

地域を支える持続可能な物流システムの在り方
に関する検討会資料

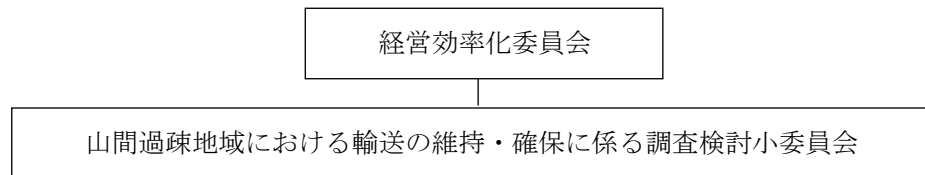
平成 2 6 年 1 0 月 2 9 日
(一社) 日本物流団体連合会

山間過疎地域における輸送の維持・確保に関わる調査検討小委員会の検討状況（概要案）

1、 目的、調査スケジュール

- ・ 広範囲で、宅配便・小口貨物輸送サービスを行っている、広域物流事業者にとって、山間過疎地における輸送の維持が、経営上の課題となってきたものがある。
- ・ 物流サービスは、社会のインフラであり、それがなければ、集落の活動や経済活動に支障をきたす。
- ・ 山間過疎地域における物流サービスの維持・確保策に関し、どのような対応が考えられるのか、必要な調査検討を行う。

調査スケジュール…平成25年度、26年度の両年度の事業とする。



（構成：学者、関係事業を行っている会員企業、国の行政機関、地方自治体の関係者）

2、 問題状況（関係事業者のヒヤリング結果など）

- ・ 山間過疎地域もその区域としてカバーしている事業者には、①ユニバーサルサービスで日本全国をカバーしている宅配便・小口貨物輸送サービスを提供している事業者、②日本全国ではないものの、広範囲において、路線事業を行っているものがある。山間過疎地域では、需要量が限られている一方、輸送距離が長く、燃料費がかさむとともに、運転手の長い労働時間が必要になる、トラックが一往復しかできないなど、経営上の課題となっていることが多い。
- ・ 不在者への再配達などは、都会と比べて同等のサービスを行うことが困難になってきている。
- ・ 悪天候、災害、道路の整備状況の悪さなど、輸送の条件が不十分なところが多い。
- ・ 山間過疎地等非効率な地域での輸送コストや、車両・労働力が集まりにくくなるなど、今後のサービスレベル維持等へ向けての懸念が顕在化しつつある。
- ・ インターネットの普及により、山間過疎地域等でも、輸送距離の長い貨物配達が増えている。また、地域には、農産物出荷や買い物支援など、比較的輸送距離の小さな輸送サービスへの要請もある。

3、これまでの対応など

山間過疎地等でのユニバーサルサービスの提供は、事業者によって、①自社で、車両・運転手を確保して輸送を行う、②同業他社に特定のエリアでの配送を委託する、③特定のエリアでトラック事業を行っている地場の事業者に委託する、④バイク便を利用するなど、方式はさまざまに工夫されている。

・エリアを、観念的に類型化すると、3つに類型化できる。

- ①普通にやれているエリア： 経営的には厳しいものの、全国的なネットワークの維持によるブランドイメージの効果などを見込んで、各広域物流事業者の内部補助によって継続されているエリア。
- ②かろうじて維持しているエリア： 自社の車両、運転手では見合わないので、他社に委託せざるを得ないエリア。
- ③やれなくなるエリア： 高齢化、過疎化が進んで運転手の確保ができなくなることなどにより、受託する者がなくなり、あるいは、仮に受託したとしても極度に採算が悪いためサービスの継続が困難なエリア。

やれなくなるエリアなどについて、実情調査が必要である。

4、対応の事例

- ・営業所から遠いエリアに、協力会社の拠点を設けて、ラストワンマイルの輸送体制を確保している。その場合、酒屋などの営業を行いつつ貨物軽自動車運送事業者を行っている者の商店を拠点とし、そこに委託する場合もある。
- ・ユニバーサルサービスを劣化させることはできないので、自治体と連携し、防災、減災、地域見守りのサービスなどを合わせて行っている。
- ・都市部での事例で、不在者への荷物受取の仕組みとして、宅配ボックスを駅に設置しているものがある。

5、自治体との連携の事例

自治体と、物流事業者が連携している事例を10件余り確認。

その中で、高知県の協力を得て、現地での調査を行った。

(高知県の事例)

- ・高齢化が進む町内で、買い物に行く手間とコストを解消するために、町・商工会・商店が運営費を出し合い、広域物流事業者が参画して、大豊宅配サービスを開始。広域物流事業者の運転手が、配達時に異変を感じた場合には、

町に連絡する取り組みを付加して実施。

- ・高知県では、平成25年度から、集落活動センターを政策に位置づけ、集落の維持再生に向けた活動支援を行う体制を整備。NPOなどがその主体となり、自治体が活動の支援を行っている。

6、 輸送の維持・確保の進め方

①各社の自助努力、同じ地域の同業他社との連携による対応

②社会への発信と国の行政・地方行政との問題の共有

物流の問題状況に関する認識 行政の積極的な関与 実態把握の必要性

③広域物流事業者の枠を超えて地域と連携した体制の構築

広域物流事業者が、他の物流事業者との連携だけではなおサービス継続が困難であると認められる場合の、対応の考え方

ア) 広域物流事業者が、地域団体などと連携して、追加的なサービスを取り込むなどにより輸送サービス体制を継続する

イ) 広域物流事業者が、地元の生活支援サービスに取り組む NPO などに委託して、ラストワンマイル輸送を完結させる。
・・・NPO などは、少なくとも貨物軽自動車運送事業の地位を得ることが必要。

ウ) NPO などが、広域物流事業者から引き継いで輸送を完結させる。(広域物流事業者が、営業所あるいは NPO の拠点で NPO に貨物を引き渡す)。

・・・NPO などが、輸送に関するノウハウが不十分である場合には、物流事業者が、業務の一部支援を行うことも。

③に示した3つのパターンの具体化が可能かどうか、どのような課題が持ち上がるか、このほかのバリエーションはありうるか、といった点を検討するため、モデル事業を行うことが必要ではないか。

以上