

平成22年度

鳥取県物流実態調査事業

報告書

平成22年10月

社団法人鳥取県トラック協会

- 目 次 -

・調査事業の概要	1
1．調査事業の背景及び目的	1
2．事業内容	1
3．アンケート調査内容及び調査対象、発送・回収	1
4．アンケート調査項目	1
・物流実態アンケート調査結果の概要	2
1．回答事業者の概要	2
2．輸送の状況	6
3．首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏への定期的な取引の中で 問題があり改善を進めたいとする取引の状況	15
4．物流効率化を進めるに当たっての支援策の要望	28
5．高速道路の開通や料金制度の見直しによる影響	29
6．環境問題・安全問題への対応	31
・ヒアリング結果にみる物流効率化への取り組み状況と課題等	35
1．物流効率化への取り組み内容	35
2．物流効率化への取り組みにあたっての課題及び障害状況	37
3．物流効率化を進めるための支援策等への要望	39
・物流効率化推進に向けた問題点・課題の整理と対応策の方向性	42
1．物流全般における問題点・課題と対応策の方向性	42
2．共同化・混載等効率化策における問題点・課題と対応策の方向性	48
3．その他環境対策・安全対策における問題点・課題と対応策の方向性	51
・今後の物流効率化推進に向けた対応策・支援策	55
1．物流効率化に取り組む目的・取り組みによるメリットの整理	55
2．鳥取県産業の競争力アップに向けた コンプライアンス遵守と物流効率化推進のための支援メニュー	55

．調査事業の概要

1．調査事業の背景及び目的

首都圏・関西圏等への物流コストが割高なため、近郊で生産・製造された商品を比較し、価格競争力が低く、販路開拓がなかなか進まない状況にある。一方、トラック運送事業者は物流量の減少、低運賃競争、輸送コストの高騰等の課題を抱えるなど、物流の効率化が重要な課題となっている。

鳥取県の物流の現状や姫鳥線の県内開通に伴い、トラック運送事業者、荷主企業双方が抱える課題等調査し、今後において、物流コストの低減のためのシステム、トラック運送事業者と荷主企業との連携による物流効率化のための具体的な取り組みを提案する。

2．事業内容

(1) アンケート調査及び訪問ヒアリング

(2) 調査結果に基づく取組みとして、鳥取県と連携してトラック運送事業者と製造業等事業者との物流効率化の取組支援

3．アンケート調査内容及び調査対象、発送・回収

(1) トラック運送事業者調査として、(社)鳥取県トラック協会会員事業所 329 社

(2) 荷主企業として、製造業、卸・小売業、農林水産業、スーパー・量販店、生産者で従業員規模 5 人以上の 1,800 社

上記の調査対象各事業者に対し、平成 22 年 6 月 15 日に調査票を郵送にて発送し、回答期限を平成 22 年 7 月 9 日として実施した。

4．アンケート調査項目

(1) 物流量の把握として、トラック運送事業者では、往路・復路別の輸送量とし、荷主企業では、仕入れ・販売別の取扱量の記入とした。

(2) 現状把握

(3) 混載、共同化等の取組み状況

(4) 姫鳥線等高速道路利用関連

(5) 物流効率化の可能性の現状と要望

輸配送共同化 帰り荷の確保 物流拠点集約化等 実証事業の支援

(6) 環境対策の現状と取組

(7) その他

具体的な方策の検討、提案等が可能となるような質問内容とした。

物流実態アンケート調査結果の概要

1. 回答事業者の概要

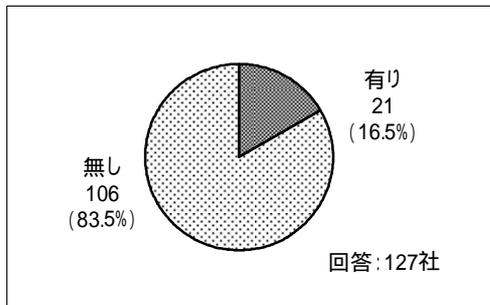
(1) 回答状況

トラック運送事業者からの有効回答数は 127 社、有効回答率 38.6%、荷主企業からの有効回答数は 195 社、有効回答率 10.8%であった。

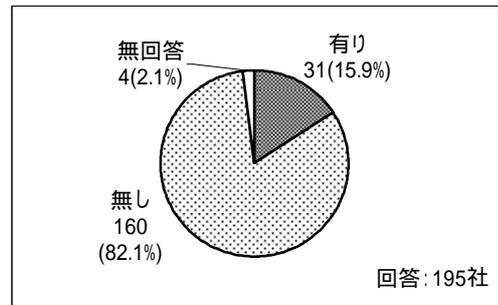
(2) 鳥取県外の支店の有無

鳥取県外に支店を有する事業者は、トラック運送事業者で 16.5%、荷主企業で 15.9%であり、回答事業者の約 8 割強は県内の事業所のみでの営業形態となっている。

【トラック運送事業者】



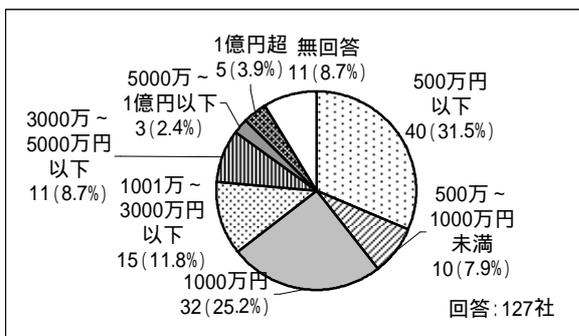
【荷主企業】



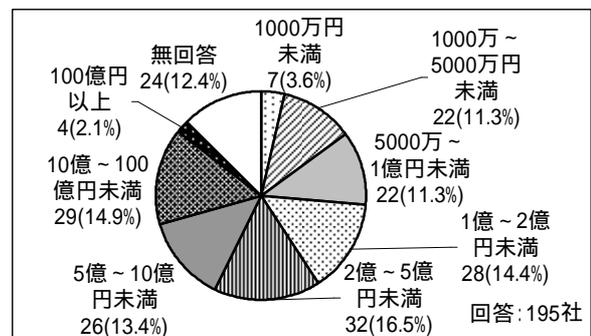
(3) 資本金

回答事業者の資本金は、トラック運送事業者で平均 16,556.3 万円であり、500 万円以下の事業者が 31.5%と最も多く、1,000 万円以下が全体の 6 割強を占めている。
荷主企業では平均 3,600.2 万円であり、2~5 億円の事業者が 16.5%と最も多く、5 億円以下が全体の 6 割弱を占めている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

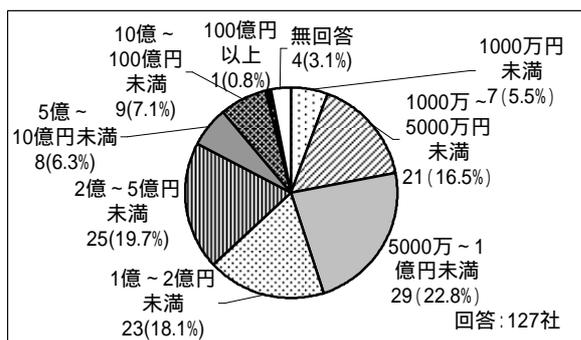


(4) 直近1年間の売上高

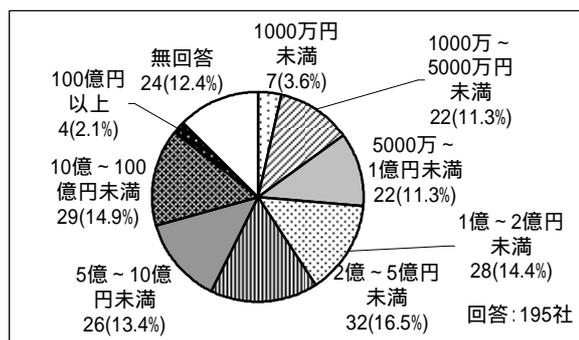
回答事業者の直近1年間の売上高は、トラック運送事業者で平均45,241.3万円であり、5,000万~1億円未満の事業者が22.8%と最も多く、売上高1億円未満が全体の5割弱となっている。

荷主企業では平均127,129.7万円であり、2億円~5億円の事業者が16.5%と最も多く、売上高5億円未満が全体の6割強を占めている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

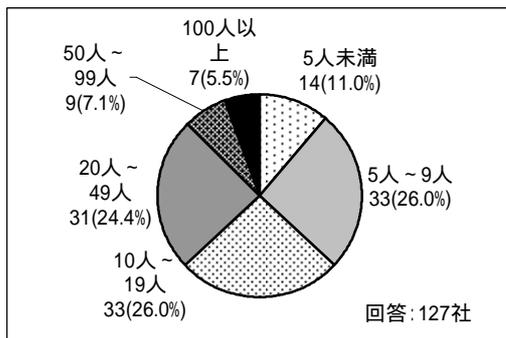


(5) 従業員数

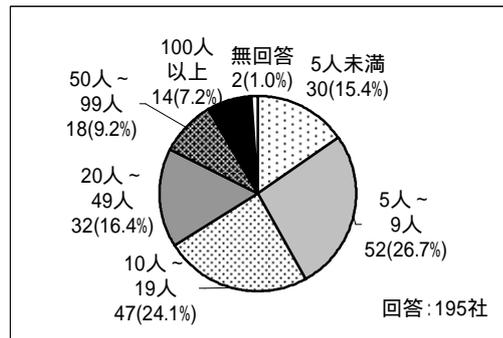
回答事業者の従業員数は、トラック運送事業者で平均66.1人であり、5~9人の事業者が26.0%と最も多く、20人以下が全体の6割強となっている。

荷主企業では平均31.0人であり、5~9人の事業者が26.7%と最も多く、20人以下が全体の6割強となっている。

【トラック運送事業者】



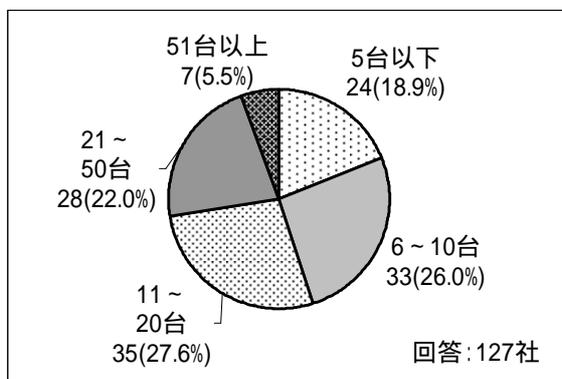
【荷主企業】



(6) 保有する車両台数(トラック運送事業者のみ)

回答のあったトラック運送事業者の保有車両台数は平均 40.3 台であり、11～20 台の事業者が 27.6%と最も多く、20 台以下が全体の 7 割強となっている。

【トラック運送事業者】

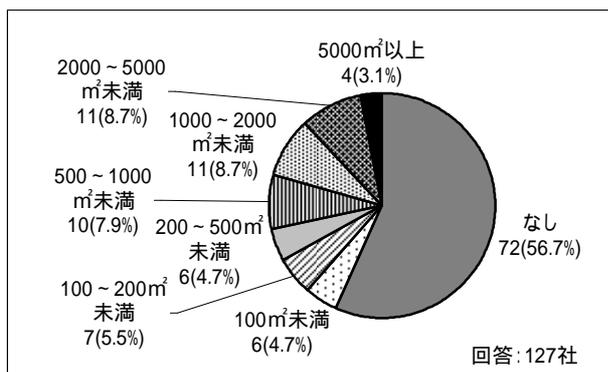


(7) 自社保有の倉庫面積

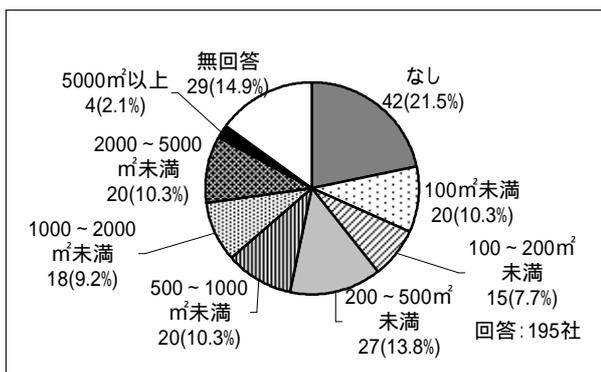
回答事業者の自社保有倉庫に関しては、トラック運送事業者の 4 割強で自社倉庫を保有しており、平均 1,437.8 m²となっている。概ね 500 m²から 5000 m²の施設となっている。

荷主企業では 8 割弱で自社倉庫を保有しており、平均 1,437.8 m²となっている。200～500 m²の倉庫が最も多く、概ね 200 m²から 5000 m²の施設となっている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

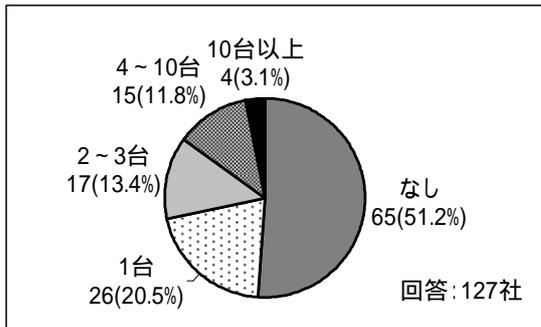


(8) 保有するフォークリフト台数

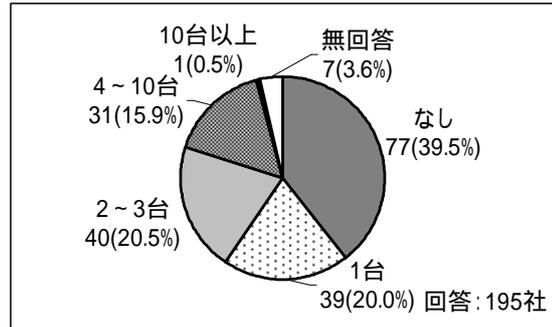
回答事業者が保有するフォークリフトの台数は、トラック運送事業者の半数が平均 1.8 台保有している。保有台数は 1 台の事業者が 20.5% と最も多い。

荷主企業では、約 6 割の事業者で平均 3.1 台保有している。保有台数は 2～3 台の事業者が 20.5% と最も多い。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



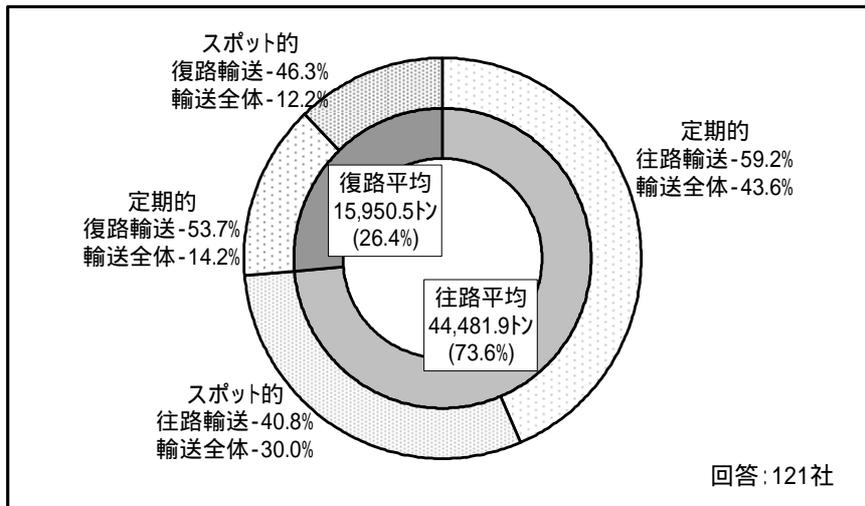
2. 輸送の状況

(1) 年間輸送量の状況

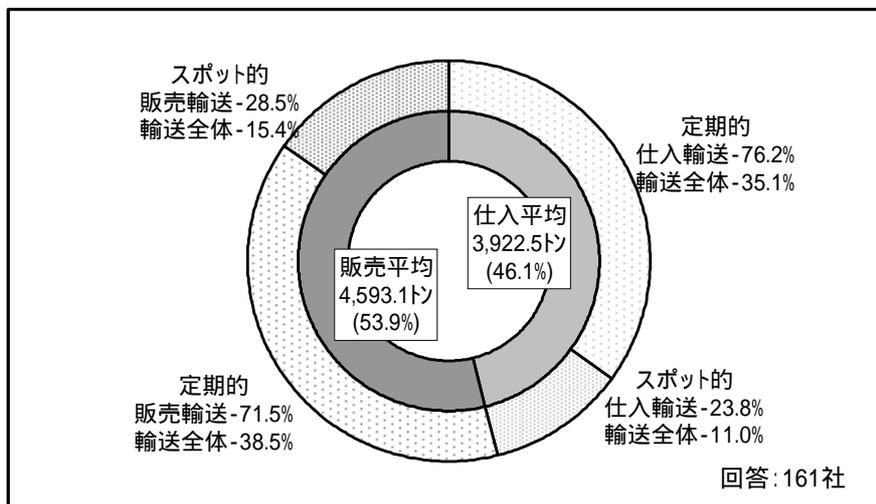
回答事業者の最近1年間(平成21年4月～平成22年3月)の輸送状況は、トラック運送事業者では1社平均、往路で約45,000トン、復路で約16,000トンとなっている。往路、復路とも年間1～5万トンの事業者が3割前後と最も多い。また往路の6割弱が定期的な輸送、4割強がスポット輸送であり、復路では5割強が定期的な輸送、5割弱がスポット輸送となっている。往復の輸送のバランスが取れていなく、スポット輸送の割合も約4割を占めるなど、輸送効率面や輸送の安定性という面で厳しい状況がうかがえる。

荷主企業では、1社平均、仕入れで約4,000トン、販売で約4,600トンとなっている。仕入れ、販売とも年間500トン未満の事業者が4割強と最も多い。また仕入れの8割弱が定期的な輸送、2割強がスポット輸送であり、販売でも7割強が定期的な輸送、3割弱がスポット輸送となっている。荷主企業の取引段階でも往復の輸送のバランスが取れていなく、スポット輸送の割合が2～3割を占めるなど、輸送効率面や輸送の安定性という面で厳しい状況がうかがえる。

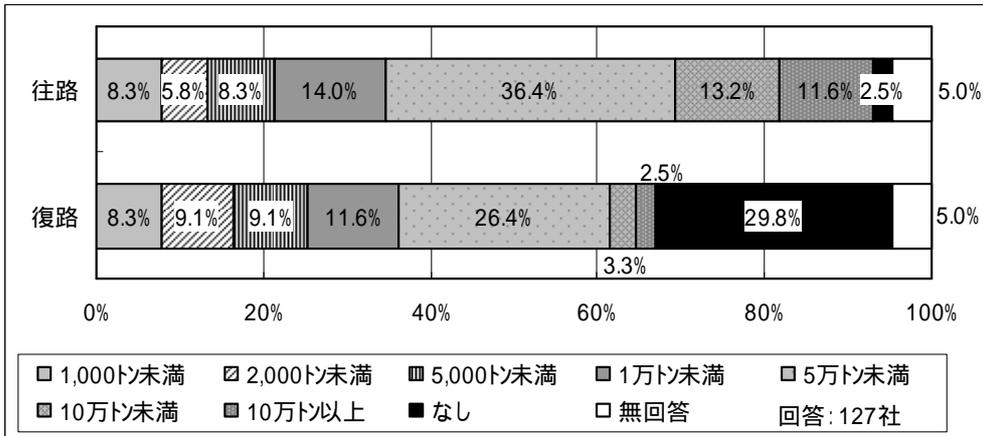
【トラック運送事業者】



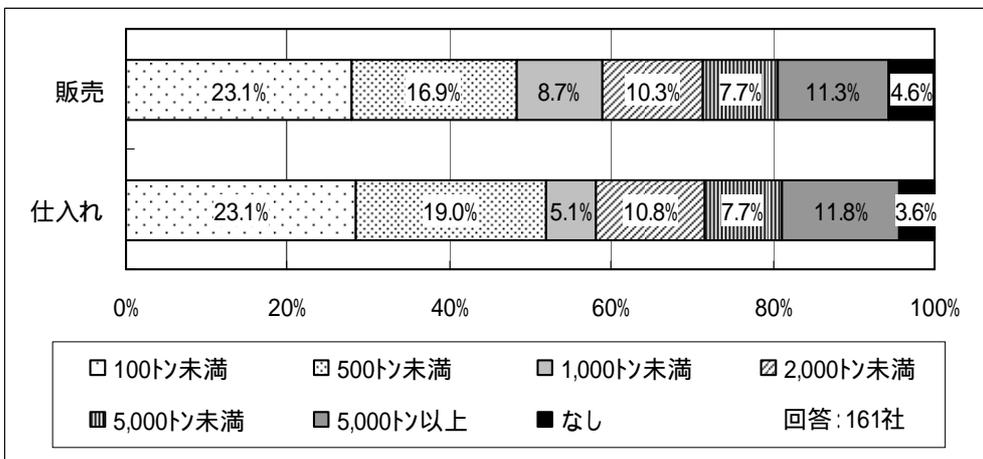
【荷主企業】



【トラック運送事業者】



【荷主企業】

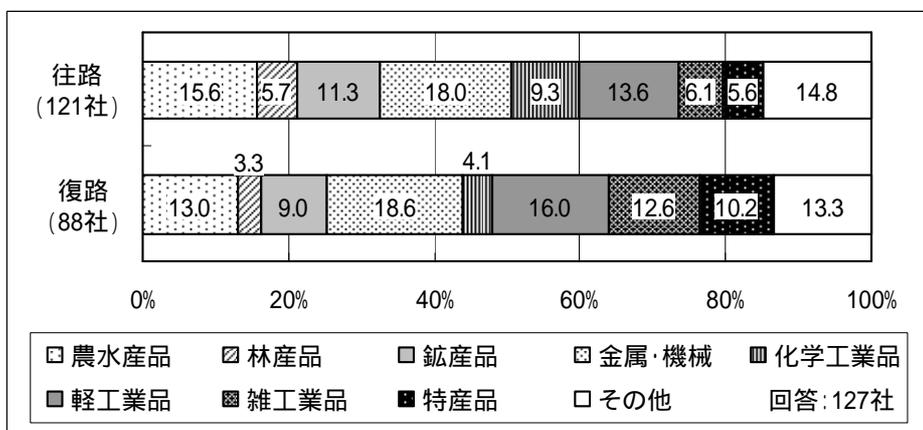


(2) 主な輸送品目の状況

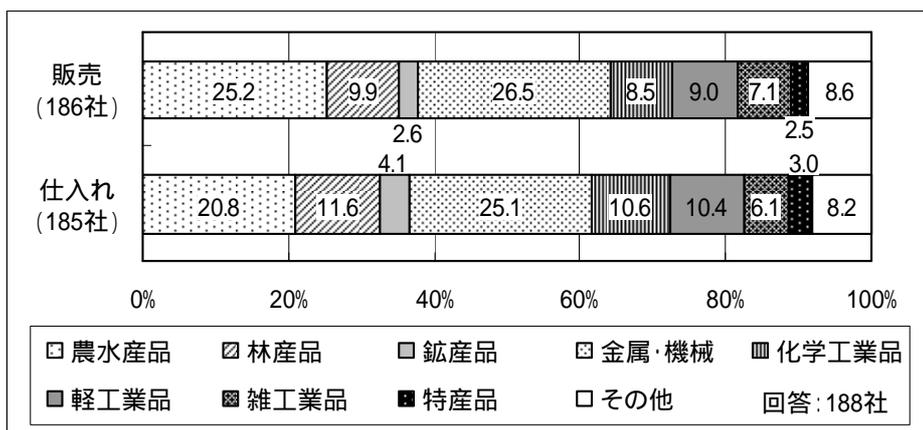
回答事業者の主な輸送品目は、トラック運送事業者の往路では「金属・機械」が18.0%を占め最も多く、次いで「農水産品」(15.6%)、「軽工業品」(13.6%)、「鉱産品」(11.3%)となっている。復路でも「金属・機械」が18.6%を占め最も多く、次いで「軽工業品」(16.0%)、「農水産品」(13.0%)、「雑工業品」(12.6%)となっている。

荷主企業の販売では「金属・機械」が26.5%を占め最も多く、次いで「農水産品」(25.2%)、「林産品」(9.9%)、「軽工業品」(9.0%)、「化学工業品」(8.5%)となっている。また仕入れでは「金属・機械」が25.1%を占め最も多く、次いで「農水産品」(20.8%)、「林産品」(11.6%)、「化学工業品」(10.6%)、「軽工業品」(10.4%)となっている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

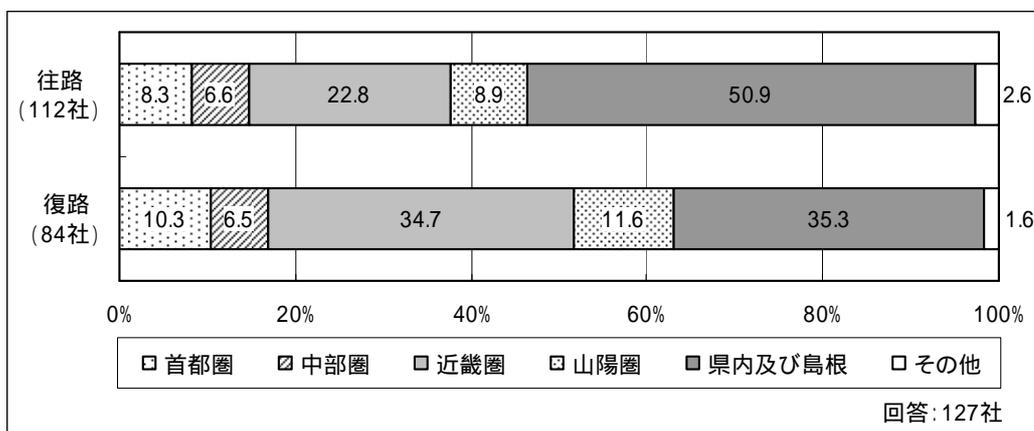


(3) 定期的な輸送の方面別輸送量の状況

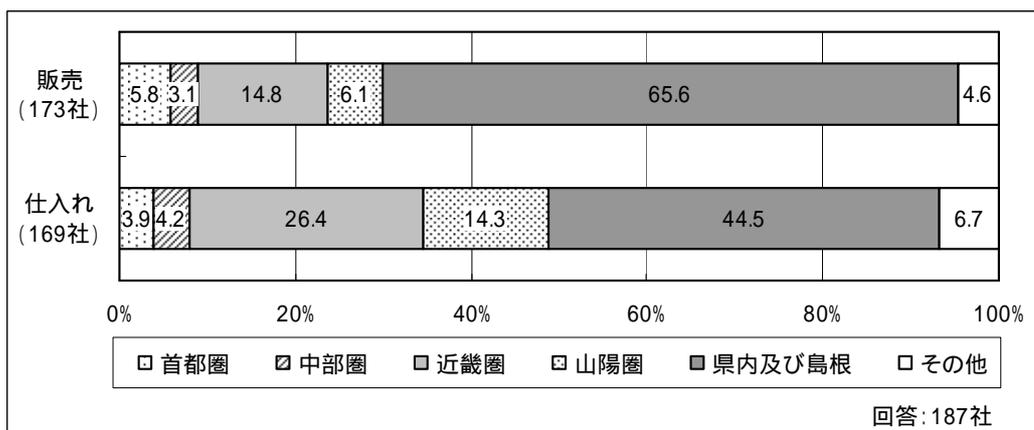
回答事業者の定期的な輸送の方面別輸送量は、トラック運送事業者の往路では「県内及び島根」が50.9%を占め最も多く、次いで「近畿圏」(22.8%)、「山陽圏」(8.9%)、「首都圏」(8.3%)、「中部圏」(6.6%)となっている。復路では「県内及び島根」が35.3%を占め最も多く、次いで「近畿圏」(34.7%)、「山陽圏」(11.6%)、「首都圏」(10.3%)、「中部圏」(6.5%)となっている。なお、復路で県内及び島根に比べて近畿圏が最も多くなっているのは、県内の場合、復路は積載せず片荷で戻るケースが相当数発生するためと考えられる。

荷主企業の販売では「県内及び島根」が65.6%を占め最も多く、次いで「近畿圏」(14.8%)、「山陽圏」(6.1%)、「首都圏」(5.8%)、「中部圏」(3.1%)となっている。仕入れでも「県内及び島根」が44.5%を占め最も多く、次いで「近畿圏」(26.4%)、「山陽圏」(14.3%)、「中部圏」(4.2%)、「首都圏」(3.9%)となっている。

【トラック運送事業者】



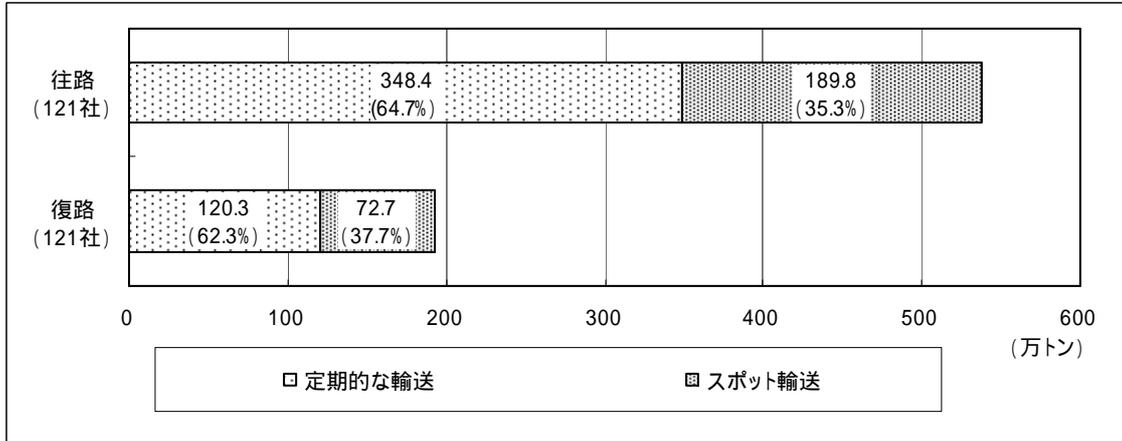
【荷主企業】



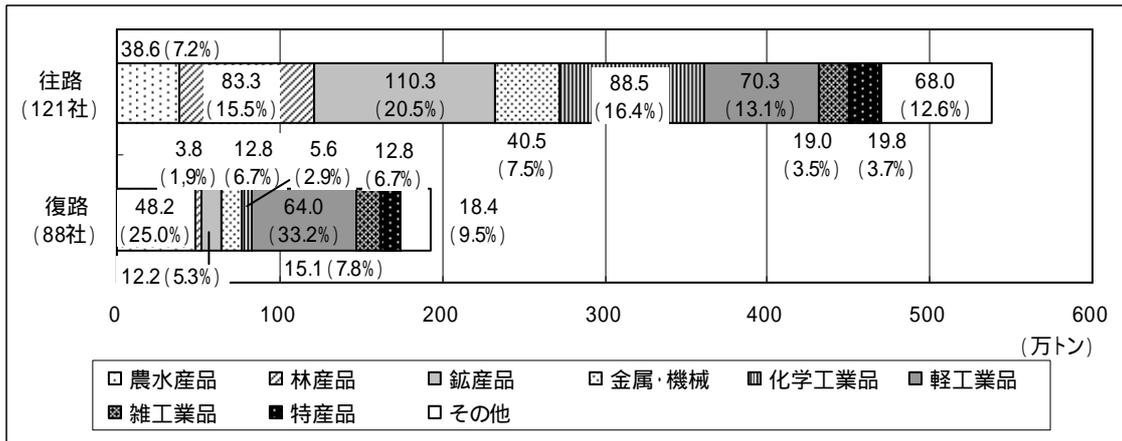
参考：回答事業者の合計重量

【トラック運送事業者】

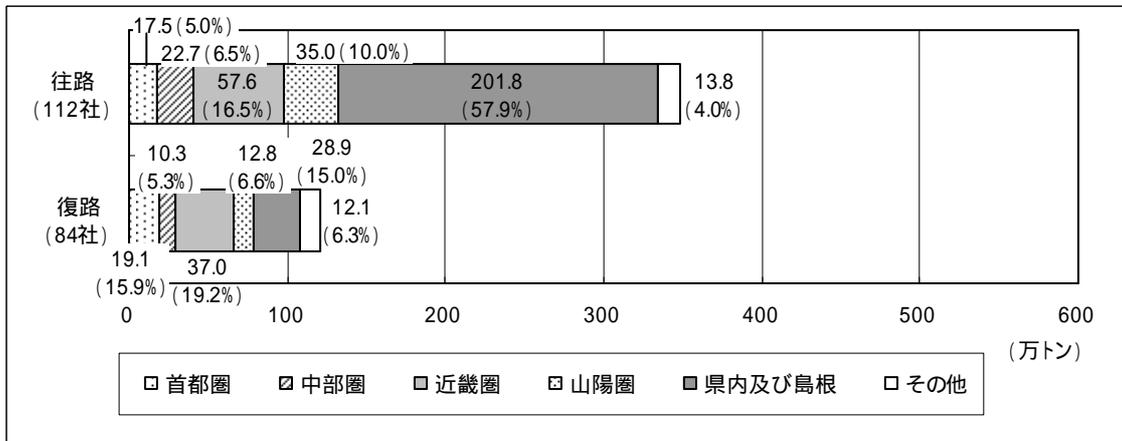
年間輸送量と定期・スポットの比率



年間輸送量と輸送品目の比率

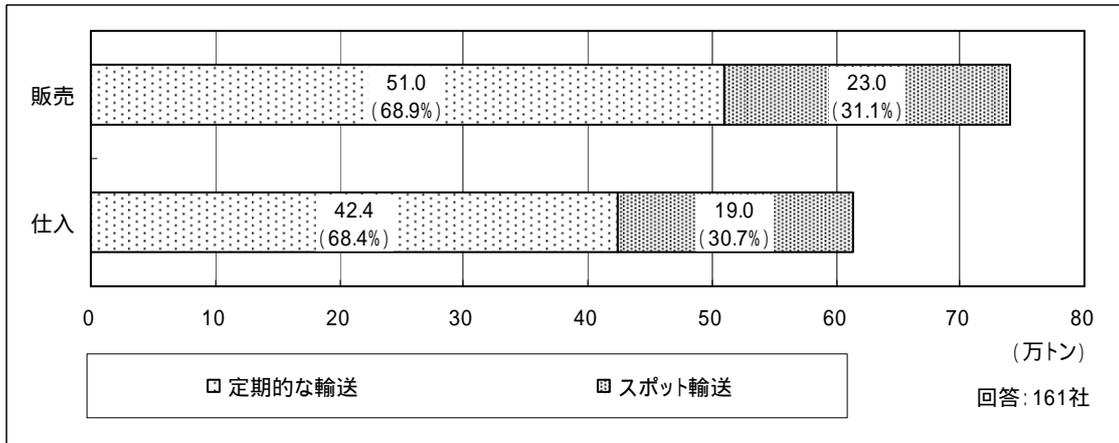


定期的な輸送の方面別輸送量の比率

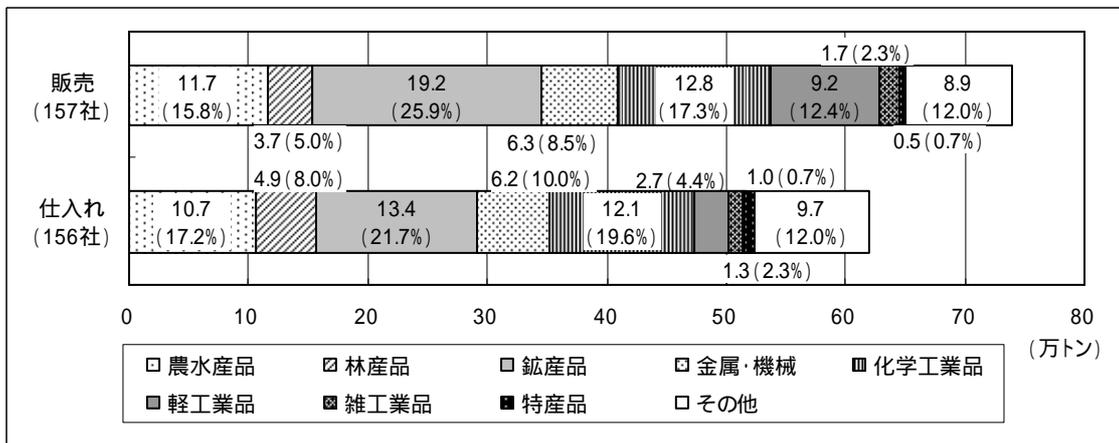


【荷主企業】

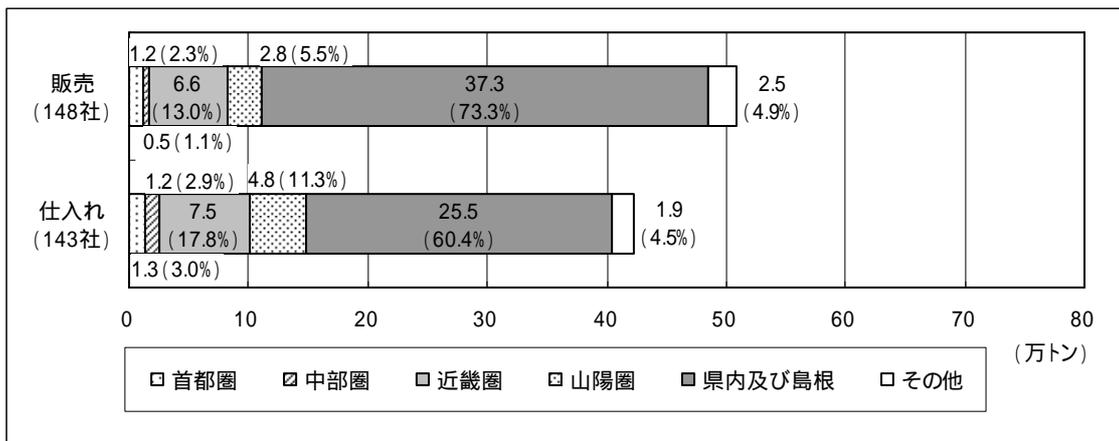
年間輸送量と定期・スポットの比率



年間輸送量と輸送品目の比率



定期的な輸送の方面別輸送量の比率



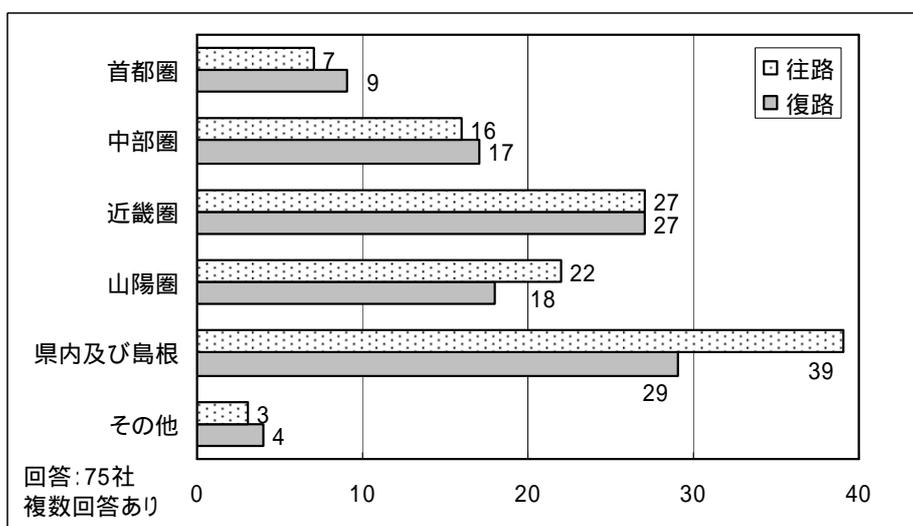
(4) 今後重点を置こうと考える輸送・取引方面

回答事業者が今後重点を置こうと考える輸送・取引の方面は、トラック運送事業者では往路・復路とも「県内及び島根」が最も多く、次いで「近畿圏」、「山陽圏」、「中部圏」、「首都圏」の順となっている。

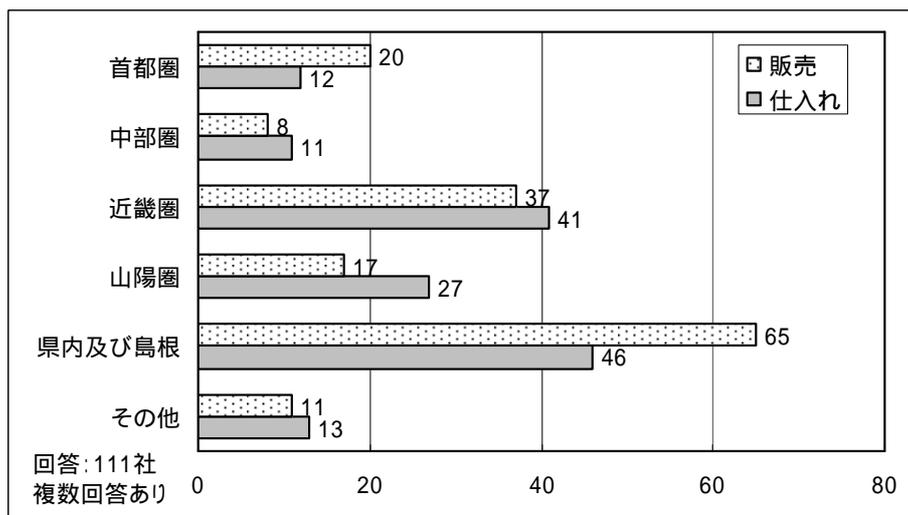
荷主企業でも、販売・仕入れとも「県内及び島根」が最も多く、次いで「近畿圏」、「山陽圏」、「中部圏」、「首都圏」の順となっている。

トラック運送事業者及び荷主企業とも販路の拡大は、県内及び島根が中心として近畿圏、山陽圏を視野に入れている状況がうかがえる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

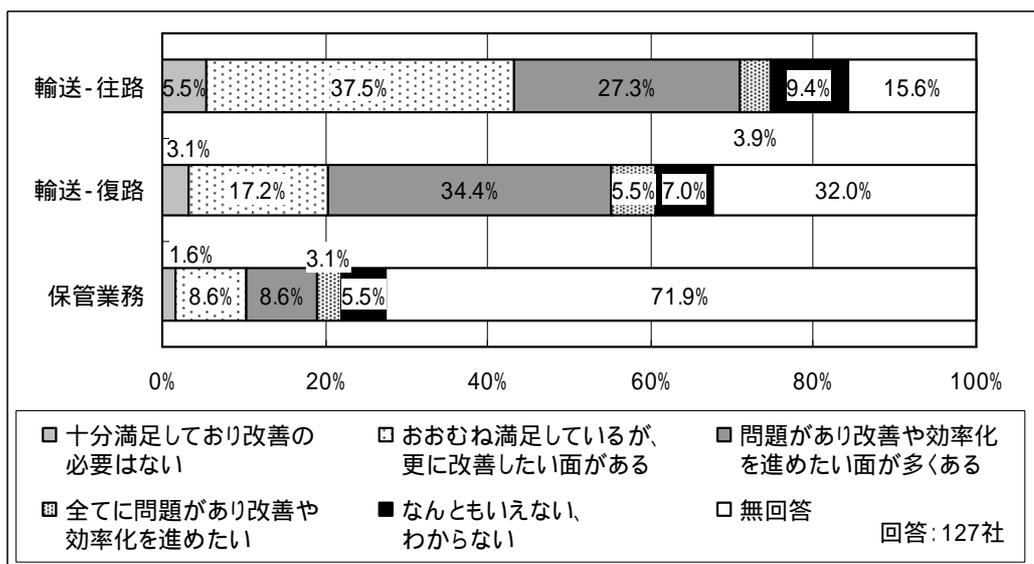


(5) 現在の輸送・物流に関する満足度

現在の輸送・物流に関する満足度は、トラック運送事業者では、輸送の往路については「おおむね満足しているが、更に改善したい面がある」が37.5%と最も多く、「問題があり改善や効率化を進めたい面がある」(27.3%)、「全てに問題があり改善や効率化を進めたい」(3.9%)を合わせると7割弱の事業者で改善を進めたいとの意向がみられる。また、復路については「問題があり改善や効率化を進めたい面がある」が34.4%と最も多く、「全てに問題があり改善や効率化を進めたい」(5.5%)を合わせると4割の事業者で改善を進めたいとの意向がみられる。保管業務については、無回答が多いものの、「おおむね満足しているが、更に改善したい面がある」(8.6%)、「問題があり改善や効率化を進めたい面がある」(8.6%)、「全てに問題があり改善や効率化を進めたい」(3.1%)を合わせると2割強の事業者で改善を進めたいとの意向がみられる。

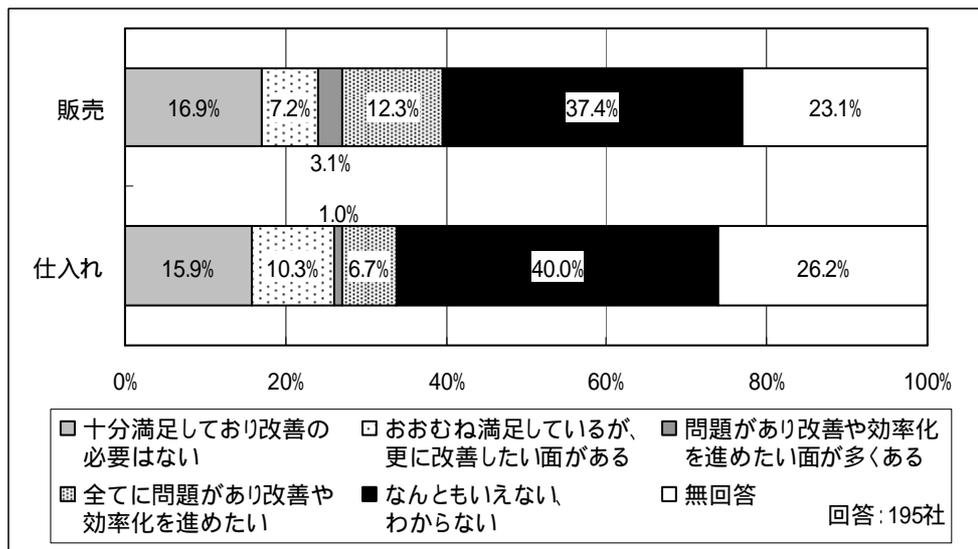
トラック運送事業者では、現在の輸送に関する満足度は決して高いとはいえず、改善や効率化へのニーズが顕在化していることがうかがえる。

【トラック運送事業者】



荷主企業では、現在の輸送・保管に関する満足度は、わからないあるいは無回答が相当数あり、関心の度合いは決して高くはなく、物流は事業者への委託で任せているとの認識が少なくないのではないかと考えられる。ただし、改善や効率化へのニーズが全体の2割程度の事業者で見られ、顕在化している部分もあることがうかがえる。

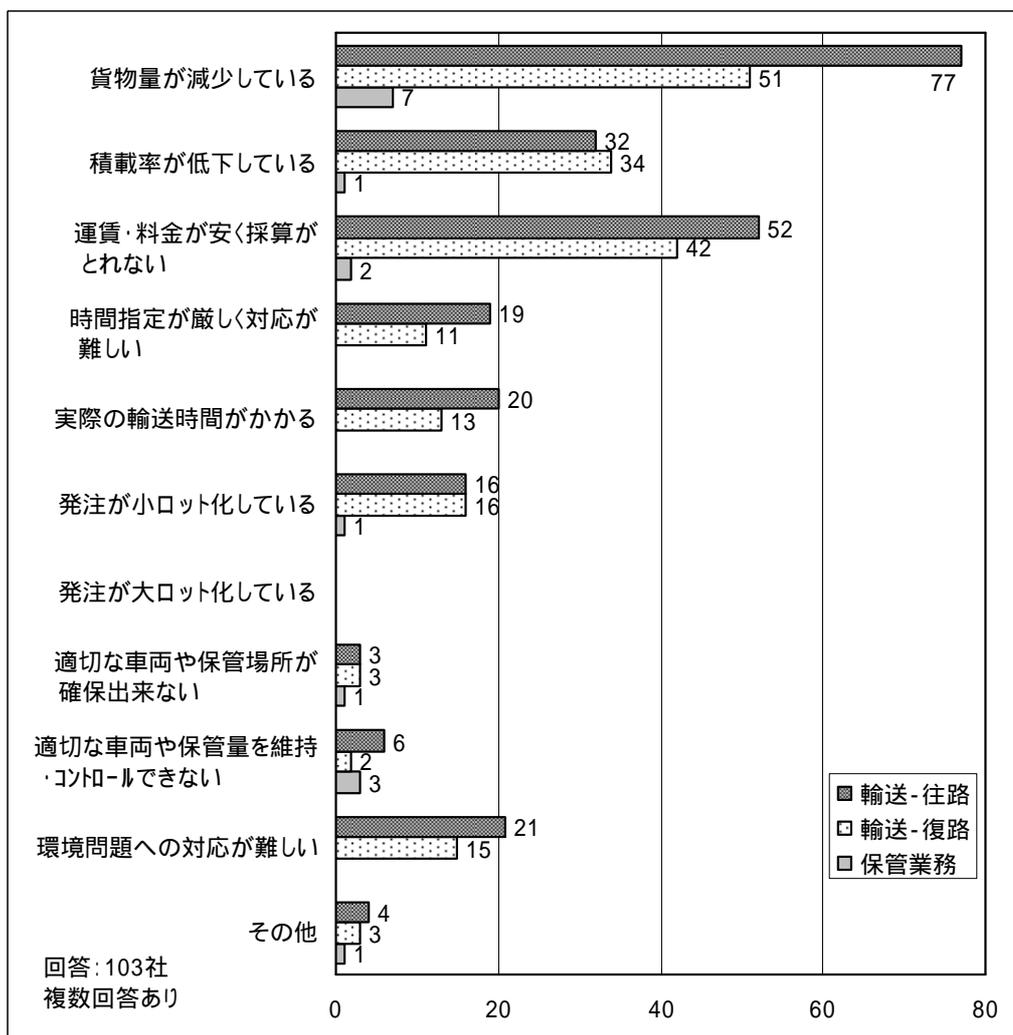
【荷主企業】



(5) 現在の輸送・物流に関する問題点・課題

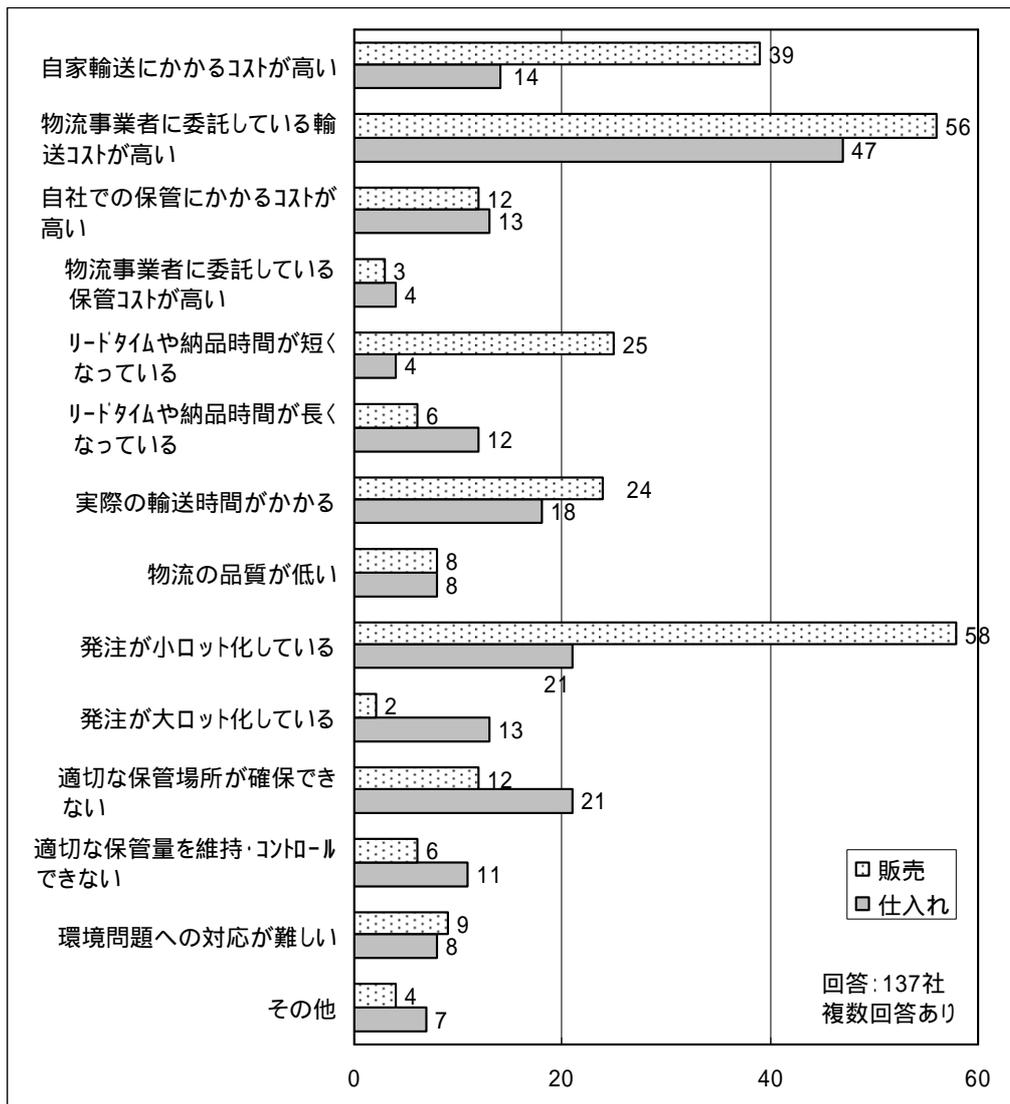
現在の輸送・物流に関する問題点・課題は、トラック運送事業者では、輸送の往路・復路とも「貨物量が減少している」が最も多く、次いで「運賃・料金が安く採算がとれない」、「積載率が低下している」といった貨物量の減少による輸送効率の低下と競争激化による採算性の問題が顕在化している。その他では、環境問題への対応の難しさや時間指定や輸送ロットの小型化など物流条件の厳しさも問題となっている。なお、保管業務に関しては、輸送に比べて問題点・課題への回答は少ないものの、輸送同様、貨物量の減少が問題として顕在化している。

【トラック運送事業者】



荷主企業における現在の輸送・物流に関する問題点・課題は、販売・仕入れとも「物流事業者に委託している輸送コストが高い」があげられている。また販売では「自家輸送にかかるコストが高い」への回答も多く、物流コストが大きな問題点となっている。さらに販売では、「発注が小ロット化している」への回答も多く、「リードタイムや納品時間が短くなっている」にも回答があり、これらの物流の取引条件の厳しさが物流コストへの影響として現れているものと考えられる。

【荷主企業】



3. 首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏への定期的な取引の中で問題があり改善を進めたいとする取引の状況

首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏への定期的な取引の中で問題があり改善を進めたいとする取引の状況については、トラック運送事業者から 54 ケース、荷主企業から 120 ケースについて回答を得られた。

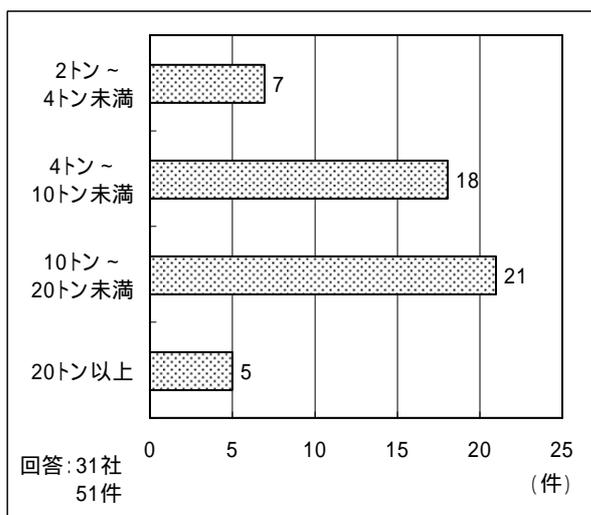
ここでは回答のあった合計 174 ケースについて、現状と問題の特徴を整理する。

(1) 使用車両

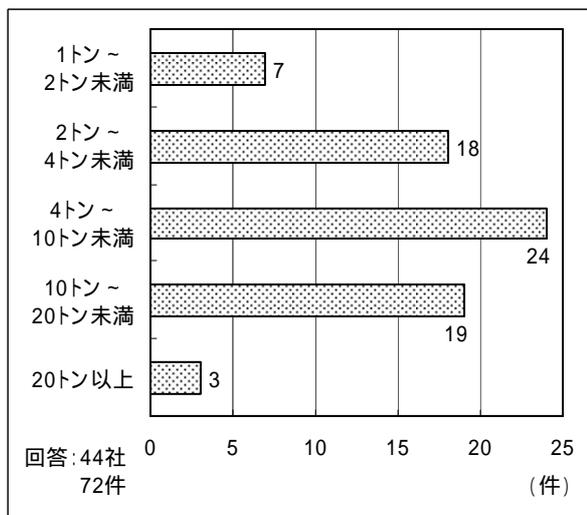
使用車両は、トラック運送事業者からのケースで 10 トン以上の大型車が半数、10 トン未満の中型・小型車が半数となっている。首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏といった中・長距離輸送のため、輸送効率面で大型車が主体とみられる。

荷主企業からのケースでは、10 トン未満の中・小型車が多い。なお荷主企業では自家用トラック使用のケースが約 4 分の 1 あり、それがトラック運送事業者の場合に比べて、中・小型車の割合が高い要因と考えられる。

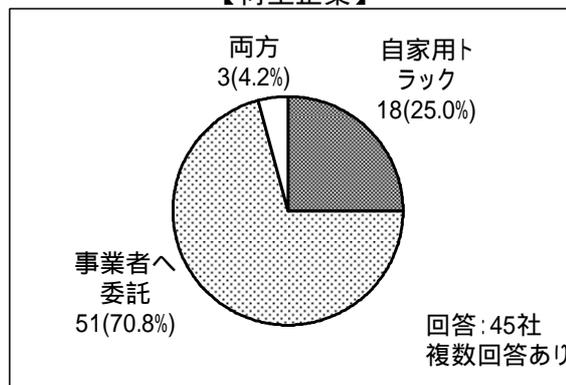
【トラック運送事業者】



【荷主企業】



【荷主企業】



(2) 発着地

発着地は、トラック運送事業者からのケースでは、鳥取から他都府県への発荷の場合が 59 ケース、他都府県から鳥取への帰り荷のケースが 30 件であり、帰り荷が問題であり改善を求める意見が多い。

荷主企業からのケースでは、鳥取からの販売の場合が 48 ケース、他都府県から鳥取への仕入れのケースが 24 件であり、販売時の物流に問題であり改善を求める意見が多い。

【トラック運送事業者】

		着																
		鳥取県	島根県	鳥根 鳥取県	大阪府	京都府	兵庫県	大阪、京都、兵庫	岡山県	広島県	山口県	東京	神奈川県	千葉県	埼玉県	茨城県	石川県	戸田
発	鳥取県	2			15	3	5		2	4	1	3	1	1	2	1	1	1
	島根県				2							1	1					
	鳥取・島根県							1										
	大阪	2	1		1													
	兵庫県	1																
	岡山県	1		1														

回答：32 社

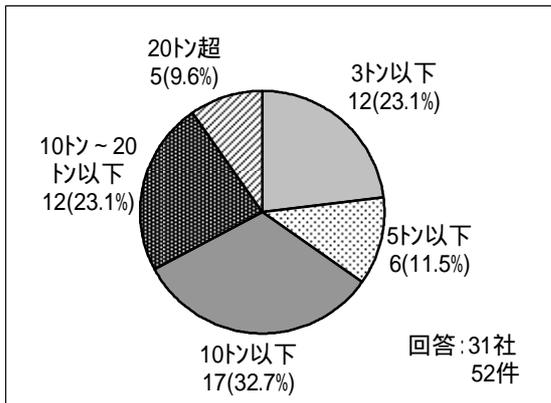
【荷主企業】

		着																			
		鳥取県	兵庫県 岡山	鳥取 島根	大阪府	兵庫県	岡山県	広島県	愛知県	東京都	神奈川県	京浜	東京、千葉	東京、大阪	関東	新潟県	福井県	福岡県	熊本県	関西～九州	全国各地
発	鳥取県	6		1	10	3	9		1	4	1	1	1	1	2	1	1		1	1	4
	島根県							1													
	大阪府	5																			
	京都府	1																			
	兵庫県	3																			
	岡山県	4																			
	広島県	2																			
	愛知県						1														
	三重県	1																			
	滋賀県	1																			
	福岡県																		1		
	北海道	1																			

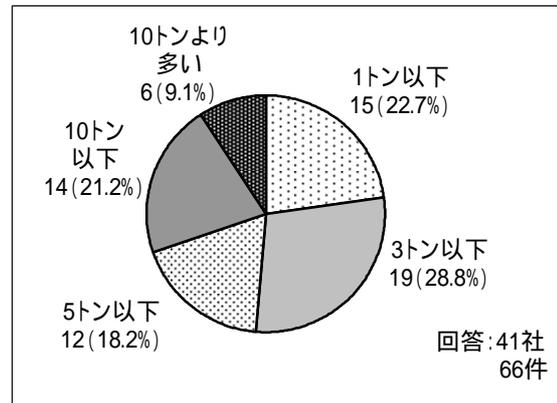
(3) 1 回当たりの輸送・取引のトン数

1 回当たりの輸送トン数は、トラック運送事業者からのケースで平均 7.4 トンであり、5 トン超 10 トン以下が最も多く、10 トン以下の輸送トン数が全体の 4 分の 3 となっている。
荷主企業からのケースでは、平均 4.3 トンであり、3 トン超 5 トン以下が最も多く、5 トン以下の輸送トン数が全体の 4 分の 3 となっている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

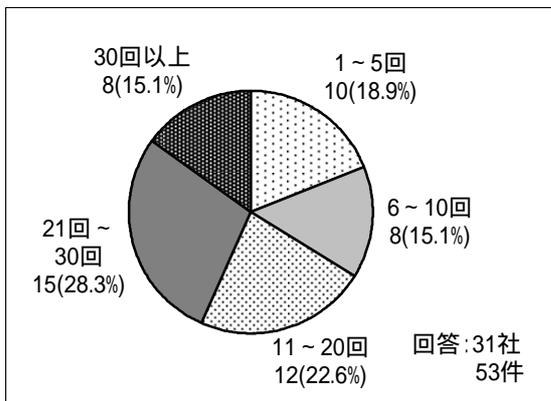


(4) 輸送・取引の頻度

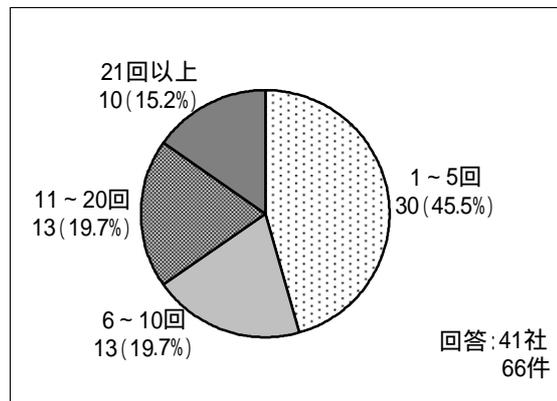
輸送・取引の頻度は、トラック運送事業者からのケースで月平均 22.8 回であり、月 21 ~ 30 回が 3 件に 1 件と最も多く、30 回以上とあわせると、ほぼ半数がほぼ毎日の頻度の輸送となっている。

荷主企業からのケースでは、月平均 11.2 回であり、月 1 ~ 5 回が約半数と最も多く、月 21 回以上というほぼ毎日の頻度の取引は小数となっている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

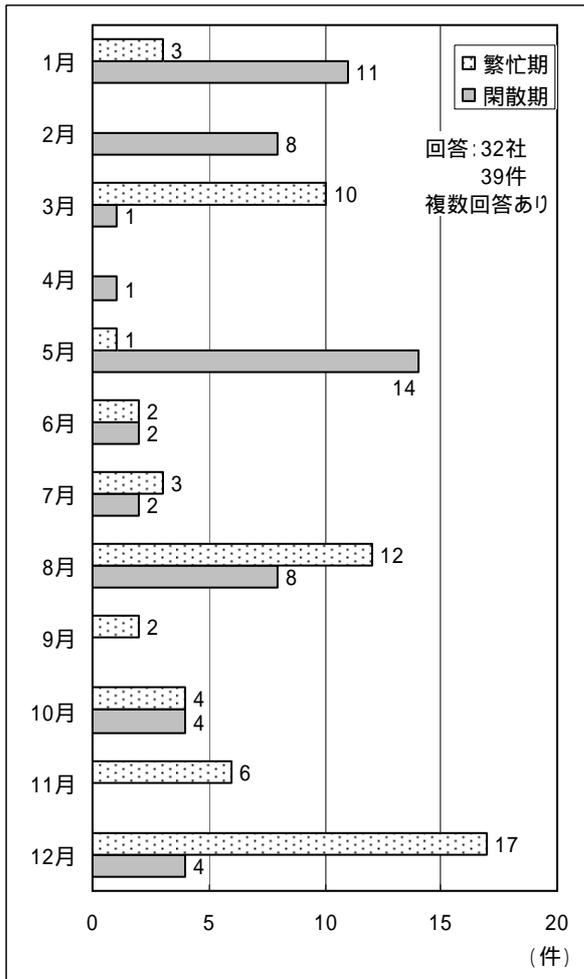


(5) 年間の繁忙期・閑散期について

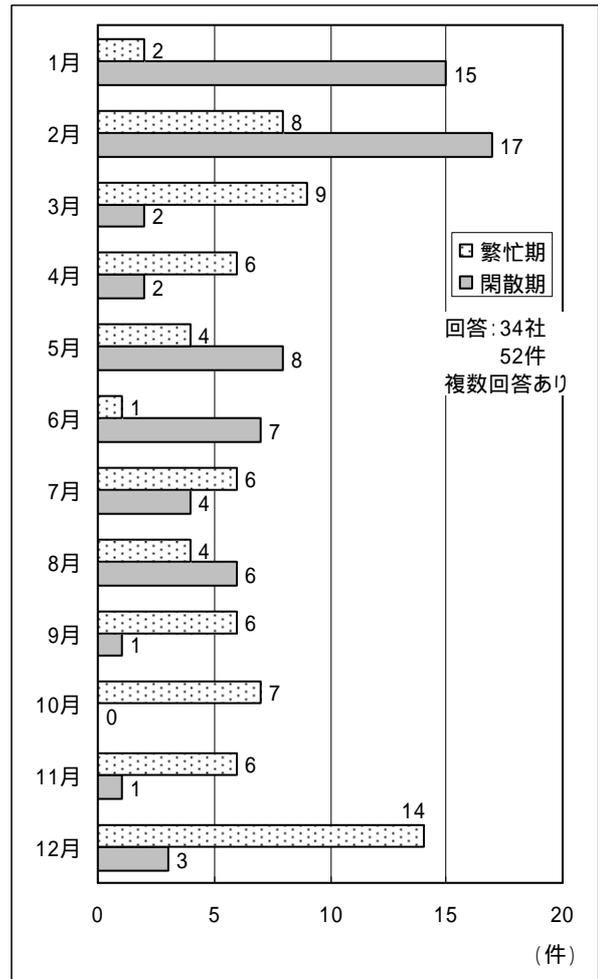
年間の繁忙期・閑散期は、トラック運送事業者からのケースで繁忙期は12月、8月、3月が多く、閑散期は5月、1月8月との回答が多い。

荷主企業からのケースでは、繁忙期は12月、3月、2月が多く、閑散期は2月、1月、5月との回答が多い。

【トラック運送事業者】



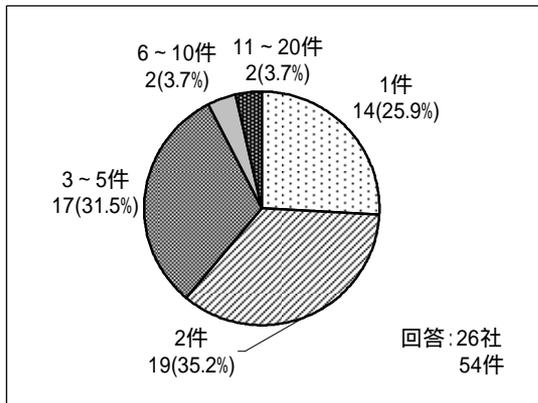
【荷主企業】



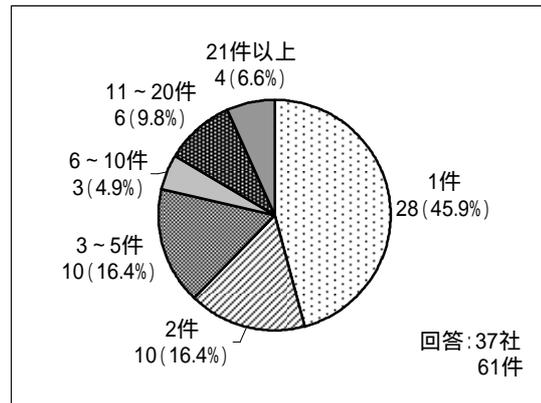
(6) 1回当たりの配送先の件数

1回当たりの配送先の件数は、トラック運送事業者からのケースで平均2.7件であり、2件が最も多いが、3件以上の複数箇所への配送は約3分の1のケースで生じている。
荷主企業からのケースでは、平均6.6件であり、1件が最も多いが、3件以上の複数箇所への配送は約3分の1のケースで生じている。

【トラック運送事業者】



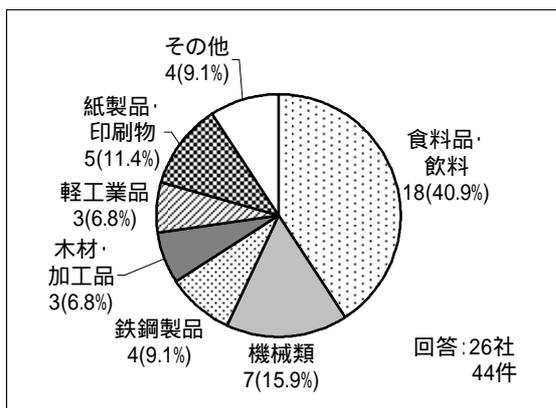
【荷主企業】



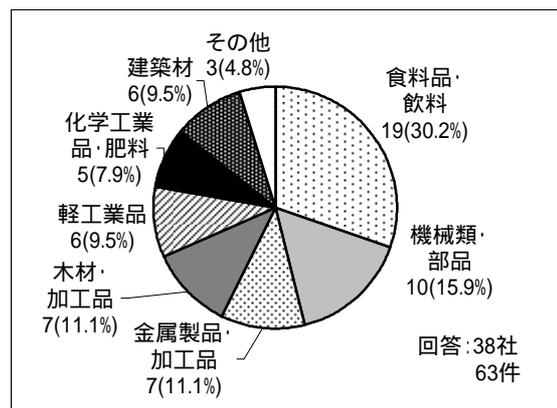
(7) 輸送・取引の品目

輸送・取引の品目は、トラック運送事業者からのケースでは、食料品・飲料が最も多く、次いで機械類、鉄鋼製品、木材・加工品、軽工業品、紙製品・印刷物等となっている。
荷主企業からのケースでも、食料品・飲料が最も多く、次いで機械類・部品、金属製品・加工品、木材・加工品、軽工業品、化学工業品・肥料、建築材等となっている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

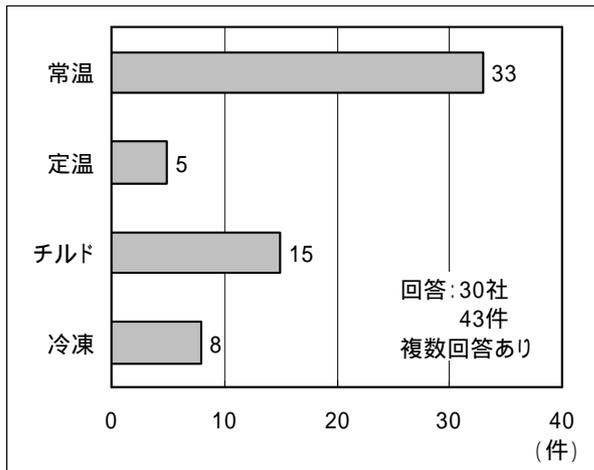


(8) 温度帯

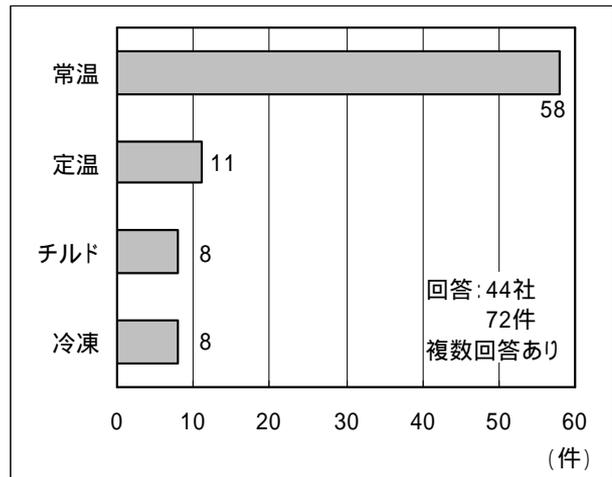
輸送・取引の温度帯は、トラック運送事業者からのケースでは、常温が半数、定温・チルド・冷凍といった温度管理が必要な輸送が半数となっている。

荷主企業からのケースでは、常温が多く、定温・チルド・冷凍といった温度管理が必要な輸送については、やや少なくなっている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

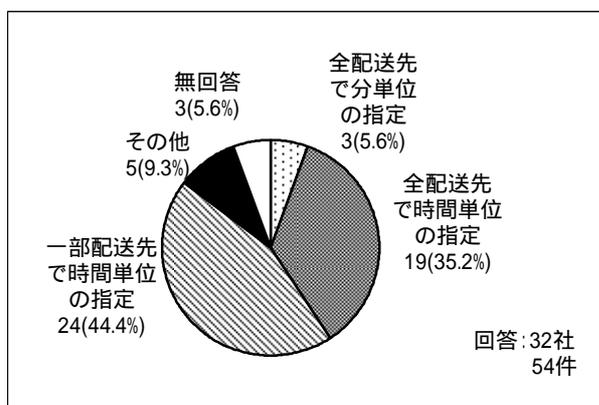


(9) 時間指定の有無

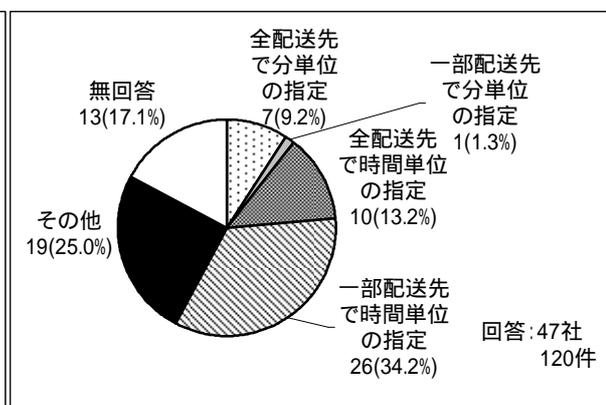
時間指定の有無は、トラック運送事業者からのケースでは「一部配送先で時間単位の指定」が44.4%と最も多く、次いで「全配送先で時間単位の指定」が35.2%となっている。「全配送先で分単位の指定」はごく少数であるが、程度の差はあるが時間指定が求められていることがわかる。

荷主企業からのケースでも、「一部配送先で時間単位の指定」が34.2%と最も多く、次いで「全配送先で時間単位の指定」が13.2%となっている。「全配送先で分単位の指定」も9.2%あり、荷主企業においても程度の差はあるが時間指定が求められていることがわかる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



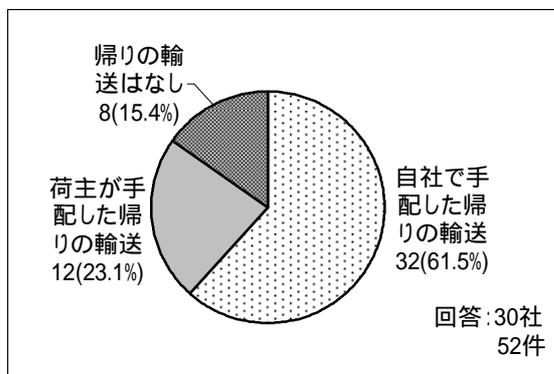
(9) 帰りの輸送品の有無

帰りの輸送品の有無は、トラック運送事業者からのケースでは「自社で手配した帰りの輸送もあり」が61.5%と最も多く、「荷主が手配した帰りの輸送あり」も23.1%あるが、「帰りの輸送はなし」が15.4%ある。

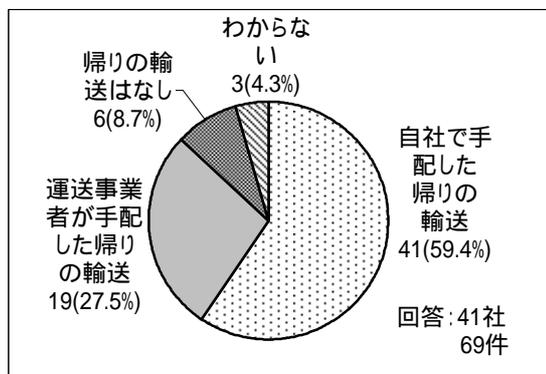
荷主企業からのケースでは、「自社で手配した帰りの輸送もあり」が59.4%と最も多く、「運送事業者が手配した帰りの輸送あり」が27.5%となっている。帰り荷の手配の回答が、トラック運送事業者の回答と若干傾向が異なっている。なお「帰りの輸送はなし」は8.7%であった。

問題の所在が必ずしも帰り荷の有無ではないことがうかがえる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



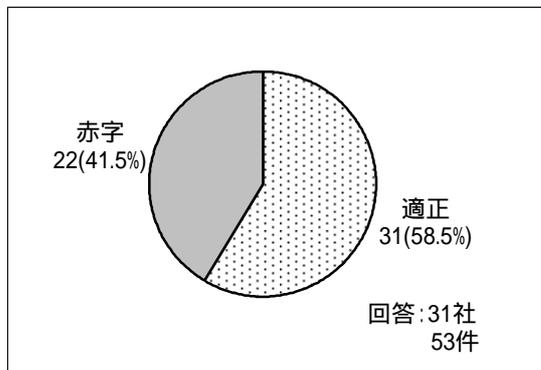
(10) 運賃・物流コストの評価

トラック運送事業者からのケースでこの輸送の運賃の評価は、「適正」が6割弱であるが、「赤字」が4割強も発生している。

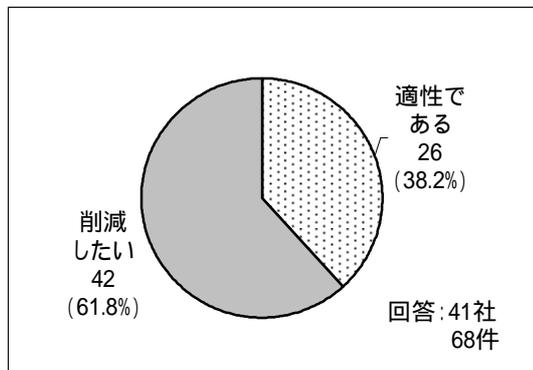
荷主企業からのケースでは、「適正」が4割弱であるが、「削減したい」が6割強で回答されている。

運賃・コストについては、トラック運送事業者と荷主企業とでは、相反する見解であることがうかがえる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

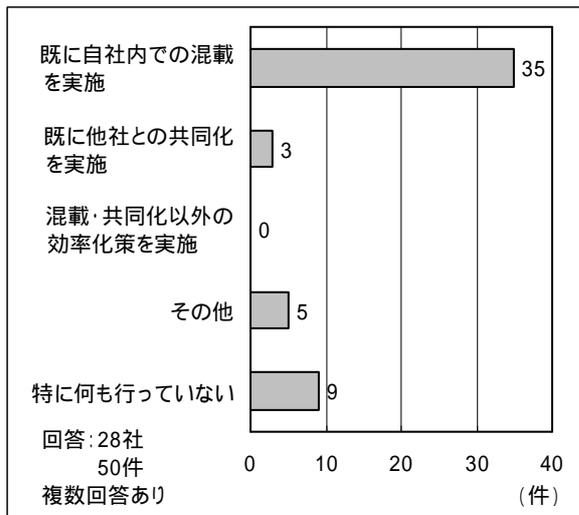


(11) 混載や共同輸送等の効率化策の実施状況

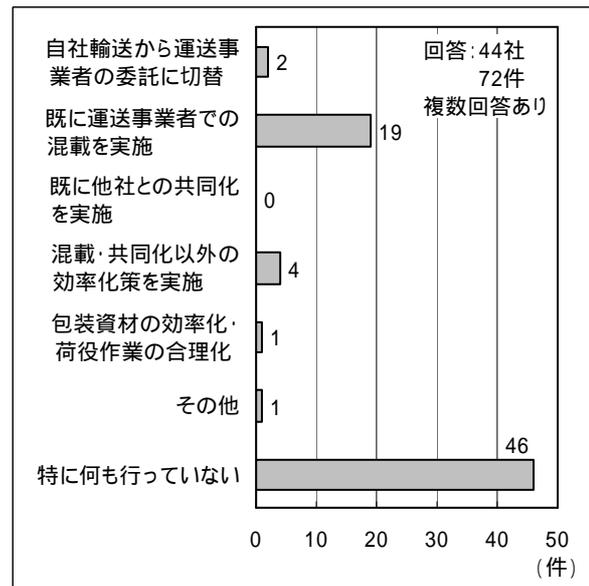
混載や共同輸送等の効率化策の実施状況は、トラック運送事業者からのケースでは「既に自社内での混載を実施」が多くを占めている。ただし「既に他社との共同化を実施」や「特に何も行ってない」という状況も見受けられる。

荷主企業からのケースでは、「特に何も行ってない」が多くを占めている。ただし「既に運送事業者での混載を」や「混載・共同化以外の効率化策を実施」という状況も見受けられる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

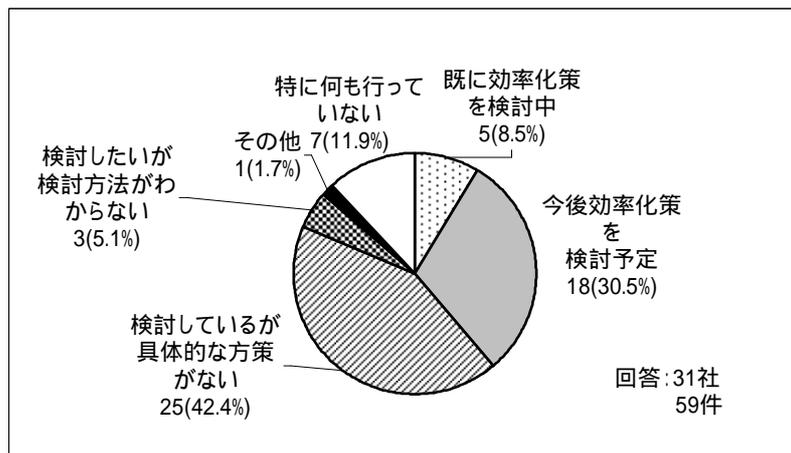


(12) 今後の具体的な見直しの検討状況

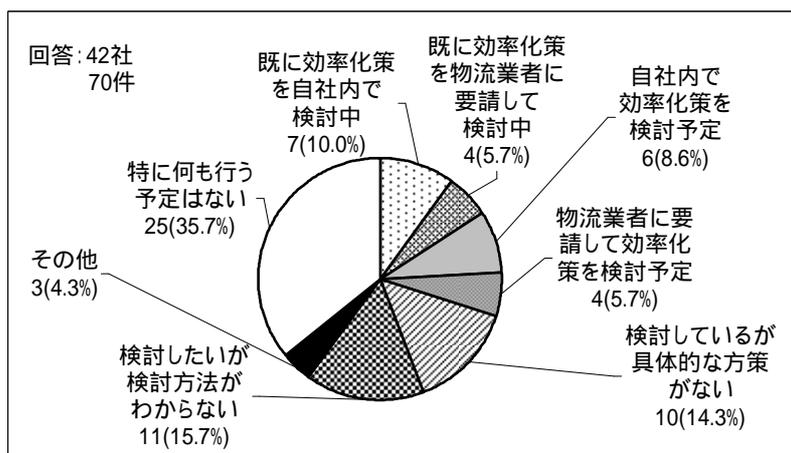
今後の具体的な見直しの検討状況は、トラック運送事業者からのケースでは「検討しているが具体的な方策がない」が42.4%と最も多く、「今後効率化策を検討予定」(30.5%)、「検討したいが検討方法がわからない」(5.1%)など、検討に苦慮しているケースが半数を占めるなど、具体的な見直しが容易ではない状況がうかがえる。

荷主企業からのケースでは、「特に何も行う予定がない」が35.7%を占めるなど、積極的に関与する動きがみられないケースが少なくない。また、「検討したいが検討方法がわからない」(15.7%)、「検討しているが具体的な方策がない」(14.3%)など検討に苦慮しているケースも4件に1件みられる。「既に自社内で検討中」(10.0%)や「既に物流事業者に要請して検討中」(5.7%)という状況もみられるが、全体的に具体的な見直しへの取り組みが容易ではない状況がうかがえる。

【トラック運送事業者】



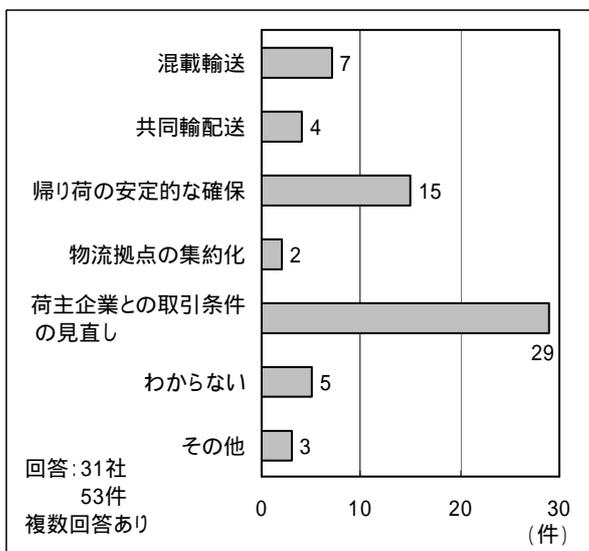
【荷主企業】



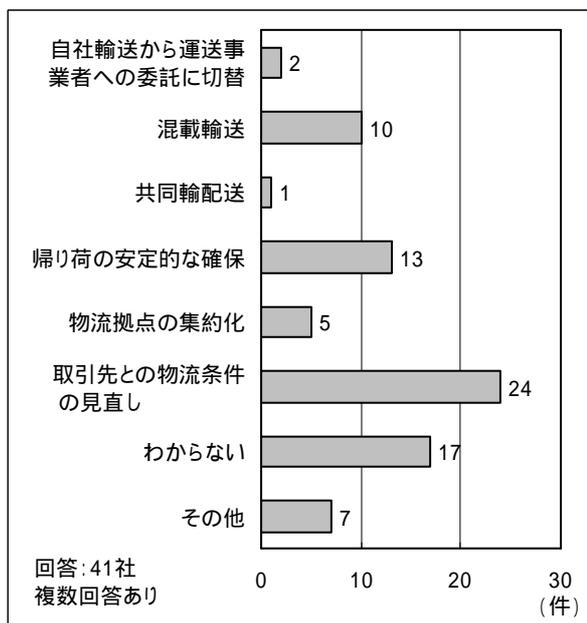
(13) 検討する効率化策の具体的な内容

検討する効率化策の具体的な内容今後の具体的な見直しの検討状況は、トラック運送事業者からのケースでは、「荷主企業との取引条件の見直し」(29件)が最も多く、次いで「帰り荷の安定的な確保」(15件)「混載輸送」(7件)「共同輸配送」(4件)となっている。
荷主企業からのケースでは、「取引先との物流条件の見直し」(24件)が最も多く、次いで「帰り荷の安定的な確保」(13件)「混載輸送」(10件)「物流拠点の集約化」(5件)となっている。
トラック運送事業者、荷主企業とも取引条件の見直しが効率化策の主な内容となっている。

【トラック運送事業者】



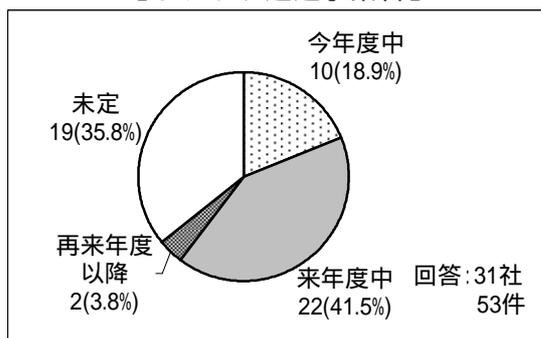
【荷主企業】



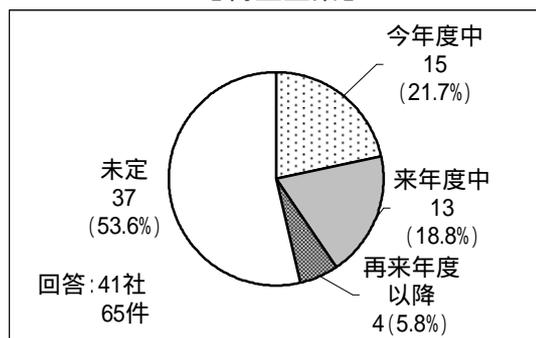
(14) 今後の見直しの具体的な目標時期

今後の見直しの具体的な目標時期は、トラック運送事業者からのケースでは「来年度中」が41.5%と最も多く、「今年度中」も18.9%ある。ただし「未定」が35.8%あり、具体的な検討の時期が見えない状況も相当数あることがうかがえる。
荷主企業からのケースでは、「未定」が53.6%と半数以上を占め、具体的な検討の時期が見えない状況がうかがえる。一方で「今年度中」が21.7%、「来年度中」が18.8%となっており、4割強は来年度中の見直しが目標とされている。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

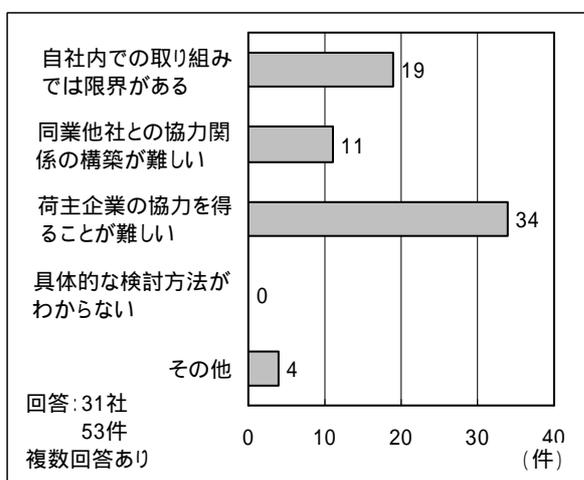


(14) 見直し上での課題・阻害要因

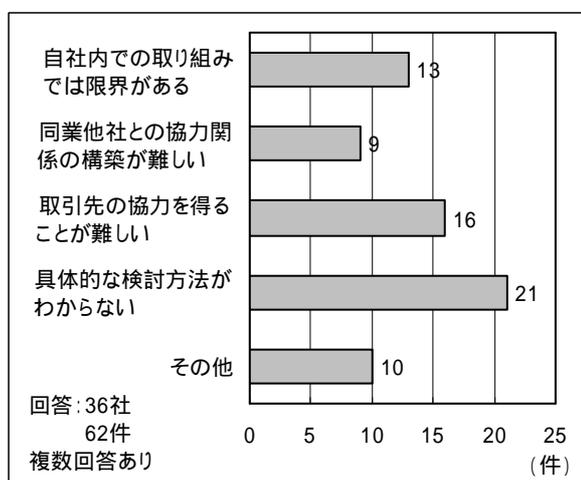
今後の見直しを行う上での課題・阻害要因は、トラック運送事業者からのケースでは「荷主企業の協力を得ることが難しい」が53件中34件と最も多い。次いで「自社内での取り組みでは限界がある」(19件)、「同業他社との協力関係の構築が難しい」(11件)となっており、荷主企業を含めた関係者間の協力関係の構築が大きな課題といえよう。

荷主企業からのケースでは、「具体的な検討方法がわからない」が62件中21件と最も多く、物流効率化への見直しの手法等についてのノウハウや情報が不足していることが大きな課題といえよう。また「取引先の協力を得ることが難しい」(16件)、「自社内での取り組みでは限界がある」(13件)、「同業他社との協力関係の構築が難しい」(9件)となっており、取引先を含めた関係者間の協力関係の構築も大きな課題といえよう。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



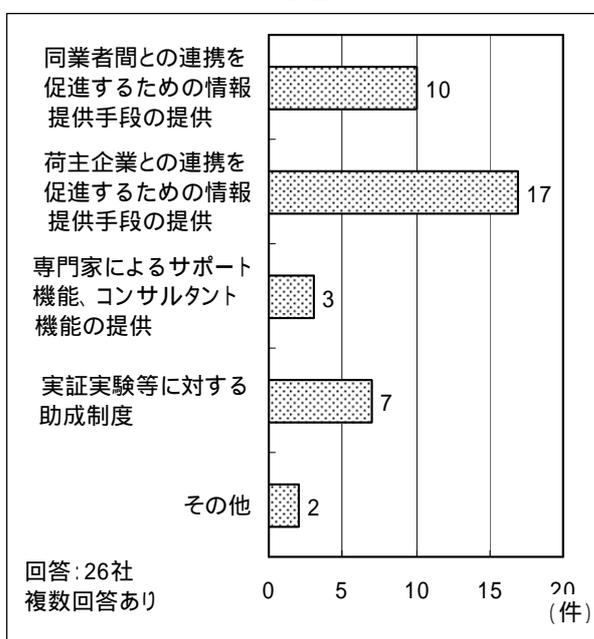
4. 物流効率化を進めるに当たっての支援策の要望

物流効率化を進めるに当たって希望する支援策は、トラック運送事業者からのケースでは「荷主企業との連携を促進するための情報提供手段の提供」が53件中17件と最も多く、次いで「同業者間との連携を促進するための情報提供手段の提供」(10件)、「実証実験等に対する助成制度」(7件)となっている。

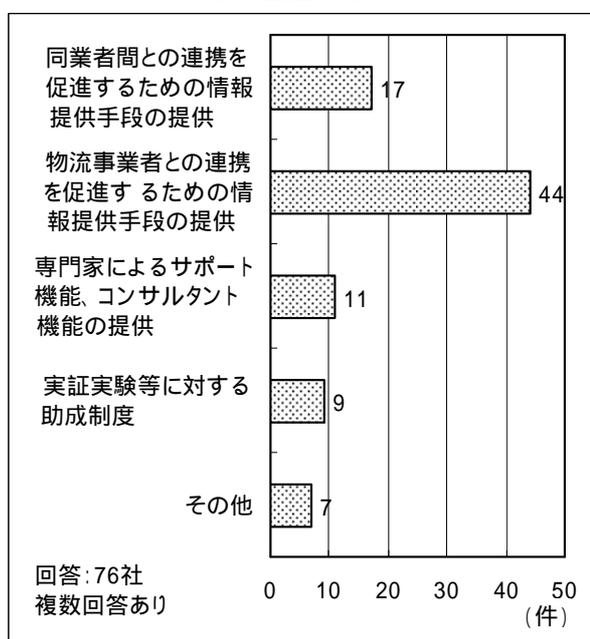
荷主企業からのケースでも「物流事業者との連携を促進するための情報提供手段の提供」が62件中44件と最も多く、次いで「同業者間との連携を促進するための情報提供手段の提供」(17件)、「専門家によるサポート機能、コンサルタント機能の提供」(11件)、「実証実験等に対する助成制度」(9件)となっている。

トラック運送事業者、荷主企業間の連携促進のための情報提供を求める意見が多い。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



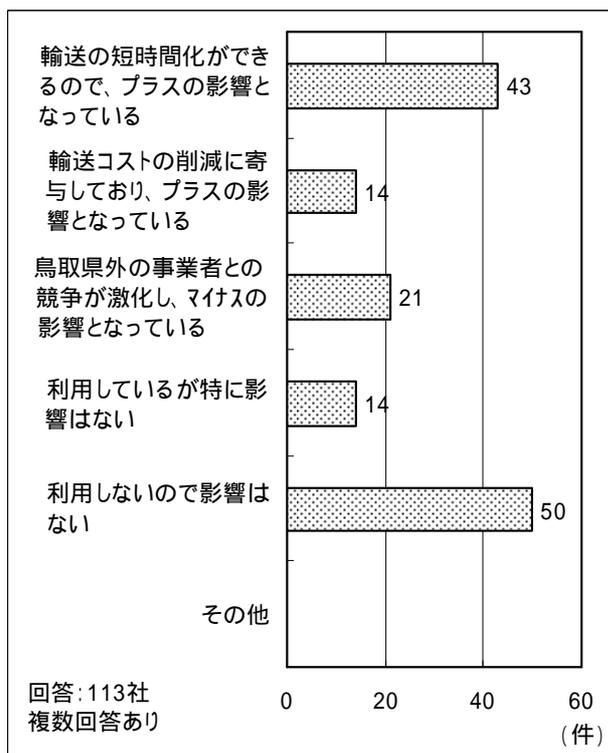
5 . 高速道路の開通や料金制度の見直しによる影響

(1) 鳥取自動車道姫路鳥取線の開通による影響

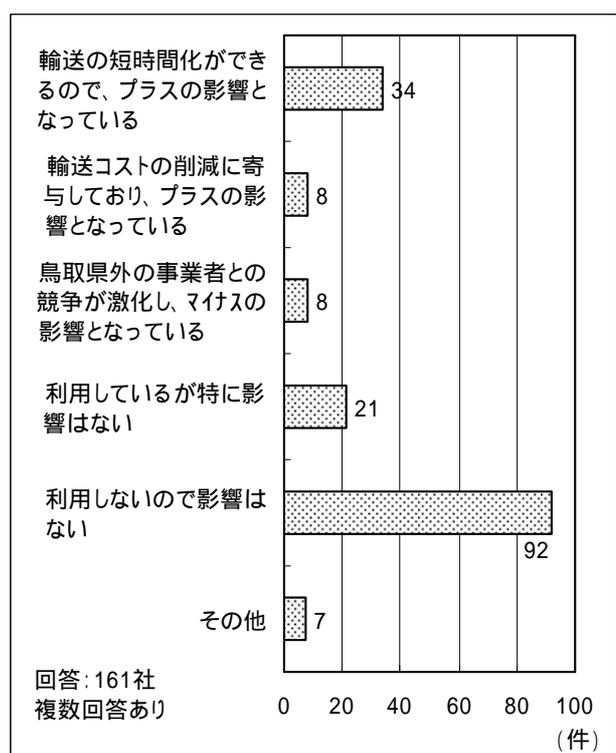
鳥取自動車道姫路鳥取線の開通による影響は、トラック運送事業者では、「利用しないので影響はない」が 113 社中 50 社と最も多い。影響があるとの回答の中では「輸送の短時間化ができるので、プラスの要因となっている」が 43 件、「輸送コストの削減に寄与しており、プラスの影響となっている」が 14 件と“プラスの影響”との回答が多い一方で、「鳥取県外の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている」との回答が 21 社でみられる。

荷主企業からのケースでも「利用しないので影響はない」が 161 社中 92 社と最も多く、6 割弱で影響はみられない。影響があるとの回答の中では「輸送の短時間化ができるので、プラスの要因となっている」が 34 件、「輸送コストの削減に寄与しており、プラスの影響となっている」が 8 件と“プラスの影響”との回答が多い一方で、「鳥取県外の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている」との回答も 8 社でみられる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



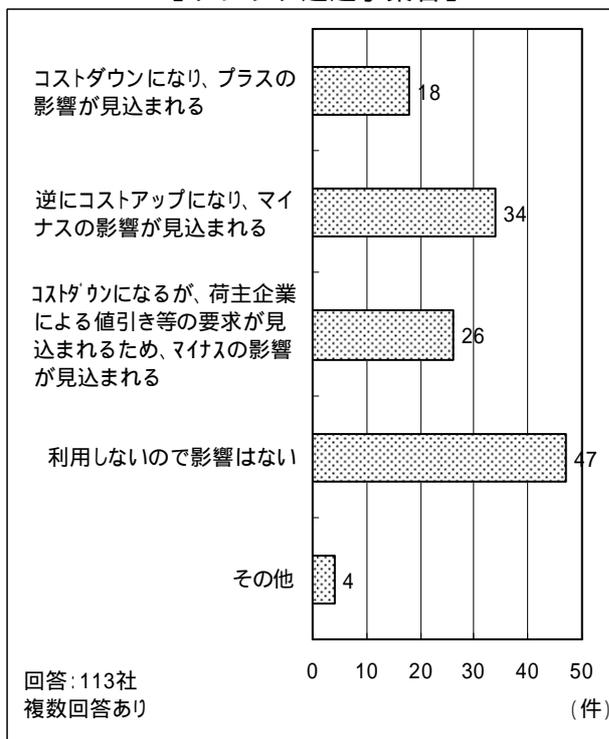
(2) 高速道路料金制度の見直しによる影響

高速道路料金制度の見直しによる影響は、トラック運送事業者では、「利用しないので影響はない」が113社中47社と最も多い。影響があるとの回答の中では「逆にコストアップになり、マイナスの影響が見込まれる」が34件、「コストダウンになるが、荷主企業による値引き等の要求が見込まれるため、マイナスの影響が見込まれる」が26件となっており、「マイナスの影響」への回答が合計60件となっている。「コストダウンになり、プラスの影響が見込まれる」との回答は18件であり、マイナスの影響に比べて少ない。

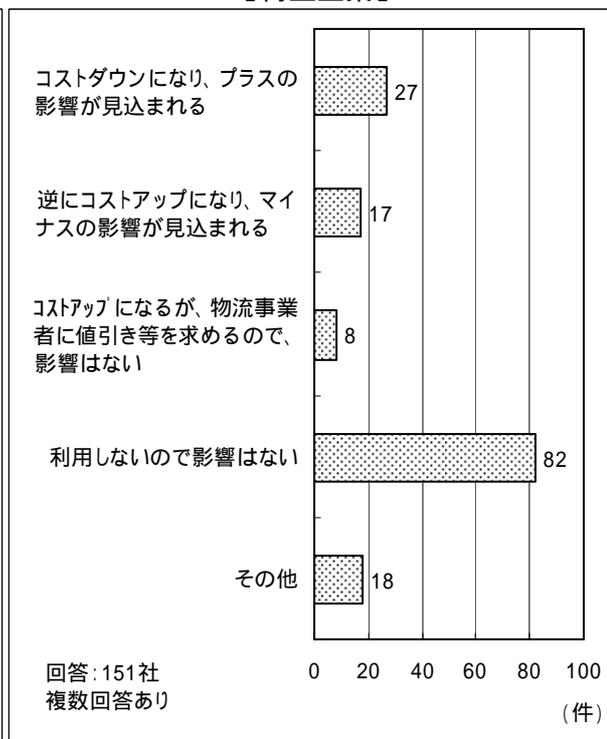
荷主企業からのケースでも、「利用しないので影響はない」が151社中82社と最も多い。影響があるとの回答の中では「コストダウンになり、プラスの影響が見込まれる」との回答が27件に対し、「逆にコストアップになり、マイナスの影響が見込まれる」が7件、「コストアップになるが、物流荷主企業に値引き等を求めるので影響はない」が8件となっており、「プラスの影響」への回答が多くなっている。

高速道路料金制度の見直しによる影響は、全体的に利用しないため影響はないとの回答が多いものの、トラック運送事業者では「マイナスの影響」が、荷主企業では「プラスの影響」というように逆の傾向が見込まれる。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



6. 環境問題・安全問題への対応

(1) トラック運送事業者における低公害車の導入状況

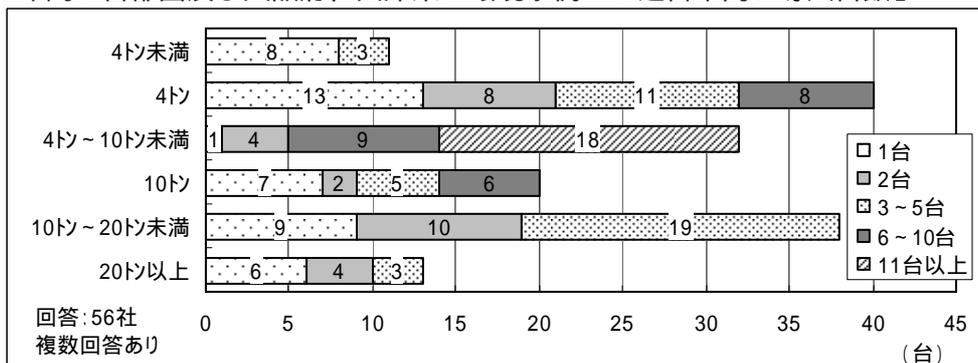
トラック運送事業者における低公害車の導入状況は、「最近1年間の首都圏及び大阪府、兵庫県の環境条例への適合車両」は1社平均2.9台、回答事業者全体で延べ165台となっている。そのうち、4トン車が延べ40台、10トン～20トン車が延べ38台となっている。

「首都圏及び大阪府、兵庫県の環境条例のまだ適合していない車両」は1社平均6.4台、回答企業全体で延べ417台となっている。そのうち、10トン車が延べ143台、4トン車が延べ130台、4トン未満が延べ109台となっている。

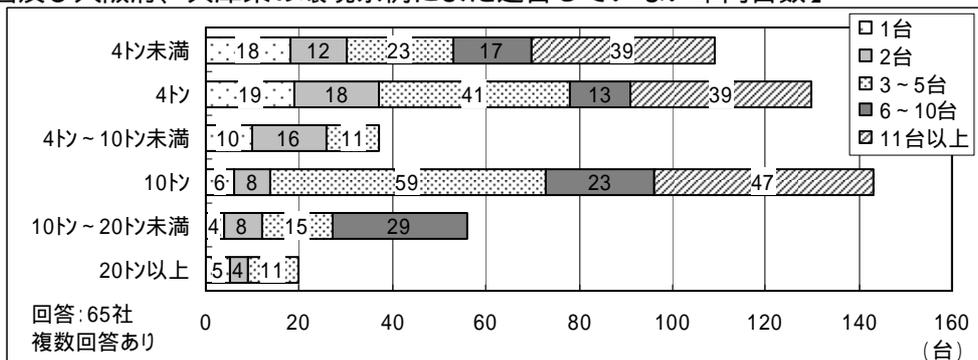
最近1年間に導入したCNG車は、導入したとの回答が5社であり、1社平均4.2台、回答企業全体で延べ21台となっている。そのうち、4トン車が延べ7台、10トン～20トン車が延べ6台となっている。

なお、最近1年間に導入したハイブリッド車への回答はなかった。

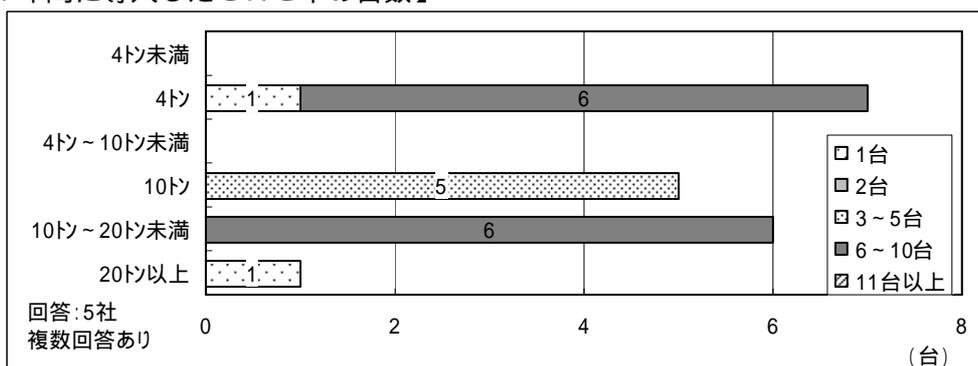
【最近1年間の首都圏及び大阪府、兵庫県の環境条例への適合車両の導入台数】



【首都圏及び大阪府、兵庫県の環境条例にまだ適合していない車両台数】



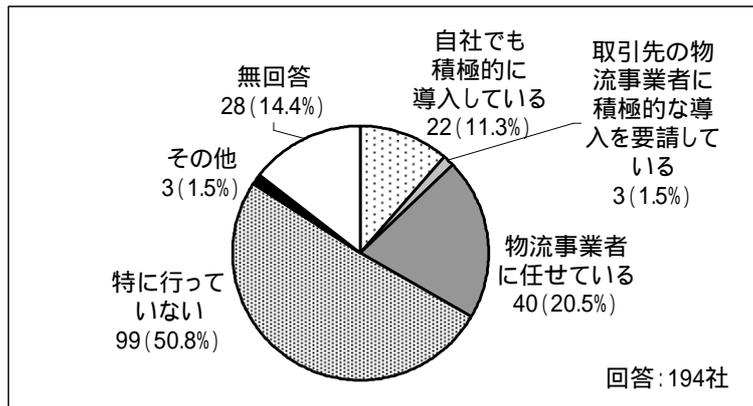
【最近1年間に導入したCNG車の台数】



(2) 荷主企業における低公害車の導入状況

荷主企業における低公害車の導入状況は、「特に行っていない」が半数を占め、「物流事業者に任せている」が20.5%と積極的な対応ではない状況が4社に3社となっている。

なお、「自社でも積極的に導入している」が11.3%、「取引先の物流事業者に積極的な導入を要請している」が1.5%となっており、1割強の荷主企業では低公害車の導入に積極的な姿勢がみられる。

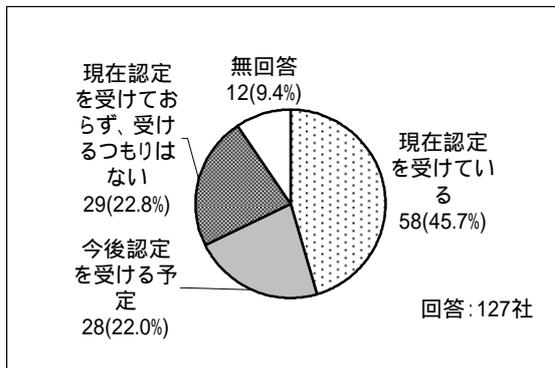


(3) Gマーク(安全性優良事業所)の所得状況・認知状況

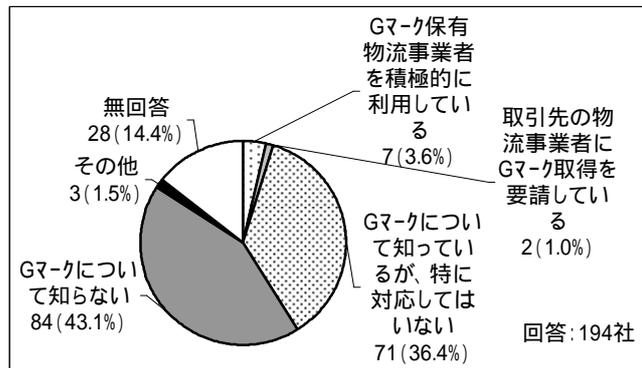
回答のあったトラック運送事業者におけるGマーク(安全性優良事業所)の所得状況は、「現在認定を受けている」が45.7%である、「今後認定を受ける予定」が22.0%となっている。ただし、「現在認定を受けておらず、受けるつもりはない」が22.8%ある。

回答のあった荷主企業におけるGマーク(安全性優良事業所)の認知状況は、「Gマークについて知らない」が43.1%と半数近くとなっているGマークについて知っているが、特に対応していない」との回答の36.4%を占め、認知度、利用度とも決して高いとはいえない。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

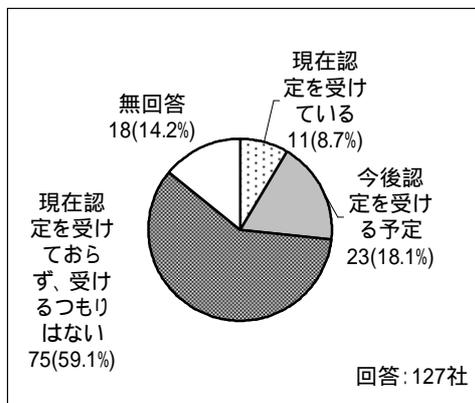


(4) グリーン経営認証の所得状況・認知状況

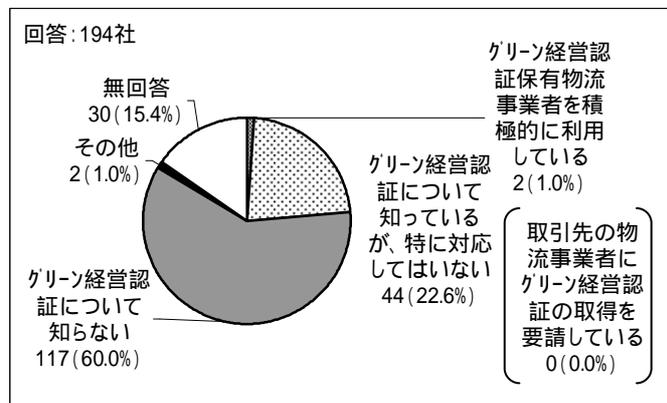
回答のあったトラック運送事業者におけるグリーン経営認証の所得状況は、「現在認定を受けている」が8.7%、「今後認定を受ける予定」が18.1%となっており、認定に積極的に関与しているのは4社に1社にとどまっている。なお「現在認定を受けておらず、受けるつもりはない」が59.1%となっている。

回答のあった荷主企業におけるグリーン経営認証の認知状況は、「グリーン経営認証について知らない」が60.0%を占めており、「グリーン経営認証について知っているが、特に対応していない」との回答も22.6%を占め、認知度、利用度とも決して高いとはいえない。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】

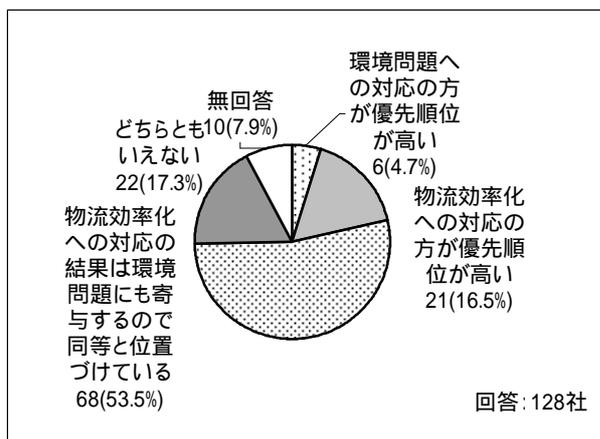


(4) 環境問題と物流効率化への取り組みの位置づけ

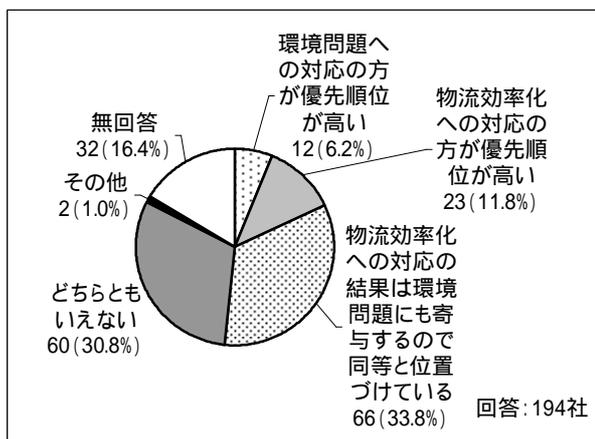
回答のあったトラック運送事業者における環境問題と物流効率化への取り組みの位置づけは、「物流効率化への対応の結果は環境問題にも寄与するので同等と位置づけている」が53.5%と最も多く、「どちらともいえない」(17.3%)を含めると4社に3社が環境と物流効率化を並列に考え取り組んでいるとみられる。なお、「物流効率化への対応の方が優先順位が高い」(16.5%)のほうが「環境への対応の方が優先順位が高い」(4.7%)に比べてやや多い。

回答のあった荷主企業では、「物流効率化への対応の結果は環境問題にも寄与するので同等と位置づけている」が33.8%と最も多く、「どちらともいえない」(30.8%)を含めるとトラック運送事業者同様、4社に3社が環境と物流効率化を並列に考え取り組んでいるとみられる。なお、「物流効率化への対応の方が優先順位が高い」(11.8%)のほうが「環境への対応の方が優先順位が高い」(6.2%)に比べてやや多い。

【トラック運送事業者】



【荷主企業】



・ヒアリング結果にみる物流効率化への取り組み状況と課題等

調査項目「問3」に回答のあったトラック運送事業者40社、荷主企業48社を訪問聞き取りの対象者とし、7月15日からトラック運送事業者15社、荷主企業15社へ鳥取県担当者やコンサルタントと同行しながら、今後の課題や効率化策についてヒアリングを実施した。

1. 物流効率化への取り組み内容

物流効率化への取り組み内容は、トラック運送事業者では、件数は限られているものの、往復化や混載・共同化への取り組みや今後の検討が考えられている。また、往復実車に向けては荷主企業との協力やK I T等求車求貨情報システムの活用も実施・検討されている。荷主企業でも、件数は限られているものの、自社の出荷体制の定時化等の見直しや出荷・配送体制の連携等の輸送効率向上策、利用輸送手段や輸送ルート等の見直し、販路の拡大による輸送量の確保など、自社内での検討・調整によって物流効率化への取り組み・検討が行われている。

(1) トラック運送事業者

混載化・共同化

- ・荷主企業へのS C M (サプライチェーンマネジメント)化取り組みから、混載等効率化に向け協同組合を活用しながら物流事業者の底上げを図りたい。
- ・物流事業者は一車貸切の輸送形態が主体であり、物量に合わせた配車対応で取組んでいるため、組合の相互活用が限度ではないか。
- ・既に共同化輸送に取組んでいるが、東京便が6割あり労働基準法遵守から泊対応が2マン運行、また増車対応を検討している。
- ・広島への輸送で2日2台を毎日1台に改善し、混載輸送となれば効率化となるのか。
- ・往復化の検討と混載輸送での改善を考えており、傭車は使いたくない。
- ・荷動きが悪い状況であり、同業者との共同化も検討したい。
- ・積み合せ運行が出来ればと思う。
- ・島根、鳥取県内の協同組合を通して共同化実施あり。
- ・各漁港からの積み荷の状況により、県内・県外事業者と共同運行で対応している。漁獲量にもよるが、現状では他社等を活用した共同化を検討している。
- ・7t車の運行状況の改善を検討している。他事業者との積み合せも検討しており、7t車の運行についても他社へ任せても良いと考えている。

輸送効率(回転率)の向上

- ・増トン車導入により、減車して効率化を図った。
- ・荷主企業グループとの連携を強化して往復輸送としたい。

運行管理の見直し

- ・積込時間、着時間の待機指示から運転者の拘束時間の改善を図りたい。
- ・漁獲量による実車率が問題。共同化はダンピング傾向から難しいのではないかと。備車による対応をしている。

その他

- ・荷主企業は違うが県内他業者が岡山から建築資材を輸送している。仕事量が無い現状だが、荒らすこともできないため、方向転換して新たな荷を造り、地場輸送として2t車で食材を中心に地道にやることを想定している。
- ・トラボックスやKIT(求車求荷システム)に加入して直の取引で対応しているが、WEBKIT(求車求荷システム)は水屋的でダンピング化となっている。
- ・WEBKIT(求車求荷システム)はKIT利用組合を活用している。

改善が難しいとの意見

- ・広島までの荷物をさがしているが、時間の制約が厳しいのと混載する荷の臭いからマッチング出来ておらず、早急な対応が必要。
- ・帰り荷が無ければ走らない方が良い考え方で対応している。

(2) 荷主企業

出荷体制の定時化等の見直し

- ・関東に競争会社があり、リードタイムが長いことから不利であり、出荷体制の定時化への見直しが必要。
- ・注文集約・梱包・発送作業においてコストとリードタイムを最優先しているが、改善策とした集約時間の前倒しも社内的に不可能である。
- ・環境に配慮してダンボール箱を小さくしたり、余分なパンフは取らないようにしている。
- ・小口単位から梱包単位への改善も検討し、出荷単位の改善を図る。

輸送効率(回転率)の向上

- ・配送車両を現在の1.5回転から2~3回転で稼働させたい。
- ・出荷量と配送体制を連携させた効率化の見直し。
- ・自家輸送による効率の良い配送ルートの検討。
- ・繁忙期や緊急時に対応できる配車体制の確立。
- ・ベンダーやコンビニはオーダーから配送までショートな対応が求められている。

利用輸送手段、輸送ルート等の見直し

- ・定期便よりチャーター便の方が安く指示通りに作業が出来るため使いやすい
- ・少量時の小口輸送がリードタイムを短く出来れば良いが、特積みでは4日かかるようだ。
- ・地元の物流事業者数社で輸送しているが、定期便の振り分けと輸送量増のケースでの別便対応を検討しなければならない。
- ・競争会社に比べ輸送時間改善策として、顧客専用会社とならないかと交渉している。
- ・方面別、時間帯輸送に沿って一般道、高速道路の運行等の指示は様々。

販売拡大による増加

- ・ 配送拠点からの販路拡大と量の増加対策。
- ・ 配送車両に合わせた輸送量の確保改善を検討。
- ・ 東京を狙っているが競争力（運賃）で負けることや、大阪のように直対応が出来ないことから名古屋以西をターゲットにしたい。
- ・ 愛知方面は少量のため、コストが合わず物量を増やして拡大したい。

混載化・共同化

- ・ 混載は積み荷にもよるが可能性はある。
- ・ 積み合せはOKだが、条件が整うことが前提である。（品質、時間、態度、コスト）

改善が難しいとの意見

- ・ 顧客が強くて改善できない。

2. 物流効率化への取り組みにあたっての課題及び障害状況

物流効率化への取り組みにあたっての課題及び障害については、トラック運送事業者では、時間指定の厳しさや荷卸時の条件など荷主企業側の取引条件の厳しさや、貨物量の減少・固定化による限界という声、帰り荷確保の難しさ、運賃面での厳しさ等が主に外的要因があげられている。

荷主企業では、小ロット化やリードタイムの厳しさ、輸送品質など取引先との取引条件の厳しさや、取引量（貨物量）の減少・固定化など主に内的要因があげられているが、一部ではトラック運送事業者側の体制・品質など外的要因もあげられている。

(1) トラック運送事業者

荷主企業側の取引条件の厳しさ

- ・ 鳥取道開通によりJRコンテナからトラック輸送に変える荷主企業がある。
- ・ 足並みが揃わない業種でありルールの徹底が優先されるべきである。
- ・ 午後の東京便で倉吉から松江間の集荷に人・車と手間がかかり、経費も高くつくため冷凍設備等拠点集約ができれば効率化が図れる。
- ・ 混載等で往復異なる積み荷が確保できても荷主企業は臭いに敏感である。
- ・ 卸売市場は指定時間が厳しく、また、セリ市に時間がかかるため効率が悪い。
- ・ 積卸場所が固定しない面があるため、集約できないかの要望はある。
- ・ 荷主企業の指示が優先されて、積卸場所への直行指示など取引先の立場も弱い状況がある。

貨物量の減少・固定化

- ・ 荷主企業へのSCM（サプライチェーンマネジメント）化取組みから、混載等効率化に向け協同組合を活用しながら物流事業者の底上げを図りたい。
- ・ 人口59万人前後から今後減少化が想定されるため、物流量の確保や事業者を含めた構築が必要。（日貨協連とトラック協会との連携強化を図る）
- ・ 協同組合員であるが、遠距離は万一の事故等を考慮して対応していないが、物量が無い現状から営業も限界に来ている。

帰り荷確保の難しさ

- ・山口からの復路はほとんど無く地域の問題として繋がりが無くなっている。
- ・復路について荷主企業の協力が難しい。
- ・近畿圏からの帰り荷が多い現状から、帰り荷が少ない中部圏から回送して効率化を図っている。
- ・時間帯が合わない。

運賃面での厳しさ

- ・定期的な輸送形態であるが、燃料代が15年前程度の価格に戻らないと運賃交渉できない。
- ・運賃については、交渉すると相見積を求められることから、暗に値下げを求められているのが現状。
- ・荷主企業からは運賃を下げるのが嫌なら他社へ変更すると平気で言われることから苦慮している。
- ・運賃は下がることはあっても上がることはない。

同業他社・協同組合等との連携の難しさ

- ・共同化の組合活用もなかなか困難な実情がある。
- ・同地区の物流事業者への営業活動展開を考えている。
- ・自社内では限界があり、他事業者との協力関係も必要。

その他

- ・波がありタイミングの問題はあるが、一台当りの実車率のアップや自社倉庫で一時預りに対応できることで、現状を維持している。
- ・荷主企業との接点があれば良いと思うが。
- ・6t車は荷主企業に都合よく使いまわしされるため不利である。

(2) 荷主企業

取引先との取引条件の厳しさ

- ・小ロット化は時代の流れであり、コスト・時間指定についてはシビアである。
- ・顧客からはリードタイムのショート化の要請があり実態が合わない。
- ・顧客には、少量輸送でなく車両に見合った配送体制を要望している。(小口でなくまとまった量での輸送体制)
- ・リードタイムの短縮化が進み、顧客からはスーパー的な発想で配送依頼が来る。
- ・配送品の梱包損傷等を起こさないようにするため荷積み・荷卸に手間がかかっている。
- ・ジャストインタイムを求められている。
- ・定期的な材料の仕入れ輸送に改善されれば、製品化も安定し不定期輸送が改善される。

取引量(貨物量)の減少・固定化

- ・特殊製品のためシェアも少なく、江戸時代の上意体質から顧客が強い。
- ・大型製品対応のトレーラーが少ないため、緩和車両やトレーラーの確保が必要。
- ・物流はダンボールの量の動きであり量が減少している。
- ・輸送量自体が減少しコスト高となっており、4t、8tは金曜日は使用せず、大型車で減便

集約し効率化を図っている。

トラック運送事業者側の体制・品質

- ・路線便会社の系統整理によるエリア見直しや中継等から、リードタイムが長くなってきた感じがする。
- ・職員休業日の代替の物流事業者運転手の輸送トラブルの改善ができない。
- ・トレーラーで50m³輸送できると輸送効率は良いが、運行ルートが限定されるため、コスト面でも難しい。
- ・会社としては、出荷ミス防止、自社に合わせた仕組み作りを求めている。

その他

- ・以前は営業用トラック車で輸送していたが、自社輸送の方が無理が利くことから営自転換したが、検証はしていない。
- ・拠点で在庫が必要な場合があり、そこからの配送でのコスト高と、少量輸送によるコスト高が課題。
- ・鉄道コンテナも活用したいが、荷が長物でリフト積みのため、後ろから積み込めない。また、関東に2日目で間に合うのか。

3. 物流効率化を進めるための支援策等への要望

物流効率化を進めるための支援策等への要望として、トラック運送事業者では、軽油引取税の減税等や高度化資金の活用など税制の優遇措置や経費等の助成措置、高速道路料金や燃料費の低廉化措置を求める声がある。また、同業他社あるいは荷主企業との情報の提供・共有化、協同組合等事業者間の連携策への支援が求められている。

荷主企業でも、同業他社あるいは荷主企業との情報の提供・共有化を望む声がみられる。一方で、トラック運送事業者からの提案・営業等による効率化検討への支援や、税制の優遇措置や経費等の助成措置、高速道路料金や燃料費の低廉化措置を求める声もある。

(1) トラック運送事業者

税制の優遇措置や経費等の助成措置

- ・軽油税の加算7.80円だけでも減税か補助金で対応してもらおうと事業者は助かる。円高推移でもあり、全ト協としても取組んでは如何か。
- ・提案は考えているが、経費もかかり補助は必要である。荷主企業との効率化を図れば運賃差額の手当ても必要になる。
- ・2年前からトラック購入の際、環境機器が補助対象となっているが、大阪の流入など、規制のやり方がおかしい。鳥取の製品を持っていくのに規制を受けるのであれば、鳥取県も何等かの支援を考えてもらいたい。中小事業者では新車を購入する事は非常に難しい。
- ・車両代金もトラック協会の高度化資金を活用しており銀行からは利息が高いため借りない。
- ・リーマンショックのあおりを受けた翌年1月からの大阪の規制条例適用は事業者には厳しい。せめて神戸並みにできなかったのか、行政の配慮が無かったのは残念。

高速道路料金や燃料費の低廉化措置

- ・同業者、荷主企業との連携の質問であるが、関東方面では敦賀、琵琶湖以東の高速道路料金や燃料代の値下げを期待する。
- ・燃料費高騰の際、燃料サーチャージの導入で6社中3社の了解を得た。現在、米子道を使用しており鳥取道を活用したい。高速道料金が安くなればと思っている。

情報提供・共有化

- ・助成や専門家の要望はあるが、荷主企業と連携した情報の提供が最優先と考えている。
- ・情報が欲しいのでWEBKIT（求車求荷システム）の県内版は出来ないか。
- ・物流加工まで任せてくれる企業はないか。
- ・クレーン作業が必要な荷主企業とのマッチングの可能性を期待している。荷主調査票でもユニック車要望の記述があった。

協同組合等事業者間の連携策への支援

- ・協同組合の活用として、自動車事故対策機構の出張診断を待つよりも診断機器を購入して随時適性診断を実施する方が、会社としても運転者の効率化となるのではないか。
- ・昔、大阪の事業者が元請で境港からの共同運行の社会実験があったが、継続できていない。（輸送のとりまとめから台数規制）
- ・協同組合の活用が良いと思う（KIT加入者）

その他

- ・営業区域も撤廃され他県の情報入手することも必要。業界の意識改革が優先で、個人的な取り組みやマネジメントが求められている。
- ・国土交通省を始め行政機関等が物流現場を掌握し、具体的な方針を提案されたい。
- ・復路輸送への積み荷確保の対策要望がある。
- ・港には保冷設備が無いため、設置してもらおうと集荷作業の効率化となる。

(2) 荷主企業

情報提供・共有化

- ・出荷計画に伴う帰り荷対策の情報提供や相互連絡の共有化。
- ・鉄板等鋼材を運ぶ事業者が少ないと思う。
- ・物流での異業種間の交流がない。
- ・材料の不定期輸送から保管場所に困っているが、保管施設の相談窓口がわからない。（市場、物流事業者に預けた経緯はある。）

トラック運送事業者からの提案・営業

- ・積み荷状況の情報提供があれば対応は可能と思われる。貨物車の流し的な運送があれば良い。（セールス活動がない）
- ・首都圏と近場輸送の解消策として、荷主企業と輸送シフト等の協議を行い双方のコスト削減の取り組みをしてはどうか。

税制の優遇措置や経費等の助成措置

- ・中小企業等が利用できるような助成制度等の情報提供をしてほしい。

高速道路料金や燃料費の低廉化措置

- ・燃料サーチャージ要請は断ったが、燃料費、高速料金の経費について、行政・協会等で対策いただければ事業者が元気になるのではないか。

帰り荷確保への支援

- ・往復が確保出来る体制になれば良いと思うが、行政やトラック協会等で工夫したものがあれば乗っかかりたい。

その他

- ・鳥取県の位置付けとして、リードタイムの問題等の整理が必要。
- ・渋滞緩和策をして欲しい。
- ・事業者の競争原理の必要性を求められている。地場事業者を優先に使っているが、賄い切れない部分をどうするのが課題。

・物流効率化推進に向けた問題点・課題の整理と対応策の方向性

本調査にて実施したアンケート調査及びヒアリング調査の結果から、鳥取県内の物流事業者及び荷主企業での物流効率化推進に向けた問題点、課題と対応策の方向性について、「1．物流全般において」、「2．共同化・混載等効率化策において」、「3．その他環境対策・安全対策におい」という3つの視点で整理する。

1．物流全般における問題点・課題と対応策の方向性

物流全般では下記のような問題点・課題が整理できる。

- (1) 往復輸送（帰り荷確保）が難しい
- (2) 現在の輸送への満足度は決して高くなく、物流改善のニーズがみえる
- (3) 貨物量が減少、荷物がない
- (4) トラック事業者と荷主企業で相反するコスト問題
- (5) 実際の輸送時間がかかる一方で、リードタイムや納品時間が短くなっている

(1) 往復輸送（帰り荷確保）が難しい

状況

- ・調査結果からは、鳥取発着の特に県内輸送以外の長距離輸送では、帰り荷の確保が難しいという問題がみられた。

要因

1) 往復の貨物量がアンバランス

- ・国土交通省の貨物地域流動調査（2007年）による鳥取県発着（県内発着を除く）のトラックの貨物輸送量は、鳥取県発貨物量が年間840万トン、鳥取県着貨物量が825万トンとなっており、鳥取県着貨物量のほうが2%程度だが少ない状況にあり、往復の貨物量そのものがアンバランスな状況にある。
- ・往復貨物の積載のためには、例えば、首都圏等の長距離からの帰り荷は、鳥取より手前の近畿、岡山、広島までの貨物を輸送し、そこから鳥取までは空車の場合も生じている。
- ・また、他県からの鳥取へ輸送してくるトラック運送事業者からみると、鳥取からの帰り荷を確保する必要があるが、その貨物は鳥取発の貨物であり、鳥取県の地元事業者と競争が発生している現状もある。今後、高速道路等のインフラ整備が進むに伴い、県外事業者との競争はより厳しさを増すことも予想されるため、往復輸送の確保は引き続き厳しい状況が続くことが危惧される。

2) 帰り荷の確保はあくまでもトラック事業者の営業の範疇

- ・今回のアンケート調査に回答のあったトラック運送事業者は、従業員数が20人以下が6割を占めるなど地場輸送を中心とした中小零細であることも一因として、現状の中小事業者間のネットワークでは、特に長距離輸送における帰り荷を安定して確保するには、厳しい

実態がみられる。

- ・中小のトラック運送事業者の帰り荷確保等を支援することを目的とした既存の求貨求車システム（ネットワークK I Tあるいはローカルネットワークシステム等）があるが、例えば鳥取県内のトラック運送事業者のうち、ネットワークK I Tを利用可能な事業協同組合に加入している事業者は2割弱に過ぎず、ネットワークK I Tの利用でも必ずしも帰り荷が確保できるという状況ではない。
- ・一方、荷主企業では、現在の流通システムでは、輸送手段の選択・決定は「発側」にあるため、仕入れと販売を一括した物流システムを組むことは容易でない。
- ・このように、帰り荷の確保はあくまでもトラック事業者の営業の範疇であるが、現状ではその営業活動を全国に広げるには、中小零細性から厳しい実態にある。

今後の対応策

1) 既存の求貨求車システムの活用

- ・帰り荷確保に当たっては、例えば県独自での求貨求車システムの活用等も考えられるが、このようなシステムは、全国からいかに多くの貨物情報を集め、その中からマッチングする貨物を見つけるかというものであるため、県独自のシステムではシステムの構築とその周知、実際の情報登録の広がり等の厳しさ等相当のリスクが想定される。
- ・従って、現実的な対応としては、県内のトラック運送事業者に対してより積極的な求貨求車システムの活用を促すことが効果的と考えられる。
- ・具体的には既存の事業協同組合への加入や、新たなネットワークK I T利用協同組合の設立への支援があろう。

2) 事業者間のネットワークの構築

- ・中小事業者間のネットワーク構築の方策として、既存の事業協同組合内または新たな事業協同組合の設立による組合内での新たな連携方策の検討が考えられる。
- ・事業協同組合化の本旨は、中小事業者では限界のある事業等を共同で行うことでメリットを創出しようとするものである。現状の事業協同組合では、共同購入や高速道路の別納制度等の事業に偏っているところが少なくない。今後は、中小事業者の事業継続、あるいは生き残りのための一環として、事業協同組合の積極的な活動強化が求められる。
- ・さらに、事業協同組合間の交流を活発にすることにより、事業協同組合間の情報共有を図る一方で、競争意識も高めることも必要と考えられる。
- ・具体的には、トラック協会による支援や県及び中小企業中央会等との協力による設立支援、運営支援等が考えられる。

3) 荷主企業との連携強化（情報共有化と共同での物流効率化への取り組み支援）

- ・帰り荷の安定確保に向けては、荷主企業との連携強化も必要である。荷主企業においても、取引のあるトラック運送事業者が往復の貨物を安定確保できれば、効率化によるコスト削減も可能となろう。
- ・そのためには、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両者で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が求められる。

(2) 現在の輸送への満足度は決して高くなく、物流改善のニーズがみえる

状況

- ・調査結果からは、トラック運送事業者でも荷主企業でも現在の輸送への満足度は決して高くない。また現在の物流について効率化等の改善ニーズがあることが明らかとなった。

要因

1) 現在のような厳しい競争下では荷主企業に交渉できない、交渉の余地がない

- ・トラック運送事業者側では、現在の輸送への満足度は決して高くないが、改善したくとも自社でできる改善には限界がみられる。例えば積み合せ輸送の可否や集荷・配送時間を調整することなどは、荷主企業とその取引先（配送先）との取引条件で決まるものであるため、変更や見直しは容易ではない。
- ・また、現在は需給バランス上、荷主企業が優位にあり、荷主企業に対する調整や見直し等の要請を行うと、理解のない荷主企業によっては取引を継続できず、他業者へ切り替えられてしまう危険性もあり、言うに言えない状況もみられる。

2) トラック運送事業者が自社でどのような改善の道があるのかが考えられない

- ・一方で、荷主企業に改善を提案するためには、現状の輸送方法やシステムの問題を客観的に明らかにし、その問題をどのように改善すればよいかの具体的な提案営業を行うことが必要であるが、中小事業者の多くでは、そのような経験やノウハウが不足しており、荷主企業に自信をもって提案営業ができない。

3) 荷主企業は仕入れと販売を一括したシステムはなかなか組めない

- ・荷主企業においても、現在の輸送への満足度は決して高くないが、改善したくとも具体的な改善の方法がわからない事業者が少なくない。また、先にも指摘したように、現在の流通システムでは、輸送手段の選択・決定は「発側」にあるため、仕入れと販売を一括した物流システムを組むことは容易でない。

今後の対応策

1) トラック事業者と荷主企業との連携強化に向けた情報共有化、共同での物流効率化への取り組み支援

- ・トラック運送事業者でも荷主企業でも物流効率化等の改善に対するニーズがあるが、お互いの物流への問題意識について意見交換をする場が不足していると思われる。
- ・そこで今後は、トラック事業者と荷主企業のマッチングの機会が必要であり、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両者で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が求められる。
- ・その結果、両者が具体的な効率化への取り組みを進めようとするにつながつた際には、物流改善への相談窓口やアドバイスの体制も必要と考えられる。
- ・更に、物流効率化への具体化の目的がたったのものに対しては、本年度から県で実施されている「鳥取県物流連携モデル事業補助金」の継続や専門家によるコンサルティング費用の助成等も望まれる。

2)トラック事業者では、原価計算や提案営業のノウハウの習得を支援

- ・トラック運送事業者側で、提案営業を行うためには、現状及び提案する輸送について、原価計算をもとにコストを把握し、それを提案するノウハウの習得が求められるため、トラック協会等によって原価計算や提案営業の基本や実践を学ぶ研修会の実施が必要と考えられる。

(3)貨物量の減少・荷物が無い

状況

- ・調査結果からは、トラック運送事業者では、景気低迷等により貨物量が減少し、運ぶ荷物が無いとの声がすくなくない。

要因

1)世界的な産業構造の変化・我が国の成熟経済・景気の低迷による取引量・貨物量の減少

- ・製造業の海外移転をはじめとする世界的な産業構造の変化に加えて、我が国の成熟経済と長引く景気低迷によって、産業全般において取引量が減少している結果、貨物量も減少している。
- ・今後も製造業の国内産業立地等の大きな変革が望めず、鳥取県への大幅な貨物量の増大は見込めない。

2)少子高齢化による消費量の減少

- ・我が国の少子高齢化による人口減少は、消費量の減少につながっており、今後の景気回復による消費の拡大につながっても、人口減少の影響は小さくなく、貨物量は減少傾向が続くものと考えられる。

3)物流効率化への取り組みが進んでいる

- ・これまでに、社会全体で物流効率化の取り組みは進められてきている。物流効率化の基本は、ムダな輸送をしないことであり、これに取り組んだ結果として、例えば販売量は一緒であっても、その輸送量は減少することになる。我が国では、既にこのような物流効率化への取り組みの結果によって貨物量の減少という影響が出ている。

今後の対応策

1)鳥取県内の各産業が共存共栄のための協力・連携体制の構築にむけた支援

- ・鳥取県発着の貨物量を増やすには、産業立地の促進が期待される場所である。しかし、鳥取県の立地条件からみると、競争相手である他府県に比べて、物流の優位性を高めることは容易ではないと考えられる。
- ・しかし、県内の各産業が競争力を高めるために、県内の全産業が一体となり、物流効率化への取り組みを行い、効率的な仕組みを構築する土壌が醸成できれば、県内企業による新たな産業の創造や物流効率化への取り組みを評価する産業の立地も期待できよう。
- ・そのためには、前述と同様に、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両者で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が必要と考えられる。

(4)トラック事業者と荷主企業で相反するコスト問題

状況

- ・調査結果からは、トラック事業者は「運賃料金が安くて採算がとれない」、荷主企業は「物流業者に委託している輸送コストが高い」というように、コスト問題では両者が相反した状況となっている。

要因

1)トラック事業者の需給アンバランス

- ・先に指摘したように、我が国では貨物輸送量は減少基調にあり、今後もその傾向が続くものと想定される。つまり需要が縮小している一方で、トラック運送事業者数及び車両台数といった供給量が飽和状態にある、需給バランスは供給過剰状態となっているため、トラック運送事業者では、安い運賃料金でも仕事をこなさなければいけない状況となっている。

2)荷主企業の優越的地位

- ・輸送の需給バランスが供給過剰状態であることから、取引上優位である荷主企業では、まだ単価の引き下げが要請できるという状況にあるため、物流業者に委託している輸送コストが高いと感じている一因と考えられる。
- ・また荷主企業の中でも、多くが外注化されている物流現場のコストダウンが可能との意識があるのではないかと考えられる。

3)トラック事業者・荷主企業とも「物流コスト」の正確な把握ができていない

- ・トラック事業者では、輸送原価、採算性に対する正確なコスト把握や分析ができていない事業者が少なくない。自社の運賃に占めるコストがどの程度なのか、本来適正な運賃はいくらなのかを把握できていないため、荷主企業に対して客観的なデータをもとにした運賃交渉ができない状況がみられる。
- ・荷主企業は「自家輸送はコストが高い」と認識しているが、必ずしも正しくコスト把握ができていないケースばかりとはいえない。その一方でトラック事業者に外注しているにも関わらず、ムリな運賃等の要求の実態もみられる。

今後の対応策

1)トラック事業者、荷主企業とも、原価計算、提案営業のノウハウの習得

- ・トラック運送事業者側では、現状の輸送あるいは今後提案する輸送について、原価計算をもとにコストを把握することがまず必要である。加えてそれを提案するノウハウの習得が求められるため、トラック協会等によって原価計算や提案営業の基本や実践を学ぶ研修会の実施が必要と考えられる。
- ・荷主企業においても、物流コストとは何かといった基礎から、物流改善を進めていくための物流の知識を学ぶ研修会の実施が必要と考えられる。

2)鳥取県内の各産業が共存共栄のための協力・連携体制の構築にむけた支援

- ・県内の各産業が競争力を高めるために、県内の全産業が一体となり、物流効率化への取り組みを行い、効率的な仕組みを構築する土壌が醸成できれば、トラック運送事業者と荷主企業双方がWin-Winの関係が構築できる適正な運賃料金での取引に近づくことが期待される。

- ・そのためには、前述と同様に、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両者で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が必要と考えられる。

3) 事業者の企業連携・提携（M & A、合併による経営基盤の強化、余剰台数の削減）

- ・トラック輸送の需給バランスが供給過剰状態となっており、今後も輸送量の減少が予測される中では、トラック運送事業者の生き残りは厳しさを増すことが懸念される。特に中小事業者が大半を占めており、各社が単独で経営基盤の強化を図ることは容易ではない。
- ・そこで、中小事業者を中心とした事業者の企業連携や提携、ひいては合併やM & Aによる経営基盤の強化や余剰車両台数の削減を進める構造改革への取り組みも求められよう。
- ・そのためには、この業界ではこれまで実例が少ない企業再生やM & Aといった取り組みに対して、専門家によるコンサルティング等の支援が求められるものと考えられる。

(5) 実際の輸送時間がかかる一方で、リードタイムや納品時間が短くなっている

状況

- ・調査結果からは、姫鳥線等高速道路の整備が進みつつあるものの、特に長距離輸送においては、相応の輸送時間がかかる一方で、荷主企業から求められるリードタイムや納品時間は短縮化する傾向にあり、トラック運送事業者として対応に苦慮する場面が少なくない。

要因

1) 立地面のハンディ

- ・鳥取県は、姫鳥線等高速道路の整備が進みつつあるものの、首都圏や近畿圏等からの時間距離という立地面では、少なからずのハンディがあるのが現実である。
- ・昨今は、安全運転等に対するコンプライアンス遵守がより強く求められており、改善基準告示の遵守をはじめとしたトラックドライバーの長時間の過重労働を防止への意識が高まっている。トラック運送事業者で、ルールを守った安全運行を徹底するに当たっては、首都圏や近畿圏からの距離感がハンディとなってしまうことは不可避である。

2) 荷主企業間の取引条件の見直しの難しさ

- ・荷主企業も厳しい競争下にあるため、取引先からのリードタイムの短縮化や納品時間の厳守について等の要請に対応せざるをえない状況にある。このような取引条件については、短縮化や短時間化については見直し可能であっても、例えば安全運行を理由としてリードタイムを延長することは難しいケースが少なくないなど、荷主企業間における取引条件の見直しの難しさが一因と考えられる。

今後の対応策

1) 道路インフラ（特に高速道路）の整備

- ・首都圏や近畿圏等からの時間距離の短縮には、鳥取県でも既に取り組んでいる高速道路を中心とした道路インフラの一層の整備が期待される。併せて高速道路料金の無料化あるいは低廉化についても検討が望まれる。
- ・ただし、道路インフラの整備によって他県のトラック運送事業者も利便性が高まり、他県の事業者が鳥取県発の貨物を帰り荷として輸送する危険性もあり、必ずしも鳥取県内のト

トラック運送事業者の競争力が高まるとは限らない。

2) コンプライアンス経営の必要性に対する情報提供

- ・荷主企業からトラック運送事業者に対する納品時間等の無理な要請は、下請法や独禁法に抵触する危険性がある。これらをはじめとしたコンプライアンスを徹底した経営の必要性は、今後全産業に求められるものと考えられるため、荷主企業はもとより、トラック運送事業者にも関連する情報を広く提供していくことが必要と考えられる。
- ・コンプライアンス経営の結果として「鳥取県の産業は、コンプライアンスを遵守しています」ということを他県の産業に対する競争力にしていくことが望まれる。

2. 共同化・混載等効率化策における問題点・課題と対応策の方向性

トラック事業者、荷主企業とも、物流効率化にあたっては「具体的な検討方法がわからない」ことなど社内的な問題が主体であるにも関わらず、なかなか具体的な改善を進めるに至っていないケースが多く見られた。

その中で、共同化・混載等効率化策を進めるに当たっては、下記のような問題点・課題が整理できる。

- (1) 共同化・効率化を進めるには必要な取引条件の見直しが難しい
- (2) 「荷主の協力が得られない」、「具体的な検討方法がわからない」ことが阻害要因
- (3) 共同化を進めるにも関係者間で情報をマッチングさせる場がない

(1) 共同化・効率化を進めるには必要な取引条件の見直しが難しい

状況

- ・調査結果からは、共同化・効率化を進めるには、トラック事業者では何より「荷主企業との取引条件の見直し」が、また荷主企業でも「取引先との物流条件の見直し」が必要としている。

要因

1) トラック事業者では「コンプライアンス」と「長時間労働の防止」が必須

- ・先にも指摘したように、昨今トラック運送事業者では、安全運転等に対するコンプライアンス遵守がより強く求められており、改善基準告示の遵守をはじめとしたトラックドライバーの長時間の過重労働防止への取り組みが必須となってきた。
- ・共同化や効率化など物流システムの見直しを進めるに当たっては、まず、現状の輸送や作業において余分な労働時間となっている手待時間や厳しい時間指定に対応するために必要以上に余裕をもった出発時間などを見直すためには、荷主企業から要請される取引条件の見直しが必要であるが、供給過剰状態の中では、その取引条件を、無理してでも守らざるを得ない状況がある。

2) 荷主企業間の取引条件の見直しの難しさ（前掲同様）

- ・荷主企業も厳しい競争下にあるため、取引先からのリードタイムの短縮化や納品時間の厳守について等の要請に対応せざるを得ない状況にある。このような取引条件については、短縮化や短時間化については見直し可能であっても、例えば安全運行を理由としてリード

タイムを延長することは難しいケースが少なくないなど、荷主企業間における取引条件の見直しの難しさが一因と考えられる。

今後の対応策

1) 道路インフラ（特に高速道路）の整備（前掲同様）

- ・首都圏や近畿圏等からの時間距離の短縮には、鳥取県でも既に取り組んでいる高速道路を中心とした道路インフラの一層の整備が期待される。併せて高速道路料金の無料化あるいは低廉化についても検討が望まれる。
- ・ただし、道路インフラの整備によって他県のトラック運送事業者も利便性が高まり、他県の事業者が鳥取県発の貨物を帰り荷として輸送する危険性もあり、必ずしも鳥取県内のトラック運送事業者の競争力が高まるとは限らない。

2) 鳥取県内の各産業が共存共栄のための協力・連携体制の構築にむけた支援（前掲同様）

- ・県内の各産業が競争力を高めるために、県内の全産業が一体となり、物流効率化への取り組みを行い、効率的な仕組みを構築する土壌が醸成できれば、トラック運送事業者と荷主企業双方がWin-Winの関係が構築できる取引関係に近づくことが期待される。
- ・そのためには、前述と同様に、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両方で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が必要と考えられる。

2) コンプライアンス経営の必要性に対する情報提供（前掲同様）

- ・荷主企業からトラック運送事業者に対する納品時間等の無理な要請は、下請法や独禁法に抵触する危険性がある。これらをはじめとしたコンプライアンスを徹底した経営の必要性は、今後全産業に求められるものと考えられるため、荷主企業はもとより、トラック運送事業者にも関連する情報を広く提供していくことが必要と考えられる。
- ・コンプライアンス経営の結果として「鳥取県の産業は、コンプライアンスを遵守しています」ということを他県の産業に対する競争力にしていくことが望まれる。

(2) 「荷主企業の協力が得られない」、「具体的な検討方法がわからない」ことが阻害要因

状況

- ・調査結果からは、物流効率化を進めるにも、トラック事業者では「荷主企業の協力が得られない」、また荷主企業では「具体的な検討方法がわからない」ことが阻害要因となっている。

要因

1) 現在のような厳しい競争下では荷主企業に交渉できない、交渉の余地がない（前掲同様）

- ・トラック運送事業者側では、現在の輸送を改善したくとも自社でできる改善には限界がみられる。例えば積み合せ輸送の可否や集荷・配送時間を調整することなどは、荷主企業とその取引先（配送先）との取引条件で決まるものであるため、変更や見直しは容易ではない。
- ・また、現在は需給バランス上、荷主企業が優位にあり、荷主企業に対する調整や見直し等の要請を行うと、理解のない荷主企業によっては取引を継続できず、他業者へ切り替えられてしまう危険性もあり、言うに言えない状況もみられる。

2) 物流に対する正しい知識、改善の方向等のノウハウが不足

- ・トラック運送事業者のみならず荷主企業においても、物流の重要性を意識し、物流改善に向けた具体的なスタッフやノウハウ等の体制を構築できている事業者は、大規模企業を中心にごくわずかである。
- ・トラック運送事業者、荷主企業とも、大半の中小事業者では、物流の本質や改善のノウハウなどは不足している。

今後の対応策

1) 鳥取県内の各産業が共存共栄のための協力・連携体制の構築にむけた支援(前掲同様)

- ・県内の各産業が競争力を高めるために、県内の全産業が一体となり、物流効率化への取り組みを行い、効率的な仕組みを構築する土壌が醸成できれば、トラック運送事業者と荷主企業双方がWin-Winの関係が構築できる取引関係に近づくことが期待される。
- ・そのためには、前述と同様に、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両者で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が必要と考えられる。

2) コンプライアンス経営の必要性に対する情報提供(前掲同様)

- ・コンプライアンスを徹底した経営の必要性は、今後全産業に求められるものと考えられるため、荷主企業はもとより、トラック運送事業者にも関連する情報を広く提供していくことが必要と考えられる。
- ・コンプライアンス経営の結果として「鳥取県の産業は、コンプライアンスを遵守しています」ということを他県の産業に対する競争力にしていくことが望まれる。

3) 荷主企業に対する「物流の基礎から改善」を学ぶ体系的なセミナー等の実施

- ・荷主企業においても、企業経営における物流の位置づけや物流コスト等の基礎から、物流改善を進めていくための物流の知識を学ぶ体系的なセミナー等の実施が必要と考えられる。

(3) 共同化を進めるにも関係者間で情報をマッチングさせる場がない

状況

- ・調査結果から、共同化を進めるにもトラック事業者間、あるいはトラック事業者と荷主企業の間で情報をマッチングさせる場がないことが阻害要因となっている。

要因

1) 現在のような厳しい競争下では荷主企業に交渉できない、交渉の余地がない(前掲同様)

- ・トラック運送事業者側では、現在の輸送を改善したくとも自社でできる改善には限界がみられる。
- ・現在は需給バランス上、荷主企業が優位にあり、荷主企業に対する調整や見直し等の要請を行うと、理解のない荷主企業によっては取引を継続できず、他業者へ切り替えられてしまう危険性もあり、言うに言えない状況もみられる。

2) トラック運送事業者では「荷物を同業他社とられてしまう」、荷主企業では「取引先への販売情報等が漏れてしまうこと」を嫌がる

- ・共同化は、かなり以前から物流効率化へ中心的な取り組みとして効果的とされてきた。し

かし、この共同化への取り組みについては総論賛成であるものの、トラック運送事業者では「荷物を同業他社とられてしまう」、荷主企業では「取引先への販売情報等が漏れてしまうこと」を嫌がり、実現化しないケースが多々みられる。

今後の対応策

1) トラック事業者と荷主企業との連携強化に向けた情報共有化、共同での物流効率化への取り組み支援

- ・トラック運送事業者でも荷主企業でも物流効率化等の改善に対するニーズがあるが、お互いの物流への問題意識について意見交換をする場が不足していると思われる。
- ・そこで今後は、トラック事業者と荷主企業のマッチングの機会が必要であり、トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を通じて、問題意識と改善の必要性を共有し、両者で具体的な話し合いを進める雰囲気や環境の整備が求められる。
- ・トラック業界においても、例えばホームページ等を活用し、運送事業者の情報を提供する「トラック運送事業者検索システム(仮称)」の構築も効果的と考えられる。例えば、県内のトラック事業者保有車両保有台数、輸送品目・分野、輸送方面等の特徴で検索できるシステムを提供することで、荷主企業がトラック運送事業者にアプローチしやすくなることが期待される。
- ・各種情報提供とマッチングの場を提供した結果、両者が具体的な効率化への取り組みを進めようとするにつながつた際には、物流改善への相談窓口やアドバイスの体制も必要と考えられる。
- ・更に、物流効率化への具体化の目途がたったものに対しては、本年度から県で実施されている「鳥取県物流連携モデル事業補助金」の継続や専門家によるコンサルティング費用の助成等も望まれる。

3. その他環境対策・安全対策における問題点・課題と対応策の方向性

その他環境対策・安全対策を進めるに当たっては、下記のような問題点・課題が整理できる。

- (1) トラック運送事業者におけるGマークの取得促進、荷主企業への認知度向上
- (2) トラック運送事業者におけるグリーン経営認証の取得促進、荷主企業への認知度向上
- (3) 高速道路の整備促進と料金制度の問題

(1) トラック運送事業者におけるGマークの取得促進、荷主企業への認知度向上

状況

- ・安全対策を積極的に講じているトラック運送事業者の事業所にインセンティブを与える主旨で制定されているGマーク(安全性優良事業所)制度については、鳥取県では全国トップの取得率となっているが、未だGマークの認定を受けるつもりはないとする事業者も多い。また荷主企業でもGマークに対する認知度は低い。

要因

1)トラック運送事業者にとってGマークに特段のメリットが感じられていない

- ・現状のGマーク（安全性優良事業所）制度については、トラック運送事業者にとって特段のインセンティブやメリットが感じられていないと考えられる。

2)荷主企業もGマークの認知度が低いため優先的な利用などメリットにつながない

- ・Gマークに対してトラック運送事業者がメリットを感じていない一因として、荷主企業への認知度が低いため、Gマーク取得事業者を選んで利用するというレベルに至っていないことがあげられる。

今後の対応策

1)トラック運送事業者に対するGマーク取得の更なる向上へのPR

- ・鳥取県のトラック運送事業者の優位性を高めるためには、Gマーク取得率を更に向上させ、より安全な事業者であることをPRすることが必要である。そのためには、トラック運送事業者に対してGマーク取得を促すPRが必要である。

2)荷主企業及び社会一般に対するGマークのPR

- ・GマークのPRによる認知度アップは、全国的に必要であるが、特に鳥取県内では、他県に比べて取得率が高いこと、コンプライアンス遵守にまじめに取り組んでいる事業者とそうでない事業者を選別し、Gマーク取得事業者を優先して利用して欲しい旨を積極的にPRすることが効果的と考えられる。

3)鳥取県及び経済団体等荷主企業側での「Gマーク企業の積極的利用」の指定・徹底

- ・鳥取県内の各産業が共存共栄のために、物流面の品質・安全を重要視するならば、荷主企業には、Gマークへの理解度を高めてもらい、Gマーク取得事業者が何らかのインセンティブを得られるような環境づくりが必要と考えられる。
- ・全国的にみると、日本経団連では「安全運送に関する荷主の行動指針」の中で「運送事業者の選定にあたっては、ISO9001基準やGマーク認定制度など客観的な基準を積極的に活用する」こととされている。また一部大手荷主企業や物流子会社が協力物流事業者に対してGマークの取得を積極的に働きかけているケースも見られる。
- ・鳥取県内においても、今後はGマーク企業の積極的な利用に対する環境づくりや具体的な情報提供、PRについては、県及び経済団体等荷主企業側における協力が得られることが望まれる。

(2)トラック運送事業者におけるグリーン経営認証の取得促進、荷主企業への認知度向上

状況

- ・環境対策を積極的に講じているトラック運送事業者の事業所にインセンティブを与える主旨で制定されているグリーン経営認証制度については、まだ取得率は決して高くなく、認証を受けるつもりはないとする事業者も多い。また荷主企業でもグリーン経営認証に対する認知度は低い。

要因

1)トラック運送事業者にとってグリーン経営認証に特段のメリットが感じられていない

- ・現状のグリーン経営認証については、トラック運送事業者にとって特段のインセンティブやメリットが感じられていないと考えられる。

2)荷主企業もグリーン経営認証の認知度が低いいため優先的な利用などメリットにつながっていない

- ・グリーン経営認証に対してトラック運送事業者がメリットを感じていない一因として、荷主企業への認知度が低いため、グリーン経営認証取得事業者を選んで利用するというレベルに至っていないことがあげられる。

今後の対応策

1)トラック運送事業者に対するグリーン経営認証取得へのPR

- ・鳥取県のトラック運送事業者の優位性を高めるためには、グリーン経営認証取得を向上させ、より環境に優しい事業者であることをPRすることが必要である。そのためには、トラック運送事業者に対してグリーン経営認証取得を促すPRが必要である。

2)荷主企業及び社会一般に対するグリーン物流そのものの理解の徹底

- ・現在省エネ法が施行されており、荷主企業にも物流を含めたエネルギー使用量の削減が求められている。しかし、物流面での対応はトラック運送事業者への要請が主体となっており、荷主企業における物流システムそのものを見直すことでエネルギー使用量を削減するといった取り組みにまで至っている事業者は少ないものと考えられる。
- ・環境に優しいグリーン物流の推進には、荷主企業の理解が不可欠であることから、まず荷主企業に対する省エネ法やグリーン物流対応への情報提供が必要と考えられる。
- ・具体的には、研修会やセミナーの開催、更には鳥取県独自の目標の設定等も検討が望まれる。

3)鳥取県及び経済団体等荷主企業側での「グリーン経営認証企業の積極的利用」の指定・徹底

- ・鳥取県内の各産業が共存共栄のために、環境面の品質を重要視するならば、荷主企業には、グリーン経営認証への理解度を高めてもらい、グリーン経営認証取得事業者が何らかのインセンティブを得られるような環境づくりが必要と考えられる。
- ・そのための環境づくりや具体的な情報提供、PRについては、県及び経済団体等荷主企業側における協力が得られることが望まれる。

(3)高速道路の整備促進と料金制度の問題

状況

- ・鳥取県内の高速道路の整備促進への期待は高いものの、計画路線の完成にはまだ時間を要する。また共用が開始されても、利用料金が高い場合には、経営環境の厳しいトラック運送事業者では利用できない状況も散見される。トラック運送事業者からは、少なくとも現状の料金水準からの引き下げや無料化へのニーズがある。

要因

1) 鳥取県の立地的不利の解消を求めるも、公共事業及び高速道路整備の推進の是非が問われる現状

- ・首都圏や近畿圏等からの時間距離のある鳥取県の立地的なハンディを小さくするためには、鳥取県内の高速道路の整備促進への期待は高いものの、現在の国政及び県政において公共事業及び高速道路整備の推進の是非が問われている面もあり、計画路線の完成にはまだ時間を要する。

2) そもそも料金負担の考え方(受益者負担)の問題

- ・高速道路料金制度は、従来から受益者負担の考え方であったが、昨今、景気対策等の観点から、無料化への動きが出ている。現在の政治情勢では、高速道路料金制度問題の解決には相当の時間を要することが危惧される。
- ・なお、高速道路利用料金が現状より低廉化されない場合には、経営環境の厳しいトラック運送事業者では利用できないとの声も聞かれ、トラック運送事業者からは、少なくとも現状の料金水準からの引き下げや無料化へのニーズがある。

3) 高速道路の無料化が物流コストの低減につながるという過大な期待、間違った理解

- ・高速道路料金は、物流コストの一部であることは間違いないが、その比率はごく僅かであり、高速道路料金の無料化が、即座に物流コストの低減につながるといった過大な期待がもたれていることも、料金問題を難しくしている一因と考えられる。

今後の対応策

1) 業界をあげての制度見直しへの働きかけ

- ・高速道路料金制度の問題は国政レベルでの検討問題となっているが、トラック運送業界としては一致団結して、再度、公平で応分な負担の制度の必要性について働きかけていくことが必要と考えられる。

2) 荷主企業との高速道路料金に関する確認・取り決め

- ・本来のトラック運賃料金の考え方としては、高速道路料金は運賃とは別に実費精算とすべき費用である、しかし、荷主企業との間で実費精算としている実態はかなり少ないものと思われる。今後の適正な取引関係においては、高速道路料金は適正にかかったコストとして荷主企業に対して明示し、これを回収する体制を業界が足並み揃えて整えていく必要があるのではないか。

．今後の物流効率化推進に向けた対応策・支援策

前章にて整理した物流効率化推進に向けた問題点、課題と対応策をもとに、取り組みが必要と考えられる具体的な対応策・支援策について整理する。

1．物流効率化に取り組む目的・取り組みによるメリットの整理

～トラック運送事業者及び荷主企業に向けた

物流効率化への取り組みの必要性のセールストーク～

トラック運送事業者及び荷主企業が物流効率化に真剣に取り組むことの必要性和、今後行う対応策・支援策に関心を持たせるための目標あるいはセールストークを以下のように整理する。

鳥取県内の各産業が共存共栄のために、コンプライアンス経営の元で物流効率化に取り組む、競争力を高める。

- ・コンプライアンスを徹底した経営の必要性は、今後全産業に求められるものである。それは物流活動に関しても例外ではない。そこで、県内の各産業の競争力アップを目指し、県内の全産業が一体となり、物流効率化への取り組みを行い、効率的な仕組みを構築する土壌を醸成する。
- ・物流効率化への取り組みの結果として、トラック運送事業者と荷主企業双方が「Win - Win」の関係となる取引関係を構築することが、各産業の共存共栄につながる。
- ・コンプライアンス経営の結果として「鳥取県の産業はコンプライアンス遵守を徹底！」ということを他県の産業に対する競争力にする。

2．鳥取県産業の競争力アップに向けたコンプライアンス遵守と物流効率化推進のための支援メニュー

今後の物流効率化推進に向けた対応策・支援策を「鳥取県産業の競争力アップに向けたコンプライアンス遵守と物流効率化推進のための支援メニュー」と称し、以下のストーリーにて提案する。

情報交換の活発化・情報の共有化

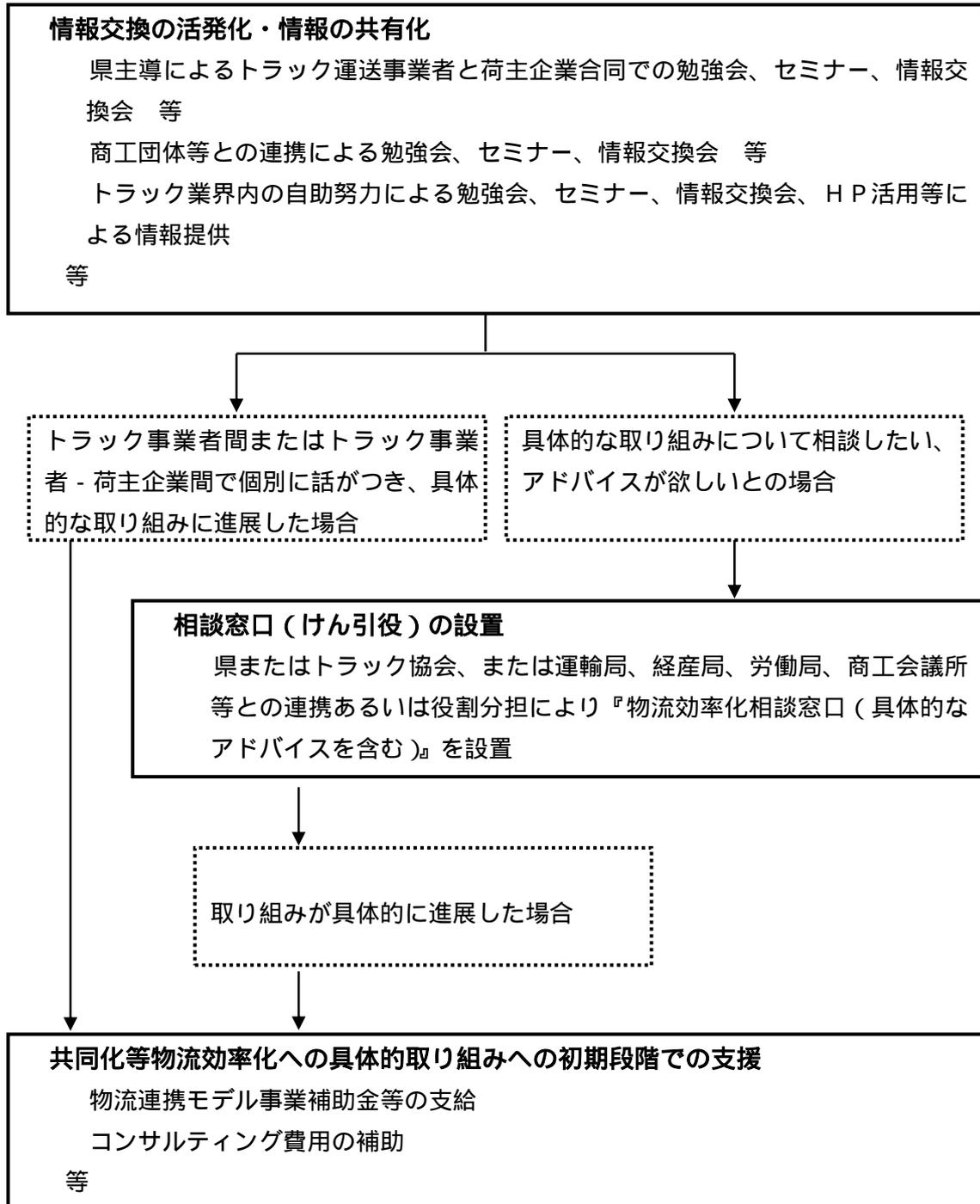
相談窓口（けん引役）の設置

共同化等物流効率化への具体的取り組みへの初期段階での支援

鳥取県産業の競争力アップに向けたコンプライアンス遵守と 物流効率化推進のための支援メニューのストーリー

目的：鳥取県内の各産業が共存共栄のために、コンプライアンス経営の元で物流効率化に取り組み、競争力を高める。

支援策のストーリーフロー



物流効率化推進のための支援メニュー案

	支援メニュー	内 容	実施案	対応する問題点・課題	
情報交換の活発化・情報の共有化	トラック運送事業者と荷主企業との連携強化への支援 コンプライアンス経営の必要性に対する情報提供への支援	トラック運送事業者と荷主企業が共同での勉強会、懇談会、意見交換会、異業種交流会等を実施	地域単位/業界・業種単位での交流からスタート	往復輸送・帰り荷確保 貨物量の減少 物流改善のニーズへの対応 トラック事業者と荷主企業で相反するコスト問題 共同化・効率化を進めるに必要な取引条件の見直し 実際の輸送時間がかかる一方でのリードタイム等の短縮要請 荷主企業の協力が得られない、効率化の検討方法がわからない	
	トラック運送事業者の情報提供	トラック協会のHP上での「トラック運送事業者検索システム(仮称)」の構築	埼玉県トラック協会のHP参照	共同化を進めるための情報のマッチング	
	トラック運送事業者における原価計算や提案営業のノウハウの習得支援	原価計算や提案営業の基本や実践を学ぶ研修会の実施	東・中・西部各トラック協会研修室にて年2回程度実施	物流改善のニーズへの対応 トラック事業者と荷主企業で相反するコスト問題	
	荷主企業における物流の基礎から改善までのノウハウの習得支援	荷主企業において、物流コストの基礎から物流改善を進めていくための知識等を体系的に学ぶセミナー・研修会の実施	地域単位/業界・業種単位で年2回程度実施	トラック事業者と荷主企業で相反するコスト問題 荷主企業の協力が得られない、効率化の検討方法がわからない	
	既存の求貨求車システムの活用拡大	既存の事業協同組合への加入や、新たなネットワークKIT利用協同組合の設立への支援	協同組合連合会及びトラック協会にて方針の提示	往復輸送・帰り荷確保	
	事業協同組合の活性化・事業者間のネットワークの構築	既存の事業協同組合の事業活性化に対する支援 新規事業共同組合の設立に対する設立・運営支援	協同組合連合会及びトラック協会にて方針の提示	往復輸送・帰り荷確保	
	Gマーク及びグリーン経営認証の取得促進、荷主企業への認知度向上への支援	Gマーク及びグリーン経営認証の取得促進、荷主企業への認知度向上への支援	トラック運送事業者に対してGマーク・グリーン経営認証の取得を促すPR	協会会報及び適正化の巡回指導時に要請・PR	Gマークの取得促進、荷主企業への認知度向上 グリーン経営認証の取得促進、荷主企業への認知度向上
			荷主企業及び社会一般に対するGマーク・グリーン経営認証のPR	荷主企業の集合時にPR 商工団体の会報の活用	
荷主企業側でのGマーク・グリーン経営認証取得企業の積極的利用の指定・徹底			県及び商工団体での検討		
荷主企業との高速道路料金に関する確認・取り決め	高速道路料金は適正にかかったコストとして荷主企業に対して明示し、これを回収する体制を業界が足並み揃えて取り組む	トラック協会と県、商工団体との協議	高速道路の整備促進と料金制度の問題		
相談窓口(けん引役)の設置	物流改善への相談窓口の設置やアドバイス体制の構築	物流改善に対する「物流効率化相談窓口」の設置やアドバイス体制の構築。	トラック協会内/商工団体内 運輸局、経産局、労働局、商工会議所などと連携を検討	物流改善のニーズへの対応	
	トラック運送事業者の企業連携・提携への支援	企業再生やM&Aといった取り組みに対して、専門家によるコンサルティング等の支援	トラック協会、県、商工団体での検討	トラック事業者と荷主企業で相反するコスト問題	
共同化等物流効率化への取り組みの初期段階での支援	荷主企業との連携強化	本年度から県で実施されている「鳥取県物流連携モデル事業補助金」の継続	鳥取県にて継続実施を検討	物流改善のニーズへの対応 共同化を進めるための情報のマッチング	
		専門家によるコンサルティング費用の助成等	鳥取県にて検討	物流改善のニーズへの対応 共同化を進めるための情報のマッチング	
その他周辺環境の整備	道路インフラ(特に高速道路)の整備	高速道路を中心とした道路インフラの一層の整備が期待される。併せて高速道路料金の無料化あるいは低廉化についても検討	鳥取県にて検討	実際の輸送時間がかかる一方でのリードタイム等の短縮要	
	高速道路料金制度見直しへの働きかけ	高速道路料金制度の見直しに対して業界が一致団結した働きかけ	トラック協会にて検討 県、商工団体との協議	高速道路の整備促進と料金制度の問題	

資料編

物流実態調査アンケート調査票

【ご回答に当たって】

ご回答は、集計処理し、この調査の目的以外には使用致しません。また、貴社名、ご回答者名等は回答内容についての必要な照会が発生した場合のためにご記入いただくためのもので、一切公表いたしません。

ご記入いただいたアンケート調査票は、大変お手数ですが、**平成22年7月9日(金)**までに、同封した返信用封筒に入れご投函をお願いいたします。

本アンケートのご回答に際して、ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問い合わせ下さい。

社団法人鳥取県トラック協会 鳥取県物流実態調査受託事業担当

主任調査員 清水 調査員 荻原

電話：090-3172-7692、090-3172-4988

F A X：0857-27-7051

鳥取県商工労働部経済通商総室通商物流室 物流政策担当 亀谷 小林

電話：0857-26-7660 F A X：0857-26-8117

問1. 貴社の概要についてご記入下さい。

事業者名			
本社所在地	TEL ()	鳥取県外の支店の有無 (番号に 印を)	1. あり 2. なし
ご回答者氏名			
資本金	万円	直近の1年間の売上高	万円
22年3月末現在従事者数	人	22年3月末現在トラック保有台数	両
自社保有の倉庫面積	m ²	保有されているフォークリフトの台数	台

有給役員・常雇・臨時・日雇を含みます。

問2. 貴社の輸送の状況についてご記入下さい。

(1) 最近1年間(平成21年4月～平成22年3月までの1年間)の一般輸送(特積みを除く)の「年間輸送量」を「往路・復路別」にご記入下さい。またその年間輸送量のうち「定期的な輸送」と「スポット輸送」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。

	一般貨物の年間輸送量		定期的な輸送	スポット輸送	合計
往路	トン	➡	%	%	100%
復路	トン		%	%	100%

(2) (1)の年間輸送量を100とした場合の「主な品目の輸送量」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入下さい。

	年間取引量	農水産品	林産品	鉱産品	金属・機械	化学工業品	軽工業品	雑工業品	特産品	その他
往路	100%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
復路	100%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

(3) (1)の年間輸送量のうち「定期的な輸送」を100とした場合の「方面別の輸送量」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入下さい。

	定期的な輸送の年間輸送量	首都圏発着	中部圏発着	近畿圏発着	山陽圏発着	県内及び島根(山陰)の発着	左記の圏域以外の発着
往路	100%	%	%	%	%	%	%
復路	100%	%	%	%	%	%	%

首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏発着の定期的な輸送が「ある」場合、全ての設問にご回答下さい。

また、これに該当する輸送が「ない」場合は、下の(4)、2ページの(5)(6)及び4ページの間5以降の設問にご回答下さい。(3ページの間3、4ページの間4を除く)

(4) 方面別の輸送において、今後重点を置こうとお考えの地域があれば、該当する地域の欄に印をつけて下さい。また重点を置きたい具体的な都道府県名や市町村名がある場合は、それをご記入下さい。

	往路		復路	
	該当の場合印を	具体的な都道府県名・市町村名	該当の場合印を	具体的な都道府県名・市町村名
首都圏				
中部圏				
近畿圏				
山陽圏				
県内及び島根(山陰)				
上記の圏域以外				

(5) 現在、貴社が担当している輸送業務に関する満足度について、どのようにお考えですか。往路と復路それぞれについて、該当する番号1つに 印をつけて下さい。

	輸送業務		保管業務
	往 路	復 路	
十分満足しており改善の必要はない	1	1	1
おおむね満足しているが、更に改善したい面がある	2	2	2
問題があり改善や効率化を進めたい面が多くある	3	3	3
全てに問題があり改善や効率化を進めたい	4	4	4
なんともいえない、わからない	5	5	5

(6) 現在の貴社が担当している輸送業務、保管業務に関して、どのような問題点や課題がありますか。仕入れと販売それぞれについて、該当する番号全てに 印をつけて下さい。

	輸送業務		保管業務
	往 路	復 路	
貨物量が減少している	1	1	1
積載率が低下している	2	2	2
運賃・料金が安く採算がとれない	3	3	3
時間指定が厳しく対応が難しい	4	4	4
実際の輸送時間がかかる	5	5	5
発注の単位が小さく(小ロット化)になっている	6	6	6
発注の単位が大きく(大ロット化)になっている	7	7	7
適切な車両や保管場所が確保できない	8	8	8
適切な車両や保管量を維持・コントロールできない	9	9	9
CO2発生量の削減など環境問題への対応が難しい	10	10	10
その他(具体的に)	11	11	11

問3. 首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏発着の定期的な取引がある場合、「現在、問題があり改善や効率化を進めたい」と考えている取引はありますか。ある場合にはその代表的な取引の内容を5つのケースまでご回答下さい。

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
使用車両は？		ト車	ト車	ト車	ト車	ト車
その取引の発着地は？	発地	都府県	都府県	都府県	都府県	都府県
	着地	都府県	都府県	都府県	都府県	都府県
1回当たりの輸送のトン数は？		ト	ト	ト	ト	ト
輸送の頻度は？		回/月	回/月	回/月	回/月	回/月
輸送の年間の繁忙期、閑散期は？	最も取引が多い月	月	月	月	月	月
	最も取引が少ない月	月	月	月	月	月
1回当たりの配送先の件数は？		件	件	件	件	件
品目は？（具体的にご記入下さい）						
温度帯は？ （右の中から番号を）	1.常温 2.定温 3.チルド 4.冷凍	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4
時間指定の有無は？ （右の中から番号を）	1.全配送先で分単位の指定 2.一部配送先で分単位の指定 3.全配送先で時間単位の指定 4.一部配送先で時間単位の指定 5.その他（具体的に）	1・2・3・4・5 ()				
鳥取からの発貨物の場合、帰りの輸送品の有無は？（右の中から番号を）	1.自社で手配した帰りの輸送もあり 2.荷主が手配した帰りの輸送もあり 3.帰りの輸送はなし	1・2・3	1・2・3	1・2・3	1・2・3	1・2・3
この輸送の運賃は？ （右の中から番号を）	1.適正である 2.赤字である	1・2	1・2	1・2	1・2	1・2
この輸送で、既に混載や共同輸送等の効率化策を行ってききましたか？（右の中から番号を）	1.既に自社内で混載を実施 2.既に他社との共同化を実施 3.混載・共同化以外の効率化策を実施 4.その他（具体的に） 5.特に何も行っていません	1・2・3・4・5 ()				
この「問題があり効率化を進めたい」輸送について、今後、具体的な見直しについての検討状況は？（右の中から番号を）	1.既に効率化策を検討中 2.今後、効率化策を検討予定 3.検討しているが具体的な方策がない 4.検討したいが検討方法がわからない 5.その他（具体的に） 6.特に何も行っていません	1・2・3・4・5・6 ()				
効率化策の具体的な内容は？（右の中から番号を）	1.混載輸送 2.共同輸配送 3.帰り荷の安定的な確保 4.物流拠点の集約化 5.荷主企業との取引条件の見直し 6.わからない 7.その他（具体的に）	1・2・3・4 5・6・7 ()				
今後の見直しの具体的な目標時期は？（右の中から番号を）	1.今年度（22年度）中 2.来年度（23年度）中 3.再来年度（24年度）以降 4.未定	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4
見直す上での課題や阻害要因は？（右の中から番号を）	1.自社内での取り組みでは限界がある 2.同業他社との協力関係の構築が難しい 3.荷主企業の協力を得ることが難しい 4.具体的な検討方法がわからない 5.その他（具体的に）	1・2・3・4・5 ()				

問4．物流の効率化を進めるに当たって、希望する支援策等がありますか。該当する番号全てに印をつけて下さい。

- 1．同業者間との連携を促進するための情報提供の手段の提供
- 2．荷主企業との連携を促進するための情報提供の手段の提供
- 3．専門家によるサポート機能、コンサルタント機能の提供
- 4．実証実験等に対する助成制度
- 5．その他（具体的に _____ ）

問5．中国横断自動車道「姫路鳥取線」のうち平成22年3月28日に、河原IC～鳥取IC間と、佐用JCT～大原IC間が開通しました。この鳥取自動車道「姫路鳥取線」の開通は、物流面でどのような影響が生じていますか。該当する番号全てに印をつけて下さい。

- 1．輸送の短時間化ができるので、プラスの影響となっている
- 2．輸送コストの削減に寄与しており、プラスの影響となっている
- 3．鳥取県外の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている
- 4．利用しているが特に影響はない
- 5．利用しないので影響はない
- 6．その他（具体的に _____ ）

問6．今後、高速道路料金制度が見直され、上限制（大型自動車は上限5,000円）による新割引制度が導入される一方で、大口割引制度の廃止が発表されましたが、その影響はどのように想定されますか。該当する番号全てに印をつけて下さい。

- 1．コストダウンになり、プラスの影響が見込まれる
- 2．逆にコストアップになり、マイナスの影響が見込まれる
- 3．コストダウンになるが、荷主企業から値引き等を求められることが見込まれるため、結局マイナスの影響が見込まれる
- 4．利用しないので影響はない
- 5．その他（具体的に _____ ）

問7．貴社では環境問題・安全問題への対応として、どのような取り組みを行っていますか。

(1) 低公害車の導入状況について

1．最近1年間に首都圏及び大阪府、兵庫県の環境条例への適合車両を導入した台数をご記入下さい。

_____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台

2．首都圏及び大阪府、兵庫県の環境条例にまだ適合していない車両は何台ありますか。台数をご記入下さい。

_____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台

3．最近1年間に導入したCNG車の台数をご記入下さい。

_____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台

4．最近1年間に導入したハイブリッド車の台数をご記入下さい。

_____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台 _____ トン車 _____ 台

(2) Gマーク（安全性優良事業所）の取得状況について、該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．現在、認定を受けている
- 2．現在、認定を受けていないが、今年度認定を受ける予定である
- 3．現在、認定を受けていないし、受けるつもりはない

(3) グリーン経営認証（交通エコロジー・モビリティ財団による）の取得状況について、該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．現在、認定を受けている
- 2．現在、認定を受けていないが、今年度認定を受ける予定である
- 3．現在、認定を受けていないし、受けるつもりはない

問8．貴社では環境問題と物流効率化への取り組みをどのように位置づけていますか。該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．環境問題への対応のほうが高い優先順位が高い
- 2．物流効率化への対応のほうが高い優先順位が高い
- 3．物流効率化への対応の結果は環境問題にも寄与するので同等と位置づけている
- 4．どちらともいえない
- 5．その他（具体的に _____ ）

問9．物流の効率化を進めていくことに関する問題点や行政等の支援策について、どのようなご意見でも結構ですのでご自由にご記入下さい、

ご協力ありがとうございました

物流実態調査アンケート調査票

【ご回答に当たって】

ご回答は、集計処理し、この調査の目的以外には使用致しません。また、貴社名、ご回答者名等は回答内容についての必要な照会が発生した場合のためにご記入いただくためのもので、一切公表いたしません。

ご記入いただいたアンケート調査票は、大変お手数ですが、**平成22年7月9日(金)**までに、同封した返信用封筒に入れご投函をお願いいたします。

本アンケートのご回答に際して、ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問い合わせ下さい。

社団法人鳥取県トラック協会 鳥取県物流実態調査受託事業担当

主任調査員 清水 調査員 荻原

電話：090-3172-7692、090-3172-4988

F A X：0857-27-7051

鳥取県商工労働部経済通商総室通商物流室 物流政策担当 亀谷 小林

電話：0857-26-7660 F A X：0857-26-8117

問1. 貴社の概要についてご記入下さい。

事業者名			
本社所在地	TEL ()	鳥取県外の支店の有無 (番号に 印を)	1. あり 2. なし
ご回答者氏名		22年3月末現在 従事者数	人
資本金	万円	直近の1年間の 売上高	万円
自社保有の倉庫面積	m ²	保有されている フォークリフトの台数	台

有給役員・常雇・臨時・日雇を含みます。

問2. 貴社の商品の仕入れや販売に伴う輸送の状況についてご記入下さい。

(1) 最近1年間(平成21年4月～平成22年3月までの1年間)の「年間輸送量」を「仕入れ・販売別」にご記入下さい。またその年間輸送量のうち「定期的な取引」と「スポット的な取引」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。

	年間輸送量			
仕入れ	トン	定期的な取引	スポット的な取引	合計
		%	%	100%
販売	トン	%	%	100%

(2) (1)の年間輸送量を100とした場合の「主な品目の取引量」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入下さい。

	年間取引量	農水産品	林産品	鉱産品	金属・機械	化学工業品	軽工業品	雑工業品	特産品	その他
仕入れ	100%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
販売	100%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

(3) (1)の年間輸送量を100とした場合の「主な輸送方法」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入下さい。

	年間取引量	トラック	フェリー	鉄道	内航海運	国内航空
仕入れ	100%	%	%	%	%	%
販売	100%	%	%	%	%	%

(4) (1)の年間輸送量のうち「定期的な取引」を100とした場合の「方面別の取引量」のおおよその比率(%)をご記入下さい。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意下さい。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入下さい。

	定期的な取引の年間取引量	首都圏発着	中部圏発着	近畿圏発着	山陽圏発着	県内及び島根(山陰)の発着	左記の圏域以外の発着
仕入れ	100%	%	%	%	%	%	%
販売	100%	%	%	%	%	%	%

首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏発着の定期的な取引が「ある」場合、全ての設問にご回答下さい。
また、これに該当する輸送が「ない」場合は、下の(5)、2ページの(6)(7)及び4ページの問5以降の設問にご回答下さい。(3ページの問3、4ページの問4を除く)

(5) 方面別の取引において、今後重点を置こうとお考えの地域があれば、該当する地域の欄に印をつけて下さい。また重点を置きたい具体的な都道府県名や市町村名がある場合は、それをご記入下さい。

	仕入れ		販売	
	該当の場合 印を	具体的な都道府県名・ 市町村名	該当の場合 印を	具体的な都道府県名・ 市町村名
首都圏				
中部圏				
近畿圏				
山陽圏				
県内及び島根(山陰)				
上記の圏域以外				

(6) 現在の貴社の取引における物流（輸送・保管等）に関する満足度について、どのようにお考えですか。仕入れと販売それぞれについて、該当する番号1つに 印をつけて下さい。

	仕入れ	販 売
十分満足しており改善の必要はない	1	1
おおむね満足しているが、更に改善したい面がある	2	2
問題があり改善や効率化を進めたい面が多くある	3	3
全てに問題があり改善や効率化を進めたい	4	4
なんともいえない、わからない	5	5

(7) 現在の貴社の取引における物流（輸送・保管等）に関して、どのような問題点や課題がありますか。仕入れと販売それぞれについて、該当する番号全てに 印をつけて下さい。

	仕入れ	販 売
自家輸送にかかるコストが高い	1	1
物流事業者へ委託している輸送にかかるコストが高い	2	2
自社での保管にかかるコストが高い	3	3
物流事業者へ委託している保管にかかるコストが高い	4	4
リードタイムや納品時間が短くなっている	5	5
リードタイムや納品時間が長くなっている	6	6
実際の輸送時間がかかる	7	7
荷物の破損が生じるなど物流の品質が低い	8	8
発注の単位が小さく（小ロット化）なっている	9	9
発注の単位が大きく（大ロット化）なっている	10	10
適切な保管場所が確保できない	11	11
適切な保管量を維持・コントロールできない	12	12
CO2発生量の削減など環境問題への対応が難しい	13	13
その他（具体的に)	14	14

問3. 首都圏・中部圏・近畿圏・山陽圏発着の定期的な取引がある場合、「現在、問題があり改善や効率化を進めたい」と考えている取引はありますか。ある場合にはその代表的な取引の内容を5つのケースまでご回答下さい。

	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
使用車両は？	ト車	ト車	ト車	ト車	ト車
その取引の輸送の担当は？(右の中から番号を)	1・2	1・2	1・2	1・2	1・2
その取引の発着地は？	発地	都府県	都府県	都府県	都府県
	着地	都府県	都府県	都府県	都府県
1回当たりの取引のトン数は？	ト	ト	ト	ト	ト
取引の頻度は？	回/月	回/月	回/月	回/月	回/月
取引の年間の繁忙期、閑散期は？	最も取引が多い月	月	月	月	月
	最も取引が少ない月	月	月	月	月
1回当たりの配送先の件数は？	件	件	件	件	件
品目は？(具体的にご記入下さい)					
温度帯は？(右の中から番号を)	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4
時間指定の有無は？(右の中から番号を)	1・2・3・4・5 ()				
鳥取からの発貨物の場合、帰りの輸送品の有無は？(右の中から番号を)	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4
この取引の物流コストは？(右の中から番号を)	1・2	1・2	1・2	1・2	1・2
この取引で、既に混載や共同輸送等の効率化策を行ってききましたか？(右の中から番号を)	1・2・3・4 5・6・7 ()				
この「問題があり効率化を進めたい」取引について、今後、具体的な見直しについての検討状況は？(右の中から番号を)	1・2・3・4 5・6・7・8 ()				
効率化策の具体的な内容は？(右の中から番号を)	1・2・3・4 5・6・7・8 ()				
今後の見直しの具体的な目標時期は？(右の中から番号を)	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4	1・2・3・4
見直す上での課題や阻害要因は？(右の中から番号を)	1・2・3・4・5 ()				

問4．物流の効率化を進めるに当たって、希望する支援策等がありますか。該当する番号全てに印をつけて下さい。

- 1．同業者間との連携を促進するための情報提供の手段の提供
- 2．物流事業者との連携を促進するための情報提供の手段の提供
- 3．専門家によるサポート機能、コンサルタント機能の提供
- 4．実証実験等に対する助成制度
- 5．その他（具体的に _____）

問5．中国横断自動車道「姫路鳥取線」のうち平成22年3月28日に、河原IC～鳥取IC間と、佐用JCT～大原IC間が開通しました。この鳥取自動車道「姫路鳥取線」の開通は、物流面でどのような影響が生じていますか。該当する番号全てに印をつけて下さい。

- 1．輸送の短時間化ができるので、プラスの影響となっている
- 2．輸送コストの削減に寄与しており、プラスの影響となっている
- 3．鳥取県外の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている
- 4．利用しているが特に影響はない
- 5．利用しないので影響はない
- 6．その他（具体的に _____）

問6．今後、高速道路料金制度が見直され、上限制（大型自動車は上限5,000円）による新割引制度が導入される一方で、大口割引制度の廃止が発表されましたが、その影響はどのように想定されますか。該当する番号全てに印をつけて下さい。

- 1．コストダウンになり、プラスの影響が見込まれる
- 2．逆にコストアップになり、マイナスの影響が見込まれる
- 3．コストアップになるが、物流事業者に値引き等を求めるので、影響はない
- 4．利用しないので影響はない
- 5．その他（具体的に _____）

問7．貴社では環境問題・安全問題への対応として、どのような取り組みを行っていますか。

(1) 低公害車の導入状況について、該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．自社でも積極的に導入している
- 2．取引先の物流事業者に積極的な導入を要請している
- 3．物流事業者に任せている
- 4．特に取り組みは行っていない
- 5．その他（具体的に _____）

(2) Gマーク（安全性優良事業所）の認知状況について、該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．Gマークについて知っており、取得した物流事業者を積極的に利用している
- 2．Gマークについて知っており、取引先の物流事業者に取得を要請している
- 3．Gマークについて知っているが、特に対応してはいない
- 4．Gマークについて知らない
- 5．その他（具体的に _____）

(3) グリーン経営認証（交通エコロジー・モビリティ財団による）の認知状況について、該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．グリーン経営認証について知っており、取得した物流事業者を積極的に利用している
- 2．グリーン経営認証について知っており、取引先の物流事業者に取得を要請している
- 3．グリーン経営認証について知っているが、特に対応してはいない
- 4．グリーン経営認証について知らない
- 5．その他（具体的に _____）

問8．貴社では環境問題と物流効率化への取り組みをどのように位置づけていますか。該当する番号1つに印をつけて下さい。

- 1．環境問題への対応のほうが優先順位が高い
- 2．物流効率化への対応のほうが優先順位が高い
- 3．物流効率化への対応の結果は環境問題にも寄与するので同等と位置づけている
- 4．どちらともいえない
- 5．その他（具体的に _____）

問9．物流の効率化を進めていくことに関する問題点や行政等の支援策について、どのようなご意見でも結構ですのご自由にご記入下さい、

ご協力ありがとうございました