

近畿圏の物流に関するアンケート結果

調査概要

(1) 調査の目的

本調査では、企業の抱える課題は「従業員規模」や「業種」によって異なっている可能性があることを踏まえ、また、物流のみならず事業展開を含めた包括的な課題を明らかにするため、アンケート調査を行った。

(2) 調査対象企業

- 立地場所 : 近畿2府4県(大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、奈良県、滋賀県)
業種 : 製造業、卸売業、小売業、協同組合、物流業
従業員規模 : 1～9名、10～29名、30～99名、100名以上
配布回収方法 : 郵送配布／郵送回収
配布数 : 1,342事業所(帝国データバンクの企業リストに基づき無作為抽出)

(3) アンケート配布・回収状況

本アンケート調査では、配布した1,342事業所のうち204事業所(回収率:15.2%)より回答を得た。

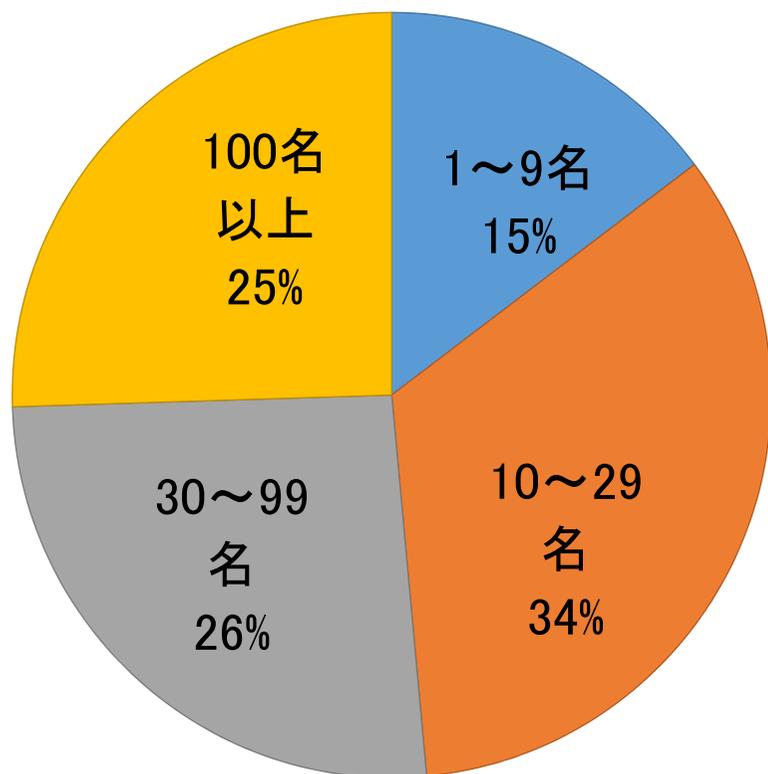
配布数	回収数	回収率
1,342	204	15.2%

アンケートにおける設問

- 【問 1】事業所の概要(従業員規模、業種)
- 【問 2】事業所における海外・国内との貨物取引の有無
- 【問 3】海外・国内との物流状況(品目、貨物量、発着地、利用港湾・空港、物流上の課題のある区間、物流上の課題)
- 【問 4】主要な物流ルート(物流ルート決定者、物流パターン)
- 【問 5】事業展開において重視する事項とその達成度
- 【問 6】将来的な海外展開意向の有無
- 【問 7】海外展開意向がない場合の理由
- 【問 8】海外展開意向がある場合の理由
- 【問 9】海外展開意向の内容(相手国・地域、問題点、品目、貨物量)
- 【問10】物流戦略チームに対する施策ニーズ等(自由意見)

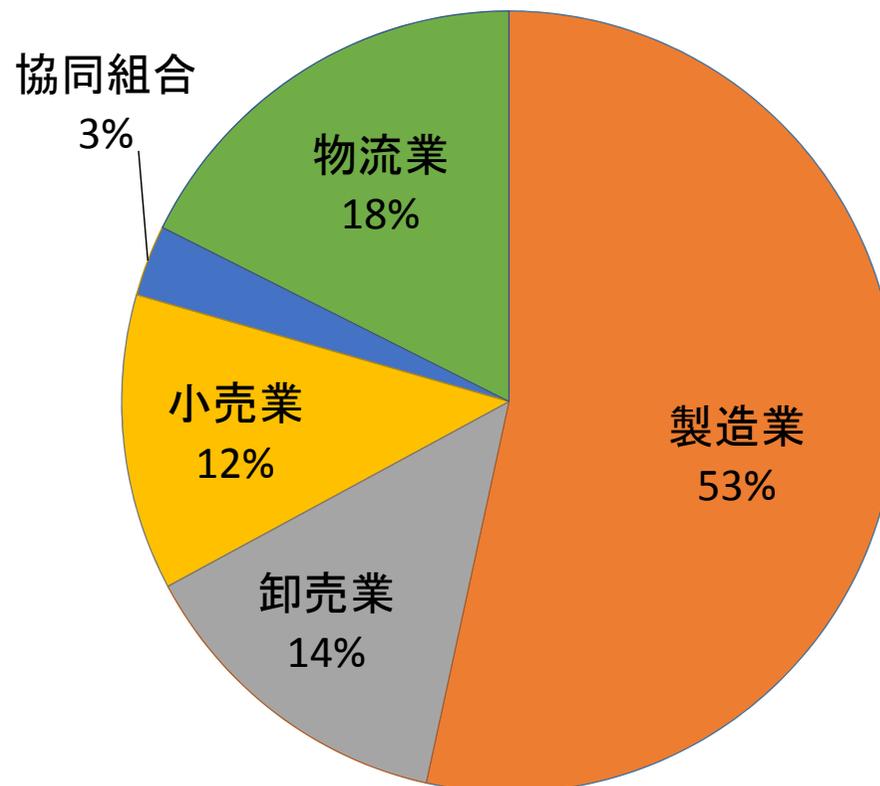
問1 事業所の概要(従業員規模、業種)

《従業員規模》



(n=204)

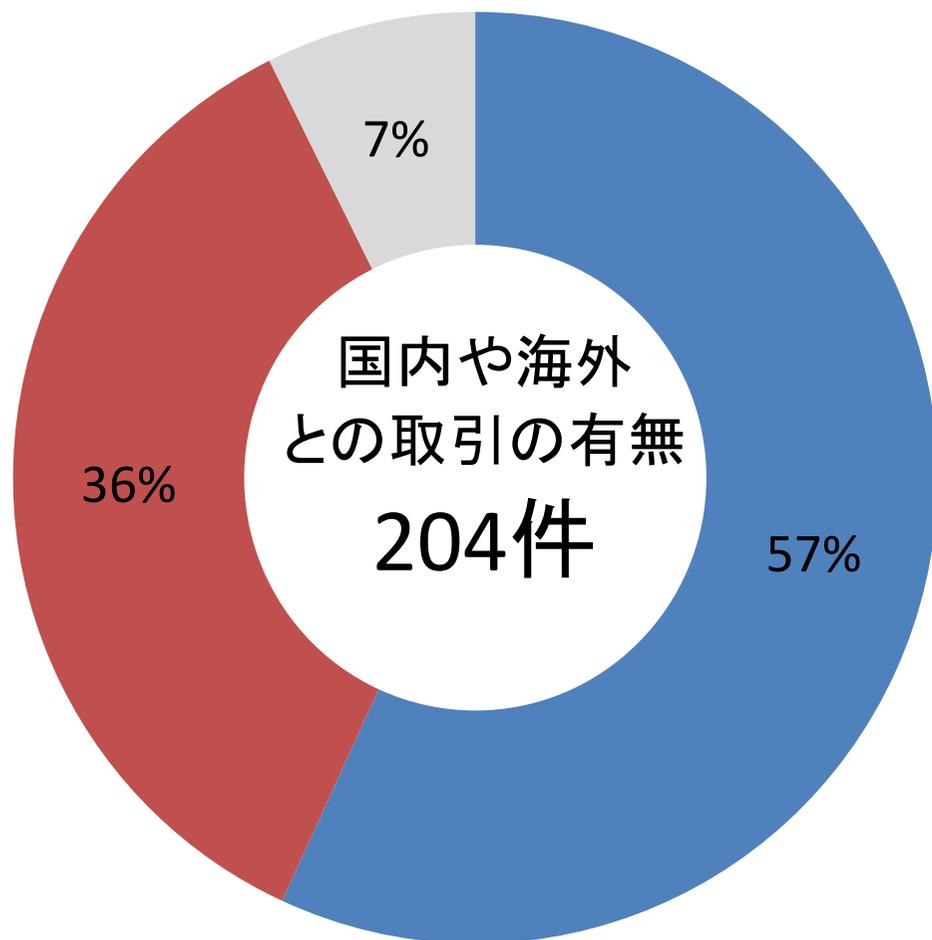
《業種》



(n=204)

問2 事業所における海外・国内との貨物取引の有無 【全回答企業】

《全回答企業》

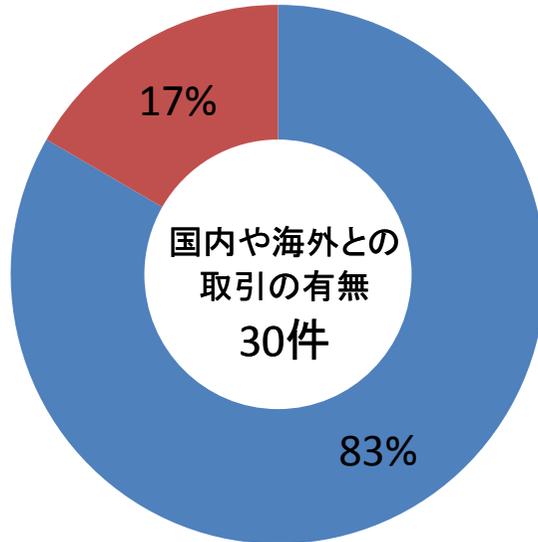


凡例

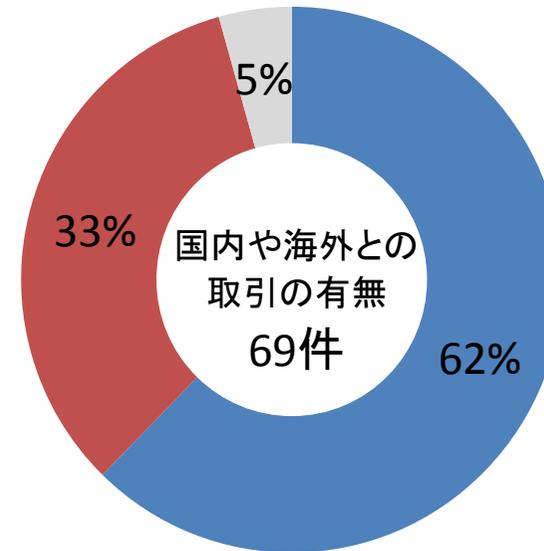
- 国内での取引のみ実施している
- 国内・海外との取引の両方を、もしくは海外との取引をしている
- 無回答

問2 事業所における海外・国内との貨物取引の有無【従業員規模別】

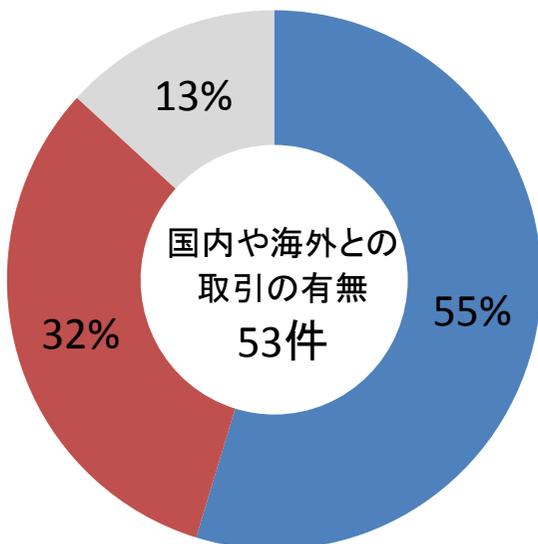
《従業員数:1~9名》



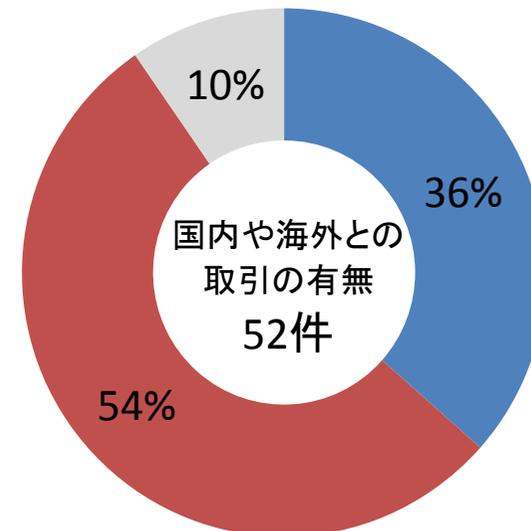
《従業員数:10~29名》



《従業員数:30~99名》

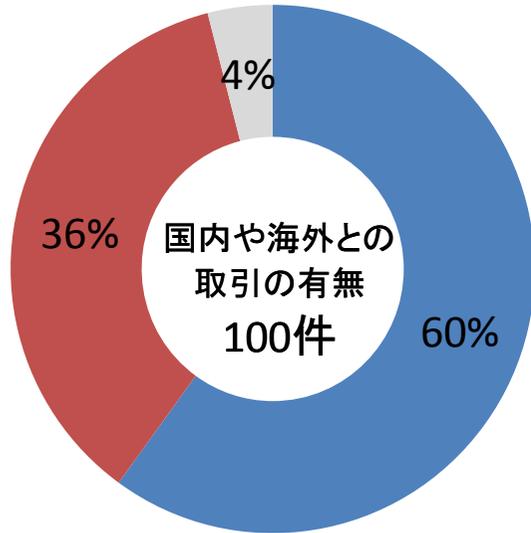


《従業員数:100名以上》

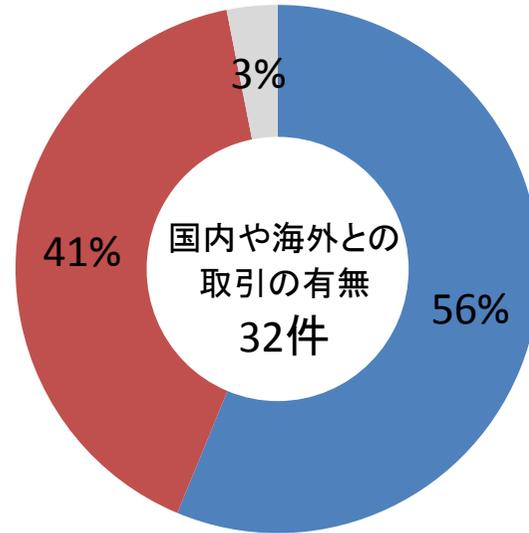


問2 事業所における海外・国内との貨物取引の有無【業種別】

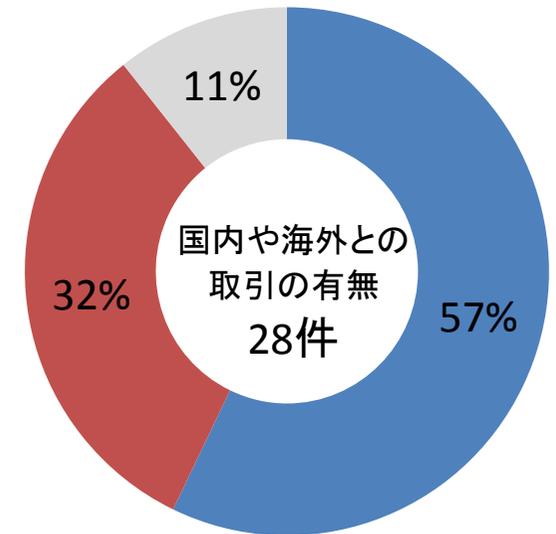
《製造業》



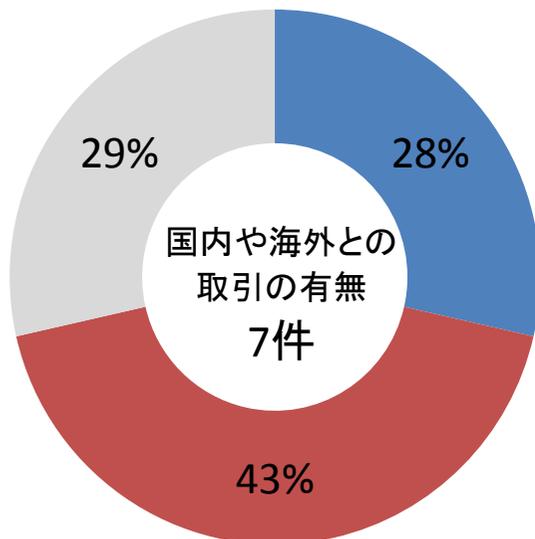
《卸売業》



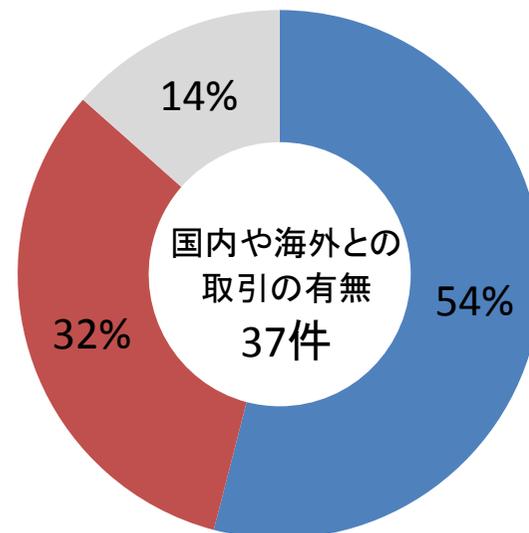
《小売業》



《協同組合》



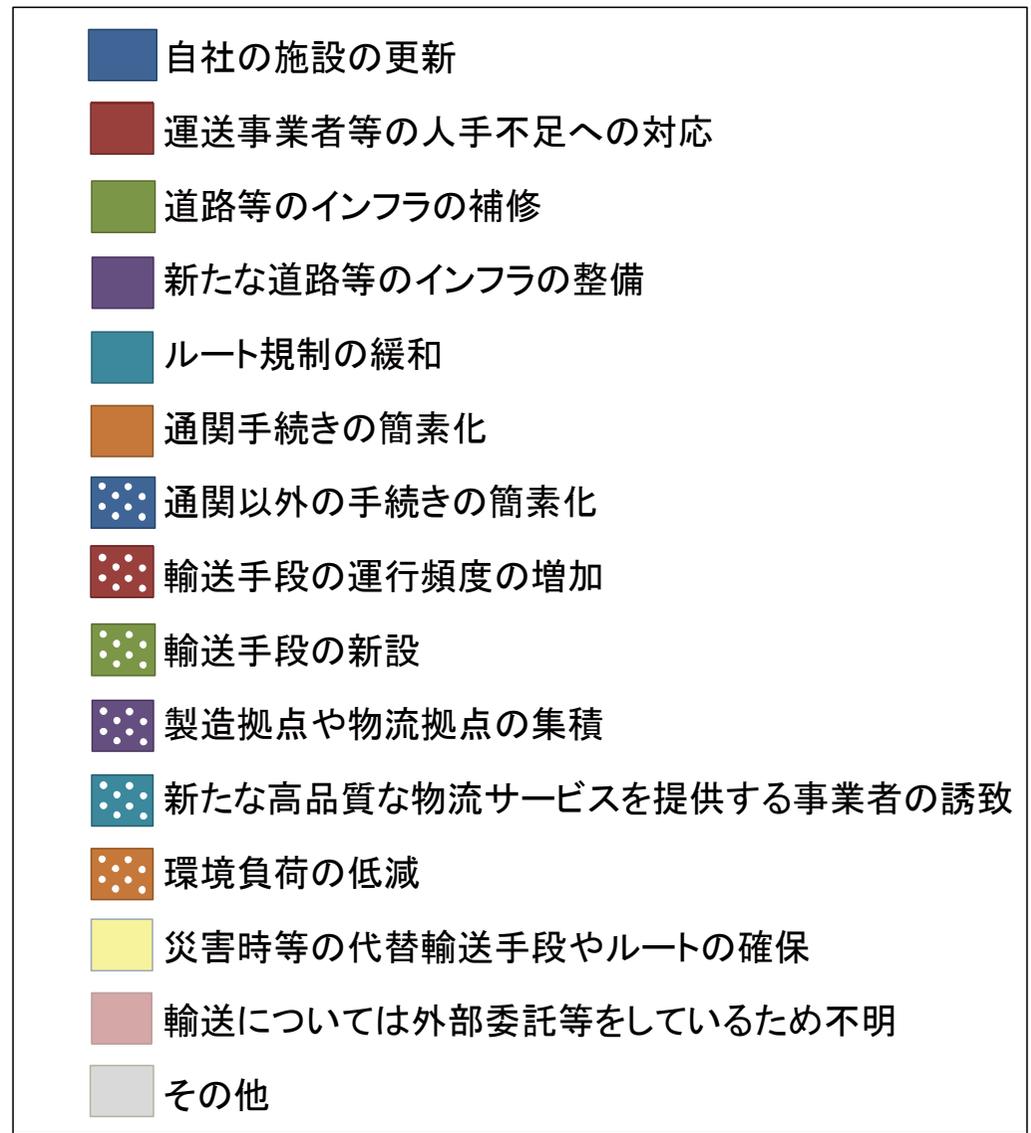
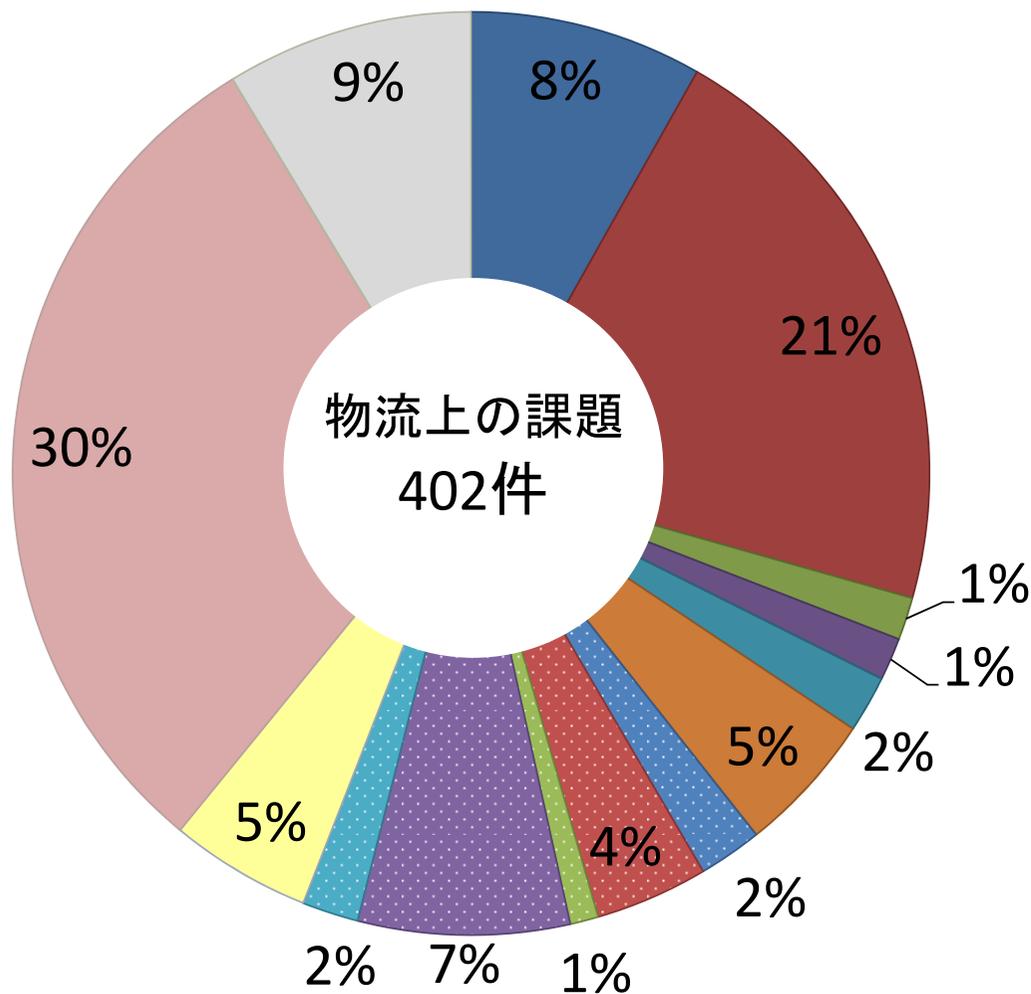
《物流業》



問3 海外・国内との物流状況（物流上の課題）【全回答企業】

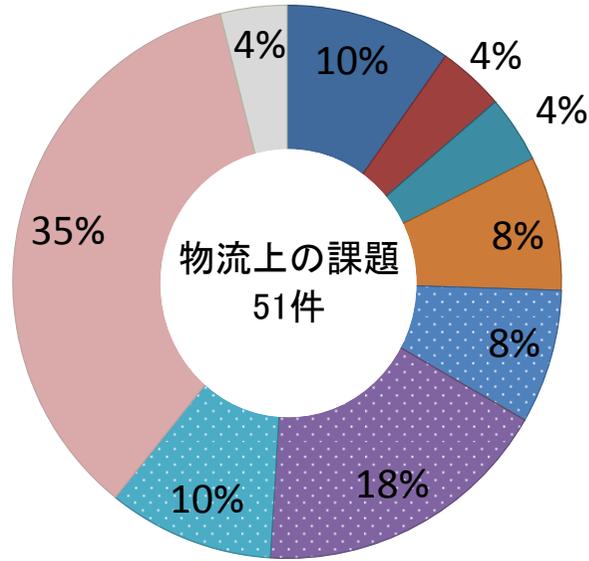
《全回答企業》

凡例

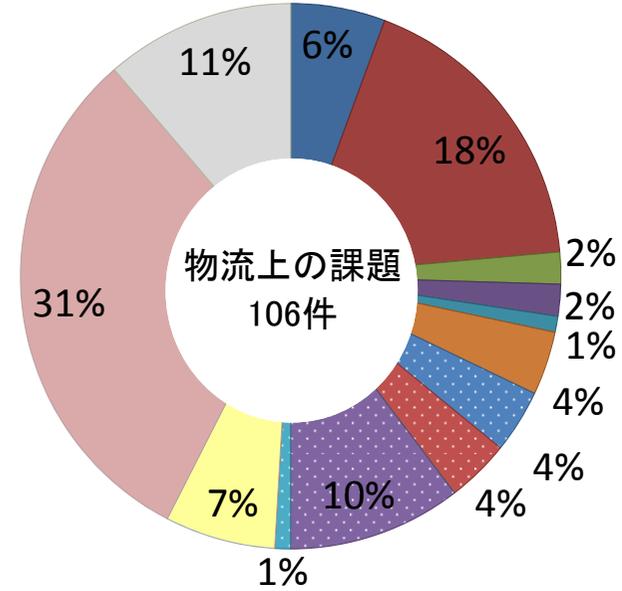


問3 海外・国内との物流状況（物流上の課題）【従業員規模別】

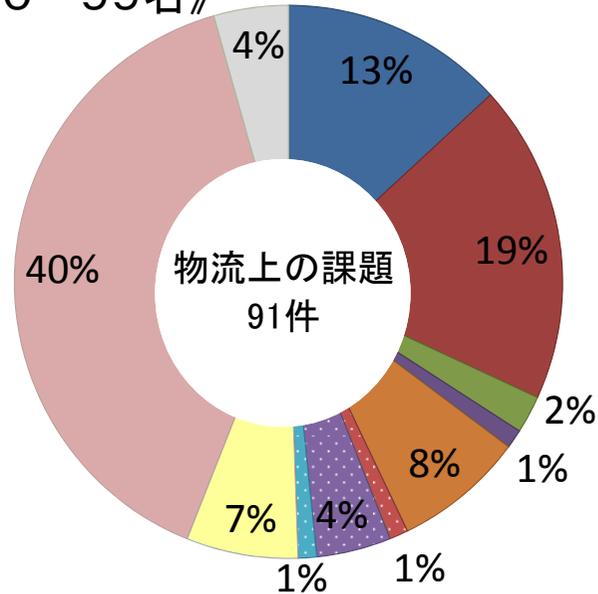
《従業員数：1～9名》



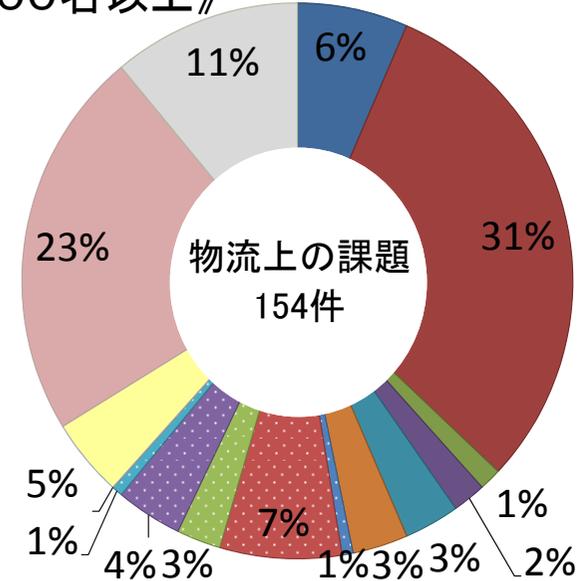
《従業員数：10～29名》



《従業員数：30～99名》

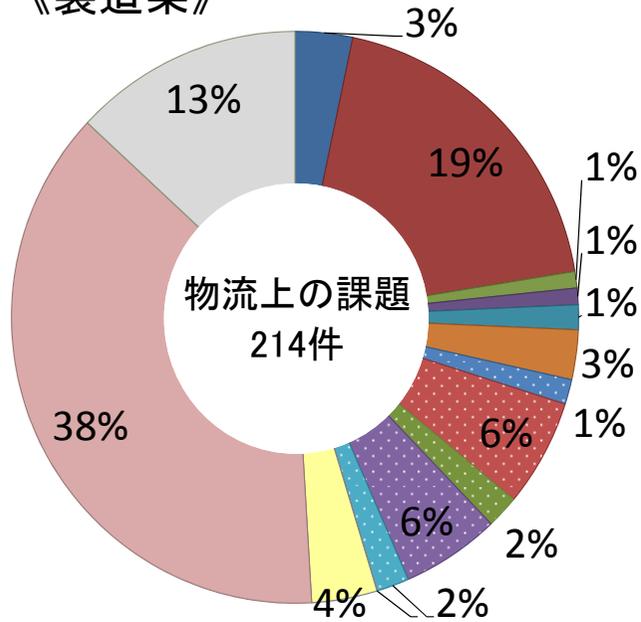


《従業員数：100名以上》

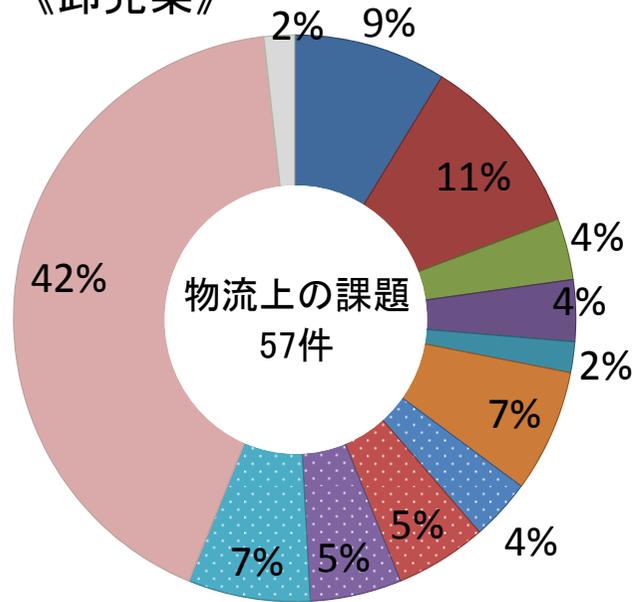


問3 海外・国内との物流状況(物流上の課題) 【業種別】

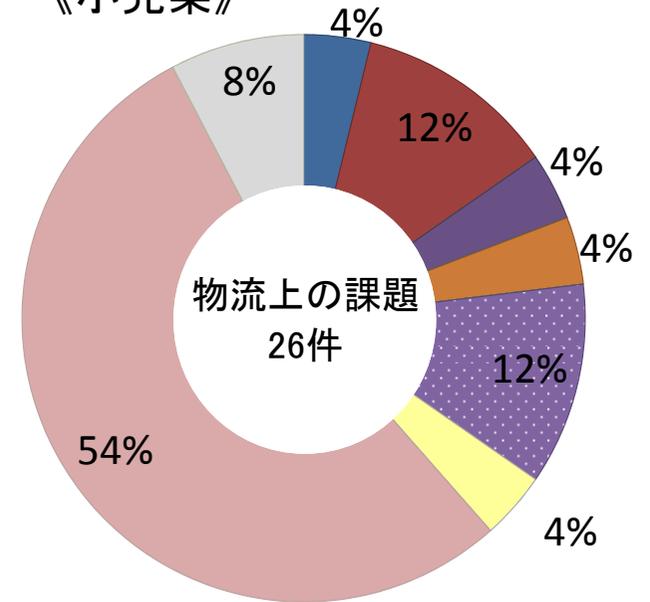
《製造業》



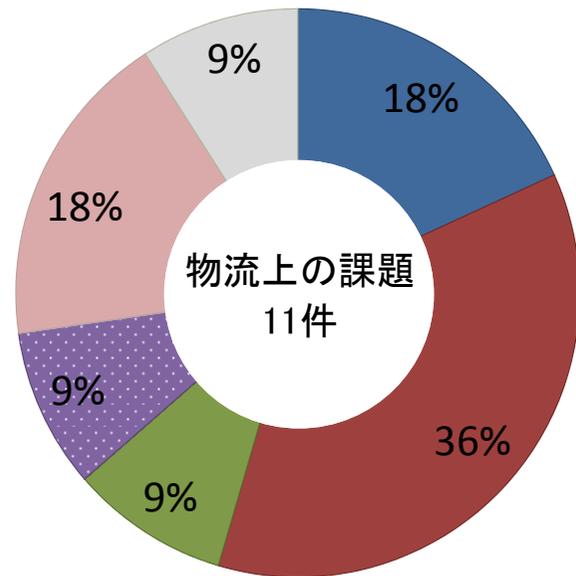
《卸売業》



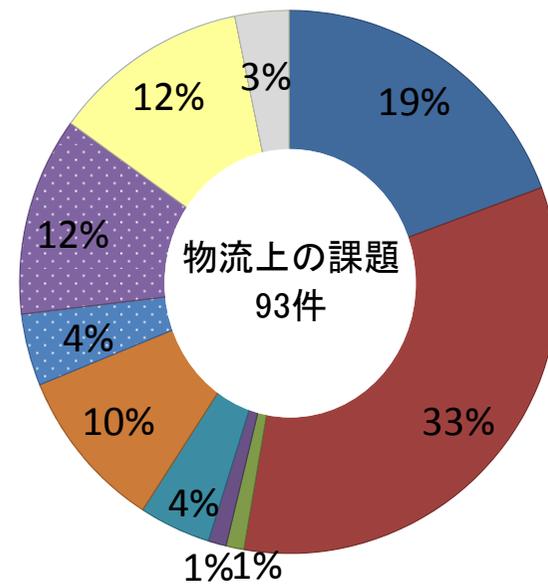
《小売業》



《協同組合》



《物流業》



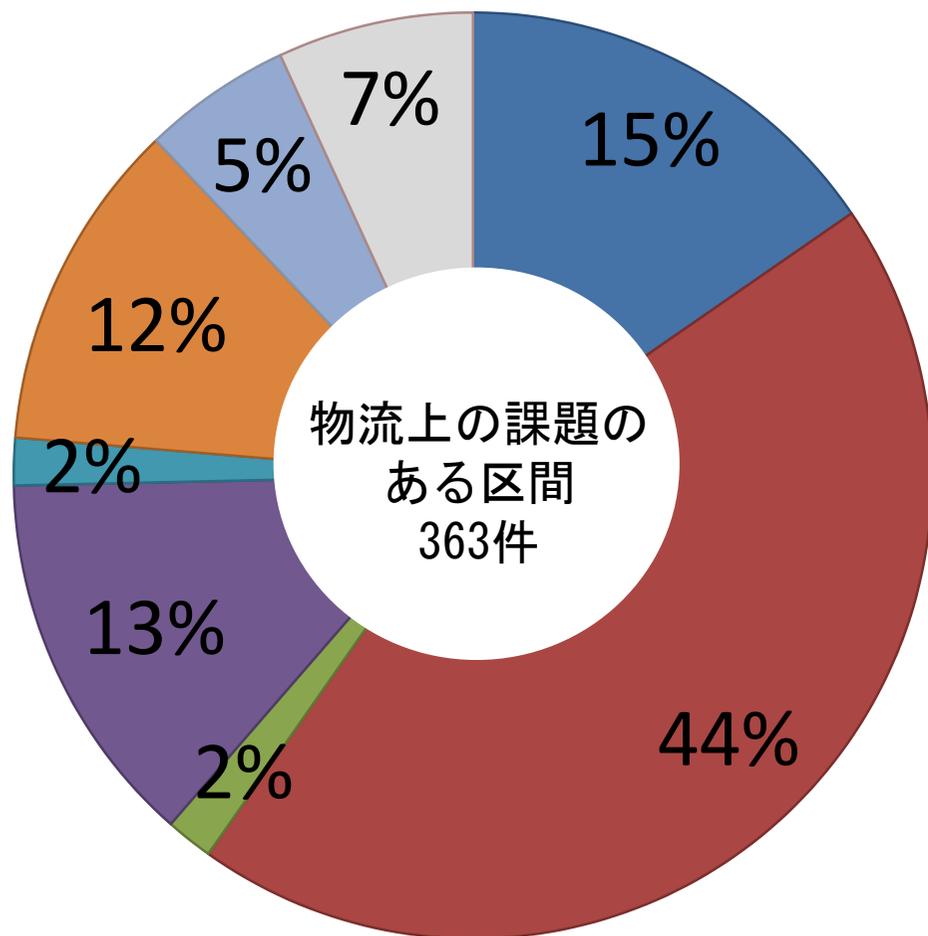
問3 海外・国内との物流状況(物流上の課題)【まとめ】

- 物流を外部委託しているため、課題そのものを把握していない事業所が多く、特に製造業・卸売業・小売業でその傾向が強い。
- トラックドライバーや船員等、貨物の輸送に係る人材不足が大きな課題となっており、大規模な事業所においてその傾向が強い。
- 小規模な事業所では、製造・物流拠点の集約化を課題として挙げる声が多く、小規模な事業所ではスケールメリットを発揮できず、非効率な物流を余儀なくされている可能性がある。
- 協同組合および物流業では、自社の施設の更新が課題となっている。
- 従業員29名以下の小規模な事業所では、限られた人材で事業を営むなか、通関以外の各種の手続き・申請等に苦勞している状況が伺える。
- 大規模な事業所(特に製造業、卸売業)においては、すでにサプライチェーンが確立され、更なる物流効率化のための“運びたいときに運べる”輸送サービスに対するニーズがある。
- 物流業では、実際の物流機能を担う主体として、通関手続きの簡素化や災害時の代替輸送手段・ルートの確保を通じて、迅速で安定的な物流を実現・維持したいというニーズを持っていることが伺える。

問3 海外・国内との物流状況（物流上の課題のある区間）【全回答企業】

《全回答企業》

凡例



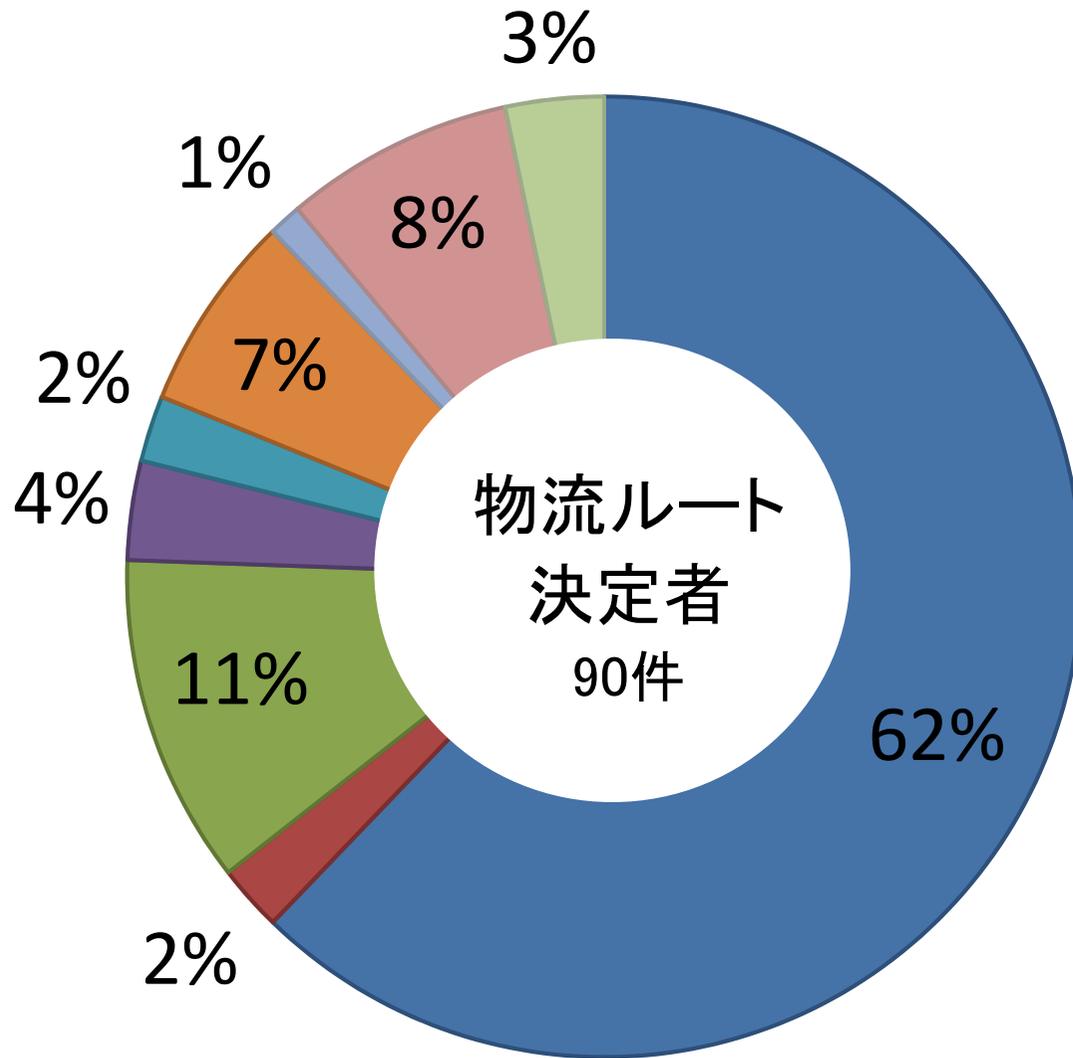
- 陸上輸送【コンテナ車】
- 陸上輸送【コンテナ車以外】
- 陸上輸送【鉄道】
- 海上輸送【コンテナ船】
- 海上輸送【RORO船・フェリー】
- 海上輸送【一般貨物船】
- 航空機輸送
- その他

問3 海外・国内との物流状況(物流上の課題のある区間)【まとめ】

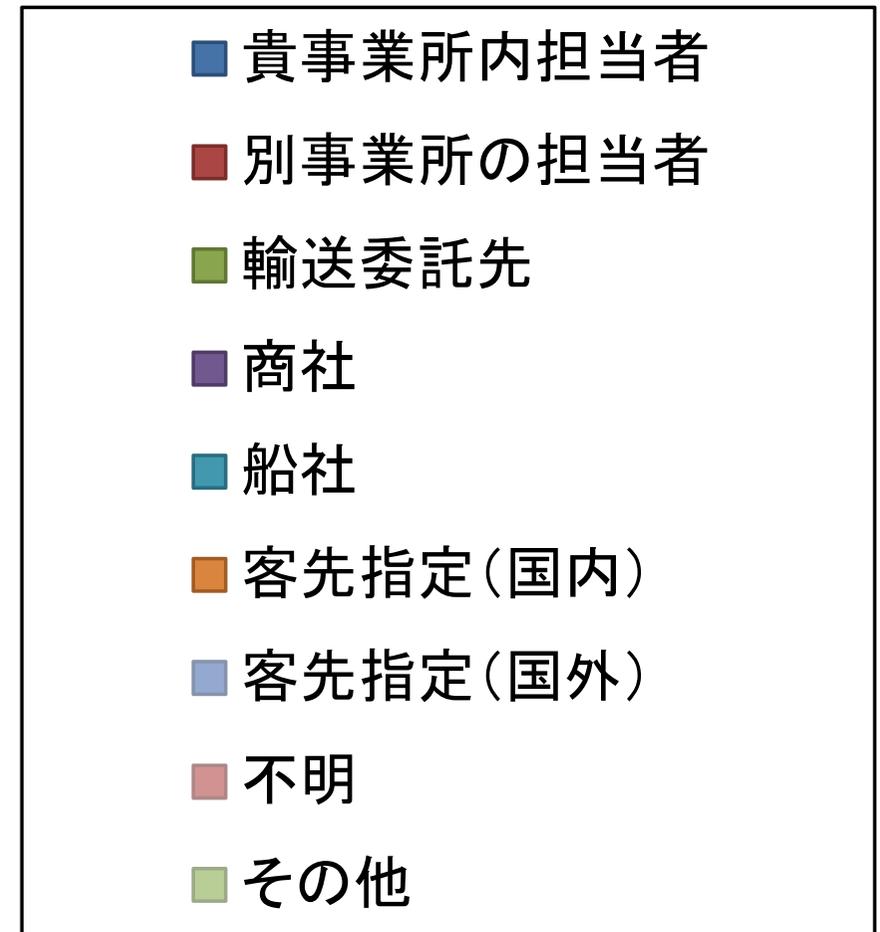
- 自動車による陸上輸送モード(特にコンテナ車以外)における課題が多く指摘され、鉄道や海上輸送モードにおける課題よりも大きな問題を抱えている。
- 海上輸送については、RORO船やフェリーよりもコンテナ船および一般貨物船に係る課題が大きい。

問4 主要な物流ルート(物流ルートの決定者) 【全回答企業】

《全回答企業》

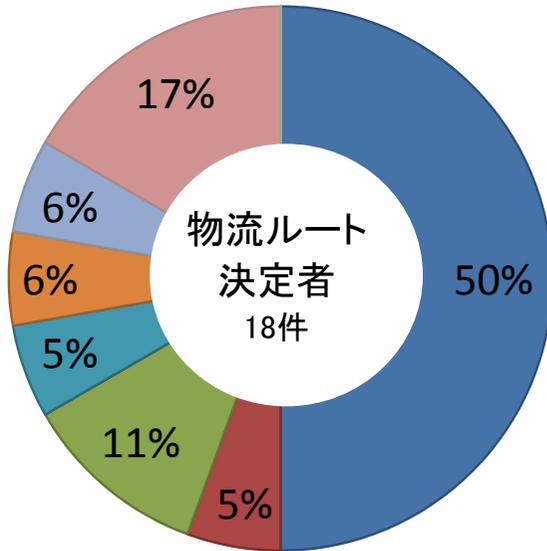


凡例

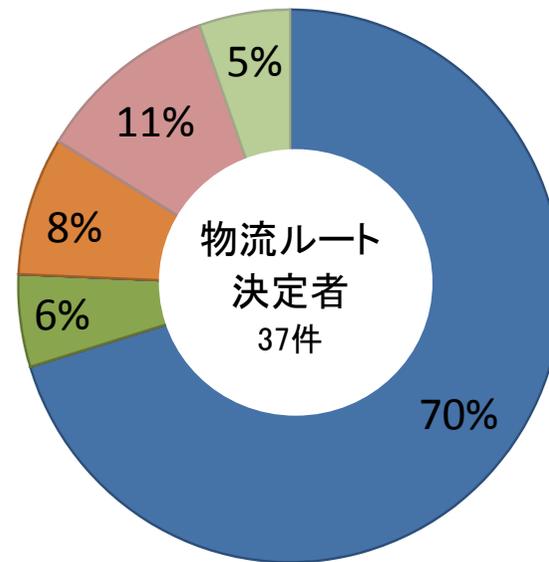


問4 主要な物流ルート(物流ルートの決定者) 【従業員規模別】

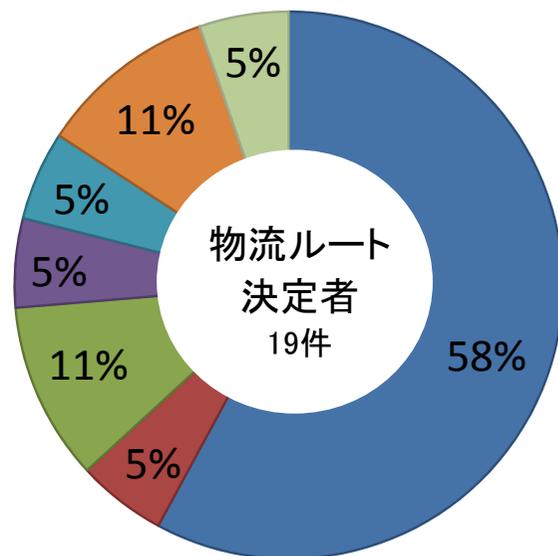
《従業員数:1~9名》



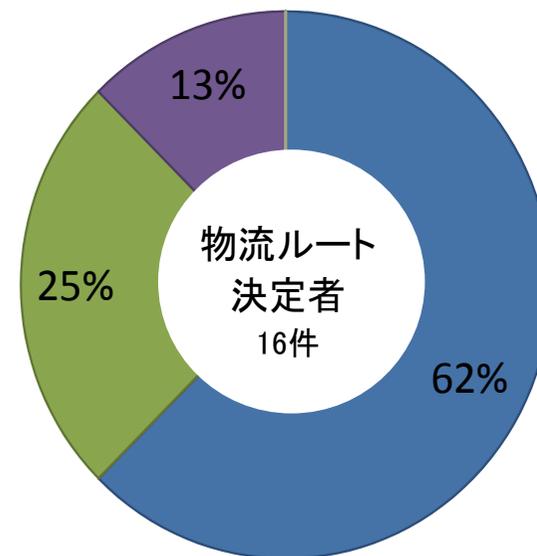
《従業員数:10~29名》



《従業員数:30~99名》

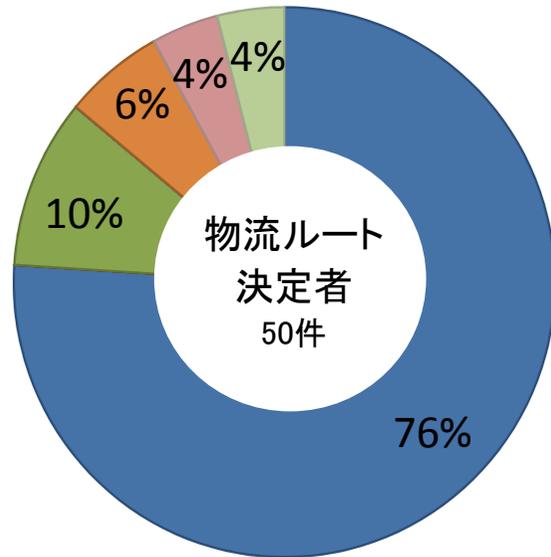


《従業員数:100名以上》

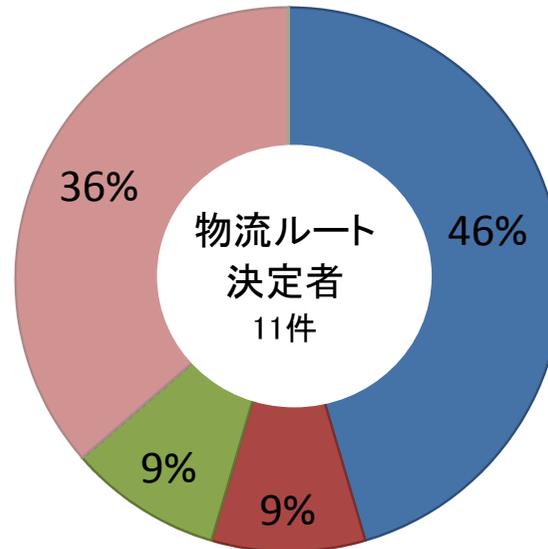


問4 主要な物流ルート(物流ルートの決定者) 【業種別】

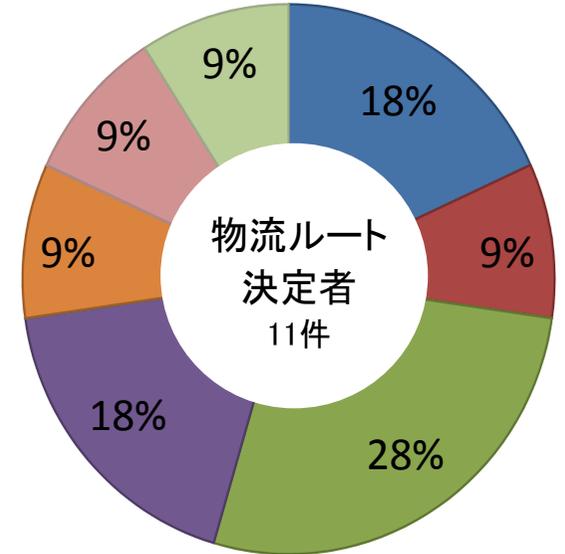
《製造業》



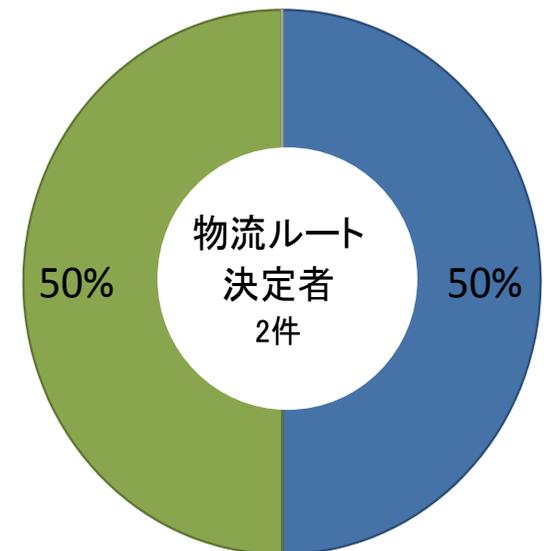
《卸売業》



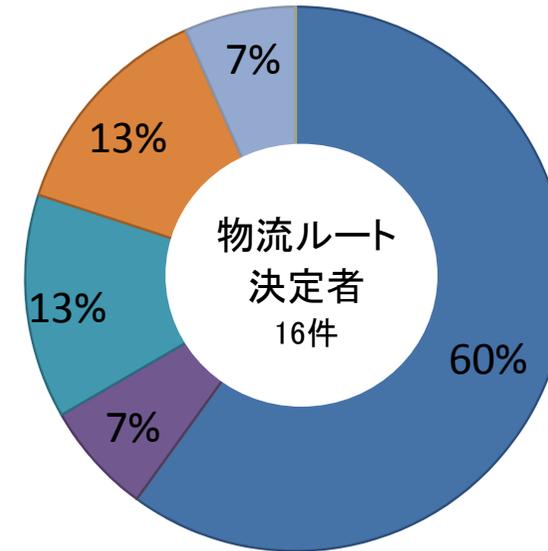
《小売業》



《協同組合》



《物流業》

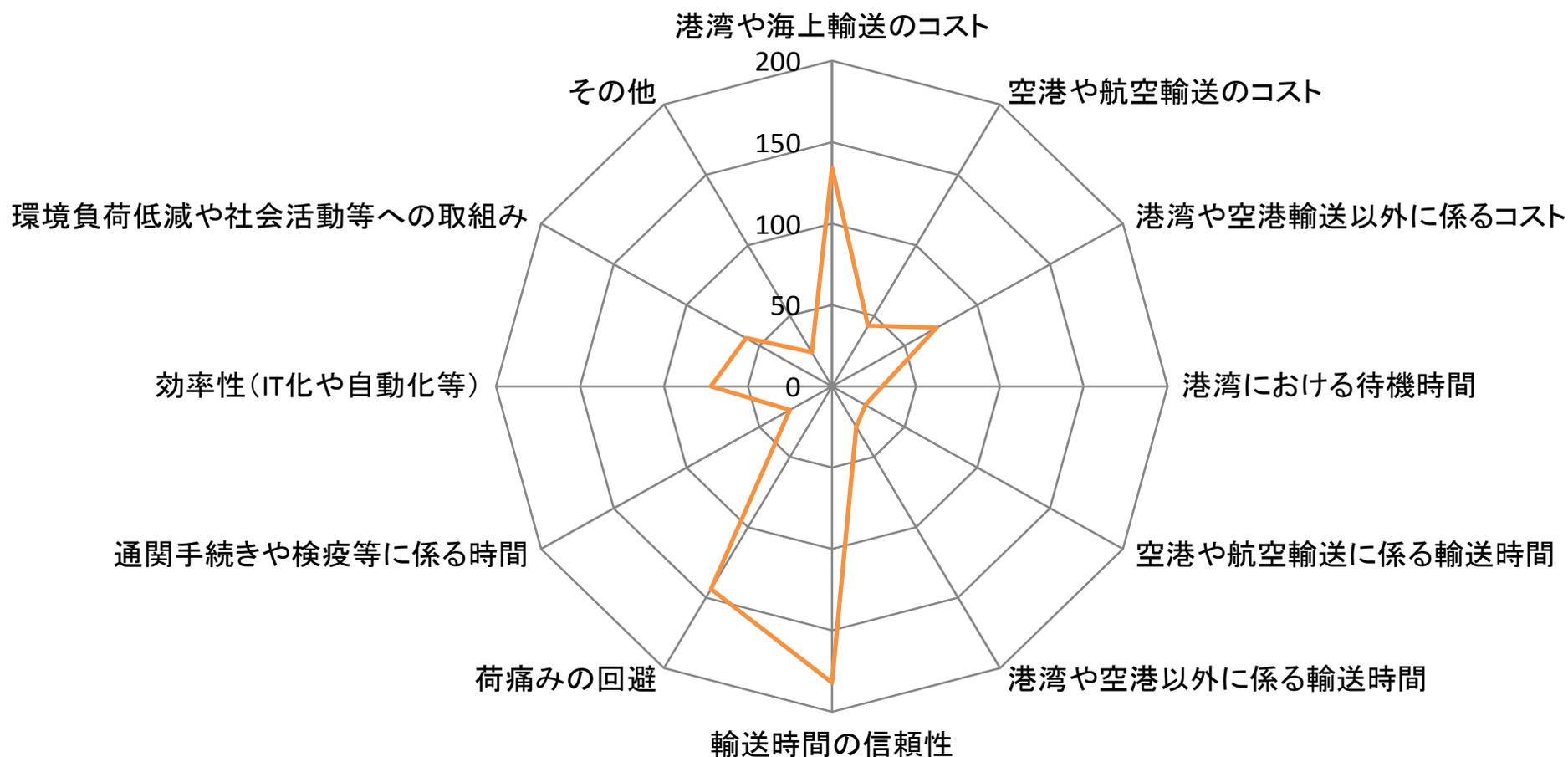


問4 主要な物流ルート(物流ルートの決定者) 【まとめ】

- 概ね50%以上の事業所が、自らの事業所で輸送ルートの意思決定をしており、課題を認識しつつも当該輸送ルートを選択している状況である。特に製造業において自らの事業所で意思決定されている傾向にある。
- 製造業では自事業所で輸送ルートを決める傾向にあるが、一方で小売業では自事業所以外で意思決定される傾向が強い。
- 小規模な事業所では自社の物流を十分に理解できていない状況が伺える。
- 小規模な事業所ほど、輸送ルートの決定者が多岐にわたっており、企業間の商慣習によって決定プロセスが異なっているなか、自社以外の裁量で輸送ルートが決定されている傾向がある。
- 大規模な事業所では、輸送委託先が輸送ルートを決めている傾向が強い。

問5 事業展開において重視する事項【全回答企業】

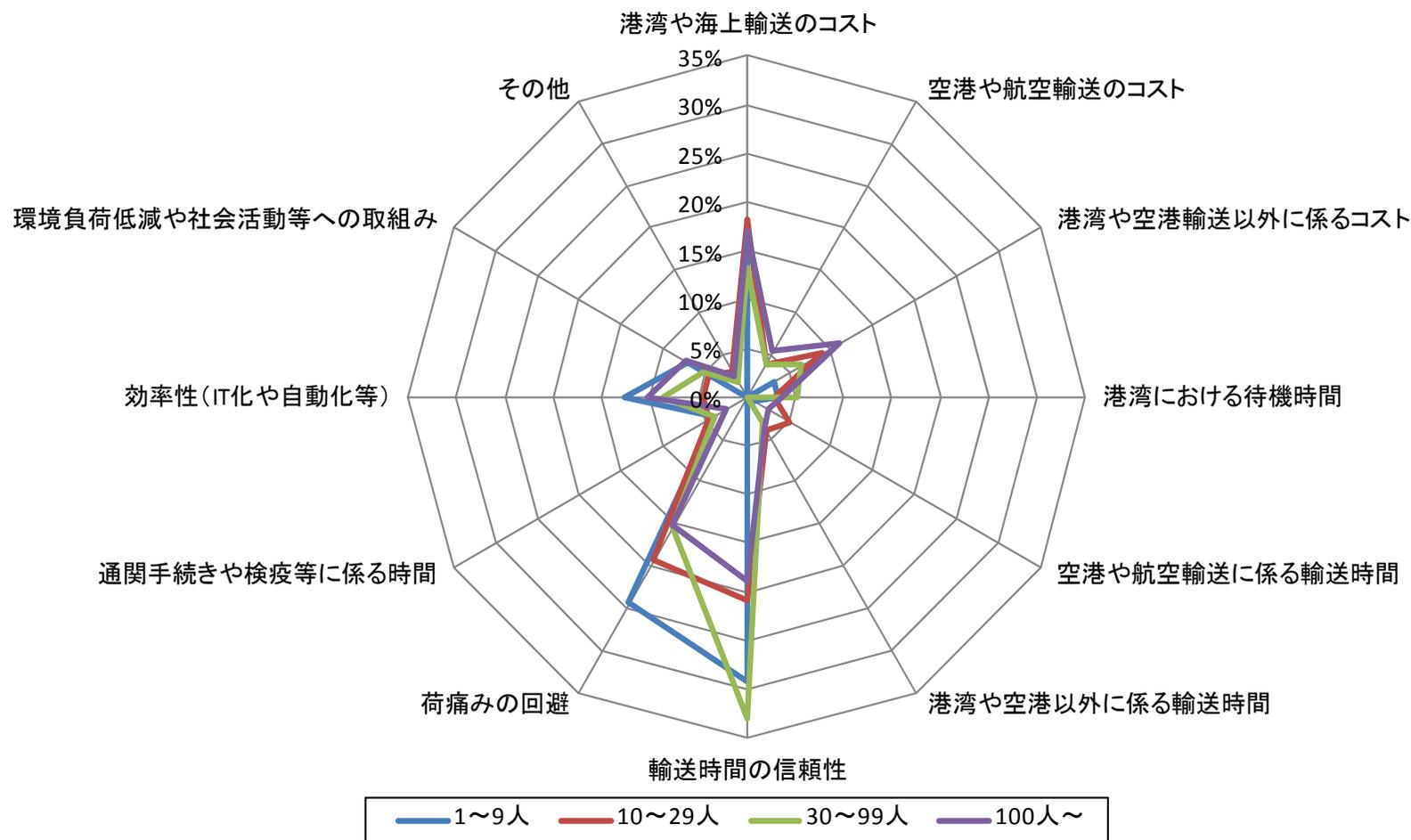
《全回答企業》



※「最も重視する事項:5点」、「2番目に重視する事項:4点」、「3番目に重視する事項:3点」、「4番目に重視する事項:2点」、「5番目に重視する事項:1点」として集計した得点

問5 事業展開において重視する事項【従業員規模別】

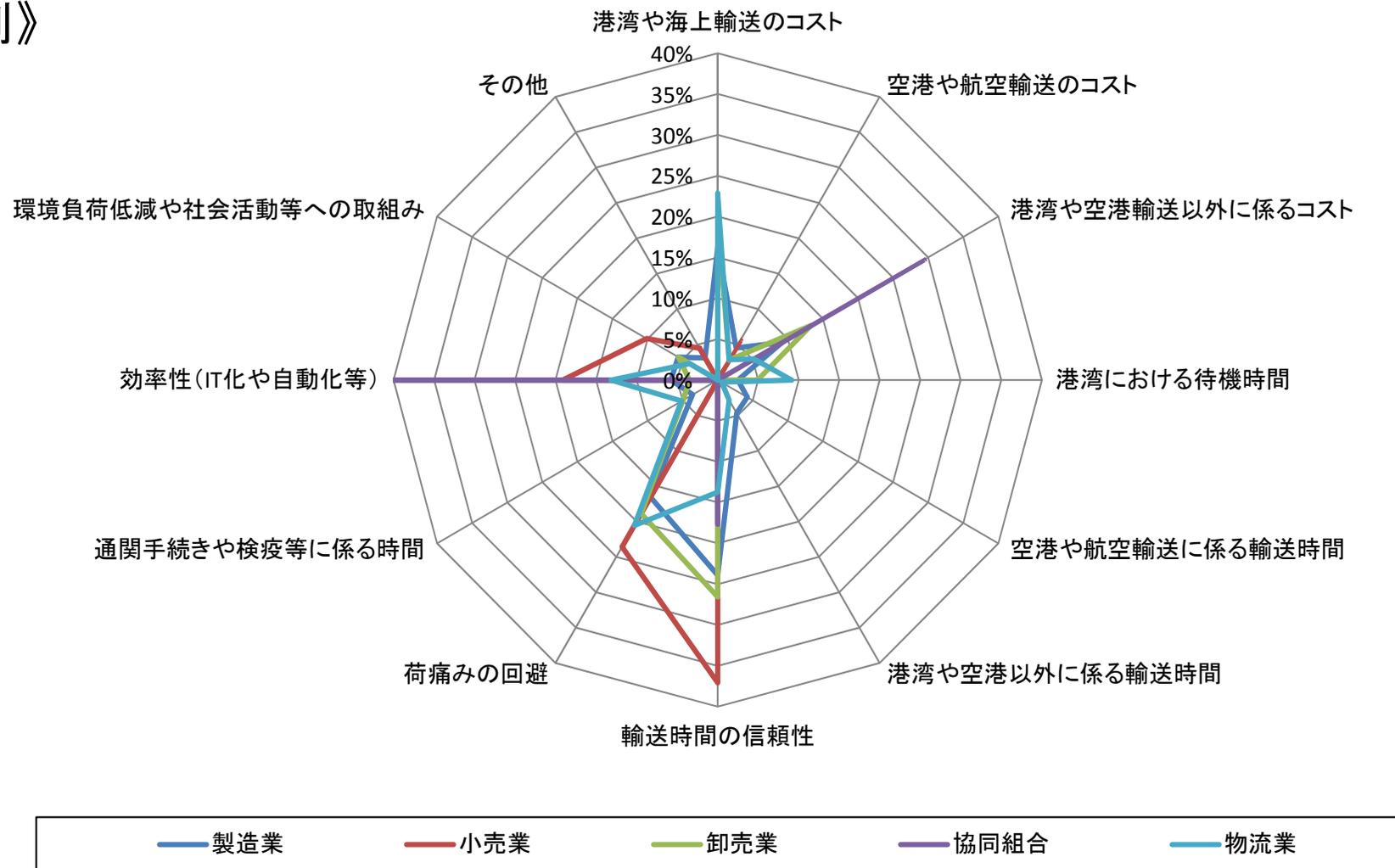
《従業員規模別》



※「最も重視する事項:5点」、「2番目に重視する事項:4点」、「3番目に重視する事項:3点」、「4番目に重視する事項:2点」、「5番目に重視する事項:1点」として集計した項目の得点を各従業員規模別の得点合計値で除して得点率として表した値

問5 事業展開において重視する事項【業種別】

《業種別》



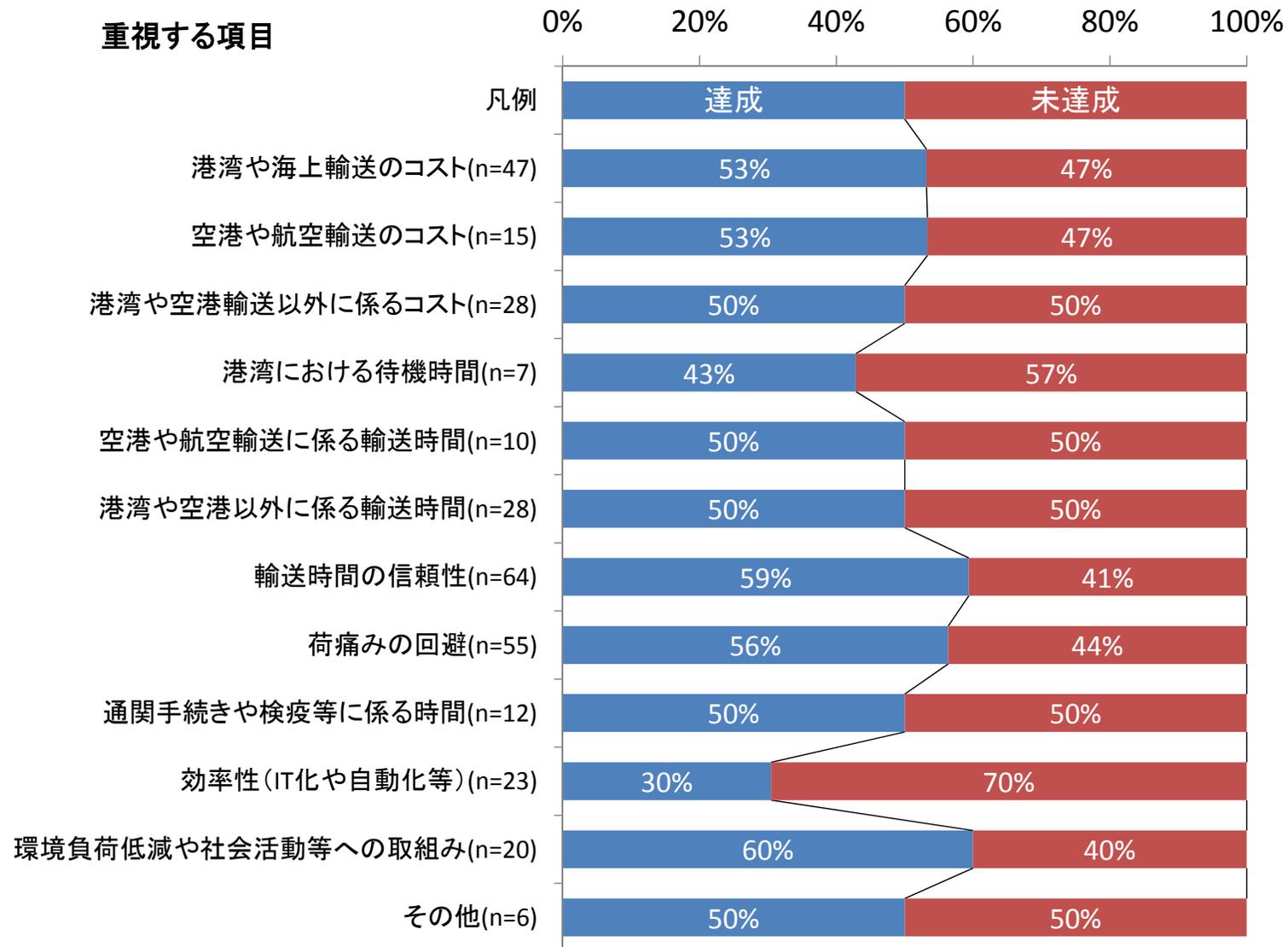
※「最も重視する事項:5点」、「2番目に重視する事項:4点」、「3番目に重視する事項:3点」、「4番目に重視する事項:2点」、「5番目に重視する事項:1点」として集計した項目の得点を各業種別の得点合計値で除して得点率として表した値

問5 事業展開において重視する事項【まとめ】

- 輸送コストが最も重視されている傾向にあるが、輸送時間の信頼性や荷痛みの回避といった輸送品質についても強く重視されている。効率性(IT化や自動化)や環境負荷低減といった事項も一定程度重視されており、いずれの従業員規模についても概ね同様の傾向がある。
- 製造業ではリードタイムの短縮によって在庫コストも含めたサプライチェーン全体のコスト削減を志向している様子が伺える。
- 物流業では、他業種と比較して港湾での待機時間の削減を通じたリードタイムの短縮を志向している様子が伺える。
- 卸売業や小売業については、他業種よりも輸送時間の信頼性が重要視される傾向がある。
- 輸送時間については、時間短縮や定時性の確保だけでなく、“出したいときに出せる”柔軟性についても重要視する事業所もある。

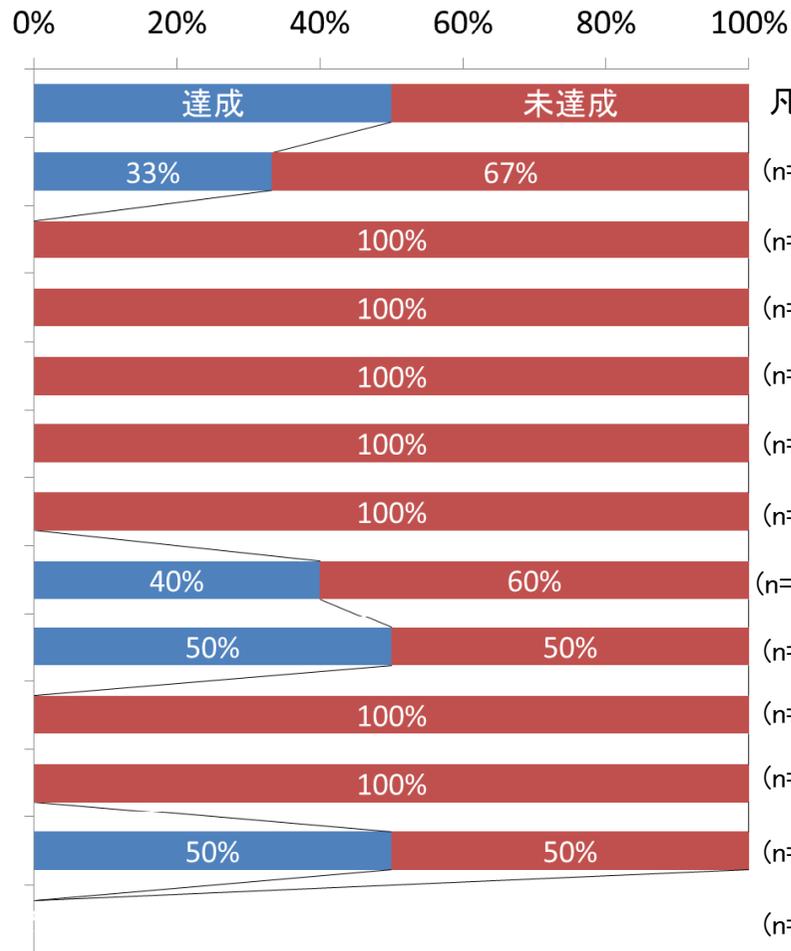
問5 事業展開における物流要素の達成度 【全回答企業】

《全回答企業》



問5 事業展開における物流要素の達成度 【従業員規模別】(1/2)

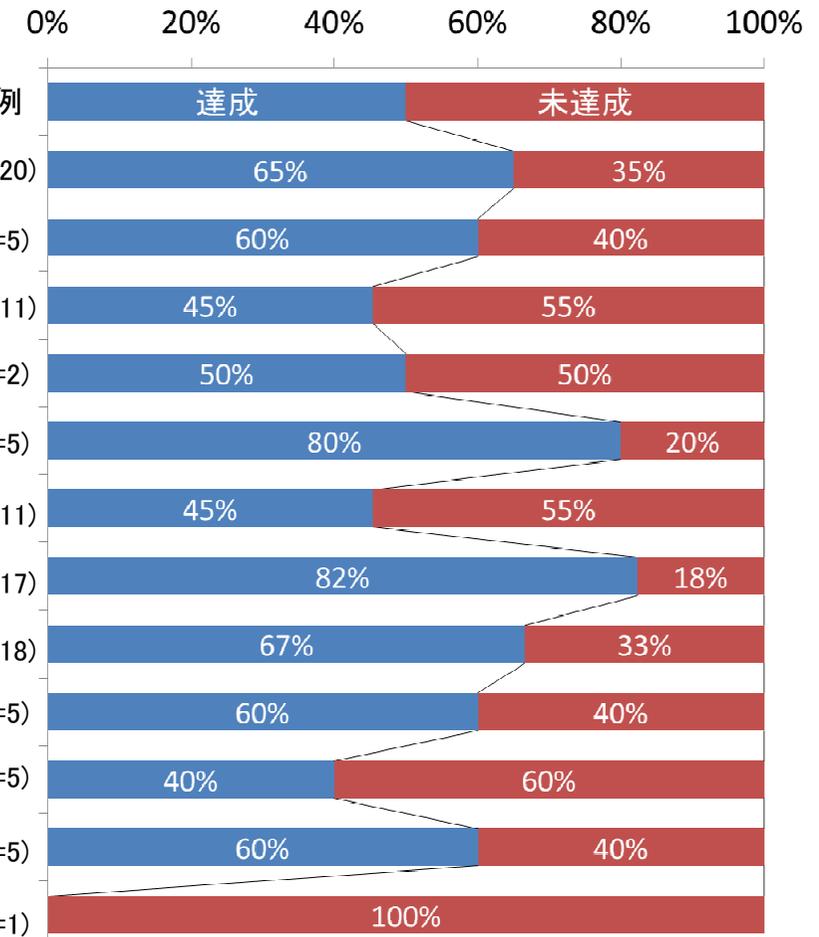
《従業員数: 1~9名》



《従業員数: 10~29名》

重視する項目

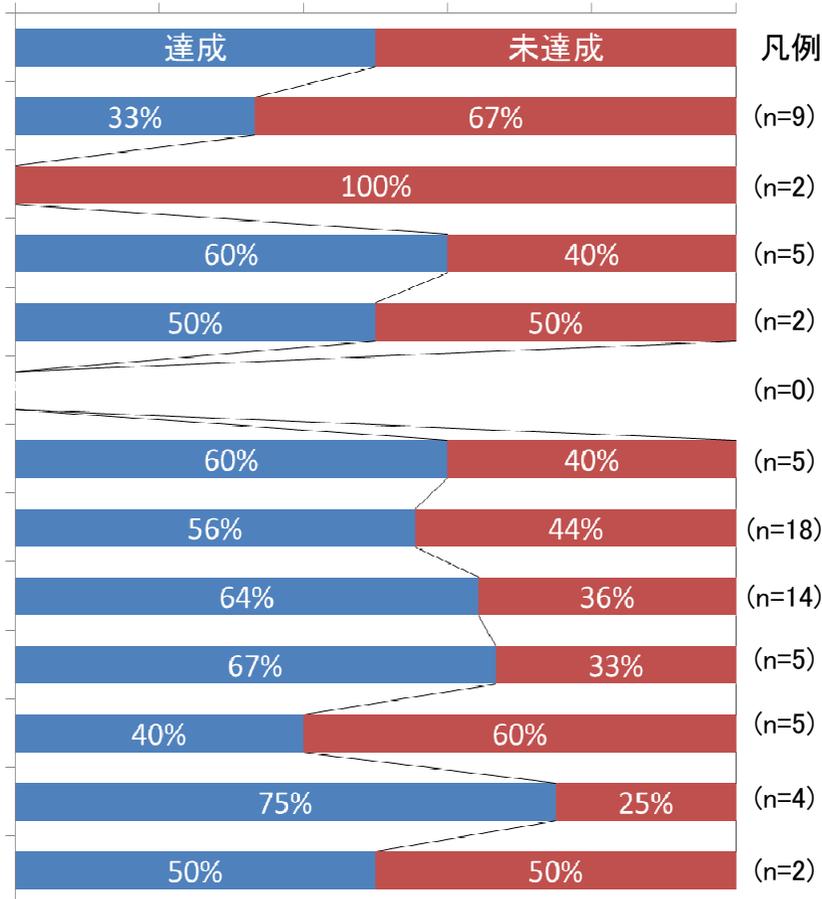
- 港湾や海上輸送のコスト
- 空港や航空輸送のコスト
- 港湾や空港輸送以外に係るコスト
- 港湾における待機時間
- 空港や航空輸送に係る輸送時間
- 港湾や空港以外に係る輸送時間
- 輸送時間の信頼性
- 荷痛みの回避
- 通関手続きや検疫等に係る時間
- 効率性(IT化や自動化等)
- 環境負荷低減や社会活動等への取組み
- その他



問5 事業展開における物流要素の達成度 【従業員規模別】(2/2)

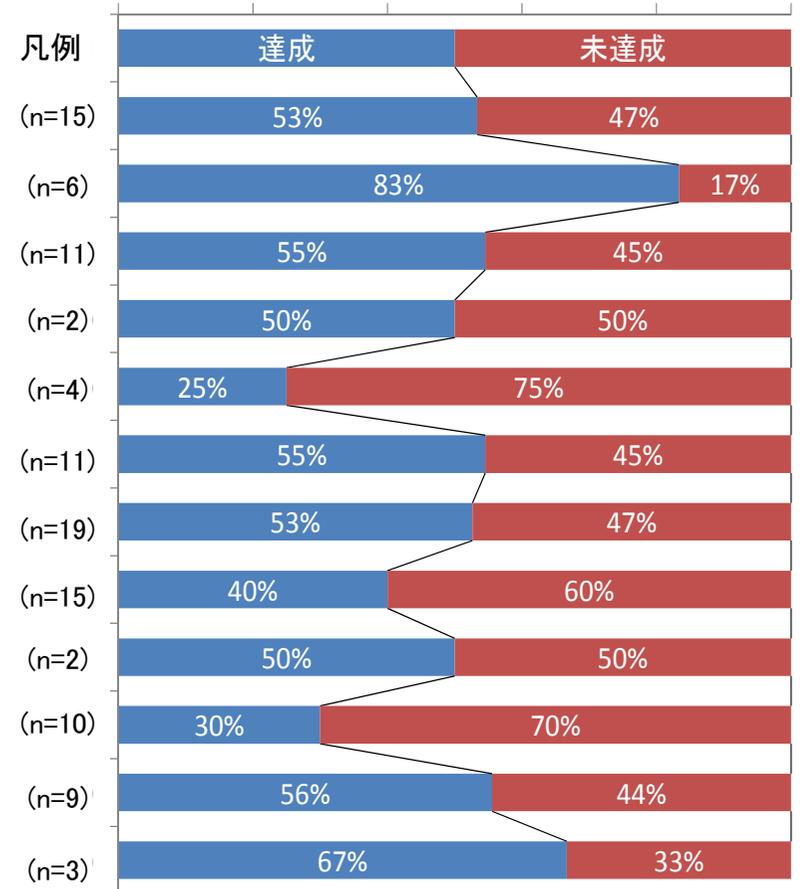
《従業員数：30～99名》

0% 20% 40% 60% 80% 100%



《従業員数：100名～》

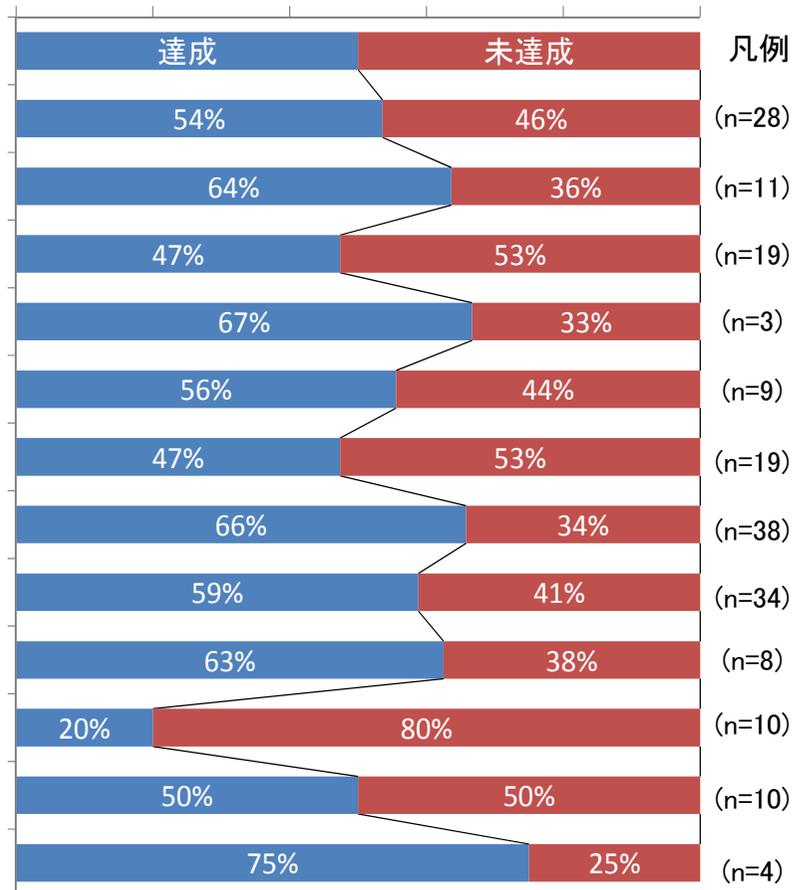
0% 20% 40% 60% 80% 100%



問5 事業展開における物流要素の達成度【業種別】(1/3)

《製造業》

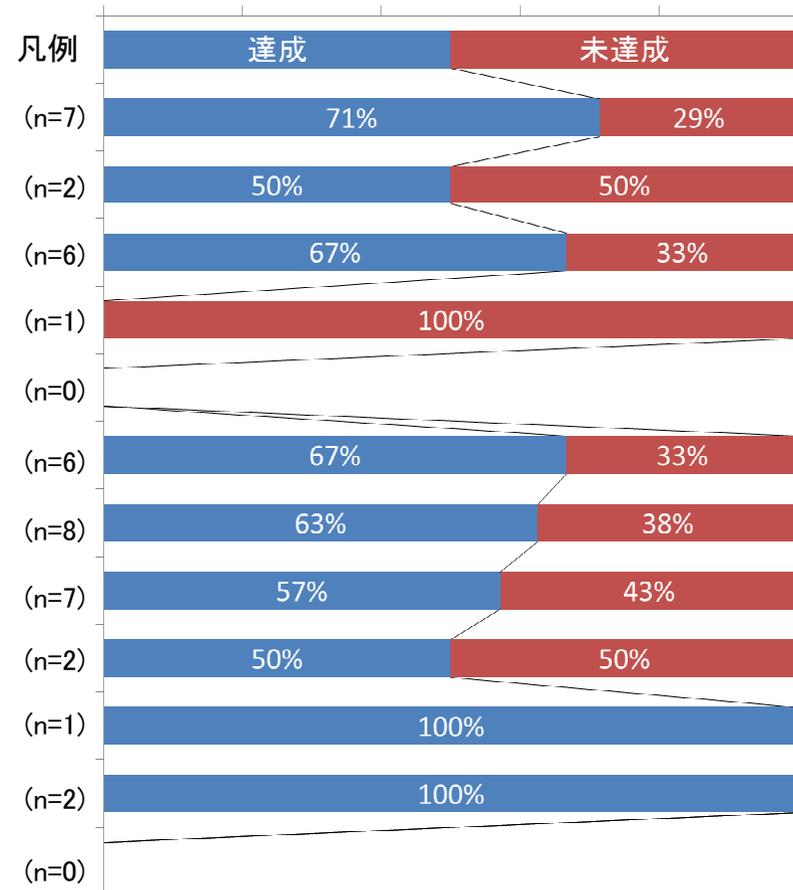
0% 20% 40% 60% 80% 100%



重視する項目

《卸売業》

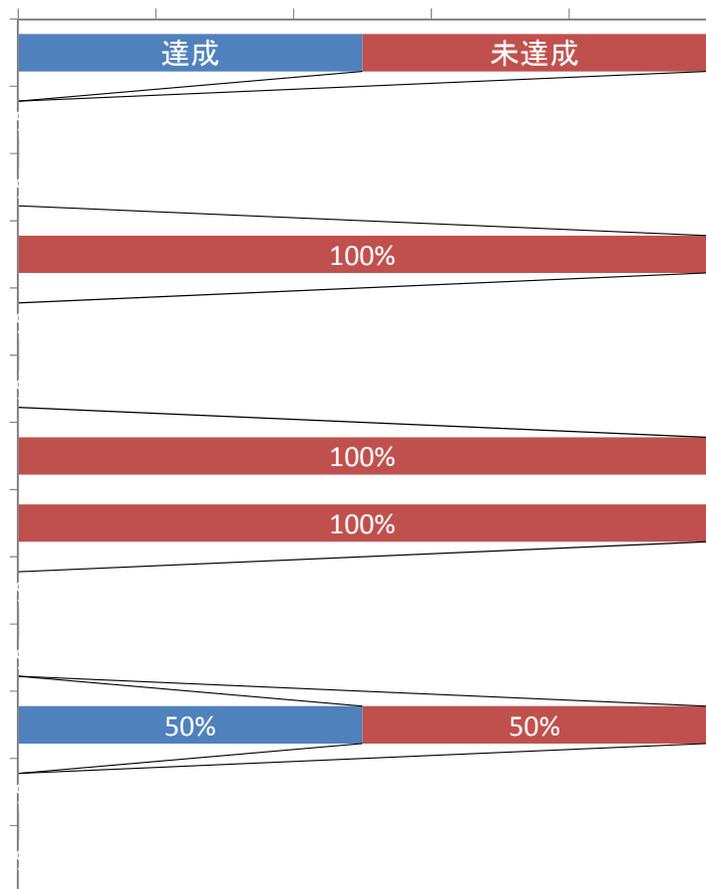
0% 20% 40% 60% 80% 100%



問5 事業展開における物流要素の達成度【業種別】(2/3)

《協同組合》

0% 20% 40% 60% 80% 100%

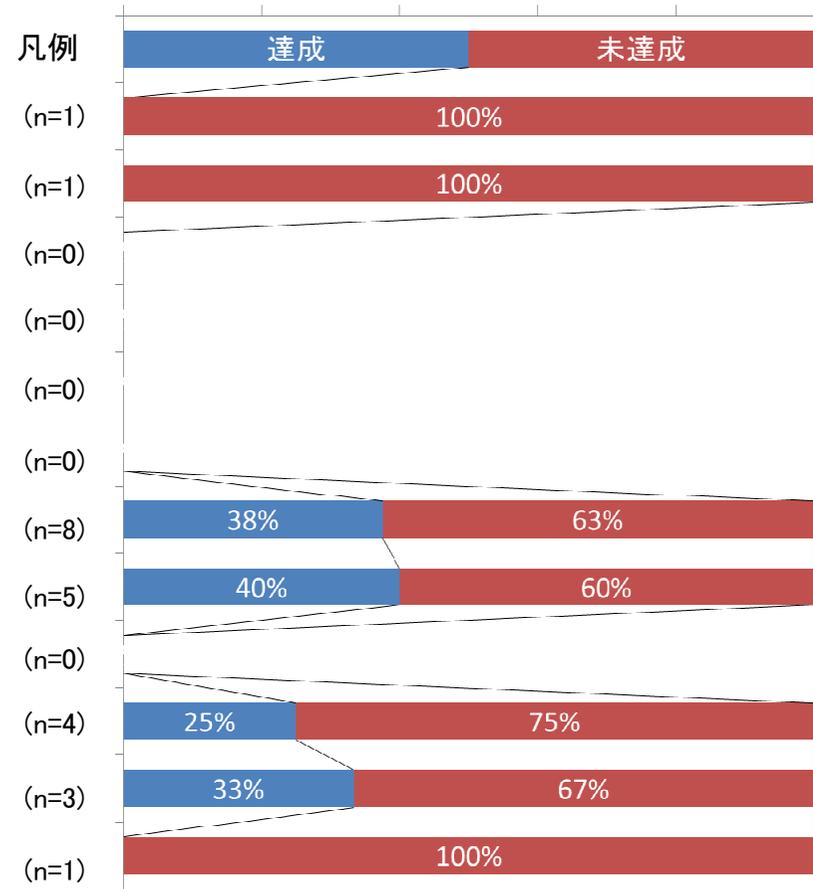


重視する項目

- 凡例
- (n=0) 港湾や海上輸送のコスト
- (n=0) 空港や航空輸送のコスト
- (n=1) 港湾や空港輸送以外に係るコスト
- (n=0) 港湾における待機時間
- (n=0) 空港や航空輸送に係る輸送時間
- (n=1) 港湾や空港以外に係る輸送時間
- (n=2) 輸送時間の信頼性
- (n=0) 荷痛みの回避
- (n=0) 通関手続きや検疫等に係る時間
- (n=2) 効率性(IT化や自動化等)
- (n=0) 環境負荷低減や社会活動等への取組み
- (n=0) その他

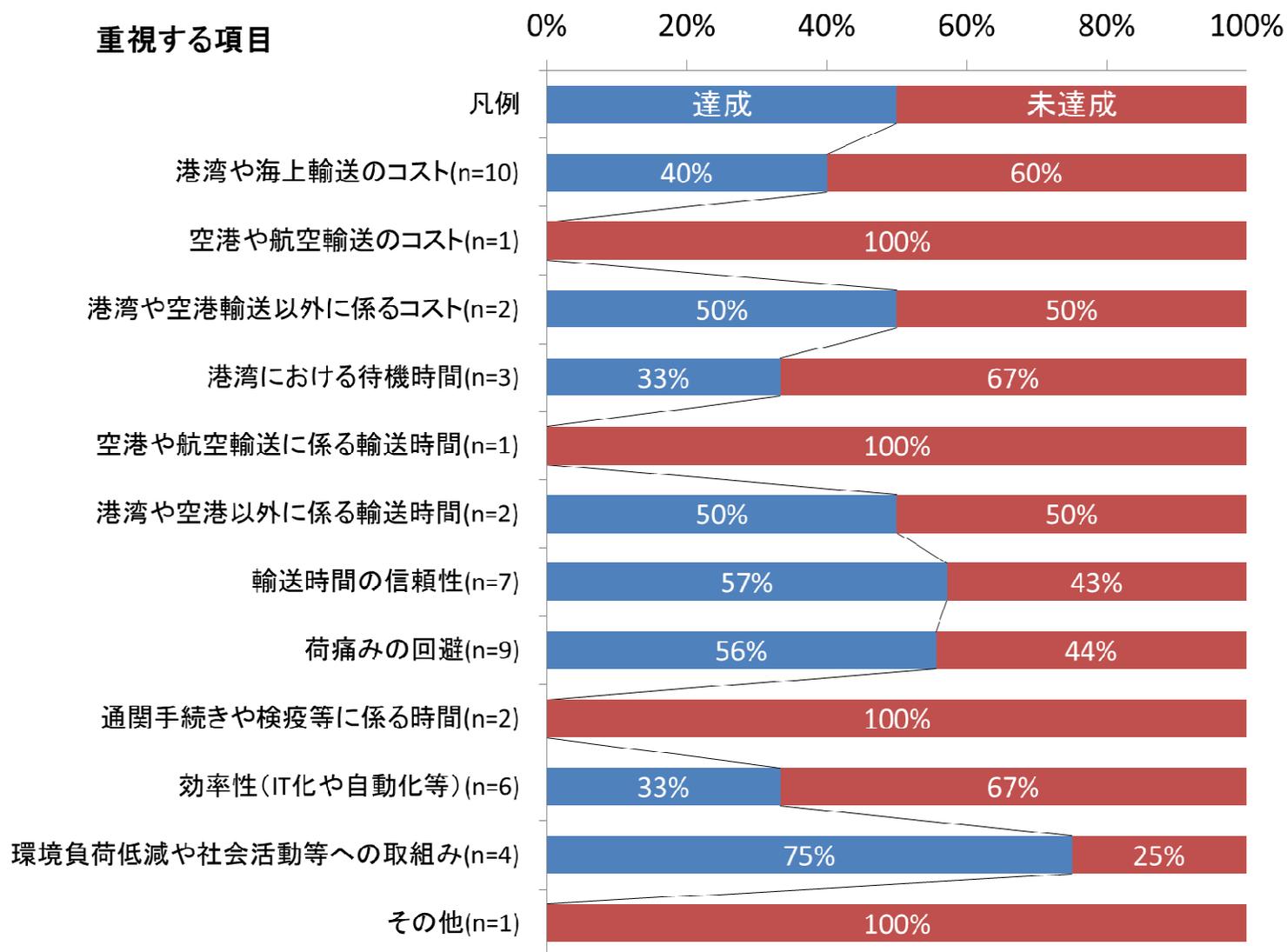
《小売業》

0% 20% 40% 60% 80% 100%



問5 事業展開における物流要素の達成度【業種別】(3/3)

《物流業》



問5 事業展開における物流要素の達成度【未達成理由】(1/2)

(1) 港湾や海上輸送のコスト

- 海上運賃(サーチャージ含む)
- 輸送手段の選択肢不足によるコスト高
- 港湾コスト
- 混載貨物の手数料(CFSチャージ)
- D/O発行手数料
- 1コンテナに満たないためのコスト高

(2) 空港や航空輸送のコスト

- 在庫管理コスト

(3) 港湾や空港輸送以外に係るコスト

- 在庫管理コスト(倉庫賃借料等)
- 在庫移動時等のドレージコスト
- 高速料金の高騰

(4) 港湾における待機時間

- 営業冷蔵倉庫における待ち時間
- 内航船のバース待ち(外航船優先)
- 港湾施設の稼働時間の制約
- コンテナターミナルの搬出入待ち

(5) 空港や航空輸送に係る輸送時間

- 航空貨物の引き取り時間
- 空港上屋への搬入カット時間が早い
- 就航便数不足によるリードタイム延伸

(6) 港湾や空港以外に係る輸送時間

- 道路の交通渋滞
- トラック・トラックドライバー不足

(7) 輸送時間の信頼性

- 道路の交通渋滞
- トラック・トラックドライバー不足
- 陸運業者の配送ルートによる遅延
- 海上輸送の遅延(バース待ち、抜港、荒天等)

(8) 荷痛みの回避

- 荷役時の荷痛み(効率・スピード重視の結果)
- 輸送時の荷痛み
- 保管時の荷痛み(冷蔵品の湿度による箱強度の劣化、自重等に起因)

問5 事業展開における物流要素の達成度 【未達成理由】(2/2)

(9) 通関の手続きや検疫等に係る時間

- 通関手続きの長さ

(10) 効率性

- 手作業における帳票作成プロセス
- 顧客意向により共同配送ができない
- ドライバーの高齢化
- IT化の遅れ

(11) 環境負荷低減や社会活動等への取組み

- モーダルシフトの遅れ
- 製品形状(長尺)による混載の難しさ
- 新技術導入時(新型デジタコ等)のコスト高に起因する取組みの遅れ

問5 事業展開における物流要素の達成度 【まとめ】(1/2)

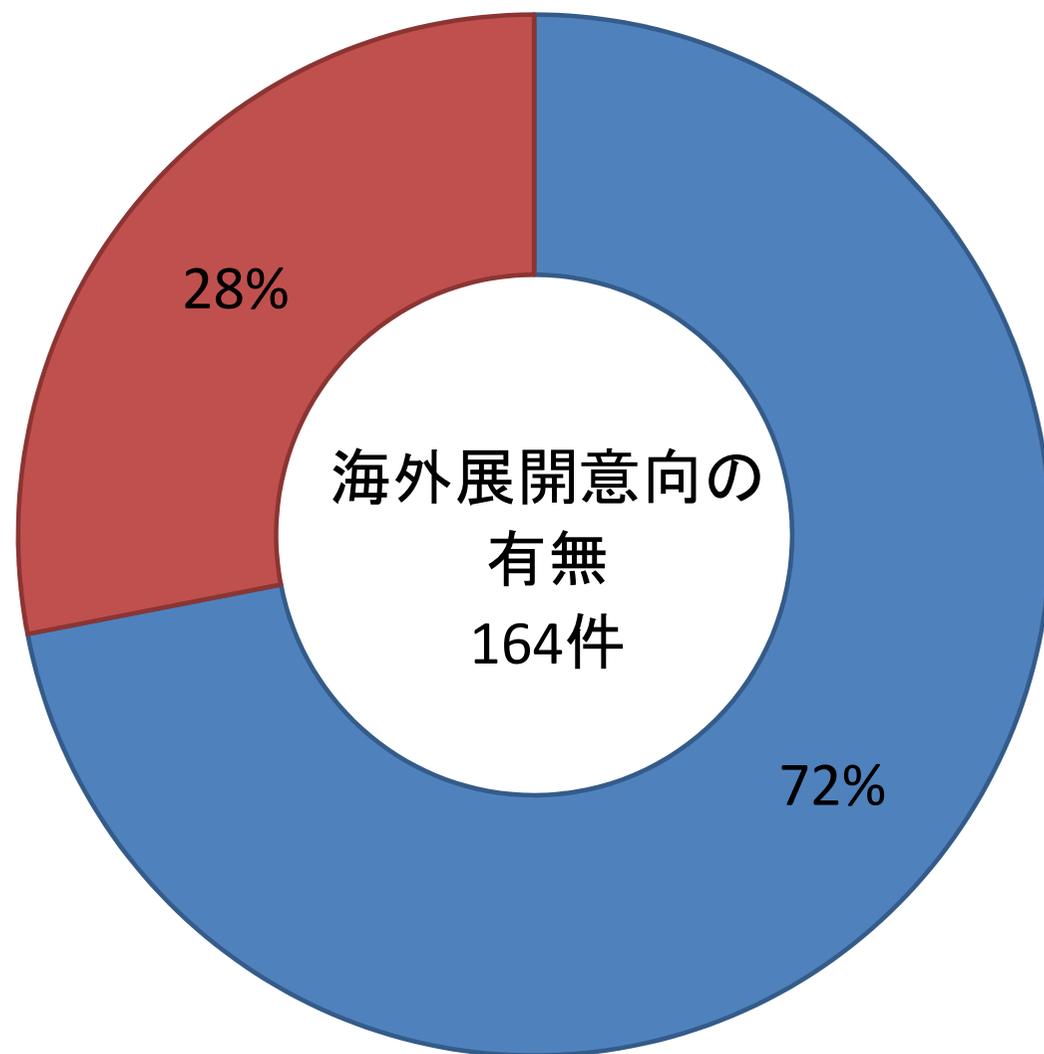
- 事業展開における物流要素の達成度は、各項目概ね50%程度に留まっており、いずれの項目についても改善すべき課題として認識されている。
- 達成度は小規模な事業所や小売業で低く、卸売業で高い傾向がある。
- IT化の遅れによる効率性の達成度が特に低く、製造業や物流業でその傾向が強い。
- 小規模な事業所では、「通関手続きに係る時間」の達成度も低くなっている。
- 港湾や海上輸送コストに係る未達成理由として、運賃の硬直性や各種手数料・チャージが高いことなどを挙げる意見が多い。
- 港湾や空港輸送以外に係るコストの未達成理由として、陸上輸送運賃の高騰や、在庫に係るコスト削減を挙げる声がある。
- 港湾における待機時間に係る未達成理由として、コンテナターミナルのゲート待ちやバース混み、港湾施設の稼働時間の短さを挙げる意見がある。

問5 事業展開における物流要素の達成度 【まとめ】(2/2)

- 空港や航空に係る輸送時間に係る未達成理由としては、航空機と接続する際の引き取り時間や便数不足を挙げる意見がある。
- 輸送時間の信頼性の未達成理由としては、道路渋滞やバース混み等のインフラ面の不足によるものや、荷量の波動性や悪天候といった物流サイドでは対応が困難な要素も指摘されている。
- 荷痛みの回避の未達成理由としては、積み荷の特性(サイズ、冷蔵品等)によるものや不注意によるものを指摘する声があるほか、効率やスピードを重視したトレードオフとしての貨物の破損発生についても指摘がある。
- 通関の手続きや検疫等に係る時間の未達成理由として、通関手続きに係る時間の長さが指摘されている。
- 環境負荷低減や社会活動等への取組みの未達成理由として、モーダルシフトが進んでいないことなどを挙げる声がある。

問6 将来的な海外展開意向の有無 【全回答企業】

《全回答企業》

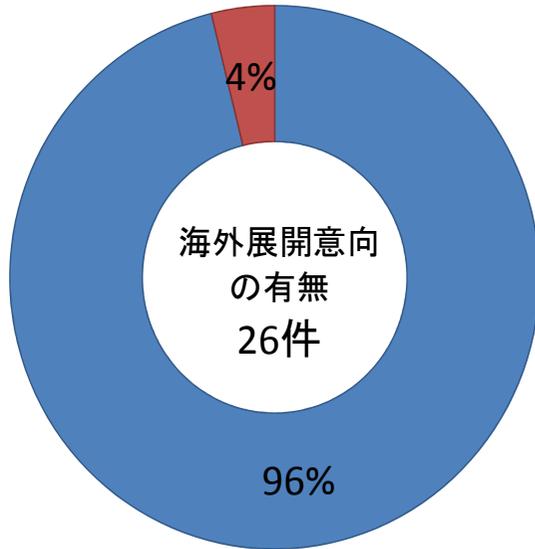


凡例

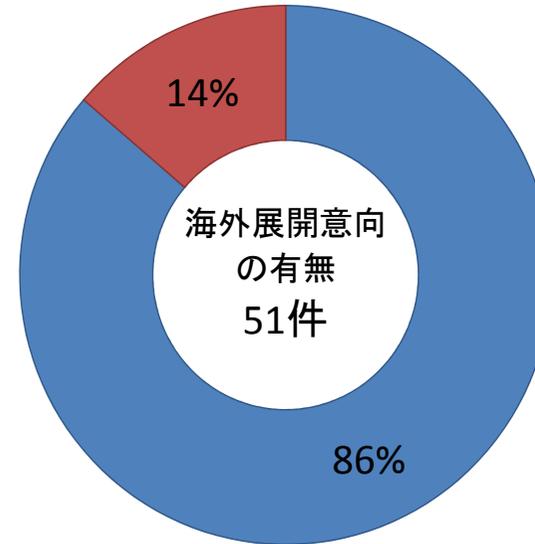


問6 将来的な海外展開意向の有無【従業員規模別】

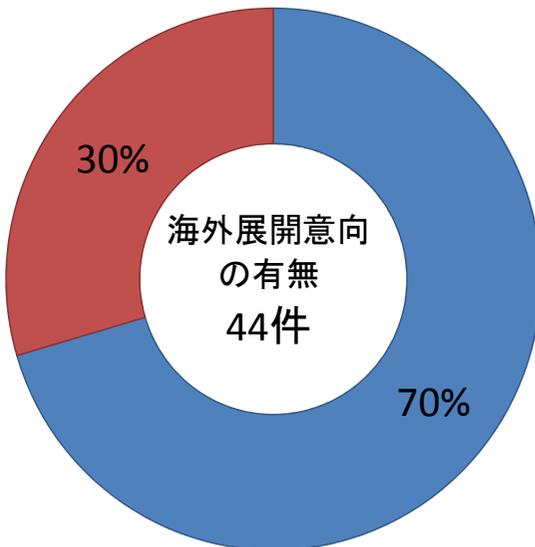
《従業員数:1~9名》



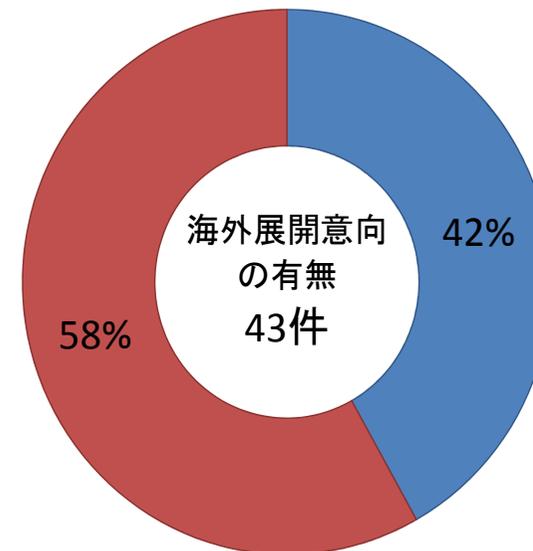
《従業員数:10~29名》



《従業員数:30~99名》

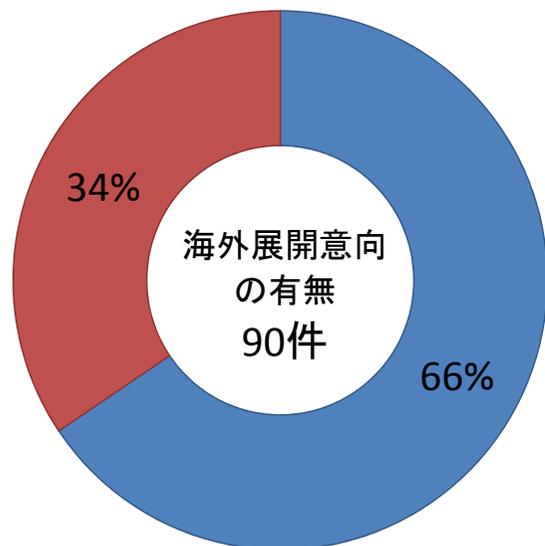


《従業員数:100名~》

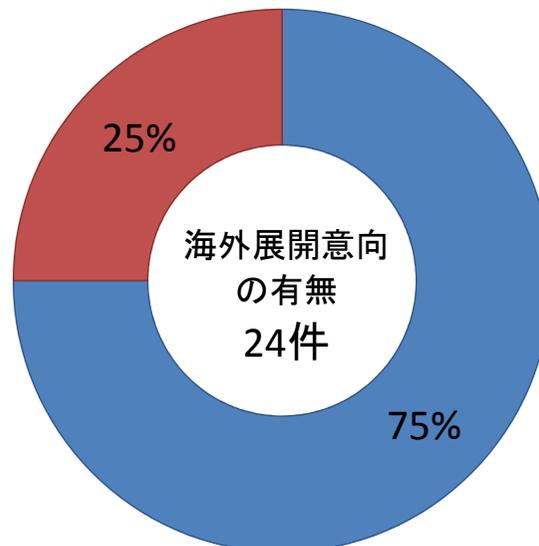


問6 将来的な海外展開意向の有無【業種別】

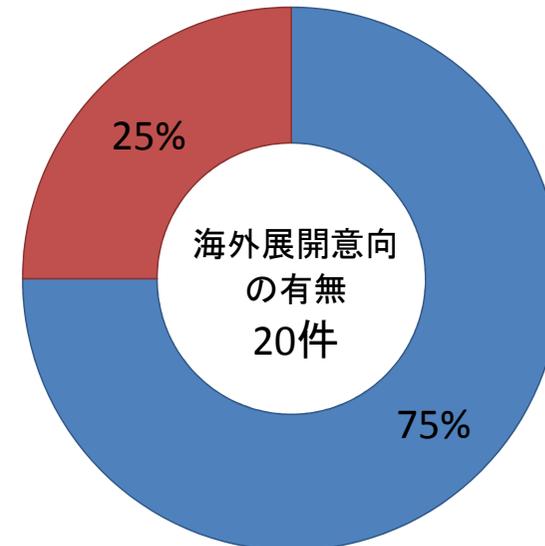
《製造業》



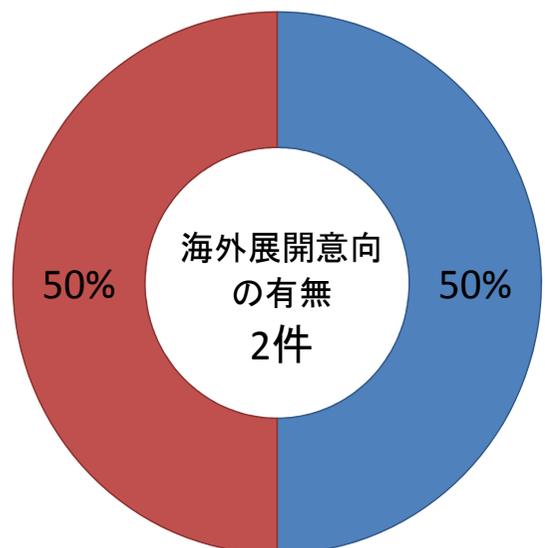
《卸売業》



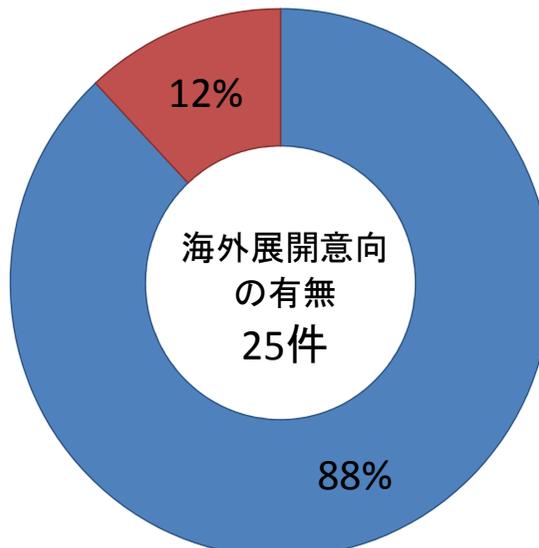
《小売業》



《協同組合》



《物流業》

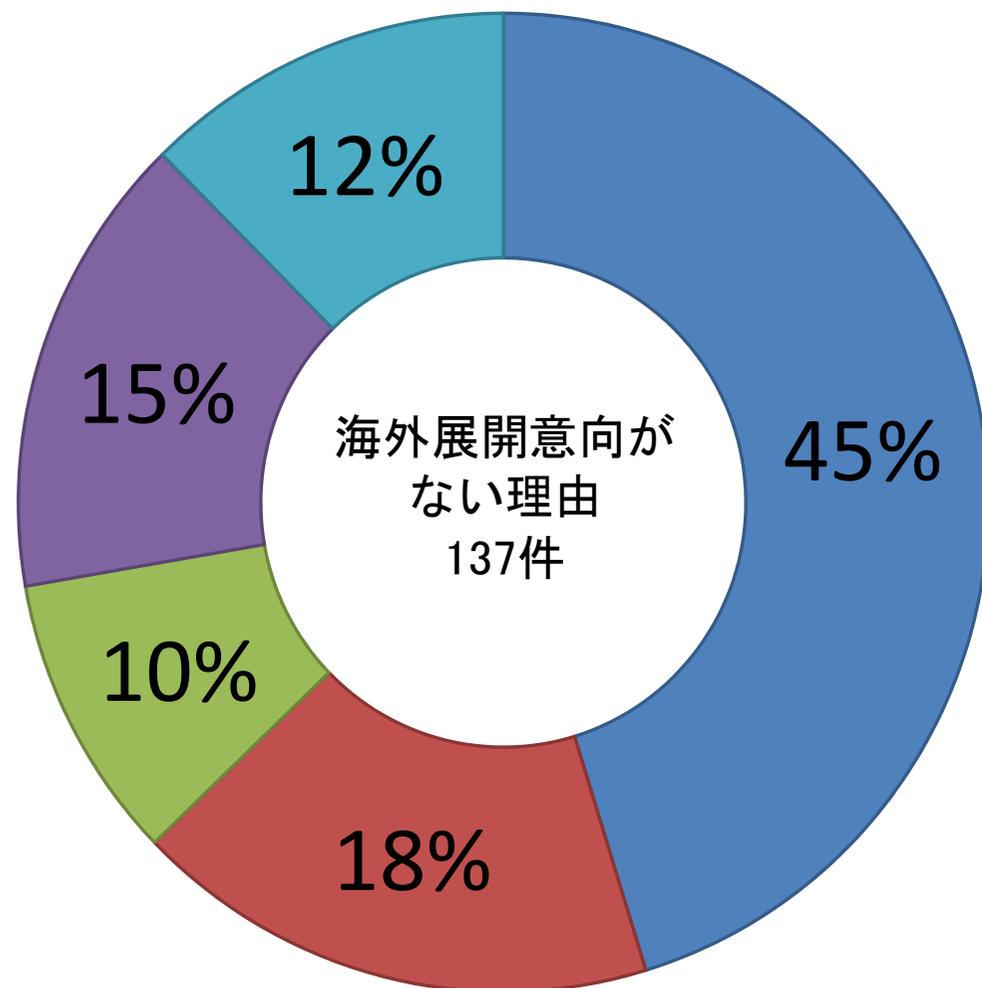


問6 将来的な海外展開意向の有無 【まとめ】

- 全事業所のうち約3割が新たな海外展開や海外への事業拡大の意向を有しており、大規模な事業所(特に製造業)ほど海外展開の意向を持っている。
- 協同組合においては、人口減少による内需縮小が見込まれる中、農産品の新たな市場として海外を視野にいれていることが示唆される。
- 海外展開意向は物流業でもっとも低くなっている。

問7 海外展開意向がない場合の理由 【全回答企業】

《全回答企業》

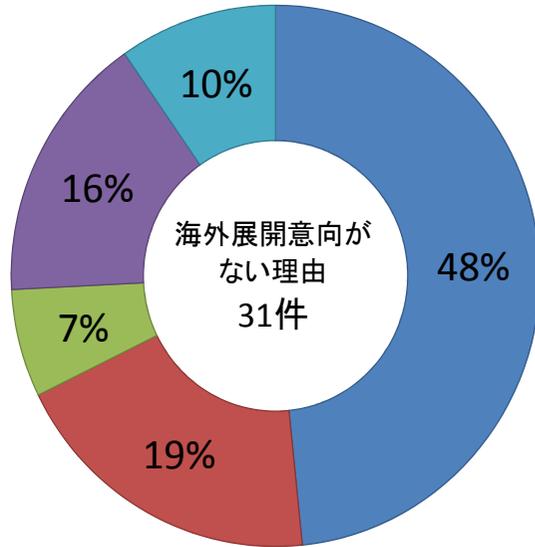


凡例

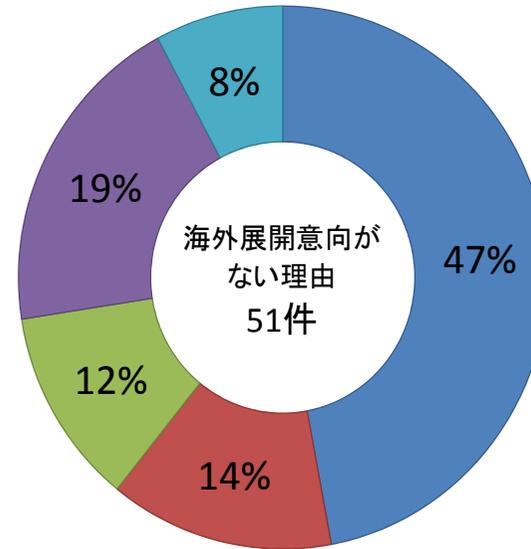
- 国内市場で十分であるため
- 海外展開または拡大にメリットがないため
- 海外展開または拡大に関する情報がなく、メリットが分からない
- リスクが大きいいため
- その他

問7 海外展開意向がない場合の理由【従業員規模別】

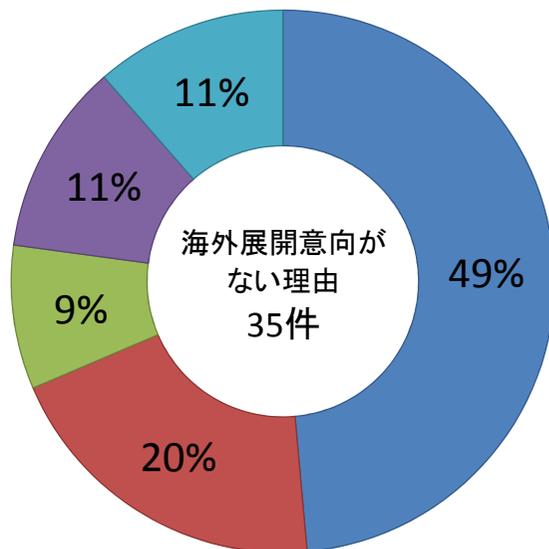
《従業員数:1~9名》



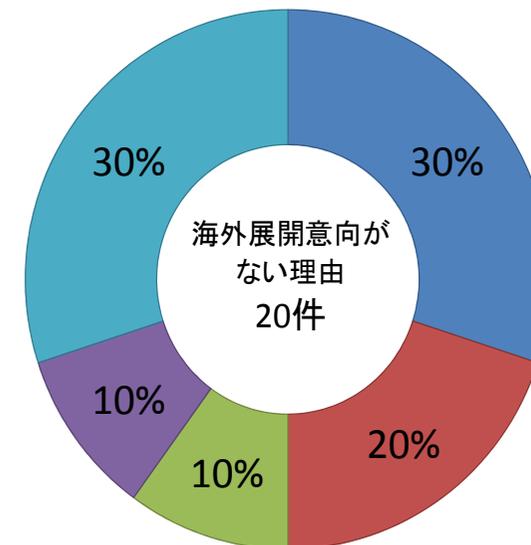
《従業員数:10~29名》



《従業員数:30~99名》

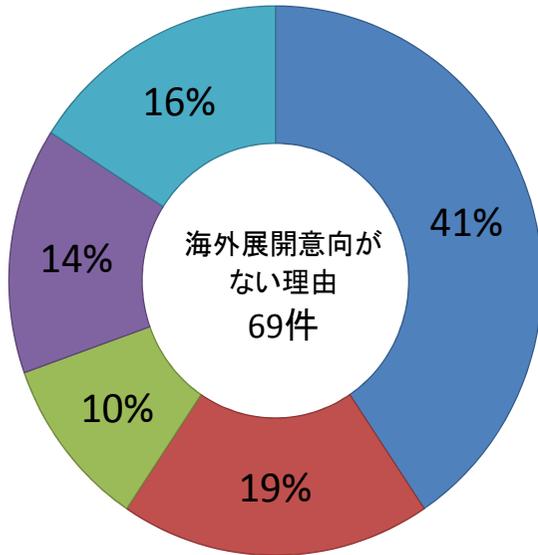


《従業員数:100名~》

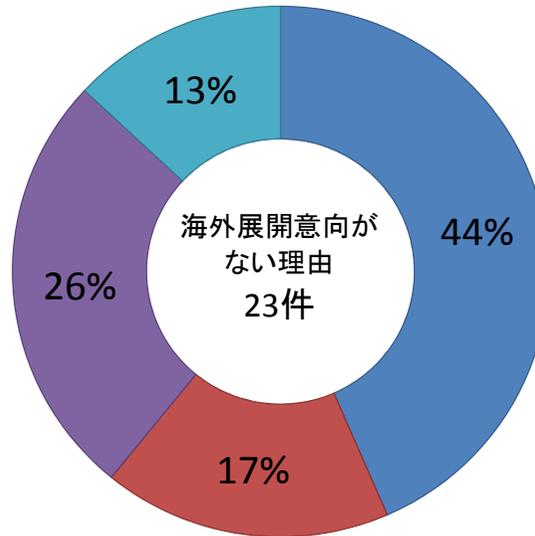


問7 海外展開意向がない場合の理由【業種別】

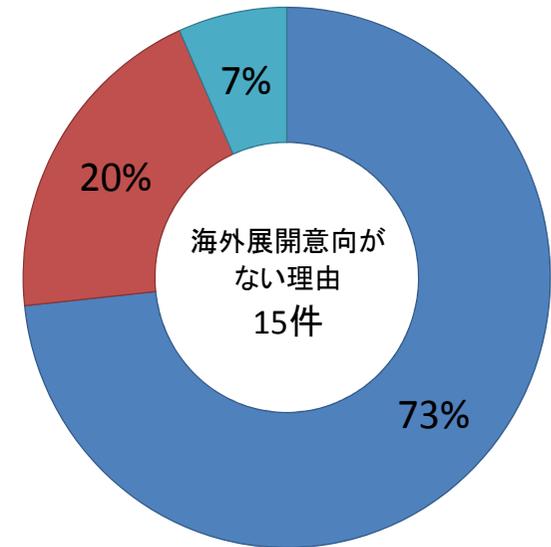
《製造業》



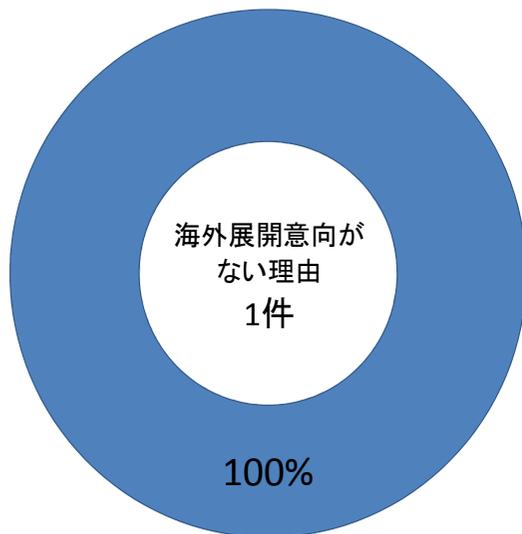
《卸売業》



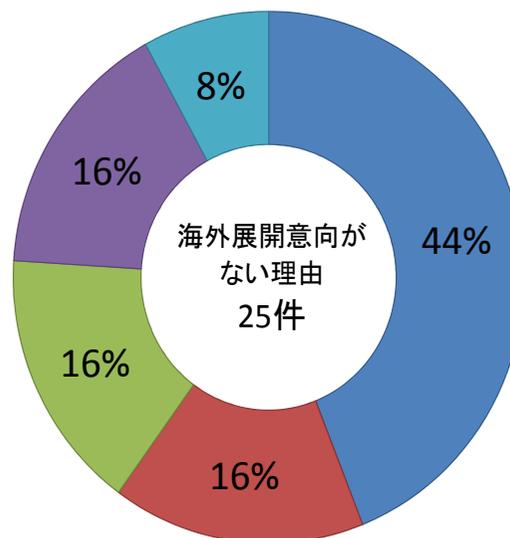
《小売業》



《協同組合》



《物流業》

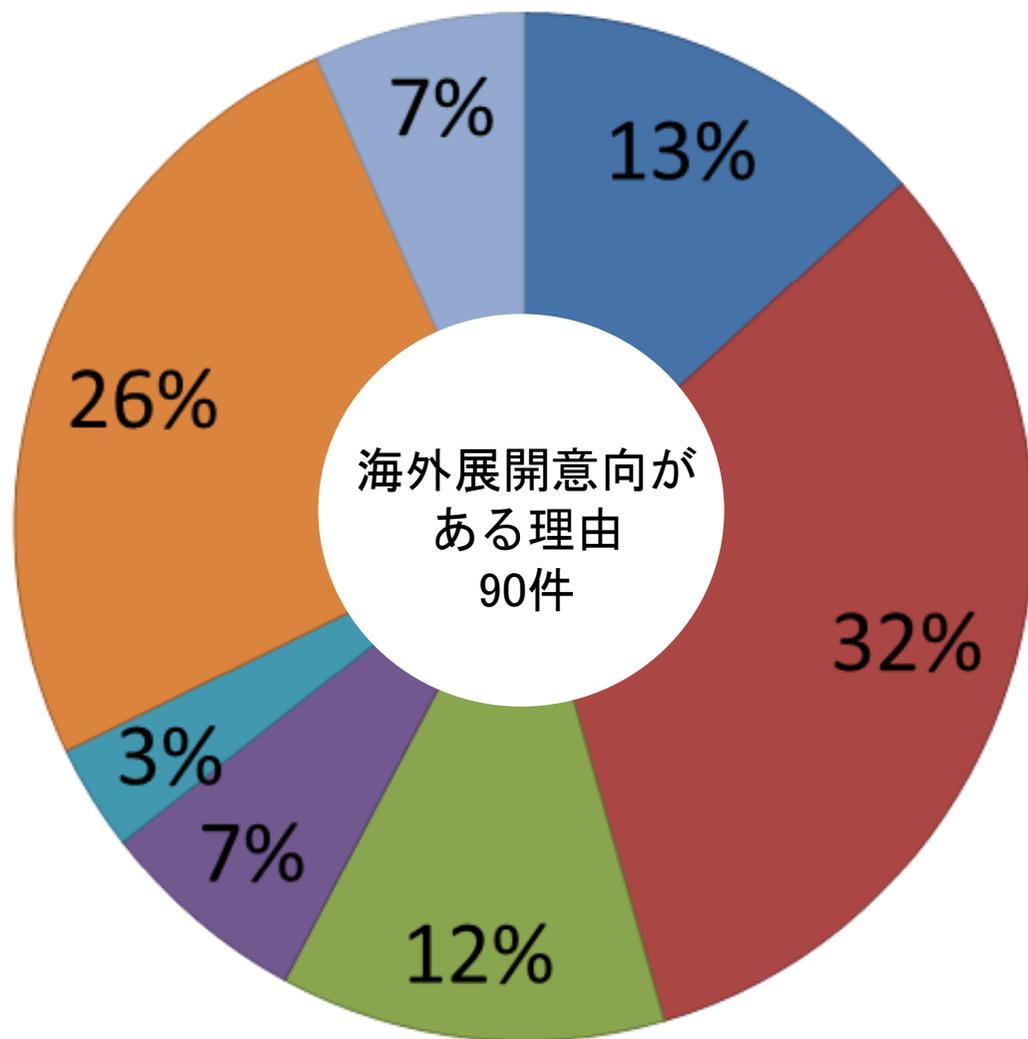


問7 海外展開意向がない場合の理由【まとめ】

- 海外展開意向のない理由として、「国内市場で十分であるため」を理由にしている事業所(特に小売業)が最も高く、今後も国内市場で十分な事業展開を行っていけるという見通しを持っている事業所(特に小売業)が多い。
- 大規模事業所ほど国内市場での事業展開に前向きな見通しを持っていない一方で、すでに十分な海外展開をしているケースや、保管場所等のインフラ面の不足等により新たな海外展開や更なる拡大に対して消極的になっている傾向も示唆される。
- 製造業および物流業にあっては、情報不足が海外展開の障壁になっている可能性がある。
- 海外展開に向けた意向を消極化させている要因として、海外展開するだけの事業規模をもたないことや、輸送コストの観点から海外展開へのメリットが見出しにくいこと等を挙げる声がある。

問8 海外展開意向がある場合の理由 【全回答企業】

《全回答企業》

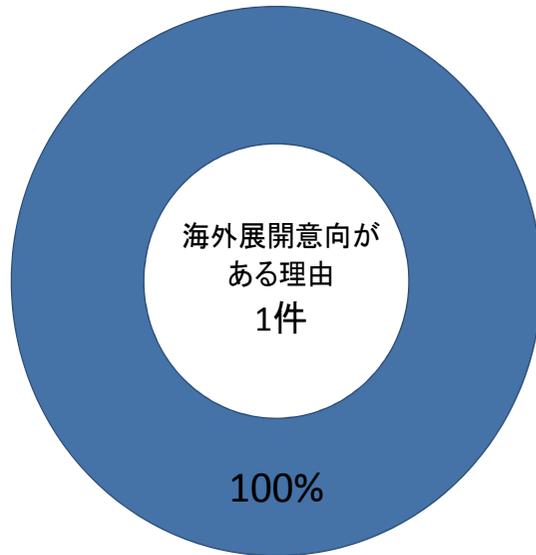


凡例

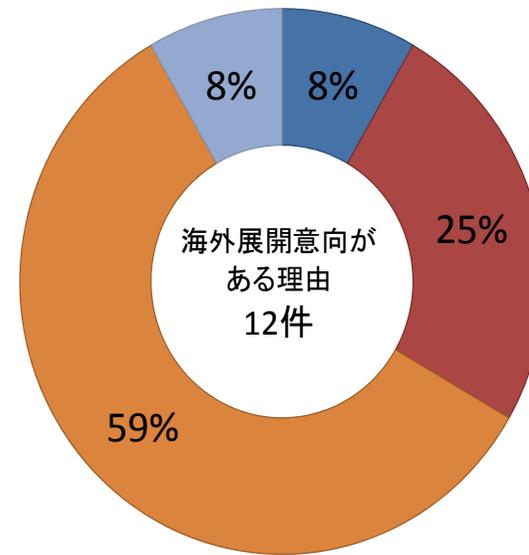
- 取引先の海外進出に合わせるため
- 事業規模を広げたい
- 海外に生産拠点を移し、コストを抑えたい
- 原料等を海外からの調達に切り替えてコストを安く抑えたい
- 仕入れ先の生産拠点が海外に移転したため
- 国内市場に限界を感じているため
- その他

問8 海外展開意向がある場合の理由【従業員規模別】

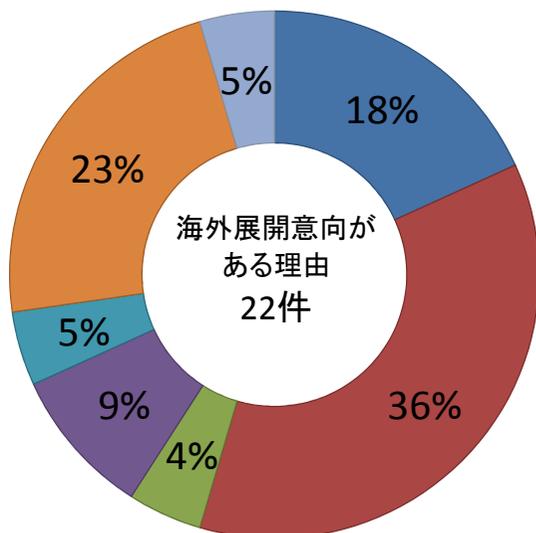
《従業員数:1~9名》



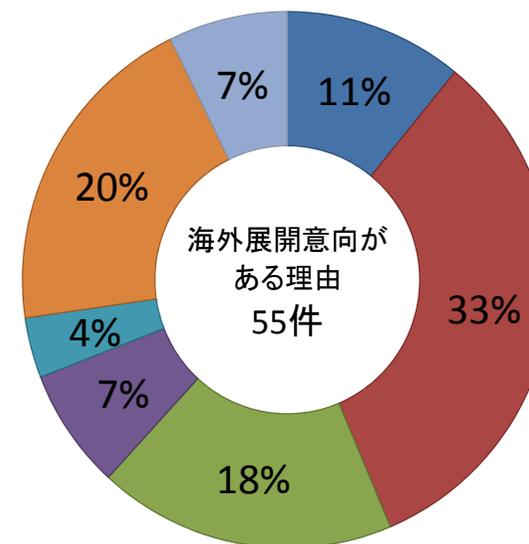
《従業員数:10~29名》



《従業員数:30~99名》

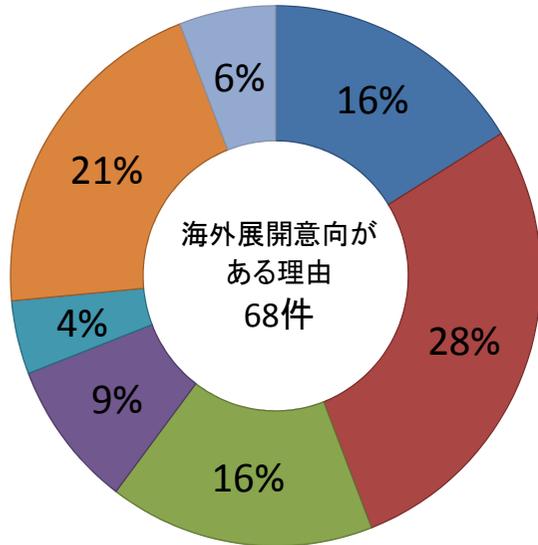


《従業員数:100名~》

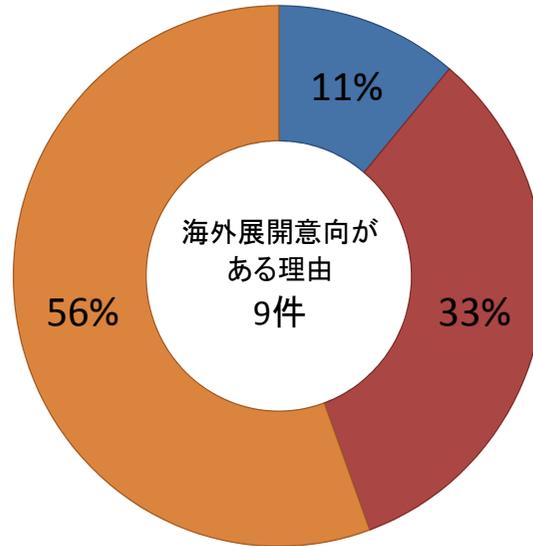


問8 海外展開意向がある場合の理由【業種別】

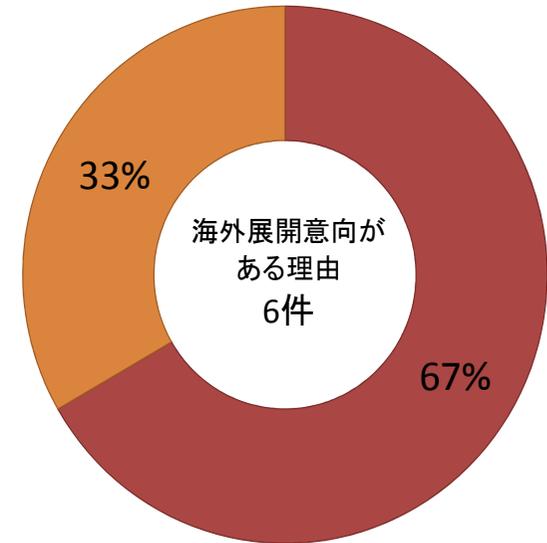
《製造業》



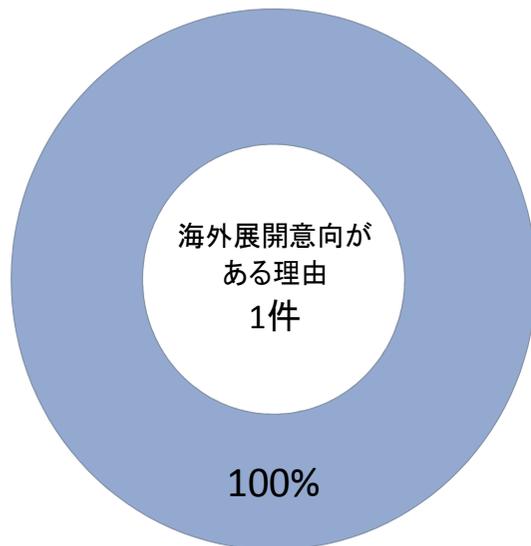
《卸売業》



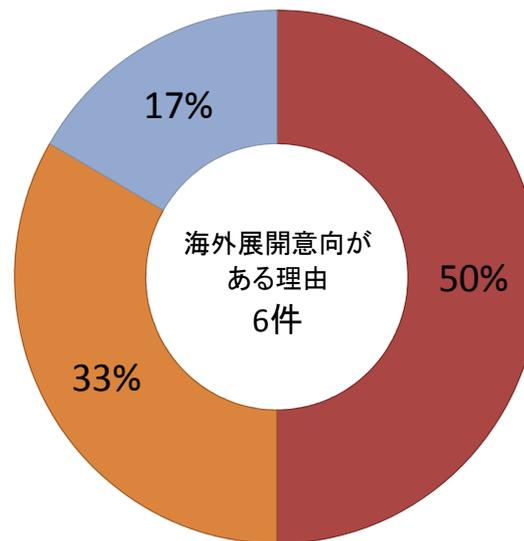
《小売業》



《協同組合》



《物流業》

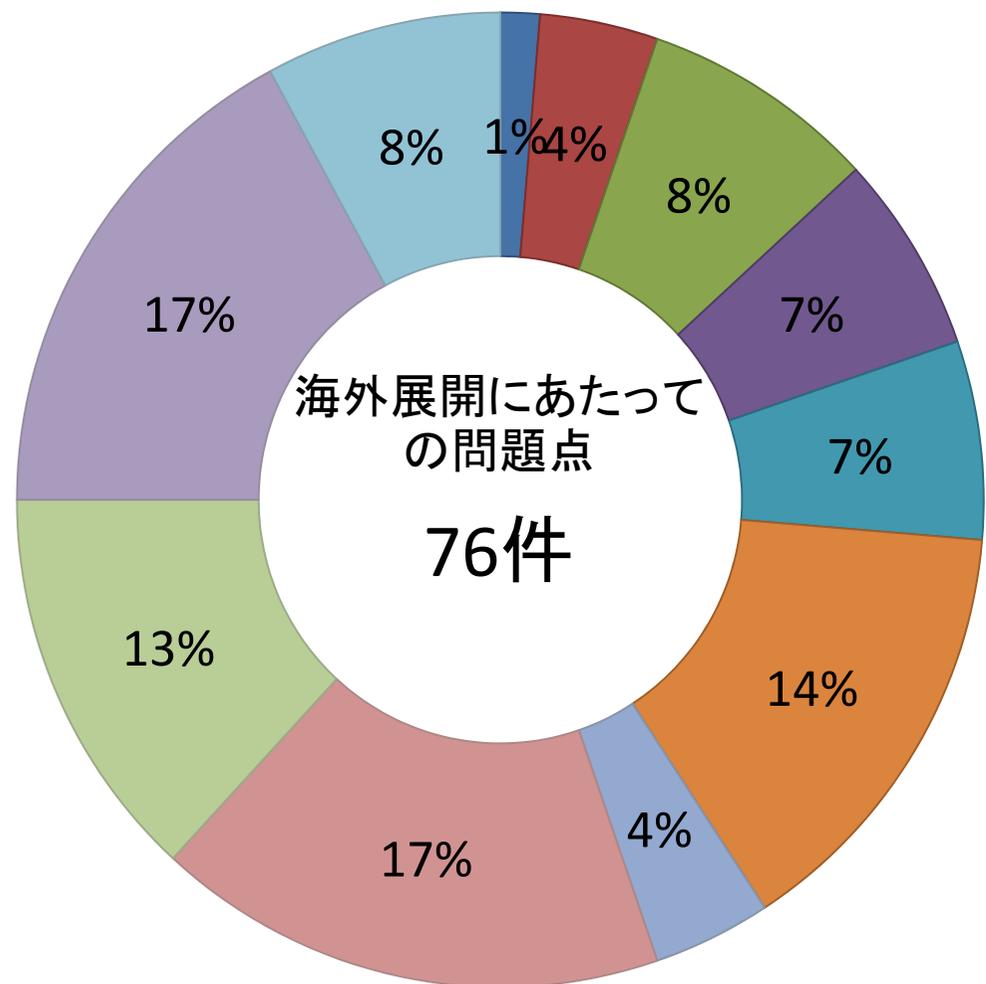


問8 海外展開意向がある場合の理由【まとめ】

- 海外展開の意向をもっている理由として、事業拡大や国内市場の限界を挙げる声が多く、人口減少に伴って内需の拡大が容易でないなか、自社の事業拡大のための“伸びしろ”として海外を見ていることが分かる。こうした傾向は、従業員規模10～29名程度の事業所や卸売業・小売業で強くなっている。
- 取引先の海外展開や親会社等の意向に伴う海外展開に加え、従業員30名以上の事業所や製造業では生産・調達コストの削減から海外展開の意向をもつ事業所も多く、生産・物流のコスト削減という観点からの海外展開意向も確認できる。

問9 海外展開意向の内容(海外展開にあたっての問題点) 【全回答企業】

《全回答企業》



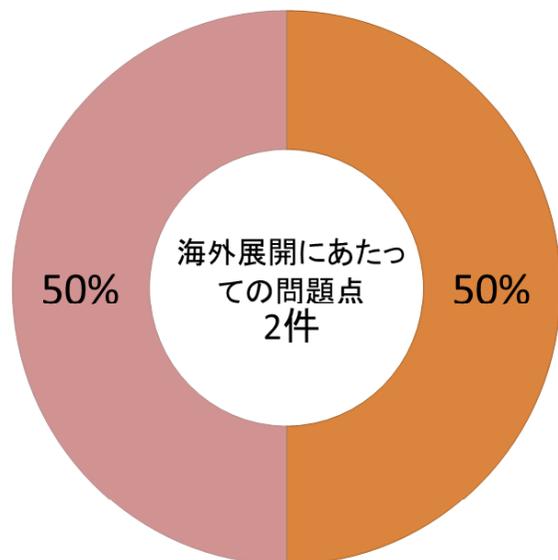
凡例

- 海外で事業所を設立する方法が分からないが、相談できる公的機関が無い
- 海外に貨物を輸送する方法が分からないが、相談できる公的機関が無い
- 海外の取引先候補はあるが、コンテナ化できるほどの貨物量が確保できない
- 海外展開に関する専門的な知識を身に付ける公的な講習が無い
- 貨物輸送を依頼できるフォワーダーが分からない
- 現地で事業を実施する上での法的な制約
- 海外にどんなビジネスチャンスがあるか分からないが相談できる公的機関が無い
- 製品等の品質確保が困難
- 海外展開にあたっての法令に関する情報収集が困難
- 現地の人材の確保が困難
- その他

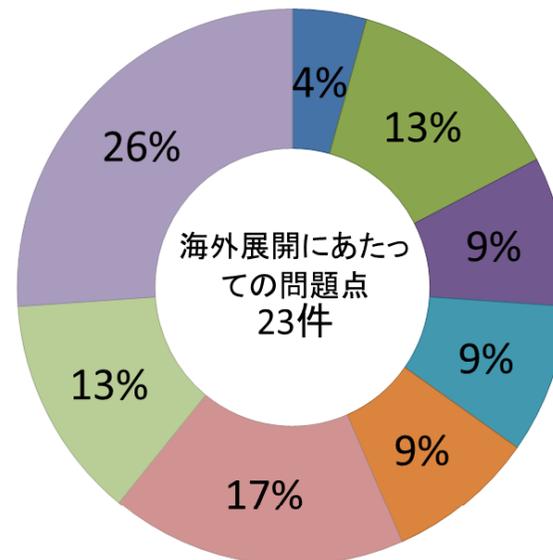
問9 海外展開意向の内容(海外展開にあたっての問題点)

【従業員規模別】

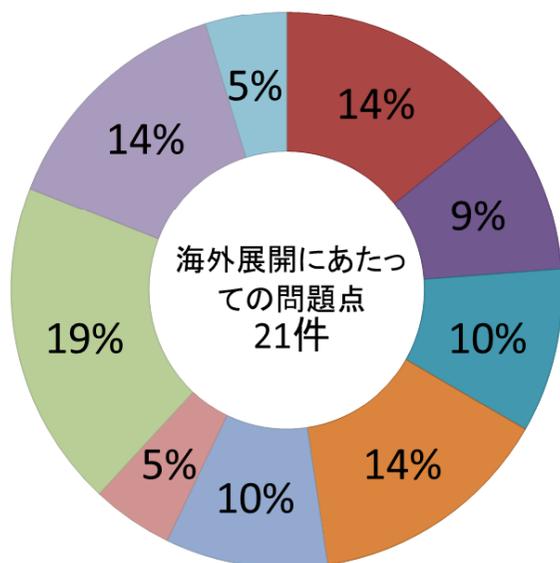
《従業員数:1~9名》



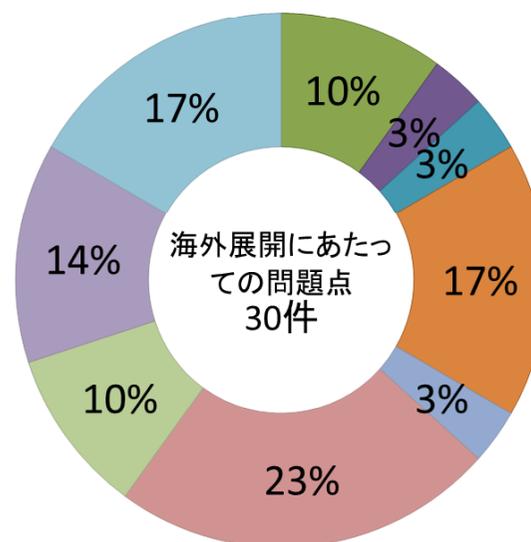
《従業員数:10~29名》



《従業員数:30~99名》

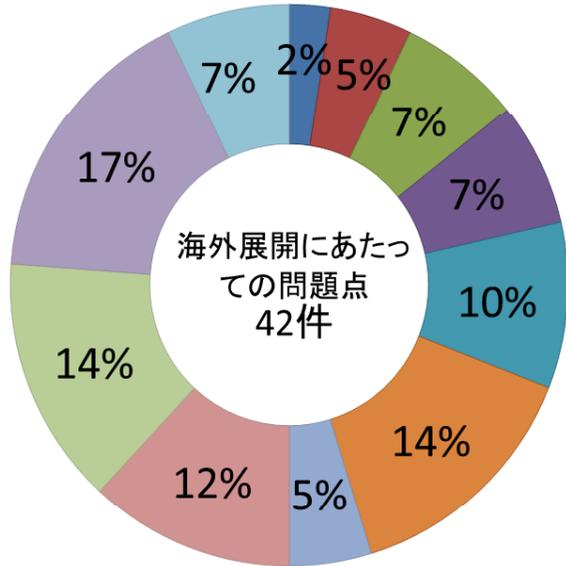


《従業員数:100名~》

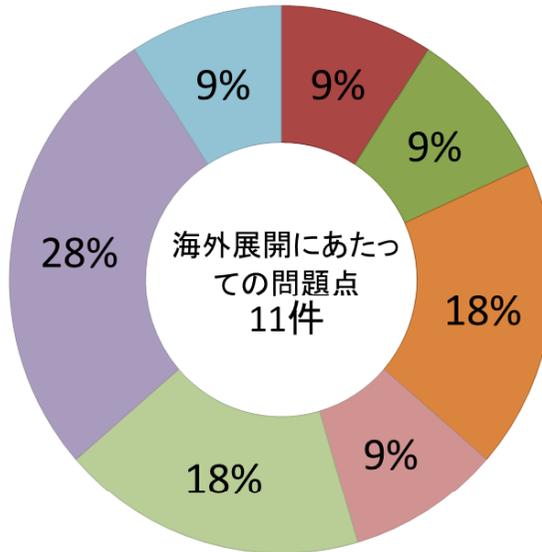


問9 海外展開意向の内容(海外展開にあたっての問題点) 【業種別】

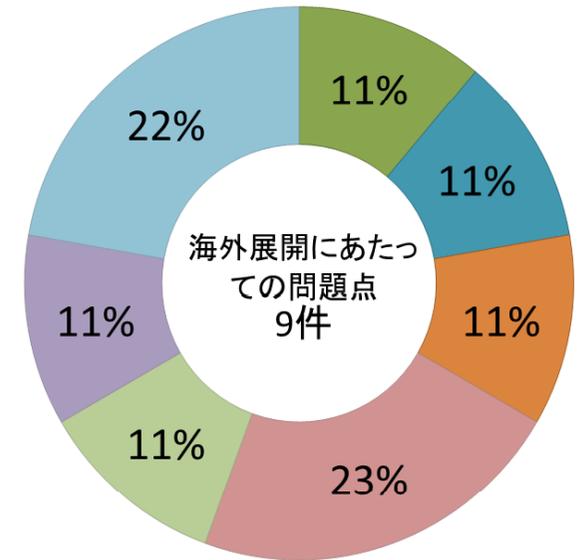
《製造業》



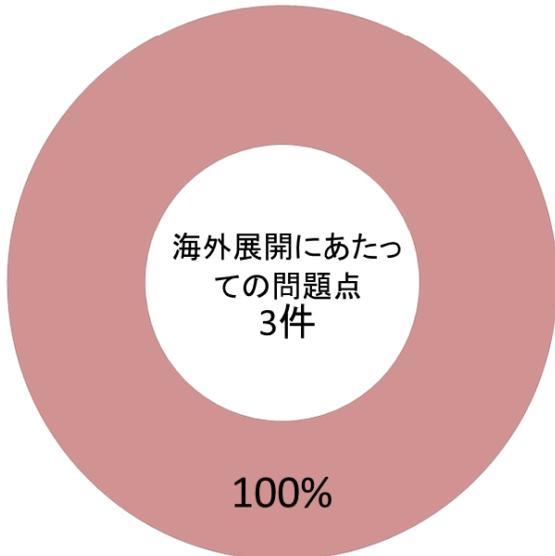
《卸売業》



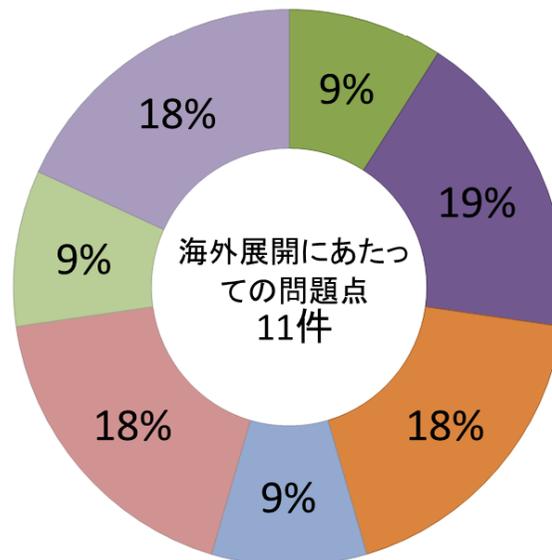
《小売業》



《協同組合》



《物流業》



問9 海外展開意向の内容(海外展開にあたっての問題点) 【まとめ】

- 海外展開にあたっては、製品等の品質確保、現地の人材の確保、現地における法的な制約といった、海外現地サイドの項目が障壁となっていることが示唆される。
- 海外展開にあたっての法令に関する情報収集が困難という問題も多く指摘されているなか、小規模な事業所や、製造業・物流業においては「相談できる公的機関や講習がない」といった声も多く、海外情報の収集や海外展開に係る知識を身に付けるための、公的機関による支援のニーズが示唆される。
- 物流に関しては、取引先はあるもののコンテナ化できるほどの貨物量が確保できないといった問題や、貨物輸送を依頼できるフォワーダーが分からないといった問題も指摘されている。
- 協同組合については、「製品等の品質確保が困難」であることを問題視しており、国際輸送における農産品の鮮度確保が問題となっていることが示唆される。

問10 物流戦略チームへの施策ニーズ等 【まとめ】

- (1) 輸送サービスの改善
 - 関空離発着便の更なる増便
 - 新興国への航空、海上便のキャパシティ向上
 - 海上輸送に係る時間短縮、多頻度小口混載輸送の促進
 - 共同配送等の促進
- (2) インフラの整備・活用
 - 倉庫における荷役支援機器の活用
 - 荷役関連機器、設備の老朽化対策
 - 交通渋滞の解消
- (3) 制度・規制緩和
 - コンテナ輸送における高さ、長さ制限の緩和(トレーラー・鉄道)
 - 諸手続の時間短縮(特殊車両通行許可、リアルタイム口座利用(EMS))
 - 鉄道利用につながる支援施策
- (4) 人材・業者
 - ドライバー等、人手不足への対応
- (5) コスト削減
 - 港湾・トラック運送コストの削減
 - 高速料金の低減
- (6) 時間短縮
 - 港湾での荷渡しの時間短縮
 - 営業冷蔵庫の待機時間解消
- (7) 災害
 - 災害時の輸送ルート確保