

9. 付録

表 9-1 ヒアリング調査結果一覧表

物流事業者		小規模: A社	中規模: B社	大規模: C社	大規模: D社	特大規模: E社		
車両運行管理 の運用状況	事業内容	全数	57台	100台程度	約250台	約300台	12,000台	
		保有車両数	10t以上	45台	6台	17台		
		5t~10t未満	6台	—	—			
		~5t未満	3台	90台程度	約230台			
			15t車が中心(43台)	2t車が中心(約80台)	2t車が中心(約160台)、ETC装備約80台	福岡支店で44台	傘下の協力企業の車両数は3~4倍程度	
		主な輸送エリア	全国圏				○	◎
			地方圏	◎	◎	◎	○(福岡支店)	
			都道府県					
			地場(50km圏内)					
		走行距離	500km/日~					
			201~500km/日	◎				
			101~200km/日		◎	◎	◎	
			51~100km/日					
			~50km/日					
		定常輸送	8,000(km/月) ⇒ 200~500km/日		近畿圏のトラックで、100~150km/日			
定常 非常	主として定常輸送		主として非常輸送	主として定常輸送	主として定常輸送	—		
詳細	・計200社程度の定常輸送		・街中の配送がメイン、荷主の業種は様々(食料品、古紙、日用雑貨等)	福岡~熊本、福岡~鹿児島等の九州の都市間	福岡~熊本(距離:150km)	—		
	・その他、不定期(非常)の輸送							
高速道路の利用	利用頻度	定期的にご利用	不定期にご利用	定期的にご利用(ETC搭載車)	定期的にご利用	—		
		50km未満(地場物流)では利用しない	顧客の要望に合わせて利用	九州の都市間で利用	福岡IC~松橋IC(130km)	—		
タコグラフの装備	装着義務対象車(大型)	全車、デジタル式を装備	全車、デジタル式を装備	アナログ式を装備	全車、アナログ式を装備	全車、デジタル式を装備(通信機能付き)		
	装着義務対象外	—	ほぼ全車デジタル式を装備	—	—	—		
車両運行管理 の導入について	導入形態	民間のサービスを利用	民間のサービスを利用	導入していない	導入していない	独自のシステムを保有		
	導入した機器、ソフト	デジタルを利用した民間のシステムを活用	デジタルと連動した民間のシステムを活用	—	—	スマホ+クラウドによる運行システム		
	理由、導入方法 他	・リースで導入し、5年でリースアップして買取り ・新車にはドラレコ付のデジタルを導入	・労務管理に必要 ・民間事業者のソフトウェア導入を検討中	—	・運用コストが高額 ・本社の意向	・全国一括で導入		
	活用している機能	・日報作成や規則違反の確認、労務管理に活用	・運行管理・労務管理に活用	—	・事務所側で配車管理を実施 ・ドライバーに情報は配信されていない	・日報処理、現在地把握に活用		
	管理システムの仕様	・デジタルのデータはSDカードでパソコンに集約(リアルタイムの現在地・走行経路の把握不可)	・オンライン仕様のデジタル(リアルタイムの動態管理を実施)	—	—	・ジャストインタイム契約者には1分更新で現在地を把握 ・その他、10分間隔で走行経路を更新可能		
運用費用	・デジタルの導入時に1,000万円(車載器50台、分析システムは付属) ・民間事業者の管理システムは、リースで10万円/月(全車両50台程度) ⇒1台につき2,000円/月、5年リースで600万円	・デジタルで、1台につき10万円以上の導入費用 ・利用しているシステムは、1台につき750円/月	—	—	・デジタルは通信機能を有しており20万円程度			
想定する物流支援 サービスへの意見	サービスの有効性	利用したい機能 利用したい:○ 不要:×	・現在地・走行経路の確認	◎(リアルタイム)	○	○	○	
			・到着時刻の予測	-	○	○	○	
			・日報処理の電子化	-	○	◎(労務管理)	○	
			・安全運転・エコドライブ支援	-	○	○	○	
			・運行計画の定期的見直し	-	○	○	○	
	理由	・急な変更に対する配車や走行ルート調整 ・迅速な対応が可能	・デジタルより安価であれば、魅力がある	・ドライバー毎の労務管理に利用したい	・全ての機能について、業務に利用したい。	・協力企業の車両の運行管理に利用したい		
	提供方法	サービスを利用する場合の利用形態	生データ or サービス	サービスとしての活用を希望	サービスとしての活用を希望	サービスとしての活用を希望	サービスとしての活用を希望	ブロープ情報の配信
			理由	・リアルタイムの位置情報が必要 ・現在使用中のデジタルに位置情報はあがるが、事後の軌跡分析が主体 ⇒リアルタイムでの位置情報の把握は不可	—	—	—	・クラウドの車両管理システムは保有済みであり、協力会社のブロープ情報が安価に入手できれば活用したい。
	サービスへの意見	期待する事項、 新たなアイデア	・デジタル導入の最大の理由は <b>労務管理</b> ⇒荷主からの問合せ等の対応は、迅速なレスポンスが重要 ・リアルタイムの位置情報に道路上の発生事象の情報を併せることができれば、配車や迂回の判断、車両故障時の対応に活用可能 ・大型車両に対応したカーナビ(車高や車幅を考慮した通行可否を判断できる機能)の利用 ・車両の使用期間は10年(走行距離で100万km程度)、これに対応した車載器や支援システムも必要	・デジタル導入の最大の理由は <b>労務管理</b> ・走行記録の客観的なデータは顧客との価格交渉にも活用可能 ・積替えの簡単なETC車載器だと使い回しが楽 ⇒デジタルは積替困難(エンジンと直結のため) ・デジタルの基準を緩和すれば負担も軽減 ・ETC2.0で仕様が統一されることも期待 ⇒デジタルの仕様は統一されていないため ・1台につき1000円/月以下でサービスを利用可能となれば、デジタル導入を諦めていた中小企業にまでサービス利用が拡大	・発進地と到着地のデータの取得をその日のうちに収集可能にしたい。 ・事業形態に合わせたサービス内容を期待 ・車両毎のデータの仕分け(見たいデータ、見られたくないデータ)が可能であるのか ・高速道・一般道の区別なく現在地の把握が可能となることを期待	・物流基地や配送先への到着管理が必要であり、入庫時の自動記録が期待 ・協力企業へ自社のシステムの搭載を強要できない。このシステムを利用すれば、協力企業の車両の全体が管理可能となるのでとても有用 ・自社と協力企業の双方がブロープを活用したい ・頻りに契約が変わる協力会社もあるので、タイムリーに配信を受けるブロープデータを変更したい		