

物流業界の現状と将来動向に対する荷主の意向調査結果

Results of Survey on Intentions of Shippers' Perceptions of Current and Future Trends
in the Logistics Industry

朝日大学大学院経営学研究科 教授 土井義夫

Graduate School of Business Administration, Asahi University, Professor DOI, Yoshio

朝日大学大学院経営学研究科 教授 板谷雄二

Graduate School of Business Administration, Asahi University, Professor ITAYA, Yuji

朝日大学大学院経営学研究科 教授 小畠信史

Graduate School of Business Administration, Asahi University, Professor

KOBATAKE, Shinji

朝日大学大学院経営学研究科 教授 荒深友良

Graduate School of Business Administration, Asahi University, Professor

ARAFUKA, Tomoyoshi

概要：物流事業者の現場での取り組みを進めるためには、荷主企業が物流業界の課題をどのように受けとっているかを把握することから着手し、今後の在り方を検討する必要がある。トラックドライバーの労働条件は改善されておらず、物流事業者の今後の在り方を検討するには、まず物流業界の課題を把握することが重要である。その課題は物流事業者のみならず荷主にも関係するため荷主の調査は欠かせないが、従来荷主に対しての調査は少なかった。そこで本稿では、物流業界の現状と将来動向に対して荷主がどのような認識を持っているのかについて、2019年7-8月に調査した結果を報告する。

Abstract : In order to promote efforts in the logistics business, it is necessary to start from understanding how shippers are receiving the problems in the logistics industry, and examine the future direction. The working conditions of truck drivers have not improved, and in order to examine the future of the logistics business, it is important to first grasp the problems of the logistics industry. The investigation of the shipper is indispensable, because the problem is related not only to the logistics business but also to the shipper. However, there have been few investigations on shippers. In this study, we report the results of an investigation into the perception of shippers regarding the current and future trends in the logistics industry.

1. はじめに

朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会では、これまで著書「地域物流市場の動向と展望」(朝日大学叢書 忍田、土井編集、

成文堂、2013年)、「地域物流市場の新課題」(朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会、成文堂、2017年)を発刊し、その中で地域の物流市場発展のため、物流事業者自身が主導すべき方策、荷主動向への対応策、

行政組織等への要請や働きかけの追及を行ってきた結果、物流事業者の取り組みを進めるためには荷主企業が物流業界の課題をどのように受けとられているかを把握することから着手し、今後の在り方を検討する必要性が生じた。

こうした状況のなか、トラックドライバーの労働条件は改善されておらず物流事業者の今後の在り方を検討するには、まず物流業界の課題を把握することが重要である。その課題は物流事業者のみならず荷主にも関係するため荷主の調査は欠かせないが、従来荷主に対しての調査は少なかった。

そこで本稿では、物流業界の現状と将来動向に対して荷主がどのような認識を持っているのかを調査した結果を報告する [1]。

2. 調査・研究の概要

2-1. アンケート実施状況

調査方法としては、物流事業に対する荷主の認識を分析するために、NTTタウンページ情報のデータベースより岐阜県下の荷主企業を対象荷主として抽出した。そして、対象荷主の「物流業務責任者」宛にアンケート用紙を送付し、回答のあったアンケート結果について分析を行なった。実施期間は2019年7月16日から8月7日までの約3週間であり、発送数1176件に対し、246件(20.9%)の有効回答(2019年8月31日現在)があった。

2-2. 調査項目

設問については、付録に示す調査項目についてアンケートを実施し、単一回答(以下、SA)、複数回答(以下、MA)の選択肢等にて回答を求めた。

3. 荷主企業の現状

3-1. 回答荷主企業の主な取扱品目

主な取扱品目の設問(SA)への回答をま

とめた結果を表1に示す。一般貨物や建築資材、住器等が多くを占めるほか、紙製品等、自動車部品等、木製品の取扱も多い。一般貨物は、冷蔵冷凍品は除く雑貨、食品、青果物等である。

3-2. 回答荷主企業の主な取扱品目に対する1日の平均出荷量

主な取扱品目に対する1日の平均出荷量の設問(SA)への回答をまとめた結果を表2に示す。表2より平均出荷量が、一定の出荷量のある荷主からの回答であることがわかる。

表1 回答荷主企業の主な取扱品目

主な取扱品目	計
一般貨物※1	18
冷凍・冷蔵品	7
石材	8
鋼材・鋼管	5
非鉄金属類	2
建築資材、住器等	16
家電製品	1
自動車部品等	12
機械部品等	9
紙製品等	13
印刷物等	4
ゴム製品等	1
窯業原料、製品	10
アパレル、繊維製品等	9
石灰等	3
化学製品等	7
プラスチック製品	9
コンクリート製品等	7
生コン、バラセメント等	5
原木・製材(チップ含む)	8
木製品	12
廃棄物	8
その他	51
無記入	21
計	246

※1 雑貨、食品、青果物等:冷蔵冷凍品は除く

表2 回答荷主企業の主な取扱品目に対する1日の平均出荷量

平均出荷量	計
0～99キログラム	8
100～999キログラム	9
1～99トン	132
100～999トン	31
1,000トン以上	5
無記入	61
計	246

表3 回答荷主企業の輸送方面（顧客位置）

輸送方面（顧客位置）	計
①主に100km以内	111
②主に101～300km	70
③主に301km以上	40
無記入	25
計	246

4. 荷主企業の製品の輸送方法等

4-1. 回答荷主企業の輸送方面（顧客位置）

輸送方面（顧客位置）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表3に示す。「主に100km以内」の近距離での輸送方面となっている。

4-2. 回答荷主企業の輸送形態の委託率

委託率の設問（SA）への回答をまとめた結果を表4に示す。主に「委託率0%超～100%未満（自社と委託の両方）」、「委託率100%（すべて委託）」となっている。

4-3. 回答荷主企業の委託率（自社で輸送する理由）

「委託率が0%（すべて自社）」または「委託率0%超～100%未満（自社と委託の両方）」と回答した荷主企業の委託率（自社で輸送する理由）の設問（MA）への回答をまとめた

結果を表5に示す。「コスト並びに輸送の効率化のため」が主な理由となっている。その他の理由としては、「リスクの回避」、「委託と工場渡しのみ」、「荷主へのサービス」、「急ぎ」、「極めて近距離なため」、「緊急品の運送」、「近いから。営業も兼ねるから」、「近距離のため」、「近場の運送をする」、「近場への配送」、「建設機械」、「雇用維持」、「自社便で足りているため」、「配送技術、コスト等のノウハウ、市況感を会社経営（運営）に反映させるため」等が挙げられた。

4-4. 回答荷主企業の委託率（運送に従事する自社従業員の課題）

「委託率が0%（すべて自社）」または「委託率0%超～100%未満（自社と委託の両方）」と回答した荷主企業の委託率（運送に従事する自社従業員の課題）の設問（MA）への回答をまとめた結果を表6に示す。「事故への対応」、「運転業務従事者の不足」が主な課題となっている。その他の課題としては、「高齢化」、「自分の担当現場へ運ぶため」、「大型免許ドライバーが限られること」、「賃金面の低さ（上げられる）」、「有休取得時に自車両が稼働できないこと」等が挙げられた。

4-5. 回答荷主企業の委託率（委託する理由）

「委託率0%超～100%未満（自社と委託の両方）」または「委託率が100%（すべて委託）」と回答した荷主企業の委託率（委託する理由）の設問（MA）への回答をまとめた結果を表7に示す。「コスト並びに輸送の効率化のため」、「自社のみでは対応できないため」、「輸送の専門性が必要であるため」が主な理由となっている。その他の理由としては、「遠距離のため」、「業界のシステム」、「系列会社」、「工場渡し以外委託である」、「自社で配送部門が存在していない」、「自社事業に

表4 回答荷主企業の委託率

委託率	計
委託率が0%(すべて自社)	17
委託率が0%超~100%未満(自社と委託の両方)	98
委託率が100%(すべて委託)	112
無記入	19
計	246

表5 回答荷主企業の委託率(自社で輸送する理由)

自社で輸送する理由	委託率が0%(すべて自社)	委託率が0%超~100%未満(自社と委託の両方)	委託率が100%(すべて委託)	無記入	計
①コスト並びに輸送の効率化のため	7	49	2	5	63
②製品が特殊なため	2	20	2	0	24
③着荷主から委託を禁止されているため	0	1	0	0	1
④委託輸送では対応できないため	7	30	0	0	37
⑤その他	2	16	0	0	18
無記入	2	4	109	14	129
計	20	120	113	19	272

表6 回答荷主企業の委託率(運送に従事する自社従業員の課題)

運送に従事する自社従業員の課題	委託率が0%(すべて自社)	委託率が0%超~100%未満(自社と委託の両方)	委託率が100%(すべて委託)	無記入	計
①長時間労働への対応	0	15	1	1	17
②事故への対応	4	36	0	1	41
③運転業務従事者の不足	5	32	2	1	40
④運転業務以外の従業員との待遇の差異	0	10	0	0	10
⑤その他	1	5	0	1	7
無記入	7	24	110	15	156
計	17	122	113	19	271

表7 回答荷主企業の委託率(委託する理由)

委託する理由	委託率が0%(すべて自社)	委託率が0%超~100%未満(自社と委託の両方)	委託率が100%(すべて委託)	無記入	計
①コスト並びに輸送の効率化のため	1	49	55	4	109
②輸送の専門性が必要であるため	1	23	44	1	69
③運送に従事する自社従業員の長時間労働を軽減するため	0	16	10	2	28
④事故のリスク回避(安全・安心)のため	0	17	19	1	37
⑤自社従業員の運転業務従事者の不足分をカバーするため	0	16	4	0	20
⑥自社のみでは対応できないため	0	50	33	2	85
⑦自社従業員を運転(配送)業務にシフトできないため	0	10	37	0	47
⑧その他	0	5	8	0	13
無記入	16	5	10	14	45
計	18	191	220	24	453

集中]、「商品を運ぶ仕事ではないので」、「大型車を所持していないため」、「長距離に対応できないため」、「配達先が多いため自社便では対応できない」等が挙げられた。

5. 運転者に関する状況

5-1. 回答荷主企業の運転者に関する状況 (運転者の不足感)

運転者に関する状況（運転者の不足感）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表8に示す。主に「不足感はある」、「いまはないが、将来不足すると予測する」となっている。

5-2. 回答荷主企業の運転者に関する状況 (製品を安定的に輸送するためには)

運転者に関する状況（製品を安定的に輸送するためには）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表9に示す。主に「影響が及ぶと思われ、トラック事業者と輸送対策を講じる」となっている。その他の意見としては、「運送業界・国・利用者全てで対応していかないと解決できない」、「運送業者の代金が上がり、商品の競争力を維持するのが困難になる」、「荷姿・輸送手段・在庫場所の見直し、トラック事業者数の拡大」、「技術革新とドライバーの待遇改善」、「仕方がない」、「事業を発注する側で適正な輸送コストの積算」、「自動運転化」、「長距離は鉄道輸送またはトラックの大型化（貨車連結）」、「鉄道、海上輸送等の方法も検討する場が必要」、「廃業を視野に入れる」、「不明」、「輸送コストを上げる・日々をかける」等が挙げられた。

5-3. 回答荷主企業の運転者に関する状況 (改善施策)

運転者に関する状況（改善施策）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表10に示す。主に「知らない」となっている。

5-4. 回答荷主企業の運転者に関する状況 (改善施策に対する対応)

改善施策を「知っている」と回答した荷主企業の運転者に関する状況（改善施策に対する対応）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表11に示す。主に「今後見直しをおこなう」、「既に見直しをおこなった」となっている。その他の対応としては、「一部の業者で見直し」、「運送業者ではないので」、「関係者で検討しないと一企業だけではムリ」、「協議を持つ」、「見直しを行っていて、納品先と交渉中」、「行政、荷主からの強い要請がある時に対応する」、「集約、料金改定を一部行った」、「積込荷降ろしには時間はかからないが、運賃単価を検討」、「当社はあまり関係ない（単価が決まっている）」、「廃業」、「料金改訂の要請に応じて」等が挙げられた。

5-5. 回答荷主企業の運転者に関する状況 (荷主側の理解・協力)

運転者に関する状況（荷主側の理解・協力）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表12に示す。主に「納品時間についての理解・協力（集荷時間、配達時間の協力など）」となっている。

6. 今後の輸送対策等

6-1. 回答荷主企業の今後の輸送対策等 (問題意識を共有する検討（話し合い）の場)

今後の輸送対策等（問題意識を共有する検討（話し合い）の場）の設問（SA）への回答をまとめた結果を表13に示す。主に「トラック事業者から提案されれば対応する用意はある」となっている。その他の意見としては、「よくわからない」、「一方的な通知が多い。話し合いになっていない」、「運送業者が大手なので零細業者の言うことを取り合ってくれない」、「協同組合内にて話し合っている」、「生

表 8 回答荷主企業の運転者に関する状況（運転者の不足感）

運転者の不足感	計
①不足感はある	119
②いまはないが、将来不足すると予測する	91
③不足感は現在、将来ともない	22
無記入	14
計	246

表 9 回答荷主企業の運転者に関する状況（製品を安定的に輸送するためには）

製品を安定的に輸送するためにはどうすれば良いと考えられますか	計
①我々が委託するトラック事業者は、今後も安定的な輸送を提供できると考える	34
②影響が及ぶと思われ、トラック事業者と輸送対策を講じる	74
③自社での輸送を検討（継続）する	33
④他のトラック事業者への輸送を検討する	29
⑤影響が及ぶ前にトラック事業者で対応してほしい	35
⑥不足することを知らない（不足するとは思わない）	6
⑦その他	12
無記入	23
計	246

表 10 回答荷主企業の運転者に関する状況（改善施策）

改善施策を図りましたがご存知ですか	計
①知っている	78
②知らない	154
無記入	14
計	246

表 11 回答荷主企業の運転者に関する状況（改善施策に対する対応）

改善施策に対する対応	①知っている	②知らない	無記入	計
①既に見直しをおこなった	26	0	0	26
②今後見直しをおこなう	30	0	1	31
③見直しをおこなう予定はない	8	0	0	8
④その他	12	0	0	12
無記入	2	154	13	169
計	78	154	14	246

表 12 回答荷主企業の運転者に関する状況（荷主側の理解・協力）

荷主側のどのような理解・協力	計
①納品時間についての理解・協力（集荷時間、配達時間の協力など）	140
②曜日の波動についての理解・協力（着側での在庫調整など）	21
③荷造りへの理解・協力（荷主側での荷揃え・パレット積みなど）	21
④輸送情報の提供への理解・協力（トラック事業者との情報連携など）	33
無記入	31
計	246

表 13 回答荷主企業の今後の輸送対策等（問題意識を共有する検討（話し合い）の場合）

問題意識を共有する検討(話し合い)の場合	計
①既に設けている	50
②設けたい	14
③いずれは設けていきたい	45
④トラック事業者から提案されれば対応する用意はある	81
⑤検討の場を設けることは考えていない	32
⑥その他	5
無記入	19
計	246

表 14 回答荷主企業の今後の輸送対策等（今後の輸送形態（方針））

今後の輸送形態(方針)	計
①現状を維持する予定である	194
②方針転換(自社→委託)する予定である(委託比率を増やす)	17
③方針転換(委託→自社)する予定である(自社比率を増やす)	3
④わからない	20
無記入	12
計	246

コン車のみのため、業界内では話し合っている」等が挙げられた。

6-2. 回答荷主企業の今後の輸送対策等（今後の輸送形態（方針））

今後の輸送対策等(今後の輸送形態(方針))の設問(SA)への回答をまとめた結果を表14に示す。主に「現状を維持する予定である」となっている。現状維持が過半を占めるものの、方針転換(自社→委託)の道を模索する荷主が一定数いることが確認できる。また、少数ではあるが、方針転換(委託→自社)を考えている荷主もいるため、より分析の深化が必要である。なお、「わからない」という荷主もいることから、荷主の考える今後の輸送対策の意思決定に役立つ物流事業者側からの情報提供等の取り組みが欠かせないといえよう。

6-3. 回答荷主企業の今後の輸送対策等（最も好ましいトラック事業者とは）

今後の輸送対策等（最も好ましいトラック事業者とは）の設問(SA)への回答をまとめた結果を表15に示す。主に「事故のない安全・安心輸送を提供する事業者」となっている。

7. 自由記述欄の分析

自由記述欄の取り扱いについては、「統計的に処理する」ため、個別の意見の内容を修正して記載した。キーワードとして、「運転者(ドライバー)不足に関わる課題」、「今後の課題」として整理している。()は、回答荷主企業の主な取扱品目である。

7-1. 運転者の不足感において「不足感はある」とした荷主の認識

1) 「運転者(ドライバー)不足に関わる課題」
・運転手不足に対処するためには、問屋、小

表 15 回答荷主企業の今後の輸送対策等（最も好ましいトラック事業者とは）

最も好ましいトラック事業者	計
①運賃の値上げや時間指定解除などの要請を行わない事業者	22
②わが社の物流システムについて積極的に提案・支援する事業者	29
③販売の促進や生産の効率化について提案する事業者	3
④事故のない安全・安心輸送を提供する事業者	116
⑤サプライチェーンの全体最適化を提案する事業者	11
⑥荷主の課題や社会的課題の解決に取り組む事業者	22
⑦法令を順守できている事業者	18
⑧その他	1
無記入	24
計	246

売店、倉庫業者等の理解が必要だと思う。当社に対して急な納品要請、トラックを長時間待機させる等の問題が未だに減らない（①一般貨物（雑貨、食品、青果物等：冷蔵冷凍品は除く））。

- ・法改正により、多くの運送業者と荷主が苦しんでいる。輸送コストと運転者の人件費が上がらない限り、業界の活性化は厳しい（⑥建築資材、住器等）。
- ・免許制度変更で若者が中型車（4t等）に乗れないので、所有している車輛の見直しから着手しなければならない。車輛を変更する費用⇔免許を取得させる費用、長い目で見たら車輛の変更となる（⑥建築資材、住器等）。
- ・一番難しいが、一番わかりやすい改善は賃金の向上である。若い人が増えれば自ずと休日も確保できる。10年以上前と今では物価も働き方、職業も全て変わっているので昔はこうだったという見方を続けず、今に合わせた価値観が必要（⑩紙製品等）。
- ・運送業者の一方的な言い分で現在の形態を変えている様に感じている。運賃を上げて（ここ2～3年）労働環境を良くしたかどうか不明であり、また、外国人労働者を取り込み労働力の確保をして安定的な事業を行える様なシステムを構築するべく努力を

してほしい（⑬窯業原料、製品）。

- ・ドライバー不足の問題は、着荷主側の要望に大きく左右されており、また消費者の慣習に大きく影響を受ける。特に近年災害が多発するたび納期の遅れとともに災害復旧のための緊急輸送として備車がなくなり、輸送コストが言い値になってしまうのが当たり前の状態（⑭アパレル、繊維製品等）。
 - ・物流の現状を理解していない先が多く、急な納期の対応や物流に対するコストアップを受け入れてもらえない。特に大手から改善しないとドライバーの改善にはなかなか至らない（⑭アパレル、繊維製品等）。
 - ・なかなか荷主側だけの努力では改善できない事もある。また、荷主側が周知せず、受取者側の指示で附帯作業や長期勤務となっていることもある（⑯化学製品等）。
- 2) 「今後の課題」
- ・自社運転手不足のため運賃が高くなっても運送委託をしているが、責任を持って仕事して頂いているので委託を安心して任せている。今後、委託会社の人手不足で更に運賃が高くなると困る（⑱コンクリート製品等）。
 - ・運送の人手不足は既に多少なりとも影響が出ており危機感を感じている。労働時間改

善のための取り組みは既に運送会社と協力して行っているが、今後に向けても引き続き改善を行っていく必要がある（㉓その他）。

- ・荷主の中小企業も人員不足やコスト削減している中で話し合いするものの、一方的な話が多く要望に対応しなければ取引できなくなるため、仕方がないところが多い。ドライバーを充足するためには、ドライバーの賃金向上につきる。20年前の半分ほどになっているため、若い世代は集まらないと思う。また業界の運賃サービス（運賃込）ということも見直ししていくべきである（㉓その他）。
- ・荷受側の意識を国全体として変えるかしないと、このままでは運賃価格の上昇は止められないだろう。しかし、それを荷主側ではのみ込みきれないわけでもないので商品価格の高騰ということは避けられないであろう（㉓その他）。
- ・現場搬入という仕事場では公にできる待機場所が無く、違法駐車の前がで、特に工事が集中する地域においては何十台ものトラック、トレーラーが待機している。何らかの対策をしないと運転手不足、運送業者不足、運賃の値下げといった方向性は変わらない（㉓その他）。

7-2. 「いまはないが、将来不足する」と予測する荷主の認識

- 1) 「運転者（ドライバー）不足に関わる課題」
 - ・運転免許証の規制により乗車できないトラックが出てきている。免許制度を見直してほしい（⑥建築資材、住器等）。
 - ・「翌日発送」、「翌日着指定」をなくすだけでも運送会社の負担は減るだろうと思う。荷主の問題ではなく受け取る側から着日を指定するのだから。「中○日」は必要等の方法が確立できればよいと思う（㉓その他）。

他）。

2) 今後の課題

- ・現在、運送業者は強気で行っているが、これで良い。日本の経済を支えるトラック業界にはもっと強くなってほしい（②冷凍・冷蔵品）。
- ・車上渡しの原則ではありますが、会社組織が大きくない場合に多いが荷降ろしは乗務員が行なう慣習が根強く残っています（④鋼材・鋼管）。
- ・過去のように、普通免許で中型トラックを運転できるようにすれば、ドライバー不足が多少ふせげるような気がする（⑩化学製品等）。

8. おわりに

本稿では、「調査・研究の概要」、「荷主企業の製品の輸送方法等」、「運転者に関する状況」、「今後の輸送対策等」、「自由記述欄の分析」について、集計を行い、回答結果を示した。引き続き、物流業界の現状と将来動向に対して荷主がどのような認識を持っているのかを踏まえたうえで、研究を進めていく必要がある。

謝辞

本稿は、グローバルロジスティクス研究会（朝日大学大学院経営学研究科）での研究成果の一部である。研究会においては、国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局、一般社団法人岐阜県トラック協会、セイノーホールディングス株式会社及び西濃運輸株式会社など関係各位から有益なコメントを頂いている。また、本調査に協力頂いた荷主企業の皆様に、ここに記して感謝の意を表したい。また本研究は、科研費（19K01959）の助成を受けたものである。

引用・参考文献

- [1] 土井義夫、板谷雄二、小嶋信史、荒深友良：
物流業界の現状と将来動向に対する荷主の
認識に関する研究，第36回日本物流学会
全国大会研究報告集，pp.41-44,2019年9月

付録

本調査で用いたアンケート記入票

付録

物流業界の現状と将来動向に対する荷主の意向調査

朝日大学大学院 グローバルロジスティクス研究会※

一般社団法人 岐阜県トラック協会

中部運輸局岐阜運輸支局

※本研究会は、主に朝日大学の物流研究の教員、物流業界、行政等のメンバー等で構成されています。

調査ご協力をお願い

朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会では、これまで著書「地域物流市場の動向と展望」(朝日大学叢書 忍田、土井編集、成文堂、2013年刊)、「地域物流市場の新課題」(朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会、成文堂、2017年刊)を発刊し、その中で地域の物流市場発展のため、物流事業者自身が主導すべき方策、荷主動向への対応策、行政組織等への要請や働きかけの追及を行ってきた結果、物流事業者の取り組みを進めるためには荷主企業が物流業界の課題をどのように受けとられているかを把握することから着手し、今後の在り方を検討する必要性を痛感しました。

これらの課題についての解決は物流事業者のみならず荷主企業に対しても必ずや奏功すると思われるので、ご多用の中申し訳ありませんが、荷主企業のお立場からご回答をいただきますようご協力を宜しくお願い致します。

尚、上記に係る概要等を記載したパンフレットを同封しております。ぜひともご覧願います。

- 1 お寄せ頂いたご回答は統計的に処理し、個々のご意向は公表いたしません。ご回答をいただいた企業名・個人名についても一切公表致しません。
- 2 本調査は事業所単位でご記入下さい。
- 3 なおこの調査・分析結果については、朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会を通じてご報告させていただきます。

1 ご回答の送付先:

朝日大学大学院 グローバルロジスティクス研究会(担当:土井義夫研究室)

※同封の返信用封筒をご活用ください

2 ご回答の返送は 2019年7月31日(水)迄にお願い致します

お問い合わせ先:

朝日大学 担当: 土井 (メールアドレス)ydoi@alice.asahi-u.ac.jp

朝日大学大学院 土井義夫研究室 (TEL 058-329-1329)

以下の質問に○印、記載の方法でお答えください。

なお、設問において

- ・「自社」とは自社による輸送(自家用車両による輸送)
- ・「委託」とは貨物自動車運送事業者による輸送(事業用車両による輸送)
- ・「トラック事業者」とは輸送を委託(依頼)している貨物自動車運送事業者

を言います。

I 貴社の現状についてお伺いいたします。

1. 主な取扱品目一つに○して下さい。

- | | | |
|---------------------------------|--------------|----------------|
| ① 一般貨物
(雑貨、食品、青果物等:冷蔵冷凍品は除く) | ⑧ 自動車部品等 | ⑯ 化学製品等 |
| ② 冷凍・冷蔵品 | ⑨ 機械部品等 | ⑰ プラスチック製品 |
| ③ 石材 | ⑩ 紙製品等 | ⑱ コンクリート製品等 |
| ④ 鋼材・鋼管 | ⑪ 印刷物等 | ⑲ 生コン、バラセメント等 |
| ⑤ 非鉄金属類 | ⑫ ゴム製品等 | ⑳ 原木・製材(チップ含む) |
| ⑥ 建築資材、住器等 | ⑬ 窯業原料、製品 | ㉑ 木製品 |
| ⑦ 家電製品 | ⑭ アパレル、繊維製品等 | ㉒ 廃棄物 |
| | ⑮ 石灰等 | ㉓ その他() |

2. 上記品目に対する平均出荷量についてお伺いいたします(「キロ」、「トン」のいずれかに○して下さい)。

1日の平均出荷量は、 キロ・トン

II 貴社の製品の輸送方法等についてお伺いいたします。

1. 輸送方面(顧客位置)についてお伺いいたします(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 主に100km以内
- ② 主に101~300km
- ③ 主に301km以上

2. 輸送形態の委託率についてお伺いいたします。委託率を記入し、委託率に応じてお答えください。

委託率 %

委託率が0%(すべて自社)	委託率が0%超~100%未満 (自社と委託の両方)	委託率が100%(すべて委託)
<p>3. 自社で輸送する理由についてお伺いいたします(複数回答可)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①コスト並びに輸送の効率化のため ②製品が特殊なため ③着荷主から委託を禁止されているため ④委託輸送では対応できないため ⑤その他() <p>4. 運送に従事する自社従業員の課題はありますか(複数回答可)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①長時間労働への対応 ②事故への対応 ③運転業務従事者の不足 ④運転業務以外の従業員との待遇の差異 ⑤その他() 	<p>3. 自社で輸送する理由についてお伺いいたします(複数回答可)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①コスト並びに輸送の効率化のため ②製品が特殊なため ③着荷主から委託を禁止されているため ④委託輸送では対応できないため ⑤その他() <p>4. 運送に従事する自社従業員の課題はありますか(複数回答可)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①長時間労働への対応 ②事故への対応 ③運転業務従事者の不足 ④運転業務以外の従業員との待遇の差異 ⑤その他() <p>5. 委託される理由をお伺いします(複数回答可)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①コスト並びに輸送の効率化のため ②輸送の専門性が必要であるため ③運送に従事する自社従業員の長時間労働を軽減するため ④事故のリスク回避(安全・安心)のため ⑤自社従業員の運転業務従事者の不足分をカバーするため ⑥自社のみでは対応できないため ⑦自社従業員を運転(配送)業務にシフトできないため ⑧その他() 	<p>5. 委託される理由をお伺いします(複数回答可)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①コスト並びに輸送の効率化のため ②輸送の専門性が必要であるため ③運送に従事する自社従業員の長時間労働を軽減するため ④事故のリスク回避(安全・安心)のため ⑤自社従業員の運転業務従事者の不足分をカバーするため ⑥自社のみでは対応できないため ⑦自社従業員を運転(配送)業務にシフトできないため ⑧その他()

Ⅲ 運転者に関する状況についてお伺いします。

1. 輸送形態(自社・委託)を問わず運転者の不足感をどのように捉えられていますか(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 不足感はある
- ② いまはないが、将来不足すると予測する
- ③ 不足感は現在、将来ともない

2. 8年後には運転者全体の25%(約24万人)が不足するとの試算もありますが、そのような中でも貴社製品を安定的に輸送するためにはどうすれば良いと考えられますか(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 我々が委託するトラック事業者は、今後も安定的な輸送を提供できると考える
- ② 影響が及ぶと思われ、トラック事業者と輸送対策を講じる
- ③ 自社での輸送を検討(継続)する
- ④ 他のトラック事業者への輸送を検討する
- ⑤ 影響が及ぶ前にトラック事業者で対応してほしい
- ⑥ 不足することを知らない(不足するとは思わない)
- ⑦ その他()

3-1. 運転者不足に対応していくため、国土交通省では約款の改正(※1)や法律の改正(※2)による改善施策を図りましたがご存知ですか(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 知っている
- ② 知らない

※1<約款の改正>

運送契約に係る環境整備のため、平成29年11月に標準貨物自動車運送約款を改正。
運送の対価としての「運賃」と積込み・取卸し料金等の各「料金」の定義を明示。

※2<法律の改正>

荷待ち時間、追加的な荷役作業等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐため認可基準を明示。
(原則として「運賃」「料金」とを分別して収受)

3-2. 上記 3-1.の設問で「① 知っている」と回答された方にお聞きします。この改善施策に対する対応をお聞かせください(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 既に見直しをおこなった
- ② 今後見直しをおこなう
- ③ 見直しをおこなう予定はない
- ④ その他()

4. 人手不足の要因の一つと考えられる長時間労働が解消するためには、荷主側のどのような理解・協力が必要と考えられますか(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 納品時間についての理解・協力(集荷時間、配達時間の協力など)
- ② 曜日の波動についての理解・協力(着側での在庫調整など)
- ③ 荷造りへの理解・協力(荷主側での荷揃え・パレット積みなど)
- ④ 輸送情報の提供への理解・協力(トラック事業者との情報連携など)

Ⅳ 今後の輸送対策等についてお伺いします。

1. トラック事業者と具体的な問題意識を共有する検討(話し合い)の場を設けることについて伺います(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 既に設けている
- ② 設けたい
- ③ いずれは設けていきたい
- ④ トラック事業者から提案されれば対応する用意はある
- ⑤ 検討の場を設けることは考えていない
- ⑥ その他()

2. 今後の輸送形態(方針)についてお伺いいたします(該当項目の一つに○して下さい)。

- ① 現状を維持する予定である
- ② 方針転換(自社→委託)する予定である (委託比率を増やす)
- ③ 方針転換(委託→自社)する予定である (自社比率を増やす)
- ④ わからない

3. トラック事業者に望むことについてお伺いいたします。

貴社にとって最も好ましいトラック事業者とは何でしょうか(該当項目の一つに○して下さい)

- ① 運賃の値上げや時間指定解除などの要請を行わない事業者
- ② わが社の物流システムについて積極的に提案・支援する事業者
- ③ 販売の促進や生産の効率化について提案する事業者
- ④ 事故のない安全・安心輸送を提供する事業者
- ⑤ サプライチェーンの全体最適化を提案する事業者
- ⑥ 荷主の課題や社会的課題の解決に取り組む事業者
- ⑦ 法令を順守できている事業者
- ⑧ その他()

4. その他、お気づきの点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

このアンケートのご回答について、ヒアリング(電話・訪問)にご協力いただくことはできますか。

- | | |
|------|-------|
| ① はい | ② いいえ |
|------|-------|

※以下の企業名・個人名等については一切公表いたしませんのでご記入下さい。

事業者名(事業所名):	ご回答者の所属名:
TEL: () —	ご回答者名:
E-MAIL: @	

ご協力有り難うございました