

IV-132

貨物の共同輸送の実態に関する調査

沖縄開発庁沖縄総合事務局 正員 西野 賢治
 京都大学工学部 正員 谷口 栄一
 (社)システム科学研究所 正員 大矢 正樹

1. はじめに

共同輸送には貨物輸送の効率化と、トラック交通量の削減による交通環境の改善への寄与が期待できると言われているが、十分には普及していない状況にある。これは共同輸送について、効果・問題点等が十分には明らかにされていない点にも起因していると考えられる。本稿では、共同輸送の実態を探るために実施した企業アンケートの概要について報告する。

2. 調査の概要

京阪神大都市圏内に立地する企業を対象に、共同輸送実施の有無、ニーズ、効果、共同輸送促進のための公共側の施策等に関するアンケート調査を行った。

調査票を配付した企業は1,630社で、有効回答数は445社（回収率27.3%）であった。共同輸送実施企業は、荷主企業54社、運送業3社の計57社である。

3. 共同輸送の効果

(1) 全体的な傾向

共同輸送を実施している荷主企業の効果をみると「コストの削減」が72.2%で最も多く、次いで「輸送時間の確実性アップ」「トラック台数の削減」

「積載効率アップ」の順となっている。「輸送時間の確実性アップ」の効果が上位にきたのは、効果があつたと回答した企業の大部分が百貨店・スーパー等の発注側であり、共同輸送の導入時に輸送時間の確実性に特に留意したためと考えられる。

具体的にコスト削減の程度についてみると、全体の約4割が「5%以上のコスト削減」効果があると回答している。「20%以上のコスト削減」効果があると回答した企業も2割程度あり、共同輸送がコスト削減に実際に有効であることがみてとれる。

同様にトラック台数の削減効果の程度についてみると、5%以上の削減効果があると回答した企業が全体の約30%を占めている。また削減効果が20%以上あると回答した企業も、回答企業全体の約15%を

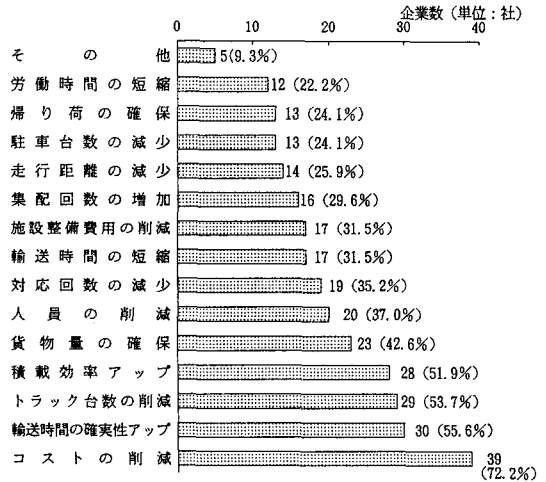


図-1 共同輸送実施により実際に生じた効果

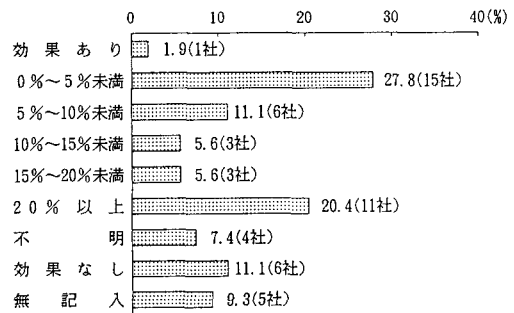


図-2 コストの削減効果

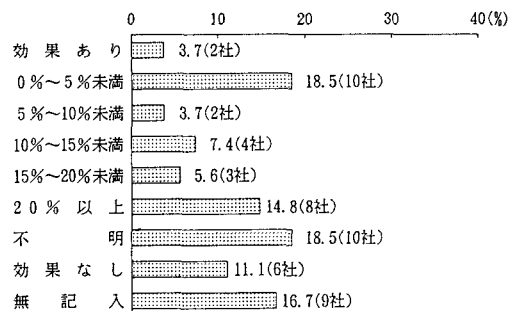


図-3 トラック台数の削減

占めている。

積載効率についても20%以上の改善効果があると回答した企業が全体の17%ある。

(2) 百貨店の共同配送の効果

京阪神の百貨店では、顧客に対する商品の配送について、百貨店毎に配送地区を決めて共同配送を実施している。これについて、一般のアンケートに加えてヒアリングと配送所へのアンケートを別個に実施した。ヒアリングでは共同配送の効果として、

- ①ドライバーの労働条件が大きく向上した。
- ②配送回数の増加によりサービスの向上をはかれた
- ③配送時間の安定及び短縮

の3点が現場の配送所からあげられている。特に①の効果により、ドライバーの定着率が上がったことが高く評価されている。

またアンケート結果によれば、共同配送導入前を100とすれば、配送車両が93、超過勤務時間が48、配送距離が72、配送時間が89に減少している。

以上(1)、(2)より、共同輸送は一般に考えられている以上にコスト削減等に効果的であるとみることができる。

表-1 交換配送の効果の各変化率/商品数変化率

	平常期	繁忙期
配送車両数変化率/配送商品数変化率	93%	94%
勤務人員数変化率/配送商品数変化率	100%	88%
超過勤務時間数変化率/配送商品数変化率	48%	65%
配送距離変化率/配送商品数変化率	72%	90%
配送時間変化率/配送商品数変化率	89%	101%

4. 共同輸送実施後の問題点

共同輸送実施後、実際に生じたり、起こってはいないが不安に思っている主な問題点は、「集配時間が限定される」「仕分け等の作業が面倒になる」

「需要変動への対応が困難」「貨物輸送の安全性・責任の所在が明確でない」の4つである。しかし、効果に関する設問に比べると回答した企業は非常に少なく、問題は比較的少ないと考えられる。

5. 共同輸送の普及に向けて

共同輸送を進めていく上で効果的と思われる施策としては、共同輸送実施企業では、「共同輸送実施企業に対する税金等の優遇（52%）」「伝票、パレ

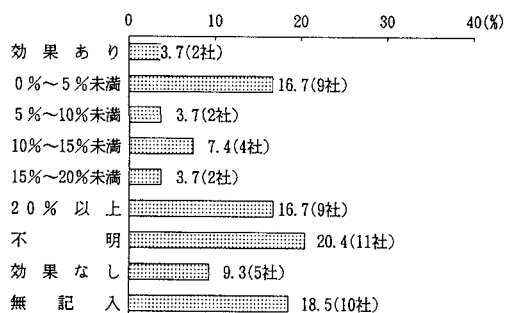


図-4 積載効率の向上

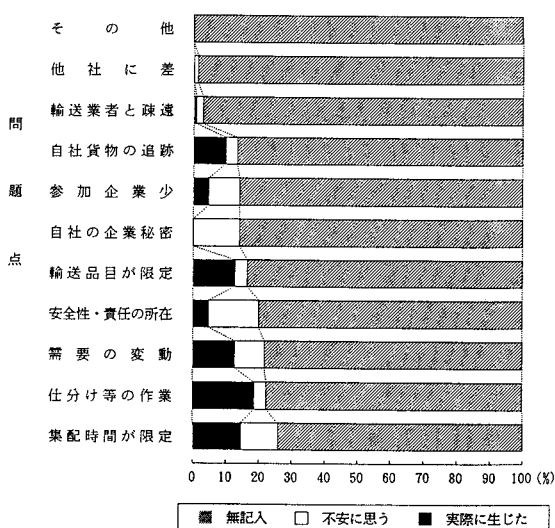


図-5 共同輸送により生じた問題・不安に思う問題

ット等の規格の統一（43%）」を望む企業が多い。

まだ共同輸送を実施していない企業では、「ロジスティクスセンター等の施設の、公共あるいは複数企業による共同整備」が最も多い。

共同輸送の普及を図るためには、①税制等による優遇措置、②規格の統一の推進、③ロジスティクスセンター等の施設整備の支援の3点が必要と考えられる。

謝辞：本稿をまとめるにあたっては、柳澤崇（現トヨタ自動車）、北川敦司（現全日空）両君の協力を得ました。ここに記して謝意を表します。