

項目	荷主(含：物流子会社)の声	物流事業者の声	来年度検討の方向性 例
モーダルシフト実現に向けた課題	1. J R 貨物/船社に対する課題 【リードタイム】 ①500km以上の輸送はモーダルシフトを利用した方がコストメリットはあるが、リードタイムの物流条件が厳しい場合は不向き。 ＜D社＞ 【輸送のキャパ/設備】 ②JRやフェリーの活用を進めているが、輸送キャパが限られおりなかなか拡充できない。 ＜A社＞ ＜L社＞ ③JRにシフトしているが、コンテナ枠の確保が困難なエリアがある。 ＜R社＞ ④海上コンテナの鉄道輸送を実施しているが、場所により海上コンテナの取り扱いサイズに制限。 ＜J社＞ 【品質・安定性】 ⑤JRやフェリーの活用を進めているが、輸送の安定性に問題がある。 ＜A社＞ ⑥鉄道については、品質面(輸送時の損壊)を考慮して実現性が低い。 ＜G社＞ 【コスト】 ⑦JRやフェリーの活用を進めているが、コストに問題がある。 ＜A社＞ 2.その他（利活用者の課題・既存の付き合い 等） ⑧JRへのシフトを実施して自社コンテナでの運行。ただし、荷量にアンバランスがあり、是正が課題。 ＜C社＞ ⑨過去から付き合いのあるフォワーダーに依頼しており、現段階では他の会社に依頼できない。 ＜E社＞	1. J R 貨物/船社に対する課題 【リードタイム】 ①ドライバー不足の対応としてJRを活用しているが、リードタイムがなかなか合わない。 ＜o社＞ ＜s社＞ 【輸送のキャパ/設備】 ②通運は伸びてはいるものの、JR貨物の枠が広がらない。JRを広げたいが、頭打ち。 ＜h社＞ 【品質・安定性】 ③鉄道の事故、あるいは頻繁なダイヤ改正や輸送枠の減少を踏まえた対応が必要となる。 ＜a社＞ ④鉄道は、運行が天候に左右される事がある。 ＜o社＞ 【コスト】 ⑤輸送コストが高い。 ＜s社＞ 2.その他（利活用者の課題・既存の付き合い 等） ①関東/関西間の荷量が最も多いものだが、なかなか進まず長距離での活用を検討している。 ＜f社＞	■輸送枠の拡充や、安定性向上等に向けて具体的に検討を進める必要がある。 また併せてモータールシフトの活用促進に向けては関係する事業者が一丸となって取り組む必要もある。 モーダルシフト活用の促進に向けて、引続き国交省にて具体的検討を進める。 ■モーダルシフトに限らず、新たに共配を検討する際も既存の付き合いある事業者との付き合いにメスを入れる事ができるかが重要な問題として直面する。 (既得権)

項目	荷主(含：物流子会社)の声	物流事業者の声	来年度検討の方向性 例
CO2削減に向けた課題	1.新規車両の導入 ① 4 温度帯対応車両※を新規に開発。今まで 1 車分の荷量が無くとも致し方なく 1 車で納入していた事もあり車両削減を大きく期待できる。 ＜C社＞ 2.仕組みの改革 ②結ぶ輸送 大阪/東京間で浜松を中継拠点(冷蔵機能もあり)として、キューソーティス内部で中継輸送を実施。ドライバー交替方式とトレーラー・トラクター方式。これは、ドライバー不足の対応策として実施したものであるが、CO 2 削減にも結びつく可能性もある。 ＜C社＞ ③工場から顧客へ直送する事で、輸送の効率化を図りCO 2 を削減。 ＜L社＞	1.新規車両の導入 ①ハイブリッド車両やCNG車両の導入を進めている。 ＜p社＞ 2.仕組みの改革 ②発注から納品までのリードタイム＝『スループットタイム』が長くなればなるほど、CO2削減に向けた色々な施策が打てる様になる。 ③ハブとなる物流拠点を構える事ができれば、配送の効率化等、CO2削減に繋がる様々な施策を展開する事ができる。 ＜h社＞ ④車両の大型化による輸送の効率化を検討している。 ※但し下道を走れず高速利用。コスト増加が懸念。 ＜f社＞	■CO2削減に向けた改革はコスト増に繋がる事もある。コスト増分を如何に吸収するか、自社努力や国の補助事業等も見据えた検討必要である。 ■物流分野に於けるCO2削減は、荷主を含めた様々な関係者と調整したうえで実現される。 全ての関係者にCO2削減の必要性をより認識してもらい引き続き真摯に取り組んでいく必要がある。