





新型コロナウイルス感染症による影響調査等について

令和2年9月25日

中国地方国際物流戦略チーム事務局

- 国土交通省による各業界団体等へのアンケート・ヒアリング調査(6月末時点)によると、運輸・倉庫業においても、新型コロナウイルスの感染拡大により、運送収入・売上・輸送人員等の減少といった影響が発生していることが明らかとなっている。
- 政府系金融機関等による「資金繰り支援」、「雇用調整助成金」を、貨物自動車運送事業では約3割、内航海運業では約1割の事業者が活用していることが明らかとなっている。

| 業界 | 動向 | 運送収入・売上・輸送人員等 | 国の支援の活用状況・要望等 |
|-----------|--|--|--|
| 貨物自動車運送事業 |  20% 運送収入が2割以上減少した事業者が20% | <ul style="list-style-type: none"> ・運送収入が「2割以上減少した事業者」が、5月では約30%、6月では約20%程度。 ・品目別の運送収入では、自動車メーカー等の生産停滞等により、6月では「鉄鋼厚板・その他金属素材」が30%減、「完成自動車・オートバイ・自動車部品など」が39%減。 | <ul style="list-style-type: none"> ・政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等の「資金繰り支援」を約33%が活用(約21%が給付済) ・政府系金融機関による「雇用調整助成金」を約27%が活用(約4%が給付済) |
| 内航海運業 |  30% 売上が3割以上減少した事業者が24% | <ul style="list-style-type: none"> ・売上金額が「3割以上減少した事業者」が、6月では約24%(5月も同様)。 | <ul style="list-style-type: none"> ・政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等の「資金繰り支援」を約14%が活用(約11%が給付済) ・政府系金融機関による「雇用調整助成金」を約14%が活用(約3%が給付済) |
| 倉庫業 |  5% 売上が2割以上減少した事業者が5% | <ul style="list-style-type: none"> ・売上金額が「2割以上減少した事業者」が、6月では約5%(5月をピークに若干減少)。 ・6月の入出庫量が前年同月比5%減(5月では同9%減) | <ul style="list-style-type: none"> ・政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等の「資金繰り支援」を約4%が活用 ・政府系金融機関による「雇用調整助成金」を約9%が活用 |
| 航空運送事業 |  78% 国内線の輸送人員の前年同月比 | <ul style="list-style-type: none"> ・国内線:6月の輸送人員は前年同月比78%減、便数は計画便数1,205便/日に対し実績333便/日(5月以降、回復傾向) ・国際線:6月の輸送人員は前年同月比98%減、便数は計画便数1,476便/週に対し実績75.5便/週(引き続き厳しい状況) | <ul style="list-style-type: none"> ・政府系金融機関による融資等の「資金繰り支援」(複数社が活用又は活用に向けて検討中) ・政府系金融機関による「雇用調整助成金」(複数社が活用又は活用に向けて検討中) |

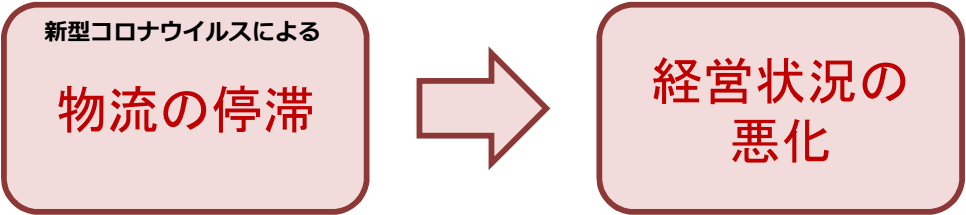
- 中国地方国際物流戦略チームにおいて、地域の実態に即した政策提言を検討するため、中国管内での新型コロナウイルスによる影響を把握することを目的としたアンケート調査を実施。

- 中国地方国際物流戦略チームでは、構成員企業の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に関する影響を把握するため、各協会団体を通じてアンケート調査を実施(2020年5月、55社 / 55社)。
- 多くの業種に共通して、「輸送頻度・取扱貨物の減少」、「取引先の生産低下・備船契約解除 等」、「従業員の一時帰休・休業」、「資金繰りの悪化」が挙げられた。
- 業種別に見ると、以下のような新型コロナウイルスによる影響が挙げられた。
 - 港運関連では、「設備投資の延期」、「その他(入港船舶減少、内需シフト、従業員の士気低下)」
 - トラック関連では、「輸送頻度・取扱貨物の減少」、「取引先の生産低下・備船契約解除 等」
 - 倉庫関連では、「在庫過多」、「入出庫の遅延・キャンセル」、「その他(倉庫利用の低下)」
 - 冷蔵倉庫関連では、「在庫過多」、「入出庫の遅延・キャンセル」、「設備投資の延期」
 - 航空貨物関連では、「その他(航空便の減便・キャンセルによる運賃高騰)」
 - 海運関連では、「運賃・備船料の引き下げ」

■ 現在生じている影響あるいは、今後生じると想定される影響 [複数回答可]

| | 港運 | トラック | 倉庫 | 冷蔵倉庫 | 航空貨物 | 海運 | 合計 |
|-------------------|-----|------|-----|------|------|-----|-----|
| 輸送頻度・取扱貨物の減少 | 24% | 36% | 30% | 10% | 25% | 41% | 34% |
| 運賃・備船料の引き下げ | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 31% | 17% |
| 取引先の生産低下・備船契約解除 等 | 24% | 36% | 20% | 0% | 25% | 12% | 17% |
| 従業員の一時帰休・休業 | 5% | 14% | 10% | 0% | 0% | 15% | 11% |
| 資金繰りの悪化 | 24% | 7% | 0% | 20% | 25% | 0% | 7% |
| 在庫過多 | 5% | 0% | 20% | 30% | 0% | 0% | 5% |
| 入出庫の遅延・キャンセル | 0% | 0% | 10% | 30% | 0% | 0% | 3% |
| 設備投資の延期 | 5% | 0% | 0% | 10% | 0% | 0% | 2% |
| その他 | 14% | 7% | 10% | 0% | 25% | 1% | 6% |

- 中国地方国際物流戦略チームの構成員企業の**9割程度の経営に影響が波及**。
- 各業種共通の新型コロナウイルスによる影響として、以下が挙げられた。
 - 「輸送頻度・取扱貨物の減少」
 - 「取引先の生産低下・備船契約解除 等」
 - 「従業員の一時帰休・休業」
 - 「資金繰りの悪化」
- 物流面では、以下のような影響が明らかとなった。



| 新型コロナウイルスによる物流面の影響 | |
|----------------------|---|
| 国際物流の停滞 (需要低下、減便) | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 企業活動の自粛要請による貨物輸送需要の低下(取引の一時停止) ➢ 備船契約の解除、航空便の減便・キャンセルによる輸送サービスの低下 |
| 国内倉庫の逼迫 (在庫過多) | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 需要低下や減便に伴う入出庫の遅延・キャンセル等の物流鈍化による在庫過多 ➢ 在庫過多による新規顧客獲得機会の損失 ➢ 特需(買いだめやパニック買い等)によるサプライチェーンの逼迫 |
| コロナ禍での物流の継続(生活物資等) | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新型コロナウイルスの感染が拡大する中での物流の維持(現場作業) ➢ トラックドライバー、船員などはコロナ禍でも日夜業務を継続し物流を継続(社会的にもエッセンシャルワーカーとして注目) |

● 新型コロナウイルス感染症による影響が長期化する中、現状の影響のレビューを実施するため、ヒアリング調査を実施。

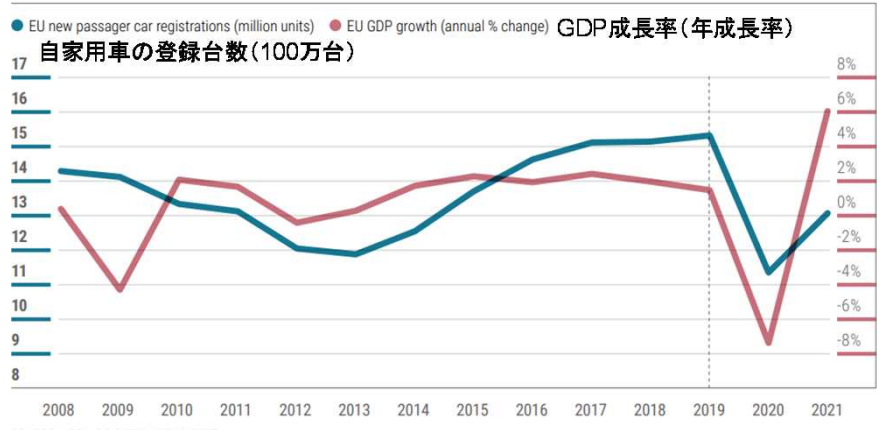
- 中国地方国際物流戦略チームでは、新型コロナウイルス影響調査アンケート(令和2年5月)に協力頂いた団体、企業を対象にヒアリング調査を行った。

■ 新型コロナウイルスの感染拡大による物流の動向(増えたもの、減ったもの)

| | |
|---------------|--|
| 減少した品目 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 完成自動車の輸出が一時的に停止し、関連する「自動車部品」、「鋼材」等の取扱も停滞。(現在は回復傾向) ・ 外出自粛に伴う外食産業の低迷、新聞広告の需要低下により、関連する「食料品」、「紙」等の取扱が減少。 |
| 増加した品目 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 消毒液、マスク等による感染防止対策の徹底、外出自粛に伴うステイホーム時間の増加により、「医療品(ドラッグストア向け)」、「巣ごもり品(スーパー、DIY、キャンプ等)」等の関連品の需要が増加。 |

減少した品目

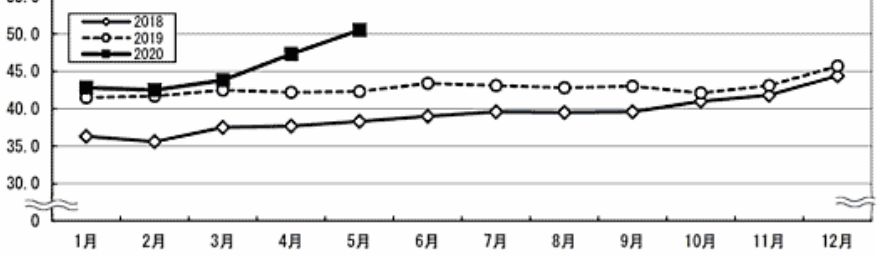
欧州市場における自家用車登録台数



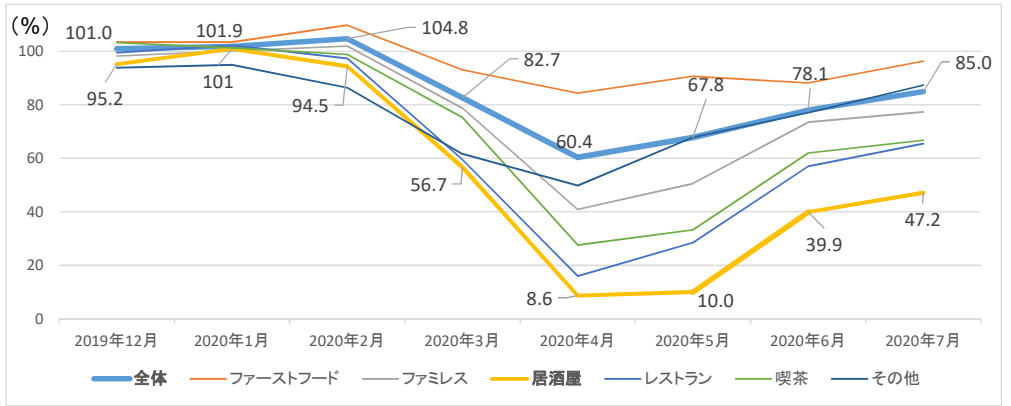
「2020-2021年自動車産業界ポケットガイド」欧州自動車工業会

増加した品目

ネットショッピング利用世帯の割合の推移(2018~2020年)

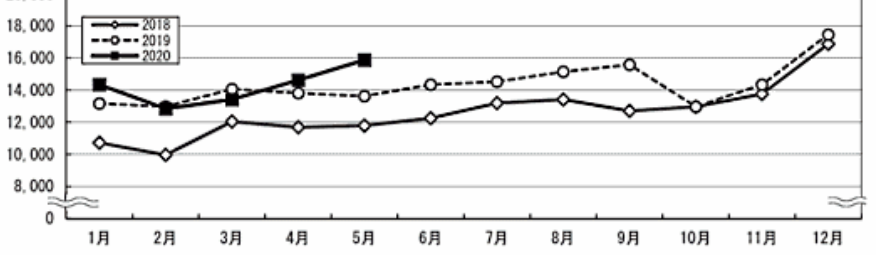


外食産業売上高の前年同月比



一般社団法人 日本フードサービス協会公表データより作成

ネットショッピングの支出額の推移(2018~2020年)



「家計消費動向調査」総務省統計局公表データより作成

中国管内の新型コロナウイルス影響調査ヒアリングの結果概要

- 中国地方国際物流戦略チームでは、新型コロナウイルス影響調査アンケート(令和2年5月)に協力頂いた団体、企業を対象にヒアリング調査を行った。

□三密回避につながる取り組みへの期待と実現の課題

- ・パレット積みによる倉庫内作業やバン・デバンニング時などの **三密につながるバラ積み作業の解消**(フォークリフト作業化)、**重労働の解消**(高齢化への対応、女性の活躍)
- ・パレット化を実現するためには、**荷主、陸運、倉庫などの業種間連携(パートナーシップの構築)**が不可欠
- ・接触を避けるための**ロボット導入拡大、庫内作業の無人化**が必要
- ・**中小規模倉庫の機械化・自動化ではスケールメリットが限定的**(地域の実態に即した機械化の必要性)
- ・三密な**2マン運行の回避**(トラックドライバー)

□慢性的な倉庫不足への対応

- ・海外市場閉鎖による輸出の停滞により**倉庫不足の課題が顕著化**

□感染症対策の推進

- ・中国の**都市閉鎖解除直後**にはメーカー等からの要求過多で**物流パニック**。**パニック回避のため、事前の情報共有や調整が必要**。
- ・**感染者が出た場合の事業継続・停止の判断基準がない**(現状は保健所まかせ)。

～まとめ～

- ✓ 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、新たな問題が生じている
- ✓ また、昨年度の部会、本会議で多くの委員から頂いた人財不足も喫緊の課題
- ✓ 新型コロナウイルス感染症による影響を教訓に中国地方の実態に即し生産性や労働環境の向上に繋がる取組の検討が必要

【検討にあたっての課題】

- ・地域や業種分野で問題の特性が異なる

課題の抽出や今後の進め方について検討するため、アンケートやヒアリングを実施

参考資料

新型コロナウイルスの影響に関する現況調査

令和2年7月3日

中国地方国際物流戦略チーム事務局

現況調査の概要

- 中国地方国際物流戦略チームでは、構成員企業の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に関する影響を把握するため、各協会団体を通じてアンケート調査を実施。
- 調査期間は2020年5月12日から29日で、電子メール及びFAXで調査票を配布し、55社（回答率100%）から回答を取得。

1. 概要

| | |
|---------|----------------------------|
| 対象企業数 | 55社 |
| 調査期間 | 2020年5月12日~29日 |
| 調査方法 | 電子メール：調査票を送付 FAX：調査票を送付 |
| 回答数・回答率 | 55社・100% |

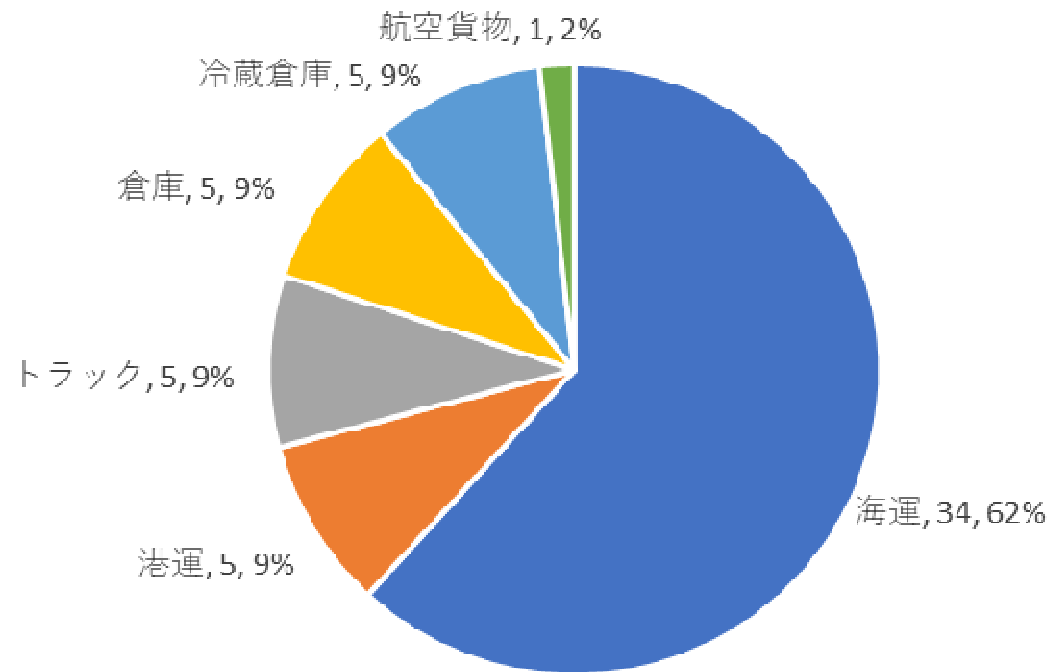
2. 設問

| | |
|----|---------------------------------|
| Q1 | 貴社の概要 |
| Q2 | 新型コロナ・ウイルス感染拡大による経営への影響の有無について |
| Q3 | 現在生じている影響あるいは、今後生じると想定される影響について |
| Q4 | 自治体、国等への要望等について |

回答者の業種

- 回答者の業種は、海運(34社、62%)、港運(5社、9%)、トラック(5社、9%)、倉庫(5社、9%)、冷蔵倉庫(5社、9%)、航空貨物(1社、2%)であった。

Q1 回答者の業種

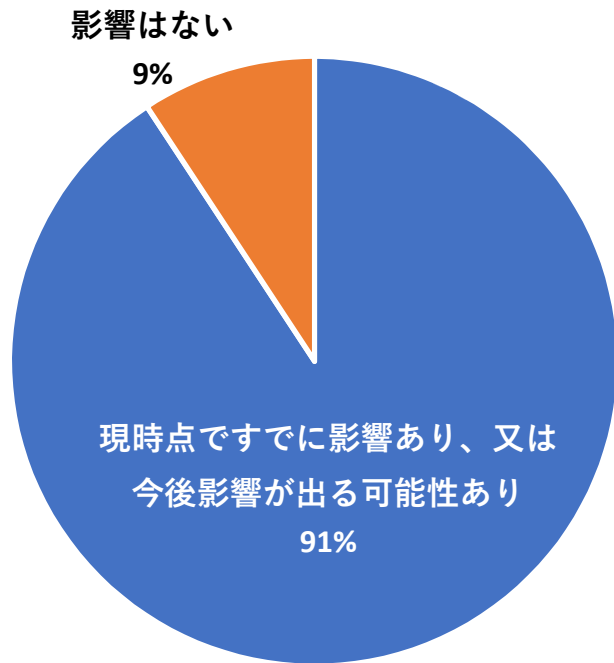


[N=55]

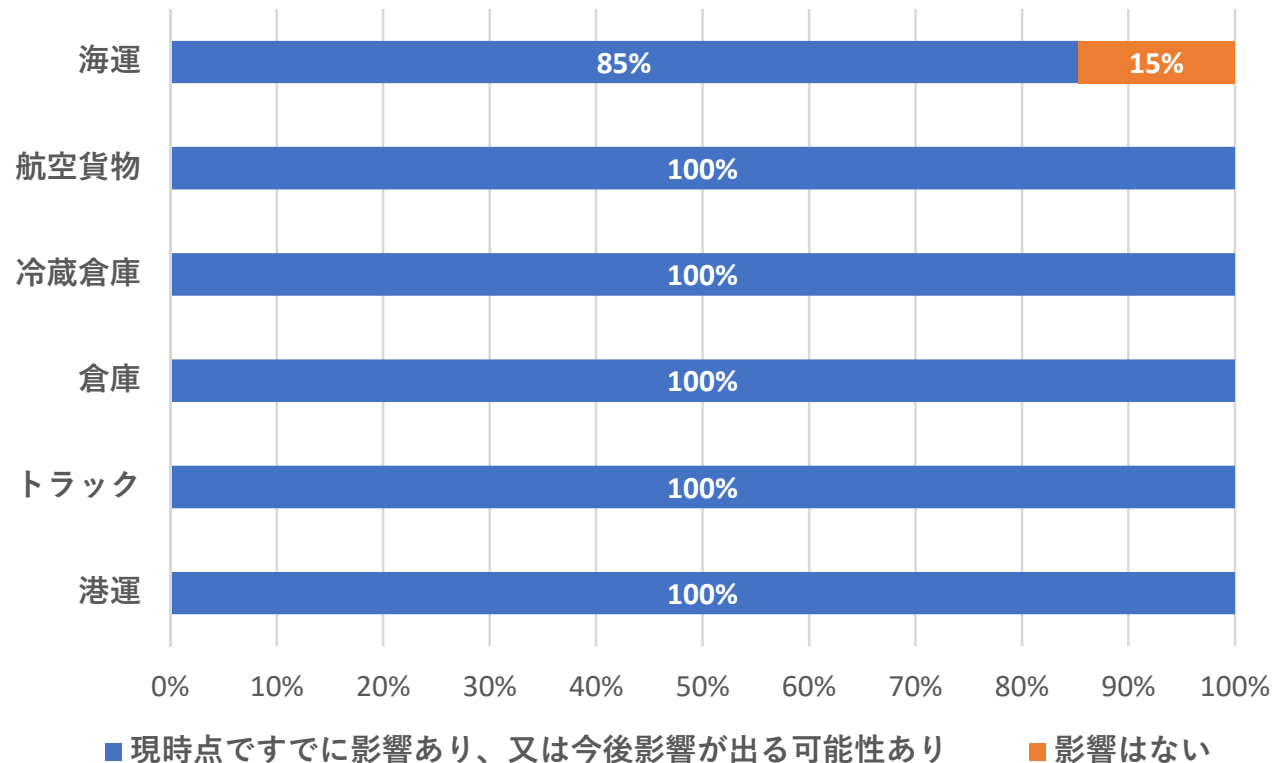
影響の有無

- 回答者のうち、50社(91%)が「現時点ですでに影響あり、又は今後影響が出る可能性あり」と回答し、5社(9%)が「影響はない」と回答した。
- 業種別に見ると、海運では5社(15%)が「影響はない」と回答したが、その他の業種では、すべての構成員企業が「現時点ですでに影響あり、又は今後影響が出る可能性あり」と回答した。
- 中国地方国際物流戦略チームの構成員企業の**9割程度の経営に影響が出ている**ことが分かった。

Q2 影響の有無



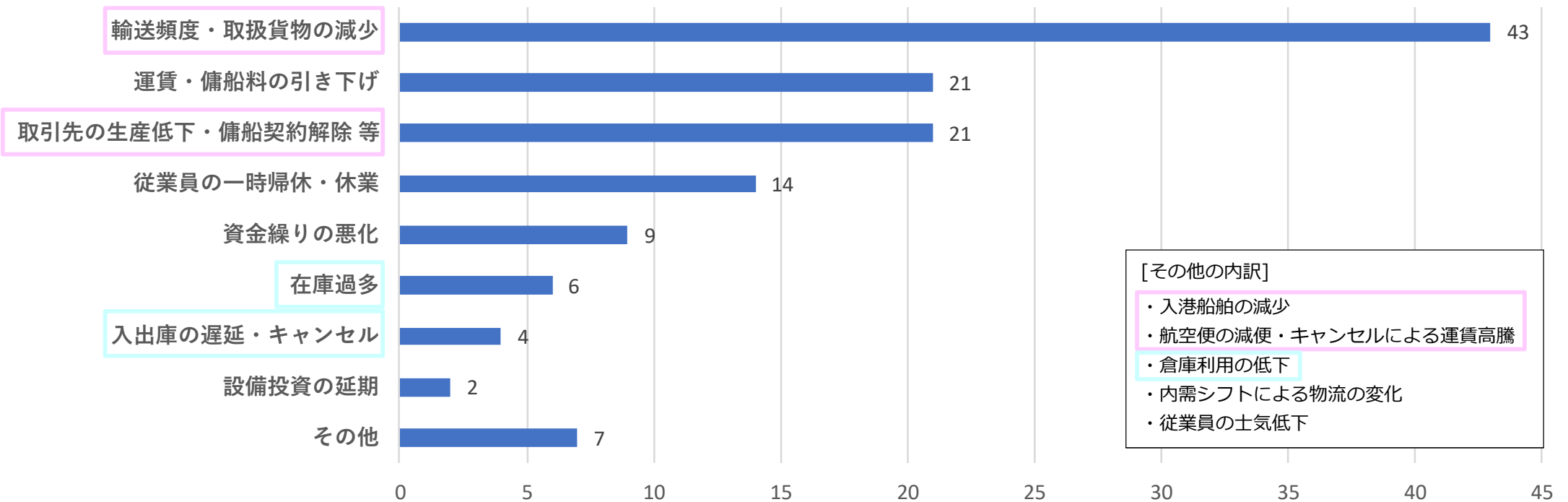
[N=55]



経営への影響

- 回答者のうち、43社(78%)が「輸送頻度・取扱貨物の減少」、21社(38%)が「運賃・傭船料の引き下げ」、21社(38%)が「取引先の生産低下・傭船契約解除等」、14社(25%)が「従業員の一時帰休・休業」、9社(16%)が「資金繰りの悪化」、6社(11%)が「在庫過多」、4社(7%)が「入出庫の遅延・キャンセル」、2社(4%)が「設備投資の延期」と回答した。
- その他では、「入港船舶の減少」、「航空便の減便・キャンセルによる運賃高騰」、「倉庫利用の低下」、「内需シフトによる物流の変化」、「従業員の士気低下」といった回答があった。

Q3 現在生じている影響あるいは、今後生じると想定される影響 [複数回答可]



- 多くの業種に共通して、「輸送頻度・取扱貨物の減少」、「取引先の生産低下・備船契約解除 等」、「従業員の一時帰休・休業」、「資金繰りの悪化」が挙げられた。
- 業種別に見ると、以下のような新型コロナウイルスによる影響が挙げられた。
 - 港運関連では、「設備投資の延期」、「その他(入港船舶減少、内需シフト、従業員の士気低下)」
 - トラック関連では、「輸送頻度・取扱貨物の減少」、「取引先の生産低下・備船契約解除 等」
 - 倉庫関連では、「在庫過多」、「入出庫の遅延・キャンセル」、「その他(倉庫利用の低下)」
 - 冷蔵倉庫関連では、「在庫過多」、「入出庫の遅延・キャンセル」、「設備投資の延期」
 - 航空貨物関連では、「その他(航空便の減便・キャンセルによる運賃高騰)」
 - 海運関連では、「運賃・備船料の引き下げ」

Q 3 現在生じている影響あるいは、今後生じると想定される影響 [複数回答可]

| | 港運 | トラック | 倉庫 | 冷蔵倉庫 | 航空貨物 | 海運 | 合計 |
|-------------------|-----|------|-----|------|------|-----|-----|
| 輸送頻度・取扱貨物の減少 | 24% | 36% | 30% | 10% | 25% | 41% | 34% |
| 運賃・備船料の引き下げ | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 31% | 17% |
| 取引先の生産低下・備船契約解除 等 | 24% | 36% | 20% | 0% | 25% | 12% | 17% |
| 従業員の一時帰休・休業 | 5% | 14% | 10% | 0% | 0% | 15% | 11% |
| 資金繰りの悪化 | 24% | 7% | 0% | 20% | 25% | 0% | 7% |
| 在庫過多 | 5% | 0% | 20% | 30% | 0% | 0% | 5% |
| 入出庫の遅延・キャンセル | 0% | 0% | 10% | 30% | 0% | 0% | 3% |
| 設備投資の延期 | 5% | 0% | 0% | 10% | 0% | 0% | 2% |
| その他 | 14% | 7% | 10% | 0% | 25% | 1% | 6% |

自治体、国等への要望

Q 5 自治体、国等への要望等があればお答えください。

| 協会 | 自治体・国などへの要望 |
|------|---|
| 港運 | 港湾施設利用料金の減免。企業の規模に応じた給付金の支給。 |
| | 雇用調整助成金のコロナ特例処置(4月～6月)の延長(コロナの感染が終息してもその経済影響はその後もながく続くため)。 |
| | 多面における助成金給付等の厚い対応を検討いただきたい。 |
| | 物流は止めてはならない、とのことから物流企業に対し、減税や支援金支給、更なる雇用助成金等について要望したい。物流インフラ整備に伴う設備投資の補助金を要望したい。 |
| | 売上げにも大きな影響を受けており、地方自治体を含め、施設の減免をお願いしたい。国からコロナウイルス感染症対策の注意喚起はよくされるが、当社は外国船も含め現場での作業があり、感染防止策であるマスクや除菌剤の対応を迅速にして頂きたい。 |
| トラック | 雇用調整助成金の借置期間の長期化、支給額の増加。終息後の消費税率の減税。 |
| | どのような環境下でも物流を維持させ停滞させない為に各運送会社は工夫を行っている。感染予防の為に費用もそれなりに掛かっているが、その費用を！という細かい事は要望しない。物流維持の為に日夜運行し、このような状況下でも働き方改革による時間短縮にも取り組んでいる。このような一般貨物運送業の緑ナンバートラックへの軽油引取税の暫定税率撤廃、高速の割引率拡充、期間限定でもいいので高速道路の無料化などの対策をお願いしたいと考えております。 |
| | 議論されておりますが雇用維持の観点から雇用調整助成金の給付日額8,330円の増額。 |
| | これから新型コロナウイルスの影響がジワジワと出てくると考えられます。中小企業に対する新たな給付金等の支援が望まれるところです。 |
| | 家、車等の耐久消費財の購入時の減税・助成金による消費喚起。 事業用車両の維持の減免借置。 |

自治体、国等への要望

Q 5 自治体、国等への要望等があればお答えください。

| 協会 | 自治体・国などへの要望 |
|----------|--|
| 倉庫 | 物流倉庫への賃料補助をお願いしたい。 |
| | 製造業・物流販売業への経済支援策の拡充による経営支援。 |
| | 雇用調整助成金の上限額(8,330円)の早期見直しと早期支給。テレワーク化を推進する中で助成対象経費の見直し(緩和)。 |
| 冷蔵 倉庫 | 早急な経済支援をお願いします。 |
| | ワクチン時間かかるでしょうが早く薬を認可して戴きたい!感染防止と経済運営をうまくリンクさせて戴いて完全終息宣言を出して戴きたい! |
| | 消費者の買いだめやパニック買いがサプライチェーンのひっ迫に追い打ちをかけることのないよう出荷制限・物量コントロールが図れる策を検討いただきたい。 |
| | 東京一極集中是正、規制緩和、終息後の財政立て直し。 |
| 航空 貨物 | 各企業への物流費のサポートや、航空会社の運行体制へのサポート、物流会社のコロナ感染防止対策への支援。 |

Q 5 自治体、国等への要望等があればお答えください。

| 協会 | 自治体・国などへの要望 |
|----|--|
| 海運 | <ul style="list-style-type: none"> ○行政に対する要望 <ul style="list-style-type: none"> ・貨物が減った際の雇用維持のための助成金の拡充 ・荷主・オペレータによる一方的な契約解除に対する規制の強化（独禁法適用の厳格化等） ・貨物量減少による係船に対する支援措置の創設 ・暫定借地事業終了後のセーフティーネット制度の創設 ○業界に対する要望 <ul style="list-style-type: none"> ・行政に対する上記要望の要求 ・荷主・オペレータに対する運賃・用船料維持及び係船時の保証要求 ・業界団体による事業者に対する雇用維持あるいは係船助成金制度の創設 ○金融機関に対する要望 <ul style="list-style-type: none"> ・返済の猶予 ・返済方法の条件変更 |

参考資料

令和元年度の部会・本会議での人財不足に関する意見概要

中国地方国際物流戦略チーム事務局

- 令和元年度の部会・本会議では多くの委員より人材不足に関する意見を頂き、「人財の確保」が喫緊の課題となっていることを把握。

| 業 界 | 課 題 | 現状の取組み・要望 | |
|-----|---|---|---|
| | | ソフト面 | ハード面 |
| 海運 | 人財の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>育成システムの構築</u> *公共教育機関の充実した奨学金制度のPR *I・Uターン等向けの就職促進事業の模索 (船員養成施設とも連携) | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>育成システムの構築</u> *民間船員養成施設の創設 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>中途採用の強化</u> *各種就職セミナーへの参加 *中級自衛官向け就職ガイダンスの開催 | |
| 港運 | 人財の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>業界PRの強化</u> *PRビデオの作成 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>関連会社間での地域間連携</u> | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>省庁間連携の強化 (要望)</u> | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>新卒採用活動の強化</u> *完成車荷役等の見学会の開催 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>多様な働き手のための労働環境整備</u> *育児休暇制度の充実 *高齢者、女性の活用 (クレーンオペ等への登用) *外国人技能実習生の受入に向けた議論 (要望) *労働時間管理の規制緩和に向けた省庁間連携 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>多様な働き手のための労働環境整備</u> *自社保育所の設置 *定型業務のRPA化 *難作業のロボット化 | |
| | 倉庫床の確保 | | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>物流拠点の整備 (要望)</u> |

令和元年度の部会・本会議での人財不足に関する意見概要

- 令和元年度の部会・本会議では多くの委員より人材不足に関する意見を頂き、「人財の確保」が喫緊の課題となっていることを把握。

| 業界 | 課題 | 現状の取組み・要望 | |
|------|--------|--|---|
| | | ソフト面 | ハード面 |
| 倉庫 | 人財の確保 | ● <u>新卒採用活動の強化</u> | |
| | 倉庫床の確保 | | ● <u>物流拠点の整備</u> （要望） |
| 冷蔵倉庫 | 人財の確保 | ● <u>外国人技能実習生の受入に向けた働きかけ</u> （要望） | |
| トラック | 人財の確保 | ● <u>新卒採用活動の強化</u> *高校訪問による業界PR *求人情報誌等への掲載費用の助成 | |
| | | ● <u>業界PRの強化</u> *PRビデオの作成 | |
| 通関 | 人財の確保 | ● <u>多様な働き手のための労働環境整備</u> *女性の労働環境整備 *在宅勤務の具体的な方法の検討 | ● <u>多様な働き手のための労働環境整備</u> *女性の労働環境整備 |
| 鉄道 | 人財の確保 | ● <u>多様な働き手のための労働環境整備</u> *女性の積極的な採用 | |
| 航空 | 物流の効率化 | ● <u>貨客混載による輸送促進</u> | |
| | 規制の緩和 | ● <u>宅配便路上駐車</u> の解禁（要望） | |