

日本のトラック 輸送産業 現状と課題 2018

JAPANESE
TRUCKING
INDUSTRY



公益社団法人
全日本トラック協会

公益社団法人 全日本トラック協会
会長 坂本 克己



トラックは、ドアツードアの利便性と時間を問わないフレキシブルなサービスを得意とし、迅速さを求められるわが国の輸送ニーズによくマッチしています。船舶をはじめ鉄道や航空輸送においても、末端輸送の大半をトラックが担っており、トラック輸送が国内物流の基幹的役割を果たしています。また、消費者物流においても、宅配事業者によるきめ細かな時間帯を指定した配達サービスや、引越事業者によるさまざまな付帯サービスを提供するなど、サービスのレベルや質の面でも高い評価を得ているところです。

このような日本のトラック輸送産業の市場規模は約15兆円と、生活と経済のライフラインとして、産業活動や国民生活に不可欠な存在となっています。

さらに、東日本大震災、熊本地震などの自然災害の際も、トラックが機動力を発揮し、大量の緊急支援物資を輸送し、国民の「ライフライン=命綱」としての役割も担いました。

近年、日本経済は、緩やかな回復基調が続いていますが、中小企業が99%を占めるトラック運送業界では、少子高齢化による若年ドライバー不足が顕著な状況にあり、大きな社会問題となっております。このような状況を打破するため、トラック運送事業における「生産性の向上」、「働き方改革」の推進など、官民挙げて課題解決に向けたさまざまな取り組みが行われているところです。

こうした状況のなかでも、トラック運送業界は「安全で安心な輸送サービスを提供し続けること」が社会的使命であり、常に「安全」を最優先課題とし、環境対策や労働対策などとともに、産業の将来に向けたさまざまな取り組みも進めています。

本書「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2018」はこのようなトラック輸送産業の果たす重要な役割とともに、トラック運送業界の現状とその課題への対応について紹介いたします。

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

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

| | |
|-----------------------|----|
| ●国内貨物輸送とトラック | 4 |
| トンベースで9割、トンキロベースで5割 | 4 |
| ●営業用トラックの活動 | 6 |
| トラック輸送事業者の9割は中小企業 | 6 |
| 生産から消費に至る輸送活動 | 7 |
| 自家用に比べ輸送効率は約9倍 | 8 |
| 消費者に身近な宅配便輸送 | 10 |
| ●トラック輸送事業の経営環境 | 11 |
| トラック輸送事業の市場規模は年間約15兆円 | 11 |
| 各種規制により激変する経営環境 | 12 |
| 規制緩和以降、事業者数は1.5倍に | 13 |
| 典型的な労働集約型産業 | 14 |
| 少子・高齢化の進展と若年労働力不足 | 15 |
| 燃料価格の動向 | 16 |
| ●トラック輸送業界の課題等 | 17 |
| 軽減が求められる自動車関係諸税 | 17 |
| トラックの高速道路料金 | 18 |
| 荷主や下請輸送事業者との適正取引が課題に | 19 |
| トラック輸送事業の長時間労働抑制に向けて | 20 |
| トラック輸送事業の生産性向上に向けて | 21 |
| 行政処分を順次強化 | 22 |
| 監査、行政処分を抜本的に見直し | 23 |
| ●高度情報化社会を迎えて | 24 |
| ICT社会への対応 | 24 |
| ETC2.0の活用 | 25 |

第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしい トラック輸送の実現

トラック輸送事業の 健全な発展のために

| | |
|----------------------------|----|
| ●安全は最重要課題 | 27 |
| 飲酒運転の根絶、交通事故撲滅を目指し、各種対策を推進 | 27 |
| ドライブレコーダの普及を促進 | 29 |
| 健康起因事故、飲酒運転の根絶 | 30 |
| 「準中型自動車免許」に取得助成 | 31 |
| ●労働災害の防止 | 32 |
| 労働災害防止への取り組み | 32 |
| 安全運行を支えるトラックステーション | 33 |
| ●地球環境を守るために | 34 |
| 環境対策で数値目標設定 | 34 |
| 多様化する環境対策 | 35 |
| 大気汚染は十分に改善へ | 36 |
| 石油代替燃料の普及に向けて | 37 |
| 「トラックの森」づくり事業の推進 | 38 |
| ●適正化事業の推進 | 39 |
| トラック輸送事業の適正化 | 39 |
| 安全の証し「Gマーク」 | 40 |
| ●万全を期す緊急輸送体制 | 41 |
| ライフラインとしてのトラック | 41 |
| ●人材の確保・育成に向けて | 44 |
| 人材確保・育成と教育研修 | 44 |
| ●中小企業の経営改善 | 45 |
| 原価管理の徹底による経営体質改善 | 45 |
| 適正取引推進へ「自主行動計画」策定 | 46 |
| トラック輸送事業者のIT化及び情報セキュリティ | 47 |
| 求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の普及拡大 | 48 |
| ●消費者サービスの向上 | 49 |
| 引越輸送の信頼向上 | 49 |
| ●要望・陳情活動 | 50 |
| 業界の課題克服に向けて要望活動 | 50 |
| ●国際交流の拡大 | 51 |
| 世界各国の物流関係者と交流 | 51 |
| ●広報活動の展開 | 52 |
| トラック輸送事業への理解促進に向けて | 52 |

1 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

| | |
|---------------------|----|
| 国内貨物輸送とトラック | 4 |
| 営業用トラックの活動 | 6 |
| トラック運送事業の経営環境 | 11 |
| トラック運送業界の課題等 | 17 |
| 高度情報化社会を迎えて | 24 |

国内貨物輸送とトラック

トンベースで9割、トンキロベースで5割

わが国の国内貨物総輸送量は、トン数では年間約48億トン（平成28年度）、トンキロ※では412十億トンキロ（同）で、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となります。

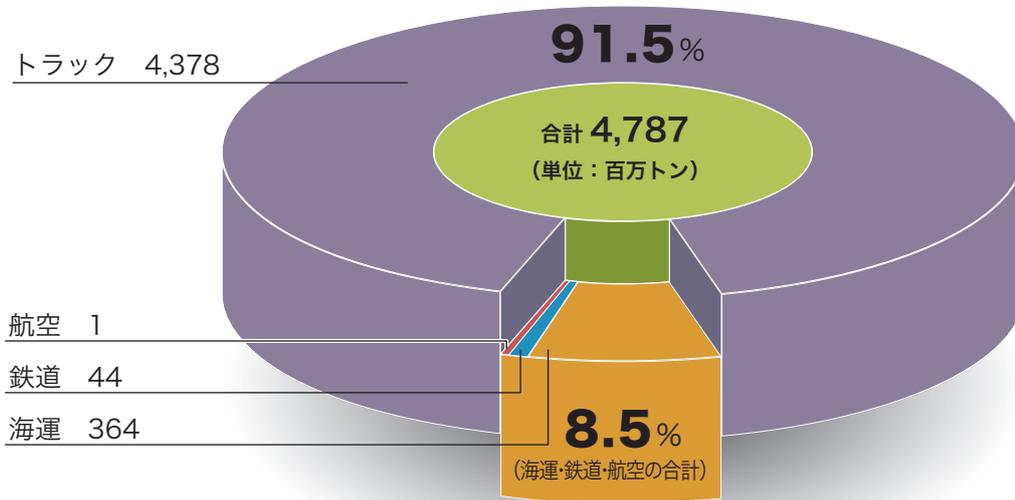
輸送機関別では、トンベースでトラックが平成9年

度に営業用と自家用が逆転したほか、全ての輸送機関で漸減もしくは横ばいとなっています。

一方、トンキロベースでみた場合は、営業用トラック以外は漸減もしくは横ばい状態ですが、比較的輸送距離の長い生産関連物資や消費物資の荷動きの伸びな

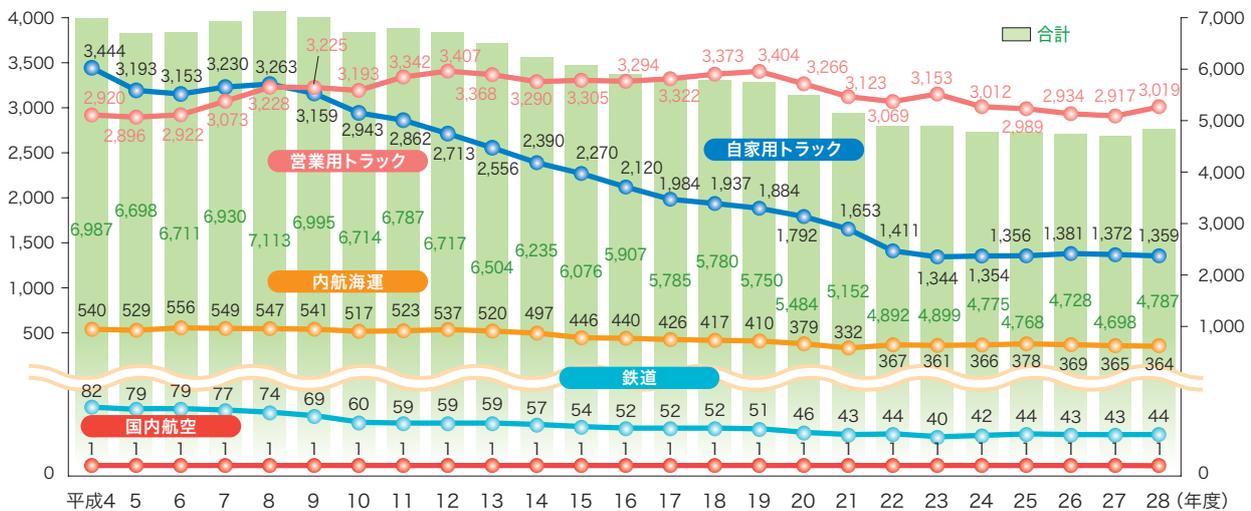
■ 輸送機関別分担率（平成28年度）

トンベース



■ 輸送トン数の推移

(単位：百万トン)



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

- (注) 1. 平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く
- 2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している
- 3. 合計は輸送機関別の百万トン未満を四捨五入後に計算したものである

どが反映され、営業用トラックのみ増加傾向で推移してきました。

しかし、リーマンショックによる世界的な金融危機と同時不況により輸送需要が急速に減少したことから、平成20年度以降は全輸送機関で減少傾向もしく

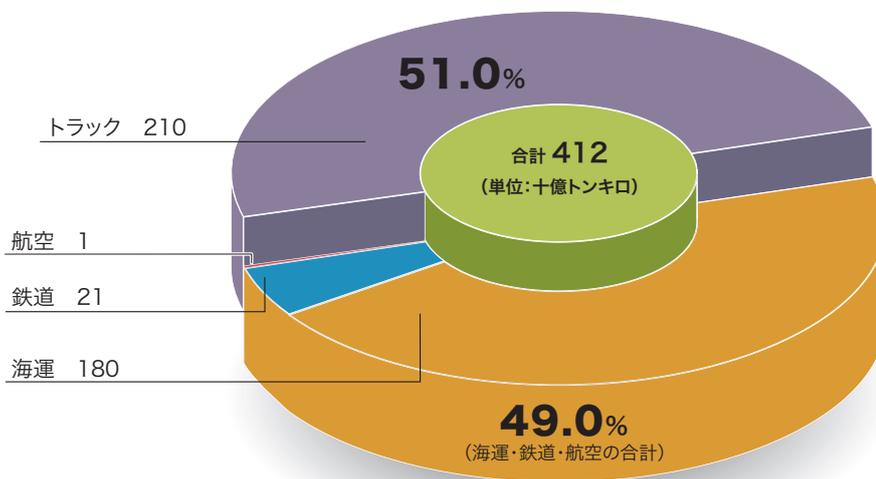
は横ばい状態にあります。

用語解説

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

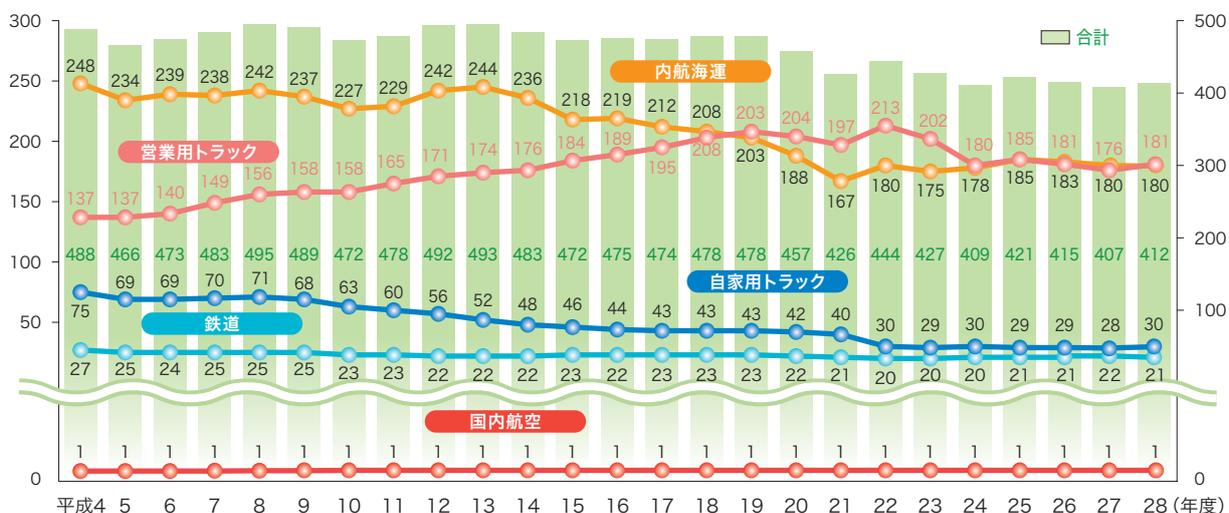
輸送機関別分担率 (平成28年度)

トンキロベース



輸送トンキロの推移

(単位：十億トンキロ)



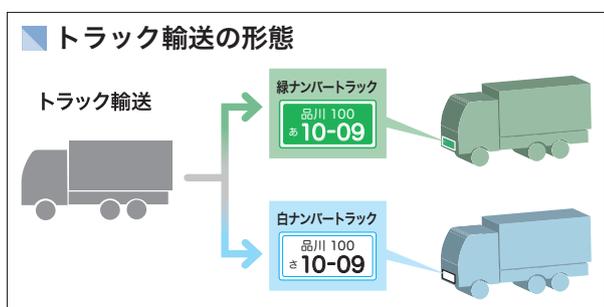
資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

- (注) 1. 平成22年度は、23年3月、または23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く
- 2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している
- 3. 合計は輸送機関別の十億トンキロ未満を四捨五入後に計算したものである

営業用トラックの活動

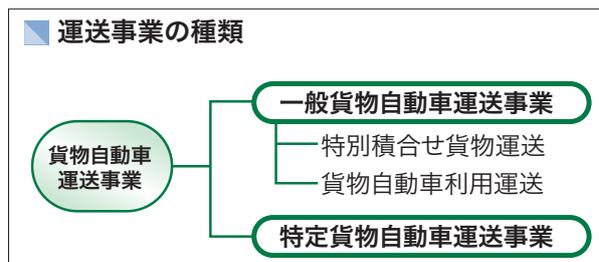
トラック輸送事業者の9割は中小企業

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



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

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



特定貨物自動車運送事業は、品目ごとに荷主などを限定して輸送する事業です。

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

トラック輸送事業の規模別事業者数（平成28年3月末現在、単位：者）

車両規模別

| 業種 | 両 | 10以下 | 11~20 | 21~30 | 31~50 | 51~100 | 101~200 | 201~500 | 501以上 | 計 |
|--------|---|--------|--------|-------|-------|--------|---------|---------|-------|--------|
| 特別積合せ | | 18 | 8 | 14 | 24 | 56 | 79 | 50 | 37 | 286 |
| 一般 | | 29,853 | 12,989 | 5,809 | 4,319 | 2,742 | 747 | 204 | 59 | 56,722 |
| 特定 | | 413 | 32 | 9 | 4 | 3 | 0 | 1 | 1 | 463 |
| 霊柩 | | 4,535 | 119 | 30 | 13 | 5 | 3 | 0 | 0 | 4,705 |
| 計 | | 34,819 | 13,148 | 5,862 | 4,360 | 2,806 | 829 | 255 | 97 | 62,176 |
| 構成比(%) | | 56.0 | 21.1 | 9.4 | 7.0 | 4.5 | 1.3 | 0.4 | 0.2 | 100.0 |

従業員規模別

| 業種 | 人 | 10以下 | 11~20 | 21~30 | 31~50 | 51~100 | 101~200 | 201~300 | 301~1,000 | 1,001以上 | 計 |
|--------|---|--------|--------|-------|-------|--------|---------|---------|-----------|---------|--------|
| 特別積合せ | | 8 | 5 | 4 | 22 | 54 | 62 | 40 | 56 | 35 | 286 |
| 一般 | | 25,907 | 13,978 | 6,353 | 5,131 | 3,608 | 1,288 | 262 | 151 | 44 | 56,722 |
| 特定 | | 368 | 61 | 18 | 8 | 5 | 1 | 1 | 1 | 0 | 463 |
| 霊柩 | | 4,168 | 291 | 101 | 74 | 39 | 18 | 8 | 3 | 3 | 4,705 |
| 計 | | 30,451 | 14,335 | 6,476 | 5,235 | 3,706 | 1,369 | 311 | 211 | 82 | 62,176 |
| 構成比(%) | | 49.0 | 23.1 | 10.4 | 8.4 | 6.0 | 2.2 | 0.5 | 0.3 | 0.1 | 100.0 |

資料：国土交通省

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

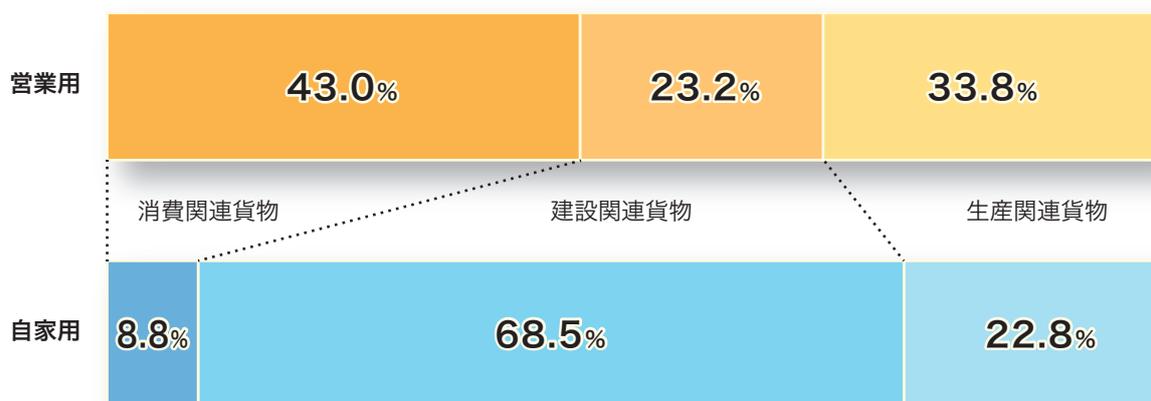
生産から消費に至る輸送活動

営業用トラックで運ばれる貨物はさまざまです。農水産品、食料工業品、日用品といった消費関連貨物が43.0%、木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物などの建設関連貨物が23.2%、金属、機械、石油製品などの生産関連貨物が22.8%

となっており、建設関連貨物がほぼ7割を占めている自家用トラックとは輸送品目構成で大きな違いがあります。

建設関連貨物がほぼ7割を占めている自家用トラックとは輸送品目構成で大きな違いがあります。

■ 営業用・自家用別品目別輸送トン数の構成比（平成28年度）



(注)：分類不能なものは除外

■ 営業用・自家用別品目別輸送トン数（平成28年度、主要品目、単位：千トン）

| | 品目 | 営業用 | | 自家用 | | 合計 | |
|--------|----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | | 数量 | 構成比 (%) | 数量 | 構成比 (%) | 数量 | 構成比 (%) |
| 消費関連貨物 | 農水産品 | 158,807 | 5.3 | 62,020 | 4.6 | 220,827 | 5.1 |
| | 食料工業品 | 442,286 | 14.7 | 41,466 | 3.1 | 483,752 | 11.1 |
| | 日用品 | 276,166 | 9.2 | 14,434 | 1.1 | 290,600 | 6.7 |
| | 取り合せ品 | 411,084 | 13.7 | 960 | 0.1 | 412,044 | 9.5 |
| | その他 | 470 | 0.0 | 128 | 0.0 | 598 | 0.0 |
| | 計 | 1,288,813 | 43.0 | 119,008 | 8.8 | 1,407,821 | 32.3 |
| 建設関連貨物 | 木材 | 89,084 | 3.0 | 47,054 | 3.5 | 136,138 | 3.1 |
| | 砂利・砂・石材 | 201,328 | 6.7 | 347,969 | 25.6 | 549,297 | 12.6 |
| | 工業用非金属鉱物 | 29,186 | 1.0 | 20,924 | 1.5 | 50,110 | 1.1 |
| | 窯業品 | 128,254 | 4.3 | 148,671 | 10.9 | 276,925 | 6.4 |
| | 廃棄物 | 169,199 | 5.6 | 327,548 | 24.1 | 496,747 | 11.4 |
| その他 | 78,479 | 2.6 | 38,387 | 2.8 | 116,866 | 2.7 | |
| | 計 | 695,530 | 23.2 | 930,553 | 68.5 | 1,626,083 | 37.3 |
| 生産関連貨物 | 金属 | 162,372 | 5.4 | 37,238 | 2.7 | 199,610 | 4.6 |
| | 機械 | 275,835 | 9.2 | 80,595 | 5.9 | 356,430 | 8.2 |
| | 石油製品 | 97,828 | 3.3 | 35,454 | 2.6 | 133,282 | 3.1 |
| | その他 | 478,733 | 16.0 | 156,033 | 11.5 | 634,766 | 14.6 |
| | 計 | 1,014,768 | 33.8 | 309,320 | 22.8 | 1,324,088 | 30.4 |
| | 合計 | 2,999,111 | 100.0 | 1,358,881 | 100.0 | 4,357,992 | 100.0 |

資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

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

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

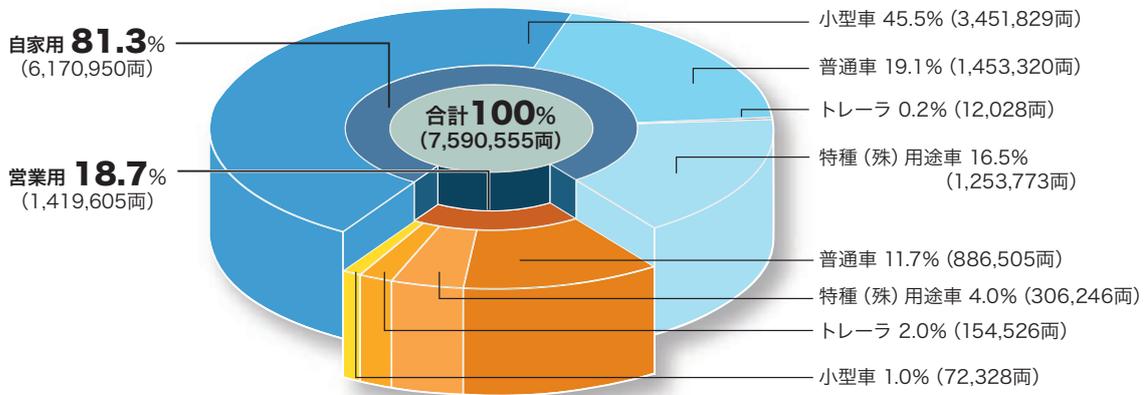
自家用に比べ輸送効率は約9倍

平成28年度でわが国で登録されているトラック車両数の合計はおよそ759万両です。このうちトレーラを含めた緑ナンバーの営業用トラックはおよそ142万両で全体に占める割合は18.7%になっています。平成28年度の営業用トラック輸送量をみると、トン数ではトラック輸送量全体の69.0%を占め、自家用トラックとの差は広がっています。また、トンキロでは86.0%

の輸送を担っています。

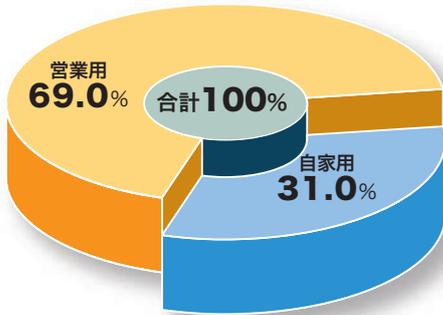
稼働効率の指標である「実働1日1車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックのおよそ9倍の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいます。

■ トラック車両数の割合 (平成28年度)



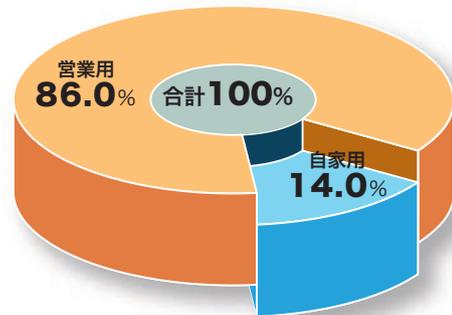
資料：自動車検査登録情報協会「形状別自動車保有車両数」

■ トラック輸送トン数の分担率 (平成28年度)



資料：国土交通省 (注)：自家用軽自動車を含まない

■ トラック輸送トンキロの分担率 (平成28年度)



■ 自動車保有車両数 [道路運送車両法による分類] の推移 (単位：両)

| 区分 年度 | 総計 | トラック | | | | | | | | |
|----------|------------|---------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|---------|--------|---------|
| | | 普通車 | | | 小型車 | | | トレーラ | | |
| | | 営業用 | 自家用 | 計 | 営業用 | 自家用 | 計 | 営業用 | 自家用 | 計 |
| 平成24 | 79,625,203 | 852,748 | 1,409,844 | 2,262,592 | 74,381 | 3,575,280 | 3,649,661 | 146,061 | 9,824 | 155,885 |
| 25 | 80,272,571 | 859,534 | 1,418,602 | 2,278,136 | 73,376 | 3,531,802 | 3,605,178 | 147,532 | 10,239 | 157,771 |
| 26 | 80,670,393 | 864,000 | 1,435,643 | 2,299,643 | 72,846 | 3,496,353 | 3,569,199 | 149,524 | 10,790 | 160,314 |
| 27 | 80,900,730 | 872,863 | 1,444,268 | 2,317,131 | 72,581 | 3,466,101 | 3,538,682 | 151,588 | 11,430 | 163,018 |
| 28 | 81,260,206 | 886,505 | 1,453,320 | 2,339,825 | 72,328 | 3,451,829 | 3,524,157 | 154,526 | 12,028 | 166,554 |

■ 営業用・自家用別輸送効率の比較 (平成28年度)

| 項目 | 単位 | 営業用 | 構成比(%) | 自家用 | 構成比(%) |
|-----------------------------------|--------------------|------------|--------|-----------|--------|
| 走行キロ | 百万km | 59,124 | 49.0 | 61,627 | 51.0 |
| 輸送トン数 | 百万トン | 2,999 | 68.8 | 1,359 | 31.2 |
| 輸送トンキロ | 百万トンキロ | 180,393 | 85.9 | 29,505 | 14.1 |
| 実働延日車 | 百万日車 | 307 | 41.1 | 440 | 58.9 |
| 実働1日1車当たり走行キロ | km | 192.75 | — | 139.96 | — |
| トン当たり平均輸送キロ | km | 60.15 | — | 21.71 | — |
| 実働1日1車当たり輸送トンキロ (輸送トンキロ/実働延日車) | トンキロ | (A) 588.08 | — | (B) 67.01 | — |
| 輸送効率格差(A/B) | 588.08/67.01=8.78倍 | | | | |

資料：国土交通省
(注)：普通車、小型車、特種(殊)用途車の合計

■ 実働1日1車当たり走行キロ (単位：km)



■ トン当たり平均輸送キロ (単位：km)



■ 実働1日1車当たり輸送トンキロ (単位：トンキロ)



資料：国土交通省
(注)：普通車、小型車、特種(殊)用途車の合計

■ 自動車保有車両数【道路交通法による分類】(平成28年度、単位：両)

| 自動車の種類 | | 営業用 | 自家用 | 合計 | |
|--------|--|----------|-----------|-----------|-----------|
| 大型自動車 | 車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上 | 貨物自動車 | 437,190 | 156,021 | 593,211 |
| | | 特種(殊)用途車 | 119,792 | 171,461 | 291,253 |
| | | 小計 | 556,982 | 327,482 | 884,464 |
| 中型自動車 | 車両総重量5トン以上11トン未満 または最大積載量3トン以上 6.5トン未満 | 貨物自動車 | 372,465 | 1,022,949 | 1,395,414 |
| | | 特種(殊)用途車 | 144,931 | 492,745 | 637,676 |
| | | 小計 | 517,396 | 1,515,694 | 2,033,090 |
| 普通自動車 | 上記のうち 車両総重量8トン未満 または最大積載量5トン未満 | 貨物自動車 | 364,810 | 1,011,506 | 1,376,316 |
| | | 特種(殊)用途車 | 139,679 | 412,822 | 552,501 |
| | 車両総重量5トン未満 または最大積載量3トン未満 | 貨物自動車 | 149,178 | 3,726,179 | 3,875,357 |
| | 特種(殊)用途車 | 41,523 | 589,567 | 631,090 | |
| | 小計 | 190,701 | 4,315,746 | 4,506,447 | |
| トレーラ | | | 154,526 | 12,028 | 166,554 |
| 合計 | | | 1,419,605 | 6,170,950 | 7,590,555 |

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成
(注)：1. 軽自動車を含まない
2. 平成29年3月末

| 特種(殊)用途車 | | | トラック合計 | | | | | |
|----------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| 営業用 | 自家用 | 計 | 営業用 | 構成比(%) | 自家用 | 構成比(%) | 計 | 構成比(%) |
| 287,542 | 1,213,811 | 1,501,353 | 1,360,732 | 18.0 | 6,208,759 | 82.0 | 7,569,491 | 100.0 |
| 291,698 | 1,221,887 | 1,513,585 | 1,372,140 | 18.2 | 6,182,530 | 81.8 | 7,554,670 | 100.0 |
| 294,912 | 1,230,332 | 1,525,244 | 1,381,282 | 18.3 | 6,173,118 | 81.7 | 7,554,400 | 100.0 |
| 300,159 | 1,240,422 | 1,540,581 | 1,397,191 | 18.5 | 6,162,221 | 81.5 | 7,559,412 | 100.0 |
| 306,246 | 1,253,773 | 1,560,019 | 1,419,605 | 18.7 | 6,170,950 | 81.3 | 7,590,555 | 100.0 |

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

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主要トラック

消費者に身近な宅配便輸送

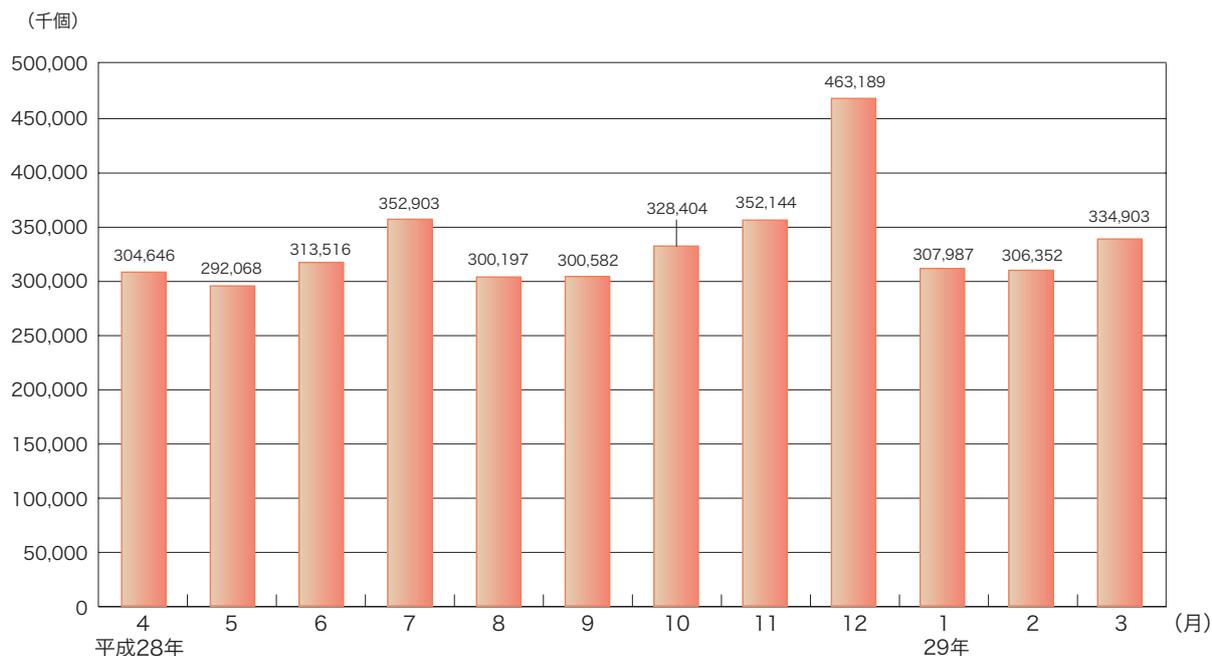
消費者にとって、もっとも関わりの深い輸送サービスは宅配便輸送です。

宅配便は、取扱個数が年々増加し、平成24年度に35億個を超え、今や約40億個となりました。明確な運賃や手軽さに加え、配達時刻の細かな指定や温度管理など利便性の高いサービスが広く消費者の支持を得ています。また、テレビやインターネットなどの通信販売を利用して商品を購入する際の代金引換サービスも、消費者が安全、確実な取り引きを行う上で、重要な役割を果たしています。最近では大都市間の当日配達も実現するなど、サービスの高度化が進んでいます。

通販市場は、インターネット通販やテレビショッピングの利用数の伸びにより拡大を続けており、このような多様な物流サービスが現在の通販市場を根底で支えています。また、商品カタログやパンフレットなどを配送するメール便サービスの取扱量も、この数年で拡大を続けています。

その一方、近年不在による再配達が課題となっており、配達員の不足というトラック運送業界全体にも共通する問題とも重なり、再配達によるムダをなくすため国土交通省は検討会を設けて受け取りの多様化を促進する考えです。

■ 宅配貨物の月別取扱個数（平成28年度）



資料：国土交通省「トラック輸送情報」（注）：宅配貨物取扱事業者は14社の合計

■ 小量物品取扱個数の推移（単位：万個、冊）

| 項目 | 年度 | | | | | | | | | | |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 平成19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | |
| 宅配便 | 宅配便 | 323,246 | 321,166 | 313,694 | 321,983 | 340,096 | 352,600 | 363,668 | 361,379 | 374,493 | 390,791 |
| | メール便 | 483,426 | 500,906 | 513,278 | 524,264 | 533,892 | 547,135 | 563,772 | 546,425 | 526,394 | 528,960 |
| 計 | 806,672 | 822,072 | 826,972 | 846,247 | 873,988 | 899,735 | 927,440 | 907,804 | 900,887 | 919,751 | |

資料：国土交通省、郵便事業（注）：1. 宅配便名ごと、その便名で運送を行う事業者21便の合計
2. 日本郵便（株）が取扱う「ゆうパケット」を除く

トラック運送事業の経営環境

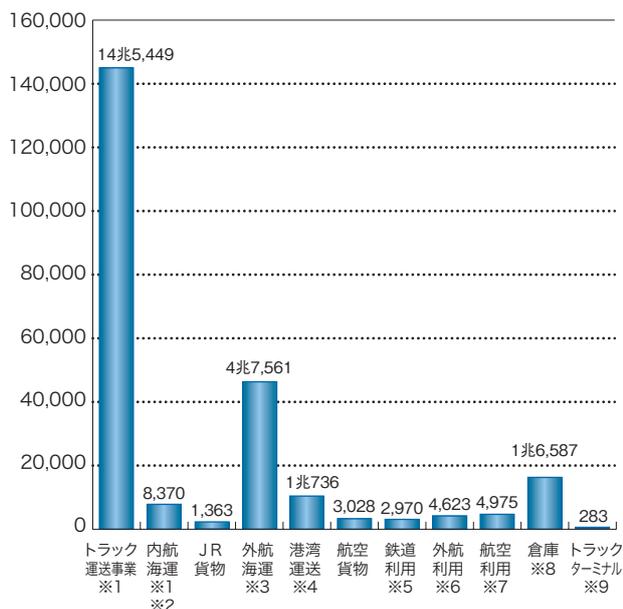
トラック運送事業の市場規模は年間約15兆円

トラック、鉄道、外航海運、航空、倉庫など、わが国の物流事業全体の市場規模はおよそ25兆円です。

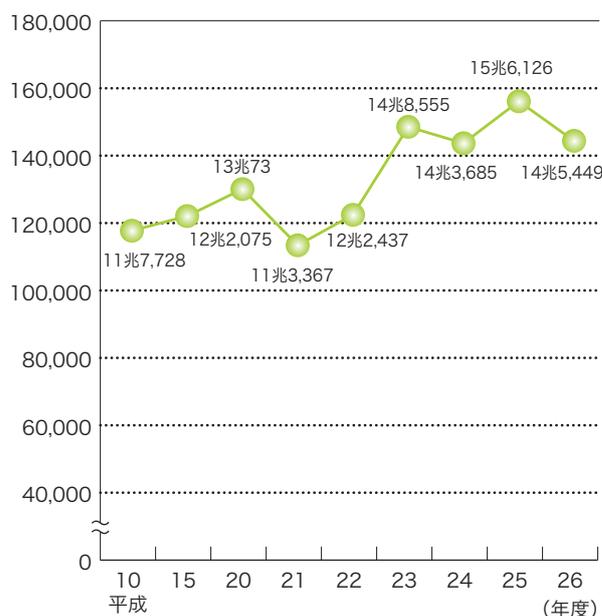
このうち、トラック運送事業の市場規模は、平成

26年度において14兆5,449億円で、物流市場全体の約6割を占めています。

■ 物流業の事業分野別営業収入(平成27年度、単位:億円)



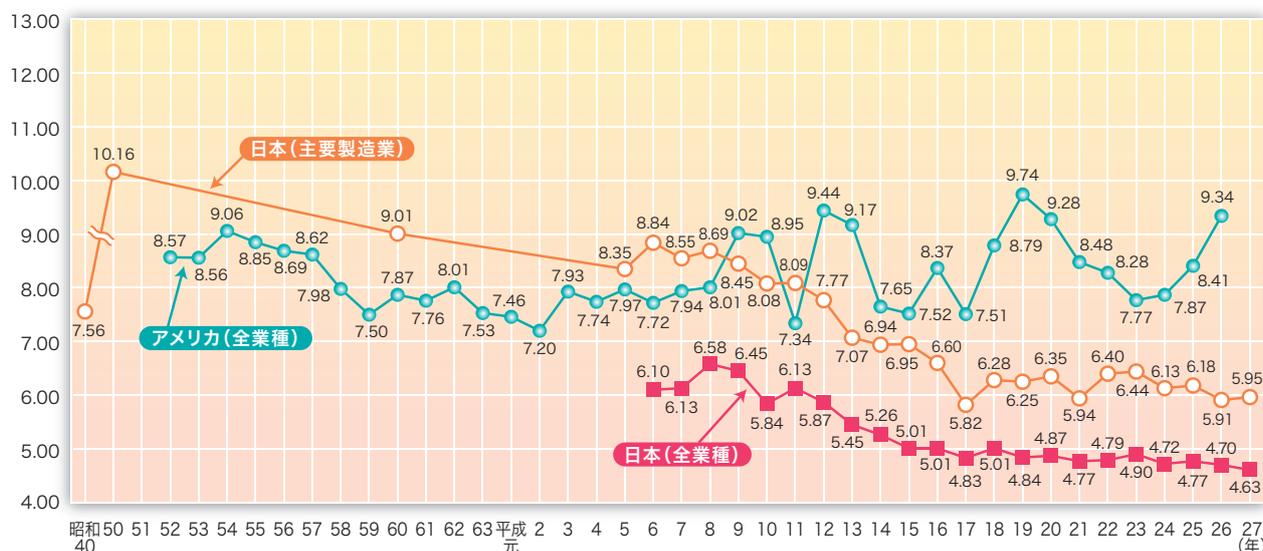
■ トラック運送事業の営業収入の推移 (単位:億円)



資料：国土交通省、日本物流団体連合会「数字でみる物流 2017」

(注)：※1 = 平成26年度、※2 = 報告書提出事業者779者分、※3 = 報告書提出事業者169者分、※4 = 報告書提出事業者703者分、※5 = 報告書提出事業者431者分、※6 = 報告書提出事業者278者分、※7 = 報告書提出事業者135者分、※8 = 推計値、※9 = 兼業事業を含む

■ 日米における売上高物流コスト比率の推移 (単位:%)



資料：日本ロジスティクスシステム協会「2015年度物流コスト調査報告書」

(注)：1. アメリカはLogistics Cost and Service (Establish, Inc.) のデータより作成している (2015年は非公表)
2. 年次は、日本は調査年(年度)、アメリカは報告年を示している

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

各種規制により激変する経営環境

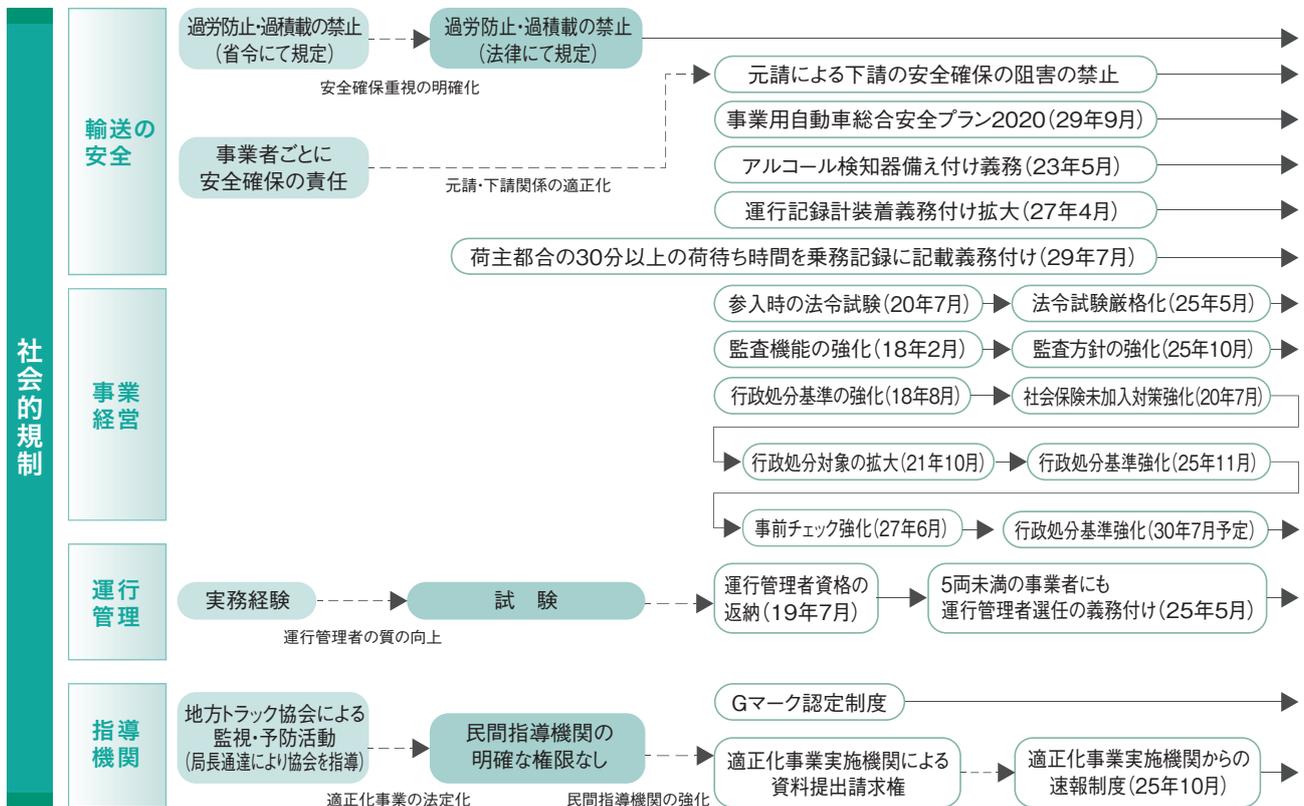
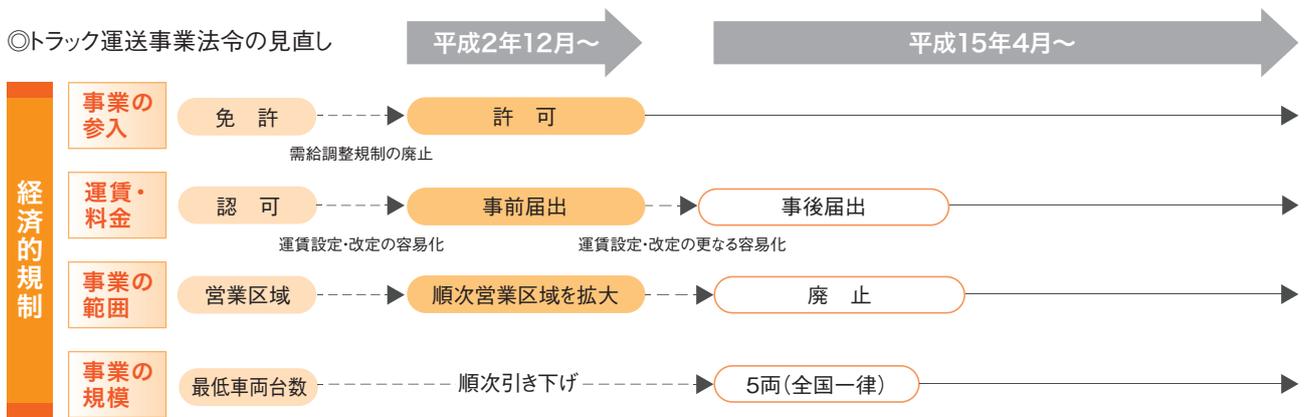
平成2年12月に施行された物流二法は、新規参入事業者の急増ならびに市場競争の激化をもたらしました。

平成15年4月には自由な経済活動の環境を前進さ

せるため、貨物自動車運送事業法が改正され、経済的規制が更に緩和されました。その後、公平な競争条件に向けた事後チェック体制の強化が順次図られました。

事業規制等の動向

◎トラック運送事業法令の見直し



資料：全日本トラック協会

規制緩和以降、事業者数は1.5倍に

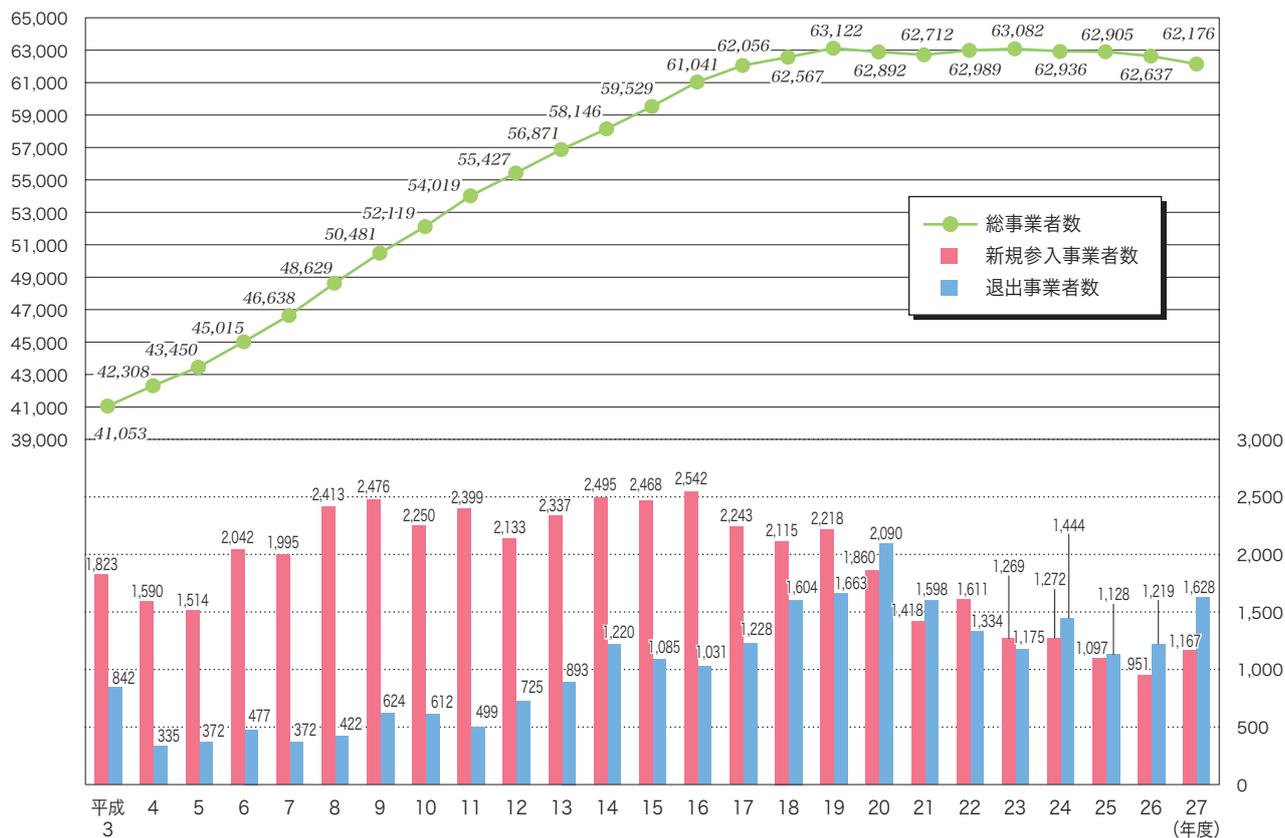
平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、トラック運送事業の規制緩和によって新規参入事業者が急増し、ピーク時の平成19年には1.5倍以上に増え、6万3千者を超えました。しかし、輸送需要が伸び悩むなかで事業者間の競争が激化し、最近では、事業者数の増加率が鈍化するとともに退出事業者数が増加しています。

この結果、平成20年度末は規制緩和以降初めて総事業者数が前年度より減少し、平成21年度末以降は

横ばいで推移し、さらに平成24年度から連続で減少しています。

また、国土交通省が新規参入時の許可基準厳格化や事前チェックの強化などを段階的に進めた結果、平成25年度から新規許可事業者数が2年連続で約1割減少。また、平成27年度には新規許可事業者が約2割増加する一方で、退出事業者が約3割も増加するなど、事業者数の減少が続いています。

トラック運送事業者数の推移 (単位：者)



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

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

典型的な労働集約型産業

トラック運送事業は、典型的な労働集約型の事業です。このため、全日本トラック協会が公表する経営分析報告書では、運送コストのうち人件費の比率がもっとも高く、さらに最近の運転者不足も加わり、人件費

比率が上昇し、全国平均では平成28年度で39.6%にのぼります。次いで燃料油脂費で14.0%となっています。

■ 一般貨物運送事業損益明細表(全体)

[1 者平均額 (千円)・構成比 (%)]

| | 全体 | | | | | |
|------------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 平成26年度 | | 27年度 | | 28年度 | |
| | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 |
| 営業収益 | 200,795 | 100.0 | 201,492 | 100.0 | 213,751 | 100.0 |
| 運送収入 | 199,768 | 99.5 | 200,794 | 99.7 | 212,829 | 99.6 |
| 貨物運賃 | 193,596 | 96.4 | 193,778 | 96.2 | 205,324 | 96.1 |
| その他 | 6,172 | 3.1 | 7,016 | 3.5 | 7,505 | 3.5 |
| 運送雑収 | 1,027 | 0.5 | 698 | 0.3 | 922 | 0.4 |
| 営業費用 | 202,676 | 100.9 | 202,075 | 100.3 | 213,405 | 99.8 |
| 運送費 | 175,218 | 87.3 | 172,129 | 85.4 | 182,979 | 85.6 |
| 人件費 | 77,983 | 38.8 | 79,015 | 39.2 | 84,550 | 39.6 |
| 燃料油脂費 | 38,123 | 19.0 | 31,018 | 15.4 | 29,979 | 14.0 |
| ガソリン代 | 956 | 0.5 | 803 | 0.4 | 826 | 0.4 |
| 軽油費 | 36,672 | 18.3 | 29,816 | 14.8 | 28,754 | 13.5 |
| その他 | 495 | 0.2 | 399 | 0.2 | 399 | 0.2 |
| 修繕費 | 11,740 | 5.8 | 12,451 | 6.2 | 12,780 | 6.0 |
| 事業用自動車 | 11,224 | 5.6 | 11,741 | 5.8 | 12,240 | 5.7 |
| その他 | 516 | 0.3 | 710 | 0.4 | 540 | 0.3 |
| 減価償却費 | 10,289 | 5.1 | 12,438 | 6.2 | 13,365 | 6.3 |
| 事業用自動車 | 9,622 | 4.8 | 11,471 | 5.7 | 12,526 | 5.9 |
| その他 | 667 | 0.3 | 967 | 0.5 | 839 | 0.4 |
| 保険料 | 4,387 | 2.2 | 4,522 | 2.2 | 4,784 | 2.2 |
| 施設使用料 | 1,944 | 1.0 | 1,712 | 0.8 | 1,844 | 0.9 |
| 自動車リース料 | 2,455 | 1.2 | 2,482 | 1.2 | 2,864 | 1.3 |
| 施設賦課税 | 1,243 | 0.6 | 1,255 | 0.6 | 1,293 | 0.6 |
| 事故賠償費 | 235 | 0.1 | 237 | 0.1 | 250 | 0.1 |
| 道路使用料 | 6,811 | 3.4 | 7,135 | 3.5 | 7,651 | 3.6 |
| フェリーボート利用料 | 798 | 0.4 | 916 | 0.5 | 679 | 0.3 |
| その他 | 19,210 | 9.6 | 18,948 | 9.4 | 22,940 | 10.7 |
| 備車費等 | 12,869 | 6.4 | 13,739 | 6.8 | 17,861 | 8.4 |
| 一般管理費 | 27,458 | 13.7 | 29,946 | 14.9 | 30,426 | 14.2 |
| 人件費 | 15,423 | 7.7 | 16,907 | 8.4 | 17,339 | 8.1 |
| その他 | 12,035 | 6.0 | 13,039 | 6.5 | 13,087 | 6.1 |
| 営業損益 | -1,881 | -0.9 | -583 | -0.3 | 346 | 0.2 |
| 営業外収益 | 3,256 | 1.6 | 3,057 | 1.5 | 3,453 | 1.6 |
| 金融収益 | 118 | 0.1 | 132 | 0.1 | 174 | 0.1 |
| 営業外費用 | 1,803 | 0.9 | 2,108 | 1.0 | 1,868 | 0.9 |
| 金融費用 | 1,321 | 0.7 | 1,264 | 0.6 | 1,301 | 0.6 |
| 経常損益 | -428 | -0.2 | 366 | 0.2 | 1,931 | 0.9 |
| 集計事業者数(者) | 2,192 | 100% | 2,373 | 100% | 2,333 | 100% |
| 営業利益計上(者) | 1,019 | 46% | 1,219 | 51% | 1,287 | 55% |
| 経常利益計上(者) | 1,170 | 53% | 1,311 | 55% | 1,412 | 61% |

資料：全日本トラック協会「経営分析報告書 平成28年度決算版」

少子・高齢化の進展と若年労働力不足

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

こうした労働環境の悪化が要因となり、総務省の調査によると平成29年現在、トラック運送事業に従事する就業者数は全体で約191万人で、このうちドライバー等輸送・機械運転従事者は83万人と横ばいで推

移しています。

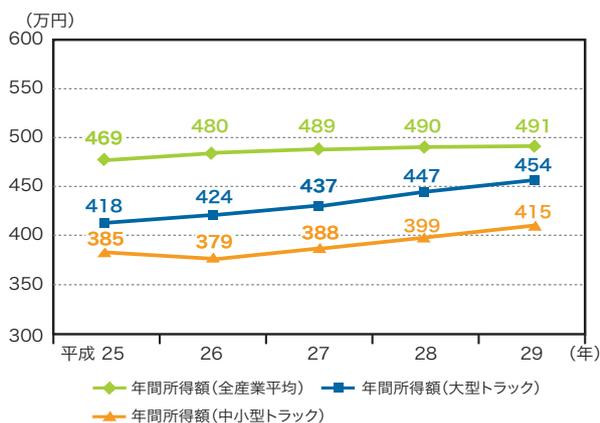
また、トラック運送事業を含む自動車運送事業は、中高年層の男性労働力に依存しており、40歳未満の若い就業者数は全体の約28%である一方で50歳以上が約40%を占めるなど高齢化が進んでいます。

さらに、女性の比率も就業者全体で18.3%、輸送・機械運転従事者で2.4%と低い状況にあります。

トラックドライバーの賃金・労働時間

【年間所得額の推移】

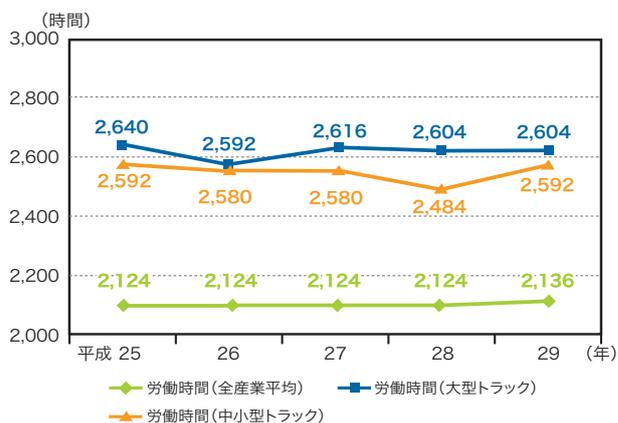
トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い



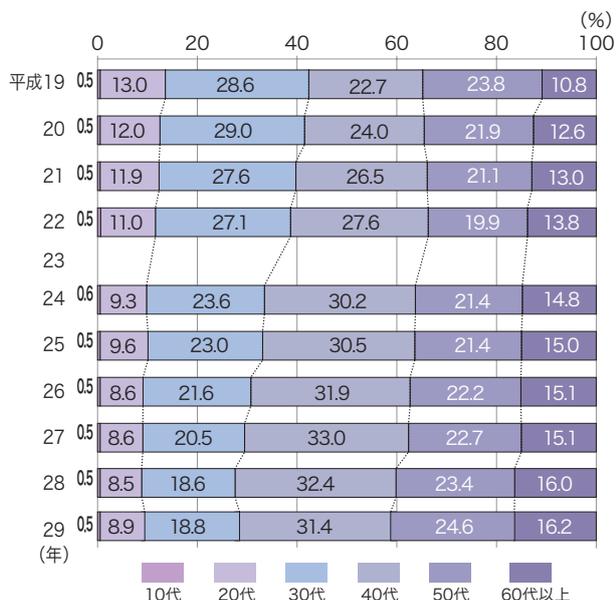
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

【年間労働時間の推移】

トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で468時間(月39時間)長く、中小型トラック運転者で456時間(月38時間)長い



道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比 (単位：%)



道路貨物運送業 就業者数の推移 (単位：万人)

| 年 | 道路貨物運送業 | | | | | |
|------|---------|-----|----|-------------|----|---|
| | 就業者数 | | | 輸送・機械運転従事者数 | | |
| | 総数 | 男 | 女 | 総数 | 男 | 女 |
| 平成19 | 185 | 153 | 32 | 82 | 80 | 2 |
| 20 | 183 | 152 | 31 | 79 | 77 | 2 |
| 21 | 185 | 152 | 33 | 80 | 78 | 2 |
| 22 | 181 | 148 | 33 | 79 | 77 | 2 |
| 23 | — | — | — | — | — | — |
| 24 | 182 | 150 | 32 | 83 | 81 | 2 |
| 25 | 187 | 153 | 34 | 84 | 83 | 2 |
| 26 | 185 | 151 | 33 | 83 | 81 | 2 |
| 27 | 185 | 151 | 34 | 80 | 78 | 2 |
| 28 | 188 | 153 | 35 | 83 | 81 | 2 |
| 29 | 191 | 156 | 35 | 83 | 81 | 2 |

資料：総務省「労働力調査」より作成

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

第1部 トラック輸送産業の概況

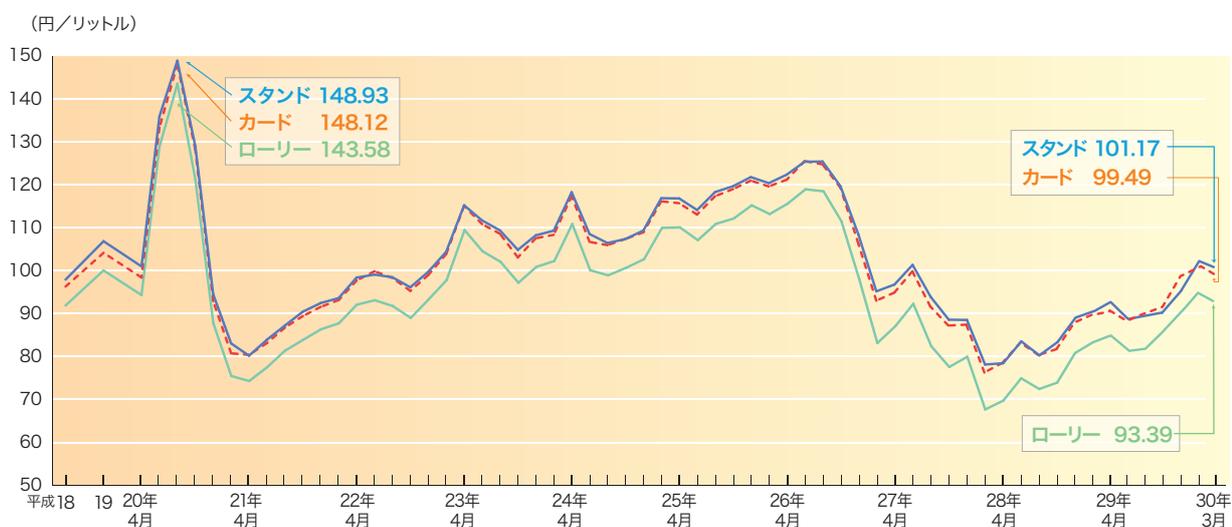
物流の主要トラック

燃料価格の動向

事業用トラックの大半はディーゼル車で、燃料として軽油を使用しています。また、国内の軽油価格は、近年の原油価格の大幅な変動とともに大きく変化しています。最近では、米国のシェールオイルの増産やアジ

ア経済の減速などを背景とした原油相場の急激な下落により、業界の指標となる軽油価格（ローリー価格、消費税別）は80円台で推移していましたが、平成28年から上昇傾向となり、再び90円台となっています。

軽油価格の推移（全国）



資料：全日本トラック協会調べ（注）：消費税抜き。平成18年と19年は年度平均。

トラック燃料消費量の推移（単位：キロリットル）

| 年度 | | 平成23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
|-----------------------|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 軽油 | 営業用 | 16,095,047 | 15,865,643 | 15,557,082 | 15,635,056 | 15,600,833 | 15,514,093 |
| | 自家用 | 6,555,666 | 6,759,272 | 6,851,940 | 6,849,081 | 6,830,505 | 6,705,246 |
| | 計 | 22,650,713 | 22,624,915 | 22,409,022 | 22,484,137 | 22,431,338 | 22,219,339 |
| ガソリン | 営業用 | 80,917 | 79,988 | 78,889 | 73,299 | 75,231 | 69,284 |
| | 自家用 | 2,548,202 | 2,609,868 | 2,647,242 | 2,661,562 | 2,639,553 | 2,429,640 |
| | 計 | 2,629,119 | 2,689,856 | 2,726,131 | 2,734,861 | 2,714,784 | 2,498,924 |
| 合計 | 営業用 | 16,175,964 | 15,945,631 | 15,635,971 | 15,708,355 | 15,676,064 | 15,583,377 |
| | 自家用 | 9,103,868 | 9,369,140 | 9,499,182 | 9,510,643 | 9,470,058 | 9,134,886 |
| | 計 | 25,279,832 | 25,314,771 | 25,135,153 | 25,218,998 | 25,146,122 | 24,718,263 |
| 営業用が消費する燃料のうち軽油の占める割合 | | 99.5% | 99.5% | 99.5% | 99.5% | 99.5% | 99.6% |

資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」、「自動車燃料消費量統計年報」

(注)：1. 登録自動車のみ

2. 平成23年度の数値には、23年4月の北海道・東北運輸局管内の数値を含まない

トラック運送業界の課題等

軽減が求められる自動車関係諸税

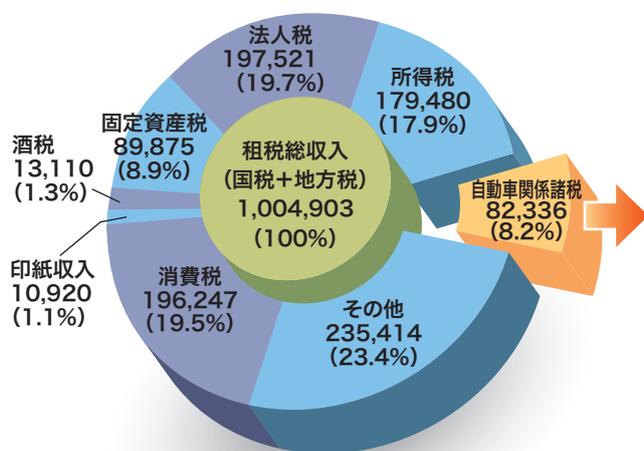
トラックを含めた自動車全体の税負担は、年間約8.2兆円の巨額にのぼり、租税収入全体のおよそ9%を占めています。そのうち営業用トラックについては、取得時に自動車取得税（取得価格の2%）、消費税（取得価格の8%）、保有時では自動車税（最大積載量5トン車・標準税額18,500円/年）、自動車重量税（車両総重量×車齢等に応じて2,500～2,800円/年）、走行時には燃料に軽油引取税（32.1円/リットル）などがあります。その負担額は年間で7,814億円に上ります。

また、法人税等を含めたトラック業界の全納税額は約1.1兆円にもなります。

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

■ トラック運送業界の納税額（単位：億円）

平成29年度の租税総収入の税目内訳



資料：財務省、総務省、(一社)日本自動車工業会
 (注)：1. 税収額は平成29年度予算(案)および平成29年度地方財政計画(案)による
 2. 自動車関係諸税の消費税収は(一社)日本自動車工業会推定
 3. 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
 4. 消費税収には地方消費税を含む
 5. トラック運送業界納税額は平成29年度全日本トラック協会推計

| | | 科 目 | 税収額 | トラック運送業界納税額 |
|------------|------------|------------------|---------------|--------------|
| 自動車関係諸税 | 取得段階 | 自動車取得税 地方税 | 1,319 | 148 |
| | | 消費税 (車体課税分) 国税 | 13,949 | 596 |
| | 保有段階 | 自動車重量税 国税 | 6,239 | 533 |
| | | 自動車税 地方税 | 15,174 | 521 |
| | | 軽自動車税 地方税 | 2,506 | — |
| | 走行段階 | 軽油引取税 地方税 | 9,310 | 5,586 |
| | | 揮発油税 国税 | 23,940 | 24 |
| | | 地方揮発油税 国税 | 2,562 | 2 |
| | | 石油ガス税 国税 | 160 | — |
| | | 消費税 (燃料課税分) 国税 | 7,177 | 404 |
| | | 自動車関係諸税合計 | 82,336 | 7,814 |
| 以外の自動車関係諸税 | 法人税 国税 | 130,349 | 1,923 | |
| | 地方法人特別税 国税 | 20,025 | 203 | |
| | 法人住民税 地方税 | 25,812 | 383 | |
| | 法人事業税 地方税 | 41,360 | 281 | |
| | 固定資産税等 地方税 | 101,532 | 281 | |
| | 小 計 | 319,078 | 3,071 | |
| 総 計 | | 401,414 | 10,885 | |

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

トラックの高速道路料金

国土交通省は、平成25年12月に「新たな高速道路料金に関する基本方針」を示し、その後平成26年3月に、4月以降の新たな高速道路料金について事業許可を行いました。その内容は、高速道路の料金水準を普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つに整理し、これに伴う料金水準の引き下げを当面10年間実施することとしました。また、事業許可に先立ち、本四高速を全国路線網に編入しました。

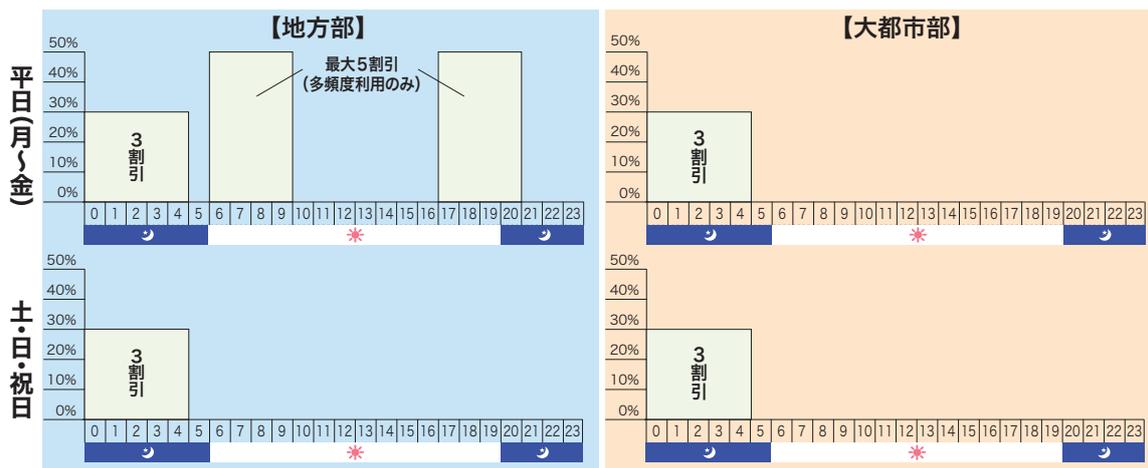
NEXCO3社の料金割引として、「物流対策」では、主に業務目的で高速道路を利用するトラックなどに配

慮して、「大口・多頻度割引」の最大割引率を40%として継続することとし、さらに、補正予算が措置され、平成30年度末までは自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象に最大割引率が50%へと拡充されています。

また、「重要物流道路制度」の創設、三大都市圏環状道路等の整備、暫定2車線区間における4車線化やワイヤーロープの設置等の安全対策、ETC2.0等のビッグデータの活用や利用者団体と連携したピンポイント渋滞対策、隊列走行や自動運転等の技術開発等、道路に関する様々な取り組みが行われています。

高速道路料金の割引の概要

時間帯割引(中型車以上) NEXCO3社(平成26年4月から)



(注1) 上記割引については、ETC車に限定
(注2) 休日割引・深夜割引が適用される走行は、平日朝夕割引の対象外

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

大口・多頻度割引 NEXCO3社

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



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

※ (): 自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした平成31年3月末までの割引率。
※ 平日朝夕割引の割引対象額は大口・多頻度割引の割引対象外。

荷主や下請運送事業者との適正取引が課題に

トラック運送事業者は、荷主に対して取引上の立場が弱いことから、運送業務や附帯するサービスに対して適正な運賃・料金の収受が難しいという課題があります。

これまでの商慣行では、「運賃」の指す範囲が曖昧となっており、運賃の中に附帯作業に対する料金も含まれている場合がありますが、国土交通省では「標準貨物自動車運送約款」を平成29年11月に改正するとともに、通達を発出し、これによって運送の対価としての運賃と、附帯するサービスの対価としての料金が明確に区別されました。

また、運送取引が複数の下請運送事業者におよぶ「下請多層構造」が存在する中で、関係者が適正な取引を行えるようルールを整理した、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」(平成20

年3月策定)や、運送契約の重要事項を書面化し記録・共有することを定めた、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」(平成26年1月策定)が国交省によりそれぞれ平成29年に改訂されています。

さらに、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」が改正(平成29年7月施行)され、車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合に、荷主の都合により30分以上の待機時間が発生したときは、荷待ち時間にかかる情報を乗務記録に記載することとなりました。

こうした荷待ち時間の発生等、トラック運送事業者の法令違反に荷主の関与が認められる場合に、国交省から荷主企業に対して行われる「荷主勧告制度」についても、荷主関与の判断基準を明確化するなどの運用強化が行われています。

荷主・元請・利用運送事業者とトラック事業者の間に、「安全運行パートナーシップ」の確立が必要

トラック事業者は、契約交渉において荷主に対して、総じて弱い立場にあることから、荷主の要望に応えることを優先するあまり、結果として、輸送の安全が犠牲にされるおそれがある。

トラック事業者に安全確保の第一義的責任があるものの、安全確保には荷主の理解と協力が不可欠

社会的な要請

- 安全運行の確保
- 交通事故の削減
- 輸送品質の向上

荷主に求められていること

十分な意思疎通

運送状の提供

安全運行支援

【例】

- トラック事業者に対して安全運行が確保できないような運行依頼を行わない
- 積み込みが時間どおり実施されない場合、荷主は到着時間の再設定を行う
- 貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる

荷主勧告制度とは

貨物自動車運送事業法において規定されているものであり、トラック事業者が違反を起こした場合に、当該違反が、荷主の指示や主として荷主の行為に起因して行われた場合には、荷主に対し勧告するとともに、これを公表する制度

このような荷主の行為は荷主勧告の対象!

- 1 荷主がトラック事業者に違反を指示
- 2 荷主が優越的地位等を利用し、トラック事業者に対し以下のような無理な行為を依頼等
 - ① 非合理的な到着時間を設定
 - ② やむを得ない遅延に対するペナルティの設定
 - ③ 積み込み直前に貨物量を増やすような急な依頼
 - ④ 荷待ち時間の恒常的な発生

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

トラック運送事業の長時間労働抑制に向けて

長時間労働の実態にあるトラック運送事業においては、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がありますが、荷主都合による荷待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な状況にあります。

このため、平成27年度から荷主、トラック運送事業者、行政（国土交通省・厚生労働省等）、労働組合、学識経験者などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央および全ての都道府県に設置しました。その中でトラック輸送状況の実態調査や長時間労働の抑制に向けたパイロット事業（実証実験）を実施した上で、長時間労働改善ガイドラインを策定することとしており、関係者が一体となって取引環境と長時間労働の改善に向けて取り組んでいます。

なお、政府の「働き方改革実現会議」で平成29年3月に「働き方改革実行計画」が取りまとめられ、時間外労働の上限規制については、年720時間（月平均60時間）以内とすることとされましたが、自動車運送業

務については、一般則の施行から5年後に同960時間（同80時間）が適用されることになり、将来的には一般則の適用を目指すこととされました。これらの内容や、中小企業に対する月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引き上げなどを盛り込んだ、労働基準法の改正案を含む「働き方改革関連法案」が、平成30年4月に閣議決定されています。

また、平成29年9月には、石井啓一国土交通大臣から「働き方改革」の実現に向けたアクションプランの策定を要請され、これを受け全日本トラック協会は平成30年3月、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を石井国交大臣に提出しました。同プランでは、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合について、自動車運送業務に時間外労働の上限規制が適用される改正労働基準法施行（平成31年4月予定）から5年後までに「0%」とすることを目標に設定。関係者の協力を得ながら同プランを実行し、業界として主体的に「働き方改革」を推進していくこととしています。

トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ

| | 平成27年度 | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 |
|---|--|------------------------------------|--------------|---------------------|
| ①中央・各都道府県において協議会の設置・検討（厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会） | 協議会の設置 | | | |
| | 協議会の開催、パイロット事業（実証実験）の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定 等 | | | |
| ②長時間労働の実態調査、対策の検討 | 調査の実施・検証 | | | |
| ③パイロット事業（実証実験）の実施、対策の具体化 | | パイロット事業（実証実験）の実施 労働時間縮減のための助成事業 | | |
| ④長時間労働改善ガイドラインの策定・普及 | | | ガイドラインの策定・普及 | |
| ⑤長時間労働改善の普及・定着 | | | | 普及・定着の促進 助成事業の実施 |

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

トラック運送事業の生産性向上に向けて

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

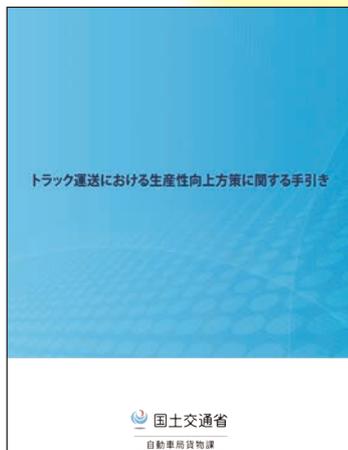
政府は、平成27年6月に「サービス業の生産性向上協議会」を開催し、安倍晋三内閣総理大臣出席のもと、トラック運送業を含む5業種において、生産性向上に向けた課題解決を図る活動を展開することとされました。以降、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」との合同開催により「トラック運送業の生産性向上協議会」を開催しており、平成29年6月、平成30年2月には総理大臣官邸で開催された「生産性向上国民運動推進協議会」において、トラック運送業におけるこれまでの取り組みの成果を発表し

ました。

また、国土交通省ではトラック運送事業者が実働率・実車率・積載率といった指標（KPI）を向上させることにより生産性向上に取り組めるよう、その方策と事例を取りまとめた「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」を作成・公表しています。さらに、平成28年度を「生産性革命元年」と位置づけ、トラックに関連する分野では、トラック輸送の省人化に向けた「ダブル連結トラック」や「トラック隊列走行」の社会実験、自動運転の社会実装に向け検討を行う「国土交通省自動運転戦略本部」の設置、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を行う「重要物流道路制度」の創設など、さまざまな取り組みを開始しています。



安倍晋三総理大臣主導で開催された「生産性向上国民運動推進協議会」
(平成 29 年 6 月 21 日、総理大臣官邸)



国土交通省が生産性向上の方策と事例を取りまとめた「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」



平成28年11月から始まったダブル連結トラックの実証実験



新東名高速上り方向を走行するトラックの隊列
(平成 30 年 1 月 23 日、静岡県磐田市)



平成 29 年 9 月から全国各地の「道の駅」等で
行われている自動運転サービスの社会実験

第1部 トラック輸送産業の概況

物流の主役トラック

行政処分を順次強化

国土交通省は平成18年以降、トラック運送事業に対する監査や行政処分を順次強化しています。特に平成18年8月からの悪質違反の厳罰化は、会社ぐるみで運転者の酒気帯び運転を黙認していたり、過労運転を命じたりしていた事業者に対し、直ちに事業停止処分とするという厳しいものです。

また、平成21年10月からは、事業停止処分期間を7日から14日に引き上げたほか、社会保険等未加入、指導監督記録の作成保存義務違反、点検整備未実施に対する行政処分を強化するとともに、新たに最低賃金法違反も行政処分の対象としました。

運行管理者制度についても、平成19年4月から運

行管理者の代務者を「補助者」と位置付け、講習を修了した者のうちから選任させるなど、規制が強化されました。さらに、同年7月からは不適切な運行管理を行った者について、運行管理者資格者証の返納命令が即時発令されるようになったほか、運行管理者不在の事業者には、輸送の安全確保命令が出され、是正されない場合、事業許可が取り消されることになりました。このほか、重大事故を起こした場合に提出が義務付けられている事故報告書に、新たに荷主名を記載する欄が設けられました。整備管理者制度についても、同年8月に見直され、自企業外の者を整備管理者として選任することが原則禁止されました。

■ 適正化事業実施機関からの悪質性の高い営業所に係る国への報告制度の概要（平成25年10月1日施行）

■ 点呼を全く行っていない

- ①点呼の実施記録が全く保存されていない
- ②点呼の実施記録に係る帳簿に記録が全くされていない

■ 運行管理者・整備管理者が全くいない

- ①選任されている運行管理者が全くいない
- ②選任されている整備管理者が全くいない

→ 運行管理者および整備管理者の資格者がいても、法令に基づく届出がされていない場合は、速報対象

■ 定期点検を全く行っていない

- ①定期点検整備記録簿が全く保存されていない
- ②定期点検整備記録簿に記録が全くされていない

速やかに
運輸支局へ
通報

- ①巡回指導評価がE※で、3カ月以内に適正化事業実施機関に対し改善報告が行われない営業所

- ②巡回指導評価がEで、改善報告は行ったが一部に未改善が見られ、再度の巡回指導において当該違反の改善が見られない営業所

- ③巡回指導を拒否した営業所

- ④社会保険等未加入の営業所

→ 再度の巡回指導で確認後、定期通報

→ 巡回指導で確認後、定期通報

定期的に
運輸支局へ
通報

- ①名義貸し、白トラ利用等悪質であるが、構成要件該当性の判断が困難な法令違反について疑いが認められる営業所

- ②記録の改ざんが疑われる営業所

- ③巡回指導評価がD※で、3カ月以内に適正化事業実施機関に対し改善報告が行われない営業所等

→ 疑いが高い場合即相談

※D評価とは巡回指導の調査結果で、「適」の占める割合が60%以上70%未満の判定のこと

運輸支局との
定例会議で
相談

資料：国土交通省

監査、行政処分を抜本的に見直し

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

監査については、事業者の法令違反歴や累積違反点数などから、運輸局や運輸支局が監査対象とすべき事業者のリストを新たに整備します。行政処分については、営業所に運行管理者や整備管理者が全く選任されていない場合や、恒常的に全運転者に対して点呼を実施していない場合、運転者の乗務時間等基準が著しく遵守されていない場合などの重要な法令違反に対しては、従来の違反点数の積み上げではなく、即時30日間の事業停止とする内容です。

また、乗務記録の不実記載や運行記録計の記録改ざ

んなどの悪質な法令違反については、処分量定を引き上げる一方、乗務記録の記載不備などの軽微な違反については行政指導にとどめるなど、メリハリをつけた内容となっています。

同省は同時に、適正化事業実施機関との連携を強化し、点呼を全く行っていないなどの悪質な違反を適正化事業実施機関が巡回指導時に確認した場合に、運輸支局に速報する制度を創設し、施行しました。速報後に運輸支局が監査に入り法令違反を確認することになっていますが、相当数が監査前に改善しており、なかには監査を待たずに自主廃業した事業者もあるなど、一定の成果をあげています。

さらに、平成30年3月には、過労防止関連違反等に係る処分量定を引き上げるとともに、行政処分により使用停止となる車両数の割合を最大5割に引き上げました（平成30年7月施行予定）。

■ 過労防止関連違反に係る行政処分の処分量定の引き上げ（平成30年7月施行予定）

1 乗務時間等告示の遵守違反

| 現行 | | 改正 | |
|------------------|---------|--|------|
| ・未遵守 5件以下 | 警告 | 1か月の拘束時間および休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記（現行）の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次の通り処分日車数を算出し、左記の処分日車数に合算する | |
| ・未遵守 6件以上 15件以下 | 10日車 | | |
| ・未遵守 16件以上 | 20日車 | | |
| ・未遵守 31件以上 3人以上等 | 30日事業停止 | | |
| | | ・未遵守 1件 | 10日車 |
| | | ・未遵守 2件以上 | 20日車 |

2 健康状態の把握義務違反

疾病、疲労のおそれのある乗務

| 現行 | | 改正 | |
|--------------|------|---------------|------|
| 把握不適切 50% 未満 | 警告 | 健康診断未受診者 1人 | 警告 |
| 把握不適切 50% 以上 | 10日車 | 健康診断未受診者 2人 | 20日車 |
| | | 健康診断未受診者 3人以上 | 40日車 |

3 社会保険等未加入

| 現行 | | 改正 | |
|--------------|------|-----------------|------|
| 加入対象者の一部が未加入 | 10日車 | 加入対象者のうち、未加入 1人 | 警告 |
| 加入対象者の全てが未加入 | 20日車 | 未加入 2人 | 20日車 |
| | | 未加入 3人以上 | 40日車 |

※ 上記は初違反の処分量定

高度情報化社会を迎えて

ICT社会への対応

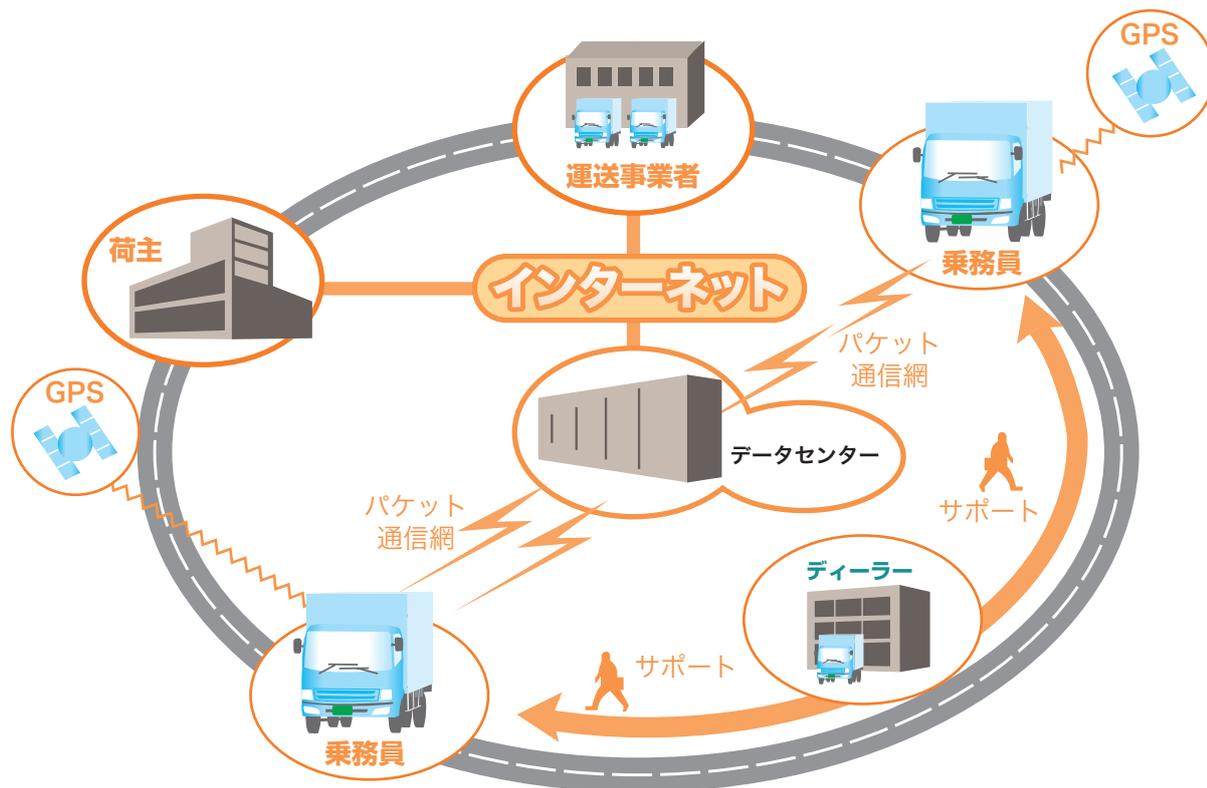
インターネットに代表される、ICT（情報通信技術）の飛躍的な普及・発展により、物流にも大きな変化をもたらされています。特に大手メーカーでは、商品の生産から販売を通じた物流全体を管理するSCM（サプライチェーン・マネジメント）が普及し、その際の、ICTを活用した高度な物流システムの構築が大きなテーマとなっています。

このような、ICTの活用により、輸送効率向上をはじめ、安全対策の推進、環境への負荷低減が効果的に進むものと期待されています。

特に、最近では移動体通信システムを利用してさまざまな車両管理情報を提供する「テレマティクス」が普及しています。

GPS機器を活用した車両の位置情報や燃費、ドライバー運転操作情報といった運行情報を管理するサービスで、デジタル式運行記録計や専用車載端末で収集した情報を事務所のパソコンでリアルタイムに把握することができ、運送事業者の安全運転や省エネ運転をサポートするとともに、車両の運行・動態管理を通じて輸送の効率化に役立っています。

■ テレマティクスの一例



資料：いすゞ自動車 HP より作成

ETC 2.0の活用

国土交通省などの関係省庁が進めるITS（高度情報交通システム）を活用したトラックの安全対策や物流効率化に期待が寄せられています。トラックに関係する分野で中心となるのは「ETC2.0サービス」です。大容量の双方向通信が可能なスポット通信（5.8GHz帯/DSRC：Dedicated Short Range Communications）で、高速道路などに設置された通信スポットと走行車両が双方向通信を行うものであり、広域的な道路交通情報などの提供が可能となるほか、平成28年1月からは、特殊車両通行許可の簡素化（特車ゴールド）が実施されています。このほか、走行履歴や経路情報などのビッグデータを活用した車

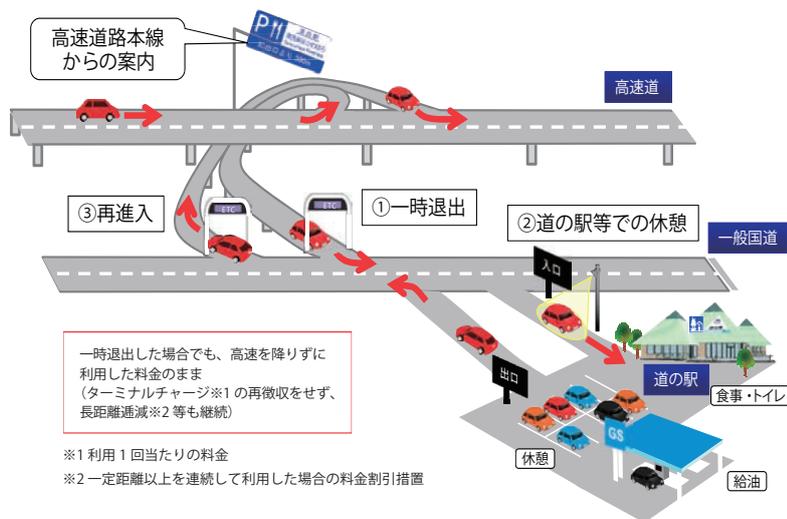
両運行管理支援サービスについても平成27年11月から社会実験が行われています。

また、ETC2.0車載器の搭載による料金割引については、大口・多頻度割引について平成31年3月末まで最大割引率が50%になる（自動車運送事業者のETC2.0搭載車が対象）ほか、圏央道等の利用について平成28年度から約2割引となり、大口・多頻度割引の対象道路となっています。

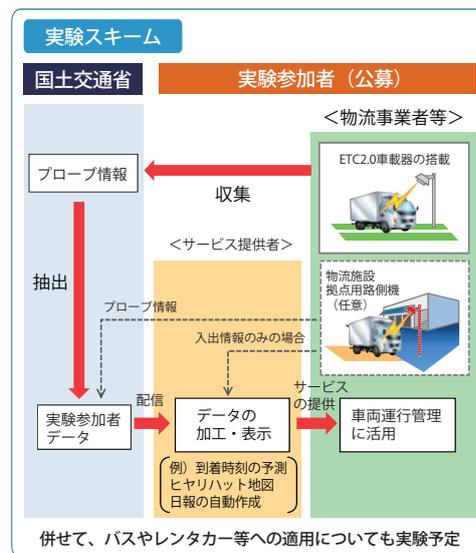
さらに、高速道路を一時退出した場合でも、高速道路を降りずに利用した料金のままとする実験が、平成30年3月末現在、全国20カ所の道の駅で実施されています。

ETC2.0によるサービスの概要

【高速道路の一時退出を可能とする措置】



【車両運行管理支援サービスの社会実験】



高速道路からの一時退出を可能とする料金の実験を実施する「道の駅」一覧（平成30年3月末現在）

●数字は平成29年度から実験を開始した3か所、○数字は平成30年3月から実験を開始した17か所（※各地方整備局が発表した資料等を基に全ト協で作成、計20か所）

| No | 道の駅 | | | 高速道路・IC | 実験開始日（平成） | No | 道の駅 | | | 高速道路・IC | 実験開始日（平成） |
|----|------------|-----------|------------|-----------------|-----------|----|--------------|----------|------------|------------|-----------|
| | 名称 | 所在地 | 大型車駐車スペース数 | | | | 名称 | 所在地 | 大型車駐車スペース数 | | |
| ● | 「玉村宿」 | 群馬県玉村町 | 22 | 関越道・高崎玉村スマートSIC | 29年5月27日 | ⑧ | 「若狭おばま」 | 福井県小浜市 | 7 | 舞鶴若狭道・小浜IC | 30年3月24日 |
| ● | 「もっくる新城」 | 愛知県新城市 | 13 | 新東名・新城IC | 29年6月24日 | ⑨ | 「アグリ郷栗東」 | 滋賀県栗東市 | 3 | 名神高速・栗東IC | 30年3月24日 |
| ● | 「ソレーネ周南」 | 山口県周南市 | 42 | 山陽道・徳山西IC | 29年7月15日 | ⑩ | 「丹波おばあちゃんの里」 | 兵庫県丹波市 | 13 | 舞鶴若狭道・春日IC | 30年3月24日 |
| ① | 「おりつめ」 | 岩手県九戸村 | 14 | 八戸道・九戸IC | 30年3月24日 | ⑪ | 「奥大山」 | 鳥取県江府町 | 6 | 米子道・江府IC | 30年3月23日 |
| ② | 「村田」 | 宮城県村田町 | 4 | 東北道・村田IC | 30年3月24日 | ⑫ | 「むいかいち温泉」 | 島根県吉賀町 | 2 | 中国道・六日市IC | 30年3月23日 |
| ③ | 「猪苗代」 | 福島県猪苗代町 | 16 | 磐越道・猪苗代磐梯高原IC | 30年3月24日 | ⑬ | 「舞ロードIC千代田」 | 広島県北広島町 | 12 | 中国道・千代田IC | 30年3月23日 |
| ④ | 「ごか」 | 茨城県五霞町 | 67 | 圏央道・五霞IC | 30年3月24日 | ⑭ | 「東夢とこうち」 | 広島県安芸太田町 | 8 | 中国道・戸河内IC | 30年3月23日 |
| ⑤ | 「保田小学校」 | 千葉県鋸南町 | 5 | 富津館山道・館南保田IC | 30年3月24日 | ⑮ | 「霧の森」 | 愛媛県四国中央市 | 2 | 高知道・新宮IC | 30年3月24日 |
| ⑥ | 「しらね」 | 山梨県南アルプス市 | 14 | 中部横断道・白根IC | 30年3月24日 | ⑯ | 「彼村の荘」 | 長崎県東彼杵町 | 4 | 長崎道・東そごIC | 30年3月24日 |
| ⑦ | 「親不知ピアパーク」 | 新潟県糸魚川市 | 15 | 北陸道・親不知IC | 30年3月24日 | ⑰ | 「えびの」 | 宮城県えびの市 | 6 | 九州道・えびのIC | 30年3月24日 |

2 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、 環境にやさしい トラック輸送の実現

| | |
|-------------------|----|
| 安全は最重要課題 | 27 |
| 労働災害の防止 | 32 |
| 地球環境を守るために | 34 |
| 適正化事業の推進 | 39 |
| 万全を期す緊急輸送体制 | 41 |

安全は最重要課題

飲酒運転の根絶、交通事故撲滅を目指し、各種対策を推進

国土交通省では、平成32（2020）年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、第10次交通安全基本計画の計画期間（平成29年～32年まで）に合わせた「事業用自動車総合安全プラン2020」～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～を策定し、平成29年6月30日に公表しました。国交省では、新たなプラン策定に向け「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」を設置して検討してきた結果、バス、タクシー、トラックなど各業態別の死者数、交通事故件数等の目標値を新たに定め、以下の6つの重点施策を示し、ソフト・ハード両面から総力を挙げて事業用自動車に関係する交通事故の削減に取り組むことを求めています。

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含

めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築

2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進
4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策
5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応
6. 道路交通環境の改善

全日本トラック協会では、当該安全プランが定めた事業用トラックが第1当事者となる交通事故による

「死者数200人以下」、「事故件数12,500件以下」、「飲酒運転ゼロ」の目標を平成32年までに達成できるよう、これまでの交通事故防止対策を更に充実強化して取り組むこととしています。

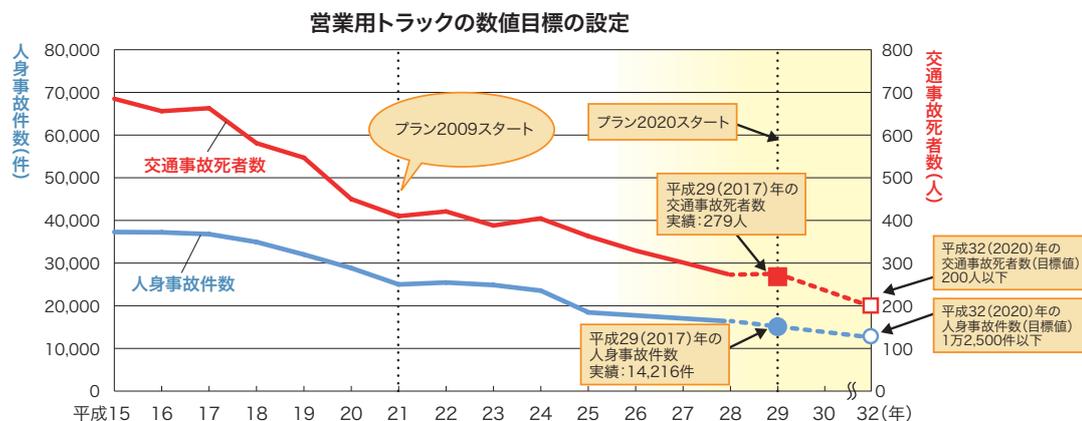
トラック事業における総合安全プラン2020の概要

基本目標

平成32（2020）年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、ソフト・ハード両面から総力を挙げて事故の削減に取り組む

数値目標

- ① 平成32（2020）年までに、交通事故死者数を200人以下
- ② 平成32（2020）年までに、人身事故件数を1万2,500件以下
- ③ 飲酒運転ゼロ



資料：全日本トラック協会

第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

また、目標達成に向け、当面の重点削減目標と具体的促進策を定めています。重点削減目標としては、事業用トラックを第1当事者とする死亡事故件数を車両台数1万台当たり「1.5件」以下とし、この数値を都道府県（車籍別）の共通目標としています。この重点削減目標に向けた具体的促進策としては、「事業用トラック重点事故対策マニュアルに基づいた各種セミナーの開催・受講の促進」「飲酒運転撲滅運動の推進」「ドラレコ及びビジタコ等安全管理機器のより積極的な導入の促進」を掲げています。

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

特に、中小事業者を中心として安全教育訓練に要す

る時間やコストが負担となり、実践的な教育訓練実施の機会が不足しています。

こうした状況を踏まえ、全ト協では、当協会が指定する総合的な安全教育訓練施設にドライバー等を派遣して訓練を実施しようとするトラック運送事業者に対し、「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」による助成を行っています。

さらに、事業用トラックドライバーに求められる高度な運転技能と、関係法令および車両構造等に係る専門的な知識を競い、他の模範となることで社会的責務を担うトラックドライバーとしての自覚と誇りを持たせ、業界を挙げた安全意識の高揚と交通事故防止活動の推進を図るため、毎年、「全国トラックドライバー・コンテスト」を開催しています。なお、最高得点者には「内閣総理大臣賞」が贈られています。



飲酒運転防止対策マニュアル



交通事故ゼロを合い言葉に、毎年開催される全国トラックドライバー・コンテスト

平成 29 年 10 月 21 ~ 22 日にかけて開催された第 49 回大会



ドライブレコーダの普及を促進

ドライブレコーダは、事故や急加速・急減速などの異常な動きが生じた際に、走行中の映像を記録し、この記録を活用することで事故防止に役立てることが出来ます。

全日本トラック協会では、ドライブレコーダで記録された「ヒヤリハット映像」をKYT（危険予知トレーニング）向けに編集し、「Web版ヒヤリハット集」としてホームページ上で公開しています。

また、ドライブレコーダの導入に対して助成を実施するとともに、トラックに特化した「ドライブレコーダ導入の手引き」と「ドライブレコーダ活用マニュアル」を作成し、これらを用いたセミナーを全国で開催しています。

全国的に導入が進むドライブレコーダ



ヒヤリハット事例の映像とそこに潜む危険の解説が閲覧できる



全日本トラック協会のホームページで公開している「WEB版ヒヤリハット集」



トラック運送事業者向けの視点から作成された「導入の手引き」と「活用マニュアル」

第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

健康起因事故、飲酒運転の根絶

全日本トラック協会では、近年、健康に起因した事故増加が懸念される中、事業者や運行管理者がより適切な健康管理を実施できるよう、「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」を作成し、啓発しています。また、平成30年3月には、「過労死等防止計画」を策定し、セミナーを全国展開するなどにより、8項目の対策を推進することで、2022年までの5年間で脳・心臓疾患による過労死等の発症を2割削減することを目指しています。

さらに、居眠り運転につながる「睡眠時無呼吸症候群」(SAS: Sleep Apnea Syndrome) の対策として、

上記マニュアルで解説するほか、スクリーニング検査の助成を行うとともに、スクリーニング検査後の治療状況などの把握に努めています。

加えて、全ト協では、過労死や健康起因事故等の要因となる高血圧予防のため、全自動血圧計導入に対する助成事業を平成30年4月から新たに開始しました。

また、平成18年2月には、「飲酒運転防止対策マニュアル」を策定し、アルコール検知器の活用を促してきました。平成25年度からは、飲酒運転を防止するための呼気吹き込み式アルコールインターロック装置および携帯型アルコール検知器への助成も行っています。



健康起因事故防止マニュアル



過労死等防止計画



運行管理者のための血圧計活用のポイント



飲酒運転を防止するための呼気吹き込み式アルコールインターロック装置



アルコール検知器の導入義務化によって点呼時に実施される検知器を使用した酒気帯びの有無の確認

「準中型自動車免許」に取得助成

平成29年3月の改正道路交通法施行により、準中型自動車免許（図）がスタートしました。これにより、高校新卒者（18歳）をはじめとする若年ドライバーの雇用拡大に向け大きく前進し、労働力不足対策への期待が高まっています。全日本トラック協会では、こうした若年労働者を確保するため、平成29年度から準中型免許取得助成事業を開始しました。

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

これを受け、全ト協では、若年運転者の確保とともに、新たな指針に基づいた研修テキストを制作するなど、これら初任運転者の一層の安全確保対策に取り組んでいます。

免許制度見直しの概要

| 旧制度 | | | | 新制度 | | | |
|--------|-----------------|----------|--------------------------|--------|--------------------|----------|--------------------------|
| 自動車の種類 | 車両総重量 | 第一種免許の種類 | 受験資格 | 自動車の種類 | 車両総重量 | 第一種免許の種類 | 受験資格 |
| 大型自動車 | 11トン以上 | 大型自動車免許 | ・21歳以上 ・普通免許等保有通算3年以上 | 大型自動車 | 11トン以上 | 大型自動車免許 | ・21歳以上 ・普通免許等保有通算3年以上 |
| 中型自動車 | 11トン未満 5トン以上 | 中型自動車免許 | ・20歳以上 ・普通免許等保有通算2年以上 | 中型自動車 | 11トン未満 7.5トン以上 | 中型自動車免許 | ・20歳以上 ・普通免許等保有通算2年以上 |
| 普通自動車 | 5トン未満 | 普通自動車免許 | ・18歳以上 | 準中型自動車 | 7.5トン未満 3.5トン以上 | 準中型自動車免許 | ・18歳以上 |
| | | | | 普通自動車 | 3.5トン未満 | 普通自動車免許 | ・18歳以上 |

資料：警察庁資料を基に作成

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の改正概要

平成29年3月12日施行

●第1章 一般的な指導及び監督の指針【改正事項】 ○「一般的な指導及び監督の内容」

| 題目 | 改正後の追加内容 |
|---|--|
| ①「トラックを運転する場合の心構え」 | ▶ 交通事故統計を活用し事故の影響の大きさを理解させる |
| ②「トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項」 | ▶ 規定に基づく日常点検の実施及び適切な運転姿勢での運転の重要性を、それを怠ったことによる事故が発生した際に事業者及び運転者が受ける罰則、処分及び措置及び交通事故が加害者等に与える心理的影響を説明することにより確認させる |
| ③「トラックの構造上の特性」 | ▶ トレーラを運転する際に留意すべき事項及び貨物の特性を理解した運転を理解させる。トレーラにより、コンテナを運搬する事業者にとっては、コンテナロックの重要性を理解させる |
| ④「貨物の正しい積載方法」 | ▶ 軸重違反を防止するための積載方法を理解させる |
| ⑤「過積載の危険性」 | ▶ 法令に基づき荷主が遵守すべき事項、運転者等が受ける過積載に対する罰則、処分及び措置を理解させる |
| ⑥「危険物を運搬する場合に留意すべき事項」 | ▶ ・該当する事業者にとってはタンクローリーを運転する際に留意すべき事項を指導する ・危険物に該当する貨物および運搬前の安全確認について理解させる |
| ⑦「適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況」 | ▶ 改正なし |
| ⑧「危険の予測及び回避並びに緊急時における対処方法」 | ▶ 注意喚起手法として指差呼称及び安全呼称を活用する。降雪が運転に与える影響、緊急時における適切な対応を理解させる |
| ⑨「運転者の運転適性に応じた安全運転」 | ▶ 適性診断の結果に基づく個々の運転者の運動行動の特性を自覚させる |
| ⑩「交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法」 | ▶ ・医薬品の使用等による眠気及び飲酒の生理的要因による事故の可能性を理解させる ・規定に基づき運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準を理解させる |
| ⑪「健康管理の重要性」 | ▶ ストレスチェック等に基づき精神面の健康管理の重要性を理解させる |
| ⑫「安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法」【新設】 | ▶ 安全性の向上を図るための装置を使用した場合の適切な運転方法を理解させる |

上記事項を実施するための期間▷上記内容について運転者に対する指導・監督を一年ごとに実施する旨を規定

●第2章 特定の運転者に対する特別な指導の指針【改正事項】 ○「初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間」

◆一般的な指導及び監督内容を実施／◆上記内容を座学および実車を用いることにより実施→6時間以上→15時間以上（座学のみ）※積載方法、日常点検および車高等のトラックの構造上の特性に関しては実車を用いて指導／◆実際にトラックを運転させ、安全な運転方法を指導→【新設】20時間以上

労働災害の防止

労働災害防止への取り組み

厚生労働省によると、平成29年の陸上貨物運送事業における労働災害発生件数は、死亡災害者数が137人、休業4日以上死傷災害者数では1万4,706人で、全産業のおよそ死亡災害で14%、死傷災害で12%を占めています。

こうした事故の約7割は荷役作業時に発生しており、さらにそのうちの7割は荷主や配送先等で発生し

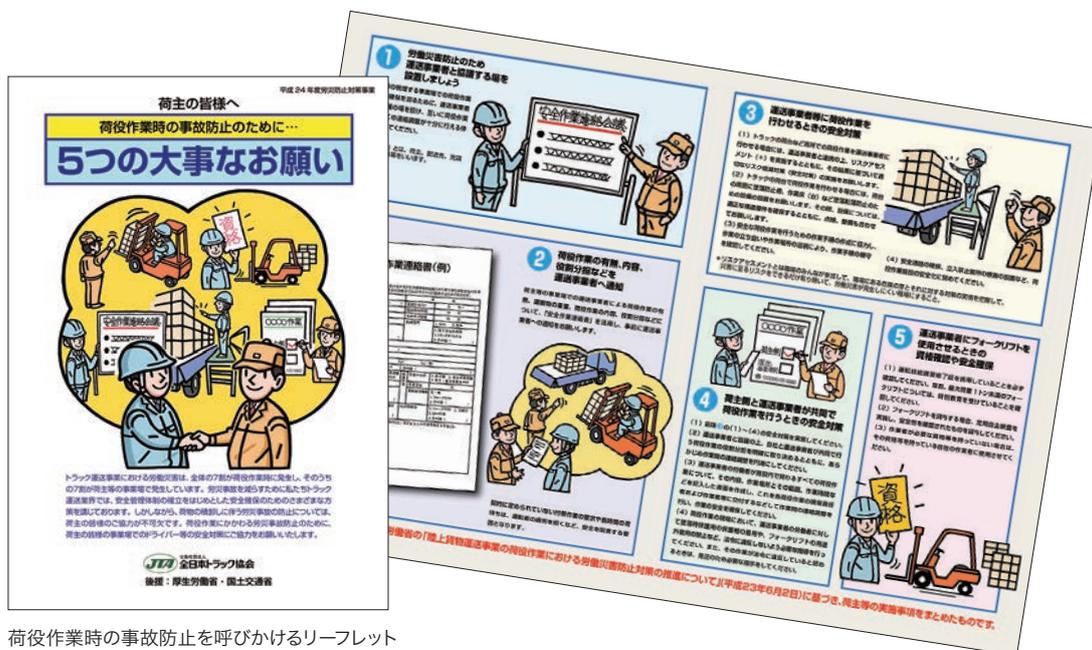
ています。労働災害を防止するには、配送先での作業環境の整備など、荷主の協力が不可欠といえます。

全日本トラック協会では、主要荷主団体に協力依頼文書を発信したほか、荷主業界団体及び傘下会員へのリーフレット配布、都道府県トラック協会を通じた会員事業者へのリーフレット配布、荷主業界専門紙等への広告掲出など、各種広報活動を実施しています。

労働災害発生状況の推移（単位：人、確定値）

| 区分 | | 年 | 平成22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
|--------------------|----------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死亡災害者数 | 全産業 | | 1,195 | 1,024 | 1,093 | 1,030 | 1,057 | 972 | 928 | 978 |
| | 陸上貨物運送事業 | | 154 | 129 | 134 | 107 | 132 | 125 | 99 | 137 |
| 死傷災害者数 (休業4日以上) | 全産業 | | 107,759 | 114,176 | 119,576 | 118,157 | 119,535 | 116,311 | 117,910 | 120,460 |
| | 陸上貨物運送事業 | | 13,040 | 13,779 | 13,834 | 14,190 | 14,210 | 13,885 | 13,977 | 14,706 |

資料：厚生労働省



荷役作業時の事故防止を呼びかけるリーフレット

安全運行を支えるトラックステーション

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

休憩、仮眠、入浴、食事ができる福祉施設に加え、

ドライバーが業務上の連絡を取れる運行情報センターを設置しています。

主要国道沿いに設置されているトラックステーション(TS) 平成 30 年 3 月末現在



福島県泉崎村に平成 27 年 10 月にオープンした「白河の関TS」は、福島県トラック協会と全日本トラック協会が共同で運営する新しい方式を採用している



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

地球環境を守るために

環境対策で数値目標設定

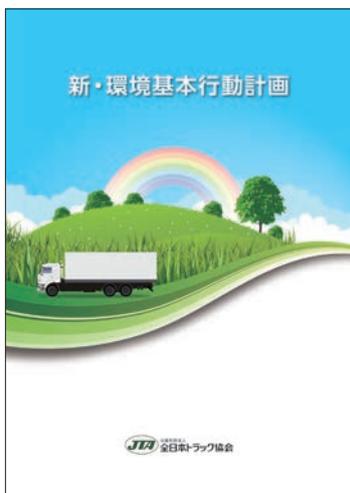
全日本トラック協会は、平成26年3月に「新・環境基本行動計画」を策定し、その普及を進めていくこととしており、さらに、日本経済団体連合会の「低炭素社会実行計画」に参画し、CO₂の削減に向けて取り組みを推進しています。同実行計画の平成32年度に向けたCO₂削減目標としては、「営業用トラックの輸送

トンキロ当たりCO₂排出原単位を平成17年度比22%減とする」というものです。今後の環境対策を一層効果的に推進していくため、地球環境対策では、エコドライブの普及促進やアイドリングストップの徹底、先進環境対応車の導入促進などに取り組んでいます。

地球環境対策メニューと基本指針

| 対 策 | 基本方針 |
|-----------------------|--|
| ① エコドライブの普及促進 | エコドライブの重要性を認識し、エコドライブの徹底および燃料管理手法の確立により、全ての車両の燃費改善に努めます。 |
| ② アイドリングストップの徹底 | アイドリングストップの励行を徹底します。 |
| ③ 先進環境対応車の導入促進 | 車齢の高いディーゼル車を中心として、先進環境対応車への代替えに努めます。 |
| ④ 輸送効率化の推進 | 一層の輸送効率向上を図るため、実車率および積載率の向上に努めるとともに、共同輸配送、車両の大型化および情報化などを積極的に推進します。 |
| ⑤ 騒音の低減 | 地域環境に配慮し、騒音の少ない運転を励行するなどにより騒音の低減に努めます。 |
| ⑥ 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進 | 使用済み車両資材および点検整備等で生じる廃棄物などの適正処理やリサイクルに努めます。また、輸送用梱包資材などの繰り返し利用（リユース）とリサイクル化の推進に努めます。 |
| ⑦ 環境啓発活動の推進 | 「新・環境基本行動計画」の周知徹底を図るとともに、内外へ向けてトラック運送業界における環境負荷低減に向けた取り組みへの理解を求めます。また、各トラック運送事業者は、環境を重視した企業理念の徹底を図ります。 |
| ⑧ 国等への協力要請 | 「新・環境基本行動計画」の推進と実効性を高めるため、環境負荷低減に向けた政策提言や関係各機関への要望活動を積極的に推進します。 |
| ⑨ カーボン・オフセット※の活用 | カーボン・オフセット制度を有効に活用します。 |
| ⑩ 関係行政機関および団体との協調 | 関係行政機関および団体による各種環境対策の枠組みに積極的に参加し、国や関連団体との協調を図ります。 |

※ 自分の温室効果ガス排出量のうち、どうしても削減できない量の全部または一部を他の場所での排出削減・吸収量でオフセット（埋め合わせ）すること



具体的な経済効果なども説明し、アイドリングストップの徹底を呼びかけている

多様化する環境対策

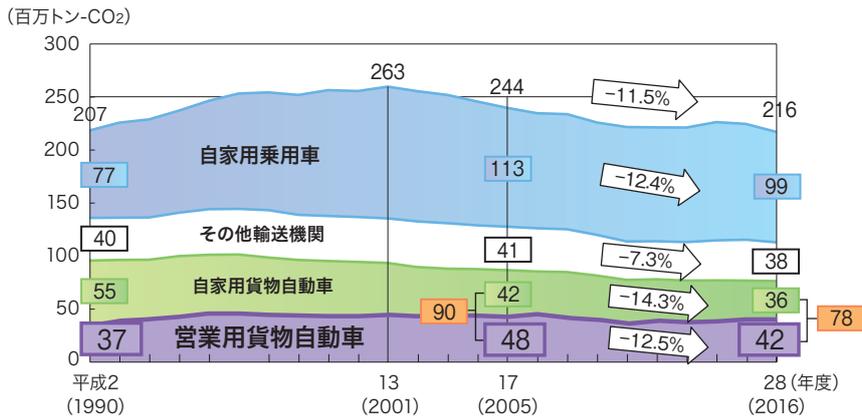
全日本トラック協会では平成21年度から、エコドライブ普及促進活動を環境対策の柱の1つとして位置付け、展開しています。これまでも啓発資料の配布やEMS（エコドライブ・マネジメントシステム）車載機器導入への助成を実施していますが、平成24年度からはエコドライブのみでなく、安全にも有効なドライブレコーダの普及拡大を図っています。

また、平成21年度からは国の活動にあわせて毎年11月を「エコドライブ推進強化月間」としているほか、（公財）交通エコロジー・モビリティ財団が実施する「エコドライブ活動コンクール」を後援して、多くの事業者が参加できるよう周知を図っています。

さらに、環境負荷の少ない事業運営であるグリーン経営の普及にも積極的に取り組んでいます。これは、エコドライブや先進環境対応車の導入など一定レベル以上の取り組みを行っている事業者をエコモ財団が審査のうえ、認証、登録する制度です。

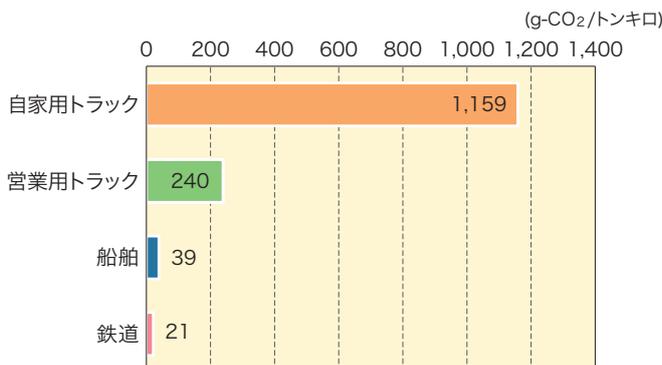
同財団が平成29年に公表した調査（平成27年調査）によると、認証取得事業者の取得2年後の平均燃費は、車両総重量8トン以上のトラックで取得時と比較して3.4%向上していることが分かっています。なお、平成30年4月現在で、全国5,557事業所のトラック運送事業所が認証登録されています。

運輸部門のCO₂排出量の推移



資料：環境省
 (注)：その他輸送機関＝バス、タクシー、鉄道、船舶、航空

輸送量当たりのCO₂排出量 (貨物・平成28年度)



資料：国土交通省



エコドライブ中であることを後方のドライバーにアピールするステッカーを作成した



第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

大気汚染は十分に改善へ

環境省の平成28年度の測定結果によると、全国の二酸化窒素（NO₂）の環境基準達成率は、一般環境大気局（一般局）で100%、沿道の自動車排出ガス測定局（自排局）で99.7%であり、一般局ではすべての局で達成し、自排局ではほぼ横ばいで推移しました。

また、自動車NO_x・PM法の対策地域における環境基準達成率についても、一般局では11年連続で100%、自排局では99.5%で前年度（99.5%）と同水準でした。

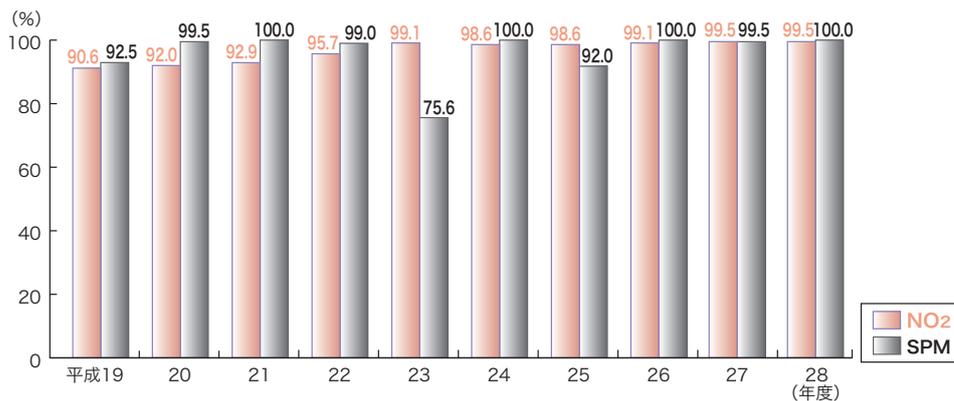
一方、浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成率は、一般局で100%、自排局でも100%であり、一般局、自排局ともに昭和49年以降はじめて全測定局で環境

基準を達成しました。なお、自動車NO_x・PM法の対策地域についても同様に、一般局、自排局とも100%の達成率であり、大気汚染は十分に改善されていました。

これは、トラック運送事業者が、経営環境が厳しいなかでも、最新規制適合車への代替えや先進環境対応車の導入を積極的に進めてきた成果といえます。

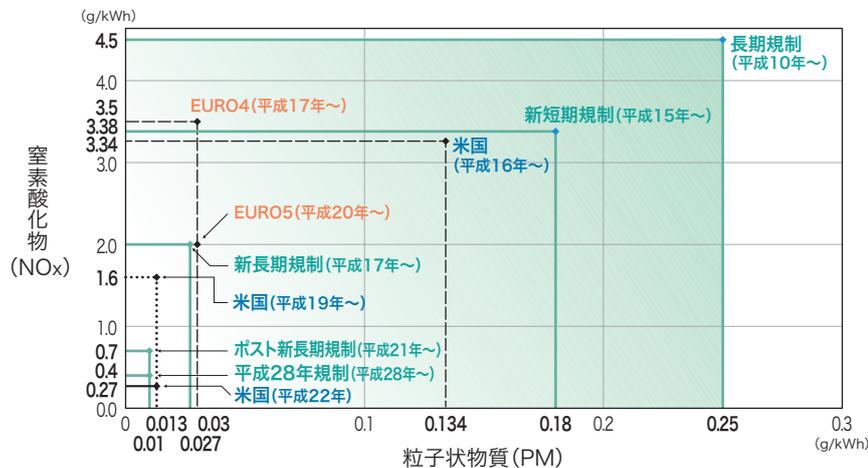
トラック運送業界では、車両代替のための独自の融資制度を設け、さらに、先進環境対応車については国や地方自治体と協調した助成制度を設けて更なる大気汚染の改善に尽力し続けます。

自動車NO_x・PM法対策地域におけるNO₂・SPM環境基準達成状況の推移



資料：環境省
 (注)：自動車排出ガス測定局（自排局）の達成率

ディーゼル重量車の排出ガス規制値の比較



資料：国土交通省自動車局、日本自動車会議所「数字でみる自動車2017」

石油代替燃料の普及に向けて

環境対策の柱の1つとなるのが先進環境対応車の普及促進です。

トラックの燃料は大半を石油に依存しているため、大規模災害時への備えや、安定したトラック輸送体制の確保およびエネルギーセキュリティの観点から天然ガス自動車（NGV）の普及対策が重要となります。

NGV普及のための車両に係る主な課題として、高価な車両価格、修理・保守費用、燃料・インフラに係

る課題として、天然ガス価格の低廉化、スタンド数増加などインフラ整備が指摘されています。政府等に対しては、天然ガス価格の一層の低廉化、天然ガススタンドの本格整備、天然ガストラック供給体制の拡大および性能向上、荷主、地域等との連携および運送事業者の自助努力による普及促進、トラック運送分野における天然ガスの本格的利用促進についての明確な方針樹立などを要望しています。



企業がグループを組織して設置したCNG充填スタンド

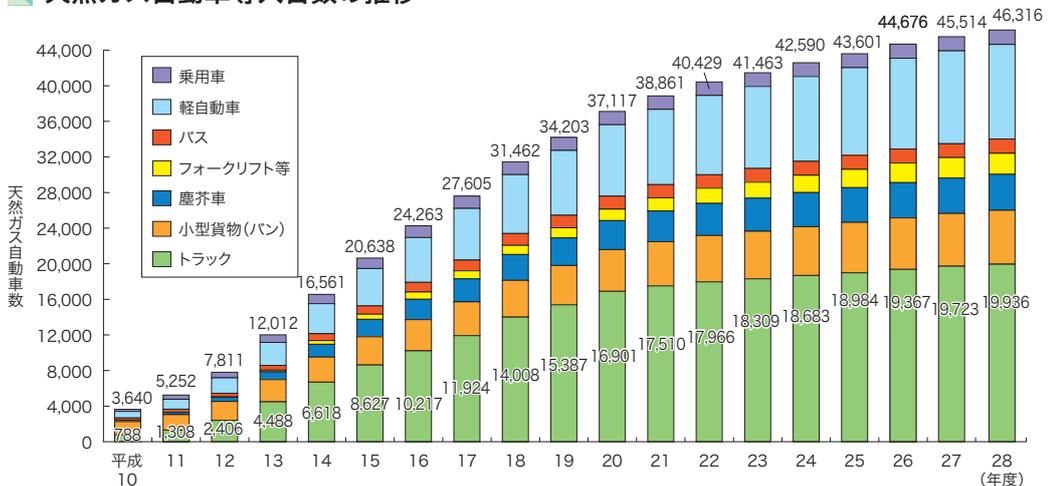


導入が進む先進環境対応車



大型天然ガストラック

天然ガス自動車導入台数の推移



資料：(一社) 日本ガス協会

第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

「トラックの森」づくり事業の推進

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

また、各都道府県トラック協会でも独自の「トラッ

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

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

全国に広がる「トラックの森」

| | 植樹年月日 | 植樹場所 |
|------|------------|----------------------------|
| 第1回 | 平成15年10月3日 | 悟入谷国有林 34林班 3小班 (三重県いなべ市) |
| 第2回 | 16年9月27日 | 恵庭国有林 (北海道恵庭市) |
| 第3回 | 17年10月26日 | 真壁公園内 (沖縄県糸満市) |
| 第4回 | 18年10月1日 | 日本海東北自動車道 豊栄SA上下線 (新潟県新潟市) |
| 第5回 | 19年9月26日 | 長船美しい森内 (岡山県瀬戸内市) |
| 第6回 | 20年9月24日 | 外山第一国有林 (岩手県盛岡市) |
| 第7回 | 21年10月14日 | えひめ森林公園内 (愛媛県伊予市) |
| 第8回 | 22年9月19日 | 湘南国際村めぐりの森内 (神奈川県横須賀市) |
| 第9回 | 23年10月5日 | 銀閣寺山国有林内 (京都府京都市) |
| 第10回 | 24年10月17日 | 伝倉沢町有林 (静岡県周智郡森町) |
| 第11回 | 25年10月8日 | 茨戸川緑地 (北海道札幌市北区) |
| 第12回 | 26年10月8日 | 鳥羽公園 (福岡県飯塚市有安) |
| 第13回 | 27年9月30日 | 石川県森林公園 (石川県河北郡津幡町) |
| 第14回 | 28年12月6日 | とっとり花回廊「いやしの森」 (鳥取県西伯郡伯耆町) |
| 第15回 | 29年10月2日 | 「岩沼潮除須賀松の森」 (宮城県岩沼市) |



適正化事業の推進

トラック運送事業の適正化

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

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

指導員の業務で中心となるのがトラック運送事業者への巡回指導です。巡回指導は事業所単位で、原則2年に1回の訪問を目安として行われています。巡回指導では、事業計画、運行管理、車両管理、労務管理、法定福利などの項目について指導を実施します。これに加えて、経営情報や優良事業所事例などの提供も行うなど、トラック運送事業者の良きパートナーとして活躍しています。さらに、街頭パトロールや一般消費者からの苦情処理なども行っています。



巡回指導にあたる適正化事業指導員

地方適正化事業実施機関による指導実績の推移（全国統計）

| 項目 | | 年度 | 平成 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
|------------------------|-----------|----|---------|--------|--------|--------|--------|
| 事業者への巡回指導 | 巡回件数（件） | | 27,470 | 28,020 | 26,767 | 28,161 | 27,292 |
| | 指導項目数（件） | | 100,615 | 93,287 | 79,977 | 79,769 | 79,399 |
| パトロールによる指導 | 出動延台数（台） | | 6,645 | 7,445 | 6,612 | 6,233 | 5,952 |
| 啓発活動、関連会議、懇談会等の実施状況（回） | | | 2,029 | 2,121 | 2,027 | 1,730 | 1,540 |
| 苦情処理 | 事業者（件） | | 150 | 150 | 129 | 126 | 100 |
| | 荷主（件） | | 2 | 2 | 5 | 3 | 6 |
| | 一般消費者※（件） | | 1,431 | 1,598 | 1,548 | 1,779 | 1,716 |

※ 匿名を含む

資料：全日本トラック協会（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関）

第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

安全の証し「Gマーク」

平成15年度から、貨物自動車運送事業者の安全対策への取り組みを評価して公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業「Gマーク制度」が実施されています。利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めることがねらいで、平成29年度は、更新事業所を含めて計6,597事業所を「安全性優良事業所」として認定しています。これにより、安全性優良事業所は計2万4,319事業所（平成30年3月現在）となっています。

この制度は、トラック運送事業者の安全性を、①安

全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取り組みの積極性——の3つの評価項目を点数化し、100点満点中合計点が80点以上であるとするとともに、各項目において基準点以上であることが求められるほか、社会保険等の加入が適正になされていることなど、厳しい認定要件をすべてクリアした事業所を「安全性優良事業所」として認定するものです。認定のシンボルマーク（通称Gマーク）は、高評価を得た事業所のみにも与えられる「安全の証し」といえます。

「安全性優良事業所」として認定された事業所のトラックに貼付されるステッカー



Gマークのポイント

- ポイント1
事業所単位の認定
- ポイント2
3テーマ・38項目にわたる厳しい評価
- ポイント3
評価委員会による公平な評価



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

認定事業所数および認定事業所の車両数の推移



Gマークを貼付したトラックが増加している



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

万全を期す緊急輸送体制

ライフラインとしてのトラック

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

平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」は、マグニチュード9.0という世界最大級の地震とともに、巨大な津波が太平洋沿岸を襲い、未曾有の大惨事となりました。トラック運送業界では、発災直後から業界をあげて被災地への救援物資の緊急輸送に取り組みました。また、平成28年4月の「平成28年熊本地震」

では国による緊急輸送が230台、都道府県による緊急輸送が1,042台のトラックが被災地に物資を届けました。

大震災時の教訓から、全ト協は大規模災害発生時の被災地都道府県トラック協会との情報共有手段として、平成25年8月から、テレビ会議システムを導入、都道府県ト協でも順次導入を進めています。これにより、災害発生時に中央対策本部を置く全ト協と現地対策本部のある都道府県ト協との間で、被災地の情報を的確に共有できるようになります。

主な緊急輸送の実績

| 災害名 | 発生年月 | 輸送物資等 |
|---------------|----------|-------------------------|
| 阪神・淡路大震災 | 平成 7年 1月 | 食料品、日用品、毛布など |
| 「ナホトカ号」重油流出事故 | 9年 1月 | 重油回収用ドラム缶など |
| 東日本集中豪雨 | 10年 8月 | 日用品、毛布など |
| 有珠山火山活動 | 12年 3月 | 食料品、日用品など、 JR貨物の代行輸送 |
| 三宅島火山活動 | 12年 6月 | 簡易トイレ、カーペットなど |
| 東海地区豪雨 | 12年 9月 | 食料品、日用品、毛布など |
| 宮城県北部連続地震 | 15年 7月 | 食料品、日用品、毛布など |
| 十勝沖地震 | 15年 9月 | 毛布、日用品など 製油所火災消火剤 |
| 新潟県中越地震 | 16年 10月 | 食料品、毛布など |
| 新潟県中越沖地震 | 19年 7月 | 食料品、毛布など |
| 東日本大震災 | 23年 3月 | 食料品、日用品、毛布など |
| 九州北部豪雨 | 24年 7月 | 食料品、毛布、土のうなど |
| 広島土砂災害 | 26年 8月 | 毛布、マット、土のうなど |
| 関東・東北豪雨 | 27年 9月 | 食料品、毛布など |
| 熊本地震 | 28年 4月 | 食料品、日用品、毛布など |

第2部 全日本トラック協会の取り組み

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送の実現

さらに、平成26年7月、大規模災害発生時には緊急物資輸送の中央司令塔としての役割を果たす「全日本トラック総合会館（全日本トラック防災・研修センター）」を竣工しました。非常用発電装置や備蓄倉庫を備え、さまざまな通信機能も備えた免震構造のビルです。さらに、同年8月、全ト協は「災害対策基本法」に基づく指定公共機関として、内閣総理大臣から指定されました。また、東日本大震災の経験や首都直下型地震等の被害想定を踏まえ、官民一体となった取り組

み強化の一環として、防災の日を中心とした各種防災訓練を実施し、特に政府主催の広域医療搬送訓練に参加し、指定公共機関としての役割を果たすなど、今後も名実ともに災害時緊急輸送の中核機能を果たすことが期待されています。

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



東日本大震災の被災地に向け、支援物資を緊急輸送するトラック



送られた支援物資は、作業員により手際よく仕分けられる



東日本大震災におけるトラックによる緊急輸送活動の記録をまとめた冊子



熊本地震でもトラックは機動力を発揮して被災地へ支援物資を緊急輸送した



平成26年8月からは内閣総理大臣より「指定公共機関」に指定された



緊急輸送車両への緊急給油ネットワークを整備

2 全日本トラック協会の取り組み

トラック運送事業の 健全な発展のために

| | |
|--------------------|----|
| 人材の確保・育成に向けて | 44 |
| 中小企業の経営改善 | 45 |
| 消費者サービスの向上 | 49 |
| 要望・陳情活動 | 50 |
| 国際交流の拡大 | 51 |
| 広報活動の展開 | 52 |

人材の確保・育成に向けて

人材確保・育成と教育研修

全日本トラック協会では、少子高齢化等によりトラック運送業界の労働者不足の深刻化が懸念されるなか、若年労働力を確保するため、インターンシップ導入促進事業、準中型免許取得助成事業を実施するなど、学生への積極的なPR活動を行っています。また、女性の活用を促進するため行政と連携を取りながら、労働環境の改善に努めています。さらに、平成27年度からは、若年・女性ドライバーの採用・定着、高齢ドライバーに長く続けていただくためのセミナーを実施しています。

一方、育成対策としては、平成10年度に、「物流経営士」の資格を付与する資格制度を創設しました。業界の健全な発展と社会的地位の向上に向け、経営管理者層の人材育成を推進することが目的で、全ト協が資

格認定することにより業界全体で研修意欲が高まり、人材養成事業が活発化することが期待されています。

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

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



若年、女性、高齢者などの人材確保のため全国で開催されたセミナー



物流大学校講座または物流経営士課程を修了した人には「物流経営士」の資格が与えられる



物流経営士全員に配布された「物流経営士バッジ」



ドライバー不足解消のために事業者が実行しやすい取り組みを紹介したパンフレット



就職を考える高校生にトラック運送業界をわかりやすく解説したパンフレット



平成29年度から女性部会が組織化された



次代を担う青年経営者が集う青年部会全国大会



全国9校の中小企業大学校で開講している講座。これまでに6,600人の企業人が受講している

中小企業の経営改善

原価管理の徹底による経営体質改善

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

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

特に、原価計算については、ホームページに「運賃原価.com」サイトを開設し、適正運賃収受や原価計算に係る各種資料のほか、簡易的に原価計算が行える「トラック運送業における原価計算シート」を提供しています。

また、セミナーでは車両別、輸送特性、業態別の原価計算など、演習のほか、生産性の向上、荷主との交渉力強化に向けた内容も取り入れ、平成29年度までに延べ16,000人の方が受講しています。

運賃交渉の成功要因

要因1

取引先はトラック運送事業者を変更できない関係になっている

要因2

充実した提案力があり、取引先からの満足度が高い

要因3

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

要因4

経営を計数で把握、数字が頭の中に入っている→原価意識が高い

要因5

根拠のある運賃設計であれば、発注元は交渉を受け入れやすい

要因6

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

交渉に向けた実務の流れ

交渉準備1: 交渉に向けた現状分析

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

交渉準備2: 取引関係のポジショニング分析

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

交渉準備3: 適正運賃の水準を判断するための原価計算

原価計算により、適正運賃の水準と損益分岐点を把握します。

交渉準備4: 交渉に向けた計画の立案

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

交渉準備5: 交渉資料の作成

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

全国で開催される「原価意識強化セミナー」



「運賃原価.com」サイトと簡易的に原価計算が行える「原価計算シート」

資料：全日本トラック協会「平成29年度原価意識強化セミナー」テキスト

第2部 全日本トラック協会の取り組み

トラック運送事業の健全な発展のために

適正取引推進へ「自主行動計画」策定

トラック運送事業のほとんどは中小事業者であり、荷主等に対して立場が弱く「適正な運賃が収受できない」「荷主都合の待ち時間を余儀なくされている」などの課題があります。さらに、トラック運送事業に関しては、荷主との取引だけでなく、下請多層構造のなかで、元請運送事業者と下請運送事業者との間の取引環境にも課題があると指摘されています。

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

これを踏まえ全ト協では、平成29年3月に「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を策定しました。同計画では、(1) 適正取引推進に向けた取組として、「附帯作業・荷待ち・高速道路料金等の負担に関するルールの明確化や、下請事業者との取引について原則100%の書面化」、(2) 多層化構造の改善として、「全ての取引について原則2次下請までに制限や、改善基準告示違反の可能性のある運送は下請事業者への依頼を禁止」、(3) 荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組として、「発着荷主や下請運送事業者と連携し、附帯作業や荷待ち時間等の業務改善」など、全41の具体的な取組事項について定めた計画内容となっています。

トラック運送業における 適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画

自主行動計画における重点課題に対する取組事項

適正取引推進に向けた 重点課題に対する取組

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

荷主と下請運送事業者 の協働による課題解決 に向けた取組

1. 多層化取引に係る取引適正化に関する取組 (6項目)
2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組 (5項目)
3. 生産性向上 (付加価値向上) に関する取組 (4項目)

トラック運送業における 適正取引確保に向けた ガイドラインの遵守

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

トラック運送事業者のIT化及び情報セキュリティ

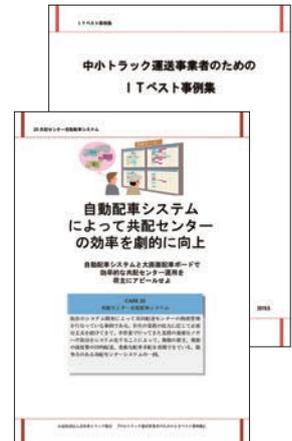
全日本トラック協会では、トラック運送事業者におけるIT化推進のため、「情報化支援セミナー」を開催するとともに「中小トラック運送事業者のためのITベスト事例集」や事例動画を作成し、全ト協ホームページ（HP）で公開しています。

「ITで何ができるのか分からない」といった初歩のレベルから、「運行管理をシステム化したい」「荷主と情報を共有し、業務効率化を図りたい」「物流センターをITで管理したい」といった高度なITの活用まで、具体的な事例を交えた対応策が例示されているほか、IT化のための国やトラック協会などによる支援策も示されています。

また、情報セキュリティ対策として、IT化による情報漏洩の危険性や個人情報保護法にかかる対応策を推進しています。



情報化推進(IT活用・導入支援及び情報セキュリティ)ホームページ



ITベスト事例集は最新機器の導入例を定期的に更新している

トラック運送事業者のためのIT導入支援施策(概要)

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

資料：全日本トラック協会

第2部 全日本トラック協会の取り組み

トラック運送事業の健全な発展のために

求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の普及拡大

トラック運送業界では、車両の積載率および運行効率の向上に向け、帰り荷の確保などさまざまな取り組みを実施しています。

なかでも、日本貨物運送協同組合連合会が運営する「WebKIT」は、会員数の規模や情報登録件数の多さによって、業界最大規模の求荷求車情報ネットワークシステム※の1つとなっており、輸送需要の繁閑格差や地域格差等の解消に効果を発揮しています。高い利便性が評価され、情報登録件数も大幅に増加しました。平成30年3月末時点での加入者数は174組合、ID数は4,700を超えています。

は4,700を超えています。

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

用語解説

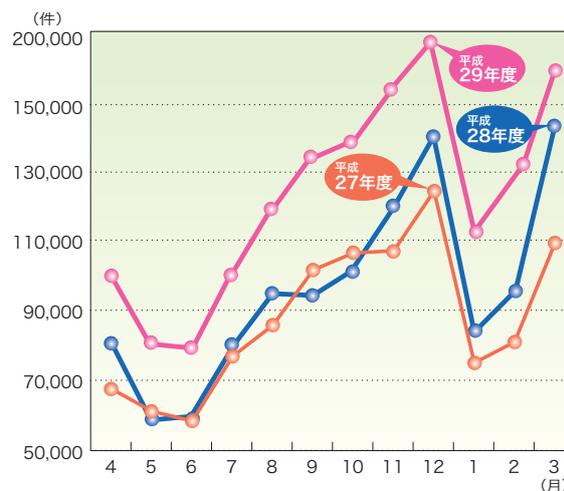
求荷求車情報ネットワークシステム＝「車はあるが貨物がない」、「貨物があるので車を回して」という情報を相互に交換し、うまくマッチングすることで配車業務の合理化と輸送効率向上を図るシステム。

WebKITの加入状況



資料：日本貨物運送協同組合連合会

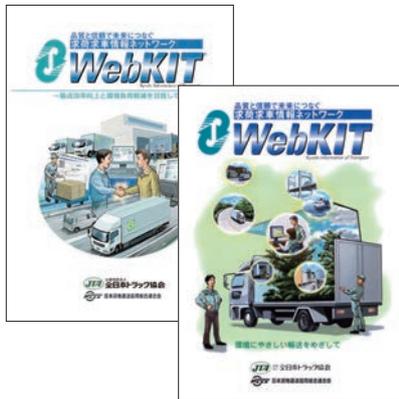
荷物(求車)情報登録件数の推移



資料：日本貨物運送協同組合連合会



「動画でわかるWebKIT」



WebKITを解説する冊子とパンフレット



平成16年1月から稼働し、平成23年5月に全面改定したWebKIT。ブロードバンド環境を最大限に活用し、リアルタイムでの求荷求車情報の共有が可能となった

消費者サービスの向上

引越輸送の信頼向上

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

このため、全日本トラック協会では、法令に基づく引越のルールなどをまとめた利用者向けパンフレットを作成し、全国の消費生活センターを通じ利用者に対するPR活動を行うほか、電話相談窓口を設置し、消費者の声に応える活動を行っています。

また、平成30年6月に改正された「標準引越運送約款」や関係法令などに習熟した実務担当者の育成と能力の向上を図る「引越講習」を推進するとともに、「引越事業者優良認定制度」を創設し、「引越安心マーク」の認定を行っています。「引越安心マーク」は、事業者が責任をもって利用者の相談・苦情に対応するため、

お客様対応窓口の設置、各事業所への引越講習（管理者講習）修了者の配置、Gマークの取得などの要件を満たす事業者に与えられる「優良な引越事業者」の証です。

平成28年1月には、（公社）消費者関連専門家会議（ACAP）が消費者志向経営を推進し、支援する観点から称賛に値する活動を表彰する「ACAP 消費者志向活動表彰（消費者庁後援）」が同制度に与えられました。また平成30年1月には国土交通省の推奨制度となり業界全体による消費者のための自主的な取り組みとして大きな期待が寄せられています。

このほかにも、例年3～4月の引越繁忙期対策として、分散引越を呼びかけるチラシの配布やホームページに引越混雑予想カレンダーを掲載して分散引越を呼びかけるなど、トラブルになりにくい環境を整備しています。



マークをPRするチラシを作成した



分散引越の協力を呼びかけるチラシ



（公社）消費者関連専門家会議から引越事業者優良認定制度が「ACAP 消費者志向活動表彰（消費者庁後援）」を授与された



標準引越運送約款のポイント等をわかりやすく解説したパンフレット



引越実務に携わる担当者のレベルアップを図るため開催する「引越管理者講習会」



平成26年12月に行われた第1回目の「引越事業者優良認定制度」認定発表式



要望・陳情活動

業界の課題克服に向けて要望活動

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

税制改正・予算、高速道路通行料金、規制改革、燃料価格高騰対策など事業者の必要とするあらゆる分野を対象に、要望・陳情活動を展開しています。

全日本トラック協会および都道府県トラック協会では、自由民主党、公明党の両党の国会議員と全国のトラック協会の幹部が一堂に会して、トラック業界の生の声を届ける「トラック業界の要望を実現する会」を開催するなど、積極的に要望活動を展開しています。



坂本克己会長、小幡振伸副会長、真鍋博俊副会長らが麻生太郎副総理・財務大臣に対して税制改正・予算に関する要望を行った



坂本克己会長をはじめ、自動車関係3団体のトップが石井啓一国土交通大臣を訪問



「トラック業界の要望を実現する会」を開催し自由民主党、公明党の国会議員に、トラック業界の生の声を届けている

国際交流の拡大

世界各国の物流関係者と交流

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

また、全日本トラック協会とアメリカトラック協会（ATA）は平成10年3月、初の日米貨物輸送会議を開催しました。両国間でトラック輸送をめぐる課題や両国間の制度について情報交換を行い、互いに理解を深めることが目的で、また、両団体の相互理解と友好親

善を深めるために姉妹協定を締結しています。

平成24年4月にスイス・ジュネーブで開かれたIRU総会では、全ト協が東日本大震災の被災地に対し緊急物資輸送を行った状況などを報告し、各国から多くの賞賛の声が寄せられました。このプレゼンテーションは、IRUの表彰のなかでも最高位にランクされる「IRUグランプリ賞」を受賞しました。

▶用語解説

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



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



「IRUグランプリ賞」を受賞した



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

第2部 全日本トラック協会の取り組み

トラック運送事業の健全な発展のために

広報活動の展開

トラック運送事業への理解促進に向けて

全日本トラック協会では、トラック運送事業の役割と重要性について一般市民の理解促進を図るため、全国紙における業界PRや意見広告の掲載、提供ラジオ番組『全日本トラック協会Presents ドライバーズ・リクエスト』（TBS系列）での情報発信等を行っているほか、雑誌、ホームページ（HP）などの多彩なメディアを活用した広報事業を展開しています。

その一環として、10月9日を「トラックの日」と定め、トラック輸送の役割を広くPRするため、毎年全国各地でさまざまなイベントを開催しています。

イベントは、各地の人たちと触れあうものも多く、幅広い周知に努めています。

一方で、業界向けに、トラック運送事業に有益な情報を提供するため、全ト協では機関紙『広報とらっく』を定期的に発行（月2回）しており、平成30年1月には2100号を超えました。

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

トラック協会の事業活動を紹介するメディア群

機関紙『広報とらっく』の定期的発行



全日本トラック協会ホームページ



全日本トラック協会提供ラジオ番組『全日本トラック協会Presents ドライバーズ・リクエスト』（TBSラジオ系列 33局ネット）で新年のあいさつを収録する坂本会長

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



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



「トラックの日」をPRするポスター



トラック輸送の役割や現状を平易に解説した子ども向け冊子



職業としてのトラック運送業界を紹介したDVD

トラック輸送産業がテーマの全国共通テレビCM



トラック運送業界の取り組みを紹介したDVD



地域の人たちと触れあう「トラックの日」

全国統一標語「トラックは生活と経済のライフライン」(平成29年度)

公益社団法人全日本トラック協会の概要

トラックはドアツードアの利便性と機動力により、国内輸送の9割を担っています。特に、事業用のトラックは、企業の生産活動に係る諸資材から国民の生活資材まで幅広く輸送し、経済とくらしを支えるライフラインとして、国内物流の基幹的役割を果たしています。このようなトラック輸送を支えるのが、約6万2千者のトラック運送事業者とその構成によるトラック運送業界です。

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

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

あるトラック協会の重要な役割であり、使命でもあります。

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

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

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

◆創立年月日 昭和23年2月17日

◆会 員 406名 普通会員：357名 賛助会員：49名 (平成30年3月8日現在)

◆事業

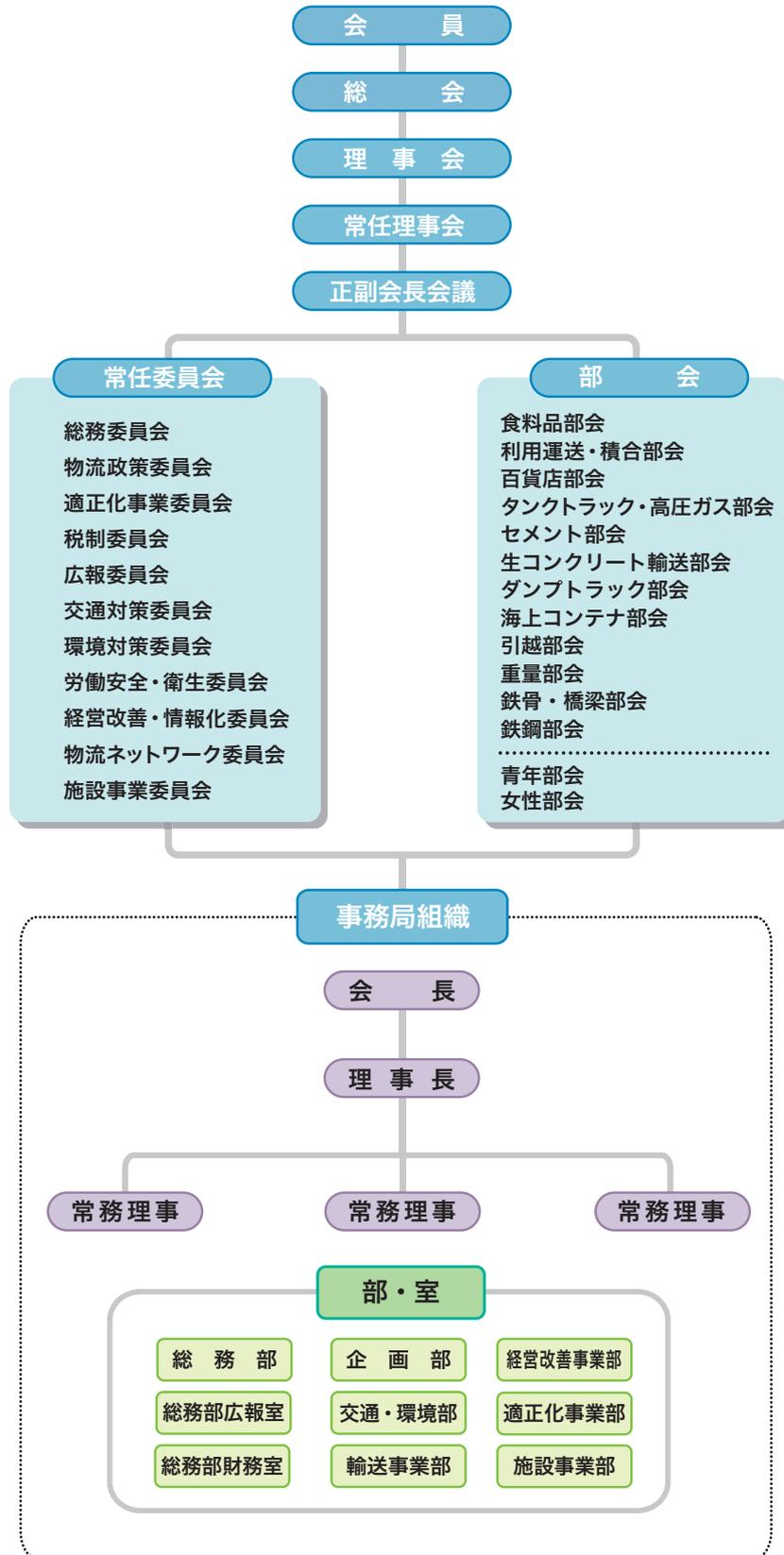
- ① 貨物自動車運送事業に関する指導、調査及び研究
- ② 貨物自動車運送事業に関する統計の作成、資料の収集及びこれらの刊行
- ③ 貨物自動車運送事業に関する意見の公表及び国会、行政庁等への申出
- ④ 行政庁の行う貨物自動車運送事業法その他法令の施行の措置に対する協力
- ⑤ 貨物自動車運送事業法に基づく全国貨物自動車運送適正化事業

- ⑥ 貨物自動車運送事業の社会的、経済的地位の向上に寄与する施策と宣伝、啓蒙
- ⑦ 全国的規模において実施する共同利用施設の整備・管理・運営、基金の造成等貨物自動車運送事業の近代化・合理化のための事業
- ⑧ 事業用資材ならびに運営資金のあっ旋
- ⑨ 前各号に掲げる事業を行うため必要な研究、講演、講習会等の開催
- ⑩ 会員相互の連絡協調を図る施策
- ⑪ その他この法人の目的を達成するために必要な事業

全ト協のあゆみ

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

■ 組織と機構



都道府県トラック協会一覧

| 協会名 | 郵便番号 | 所在地 | 電話 | ファックス |
|----------------|-----------|--------------------|--------------|--------------|
| (公社)北海道トラック協会 | 〒064-0809 | 札幌市中央区南9条西1-1-10 | 011-531-2215 | 011-521-5810 |
| (公社)青森県トラック協会 | 〒030-0111 | 青森市大字荒川字品川111-3 | 017-729-2000 | 017-729-2266 |
| (公社)岩手県トラック協会 | 〒020-0891 | 紫波郡矢巾町流通センター南2-9-1 | 019-637-2171 | 019-638-5010 |
| (公社)宮城県トラック協会 | 〒984-0015 | 仙台市若林区卸町5-8-3 | 022-238-2721 | 022-238-4336 |
| (公社)秋田県トラック協会 | 〒011-0904 | 秋田市寺内蛭根1-15-20 | 018-863-5331 | 018-863-7354 |
| (公社)山形県トラック協会 | 〒994-0075 | 天童市蔵増1465-16 | 023-616-6135 | 023-616-6138 |
| (公社)福島県トラック協会 | 〒960-0231 | 福島市飯坂町平野字若狭小屋32 | 024-558-7755 | 024-558-7731 |
| (一社)茨城県トラック協会 | 〒310-0913 | 水戸市見川町2440-1 | 029-303-6363 | 029-243-5936 |
| (一社)栃木県トラック協会 | 〒321-0169 | 宇都宮市八千代1-5-12 | 028-658-2515 | 028-658-6929 |
| (一社)群馬県トラック協会 | 〒379-2194 | 前橋市野中町595 | 027-261-0244 | 027-261-7576 |
| (一社)埼玉県トラック協会 | 〒330-8506 | さいたま市大宮区北袋町1-299-3 | 048-645-2771 | 048-644-8080 |
| (一社)千葉県トラック協会 | 〒261-0002 | 千葉市美浜区新港212-10 | 043-247-1131 | 043-246-7372 |
| (一社)東京都トラック協会 | 〒160-0004 | 新宿区四谷3-1-8 | 03-3359-6251 | 03-3359-4695 |
| (一社)神奈川県トラック協会 | 〒222-8510 | 横浜市港北区新横浜2-11-1 | 045-471-5511 | 045-471-9055 |
| (一社)山梨県トラック協会 | 〒406-0034 | 笛吹市石和町唐柏1000-7 | 055-262-5561 | 055-263-2036 |
| (公社)新潟県トラック協会 | 〒950-0965 | 新潟市中央区新光町6-4 | 025-285-1717 | 025-285-8455 |
| (公社)長野県トラック協会 | 〒381-8556 | 長野市南長池710-3 | 026-254-5151 | 026-254-5155 |
| (一社)富山県トラック協会 | 〒939-2708 | 富山市婦中町島本郷1-5 | 076-495-8800 | 076-495-1600 |
| (一社)石川県トラック協会 | 〒920-0226 | 金沢市粟崎町4-84-10 | 076-239-2511 | 076-239-2287 |
| (一社)福井県トラック協会 | 〒918-8115 | 福井市別所町第17号18-1 | 0776-34-1713 | 0776-34-2136 |
| (一社)岐阜県トラック協会 | 〒501-6133 | 岐阜市日置江2648-2 | 058-279-3771 | 058-279-3773 |
| (一社)静岡県トラック協会 | 〒422-8510 | 静岡市駿河区池田126-4 | 054-283-1910 | 054-283-1917 |
| (一社)愛知県トラック協会 | 〒467-8555 | 名古屋市瑞穂区新開町12-6 | 052-871-1921 | 052-882-1685 |
| (一社)三重県トラック協会 | 〒514-8515 | 津市桜橋3-53-11 | 059-227-6767 | 059-225-2095 |
| (一社)滋賀県トラック協会 | 〒524-0104 | 守山市木浜町2298-4 | 077-585-8080 | 077-585-8015 |
| (一社)京都府トラック協会 | 〒612-8418 | 京都市伏見区竹田向代町48-3 | 075-671-3175 | 075-661-0062 |
| (一社)大阪府トラック協会 | 〒536-0014 | 大阪市城東区嶋野西2-11-2 | 06-6965-4000 | 06-6965-4019 |
| (一社)兵庫県トラック協会 | 〒657-0043 | 神戸市灘区大石東町2-4-27 | 078-882-5556 | 078-882-5565 |
| (公社)奈良県トラック協会 | 〒639-1037 | 大和郡山市額田部北町981-6 | 0743-23-1200 | 0743-23-1212 |
| (公社)和歌山県トラック協会 | 〒640-8404 | 和歌山市湊1414 | 073-422-6771 | 073-422-6121 |
| (一社)鳥取県トラック協会 | 〒680-0006 | 鳥取市丸山町219-1 | 0857-22-2694 | 0857-27-7051 |
| (公社)島根県トラック協会 | 〒690-0001 | 松江市東朝日町194-1 | 0852-21-4272 | 0852-22-4408 |
| (一社)岡山県トラック協会 | 〒700-8567 | 岡山市北区青江1-22-33 | 086-234-8211 | 086-234-5600 |
| (公社)広島県トラック協会 | 〒732-0052 | 広島市東区光町2-1-18 | 082-264-1501 | 082-261-2496 |
| (一社)山口県トラック協会 | 〒753-0812 | 山口市宝町2-84 | 083-922-0978 | 083-925-8070 |
| (一社)徳島県トラック協会 | 〒770-0003 | 徳島市北田宮2-14-50 | 088-632-8810 | 088-632-4701 |
| (一社)香川県トラック協会 | 〒760-0066 | 高松市福岡町3-2-3 | 087-851-6381 | 087-821-4974 |
| (一社)愛媛県トラック協会 | 〒791-1114 | 松山市井門町1081-1 | 089-957-1069 | 089-993-5501 |
| (一社)高知県トラック協会 | 〒780-8016 | 高知市南の丸町5-17 | 088-832-3499 | 088-831-0630 |
| (公社)福岡県トラック協会 | 〒812-0013 | 福岡市博多区博多駅東1-18-8 | 092-451-7878 | 092-472-6439 |
| (公社)佐賀県トラック協会 | 〒849-0921 | 佐賀市高木瀬西3-1-20 | 0952-30-3456 | 0952-31-6441 |
| (公社)長崎県トラック協会 | 〒851-0131 | 長崎市松原町2651-3 | 095-838-2281 | 095-839-8508 |
| (公社)熊本県トラック協会 | 〒862-0901 | 熊本市東区東町4-6-2 | 096-369-3968 | 096-369-1194 |
| (公社)大分県トラック協会 | 〒870-0905 | 大分市向原西1-1-27 | 097-558-6311 | 097-552-1591 |
| (一社)宮崎県トラック協会 | 〒880-8519 | 宮崎市恒久1-7-21 | 0985-53-6767 | 0985-53-2285 |
| (公社)鹿児島県トラック協会 | 〒891-0131 | 鹿児島市谷山港2-4-15 | 099-261-1167 | 099-261-1169 |
| (公社)沖縄県トラック協会 | 〒900-0001 | 那覇市港町2-5-23 | 098-863-0280 | 098-863-3591 |

日本のトラック輸送産業 現状と課題 2018 平成30(2018)年版 平成30年3月発行



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



公益社団法人
全日本トラック協会

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