

## 第4章 物流事業者の意向調査

### 1 アンケート調査の概要

#### (1) アンケート調査の目的と調査事項

「しまなみ海道」等の活用の促進による、本州四国間の物流の活性化方策の検討に当たり、基礎資料を得ることを目的として実施した。

主な調査事項は次の通りである。

- ・事業所の概要について
- ・本州四国間の貨物輸送について
- ・「しまなみ海道」を利用した貨物輸送について
- ・「しまなみ海道」の利用促進方策について

#### (2) 対象地域の設定

対象地域は、「しまなみ海道」を利用した物流面において重要なウエイトを占める備後、広島、愛媛の3地域を対象とした。

各地域の範囲は、特別積み合せ貨物自動車運送業に代表される主要物流事業者の立地を勘案して、次のように設定した。なお、「しまなみ海道」沿線島嶼部は全市町を対象とした。

##### ・備後地域

広島県域：福山市、府中市、尾道市、三原市、因島市、瀬戸田町、向島町、御調町、久井町、沼隈町、神辺町、新市町

岡山県域：笠岡市、井原市、里庄町

##### ・広島地域

広島県域：広島市、廿日市市、大竹市、府中町、海田町、坂町

山口県域：岩国市、柳井市、玖珂町、周東町、平生町

##### ・愛媛地域

東予地区：今治市、東予市、西条市、新居浜市、伊予三島市、川之江市、周桑郡、越智郡

中予地区：松山市、北条市、伊予市、温泉郡、伊予郡

(注) 特別積み合せ貨物自動車運送業は、旧路線トラック運送業に該当するもので、以下、特積という。

#### (3) 対象事業者の選定

特積トラック運送業については、次の方法により選定した。

・広島、山口、愛媛の各県トラック協会『会員名簿』平成14年度版に収録されている特積トラック運送業の全事業所をベースとし、NTT西日本『タウンページ 2002～2003』により一部補足した。

特積以外の貨物自動車運送業（旧区域トラック運送業、その他）は、次の方法により選定した。

・国土交通省自動車交通局貨物課監修『全日本トラック事業者総覧 2002』平成14年度版に収録されている事業者について、地域別に次の基準により選定し、NTT西日本『タウンページ 2002～2003』により一部補足した。

備後地域：全事業者

広島地域：車両数30両以上の事業者

愛媛地域：松山市は車両数10両以上の事業者、松山市以外は全事業者

トラック運送業に加えて、備後地域の物流面で、海運と陸運の接点にあって重要な役割を担っている港湾運送業について、広島県東部港湾振興協会福山港部会の会員事業所の中から、備後地域の陸運との関連が強い事業所を対象として選定した。

(4) 調査実施時期 ... 平成14年11月下旬～平成15年1月上旬

(5) 調査方法 ... 発送、回収のいずれも郵送方式によった。

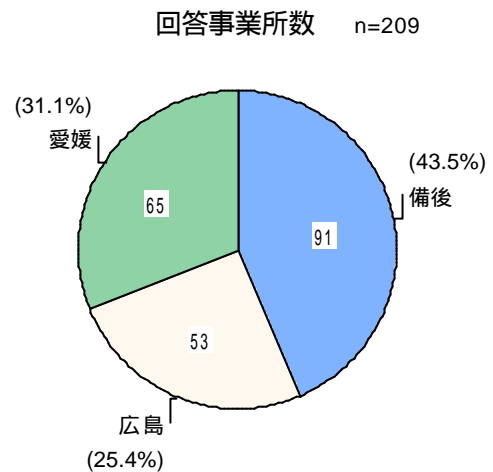
(6) 回収状況(平成15年1月24日現在)

	備後地域	広島地域	愛媛地域	計
発送数	524	165	220	909
回収数	91	53	65	209
回収率(%)	17.4	32.1	29.5	23.0

## 2 回答事業所の概要

### (1) 所在地

回答事業所の地域別分布は、備後91(43.5%)、広島53(25.4%)、愛媛65(31.1%)で、アンケート対象を全事業所に広げた備後が、他の2地域を大きく上回っている。

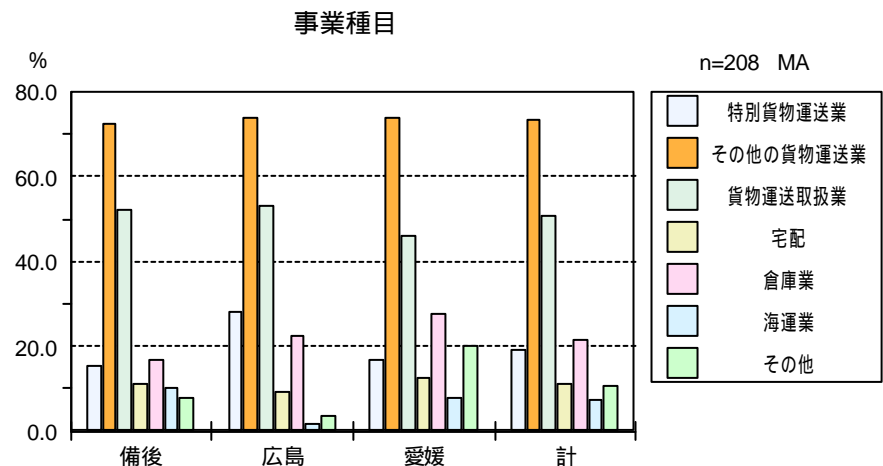


### (2) 事業種目

事業種目(複数回答)は、3地域が共通して、特積以外のその他の貨物自動車運送業が7割強を占めて最も多い(平均73.1%)。その大半は、いわゆる旧区域トラック運送業とみられる。

貨物運送取扱業が半数前後を占めて(平均50.5%)でこれに次ぐ。

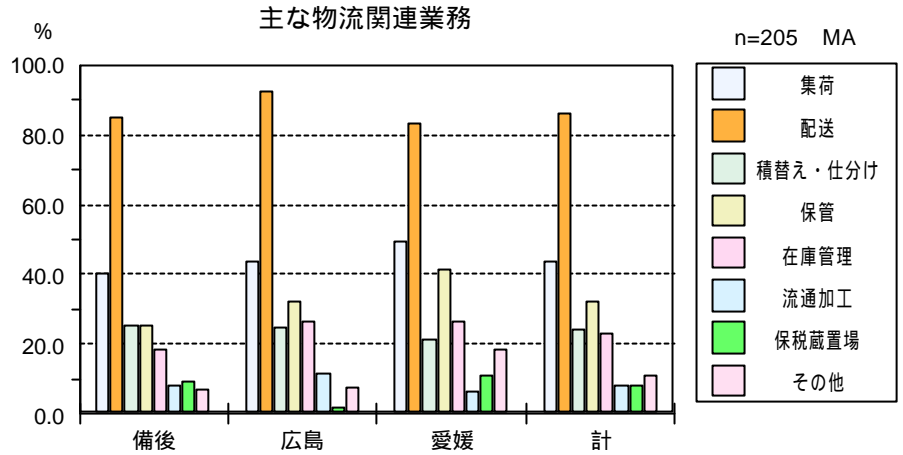
旧路線トラック運送業に該当する特積は、平均して2割弱(19.2%)であるが、車両数30両以上を対象とした広島では、3割弱(28.3%)を占めている。



(3) 主な物流関連業務

主な物流関連業務（複数回答）は、配送が最も多く平均して9割弱(86.3%)を占めている。次いで、集荷が平均4割強(43.9%)となっている。

地域別では、愛媛が、集荷(49.2%)、保管(41.5%)の業務で、他の2地域をかなり大幅に上回っている。農漁業等の地域産業における、大都市圏ないしは全国市場向け出荷業務との関連を反映しているとも考えられる。

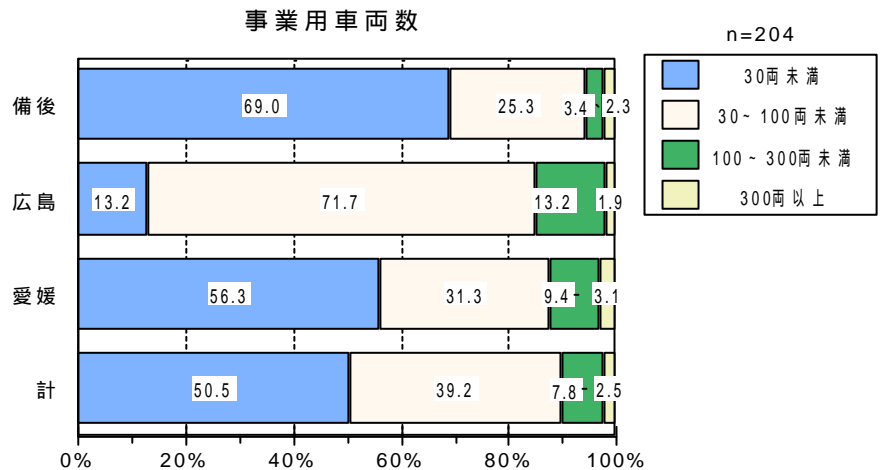


(4) 事業用車両数

事業用車両数は、地域別に、アンケート対象の選定基準が異なったために、特に、広島と他の2地域の間で、かなり様相が異なる。

広島は30両以上が9割近く(86.8%)を占めるが、愛媛では4割強(43.7%)、備後では3割強(31%)にとどまる。

ちなみに、300両以上では5事業所から回答が得られた(備後2、愛媛2、広島1)。



### 3 本州四国間の物流について

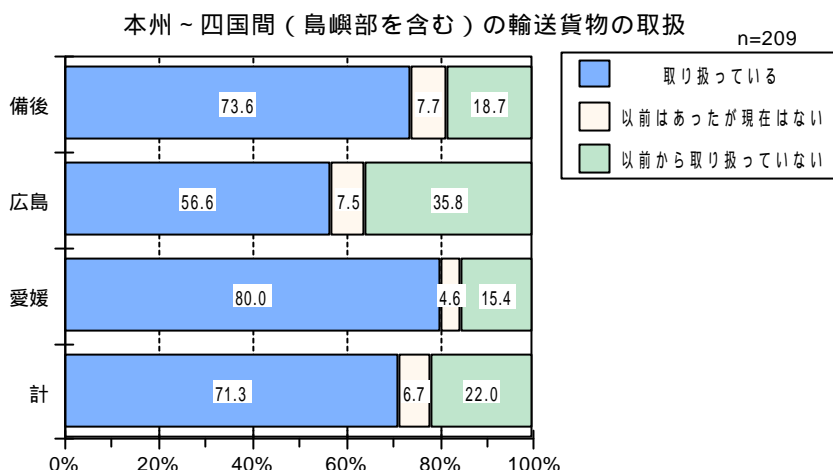
#### (1) 本州四国間（島嶼部を含む）の貨物輸送について

##### ア 本州四国間の輸送貨物取扱の有無

本州四国間（島嶼部を含む、以下略）の輸送貨物を取り扱っている事業所は、平均して回答事業所の7割強（71.3%）である。

地域別では、さすがに愛媛が8割で最も高く、備後が7割強（73.6%）でこれに続いている。

一方、広島は6割弱（56.6%）で愛媛、備後を大きく下回っている。東西の大市場との関連や、都市圏内における業務等が大きなウエイトを占めているためとも考えられる。



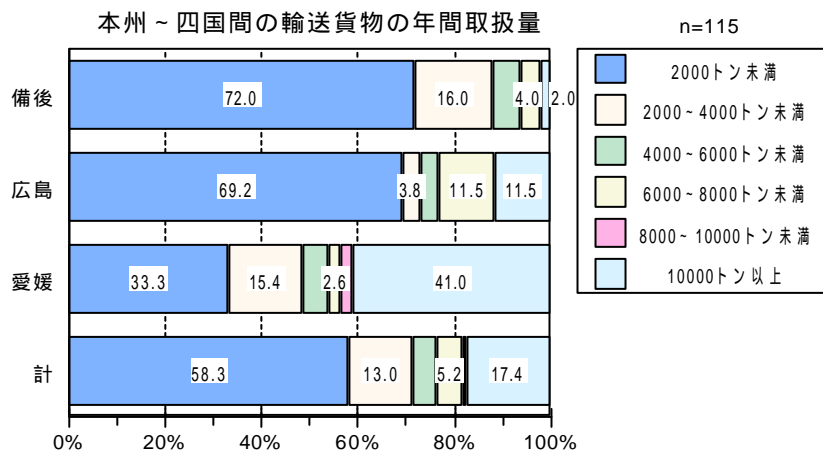
##### イ 本州四国間輸送貨物の年間取扱量

本州四国間の輸送貨物の年間取扱量では、地域差がかなり際立っている。

愛媛では、对本州の物流が、特に主要事業所では戦略的に重要なウエイトを占めるために、年間取扱量1万トン以上の事業所が4割強（41%）を占めている。2,000トン未満は3割強（33.3%）で、二極化の様相がうかがわれる。

備後、広島両地域では、2,000トン未満が7割前後を占めるが、比較的取扱規模の大きい事業所の割合は、広島の方が大きい。

ちなみに、年間取扱量1万トン以上の20事業所の内訳は、愛媛16、広島3、備後1である。本州四国物流の地場の担い手という面では、四国サイドが極めて重要なウエイトを占めていることが示されている。



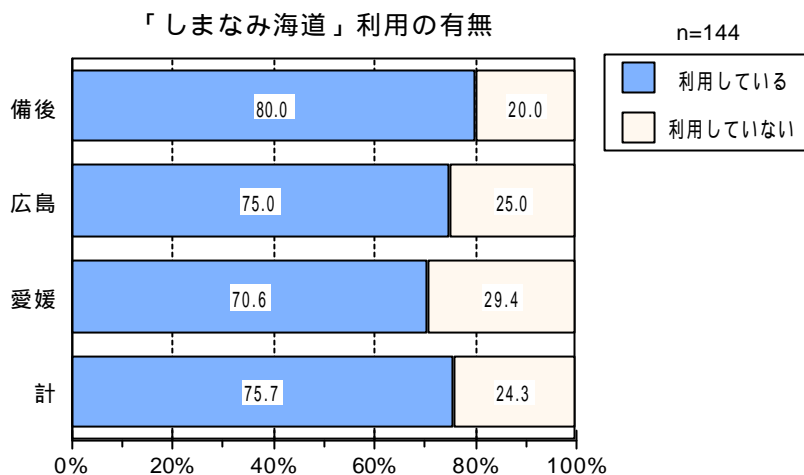
ウ 「しまなみ海道」の利用の有無

本州四国間の輸送貨物を取り扱っている事業所のうち、約4分の3（75.7%）が「しまなみ海道」を利用している。

地域別では、備後の割合が80%で最も高く、広島75%、愛媛70.6%と続いている。

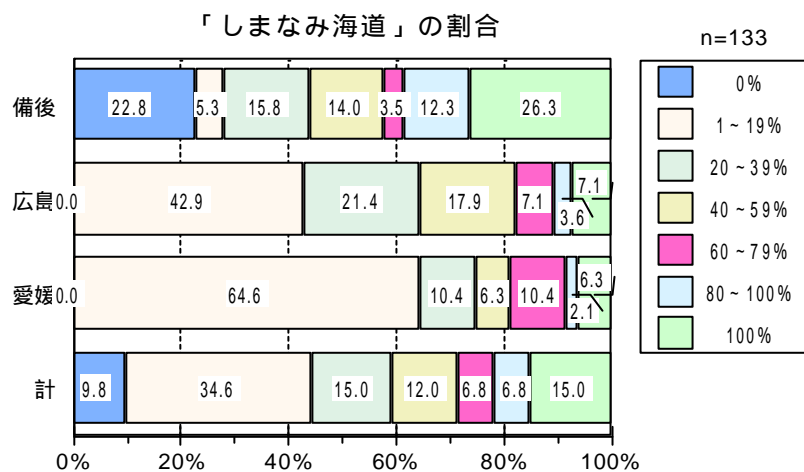
ちなみに、全回答事業所のうち、「しまなみ海道」を利用している事業所の割合を計算すると、次の通りであり、備後、愛媛と比較して、広島のかかわりが相対的に低い。

備後57.1%、愛媛55.4%、広島39.6%、平均52.2%



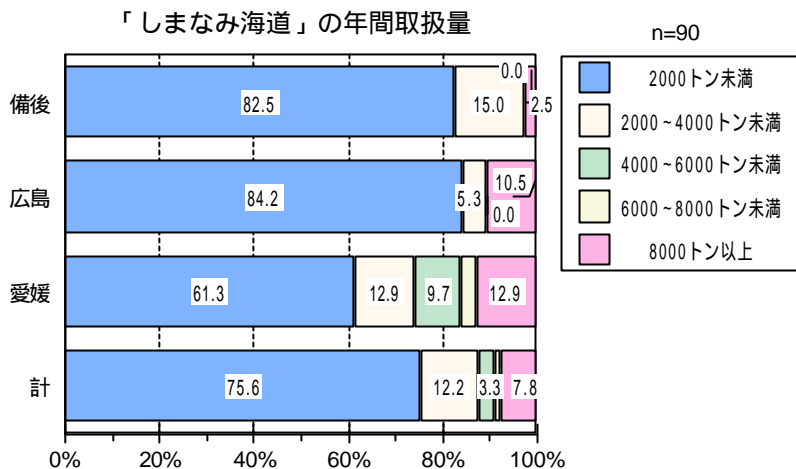
エ 「しまなみ海道」の利用割合

本州四国間の貨物輸送で「しまなみ海道」を利用する割合（重量ベース）について、60%以上を「しまなみ海道」に依存する事業所の割合をみると、備後が42.1%で最も高く、愛媛18.8%、広島17.8%と大差がある。（平均28.6%）



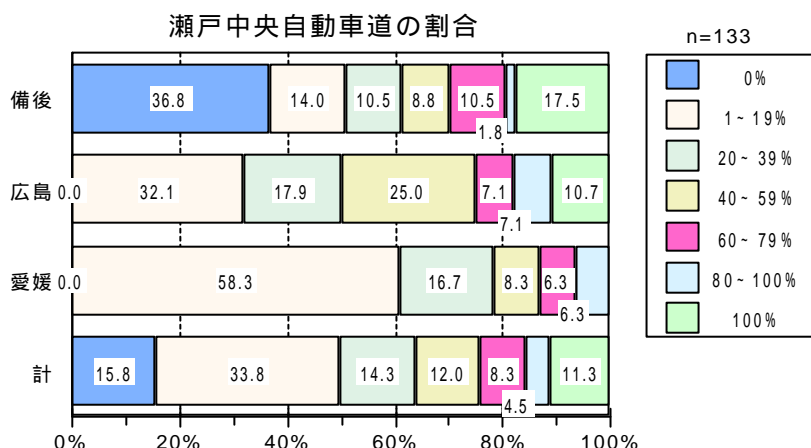
オ 「しまなみ海道」利用による年間取扱量

「しまなみ海道」を利用して輸送した年間取扱量をみると、備後、広島では、2,000トン未満が8割強（備後82.5%、広島84.2%）を占めているのに対して、愛媛は6割強（61.3%）とかなり低い。（平均75.6%）



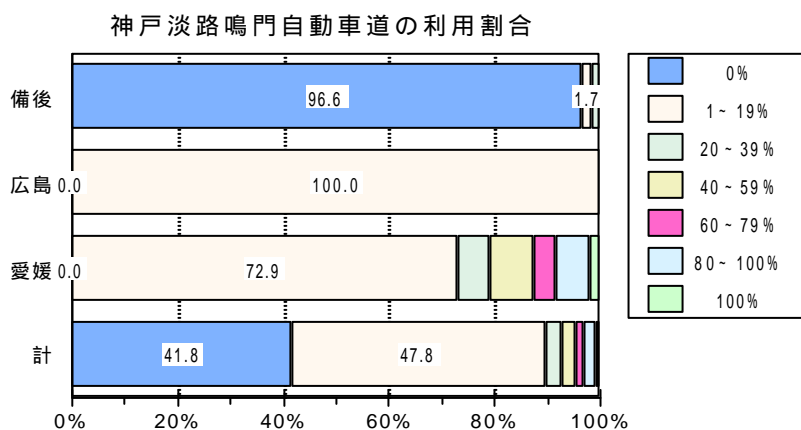
カ 瀬戸中央自動車道の利用割合

瀬戸中央自動車道では、60%以上依存する事業所の割合は、備後29.8%、広島24.9%、愛媛12.6%である。



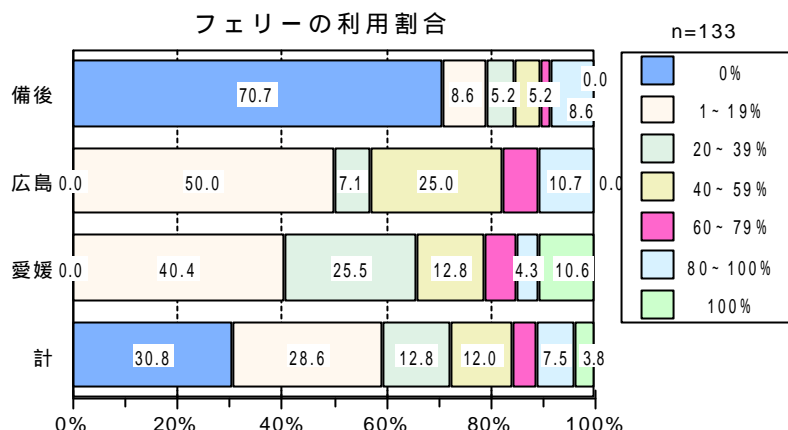
キ 神戸淡路鳴門自動車道の利用割合

神戸淡路鳴門自動車道では、60%以上依存する事業所は、備後、広島にはなく、愛媛で1割強（12.6%）の事業所が60%以上依存している。



### ク フェリーの利用割合

フェリーの利用について、60%以上依存している事業所の割合は、愛媛21.3%、広島17.8%、備後10.3%で、備後の割合が低い。



フェリーを利用している事業所における主な航路は、次の通りである（複数回答）。

交通地理的条件、便数、運賃効率等の面から、宇野 - 高松、竹原 - 波方の両航路の利用が多いようである。

航路	備後	広島	愛媛	計
宇野 - 高松	9	5	7	21
福山 - 多度津	6			6
竹原 - 波方	2	5	10	17
阿賀 - 堀江		3	4	7
広島 - 松山		1		1
柳井 - 三津浜		2	3	5

### ケ 「しまなみ海道」利用による輸送貨物量

回答事業所における「しまなみ海道」を利用した輸送貨物量は、推計によると年間約173千トンで、本州四国間の輸送貨物全体（約1,633千トン）の1割強（10.6%）である。（次頁表参照、以下同様）

これには、愛媛の本州との大量の貨物輸送が大きく影響している。

愛媛の本州四国間の年間貨物輸送量は約1,481千トン、そのうち「しまなみ海道」を利用したものは1割以下（7.5%）である。

備後の本州四国間の年間貨物輸送量は約75千トン、「しまなみ海道」利用は4割強（44.8%）に及ぶ。

広島の同輸送量は、備後とほぼ同規模の約77千トン、「しまなみ海道」利用は4割弱（36.7%）と推計される。

コ 本州四国間のルート別貨物輸送量

3地域について、本州四国間のルート別の貨物輸送量の分担を推計すると下表の通りである。

備後では、「しまなみ海道」が最大のシェアをもち（44.8%）、瀬戸中央自動車道（37.2%）とともに、対四国の物流の基幹的なパイプの役割を担っている。

広島では、フェリーのシェアが最も大きく（41.2%）、「しまなみ海道」（36.7%）とともに、対四国の物流の主要パイプとなっている。

愛媛では、本州四国間の物流の基本部分は、対大都市圏・対全国の物流であるため、瀬戸中央自動車道（41.6%）を最大のルートとしつつ、神戸淡路鳴門自動車道（23.3%）及びフェリー（27.6%）との役割分担のもとで、主要なパイプが形成されているようである。「しまなみ海道」（7.5%）は、対岸の山陽・中国地方との交流ルートとして位置づけられているものとみられる。

但し、「しまなみ海道」の年間輸送量173千トンの中では、愛媛の事業所が111千トン、6割強（64.1%）のシェアを占めており、最大のユーザーとみられる。

本州四国間貨物輸送量のルート別構成

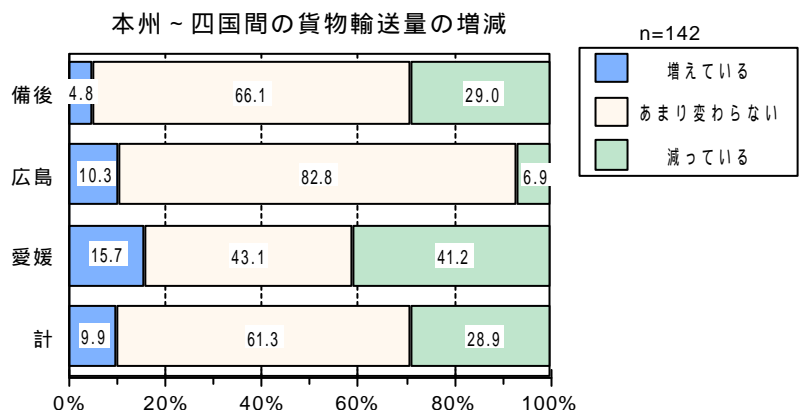
（単位：千ト、%）

		備 後	広 島	愛 媛	計
実 数	しまなみ海道	33.5	28.4	110.6	172.6
	瀬戸中央自動車道	27.8	15.6	615.5	658.9
	神戸淡路鳴門自動車道	0.4	1.5	344.9	346.8
	フェリー	11.1	31.9	408.7	451.6
	そ の 他	2.0	0.0	1.5	3.5
	計	74.8	77.4	1,481.2	1,633.4
構 成 比	しまなみ海道	44.8	36.7	7.5	10.6
	瀬戸中央自動車道	37.2	20.2	41.6	40.3
	神戸淡路鳴門自動車道	0.5	1.9	23.3	21.2
	フェリー	14.8	41.2	27.6	27.6
	そ の 他	2.7	0.0	0.1	0.2
	計	100.0	100.0	100.0	100.0
回答事業所数（有効）		50	26	41	117

サ 本州四国間の貨物輸送量の動向

本州四国間の貨物輸送量の最近の動向をみると、平均して、「あまり変わらない」が過半（61.3%）を占める。反面、「減っている」が3割弱（28.9%）あり、「増えている」（9.9%）を大幅に上回り、「増-減」はマイナス19ポイントで不振の事業所が少なくない。

地域別では、広島は8割強（82.8%）が「あまり変わらない」としており、横這い基調で推移。





一方、愛媛では、「あまり変わらない」は4割強（43.1%）にとどまり、「増 - 減」はマイナス25.5ポイントで、本州四国間貨物輸送が不振の事業所がかなりのウエイトを占めている。

備後では、「あまり変わらない」が7割弱（66.1%）を占めるが、「増 - 減」はマイナス24.2ポイントで、愛媛とほぼ似た状況にある。

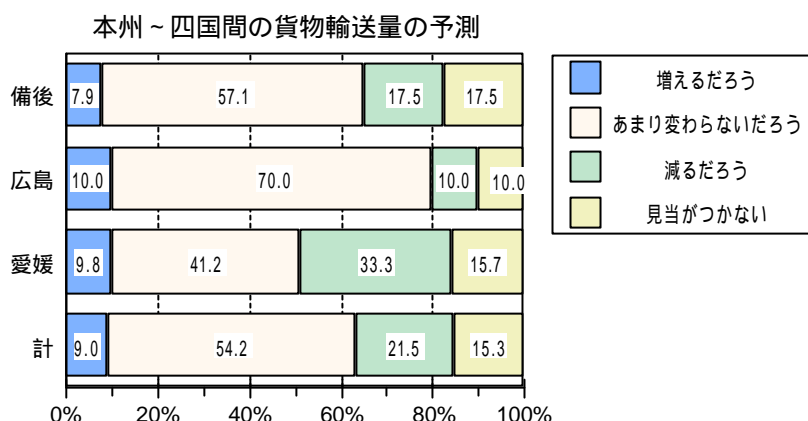
### シ 本州四国間の貨物輸送量の予測

貨物輸送量の今後の見通しでは、平均して、過半の事業所（54.2%）は「あまり変わらないだろう」と予測しているが、「増 - 減」はマイナス12.5ポイントで概して先行きも芳しくない。

地域別では、広島は横這い基調を概ね持続する。

備後は「あまり変わらないだろう」が6割弱（57.1%）を占めるものの、「増 - 減」がマイナス9.6で、芳しくない状況が予測される。

愛媛は、「あまり変わらないだろう」が半数を切り（41.2%）、「増 - 減」はマイナス23.5で、不振の状況が続く見通しになっている。



## (2)「しまなみ海道」を利用した貨物輸送について

### ア 「しまなみ海道」を利用する貨物の種類

「しまなみ海道」を利用する輸送貨物の種類（複数回答）は、3地域平均で見ると、上位5品目は、鉄鋼・非鉄・化学・窯業品35%、種類にかかわらず利用33%、「その他」19.4%、金属加工・機械工業品15.5%、加工食品12.6%である。重化学工業が大きなウエイトを占める地域産業の製品・産業用資材等が上位を占めるほか、消費財・雑貨的な貨物の取扱も多い。

地域別では、備後は、鉄鋼・非鉄・化学・窯業品、金属加工・機械工業品など、重化学系の地域産業関連物資が多いのが特色である。

愛媛は、重化学系の地域産業関連物資が上位を占めるほか、生鮮農水産物、冷凍・冷蔵農水産物など農漁業系、さらに宅配品、引越貨物が多いのが特徴的である。

広島は、これら両地域とは対照的に、「その他」、加工食品など、概して消費財・雑貨的な貨物のウエイトが大きいとみられる品目が上位を占めて

「しまなみ海道」利用の際の貨物（MA）（単位：%）

	備後	広島	愛媛	計
種類にかかわらず利用	37.5	30.0	28.6	33.0
宅配品	6.3	5.0	17.1	9.7
引越貨物	8.3	10.0	14.3	10.7
配達時刻指定貨物	4.2	0.0	5.7	3.9
生鮮農水産物	2.1	0.0	17.1	6.8
冷凍・冷蔵農水産物	0.0	0.0	8.6	2.9
林産品	2.1	5.0	2.9	2.9
鉱産品	2.1	5.0	5.7	3.9
鉄鋼・非鉄・化学・窯業品	41.7	5.0	42.9	35.0
パルプ紙・糸・織物類	8.3	0.0	14.3	8.7
金属加工・機械工業品	16.7	10.0	17.1	15.5
住設機器・家電	10.4	5.0	14.3	10.7
加工食品	4.2	30.0	14.3	12.6
衣料・雑貨類	2.1	5.0	11.4	5.8
廃棄物	0.0	5.0	11.4	4.9
その他	16.7	35.0	14.3	19.4
計	100.0	100.0	100.0	100.0
回答事業所数（有効）	48	20	35	103

いる。高次都市機能の集積を反映して、消費財等の広域的なビジネス・物流拠点にふさわしい構成になっているのが特徴的といえよう。

イ 「しまなみ海道」を利用する貨物の相手地

「しまなみ海道」を利用した貨物輸送の相手地（複数回答）は、3地域全体でみると、因島市・瀬戸田町、松山市・北条市・伊予市・温泉郡・伊予郡、今治市・越智郡、向島町などが、ほぼ3割以上で上位を占めている。地域別では、備後は、最大は因島市（58.8%）で、以下、広島県の沿線島嶼部、今治市をはじめ愛媛県本島部が上位で続いている。広島は、最上位は松山市・北条市・伊予市・温泉郡・伊予郡（57.1%）をはじめ愛媛県本島部、次いで広島県の沿線島嶼部と続いている。愛媛県の都市との強いつながりが特徴的である。愛媛は、広島県・岡山県・四国以外の国内が最大（42.9%）で、続いて、愛媛県の沿線島嶼部、備後以外の広島県（広島市が主体とみられる）、福山市となっている。域外の本州・九州等のほか、広島市、福山市など広島県の中核・中核都市が上位を占めているのが特色である。

「しまなみ海道」を利用した貨物輸送の主な相手地（MA）（単位：%）

	備後	広島	愛媛	計
向島町	43.1	23.8	14.3	29.9
因島市	58.8	28.6	20.0	40.2
瀬戸田町	43.1	23.8	22.9	32.7
竹原市	0.0	0.0	11.7	3.7
三原市・本郷町	7.8	0.0	11.4	7.5
尾道市・御調郡(向島町を除く)	17.6	4.8	22.9	16.8
福山市・沼隈郡・深安郡	15.7	0.0	34.3	18.7
府中市・芦品郡	5.9	0.0	11.4	6.5
その他広島県	5.9	14.3	40.0	18.7
笠岡市・井原市	7.8	0.0	17.1	9.3
その他岡山県	2.0	0.0	25.7	9.3
上浦町	7.8	9.5	34.3	16.8
大三島町	17.6	9.5	40.0	23.4
伯方町	25.5	23.8	40.0	29.9
宮窪町	3.9	14.3	31.4	15.0
吉海町	3.9	14.3	40.0	17.8
今治市・越智郡	41.2	33.3	14.3	30.8
東予市・西条市・新居浜市	29.4	38.1	14.3	26.2
伊予三島市・川之江市	23.5	28.6	11.4	20.6
松山市・北条市・伊予市・温泉郡・伊予郡	35.3	57.1	11.4	31.8
その他愛媛県	21.6	28.6	14.3	20.6
香川県	11.8	23.8	14.3	15.0
徳島県	7.8	14.3	11.4	10.3
高知県	13.7	14.3	14.3	14.0
その他国内	3.9	4.8	42.9	16.8
計	100.0	100.0	100.0	100.0
回答事業所数（有効）	51	21	35	107

ウ 「しまなみ海道」を利用する理由

「しまなみ海道」を利用する理由では、全体として、「時間短縮による業務効率化」が他を引き離して最も多い（61.5%）。以下、「定時性の確保」、「配送先へのアクセスがよい」が2割台で続いている。これらの特色は、3地域に共通している。地域別の特徴としては、備後では「荷主の要請による」が他の2地域を大幅に上回っている。相対的にフェリーの利用が多い広島では「定時性の確保」及び「配送先へのアクセスがよい」が、域外輸送の需要が多い愛媛では「ドライバーの労働条件の改善」及び「緊急輸送への対応」が、それぞれ他地域を上回っているのが特徴的である。

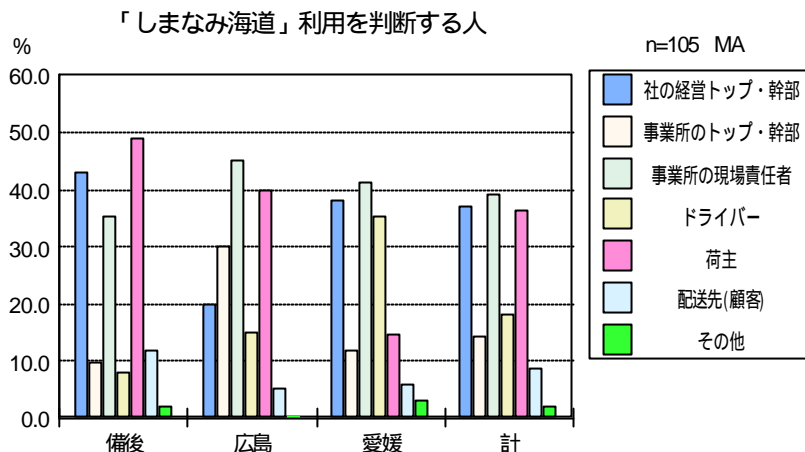
「しまなみ海道」を利用する主な理由（MA）（単位：%）

	備後	広島	愛媛	計
時間短縮による業務効率化	64.0	55.0	61.8	61.5
定時性の確保	20.0	50.0	20.6	26.0
渋滞の回避	2.0	5.0	11.8	5.8
ドライバーの労働条件の改善	6.0	15.0	17.6	11.5
通行料金面で有利	2.0	5.0	11.8	5.8
物流拠点へのアクセスがよい	4.0	5.0	8.8	5.8
荷主へのアクセスがよい	22.0	20.0	11.8	18.3
配送先へのアクセスがよい	22.0	35.0	23.5	25.0
緊急輸送への対応	4.0	10.0	14.7	8.7
荷主の要請による	18.0	10.0	2.9	11.5
配送先の要請による	6.0	0.0	8.8	5.8
その他	6.0	10.0	2.9	5.8
計	100.0	100.0	100.0	100.0
回答事業所数（有効）	50	20	34	104

エ 「しまなみ海道」利用に係る判断

「しまなみ海道」を利用するか、利用しないかの判断では、全体として、「事業所の現場責任者」、「荷主」、「社の経営トップ・幹部」がそれぞれ4割弱で上位を占める。

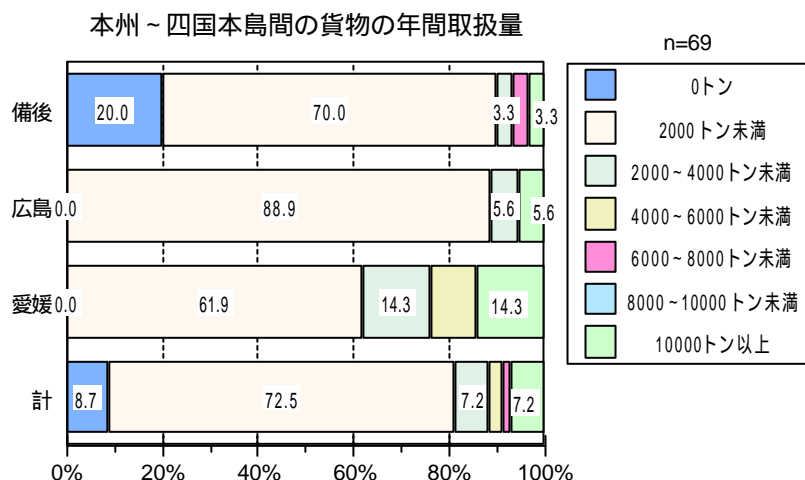
地域別には、備後では「荷主」の判断、広島では「事業所のトップ・幹部」の判断、愛媛では「ドライバー」の判断が、それぞれ他地域を大幅に上回っているのが特徴的である。



オ 本州本土～四国本島間の年間貨物取扱量

「しまなみ海道」を利用している事業所について、島嶼部を除く、本州（本土）～四国（本島）間の輸送貨物の取扱量をみると、取扱量がゼロと回答している事業所は1割以下（8.7%）にとどまる。取扱量が1トン～2,000トン未満と回答したものが7割強（72.5%）を占め、概して取扱規模は大きくない。

地域別に、取扱量ゼロを含めて、2,000トン未満の割合をみると、備後90%、広島88.9%、愛媛61.9%で、愛媛の回答事業所の取扱量が、平均して備後、広島よりもかなり大きい。

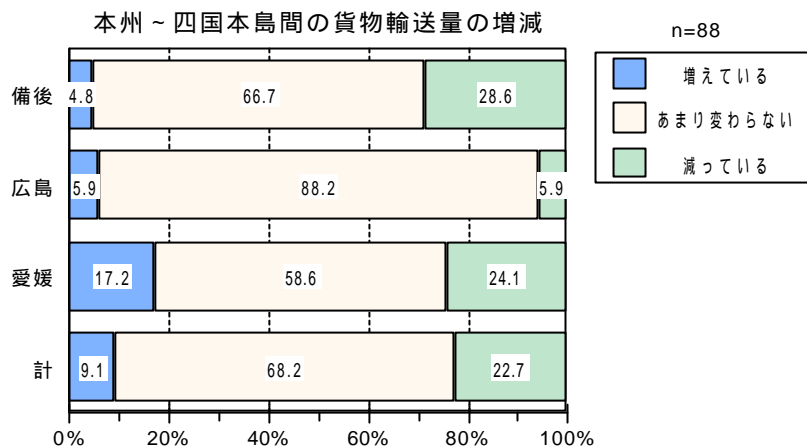


カ 「しまなみ海道」を利用した本州本土～四国本島間の貨物輸送量の動向

本州（本土）～四国（本島）間の貨物輸送について、「しまなみ海道」を利用した貨物輸送量の最近の動向をみると、全体として、7割弱（68.2%）が「あまり変わらない」と回答している。「増 - 減」はマイナス13.6ポイントで、全体として芳しくない状況がうかがわれる。

地域別には、備後では、「あまり変わらない」が7割弱（66.7%）を占めるものの、「増 - 減」はマイナス23.8ポイントであり、不振の事業所がかなり多い。

広島では、9割弱（88.2%）が「あまり変わらない」としており、相対的に安定しているように見える。愛媛では、「あまり変わらない」は6割弱（58.6%）に対して、「増えている」が17.2%、「減っている」が24.1%あり、横這いの層を挟んで、増加と減少の対照的な傾向を示す企業が並存している。

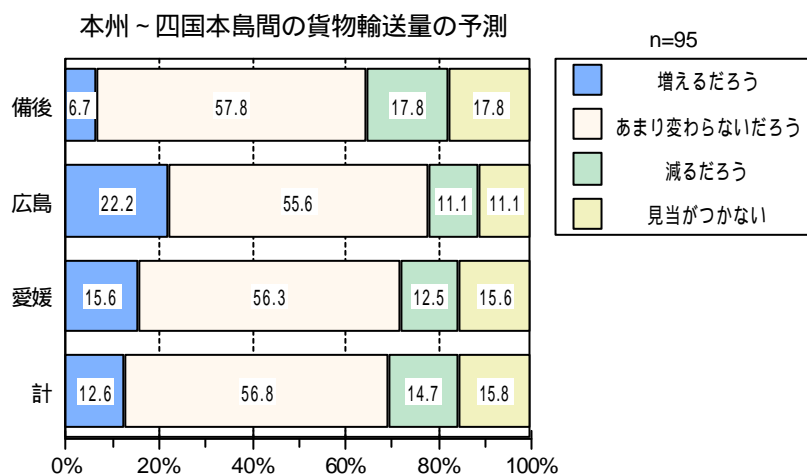


キ 「しまなみ海道」を利用した本州本土～四国本島間の貨物輸送量の予測

今後の予測では、全体として、「あまり変わらないだろう」が6割近く（56.8%）を占める。増加と減少が各1割強で大差なく、「増 - 減」はマイナス2.1ポイントとなっている。

各地域とも「あまり変わらないだろう」が6割弱を占めるが、備後では「減るだろう」が2割近く（17.8%）を占めて「増 - 減」は10ポイント以上のマイナス、広島は逆に「増えるだろう」が2割強（22.2%）を占め「増 - 減」は10ポイント以上のプラスとなり、備後と対照的である。

愛媛では、「増えるだろう」（15.6%）と「減るだろう」（12.5%）がほぼ同率で並存している。



### ク 帰り荷の確保について

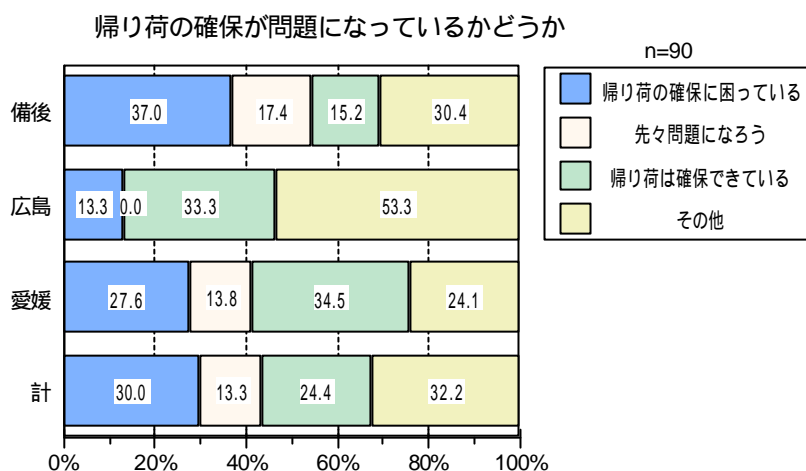
「しまなみ海道」を利用した貨物輸送における、帰り荷の確保の問題については、全体として、「確保に困っている」が3割、「先々問題になろう」が1割強（13.3%）で、合わせて4割強（43.3%）が先行きを含めて、帰り荷の問題を抱えている。

地域別には、備後では、先行きを含めて半数以上（54.4%）の事業所が帰り荷の問題を抱えており、その割合は、3地域の中では最も高い。

愛媛でも、備後とほぼ似た状況がみられ、先行きを含めて、帰り荷の問題を抱える事業所が4割強（41.4%）に及んでいる。

広島は、これら両地域とは対照的で、帰り荷の問題を抱えている事業所は1割強（13.3%）にとどまる。但し、「その他」の割合が5割強（53.3%）と著しく高く、この中には、帰り荷に係る問題が含まれていることも考えられる（後出）。

帰り荷の確保対策としては、新規荷主の開拓・営業強化、運送業者間の提携・共同化をあげる事業所が多い。

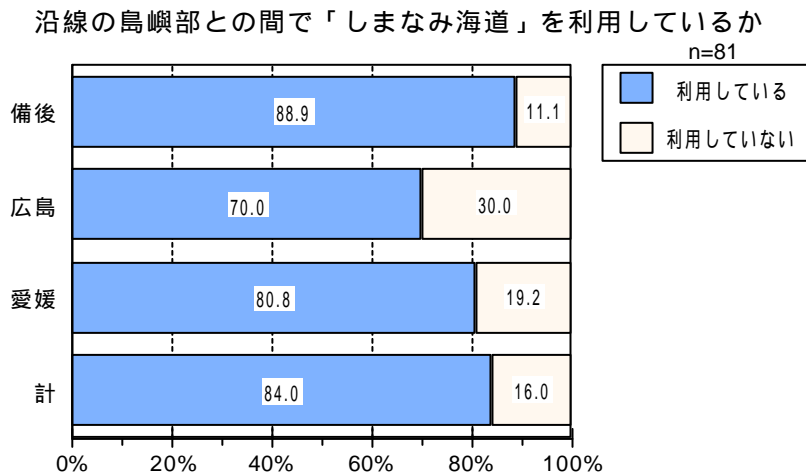


### (3)「しまなみ海道」沿線の島嶼部との間の貨物輸送について

#### ア 「しまなみ海道」を利用した対沿線島嶼部の貨物輸送

回答事業所の8割が、本州本土～沿線島嶼部間、四国本島～沿線島嶼部間の貨物輸送で「しまなみ海道」を利用している。

地域別では、利用している事業所の割合が最も高いのは備後（88.9%）で、愛媛（80.8%）、広島（70%）の順である。



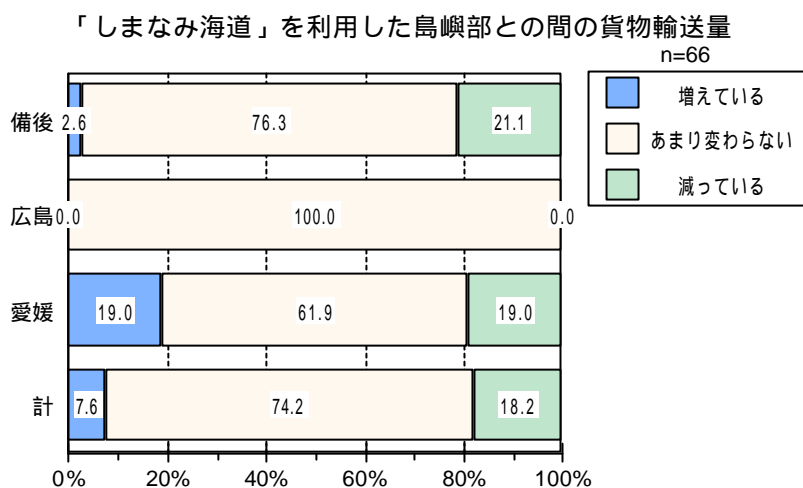
イ 「しまなみ海道」を利用した対島嶼部の貨物輸送量の動向

本州本土～沿線島嶼部間、四国本島～沿線島嶼部間の貨物輸送で「しまなみ海道」を利用した輸送量の最近の動向をみると、「あまり変わらない」が7割強（74.2%）を占めている。一方、「減っている」が18.2%、これに対して「増えている」が7.6%で、不振の事業所がかなりの割合を占めている。

地域別には、備後では「減っている」が2割を超え（21.1%）、「増えている」2.6%を大幅に上回り、概して芳しくない。

愛媛は、「増えている」と「減っている」が各2割弱（19%）の同率で、増加組と不振組が並存している。

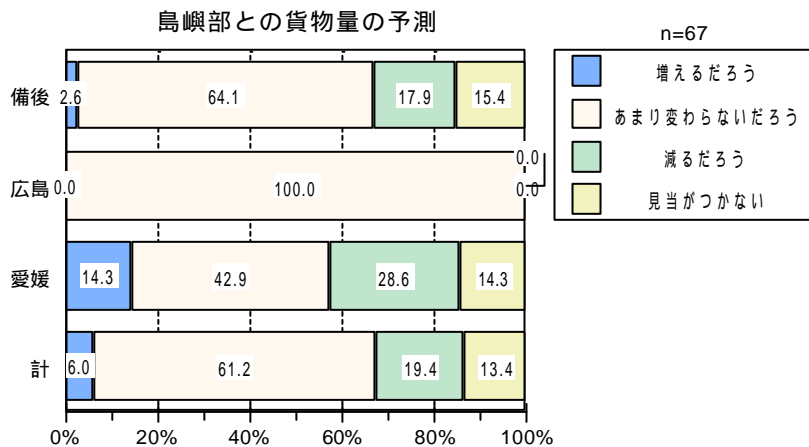
これらに対して広島では、回答事業所のすべてが「あまり変わらない」としており、安定している。



ウ 「しまなみ海道」を利用した対島嶼部の貨物輸送量の予測

「しまなみ海道」を利用した沿線島嶼部との間の貨物輸送量の予測においても、上記の現状とほぼ似た様相になっている。「あまり変わらないだろう」が6割強（61.2%）を占める中で、「減るだろう」（19.4%）が「増えるだろう」（6%）をかなり上回り、概して芳しくない状況が続くものとみられる。

地域別には、先行きも、現状の動向とほぼ似たパターンが持続することが予測される。



(4)「しまなみ海道」沿線の島嶼部における営業・集配体制について

ア 島嶼部における営業・貨物集配体制

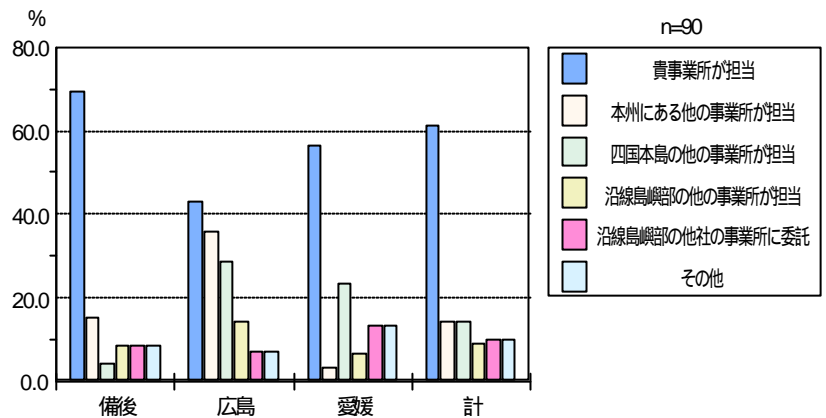
島嶼部における営業・集配体制は、全体として、回答事業所自体が担当するものが6割強(61.1%)を占めている。

地域別にはかなり様相が異なる。小規模事業所を多く含む備後場合は、回答事業所自体が担当するものが7割近く(69.6%)を占める。

愛媛では、回答事業所自体が担当するものは6割弱(56.7%)で、四国本島の他の事業所が担当するものが2割強(23.3%)ある。

広島では、回答事業所自体が担当するものは4割強(42.9%)にとどまり、広島の交通地理的制約条件等にも規定されて、本州にある他の事業所(35.7%)や四国本島の他の事業所(28.6%)などと、広域的な分担体制を構築しているケースが比較的多い。

島嶼部における営業・貨物集配の体制



イ 島嶼部における今後の営業・貨物集配体制

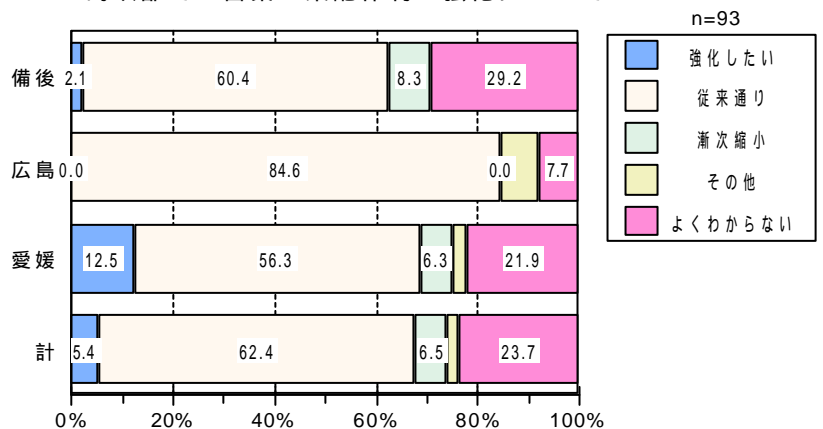
沿線島嶼部における営業・集配体制の今後については、全体として、「従来通りのやり方でいく」が最も多く、6割強(62.4%)を占める。

各地域とも、「従来通りのやり方でいく」が過半を占めるが、備後では、「漸次縮小」(8.3%)が「強化したい」(2.1%)をやや上回っている。

愛媛では、逆に「強化したい」(12.5%)が「漸次縮小」(6.3%)をやや上回っている。

広島は、「従来通りのやり方でいく」の割合が圧倒的に高い(84.6%)。

島嶼部での営業・集配体制の強化について

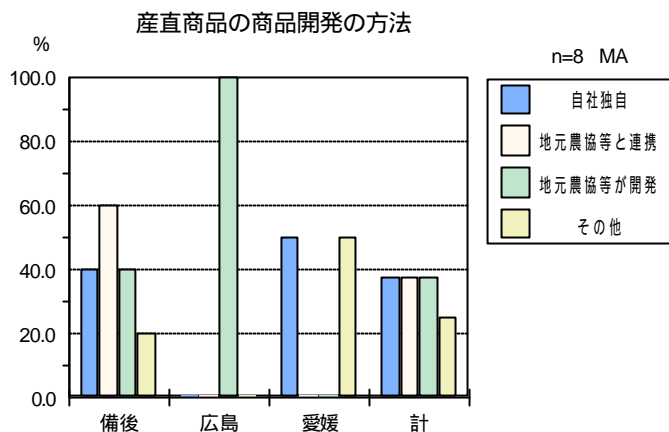
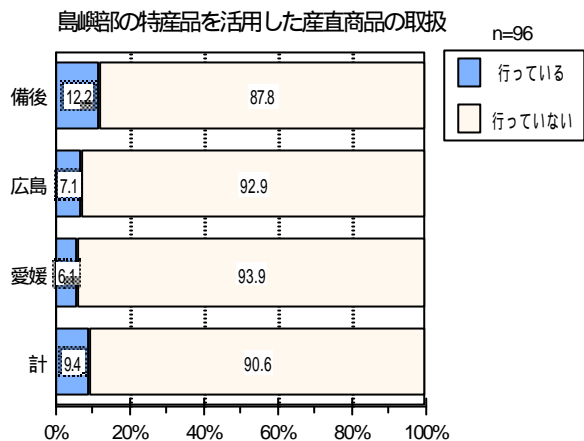


ウ 沿線島嶼部における産直商品の取扱

島嶼部の特産品の取扱を「行っている」ものは1割弱（9.4%）で、実数にして9事業所である。地域別の内訳は、備後6、愛媛2、広島1である。

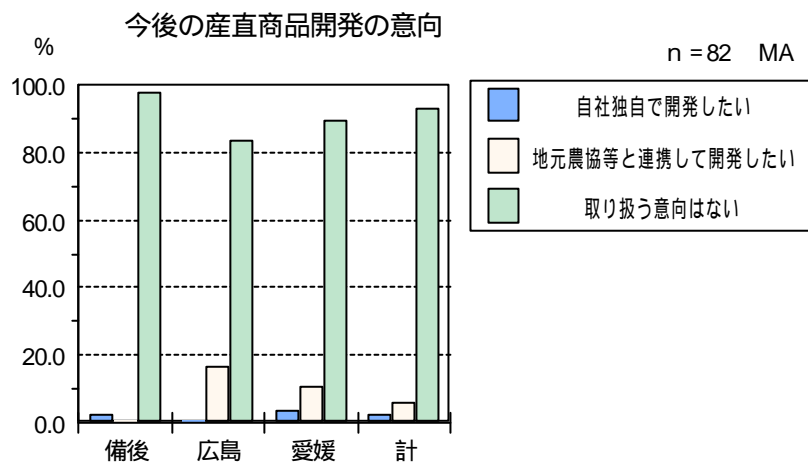
取扱品目は柑橘類が多い。

商品開発の方法については、自社開発、地元農協等と連携、地元農協等が開発がほぼ同数ある。



エ 沿線島嶼部における産直商品取扱の意向

島嶼部の特産品の取扱を「行っていない」事業所について、今後の特産品取扱の意向をみると、「地元農協等と連携して開発したい」5事業所（愛媛3、広島2）、「自社独自で開発したい」2事業所（備後1、愛媛1）となっている。





(5)「しまなみ海道」の利用促進方針について

ア 「しまなみ海道」の利用促進方針

「しまなみ海道」の利用促進方針では、全体として、「通行料金の減額」が9割弱（87.4%）で突出している。以下、「割引制度等の実施」4割弱（37.2%）、「未整備道路区間の早期完成」3割弱（28.8%）、「帰り荷の確保策の推進」2割弱（17.8%）と続いている（以下略）。

各地域とも、これら4項目が上位を占めるが、これら以外に、地域的には次のような特徴がみられる。広島では「広島・備後～中予・東予の都市圏間の経済交流促進」が3割弱（27.1%）を占め、愛媛でも同割合が2割弱（18.3%）ある点が共通している。両県都間の経済交流の重要性についての共通した認識が反映されているとみられる。

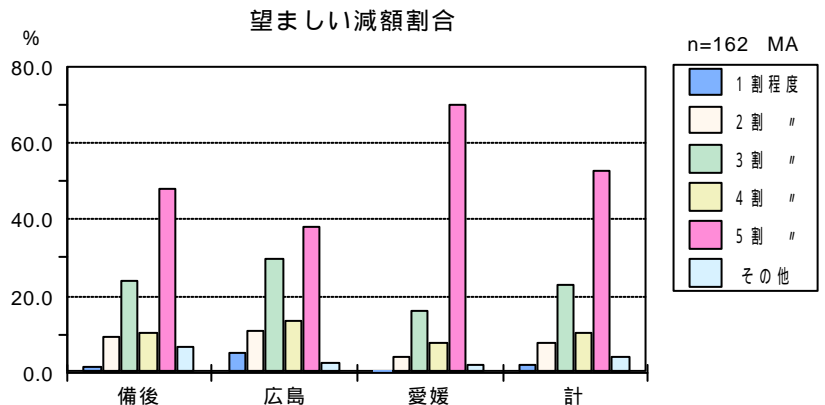
	備後	広島	愛媛	計
通行料金の減額	95.2	79.2	83.3	87.4
正規通行料金の割引制度等の実施	39.8	37.5	33.3	37.2
共同配送など貨物輸送システムづくり	7.2	16.7	5.0	8.9
集荷に関する支援システムづくり	1.2	2.1	0.0	1.0
帰り荷の確保策の推進	15.7	25.0	15.0	17.8
他の輸送機関との連携・ネットワーク整備	3.6	4.2	1.7	3.1
農漁業など地場産業の振興	2.4	0.0	10.0	4.2
山陽・四国市場をにらんだ流通加工拠点等の整備・誘致	4.8	4.2	10.0	6.3
バイオ系産業など地域特性を活かした産業拠点づくり	1.2	0.0	1.7	1.0
自然環境を活かした産学交流拠点づくり	0.0	0.0	1.7	0.5
広島・備後～中予・東予の都市圏間の経済交流促進	6.0	27.1	18.3	15.2
未整備道路区間の早期完成	22.9	27.1	38.3	28.8
その他	2.4	2.1	0.0	1.6
計	100.0	100.0	100.0	100.0
回答事業所数（有効）	83	48	60	191

イ 通行料金の望ましい減額割合

通行料金の望ましい減額の割合をみると、半数を上回る事業所(52.5%)が「5割程度」の減額をあげている。次いで、「3割程度」の減額が2割強（22.8%）を占める。

回答事業所の6割強（63%）が「4割程度」以上の減額を望んでおり、希望する減額の幅が極めて大きい。このことは、地域別にも、ほぼ共通している。

地域別には、愛媛の回答事業所では、「5割程度」の減額をあげるものが7割に達している点が注目される。

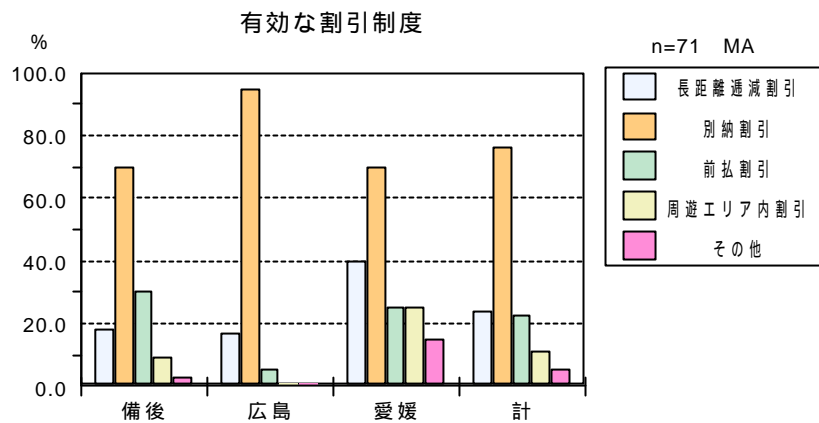


### ウ 有効な割引制度

有効な割引制度では、現在高速道路で適用されている割引制度の1つである、別納割引をあげるものが突出して多い(76.1%)。

次いで、長距離逓減割引と前払割引がそれぞれ2割強を占めている。

こうした特徴は、各地域ともほぼ共通しているが、域外輸送の多い愛媛では、長距離逓減割引が4割、周遊エリア内割引が25%をそれぞれ占めるなどの特徴がみられる。



## 4 まとめと課題

### (1) まとめ

#### ア 回答事業所の概要

事業所数では備後、事業所規模では広島が上位、アンケート対象の選定基準の地域差にもとづく

回答事業所の地域別分布は、備後91、広島53、愛媛65で、アンケート対象を全事業所に広げた備後が、他の2地域を大きく上回っている。

事業用車両数は、全体として30両未満が半数強を占めるが、地域別には、アンケート対象の選定基準が異なるために、かなり様相が異なる。広島は30両以上が9割近くを占めるが、他の2地域では、3～4割強にとどまる。

#### イ 本州四国間（島嶼部を含む）の物流について

##### 本州四国間の貨物輸送について

回答事業所の7割強が本州四国間貨物を取扱う、地域別に異なる基幹ルート、備後は「しまなみ」・瀬戸大橋、広島はフェリー・「しまなみ」、愛媛は瀬戸大橋・フェリー

本州四国間（島嶼部を含む）の輸送貨物を取り扱っている事業所は、全体として7割強。愛媛8割、備後7割強、広島が最も低く6割弱。

年間取扱量では、2,000トン未満の事業所が備後、広島では7割前後を占めるが、愛媛では3割強にとどまる。愛媛では、1万トン以上が4割強を占め、二極化の様相もうかがわれる。

年間取扱量1万トン以上の20事業所の内訳は、愛媛16、広島3、備後1。本州四国間物流の地場の担い手という面では、四国サイドが極めて重要なウエイトを占めていることを示す。

全体として、本州四国間の輸送貨物を取り扱っている事業所の約4分の3が「しまなみ海道」を利用している。

本州四国間の貨物輸送量のルート別割合を地域別にみると、備後では「しまなみ海道」が最大のシェア（4割強）をもち、瀬戸中央自動車道（4割弱）とともに、対四国物流の基幹的なルートの役割を担っている。広島では、フェリーのシェアが最も大きく（4割強）、「しまなみ海道」（4割弱）とともに、対四国物流の主要ルートとなっている。愛媛では、本州四国間物流の主要な部分が対大都市圏・対全国であるため、瀬戸中央自動車道を最大のルート（4割強）としつつ、神戸淡路鳴門自動車道（2割強）フェリー（3割弱）との役割分担のもとで、主要なルートが形成されている。

但し、「しまなみ海道」を利用した年間輸送量の6割強は愛媛の事業所によって担われている。

回答事業所が利用するフェリー航路は、宇野 - 高松と竹原 - 波方の2航路が上位を占める。

本州四国間の貨物輸送量の動向をみると、全体として、「あまり変わらない」が6割強を占めるが、半面、「減っている」（3割弱）が「増えている」（約1割）を大幅に上回っており、不振の事業所がかなりのウエイトを占めている。「減っている」事業所の割合は、愛媛と備後ではそれぞれ約3割に達し、1割に満たない広島と対照的である。今後の予測についても、ほぼ同様である。

## 「しまなみ海道」を利用した貨物輸送について

輸送貨物の上位は地域産業の製品・産業関連資材等、消費財・雑貨系も多い、  
「しまなみ海道」利用の理由は「時間短縮による業務効率化」が突出して多い

「しまなみ海道」を利用する貨物の種類（複数回答）は、全体として、重化学工業が大きなウエイトを占める地域産業の製品・産業用資材等が上位を占めるほか、消費財・雑貨的な貨物の取扱も多い。地域別では、備後は重化学系の地域産業関連物資が多いのが特色。愛媛は重化学系の地域産業関連物資が上位を占めるほか、生鮮農水産物・冷凍冷蔵農水産物など農漁業系、宅配品、引越貨物が多いのが特徴的である。広島は、概して消費財・雑貨的な貨物のウエイトが大きいとみられる品目が上位を占め、消費財等の広域的なビジネス・物流拠点にふさわしい構成になっているのが特徴的といえる。

「しまなみ海道」を利用した貨物輸送の相手地は、全体として、因島市、瀬戸田町、松山市・周辺、今治市・周辺、向島町などが上位を占める。

地域別には、備後では、最大の因島市に次いで、広島県の沿線島嶼部、愛媛県本島部が上位で続いている。広島では、松山市・周辺を最上位に、愛媛県本島部、広島県の沿線島嶼部と続いている。愛媛では、域外の本州・九州等が最大のほか、広島市・福山市など広島県の中核・中核都市が上位を占めているのが特色である。

「しまなみ海道」を利用する理由では、3地域とも共通して、「時間短縮による業務効率化」が他を引き離して最も多く、以下、「定時性の確保」、「配送先へのアクセスがよい」が上位を占めている。地域別には、備後では「荷主の要請による」、フェリー利用の多い広島では「定時性の確保」、域外輸送が多い愛媛では「ドライバーの労働条件の改善」、「緊急輸送への対応」などの割合が、それぞれ相対的に高いのが特徴的である。

帰り荷確保の問題については、全体として、先々問題になろうとするものを含めて4割強が問題を抱えている。地域別には、備後では半数以上の事業所が問題を抱えており、愛媛でもほぼ似たような状況にある。帰り荷の確保対策としては、新規荷主の開拓・営業強化、運送業者間の提携・共同化をあげる事業所が多い。

## 「しまなみ海道」沿線の島嶼部との間の貨物輸送、サービス体制について

対島嶼部貨物輸送は概して横這い傾向のなか備後・愛媛に不振の  
事業所が目立つ、備後の一部事業所を主体に産直商品を取扱う

「しまなみ海道」を利用した沿線島嶼部との間の貨物輸送は、全体として、横這い基調の事業所が7割強と大半を占めるなか、「減っている」事業所が2割近くを占め、不振の事業所も少なくない。

地域別には、備後で相対的に不振の事業所の割合が目立ち、愛媛では増加組と不振組が並存する状況が特徴的である。先行きについても、ほぼ同様な傾向がみられる。

島嶼部における営業・集配体制は、全体として、回答事業所自体が担当しているものが6割強を占めている。地域別には、広島の場合、本州や四国にある他の事業所などと、広域的な分担体制をとっているケースが多い。

沿線島嶼部の産直商品を取扱っているのは、全体として1割弱の9事業所で、地域別内訳は、備後6、愛媛2、広島1となっている。取扱品目は柑橘類が多く、商品開発は自社開発や地元農協等との連携などによっている。今後も少数ではあるが、島嶼部特産品の取扱意向を示す事業所がある。

## 「しまなみ海道」の利用促進方策について

通行料金の大幅減額・別納割引制度の導入等を強く希望、  
広島・備後～中予・東予の都市圏間の経済交流促進も重視

「しまなみ海道」の利用促進方策では、各地域とも共通して、「通行料金の減額」が突出して高い割合を示し、「割引制度等の実施」、「未整備道路区間の早期完成」、「帰り荷の確保策の推進」と続いている。地域別には、広島、愛媛では2～3割弱が「広島・備後～中予・東予の都市圏間の経済交流促進」をあげており、両県の経済交流の重要性についての共通した認識が反映されている。

「通行料金の減額」では、半数を上回る事業所が「5割程度」の減額を望んでおり、中途半端な対策では実効性は薄く、相当にドラスチックな対応を望む声が強いようである。

「割引制度等の実施」では、高速道路で適用されている「別納割引」への希望が圧倒的に多く、「長距離通減割引」が続いている。

### (2) 課 題

現状把握を踏まえて、「しまなみ海道」利用促進へ向けた主要課題を整理すると次の通りである。

帰り荷の確保対策の推進。

全国ネットをもつ物流業者と連携した産直商品の開発・拡販

通行料金減額、割引制度充実等の推進。

広島、愛媛の企業間取引・関連産業の相互利用等の拡大

広島、愛媛の経済交流促進。