

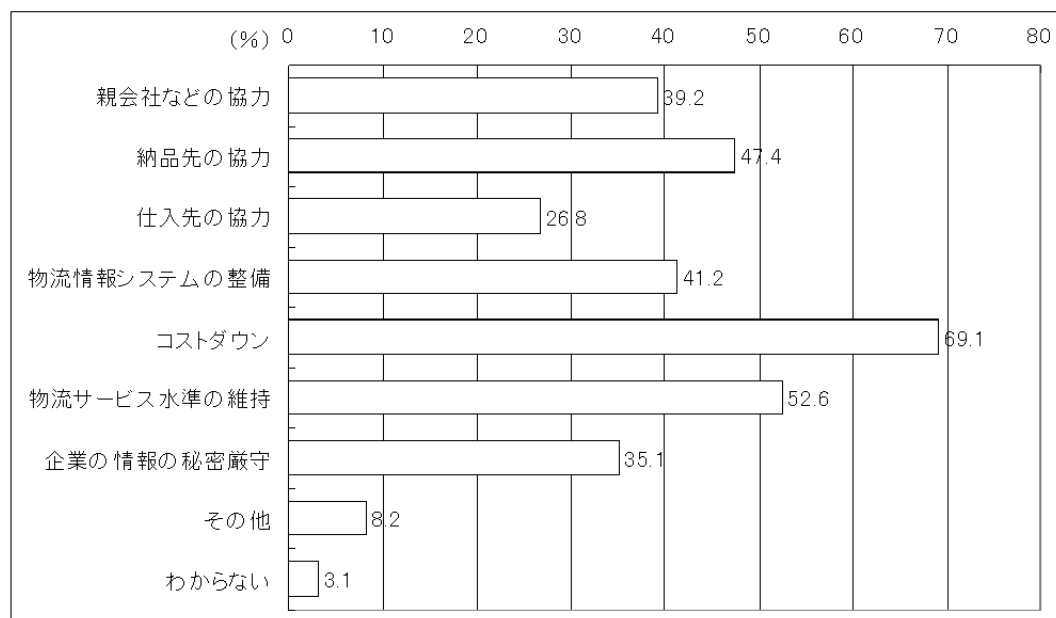
## 5. 荷主回答者が考える共同物流の成功要因

### (1) 成立条件

共同物流が成立するための条件は、「コストダウン」が 69.1%と最も高く、次に「物流サービス水準が下がらないこと」が 52.6%、「参加企業の納品先の協力」が 47.4%で続く。

規模別にみると、大企業で「参加企業の仕入先の協力」「物流情報システムの整備」の条件を挙げるところが中小企業より多い。

図表 I - 1 共同物流が成立するための条件（企業＋組合・団体、N=97、複数回答）



	親会社などの協力	納品先の協力	仕入先の協力	物流情報システムの整備	コストダウン	物流サービス水準の維持	企業の情報の秘密厳守	その他	わからない	合計
中小企業	9	10	4	7	16	14	9	0	2	23
大企業	39.1	43.5	17.4	30.4	69.6	60.9	39.1	0.0	8.7	100.0
企業合計	22	30	18	25	40	31	22	2	0	52
組合・団体	7	6	4	8	11	6	3	6	1	22
総合計	31	40	22	32	56	45	31	2	2	75
	41.3	53.3	29.3	42.7	74.7	60.0	41.3	2.7	2.7	100.0
	31.8	27.3	18.2	36.4	50.0	27.3	13.6	27.3	4.5	100.0
	38	46	26	40	67	51	34	8	3	97
	39.2	47.4	26.8	41.2	69.1	52.6	35.1	8.2	3.1	100.0

また、その他の回答として、経営者の役割を挙げるところ、参加企業の情熱やレベルを挙げるところが見られている。

- ・参加企業のトップの考え方・共同責任
- ・経営者の意識
- ・人材と経営者の理解
- ・共同化参加企業数が多いこと
- ・参加企業（または個人・リーダー）の情熱
- ・参加企業が同じレベルであること
- ・参加企業のやる気
- ・往荷・復荷が成立する立地条件

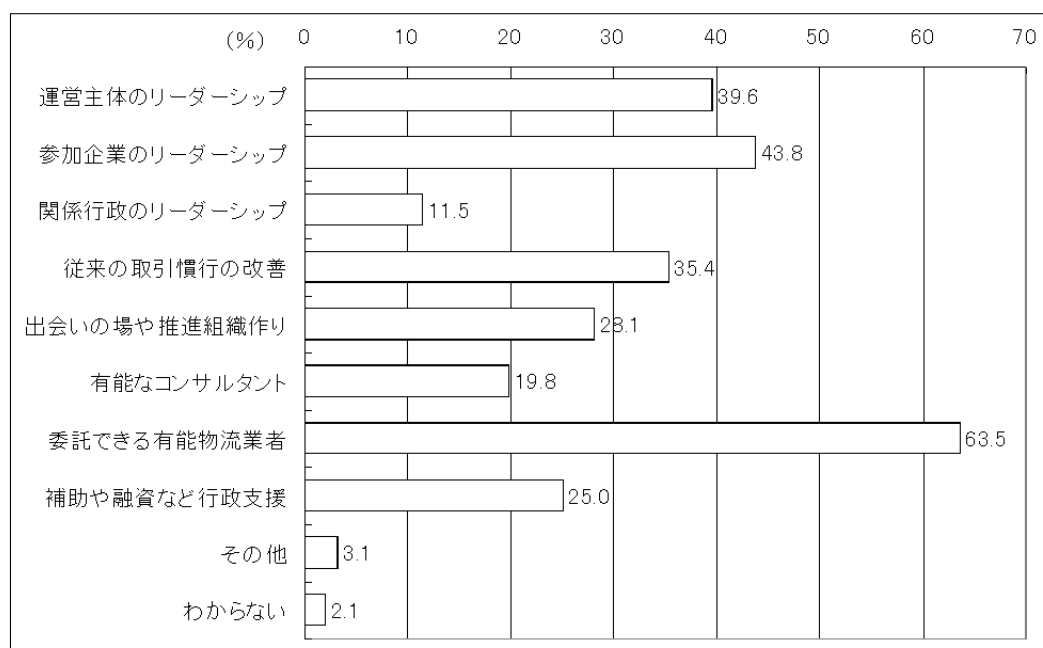
## (2) 成功に導くカギ (KFS)

共同物流を成功に導くカギは、「輸配送、集荷、保管、流通加工など業務を委託できる有能な物流業者の存在」が 63.5%と最も高い割合を示しており、コスト・サービスの両面で機能を担う物流事業者が成功のカギを握っている。次に、「参加企業のリーダーシップ」が 43.8%、「組合、団体等の共同化運営主体のリーダーシップ」が 39.6%と続く。他の項目もある中で、リーダーシップは重要なKFSであると認識されている。

一方、「共同物流に対する補助や融資などの行政支援」は 25.0%の割合で、KFSの一つとしてある程度捉えられている。

規模別にみると、KFSとして中小企業では「共同化運営主体のリーダーシップ」「従来の取引慣行の改善」を挙げる割合が高く、大企業では「参加企業のリーダーシップ」「有能な物流事業者」を挙げる割合が高い。「補助、融資の行政支援策」は、大企業がやや高い割合を示しているが、大きな格差はない。

図表 I - 2 共同物流を成功に導くカギ (企業+組合・団体、N=96、複数回答)



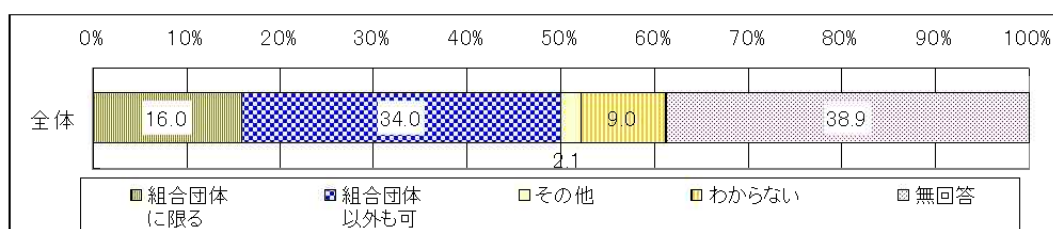
	運営主体のリーダーシップ	参加企業のリーダーシップ	関係行政のリーダーシップ	従来の取引慣行の改善	出会いの場や推進組織作り	有能なコンサルタント	委託できる有能物流業者	補助や融資など行政支援	その他	わからない	合計
中小企業	9	7	4	12	8	3	12	4	0	1	23
	39.1	30.4	17.4	52.2	34.8	13.0	52.2	17.4	0.0	4.3	100.0
大企業	12	26	6	17	16	9	34	12	0	0	51
	23.5	51.0	11.8	33.3	31.4	17.6	66.7	23.5	0.0	0.0	100.0
企業合計	21	33	10	29	24	12	46	16	0	1	74
	28.4	44.6	13.5	39.2	32.4	16.2	62.2	21.6	0.0	1.4	100.0
組合・団体	17	9	1	5	3	7	15	8	3	1	22
	77.3	40.9	4.5	22.7	13.6	31.8	68.2	36.4	13.6	4.5	100.0
総合計	38	42	11	34	27	19	61	24	3	2	96
	39.6	43.8	11.5	35.4	28.1	19.8	63.5	25.0	3.1	2.1	100.0

### (3) 共同物流の参加者の範囲

共同物流への参加者の範囲は、「組合・団体内の企業に利用を限るべきである」が 16.0% であるのに対し、「組合・団体以外の企業もオープンに利用できるものがよい」が 34.0% と高い割合を示した。

中小企業、大企業の別、組合加入企業、未加入企業の別にみても、この傾向は変わらない。また、組合・団体の回答結果も、員内利用に限るとの回答よりも、員外にもオープンに利用できるものがよいとする回答比率の方が高い。

図表 I - 3 共同物流の参加者の範囲（企業+組合・団体、N=144）

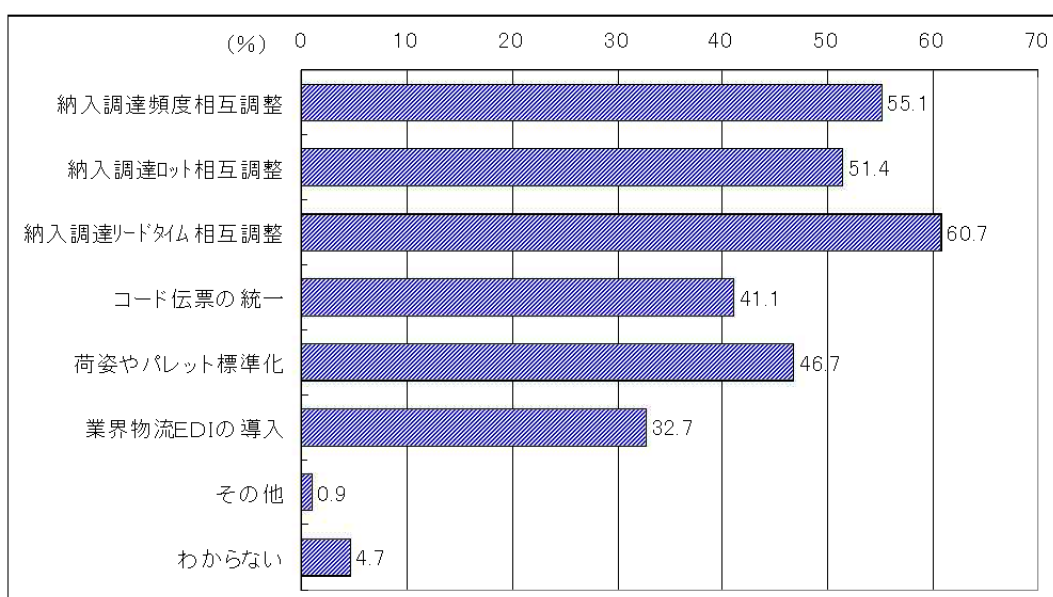


## 6. 荷主回答者における企業間連携の現状

### (1) 企業間連携の必要性

物流効率化を図るために、必要と考える企業間連携方策は、「仕入先や販売先との納入・調達リードタイムの相互調整」が 60.7% と高い割合を示し、次に「仕入先や販売先との納入・調達頻度の相互調整」が 55.1%、「仕入先や販売先との納入・調達ロットの相互調整」が 51.4% で続く。他の項目についても、必要とする割合に大きな差はない。

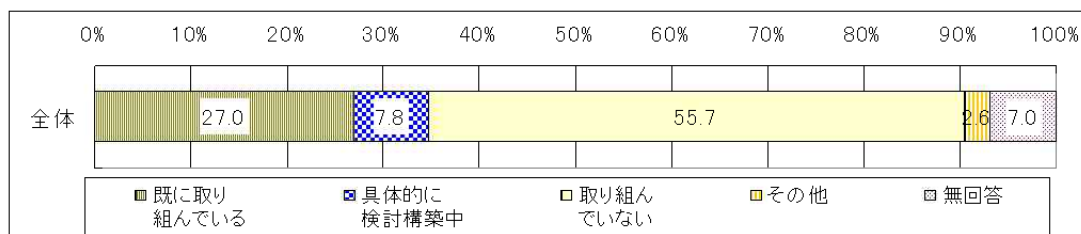
図表 I - 4 物流効率化を図る企業間連携の必要性（企業、N=107）



## (2) SCMの実施状況

SCMの取り組み状況をみると、「既にSCMに取り組んでいる」とする割合は27.0%で、「現在SCMを具体的に検討、構築中である」も7.8%を示した。双方を合わせると約3分の1となる。

図表 I - 5 SCMの取り組み状況（企業、N=115）



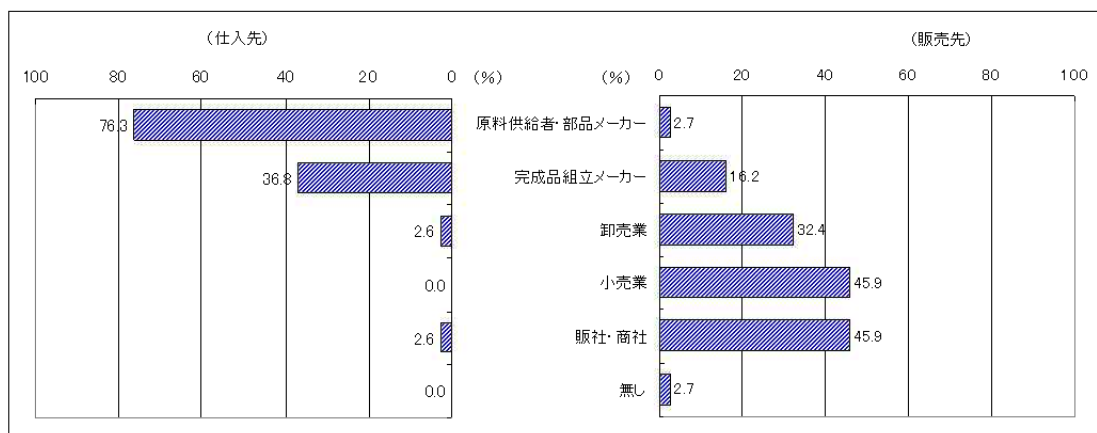
	既に取り組んでいる	具体的に検討構築中	取り組んでいない	その他	無回答	合計
中小企業	6	1	31	0	6	44
	13.6	2.3	70.5	0.0	13.6	100.0
大企業	25	8	33	3	2	71
	35.2	11.3	46.5	4.2	2.8	100.0
合計	31	9	64	3	8	115
	27.0	7.8	55.7	2.6	7.0	100.0

規模別にみると、中小企業では、実施・検討中は合わせても15.9%であるのに対し、大企業では46.5%に上り、取り組みに大きな開きがある。

## (3) SCMの連携先

SCMを実施・検討中の企業に対し、その連携先をみると、仕入先では「原材料供給者、部品・中間製品メーカー」が76.3%の高い割合を示し、販売先では「小売業」「販社・商社」が45.9%を示す（この設問回答者では製造業が3分の2を占めていることが理由の一つ）。製造業と原材料、部品の供給者間では、SCMは進展しているとみられる。

図表 I - 6 SCMの連携先（企業、仕入先N=38、販売先N=37）

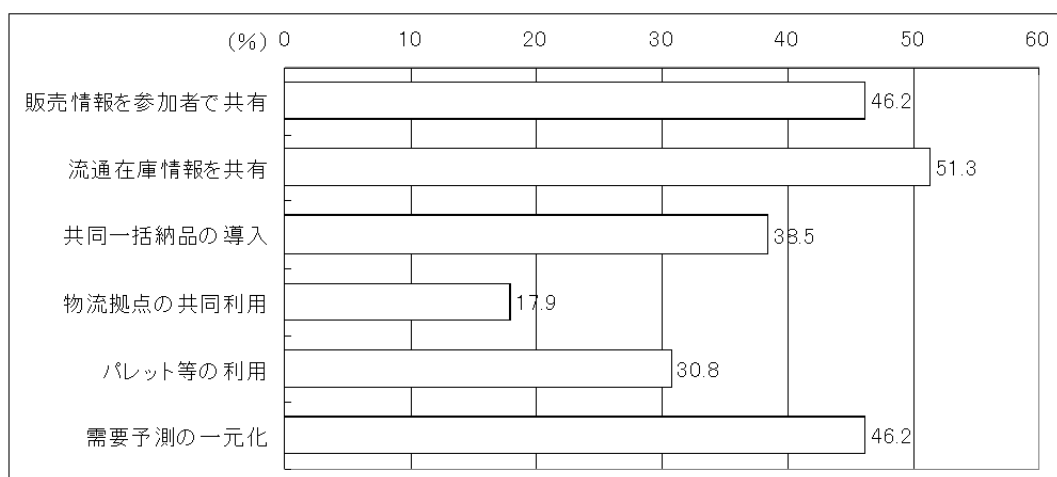


#### (4) SCMで実施している内容

SCMの実施内容は、「各企業で持っている流通在庫に関する情報を参加者で共有」する割合が51.3%と高く、次に、「商品販売に関する情報を参加者で共有」「需要予測の一元化」がともに46.2%で続く。

物流分野である「共同納品や一括納品の導入」は38.5%、「クロスドックなどの物流拠点の共同利用」は17.9%、「一貫して利用できるパレット、コンテナ、通い箱の利用」は30.8%とやや商流情報の共有化に比べて低い傾向にある。

図表 I-7 SCMで実施している内容（企業、N=39）



	販売情報を参加者で共有	流通在庫情報を共有	共同一括納品の導入	物流拠点の共同利用	パレット等の利用	需要予測の一元化	合計
生活関連型製造業	5	2	1	0	1	5	8
	62.5	25.0	12.5	0.0	12.5	62.5	100.0
基礎素材型製造業	2	4	2	1	3	3	6
	33.3	66.7	33.3	16.7	50.0	50.0	100.0
加工組立型製造業	4	6	6	2	4	5	12
	33.3	50.0	50.0	16.7	33.3	41.7	100.0
その他	7	8	6	4	4	5	13
	53.8	61.5	46.2	30.8	30.8	38.5	100.0
合計	18	20	15	7	12	18	39
	46.2	51.3	38.5	17.9	30.8	46.2	100.0

また、業種別にみると、生活関連型製造業では販売情報の共有化、需要予測の一元化が相対的に多く実施されており、基礎素材型製造業では、流通在庫情報の共有化、一貫パレット等の利用が、加工組立型製造業では、共同・一括納品の実施割合が高い。

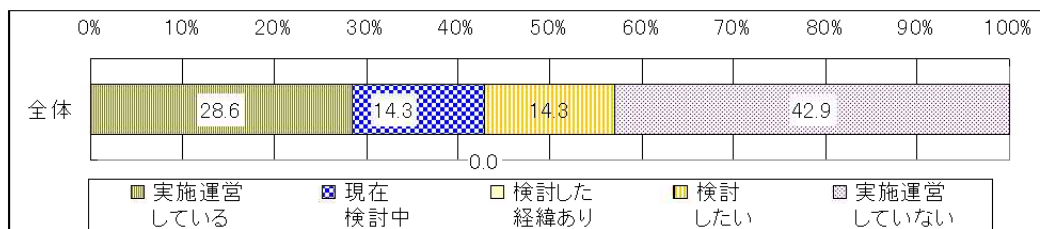
## 7. 物流業における共同化について

### (1) 長距離輸送の分野

#### ■特積みの幹線輸送の共同化

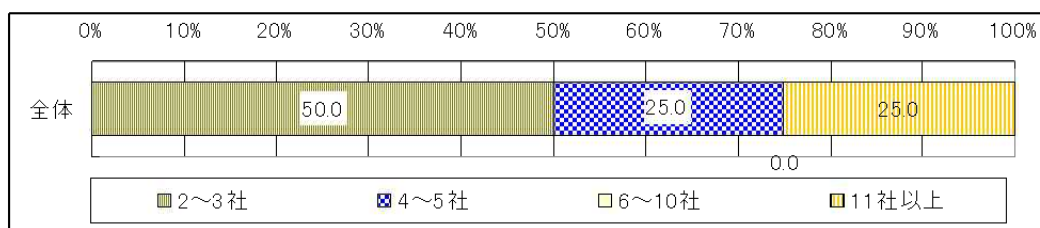
回答者のうち、特積みを事業としている企業や特積み事業者を組合員とする組合や団体は7件であり、そのうち「特積みの幹線輸送の共同化」を「運営・実施している」は2件（28.6%）であった。

図表 I - 8 特積みの幹線輸送の共同化への取り組み（N=7）



特積みの幹線輸送の共同化を「実施・運営している」「現在検討中」「検討したい」と回答した事業所（4件）に対して、参加企業数と運営方法を聞いたところ、参加企業数は「2～3社」が2件（50.0%）であった。「4～5社」「11社以上」は1件ずつ（25.0%）であった。また、事業の運営方法としては、すべてが「物流事業者が個別に提携している」であった。

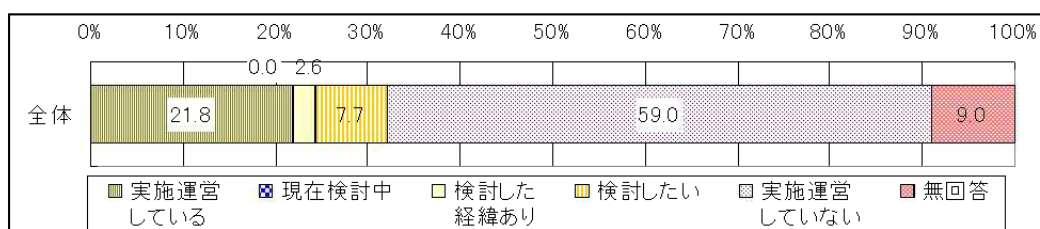
図表 I - 9 特積みの幹線輸送の共同化・参加企数（N=4）



#### ■相互乗り入れ運行の分野

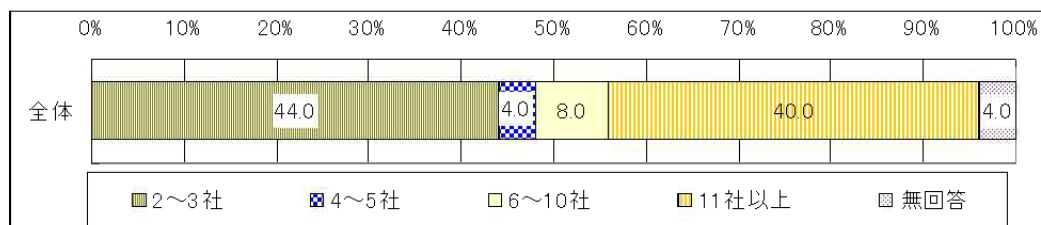
相互乗り入れ運行（発着地域を互いに補完する事業者同士で、長距離運行の帰り便を相互に利用した定期便の設定）については、「運営・実施している」は17件（21.8%）であった。企業では特に組合に加入している事業所で実施している比率が高い。

図表 I - 10 相互乗り入れ運行への取り組み（N=78）



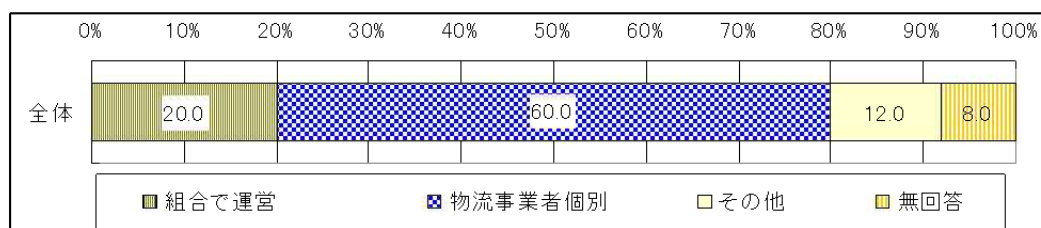
相互乗り入れ運行を「実施・運営している」「検討した経緯あり」「検討したい」と回答した事業所（25件）に対して、参加企業数と運営方法を聞いたところ、参加企業数は「2～3社」といった少数企業での取り組みが11件（44.0%）、また「11社以上」とする取り組みも10件（40.0%）みられた。

図表 I - 1 1 相互乗り入れ運行・参加企業数（N=25）



事業の運営方法としては、「物流事業者が個別に提携している」が多かった（15件、60.0%）。

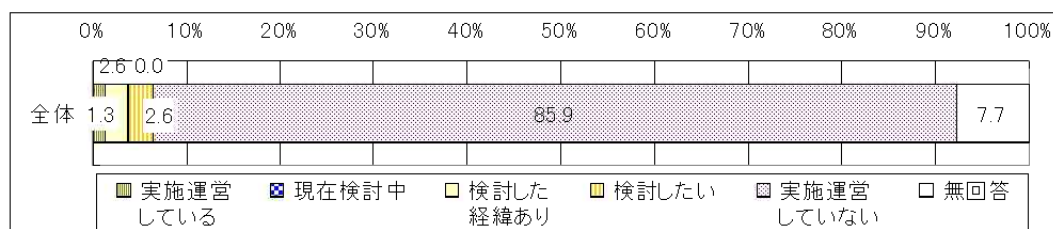
図表 I - 1 2 相互乗り入れ運行・運営方法（N=25）



### ■シェイクハンド輸送の分野

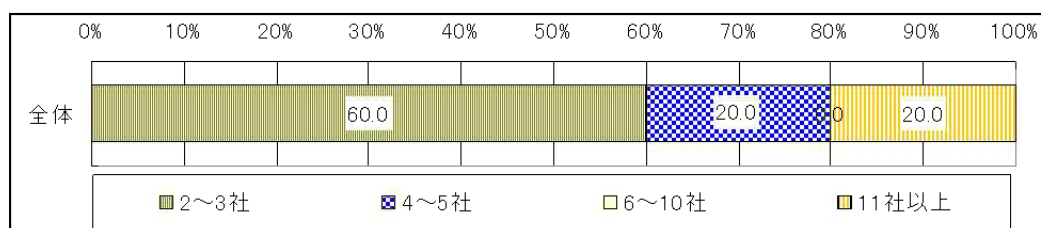
シェイクハンド輸送（起終点を同一とする長距離運行について、中間地点で自社のドライバーを提携会社のドライバーと交代し、トンボ帰りする共同化）については、「運営・実施している」は1件（1.3%）であった。

図表 I - 1 3 シェイクハンド輸送への取り組み（N=78）



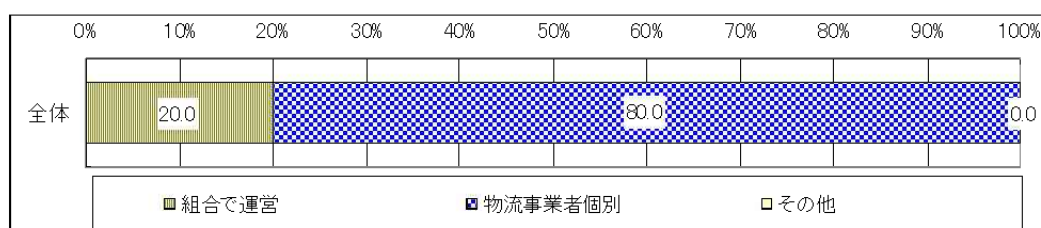
シェイクハンド輸送を「実施・運営している」「検討した経緯あり」「検討したい」と回答した事業所（5件）に対して、参加企業数と運営方法を聞いたところ、参加企業数は「2～3社」といった少数企業での取り組みが3件（60.0%）であった。

図表 I - 1 4 シェイクハンド輸送・参加企業数 (N=5)



事業の運営方法としては、「物流事業者が個別に提携している」が4件（80.0%）であった。

図表 I - 1 5 シェイクハンド輸送・運営方法 (N=5)



■長距離輸送の共同化を実施する上での課題・問題点

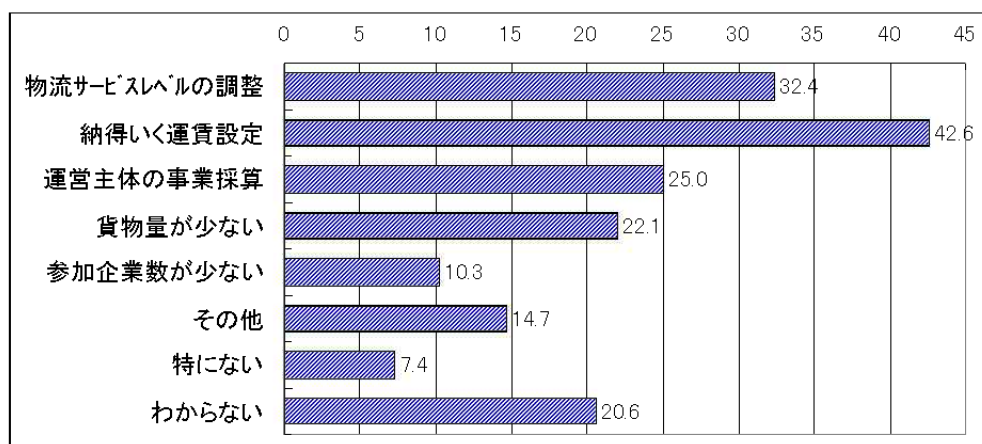
上記のような長距離輸送の共同化を実施する上での課題や問題点としては、「参加企業各社に納得のいく運賃の設定」が最も多く 42.6%となっている。「納品時刻などの物流サービスレベルの調整」(32.4%)がこれに続く。

企業・組合別にみると、「参加企業各社に納得のいく運賃の設定」を課題とする比率が特に高くなっている。多様な企業が加入する組合で事業を行う上では、「貨物量が少ないこと」「参加企業数が少ないこと」なども問題となりやすい。

一方、企業では「納品時刻などの物流サービスレベルの調整」を重要視している。

「その他」としては、構成組合員の荷主や輸送品目が違いすぎるなどが挙げられた。

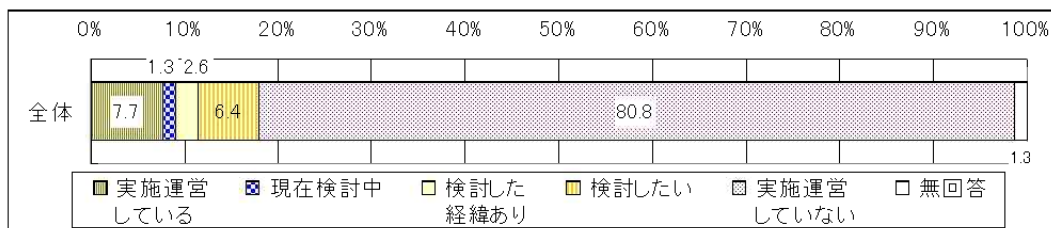
図表 I - 1 6 長距離輸送の共同化を実施する上での課題・問題点 (N=68、複数回答)



## (2) 商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化

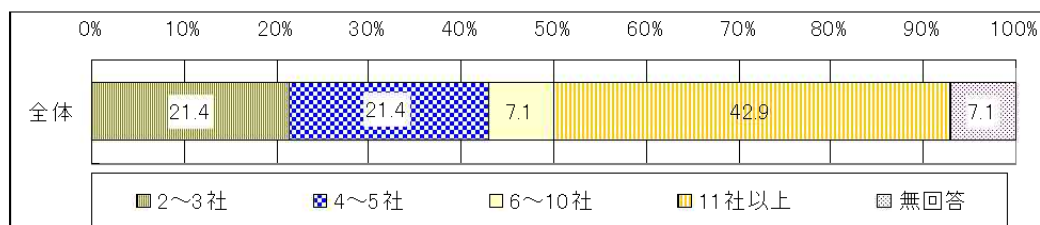
「商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化」を「運営・実施している」は6件(7.7%)であった。「検討したい」は5件(6.4%)みられた。

図表 I - 17 商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化への取り組み (N=78)



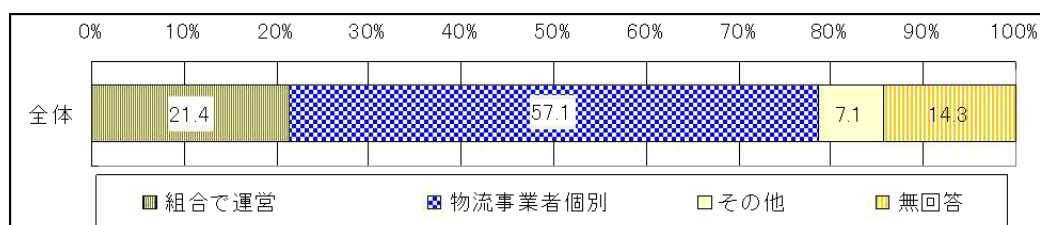
商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化を「実施・運営している」「現在検討中」「検討した経緯あり」「検討したい」と回答した事業所(14件)に対して、参加企業数と運営方法を聞いたところ、参加企業数は「11社以上」が最も多く6件(42.9%)であった。とくに組合・団体(4件)はすべて「11社以上」であった。

図表 I - 18 商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化・参加企業数 (N=14)



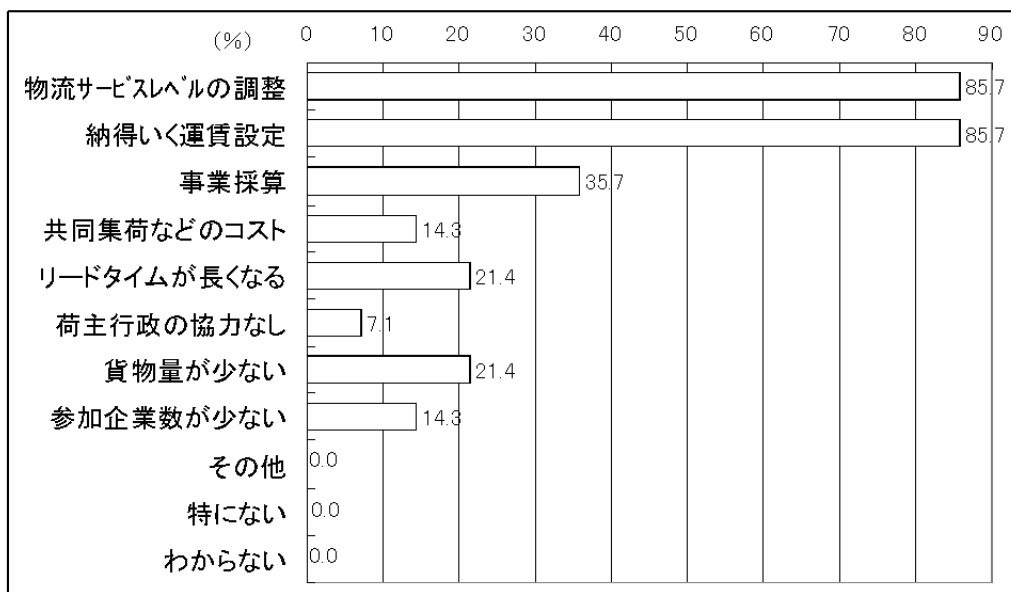
また、事業の運営方法としては、すべてが「物流事業者が個別に提携している」が8件(57.1%)と高くなっている。

図表 I - 19 商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化・運営方法 (N=14)



商店街共配などの都市内・地域内配送の共同化を実施する上での課題や問題点としては、「納品時刻などの物流サービスレベルの調整」「参加企業各社に納得のいく運賃の設定」はともども85.7%と高い割合となっている。「共同集荷・荷捌き場などの事業採算」(35.7%)がこれに続く。事業採算を問題視する回答は、特に組合・団体の回答者で高くなっていた。

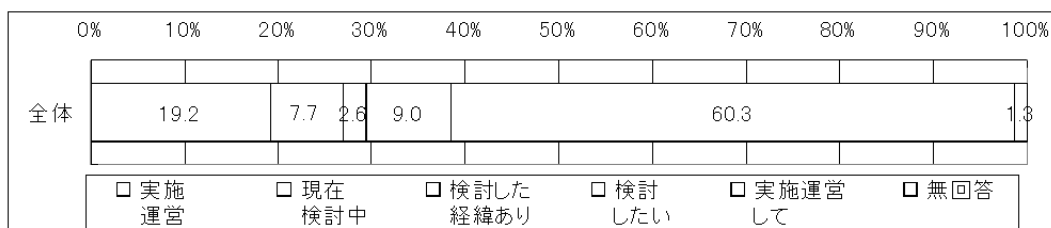
図表 I - 20 都市内・地域内配送の共同化を実施する上での課題・問題点  
(N=14、複数回答)



### (3) 物流事業者同士が連携したサービス開発

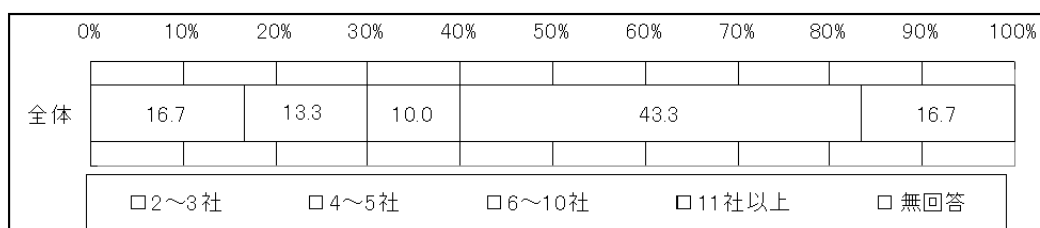
物流事業者同士が連携して物流サービスを開発しているかどうかについては、「実施している」は 19.2%であった。「検討したい」は 9.0%、「現在検討中」は 7.7%みられた。

図表 I - 21 物流事業者同士が連携したサービス開発への取り組み (N=78)



物流事業者同士が連携した物流サービス開発について「実施している」「現在検討中」「検討した経緯あり」「検討したい」と回答した事業所(30件)に対して、参加企業数を聞いたところ、「11社以上」が最も多く 43.3%であった。なお、組合に加入している企業や組合・団体では「11社以上」といった参加企業数の多い取り組みとなる傾向が強いが、組合に加入していない企業では「2~3社」といった少数での取り組みがやや多い。

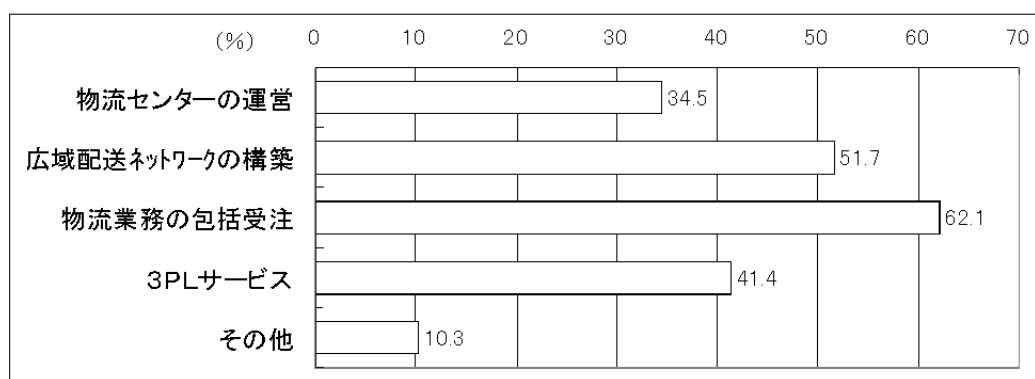
図表 I - 2 2 物流事業者同士が連携したサービス開発・参加企業数 (N=30)



連携して開発する物流サービス事業の内容としては、「輸送、保管、情報システム、荷役などの物流業務の包括受注」が最も多く 62.1 %であった。「広域・全国配送ネットワークの構築」(51.7 %)がこれに続く。

組合・企業別にみると、組合に加入していない企業では「輸送、保管、情報システム、荷役などの物流業務の包括受注」「サードパーティロジスティクスサービス」に取り組むとする回答比率が特に高い。また組合に加入している企業では「広域・全国配送ネットワークの構築」「一括納入のための物流センターの運営」を挙げる比率が高いが、組合・団体の回答者ではそれほど高くない。

図表 I - 2 3 物流事業者同士が連携したサービス開発の内容 (N=29、複数回答)



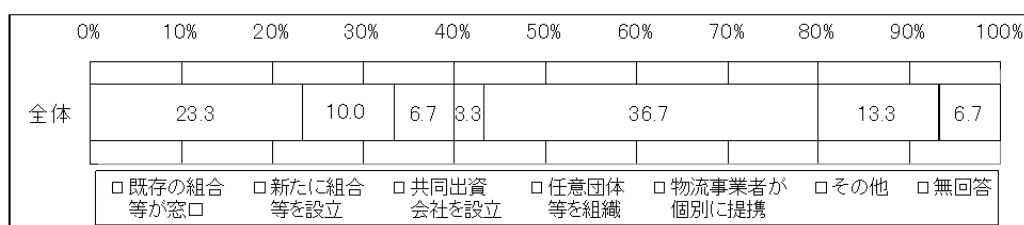
図表 I - 2 4 物流事業者同士が連携したサービス開発の内容 (組合・企業別、複数回答)

	物流センターの運営	広域配送ネットワークの構築	物流業務の包括受注	3PLサービス	その他	合計
組合加入企業	5	9	5	3	0	11
	45.5	81.8	45.5	27.3	0.0	100.0
組合未加入企業	2	3	6	5	1	7
	28.6	42.9	85.7	71.4	14.3	100.0
企業合計	7	12	11	8	1	18
	38.9	66.7	61.1	44.4	5.6	100.0
組合・団体	3	3	7	4	2	11
	27.3	27.3	63.6	36.4	18.2	100.0
総合計	10	15	18	12	3	29
	34.5	51.7	62.1	41.4	10.3	100.0

連携して開発する物流サービスの事業の運営方式としては、「物流事業者同士が個別に提携」が最も多く 36.7 %となっている。「既存の集団化組合等が物流サービス開発連携の窓口となる」(23.3 %) がこれに続く。

企業・組合別にみると、大企業では「物流事業者同士が個別に提携」とする比率が特に高い。また組合・団体の回答者では「既存の集団化組合等が物流サービス開発連携の窓口となる」の比率が高い。「物流サービス開発連携のために、共同出資会社を設立」は中小企業での回答となっている。

図表 I - 2 5 物流事業者同士が連携したサービス 事業の運営方式 (N=30)



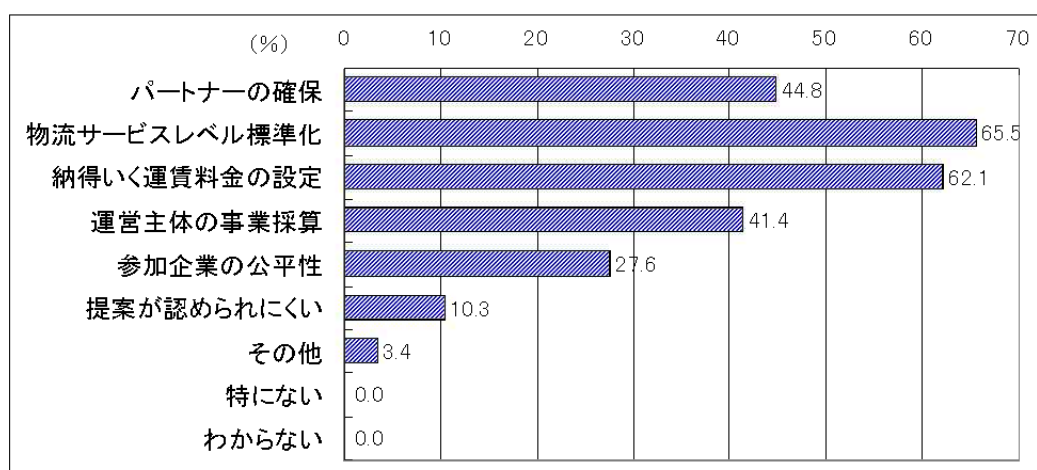
図表 I - 2 6 物流事業者同士が連携したサービス 事業の運営方式 (企業・組合別)

	既存の組合等が窓口	新たに組合等を設立	共同出資会社を設立	任意団体等を組織	物流事業者が個別に提携	その他	無回答	合計
中小企業	2 13.3	2 13.3	2 13.3	0 0.0	5 33.3	3 20.0	1 6.7	15 100.0
大企業	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 75.0	0 0.0	1 25.0	4 100.0
企業合計	2 10.5	2 10.5	2 10.5	0 0.0	8 42.1	3 15.8	2 10.5	19 100.0
組合・団体	5 45.5	1 9.1	0 0.0	1 9.1	3 27.3	1 9.1	0 0.0	11 100.0
総合計	7 23.3	3 10.0	2 6.7	1 3.3	11 36.7	4 13.3	2 6.7	30 100.0

物流事業者同士が連携して物流サービスを開発する上での課題や問題点としては、「物流サービスレベルの標準化」(65.5%)、「参加企業各社に納得のいく運賃・料金の設定」(62.1%)が特に高くなっている。「保有する機能が補完関係となるパートナーの確保」(44.8%)がこれに続く。

企業では、組合に加入していない企業は「保有する機能が補完関係となるパートナーの確保」を挙げる比率が高い。また、組合や団体の回答者では「運営主体の事業採算」「参加企業の公平性」を挙げる比率が高い。

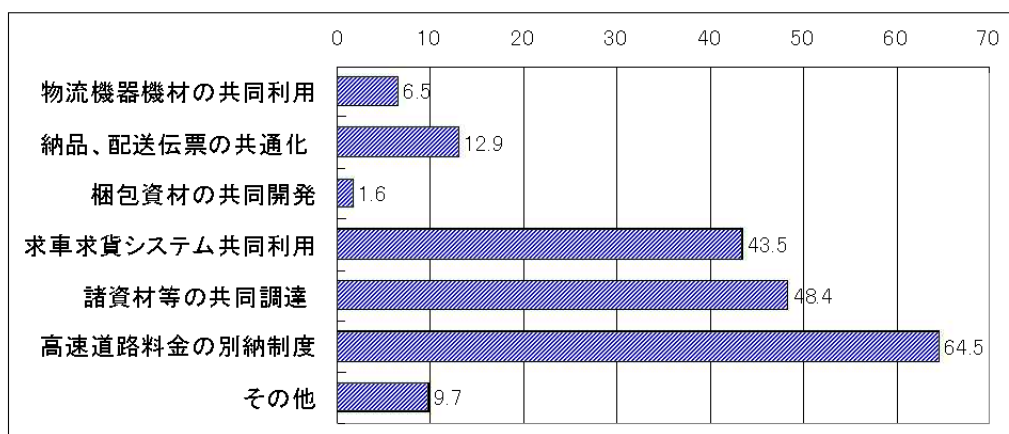
図表 I - 2 7 物流事業者同士が連携して物流サービスを開発する上での課題や問題点 (N=29、複数回答)



#### (4) 上記以外の物流連携分野

そのほか物流に関する事で共同・連携している分野の有無を聞いたところ、「高速道路料金の別納制度」(64.5%)「車両・燃料・油脂・タイヤ及び諸資材等の共同調達」(48.4%)、「求車求貨システムの共同利用」(43.5%)などが多くなっていた。

図表 I - 2 8 その他の物流連携分野 (N=62、複数回答)



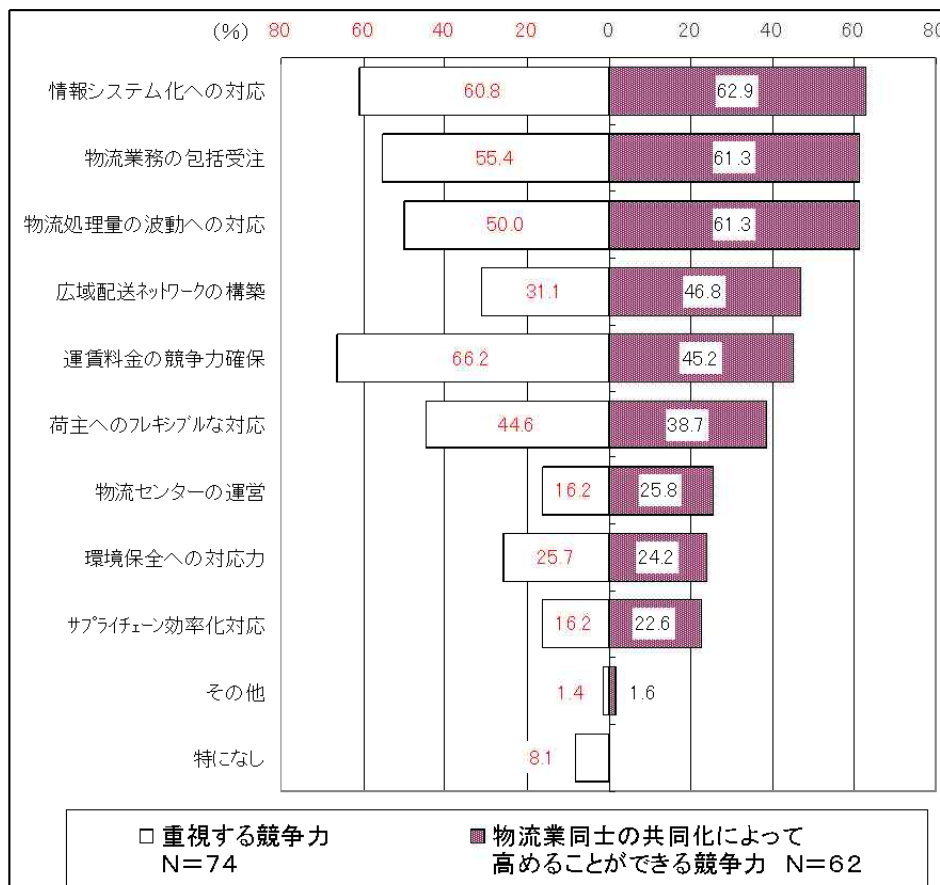
## 8. 物流事業者の競争力と共同化事業の効果

物流事業者同士の共同化によって高めることができる競争力としては、「情報システム化に対応できること」(62.9%)、「物流処理量の波動に対応できること」「輸送、保管、情報システム、荷役などの物流業務の包括受注ができること」(ともども61.3%)が上位に挙げられている。

一方、物流事業者が重視する競争力としては「運賃・料金などの競争力を確保すること(ローコストオペレーション)」(66.2%)、「情報システム化に対応できること」(60.8%)、「輸送、保管、情報システム、荷役などの物流業務の包括受注ができること」(55.4%)、「物流処理量の波動に対応できること」(50.0%)などが上位に挙げられている。

両者の回答の差をみると、「情報システム化に対応できること」「輸送、保管、情報システム、荷役などの物流業務の包括受注ができること」「物流処理量の波動に対応できること」などは、重視度が高く、かつ物流事業者同士が共同化すれば、強化可能とみられる。また「広域・全国配送ネットワークを構築できること」は、重視していると回答する企業の比率はそれほど高くないが、物流事業者同士が共同化すれば競争力強化の可能性は高いとみられる。一方、「運賃・料金などの競争力を確保すること」は企業の競争力として最も高く位置づけられているが、物流事業者同士の共同化による効果としては5番目となる。

図表1-29 物流事業者同士の共同化によって高めることができる競争力と重視する競争力(ともども複数回答)



## 9. 行政支援策の活用状況

### (1) 活用状況と活用意向

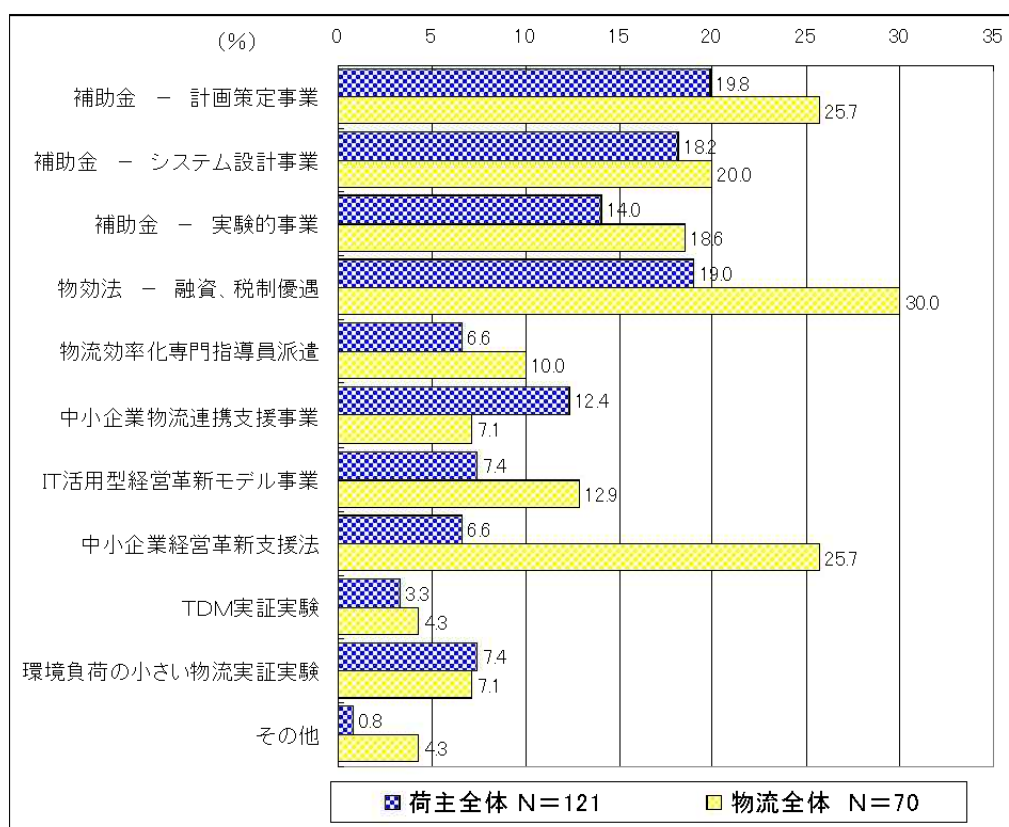
#### ■行政支援策の認知度

物流の効率化・高度化を支援する行政支援策の中で、知っている・聞いたことがあるものは、荷主企業（組合・団体含む）では、「補助金－計画策定事業」が19.8%で最も割合が高く、次に「物効法－融資・税制優遇」が19.0%、「補助金－システム設計事業」18.2%で続く。

物流事業者（組合・団体含む）では、「物効法－融資・税制優遇」が30.0%、「補助金－計画策定事業」「中小企業経営革新支援法」がともに25.7%の割合を示す。

荷主企業と物流事業者を比較すると、「中小企業物流連携支援事業」では荷主の認知度が高いものの、他の支援策は総じて物流事業者の認知度が高い。

図表 I-30 知っている行政支援策（荷主+物流、企業+組合・団体）



#### 支援策の略称と正式名称

グラフ内の支援策（略称）の正式名称は以下の通り。

(略称)	(正式名称)
補助金－計画策定事業	= 物流効率化推進事業（調査研究・基本計画策定事業）
補助金－システム設計事業	= 物流効率化推進事業（事業計画・システム設計事業）
補助金－実験的事業	= 物流効率化推進事業（実験的事業運営事業）
物効法－融資、税制優遇	= 中小企業流通業務効率化促進法に基づく融資・税制優遇

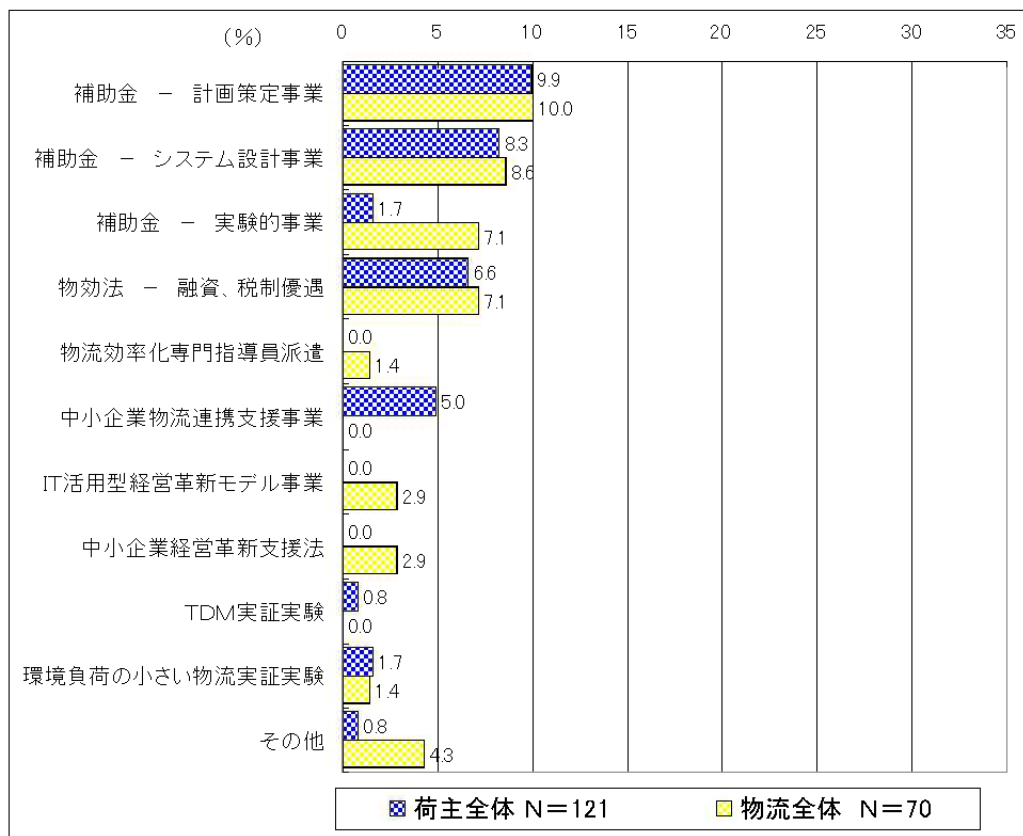
## ■ 行政支援策の活用実績

活用したことがある行政支援策は、荷主企業では、「補助金－計画策定事業」が 9.9%で最も割合が高く、次に「補助金－システム設計事業」が 8.3%、「物効法－融資、税制優遇」が 6.6%で続く。

物流事業者でも、「補助金－計画策定事業」が 10.0%で最も割合が高く、次に「補助金－システム設計事業」が 8.6%、「補助金－実験的的事业」「物効法－融資、税制優遇」が 7.1%で続く。

また、「中小企業物流連携支援事業」は荷主だけに利用実績があり、「物流効率化専門指導員派遣」「IT活用型経営革新モデル事業」「中小企業経営革新支援法」は物流のみ利用実績があった。

図表 I-31 活用したことがある行政支援策（荷主＋物流、企業＋組合・団体）



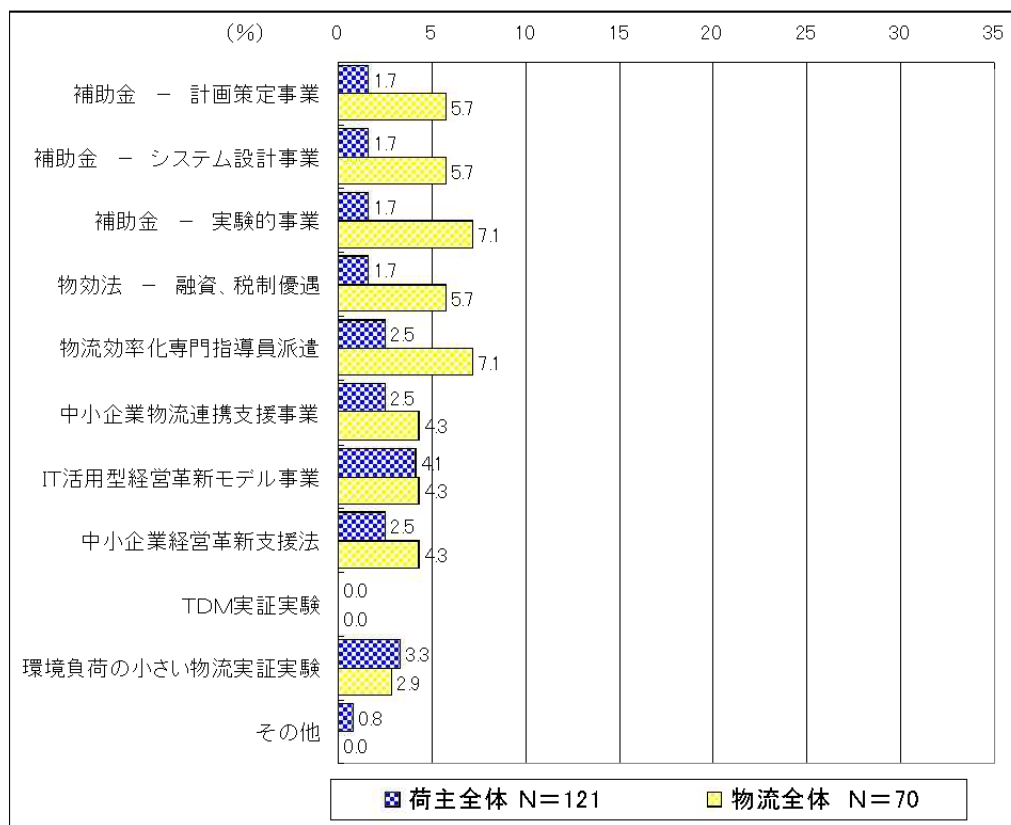
また、提示した支援策以外のものとして活用したものは、荷主では、「組合情報化促進企画調査事業」「組合情報ネットワーク化事業」「2000年度中小企業物流高度化効率化システム開発事業（物流標準サブセットの構築）」が挙げられている。物流事業者では、「中小企業高度化資金」、「組合情報化促進企画調査事業」が挙げられている。

### ■ 今後活用したい支援策

今後、活用したい行政支援策は、荷主企業では、「IT活用型経営革新モデル事業」「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験補助制度」が上位ではあるが、総じて割合は低い。また、補助金（計画策定事業、システム設計事業、実験的事業）は、他より高くない。

物流事業者では、「補助金－実験的事業」「物流効率化専門指導員派遣」が上位であり、また、補助金（計画策定事業、システム設計事業、実験的事業）は、他より高い比率ある。荷主は物流事業者と比べると総じて活用意向が低い傾向にある。

図表 I - 3 2 今後活用したい行政支援策（荷主＋物流、企業＋組合・団体）

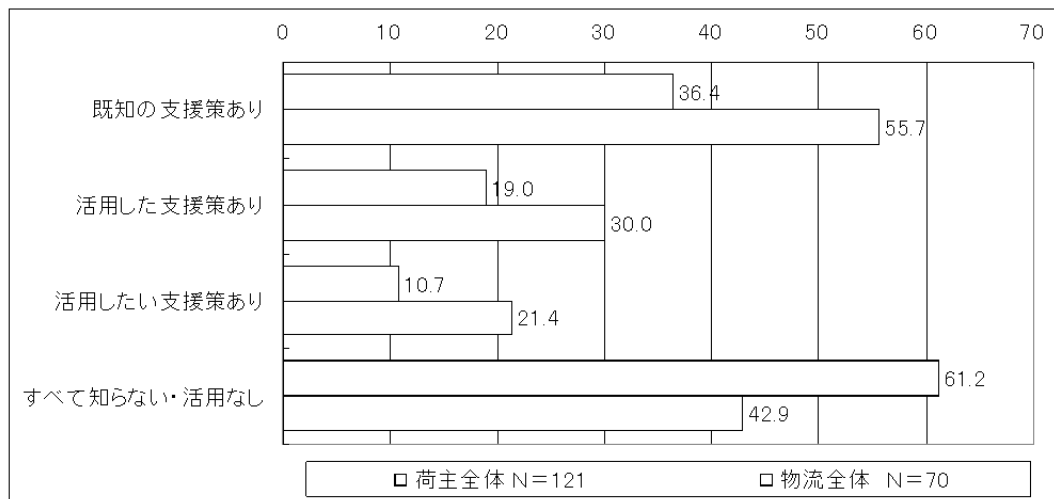


## ■ 行政支援策の認知度・活用度の総括

物流の効率化に関する行政支援策を10メニュー提示したが、荷主では、何らかの支援策を知っているという割合は36.4%、何らかの支援策を活用した実績は19.0%、今後活用したいとする割合は10.7%である。対して、すべて知らない・活用しないとする割合は、61.2%に上る。

物流事業者では、何らかの支援策を知っているという割合は55.7%と過半数を超え、何らかの支援策を活用した実績は30.0%、今後活用したいとする割合は21.4%である。対して、すべて知らない・活用しないとする割合は、42.9%であった。

図表 I - 3 3 支援策の認知度・活用度の総括（荷主+物流、企業+組合・団体）



参考：物流効率化に関する行政支援策

### （物流効率化に関する行政支援策）

物流効率化推進事業（地域中小企業物流効率化推進事業を含む、補助金）

1. 調査研究・基本計画策定事業
2. 事業計画・システム設計事業
3. 実験的事業運営事業
4. 中小企業流通業務効率化促進法に基づく融資・税制優遇
5. 物流効率化専門指導員派遣
6. 中小企業物流連携支援事業（補助金）
7. IT活用型経営革新モデル事業（補助金）
8. 中小企業経営革新支援法
9. TDM（交通需要マネジメント）実証実験（補助事業）
10. 環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験補助制度

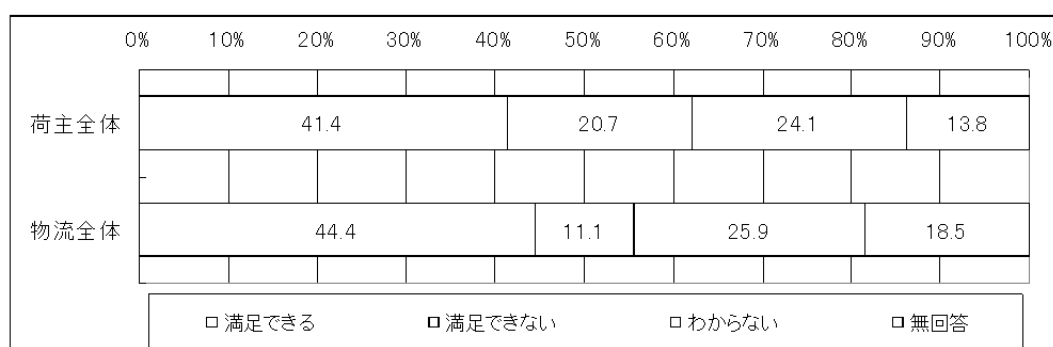
## (2) 支援策の評価

### ■ニーズへの合致

行政支援策を活用した企業・物流事業者、活用しようとする企業・物流事業者に対して、ニーズに合致するものであったかをきいたところ、「充分合致しており、満足できる内容である」は荷主で 41.4%、物流事業者で 44.4%と半数弱を占めた。「問題があり、満足できない」との回答は、荷主で 20.7%とやや高い割合を示し、物流事業者では 11.1%にとどまった。

満足できないとする内容は、荷主では、「支援補助額、補助比率」について不満の半数が指摘しており、「支援策の時期・期間」「融資額、金利」は一部であった。物流事業者では、支援策の時期・期間、補助額・補助率、融資・金利、税制については特に挙げられていない。

図表 I-34 支援策のニーズへの適合性（荷主＋物流、企業＋組合・団体）



また、自由回答では、申請時期と決定時期の問題、補助比率、補助額について満足できない点が挙げられている。

#### (荷主)

- ・計画の段階と補助金決定の時期がずれていて不合理である
- ・金額は少なくとも良いが、比率を80%程度にすべきである
- ・100%補助が望ましい
- ・金額に限度あり（比率含）
- ・調査研究等では補助比率が大きくなることでリスク吸収が可能となる
- ・モーダルシフト化のコストアップ対策

#### (物流)

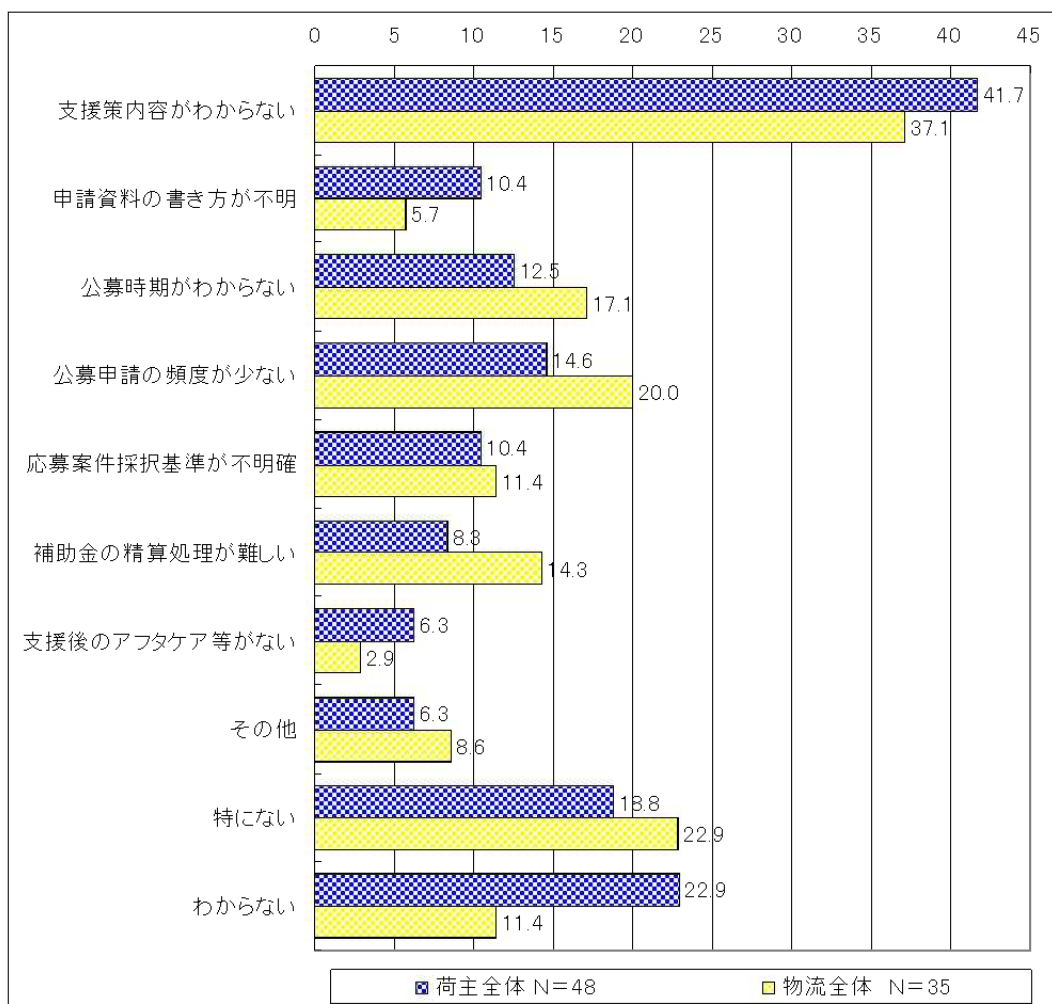
- ・支援を申請しても通らない。前回申請したが、あっさり断られた。自己資本で行った。

### ■支援策の問題点、利用しづらい点

物流効率化に関する行政支援策を活用する上での問題点、利用しづらい点は、荷主では、「支援策の内容がわからない（どのような内容であれば支援が受けられるのか）」が41.7%と著しく高い割合を示している。次に、「公募・申請の頻度が少なく、経営判断のタイミングに合わない」が14.6%、「公募の時期がわからない」が12.5%である。

物流でも、「支援策の内容がわからない（どのような内容であれば支援が受けられるのか）」が37.1%と最も高い割合を示す。次に、「公募・申請の頻度が少なく、経営判断のタイミングに合わない」が20.0%、「公募の時期がわからない」が17.1%と荷主と同じ順となっている。

図表 I - 3 5 支援策の問題点、利用しづらい点（荷主＋物流、企業＋組合・団体）



また、活用上のその他の問題点として、以下の点が挙げられている。

- ・物流効率化法に基づく融資制度において、自治体で温度差がある。ある自治体では受付すら中止している。(物流)
- ・県等の行政指導と現場での計画との整合性 (物流)

特に、活用実績、今後の活用意向があるグループとその他のグループに分解すると、荷主では、その他のグループでは「支援策の内容がわからない」が顕著であり、「公募時期」も高くなる。活用実績・意向があるグループでは、「公募の頻度」「採択基準が不明確」「補助金の精算が難しい」「支援後の評価・アフターケアがない」等の問題点を指摘する割合が高まる。物流でも、その他のグループ、支援策の活用実績・意向のあるグループはそれぞれ、荷主とほぼ同じ傾向を示している。

図表 I - 36 支援策の問題点、利用しづらい点（荷主＋物流、企業＋組合・団体）

（荷主企業）

	内容がわからない	申請資料の書き方が不明	公募時期がわからない	公募申請の頻度が少ない	応募案件採択基準が不明確	補助金の精算処理が難しい	支援後の事業評価等がない	その他	特になし	わからない	合計
活用実績・意向有り	7	2	2	6	4	3	3	2	4	3	22
	31.8	9.1	9.1	27.3	18.2	13.6	13.6	9.1	18.2	13.6	100.0
その他	13	3	4	1	1	1	0	1	5	8	26
	50.0	11.5	15.4	3.8	3.8	3.8	0.0	3.8	19.2	30.8	100.0
合計	20	5	6	7	5	4	3	3	9	11	48
	41.7	10.4	12.5	14.6	10.4	8.3	6.3	6.3	18.8	22.9	100.0

（物流事業者）

	内容がわからない	申請資料の書き方が不明	公募時期がわからない	公募申請の頻度が少ない	応募案件採択基準が不明確	補助金の精算処理が難しい	支援後の事業評価等がない	その他	特になし	わからない	合計
活用実績・意向有り	8	1	8	6	3	5	0	3	4	1	23
	34.8	4.3	21.7	26.1	13.0	21.7	0.0	13.0	17.4	4.3	100.0
その他	5	1	1	1	1	0	1	0	4	3	12
	41.7	8.3	8.3	8.3	8.3	0.0	8.3	0.0	33.3	25.0	100.0
合計	13	2	6	7	4	5	1	3	8	4	35
	37.1	5.7	17.1	20.0	11.4	14.3	2.9	8.6	22.9	11.4	100.0

■ 物流効率化についての意見・要望

回答属性	内容
荷主	物流効率化法により融資を受けたあと脱退した組合員に対する責任や返済についての対応が出来ていない
荷主・組合	高度化事業の共同施設について ①支援策の内容はほぼ満足できるものと思われ、支援を受けるための制度要件が定められることは当然のことと思うが、支援時の事業が20年間変化無く継続されると思われず、支援後の変化や再構築等に対する行政支援の柔軟な対応が期待される。複数企業の共同事業では、支援時の要件充足よりもむしろ支援後の長期にわたる事業運営の不安とこれに対する保証の問題等がネックになっていると思う。 ②支援の目的は、中小企業支援と物流効率化支援と思われるが、効率化の面では中小企業と大企業のコラボレーションや組合員外企業との連携等について更に弾力的な運営が期待される。 ③国の支援策について、現在地方の行政はおしなべて消極的である。
荷主・組合	菓子業界で物流EDIは効果の出やすい大企業を中心に取り組んでいる。2年前、国の指導のもと、業界の物流EDI標準化がなされた。しかし各企業は現在の仕組みを変えてまで効果が出ないことから、利用する企業参加が進まない。理論的には理解されているが、実際にはすぐに広まっていくものではない。標準化することが業界の効率化に間違いなくつながるので、普及活動は告知（HP・説明会、等）を粘り強く行い、進めていく考えである。実用化後の成功事例がほとんどない状況なので、企業参加意欲を高める知恵があれば欲しい。
荷主・組合	当組合では、中小企業物流支援事業を平成11年度より平成15年度の5ヶ年に渡り活用し、卸売団地の機能強化を図るべく、多年度に渡り行政より支援いただいた。補助金を用いて、通常ではなかなかできない課題を調査研究できることは中小企業の集団としては、これほど有難いことはない。今後とも中小零細企業や組合のために行政の補助が続くことを切望する。
物流・組合	・新しいビジネスモデルを考察しても、外部に漏れる可能性がある。 ・応募案件に書類を作成する時間が無駄だと思う。 ・補助金の申請から決定までの時間がかかり、開発に専念し早急に事業化する時に使用する事が困難である。
物流	制度運用における国と自治体の連携と一体性の確保を要望。
物流・組合	中小企業を取り巻く経営環境はどの時代も厳しいものがあるが、有能な人材確保とその人材養成面で、行政の力強い支援をお願いしたい。税制面での福利厚生関係の優遇措置や業界に精通しているアドバイザーもしくは経営スタッフの派遣等がタイムリーに活用できる機能促進がなされれば有難い。また、出向者として受け入れてくれる企業先の斡旋があれば社員教育面での向上が望まれる。足腰の強い体力のある中小企業の輩出につき、尚一層のご尽力をしていただきたい。