

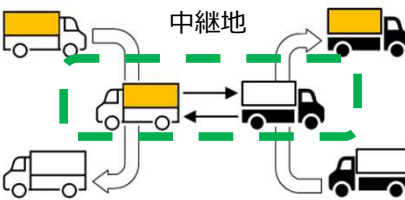
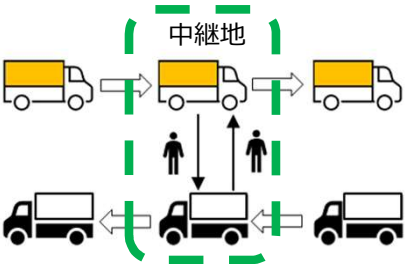
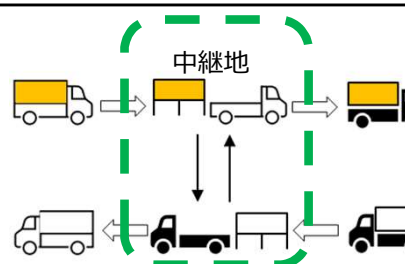
# 物流を取り巻く現状と取組状況 (中継輸送・広報)

2022年11月11日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

# 中継輸送の方式と課題について（各社ヒアリング結果により作成）

- 中継輸送は日帰り運行が可能となることなどから働き方改革に寄与すると期待されている。中継輸送の実施方法はいくつかの方法があり、運送事業者の事業環境によって実施方針は異なる。

| 方式                 | 概要                                                                                  | 特徴                                                                                                        | 事業者ヒアリング結果                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                         |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |                                                                                     |                                                                                                           | 各方式の課題                                                                                                                                                                     | 共通の課題                                                                                                                                                                   |
| 積替え方式              | 中継拠点で荷物を積み替える                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー、車両の入替が発生しないが、中継拠点において積替えや附帯作業等の新たな負荷が発生する可能性がある。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役機械等の積み替え作業の発生するため、作業可能な中継拠点が必要となる。</li> <li>・ドライバーが下ろしやすいように積んだ荷物を一度崩すことになるためドライバーからの反発や、荷主からも途中で下ろしてほしくないという声がある。</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実施方式によって、中継拠点に求められるスペックが異なる。</li> <li>・中継拠点として道の駅やSA・PAの活用は、高速料金のコスト増とならない点で有用だが、専用マスが必要。（積替え方式は不可。）また、拠点数を増やすことが必要。</li> </ul> |
|                    |    |                                                                                                           |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                         |
| 乗換え方式              | 中継拠点でドライバーが交代する                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの交代のみで良く、中継拠点での新たな負荷作業は発生しない。</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・1台のトラックを複数のドライバーが使うことをドライバーが嫌がる。</li> <li>・他社間で実施する場合、事故時の保険適用の取り決めが必要となる。</li> <li>・高速道路上の上下線をスムーズに行き来できるSA・PAは限られている。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送のため途中で高速道路を降りることによる高速料金の追加発生が課題。</li> <li>・道路会社が設置した中継拠点があるが、高速料金・利用料の発生や実施方式に合わないため、近隣の自社拠点を活用している。</li> </ul>             |
|                    |   |                                                                                                           |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                         |
| スワップボディ方式<br>トレーラー | 中継拠点でスワップボディとトラクターを分け、トラクターの交換をする                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・発地、着地での荷役分離が可能のため、新たな負荷作業は発生しない。</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラクターの交換時に必要なスペース（前方25～30m）の確保が必要となる。</li> <li>・トレーラーの場合はけん引免許を持つドライバーの確保が必要となる。</li> <li>・スワップボディー対応車両の生産が追いついていない。</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの所属に地域的な偏りがあるため中継輸送のペアリングが限られる。</li> <li>・他社と連携して中継輸送を実施したい事業者と自社内で運びたい事業者が混在する。</li> </ul>                                |
|                    |  |                                                                                                           |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                         |

# 物流に関する広報の強化

- 物流分野における労働生産性の向上等の**物流課題の解決に向けて**、物流を取り巻く現状・課題やその解決のための取組の重要性について、**関係者や一般消費者に認識してもらうことが極めて重要**であり、総合物流施策大綱においても、物流に関する広報を強化することとしている。
- 本調査では、物流を取り巻く現状・課題や、目指すべき方向性に関する**広報を強化するための効果的な方策等を検討**する。

## 一般消費者向け定量アンケート

一般消費者が物流危機に対して、どのように認識しているか把握することで、広報戦略として必要とされる要件について示唆を得る。

(令和4年10月実施、計5問／1000名まで。)

### 【設問】

- Q. 物流にまつわる行動（e.g. 宅配ボックスの活用）の現状
- Q. 物流危機の認知状況
- Q. 物流危機の問題意識の状況
- Q. 物流危機の問題意識の変化（24年問題の説明後）
- Q. 物流危機の回避に向けた考え方

## 事業者向け定量アンケート

物流危機への意識、取組み状況を確認するために、物流事業者や荷主を対象にWEB定量アンケートを実施。

(令和4年10月実施)

### 【設問】

- Q. 物流危機に対する危機認識の強さ
- Q. 物流危機に対する現在の取組み状況
- Q. 現在、取り組んでいる取組みの詳細（自由回答）
- Q. 物流危機への取組みにおける課題感  
： 個社対応が難しい、生活者意識etc

## ヒアリング

物流危機がもたらす、生活者への影響、企業活動への影響、物流危機に対する認識の現状、取組み状況、その推進のうえでの課題点等について、ヒアリングを実施。（令和4年11月以降随時実施）

# 物流に関する一般消費者の意識

- 「物流が危機的な状況に陥りつつある」ことを見聞きしたことがある人は、全体の53.0%。そのうち、現状、物流危機に対して問題意識を持っているのは全体の32.4%の人(A)。
- 「2024年問題」を提示後にはさらに全体の36.5%の人が物流危機に対して問題意識を持つ(B)。
- 一方で、残りの31.1%の人は単純な文章提示ではなく伝え方の工夫が必要。

