

トラック運送事業における共同輸送を実施する際の障壁に関する研究

1423011 川畑 みのり (指導教員: 黒川久幸)

1. はじめに

近年、多頻度小口輸送や時間指定の増加などによって、輸配送件数が増加している。これに対して、トラックドライバーの減少、高齢化の進展からトラックの非効率な走行を減らす必要があり、そのひとつの方法として、共同輸送が挙げられる。共同輸送の実施にはいくつかの障壁があると考えられるが、その障壁がどのようなことかは、定量的な検討が十分になされていない。

そこで本研究では、トラック運送事業者に対してアンケート調査を行い、その回答を分析することで、共同輸送を実施する際の障壁を明らかにするとともに、その改善策について考察することを目的とする。

2. トラック輸送の現状

近年のトラック輸送における積載率は 4 割程度と低い状態で推移している。このため非効率な輸送を是正する方策として、共同輸送の取り組みが注目されている。例えば、食品大手企業による共同輸送のプロジェクトがグリーン物流パートナーシップ会議で表彰されるなど、共同輸送に取り組む必要性が広く認識されつつある。

3. アンケート調査の概要

共同輸送を実施する際の障壁を明らかにするために、物流サービスを自社のリソースで提供する物流企業、250 社を対象に郵送によるアンケート調査を 2017 年 11 月 12 日から 12 月 15 日まで行った。回収数は 84 社で、有効回答数は 83 であった。

アンケート調査では、共同輸送を混載と往復の 2 つの形態に分けて設問を設定した。まず、混載とは複数の企業の貨物を積み合わせて輸送する共同輸送で、往復は往路と復路で異なる企業の貨物を輸送する共同輸送である。

そして、それぞれの共同輸送において、貨物や輸送の条件、使用している容器や伝票、さらには物流拠点の位置関係等が共同化の障壁となるか、5 段階評価で回答する方法とした。また、共同輸送を支援するマッチングシステムの利用状況についても合わせて調査することとした。

4. アンケート結果及び考察

企業の規模を、従業員の合計人数によって 4 段階に分類した。企業の規模や業種によって回答の傾向があるかを分析したが、特に傾向はみられなかった。

また、共同輸送を実施する際には自社主導が多いか、荷主主導が多いかによって、荷主との輸送条件の相談のしやすさに違いがあるかも分析したが、こちらも特に傾向

はみられないと考えた。

次に、単純集計によって「障壁である」「やや障壁である」の回答が多かった上位の 4 つの質問項目に対して、改善案を検討した。

日によって貨物量が変動するため混載が難しい。 / 荷主企業と納品時間等に関する輸送条件の調整が難しい。 / 混載の共同輸送を行うための荷主企業との調整や配車のための時間の確保が難しい。 / 荷主企業と納品や荷受時間等に関する輸送条件の調整が難しい。

これらの質問項目は、いずれも荷主企業との輸送条件の調整に関するものと考えた。

全日本物流改善事例大会にて発表された事例では、改善活動によって得られる収益の山分けを取り決めることで、荷主と物流企業が協同して改善に取り組んでいた。

また、荷主企業の物流費を削減する提案を物流企業が行うことで、製品の販売促進につながり、結果流通量を増やすことができた事例もあった。

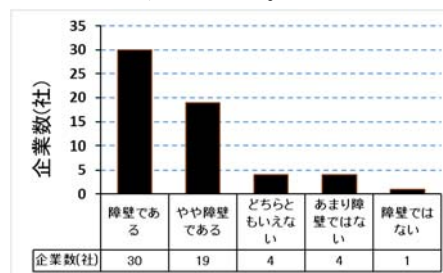


図 質問項目「荷主企業と納品時間等に関する輸送条件の調整が難しい」の集計結果

5. おわりに

トラック運送事業における共同輸送を実施する際の障壁を明らかにするために、トラック運送事業者へのアンケート調査を実施した。その結果、荷主との輸送条件の調整に関連した項目が共同輸送を実施する際の障壁であることが分かった。

また、その改善策としては、トラック運送事業者から荷主企業のコスト削減や収益の増加などのメリットを挙げ、提案を行うことが有効であると考えられる。

日々の業務に追われる中で時間や人員を確保するのは困難だが、トラック運送事業者が荷主企業に対して積極的に改善活動の働きかけをすることで、自社の収益の増加や物流全体の効率化につながると考えられる。

また、今後は国土交通省や経済産業省などの政府の機関が物流への理解を深め、効率的な輸送に対する補助金制度を設けるなどの対応が必要だと考える。

キーワード：共同輸送、混載、往復、マッチング、障壁