

**アンケート調査**  
**「関西における物流機能について」**  
**集計結果**

2005年3月

社団法人 関西経済連合会

**【実施要領】**

実施時期：2004年10月～12月

依頼対象：主に(社)関西経済連合会会員企業のうち、製造業および卸売業 282社

回答社数：69社（回収率 24.5%）

## 【要旨】

### I. 物流業務全般について

- 国際貨物の輸送手段として、全体的には海上貨物を主体とする企業が多いが、ハイテク関連や医薬品など、航空貨物を活発に利用する業界の企業も関西には多い。
- 関西の空港・港湾の利用状況について、過去と比べ国内他地域に比べ拡大したとの回答が、同じく縮小したとの回答を上回った一方、将来の見通しについても、過去の実績と同様、ほぼ変わらないとの回答が大勢であった。
- 輸出入の対象地域としては、今後、中国を中心に東アジアとの取引拡大を見込む声が目立った。

### II. 航空貨物について

- 航空貨物に関しては、リードタイム面や輸送品質面と比べ、コスト面に対する不満が多かった。運賃のみならず、関西国際空港連絡橋通行料など、周辺コストの高さに対する不満も多く見られた。
- 関西国際空港へのアクセスに関しても、不満を感じている企業が多かった。前述の連絡橋通行料の高さに加え、台風等強風時の連絡橋通行止めや、都心部からの絶対的な距離の遠さに対する不満が指摘されていた。

### III. 海上貨物について

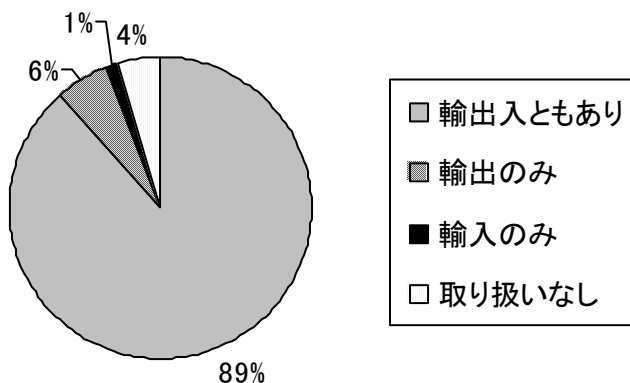
- 海上貨物に関しては、コスト面で航空貨物に比べ満足度が高いと思われたが、意外にも不満の声が多かった。度重なる運賃値上げに加え、国内での陸送費や港湾諸費用の高さに対する不満が目立った。
- 海上貨物ではリードタイム面での不満も多いが、実際の海上輸送時間より、むしろ港湾の実質的な稼働時間が限られることなどに対する不満が多かった。
- 港湾へのアクセス面では、大阪北港への有料道路の料金負担や、港湾周辺道路の渋滞、大阪南港への鉄道運賃の高さに対する不満が目立った。

### IV. その他トピックについて

- 関西国際空港の2本目の滑走路整備に伴う発着能力拡大については、大阪国際(伊丹)空港と2006年2月に開港する神戸空港との関係で、ユーザーにとって利便性が低下することに対する懸念の声もあったが、全体的には就航路線や便数の充実や貨物スペースの混雑緩和など、関西国際空港が真の24時間空港として発展することに期待する意見が多かった。
- スーパー中核港湾の阪神港に対しても、期待するとの意見が多かった。目標として掲げられている港湾コスト3割低減とリードタイムの1日への短縮という効果が、荷主企業に還元されることが求められている。
- 関西国際空港で取り扱っている貨物については、中部国際空港開港による影響はほとんどないとの回答が多かったが、中部地域や北陸地域の貨物のシフトを想定する企業や、開港後の状況を見極めたいとする企業もあった。

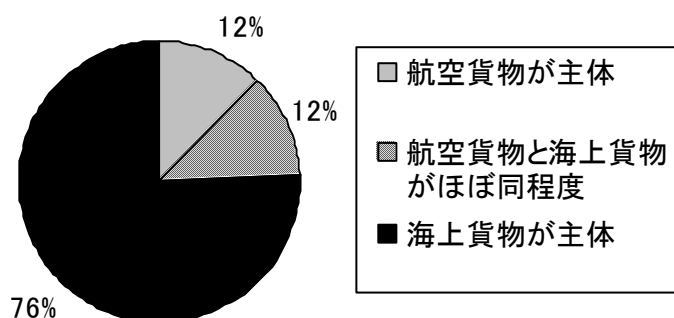
## I. 物流業務全般について

### ①国際貨物（輸出入）の有無について



回答のあった会社のほとんどが、輸出入ともあるとした。

### ②国際貨物の輸送手段について



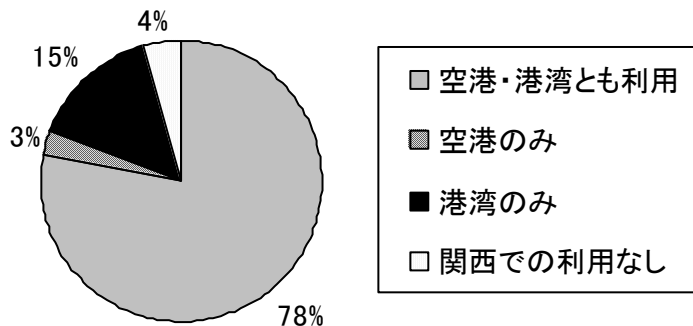
コスト面を主な理由として、海上貨物を主体とするとの回答が多かった。コスト面以外での航空貨物と海上貨物の選択基準としては、納期・数量・製品特性によって判断するとの回答が目立った。

業種別の傾向を見ると、機械・輸送用機器・総合商社等、取り扱う製品の形状や重量が大きい業界は海上輸送が主体とならざるをえないようである。

一方で、半導体や電子部品を扱うハイテク関連業界や医薬品業界などは、コスト以上にリードタイムや輸送品質をより重要視する傾向にあり、こうした場合には航空貨物が比較的活発に利用されているようである。

また、修理用部品や製品サンプル等、比較的少量の配送時や、顧客による要請等の緊急時においても、航空貨物が利用される傾向が強い。

### ③関西の空港・港湾の利用について



関西における空港・港湾ともに利用しているとの回答が多数を占めた。

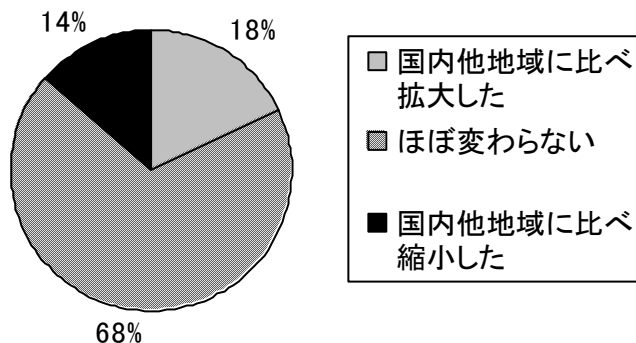
どの空港・港湾を利用するかを選択基準については、製品の生産地（工場）や集積地（倉庫・物流センター）の最寄りの空港・港湾からの輸出と、消費地や納入先の最寄り

の空港・港湾への輸入を原則とするとの回答が多かった。

国内における輸送距離を極力短縮することが、コスト・リードタイム・品質確保の全ての面で有利であるとの考え方を反映したものと思われる。

その他では、国内輸送費に加え空港・港湾利用料などを含めたトータルコストや、就航路線や便数の利便性、あるいは貨物取り扱い業務の実質的稼働時間などの対応力で判断するとの回答もあった。

### ④ここ数年の関西の空港・港湾の利用状況の変化について



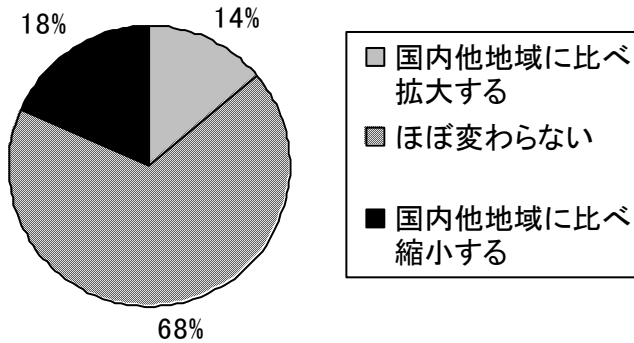
ほぼ変わらないとの回答が最も多かったが、国内他地域に比べ「拡大した」と「縮小した」との回答も、それぞれある程度見られた。

拡大したとの理由としては、中国との取引拡大に伴い、中国への空路や航路の利便性が高い関西の空港・港湾の

利用が増えたとの意見や、利用する空港・港湾の集約化を進めたためとの意見などが見られた。

一方で、縮小したとの理由としては、他地域に生産・物流拠点を移したため、関西地域の景気低迷の影響、消費市場としての東京シフトが加速したこと、目的地への利便性を理由に関西国際空港でなく成田空港を利用するためといった意見が見られた。

## ⑤ 今後数年の関西の空港・港湾の利用状況の変化の見通しについて



将来の見通しについても過去の実績と同様、ほぼ変わらないとの回答が大勢であった。

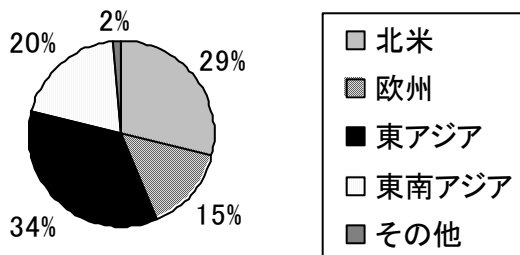
ただし、国内他地域に比べ「縮小する」との回答が、「拡大する」をやや上回っている。

縮小するとの理由としては、2005年2月の中部国際

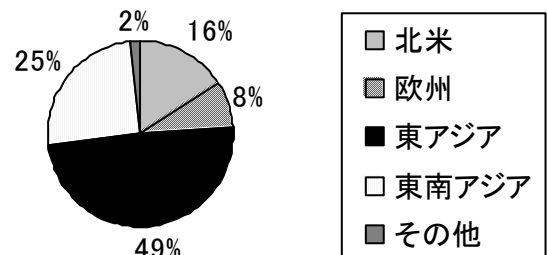
空港開港により、関西国際空港での取り扱い貨物の一部シフトが想定されるとの意見が多かった。また、関西での貨物取り扱いも増えるだろうが、東京地区での伸びはさらに高く、比率としては関西の縮小が見込まれるとの回答も見られた。

## ⑥ 輸出先・輸入元の地域について

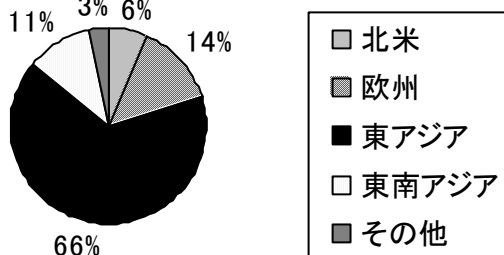
【現在、最大の輸出先は】



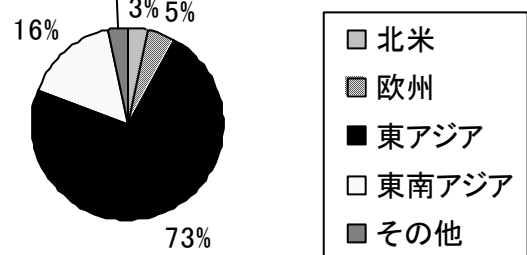
【現在、最大の輸入元は】



【将来、最も拡大が予想される輸出先は】



【将来、最も拡大が予想される輸入元は】

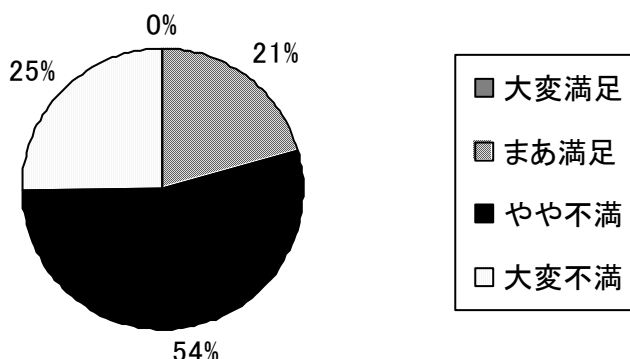


現在最大の輸出先については、回答が各地域に分かれた。現在最大の輸入元としては東アジア地域（中国、韓国等）をあげる回答が約半数を占めた。

将来の見込みについては、最近の中国の急速な経済発展を反映してか、輸出先、輸入元とも東アジア地域をあげる回答が約7割にのぼり、同地域との取引拡大を予想する回答が主流となった。

## Ⅱ. 航空貨物について

### ①航空貨物のコスト面に対する満足度について



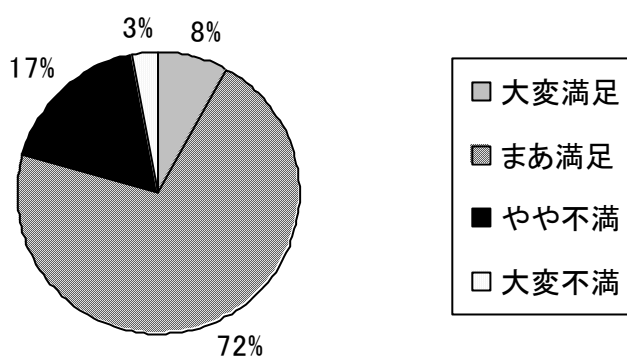
「大変満足」との回答は一つもなく、「やや不満」と「大変不満」との回答が合わせて8割近くに達し、航空貨物のコストに対する不満の大きさを示した。

当然ながら運賃の絶対的な高さに対する不満の声が多かったが、その高い運賃が

原油価格の高騰等を背景に、昨今さらに上昇していることに対しても不満が集まっている。

また、スピードの対価と言う意味で、ある程度運賃が高いことには納得がいくにしても、空港アクセスの際の高速道路料金や関西国際空港連絡橋通行料金、関連施設利用料など、周辺コストの高さに対する不満の回答も多く見られた。

### ②航空貨物のリードタイム面に対する満足度について

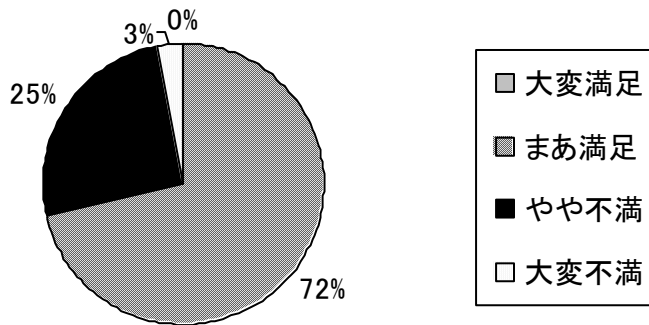


コスト面に比べるとリードタイム面においては、航空貨物に対する満足度は全体的に高い。それでも「やや不満」と「大変不満」との回答が2割ある。

通関時間のさらなる短縮を求める声が多いことや、24時間運用空港を謳っている

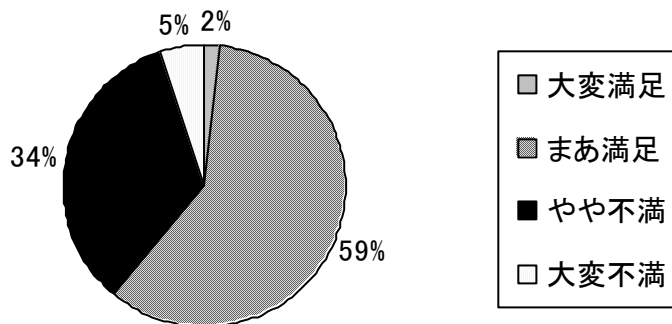
関西国際空港が、1本のみである現滑走路のメンテナンスのために、そのポテンシャルを活かしきれていないこと、希望の直行便がないために経由便を利用することにより時間が余計にかかっていることなどが、その理由としてあげられている。

### ③航空貨物の輸送品質面に対する満足度について



こちらにも、リードタイムの面と同様、全体的に満足度は高いが、荷扱いをより慎重にしてほしい(特に海外において)という意見が多く見られた。

### ④関西国際空港発着の航空貨物路線網（就航都市、便数）について



路線網に関しては、回答の4割程度が「不満がある」とした。中国・東南アジア方面を中心に、欧州および北米路線を含めて、さらなる路線網の充実を求める声が多く集まった。

#### 【新たに開設あるいは増便すべきと考える関西国際空港発着航路の目的地】

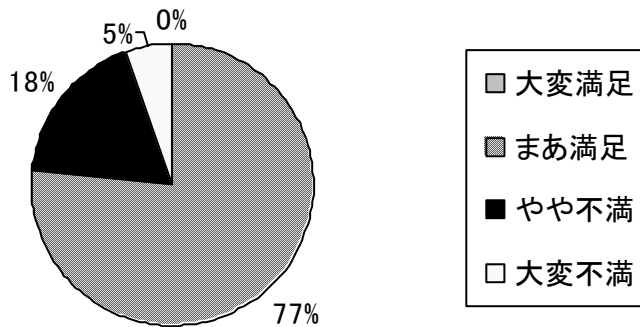
【中国】天津、広州、上海、青島、寧波、深セン、香港

【アジア・オセアニア】シンガポール、ホーチミン、チェンマイ（タイ）、マニラ、  
デリー、ニューデリー、ブリスベーン

【欧州】フランクフルト、デュッセルドルフ、ミュンヘン、ダブリン、パリ、ミラノ

【北米】シカゴ、アトランタ、ニューヨーク、ダラス、トロント、ロサンゼルス、シアトル

## ⑤航空貨物に関する物流施設に対する満足度について



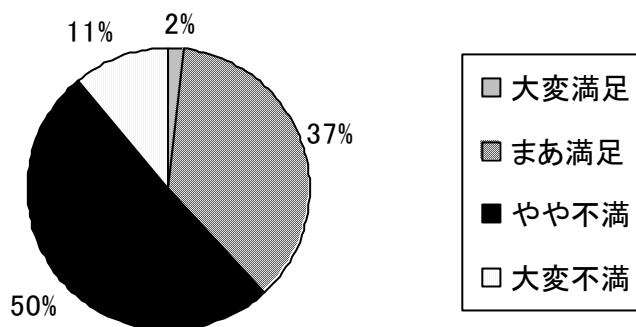
「大変満足」との回答はなかったが、全体的には満足度の高い結果となった。

しかし、コスト面に対する満足度の項目で指摘があったように、施設利用料の高さに対する不満の声もいくつかあがった。

また、スペースの不足を指摘する声や、フォワーダーが直接貨物のビルドアップを行うサービス（リードタイム面に加えて、品質確保の点でも、荷主にとって大きなメリットあり）の拡大を求める指摘もあった。

NACT（南港航空貨物ターミナル）や K-ACT（神戸航空貨物ターミナル）については、立地特性を活かして海上貨物との連携を求める声がある一方、「関西国際空港に集約すべき」あるいは「必要性を感じない」といった声もあった。

## ⑥関西国際空港へのアクセスに対する満足度について



「大変不満」との回答が1割を占め、「やや不満」も合わせると、多くの荷主企業が関西国際空港へのアクセスに対する不満を感じている。

不満点はほぼ3点（①空港連絡橋通行料金の高さ、②台風等強風時の連絡橋通行止め、③都心部からの絶対的な距離の遠さ）に集約され、いずれも多く荷主企業が不満点として指摘した。

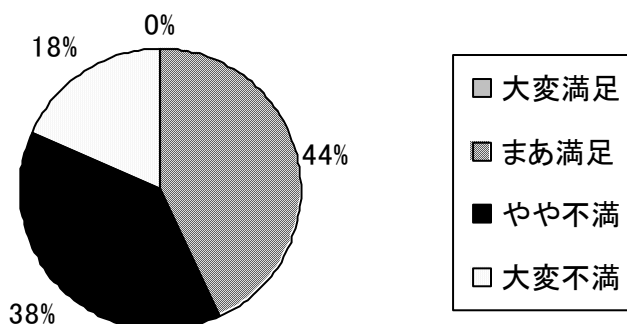
強風時の通行止めの際に孤島と化す現状に対しては、風に弱い連絡橋の他にトンネルを造るなど、代替手段が必要との意見もあった。

また、環境への配慮の面からも、空港島から鉄道やフェリーでの貨物輸送を可能にするべきとの指摘も見られた。



### Ⅲ. 海上貨物について

#### ①海上貨物のコスト面に対する満足度について

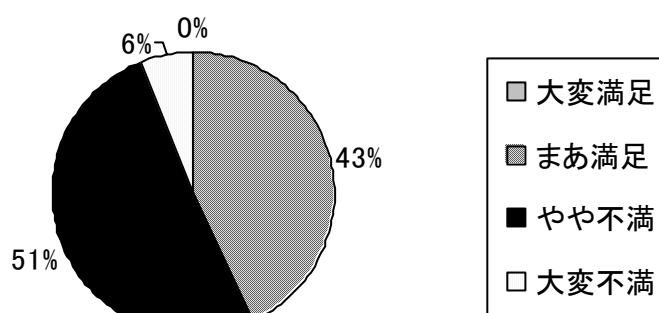


航空貨物のコストに対する不満の高さからして、海上貨物のコストへの不満は少ないと思われたが、意外にも半分以上が不満あると回答している。

その多くは、度重なる運賃の値上げに対する不満で、海上貨物を利用する主たる理由がコスト抑制であることが背景にあると考えられる。また、運賃の算出根拠が不透明なケースがあるとの指摘も見られた。

それと同時に、海上運賃より、むしろ国内における陸送費や、港湾利用における諸費用の高さに対する不満の声も根強い。

#### ②海上貨物のリードタイム面に対する満足度について



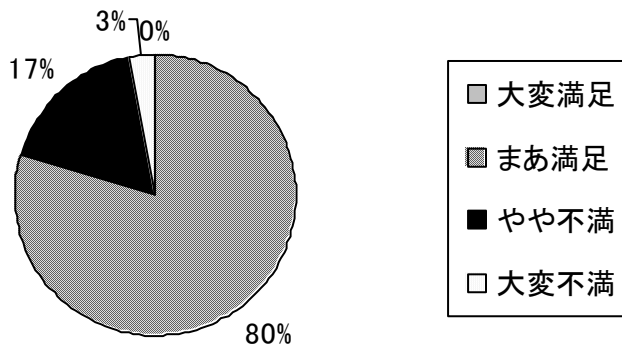
リードタイムについては、不満を感じているとの回答が半数を超えた。

ただし実際の海上輸送時間に対する不満の声は少なく、その前後にあたる国内や経由地における港湾業務や通関業務にかかる時間への不満の声が目立った。

合わせて、港湾荷役の実質的な稼働時間が限られていることに対する不満も多い。このことは、税関の休日・夜間の臨時開庁による効果を活かしきれないことにもつながっている。

海上輸送時間短縮のための方策については、TSL (Techno Super Liner : 新形式の超高速船) 等、高速船の運航が有効との意見も見られた。

### ③海上貨物の輸送品質面に対する満足度について

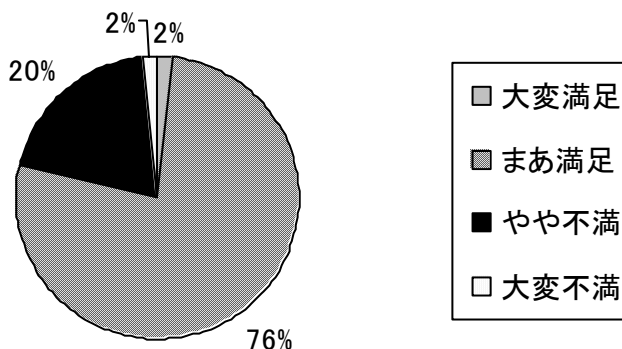


「まあ満足」との回答が大半を占めた。

しかしその一方で、荷扱いの荒さや輸送品質水準の低さに対する不満を訴える荷主企業も少なくない。

特に、海外における荷扱いや輸送品質確保への不安を抱えるとの声が多かった。

### ④神戸港・大阪港発着の海上貨物路線網（寄港地、便数）について



海上貨物路線網に関する不満の声は、比較的少ない結果となった。

ただし、神戸港・大阪港とも、中国や東南アジアを中心として、世界各都市への航路を求める声が多く集まった。

#### 【新たに開設あるいは増便すべきと考える神戸港発着航路の目的地】

【中国】青島、上海、深セン、寧波、鎮江、広州、天津、香港

【アジア・オセアニア】シンガポール、ジャカルタ、バンコク、ラッカバン（タイ）、クアラルンプール、タンジュンペレパス（マレーシア）、ポートケラン（同）、パシルグダン（同）、ホーチミン、シドニー

【欧州】ジェノバ、バルセロナ

【米州】ロサンゼルス、シアトル、マンザニージョ（メキシコ）、マンザニーロ（パナマ）

#### 【新たに開設あるいは増便すべきと考える大阪港発着航路の目的地】

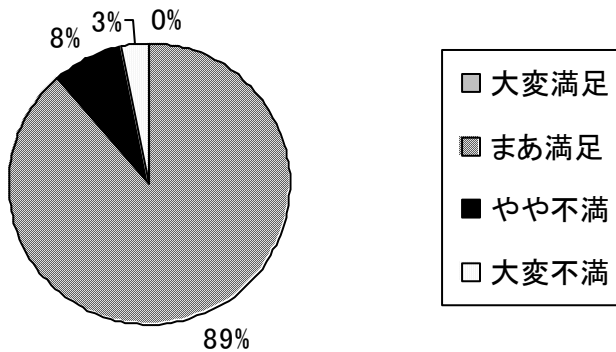
【中国】青島、上海、寧波、天津、厦門、広州、深セン、香港

【アジア・オセアニア】シンガポール、ジャカルタ、バンコク、ラッカバン（タイ）、ポートケラン（マレーシア）、パシルグダン（同）、ホーチミン

【欧州】ロッテルダム

【米州】ロサンゼルス、シアトル、マンザニージョ（メキシコ）

### ⑤神戸港・大阪港の海上貨物に関する物流施設に対する満足度について

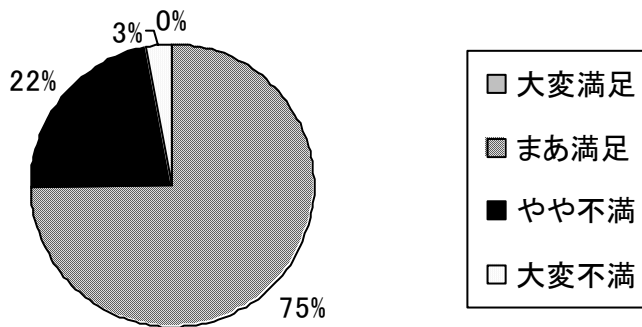


満足度は全体的に高い結果となっているが、リードタイム面で影響の大きい荷役業務の24時間化を希望する回答が多かった。

その他には、ヤードを出入りする際の混雑解消や、台風など災害時の対策を講じることを希望するとの意見が

見られた。

### ⑥神戸港・大阪港へのアクセスに対する満足度について



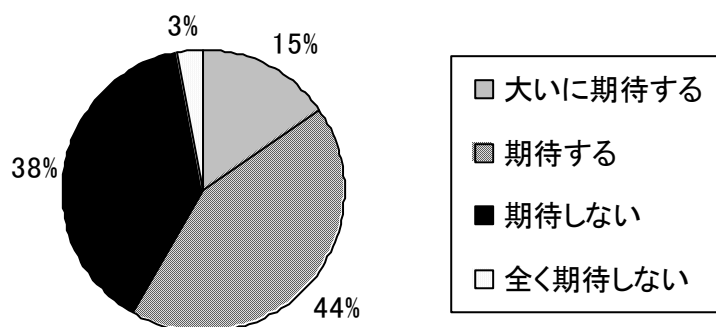
不満点として、大阪北港へのアクセスの際にかかる有料道路の料金負担により、陸送のコストが高くなることをあげる声が圧倒的に多かった。

その他では、鉄道輸送との連携を強化すべきとの意見、港湾周辺道路の渋滞解

消を望むとの意見、大阪南港への鉄道運賃（地下鉄～OTS線）が高すぎるとの指摘もあった。

#### IV. その他トピックについて

##### ①関西国際空港の二期工事による平行滑走路の供用開始（2007年に限定供用）に伴う、発着能力拡大（16万回／年→最終23万回／年）について



「大いに期待する／期待する」との回答が、「期待しない／全く期待しない」との回答を上回る結果となった。

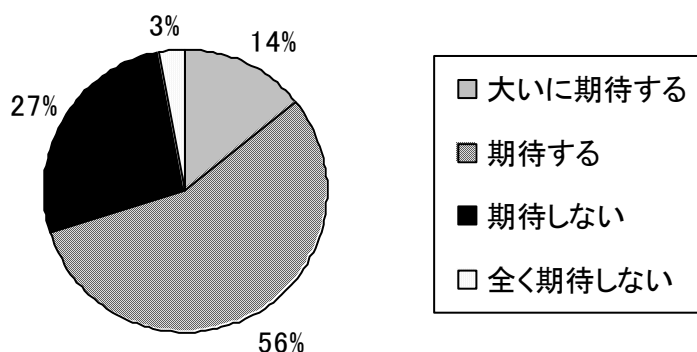
一部には、大阪国際（伊丹）空港や2006年2月に開港する神戸空港との位置付け次第では、ユーザーにと

ってサービス低下につながることや、発着能力拡大に応じた貨物需要の伸びが見込めず就航便数が増えないことを懸念する声もあった。

しかし全体的には、発着数が増加することにより就航路線や便数の充実が図られるのはもちろん、現在タイトな貨物スペースの混雑緩和も期待でき、物流の円滑化によってプラスだと評価する声が多かった。同時に、将来的には利用コストの低下が実現されることを期待する意見も多く見られた。

2本目の滑走路整備により、真の24時間化が達成されることで、関西国際空港がより利便性の高い国際拠点空港として発展することが望まれている。

##### ②阪神港（神戸港と大阪港）がスーパー中枢港湾に指定され、国際競争力を高めることにより、大幅なコスト削減やリードタイム短縮が図られる見通しなのについて



「期待する」との回答が多く、国土交通省がスーパー中枢港湾の目標として掲げる港湾コストの3割低減の効果が、荷主企業にも反映されることを期待する声特に目立った。

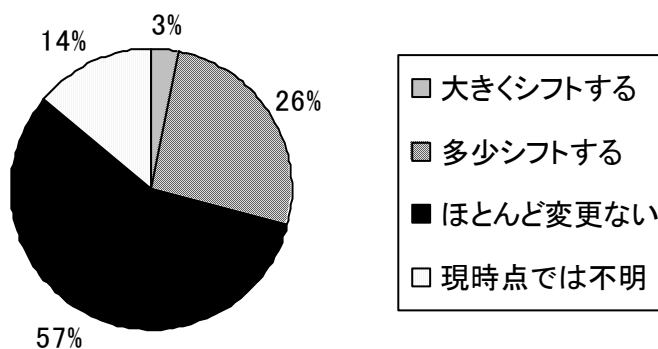
同じく目標数値であるリードタイムの3～4日から1

日への短縮についても、その短縮効果が大きければ、航空貨物から海上貨物へのシフトも検討する価値ありとの回答が見られた。

しかしその一方で、旧来の商習慣は簡単には変わらないのではとの懸念や、現在の神戸港と大阪港の競合関係から考慮すると「阪神港」としての一体化は難しいのではという指摘もあった。

ただし全体としては、港湾としての国際競争力の向上により、シンガポール・香港・上海・高雄・釜山等、アジアの各ハブ港湾に対抗できるようになるよう期待するとの意見が多く集まった。

**③2005年2月に開港する中部国際空港へ、現在関西国際空港にて取り扱っている貨物がどの程度シフトするかについて**



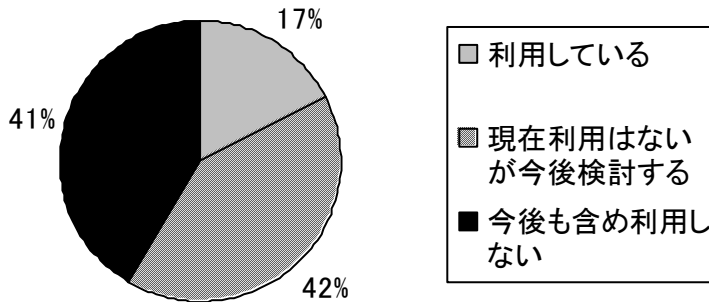
「ほとんど変更ない」とする回答が多数を占めた。その理由としては、既に物流ルートが確立しているためとの回答や、工場や物流センターなどが関西に集中しているなど、拠点の立地関係から中部国際空港を利用するメリットがないとする回答が多

く見られた。

一方で、現在の中部地域での貨物取り扱い状況から、中部国際空港へ大きくシフトする可能性があるとの回答や、中部に限らず北陸や他地域向けの貨物についても、中部国際空港の利用価値が高いとする回答も目立った。

また、路線設定や便数次第で、あるいは開港後の状況を見極めてからシフトの可否を検討するという慎重なスタンスの回答も多かった。

#### ④Sea&Air サービス（船舶と航空機による複合一貫輸送）について

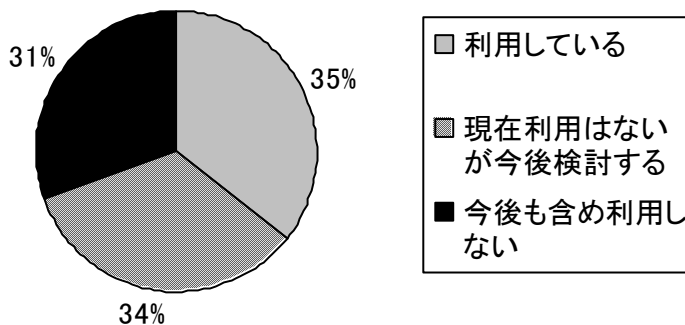


「利用している」との回答はさほど多くなく、利用するにしても緊急時等、特定のケースに限られるとする回答もあったが、「今後利用を検討する」との回答は比較的多く見られた。

今後検討するとの理由としては、製品特性や個々の案件のニーズと合致すれば、利用する可能性があるとする回答が目立った。

一方で、コスト面とリードタイム面がともに中途半端（一般の海上貨物より運賃が割高で、一般の航空貨物より時間がかかる）で、利用することのメリットが少ないとする回答や、特に利用の必要性を感じないとの回答、利用実績がなくサービスの内容がよくわからないとの回答も多かった。

#### ⑤Sea&Rail サービス（船舶と鉄道による複合一貫輸送）について



「利用している」「今後検討する」「利用しない」の3つの回答が、ほぼ3等分となった。

ただし、「利用している」としていても、北米での利用（西海岸の港湾で積み替え）が主で、日本国内では鉄道貨物の使い勝手の面（港湾と貨物駅のアクセス状況、コンテナ規格の違い、特別な梱包の必要性、鉄道貨物路線サービス網の充実度）から、利用する環境が整っていないとの回答が多かった。ただし、北米における利用についても、港湾での混雑や鉄道の運行スケジュールに不安を持っているとの意見が見られた。

また、Sea&Air サービスと同様、特に利用の必要性を感じないとの回答や、利用することのメリットが少ないとの回答も多かった。

以上