

# 物流事業者アンケート 調査結果の概要(速報版)

平成31年2月21日  
国土交通省北海道開発局  
(名寄モデル地域圏域検討会ワーキングチーム(物流関係))

## 1. 調査目的

地域の生活や生産活動を支えるインフラである「物流」の効率化を重要課題と捉え、道内の物流実態を把握するため、道内物流事業者を対象としたアンケート調査を実施した。

## 2. 調査項目

- ・輸送取扱状況（主な輸送品目、主な集荷拠点 配送エリア、主な輸送距離帯 など）
- ・輸送上の課題 及び 課題解決のための公的施設の活用可能性
- ・物流効率化のための方策
- ・胆振東部地震における輸送への影響

## 3. 調査要領

- (1) 調査規模  
(公社)北海道トラック協会に名簿提供のご協力を受け、同協会加盟事業者のうち2,065社を対象
- (2) 調査方法  
郵送によりアンケート調査を送付し、FAXにより回収
- (3) 調査日程  
平成31年1月17日(木)～2月1日(金) 〆切
- (4) 回収状況  
622票(回収率30.1%)  
トラック協会加盟状況を反映し、道央地区所在事業者が多い。

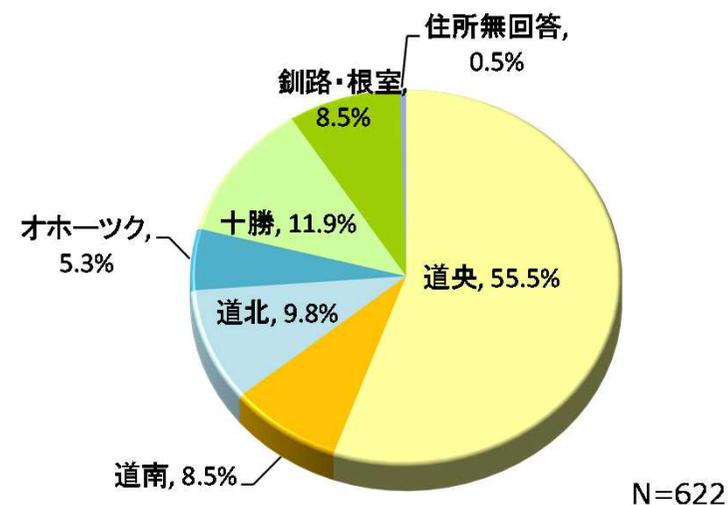
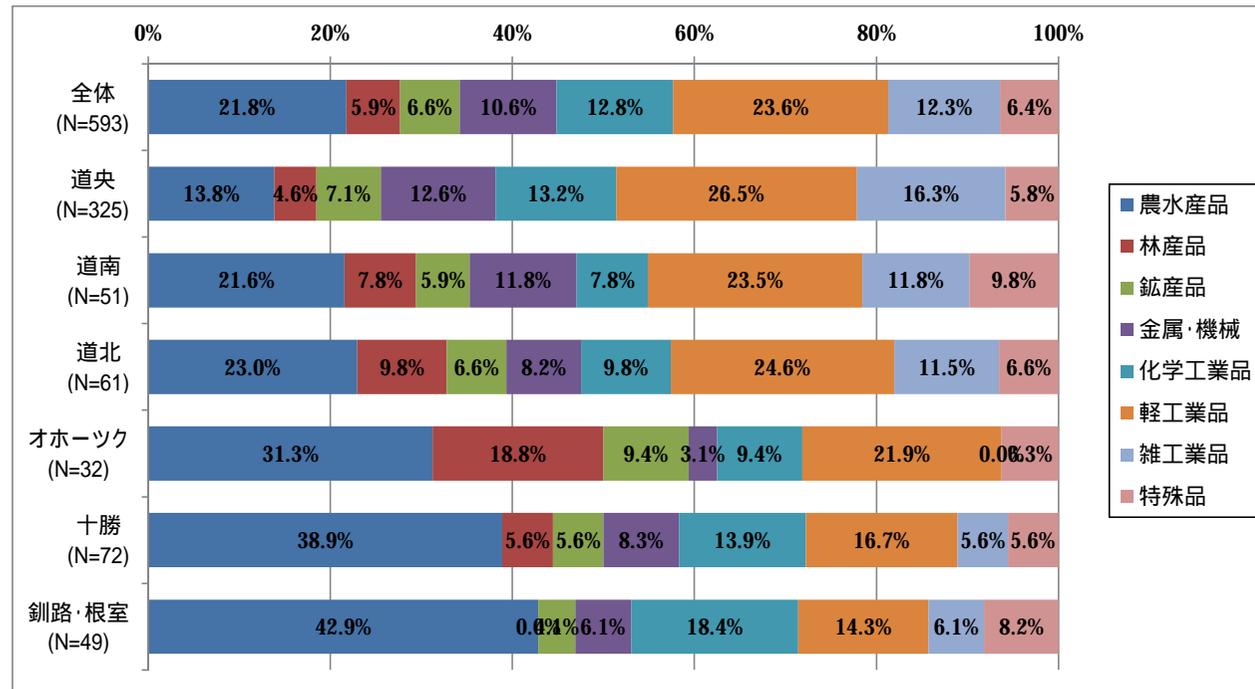


図 回答事業者の所在地

## 回答事業者の主な輸送品目（自由回答から分類）

- ・全体では、「軽工業品」が23.6%、「農水産品」が21.8%、「化学工業品」12.8%、「雑工業品」が12.3%を占める。
- ・道北エリアにおいては、「軽工業品」24.6%、「農水産品」23.0%、「雑工業品」11.5%の順となった。
- ・オホーツク、十勝、釧路・根室エリアにおいては、「農水産品」の輸送割合が他のエリアと比較して非常に多い。

【回答事業者の主な輸送品目】



アンケートの「主な輸送品目（自由回答）」から、以下の分類にしたがって整理した。

1. 農水産品 : 麦、米、とうもろこし、豆類、野菜、果物、畜産品、水産品
2. 林産品 : 原木、製材、樹脂類、木材チップ、薪炭
3. 鉱産品 : 石炭、鉄鉱石、金属鉱、砂利・砂、石材、原油、原塩、非金属鉱物
4. 金属・機械 : 鉄鋼、鋼材、非鉄金属、金属製品、完成自動車、自動車部品、産業・電気機械
5. 化学工業品 : 陶磁器、セメント、ガラス、窯業品、重油、LNG・LPG、石炭製品、化学製品
6. 軽工業品 : 紙・パルプ、繊維製品、砂糖、製造食品、飲料、水、たばこ
7. 雑工業品 : 玩具、衣類、かばん・靴、家具、ゴム製品、木製品、書籍、文具、楽器
8. 特殊品 : 金属くず、古紙、廃土砂、郵便物、引越荷物、小口混載貨物

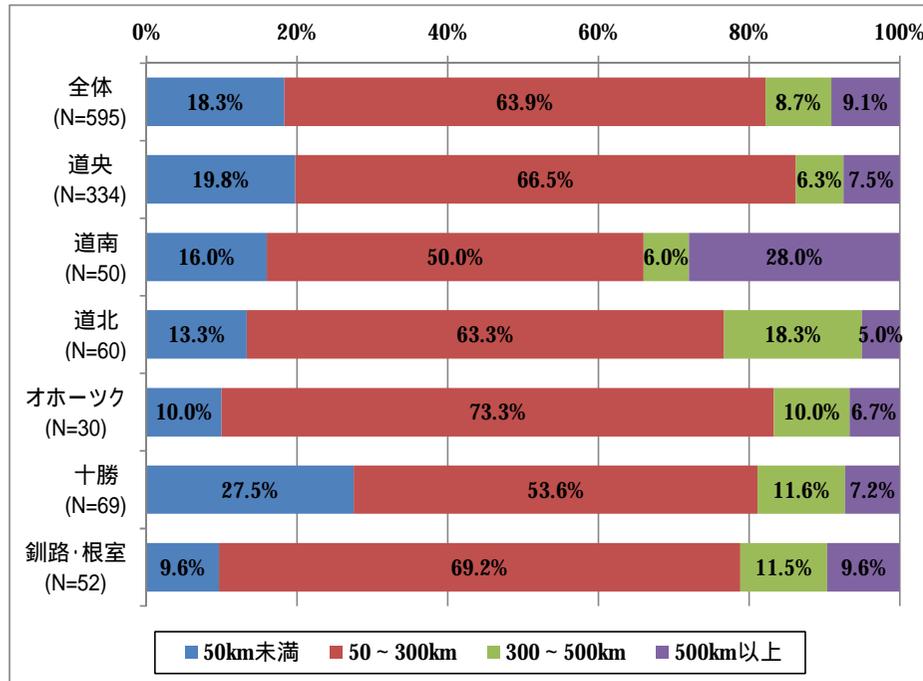
## 回答事業者の主な輸送距離帯（片道）

- ・全体では、「50～300km」の中距離輸送事業者が63.9%を占め、次いで「50km未満」の末端物流事業者が18.3%となった。
- ・道北エリアにおいては、「300～500km」の輸送事業者が18.3%と、他のエリアに比較して多くなっている。

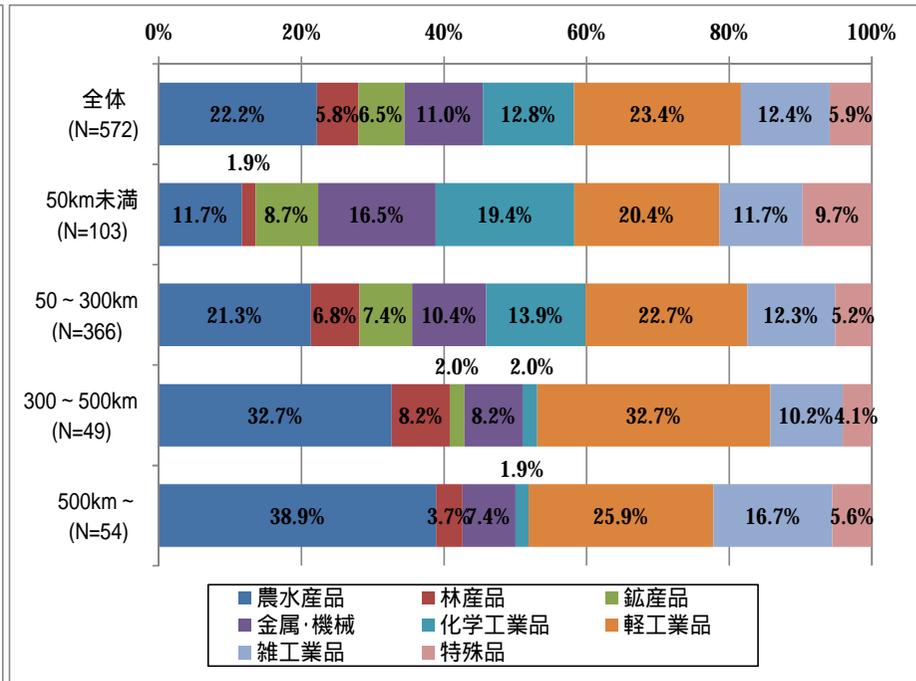
### （輸送品目との関連性）

- ・輸送距離が長距離になるにしたがい「農水産品」のシェアが高くなっており、「500km～」では約4割にのぼる。
- ・「50km未満」では、「化学工業品」が19.4%と他の距離帯より多いが、これは生コンクリート・セメントの輸送業者、石油製品の配送業者が多いことが影響していると考えられる。
- ・また、「300～500km」で飲食料品や紙製品などの「軽工業品」が32.7%と多い。

【回答事業者の主な輸送距離帯】



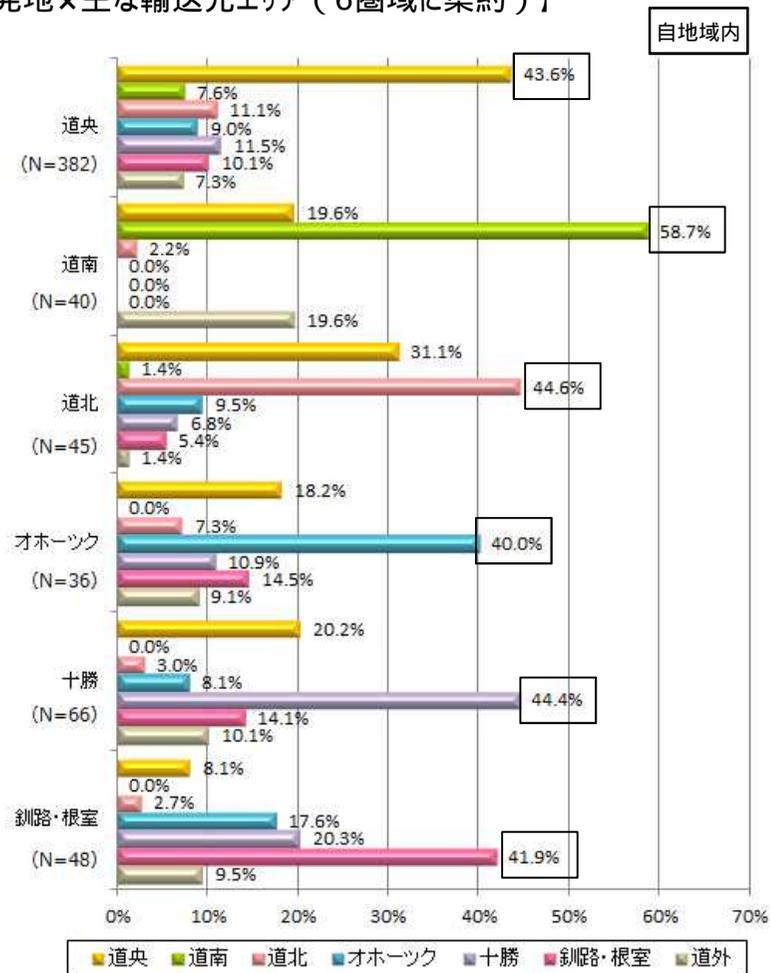
【主な輸送距離帯 × 主な輸送品目】



## 回答事業者の主な輸送先

- ・回答事業者の輸送取扱状況について、主な輸送先は、各圏域共に自地域内での配送が多く、おおむね4～6割が自地域内である。
  - ・道北エリアについてみると、道北発の輸送は自地域向けが44.6%が、次いで道央エリア向けが31.1%である。一方、道北着の輸送は、道央エリアから64.8%、自地域から27.0%と、いずれも道央エリアとの結びつきが強くなっている。
- アンケート回答方法：「最も規模の大きい集荷拠点」からの「定期的な配送エリア」を複数回答。回答を1・ODとして割合を集計している。

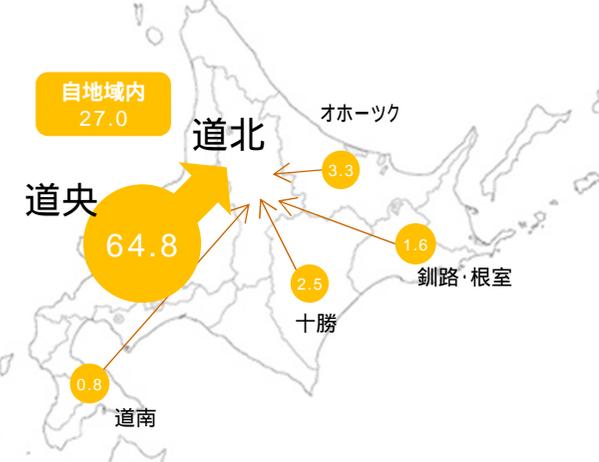
【発地×主な輸送先エリア（6圏域に集約）】



【道北発の主な輸送先エリア】



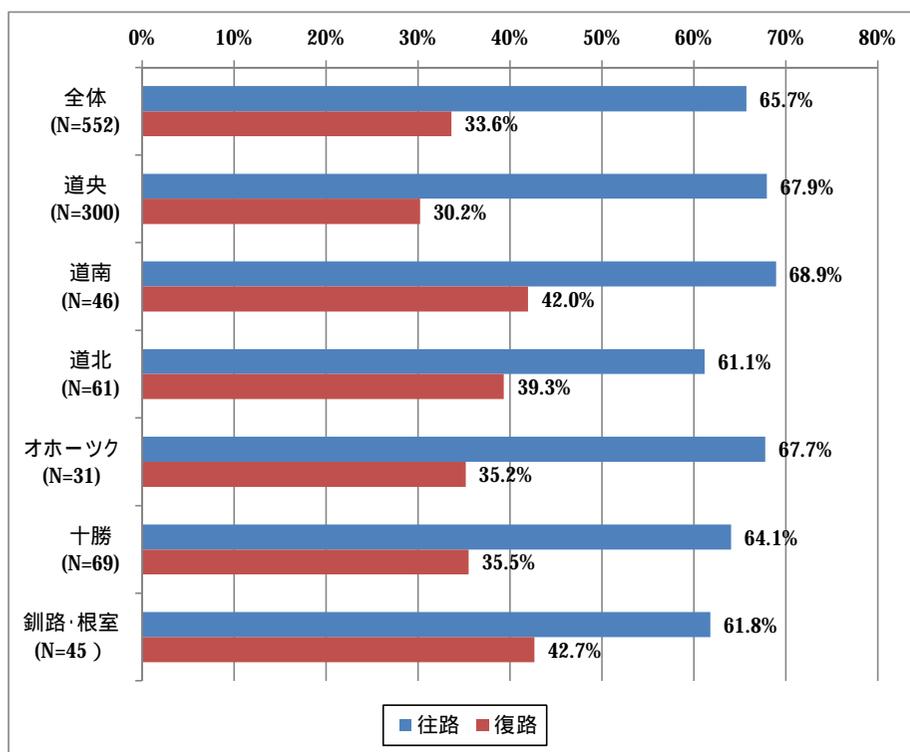
【道北着の主な輸送先エリア】



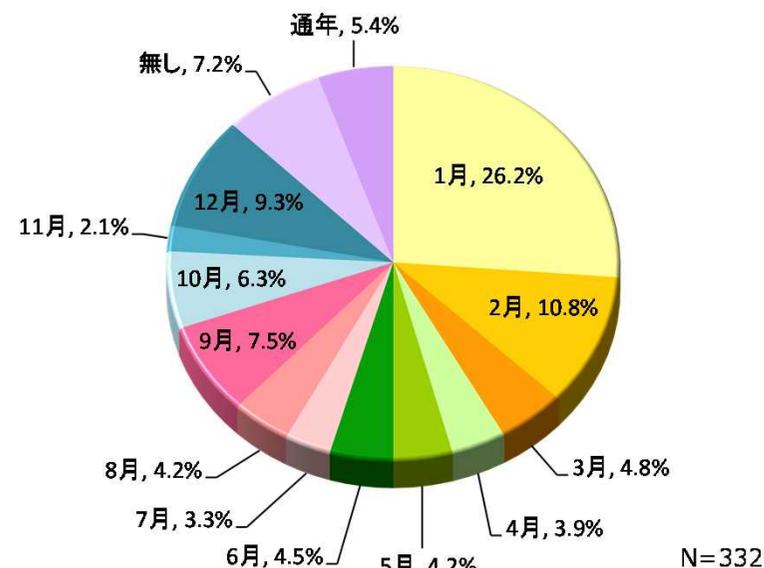
## 回答事業者の積載率

- ・回答事業者の1年間の平均的な積載率は、全体では「往路」65.7%、「復路」33.6%となり、帰り荷の確保に課題があることが裏付けられた。
- ・この積載率の差が最も顕著な月としては、「1月」(26.2%)、「2月」(10.8%)、「12月」(9.3%)という年末年始が挙げられている。
- ・年末年始は運輸業界の繁忙期であり、特に小売店等への小ロット・多頻度輸送が増加するため、積載率に差が出るのではないかと推察される。

【回答事業者の平均的な年間積載率】



【最も積載率に差が出る月】

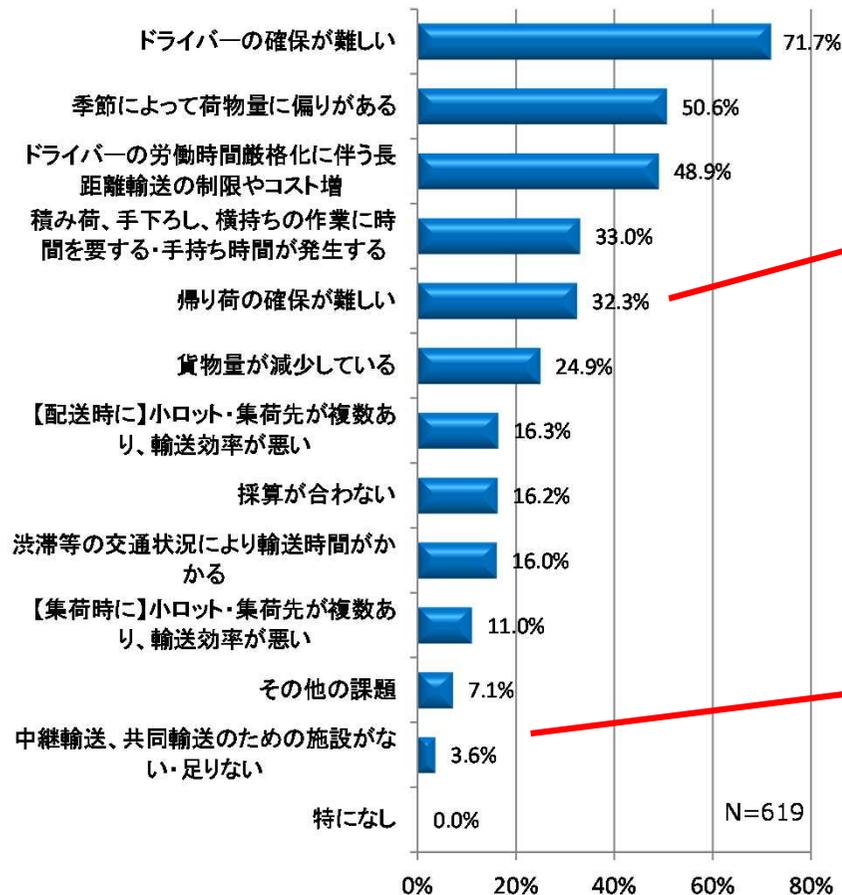


注) 上記の積載率は、アンケート回答事業者の、経験則も含むおおよその年間積載率を集計したもの。  
通常、積載率は、積載重量÷トラックの最大積載量 で算定される。

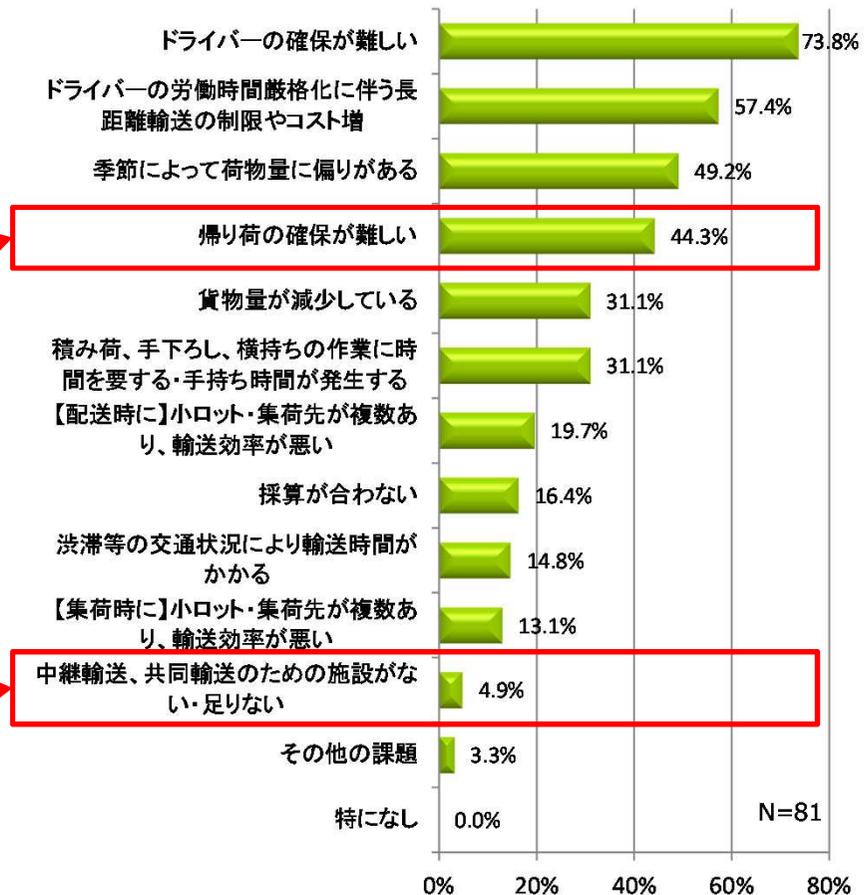
## 輸送上の課題として感じていること

・輸送上の課題については、全体では、「ドライバーの確保」（71.7%）、「季節による荷物量の偏り」（50.6%）、「ドライバーの労働時間厳格化に伴う長距離輸送制限やコスト増」（48.9%）の3つが、回答事業者の約5割が回答。  
 ・一方、道北エリアでも全体傾向と変わらず、上記の3点の回答割合が高いが、「帰り荷の確保が難しい」が44.3%（全道32.3%）と高い傾向があるほか、「中継輸送・共同輸送のための施設がない・足りない」も4.9%（全道3.6%）など、長距離輸送がゆえの課題を認識。

【輸送上の課題として感じていること（全体）】



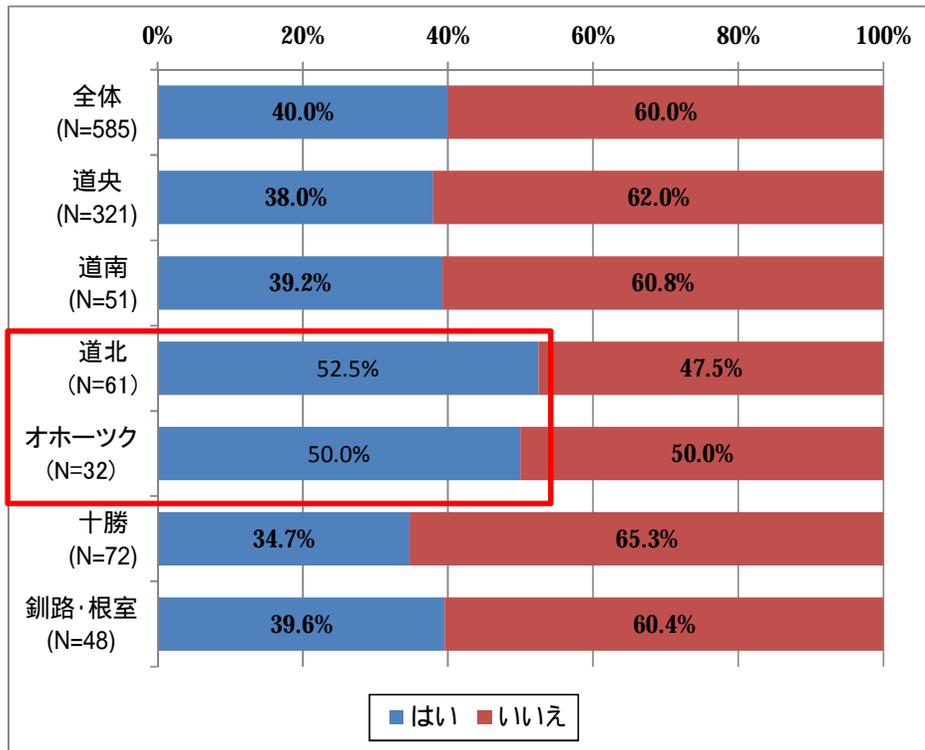
【輸送上の課題として感じていること（道北エリア）】



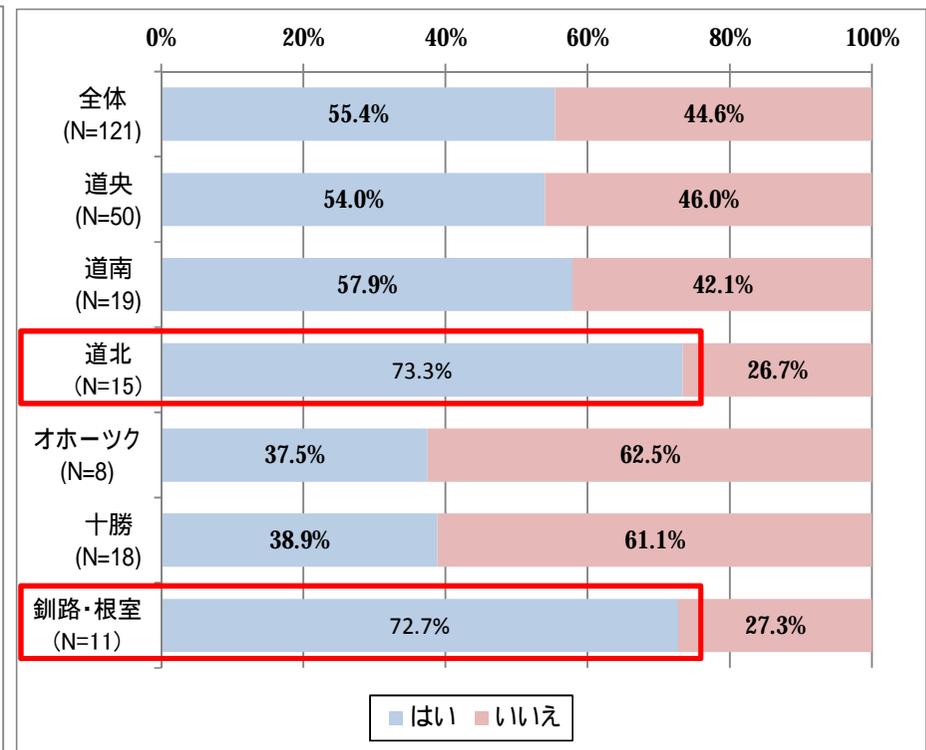
## 輸送上の課題解決のための公的施設の活用可能性の有無

・輸送上の公的施設の活用可能性について、全体では「役立つことがある」が40.0%、「役立つことがない」が60.0%となっているが、道北及びオホーツクエリアにおいては、「役立つことがある」と回答した事業者が多くなっている。  
 ・また、この設問を、主な輸送距離帯が「300km以上」である長距離輸送事業者に限ってみると、道北エリアの73.3%、釧路・根室エリアの72.7%が「役立つことがある」と回答しており、長距離輸送であればあるほど、公的施設の活用可能性があると考えられる。

【輸送上の公的施設の活用可能性】



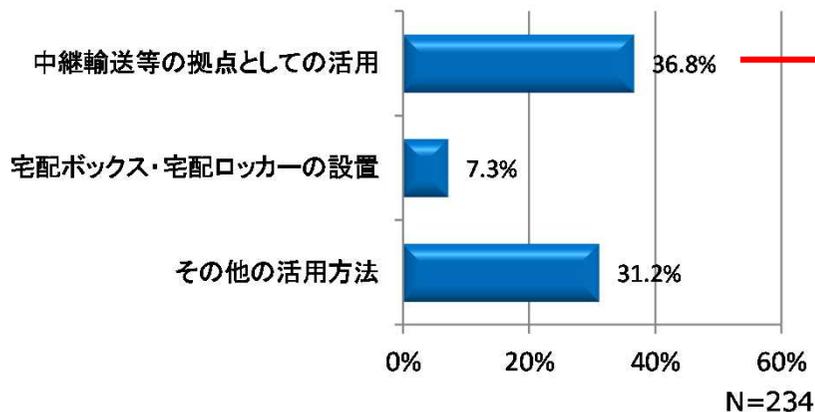
【輸送上の公的施設の活用可能性×主な輸送距離帯300km以上】



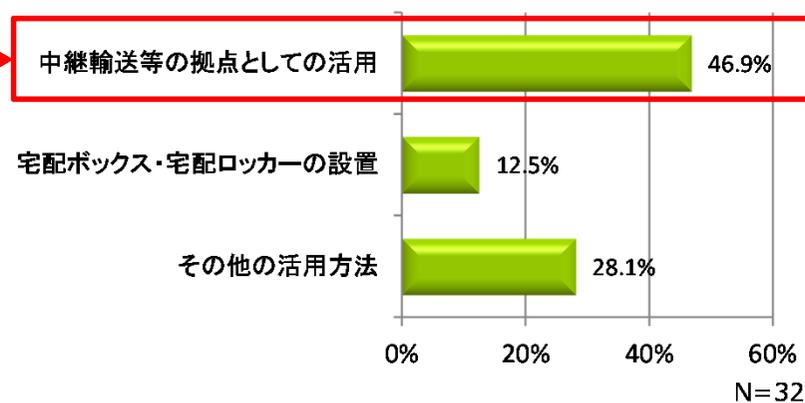
## 輸送上の課題解決のための公的施設活用の具体的方策

- ・輸送上の公的施設の活用方策については、全体では「中継輸送等の拠点としての活用」が36.8%と多い。
- ・一方、道北エリアでは、「中継輸送等の拠点としての活用」が46.9%と5割近くが回答。
- ・道北のほか、長距離輸送事業者の割合が比較的多い、道南や釧路・根室などで「中継輸送・・・」のニーズが高い。
- ・その具体的内容としては、長距離輸送時のドライバーの休憩場所としての活用や、車両・シャーシ交換の場所としての活用等が挙げられた。

【公的施設の活用方策（全体）】



【公的施設の活用方策（道北）】



【輸送上の公的施設の活用方策（エリア別）】

圏域	中継輸送等の拠点としての活用	宅配ボックス・宅配ロッカーの設置	その他の活用方法
全体 (N=234)	36.8%	7.3%	31.2%
道央 (N=122)	36.1%	7.4%	32.0%
道南 (N=20)	45.0%	5.0%	15.0%
道北 (N=32)	46.9%	12.5%	28.1%
オホーツク (N=16)	25.0%	0.0%	37.5%
十勝 (N=25)	16.0%	0.0%	48.0%
釧路・根室 (N=19)	52.6%	15.8%	21.1%

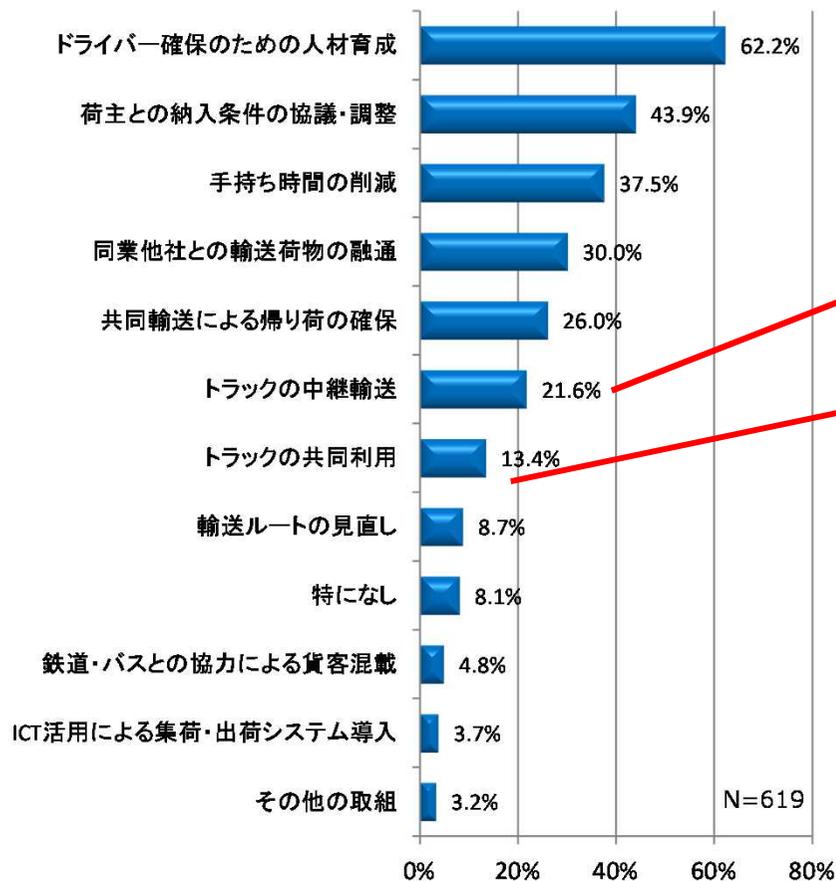
【公的施設の活用方策（自由回答・抜粋）】

住宅地への荷物の搬入時の待機場所として（新築現場貨材）  
トラックステーションを点呼所などに使用できれば効率が良くなる。  
公共駐車場（トラックが止められる広いもの）、連続運転時間中断の休憩所  
一般道大型車用PAの拡充  
ドライバーの交替、車両の交換ができるかと思えます  
夜間の休息、休憩場所が少なく、休憩が出来ていない。  
納品場所で近くの道の駅など大型車が止められる待ち合わせに便利。ドライバーの  
休憩や休息期間を取るのに大変便利。  
札幌から250km以上の地域は、車中泊になるのでトイレ等が使用できる駐車ス  
ペース。  
各地道の駅のような場所での中継（シャーシ交換等）  
公的施設等の活用が可、不可自体の情報がないので情報公開してほしい  
道の駅等の駐車場（長距離輸送時の休憩施設の確保）

## 物流の効率化のために有効だと思うこと

・物流の効率化に向けて有効だと思うことについては、全体では、ドライバーの確保への問題意識に対応して「ドライバー確保のための人材育成」が62.2%と最も多く、次いで、「荷主との納入条件の協議・調整」(43.9%)、「手待ち時間の削減」(37.5%)と続いている。  
 ・道北エリアにおいても、全道傾向と同様に「ドライバー人材育成」が54.1%と最も多くなっているが、「トラックの中継輸送」が34.4%と全道の21.6%に対して高い傾向となっている。また「トラックの共同利用」についても、全道の13.4%に対し道北19.7%と高くなっている。  
 ・これらのことから、道北エリアの物流事業者は、トラックの中継輸送・共同利用へのニーズが全道の中でも高いことが伺える。

【物流の効率化のために有効だと思うこと（全体）】



【物流の効率化のために有効だと思うこと（道北エリア）】

