

地域における中長期的な物流機能維持のための実態検証
 ～荷主・物流事業者の意識調査を踏まえた施策検討～
 【四国編】（要約版）

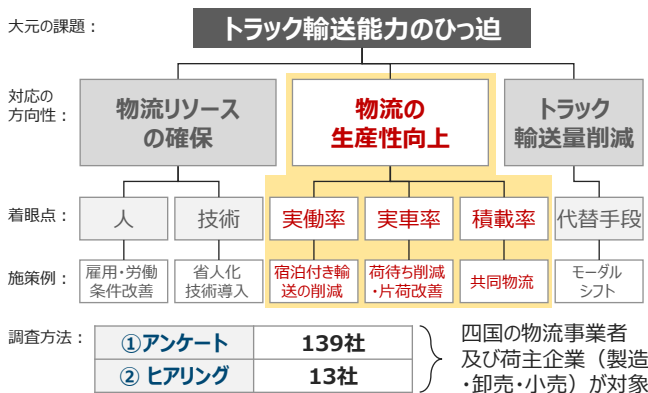
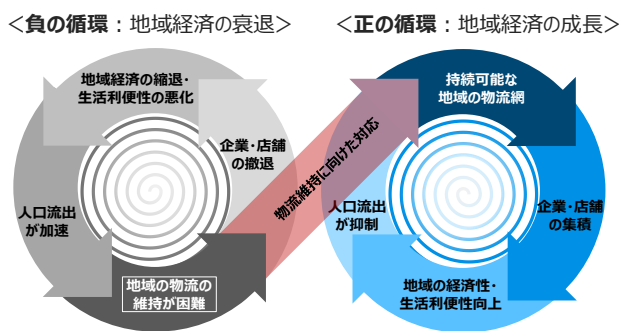


1. 本調査の背景と目的、スコープ

- 物流の2024年問題により、トラックの輸送能力がひっ迫し、従来の物流サービスを維持できなくなる可能性が懸念されている。しかしながら地域においては、高齢化や過疎化も進みやすいことから、「2024年」という一断面ではなく、より中長期的な視点で物流の持続可能性について検討すべきである。
- 地域の物流を維持できなくなると、産業の撤退やさらなる人口流出が進み、地域経済が衰退する負の連鎖に陥ることが懸念される。持続可能な物流基盤を整備していくことが求められる（図1）。
- 政府は規制措置の導入を検討しており、荷主側において「物流」を意識した経営がより一層求められる。
- 本調査は、BtoB領域のトラック輸送を主要な調査スコープとし、地域における物流の実態を把握し、課題解決に向けた施策等について検討することを目的に進めた（図2）。

図1 物流の持続可能性が地域経済に与える影響

図2 物流の課題構造と対応の方向性、調査方法



2. 四国の物流事業者へのアンケート・ヒアリング結果

- 持続可能な物流構築に向けて、インパクトの面では【物流リソースの確保】、実現性の面では【物流の生産性向上】が重要とされる。さらに、物流の生産性を棄損する諸課題の中で、「荷待ち・荷役の削減」の対応優先度がインパクト・実現性の両面で高い（図3）。
- 物流事業者が志向する「片荷改善」及び「積載率改善」を進めるための取組みの一つとして、複数の企業が連携して物流機能・アセットの利用を共同化する共同物流があるが、実施していない事業者が約半数を占めている（図4）。具体的な共同物流の取組に至っていない事業者が相応数存在することが推察される。
- また、四国⇄首都圏の長距離輸送をどう維持するかも大きな課題である。中継輸送、モーダルシフト、リードタイムの延長が検討されるも、物流コスト増となることを含め、荷主の理解を得る必要がある点がネックとされる。

図3 物流課題に対する対応の方向性と優先順位

図4 片荷・積載率の改善に向けた共同物流の実施状況

＜対応の方向性＞

	物流リソースの確保	物流の生産性向上
インパクト	高	低～中
実現性	中	高

＜片荷改善に向けた共同物流の実施状況＞

実施していない		44%
実施している	定期往復マッチング	26%
	ラウンド輸送	16%
	中継輸送	12%
	その他	2%

＜課題の優先順位＞

生産性を棄損する個別課題への取組

	荷待ち・荷役時間の削減	積載効率の改善	長距離輸送の削減
インパクト	1	2	3
実現性	1	3	2

＜積載率改善に向けた共同物流の実施状況＞

実施していない		57%
実施している	共同輸配送（混載）	20%
	同業者とアセット共同化	19%
	その他	3%

3. 四国の荷主企業へのアンケート・ヒアリング結果

- 物流課題に対して**荷主企業としても真摯に取り組むべきとの考えが浸透**しており、90%以上の事業者で物流改善に前向きな回答が得られた。物流事業者からの各種相談・交渉に対しても、一定程度譲歩する姿勢が示された（**図5**）。
- 行き便・帰り便のマッチングや異なる荷主の荷物の積み合わせを行う共同物流について、「関心はあるものの実現していない」とする回答が多い（**図6**）。実現していない理由は、パートナーが見つからない、条件面で折り合いがつかない等が挙げられた。なお、共同物流を既に実施している事業者について、連携パートナーは「同業種の荷主企業」が多く、**事業面で競合しても、物流面では協調する動向が窺われた**。異業種間での連携はさほど進んでいない。

図5 物流改善に対する荷主企業の姿勢

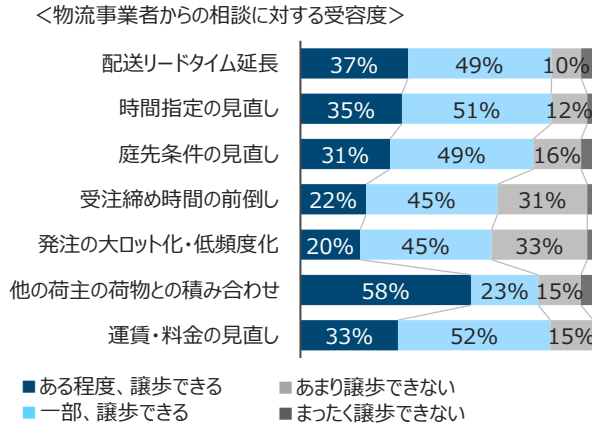
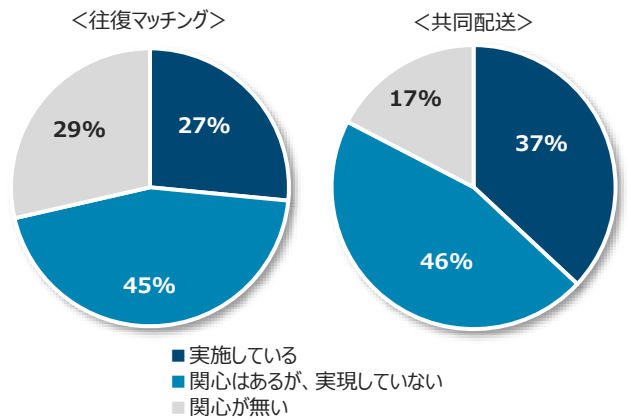


図6 共同物流への関心と実施状況



4. 持続可能な地域の物流を実現するために

- 物流の持続可能性向上に向けた取組の多くがコスト増を伴うことから、物流事業者の収益源である運賃の引き上げは避けられない。運賃の上昇分は以降の流通段階における商品価格に波及すると考えられるため、各流通段階の需要家が、**物流コストの価格転嫁について、一定程度受容する姿勢が期待される**。
- その上で、物流の生産性向上に取組む事例は全国に多数あるため、これらの先行事例を参考にしながら、物流課題解決を企図した施策を地道に検討・実行していくことが、物流改善の近道と考えられる。
- 【事例①】共同物流について、関心がある一方で実現しないのは、連携のきっかけを掴む機会が少ないことが主因である。こうした状況を改善するために、**事業者同士が物流課題解決に向けた協議や検討を行う場が必要であり、製造・卸売・小売・物流の各事業者が協働する協議体も組成されている**（**図7**）。
- 【事例②】M&Aは、買い手・売り手の双方に様々なメリットがある（**図8**）。今後後継者不足が深刻化することが見込まれる地域の物流事業者において、**会社の生存・成長戦略として有効な選択肢と考えられる**。

図7 事例① 物流改善に向けた協議体

パターン	具体例
自治体主導の物流協議会	●アクションプラン「トリロジ」共同宣言 ●群馬県 物流効率化MTG 等
業界単位のコンソーシアム	●化学品ワーキンググループ ●日用品物流標準化WG 等
地域×業種のコンソーシアム	●北海道物流研究会 ●九州物流研究会 等

図8 事例② 物流事業者のM&A



本調査に関するご質問、もしくは、本調査の詳細版の配布のご要望は、以下のお問い合わせ先までご連絡をお願いいたします。

【お問い合わせ先】

株式会社日本政策投資銀行 四国支店 企画調査課
Tel : 087-861-6676
Mail : he_8554@dbj.jp

著作権 (C) Development Bank of Japan Inc. 2024

当資料は、株式会社日本政策投資銀行 (DBJ) により作成されたものです。

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引などを勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願いいたします。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要です。当行までご連絡ください。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず『出所：日本政策投資銀行』と明記してください。