

第IV部門

自家用・営業用貨物車の利用に対する荷主の評価構造分析

神戸大学大学院 学生員 ○大久保 隼人
 神戸大学大学院 正会員 秋田 直也
 神戸大学大学院 正会員 小谷 通泰

1. はじめに

都市内の環境負荷の軽減に向けた規制は日増しに厳しくなっており、貨物車への環境対策の強化が急務とされている。そこで本研究では、貨物車交通対策の1つである自営転換に着目し、荷主企業を対象としたアンケート調査結果をもとに、自家用・営業用貨物車の利用に対する評価構造を明らかにすることで、自営転換の促進に向けた課題を示唆することを目的とする。

2. 分析データの概要

アンケート調査は、神戸市内に立地する製造業もしくは卸売業を営む荷主企業を対象に行われた。調査票の配布・回収は郵送にて行われ、配布 960 票に対し 213 票が回収されており、この内、117 サンプルを分析データとして用いた。

3. 自家用・営業用貨物車の利用要因

(1) 自家用・営業用貨物車の利用状況

図1は、自家用・営業用貨物車の利用状況を示したものである。これより、すべて自家用貨物車を利用する荷主企業が14%みられるとともに、利用状況は異なるものの自家用貨物車を45%の荷主が利用していることがわかる。

(2) 自家用貨物車の利用にみられる特徴

自家用貨物車の利用では、比較的小規模な荷主企業が少量の貨物の近距離輸送で頻繁に利用している傾向がみられた。また図2は、自家用貨物車の利用理由を利用状況別に示したものである。これより、「近距離輸送が多いため」「突発的な輸送に対応するため」といった便宜性に関する項目がいずれのグループにおいても評価が高い。加えて、すべて自家用貨物車を使用する荷主企業では、「貨物量が少ないため」「輸送だけでなく営業業務にも兼用するため」「ドライバーとして社員を雇用しているため」

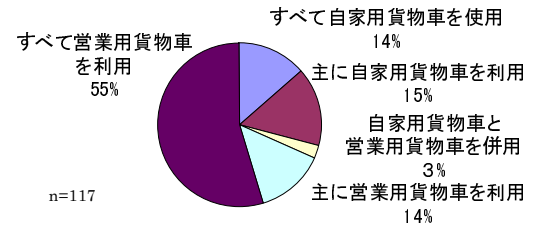


図1 貨物車の利用状況

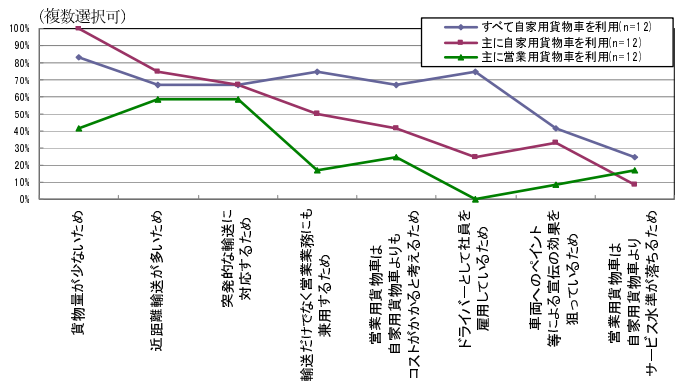


図2 自家用貨物車の利用理由

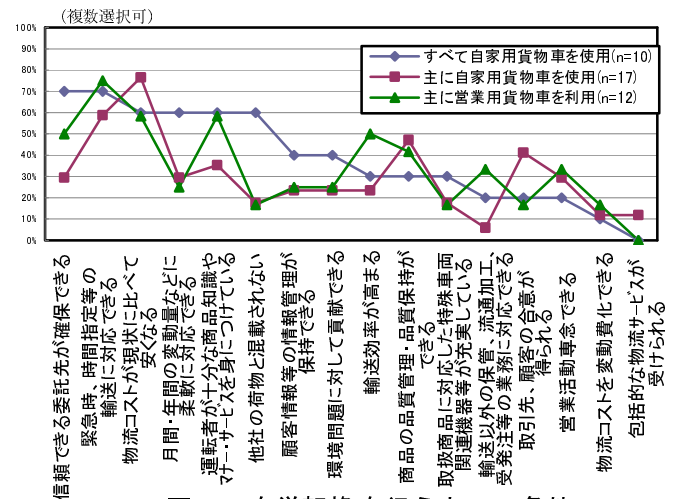


図3 自営転換を行う上での条件

といった項目での割合も高く、自家用貨物車の利用に多くのメリットを感じていることがわかる。

さらに図3は、自家用貨物車の利用状況別に自営転換を行う上での条件を示したものである。「緊急時、時間指定等の輸送に対応できる」「物流コストが現状に比べて安くなる」といった項目が、いずれ

においても高い割合を示している。また、すべて自家用貨物車を使用する荷主企業では、「信頼できる委託先が確保できる」「月間・年間の変動量などに柔軟に対応できる」「他社の荷物と混載されない」の割合が高く、転換条件がより厳しくなる傾向がみられる。

(3) 営業用貨物車の利用にみられる特徴

営業用貨物車の利用では、近距離輸送と長距離輸送で利用されており、営業用貨物車の利用割合が高い程、利用頻度が多くなる傾向がみられた。図4は、営業用貨物車の利用理由を利用状況別に示したものである。これより、いずれにおいても「従業員の事故などの心配が不要となる」「駐車違反の心配がなくなる」といったリスク回避に関連する項目が挙げられている。また、営業用貨物車の利用によるコスト削減効果については、把握していない荷主企業が74%と大半を占めている。

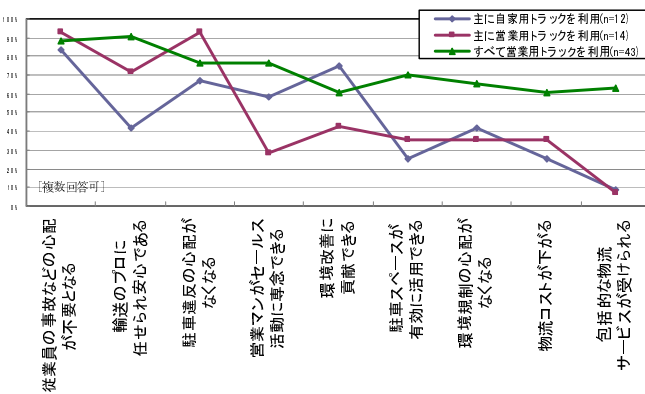


図4 営業用貨物車の利用理由

4. 自家用・営業用貨物車に対する荷主の評価構造

荷主企業ごとに得られた「コスト削減」「環境改善」「リスク回避」を組み合わせた一対比較結果を用いてクラスター分析を行った。その結果、表1に示す4つのグループに分類され、これらの重要度の平均値から、グループ1と4は「コスト削減」を、グループ2と3は「リスク回避」と「環境改善」において全体の平均値よりも高い値を示している。

また、分類したグループごとに貨物車に対する総合的重要度を階層分析法 (AHP) を用いて算出した。その結果を表2に示す。グループ1と2では、「営業用貨物車」の方が、グループ4では、「自家用貨物車」の方が評価が高くなっている。また、グループ3では、「自家用貨物車」と「営業用貨物車」が同等に評価されていることがわかる。

表1 クラスタ分析の結果と各評価基準の平均値

	コスト削減	環境改善	リスク回避	荷主企業数 サンプル数
グループ1	0.614	0.190	0.197	19
グループ2	0.285	0.235	0.532	20
グループ3	0.312	0.284	0.404	13
グループ4	0.548	0.176	0.276	12
平均	0.440	0.221	0.352	

表2 グループ別の階層分析法の結果

グループ	車種	コスト削減	環境改善	リスク回避	総合的重要度
グループ1 (n=19)	自家用貨物車	0.119	0.042	0.040	0.201
	営業用貨物車	0.494	0.148	0.157	0.799
グループ2 (n=20)	自家用貨物車	0.060	0.054	0.104	0.217
	営業用貨物車	0.211	0.170	0.401	0.783
グループ3 (n=13)	自家用貨物車	0.154	0.125	0.226	0.505
	営業用貨物車	0.158	0.159	0.178	0.495
グループ4 (n=12)	自家用貨物車	0.409	0.106	0.162	0.678
	営業用貨物車	0.138	0.070	0.114	0.322

5. 自営転換の促進に向けた課題

以上の結果をふまえ、自営転換の促進に向けた課題として以下の2点があげられる。

①「リスク回避」を最も重視するグループ2では、厳しい時間指定をもつ大量の貨物を取扱い、営業用貨物車を頻繁に利用している傾向がみられる。このため、営業用貨物車の利用による「リスク回避」の利点を認識していると考えられる。これに対し、「コスト削減」を最も重視するグループ1や4では、営業用貨物車の利用頻度がグループ2に比べて少なく、物流事業者からの提案もみられないことから、「リスク回避」の利点を認識するまでには至っていないと考えられる。こうしたことから、物流事業者は、営業用貨物車の利点を荷主企業に対して積極的にアピールするとともに、提供するサービスに対応したコストをメニュー化し、これを荷主企業に提示していく必要がある。

②また、最も営業用貨物車を頻繁に利用しているグループ2の一部にも、自家用貨物車の利用がみられた。こうしたことから、自家用貨物車を利用せざるを得ない輸送ニーズに対し、物流事業者はきめの細やかな対応をしていく必要があるといえる。とりわけ、すべて自家用貨物車を利用する傾向が強いグループ4に対しては、少量の貨物への対応が同時に求められるとともに、「信頼できる委託先が確保できること」などが自営転換の条件となっていることから、両者間でのコミュニケーションを積極的に構築すべきである。

【参考文献】

1) (社) 兵庫県トラック協会：「幹線沿道地域の自営転換促進に関する調査研究報告書」,2009