

データ ファイル

DataFile 2026

— 令和7年度版 —



vol.31

一般社団法人

東京都トラック協会

データ ファイル

DataFile 2026

— 令和7年度版 —

vol.31

一般社団法人

東京都トラック協会

データ「東京」	4
動向ファイル	6

制度・政策	
改正物流法が順次施行／改正下請法が可決、取適法が施行／トラック適正化二法が可決・成立／軽油など暫定税率廃止／交付金法案が成立／トラック・物流Gメンの取り組み／着荷主にも物流特殊指定適用へ／新総合物流施策大綱が閣議決定／改正道路交通法が施行／中継輸送関連法案が成立	
経営環境	
高止まり続く燃油価格／軽油価格カルテルで告発／外国人ドライバー採用の動き／高速道路の深夜割引拡大が延期に／首都高速道路が料金値上げ案／最低賃金の引き上げ続く／道路貨物運送業の倒産件数が高止まり	
安全・環境対策	
事業用自動車総合安全プラン2030を策定／不適切点呼で日本郵便を処分／事業用トラックの飲酒運転事故は13件／カーボンニュートラル実現に向けた取り組み	

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
●関東運輸局支局別・業態別・車種別 自動車輸送トン数	30
●関東運輸局支局別・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	
自動物流道路の実証実験／ランサムウェアによる攻撃が物流に影響／物流DXを推進	
東京都トラック協会(東ト協)の活動	
水野会長を再任、2期目に／ドライバーファースト実現へ「選択と集中」の予算編成へ／標準的運賃の取り組みで次の一手／支部ブロック化へ連携進む／トラック運転者待遇改善へ事業展開／改正法への対応で説明会を開催／労働環境改善・適正運賃收受へ／女性活躍推進へ都と意見交換／読売新聞にシリーズ全面広告／トラックフェスタに1万4,000人超が来場／青年部が輪島市小・中学校支援プロジェクト／事故防止対策徹底で死亡事故は減少／都知事ヒアリングで要望／駐車規制への要望で駐車スペースは拡大／未来型GEPで検討進める／台風被害で島しょ部へ救援物資輸送／木材専門部会が解散／浅井名誉会長が東商1号議員選挙で上位当選	

●東京発着貨物量(令和6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

■税制改正要望・予算	
●令和8年度トラック関係施策に関する要望と 税制改正大綱の主な内容	37
●令和8年度トラック関係施策に関する要望と 令和7年度補正予算・令和8年度当初予算の 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AT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
●新たな大型・中型免許の受験資格	43

III. 東京の生活と経済

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

東ト協ガイダンス	
●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	

●駐車規制が見直しへ	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	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2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3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4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4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5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6年度(1)	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6年度(2)	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7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	
●2025(令和7)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6年度)

事業者数



営業用トラック台数(軽自動車・小型三輪車を除く)



全国・東京の車種別トラック台数

普通車		
東京	122,060	(営業用 57,575 : 47.2%)
全国	2,460,961	(営業用 927,356 : 37.7%)

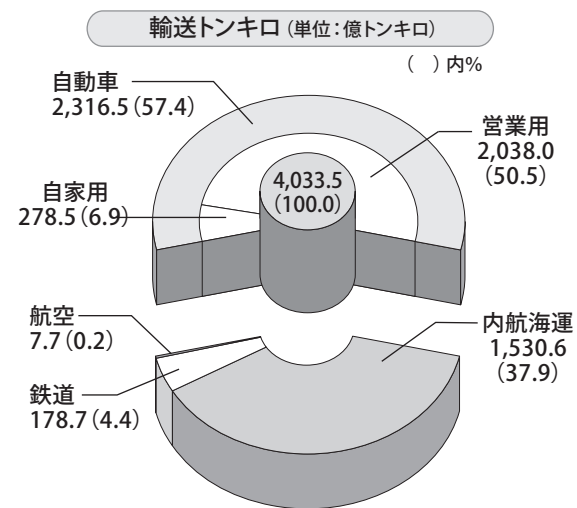
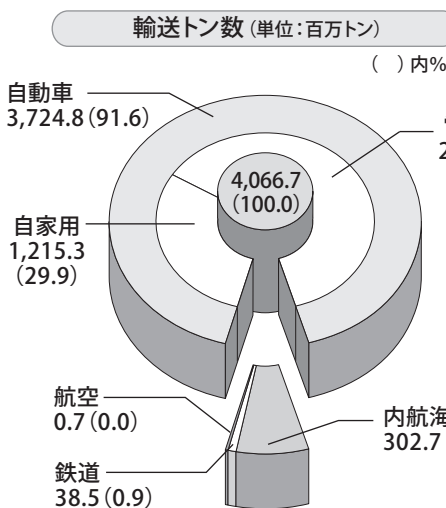
トレーラ		
東京	9,038	(営業用 8,381 : 92.7%)
全国	202,402	(営業用 174,320 : 86.1%)

小型車		
東京	236,723	(営業用 12,279 : 5.2%)
全国	3,477,919	(営業用 71,552 : 2.1%)

小型三輪車		
東京	115	(営業用 28 : 24.3%)
全国	1,006	(営業用 96 : 9.5%)

資料：国土交通省

令和6年度 輸送機関別国内貨物輸送量

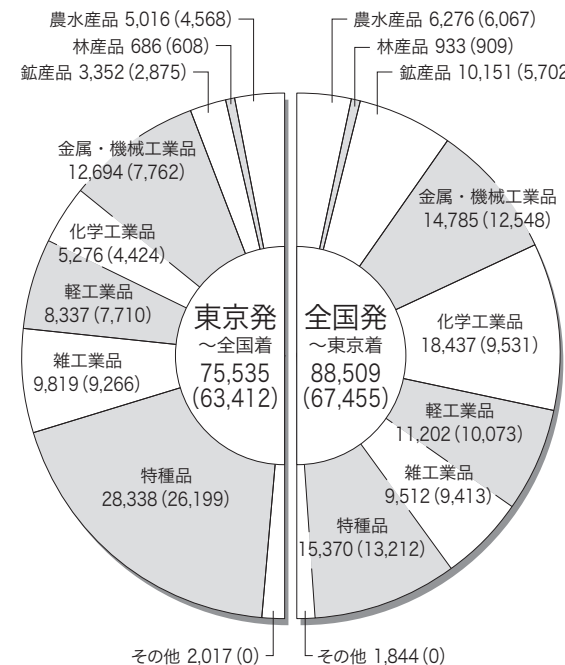


注1 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない
注2 自家用軽自動車を除く

資料：国土交通省

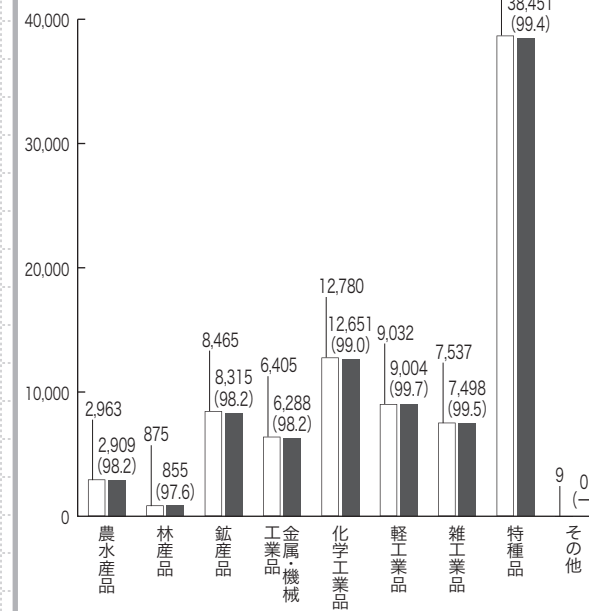
全国・東京の品目別発着貨物量(令和6年度)

(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6年度)

□ 総貨物量 86,756千トン
■ トラック輸送量 85,971千トン(99.1%)
()内は 総貨物輸送量に対する割合

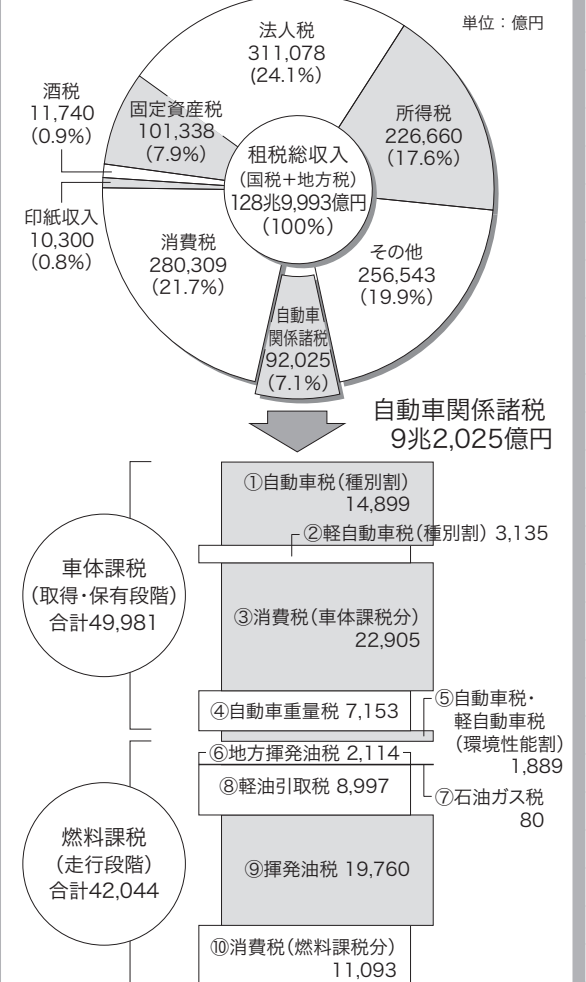


(注) 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない

資料：国土交通省『貨物地域流動調査』

自動車関係諸税(当初見込み)

2025(令和7)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



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8年1月1日、国土地理院)
東京 2,199.94km²(0.6%)、全国 377,979.74km²
- ◆人口・世帯数
東京 14,271千人、7,663千世帯(令和8年1月1日現在・推計、東京都)
全国 124,331千人、61,288千世帯(令和7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7年12月末、『運転免許統計』)
東京 8,139,052人(10.2%)、全国 80,011,507人
- ◆自動車保有台数(令和7年3月末、自動車検査登録情報協会)
東京 4,447千台(5.4%)、全国 82,700千台

動向ファイル

◆制度・政策◆

●改正物流法が順次施行

物流の2024年問題は、輸送依頼に応えられないなどの現象は局地的にはあったにせよ、輸送量の減少などもあって大きな社会問題となる事態は回避されました。しかし、労働力不足は構造的な課題であり、34%の輸送能力が不足すると想定される2030年問題に向けた取り組みが必要になることから、政府はさまざまな手を矢継ぎ早に打っています。

2025(令和7)年4月1日、改正物流法第1弾が施行されました。このうち物資流通の効率化に関する法(物効法)は、すべての荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置を努力義務とし、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。貨物自動車運送事業法は、運送契約締結時に役務の内容と対価を記載した書面交付を義務付け、元請事業者には実運送事業者の名称・請負階層などを記載した「実運送体制管理簿」の作成を義務付けました。

荷主や物流事業者が取り組むべき措置(判断基準)について、国土交通省は解説書を公表しました。判断基準は、物流事業者には積載効率の向上、荷主には荷待ち時間と荷役時間の短縮を柱としています。

積載効率向上の取り組みとして、複数荷主の貨物積み合わせ、配送の共同化、帰り荷の確保、積み合わせできる配車・運行計画の作成、貨物量に応じた車両大型化などを挙げています。このほか、取り組みの効果を把握するデジタコなどデジタル技術の活用、荷主への提案(入出荷日程や入出荷量の調整など)、物流データの標準化、契約内容の見直しなど取引先への協力依頼などを掲げました。

荷待ち時間短縮の取り組みには入出荷日時の分散、トラック到着時間の調整、貨物受渡日時の分散、荷役時間の短縮はパレット単位の発注、検品水準の見直し(事前出荷通知の活用を

含む)、荷役の環境整備などを挙げています。これらの実効性を確保するため、荷主自身による荷待ち時間の把握、物流事業者からの提案に応える、荷姿・数量・重量情報の提供、サービスに応じた価格設定(メニュープライシングの導入)なども記載しています。

2026(令和8)年4月1日には改正物流法第2弾が施行されました。一定規模以上の荷主や物流事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、取り組みが不十分な場合は勧告・命令を発します。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ました。

●改正下請法が可決、取適法が施行

労務費やエネルギーコストを適切に価格転嫁できるようにするため、公正取引委員会は下請法(下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法)の改正案を国会に提出、2025(令和7)年5月16日に成立しました。当初は2026(令和8)年4月1日を施行日としていましたが、国会審議の過程で前倒し、名称も中小受託取引適正化法(取適法)として1月1日に施行されました。

改正法の主な内容は、協議を行わない代金決定の禁止、手形払いの禁止、元請けと下請けの関係だけでなく発荷主と運送事業者の取引も適用対象に追加、受委託の関係の資本金基準(1,000万円超とそれ以下)に加え、適用逃れのため受注者に増資を求める発注者が存在していたため、従業員数300人超とそれ以下の取引も対象としました。

さらに、「報復措置禁止」の申告先に事業所管省庁を追加。これにより、国土交通省にも指導・助言の権限が与えられることになり、同省は「トラック・物流Gメンに通報した場合でも報復措置の対象となり、より動きやすくなった」と述べています。

違反した場合の罰則は規定されていませんが、公正取引委員会は国会審議の際に「勧告に従わなかった場合は独占禁止法で対応するなど役割を分担するとともに、改正法の運用状況をみて不断の見直しを行う」としています。

≫日本経団連「価格転嫁の商習慣を」

取適法施行直後の2026年1月15日、日本経済団体連合会、日本商工会議所、経済同友会の3団体は連名で、「取適法の趣旨を理解の上、自社の取引を改めて見直し、労務費などの価格転嫁を推進することが経済界の責務」とする見解を発表しました。

価格転嫁のみならず、支払い条件の適正化や優越的地位の濫用による悪しき商習慣から脱却し、大企業・中小企業ともに対等な取引関係の構築を目指すこと、大企業と中小企業が連携して生産性を高め、中小企業単体では解決困難なデジタル化や省力化投資を協働して進め、付加価値向上を目指すこと、「良いモノやサービスには値が付く」という適正な価格設定の考え方を、最終消費者まで含めた社会全体の規範として定着させると宣言しました。

●トラック適正化二法が可決・成立

トラックドライバーの社会的地位向上と、トラック運送業界の質向上を目的に、貨物自動車運送事業法の改正とそれを担保するための新法(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)の合わせてトラック適正化二法が2025(令和7)年6月4日、議員立法により成立しました(写真)。

改正法の主な内容は、許可更新制の導入、適正原価の告示、委託回数の制限、白トラ委託の禁止、ドライバーの処遇改善義務、実運送体制管理簿の義務対象拡大。このうち委託回数制限と白トラ委託禁止、実運送体制管理簿の義務対象拡大(元請けに加え、利用運送事業者にも適用)は、2026(令和8)年4月1日に施行されました。それ以外は公布から3年以内に施行され

ます。

委託回数の制限は、トラック運送事業者および貨物利用運送事業者が元請けとして運送を引き受ける場合、再委託の回数を2回以内に制限することを努力義務としました。許可や届出なく有償で運送行為を行う、いわゆる白トラの利用を禁止(違反した場合は100万円以下の罰金)し、荷主に対しても是正指導ができるようにしました。

許可の更新制は5年ごととし、これにより違反を繰り返す悪質な事業者を退出させる狙いがあります。更新事務は独立行政法人が行います。適正原価は、国土交通大臣が事業の適正な運営を確保するために必要な費用を反映した適正原価を積算・告示し、運送事業者は適正原価を継続して下回らないことと規定。適正原価を支払わない荷主は違反原因行為に該当するとして是正指導を行います。これに伴い、標準的運賃は廃止されます。

改正法を担保する新法は、許可の更新や事業の適正化支援を効率的に実施できる体制の整備および実施に必要な財源の確保、物流政策推進会議の設置などを盛り込んでいます。



●軽油など暫定税率廃止

1956(昭和31)年に創設された軽油引取税は、本則税率が1ℓ当たり15円だったのが、1976(昭和51)年に4.5円、1979(昭和54)年に4.8円、1993(平成5)年に7.8円上乗せされ、合わせて17.1円の暫定税率が課されていました。燃料が高止まりする中、暫定税率廃止法案が2025(令和7)年11月28日の参議院本会議で成立、

2026(令和8)年4月1日から正式に廃止されました。

暫定税率廃止により、地方税約5,000億円が減少しますが、総務省は地方財政計画に盛り込み対応しています。また、暫定税率が廃止されることで、運賃交渉に影響が出る(暫定税率分の運賃引き下げを要求される)懸念について、国土交通省の石原大物流・自動車局長(当時)は「目に余るようであれば、対応を検討する。現場で何が起きているかを注視していく」と語っています。

●交付金法案が成立

暫定税率が廃止されても運輸事業振興助成交付金が現行通り交付されるよう、運輸事業の振興の助成に関する法律の改正案が2025(令和7)年12月15日に議員立法として国会に提出され、2026(令和8)年3月31日に成立、翌4月1日から施行されました。

改正法は、運輸事業にかかる費用上昇の抑制、輸送力の確保、緊急物資輸送など国民生活の利便性向上、地球温暖化対策の推進に寄与するため、当分の間の措置として助成するとしており、2031(令和13)年3月31日まで交付金制度は継続されます。

これに伴い、総務省は令和8年度地方財政対策で、交付金は現行と同等の措置を講じると明記、軽油引取税減収補填特例交付金として4,297億円を補填しました。

●トラック・物流Gメンの取り組み

適正な取引を阻害する荷主や元請事業者を監視し、是正指導を行うため、国土交通省は2023(令和5)年7月に「トラックGメン」を創設。2024(令和6)年11月から倉庫事業者を情報収集対象に追加して「トラック・物流Gメン」に改組。現在、各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、総勢360人規模で活動しています(写真)。2025(令和7)年9月からGメンアシスタント事務局を設置し、活動体制を強化

しています。

これまで11～12月を集中監視月間に設定していましたが、2025年から1か月前倒して10～11月に設定し、363件の「働きかけ」(荷主249件、元請け78件など)、7件の「要請」(荷主6件、元請け1件)を行うとともに、過去に要請を受け依然として違反原因行為の情報が相当数寄せられた1件(着荷主)に「勧告」を行い、社名(大黒天物産)を公表しました。

これにより、Gメン設置からの累計は、働きかけ2,194件(荷主1,540件、元請け554件など)、要請195件(荷主106件、元請け83件など)、勧告5件(荷主3件、元請け1件など)となりました。



≫Gメン調査～違反の最大要因は力関係

国土交通省は2025年8～9月に、全トラック事業者を対象に違反原因行為にかかわる実態調査を実施。回答者数2万1,048件のうち、違反原因行為があったと回答した件数は2,007件(前年は3,308件)と減少しましたが、依然として「食品・食料品」の占める割合は22%と最も多く、次いで「日用品」「飲料品」(ともに11%)と続きました。

違反原因行為の第1位は「長時間の荷待ち」(37%)。要因は「バース計画・管理」が最も多く、「システムを活用できていない」「そもそもシステムがなく到着順となっている」「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず、作業が遅延している」などが挙げられました。第2位「運賃・料金の不当な据置き」(25%)と第3位「契約にない附帯業務」(21%)の最大要因は荷主との力関係であり、「拒否すると契約の打ち切りをそ

そのかされる」などの声が聞かれました。

●着荷主にも物流特殊指定適用へ

取引上の地位が優越していることを利用して不当に禁止行為を行う、または公正な競争を阻害するおそれがある取引を対象に、独占禁止法に基づいて公正取引委員会が指定する「物流特殊指定」は2004(平成16)年に告示されましたが、これまで実運送事業者と直接の取引がない着荷主は規制の対象外でした。

しかし、着荷主のコスト意識が低く、附帯作業が無償で追加され非効率を招いていること、附帯サービスの対価が商流に反映されていないなどの課題を解決するため、公正取引委員会は発荷主と着荷主の関係に着目し、着荷主にも物流特殊指定を適用することにしました。着荷主(小売業)の立場が強いため、発荷主は待機時間を減らすため時間をずらして納品させて欲しいといえない現実があるためです。

現行の物流特殊指定の関係にあてはめ、資本金3億円超の着荷主と3億円以下の発荷主、1千万円～3億円の着荷主と1千万円以下の発荷主を対象に、2027(令和9)年4月1日に施行される予定です。

これにより、実運送事業者へ附帯業務の料金が着実に支払われる仕組みをつくるとともに、発着荷主間の契約において運送に関する条件を正確に記載できるようになり、運送の変更ややり直しも防止されます。

●新総合物流施策大綱が閣議決定

1997(平成9)年度から通算して第8次となる総合物流施策大綱(2026～2030〈令和8～12〉年度)が2026年3月31日に閣議決定しました。2024年問題はおおむね克服したものの、量的に見れば持続可能な物流体系の構築は「道半ば」であり、輸送力が3割不足するといわれる2030年度までの物流革新の「集中改革期間」に、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより物流の持続可能性を確保し、

成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められるとして、今後の物流政策を5つに分類した上で、取り組むべき施策を整理しました。

①徹底的な物流効率化＝自動化・省人化、インフラ整備や新モダルシフトの推進、ラストマイル配送の持続可能な提供

②商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換＝改正物流法を通じた荷主・物流事業者・消費者の連携・協力、価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化、トラック適正化二法を通じたトラック運送業界全体の構造転換

③物流人材の地位・能力向上と労働環境改善＝物流人材の確保・育成、生産性向上、ドライバーの休憩環境改善、輸送の安全確保

④物流標準化と物流DX・GX推進＝フィジカルインターネットの実現、サプライチェーン全体の脱炭素化

⑤サプライチェーンの高度化・強靱化＝わが国の物流の国際競争力強化、経済安全保障やサイバーセキュリティ確保、大規模自然災害に備えた物流ネットワークの強靱化

2030年度の目標値(KPI)も設定。トラックドライバーの荷待ち・荷役時間を現状より125時間(16.7%)短縮することで輸送力不足分(2019〈令和元〉年度比25%)の7.5%分、積載効率は44%(現状41.3%)とし、6.6%分を補います。トラックドライバーの年間平均所得は一般産業並み(527万円)に向上させ、現状より大型車は7.1%、中小型車は20.6%増やすことを目指します。

物流の国際競争力強化も新物流大綱の柱であり、KPIとして羽田・成田空港の国際貨物総重量を5年間で23.8%、三国間貨物重量は44%に増やす高い目標を設定しました。

●改正道路交通法が施行

2026(令和8)年4月1日に施行された改正道路交通法は、自転車等の運転者(16歳未満を除く)に対する交通反則通告制度(青切符)の適

用だけでなく、早生まれの人も高校卒業までに普通自動車・準中型自動車免許を取得できるよう、仮免許の年齢要件を18歳から17歳6か月に引き下げられました。

このほか、主に地域住民の日常生活に利用されるセンターラインや中央分離帯のない道幅5.5m未満のいわゆる生活道路の法定速度を時速30kmに引き下げます(2026年9月施行)。自転車関連では、自転車や電動キックボードを追い越す際、十分な側方間隔が取れない場合は減速義務が課されます。十分な間隔とは、自転車が車を認識している場合は1m以上、認識していない場合は1.5m以上としています。

●中継輸送関連法案が成立

トラックドライバーの日帰り運行を可能にする中継輸送施設の整備を促進するため、物資流通の効率化に関する法(物効法)の改正案が2026(令和8)年5月13日に可決・成立しました。今後、半年以内に施行されます。

中継輸送を行うトラック事業者が、荷主や倉

庫事業者、地方公共団体などと共同して「貨物自動車中継輸送実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受ければ、必要な資金の出資や貸し付けが受けられ、都市計画税上の配慮もなされます。国土交通省は、2030(令和12)年までに高速道路の出入口近傍など全国に20件の認定を目指しています。

国会審議の際、「中継拠点での積み替え工程が増え、運賃低下につながる」「荷主が主体となって整備する中継拠点では、荷主から施設使用料分の運賃を下げろといわれる」などの懸念が表明されました。これに対し、国土交通省の岡野まさ子総括審議官兼物流統括調整官は「積み替えは増えるが、帰り荷の確保が期待できるほか、ドライバーの拘束時間が減る効果も期待できる」「トラック・物流Gメンによる指導で、取引適正化や運賃転嫁ができるようにし、改正物流法でその実効性を確保する」と答えました。なお、同省では今後、多くの施設が認定されるよう、手引きや事例集を作成・周知する予定です。

◆経営環境◆

●高止まり続く燃油価格

2022(令和4)年2月に始まったロシアによるウクライナ侵攻を前に燃料価格は高騰し、2026(令和8)年2月からのイラン情勢悪化が追い打ちをかけています。

全日本トラック協会の調べによる軽油価格のローリー平均(消費税抜き)は、2021(令和3)年度に1ℓ100円を突破以降上昇が続き、2026年3月時点で127.99円となっています。日本エネルギー経済研究所石油情報センターによる軽油の店頭価格(消費税込み)の全国平均は、2026年5月時点で150円台後半で推移しています。

政府は2025(令和7)年5月から、燃料に対する定額補助を実施。軽油は1ℓ当たり10円を補助し、同年11月13日から15円に引き上げ、

同27日からは暫定税率と同額の17.1円を補助し、翌年4月から暫定税率自体を廃止しましたが、価格の高騰はそうした補助や制度の廃止を相殺しています。

国土交通省・中小企業庁・公正取引委員会は2026年3月27日、連名で荷主団体に対し、エネルギーコストの転嫁の徹底、サプライチェーン全体での取引適正化、燃料サーチャージ制度の導入に理解を求める要請を行いました。国土交通省は、本省や各運輸局に相談窓口を設置し、現場の事業者の声を聞くとともに、運行の継続に影響が出た場合には、資源エネルギー庁を通じて、元売りに働きかける意向を示しています。

全日本トラック協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会の3団体は2026年3月27日、「燃料価格高騰等経営危機突破総決起大

会」を開催し(写真)、軽油を安定的に確保できる環境の整備など4項目の決議文を採択し、国土交通大臣、経済産業大臣・中東情勢に伴う重要物資安定確保担当大臣に決議文を手渡しました。



●軽油価格カルテルで告発

公正取引委員会は、軽油販売事業者による価格カルテル行為について犯則調査を行った結果、東日本宇佐美など5社を2026(令和8)年4月17日、独占禁止法に基づき検事総長に告発。東京地方検察庁特別捜査部も同日、5社を起訴しました。

5社は、2024(令和6)年10月24日頃、元売りに支払う手数料の値上げ分を含め、1ℓ当たり2円の引き上げを目標に販売価格を引き上げることで合意し、同年12月20日頃には前月の販売価格から1ℓ当たり2.5円の引き上げを目標に販売価格の引き上げで合意したことが判明しました。

●外国人ドライバー採用の動き

2024(令和6)年3月に自動車運送業が特定技能在留資格制度(特定技能1号)の対象分野に追加され、同年12月から日本海事協会が同分野の特定技能1号評価試験を開始して以降、物流企業に外国人ドライバー採用の動きが広がっています。

トラックドライバーになる条件は、評価試験に合格し、第一種運転免許(外免切替制度を含む)を取得すること。評価試験は、運行前後の点検、安全な運行、乗務記録の作成、荷崩れを起

こさない貨物の積み付けができるレベルで、日本語能力は国際交流基金日本語基礎テスト合格者またはJLPTのN4以上(基本的な日本語を理解することができる)です。2026(令和8)年3月末現在、評価試験合格者は延べ4,357人、合格率は約70%です。

政府は、自動車運送業が対象に追加された当時、受入見込み数を5年間で2万4,500人を上限としていましたが、2026年1月に精査し、生産性向上や国内人材確保の取り組みを加味して2万2,100人に変更しました。2026年1月には、物流倉庫分野を特定技能および育成就労制度の対象に加え、受入見込み数は2026年度から3年間で特定技能1号が1万1,400人、育成就労が2027(令和9)年度から2年間で6,900人を上限としています。

●高速道路の深夜割引拡大が延期に

2021(令和3)年7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、国土交通省は深夜割引を見直し、現行の0時～翌4時を22時～翌5時に拡大し、NEXCO3社は当初2025(令和7)年7月から実施するとしていましたが、広域的なETCシステム障害の発生により運用時期が延期されています。

システム障害は、2025年4月に走行履歴情報を広域から地域へ配信する際にデータが破損したため発生。NEXCO3社は2026(令和8)年3月、走行履歴情報の作成および還元額計算用機器へのデータ連携機能の構築は完了しましたが、深夜割引適用時間帯の走行距離に応じた還元額が正しく算出されるよう、一連のシステムの動作確認および検証作業を慎重に行っているとして、今のところ適用時期は明らかにされていません。

なお、適用と同時に、料金所手前で深夜割引待ち車両が滞留することを防止するため、適用時間帯に走行した分のみが割引の対象に変わります。

●首都高速道路が料金値上げ案

首都高速道路は2025（令和7）年12月、走行1 km当たりの料金を1割値上げし、国土交通大臣認可を前提に2026（令和8）年10月から実施するとしていましたが、現状予定通りの実施は困難な状況にあります。

値上げの理由は、労務費・材料費の高騰により維持管理コストが10年前の1.4倍に達していること、金利が上昇局面にあり債務返済（年間約1,900億円）に影響が出ていることを挙げ、1 km当たり、普通車の場合29.52円から32.47円に引き上げるとしています。これにより上限額（55km以上）は普通車が1,950円から2,130円に、中型車は2,310円から2,520円に、大型車は3,110円から3,410円に、特大車は5,080円から5,570円になります。

料金引き上げにより、当面5年間は維持管理費を確保できるため、2026年3月末が期限となっていた大口・多頻度割引（最大45％）および都心流入・湾岸線誘導割引を2031（令和13）年3月末まで延長します。

料金割引案については、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会でも報告されましたが、部会委員から「議論が足りていない」「債務返済が必要かなど償還主義について議論すべき」などの意見が挙げられました。

●最低賃金の引き上げ続く

47都道府県で答申された2025（令和7）年度の地域別最低賃金は、全国加重平均額が前年度より66円引き上げられ1,121円となりました。これによりすべての県で1,000円を超え、最高額は東京都の1,226円、最低額は高知・宮崎・沖縄県の1,023円です。

これに伴い、厚生労働省は業務改善助成金の対象を拡大したほか、働き方改革推進支援助成金や中小企業省力化投資補助金などの要件を緩和しました。

最低賃金について、「2020年代に全国加重平均1,500円」という政府目標が掲げられたことに対して、日本商工会議所や全国中小企業団体中央会などは2026（令和8）年4月、中小企業・小規模事業者の経営実態から著しくかい離していると指摘。企業の支払い能力など実態を踏まえた水準に見直すことを要望するとともに、各地で中央が示した目安への大幅な上乘せが相次ぎ、法定三要素（賃金・生計費・支払い能力）に基づく審議の原則を歪めていると強い懸念を示しました。政府は達成時期を2030年代前半に先延ばしする方向で調整に入っています。

●道路貨物運送業の倒産件数が高止まり

帝国データバンクがまとめた道路貨物運送業の倒産動向によると、2025（令和7）年度の倒産件数は321件となり、3年連続で300件を超えました。過去最も高かったリーマンショック時（2008〈平成20〉年度、371件）とは、軽油価格高騰による収益悪化は共通しているものの、当時は急速な景気減速による受注難が発生していたのに対し、現在は一定の需要がありながら人手不足から受注をさばぎ切れていない違いがあります。

人手不足に加え、軽油価格が高止まりして厳しい資金繰りを強いられる事業者が後を絶たない状況にあり、帝国データバンクは運賃の引き上げ、再委託構造の改善、価格転嫁率の改善が不可欠と指摘しています。

流通経済大学名誉教授）は2026（令和8）年3月31日、5か年の「事業用自動車総合安全プラン2030」を策定しました。

ポイントは、運転者の高齢化に伴う人手不足への対応、事故件数が増加傾向にある軽貨物の事故削減目標をトラックと分けて設定し、外部要因による事故件数の変動影響を抑えた走行1億km当たりの目標を併記しました。

重点施策の柱（6項目）はこれまでとほぼ同じですが、運行管理者や運転者だけでなく荷主も含め行動変容が求められ、少子高齢社会の事故防止のため経験が未熟な運転者（若年運転者、軽貨物、外国人）への安全対策を徹底するとしています。

主な目標は、2030（令和12）年までに24時間死者数（2024〈令和6〉年実績は軽トラックも含め228人）をトラック175人以下（1億km当たり0.30人以下）、軽貨物15人以下（同0.26人以下）、重傷者数（同1,209人）はトラック820人以下（同1.42人以下）、軽貨物300人以下（同5.11人以下）、人身事故件数（同1万3,540件）はトラック5,800件以下（同10.04件以下）、軽貨物3,300件以下（同56.20件以下）、飲酒運転事故件数（同35件）はトラック・軽貨物ともにゼロ、追突事故件数は（同5,442件）はトラック2,380件以下（同4.12件以下）、軽貨物970件以下（同16.52件以下）と設定しました。

今後は、5年ごとでなく、毎年目標値の達成状況をフォローアップし、必要に応じて計画の追加・修正を行っていきます。

●不適切点呼で日本郵便を処分

日本郵便が点呼を適切に実施していなかった問題が発覚し、国土交通省が特別監査を実施した結果、違反件数が関東運輸局管内だけで197件に達したとして、2025（令和7）年6月25日付で一般貨物自動車運送事業の許可取消処分を行いました。許可取消に伴い、保有する2,500台の車両（1トン以上）が5年間使用できなくなったほか、不適切点呼に関与した73か所の郵便局の運行管理者211人が資格取消処分を受けました。

軽貨物自動車については、2025年10月1日

から車両停止処分を順次行い、2026（令和8）年2月に処分通知が終了。延べ車両停止処分は1,862営業所の3,333台、延べ日車数は約15・5万日車にのぼりました。約3,200営業所あるといわれているうちの58％が処分を受けたこととなります。

こうした処分に対し、同社は他社への委託や他の営業所からの応援で対応しました。

●事業用トラックの飲酒運転事故は13件

警察庁がまとめた2025（令和7）年中の交通事故発生件数は28万7,023件（前年比1.3％減）、負傷者数は33万8,508件（同1.7％減）、死者数は2,547人（同4.4％減）と、いずれも前年より減少、特に死者数は1948（昭和23）年の統計調査開始以来最も少なくなりました。最も多かった1970（昭和45）年の1万6,765人を100とすると15の水準です。

事業用トラック（軽トラックを除く）が第1当事者となった2025年の人身事故件数は8,235件（前年比4.5％減）、追突事故件数は3,651件（同5.7％減）。2020（令和2）年のコロナ禍以降、下げ止まりが続いていましたが、2024（令和6）年、2025年と再び減少傾向にあります。死亡事故件数は188件（前年比6.0％減）で、前年より減少しましたが、2022（令和4）年の169件には届きませんでした。

飲酒運転による人身事故件数は13件。2023（令和5）年の23件、2024年の16件と減少はしていますが、目標であるゼロにはなっていません。

国土交通省は、2023年の飲酒運転事故（トラック・バス・タクシー合わせ48件発生）のうち41件について、自動車事故報告規則に基づき運送事業者から提出される報告書を調査した結果、7件の点呼未実施が確認されました。飲酒のタイミングは、休憩中が7件（17％）、運転中が6件（14％）、休憩中が4件（10％）、待機中が2件（5％）、不明が22件（54％）でした。

●カーボンニュートラル実現に向けた取り組み

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、各分野でさまざまな取り組みが進められています。政府が2025（令和7）年2月に策定した地球温暖化対策計画では、世界全体の気温を産業革命前に比べ1.5℃上昇に抑えるパリ協定と整合させた温室効果ガス排出量の目標（目安）を示しました。それによると、わが国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（基準となる2013〈平成25〉年度比46％減）、2040（令和22）年度に3億8,000万トン（同73％減）に抑える計画です。うち運輸部門は、2030年度に1億4,600万トン（同35％減）、2040年度に4,000～8,000万トン（同64～82％減）と設定しています。

環境省がまとめた2024（令和6）年度の温室効果ガス排出量によると、わが国全体の温室効果ガス排出量は10億4,600万トンで、前年度比1.9％減、2013年度比24.9％減となりました。森林など吸収源対策による吸収量5,230万トンを差し引いた排出量は9億9,400万トンとなり、初めて10億トンの大台を下回りました。

うち運輸部門の2024年度排出量は1億8,700万トン（前年度比1.6％減）。2013年度比は16.5％減で、旅客自動車の燃費改善、貨物輸送量の減少およびトラック輸送のエネルギー消費効率の向上が功を奏しました。内訳は、マイカー5,720万トン（2013年度比13.0％減）、貨物車／トラック7,070万トン（同12.0％減）などです。

地球温暖化対策計画では、運輸部門の対策として同部門の約4割を占めるトラックなど商用車の電動化やバイオ燃料の使用を強力に促進するとしています。政府が2021（令和3）年6月

に策定したグリーン成長戦略では、「商用車は8トン以下の小型車は2030年までに新車販売で電動車20～30％、2040年までに電動車と合成燃料など脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100％を目指し、車両導入やインフラ整備促進など包括的な措置を講じる」とし、8トン超の大型車は「2020年代に5,000台の先行導入を目指し、水素や合成燃料の価格低減に向けた技術開発・普及の取り組みの進捗を踏まえ、2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定する」としています。大型車はまだ技術開発のめどが立っていない現状を表しています。バイオ燃料の使用に当たっては、中小トラック運送事業者などの投資余力に配慮し、軽油に代わる代替燃料となるリニューアブルディーゼルや合成燃料を活用することが重要としています。

≫Scope 3の取り組みが求められる

政府は2025年2月に「GX2040ビジョン（脱炭素成長型経済構造移行推進戦略）」を閣議決定、同年5月にはGX推進法を改正し、これまでGXリーグに参画する企業が自主的に行っていた排出量取引が、年間10万トン以上排出する企業を対象に義務化されることになりました。加えて、東京証券取引所プライム市場上場企業を対象に、時価総額の大きい企業から2027（令和9）年3月期より順次、SSBJ基準（サステナビリティ基準委員会が公表した基準）に準拠した有価証券報告書の作成が義務付けられます。これにより、Scope 1・2・3の各排出量が開示されることになるため、物流事業者には荷主からScope 3の脱炭素化への取り組みが求められることとなります。

実証実験に参加する企業を公募。同年12月から2026（令和8）年2月にかけて、9グループ（12ケース）が国土技術政策総合研究所（つくば市）などで実証実験を行いました（写真は、実証

実験の様子 CUEBUS HPより）。

最終とりまとめでは、区間は東京～大阪を基本とし、荷姿はT11パレットに統一、高さは2.2mまで、搬送速度は時速70～80km。実証実験は拠点での自動荷役、本線単路部での搬送機器の自動走行、異常検知と回避行動、通信安定性、搬送機器の運行管理、拠点での搬入車両の到着予定情報提供——6つのユースケースを設定し、検証しました。

実証実験の結果、自動荷役および自動走行は一定条件下で必要な時間や面積（道路幅など）を確認できましたが、複数機器の荷役による処理能力、走行・分合流などの構造にかかわる搬送機器の性能、インフラの維持管理、システム全体の連携などで検証が必要なこと、特に搬送速度はほとんどが時速10km止まりであり、今後どの程度上げられるかが技術的な課題として残りました。自動物流道路は、2027（令和9）年度までに新東名高速道路の建設中区間（新秦野～新御殿場）で実証実験を行い、2030年代半ばの実装・運用を目指します。



●ランサムウェアによる攻撃が物流に影響

企業のパソコンやサーバーに侵入し、保存されているファイルをロックし、元に戻す代わりに金銭を要求するランサムウェアの被害が増え続けています。物流でも2022（令和4）年に大手物流企業、2023（令和5）年には名古屋港コンテナターミナルのコンテナ管理システムに侵入したのに続き、企業規模にかかわらず被害の情報が複数入っています。物流企業だけでなく、大手通販会社や大手飲料メーカーの物流システ

ムに侵入した例では受注・出荷の長時間停止を余儀なくされました。

国土交通省は2026（令和8）年5月28日、「AI性能の高度化を踏まえた国土交通分野のサイバーセキュリティ対策の強化に関する官民対話」の中で、物流など重要インフラ分野の事業者、攻撃発生時の対応体制強化など基本的な対策の確実な実施を要請しました。同省は、所管するすべての事業者を対象に、WEB改ざん、ランサムウェア感染などのサイバー攻撃が発生した際、専門的な知見を有する職員を派遣し、支援を行う方針を示しています。

●物流DXを推進

物流の機械化・デジタル化を通じてオペレーションの改善や働き方改革を実現し、これまでの物流のあり方を変革する「物流DX」。政府が2025（令和7）年6月に策定した物流分野の「省力化投資促進プラン」は、業務横断・トラック運送・物流施設それぞれのレベルに分けてベンチマークとなる事例をまとめています。

業務横断では、レベル2に労務管理ソフトや原価計算ソフト、レベル3に業務棚卸や勤務形態変更、原価管理最適化ソフトに整理。トラック運送は、レベル2にデジタコ、遠隔点呼、運行ルート作成、荷役作業としてのテールゲートリフターを、レベル3に動態管理システム、オペレーション最適化、自動運転トラック、包装・梱包工程の効率化機器を挙げています。物流施設は、レベル2に無人搬送機器、倉庫管理システム（WMS）、オートラベラー、オムニソーターを、レベル3にデジタルツインや倉庫運用管理システム（WES）を通じた作業最適化、遠隔フォークリフトと整理しました。

国土交通省は、企業が物流DXを推進するための補助制度を設けており、特に輸配送に関して、出荷計画や運送依頼から共同輸配送や輸配送経路の最適化を行えるよう、2社以上の荷主（発着荷主）も参加した協議会をつくり、データの標準化を目指す事業を支援しています。

◆新技術・システム活用◆

●自動物流道路の実証実験

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」について、国土交通省は2025（令和7）年7月に最終とりまとめを行い、

◆東京都トラック協会(東ト協)の活動◆

●水野会長を再任、2期目に

東京都トラック協会は2026(令和8)年6月29日、同年度通常総会を開催し、任期満了に伴う役員(理事・監事)の改選を行いました。その後、7月8日に新理事による同年度第2回理事会を開催し、2026・2027(令和8・9)年度の会長として、会長候補者の水野功氏(前会長)を選定しました(写真)。

また、副会長には原玲子・鎮目隆雄・森本勝也・原島藤壽・鈴木隆志・大高一義・菊池正浩・三村偉一郎の各氏を再任したほか、新たに鳥ノ海学・笠原史久の両氏を選任しました。このほか、本部事務局役員では山崎正専務理事を再任するとともに、新たな常務理事に井上豪・森山寛司の両氏を選任しました。



≫新規程のもと会長候補者を決定

新会長決定までのプロセスとして、2025(令和7)年12月11日、同年度第3回理事会で、「会長候補者の選定に関する規程」に基づき、会長候補者選出・管理委員会の設置を決定し、これに伴い、前会長の水野功氏が同理事会で続投の意思を表明しました。

また、同委員会は2026年3月10日、第1回委員会を開催し、委員長に原島藤壽副会長が就任しました。委員会は、副会長5人、支部長10人で構成されています。委員会では、水野氏を委員会推薦会長候補者とすることを決定し、同月25日開催の同年度第4回理事会に報告しました。

同委員会はその後、理事による立候補受付期間(同年3月26日から4月14日まで)に理事推薦会長候補者の届け出がなかったため、前会長の水野氏を2026・2027年度会長候補者とすることを理事・監事に報告しました。

さらに、東ト協は2026年5月26日、同年度第1回理事会を開催し、同委員会の提案を承認し、正式に水野前会長を2026・2027年度の会長候補者としました。

なお、通常総会開催後、第2回理事会で会長が選定されるまでの間は、会長候補者(新会長・水野功氏)を東ト協の代表としていました。

≫ドライバーファースト継続へ

就任2期目を迎えた水野会長は、同理事会で就任の所信表明を行い、「1期目にドライバーファーストとして、ドライバーの地位向上がなければ、業界の地位向上はないと、政策を進めてきた。物流の2024年問題への対応を通じて、物流が社会の中で大きな注目を集め、議員立法による3本の法改正が成立するなど、フォローの風が吹いている」と説明し、今後はトラック適正化二法への対応が最重要との考えを示しました。そのため、東ト協に新たに、トラック適正化二法特別委員会を立ち上げ、物流政策委員会とも連携をとりながら、会員事業者細かい情報を共有していく方針を示しました。

また、水野会長は、「ドライバーファーストはまだ道半ばで、処遇改善だけでなく、色々な意味で地位向上のため、力をあわせていきたい」と述べ、改めて取り組みの継続を決意しました。

●ドライバーファースト実現へ「選択と集中」の予算編成へ

東京都トラック協会は、2025(令和7)年度事業計画において、ドライバーファーストに力点を置き、待遇改善、健康管理、安全教育の新規事業に重点配分した「選択と集中」予算とし、物

流の2024年問題をはじめとする課題の解決に向けて会員事業者の取り組みを支援することとしました。このほか、事業費全般について実績に基づく見直しを行い、26事業合計で6,197万3,000円の経費を削減する予算編成としました。

会員事業者が真に必要なとする事業を重点的に実施するため、新規事業としては、輸送の安全の確保に関する事業において、初任運転者特別講習へのEラーニング形式を導入。拡充事業としては、2024(令和6)年度途中から実施していた定期健康診断受診費用助成の1人当たりの助成額倍増を通年実施としました。

●標準的運賃の取り組みで次の一手

東京都トラック協会会員事業者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、同年10月からの届出促進の活動を経て、2025(令和7)年2月末には1年足らずで、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。

東ト協の水野功会長は2025年5月29日、同年度第1回理事会のあいさつの中で、「現在、国会で審議中の貨物自動車運送事業法の改正について、許可更新制度の導入とともに、適正原価が提示されている。新聞報道では標準的運賃を廃止するとしているが、実質的な施行まで最低3年にかかる。その間、標準的運賃はいきることから、標準的運賃による運賃交渉を実施していただきたい」と呼びかけました。

また、東ト協では同年8月1日、物流政策委員会(三村偉一郎委員長)の下に設置した運賃・料金適正化検討小委員会(下川悟委員長)を開催し、標準的運賃の活用状況などに関するアンケートの実施を決定しました。結果では、標準的運賃の理解度が浸透し、荷主との運賃交渉の結果、運賃収受は浸透しているが、希望額には至らない状況を確認しました。今後は、改正法や新法など、現状を踏まえた次の一手を講じるとともに、会員事業者のさらなる理解と運賃交渉が必要としました。

さらに、東ト協では同年12月2・3日、「適正原価管理の実現に向けた標準的運賃活用セミナー」を開催するなど、会員事業者の支援を実施しています。

●支部ブロック化へ連携進む

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継続して進めています。現行の支部の枠組みを存続させることを前提に、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。

東ト協は2026(令和8)年3月25日、2025(令和7)年度第4回理事会で、第2期パイロットブロック(PB)の品川・大田各支部、文京・豊島・北・板橋・練馬各支部が所定の要件を満たしたことから、2026年度からブロックに移行することを承認しました。これにより、第1期ブロックの千代田・中央・港各支部、多摩支部、第2期ブロックの渋谷・世田谷・目黒各支部、台東・墨田・荒川各支部、深川・城東各支部とあわせて7つのブロックが活動を展開しています(写真)。



●トラック運転者待遇改善へ事業展開

東京都トラック協会は2025(令和7)年度、ドライバーファーストの観点から、トラック運転者の安全教育と健康管理に主眼を置いた事業を展開し、新規事業や既存事業を充実させることで、人材不足が続くトラック運転者の採用促進を図ることとしました。そのためには、トラッ

ク運転者の待遇改善が必須であり、標準的運賃に基づく、適正運賃・料金の収受など、全体的な事業者の取り組み支援が必要としました。

▶▶初任運転者講習にEラーニング形式を設定

東ト協は、新規事業として2025年度「Eラーニング形式による初任運転者特別講習」を実施しました。これまで、本部で実施していた集合形式の講習を、職場や自宅などから、オンラインでの受講を可能とするものです。

講習は、配信スケジュールの中から希望する2・3日間コースの受講日を選択することができ、会場に移動する時間や手間を省けるなど、利便性を向上させました。受講には、パソコンやインターネットの接続環境が必要となりますが、講習費用は東ト協が負担するため、実質無料で受講することができます。

▶▶動画配信による運転者教育をスタート

東ト協は2026(令和8)年1月から、2025年度「動画配信による運転者教育」を開始しました。「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」に規定される運転者教育について、東ト協が会員事業者向けにオリジナル教育動画を配信するものです。都内の会員事業者に所属する事業用トラック運転者は、パソコンやスマートフォンから動画を視聴します。国土交通省の指導指針に基づく法定12項目に対応した内容で、会員事業者の費用負担がなく、トラック運転者が効果的に習得できるよう支援しています。

動画配信は2025年度末までとしていましたが、2026年度も引き続き配信を続けていくこととしており、1年間実施することで12項目の指導内容を満たすことができます。

▶▶健康起因事故防止

東ト協は2025年度から、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円へ増額し、通年で実施しました。

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で、社会的に問題視されており、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受診を図ったものです。東ト協ではあわせて、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。

また、東ト協は2026年3月25日、2025年度第4回理事会で2026年度事業計画・収支予算(案)を承認しました。「時代の変化に応える積極予算」と位置付け、協会のあるべき姿を求めた事業に重点配分を行い、この中でドライバーファースト事業の充実を図るため、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2,000円から3,000円に増額します。

●改正法への対応で説明会を開催



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」を開催しました(写真)。トラック運送事業者、東運支局管内の荷主企業・倉庫事業者を対象としたもので、同年4月1日から一部施行された物流改正法(新物流効率化法・改正貨物自動車運送事業法)について、新たな規制措置(書面交付の義務化、実運送体制管理簿の作成など)の具体的な内容や、トラック・物流Gメンの取り組みなどを、関東運輸局およ

び東運支局の担当者が説明しました。

物流改正法の施行に先立ち、関運局や関東トラック協会などの主催による説明会が開催され、多くのトラック運送事業者や荷主企業担当者が参加しました。物流改正法では、事業者の対応するべきことが多岐にわたり、不安視する声が上がっていたことから、東ト協では、こうした事業者をサポートするため、施行直後に改めて説明会を開催しました。

また、各支部、支部ブロック、パイロットブロックなどでも単独または合同で改正物流法に関する説明会を開催し、会員事業者の法改正への理解促進や対応を積極的にサポートしました。

さらに、同年6月、貨物自動車運送事業法の一部改正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(トラック適正化二法)が成立したことから、トラック運送事業者にはさらなる法改正への対応が求められることとなりました。東ト協は同年12月16日、トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会主催の「トラック適正化二法等に関する説明会」を開催しました。

▶▶HPでトラック適正化二法情報を提供



東ト協は2026(令和8)年2月、会員事業者への支援を強化するため、東ト協ホームページに「トラック適正化二法関連」コーナーを設置しました。同コーナーでは、法令全文や改正のポイント、関連説明会のお知らせをはじめ、国土交通省や全日本トラック協会が作成した政策資料、リーフレットなどの最新情報を掲載しています。東ト協では、会員事業者が法改正に対

応するため、サポートを継続しています。

●労働環境改善・適正運賃収受へ

東京都トラック協会は2025(令和7)年6月、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、荷主企業に対して労働環境改善に向けた適正な運賃・料金収受への協力を求める依頼文書を送付し、理解を求めました。

東ト協はこれに先立ち、会員事業者に対し、協力依頼文書を送付する発・着荷主をはじめとする取引先の情報提供を呼びかけました。

また、関運局と東京労働局は同年7月2日、合同パトロールとして荷主企業や元請け事業者を訪問し、物流の2024年問題への対応や、トラック運転者の労働環境改善に向けて配慮することの重要性について理解を得るため、要請・周知を行いました。関運局のトラック・物流Gメンと協力し、東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関(東ト協)のGメン調査員、東労局の荷主特別対策担当官らが、荷主企業を訪問し、働きかけを強化しました。

●女性活躍推進へ都と意見交換

東京都トラック協会女性部(原玲子本部長)は2025(令和7)年5月15日、東京都産業労働局と女性活躍促進に関する意見交換会を行いました。物流業界ではトラック運送分野において、女性活躍が遅れている現状を説明し、トラック運転従事者の保育園送迎による時間の制約をはじめ、手荷役の問題や、駐車スペース不足に起因する女性用トイレ問題などを指摘しました。

同産業局は同年12月24日、「東京都雇用・就業分野における女性の活躍を推進する条例」を制定しました。条例では、雇用・就業の分野において女性が個性や能力を発揮できる環境を整備し、持続可能で誰もが生き生きと暮らせる社会の実現を目指すための基本理念を定め、都、

事業者、経済団体、都民それぞれの責務を明確化し、翌年6月に指針を策定しました。

また、同部は2026(令和8)年1月22日、昨年5月に続いて同産業労働局との意見交換を行いました。7月1日に施行される条例について概要などの説明を受けるとともに、改めて女性活躍を推進する社会の実現に向け、業界の立場から意見を述べました。

≫トイレ問題解決へ、アンケート調査を実施

東ト協は2025年10月、東ト協ホームページで「トラックドライバーのトイレ事情アンケート調査」を実施しました。東ト協ではジェンダー主流化に向けた取り組みを展開しており、その一環で、男女を問わずトラック運転者が勤務をする上で必要不可欠な乗務中のトイレ問題について実情を把握し、改善策を検討するために、アンケート調査を行ったものです。

同部は2026年5月14日、各支部長・支部を通じて「トラック・物流Gメン活動における荷主向け施設内トイレ使用に関するチラシの配布に伴う配送先の施設内トイレ使用における注意事項について」を発出し、会員事業者にも周知徹底を求めました。上記のアンケートにおいて配送先でのトイレ利用が認められないというトラック運転者の声が多く寄せられたことから、原本部長が関東運輸局を訪問し、藤田礼子局長をはじめ同局幹部らにトラック運転者の労働環境改善の一環として相談した結果、同局が問題解決への取り組みに協力することとなりました。



●読売新聞にシリーズ全面広告

東京都トラック協会は2026(令和8)年1月

17・24・31日付『読売新聞』朝刊(都内版・多摩版)に、トラック運送業界が抱えるトラック運転者不足の実情を訴えるとともに、新たな人材確保を呼びかける3週連続のシリーズ全面広告を掲載しました。

同広告は、会員事業者におけるトラック運転者の採用を目的としたもので、広告に興味を持った求職者が、広告内の二次元コードから東ト協ホームページに掲載された会員事業者の求人情報にアクセスできる仕組みです。また、デザインには、おにぎりを運ぶトレーラやトラックの運転席に座るパンダのぬいぐるみを採用するなど、令和の米騒動やパンダの返還など話題となった出来事を例に挙げ、トラック運転者が日々、生活や経済を支えていること、災害時や復興の現場でも救援物資や資材などを運んでいることを紹介し、トラック運転者のエッセンシャルワーカーとして重要な役割を担っていることを訴えました。

≫水野会長が業界の実情訴える

東ト協の水野功会長が、協会提供のTOKYO FMのラジオ番組『ONE MORNING』(2026年2月26日放送)に生出演し、「物流の2024年問題」から2年が経過した物流現場の状況について語りました。水野会長は、「業界ではさまざまな施策が講じられたことで、荷主との運賃交渉を協議する場が増え、業界への理解も徐々に進んでおり、事業者にとって追い風となっている」と述べるとともに、「物流を止めない、サプライチェーンを止めないという使命のもと、最前線で働くトラック運転者の待遇改善と業界の社会的地位の向上に取り組むことが不可欠だ。トラック運転者の処遇改善なくして地位向上はない。協会が推進するドライバーファーストを実践し、安全・安心な輸送の確立につなげていきたい」と決意を述べました。

また、経済誌『PRESIDENT』(2026年4月17日号)に特別広告企画を掲載しました。水野会長へのインタビューをもとに、「リーダーの眼」

と題して東ト協のあるべき姿の実現に向け、自ら価値を創造する姿勢が未来の物流を切り開くと強調しました。また、「トラック業界で進む改革は道半ばであり、一人でも多くの方に目を向けてもらい、われわれの仕事の価値を伝えていきたい」と述べ、会長としての決意を示しました。

さらに、水野会長は2026年5月15日、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2026」の主催者特別講演プログラム「これからのトラック運送業の進む道」をテーマとするパネルディスカッションに、パネリストとして登壇しました。東ト協の取り組みや会長としての立場から、関東各県トラック協会の会長などとともに、業界内外に向けて意見を述べました。

東ト協では、各種メディアを活用した広報活動を積極的に展開しています。

●トラックフェスタに1万4,000人超が来場

東京都トラック協会は2025(令和7)年9月14日、渋谷区・代々木公園で「トラックフェスタTOKYO2025～親子で体験 安全と環境～」を開催しました。都心では真夏が続く、当日も気温30℃を超えましたが、前年を上回る1万4,000人超が来場しました。フェスタの開催を通じて、緑ナンバートラックが安全・環境・被災地復興支援の取り組みを続けていることを都民にアピールしました。

なお、東ト協フェスタ実行プロジェクト(森本勝也リーダー)は同年10月22日、トラックフェスタTOKYO2025会場で寄せられた募金を石川県に寄付しました。



≫フェスタリニューアルへ

東ト協フェスタ2026実行プロジェクトは2026(令和8)年1月29日、第1回ワーキンググループ会議を開催し、予算や規模の縮小を踏まえ、支部参加の事業者、本部・支部職員、関係者などの負担軽減を図るため、フェスタのコンパクト化とリニューアルを目指し、今後もフェスタ開催を継続していくために新しい形でのフェスタについて検討を始めました。

●青年部が輪島市小・中学校支援プロジェクト

東京都トラック協会青年部(佐藤文平本部長)は2025(令和7)年度事業の社会貢献活動の一環として、2024(令和6)年能登半島地震で被災した石川県輪島市の小・中学校12校に対して、支援活動を行うプロジェクトを新たに展開しました。取り組みの第1弾として2025年10月9日、輪島市6小学校(仮称)で寄贈式を執り行いました。青年部メンバーが被災地を訪問し、何ができるか検討を重ね、地域の未来を担う子どもたちへの支援を決定したもので、青年部チャリティゴルフでの募金を活用し、小学校からの要望に基づいて、同年度はデジタルカメラを寄贈しました。

青年部は2026(令和8)年度以降も、毎年2校に対して支援活動を実施していくこととしており、6年にわたる長期プロジェクトとなっています。

●事故防止対策徹底で死亡事故は減少

東京都トラック協会運輸安全委員会(森本勝也委員長)は2025(令和7)年8月25日、全会員事業者に対し、「交通事故未然防止のための安全運転意識の向上について」の要請文書を発出しました。事業用貨物自動車による死亡事故件数が減少する一方で、会員が第一当事者の死亡事故が対前年比で増加している状況にあることから、交通事故未然防止のため、安全確認の徹底など、ドライバーへの指導を求めたものです。

また、同委員会は同年12月18日、5件目の会

員が第一当事者となる死亡事故が発生したことから、「横断歩道内の歩行者等保護と基本的な安全確認の徹底について」の文書を発出しました。横断歩道内において歩行者などが被害に遭う事故が頻発したため、全会員事業者に対し、同様の悲惨な事故を繰り返し起こさない、起こさせないために、業務前点呼時や教育の場で、トラック運転者へ横断歩道での歩行者などの保護と基本的な安全確認を今一度徹底するよう、改めて求めました。

2025年に都内で発生した事業用トラックによる死亡事故は、22件と前年比7件減少し、4年連続の増加から一転して減少となりました。会員事業者の死亡事故件数は6件で同1件の減少となりましたが、このうち会員第一当事者の死亡事故件数は5件で同2件の増加となったことから、「事業用自動車総合安全プラン2030」の目標達成へ向け事故防止の取り組みを徹底していくこととしました。

なお、東ト協は同年12月26日、会員事業者関与の交通死傷事故減少を祈願して掲げていた「だるま」の目入れ式を執り行い、目標達成を報告しました。

また、同委員会では2026(令和8)年1月9日、昨年に引き続き、新宿区の東京四谷総鎮守・須賀神社において、同年の交通死傷事故のさらなる減少を祈願するとともに、新たな「だるま」への開眼を執り行いました。新年を向かえ改めて、会員事業者をはじめ、営業用貨物自動車の交通事故防止と飲酒運転撲滅に取り組んでいくことを決意しました。

●都知事ヒアリングで要望

東京都トラック協会は2025(令和7)年12月3日、東京都の小池百合子知事による2026(令和8)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」を提出しました(写真)。

要望では、トラック運送事業の経営基盤確立対策として、東京都運輸事業振興助成交付金について、検討されている軽油引取税暫定税率の

存廃にかかわらず、2026年度以降の交付額が2025年度以上となることを要請したほか、都市更新中の交通渋滞・荷さばき待ち渋滞などの解消への対応、車庫の確保・維持への支援、環境に関する取り組みへの支援をはじめ、9項目について要望しました。

都知事ヒアリングでは、燃料価格高騰への支援や駐車規制の緩和を要望しており、これに対し、東京都は運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業、貨物車駐車スペース提供事業を実施しました。



●駐車規制への要望で駐車スペースは拡大

東京都トラック協会は2026(令和8)年3月3日、警視庁交通部に対し、水野功会長と三村偉一郎物流政策委員長(副会長)の連名で「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進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(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ますが、都心部の駅周辺や商業施設・繁華街では集配トラックが収容可能な駐車施設が不足しています。こうした現状を踏まえ、物流政策委員会では、会員事業者アンケート調査を実施し、その結果に基づいて駐車規制見直し要望エリア一覧を添付し、駐車スペースの拡大と制度見直しの両面から対策を講じるよう、継続して要望しているものです。

警視庁は同年4月1日、2025(令和7)年10月末増設分を含む2025年度分の貨物集配中車両専用駐車スペースとして、合わせて42か所・

67枠を増設したと公表しました。

これにより、設置数は累計225か所となりました。

●都の貨物駐車スペース無償提供に協力

東ト協は、東京都が2026年1月28日から貨物車駐車スペースの無償提供を開始するに当たり、会員事業者に利用促進を呼びかけました。

●未来型GEPで検討進める

東京都トラック協会環境委員会(竹内政司委員長)は2025(令和7)年度も引き続き、グリーン・エコプロジェクト(GEP)について、設置した未来型GEP検討小委員会でGEPデジタル化の検討を進めています。

GEPは、2006(平成18)年の新規事業として開始から20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の拡大を目指すことを目的としています。

●台風被害で島しょ部へ救援物資輸送

東京都トラック協会は2025(令和7)年10月16日、東京都から台風22・23号による被害に係る救援物資輸送の要請を受け、立川市の多摩広域防災倉庫から港区の東海汽船芝浦営業所まで、八丈町向けの救援物資を輸送しました。救援物資輸送は、東ト協と都との「災害時における広域輸送基地からの物資輸送等に関する協定」に基づき実施されたもので、多摩支部会員事業者の10トントラック3台が出動しました。

被災地では、復興作業が進められる中、島民



の生活を守るため、各方面で救援活動が継続され、トラック輸送はそれらを支えるため、日々活躍しました。

また、東ト協は同年12月3日、東京都水道局からの要請を受け、港区の東海汽船芝浦営業所から都水道局芝給水所まで、被災地からの撤収作業として、組み立て式仮設水槽を輸送するため、港支部から会員事業者の4トントラック2台が出動しました。

東ト協は、各支部と連携して都の総合防災訓練や広域防災基地運用訓練に参加しているほか、各支部で災害時の救援物資輸送の協定を締結するなど、エッセンシャルワーカーとしての役割を果たすため、災害に対する備えを進めています。

●木材専門部会が解散

東京都トラック協会は2025(令和7)年7月2日、2025年度第2回理事会を開催し、木材専門部会の解散を承認しました。同部会は、木材関係輸送事業の健全な発展を図るため、必要な専門的事項に対処することなどを目的に、1967(昭和42)年6月12日に設立されました。最盛期には部会員数が50社を超えていましたが、2025年5月末には9社にまで減少し、部会運営が困難な状況となっていました。これを踏まえ、通常総会で今後のあり方について検討し、解散を決定したものです。

●浅井名誉会長が東商1号議員選挙で上位当選

東京都トラック協会の浅井隆名誉会長は2025(令和7)年10月2日、東京商工会議所の1号議員選挙の投開票の結果、得票数第8位で上位当選を果たしました。浅井名誉会長の当選は4期目となります。東ト協は東商1号議員の改選に当たり、水野功会長を本部長とする選挙対策本部を設置し、浅井名誉会長を業界代表の推薦候補者として擁立。4期目の当選を目指していました。

I.トラック輸送産業

■事業者数・車両台数・輸送量等

●東京・全国のトラック運送事業者数の推移

2024(令和6)年度の全国のトラック運送事業者数は6万2,383社(者)で、前年より減少しました。事業者数は2007(平成19)年度をピークに減少傾向をたどり、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、2024年度の東京の事業者数は5,207社(者)で、減少が続いています。

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、国土交通省はその後、新規参入時の法令試験を復活させ、新規許可基準を強化しました。また、2019年施行の改正事業法では「規制の適正化」関係規定により、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	314	15	320	334	4,762	5,348	63,252	※	26,875
4	4,910	57,749	31	313	16	309	340	4,769	5,297	63,140	※	27,419
5	4,876	57,461	31	319	16	305	340	4,765	5,263	62,850	※	27,976
6	4,817	56,954	31	323	16	307	343	4,799	5,207	62,383	※	※

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6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
6	88,183	14,355	33	327	884	37	89,067	14,392

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31・令和元	184	0	93,601	14,332	35,506 (21,776)
2	184	0	93,393	14,380	41,657 (26,397)
3	184	0	92,380	14,388	41,638 (26,170)
4	185	0	91,463	14,454	43,526 (27,888)
5	185	0	90,424	14,460	46,230 (30,673)
6	185	0	89,252	14,392	28,784 (27,775)

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、2024(令和6)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98.6%(全国99.2%)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、全体の半数を占めています。

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50.0%(同51.4%)、11～20台が26.5%(同22.8%)で、これら20台以下合計で全体の76.4%(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10.5%(同10.4%)、31～50台が8.3%(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、小規模化の傾向をたどっていましたが、参入時基準の強化などの規制見直しにより、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減少傾向にあります。

	資本金 年度	平成28	29	30	31・令和元	2	3	4	5	6
一般貨物	300万円以下	936	935	918	918	908	886	875	862	850
	500万円以下	873	873	858	859	851	849	846	843	832
	1,000万円以下	1,066	1,063	1,046	1,047	1,038	1,132	1,111	1,127	1,109
	3,000万円以下	1,700	1,697	1,670	1,673	1,658	1,607	1,595	1,683	1,569
	5,000万円以下	216	216	214	214	213	206	199	216	197
	1億円以下	161	159	157	157	156	147	145	87	193
	1億円超 その他	120	120	118	118	149	140	139	58	67
特別積合せ	300万円以下									
	500万円以下									
	1,000万円以下									
	3,000万円以下	7	7	7	7	8	8	7	8	4
	5,000万円以下	2	3	2	3	3	3	3	4	2
	1億円以下	9	9	9	9	9	8	8	10	15
	1億円超 その他	12	12	13	12	13	13	13	9	10
特定	300万円以下	8	8	8	9	9	9	9	9	9
	500万円以下	1	1	1	1	1	1	2	2	2
	1,000万円以下	1	4	1	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 その他	3	3	3	2	2	2	2	1	2
霊柩	300万円以下	113	93	95	99	101	102	104	104	107
	500万円以下	25	72	75	78	79	80	80	80	80
	1,000万円以下	77	31	32	33	31	31	35	35	36
	3,000万円以下	30	89	93	98	98	100	101	101	101
	5,000万円以下	9	11	11	11	11	11	11	11	11
	1億円以下	6	7	7	7	7	7	7	7	7
	1億円超 その他	2	3	3	3	3	3	2	2	1
合計		5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	5,297	5,263	5,207

資料：関東運輸局

●東京の車両台数別事業者数の推移

年度 車両数		平成28	29	30	31・令和元	2	3	4	5	6
一般貨物	10 台以下	2,585	2,576	2,532	2,536	2,533	2,529	2,482	2,456	2,407
	11 ～ 20	1,321	1,321	1,299	1,300	1,296	1,294	1,288	1,282	1,275
	21 ～ 30	522	522	514	514	512	512	507	507	505
	31 ～ 50	409	409	403	403	401	401	401	400	400
	51 ～ 100	202	202	200	200	199	199	199	198	197
	101 ～ 200	29	29	29	29	28	28	28	28	28
	201 ～ 500							1	1	1
	501 ～	4	4	4	4	4	4	4	4	4
特別積合せ	10 台以下									
	11 ～ 20									
	21 ～ 30									2
	31 ～ 50	1	1	1	1	1	1	1	1	
	51 ～ 100	4	5	4	4	5	5	4	4	5
	101 ～ 200	5	5	5	5	5	5	5	5	3
	201 ～ 500	9	9	9	10	11	10	10	10	7
	501 ～	11	11	12	11	11	11	11	11	14
特定	10 台以下	12	12	11	11	11	11	12	12	12
	11 ～ 20	1	1	2	2	2	2	2	2	2
	21 ～ 30	1	1	2	2	2	2	2	2	2
	31 ～ 50	1								
	51 ～ 100									
	101 ～ 200									
	201 ～ 500									
	501 ～	1	1	1						
豊 柁	10 台以下	256	293	308	316	317	321	327	327	330
	11 ～ 20	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	21 ～ 30	1								
	31 ～ 50		2	2	2	2	2	2	2	2
	51 ～ 100	2								
	101 ～ 200									
	201 ～ 500		1	1	1	1	1	1	1	1
	501 ～									
合 計		5,387	5,417	5,349	5,361	5,351	5,348	5,297	5,263	5,207

(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

	年度 資本金	令和4	5	6
一般貨物	300 万円以下	13,032	13,279	12,479
	500 万円以下	6,907	6,906	6,912
	1,000 万円以下	19,010	18,890	18,840
	3,000 万円以下	13,030	12,982	12,917
	5,000 万円以下	2,397	2,387	2,411
	1 億円以下	1,059	989	1,216
	1 億円超	405	311	436
	その他	1,909	1,715	1,743
特別積合せ	300 万円以下	5	4	7
	500 万円以下	5	6	7
	1,000 万円以下	56	59	64
	3,000 万円以下	84	89	84
	5,000 万円以下	49	48	48
	1 億円以下	70	72	74
	1 億円超	45	41	39
	その他			
特定	300 万円以下	106	105	125
	500 万円以下	32	32	28
	1,000 万円以下	76	75	67
	3,000 万円以下	41	41	42
	5,000 万円以下	6	6	2
	1 億円以下	3	4	3
	1 億円超	4	3	2
	その他	41	39	38
豊 柁	300 万円以下	1,661	1,696	1,728
	500 万円以下	625	621	638
	1,000 万円以下	1,025	1,013	1,047
	3,000 万円以下	482	483	501
	5,000 万円以下	157	160	163
	1 億円以下	106	100	109
	1 億円超	103	101	96
	その他	596	591	517
合 計		63,127	62,848	62,383

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

	年度 車両数	令和 4	5	6
一般貨物	10 台以下	29,756	29,600	29,275
	11 ～ 20	13,158	13,063	13,001
	21 ～ 30	5,950	5,923	5,905
	31 ～ 50	4,711	4,711	4,671
	51 ～ 100	2,981	2,988	2,967
	101 ～ 200	902	872	852
	201 ～ 500	242	252	235
	501 ～	49	50	48
特別積合せ	10 台以下	14	12	12
	11 ～ 20	11	10	18
	21 ～ 30	11	11	18
	31 ～ 50	33	33	39
	51 ～ 100	51	57	60
	101 ～ 200	81	82	74
	201 ～ 500	69	72	64
	501 ～	44	42	38
特定	10 台以下	281	280	281
	11 ～ 20	18	17	17
	21 ～ 30	5	3	4
	31 ～ 50	3	4	4
	51 ～ 100	2	1	1
	101 ～ 200			
	201 ～ 500			
	501 ～			
豊 柁	10 台以下	4,557	4,567	4,596
	11 ～ 20	142	141	145
	21 ～ 30	25	28	26
	31 ～ 50	20	20	23
	51 ～ 100	6	6	6
	101 ～ 200	4	2	2
	201 ～ 500	1	1	1
	501 ～			
合 計		63,127	62,848	62,383

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7年3月31日現在

都 県		東 京		神奈川		埼 玉		群 馬		千 葉		茨 城		栃 木		山 梨		合 計	
事業者・車両		事業者数	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	4,848	88,183	2,569	58,883	3,475	61,287	1,152	20,705	2,251	40,811	2,247	35,503	1,069	18,012	483	7,085	18,094	330,469
		(220)	(7,453)	(403)	(3,610)	(484)	(11,015)	(119)	(2,855)	(311)	(4,903)	(204)	(2,059)	(132)	(1,999)	(35)	(836)	(1,908)	(34,730)
		292	6,902	480	10,471	1,116	22,900	275	5,727	1,202	21,646	509	8,951	346	6,546	59	1,206	4,279	84,349
		31	33	10	32	17	78	1	6	6	12	3	12	4	27	3	20	75	220
		(59)	(324)	(37)	(171)	(57)	(400)	(14)	(220)	(21)	(142)	(9)	(39)	(11)	(133)	(5)	(27)	(213)	(1,456)
		11	3	28	39	45	126	14	36	23	75	16	130	10	164	2	4	149	577
	その他	343	884	270	791	293	845	128	340	257	674	153	411	138	339	46	139	1,628	4,423
		(4)	(15)	(1)	(2)	(3)	(5)					(3)	(6)	(2)	(3)	(1)	(1)	(14)	(32)
		11	22	26	83	18	29	7	17	14	105	2	21	2	3	0	0	80	280
		5,191	89,067	2,839	59,674	3,768	62,132	1,280	21,045	2,508	41,485	2,400	35,914	1,207	18,351	529	7,224	19,722	334,892
		(224)	(7,468)	(404)	(3,612)	(487)	(11,020)	(119)	(2,855)	(311)	(4,903)	(207)	(2,065)	(134)	(2,002)	(36)	(837)	(1,922)	(34,762)
		303	6,924	506	10,554	1,134	22,929	282	5,744	1,216	21,751	511	8,972	348	6,549	59	1,206	4,359	84,629
特 定	管内	16	185	5	32	2	7	0	0	4	66	0	0	1	1	0	0	28	291
	その他	0	0	0	0	0	0	1	19	(3)9	(17)63	0	0	0	0	0	0	(3)10	(17)82
合 計	管内	5,207	89,252	2,844	59,706	3,770	62,139	1,280	21,045	2,512	41,551	2,400	35,914	1,208	18,352	529	7,224	19,750	335,183
	その他	(224)303	(7,468)6,924	(404)506	(3,612)10,554	(487)1,134	(11,020)22,929	(119)283	(2,855)5,763	(314)1,225	(4,920)21,814	(207)511	(2,065)8,972	(134)348	(2,002)6,549	(36)59	(837)1,206	(1,925)4,369	(34,779)84,711
貨 物 軽自動車 運送事業		(4)(3,073)27,775	(13)(2,919)28,784	(66)(1,015)20,887	(78)(1,173)30,471	(15)(358)23,286	(19)(481)24,282	(27)(26)3,394	(33)(35)5,084	(16)(1,859)14,879	(44)(3,768)19,118	(9)(52)4,707	(13)(54)7,438	(12)(20)2,600	(13)(23)4,816	(4)(15)1,365	(5)(19)2,366	(153)(6,418)98,893	(218)(8,472)122,359

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（ ）内では軽霊枢自動車を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、下段は軽霊枢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7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	2,407	1,146	1,723	614	1,136	1,356	578	296	9,256
	11 ～ 20	1,275	591	844	229	504	480	248	91	4,262
	21 ～ 30	505	322	395	132	239	197	114	40	1,944
	31 ～ 50	400	218	297	84	206	141	72	33	1,451
	51 ～ 100	197	188	163	76	121	55	34	17	851
	101 ～ 200	28	63	29	13	28	9	16	3	189
	201 ～ 500	1	26	6	3	10	5	3		54
	501 ～	4	5	1		1	1			12
特 別 積 合 せ	10 台以下		2							2
	11 ～ 20			1						1
	21 ～ 30	2		2						4
	31 ～ 50			3						3
	51 ～ 100	5	1	3		3	1	2	2	17
	101 ～ 200	3	2	6	1			1		13
	201 ～ 500	7	4	2		3	2	1	1	20
	501 ～	14	1							15
特 定	10 台以下	12	4	2		3		1		22
	11 ～ 20	2	1							3
	21 ～ 30	2				1				3
	31 ～ 50									
	51 ～ 100									
	101 ～ 200									
	201 ～ 500									
	501 ～									
靈 枢	10 台以下	330 (9)	259 (7)	287(21)	126	231 (5)	151(14)	134 (7)	45 (4)	1,563(67)
	11 ～ 20	10	7	2 (1)	1	19	2 (1)	4	1	46 (2)
	21 ～ 30	(2)	1	2	1	5				9 (2)
	31 ～ 50	2	3	2		2				9
	51 ～ 100									
	101 ～ 200									
	201 ～ 500	1								1
	501 ～									

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 （ ）内は霊枢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3年	4年	5年	6年	7年
道路貨物運送業 従業員数	男 性	1,148,790	1,135,960	1,107,290	1,109,690	1,061,660
	割 合	87	87.2	86.9	87.4	87.3
	女 性	165,800	166,900	166,740	159,420	154,590
	割 合	13	12.8	13.1	12.6	12.7
	合 計	1,314,600	1,302,860	1,274,030	1,269,120	1,216,250
大型貨物自動車運転者数	男 性	408,850	403,680	422,860	417,720	457,660
	割 合	98	97.7	97.5	96.9	97.1
	女 性	7,350	9,480	10,980	13,300	13,910
	割 合	2	2.3	2.5	3.1	2.9
	合 計	416,200	413,160	433,840	431,020	471,570
普通・小型 貨物自動車運転者数	男 性	448,040	482,000	581,170	427,040	433,050
	割 合	96	95.1	96.3	95.0	95.9
	女 性	20,800	24,990	22,190	22,280	18,600
	割 合	4	4.9	3.7	5.0	4.1
	合 計	468,850	506,990	603,360	449,320	451,650

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

●関東運輸局管内の自動車貨物輸送量

関東運輸局管内における2024（令和6）年度の自動車貨物輸送量（自家用軽自動車を除く）は10億6,791万トンでした。このうち営業用トラックの輸送量（軽自動車を除く）は6億6,686万7,000トンで、全体の62.4%を占めています。

車種別にみると、普通車が5億720万トンと営業用全体の75%を輸送しています。また小型車は654万トン、特種用途車は1億5,312万7,000トンでした。なお、2024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。

●関東運輸局支局別・業態別・車種別自動車輸送トン数

令和6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
関運局計	1,067,910	507,200	6,540	153,127	8,715	276,695	49,922	65,709
東 京	155,932	75,807	2,885	22,880	3,252	36,044	6,503	8,560
神奈川	197,572	89,926	1,169	34,003	1,610	49,978	9,017	11,869
埼 玉	227,178	101,604	780	36,642	1,158	61,354	11,070	14,570
群 馬	87,221	44,785	192	13,188	550	20,105	3,627	4,774
千 葉	187,385	83,433	879	23,162	1,535	55,276	9,973	13,127
茨 城	111,074	62,278	322	14,937	460	23,328	4,209	5,540
栃 木	77,265	34,005	84	5,912	63	26,236	4,734	6,230
山 梨	24,283	15,362	229	2,403	87	4,374	789	1,039

資料：国土交通省『自動車輸送統計年報』

●関東運輸局支局別・業態別・車種別自動車輸送トンキロ

令和6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
関運局計	56,760,586	36,888,811	198,511	9,004,804	164,707	8,460,194	849,968	1,193,593
東 京	5,781,006	3,477,706	72,434	879,809	38,658	1,057,064	106,200	149,134
神奈川	8,753,408	5,936,769	38,977	1,377,764	24,913	1,107,475	111,264	156,246
埼 玉	13,335,773	8,396,582	25,505	2,127,252	28,230	2,221,581	223,195	313,428
群 馬	5,156,717	3,602,866	11,898	818,161	11,541	573,679	57,636	80,937
千 葉	9,769,881	5,960,892	28,817	1,684,648	38,453	1,656,857	166,459	233,755
茨 城	7,408,684	5,203,878	13,366	1,246,939	17,625	746,548	75,003	105,326
栃 木	5,133,421	3,298,598	4,946	612,459	3,199	977,987	98,255	137,978
山 梨	1,421,696	1,011,520	2,568	257,772	2,088	119,003	11,956	16,789

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6年度）

2024（令和6）年度の全国各地から東京に輸送される貨物量は1億7,527万トンで前年度比7.6%減少し、東京から全国へ輸送される貨物量は1億6,229万トンで同6.9%減少しました

（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87.5%、発貨物の92.0%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	85,971,135	86,755,864	東 京	86,755,864	85,971,135	99.1
8.9	158,957	1,779,815	北海道	2,397,631	192,741	8.0
56.6	724,056	1,278,790	青 森	486,081	328,796	67.6
44.9	661,139	1,470,892	岩 手	476,419	413,085	86.7
56.3	506,541	900,254	宮 城	1,464,925	676,708	46.2
95.7	667,858	697,623	福 島	863,597	842,530	97.6
94.4	155,490	164,691	秋 田	311,240	282,583	90.8
98.8	139,637	141,310	山 形	149,128	142,043	95.2
92.3	3,191,872	3,459,642	茨 城	3,919,454	3,872,917	98.8
99.9	3,407,450	3,409,417	栃 木	2,352,770	2,349,970	99.9
100.0	2,664,824	2,664,996	群 馬	2,455,070	2,452,232	99.9
100.0	20,562,171	20,565,371	埼 玉	21,611,596	21,604,883	100.0
66.1	13,053,649	19,734,309	千 葉	12,924,934	12,428,817	96.2
89.2	13,432,239	15,060,847	神奈川	11,463,177	11,300,254	98.6
82.9	420,736	507,643	新 潟	380,384	342,861	90.1
82.2	116,256	141,470	富 山	151,582	147,171	97.1
83.5	36,962	44,247	石 川	82,601	73,162	88.6
91.5	38,324	41,878	福 井	69,699	66,618	95.6
99.9	470,992	471,638	山 梨	380,923	379,785	99.7
99.7	944,549	947,758	長 野	913,487	905,191	99.1
89.3	1,402,023	1,570,767	静 岡	1,241,335	1,148,247	92.5
98.4	291,042	295,906	岐 阜	186,708	184,056	98.6
79.4	1,113,616	1,403,217	愛 知	893,920	673,946	75.4
25.2	196,008	778,924	三 重	60,249	36,666	60.9
100.0	30,558	30,558	滋 賀	43,158	42,758	99.1
90.5	146,140	161,429	京 都	160,127	141,339	88.3
100.0	115,295	115,295	奈 良	233,315	233,315	100.0
86.8	431,613	497,378	和歌山	123,149	117,845	95.7
44.5	790,936	1,779,244	大 阪	1,738,540	826,672	47.5
50.8	456,695	898,579	兵 庫	501,176	414,002	82.6
11.8	10,159	86,373	鳥 取	49,786	35,801	71.9
99.5	32,426	32,591	島 根	1,005	0	0.0
26.1	139,659	534,279	岡 山	350,078	79,388	22.7
17.5	56,586	324,021	広 島	455,656	164,449	36.1
3.1	26,477	848,614	山 口	64,823	9,552	14.7
6.2	37,492	604,236	香 川	57,908	13,684	23.6
54.6	171,358	313,659	愛 媛	11,089	2,754	24.8
8.9	6,006	67,655	徳 島	44,966	787	1.8
5.6	40,507	719,688	高 知	7,667	0	0.0
15.8	416,657	2,636,951	福 岡	4,766,724	384,347	8.1
3.9	1,704	43,240	佐 賀	10,596	1,704	16.1
67.6	74,660	110,478	長 崎	18,604	17,894	96.2
57.2	20,307	35,471	熊 本	20,717	9,488	45.8
5.0	21,549	432,467	大 分	369,066	70,488	19.1
76.9	42,762	55,637	宮 崎	129,439	0	0.0
17.6	29,072	165,223	鹿児島	54,470	0	0.0
0.0	0	484,915	沖 縄	1,086,406	0	0.0
87.5	153,426,144	175,265,250	全 国	162,291,239	149,382,664	92.0

（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

2024（令和6）年度の国内貨物輸送量は40億6,670万トンで、前年度比1.4％減少し、3年連続で減少しました。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の、おおむね減少傾向をたどっています。

トラック輸送量は37億2,480万トンで同1.5％減少しましたが、国内貨物輸送量全体の91.6％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

25億950万トンで同0.1％減少し、自家用トラックは同4.2％減少しています。

一方、国内貨物輸送トンキロは4,033億5,000万トンキロで同0.4％増加しました。このうちトラックの輸送トンキロは2,316億5,000万トンキロで同1.1％増加し、全体の57.4％と半分強を占めています。さらに、その大半を占める営業用トラックは2,038億トンキロで同0.8％増加しています。

輸送トン数 （単位：百万トン）

項目 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
6	2,509.5	99.9	1215.3	95.8	3,724.8	98.5	4,066.7	98.6

輸送トンキロ （単位：億トンキロ）

項目 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
6	2,038.0	100.8	278.5	103.0	2,316.5	101.1	4,033.5	100.4

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7年3月31日現在

	業態 \ 車種	普通貨物	小型貨物	被けん引	合 計
東 京	営業用	57,575 (4,522)	12,279	8,381	78,235 (4,522)
	自家用	64,485 (249)	224,444 (12)	657	289,586 (261)
神奈川	営業用	46,530 (5,903)	4,377 (2)	11,187	62,094 (5,905)
	自家用	59,196 (419)	172,084 (2)	1,064	232,344 (421)
千 葉	営業用	43,788 (6,073)	3,402	7,518	54,708 (6,073)
	自家用	75,011 (895)	168,681 (1)	2,271	245,963 (896)
埼 玉	営業用	63,023 (3,806)	5,007	4,389	72,419 (3,806)
	自家用	80,407 (743)	175,930	1,712	258,049 (743)
茨 城	営業用	31,714 (5,656)	1,860	8,040	41,614 (5,656)
	自家用	60,929 (535)	113,303	1,494	175,726 (535)
群 馬	営業用	20,093 (2,241)	881	2,965	23,939 (2,241)
	自家用	38,755 (226)	68,564	989	108,308 (226)
栃 木	営業用	18,414 (2,017)	958	2,258	21,630 (2,017)
	自家用	38,279 (524)	68,007	1,889	108,175 (524)
山 梨	営業用	6,256 (679)	360	782	7,398 (679)
	自家用	13,108 (66)	26,215 (1)	432	39,755 (67)
関東運輸局 管内計	営業用	287,393 (30,897)	29,124 (2)	45,520	362,037 (30,899)
	自家用	430,170 (3,657)	1,017,228 (16)	10,508	1,457,906 (3,673)
全国計	営業用	927,356 (108,973)	71,552 (2)	174,320	1,173,228 (108,975)
	自家用	1,533,605 (10,614)	3,406,367 (22)	28,082	4,968,054 (10,636)

(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2024(令和6)年度決算版「経営分析調査結果」(実運送比率80%以上が対象)によると、本業の一般貨物運送事業の営業利益率は1.0%で前年度比0.1ポイント改善しました。保有車両「10台以下」の事業者はマイナス0.9%に改善しましたが、厳しい経営状況が続き、調査開始以来17年連続の赤字です。

1社平均の運送収入は同31.7%の増加となり、従業員1人当たりの営業損益は11万9,000円と2年連続の黒字。1日1車当たりの営業損益も548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4年度		5年度		6年度	
		金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益		247,059	100.0	275,417	100.0	365,421	100.0
運送収入		245,389	99.3	272,620	99.0	358,955	98.2
	貨物運賃	236,176	95.6	261,146	94.8	337,996	92.5
	その他	9,213	3.7	11,474	4.2	20,959	5.7
	運送雑収	1,670	0.7	2,797	1.0	6,466	1.8
営業費用		247,148	100.0	271,996	98.8	361,302	98.9
運送費		208,711	84.5	232,787	84.5	316,218	86.5
	人件費	100,420	40.6	125,253	45.5	146,638	40.1
	燃料油脂費	18,931	7.7	24,500	8.9	24,330	6.7
	ガソリン代	1,211	0.5	1,365	0.5	1,534	0.4
	軽油代	17,449	7.1	22,797	8.3	15,565	4.3
	その他	271	0.1	338	0.1	7,231	2.0
	修繕費	8,085	3.3	10,642	3.9	13,148	3.6
	事業用自動車	7,866	3.2	10,376	3.8	8,966	2.5
	その他	219	0.1	266	0.1	4,182	1.1
	減価償却費	8,285	3.4	9,272	3.4	13,099	3.6
	事業用自動車	7,919	3.2	8,265	3.0	8,242	2.3
	その他	366	0.1	1,007	0.4	4,857	1.3
	保険料	3,670	1.5	3,793	1.4	4,445	1.2
	施設使用料	6,973	2.8	6,775	2.5	8,626	2.4
	自動車リース料	5,017	2.0	8,159	3.0	7,026	1.9
	施設賦課税	761	0.3	974	0.4	920	0.3
	事故賠償費	203	0.1	247	0.1	313	0.1
	道路使用料	6,970	2.8	5,926	2.2	7,045	1.9
	フェリーボート利用料	41	0.0	52	0.0	1	0.0
	その他	49,355	20.0	37,194	13.5	90,627	24.8
	備車費等	28,617	11.6	6,284	2.3	53,596	14.7
一般管理費		38,437	15.6	39,209	14.2	45,084	12.3
人件費		21,092	8.5	20,352	7.4	22,917	6.3
	その他	17,345	7.0	18,857	6.8	22,167	6.1
営業損益		-89	0.0	3,421	1.2	4,119	1.1
営業外収益		4,088	1.7	5,269	1.9	6,711	1.8
金融収益		371	0.2	362	0.1	508	0.1
営業外費用		1,457	0.6	2,081	0.8	2,281	0.6
金融費用		829	0.3	1,071	0.4	1,606	0.4
経常損益		2,542	1.0	6,609	2.4	8,549	2.3
集計事業者数(社)		312	100%	210	100%	187	100%
営業利益計上(社)		136	44%	105	50%	97	52%
経常利益計上(社)		173	55%	124	59%	121	65%

資料：『東ト協経営分析調査結果報告書』（令和6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

(国土交通省のパンフレットより作成)

距離制運賃表

(単位：円)

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

時間制運賃表

(単位：円)

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

参照：距離制運賃表、時間制運賃表(関東運輸局)より一部抜粋

個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定

運賃割増率

【速達割増等】

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

【休日割増】(日曜祝祭日)2割

【深夜・早朝割増】(22時～5時)2割

【特殊車両割増】

冷蔵・冷凍車		小型車・中型車・大型車又はトレーラーの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

※トラック搭載型クレーン車は、標準的な運賃における小型車(2トンクラス)、中型車(4トンクラス)、大型車(10トンクラス)の3割増となる。

待機時間料／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額テーブル等を提示

※「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3年度 第1回試験	令和3年度 第2回試験	令和4年度 第1回試験	令和4年度 第2回試験	令和5年度 第1回試験	令和5年度 第2回試験	令和6年度 第1回試験	令和6年度 第2回試験	令和7年度 第1回試験	令和7年度 第2回試験
		(令和3.8.7 ～9.5)	(令和4.2.19 ～3.20)	(令和4.8.6 ～9.4)	(令和5.2.18 ～3.19)	(令和5.8.5 ～9.3)	(令和6.2.17 ～3.17)	(令和6.8.3 ～9.6)	(令和7.2.15 ～3.16)	(令和7.8.2 ～8.31)	(令和8.2.14 ～3.15)
申請者数	東京	3,099	2,501	2,531	2,052	2,356	1,938	2,084	1,743	1,981	1,823
	全国	37,154	30,511	31,749	25,791	28,931	24,529	27,282	22,587	27,407	23,550
受験者数 (受験率)	東京	2,820	2,247	2,261	1,849	2,093	1,725	1,873	1,547	1,777	1,636
		(91.0%)	(89.8%)	(89.3%)	(90.1%)	(88.8%)	(89.0%)	(89.9%)	(88.8%)	(89.7%)	(89.7%)
	全国	34,164	27,982	28,804	23,759	26,293	22,493	24,993	20,755	25,318	21,577
		(92.0%)	(91.7%)	(90.7%)	(92.1%)	(90.9%)	(91.7%)	(91.6%)	(91.9%)	(92.4%)	(91.6%)
合格者数 (合格率)	東京	986	769	925	713	765	689	693	594	717	724
		(35.0%)	(34.2%)	(40.9%)	(38.6%)	(36.6%)	(39.9%)	(37.0%)	(38.4%)	(40.3%)	(44.3%)
	全国	10,164	9,028	11,051	8,209	8,805	7,701	8,224	7,084	9,428	8,397
		(29.8%)	(32.3%)	(38.4%)	(34.6%)	(33.5%)	(34.2%)	(32.9%)	(34.1%)	(37.2%)	(38.9%)

資料：運行管理者試験センター

●トラック運送事業の運行管理者数の推移

運輸局管内	年度末現在	令和2	3	4	5	6
	関 東	52,700	53,823	54,403	53,649	54,406
東 京		12,366	12,614	12,666	12,624	12,564
神奈川		9,690	9,634	9,570	9,552	9,560
埼 玉		9,908	10,260	10,438	10,509	10,699
群 馬		3,395	3,466	3,507	3,479	3,519
千 葉		7,947	8,198	8,473	7,667	8,205
茨 城		5,117	5,225	5,295	5,337	5,395
栃 木		2,926	3,021	3,043	3,046	3,040
山 梨		1,351	1,405	1,411	1,435	1,424
全 国		161,681	172,287	165,412	164,804	169,005

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4年度	5年度	6年度	7年度
事業者への巡回指導	指導事業所数	1,430	1,419	1,349	1,353
	指 導 件 数	4,168	4,575	4,053	3,729
パトロールによる指導	延べ指導車両数	938	1,605	2,113	1,395
	指 導 件 数	938	1,605	2,113	1,395

(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

■税制改正要望・予算

●令和8年度トラック関係施策に関する要望と税制改正大綱の主な内容

要望事項	令和8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)軽油引取税の暫定税率廃止 (2)自動車関係諸税の簡素化・軽減等 (3)走行距離課税の導入反対 (4)運輸事業振興助成交付金制度の継続	●軽油引取税の暫定税率については、令和7年11月5日に与野党が、令和8年4月1日から廃止することで合意した。 ●軽油引取税の暫定税率の廃止が規定された、地方税法等の一部改正案が令和8年3月31日の参議院本会議で可決・成立し、4月1日に軽油引取税の暫定税率が廃止された。 ●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、使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。 ●令和10年度以後における自動車税のあり方については、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得るとされた。その際、以下の点に留意するものとされた。 ⇒現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性 ●走行距離課税については、導入されなかった。 ●令和7年11月5日の与野党合意により、令和8年4月1日に軽油引取税の暫定税率が廃止されることとなる中で、運輸事業振興助成交付金制度については、軽油引取税の暫定税率が設けられた際に創設された制度であったことから、その維持については極めて厳しい状況にあったことを受け、与野党の関係国会議員に交付金の必要性や重要性を訴え、交付金制度の維持と財源の確保を粘り強く要望した。 ●交付金制度について規定された運輸事業振興助成法について、第1条の趣旨を改正し、同法について令和13年3月31日までの5年間効力を持つこととする内容の法案について、与野党の関係国会議員の理解を得て、令和7年12月15日に国会に提出された。 ●令和8年1月に衆議院が解散され、同法案は廃案となったが、衆議院総選挙後に、同法案の早期の国会提出と年度内成立を目指し、与野党の関係国会議員に対し積極的に要望活動を展開した。その結果、12月に国会提出された法案と同じ内容で、日切れ法案としてあらためて国会に法案を提出することについて与野党の理解を得ることができ、最終的には3月31日の参議院本会議で可決・成立し、交付金制度は令和13年3月31日まで継続されることとなった。 ●自動車重量税のエコカー減税については、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で2年延長することとされた。 ●側方衝突警報装置等を装備した貨物自動車等に係る自動車重量税率の特例措置の適用期限が令和10年8月31日まで延長された。 ●自動車税環境性能割特例措置の延長 ●適用期限が2年延長された。 ●自動車税環境性能割は、令和8年3月31日をもって廃止された。 ●営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、「これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。」とされた。 ●燃料電池自動車及び天然ガス自動車に係る同様の負担のあり方については、今後、検討することとされた。
2.特例措置の延長 (1)少額資産即時償却の延長 (2)地方拠点強化税制の延長 3.その他税制に係る要望 (1)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 (2)自動車重量税の道路特定財源化 (3)物流拠点の特例措置の適用	●適用要件を見直した上で、適用期限が3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、認められなかった。 ●自動車重量税の道路特定財源化については、認められなかった。 ●固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置について見直しを行った上で、適用期限が2年延長された。

●令和8年度トラック関係施策に関する要望と令和7年度補正予算・令和8年度当初予算の主な内容

【要望事項】 ●予算・施策関係要望事項 1.「2030年度に向けた政府の中長期計画」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 ●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	○国土交通省関係 ①物流の効率化(R8当初予算25.45億円、R7補正予算57.3億円)②商慣行の見直し(R8当初予算0.68億円、R7補正予算4.61億円)③荷主・消費者の行動変容等(R8当初予算0.1億円、R7補正予算8.35億円)④財政投融资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援(R8当初予算24億円、R7補正予算95億円)⑤自動車運送事業の安全総合対策事業(R8当初予算19.13億円)⑥先進安全自動車の整備環境の確保事業(R8当初予算3.92億円) ○環境省関係 ①環境配慮型先進トラック・バス導入・加速事業(R8当初予算33.02億円)<国交省連携事業>②商用車等の電動化促進事業(R7補正予算300億円)<経済産業省・国交省連携事業>③サステナブル倉庫モデル促進事業(R7補正予算48億円の内数)<国交省連携事業>④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(R8当初予算14.15億円)<一部農林水産省・国交省連携事業> ○経済産業省関係 ①トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業/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(R8当初予算62億円の内数) ○農林水産省関係 ①持続可能な食品等流通総合対策事業(R8当初予算4.2億円)②食品等物流合理化緊急対策事業(R7補正予算19.67億円) ○厚生労働省関係 ①業務改善助成金(R8当初予算21億円、R7補正予算352億円)②働き方改革推進支援助成金(R8当初予算101億円)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(R8当初予算30億円)④キャリアアップ助成金(R8当初予算1,022億円)⑤両立支援等助成金(R8当初予算392億円) ●重点支援交付金の追加 ●推奨事業メニュー(R7補正予算2兆円) ○道路関係 ①高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長(R7補正予算78億円)②災害時における物流・人流の確保(R8当初予算3,784億円、R7補正予算2,380億円) ●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③通学路等の交通安全対策の推進(R8当初予算1,968億円、R7補正予算181億円) ●高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進等④効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(R8当初予算3,522億円、R7補正予算519億円) ●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駐車マスの不足の解消等⑤地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(R8当初予算3,733億円、R7補正予算2,122億円) ●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
--	--

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）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。

また、2007（平成19）年には小型貨物車（車両総重量3.5トン以下）についても、2015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）年に重量車（車両総重量3.5トン超）の新たな燃費基準が策定されました。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13.5%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超～	4.42
	～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定し、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

2025(令和7)年の全国における交通事故死者数は2,547人で、前年比116人(4.4%)減少しました。2年連続で減少し、これは、1948(昭和23)年の統計開始以来、最も少ない数値です。事故発生件数・負傷者数も減少しています。

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1,423人で同90人(5.9%)の減少となり、全死者数に占める割合は55.9%と同0.9ポイント減少しましたが、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134人で同12人(8.2%)減少し、3年ぶりに減少となりました。その一方で、事故発生件数・負傷者数ともに増加となりました。

このため、警視庁では2026(令和8)年も「世界一の交通安全都市TOKYO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。

(単位：％〈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
7	287,023	98.7	786.4	2,547	95.6	338,508	98.3	30,176	100.2	82.7	134	91.8	33,401	100.5

資料：警察庁交通局『令和7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』

●月別交通事故発生件数

2025(令和7)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、7月の順で多い状況です。死者数は12月の290人が最も多く、以下、11月、1月の順で、年末から年始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2,775件で、次いで10月の2,627件でした。負傷者数も同様に、12月が3,046人と最も多く、次いで10月の2,906人です。死者数については、10月が15人と最も多く、次いで多い順に3、6、9月が14人、4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	23,293	751	234	27,302	2,441	78.7	11	2,651
2	21,458	766	189	25,089	2,282	81.5	10	2,487
3	23,476	757	191	27,773	2,428	78.3	14	2,714
4	22,700	757	196	26,718	2,556	85.2	13	2,850
5	22,010	710	172	26,094	2,354	75.9	6	2,607
6	23,365	779	179	27,372	2,626	87.5	14	2,894
7	24,882	803	185	29,349	2,596	83.7	6	2,875
8	22,694	732	203	27,519	2,462	79.4	11	2,774
9	23,503	783	229	27,775	2,459	82.0	14	2,726
10	25,746	831	227	30,157	2,627	84.7	15	2,906
11	24,606	820	252	28,848	2,570	85.7	9	2,871
12	29,290	945	290	34,512	2,775	89.5	11	3,046
合 計	287,023	786	2,547	338,508	30,176	82.7	134	33,401

資料：警察庁交通局『令和7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』、警視庁『都内の交通人身事故発生状況(令和7年中)』

●営業用トラック事故件数の推移

2025(令和7)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、1万3,190件で前年比1.7%減少しました。10年前の2015(平成27)年に比べると、約33%減少しています。

事故件数を車種別にみると、軽貨物車が4,955件と最も多い状況で、前年比150件(3.1%)増加しました。次いで多い大型貨物車は3,754件で同3件(0.1%)減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では4,481件で同381件(7.8%)減少しました。

10年前に比べると、大型貨物車は約40%減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では約55%減少と半分以上に減っています。

死亡事故件数(同)は212件で前年比7件(3.2%)減少しました。10年前より約36%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、大型貨物車が前年から122件で変わらず、軽貨物車は24件で前年比5件(26.3%)増加しました。中型貨物車は41件で同6件(12.8%)、準中型貨物車は21件で同3件(12.5%)、普通貨物車は4件で同3件(42.9%)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34%減少し、中型・準中型・普通貨物車の合計では約46%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
7	3,754	2,178	1,860	443	737	4,955	13,190	963	1,468	4,244	11,345	186	17,718	35,738
指数	60	45			64	135	67	72	51			65	48	50

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27年を100とした場合の令和7年の値

資料：警察庁交通局『令和7年中の交通事故発生状況』

●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
7	122	41	21	4	30	24	212	27	27	61	74	2	227	416
指数	66	54			81	96	64	93	73			200	57	64

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27年を100とした場合の令和7年の値

資料：警察庁交通局『令和7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』

●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。同免許は車両総重量3.5トン以上7.5トン未満を運転範囲とし、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事業用自動車の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、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、一定の違反行為をした場合、妨害運転として懲役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。

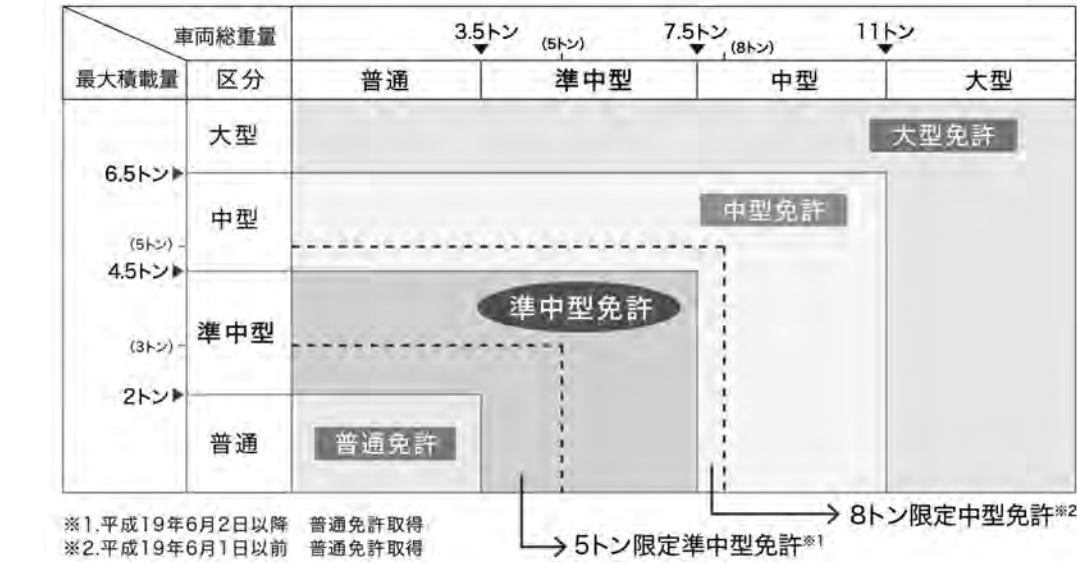
道交法改正	
妨害運転（交通の危険のおそれ）	拘禁刑3年以下または罰金50万円以下 違反点数25点 免許取り消し・欠格期間2年（最大5年）
妨害運転（著しい交通の危険）	拘禁刑5年以下または罰金100万円以下 違反点数35点 免許取り消し・欠格期間3年（最大10年）
自動車運転処罰法改正	
危険運転致死傷罪（妨害運転）	・妨害運転で人を負傷させた場合 拘禁刑15年以下 ・妨害運転により人を死亡させた場合 1年以上20年以下の有期徒刑

●大型・中型・準中型AT限定免許を導入へ

2026（令和8）年4月1日から、道路交通法施行規則の一部改正に伴い、中型免許、準中型免許、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ました。ドライバーの人手不足軽減の効果が期待されます。

AT限定大型免許の導入については、2027（令和9）年4月から、AT限定大型第二種免許の導入は同年10月から施行される予定です。

●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

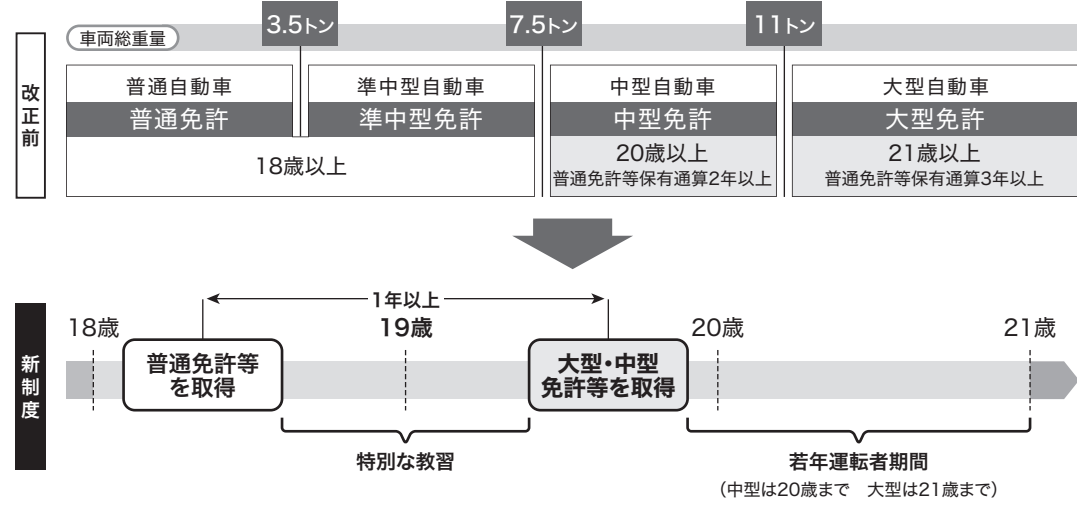
2020（令和2）年6月に公布された道路交通法一部改正のうち、運転免許関係の改正が2022（令和4）年5月に施行され、特例措置として大型・中型自動車免許および第二種運転免許試験の受験資格が緩和されました。

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・第二種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、中型免許取得者が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。

● 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	杉並区上荻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

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)	9:00～21:00
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

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
麻布	港区六本木5-1-1(3)	9:00～21:00
麻布	港区六本木6-2(2)	9:30～21:00※
赤坂	港区赤坂3-13-14(3)	7:00～12:00
品川	品川区北品川5-4-1(1)	9:00～21:00
北沢	世田谷区松原6-11-1(2)	8:00～20:00
成城	世田谷区粕谷2-18-23(2)	9:00～21:00
原宿	渋谷区代々木1-36-5(1)	9:00～21:00
原宿	渋谷区代々木1-56-1(2)	9:00～21:00
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

※令和6年5月廃止

● 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(1)

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

警察署	実施場所(実施枠数)	規制時間
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
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	日野市高橋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

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4年度(2)

警察署	実施場所（実施枠数）	規制時間
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
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

警察署	実施場所（実施枠数）	規制時間
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

●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(1)

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

警察署	実施場所／路線名（実施枠数）	規制時間
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
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

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6年度(2)

警察署	実施場所／路線名（実施枠数）	規制時間
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

警察署	実施場所／路線名（実施枠数）	規制時間
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

●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7年度

警察署	実施場所（実施枠数）	規制時間
池 袋	豊島区南池袋2-30-11 (1)	9：00～20：00
池 袋	豊島区南池袋2-29-13 (1)	9：00～20：00
池 袋	豊島区南池袋2-29-12 (1)	9：00～20：00
池 袋	豊島区南池袋2-29-11 (1)	9：00～20：00
池 袋	豊島区南池袋2-29-10 (1)	9：00～20：00
池 袋	豊島区南池袋2-28-13 (2)	9：00～20：00
池 袋	豊島区南池袋2-28-10 (2)	9：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-12-5 (4)	9：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-25-6 (2)	9：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-25-22 (5)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-27-3 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-28-1 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-28-10 (3)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-29-1 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-30-3 (3)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-31-16 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋1-33-3 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋3-6-8 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋3-6-7 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋3-5-11 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋3-5-5 (1)	7：00～20：00

警察署	実施場所（実施枠数）	規制時間
池 袋	豊島区東池袋3-4-3 (2)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋3-3-5 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋4-25-9 (1)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋4-24-13 (2)	7：00～20：00
池 袋	豊島区東池袋4-24-3 (1)	7：00～20：00
三 田	港区芝5-18 (3)	9：00～21：00
蒲 田	大田区東糀谷6-9 (1)	9：00～21：00
渋谷	渋谷区宇田川21-1 (1)	9：00～21：00
渋谷	渋谷区宇田川21-1 (1)	9：00～21：00
渋谷	渋谷区宇田川24-1 (1)	9：00～21：00
渋谷	渋谷区宇田川25-10 (1)	9：00～21：00
巢 鴨	豊島区北大塚1-15 (3)	9：00～21：00
志 村	板橋区坂下3-14 (1)	9：00～21：00
上 野	台東区上野4-10 (2)	9：00～21：00
西新井	足立区西新井1-33 (2)	9：00～21：00
綾 瀬	足立区辰沼1-2 (2)	9：00～21：00
立 川	立川市柴崎町2-2 (1)	9：00～21：00
東大和	東大和市桜が丘1-1425 (2)	9：00～21：00
東大和	武蔵村山市緑が丘1460 (2)	9：00～21：00
田 無	西東京市柳沢6-4 (1)	9：00～21：00
小 平	小平市小川東町1-21 (1)	9：00～21：00

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。

■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。その代替財源の確保の観点から、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が、取得時の負担軽減のため2026(令和8)年4月1日から廃止されました。

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

	取 得（購 入）		保 有		
税 目	消 費 税		自動車重量税	自動車税	軽自動車税
国・地方税	国・地方税		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		（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	24.3 円／ℓ	4.4 円／ℓ	15.0 円／ℓ	17.5 円／ kg	10%地方消費税 2.2%を含む

●自動車関係諸税税収額の推移

年 度	合 計	消費税	環境性能割	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3	86,001	28,141	1,025	6,609	15,134※	2,798※	20,700	2,214	9,300	80
4	88,168	29,097	1,657	6,766	15,283※	2,943※	20,790	2,225	9,307	100
5	86,859	29,356	1,212	6,644	15,141※	3,002※	19,990	2,139	9,275	100
6	90,059	31,634	1,712	7,065	15,049※	3,078※	20,180	2,159	9,102	80
7	92,025	33,998	1,889	7,153	14,899※	3,135※	19,760	2,114	8,997	80

※種別割

●燃料税等の変化(昭和45年以降)

	ガソリン			軽油		LPガス	※「地球温暖化対策のための税」 (石油石炭税に 上乗せ課税)	原油・石油製品
	揮発油税 円／ℓ	地方揮発油税 円／ℓ	合計 円／ℓ	軽油引取税 円／ℓ	石油ガス税 円／kg			石油石炭税 円／ℓ
昭和45	24.3	4.4	28.7	15.0	17.5			
49	29.2	5.3	34.5	↓				
51	36.5	6.6	43.1	19.5			昭和63	2.04
54	45.6	8.2	53.8	24.3			平成24/10	2.29※3
平成5/12	48.6	5.2	53.8	32.1			26/4	2.54
	↓※1	↓※1,2	↓※1	↓※1			28/4	2.80
令和8/4	24.3	4.4	28.7	15.0	↓			↓

※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

ていました。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のための税(石油石炭税に上乗せ課税)が導入されました。

2025(令和7)11月28日、参議院本会議で地方税法改正案が可決・成立したことで、暫定税率の廃止が決定しました。

そして、2026年4月1日、トラック運送業界の悲願であった軽油引取税の暫定税率が廃止となり、1ℓ当たり32.1円から本則税率の15.0円となりました。

Ⅲ. 東京の生活と経済

■生活関連

●人口

2026(令和8)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(2020〈令和2〉年10月1日現在の国勢調査人口基準)によると、1,427万748人(前年比0.5%増)と3年連続で増加しました。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699万7,247人(同0.5%増)、女性が727

●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、増加傾向をたどり、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

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

資料：東京都

●都内の移動者数の推移

2024(令和6)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(外国人を含む)は、132万3,660人(前年比1.4%増)となりました。他道府県間との移動者数は、転入者

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	
		構成比		構成比		構成比		構成比
令和4年	1,308,743	100.0	841,551	64.3	460,410	35.2	6,782	0.5
5年	1,305,565	100.0	839,981	64.3	459,298	35.2	6,286	0.5
6年	1,323,660	100.0	843,623	63.7	466,611	35.3	13,426	1.0

●都区部消費者物価指数の推移

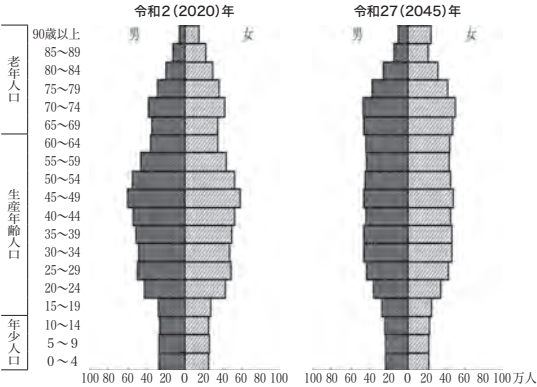
東京都区部の消費者物価指数(2020〈令和2〉年を100とした指数)によると、2025(令和7)年平均の総合指数は111.0と前年比3.1ポイント上昇しました。特に、2021(令和3)年12月以降、値上げが相次ぎ、物価は上昇傾向にあります。

万3,501人(同0.6%増)です。

東京都の人口(推計)		令和8年1月1日現在
合 計	14,270,748人	(0.5%増)
男 性	6,997,247人	(0.5%増)
女 性	7,273,501人	(0.6%増)

資料：東京都

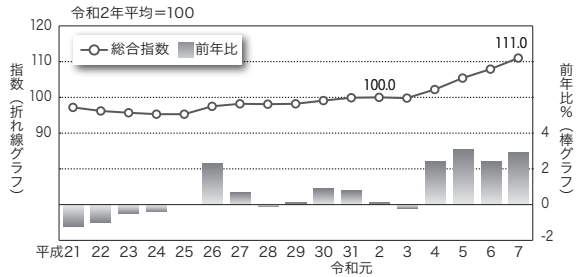
減少します。一方、老年人口(65歳以上)は、2020年の22.7%から、2045年には28.8%まで増加する見込みです。これに伴い、生産年齢人口(15～64歳)は2020年の66.1%から、2045年には61.2%に減少すると予測しています。



資料：総務省統計局『国勢調査結果報告』
都総務局統計部『東京都男女年齢(5歳階級)別人口の予測』

が46万1,454人(同1.6%増)に対して、転出者は38万2,169人(同1.0%減)と、約8万人の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)



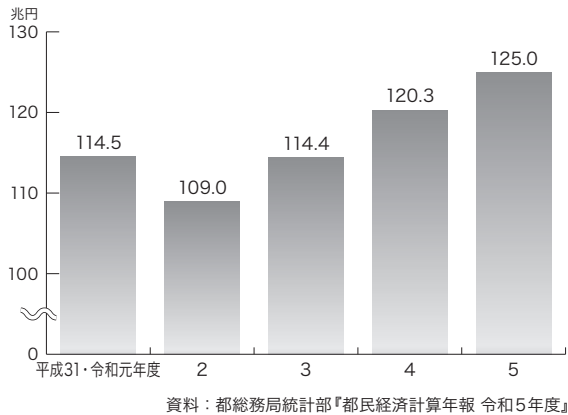
資料：都総務局統計部『東京の物価』

■経済活動

●都内総生産額(名目)の推移

2023(令和5)年度の都内総生産額(名目)は125.0兆円で、3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6.9%(全国20.8%)、運輸・郵便業が3.5%(同4.8%)と低い水準にある一方で、卸売・小売業が20.9%(同13.9%)、情報通信業が11.8%(同4.7%)、金融・保険業が8.5%(同4.9%)と高い水準にあります。



●事業所数・従業者数・製造品出荷額等・付加価値額

2023(令和5)年の全国の事業所数(製造業計)は22万3,391事業所で前年比0.3%、従業員数は775万1,935人で同0.5%それぞれ増加しました。東京の事業所数(製造業計)は1万5,400事業所で同0.1%、従業員数は26万4,693人で同1.4%それぞれ減少しました。

また、2023年の東京の製造品出荷額等は8兆5,527億円で同3.2%増加し、付加価値額は3兆

1,347億円で同7.9%減少しました。

なお、「経済構造実態調査」は、公的統計の整備に関する基本的な計画に基づき、工業統計調査を中止し調査するもので、2021(令和3)年は「令和3年経済センサスー活動調査」として調査されました。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(%)
令和 3	全国 東京	176,858	100.0	－	7,465,556	100.0	－	3,303,093	100.0	109.4	1,066,375	100.0	110.1
		9,738	5.5	－	238,817	3.2	－	76,228	2.3	107.7	31,281	2.9	110.1
4	全国 東京	222,770	100.0	126.0	7,714,495	100.0	103.3	3,618,774	100.0	109.6	1,082,838	100.0	101.5
		15,416	6.9	158.3	268,401	3.5	112.4	82,839	2.3	108.7	34,038	3.1	108.8
5	全国 東京	223,391	100.0	100.3	7,751,935	100.0	100.5	3,732,388	100.0	103.1	1,109,034	100.0	102.4
		15,400	6.9	99.9	264,693	3.4	98.6	85,527	2.3	103.2	31,347	2.8	92.1

資料：経済産業省『経済構造実態調査 製造業事業所調査』、令和3年の事業所・従業員数は、『令和3年経済センサスー活動調査』

●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(毎月調査)によると、東京都内における2026(令和8)年3月の有効求人倍率は全職種平均で1.47倍ですが、このうち自動車運転従事者の求人倍率は3.93倍で、全職種平均の約2.7倍の高い水準にあります。

自動車運転従事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、「物流の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4年	2.24	1.20
5年	3.40	1.49
6年	3.93	1.49
7年	3.81	1.53
8年	3.93	1.47

(注) 各年3月の数値 資料：東京労働局

東ト協ガイダンス

平成25年4月1日から「一般社団法人」として、新たなスタートを切った東京都トラック協会(略称・東ト協^{トウトキョウ})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図っています。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

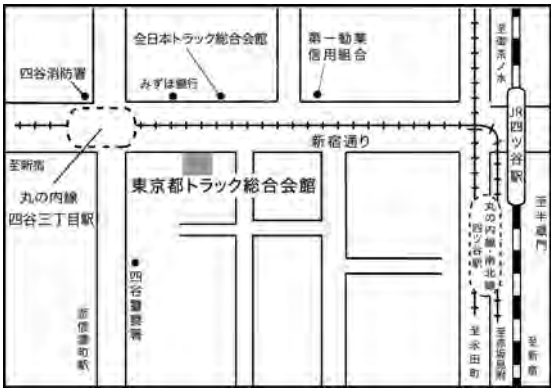
■会員数

- ① 一般会員 3,001
 - 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8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

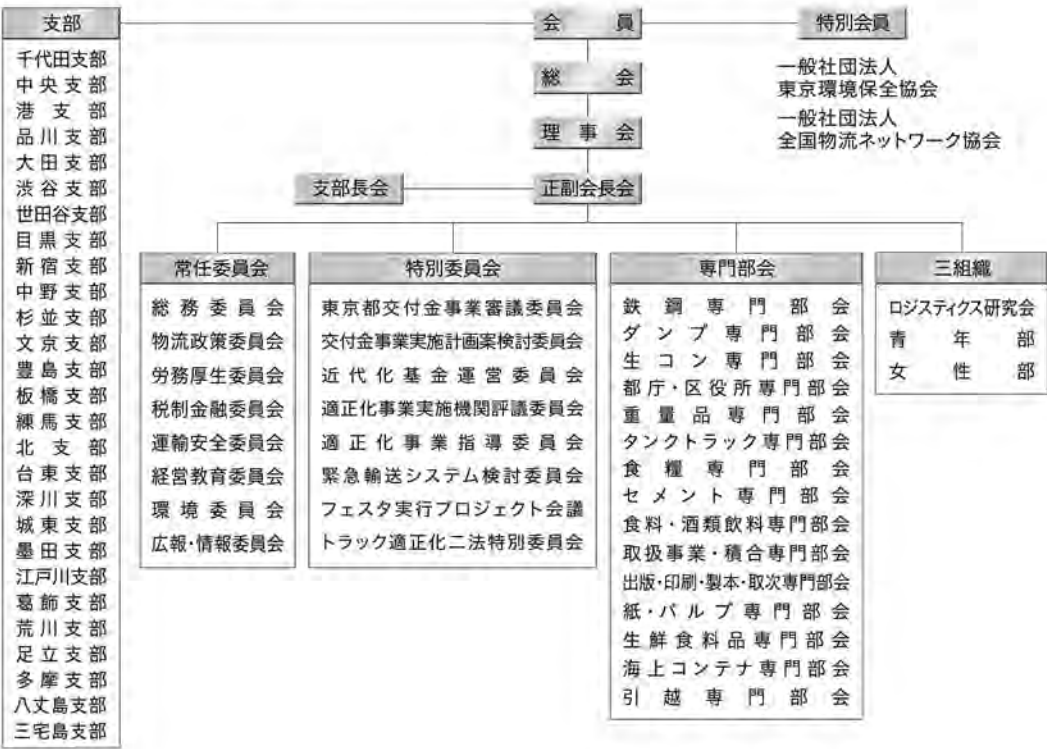
東京メトロ丸の内線「四谷三丁目駅」徒歩2分



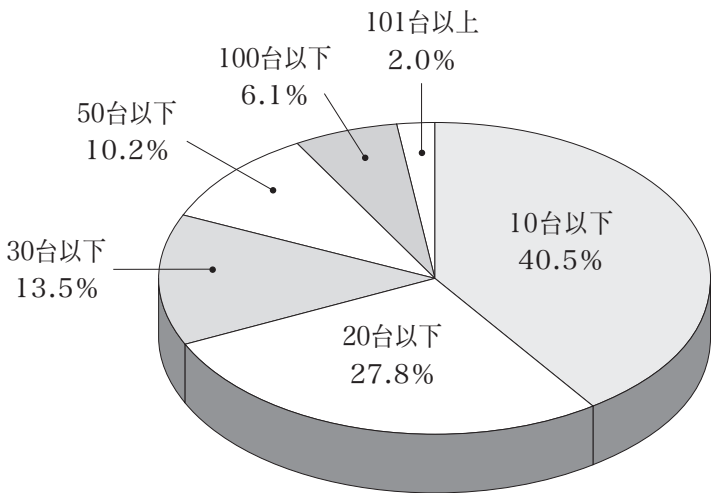
東ト協本部事務局ダイヤルインー覧

	部署名	ダイヤルイン番号	FAX番号
2F	総務部	総務・支部支援G (総務)	03-3359-6252
		総務・支部支援G (支部支援)	
		広報・情報G	
	輸送相談室	03-3357-3881	03-3359-4695
3F	財務部	経理G	03-3359-4135
		交付金会計G	
	業務部	交通・環境G(交通)	03-3359-3618
		交通・環境G(業務)	
		交通・環境G(環境)	03-3359-6257
8F	適正化事業部	教育研修・輸送G (教育研修)	03-3359-3617
		教育研修・輸送G (輸送)	
	適正化事業部	適正化事業G	03-3359-4137
		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



※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

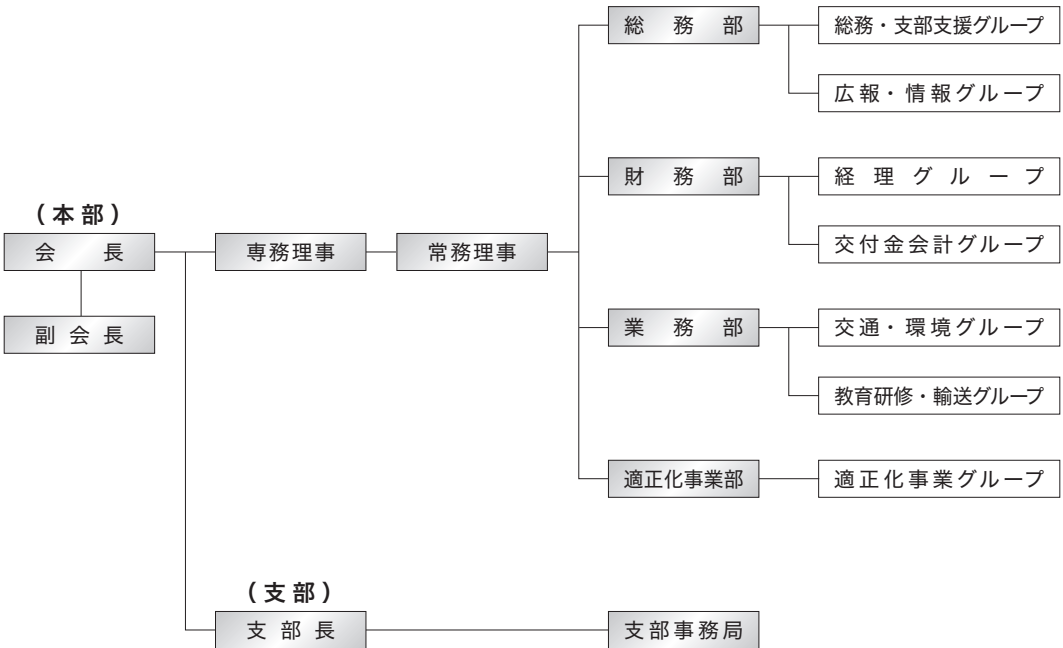
車両規模別会員構成

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
1,214	833	404	305	184	61	3,001

※特殊・軽車両を除く

令和8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8年3月31日現在の会員総数は292(一般会員286、賛助会員6)

(一般会員の内訳)

一般社団法人東京都トラック協会＝193	高速道路安全施設部門＝18
一般社団法人全国物流ネットワーク協会＝19	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	首都高速道路部門＝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階のピッキング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、緊急輸送要員の宿泊・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。

◆2025(令和7)年 東ト協重大ニュース(順不同)

- 会員による標準的運賃の届出率95.7%の達成とともに、トラック適正化二法の成立を踏まえ、さらなる理解と運賃交渉の必要性を会員に訴える
- 協会の適正化事業指導員がGメン調査員としてトラック・物流Gメンに協力し、違反原因行為の未然防止のため、取引環境の適正化を目指す
- 改正物流法への対応策として会員への説明会を開催し、周知・理解促進を図る
- 「ドライバーファースト」の実現へ向けて、会員ドライバーへの安全教育や健康診断を拡充し、新たにE-ラーニングの導入を図る
- 木材専門部会が解散した
- 「トラックフェスタ TOKYO 2025」を開催し、1万4千人を超える都民が来場した
- トラック業界の代表として、浅井隆名誉会長が東京商工会議所1号議員選挙で4期目の当選を果たした
- 会員の事故防止対策や環境対策、緊急輸送対応の支援に必要な運輸事業振興助成交付金の財源確保を要望した
- 協会としての要望事項である暫定税率廃止法が成立し、軽油引取税における暫定税率の廃止が令和8年4月1日に決定した
- 会員が第一当事者となる死亡事故が前年比で増加した
- 台風22号・23号により甚大な被害を受けた八丈島・青ヶ島に向けた救援物資輸送に従事した

支部等一覧

令和8年6月30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 かんだビル 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	164-0011	中野区中央 5-38-13 メゾンドール白井B 701号室	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 1-18-9 いわきビル 2F	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 N X渋谷ビル 1F	03-6805-1362	03-6805-1368

◇

DataFile 2026 — 令和7年度版 —
データファイル 2026(令和8)年7月発行
(vol.31)

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

2026⇒2027

一般社団法人

東京都トラック協会