

2024年問題を踏まえた 長距離幹線輸送の課題検討報告

令和6年9月

物流ネットワーク委員会
2024長距離幹線輸送の課題検討チーム

1. 検討の目的

トラック運送業界では、労働力不足が大きな問題となっており、物流現場の取引環境や労働時間改善が急務となっている。そうした中、働き方改革関連法のドライバー適用開始や改善基準告示の改正を踏まえ、特積み輸送の現場でも問題点は同様と考えられ、特に長距離幹線輸送での課題の解決を求められるものである。

そこで、公益社団法人全日本トラック協会の物流ネットワーク委員会では、「2024長距離幹線輸送の課題検討チーム」を立ち上げ、労働力不足、労働環境改善に向けた検討をした。フェーズ1では、検討チームメンバーへのレクチャーによる問題意識の共有のもと、問題点の抽出と整理を行い、想定される論点を明示した。

フェーズ2及び3として、物流ネットワーク委員会に属する事業者を対象にヒアリング調査、アンケート調査を実施し、基礎資料となる特積み輸送における長距離幹線輸送の実態を明らかにするとともに、その実態を踏まえて、長距離幹線輸送の課題と改善方策を検討した。

2. 調査の内容

(1) アンケート調査の実施

調査の対象

○物流ネットワーク委員会に属する事業者における特積み事業の幹線輸送

- ・各事業者の幹線輸送ドライバー
- ・各事業者の幹線輸送運行担当
- ・各事業者の幹線輸送企画担当

(2) ヒアリング調査の実施

① 調査の対象

- ・今回のアンケート調査回答者を対象とする。

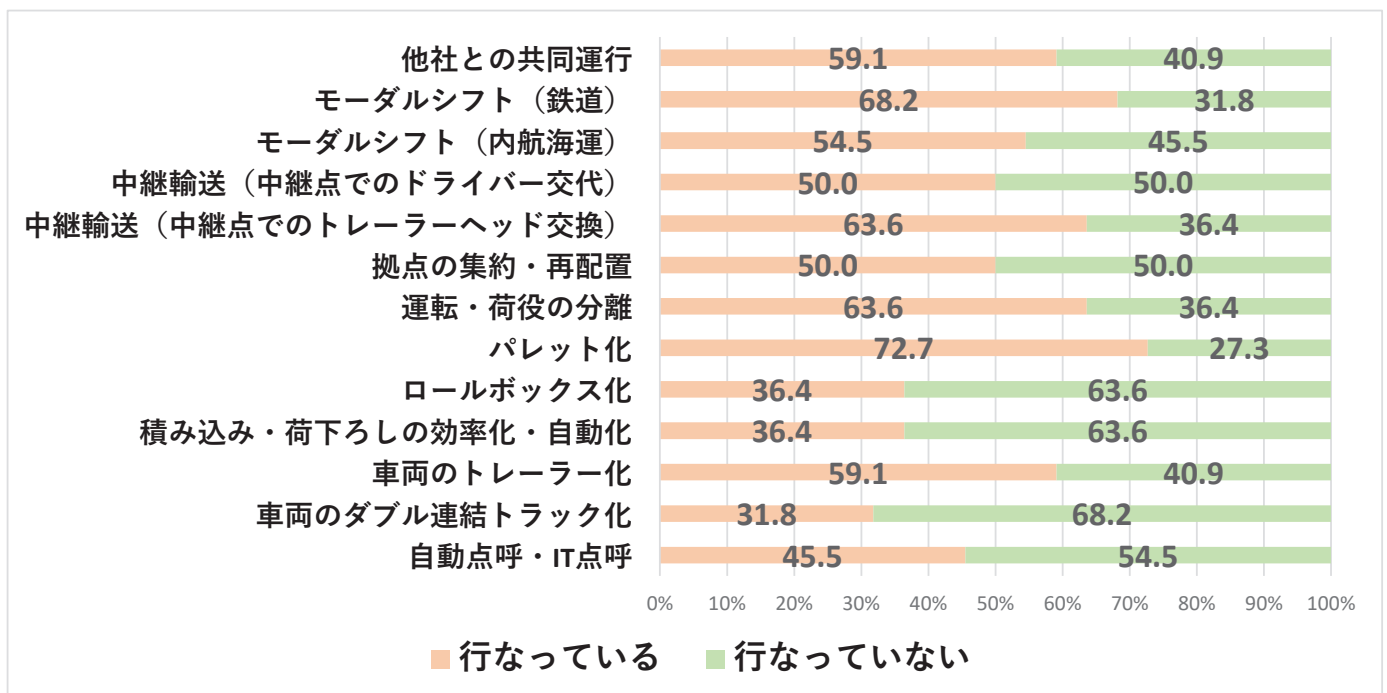
② 調査の方法

- ・WEB での聞き取り調査を原則とする。

③ 調査の内容

- ・アンケート調査内容の深堀を基本とし、特に今後の対応策についての具体的な内容や計画について把握する。

3. 調査結果



n=22

幹線輸送ドライバーの実態

①. 平均的な1日の拘束時間

- 幹線運行担当者の回答によると(以下同じ)、ドライバーの平均的な1日の拘束時間としては12時間、13時間という回答が最も多かった。

②. 平均的な1日の運転時間

- 平均的な1日の運転時間については、6時間という回答が最も多く、次いで8時間となっている。

③. 平均的な1日の積み込み時間

- 平均的な1日の積み込み時間については、2時間という回答が最も多く、次いで3時間となっている。

④. 平均的な1日の点検等の構内時間

- 平均的な1日の点検等の構内時間については、30分という回答が最も多く、次いで20分、15分という回答が多かった。

長距離幹線輸送の課題と改善方策

- 各社においては2024年問題にあたって、各社ごとで打てる施策については既に取り組んでいる状況であると言える。
- 共同輸送や中継輸送などの施策については、可能な範囲で個社の枠を超えた対策も進んでいる。
- そのうえで、今後に向けた課題感や必要な対応策等については、次のようなものが挙げられる。

【休憩場所の確保】

- ・アンケート調査においてもヒアリング調査においても、また企画担当、運行担当、ドライバーの全てにおいて、課題感として最も強くあげられたのが「休憩場所の確保」である。
- ・現状でも不足感の強いSA/PAの拡充が必要で、とりわけ車両の大型化や将来的なダブル連結トラックの導入に向けてSA/PAの拡充は必須ともいえる。
- ・幹線輸送では各社同じような場所に拠点が配置されており、4時間走って止まりたくなる場所も概ね似たような場所になる。したがって東京、大阪から4時間くらいの距離の場所へ重点的なSA/PAの整備が望まれる。
- ・SA/PAの空きがない場合、インターを降りて近隣の自社施設で休憩時間をとることもある。こうした取り組みを共有することで休憩のためのスペースを確保しやすくすることも考えられる。

【適正運賃の確実な収受】

- ・物流の効率化は労働負荷や拘束時間短縮のために必要ではあるが、それによってドライバーの賃金が下がるのは、避けなければならない。何よりも荷主からの適正な運賃・料金の収受が必要である。
- ・特積み事業は多くの協力会社があって成り立っている。したがって下請運送事業者に対しても適正運賃を支払わなければならない。現状は荷主との間で板挟みとなっているケースもあり、この観点からも荷主からの収受運賃の適正化は必須である。

【中継場所の確保】

- ・ 中継輸送に関しては取り組みの濃淡はあるが各社とも拡大の方向である。
- ・ 中継拠点としては距離的に東京～大阪の中間付近となる浜松周辺とする事業者が多いが、往復の荷量バランスが拡大に向けた課題として挙げられている。
- ・ また、協力会社などでは自社で中継施設を整備することが難しい事業者も多く、個社レベルでなく複数の事業者が利用しやすい施設を整備することで協力会社の法令遵守にも寄与することが可能になる。

【特殊車両通行許可申請の簡素化】

- ・ 車両の大型化に関しては特殊車両通行許可申請が一つのハードルとなっている。
- ・ 高速道路上は良いが、インターを降りて自社施設までの許可申請が難しければ大型化に向けた阻害要因にもなる。
- ・ したがって特殊車両通行許可申請の簡素化や走行可能な道路の拡大などによる利便性向上が望まれる。

【鉄道、フェリーダイヤの利便性向上】

- ・ モーダルシフトについては既に各社で可能な範囲で利用している状況である。
- ・ 関東起点で言えば貨物鉄道のダイヤもフェリーのダイヤも、もう1～2時間遅ければもっと利用できる貨物量を増やせる。
- ・ 着側への到着時間とリードタイムも含めて、鉄道やフェリー各社には利用勝手の良い運行ダイヤが求められる。

【荷役作業の省人化】

- ・ 多種多様な荷姿の貨物を取り扱うという特積み事業の性質上、積み卸しとともに機械化、自動化が難しいことに加え、その荷役作業には一定のスキルが必要となる。そのため事前の教育が必要である。
- ・ ドライバーの労働負荷軽減のためには荷役分離、すなわち施設側で積み卸し要員を教育・配置することが必要で、経験のあるシニアドライバーの活用などの対策も有効となる。