

県内トラック事業者の現状と今後

研究員 古泉将利

要旨

1. トラック業界では「働き方改革」の一環で残業時間などに新たな上限が設けられ、2024年4月1日から適用される。この時間規制により、トラック輸送の需要を満たせない事態が生じる可能性がある。
2. トラック事業者の現状をみると、同業界は小規模事業者が大半を占めている。また、運賃上昇に向けた交渉が進んでいない。一方、他産業と比べ長時間労働や低い賃金水準が影響し、労働者の減少や高齢化がみられる。
3. これらの要因は、トラック事業者の増加で同業界内に生じた過当競争にある。これにより、運賃の低下や荷主の厳しい輸送条件を受け入れざるを得ない環境、運転者の肉体的な負担などが生じたと考えられる。
4. 将来のさらなる時間規制まで見据えると、従前の輸送形態の維持が難しいと懸念されている。小規模な事業者でも、ビジネスモデルの変化や、経営体力の強化などが求められる。
5. 以上の変化を鑑みれば、荷主が従来と同様のサービスを受けることは難しくなると思われる。荷主においても、トラック事業者に対する協力やビジネスモデルを見直す動きが求められるだろう。
6. 時間規制から生じる種々の影響は、産業界全体におよぶ。トラック事業者と荷主の間で課題を早期に共有し、2024年に向けて対策に取り組む必要がある。

はじめに

ECサイトの普及により、消費者は自宅に居ながら全国津々浦々の商品を手に入れることができる。注文した商品は数日以内に手元に届き、それらの多くは送料が無料である。一方で、年度末になると引越しのための運送業者を手配できずに途方に暮れる姿や、その見積金額に驚く姿などを報道で目にすることが増えている。物流網が広くかつ細かく整備されたことは経済成長に大きく寄与してきたが、人口減少が進む中、トラック

業界は最も人手不足に悩まされている業種の一つとなっている。

人手不足に陥っている要因としては、以下の理由が考えられる。まず、同業界は過当競争が長く続いた結果、昨今のインフレ下においても運賃への価格転嫁が進んでいないなど、総じて他産業と比べて脆弱な体質に陥っていること。また、車両の運転や荷役作業など労働が長時間化しやすい業務であるにもかかわらず、賃金水準が低くなっているため、思うように労働者が雇用できていないことが挙げられる。

野村総合研究所が2023年1月に公表した「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」によれば、今話題になっている「2024年問題」（同業界における時間外労働などの規制強化）を考慮すると全国で約35%、四国地方では約40%の貨物が運べなくなる。この輸送力の低下が現実のものとなれば、わが国の経済活動にとって大きな足かせとなる。

本稿では、各種の業界関連資料や統計の分析を行うとともに、徳島県トラック協会や県内トラック事業者数社にヒアリングした内容を参考に、現状と課題について考察する。

1. トラック業界にもおおよぶ働き方改革

「働き方改革」の一環として2019年に施行された改正労働基準法により、時間外労働を原則年間360時間、月間45時間とする罰則付きの上限規制が設けられた。予想を超える業務量の増加など特別な事情がある場合でも、年間720時間の超過は認められていない。

例外として、自動車運転業務の従事者には5年の猶予が与えられ、2024年4月1日から上限規制が適用される。その上限は960時間とされ、将来的に他の産業と同じ年間720時間を目指すこととしている。

この労働基準法とは別に、事業者に対する行政指導の基準となる「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、改善基準告示）が2022年12月に改正され、2024年4月から適用となる（図表1）。具体的には、営業用貨物自動車運転者（以下、トラック運転者）の年間拘束時間の上限を3,516時間から3,300時間に、また月間拘束時間の上限を293時間から284時間に、それぞれ短縮するなどである。この時間規制は、特に長距離輸送への影響が大きい改正となっている。

現在のトラック業界の厳しい経営環境のまま規制が適用されると、以下のような問題が発生する懸念がある。

- ・ 走行距離の短縮にともなう売上減
- ・ 輸送業務の外部発注（庸車）の増加などによる

図表1：2022年4月以降の改善基準告示の内容（抜粋）

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう務める
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安） 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう務めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
特例	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

出所：厚生労働省「トラック運転車の改善基準告示が改正されます！」

輸送コストの上昇

- ・トラック運転者の収入減少による離職の増加
- ・到着までの所要時間の延長
- ・荷主の輸送需要を満たせない事態の発生

2. トラック事業者の現状

(1) 事業者の分類と車両の比率

トラック輸送の形態には、自家の貨物を輸送する自家用貨物自動車(白ナンバー)、他者の貨物を有償で輸送する営業用貨物自動車(緑ナンバー)の2種類がある。営業用貨物自動車による輸送事業(以下、貨物自動車運送事業)は、貨物自動車運送事業法において以下の事業形態に分類されている(図表2)。

① 一般貨物自動車運送事業

不特定多数の荷主の貨物を有償で運送する事業

② 特定貨物自動車運送事業

特定の荷主の貨物のみを有償で運送する事業

③ 貨物軽自動車運送事業

軽自動車(自動二輪車を含む)を用いて不特定多数の荷主の貨物を有償で運送する事業

貨物自動車運送事業における車両数の構成比をみると、上記①の一般貨物自動車運送事業(特積・霊柩除く)は全国79.7%・徳島80.3%、③貨物軽自動車運送事業は同18.6%・同17.5%となっている。

図表2: トラック輸送の事業形態

貨物自動車運送事業	①一般道路貨物運送事業	全国	徳島
	・一般道路貨物運送事業(特積・霊柩除く)	79.7%	80.3%
	・特別積合せ貨物運送事業	0.7%	0.7%
	・霊柩運送事業	0.9%	1.4%
	②特定貨物自動車運送事業	0.1%	0.2%
	③貨物軽自動車運送事業	18.6%	17.5%

資料: 国土交通省「貨物自動車運送事業 車両数(運輸局別)」

(2) 大半を占めている小規模事業者

図表3では、全国のトラック事業者の保有台数別および従業員数別の構成比を表している。保有台数別では、「10台以下」が54.7%、「11～20台」で21.2%と全体の4分の3以上を占める一方、「101～200台」、「201～500台」、「501台以上」の合計は2.2%となった。また、従業員数別では「10人以下」が49.0%、「11～20人」で22.4%となっている。わが国のトラック業界では小規模な事業者が大半を占めていることがわかる。

図表3: 貨物自動車運送事業者の構成比

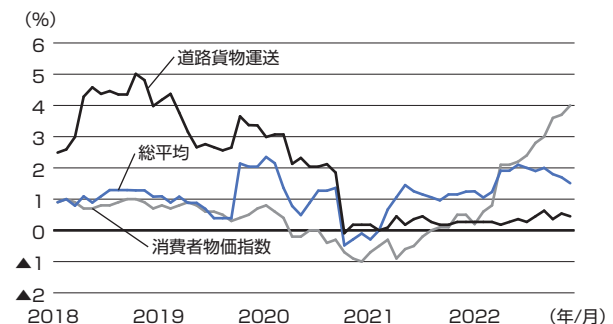
①保有台数別		②従業員数別	
車両台数	構成比	従業員数	構成比
10台以下	54.7%	10人以下	49.0%
11～20台	21.2%	11～20人	22.4%
21～30台	9.5%	21～30人	10.4%
31～50台	7.6%	31～50人	8.7%
51～100台	4.8%	51～100人	6.0%
101～200台	1.6%	101～200人	2.3%
201～500台	0.5%	201～300人	0.6%
501台以上	0.1%	301～1,000人	0.4%
		1,001人以上	0.1%

資料: 国土交通省「貨物自動車運送事業者数(規模別)」
※貨物軽自動車運送事業者を除く、2022年3月31日時点の事業者数

(3) トラック運賃と価格転嫁の状況

図表4は、企業向けサービス価格指数の総平均と道路貨物運送、消費者物価指数(生鮮食品を除く総合)の推移を表している。

図表4: 企業向けサービス価格指数と消費者物価指数の推移(前年同月比)

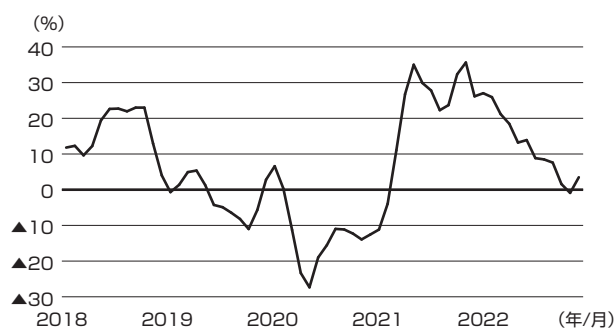


資料: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2015年基準)」
総務省統計局「2020年基準消費者物価指数」

企業向けサービス価格指数の前年同月比の推移をみると、2020年半ばまで道路貨物運送が総平均を上回っている。これは、大手EC業者の宅配貨物の配送料の値上げが浸透してきたことが主な要因である。しかし、2021年以降は道路貨物運送が総平均を下回りトラック運賃が上昇していないことがわかる。

図表5は、トラック事業者の経営に大きな影響を与える軽油価格の推移(前年同月比)を示している。この推移をみると、コロナ禍で落ち込んでいた経済活動が底打ちし、2021年初頭から軽油価格は急激な上昇に転じた。2022年に入ってもウクライナ情勢などの影響により、高止まりが続いている。

図表5：軽油価格の推移（前年同月比）



資料：経済産業省資源エネルギー庁「軽油インタンク価格推移」

これらから、コスト上昇分を運賃に転嫁できていない実態が見て取れる。

ちなみに、中小企業庁は企業の価格転嫁の状況について、直近では2022年9月調査分を公表している。これによれば、トラック運送業のコスト増加に対する価格転嫁率は20.6%となり、調査対象27業種(その他を除く)の中で最も悪い結果となった。

以下に、同調査における「価格交渉の状況」について上位の項目を抜粋する。

・「発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらえた。または、発注側企業から協議

の申し入れがあった」

…45.5%

・「コスト上昇はしているが、自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった」

…16.8%

・発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった

…16.8%

・発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった

…13.1%

約半数の企業は、価格交渉すら行えていない現状が示されている。

また、同調査の「価格転嫁(価格転嫁率)の状況」について上位の項目を抜粋する。

・「0割(費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等)」

…33.8%

・「1割～3割」

…24.6%

・「コストが上昇していないため、価格改定不要」

…11.3%

・「マイナス(費用が上昇したにもかかわらず、減額された場合等)」

…8.6%

ここでも、大半の企業で価格転嫁が進んでいない状況が示されている。

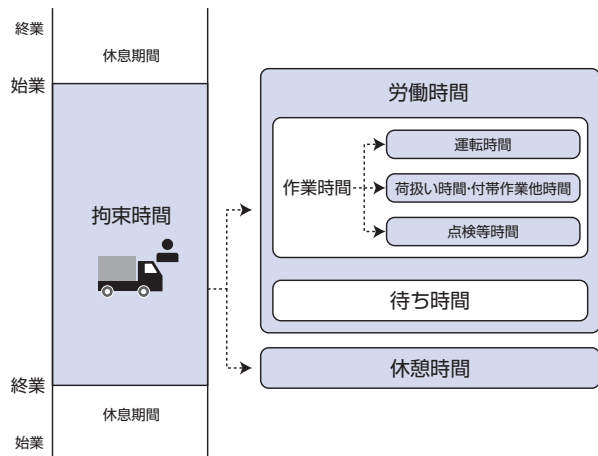
3. トラック運転者の現状

(1) 労働時間について

① 拘束時間と労働時間の概念

まず、トラック運転者の労働時間と拘束時間の概念を紹介する(図表6)。

図表 6：トラック運転者の労働時間等の分類



出所：厚生労働省「トラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック」

・拘束時間

始業時刻から終業時刻までの時間、または、労働時間と休憩時間の合計

・労働時間

作業時間(点検等時間、荷扱い時間・付帯作業他時間、運転時間)と待ち時間を合わせた時間

※待ち時間とは、荷扱い時間の開始までの待ち時間。荷扱い時間とは、荷物の積み降ろしに係る時間。

② 拘束時間の現状

図表 7-①では、2015 年における 1 運行あたりの拘束時間とその内訳を表している。「待ち時間がある運行」と「待ち時間がない運行」は、以下のとおりとなっている。

・待ち時間がある運行

平均拘束時間 13 時間 27 分
 (うち労働時間) 12 時間 04 分…A
 (うち休憩時間) 1 時間 23 分

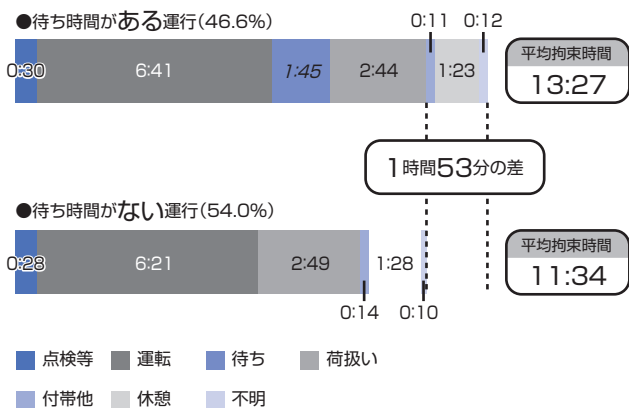
・待ち時間がない運行

平均拘束時間 11 時間 34 分
 (うち労働時間) 10 時間 06 分
 (うち休憩時間) 1 時間 28 分

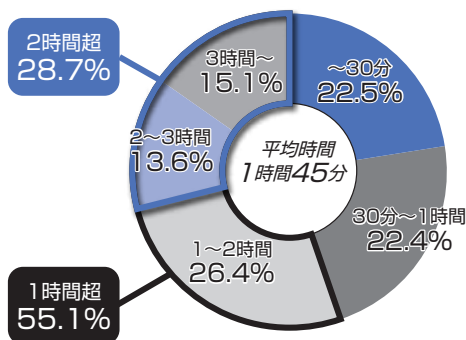
改善基準告示では、1 日の拘束時間の上限を原則 13 時間と定めている。したがって、待ち時間の削減が必要となる。

図表 7：拘束時間とその内訳、および待ち時間の発生状況（2015 年）

① 1 運行あたりの拘束時間とその内訳



② 待ち時間の発生状況(1 運行あたりの分布)



資料：厚生労働省「トラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック」
 出所：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（平成 27 年）」

③ 時間外労働の現状

「待ち時間がある運行」の労働時間(上記のA)から年間の時間外労働を試算すると、

$$(12 \text{ 時間} - 8 \text{ 時間}) \times 20 \text{ 日} / \text{月} \times 12 \text{ か月} = 960 \text{ 時間} \cdots B$$

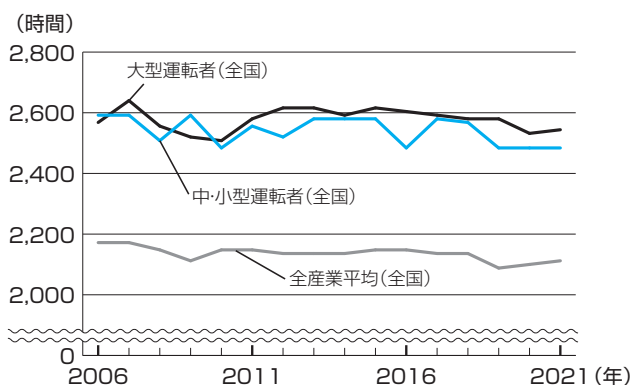
となる。なお、上記労働時間には平均1時間45分の待ち時間が含まれている。

図表7-②では、この平均待ち時間の分布を表している。上記試算Bでは稼働日数を20日/月と少なめに仮定したこと、2時間超の待ち時間が発生している割合が全体の28.7%であることを考慮すると、相当数に上るトラック運転者が2024年4月以降に年間上限となる960時間を超過しているものと考えられる。

④ 総労働時間の現状

2021年の全国の営業用大型貨物自動車運転者(以下、大型運転者)と営業用普通・小型貨物自動車運転者(以下、中・小型運転者)の年間総労働時間をみると(図表8)、以下のとおりとなっている。

図表8：年間総労働時間の推移(全国)



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年
※：年間総労働時間＝(所定内実労働時間＋超過実労働時間)×12か月

- ・全国 大型運転者
年間総労働時間 2,544 時間

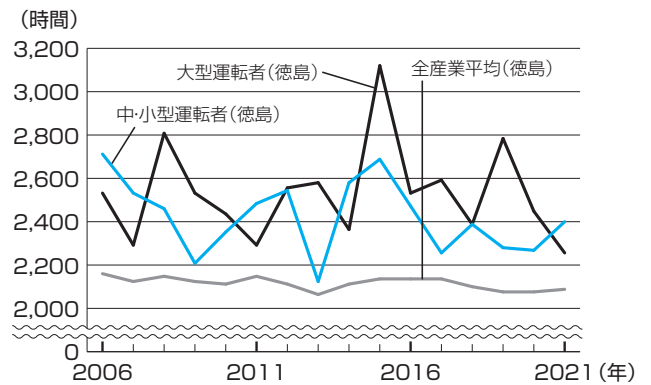
- ・全国 中・小型運転者
年間総労働時間 2,484 時間

これを全国の全産業平均と比較すると、大型では432時間(月あたり36時間)、中・小型は372時間(月あたり31時間)上回っている。

同様に徳島県内の大型運転者と中・小型運転者の年間総労働時間をみると(図表9)、以下のとおりとなっている。

- ・徳島 大型運転者
年間総労働時間 2,256 時間
- ・徳島 中・小型運転者
年間総労働時間 2,400 時間

図表9：年間総労働時間の推移(徳島)



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年
※：年間総労働時間＝(所定内実労働時間＋超過実労働時間)×12か月

これを県内の全産業平均と比較すると、大型では168時間(月あたり14時間)、中・小型は312時間(月あたり26時間)上回っている。

徳島県内のトラック運転者の総労働時間は、全国のトラック運転者と比べれば短いものの、県内の全産業平均と比べると長くなっている。労働力確保の観点からも、県内トラック業界全体として労働時間短縮に取り組む必要があると思われる。

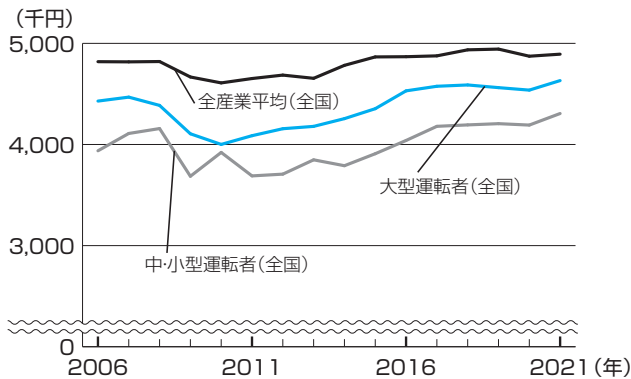
(2) 賃金について

2021年における全国の大型運転者と中・小型運転者の年間賃金をみると(図表10)、以下のと

おりとなる。

- ・全国 大型運転者
年間賃金 4,632 千円
- ・全国 中・小型運転者
年間賃金 4,306 千円

図表 10：年間賃金の推移（全国）



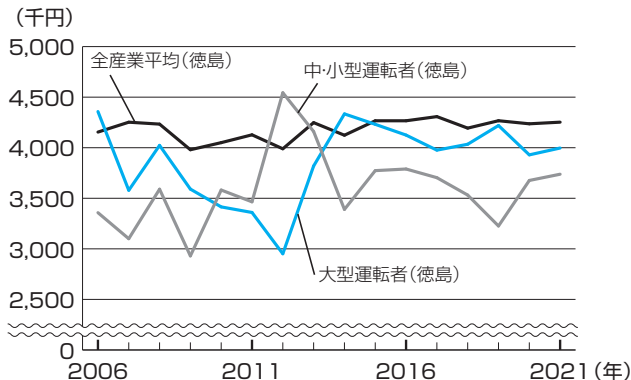
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年
※：年間賃金額=きまって支給する現金給与額×12か月+年間賞与その他の特別給与額

これを全産業平均と比べると、大型で5.3%、中・小型で12.0%下回っている。

同様に徳島県内の大型運転者と中・小型運転者の年間賃金をみると(図表 11)、以下のとおりとなっている。

- ・徳島 大型運転者
年間賃金 3,997 千円
- ・徳島 中・小型運転者
年間賃金 3,738 千円

図表 11：年間賃金の推移（徳島）



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年
※：年間賃金額=きまって支給する現金給与額×12か月+年間賞与その他の特別給与額

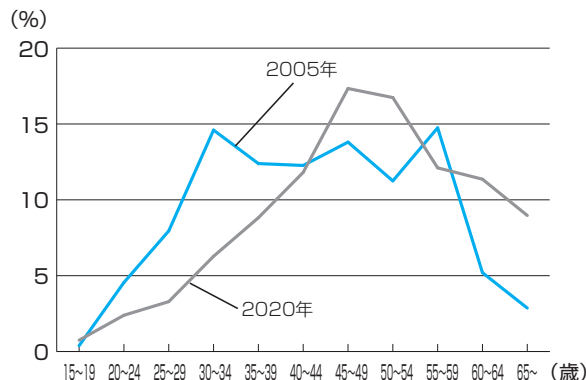
これを県内の全産業平均と比べると大型で6.0%、中・小型で12.1%下回っている。長時間の労働にもかかわらず、賃金が低位に抑えられている現状にあり、この点でも改善が必要と考えられる。

(3) 労働者数の減少

徳島県内の道路貨物運送業に従事する労働者は減少が続いており、2005年に約8.1千人であった労働者数は2020年には約6.7千人まで減少した。

2020年における年齢階層別構成比の推移をみると(図表 12)、2005年と比べて44歳以下の各階層の比率が低下するなど、若年層の雇用が進まず、労働者の高齢化が進んでいることがわかる。

図表 12：道路貨物運送業の年齢階層別構成比の推移



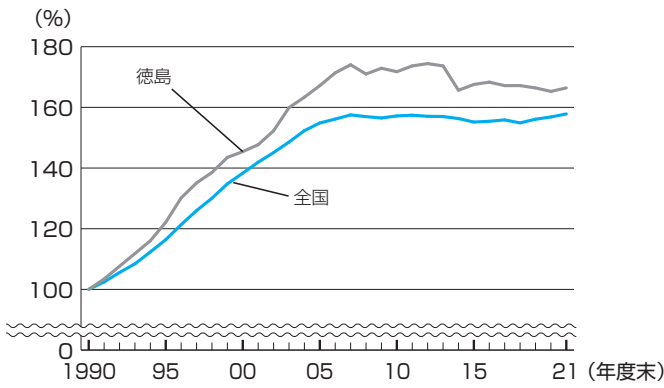
資料：総務省統計局「令和2年国勢調査」、「平成17年国勢調査」

4. 厳しい労働環境等が生じた背景

1990年度末で全国に約4.0万、徳島で262あったトラック事業者は、2007年度末では同6.3万・同456まで増加しピークとなった(図表 13)。この背景には、1990年以降に参入・運賃の規制緩和が進んだことが挙げられる。なお、2008年度以降の事業者数は全国で横ばい、徳島は減少傾向で推移している。

事業者の増加で競争が激化し、総じてはト

図表 13：トラック事業者数の増減率の推移



資料：国土交通省四国運輸局「四国運輸局業務要覧」各年
国土交通省「貨物自動車運送事業者数の推移」
※：貨物軽自動車運送事業者を除く、1990年度末=100

トラック運賃の低下が続いてきた。こうした状況が続く中、荷主は輸送サービスの安価な利用が可能となった。また、トラック事業者の獲得競争により、荷主の輸送条件が厳しくとも受け入れざるを得ない環境が生じた。この競争が待ち時間や荷扱い時間など運転以外の時間の発生につながり、トラック運転者の肉体的負担になっていると考えられる。

5. トラック事業者の今後について

徳島県内トラック事業者の今後の見通しと2024年問題について、徳島県トラック協会および県内トラック事業者数社にヒアリングを行った。これまで述べてきたことと合わせて、予想される変化について考察を以下に述べる。

(1) 輸送距離短縮の必要性

先に述べたとおり、トラック業界では、2024年4月に規制強化(年間時間外労働上限960時間)が実施され、さらには将来的に他産業並みとなる時間外労働規制(年間上限720時間)の適用が想定されている。このことから、一日に輸送できる距離が短くなる可能性が高い。特に徳島県と関東方面などを結ぶ長距離トラック輸送について、一人の運転者で当日中に輸送するといった従来の運送形態では対応できなくな

ると、懸念されている。

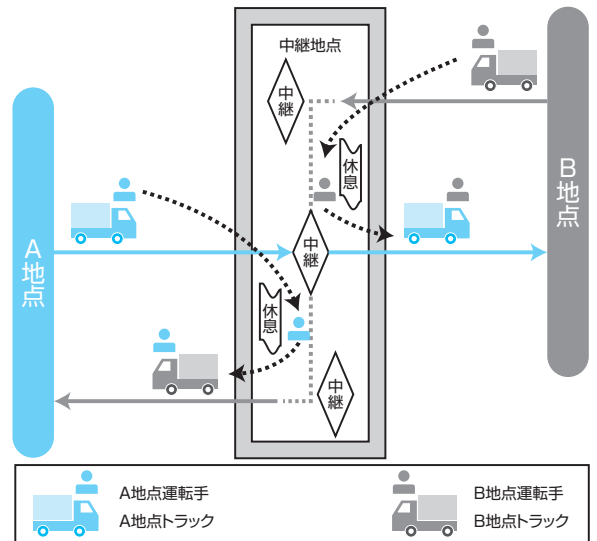
したがって、小規模な事業者であっても、以下で述べるようなビジネスモデルの変化を求められる可能性が高いと考える。

(2) ビジネスモデルの変化

① 中継輸送

ここで述べる中継輸送とは、出発地と到着地の中間エリア(たとえば中京地域)に拠点を自社で整備し、その拠点との間で行うトラック輸送のことである(図表14)。この中継地から目的地までの輸送は、別の運転者で対応する。これにより、トラック運転者の時間外労働などの削減や働き方の改善が可能となる。

図表 14：中継輸送の概要



出所：全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」

② 同業他社との業務提携

この業務提携には、以下のような形態が考えられる。

- ・ 出発地から中継地までを自社輸送とし、中継地から目的地までの輸送を他社に委ねる。
- ・ 一つの拠点に複数のトラック事業者が貨物を集め、配送業務を共同して行う

以上の取り組みにより、トラック運転者の時間外労働などの削減が可能となる。しかし、自社で輸送する距離が減少した場合は、その分の運賃収入が低下することから、従前の業容の維持を求めるのであれば、他者からも業務を受けるなど取扱貨物を増加させる必要がある。

③ フェリー利用の増加

フェリーを活用したトラック輸送は、一部の事業者で取り入れられている。現在、徳島を発着する航路はオーシャン東九フェリー（東京-徳島-新門司）、南海フェリー（徳島-和歌山）がある。

2024年4月以降の改善基準告示でもフェリー利用の特例が引き続き設けられており、乗船時間は原則休息期間となる。今後、これらの利用増加が見込まれる。

(3) 経営体力の強化

競争が激化した他産業の事例に、徳島県内の建設事業者で生じた変化を挙げる。建設事業者は、2000年3月末の4,469社をピークとして以後減少に転じ、2022年3月末では3,089社まで減少した。これにより業界内で過当競争が減り、中小規模の事業者でも収益力が高まるなどの変化がみられている。中には、IT化を進め業務を高度化させている企業や週休二日制を導入した企業が現れるなど、以前に比べると着実にレベルアップしている業界といえる。

徳島県内のトラック業界でも、これまで述べてきた現状や予測される今後の変化が、再編や事業者の減少への圧力になると考えられる。

第一に、先述のトラック業界に対する労働基準法と改善基準告示の改正は、働き方改革を目的とした強制力を持つ公的な施策である。これらは、上記の建設業数減少をもたらした経営環境の変化などと比べ、より強い圧力と捉えるべきであろう。

第二に、軽油価格などコストが大幅に増加し

ている中であっても価格転嫁ができないなど、業界全体としてみれば他の産業と比べて経営体力の低下の度合いが大きいと考えられる。ちなみに、全日本トラック協会の調査によると、四国島内事業者の令和2年度決算では57.2%が営業利益を計上できていない結果となっている。軽油価格上昇分を価格転嫁できていない状況を鑑みると、経営体力の低下はさらに深刻化していると考えられる。

第三に、先述の中継拠点の整備や業務提携などに取り組むにあたっては、事業者の資金力、営業力、事業創出力などを向上させる必要がある。こうした中、中京地域に中継拠点の設置を検討している県内事業者が現れている、と聞く。経営力のある事業者が具体的な動きを始めている事例である。

なお、この再編や事業者の減少は、経営力がある事業者が他を吸収する、経営力がある事業者同士による提携・合併が進む、転廃業・倒産の増加といった形で進んでいくと考えられる。

こうした大きな変化の結果として、収益力の向上、トラック運転者の待遇改善(賃金・労働時間など)、若年層の雇用増加など、トラック業界の健全化の進展が期待できる。

6. 荷主への影響

以上を踏まえると、現在の運賃水準に大きな変化がないままに2024年を迎えた場合、従来と同様のサービスを受けることが困難になると思われる。

一方で輸送手段の確保のため、運賃の上昇を一定程度許容する荷主が現れてくることも想定できる。また、荷主でも待ち時間や荷扱い時間の削減などトラック事業者に協力しない場合、そのサービスを受けられなくなるケースも出てくるのではないかと。

ところで、日本郵便は2021年10月から段階的に全国の普通郵便の「土曜配送と翌日配送を中止」(例：木曜日、金曜日に投函した郵便物

の配達(月～火曜日)した。2024年以降は、トラック事業者でも同様の動きが広がる可能性が高いと考える。このような輸送時間の延長が生じれば、従前の運賃体系や荷主のビジネスモデルを見直す動きも求められるだろう。

以上のことから、2024年の時間規制は荷主に對しても大きな影響を与えるといえる。

おわりに

トラック業界における労働基準法と改善基準告示の時間規制によるさまざまな影響が、産業界全体におよぶ。しかし、この時間規制の趣旨は、トラック運転者の労働時間などを他産業並みに改善することである。規制の適用まで残り1年となり、時間は残されていない。トラック事業者と荷主の間で課題を早急に共有し、対策を講じる必要がある。

<参考文献>

- ・林克彦「現代物流産業論 ロジスティクス・プラットフォーム革新」流通経済大学出版会 2022.7
- ・森田富士夫「トラック運送企業の働き方改革—人材と原資確保へのヒント—」白桃書房 2019.10
- ・首藤若菜「物流危機は終わらない—暮らしを支える労働のゆくえ」岩波新書 2018.12
- ・野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」2023.1
- ・厚生労働省「トラック運転者の改善基準告示が改正されます！」2022.12
- ・厚生労働省「トラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック」2018.12
- ・中小企業庁「価格交渉促進月間(2022年9月)フォローアップ調査の結果について」2022.12
- ・全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題2022」2022.4
- ・全日本トラック協会「経営分析報告書-令和2年度決算版(車両台数別・地域別概要)」2022.3
- ・全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」2018.12