

神戸大学大学院海事科学研究科 正会員 ○秋田 直也

神戸大学海事科学部 非会員 小林 直子

神戸大学大学院海事科学研究科 正会員 小谷 通泰

1. はじめに 貨物輸送における関係者間のパートナーシップが進められている中、荷主企業と運送事業者との関係を定量的に評価可能な指標の開発が求められている。そこで本研究では、荷主企業を対象に筆者らが実施したアンケート調査結果をもとに、荷主企業と運送事業者との関係を定量的に評価するための指標を提案するとともに、パートナーシップ構築に向けた課題を示唆することを目的とする。

2. アンケート調査の概要 本調査は、平成 23 年 11 月に実施したもので、神戸市、西宮市、尼崎市に立地する製造業または卸売業を営む荷主企業から無作為に抽出した 986 事業所を対象とした。配布・回収は郵送にて行い 151 票が回収できた（回収率 15.3%）。本研究では、自家用貨物車を全く利用していない荷主企業による 122 票を分析データとして用いる。

3. パートナーシップの深度を示す評価指標の提案

(1) パートナーシップ構築に対する認識

荷主企業と最も緊密な関係（通算取引期間が長い、あるいは、取扱貨物量が多いなど）にある運送事業者（以下、当該運送事業者という）との間にパートナーシップが構築されているといえるかを尋ねた。その結果、「いえる」「ややいえる」の割合は、それぞれ 18%、33%となっており、およそ半数の荷主企業が当該運送事業者との間でパートナーシップが構築されていると認識している。

(2) パートナーシップでの重視項目との関係

本研究では、パートナーシップで重視される項目として、「当該運送事業者への信頼感・依存度が高い関係にある」「当該運送事業者と対等の関係にある」「相互にメリットのある関係が当該運送事業者との間で構築されている」とりあげた。そして図-1は、前節で示した当該運送事業者との間にパートナーシップが構築されていると認識している荷主企業（51%）について、3項目ごとのあてはまりの程度を評価してもらった結果を示したものである。いずれの項目にお

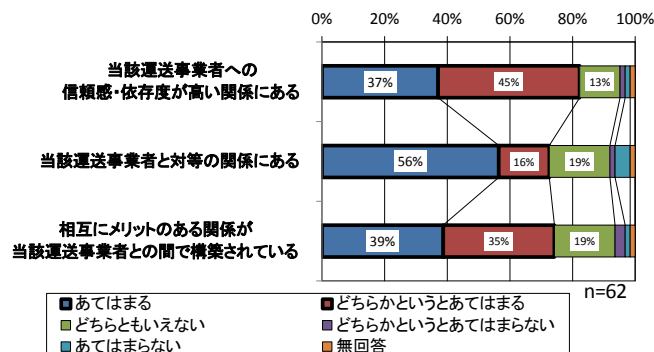


図-1 パートナーシップ構築認識者における重視項目に対するあてはまりの程度

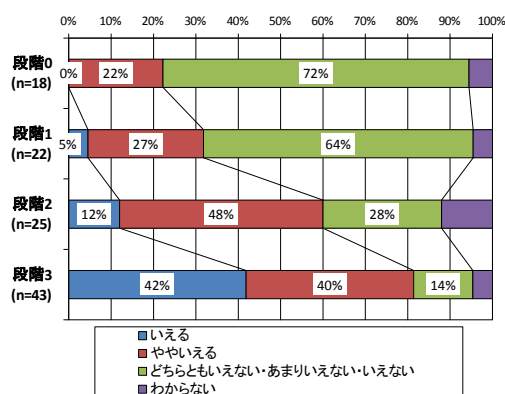


図-2 成熟度とパートナーシップ構築認識との関係

いても、「あてはまる」「どちらかというにあてはまる」をあわせた回答が 70%を超えている。このことから、荷主企業のパートナーシップ構築に対する認識ととりあげた3項目との関係性が確認できる。

(3) 成熟度の設定

そこで、パートナーシップで重視される3項目に該当する項目数を、パートナーシップの深度とした成熟度を設定した。その上で、荷主企業を分類した結果、関係が最も強い「段階3（3項目すべてに該当）」が 35%、「段階2（2項目に該当）」が 25%、「段階1（1項目に該当）」が 20%、「段階0（該当項目なし）」が 15%となった。

そして図-2は、成熟度ごとに、パートナーシップ構築に対する荷主企業の認識を示したものである。これより、成熟度の段階が高くなるにつれて、パートナーシップを構築していると認識する荷主企業が多くな

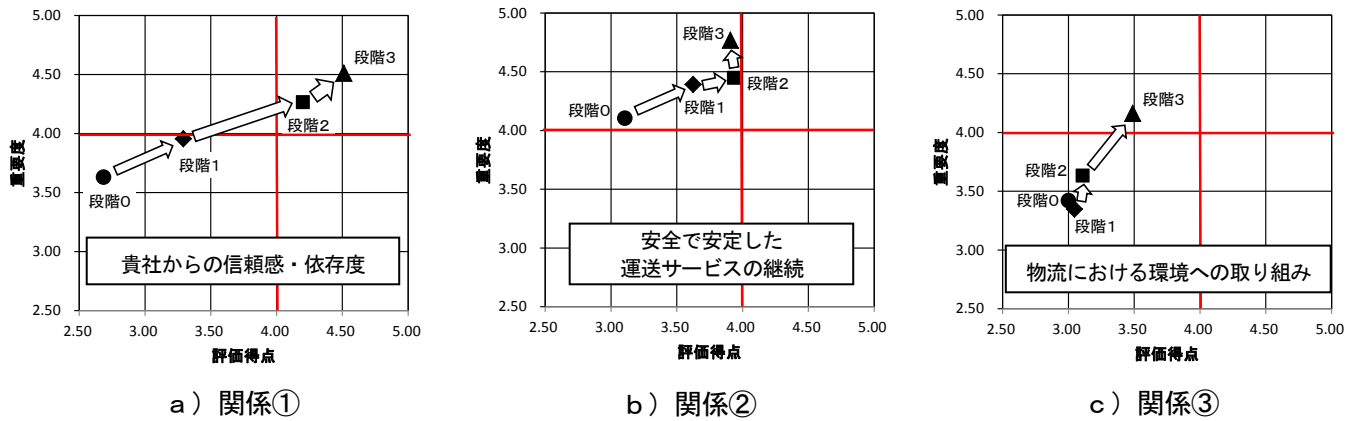


図-3 成熟度別にみた重要度と評価得点との関係

る傾向がみられることから、成熟度によって運送事業者との関係の深度が示されることが確認できる。また、段階0で「ややいえる」、段階1以上で「いえない」の回答がみられることから、パートナーシップに対する捉え方が荷主企業ごとに異なっていることが推測され、成熟度によって、運送事業者との関係をより正確に把握できていると考えられる。

4. 成熟度別にみた当該運送事業者の評価とパートナーシップを構築する上での重要項目との関係

（1）成熟度と評価得点・重要度との関係

当該運送事業者に対する評価に関する28項目と当該運送事業者とのパートナーシップを構築する上で重要だと考える運送事業者の取り組みに関する16項目（いずれも後述の（2）で示す9項目を含む）について、それぞれ成熟度別の評価得点と重要度を求めた。

まず、評価得点では、成熟度が高まるにつれて、評価が高い項目が増加し、とりわけ、段階2と段階3との間で急激に増加する傾向がみられた。

次に、重要度では、成熟度によって、荷主企業のパートナーシップに対する捉え方が異なる傾向がみられ、パートナーシップを多面的に捉えている荷主企業でないと高いレベルの成熟度が構築できない可能性があることが示唆される。また、こうした捉え方の差異が、段階2と段階3との間で非常に大きくなっていることから、段階3への移行が非常に困難となっていることが推測される。

（2）成熟度による評価得点と重要度との関係の推移

前節で算出した重要度が高い項目の内、9項目について当該運送事業者に対する評価に関する項目と対応付けることができた。そこで、各項目について、重要

度と当該運送事業者に対する評価得点との関係をXY平面上に成熟度別にプロットした。その結果、成熟度による重要度と評価得点との関係の推移として、以下の3つがあることを把握することができた。図-3に、例として各関係に属する一項目を示す。

関係①：重要度と評価得点が、成熟度が高くなるにつれて、ともに高くなる項目といえ、「輸送の利便性・確実性の向上への取り組み」「貴社からの信頼感・依存度」「ドライバー教育への取り組み」の3項目が該当している。こうしたことから、求める成熟度に応じて、運送事業者は、これら項目に対する評価を高めていく必要があるといえる。

関係②：重要度は成熟度に関係なく高いが、評価得点はあまり高くない項目といえ、「安全で安定した運送サービス」「運賃水準の低さ」の2項目が該当している。これら項目については、荷主企業から得られる評価に限界がみられることから、運送事業者を客観的に評価するための仕組みづくりが求められる。

関係③：重要度と評価得点が、段階3になると、ともに急激に高くなる項目といえ、「交通安全への取り組み」「経営コスト削減への取り組み」「コンプライアンス経営への取り組み」「物流における環境対策への取り組み」の4項目が該当している。こうしたことから、段階3を構築するには、これら項目への取り組みが新たに必要であることが示唆される。

5. おわりに

本研究の今後の課題として、追加調査などを行ってサンプル数を増やすことで、提案した成熟度の有効性を統計的に検証していきたい。また、得られた知見の一般性をヒアリング調査などから実証していきたい。