキストより

全ト協の「標準的運賃」サイト⑤と地図上から標準的運賃が計算できるシステム⑥

**貴社の経営状況の診断から
経営改善・運賃交渉までを
中小企業診断士等が支援します！**

経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業

全日本トラック協会では、会員事業者が自社の経営状況を把握し、改善に取り組みむとともに、取引先との運賃交渉を行うことを支援するために、「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」を実施いたします。

由小トラック運送事業者のコンサルティング経験豊富な診断士が、様々な経営状況の分析を実施し、改善策の提案・社内説明を行い、さらには希望に応じて運賃設定の支援や、交渉資料の作成支援、運賃交渉への同席・説明までをサポートします⑧。

⑧ 経営状況の分析、経営改善策の提案、交渉資料の作成支援、交渉への同席・説明は、本事業の範囲で行っております。
※ 交渉の成功は、当事者の努力によるものとさせていただきます。

JTA 全日本トラック協会

経営診断事業では運賃設定支援や交渉への同席までサポートする

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。このため、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、トラック運送事業者間の取引に関し、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。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。

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

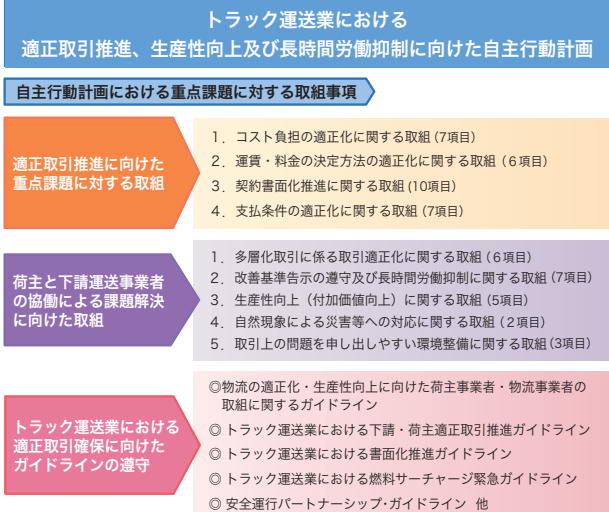
を図っています。

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、令和7年8月時点で150以上の団体・事業者が自主行動計画を策定し、内閣官房のホームページに公表されています。

また、同パッケージに関連して、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、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」が公表されました。さらに、同パッケージに明記されている「賃上げ原資の確保」や「適正な価格転嫁」の実効を支えるものとして、公正取引委員会と内閣官房が「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定しました。

国土交通省は令和7年4月8日、中野洋昌国土交通大臣名で全日本トラック協会に対して、「賃上げのための価格転嫁・取引適正化に関する要請」を行いました。要請では全ト協会員事業者に対して、経営者・代表者、運賃交渉担当の幹部から、現場の運賃交渉担当者まで、同要請の主旨を周知・徹底するように求められています。さらに同年8月25日には中野洋昌国土交通大臣名で、全ト協に対し「トラック運送業における価格転嫁・取引適正化に関する今後の取組について（要請）」を発出して協力を求めています。

令和7年5月に公布された「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」が令和8年1月1日に施行されるため、改正内容について早期に理解を深めることなどを求めているほか、法改正も踏まえた、自主行動計画の内容の見直しや国の取引適正化ガイドラインの見直しへの協力を求めています。



中野洋昌国土交通大臣から「賃上げのための価格転嫁・取引適正化に関する要請」を受ける坂本克己会長（当時）（令和7年4月）

トラック運送事業者における物流DXの推進およびIT化

全日本トラック協会では、中小トラック運送事業者向けに、業務の見える化・効率化・DX化を促進することを目的とした実務的なセミナー「中小トラック事業者のためのDX推進セミナー」を都道府県トラック協会と共催で実施しています。同セミナーでは、①物流効率化とDX、②中小トラック事業者のDXへの取組み、③情報セキュリティと個人情報保護、④DX推進事例——を紹介しています。また全日本トラック協会のホームページ（HP）では、物流DXの概要や導入事例集、導入事例のほか、情報セキュリティ対策などを集めた情報化・IT化・物流DXの特設ページも開設しています。

さらに、「物資の流通の効率化に関する法律」および「貨物自動車運送事業法の一部改正」により、令和7年4月1日から運送契約の書面交付が義務化されたことから、トラック運送事業者と荷主の双方に対し、契約内容（運送役務の範囲、附帯業務、対価、支払方法等）を記載した書面の相互交付が求められることとなりました。全ト協では、この制度改正に対応するため、「運送申込・書面化アプリ」を開発し、会員事業者への無償提供を開始しました。

同アプリは、法定項目を網羅して運送申込書・引受書の作成を支援するもので、電子メールによる電磁式方法による交付にも対応しています。

●トラック運送事業者のためのIT化・物流DX推進のための特設ページ

運送申込書											
申込日		2025/06/17		申込No		000000108		運送引受日		2025/06/17	
申込者	会社名		北海道札幌市豊平区美園三街4-3-10				TEL		011-999-9999		
	担当者		テスト太郎		Email						
	会社名		テストトランスポート株式会社				営業所名		本社		
引受者	住所		東京都千代田区神田小川町1-1-1				TEL		032838888		
	担当者		吉本一平		Email		test@gmail.com		積込回数		1次積込
	荷主名		元積込先		元積込名		元積込担当者				
元積込連絡先		1234									
品名		家電		重量・容量		100.0kg		数量		20.0個	
発地名		品川倉庫		発地 希望日時		2025/06/19 09:00					
着地名		田中電機		着地 希望日時		2025/06/19 14:00					
運賃		56,000		燃料サーチャージ		1,200		待機料		0	
積込み・取卸し料		3,500		その他附帯作業料		0		割増料		0	
消費税		6,070		税込合計		66,770		有料運賃料		1,000	
運賃及び料金の支払期日		銀行振込		備考		4日経過後で手配をお願いします。					
支払期日		2025/06/20									

運送申込・書面化アプリの画面

求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の普及拡大

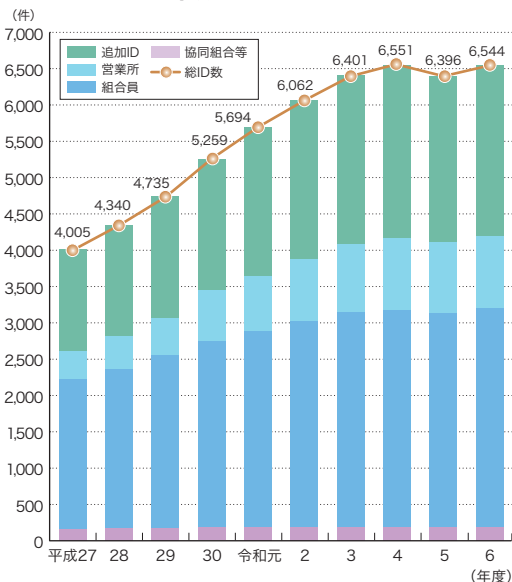
「働き方改革」への対応のため生産性向上が求められているトラック運送業界では、車両の積載率および運行効率の向上に向け、帰り荷の確保等を促進するため、さまざまな取り組みを実施しています。

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つであり、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、令和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7年4月末時点での加入者数は189組合、ID数は6,544となっています。

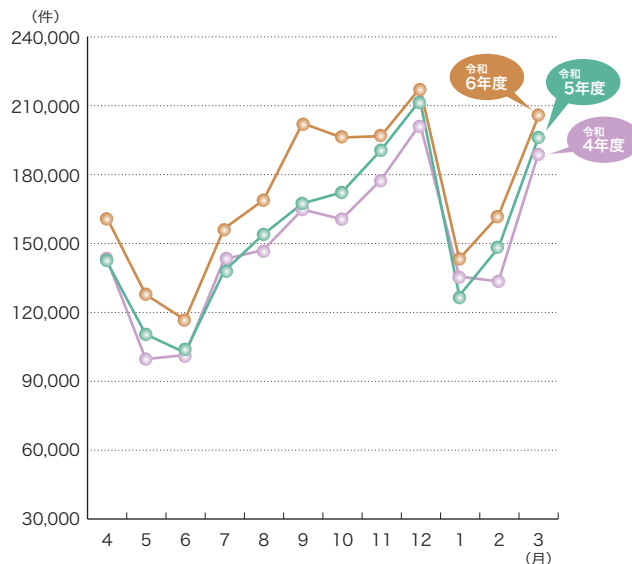
なお、平成25年11月からは、トラック運送事業者および荷主企業等の経営の安定に寄与するため、「WebKIT」の成約運賃をもとに概括的に指数化した「成約運賃指数」を毎月公表しています。

● WebKITの加入状況



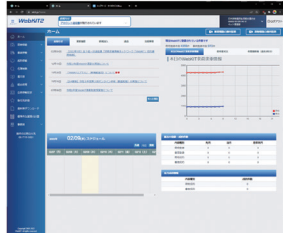
資料：日本貨物運送協同組合連合会

● 荷物(求車)・車両(求荷)情報登録件数の推移

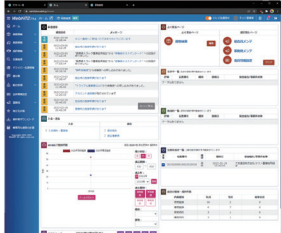


資料：日本貨物運送協同組合連合会

[WebKIT2]



[WebKIT2プラス]



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

成約運賃指数											
年度	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
令和4年度	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
令和5年度	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
令和6年度	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

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

一般消費者にとっても身近なサービスの1つである引越輸送は、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、値段などの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）」を平成26年に創設し、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、代表お客様対応窓口の設置、各事業所への引越管理者講習修了者の配置、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、令和6年5月の、引越をした消費者を対象にした認知度調査では、約32%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、全協協に「輸送サービス相談窓口」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年にわたる引越の約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」への協力を呼びかけ、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）

引越管理者講習修了証 第〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇号

氏名 全日本 太郎

上記の者は、(公社)全日本トラック協会引越講習制度の規定に基づき講習を修了したことを証明します。
なお、本証は所有権の身分を証明するものではありません。

会社名 全協運輸株式会社
電話番号 〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇

2025年〇月〇〇日 次年度有効期間 2027年度 (令和8年度)

JTA 全日本トラック協会
Japan Truck Association



引越や宅配輸送の約款について分かりやすく解説したパンフレット



「引越安心マーク」ラッピングトラックを走行させ認知度の向上を図っている

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。

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、トラック運送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」(令和3年12月)



寺岡洋一会長をはじめ、自動車関係3団体のトップが中野洋昌国土交通大臣を訪問(令和7年7月)



全ト協と四国トラック協会連合会の共催で実施した本四高速道路料金引き下げ決起大会(令和7年5月)



自由民主党トラック輸送振興議員連盟④や公明党トラック議員懇話会⑤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

国際交流の推進

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て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。



諸外国から多くの物流関係者の訪問を受け入れている。
バングラデシュ運輸省幹部との懇談会①、中国運輸部との研修会②



神奈川県横浜市で開催された、第29回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



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



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、日本の経済活動と国民生活に不可欠な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、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、SNS（LINE、X）、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

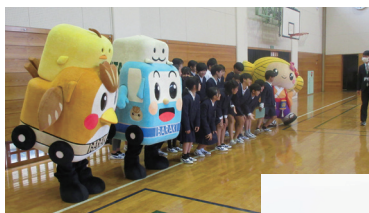
業界の活動をPRする機関紙『広報とらつく』を定期的に発行し、紙媒体とともにHPへ電子版を掲載しています。

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」の単元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

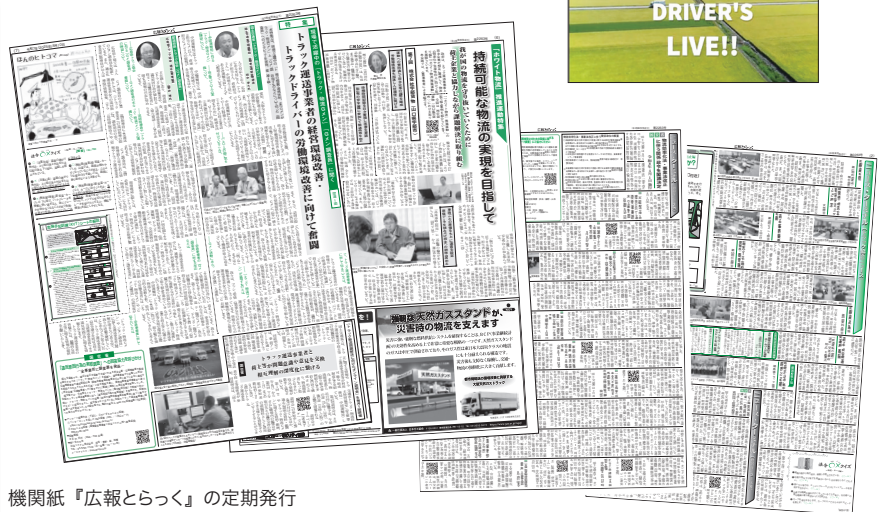


日本のトラック輸送産業現状と課題 2024

トラック輸送産業がテーマの全国共通テレビCM



職業としてのトラック運送業界を紹介したDVD



機関紙『広報とらつく』の定期発行

ホームページ・SNSの活用



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

幅広い世代に利用されているLINE およびXの公式ページを開設している



全日本トラック協会 HP



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。また、スマートフォン対応とし利便性向上も図っている

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 406名 普通会員：356名 賛助会員：50名 (令和7年7月10日現在)

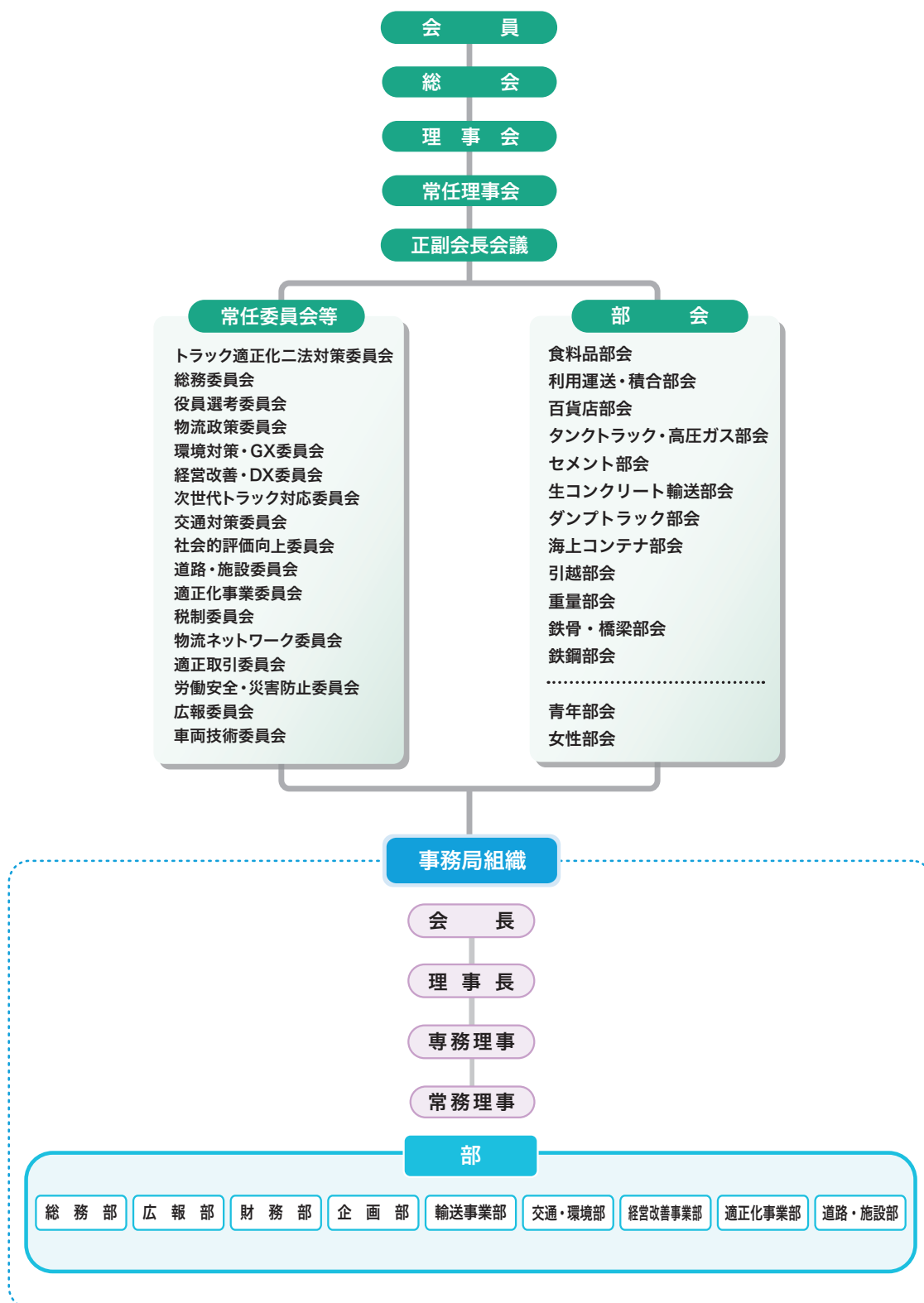
◆事業

- 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、啓発
- ⑦全国的規模において実施する共同利用施設の整備、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（日ト協）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 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「公益社団法人全日本トラック協会」（全ト協）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
- 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。貨物自動車運送適正化事業の全国実施機関として、運輸大臣の指定を受ける。運行管理者試験事務の指定試験機関として、運輸大臣の指定を受ける
- 平成3年3月 第1回運行管理者試験（国家試験）を実施
- 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 創立50周年
- 平成13年4月 運行管理者試験事務を財団法人運行管理者試験センターへ移管
- 平成16年4月 IRU（国際道路輸送連盟）第29回世界大会を横浜にて開催
- 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
- 令和6年4月 ドライバーに対する時間外労働の上限規制および改正改善基準告示が適用される、いわゆる「物流の2024年問題」に対応
- 令和6年5月 「改正物流法」（改正物流効率化法、改正貨物自動車運送事業法）が成立、公布
- 令和7年6月 「トラック適正化二法」（貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律、貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律）が成立、公布

●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	〒379-2166	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2-13-4	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	金沢市栗崎町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	〒467-8555	名古屋市瑞穂区新開町12-6	052-746-4861	052-746-4860
(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	〒890-0033	鹿児島市西別府町2941-19	099-821-5851	099-821-5852
(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 2025



〒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

全日本トラック協会 公式SNS

友だち追加、フォロー、チャンネル登録よろしくお願いいたします。

 友だち追加



 (旧Twitter)



 YouTube

