

データファイル

DataFile 2025

— 令和6年度版 —



vol.30

一般社団法人

東京都トラック協会

データファイル

DataFile 2025

— 令和6年度版 —

vol.30

一般社団法人

東京都トラック協会

DataFile 2025 目次

データ「東京」 4

動向ファイル 6

■ 制度・政策

「物流2024年問題」が本格スタート／物流改正法が成立／標準的運賃、標準運送約款を改正／多重下請け構造の見直しを検討／トラック・物流Gメンに改組／トラック運送の価格転嫁率が依然低位に／2030年度までを物流革新の集中改革期間に／物流改正法第1弾が施行、下請法も改正／2度にわたり行政処分基準を強化／大・中・準中型車にA T免許を導入／外国人トラックドライバーが解禁／パレットの標準化を推進／高速道路の最高速度を時速90kmに

■ 経営環境

燃料高続中、軽油の暫定税率廃止へ／高速道路の多頻度割引継続、深夜割引見直し／大型車駐車マスの短時間限定の実証実験／東京湾アクアラインで時間帯別料金を改定／最低賃金を見直し／短時間労働者に対し健康保険等の適用を拡大

■ 安全・環境対策

地球温暖化対策計画などを改定／次期安全プラン策定に着手／デジタルコ普及へ、装着率の目標を設定

I. トラック輸送産業

■ 事業者数・車両台数・輸送量等

- 東京・全国のトラック運送事業者数の推移 24
- 東京の貨物自動車数の推移 24
- 東京の資本金別トラック運送事業者数の推移 25
- 東京の車両台数別事業者数の推移 26
- 全国の資本金別事業者数 27
- 全国の車両台数別事業者数 27
- 関東運輸局管内のトラック運送事業者数
および車両台数(都県別) 28
- 関東運輸局管内の車両台数別
事業者数(都県別) 29
- 道路貨物運送業従業員数
・貨物自動車運転者数 29
- 関東運輸局管内の自動車貨物輸送量 30
- 地方運輸局別・業態別・車種別
自動車輸送トン数 30
- 地方運輸局別・業態別・車種別
自動車輸送トンキロ 30

■ 新技術・システム活用

ダブル連結トラックの路線拡充／事業者間遠隔点呼、業務前自動点呼の制度化へ／自動運転トラックで公道実証実験／自動物流道路の検討が進む／マイナ免許証、マイナ保険証の導入へ

■ 東京都トラック協会(東ト協)の活動

水野会長が就任～新執行部を発足／「物流の2024年問題」対応へ重点予算／組織体制見直しへ理事定数などを削減／支部ブロック化へ取り組み進む／標準的運賃届出取り組み1丁目1番地に／標準的運賃届出率95%を達成／健診費用助成を2,000円に増額／トラックフェスタに1万3,500人来場～安全・環境・被災地支援をアピール／事故防止対策を徹底へ／運転者教育のEラーニング導入へ検討／駐車規制要望を継続／都知事ヒアリングで要望／物流改正法へ説明会を開催／読売新聞で全面広告／未来型GEP新たなシステム構築へ／協会本部の照明をLED化／人材確保へ新たな取り組み／適正化機関にGメン調査員が選任

- 東京発着貨物量(令和5年度) 31
- 国内貨物輸送量の推移 32
- 貨物車の業態別・車種別車両台数
(東京／関東運輸局管内／全国) 33
- 貨物運送事業の営業損益／東ト協経営分析 34
- 国交省が新たな「標準的な運賃」を告示 35
- 運行管理関係
- 運行管理者試験 36
- トラック運送事業の運行管理者数の推移 36
- 東京都トラック協会の
貨物自動車運送適正化事業 36
- 税制・予算
- 令和7年度トラック関係施策に関する要望と
令和7年度税制改正大綱の主な内容 37
- 令和7年度トラック関係施策に関する要望と
令和6年度補正予算・令和7年度予算の
主な内容 37

II. 社会とともに生きるトラック

■ 労働

- 長時間労働是正へ規制強化 38

■ 環境

- 自動車排出ガス規制が順次強化 38
- 地球温暖化防止へ燃費基準が強化 38
- 「カーボンニュートラル」へCO₂削減 39
- 東京都が「ゼロエミッション東京戦略」 39
- 東京都が「貨物輸送評価制度」推進 39

■ 交通安全

- 交通事故発生件数の推移 40
- 月別交通事故発生件数 40
- 営業用トラック事故件数の推移 41
- 貨物自動車が第一当事者の交通事故件数 41
- 貨物自動車が第一当事者の死亡事故件数 41
- 自動車運転死傷行為処罰法が制定 42
- 運転免許制度改正で準中型免許創設 42
- 事業用運転者の指導・監督指針改正 42
- 「あおり運転」の厳罰化
～道交法・運転処罰法が改正 42
- 大型・中型・準中型A T限定免許を導入へ 42
- 運転免許制度改正後の免許区分
(車両総重量と最大積載量) 43
- 大型・中型免許の要件緩和
～年齢19歳・普通免許保有1年以上 43

III. 東京の生活と経済

■ 生活関連

- 人口 49
- 年齢(5歳階級)別人口の予測 49
- 都内の移動者数の推移 49
- 都区部消費者物価指数の推移 49

■ 東ト協ガイダンス

- 沿革／会員数 51
- 本部事務局所在地(地図)・ダイヤルインー覧
／車両規模別会員構成 52
- 機構図／事務局組織図 53
- 財団法人等 54
- (公財)東京都トラック交通遺児等助成財団
東京高速道路交通安全協議会

- 新たな大型・中型免許の受験資格 43
- 駐車規制が見直しへ 44
- 都内の「荷さばき車両に配慮した
駐車規制緩和区間」一覧 44
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和元年度 45
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和2年度(1) 45
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和2年度(2) 46
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和3年度 46
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和4年度 46
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和5年度 47
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの
実施場所 令和6年度 47
- 「駐車許可」の申請要件など明確化 47

■ 税制

- 自動車関係諸税(トラック関係) 48
- 自動車関係諸税収額の推移 48
- 燃料税等の変化(昭和45年以降) 48

■ 経済活動

- 都内総生産額(名目)の推移 50
- 事業所数・従業者数・
製造品出荷額等・付加価値額 50
- 東京の有効求人倍率 50
- 保有施設 54
- 東京都トラック総合会館
東ト協カードロッカー／緊急輸送司令室・
災害救助物資備蓄倉庫／駐車場施設
- 2024(令和6)年 東ト協重大ニュース 55
- 支部等一覧 56

データ「東京」

トラック運送事業者数/トラック台数(令和5年度)

事業者数



営業用トラック台数(軽自動車・小型三輪車を除く)



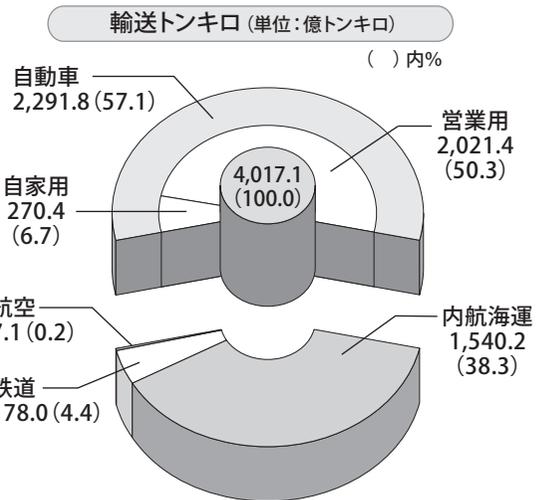
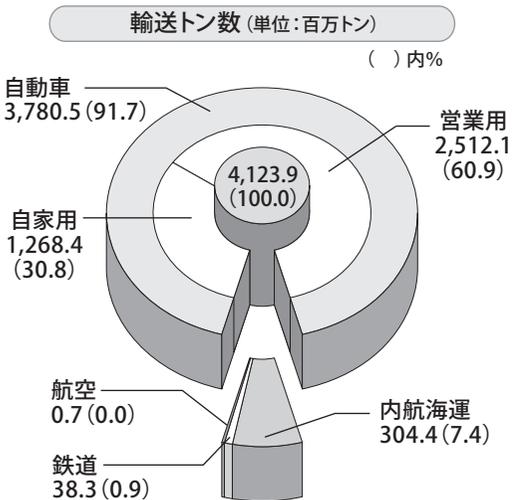
全国・東京の車種別トラック台数

車種	東京	営業用	割合
普通車	123,254	58,251	47.3%
全国	2,459,836	928,028	37.7%
トレーラ	9,077	8,470	93.3%
全国	198,524	173,388	87.3%

車種	東京	営業用	割合
小型車	239,023	12,539	5.2%
全国	3,494,173	72,051	2.1%
小型三輪車	116	28	24.1%
全国	1,008	97	9.6%

資料：国土交通省

令和5年度 輸送機関別国内貨物輸送量

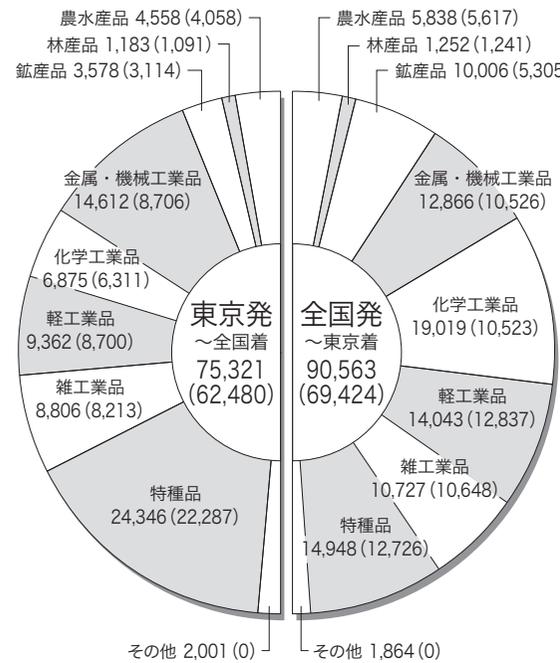


注1 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない
注2 自家用軽自動車を除く

資料：国土交通省

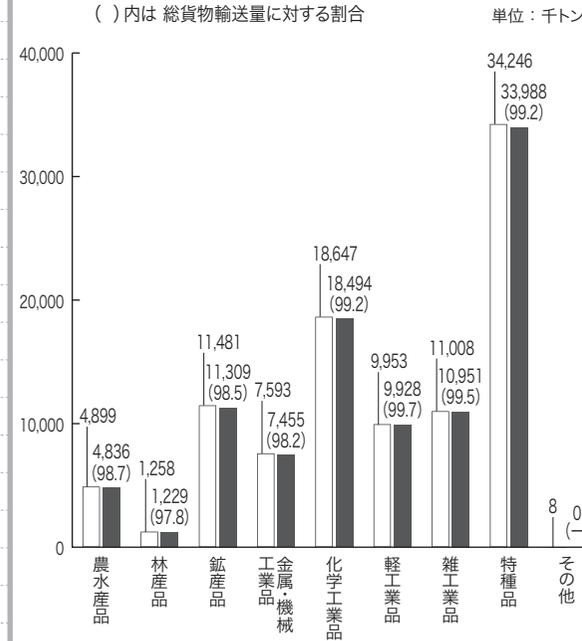
全国・東京の品目別発着貨物量(令和5年度)

(東京発・東京着の域内量は含まない) 単位:千トン ()内はトラック



東京都内における品目別輸送量(令和5年度)

□ 総貨物量 99,091千トン
■ トラック輸送量 98,190千トン(99.1%) ()内は 総貨物輸送量に対する割合

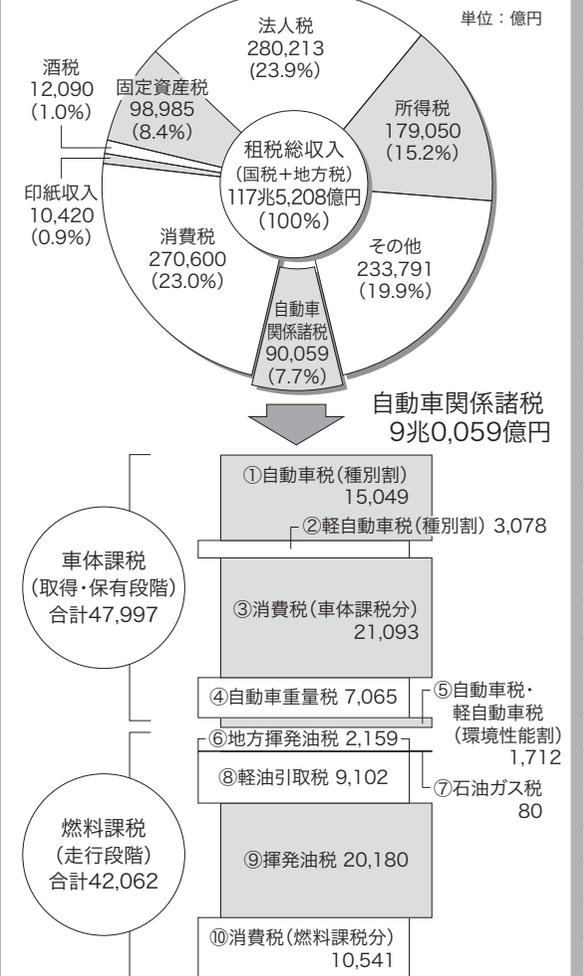


(注) 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない

資料：国土交通省『貨物・旅客地域流動調査』

自動車関係諸税(当初見込み)

2024(令和6)年度 租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額(当初見込み)



注1 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く
注2 自動車関係諸税の消費税収は日本自動車工業会の推定
注3 消費税収には地方消費税収を含む

資料：財務省・総務省

東京に関する諸データ

- ◆面積(令和5年10月1日、国土地理院)
東京 2,199.93km²(0.6%)、全国 377,974.79km²
- ◆人口・世帯数
東京 14,196千人、7,566千世帯(令和7年1月1日現在・推計、東京都)
全国 124,885千人、60,779千世帯(令和6年1月1日現在・推計、総務省)
- ◆第一種運転免許保有者数(令和6年12月末、『運転免許統計』)
東京 8,105,754人(10.1%)、全国 80,221,271人
- ◆自動車保有台数(令和6年3月末)
東京 4,432千台(5.4%)、全国 82,569千台

動向ファイル

◆制度・政策◆

●「物流2024年問題」が本格スタート

2024(令和6)年4月から、ドライバーの時間外労働に上限規制(年960時間)が適用され、同時に拘束時間などを改正(年3,300時間、月284時間)した改善基準告示が施行、物流の停滞が懸念される「2024年問題」が本格的にスタートしました。

政府は、「我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」で2023(令和5)年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を、同10月には「物流革新緊急パッケージ」を策定し、トラックGメンによる監視強化や標準的運賃の見直しなどを行うとともに、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律と貨物自動車運送事業法(合わせて新物流法)の改正案を2024年4月に成立、同年5月15日に公布しました。

改正法の国会審議の場で、斉藤鉄夫国土交通大臣(当時)は、「これまでは物流事業者が頑張ってきたが、2024年問題はそれだけでは解決しない」「物流に停滞が生じないようにし、物流産業が魅力あるものになるよう、2024年問題を危機感を持って受け止め、ピンチをチャンスに変え、持続可能な成長を目指す」と決意を語るとともに、法案成立直後には「(荷主と)対等な立場で交渉できる業界に変えていく」との姿勢を示しました。

国会での質疑は、主にドライバーの処遇改善と下請け構造の是正に焦点が当てられました。

●物流改正法が成立

改正流通業務総合効率化法(新物流効率化法)は、第1弾が2025(令和7)年4月1日に、第2弾は2026(令和8)年4月1日に施行されます。第1弾は、国の基本方針・判断基準に基づき、すべての荷主・物流事業者に取り組むべき措置の努力義務を課します。こうした荷主・物流事業者の取り組み状況について、国は判断基準に基づき助言・指導、調査・公表を行います。

第2弾は、一定規模以上の荷主・物流企業を「特定事業者」として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、取り組みが不十分な場合は勧告・命令を行います。なお、特定荷主には、役員クラスの「物流統括管理者の選任」を義務付けます。

一定規模以上の事業者は、特定荷主が年間取扱貨物重量9万トン以上で約3,200社、特定倉庫事業者が年間貨物保管量70万トン以上で約70社、特定輸送事業者は保有車両台数150両以上で約790社が対象になります。

改正貨物自動車運送事業法は、すべて2025年4月1日に施行されました。元請事業者に対し、実運送事業者の名称・請負階層を記載した「実運送体制管理簿」の作成を義務付けました。運送契約の締結時には、役務の内容と対価等を記載した書面交付を義務付けました。真荷主とトラック事業者間は相互交付、トラック運送事業者が利用運送を行う際は委託先へ書面を交付しなければなりません。また、利用運送を行う時は、委託先への発注適正化(健全化措置)の努力義務を課します。

今回の改正では、軽トラック事業者に対しても規制の措置が導入され、必要な法令などの知識を担保するため、管理者の選任・届出と講習受講、国土交通大臣への事故報告を義務付けました。

●標準的運賃、標準運送約款を改正

国土交通省は、一般貨物自動車運送事業の標準的な運賃を見直すとともに、合わせて標準貨物自動車運送約款を改正(告示)し、2024(令和6)年6月1日から施行しました。

新たな標準的運賃は、燃料価格の高騰などを織り込み、前回2020(令和2)年4月の運賃表(タリフ)より約8%上昇しています。また、新たに待機時間料、積込・取卸料を設定。中型車(4トン車クラス)の場合、待機時間料は30分超2

時間以内が1,760円、積込・取卸と合わせて2時間を超えた場合2,100円などとなりました。利用運送手数料は、運賃の10%を運賃とは別に収受します。

運送約款の改正内容は、運送業務等に規定されていた積込・取卸などの業務を分離し、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合に「契約にないものを含め、対価を収受する」旨を明記しました。さらに、運送を申し込む荷主、引き受けるトラック運送事業者は書面(電磁的方法を含む)を相互に交付すること、荷主が前日までに運送を中止した場合は「実勢に応じて中止手数料の金額を見直す」(従来は中止手数料は請求しないとしていた)、運賃・料金は店頭掲示に代え、インターネットによる公表を認めることとしました。

●多重下請け構造の見直しを検討

国土交通省は、トラック運送業における多重下請け構造検討会を2024(令和6)年8月に設置、介在する第一種貨物利用運送事業者などの実態が明らかでないことから調査を行うとともに、2025(令和7)年2月には論点整理を行いました。

調査で、下請手数料を運賃と別建てで請求しているのはわずか5%だったこと、下請事業者は直接荷主や元請けと契約したいが、業界のしがらみ(商慣行)が存在して契約できない実態が明らかになりました。

これらを踏まえ、利用運送事業者などに商慣行を抜本的に是正する規制の措置を課すこと、違法白トラやその利用を防止する措置をとること、一定以上の再委託の禁止や、不当に低い運賃での契約を防止する必要があるなどの論点整



理を行いました。

●トラック・物流Gメンに改組

適正な取引を阻害する荷主や元請事業者を監視するため、国土交通省は2023(令和5)年7月21日に「トラックGメン」を創設しました。その後、倉庫事業者からも情報収集を行うなど機能を強化するため、2024(令和6)年11月1日から「トラック・物流Gメン」に改組。それまでの162人体制から、地方運輸局の物流を担当する部署の職員29人、各都道府県トラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」を加え、総勢357人体制としました。

2024年も前年と同様に11～12月を集中監視月間に設定し、適正な取引を阻害している疑いのある荷主や元請事業者に対し、423件の「働きかけ」、7件の「要請」、過去に要請を受けたにもかかわらず依然として違反原因行為の疑いのある2件に「勧告・公表」を行いました。勧告・要請の対象となった荷主・元請事業者に対しては、改善計画の提出を指示するとともに、トラック・物流Gメンによるヒアリングや現地訪問を通じてフォローアップを行っています。



●トラック運送の価格転嫁率が依然低位に

中小企業庁は、毎年3月と9月を「価格交渉促進月間」と定め、受注企業と発注企業間での程度の価格交渉や価格転嫁ができたかを調査しています。トラック運送業は、2024(令和6)年3月の価格交渉月間で、「価格交渉に応じた」は調査27業種中25位、転嫁率は28.1%で27位(最下位)、「交渉を行ったが全く転嫁できなかった」割合は19.7%で同じく最下位でした。

2024年9月の価格交渉月間では、「価格交渉に応じた」は30業種中30位と再び最下位に転落しました。転嫁率は前回より若干向上し29.5%となり、受注側からの調査では29位(最下位は金融・保険)、「交渉を行ったが、全く転嫁できなかった」割合も17.2%と前回より改善しましたが、30位中28位と依然として低位の状況が続いています。

中小企業庁は、価格交渉できる雰囲気は醸成されつつあるが、価格転嫁率のさらなる向上が必要であり、賃上げ原資確保のためにも粘り強く対策を継続していくとしています。

●2030年度までを物流革新の集中改革期間に

政府は2025(令和7)年3月14日に第6回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を開き、前年2月に策定した「2030(令和12)年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況を報告。中長期計画を踏まえた施策により、懸念された物流の深刻な停滞は起きていないものの、石破茂首相は「2030年度には34%の輸送能力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければならない」と述べ、2030年度までの期間を「物流革新の集中改革期間」と位置づけました。

具体的には、①構造的な賃上げ環境を整備するため、トラック・物流Gメンにより荷主や元請けへの是正指導を行うとともに、物流改正法や下請法改正を契機に価格転嫁・取引適正化を推進する、②生産性向上に向けて、物流分野の「省力化投資促進プラン」を策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取り組みを強力に後押しする、③物流全体の適正化や生産性向上、自動運転などの抜本的なイノベーションに向け、中長期計画の見直しを反映した「総合物流施策大綱」を策定すべく早急に検討を開始するとしています。

総合物流施策大綱は、5月8日に有識者検討会を設置して議論を開始しました。11月をめぐりに提言をまとめ、提言をもとに2025年度末に

次期物流大綱を閣議決定する予定です。

●物流改正法第1弾が施行、下請法も改正

改正物流効率化法第1弾および改正貨物自動車運送事業法が2025(令和7)年4月1日に施行。物流効率化法では、荷主・物流事業者は国の判断基準(取り組むべき措置)に合わせて努力義務を課しました。

2025年3月に国土交通省などが策定した判断基準解説書によると、物流事業者には複数荷主の貨物の積み合わせ、配送の共同化、帰り荷の確保、貨物量に応じた車両大型化など、積載効率向上のための取り組みを求めています。荷主に対しては、適切なリードタイムの確保、貨物量の平準化や受渡時の集約、部門間の連携、入荷日時の分散による荷待ち時間の短縮、パレット単位の発注やASN(事前出荷情報)の活用による荷役時間の短縮などを努力義務としました。

これらにより、2028(令和10)年までに全体の5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役時間の合計を2時間以内(現行3時間超)、5割の車両で積載効率50%(同44%)を目指します。

下請法(下請代金支払遅延等防止法および下請中小企業振興法)の改正案は、2025年4月から5月にかけて衆参両院の経済産業委員会で審議され、5月16日の参議院本会議で全会一致により可決・成立しました(写真)。公布日から1年以内としていた施行日は衆議院で修正され、2026(令和8)年1月1日に前倒しします。



改正下請法の主な内容は、協議を行わない代金決定の禁止、元請・下請間に加え、荷主・元

請間の取引も対象にする、受委託の關係に資本金だけでなく従業員数も加え、300人超と300人以下の取引も対象になります。現行法では、調査権限のみだった事業所管省庁(国土交通省など)を報復措置禁止の申告先に追加しました。

改正下請法は、独占禁止法の優越的地位濫用防止との両輪で適正取引を推進します。具体的には、下請法で勧告を受け、勧告に従わなかった場合は独禁法による罰則が適用されます。

法律の名称も「下請法」から「中小受託取引適正化法」に改めます。

●2度にわたり行政処分基準を強化

国土交通省は、トラック運送事業者に対する行政処分基準を2024(令和6)年10月1日および2025(令和7)年4月1日の2回にわたり改正・施行しました。

1回目は、物流革新に向けた政策パッケージに盛り込まれた項目を具体化する内容となっており、酒酔い・酒気帯び運転違反を新設するとともに、勤務時間等改善基準告示違反および点呼未実施の処分量定を引き上げました。

当初、2025年1月中の施行を予定していましたが、昨今の飲酒運転事故件数が下げ止まり傾向にあることから、施行を前倒しました。

2回目は、改正貨物自動車運送事業法の内容に合わせて処分項目を新設しました。貨物軽自動車運送に係るもの(安全管理者の選任、運転者台帳の作成)、運送契約時の書面交付にかかわるもの(交付義務違反、利用運送の管理規定および管理者の選任、実運送体制管理簿作成義務違反)、および健康診断の未受診を内容としています。

●大・中・準中型車にAT免許を導入

トラックやバスにAT(オートマチック)車の普及が進んでいる状況や、職業ドライバー不足などの状況を踏まえ、警察庁は道路交通法を改正し、従来MT(マニュアル)車だけの免許だった大型・中型(第二種を含む)および準中

型免許にAT免許が段階的に導入されます。

中型(車両総重量7.5トン以上11トン未満)・準中型(同3.5トン以上7.5トン未満)は2026(令和8)年4月1日から、大型免許(同11トン以上)は2027(令和9)年4月1日からの施行となります。

これに伴い、MT免許の技能試験方法(運転免許試験場で技能試験を受け、大型免許を取得する場合)も見直し、クラッチ・ギア操作に係る項目(AT限定解除審査に相当する項目)以外はAT車を使用します。ただし、施行後も当面の間は従来のMT車による技能試験・技能教習も実施できるようにします。

●外国人トラックドライバーが解禁

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

これに伴い、日本海事協会は特定技能1号評価試験を同年12月16日から開始しました。

受験資格は、試験実施日に満17歳以上であること、日本または外国で取得した自動車運転免許を保有していること、国内で受験する場合は残留資格を有していることなどです。試験方法は、まとまった受験者がいる企業・団体からの申請により希望する会場でペーパーテストを実施する「出張方式」と、テストセンターでコンピュータを使用して実施するCBT方式があり、1試験80分。トラックの場合、運転者に求められる技能水準は、日本語能力がN4以上(下から2番目で、基本的な日本語を理解することができるレベル)です。

試験実施開始から2025(令和7)年4月までの実績は、受験者数1,271人に対し合格者数は996人で、合格率は78.4%。既に、職業ドライバーとして活躍している外国人も登場しています。

●パレットの標準化を推進

依然としてバラ積み・バラ卸しが行われ、物

流の効率化を阻害している現状にあることから、国土交通省に設置された官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会は、2024（令和6）年6月28日に最終とりまとめを公表。

標準仕様パレットの平面サイズを1,100mm×1,100mm（11型）と定め、将来的にタグやバーコードの装着が可能な設計と規定しました。運用は、効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点からレンタル方式を「必ず推進」し、複数のレンタルパレット事業者による共同プラットフォームの設置を「可能な限り推進」すべきとしました。パレットの仕分け・回収、費用負担について、売主と買主間の売買契約やレンタルパレット事業者とのレンタル契約において明記するとともに、空パレットの仕分けは着荷主による作業を原則とし、仮に共同プラットフォームが行う場合でも着荷主が負担することと規定。受発注についても、積載率向上のため、面単位発注を「必ず推進」し、パレット単位発注を「可能な限り推進」するとしています。

2030（令和12）年度に向けたKPIも設定。パレット生産数量に占める11型の比率を50%

以上（現状26%）、レンタルパレット現在保有数量に占める11型パレットの割合を85%以上（同76%）、荷役作業時間は1人当たり年間315時間以下（同375時間）などと決めました。

●高速道路の最高速度を時速90kmに

警察庁は、物流の革新に向けた施策パッケージに基づく施策の一環として、大中型貨物自動車の高速道路における最高速度を時速80kmから90kmに引き上げる改正道路交通法を2024（令和6）年4月1日に施行しました。

最高速度引き上げを提言した警察庁の有識者検討会は、仮にさらなる社会的要請があり新たな車両開発などの状況変化が生じた際、「さらなる引き上げを検討する可能性は排除されない」とする一方、速度引き上げにより荷主からの早期到着要請がみられた場合は「対策を求める」としました。なお、トレーラの最高速度引き上げの結論は、今回は得られませんでした。「将来の引き上げの可能性を念頭に、交通事故発生状況の分析を行うことは一定の意義がある」との見解を示しました。

◆経営環境◆

●燃料高続く中、軽油の暫定税率廃止へ

燃料価格の高騰が続く中、政府は2022（令和4）年1月から激変緩和対策を実施し、補助額の調整を行いつつも継続しています。

2023（令和5）年10月以降はガソリンの基準価格を1ℓ168円に設定し、基準価格より17円超の部分は全額負担、17円以下の部分は2025（令和7）年1月15日まで30%を補助していましたが、16日以降はゼロとしました。

その後、5月22日から「燃料油価格定額引き下げ措置」を開始。ガソリン・軽油は1ℓ7.4円を補助（元売りに補助金を交付）し、段階的に1ℓ10円まで引き上げ、暫定税率の結論が得られて実行されるまで継続する予定です。

なお、軽油の全国平均価格（店頭価格）は5月

末段階で160円半ばで推移しています。

自民・公明の与党は、2024（令和6）年末に決着した2025年度税制改正大綱で、国民民主党との合意に基づき、「暫定税率は廃止し、具体的な実施方法は引き続き関係者間で誠実に協議を進める」と明記しました。

軽油引取税は、本則税率1ℓ15円に対し、1976（昭和51）年以降暫定税率が上乗せされ、1993（平成5）年12月以降の暫定税率は17.1円となり、本則税率を加えた32.1円が課税されています。2009（平成21）年度には道路特定財源が一般財源化され、暫定税率の根拠は失われたものの継続。その後、暫定税率は本則税率を合わせた「当分の間税率」と名称を変えつつ、税収不足を理由に課税が続いています。

2010（平成22）年4月の燃料価格高騰時に、旧暫定税率（上乗せ分）の課税停止措置を設けるトリガー条項を設け、ガソリン価格が1ℓ160円を連続3カ月超えた場合に課税を停止するとしましたが、東日本大震災の発生により「復興に支障がある」として、課税の適用停止を盛り込んだ震災特別法が2011（平成23）年4月に成立。以降トリガー条項は凍結され、ロシアのウクライナ侵攻時に価格が高騰しましたが、凍結解除に至りませんでした。

今回の合意により、2026（令和8）年度税制改正において結論を得る方向となっていますが、政治的な思惑もあり不透明な状況です。

●高速道路の多頻度割引継続、深夜割引見直し

政府は2024（令和6）年11月22日に「すべての世代の賃金・所得を増やす総合経済対策」を決定し、高速道路通行料金に適用されている大口・多頻度割引を2026（令和8）年3月31日まで1年間延長しました。これに基づく2024年補正予算として77億5,700万円が計上されています。

大口・多頻度割引は2005（平成17）年度から導入され、現在の割引率は最大50%、車両単位割引として利用額が3万円を超える部分に40%、契約単位割引として1か月利用額の合計が500万円を超えると10%が割引されます。

一方、高速道路の深夜料金について、国土交通省は2021（令和3）年8月の社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、トラック運転者の負担軽減や、深夜割引適用待ち車両の滞留などの課題に対応し、深夜割引を見直します。

割引適用時間帯は、現行は0時～翌4時ですが、これを22時～翌5時に拡大するとともに、現行は適用時間帯に走行すれば全走行分が割引となりますが、見直し後は適用時間帯に走行した分のみが対象になります。また、割引時間帯の走行距離を増やすことを目的とした、速度超過などの運転を抑制するため、割引適用距離に

上限を設けます。普通・中型車は利用時間1時間当たり105km、大型・特大型車は同90kmです。

NEXCO3社は、当初2025（令和7）年7月からの実施を予定していましたが、同年4月に発生した広域的なETCシステム障害により、割引内容変更に伴うシステム整備を一時中断しており、予定通りの実施は困難な状況です。

●大型車駐車マスで短時間限定の実証実験

NEXCO3社は、高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）の11か所の休憩施設で駐車マスの一部を「短時間限定駐車マス」として整備し、60分以内に駐車する実



証実験を2023（令和5）年11月から順次開始しましたが、短時間利用台数の増加や駐車マスの回転率増加などの効果が確認できたため、2024（令和6）年12月以降、新たに24か所で計132マスの整備を進めています。

NEXCO各社は、短時間駐車マス整備済みの休憩施設で、画像処理技術により駐車時間を判定し、モニターに駐車時間を表示して情報提供する取り組みもあわせて開始しました。導入したのは、東北道・蓮田SA（上り）、東名・足柄SA（上り）、九州道・古賀SA（下り）で、順次増やしていきます。

●東京湾アクアラインで時間帯別料金を改定

東京湾アクアラインは、土日・祝日の特定の時間帯に交通が集中し混雑が発生していたため、2023（令和5）年7月22日から上り線（木更津→川崎方面）で割引料金を変動させるETC時間帯別料金の社会実験を開始しました。2025（令和7）年4月1日から社会実験を継続

の上、より料金差をつけた新たな料金体系にするとともに、下り線(川崎→木更津方面)でも社会実験を開始しました。

大型車は、平日料金1,320円(上下線とも)に対し、上り線は20～4時が660円と半額になった一方、13～19時は2,640円と2倍に引き上げました。下り線は0～4時が660円、5～7時が1,650円となりました。

OETC時間帯別料金					
上り線 (木更津→川崎)	土日・祝日(1月2日、1月3日、振替休日を含む)				
	0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

下り線 (川崎→木更津)	土日・祝日(1月2日、1月3日、振替休日を含む)			
	0～4時	4～5時	5～7時	7～24時
軽自動車等	320円	640円	800円	640円
普通車	400円	800円	1,000円	800円
中型車	480円	960円	1,200円	960円
大型車	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

●最低賃金を見直し

地域別最低賃金(時間額)は、2023(令和5)年10月から全国加重平均が1,004円と1,000円台になったことに続き、2024(令和6)年10月からさらに大幅(51円)に引き上げ、全国加重平均が1,055円となりました。引き上げ率は5.1%(従来は約3%)でした。

多くの都道府県で50～51円引き上げましたが、徳島は84円、岩手および愛媛は59円引き上げました。これにより、1,000円超えは16都道府県となり、最も高いのは東京都の1,163円、次いで神奈川の1,162円、大阪の1,114円などとなりました。

政府は、全国加重平均1,500円の目標達成時期を、当初の2030年代から2020年代へ前倒しする意向を示しています。しかし、日本商工会

議所が全国の中小企業を対象に調査した結果、目標通りの引き上げが行われた場合、「収益の悪化により廃業や休業などを検討する」と答えた企業が全業種で15.9%にのぼりました。このため「実態を踏まえない急激な引き上げは、特に地方部で影響が大きく、賃金水準や物価、企業の支払い能力に基づいて検討する必要がある」と警鐘を鳴らしています。

●短時間労働者に対し健康保険等の適用を拡大

年金制度法が改正され、2024(令和6)年10月から短時間労働者に対する健康保険・厚生年金保険の適用が拡大されました。

従来は、被保険者数が101人以上の企業が対象でしたが、51人以上の企業で働く短時間労働者も健康保険・厚生年金保険の加入対象となりました。

加入対象企業である「特定適用事業所」に勤務し、1週間の所定労働時間または1か月の所定労働日数が通常の労働者の4分の3未満、かつ①1週間の所定労働時間が20時間以上30時間未満(残業時間は含まず)、②所定内賃金が月額8万8,000円以上(残業代・賞与・割増賃金、精皆勤や通勤など各種手当は含まず)などの場合、加入対象となります。

厚生労働省は、適用拡大への対応をアドバイスする「専門家活用支援事業」、売り上げ拡大や経営改善など一歩踏み込んだ専門的な提案を行う「よろず支援拠点」、生産性向上を継続的に支援する「中小企業生産性革命推進事業」、短時間労働者の保険加入を適用し、手当の支給や賃上げなどを実施した場合に助成金を申請できる「キャリアアップ助成金」などの各種支援事業を行っています。

(2013<平成25>年度比46%減)、2035(令和17)年度に5億7,000万トン(同60%減)、2040(令和22)年度に3億8,000万トン(同73%減)とする目標を新たに設定しました。

運輸部門は、2030年度は2013年度比35%減と従来と変わりありませんが、2040年度目標はエネルギー需給の見通しで、さまざまな不確実性が存在しているとして、64～82%減と幅を持たせました。

物流部門の主な対策として、車両の大型化、営自率向上、共同輸配送、ドローン実装、モーダルシフト、物流施設の低炭素化などが挙げられました。車両の大型化は、トレーラ保有台数(ダブル連結トラックを含む)を2030年度までに18万9,371台とする指標を設定。これは2013年度比91.8%増に当たります。一方、営自率は2025年度に87.2%(2013年度は86.3%)とした後は頭打ちとなる見通しです。このほか、荷主と物流事業者が共通に活用できるCO₂排出量算定のガイドラインを策定し、効果を客観的に評価することを挙げています。

●次期安全プラン策定に着手

国土交通省は2025(令和7)年3月14日に「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」を開催し、2026(令和8)年度からの次期事業用自動車総合安全プラン2030の策定に着手しました(写真)。



現行の安全プラン2025では、トラックの交通事故件数は目標の9,100件以下に対して2023(令和5)年は1万4,383件、死者数は目標の190人以下に対して同230人、重傷者数は目標

の1,280人以下に対して1,306人と、いずれも目標とかい離しています。

軽トラックによる事故が増加していることが大きな要因であり、軽トラックの交通事故は2023年に4,992件発生。2020(令和2)年に比べ23%増加し、事業用トラック全体の34.7%を占めています。こうしたことから、同省は軽トラック独自の対策が必要と判断。次期安全プランでは、緑ナンバーと黒ナンバーを分けて数値目標を設定し、それぞれ対策を講じることにしています。

同委員会の下に設置されている自動車運送事業安全対策検討会で12月までに次期プランの素案を作成し、今年度末に最終決定をします。

●デジタコ普及へ、装着率の目標を設定

我が国の物流を持続的に発展させるには、事業環境の適正化を図ること、そのためには輸送の安全を確保する「安全運転管理」、労働時間を適正化する「労務管理」、長時間労働を強いる悪質事業者の対策を行うことが重要です。デジタルタコグラフはこれらを実施する上で有効なツールであるとして、国土交通省に設置された普及促進検討会は、2024(令和6)年7月に装着率の目標を設定しました。

現行、運行記録計の装着が義務付けられている車両総重量7トン以上、または最大積載量4トン以上の事業用自動車や、特別積合せ車両などのデジタコ装着率は約80%(2024年度)ですが、2027(令和9)年までに85%を目標とし、同年度末の装着状況をみて100%達成に向けた義務化の可否を含む、さらなる装着率向上策を検討します。

2025(令和7)～2027年度の3年間で集中導入できるよう、現行の補助制度について未装着事業者を優先するとともに、装着率が低い車両10両未満の事業者や、動態管理機能を有するデジタコの補助率を引き上げていく方針です。デジタコメーカーに対しても、低廉なデジタコの開発を促していきます。

◆安全・環境対策◆

●地球温暖化対策計画などを改定

政府は2025(令和7)年2月、地球温暖化対策計画を改定しました。世界全体の気温を産業

革命前に比べ1.5°Cの上昇に抑える(パリ条約)ことと整合させ、日本全体の温室効果ガス排出量を2030(令和12)年度に7億6,000万トン

◆新技術・システム活用◆

●ダブル連結トラックの路線拡充

1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」は、2019(平成31)年1月に本格導入して以降、対象路線を順次拡大してきました。2024(令和6)年9月には北海道、首都高速、阪神高速を初めて追加したほか、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道などにも拡充し、通行区間はそれまでの5,140kmから6,330kmになりました。

拡充した通行区間のうち、12か所の休憩施設でダブル連結トラック優先駐車マスを新たに整備し、改善基準告示(連続運転時間4時間で30分の休憩)を超過する箇所を解消しており、その後も休憩施設内のレイアウトなどを検討し、順次整備しています。

ダブル連結トラックは、長さ17mのセミトレーラが通行する軌跡と同等であることが判明したことから、2025(令和7)年3月から特殊車両通行確認制度の利用を可能とする通達改正を行い、即時通行許可の対象となりました。同時に、2地点双方向経路検索もできるようになりました。

●事業者間遠隔点呼、業務前自動点呼の制度化へ

国土交通省に設置された「運行管理高度化ワーキンググループ」は2025(令和7)年3月、事業者間をまたぐ遠隔点呼および業務前自動点呼の制度化に向けた最終とりまとめ(満たすべき要件の設定)を行いました。今後、告示などの手続きを経て、夏前には機器認定を開始し、本格運用が始まります。

事業者間遠隔点呼は、既に本格運用を開始している同一事業者内遠隔点呼に加え、グループ間、グループではないが配車を共通化している、ドライバー出向で業務提携しているなどの、企業同士が行う点呼が対象となります。機器やシステムが満たすべき要件は、同一事業者内遠隔点呼の要件を運用できますが、運用上の遵守事

項の一部で新たな要件が加わりました。具体的には、あらかじめ受託・被受託営業所の運行管理者間で常時連絡できる体制を整える、月1回程度は対面で会話し健康状態の把握などを行うことなどです。

業務前自動点呼も、業務後自動点呼の要件を一定程度準用できます。新たに必要となる機器やシステムの要件は、運転者の健康状態に関する体温・血圧などのバイタルデータ(測定結果)と平常時との差異を自動的に記録・保存できる機能、健康状態や疲労・睡眠不足など安全運転ができない恐れの有無について自動的に判定を行う機能、運行管理者が伝えるべき指示を伝達する機能、なりすまし防止(生体認証)機能、運行管理者の対応が必要となる際の警報・通知機能などです。施設・環境要件は、アルコール検知器などの不正使用を防止するため、運転者の全身を明確に把握できること、遵守事項としては、異常が認められた場合に運行管理者が適切な措置を講じる体制を整えていることが加わりました。

●自動運転トラックで公道実証実験

国土交通省、国土技術政策総合研究所、NEXCO中日本は、新東名高速・駿河湾沼津SA～浜松SA間(116km)の上下線で自動運転トラックの優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調によるレベル4の公道実証実験を



2025(令和7)年3月3日から開始しました(写真)。優先レーンは平日22時～翌5時まで(土日・祝日、年末年始・GW・お盆などの混雑時期を除く)、第一通行帯(左車線)に設けました。

安全走行や自動発着を確認するほか、先読み情報提供システム(工事規制、落下物、交通事故など)や、路側から提供された情報を合流支援情報提供システムが適切に受信可能かを確認し、被合流は、赤外線センサにより合流車を検知し道路情報板で周知されます。

実証実験には、RoAD to the L4とT2が参加し、このうちT2には日本郵便、JPロジスティクス、西濃運輸、佐川急便など、T2による自動運転トラック輸送実現会議には名鉄NX運輸、日本通運などが参加しています。T2は、国土交通省などが優先レーンを設定する以前の2024(令和6)年10月から沼津～浜松間で実証を開始し、その後も沼津～豊田東、御殿場～久御山(京滋バイパス)、厚木～久御山で実証実験を行っており、2025年7月からレベル2(有人)による商業運行を開始し、さらに2027(令和9)年9月からはレベル4に移行して、順次輸送エリアを拡大する計画です。

●自動物流道路の検討が進む

国土交通省は2024(令和6)年2月、道路空間を活用して新たな物流形態を創出する「自動物流道路(オートフロー・ロード)に関する検討会」を設置。7月25日には中間とりまとめを行いました。対象区間は東京～大阪間や、大都市近郊の特に渋滞が発生する区間を想定。既存の道路空間(中央帯、路肩・のり面、地下)を活用するとともに、自動物流道路と直結する物流拠点を8か所以上(東京・神奈川・静岡・愛知・三重・滋賀・京都・大阪の各都府県に1か所以上)設ける、搬送手法は時速30kmによる無人化・自動化された輸送で、走行車線に加えて貨物の仕分け・保管・時間調整機能を担うバッファリングレーンを設ける、貨物サイズは11型パレットの規格で、高さは1,800mmまで、重量は1ト

ンまでと規定しています。2025(令和7)年夏ごろに最終とりまとめを行い、2027(令和9)年度中に新東名の建設中区間で社会実験を行う計画です。

2024年12月からマーケットサウンディング手法(構想段階で民間からアイデアを集め、参加しやすい条件を設定)により技術開発に関する提案を求めた結果、22社から自動搬送技術、自動荷役技術、輸送モード間積み替え技術、倉庫管理・倉庫運用、3Dパレットシャトルなど36件の提案が寄せられました。

2025年5月には、民間企業77社が参加するコンソーシアムを設置。事業成立に向けた課題や提供すべきサービスの内容、技術開発のロードマップなどについて議論を開始しました。

●マイナ免許証、マイナ保険証の導入へ

2025(令和7)年3月24日から、マイナンバーカードのICチップに必要な情報を記録することにより、運転免許証として利用できるようになりました。これにより、住所や氏名などの変更手続きが市区町村役場のみで行えるほか、運転免許証更新時に運転免許センターなど対面で実施していた講習がオンラインで受講できるようになりました。

運転免許保有者は、マイナ免許証のみ・運転免許証とマイナ免許証の2枚、運転免許証のみの3つの持ち方を選択できます。ただし、新規免許取得・免許更新時手数料はマイナ免許証のみが最も安くなります。

2024(令和6)年12月2日には現行の健康保険証の新規発行が停止され、マイナンバーカードを健康保険証として利用する仕組みに一本化されました。現行の保険証は、有効期限までの間、最長1年間使用できます。マイナンバーカードがない場合や、健康保険証として登録していない場合は、勤務先や各自治体などから「資格確認書」が無償で交付されます。有効期限は最長5年の範囲内で各保険者が設定します。

◆東京都トラック協会(東ト協)の活動◆

●水野会長が就任～新執行部を発足

東京都トラック協会は2024(令和6)年6月17日、2024年度通常総会を開催し、任期満了に伴う役員(理事・監事)の改選を行い、浅井隆前会長が勇退しました。その後、6月26日に新理事による同年度第2回理事会を開催し、2024・2025(令和7)年度の正副会長の選任を行い、第9代会長に水野功氏(前副会長)が就任しました。

また、副会長には原玲子・竹内政司・鎮目隆雄・森本勝也・原島藤壽・鈴木隆志・大高一義各副会長を再任したほか、新たに菊池正浩・三村偉一郎両氏を選任しました。このほか、本部事務局役員の山崎正専務理事と宮城俊弥常務理事を再任しました(写真)。



≫「ドライバーファースト」の実践へ

～業界の地位向上を目指す

水野新会長は、同理事会で就任の所信表明を行い、「物流の2024年問題」への対応には「標準的運賃」の収受が必要と訴えました。また、ドライバーの労働条件が全産業平均よりも低い状況を踏まえ、「ドライバーの地位が上がりたくては業界の地位向上はない。そのためには、まずドライバーの賃金を上げることが第一であり、今がチャンスだと思う」と述べ、ドライバーの待遇改善を図るため、健康管理と安全教育を実施する「ドライバーファースト」に基軸をおいた協会運営を目指すこととしました。

また、ドライバーの待遇改善には、原資とな

る適正な運賃・料金の収受が必要であることから、東京で低迷している「標準的運賃」の届出を一丁目一番地として、最優先で取り組んでいくこととしました。

●「物流の2024年問題」対応へ重点予算

東京都トラック協会は会員事業者の「物流の2024年問題」への対応に資するため、人材育成を中心とした会員サービスの向上、支部ブロック制の導入をはじめとした支部事業の強化、戦略的広報の実現など対外情報発信の継続——などの施策を充実強化させる予算を重点的に配分しました。「2024年問題」対応予算と銘打ち、交付金事業費(人件費などを除く)の44.6%を充当し、新規・拡充施策により、会員事業者の取り組みをサポートしました。

新規施策としては、人材確保・育成に向けて、トラック運転者の募集活動や運行管理者一般講習受講料助成、環境性能優良トラック導入費用補助、自動点呼機器導入費用の助成などを行いました。あわせて、運転免許取得や脳MRI健診受診の費用助成などを拡充しました。

また、支部事業の強化に向けて、パイロットブロックやブロックとしての財政支援を実施することとしました。会員サービスの支部間格差が広がってきていることから、格差を是正し、サービスの均一化を図ることを目的としています。

●組織体制見直しへ理事定数などを削減

東京都トラック協会は、効率的な組織運営や意思決定の迅速化を図ることなどを目的に組織体制の見直しを進め、2023(令和5)年度に本部の理事・評議員定数の削減案を承認し、2024(令和6)年度から定数の削減を実施することとなりました。2024年6月17日に開催した同年度通常総会で新たな定数に基づき、任期満了に伴う役員(理事・監事)の改選を行いました。

理事定数は、各支部に基礎定数として2名を割り当て、その上で各支部の会員数に応じて追加定数を割り当て、支部推薦枠を合計で70名としました。本部推薦枠は会長推薦枠を廃止し、20名に削減しています。

評議員定数は、各支部に基礎定数として2名を割り当て、支部推薦枠を50名に削減し、本部推薦枠は廃止しました。

≫会長選出規程を改正

東ト協総務委員会(原島藤壽委員長)は、2025(令和7)年度に総務小委員会を設置し、会長候補者選出手続きの見直し、支部ブロック制導入の推進、会議資料のペーパーレス化について検討を進めてきました。

会長候補者の見直しでは、総務委員会・同小委員会での検討を経て、2025年3月24日に開催した同年度第4回総務委員会で改正案となる「会長候補者の選定に関する規程」を承認しました。改正案については、同年度第5回理事会で承認されました。

改正のポイントは、①内容の一部改定と名称の変更、②委員会設置の明確化、③委員の選定方法の見直し、④委員の就任要件の見直し、⑤委員長の見直し、⑥会長の任期の明示と通算任期の上限の設定——などとなっています。2025年度は新たな手続きの周知を図り、2026(令和8)年度の改正期に新規に基づく会長の選定を行います。

●支部ブロック化へ取り組み進む

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

これまで2023(令和5)年から3つの支部グループでパイロットブロック(PB)としての

取り組みが始まり、2024(令和6)年度から千代田・中央・港各支部グループと多摩支部が第1期ブロックとして活動することになりました。これらに続いて、渋谷・世田谷・目黒各支部、台東・墨田・荒川各支部、深川・城東各支部、品川・大田各支部、文京・豊島・北・板橋・練馬各支部が第2期PBとしての活動を開始しました。

2025年3月28日に開催した同年度第5回理事会で、これらのPBの内、所定の要件を満たした渋谷・世田谷・目黒各支部、台東・墨田・荒川各支部、深川・城東各支部は2025年度から第2期ブロックとして活動することが承認されました。第1期ブロックと合わせて5つのブロックが活動を展開することとなりました。なお、品川・大田PB、文京・豊島・北・板橋・練馬PBは引き続きPBの活動を継続します。

●標準的運賃届出取り組み1丁目1番地に

東京都トラック協会は2024(令和6)年度、会員事業者の「標準的運賃」の届出状況が低迷していることから、支部における届出促進に向けた取り組みを展開することとしました。国土交通省の調べによると、2024年8月時点の会員・非会員を含む東京の「標準的運賃」届出状況は37.1%で、全国平均(60.2%)を大きく下回り、兵庫に次いでワースト2位となっていました。これを届出の必要がある東ト協会員事業者で算出した場合、届出率は58.9%ですが、それでも全国平均には届いていません。

水野功会長は、就任時の所信表明で2024年問題への対応として、標準的運賃の届出を1丁目1番地の取り組みと位置づけ、会員事業者の届出率を上げるため抜本的な方策が必要との考えを示し、検討を進めてきました。

≫運賃・料金適正化検討小委員会を設置

東ト協物流政策委員会(三村偉一郎委員長)は2024年10月1日、同年度第2回委員会で会員事業者の標準的運賃の届出率95%を目標として設定、運賃・料金適正化検討小委員会を設

置し、迅速かつ効果的な方策の検討を進めることを決定しました。具体的には、各支部の協力のもと、未届出事業者に対して、標準的運賃の必要性を説明するとともに、同小委員会が作成した届出書と運賃料金適用方を提示し、必要事項を記入の上、支部で東京運輸支局に提出する仕組みを作りました。同年10月28日に支部長・事務長合同会議を急遽開催し、協会としての方針や具体的な対応について詳細に説明し、届出の必要性を強調しました。各支部には、進捗状況の報告を求め、その状況によって追加の対応策を検討することとしました。

●標準的運賃届出率95%を達成

東京都トラック協会は2025(令和7)年2月末時点で、会員事業者の「標準的運賃」届出率が全支部平均で95.7%となり、目標としていた95%を達成しました。このうち、港・渋谷・世田谷・目黒・中野・杉並・文京・豊島・板橋・練馬・北・台東・深川・墨田・江戸川・葛飾・荒川・足立・多摩各支部で95%を超え、目標を達成した支部は19支部となりました。

東ト協会員の標準的運賃届出率は、2024(令和6)年3月末で56.7%でしたが、2024年10月からの届出促進の活動を経て、活動期限としていた2025年2月末には1年足らずで大幅な上昇を実現しました。これまでの届出促進の原動力を勢いとして、荷主との運賃交渉に臨み、現行の運賃・料金を標準的運賃に少しでも近づけていくことが重要として、改めて会員事業者に取り組みを支援していくこととしました。

≫労働環境改善・適正運賃収受へ

～5者連名で荷主に協力文書

東ト協は2025(令和7)年6月中旬まで、会員事業者の適正な運賃・料金収受に向けて、国土交通省関東運輸局・経済産業省関東経済産業局・農林水産省関東農政局・厚生労働省各労働局および公正取引委員会と連携し、荷主事業者に対して労働環境改善に向けた適正運賃収受の

ための協力依頼文書を送付し、理解を働きかけることとしました。

2025年4月に施行された物流改正法、5月に成立した下請法改正案など、荷主との取引環境が大きく変化していくことから、荷主に周知され、理解と協力が得られるよう5者連名による協力依頼文書が発信されました。

東ト協では、会員事業者に対して、荷主企業の情報(送付先)の提供を呼びかけ、この情報をもとに荷主企業などへ文書を送付する予定です。

≫標準的運賃前提に運賃交渉の実施へ

東ト協は2025年5月29日、同年度第1回理事会を開催し、水野功会長が今通常国会で成立する見込みの「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」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案」において、許可更新制度や適正原価の導入に向けて議論されている状況について、「適正原価が導入されるまで、少なくとも3年はかかることから、それまでは標準的運賃がいきている。現行の運賃との隔たりは大きいながらも近づけていくため、荷主と交渉していかねばならない」と述べ、標準的運賃の取り組みを改めて求めました(写真)。



●健診費用助成を2,000円に増額

東京都トラック協会は2024(令和6)年8月から、会員事業所に在籍するトラック運転者を対象に実施している、定期健康診断の受診費用の一部助成について、1人当たりの助成額をこれまでの2倍となる2,000円に増額しました。

これは、2024年7月24日に開催した、同年度第1回労務厚生委員会(大高一義委員長)で承認されたものです。2024年4月には、全会員事業者に対して定期健康診断の確実な受診を求める要請文書を出しました。全従業員に定期健康診断を受診させていない事業者が約4分の1存在することを踏まえてのものです。

近年、トラック運転者の健康状態に起因する交通事故は増加傾向にあり、社会的に問題視されています。東ト協では水野功新会長の就任に伴い、ドライバーファーストに力点を置いた協会運営を目指していることから、その一環として健康管理を促進するため、交付金事業における健康起因事故防止の目的で定期健康診断の確実な実施を図ったものです。

東ト協は2025(令和7)年3月28日、2024年度第5回理事会で2025年度事業計画・収支予算(案)を承認しました。「選択と集中」と銘打った予算では、ドライバーファーストの視点に基づき、待遇改善・健康管理・安全教育の新規事業に重点的に配分を行い、この中で定期健康診断受診費用助成の正式な拡充を実施することとなりました。

東ト協では、ドライバーの健康管理の推進に向けた施策の一環として、脳MRI検査や睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査の一部費用助成を行っています。

●トラックフェスタに1万3,500人会場

～安全・環境・被災地支援をアピール

東京都トラック協会は2024(令和6)年9月15日、渋谷区・代々木公園で「トラックフェスタ TOKYO 2024～親子で体験 安全と環境～」を開催し、都心では気温30℃を超える日が続く中、昨年を上回る約1万3,500人が会場しました。フェスタを通じて、多くの都民にトラック運送業界の交通安全や環境対策の取り組みだけでなく、被災地への復興支援をサブテーマとして業界への理解促進を図りました(写真)。

会場内には、災害支援車両エリアを設置して、

被災地に救援物資を届ける救援物資輸送車や協会先導車を展示したほか、初めて自衛隊東京地方協力本部の協力のもと、被災地で活躍する給水車や野外手術システムの車両を展示しました。

さらに、2024年1月1日に発生した能登半島地震の被災地支援を目的に、石川県トラック協会青年部会メンバー協力のもと、「石川・能登復興支援ブース」を出展して、地元特産品やチャリティTシャツなどを販売したほか、来場者に被災したトラック運送事業者への募金活動を行いました。



≫石川県トラック協会に寄付金贈呈

東ト協フェスタ実行プロジェクト(森本勝也リーダー)は2024年10月18日、「トラックフェスタ TOKYO 2024」で集まった寄附金10万円を石川県トラック協会「能登半島地震災害見舞金」に寄贈しました。全日本トラック協会青年部会の北陸信越ブロック大会研修会において、森本リーダーの名代として東ト協青年部の佐藤文平本部長から、石川県ト協青年部会の東崎真也部会長に目録が手渡されました。

●事故防止対策を徹底へ

東京都トラック協会は、2024(令和6)年5月に関東地域で複数の死傷者を出した事業用トラックによる重大事故が相次いだこととともに、都内で発生した事業用貨物自動車に関する死亡事故が前年同期比で大幅に増加していたことから会員事業者に注意喚起を呼びかけました。全日本トラック協会は2024年5月16日付で法令遵守の徹底を求める緊急の文書を出

し、関東運輸局は運行管理の徹底を求める文書を発出しました。

東ト協運輸安全委員会(森本勝也委員長)は2024年9月18日、前年同期比で死亡事故が大幅に増加する傾向が続いていることから、会員事業者に対して、「交通事故未然防止のための働きかけについて」を発出し、ドライバーに対する注意喚起など事故の未然防止を求めました。事故防止に関する文書は1月に続いての発出で、年末の輸送繁忙期を前に、11月にも文書を発出し、事故の未然防止を求めました。

2024年に都内で発生した事業用トラックによる死亡事故は、29件と前年比4件の増加となり、4年連続の増加となっています。会員事業者の死亡事故件数は7件で同2件の増加、このうち会員第一当事者の死亡事故件数が3件で同1件の増加となりました。

▶新年にあたり安全祈願

東ト協運輸安全委員会は2025(令和7)年1月7日、森本委員長名で「新しい年における交通事故防止について」の文書を発出するとともに、同委員会のメンバーが1月9日に新宿区の東京四谷総鎮守・須賀神社を参拝し、2025年交通死傷事故減少のための祈願を行いました。事故が増加傾向にあることを踏まえたもので、初めての試みとなりました。

また、同年が「事業用自動車総合安全プラン2025」の目標達成最終年となることから、協会名の入った「だるま」に同委員会メンバーが目を入れる開眼式を執り行い、目標達成を祈願しました(写真)。



▶生命のメッセージ展を開催

東ト協は2024年12月、全ト協と共催で「プラン2025目標達成セミナー～削減目標達成への取り組み～」を開催しました。セミナーでは、NPO法人いのちのミュージアムが実施している「生命のメッセージ展」を初めて併催しました。これは、飲酒運転による交通事故など理不尽に生命を奪われた犠牲者のパネル(メッセージャー)と生きた証(遺品の靴など)が展示され、参加者に交通事故のない安全・安心な社会の実現への大切さを改めて自覚してもらうことを求めています。

●運転者教育のEラーニング導入へ検討

東京都トラック協会運輸安全委員会(森本勝也委員長)に設置した運転者教育検討小委員会は2024(令和6)年10月2日、第1回委員会を開催し、運転者講習会・初任運転者講習会の見直しについて、事業者、ドライバーが参加しやすい新たな研修方法として、Eラーニングの導入について検討を始めました。同小委員会では、Eラーニング教育実施業者へのヒアリングを実施し、ヒアリング結果の比較検証、今後の進め方について検討したものです。

これまで、本部・多摩支部で開催してきた初任運転者特別講習会に加え、Eラーニングによる受講機会を提供するものです。国土交通省告示で定められている初任運転者に対する特別な指導に規定されている12項目(実車を用いて行う指導を除く)の教育内容を座学で15時間(法定要件)実施しなければなりません。

同委員会は2025(令和7)年3月7日、2024年度第4回委員会を開催し、同小委員会からの報告を受け、2025年度から実施することとしました。また、支部開催の運転者講習会におけるEラーニングの導入について検討が進められています。

●駐車規制要望を継続

東京都トラック協会は2025(令和7)年3月

21日、警視庁交通部に対し、要望書「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに関する要望について」を提出し、さらなる駐車場所・スペースの増設・拡充を要請しました。

2019(平成31・令和元)年度以降、集配車専用駐車スペースが順次増設されているが、都心部の駅周辺や商業・繁華街地域に集配トラックが収容可能な駐車施設が不足している現状を踏まえ、物流政策委員会(三村偉一郎委員長)で、会員事業者アンケート調査を実施し、駐車規制見直し要望エリア一覧の添付とともに、継続して要望しているものです。

警視庁は2025年4月1日、2024(令和6)年度分の貨物集配中車両専用駐車スペースとして、38か所・48枠を追加したことを公表しました。

●都知事ヒアリングで要望



東京都トラック協会は2024(令和6)年12月3日、東京都の小池百合子知事による2025(令和7)年度都予算に関する要望ヒアリングで「東京都への特別要望」を提出し、東京都運輸事業振興助成交付金の確保、ZEV(ゼロエミッションビートル)トラックの普及および道路整備の促進などを要望しました(写真)。2024年問題の対応に向けた多岐にわたる事業活動において、その原資となる交付金は必要不可欠であり、都の支援なしには使命を果たすことができないとして、協会へのバックアップを求めました。

東ト協は要望項目の中で、燃料価格高騰への支援策を要望していましたが、東京都は、2025年6月2日から、運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業支援金の申請受付を開始しました。

都議会で2024年度補正予算の成立に伴い実施されたもので、2022(令和4)年度以降、毎年度実施されています。

●物流改正法へ説明会を開催

東京都トラック協会は2025(令和7)年5月19日、東京運輸支局と共催で、物流改正法等に関する説明会をWeb併用で開催しました。説明会は、トラック運送事業者だけでなく、東運支局管内の荷主企業、倉庫事業者を対象に、会場・Webともに多くの参加者が集まりました。

2025年4月1日に施行された物流改正法(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)の改正内容や、トラック運送事業者などに新たに課せられる、規制的措置のポイントを解説しました。

東ト協では、物流改正法の理解を図るため、国土交通省・関東運輸局・東京運輸支局・全日本トラック協会などとの共催による説明会だけでなく、各支部でも説明会が開催されました。

また、物流改正法に関するリーフレットや、店頭掲示用「標準貨物自動車運送約款」を会員事業者に配布するなど、会員事業者のサポートを実施しています。

●読売新聞で全面広告

東京都トラック協会は2024(令和6)年4月から始まった労働時間規制の強化など、「物流の2024年問題」への対応に向けて、業界課題やトラック輸送の役割に対する社会的な理解促進を図るため、2023(令和5)年度に引き続き「戦略的広報」の展開を継続しています。

東ト協は2024年11月25日付、12月3・11日付の日本経済新聞東京版(首都圏版)に「働き方改革推進」をテーマとした3回連載のシリーズ広告を掲載しました。広告では、会員事業者の労働時間短縮への取り組みや人手不足解消に向けた人材の確保を支援するとともに、トラック運送業界が抱える諸課題や役割について、荷主

の理解を促すために掲載したものです。同新聞には、2023・2024年度に続いて広告を掲載しており、厚生労働省の「働き方改革推進支援助成金」を活用して掲載したものです。

また、東ト協は2024年3月15日付と22日付の読売新聞(都内・多摩版)に、トラック輸送が担う役割の重要性をアピールする全面広告の掲載が高く評価されたことから、2024年7月4日、読売新聞社主催の「第40回読売広告大賞」贈賞式において、水野功会長と鎮目隆雄副会長(広報・情報委員長)が出席し、「準グランプリ」が贈賞されました。

さらに、2025(令和7)年3月14・22・28日付の読売新聞(都内・多摩版)に、トラック運送業界が抱える諸課題や役割について一般都民の理解を促すため、3週連続のシリーズ広告(全面)を掲載しました(写真)。多様な人材活用が求められる中、女性トラックドライバーの活躍促進が進んでいない状況に問題提起する内容となっています。



≫水野会長がFMラジオ生出演

東ト協の水野功会長が、協会CM提供のTOKYO FMラジオ番組『ONE MORNING』(2025年3月6日放送)に生出演し、物流の2024年問題から1年が経過した物流の現場を伝えるとともに、「ドライバーファースト」の視点に立った東ト協の事業展開についてコメントしました。水野会長は、「血流としての役割を担う物流を止めないため、人手不足の解消には最前線で働くトラックドライバーの処遇改善、賃上げを前提に、荷主と運賃交渉を実施し、標準的運賃に基づく運賃の値上げの取り組みが最重要」と訴えました。

≫ジャパントラックショーで講演

東ト協は、戦略的広報の一環として、2024年5月9～11日に横浜市のパシフィコ横浜で開催された「ジャパントラックショー2024」の関連イベントにおいて、東ト協の鎮目隆雄副会長(広報情報委員長)が、2024年問題をテーマとしたパネルディスカッションに参加し、東ト協の取り組みなどを説明しました。また、TOKYO MXのニュース番組『TOKYO MX news FLAG』では、トラック運送業界の2024年問題への対応事例として、原島藤壽副会長(物流政策委員長・当時)の会社の取り組みおよびコメントが紹介されました。

このように、各種メディアを活用したPR活動だけでなく、トラックフェスタ TOKYO 2024で協会ブースを出展するなど、様々な機会を活用して、業界内外に向けた広報活動を展開しました。

●未来型GEP新たなシステム構築へ

東京都トラック協会はグリーン・エコプロジェクト(GEP)について、2023(令和5)年度第2回環境委員会(竹内政司委員長)で、「未来型GEP検討小委員会」を設置し、今後のGEP事業の在り方を検討しています。

GEPは、2006(平成18)年の新規事業としての展開から開始19年目を迎え、事業のあり方(方向性)などを見直し・改善を図るとともに、さらなる事業の拡充と参加事業者数の拡大を目指すことを目的として、検討を進めているものです。

2024(令和6)年度の同小委員会では、これまでドライバーが紙と鉛筆で記入していた走行管理表を、スマートフォンなどで走行距離・給油量・燃費データを入力するためのシステム、燃費データから算出されるCO₂排出量の情報提供システムなどの構築に向けて、検討を進めています。また、ドライバーへの教育支援や表彰制度の創設など、新たな取り組みについて検討しています。

≫EVトラック説明会

東ト協は2024年11月28日、同年度「次世代トラックの普及促進に向けたEV(電気)トラック説明会」を開催しました。トラックメーカー3社が市場投入しているEVトラックについて、それぞれ担当者が説明するとともに、東京都の担当者が実施している都の補助制度について説明し、会員事業者にEVトラックの導入を呼びかけました。

東ト協は、2024年度からEVトラックへの助成額を増額するとともに、FCV(燃料電池)トラックへの助成を実施するなど、環境性能優良トラックの導入やGEPの取り組みにより、環境対策を展開しています。

●協会本部の照明をLED化

東京都トラック協会は2024(令和6)年度事業において、新宿区四谷三丁目にある東京都トラック総合会館の改修として、照明のLED化、音響機器の交換、大型モニターの設置などを実施しました。

照明のLED化は、東京都が推進する「ゼロエミッション化」に賛同する取り組みとして、東京都環境公社による助成金の交付を受け、実施しました。

●人材確保へ新たな取り組み

～ハローワークと共同で

東京都トラック協会は、2024(令和6)年度の新規事業として、会員事業者における人材確保の促進を図るため、ドライバー募集活動を支援しました。物流の2024年問題における時間外労働の上限規制適用に伴うドライバー不足の深刻化が懸念されていることから、その解消に向けた新たな取り組みとして実施するものです。

この取り組みでは、東京労働局との連携により、ドライバー募集説明会に参画したいという支部(ブロック)の声に応える形で、都内ハローワークがドライバー募集説明会を計画し、その開催などを支援していくものです。これまで

ハローワークが企画する説明会への参加は行われてきましたが、今回の3者の連携により、各支部などが主導する形で説明会を開催することができるようになりました。この連携により、求人情報の提供機会の拡大や、開催費用を抑えることが可能となっています。

東ト協足立支部は2024年8月26日、試行的に先行実施していた第1・2回目となる説明会の開催に続き、渋谷・世田谷・目黒各支部が2025(令和7)年1月22日に、墨田・葛飾・荒川・台東各支部が2025年3月19日に、それぞれ説明会を開催しました(写真)。



●適正化機関にGメン調査員が選任

2024(令和6)年度から、東京都トラック協会(東京都適正化事業実施機関)に「適正化事業調査員」(Gメン調査員)が選任されました。

Gメン調査員は、国土交通省の「トラックGメン」の機能強化に向けて、地方貨物運送適正化実施機関(都道府県トラック協会)が荷主・元請事業者などの違反原因行為に該当すると疑われる事実を把握した場合には、国交大臣に通知する旨の規定が設けられたものです。「トラックGメン」は、2024年11月1日付で「トラック・物流Gメン」に改組されました。

Gメン調査員の業務は、巡回指導時におけるトラック運送事業者からの情報収集や、事業者への電話・訪問調査、荷主・元請事業者への調査と現場確認、および協力要請など。トラック・物流Gメンと連携して、これらの業務を実施することになります。

I.トラック輸送産業

■事業者数・車両台数・輸送量等

●東京・全国のトラック運送事業者数の推移

2023(令和5)年度の全国のトラック運送事業者数は6万2,848社(者)で、前年より減少しました。事業者数は2007(平成19)年度をピークにおおむね減少傾向を辿り、2019(令和元)～2021(令和3)年度は微増で推移しましたが、再び減少に転じました。なお、2023年度の東京の事業者数は5,263社(者)で、引き続き、わずかずつ減少しています。

トラック運送事業は、1990(平成2)年施行の貨物自動車運送事業法により、事業規制が大幅に緩和されたことから新規参入が相次ぎ、事業者数は2004(平成16)年度には6万社(者)を超え、施行当時の1.5倍に増加しました。

これに伴い市場競争が激化し、法令遵守の徹底が求められたことから、国土交通省は新規許可基準を強化しました。2019年施行の改正事業法では法令遵守を徹底した適正な事業運営を期す一方、不適正な事業運営に対する規制を強化しました。

なお、トラック運送事業は①一般貨物自動車運送、②特定貨物自動車運送、③貨物軽自動車運送の各事業に大別され、一般貨物自動車運送のうち特別積合せ輸送を行うには特有の許可基準を満たす必要があります。また、一般および特定各運送事業を行うには国土交通大臣の許可が必要です。

区分 年度	トラック運送事業										貨物利用運送事業	
	一般		特別積合せ		特定		霊柩		計		東京	全国
	東京	全国	東京	全国	東京	全国	東京	全国	東京	全国		
平成27	5,359	56,722	29	286	28	463	260	4,705	5,676	62,176	※	23,841
28	5,072	56,881	30	291	16	431	269	4,673	5,387	62,276	※	24,523
29	5,063	57,054	31	292	16	401	307	4,714	5,417	62,461	※	24,580
30	4,981	56,687	31	303	16	378	321	4,700	5,349	62,068	※	25,038
31・令和元	5,017	57,170	31	309	15	351	329	4,721	5,361	62,551	※	25,439
2	4,973	57,481	33	309	15	333	330	4,721	5,351	62,844	※	26,118
3	4,967	57,856	32	313	15	320	334	4,762	5,348	63,251	※	26,875
4	4,910	57,749	31	314	16	309	340	4,755	5,297	63,127	※	27,419
5	4,876	57,459	31	319	16	305	340	4,765	5,263	62,848	※	※

注1 東京(東京運輸支局管内)の事業者数は、東京運輸支局管内に主たる事務所を有する事業者

注2 ※は平成27年度以降の東京の貨物利用運送事業者数および令和5年度の全国の事業者数は5月末現在、未公表

資料：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課、関東運輸局

●東京の貨物自動車数の推移

区分 年度	一般							
	一般		(特別積合せ)		霊柩		計	
	管内	その他	(管内)	(その他)	管内	その他	管内	その他
平成30	92,447	14,164	50	328	870	30	93,317	14,194
31・令和元	92,536	14,308	58	328	881	24	93,417	14,332
2	92,308	14,356	44	328	901	24	93,209	14,380
3	91,308	14,365	46	321	888	23	92,196	14,388
4	90,399	14,422	33	328	879	32	91,278	14,454
5	89,358	14,423	33	328	881	37	90,239	14,460

区分 年度	特定		合計		貨物軽自動車運送事業 (カッコ内は事業者数)
	管内	その他	管内	その他	
	平成30	184	0	93,501	
31・令和元	184	0	93,601	14,332	35,506 (21,776)
2	184	0	93,393	14,380	39,453 (25,052)
3	184	0	92,380	14,388	39,390 (24,801)
4	185	0	91,463	14,454	40,838 (26,092)
5	185	0	90,424	14,460	42,972 (27,762)

注1 管内欄は、東京運輸支局管内に主たる事務所を有する事業者の車両台数。その他欄は、東京運輸支局管内に営業所を有する事業者で、同支局管外に主たる事務所を有する事業者の車両台数

注2 特別積合せの車両台数は運行車数で、一般の内数

資料：関東運輸局

●東京の資本金別トラック運送事業者数の推移

トラック運送事業は中小企業が圧倒的に多く、2023(令和5)年度の東京都内における一般貨物運送事業者のうち、資本金1億円以下(その他を含む)が98.8%(全国99.5%)を占めています。特に1,000万円超～3,000万円以下が最も多く、全体の約3分の1を占めています。

保有車両台数別(26・27頁を参照)にみると、一般貨物運送事業者では10台以下が50.4%(同51.5%)、11～20台が26.3%(同22.7%)で、これら20台以下合計で全体の76.7%(同

74.2%)と多くを占めています。

これ以上の規模では21～30台が10.4%(同10.3%)、31～50台が8.2%(同8.2%)、51～100台が4.1%(同5.2%)で、100台超はわずか0.7%(同2.0%)にすぎません。

業界では規制緩和後、小規模化の傾向を辿っていましたが、参入時基準の強化などの規制見直しにより、近年はその傾向に歯止めがかかり、東京都内では小規模事業者がおおむね減少傾向にあります。

資本金	年度	平成27	28	29	30	31・令和元	2	3	4	5
		一般貨物	300万円以下	1,465	936	935	918	918	908	886
	500万円以下	827	873	873	858	859	851	849	846	843
	1,000万円以下	1,561	1,066	1,063	1,046	1,047	1,038	1,132	1,111	1,127
	3,000万円以下	911	1,700	1,697	1,670	1,673	1,658	1,607	1,595	1,683
	5,000万円以下	162	216	216	214	214	213	206	199	216
	1億円以下	90	161	159	157	157	156	147	145	87
	1億円超	93	120	120	118	118	149	140	139	58
	その他	250								
特別積合せ	300万円以下									
	500万円以下									
	1,000万円以下	1								
	3,000万円以下	4	7	7	7	7	8	8	7	8
	5,000万円以下	4	2	3	2	3	3	3	3	4
	1億円以下	8	9	9	9	9	9	8	8	10
	1億円超	12	12	12	13	12	13	13	13	9
	その他									
特定	300万円以下	14	8	8	8	9	9	9	9	9
	500万円以下	1	1	1	1	1	1	1	2	2
	1,000万円以下	8	1	4	1	1	1	1	1	1
	3,000万円以下	2			2	2	2	2	2	2
	5,000万円以下									
	1億円以下									1
	1億円超	2	3	3	3	2	2	2	2	1
	その他	1			1					
霊柩	300万円以下	90	113	93	95	99	101	102	104	104
	500万円以下	28	25	72	75	78	79	80	80	80
	1,000万円以下	81	77	31	32	33	31	31	35	35
	3,000万円以下	28	30	89	93	98	98	100	101	101
	5,000万円以下	7	9	11	11	11	11	11	11	11
	1億円以下	1	6	7	7	7	7	7	7	7
	1億円超	3	2	3	3	3	3	3	2	2
	その他	22			5					
合計		5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	5,297	5,263

資料：関東運輸局

●東京の車両台数別事業者数の推移

	車両数	年度								
		平成27	28	29	30	31・令和元	2	3	4	5
一般貨物	10台以下	2,707	2,585	2,576	2,532	2,536	2,533	2,529	2,482	2,456
	11～20	1,451	1,321	1,321	1,299	1,300	1,296	1,294	1,288	1,282
	21～30	532	522	522	514	514	512	512	507	507
	31～50	410	409	409	403	403	401	401	401	400
	51～100	202	202	202	200	200	199	199	199	198
	101～200	38	29	29	29	29	28	28	28	28
	201～500	4							1	1
	501～	15	4	4	4	4	4	4	4	4
特別積合せ	10台以下									
	11～20	1								
	21～30	1								
	31～50	4	1	1	1	1	1	1	1	1
	51～100	4	4	5	4	4	5	5	4	4
	101～200	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	201～500	5	9	9	9	10	11	10	10	10
	501～	9	11	11	12	11	11	11	11	11
特定	10台以下	22	12	12	11	11	11	11	12	12
	11～20	3	1	1	2	2	2	2	2	2
	21～30	1	1	1	2	2	2	2	2	2
	31～50	1	1							
	51～100									
	101～200									
	201～500									
	501～	1	1	1	1					
豊 枢	10台以下	254	256	293	308	316	317	321	327	327
	11～20	6	10	10	10	10	10	10	10	10
	21～30		1							
	31～50			2	2	2	2	2	2	2
	51～100		2							
	101～200									
	201～500			1	1	1	1	1	1	1
	501～									
合計		5,676	5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	5,297	5,263

(注) 都内に主たる事務所を有する事業者数

資料：関東運輸局

●全国の資本金別事業者数

	資本金	年度			
		令和3	4	5	
一般貨物	300万円以下	12,554	13,032	13,279	
	500万円以下	6,855	6,907	6,906	
	1,000万円以下	19,196	19,010	18,890	
	3,000万円以下	13,124	13,030	12,982	
	5,000万円以下	2,319	2,397	2,387	
	1億円以下	986	1,059	989	
	1億円超	395	405	311	
	その他	2,427	1,909	1,715	
	特別積合せ	300万円以下	5	5	4
		500万円以下	4	5	6
1,000万円以下		53	56	59	
3,000万円以下		82	84	89	
5,000万円以下		47	49	48	
1億円以下		75	70	72	
1億円超		47	45	41	
その他					
特定		300万円以下	107	106	105
		500万円以下	30	32	32
	1,000万円以下	83	76	75	
	3,000万円以下	42	41	41	
	5,000万円以下	7	6	6	
	1億円以下	2	3	4	
	1億円超	5	4	3	
	その他	44	41	39	
	豊 枢	300万円以下	1,690	1,661	1,696
		500万円以下	618	625	621
1,000万円以下		1,033	1,025	1,013	
3,000万円以下		490	482	483	
5,000万円以下		160	157	160	
1億円以下		96	106	100	
1億円超		110	103	101	
その他		565	596	591	
合計			63,251	63,127	62,848

資料：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

●全国の車両台数別事業者数

	車両数	年度		
		令和3	4	5
一般貨物	10台以下	29,751	29,756	29,600
	11～20	13,212	13,158	13,063
	21～30	5,986	5,950	5,923
	31～50	4,740	4,711	4,711
	51～100	2,970	2,981	2,988
	101～200	900	902	872
	201～500	249	242	252
	501～	48	49	50
特別積合せ	10台以下	9	14	12
	11～20	8	11	10
	21～30	8	11	11
	31～50	34	33	33
	51～100	59	51	57
	101～200	81	81	82
	201～500	68	69	72
	501～	46	44	42
特定	10台以下	291	281	280
	11～20	19	18	17
	21～30	5	5	3
	31～50	3	3	4
	51～100	2	2	1
	101～200			
	201～500			
	501～			
豊 枢	10台以下	4,562	4,557	4,567
	11～20	141	142	141
	21～30	26	25	28
	31～50	21	20	20
	51～100	7	6	6
	101～200	4	4	2
	201～500	1	1	1
	501～			
合計		63,251	63,127	62,848

資料：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

●関東運輸局管内のトラック運送事業者数および車両台数(都県別)

令和6年3月31日現在

都 県	東 京		神 奈 川		埼 玉		群 馬		千 葉		茨 城		栃 木		山 梨		合 計		
	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	事業者 数	車両数	
一 般	管内	4,907	89,358	2,598	59,326	3,462	61,362	1,160	21,429	2,245	40,988	2,271	36,139	1,073	18,127	480	6,930	18,196	333,659
		(219) 290	(7,486) 6,937	(387) 780	(3,415) 10,404	(483) 1,112	(11,030) 22,926	(110) 272	(2,700) 5,586	(298) 1,190	(4,759) 21,549	(204) 497	(1,829) 8,725	(129) 337	(1,801) 6,435	(35) 55	(678) 1,163	(1,865) 4,533	(33,698) 83,725
	特別積合せ (管内)	31	33	9	32	17	80	1	6	6	11	4	8	4	27	3	20	75	217
		(59) 11	(325) 3	(36) 25	(193) 39	(57) 45	(404) 128	(14) 15	(231) 44	(21) 23	(142) 78	(9) 16	(41) 130	(11) 10	(135) 164	(35) 2	(27) 4	(242) 147	(1,498) 590
	管内	340	881	277	794	262	812	129	341	259	680	153	400	140	345	47	130	1,607	4,383
		(4) 11	(15) 22	(1) 25	(4) 78	(3) 16	(5) 27	(1) 6	(1) 11			(3) 3	(8) 20	(2) 2	(3) 3	0	0	(14) 77	(36) 266
	管内	5,247	90,239	2,875	60,120	3,724	62,174	1,289	21,770	2,504	41,668	2,424	36,539	1,213	18,472	527	7,060	19,803	338,042
		(223) 301	(7,501) 6,959	(388) 805	(3,419) 10,482	(486) 1,128	(11,035) 22,953	(111) 278	(2,701) 5,597	(298) 1,204	(4,759) 21,654	(207) 500	(1,837) 8,745	(131) 339	(1,804) 6,438	(35) 55	(678) 1,163	(1,879) 4,610	(33,734) 83,991
	管内	16	185	5	32	2	7	0	0	4	66	0	0	1	1	0	0	28	291
		0	0	0	0	0	0	1	19	(3) 9	(17) 63	0	0	0	0	0	0	(3) 10	(17) 82
管内	5,263	90,424	2,880	60,152	3,726	62,181	1,289	21,770	2,508	41,734	2,424	36,539	1,214	18,473	527	7,060	19,831	338,333	
	(223) 301	(7,501) 6,959	(388) 805	(3,419) 10,482	(486) 1,128	(11,035) 22,953	(111) 279	(2,701) 5,616	(301) 1,213	(4,776) 21,717	(207) 500	(1,837) 8,745	(131) 339	(1,804) 6,438	(35) 55	(678) 1,163	(1,882) 4,620	(33,751) 84,073	
貨物 軽自動車 運送事業	(4) (2,907)	(12) (3,246)	(63) (914)	(71) (1,043)	(13) (330)	(17) (423)	(27) (24)	(33) (29)	(16) (1,830)	(25) (3,765)	(5) (28)	(8) (30)	(11) (16)	(11) (17)	(2) (15)	(2) (19)	(141) (6,064)	(179) (8,572)	
	27,762	42,972	20,011	29,358	23,100	23,837	2,847	4,540	13,752	18,766	4,261	7,393	2,377	4,563	1,341	2,285	95,451	133,714	

注1 管内欄には、当該運輸支局管内に主たる事務所を有する事業者を計上
 注2 その他欄には、当該支局内に営業所を有する事業者のうち、関東運輸局管内の他の支局内に主たる事務所を有する事業者数を計上し、後者を()内に表示
 注3 特別積合せの事業者数は「一般」の内数、車両数については運行車数を計上
 注4 貨物軽自動車運送事業者欄の事業者数および車両数は、上段()内では軽自動車保有する事業者数および車両数、中段()内はバイク便の事業者数および車両数、下段は軽自動車とバイク便以外の事業者および車両数で、全て外数で表示

資料：関東運輸局

●関東運輸局管内の車両台数別事業者数(都県別)

令和6年3月31日現在

	車両数	東 京	神 奈 川	埼 玉	群 馬	千 葉	茨 城	栃 木	山 梨	合 計
		一般貨物	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~	2,456 1,282 507 400 198 28 1 4	1,162 597 326 221 188 64 26 5	1,709 845 395 297 163 29 6 1	599 254 139 91 64 10 2	1,122 507 241 209 121 28 10 1	1,369 484 199 142 56 9 7 1	576 249 115 72 36 17 4
特別積合せ	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~		2	1 2 3 3 6 2	1 1 3	3 3	2 2	2 1 1	2 2	2 18 13 23 12
特 定	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~	12 2 2	4 1	2		3 1		1		22 3 3
靈 樞	10台以下 11~20 21~30 31~50 51~100 101~200 201~500 501~	327 (9) 10 (2) 2	266 (7) 7 1 3	254(18) 5 (2) 1 1	129	233 (5) 19 5 2	151(14) 2 (1)	136 (7) 4	44 (3) 3	1,540(63) 50 (3) 7 (2) 8 1
		1								1

注1 主たる事務所の所在地を管轄する運輸支局のみにおいて計上
 注2 ()内は靈樞事業と一般事業との兼業事業者で、兼業事業者数を外数で計上
 資料：関東運輸局

●道路貨物運送業従業員数・貨物自動車運転者数

単位：人

		令和2年	3年	4年	5年	6年
		道路貨物運送業 従業員数	男性 割合 女性 割合 合計	1,080,080 87 159,940 13 1,240,010	1,148,790 87 165,800 13 1,314,600	1,135,960 87.2 166,900 12.8 1,302,860
大型貨物自動車運転者数	男性 割合 女性 割合 合計	408,050 98 9,230 2 417,280	408,850 98 7,350 2 416,200	403,680 97.7 9,480 2.3 413,160	422,860 97.5 10,980 2.5 433,840	417,720 96.9 13,300 3.1 431,020
	男性 割合 女性 割合 合計	456,740 95 24,320 5 481,060	448,040 96 20,800 4 468,850	482,000 95.1 24,990 4.9 506,990	581,170 96.3 22,190 3.7 603,360	427,040 95.0 22,280 5.0 449,320

注1 集計対象は企業規模計10人以上999人以下
 注2 四捨五入により合計が合わないことがある
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

●関東運輸局管内の自動車貨物輸送量

関東運輸局管内における2023(令和5)年度の自動車貨物輸送量(自家用軽自動車を除く)は10億6,878万トンでした。このうち営業用トラックの輸送量(軽自動車を除く)は6億4,789万トンで、全体の60.6%を占めています。車種

別にみると、普通車が4億8,622万トンと営業用全体の8割近くを輸送しています。また小型車は749万トン、特種用途車は1億5,419万トンでした。なお、2023年度の国内貨物輸送量については、32頁を参照してください。

●地方運輸局別・業態別・車種別自動車輸送トン数

令和5年度分 (単位：千トン)

局別	合計	営業用				自家用		
		登録自動車			軽自動車	登録自動車		
		普通車	小型車	特種用途車		普通車	小型車	特種用途車
関東局計	1,068,780	486,222	7,486	154,185	8,800	291,528	49,693	70,866
東京	157,410	73,243	3,199	26,032	3,238	36,573	6,234	8,890
神奈川	188,780	84,175	1,547	35,392	2,148	46,350	7,901	11,267
埼玉	209,244	99,280	1,205	25,362	1,184	58,162	9,914	14,138
群馬	92,867	41,000	17	12,642	184	27,607	4,706	6,711
千葉	174,229	84,179	803	25,566	1,119	44,259	7,544	10,759
茨城	124,762	56,843	228	18,103	411	34,790	5,930	8,457
栃木	95,563	34,336	473	8,087	384	36,987	6,305	8,991
山梨	25,925	13,166	14	3,001	132	6,800	1,159	1,653

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』

●地方運輸局別・業態別・車種別自動車輸送トンキロ

令和5年度分 (単位：千トンキロ)

局別	合計	営業用				自家用		
		登録自動車			軽自動車	登録自動車		
		普通車	小型車	特種用途車		普通車	小型車	特種用途車
関東局計	54,959,282	35,846,983	211,667	8,790,180	147,114	7,887,594	880,267	1,195,479
東京	5,808,925	3,597,825	78,092	929,837	34,676	925,053	103,237	140,205
神奈川	8,535,359	5,612,456	44,914	1,623,681	31,219	968,273	108,061	146,756
埼玉	11,139,362	7,511,081	38,686	1,444,268	24,816	1,678,728	187,348	254,436
群馬	5,632,765	3,783,209	2,999	879,799	4,150	762,060	85,047	115,501
千葉	8,789,037	5,404,587	29,829	1,763,475	23,084	1,241,375	138,539	188,148
茨城	7,712,056	4,981,397	8,843	1,196,727	6,016	1,202,592	134,211	182,270
栃木	5,574,410	3,725,567	7,716	617,181	5,260	964,787	107,672	146,228
山梨	1,767,368	1,230,861	588	335,212	17,893	144,726	16,152	21,935

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』

●東京発着貨物量(令和5年度)

2023(令和5)年度の全国各地から東京に輸送される貨物量は1億8,965万トンで前年度比1.5%増加し、東京から全国へ輸送される貨物量は1億7,441万トンで同3.4%増加しました(都内

発着を含む)。約9割がトラック輸送によるもので、着貨物の88.4%、発貨物の92.1%を占めています。なお、東京発着の品目別輸送量などは「データ『東京』(5頁)を参照してください。

都道府県発 東京着貨物 (トン)			都道府県名	東京発 都道府県着貨物 (トン)		
%	自動車輸送分	全量		全量	自動車輸送分	%
99.1	98,190,331	99,090,781	東京	99,090,781	98,190,331	99.1
14.0	261,572	1,865,815	北海道	2,433,224	288,844	11.9
51.3	610,159	1,190,195	青森	400,609	278,276	69.5
28.7	313,568	1,094,138	岩手	388,608	328,579	84.6
56.8	541,057	951,930	宮城	1,180,343	549,148	46.5
88.7	548,743	618,864	福島	719,303	701,820	97.6
94.1	151,735	161,319	秋田	168,961	134,792	79.8
99.6	365,835	367,164	山形	110,072	107,105	97.3
90.4	3,770,277	4,172,727	茨城	4,917,343	4,857,495	98.8
100.0	2,945,039	2,946,320	栃木	1,755,443	1,752,927	99.9
100.0	1,977,780	1,978,249	群馬	3,259,641	3,257,658	99.9
100.0	21,029,675	21,034,060	埼玉	21,020,621	21,012,789	100.0
62.7	11,173,428	17,817,689	千葉	11,274,876	10,661,749	94.6
91.3	17,855,745	19,554,088	神奈川	11,526,247	11,407,167	99.0
86.0	500,772	582,441	新潟	528,493	487,220	92.2
84.6	118,691	140,266	富山	71,678	67,704	94.5
93.3	88,816	95,202	石川	30,187	24,827	82.2
94.2	31,128	33,040	福井	15,363	14,253	92.8
99.9	511,764	512,316	山梨	697,921	696,911	99.9
99.5	677,095	680,522	長野	1,186,382	1,178,819	99.4
88.3	1,148,114	1,300,654	静岡	1,645,760	1,564,002	95.0
97.7	215,774	220,812	岐阜	143,526	140,979	98.2
76.6	975,390	1,273,484	愛知	917,720	678,841	74.0
15.6	83,035	531,492	三重	235,533	121,674	51.7
100.0	79,033	79,033	滋賀	59,836	59,836	100.0
85.2	94,093	110,389	京都	101,116	83,945	83.0
100.0	64,638	64,638	奈良	5,665	5,665	100.0
79.6	294,314	369,746	和歌山	72,305	45,645	63.1
50.0	1,003,443	2,006,350	大阪	1,526,833	751,129	49.2
49.0	398,366	812,749	兵庫	495,573	412,986	83.3
46.4	65,040	140,150	鳥取	70,066	55,946	79.8
99.1	26,269	26,519	島根	3,146	2,571	81.7
13.7	68,044	496,818	岡山	382,659	157,181	41.1
25.3	88,701	350,347	広島	392,375	71,511	18.2
4.3	37,543	880,477	山口	78,201	11,411	14.6
32.4	90,879	280,410	香川	82,700	50,136	60.6
52.1	197,243	378,344	愛媛	73,466	62,955	85.7
47.7	67,992	142,439	徳島	61,670	1,346	2.2
9.6	82,408	855,836	高知	16,834	0	0.0
14.5	408,038	2,815,976	福岡	5,429,950	228,645	4.2
58.5	71,569	122,258	佐賀	55,517	46,636	84.0
67.5	75,714	112,224	長崎	650	0	0.0
86.2	102,656	119,115	熊本	70,378	60,739	86.3
0.0	0	486,110	大分	369,318	11,204	3.0
65.1	108,148	166,219	宮崎	201,745	29,943	14.8
45.2	104,704	231,847	鹿児島	91,377	17,195	18.8
0.0	0	392,177	沖縄	1,051,692	0	0.0
88.4	167,614,358	189,653,739	全国	174,411,707	160,670,535	92.1

(注) %は自動車輸送の割合

資料：国土交通省『貨物地域流動調査』

●国内貨物輸送量の推移

2023(令和5)年度の国内貨物輸送量は41億2,390万トンで、2年連続で前年度比1.5%減少しました。自動車輸送統計の集計方法の変更により、国内貨物輸送量の推移を単純に比較はできませんが、年度によって増減はあるもの、おおむね減少傾向を辿っています。

トラック輸送量は37億8,050万トンで同1.2%減少しましたが、国内貨物輸送量の91.7%と大半を占めています。このうち営業用トラック(特種用途車・軽自動車を含む)は

25億1,210万トンで同1.8%減少し、自家用トラックもわずかながら減少しています。

一方、国内貨物輸送トンキロは4,017億1,000万トンキロで同1.6%減少しました。このうちトラックの輸送トンキロは2,291億8,000万トンキロで同1.0%増加し、全体の57.1%と半分強を占めています。その大半を占める営業用トラックは2,021億4,000万トンキロで同1.5%増加しています。

輸送トン数

(単位：百万トン)

年度	トラック							国内貨物総輸送量	
	営業用		自家用		合計		輸送量	前年度比(%)	
	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)			
平成28	3,019.3	103.5	1,359.0	99.0	4,378.3	102.1	4,787.9	101.9	
29	3,031.9	100.4	1,349.3	99.3	4,381.2	100.1	4,787.5	100.0	
30	3,018.8	99.6	1,311.0	97.2	4,329.8	98.8	4,727.5	98.7	
31・令和元	3,053.8	101.2	1,275.4	97.3	4,329.2	100.0	4,714.1	99.7	
(参考値)	(2,842.0)	—	(1,275.4)	—	(4,117.4)	—	(4,502.6)	—	
2	2,550.5	※ 89.7	1,236.5	※ 97.0	3,787.0	※ 92.0	4,132.6	※ 91.8	
3	2,602.1	102.0	1,286.3	104.0	3,888.4	102.7	4,252.5	102.9	
4	2,557.5	98.3	1,268.5	98.6	3,826.0	98.4	4,185.8	98.4	
5	2,512.1	98.2	1,268.4	100.0	3,780.5	98.8	4,123.9	98.5	

輸送トンキロ

(単位：億トンキロ)

年度	トラック							国内貨物総輸送量	
	営業用		自家用		合計		輸送量	前年度比(%)	
	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)	輸送量	前年度比(%)			
平成28	1,808.1	102.7	295.1	104.1	2,103.2	102.9	4,130.9	101.4	
29	1,825.3	101.0	283.0	95.9	2,108.3	100.2	4,144.9	100.3	
30	1,824.9	100.0	279.8	94.8	2,104.7	99.8	4,099.1	98.9	
31・令和元	1,863.8	102.1	274.6	98.9	2,138.4	101.6	4,044.3	98.7	
(参考値)	(2,240.1)	—	(274.6)	—	(2,514.7)	—	(4,424.2)	—	
2	1,870.0	※ 83.5	264.2	※ 96.2	2,134.2	※ 84.9	3,861.1	※ 87.3	
3	1,964.4	105.0	276.6	104.7	2,241.0	105.0	4,045.2	104.8	
4	1,991.5	101.4	277.4	100.3	2,268.9	101.2	4,082.4	100.9	
5	2,021.4	101.5	270.4	97.5	2,291.8	101.0	4,017.1	98.4	

注1 令和2年4月より、調査方法および集計方法を変更したため、令和2年3月以前の数値とは連続性が担保されない。自家用軽貨物車を除く
 注2 端数処理上、合計が合わない場合がある
 注3 数値は公表時のもの

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』、国土交通省調べ

●貨物車の業態別・車種別車両台数(東京/関東運輸局管内/全国)

令和6年3月31日現在

	業態	車種		被けん引	合計	
		普通貨物	小型貨物		輸送量	前年度比(%)
東京	営業用	58,251 (4,606)	12,539	8,470	79,260 (4,606)	
	自家用	65,003 (274)	226,484 (12)	607	292,094 (286)	
神奈川	営業用	46,697 (5,964)	4,426 (2)	11,191	62,314 (5,966)	
	自家用	58,738 (409)	171,557 (2)	982	231,277 (411)	
千葉	営業用	43,786 (6,035)	3,419	7,488	54,693 (6,035)	
	自家用	74,041 (811)	168,725 (1)	2,030	244,796 (812)	
埼玉	営業用	62,631 (3,777)	4,938	4,321	71,890 (3,777)	
	自家用	79,191 (650)	175,672	1,501	256,364 (650)	
茨城	営業用	31,694 (5,587)	1,865	8,060	41,619 (5,587)	
	自家用	60,593 (482)	114,117	1,322	176,032 (482)	
群馬	営業用	19,932 (2,214)	878	2,963	23,773 (2,214)	
	自家用	38,762 (220)	69,027	824	108,613 (220)	
栃木	営業用	18,414 (1,974)	977	2,199	21,590 (1,974)	
	自家用	37,859 (479)	68,471	1,362	107,692 (479)	
山梨	営業用	6,184 (656)	356	765	7,305 (656)	
	自家用	13,049 (62)	26,341 (1)	395	39,785 (63)	
関東運輸局管内計	営業用	287,589 (30,813)	29,398 (2)	45,457	362,444 (30,815)	
	自家用	427,236 (3,387)	1,020,394 (16)	9,023	1,456,653 (3,403)	
全国計	営業用	928,028 (107,869)	72,051 (2)	173,388	1,173,467 (107,871)	
	自家用	1,531,808 (9,949)	3,422,122 (22)	25,136	4,979,066 (9,971)	

(注) ()内の数は「けん引車」で内数。三輪車および軽自動車を除く

資料：国土交通省『自動車保有車両数』

●貨物運送事業の営業損益／東ト協経営分析

東京都トラック協会の2023(令和5)年度決算版「経営分析調査結果」(実運送比率80%以上が対象)によると、本業の一般貨物運送事業の営業損益率は1.2%で前年度比1.2ポイント改善しました。しかしながら、保有車両「10台以下」の事業者は厳しい経営状況にあり、調査開始以来16年連続の赤字となっています。

1社平均の運送収入は同13.4%の増加となり、従業員1人当たりの営業損益は11万6,000円と黒字に転化、1日1車当たりの営業損益も559円の黒字となっています。営業損益は回復基調にありますが、「物流の2024年問題」への対応に迫られる中、「標準的運賃」の収受を進めている状況です。

一般貨物運送事業損益明細表

(単位：千円：1社平均額、構成比：%)

	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	252,102	100.0	247,059	100.0	280,966	100.0
運送収入	248,262	98.5	245,389	99.3	278,183	99.0
貨物運賃	235,964	93.6	236,176	95.6	261,542	93.1
その他	12,298	4.9	9,213	3.7	16,641	5.9
運送雑収	3,840	1.5	1,670	0.7	2,783	1.0
営業費用	252,439	100.1	247,148	100.0	277,502	98.8
運送費	213,054	84.5	208,711	84.5	237,934	84.7
人件費	104,344	41.4	100,420	40.6	130,268	46.4
燃料油脂費	17,040	6.8	18,931	7.7	24,466	8.7
ガソリン代	1,491	0.6	1,211	0.5	1,360	0.5
軽油代	15,339	6.1	17,449	7.1	22,762	8.1
その他	210	0.1	271	0.1	344	0.1
修繕費	8,535	3.4	8,085	3.3	10,660	3.8
事業用自動車	8,310	3.3	7,866	3.2	10,375	3.7
その他	225	0.1	219	0.1	285	0.1
減価償却費	8,854	3.5	8,285	3.4	9,289	3.3
事業用自動車	8,226	3.3	7,919	3.2	8,285	2.9
その他	628	0.2	366	0.1	1,004	0.4
保険料	4,077	1.6	3,670	1.5	3,808	1.4
施設使用料	7,630	3.0	6,973	2.8	7,033	2.5
自動車リース料	3,683	1.5	5,017	2.0	8,131	2.9
施設賦課税	881	0.3	761	0.3	972	0.3
事故賠償費	175	0.1	203	0.1	246	0.1
道路使用料	6,655	2.6	6,970	2.8	5,933	2.1
フェリーボート利用料	251	0.1	41	0.0	51	0.0
その他	50,929	20.2	49,355	20.0	37,077	13.2
備車費等	29,653	11.8	28,617	11.6	6,254	2.2
一般管理費	39,385	15.6	38,437	15.6	39,568	14.1
人件費	19,575	7.8	21,092	8.5	20,658	7.4
その他	19,810	7.9	17,345	7.0	18,910	6.7
営業損益	-337	-0.1	-89	0.0	3,464	1.2
営業外収益	4,414	1.8	4,088	1.7	5,254	1.9
金融収益	201	0.1	371	0.2	360	0.1
営業外費用	1,454	0.6	1,457	0.6	2,072	0.7
金融費用	1,013	0.4	829	0.3	1,066	0.4
経常損益	2,623	1.0	2,542	1.0	6,646	2.4
集計事業者数(社)	344	100%	312	100%	211	100%
営業利益計上(社)	139	40%	136	44%	106	50%
経常利益計上(社)	182	53%	173	55%	125	59%

資料：『東ト協経営分析調査報告書』(令和5年度決算版)

●国交省が新たな「標準的な運賃」を告示

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

い、新たに告示したものです。

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

新「標準的な運賃」概要

(国土交通省のパフレットより作成)

距離制運賃表

(単位：円)

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

時間制運賃表

(単位：円)

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

参照：距離制運賃表、時間制運賃表(関東運輸局)より一部抜粋

個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定

運賃割増率

【速達割増等】

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

【休日割増】(日曜祝祭日)2割

【深夜・早朝割増】(22時～5時)2割

【特殊車両割増】

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

待機時間/積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として収受

〈4tクラス中型車の例〉

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

利用運送手数料

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

有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料

その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

燃料サーチャージ

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

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

■運行管理関係

●運行管理者試験

輸送の安全確保のため、貨物自動車運送事業法により、トラック運送事業者に対しては、運行管理者試験(国家試験)に合格した運行管理者の選任が義務付けられています。2013(平成25)年5月以降、保有車両5台未満の事業者に対しても選任が義務付けられています。

受験資格は運行管理に関し1年以上の実務経験を有する者、または国土交通大臣認定の実施機関による基礎講習を修了した者などです。

なお、試験方法は2021(令和3)年度から、コンピュータ使用によるC B T試験に全面的に移行しました。

項目	回数別	令和2年度	令和2年度	令和3年度	令和3年度	令和4年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和6年度	令和6年度
		第1回試験 (令和2.8.23)	第2回試験 (令和3.3.7)	第1回試験 (令和3.8.7 ~9.5)	第2回試験 (令和4.2.19 ~3.20)	第1回試験 (令和4.8.6 ~9.4)	第2回試験 (令和5.2.18 ~3.19)	第1回試験 (令和5.8.5 ~9.3)	第2回試験 (令和6.2.17 ~3.17)	第1回試験 (令和6.8.3 ~9.6)	第2回試験 (令和7.2.15 ~3.16)
申請者数	東京	3,527	3,414	3,099	2,501	2,531	2,052	2,356	1,938	2,084	1,743
	全国	45,395	35,620	37,154	30,511	31,749	25,791	28,931	24,529	27,282	22,587
受験者数 (受験率)	東京	3,051 (86.5%)	3,028 (88.7%)	2,820 (91.0%)	2,247 (89.8%)	2,261 (89.3%)	1,849 (90.1%)	2,093 (88.8%)	1,725 (89.0%)	1,873 (89.9%)	1,547 (88.8%)
	全国	39,630 (87.3%)	32,575 (91.5%)	34,164 (92.0%)	27,982 (91.7%)	28,804 (90.7%)	23,759 (92.1%)	26,293 (90.9%)	22,493 (91.7%)	24,993 (91.6%)	20,755 (91.9%)
合格者数 (合格率)	東京	1,105 (36.2%)	1,468 (48.5%)	986 (35.0%)	769 (34.2%)	925 (40.9%)	713 (38.6%)	765 (36.6%)	689 (39.9%)	693 (37.0%)	594 (38.4%)
	全国	12,166 (30.7%)	14,295 (43.9%)	10,164 (29.8%)	9,028 (32.3%)	11,051 (38.4%)	8,209 (34.6%)	8,805 (33.5%)	7,701 (34.2%)	8,224 (32.9%)	7,084 (34.1%)

資料：運行管理者試験センター

●トラック運送事業の運行管理者数の推移

運輸局管内	年度末現在	平成31・令和元	2	3	4	5
	関東		52,027	52,700	53,823	54,403
東京		12,437	12,366	12,614	12,666	12,624
神奈川		9,559	9,690	9,634	9,570	9,552
埼玉		9,556	9,908	10,260	10,438	10,509
群馬		3,358	3,395	3,466	3,507	3,479
千葉		7,839	7,947	8,198	8,473	7,667
茨城		5,057	5,117	5,225	5,295	5,337
栃木		2,885	2,926	3,021	3,043	3,046
山梨		1,336	1,351	1,405	1,411	1,435
全国		159,007	161,681	172,287	165,412	164,804

資料：国土交通省

●東京都トラック協会の貨物自動車運送適正化事業

東京都トラック協会は「地方貨物自動車運送適正化事業実施機関」として、関東運輸局長の指定を受け、適正化事業を行っています。適正化事業指導委員会を設置して、適正な事業推進

に当たるとともに、2003(平成15)年度には東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関評議委員会を設置し、機関の中立性・透明性の確立、事業の公平・着実な推進を期しています。

		令和3年度	4年度	5年度	6年度
事業者への巡回指導	指導事業所数	727	1,430	1,419	1,349
	指導件数	1,711	4,168	4,575	4,053
パトロールによる指導	延べ指導車両数	464	938	1,605	2,113
	指導件数	464	938	1,605	2,113

(注) 指導事業所数・巡回指導件数には特別調査指導(新規許可事業者・フォローアップ・その他調査指導)件数を含む

資料：東京都トラック協会

■税制・予算

●令和7年度トラック関係施策に関する要望と令和7年度税制改正大綱の主な内容

要望事項	令和7年度税制改正大綱の内容
1.自動車関係諸税の簡素化・軽減等 (1)自動車関係諸税の簡素化・軽減等 (2)自動車関係諸税における営自格差の拡充 (3)自動車重量税の道路特定財源化 2.中小企業投資促進税制の特例措置の延長 3.特例措置の延長 (1)自動車税環境性能割のASV(先進安全自動車)特例措置の延長 (2)中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長 (3)中小企業経営強化税制の特例措置の延長 (4)中小企業防災・減災投資促進税制の特例措置の延長(特定事業継続力強化設備等の特別償却制度) 4.トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用	・自由民主党、公明党及び国民民主党の幹事長間で「いわゆる「ガソリンの暫定税率」は、廃止する。具体的な実施方法等については、引き続き関係者間で誠実に協議を進める。」ことが合意された旨、大綱に記載された。 ・自動車関係諸税の見直しについては、「日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。(中略)自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく。その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う」とされた。 ・車体課税については、「取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴きつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る」とされた。また、利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組みについて、「使途・執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る」とされた。 ・自動車税における営自格差の見直しについては、言及されなかった。 ・自動車重量税の道路特定財源化については、言及されなかった。 ・適用期限が2年延長された。 ・歩行者検知機能付き衝突被害軽減ブレーキを搭載した車両総重量3.5t超のトラック(新車)等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年延長するとされた。 ・所得の金額が10億円を超える事業年度について、所得の金額のうち年800万円以下の金額に適用される税率を17%(現行:15%)に引き上げる見直しを行った上で、適用期限が2年延長された。 ・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。 ・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。 ・固定資産税の軽減措置の適用については、言及されなかった。

●令和7年度トラック関係施策に関する要望と令和6年度補正予算・令和7年度予算の主な内容

【要望事項】 ●道路関係要望事項 1.高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進 2.高速道路料金等の引下げ 3.物流基盤の整備 4.特殊車両通行許可に係る諸課題の改善 5.その他施策の推進 ●予算・施策関係要望事項 1.物流革新に向けた政策パッケージへの対応にかかる支援 2.燃料価格高騰への支援 3.環境・交通安全対策に係る支援 4.施策要望	令和6年度補正予算 令和6年度補正予算については、令和6年12月17日に成立した。 ①物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進(387億円) ②自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査(2.19億円) ③持続可能な物流を支える物流効率化実証事業(23億円) <経産省事業> ④物流革新に向けた取組の推進のうち持続可能な食品等流通対策事業(30億円) <農水省事業> ⑤運輸業、海運業等における人材確保・育成等(12.7億円) ⑥生産性向上や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化(143億円) ⑦商用車等の電動化促進事業(400億円) <環境省・経産省連携事業> ⑧サステナブル倉庫モデル促進事業(48億円の内数) <環境省連携事業> ⑨高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長(78億円) ⑩災害時における物流・人流の確保(2,494億円)・迅速な復旧・復興のための高規格道路の未整備区間の整備や4車線化等の推進、道路等の防災・減災対策の推進等 ⑪通学路等の交通安全対策の推進(202億円)・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進等 ⑫効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(621億円)・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化、SA・PA駐車不足の解消等 ⑬地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(1,974億円)・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用等 ⑭重点支援交付金の追加(1兆円)・推奨事業メニュー(6,000億円) 令和7年度予算 令和7年度予算については、下記の通り、令和7年3月31日に成立した。 (○トラック運送事業関係) ①物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進(163億円) ②人手不足解消に向けた自動運転トラックによる幹線輸送実証事業(0.08億円) ③自動車運送事業における外国人材の適正な受入環境の確保(0.47億円) ④自動車運送事業の安全対策事業(3.54億円) ⑤運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業(14.15億円) <環境省・農水省連携事業> ⑥環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業(33.02億円) <環境省・経産省連携事業> ⑦トラック輸送における更なる省エネルギー化に向けた推進事業/新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業(62億円の内数) <経産省事業> ⑧物流の革新に向けた取組の推進 <農水省事業>・持続可能な食品等流通対策事業(1.2億円)・食品流通拠点整備の推進(120億円の内数) (○道路関係) ①災害時における物流・人流の確保(4,103億円)・迅速な復旧・復興のための高規格道路の未整備区間の整備や4車線化等の推進、道路等の防災・減災対策の推進等 ②通学路等の交通安全対策の推進(2,501億円)・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進等 ③効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(3,676億円)・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化、SA・PA駐車不足の解消等 ④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(3,732億円)・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用等 (○厚生労働省関係) ①業務改善助成金(15億円) ②人材開発支援助成金(訓練関係)(545億円の内数) ③中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業(30億円) ④働き方改革推進支援助成金(92億円) ⑤両立支援等助成金(育児休業等支援コース他)(358億円) ⑥両立支援等助成金(不妊治療及び女性の健康課題対応両立支援コース)(0.84億円) ⑦民間企業における女性活躍促進事業(2.4億円)
---	--

資料：全日本トラック協会

II. 社会とともに生きるトラック

■労働

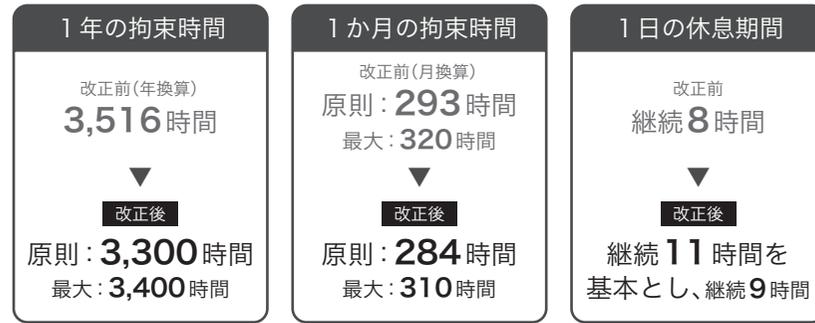
●長時間労働は正へ規制強化

働き方改革関連法の制定に伴う労働基準法改正により、時間外労働に対する罰則付き上限規制(一般則・年720時間以内)が導入され、2019(平成31・令和元)年4月から大企業に対して、

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

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

トラック運転者の「改善基準告示」



■環境

●自動車排出ガス規制が順次強化

自動車排出ガス対策として、「自動車から排出される窒素酸化物(NO_x)及び粒子状物質(PM)の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NO_x・PM法)に基づく規制が実施されるとともに、自動車単体の排出ガス規制が順次、強化されてきました。

ディーゼル車に対しては、ポスト新長期規制(平成21年規制)に続き、この規制よりNO_x排出量の約43%低減を求めるポスト・ポスト新長期規制が2016(平成28)年から順次、適用されました。

●地球温暖化防止へ燃費基準が強化

ディーゼル車に対する環境規制はかつての大気環境改善のための排出ガス対策から、地球温暖化対策としてのCO₂(二酸化炭素)排出削減対策が重要な課題になっています。これに伴い、燃費向上によるCO₂削減に向けて2006(平成18)年に、世界で初めて2015(平成27)年度を目標とした重量車(車両総重量3.5トン超のトラック・バスなど)の燃費基準が策定されました。

引き続き、2015年には小型貨物車(車両総重量3.5トン以下)についても、2022(令和4)年度を目標とした燃費基準が設定されました。

さらに、2019(平成31/令和元)年に重量車(車両総重量3.5トン超)の新たな燃費基準を策定しました。これは2025(令和7)年度を目標とした燃費基準で、重量車全体で従来の基準(2015年度燃費基準)より13.4%強化するものです。このうちトラック(トラクタを除く)の燃費基準は14.5%の基準強化となります。

ディーゼル自動車の2025年度 燃費基準

	車両総重量範囲 (最大積載量範囲)	目標燃費基準 (km/ℓ)
トラック 以外	3.5t超～7.5t以下(～1.5t以下)	13.45
	同(1.5t超～2t以下)	11.93
	同(2t超～3t以下)	10.59
	同(3t超～)	9.91
	7.5t超～8t以下	8.39
	8t超～10t以下	7.46
	10t超～12t以下	7.44
	12t超～14t以下	6.42
	14t超～16t以下	5.89
	16t超～20t以下	4.88
トラック	～20t以下	3.11
	20t超～	2.32

資料：国土交通省

●「カーボンニュートラル」へCO₂削減

政府は、「2050年カーボンニュートラル」に向けて、2021(令和3)年5月に地球温暖化対策推進法を改正し、基本理念に「2050年までの脱炭素社会の実現」の方針を明記し、さらに、同年10月に地球温暖化対策計画を改訂し、達成に向けたステップとして、2030(令和12)年度に温室効果ガスを2013(平成25)年度比46%削減を目指す目標を掲げました。

このうち運輸部門の目標としては、2030年度に1億4,600万トンと同35%の削減を目指すこととし、その実現に向けて取り組むことが求められています。

≫新たな省エネ法が施行

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

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

≫脱炭素へ「GX推進法」制定

「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」(GX〈グリーントランスフォーメーション〉推進法)が、2023年5月に成立し、同年6月30日に施行されました(一部規定を除く)。

●東京都が「ゼロエミッション東京戦略」

東京都は2019(令和元)年12月、2050(令和32)年にCO₂排出実質ゼロを目指す「ゼロエミッション東京戦略」を策定し、その実現に向けたビジョンおよび具体的な取り組みやロードマップなどを示しました。

同戦略は再生可能エネルギーの基幹エネ

ギー化や水素エネルギーの普及拡大により、全ての使用エネルギーの脱炭素化を柱としたもので、特に重点的な対策が必要な3分野における対応方針やプログラムを策定しました。

その一環として、運輸分野における「ZEV(ゼロエミッションビークル)普及プログラム」を策定しました。ZEVとは、走行時にCO₂などの排出ガスを出さない電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド自動車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)のことです。

同戦略に基づく取り組みを推進することにより、2050年に「都内を走る自動車は全てZEV化」することを目指しています。これに伴い、2030(令和12)年のZEV普及目標として都内乗用車新車販売台数に占めるZEV割合50%を掲げ、2030年以降、新車登録の乗用車や貨物車などの業務用車両をZEV化していく方針を示しました。

●東京都が「貨物輸送評価制度」推進

東京都では「ZEV(ゼロエミッションビークル)普及プログラム」を推進する一方、貨物自動車については当面の対応として、引き続き「貨物輸送評価制度」により、自動車からのCO₂の排出削減を進めていく方針です。貨物自動車については、現状では電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)がまだ普及段階にないためです。

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

なお、同制度は燃費改善(CO₂排出削減)に取り組むトラック運送事業者を評価・公表し、評価事業者をCO₂排出が少ない優良な運送事業者として荷主などに対して利用を推奨することにより、CO₂削減を進める目的で実施しているものです。東京都トラック協会がグリーン・エコプロジェクト(GEP)事業で蓄積した実走行燃費データを活用して制度を構築し、2012(平成24)年度から実施しています。

交通安全

●交通事故発生件数の推移

2024(令和6)年の全国における交通事故死者数は2,663人で、前年比15人(0.6%)減少しました。前年は8年振りの増加となり、一転して減少となりました。事故発生件数・負傷者数も19年振りの増加から、減少となっています。

死亡事故を年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者の事故死者数は1,513人で同47人(3.2%)の増加となり、全死者数に占める割合は56.8%と同2.1ポイント上昇し、引き続き全

体の半数以上を占めています。

東京都内における事故死者数は146人で同10人(7.4%)増加し、2年連続で増加しています。その一方で、増加傾向が続いていた事故発生件数・負傷者数ともに減少となりました。

このため、警視庁では2025(令和7)年も「世界一の交通安全都市T O K Y Oを目指して」をスローガンに掲げ、さらなる事故防止に取り組んでいく方針です。

(前年比：%)

区分 年	全 国						東 京							
	事故件数	前年比	1日当たり 平均件数	死者数	前年比	負傷者数	前年比	事故件数	前年比	1日当たり 平均件数	死者数	前年比	負傷者数	前年比
平成26	573,842	91.2	1,572.2	4,113	94.1	711,374	91.0	37,184	88.4	101.9	172	102.4	43,212	88.4
27	536,899	93.6	1,471.0	4,117	100.1	666,023	93.6	34,274	92.2	93.9	161	93.6	39,931	92.4
28	499,201	93.0	1,363.9	3,904	94.8	618,853	92.9	32,412	94.6	88.6	159	98.8	37,828	94.7
29	472,165	94.6	1,293.6	3,694	94.6	580,850	93.9	32,763	101.1	89.8	164	103.1	37,994	100.4
30	430,601	91.2	1,179.7	3,532	95.6	525,846	90.5	32,590	99.5	89.3	143	87.2	37,443	98.5
31・令和元	381,237	88.5	1,044.5	3,215	91.0	461,775	87.8	30,467	93.5	83.5	133	93.0	34,777	92.9
2	309,178	81.1	844.7	2,839	88.3	369,476	80.0	25,642	84.2	70.1	155	116.5	28,888	83.1
3	305,196	98.7	836.2	2,636	92.8	362,131	98.0	27,598	107.6	75.6	133	85.8	30,836	106.7
4	300,839	98.6	824.2	2,610	99.0	356,601	98.5	30,170	109.3	82.7	132	99.2	33,429	108.4
5	307,930	102.4	843.6	2,678	102.6	365,595	102.5	31,385	104.0	86.0	136	103.0	34,870	104.3
6	290,895	94.5	794.8	2,663	99.4	344,395	94.2	30,103	95.9	82.2	146	107.4	33,251	95.4

資料：警察庁交通局『令和6年中の交通事故の発生状況』

●月別交通事故発生件数

2024(令和6)年の交通事故発生状況を月別にみると、全国的には発生件数・負傷者数とも12月が最も多く、次いで10月、11月が多い状況です。死者数は12月の287人が最も多く、以下、10月、11月の順で、年末にかけて多く発生しています。

東京都内では、発生件数が最も多いのは12月の2,761件で、次いで10月の2,742件でした。負傷者数も同様に、12月が3,039人と最も多く、次いで10月の3,036人です。死者数については、12月が146人と最も多く、次いで多い順に9、11月が14人、3、4、5、8、10月が13人となりました。

区分 月別	全 国				東 京			
	発生件数	1日平均	死者数	負傷者数	発生件数	1日平均	死者数	負傷者数
1	22,776	735	220	27,848	2,367	76.4	12	2,647
2	22,885	789	185	26,332	2,262	78.0	9	2,506
3	24,181	780	177	29,259	2,542	82.0	13	2,809
4	23,511	784	196	27,602	2,464	82.1	13	2,707
5	24,154	779	206	27,914	2,636	85.0	13	2,881
6	22,694	756	198	27,217	2,486	82.9	9	2,750
7	24,010	775	227	28,846	2,532	81.7	7	2,808
8	23,156	747	246	28,531	2,281	73.6	13	2,526
9	23,079	769	221	27,566	2,404	80.1	14	2,653
10	26,021	839	252	30,378	2,742	88.5	13	3,036
11	25,431	848	248	30,750	2,626	87.5	14	2,889
12	28,997	935	287	32,152	2,761	89.1	16	3,039
合 計	290,895	795	2,663	344,395	30,103	82.2	146	33,251

資料：警察庁交通局『令和6年中の交通事故の発生状況』、『令和6年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について』

●営業用トラック事故件数の推移

2024(令和6)年の営業用トラック(事業用貨物自動車)による交通事故件数(第一当事者、軽貨物車を含む)は、1万3,424件で前年比4.9%減少しました。10年前の2014(平成26)年に比べると、約38%減少しています。

事故件数を車種別にみると、軽貨物車が4,805件と最も多い状況ですが、前年比126件(2.6%)減少しました。次いで多い大型貨物車も3,757件で同294件(7.3%)減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では4,862件で同268件(5.2%)減少しました。

10年前に比べると、大型貨物車は約46%減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では約55%減少と半分に減っています。

死亡事故件数(同)は219件で前年比2件(0.9%)減少しました。10年前より約37%減っていますが、減少幅が鈍化していることから、改めて事故防止の徹底が求められています。

車種別にみると、大型貨物車が122件で前年比3件(2.5%)、準中型貨物車は24件で同1件(4.3%)、普通貨物車が7件で同1件(16.7%)の増加となりました。中型貨物車は47件で同4件(7.8%)、軽貨物車は19件で同3件(13.6%)それぞれ減少しています。

10年前に比べると、大型貨物車は約37%減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では約43%減少しています。

●貨物自動車が第一当事者の交通事故件数

区分 年	営 業 用							自 家 用						
	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計
平成26	6,985	8,130	—	2,686	1,342	3,763	21,564	1,383	5,843	—	30,276	265	41,064	78,566
27	6,260	7,294	—	2,602	1,147	3,669	19,825	1,336	5,226	—	28,157	284	37,221	71,940
28	5,709	6,572	—	2,319	1,136	3,654	18,254	1,272	4,970	—	25,955	263	33,953	66,150
29	5,663	4,862	2,452	1,240	1,072	3,769	17,986	1,259	3,059	4,646	21,326	209	31,694	61,984
30	5,406	4,031	3,171	820	1,047	3,968	17,396	1,202	2,336	6,007	18,572	231	28,014	56,131
31・令和元	4,753	3,413	2,764	699	985	3,977	15,606	1,127	2,103	5,693	16,027	221	25,353	50,303
2	3,970	2,671	2,261	547	790	4,051	13,500	986	1,641	4,762	12,866	201	20,918	41,173
3	4,103	2,586	2,170	556	844	4,616	14,031	1,005	1,621	4,712	12,690	194	20,227	40,255
4	4,164	2,508	2,186	513	847	5,011	14,382	1,041	1,649	4,595	12,258	188	19,326	38,869
5	4,051	2,489	2,152	489	770	4,931	14,112	1,048	1,658	4,549	12,507	217	19,471	39,233
6	3,757	2,321	2,055	486	729	4,805	13,424	960	1,539	4,356	11,660	175	18,407	36,922
指数	54		45		54	128	62	69		49		66	45	47

注1 トレーラは、大型、中型、準中型および普通の内数
注2 指数は平成26年を100とした場合の令和6年の値

資料：警察庁

●貨物自動車が第一当事者の死亡事故件数

区分 年	営 業 用							自 家 用						
	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計	大型	中型	準中型	普通	(トレーラ)	軽	合計
平成26	194	113	—	23	35	19	349	34	69	—	218	1	415	736
27	185	106	—	17	37	25	333	29	46	—	177	1	398	650
28	150	93	—	15	32	17	275	30	63	—	172	1	375	640
29	154	76	34	7	29	19	290	29	24	59	121	1	342	575
30	143	66	39	5	22	13	266	32	31	67	116	3	352	598
31・令和元	143	57	34	5	31	26	265	22	26	55	115	1	276	494
2	121	50	31	5	27	20	227	31	24	62	97	4	264	478
3	110	51	31	8	24	21	221	31	33	63	79	1	233	439
4	102	34	28	5	22	27	196	30	26	63	88	0	251	458
5	119	51	23	6	18	22	221	27	35	60	87	5	241	450
6	122	47	24	7	22	19	219	26	17	39	81	2	241	404
指数	63		57		63	100	63	76		48		200	58	55

注1 トレーラは、大型、中型、準中型および普通の内数
注2 指数は平成26年を100とした場合の令和6年の値

資料：警察庁

●自動車運転死傷行為処罰法が制定

悪質・危険運転行為を厳罰化する「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」(自動車運転死傷行為処罰法)が、2014(平成26)年5月に施行されました。刑法で規定していた「自動車運転過失致死傷罪」(「過失運転致死傷罪」に名称変更)と、「危険運転致死傷罪」を同法に移し、制定したものです。

同法では「危険運転致死傷罪」の対象として、アルコールや薬物、特定の病気などの影響により、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で運転して起こした、死傷事故に対する罰則が設けられました。あわせて「アルコール等影響発覚免脱」に対する罰則が設けられました。

●運転免許制度改正で準中型免許創設

2017(平成29)年3月に施行された道路交通法の一部改正により、運転免許制度が改正され、準中型自動車免許が創設されました。準中型免許は車両総重量3.5トン以上7.5トン未満を運転範囲とするもので、その受験資格は普通免許と同様、18歳以上で、自動車運転の初心者でも取得可能です。

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

●事業用運転者の指導・監督指針改正

国土交通省は、道路交通法一部改正による準中型自動車免許の創設にあわせて、「貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」(告示)を改正し、2017(平成29)年3月に施行しました。「一般的な指導及び監督」の指導項目・内容を追加し、特に初任運転者など「特定の運転者に対する特別な指導」に関しては、実車による安全運転指導を義務付けました。

初任運転者に対しては、一般的な指導・監督として座学と実車を用いた指導(トラックの構造上の特性に関する実車指導)を15時間以上と、実際にトラックを運転させて実施する安全運転指導を20時間以上行うことを義務付けています。

●「あおり運転」の厳罰化

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

他の車両などの通行を妨害する目的で、一定の違反行為(急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持など10類型)をした場合、妨害運転(交通の危険のおそれ)として懲役3年以下など、高速道路などで他の車両を停止させ著しい交通の危険を生じさせた場合には、妨害運転(著しい交通の危険)として懲役5年以下などの厳しい処罰が科され、免許取り消しとなります。

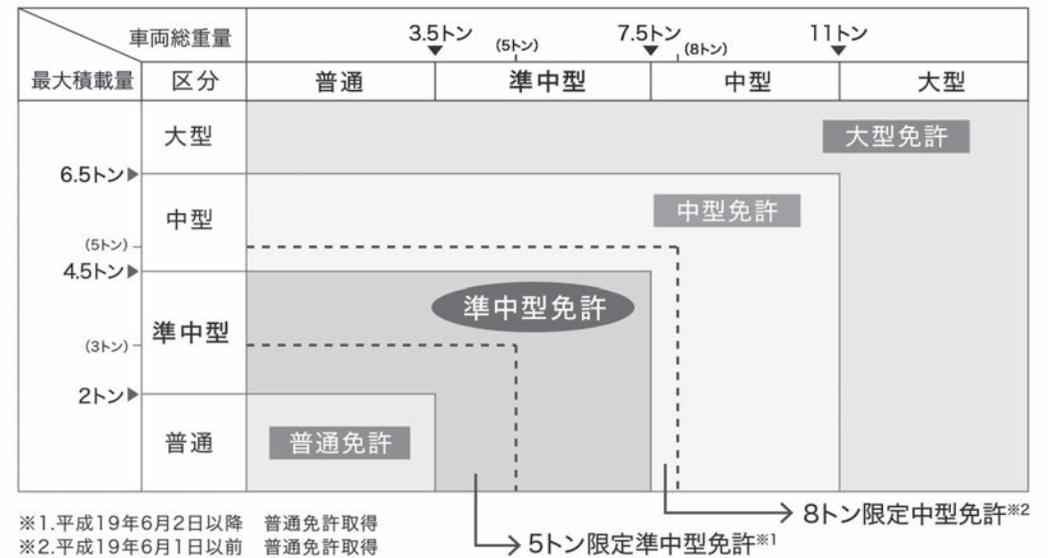
さらに、自動車運転死傷行為処罰法一部改正が同年7月に施行され、「あおり運転」行為が危険運転致死傷罪の対象に追加され、刑事処分が科されることになりました。

道交法改正	
妨害運転(交通の危険のおそれ)	懲役3年以下または罰金50万円以下 違反点数25点 免許取り消し・欠格期間2年(最大5年)
妨害運転(著しい交通の危険)	懲役5年以下または罰金100万円以下 違反点数35点 免許取り消し・欠格期間3年(最大10年)
運転処罰法改正	
危険運転致死傷罪(妨害運転)	・妨害運転で人を負傷させた場合 懲役15年以下 ・妨害運転により人を死亡させた場合 1年以上の有期懲役

●大型・中型・準中型AT限定免許を導入へ

2024(令和6)年6月、道路交通法施行規則一部改正が公布され、大型免許、中型免許、準中型免許、大型第二種免許、中型第二種免許にAT(オートマチック)車限定免許が導入されることになりました。中型等は2026年4月から、大型は2027年4月から施行されます。ドライバーの人手不足軽減の効果が期待されます。

●運転免許制度改正後の免許区分(車両総重量と最大積載量)



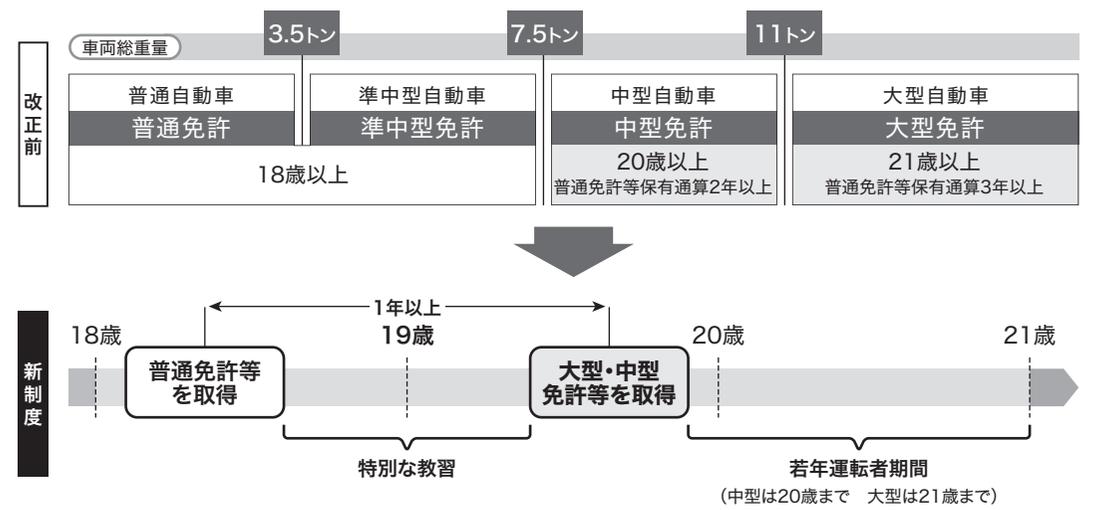
●大型・中型免許の要件緩和

～年齢19歳・普通免許保有1年以上
2020(令和2)年6月に公布された道路交通法一部改正のうち、運転免許関係の改正が2022(令和4)年5月に施行され、特例措置として大型・中型自動車免許および第二種運転免許試験の受験資格が緩和されました。

具体的には、特別な教習(特例教習課程)を修了した者については、19歳以上かつ普通免許などを保有していた期間が1年以上である場合、大型・中型免許試験を受験することが可能となりました。

特別な教習はこれまでの年齢要件が担保する自己制御能力や、経験年数要件が担保する危険予測・回避能力などを養成するもので、適性と技能に関する教習(座学・実車教習)を合計で36時限以上受講し修了する必要があります。さらに、免許取得後の安全対策として、特例による大型免許取得者が21歳まで、中型免許取得者は20歳までに違反行為を行い、違反が一定の基準に達した者に対しては、若年運転者講習の受講が義務付けられ、未受講の場合などはこの特例免許が取り消しになります。

●新たな大型・中型免許の受験資格



● 駐車規制が見直しへ

トラック運送業界ではかねて駐車規制が集配業務に支障を来す問題となっていることから、規制見直しを継続的に要望しています。こうした中で、警察庁は2018(平成30)年2月、各都道府県警察本部に対し、交通局長通達「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」を発出しました。その後、同庁は2023(令

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

こうした中で、東京都内では警視庁が2019(令和元)年度以降、集配貨物車に一定時間の駐車を認める駐車場所を順次設置しています。しかし、都心部や繁華街地域などの集配では依然、駐車場所に苦勞する状況が続いています。

● 都内の「荷さばき車両に配慮した駐車規制緩和区間」一覧

路線名	場所	緩和時間
1 都道(外堀通り)	千代田区飯田橋4丁目 ～新宿区神楽河岸	8:00～11:00
2 区道	千代田区有楽町2丁目1番	7:00～10:00
3 区道	千代田区有楽町2丁目7番	7:00～11:00
4 都道(新大橋通り)*	中央区築地4丁目 ～築地5丁目	5:00～12:00
5 国道(江戸通り)*	中央区日本橋馬喰町1丁目	7:00～10:00
6 区道(大門通り)	港区芝大門1丁目	7:00～11:00
7 都道	港区高輪2丁目	9:00～12:00
8 区道	品川区大井1丁目	5:00～8:00
9 区道	大田区東海2丁目	5:00～12:00
10 区道	世田谷区太子堂4丁目	9:00～11:00
11 区道	世田谷区南鳥山5丁目	10:00～12:00
12 区道(柳通り)	目黒区下目黒2丁目	8:00～12:00
13 区道	新宿区西新宿1丁目	6:00～10:00
14 都道(税務署通り)	新宿区西新宿8丁目	8:00～12:00
15 区道	豊島区北大塚2丁目	7:00～11:00
16 区道	豊島区西池袋1丁目	8:00～12:00
17 区道	豊島区西池袋1丁目	8:00～12:00
18 区道	豊島区西池袋1丁目	8:00～12:00
19 区道	豊島区東池袋4丁目	8:00～12:00
20 区道	豊島区池袋2丁目	8:00～12:00
21 区道	豊島区池袋2丁目	8:00～12:00
22 区道	豊島区南池袋2丁目	8:00～12:00
23 区道	北区豊島6丁目 ～豊島8丁目	8:00～11:00
24 区道	北区赤羽1丁目 ・赤羽西1丁目	7:00～9:00

(注) ※は貨物の集配中の貨物車に限る

路線名	場所	緩和時間
25 区道	北区赤羽1丁目	7:00～9:00
26 区道	台東区上野6丁目	6:00～9:00
27 区道	台東区上野6丁目	6:00～9:00
28 区道(馬道通り) 都道(吉野通り)	台東区日本堤2丁目 ～浅草6丁目 台東区今戸2丁目 ～浅草7丁目	10:00～12:00
29 区道	台東区浅草6丁目	10:00～12:00
30 区道	台東区浅草橋1丁目	9:00～12:00
31 区道(けやき通り) 区道(さくら堤通り)	荒川区南千住8丁目	9:00～11:00
32 都道(新荒川葛西堤防線)	足立区梅田1丁目	10:00～12:00
33 区道	墨田区江東橋5丁目	10:00～15:00
34 区道	墨田区千歳1丁目1番	7:00～11:00
35 都道(奥戸街道) 区道(まいりど四つ木)	葛飾区立石1丁目 葛飾区四つ木1丁目 ～四つ木2丁目	10:00～12:00
36 市道	昭島市玉川町1丁目	11:00～13:00
37 市道	立川市曙町2丁目	8:00～11:00
38 市道	府中市宮町1丁目	8:00～10:00
39 市道(競馬場通り)	府中市清水が丘1丁目	8:00～12:00
40 市道	青梅市本町131番	8:00～11:00
41 市道	八王子市中町～横山町	9:00～12:00
42 市道	八王子市石川町2951番	8:00～12:00
43 市道(町田駅前通り)	町田市原町田6丁目 ～原町田4丁目	9:00～11:00
44 市道	日野市日野本町3丁目	9:00～12:00
45 市道(平尾中央通り)	稲城市平尾2丁目	8:00～12:00

資料：警視庁

● 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和元年度

警察署	実施場所/路線名(実施枠数)	規制時間
丸の内	千代田区有楽町2-9/区道(2)	9:00～19:00
万世橋	千代田区外神田4-14/区道(2)	9:00～20:00
久松	中央区日本橋蛸殻町1-11/区道(2)	9:00～19:00
月島	中央区勝どき3-13/区道(2)	9:00～21:00
愛宕	港区芝大門2-11/区道(3)	*9:00～21:00
愛宕	港区新橋4-21/国道15号(1)	9:00～21:00
高輪	港区白金台2-11/国道1号(2)	9:00～21:00
大崎	品川区大崎5-6/区道(2)	8:00～20:00
田園調布	大田区田園調布2-51/区道(1)	9:00～21:00
原宿	渋谷区代々木2-6/区道(1)	9:00～21:00
原宿	渋谷区代々木2-11/区道(1)	9:00～21:00
代々木	渋谷区富ヶ谷1-54/区道(2)	9:00～21:00
代々木	渋谷区初台1-44/山手通り(1)	9:00～21:00
牛込	新宿区市谷本村町3-27/靖国通り(2)	9:00～21:00
新宿	渋谷区代々木2-9/国道20号(5)	9:00～21:00
荻窪	杉並区荻窪1-7/区道(2)	9:00～21:00
荻窪	杉並区荻窪5-31/区道(2)	9:00～21:00
本富士	文京区根津1-16/不忍通り(2)	9:00～21:00
本富士	文京区根津2-29/不忍通り(2)	9:00～21:00
目白	豊島区要町1-9/要町通り(1)	9:00～21:00
目白	豊島区要町1-10/要町通り(2)	9:00～21:00
目白	豊島区要町1-1/要町通り(1)	9:00～21:00
王子	北区王子1-7/区道(1)	9:00～21:00
赤羽	北区赤羽北2-31/都道(2)	9:00～21:00
赤羽	北区赤羽北2-8/環八通り(1)	9:00～21:00
赤羽	北区浮間3-2/都道(1)	9:00～21:00

※日曜・休日を除く

● 貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和2年度(1)

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
麹町	千代田区飯田橋2-15(1)	9:00～21:00
麹町	千代田区飯田橋2-16(1)	9:00～21:00
中央	中央区京橋1-18(1)	9:00～19:00
築地	中央区湊3-8(1)	9:00～19:00
築地	中央区湊3-8(1)	9:00～19:00
築地	中央区入船3-1(1)	9:00～21:00
月島	中央区晴海3-13-1(2)	9:00～21:00
三田	港区芝浦4-19(2)	9:00～21:00

※令和6年5月廃止

警察署	実施場所/路線名(実施枠数)	規制時間
志村	板橋区西台2-27/区道(1)	9:00～21:00
志村	板橋区西台2-28/区道(1)	9:00～21:00
志村	板橋区西台3-57/区道(1)	9:00～21:00
高島平	板橋区高島平3-10/区道(2)	9:00～21:00
高島平	板橋区高島平4-23/区道(1)	9:00～21:00
石神井	練馬区大泉学園町8-26/都道108号(1)	9:00～21:00
石神井	練馬区大泉学園町8-28/都道108号(1)	9:00～21:00
南千住	荒川区南千住4-9/区道(2)	9:00～21:00
南千住	荒川区南千住3-41/区道(2)	9:00～21:00
千住	足立区千住旭町4-13/区道(1)	9:00～21:00
竹の塚	足立区伊興本町2-1/尾竹橋通り(1)	9:00～21:00
竹の塚	足立区東保木間1-5/区道(2)	9:00～19:00
立川	立川市柴崎町3-7/市道(1)	9:00～21:00
立川	立川市柴崎町2-2/市道(1)	9:00～21:00
小金井	小金井市貫井北町5-21/連雀通り(1)	9:00～21:00
小金井	国分寺市泉町2-9/市道(1)	9:00～12:00
小平	小平市花小金井南町1-18/市道(1)	9:00～21:00
青梅	青梅市河辺町10-8/市道(1)	9:00～21:00
福生	あきる野市秋川2-7/市道(1)	9:00～21:00
福生	あきる野市秋川1-8/市道(1)	9:00～21:00
八王子	八王子市明神町4-1/市道(1)	9:00～21:00
八王子	八王子市明神町4-5/市道(2)	9:00～21:00
日野	日野市日野台2-14/市道(1)	9:00～21:00
日野	日野市日野台1-7/市道(1)	9:00～21:00
日野	日野市多摩平2-5/豊田停車場線(1)	9:00～21:00
多摩中央	多摩市永山1-3/市道(2)	9:00～21:00

※

資料：警視庁

●貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和2年度(2)

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
原宿	渋谷区代々木1-58-3(1)	9:00~21:00
代々木	渋谷区代々木5-17-11(1)	9:30~21:00
代々木	渋谷区代々木4-62-18(1)	9:30~21:00
中野	中野区中央1-42(1)	9:00~21:00
中野	中野区中央2-15(2)	9:00~21:00
中野	中野区中野5-62(1)	9:00~21:00
巣鴨	豊島区北大塚2-14(2)	9:00~21:00
巣鴨	豊島区巣鴨3-32(1)	9:00~21:00
王子	北区豊島1-10-10(1)	9:00~21:00
王子	北区豊島1-12-4(1)	9:00~21:00
板橋	板橋区板橋1-42-13(2)	9:00~21:00
志村	板橋区坂下2-32-19(2)	9:00~21:00
高島平	板橋区赤塚新町3-13-5(2)	9:00~21:00
高島平	板橋区赤塚新町3-14-22(1)	9:00~21:00
上野	台東区上野公園1-54(3)	終日
綾瀬	足立区足立4-41-7(1)	9:00~21:00
城東	江東区亀戸3-36(1)	10:00~21:00

●貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和3年度

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

●貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和4年度

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

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
小松川	江戸川区松島1-10-10(1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区篠崎町3-3-7(1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区平井5-16-9(1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区東小松川2-11-9(1)	9:00~21:00
小松川	江戸川区一之江4-1-18(1)	9:00~21:00
昭島	昭島市中神町1177-7(1)	9:00~21:00
田無	東久留米市東本町1(1)	9:00~21:00
小平	小平市花小金井南町1-23(1)	9:00~21:00
東村山	清瀬市野塩5-292-4(1)	9:00~21:00
武蔵野	武蔵野市中町1-2(1)	9:00~21:00
調布	調布市布田4-32(北側)(2)	9:00~21:00
調布	調布市布田4-32(南側)(1)	9:00~21:00
調布	狛江市東和泉1-30-1(1)	9:00~21:00
八王子	八王子市東町9-10(1)	9:00~21:00
日野	日野市高幡116-10(1)	9:00~21:00
多摩中央	多摩市永山1-3-2(2)	9:00~21:00

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

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
板橋	板橋区板橋1-51(1)	9:00~21:00
板橋	板橋区板橋1-15(1)	9:00~21:00
石神井	練馬区東大泉1-29(2)	9:00~21:00
上野	台東区上野7-1(2)	終日
上野	台東区上野7-1(3)	終日
小松川	江戸川区小松川1-5(1)	9:00~21:00
昭島	昭島市昭和町2-4(1)	8:00~21:00
東村山	東村山市栄町2-20(1)	9:00~21:00
東村山	東村山市栄町2-21(1)	9:00~21:00
多摩中央	多摩市落合1-40(2)	9:00~21:00
多摩中央	多摩市永山1-4(2)	9:00~21:00

資料：警視庁

●貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和5年度

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

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

●貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの実施場所 令和6年度

警察署	実施場所/路線名(実施枠数)	規制時間
月島	中央区晴海3-13/区画道路(1)	9:00~21:00
月島	中央区晴海5-1-9/区画道路(1)	9:00~21:00※
月島	中央区晴海5-1-17/区画道路(1)	9:00~21:00※
高輪	港区白金台2-9-12/桜田通り(1)	9:00~21:00
高輪	港区白金台1-2-37/桜田通り(2)	9:00~21:00
高輪	港区高輪1-23-28/桜田通り(2)	9:00~21:00
高輪	港区高輪1-23-26/桜田通り(1)	9:00~21:00
高輪	港区高輪1-23-23/桜田通り(2)	9:00~21:00
高輪	港区高輪1-27-47/桜田通り(1)	9:00~21:00
高輪	港区高輪1-27-44/桜田通り(2)	9:00~21:00
高輪	港区高輪3-5-25/桜田通り(1)	9:00~21:00
高輪	港区高輪3-5-23/桜田通り(1)	9:00~21:00
麻布	港区六本木3-14/区道(1)	9:00~21:00
池上	大田区矢口1-2/環八通り(2)	9:00~21:00
世田谷	世田谷区池尻3-27/三宿通り(1)	9:00~21:00
世田谷	世田谷区世田谷2-2/世田谷通り(1)	9:00~21:00
碑文谷	目黒区自由が丘1-30/駅ロータリー(1)	9:00~21:00
碑文谷	目黒区八雲5-20/駒沢通り(2)	9:00~21:00
渋谷	渋谷区恵比寿4-3/区道(1)	9:00~21:00

警察署	実施場所/路線名(実施枠数)	規制時間
中野	中野区東中野2-22/山手通り(1)	9:00~21:00
中野	中野区東中野3-14/山手通り(1)	9:00~21:00
中野	中野区東中野4-15/山手通り(1)	9:00~21:00
中野	中野区本町4-39/中野通り(1)	9:00~21:00
本富士	文京区本郷3-1/サッカー通り(1)	9:00~21:00
王子	北区王子5-1/区道(1)	9:00~21:00
西新井	足立区梅島3-3/区道(1)	9:00~21:00
綾瀬	足立区大谷田4-9/区道(1)	9:00~21:00
亀有	葛飾区亀有3-29/区道(2)	9:00~21:00
八王子	八王子市中町1-3/市道(1)	7:00~18:00
八王子	八王子市中町4-12/市道(1)	7:00~18:00
八王子	八王子市中町3-14/市道(1)	7:00~18:00
八王子	八王子市横山町7-5/市道(1)	7:00~18:00
八王子	八王子市横山町6-6/市道(1)	7:00~18:00
町田	町田市原町田6-8/原町田大通り(2)	11:00~19:00
町田	町田市原町田6-9/原町田大通り(1)	11:00~19:00
町田	町田市原町田6-20/原町田大通り(3)	11:00~19:00
町田	町田市原町田6-21/原町田大通り(1)	11:00~19:00
多摩中央	多摩市唐木田1-2/市道(1)	9:00~21:00

※令和7年6月整備完了予定

資料：警視庁

●「駐車許可」の申請要件など明確化

警察庁は2025(令和7)年3月、都道府県警察本部等に対して、「駐車許可及び駐車規制からの除外措置の運用の見直しについて」および「駐車許可の運用の見直しにおける留意点について」並びに「駐車規制からの除外措置の運用の見直しにおける留意点について」を通達しました。

駐車許可および駐車規制からの除外に関して運用の統一を図るほか、関係手続き等の合理化および簡素化を推進するものです。

「物流の2024年問題」を背景に、社会的に重要なインフラを担うトラック運送事業者の駐車需要に対応するための措置です。

Ⅲ. 東京の生活と経済

■ 税制

● 自動車関係諸税(トラック関係)

自動車関係諸税のうち車体課税については、2019(令和元)年10月1日から実施された消費税率10%への増税に伴い、トラック運送業界などが長年、要望していた自動車取得税が廃止されました。

2014(平成26)年度の税制改正で消費税率10%の段階で廃止する方針が決定されていましたが、政府が増税時期を延期したことに伴い、自動車取得税の廃止も先送りされていたものです。ただ、自動車取得税の廃止に伴い、その代替財源の確保の観点から、新たに自動車税などにおける環境性能割課税が導入されました。

一方、燃料課税の軽油引取税に関しては、2009(平成21)年度にその用途が一般財源化されましたが、その後も旧暫定税率分は「当分の間税率」として、引き続き維持されたままとなっています。その上、地球温暖化防止のための燃料課税として、2012(平成24)年度の税制改正において地球温暖化対策税(石油石炭税に上乗せ課税)が導入されました。

2025(令和7)年度の税制改正において、与党税制改正大綱には暫定税率を廃止することが明記されました。廃止時期については明らかになっていません。

税目	取得(購入)		保有		
	消費税	環境性能割	自動車重量税	自動車税	軽自動車税
国・地方税	国・地方税	都道府県・市町村	国 税	都道府県税	市町村税
税率/税額	10%地方消費税 2.2%を含む	取得価格の0~2% (営業用および軽自動車)	(営業用トラック) 1トンごとに2,600円/年 (新車登録13年超除く)	(営業用トラック) 18,500円/年 (最大積載量4トン超5トン以下)	(営業用四輪トラック) 3,800円/年 (新車登録13年超除く)
走行					
税目	揮発油税	地方揮発油税	軽油引取税	石油ガス税	消費税
国・地方税	国税(ガソリンに課税)		都道府県税(軽油に課税)	国税(LPGに課税)	国・地方税
税率/税額	48.6円/ℓ	5.2円/ℓ	32.1円/ℓ	17.5円/kg	10%地方消費税 2.2%を含む

● 自動車関係諸税収額の推移

(単位: 億円)

年度	合計	消費税	自動車取得税	自動車重量税	自動車税	軽自動車税	揮発油税	地方揮発油税	軽油引取税	石油ガス税
令和2	88,092	27,753	1,332※1	6,799	15,294※2	2,755※2	22,040	2,358	9,641	120
3	86,001	28,141	1,025※1	6,609	15,134※2	2,798※2	20,700	2,214	9,300	80
4	88,168	29,097	1,657※1	6,766	15,283※2	2,943※2	20,790	2,225	9,307	100
5	86,859	29,356	1,212※1	6,644	15,141※2	3,002※2	19,990	2,139	9,275	100
6	90,059	31,634	1,712※1	7,065	15,049※2	3,078※2	20,180	2,159	9,102	80

※1 自動車取得税の廃止に伴い、環境性能割課税(自動車税・軽自動車税)を導入
 ※2 種別割

● 燃料税等の変化(昭和45年以降)

	ガソリン			軽油		LPガス	※「地球温暖化対策のための税」 (石油石炭税に上乗せ課税)	原油・石油製品
	揮発油税 円/ℓ	地方揮発油税 円/ℓ	合計 円/ℓ	軽油引取税 円/ℓ	石油ガス税 円/kg	石油石炭税 円/ℓ		
昭和45	24.3	4.4	28.7	15.0	17.5			
49	29.2	5.3	34.5	↓				
51	36.5	6.6	43.1	19.5			昭和63	
54	45.6	8.2	53.8	24.3			平成24/10	
平成5/12	48.6	5.2	53.8	32.1			26/4	
	↓※1	↓※1.2	↓※1	↓※1			28/4	
							2.04	
							2.29※3	
							2.54	
							2.80	

※1 2008(平成20)年4月のみ暫定税率失効により、ガソリン 28.7円/ℓ、軽油 15.0円/ℓとなる
 ※2 2009(平成21)年3月まで「地方道路税」
 ※3 2012(平成24)年10月から「地球温暖化対策のための税」導入

■ 生活関連

● 人口

2025(令和7)年1月1日現在の東京都の人口は、住民基本台帳などに基づく推計によると、1,419万5,730人(前年比0.6%増)と2年連続で増加しました。新型コロナウイルス感染症の影響からの回復がみられ、日本人は自然減となっていますが、外国人が増加しています。

性別では、男性が696万3,684人(同0.7%増)、

● 年齢(5歳階級) 別人口の予測

「東京都男女年齢(5歳階級) 別人口の予測」(都総務局作成)によれば、都の総人口は当面、増加傾向を辿り、2030(令和12)年に1,424万人まで増えますが、これをピークに減少過程に入り、2045(令和27)年には1,379万人に減少する見込みです。

予測によると、年少人口(15歳未満)の都内総人口に占める割合は、2020(令和2)年の11.2%から、25年後の2045年には10.1%まで

● 年齢区分人口の推移 (令和2年3月時点の予測)

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

資料: 東京都

● 都内の移動者数の推移

2023(令和5)年中に、東京都内の区市町村の境界を越えて住所を移した移動者数は、114万8,518人(前年比1.3%減)で2年連続の減少となりました。他道府県間との移動者数は、転

年次	移動者数		他道府県との移動者数		都内間移動者数		その他移動者数	
	移動者数	構成比	移動者数	構成比	移動者数	構成比	移動者数	構成比
令和3年	1,178,697	100.0	765,779	65.0	412,038	35.0	880	0.1
4年	1,164,160	100.0	764,629	65.7	398,523	34.2	1,008	0.1
5年	1,148,518	100.0	755,009	65.7	392,560	34.2	949	0.1

● 都区部消費者物価指数の推移

東京都都区部の消費者物価指数(2020年を100とした指数)によると、2024(令和6)年平均の総合指数は107.9と前年比2.5ポイント上昇しました。特に、2021(令和3)年12月以降、値上げが相次ぎ、物価は上昇傾向にあります。

女性が723万2,046人(同0.6%増)です。また地域別では、区部が987万8,821人(同0.9%増)で、市部は424万517人(同0.1%増)です。

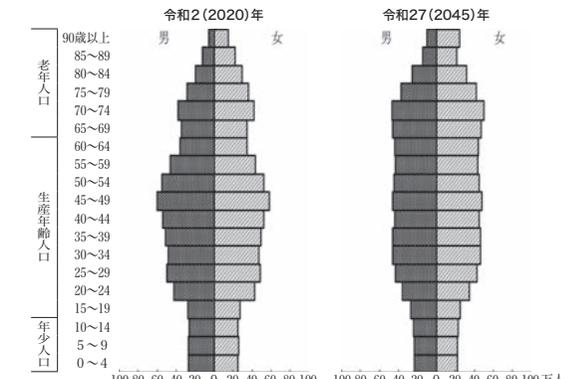
● 東京都の人口(推計)

令和7年1月1日現在

合計(前年比)	14,195,730人 (0.6%増)
男性(前年比)	6,963,684人 (0.7%増)
女性(前年比)	7,232,046人 (0.6%増)

資料: 東京都

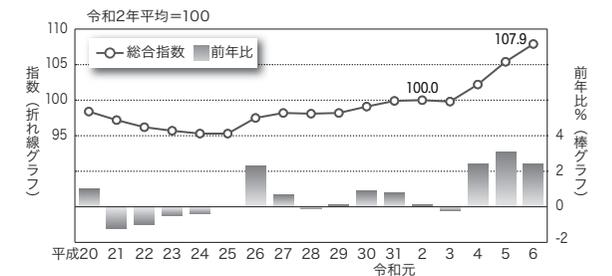
減少します。一方、老年人口(65歳以上)は、2020年の22.7%から、2045年には28.8%まで増加する見込みです。これに伴い、生産年齢人口(15~64歳)は2020年の66.1%から、2045年には61.2%に減少すると予測しています。



注 令和2(2020)年以前は、総務省統計局「国勢調査結果報告」による資料: 総務省統計局「国勢調査報告」
 都総務局統計部「東京都男女年齢(5歳階級) 別人口の予測」

入者が40万6,749人(同1.9%増)に対して、転出者は34万8,260人(同4.7%減)と、5万人を超える転入超過となっています。

(注) 構成比(%)は四捨五入(合計が必ずしも100%とならない)



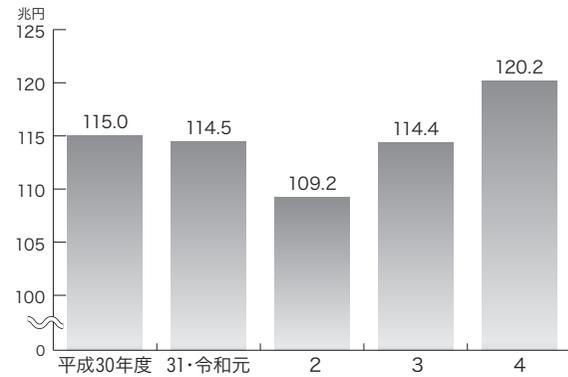
資料: 都総務局統計部「東京の物価」

■経済活動

●都内総生産額(名目)の推移

2022(令和4)年度の都内総生産額(名目)は120.2兆円で、2年連続で前年度比増加となりました。新型コロナウイルス感染症の収束に伴い、経済活動が回復したことによるとみられます。

産業別の構成割合は、全国に比べて鉱業・製造業が7.4%(全国19.4%)、運輸・郵便業が3.4%(同4.7%)と低い水準ですが、卸売・小売業は21.5%(同14.4%)、情報通信業は11.6%(同4.9%)、金融・保険業が8.0%(同4.6%)などが高い水準にあります。



資料：都総務局統計部「都民経済計算年報 令和4年度」(速報)

●事業所数・従業者数・製造品出荷額等・付加価値額

2022(令和4)年の全国の事業所数(製造業計)は22万2,770事業所で前年比26.0%、従業員数は771万4,495人で同3.3%それぞれ増加しました(「令和3年経済センサス活動調査」との比較)。東京の事業所数(製造業)は1万5,416事業所、従業者数は26万8,401人です。また、2022(令和4)年の製造品出荷額等は8兆

2,838億円で同8.7%、付加価値額は3兆4,037億円で同8.8%それぞれ増加しました。

なお、工業統計調査は公的統計の整備に関する基本的な計画に基づき、調査を中止し、「経済構造実態調査」「経済センサス活動調査」で調査することとなり、東京都の「工業統計調査」もこれらの調査として実施されています。

区分 年	事業所数			従業者数			製造品出荷額等			付加価値額			
	実数	構成比(%)	前年比(%)	実数(人)	構成比(%)	前年比(%)	実数(億円)	構成比(%)	前年比(%)	実数(億円)	構成比(%)	前年比(%)	
平成30	全国	188,249	100.0	98.4	7,697,321	100.0	101.7	3,318,094	100.0	104.0	1,043,007	100.0	100.9
	東京	9,870	5.2	95.6	246,895	3.2	98.2	75,777	2.3	99.3	30,743	2.9	95.6
31・令和元	全国	185,116	100.0	98.3	7,778,124	100.0	101.0	3,221,260	100.0	97.1	1,000,650	100.0	95.9
	東京	9,887	5.3	100.2	245,851	3.2	99.6	71,608	2.2	94.5	28,161	2.8	91.6
2	全国	181,299	100.0	97.0	7,697,536	100.0	99.0	(3,020,033)	(100.0)	(93.8)	(968,255)	(100.0)	(96.8)
	東京	-	-	-	-	-	-	(72,029)	(2.4)	(100.6)	(29,035)	(3.0)	(103.1)
3	全国	(176,858)	(100.0)	(97.6)	(7,465,556)	(100.0)	(96.0)	3,302,200	100.0	109.3	1,066,140	100.0	110.1
	東京	(14,861)	(8.4)	-	(249,577)	(3.3)	-	76,227	2.3	105.8	31,281	2.9	107.7
4	全国	222,770	100.0	126.0	7,714,495	100.0	99.2	3,617,749	100.0	109.6	1,082,550	100.0	101.5
	東京	15,416	6.9	103.7	268,401	3.5	107.5	82,838	2.3	108.7	34,037	3.1	108.8

資料：経済産業省「工業統計調査」、東京都総務局統計部「工業統計」、()の数値は「令和3年経済センサス活動調査」

●東京の有効求人倍率

東京労働局の職種別有効求人・求職状況調査(3か月毎に調査)によると、東京都内における2025(令和7)年3月の有効求人倍率は全職種平均で1.53ですが、このうち自動車運転者の求人率は3.81倍で、全職種平均の約2.5倍の高い水準にあります。

自動車運転者の有効求人倍率は、2019(令和元)年12月には4.14倍まで上昇するなど、人手不足が顕在化していました。コロナ禍で一時的に低下しましたが、再び4倍近くで推移しています。

トラック運送業界は2024(令和6)年4月から、働き方改革関連法の施行に伴う労働時間規制が強化されており、「2024年問題」に対応するため今後運転者不足が一層深刻化することが懸念されています。

有効求人倍率の推移

	自動車運転	全職種
令和3年	2.44	1.05
4年	2.24	1.20
5年	3.40	1.49
6年	3.93	1.49
7年	3.81	1.53

(注) 各年3月の数値 資料：東京労働局

東ト協ガイドンス

平成25年4月1日から「一般社団法人」として、新たなスタートを切った東京都トラック協会(略称・東ト協)は、東京都内に本社・支店・営業所を置くトラック運送事業者で構成する団体です。会員相互の連絡協調により、貨物自動車運送事業の適正な運営および公正な競争を確保することによって、事業の健全な発展を促進し、安全・安心な輸送サービスの提供に努め、事業の社会的地位の向上を図ることを目的としています。

昭和41年10月25日に前身となる「東京陸上運輸協会」を設立し、平成28年に創立50周年を迎えました。

運輸事業は公共性の高い産業です。とりわけトラック輸送のシェアが大きな比重を占めている現在、物流の円滑化、都民・利用者に対する利便の確保、大地震、風水害などの「いざ」という時の救援物資輸送対策など、トラック運送業界に課せられた社会的使命は重大です。

また、トラック運送事業は、交通事故、交通公害問題と深い関わりを持っており、常にその面の対策を厳しく求められています。

このため、当協会では、会員事業者の近代化、交通安全・環境保全、福利厚生対策、都民・利用者へのサービス向上対策など、多岐にわたる事業活動を展開しています。

一方、国から地方貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定を受け、輸送の安全を阻害する行為の防止等を行っています。さらに、教育研修・人材養成などの活動を実施するとともに、東京都トラック交通遺児等助成財団を通じて社会福祉活動も推進しています。

■沿革

- 昭和41年10月25日 都内の12団体を統合、東京陸上運輸協会設立
- 昭和42年10月1日 事務局の整備によって業務開始
- 昭和45年3月25日 社団法人東京陸上運輸協会設立認可
- 昭和45年5月28日 社団法人東京都トラック協会に名称変更
- 平成25年3月25日 一般社団法人東京都トラック協会移行認可
- 平成25年4月1日 一般社団法人東京都トラック協会発足(登記)
- 平成27年4月1日 25支部を内部組織化、各支部は「公認支部」に移行
- 現在に至る

■会員数

- ① 一般会員 3,016
- ② 特別会員 2

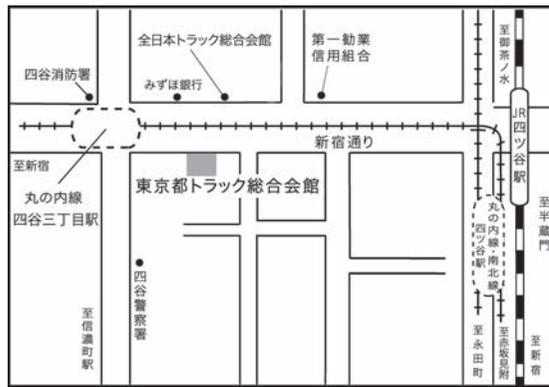
(特別会員= 一般社団法人東京環境保全協会、一般社団法人全国物流ネットワーク協会)

※令和7年3月31日現在

(一社) 東京都トラック協会 (本部)

〒160-0004 東京都新宿区四谷 3-1-8
 (東京都トラック総合会館)
 TEL 03-3359-6251 (代表)
 URL <https://www.totokyo.or.jp/>
 E-mail: truck@tta.ne.jp

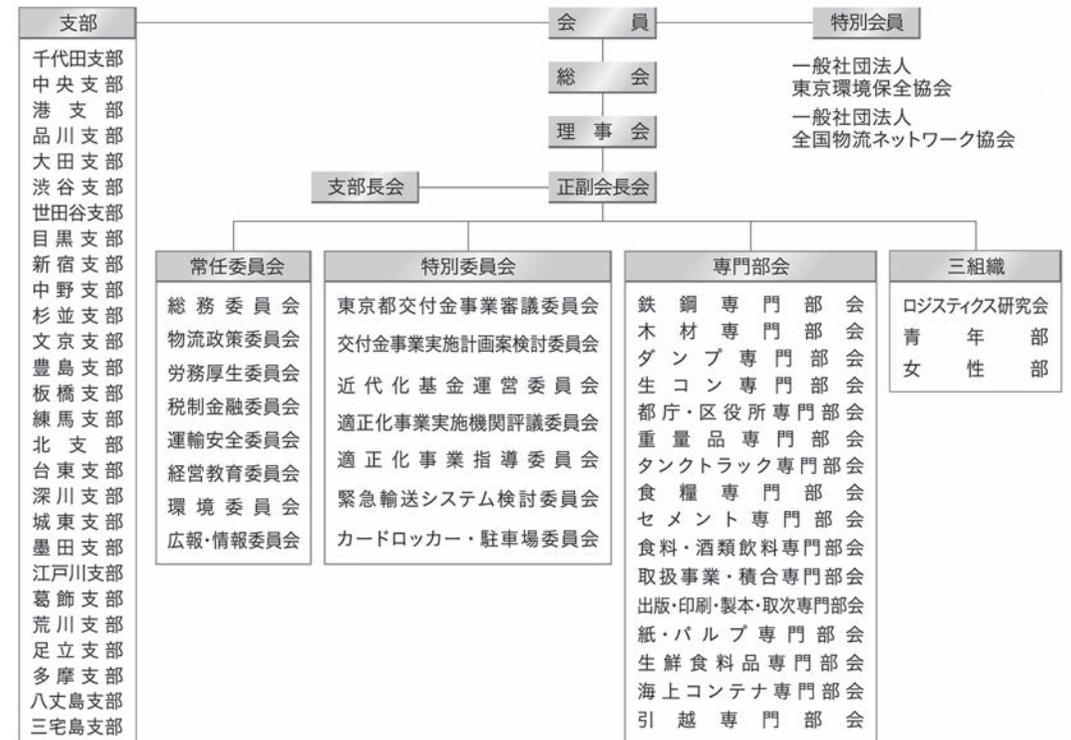
東京メトロ丸の内線「四谷三丁目駅」徒歩2分



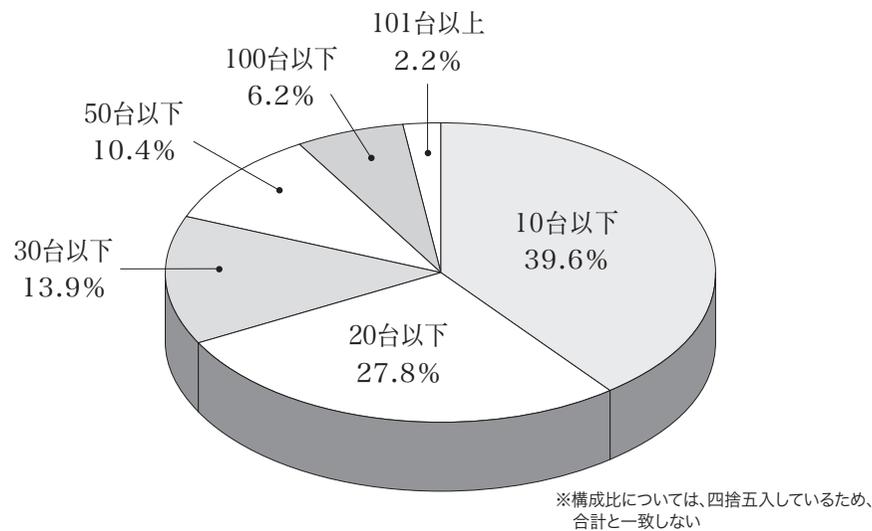
東ト協本部事務局ダイヤルイン一覧

	部署名	ダイヤルイン番号	FAX番号
総務部	総務・支部支援G (総務)	03-3359-6252	03-3359-4695
	総務・支部支援G (支部支援)	03-3359-4133	
	広報・情報G	03-3359-4134	
2F	輸送相談室	03-3357-3881	
財務部	経理G	03-3359-4135	03-3351-8790
	交付金会計G	03-3359-4136	
3F 業務部	交通・環境G(交通)	03-3359-3618	03-3359-4983
	交通・環境G(業務)	03-3359-6257	
	交通・環境G(環境)	03-3359-3617	03-3359-6674
	教育研修・輸送G (教育研修)	03-3359-4137	
	教育研修・輸送G (輸送)	03-3359-3401	03-3359-6020
	適正化事業部	適正化事業G	

一般社団法人 東京都トラック協会 機構図



車両規模別会員構成



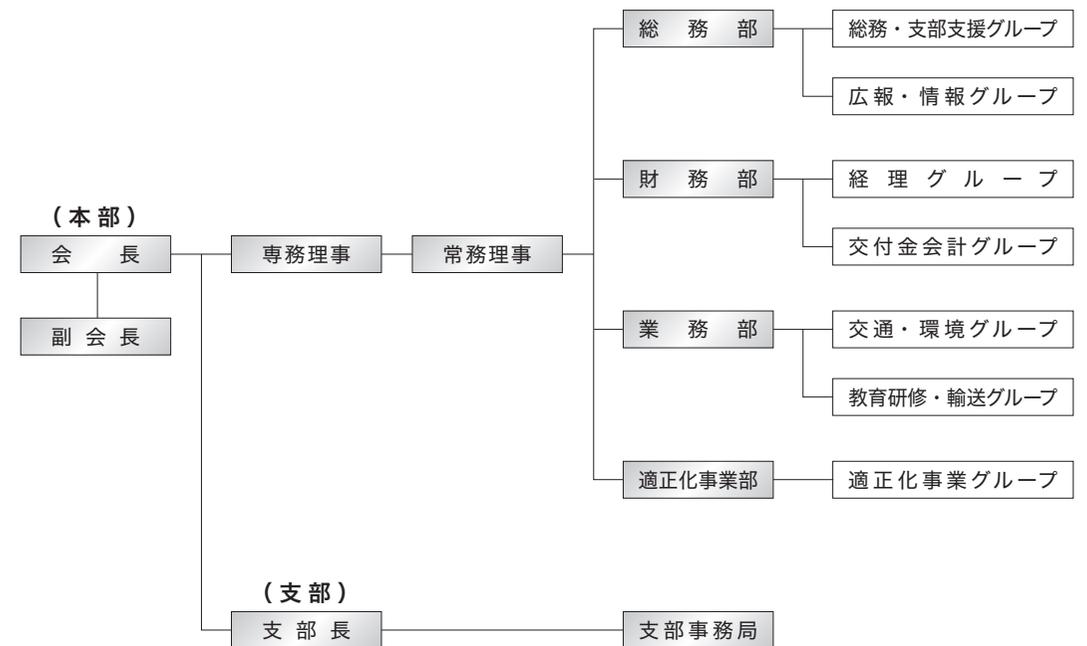
車両規模別会員構成

10台以下	20台以下	30台以下	50台以下	100台以下	101台以上	合 計
1,195	837	419	313	187	65	3,016

※特殊・軽車両を除く

令和7年3月31日現在 (特別会員2を除く)

一般社団法人 東京都トラック協会 事務局組織図



■財団法人等

- ◎ 公益財団法人東京都トラック交通遺児等助成財団 〈昭和58年10月6日設立・事業開始、平成25年4月1日から「公益財団法人」に移行〉

《主な事業内容》

- (1) 交通遺児等に対する助成事業
- (2) 交通事故防止のための広報活動事業
- (3) 交通安全対策事業および交通事故に関する福祉事業に対する助成事業
- (4) 交通安全の啓発等を通じて地域福祉の増進に寄与する事業

- ◎ 東京高速道路交通安全協議会 〈昭和57年8月20日設立〉
令和7年3月31日現在の会員総数は294(一般会員288、賛助会員6)

(一般会員の内訳)

一般社団法人東京都トラック協会 = 194	高速道路安全施設部門 = 18
一般社団法人全国物流ネットワーク協会 = 20	高速道路保全サービス部門 = 4
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 = 46	中央卸売市場部門 = 3
高速道路ターミナル部門 = 2	その他 = 1

《主な事業内容》

- (1) 広報活動等 (① 会報の発行 ② 各種広報 ③ シートベルト着用の推進 ④ 視聴覚教材等の活用による交通安全教育の徹底)
- (2) 研修会・講習会等の実施
- (3) 街頭指導活動等
- (4) 警視庁高速隊に対する支援・協力

■保有施設

- ◎ 東京都トラック総合会館 〈昭和58年10月8日竣工〉

《概要》所在地：〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 TEL：03-3359-6251(代表)

鉄骨鉄筋コンクリート造り、地上8階・地下2階、敷地面積549.3㎡(166.2坪)、延べ床面積3,720.5㎡(1,125.5坪)

地下1階=守衛室、駐車場、資料室 / 地下2階=資料等保管庫

1階=受付、ロビー、談話コーナー、図書室、関係団体事務室 / 2・3階=東ト協事務室・対策室 / 4・6階=中小会議室・研修室・セミナールーム・電算室 / 5階=関係団体事務室 / 7階=大会議室 / 8階=東ト協事務室

- ◎ 東ト協カードロッカー 〈平成3年12月24日完成、平成4年4月1日営業開始〉

《概要》所在地：〒134-0086 東京都江戸川区臨海町3-1-1 TEL 03-5674-3557

「東ト協カードロッカー」は、1つのコンテナサイズが間口2m、奥行き2m、高さ2mの容積8㎡で、積載が最大1.7トンまで可能なコンテナ532個を格納した立体自動倉庫式ロッカー。コンテナの呼び出しは、IDカードと暗証番号の組み合わせで行い、コンテナが自動的に1階のピックアップルームまで降りてくるため、荷物の出し入れは、利用者自身で簡単にできる。営業日時は、年末年始を除き、原則として年中無休・毎日午前8時から午後8時まで。

- ◎ 緊急輸送司令室・災害救助物資備蓄倉庫 〈平成5年2月完成〉

《概要》所在地：(東ト協カードロッカーと同様)

トラック運送業界として公共的役割の一端を担う立場から、東京都の災害対策に協力するために建設したもの。東京都の救助物資を保管し、緊急時の輸送を円滑に行うための緊急輸送司令室、緊急要員の宿泊・待機施設および緊急輸送車両の待機場所を兼ね備えた災害用緊急物資輸送センターとしての機能がある。2階建てで、1階は緊急輸送司令室と備蓄倉庫、2階は備蓄倉庫。

- ◎ 駐車場施設 〈平成6年3月10日運用開始〉

《概要》所在地：(東ト協カードロッカーと同様)

「東ト協カードロッカー」利用者および緊急輸送車両用施設として建設。141台分の駐車スペース確保。

◆2024(令和6)年 東ト協重大ニュース(順不同)

- 第9代会長に水野功氏が就任し、物流の「2024年問題」を契機として業界が転換期を迎える中で、ドライバーファーストの視点に立って適正運賃の収受や会員サービスの向上などをはじめとした、業界の社会的地位の向上に取り組む
- 東ト協会員事業者の「標準的運賃」届出率向上のために物流政策委員会の中で小委員会を設置し、本部と支部が一丸となって会員事業者の届出をサポートする
- 物流の「2024年問題」に対し、都民に向けて一般紙(読売新聞東京・多摩版)によりドライバーの労働環境の改善や働き方改革の推進、社会のライフラインとして重要な役割をトラック輸送が支えていることなどを強くアピールし、読売広告大賞準グランプリを受賞した
- 会員事業者における人材確保の促進を図るため、各支部が東京労働局・ハローワークと連携してドライバー募集説明会を開催し、各種助成事業と合わせて、求人情報の効率的な提供機会の拡大を図る
- 能登半島地震や東北・能登半島での豪雨災害に際し、東京都及び都内自治体の要請に応じてトラックによる被災地への救援物資輸送を行ったほか、「トラックフェスタ TOKYO 2024」開催に合わせて、能登半島地震に対する復興支援を行った
- 物流効率化への取り組みや改正物流効率化法への対応策として、新たに適正化事業調査員(Gメン調査員)を選任するなどの体制拡充を図るとともに、違反原因行為に対する荷主・物流事業者等からの情報収集や調査などについて、トラック・物流Gメンと連携実施する
- 「事業用自動車総合安全プラン2025」の達成セミナーにおいて、「生命のメッセージ展」を同時開催し、交通事故で失われた10命のパネルを展示することで、セミナー参加者に対し、命の尊さや飲酒運転の怖さを感じ・考えて頂くとともに、事故の未然防止を呼び掛けた
- トラックドライバー・コンテストの全国大会で東ト協の代表選手がトレーラ部門で優勝(警察庁長官賞・全ト協会会長賞を受賞)した

支部等一覧

令和7年6月10日現在

番号	支部・団体名	郵便番号	事務局所在地	T E L	F A X
1	千代田	101-0047	千代田区内神田1-12-3 神トラビル2F	03-3518-8006	03-3259-5123
2	中央	104-0045	中央区築地3-7-5 築地A Iビル1F	03-6226-2611	03-6226-2612
3	港	105-0014	港区芝1-11-14 芝松宮ビル4F	03-5730-1100	03-5730-1155
4	品川	140-0011	品川区東大井1-4-14 工場アパート3F	03-3471-7561	03-3471-7810
5	大田	143-0006	大田区平和島5-11-1 城南協組総合会館5F	03-3766-3261	03-3765-4305
6	渋谷	151-0053	渋谷区代々木2-23-1 ニューステイトメナー1032号	03-6276-2472	03-6276-2469
7	世田谷	156-0051	世田谷区宮坂3-28-2 かねだビル2F	03-3706-1011	03-3706-1013
8	目黒	152-0003	目黒区碑文谷3-6-11 目黒陸運事業協組ビル2F	03-5701-9832	03-5701-9831
9	新宿	160-0004	新宿区四谷1-23 東京貨物運送健康保険組合会館5F	03-3352-7800	03-3352-3322
10	中野	164-0013	中野区弥生町2-52-8 城西運送 本社ビル202	03-3384-3275	03-3380-3448
11	杉並	167-0022	杉並区下井草5-11-11	03-6913-7550	03-6913-7553
12	文京	111-0035	台東区西浅草2-23-1 加藤ビル3F	03-5830-6361	03-3842-1332
13	豊島	171-0021	豊島区西池袋5-8-9 藤和池袋コープ404	03-3981-5414	03-3988-1305
14	板橋	175-0082	板橋区高島平9-37-6 3F	03-3932-3701	03-3936-6115
15	練馬	176-0021	練馬区貫井4-47-56	03-3998-0695	03-3998-3739
16	北	114-0032	北区中十条1-2-23	03-3905-3301	03-3905-3304
17	台東	111-0035	台東区西浅草2-23-1 加藤ビル3F	03-3844-4527	03-3842-1332
18	深川	135-0031	江東区佐賀1-6-10 ステージファースト門前仲町201号	03-3643-4851	03-3641-5902
19	城東	136-0076	江東区南砂1-3-20 東京トラック同盟協同組合会館2F	03-3699-7083	03-3699-7098
20	墨田	131-0033	墨田区向島1-17-6	03-3624-6607	03-3621-1779
21	江戸川	134-0088	江戸川区西葛西7-28-8 トラック会館	03-5674-1211	03-5674-1215
22	葛飾	125-0062	葛飾区青戸7-19-14 葛貨協会館	03-3690-4551	03-3604-3263
23	荒川	116-0014	荒川区東日暮里6-26-10 荒川地区運送事業協組ビル2F	03-3807-3641	03-3806-8267
24	足立	121-0064	足立区保木間2-33-16	03-5242-5431	03-5242-5918
25	多摩	186-0001	国立市北3-27-11 三多摩自動車会館内	042-524-3469	042-525-1775
26	八丈島	100-1511	八丈島八丈町三根1948-2 (株)八丈島自動車整備工場内	04996-2-2225	04996-2-3531
27	三宅島	100-1212	三宅島三宅村阿古675	04994-5-0506	04994-5-7070
28	環境	102-0073	千代田区九段北1-6-4 日新ビル6F	03-3264-7911	03-3239-3432
29	全流協	150-0002	渋谷区渋谷3-26-15 NX渋谷ビル1F	03-6805-1362	03-6805-1368



DataFile 2025 — 令和6年度版 —
データファイル 2025(令和7)年6月発行
(vol.30)

一般社団法人

東京都トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8
TEL.03-3359-6251(代表)
FAX.03-3359-4695
(総務部広報・情報G) TEL.03-3359-4134(直通)
FAX.03-3359-4695

2025⇒2026

一般社団法人

東京都トラック協会