

物流を取り巻く現状について

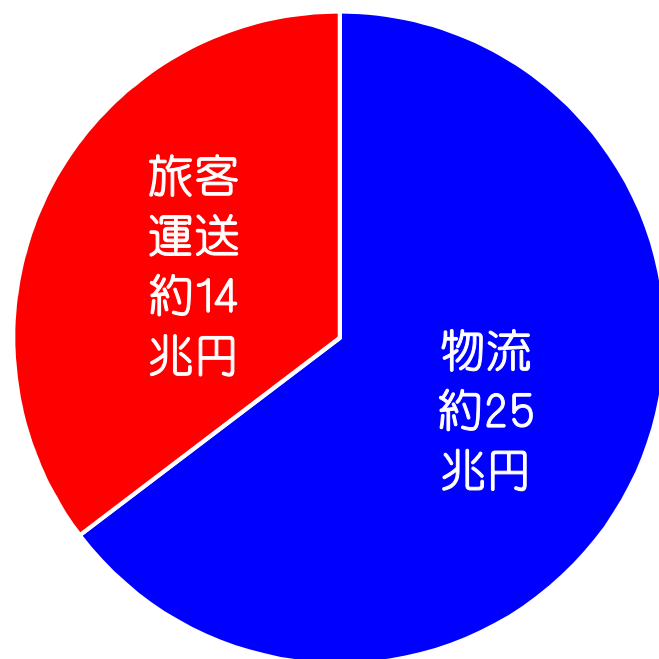
国土交通省 物流政策課

2018年10月11日

物流業界の規模

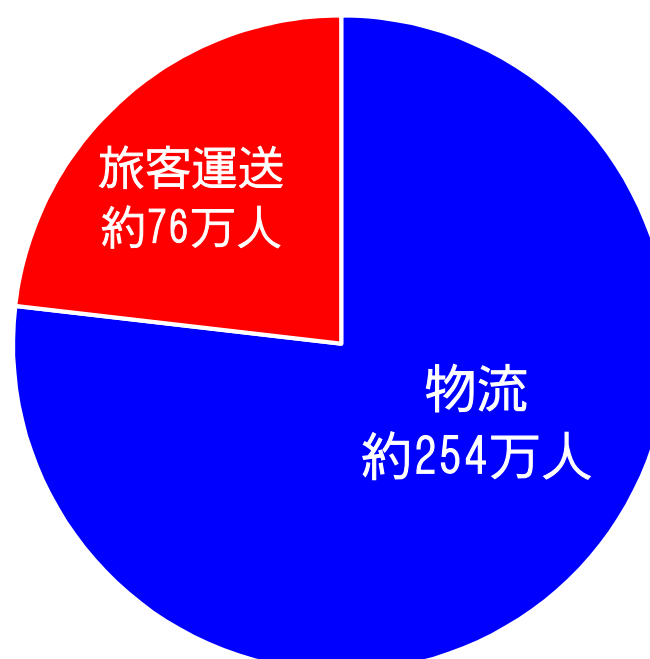
運輸業界は約39兆円産業。うち、物流業界は約25兆円を占める一大産業。
物流業界は、全産業就業者数の約4%を占めている。

営業収入 <2015年度>



運輸業界の総額: 約39兆円

労働就業者 <2017年>



運輸業界の総就業者数: 約330万人

※物流業界(約254万人)は全産業就業者数(約6566万人)の約4%

物流事業者の種類

トラック運送事業	(62,176者)
JR貨物	(1者)
内航海運業	(3,510者)
外航海運業	(194者)
港湾運送業	(868者)
航空貨物運送事業	(21者)
鉄道利用運送事業	(1,090者)
外航利用運送事業	(911者)
航空利用運送事業	(195者)
倉庫業	(6037者)
トラックターミナル業	(16者)

<2015年度>

【注】

- 1 営業収入は2015年度事業実績報告書(一部2014年度事業実績報告書)等から、国土交通省物流政策課作成。
- 2 労働就業者数は、総務省「労働力調査」2017年(水運業は「物流」に算入。)から国土交通省物流政策課作成。
- 2 旅客運送の営業収入については、一部中小事業者を除く。

区分	営業収入(億円)	事業者数	従業員数(千人)	中小企業率
トラック運送業	145,449	62,176	1,880	99.9%
JR貨物	1,363	1	6	—
内航海運業	8,370	3,510	68	99.6%
外航海運業	47,561	194	7	53.3%
港湾運送業	10,736	868	51	88.5%
航空貨物運送事業	3,028	21	35	23.8%
鉄道利用運送事業	2,970	1,090	7	87.2%
外航利用運送事業	4,625	911	5	78.8%
航空利用運送事業	4,975	195	13	66.0%
倉庫業	16,587	6,037	89	91.7%
トラックターミナル業	283	16	0.6	93.8%
計	235,947	—	2,162	—

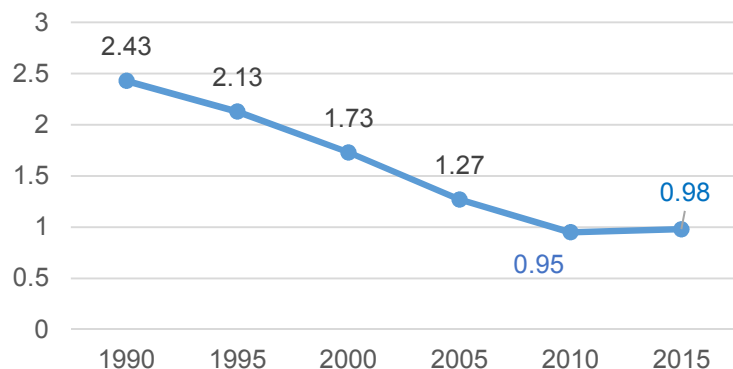
※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。
※ データは平成27年度のもの(一部例外、推計値有り)。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

直近の物流の変化

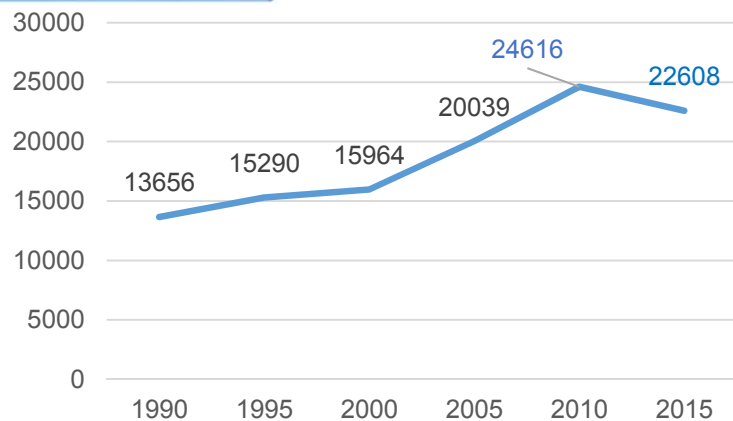
①小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度
貨物1件あたりの 貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	0.98トン /件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	22,608 千件

貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移

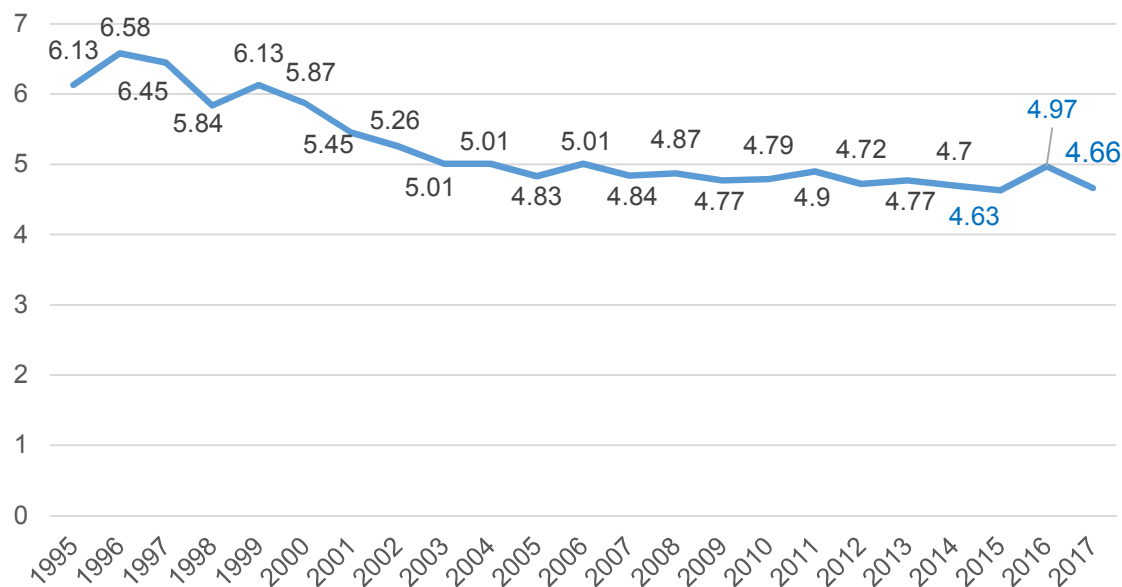


※ 出典:国土交通省
「全国貨物純流動調査
(物流センサス)」

②売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	平成29年度
売上高物流コスト 比率(全業種)(※1)	6.13%	4.63% <0.76倍>	4.66%
名目国内総生産 (GDP)(※2)	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	548.7兆円

売上高物流コスト比率の推移(全産業)



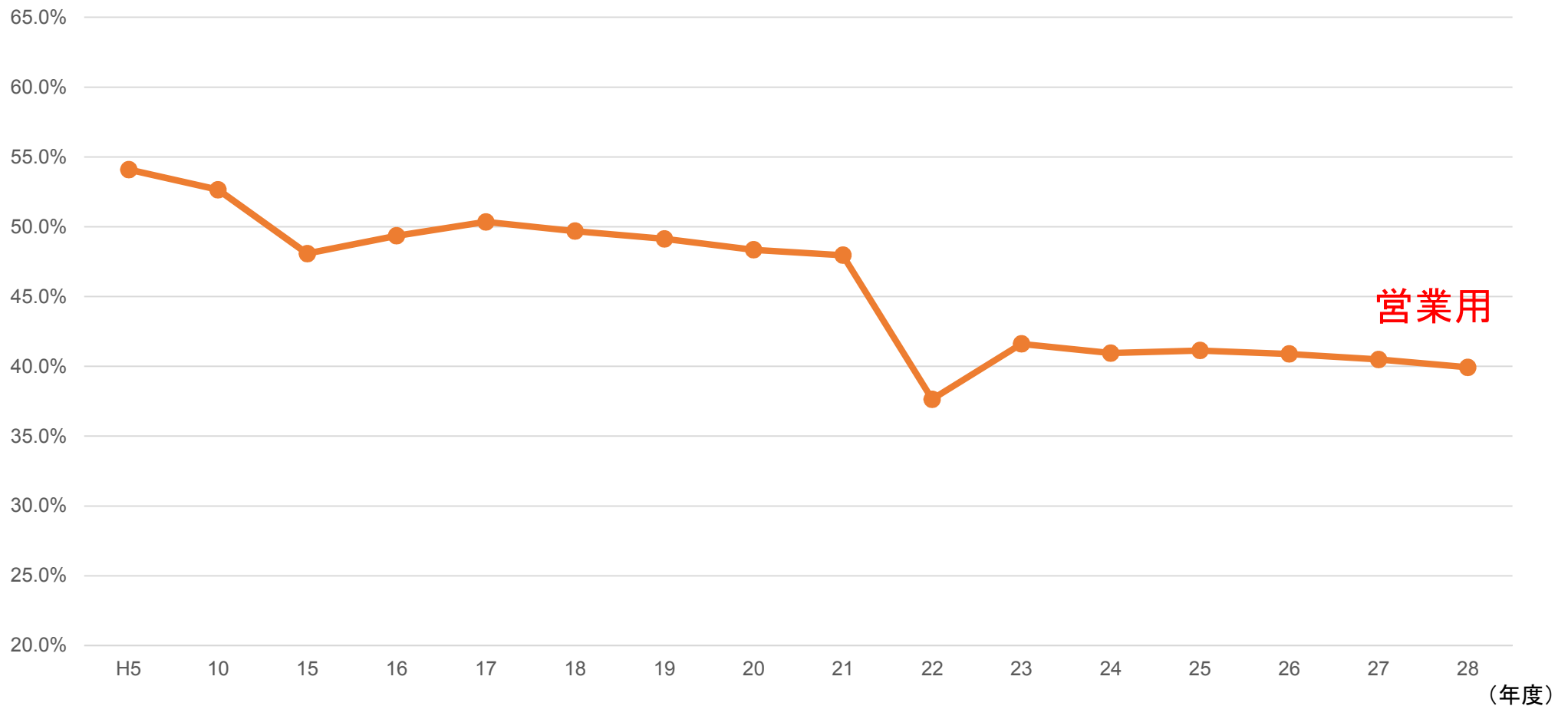
cf, 米国約8%、中国約16%、韓国約12%

※計算方法が異なるため単純比較できない (※3)

※1 出典:JILS「2017年度物流コスト調査報告書」
※2 出典:内閣府「国民経済計算(GDP統計)」
※3 出典:JILS「2015年度物流コスト調査報告書」

■ 営業用トラックの積載効率は直近では約40%まで低下している。

トラックの積載効率の推移



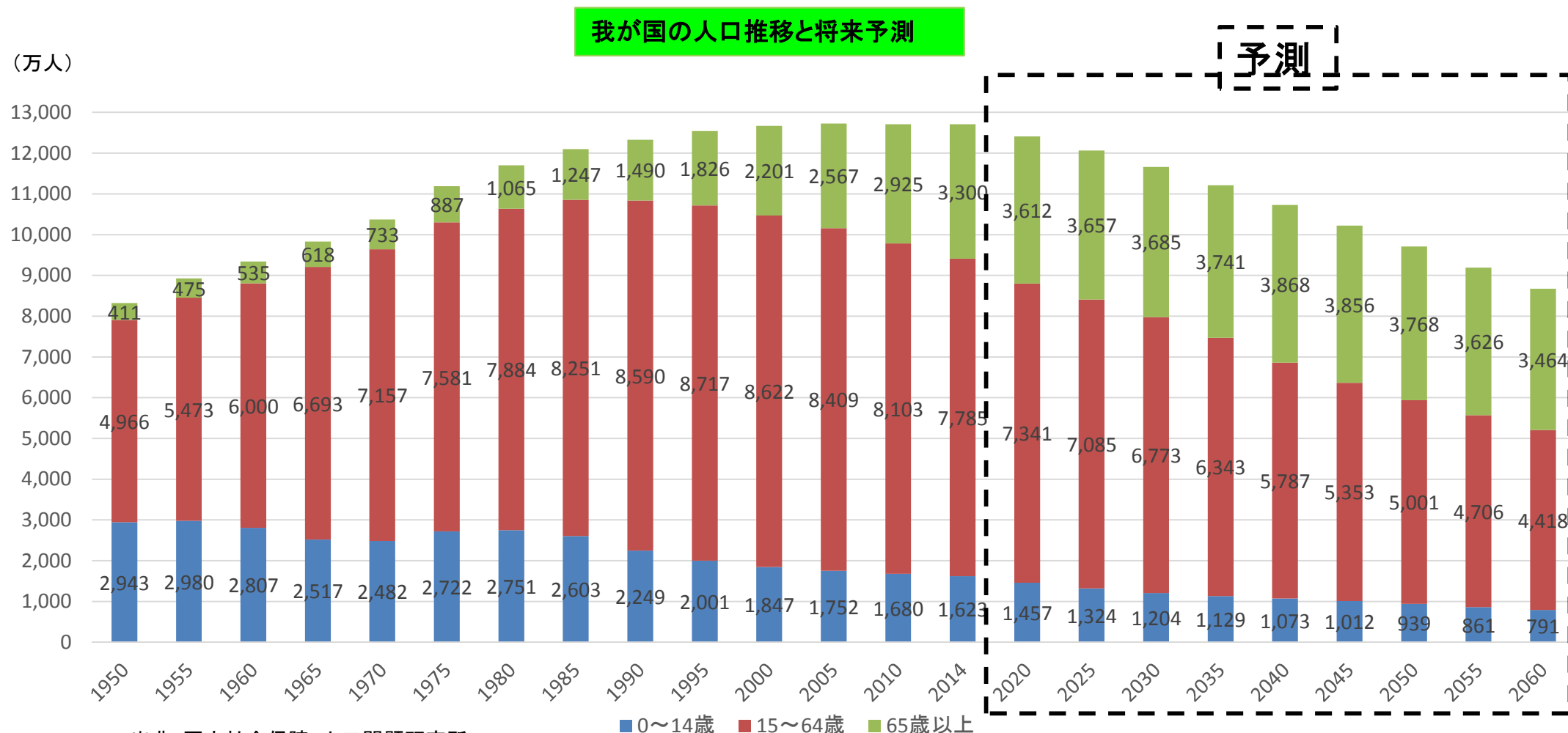
※1 「自動車統計輸送年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成

なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法を変更しているため、平成21年度以前と連続しない。

※2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ

我が国の人口推移と今後の予想

- 日本の総人口はこれまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、更に人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通しであり、生産年齢人口は2010年比約3,000万人減となる見通し。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

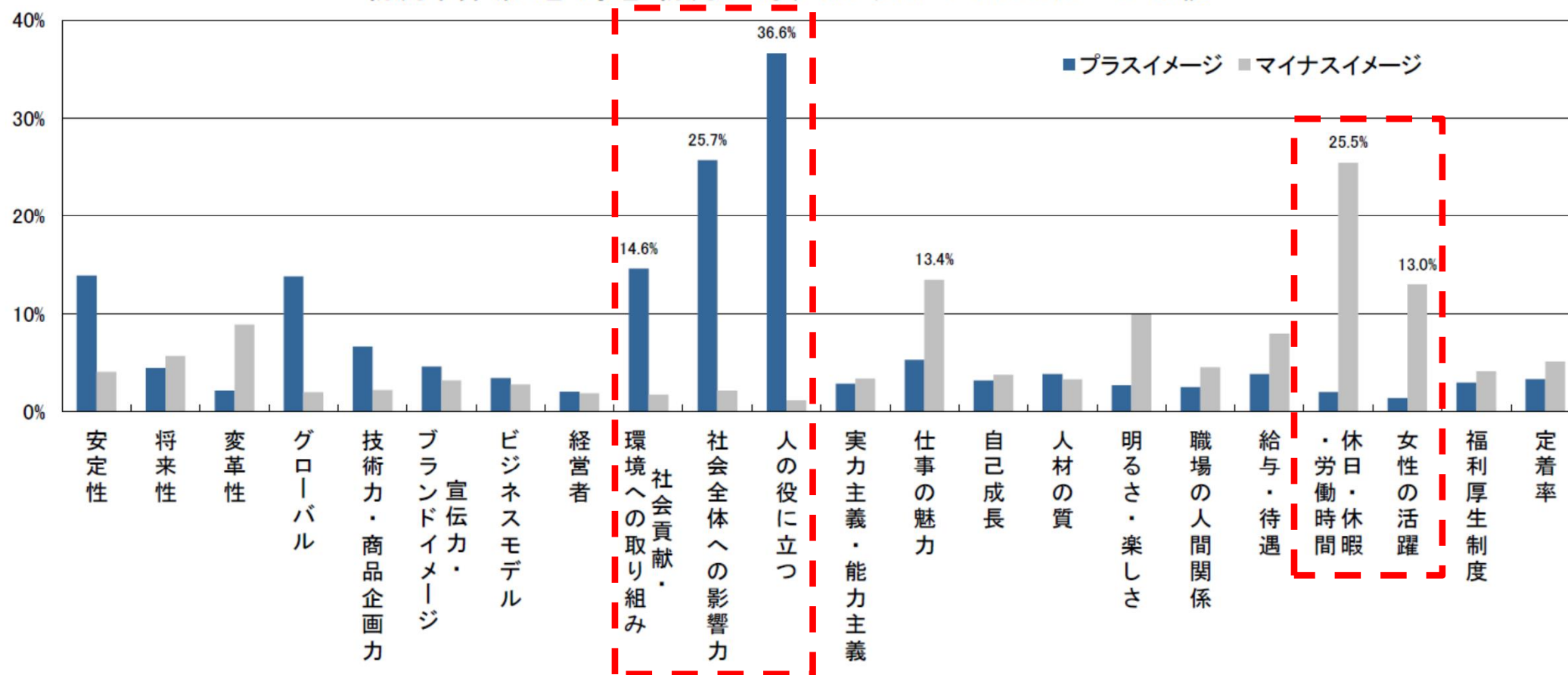
1950年から2014年までの人口推移は、「人口統計資料集2016 年齢(3区分)別人口及び増加率：1884～2010年」

2020年から2050年までの人口予測は、「日本の要來推計人口(平成24年1月推計) 総人口、年齢3区分(0～14歳, 15～64歳, 65歳以上)別人口及び年齢構造係数：出生中位(死亡中位)推計」

物流(陸運・海運・物流)業界のプラス・マイナスイメージ

プラスイメージは「人の役に立つ」「社会全体への影響力」が上位に。
マイナスイメージは「休日・休暇・労働時間」「仕事の魅力」が挙げられている。

物流業界(陸運・海運・物流)に対するプラス・マイナスイメージ比較

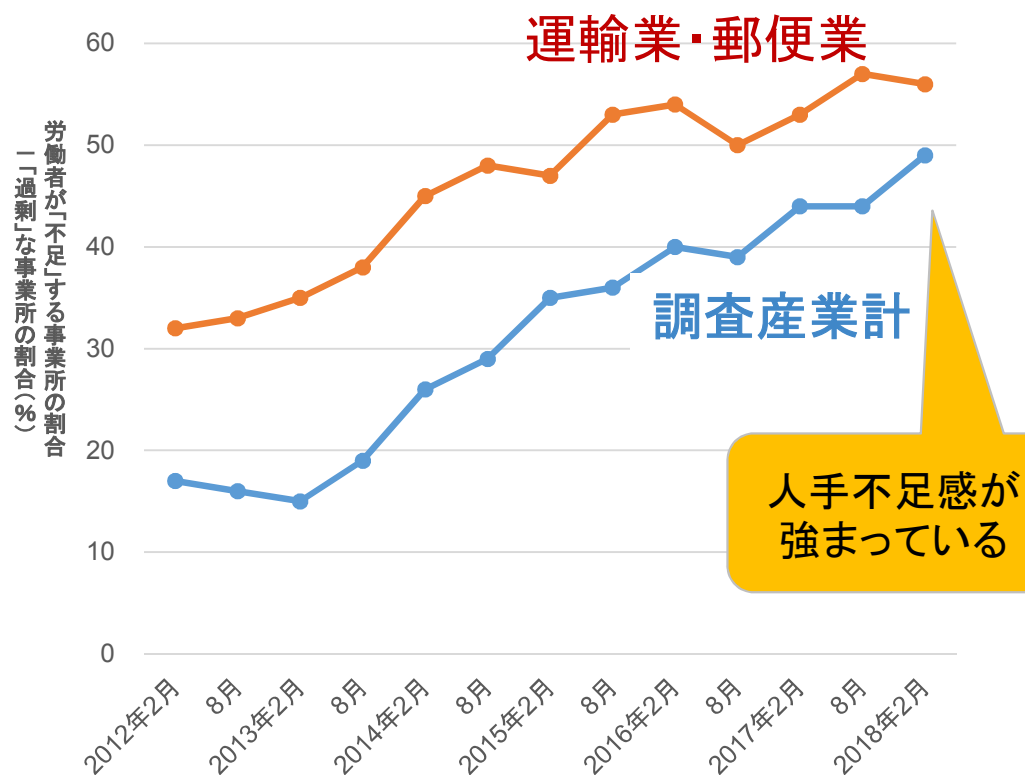


「物流業界へのプラスイメージ及びマイナスイメージ」出所: 2018年卒マイナビ大学生業界イメージ調査(4月実施)

労働力不足の顕在化

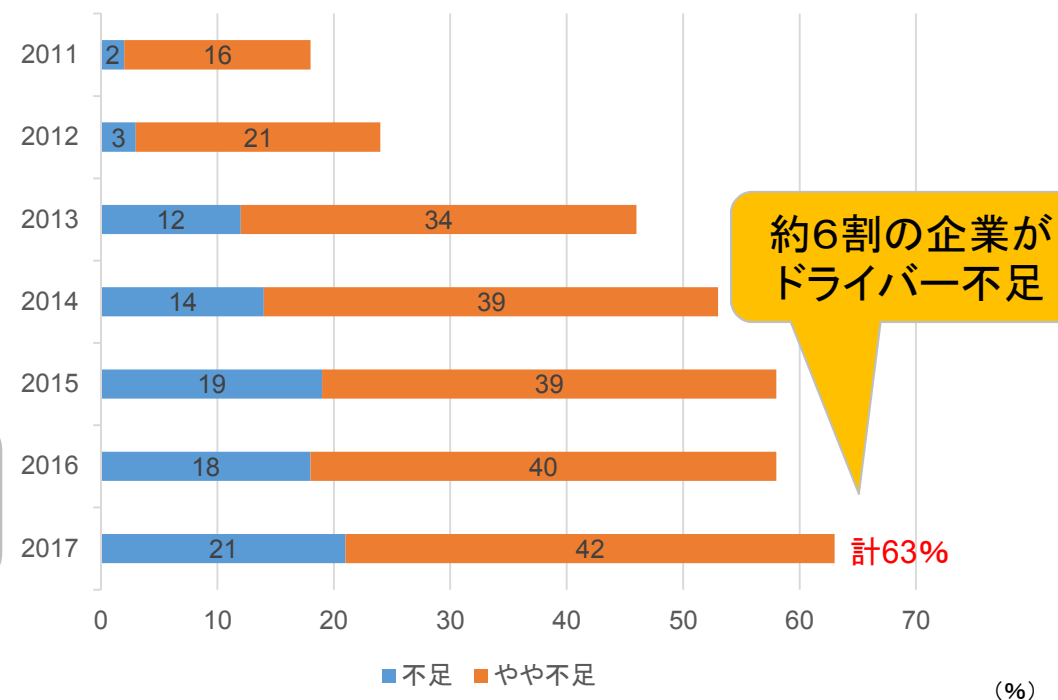
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化。
- トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。2017年は63%の企業が「不足」又は「やや不足」と回答。

＜常用労働者の過不足状況＞



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

＜トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合＞



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

物流の生産性向上

<革命的に変化する>

[5]新技術(IoT、BD、AI等)の活用による
“物流革命”

+

物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
- (3) ドローンの活用
- (4) 物流施設の自動化・機械化
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船

<繋がる>

[1]サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革
～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

<見える>

[2]物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
- (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

<支える>

[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
- (3) 物流施設の機能強化
- (4) 物流を考慮した地域づくり

<備える>

[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える
- (2) 地球環境問題に備える

<育てる>

[6]人材の確保・育成
+
物流への理解を深めるための
国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

民間 + 各省庁等の連携による施策の推進

物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

目的

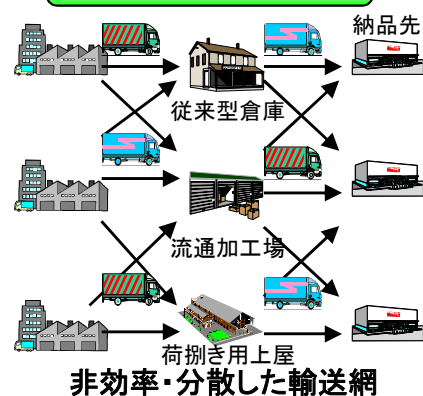
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

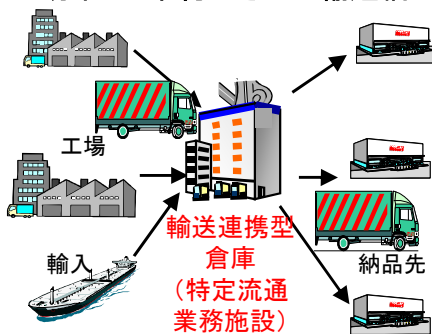
支援対象となる物流総合効率化事業の例

輸送網の集約

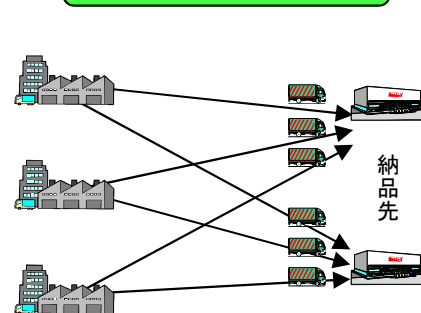


計画

効率化・集約化された輸送網

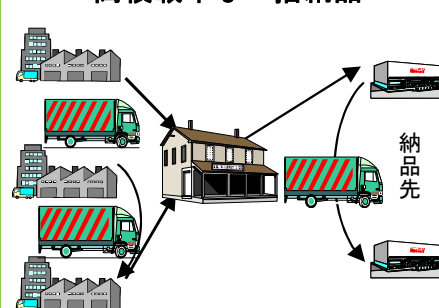


輸配送の共同化

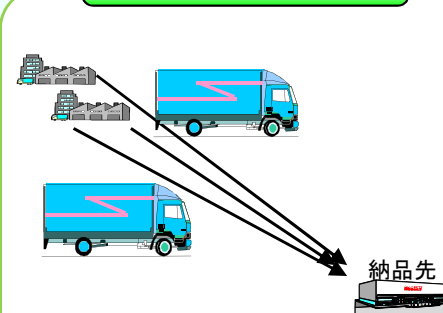


計画

高積載率一括納品

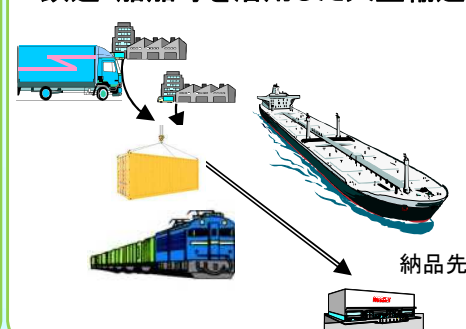


モーダルシフト



計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



大臣認定

支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の補助
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への税制特例
 - 法人税: 割増償却10%(5年間)
 - 固定資産税: 課税標準 1/2(5年間)等
- ・施設の立地規制に関する配慮
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)
 - 固定資産税: 課税標準2/3(5年間)等

③ 中小企業者等に対する支援

- ・信用保険制度の限度額の拡充 10
- ・長期無利子貸付制度 等

【事業概要】 配送回数ならびに週内の物量平準化等による物流効率化の取り組み

実施事業者

日本マクドナルド(株)、HAVIサプライチェーン・ソリューションズ・ジャパン(同)、(株)富士エコー

事業内容

DC(配送拠点)から店舗への原材料の配送について、納品時間帯の分散等による配送回数の平準化、配送休日の設定、納品方法の変更等による物流効率化および労働環境向上の取り組み(働き方改革)

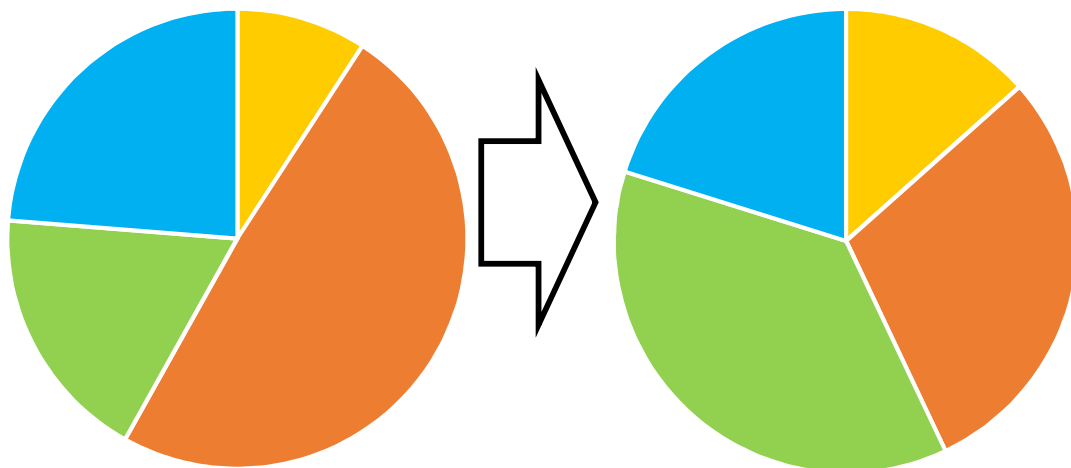
計画概要

1日の納品時間帯の平準化

午前への偏りを平準化し納品時間帯を分散⇒トラック稼働率増

現状

計画



■ 深夜(0時~6時) ■ 午前(6時~12時) ■ 午後(12時~18時) ■ 夜間(18時~24時)

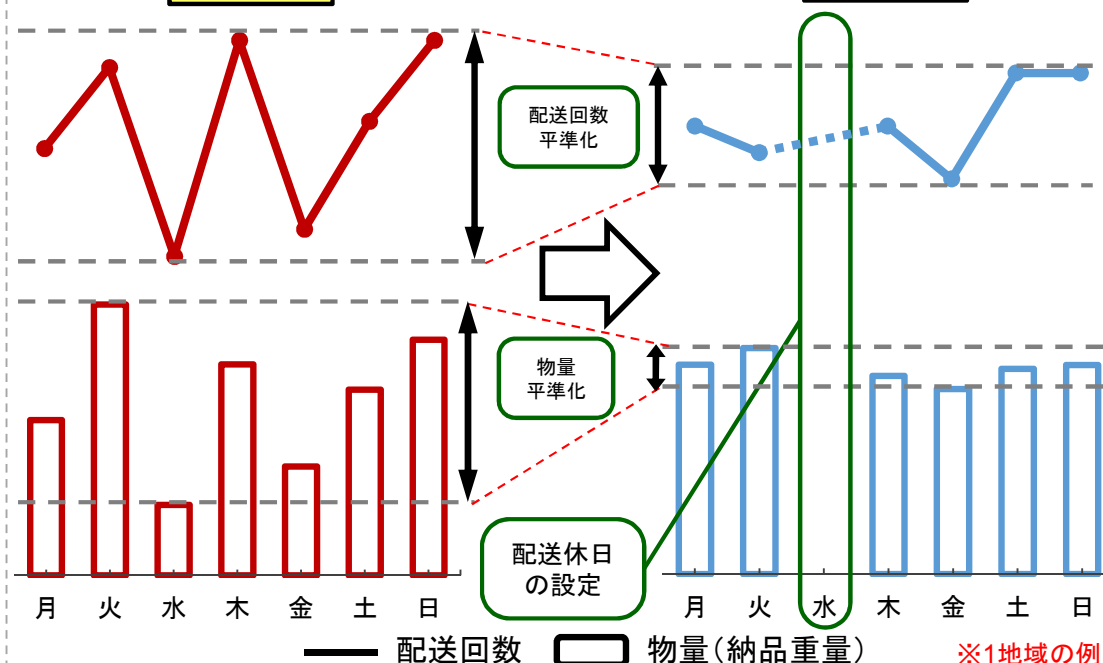
※ 全店舗の平均

週における物量・配送回数の平準化

重量物を平日へ&配送休日の設定⇒平準化&働き方改革

現状

計画



— 配送回数 □ 物量(納品重量)

※ 1地域の例

特徴

- ・ 納品時間帯の分散等による物流作業工数の平準化
- ・ 配送休日の設定による倉庫作業ならびにトラックドライバーの労働環境の向上および物量の平準化
- ・ 納品方法の変更による荷降ろし作業・時間の低減

効果

- ・ CO₂排出削減量 約126t-CO₂/年
- ・ ドライバー運転時間省力化 約25,000時間/年
- ・ 配送休日の設定等による労働環境の向上

※ 数値は切り上げ・切り捨てにより端数処理

平準化へ向けた取組分類イメージ

◆ 納品条件の緩和

納品条件や納品時間・時期の変更による稼働率・積載効率の平準化を行うことでの輸送機関の生産性向上



- 納品時間の見直し、定曜日配送への移行
- 繁忙時期の前倒し/後ろ倒し
- 配送ロットの取り決め

◆ 輸送力・作業力の有効活用

事前情報の共有化や機械化・自動化に伴うスペースや作業ソリューションの予約・分担の見直しによる生産性向上



- 荷役・附帯作業と運転の分離
- 事前情報の共有化

◆ 波動のある荷主のマッチング

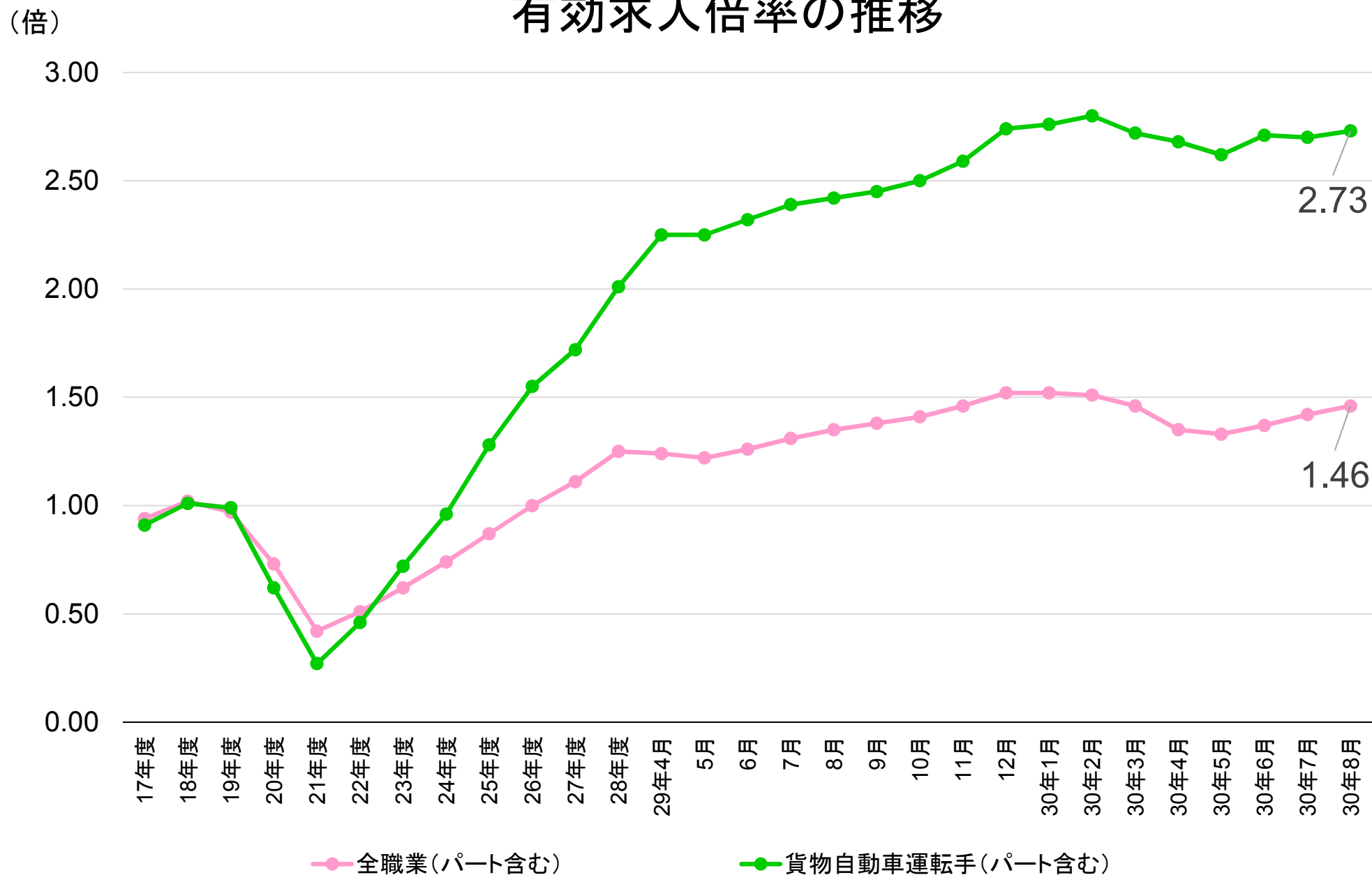
輸送ロット等の拡大による輸送回数の削減、積載効率アップによる物流生産性の向上



- 同業種間の共同配送
- 異業種間の共同配送

トラックドライバー不足の現状について

有効求人倍率の推移

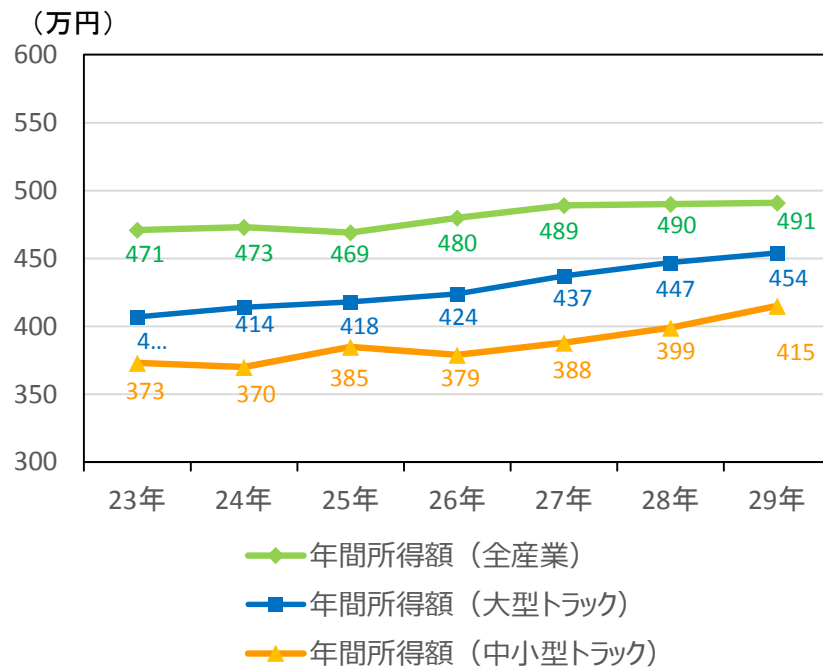


厚生労働省「職業安定業務統計」より

トラックドライバーの労働条件①

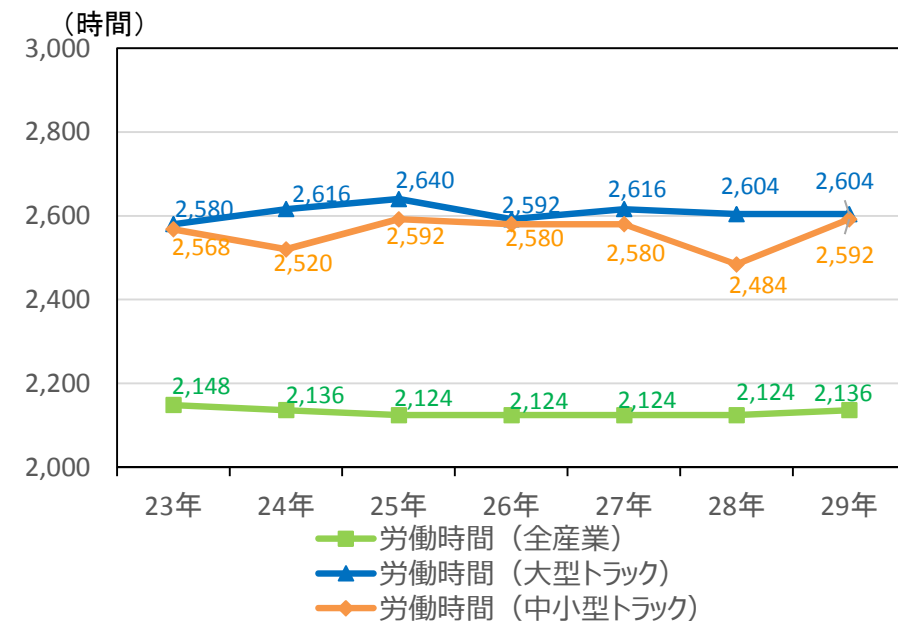
➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働
→人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【年間所得額の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。

【年間労働時間の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）

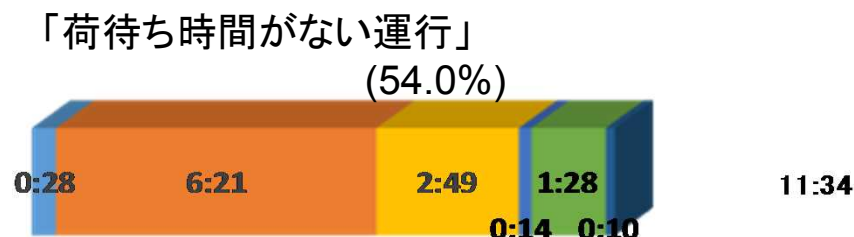
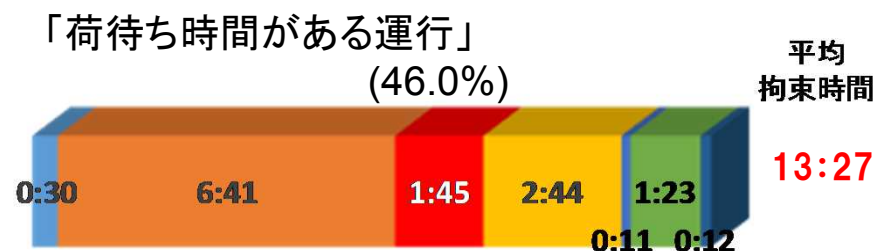


トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.21倍。

トラックドライバーの労働条件②

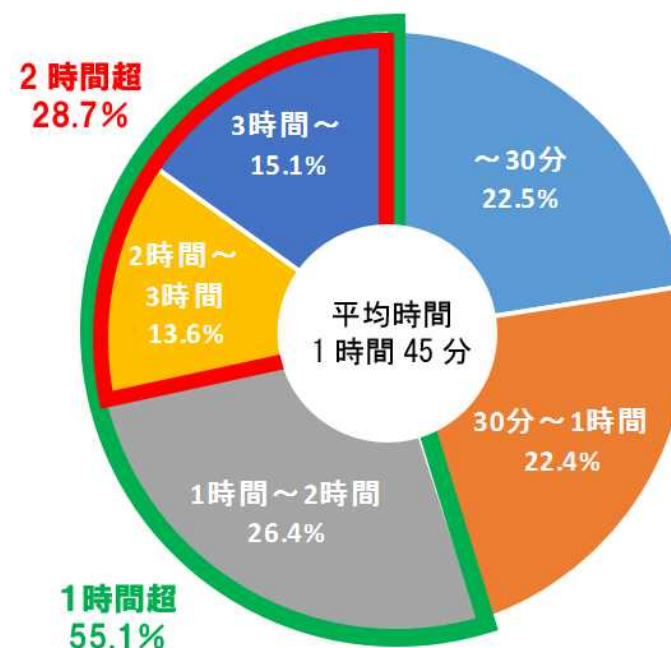
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

1運行あたりの荷待ち時間の分布

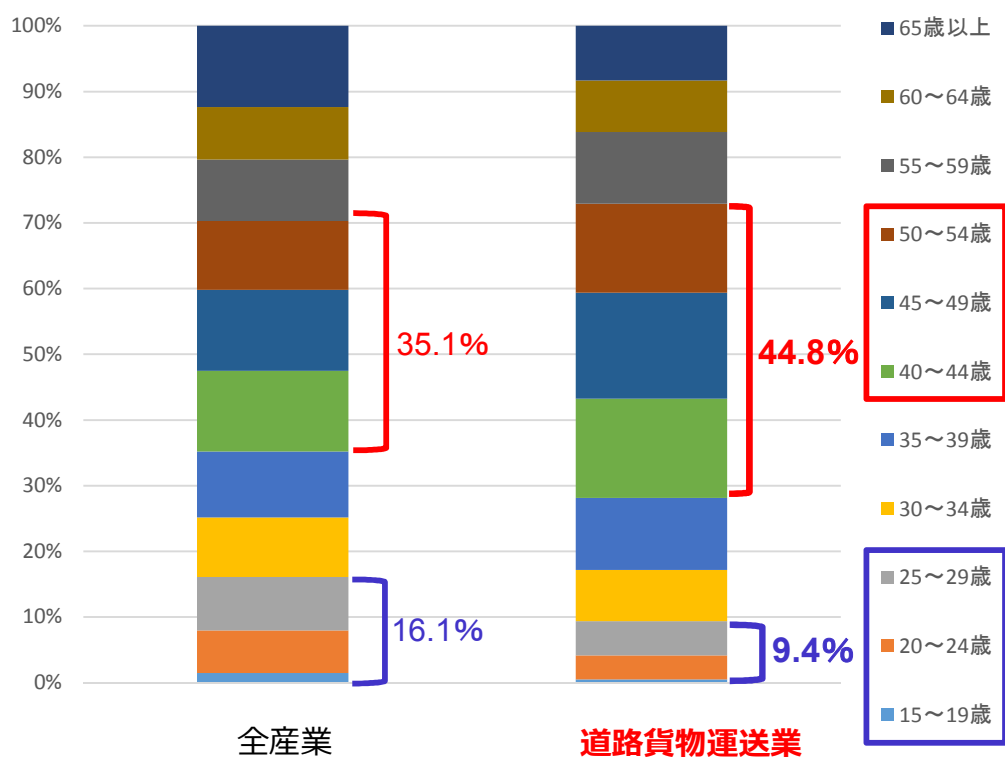


出典:トラック輸送状況の実態調査
(H27)

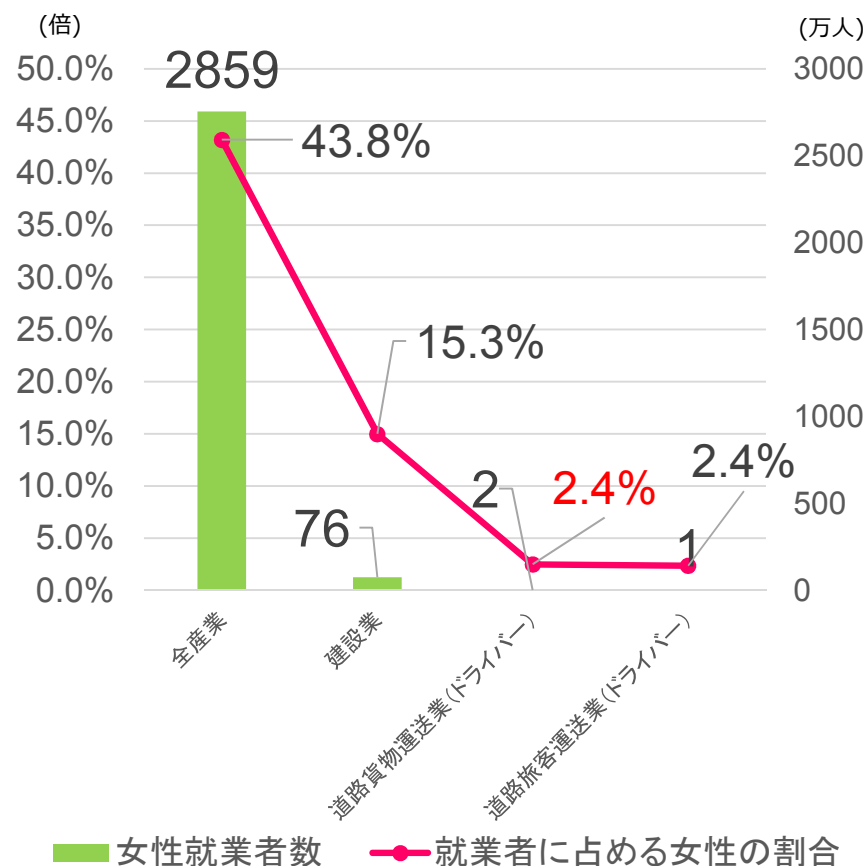
トラックドライバーの年齢構成と業界の女性進出

- トラック業界で働く人のうち、約44.8%は40～54歳。
- 一方、29歳以下の若年層は全体の10%以下。
- 女性の割合は2.4%と、全産業と比べて極めて低い状況。

【就業者の年齢構成】（総務省「労働力調査」（H29））



【女性の進出状況】



拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内 ※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

荷待ち時間の記録義務付けについて

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正（貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令）を行い、平成29年7月1日から施行しているところ。

○ 改正の概要

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け（輸送安全規則第8条関係）

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

- ・集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

(2) 適正な取引の確保（輸送安全規則第9条の4関係）

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

＜義務付け対象＞ 車両総重量8トン以上 又は 最大積載量5トン以上

中型トラック（8トン以上）



大型トラック（11トン以上）



＜義務付け対象外＞

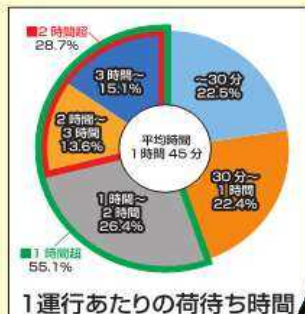
車両総重量8トン未満
又は
最大積載量5トン未満

小型トラック



平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)

※デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省

JTA 全国トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関



記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票【記載例】

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分：荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分：本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分：荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分：荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分：本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
「乗務記録記載要件【荷主都合による(荷待ち待機時間30分以上)】に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ！
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号：()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地)：(☐食品 ☐物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
① 9 時 00 分	8 時 00 分

荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分
②-2 9:40 ~ 10:00	

附帯業務 開始・終了時刻
③-1 9:20 ~ 9:40
③-2 10:00 ~ 10:30

<u>荷積み</u> / 荷卸し 開始・終了時刻
④ 10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

注

- 1 集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
- 2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
- 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

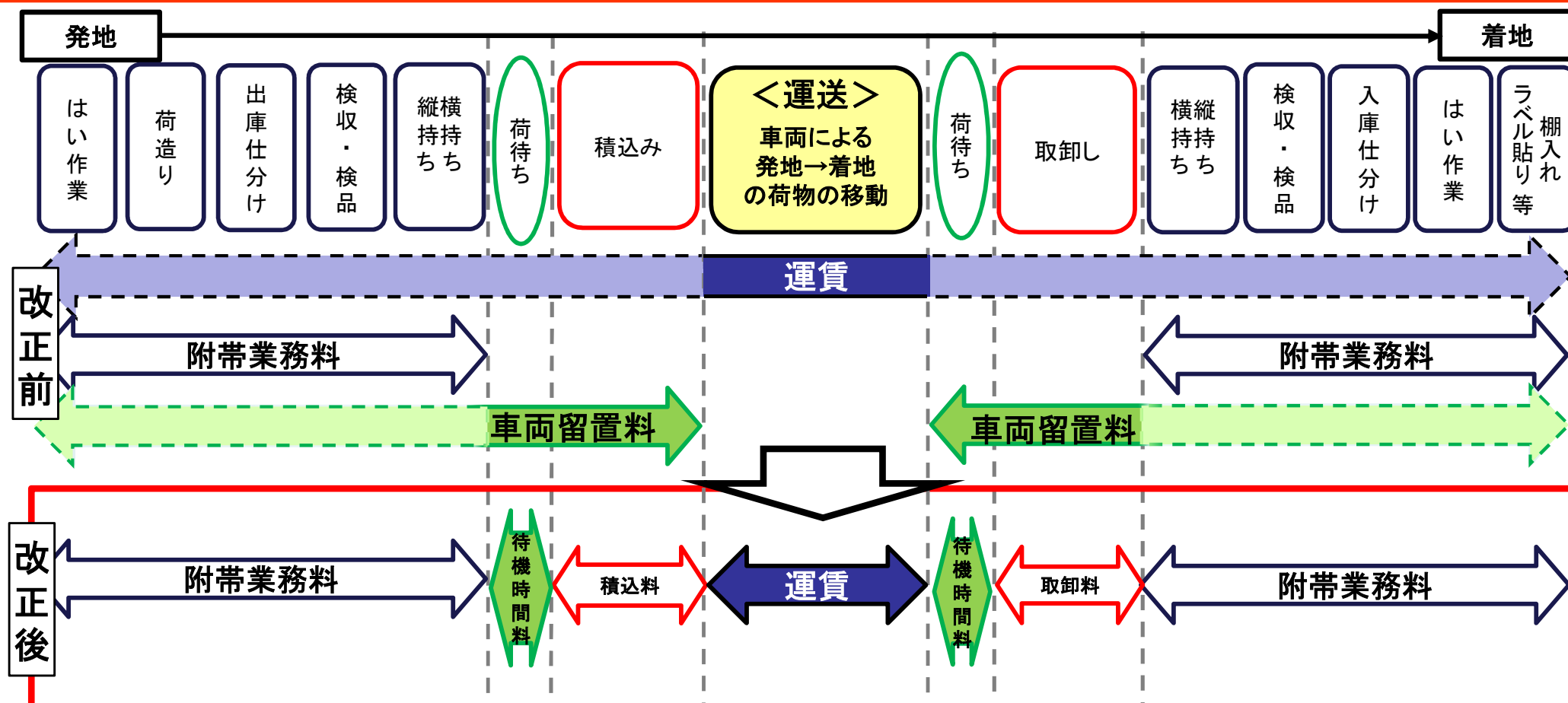
※この事例・様式は、見本として示したものです。

適正な運賃・料金収受に向けた方策について

○運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を発出。

○適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正。

- ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
- ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
- ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加。等^(※)



(※)はい作業:倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

2018.5.30
関係省庁
連絡会議
決定

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

I. 長時間労働是正の環境整備

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
（2017年8月）以降の追加施策

（１）労働生産性の向上

①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

・スワップボディコンテナ車両の導入促進

②潜在需要の喚起による収入増加【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

③運転以外の業務も効率化【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

（２）多様な人材の確保・育成

①働きやすい環境の整備【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）

②運転者の確保【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

（３）取引環境の適正化

①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

②運賃・料金の適正収受【国】

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

①「働き方改革の実現に向けた
アクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援

②ホワイト経営の「見える化」【国】
ホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設

③労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★

④行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

＜抜粋＞

- 荷役作業を効率化するスワップボディコンテナ車両について、全国的な普及を促進するため、関係者間で技術面・運用面での調整を行う官民の活用検討協議会を速やかに立ち上げて検討を行い、本年度中にガイドラインを策定する。



物流分野におけるCO2削減対策促進事業のうち 2ーア トラック輸送高効率化支援事業（継続）

平成31年度要求額
1,685百万円のうち
250百万円（100百万円）

背景・目的

- CO₂排出量の削減のためには、トラック輸送の高効率化が重要である。
- 通常の大型トラック約2台分まで輸送できる連結トラックは、大型化により貨物1トン当たりのCO₂排出量を4割程度低減できるとともに、ドライバー1人での輸送が可能となる。
- 21m級連結トラックについて、平成29年度より補助を通じて導入を後押ししているが、車両長が21mを超えるもの（最大25m）についても平成30年度内の公道での走行開始を目指し、実証実験が行われている。
- また、スワップボディコンテナ車両は、車体と荷台を簡易に分離することが可能であることから、①積載率の向上（物流施設において荷物が一杯になるまで荷役可能）、②中継輸送の促進（ドライバー同士で中継地点で荷台を交換することで積載率が倍増）等に効果的である。補助を通じ、これまで製造していなかったメーカーの新規参入の機運が見られる。
- しかし、我が国ではこれらの高効率なトラックに係る高額な初期コストや利便性低下への懸念等が障壁となって導入が進んでいない。

事業目的・概要等

事業概要

①連結トラック導入支援事業

＜補助対象＞ 連結トラック

②スワップボディコンテナ車両導入支援事業

＜補助対象＞ スワップボディコンテナ車両

事業スキーム

補助対象：民間事業者等

実施期間：平成30年度～平成32年度

補助割合：①1/3 ②一般的なトラックとの差額の1/2

期待される効果

- トラック輸送のCO₂排出量を削減できるとともに、労働環境の改善にも貢献する。
- 物流業界にその先進的な取組みが広く認知されるとともに、導入台数増加や複数メーカーによる市場競争の加速を通じて購入経費も低廉化されることで、自立的に普及が進み、日本全体のCO₂排出量の削減及びドライバーの負担軽減による働き方改革を推進する。

①連結トラック導入支援事業

＜東京-大阪間で20tを運ぶ場合のCO₂排出量の比較＞

●大型トラック（最大積載量13tの場合） 995kg-CO₂

× 2台

CO₂排出量
▲36.8%

●連結トラック（最大積載量24tの場合）



627kg-CO₂

※改良トンキロ法で算出

- ✓ 本事業で主要な大型幹線輸送（東京ー大阪間等）の一定程度を連結トラックに転換することで、その有用性が物流業界に広く認知される。

イメージ

②スワップボディコンテナ車両導入支援事業

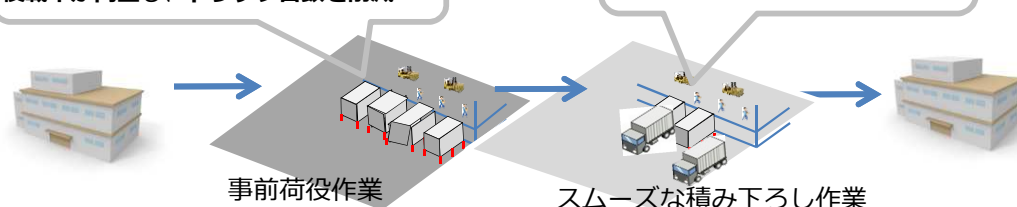
＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 車体と荷台を簡易に分離することが可能 → 荷待ち時間削減、積載率向上
- けん引免許が不要 → ドライバー不足を解消

【活用例①：物流施設での活用】

トラック到着前から荷役が始められ、トラック到着までにコンテナを一杯にでき、積載率が向上し、トラック台数を削減

トラックは到着後、荷台を付け替えるだけで出発でき、荷役作業による荷待ち時間を削減



【活用例②：中継輸送での活用】

帰り荷の確保により積載率が倍増し、トラック台数を削減

中継拠点で荷台を交換

日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善

