

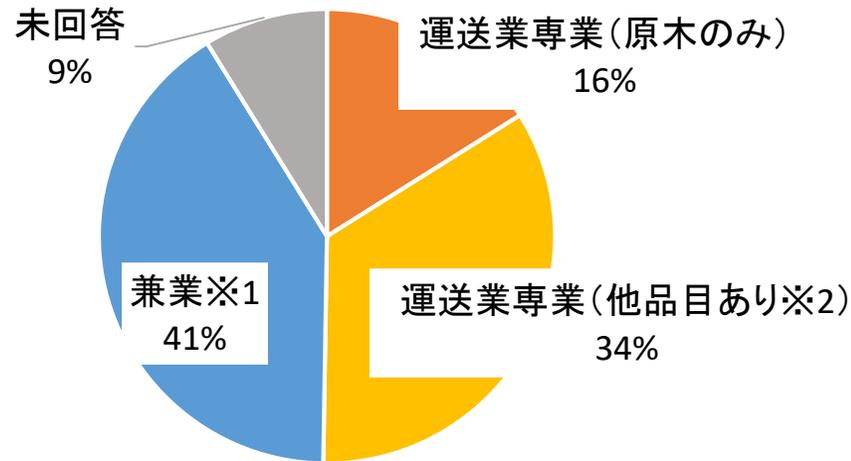
原木運送に係るアンケート調査（結果）

林野庁 木材産業課
令和元年8月

調査の概要（回答者の概況）

- 平成31年2月、各都道府県を通じて原木運送を業務とする（運送業許可を取得した者で、専業・兼業を問わない。）418事業者を対象にアンケートを依頼。※事業者の選定は、都道府県に一任。
- アンケートの有効回答数は193件。
- 調査対象年度は平成29年度。
- 事業形態は、運送業専業は50%、うち原木運送のみを行う運送業者は全体の16%、他産業との兼業は41%。
- 1事業者あたりの、原木運送に係る従業員数は約6人、原木運送用の保有車両台数は約7台、原木運送の年間取扱量は約40千 m^3 。

○事業形態



※1: 運送業の他に建設業、素材生産業、製材業等を兼業。
 ※2: 品目の内訳が未回答の者を含む。

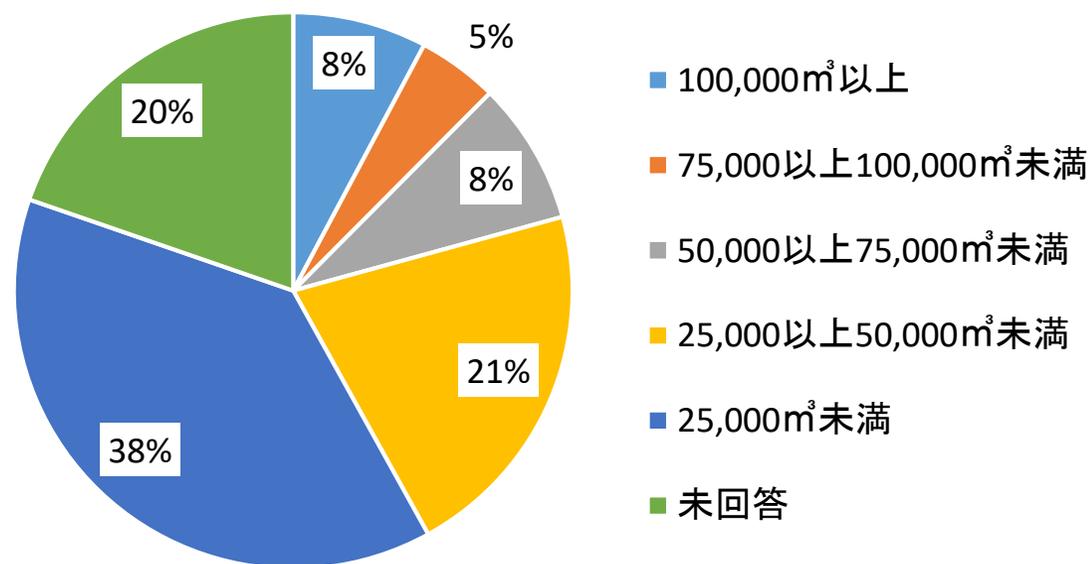
○回答者の概況

	運送業務に従事	うち、主に原木運送に従事	
	合計	合計	平均
従業員数(人)	2,424	1,019	6
保有車両数(台)	2,464	1,303	7
原木運送の年間取扱量(千 m^3)		6,145	40

※平均は、各項目の有効回答数で割ったもの。

調査の概要（年間原木取扱量）

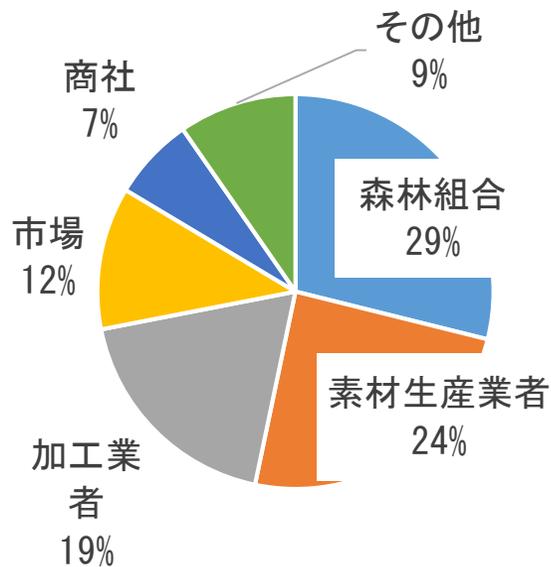
- 年間原木取扱量の平均は約4.0万 m^3 。2.5万 m^3 未満が約4割を占める一方で、10万 m^3 以上も約1割存在。



調査の概要(荷主、運送形態)

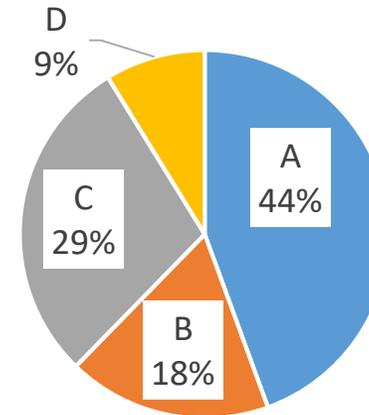
- 主な荷主は、「森林組合」、「素材生産業者」のほか「加工業者」、「市場」。
- 運送形態は、「山土場から目的地まで直接運送」が主流となっている。「既に、山土場などから中間土場等に運送されて集積してある原木を積み、目的地まで運送」、「トラックで作業道を往復し、中間土場等に原木を集めフルトレーラー等でまとめて目的地へ運送」、または、その他(港からの運送等)の形態もある。

○荷主



※荷主先を複数選択。

○運送形態

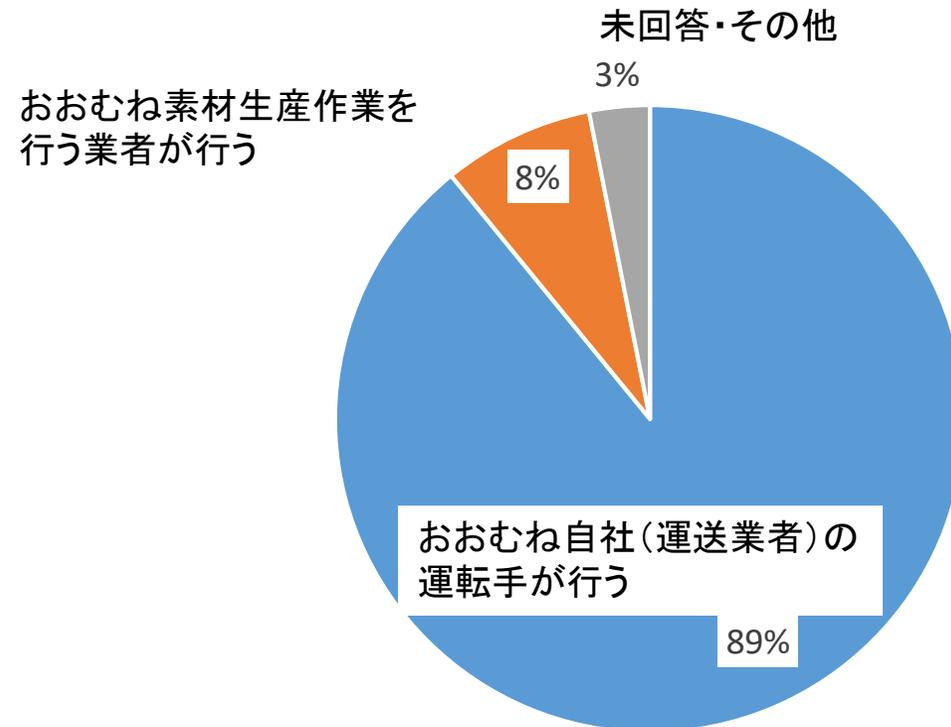


※主な運送パターンを複数選択。

A	山土場から目的地まで直接運送
B	トラックで作業道を往復し、中間土場等に原木を集めフルトレーラー等でまとめて目的地へ運送
C	既に、山土場などから中間土場等に運搬されて集積してある原木を積み、目的地まで運送
D	その他(港から運送、市場からの運送等)

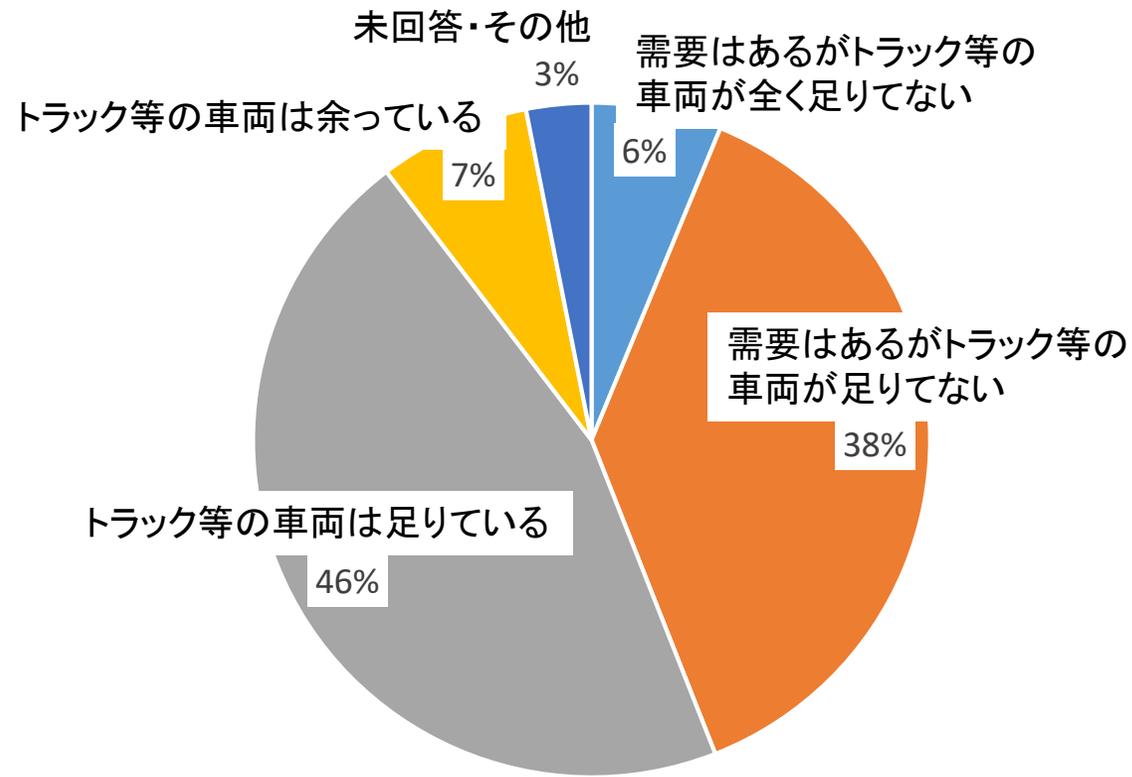
調査の概要(トラックへの原木積み込み作業)

- トラックへの原木の積み込み作業は、おおむね運送業者の運転手が行う事業者が9割。



原木運送車両の状況①(車両の過不足)

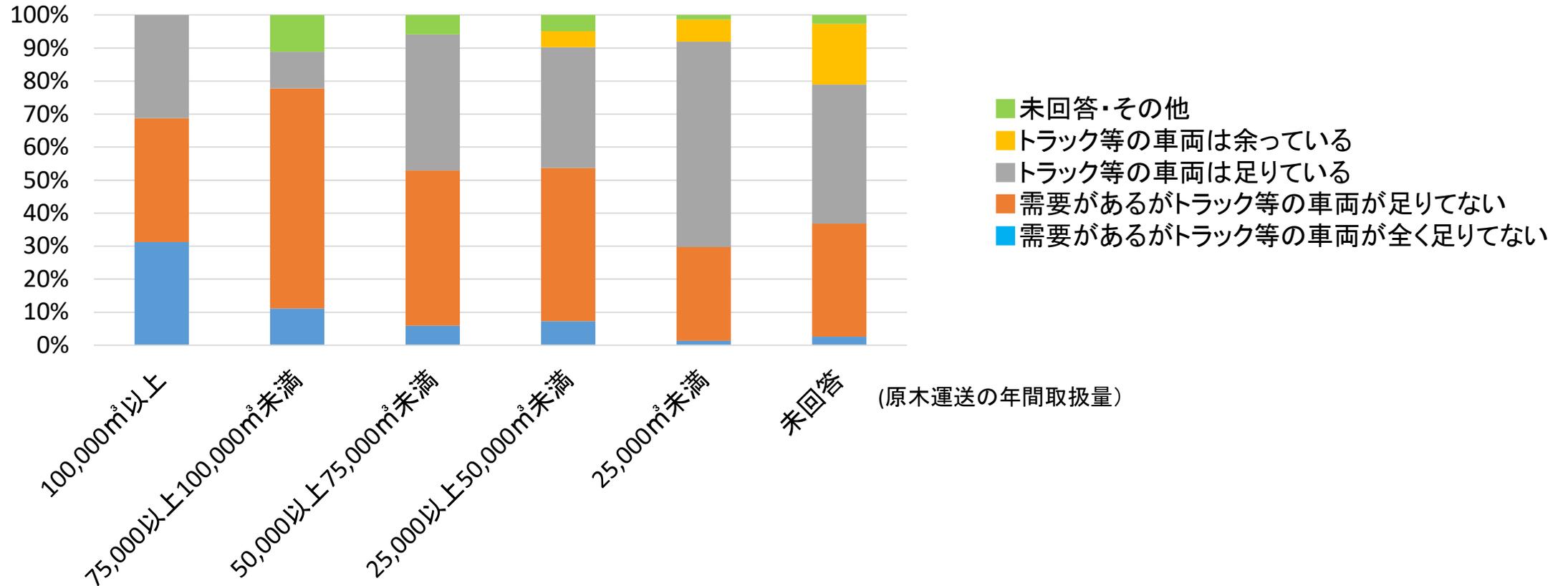
- 「車両数が不足」が44%、「車両数が過不足無し」が46%、「車両数が余剰」が7%。



原木運送車両の状況②(車両の過不足)

● 車両の過不足の状況については、年間取扱量が多い事業者の不足感が強い傾向。

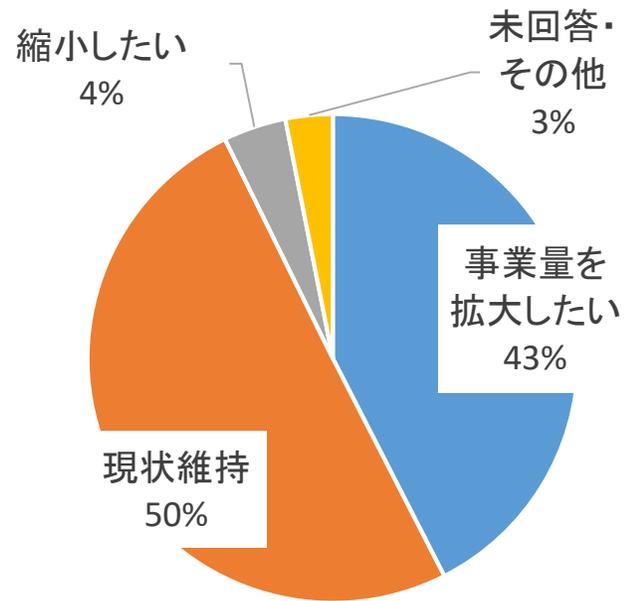
○ 車両の過不足(原木運送の年間取扱量別)



原木運送車両の状況③(車両導入に対する今後の展望)

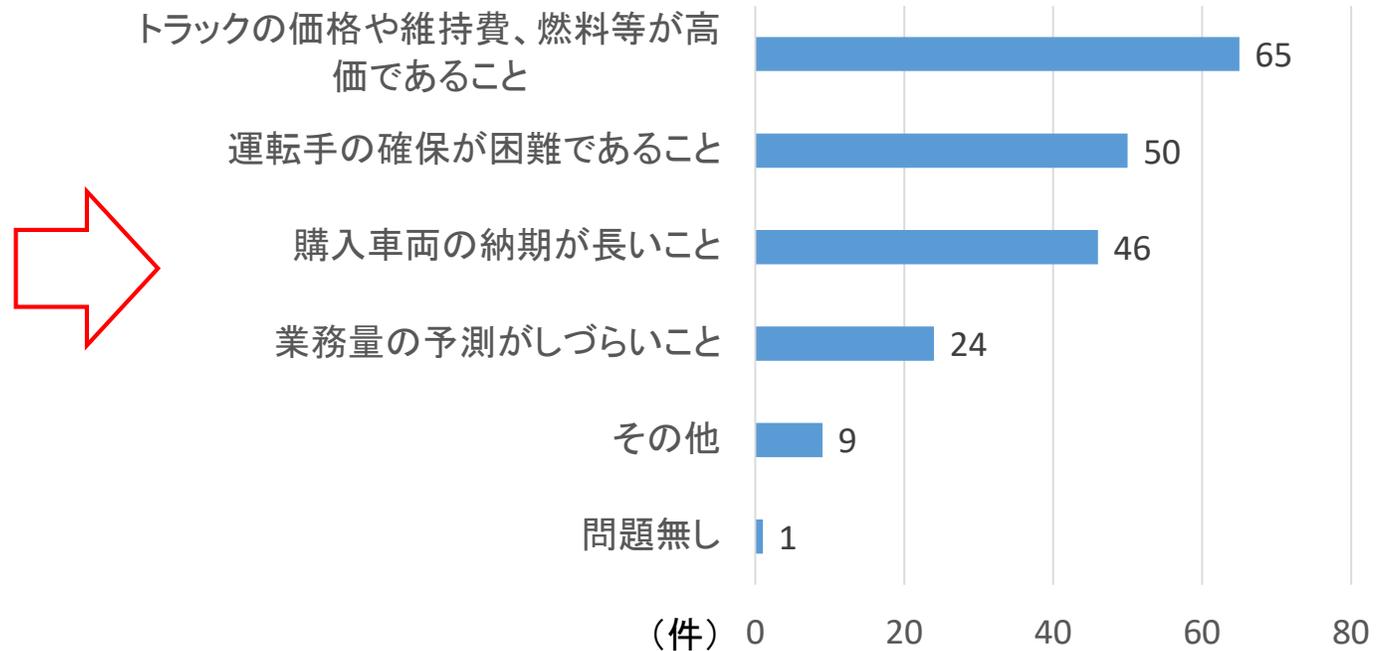
- 車両を導入して事業量を拡大したい事業者は43%、現状維持は50%、縮小したいは4%。
- 車両を導入して事業拡大する際の問題点としては「トラックの価格や維持費、燃料等が高価であること」、「運転手の確保が困難であること」、「購入車両の納期が長いこと」等の意見が多い。

○車両導入を伴う事業展開



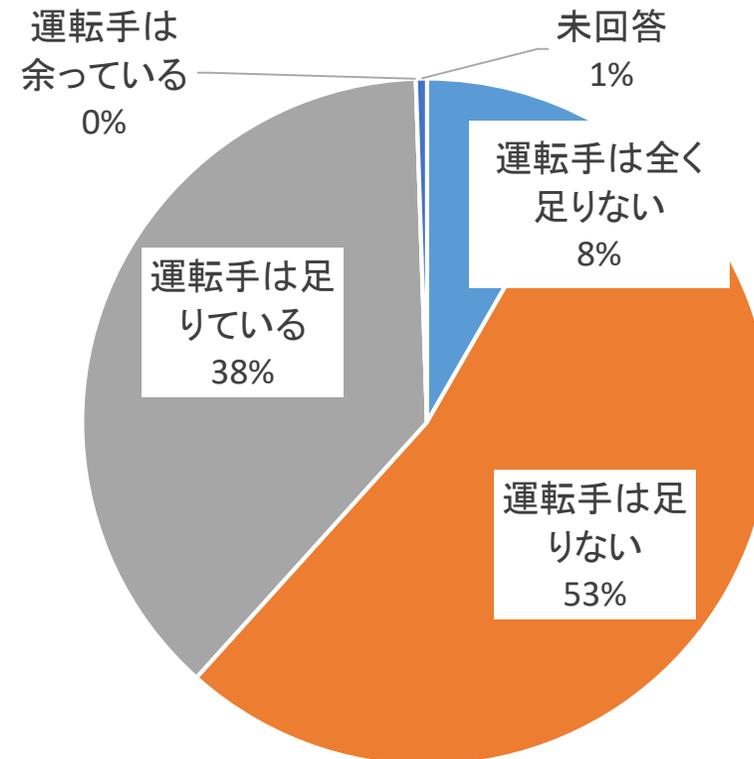
○車両を導入して事業を拡大する際の問題点

※「事業量を拡大したい」を選択した回答者が以下の項目より複数選択。



運転手の状況①(運転手の過不足)

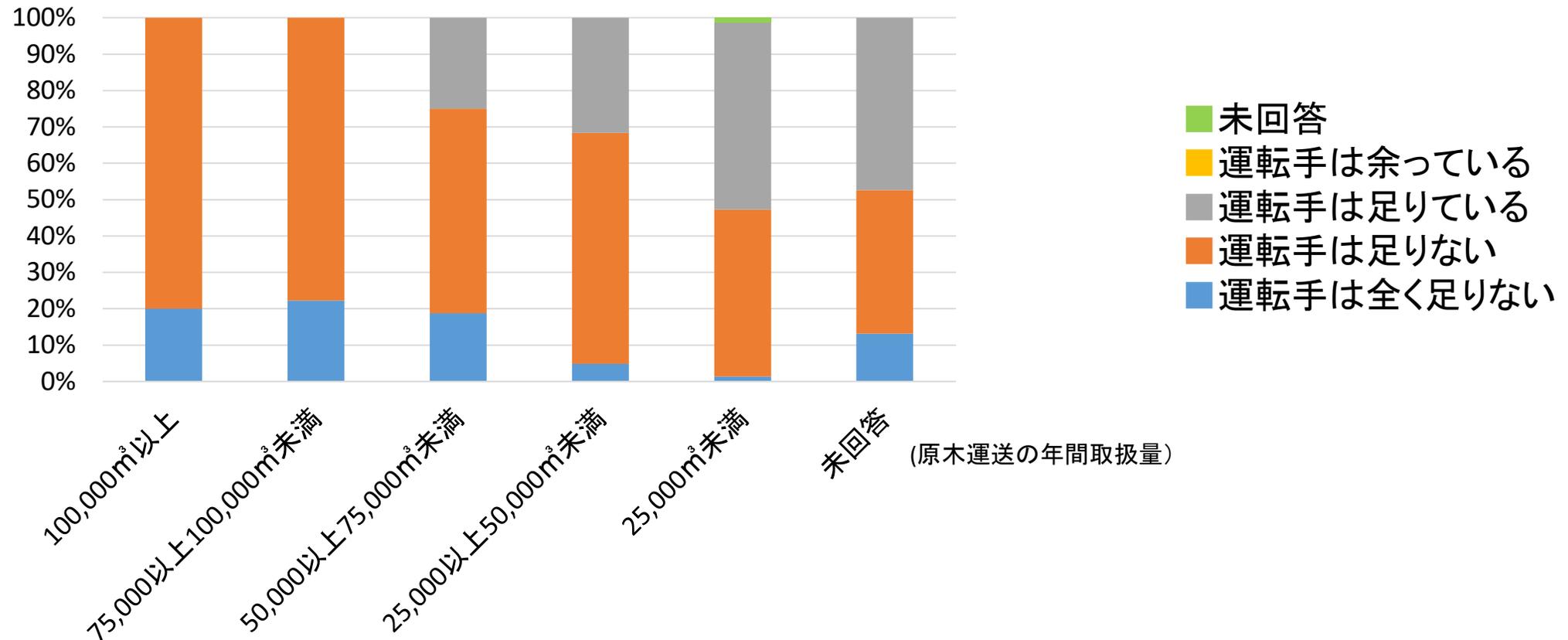
- 「運転手数が不足」が61%、「運転手数が過不足無し」が38%、「運転手数が余剰」が0%。



運転手の状況②(運転手の過不足)

- 運転手の過不足の状況については、年間取扱量が多い事業者の不足感が強い傾向。

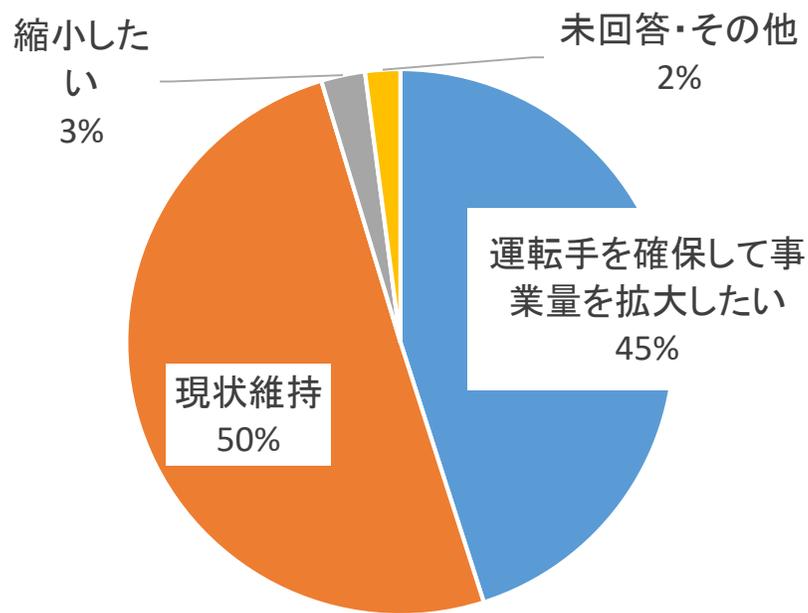
○運転手の過不足(原木運送の年間取扱量別)



運転手の状況③(運転手確保に対する今後の展望)

- 運転手を確保して事業量を拡大したい事業者は45%、現状維持は50%、縮小したいは3%。
- 運転手を確保して事業拡大する際の問題点としては「単に、求人に対し応募がない」、「労働環境の改善が必要」、「応募はあるが、技能を持つ人が居ない」等の意見が多い。

○運転手確保を伴う事業展開



○運転手を確保して事業を拡大する際の問題点

※「事業量を拡大したい」を選択した回答者が以下の項目より複数選択。

