

2019年5月28日

No. 19-151

株式会社 いよぎん地域経済研究センター

県内トラック輸送の生産性向上に向けた課題と方向性

～持続可能なトラック輸送の確立に向けて～

株式会社いよぎん地域経済研究センター（略称IRC、社長 重松 栄治）では、このたび、県内トラック輸送の生産性向上に向けた課題と方向性についての調査結果を取りまとめましたので、下記のとおりお知らせいたします。

なお、詳細は2019年6月1日発行の「IRC Monthly」2019年6月号に掲載いたします。

記

【調査概要】

- ・ トラック輸送は大きな過渡期を迎えている。ドライバー数の減少や高齢化により、このままでは10年後に「運びたくとも運べない」という事態に陥る可能性があり、極めて深刻な状況にある。
- ・ 国は「強い物流」を構築するため、2017年7月に総合物流施策大綱を閣議決定した。その大綱にもとづき「総合物流施策推進プログラム」を策定し、6つの視点からアプローチすることで物流事業の労働生産性を2020年度までに2割程度向上させることを目標とした。
- ・ アンケートによると、荷主などからの協力を得ることができれば、運送業者の3分の2が輸送の生産性の向上余地があると回答し、ドライバー1人当たり輸送量を15%以上向上できると回答した割合は3割を超えた。他方、荷主においても6割強が物流を重要な経営課題と考え、輸送の生産性向上に向けて運送業者と協力する意向もあった。
- ・ 輸送の生産性を高めていくため、「①出荷予定等の情報共有」「②物流倉庫でのジャストインタイムの実現」「③積み込み、荷降ろしの省力化」に取り組んでいくことが求められる。

はじめに

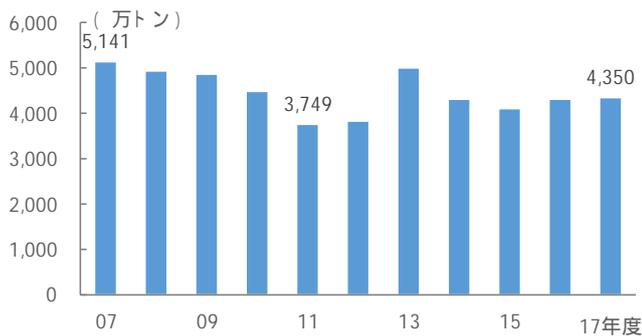
国内の物流を支えるトラック輸送は今、大きな過渡期を迎えている。ドライバー数の減少と高齢化が進み、このままだと10年後には「運びたくとも、運べない」という状況に陥り、企業活動や人々の暮らしに深刻な影響を及ぼすことも否定できない。そうした状況を招かないために、トラック輸送の労働生産性（以下、生産性）を高めていく必要がある。

そこで今回は、取材やアンケートをもとに、トラック輸送における生産性向上に向けた課題と方向性についてとりまとめた。

1. 県内貨物量の動向

県内の貨物輸送は、自動車（トラック）が87.8%を担っている。ここ10年間の県内のトラック輸送量をみると、概ね横ばいで推移している（図表-1）。

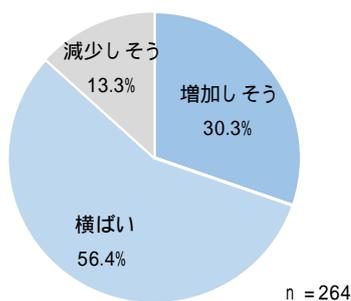
図表-1 一般貨物自動車輸送量の推移（愛媛）



資料：四国運輸局「四国運輸局業務要覧」

今後の貨物量の見通しについて荷主に尋ねたところ、「横ばい」が56.4%と最も多く、「増加しそう」(30.3%)「減少しそう」(13.3%)と続いた。9割近くの荷主は、今後の貨物量を現状以上と見込んでいる（図表-2）。

図表-2 今後の貨物量の見通し【荷主向け】

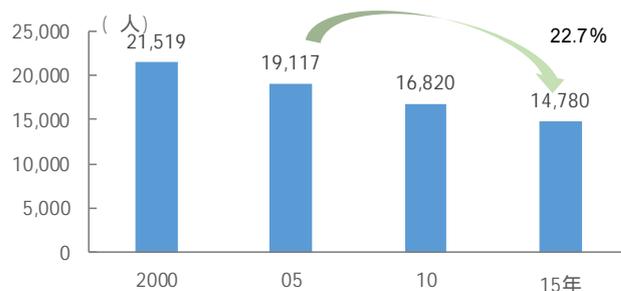


2. ドライバーの動向

(1) ドライバー数は10年間で2割超減少

ドライバー数（旅客も含む）の推移をみると、直近10年間（2005→15年）で22.7%減少しており、県内の全産業合計（同6.3%減）を大きく上回るペースで減少が続いている（図表-3）。

図表-3 自動車運転従事者数の推移（愛媛）



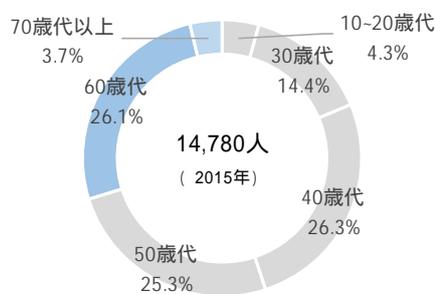
資料：総務省「国勢調査」
注：数値には旅客も含む。

(2) ドライバーの高齢化も進む

ドライバー数の減少に加え、深刻さを増しているのが高齢化である。県内ドライバーの年齢構成（2015年）をみると、60歳代以上が29.8%を占める一方、30歳代以下は18.7%にとどまっている（図表-4）。

ドライバーは肉体的負担が大きい荷台への積み込み、荷降ろしなども行うため、70歳を超えたドライバーは少ない。このままだと、10年後には現在の約3割が70歳以上になると見込まれ、ドライバーの大量リタイアが避けられない。このことは、現状が既に極めて深刻であることを示唆しており、将来、県内経済に大きな影響を及ぼすことも否定できない。

図表-4 自動車運転従事者の年齢構成（愛媛）



資料：総務省「国勢調査」
注：数値には旅客も含む。

3. 生産性向上に向けた国の施策

国は、我が国の経済成長と豊かな国民生活を持続的に支える「強い物流」を構築するため、2017年7

月に総合物流施策大綱を閣議決定した。

その大綱にもとづき、今後具体的に推進すべき施策として「総合物流施策推進プログラム」を策定し、6つの視点からアプローチすることで物流事業の労働生産性を2020年度までに2割程度向上させることを目標とした。

国は物流の生産性向上に向け、本腰を入れて取り組んでいるものの、ドライバー不足とその原因である低賃金という構造的な問題は解消されておらず、目に見える成果が現れているとは言えない。

4. 県内トラック輸送における生産性の現状

(1) 荷主の協力があれば生産性の向上余地あり

トラック輸送の生産性を測るものとして以下の4つがある。運送業者に行ったアンケートの平均値をとると、各指標とも概ね75%前後だった(図表-5)。

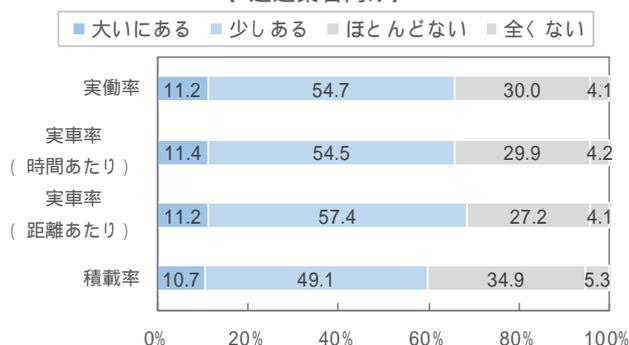
図表-5 トラック輸送の生産性に関する指標

指標	内容	県内平均値
実働率	車両の運行可能な日数に対して、実際に稼働した日数の割合	79.2%
時間あたり実車率	車両の走行時間のうち、実際に貨物を積んで走行した時間の割合	73.8%
距離あたり実車率	車両の走行キロ数のうち、実際に貨物を積んで走行したキロ数の割合	73.7%
積載率	車両の最大積載量に占める実際の積載量の割合	74.9%

※ 県内平均値の算出方法: 今回実施したアンケートにおいて、10%刻みの選択肢の中央値を加重平均して算出。

荷主などと協業することで各指標の向上余地があるか尋ねると、4指標ともおよそ3分の2の運送業者が「余地がある(大いにある+少しある)」と回答した(図表-6)。

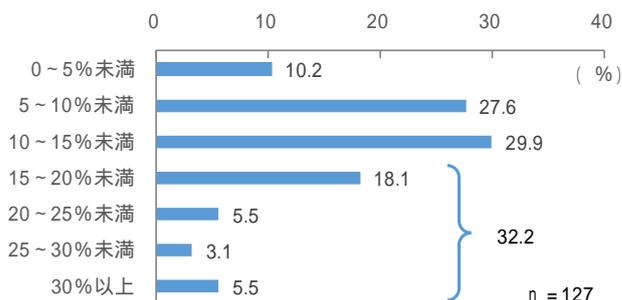
図表-6 生産性向上に向けた改善余地
【運送業者向け】



(2) 輸送量を15%以上増加できるが3割超

荷主などからの協力がある程度得られたことを前提とし、輸送の生産性向上への取り組みを行った際の想定される、ドライバー1人当たりの輸送量の増加率を尋ねると、「5~10%未満」「10~15%未満」とした回答がともに2割台と多かった。また、15%以上増加するとした運送業者は3割を超えた(図表-7)。

図表-7 荷主等の協力があった場合のドライバー1人当たり輸送量の増加率【運送業者向け】



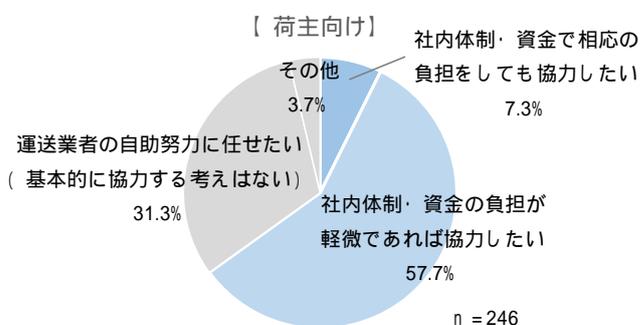
(3) 荷主にとって物流は重要な経営課題

経営における物流の位置付けを荷主に尋ねたところ、64.9%の荷主が重要な経営課題と回答した。

さらに、輸送の生産性向上に向け運送業者との協力意向を尋ねたところ、「相応の負担をしても協力したい」(7.3%)と「負担が軽微ならば協力したい」(57.7%)とで65.0%を占めた(図表-8)。

近年、繁忙期に荷物が思うように運べない事態に陥った荷主もいると聞く。協力意向が多いのは、それに対する荷主の危機感の現れとも言えよう。

図表-8 輸送の生産性向上に向けた協力意向



5. 今後の方向性

ドライバーの確保が極めて難しいなか、運送業者は収益向上を図るには輸送の生産性を向上させていく必要がある。他方、荷主においても物流を重要な経営課題と考え、運送業者との協力意向もある。

両者は輸送の生産性向上に関し同じ方向を目指しているにもかかわらず、改善が進んでいるとは言えないのが現状だ。

そこで以下では、取材やアンケートをもとに運送業者と荷主が協力・連携し、輸送の生産性を高めていくための方策をまとめた。

(1) 出荷予定等の情報共有

荷主からのトラックの発注は前日など直前が多い。それが帰り荷の確保や計画的な運行の妨げとなり、輸送の生産性向上における隘路の1つとなっている。

荷主の生産・出荷情報を適時共有できれば、運送業者は無駄のない配車ができるだけでなく、積み合わせや配送ルートなどの最適化が図りやすくなる。取材でも「輸送の生産性向上には、出荷情報を事前に関することが重要」との声も多く、なかには荷主の受注情報も共有し、荷主とスクラムを組むことで輸送の最適化を実現している運送業者もあった。

荷主にとって出荷情報を運送業者と共有することに抵抗感も強いと思うが、トラックの確実な確保に加え、輸送の最適化が進めば運賃上昇の抑制にもつながる可能性があり、検討の余地は充分ある。

(2) 物流倉庫でのジャストインタイムの実現

物流倉庫で荷物の積み込み、荷降ろしの順番待ちをする時間（待機時間）は長時間に及び、国が定める拘束時間（休憩も含めた始業から終業までの時間）の原則13時間以内のうち、少なくとも2割前後、長ければ半分も占めるケースもみられる。

一部の大手企業の物流倉庫では、予約制などを導入し待機時間の削減を進めているが、多くの物流倉庫では、そのような取り組みはないようだ。

AIやIoTなどの先進技術を活用し、物流倉庫内の作業や積み込みなどの進捗状況に応じて、トラックの出入りをコントロールできれば、待機時間を削

減でき、その分運転時間に回せたり、計画的な休憩時間を確保できたりする。また、荷主にも投資など相応の負担が伴うが、荷物の集中が避けられ、荷作りや検品作業などの平準化が進むことで倉庫作業の省力化・効率化が期待できる。

(3) 積み込み、荷降ろしの省力化

多くのドライバーが荷物の積み込み、荷降ろしを行っているが、未だに機械を用いない手作業が多く、多大な時間と労力を費やしている。

その改善策として、最も多く聞かれたのがパレットの活用であり、「手作業と比べて、作業時間は少なくとも3分の1になる」との声が多く聞かれた。荷主の協力なしには取り組めないが、パレット化が進めば、拘束時間の短縮や肉体的負担も大きく軽減されるため、シニアや女性の活躍範囲も広がり、ドライバー不足の改善が期待できる。

また、パレットの規格をある程度統一することで汎用性を高め、レンタルパレットを活用して全国で循環できる仕組みができれば、さらなる効率化が期待できる。

おわりに

10年後も持続的な輸送体系を維持するためには、今すぐ行動し、生産性を高めていく必要があり、まさに待ったなしの状況だ。

運送業者と荷主が協業し、さまざまな取り組みが面的に広がっていけば、県内に限らず、国内全体のトラック輸送の生産性が飛躍的に向上するだろう。その実現に向けて、愛媛が他県に先駆けて取り組みを進めていき、全国をリードしていく存在となっていくことを期待したい。

(土岐 博史)