

荷主・フォワーダーへのアンケート調査結果 について

令和5年6月21日

国土交通省

港湾局計画課

荷主・フォワーダーへのアンケート調査について

- 「物流の2024年問題」の影響を受ける荷主・フォワーダーに対し、内航フェリー・RORO船の利用や、次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向け意見を伺うため、アンケート調査を実施した。
- 計61者から回答があり、主要品目別として、「製造食品」、「飲料」を扱う者が多かった。
- 結果整理に当たっては、個社の回答は非公表とし、取りまとめたものを提示する。

■アンケート対象

- ・ 日本ロジスティクスシステム協会 会員企業(※1)
- ・ 日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会 会員企業
- ・ JA全農(野菜・果物関係)

アンケート回答者が取り扱う主要品目(※2、※3)

農水産品	
野菜・果物	1
その他農産品	1
その他畜産品	1
金属機械工業品	
鉄鋼	1
鋼材	6
非鉄金属	1
金属製品	1
完成自動車	1
自動車部品	4
重機・建機	1
その他産業機械	1
電気機械	2
測量・光学・医療用機械	3

化学工業品	
陶磁器	1
LPG(液化石油ガス)	1
その他石油製品	1
化学薬品	1
その他化学工業品	2
軽工業品	
紙・パルプ	2
製造食品	13
飲料	8
雑工業品	
衣服・身回品・はきもの	1
その他日用品	1

特殊品	
取合せ品	1

回答事業者:61者

(※1) 食品関係、繊維・衣類、紙・パルプ、化学、医療・化粧品・塗料、石油・プラスチック・ゴム、ガラス・土石・窯業、鉄鋼・非鉄、金属製品、一般機械器具、電気機械器具、輸送用機械器具、精密機械器具、物流用機械器具の業種のうち226社

(※2) 主要品目の分類は、港湾調査に用いる品種コード(82品種)に基づく

(※3) 各社の最も輸送シェアの大きい品目別に整理

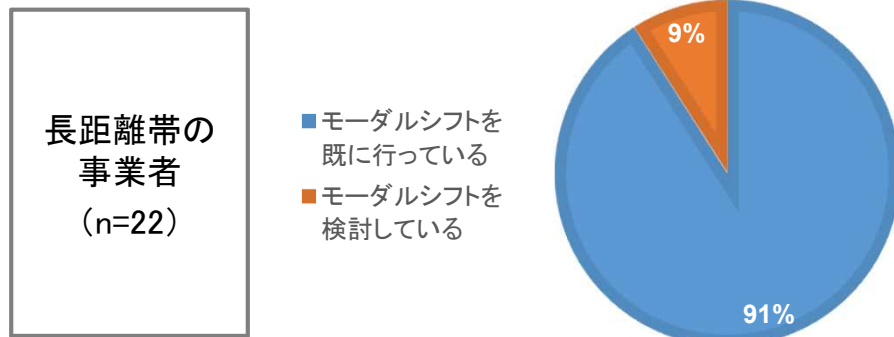
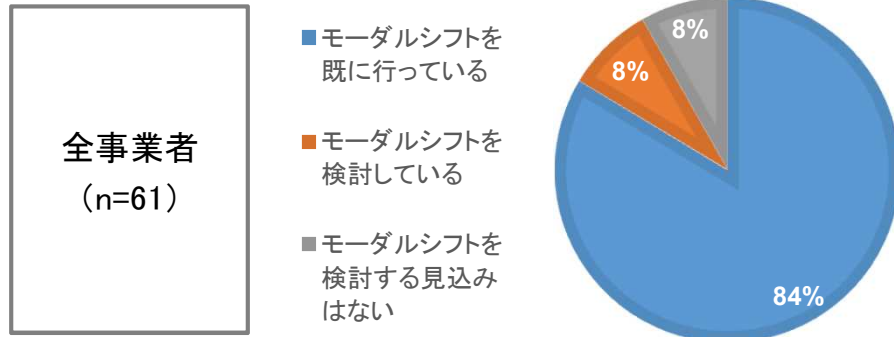
(アンケート結果) モーダルシフトに関する検討状況と利用機関

1. モーダルシフトに関する検討状況と利用機関

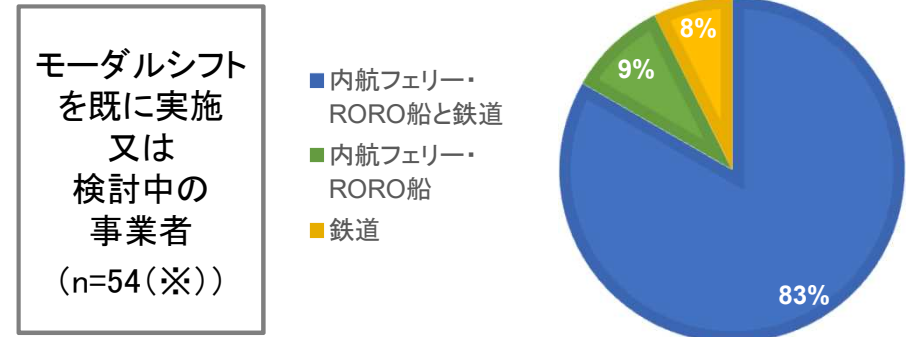
- 全事業者(輸送距離の分けなし)では、モーダルシフトを既に行っている者が全体の8割、検討している者が全体の1割、検討する見込みがない者が全体の1割であった。
- モーダルシフトを既に行っている者又は検討している者の8割以上が、船と鉄道の併用を行っている。
- このうち、長距離帯の事業者(※)では、そのすべてがモーダルシフトを既に行っている又は検討している状況であり、うち9割の事業者が内航フェリー・RORO船を利用と回答。

(※):輸送距離300km以上の貨物量割合が5割以上の事業者。以後同じ。

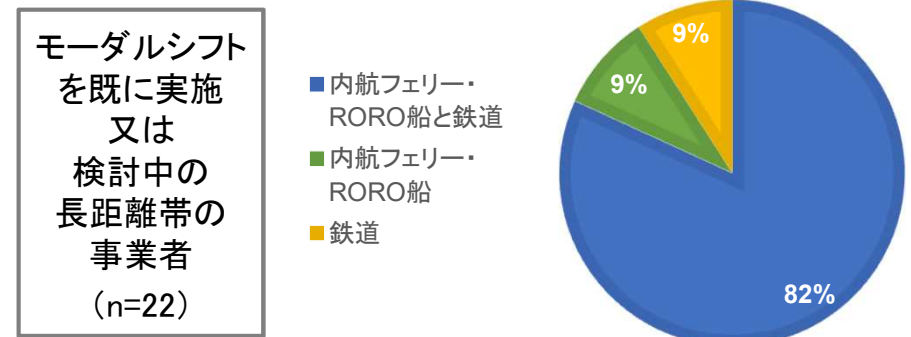
モーダルシフトに関する検討状況



モーダルシフトの利用機関



(※)「モーダルシフトを検討する見込みはない」又は「不明」と回答があった者を除いた事業者数



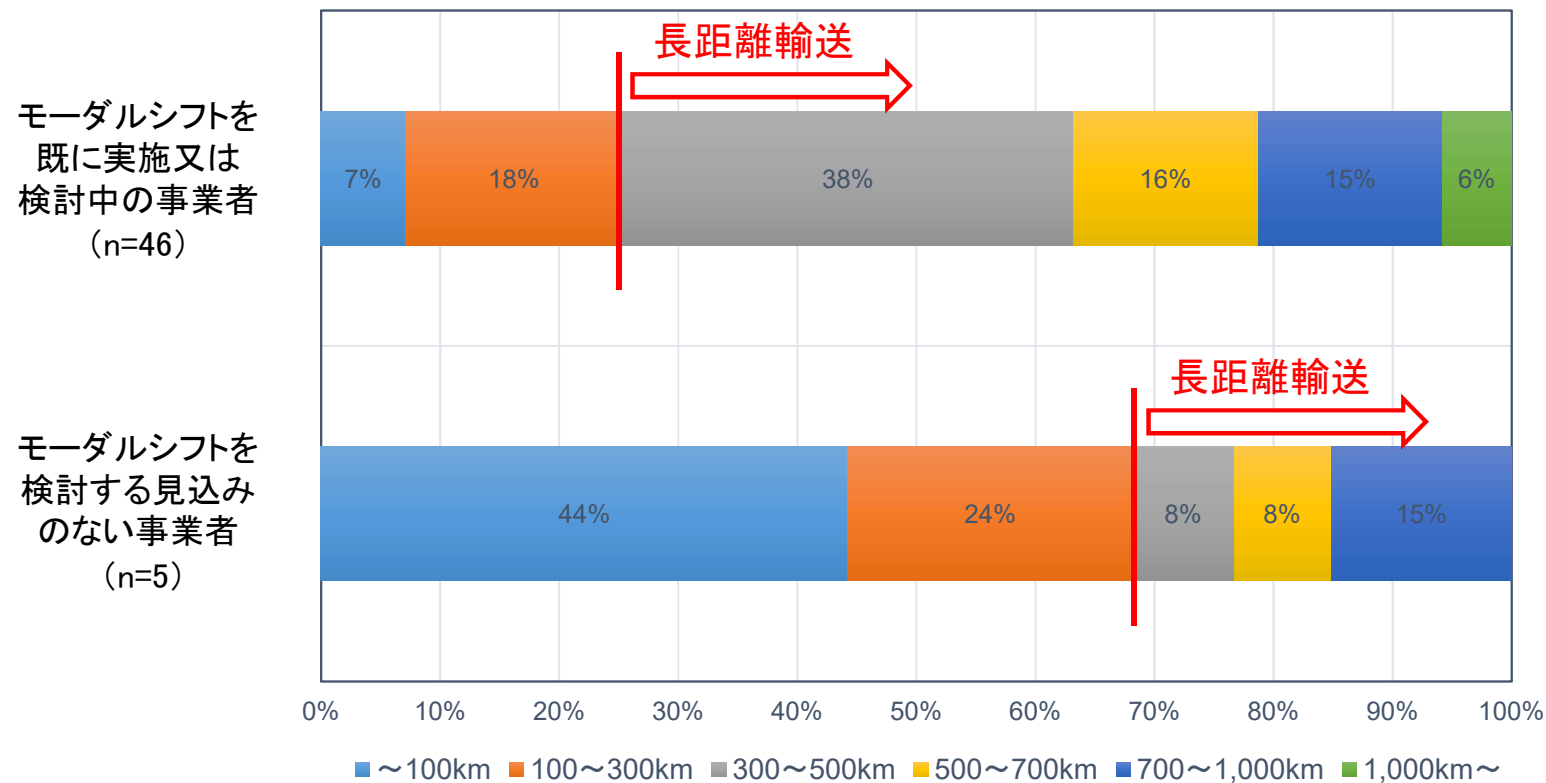
(アンケート結果) 貨物輸送量の距離帯別割合

2. 貨物輸送量の距離帯別割合

- 事業者による貨物輸送量の距離帯別割合(※)に着目すると、モーダルシフトを既に実施又は検討中の事業者については、「300km」以上の輸送が約8割を占めており、長距離の輸送が多い。
- 一方、モーダルシフトを検討する見込みのない事業者については、「300km」未満の輸送が約7割を占めており、短距離・中距離の輸送が多い。

(※)事業者から回答のあった、年間貨物量及び距離帯別内訳の数値を合算して作成

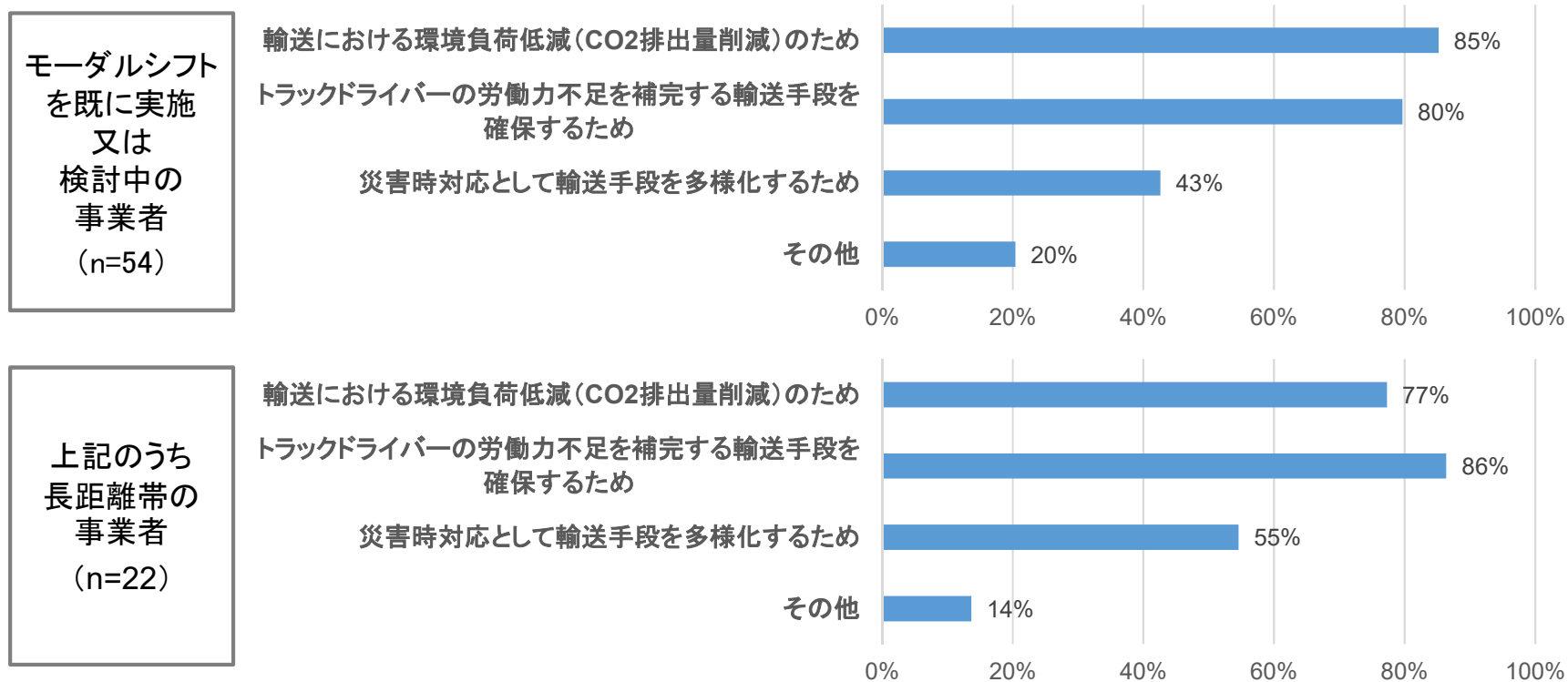
貨物輸送量の距離帯別割合



(アンケート結果) モーダルシフト実施・検討の理由

3. モーダルシフトを実施・検討する理由(モーダルシフトを既に実施又は検討中の事業者から回答(不明除く))

- モーダルシフトを既に実施又は検討中の事業者(輸送距離の分けなし)によると、モーダルシフトを実施・検討する理由(複数回答あり)は、「輸送における環境負荷低減(CO2排出量削減)のため」が約9割、「トラックドライバーの労働力不足を補完する輸送手段を確保するため」が約8割と多くを占める。
- このうち、長距離帯の事業者カ回答に着目すると、「トラックドライバーの労働力不足を補完する輸送手段を確保するため」の回答率が高くなり、全体の約9割が当該回答を選択。また、「災害時対応として輸送手段を多様化するため」という回答も約6割となっているところ。



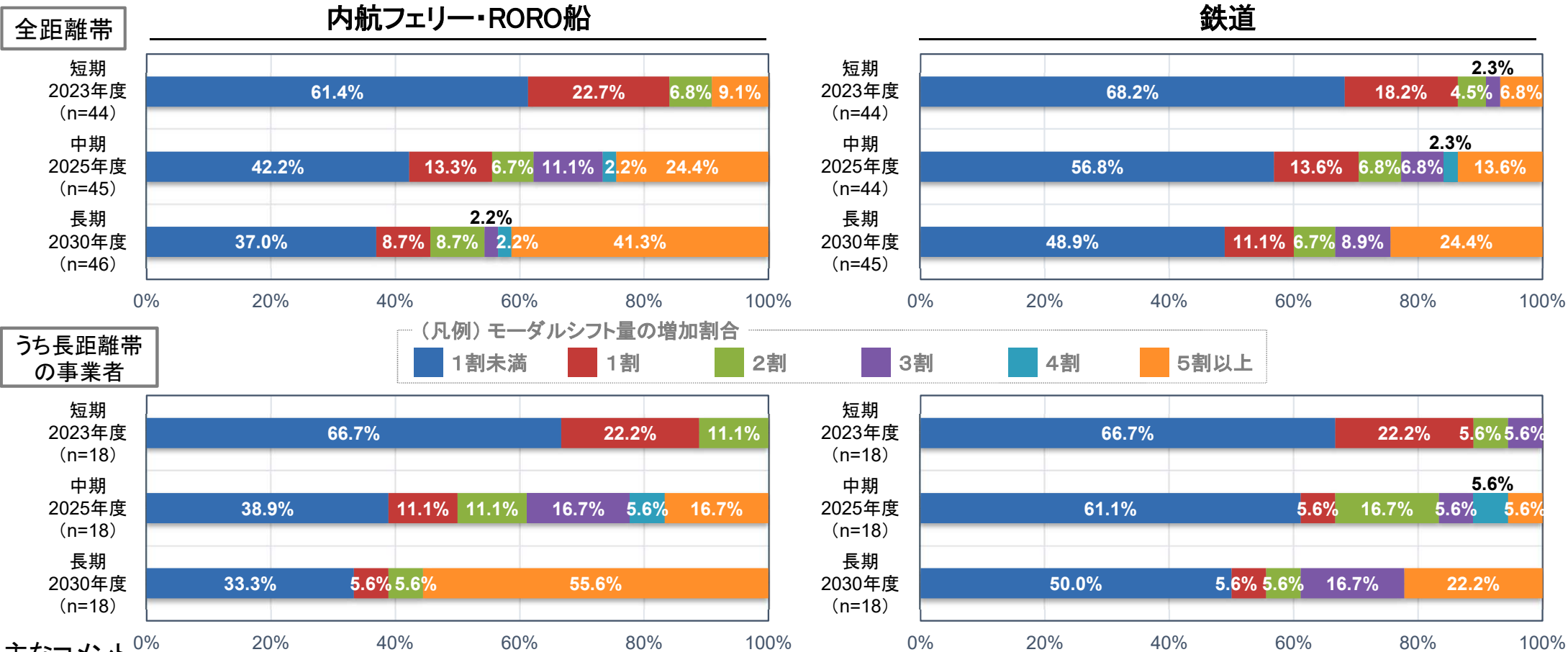
その他の回答の例

- ・大量輸送によるコスト低減のため
- ・輸送効率の向上、トラックドライバーの拘束時間・作業負荷低減

(アンケート結果) モーダルシフト量の増加予定①

4. モーダルシフト量の増加予定① (モーダルシフトを既に実施している事業者から回答(不明除く))

- 現時点で不明という回答の事業者を除くと、短期(2023年度)においても、内航フェリー・RORO船による輸送の1割以上増を予定している者が約4割を占める。
- 「物流の2024年問題」以降においては、モーダルシフト量が更に増加する結果となり、中期(2025年度)においては内航フェリー・RORO船による輸送の2割以上増を予定している者が4割以上、長期(2030年度)においては、同輸送の4割以上増を予定している者が4割以上となっている。



主なコメント

- ・従来実施の輸送距離帯500km以上モーダルシフトのカバー率を拡大するとともに、対象を300km以上に拡大し推進していく。
- ・現在、トラック使用が多い関東⇄中国・九州間でモーダルシフトを検討中。

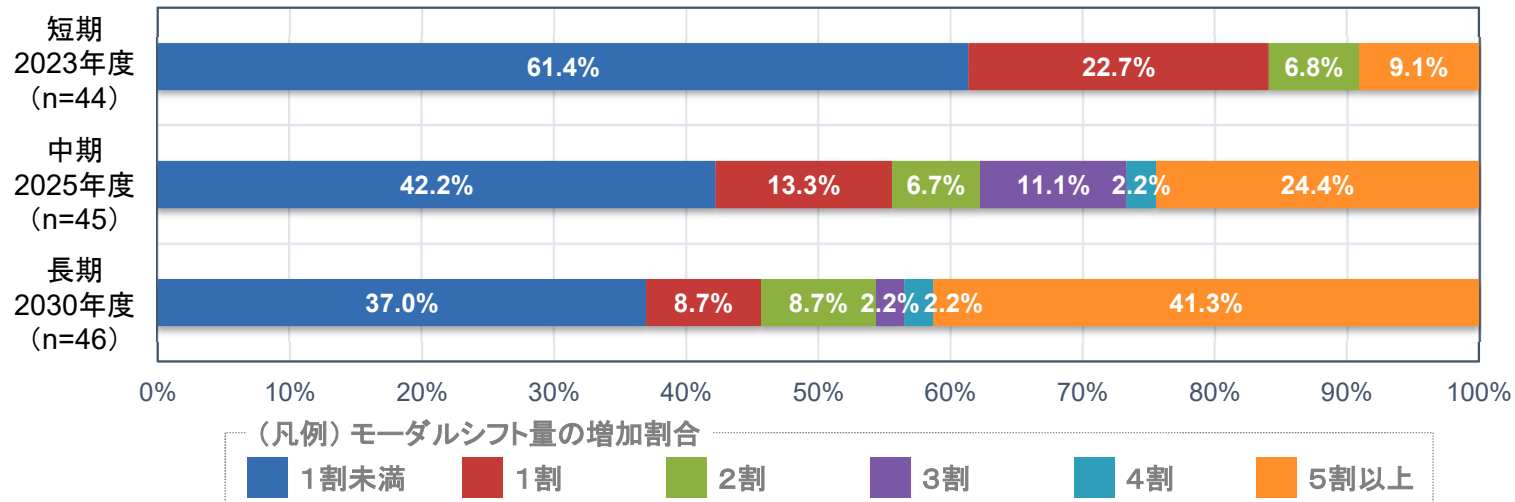
(アンケート結果) モーダルシフト量の増加予定②

5. モーダルシフト量の増加予定② (荷主・フォワーダーの回答と、船社回答を比較)

○ 今後の内航フェリー・RORO船による輸送量について、荷主・フォワーダーの増加予定と、内航フェリー・RORO船社の増加見通しを比較した結果、「5割以上」の選択率は、短期(2023年度)は両者ともに約1割なもの、中期(2025年度)は荷主・フォワーダーが約2割に対し船社が約1割、長期(2030年度)は荷主・フォワーダーが約4割に対し船社が約2割と異なる結果となった。

■ 荷主・フォワーダーへのアンケート結果

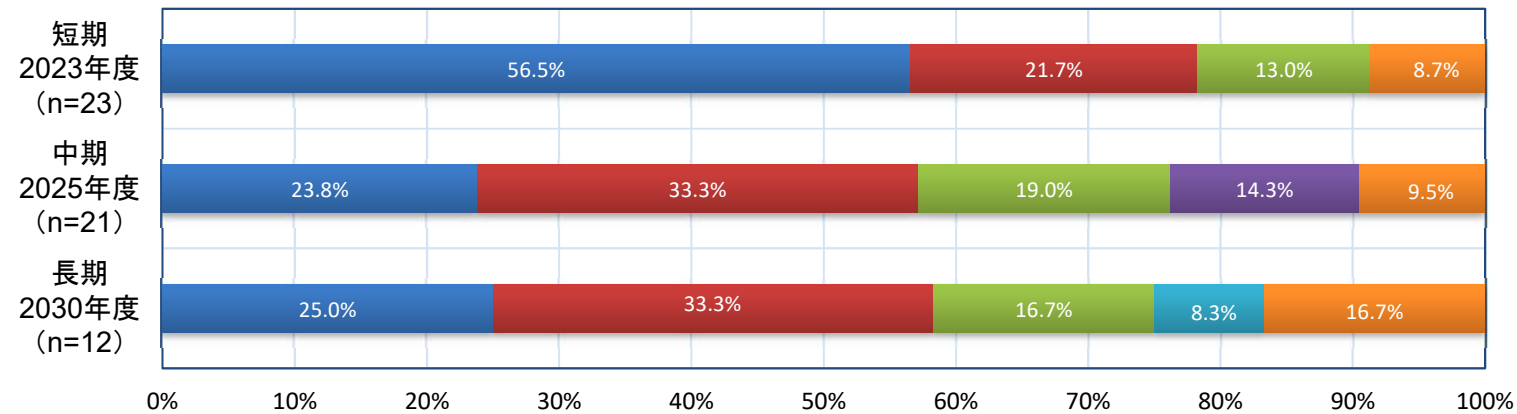
モーダルシフトを既に実施中の事業者(不明除く)における内航フェリー・RORO船の輸送量増加予定



■ 内航フェリー・RORO船社へのアンケート結果

第2回次世代高規格ユニットロードターミナル検討会資料抜粋

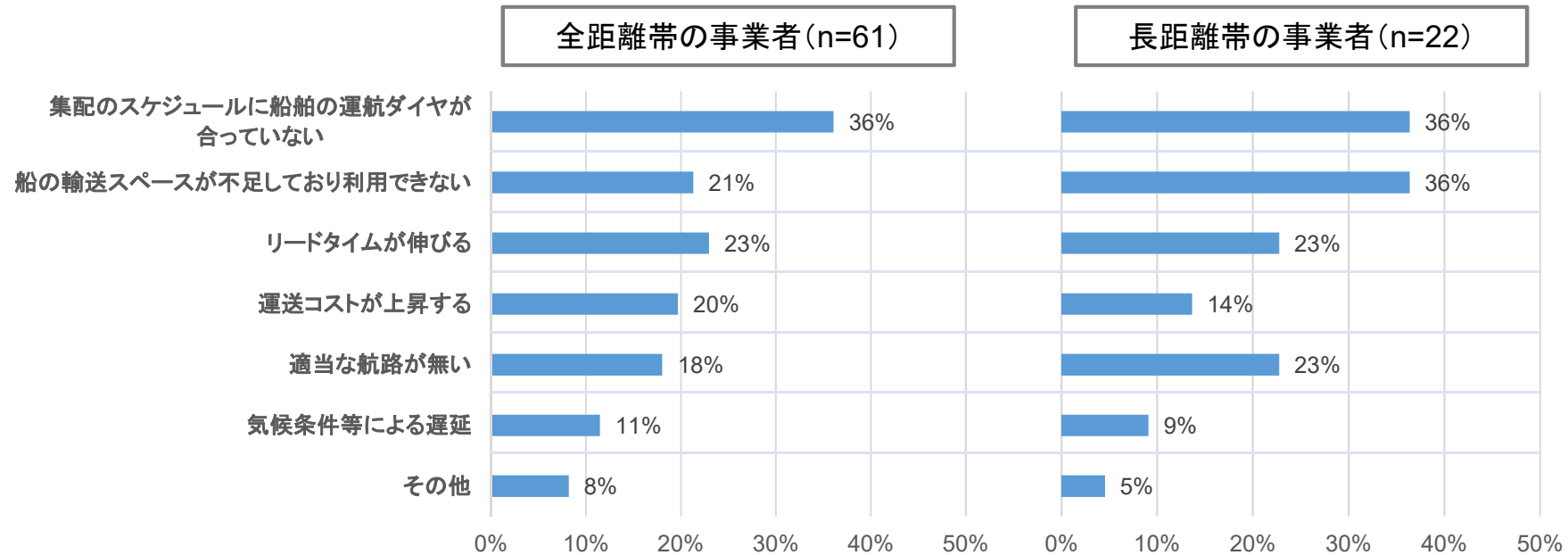
全船社(離島航路、不明除く)の貨物量増加見通し



(アンケート結果) モーダルシフトを実施するにあたっての課題

6. モーダルシフトを実施するにあたっての課題、モーダルシフトを検討中の事業者におけるその実施時期

- 全距離帯の事業者では、「集配のスケジュールに船舶の運航ダイヤが合っていない」が最も回答が多く、約4割を占める。
- 長距離帯の事業者に着目すると、「集配のスケジュールに船舶の運航ダイヤが合っていない」のほか、「船の輸送スペースが不足しており利用できない」の回答率が高くなり、全体の約4割が当該回答を選択。
- なお、モーダルシフトを検討中の事業者(n=4)のうち1者が中期(2025年度)まで、うち3者が長期(2030年度)までのモーダルシフトを見据えていると回答。



主なコメント

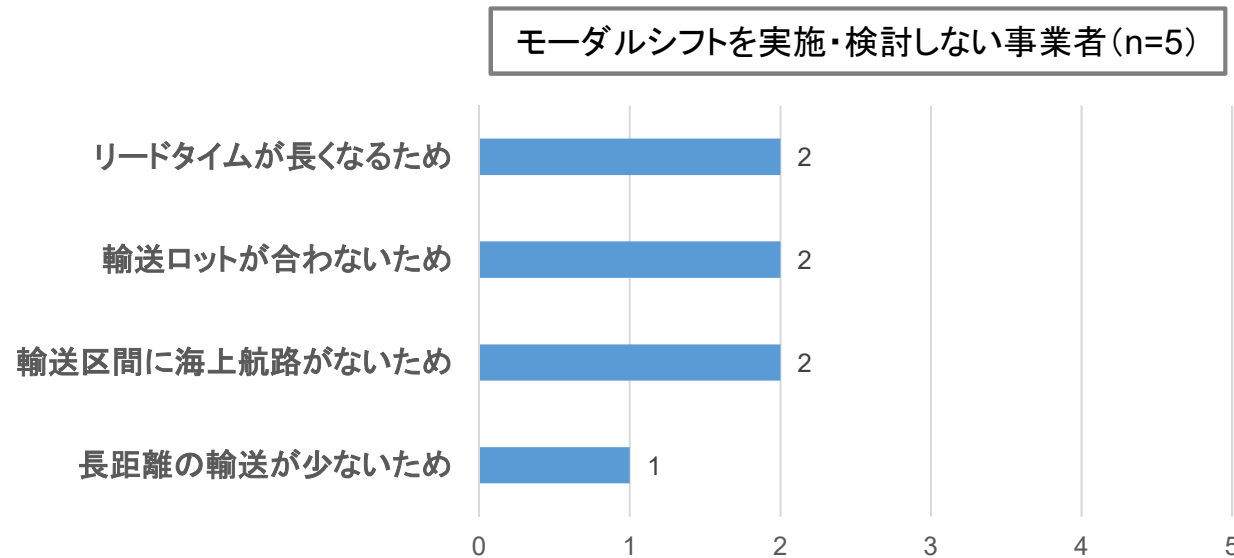
- ・船舶ルートがもっと増えれば利用もしやすくなると思う。
- ・枠の確保が難しい。
- ・現状では運航ダイヤが合わないものの、輸送リードタイムを延長することでモーダルシフトを活用できないか検討している。

(アンケート結果) モーダルシフトを実施・検討しない理由

7. モーダルシフトを実施・検討しない理由 (モーダルシフトを検討する見込みがないと回答した事業者)

- 「モーダルシフトを検討する見込みがない」回答した事業者は、その全てが短距離・中距離帯の事業者(※)。
- モーダルシフトを実施・検討しない理由としては、「リードタイムが長くなるため」、「輸送ロットが合わない」、「輸送区間に海上航路がない」等の回答が見受けられた。

(※): 輸送距離300km以下の貨物量割合が5割以上の事業者



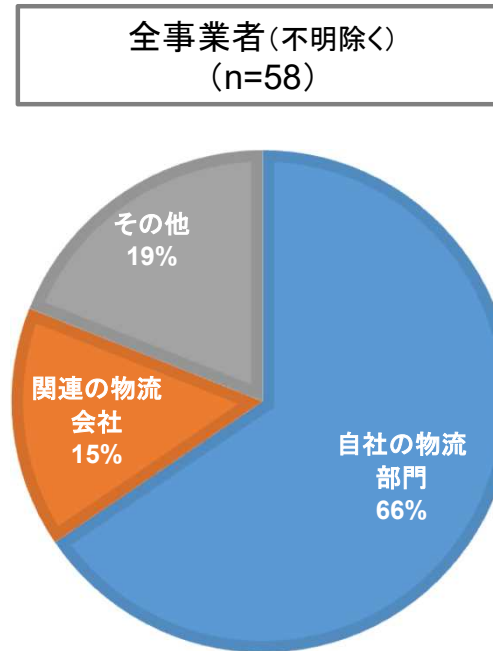
主なコメント

- ・リードタイムがトータルで2日ほど長くなる。
- ・現在は小ロット貨物を不定期にトラック輸送しており、スケジュール調整が困難。

(アンケート結果) 貨物輸送経路の意思決定に関する現況

8. 貨物輸送経路の意思決定に関する現況

- 貨物輸送経路の意思決定割合について、自社の物流部門が66%、関連の物流会社が15%、その他が19%。
- 各社コメントの中には、2024年問題に対応し社内で体制整備するなどの回答もみられた。



その他の回答の例

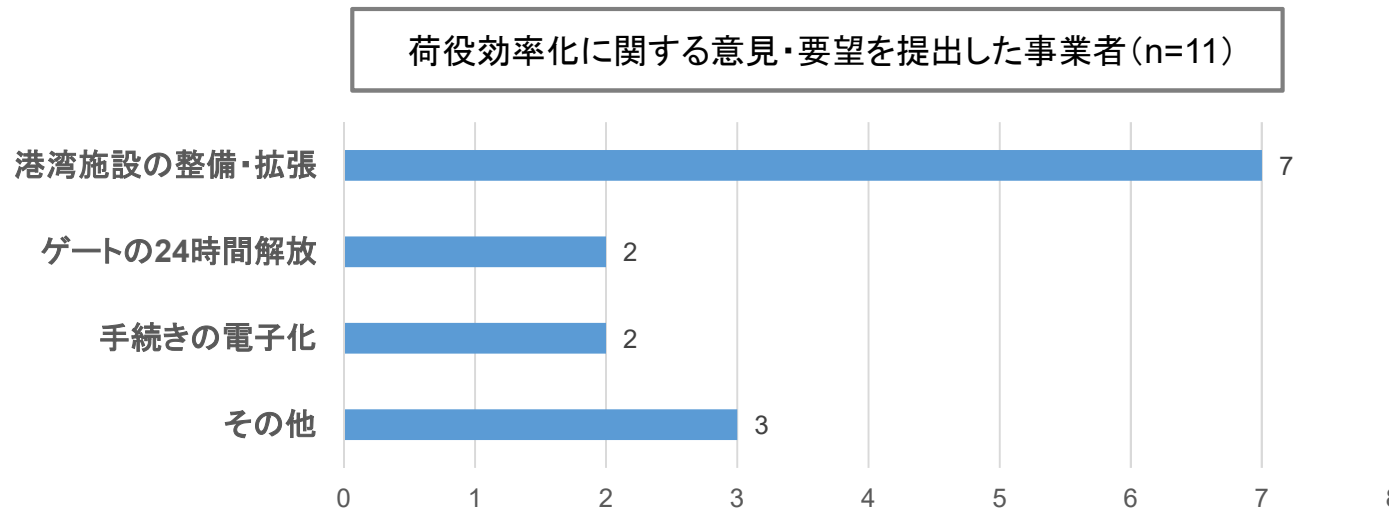
- ・自社物流部門と物流会社で協議して決定
- ・自社の物流部門で用意した輸送経路の中から、自社の営業部門が意思決定

主なコメント

- ・2024年問題をはじめ物流を取り巻く問題を全社的に検討すべく社内プロジェクトを発足した。
- ・2024年問題によるドライバーの労働時間短縮の為、分散している拠点を集約した。
- ・各地域で意思決定を行っているが、一括管理を行う検討をしている。

9. 港湾における荷役効率化に関する意見・要望

○ 内航フェリー・RORO船ターミナルにおける荷役効率化に向けた意見・要望としては、シャーシ置き場整備等の港湾施設の整備・拡張に関する意見・要望が最も多く、その他、シャーシの引き取りあるいは蔵置の24時間化のためのゲートの24時間開放、手続きの電子化に関する意見・要望が見受けられた。



その他の回答の例

- ・シャーシやコンテナの蔵置位置、下船する順番の事前の把握によるターミナルでのトラックドライバーの所要時間短縮を要望。
- ・シャーシ利用の荷量に満たない貨物を小口扱いで集荷～配達を、一気通貫で内航輸送できるとありがたい(シャーシ利用時の荷まとめ・納期調整が不要)。

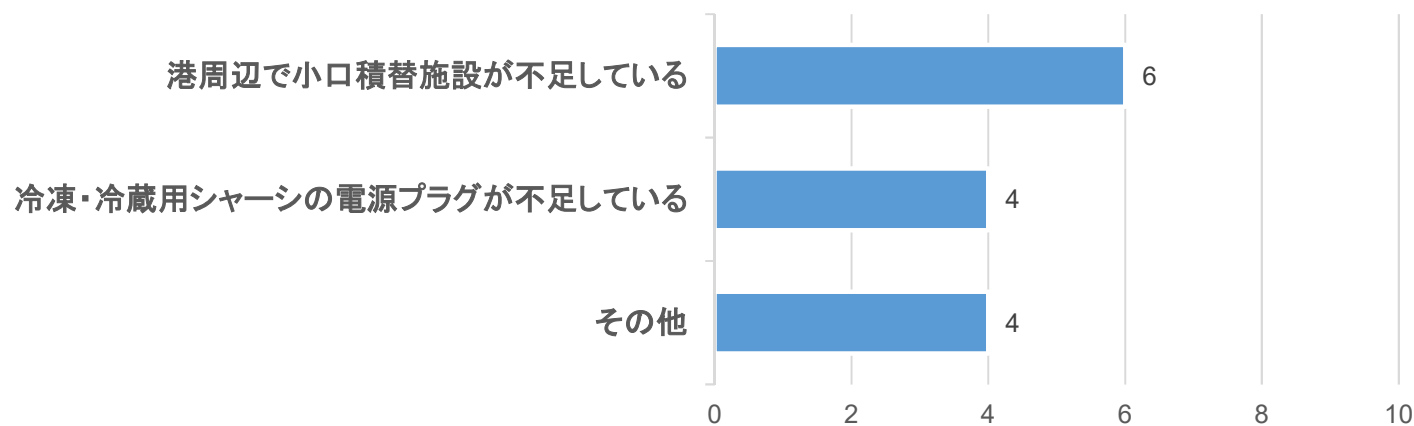
主なコメント

- ・シャーシ置き場等の新規用地拡大を切に依頼したい。ただし、ユニットロードターミナルの用地を他用地の転用で運用すると、他への影響が甚大なため、専用の新たな用地で運営いただきたい。
- ・ドライバー不足や運行時間管理の厳格化に伴い、より運送会社が配車しやすいような環境にするためのヤードの24時間運用化(保安体制確保を含む)。

10. 小口積替施設やリーファープラグの必要性に関する意見・要望

- 小口積替施設については、整備のみならず、共同配送が行いやすい仕組みの検討が必要というコメントがあった。
- リーファープラグについては、冷蔵・冷凍機能の稼働状況を確認する体制整備についてのコメントがあった。

小口積替施設やリーファープラグに関する
意見・要望を提出した事業者(n=11)



主なコメント

- ・小口積替施設は、利用される施設とするため、路線業者(1台のトラックに複数の荷主の貨物を混載させ運送するトラック事業者)のネットワークに如何に組み込むか検討した方がよいのではないかと。
- ・冷凍・冷蔵用シャーシ置き場においては、電源プラグのほか、船積みまでの間、問題なく冷蔵・冷凍機能が作業しているか等の確認を行う連絡体制についても併せて検討いただきたい。
- ・ターミナル側で電源プラグが使えるようになれば、シャーシの冷蔵・冷凍機能の不具合を乗船前に把握できる。(その他の例)コストや人手の確保等の問題も踏まえた施設整備の検討をお願いしたい。