

新型コロナウイルスがトラック運送事業者に及ぼす影響

Impact of the COVID-19 on trucking companies



味水 佑毅：流通経済大学 流通情報学部 准教授

略 歴

2000年一橋大学商学部卒業。2005年同大学大学院商学研究科博士課程修了。同年一橋大学大学院商学研究科講師（ジュニアフェロー）。2006年より高崎経済大学地域政策学部専任講師。同准教授等を経て、2019年4月より現職。



苦瀬 博仁：流通経済大学 流通情報学部 教授

略 歴

1973年早稲田大学理工学部土木工学科卒業。同大学大学院博士課程修了。東京商船大学助教授・同教授を経て、東京海洋大学教授・同大学院教授。この間、フィリピン大学工学部客員教授、東京海洋大学理事・副学長（教育学生支援担当）、日本物流学会会長など。2014年4月より現職。

[要約] 新型コロナウイルスの感染拡大は物流に大きな影響を与えているが、トラック運送事業者の経営に及ぼす具体的な影響については必ずしも明らかとはなっていない。本稿では、トラック運送事業者を対象として実施したアンケート調査を通じて、新型コロナウイルスがトラック運送事業者に及ぼす影響について、次の知見を導いた。第一に、物流業務量の実績と見通しは品目ごとに多様であり、取扱品目によっては、来年以降も影響が続くことが予想される。第二に、業務で生じた問題は、業務量の減少に起因する問題と新型コロナウイルス自体に起因する問題に分けられ、後者については、同業者との連携や業界団体を通じた取り組みが必要である。第三に、荷主の業績見通しの把握や業務手順の見直しなど、これまで以上に荷主との連携の重要性が高まっている。

1. はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大は、人流のみならず物流にも大きな影響を与えている。

物流への影響については、たとえば日本ロジスティクスシステム協会が、本年3月と6月に同協会の会員企業を対象としたアンケート調査をおこない、サプライチェーンの混乱や業績への悪影響などの状況を、荷主企業と物

流事業者の両面から明らかにしている^{1) 2)}。

トラック運送事業への影響については、国土交通省の要請にもとづき、全日本トラック協会が全国のトラック運送事業者を対象として継続して調査している。本年8月に実施された第6回目調査によれば、本年8月の運送収入の状況（対前年同月比）は平均6%減であり、昨年と比べ減収傾向ではあるものの、15%減であった本年5月に比べると改善傾向にある³⁾。

また、事業者数で見ると、76%の事業者が減収となっている。ただし、減収が0%～10%程度の事業者が全体の31%、10%～20%程度の事業者が24%、20%～30%程度の事業者が15%、30～50%程度の事業者が6%であり、事業者によって状況はさまざまであることもわかる⁴⁾。

減収の状況を左右するものとして、運送形態（一般貨物、宅配貨物、宅配貨物以外の特積貨物）と取扱品目が考えられる。運送形態では、インターネット通販の利用の増加を背景とした宅配便の利用増が顕著であり、宅配便大手3社の本年4～6月の取扱個数は、1,104百万個（前年同期比147百万個増、15.4%増）と急増している^{5) 6) 7)}。また、取扱品目では、鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材や、完成自動車・オートバイ・自動車部品などで大きく減少していることが指摘されている⁴⁾。ただし、それ以外の運送形態、取扱品目の状況、さらにはトラック運送事業者の経営への影響については、必ずしも明らかとはなっていない。

このことについて、筆者は、複数のトラック運送事業者（実運送事業者）にご協力いただき、事業の状況、新型コロナウイルスの影響などについてのアンケート調査を行った。本稿では、このアンケート調査結果の概要を報告し、新型コロナウイルスがトラック運送事業者に及ぼす影響について明らかにしたい。

2. アンケート調査の概要

今回のアンケート調査は、2020年5月18日

から31日に実施し、13社から回答を得た。回答企業は、東北や関東、中四国等を拠点とする、中堅規模の実運送事業者である。

アンケート調査では、以下の7項目について記述式および選択式でたずねた。

- ①物流業務量の実績と見通し
- ②輸送業務で生じた問題
- ③物流センター業務で生じた問題
- ④これまでに実施した対策
- ⑤対策の実施時に明らかとなった課題
- ⑥今後実施予定の対策
- ⑦荷主や同業者との連携の意向

3. アンケート調査結果の概要

3-1 物流業務量の実績と見通し（①）

回答企業の物流業務量の実績（2020年3～4月）と今後の見通し（2020年夏頃まで、2020年中、2021年以降）を、取扱品目ごとに整理したものが表1である。本調査のサンプルサイズは小さいものの、一部の品目をのぞき同一品目では同様の増減傾向が観察でき、取扱品目ごとの状況を表しているといえる。

回答傾向について品目ごとの平均値で見ると、「A 原材料・部品・資材等」はおおむね減少傾向である一方で、「B 完成品・消費者向け製品等」は増減が混在する傾向にある。

品目ごとにみると、「a. 鋼材、建材等」、「b. 金属部品・加工品等」、「c. 壁紙、タイル等」、「e. 合成樹脂等化学原料等」、「g. 精密機械等」、「h. プラスチック製部品、ゴム製部品等」、「k. 紙・パルプ」、「o. 飲料、酒」、「q. 引越」の9品目については、来年以降も減少

表1 物流業務量の実績と今後の見通し

品目	回答数	2020年3~4月の実績	見通し				
			2020年夏頃まで	2020年中	2021年以降		
A 原材料・ 部品・ 資材等	a. 鋼材、建材等	4	△10	△15	△14	△11	
	b. 金属部品・加工品等	6	△20	△25	△22	△7	
	c. 壁紙、タイル等	2	△13	△10	△5	△3	
	d. ガソリン、軽油等石油石炭製品	1	△10	△10	△10	0	
	e. 合成樹脂等化学原料等	5	△6	△15	△13	△6	
	f. 機械ユニット	2	5	△5	0	8	
	g. 精密機械等	4	△18	△20	△15	△4	
	h. プラスチック製部品、ゴム製部品等	3	△17	△17	△13	△5	
	i. 国際海上コンテナ	4	△50	△38	△8	3	
	j. 国際航空貨物	1	0	5	—	—	
	k. 紙・パルプ	3	3	△7	△10	△7	
	B 者向け製品・消費	l. 米、麦、穀物	2	15	3	3	3
		m. 生鮮食品	2	5	5	10	10
n. 加工食品		8	34	29	4	4	
o. 飲料、酒		4	△6	△8	△5	△3	
p. 宅配便、特積貨物		4	0	△1	△3	1	
q. 引越		1	△20	△20	△20	△10	
r. 医薬品・医療機器		1	10	0	0	0	

の見通しが示された。

その一方で、「d. ガソリン、軽油等石油石炭製品」、「f. 機械ユニット」、「i. 国際海上コンテナ」、「p. 宅配便、特積貨物」の4品目については、減少から増加または変化なしに転じる見通しが示されているほか、「l. 米、麦、穀物」、「m. 生鮮食品」、「n. 加工食品」の3品目では増加の見通しが示された。

3-2 業務で生じた問題

(1) 輸送業務で生じた問題 (②)

輸送業務で生じた問題としては、「トラックの稼働効率の低下 (3) ^{注)}」が最も多く (12社/13社、92%)、次いで「3密対策等による業務効率の低下 (8)」と「3密対策等による設備投資 (9)」が多かった (9社/13社、69%) (表2)。

なお、表2には示していないものの、「トラックの稼働効率の低下 (3)」は、調査時点で継続中の問題としても最も多く回答があった (10社/13社、77%)。

このほか、「緊急事態宣言地域での従業員

の安全確保」や「長距離ドライバーとその家族に対する差別」、「荷主からの値引き要請」などが、輸送業務にかかわる切実な問題として指摘された。

表2 輸送業務で生じた問題

質問項目	生じた	生じていない	未回答
1) ドライバーができる業務がなくなった	6	7	0
2) 運賃の引き下げを要求された	2	11	0
3) トラックの稼働効率が低下した	12	1	0
4) ドライバーが確保できない	2	6	5
5) ドライバーの労働時間が伸びた	4	4	5
6) 備車が確保できない	2	6	5
7) ドライバーに感染者・濃厚接触者が発生し、自宅待機が生じた	0	13	0
8) 3密 (密閉・密集・密接) 対策等により業務効率が低下した	9	4	0
9) 3密 (密閉・密集・密接) 対策等により設備投資を強いられた	9	4	

(2) 物流センター業務で生じた問題 (③)

物流センター業務で生じた問題としては、「3密対策等による設備投資 (9)」が最も多く (9社/13社、69%)、次いで「3密対策等による業務効率の低下 (8)」が多かった (8社/13社、62%) (表3)。なお、表3には示

していないものの、調査時点で継続中の問題としては「倉庫の稼働効率の低下 (3)」(4社/11社、36%)、「3密対策等による業務効率の低下 (8)」と「3密対策等による設備投資 (9)」(4社/13社、31%)が多かった。

表3 物流センター業務で生じた問題

質問項目	生じた	生じていない	未回答
1) 作業員ができる業務がなくなった	5	7	1
2) 保管料の引き下げを要求された	1	11	1
3) 倉庫の稼働効率が低下した	5	6	2
4) 作業員が確保できない	2	7	4
5) 作業員の労働時間が伸びた	3	6	4
6) 業務委託先が確保できない	1	8	4
7) 作業員に感染者・濃厚接触者が発生し、自宅待機が生じた	1	12	0
8) 3密(密閉・密集・密接)対策等により業務効率が低下した	8	5	0
9) 3密(密閉・密集・密接)対策等により設備投資を強いられた	9	4	0

3-3 これまでに実施した対策と課題

(1) これまでに実施した対策 (4)

これまでに実施した対策としては、「協力会社(備車等)の増減 (3)」が最も多く(7社/13社、54%)、次いで「従業員(契約社員・アルバイト等)の増減 (2)」が多かった(6社/13社、46%) (表4)。

このほか、「時間外労働の削減や人員配置

表4 これまでに実施した対策

質問項目	回答数
1) 従業員(正社員)を休ませた・新たに雇用した	5
2) 従業員(契約社員・アルバイト等)を休ませた・新たに雇用した	6
3) 協力会社(備車等)の契約を減らした・増やした	7
4) 荷主との契約運賃・保管料等を引き下げた・引き上げた	1

の見直しを通じた経費削減」や「感染防止用品やTV会議用機材の購入などの感染防止対策の実施」などが、これまでに実施した対策

として指摘された。

(2) 対策の実施時に明らかとなった課題 (5)

対策の実施時に明らかとなった課題としては、「売上の見通しが立てられない (8)」が最も多く(9社/13社、69%)、次いで「受注方法が原因でテレワーク等ができない (1)」が多かった(8社/13社、62%) (表5)。

このほか、「自社内でのコロナ対策の限界(客先での接触が不可避)」や「現場作業のテレワークの困難」、「同業者による運賃ダンピング」など、具体的な課題が指摘された。

表5 対策の実施時に明らかとなった課題

質問項目	回答数
1) 受注方法が電話やFAXのため、テレワーク等ができない	8
2) 社内の管理体制が不十分なため、テレワーク等ができない	2
3) 輸送業務の点呼時に3密(密閉・密集・密接)が避けられない	3
4) 保管業務の作業時に3密(密閉・密集・密接)が避けられない	3
5) 事務所がせまいため、管理業務で3密(密閉・密集・密接)が避けられない	5
6) ドライバーや作業員の数に余裕がないため、輪番制のシフト等ができない	6
7) ドライバーや作業員が特定の業務(車両・施設)に特化しているため、業務内容の変更に対応できない	4
8) 荷主の今後の受注量の見通しがわからないため、自社の売上の見通しが立てられない	9
9) 危機管理マニュアルがないため、すみやかに対策を立てられない	1

3-4 今後実施予定の対策 (6)

今後実施予定の対策としては、「契約する荷主の増加 (10)」と「運送内容・保管内容の見直しの交渉 (12)」が最も多く(8社/13社、62%)、次いで「正社員の賃金・労働時間等の改善 (2)」と「契約社員等の賃金・労働時間等の改善 (5)」と「運賃・保管料等の見直しの交渉 (11)」が多かった(5社/13社、38%) (表6)。

このほか、「終息見通しが立たないなかで

は、経費の見直しと雇用の確保が最優先、「業務量が増加している営業所への乗務員の補充の実施」、「各種助成金の活用」などの指摘があった。

表6 今後実施予定の対策

質問項目	回答数
1) 従業員(正社員)の人数を増やす	2
2) 従業員(正社員)の賃金・労働時間等を改善する	5
3) 従業員(正社員)の業務内容を軽減する	3
4) 従業員(契約社員・アルバイト等)の人数を増やす	3
5) 従業員(契約社員・アルバイト等)の賃金・労働時間等を改善する	5
6) 従業員(契約社員・アルバイト等)の業務内容を軽減する	0
7) 契約する協力会社(備車等)を増やす	3
8) 協力会社(備車等)との備車料等を見直す	2
9) 協力会社(備車等)との契約内容を見直す	4
10) 契約する荷主を増やす	8
11) 運賃・保管料等の見直しを荷主と交渉する	5
12) 運送内容・保管内容の見直しを荷主と交渉する	8

3-5 荷主や同業者との連携の意向 (7)

荷主や同業者との連携の意向としては、「リードタイムの見直し(2)」が最も多く(10社/13社、77%)、次いで「受発注方法等の見直し(1)」が多かった(9社/13社、69%) (表7)。

このほか、「同業者間の運賃ダンピングの回避」や「運送業界に対する偏見や差別の防止のための同業者、業界との連携」、「同業者間の中継輸送での連携」などが指摘された。

表7 荷主や同業者との連携の意向

質問項目	回答数
1) 受発注方法等の見直し	9
2) 受注から納品までのリードタイムの見直し	10
3) 予約受付システム等の荷受体制の見直し	5
4) 在庫情報・運行情報の共有	5
5) 危機管理対策の共同検討	7
6) 帰り荷のあっせん等の実施	6
7) 車両の空き状況(求貨情報)等の共有	7
8) 資材の共同調達等の実施	1
9) 危機管理対策の共同検討	4

4. おわりに

本アンケート調査は、限られたサンプルによる調査ではあるが、次の3つの知見が得られた。

第一に、物流業務量の実績と見通しは品目ごとに多様であり、トラック運送事業者への影響も一面的に議論できるものではない。取扱品目によっては、来年以降も影響が続くことが予想される。

第二に、業務で生じた問題は、業務量の減少に起因する問題と新型コロナウイルス自体に起因する問題に分けられる。特に、後者については、業務の進め方に影響を及ぼす問題であり、今後、物流業務量が復調した後も長期的に取り組むべき問題である。そこでは同業者との連携や業界団体を通じた取り組みが必要である。

第三に、トラック運送事業者は、雇用の確保に向けた取り組みや各種感染対策など、多岐にわたる対策を実施または実施予定であるが、収益見直しを立てるための、荷主の業績見通しの把握が課題となっている。受発注方法やリードタイムなどの業務手順の見直しも含め、これまで以上に荷主との連携の重要性が高まっている。

近年、荷主企業と物流企業は、「物流危機」という構造的な問題に対して、ホワイト物流推進運動や標準的運賃の告示制度の導入など、さまざまな取り組みを共同して進めてきた。令和5年度末には、自動車運転業務における時間外労働の上限規制の適用や、標準的運賃の告示制度の期限も到来する。新型コロ

ウイルスの感染拡大への対策をおこなうなかでも、上述したような、物流の将来を見据えた取り組みも着実に進めていくことが、荷主企業、物流企業の双方に求められていると考える。

注)本文中で示すアンケート調査の選択肢は、紙幅の都合上、略記のうえ、選択肢番号をカッコ書きで表記している。

謝辞

本アンケート調査の実施にあたっては、株式会社エス・シー・ロジスティクスの子会社企業の皆様にご協力いただきました。ここに記してお礼申し上げます。

参考文献

- 1) 日本ロジスティクスシステム協会「緊急アンケート調査『新型コロナウイルス (COVID-19) の感染拡大による物流への影響について』調査結果」(2020年3月18日)
- 2) 日本ロジスティクスシステム協会「アンケート調査『新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の拡大による物流・サプライチェーンへの影響について』調査結果」(2020年6月30日)
- 3) 全日本トラック協会「新型コロナウイルスによるトラック業界への影響調査 (第6回目調査)」
- 4) 国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について (8月分)」(2020年9月)
- 5) ヤマトホールディングス株式会社
<https://www.yamato-hd.co.jp/investors/financials/monthlydata/archive.html>
- 6) SGホールディングス株式会社
<http://www.sg-hldgs.co.jp/finance/library/delivery.html>
- 7) 日本郵便株式会社ホームページ
<https://www.post.japanpost.jp/newsrelease/index.html>