



## 運送事業の現況と課題

株式会社エスワイプロモーション  
ローリー事業シニアアドバイザー  
原岡洋之

当社は、マヨネーズの主原料である食用植物油脂を、大型タンクローリー車によるバルク輸送を、推進する目的として、1963年(昭和38年)に創設されました。

以来、各地に営業所やタンク基地を設けるとともに、国内で生産された食用植物油脂を、タンカー船輸送も含めた海陸一貫輸送の構築も進め、食品原料や農畜産物等をメーカー様からユーザー様へ、産地から消費地への川上の物流を基本に、安心・安全な物流の実現に努めてまいりました。

当社は、お預かりする貨物に込められたお客様の「こころ」を大切に、積荷の品質を損なうことなくお届けすることが、それが私どもの経営理念でございます。

我々物流業界は、経済を支える重要な業界として自負をしておりますが、慢性的なドライバー不足や長時間労働と高齢化による影響で、持続可能な安定配送に対して不安を抱いております。

この恒常的な課題と新たな2024年問題に対して、現状の問題や将来に対して解決すべき課題を述べさせていただきます。まずは我々業界の実態をご理解いただき、いくつかの問題の解決に向けて皆様のご支援を賜れば幸いです。

### 目次

- (1) 当社の主力事業 タンクローリー事業のご紹介
- (2) 運送業界としての2024年問題
- (3) 恒常的な課題・・・物流二法改正後の現在
- (4) 2024年問題の影響下 当社のローリー事業の実態と課題に向けた対応
- (5) 当社の容器事業のご紹介

#### (1) 当社の主力事業 タンクローリー事業のご紹介

タンクローリーは、ガソリンやケミカル品等の液状品を運搬する為の貨物自動車で、当社ではマヨネーズの主原料となる食用植物油脂や食酢・異性化糖・牛乳・豆乳・醤油・チョコレート等、あらゆる食品液体原料の運搬を主体に、昨今は製剤用アルコール等の化学品液体の運搬も手掛けております。



図①ご参照 当社タンクローリー車ラインナップ

図①当社タンクローリー車ラインナップ

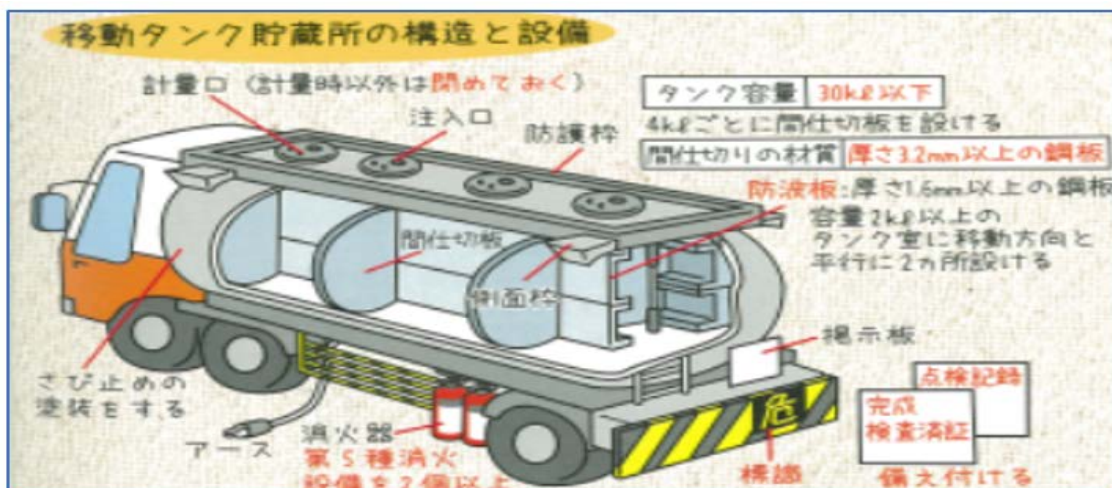
 <p><b>ミニローリー車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 5 t～10 t と各種</li> <li>・タンクは 2 室</li> <li>・ホースリールとピストル式ノズル・流量計を装備しており小口配送が可能</li> </ul> <p><b>前輪 2 軸大型タンクローリー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総重量 2.2 トン未満、全長 9M 未満車両</li> <li>・タンク容量 11.5KL (3 室) 最大積載量約 10 t</li> </ul> 	<p><b>タンクセミトレーラー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モノコック式タンク架装のセミトレーラー</li> <li>・タンク容量 20KL (6 室) 最大積載量 18 t～20 t</li> </ul> <p><b>1 軸タンクトレーラー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タンク容量 12KL (3 室) 最大積載量約 10 t</li> <li>・車両全長 9M 未満</li> </ul>  <p><b>ISOタンクコンテナトレーラー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ISO海上タンクコンテナを積載したトレーラー</li> <li>・タンク容量は 17.5KL～26KL と各種</li> <li>・1 室タンクの為、タンク内洗浄はやりやすい</li> </ul> 
--	--

一般的に、ガソリン・軽油等を運搬する危険物積載タンクローリー車は、「移動タンク貯蔵所」として消防法や道路運送車両法等の様々な制約の下で運行しており、大量の液体品を運搬する「大型容器」として位置づけられて、最大容積は 30,000 リッター以下、一室 4,000 リッター以下として、構造上の規制があります。

当社が運搬している食用植物油脂は、引火点が 250℃以上の為、「指定可燃物」としてガソリン・軽油などの液体類よりも、危険度はワンランク下に位置づけられておりますが、タンクの構造はガソリン・軽油を運搬する車両と同様の容器構造を有することを義務付けられております。

URL [www.sy-pro.co.jp](http://www.sy-pro.co.jp)

図② 容器としてのタンクローリー車「移動タンク貯蔵所」の構造





(2) 運送業界の2024年課題・・・労働時間の制約

我々運送業界が2024年問題を深刻に捉えている背景には、恒常的に抱えている課題（ドライバー不足・長時間労働の中での低賃金・従業員の高齢化に歯止めがかからない）が、依然として解決できていない事であります。

2024年4月1日より施行される新たな労働時間の制約により、1車両あたりに請負う仕事量の減少が予測され、その為運行の対価として支払うドライバー個人の給与も減り、又、この影響下で必要な投資（車両等）や必要な人材の確保が滞り、更に請け負う仕事の確保も儘ならず、物流業全体に負のスパイラルに陥る事を大変危惧しております。

働き方改革関連法が2018年(平成30年)6月29日に可決されました。

我々の運送事業については、トラックドライバーの時間外労働は年間960時間以内に制限され、単純に月平均に換算すると、現行の100時間以内から80時間以内に制限されます。

その他の働き方改革関連法による変更点としまして、1か月あたり60時間を超える時間外労働に対する1時間あたりの割増賃金は、これまで大企業は50%増し、中小企業は25%増でした。しかし2023年4月1日からは中小企業の割増賃金も50%増になり、60時間超の残業が慢性化している我々中小企業にとっては、この人件費の増加でも企業経営に少なからず影響を及ぼすこととなります。 [図③ご参照](#)

図③ 労働基準法の改正内容

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間の適用【一般則】)	4月1日から適用 (大企業)	4月1日から適用 (中小企業)				
	時間外労働の上限規制(年960時間の適用【自動車運転業務】)	自動車運転業務については、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の附帯決議より)					4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用					4月1日から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日から適用					

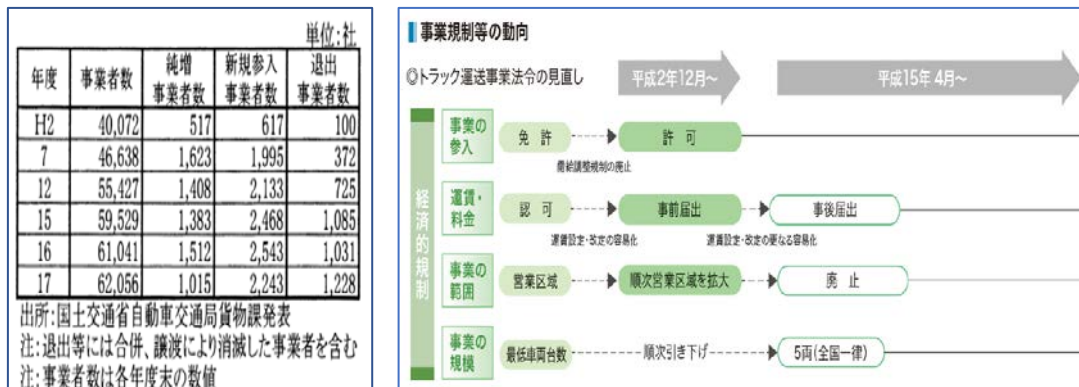
出典 全日本トラック協会資料

(3) 恒常的な課題・・・物流二法改正後の現在

1990年(平成2年)12月1日に貨物輸送の規制緩和の一環(各規制を全般に簡素化)として、物流二法(貨物自動車運送事業法と貨物自動車取扱事業法)が改正されました。概要としては「運送事業」は免許制から許可制に変更、「運賃」は許可制から届出制に変更され、その影響下でトラック事業者の総数は、法規制緩和以前は4万社から現在は6万社を超える業種(図④ご参照)となっております。

「運送事業」は保有車両が5台あれば開業が可能です。ただ現在の業界の構造としては車両保有台数30台以下の企業が全体の85%を占め、500台以上を保有する大手物流業者は全体の0.1%であります。仕事の流れも元請→下請→孫請の常態化が進み、その後のバブル崩壊の時期も重なり、需給バランスの歪から運賃価格の値下げ競争にも繋がりました。

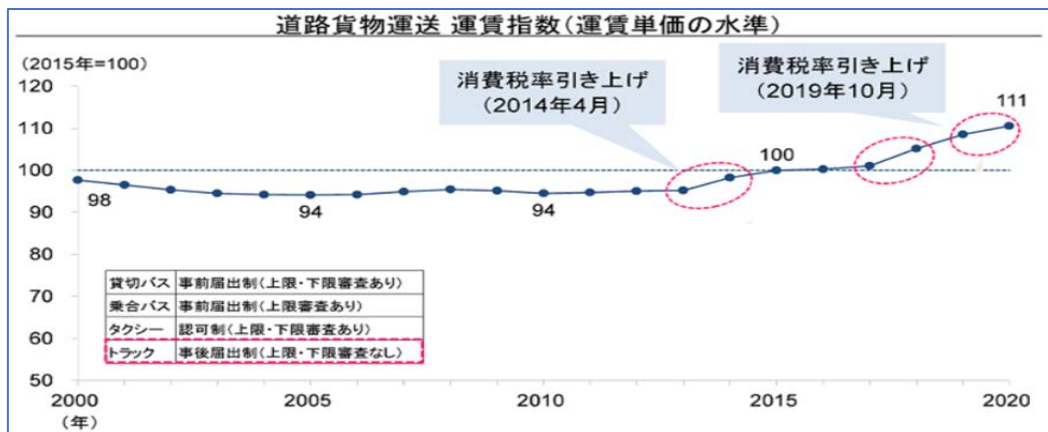
図④トラック運送事業者数の推移と 事業規制等の動向



出典 国土交通省自動車交通局 全日本トラック協会

図⑤のグラフは、2015年の運賃水準を100とした道路貨物運送事業の運賃指数グラフです。2015年以降はドライバー不足の影響が徐々に始まり、指数としては上昇傾向となっておりますが、規制緩和がなされた1990年以降は、自由競争が容認された環境下で収受運賃は停滞し、長らく我々中小企業は自助努力を余儀なくされました。

図⑤道路貨物運送事業 運賃指数

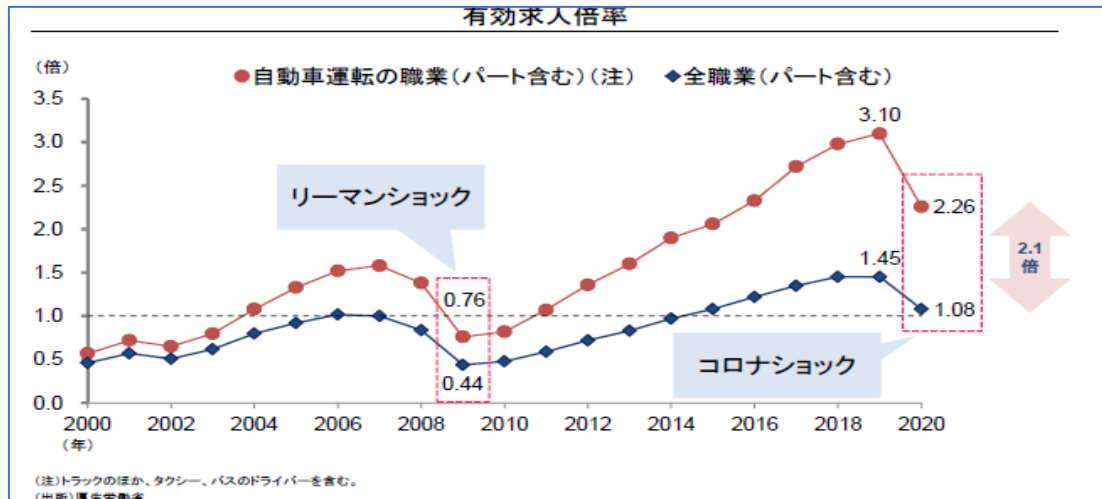


出典 日本銀行 「企業向けサービス価格指数」

恒常的な課題① 慢性的なドライバー不足

ドライバー不足は、ここ数年運送業界が抱える最大の悩みであります。国土交通省の調査による、コロナ禍の2020年度ではトラックドライバーの有効求人倍率は、全産業平均の1.08倍に対し2.26倍。過去は地域によっては一人のドライバーに対して30社が求人しているケースもあったようです。

図⑥ 有効求人倍率 トラックドライバー・全業種の比較グラフ



出典 厚生労働省

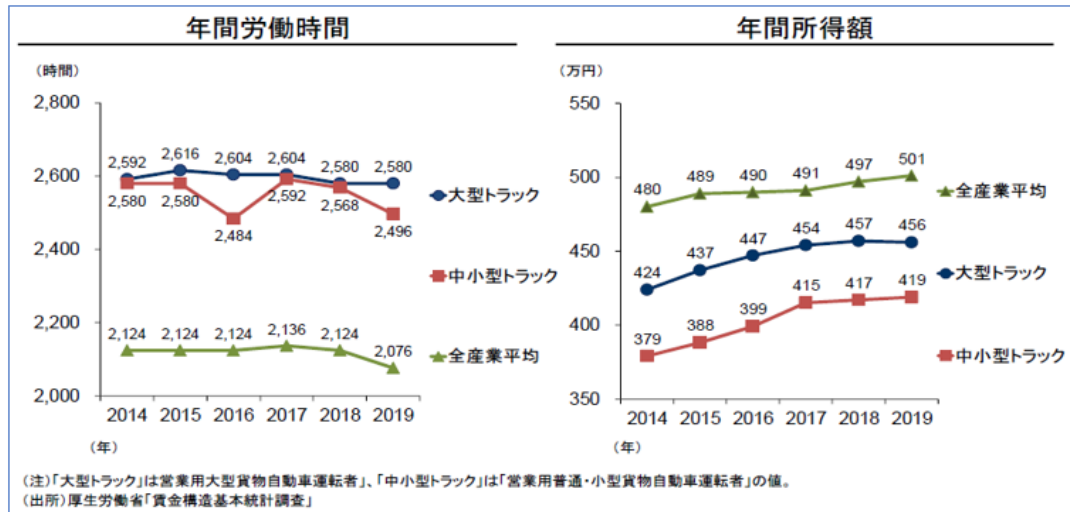
恒常的な課題② 長労働時間と低賃金

ドライバー不足の要因の一つとして、長期に停滞した収受運賃の影響下ではドライバーの給与レベルを下げない対応として、中長距離運行や長時間勤務の中での給料体系が余儀なくされ、その為他業種に比べて働いた成果(時間)の割には、現実の給与に対して魅力が乏しくなっているのではと、解釈しております。

下のグラフの左側は労働時間、右側は年間所得額の全産業との比較グラフとなっております。2019年(令和元年)の時点では年間400~500時間も全業種の平均値よりも大きく上回り、年間所得額も50万円程低い業種となっております。働く時間や労働内容に対しての見返りの低さで、益々若年層に敬遠される業種のひとつかと思えます。



図⑦年間労働時間・年間所得 全産業との比較 出典 厚生労働省



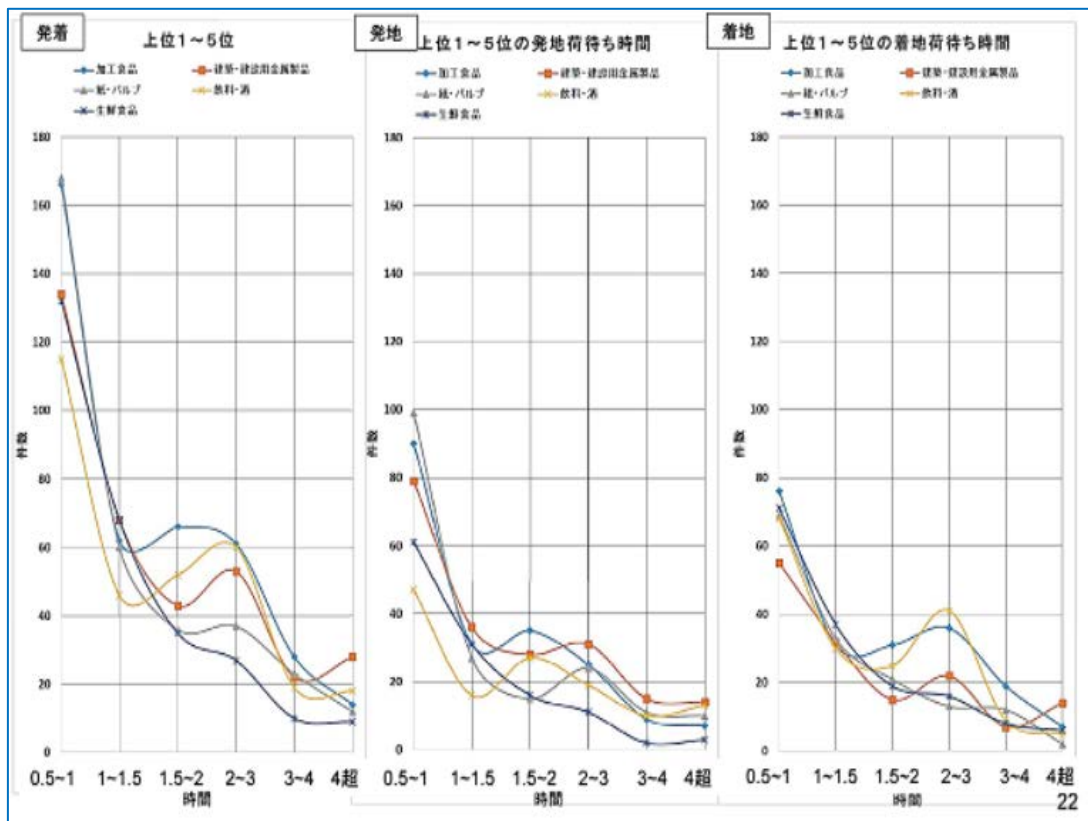
余談となります、私の大先輩の話です。

昭和40年(1965年)頃の話になります。当時の大卒の初任給が2万円の時代に、同世代のドライバーは7万円の給与で、約3.5倍の格差があり、今の給与ベースで比例換算すると約80万円の月額給与です。今の20代のトラックドライバーとは比べ物にもならない超破格の給与で、30数年前に定年退社したドライバーの自宅は立派(豪邸)で、マイカーもドイツ製〇〇〇でした。

さて、労働時間や1車両あたりの運賃収入が改善されない要因のひとつとして、荷待ち待機が散見されるところです。トラックドライバーの労働時間は1日の拘束時間の1/3が現場での積卸し作業や待機になり、業務中に発生する「待機時間」が非効率のところであります。

積荷主側での荷役順番待ち・受荷主側の荷卸しの指示待ち(1~3時間待ちが常態化しているケースあり)の時間も含まれるため、運送会社側が走行時間や積卸し時間を考慮した運行計画や効率配車を心がけても、この影響で長時間労働に繋がることとなります。図⑧の国土交通省調査 荷待ち時間の実態表の着地荷主側では、1~3時間の待機が比較的が多い品目の実態としては、加工食品系や飲料系、建築資材関係が目立っております。

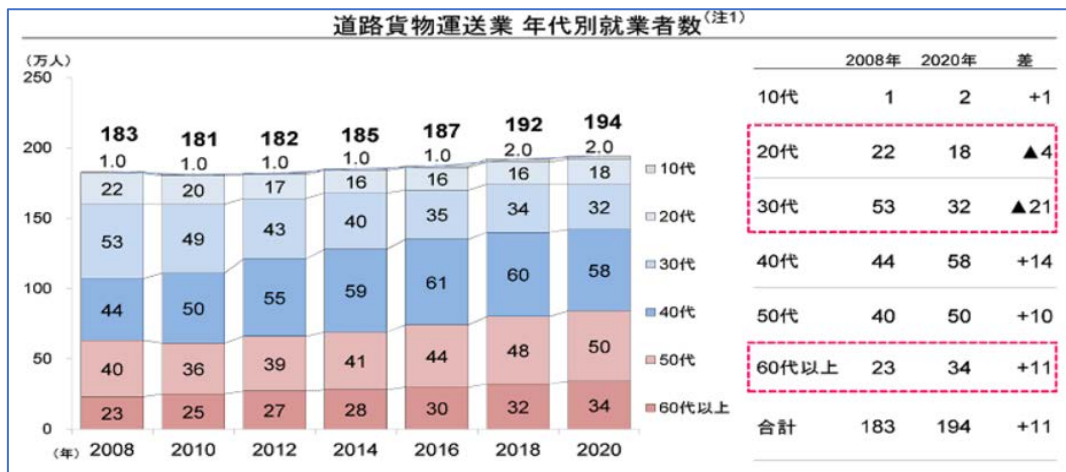
図⑧ 国土交通省調査 荷待ち時間の実態表



恒常的な課題③ ドライバーの高齢化

ドライバーの年齢構成としても、全業種と比較しても若年層の割合が低く高年齢層の割合が高くなっている傾向です。ここ数年年代別就業者数は 20 代 30 代が減少し、40 代以上が増加、ここ数年で高齢ドライバーの定年退社による自然減が進めば、トラックドライバーの必要就業者数は減少する事が明白となります。

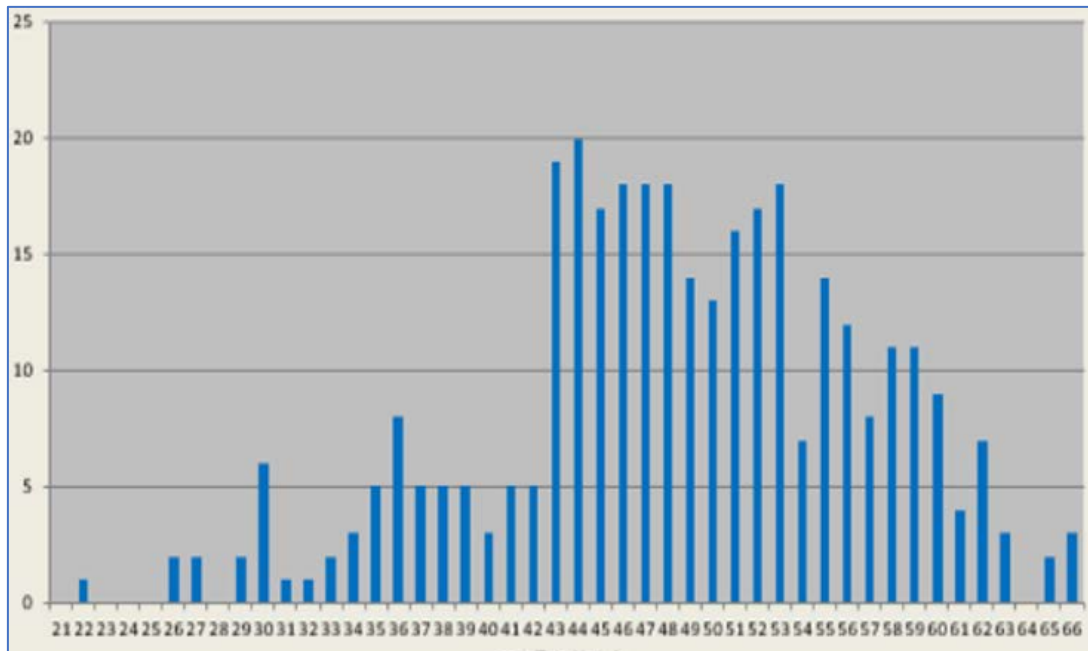
図⑨出典 総務省「労働力調査票」





当社も主力で働いている方は、40代半ばから50代の方々が大半を占めており、10年後のローリー事業として適正な輸送品質体制を維持する為には、今から対応する事が迫られていることを痛感しております。

図⑩ 当社ドライバーの年齢構成(縦軸 人数、横軸 年齢) 平均年齢48歳



当社は、内航船舶も保有しております。植物油脂を積載する油脂船は、現在500トン積載が2船、樹脂原料積載を中心としたケミカル船は、1000トン積載が3船、飼料関係や鉄鋼等を積載する貨物船は4船、合計計9船の管理船舶で日本国内の物流を行っております。

当社に限らず、内航海運事業全体の課題になりますが高齢化と船員不足は、トラック事業よりも深刻な状況です。船員不足の要因としては、1980年代外航船舶は外国人への船員化の移行と、商業捕鯨の禁止によって、当時あぶれた日本人船員の受け皿として内航船舶に乗船した方々が、今の内航海運事業の主力船員と言われております。

当社内航船タンカー 青鷹 101

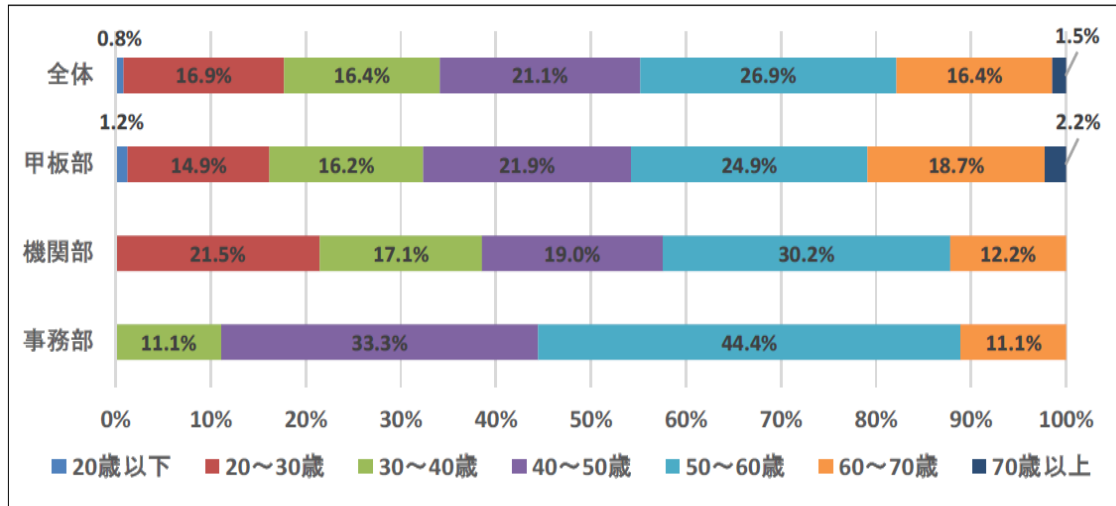






その後長らく新規船員の採用や若手船員の育成に力を入れていれなかった事も、今の船員不足のひとつの要因と言われております。船員の高齢化の実態としましても全国の内航船員の場合、50歳以上が53%、60歳以上も28%を占めて、今の内航船舶業界の実態が10年後の陸上トラックの世界を表すとも言われております。

図① 内航船員年齢構成



出典 国土交通省海事局

近々の課題④ 物量の増加電子商取引 (EC) 市場の拡大の影響

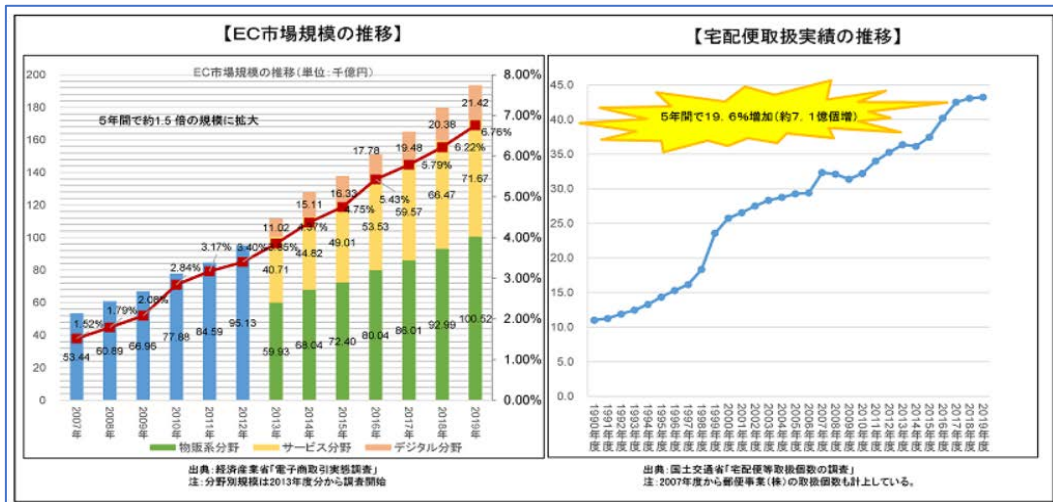
宅配貨物は、ここ数年で凄い伸び率となっております。

この下のグラフは、宅配便の取り扱い個数の推移グラフです。電子商取引 (EC) 市場は、2019年には全体で19.3兆円の規模で、EC市場の拡大に伴い宅配便の取り扱い件数は5年間で約7.1億個(19.6%)増加となっております。

又、このコロナ禍の影響下での通販の拡大により、物量は益々増加傾向になっており、当然この伸び率に合わせて、宅配を主にしている運送事業者は物量の増加に対して必要なドライバーも確保していると思われれます。

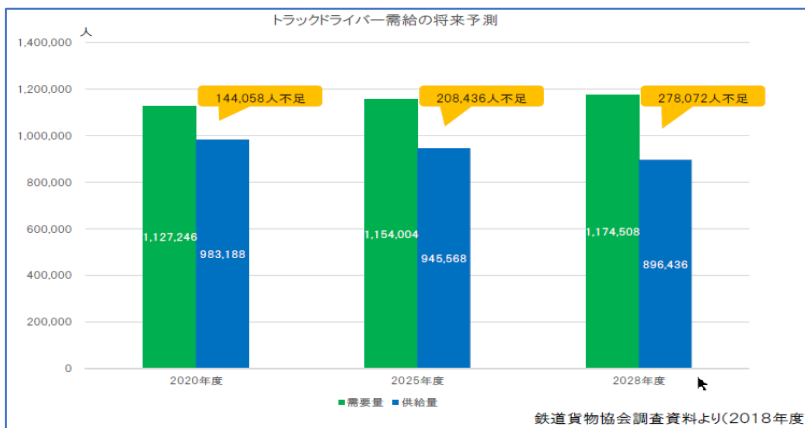


図⑬出典 国土交通省 総合政策局物流政策課



下記予測グラフによると、2028年に物流トラックドライバーの労働力は、需給バランスから予測すると117万人必要となるのに対し、供給は89万人分しか見込めず、約28万人分の労働力が不足すると推計されております。

図⑭トラックドライバーの需給の将来の予測



出典 国土交通省 近畿運輸局資料

同じ運送事業者でもドライバー確保のあり方として二極化が如実に表れる事が予測されます。特に当社のタンクローリー事業の特性からの比較となると、中長距離輸送が半分を占め、月の10日間は車中泊が日常で、宅配関係業務は日常的に毎日家に帰れる業務が主体であり、今の若者の気質を考えると、どちらを選ぶでしょうか？ 必要人員の確保の観点としては、この宅配市場の拡大傾向の流れは、非常に脅威として感じております。



#### (4) 2024年問題の影響下 当社のローリー事業の実態と課題に向けた対応

恒常的な課題が解決されないまま2024年4月を迎えた場合、運送事業者の収益の低下やトラックドライバーの給与減で離職に加速がかかり、「輸送品目」によっては車両があっても、その車両を動かすドライバーがいなければ、お客様のご要望に沿った日時に、物が運べなくなるケースが想定されます。

特に特殊車両に位置づけられているタンクローリー車は、一般のウイング車や冷凍車と比べて圧倒的に車両台数に限りがあり、安定輸送に向けた物流対策は当社のみでは解決できない状況です。タンクローリー配送に特化した各課題について、述べさせていただきます。

(あくまでも私論でありますのでご容赦願います)

#### 当社のローリー事業の実態

20代30代の年齢のドライバーを何とか採用できても、1~2年未満で退社するケースが散見されています。

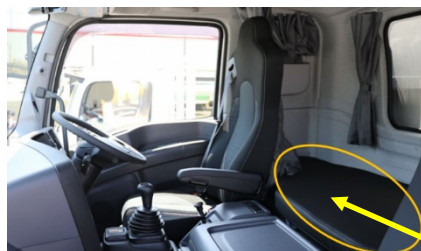
##### 実態①品質管理に対する重圧

当社のタンクローリー事業の実態としまして、一旦車庫を出発すると、積載商品の輸送品質は、全てドライバー個人の責任で1日を費やすこととなります。荷役作業中の積荷の漏洩トラブル防止、タンク内への異物混入防止やコンタミネーションの防止等あらゆる作業場面で高度な品質管理が彼らに要求されます。



##### 実態②車の中での就寝

当社のタンクローリー車の輸送業務は、輸送距離が300Km以上の仕事が月に10運行程あり、又、納入の時間指定は俗にいう“朝一番指定”が慣例化しており、その為前日の夕刻から深夜にかけて出発。運行経路の高速道路SAや現地付近で車中泊として待機。輸送品目によっては、土曜日・日曜日の納入も多々あり、その他にゴールデンウィークの最中や年末・年始も仕事が発生し、この期間家にも帰れず一週間家族と過ごせないケースもあります。

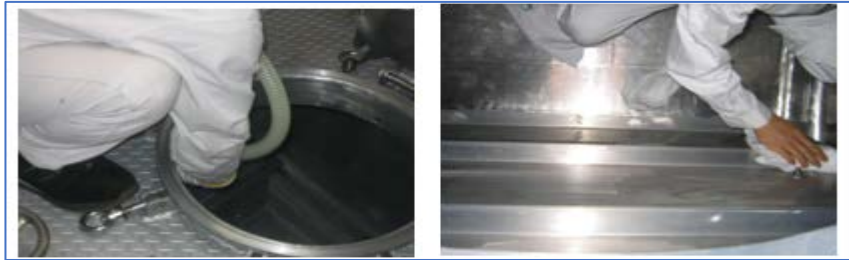


トラックキャビン内 仮眠スペース



### 実態③ 附帯業務の過酷

液体系の食品原料は、ある一定期間を過ぎるとタンク内に残液の一部が固着した状態となり、輸送品質を保つために定期的なタンク内の清掃が必要となります。夏の酷暑の時期・冬の厳寒期でも、タンク内の品質管理維持として、重要な管理業務がつきまといまいます。



以上の実態から、結果として毎日の積載商品に対しての品質管理責任の重圧や、食品系のタンクローリー車に比べて、車中泊が少ないと思われるガソリン・軽油ローリー車や、荷役作業管理の重み(責任)が少ないであろうウイング車主体の会社に転職され、常に必要要員が定着しないのが実態であります。

#### 解決すべき課題① ドライバーの労働環境の改善・・・ドライバー給与の是正

前述記載のとおり、過去の過当競争の要因で停滞した配送運賃の適正化が必要と考えております。ただこの要因は、我々業界自体が招いた経緯があるのも事実であります。

当社内では福利厚生制度の充実や、適切なワークフロー(計画配車)や業務の効率化による労働時間の短縮に努力を講じておりますが、現実には時間外労働の上限規制で働ける労働時間の低下による給与減や60時間超の時間外労働については割増料金の法制化され支払う給与は増額となります。

若年層のドライバーを引き留める為には抜本的な給与是正は必然で、運賃体系の是正として今後の安定輸送の維持確保に向けてご関係荷主様へのご理解をお願いすることとなります。

#### 解決すべき課題② 輸送の効率化・・・待機時間対策と納入時間指定の緩和

ドライバーの人材不足や長時間労働を解決する上では、長時間労働の一因でもある荷待ち時間対策を講じていただければ、労働時間の大きな削減に結びつきます。

又、タンクローリー車の場合は、受荷主様からの納入時間指定が常(全オーダーに対して90%以上)であり、ドライバー心理として、延着を防ぐために1時間前の現地付



近到着が常でこの実態の積み重ねが、労働時間が削減できない要因のひとつであります。

例えば月間 20 運行の中で、この運行の半分でもフリー納入対応となれば、単純に月あたり 10 時間の労働時間の削減が実現します。

#### 解決すべき課題③ 輸送品質の統一化・・・タンク内クリーニング作業の削減

食品タンクローリー配送の品質管理で重要な部分は、前荷・後荷の関係で各荷主様の品質基準によっては後荷商品を積載する場合、タンク内クリーニングの工程作業が必要となります。

ネックとなるのが、出荷主様毎の管理基準が異なる為、都度一旦車庫に帰庫しタンク内のクリーニング作業を、各車両の担当ドライバーが次工程の準備をします。

車庫への帰庫時間やこのタンククリーニング作業も含めて全て労働時間にカウントされます。この品質基準が少しでも統一化や緩和の方向になれば連続運行が可能となり、大幅な時間削減が可能となります。

#### 解決すべき課題④ その他の外的要因

トラック事業は前述記載のドライバー不足の課題の他に、輸送機器としての車両価格は、排気ガス削減規制や追突防止システム等の安全対策対応車導入により、車両購入価格は 10 年前と比較して約 1.5 倍の価格帯となっております。

又、昨年来原油相場価格の高騰と円安傾向のなかで、軽油燃料の高騰も企業経営の圧迫要因となっております。

(原油高の影響は各メーカー様の製造コストにも多大な影響下に置かれていることも承知しております。)

解決すべき課題は、山積みでございます。依頼された商品をご要望されたご指定日と積載した時の状態のままの品質を保持し、安全輸送を行う義務がある物流事業者は、配送オーダーに対して車を動かすドライバーがいなく、ご要望日に運べなくなる事を一番危惧しております。

当社もこの苦難に対して、ご関係各社様とのご支援なかで最善策を構築し、今後も物流品質の向上に努めて、安心・安全のサービス向上に邁進いたしますので、皆様のご理解とご協力をこの場をお借りしましてお願い申し上げます。

#### (5) 当社の容器事業のご紹介

最後に当社の容器事業として、1 トンサイズの「コンテナタンクのリース事業をご紹介します。お客様の多様化する液状商品管理のニーズに合わせ、コンテナタイプのリース・レンタル事業です。ご利用品目としましては、みりん・ワイン・醤油・お酢・食用植物油等食品系商品や、その他に化粧品原料・界面活性剤等の商品も、当社のコンテナタンクをご利用いただいております。


SCT コンテナタンク



**SUS製ハードコンテナ**

# SCT

(サニタリー・シリンダー・タンク)

タンクローリー技術を  
応用




水垢が残らない研磨      配管のない排出口      CIP洗浄   洗オプシオン

名称	SCT1000L	SCT700L
横	1130mm	1130mm
奥行	1130mm	1130mm
高さ	1600mm	1280mm
本体重量	250kg	221kg
最大積載量	1000ℓ	700ℓ
材質	SUS304, 316L	

**製品特性**

⇒①利便性を追求したコンテナタンク

ステンレスは錆に強く、耐久性と衛生面に長けておりその特性に加え、弊社長年のタンクローリー技術を活かすことにより、丈夫で且つ利便性に優れたコンテナ作製を実現致しました。

⇒②サニタリー性の向上

円錐型の内部は#400 研磨の為、洗浄後の水捌けに優れ、さらに排出口用の配管がない為、CIP 洗浄やタンク内清掃がより簡素化されます。

⇒③脱プラ・廃プラに貢献

内袋を使用しないタイプのコンテナの為、環境面・費用面での優位性があります。

※動画ご参考) <https://www.sy-pro.co.jp/service/international/>


SY-BOX コンテナタンク


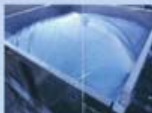

**SUS製折り畳み式コンテナ**

# SY-BOX®

衛生的で、コンパクト

# SY-BOX



底面鋪斜タイプ      内観見境イメージ      サイズ比較

名称	SY-BOX*1000 桶型	SY-BOX*1000 フラット	SY-BOX*600 フラット
横	1110mm	1098mm	942mm
奥行	1110mm	1098mm	936mm
高さ (折畳)	1236(511)mm	1180(361)mm	1041(361)mm
本体重量	140kg	123kg	100kg
最大積載量	1060ℓ	1060ℓ	650ℓ
材質	SUS304, 316L		

**製品特性**

⇒①耐久性・耐熱性と衛生面

ステンレス製の為、耐久性・耐熱性と衛生面に優れており、現行としては弊社の主力商品として、多くの液体商品の運用管理に活用されております。

⇒②内袋での商品管理

ワンウェイ内袋を使用する為、都度のコンテナ内部の洗浄が不要で、一工場内での保管商品の移動用としてもご利用いただいております。



⇒③保管管理の省スペース化

使用後は折りたたむことで保管スペースが削減でき、引き取り輸送時の積載効率も有効となります。

コンボライフ コンテナタンク

樹脂製折り畳み式コンテナ

**ComboLife 285DD**

豊富な実績と  
使いやすさ



折畳方



名称	コンボライフ 285DD
横	1155mm
奥行	1155mm
高さ(折畳)	1132(467)mm
本体重量	88.5kg
最大積載量	1060kg
材質	ポリプロピレン樹脂
耐熱温度	-20℃～60℃

製品特性

⇒①軽量でコンパクト

樹脂製コンテナの為計量で、組立や折りたたみが簡単に行えます。  
女性が多い職場でも、安全・安心な作業が遂行できます。

⇒②衛生面の簡素化

SY-BOX と同様にワンウェイ内袋を使用する為、都度のコンテナ内部の洗浄が必要がなく、衛生面の簡素化に結び付きます。

⇒③保管管理の省スペース化

使用後は折りたたむことで保管スペースが削減でき、軽量化を図った樹脂製コンテナの為、未使用時には折りたたんだ状態で最大12段積みでの保管が可能となります。

以上

著者情報



原岡 洋之  
株式会社エスワイプロモーション本社勤務  
ローリー事業シニアアドバイザー  
本社住所 )  
〒135-0042 東京都江東区木場 5-5-2 CN-1BLDG.  
TEL03-5621-1208(代表)  
FAX03-5621-1235  
URL <http://www.sy-pro.co.jp>