

# 中小企業における モーダルシフトの取組み状況等について

---

2024年9月26日

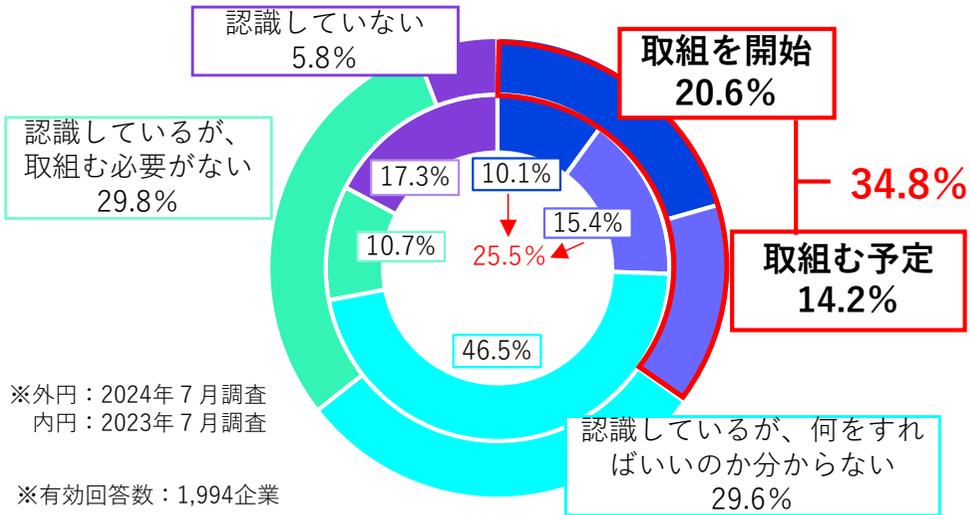
日本商工会議所

# 1. 物流2024年問題への対応の動向（日本商工会議所LOBO調査（24年7月）より）

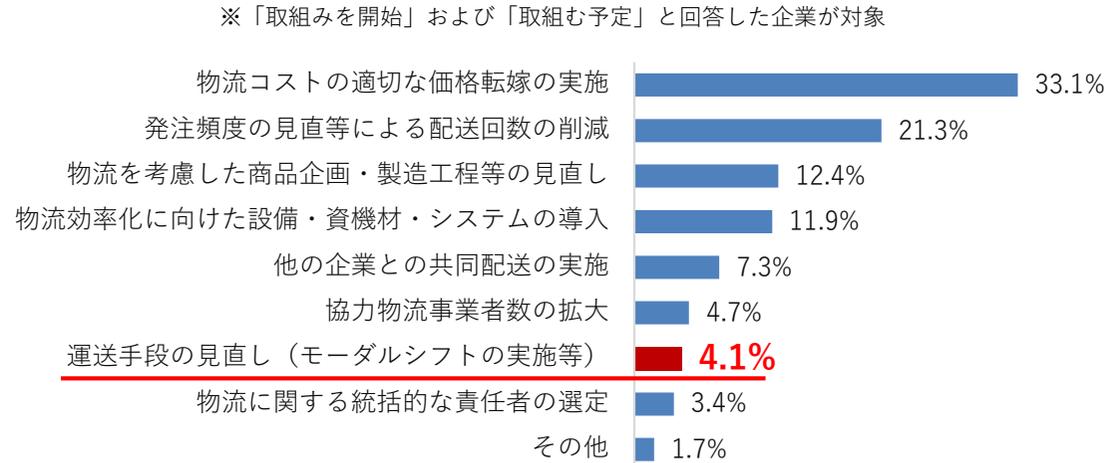
【モーダルシフト抜粋（公表資料外）】

- 2024年問題を背景とした物流効率化への取組状況について、「取組を開始（予定含む）」とする企業は34.8%と、前回（23年7月）調査から9.3ポイント増加し、**2024年問題に対する一定の理解や取組みが進みつつある**。
- 具体的な取組み内容としては、「物流コストの適切な価格転嫁の実施」が33.1%と最も高くなっており、次いで、「発注頻度の見直し等による配送回数の削減」（21.3%）、「物流を考慮した商品企画・製造工程等の見直し」（12.4%）と続く。**輸送手段の見直し(モーダルシフト等)は4.1%**に留まる。
- 輸送手段の見直し（モーダルシフト）に取組む企業は、比較的規模が大きい製造業が多い。**

## 物流2024年問題を背景とした物流効率化の取組状況

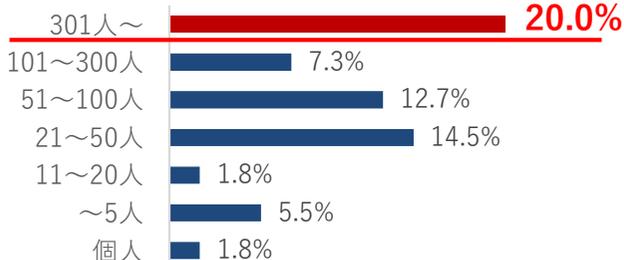


## 取組の具体的な内容（複数回答）

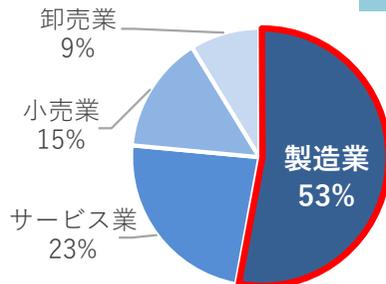


## 輸送手段の見直し（モーダルシフトの実施等）に取組むと回答した企業の属性

### 企業規模



### 業種



#### 〔製造業〕

- ・化学工業
- ・精密機械器具
- ・一般機械器具
- ・電気機械機器
- ・食料品製造

#### 〔サービス業〕

- ・道路貨物運送業

### 事業所立地地域

（上位4位）

- ・大阪府
- ・岐阜県
- ・北海道
- ・静岡県

## 2. モーダルシフトに関する企業の声（日商各種調査、ヒアリングより）

2

### モーダルシフトに関する企業の実態

#### 船舶・鉄道貨物輸送を行っていない企業

- ・ **ロットが小さくモーダルシフトに適さない。**（製造業）
- ・ **運送事業者が船舶・鉄道輸送を含めて輸送ルート・手段を最適化。どのように運ばれているかは把握していない。**（回答企業多数）

#### 船舶・鉄道貨物輸送を行っている企業

- ・ **【鉄道】** 20ft・両開きコンテナを年間120台分利用。40ftコンテナの使用頻度は数年に1度。**安い**が、**予定以上にリードタイムを要することが多い**ため、**自社倉庫間の横持ち輸送にのみ使用している。**（製造業）

### モーダルシフトに関する利便性の向上を求める声

#### 船舶・鉄道貨物輸送を行っていない企業

- ・ モーダルシフトの**デメリット（長いリードタイム、追跡が出来ない等）**が**メリット（コスト）**を上回る。（建設業）
- ・ モーダルシフトによる**メリット（脱炭素、コスト）**は理解しているが、**どこに相談をすればいいのかわからない。**（回答企業多数）
- ・ ロットが小さい企業も利用できるように、**1パレット単位で運べるようであれば検討したい。**（製造業）

#### 船舶・鉄道貨物輸送を行っている企業

- ・ **【鉄道】** 鉄道貨物は自社駅を持つ大手企業を優先しているように思えるほど、**融通が利かないことが多い。**（製造業）
- ・ **【鉄道】** 農産品輸送に貨物輸送を利用中。**低温コンテナが普及すれば魚介類輸送にも利用したい。**（水産卸）

### インフラ整備による企業・地域への効果、期待

- ・ **【船舶】** 近隣港湾の**岸壁整備の目処が立ったことから、定期的な船舶寄港の計画を進めることができた。**（電力）
- ・ **【船舶】** 港湾の**機能強化と、沿岸部と内陸部をつなぐ道路の整備、港湾近辺の産業団地整備により、港湾利用企業数とコンテナ取扱貨物量が急増。**港湾周辺では、**企業の物流・倉庫の拠点整備が進み**税金・雇用が増加。**地域経済の活性化**につながっている。（商工会議所）
- ・ **【船舶】** 物流2024年問題を背景に、今後企業の船舶利用の増加が想定される。港湾の機能強化（ふ頭拡張、耐震強化岸壁の整備）と、道路の機能強化（インターチェンジ化、サービスエリア設置）等を通じた更なる需要の取込みを期待している。（商工会議所）

### (1) 船舶・鉄道貨物輸送が荷主に魅力的な輸送モードとして認識されるようなサービスやメリットの創出

- 中小企業はニッチな分野で受注生産に対応する等、柔軟な取引に対応することで存在感を発揮しているケースが多い。また、大手企業のように、物流リソースを割けない中小荷主は、管理コストのかかる共同配送やコンテナ単位の輸送に向けた取組みが困難。このため、中小荷主企業の多くは、ロットや納期等に柔軟に対応できるトラック輸送を志向する傾向。
  - また、共同輸送や船舶・貨物鉄道輸送の取組みは、荷主主導でなく、地域の物流事業者の声かけ等により取組みが始まるケースが多い。
  - 中小企業においても物流2024年問題に関する認識は広がっている。大量・長距離輸送を前提とする船舶・鉄道貨物輸送サービスときめ細かなサービスを求める中小荷主のギャップを埋める新たなサービスが必要ではないか。
- ➔ **荷主企業にとって、船舶・鉄道貨物輸送が魅力的な輸送モードとして認識されるようなサービスやメリットの創出**が必要
- ➔ 持続可能な物流体系として、フィジカルインターネットの実現を視野に、**物流事業者による新たなサービスの展開等に対する支援**が必要

### (2) 国、自治体、民間が一体となった港湾・貨物鉄道の機能強化、関連インフラの整備促進に向けた具体的な道筋の提示

- モーダルシフト倍増目標の実現には、次世代高規格ユニットロードターミナルの形成、モーダルコンビネーションの実現に向けた技術開発・実装の加速化、輸送モード間の連携促進、港湾・貨物駅と企業立地地域を接続する広域道路網の整備促進、一貫パレチゼーション・コンテナリゼーションの円滑化に資する物流拠点の整備促進が必要。
  - 港湾周辺の道路や産業団地等の整備を面的に行った地域では、企業の拠点進出が進み、地域経済の活性化につながっている例が存在。
- ➔ 企業の投資促進を図る観点からも、**国・地方自治体・物流事業者が連携し、地域における物流インフラ整備に関する具体的な道筋を示す必要**。