

タイトル	日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会東 日本地域における求貨求車事業の実態調査(第1報)(栃 内香次教授退職記念号)
著者	関，哲人
引用	北海学園大学経営論集，7(3)：105-120
発行日	2009-12-25

日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会 東日本地域における求貨求車事業の実態調査(第1報)

関 哲 人

I. はじめに

中小企業にとって事業協同組合形式で共同事業を実施することは有効な方策となっているが、その実施は容易ではなく、事例もあまり無い。こうした共同事業で大きな成果を上げているのが、例えば日本ローカルネットワークシステム連合会（以下、JL 連合会）である。そこでは求貨求車事業を実施し、運送業では高い評価を受けている。これは「ヒューマンネットワーク」と「信義と商道」のもと、部会などの人的交流会を積極展開し、システムを大いに活用されている点で、成果に大きく結びついているとされる。

JL 連合会に属している組合員に対して、質問紙調査を実施することで、JL 連合会で行われている求貨求車が成果を上げている理由を解明するのが調査目的である。その実態を通じて、求貨求車事業をはじめとした共同事業の成功に結びつく要因を検討することになる。

今回は、本調査の実施の目的を先行研究より述べ、選択式質問項目の単純集計結果を示すとともに、その結果から今後分析すべき内容を検討する。

II. 求貨求車システム

本調査では中小運送業で実施されている共同事業のうち求貨求車事業を取り上げる。

求貨求車とは求貨と求車のマッチングを行うことである。求貨とは自社の空いているトラックに貨物を求めることであり、求車とは、遊休状態のトラックを求めることである。このマッチングを図る行為が、求貨求車である。近年、求貨求車は Web ベースで行われている。

求貨求車システムは、利用者（企業）がログインし、WEB サイト上の掲示板に求貨と求車の情報を入力・検索し、そのマッチングを所定の手続きによって行うシステムである。求貨・求車の共通事項となる日時（発送日、到着日）、輸送方面（発着地）、求貨の場合は車輛（種類、大きさ）、求車の場合は貨物（種類、重さ、大きさ）、備考（貨物の扱い方、希望車輛など）を登録する。ここでは、この求車でマッチング条件となる情を求貨求車情報と定義する。トランザクション情報である求貨求車情報を求貨側と求車側でマッチングすることで、求貨求車行為が成約する。なお、事業協同組合形式で実施されている求貨求車は共同事業であり、求貨求車事業（求荷・求車事業、荷物取扱事業）と呼んでいる。

III. JL 連合会の概要

JL 連合会¹⁾は求貨求車事業で成功を収めているとされている。120 組合からなる事業協同組合連合会であり、1645 社の組合員（企業）が加入している（2008 年度末現在²⁾）。

表1 JL 連合会の理念

- ・自助の精神にたち、組合員がともに金を出し、知恵を出し、汗を出し合う強い意志と実行力。
- ・複数の中小企業が自発的にスクラムを組んで、大きな経済的事業を実現していくこと。
- ・たとえ中小企業であっても、強い企業に生まれ変わること。
- ・お客様に対しても、信義と商道を貫くこと。

出典：JL 連合会（2010）

年間取引高約 580 億円、年間契約数約 40 万件、登録数約 65 万件である（JL 連合会 2010）。また、「信義と商道」、ヒューマンネットワークを基本理念とし、人的交流を非常に重視している（表1）。

この理念では、積極的に求貨求車システムにアクセス・利用し、人的交流会に参加することが述べられている。

IV. 先行研究

本調査に先立って質的研究をA組合に対して行った。この結果を基に本調査仮説、質問紙調査項目を作成した。依拠する先行研究2種、先行研究で残された課題を示す。

1. 先行研究①（関 2006 a, 関 2008）

Aトラック事業協同組合（以降A組合とする）は組合員企業46企業で構成されている県レベルでの組合である。この組合は結成から50年経っており、共同購入事業を主とする組合からスタートした。その後、A組合では、組合の全国統括組織である日貨協連（日本貨物協同組合連合会）のKIT（Kyodo Information of Transport）という求貨求車システムを利用し、新規事業として求貨求車事業にも取り組んでいる。しかし、この組合では求貨求車事業があまり積極的に活用されていない。

まず、組合員によるヒアリングを行ったところ、組合員は「情報」という言葉を多く用

いていた。この「情報」という言葉について検討する。この組合では、事務局が組合員の求貨求車情報の検索、マッチング業務をインターネット上で代行する方式を採用している。しかも、事務局と組合員のやり取り、および企業同士の商談は従来通り電話やFAXで行われている。求貨求車情報はあくまでも所属組合員からの直接の問い合わせ情報に委ねているので、インターネット化したものの、求貨求車情報の増加は期待以上には多くなかった。

この現状について、「情報」について「多く流通させる・提供するように」という意見が多くあった。この意味の言葉が用いられている場合は、システム上で流通させる情報、求貨求車情報であると判断した。つまり、インターネットに直接組合員が接続することで、求貨求車情報の流通量を増やすべきであるという意見である。

他方、求貨求車情報と判断できない「情報」、例えば「組合員同士で情報交換を行いたい」、「部門会議を設けて情報交換を行う」「組合員のネットワークを形成する」という意見も出た。これらは情報交換の機会の要求であり、交換し共有された情報は、ストック情報になる。

A組合員から「（A組合とは別の組織である）JL 連合会では、情報交換会が各地区で年数回行われ、各組合員同士で繁忙期・閑散期、保有車輛、得意としている取扱貨物、主要な輸送方面などの情報の交換が（A組合と違って）積極的に行われている。」という意見があった。

情報交換を通じて蓄積されるこれらの情報は、求貨求車情報のマッチングを高めるための基礎情報となっている。求貨求車情報は組み合わせが膨大でマッチングが難しいが、運送基盤情報を事前に把握すると大きな効果をもたらす。表2に示した基礎情報は求貨求車情報のメタ情報に該当し、運送基盤情報と呼

表2 運送基盤情報

内容	説明
繁忙期・閑散期	年間の荷量変動を把握することで、需給調整の精度を高める
保有車輛 (台数、種類)	求貨求車における車輛情報のメタ情報に該当する
得意としている取り扱い貨物	求貨求車における貨物情報のメタ情報に該当する
主要輸送方面	求貨求車における輸送方面情報のメタ情報に該当する

ぶことができる³⁾。

実際 KIT を利用している組合では、全国的な情報交換会は行われているものの、参加人数は少ないようである。また、地域レベルでの情報交換会も不定期に開催されている。しかも、出席者のほとんどが実務担当者ではなく経営者であるため、形式的なものにすぎず、情報交換の場として十分に機能していない。A 組合事務局も、事務局主導でこうした場を形式的に与えているにすぎず、各会員は運送基盤情報を把握し切れていない。この研究では求貨求車事業の促進要因として下記

の事実を発見した。

- ・組合員が求貨求車情報を直接入力・検索し、自分たちでマッチングできる方式にすること
- ・組合員が人的交流によってメタ情報である運送基盤情報の共有促進をすること

2. 先行研究②(関 2006 b, 関 2008)

さらに、ヒアリング結果からトラック事業協同組合における求貨求車システムの要件と考えられる①求貨求車情報の流通量、②求貨求車システムに対する要望、③連絡手段、④組合の目的、⑤情報交換目的の5項目を設定し、自由回答の結果を表3の質問項目のように集約し、非計量主成分分析を実施した。

第1成分得点の高い回答組合員は、求貨求車のやり取りをインターネットによる直接方式で行うことにより他県の求貨求車情報の流通量増大を要求している。また、組合の目的を共存共栄あるいは共同購入という協同組合の相互扶助の精神に基づくものと捉えている。このことから、現行の組合事務局が仲介する

表3 先行研究②(関 2006 b, 2008)での非計量主成分分析結果

質問項目	回答の分類	第1成分	第2成分
①求貨求車の情報量 (順序尺度)	1. 組合内・組合外とも少ない	-0.998	0.188
	2. 組合内は多いが、組合外少ない	-1.418	-0.67
	3. 組合内・組合外とも多い	-1.561	0.222
	4. 無回答	0.338	-0.27
②求貨求車システム に対する要望 (名義尺度)	1. 各組合員にあった情報を事務局が提供する	-0.066	-0.633
	2. 県外の求貨求車情報を事務局が多く提供する	1.289	2.139
	3. 組合員同士のネットワーク化を促進する	-1.007	0.421
	4. 無回答	0.423	-0.652
③連絡手段 (名義尺度)	1. 電話がいい	-1.716	0.134
	2. インターネットがいい	1.057	0.95
	3. 無回答	-0.062	-0.25
④組合の目的 (名義尺度)	1. 共同購入を実施する	0.843	-1.333
	2. 共存共栄を図る	0.87	1.281
	3. 経済事業により利益を追求する	-1.434	0.562
	4. 無回答	-0.092	-0.574
⑤情報交換の場 (順序尺度)	1. 考える	-0.827	0.437
	2. 考えない	0.193	-0.102

方式ではなく、組合員が直接入力する方式による求貨求車システムを求めていると考えられる。他方、得点の低い回答組合員は、組合内の情報は多いので、既存の電話ベースでの代行方式による求貨求車のやり取りを維持しながら、組合事務局・組合員が一丸となって利益を追求していくことを考えている。このことから、第1成分は事務局が中心となって行っている代行方式での求貨求車事業をはじめとした、現行体制による事業に対する考えを示す成分と判断し、現行体制での事業推進度の成分と命名する。なお、成分の解釈の都合上、第1成分得点が低い企業ほど現行体制での事業推進度が高い企業であることに注意したい。

第2成分において、求貨求車システムに対する要望では「他県の情報をもっと流して欲しい」、連絡手段では「インターネット」、組合の目的では「共存共栄」の得点が高く、組合の目的では「共同購入」の得点が低かった。得点の高い回答組合員は、組合事務局が求貨求車情報を積極的に流通させ、さらに組合員の共存共栄を考えていると判断し、得点の低い回答組合員は従来の共同購入事業で十分であるとの見解を示していると考えられる。したがって、第2成分は求貨求車事業の推進に対する考えを示す成分であると判断し、求貨求車事業推進度と名付けた。

以上より、現行体制での事業推進度の成分、求貨求車事業推進度の成分からこの組合ではいくつかグループが分かれる結果となった。この研究から共同事業の取り組みについて組合員の統一した見解が事業実施の成否に影響を与えることが推察される。

3. 先行研究より残された課題

先行研究は1組合のみでの分析である。しかも、これはあまり求貨求車システムが活用されていない組合であった。46サンプルのため、適用できる統計手法⁴⁾が限定されてお

り、求貨求車システムを利用している事業協同組合の実態を説明しきれていないとは言えない。例えば、求貨求車システムにおけるメタ情報である運送基盤情報の共有や組合員の求貨求車に対する意識の共有が求貨求車情報の流通量に与える影響は統計解析により示されていない。

V. 調査の概要

今回の実態調査では、求貨求車システムで成果を上げている JL 連合会に対して実施した。以下、調査の概要を示す。

調査目的

本調査では JL 連合会の実態調査を通じ、求貨求車事業が成功をあげる理由を検討するものであり、具体的に先行研究から導かれる以下3点の項目を検討することになる。

1. メタ情報の共有がシステムの活用に与える影響
2. 組合員の意識の統一がシステムの活用に与える影響
3. 人的交流の実施がメタ情報の共有及び組合員の意識の統一に与える影響

調査票

調査票の骨子は以下になる。詳細は調査票（付録）を参照のこと。

設問1*：組合への参加目的

設問2：求貨求車システムの利用状況

設問3：各組合員が具体的に把握しているメタ情報の内容

設問4：人的交流会への参加状況

設問5*：求貨求車システムの情報流通量の度合いについて

設問6*：連合会内でのメタ情報共有の度合いについて

設問7*：連合会・組合・求貨求車システム

に対する見解について
設問 8 : 各組合員の保有車輛, 取引状況について

設問 9 : 自由記述

※* は選択肢式になっている設問

調査期間

2009 年 9 月 17 日から 11 月 24 日に実施した。

調査対象

JL 連合会東日本地域 51 組合⁵⁾ に加入している 663 組合員 (企業) の代表者が回答した。ただし, 車両数などの配車に関わる数値⁶⁾ は配車担当者が回答している。

なお, 本調査は東日本地域各事務局公認の調査となっている。

回収率

調査票送付 663 組合員に対し有効回答は 145 組合員であり, 回収率は 22.7%であった。

VI. 調査結果

今回は選択肢形式の設問の単純集計を実施した。別紙調査票にある, 設問 1, 5, 6, 7 について結果を示す。

設問 1 貴社が現在所属されている組合への参加目的について, もっとも当てはまるもの 1 つに○をつけてください。

	回答数	相対度数
1. 新規に求荷・求車システム ⁷⁾ を利用したかったため	109	75.2%
2. 新規に共同購入を利用したかったため	1	0.7%
3. 他企業とのつきあいで	21	14.5%
4. 別の組合で求荷・求車システムを利用していたが, その組合の当該事業が硬直的であったため	6	4.1%
5. 別の組合で共同購入を利用していたが, その組合の当該事業が硬直的であったため	0	0.0%
6. その他	8	5.5%
無回答	0	0.0%
合計	145	100.0%

この設問では JL 連合会の参加目的を問うている。JL 連合会は求貨求車を実現するために設立されたものである。ここでは, 109 組合員 (75.2%) が新規に求貨求車システムを利用したいと回答している。別の組合での求貨求車システムから乗り換えた 6 組合員 (4.1%) を合わせると約 80%が求貨求車システムを利用するために参加していることになる。

このことから, JL 連合会の設立目的と組合員の参加目的はほぼ一致していると述べて良い。

設問 5 現在使われている求荷・求車システムに登録されている車両・荷物情報量についてお聞かせください。それぞれの項目について, 貴社のお考えに近いもの (番号) 1 つに○をつけてください。

●貴組合内から発信される情報量：

車両情報

	回答数	相対度数
1. 非常に多いと思う	3	2.1%
2. 多いと思う	23	15.9%
3. 少ないと思う	89	61.4%
4. 非常に少ないと思う	27	18.6%
不明	1	0.7%
無回答	2	1.4%
合計	145	100.0%

荷物情報

	回答数	相対度数
1. 非常に多いと思う	1	0.7%
2. 多いと思う	20	13.8%
3. 少ないと思う	92	63.4%
4. 非常に少ないと思う	31	21.4%
不明	0	0.0%
無回答	1	0.7%
合計	145	100.0%

●JL 連合会に所属している他組合からの発信される情報

車両情報

	回答数	相対度数
1. 非常に多いと思う	6	4.1%
2. 多いと思う	39	26.9%
3. 少ないと思う	85	58.6%
4. 非常に少ないと思う	11	7.6%
不明	1	0.7%
無回答	3	2.1%
合計	145	100.0%

荷物情報

	回答数	相対度数
1. 非常に多いと思う	0	0.0%
2. 多いと思う	16	11.0%
3. 少ないと思う	99	68.3%
4. 非常に少ないと思う	27	18.6%
不明	0	0.0%
無回答	3	2.1%
合計	145	100.0%

システム上で流通している求貨求車情報の多寡を問うている質問項目である。車両は求貨時、荷物は求車時に必要になる情報である。JL 連合会の実務では入力時に必要な項目を中心に考えているので求貨・求車ではなく車輛・荷物を用いている。また、自組合内とJL 連合会に属している自組合以外に分けた。

検定は行っていないが、設問6に示されたいずれの質問はほとんど同様の回答傾向で、「少ないと思う」と答えている組合員が多い。他の求貨求車システムを利用している企業から見ると、JL 連合会の求貨求車システムには求貨求車情報が多く流通されていると思われるが、当事者であるJL 連合会の組合員の多くは少ないと感じていることが示されている。

設問6 貴連合会内での他組合員の保有車両数、取扱貨物、主要輸送方面、繁忙期・閑散期といった他社の基本情報のやりとりについて、貴社のお考えに近いもの1つに○をつけてください。

基本情報の貴組合内でのやりとりについて

	回答数	相対度数
1. 十分なされていると思う	19	13.1%
2. それなりになされていると思う	94	64.8%
3. なされていないと思う	29	20.0%
4. 全くなされていないと思う	1	0.7%
不明	0	0.0%
無回答	2	1.4%
合計	145	100.0%

基本情報の連合会全体でのやりとりについて

	回答数	相対度数
1. 十分なされていると思う	6	4.1%
2. それなりになされていると思う	91	62.8%
3. なされていないと思う	39	26.9%
4. 全くなされていないと思う	7	4.8%
不明	0	0.0%
無回答	2	1.4%
合計	145	100.0%

設問5がトランザクション情報である求貨求車情報について質問しているのに対し、設問6はメタ情報である運送基盤情報⁸⁾について質問している。メタ情報については、多くの組合員は共有していると考えている。この結果からも、先行研究で述べたようにメタ情報の共有が十分になされているということが示されている。

設問7 現在貴社が所属されている組合での各事業及び組合の目的についてのそれぞれの項目について、貴社のお考えに近いものの1つに○をつけてください。

●荷物取扱事業（求荷・求車事業）の重要性について

	回答数	相対度数
1. 重要な事業だと思う	90	62.1%
2. それなりに重要な事業だと思う	48	33.1%
3. さほど重要な事業ではないと思う	5	3.4%
4. 重要な事業だと思わない	1	0.7%
不明	0	0.0%
無回答	1	0.7%
合計	145	100.0%

求貨求車システムの重要性に対する質問で、設問1でも求貨求車システム利用が組合参加目的であったように、この設問でも求貨求車事業は重要であると回答している組合員がほとんどを占めている。

●荷物取扱事業（求荷・求車事業）の実施の度合いについて

	回答数	相対度数
1. 常に継続して、実施すべき事業だと思う。	82	56.6%
2. 自社の必要に応じて用いる事業だと思う。	61	42.1%
3. 全く必要のない事業だと思う。	0	0.0%
不明	0	0.0%
無回答	2	1.4%
合計	145	100.0%

求貨求車システムの実施の継続性に関する設問である。毎回のようにシステムにアクセスして実施する事業と考えるか、それとも自社で求貨・求車の需給調整が必要になった時に実施するかを聞いている。

前者は組合全体、後者は自社を志向していると言える。前者が6割、後者が4割と2分される結果となった。

●荷物取扱事業（求荷・求車事業）の目的について

	回答数	相対度数
1. 組合全体で利益を追求すべき事業だと思う。	47	32.4%
2. それぞれの組合員各自の利益を追求すべき事業だと思う	54	37.2%
3. 自社の業務を補完する事業だと思う	40	27.6%
4. 他社の動向を知るために行われているに過ぎないと思う	2	1.4%
不明	0	0.0%
無回答	2	1.4%
合計	145	100.0%

本設問は求貨求車事業が組合・自社業務のウェイトにどれだけ占めているかを問うものである。言い換えれば、自社業務の補完、自社の利益追求、組合全体での利益追求の順で組合全体を志向する傾向が強いと言える。本設問については、これらに3分されているとあって良い。

●求荷求車情報の検索について

	回答数	相対度数
1. 組合事務局に電話かFAXで連絡し、組合事務局が荷物・車両情報を探す方式	10	6.9%
2. 組合事務局を通さず、自分たちで情報を登録・検索する方式（現行の方式）	130	89.7%
不明	1	0.7%
無回答	4	2.8%
合計	145	100.0%

関（2006b）で行った組合では事務局が情報を検索し、組合員に電話で連絡するという間接接続方式を採用していた。一方、JL連

合会ではそれぞれの組合員がシステムに直接アクセスし、求貨求車情報を検索する仕組みである。どちらの仕組みが良いかを聞いたものであるが、現行の直接アクセスする方式と回答しているものがほとんどであった。この設問から、JL連合会で規定されている求貨求車システムに積極的にアクセスするという方針に従っていると考えられる。

●事務局が、組合員の個々の車両・取扱貨物・輸送方面などの基本情報の把握することについて

	回答数	相対度数
1. 必要があると思う。	100	69.0%
2. 必要がないと思う。	43	29.7%
無回答	2	1.4%
合計	145	100.0%

組合員だけではなく、事務局が情報を共有するかの必要性を問うている。組合員のみならず、事務局も必要があると考えているようである。

●組合としての荷物取扱事業（求荷・求車事業）の取り組みについて

	回答数	相対度数
1. 事務局主導で、荷物・車両情報を組合員にもっと多く提供すべきである。	17	11.7%
2. 組合員主導で、組合員同士での配車担当者間の会合の回数を増やすなど、情報交換を積極的に展開した上で荷物・車両情報を求荷求車システムにもっと多く登録させるべきである。	87	60.0%
3. 組合員での情報交換を図るよりも、組合員が荷物・車両情報を求荷求車システムにもっとアクセスし、多く登録させるべきである。	35	24.1%
不明	0	0.0%
無回答	6	4.1%
合計	145	100.0%

選択肢1は事務局主導、選択肢2は組合員主導でメタ情報を共有しつつ、システムにアクセスする、選択肢3は組合員主導でシステムへのアクセスを多用するものである。

選択肢2は現行の人的交流によってメタ情報を共有しつつ、システムにアクセスする方策、選択肢3はシステムのアクセスに集中すべきとメタ情報よりもトランザクション情報の流通量増大に重きを置くという考えである。選択肢1はWeb以前に行われていた帰荷幹旋事業に近い方式である。

大多数は現行方式で良いと考えているようである。

共同購入に関する設問

共同購入は、事業協同組合で行われている事業の中で最も重要とされている⁹⁾。運送業の場合、燃料（共同でガソリンスタンドを運

営することもある）が相当する。

関（2006b）の調査では共同購入を重要視している組合が対象となったが、JL連合会では共同購入を重要な事業と認めつつも、求貨求車事業の方が重要であると考えていることが読み取れる。

●加入組合での共同購入事業の有無

	回答数	相対度数
1. 実施している	87	60.0%
2. 実施していない	50	34.5%
無回答	8	5.5%
合計	145	100.0%

●共同購入事業の重要度について

	回答数	相対度数
1. 重要な事業だと思う	45	31.0%
2. それなりに重要な事業だと思う	46	31.7%
3. さほど重要な事業ではないと思う	29	20.0%
4. 重要な事業だと思わない	2	1.4%
不明	0	0.0%
無回答	23	15.9%
合計	145	100.0%

上記質問について、1または2をご回答の方は次の設問にもお答えください。

●共同購入の位置づけについて

	回答数	相対度数
1. 求荷求車事業よりも優先される重要な事業であると思う	2	2.2%
2. 求荷求車事業と同等に重要な事業であると思う	46	50.5%
3. 重要な業務であるが、荷物取扱事業（求荷・求車事業）の方が優先されると思う	43	47.3%
合計	91	100.0%

●組合員間の情報交換・共有について

	回答数	相対度数
1. 重要だと思う	101	69.7%
2. それなりに重要だと思う	36	24.8%
3. さほど重要ではないと思う	4	2.8%
4. 重要だと思わない	0	0.0%
不明	0	0.0%
無回答	4	2.8%
合計	145	100.0%

●組合の目的について

	回答数	相対度数
1. 組合全体としての利益追求	25	17.2%
2. それぞれの企業の共存共栄	86	59.3%
3. 相互扶助	30	20.7%
4. 共同購入	0	0.0%
不明	0	0.0%
無回答	4	2.8%
合計	145	100.0%

関（2006 b）の調査を元に作成した質問項目である。組合としての利益追求は一組合員よりも組合全体での利益、それぞれの企業の共存共栄は、組合全体よりも一組合員（企業）の利益の追求を意味する。相互扶助は利益というよりもそれぞれの企業の助け合いであることを意味する。これは順序尺度と捉えることもでき、相互扶助（利益については考えない）、共存共栄（一企業の利益追求）、利益追求（組合全体での利益追求）の順に利益を追求する志向になっていると解釈できよう。

ここでは、それぞれの企業の共存共栄と回答した組合員が56.7%と過半数を占めていた。組合としての利益追求25組合（17.2%）と合わせると76.5%となり、ほとんどが求貨求車事業で利益をあげることを組合の目的

にしていることが分かる。需給調整という補完する行為である求貨求車によって利益をあげるという意欲的な目的を有していると考えられる。なお、本調査では共同購入と回答する組合員はいなかった。

Ⅶ. 考察と今後の展望

今回は選択式の設問について単純集計を行った。本調査ではJL連合会の組合員の多くが、求貨求車事業は重要であり、そのためにメタ情報の共有は必要であると考えている（設問7）ことが分かった。一方で、求貨求車情報の流通量はあまり多くないと考えている（設問6）。本単純集計結果を本調査での検討項目と照らしつつ、今後の展望を示す。

2. 組合員の意識の統一がシステムの活用に与える影響

設問1より求貨求車システムを利用するべく加入、設問7の情報共有の重要性については多くが重要であると答えていたことなど組合員の一致した見解がみられる項目がある。ミッションが共有できているかで事業の成否が決まることを考えると、積極的な求貨求車システムへのアクセス及び人的交流会の参加というミッションは共有できていると言えよう。

一方で、求貨求車事業の継続性と求貨求車事業の目的は組合員がそれぞれ2分、3分された。これは、求貨求車事業に対して各組合員がどのようなスタンスで臨んでいるかを示すものである。つまり、求貨求車事業の重要性は認めつつも求貨求車システムに対する取り組みの姿勢に相違があることを示す。これは、JL連合会の求貨求車システムに対する今後の展望について関わるものとなり得る。これらは、設問7を中心に関（2006 b）のように数量化を中心とした分析を行うことで検

討することになる。

1. メタ情報の共有がシステムの活用に与える影響
3. 人的交流の実施がメタ情報の共有及び組合員の意識の統一に与える影響

これらはメタ情報とトランザクション情報の因果関係を検証することである。そのためには、今回分析していなかった設問2, 3, 4及び設問8, フェースシートで示された車輛数に関する数値を利用することになる。設問5, 6を従属変数あるいはダミー変数とし、ロジスティクス回帰分析などの分析を試みることになるだろう。今回設問5, 6の解答に偏りが見られた理由もこうした分析で明らかになるだろう。

以上、これら3つの検討項目は多変量解析を用いることで因果関係の検討が可能となり、事業協同組合における求貨求車システム、さらには共同事業利用促進メカニズムの解明に結びつくことが期待される。

また、本稿での単純集計結果より、当初考えていた検討3項目に加え新たに次の項目を検討したい。

4. メタ情報共有の成果がトランザクション情報の流通増大に関する心理的影響

設問5では求貨求車情報の流通量が多くないと感じる、設問6ではメタ情報は十分共有されていると感じる組合員が多かった。このことから、メタ情報は多いと感じる一方で、トランザクション情報は少ないと感じているようである。

先行研究より、メタ情報の十分な共有がトランザクション情報の流通量増大につながると考えられていた。ゆえに、メタ情報の共有がなされていると感じている組合員はトランザクション情報である求貨求車情報の流通量

が多いと感じる結果を想定していた。しかし、今回の集計結果では、設問5, 6とも偏りが感じられるものとなった。この結果から次のことを検討する必要もあろう。

メタ情報である運送基盤情報を共有するためにコストがかかる。これはJL連合会で行われている地区・全国単位での人的交流会に出席することで共有促進が可能となる。自社業務の他にこうした会合に参加するのである。ということは、そのコストに見合うだけのトランザクション情報を得られていないと考えることもできる。あるいは、メタ情報を共有するのだからもっと多くの求貨求車情報がシステム上に流通しても良いはずだと考える者もいるだろう。これらを検証することで、情報システム利用者のシステムに対する満足度に関する研究にもつながるであろう。

追記

本調査は平成21年度北海学園大学研究助成金によって実施されたもので、本稿は本助成金で実施された調査結果の速報となる。

謝辞

株式会社ミツハシ運輸梱包サービス代表取締役専務三橋清枝氏、ロジ東京組合専務理事中村勇氏に調査書類一式をご確認していただいた。また、JL連合会理事長青山定雄氏、関東地域本部関東地域本部事務局の辻岡陽子氏の協力により、JL連合会東日本地域の公認を得るばかりではなく、比較的高い調査回収率を実現することができた。さらには、JL連合会東日本地域の組合員各位も調査に協力していただいた。この場において、感謝申し上げる次第である。

注

- 1) JL連合会は求貨求車システムの利用と展開を目的に結成された。設立の背景と主な経緯は次の

ようになる（JL 連合会 2010）。

背景

1. 物流二法に対する不安と危機感からこれは大手メーカーの物流部門の進出、大手路線会社の区域事業進出など、経済的緩和と社会的規制強化への対策
2. 中小ロット貨物の輸送方法の模索（1, 2トン貨物の輸送方法）
3. 情報化時代の到来

主な経緯

- 1989年1月 兵庫大阪の運送会社とコンピュータソフト会社が研究会発足。業界紙で賛同者を募り、同月のうちに14社に趣旨説明を行う。「物流ネットワークシステム研究会」と命名。
- 1989年8月 FAXを導入し、求荷求車情報のネットワークシステムの構築方法の検討と情報交換に着手。諸規定の策定作業に着手。「ヒューマンネット」「信義と商道」の基本理念を構築。全国に向けての拡大活動を開始。
- 1990年11月 物流ネットワークシステム協同組合（BN 兵庫）でパソコンによる求荷求車情報システムがスタート。
- 1991年7月 ローカルネットワークシステム連絡協議会が9協組で発足。
- 1992年3月 全国に向けての拡大活動を開始。
- 1993年11月 50教組（協同組合）突破。
- 1996年11月 日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会が運輸省（現：国土交通省）から認可。
- 2000年5月 新システム稼働。
- 2001年10月 全国13ブロックから7地域本部制導入。
- 2005年5月 システムをバージョンアップ。
-
- 2) ある運送業がJL連合会での求貨求車システムを利用するためには、各地域にある事業協同組合の組合員になる必要がある。そのための審査があり、出資金も求められる。
 - 3) 求貨求車システムにおいて、メタ情報の共有が取引増大に及ぼす影響は関（2009）で理論的にも示されている。
 - 4) 関（2006b）では数量化（非計量主成分分析）の他にもクラスター分析、多重比較を行ったがこれらはグループを分類であり、因果関係の検討する分析ではない。
 - 5) JL連合会における地域本部は北海道、東北、関東（甲信越を含む）、東海・北陸、近畿、中

国・四国、九州・沖縄の7地域存在し、これら地域本部にさらに組合が含まれる。これら7地域本部を統括するのが連合会本部である。今回調査を行った東日本地区は北海道、東北、関東の3地域本部である。

- 6) 設問2, 3, 4, 8, 9については本稿では分析していない。これらについては別稿（第2報を予定）にて実施する。
- 7) 求貨求車は求荷・求車とも言う。JL連合会では求荷・求車を用いているが、本稿は求貨求車を用いている。
- 8) 調査時には運送基盤情報、メタ情報という用語は実務者の調査に対して専門性が高いと判断し、使用しなかった。
- 9) 例えば、Whittaker（1997）の調査を参照のこと。

参考文献

- JL 連合会 Web サイト：
<http://www.jln.or.jp/>
（最終閲覧日：2010年1月11日）
- 関哲人（2006a）「トラック事業協同組合における求貨求車システム」、『オフィス・オートメーション学会誌』Vol.26, No.4, pp.81-89.
- 関哲人（2006b）「求貨求車ネットワークに加入している組合員の実態調査」、『高崎経済大学経済論集』, 第49巻1号, pp.65-78.
- 関哲人（2008）「トラック事業協同組合における求貨求車事業促進プロセスの研究—経営情報システムの視点から—」（学位論文の抄録）, 『高崎経済大学論集』, 第50巻, 第3, 4合併号, pp.65-78.
- 関哲人（2009）「取引仲介サイトにおいて、人的交流会の実施が取引促進に与える影響—中小運送業による事業協同組合の求貨求車システムを事例として—」, 『日本経営学会第83回大会報告要旨集』, pp.325-328.
- Whittaker, D. H. (1999) *Small firms in the Japanese economy*, Cambridge University Press.

付録 調査票

「事業協同組合連合会における求荷・求車事業の実態調査 -人的交流会と共同事業の関連の視点に基づく調査-」調査票

日本ローカルネットワークシステム事業協同組合連合会加入組合員

代表取締役 様 及び 実務担当者 様

北海学園大学 経営学部

専任講師 関 哲人

本調査は、別紙調査企画書にありますようトラック事業協同組合における求荷・求車システム（荷物取扱事業）をはじめとする共同事業の利用度の向上に資するために行うものです。ご回答は、貴社の実態及び日頃お考えになっていることを踏まえお答えください。

ご回答内容は、標記調査・研究の目的のみに用いるものであり、すべてコンピュータによる統計処理を行います。個々の事業所を公表することはありませんので、ご多忙なところ恐縮ではございますが、ご協力をお願いいたします。

注1：本調査票は基本的に代表者様がお答えいただくものですが、お手数ですが設問2、設問3、設問5は実務担当者様のご回答をいただいた後、記入していただきますようよろしくお願いいたします。

注2：本調査票において、「貴組合」は「貴社が現在所属している日本ローカルネットワークシステム事業協同組合連合会における組合」を意味します。

まず、はじめに貴社についてお聞かせください。

- | | |
|-------------------|--------------|
| ・貴組合への加入年数()年 | ・貴社の操業年数()年 |
| ・貴社の所在地()都・道・府・県 | ・貴社の繁忙期()月 |
| ・保有している車両数()台 | ・貴社の閑散期()月 |

設問1 貴社が現在所属されている組合への参加目的について、もっとも当てはまるもの1つに○をつけてください。

1. 新規に求荷・求車システムを利用したかったため
2. 新規に共同購入を利用したかったため
3. 他企業とのつきあいで
4. 別の組合で求荷・求車システムを利用していたが、その組合の当該事業が硬直的であったため
5. 別の組合で共同購入を利用していたが、その組合の当該事業が硬直的であったため
6. その他

6.その他とお答えの方は、具体的にその理由をお聞かせください。

設問2 貴社の1ヶ月あたりの求荷・求車システムの利用状況を教えてください。なお、お手数ですが、通常期、繁忙期、閑散期ごとでお答えください。

※この設問は実務担当者様にご回答願います。

1ヶ月あたりのおよそのアクセス回数

通常期()回 繁忙期()回 閑散期()回

1ヶ月あたりのおよその車両登録

通常期()回 繁忙期()回 閑散期()回

1ヶ月あたりのおよその荷物登録

通常期()回 繁忙期()回 閑散期()回

1ヶ月あたりのおよその車両の成約

通常期（ ）回 繁忙期（ ）回 閑散期（ ）回

1ヶ月あたりのおよその荷物の成約

通常期（ ）回 繁忙期（ ）回 閑散期（ ）回

設問 3 貴連合会内での他組合員の保有車両数、取扱貨物、主要輸送方面、繁忙期・閑散期といった他社の基本情報の把握の度合いについてお答えください。

※この設問は実務担当者様にご回答願います。

貴社が把握している、**貴社が所属している組合内**の他社の基本情報（ ）社

貴社が把握している、JL連合会内（**同一本部、貴社所属組合以外**）での他社の基本情報（ ）社

貴社が把握している、JL連合会内（**他本部、貴社所属組合以外**）での他社の基本情報（ ）社

設問 4 貴連合会で行われている交流会、情報交換会の参加状況についてお答えください。

貴組合内で行われている会 地区部会 担当者大会

1年あたり（ ）回 1年あたり（ ）回 1年あたり（ ）回

今までの全国大会への参加回数（ ）回

設問 5 現在使われている求荷・求車システムに登録されている車両・荷物情報量についてお聞かせください。それぞれの項目について、貴社のお考えに近いもの（番号）1つに○をつけてください。

※この設問は実務担当者様にご回答願います。

●貴組合内から発信される情報量：

車両情報

1. 非常に多いと思う 2. 多いと思う 3. 少ないと思う 4. 非常に少ないと思う

荷物情報

1. 非常に多いと思う 2. 多いと思う 3. 少ないと思う 4. 非常に少ないと思う

●JL連合会に所属している他組合からの発信される情報

車両情報

1. 非常に多いと思う 2. 多いと思う 3. 少ないと思う 4. 非常に少ないと思う

荷物情報

1. 非常に多いと思う 2. 多いと思う 3. 少ないと思う 4. 非常に少ないと思う

設問 6 貴連合会内での他組合員の保有車両数、取扱貨物、主要輸送方面、繁忙期・閑散期といった他社の基本情報のやりとりについて、貴社のお考えに近いもの1つに○をつけてください。

基本情報の貴組合内でのやりとりについて

1. 十分なされていると思う 2. それなりになされていると思う
3. なされていないと思う 4. 全くなされていないと思う

基本情報の連合会全体でのやりとりについて

1. 十分なされていると思う 2. それなりになされていると思う
3. なされていないと思う 4. 全くなされていないと思う

設問は裏面にもございます。

設問 7 現在貴社が所属されている組合での各事業及び組合の目的についてのそれぞれの項目について、貴社のお考えに近いもの1つに○をつけてください。

●荷物取扱事業（求荷・求車事業）の重要度について

1. 重要な事業だと思う
2. それなりに重要な事業だと思う
3. さほど重要な事業ではないと思う
4. 重要な事業だと思わない

●荷物取扱事業（求荷・求車事業）の実施の度合いについて

1. 常に継続して、実施すべき事業だと思う。
2. 自社の必要に応じて用いる事業だと思う。
3. 全く必要のない事業だと思う。

●荷物取扱事業（求荷・求車事業）の目的について

1. 組合全体で利益を追求すべき事業だと思う。
2. それぞれの組合員各自の利益を追求すべき事業だと思う
3. 自社の業務を補完する事業だと思う
4. 他社の動向を知るために行われているに過ぎないと思う

●求荷求車情報の検索について

1. 組合事務局に電話かFAXで連絡し、組合事務局が荷物・車両情報を探す方式
2. 組合事務局を通さず、自分たちで情報を登録・検索する方式（現行の方式）

●事務局が、組合員の個々の車両・取扱貨物・輸送方面などの基本情報を把握することについて

1. 必要があると思う。
2. 必要がないと思う。

●組合としての荷物取扱事業（求荷・求車事業）の取り組みについて

1. 事務局主導で、荷物・車両情報を組合員にもっと多く提供するべきである。
2. 組合員主導で、組合員同士での配車担当者間の会合の回数を増やすなど、情報交換を積極的に展開した上で荷物・車両情報を求荷求車システムにもっと多く登録させるべきである。
3. 組合員での情報交換を図るよりも、組合員が荷物・車両情報を求荷求車システムにもっとアクセスし、多く登録させるべきである。

●加入組合での共同購入事業の有無

1. 実施している
2. 実施していない

●共同購入事業の重要度について

1. 重要な事業だと思う
2. それなりに重要な事業だと思う
3. さほど重要な事業ではないと思う
4. 重要な事業だと思わない

上記質問について、1または2をご回答の方は次の設問にもお答えください。

・共同購入の位置づけについて

1. 求荷求車事業よりも優先される重要な事業であると思う
2. 求荷求車事業と同等に重要な事業であると思う
3. 重要な業務であるが、荷物取扱事業（求荷・求車事業）の方が優先されると思う

●組合員間の情報交換・共有について

- | | |
|-----------------|----------------|
| 1. 重要だと思う | 2. それなりに重要だと思う |
| 3. さほど重要ではないと思う | 4. 重要だと思わない |

●組合の目的について

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1. 組合全体としての利益追求 | 2. それぞれの企業の共存共栄 |
| 3. 相互扶助 | 4. 共同購入 |

設問 8 貴社の保有車輛、取引状況について差し支えない範囲でお聞かせください。

- ・貴社の代表的な保有車両の種類（ ）
 - ・備車先数
 - 貴組合内（ ）台
 - JL ネットワークに所属している他組合（ ）台
 - JL ネットワークに所属していない他組合（ ）台
 - ・荷主企業（ ）社 その荷主企業との契約期間（ ）年
 - ・貴社の主な取り扱い荷物（ ）
 - ・荷主企業（ ）社
 - ・もともと取引額が大きい荷主企業の業種（ ）
 - ・主な輸送方面（ ）
- 以下については差し支えがなければ、お聞かせください。**
- ・年間売上（ ）千円
 - 内 JL 連合会における求荷・求車の取引によるもの（ ）千円

設問 9 最後に、荷物取扱事業（求荷・求車事業）について忌憚のないご意見をお聞かせください。

自由記述欄：

質問は以上になります。ご協力ありがとうございました。