

令和元年度 鳥取県物流実態調査報告書

令和元年 11 月

鳥取県商工労働部通商物流課

－ 目次 －

御利用に当たって	1
結果の概要（トラック運送事業者）	
1 回答事業者（トラック運送事業者）の概要	
（1）鳥取県外の支店の有無について	2
（2）直近1年間の売上高（平成30年4月から平成31年3月まで）について	2
（3）従業員数（平成31年3月末現在）について	3
2 輸送の状況	
（1）年間輸送について	4
（2）定期的な輸送の方面別輸送量の状況について	4
3 輸送業務、保管業務に関する問題点や課題	
（1）輸送業務、保管業務の満足度について	5
（2）輸送業務、保管業務の問題点や課題について	6
4 物流効率化のための取組	
（1）物流効率化のために行いたい取組について	7
（2）物流効率化を進めるために希望する支援策等について	7
5 鳥取西道路（鳥取西IC～青谷IC）開通の影響	8
6 標準貨物自動車運送約款等の一部改正に伴う変化	
（1）標準運送約款の改正内容の認知状況について	8
（2）運賃・料金収受に向けた取組状況について	9
（3）運賃・料金等の適正収受に向けた課題について	9
7 「ホワイト物流」推進運動への取組状況	10
8 主な自由記入欄の意見	11
結果の概要（荷主企業）	
1 回答事業者（荷主企業）の概要	
（1）鳥取県外の支店の有無について	13
（2）直近1年間の売上高（平成30年4月から平成31年3月まで）について	13
（3）従業員数（平成31年3月末現在）について	14
2 輸送の状況	
（1）年間輸送について	15
（2）定期的な輸送方法別の輸送の状況について	15
3 輸送業務に関する問題点や課題	
（1）輸送業務の満足度について	16
（2）輸送業務の問題点や課題について	17
4 物流効率化のための取組	
（1）多様な輸送モードの利活用に向けての問題点や課題について	18
（2）物流効率化を進めるために希望する支援策等について	18
5 鳥取西道路（鳥取西IC～青谷IC）開通の影響	19
6 標準貨物自動車運送約款等の一部改正に伴う変化	
（1）標準運送約款の改正内容の認知状況について	19
（2）運賃・料金の別建て支払等に向けた対応状況について	20
（3）運賃・料金等の見直しに対する課題について	20
7 「ホワイト物流」推進運動への取組状況	21
8 主な自由記入欄の意見	22
調査票	24

御利用に当たって

1 調査概要

本調査は、鳥取県内の運送事業者及び荷主企業を対象とし、物流の現状や課題を把握し、有効な支援を実施するための基礎資料を得ることを目的に調査を行ったものである。

(1) 調査対象

ア トラック運送事業者

鳥取県トラック協会に加盟している事業所

イ 荷主企業

鳥取県内にある日本標準産業分類に掲げる大分類「農業、林業」、「漁業」、「製造業」又は「卸売業、小売業」に属する従業員規模 5 人以上の事業所の中から 1000 事業者を選出した。

※従業員規模 30 人以上の事業所:原則として全数調査

従業員規模 30 人未満の事業所:産業別に抽出

(2) 調査期間

令和元年 10 月 9 日(水)から令和元年 10 月 25 日(金)まで

(3) 調査方法

郵送・自計申告の方法により実施

(4) 調査内容

ア 輸送の状況について

イ 物流効率化を進めるための取組について

ウ インフラ整備の影響について

エ 物流を取り巻く諸問題について

(5) 調査の基準となる期間

平成 30 年度 1 年間の実績

(6) 有効回答

調査対象数:運送事業者 310 事業所、荷主企業 1000 事業所

有効回答数(有効回答率):運送事業者 87 事業所(28.1%)、荷主企業 218 事業所(21.8%)

2 利用上の注意

(1) 統計表の数値(割合)は、単位未満を四捨五入しており、内訳(構成比)の合計が 100%にならない場合がある。

(2) 複数回答の設問については、内訳(構成比)の合計が 100%を超える場合がある。

(3) 各設問において、無回答の場合は有効回答に含めていない。

(4) 表や図における選択肢の表記について、一部省略していることがある。

(5) 図のうち、積み上げ横棒グラフについて、構成比の数値が 5%未満のものは表記を省略している。

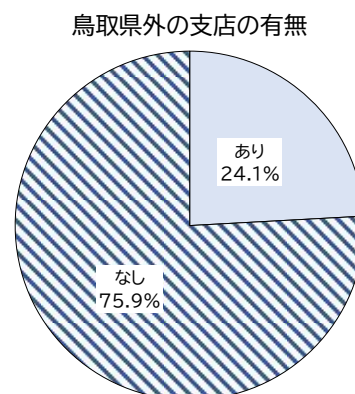
結果の概要（トラック運送事業者）

1 回答事業者(トラック運送事業者)の概要

(1) 鳥取県外の支店の有無について

鳥取県外の支店の有無について、「あり」が24.1%、「なし」が75.9%となっており、運送事業者の8割は県内の事業所のみでの運営形態となっている。

	回答数	回答割合
あり	21	24.1%
なし	66	75.9%
有効回答	87	100.0%



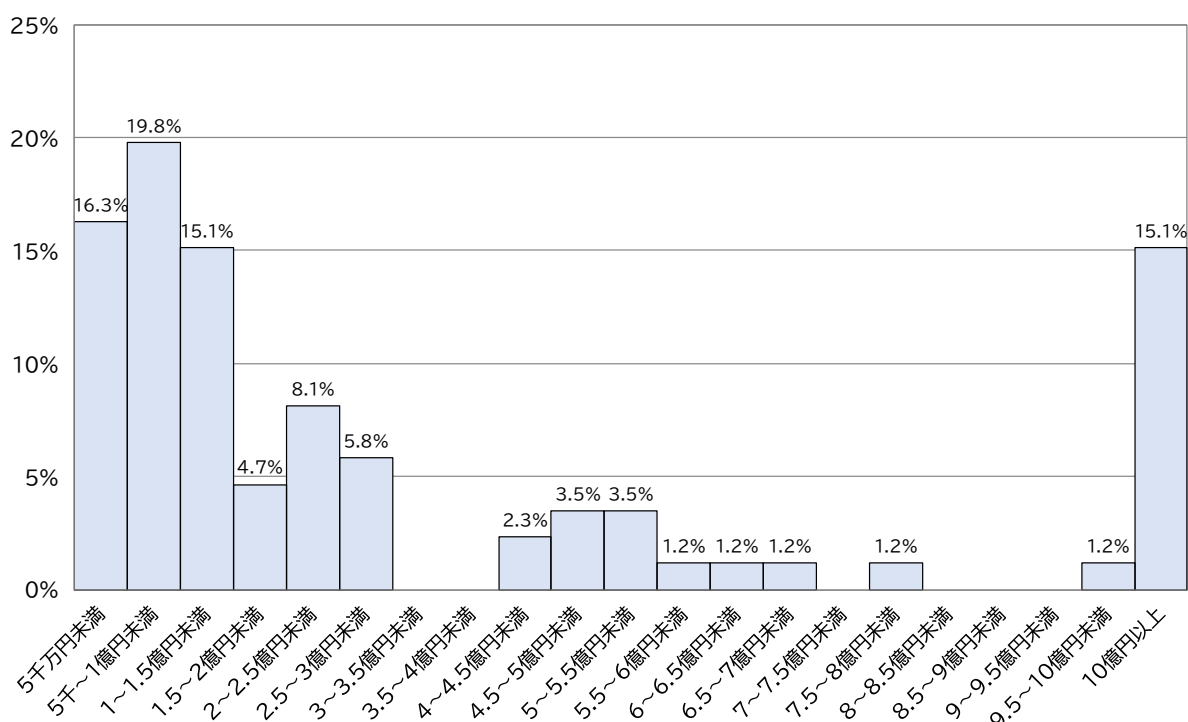
(2) 直近1年間の売上高(平成30年4月から平成31年3月まで)について

直近1年間の売上高は、「5千万～1億円未満」が19.8%と最も多く、次いで「5千万円未満」(16.3%)、「1～1.5億円未満」(15.1%)、「10億円以上」(15.1%)と多くなっている。

中央値は14,000万円、平均売上高(420,993.0万円)以下の割合は95.3%となっている。

	回答数	回答割合		回答数	回答割合
5千万円未満	14	16.3%	5.5～6億円未満	1	1.2%
5千～1億円未満	17	19.8%	6～6.5億円未満	1	1.2%
1～1.5億円未満	13	15.1%	6.5～7億円未満	1	1.2%
1.5～2億円未満	4	4.7%	7～7.5億円未満	0	0.0%
2～2.5億円未満	7	8.1%	7.5～8億円未満	1	1.2%
2.5～3億円未満	5	5.8%	8～8.5億円未満	0	0.0%
3～3.5億円未満	0	0.0%	8.5～9億円未満	0	0.0%
3.5～4億円未満	0	0.0%	9～9.5億円未満	0	0.0%
4～4.5億円未満	2	2.3%	9.5～10億円未満	1	1.2%
4.5～5億円未満	3	3.5%	10億円以上	13	15.1%
5～5.5億円未満	3	3.5%	有効回答	86	100.0%

売上高(平成30年4月～平成31年3月)

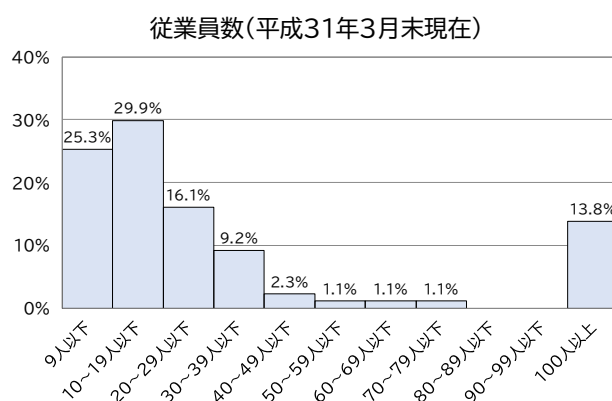


(3) 従業員数(平成31年3月末現在)について

平成30年度末の従業員数は、「10～19人」が29.9%と最も多く、次いで「9人以下」(25.3%)、「20～29人」(16.1%)と多くなっている。

中央値は18人、平均従業員数(120.8人)以下の割合は92.0%となっている。

	回答数	回答割合
9人以下	22	25.3%
10～19人	26	29.9%
20～29人	14	16.1%
30～39人	8	9.2%
40～49人	2	2.3%
50～59人	1	1.1%
60～69人	1	1.1%
70～79人	1	1.1%
80～89人	0	0.0%
90～99人	0	0.0%
100人以上	12	13.8%
有効回答	87	100.0%



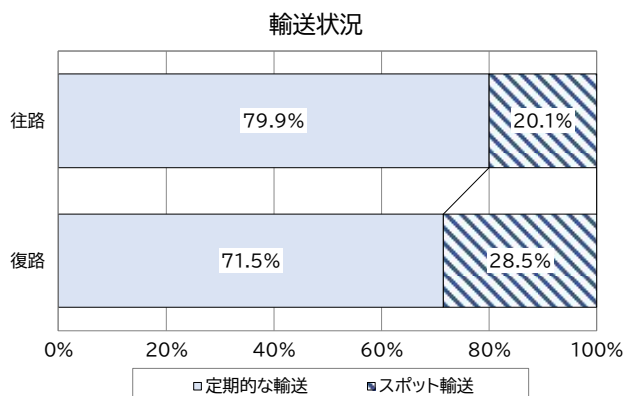
2 輸送の状況

(1) 年間輸送について

直近1年間(平成30年4月から平成31年3月まで)の輸送量は、往路が約327.9万トン、復路が約106.8万トンとなっている。

また、輸送に占める定期的な輸送の割合は、往路が79.9%、復路が71.5%となっている。

	往路		復路	
	輸送量(t)	輸送割合	輸送量(t)	輸送割合
定期的な輸送	2,621,354	79.9%	763,886	71.5%
スポット輸送	657,485	20.1%	304,210	28.5%
合計	3,278,839	100.0%	1,068,096	100.0%

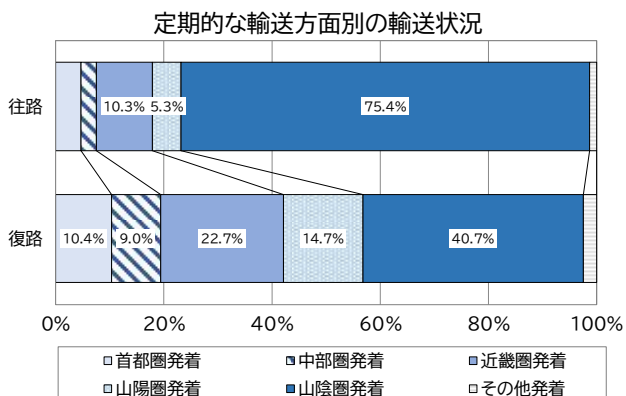


(2) 定期的な輸送の方面別輸送量の状況について

定期的な輸送の方面別輸送状況は、往路では「山陰圏」が75.4%と最も多く、次いで「近畿圏」(10.3%)、「山陽圏」(5.3%)と多くなっている。

復路では「山陰圏」が40.7%と最も多く、次いで「近畿圏」(22.7%)、「山陽圏」(14.7%)と多くなっている。

	往路		復路	
	輸送量(t)	輸送割合	輸送量(t)	輸送割合
首都圏発着	150,493	4.7%	106,407	10.4%
中部圏発着	91,227	2.8%	92,579	9.0%
近畿圏発着	332,546	10.3%	233,497	22.7%
山陽圏発着	170,723	5.3%	151,522	14.7%
山陰圏発着	2,423,919	75.4%	417,727	40.7%
その他発着	44,109	1.4%	25,877	2.5%
合計	3,213,017	100.0%	1,027,608	100.0%



3 輸送業務、保管業務に関する問題点や課題

(1) 輸送業務、保管業務の満足度について

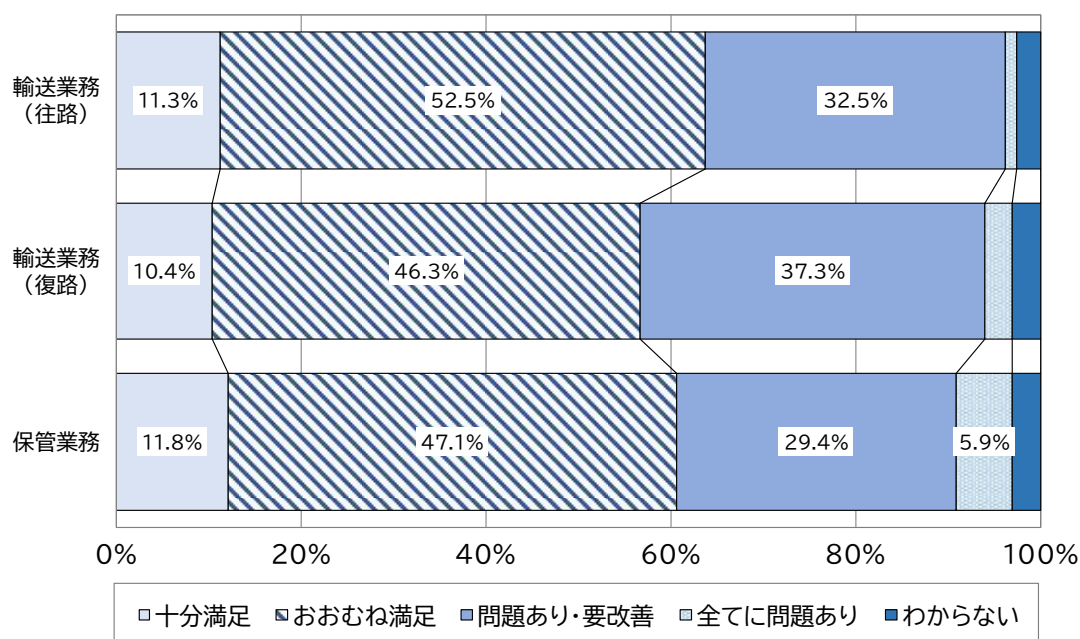
現在の輸送業務、保管業務に関する満足度は、輸送業務(往路)では「十分満足しており改善の必要はない」が 11.3%、「おおむね満足しているが、更に改善したい面がある」が 52.5%となっており、6 割強の運送事業者がおおむね満足している。

一方、輸送業務(復路)では「全てに問題があり改善や効率化を進めたい」が 3.0%、「問題があり改善や効率化を進めたい面が多くある」が 37.3%となっており、約 4 割の運送事業者が改善や効率化を進めたいと回答しており、往路と比べると満足度が低くなっている。

保管業務では「十分満足しており改善の必要はない」が 11.8%、「おおむね満足しているが、更に改善したい面がある」が 47.1%となっており、6 割弱の運送事業者がおおむね満足している。

	輸送業務(往路)		輸送業務(復路)		保管業務	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
十分満足	9	11.3%	7	10.4%	4	11.8%
おおむね満足	42	52.5%	31	46.3%	16	47.1%
問題あり要改善	26	32.5%	25	37.3%	10	29.4%
全てに問題あり	1	1.3%	2	3.0%	2	5.9%
わからない	2	2.5%	2	3.0%	1	2.9%
有効回答	80	100.0%	67	100.0%	34	100.0%

業務に関する満足度



(2) 輸送業務、保管業務の問題点や課題について(複数回答可)

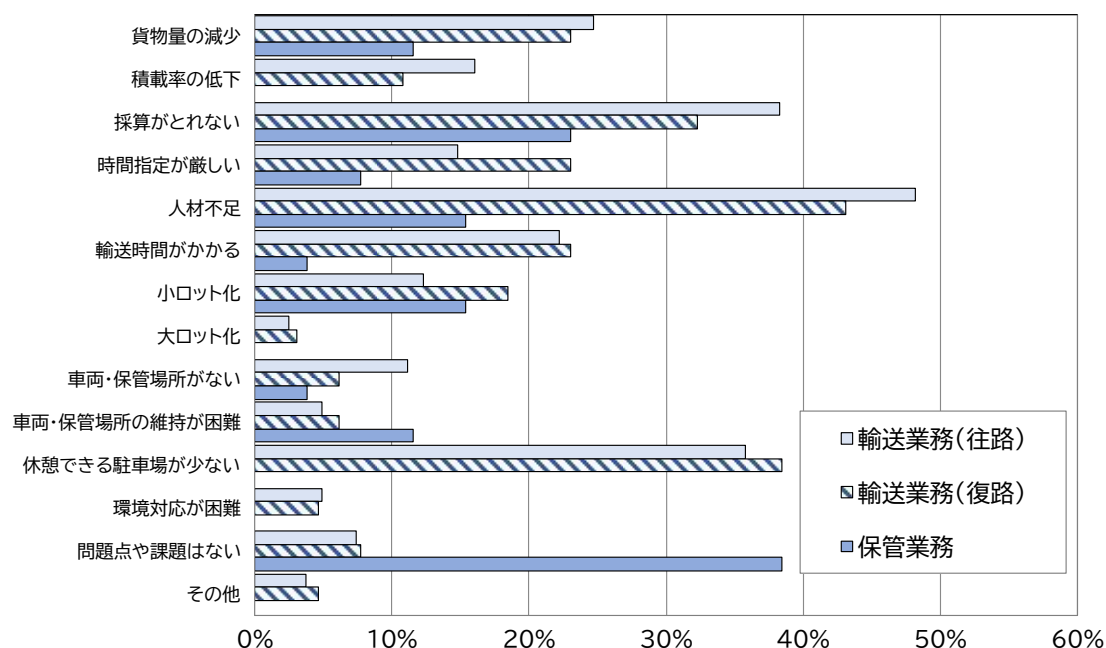
現在の輸送業務、保管業務に関する問題点や課題は、輸送業務(往路)では「人材不足で対応が難しい」が48.1%と最も多く、次いで「運賃・料金が安く採算がとれない」(38.3%)、「大型車が駐車して休憩できる駐車場等が少ない」(35.8%)と多くなっている

輸送業務(復路)では、「人材不足で対応が難しい」が43.1%と最も多く、次いで「大型車が駐車して休憩できる駐車場等が少ない」(38.5%)、「運賃・料金が安く採算がとれない」(32.3%)と多くなっている。

保管業務では、「問題点や課題はない」が38.5%と最も多く、次いで、「人材不足で対応が難しい」(15.4%)、「発注の単位が小さく(小ロット化)になっている」(15.4%)となっている。

	輸送業務(往路)		輸送業務(復路)		保管業務	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
貨物量の減少	20	24.7%	15	23.1%	3	11.5%
積載率の低下	13	16.0%	7	10.8%	0	0.0%
採算がとれない	31	38.3%	21	32.3%	6	23.1%
時間指定が厳しい	12	14.8%	15	23.1%	2	7.7%
人材不足	39	48.1%	28	43.1%	4	15.4%
輸送時間がかかる	18	22.2%	15	23.1%	1	3.8%
小ロット化	10	12.3%	12	18.5%	4	15.4%
大ロット化	2	2.5%	2	3.1%	0	0.0%
車両・保管場所がない	9	11.1%	4	6.2%	1	3.8%
車両・保管場所の維持が困難	4	4.9%	4	6.2%	3	11.5%
休憩できる駐車場が少ない	29	35.8%	25	38.5%	0	0.0%
環境対応が困難	4	4.9%	3	4.6%	0	0.0%
問題点や課題はない	6	7.4%	5	7.7%	10	38.5%
その他	3	3.7%	3	4.6%	0	0.0%
有効回答	81	100.0%	65	100.0%	26	100.0%

業務に関する問題点や課題

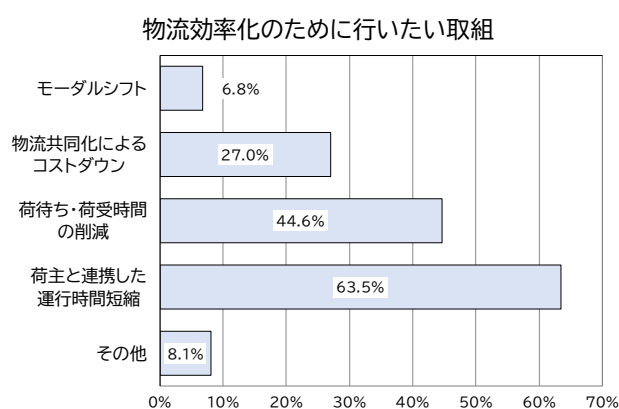


4 物流効率化のための取組

(1) 物流効率化のために行いたい取組について(複数回答可)

物流効率化を進めるために自社または荷主企業と連携して行いたい取組(現在、取り組んでいるものも含む)については、「荷主の協力を得た高速道路利用や混雑を避けた配送による運行時間短縮につながる取組」が63.5%と最も多く、次いで「生産性向上に向けた機器・設備の導入による荷待ち・荷受時間削減につながる取組」(44.6%)、「物流の共同化による積載率向上や配送費や人件費のコストダウンにつながる取組」(27.0%)となっている。

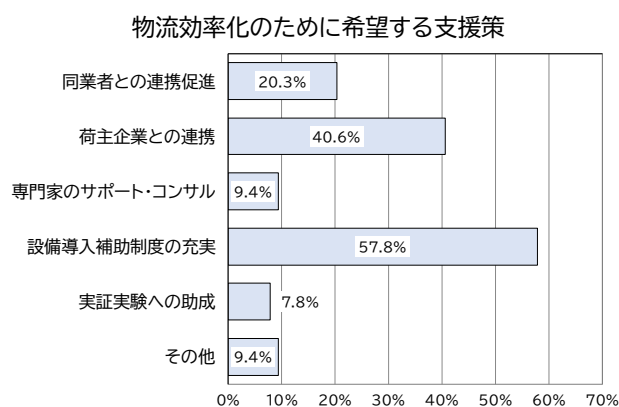
	回答数	回答割合
モーダルシフト	5	6.8%
物流共同化によるコストダウン	20	27.0%
荷待ち・荷受時間の削減	33	44.6%
荷主と連携した運行時間短縮	47	63.5%
その他	6	8.1%
有効回答	74	100.0%



(2) 物流効率化を進めるために希望する支援策について(複数回答可)

物流の効率化を進めるために希望する支援策については、「生産性向上に向けた機器・設備の導入に対する補助制度の充実」が57.8%と最も多く、次いで「荷主企業との連携を促進するための情報提供の手段の提供」(40.6%)、「中継輸送などの同業者間との連携を促進するための情報提供の手段の提供」(20.3%)となっている。

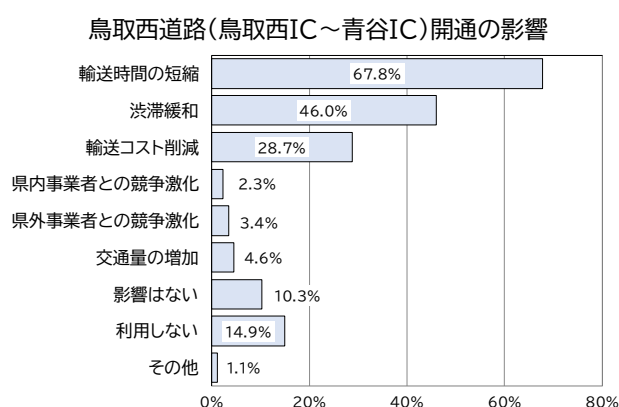
	回答数	回答割合
同業者との連携促進	13	20.3%
荷主企業との連携	26	40.6%
専門家のサポート・コンサル	6	9.4%
設備導入補助制度の充実	37	57.8%
実証実験への助成	5	7.8%
その他	6	9.4%
有効回答	64	100.0%



5 鳥取西道路(鳥取西 IC～青谷 IC)開通の影響(複数回答可)

鳥取西道路の開通による物流面での影響については、「輸送時間が短縮できるので、プラスの影響となっている」が 67.8%と最も多く、次いで「渋滞緩和により定時性・安全性が向上し、プラスの影響となっている」(46.0%)、「輸送コスト削減に寄与しており、プラスの影響となっている」(28.7%)と鳥取西道路の開通によりプラスの影響が働いている。

	回答数	回答割合
輸送時間の短縮	59	67.8%
渋滞緩和	40	46.0%
輸送コスト削減	25	28.7%
県内事業者との競争激化	2	2.3%
県外事業者との競争激化	3	3.4%
交通量の増加	4	4.6%
影響はない	9	10.3%
利用しない	13	14.9%
その他	1	1.1%
有効回答	87	100.0%



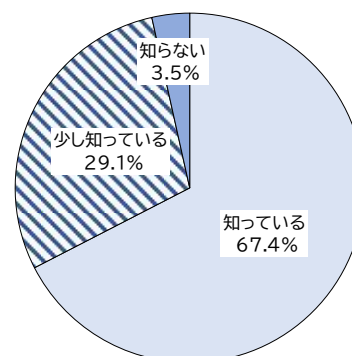
6 標準貨物自動車運送約款等の一部改正に伴う変化

(1) 標準運送約款の改正内容の認知状況について

標準運送約款の改正内容の認知状況について、「知っている」が 67.4%、「少し知っている」が 29.1%と、運送事業における運賃・料金の収受環境が大きく変化したことを知っている運送事業者は 9 割を超えている。

	回答数	回答割合
知っている	58	67.4%
少し知っている	25	29.1%
知らない	3	3.5%
有効回答	86	100.0%

標準運送約款の改正内容の認知状況

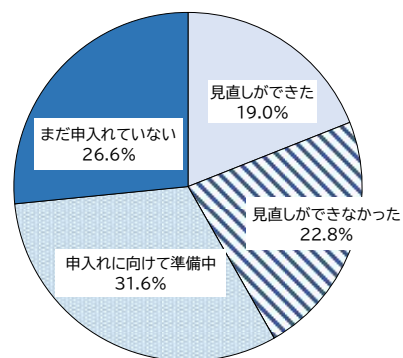


(2) 運賃・料金収受に向けた取組状況について

運賃・料金の別建て収受等に向けて、取引先への申入れ・交渉の取組状況については、「申入れに向けて準備中」が31.6%、「まだ申し入れていない」が26.6%と約6割の運送事業者が申し入れてきていない。

	回答数	回答割合
見直しができる	15	19.0%
見直しができなかった	18	22.8%
申入れを実施したら、取引を停止された	0	0.0%
申入れに向けて準備中	25	31.6%
まだ申しれていない	21	26.6%
有効回答	79	100.0%

運賃・料金収受に向けた取組状況

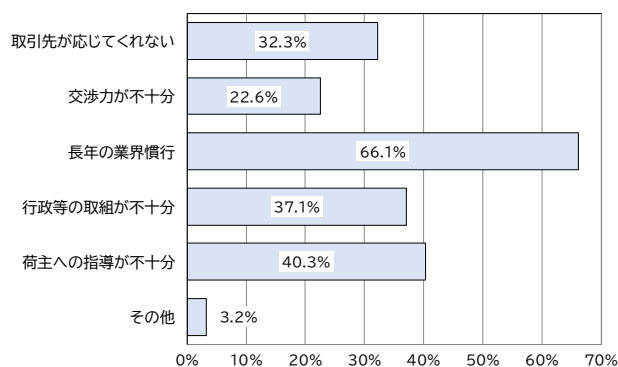


(3) 運賃・料金等の適正収受に向けた課題について(複数回答可)

運賃・料金の別建て収受、付帯業務料金等の新規収受等に向けた課題については、「長年の業界慣行がある」が66.1%と最も多く、次いで「荷主勧告の発動、下請法・労働法関連からの指導が充分でない」(40.3%)、「行政等による周知、浸透に向けた取組が充分でない」(37.1%)となっている。

	回答数	回答割合
取引先が応じてくれない	20	32.3%
交渉力が不十分	14	22.6%
長年の業界慣行	41	66.1%
行政等の取組が不十分	23	37.1%
荷主への指導が不十分	25	40.3%
その他	2	3.2%
有効回答	62	100.0%

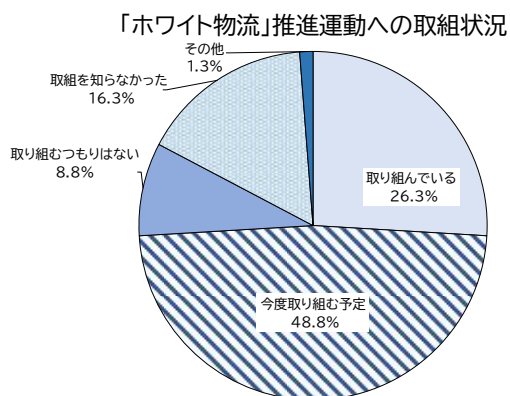
運賃・料金等の適正収受に向けた課題



7 「ホワイト物流」推進運動への取組状況

「ホワイト物流」推進運動への取組状況については、「現在、取り組んでいないが、今後取り組む予定である」が48.8%、「現在、取り組んでいる」が26.3%と7割以上の運送事業者が取り組みを進めている。

	回答数	回答割合
取り組んでいる	21	26.3%
今後取り組む予定	39	48.8%
取り組むつもりはない	7	8.8%
知らなかった	13	16.3%
その他	1	1.3%
有効回答	80	100.0%



8 主な自由記入欄の意見

(1) 物流の効率化について

- 物流効率化などの改善は荷主の協力、受取側の協力がないと実現できない。運送会社にとって荷主企業はお客様であり、立場が弱いと、協力に対する補助金などを設けないと運送会社のための改善を受け入れてくれる人と金に余力のある会社は少ない。
- 物流の効率化や働き方改革を進めるためには、ある程度自社に体力と規模がないと荷主企業に話を聞いてもらえないのが現状である。
- フォークリフトを使用して貨物の積み降ろしができるようパレタイズ化(物流上の作業において、パレットに荷を積み付け、まとめること)を普及させ、トラックドライバーの負担を減らしていく取組が必要です。特に、農産物は手積・手降し貨物が多い。

(2) 人材不足・働き方改革への対応について

- 乗務員が不足している。人員を補充しても働き方改革への対応で、労働時間短縮により所得が減少し、退職者が出る。業界内での乗務員が流動しているのが現状ではないかと思う。
- 運転職の増員・車両の増車を行わなければ、時間外労働 45 時間に向けての対処ができない。
- 乗務員不足問題は、今後更に深刻になり、企業経営に大きな影響を与える。各社の共同配送などは、同一配送先が多くあり、時間の無駄である。行政及び組合立ち上げによる共同配送施設の建設を進めるべき。また、現在の雇用状況を顧みないコンプライアンス先行型改革では、中小企業は破綻してしまう。働き方改革よりも、365 日無休 24 時間営業を厳しく取り締まる法律整備が優先と考える。

(3) 荷主企業への行政指導・処分について

- 国交省と他省庁の横のつながりが感じられない。規制ばかり厳しくなり、弱者にしわ寄せが来ている。荷主企業への行政処分の罰則化を求める。
- 行政による標準運賃・料金表の作成や荷主への指導、勧告及び罰則の強化が必要である。
- 運送業界も規制緩和により企業が増えて、競争が激しい。行政が荷主に対して運輸業界の苦しい現状を PR して、待機時間に対しても料金が発生すること等について指導してほしい。
- 行政等による荷主勧告の発動、下請法、労働法関連からの指導をもっと強力で押し進めてほしい。
- 業界団体で一丸となって運賃値上げをしなければならない状況で、簡単に値下げして仕事をとる業者に関して、何らかの罰則が必要なのではないかと考える。このままでは、いつまで経っても、荷主は当たり前のように安いほうを選択し、適正な運賃・料金が収受できない。
- 運送業界の多重構造も大きな問題点だと思う。元請け運送業者にも荷主同様の対策(罰則)が必要である。また、基本的に復路・往路ともに同じ仕事内容・原価にも関わらず、復路運賃が不当に安くされている現状がある。適正な運賃を収受して適正な経営を行うためにも改善が必要だと思う。我々運送業界だけに留まらず、将来的には荷主にも悪い影響が及ぶと思う。
- ルールを作っても守らない運送会社が多く、まじめにやっている会社が損をしている現状がある。

(4) 運賃・料金について

- ドライバー不足やトラックの価格が高く、会社の運営が大変難しくなってきた。これらを解決するために、最低運賃などを検討してほしい。
- 時間外労働時間の削減など働き方改革への対応のため、高速道路を利用したいが、高速道路料金を運賃として収受できていない状況なので、非常に経営を圧迫している。高速道路料金の割引や助成についても検討してほしい。
- 荷主企業の物流への認識は甘い。人件費すら確保できない運賃で依頼をしてくる企業もある。
- 深夜割引待ちのトラックが多くパーキングエリア、サービスエリアに止まれない。大型トラックに関しては、通常時間の割引も実施してほしい。

(5) その他

- 運送業界の現状について理解してもらうような消費者側への教育が必要だと思う。また、新任運転者や高齢運転者の雇用を促進するため、新任教育や健康管理等への支援が必要だと考える。
- 県内トラック業界について感じることは、ウィング車に限定された情報共有性が高く、トレーラー・平ボディ・中型クレーン車等の情報共有が乏しいと感じる。
- 大型車が止められるパーキングエリアをもっと作ってほしい。

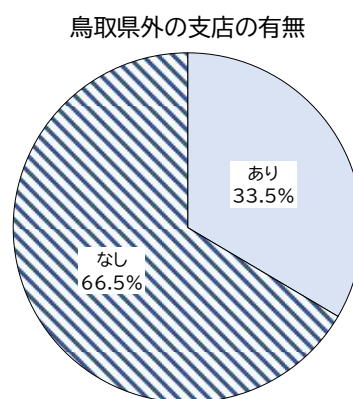
結果の概要（荷主企業）

1 回答事業者(荷主企業)の概要

(1) 鳥取県外の支店の有無について

鳥取県外の支店の有無について、「あり」が33.5%、「なし」が66.5%となっており、荷主企業の7割弱は県内の事業所のみでの運営形態となっている。

	回答数	回答割合
あり	71	33.5%
なし	141	66.5%
有効回答	212	100.0%



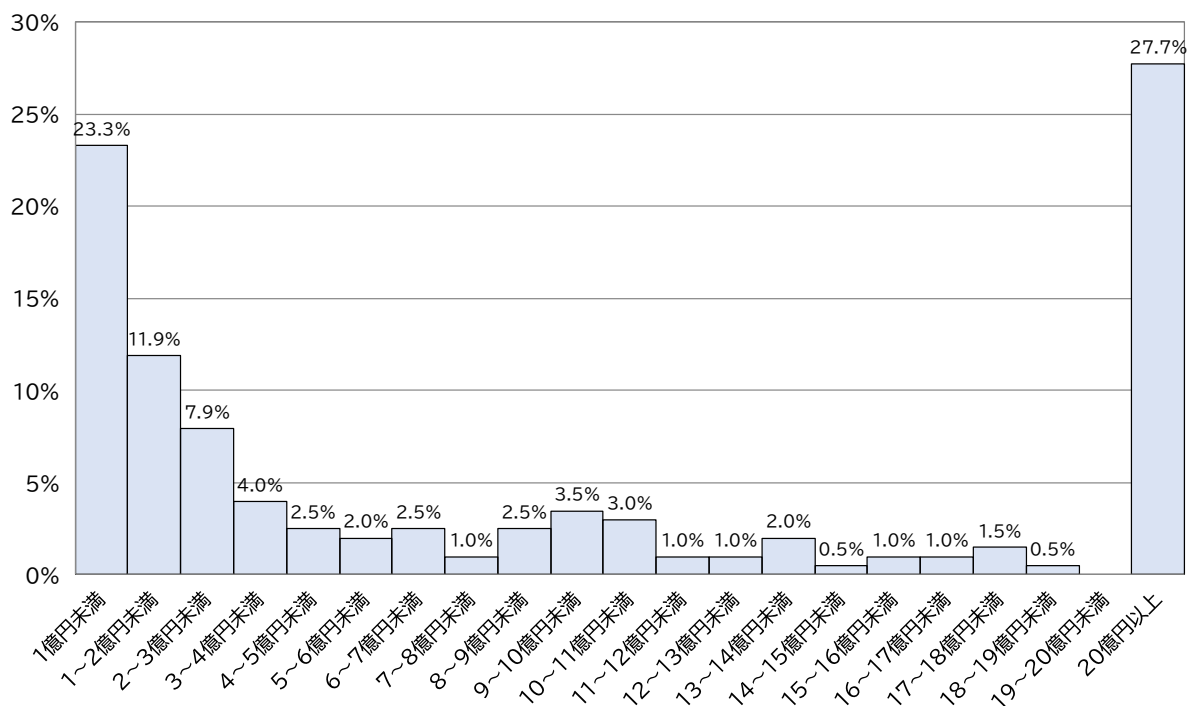
(2) 直近1年間の売上高(平成30年4月から平成31年3月まで)について

直近1年間の売上高は、「20億円以上」が27.7%と最も多く、次いで「1億円未満」(23.3%)、「1～2億円未満」(11.9%)、と多くなっている。

中央値は34,435.5万円、平均売上高(287,674.3万円)以下の割合は78.7%となっている。

	回答数	回答割合		回答数	回答割合
1億円未満	47	23.3%	11～12億円未満	2	1.0%
1～2億円未満	24	11.9%	12～13億円未満	2	1.0%
2～3億円未満	16	7.9%	13～14億円未満	4	2.0%
3～4億円未満	8	4.0%	14～15億円未満	1	0.5%
4～5億円未満	5	2.5%	15～16億円未満	2	1.0%
5～6億円未満	4	2.0%	16～17億円未満	2	1.0%
6～7億円未満	5	2.5%	17～18億円未満	3	1.5%
7～8億円未満	2	1.0%	18～19億円未満	1	0.5%
8～9億円未満	5	2.5%	19～20億円未満	0	0.0%
9～10億円未満	7	3.5%	20億円以上	56	27.7%
10～11億円未満	6	3.0%	有効回答	202	100.0%

売上高(平成30年4月～平成31年3月)

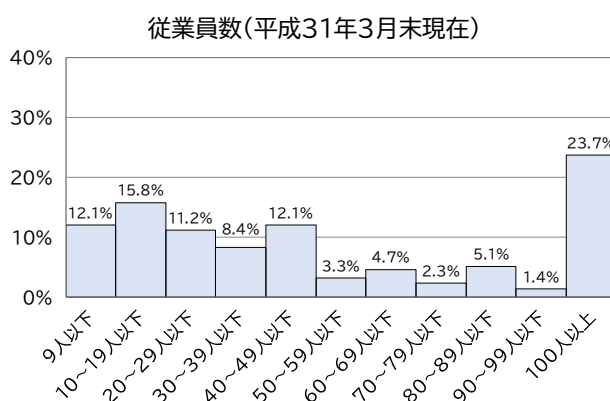


(3) 従業員数(平成31年3月末現在)について

平成30年度末の従業員数は、「100人以上」が23.7%と最も多く、次いで「10～19人」(15.8%)、「9人以下」(12.1%)、「40～49人」(12.1%)と多くなっている。

中央値は40人、平均従業員数(102.3人)以下の割合は78.1%となっている。

	回答数	回答割合
9人以下	26	12.1%
10～19人	34	15.8%
20～29人	24	11.2%
30～39人	18	8.4%
40～49人	26	12.1%
50～59人	7	3.3%
60～69人	10	4.7%
70～79人	5	2.3%
80～89人	11	5.1%
90～99人	3	1.4%
100人以上	51	23.7%
有効回答	215	100.0%



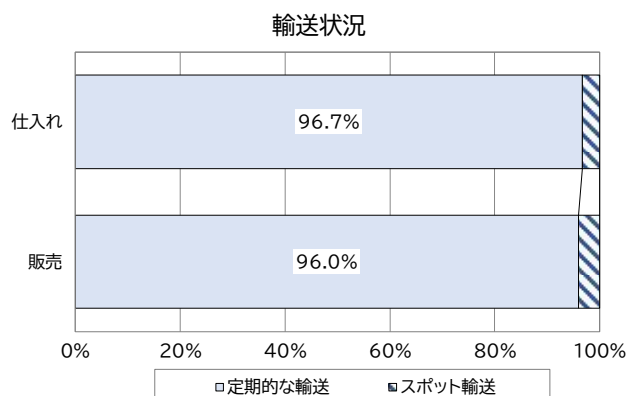
2 輸送の状況

(1) 年間輸送について

直近1年間(平成30年4月から平成31年3月まで)の輸送量は、仕入れが約245.2万トン、販売が約212.1万トンとなっている。

また、輸送に占める定期的な輸送の割合は、仕入れが96.7%、販売が96.0%となっている。

	仕入れ		販売	
	輸送量(t)	輸送割合	輸送量(t)	輸送割合
定期的な輸送	2,372,105	96.7%	2,035,964	96.0%
スポット輸送	80,127	3.3%	84,624	4.0%
合計	2,452,251	100.0%	2,120,588	100.0%

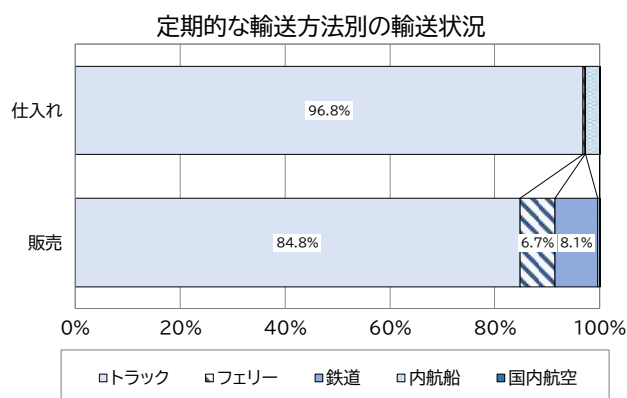


(2) 定期的な輸送方法別の輸送量の状況について

定期的な輸送の方法別輸送状況は、仕入れでは「トラック」が96.8%と最も多く、次いで「内航船」(2.7%)と多くなっている。

販売では「トラック」が84.8%と最も多く、次いで「鉄道」(8.1%)、「フェリー」(6.7%)と多くなっている。

	仕入れ		販売	
	輸送量(t)	輸送割合	輸送量(t)	輸送割合
トラック	2,373,636	96.8%	1,787,005	84.8%
フェリー	11,069	0.5%	141,238	6.7%
鉄道	1,816	0.1%	171,522	8.1%
内航船	65,564	2.7%	8,201	0.4%
国内航空	166	0.0%	111	0.0%
合計	2,452,251	100.0%	2,108,077	100.0%



3 輸送業務に関する問題点や課題

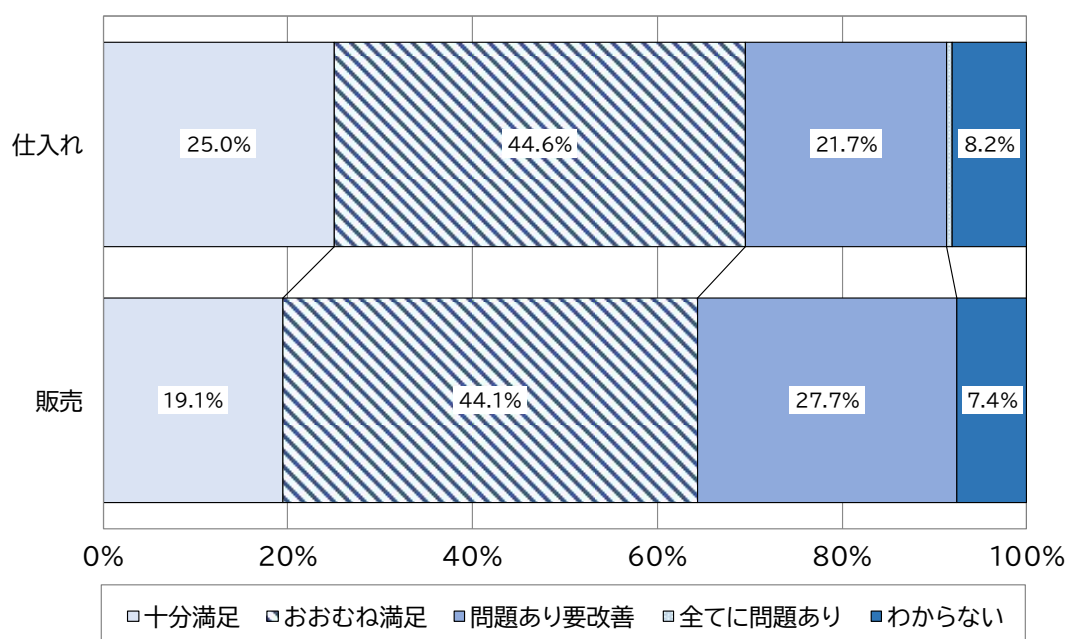
(1) 輸送業務の満足度について

現在の輸送業務に関する満足度は、仕入れでは「おおむね満足しているが、更に改善したい面がある」が44.6%、「十分満足しており改善の必要はない」が25.0%となっており、約7割の荷主企業がおおむね満足している。

また、販売については、「問題があり改善や効率化を進めたい面が多くある」が27.7%の一方、「おおむね満足しているが、更に改善したい面がある」が44.1%、「十分満足しており改善の必要はない」が19.1%となっており、6割強の荷主企業がおおむね満足している。

	仕入れ		販売	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
十分満足	46	25.0%	36	19.1%
おおむね満足	82	44.6%	83	44.1%
問題あり要改善	40	21.7%	52	27.7%
全てに問題あり	1	0.5%	3	1.6%
わからない	15	8.2%	14	7.4%
有効回答	184	100.0%	188	100.0%

業務に関する満足度



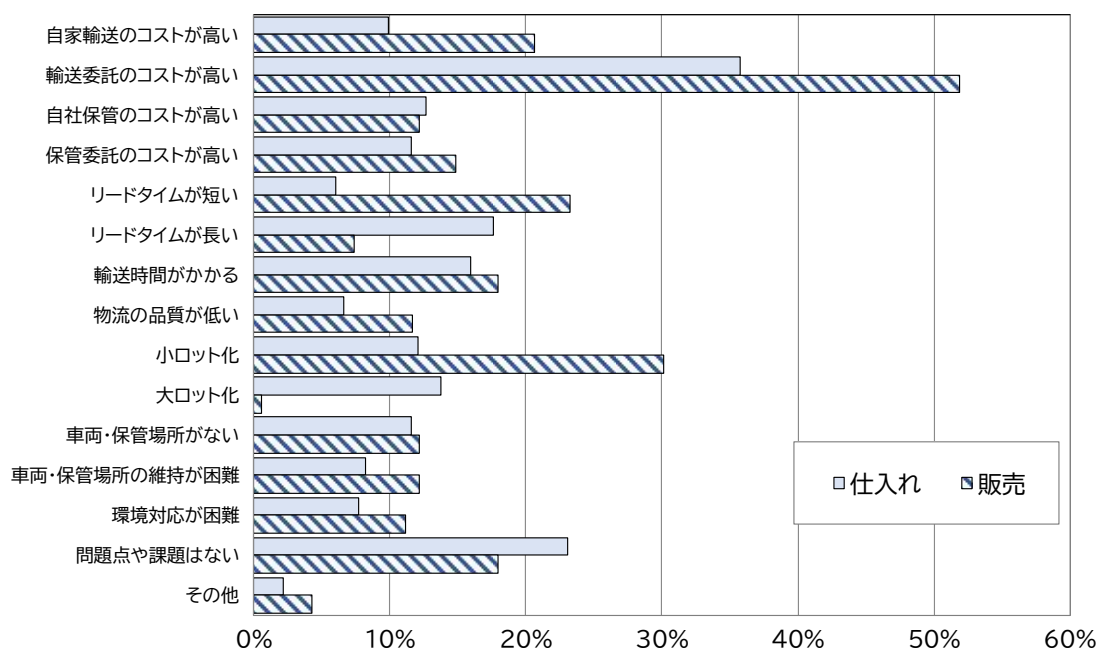
(2) 輸送業務の問題点や課題について(複数回答可)

現在の輸送業務に関する問題点や課題は、仕入れでは「物流事業者に委託している輸送にかかるコストが高い」が 35.7%と最も多く、次いで「問題点や課題はない」(23.1%)、「リードタイムや納品時間が長くなっている」(17.6%)と多くなっている

また、販売については、「物流事業者に委託している輸送にかかるコストが高い」が 51.9%と最も多く、次いで「発注の単位が小さく(小ロット化)なっている」(30.2%)、「リードタイムや納品時間が長くなっている」(23.3%)と多くなっている。

	仕入れ		販売	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
自家輸送のコストが高い	18	9.9%	39	20.6%
輸送委託のコストが高い	65	35.7%	98	51.9%
自社保管のコストが高い	23	12.6%	23	12.2%
保管委託のコストが高い	21	11.5%	28	14.8%
リードタイムが短い	11	6.0%	44	23.3%
リードタイムが長い	32	17.6%	14	7.4%
輸送時間がかかる	29	15.9%	34	18.0%
物流の品質が低い	12	6.6%	22	11.6%
小ロット化	22	12.1%	57	30.2%
大ロット化	25	13.7%	1	0.5%
車両・保管場所がない	21	11.5%	23	12.2%
車両・保管場所の維持が困難	15	8.2%	23	12.2%
環境対応が困難	14	7.7%	21	11.1%
問題点や課題はない	42	23.1%	34	18.0%
その他	4	2.2%	8	4.2%
有効回答	182	100.0%	189	100.0%

業務に関する問題点や課題

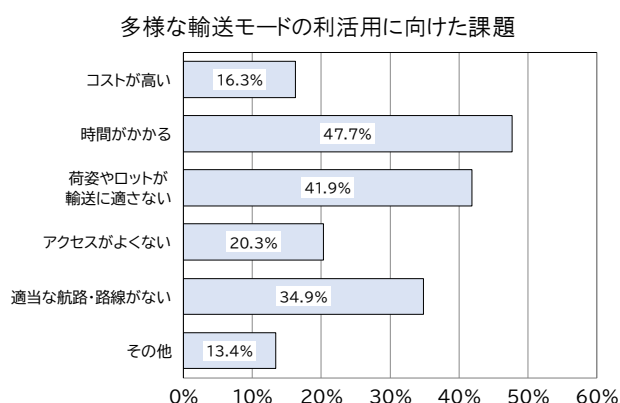


4 物流効率化のための取組

(1) 多様な輸送モードの利活用に向けての問題点や課題について(複数回答可)

トラックのほかフェリーや鉄道など多様な輸送モードの利活用に向けて、海運や鉄道での問題点や課題については、「トラック輸送と比べ、時間がかかる」が47.7%と最も多く、次いで「荷姿やロットが内航海運や鉄道輸送に適さない」(41.9%)、「トラック以外の輸送モードの整備状況が不十分で、適当な航路・路線がない」(34.9%)となっている。

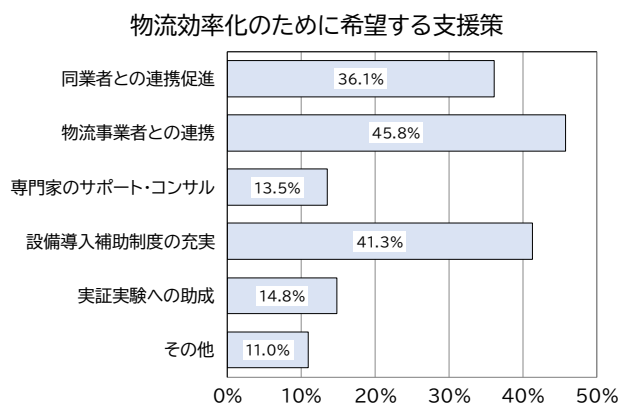
	回答数	回答割合
コストが高い	28	16.3%
時間がかかる	82	47.7%
荷姿やロットが輸送に適さない	72	41.9%
アクセスがよくない	35	20.3%
適当な航路・路線がない	60	34.9%
その他	23	13.4%
有効回答	172	100.0%



(2) 物流効率化を進めるために希望する支援策について(複数回答可)

物流の効率化を進めるために希望する支援策等については、「物流業者との連携を促進するための情報提供の手段の提供」が45.8%と最も多く、次いで「生産性向上に向けた機器・設備の導入に対する補助制度の充実」(41.3%)、「共同配送などの同業者間との連携を促進するための情報提供の手段の提供」(36.1%)となっている。

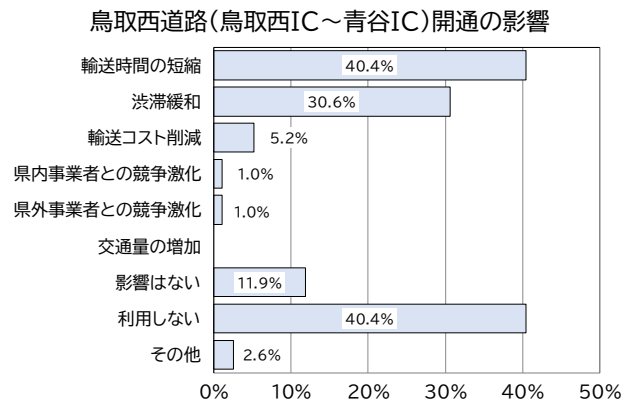
	回答数	回答割合
同業者との連携促進	56	36.1%
物流事業者との連携	71	45.8%
専門家のサポート・コンサル	21	13.5%
設備導入補助制度の充実	64	41.3%
実証実験への助成	23	14.8%
その他	17	11.0%
有効回答	155	100.0%



5 鳥取西道路(鳥取西 IC～青谷 IC)開通の影響(複数回答可)

鳥取西道路の開通による物流面での影響については、「輸送時間が短縮できるので、プラスの影響となっている」と「利用しないので影響はない」が40.4%と最も多く、次いで「渋滞緩和により定時制・安全性が向上し、プラスの影響となっている」(30.6%)と鳥取西道路の開通によりプラスの影響が働いている。

	回答数	回答割合
輸送時間の短縮	78	40.4%
渋滞緩和	59	30.6%
輸送コスト削減	10	5.2%
県内事業者との競争激化	2	1.0%
県外事業者との競争激化	2	1.0%
交通量の増加	0	0.0%
影響はない	23	11.9%
利用しない	78	40.4%
その他	5	2.6%
有効回答	193	100.0%



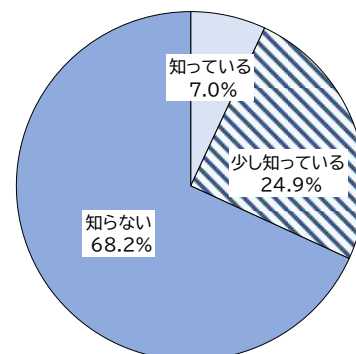
6 標準貨物自動車運送約款等の一部改正に伴う変化

(1) 標準運送約款の改正内容の認知状況について

標準運送約款の改正内容の認知状況について、「知らない」が68.2%と運送事業における運賃・料金の収受環境が大きく変化したことを知っている荷主企業は約3割にとどまっている。

	回答数	回答割合
知っている	14	7.0%
少し知っている	50	24.9%
知らない	137	68.2%
有効回答	201	100.0%

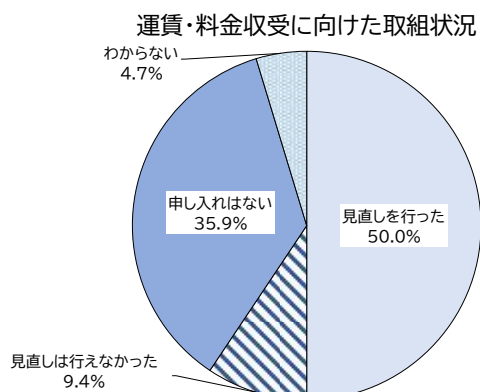
標準運送約款の改正内容の認知状況



(2) 運賃・料金の別建て支払等に向けた対応状況について

運賃・料金の別建て収受等に向けて、取引先への申入れ・交渉の対応状況については、「申入れがあり、見直しを行った」が 50.0%の一方、「申入れがあったが、見直しは行えなかった」は 9.4%と申入れがあった荷主企業の多くは見直しを行っている。

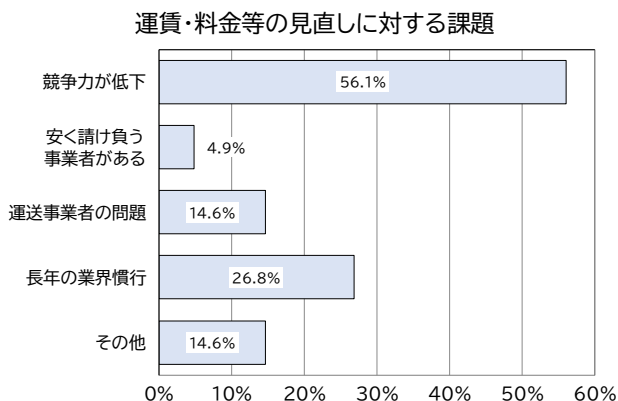
	回答数	回答割合
見直しを行った	32	50.0%
見直しは行えなかった	6	9.4%
申し入れはない	23	35.9%
わからない	3	4.7%
有効回答	64	100.0%



(3) 運賃・料金等の見直しに対する課題について(複数回答可)

運賃・料金の別建て収受、付帯業務料金等の新規支払等に向けた課題については、「物流コストが上がると全国での競争力が低下するため」が 56.1%と最も多く、次いで「長年の業界慣行があるため」(26.8%)、「物流の課題は運送事業者が自社で取り組むべきだから」(14.6%)となっている。

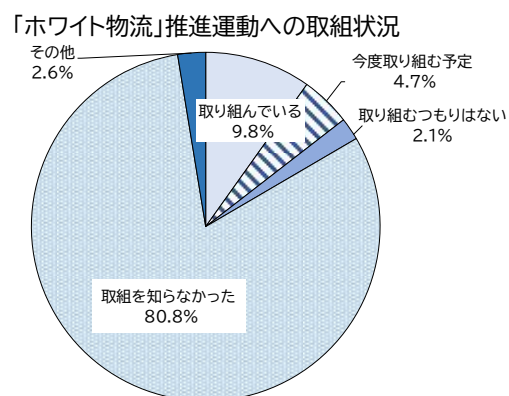
	回答数	回答割合
競争力が低下	23	56.1%
安く請け負う事業者がある	2	4.9%
運送事業者の問題	6	14.6%
長年の業界慣行	11	26.8%
その他	6	14.6%
有効回答	41	100.0%



7 「ホワイト物流」推進運動への取組状況

「ホワイト物流」推進運動への取組状況については、「現在、取り組んでいる」が 9.8%、「現在、取り組んでいないが、今後認定を取り組む予定である」が4.7%の一方、「このような取組があることを知らなかった」が 80.8%と荷主企業のホワイト物流への認知度は低い。

	回答数	回答割合
取り組んでいる	19	9.8%
今後取り組む予定	9	4.7%
取り組むつもりはない	4	2.1%
知らなかった	156	80.8%
その他	5	2.6%
有効回答	193	100.0%



8 主な自由記入欄の意見

(1) 物流の効率化について

- 納品先の意向もあり、そちらの協力なしでは当社の負担増となることが改善の進まない要因と考える。納品先の発注単位、納品回数、納品時間のしぼり、納品方法等の改善協力がないと難しい。また、取引先との交渉は力関係があり難しい。そこに何らかの支援が必要だと思う。
- 業界や会社間の壁を越えて協働体制を構築すれば、物流費の高騰や人手不足を解消できるのではと考える。現状のままでは、物流費が上がるのみで、利用する側にとってコスト負担増になりかねない。例えば、同じ方面の貨物をまとめる、片側の輸送を往復とも積載する、車両をシェアするなど効率よく貨物を運べば、物流費は上がるどころか、コストダウンの可能性もあり得る。当然、新たな物流体制の構築には、専門家の方や行政の支援は欠かせない。

(2) 人材不足・働き方改革への対応について

- トラック運転者不足をよく耳にする。今後、これまでのような安定した物流が保てなくなる可能性がある。行政には、人手不足解消のための支援策を行ってほしい。
- 物流事業者の意見を尊重することが課題解決の近道だと思う。また、ドライバー不足への対策として、外国人ドライバー養成を本気で考えるべきだ。
- トラック販売・部品販売・整備を業としており「ホワイト物流」推進運動には賛成だ。
- 物流業界で働く人の給与の見直しをした方が良いと思う。ドライバー不足が深刻化している中で、輸送量が増加しており、魅力ある給与(待遇)にしないと、更にドライバー不足が深刻になると思う。ドライバーの待遇が良くなれば、物流費が高騰して、原材料価格などに影響が出ると思うが、物が来ないと作れないし、作っても運べない事態に今後陥るのではと心配している。国がドライバーの待遇を良くするのを支援しないとダメだと思う。
- 自社事業に関連する物流に注視し、「ホワイト物流」推進運動への理解・協力に取り組んでいきたい。
- 運行時間などの関係で配送を依頼しても、断る運送事業者が増えてきた。
- 商品の形状から手積・手降しベースの輸送であり、若年層の就業率が極めて低い。若年層の雇用に対して補助金等の支援が必要である。
- 契約先工場へ一括納品時間指定なし等で物流業者に有利になるように組んでいるが、それでも青果を運ぶ人が減り続けているのが現状である。
- 職場環境の改善などドライバー不足解消のための支援が必要だ。

(3) 運賃・料金について

- 物流費が上昇するのは理解できるが、自社商品の価格に転嫁することができないため、仕入先に対して理解を求めるのが難しい。
- ホワイト物流の関係かは分からないが、物流事業者より値上げの申し入れがあり、可能な限り対応している。
- 運送会社で重量物等の運搬をしてもらえなくなり、チャーター便を利用するためコストが増大する。

- 食品業界は、コストを商品に転嫁できず苦しんでいる。運送問題をクリアにしてもまた問題が起こるため、その場しのぎの対応で終わってはいけなと考える。
- 物流コストの青天井的な上昇に危機感を抱いている。
- 大手物流業者は交渉の余地がなく、一方的に値上げが決まるので泣き寝入りしかない。具体的な方法は分からないが、改善すべき点はあると思う。
- 小売業者としては、運賃の高騰は死活問題である。配送料が高いとお客様から敬遠される一方で、商品調達にも支障が出かねない。運賃高騰を自社努力だけでは吸収し得ない地方小売は、その衝撃をまともに受けてしまい吸収体力のあるオンライン企業や大手小売との差が益々広がるという他産業にとって厳しい側面もある。
- 販売額に対する物流経費が 30%を超えた。その分は取引先に懇願して単価反映しているが、相場では儲からない。契約は運賃分の契約単価が上がり、今後はコールドチェーンの維持も危ぶまれる。結果として、営・業販売意欲が落ち、生産意欲も落ちるといふ悪循環に陥っている。

(4) インフラ整備について

- 当工場から境港間の輸送で、渋滞及び道路工事等で輸送力が低下し、工場操業への影響がある。境港への高速道路開通をお願いしたい。大型自動車の中央寄り通行帯の通行許可もお願いしたい。(境港市 R431、米子市内剣道 317 号線、日吉津村内 R9・R431)
- 商品は岡山より鳥取へ入荷しており、大雪・大雨により物流ルートが寸断されることがないことがないようにしてほしい。
- 数年前、物流拠点の変更で山陰道もある西からのルートから 53 号線を通る岡山からのルートになり、冬の積雪時に出荷停止が相次いだ。積雪時も安定して供給できる道路・除雪体制をお願いしたい。
- 智頭町は道路が止まると陸の孤島になる。黒尾峠、志戸坂トンネル、市の瀬トンネルの代替ルートが必要だと思う。新しい道路ができないなら復帰できるまでの間、迂回路を早めに案内してほしい。自然災害時における物流網の行政との連携や支援策の強化を今後進めていくべきだと思う。
- 営業等で関西や鳥取西部に車で移動するため、鳥取道・山陰自動車道の整備や 4 車線化は必要だと考える。
- 運送業界に限らず官が積極的に資金や設備を支援するべきで、インフラ関係に関して、民が高騰するコストを被るのはどうかと思う。このままでは、メーカーも同じような状況に巻き込まれ、供給が間に合わず大手だけが生き残る寡占・独占が進みかねない。
- 境港～新潟や境港～北九州・福岡の定期航路があれば便利だと思う。

(5) その他

- 物流については、行政の支援を受けたことがないため、何か話ができれば聞きたい。
- トラックの定期点検や運転手の健康管理など安全運転であることが一番だと思う。

物流実態調査アンケート 調査票

【ご回答に当たって】

- この調査は、鳥取県統計調査条例に基づき鳥取県が実施する県単独調査で、秘密の保護には万全を期していますので、ありのままをご記入ください。
- ご回答いただいた内容は、個別の回答内容や個人情報特定されないことがないように処理した上で公表し、この調査の目的以外には使用しません。
- ご記入いただいた調査票は、大変お手数ですが、**令和元年10月18日(金)**までに、同封した返信用封筒に入れご投函をお願いします。
- ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問合せください。

鳥取県商工労働部通商物流課 通商・物流担当 清水・有賀・西田
 電話:0857-26-7850 FAX:0857-26-8117

問1. 貴社の概要についてご記入ください。

事業者名			
本社所在地	TEL ()	鳥取県外の支店の有無 (番号に○印を)	1. あり 2. なし
ご回答者 職・氏名			
直近1年間の 売上高	万円	31年3月末現在 従事者数※	人

※有給役員・常雇・臨時・日雇を含みます。

問2. 貴社の輸送の状況についてご記入ください。

- (1) 最近1年間(平成30年4月～平成31年3月までの1年間)の一般輸送(特積みを除く)の「年間輸送量」を「往路・復路別」にご記入ください。またその年間輸送量のうち「定期的な輸送」と「スポット輸送」のおおよその比率(%)をご記入ください。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意ください。

一般貨物の年間輸送量		定期的な輸送	スポット輸送	合計
往路	トン	%	%	100 %
復路	トン	%	%	100 %

(2) (1)の年間輸送量のうち「定期的な輸送」を 100 とした場合の「方面別の輸送量」のおおよその比率 (%)をご記入ください。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が 100%になるようにご注意ください。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入ください。

	定期的な輸送 の年間輸送量	首都圏 発着	中部圏 発着	近畿圏 発着	山陽圏 発着	県内及び島根 (山陰)の発着	左記の圏域 以外の発着
往 路	100 %	%	%	%	%	%	%
復 路	100 %	%	%	%	%	%	%

問3. (1) 現在、貴社が担当している輸送業務に関する満足度について、どのようにお考えですか。往路と復路それぞれについて、該当する番号1つに○印をつけてください。

	輸送業務		保管業務
	往 路	復 路	
十分満足しており改善の必要はない	1	1	1
おおむね満足しているが、更に改善したい面がある	2	2	2
問題があり改善や効率化を進めたい面が多くある	3	3	3
全てに問題があり改善や効率化を進めたい	4	4	4
なんともいえない、わからない	5	5	5

(2) 現在の貴社が担当している輸送業務、保管業務に関して、どのような問題点や課題がありますか。仕入れと販売それぞれについて、該当する番号全てに○印をつけてください。

	輸送業務		保管業務
	往 路	復 路	
貨物量が減少している	1	1	1
積載率が低下している	2	2	2
運賃・料金が安く採算がとれない	3	3	3
時間指定が厳しく対応が難しい	4	4	4
人材不足で対応が難しい	5	5	5
実際の輸送時間がかかる	6	6	6
発注の単位が小さく(小ロット化)になっている	7	7	7
発注の単位が大きく(大ロット化)になっている	8	8	8
適切な車両や保管場所が確保できない	9	9	9
適切な車両や保管量を維持・コントロールできない	10	10	10
大型車が駐車して休憩できる駐車場等が少ない	11	11	11
CO2 発生量の削減など環境問題への対応が難しい	12	12	12
問題点や課題はない	13	13	13
その他(具体的に)	14	14	14

問4. 物流効率化を進めるための取組についてご記入ください。

(1) 物流効率化を進めるために自社または荷主企業と連携して行いたい取組(現在、取り組んでいるものも含む)について、該当する番号全てに○印をつけてください。

1. フェリー・鉄道利用への切替によるドライバーの拘束時間削減や休息时间確保につながる取組
2. 物流の共同化による積載率向上や配送費や人件費のコストダウンにつながる取組
3. 生産性向上に向けた機器・設備の導入による荷待ち・荷受時間削減につながる取組
4. 荷主の協力を得た高速道路利用や混雑時を避けた配送による運行時間短縮につながる取組
5. その他(具体的に)

(2) 物流の効率化を進めるに当たって、希望する支援策等がありますか。該当する番号全てに○印をつけてください。

1. 中継輸送など同業者間との連携を促進するための情報提供の手段の提供
2. 荷主企業との連携を促進するための情報提供の手段の提供
3. 専門家によるサポート機能、コンサルタント機能の提供
4. 生産性向上に向けた機器・設備の導入に対する補助制度の充実
5. 物流効率化のためのトライアル輸送など実証実験の実施
6. その他(具体的に)

問5. 山陰自動車道のうち、令和元年5月12日に鳥取西IC～青谷IC間が開通しました。この鳥取西道路開通は、物流面でどのような影響が生じていますか。該当する番号全てに○印をつけてください。

1. 輸送時間が短縮できるので、プラスの影響となっている
2. 渋滞緩和により定時性・安全性が向上し、プラスの影響となっている
3. 輸送コスト削減に寄与しており、プラスの影響となっている
4. 鳥取県内の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている
5. 鳥取県外の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている
6. 鳥取県外からの利用者増加により交通量が増加し、マイナスの影響となっている
7. 利用しているが特に影響はない
8. 利用しないので影響はない
9. その他(具体的に)

問6. 標準貨物自動車運送約款等の一部改正に伴い、運送事業における運賃・料金の收受環境が大きく変化しました。

(1) 標準運送約款の改正内容の認知状況について、該当する番号1つに○印をつけてください。

1. 知っている
2. 少し知っている
3. 知らない (→ 問7.にお進みください)

(2) 運賃・料金の別建て収受等に向けて、取引先への申入れ・交渉の状況に該当する番号1つに○印をつけてください。

1. 申入れを実施し、見直しができた (→ 問7.にお進みください)
2. 申入れを実施したが、見直しができなかった
3. 申入れを実施したら、取引がなくなった又は取引停止を示唆された
4. 申入れに向けて準備中
5. まだ申入れしていない

(3) 運賃・料金の別建て収受、附带業務料金等の新規収受等に向けて見直しをするにあたり、課題と感
 じることについて、該当する番号全てに○印をつけてください。

1. 取引先(荷主等)が応じてくれない
2. 自社の交渉力が充分でない
3. 長年の業界慣行がある
4. 行政等による周知、浸透に向けた取組が充分でない
5. 荷主勧告の発動、下請法・労働法関連からの指導が充分でない
6. その他(具体的に)

問7. 貴社での「ホワイト物流」推進運動への取組状況について、該当する番号1つに○印をつけてください。なお、「ホワイト物流」推進運動とは、トラック輸送の生産性向上・物流効率化やホワイトな職場環境の実現に向けて、荷主・物流事業者・国民全体が協力して物流を改善していく取組のことです(詳細は別紙パンフレットをご覧ください)。

1. 現在、取り組んでいる。
2. 現在、取り組んでいないが、今後取り組む予定である
3. 現在、取り組んでいないし、取り組むつもりはない
4. このような取組があることを知らなかった
5. その他(具体的に)

問8. 物流の効率化や働き方改革を進めて、持続可能な物流を構築していく上での問題点や行政等の支援策について、どのようなご意見でも結構ですのご自由にご記入ください、

◇ご協力ありがとうございました◇

T-□□□□

物流実態調査アンケート 調査票

【ご回答に当たって】

- この調査は、鳥取県統計調査条例に基づき鳥取県が実施する県単独調査で、秘密の保護には万全を期していますので、ありのままをご記入ください。
- ご回答いただいた内容は、個別の回答内容や個人情報特定されないことがないように処理した上で公表し、この調査の目的以外には使用しません。
- ご記入いただいた調査票は、大変お手数ですが、**令和元年10月18日(金)**までに、同封した返信用封筒に入れご投函をお願いします。
- ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問合せください。

鳥取県商工労働部通商物流課 通商・物流担当 清水・有賀・西田
電話:0857-26-7850 FAX:0857-26-8117

問1. 貴社の概要についてご記入ください。

事業者名			
本社所在地	TEL ()	鳥取県外の支店の有無 (番号に○印を)	1. あり 2. なし
ご回答者 職・氏名			
直近1年間の 売上高	万円	31年3月末現在 従事者数※	人

※有給役員・常雇・臨時・日雇を含みます。

問2. 貴社の商品の仕入れや販売に伴う輸送の状況についてご記入ください。

- (1) 最近1年間(平成30年4月～平成31年3月までの1年間)の「年間輸送量」を「仕入れ・販売別」にご記入ください。また、その年間輸送量のうち「定期的な取引」と「スポット的な取引」のおおよその比率(%)をご記入ください。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が100%になるようにご注意ください。

年間輸送量		定期的な取引	スポット的な取引	合計
仕入れ	トン	%	%	100 %
販売	トン	%	%	100 %

N-□□□□

(2) (1)の年間輸送量のうち「定期的な取引」を 100 とした場合の「主な輸送方法」のおおよその比率(%)をご記入ください。ご記入に当たっては、比率(%)の合計が 100%になるようにご注意ください。下記の区分に従ってそれぞれの割合をご記入ください。

	年間取引量	トラック	フェリー	鉄道	内航船	国内航空
仕入れ	100 %	%	%	%	%	%
販売	100 %	%	%	%	%	%

問3. (1) 現在、貴社の取引における物流(輸送・保管等)に関する満足度について、どのようにお考えですか。仕入れと販売それぞれについて、該当する番号1つに○印をつけてください。

	仕入れ	販売
十分満足しており改善の必要はない	1	1
おおむね満足しているが、更に改善したい面がある	2	2
問題があり改善や効率化を進めたい面が多くある	3	3
全てに問題があり改善や効率化を進めたい	4	4
なんともいえない、わからない	5	5

(2) 現在の貴社の取引における物流(輸送、保管等)に関して、どのような問題点や課題がありますか。仕入れと販売それぞれについて、該当する番号全てに○印をつけてください。

	仕入れ	販売
自家輸送にかかるコストが高い	1	1
物流事業者に委託している輸送にかかるコストが高い	2	2
自社での保管にかかるコストが高い	3	3
物流事業者に委託している保管にかかるコストが高い	4	4
リードタイムや納品時間が短くなっている	5	5
リードタイムや納品時間が長くなっている	6	6
実際の輸送時間がかかる	7	7
荷物の破損が生じるなど物流の品質が低い	8	8
発注の単位が小さく(小ロット化)なっている	9	9
発注の単位が大きく(大ロット化)なっている	10	10
適切な車両や保管場所が確保できない	11	11
適切な車両や保管量を維持・コントロールできない	12	12
CO2 発生量の削減など環境問題への対応が難しい	13	13
問題点や課題はない	14	14
その他(具体的に)	15	15

問4. 物流効率化を進めるための取組についてご記入ください。

(1)トラックのほかフェリーや鉄道など多様な輸送モードの利活用に向けて、海運や鉄道での問題点や課題に感じることにについて、該当する番号全てに○印をつけてください。

1. トラック輸送と比べ、コストが高い
2. トラック輸送と比べ、時間がかかる
3. 荷姿やロットが内航海運や鉄道輸送に適さない
4. 港湾や貨物駅までのアクセスがよくない
5. トラック以外の輸送モードの整備状況が不十分で、適当な航路・路線がない
6. その他(具体的に)

(2) 物流効率化を進めるに当たって、希望する支援策等がありますか。該当する番号全てに○印をつけてください。

1. 共同配送など同業者間との連携を促進するための情報提供の手段の提供
2. 物流事業者との連携を促進するための情報提供の手段の提供
3. 専門家によるサポート機能、コンサルタント機能の提供
4. 生産性向上に向けた機器・設備の導入に対する補助制度の充実
5. 物流効率化のためのトライアル輸送など実証実験の実施
6. その他(具体的に)

問5. 山陰自動車道のうち、令和元年5月12日に鳥取西IC～青谷IC間が開通しました。この鳥取西道路開通は、物流面でどのような影響が生じていますか。該当する番号全てに○印をつけてください。

1. 輸送時間が短縮できるので、プラスの影響となっている
2. 渋滞緩和により定時性・安全性が向上し、プラスの影響となっている
3. 輸送コスト削減に寄与しており、プラスの影響となっている
4. 鳥取県内の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている
5. 鳥取県外の事業者との競争が激化し、マイナスの影響となっている
6. 鳥取県外からの利用者増加により交通量が増加し、マイナスの影響となっている
7. 利用しているが特に影響はない
8. 利用しないので影響はない
9. その他(具体的に)

問6. 標準貨物自動車運送約款等の一部改正に伴い、運送事業における運賃・料金の支払環境が大きく変化しました。

(1) 標準運送約款の改正内容の認知状況について、該当する番号1つに○印をつけてください。

1. 知っている
2. 少し知っている
3. 知らない (→ 問7.にお進みください)

(2) 運賃・料金の別建て支払等に向けて、運送事業者からの申入れ・交渉への対応状況に該当する番号1つに○印をつけてください。

1. 申入れがあり、見直しを行った (→ 問7.にお進みください)
2. 申入れがあったが、見直しは行えなかった
3. 申入れはなかった
4. わからない

(3) 運賃・料金の別建て支払、附帯業務料金等の新規支払等に向けて見直しを検討する上で課題に感じることに、該当する番号全てに○印をつけてください。

1. 物流コストが上がると全国での競争力が低下するため
2. 他に安く請け負う事業者がいるため
3. 物流の課題は運送事業者が自社で取り組むべきだから
4. 長年の業界慣行があるため
5. その他(具体的に)

問7. 貴社での「ホワイト物流」推進運動への取組状況について、該当する番号1つに○印をつけてください。なお、「ホワイト物流」推進運動とは、トラック輸送の生産性向上・物流効率化やホワイトな職場環境の実現に向けて、荷主・物流事業者・国民全体が協力して物流を改善していく取組のことです(詳細は別紙パンフレットをご覧ください)。

1. 現在、取り組んでいる。
2. 現在、取り組んでいないが、今後認定に取り組む予定である
3. 現在、取り組んでいないし、取り組むつもりはない
4. このような取組があることを知らなかった
5. その他(具体的に)

問8. 物流に関する問題点(物流事業者との関係、効率化等)や行政等の支援策について、どのようなご意見でも結構ですのでご自由にご記入ください、

◇ご協力ありがとうございました◇