

## 事業者アンケート 中間報告

本年2月、四国に本社、事業所を有する企業ならびに運輸・倉庫事業者1,367社に対し、国際物流に関するアンケート調査を行った。

うち、362社より回答(回答率26%)があり、その結果は、下記の通りとなっている。

## 1. 四国企業の国際物流概況

- ・回答があった362社のうち、海外と輸出入を行っている会社が124社、行っていない会社が238社となった。製造業では半数以上が、輸出入を行っている。

	輸出入を行っている企業	輸出入を行っていない企業
製造業	87社	82社
非製造業	37社	156社
計	124社	238社

- ・輸出入先地域として、最も多いのが東アジアであり、欧州・北米が続く。

(複数回答)

	輸 入	輸 出
東アジア	88社	69社
東アジア以外のアジア	6社	9社
オセアニア	8社	12社
北 米	17社	27社
南 米	6社	13社
欧 州	19社	20社
中 東	3社	8社
アフリカ	3社	8社

(注) 東アジアとは、韓国、台湾、ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム、中国の13ヶ国

- ・輸送方法は、コンテナ船による海上輸送が最も多く、次いで専用船による海上輸送、航空機輸送の順となっている。(複数回答)

専 用 船	コンテナ船	航 空 機
34社	89社	32社

## 2. 専用船による海上輸送

### 相手先

- ・輸入に関しては、東アジア地域からの輸入が 34 社中 21 社（62%）を占め、圧倒的に多い。国別には、中国、韓国、インドネシアの順となっている。
- ・輸出に関しても、東アジア地域が 34 社中 16 社（43%）を占め、四国との結びつきが強いことが窺える。国別には、韓国、中国、マレーシアの順となっている。

（複数回答）

	輸 入	輸 出
東アジア	21社	16社
東アジア以外のアジア	1社	1社
オセアニア	4社	2社
北 米	7社	4社
南 米	2社	5社
欧 州	4社	6社
中 東	2社	2社
アフリカ	0社	2社

#### 東アジア地域の国別輸入先（上位5ヶ国）

中 国	韓 国	インドネシア	マレーシア	ベトナム
11社	7社	6社	4社	2社

#### 東アジア地域の国別輸出先（上位5ヶ国）

韓 国	中 国	マレーシア	タ イ	台 湾
11社	7社	5社	4社	3社

### 輸出入品目

- ・主な輸入品目は、原材料、鉱物性燃料が多く、素材系産業の比率が高い四国の特色を反映している。主な輸出品目は、船舶など輸送用機器が最も多く、次いで一般機械となっている。（複数回答）

#### 輸入品目（上位5品目）

原材料	鉱物性燃料	金属・金属製品	機械機器	繊維・繊維製品
11社	4社	4社	4社	3社

#### 輸出品目（上位5品目）

輸送用機器	一般機械	金属・金属製品	化学製品	繊維・繊維製品 他
7社	5社	4社	3社	2社

### 輸出入額

- ・年間輸入額では、10億～50億円とする回答が、また輸出では1千万～1億円とする回答が最も多い。また、大量輸送できる専用船の特徴を反映し、輸出入額が100億円を上回るとする回答も多い。（輸出入全体の22%）

年間輸入額

10 百万円未満	1 社
10 百万円以上 ~ 1 億円未満	4 社
1 億円以上 ~ 10 億円未満	5 社
10 億円以上 ~ 50 億円未満	6 社
50 億円以上 ~ 100 億円未満	1 社
100 億円以上	4 社

年間輸出額

1 千万円未満	3 社
1 千万円以上 ~ 1 億円未満	5 社
1 億円以上 ~ 10 億円未満	2 社
10 億円以上 ~ 50 億円未満	2 社
50 億円以上 ~ 100 億円未満	0 社
100 億円以上	4 社

輸出入ルート

- ・ルートは輸出入とも、専用船の特徴を活かし、34 社中 32 社が積み替えをせず、直接海外と四国内港湾間を輸送している。

3. コンテナ船による海上輸送

相手先

- ・専用船同様、東アジア地域からの輸出入が約半数を占める。輸入では 89 社中 67 社（75%）が、輸出では 50 社（56%）が、同地域との取引である。（複数回答）

	輸 入	輸 出
東アジア	67 社	50 社
東アジア以外のアジア	6 社	6 社
オセアニア	3 社	8 社
北 米	8 社	20 社
南 米	2 社	8 社
欧 州	12 社	14 社
中 東	1 社	5 社
アフリカ	2 社	3 社

- ・国別には、輸出入とも、中国、韓国、台湾との取引が多い。（複数回答）

東アジア地域の国別輸入先（上位 5 ヶ国）

中 国	韓 国	台 湾	タイ	インドネシア
57 社	27 社	13 社	11 社	8 社

東アジア地域の国別輸出先（上位 5 ヶ国）

中 国	韓 国	台 湾	タイ	マレーシア・シンガポール
38 社	21 社	18 社	16 社	15 社

## 輸出入品目

- ・主な輸入品目は、原材料、繊維製品が多く、素材型産業の比率が高い四国の特色を反映している。輸出品目では、一般機械・化学繊維製品が多い。(複数回答)

### 輸入品目(上位5品目)

原材料	繊維・繊維製品	金属・金属製品	機械機器	食料品
17社	16社	15社	13社	9社

### 輸出品目(上位5品目)

一般機械	化学製品	食料品	繊維・繊維製品	金属・金属製品
13社	9社	8社	8社	6社

## 輸出入額

- ・年間輸入額では、1千万~1億円とする回答が40%を占めた。輸出では1億~10億円とする回答が45%と最も多い。

### 年間輸入額

1千万円未満	5社
1千万円以上 ~ 1億円未満	27社
1億円以上 ~ 10億円未満	22社
10億円以上 ~ 50億円未満	10社
50億円以上 ~ 100億円未満	1社
100億円以上	2社

### 年間輸出額

1千万円未満	6社
1千万円以上 ~ 1億円未満	13社
1億円以上 ~ 10億円未満	21社
10億円以上 ~ 50億円未満	3社
50億円以上 ~ 100億円未満	1社
100億円以上	3社

## 輸出入ルート

- ・コンテナ船では、輸出入とも、日本国内で、神戸・大阪港で荷下し・積出するケースが多い。また、国内輸送にはトラックを使用するケースが多い。(複数回答)

### 輸入における国内荷下し港(上位5港)

神戸	大阪	松山	高松	今治
36社	16社	16社	13社	8社

### 輸出における国内積出港(上位5港)

神戸	大阪	松山	高知	高松
40社	11社	11社	7社	5社

### 国内輸送方法

トラック輸送のみ	トラック輸送と内航	内航のみ
44社	14社	1社

#### 4. 航空輸送の状況

##### 相手先

- ・輸入は、東アジア地域からの輸入が 32 社中 19 社（59%）、また輸出では、32 社中 24 社（75%）にのぼる。（複数回答）

	輸 入	輸 出
東アジア	19 社	24 社
東アジア以外のアジア	2 社	2 社
オセアニア	0 社	2 社
北 米	5 社	5 社
南 米	1 社	0 社
欧 州	4 社	4 社
アフリカ	0 社	1 社

- ・国別には、中国、韓国との取引が多い。（複数回答）

##### 東アジア地域の国別輸入先（上位 5 ケ国）

中 国	韓 国	インドネシア	タイ	台湾・シンガポール
14 社	9 社	4 社	4 社	2 社

##### 東アジア地域の国別輸出先（上位 5 ケ国）

中 国	タイ	韓 国	台 湾	マレーシア・インドネシア
17 社	9 社	8 社	7 社	5 社

##### 輸出入品目

- ・輸入では、繊維・金属が多く、輸出では、一般機械、繊維製品の順となっている。（複数回答）

##### 輸入品目（上位 5 品目）

繊維・繊維製品	金属・金属製品	原材料	機械機器	食料品
8 社	8 社	6 社	6 社	3 社

##### 輸出品目（上位 5 品目）

一般機械	繊維・繊維製品	食料品	金属・金属製品	化学製品 他
7 社	6 社	4 社	3 社	2 社

##### 輸出入額

- ・年間輸入額では、1 億～10 億円とする回答が 33%と最も多く、輸出では 1 百万～10 百万円、10 百万～1 億円とする回答が全体の約 7 割を占める。

##### 年間輸入額

1 百万円未満	2 社
1 百万円以上 ～ 10 百万円未満	5 社
10 百万円以上 ～ 1 億円未満	6 社
1 億円以上 ～ 10 億円未満	7 社
10 億円以上	1 社

年間輸出額

1 百万円未満	0 社
1 百万円以上 ~ 10 百万円未満	8 社
10 百万円以上 ~ 1 億円未満	8 社
1 億円以上 ~ 10 億円未満	4 社
10 億円以上	2 社

輸出入ルート

- ・輸出入とも、四国内空港の海外路線が少ないこともあり、関西空港の利用が多い。

(複数回答)

	関西	高松	松山	成田
輸入時の国内荷下し空港	2 1 社	3 社	2 社	1 社
輸出時の国内積出し空港	2 2 社	1 社	3 社	-

- ・国内輸送については、輸出入とも、トラックによる輸送が中心である。

(複数回答)

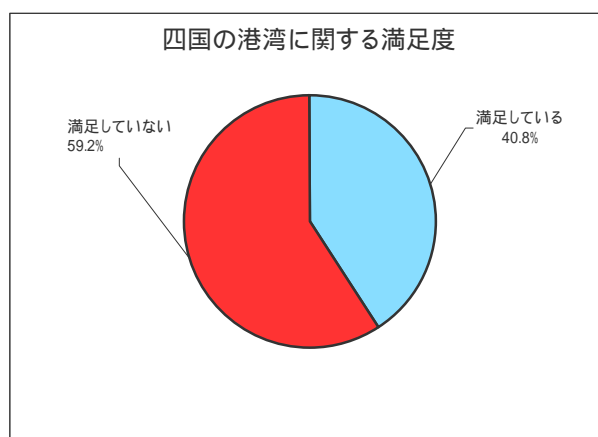
トラック輸送のみ	トラック輸送と内航	トラック輸送と航空
1 7 社	6 社	1 社

5 . 国際物流に関する要望事項

港湾関係

- ・四国の港湾に関する満足度

四国の港湾施設に「満足している」と答えた回答は、98 社中 40 社 (40.8%) となった。



- ・改善要望事項

改善要望事項で最も多かったのは、「海外への新規航路の開設・増便」で、次いで「荷役のコストダウン」となった。(上位 5 項目、複数回答)

海外への新規航路の開設・増便	3 0 社
荷役のコストダウン	2 3 社

水深の不足	15社
コンテナクレーンが不足	12社
通関、検疫施設の充実	12社

・今後の港湾使用見通し

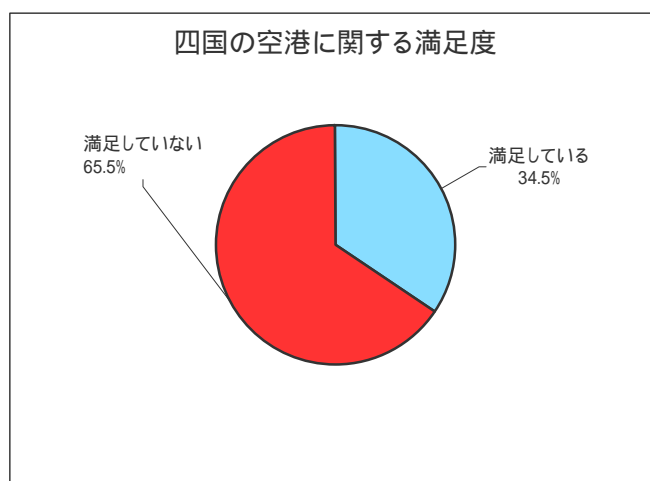
「四国内外の港湾のうち、都度条件の良いところを選択」とする回答が最も多く、港湾選択に当たり、各企業の厳しい姿勢が窺われる。

改善の有無にかかわらず、四国内外の港湾のうち、都度、条件の良いところを選択	35社
改善されなくても、四国内の港湾を優先して使用する	27社
改善されれば、四国内の港湾を優先して使用する	15社

空港関係

・四国の空港に関する満足度

四国の空港施設に「満足している」と答えた回答は、29社中10社(34.5%)となった。



・改善要望事項

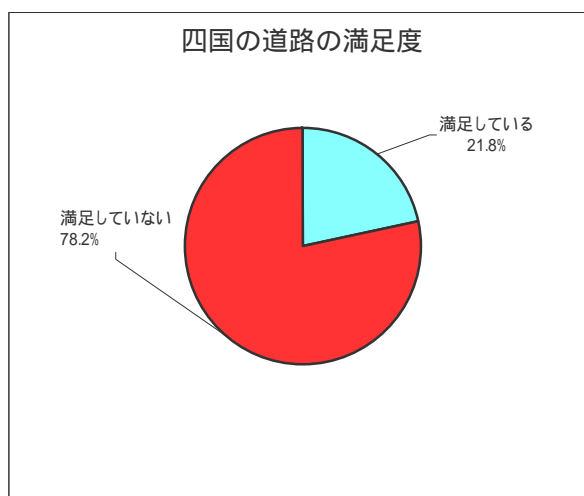
改善要望事項で最も多かったのは、「四国からの海外直行便の新規航路の開設・増便」で、次いで「四国から日本国内ハブ空港へのアクセス向上」となった。(上位5項目、複数回答)

四国からの海外直行便の新規路線開設・増便	16社
四国からの日本国内ハブ空港へのアクセス向上	9社
四国からの海外ハブ空港へのアクセス向上	7社
通関等行政手続の迅速化・簡素化	7社
荷役のコストダウン	5社

アクセス関係

・四国内道路に関する満足度

港湾・空港までのアクセスを行っている運輸事業者の、四国内道路に「満足している」と答えた回答は、55社中12社（21.8%）となった。



・改善要望事項

「高速道路通行料金の値下げ」が最も多く、次いで「四国内高速道路網の充実・整備」となった。（複数回答）

高速道路の通行料金値下げ	四国内の高速道路網の充実・整備	空港・港湾までのアクセス道路の充実・整備	その他
36社	25社	16社	2社

6. 国際物流に関する荷主企業からの自由意見

荷主からの自由意見としては、下記が寄せられている。

港湾・空港設備について

- ・海外との航路のない港の設備に投資する必要はない。（香川 食品）
- ・四国で大型港は1~2ヶ所でよい。（香川 食品）

航路の充実について

- ・輸出入共に四国内の港湾が使用できればコストが下がる。しかし、四国の港湾は便数も少なく運送時間が長い。（香川 電気機械）
- ・釜山 高知間の定期航路を、今後も継続してほしい。（高知 一般機械）
- ・高松 神戸間のフィーダー船があれば利用する。（香川 食品）
- ・混載での利用が主であるが、松山港では混載がないため、神戸港を利用しており、陸上輸送コストが負担となっている。（愛媛 一般機械）
- ・1社では物流量が少ないため、県等がコンテナや船を斡旋してくれたら利用する。（香川 塗装）

アクセス道路・高速道路整備について

- ・高速道路の拡充を迅速に行なってほしい。（徳島 卸売）

荷物の集約化について



- ・四国のコンテナヤードを、高松港と松山港の2ヶ所に集約すれば、船会社に対してアピールすることができ、航路の充実が図られる。(香川 小売)

#### コストダウンについて

- ・海上輸送を、国内も含めて、より経済的・合理的に行なうことが、物流革命に繋がる。(愛媛 窯業)

#### 諸手続き等のソフト整備について

- ・通関業者が少ないため競争原理が働かない。(徳島 繊維)
- ・四国内の場合、通関で時間がかかり過ぎる。(高知 卸売)

## 7. 物流に関する運輸・倉庫事業者からの自由意見

運輸・倉庫業からの自由意見としては、下記が寄せられている。

#### 港湾・空港整備について

- ・坂出港(中央埠頭)への航路およびバースの中型・大型船の受入れ態勢の整備を要望する。(香川 倉庫)
- ・人口約400万人で、工場も少ない四国では、物流量の拡大は望めないで、他の地域より安価で効率的な物流が行なえる社会資本整備が必要。(香川 倉庫)
- ・高速道路整備網が整備されている徳島小松島港は、関東との輸送ルートを検討すると最適港であり、公共岸壁を整備し、海陸一貫輸送体制の構築を要望する。(徳島 運輸)
- ・貨物の少ない松山港より、東予地区に港の拠点を集中すべきである。(愛媛 運輸)

#### アクセス道路・高速道路整備について

- ・本四架橋の料金が高く、コストアップになっている。(香川 運輸)
- ・宿毛港湾周辺への企業誘致の検討にあたり、高速交通手段が乏しく、時間距離があまりにも遠いことがネックになっているため、高速道路の整備が必要。(高知 運輸)
- ・須崎 窪川、鳴門 阿南間の高速道路の整備を望む。(香川 運輸)
- ・市街地における円滑な物流を行なうために、トラックポートなどの社会資本整備を要望する。(愛媛 運輸)

#### その他

- ・地元の港湾施設の活用を図り、地域密着型の企業活動を推進してほしい。(徳島 運輸)
- ・高松のサンポートは、駅や港はきれいだが、利用者の立場からは不便が多い。施設を整備する際には、もっと事業者や利用者の声を聞いてほしい。(香川 運輸)

以上