

2020年度  
普通トラック市場動向調査

2021年3月

一般社団法人 日本自動車工業会



# まえがき

一般社団法人日本自動車工業会では、調査活動の一環として、自動車市場の実態調査を行っております。本報告書はそのうち隔年で実施している「普通トラック市場動向調査」の2020年度版です。

世界経済は新型コロナウイルス感染症の影響で急減速を余儀なくされ、国内経済も前回調査実施時には予測し得なかった状況に置かれております。その中においてトラック物流は改めてその重要性が認識されるようになりました。

一方では、トラック輸送事業者は経済効率の追求や、安全・環境面での継続的な取り組みに加えて新たに感染症対策への対応を迫られ、経営環境は厳しさを増しています。更に物流業界における少子高齢化・労働力不足も依然として深刻な問題であり、解決に向けた対策が急務となっています。

今回の調査では、従来の時系列調査を踏襲しつつ、トラック輸送事業者の皆様がこうした環境変化をどのように受け止め、どのように取り組まれているのかお伺いしました。また荷主企業を調査対象とした調査については、今回からヒアリング方式の定性調査に変更し、物流活動の持続的発展に向け、荷主企業とトラック輸送事業者が互いにどのような協力を必要としているのかについて示唆に富むご意見・ご提案をお伺いすることができたと考えております。

改めて申し上げるまでもなく、日本の産業・生活を支える物流活動の中で普通トラックは中心的な役割を担っております。本調査の結果が、普通トラック市場動向ならびに物流の動向を把握するとともに、関係各業界の発展に少しでもお役にたてれば幸いに存じます。

最後になりますが、今回の調査ではご多忙の中、トラック輸送事業者をはじめとした普通トラック・ユーザー各社様、荷主企業各社様には多くの貴重なご意見を賜りました。この度はご協力頂き誠にありがとうございました。厚く御礼申し上げます。

2021年3月

一般社団法人 日本自動車工業会  
調査部会 市場調査 普通トラック分科会  
(主査会社 UDトラックス(株))



# 2020年度 普通トラック市場動向調査 目次

I 調査計画の概要	1
II 調査結果のまとめ	7
III 調査結果	
1. 普通トラックの市場	11
1-1 貨物輸送分野での普通トラック	11
1-2 普通トラックの新車需要と保有	12
2. 普通トラックの保有状況	13
2-1 保有事業所の特性	13
2-2 保有車の特性	18
3. 普通トラックの使用状況	21
3-1 積荷の種類と量	21
3-2 運行・稼働の実態	24
4. 普通トラックの購入状況	29
4-1 トンクラス間移行	29
4-2 使用期間動向	31
4-3 トラックの稼働状況	33
4-4 保有台数の増減	35
4-5 次期購入重視点	37
4-6 オートマチック車購入意向	38
5. 輸送全般に関する荷主の要望と運輸業の対応	39
6. 事業所の業績と輸送効率化策	40
6-1 経営状況	40
6-2 荷扱量水準	41
6-3 荷主の車両仕様への要望	42
6-4 新型コロナウイルス感染症の影響	43
7. ドライバー不足等トラック輸送上の問題点と輸送合理化策	46
7-1 トラック輸送上の問題点	46
7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み	48
7-3 ドライバーの安全対策への取り組み	53
7-4 フルトラクタ導入についての意識	57
7-5 自動運転走行機能・隊列走行についての意識	59
7-6 輸送合理化・人材活用等の実施状況	62
8. 荷主の物流環境（ヒアリング結果より）	64



## I 調査計画の概要





本報告書は、一般社団法人 日本自動車工業会が隔年毎で実施、継続している「普通トラック市場動向調査」の2020年度の結果をまとめたものである。なお普通トラックとは、大型・中型トラックを指す。

## 調査計画

### 1. 調査目的

本調査は、過去の調査内容を原則的にフォローしながら、最近の状況を加味し、

- ①普通トラックの保有・購入・使用状況の変化を時系列的に把握
- ②輸送ニーズの変化と対応を時系列的に把握
- ③物流を取り巻く最近の諸環境についての意識と対応を把握
- ④荷主の意向・影響実態を把握

により、今後の普通トラック市場の動向を探るための基礎資料とすることを主な目的とした。

### 2. 調査体系

普通トラック市場動向調査は、2008年度までユーザー調査と荷主調査の2つの定量調査で構成し、2010～2012年度はユーザー調査のみを実施した。2014年度に荷主調査を再開し、2018年度まで実施したが、今年度は深掘りを目的とした荷主ヒアリングに変更した。

ユーザー調査	普通トラックの保有・購入・使用状況を継続的に把握
荷主ヒアリング	荷主の輸送ニーズ等を詳細に把握し、ユーザー調査を補完

### 3. 調査の概要

ユーザー調査のサンプル台帳として、運輸業と自家用に分けて実施した。

運輸業については従来と同様に帝国データバンクの企業・事業所リストを、自家用については2010年度から帝国データバンク調べの普通トラック保有企業をリストを利用している。

2014年度からは対象業種から「廃棄物処理業」と「その他業種」を除外した。

#### 【ユーザー調査の概要】

	14年度、16年度、18年度、20年度
調査地域	全国
調査対象	普通トラック保有事業所（軽・小型トラック併有事業所を含む）
対象業種	運輸業、建設業、製造業、卸小売業
サンプリング	運輸業は企業・事業所リストより運輸業該当企業としてランダムに抽出。 自家用は、普通トラック保有企業リストより抽出。
調査方法	郵送法
回答者	車両管理者
調査時期	8月下旬～10月上旬

荷主調査は、前回までの定量調査からヒアリングに変更した。

**【荷主ヒアリングの概要】**

	20年度
調査対象	大手荷主企業
対象業種	主として製造業、卸小売業
サンプリング	物流関連誌等からの抽出
調査方法	訪問・WEB会議システム・メールでのヒアリング
実施先	ヒアリング依頼に応諾のあった企業 12社
回答者	物流部門の担当者
調査時期	8月下旬～10月上旬

**(参考)2018年度までの荷主調査(定量調査)の概要**

	08年度	14年度、16年度、18年度
調査地域	東京・千葉・埼玉・神奈川・ 静岡・愛知・大阪	全国
調査対象	建設・製造・卸・小売・利用運送業	建設業、製造業、卸・小売業
サンプリング	建設・製造・卸・小売は従業員100人以上、 利用運送業は従業員7人以上の事業所を ランダム抽出	従業員100人以上の事業所をランダム抽出
調査方法	郵送法	
回答者	物流担当者・運行管理者	
調査時期	8月中旬～9月中旬	8月下旬～10月上旬

## 標本構成、回収状況 【ユーザー調査】

### 1. 標本数と回収数

	発送数	有効回収数	有効回収率
運 輸 業	5,000	1,013	20.3%
自 家 用	3,600	316	8.8%
計	8,600	1,329	15.5%

#### －自家用詳細－

	発送数	有効回収数	有効回収率
建 設 業	1,516	142	9.4%
製 造 業	1,007	94	9.3%
卸・小売業	1,077	80	7.4%
計	3,600	316	8.8%

＜自家用の抽出方法について＞

自家用に該当する業種（建設業、製造業、卸・小売業）については、帝国データバンクの普通トラック保有リストの中で、大型保有企業、中型保有企業の業種別比率に準じて割付けし、それぞれランダムに1800sずつを抽出した（両方保有については大型を優先）。

### 2. ウェイト値

保有車集計に関する自営別・トンクラス別のウェイト付けをした。

クラス	運 輸 業			自 家 用		
	母集団	回収数	ウェイト	母集団	回収数	ウェイト
4 トンクラス	287,453	620	464	453,948	228	1,991
5 ～ 6 トン	64,928	84	773	84,841	28	3,030
7 ～ 8 トン	11,222	75	150	18,542	41	452
10 トンクラス	410,758	680	604	145,343	126	1,154
ト ラ ク タ	98,553	95	1,037	7,547	4	1,887
計	872,914	1,554	—	710,221	427	—

### 3. 分析・集計の方法

#### 1) 保有車に関する調査項目の集計

①運輸業：トンクラス別の有効回収数とそれぞれの保有台数（推定母数）との比によってウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○運輸業・トンクラス別・} W_i = \frac{\text{保有台数（推定母数）}}{\text{有効回収数}}$$

②自家用：上記の運輸業と同様、トンクラス別の有効回収数とそれぞれの保有台数（推定母数）との比によってウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○自家用・トンクラス別・} W_i = \frac{\text{保有台数（推定母数）}}{\text{有効回収数}}$$

#### 2) 普通トラックの保有事業所に関する調査項目の集計

保有車の自営別に、それぞれの保有事業所における保有車のトンクラス別台数に応じ、次のようにウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○運輸業の保有事業所・} W_j = 1 / \sum \frac{\text{クラス別保有台数}}{\text{運輸業クラス別} W_i}$$

$$\text{○自家用・保有事業所・} W_k = 1 / \sum \frac{\text{クラス別保有台数}}{\text{自家用クラス別} W_i}$$

3) 分析においては、運輸業（トンクラス別、普通トラック保有台数別）を中心に行った。

### 4. 調査の企画・分析

調査の企画・立案・調査結果の検討は、一般社団法人 日本自動車工業会の調査部会に設けられた市場調査 普通トラック分科会が当たり、フィールドワーク、集計、分析および報告書の作成は、株式会社 日本リサーチセンターに委託した。

## 本報告書を見るに当たっての留意点

### ① トンクラス区分

対象車は回答者の答えたままのトンクラス区分を採用している。  
対象車以外の前使用車、購入予定車、将来中心となる車等のトンクラス区分についても、本調査の回答者の回答をそのまま採用した。

② 図表中、\*は、層別のサンプル数が30未満につき、参考値として参照していただきたい。

## 作業の経過

1. 調査企画	20年 2月中旬 ～	6月上旬
2. 質問票設計	6月上旬 ～	7月下旬
3. サンプリング		
(ユーザー調査)	7月下旬 ～	8月上旬
(荷主ヒアリング)	6月下旬 ～	8月下旬
4. 実 査		
(ユーザー調査)	8月下旬 ～	10月上旬
(荷主ヒアリング)	8月下旬 ～	10月上旬
5. 集計・とりまとめ		
(ユーザー調査)	10月上旬 ～	11月上旬
(荷主ヒアリング)	10月上旬 ～	21年 1月上旬
6. 分 析	11月上旬 ～	21年 2月中旬

## 調 査 部 会

### 市場調査 普通トラック分科会委員企業

分科会主査	UDトラックス(株)
委 員	いすゞ自動車販売(株)
〃	日野自動車(株)
〃	三菱ふそうトラック・バス(株)
委 託 先	(株)日本リサーチセンター

(21年3月現在)



## Ⅱ 調査結果のまとめ





# ま と め

\* 文中のカッコ内(図\*-\*)は、「Ⅲ 調査結果」の参照箇所をさす

## <経営状況>

**2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあってか、運輸業・自家用ともに経営状況は大幅に悪化。売上悪化、運行回数の大幅減、輸送業務の中止・延期等、影響は大きい。**

調査結果からは、運輸業・自家用ともに前回（2018年度）は経営状況に好転の兆しが見えたものの、2020年の新型コロナウイルス感染症流行の影響か、『好転』が前回より低下、『悪化』が大幅に増加し、14年度以降では『好転』が最も低くなった。（図6-1）

2年前と比べた荷扱量水準も、運輸業平均で前回100.6%から92.0%へ減少、自家用99.4%から92.5%へ減少し、14年度以降で最も低い水準となっている。（図6-2）

新型コロナウイルス感染症による事業所全体への影響では、「売上が減少した」が運輸業で約7割、自家用で6割半ばと多くを占め、運輸業では輸送業務でも「トラックの運行回数が大幅に減った」「輸送業務の中止・延期が発生した」が4割強と大きな影響があったことがうかがえる。（図6-4、6-5）

## <需要動向>

**国内全体の輸送総量は再び減少傾向もみられる。トラックの増車意向率も減少しているが、運輸業では大規模事業所、経営が好調な事業所での購入意向は高い。**

国土交通省の交通関連統計資料および自動車輸送統計調査年報によると、国内貨物の輸送量については、輸送トン数、輸送トンキロともに、2016年には一旦減少傾向に歯止めがかかったかに見えたが、2017年から2018年にかけて再び減少に転じた。トラックは、輸送トンキロでは2016年以降は横ばいで推移。（図1-1、1-2）

輸送トンキロ数構成比では、営業用トラックの比率は、2008年から2018年の10年間で10ポイント減少して4割半ば。（図1-4）

また、普通トラックの新車登録台数は、8.7万台と2015年の水準に減少したが、10トンクラスは、2019年・2020年と4万台を超え、2010年からの過去10年間でも多くなっている。（図1-5）  
普通トラック保有台数は、2012年を底にゆるやかに増加傾向。（図1-6）

今回の調査結果によると、運輸業の事業所におけるトラック保有台数の増減は、直近の過去2年間ではほぼ変わらない状況にある。今後5年後の保有意向については、全体では「増加」が減少、「変わらない」が増加し、現状維持の状況だが、大規模事業所や経営状況が好転した事業所では、「増加」が4～5割と、購入意向が高い。（図4-9）

(\*注:新車需要および新車登録台数は、暦年（1月～12月）の台数について表記

## ◆ユーザー調査結果より

### <ドライバー不足に関する意識・意向>

#### **ドライバー不足・高齢化が進行し、特に大型免許保有者の不足が顕著という厳しい状況。**

運輸業では、輸送上の問題点として「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」を半数以上の事業所が挙げている。また、不足の程度を免許区分別でみると、特に大型免許保有者の不足感が高い。そのような中、大型免許で運転できるトラックの増車意向は他の免許区分よりやや多く、今後のさらなる人材確保が懸念される。(図7-1、7-3、7-4)

ドライバー確保のため、運輸業では「労働時間の適正化」「給与の引き上げ」「資格取得の支援」「休暇制度の充実」等、労働条件の整備を中心に組みが行われている。

また、運輸業における今後実施したい人材活用施策については、「女性ドライバーの活用」が引き続き高い状況にある。(図7-5、7-17)

また、運輸業では、ドライバー不足解決のために荷主への協力要望として、「荷待ち時間の短縮」や「運行時間帯の最適化」が4割以上と高く、「荷役作業の分業化・分担の明確化」も2割ほどある。(図7-7)

### <フルトラクタの需要動向と課題>

#### **運輸業、自家用ともにフルトラクタ導入率は1割未満。道路環境整備、共同利用等が課題。**

2019年1月に車両全長が25mまで緩和され、大手企業を中心にスーパーフルトレーラーの運行実証実験、導入が進みつつあるが、今回の調査結果では、フルトラクタを導入済みの事業所は運輸業で6%、自家用で2%にとどまり、導入予定なしという事業所は約6割にのぼる。(図7-12)

フルトラクタ導入にあたっての不安点としては、運輸業で「運行経路が限定される」「けん引免許保有者の確保、免許取得が難しい」「自社だけでの運用が難しい」が上位となっており、導入のハードルとなっている状況。(図7-13)

### <安全に対する意識>

#### **運輸業ではドライバーのアルコール・健康管理関連の対策、自家用では積荷保全、ドライバーの健康管理が事故防止対策の上位。**

交通事故防止安全対策については、運輸業では「乗務前の酒気帯び運転の確認」が最も多く、「ドライバーの健康管理」「乗務前の対面点呼」も上位で、この2点は前回に比べて増加。自家用では「荷崩れ等の積荷保全徹底」「ドライバーの健康管理」が上位で、それぞれ前回より増加している。(図7-8)

安全サポート機器について、運輸業で必要を感じた事例で最も多く挙げたのは「ドライブレコーダー」で、事故の確認、あおり運転の通報等に役立っている。また、「バックアイカメラ・バックモニター」が続いて多く、バック走行時の事故防止に役立っている様子。

あればよいと思った機器については、「衝突回避・被害軽減ブレーキ/自動ブレーキ」が最も多くみられた。(図7-9、7-10)

また、テレマティクスの利用目的については、運輸業・自家用ともに「安全運転管理」が最も多いものの、現在・今後も利用予定がない事業所は、運輸業で4割、自家用で6割にのぼる。(図7-11)

## <新型コロナウイルス感染症の影響>

**運輸業ではトラック運行回数減少、輸送業務中止・延期で、稼働状況も低下。ドライバーにも感染対策とそのための手間が発生する等の影響がみられた。**

冒頭の<経営状況>でも触れたとおり、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、運輸業・自家用ともに売上減少の状況にあり、運輸業ではトラック運行回数減少、輸送業務の中止・延期もあり、普通トラックの稼働状況も『繁忙』の割合が2割近く減少し、『休車』は1割弱増加という厳しい状況となった。(図4-6、4-7、6-4、6-5)

ドライバーの労働環境にも影響があり、運輸業では「マスク・消毒等の衛生用品が不足した」が6割弱、「乗務前アルコール検知器が共用のため念入りな消毒等手間が増えた」が4割弱と高く、保有台数の多い大規模な事業所ほど影響が大きくなる様子もみられた。(図6-6)

### ◆荷主ヒアリング結果より

#### <ドライバー不足に関する意識・意向>

**ドライバー不足・高齢化は、荷主側でも憂慮の声があり、さまざまな対策例もみられる。**

荷主ヒアリングでも、高齢化等に伴うドライバー不足を憂慮する声が各業種から聞かれ、外国人ドライバーの受け入れも必要という意見もあった。

また、課題解決にあたっては、身体的負荷の高い荷役作業や運転マナー面等からくるドライバーイメージの改善が必要との意見も聞かれた。

解決への具体的な対応例としては、荷主企業ではバース管理システムの導入等で対応しているケースがあった。また、積載率向上や倉庫作業の省人化の取り組みや意見・提案の中に、ドライバーの荷役作業等の負荷軽減につながるもの(マテハン機器導入、オートフロアー車両等)もみられた。運転マナーについては、中・小型車のリミッター装着義務付け、車間距離抑制機能等、仕組みによるルール遵守という提案があった。

#### <フルトラクタの需要動向と課題>

**フルトラクタの利用は荷主側でも運輸業同様の課題がある模様。**

荷主企業でのフルトラクタ利用については、輸送量の多い食品・飲料等の製造業で取り組み事例・意向が一部あったものの、輸送量が多くない、拠点・道路のキャパシティの制約等で利用が難しいとの意見があった。利用促進にあたっては、運輸業と同様、道路環境面、共同利用等が共通課題といえる。

## <新型コロナウイルス感染症の影響>

**感染対策への苦慮もありつつ、物流の重要性再認識の契機になったとの意見もみられた。**

荷主企業における新型コロナウイルス感染症の影響として、特に卸・小売業、食品製造業等から、ドライバーのマスク不足や感染対策への苦慮、感染者発生拠点への配送拒否等が生じた例が聞かれた。

一方で、コロナ禍がきっかけになり、改めて物流の重要性が広く認識されたという声もあり、それに伴ってトラック輸送・物流の根本的な課題が再認識されている様子がうかがえた。

具体的には、ドライバー負荷と輸送品質のバランスの課題、自主荷役をはじめとした運輸業と荷主間の課題、さらに荷主同士の商慣行・ルール等、諸課題が輸送上の負荷につながっている。こうした課題を受け、『持続可能な物流』の実現に向けた取り組みを検討する企業もみられた。



### Ⅲ 調査結果



# 1. 普通トラックの市場

## 1-1 貨物輸送分野での普通トラック

トラック輸送については、16年度に一旦回復した輸送トン数が、17年度から18年度にかけて再度減少に転じた。営業用の輸送トン数は全体の6割強を占めるが、トンキロでは10年前に比べて1割減少して4割半ば、その分トラック以外の輸送割合が増加して約5割となった。

国内貨物の輸送トン数は、貨物全体、トラックともに08年度から低水準が続き、16年度には一旦、国内貨物全体、トラックともに増加に転じたが、17年度から18年度にかけて減少。

輸送トンキロは、国内貨物全体では輸送トン数と同様の傾向だが、トラックは16年度以降ほぼ横ばいで推移している。（図1-1、図1-2）

輸送トン数構成比は、08年度と18年度を比較すると、どちらもトラックが約9割を占める。普通トラックの営業用と自家用の占める内訳をみると、18年度は10年前より営業用の比率が8ポイント増加している。（図1-3）

輸送トンキロでは営業用トラックの占める割合が44%で10年前より10ポイント減少し、トラック以外は11ポイント増加して49%となっている。（図1-4）

図1-1 輸送トン数推移

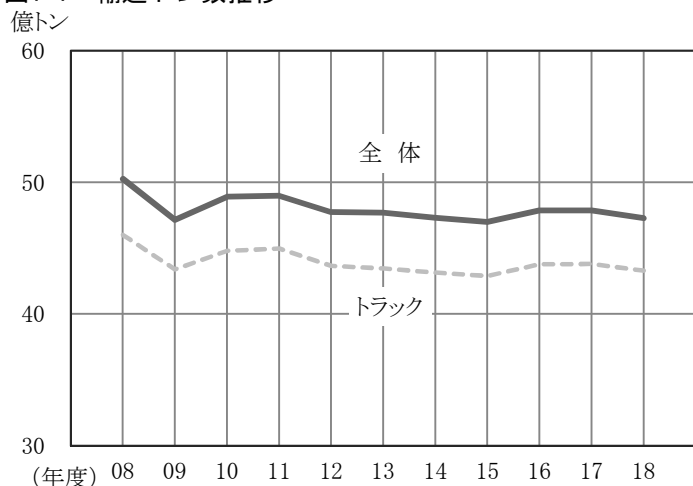


図1-3 輸送トン数構成比推移

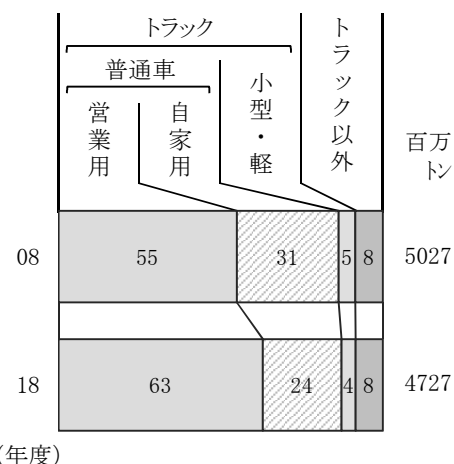


図1-2 輸送トンキロ推移

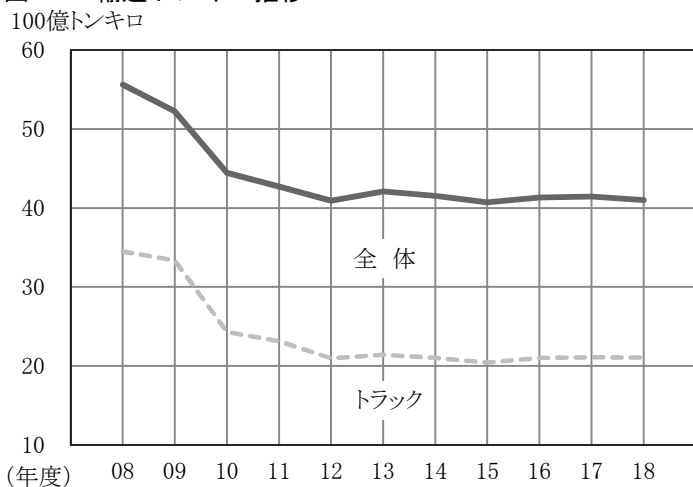
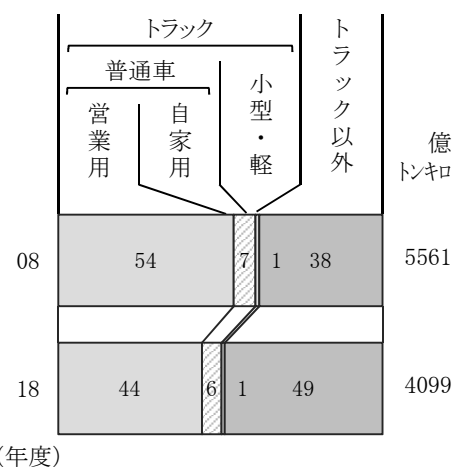


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



注) 図1-1、2: 国土交通省 交通関連統計資料より引用  
 図1-3、4: 国土交通省 自動車輸送統計調査年報より引用  
 注) 平成22年度10月より「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更され、自家用貨物軽自動車は調査から除外された。そのため、本ページ掲載データの全ての年度で自家用貨物軽自動車データを除外した  
 注) 平成22年度の自動車の数値には、東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年3月の数値を含まない

## 1-2 普通トラックの新車需要と保有

20年の新車需要は合計台数は8.7万台に減少しているが、10トンクラスでは19年・20年ともに4万台を超えて過去10年間で最も多い。保有台数は12年度よりゆるやかに増加傾向が続く。

普通トラックの新車需要は、10年以降増加傾向にあったが、20年は8.7万台となり、15年の水準に減少した。4トンクラス（2.8万台）では19年に比べて0.5万台減少。一方、10トンクラスの需要は、19年・20年と4万台を超えて、過去10年間で最も多くなっている。

（図1-5）

普通トラックの保有台数は、12年を底にゆるやかな増加傾向にある。20年3月末の推計保有台数は158.3万台。（図1-6）

図1-5 普通トラック（※）新車登録台数 -日本自動車販売協会連合会調べ-

万台 ※普通トラックとは、大中型トラックを指す

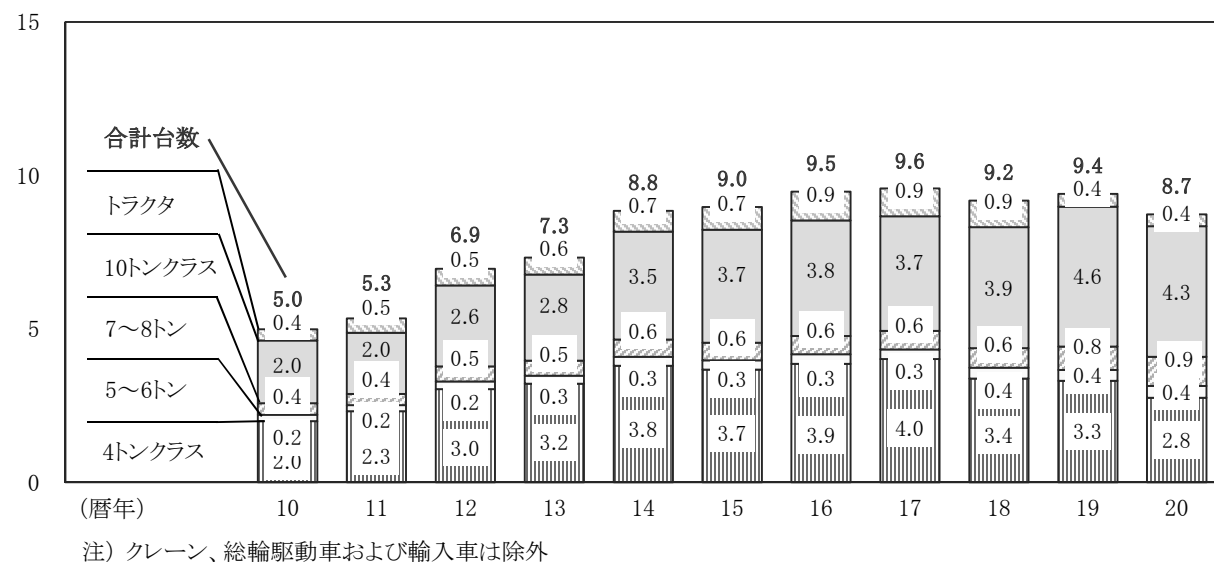
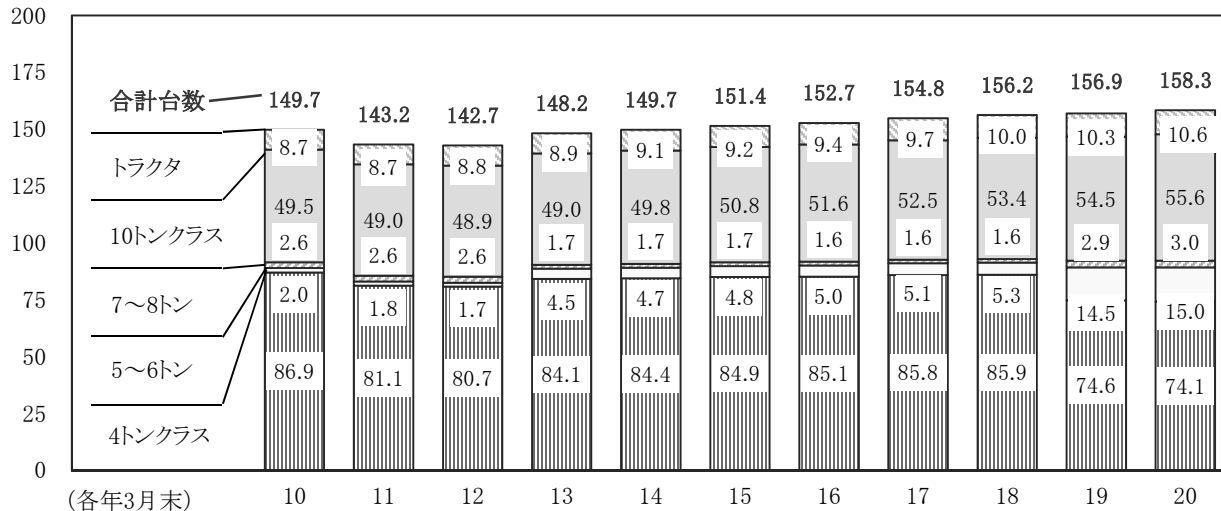


図1-6 普通トラック保有台数 -日本自動車工業会推計-

万台





## 2. 普通トラックの保有状況

### 2-1 保有事業所の特性

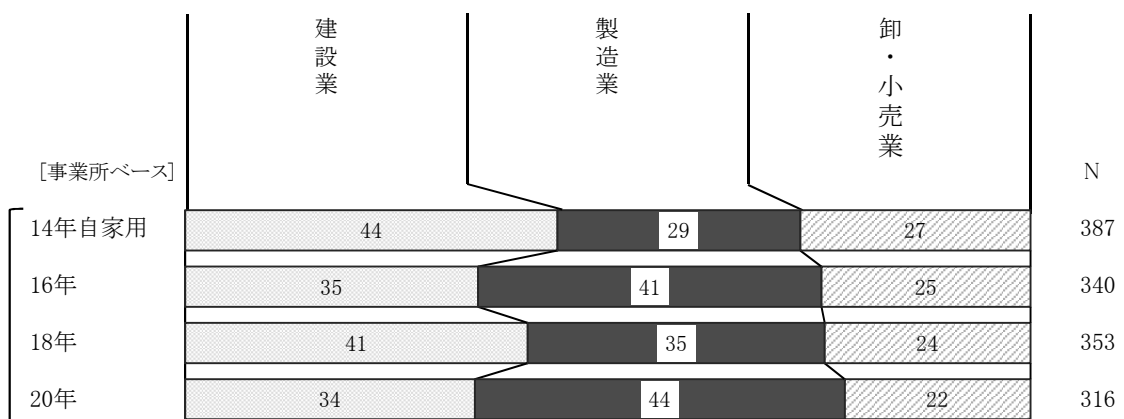
普通トラックの平均保有台数は運輸業全体で11.6台で、前回に比べて1.8台増加。

#### ①業種

自家用の業種では「建設業」が34%、「製造業」が44%、「卸・小売業」が22%を占め、前回より「製造業」が9ポイント増加、「建設業」は7ポイント減少となっている。

(図2-1)

図2-1 自家用業種(Q2)



## ②事務所の規模

運輸業の従業員規模は、平均で24.2人となり、前回より3.6人増加。「1～9人」の比率が36%を占め、前回に比べ8ポイント増加している。自家用の従業員数は平均で31.5人となり、前回より5.4人減少。『19人以下』の比率は52%で、前回より7ポイント増加し、16年度と同水準となっている。（図2-2）

普通トラック保有事業所が保有する2トンクラス以上の平均保有台数は、運輸業で15.8台となり、前回より1.4台増加。『10台未満』が47%を占め、前回とほぼ同水準となっている。自家用は平均3.8台と、前回とほぼ同水準となっている。（図2-3）

普通トラックの平均保有台数については、運輸業は平均11.6台となり、前回より1.8台増加。自家用は2.1台となり、前回より0.3台増加している。（図2-4）

図2-2 従業員数(Q1)

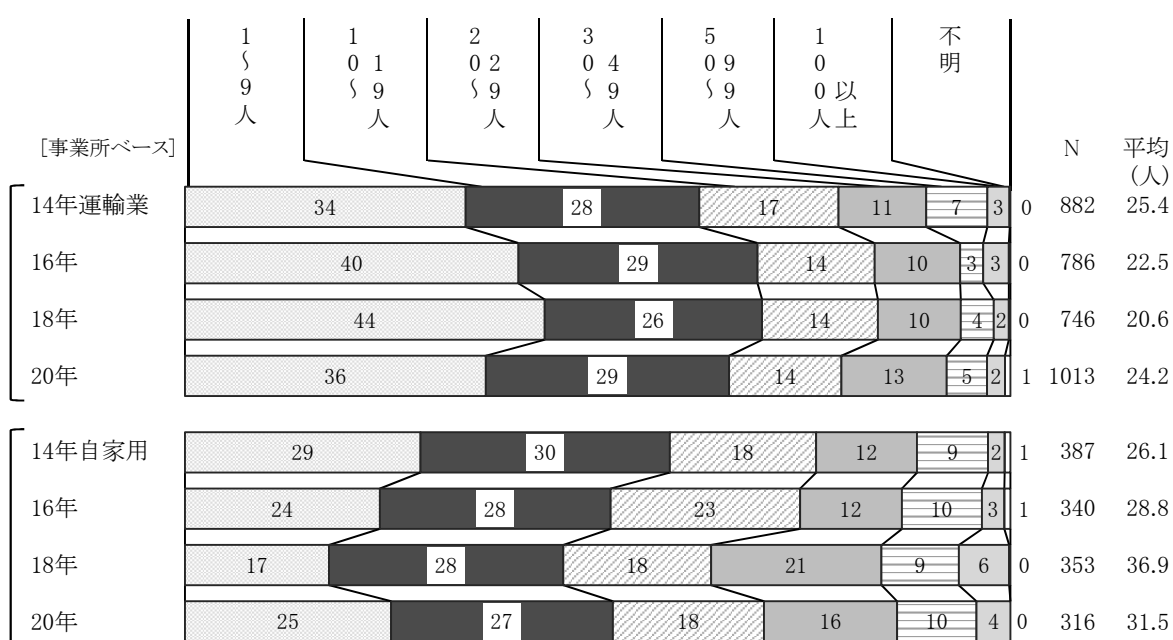


図2-3 2トンクラス以上の総保有台数(Q18)

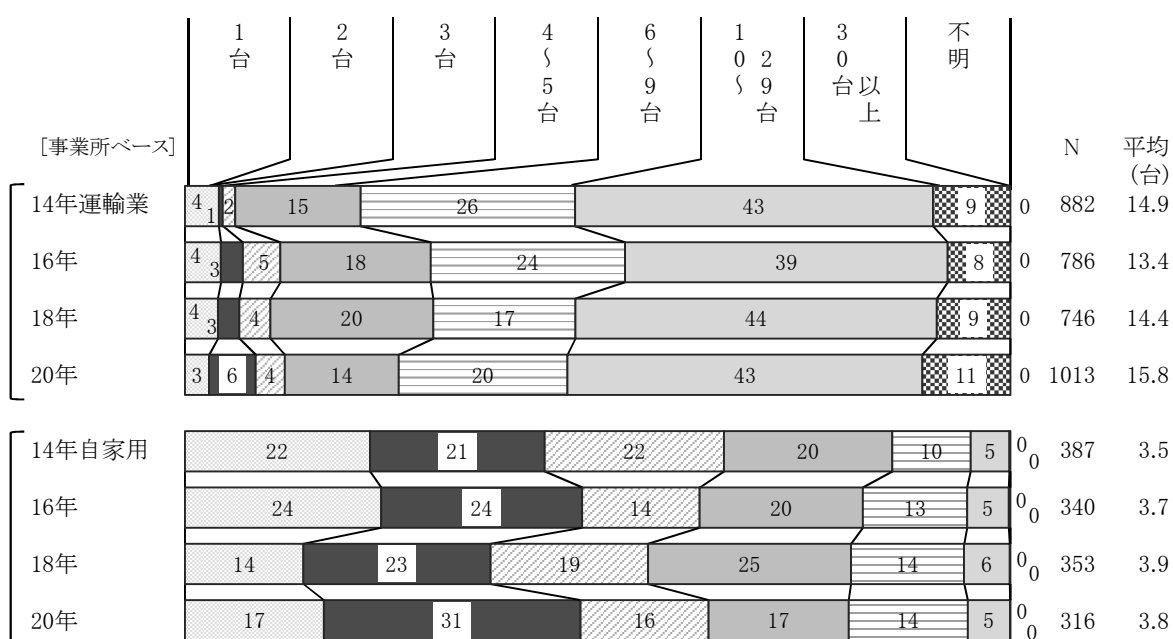
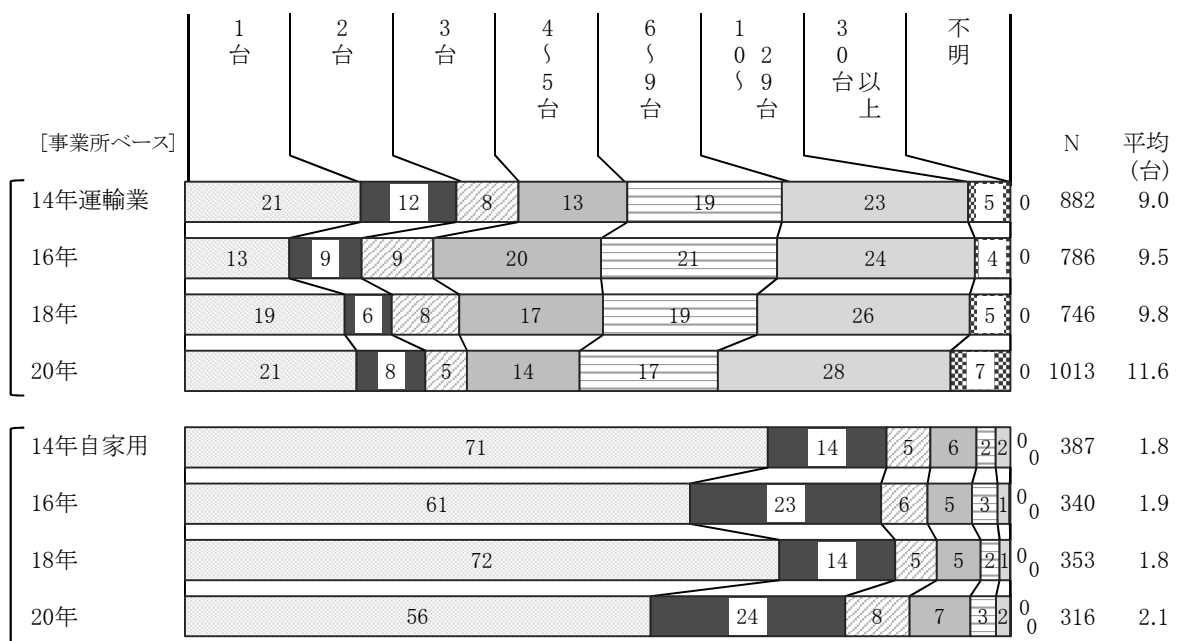


図2-4 普通トラック保有台数 (Q18)



### ③回答事業所での主な積荷

回答事業所で主に扱う積荷の種類数は、運輸業では「単一の種類の積荷が多い」が71%を占める。自家用では「単一の種類の積荷が多い」が49%、「複数種類の積荷（混載）が多い」が38%となっている。（図2-5）

主な積荷の内容は、運輸業では「土木・建築資材」（24%）、「食料品・飲料」（20%）が上位となっている。自家用では、「土木・建築資材」（36%）が最も多く、「鉱産物・金属製品」（19%）が続く。（図2-6）

図2-5 主な積荷の種類数(Q7)

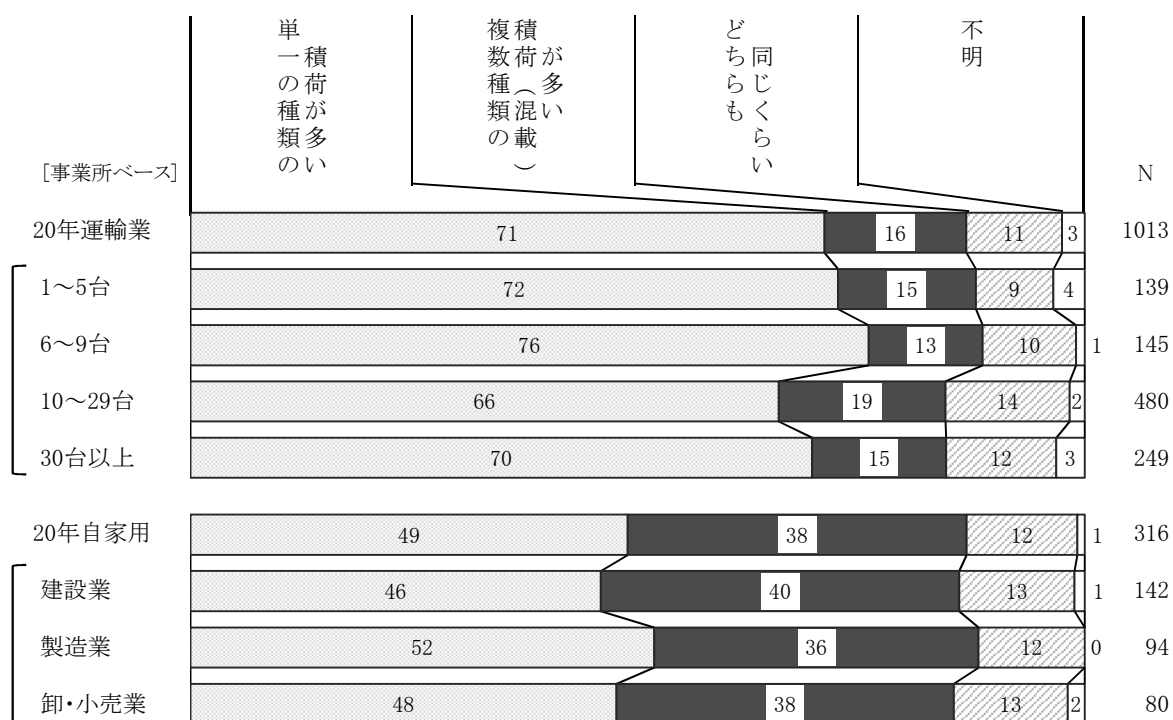
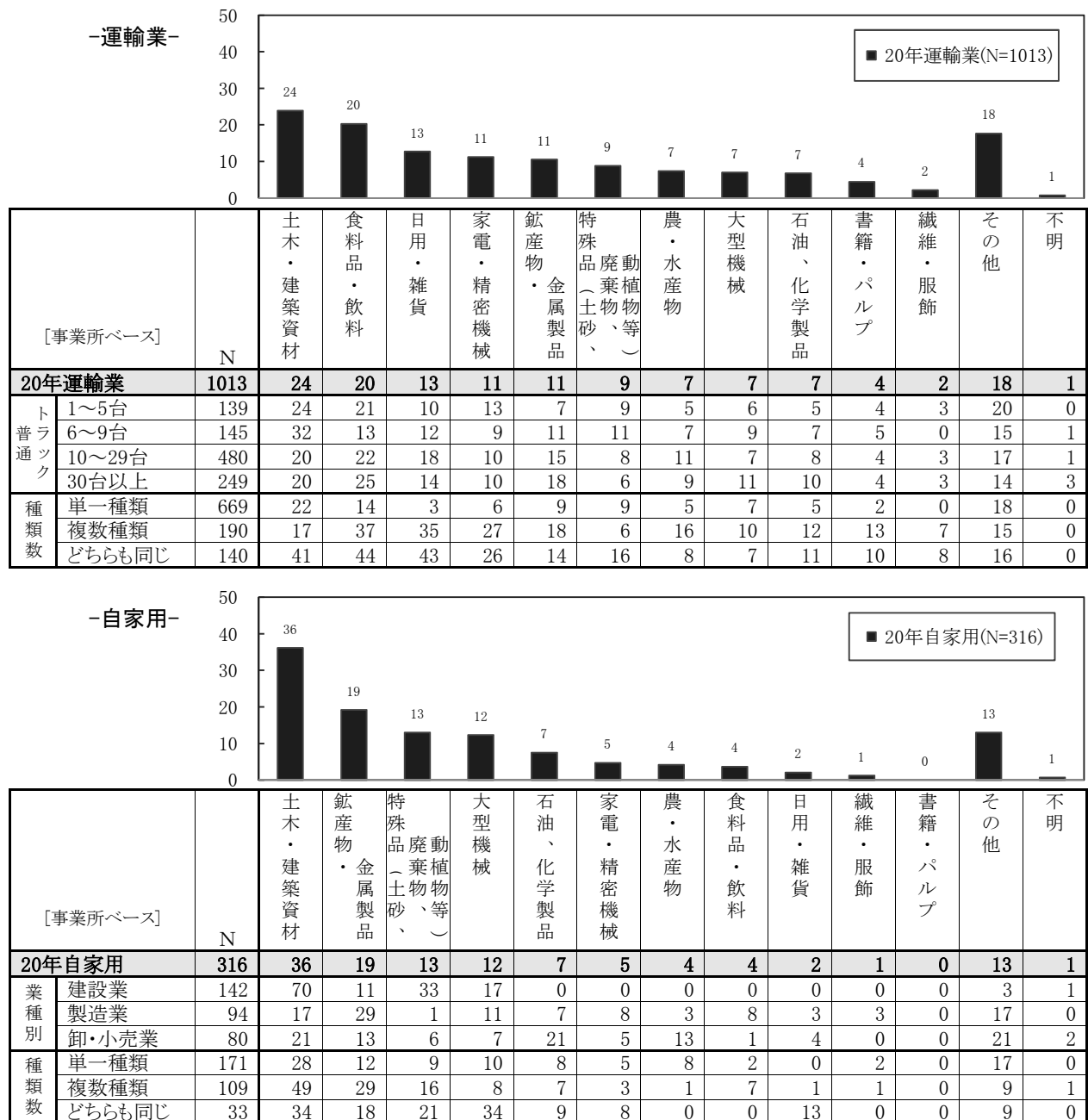


図2-6 主な積荷の内容 (Q8 複数回答)



## 2-2 保有車の特性

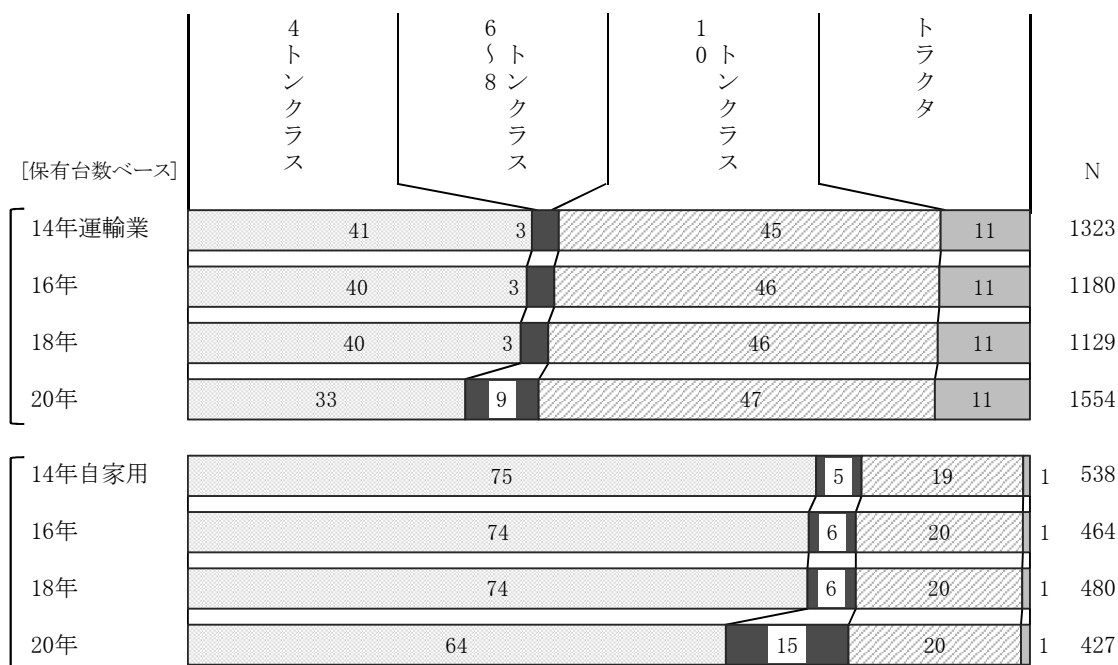
保有する普通トラックのトンクラスは、運輸業では「10トンクラス」「4トンクラス」、自家用では「4トンクラス」がメイン。新車購入率は運輸業で9割を維持、自家用は若干減少。

### ①保有車トンクラス構成

保有車のトンクラス構成をみると、運輸業では「10トンクラス」が47%で14年度から同水準で続いている。「4トンクラス」は33%で前回から7ポイント減少、「6～8トンクラス」は6ポイント増加。

自家用は「4トンクラス」が64%を占め、「10トンクラス」が20%、「6～8トンクラス」が15%で続く。「6～8トンクラス」は前回に比べ9ポイント増加、「4トンクラス」は10ポイント減少している。(図2-7)

図2-7 保有車トンクラス構成 (Q25)



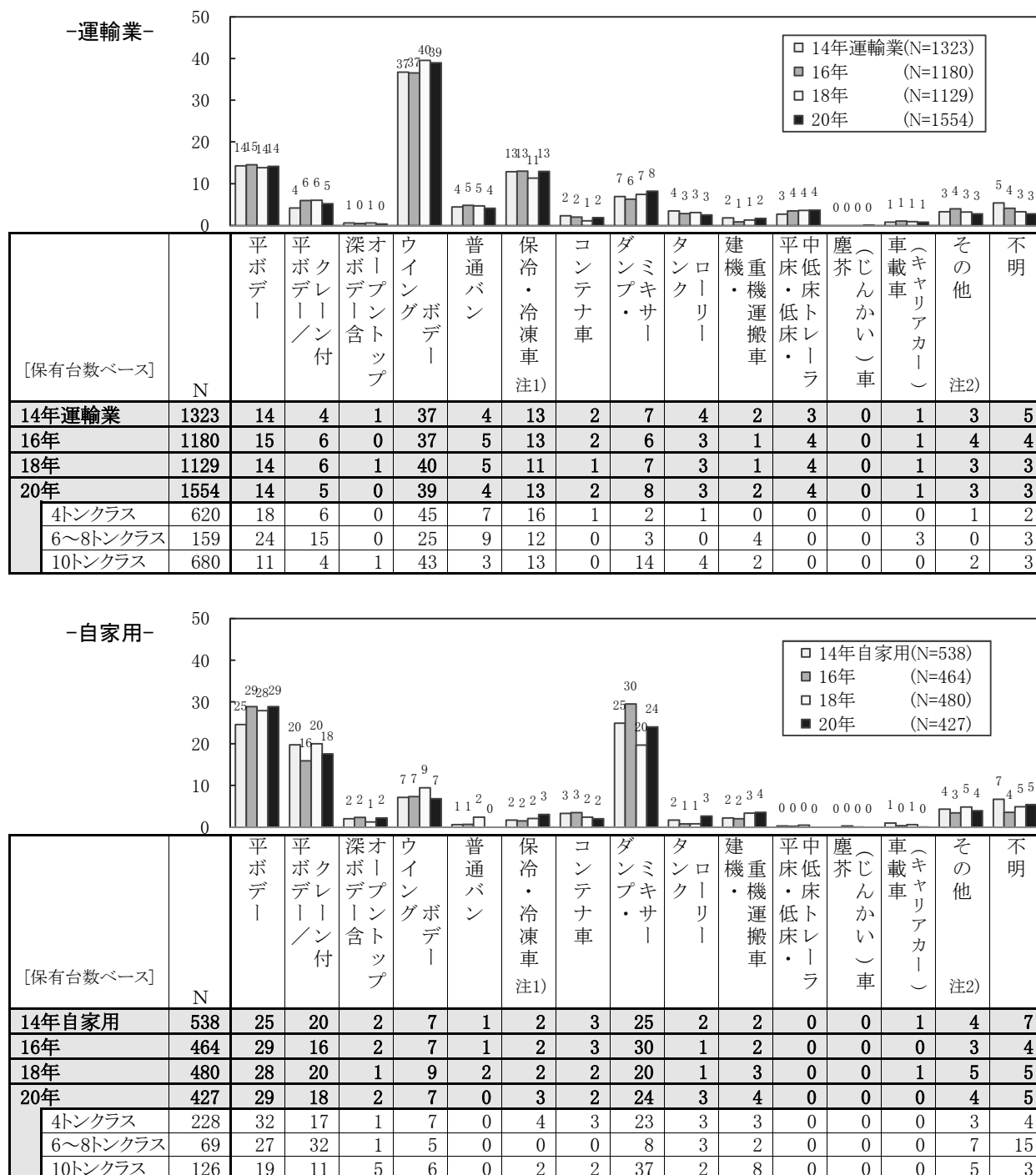
注) ウェイト値(P.3)の算出元となる母集団データのトンクラス区分は、調査時点で若干変動する可能性があり、その結果、集計結果が変動する場合がある

## ②荷台形状（トラクタを含む）

代表的な使い方をしているトラックの荷台形状では、運輸業で「ウイングボデー」が39%で最も高い。次いで「平ボデー（普通の形）」（14%）、「保冷・冷凍車」（13%）が続き、いずれも前回とほぼ同水準となっている。

自家用では「平ボデー（普通の形）」が29%で最も高く、次いで「ダンプ・ミキサー」が24%、「平ボデー（簡易クレーン付き）」が18%で続く。（図2-8）

図2-8 普通トラックの荷台形状 (Q27)



注1) 「保冷・冷凍車」をバンタイプとウイングタイプに分けて質問している

「保冷・冷凍車」のうち、ウイングタイプは運輸業では13%のうち3%、自家用では3%のうち1%である

注2) 「その他」はバルク車を含む

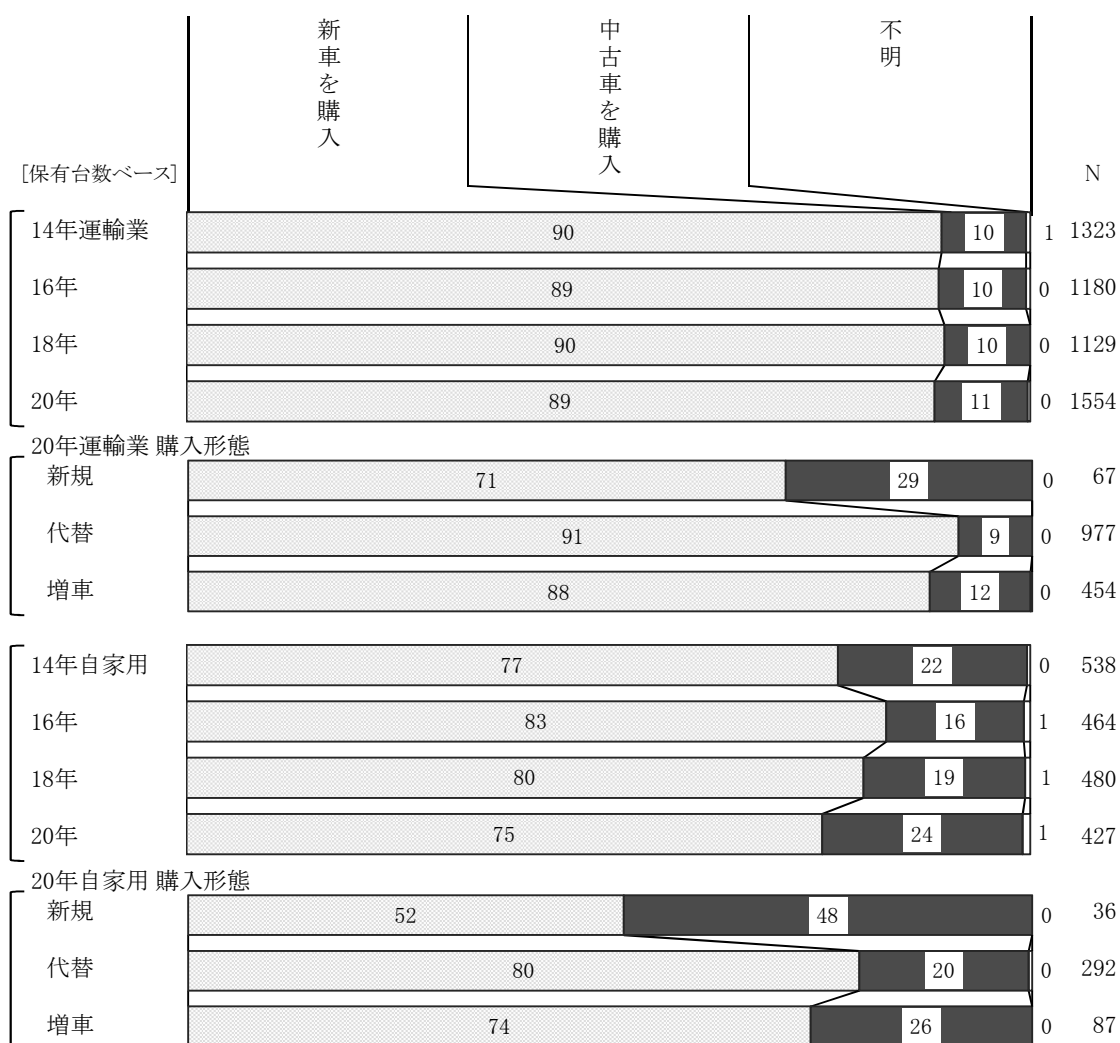
### ③購入時の新・中古

運輸業で代表的な使い方をする普通トラックは、新車購入が89%を占め、14年度から同水準を維持している。

自家用は新車購入が75%、中古車購入が24%となり、前回より新車購入が5ポイント減少し、中古車購入が5ポイント増加している。

購入形態別にみると、運輸業・自家用ともに、新規で購入する場合の中古車購入率が高い傾向にあり、自家用では48%にのぼる。（図2-9）

図2-9 購入時の新・中古(Q38)



注) 「新規」はその車を購入する以前に普通トラックを持っていなかった場合を指す



### 3. 普通トラックの使用状況

#### 3-1 積荷の種類と量

運輸業の通常積載率（平均82.1%）は、前回と同水準。  
 実車率（平均65%）は14年度から同水準を維持。

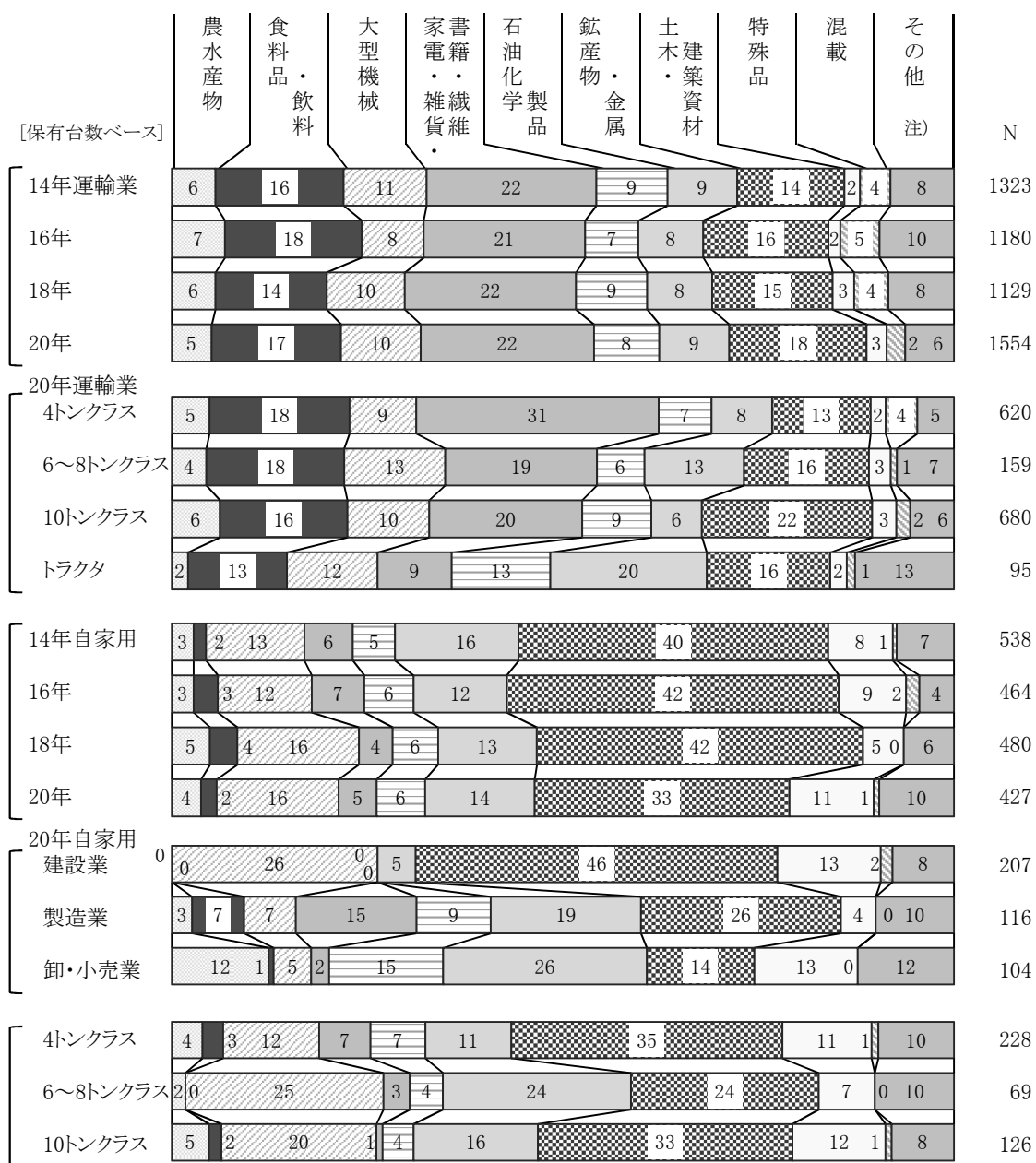
##### ①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業では「家電・雑貨・書籍・繊維」（22%）、「土木・建築資材」（18%）、「食料品・飲料」（17%）が上位。

トンクラス別にみると、4トンクラスで「家電・雑貨・書籍・繊維」（31%）が他より高く、全体を9ポイント上回っている。トラクタでは「鉱産物・金属」が20%と他のトンクラスに比べて高め。

自家用は「土木・建築資材」が33%で最も高く、「大型機械」が16%、「鉱産物・金属」が14%で続く。業種別でみると、建設業では「土木・建築資材」（46%）、「大型機械」（26%）が高い。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類 (Q28)



注) 「その他」には「不明」も含む

## ②積載状況

運輸業の通常積載率は平均82.1%となり、前回と同水準。

自家用では平均82.8%となり、16年度以降減少にある。トンクラス別でみると、4トンクラス、10トンクラスでは自家用が運輸業の平均を上回っている。（図3-2）

実車率では、運輸業（平均65%）が自家用（平均58%）を上回り、運輸業では14年度から同水準。自家用では、若干減少傾向にあったが、今回は前回と同水準となっている。トンクラス別では、運輸業はすべてのトンクラスで自家用の実車率を上回っている。（図3-3）

\*通常積載率：通常積載量（Kg）÷車検証に記載されている最大積載量（Kg）  
\*実車率：全行程に占める荷物を積んで走った距離の割合

図3-2 通常積載率(Q29)

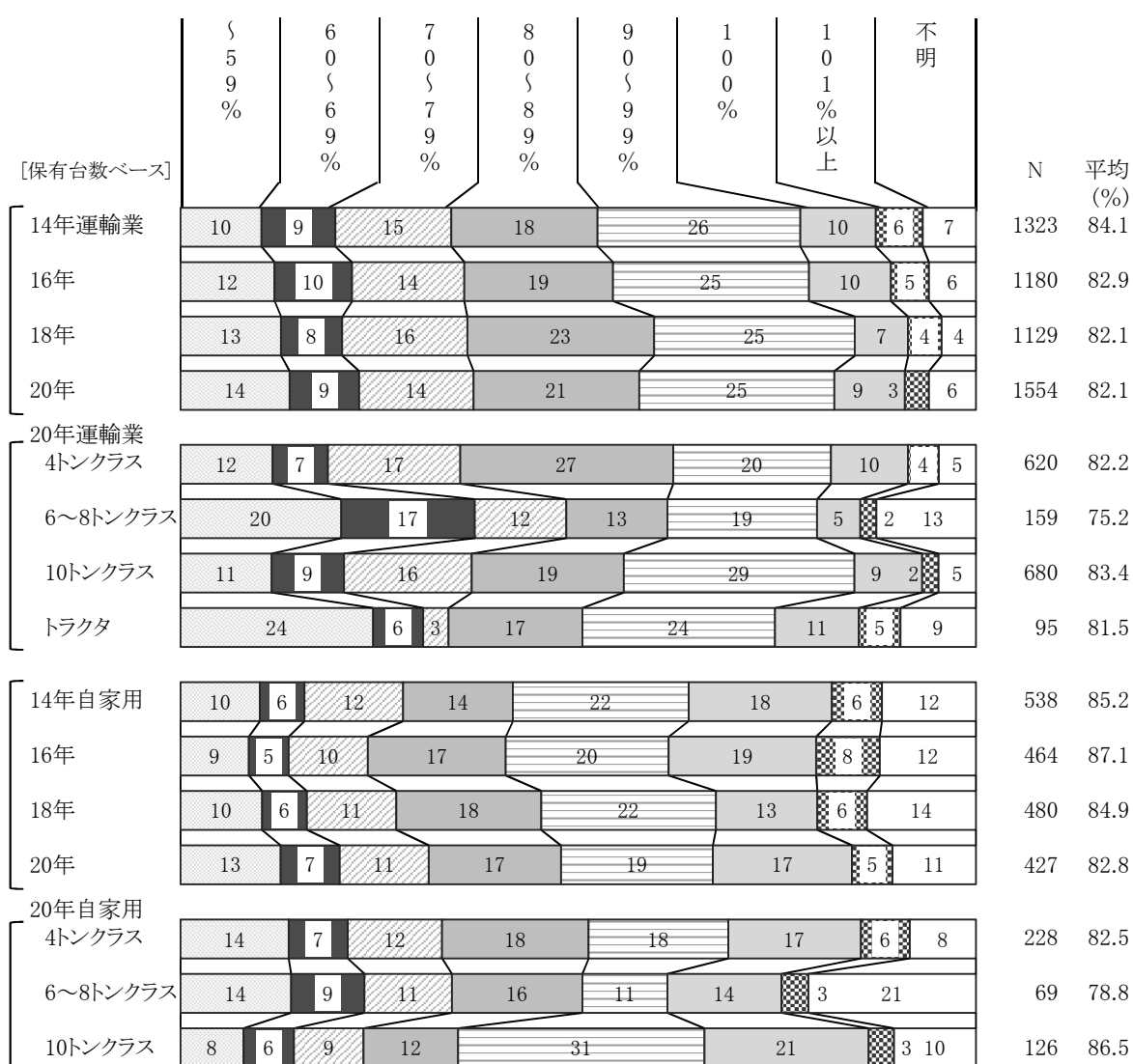
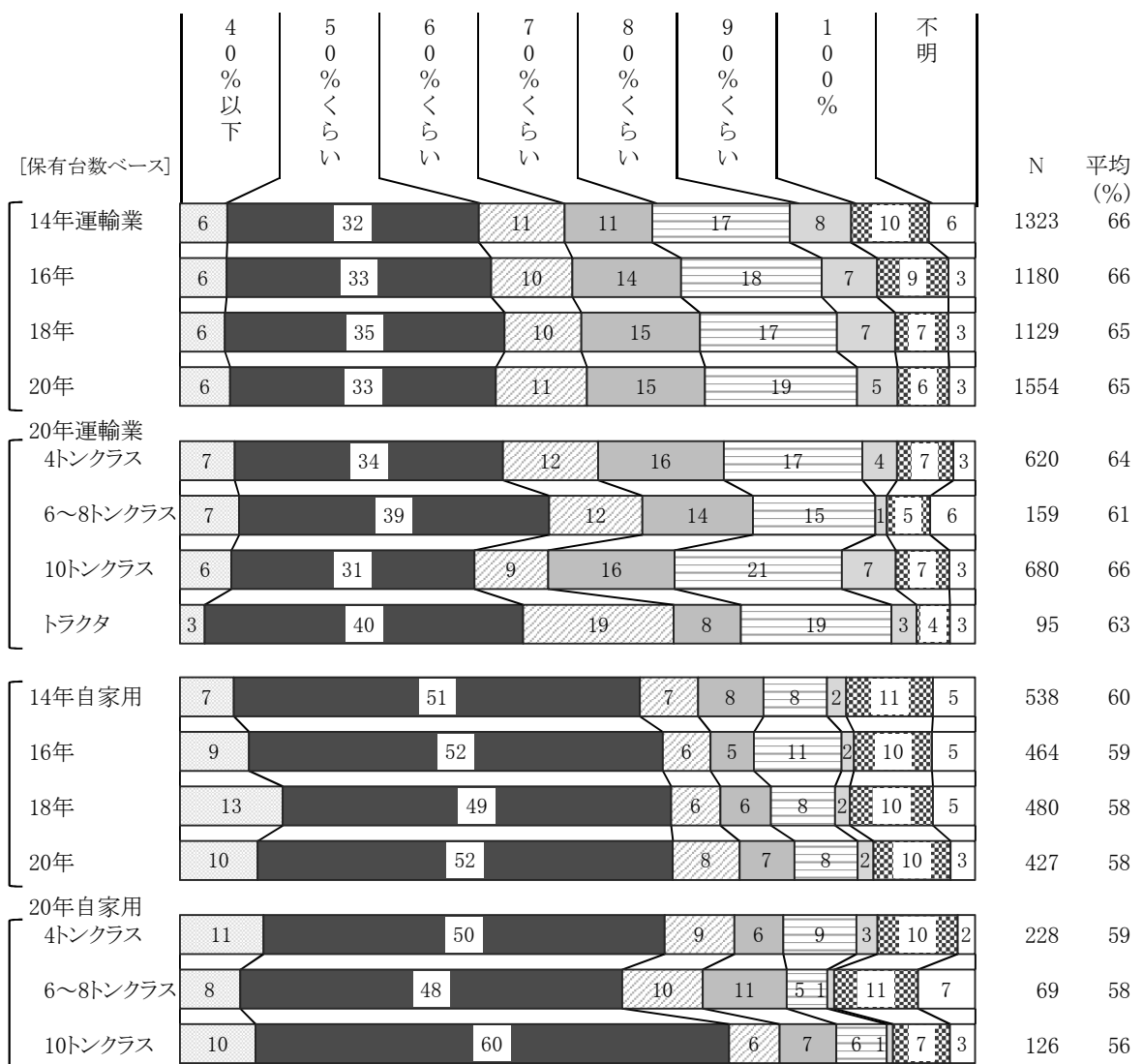


図3-3 実車率(Q31)



注) 調査票では「何割くらい」との回答を、「〇%くらい」に変換して表示  
18年:「位」→「くらい」

### 3-2 運行・稼働の実態

運輸業では1回の運行距離や月間走行距離は減少。一方、自家用は1回の運行距離が増加。運輸業の1日当たりの稼働時間は減少傾向が続き、14年度以降初めて平均8時間台となった。

#### ①稼働状況

「1回の運行距離」をみると、運輸業で平均402.4kmとなり、前回より減少している。トンクラス別の平均運行距離では、10トンクラスが498.5km、トラクタが394.7kmと他のトンクラスに比べ長くなっている。自家用は平均158.4kmとなり、前回より25.0kmの増加となっている。

(図3-4)

「月間走行距離」は、運輸業で平均6,469km、自家用は平均2,181kmとなり、運輸業では前回より減少している。また、自家用では「2千km未満」が59%を占めている。(図3-5)

「1日当たりの稼働時間」については、運輸業では「8時間」(24%)が最も高くなり、平均稼働時間8.9時間と、8時間台となっている。「月間稼働日数」は、運輸業で平均21.6日、自家用で16.3日と、それぞれ前回を下回っている。(図3-6、図3-7)

図3-4 1回の運行距離(Q30)

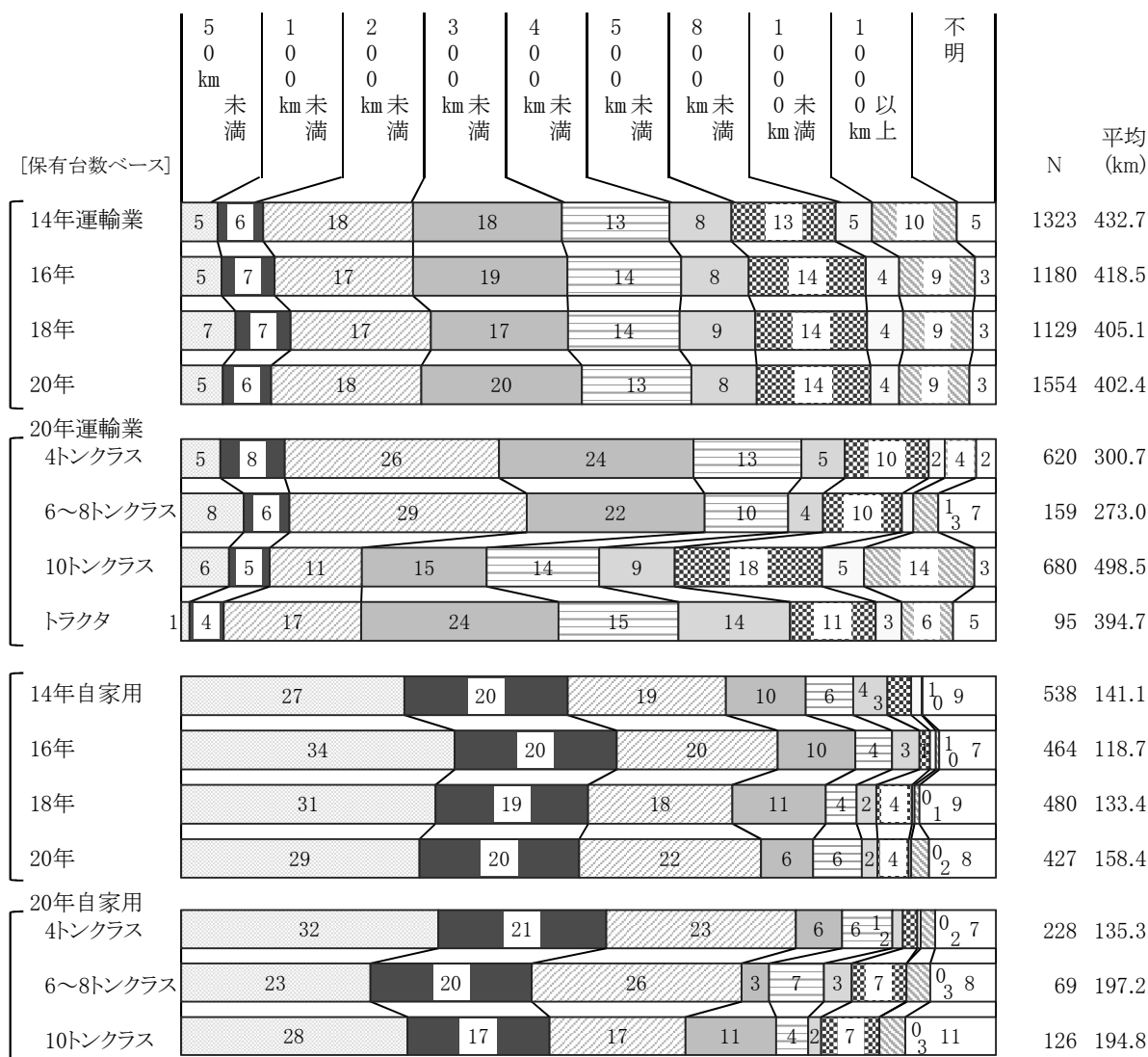


図3-5 月間走行距離(Q35)

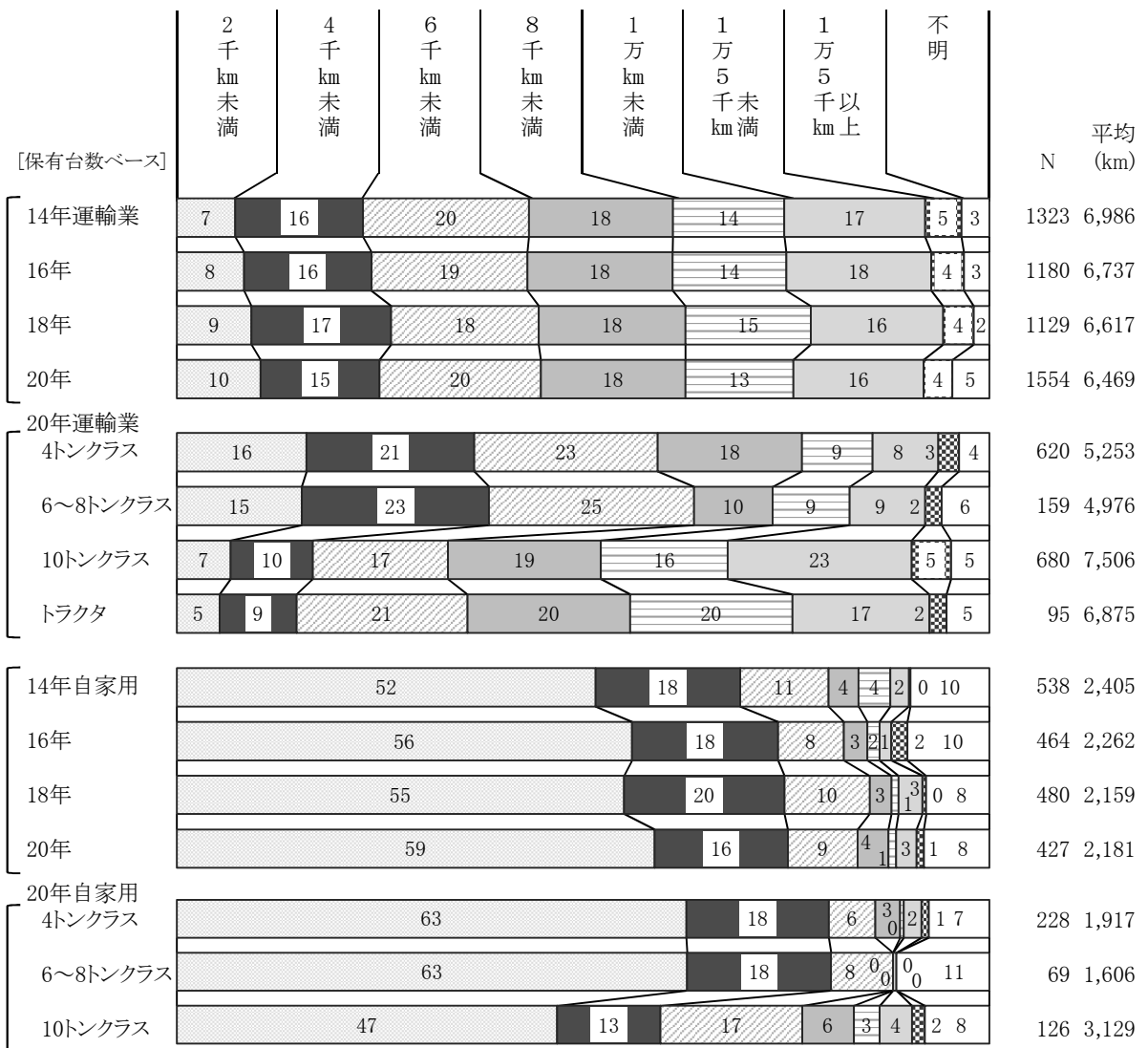


図3-6 1日当たりの稼働時間(Q33)

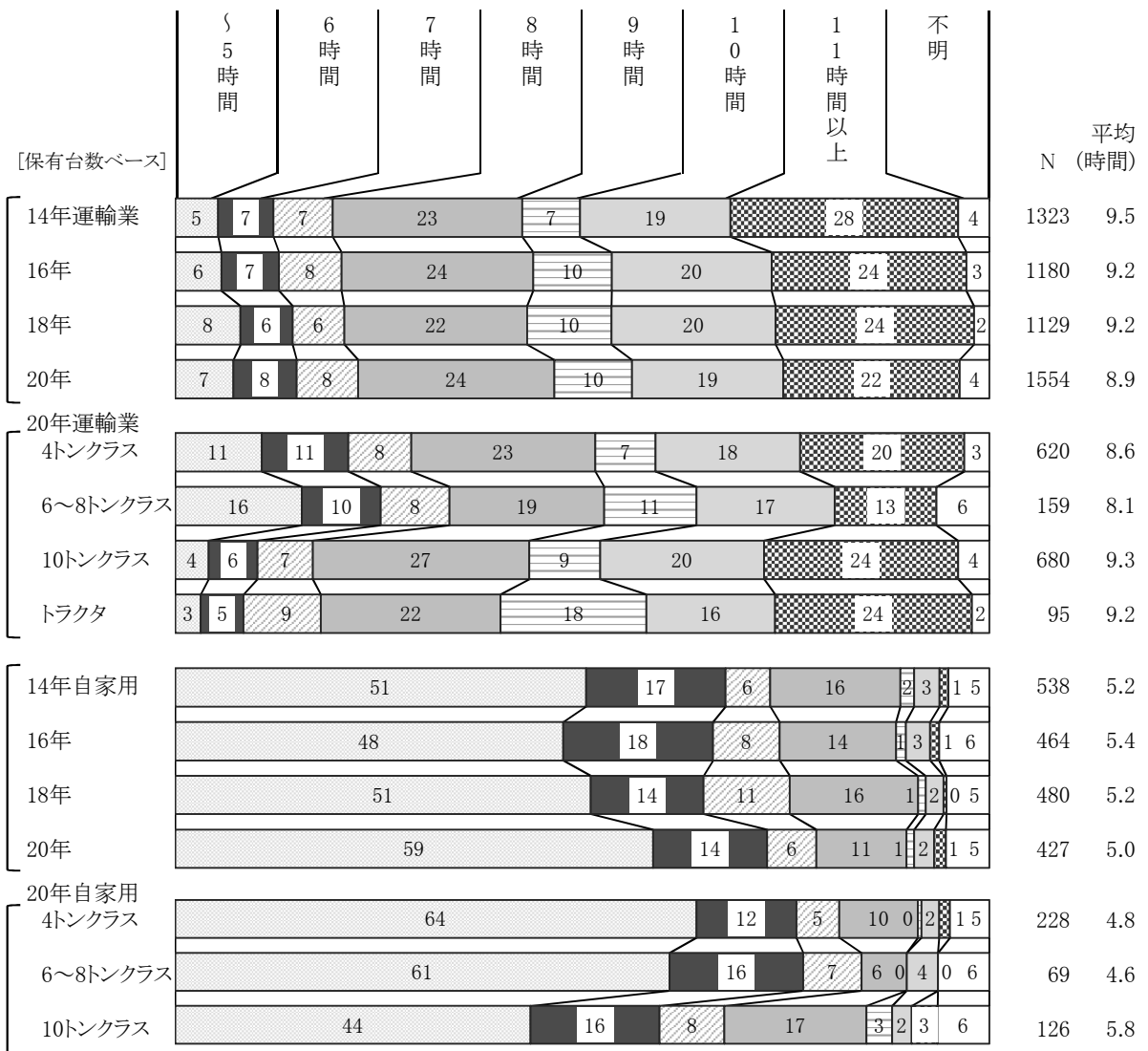
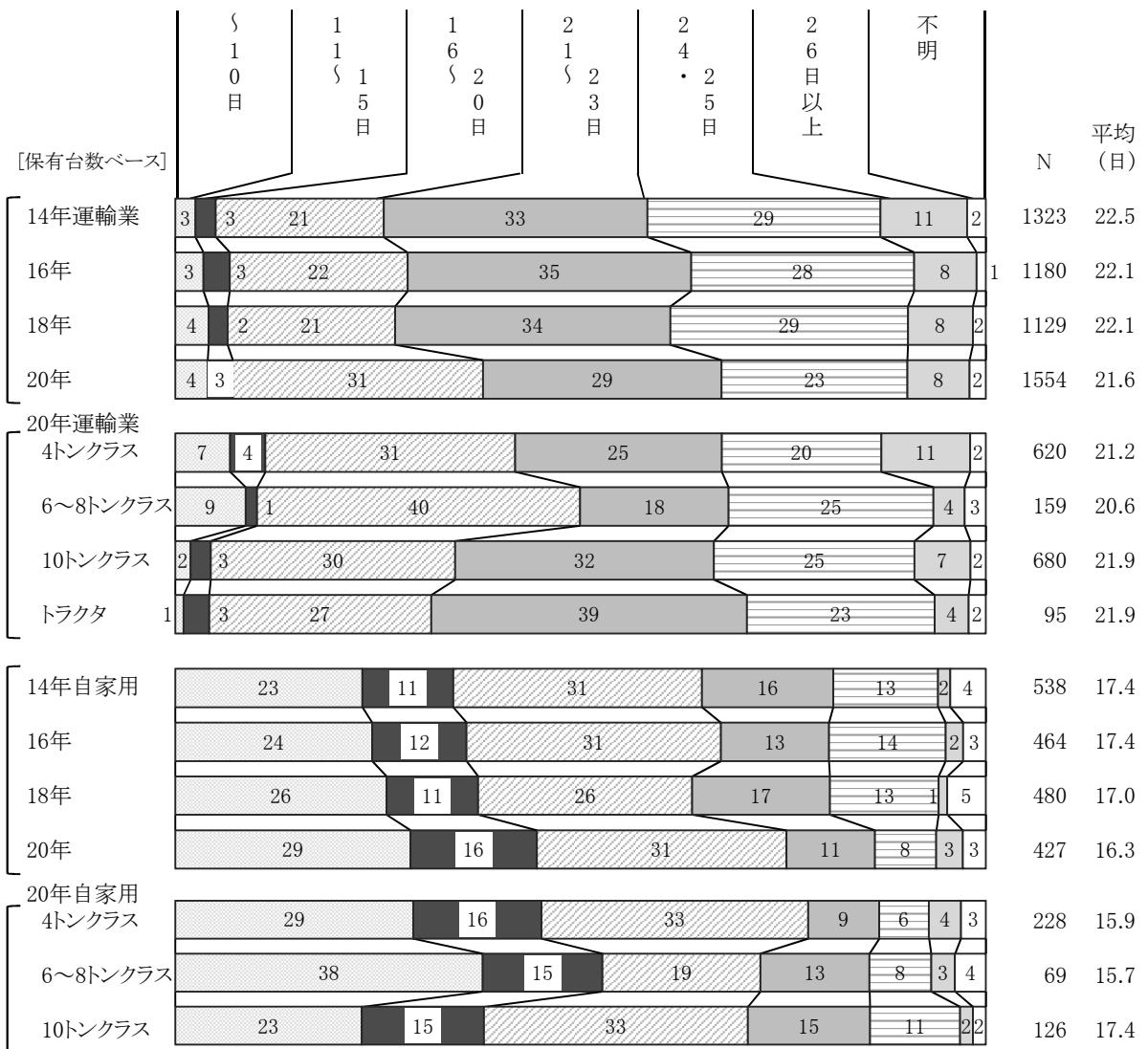


図3-7 月間稼働日数(Q34)

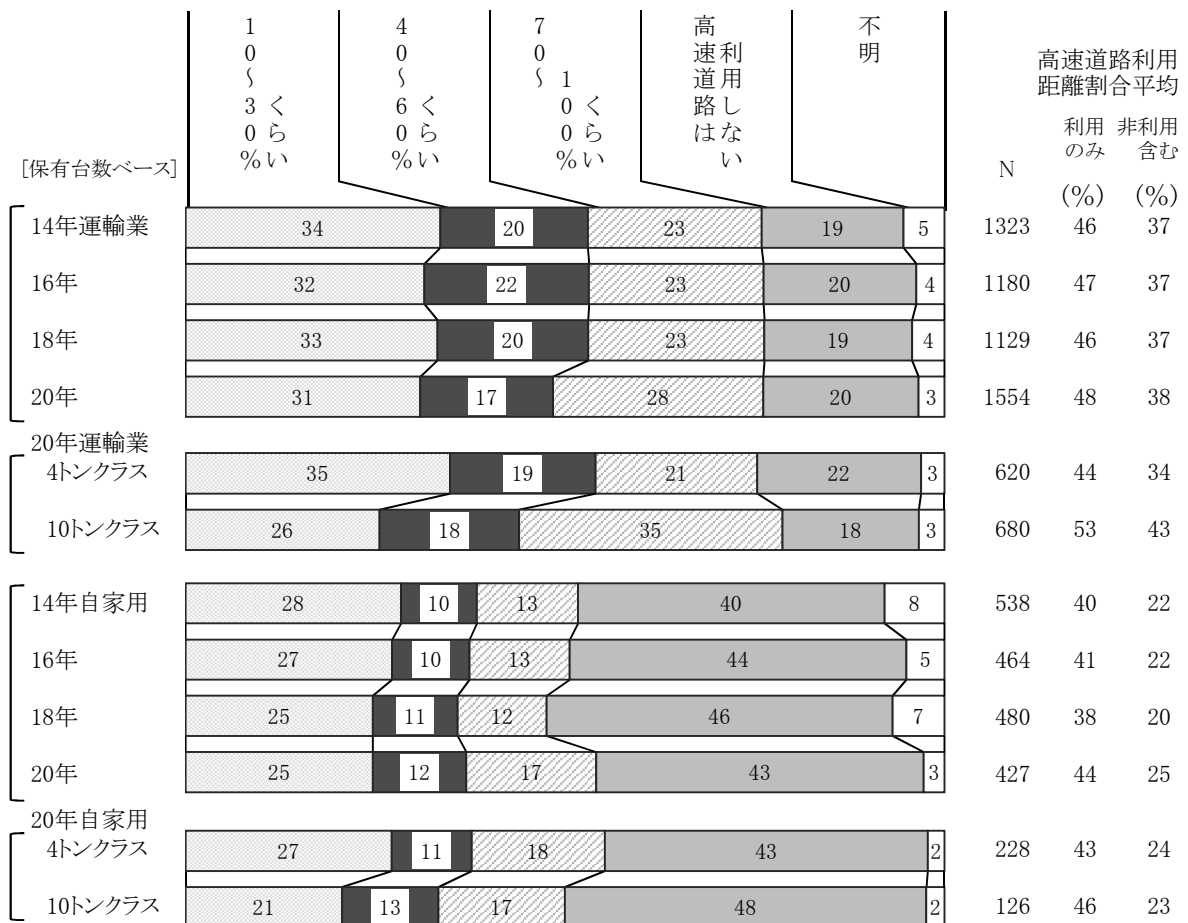


## ②高速道路の利用割合

1 運行に占める高速道路利用距離割合（高速道路非利用を含む）の平均は、運輸業で38%となり、前回と同水準。自家用は平均25%となり、前回より5ポイント増加している。

トクラス別では、運輸業における10トクラスの利用距離割合が平均43%となり、4トクラスを9ポイント上回っている。（図3-8）

図3-8 高速道路利用距離割合 (Q32)



注) 調査票では「何割くらい」との回答を、「〇%くらい」に変換して表示  
18年:「位」→「くらい」



## 4. 普通トラックの購入状況

### 4-1 トンクラス間移行

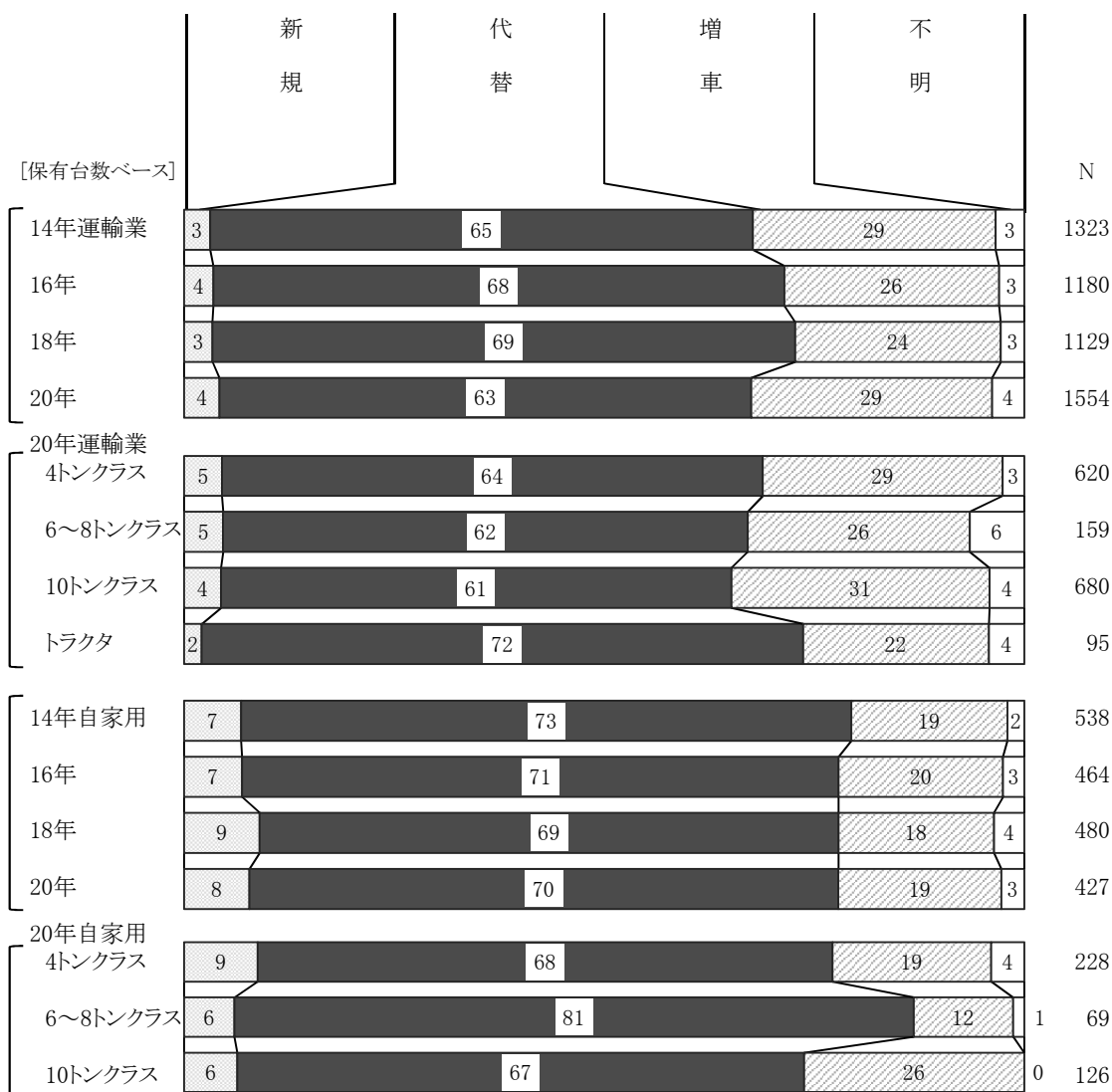
運輸業の現保有車と前保有車のトンクラス移行は、前回同様に同クラス間での移動が大半を占める。ただし、前保有車が6～8トンクラスの場合、4トンクラス、10トンクラスの移行がそれぞれ1割半ばほどみられる。

現在保有している普通トラックの購入形態をみると、「代替」購入が運輸業では63%、自家用でも70%と高いが、運輸業では前回に比べ6ポイント減少している。(図4-1)

現保有車のトンクラス別に、前保有車からのトンクラス間移行をみると、運輸業、自家用ともに、同クラス間での代替が多数を占める。ただし、運輸業の現保有車6～8トンクラスについては、前保有車4トンクラスからの移行が37%で、同クラス間の移行(34%)とほぼ同水準である。(図4-2)

運輸業の前保有車のトンクラス別に、現保有車へのトンクラス間移行をみると、同クラス間での移行がそれぞれのトンクラスで最も多い。ただし、前保有車6～8トンクラスは、より小さな4トンクラスへの移行が14%、より大きな10トンクラスへの移行が16%と一定程度みられる。(図4-3)

図4-1 購入形態(Q39、SQ39-1)



注) 「新規」はその車を購入する以前に普通トラックを持っていなかった場合を指す

図4-2 現保有車別にみた前保有車トクラス(SQ39-2)

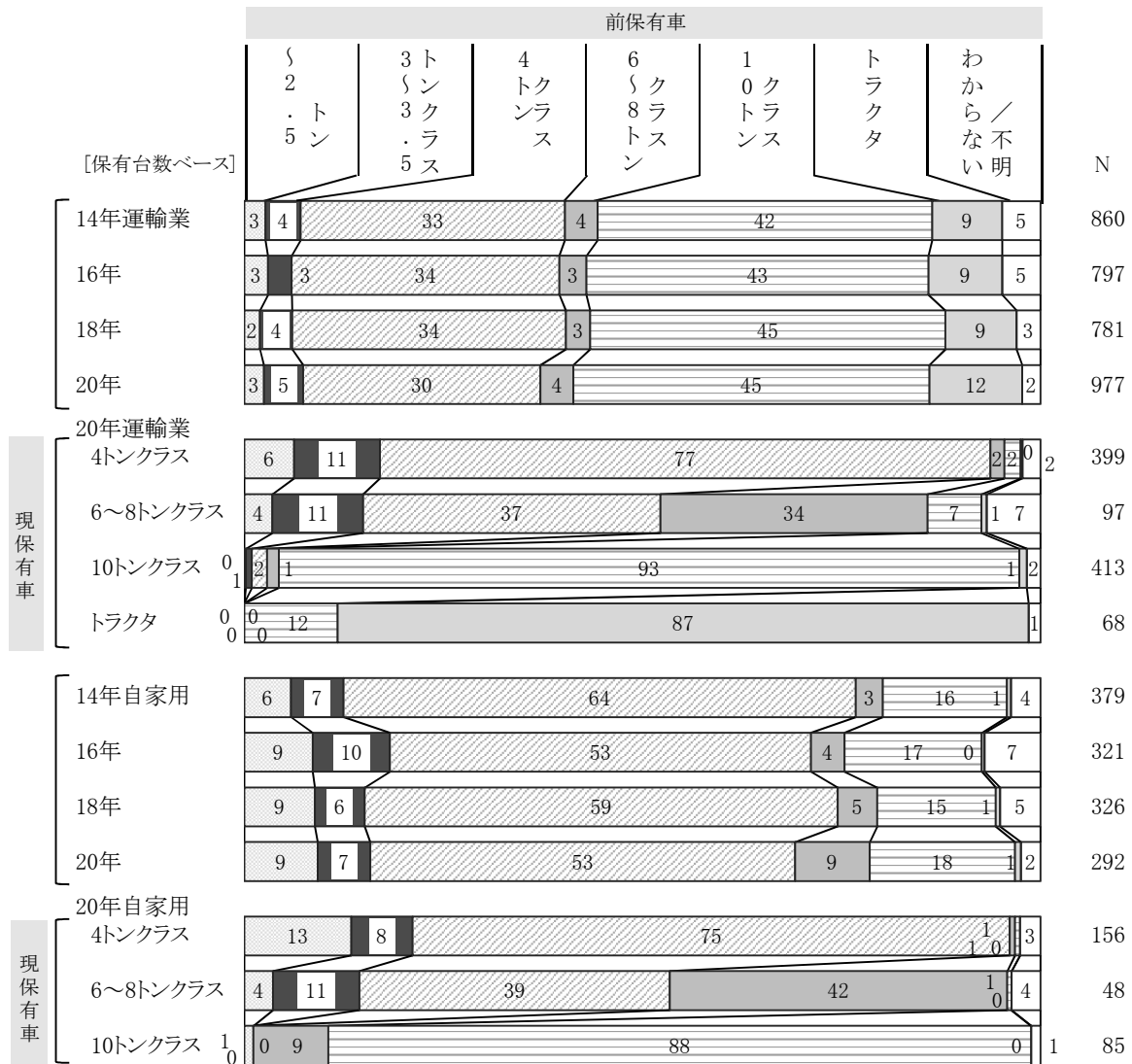
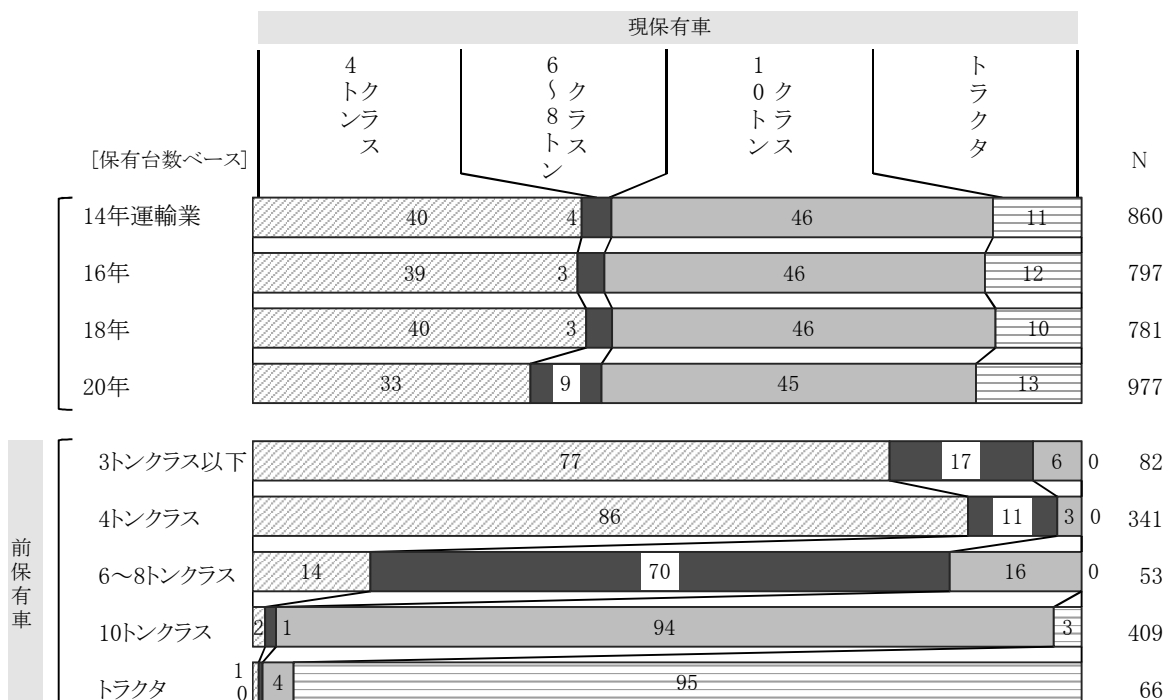


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス(運輸業)(Q25)

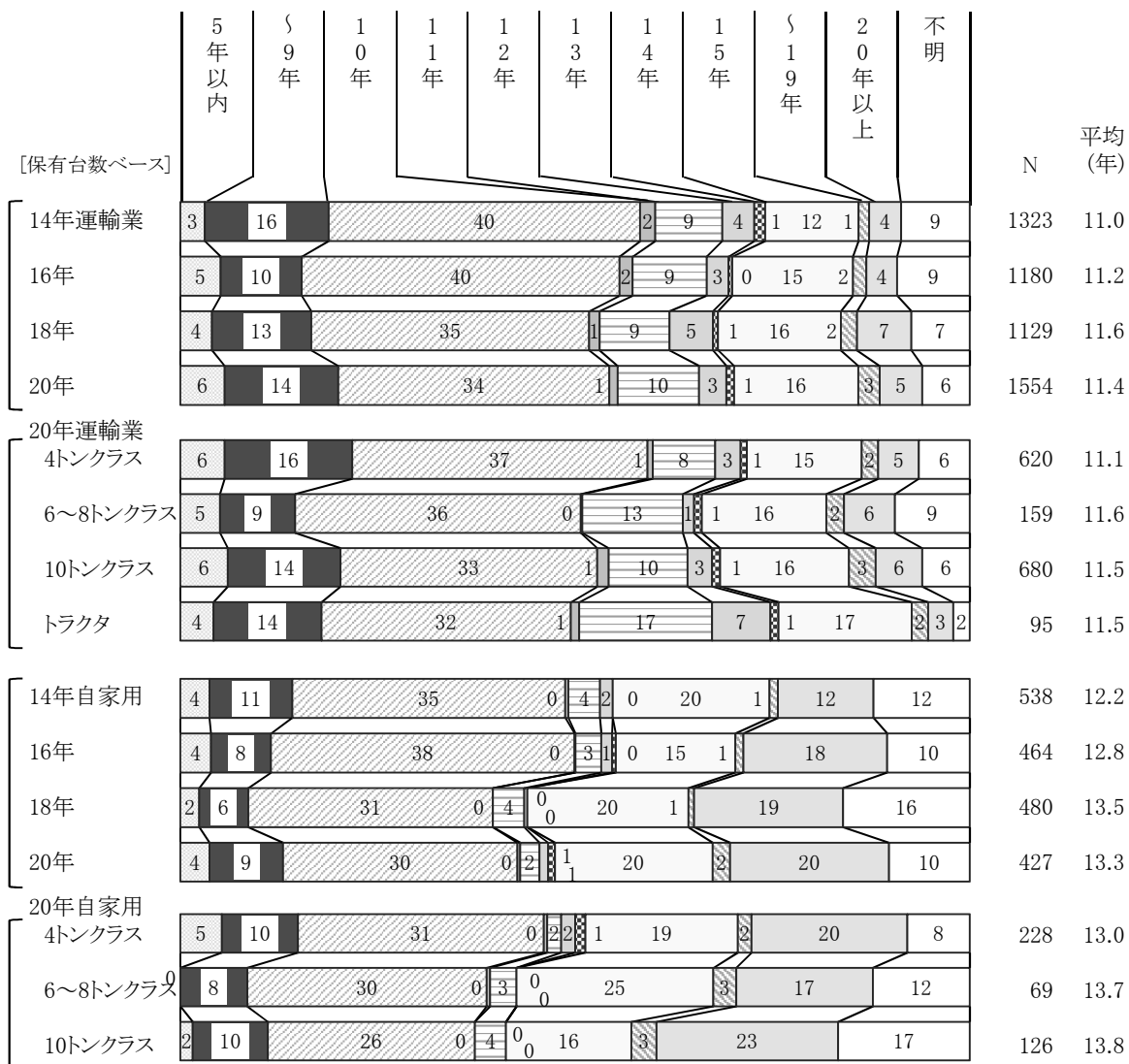


## 4-2 使用期間動向

普通トラックの通常の代替年数は長期化傾向が続いていたが、今回は頭打ちとなった。今後の代替期間延長については、自家用の延長意向が前回に比べて10ポイント増加。

普通トラックの通常の代替年数は、運輸業で11.4年、自家用で平均13.3年となり、前回までの長期化傾向が頭打ちとなっている。(図4-4)

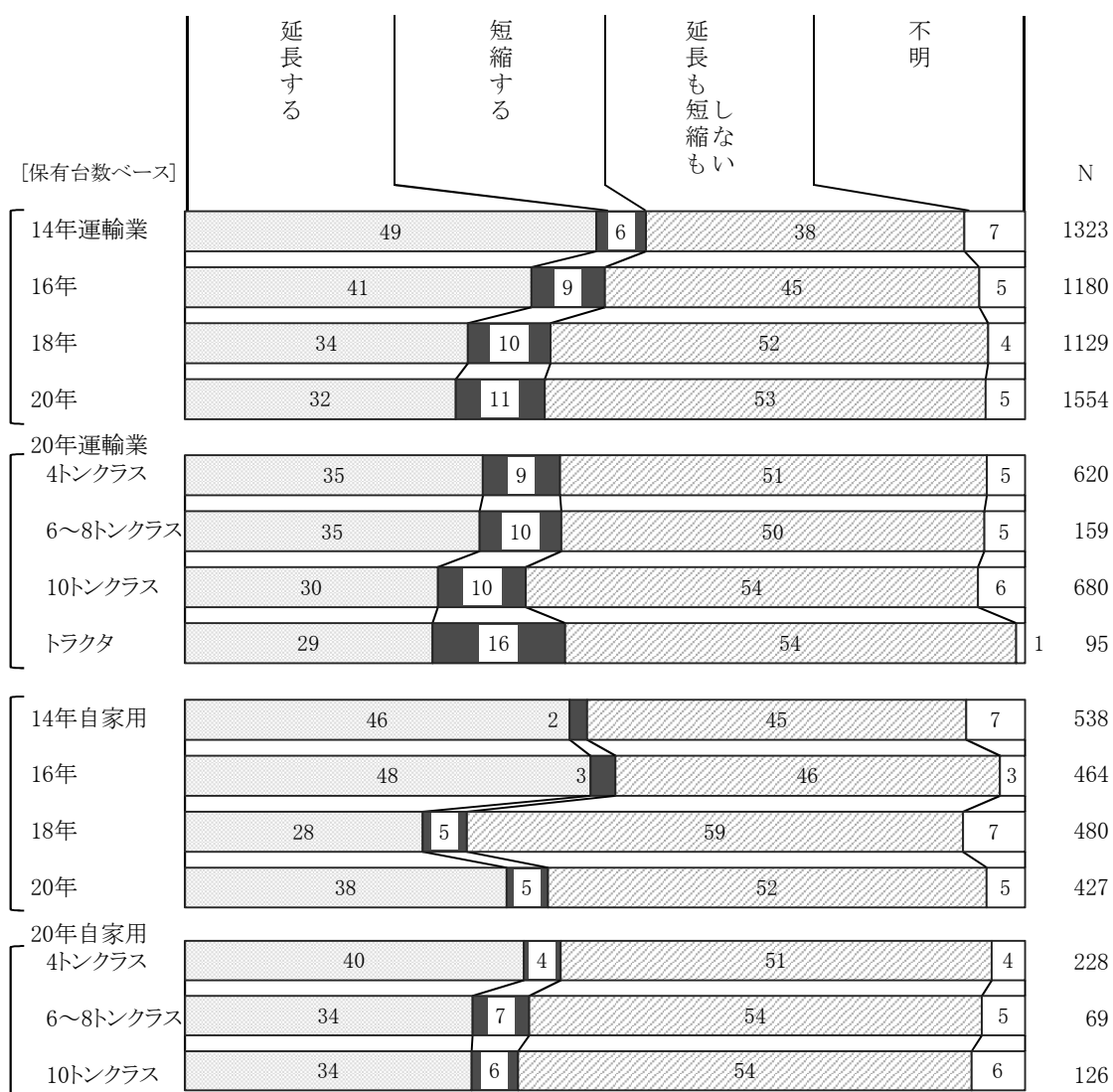
図4-4 通常の代替年数(Q40)



今後の代替期間延長意向については、運輸業の「延長する」が32%で前回と同水準だが、14年度より減少傾向が続いている。自家用では「延長する」が38%となり、前回より10ポイント増加している。

トシクラス別に延長意向をみると、運輸業ではトラクタの「短縮する」が16%で、他のクラスに比べて高くなっている。(図4-5)

図4-5 今後の代替期間延長意向(Q41)



### 4-3 トラックの稼働状況

運輸業の普通トラックの稼働状況は、運輸業での『繁忙』の割合が大幅に減少している。自家用でも『繁忙』が減少し、2年前と比べて遊休車両も増加。

運輸業の普通トラック稼働状況を見ると、「手持ちの車では足りないくらい忙しい」「手持ちの車全体がほぼフル稼働している」を合わせた『繁忙』が計26%と前回より17ポイントと大幅に減少し、14年度以降でも最も低い。また、「時々休車することがある」「比較的長期間休車がある」を合わせた『休車』が計48%と前回より8ポイント増加している。

自家用は『繁忙』が計28%となり、前回より9ポイント減少。一方、『休車』は計58%となり、前回より10ポイント増加し、14年度から増加傾向が続いている。（図4-6）

普通トラックの遊休車両は、運輸業では2年前に比べて「増えている」（31%）が10ポイント増加し、「変わらない」は57%と11ポイント減少している。

自家用では、「増えている」が15%となり、前回より7ポイント増加。（図4-7）

図4-6 普通トラックの稼働状況 (Q21)

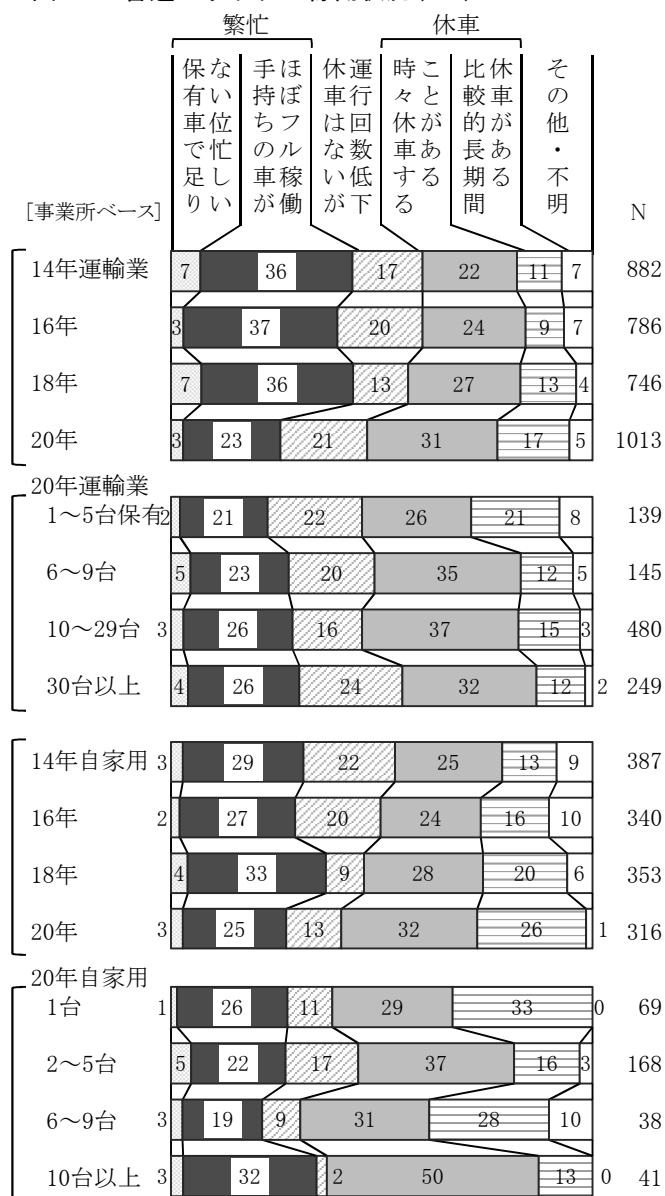
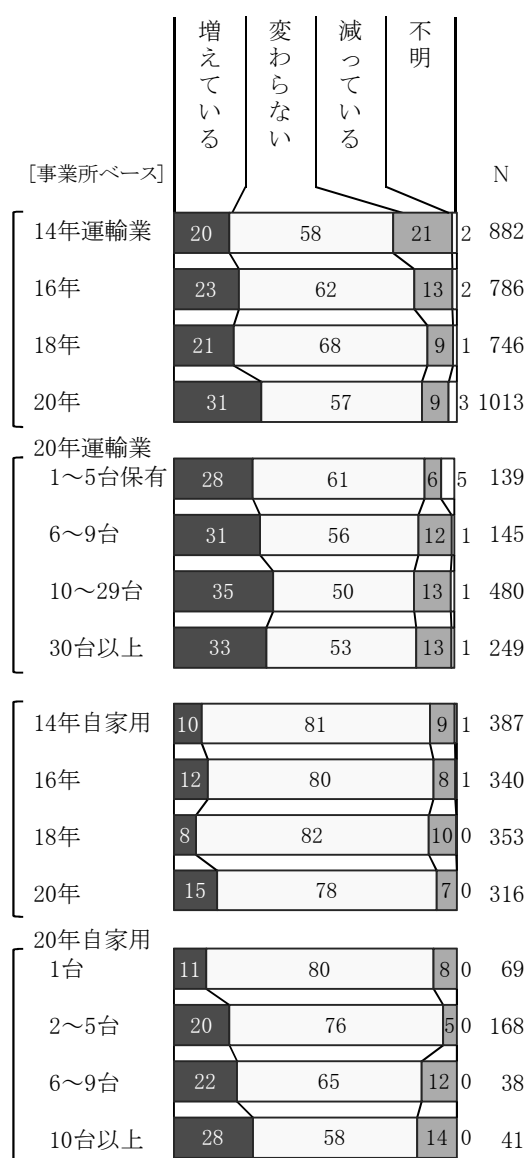
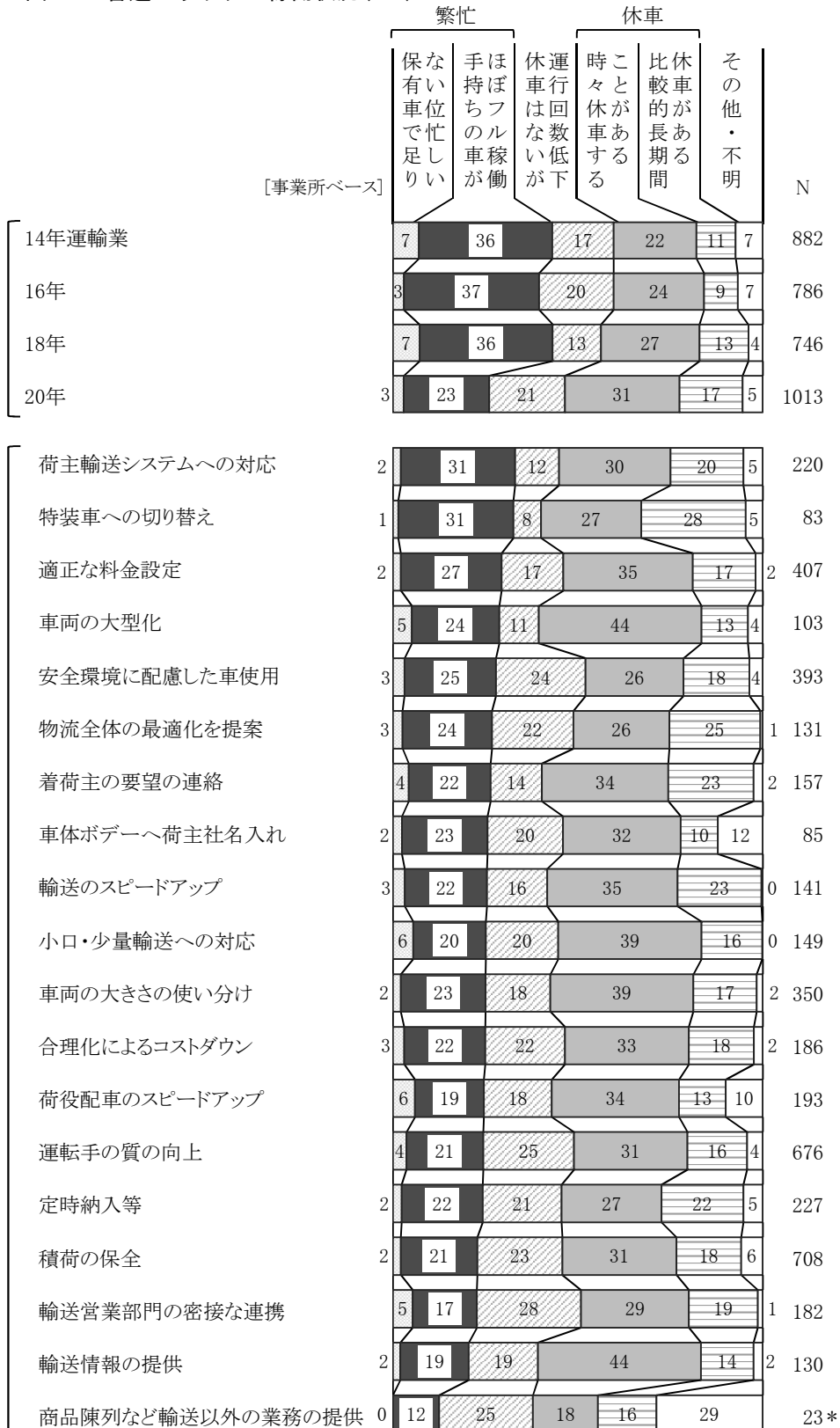


図4-7 2年前と比べた普通トラック遊休車両の増減 (Q20)



得意先の要望への対応をみると、「荷主輸送システムへの対応」「特装車への切り替え」等に  
対応する事業所では、『繁忙』の割合が3割を超えて高くなっている。(図4-8)

図4-8 普通トラックの稼働状況(Q21)



注) グラフ表側(Q3)は、『繁忙』の数値にもとづき、項目を降順に並び替えた  
サンプル20以下の項目は割愛した

## 4-4 保有台数の増減

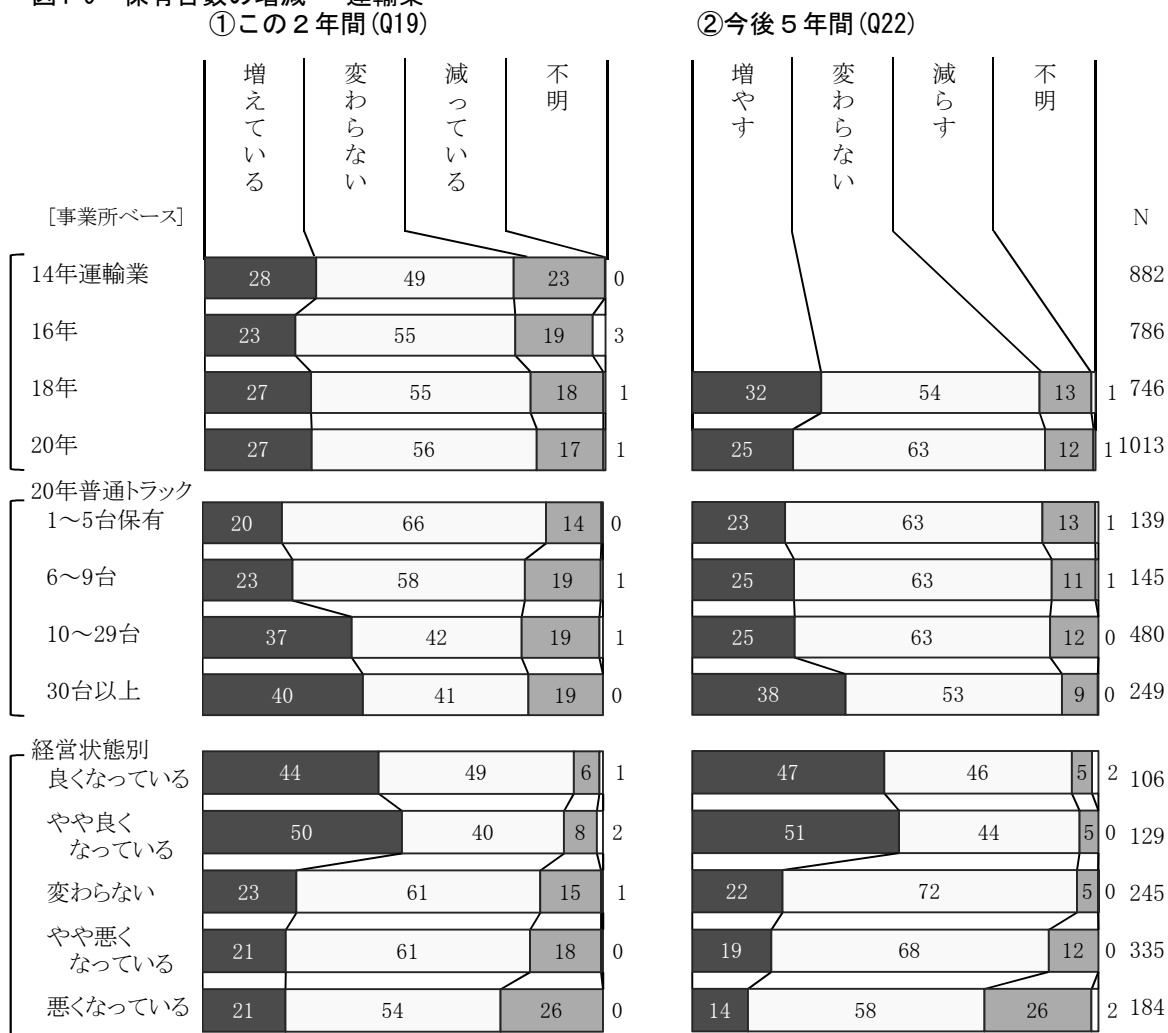
運輸業の保有台数は、「今後5年間で増やす」の割合が減少し、「変わらない」が増加。ただし、大規模事業所や、経営状況が良い事業所では増加意向が強い。

運輸業におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」(27%)が前回と同率となっている。しかし、今後5年間のトラック保有台数の増減意向は「増やす」(25%)が前回に比べ7ポイント減少しており、「変わらない」(63%)が9ポイント増加している。

保有台数別にみると、10台以上保有の事業所でこの2年間「増えている」割合が、9台以下の事業所を10ポイント以上上回っている。また、今後5年間「増やす」割合は、30台以上の事業所で他の事業所に比べて10ポイント以上上回っている。

経営状態別にみると、経営状態が良くなっている・やや良くなっている事業所において、『増加(増えている、増やす)』の割合が、この2年間、今後5年間ともに40~50%台となっている。(図4-9)

図4-9 保有台数の増減 -運輸業-



注) 経営状態別の詳細データはP.40を参照

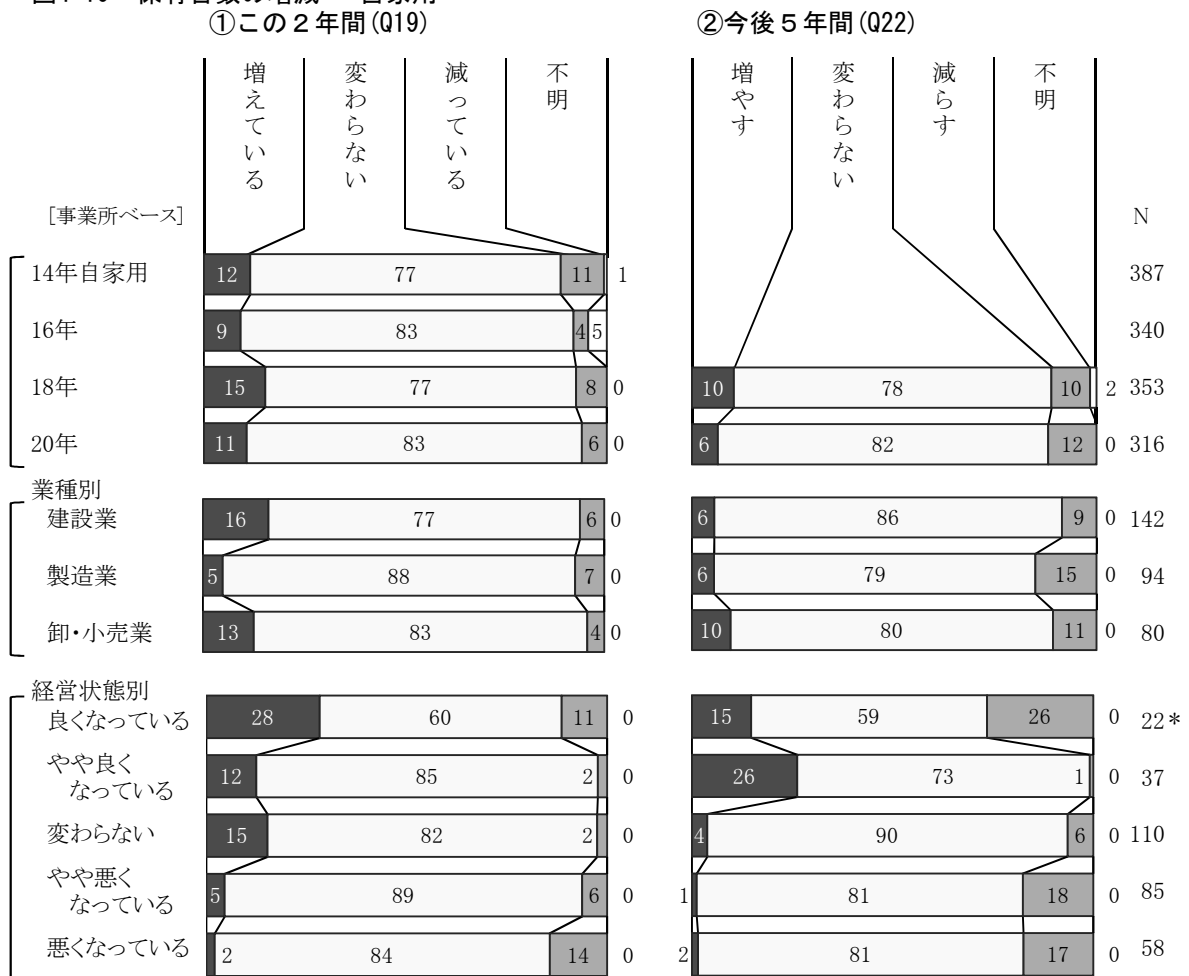
注) 質問内容変更のため、14年と16年の時系列データは非掲載  
 14年、16年「この1年のうち」  
 → 18年「5年以内くらいの間」  
 → 20年「5年以内の間」

自家用におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」が11%となり、「変わらない」は83%で6ポイント増加している。今後5年間の増減意向では、「増やす」が6%となっている。

業種別にみると、製造業のこの2年間の保有台数については、「増えている」の割合が他の業種を下回っている。

経営状態別にみると、経営状態が「良くなっている」事業所ではこの2年間の保有台数が「増えている」が28%、「やや良くなっている」事業所では今後5年間で「増やす」が26%と他に比べて高い。(図4-10)

図4-10 保有台数の増減 -自家用-



注) 経営状況別の詳細データはP.40を参照

注) 質問内容変更のため、時系列データは非掲載

14年、16年「この1年のうち」  
 → 18年「5年以内くらいの間」  
 → 20年「5年以内の間」

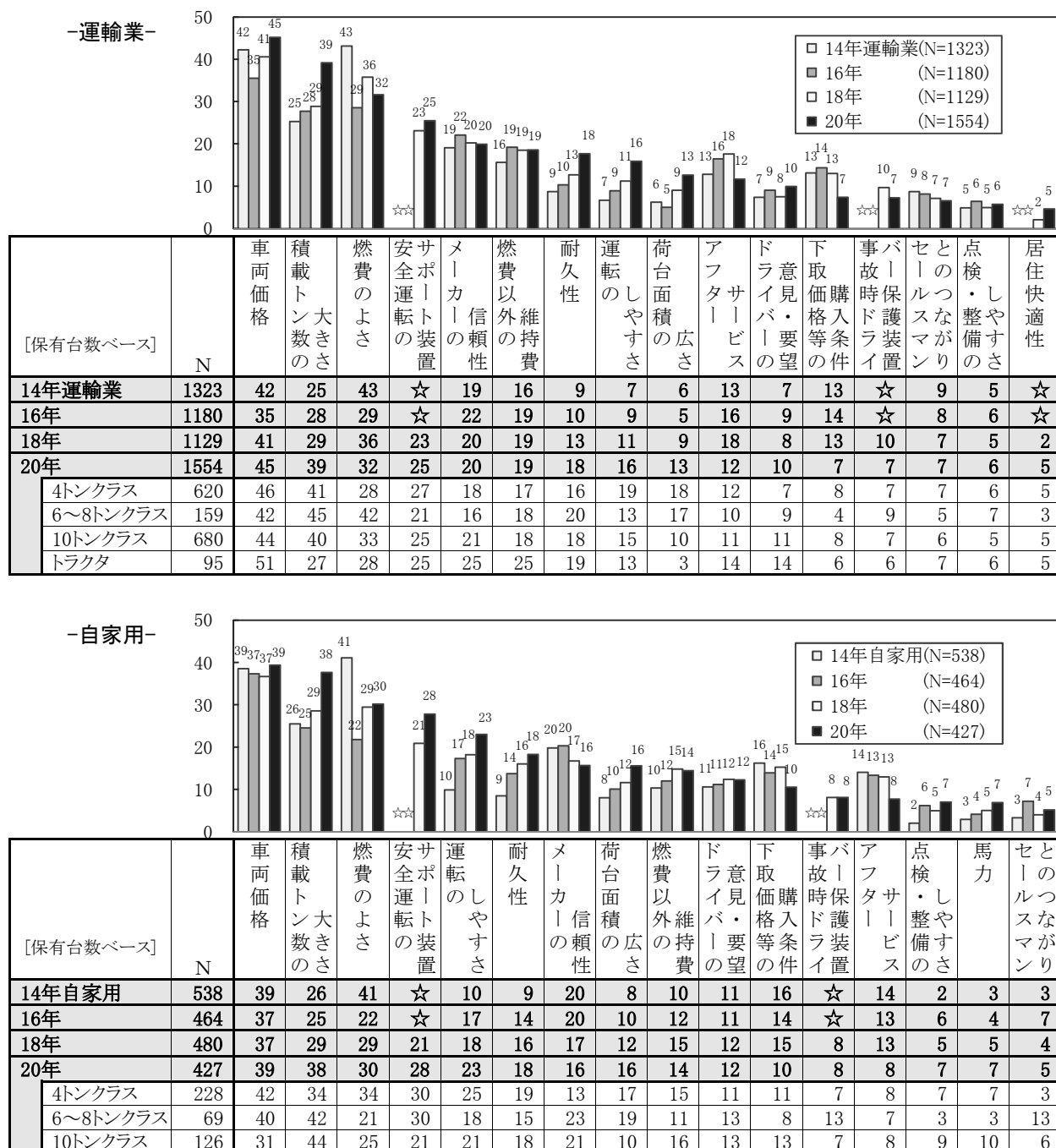


## 4-5 次期購入重視点

買い替え時の購入重視点は、運輸業・自家用ともに「積載トン数の大きさ」の割合が増加。

次期買い替え時の3大購入重視点をみると、運輸業では「車両価格」（45%）、「積載トン数の大きさ」（39%）、「燃費のよさ」（32%）が上位に挙がる。なかでも、「積載トン数の大きさ」は前回と比べて10ポイント増加している。また、「耐久性」「運転のしやすさ」は5ポイント増加し、「アフターサービス」「下取り価格等の購入条件」は6ポイント減少した。自家用も同様に「車両価格」（39%）、「積載トン数の大きさ」（38%）、「燃費のよさ」（30%）が上位となり、運輸業と同様に「積載トン数の大きさ」は前回より11ポイント増加している。（図4-11）

図4-11 次期買い替え時の3大重視点上位16項目(Q42 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

## 4-6 オートマチック車購入意向

運輸業は10トンクラスにおいて、オートマチック車の割合が自家用より高い。  
代替予定車は、運輸業でオートマチック車の購入意向が増加。

保有車のトランスミッションは、運輸業で「マニュアルタイプ」（64%）が高いが、前回に比べて6ポイント減少し、「オートマチック車」（33%）が増加している。トンクラス別にみると、10トンクラスやトラクタでは「オートマチック」の割合が高い。一方、自家用では10トンクラスで「マニュアルタイプ」が83%に達し、運輸業の10トンクラスより30ポイント上回っている。（図4-12）

代替予定車の「オートマチック」車購入意向は、運輸業で43%となり、前回より6ポイント増加している。トンクラス別に「オートマチック」の割合をみると、運輸業では、10トンクラスで50%、トラクタでは64%を占めている。

自家用の「オートマチック」車購入意向は17%となり、運輸業に比べると低い。（図4-13）

図4-12 保有車のトランスミッションタイプ(Q36)

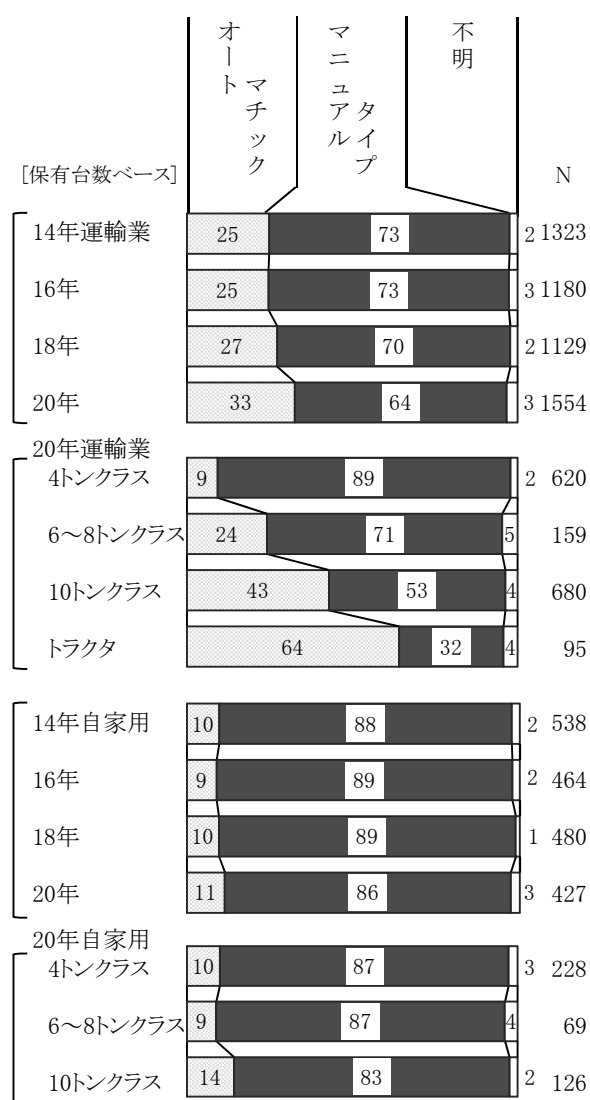
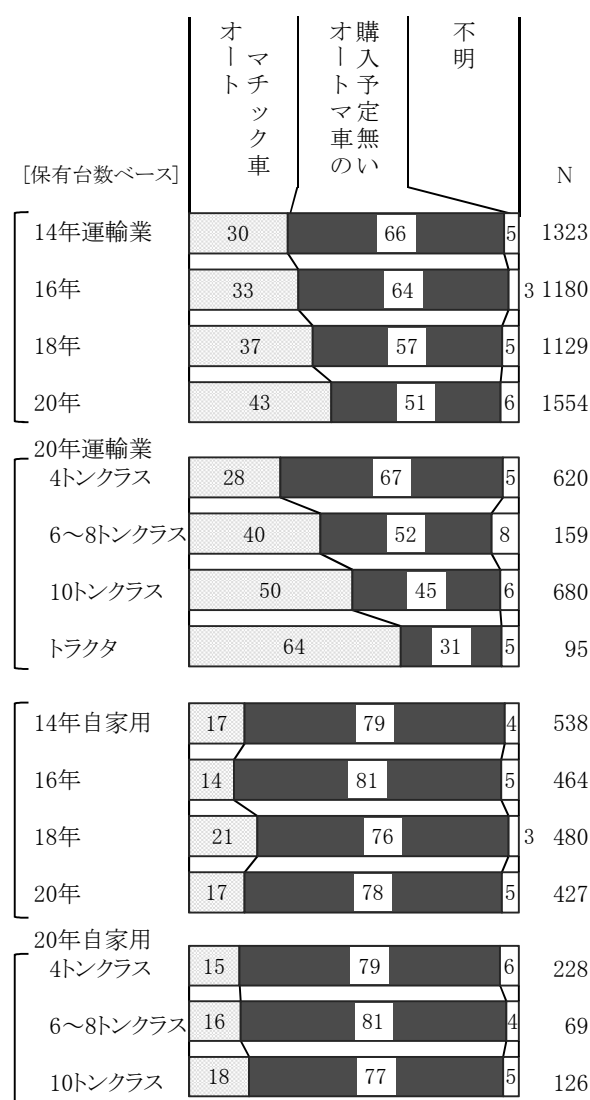


図4-13 代替予定車のオートマチック車購入意向(Q37)

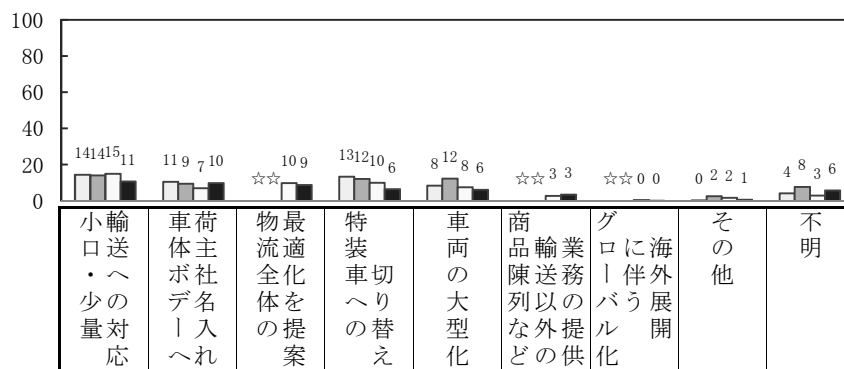
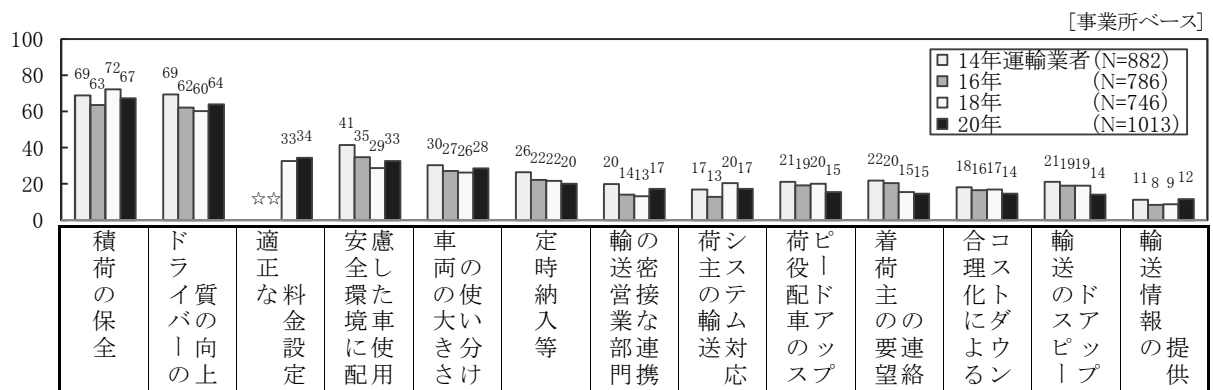


## 5. 輸送全般に関する荷主の要望と運輸業の対応

荷主からの要望で対応しているものは「積荷の保全」「ドライバーの質の向上」が多い。「積荷の保全」とともに、『スピードアップ』に関する対応は前回よりも減少。

荷主の要望に対して運輸業者が対応している内容については、「積荷の保全」が67%で最も高く、次いで「ドライバーの質の向上」（64%）、これに「適正な料金設定」「安全・環境に配慮した車の使用」が3割台で続いている。前回に比べて、「積荷の保全」「荷役・配車のスピードアップ」「輸送のスピードアップ」は5ポイント減少している。（図5-1）

図5-1 荷主の要望に対する運輸業者の対応 (Q3 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

## 6. 事業所の業績と輸送効率化策

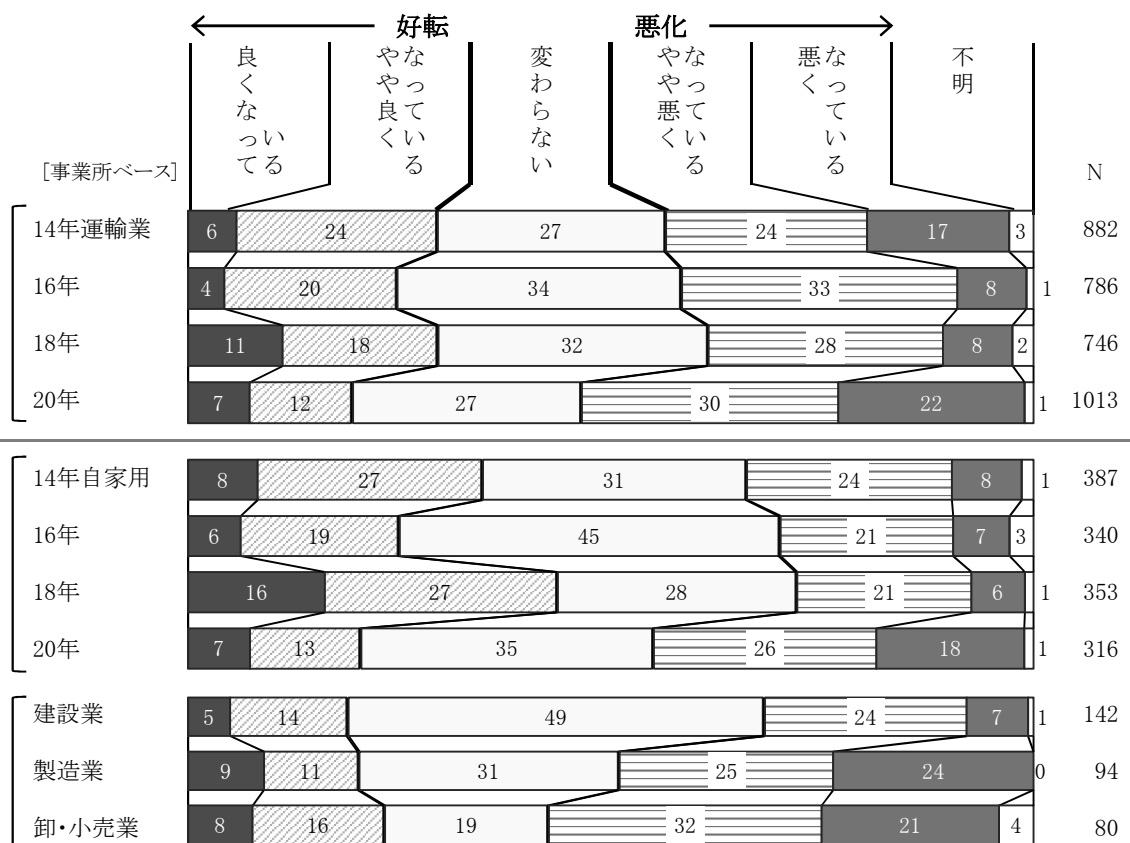
### 6-1 経営状況

最近の経営状況は、運輸業・自家用ともに『悪化』が大幅に増加。

運輸業では『好転』が19%となり、前回より10ポイント減少し、『悪化』が52%と前回に比べて16ポイントと大幅に増加。

自家用では『好転』が20%で、前回に比べて23ポイントと大幅に減少しており、運輸業、自家用ともに、14年度以降では最も低い。また、運輸業同様、『悪化』は44%と前回に比べて17ポイントと大幅に増加している。業種別でみると、『悪化』が卸・小売業で53%、製造業で49%と半数ほどに達している。（図6-1）

図6-1 最近の経営状況 (Q6)



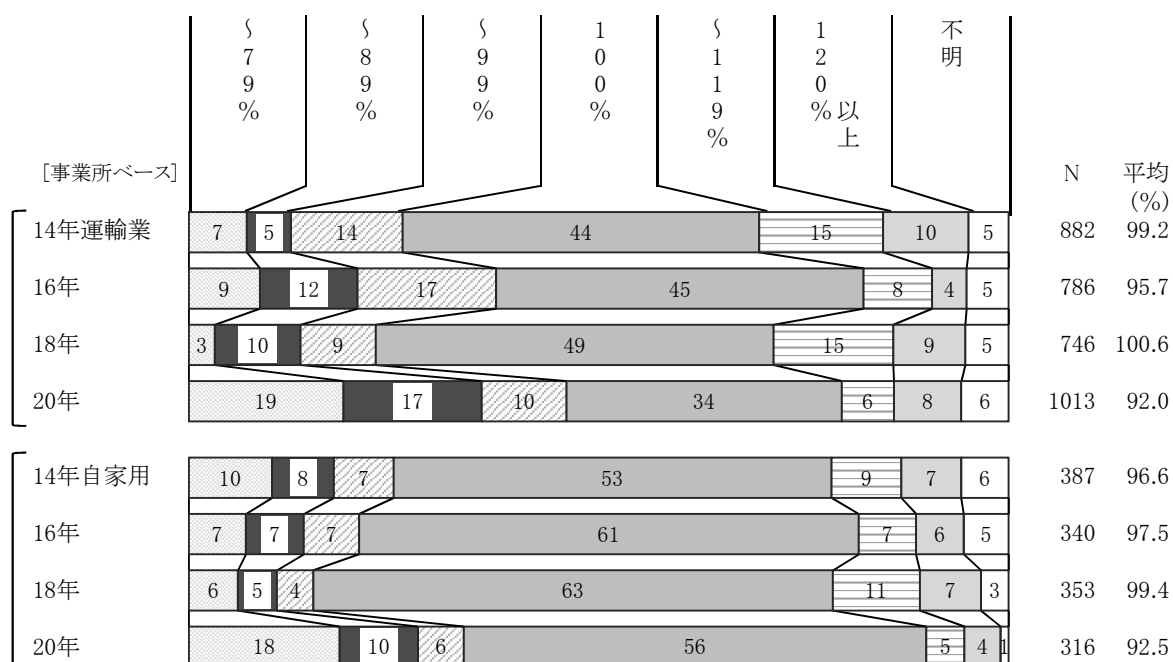
## 6-2 荷扱量水準

荷扱量水準は、運輸業と自家用ともに前回より減少し、14年度以降で最も低くなっている。

2年前の荷扱量を100とした場合の現在の荷扱量水準は、運輸業で「100%」が34%と多いが、平均は92.0%となり、前回より8.6ポイント減少し、14年度以降で最も低い。

自家用は「100%」が56%を占めるものの、運輸業同様、平均は92.5%で前回は6.9ポイント下回り、14年度以降で最も低くなっている。（図6-2）

図6-2 2年前と比べた荷扱量水準(Q5)

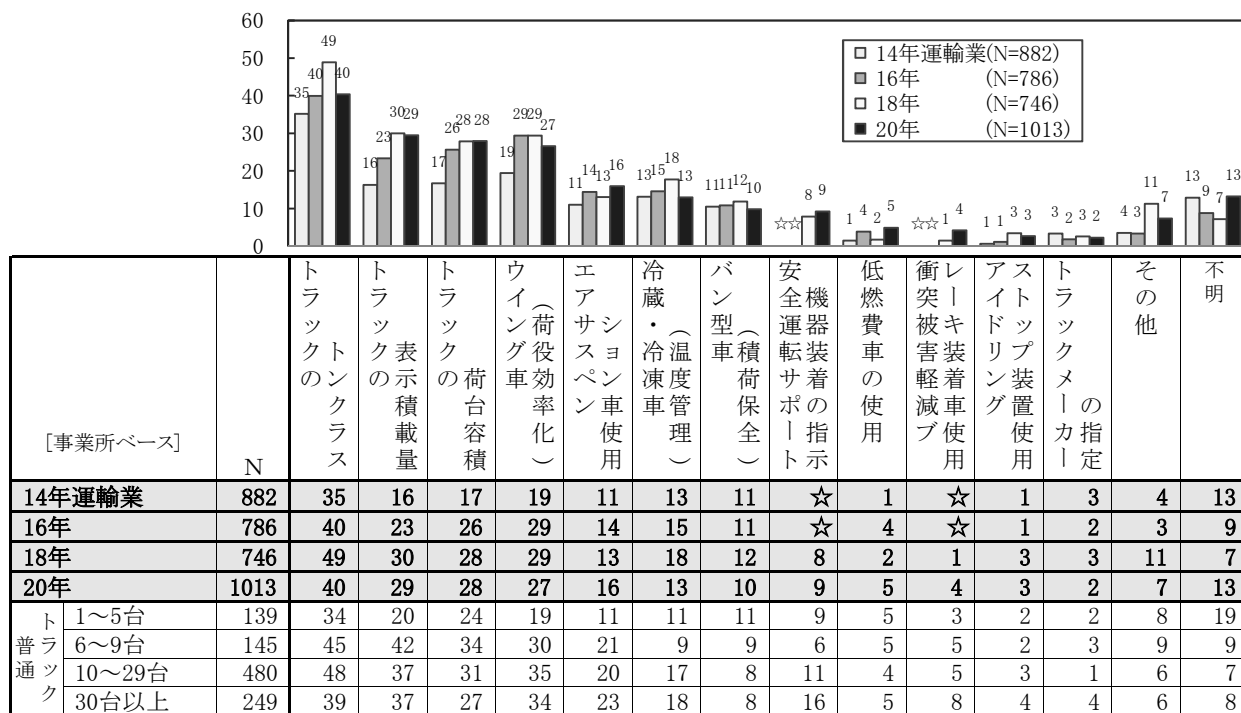


### 6-3 荷主の車両仕様への要望

運輸業者が荷主から受ける車両の指示内容は、トラックの「トンクラス」「表示積載量」「荷台容量」「ウイング車使用」が多い。

運輸業者が荷主から受ける車両指示の内容としては、「トラックのトンクラス」（40%）が最も多く、次いで「トラックの表示積載量」（29%）、「トラックの荷台容積」（28%）、「ウイング車使用（荷役作業効率化など）」（27%）が約3割で続く。「トラックのトンクラス」は前回に比べて9ポイント減少し、「冷蔵・冷凍車（温度管理）」も5ポイント減少している。（図6-3）

図6-3 荷主や元請け業者から運輸業者への車両仕様の指示内容 (Q4 複数回答)



注) 14年は「荷主や元請け事業者から車両仕様を指示されることがあるか」という設問に対し「ある」と回答した事業所に絞って「車両仕様の指示内容」を聞いていたが、16年からは、全回答者に「車両仕様の指示内容」を聞く設問に変更した。14年と比較をしやすいように、16年の設問構成にあわせた形に計算しなおした。

注) ☆印は選択肢なし

注) 18年～:「アイドリングストップ装着車」→「アイドリングストップ支援装置」

## 6-4 新型コロナウイルス感染症の影響

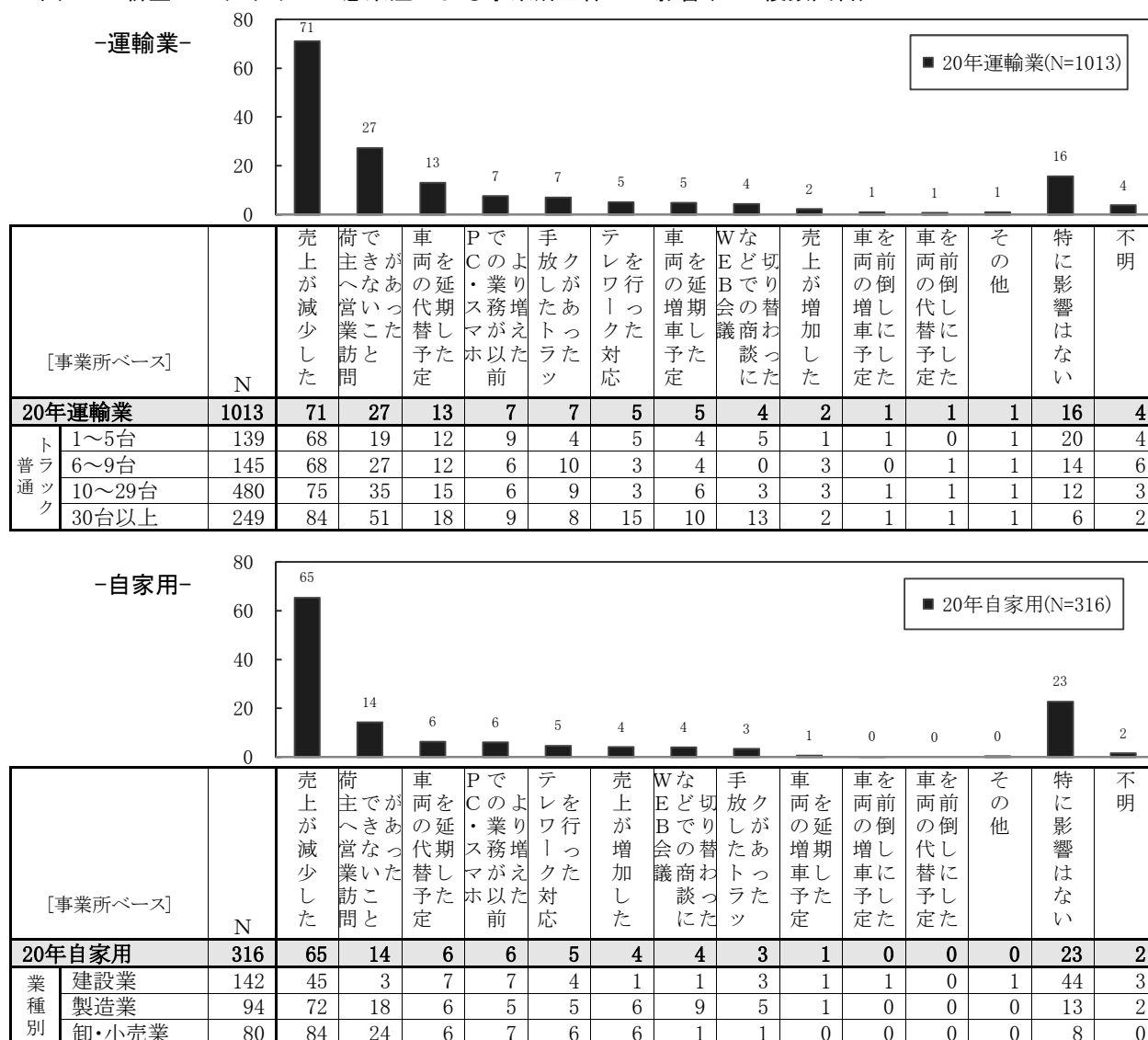
運輸業、自家用ともに「売上が減少した」が新型コロナウイルス感染症の最大の影響。運輸業では、運行回数や輸送業務中止・延期などの影響も4割以上にみられる。

### ①新型コロナウイルス感染症による事業所全体への影響

運輸業では「売上が減少した」が71%で最も高い。次いで、「荷主へ営業訪問できないことがあった」（27%）、「車両の代替予定を延期した」（13%）が続く。一方で、「特に影響はない」も16%となっている。普通トラック保有台数が多い事業所ほど、「売上が減少した」「荷主へ営業訪問できないことがあった」が高くなっている。

自家用においても、「売上が減少した」が65%で最も高い。「荷主へ営業訪問できないことがあった」（14%）以外は10%未満にとどまり、「特に影響はない」は23%となっている。業種別では、卸・小売業、製造業で「売上が減少した」「荷主へ営業訪問できないことがあった」が高い。（図6-4）

図6-4 新型コロナウイルス感染症による事業所全体への影響(Q47 複数回答)

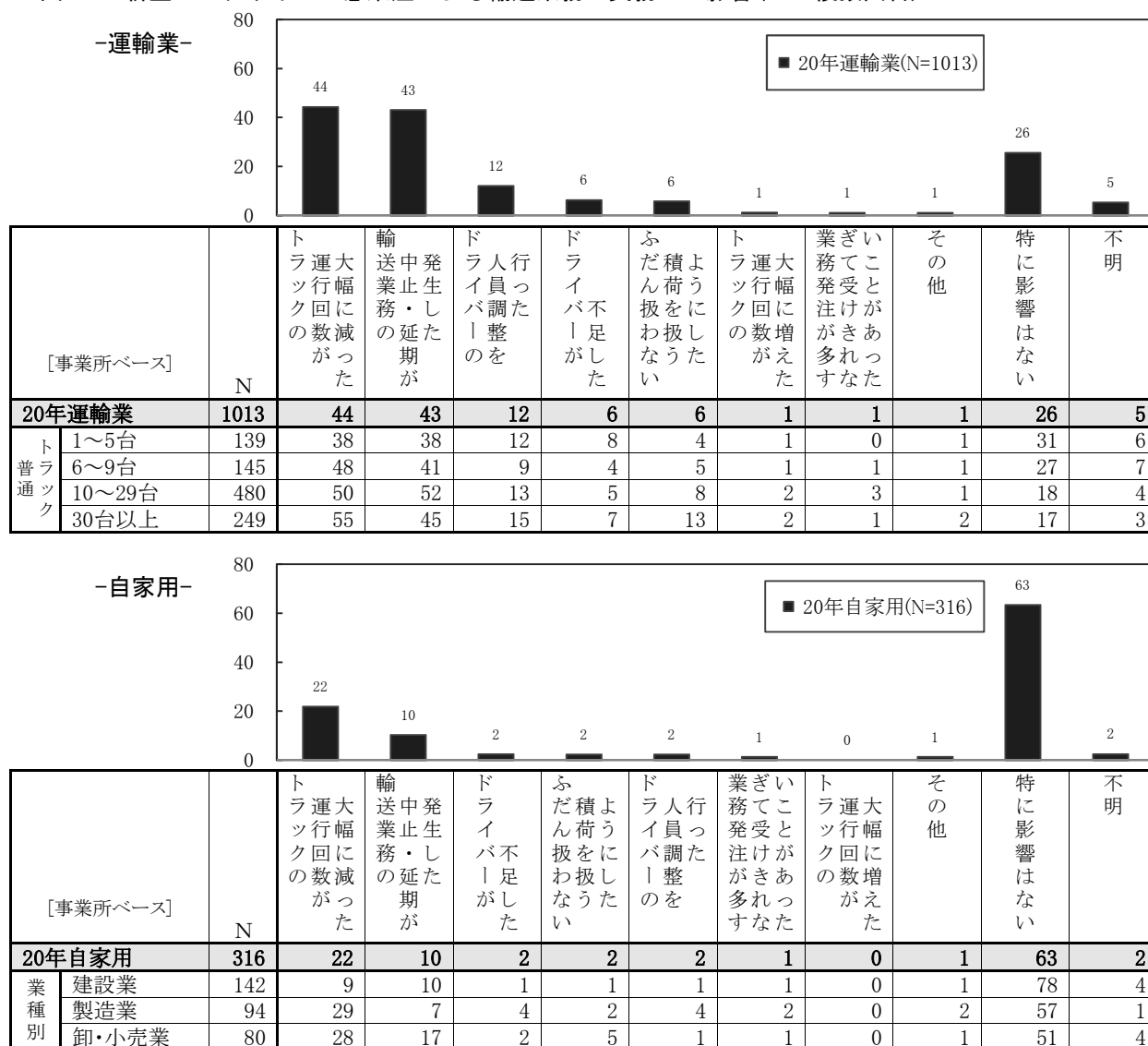


## ②新型コロナウイルス感染症による輸送業務の実務への影響

運輸業では「トラックの運行回数が大幅に減った」（44%）、「輸送業務の中止・延期が発生した」（43%）が多い。普通トラック保有台数が多い事業所ほど、「トラックの運行回数が大幅に減った」が高くなっている。

自家用においても、「トラックの運行回数が大幅に減った」（22%）、「輸送業務の中止・延期が発生した」（10%）が主な影響内容となっているが、運輸業に比べると低水準にとどまり、「特に影響はない」が63%を占めている。業種別では、「トラックの運行回数が大幅に減った」は卸・小売業、製造業で高い。また、「輸送業務の中止・延期が発生した」は卸・小売業で高い。（図6-5）

図6-5 新型コロナウイルス感染症による輸送業務の実務への影響(Q48 複数回答)



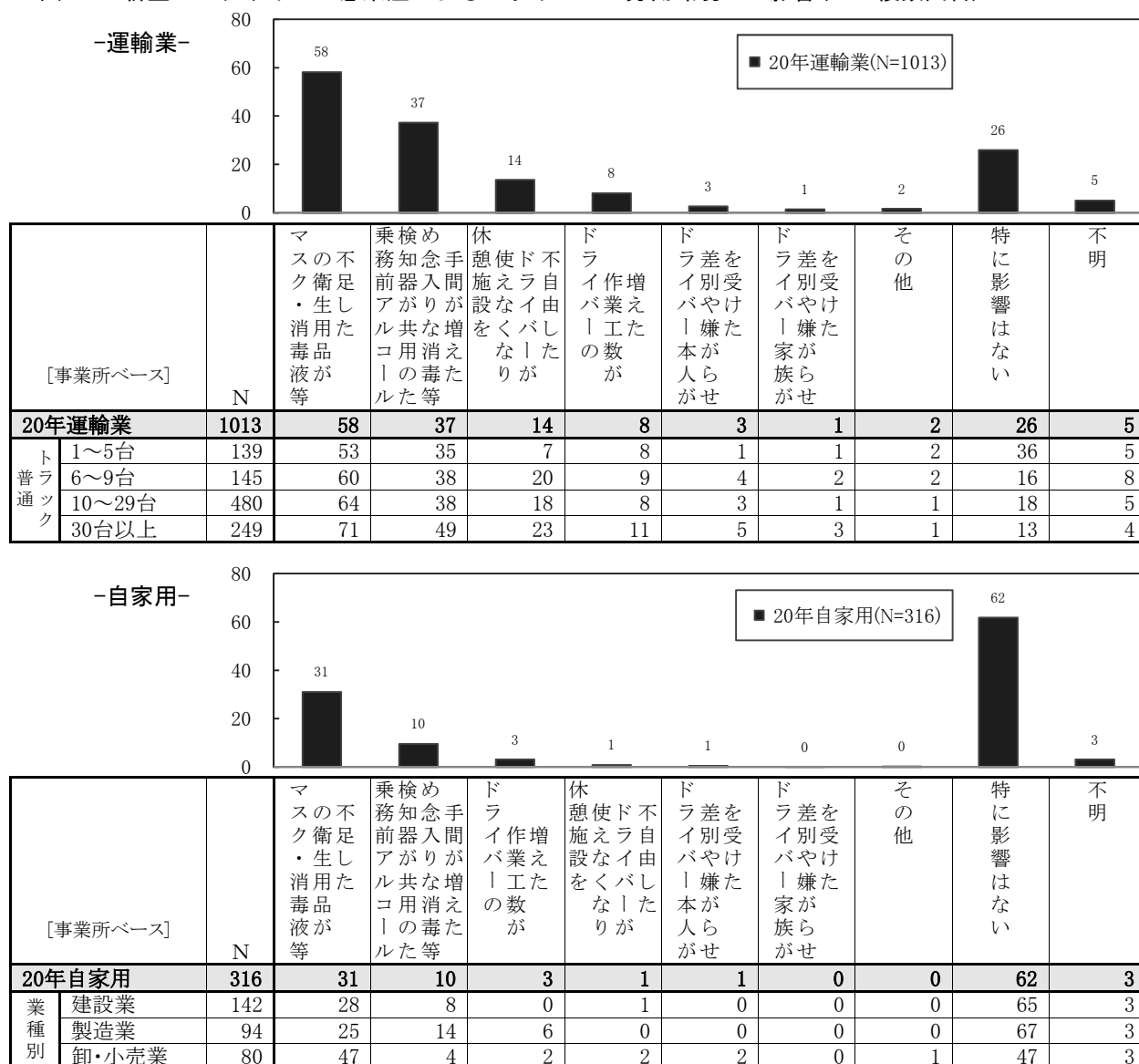


### ③新型コロナウイルス感染症によるドライバーの労働環境への影響

運輸業では「マスク・消毒液等の衛生用品が不足した」（58%）が最も多く、「乗務前のアルコール検知器が共用のため、念入りの消毒等、手間が増えた」（37%）が続いている。一方、「特に影響はない」も26%となっている。普通トラック保有台数が多い事業所ほど、「マスク・消毒液等の衛生用品が不足した」が高くなる。また、30台以上保有する事業所では、「乗務前のアルコール検知器が共用のため、念入りの消毒等、手間が増えた」が他の規模の事業所に比べて高くなっている。

自家用においても、「マスク・消毒液等の衛生用品が不足した」（31%）が最も多く、次いで「乗務前のアルコール検知器が共用のため、念入りの消毒等、手間が増えた」（10%）となっている。「マスク・消毒液等の衛生用品が不足した」は卸・小売業で高い。（図6-6）

図6-6 新型コロナウイルス感染症によるドライバーの労働環境への影響 (Q49 複数回答)



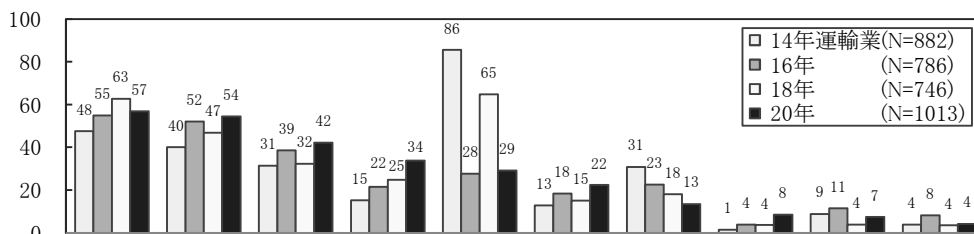
## 7. ドライバー不足等トラック輸送上の問題点と輸送合理化策

### 7-1 トラック輸送上の問題点

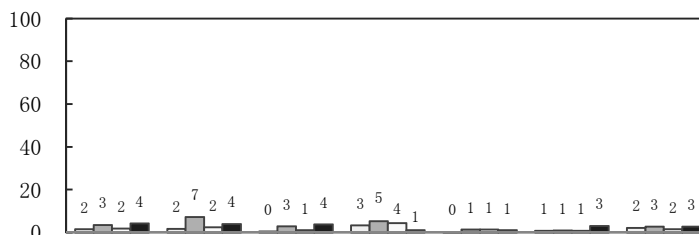
トラック輸送上の問題点は、「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」が中心となっている。運輸業では、「労働時間短縮」「人件費の高騰」などのドライバー環境をめぐる問題と合わせて、「運賃の値上げが困難」という状況も強まっている。

運輸業が抱えている普通トラック輸送上の問題点は、「ドライバー不足」(57%)、「ドライバーの高齢化」(54%)が高く、「運賃の値上げ困難」(42%)、「労働時間短縮」(34%)が続く。前回に比べて「燃料費の値上がり」(65%)が36ポイントと大幅に減少し、「高速道路料金の高さ」も5ポイント減少し、14年度以降減少が続いている。ドライバー環境関連では、「ドライバー不足」は6ポイント減少したものの、「労働時間の短縮」が9ポイント、「ドライバーの高齢化」「人件費の高騰」は7ポイント増加。また、「運賃の値上げが困難」も10ポイント増加している。(図7-1)

図7-1 トラック輸送上の問題点 -運輸業- (Q9 複数回答)



[事業所ベース]		N	ドライバー不足	ドライバーの高齢化	運賃の値上げ困難	労働時間短縮	燃料費の値上がり	人件費の高騰	高速道路料金の高さ	交通安全対策	運賃値下げ	過積載規制強化
14年運輸業		882	48	40	31	15	86	13	31	1	9	4
16年		786	55	52	39	22	28	18	23	4	11	8
18年		746	63	47	32	25	65	15	18	4	4	4
20年		1013	57	54	42	34	29	22	13	8	7	4
普通トラック	1~5台	139	55	46	48	21	33	21	14	12	10	3
	6~9台	145	58	65	42	37	27	27	10	5	6	4
	10~29台	480	59	59	36	46	27	22	15	4	5	5
	30台以上	249	62	67	29	62	16	18	12	7	3	7



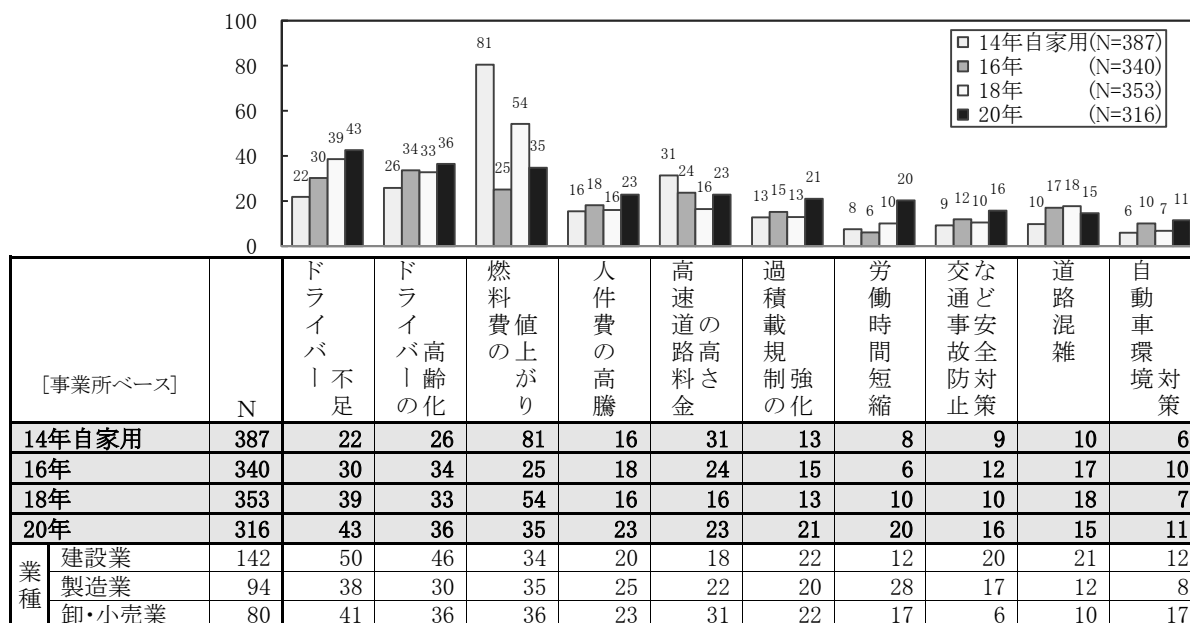
[事業所ベース]		N	駐車場不足	道路混雑	自動車環境対策	違法駐車罰則の強化	輸送要求の厳しさを	その他	不明
14年運輸業		882	2	2	0	3	0	1	2
16年		786	3	7	3	5	1	1	3
18年		746	2	2	1	4	1	1	2
20年		1013	4	4	4	1	1	3	3
普通トラック	1~5台	139	6	5	6	2	1	4	3
	6~9台	145	0	5	3	1	0	3	2
	10~29台	480	5	3	1	0	2	2	2
	30台以上	249	2	0	0	0	2	1	4

注) Q9は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)

自家用では「ドライバー不足」(43%)が最も高く、「ドライバーの高齢化」(36%)、「燃料費の値上がり」(35%)が3割以上で続く。「ドライバー不足」は14年度より増加が続いている。一方、「燃料費の値上がり」は前回に比べて19ポイントと大幅に減少。

業種別にみると、建設業では「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」が他の業種に比べて高い。(図7-2)

図7-2 トラック輸送上の問題点 -自家用- (Q9 複数回答)



注) Q9は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)

## 7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み

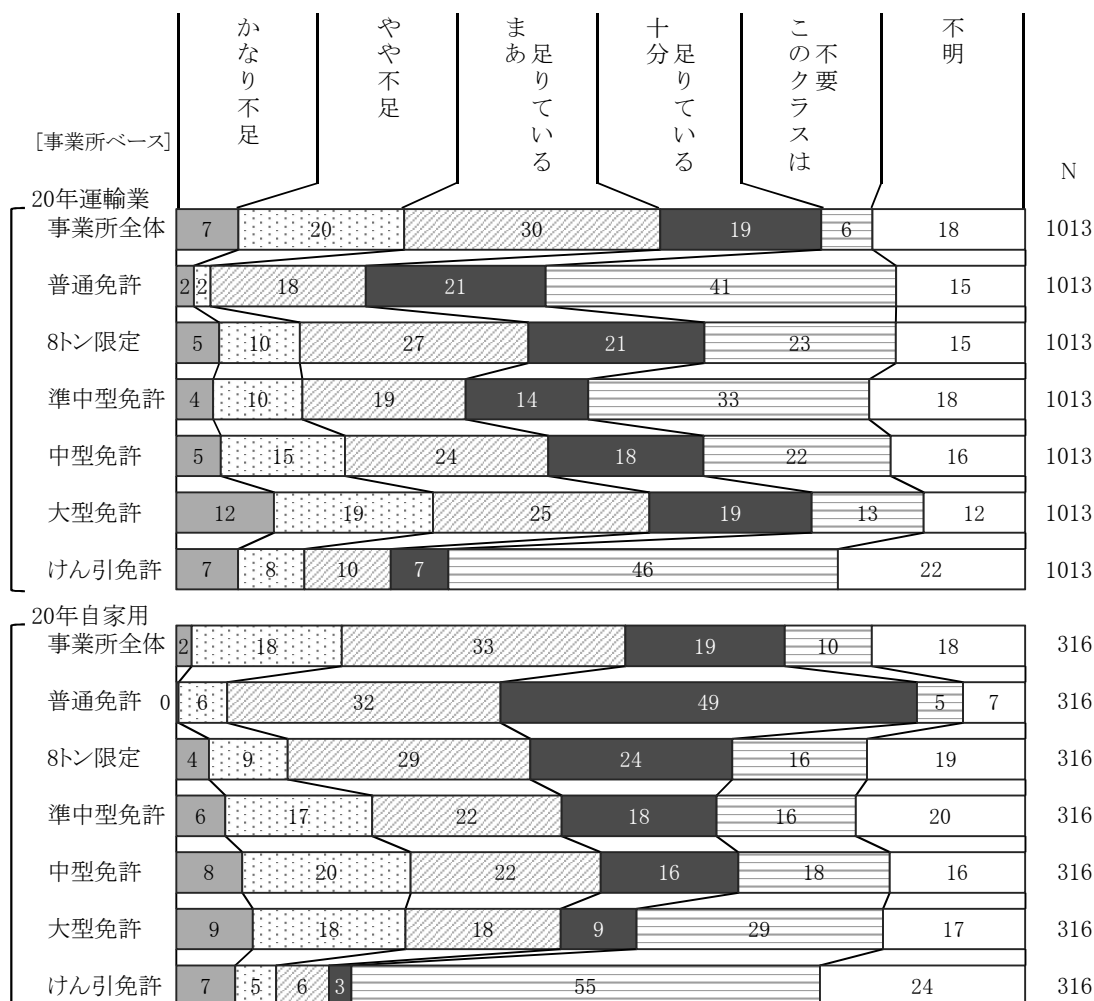
運輸業（事業所全体）の3割弱がドライバー不足と感じ、特に大型免許での不足率が高い。一方、自家用では、中型免許、大型免許に加えて準中型免許の不足率が高い。運輸業、自家用ともにドライバー確保の取り組みとしては「労働時間の適正化」「給与の引き上げ」「資格取得支援」「休暇制度の充実」が上位。荷主に対しては、運輸業、自家用ともに時間や回数の最適化への協力要望が多い。

### ①ドライバー確保状況とトラック保有予定

運輸業におけるドライバーの『不足』（「かなり不足」+「やや不足」）状況は、事業所全体では27%となっている。免許区分ごとにみると、大型免許で31%と最も高く、次いで中型免許が20%となっている。

自家用では、事業所全体で20%ではあるが、中型免許が28%、大型免許が27%、準中型免許が23%と、事業所全体での『不足』率を上回る形となっている。また、運輸業と比べて中型免許、準中型免許の『不足』の割合が高くなっている。（図7-3）

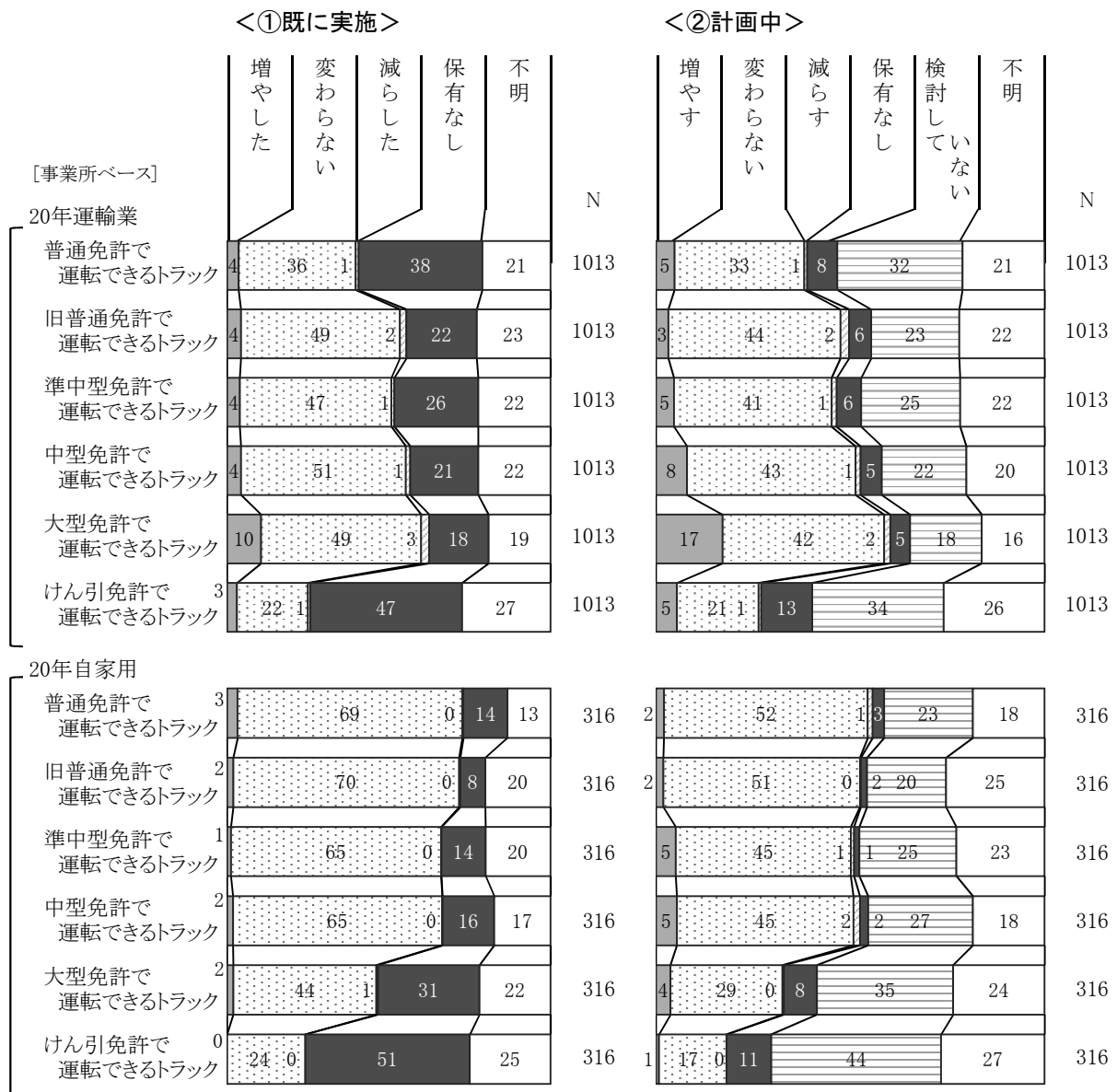
図7-3 ドライバー確保状況 (Q43)



運輸業の免許区別のトラック保有予定を①既に実施、②計画中それぞれの「増やす」の割合でみると、大型免許で運転できるトラックは、①既に実施10%、②計画中17%となり、他のトラックよりやや高くなっている。

自家用では、①既に実施で、大型免許で運転できるトラックが2%にとどまり、運輸業を8ポイント下回っている。②計画中では、全体的に運輸業より低めの水準にある。(図7-4)

図7-4 免許区別今後のトラック保有予定(Q46①②)



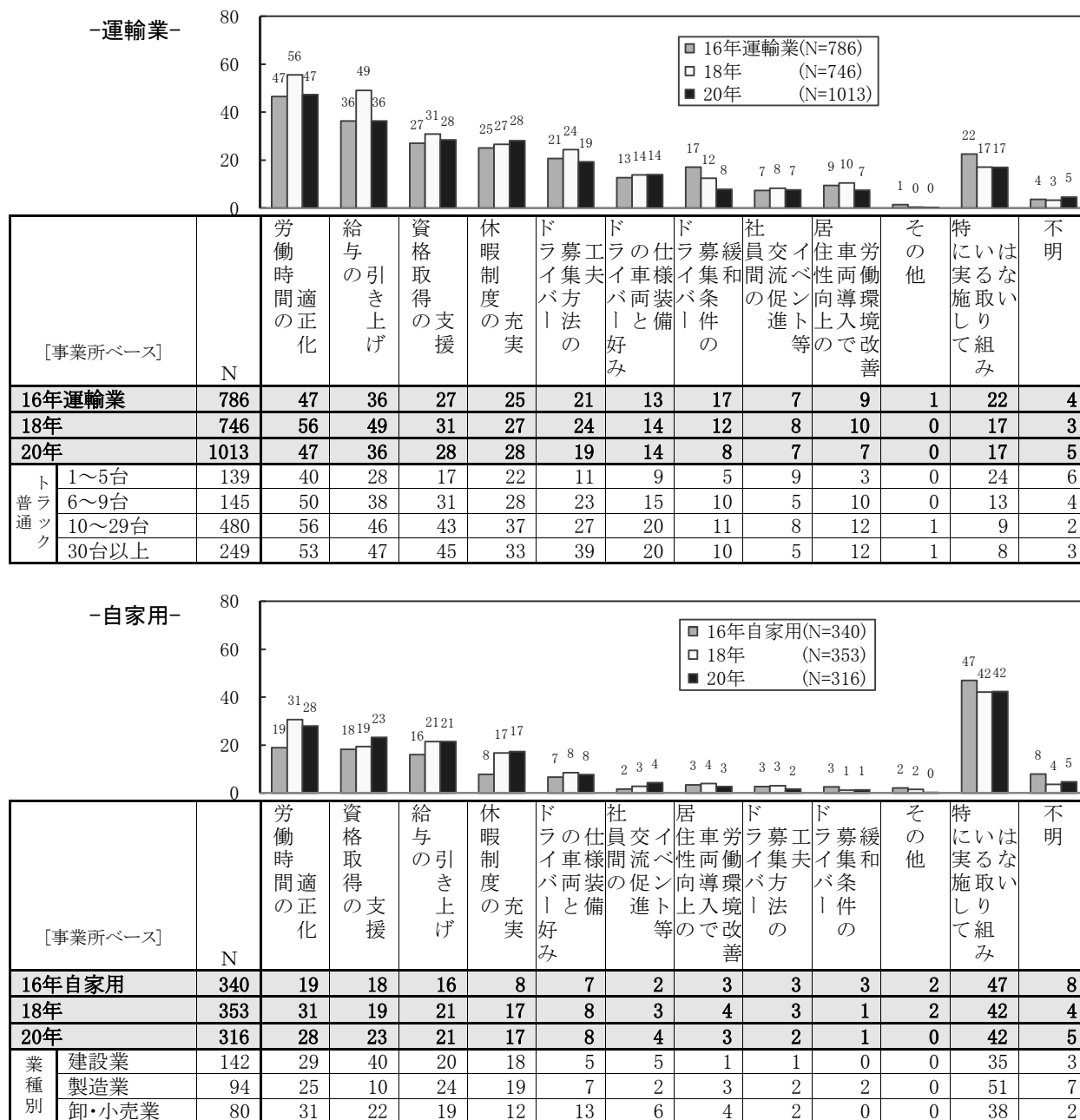
## ②ドライバー確保のための取り組み

ドライバー確保のための取り組みをみると、運輸業では「労働時間の適正化」が47%で最も高く、次いで「給与の引き上げ」(36%)、「資格取得の支援」「休暇制度の充実」(各28%)となっている。「給与の引き上げ」は前回より13ポイント減少、「労働時間の適正化」は9ポイント減少し、16年度の水準に戻っている。

保有台数別でみると、上位項目のうち「給与の引き上げ」「資格取得の支援」では、台数が多い事業所ほど高くなる傾向がみられる。

自家用では「特に実施している取り組みはない」(42%)が最も高い。取り組んでいる項目の中では「労働時間の適正化」(28%)が最も高く、次いで「資格取得の支援」(23%)、「給料の引き上げ」(21%)となっている。各項目ともに、前回に比べて大きな変動はみられない。業種別にみると、建設業では、「資格取得の支援」(40%)が他の業種を大きく上回っている。(図7-5)

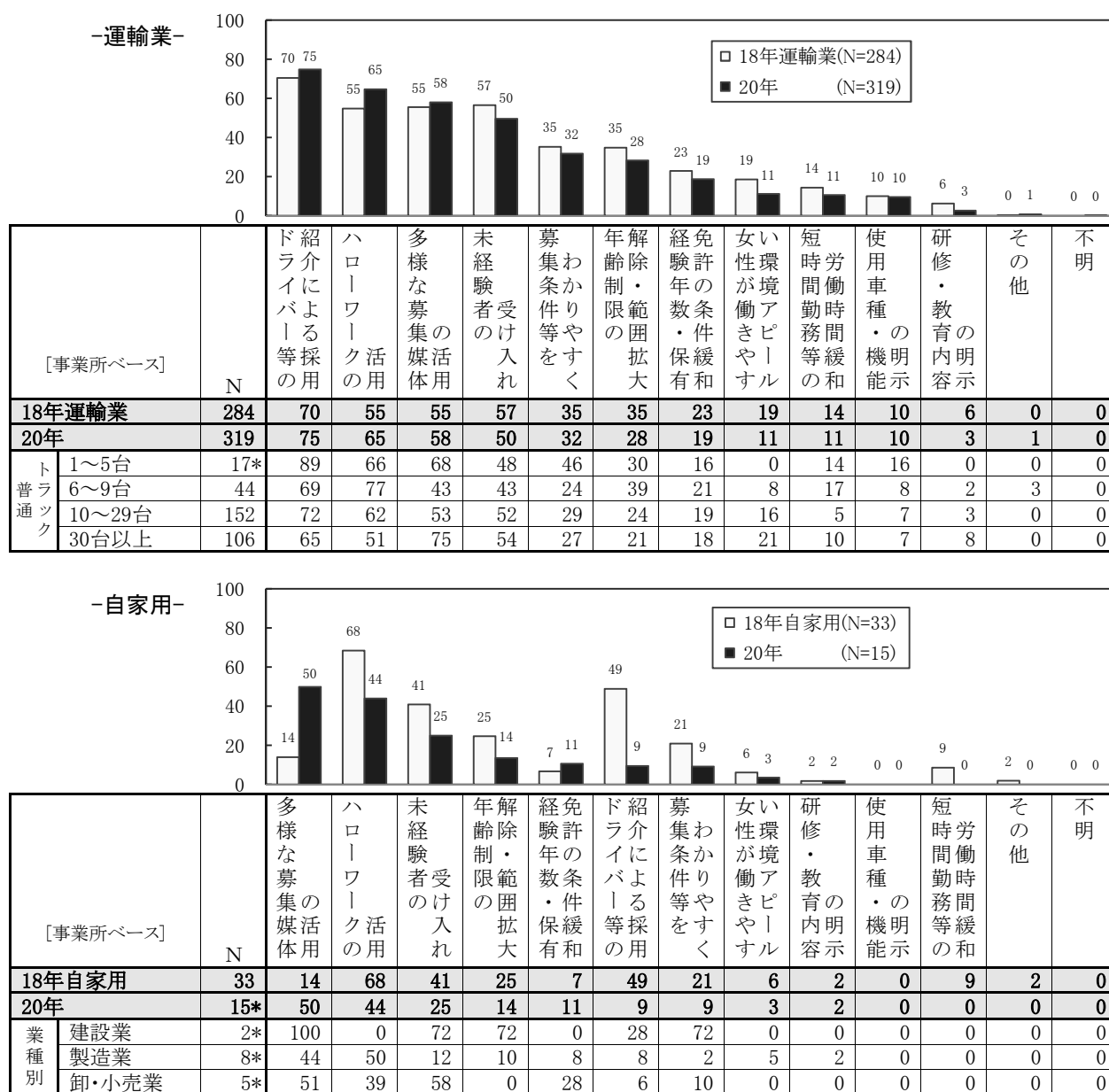
図7-5 ドライバー確保のために取り組んでいること(Q44 複数回答)



ドライバー確保のために取り組んでいる募集方法や条件をみると、運輸業では「ドライバー等の紹介による採用」が75%で最も高く、次いで「ハローワークの活用」(65%)、「多様な募集媒体の活用」(58%)、「未経験者の受け入れ」(50%)が上位に挙がる。前回に比べて「ハローワークの活用」が10ポイント、「ドライバー等の紹介による採用」が5ポイント増加し、「未経験者の受け入れ」「年齢制限の解除・範囲拡大」は7ポイント減少している。

自家用では「多様な募集媒体の活用」(50%)が最も高く、次いで「ハローワークの活用」(44%)となっている。(図7-6)

図7-6 ドライバー確保のために取り組んでいる募集方法の工夫や条件の緩和(SQ44-1 複数回答)



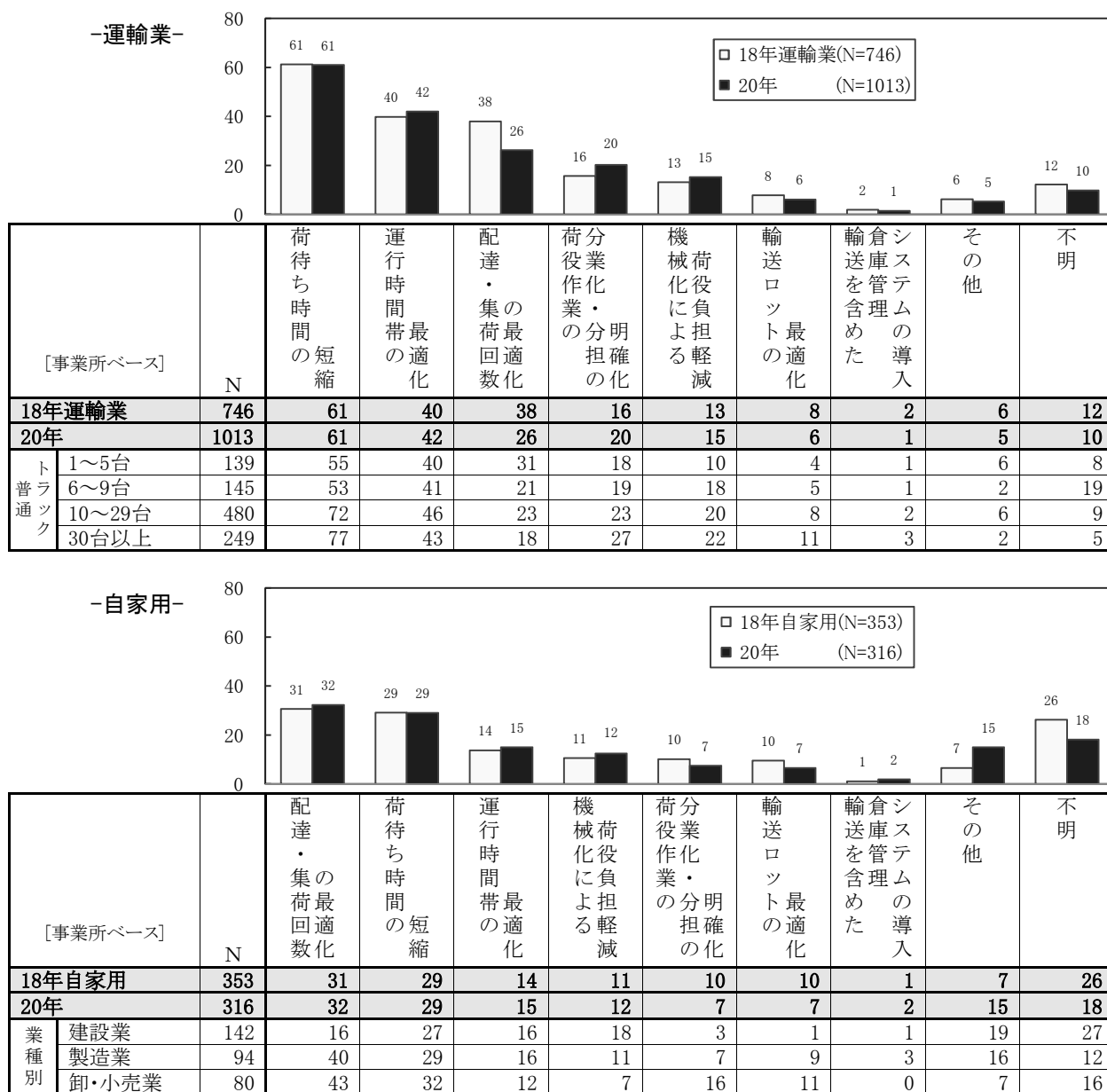
注) 16年は自由回答

### ③ドライバー不足解決のための荷主への協力要望

ドライバー不足問題解決のために荷主に協力してほしいことでは、「荷待ち時間の短縮」(61%)が最も高く、次いで「運行時間帯の最適化」(42%)、「配達・集荷回数の最適化」(26%)、「荷役作業の分業化・分担の明確化」(20%)の順で高い。保有台数別でみると、10台以上の事業所では「荷待ち時間の短縮」が70%以上と、他の保有台数の事業所より高めの水準にある。

自家用では「配達・集荷回数の最適化」(32%)、「荷待ち時間の短縮」(29%)がともに約3割と高い。業種別でみると、製造業、卸・小売業では、「配達・集荷回数の最適化」が40%以上と他の業種より高くなっている。また、卸・小売業では「荷役作業の分業化・分担の明確化」(16%)がやや高い。(図7-7)

図7-7 ドライバー不足問題解決のために荷主に協力してほしいこと(Q45 複数回答)





### 7-3 ドライバーの安全対策への取り組み

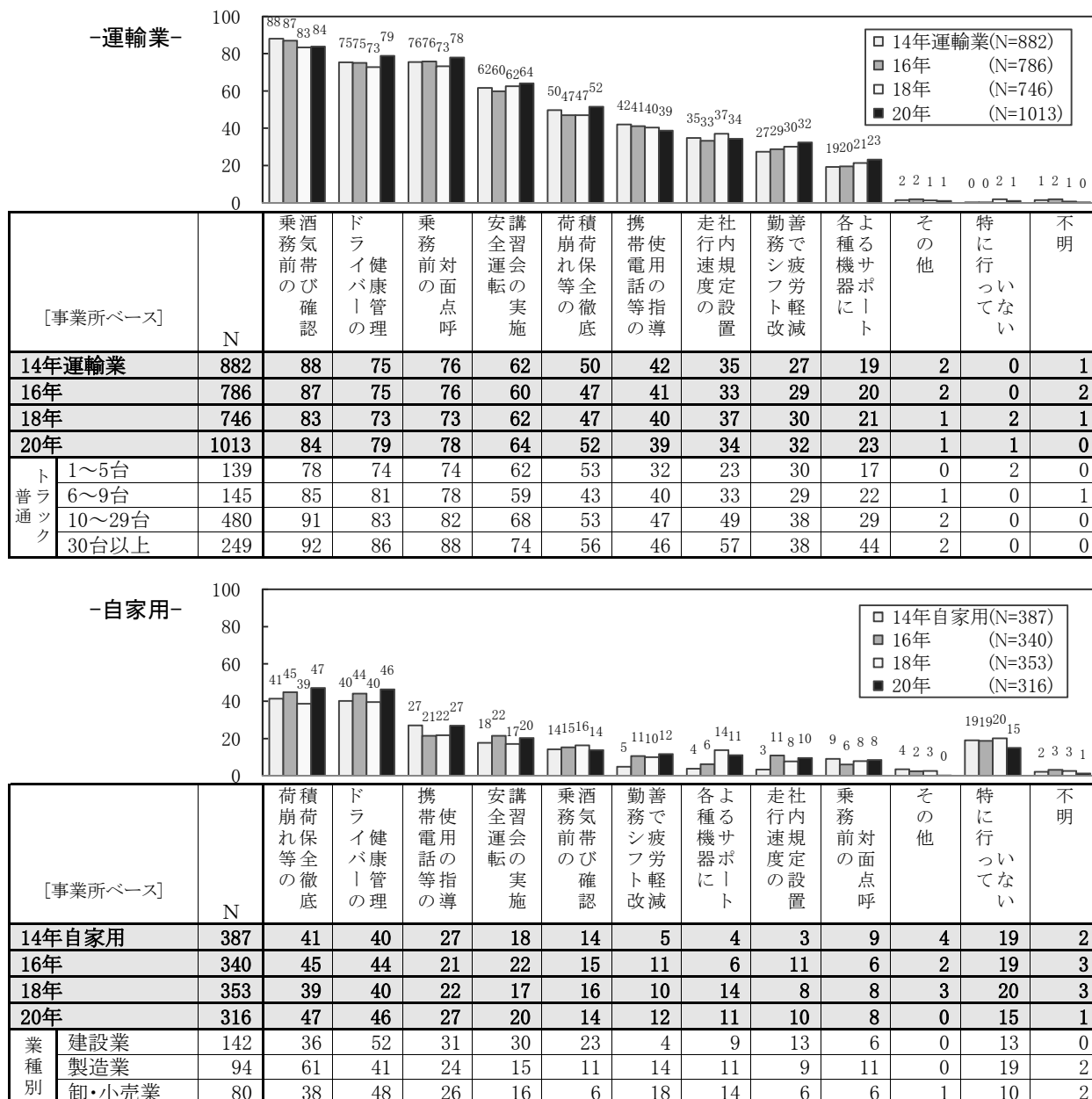
安全対策として、運輸業では「酒気帯び確認」「健康管理」「対面点呼」など、ドライバーの管理が上位。自家用では「荷崩れなどの積荷保全の徹底」「健康管理」が上位。安全サポート機器で役立った事例では「ドライブレコーダー」、あればよいと思った機器では「衝突回避・被害軽減ブレーキ／自動ブレーキ」が多い。

#### ①交通事故防止安全対策

交通事故防止安全対策の取り組みは、運輸業では「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」（84%）が最も高い。次いで「ドライバーに対する健康管理」（79%）、「ドライバー乗務前の対面点呼」（78%）となっており、これらは前回に比べて5ポイント以上増加。普通トラック保有台数の多い事業所ほど、これらの取り組みを実施している割合が高くなっている。

自家用では「荷崩れなどの積荷保全の徹底」（47%）、「ドライバーに対する健康管理」（46%）が上位で、これらも前回に比べて5ポイント以上増加している。「携帯電話等の使用の指導」は前回より5ポイント増加。業種別では、製造業で「荷崩れなどの積荷保全の徹底」が61%と、他の業種より大きく上回る。（図7-8）

図7-8 交通事故防止安全対策(Q15 複数回答)



## ②安全サポート機器の事例

運輸業で最も必要を感じた機器は「ドライブレコーダー」（82件）で、事例としては「事故の確認」「あおり運転の通報」などが挙げられている。これに続く「バックアイカメラ・バックモニター」（31件）は、バック走行時の対人・物損事故の削減に貢献している事例がみられる。（図7-9）

あればよいと思った機器・サービスは、「衝突回避・被害軽減ブレーキ／自動ブレーキ」（27件）、「ドライブレコーダー」（16件）、「バックアイカメラ・バックモニター・センサー」（13件）、「衝突被害警報装置」（11件）が上位。（図7-10）

図7-9 役立った機器とその事例(Q17)【事業所ベース】

機器名	件数	役立った事例
ドライブレコーダー	82	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社の交通事故、被害事故の確認</li> <li>・ あおり運転の通報</li> <li>・ 事故起因を調べていくうちに、ドライバーの運転のクセ等についても気がつき、事故からの防止対策だけでなく普段の運転からの指導が出来た</li> </ul>
バックアイカメラ・バックモニター	31	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会社駐車場で車の入れ替えをする際に、止まっている車に気付かず、バックした所、危うく止めてあった車のフロント部分に衝突しかけた</li> <li>・ バック進入時、人影が見えず急に人が横ぎってきて、危険だった</li> <li>・ 積荷をおろす為バックにて後進中に2輪車が後方を横切りヒヤリとした</li> <li>・ 車両をバックで駐車する際、後方にいた作業員にぶつかりそうになった</li> </ul>
衝突回避・被害軽減ブレーキ／自動ブレーキ	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大型トレーラーが鋼材を積んで約50kmで走行中、右側より軽自動車に急に割り込まれセンサーが効き若干の荷物のズレは起きたが、衝突は免れた</li> <li>・ 高速道路で故障車の路方停車中に気づくのが遅れ、自動ブレーキ発動</li> </ul>
衝突被害警報装置	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山の方面の国道を走行中、小動物が横切って、慌ててブレーキを踏んだが、後続車がいなかったため追突は免れた</li> </ul>
車線逸脱警報装置／ふらつき警報	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 脇見、眠気等でふらつき、車線をはみ出した際にブザーが鳴った事で事故にならずに済んだ</li> </ul>
デジタルタコグラフ	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 速度超過や急減速・急発進が多いドライバーのチェック</li> </ul>
ドライバーモニター、居眠り防止装置	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深夜運行ドライバーが居眠りをし高速道路側壁に接触しそうになった</li> <li>・ 夜間高速道路を走行中、ドライバーが眠気を感じ、ブザーが鳴ってびっくりした</li> </ul>
運行管理車載器、テレマティクス	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「ヒヤリ・ハット」動画の受信及び安全教育に使用。急ブレーキ画像など</li> </ul>
GPS	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバーと連絡がつかない</li> </ul>
車間距離警報装置	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前方車両との車両間隔(前方急ブレーキ)。交差点から完全に確認無しに猛スピード＋ふくらんで曲がって行く自転車(若者)。自転車の並走(若者)。路肩で自転車を追い越す自転車</li> </ul>
その他	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ABS…アイスバーン時、見通しの悪いカーブ先で事故、ABSのおかげでハンドルがきき、事故にならず</li> <li>・ 車両のまわりを、LEDライトで囲う照明…フォークリフト後退時に、後方に人が通り接触しそうになった</li> <li>・ 戻し忘れ警報…ユニックのブームの戻し忘れ</li> </ul>
合計	189	

注) 一部、複数回答を含む、事例は原文のまま

図7-10 あればよいと思った機器とその事例(Q17)【事業所ベース】

機器名・サービス	件数
衝突回避・被害軽減ブレーキ／自動ブレーキ	27
ドライブレコーダー	16
バックアイカメラ・バックモニター・センサー	13
衝突被害警報装置	11
ドライバーモニター、居眠り防止装置	8
車間距離警報装置	7
自動運転、ACC(オートクルーズコントロール)	7
道路・周辺情報の提供	3
全方位カメラ・モニター	3
機器の戻し忘れ警報	3
携帯電話、通信関連	3
デジタルタコグラフ	2
車線逸脱警報装置／ふらつき警報	2
照明関連	2
その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理車載器、テレマティクス</li> <li>・荷台の中を写すモニター</li> <li>・タイムリーに装置(システム)の異常を把握できる機能</li> <li>・制動距離の可視化</li> <li>・一部車両には付いているが、熱線入りの曇らないサイドミラー。タイヤ圧警告ランプ</li> </ul>	5

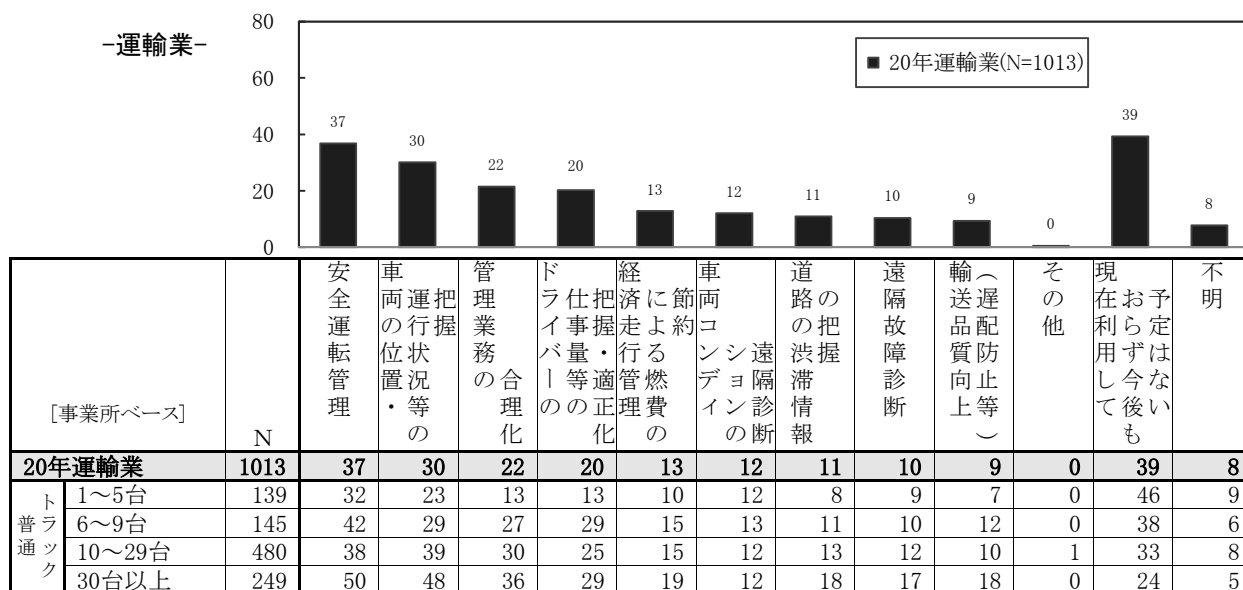
注) 一部、複数回答を含む

### ③テレマティクスの利用目的

テレマティクスの利用目的についてみると、運輸業では「安全運転管理」(37%)、「車両の位置・運行状況等の把握」(30%)が上位となっており、「管理業務の合理化」(22%)、「ドライバーの仕事量等の把握・適正化」(20%)が続く。また、「現在利用しておらず、今後も予定はない」は39%となっている。

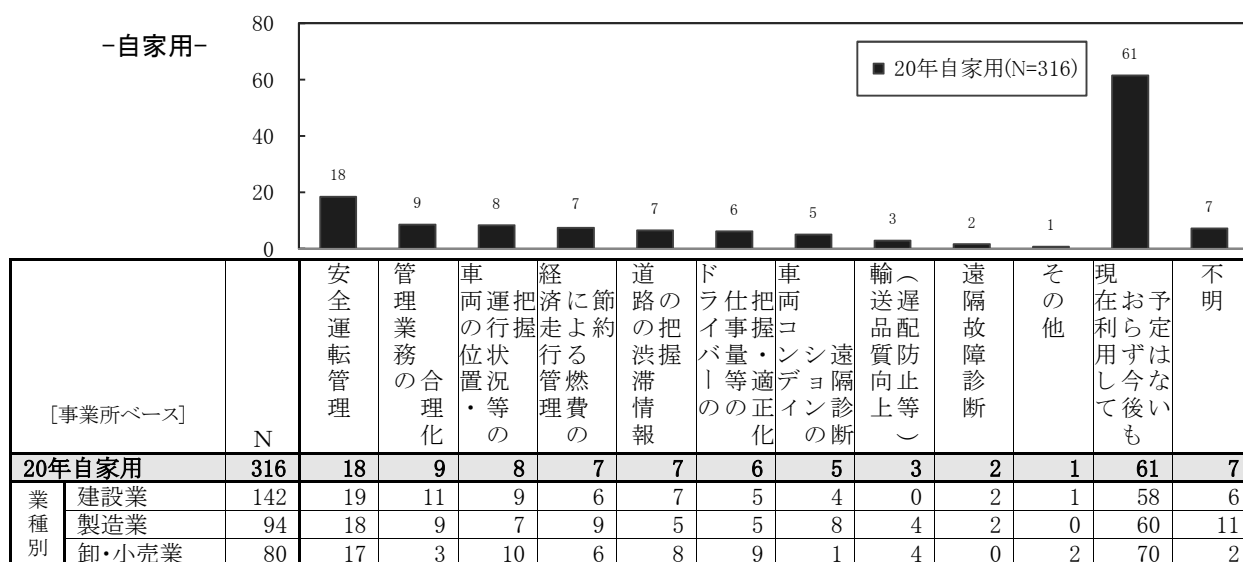
自家用では、「安全運転管理」(18%)が最も高く、これ以外は10%未満と低い。また、「現在利用しておらず、今後も予定はない」が61%にのぼる。(図7-11)

図7-11 テレマティクスの利用目的(Q16 複数回答)



<参考>2014年~2018年

年	N	安全運転管理	車両運行状況等の把握	管理業務の合理化	ドライバーの仕事量等の把握・適正化	経済に節約する燃費の	道路の渋滞情報	車両コンディションの遠隔診断	遠隔故障診断	輸送品質向上等	その他	現在利用していません	予定は後にも	不明
14年運輸業	208	62	64	45	45	45	☆	34	☆	34	0	☆	12	
16年	220	64	60	46	50	41	34	31	☆	27	1	☆	4	
18年	127	73	64	60	54	49	16	16	21	21	1	☆	4	



<参考>2014年~2018年

年	N	安全運転管理	管理業務の合理化	車両運行状況等の把握	経済に節約する燃費の	道路の渋滞情報	ドライバーの仕事量等の把握・適正化	車両コンディションの遠隔診断	遠隔故障診断	輸送品質向上等	その他	現在利用していません	予定は後にも	不明
14年自家用	24*	45	47	20	17	4	33	☆	16	☆	0	☆	35	
16年	20*	26	17	14	19	1	13	4	1	☆	0	☆	38	
18年	18*	75	55	39	17	1	44	12	1	17	0	☆	7	

注) ☆印は選択肢なし  
 18年:「車両コンディションの把握」→「車両コンディションの遠隔診断」  
 20年:全回答者対象に設問を変更(~18年まではテレマティクスを現在利用または今後利用意向回答者)

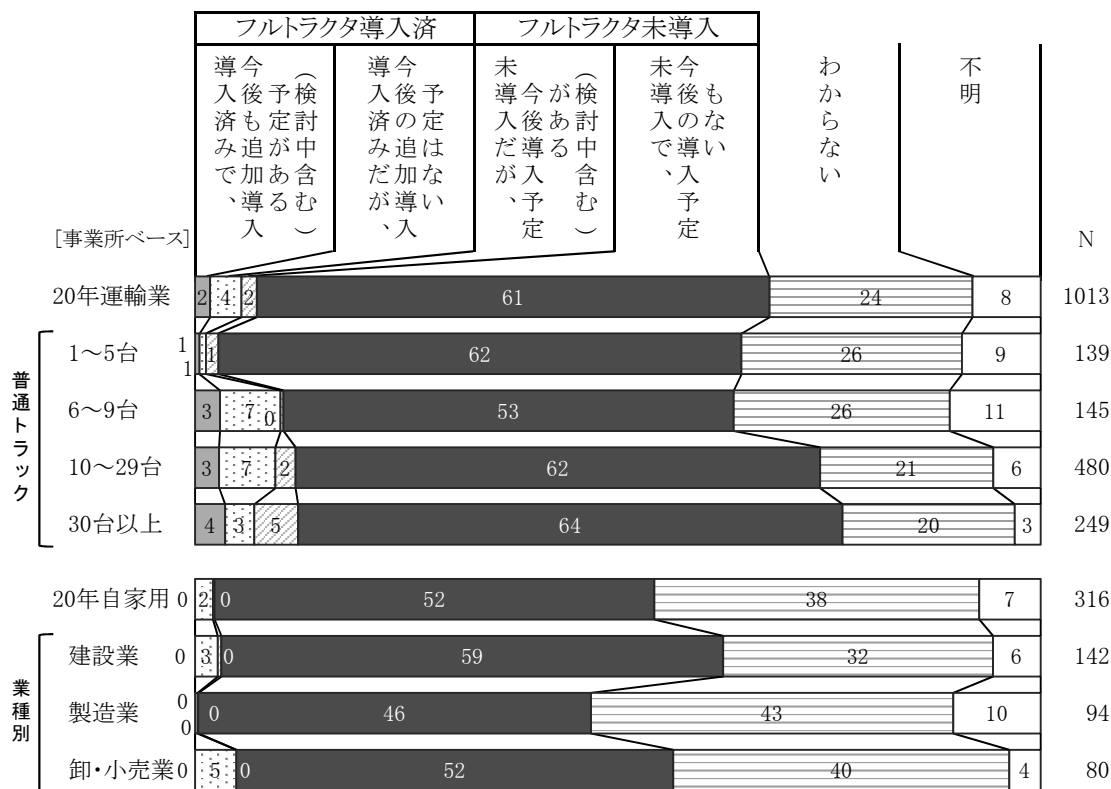
## 7-4 フルトラックタ導入についての意識

フルトラックタ『導入済み』は運輸業で6%、自家用で2%にとどまる。運輸業では「運行経路が限定される」、自家用では「けん引免許保有者の確保、免許取得が難しい」という点でハードルが高い様子。

フルトラックタの導入予定については、運輸業では、「未導入で、今後の導入予定もない」が61%を占め、『導入済み』は6%にとどまっている。普通トラック保有台数が6～9台、10～29台の事業所では、『導入済み』が10%、「未導入だが、今後導入予定」は30台以上の事業所で5%となっている。

自家用では、『導入済み』は2%で、卸・小売業で5%となっている。（図7-12）

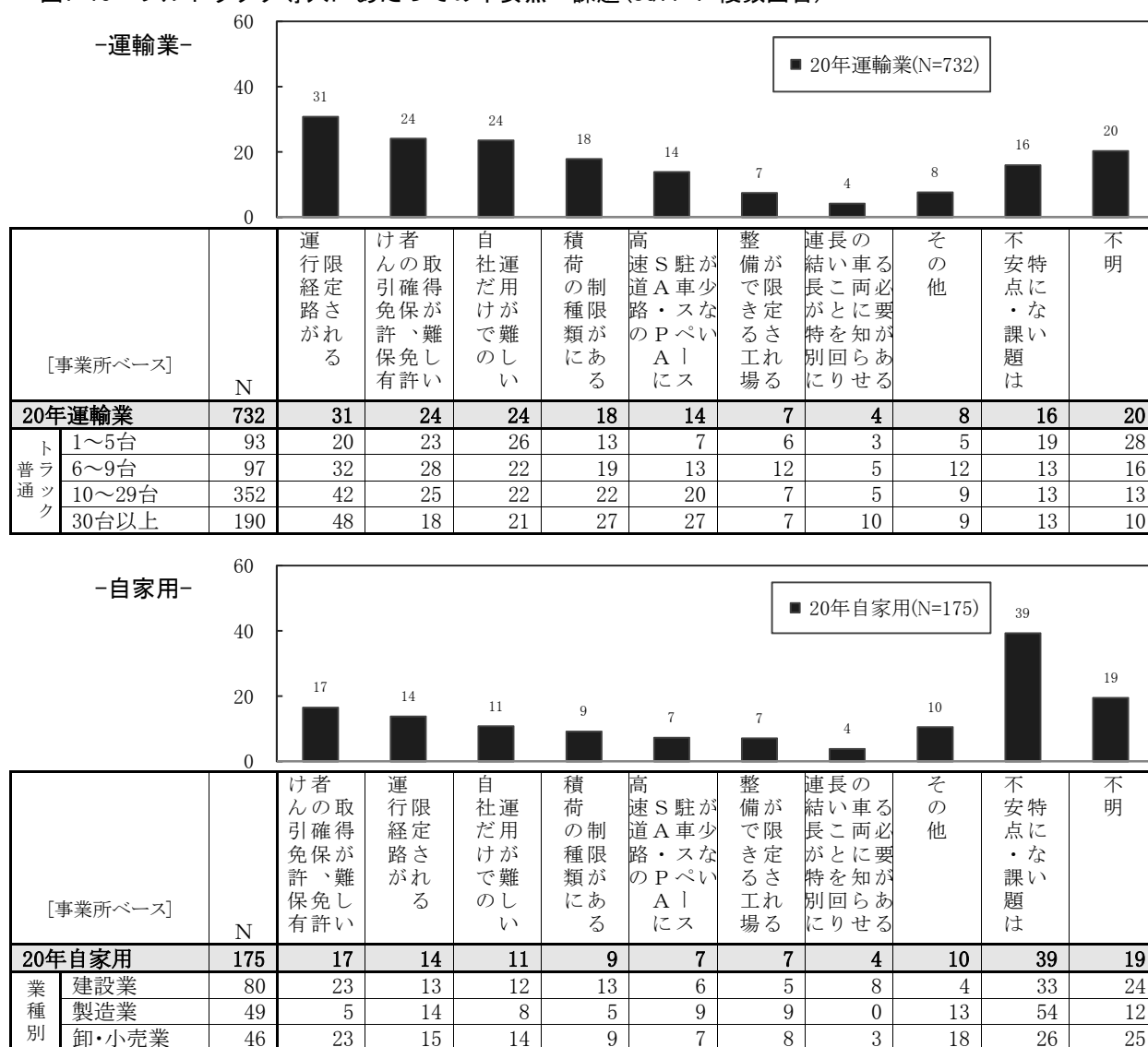
図7-12 フルトラックタの導入予定(Q11)



フルトラクタ導入にあたっての不安点については、運輸業で「運行経路が限定される」(31%)が最も高く、「けん引免許保有者の確保、免許取得が難しい」「自社だけでの運用が難しい」(各24%)が続く。普通トラック保有台数が多い事業所ほど、「運行経路が限定される」が高くなっている。

自家用においては、「けん引免許保有者の確保、免許取得が難しい」(17%)が最も高く、「運行経路が限定される」(14%)、「自社だけでの運用が難しい」(11%)の順で続く。(図7-13)

図7-13 フルトラクタ導入にあたっての不安点・課題(SQ11-1 複数回答)



## 7-5 自動運転走行機能・隊列走行についての意識

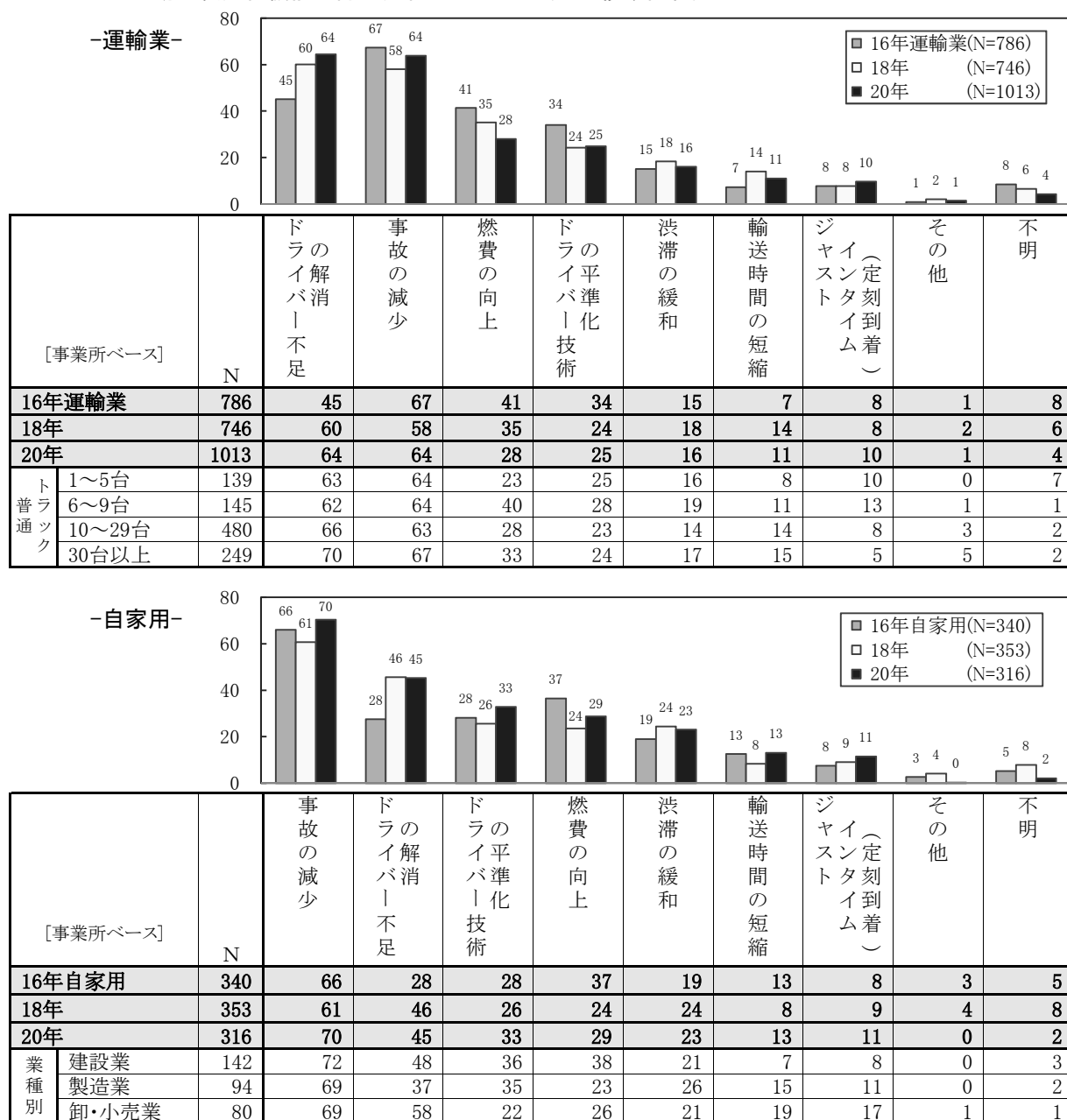
自動運転走行機能・隊列走行のメリットとして、運輸業・自家用ともに、ドライバー不足の解消、事故の減少への期待が高い。デメリットとしては、運輸業・自家用ともに「システムの誤作動・故障」「ドライバーの居眠り・注意力の低下」「故障・事故発生時の責任所在が曖昧」が上位に挙がる。

自動運転走行機能搭載トラックについては、運輸業で3割弱に導入意向がある。

自動運転走行機能・隊列走行のメリットについては、運輸業で「ドライバー不足の解消」(64%)が最も高く、16年度以降増加傾向が続く。これと同率の「事故の減少」(64%)は前回に比べて6ポイント増加。

自家用では「事故の減少」(70%)が最も高く、運輸業を上回る。「ドライバー不足の解消」(45%)、「ドライバー技術の平準化」(33%)がこれに続く。「ドライバー技術の平準化」は前回に比べて7ポイント増加している。(図7-14)

図7-14 自動運転走行機能・隊列走行のメリット(Q12 複数回答)

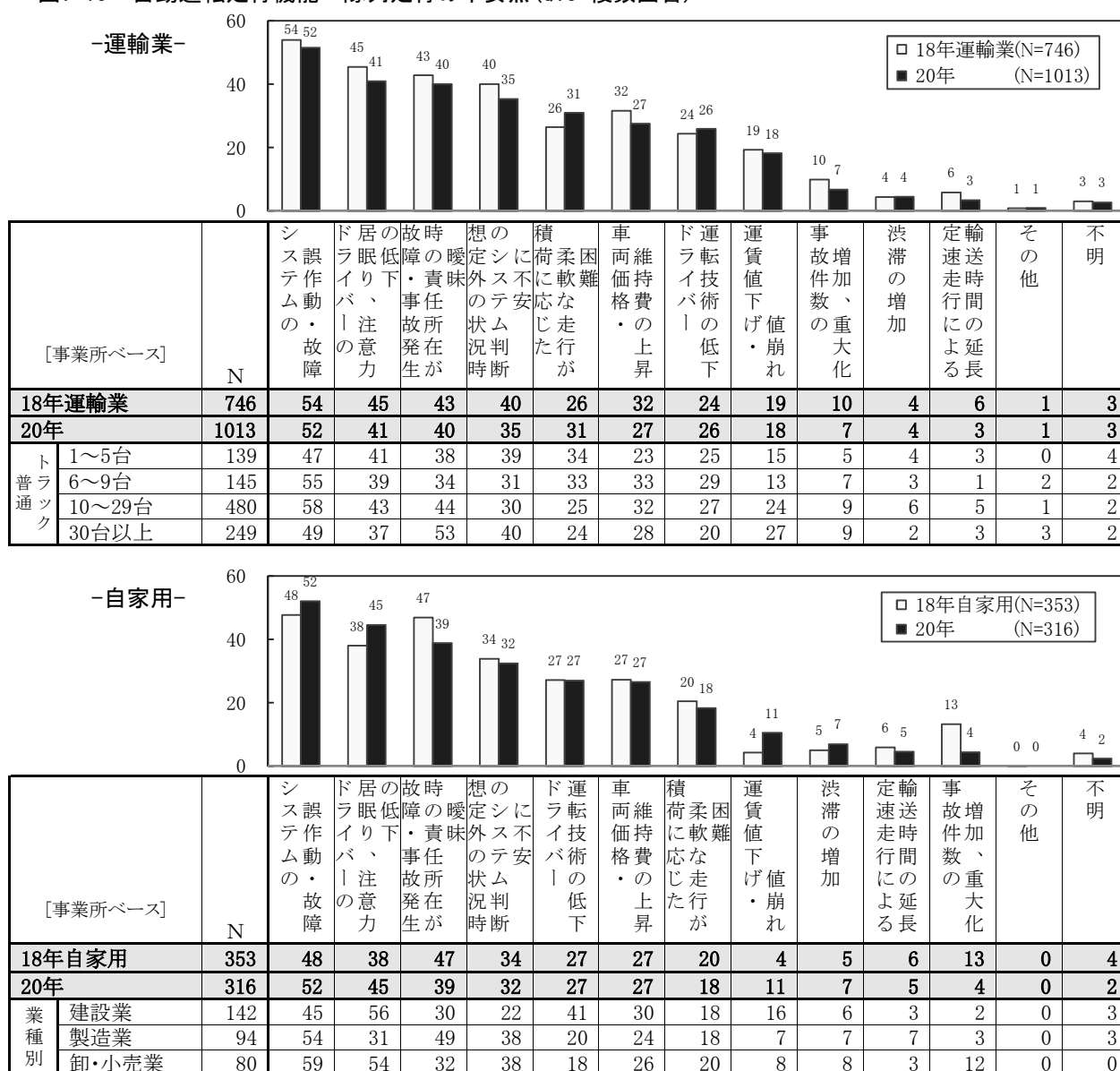


注) 重要なものから順に3つまで回答可能

自動運転走行機能・隊列走行の不安点については、運輸業で「システムの誤作動・故障」(52%)が最も高く、次いで「ドライバーの居眠り・注意力の低下」(41%)、「故障・事故発生時の責任所在が曖昧」(40%)の順となっている。前回に比べて減少している項目が多い中で、「積荷に応じた柔軟な走行が困難」(31%)が5ポイント増加している。また、普通トラック保有台数30台以上では「故障・事故発生時の責任所在が曖昧」が53%と、他の事業所を上回っている。

自家用においても、「システムの誤作動・故障」(52%)が最も高く、「ドライバーの居眠り・注意力の低下」(45%)、「故障・事故発生時の責任の所在が曖昧」(39%)が続く。「ドライバーの居眠り・注意力の低下」は前回に比べて7ポイント増加、「故障・事故発生時の責任の所在が曖昧」は8ポイント減少している。業種別では、製造業で「故障・事故発生時の責任の所在が曖昧」(49%)が他の業種に比べて高い。(図7-15)

図7-15 自動運転走行機能・隊列走行の不安点(Q13 複数回答)



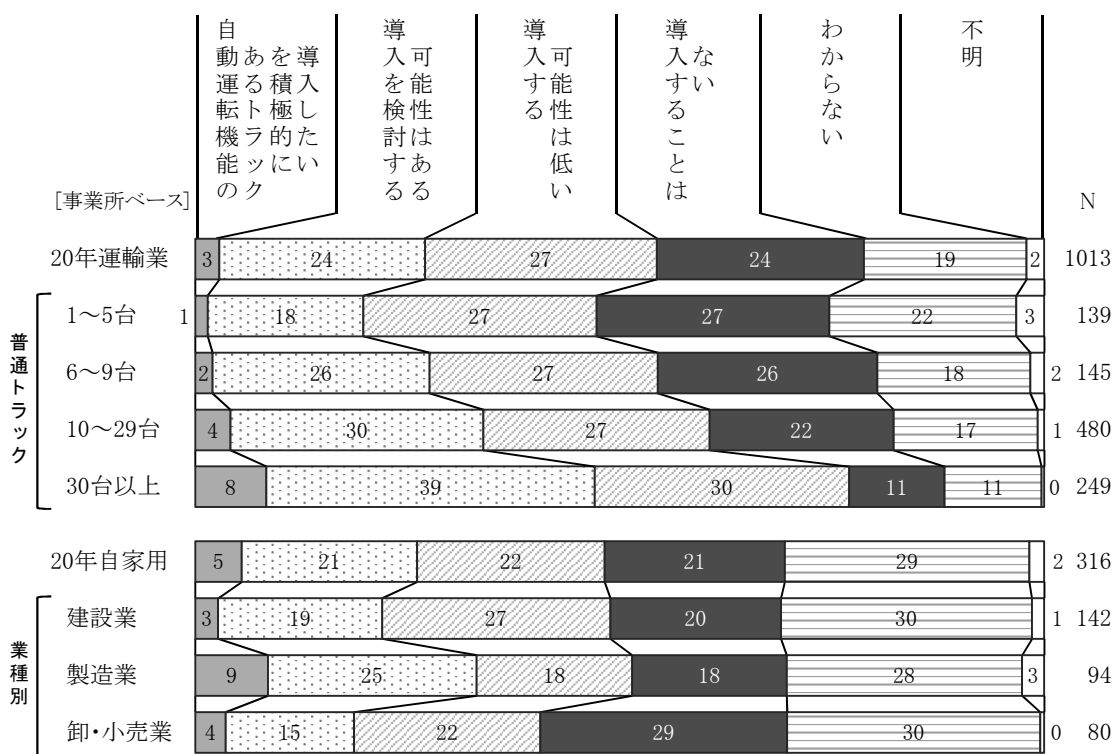
注) 重要なものから順に3つまで回答可能



自動運転走行機能の搭載されたトラックの導入意向については、運輸業では「導入を検討する可能性は低い」が27%、「導入を検討する可能性はある」「導入することはない」がともに24%とわかれている。「積極的に導入したい」は3%にとどまるが、「導入を検討する可能性はある」と合わせると27%に意向がある状況。

自家用でも「導入を検討する可能性は低い」が22%、「導入を検討する可能性はある」「導入することはない」がともに21%と運輸業と同様の傾向だが、「わからない」が29%と多い。業種別では、製造業で「積極的に導入したい」が9%と他の業種に比べて高い。(図7-16)

図7-16 「自動運転走行機能」搭載トラック導入意向(Q14)



## 7-6 輸送合理化・人材活用等の実施状況

運輸業が主に実施している輸送合理化・人材活用策としては、「ドライバー教育」「ドライバー労働時間規制への対応」が4割台と高い。今後取り組みたいものは「女性ドライバーの活用」が最も多い。

自家用では、今後取り組みたい対策として「ハイブリッド車の導入」「買い替え延長」が上位で、前回より増加傾向。

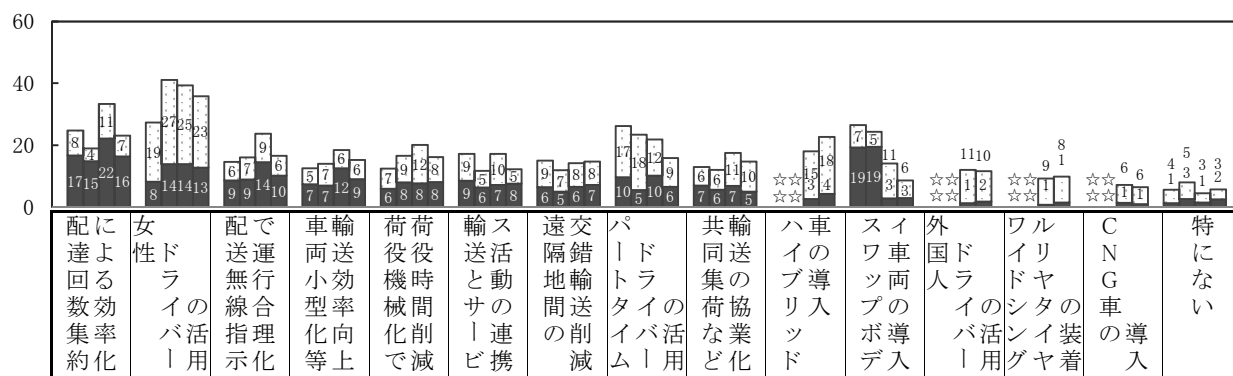
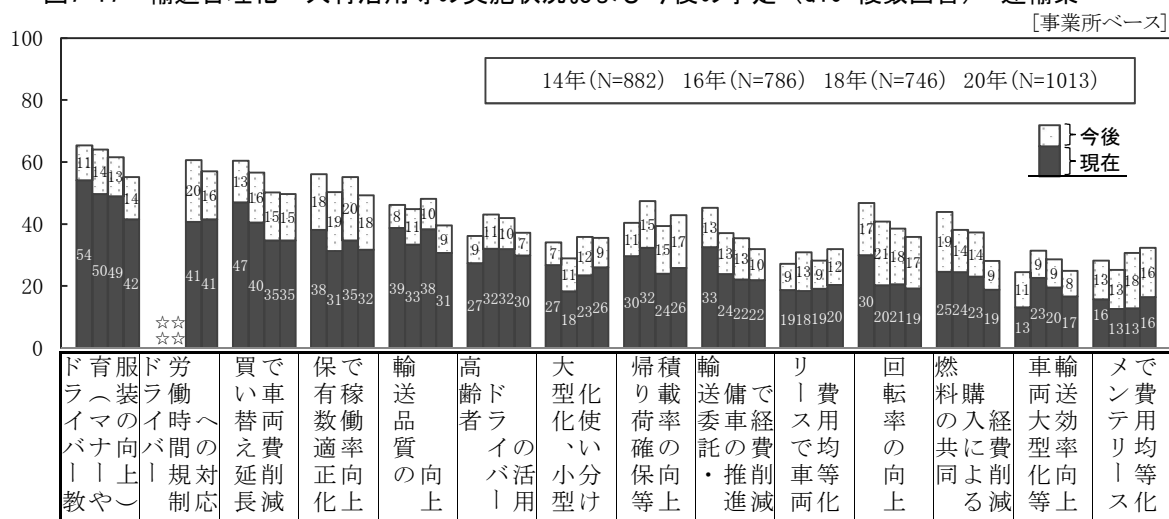
運輸業の合理化・人材活用等の実施内容は、「ドライバー教育」(42%)が最も高い。次いで「ドライバー労働時間規制への対応」(41%)、「買い替え延長で車両費削減」(35%)の順。前回に比べて「ドライバー教育」と「輸送品質の向上」(31%)は7ポイント減少。

運輸業の今後実施したい輸送合理化・人材活用策は、「女性ドライバーの活用」(23%)が最も高い。次いで、「保有数適正化で稼働率向上」「ハイブリッド車の導入」(各18%)、「帰り荷確保など積載率の向上」「回転率の向上」(各17%)となっている。(図7-17)

自家用の現在の実施内容では、「買い替え延長で車両費削減」「配達回数集約による効率化」(各25%)、「大型化、小型化の使い分け」(21%)、「保有数適正化で稼働率向上」(20%)が上位。

自家用の今後実施したい合理化・人材活用策では、「ハイブリッド車の導入」(24%)が最も高く、「買い替え延長で車両費削減」(17%)が続く。これらは、前回より5ポイント増加している。(図7-18)

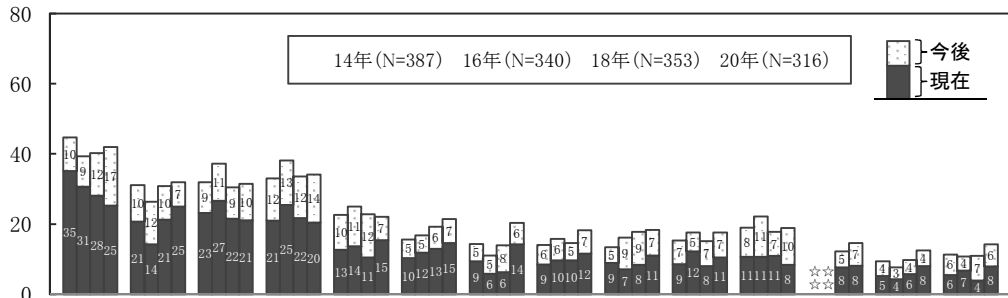
図7-17 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定 (Q10 複数回答) -運輸業-



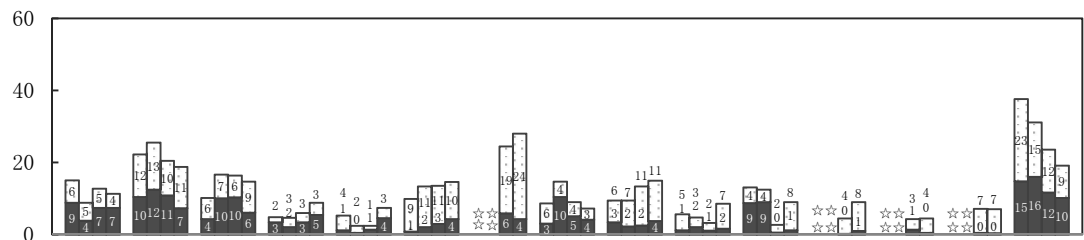
注) ☆印は選択肢なし

注) 14年:「積荷に合わせた架装の使用」→16年:「特装車の使用」→18年:「スワップ・ボディ車両の導入」

図7-18 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定 (Q10 複数回答) -自家用-



[事業所ベース]	N	買い替え延長	車両削減	配達回数集約化	大型化、小型化	保有数適正化	稼働率向上	ドライバー教育	服装の向上	リースの普及	燃料の共同	購入経費削減	メンテナンス	高齢ドライバーの活用	帰荷率の向上	積載率の確保	輸送委託の推進	労働時間削減	労働時間への対応	輸送とドライバーの連携	スモール車両の導入	輸送効率向上								
		現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後							
14年自家用	387	35	10	21	10	23	9	21	12	13	10	10	5	9	5	9	6	9	5	9	7	11	8	☆	☆	5	4	6	6	
16年	340	31	9	14	12	27	11	25	13	14	11	12	5	6	5	10	6	7	9	12	5	11	11	☆	☆	4	3	7	4	
18年	353	28	12	21	10	22	9	22	12	11	12	13	6	6	8	10	5	8	9	8	7	11	7	8	5	6	4	4	7	
20年	316	25	17	25	7	21	10	20	14	15	7	15	7	14	6	12	7	11	7	11	7	8	10	8	7	8	4	8	6	
業種別																														
建設業	142	32	13	10	5	17	9	26	13	16	8	14	4	22	5	12	6	13	2	7	3	9	9	3	11	1	2	12	8	
製造業	94	18	19	30	7	24	7	13	15	17	6	15	9	10	6	15	5	11	7	14	7	7	12	11	4	12	2	8	5	
卸・小売業	80	28	18	37	10	21	19	26	12	11	6	15	7	11	7	4	11	8	17	9	12	10	8	10	4	12	13	2	6	



[事業所ベース]	N	輸送品質の向上	回転率の向上	車両大型化	輸送効率向上	配送無行線指示	で運行合理化	遠隔地間の削減	交差の削減	女性ドライバーの活用	ハイブリッド車の導入	荷役機械化	荷役時間削減	パドタイムの活用	共同集荷など	輸送の協業化	スワップボディの導入	ワイルドインゲージ	外国人ドライバーの活用	CNG車の導入	特になし										
		現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後								
14年自家用	387	9	6	10	12	4	6	3	2	1	4	1	9	☆	☆	3	6	3	6	1	5	9	4	☆	☆	☆	☆	☆	☆	15	23
16年	340	4	5	12	13	10	7	2	3	0	2	2	11	☆	☆	10	4	2	7	2	3	9	4	☆	☆	☆	☆	☆	☆	16	15
18年	353	7	5	11	10	10	6	3	3	1	1	3	11	6	19	5	4	2	11	1	2	0	2	0	4	1	3	0	7	12	12
20年	316	7	4	7	11	6	9	5	3	4	3	4	10	4	24	4	3	4	11	2	7	1	8	1	8	0	4	0	7	10	9
業種別																															
建設業	142	1	2	5	7	3	8	1	1	2	2	4	14	5	34	5	1	1	2	1	6	3	6	0	6	1	2	1	7	10	10
製造業	94	14	2	9	14	8	10	8	5	7	0	6	9	5	19	4	2	6	14	1	6	0	9	2	10	0	6	0	7	12	10
卸・小売業	80	4	10	6	15	7	7	7	4	3	9	1	7	1	18	2	8	4	21	4	9	1	8	0	8	0	4	1	6	7	5

注) ☆印は選択肢なし

注) 14年:「積荷に合わせた架装の使用」→16年:「特装車の使用」→18年:「スワップ・ボディ車両の導入」

## 8. 荷主の物流環境（ヒアリング結果より）

荷主企業12社への物流・トラック輸送に関するヒアリング概要をまとめた。

業種や従業員規模、物流の実態は各社により様々ではあるが、共通してみられる傾向、特筆すべき取り組み等については以下のとおり。

### ① トラック輸送・物流に関する課題

輸送の合理化・適正化については、各業種ともに積載効率の課題が大きい。特に空間の無駄をいかに削減するかが大きな課題との声が複数企業から挙がった。無駄が生じやすい要因として、以下の3点が比較的多く聞かれた。

#### 1) 積み合わせる商品の温度帯の違い

複数種類の商品の積み合わせが多い卸・小売業で主に聞かれた課題であった。具体的な対応策としては、保冷容器への荷寄せや二室二温度管理車両の導入等の社内対応がみられる。

#### 2) 積荷のサイズが合わない

積荷のサイズ違いという課題については、パレチゼーション、ドーリー等搬送機器のサイズ変更や段ボールのサイズ標準化の取り組み・検討がされている。食品等製造業ではパレチゼーションが推進されている様子も見受けられたが、卸・小売業での多様な商品をまとめて納入、製造業での販売店への小口納入といった特性上、バラ積み・バラ降ろし対応が中心となっている例が多くみられた。

また、効率的な輸配送にあたり、パレット等のサイズの標準化について、自社を超えて業界全体での取り組みが不可欠との声も聞かれた。

#### 3) リードタイム等の時間管理の問題

時間管理面では機器関連の製造業をはじめ各業種共通で、日時指定・休日配送等の対応が荷主側の負担になっているとの意見が複数聞かれた。根本的な解決に向けては、短納期、日時厳守といったこれまでの考え方の転換や、企業間・業界を超えての合意形成の難しさがハードルになっている。

一方で、翌々日納品を推進している例もみられるとともに、リードタイム緩和を含めた『持続可能な物流』への検討意向を持つ企業もある。

また、「物流におけるサービスの付加価値として配送情報通知」から動態管理システム導入を考えるとといった例もあり、荷主側の付加価値となる機能の提供が、リードタイム等の緩和支援につながることも考えられる。

上記1)～3)全体を通じた対応策としては、同業他社や異業種との共同輸配送の検討・実施に取り組む企業が複数あった。飲料製造業では、他社の軽量商品との混載を検討している例もあった。

空間削減は自社努力のみでは解決が難しいとの意見も聞かれる中、共同輸配送は有力な改善策の1つである一方、リードタイムや荷量、温度・重量・においといった積荷の特性等の諸条件を他社と調整する必要があると、その点がハードルである様子もみられた。

## **② 専門性・先進技術に関する取り組み**

荷主側での専門性・先進技術の取り組みでは、主に以下の事項で特徴がみられた。

### **1) 物流拠点・倉庫内管理の高度化（自動化、3PL委託等）**

人手不足や作業効率化、コスト削減等の観点から、物流拠点・倉庫内での自動受付・搬送による省人化等への取り組み・検討が進んでいる様子が複数の企業でみられた。

中には、AI活用による在庫リスク低減のためのシステム構築に取り組む例もみられた。

一方、システムに関するナレッジ・ノウハウ不足や倉庫ごとに取扱品目が異なる等、作業標準化が難しい等の理由から、高度化が進みづらいという声も聞かれた。

### **2) トラック輸配送のシステム化**

物流拠点・倉庫とのトラック輸配送との接続部分における取り組みとして、バース予約管理システム、運行管理システムの導入・検討等、人間系業務のシステム移行の例がいくつかみられた。導入・検討の背景としては、前述のリードタイムの点や、倉庫作業やドライバー不足対応、ドライバーの拘束時間の軽減、輸送品質向上の点からと様々である。運行管理に関しては、精密・部品製造業等で外装ダメージ・商品破損の検品水準が厳しく、輸送途中のダメージ発生ポイントを知りたいという要望もあった。

### **3) フルトラクタの利用・検討**

比較的物量が多い食品・飲料等の製造業で超大型のダブル連結トラックでの幹線輸送の取り組み例や、トレーラーの積極的活用の声が聞かれたが、12社中2社にとどまった。

一方、利用・検討意向がない理由としては、物量がそれほど多くない、拠点や周辺道路のキャパシティの面で利用が難しいといったものが複数みられた。荷主にとってフルトラクタは、現状、まだ縁遠い存在として捉えられているように感じられる。

## **③ 環境、省エネ、SDGs関連の取り組み**

近年の環境問題、SDGs等の流れから、企業全体のコンプライアンス対応と関連して、物流部門でも様々な取り組みがなされている様子がうかがえた。主には、CO<sub>2</sub>削減につながる以下の取り組みが挙げられた。

### **1) 鉄道・海運へのモーダルシフト**

トラック輸送からのモーダルシフトについては、多くの企業で取り組み・検討があるとの回答があった。特に長距離のトラック輸送を鉄道や海運で代替し、トラック便数削減によるCO<sub>2</sub>削減を図る動きが複数社でみられる。

環境問題のほか、ドライバー不足を懸念してモーダルシフトに取り組んでいる例もあった。

一方、鉄道は災害時の不通リスク、輸送量増大に伴う在庫リスクを懸念する意見もあった。

また、別方策として、輸送距離自体を短縮して地産地消を拡大したり、各地倉庫に在庫を分散する等の対応もみられた。

## 2) EV車の利用・検討

EV車については、積極的な利用意向があった企業は限られるものの、卸・小売業、食品製造業等ではテスト利用や利用意向がみられた。また、卸・小売業からはEVや水素燃料車導入をトラックメーカーとの共同推進、食品製造業からは大型冷蔵庫EVトラックの開発への希望が挙げられた。

利用・利用意向のある企業3社では、いずれも価格低減の要望が挙げられた。今後の利用意向の向上・浸透においては、車両コスト面が大きな課題といえる。

## 3) ペーパーレス化推進・検討

物流拠点・倉庫内でのペーパーレスへの取り組み・検討している企業は複数あったものの、いずれも拠点内対応となっており、トラックドライバーには紙伝票の受け渡しとなっている。また、メーカー企業単体では対応が難しいため、業界団体等での対応要望も挙げられている。

## ④ ドライバーの労働環境

今回のヒアリング全体を通じて、以下のようなドライバーの労働環境に関する課題が特に多く聞かれた。

新型コロナウイルス感染症流行を背景に、物流の重要性を再認識するタイミングでもあつたか、改めて深刻さに直面した旨の意見が多く聞かれ、荷主側でも負荷を軽減する取り組みが進められている。

### 1) ドライバー不足・高齢化

ドライバー不足や高齢化については、運輸業者のみならず、荷主側も非常に強い危機感を持っている様子であった。積載効率向上や省人化の取り組みは、荷主側でのコストダウンとともに、その分をトラックドライバーへ還元することも含めて考えているという企業もあった。

具体策として、外国人ドライバー受け入れ、大型免許取得補助等のほか、中・小型車のリミッター装着義務付け、車間距離抑制機能等、ドライバーのルール遵守の仕組みを導入して、ドライバーイメージ・待遇改善につなげることが必要との意見もあった。また、併せて、ドライバーが安定的に安全に稼働できるように、発荷主・着荷主ともに、無理のないリードタイムでの受発注が不可欠との意見もあった。

### 2) ドライバーの付帯作業

また、ドライバーの荷役作業、特にバラ積み・バラ降ろしの負荷について心配する声も多く聞かれた。2019年6月に、ドライバーの長時間労働是正の観点から荷役作業・付帯業務の記録が義務化され、今後、作業時間を中心とした実態把握が進むと思われるが、併せて積荷の特性（重量・扱いにくさ等）による身体的負荷も考慮すべきであろう。

作業負荷については、製造業でクランプリフト導入推進やオートフロア車両の提案についての意見もあったが、マテハン機器や車両設備による解決策の一例といえる。また、パレチゼーションは負荷軽減の一方策ではあるが、フォークリフト免許取得者が少ない、倉庫作業者の人手不足といった悩みを持つ例もあり、こうした点への対応も併せて必要と考えられる。

ヒアリング対象企業の物流・トラック輸送 概要一覧

		A社（卸・小売業）	B社（卸・小売業）
企業の概要	従業員規模	500人未満	500人未満
	物流子会社	あり	なし
	トラック輸送の委託先会社数	2社(再委託含め9社)	7社(3PL)
	得意先に納入する主な積荷	食品、日用品	加工食品、日配品、生鮮品、青果
	納入時の主使用トクラス	4トクラス	10トクラス、4トクラス
	輸送機関の併用	なし(全てトラック)	鉄道あり
委託先への満足度 (とても満足/やや満足/やや不満/とても不満の4段階)		やや満足	やや満足
トラック輸送の課題と対応		<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック台数・荷量増加による夕方を中心とした待機時間の長時間化</li> <li>・バラ積みによる荷降ろし時間の長時間化</li> <li>・深夜帯のアイドリング騒音</li> </ul> <p>②輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・積み降ろし時の荷崩れ</li> <li>・ドライバー非定着による作業効率低下</li> </ul>	<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自社内対応の限界による他社の配送ネットワークの相互利用を模索も、量・リードタイム等諸条件非合致により実現せず</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー高齢化による人材不足に危機感</li> <li>・特に店舗配送ドライバーは拠点配送と異なるスキルが必要で確保困難</li> </ul>
専門性・先進技術を意識した取り組み		<p>①物流全体に対する新たな取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空間削減のための大型保冷容器への荷寄せ</li> <li>・空間削減のためのドーリーの仕様変更(車輪小型化、軽量化)</li> <li>・拠点内作業省人化のための自動搬送(AGV)模索</li> <li>・エネルギー効率改善のための青果専用蓄冷材の導入</li> <li>・納品待機時間削減のための入荷予約システム導入</li> </ul>	<p>①物流とその周辺業務の高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー、物流センター人手不足対応のための入荷時間予約システムの導入推進中</li> </ul> <p>②自動荷役機器・システムの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流センター人件費削減のための搬送ロボット等の導入検討</li> <li>・パレット積載効率向上のため、T11型パレット対応サイズの商品設計を行うよう同社PB商品メーカーに働きかけ</li> </ul>
環境、省エネ、SDGs関連の取り組み・要望		<p>①全社的なSDGs関連の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック輸送についても物流全体の効率化が必要</li> <li>・環境配慮のための拠点での車両待機時のスタンバイ装置(車両搭載)の活用も必要</li> </ul>	<p>①ペーパーレスの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流センター内の伝票レス化推進中</li> </ul> <p>②環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷低減のための車両の積載率向上・モーダルシフト</li> <li>・ドライバー労働環境の改善のための入荷時間予約システム(拘束時間短縮)、パレチゼーション推進</li> <li>・施設利用、配送効率化のための同社物流センターの他社共同利用検討</li> <li>・段ボールのモジュール化(T11型パレット適合)による積載効率向上</li> </ul>
新型コロナの影響、その他要望等		<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宅配需要・物流量増加による拠点での待機時間長時間化</li> <li>・購入者よりも配達担当からの置き配要望がある</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー不足解消のため大量輸送(鉄道、海運等)も含めた効率的な輸送への取り組みを希望</li> <li>・交通渋滞回避のため、道路整備等の課題化を希望</li> </ul>	<p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー不足対応のための外国人ドライバーの受け入れ(道路貨物運送業務の技能実習第2号の移行対象への追加)を要望</li> <li>・パレット共同利用の拡大を要望</li> </ul>

		C社（卸・小売業）	D社（製造業）
企業の概要	従業員規模	10,000人以上（連結）	1,000人～5,000人未満
	物流子会社	なし	なし
	トラック輸送の委託先会社数	10社（配送業務は3PLへ委託）	約30社
	得意先に納入する主な積荷	食品・調理品材料、日用品、雑貨等	食品
	納入時の主使用トンクラス	3～4トンクラス	10トンまたは4トンクラス（遠距離は10トン）
	輸送機関の併用	一部鉄道あり	一部鉄道、海運あり
委託先への満足度 (とても満足/やや満足/やや不満/とても不満の4段階)		やや満足	やや満足
トラック輸送の課題と対応		<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人件費高騰による物流コスト増対応のための「二室式二温度管理車両」導入</li> <li>・店舗納品時の車両駐車位置へのクレーム等を背景とした同業3社での駐車場共同利用や共同配送の実証実験の実施</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー、倉庫内作業者の確保困難</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故、駐車場での接触事故等の防止</li> </ul>	<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・納品時の付加作業引き受けが発生</li> <li>・鉄道、海運等の割合を拡大</li> <li>・トレーラーの活用による効率化</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・繁忙期等の欠車防止のための委託先拡大、1ルート複数事業者化</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・季節変動のある定温商品の車両のタイムリーな一定数確保が困難</li> </ul>
専門性・先進技術を意識した取り組み		<p>①IoTなど物流とその周辺業務の高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・作業者不足対応のための倉庫内作業自動化の研究</li> </ul> <p>②物流状況のタイムリーな情報把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・品質管理と効率的な走行のための運行管理システムによる温度・配送状況等のリアルタイム管理、走行データのドライバーへのフィードバック</li> </ul> <p>③3PL等総合的な物流システムの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配送業務を3PL事業者へ委託</li> </ul> <p>④物流全体に対する新たな取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配送従業員の負荷・コスト低減のためのレンタル・通販事業者による集荷・配送事業</li> <li>・ドライバー不足・CO2削減のための戻り便活用による店舗廃棄食品回収の実証実験</li> </ul>	<p>①超大型トラックの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー不足による欠車を想定した幹線輸送でのトレーラーの積極的活用</li> </ul> <p>②物流全体に対する新たな取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天候要因に左右される商品群の販売ロス・在庫リスク低減による無駄な輸配送低減のためのAI・気象予測を使った需給システム構築</li> </ul>
環境、省エネ、SDGs関連の取り組み・要望		<p>①環境関連新技術搭載トラックの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・EVトラック導入予定でテスト検討中だが、車両価格の高騰が問題（物流コストに影響）</li> </ul> <p>②環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部配送車両へのエコタイヤ導入</li> <li>・運行管理システムでのドライバーへのデータフィードバックや表彰制度によるエコドライブ浸透</li> <li>・運行管理システム導入によるCO220%程度削減</li> <li>・店舗周辺住民への夜間騒音配慮のため台車やパワーゲートの仕様・運用等を改善</li> </ul>	<p>①全社的なSDGs関連の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出抑制のための鉄道、海運の輸送拡大を推進（トラックのみの輸送ルートも含めて導入検討）</li> <li>・伝票類のペーパーレス化はメーカー単体での対応は難しく、業界団体での検討を要望</li> </ul>
新型コロナの影響、その他要望等		<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーへのマスクが不足する中での納品に苦慮</li> <li>・マスク不足が深刻化した際の配送トラックを狙ったつけ回し等があった</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・SDGsへの取り組みが求められる中、EVや水素燃料車導入をトラックメーカーとともに推進したい</li> </ul>	<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の消毒が完了しているにも関わらず、感染者が発生した物流拠点への配送拒否があった</li> </ul>



		E社（製造業）	F社（製造業）
企業の概要	従業員規模	10,000人以上	非公開
	物流子会社	あり	なし
	トラック輸送の委託先会社数	約20社(直接委託)	20社(直接委託)
	得意先に納入する主な積荷	食品	食品
	納入時の主使用トンクラス	3～13、22トンクラス	10トンまたは4トンクラス
	輸送機関の併用	一部鉄道、海運あり	一部海運あり
委託先への満足度 (とても満足/やや満足/やや不満/とても不満の4段階)		とても満足	やや満足
トラック輸送の課題と対応		<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流子会社の自社ドライバー比率増加による子会社から協力会社に対する運賃抑制</li> <li>顧客への納品日時指定の緩和・変更による配送車両総台数の削減</li> <li>賞味期限の短い商品の他社との共同配送検討</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記①の車両総台数削減分の予算をドライバー運賃へ還元できれば、委託先から選ばれる可能性も高まる</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記①の物流子会社自社ドライバー比率増加により、ドライバー指導を近い距離で実施できる</li> </ul> <p>①～③共通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「お客様に商品をお届けする」機能維持のため、品質維持や時間、接遇など5点の項目をスタッフ等一人ひとりに注意喚起している</li> </ul>	<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多頻度・時間指定配送対応のため積載率低下、荷量以上の車両が必要</li> <li>自社としてはパレット積み配送増加の方針</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バラ積み・バラ降ろしによる委託先からの敬遠が発生</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>配送先での納品時の長時間待機、付帯作業が発生</li> </ul>
専門性・先進技術を意識した取り組み		<p>①物流状況のタイムリーな情報把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>配車計画の進捗、運転精度把握による物流品質向上のための配送車への車載器搭載推進</li> </ul> <p>②自動荷役機器・システムの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動受付システム、自動フォークリフト・追従台車導入によるディープストレージ式自動倉庫化推進</li> </ul> <p>③物流全体に対する新たな取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流品質向上のための温度帯別の拠点再編検討</li> <li>荷崩れ防止、ドライバー負荷軽減のためのパレチゼーション化を推進</li> <li>車両総台数削減によるドライバー不足解消、物流コストダウンのための翌々日納品を推進</li> </ul>	<p>①物流全体に対する新たな取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー拘束時間短縮のためのバース予約システム利用</li> <li>スーパーフルトレーラー等の超大型トラックは、取り回しが困難な倉庫があり、利用は検討していない</li> </ul>
環境、省エネ、SDGs関連の取り組み・要望		<p>①環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>配送車両台数削減の取り組み</li> <li>省エネのための倉庫屋上の太陽光発電設置</li> <li>環境負荷低減のための冷凍機の脱フロン化促進</li> <li>省エネ・環境負荷低減には、配送時間帯変更による最短配送ルートを取る必要があり、顧客の納品時間変更許容が不可欠</li> <li>トラックメーカーに対しては、CO<sub>2</sub>排出削減につながる「大型冷蔵庫EVトラック」開発を希望</li> </ul>	<p>①環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送合理化・適正化等や、CO<sub>2</sub>排出削減のため、グループ全体でモーダルシフトを推進</li> </ul>
新型コロナの影響、その他要望等		<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商品により出荷量が大幅増減し、急な配送車手配が難しかった</li> <li>納品先からドライバーの感染対策の要求が厳しくなり、物流子会社から感染対策方針を周知、自社・子会社からマスク供給</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー拘束時間厳守に向け、トレーラーのヘッド交換の業界共同トラック中継基地設置を希望</li> <li>ドライバー不足は供給側・需要側全階層での様々な問題が絡んでいることを世間にアピールすべき</li> <li>ECでの「送料無料」は、物流がタダという誤った認識を与えるため「送料は当社負担」とすべき</li> <li>納品先での付帯作業、待機時間、翌々日納品拒否、電話・FAXの注文等、着荷主の意識向上も必要</li> </ul>	<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>在宅時間が増えた時期に商品出荷数量が大幅増となり、車両不足のためスポット車両手配で対応</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型免許取得への補助等、根本的なドライバー不足解消のための国の施策を要望</li> </ul>

		G社（製造業）	H社（製造業）
企業の概要	従業員規模	1,000人～5,000人未満	10,000人以上（連結）
	物流子会社	あり	なし
	トラック輸送の委託先会社数	12社（グループ会社含む）	25社
	得意先に納入する主な積荷	清涼飲料水	時計、辞書、電卓、楽器
	納入時の主使用トクラス	13トン、7トン、4トン、2トクラス	4トクラス
	輸送機関の併用	一部鉄道、海運あり	一部鉄道あり
委託先への満足度 (とても満足/やや満足/やや不満/とても不満の4段階)		とても満足	やや満足
トラック輸送の課題と対応		<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>出荷の繁閑差による車両過不足平準化のための計画的配送、鉄道・海運等の他の輸送モード併用</li> <li>納品先での長時間待機改善によるスムーズな荷降ろしならびに付帯作業削減について得意先への働きかけ・要請を実施</li> </ul>	<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>納品リードタイム、集荷時間、日々の物量の変動への対応が課題</li> <li>合理化のため、同業他社と同じ納品先への共同配送を実施したい</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>家電・カメラ量販店、ホームセンターなどの大手得意先向けには休日配送が求められるが対応先が少ない</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送による外装箱ダメージがあると返品となるため、破損品を輸送会社に見せて取り扱いを注意するよう促す、チャーター便の場合はドライバーへ丁寧な取り扱いを依頼、路線便では送り状に荷扱い注意の記載をする等の対応を実施</li> </ul>
専門性・先進技術を意識した取り組み		<p>①超大型トラックの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流上の主要区間である関東・関西間の幹線輸送の効率化・省人化のため、物流会社と協同で、連結トラックを使用した幹線輸送を実施</li> <li>車両は、積載効率を高めた専用開発の全長25m級ダブル連結トラックを使用</li> <li>効率のよい物流を目指す異業種含めた他社との協力により、重量物である自社商品と異業種の軽量物を混載して、車両内の空きスペースの削減を検討</li> <li>今後さらなるトラック不足が見込まれるため、新たな輸送モード利用可能性を検討</li> </ul>	<p>①自動荷役機器・システムの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫内業務効率化によるコストダウン、作業人員・件費抑制のための音声ピッキングシステム導入</li> </ul> <p>②3PL等総合的な物流システムの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>WMSの刷新を検討中</li> <li>先進技術情報に限らず、日々物流状況の情報入手</li> <li>スーパーフルトレーラーは取り扱い物量の面から導入予定はない</li> </ul>
環境、省エネ、SDGs関連の取り組み・要望		<p>①環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記記載のトラック輸送効率化、長距離輸送時の他の輸送モード利用の推進</li> <li>輸送距離短縮のための地産地消の拡大</li> <li>隊列走行・自動運転等における法整備が必要</li> <li>高齢化に伴うトラックドライバーの減少、トラック稼働可能数の減少という未来に向けての準備が必要</li> </ul>	<p>①環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2削減、コスト削減のため、関西、九州方面の長距離輸送を鉄道輸送に切り替えた</li> </ul>
新型コロナの影響、その他要望等		<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多少の影響はあるも、大きな問題は発生していない</li> <li>出荷量に影響はあったものの、物流面では大きな混乱はなく業務を継続した</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型トラックの積載重量規制の緩和を希望</li> </ul>	<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>出荷量が減ったこともあり、影響はほとんどなかった</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー不足の解消等、恒久的な物流業界存続のための対策を期待</li> </ul>

		I社（製造業）	J社（製造業）
企業概要	従業員規模	10,000人以上	1,000人～5,000人未満
	物流子会社	なし	あり
	トラック輸送の委託先会社数	なし（倉庫会社へ委託）	40社
	得意先に納入する主な積荷	カー用品およびそれに関する部品	自動車用部品
	納入時の主使用トンクラス	10トンクラス（主に工場→拠点向け）	11トンクラス
	輸送機関の併用	一部鉄道、空輸あり	一部鉄道、海運あり
委託先への満足度 (とても満足/やや満足/やや不満/とても不満の4段階)		やや満足	やや満足
トラック輸送の課題と対応		<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・労働基準法改正で、ドライバー労働環境の法規制厳格化により、リードタイム等の制約も厳しくなり、荷主としてダメージが大きい</li> <li>・リードタイム抑制のため、各地に倉庫を契約して一定量の在庫を確保</li> </ul> <p>②輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日程遵守のための大手路線便利用時に破損が定期的に発生、外装破損でも返品になるためどう防ぐかが課題</li> <li>・ダメージ等の状況把握のため、輸送会社には経由地等、各ポイントでの物品状態の記録、授受管理を徹底してほしい</li> </ul>	<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定的輸送のため貸切契約が主で、荷量減少時でも経費は減らない</li> <li>・在庫削減も必要なため、納入先の生産に合わせざるを得ない</li> <li>・配車ツール未導入で人間系対応のため、合理化・適正化が十分でない</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人件費高騰、車両価格の高騰で、委託先から値上げ要求がありコストアップ</li> <li>・車両価格高騰は環境対応もありやむなしとも認識</li> <li>・小規模の運輸業者ほど値上げ要求できず苦慮、規模を問わず妥当性ある運賃で委託すべき</li> <li>・買い叩き等で輸送品質・安全性が損なわれないよう標準価格制定を望む</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・細かい品質対策の実施要請をするとコストに跳ね返り、ドライバー・委託先で同一対策が徹底困難</li> <li>・運輸業界として標準作業（車上渡し、自主荷役）の制定が必要</li> </ul>
専門性・先進技術を意識した取り組み		<ul style="list-style-type: none"> <li>・倉庫、配送ともに業務委託しているため、同社での取り組みはないものの、ダメージの発生状況確認のため、委託先とともにシステムによる物流の可視化、タイムリーな情報把握のニーズがある</li> </ul>	<p>①物流状況のタイムリーな情報把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日頻回の納品、かつ短納期なため、納品忘れがないよう、倉庫内作業の予定・実績、在庫把握が必要</li> <li>・物流全体の管理システムについてはノウハウや知識が十分でなく、今後の課題</li> <li>・スーパーフルトレーラーは、10トン前後の車両までしか事業所に入らず利用は難しい（ただし、RO-RO船を使える一部ルートではセミトレーラーは使用）</li> </ul>
環境、省エネ、SDGs関連の取り組み・要望		<p>①ペーパーレスの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入出荷の際の紙ベース管理がかなり煩雑なため電子化を図りたい。取引先との間では難しいが、社内処理可能な部分から検討（FAXのOCRでの読み取り・電子化等）</li> </ul> <p>②環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送効率、輸送品質の点から、家電関連を扱う倉庫会社へ委託して共同配送便を推進し、トラック便数削減を検討中。物流の省エネ化やCO2削減への取り組みも背景にある</li> <li>・顧客の時間指定に対して許容範囲緩和の要望あり（自社仕入時には時間指定依頼することもあり、悩ましい）</li> </ul>	<p>①環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・委託先にエコドライブへの協力要請</li> <li>・鉄道、海運へのモーダルシフト推進しつつも、鉄道は災害等での不安定さもあり伸びず、納期厳守の自動車部品は不向き、輸送量も多い分、倉庫の在庫量も増えてリスクが大きい等でシフトしにくい</li> <li>・委託先にデジタルタコグラフを導入してもらい運行管理</li> <li>・運行状況報告をしっかりとすることで、適切な休憩時間確保・待機場所指示を可能にすることが重要</li> <li>・待機時間の削減</li> </ul>
新型コロナの影響、その他要望等		<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市販品は出荷量の減少はなく、OEMでは事前に生産中止の通知があり、特に物流上の影響はなかった</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー不足の深刻さは理解しているものの、ドライバー労働規制遵守を、顧客側の納入条件が変わらないため荷主側が負担する形になっており、緩和を要望</li> <li>・規制等でドライバーが走れなくなった分、納品時間・納入方法（深夜枠、宅配ボックスのような設備・環境整備等）等への柔軟な対応を輸送会社に希望</li> </ul>	<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車部品は生産が輸出用から国内用に切り替わり、納品が止まった部品で倉庫があふれた</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スピード違反やあおり運転などが散見され、トラックを嫌がるドライバーも多いと聞く</li> <li>・荷主側の配慮（無理な注文をしない、適正な運行管理等）も必要だが、中・小型車のリミッター装着義務付け、車間距離抑制機能等、規制を遵守しないと運転できないような仕組み等を行政に希望</li> <li>・それによりドライバーの待遇とイメージの改善、労働環境の向上、ドライバー不足の解消へとつながり、社会から嫌われないクリーンなイメージの物流業界へと変わっていくことを期待</li> </ul>

		K社（製造業）	L社（製造業）
企業の概要	従業員規模	10,000人以上（連結）	1,000人～5,000人未満
	物流子会社	なし（物流子会社はあるがトラック輸送は非実施）	なし
	トラック輸送の委託先会社数	200社（直接委託）	20社（直接委託）
	得意先に納入する主な積荷	タイヤ	ベッドおよび関連する寝装寝具
	納入時の主使用トクラス	10トンまたは4トクラス	10トンまたは4トクラス
	輸送機関の併用	一部鉄道、海運あり	一部鉄道あり
委託先への満足度 (とても満足/やや満足/やや不満/とても不満の4段階)		やや満足	やや満足
トラック輸送の課題と対応		<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫から販売拠点・店向けは小口化のため積載率が低く、空き部分を自社努力のみで埋めるのは困難</li> <li>運輸会社・委託先には、他社との共同輸送提案も求めたい（商品特性上、積み合わせの相手先は選ぶ必要あり）</li> </ul> <p>②トラック輸送委託先確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバーの高齢化が進み、将来的に確保が困難になると予想。商品特性上、手積み・手降ろしで、肉体的負荷が高く、長期経験者も50～60代が中心となり、5～10年後には人材不足を憂慮</li> <li>ドライバー不足対応として、積み降ろし軽労化のためのクランプリフト導入を推進</li> </ul> <p>③輸送品質の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線会社の集荷制限の影響で残荷が発生し、納期が1～2日遅れるケースも出ている</li> </ul>	<p>①輸送の合理化・適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高価格商品で大型・受領物の手積み、出荷～納品までの複数回の積み替えがあることから、取り扱い方法理解浸透のため、委託先で研修会を実施してもらっている</li> </ul> <p>②その他の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務用のベッド等の納入の商慣行として、納品時にそれまで使用していたベッドの引き取りがあり、委託先には産廃処理・運搬許可を取るよう依頼許可がない場合は、納品と別に回収用のトラックを手配するコストがかかる</li> </ul>
専門性・先進技術を意識した取り組み		<p>①物流状況のタイムリーな情報把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「ラストワンマイル」サービス向上の観点で、販売先への配送情報通知等が物流の付加価値になると考え、動態管理システムの導入を検討中</li> <li>トラック滞在時間短縮化のため、人間系での計画作成から工場、委託先倉庫でのバース管理システム導入を検討</li> </ul> <p>②自動荷役機器・システムの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な物流体制（運送事業者の時間管理支援、ドライバー・倉庫作業者の安定確保）のため、倉庫内自動荷役機器の研究や導入を検討</li> </ul>	<p>①自動荷役機器・システムの利用・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>作業効率化とコストダウンのため、ベッドと一緒に注文される寝装品等の小物類はバーコードによる商品管理と自動包装対応</li> <li>RFIDによる入出庫自動管理も考えているものの、各拠点の作業標準化が難しいという現状もあり、今後の課題</li> </ul>
環境、省エネ、SDGs関連の取り組み・要望		<p>①ペーパーレスの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一部工場内で出荷指示書類の電子化（タブレット）のトライアル</li> </ul> <p>②全社的なSDGs関連の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エコ・ファースト企業認定を受け、毎年物流面でのCO2排出量削減目標を掲げ、輸送原単位で毎年1%の削減に取り組む</li> </ul> <p>③環境・省エネの取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トラック用の低燃費タイヤを開発・販売</li> <li>環境に負荷を与えるオイル漏れ事故防止、EVトラック等の積極的導入を運輸会社に希望</li> <li>トラックメーカーには環境対策技術の安価な提供を希望</li> </ul>	<p>①全社的なSDGs関連の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル可能なマットレスの開発</li> <li>業界全体に普及すれば、前述の「納品時の引き取り」がスムーズになり、配送の効率化、トラック台数削減にもつながると考える</li> </ul>
新型コロナの影響、その他要望等		<p>①その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運賃上昇を受けた荷主の商品への価格転嫁は荷主の経営に直結するため、運輸業界に対する手厚い政府支援を要望</li> <li>トラックドライバー確保のための支援策、外国人労働者に関する規制緩和等の検討を希望</li> <li>オートフロアー車両はドライバー作業負荷軽減になるため、トラックにこうした設備が付帯されているとよい</li> <li>顧客や社内理解が必要だが、物流部門としてはリードタイムをある程度緩和することも含めて、持続可能な物流を考えたいという思いがある</li> </ul>	<p>①新型コロナの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>BtoCのネット関連受注が急増し、個人宅への直接配送が増加した</li> </ul> <p>②その他要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバーの勤務環境改善に伴う物流コストアップについて、企業努力での解決が厳しい状況になりつつあり、運輸業界におけるドライバー不足の根本的な解決を要望</li> </ul>