

物流政策アドバイザー会議におけるこれまでの議論

第1回アドバイザー会議(平成26年3月3日)

議論した内容

- 物流業においては、**労働力不足が深刻化**しており、トラック輸送においてはその傾向が顕著。
- この傾向は景気回復や消費増税前の駆け込み需要による短期的な事象だけではなく、構造的に続くと考えられ、中長期的な対応が必要。
- 今後、トラック輸送から**鉄道等の大量輸送機関へのモーダルシフトの推進が必要**。



トラック輸送

鉄道貨物輸送

第2回アドバイザー会議(平成26年4月25日)

議論した内容

- 物流をとりまく情勢及びこれを踏まえた**物流政策の課題と方向性**について、中長期的、分野横断的な観点から議論。
- また我が国の産業競争力強化に向けて、**国際海上物流システムの改善**を図ることが必要であり、国内フィーダー輸送の一層の強化・効率化が求められる。
- 以上の課題に対して、**大量輸送機関である鉄道等を活用した効率的な海陸一貫輸送システムの構築が必要**。



鉄道貨物輸送



海上貨物輸送

海陸一貫輸送システムの構築

第3回アドバイザー会議(平成26年5月29日)

議論した内容

- 鉄道等の大量輸送機関の活用を中心としたモーダルシフトの推進及び海陸一貫輸送システムの構築**に関して議論。
- 鉄道輸送に関しては、**支障解消**(通行支障解消、代替輸送体制強化)と**接続改善**(港と鉄道の接続改善、荷役機器等の増備)、**コンテナの輸送効率の向上**(混載便の活用、帰り荷の確保等)、鉄道輸送への消費者の理解増進が重要。
- 内航輸送に関しては、モーダルシフトに資する**船舶の建造推進**(船舶の大型化等)、トラックの無人航送推進、輸送機器等の増備、内航輸送への荷主等の理解増進が重要。
- トラック輸送に関しては、トラックによる**海上コンテナのラウンドユースの推進**が重要。

第3回アドバイザー会議における主なご意見

- 大手トラック会社の**荷物の約70%は東京、名古屋、大阪**で捌かれており、そこに**モーダルシフトをやっていくべき大動脈**がある。
- 鉄道利用が進まない理由は荷主・物流事業者の荷捌拠点と貨物駅との地理的な距離による横持ちコストや、時間の問題。事故対応を含め、**定時運行の中でフレキシブルさをどう確保するか**が問題。
- オフレールステーションは横持ちが増える分、コスト、人が必要となるので、人手不足に効果があるか分からない。各企業が色々な拠点を持つのではなくて、鉄道貨物も捌けて、トラックの中継拠点ともなって、小口宅配もできるような**一体化された施設構造が効果的**。
- オフレールステーションに賛成だが、経費や時間がかかるため、**戦略的に長いスパンで全国的に考えて進めるべき**。
- 鉄道だけではモーダルシフトは進まず、船舶も重要だが、**本数が少なく日数がかかる**ことが課題。
- 船舶は時間がかかるのは仕方ないので、その点に関する**荷主の理解が必要**。
- 情報があればコンテナラウンドユースがうまくいく訳ではなく、**荷主、ドレージ業者それぞれの主体がやるべきことをきちんと分けて考えていく必要がある**。
- コンテナのラウンドユースには、品質の問題やコストを誰が責任持つかという論点があるが、根本にあるのは**船会社ごとにコンテナをインベントリしている縦型管理**が崩せない点である。海外でも船社ごとの縦割りが崩れていない。

平成27年度予算概算要求に反映