

全ト協◇ニュース

全ト協がトラック輸送の現状をまとめた小冊子

「日本のトラック輸送産業 現状と課題2020」を発行

物流の主役であるトラック輸送の
必要性と価値をまとめた重要資料

公益社団法人全日本トラック協会(全ト協)は、2020年7月7日、日本のトラック輸送産業の現状と課題をまとめた小冊子「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2020」を発行した。充実した内容で、日本のトラック輸送を知る重要な資料である同書を今月号では内容の一部を抜粋紹介する。なお、同書は全ト協ホームページで公開されており、PDFでダウンロードすることができる。

同書の発行にあたり全ト協の坂本克己会長は、「トラック輸送は、ドアツードアの利便性と迅速さやフレキシブルな対応を求められるわが国の輸送ニーズに合致している」とし、次のようにコメント(発行挨拶より抜粋)している。

「輸送モード全体において、末端輸送などはトラックが担う必要があり、トラック輸送が国内物流の基幹的役割を果たしている。また、消費者物流においても、宅配事業者による多様な配達サービスや、引越事業者によるさまざまな付帯サービスの提供も行っており、今や日本のトラック輸送産業の市場規模は約14兆円となり、“生活(暮らし)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る。

また、地震などの自然災害やウイルス感染症が発生した際も、トラックがその機動力を発揮して、支援物資の輸送や物流の維持が求められる状況において、国民の“ライフライン=命綱”としての役割も担っている。

一方で、中小企業が99%を占めるトラック運送業界では、少子高齢化などによるドライバー不足が深刻化な社会問題となっている。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、現場で働くドライバーの豊かな労働環境の実現を目指すさまざまな取り組みを積極的に行っている。

こうした状況の中、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を進めている。

本書“日本のトラック輸送産業 現状と課題 2020”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している。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たい」と同書を発行する意義を強調した。

同書は全56ページで、第1部「トラック輸送産業の概況」と第2部「全日本トラック協会の取り組み」で構成されている。第1部の「トラック輸送産業の概況」は、物流の主役はトラックだとし、①国内貨物輸送とトラック、②営業用トラックの活動、③トラック運送事業の経営環境、④トラック運送業界の課題等、⑤高度情報化社会を迎えて、がまとめられている。また、第2部の「全日本トラック協会の取り組み」としては、社会と共生し環境にやさしいトラック輸送の実現のために、①安全は最重要課題、②労働災害の防止、③地球環境を守るため

に、④適正化事業の推進、⑤万全を期す緊急輸送体制、が説明され、トラック運送事業の健全な発展のために、①人材の確保・育成に向けて、②中小企業の経営改善、③消費者サービスの向上、④要望・陳情活動、⑤国際交流の拡大、が紹介されている。

どのテーマも具体的な内容が掲載されており、興味深いものである。本誌では誌面の都合上、掲載されている内容の一部を抜粋して紹介するが、ぜひとも全文をダウンロード(http://www.jta.or.jp/coho/yuso_genjyo/yuso.html)し、お読みいただきたい。

■【第1部：トラック輸送産業の概況】

■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』

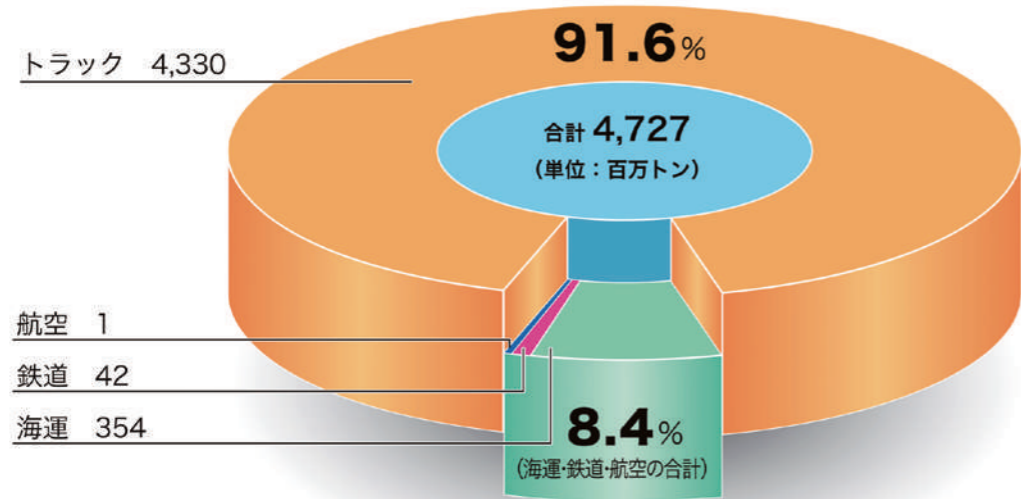
わが国の国内貨物総輸送量は、トン数では年間約47億トン(平成30年度)、トンキロでは409十億トンキロ(同)で、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となります。

輸送機関別の推移では、トンベースで営業用トラックが平成9年度に自家用トラックを上回り、以降は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、営業用トラックのみ増加傾向で推移してきましたが、平成18年に内航海運と並んだあと、双方とも減少または横ばいになり、最近では双方ほぼ同じトンキロ数を示して推移しています。

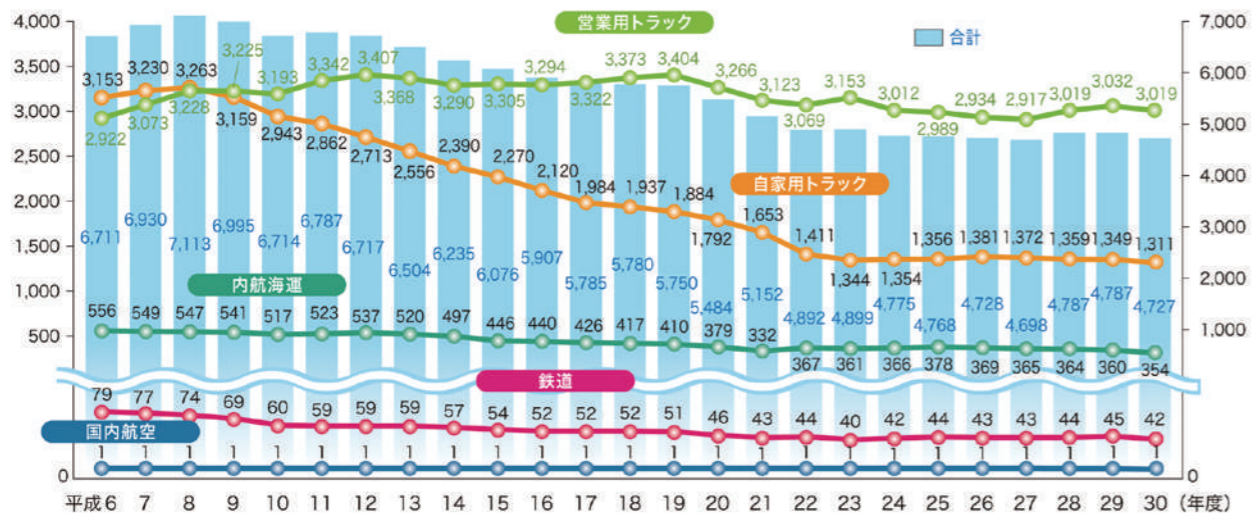
さらに、リーマンショックによる世界的な金融危機と同時不況のために輸送需要が急速に減少したことから、平成20年度以降は全輸送機関で減少傾向もしくは横ばい状態にあります。

輸送機関別分担率 (平成 30 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百万トン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

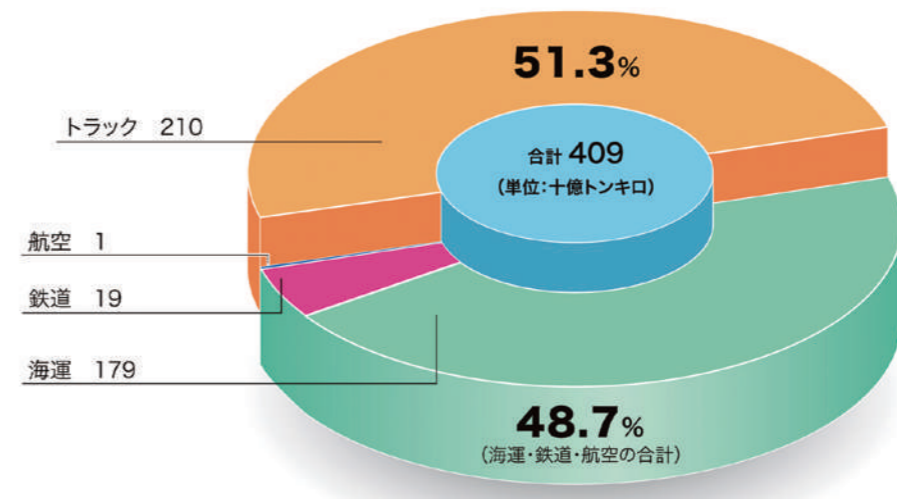
『トラック運送事業者の 9 割以上は中小企業』

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。

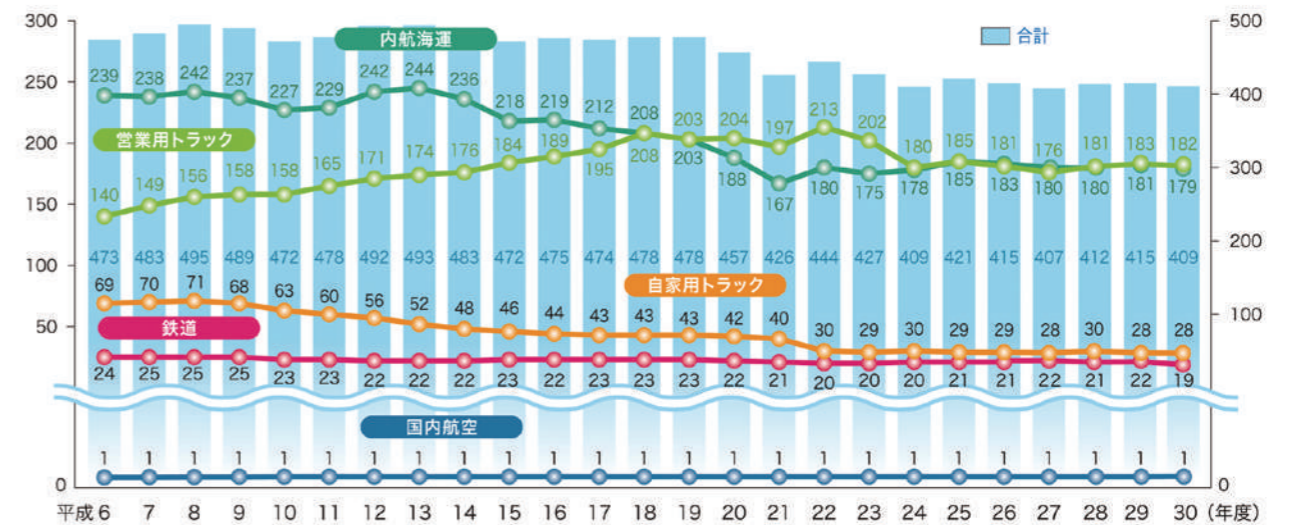
一般貨物自動車運送事業のなかで、不特定多数

輸送機関別分担率 (平成 30 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

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。

■トラック運送事業の規模別事業者数 (平成30年3月末現在、単位：者)

車両規模別		両	10以下	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~500	501以上	合計
業種	両										
特別積合せ		8	8	13	24	64	73	62	40		292
一般		29,583	12,925	5,930	4,684	2,881	801	203	47		57,054
特定		360	25	7	6	2	0	0	1		401
霊柩		4,523	136	28	20	5	1	1	0		4,714
計		34,474	13,094	5,978	4,734	2,952	875	266	88		62,461
構成比(%)		55.2	21.0	9.6	7.6	4.7	1.4	0.4	0.1		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	合計
特別積合せ		8	3	4	23	54	63	36	66	35		292
一般		26,267	14,137	6,566	4,956	3,476	1,241	257	121	33		57,054
特定		317	54	12	14	2	1	0	1	0		401
霊柩		4,183	278	93	78	41	21	11	6	3		4,714
計		30,775	14,472	6,675	5,071	3,573	1,326	304	194	71		62,461
構成比(%)		49.3	23.2	10.7	8.1	5.7	2.1	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

『自家用に比べ輸送効率は約9倍』

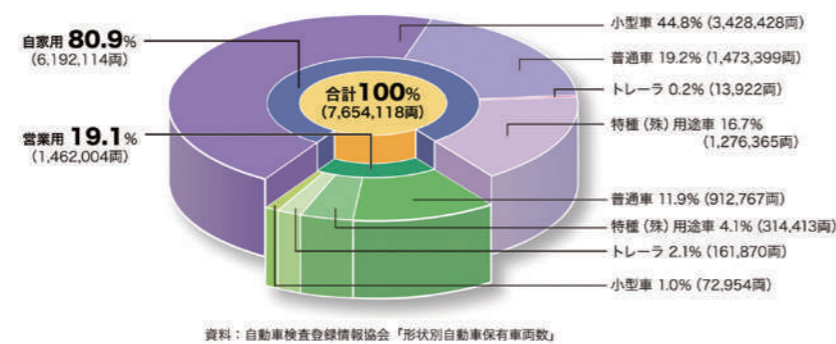
平成30年度にわが国で登録されているトラック車両数の合計はおよそ765万両です。このうちトレーラを含めた緑ナンバーの営業用トラックはおよそ146万両で、全体に占める割合は19.1%になっています。平成30年度の営業用トラック輸送分担率をみると、輸送トン数ではトラック輸送量全体の69.6%を占め、自家用トラックとの差は広がっています。

また、輸送トンキロ分担率では、営業用トラックが86.7%の輸送を担っています。

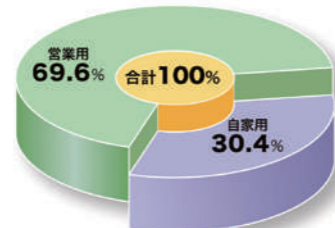
稼働効率の指標である「実働1日1車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックのおよそ9

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。

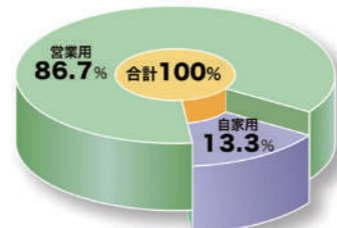
■トラック車両数の割合 (平成30年度)



■トラック輸送トン数の分担率 (平成30年度)



■トラック輸送トンキロの分担率 (平成30年度)



資料：国土交通省 (注)：軽自動車を含まない

■【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】

■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、生活(暮らし)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30年7月の「平成30年7月豪雨」では国による緊急輸送として67台、都道府県による緊急輸送として199台、同年9月の「平成30年北海道胆振東部地震」では、国による緊急輸送として9台、都道府県による緊急輸送として34台のトラックが被災地に物資を届けました。令和元年9月、10月には台風15・19号が相次ぎ、同災害にも各トラック協会が緊急支援物資輸送を行いました。さらに、令和2年2月には、新型コロナウイルス感染症拡大防止に対応しました。

こうした、大震災時等の教訓から、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した。

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。

また、緊急物資輸送を円滑に行うためには、災害対策本部や末端の物資集積地等さまざまな現場において、的確に輸送計画を策定し、諸調整や現場の作業指示等を行うことが重要です。全ト協では、こうしたノウハウを有する人材を「災害物流専門家」と位置付け、災害物流専門家を育てるための手法等



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

について検討を行っています。

なお、全ての都道府県ト協では、自治体と災害



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

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。



関東地方を中心に甚大な被害をもたらした令和元年10月の台風19号で緊急輸送するトラック

【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】

■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、構造的な人手不足や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、若年労働力の確保・定着を図るため、インターンシップ導入促進支援事業や準中型免許取得助成事業を実施するほか、業界の社会的役割を積極的にPRし、トラックドライバーの職業としての魅力をアピールするなどの広報活動を行っています。また、女性の活躍を促進するため、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マニュアルを作成、人材確保セミナーを実施しています。平成31年4月には国土交通省とともに「女性ドライバー等にやさしいトラックのあり方検討会」を設置し、女性・高齢ドラ

イバーが運転しやすいトラックのあり方についてまとめています。

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、新時代の物流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事業後継者（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組織化し、また、女性活躍推進のため、平成29年度から女性部会を設立し、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。



ソーシャルディスタンスをとる形で実施された第97回通常総会

全ト協が第97回通常総会を感染症対策のため規模縮小で開催

公益社団法人全日本トラック協会（全ト協）の第97回通常総会が令和2年6月25日（木）、東京都新宿区四谷の全日本トラック総合会館「全ト協ホール」で開催された。

総会はコロナ渦での開催のため、参加人数を最小限とし、ソーシャルディスタンスをとる形での実施となった。

冒頭、「新型コロナウイルス感染拡大という状況の中、物流を維持していくためにわれわれが一致団結していく必要がある」と坂本克己全ト協会長が挨拶し、続いて坂本会長が議長となり議事が進行された。

第1号議案として「令和元年度事業報告書」、第2号議案として「令和元年度計算書類、正味財産増減計算書、財産目録、収支計算書」、第3号議案として「理事の選任・退任」についての報告が事務局から行われ、すべてが承認された。続いて、「新型コロナウイルス感染症対策本部の取り組み」、「第25回全国トラック運送事業者大会の運営」に関する発表と説明が行われた。

大阪エリアで今年の開催が予定されている第25回全国トラック運送事業者大会について大阪府トラック協会の辻卓史会長（全ト協副会長）は、

「近畿トラック協会と協力しながら準備を進めていたが、コロナ渦の中での開催は課題も多く、中止やむなしとの結論に達した。延期の議論もあったが、来年の愛知、その翌年の北海道での開催が決定されており、開催地の順番もあるので、残念ながら中止を選択した」とし、同総会で開催中止が承認された。



冒頭の挨拶をする坂本全ト協会長



事業者大会中止決定の説明を行う辻大阪府ト協会長