

2016 年3月
成田空港活用協議会

千葉県物流動向調査(概要版)

◆◆◆結果の要約◆◆◆

《千葉県の物流産業の概況》

- 千葉県の運輸業の事業所数(2014年)は5,574事業所(2009年比▲2.5%)、従業者数(同)は163,132人(同▲1.1%)で、その減少率は、いずれも全国及び1都4県を下回っている。
- 千葉県の運輸業の事業所数は、「成田空港周辺」や「東京湾アクアライン接岸地」、「圏央道と外環道に囲まれた地域」で増加している。
- 千葉県の国内貨物の輸送実績は、直近ピークの2007年の374百万トンから2009年に284百万トン(2007年比▲24.1%)に水準を切り下げた後は、300百万トン前後の水準で横ばい推移している(千葉県の13年都道府県別ランキングは全国8位)。
- 千葉県の運輸業の生産額を指数化(2005年度=100)してみると、2009年度以降は、県内総生産を下回る水準で推移している。
- 千葉県の運輸業の一般新規求人数は、2009年(10,275人)から2015年の18,990人(2009年比+84.8%)までほぼ右肩上がり増加している。新規雇用の動きは、「医療・福祉」や「宿泊業・飲食サービス業」などでも高まっており、運輸業でも雇用タイト化に拍車がかかる可能性が高い。

《千葉県物流動向アンケート調査結果(企業向け)》

- 「輸送」業務は、「外部委託」が46.2%で「自社で実施(36.7%)」を9.5ポイント上回っている。業種別に「外部委託」の割合が多いのは、「製造業(70.4%)」や「卸売業(54.5%)」となっている。
- 物流施設の保有・利用状況は、「自社所有」が30.0%、「外部委託」が23.0%、「賃貸」が8.8%となっている。
- 千葉県に物流施設が立地している割合を企業の所在地別にみると、「千葉県」が96.1%で最も多く、次いで「東京都(27.6%)」、「神奈川県(14.3%)」の順となっている。
- 今後の物流施設を「新設・拡大」する意向の企業割合は13.1%となっている。物流施設を見直す理由は、「取引量の増減への対応」が56.0%で最も多く、「施設の老朽化・機能劣化」及び「地代・賃料の削減」がいずれも21.6%で続いている。
- 物流施設の新設・移転予定地を「千葉県」とした企業の所在地は、「千葉県」が89.6%で最も多く、次いで「東京都(41.7%)」となっている。千葉県に物流施設の新設・移転を予定している企業が希望している敷地面積は、「1,000~4,999㎡(45.2%)」、時期は、「3年以内(41.9%)」が最も多かった。
- 物流施設の選定で重視する理由は「地代・賃料(28.4%)」、最も重視する理由は「幹線道路へのアクセス(14.9%)」となっている。
- 輸出入取引がある企業の割合は25.7%となっている。過去3年間の輸出入の増減についてみると、「増加した」は44.9%で「減少した(17.1%)」を27.8ポイント上回っている。輸出入の手段は、「航空貨物が主体」が25.8%、「海上貨物が主体」が64.6%、「ほぼ同程度」は9.6%となっている。
- 成田空港の過去3年間の利用状況は、「増加した」が17.1%で「減少した(9.0%)」を8.1ポイント上回っている。今後の成田空港の国内の他地域の港湾と比べた利用見通しをみると、「増加する」が13.1%で「減少する(7.5%)」を5.6ポイント上回っている。
- 地域の輸出入に「プラスに寄与」する環境変化は、「東京オリ・パラの開催(47.9%)」、「TPPの発効(45.6%)」、「成田空港の利便性向上(38.8%)」の順となっている。
- 地域の人の移動に「プラスに寄与」する環境変化は、「東京オリ・パラの開催(54.8%)」、「成田空港の利便性向上(44.0%)」、「羽田空港の利便性向上(37.0%)」の順となっている。

《企業誘致アンケート調査結果(自治体向け)》

- 企業誘致活動の取組状況は、「取り組んでいる」が72.2%、「現在行っていないが、今後行う予定である」が22.2%、「今後とも行う予定はない」が5.6%となっている。
- 取り組んでいる企業誘致活動は、「企業立地に関する助成制度の情報発信」が76.5%で最も多かった。

■ 調査概要

調査目的	成田空港活用協議会が設立された 2013 年 7 月以降、①2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定（2013 年 9 月）、②T P P大筋合意（2015 年 10 月）、③アベノミクスの進展（2015 年 6 月に日本再興戦略を改訂）などの大きな環境変化があり、成田国際空港の今後を展望すると、これらの変化が物流や人流の動きに与える影響は極めて大きいものと考えられる。 そこで、県内の物流業界の現状について整理するとともに、上記の変化要因を踏まえた 1 都 3 県（千葉県・東京都・神奈川県・埼玉県・茨城県）の県内経営者のビジネスマインドの変化や今後の物流マーケットの方向性などを明らかにし、将来の物流業界のビジネスチャンスを考える基礎データとするために実施した。			
調査期間	2016 年 2 月 1 日～ 3 月 31 日			
調査方法	統計分析調査・アンケート調査（企業向け・自治体向け [当協議会会員の 46 市町]			
企業向け アンケート 調査対象	帝国データバンクに登録されている以下の属性の企業 10,000 社を無作為抽出で選定した。			
	1	立 地	1 都 4 県（千葉県・東京都・神奈川県・埼玉県・茨城県）	
			千葉県	6,000 社
			東京都	1,000 社
			神奈川県	1,000 社
			埼玉県	1,000 社
			茨城県	1,000 社
			合 計	10,000 社
2	業 種	農業、林業・狩猟業、漁業、鉱業、建設業、製造業、卸売・小売業、運輸業		
3	売上高	直近の決算で 3 億円以上		
4	本社の別	本社		

■ 企業向けアンケートの調査項目一覧

	設 問
①属性	業種／主要製品・商品・取扱品目／資本金／従業員数 営業・操業年数／事業所区分／事業所の業務機能
②経営状況	直近3年間の業績・業績が良い理由・悪い理由
③物流体制	物流業務（輸送・保管・荷役・包装・流通加工） 物流施設の保有・利用状況／立地場所 物流施設の満足度・満足理由・不満理由 今後の物流施設の保有・利用意向／物流施設の選定理由 国際物流（輸出入）の状況等 成田空港を利用する条件 物流業務における高速道路の利用状況
④環境変化に伴う業績等への影響	(1) 業績（売上・取引量） (2) 経済全体 (3) 地域の輸出入量 (4) 地域の国内物流量 (5) 地域の人の移動
⑤TPP関連	TPP発効に伴う経営への影響・取り組み
⑥東京オリ・パラ関連	東京オリンピック・パラリンピックに向けた新たな事業展開
⑦その他	千葉県の物流環境に関する意見等

1. 千葉県の物流産業の概況

(1) 事業所数・従業者数

- 千葉県の運輸業の事業所数（2014 年）は 5,574 事業所（2009 年比▲2.5%）、従業者数（同）は 163,132 人（同▲1.1%）で、その減少率は、いずれも全国及び 1 都 4 県を下回っている（図表 1、2）。
- 千葉県の運輸業の事業所数（構成比）は、「道路貨物運送業」が 55.6%で最も多く、「運輸に附帯するサービス業（16.1%）」、「道路旅客運送業（12.4%）」が続いている。
- 千葉県の運輸業の従業員規模別の事業所数は、「小規模企業（従業員 0～19 人）」が 3,687 事業所（構成比 66.1%）と 3 分の 2 を占め最も多い。
- 千葉県の運輸業の事業所数は、「(a) 成田空港周辺及びその波及地域」や「(b) 東京湾アクアライン接岸地及びその波及地域」、「(c) 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）と東京外環自動車道（外環道）に囲まれた地域」で増加している（図表 3）。

（図表 1）事業所数[1 都 4 県別]

（単位：事業所）

	2009年	2014年	2009年比 (%)
千葉県	5,716	5,574	▲ 2.5
東京都	19,424	16,397	▲ 15.6
神奈川県	8,064	7,673	▲ 4.8
埼玉県	7,211	6,971	▲ 3.3
茨城県	3,555	3,462	▲ 2.6
全 国	144,867	134,605	▲ 7.1

（出所）経済産業省「経済センサス」

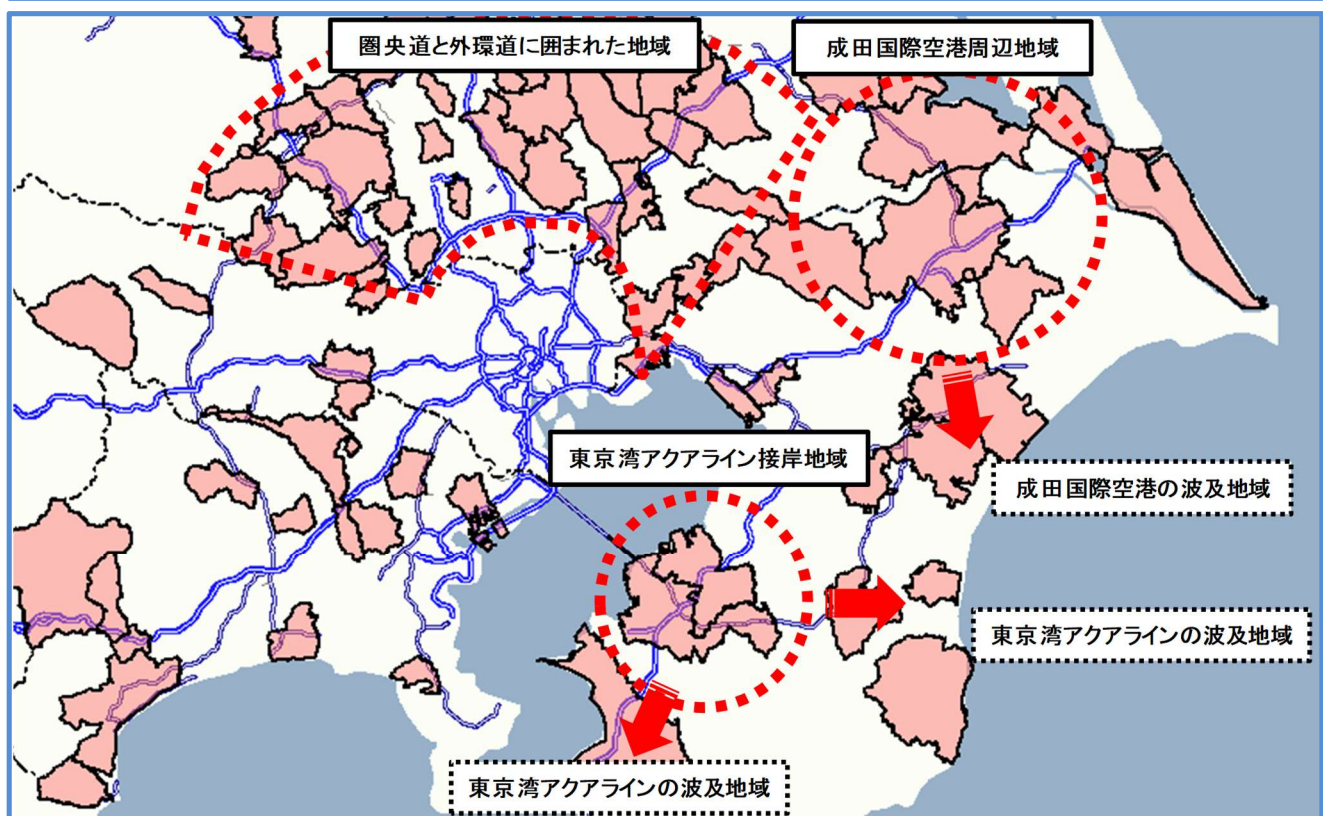
（図表 2）従業者数[1 都 4 県別]

（単位：人）

	2009年	2014年	2009年比 (%)
千葉県	164,972	163,132	▲ 1.1
東京都	474,195	467,381	▲ 1.4
神奈川県	216,903	210,534	▲ 2.9
埼玉県	205,532	196,339	▲ 4.5
茨城県	75,361	72,770	▲ 3.4
全 国	3,350,547	3,199,020	▲ 4.5

（出所）経済産業省「経済センサス」

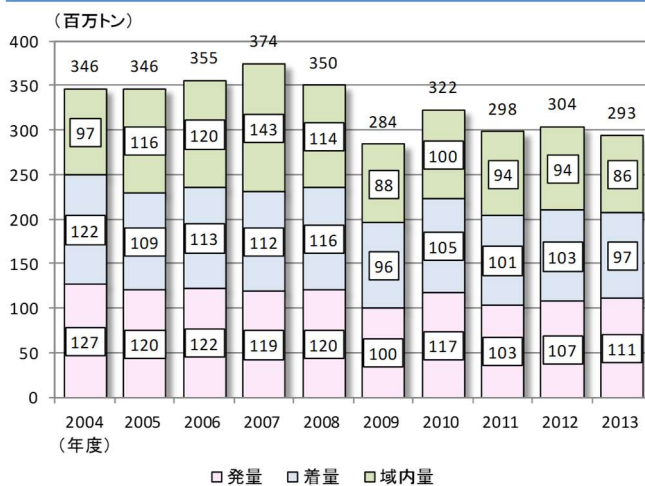
（図表 3）運輸業の事業所数が増加した市町村（2009 年→2014 年）



(2) 貨物輸送実績・市場規模

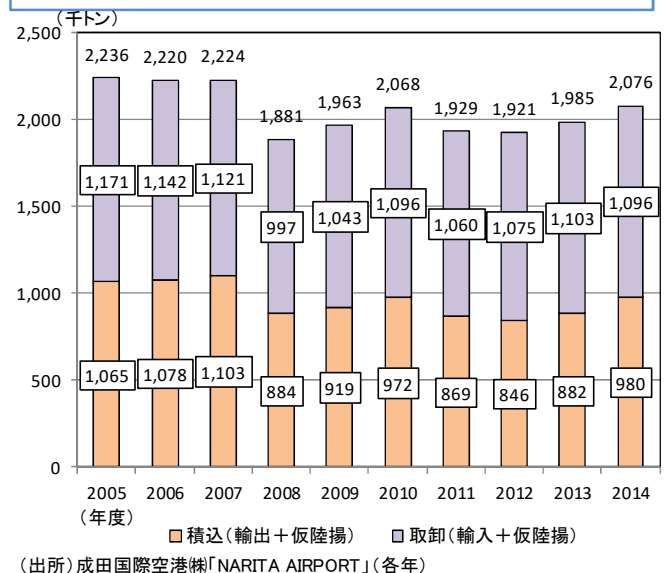
- 千葉県の国内貨物の輸送実績は、直近ピークの2007年の374百万トンから2009年に284百万トン（2007年比▲24.1%）に水準を切り下げた後は、300百万トン前後の水準で横ばい推移している（図表4）。
- 千葉県の国内貨物輸送量の2013年都道府県別ランキングは、総量が293,483千トンで全国8位の水準となっている。
- 成田国際空港の国際航空貨物は、2007年の222万トンから2008年に188万トン（2007年比▲15.4%）に落ち込んだ後、2011～2014年まで200万トンを挟む水準で横ばい推移している（図表5）。
- 千葉県の運輸業の生産額（名目）は、いざなぎ景気による経済規模の拡大を映じて2007年（2兆7,196億円）まで増加した後、リーマンショックの影響で2009年度には2兆2,716億円（2007年比▲16.5%）に水準を切り下げ、その後は2012年度まで2兆2,000～3,000億円のレンジで横ばい推移している（図表6）。
- 千葉県の運輸業の生産額を指数化（05年度＝100）してみると、09年度以降は、県内総生産を下回る水準で推移している（図表7）。

(図表4) 千葉県の国内貨物の輸送実績

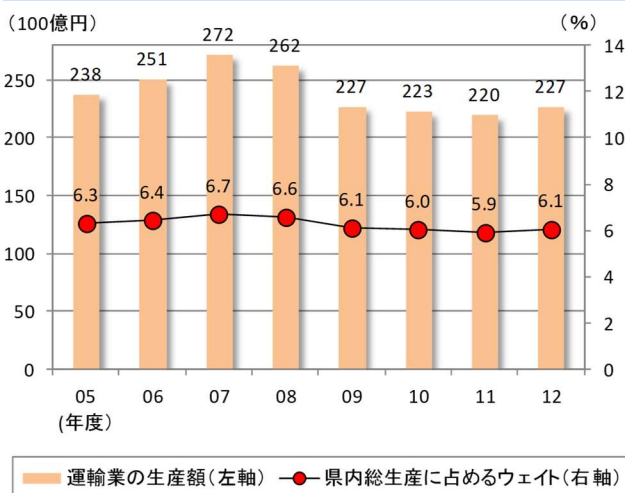


(注) 1. 出所：国土交通省「貨物地域流動統計」
2. 鉄道、海運、自動車、航空により輸送された国内貨物が対象。

(図表5) 成田空港の国際航空貨物量の推移

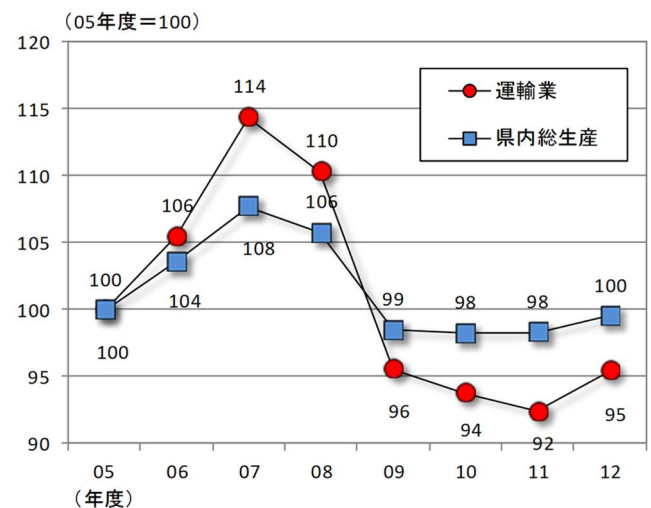


(図表6) 千葉県運輸業の生産額（名目）



(出所) 千葉県「県民経済計算」

(図表7) 成田空港の国際航空貨物量の推移

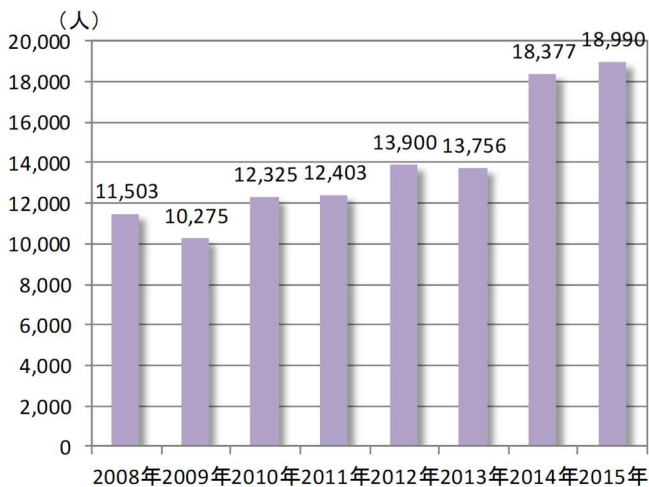


(出所) 千葉県「県民経済計算」

(3) 雇用環境

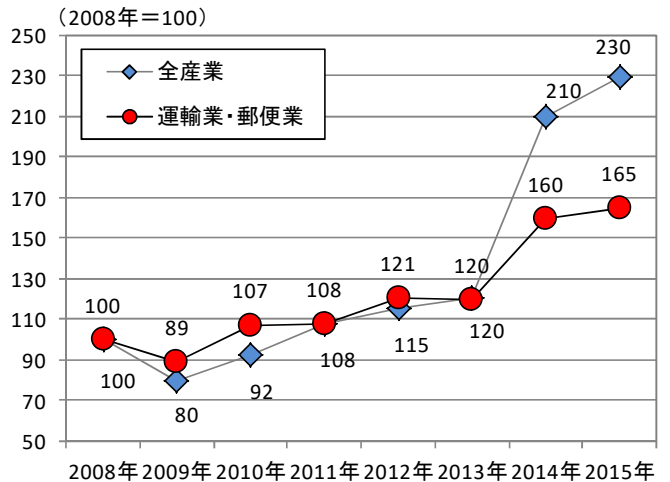
- 千葉県の運輸業の一般新規求人数は、2009年(10,275人)から2015年の18,990人(2009年比+84.8%)までほぼ右肩上がり増加している(図表8)。
- 新規雇用の動きは、「医療・福祉」や「宿泊業・飲食サービス業」、「卸売業・小売業」などで「運輸業」を上回るペースで高まっており、雇用タイト化に拍車がかかる可能性が高い(図表9)。
- 千葉県の運輸業・郵便業における常用労働者の平均月間現金給与総額(2014年)は376千円と全産業(318千円)を2割程度上回っている(図表10)。
- 千葉県運輸業・郵便業の常用労働者の1時間当たり平均月間給与は、右肩上がりの上昇を続け、2014年には2,209円と全産業(2,281円)に迫る水準まで好転している(図表11)。

(図表8) 千葉県運輸業・郵便業の新規求人数



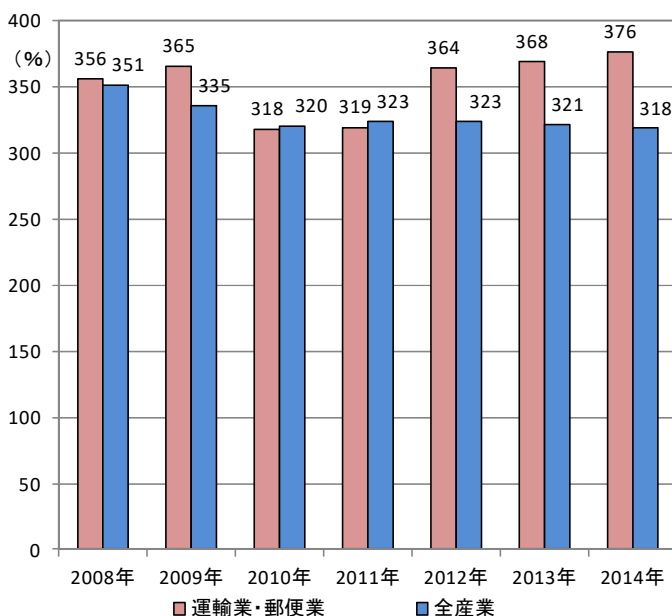
(注) 1. 出所: 千葉労働局職業安定部「職業安定行政業務年報」
2. 新規学卒及びパート除き。

(図表9) 千葉県の新規求人数



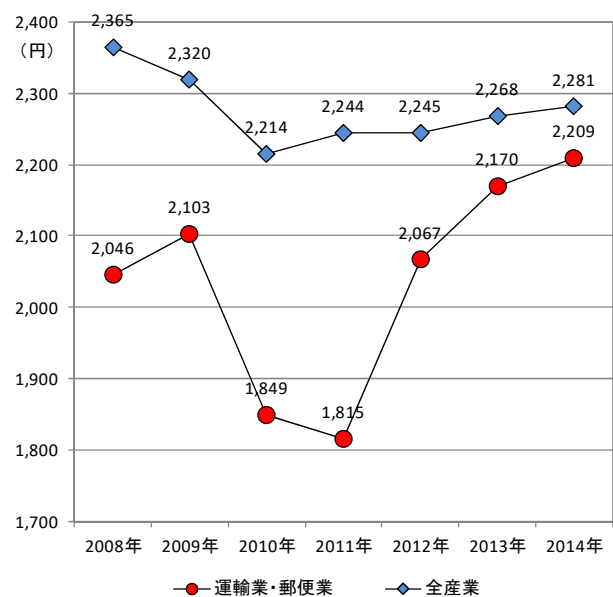
(注) 1. 出所: 千葉労働局職業安定部「職業安定行政業務年報」
2. 新規学卒及びパート除き。

(図表10) 千葉県の常用労働者平均月間現金給与総



(出所) 千葉県統計課「毎月勤労統計調査地方調査年報(常用労働者 30人以上の事業所)」

(図表11) 今後の成田空港国内線の利用条件



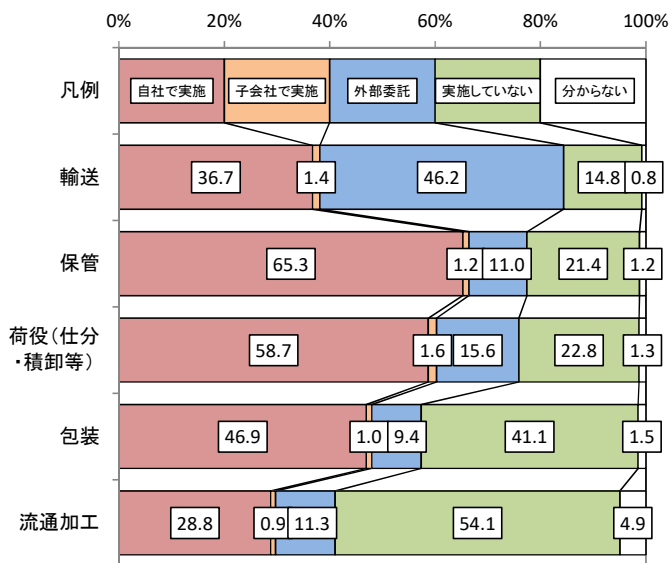
(出所) 千葉県統計課「毎月勤労統計調査地方調査年報(常用労働者 30人以上の事業所)」

2. 千葉県物流動向アンケート調査結果

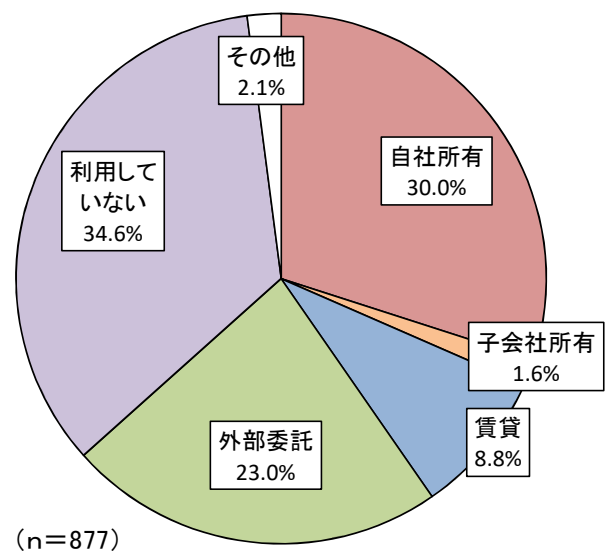
(1) 物流体制①（物流業務／保有・利用状況／千葉県への立地状況／満足度）

- 「輸送」業務は、「外部委託」が46.2%で「自社で実施（36.7%）」を9.5ポイント上回っている。業種別にみて「外部委託」の割合が多いのは、「製造業（70.4%）」や「卸売業（54.5%）」となっている（図表12）。
- 物流施設の保有・利用状況は、「自社所有」が30.0%、「外部委託」が23.0%、「賃貸」が8.8%となっている（図表13）。
- 千葉県に物流施設が立地している割合を企業の所在地別にみると、「千葉県」が96.1%で最も多く、次いで「東京都（27.6%）」、「神奈川県（14.3%）」の順となっている（図表14）。
- 千葉県の物流施設の満足度は70.8%で、満足度が最も高い「埼玉県（82.7%）」を11.9ポイント下回っている（図表15）。

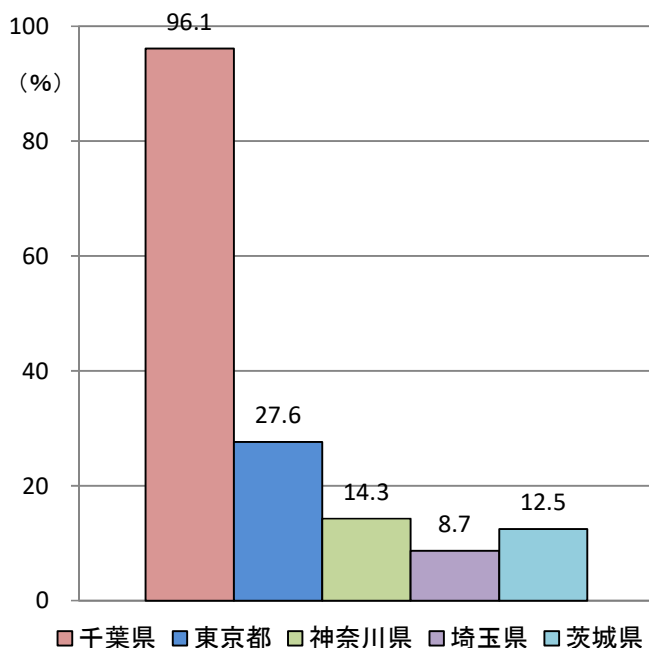
（図表12）物流業務



（図表13）物流施設の保有・利用状況



（図表14）千葉県に物流施設が立地している割合
（企業の所在地別）



（図表15）物流施設の満足度

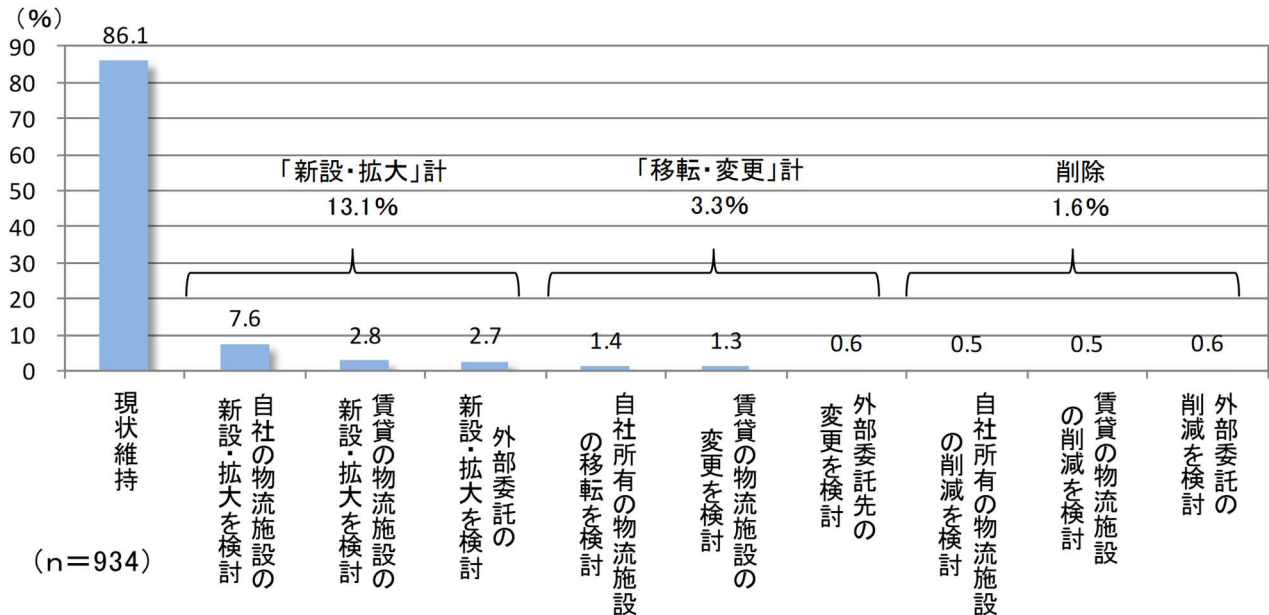
（単位：%）

		回答数（n）	「満足」計			「不満」計		
			満足	非常に満足	やや満足	やや不満	非常に不満	
全体		356	73.3	19.3	54.0	26.7	23.7	3.0
物流施設の立地場所	千葉県	274	70.8	17.5	53.3	29.1	25.5	3.6
	東京都	26	80.7	19.2	61.5	19.2	15.4	3.8
	神奈川県	32	65.7	21.9	43.8	34.4	28.1	6.3
	埼玉県	29	82.7	17.2	65.5	17.2	17.2	0.0
	茨城県	35	74.3	20.0	54.3	25.7	25.7	0.0
	その他都道府県	16	68.8	6.3	62.5	31.3	31.3	0.0
	海外	2	50.0	0.0	50.0	50.0	50.0	0.0

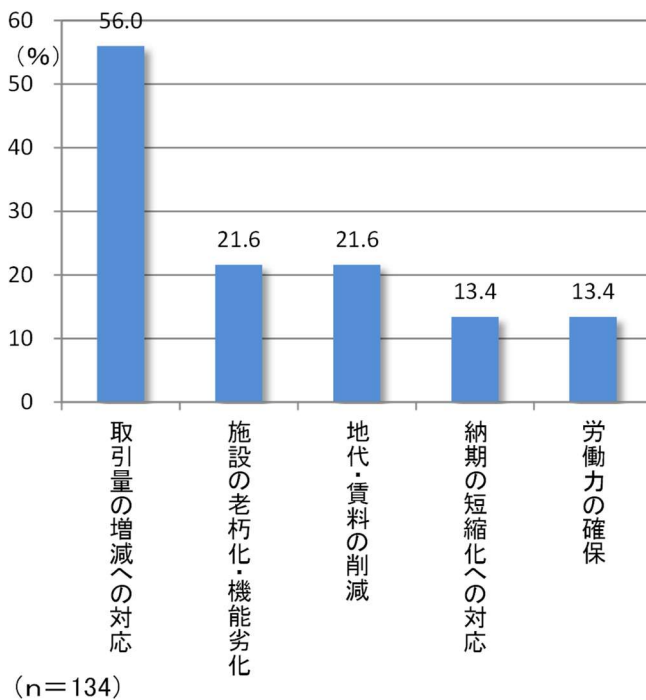
(2) 物流体制② (今後の保有・利用意向／見直す理由／千葉県への立地意向)

- 今後の物流施設を「新設・拡大」する意向の企業割合は 13.1%となっている (図表 16)。
- 物流施設を見直す理由は、「取引量の増減への対応」が 56.0%で最も多く、「施設の老朽化・機能劣化」及び「地代・賃料の削減」がいずれも 21.6%で続いている (図表 17)。
- 物流施設の新設・移転予定地を「千葉県」と回答した企業の所在地は、「千葉県」が 89.6%で最も多く、次いで「東京都 (41.7%)」となっている (図表 18)。

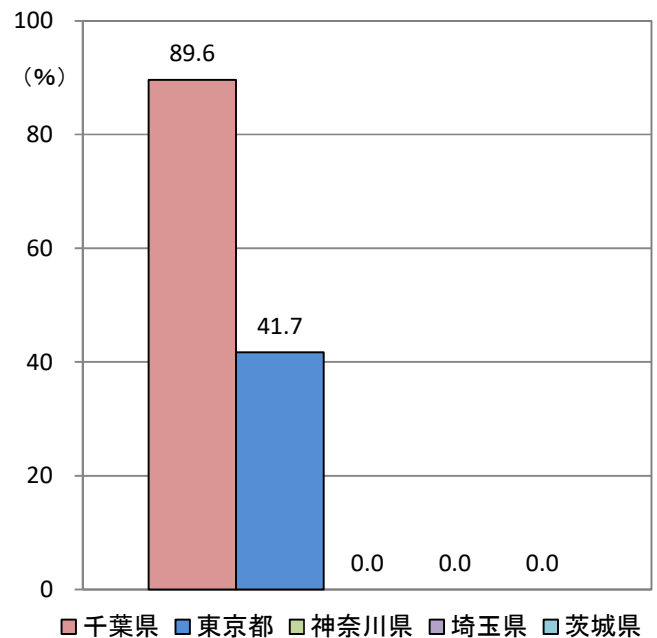
(図表 16) 今後の物流施設の保有・利用意向



(図表 17) 物流施設を見直す理由【上位5位】



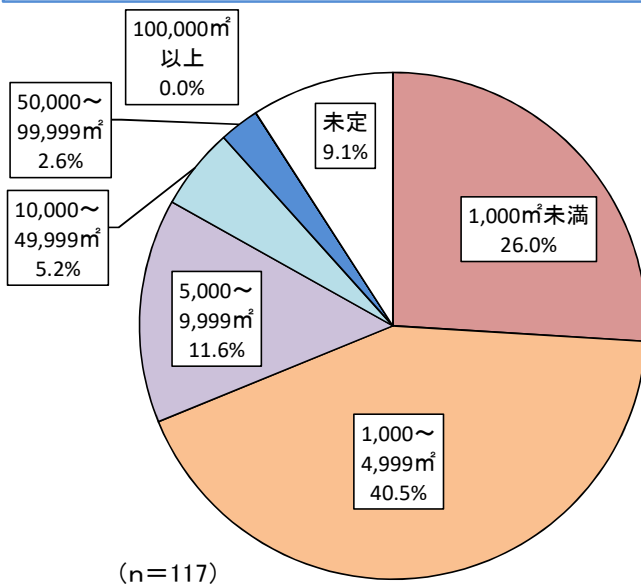
(図表 18) 千葉県に物流施設の新設・移転を予定している割合 (企業の所在地別)



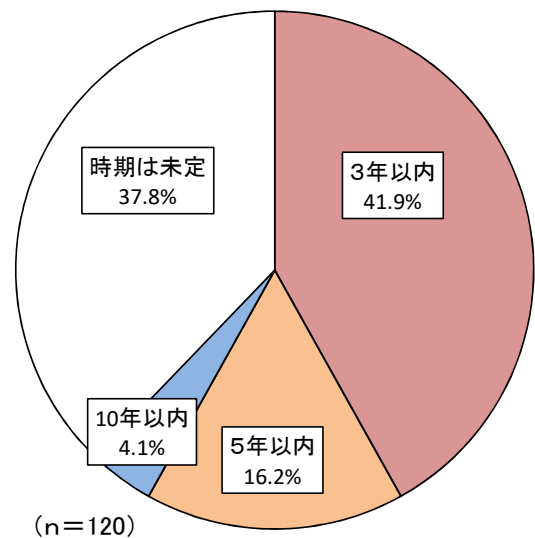
(3) 物流体制③ (敷地面積／移転の時期／選定理由)

- 千葉県に物流施設の新設・移転を予定している企業が希望している敷地面積は、「1,000～4,999 m²」が 45.2%で最も多く、次いで「1,000 m²未満 (27.4%)」、「5,000～9,999 m² (15.1%)」の順となっている (図表 19)。
- 千葉県に物流施設の新設・移転を予定している企業が希望している新設・移転の時期 (「時期は未定」を除く) は、「3 年以内」が 41.9%で最も多く、次いで「5 年以内 (16.2%)」、「10 年以内 (4.1%)」の順となっている (図表 20)。
- 物流施設の選定で重視する理由は「地代・賃料 (28.4%)」、最も重視する理由は「幹線道路へのアクセス (14.9%)」となっている (図表 21)。

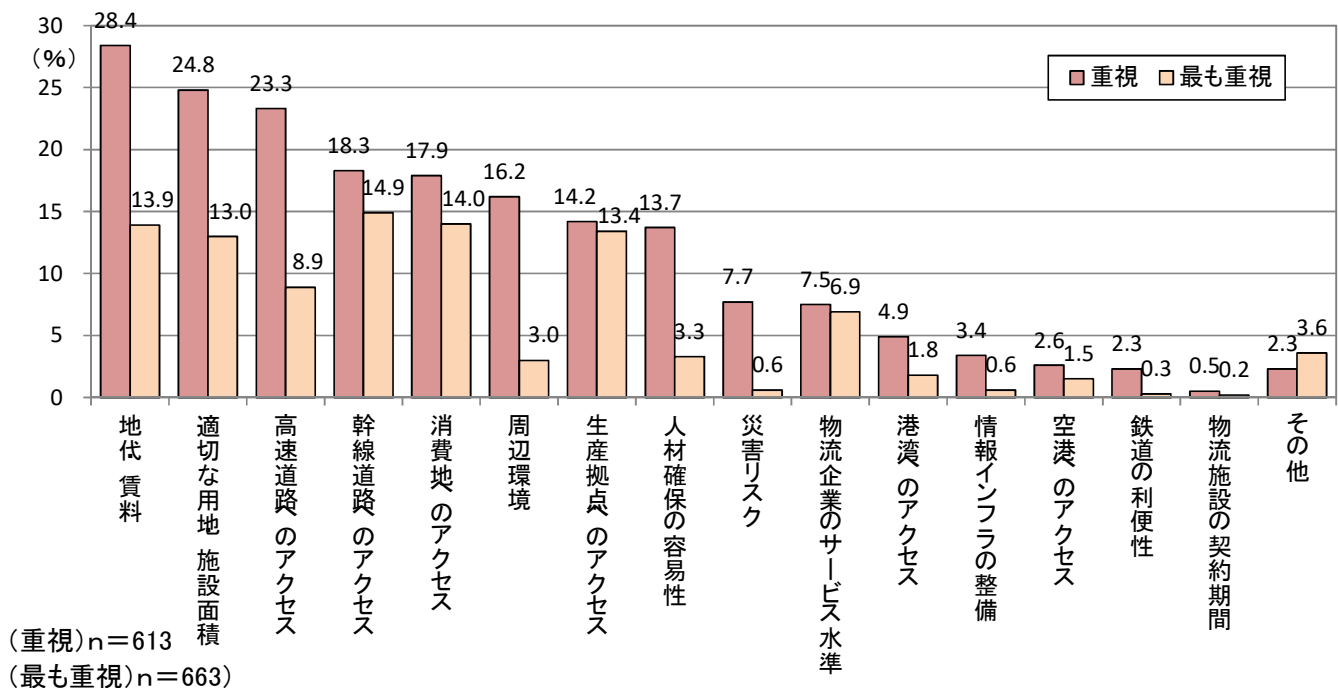
(図表 19) 敷地面積
(千葉県に立地を希望している企業が対象)



(図表 20) 新設・移転の時期
(千葉県に立地を希望している企業が対象)



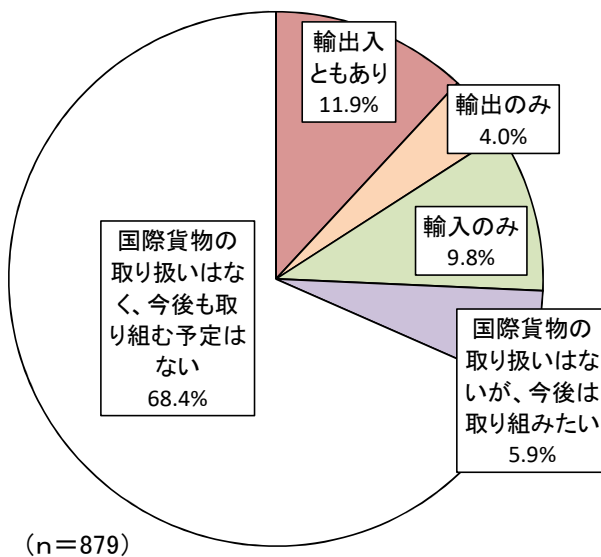
(図表 21) 物流施設の選定理由



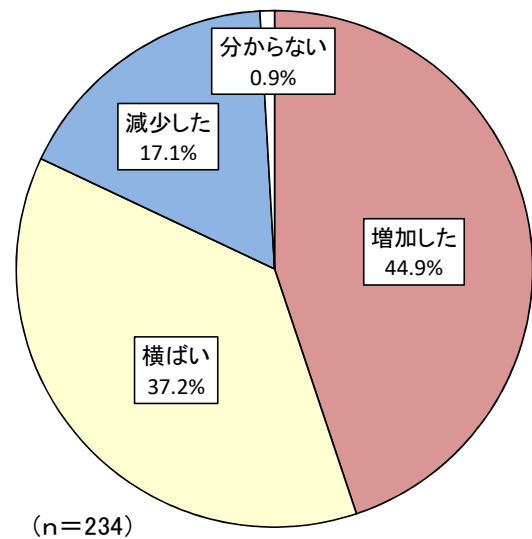
(4) 国際貨物の状況

- 輸出入取引がある企業の割合は 25.7%となっている。また、「国際貨物の取り扱いはないが、今後は取り組みたい」と回答した企業の割合は 5.9%であった (図表 22)。
- 輸出入の増減についてみると、「増加した」は 44.9%で「減少した (17.1%)」を 27.8ポイント上回っている。「横ばい」は 37.2%であった (図表 23)。
- 輸出入の手段は、「航空貨物が主体」が 25.8%、「海上貨物が主体」が 64.6%、「ほぼ同程度」は 9.6%となっている (図表 24)。
- 貿易形態は、「輸出入は自社で独自に行っている」が 47.0%で最も多く、次いで「輸出入は商社等に委託して行っている (38.8%)」、「輸出入は親会社・子会社等を通じて行っている (8.6%)」の順となっている (図表 25)。

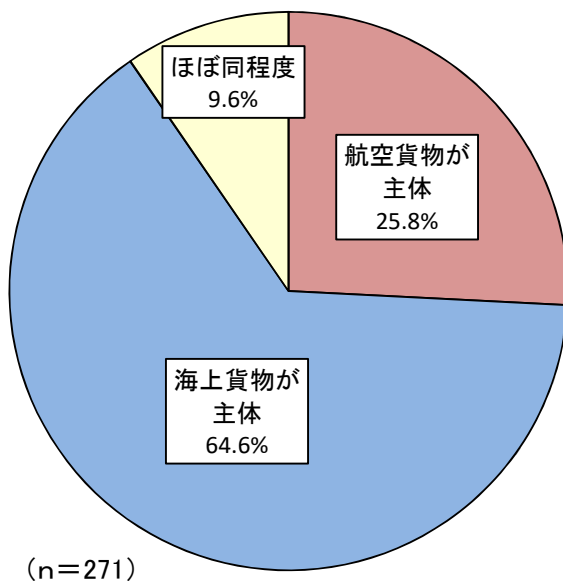
(図表 22) 国際貨物の有無



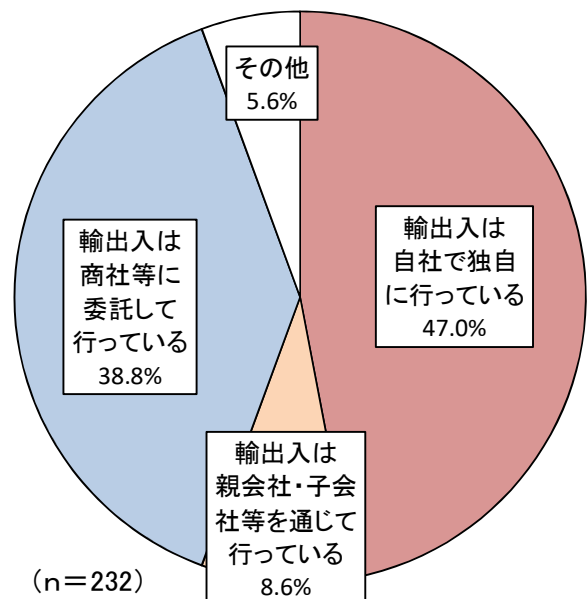
(図表 23) 輸出入の増減



(図表 24) 輸出入の手段



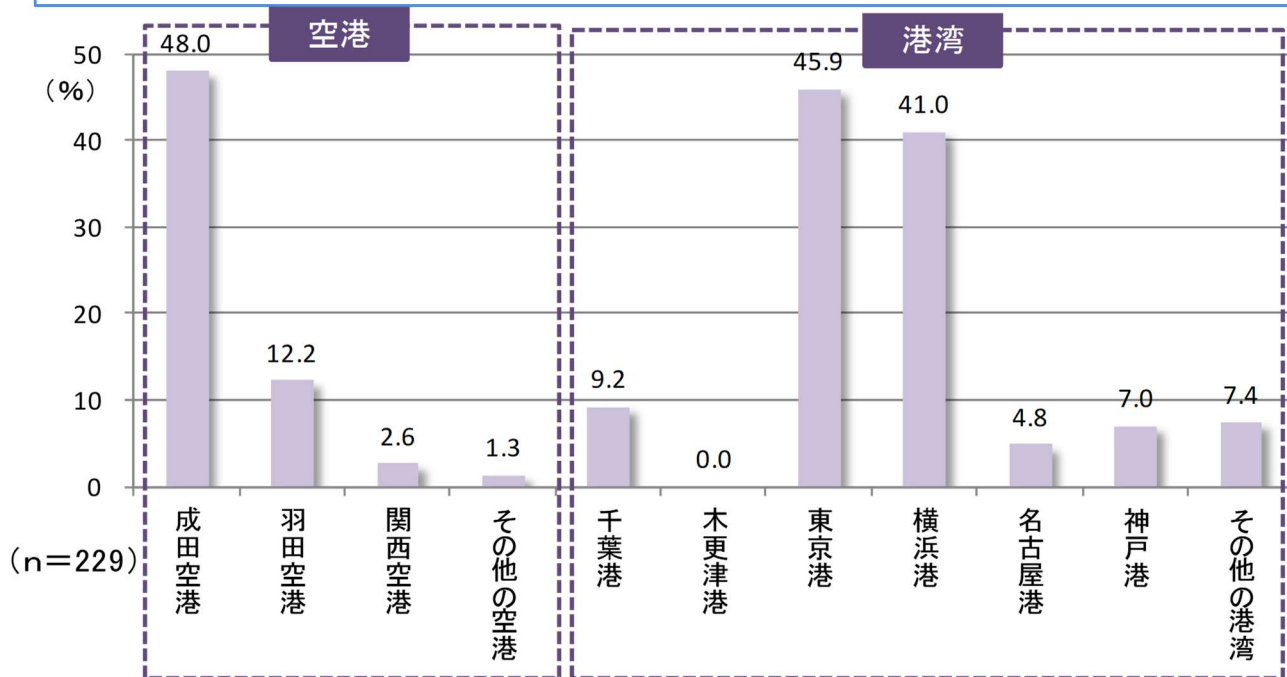
(図表 25) 貿易形態



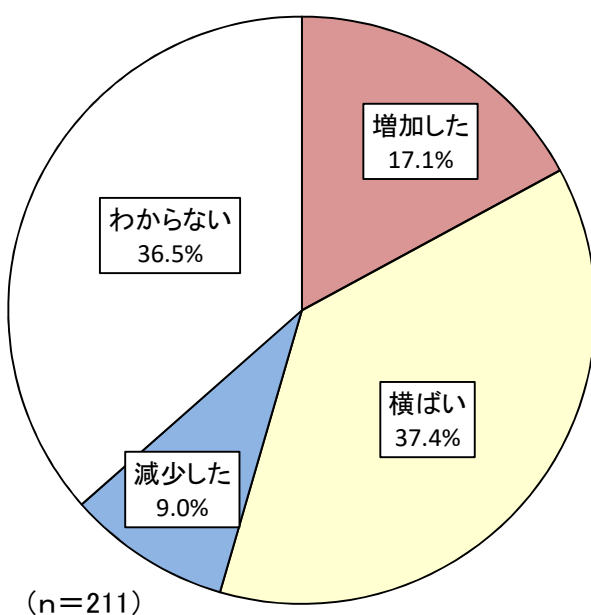
(5) 成田空港の利用状況

- 空港利用先は、「成田空港」が 48.0%、「羽田空港」が 12.2%となっている。
- 港湾利用先は、「千葉港」が 9.2%（東京港 45.9%、横浜港 41.0%）となっている。
- 成田空港の過去3年間の利用状況は、「増加した」が 17.1%で「減少した（9.0%）」を 8.1ポイント上回っている。
- 今後の成田空港の国内の他地域の港湾と比べた利用見通しをみると、「増加する」が 13.1%で「減少する（7.5%）」を 5.6ポイント上回っている。

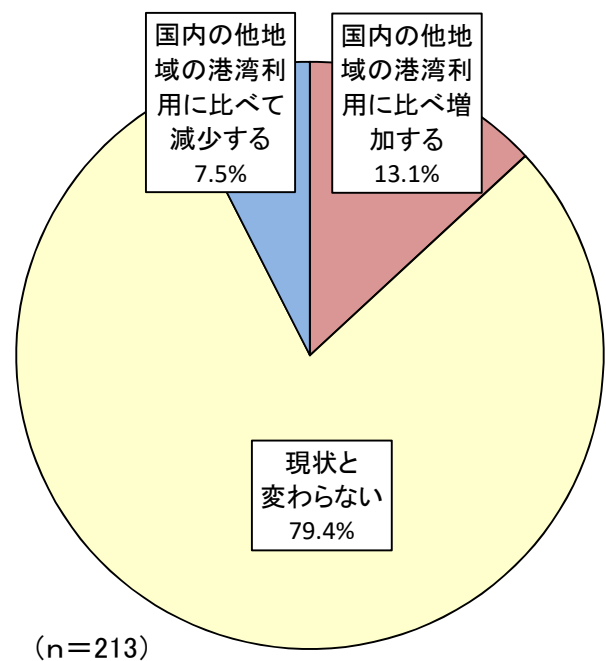
(図表 26) 港湾利用先



(図表 27) 成田空港の過去3年間の利用状況



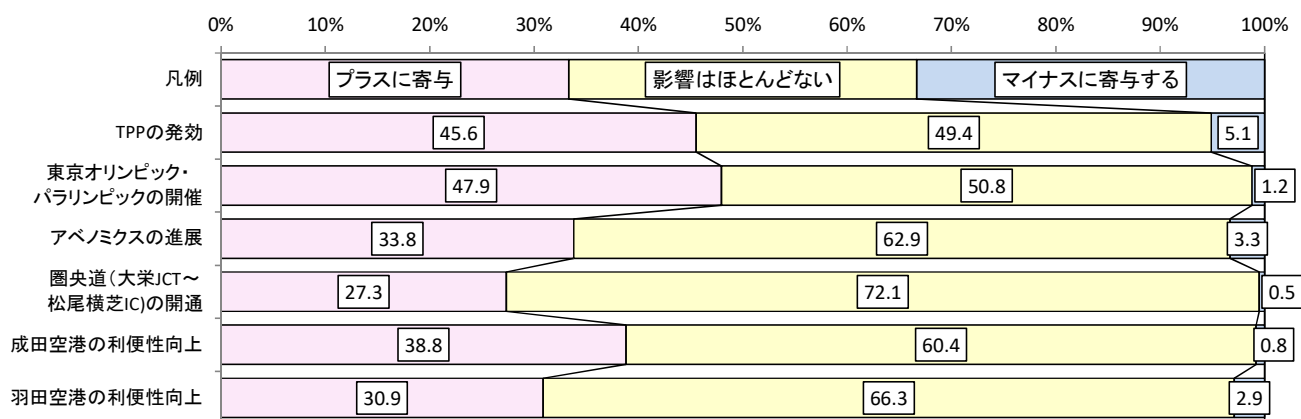
(図表 28) 今後の成田空港の利用見通し



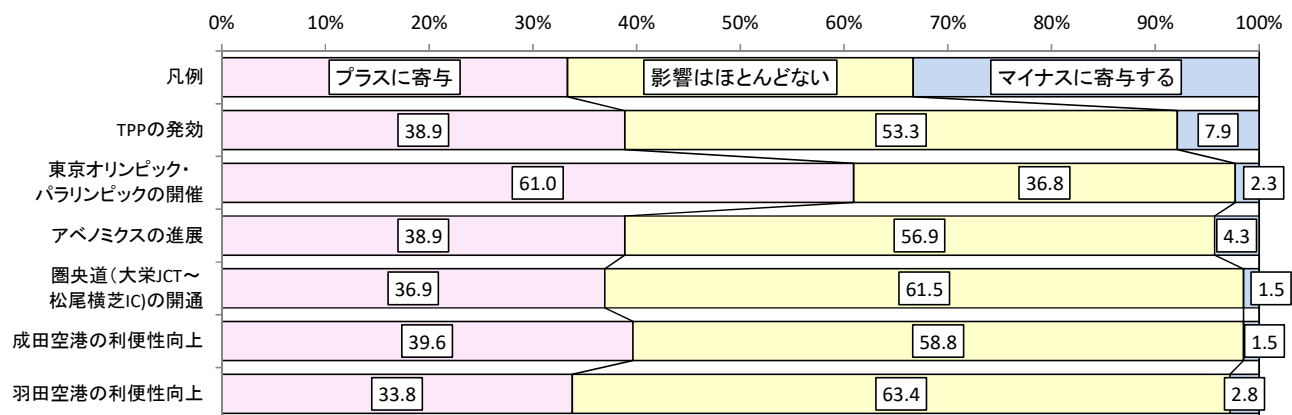
(6) 各種環境変化が与える影響

- 地域の輸出入に「プラスに寄与」する環境変化は、「東京オリ・パラの開催 (47.9%)」、「TPP の発効 (45.6%)」、「成田空港の利便性向上 (38.8%)」の順となっている (図表 29)。
- 地域の国内物流に「プラスに寄与」する環境変化は、「東京オリ・パラの開催 (61.0%)」、「成田空港の利便性向上 (39.6%)」、「TPP の発効 (38.9%)」、「アベノミクスの進展 (38.9%)」の順となっている (図表 30)。
- 地域の人の移動に「プラスに寄与」する環境変化は、「東京オリ・パラの開催 (54.8%)」、「成田空港の利便性向上 (44.0%)」、「羽田空港の利便性向上 (37.0%)」の順となっている (図表 31)。

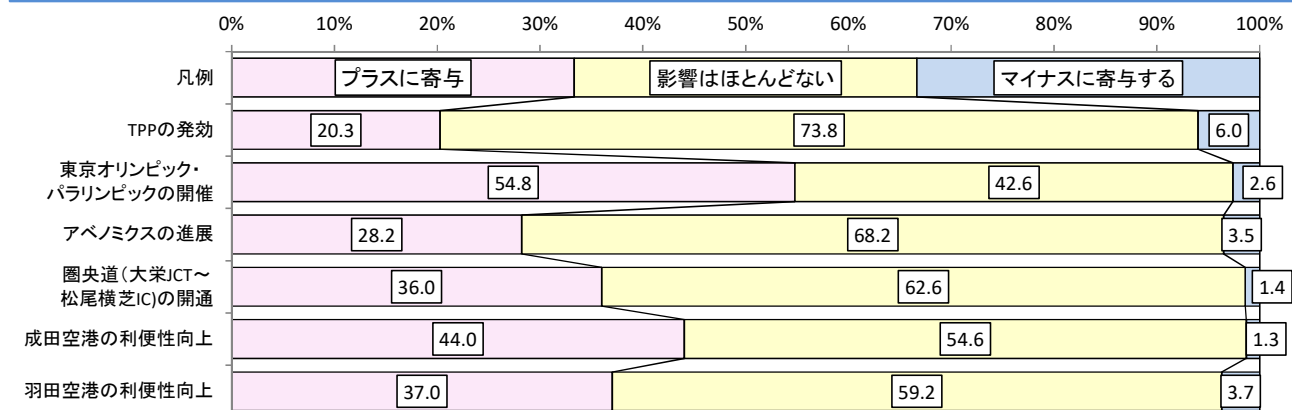
(図表 29) 地域の輸出入



(図表 30) 地域の国内物流



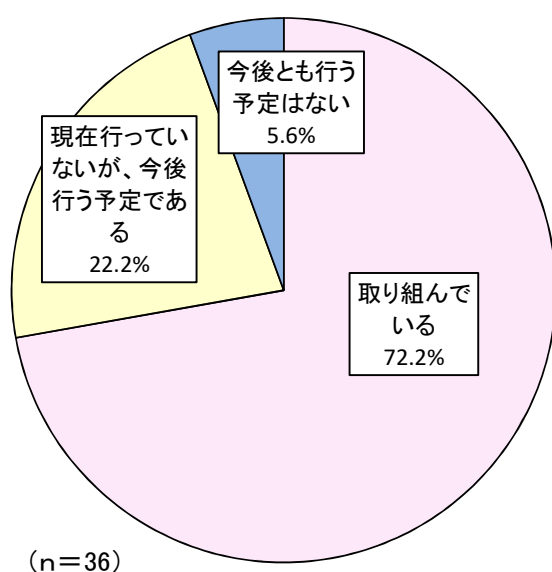
(図表 31) 地域の人の異動



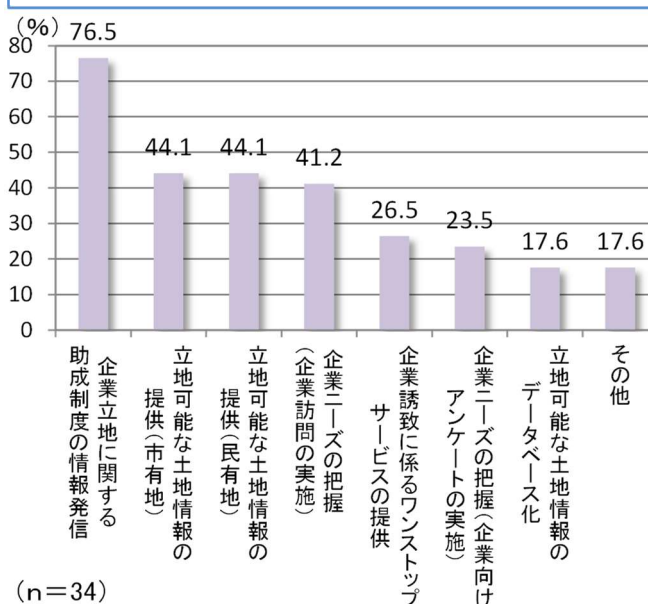
3. 企業誘致アンケート調査（自治体向け）

- 企業誘致活動の取組状況は、「取り組んでいる」が 72.2%、「現在行っていないが、今後行う予定である」が 22.2%、「今後とも行う予定はない」が 5.6%となっている（図表 32）。
- 取り組んでいる企業誘致活動は、「企業立地に関する助成制度の情報発信」が 76.5%で最も多く、「立地可能な土地情報の提供（市有地）」及び「立地可能な土地情報の提供（民有地）」がいずれも 44.1%で続いている（図表 33）。
- 企業誘致に関する優遇制度の有無は、「ある」が 70.6%、「予定している」が 14.7%、「ない」が 14.7%となっている。
- 重点的な誘致対象業種の有無についてみると、「ある（48.6%）」と「ない（51.4%）」が相半ばしている（図表 35）。

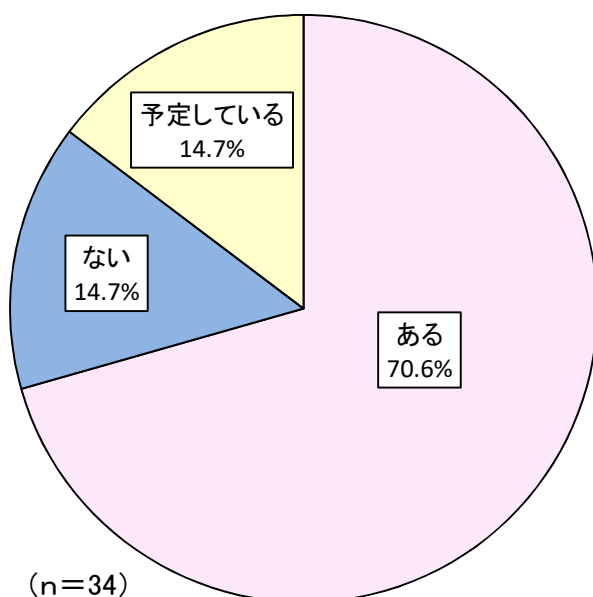
（図表 32）企業誘致活動の取組状況



（図表 33）取り組んでいる企業誘致活動



（図表 34）企業誘致に関する優遇制度の有無



（図表 35）重点的な誘致対象業種の有無

