

こんな工夫や気配りをするだけで
モノ（原木・木材製品）の流れはもっとよくなります！

！
全国アンケートと
現地調査から得られた
改善ポイント

つなぐ つながる

新時代の
原木・木材
製品輸送



ドライバーが簡単に操作できるスマホアプリ
をつくって情報を共有し、安全で混雑のない
最適ルートを選べるようにしています

荷積み・荷下ろしを待っているドライバーに、夏
は冷たい飲み物、冬は暖かい飲み物を差し入れて
います

ストックヤード（土場）の入口に案内人が常
駐して、すぐに荷積み・荷下ろしができるよ
うにしています

「無理なスケジュールは組まない」
ことをみんなの合言葉にしています

中継ポイントを増やして、ドライバーがこま
めに休憩をとれるようにしています

トラックなどの点検や駐車場の
清掃などは社員全員で行っています



「物流の 2024 年問題」などを乗り越えて、
国産材のサプライチェーンを強靱化していくために
初めての全国アンケートや先進事例の実態調査を通じて、
課題と解決策、将来ビジョンが明らかになりました！
もり まち
森林と都市のつながりをさらに太く・強くして、
日本を元気にしていきましょう！

2025 年 4 月から「改正物流効率化法」がスタートしています

荷主・物流事業者には、物流の効率化に取り組むことが求められています（努力義務）

取扱貨物の重量が年間 9 万 t 以上、保有車両が 150 台以上の「特定事業者」には、中長期計画の作成や定期報告が義務づけられ、実施が不十分な場合は国が勧告・命令をします

価格転嫁のご相談は公正取引委員会へ

原木・木材製品輸送でも大きな問題となっている価格転嫁については、公正取引委員会が適正化に向けた指針をつくり、普及を進めています。この指針を関係者が共有することで、円滑な価格転嫁につながります。

本調査の詳細な
内容はこちらに
掲載しています



初めての全国アンケート調査を行い、原木と木材製品輸送の実態が明らかになりました！

林業事業体、森林組合、
木材加工会社、原木・製品市場、
運送会社などに

約 **1,400** 通の調査票を
送付、回答率 **32%**

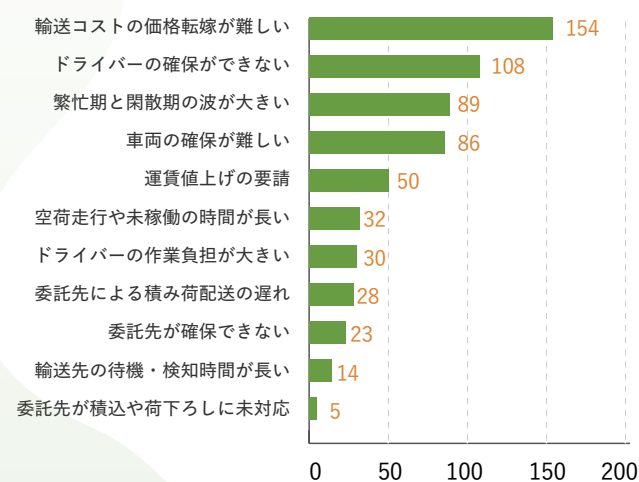
原木と木材製品輸送の実態を明らかにするため、2024 年 10 月から 12 月にかけて全国アンケート調査を行いました。

北海道から沖縄県まで全都道府県の林業事業体、森林組合、製材や合板などの木材加工会社、原木・製品市場、運送会社などに約 1,400 通の調査票を送り、441 通の回答が得られました（回答率 32%）。441 通の回答のうち、原木輸送に関わる方々からの回答が 323 通と最も多くを占めました。

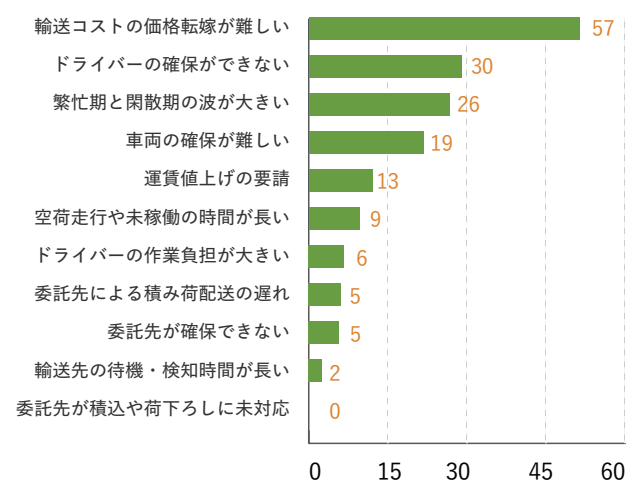
一番の課題は？「輸送コストの価格転嫁」に悩む

原木と木材製品の輸送に関する課題を聞いたところ、「輸送コストの価格転嫁が難しい」という回答が最も多く寄せられました。次いで、原木の輸送については、「ドライバーの確保が難しい」、「繁忙期と閑散期の波が大きい」、木材製品に関しては、「車両の確保が難しい」、「委託先から運賃の値上げを要請されている」という回答が多くを占めました。

また、原木を取り扱う事業者からは、特に林道の通行に関して、「保守管理がされておらず安全性や走行性に難がある」、「すれ違い場所、回転場がなく走行性が悪い」、「携帯電話の電波が通じず事故・故障時の対応が難しい」という指摘が目立ちました。



原木を取り扱う事業者等の「物流の 2024 年問題」に関する課題
n=324, 3つまで回答

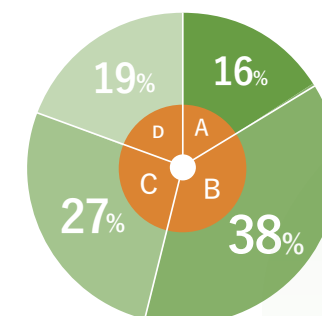


木材製品を取り扱う事業者等の「物流の 2024 年問題」に関する課題
n=87, 3つまで回答

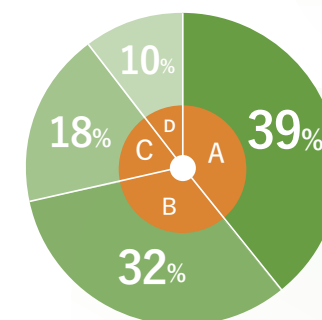
「物流の 2024 年問題」は？原木と木材製品で対応に違い

ドライバーの労働時間に上限が課される「物流の 2024 年問題」については、木材製品輸送に関わる事業者の約 7 割が「対応は完了している」、「対応策を検討・実行中」と回答したのに対し、原木輸送に関わる事業者で対応が完了もしくは対応中と回答した割合は約 35%にとどまり、違いが出ました。

原木輸送に関しては、これから伐採地の奥地化などが進むとみられており、現在抱えている問題がより深刻になる恐れがあります。



原木を取り扱う事業者等の「物流の 2024 年問題」への対応状況
n=324

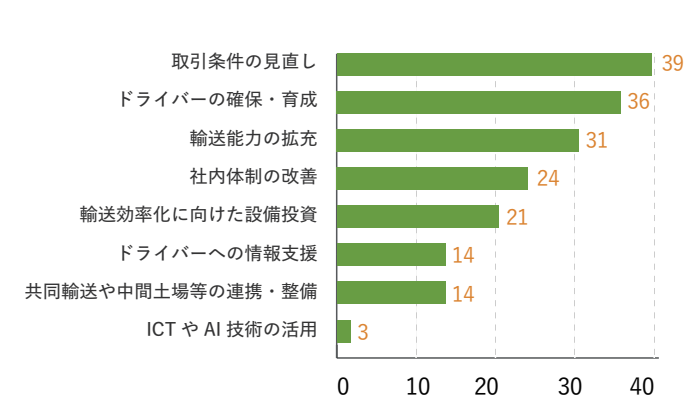


木材製品を取り扱う事業者等の「物流の 2024 年問題」への対応状況
n=87

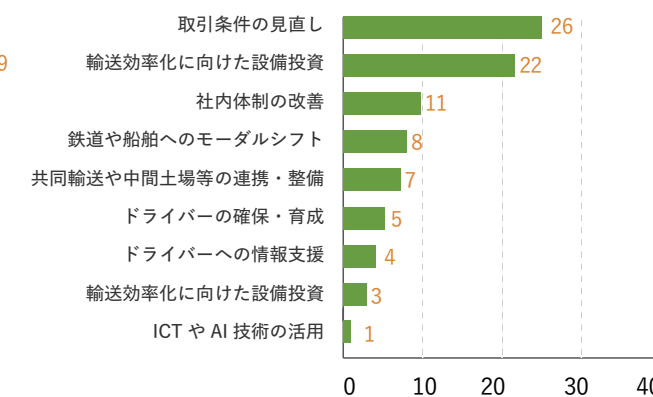
対応状況の項目	
A 対応は完了している	B 対応を検討・実行中である
C 問題は認識しているが具体的な対応策はとっていない	D 現時点で問題は感じていない

効果的な対応策は？「取引条件の見直し」が不可欠

「物流の 2024 年問題」に関して、最も効果があった対応策は、「取引条件の見直し」でした。次いで、原木の輸送については、「ドライバーの確保・育成」、「輸送能力の拡充」、木材製品については、「輸送効率化に向けた設備投資」、「社内体制の改善」という回答が多く寄せられました。



原木を取り扱う事業者等の「物流の 2024 年問題」への対応策
n=116, 複数回答



木材製品を取り扱う事業者等の「物流の 2024 年問題」への対応策
n=62, 複数回答

原木輸送事業者が 全国で初めて結束、 ネットワーク力を活かし 課題を解決

東北地区原木トラック運送協議会は、全国初の本木を輸送する事業者の団体として2017年に発足しました。以降、個々の事業者では対応が難しい課題の解決に連携して取り組んできています。

設立当初の会員数は13社でしたが、2025年時点では26社に増えており、会員全体の年間原木輸送量は約250万m³に上り、主に東北森林管理局の管内から伐出される原木を取り扱っています。

「物流の2024年問題」などに関して、特に重視しているのは中間土場の整備とネットワークの強化です。中間土場は、原木を広域かつ大量に輸送するための重要な拠点と位置づけて、整備を進めています。設置する場所は、国道付近などアクセスのよいところを選び、グラップルなどの重機がスムーズに使えるように送電線の下や電柱の近くは避けるようにしています。

ネットワークの強化では、コミュニケーションアプリのLINEを活用して会員同士の情報共有を進めており、トラックなどを無駄なく効率的に稼働させることで、地域全体の原木輸送量を増やすことを目指しています。また、定期的に合同研修会や先進地視察などを行って最新の技術や知見の習得に努めているほか、林道等の改良や素材生産と原木輸送の分離発注などに関する要望を東北森林管理局に行うなど、対外的にも積極的な活動を続けています。

東北地区
原木トラック運送協議会



事務局所在地：岩手県盛岡市菜園 1-3-6（ノースジャパン素材流通協同組合内）
代表者：松田光治
創業年：2017年



車両の大型化



中間土場



積載率
向上



輸送手段の
多様化

5つの中間土場を フレキシブルに活用して 原木輸送を効率化

佐川運送は、全国に先駆けて高性能林業機械を積極的に導入・活用しており、2006年度には林野庁主催の国有林間伐推進コンクールで最優秀賞を受賞するなど、先進的な事業者として評価されています。

年間の素材（丸太）生産量は約55,000m³に達しており、そのほとんどを自社保有のトラックやトレーラーなどを使って輸送しています。

原木の主な納入先は、茨城県の宮の郷工業団地内にある木材流通センターや栃木県那須塩原市の大型製材工場などで、伐出現場からは30～100km圏内にあります。

納入先への原木輸送量を増やし、輸送効率を高めるために、中間土場を積極的に活用しており、現在は茨城県内を中心に5つの中間土場を配置しています。これらのうち、最も面積の大きいのは常磐自動車道の高萩インターチェンジの近くにある中間土場です。この中間土場では、約600m³の原木をストックすることができ、伐出現場からトラックで運び込まれてくる原木を一時的に受け入れて仕分けをし、トレーラーに積み込んで輸送する重要な拠点になっています。

ここを含めた5つの中間土場の担当者とトラックやトレーラーのドライバーは常に連絡を取り合っており、輸送時の待機時間や無駄な作業を省くように努めています。これに加えて、専門の担当者が各中間土場を巡回して、原木の検知や仕訳、積み込みなどの作業がスムーズに進むようにサポートしており、全体的な輸送効率が向上しています。

有限会社
佐川運送



茨城県高萩市大字大能 366-2
代表者：佐川賢司
創業年：1950年



車両の大型化



ドライバー
確保



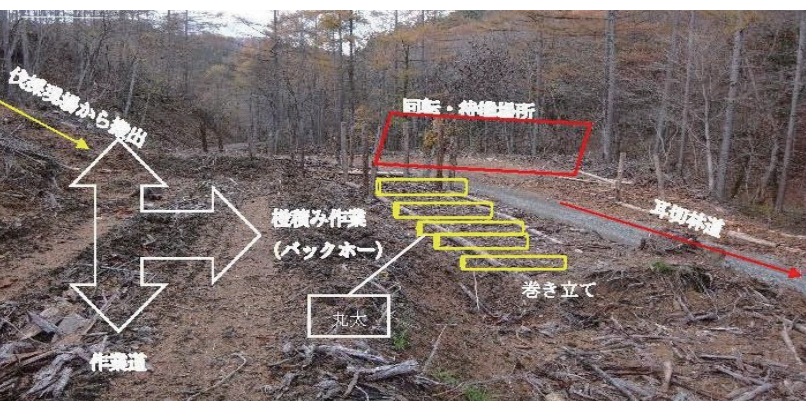
中間土場



積載率
向上



輸送手段の
多様化



集材・極積み動線と林道を分割化した土場



要望活動の様子



山土場に向かって原木を搬出



高萩インターチェンジ付近にある中間土場

トラックの大型化と 就労環境の改善で 30万m³の原木を安定輸送

卓洋運輸は、宮崎県をはじめとした南九州エリアで原木を専門的に運んでいる運送業者です。年間の原木運送量は約30万m³に達し、宮崎県全体の素材生産量の約7分の1に相当します。これだけ大量の原木を効率的に輸送し続けるため、「物流の2024年問題」を含めて、輸送効率の改善とドライバーの確保・育成につながる対策に早い段階から着手しています。その1つはトラックの大型化、もう1つは就労環境の改善です。

トラックの大型化では、2019年に「働き方改革関連法」が施行されたことから、10t車をフルトレーラーへ順次切り替えてきています。10t車1台の積載量は約10m³、フルトレーラー1台の積載量は約30m³と、1度に運べる原木量には3倍近い差があります。現在は、フルトレーラーを1日最低4件、多いときは6件も稼働させて、原木輸送の効率化を図っています。

就労環境の改善では、研修支援の拡充や福利厚生及び待遇の改善などに取り組んでいます。研修では、(独)自動車事故対策センターでの受講などをサポートしているほか、資格取得支援制度も用意して、運転免許などがなくても入社できるようにしています。

勤務体系については、かつては週6日制でしたが、深夜労働時間の短縮や第2・4土曜日の休日化などを経て、完全土日休日制に移行しました。平均残業時間は月40時間以内に抑えています。原木運送業者としてのキャリアイメージや就労環境などをわかりやすく発信することで、県内だけではなく、県外からも若手ドライバーを採用できるようになっています。

卓洋運輸
有限会社



宮崎県日向市大字日知屋 3379
番地 25
代表者：兒玉基治
創業年：1999 年



車両の大型化



ドライバー
確保



積載率
向上



輸送手段の
多様化

輸送手段を多様化させて 国内外に高品質な製品を 安定供給

サイプレス・スナダヤは、年間に約28万m³の原木(丸太)を集荷・消費して、約15万m³に及ぶ集成材やCLT(直交集成板)、2×4材、ひき板(ラミナ)、角材などを製造しています。同社の工場では世界トップクラスの木材加工機械が稼働しており、高品質の製品を高い生産性で供給し続けています。

製品の主な納品先は首都圏で、2×4材は海外の米国にも輸出しています。国内外の顧客との取引関係を維持・発展させていくために、「安定供給」を最も重視しており、物流を滞らせないために多面的な対策を講じています。

「物流の2024年問題」については、取引関係のある運送会社と事前に何度も打ち合わせた上で、段階的に運賃を約3割引き上げてドライバー等の労働環境の改善につなげています。運賃の引き上げは同社にとってはコストアップになりますが、中・長期的な視点から必要不可欠と判断しています。

また、トラックやトレーラーによる陸送以外にも、船や鉄道を使った輸送手段の多様化を進めています。工場が港湾区域にある立地特性を活かして、原木の集荷や製品の出荷などに内航船を利用しています。鉄道による首都圏への製品輸送にも取り組んでおり、現在は月に8コンテナを定期的に利用しています。

船や鉄道を使った輸送コストは、トラックなどによる陸送よりもやや高くなっていますが、最大のテーマである「安定供給」を実現するために、今後も継続することとしています。

株式会社
サイプレス・スナダヤ



愛媛県西条市小松町新屋敷甲
1171-1
代表者：砂田和之
創業年：1892 年



取引条件
見直し



ドライバー
確保



モーダル
シフト



積載率
向上



輸送手段の
多様化



原木の大量輸送を支えている



卓洋グループの整備工場



国産材(スギ)を利用したCLT



サイプレス・スナダヤは世界水準の工場を運営している