

特積み業界の現状と課題

第 6 回 持続可能な物流の実現に向けた検討会資料
全国物流ネットワーク協会

2023年2月17日

全国物流ネットワーク協会 概要

1953年創立。トラック事業者の物流改革と経営効率改善を促進することを目的に、比較的事業規模が大きい特積み会社で構成された団体。

■沿革

昭和28年(1953)	1月14日	東京路線トラック運賃指導委員会 創立
昭和32年(1957)	4月	東京路線トラック委員会 【名称変更】
昭和50年(1975)	5月	東京路線トラック協議会 【名称変更】
平成20年(2008)	12月3日	一般社団法人東京路線トラック協会 【一般社団法人へ移行】
平成24年(2012)	5月16日	一般社団法人全国物流ネットワーク協会 【名称変更】

■目的

当法人は、競争と協調の理念の下、トラック輸送事業者の物流改革と経営効率改善を促進し、消費者、地域社会、地球環境など社会の多様な利益と調和する効率的で高品質な端末物流の実現を図り、もって国民生活の向上及び会員事業の発展に寄与することを目的とする。

■会員

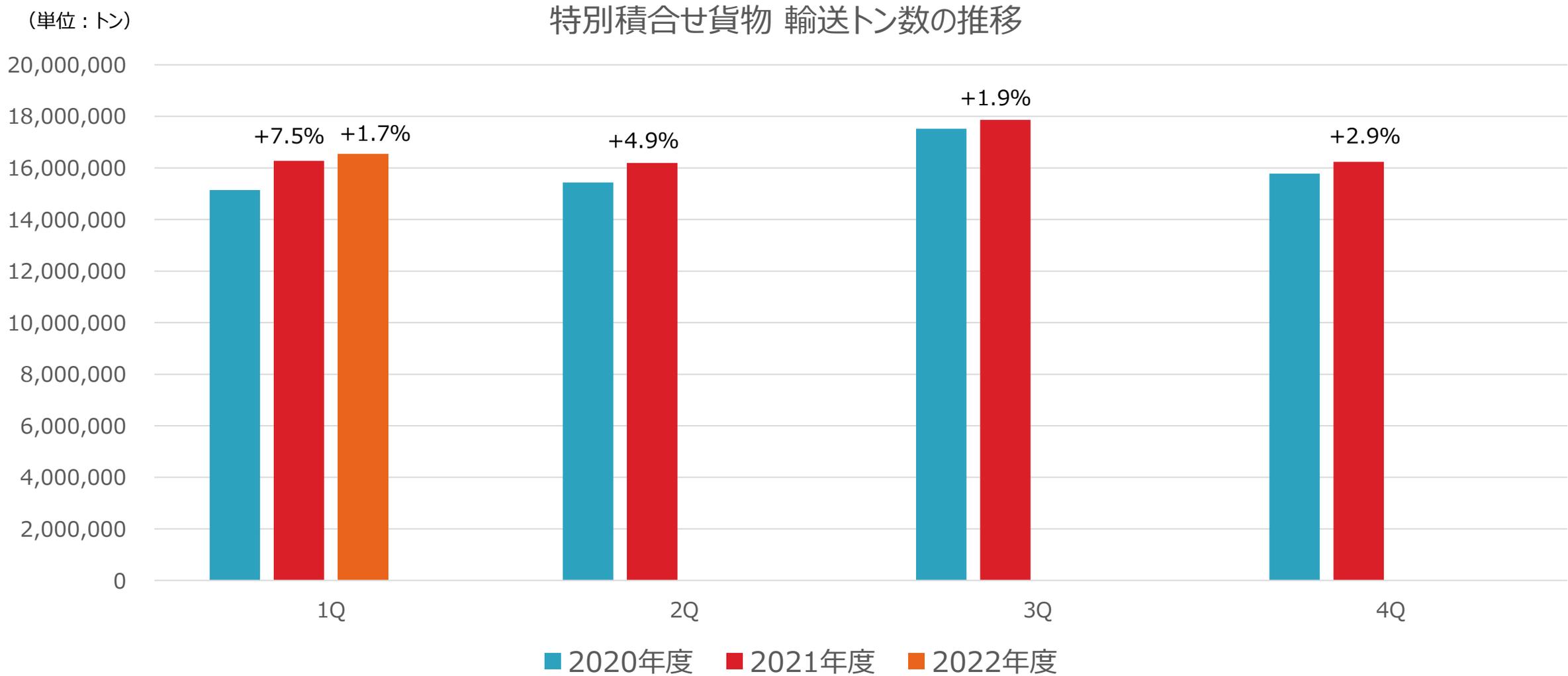
会員数 63社 (正会員 51社 賛助会員 12社)

【正会員一覧】

愛知陸運(株) 阿部運送(株) 安房運輸(株) (株)エービーエクスプレス SBSフレイトサービス(株) (株)エスラインギフ NXトランスポート(株) NX備通(株) 岡山県貨物運送(株)
カンダホールディングス(株) キューソーティス(株) 近物レックス(株) 久留米運送(株) 佐川急便(株) 札幌自動車運輸(株) 山陽自動車運送(株) 四国名鉄運輸(株) 篠崎運輸(株)
信越定期自動車(株) 信州名鉄運輸(株) 西濃運輸(株) セイノースーパーエクスプレス(株) 第一貨物(株) 中越運送(株) 中央運輸(株) 手島梱包輸送(株) デリバリーサービス(株)
東京西濃運輸(株) 東京三八五流通(株) 東群運送(株) トールエクスプレスジャパン (株)トナミ運輸(株) 南信貨物自動車(株) 新潟運輸(株) 西多摩運送(株) 日本通運(株)
濃飛倉庫運輸(株) (株)日立物流 富岳通運(株) (株)丸運 丸点通運(株) 武蔵貨物自動車(株) 名鉄運輸(株) 森吉通運(株) 山谷運送(株) ヤマト運輸(株)
ヤマトホームコンビニエンス(株) ヤマトボックスチャーター(株) (株)ライフサポート・エガワ ラニイ福井貨物(株) (株)ロジネットジャパン (令和5年1月31日現在)

特積み業界 概要 (扱い量)

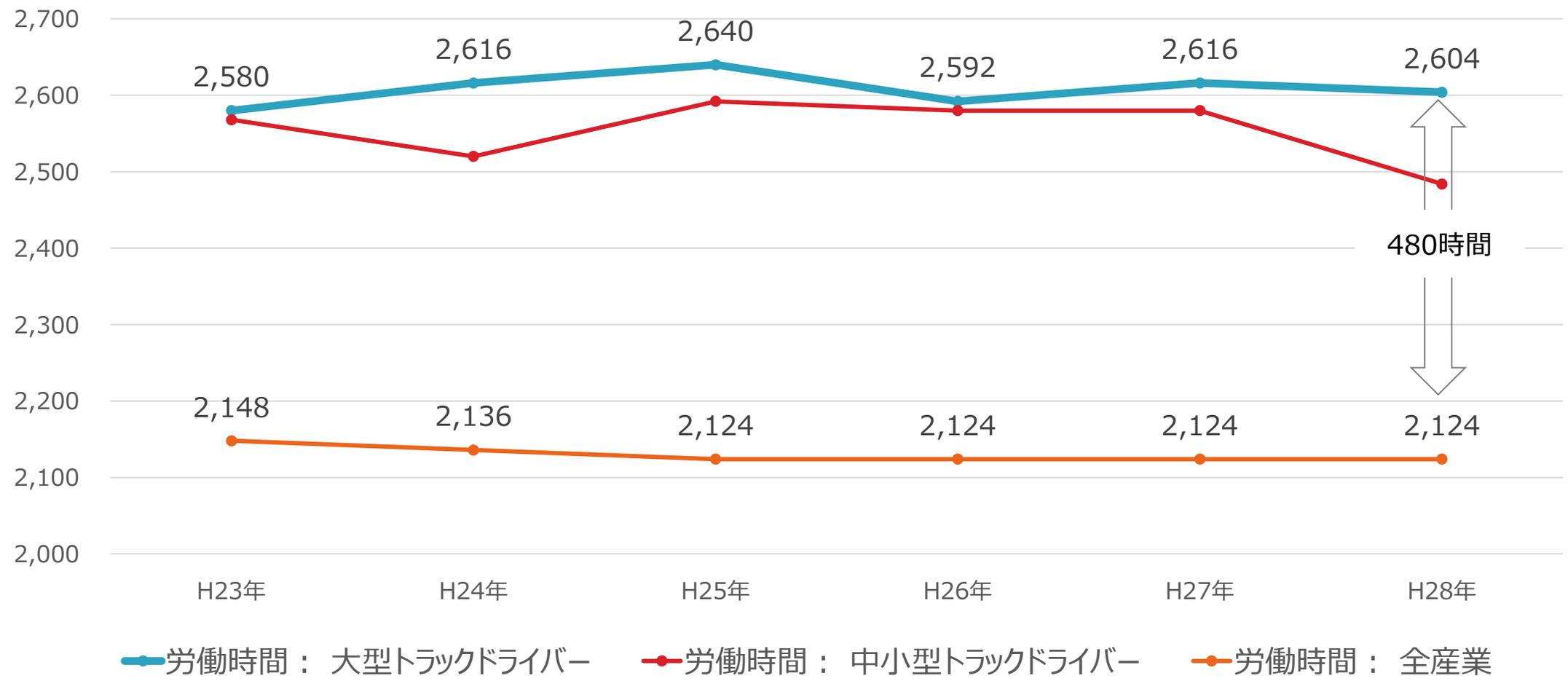
特別積み合わせ貨物運送の扱い量は2020年度より堅調に推移している。



特積み業界 概要（労働時間）

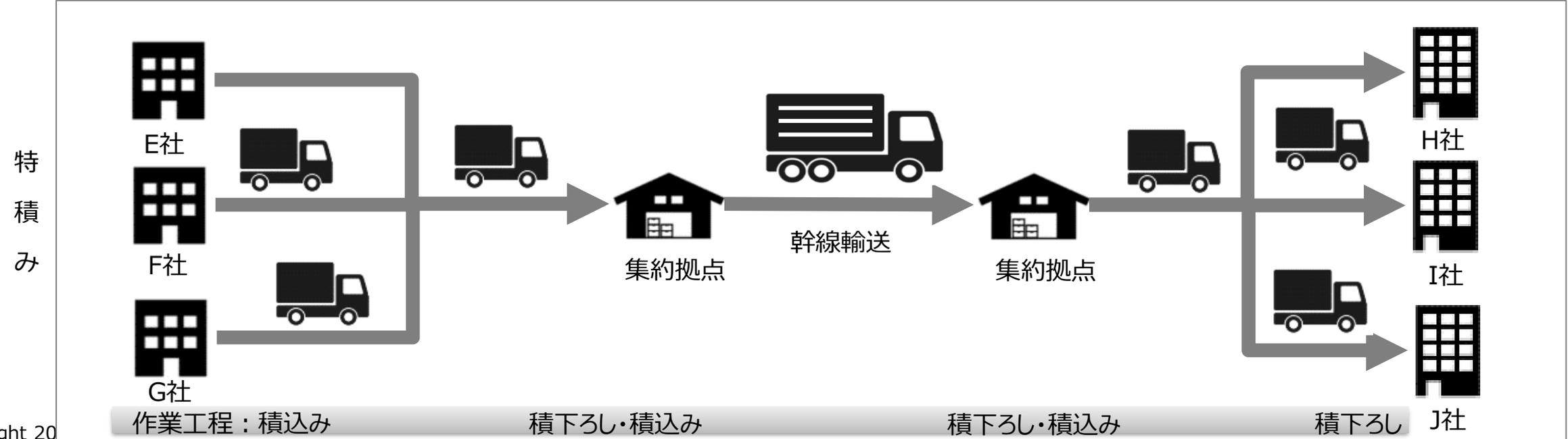
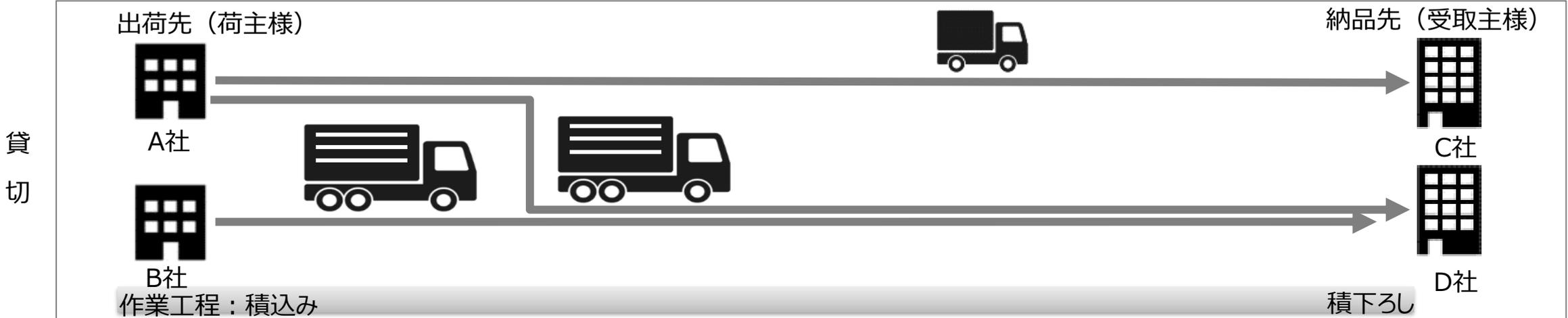
運送業界におけるドライバーの労働時間は長く、特に幹線輸送を担うことが多い大型トラックドライバーの労働時間は、他の産業の年間労働時間平均と比べ+約480時間と2割ほど長く、高止まりしている。

年間労働時間の推移



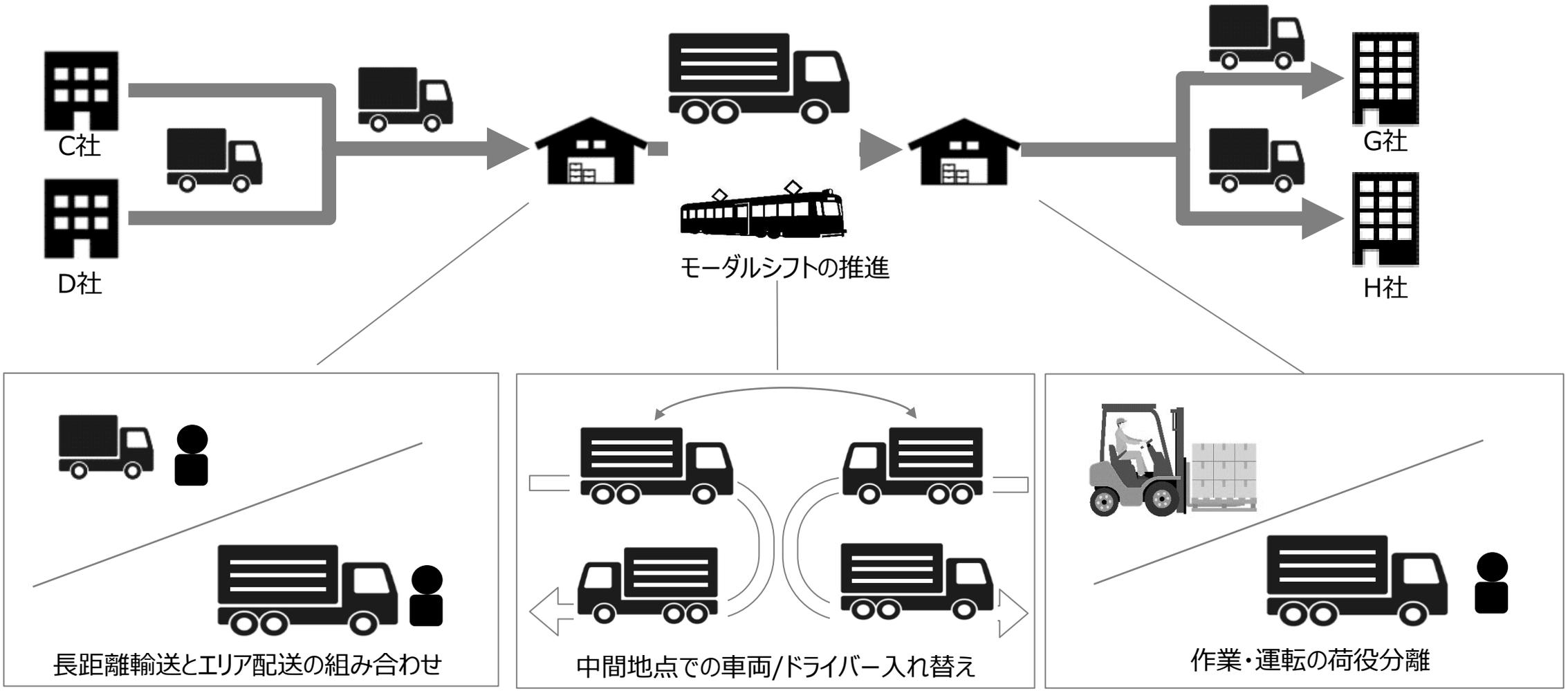
特積み業界 業務特性

特積みは不特定多数の荷主の貨物を積み合わせ、荷物の集約拠点間を定期的な幹線輸送で行う運送形態のため、貸切便に比べて作業工数が多い。また全ての業務が時間軸で設計されているため、イレギュラーが発生するとその影響が広域に及びやすい。



労働時間短縮の取り組み事例

特積み会社各社は特に拘束時間が長い幹線輸送において、モーダルシフトの推進や中継地点での車両/ドライバーの入れ替えなどの施策、また長距離輸送とエリア配送の組み合わせ交番作成、作業と運行の荷役分離等の施策を行い、ドライバーの労働時間の短縮化に取り組んでいる。



■ 荷主にお願いしたいこと

1. 附帯業務の厳格化

現状：一部の荷主で、棚に入れる、シールを貼る、先入れ先出しができるように納品する、等の運送契約に無い業務が常態化し、作業負荷が掛かっている

要望：契約外の附帯作業撲滅へのご協力を賜りたい
必要な附帯業務であれば、適正な料金契約の締結をお願いしたい

2. 出荷業務への協力

現状：突発的な出荷量の増加や集荷時間の遅れにより積込み作業の遅延が発生し、幹線輸送の定時出車に影響を及ぼしている

要望：運送会社への荷物持ち込みや荷物引渡し時間の前倒しへのご協力を賜りたい
上記実現に向けた運送会社とのコミュニケーション強化をお願いしたい

3. 運賃交渉への理解

現状：運賃改定をお願いしても、「電気、燃料の値上げに応じるのが精一杯で運賃上昇まで対応できない」と言われる

要望：物流がインフラと同等に受け入れてくれるマインド醸成をお願いしたい

荷主と運送会社とが協議しやすくなるような環境整備や幹線輸送における労働時間削減施策の促進をお願いしたい。

■ 各省庁にお願いしたいこと

1. 荷主、消費者に対する広報活動の推進

中立な立場から「物流の重要性」の訴求をお願いしたい

2. 荷主対策の強化

手待ち時間を恒常的に発生させている荷主に対する施策を強化し、実効性を高めていただきたい

3. 高速道路における大型トラックの速度制限緩和の協議 準備

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装備を装着した大型トラックに限り、高速道路において時速100kmで走行することの協議を開始していただきたい

参考：高速道路での大型トラック速度制限緩和の協議 準備

高速道路での制限速度が80kmから100kmへ引き上げられると、運行区間の労働時間が短縮される。

■東京—大阪間 拘束時間 イメージ



拘束時間合計

現行：12.5h/日

運行区間▲1.5h

速度制限緩和後：11.0h/日