

IV-135

地域型共同輸送の導入可能性

中央大学 学生員 ○福井克之
大成建設 正 員 山地謙治
中央大学 正 員 鹿島 茂

1. はじめに

共同輸送は、都市内貨物交通効率化の有効策とされているが、現在のところ十分な成果を挙げているとは言えない。本調査は、共同輸送の導入可能性のために、J R川崎駅前東口地区を例に、

- ①共同輸送における問題点の整理
- ②共同輸送実験のための事前意識調査
- ③共同輸送実施のための条件の検討
- ④共同輸送モデル実験
- ⑤実験実施後の意識調査

を行ったものである。

2. 共同輸送の問題点の整理

共同輸送には、これまで色々な問題が指摘されてきた。これを、導入前、導入後、環境に整理した。

○導入前

- ・輸送業者と荷主の関係分離による輸送業者の抵抗
- ・同業種の荷主間の物流の非差別化による、荷主の営業を中心とした反対
- ・輸送の効率化の企業間の差異

○導入後

- ・輸送業者の規模によるメリットの相違のため、参加業者間の費用負担の仕方が難しい
- ・配送と集荷がアンバランス
- ・共同化される貨物の物流の仕組みの変更

○環境

- ・車種が大型化する
- ・平均駐車時間が長くなる

3. 調査の概要

事前調査のため行ったアンケートの概要、並びに、調査対象のJ R川崎駅前東口地区の概要を表-1, 2, 3、図-1に示す。

表-1 アンケートの概要

調査期間	平成5年8, 9月中の1週間
調査対象	J R川崎駅前東口地区の商店街 地下街、大型店、テナント
調査項目	業種、実験参加の有無・条件 配送・集荷の現状、その他
調査票回収率	42.1% (=176/418)

表-2 対象地区の各店舗数

対象施設	事業所数	配布票数	回答票数
大型百貨店 （さいか屋、小美屋、 丸井、川崎武）	4店	4店	4店(100%)
川崎BE(駅ビル)	297店	50店	47店(94.0%)
ルフロン	37店	37店	24店(64.9%)
地下街アゼリア	154店	154店	36店(23.4%)
岡田屋モアーズ	128店	128店	37店(28.9%)
銀柳街商店街	45店	45店	28店(62.2%)
合 計	665店	418店	176店(42.1%)

表-3 対象地区の業種構成

百貨店・スーパー	食料品	飲食店	衣服・身回り品	化粧品・医薬品
5店 2.8%	26店 14.7%	44店 25.0%	64店 36.4%	5店 2.8%
日用雑貨	家具・装飾品	書籍・印刷物	その他	合計
12店 6.8%	2店 1.1%	4店 2.3%	14店 8.0%	176店 100%

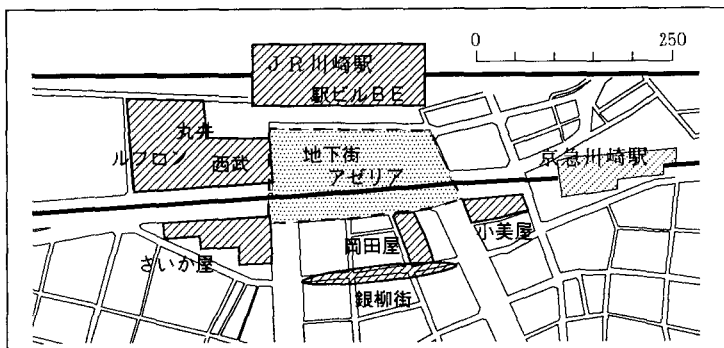


図-1 対象地区の概要

4. 事前調査結果

(1) 実験参加の可能性

回答企業176社の実験参加の可能性を図-2に示す。

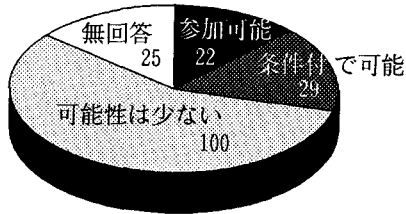


図-2 実験参加の可能性

これを業種ごとに見てみると、「衣服・身回り品」が20.7%(全体の7.9%)と最も可能性が高い。一方、可能性が少ない業種は、「食料品」「飲食店」がそれぞれ、75.0%、94.6%と高くなっている。

(2) 実験参加の条件

条件付きなら実験参加可能と答えた企業の条件の内容を表-4に示す。

表-4 実験参加条件（複数回答）

搬入・搬出時間	手数料	責任問題	対象地域	全 体
19店 73.1%	14店 53.8%	11店 42.3%	4店 15.4%	26店 100%

(3) 可能性の少ない理由

参加の可能性が少ないと答えた企業の理由を表-5に示す。

表-5 可能性の少ない理由（複数回答）

配送時間の遅れ	商品が共同化にくい	責任問題	商品の添付の制約	全 体
55店 55.6%	46店 46.5%	37店 37.4%	12店 12.1%	99店 100%

(4) 条件により参加できる業種

条件が加わるにより、参加可能と答えた企業数を業種別に表-6にまとめてみた。

表-6 業種別参加可能企業数

○搬入・搬出時間 (単位: 店)				
業 種	百貨店	食料品	飲食店	衣・身回
条件なし	1	1	2	12
条件あり	2(1)	3(2)	2(0)	22(10)
業 種	化粧品・医	日用雑貨	家具・装	書籍・印
条件なし	1	2	0	0
条件あり	2(1)	5(3)	1(1)	0(0)

(○)は増加店舗数

○手数料

(単位: 店)

業 種	百貨店	食料品	飲食店	衣・身回
条件なし	1	1	2	12
条件あり	2(1)	3(2)	2(0)	18(6)
業 種	化粧品・医	日用雑貨	家具・装	書籍・印
条件なし	1	2	0	0
条件あり	1(0)	5(3)	1(1)	0(0)

(○)は増加店舗数

○責任問題

(単位: 店)

業 種	百貨店	食料品	飲食店	衣・身回
条件なし	1	1	2	12
条件あり	1(0)	3(2)	2(0)	17(5)
業 種	化粧品・医	日用雑貨	家具・装	書籍・印
条件なし	1	2	0	0
条件あり	2(1)	5(3)	0(0)	0(0)

(○)は増加店舗数

○対象地区へのサービス度

(単位: 店)

業 種	百貨店	食料品	飲食店	衣・身回
条件なし	1	1	2	12
条件あり	1(0)	2(1)	2(0)	14(2)
業 種	化粧品・医	日用雑貨	家具・装	書籍・印
条件なし	1	2	0	0
条件あり	2(1)	2(0)	0(0)	0(0)

(○)は増加店舗数

5. 共同輸送モデル実験

事前アンケート調査を基に実施した、共同輸送モデル実験の概要を表-7に示す。

表-7 共同輸送実験の概要

実施主体	川崎市
実施期間	平成6年2月1日(水)～28日(月)
対象地域	駅ビル、ルフロン、地下街アゼリア、岡田屋モアーズ、大型店、銀柳街と周辺部の事業所
対象貨物	営業用トラックまたは自家用トラックにより対象地域に配送される貨物
商品数	533ケース
運行回数	40回
走行距離	約150km

6. 事後調査について

実験実施後、荷主企業の共同輸送に対する意識の変化を分析するため、平成6年4月に事後意識調査を行う予定。なお、結果については、講演会で発表する。

【参考文献】

計画・交通研究会：共同輸配送事業の推進に関する調査報告書 1991, 1992