

県内企業国内物流・輸送手段等状況調査

平成 28 年 10 月

鳥取県商工労働部通商物流課

はじめに

本アンケート調査は、近年深刻になってきている運送業界のドライバー不足や運転時間の法規制が鳥取県内の荷主企業にどのような影響が出てくる可能性があるか把握するとともに、モーダルシフトの観点から鉄道輸送コンテナをはじめとする多様な輸送モードへの切替え・確保の対策を検討するため、鳥取県内に事業所を有する荷主企業を対象に平成27年1月から12月の物流状況について調査し、分析を行ったものです。

本アンケート調査は県外に製品を輸送していると思われる130社に調査票を送付し、全体の65%にあたる85社から回答を得ました。

県内の荷主企業の輸送手段としては、県全域を通じてトラック輸送が中心であり（具体的には「トラック貸切便」、「宅配便」、「積み合わせ路線便」）、配送先エリアは関西地方、関東地方までが多く占めました。

一方で、荷主企業は、トラックドライバー不足の問題に対しては、実感があまりなく、現在の物流で満足しているという回答が多くありました。トラックドライバー不足は全国的な課題となっており、本県においても引き続き、課題の認識や対策など検討が必要と考えます。

県内の荷主企業はコストやリードタイム等の自社物流の改善や効率化を求め、物流事業者との連携も希望されていることもわかりました。本アンケート調査でご回答いただきました貴重なご意見を今後の物流施策に活かせるよう、取り組んで参ります。

ご多忙の中、本アンケートにご協力いただきました皆様に感謝申し上げます。

鳥取県商工労働部通商物流課

県内企業物流状況アンケート結果の概要

【調査方法と回答状況】

- ・対象は物流事業者ではなく、荷主企業とした。県内の遠隔地への発送する製品を扱うと思われる130事業所（東部53社、中部24社、西部53社）に調査票を送付、郵送で回収した。
- ・調査内容の期間は平成27年1月から12月の状況について、平成28年7月4日に調査票を送付し、7月20日を締切として回答をお願いした。 ※締め切り後に到着したものも受け付けた。
- ・回収率 65%（ 回答85事業者／調査先130事業者 ）

【利用する物流サービスおよび配送先エリア】

- ・県全域を通して「トラック貸切便」が最も多く、次いで「宅配便」、「積み合せ路線便」が多数を占めている。鉄道コンテナや航空便利用は少数であった。
- ・行先は関西地方が63企業で最も多く、次いで関東地方48企業、近隣の中国地方37企業、東海地方28企業の順であった。

【鉄道コンテナ輸送について】

（利用状況）

- ・鉄道コンテナを利用している、または、していたことがあるのは10企業と少数であった。
- ・湖山オフレールステーションの認知度は低く、近隣の東部・中部でも29%だった。

（鉄道コンテナ輸送のメリットと問題点）

- ・メリットとして「コスト」（12企業）が最も多いが、次に「集配対応」（7企業）が挙げられた。
- ・鉄道コンテナを利用しない理由として、「数量が合わない」（33企業）、「リードタイム」（30企業）という回答が多かった。さらに、「集配対応」（22企業）「配達先指定」（17企業）の順で多く挙げられた。
- ・「知らなかった」という回答も9企業あった。
- ・利用しない理由に「集配対応」が多く挙げられていることから、集配対応サービスが理解されておらず、PR不足も考えられる。

【自社の物流の課題と期待する支援策】

- ・「物流のコストがかかる（自社輸送・委託輸送）」との回答が43企業と最も多く、次に「リードタイム（短縮・延長）」が33企業、「大ロット化・小ロット化」を課題としている企業が28企業と続いた。一方で、不満なしとした回答も17企業と4番目に多かった。
- ・依頼どおりの輸送を請け負ってもらえない、運賃の増額等を求められた企業は14企業で、回答者の19%だった。
- ・物流の改善や効率化のために希望する支援策は、「物流事業者との連携に関する情報」が34企業と最も多く、これに次ぐ「同業者間の連携を目的とした情報提供」が17企業だった。

【ドライバー不足に対する認識】

- ・トラック以外の輸送手段への振替、出荷方法の工夫などを考えている事業者がある一方で、別のトラック運送会社を探すという回答も多く、ドライバー不足が物流業界全体の問題であるということをまだ実感していない事業者もあった。

アンケート集計結果

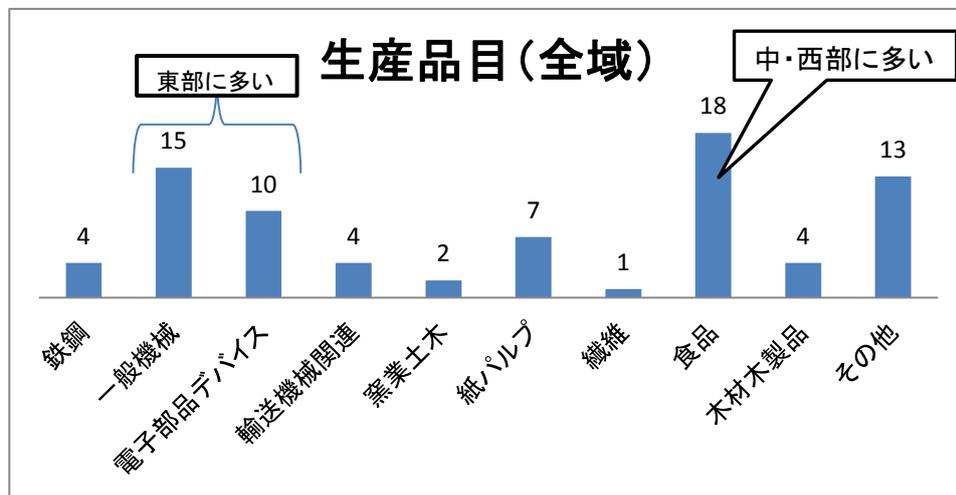
- ・複数回答可の設問があること、記入のない項目があることから、合計回答件数と企業数は合わない場合があります。
- ・質問文はわかりやすくするために、実際の調査票から一部表現を変えているものがあります。

問1(1) 業種をお答えください。

所在地	製造業	非製造業
全域	78	7
東部	30	3
中部	18	2
西部	30	2

問1(2) 【製造業者の方へ】生産・取扱品目をお答えください。

所在地	鉄鋼	一般機械	電子部品デバイス	輸送機械関連	窯業土木	紙パルプ	繊維	食品	木材木製品	その他
全域	4	15	10	4	2	7	1	18	4	13
東部	0	10	7	0	1	5	0	2	1	5
中部	2	0	2	1	1	0	1	6	2	3
西部	2	5	1	3	0	2	0	10	1	5



問1(3) 【非製造業者の方へ】業態をお答えください。

小売卸売業	農林水産業	その他
6	1	0

問2(1) 現在利用している物流サービスの利用頻度をお答えください。

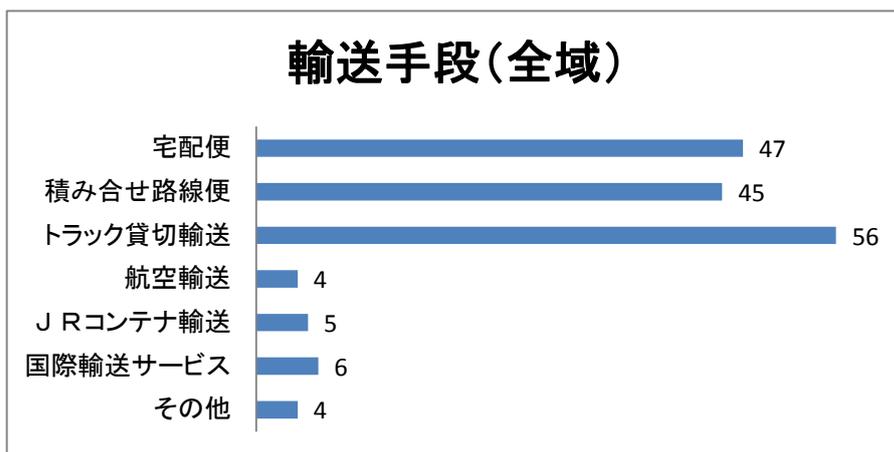
ほぼ毎日	週3回	週1回	月1回	単発	ほぼ利用なし
75	6	2	0	2	0

- ・週3回…【中部】3 【西部】3 ・週1回…【東部】1 【中部】1 ・単発…【西部】2

問2(2) どの物流サービスを利用することが多いですか。(複数回答可)

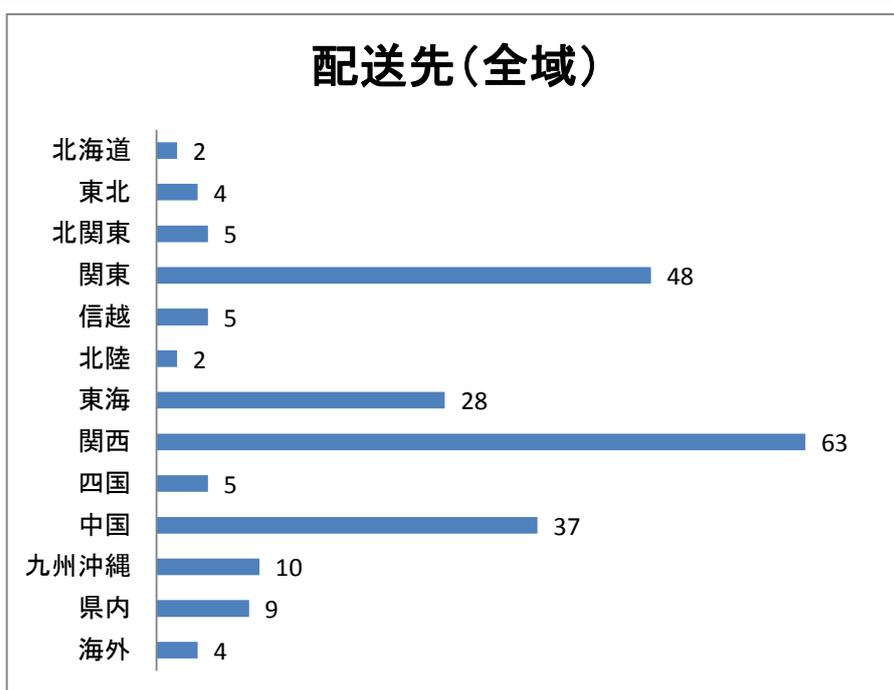
所在地	宅配便	積み合せ 路線便	トラック 貸切輸送	航空輸送	JRコン テナ輸送	国際輸送 サービス	その他
全域	47	45	56	4	5	6	4
東部	19	19	18	2	1	6	1
中部	9	12	12	0	0	0	0
西部	19	14	26	2	4	0	3

その他…自社便、自社トラック、RORO船、契約業者



問2(3) どのエリアに向けた物流サービスを利用することが多いですか。上位3エリアと都道府県名をお答えください。

所在地	北海道	東北	北関東	関東	信越	北陸	東海	関西	四国	中国	九州	県内	海外
全域	2	4	5	48	5	2	28	63	5	37	10	9	4
東部	0	1	3	21	0	1	16	29	1	9	5	3	1
中部	0	1	1	10	2	0	3	11	2	12	2	1	0
西部	2	2	1	17	3	1	9	23	2	16	3	5	3



問3(1) 鉄道コンテナ輸送を定期的(継続的)に利用していますか。

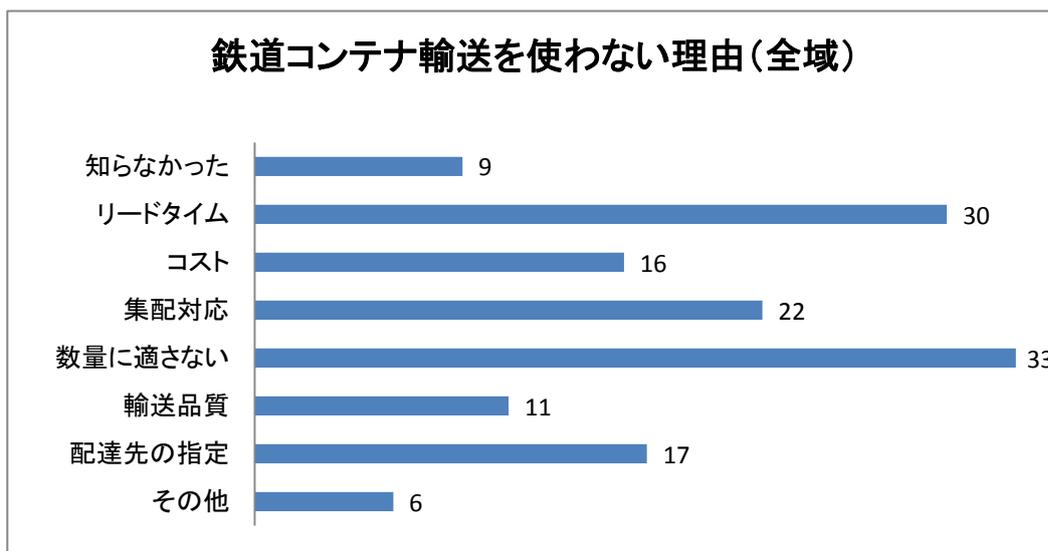
所在地	利用中	利用していた	何度か利用した	利用を検討したい	未利用
全域	6	0	4	2	72
東部	2	0	0	1	30
中部	1	0	2	0	17
西部	3	0	2	1	25

※回答未記入が1件あるため、合計回答者数は84件

問3(2) 【「未利用」と答えた方へ】鉄道コンテナ輸送を利用しない・できない要因・理由をお選びください(複数回答可)

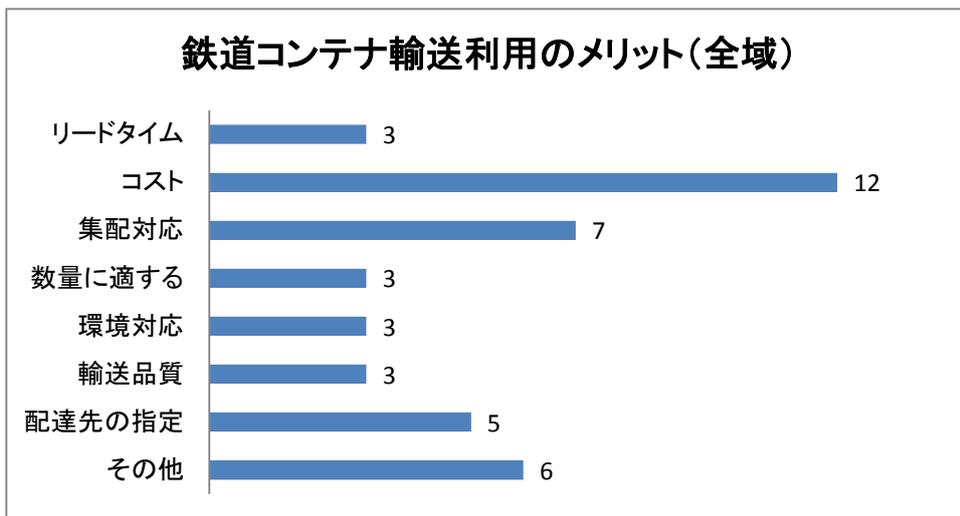
所在地	知らなかった	リードタイム	コスト	集配対応	数量が適さない	輸送品質	配達先の指定	その他
全域	9	30	16	22	33	11	17	6
東部	3	13	8	8	17	3	7	1
中部	4	6	2	6	7	1	6	2
西部	2	11	6	8	9	7	4	3

その他…「帰社便もあるため」、「集配態度」、トラックの手配ができなかった」



問3(3) ① 【「利用中」・「利用したことがある」と答えた方へ】鉄道コンテナ輸送のメリットをお選びください。(複数回答可)

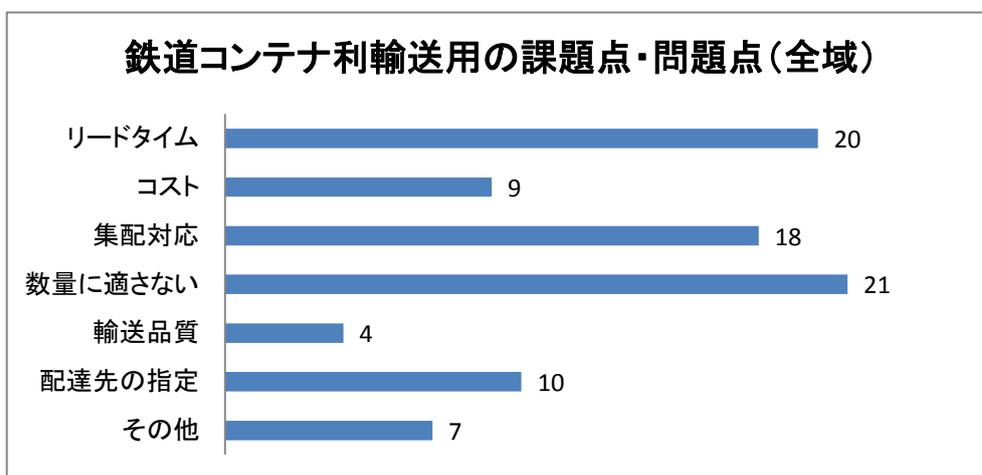
所在地	リードタイム	コスト	集配対応	数量が適する	環境対応	輸送品質	配達先の指定	その他
全域	3	12	7	3	3	3	5	6
東部	1	3	3	1	1	1	4	2
中部	1	4	2	1	1	1	1	2
西部	1	5	2	1	1	1	0	2



・「コスト」と回答した企業が多かった。

問3(3)② 鉄道コンテナ輸送の利用上の課題・問題点と思われる項目をお選びください。
(複数回答可)

所在地	リードタイム	コスト	集配対応	数量が適さない	輸送品質	配達先の指定	その他
全域	20	9	18	21	4	10	7
東部	9	5	9	9	1	6	3
中部	7	2	4	7	2	3	1
西部	4	2	5	5	1	1	3



- ・「リードタイム」「数量が合わない」が多く、荷主は短時間・小ロット輸送を求めていることがわかった。
- ・「集配対応」が多いが、鉄道コンテナ輸送利用のメリットにも同様に挙がっている。集配対応等、輸送サービスの内容の周知も課題であることが浮かび上がった。

問3(3)③ 鉄道コンテナ輸送を利用する上での課題や問題点の内容、改善してほしい点をお答えください。利用されなくなった方はその理由をお答えください。

- ・営業やPR 3 ・コスト 2 ・コストとリードタイム 1
- ・コスト、リードタイム及び品質 1 ・リードタイムと配達 1
- ・振動による荷のキズ 1 ・集荷 1 ・重量 1

問4(1) JR貨物湖山ORSを発着基地とした貨物の輸送サービスをご存知ですか。

※湖山オフレールステーション(ORS)とは輸送経路として鉄道線路を利用しないコンテナ取扱基地で、最寄りの拠点駅(姫路貨物駅)との間をトラック便が輸送している鉄道貨物基地です。

所在地	利用中	利用を検討したい	知っている	検討したが利用に至らなかった	知らない
全域	4	0	12	0	70
東部	3	0	8	0	23
中部	1	0	4	0	16
西部	0	0	0	0	31

※回答未記入が1件あるため、回答者数は84件

(2)【検討したが利用に至らなかった方へ】その理由をお聞かせください。⇒回答者なし

(3)湖山ORSを利用して貨物を輸送するために、どのような改善が求められると思われますか。

集荷と配達(宅急便なみに)
遠いこと、集荷場の整備、集荷の手配
倉吉・湖山間の輸送車両の増車による輸送時間の短縮を実施することにより、1日の出荷可能なコンテナの基数を増やすことが必要と思われます。
利用するにあたりメリット・デメリットの周知徹底
集配ルート、配達先指定の可能範囲、コスト等の情報提供およびルート開拓
県西部からの移動時間、湖山ORSを利用するコストメリット
小口荷物の取扱が多いので、安価で小口の取扱が可能かどうかではないでしょうか。

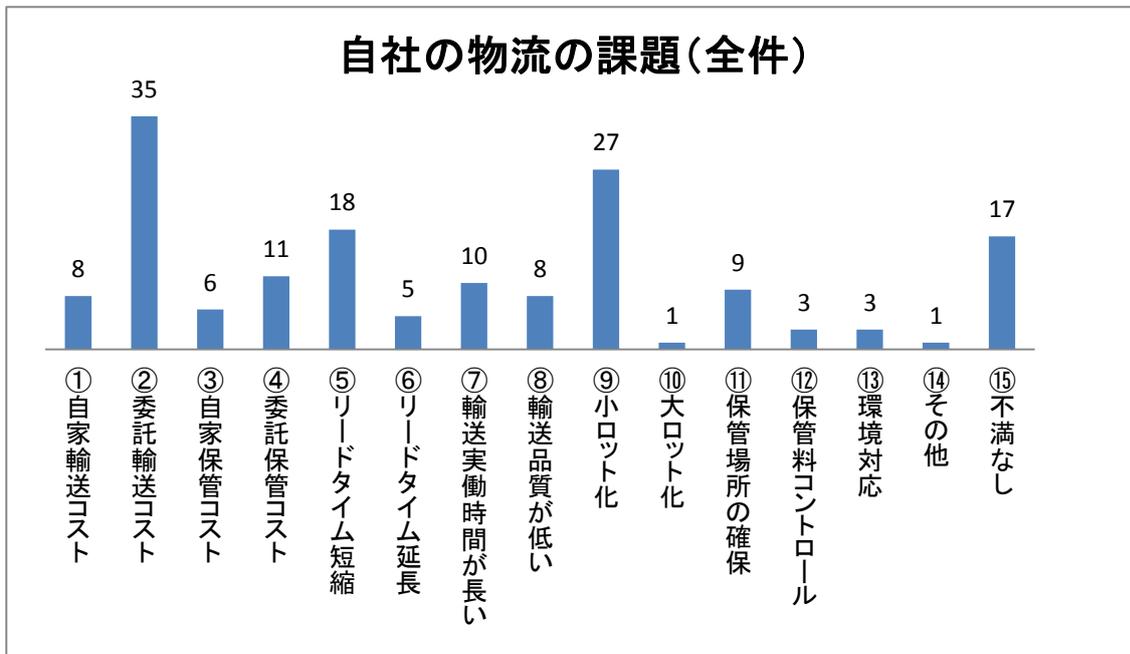
問5 JR貨物の鉄道コンテナの優位性やその他各種物流サービス案内を希望される場合、具体的にどのようなサービスの案内を希望されるかご記入ください。

まずはサービス内容を知りたい。
配送スピード
配達リードタイム、コスト(路線便より優位かどうか)
顧客納入指示を受け次第に鉄道コンテナにすぐ積めるようなシステムにできないか(信号納入に対応する)※信号納入とは取引先からの多頻度の細かい納品指示のこと。
白ねぎ、ブロッコリー、秋冬野菜混載
JR貨物と直接やりとりしたがコストが高い。

問6 現在の自社の取引における物流(輸送・保管等)に関してどのような問題点や課題がありますか。該当する番号すべてをお選びください。

※丸囲みの数字の内容はグラフをご覧ください。

所在地	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮
全域	8	35	6	11	18	5	10	8	27	1	9	3	3	1	17
東部	2	15	3	5	10	2	4	2	11	1	3	2	2	0	8
中部	4	8	2	3	5	2	0	2	10	0	4	0	0	1	3
西部	2	21	1	3	3	1	6	4	6	0	2	1	1	0	6



- ・委託輸送コストが最も多く、物流業者に任せてはいるものの、その費用が負担だと感じている。
- ・リードタイム短縮・小ロット化が多く挙がっており、小口・多頻度で製品を出荷したい（または求められる）傾向がみられる。
- ・「不満なし」と答えた企業も17件あり、現状に満足している企業が多いことが分かった。

問6(2) 自社の物流の問題点や課題の解決のため、今後どのように対応することが必要とお考えですか。

コスト

- ・コストを重視した物流 2
- ・発送後の帰り便確保によるコストダウン 1
- ・運賃値上げ 1
- ・トータルコストの削減 1
- ・省エネ運転、輸送コスト削減なる対応 1

品質

- ・品質を重視した物流 2

製品の管理方法の工夫

- ・適正化保管量の設定を顧客に働きかけ 1
- ・受注時に発注単位・納品までの日数を提示 1
- ・受注～発注までの期間短縮（輸送時間の短縮は望めないため） 1
- ・遠隔地に二次基地（地区倉庫）を新設 1
- ・保管場所の確保 1
- ・製品に応じた保管先、輸送業者の選択 1
- ・滞留させないため、随時発送・輸送の平準化 1

新たな輸送手段

- ・輸送時間の大幅短縮 1
- ・自社便の検討、チャーター便の手配 1

その他

- ・物流情報の取得 2
- ・原因分析 1
- ・規制緩和 1
- ・外国人材の登用 1
- ・現状に満足 2
- ・当面对策・対応必要なし 1

問7(1)

物流業界ではトラックドライバーの高齢化・ドライバー不足の深刻化や長時間労働等が課題となっていますが、荷主企業への影響についてご回答下さい。

運送業者に依頼どおりに輸送を請負ってもらえなかった、あるいは運送料の増額を求められた等のケースはありますか。

所在地	ある	ない
全域	14	59
東部	4	26
中部	3	13
西部	7	20

問7(2)【「ある」と答えた方へ】具体的にどのように対応されましたか。

- ・増額要求の一部受入 7
- ・他の業者を探した 2
- ・繁忙期はトラックが確保できなかった 1
- ・運送料のアップそのまま受け入れ 2
- ・納期変更 2

問7(3) 今後、ドライバー不足等で自社の物流に影響が出た場合、どのような対策が必要となると思われますか。

新たな輸送手段

(トラック輸送以外の方法)

- ・トラック以外の手段への振替 4

(既存のトラック輸送の内容を変更)

- ・他の運送事業者を利用できる関係づくり 7
- ・社内ドライバー育成(自社便) 6
- ・新たな運送業者を探す 6
- ・不足時他社に委託 1

現状のドライバー・運送会社の待遇改善

- ・ドライバー、物流会社の待遇改善 1
- ・料金の値上げ 1
- ・ドライバーの負担軽減につながる対策 1

出荷方法の工夫

- ・短納期の見直し、納期に余裕を持たせる 4
- ・小ロット化の見直し 1
- ・物流ネットワークの再構築 1
- ・混載・分納など運び方の工夫 3
- ・二次基地の建設、物流ヤードの確保 3
- ・安全在庫確保 1

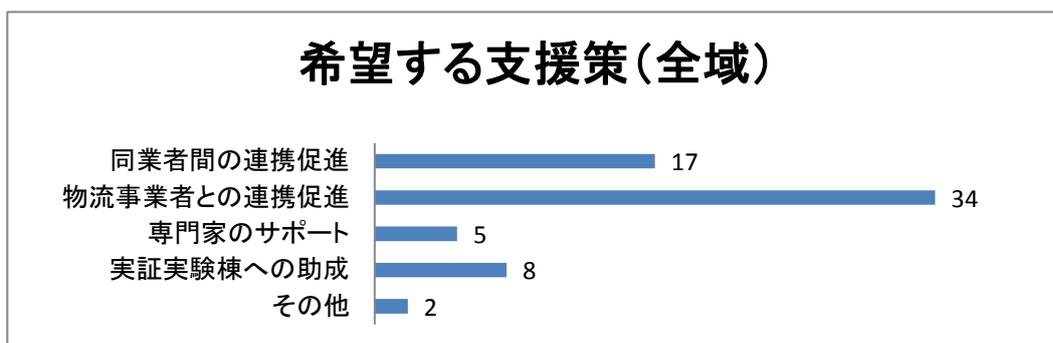
その他

- ・影響なし 2
- ・外国人労働者の受け入れ 1
- ・現状維持要望 1
- ・国や県の助成 1
- ・運送業務のPR 1
- ・内容に応じて対応 1

問 8 物流改善や効率化を進めるに当たって、希望する支援策等がありますか。(複数回答可)

所在地	同業者間の連携促進 のための情報提供	物流事業者との連携促進 のための情報提供	専門家のサポート、 コンサルタント機能の提供	実証実験等 への助成	その他
全域	17	34	5	8	2
東部	7	14	2	6	1
中部	4	11	2	0	0
西部	6	9	1	2	1

その他…トラックの高速料金無料化



- ・ 物流事業者との連携促進を求める回答が最も多かった。

問 9 ～物流支援対策について～

物流の改善や効率化を進めていくことに関する問題点や行政等の支援策について、どのようなご意見でも結構ですので、ご自由にご記入ください。

●JR 貨物

- ・ 大都市に負けない品質、レスポンスも求められるため、納期がかかると受注できない。
JR 貨物でどこまで対応可能かが不明
鳥取→関西・東海・中四国・九州・北陸は翌日
その他は翌々日の配送ができるシステム、当然コストも必要
- ・ JR 貨物、山陰から関東への輸送については品質保持に係るコストが高く、利用できない。国等のコストの助成を願うなど、もっと JR を活用できる体制を強く望む。
- ・ 鉄道貨物を利用する際に補助金の制度があるといい。
- ・ JR 貨物を利用するなら、山陰線、岡山まで 20 フィートコンテナくらいの大きいものが利用できるように、経路の改善が必要。

高速道路

- ・ 岡山方面への高速道路（智頭—津山—岡山市）が必要
- ・ 高速道路・有料道路の無料化がカギを握ると思う。物流はコストがすべて。
- ・ 高速道路の使用料の値下げ（物流事業に対して）

●運送事業者の取組み

- ・ 運送業界として、国に対して働きかけを積極的に行ってほしい。国内で製造業をしている企業はコストダウンに追われる毎日である。サーチャージ制にも同意し、導入している。これ以上荷主側に影響が出ないようにお互い努力が必要。
- ・ ドライバー減少の真の原因が何であるかを正確に把握する、そしてその問題を少しずつ改善していくことも必要である。

- ・少量多品種での生産販売にて1台だけでも小口発送が可能な物流業界の連携ができて、全国に送れるようになればいい。
 - ・荷物の破損や納入場所間違い、納入品間違いが少しでも少なくなるように物流業者や運転手・作業等のスキルアップを支援してほしい。
 - ・①物流ネットワークの構築 ②輸送品質の維持向上 ③方面別積み合わせ見直しによるコスト削減
 - ・短納期対応を要望する顧客があり、1日2便を検討したが、コストが合わなかった。
- (続き) 同様な運送を必要とする県内企業があり、相乗が可能であれば、コストダウンになる。

●行政への要望

- ・とくに鳥取県中部地区は鳥取着の荷物が少なく、将来的に中部地区の運送会社は疲弊していくことが予想されるので、中部または東部地区における企業誘致を支援施策を希望する。
 - ・①大型免許の取得に係る費用の助成 ②燃油料金に対して税金の見直し
 - ・海外へ出荷できるように鳥取空港から機材をB6サイズで週3回でいいから1日1回羽田便を飛ばしてほしい。
 - ・高齢化・人材不足が予想される中、積極的な海外からの人材登用を図る。
- 日本の港湾費用は他国と比較して非常に高い。他国程度になるよう、規制を含め、改善してほしい。

●その他

- ・「物流」だけみても問題点の解決にならない。「安売り」するから適正利益が確保できないだけです。どうしたら適正利益を確保できるかを検討すべき。
- ・物量的に現在の方法しかない。