

「共同輸送・中継輸送実装研究会」 設立総会後の動向

令和5年度

第1回 共同輸送・中継輸送実装研究会

研究会後の対応等

物流業界を取り巻く最近の動向

令和5年6月2日

「物流革新に向けた政策パッケージ」発表

- 2024年問題に対応するため、第2回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定
- これに関連して、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン**」も併せて発表

令和5年6月13日

「フィジカルインターネット実現会議」開催

- 経済産業省は、物流の世界でインターネットの形を再現し、業務効率化や省人化を図る「フィジカルインターネット」を2040年までに日本の物流領域で実現するための検討会議を開催
- その席上、両省は北海道で荷主企業や物流事業者、行政関係者らが参加した「**地域フィジカルインターネット懇談会**」を7月28日に北海道で開く方向で準備を進めていることを説明

北海道開発局の取組

令和5年4月25日

局長記者会見で昨年度実証実験について発表

令和5年4月～6月

研究会メンバー・物流業者等へのヒアリング

令和5年6月1日～

旭川・札幌地区トラック協会との連携・協業

- 令和5年度北海道開発事業の一つとして、「道の駅」を拠点とした中継輸送実証実験について発表
- 北海道新聞、北海道建設新聞社等、多くのメディアで取り上げられ、注目を集める
- 物流実態や今後の進め方に関してヒアリング調査を実施
- その中で見えてきた課題や研究会運営方針等について本資料に反映
- 道北地域の物流実態や共同輸送・中継輸送ニーズを把握するためのトラック事業者アンケートを協業で実施
- 共同輸送・中継輸送の実現に向け、今後も連携していくことで合意

物流関連の協議体が連立する中での本研究会の位置づけ

本研究会の成り立ちと設立目的の確認

- 本研究会は、「生産空間」の維持・発展を目的とし、北海道の中でも特に厳しい地方部（生産空間）を主な対象地域としている
- 生産空間を維持するにあたり、その住民の生活を支える、道外・道央圏からの日用品等の物流にも配慮しつつ、中心的な枠組みは、「生産空間」からの農畜水産物を如何に海外・道外に出していくかの協議としたい

「生産空間」とは

北海道総合開発計画で位置づけられた概念で、北海道の強みである「食」と「観光」を担う場のこと。
農業・漁業の生産や、観光資源・地域資源が多い地方部に広く分布する。

北海道開発局の物流に関連する他機関の協議体の動向

経済産業省

令和5年7月、「地域フィジカルインターネット懇談会」を北海道で開催

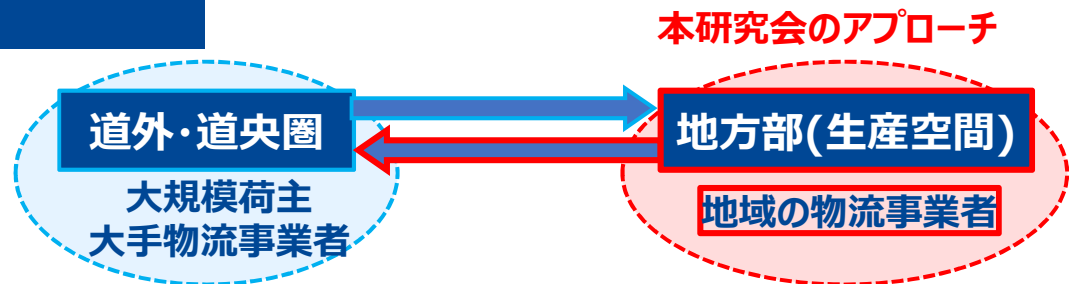
民間大手小売りチェーン等

令和5年5月、北海道を地盤とする、イオン北海道(株)・(株)トライアルカンパニー等の小売企業や物流企業など計14社が参画する、「北海道物流研究会」が発足

近年、2024年問題への対応や北海道の物流課題解決・物流効率化を目的とする協議体が複数発足

他の協議体と比較した本研究会の特徴

- 本研究会は地方部側からのアプローチが中心
- 本研究会は2024問題の直接的な対象者である物流事業者を中心とした取組



注)道央圏側からの荷物は取り上げない、荷主は関係ないと言う事では無い。上記取組ともしっかり連携しながら、取り組んでいく。

ヒアリングから見えてきた課題：道北物流の構造

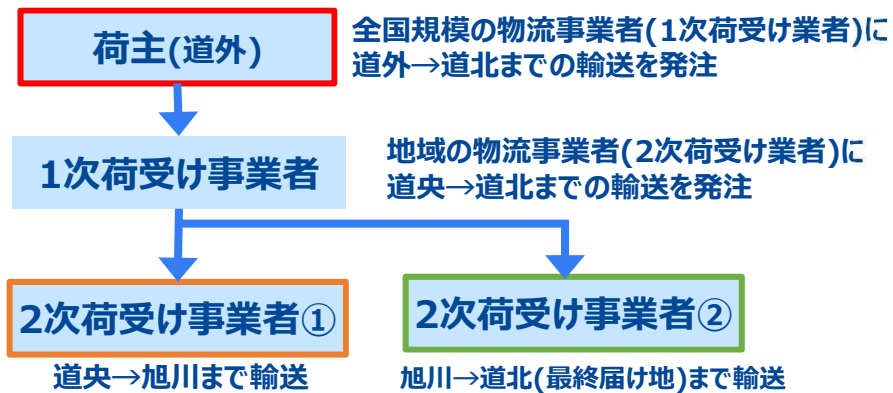
道北の生産空間からの輸送にみられる特徴

- 生産空間から出る貨物は、農畜水産物が中心で、輸送量・輸送品目の**季節変動**が大きい
- 地元の**物流事業者が少なく、ドライバーの確保も困難**
- 農畜水産物は、**特殊な運搬（温度、ニオイ、専用車）**が多く、効率の良い往復が困難(帰り荷が空便となるリスクが大きい)



物流は「複数構造」で成り立っている

- 道北地域へ荷物を輸送するには・・・ (逆も同じ)



道北は物量が少ないため最終届け地に直行せず、途中で荷降ろし・荷積みしながらの輸送が必要

ヒアリングから見えてきた課題：共同輸送・中継輸送3つの課題

課題① 「場所」の問題

現状

道北からの物流の主幹をなす農畜水産物の中継輸送は制約条件が多く、あまり進んでいない

課題

農畜水産物の中継に最適な場所と日用品等の生活物資の中継に最適な場所は異なる

現状

道北は物量が少なく、物量確保のために1回の輸送で数箇所経由することもあるため、都度、積降の時間がかかる

課題

中継拠点をどこに設置するかを決めるにあたっては、単純に都市間距離だけで選ぶわけにはいかない

現状

道の駅の駐車場等での積み替えは、すでに実施

課題

制度化・法制化を含め、「場所」のあり方を明確にしていくことが必要

現状

物量の確保が難しい地域では、1事業者で拠点を設置し中継輸送を行いたくても、積載率の面から採算が取れない

課題

物流事業者ごとに対応を任せるのではなく、複数事業者の協働や、公的支援が必要

ヒアリングから見えてきた課題：共同輸送・中継輸送3つの課題

課題② 「マッチング」の問題

現状

物流に関するマッチングアプリは、すでに複数存在

課題

しかし、道内物流事業者には普及が進んでいない可能性あり
「東・名・阪程度の量が無いと厳しい」との声も

現状

多くの輸送契約は、ある程度の期間継続輸送する
長期契約（1車貸し切り）が一般的である

課題

既存のアプリを使った、1輸送単位での
マッチング方式では、条件の合う案件を
探すのが困難である可能性

現状

これまでのマッチングは、運ぶ人の無い荷と空車を
マッチングするもの

課題

共同輸送・中継輸送は今ある運び方を変えて
効率化を図ろうとするもので、
運ぶ人の無い荷や空車があるわけでない

現状

中継による分割でコストの分担割合や、保険（他社の車に乗車）の問題、同業他社による情報共有が難しい等多くの課題

課題

ケースバイケースの課題を画一的な
マッチングで解決することは困難

ヒアリングから見えてきた課題：共同輸送・中継輸送3つの課題

課題③ 「商流」の問題

現状

到着時間等に制限があるなかで、共同輸送・中継輸送による積み替え時間の発生はタイムロスになる

現状

匂い・温度の問題や、トラックの規格、契約上の制約（1車独占）等、簡単に混載できない品目も多い

現状

道外～道央～道北の輸送の中で、一部の区間だけコストをあげることを荷主が受け入れるのは困難

課題

荷主の理解を得なければ解決できない問題が多い

課題(その他) 物流は「一環」

- 共同輸送・中継輸送の問題は、一環の物流の中の一部区間だけ最適化しても解決は難しい
- 道北だけではなく、道南・道東方面の輸送でも考えていかななくてはならない問題