
新型コロナウイルス感染症や 自然災害の影響下における 小規模トラック運送事業者の 経営改善に向けて

答 申

2021年4月14日

小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会

はじめに：委員会設置の目的

トラック運送事業は、我が国の経済、産業、国民生活を支える基幹産業である。今般の新型コロナウイルス感染症の発生とその対応においても、トラック運送事業者は、物流活動の継続に大きな役割を果たしているが、感染防止に向けた経済活動や個人消費の停滞等により、輸送量や収入、利益等など**トラック運送事業の経営環境は厳しい影響を受けている。**

トラック運送事業者は、保有車両台数が10両以下が55.2%、20両以下が76.2%となっており、中小企業基本法による中小企業が99%を占めている。平成30年度には、営業利益率が業界全体で0.1%（全ト協の経営分析調査による）、保有車両台数10台以下の事業者では△1.2%、11～20台以下の事業者では△0.1%となっている。保有車両台数21両以上の事業者の営業利益率はプラスとなっており、**特に小規模事業者の経営状況が厳しい状況が続いている。**

新型コロナウイルス感染症発生以前、トラック運送事業が直面する大きな課題は、トラックドライバー不足とその改善に向けたトラックドライバーの労働条件の改善であり、トラック運送事業における働き方改革や生産性向上に向け、貨物自動車運送事業法の改正等、官民をあげてドライバーの労働条件改善に向けた取り組みが行われてきた。

このように、トラック運送事業者の経営努力の結果、これまで事業経営を維持してきたものの、今般の新型コロナウイルス感染症による影響等により、**特に小規模事業者の事業経営の維持が危惧される状況にある。**今後、トラック運送業界を適切に維持し、社会インフラとしての役割を継続していくためには、小規模事業者の事業経営の維持、継続に向けた対策を講じる必要がある。

そこで、全日本トラック協会において会長の諮問委員会を設置し、新型コロナウイルス感染症影響下における**小規模トラック運送事業者の経営対策について検討**するものである。

I . 答申

**～小規模事業者の現状の課題と
あるべき姿をもとに～**

総論：物流の維持と事業継続、利益確保に向けた経営基盤の強化

我が国の経済活動を維持していくためには、貨物輸送量の9割以上を占めるトラック輸送の安定的な維持・発展は不可欠であり、その大半を占める実運送を担う小規模事業者の事業継続、利益確保に向けた経営基盤の強化は極めて重要である。

今回の「小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会」で調査・検討の結果、アンケート調査に回答した小規模事業者の5割以上で輸送量・収入・利益が減少し、資金繰りに困っている事業者も一部生じている。更に調査時点（令和2年9月下旬～11月下旬）の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者が4割程度を占めるなど、厳しい経営環境にあることが確認された。

今後、新型コロナウイルス感染症が収束したとしても、貨物量自体は以前の水準に戻らない可能性もあり、将来的に輸送量が縮小することも想定しながらも、物流の維持と事業継続に向けた利益確保のためには、生産性向上に向けた輸送や保管の効率化や作業改善、また、労働時間の短縮、荷役作業の改善など働き方改革の実現が必要である。

まずは、小規模事業者の経営改善への積極的な取り組み姿勢が重要であり、例えばGマークや働きやすい職場認証なども積極的に取得することが望まれる。

そこで、全日本トラック協会における小規模事業者への支援策として、以下の4点について、重点的に取り組むことが望まれる。

1. IT機器の活用による業務改善
2. 協同組合加入による購買の共同化や運送事業の効率化
3. 適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援
4. 融資斡旋に関する現行制度の周知および活用推進

1. IT機器の活用による業務改善

小規模事業者においても、今後は業務の効率化や物流DXなどを進めていく必要がある。そのためには旧来のアナログで非効率なシステムから脱却し、質の高い効率的なシステム（新しいビジネスモデル）へ変革することが必要である。小規模事業者の現状は、電話・FAXなど、一般的なIT機器の利用にとどまっており、今後は小規模事業者には十分普及していないデジタル化、IT化の推進が必要となる。

例えば、点呼支援機器（ロボット等）、勤怠管理システム、RPA（伝票入力や在庫の確認など人間の代わりに業務をこなす自動化ツール）などの導入により、ドライバーや運行管理者の負担軽減、事務作業軽減等の効果が期待できる。また、輸送依頼（オーダー）受発注のデジタル化のほか、労働時間管理等のデジタル化により正確な運行データを取得する等、「現場が見える化」し、運行の見直しや輸送効率化、ドライバー労働時間の改善、改善基準告示の遵守に繋げるべく、**デジタル化推進支援**や、**点呼支援機器（ロボット等）導入支援**が望まれる。また、小規模事業者では財務基盤が脆弱な事業者も多いため、IT導入助成金制度の周知とともに、さらなる充実に向けた働きかけを実施されたい。

【具体的な取組・支援策の内容】

- ①デジタル化の推進支援
- ②労働時間管理等のデジタル化（「現場が見える化」）
- ③点呼支援機器（ロボット等）導入支援
- ④事務作業軽減支援（RPAの普及活動）
- ⑤IT機器の導入支援
- ⑥IT導入助成金制度の周知

2. 協同組合加入による購買の共同化や運送事業の効率化

小規模事業者は、大手事業者と比較して、経営基盤の脆弱さや経営資源確保の困難さが、事業拡大、新分野開拓等の活動を妨げており、小規模事業者の事業継続、経営基盤強化のひとつとして事業協同組合の新規・再利活用が効果的と考えられる。

小規模事業者からみた事業協同組合加入による効果は、「高速道路料金の割引」「燃料の共同購入」が大きい。今後は「貨物の融通」、「点呼支援機器（ロボット等）、血圧計、研修テキストなど資材の共同購入」「貨物保険、損害保険、生命保険などの割引」なども期待されている。

今後は、共同配送や往復実車の実現も期待されることから、WebKITなど貨物マッチングシステムの活用も一層重要と考えられる。

なお、小規模事業者でも協同組合への非加入者は少なくなく、協同組合利用の効果について十分知られていない実態もあり、今後は改めて、**協同組合の事業内容の周知**が必要である。

また、小規模事業者からは高速道路料金の割引に対する期待も大きい。高速道路の利用により、生産性の向上や長時間労働の削減、安全運行等に繋がることから、**高速道路料金の割引の拡充・恒久化に向けた働きかけ**を引き続き実施されたい。

【具体的な取組・支援策の内容】

- ① 協同組合加入の利活用／コスト削減・効率化支援
- ② 新規加入負担金の軽減
- ③ 高速道路料金割引制度の拡充・恒久化への働きかけ
- ④ 協同組合の新規設立支援
- ⑤ 事業の協働化・協業化に対する支援

3. 適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援

小規模事業者の今後の経営課題として、事業者の「利益確保」に加えて「適正な運賃・料金の収受」「ドライバーの新規雇用」「ドライバーの賃金アップ」「ドライバーの労働時間短縮」など労働条件改善（特に賃金アップ）に取り組む必要がある。

しかし交渉力の弱い小規模事業者では、これまで運賃交渉に苦慮してきた中で、令和2年4月に告示された「標準的な運賃」は、行政による業界全体への運賃交渉のきっかけづくりになるものであり、特に小規模事業者では効果的な活用が望まれる。

ただし、まだ現状では、運賃・料金水準を見直し、交渉を実施・予定していない事業者や標準的な運賃について詳細な内容まで把握していない事業者、届出について消極的な事業者が少なくない。この法律は令和6年3月までの時限措置なので、業界を挙げた早急な取組が必要である。

今後はまず、会員事業者への「標準的な運賃」の周知活動や、会員事業者の荷主企業に対する「標準的運賃」の周知活動、さらには「標準的な運賃」の届出の促進を実施されたい。

【具体的な取組・支援策の内容】

- ①会員事業者への「標準的運賃」の周知活動
- ②会員事業者の「標準的運賃」の届出支援
- ③荷主企業等に対する「標準的運賃」の周知活動

4. 融資斡旋に関する現行制度の周知および活用推進

自然災害による被害や新型コロナウイルス感染症等による影響を受け、一部では資金繰りに困っている事業者がみられ、現在の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者も少なくない。実運送を担う小規模事業者として、事業継続と利益確保に向けた経営基盤の強化は極めて重要であり、小規模事業者に対する資金繰りへの支援が求められる。

具体的には、中央近代化基金等から融資斡旋制度があるが、必ずしも全事業者に制度に関する情報が周知されていない。制度を活用することによって事業継続に繋げるため、**融資斡旋に関する現行制度の周知および活用推進**が必要である。

【具体的な取組・支援策の内容】

○現行の制度の紹介

5. その他

その他、物流の維持と事業継続にはドライバーの確保が必須であり、安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」（長時間労働、低賃金、厳しい荷役作業の改善）等が重要となり、そのための**事業継続に向けた労働環境の改善支援**が必要とされる。

また、目標とする輸送量・利益を維持・確保するためには、小規模事業者であっても「自社の分析」や「経営計画」の取組みは必要であるものの、実態としてはその取組みが少なく、小規模事業者の経営者は経営に対する「知識不足」であることも要因となっている。トラック事業・ドライバーの地位向上のためにも、**経営者における経営・物流の知識向上**は必須である。

これら事業継続に向けた労働環境の改善や小規模事業者の経営者における経営・物流の知識向上のための支援が必要である。

さらに、自然災害時や適切な事業継続において、営業所や物流施設等の移転・新設、共同化や事業集約における施設整備等が必要となるケースがありうるが、特に地方部では適地が少ないなどが制約要因となっている。スムーズな対応に向け、例えば市街化調整区域内においても、営業所等を設置できるような法改正等について、関係行政機関等に働きかけることも検討されたい。

【具体的な取組・支援策の内容】

- ①経営・雇用の相談・支援
- ②経営知識取得支援
- ③ドライバー労働環境改善事業
- ④自然災害や感染症対策等としてのBCP作成支援

Ⅱ．協会における 取組み・支援策

小規模事業者の課題とその対策に向けた取組・支援策

課 題

- 小規模事業者は、電話・FAXなど、一般的なIT機器の利用にとどまっており、旧来のアナログで非効率なシステムからの脱却が必要。

- 小規模事業者は、大手事業者と比較して、経営基盤の脆弱さや経営資源確保の困難さが、事業拡大、新分野開拓等の活動を妨げている。

- 小規模事業者の利益確保と労働条件改善（特に賃金アップ）には、適正運賃収受は必須
- 「標準的な運賃」について十分な内容を把握していない事業者が多い

- コロナの影響下において、資金がショートし、銀行から借り入れた小規模事業者は、現状一部にとどまっているが、現在の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者が4割程度占めており、政府や民間系の「融資」「助成金」を活用・検討している事業者が多くなっている。

- 過半数の小規模事業者の輸送量・利益が減少し、その存続が危うくなっている。経営を維持していくためには、経営上の改善に向けた一層の取組が必要。
- その事業継続のためには、ドライバーを主とした雇用の維持・確保についても必須。その安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」が必要。

トラック協会の対策に向けた取組・支援策の内容

1. IT機器の活用による業務改善

- ① デジタル化の推進支援
- ② 労働時間管理等のデジタル化（「現場の見える化」）
- ③ 点呼支援機器（ロボット等）導入支援
- ④ 事務作業軽減支援（RPAの普及活動）
- ⑤ IT機器の導入支援
- ⑥ IT導入助成金制度の周知

2. 協同組合加入による購買の共同化や運送事業の効率化

- ① 協同組合加入の利活用／コスト削減・効率化支援
- ② 新規加入負担金の軽減
- ③ 高速道路料金割引制度の拡充・恒久化への働きかけ
- ④ 協同組合の新規設立支援
- ⑤ 事業の協働化・協業化に対する支援

3. 適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援

- ① 会員事業者への「標準的運賃」の周知活動
- ② 会員事業者の「標準的運賃」の届出支援
- ③ 荷主企業等に対する「標準的運賃」の周知活動

4. 融資制度の周知および活用推進

- 現行の制度の紹介

5. その他

- ① 経営・雇用の相談・支援
- ② 経営知識取得支援
- ③ ドライバー労働環境改善事業
- ④ 自然災害や感染症対策等としてのBCP作成支援

協力・連携

協同組合との協力・連携

協力

行政との協力

支 援

小規模事業者のあるべき姿に向けた取組み

1. IT機器の活用による業務改善①

課題

- 小規模事業者は、電話・FAXなど、一般的なIT機器の利用にとどまっており、旧来のアナログで非効率なシステムからの脱却が必要。

目的

- 小規模事業者の質の高い効率的なシステム（新しいビジネスモデル）への変革に向けたデジタル化、IT化を推進する。
- 最新のIT機器の導入によるドライバーや運行管理者の負担軽減、事業者の事務コストの削減に向けた取組みを図る。

取組内容

①デジタル化の推進支援

- アフターコロナを見据えた非接触・非対面型への物流へと転換していくという観点でも、機械化・デジタル化による作業プロセスの簡素化や汎用化等を促す「物流DXの推進」は避けては通れないといえる。
- 手続きの電子化、点呼や配車管理のデジタル化、荷物とトラック・倉庫のマッチングシステム、トラック予約システム、AIを活用したオペレーションの効率化等、物流DXに関わる動向と併せて、小規模事業者においても有効となり得る情報を取りまとめ、発信を行う。

- 情報の取りまとめ
- ITセミナーの充実

②労働時間管理等のデジタル化（「現場の見える化」）

- 物流の維持と事業継続のためには、ドライバー確保は必須。安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」（長時間労働、低賃金、厳しい荷役作業の改善）は必須である。
- 運行の見直しや輸送効率化を図るための具体的な運行データの活用方法を紹介し、ドライバー労働時間の改善、改善基準告示の遵守、労働環境の改善に役立てる。
- また、昨今の正確な運行データを取得し、「現場の見える化」するなどのツールを紹介する。

- 運行データの活用方法の取りまとめ
- ホームページ等による有効なツール（運行管理ツール等）の紹介
- ITセミナーの充実

③点呼支援機器（ロボット等）導入支援

- トラック事業の運行管理者は、近年の人手不足問題や働き方改革の推進に伴う労働時間の削減などの施策により、点呼業務の効率化や質の維持に苦慮している。
- 一方で、近年では、現場での点呼業務をサポートするため、IT点呼システムやAIロボットが行う点呼システムの活用が認められはじめている。
- 小規模事業者を対象に、説明会を実施することで点呼支援機器（ロボット等）の普及と拡張により、運転者の業務効率化と働き方改革を推進する。

- 協同組合との連携
- 制度化を見据えた上での支援

1. IT機器の活用による業務改善②

課題

- 小規模事業者は、電話・FAXなど、一般的なIT機器の利用にとどまっており、旧来のアナログで非効率なシステムからの脱却が必要。

目的

- 小規模事業者の質の高い効率的なシステム（新しいビジネスモデル）への変革に向けたデジタル化、IT化を推進する。
- 最新のIT機器の導入によるドライバーや運行管理者の負担軽減、事業者の事務コストの削減に向けた取組みを図る。

取組内容

④事務作業軽減支援 (RPAの普及活動)

- 小規模事業者については、ドライバー不足の中、限られたリソースの中で運用が行われていることが多く、さらには、近年のEコマースの普及により小口・多頻度化が進んでいる。
- このようなことから、輸配送以外の事務作業についても、作業負荷軽減やコスト削減は必要と言える。
- 一方で、近年では、RPAがロボットによってホワイトカラーの単純な間接業務を自動化するテクノロジーとして、近年多くの企業で注目されている。
- このRPAについてスポットを当て、主要なソフトやその機能、導入にあたっての注意事項、運送業における導入事例や費用対効果の情報を取りまとめるなどし、前述のIT導入機器の紹介と合わせた取組みを図りたい。

⑤IT機器の導入支援

- 全日本トラック協会では、過去に中小トラック運送事業者がIT化を図るために、どのような取組みをすべきかについてまとめるとともに、「中小トラック運送事業者のためのITガイドブック」「ITベスト事例集、動画」（2015/6更新）を紹介しているが、昨今の技術革新も踏まえ、これらを再度更新する。
- また、小規模事業者の課題やニーズに合ったITツールを導入しやすいよう、会員の実際の導入事例を取りまとめ、ホームページなどで紹介し、情報発信することで、普及に努める。

⑥IT導入助成金制度の周知

- 小規模事業者は、大手事業者と比較して、IT導入に伴う費用負担は大きくなることが想定され、普及に向けたサポートは必要である。
- 経産省のIT導入補助金など、既存のIT導入助成金制度の周知を行うことで、小規模事業者の業務効率化・利益率向上といった経営力の向上・強化を図ることを目的とする。

- 「中小トラック運送事業者のためのITガイドブック」「ITベスト事例集、動画」更新
- 導入事例も合わせたホームページなどによる情報発信
- ITセミナーの充実

- 「中小トラック運送事業者のためのITガイドブック」「ITベスト事例集、動画」更新
- 導入事例も合わせたホームページなどによる情報発信
- ITセミナーの充実

- ホームページ、リーフレットなどによる周知

2. 協同組合加入による購買の共同化や運送事業の効率化①

課題

- 小規模事業者は、大手事業者と比較して、経営基盤の脆弱さや経営資源確保の困難さが、事業拡大、新分野開拓等の活動を妨げている。

目的

- 小規模事業者の経営基盤強化を図る上で、事業の協同化について再検討する。
- 事業協同組合の新規・再活用を推進し、さらなる組合の事業内容の充実を図る。

取組内容

①協同組合加入の利活用／コスト削減・効率化支援

- 協同組合加入を利活用し、コスト削減・効率化を支援する。
- 小規模事業者の経営基盤強化のひとつとして、事業の協同化の再検討が望まれるが、非加入者については、協同組合の効果について十分知られていないことが要因にもなっている。
- 「高速道路料金の割引」「燃料の共同購入」「求荷・求車情報ネットワーク（WebKIT）の利用等」を主とした協同組合加入によるメリットや、コロナ時・災害時における有効性を紹介し、リーフレットの作成、配布するなどし、周知活動を行う。
- また、日貨協連の「取引信用保険制度」の周知を行い、小規模事業者の信用力を担保し、共同購買事業の利用を促進する。
- 小規模事業者へのアンケート調査では、「貨物の融通」、「AI点呼機器、血圧計、研修テキストなど資材の共同購入」「貨物保険、損害保険、生命保険などの割引」などの他の加入効果についても期待されていることから、会員事業者のニーズを集約し、協同組合と連携して、メリットの充実を図る。

- リーフレットの再配布
- 相談窓口の設置
- 協同組合との連携

②新規加入負担金の軽減

- 小規模事業者の非加入者にとって、協同組合の加入は、協同組合の加入金の負担が障壁にもなっている。
- 保有組合における新規加入負担金軽減について、日貨協連のリーフレットを継続して配布するなどし、さらなる周知を図る。
- 共同購入事業のみを利用できる「准組合員」制度の導入など、新規加入の負担金軽減策について検討を進めることも必要。

- リーフレットの再配布
- 相談窓口の設置
- 協同組合との連携

2. 協同組合加入による購買の共同化や運送事業の効率化②

課題

- 小規模事業者は、大手事業者と比較して、経営基盤の脆弱さや経営資源確保の困難さが、事業拡大、新分野開拓等の活動を妨げている。

目的

- 小規模事業者の経営基盤強化を図る上で、事業の協同化について再検討する。
- 事業協同組合の新規・再利活用を推進し、さらなる組合の事業内容の充実を図る。

取組内容

③高速道路料金割引制度の拡充・恒久化への働きかけ

- 事業協同組合の加入者にとって、「高速道路料金の割引」による効果は、大きく認められているところである。
- 高速道路料金の割引の拡充・恒久化について、行政への要望を継続して実施する。

- 高速道路料金の割引の拡充・恒久化についての行政への継続要望

④協同組合の新規設立支援

- 協同組合の非加入者の理由として、加入する組合が地域にないという事業者も多いことから、新規設立を検討する事業者に対し、具体的なアドバイスを行う。

- 相談窓口の設置
- 協同組合との連携

⑤事業の協働化・協業化に対する支援

- 小規模事業者の経営基盤強化を図る上で、事業の協同化について再検討する。
- 輸配送の効率化に向けた、異なる事業者間での共同受注、共同配送、交流・情報の共有、非常時における互助的貨物融通のあり方、その他連携のあり方等について、事業の協同化・協業化の取組事例を取りまとめ、情報発信を行う。

- 情報の取りまとめ
- セミナー開催
- 協同組合との情報共有

3. 適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援

課題

- ・ 小規模事業者の利益確保と労働条件改善（特に賃金アップ）には、適正運賃収受は必須
- ・ 「標準的な運賃」について十分な内容を把握していない事業者が多い

目的

- ・ 事業者の「標準的な運賃」の主旨と内容についての十分な理解
- ・ 運送事業者だけでなく、荷主企業の理解と協力が必要。

取組内容

① 会員事業者への「標準的な運賃」の周知活動

- ・ 小規模事業者は「標準的な運賃」の主旨と内容について十分な理解が必要（アンケート調査では、詳細な内容まで把握していない事業者が3割近くを占めている）であり、引き続きセミナー開催等による会員事業者への「標準的な運賃」の周知活動に取り組む。（特に、「標準的な運賃」は、実運送運賃であること等、具体的内容の周知が必要である）
- ・ また、リーフレットの繰り返しの配布、応用セミナー（原価計算セミナーに準ずる）を開催する。
- ・ 周知に向けた行政への協力の要望も行っていく。

- 「標準的な運賃」に関するセミナー開催
- リーフレットの配布
- 原価計算セミナーの開催
- 行政への協力要請

② 会員事業者の「標準的な運賃」の届出支援

- ・ 標準的な運賃の届出については、アンケートにおいても届出について消極的な回答が一部みられている。
- ・ このようなことから、「標準的な運賃」の周知活動と併せて、問合せ対応も含めた相談窓口を設置し、事業者に対する届出手続き支援（アドバイス）を行い、業界全体において、適正運賃収受に向けた活動を行っていく。

- 「標準的な運賃」に関するセミナー開催
- 相談窓口の設置、問合せ対応

③ 荷主企業等に対する「標準的な運賃」の周知活動

- ・ 小規模事業者だけでなく、荷主企業に対する「標準的な運賃」についての周知活動を併せて実施し、理解と協力を仰ぐことが必要である。
- ・ 荷主企業等に向けて、リーフレットや広告媒体を利用した周知を行う。
- ・ 周知に向けた行政への協力の要請も行っていく。

- リーフレットや広告媒体を利用した周知
- 行政への協力要請

4. 融資制度の周知および活用推進

課題

- ・ コロナの影響下において、資金がショートし、銀行から借り入れた小規模事業者は、現状一部にとどまっているが、現在の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者が4割程度占めており、政府や民間系の「融資」「助成金」を活用・検討している事業者が多くなっている。

目的

- ・ 既存の融資制度について、周知活動を行い、資金繰りを目的とした経営存続の支援を行う。

取組内容

○現行の制度の紹介

- ・ 現在、全日本トラック協会では、ホームページにて、会員に向けた融資情報として、中央近代化基金「補完融資」、「燃料費対策特別融資」「激甚災害融資（新型コロナウイルス感染症）」「激甚災害融資（令和2年5月15日から7月31日までの間の豪雨による災害）」等を紹介しているが、その他民間金融機関の融資制度、持続化給付金、国の雇用調整助成金なども含めた情報を取りまとめ、引き続き周知活動を行っていく。

- 融資制度の整理、更新
- ホームページによる情報発信
- 相談窓口の充実

5. その他①

課題

- ・ コロナ禍において、過半数の小規模事業者の輸送量・利益が減少し、その存続が危うくなっている。経営を維持していくためには、経営上の改善に向けた一層の取り組みが必要。
- ・ その事業継続のためには、ドライバーを主とした雇用の維持・確保についても必須。安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」が必要。

目的

- ・ 小規模事業者の経営維持、雇用の確保に向けた経営支援・知識取得に向けた取り組み、ドライバーの労働環境の改善に向けた取り組みを行う。

取組内容

①経営・雇用の相談・支援

- ・ コロナ禍において、過半数の小規模事業者の輸送量・利益が減少し、小規模事業者の経営の存続が厳しくなっている。
- ・ 経営・雇用支援として、経営相談窓口、人材確保対策の強化を行う。
- ・ Gマークや働きやすい職場認証などの取得について支援する。

- 経営相談窓口の設置（経営診断事業の促進）
- Gマークや働きやすい職場認証などの取得支援
- 好事例の横展開（求人サイト、ホームページ作成支援等）

②経営知識取得支援

- ・ 小規模事業者については、自社の現状分析を行っていない（6割以上）、経営計画を策定していない事業者（4割）が多い。
- ・ 今後、コロナ時・災害時にあっても、輸送量・利益を維持・確保していくためには、小規模事業者であっても「自社の分析」や「経営計画」に取り組み、そのための経営・物流の知識向上は必須である。
- ・ 経営相談窓口の設置や、受講促進助成金制度の周知などを行う。

- 経営相談窓口の設置（経営診断事業の促進）
- 受講促進助成金制度の周知
- 物流経営士などの資格取得のセミナー支援
- 経営知識、後継者育成、事業者間交流の支援

5. その他②

課 題

- ・ コロナ禍において、過半数の小規模事業者の輸送量・利益が減少し、その存続が危うくなっている。経営を維持していくためには、経営上の改善に向けた一層の取り組みが必要。
- ・ その事業継続のためには、ドライバーを主とした雇用の維持・確保についても必須。安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」が必要。

目 的

- ・ 小規模事業者の経営維持、雇用の確保に向けた経営支援・知識取得に向けた取り組み、ドライバーの労働環境の改善に向けた取り組みを行う。

取 組 内 容

③ドライバー労働環境改善事業

- ・ 物流の維持と事業継続のためには、ドライバー確保は必須。安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」（長時間労働、低賃金、厳しい荷役作業の改善）が必要である。
- ・ 長時間労働現場改善に向けた支援事業や「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」の再周知、時間外労働等改善助成金等の助成金や支援制度の周知を行う。

- 「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」の再周知
- 時間外労働等改善助成金等の助成金や支援制度の周知

④自然災害や感染症対策等としてのBCP作成支援

- ・ 自然災害や感染症対策として、会員事業者に対する危機管理対応(BCP作成支援等)支援の充実を行う。
- ・ また、小規模事業者では、自然災害対策や事業継続に向けた営業所や物流施設等の移転・新設、共同化や事業集約における施設整備等の適正な用地確保が難しくなっている。
- ・ 一方で、頻発・激甚化する自然災害等に対応するため、行政では、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画の強化が進められている。
- ・ 小規模事業者の立地適性化に向け、市街化調整区域等の法制度の見直しについてを行政へ要望する。

- 会員事業者に対する危機管理対応(BCP作成支援等)支援の充実
- 立地適正化に向けた、市街化調整区域等の法制度の見直しについてを行政へ要望

Ⅲ. アンケート調査結果の要旨

アンケート調査結果の要旨

回答者の概要と新型コロナの影響

- ◆ 輸送形態
 - ✓ 中距離（1日の運行距離が500km以下）が55.5%で最も多く、全体の5割以上を占めている。
- ◆ 主な輸送品目
 - ✓ 「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」（20.5%）、「加工食品」（17.0%）、「精密機械・生産用機械・業務用機械」（15.0%）」
- ◆ 保有車両台数
 - ✓ 20台未満の事業者が全体の約9割を占める。
- ◆ 取引先別取扱量の割合（平均値）
 - ✓ 「真荷主から直接の依頼」・・・「自社で輸送」58.3%、「他社で輸送」9.9%
 - ✓ 「元請け運送事業者からの依頼」・・・「自社で輸送」31.7%、「他社で輸送」4.4%
- ◆ 新型コロナウイルス感染症の影響により、前年同期と比べた物流活動への変化や影響
 - ✓ 4月上旬：5割以上の事業者が減少※（輸送量・収入・利益ともに）
 - ✓ 5月上旬：6割以上の事業者が減少（輸送量・収入・利益ともに）
 - ✓ 調査時点（令和2年9月下旬～11月下旬）：5割以上の事業者が減少（輸送量・収入・利益ともに）、5月に比べて持ち直している。

※4月上旬（4月7日の緊急事態宣言が発出された頃）、5月上旬（5月25日の緊急事態宣言が解除された頃） ※減少：「減少（低下）した」「大幅に減少」を合わせた回答数
- ◆ 新型コロナウイルス感染症の影響により、増加・減少した品目（36品目に対する回答率）
 - ✓ 増加した品目：加工食品（10.1%）、日用品（7.7%）、飲料（5.4%）、生鮮食品（5.4%）、医薬品（3.7%）
 - ✓ 減少した品目：鋼材・建材などの建築・建設用金属製品（10.1%）、精密機械・生産用機械・業務用機械（8.9%）、飲料（7.7%）、紙・パルプ（7.0%）、金属部品・金属加工品（半製品）（6.6%）



- **新型コロナウイルス感染症の影響により、5割以上の事業者の輸送量・収入・利益が減少。緊急事態宣言後は、6割程度まで拡大している。**
- **主な輸送品目のうち、「加工品」は増加、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」「精密機械・生産用機械・業務用機械」が減少。**

アンケート調査結果の要旨

コロナ時における対策と影響と今後の見通し

- ◆ 輸送量の増加への対応
 - ✓ 増加への対応：「同業他社による協力体制を整えた」（50.7%）、「社内の業務方法を見直した」（27.2%）、「新規に従業員を確保・増員した」（26.5%）
 - ✓ うち効果の高かった対応：「同業他社による協力体制を整えた」「社内の業務方法を見直した」
 - ✓ 「他部門からの応援などの体制を整えた」「新規に従業員を確保・増員した」
※「大いに機能した」「概ね機能した」を合わせた割合が高かった項目
- ◆ 輸送量の減少への対応
 - ✓ 減少への対応：「必要な人員以外は自宅待機とした」（41.4%）、「社内の業務方法を見直した」（30.5%）、「新規業務を営業・委託した」（26.6%）
 - ✓ うち効果の高かった対応※：「必要な人員以外は自宅待機とした」「社内の業務方法を見直した」
※「大いに機能した」「概ね機能した」を合わせた割合が高かった項目
- ◆ 新型コロナウイルス感染症の「今後の物流への影響」について
 - 2020年度：輸送量・収入・利益いずれも「大幅に減少する」「減少する」と答えた事業者が約7割を占めている
 - 2021年度：輸送量・収入・利益がいずれも「大幅に減少する」「減少する」と答えた事業者が5割程度（2020年度に比較して、回復を見込む事業者が多くなっている。）
- ◆ 経営上の資金繰りの状況
 - ✓ 資金繰りに困っている状況は「特になし」と答えた事業者が最も多く7割以上
 - ✓ 「資金がショートしたので銀行から借り入れた」事業者は、14.8%程度
- ◆ 融資や給付金の活用状況
 - ✓ 政府や民間系の「融資」を活用・検討している事業者が4割程度



- 輸送量の増加や減少に対し、同業他社による協力体制や、業務方法の見直し、他部門との人員の融通や自宅待機、人員の見直しによる対応が行われている。
- 2020年度の輸送量・収入・利益いずれも減少を見込む事業者が約7割を占めている。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、資金繰りに困っている事業者が一部生じている。

アンケート調査結果の要旨

現状の経営の把握状況と課題、今後の経営上の対応

◆ 自社の現状分析

- ✓ 自社の現状分析を行っている事業者は24.8%を占める。
- ✓ 「特に現状分析は行っていない」事業者は6割以上を占めている。

◆ 経営計画の策定

- ✓ 経営計画を策定している事業者は、全体の約6割程度。
- ✓ 一方で「特に策定していない事業者」が4割程度。

◆ 現在と今後のトラック 運送業の経営において の問題や課題

現在までの課題：「輸送量の維持・確保」「利益の維持・確保」が課題となっている。
今後の課題：「適正な運賃・料金の収受」「ドライバーの新規雇用」「ドライバーの賃金アップ」「ドライバーの労働時間短縮」が課題となっている。

◆ 後継者の有無

- ✓ 「後継者はいない」と答えた事業者が2割程度占めている。

◆ 融資や給付金の活用状況

- ✓ 現在の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満と答えた事業者が4割程度占めている。

◆ 今後の「コロナ時・災害時のトラック運送業の経営」における自社内の対応

自社内の対応	⇒ 今後の方向性
<u>「取扱い貨物量の見直し」(76.4%)</u>	⇒ 「拡大する」
<u>「従業員の見直し」(65.3%)</u>	⇒ 「増員する」
<u>「車両数の見直し」(64.7%)</u>	⇒ 「増車する」
<u>「元請け運送事業者からの下請け仕事の比率の見直し」(54.0%)</u>	⇒ 「比率を下げる」
「同業他社との協業化」(29.9%)	⇒ 「同業他社との合併」
「同業他社との共同化」(36.6%)	⇒ 「共同配送」
「事業協同組合の活用」(34.7%)	⇒ 「既に入っている協同組合をさらに活用」

- 自社の現状分析を行っていない（6割以上）、経営計画を策定していない事業者（4割）が多い。
- 現状の課題としては「輸送量の維持・確保」「利益の維持・確保」が求められているが、今後の課題として「適正な運賃・料金の収受」「ドライバーの新規雇用」「ドライバーの賃金アップ」「ドライバーの労働時間短縮」が求められている。
- 現在の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者が4割程度占めている。
- 今後の対応として、「取扱い貨物量の見直し」「従業員の見直し」「車両数の見直し」「元請け運送事業者からの下請け仕事の比率の見直し」が必要とされている。

アンケート調査結果の要旨

事業協同組合の加入による効果、IT機器の利用状況

◆ 事業協同組合の加入による効果

現在の効果：「高速道路料金の割引」（80.3%）が最も多く、次いで「燃料の共同購入」（42.9%）が多い

今後の期待※：「貨物の融通」、「AI点呼機器、血圧計、研修テキストなど資材の共同購入」「貨物保険、損害保険、生命保険などの割引」

※現在よりも回答の多かった項目

◆ IT機器の利用状況

現在：「電話」「ファックス」「Email」「デジタルタコグラフ」「ドライブレコーダ」などの一般的なIT機器の利用が多い。

今後の導入予定：「デジタルタコグラフ」「IT点呼システム」「勤怠管理システム」などの回答が現在の利用状況に比較して多くなっている。

- 
- 事業協同組合の加入について、現状は「高速道路料金の割引」「燃料の共同購入」が効果が大きいとされているが、今後は、「貨物の融通」、「AI点呼機器、血圧計、研修テキストなど資材の共同購入」「貨物保険、損害保険、生命保険などの割引」などの他の加入効果についても期待されている。
 - IT機器の利用状況は、現在は一般的なIT機器の利用が多いが、今後は「デジタルタコグラフ」「IT点呼システム」「勤怠管理システム」等の導入が見込まれる。

アンケート調査結果の要旨

今後のコロナ時・災害時における荷主に対する対応等

- ◆ 今後の「コロナ時・災害時のトラック運送業の経営」において、荷主に対する対応
 - 「運賃・料金水準の見直し」が最も多く68.4%、「荷主企業における取引条件の見直し」39.6%となっている
- ◆ 運賃・料金交渉の状況
 - 値上げ交渉を実施または予定している事業者が6割近くを占めている。
一方で「値上げ交渉は行う予定はない」と回答した事業者が34.1%となっている。
- ◆ 「標準的な運賃」の認知状況
 - 「知っており内容も理解している」事業者は約7割を占める。
「標準的な運賃」について、「知らない聞いたことがない」事業者は2.6%と少ないものの、
「聞いたことがあるが内容はわからない」事業者が3割近く（28.2%）を占めている。
- ◆ 「標準的な運賃」の届出について
 - 「届出したい」（23.6%）、「検討中、今後検討する」（48.3%）といった積極的な回答が約7割。一方で、「届出しない」（6.5%）、「わからない、なんとも言えない」（21.5%）といった届出に消極的な回答が約3割を占める。



- 今後のコロナ時・災害時における荷主に対する対応として、運賃・料金水準を見直し、交渉を実施・予定している事業者が全体の6割程度みられるが、交渉を予定していない事業者が3割強占めている。
- 標準的な運賃については、詳細な内容まで把握していない事業者が3割近くを占めており、届出について消極的な回答が一部みられる。

IV. ヒアリング調査結果の要旨

ヒアリング調査の概要

ヒアリング調査の概要

- 運送事業者11社にヒアリング調査を実施した。

	実施日	所属
1	2020年12月15日	東京都トラック協会
2	2020年12月16日	千葉県トラック協会
3	2021年2月8日	山口県トラック協会
4	2021年2月15日	石川県トラック協会
5	2021年2月16日	宮崎県トラック協会
6		青森県トラック協会
7	2021年2月17日	山梨県トラック協会
8		和歌山県トラック協会
9	2021年2月18日	愛媛県トラック協会
10		三重県トラック協会
11	2021年3月2日	北海道トラック協会

ヒアリング調査結果の要旨

新型コロナウイルス感染症の影響

1. 2020年4～5月の緊急事態宣言時の状況

- 緊急事態宣言後の2020年5月頃から荷量が大幅に減少したが、11月頃から大分戻ってきている。ただし、例年の水準とはまだ程遠い状況である。
- 品目としては、特に外食産業に関わる取扱量の減少が大きかった一方で、家庭用食品は増加した例があった。
- 飛行機の減便の影響を受けた航空貨物や、引越控えの影響を受けた引越貨物などが減少し、未だに回復していないという例があった。
- 特積みの契約便の貨物については、減便はなかったという例もあった。

2. 貨物の増減に対する対応

- 輸送量の減少に対しては、同業他社の運送に協力したり、できる限り積合せを行い効率化を図った例、営業部門を立ち上げ新規案件を受託したり、必要な人員以外を自宅待機とすることで雇用調整助成金を活用するなどの対策例があった。

ヒアリング調査結果の要旨

経営や働き方改革に関する取組例（グッド・プラクティス）①

1. 経営計画の策定や会社経営

- 中小企業であっても、目先・中期・長期の経営計画は事業継承まで含めて必要であり、会社経営に関する知識についても、荷主と対等に議論できるくらいの知識が必要である。物流経営士の資格は知識習得だけでなくネットワーク作りにおいても有効であった。
- 特に中小企業は、一度事故を起こし信頼を失ってしまうと事業継続が難しいため、安全性はコストをかけても徹底している。安全性へのこだわりは、荷主にも評価され、業務の受注に繋げることができた。
- 荷主との運賃交渉の実施、長距離輸送の際の高速代の収受、人員体制の見直し（車庫と空港の間のピストン輸送専従者の配置）など、経営の収支改善や従業員の労働環境の改善に向けた取組みを実施している。現状分析は重要であり、荷主との運賃交渉時に役に立った。
- 経営の現状分析を行っており、営業の部門が経営の企画を行い、自社の強みなどを把握し、戦略会議を開いて、今の時代にマッチした仕事を探っていこうとしている。複数年分の中期経営計画も策定している。
- 税理士など専門家のアドバイスを受けながら経営を行っている。

2. 働き方改革

- ドライバー職以外は2019年4月から既に年720時間（＝月平均60時間以内）の時間外労働の上限規制が既に適用されており、現場作業員との公平性を保つためにドライバーの残業時間も60時間を上限（可能なときは45時間）としている。働き方改革の推進により労働時間が減ったが、運賃単価が上がった分、今までとほぼ同等の給与水準を保つことができています。
- 働き方改革として、コロナ禍でもドライバーの給与維持、土日・祝日の休日化（出勤の場合は休日手当支給）、社内イベント等でのコミュニケーションの円滑化を図っており、少しでも職場環境を良くしようと努力している。

ヒアリング調査結果の要旨

経営や働き方改革に関する取組例（グッド・プラクティス）②

3. 適正な運賃の収受

- **30年前の運賃を使っていた**が、適正な運賃を収受するために荷主に対し運賃交渉を行い、直受け（真荷主）の3割には応じてもらった。1日の最低の保証金額は必要だと説明して交渉を行った。
- 10年間運賃が変わっていなかった荷主に対し、**2020年に値上げ交渉をして20%運賃がアップ**したが、値上げ交渉の余地がない業務もある。**標準的な運賃は2021年3月に届出予定**である。
- 標準的な運賃の運賃表を参考にして、ある程度の運賃表を作成し、**値上げ交渉の準備をしている**。緊急事態宣言解除後がよいが、3月半ばに訪問して4月から適用できればと考えている。

4. ドライバー確保

- 当社で**免許取得の補助**を行っており、5年在籍すれば全額会社負担としている。トラック協会の免許取得の補助制度も活用している。現状、ドライバー不足の状況にはない。
- ドライバーの紹介で採用することが多く、公募よりもまじめな人が多い。**紹介したドライバーには10万円を報酬として還元**している。

ヒアリング調査結果の要旨

経営に関する課題等

1. 単独での経営計画策定の難しさ

- 自社の経営計画を策定しているが、小規模事業者の経営計画は荷主の生産計画に合わせたものとならざるを得ない。

2. 働き方改革や適正な運賃収受の難しさ

- コロナ禍で便数が減ったため運賃を見直し、運賃が下がったが、その後、便数が戻っても以前の運賃水準に戻せていない。
- ドライバーの給与に反映させるためにも運賃の値上げが必要だと感じるが、運賃交渉は難しいと考えており、交渉を行う予定はない。
- 働き方改革は長距離トラックには厳しい取組であり、中小事業者が減っていくのではないかと考えている。
- 運賃を上げれば顧客が他事業者に乗り換える可能性があり、標準的な運賃の届出については慎重になっている。また、待機料金を請求すれば、卸先から顧客へ今後当社を変えてくれと言われてしまう。
- 標準的な運賃は届出済であるが、罰則がないので役に立っていない。元請け（荷主の物流子会社）が間に入っているため、現状運賃とはかけ離れている。「帰り荷」が安いという商習慣も良くない。

3. ドライバー確保の難しさ

- 経営の面での不安もあるが、それ以上にドライバーの確保が厳しくなっている。ドライバーの平均年齢は50歳以上であり高齢化が進んでいるが、若手ドライバーを採用できていない。
- 高齢ドライバーの退職後のドライバー確保に向けて新規雇用もしたいが、小規模事業者であるので大きなトラブルがあると会社の存続が危くなる。1ドライバーのせいで会社が潰れる可能性があるため、目に適うドライバーでないと採用できないことを考えると二の足を踏んでしまう。ドライバーからの紹介で雇用することが多い。

ヒアリング調査結果の要旨

全ト協等への要望

1. IT点呼システム・点呼支援機器（ロボット等）の導入支援

- コロナ禍での対面点呼を避けるため、IT点呼システムや点呼支援機器（ロボット等）を導入したい。
- 助成金などの導入支援があれば助かる。
- Gマークを取得できていないため、IT点呼システム・点呼支援機器（ロボット等）の対象外である。Gマークを取得していない場合の導入補助、あるいはGマーク取得に向けた支援をいただけるとありがたい。

2. 事業協同組合の活用支援

- 事業協同組合にはどういう組合があり、何ができるかわからないので、協会から情報があれば有難い。
- 団体交渉のため協同組合を発足したが十分に活用できていないため、事業協同組合の運用や活用方法についてアドバイスがあるとありがたい。

3. 教育、研修、セミナーの実施

- 標準的な運賃の説明会は一度だけでなく繰り返し開催してほしい。
- 現在、顧客とのやり取りは電話とFAXがメインであるが、メールも活用したい。メールなどITスキルの向上研修があればよい。
- 原価計算や経営に関する勉強会があるとよい。
- セミナー等での成功事例や新しいビジネスの情報提供を望む。

4. その他

- 労働時間短縮のため、フェリー利用の割引や助成があると助かる。
- 今後は、他事業者との共同配送や、下請け比率を上げることなどを考えている。貨物のマッチングができるインターネットサイトにも登録しているが、協会でもネットワーキングの機会を作っていただきたい。
- 協会には、空車情報の共有、関東エリアの貨物の融通に関する情報提供を望む。
- 協会に労務・法律関連について相談できる窓口があれば活用したい。

V. 小規模事業者の 現状の課題とあるべき姿

小規模事業者の現状の課題とあるべき姿①

<小規模事業者の現状の課題とあるべき姿①>

— 現状の課題 —

【新型コロナウイルス感染症の影響】

- 5割以上の事業者の輸送量・収入・利益が減少。

【コロナ時における対策と影響と今後の見通し】

- 同業他社による協力体制や、業務方法の見直し、他部門への自宅待機や人員の見直しによる対応が取られている。
- 2020年度の輸送量・収入・利益いずれも減少が見込まれている。
- 資金繰りに困っている事業者が一部生じている。

【現状の経営の把握状況と課題】

- 自社の現状分析を行っていない（6割以上）、経営計画を策定していない事業者（4割）が多い。
- 現状の課題として輸送量・利益の維持・確保が求められているが、今後の課題として「適正な運賃・料金の収受」「ドライバーの新規雇用」「ドライバーの賃金アップ」「ドライバーの労働時間短縮」が求められている。
- 現在の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者が4割程度占めている。
- 今後の対応として、「取扱い貨物量の見直し」「従業員の見直し」「車両数の見直し」「元請け運送事業者からの下請け仕事の比率の見直し」が必要とされている。

— あるべき姿 —

●物流の維持と事業継続、利益確保に向けた経営基盤の強化

- ・我が国の経済活動を維持していくためには、貨物輸送量の9割以上を占めるトラック輸送の安定的な維持・発展は不可欠。その大半を占め、実運送を担う小規模事業者の事業継続、利益確保に向けた経営基盤の強化は極めて重要。
- ・今後、新型コロナウイルス感染症が収束したとしても、貨物量自体は以前のようにもどらない可能性も。将来的に輸送量が縮小することも想定しながらも、利益を確保するためには、生産性向上に向けた輸送や保管の効率化や作業改善、また、労働時間の短縮、荷役作業の改善など働き方改革の実現が必要。
- ・下請け専業から元請け比率の向上も重要。
- ・まずは、小規模事業者の経営改善への積極的な取り組み姿勢が重要。例えばGマークや働きやすい職場認証なども積極的に取得することが望まれる。

●事業継続に向けた労働環境の改善

- ・物流の維持と事業継続のためには、ドライバー確保は必須。安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」（長時間労働、低賃金、厳しい荷役作業の改善）は必須。

●経営計画の策定・取組の必要性和知識の取得

- ・目標とする輸送量・利益を維持・確保するためには、小規模事業者であっても「自社の分析」や「経営計画」の取組は必要。
- ・ただし、実態はその取組みが少なく、小規模事業者の経営者は経営に対する「知識不足」であることも要因となっている。トラック事業・ドライバーの地位向上のためにも、経営者における経営・物流の知識向上は必須。

●適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の理解・活用

- ・利益確保と労働条件改善（特に賃金アップ）には、適正運賃収受は必須。
- ・「標準的な運賃」の告示が、行政による業界全体への運賃交渉のきっかけづくりとなっている今、運賃交渉へ活用すべき。
- ・特に小規模事業者は「標準的な運賃」の主旨と内容について十分な理解が必要。
- ・自らの原価計算も必須。

小規模事業者の現状の課題とあるべき姿②

＜小規模事業者の現状の課題とあるべき姿②＞

－ 現状の課題 －

【事業協同組合の加入による効果、IT機器の利用状況】

- 事業協同組合の加入による効果について、現状は「高速道路料金の割引」「燃料の共同購入」が大きいとされているが、今後は、「貨物の融通」、「AI点呼機器、血圧計、研修テキストなど資材の共同購入」「貨物保険、損害保険、生命保険などの割引」なども期待されている。
- IT機器の利用状況は、現在は一般的なIT機器の利用が多いが、今後は「デジタルタコグラフ」「IT点呼システム」「勤怠管理システム」の導入が見込まれる。

【今後のコロナ時・災害時における荷主に対する対応等】

- 運賃・料金水準を見直し、交渉を実施・予定している事業者が全体の6割程度みられるが、交渉を予定していない事業者が3割強占めている。
- 標準的な運賃については、詳細な内容まで把握していない事業者が3割近くを占めており、届け出について消極的な回答が一部みられる。

－ あるべき姿 －

●小規模事業者の事業継続への協同化の再検討

- ・経営基盤強化のひとつとしても事業の協同化の再検討が望まれる。
- ・事業協同組合の新規・再活用も効果的。組合の事業内容の充実も重要。
- ・高速道路料金の割引の維持・恒久化への期待も大きく、小規模事業者のコスト削減への支援も必要。

●IT機器の活用と業務改善

- ・小規模事業者が不得意とするデジタル化、IT化を推進。旧来のアナログで非効率なシステムから脱却し、質の高い効率的なシステム（新しいビジネスモデル）へ変革することが必要。
- ・IT点呼、点呼支援機器（ロボット等）、勤怠管理システムなど、最新のIT機器の導入によるドライバーや運行管理者の負担軽減、事務コストの削減も。
- ・正確な運行データを取得する等、「現場を見える化」し、運行の見直しや輸送効率化、ドライバー労働時間の改善、改善基準告示の遵守を。
- ・ネットワークKITなど貨物マッチングシステムを利用した共同配送や往復実車の実現。

●安全・コンプライアンスの確保・再認識

- ・小規模事業者にとっても安全対策は必須。安全の確保、コンプライアンスについて再認識、荷主からの評価と信頼に応えることが必要。
- ・確実な点検の実施やドライバー教育を行い、事故を起こさなければ、結果として保険の割引が高まるなどコスト面での効果も見い出せる。
- ・ホームページ上などで安全対策が十分であることを謳えば、今後の仕事につながることも期待される。
- ・運転者職場環境良好度認証制度の活用も運転者の確保・育成に向けては有効な手段である。

●BCPや感染症対策等への準備の徹底

- ・小規模事業者の事業継続にも、新型コロナウイルス感染症対策、風水害や地震など自然災害等も含めたBCPの策定は必須。
- ・感染予防等ドライバー安全確保対策の徹底も。

小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会 委員名簿

(敬称略)

ブロック	協会・会社名	役 職	氏 名
全 国	(公社)全日本トラック協会	理 事	吉野 雅山
	日本貨物運送協同組合連合会	会 長	
	吉正運輸倉庫株式会社	代表取締役会長	
北海道	(一社)函館地区トラック協会	会 長	藤山 幸伸
	キョーツー株式会社	代表取締役社長	
東 北	(公社)青森県トラック協会	会 長	木村 英敬
	三協運輸株式会社	代表取締役	
関 東	(一社)山梨県トラック協会	会 長	坂本 幸晴
	株式会社高根運送	代表取締役会長	
北陸信越	(一社)石川県トラック協会	会 長	久安 常信
	久安重機運輸株式会社	代表取締役	
中 部	(一社)三重県トラック協会	会 長	小林 俊二
	株式会社小林運輸	取締役会長	
近 畿	(公社)和歌山県トラック協会	会 長	阪本 享三
	株式会社酒本運送	代表取締役社長	
中 国	(一社)山口県トラック協会	会 長	喜多村 誠
	防府通運株式会社	代表取締役社長	
四 国	(一社)愛媛県トラック協会	会 長	御手洗 安
	株式会社大西運送	代表取締役社長	
九 州	(一社)宮崎県トラック協会	会 長	牧田 信良
	株式会社マキタ運輸	代表取締役	
コンサルタント	日本PMIコンサルティング(株)	代表取締役	小坂 真弘
オブザーバー	国土交通省自動車局貨物課	課長	伊地知 英己
調査協力	(株)日通総合研究所		