

特積みトラック業界の輸送効率化対策と事業戦略についての考察

A Study of Japanese LTL Freight Business Strategy



小野秀昭：流通経済大学物流科学研究所教授

略 歴

1955年生まれ。79年九州大学理学部数学科卒業。同年日本通運入社後、運輸省派遣、日通総合研究所出向、三菱UFJリサーチ&コンサルティング（旧三和総合研究所・UFJ総合研究所）を経て、2008年4月から現職。



中田愛子：株式会社運輸・物流研究室 主任研究員

略 歴

学習院大学法学部政治学科卒業。三菱UFJリサーチ&コンサルティング（旧三和総合研究所・UFJ総合研究所）を経て現職。日本物流学会、日本商業学会会員。

[要約] 特別積合せ運送事業（以下、特積み）は輸送ネットワークを常時稼働させているインフラ型事業であり、輸送需要の低迷は稼働率の低下に直結する。特積みにとってスケールメリットの確保による効率化対策は必須であり、加えて繁閑差対策としての人員・車両戦力構造の組み替え、業務運営の工夫など、市場環境への柔軟な対応が求められている。本稿では特積み貨物の市場動向を整理するとともに、特に宅配以外の特積み事業者が取り組んでいる輸送効率化対策及び事業戦略の動向について考察する。

1. はじめに

特別積合せ運送事業（以下、特積み）は輸送ネットワークを常時稼働させているインフラ型事業であり、輸送需要の低迷は稼働率の低下に直結する。特積みにとってスケールメリットの確保による効率化対策は必須であり、加えて繁閑差対策としての人員・車両戦力構造の組み替え、業務運営の工夫など、市場環境への柔軟な対応が求められている。

輸送市場の動向をみると、近年の景気低迷

に加え、国内産業構造の変化、人口減等を背景に、輸送量の大幅な増加を見込むことは難しい。このような中、特積みの中でも、宅配便の分野では、日本郵政が日本通運のペリカン便を吸収したことにより、ヤマト運輸グループ、佐川急便、郵政の3強体制に収斂し、それぞれスケールメリットの確保に力を入れている。一方、宅配以外の特積み貨物（旧事業名称でいえば路線貨物）の状況をみると、事業者数は300社存在し（平成21年3月末現在）、宅配便と違い事業者数が多すぎると

の見方もある。中小・零細事業者はもとより、中堅・大規模事業者でも日本全国をカバーできる事業者は限られ、その多くが同業他社への再委託を前提とした協業体制をとっている。

本稿では、特積み貨物の市場動向を整理するとともに、特に宅配以外の特積み事業者が取り組んでいる輸送効率化対策及び事業戦略の動向について考察する。

2. 特積み貨物を取り巻く市場環境

(1) 貨物輸送量の動向

平成20年度（20年4月～21年3月）の国内貨物の総輸送量は51.4億トンであった。総輸送量は12年度以降、一貫して減少が続いており、国内貨物輸送の約9割を占めるトラック輸送量も同様の減少傾向を示してきた。一方、営業用トラックについてみれば、総貨物輸送量が減少する中、自営転換等の進展により19年度まではほぼ微増・横ばいを維持してきたが、20年度には減少が顕在化した。

20年度の貨物需要の大幅減少の背景としては、リーマンショック（20年9月）に端を発した世界的な景気後退、企業の設備投資の縮減と生産関連貨物の需要減、雇用情勢の悪化に伴う個人消費の低迷と消費関連貨物の需要減などが挙げられる。20年度は規制緩和以降、増加を続けていた事業者数が初めて減少に転じた年度でもあった。

営業用・特積みトラックの輸送トン数については月別統計の「トラック輸送情報」がある^{*i}。この統計から特積み貨物の輸送量の状況をみると、大手特積み27社の特別積合せ貨物輸送量は、平成21年度合計で6,871万トンであった。月別の輸送量をみると、前年同月比では平成20年10月から21年10月までの13カ月にわたって減少を続けた。

荷主の出荷状況の影響により発生する季節波動の状況を19年の統計でみると、稼働1日あたりの貨物量のピークは12月（平均月に対してプラス20%）、最も貨物量の少ないオフピークは6月（同▲6.4%）となっている^{*ii}。

図表1 貨物輸送量

	輸送トン数(単位:千トン)						
	合計	自動車			鉄道	内航海運	航空
		計	営業用	自家用			
平成元年度	6,509,931	5,888,248	2,291,454	3,596,794	82,827	538,029	827
2年度	6,776,257	6,113,565	2,427,625	3,685,940	86,619	575,199	874
5年度	6,430,496	5,821,537	2,490,750	3,330,787	79,259	528,841	859
10年度	6,397,912	5,819,881	2,747,332	3,072,549	60,369	516,647	1015
11年度	6,445,607	5,863,259	2,873,655	2,989,604	58,685	522,602	1061
12年度	6,371,017	5,773,619	2,932,696	2,840,923	59,274	537,021	1103
13年度	6,157,977	5,578,227	2,898,336	2,679,891	58,668	520,067	1015
14年度	5,894,331	5,339,487	2,830,173	2,509,314	56,592	497,251	1001
15年度	5,734,255	5,234,076	2,843,911	2,390,165	53,602	445,544	1033
16年度	5,569,413	5,075,877	2,833,122	2,242,755	52,219	440,252	1065
17年度	5,445,574	4,965,874	2,858,258	2,107,616	52,473	426,145	1082
18年度	5,430,940	4,961,325	2,899,642	2,061,683	51,872	416,644	1099
19年度	5,394,228	4,932,539	2,927,928	2,004,611	50,850	409,694	1145
20年度	5,144,322	4,718,318	2,808,664	1,909,654	46,225	378,705	1074

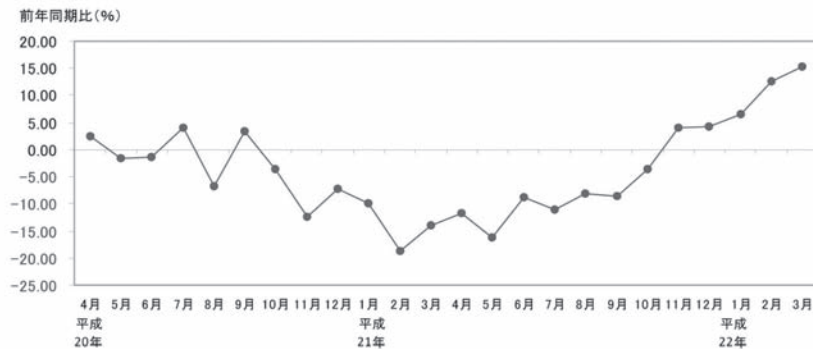
資料：国土交通省・各種統計

図表2 特別積合せ貨物の輸送量（年間合計）

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
(トン)	72,190,583	73,471,510	74,448,381	75,136,513	74,753,753	70,647,939	68,712,771

資料：国土交通省「トラック輸送情報」

図表3 特別積合せ貨物の月別輸送量（前年同月比）



資料：国土交通省「トラック輸送情報」

図表4 月別の波動の状況

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成19年(指数)	-6.2	-5.0	0.5	0.3	-3.8	-6.4	1.8	-3.3	-4.8	-0.4	7.3	20.0
平成20年(指数)	-3.6	-3.8	2.4	1.9	-3.4	-3.8	4.0	-5.1	0.2	-1.1	0.1	12.2
平成21年(指数)	-9.3	-10.3	-3.1	-2.8	-8.3	-7.3	1.4	-7.1	2.4	4.8	12.5	26.9

指数:稼働日数1日あたりの平均に対する指数

資料：国土交通省「トラック輸送情報」

図表5 月間輸送量（16年10月時）

トン数			単位:1000トン、1000個、1000口			
合計	宅配	宅配以外	合計	宅配	宅配以外	口数
8,440	2,639	5,801	551,132	224,212	326,921	44,593
100.0%	31.3%	68.7%	100.0%	40.7%	59.3%	-

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査・特別積合せトラック調査」

図表6 原単位（16年10月時）

宅配	重量	11.8 kg
	重量	17.7 kg
宅配以外	平均個数	7.3 個
	1口あたり重量	130.1 kg

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査・特別積合せトラック調査」

（2）特積み貨物の流動特性

特積み貨物の流動特性を知る統計としては、都道府県別に発着貨物量を把握した「自動車輸送統計調査・特別積合せトラック調査」*ⁱⁱⁱがある。本調査は残念ながら平成16年10月分で調査が終了しており、以下の分析はこの最終時点のデータに基づいて行う。

①月間輸送量

平成16年10月の特別積合せトラックの貨物輸送トン数は8,440千トンで、トラックの輸送

トン数の2.0%、営業用トラックの輸送トン数の3.5%のシェアとなっている*^{iv}。内訳をみると宅配便は2,639千トン（構成比31.3%）、宅配以外の特積み貨物は、5,801千トン（構成比68.7%）であった。

宅配便の取扱個数は224,212千個（1日平均7,233千個）、宅配以外の特積み貨物の取扱口数は44,593千口（同1,442千口）、同取扱個数は326,921千個（同10,546千個）であった。

図表7 特積み貨物（宅配以外）の方向別格差（16年10月時）

(特積み貨物)		単位:トン						
		発	着	都道府県内	県外向けの 発	県外からの 着	県外 (発-着)	発-着貨物差 上位5位 下位5位
北海道	北海道	180,202	211,185	150,793	29,409	60,392	-30,983	
東北	青森	25,540	48,715	5,754	19,786	42,961	-23,175	
	岩手	28,022	55,486	4,224	23,798	51,262	-27,464	
	宮城	94,354	115,362	10,902	83,452	104,460	-21,008	
	秋田	34,275	40,822	2,136	32,139	38,686	-6,547	
	山形	92,388	61,217	6,824	85,564	54,393	31,171	
関東	福島	79,940	130,682	14,767	65,173	115,915	-50,742	
	茨城	50,708	119,089	5,820	44,888	113,269	-68,381	4
	栃木	123,943	102,416	6,958	116,985	95,458	21,527	
	群馬	77,602	112,335	11,318	66,284	101,017	-34,733	
	埼玉	203,143	310,546	19,063	184,080	291,483	-107,403	1
	千葉	86,189	151,545	8,992	77,197	142,553	-65,356	5
	東京	405,396	484,063	58,658	346,738	425,405	-78,667	3
北陸信越	神奈川	204,670	226,191	28,923	175,747	197,268	-21,521	
	山梨	38,439	37,530	1,418	37,021	36,112	909	
	新潟	155,285	241,663	17,421	137,864	224,242	-86,378	2
	富山	105,500	96,129	17,500	88,000	78,629	9,371	
中部	石川	82,864	87,200	5,619	77,245	81,581	-4,336	
	長野	111,436	139,833	17,760	93,676	122,073	-28,397	
	福井	84,720	56,629	8,580	76,140	48,049	28,091	
	岐阜	200,977	190,958	43,434	157,543	147,524	10,019	
近畿	静岡	238,636	201,981	31,375	207,261	170,606	36,655	5
	愛知	533,505	444,462	75,410	458,095	369,052	89,043	2
	三重	72,996	58,698	3,071	69,925	55,627	14,298	
	滋賀	106,985	70,678	1,327	105,658	69,351	36,307	
	京都	120,796	94,490	6,560	114,236	87,930	26,306	
	大阪	809,789	527,999	87,528	722,261	440,471	281,790	1
	奈良	32,963	24,645	474	32,489	24,171	8,318	
中国	和歌山	39,678	27,849	3,798	35,880	24,051	11,829	
	兵庫	268,626	229,254	27,660	240,966	201,594	39,372	4
	鳥取	26,861	29,362	1,486	25,375	27,876	-2,501	
	島根	29,339	27,197	5,097	24,242	22,100	2,142	
	岡山	152,302	115,862	16,284	136,018	99,578	36,440	
四国	広島	201,887	156,127	37,042	164,845	119,085	45,760	3
	山口	45,275	46,441	5,183	40,092	41,258	-1,166	
	徳島	37,399	21,983	904	36,495	21,079	15,416	
	香川	41,944	61,069	6,359	35,585	54,710	-19,125	
九州	愛媛	101,933	68,027	14,307	87,626	53,720	33,906	
	高知	27,846	32,494	10,372	17,474	22,122	-4,648	
	福岡	259,142	237,667	80,873	178,269	156,794	21,475	
	佐賀	44,552	42,888	2,119	42,433	40,769	1,664	
	長崎	12,743	34,894	1,409	11,334	33,485	-22,151	
	熊本	58,510	65,563	15,900	42,610	49,663	-7,053	
	大分	21,374	36,944	1,386	19,988	35,558	-15,570	
	宮崎	19,962	49,377	2,472	17,490	46,905	-29,415	
	鹿児島	30,435	75,524	10,649	19,786	64,875	-45,089	
合計		5,801,071	5,801,071	895,909	4,905,162	4,905,162	—	

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査・特別積合せトラック調査」

平均重量は、宅配便1個あたりは11.8kgであるのに対し、宅配以外の特積み貨物は17.7kg（1口あたり130.1kg、平均個数7.3個）であった。

②都道府県間貨物量(宅配以外の特積み貨物)

宅配以外の特積み貨物について、発・着貨物量から都道府県内の貨物量を差し引いて、県外向け発貨物と県外からの着貨物量を算出

した。これをみると、都道府県間の貨物は4,905千トンであり、貨物量全体の約85%を占める。

発着貨物量の差（方向別格差：発貨物量－着貨物量）をみると、出超となる上位の地域は、大阪、愛知、広島、兵庫、静岡であった。入超となる上位の地域は埼玉、新潟、東京、茨城、千葉であった。

図表 8 特積み貨物（宅配以外）の方向別格差の大きい都市間（16年10月時）

単位: トン

都市間(発→着)	方向別格差貨物量 (発→着)
大阪→愛知	41,768
大阪→東京	39,167
大阪→新潟	30,882
福岡→鹿児島	26,414
大阪→埼玉	22,946
福岡→宮崎	21,389
愛知→東京	18,138
大阪→岐阜	17,498
福岡→大分	16,074
大阪→福岡	15,312
愛知→新潟	14,598
静岡→新潟	14,404
東京→埼玉	14,379
福岡→長崎	13,637
東京→茨城	12,947
宮城→福島	12,918
東京→千葉	12,153
愛知→岐阜	11,712
静岡→東京	11,613
兵庫→埼玉	11,518
大阪→茨城	11,434
大阪→宮城	11,029
福岡→熊本	10,967
大阪→石川	10,778
大阪→長野	10,224
愛知→埼玉	10,201
岡山→福岡	10,057

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査・特別積合せトラック調査」

③方向別格差の大きい都道府県間（宅配以外の特積み貨物）

宅配以外の特積み貨物について、方向別貨物量の格差が大きい都市間を抽出した。ここで示す格差とは、発貨物から着貨物を引いた差量であり、この数字（絶対値）が大きいということは、必要となる往路便に対し、同じ都市間では帰り荷が確保できないという状況を表す。

± 10,000 トンを超えるものとしては 27 都市間が該当し、その中では大阪→愛知が最も大きく 41,768 トンの格差があった。次に、大阪→東京で 39,167 トン、大阪→新潟 30,882 トンと続く。

3. 特積み輸送における効率化対策の現状

（1）企業内での取り組み

もとよりトラック輸送は「つくり貯め」のできないサービスだが、中でも特積み輸送はターミナルや幹線輸送網を常時稼働させておく必要のあるインフラ型サービスである。このためインフラの維持にかかる固定費をカバーできるよう、年間を通して、需要の増減に柔軟に対応することが求められる。

貨物量の波動への対応策は、企業の中で複数段階で仕組みれ、日々実践されている。特積みの場合、たとえば積載計画の段階では、通常 11 トンの幹線運行車に対し 9 トン相当の貨物を割り当てるなど、余裕を持たせた計画をとっている。次いで配車計画の段階では、月初、月末、連休明けなどの増便日を例年にならって事前計画する。また支店単位で計画値がずれても、規模のある事業者であれば近

隣事業所・管区内で平準化調整する。オーバーフロー時の対策としては、そのほかにも、営業担当者による緊急性判断により、翌日必着が厳密に求められる貨物か、そうでないかを見極めることでも相当量が解決されるという。

さらに荷主側の物流環境にも変化がみられつつある。近年ではサプライチェーンの管理が厳しくなり、期末の押し込み販売等の非効率な商慣行が減少し、貨物流動としても無駄な動きが緩和されているという。断続的に発生する貨物量の多寡への対応は、企業努力によりある程度の吸収が可能であると考えられる。

以下では、特に路線貨物について、企業内で実施されている特徴的な工夫を、ピーク・オフピーク対策、発着貨物の不均衡対策に分けて整理する。

①ピーク・オフピーク対策

前出の「トラック輸送情報」でみられた通り、平成19年のピークは12月で年平均を100とした指数では+20%を示した。一方、オフピーク月は6月の▲6.4%で、両指数の格差は26.4ポイントもある。景気後退により貨物総量が減少した時点をはさみ、繁忙の格差はさらに広がった(21年のピーク:12月、+26.9%、オフピーク:2月、▲10.3%、両指数の格差は37.2ポイント、図表4参照)。

企業での季節繁忙差対策は、自社戦力の水準の持ち方やサービスエリアの違いを軸に、大きくは3つに分類される。

第一は、自社戦力は最も貨物量の少ないオフピーク時の水準に抑え、足りない分は備車

を利用したり幹線輸送の一部でJ R貨物を利用するという対策である。備車やJ R貨物であれば、復路貨物を手当する必要があるという利点がある。その一方で、ピーク時には備車の戦力キャパシティが逼迫するというリスクも負う。備車の柔軟な確保にあたっては出荷の事前情報の入手が重要となる。たとえば、1～3月期の閑散期には荷主に生産スケジュールの事前情報を連絡してもらい、備車やターミナルのパート作業員が無駄にならないよう調整する、などである。

第二は、自社戦力は平準月の水準に合わせ足りないときはアウトソーシングするという対策である。戦力に余裕がでたときはドライバー等を定時退社させたり有給休暇を取得させる。ピーク時においては、自社戦力にある程度の負荷がかかるが、備車需要の波動はオフピークに合わせた戦力配備よりも小さく、逼迫のリスクは少ない。一方、オフピークで社内戦力がだぶついた場合はワークシェアリングを行う等の調整が重要となる。

第三は、エリア別に収益性を確保できる積載率が得られるのであれば自社で配送するが、閑散期に自社便を仕立てるだけの数量に満たなければ、当該エリアの貨物はすべて他社に配送委託するという対策である。繁忙期と閑散期では店所・ターミナルの場所や集荷締切時間等が変更になる可能性があることから、トラック運送事業者間での連携だけでなく、荷主の理解を得ることも重要になる。

なお、現実には、第三の対策はシーズン波動といった比較的短期間のピーク、オフピーク対策としては取り組まれることは少ないと

考えられる。むしろ長期的な判断のもと、営業地盤や貨物量の見通しが弱含みとなった場合に、事業所の撤退に合わせて他社への委託に切り替えるといった対策の一部であると考えられる。

いずれのケースにおいても、低コストでサービスを提供するためには、下請運送事業者間との連携や信頼関係の有無がカギを握ると考えられる。

②発着貨物の不均衡対策

輸送サービスの場合、往路と復路の双方にバランスよく出荷貨物を得ることで車両が有効活用される。しかし現実には、地域により発着貨物量に差があり、「出超」「入超」の状況が発生する（図表8参照）。方向別の貨物量格差である。

企業での発着貨物の不均衡対策は、備車戦力の活用と運行ネットワークの組み替えを軸に、大きくは2つに分類される。

第一は、幹線往路貨物のオーバー分（復路量と比べての）について、貸切便を備車したり、J R貨物を利用するといった対策である。貸切便を備車をする場合、往復実車を実現できる事業者とのマッチングが重要となる。具体的には、地方から農産品等を輸送してきたトラック（貸切事業者）の復路を幹線運行のバッファとして手配するなどの例がある。もちろん、往復の荷の確保は基本的に備車先の事業者の責任だが、元請けである特積み事業者側でも、往復実車を行いやすいような取り計らいや貨物の幹旋などの支援・協力が求められると考えられる。

また、J R貨物の利用は、帰り荷の確保に

ついてトラック運送事業者側が配慮する必要はないが、現状のダイヤでは、夕積み－翌午前配達に間に合う列車がない、若しくは空きスペースが少なく運行計画が作りにくい、といった課題がある。J R貨物には、利用可能なダイヤ設定やリードタイム短縮化、列車の増発、長編成化等による輸送力増強、さらには特積み貨物という条件に合った安定輸送の確保やコスト低減など多くの取り組みが期待される。

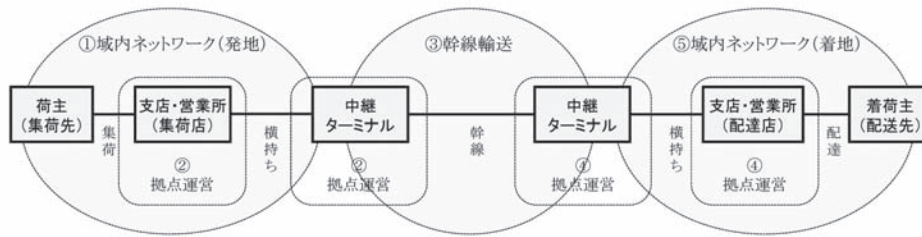
第二は、貨物量の少ない都市については、運行車を多店積み多店卸しさせたり、地方都市間を別途車両で横持ちし、運行車の立ち寄りターミナルを減らすという対策である。この対策では運行車の効率化が図られるという利点はあるが、反面、運行車のダイヤ変更や、横持ち都市での貨物締切時間が早まるなどのデメリットが生じる可能性がある。

（2）共同化・事業者間連携による取り組み

事業経営の改善は基本的に会社単位で取り組まれるものだが、1社独自の取り組みでは限界があると判断された場合、事業の共同化が検討されるケースがある。トラック運送事業でも、効率化対策の一つとして輸送の共同化が挙げられている。

特積み事業の場合、「域内配送」「幹線輸送」「拠点運営」といった各機能別のインフラ（装置）を一体的なシステムとして運営しているが、貨物需要の急減・急増といった市場環境の変化に対しては、事業者間で機能分担を行ったり、大規模化（スケールメリット獲得）による効率化対策をとるなどの方策がとられている。

図表9 特積みのシステム



資料：筆者作成

①同業他社への委託（差し込み、連絡輸送）

特積みのシステムは域内ネットワークと幹線輸送、及びそれを繋ぐ拠点運営から構成される。貨物の流れとしてみれば、①発地域での集荷配送（域内ネットワーク）、②発ターミナルでの仕分け（拠点運営）、③幹線輸送、④着ターミナルでの仕分け（拠点運営）、⑤着荷主への配送（域内ネットワーク）となる。特積みは輸送距離の長い貨物が多く、自社で集荷した貨物であっても、その貨物の着地域が自社の保有する拠点や配送ネットワークから外れる（④⑤が営業圏外）となるケースが発生する。このような場合、特積み事業者では「差し込み」あるいは「連絡輸送」と呼ばれる同業他社への委託体制をとる。

宅配以外の特積み貨物を扱う事業者は 300

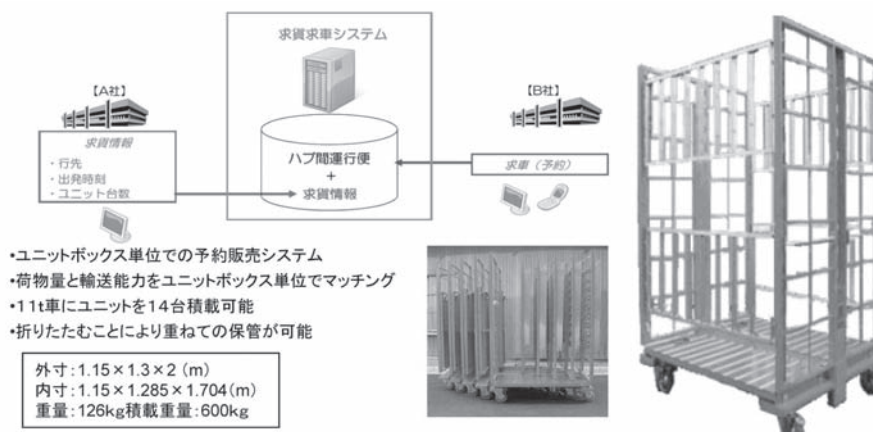
社あるが、このうち日本全国をカバーできる事業者は数社に限られ、そのほとんどが同業他社への再委託を前提とした協業体制をとっている。

②幹線運行便の求荷求車システム

求荷求車ネットワークは、貸切トラックで普及が進んでいるが、特積み貨物でも同様のシステムが開発されている。大手特積み 10 社の共同運行ワーキンググループでの検討を経て、平成 21 年 6 月からセイノーホールディングス傘下のエコアライアンス株式会社がその運営を行っている。

特積み事業者でも、会社によって効率化の着眼点や協業化の範囲に対する考え方が千差万別であるとされる。エコアライアンスでは、これまで上記の幹線運行便の求荷求車の

図表10 幹線運行便の求荷求車の仕組み



資料：エコアライアンス(株)ホームページ <http://www.seino.co.jp/seino/ea/top.pdf>

ほか、方面別幹線運行車の割り振り分担、着時間の早い幹線運行便サービス等についても試行錯誤するなど、参加企業のニーズ把握に努めている。

共同化事業の成功は貨物量のボリューム確保がカギを握ることから、今後は特積み事業者に加え、一般、航空フォワーダー、物流子会社等に対しても同社のサービスの認知度を高めてもらい、利用者の意見を取り入れながら、幹線輸送ネットワークの効率的な利用のモデルケースとなることを狙っている。

③統一ブランドによる特積みサービスのフランチャイズ販売

ボックスチャーター株式会社では、大手特積み 15 社^{*v}とフランチャイズ方式で、ロールボックス単位での輸送商品を共同開発・販売している。フランチャイジーはこれを

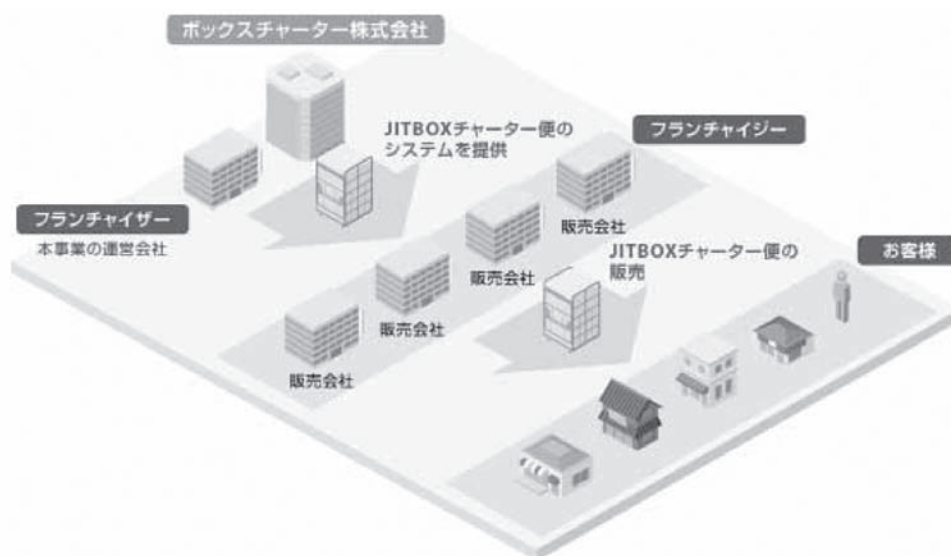
「JITBOX チャーター便」という統一ブランドで販売している。

「JITBOX チャーター便」は宅配便に近い発想で地帯別の料金設定をしており、料金体系が明瞭で、貨物を積み替える時の破損事故の軽減、仕分けコストの軽減などにも役立つ。H18 年 4 月に事業を開始し、H21 年度には 39 万本、顧客数 2300 社の実績をあげている。JITBOX チャーター便は荷主認知度の向上が課題であるとされ、プロモーション活動の強化に取り組んでいる。またフランチャイジーの主力商品の一部となるよう、業務、IT の進化・改善を進めている。

④混雑回避のための共同化事業

商業施設やオフィス等への納品では路線便や宅配便の利用が多いが、とくに交通が集中する地域では、渋滞や違法駐車回避を目的に

図表11 フランチャイズシステムの仕組み



資料：ボックスチャーター(株)ホームページ <http://www.jitbox.co.jp/franchise/index.html>

図表12 混雑回避のための共同化事業の例

○ 摩天楼スタッフ便 協同組合新宿摩天楼	【地区】 東京・西新宿の超高層ビル 【特徴】 超高層ビル内で発生する輸配送貨物を共同で引き受ける納品代行業務。専従のタテ持ち作業員を配置しているのが特徴 【開始時期】 H4年4月
○ 天神地区共同集配システム 天神地区共同輸送（株）	【地区】 福岡・天神地区 【特徴】 天神地区で発着する貨物を一元化し、トラック運送事業者の共同出資で設立した「天神地区共同輸送（株）」が受託して集配するシステム 【開始時期】 H6年9月
○ グリーンネット 熊本地区共同輸送（株）	【地区】 熊本市街地 【特徴】 熊本市の中心街で発着する貨物をトラック運送事業者の共同出資で設立した熊本地区共同輸送が集荷・配達するシステム 【開始時期】 H11年10
○ コラボシャトル便 コラボデリバリー（株）	【地区】 さいたま新都心地区 【特徴】 コ社は東路協の会員企業が出資する共同配送会社。H12年より共配していた「エコ・ロジテムけやき便」の事業を引き継ぐ 【開始時期】 H22年3月

資料：全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業2009」をもとに一部加筆

集配の共同化が実施されており、全国でも多数の取り組みがある。

市街地での共同配送は、地元のトラック運送事業者が組合等を組成して運営するものが多い。一方、さいたま新都心地区では、当初は埼玉県トラック協会の事業会社を通して共配事業を運営していたが、平成22年からは共配専門のコラボデリバリー社に事業を引き継いでいる。コラボデリバリー社は大型ビルや市街化エリアでの共配事業の実施を目的として東京路線トラック協議会の事業部門として設立された会社であり、複数地域での事業運営実績をもつ。同様の事業を行う会社は他にもみられつつあり、今後は専門ノウハウを持つ事業運営会社の地域横断的な動きが注目される。

（3）資本提携・M&Aによる取り組み

従来の特積みの共同化・協業化の事例は試験的であったり地域限定に留まることが多かった。これは、共同化・協業化という取り組みが、基本的に経営支配権をもたない中で

検討されるため、「総論賛成・各論反対」となることに起因する。参加企業内での危機意識の共有化が図られなければ具体化は難しい。このような中、近年では共同化・連携からさらに一歩進んで、資本提携・M&Aの事例が複数みられるようになっている。

最近の事例では、平成16年2月、九州産交のグループ会社であった九州産交運輸がオリックスグループで再建途上にあったフットワークエクスプレスの傘下に入った。同年10月には近畿日本鉄道の子会社であった近鉄物流がハマキョウレックスの株式公開買付により連結対象子会社となり、翌年社名を近物レックスと改称した。また18年8月には、近物レックスが茨城県貨物自動車運送の株式100%を取得し連結子会社とした。21年1月にはセイノーホールディングスが西武ホールディングスの連結子会社である西武運輸を買収することを、同年8月には福山通運が王子運送との約半年の業務提携を経たのち同社を買収することを発表、西武運輸と王子運送は

それぞれ4月と10月に子会社化された。

特積み事業者は約6万社あるトラック運送業の中の一握りであるが、総じて中堅・大手が多く、事業特性から所有するターミナルや営業所などは不動産価値もあり、一般に経営体力もあるとされる。そのような中で、特積みや3PLなどを手がける大手物流事業者がM&Aに乗り出したことの背景には、長引く国内貨物量減少の中、一社の効率化策に留まらず、経営規模の拡大や事業シナジーを追求せざるを得なくなってきたこと、電鉄系ホールディング会社にみられるように、グループ事業を再編する中で、輸送・物流事業を切り離す動きが目立ってきたことなどがあると考えられる。

4. おわりに

平成20年秋に始まった貨物量の急減は、同年度末には底を打ったとされている。トラック運送業は、これまでは貨物減少期であっても自家用貨物の取り込みにより市場を開拓してきた。しかし特積み事業に注目すれば、物流二法による規制緩和以降、中ロット貨物は一般貨物の積合せや共同配送と、小口貨物は宅配便と競合し、その市場環境は厳しい。

路線ネットワークの維持にはターミナル等のインフラの整備が必要だが、インフラ型産業の特徴として、需要の変動によっては1社では解決が困難な問題が起きることも視野にいれなければならない。特積み業界では、複数事業者でのターミナルの共同運営、運行・集配の分業連携、さらには企業統合などの経

営戦略レベルに踏み込んだ取り組みの可能性も含めて、今後の動向が注目される。

参考文献

- [1] 社団法人全日本トラック協会「特積貨物の特性に対応した効率化対策に関する調査報告書」平成22年3月
- [2] 関東経済産業局「関東地域における共同物流システムのインフラ整備に関する調査報告書」平成17年3月
- [3] 「物流ニッポン」平成22年6月7日3面「JITBOXチャーター便16年度に180万本～商品企画から入り込み、顧客重点ビジネス展開サポート」、平成22年8月9日3面「認知度向上へ広報活動強化～ボックスチャーター」
- [4] 「物流ニッポン」平成22年2月25日13面「品質第一にサービス提供～コラボデリバリー共配事業説明会」
- [5] エコアライアンス（株）ホームページ
- [6] ボックスチャーター（株）ホームページ

- * i 特積み貨物の輸送数量を把握できる公的な統計は少なく、国土交通省 総合政策局 情報政策本部「トラック輸送情報」がその1つである。特積み分については、特別積合せ貨物運送事業を行うトラック事業者のうち、東京及びその近県に本社・主管支店があり、50台以上のトラックがある事業者を対象に毎月調査を行っている。
- * ii 平成20～21年は世界景気の急激なリセッションにより貨物需要が短期間に変動したため、19年の統計でコメントしている。
- * iii 貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業者のうち、特別積合せを行う事業場を対象とし、走行距離、輸送貨物の重量、個数、品名、取扱の種別等について調査。貨物輸送量には、中継扱い又は連絡扱い等、途中で積換えをした貨物は重複して計上していない。
- * iv 国土交通省「自動車輸送統計調査（月報）」より、平成16年10月の自家用・営業用を合わせたトラックの輸送トン数は428,561千トン、うち営業用トラックの輸送トン数は244,229千トン。
- * v ヤマト運輸（ヤマトボックスチャーター）、西濃運輸、日本通運、久留米運送、名鉄運輸、王子運送、トナミ運輸、岡山県貨物運送、三八五流通、信州名鉄運輸、第一貨物、西武運輸、札幌通運、中越運送、近物レックスの15社。