



温故知新 編 第152回

中距離帯の鉄道モーダルシフト

物流に関わる国の動きを記録に残しておきたいという編集長が年表を作成したが、大先生は興味がないようだ。話は、J-LLSのロジステイクス全国大会で報告された『中距離帯の鉄道モーダルシフト』に移っていった。これまでの鉄道輸送は長距離帯という常識を覆す取り組みに議論が熱を帯びる。結論は「モーダルシフトはマインドシフトから」だった。

国の物流に関する動きを年表化した

寒そうな顔で大先生事務所に入ってきた編集長がすぐに大先生に話しかける。

「11月は話題が多かったですね。まず、大谷選手のドジャースがワールドシリーズを制覇しました。先生は、ドジャースの試合はレギュラーシーズンからずっと見てきたんですよね。それにしても、第5戦の大逆転劇には驚きました」

「ヤンキースはエラーで自滅した感じだな。ちよつとかわいそうだった」

「そうですね。そうそう、アメリカ大統領にトランプ氏が復帰しましたね……」

「ちよつとお二人さん、いつまで世間話を続けるんですか。それらの話も、編集長お得意の記録に残す類の話題に入りますか？」

女性記者の嫌味な言葉に、編集長が「わかつたよ」と言つて、話題を変えろ。

「それでは本題に入ります。そうそう、こんな年表を作ってみました」

そう言つて、編集長がコピーをみんなに配る（表参照）。大先生が、ちらつと見て、「これつて前にも見たことあるような気がする」とつぶやく。

「おつとー、さすが記憶力いいですね。以前、民間企業の動きも入れて作ったことがありますが、今回は、国の動きを中心に直近までの流れを整理してみました。物流に関わる国の動きを一覧にして記録に残しておきたいと思つたもんですから」

「出た、編集長お得意の『記録に残す』……女性記者が茶化すように言つて、続ける。

「これを見ると、ドライバー不足や2024年問題をきつかけに国は結構活発に動きましたね。最後は法制化まで来ましたけど……」

「正直、おれは、今年の春ごろまでは、法制化など考えもしなかつたけどな。そうでしょ、先生。国が企業の物流に直接関与する法制化には、先生はいまでも釈然としないんじゃないですか？」

- 大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。
- 体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。
- 美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。
- 編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。
- 女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

持続可能な物流の実現に係る政府の動き

| 年月 | 動向 | 概要 |
|----------|--|--|
| 2015年12月 | 「今後の物流政策の基本的な方向性等について」 | 国土交通省答申。ドライバー不足に起因する「運べない危機」への対策として「物流生産性革命」を提示。荷主同士、発着荷主の連携、待機の解消を提言 |
| 2016年10月 | 物流総合効率化法改正 | 2社以上の者の連携による取り組みを支援対象に追加 |
| 2017年7月 | 総合物流施策大綱策定 | 2017年度～2020年度。企業間連携、透明化(物流業界における不透明な取引慣行の是正)、新技術の活用を軸に施策提言 |
| 11月 | 標準貨物自動車運送約款改正 | 積み込み、取卸しに対する対価を「積込量」、「取卸料」として、荷待ちに対する対価を「待機時間料」として料金を規定 |
| 2018年4月 | 労働基準法改訂 | 時間外労働の上限規制。一般則は年720時間で2019年から適用。自動車運転業務については年960時間で2024年まで適用猶予 |
| 12月 | 貨物自動車運送事業法改正 | ドライバーの労働条件を改善するための所要の措置を講じた。荷主の配慮義務の新設、荷主勧告制度の強化、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設、標準的な運賃の告示制度の導入 |
| 2019年3月 | 「ホワイト物流」推進運動開始 | ドライバー不足に対応し、物流の安定的な確保を目指し、各社に「自主行動宣言」として賛同表明を促した |
| 2020年4月 | 「標準的な運賃」の告示 | 法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃。トラック運送業における取引の適正化、労働条件の改善を促進するねらい |
| 6月 | 総合物流施策大綱策定 | 2021年度～2025年度。「簡素で滑らか」「担い手にやさしい」「強くてしなやか」がキーワード |
| 2022年3月 | フィジカルインターネット・ロードマップ | 2040年を目標とした物流のあるべき将来像としての「フィジカルインターネット」実現に向けたロードマップを公表 |
| 9月 | 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」発足 | 2024年問題を踏まえ、発着荷主、物流事業者、一般消費者などが取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための施策を検討。検討結果が以降の政策に反映される |
| 2023年3月 | 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」設置 | わが国の物流を支える環境整備について政府一体となって総合的な検討を行うことを目的に設置された |
| 2023年6月 | 「物流革新に向けた政策パッケージ」公表 | 第2回「関係閣僚会議」において政策の方向性が示される。商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容が3本柱。 |
| 6月 | 「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」提示 | 政策パッケージと合わせて提示。荷主、物流事業者が早急に取り組むべき事項、今後取り組みが推奨される事項などが提示されている。待機・作業時間の2時間以内ルールなど。 |
| 2024年4月 | 働き方改革関連法適用開始 | ドライバーの時間外労働960時間に規制、改善基準告示改正によりドライバーの拘束時間の上限規制強化 |
| 4月 | 国会において物流関連二法が可決、成立 | 物流関連二法とは、「物資の流通の効率化に関する法律」と「貨物自動車運送事業法」を指す |
| 5月 | 物流関連二法公布 | 5月15日に公布。原則1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行 |

編集長が大先生の本音を探るように聞く。爆弾発言でも期待しているようだが、大先生が軽くかわす。
「いやいや、そんなことはない。積み降ろし現場でドライバーが長時間待たされたり、何

でもかんでも作業をやらされているなんて明らか理不尽だ。積み降ろし現場は、これまで、力関係で物流業者側から文句を言うことはできず、また、荷主も我関せずという管理の空白地帯だった。その放置されてきた世界

に、国が荷主に対して管理を強いる形で法制化したのは大いに評価できる。これで荷主もドライバーを待たせない、ドライバーに作業をさせないという取り組みをせざるをえない。いいことじゃないか」

「まあ、たしかにそうですね。ドライバーを待たせるな、作業させるなというのは画期的な取り組みです」

ここで、女性記者が割り込んだ。

「待たせるなら待機料を払え、作業させるなら作業料を払え、です」

「おまえは、いつも金のことを言うな。でも、そのとおりだ」

「ただ、国が関与するのはいいけど、関与しすぎるのはまずい」

大先生がぼそつと言うのを聞き、編集長が身を乗り出す。

「ですよ、そこです。特定荷主に設置が義務付けられる物流統括管理者には、荷待ち、荷役時間の削減と積載率の向上の二つを優先的にやってほしいです」

「そう、ずっと問題にしてきた物流統括管理者をCLOにしようとか在庫管理をやらせようなどというのはやめてもらいたい。CLOも在庫管理も企業の自主性に任せるべきマネジメント分野だ。そこまで国が口を出す必要はない」

「三省合同会議が募集していたパブコメでも、それらについては反対意見が出ていると思います。それを取り上げるかどうかはわかりませんが……」

「さて、国の動きを年表にまとめたのは、それはそれでいいと思うけど、それについての説明は要らん」

「はい、内容はもう取り上げてきていますの

で解説はしませんが、一応整理しておくべきだと思っただけです」

中距離帯に鉄道輸送を使う新スキーム

そう言うって、編集長が鞆から資料を取り出す。

「先生は、10月末にJILSが開催した『ロジスティクス全国大会』には参加されました？ 私は2日目しか行けませんでした……」

「初日にちょっと顔を出した。そうそう、懇親会にも参加したけど、知り合いはごく少数で、知らん人ばかりだった。時代の変化を実感した……」

「要は、先生はもう過去の人ってことですね。昔のお仲間はどう引退してしまった……」

「おい、ちょっと待て。そんな言い方はないだろうが。たしかに、そうかも知らんけど……」

「おっと、編集長、おれに喧嘩売る気か」

「いえいえ、私ではなく、こいつが……それはそうと、今回も何社かの発表がありました。私が興味を持ったのは、中距離帯での鉄道輸送の可能性を追求した報告です」

「へー、そうですか、鉄道輸送は長距離帯と違うのがこれまでの常識でしたから、その常識を覆したんですね。どんな話だったんですか？」

女性記者の質問に体力弟子が答える。

「ネスレ日本が取り組んだ事例で、『食品物流

の未来を担う中距離帯鉄道輸送の可能性』というタイトルでした」

「その事例は業界紙では以前から結構取り上げられていたな」

大先生の問い掛けにうなずき、体力弟子が続ける。

「はい、そもそも、ネスレ日本は、以前から鉄道輸送に力を入れていて、JR貨物の土浦駅を倉庫とする『土浦モデル』とか新潟からの米の輸送に回送される鉄道コンテナを製品輸送に活用する『新潟モデル』など、鉄道輸送では興味深いスキームを構築してきた経緯があります」

「今回は、中距離帯に鉄道輸送を使うというスキームを構築したんですね。静岡・関西間で……」

編集長の確認に、体力弟子がうなずいて続ける。

「はい、これまでは、鉄道輸送は500km以上というのが常識でしたが、今回、ネスレ日本が取り組んだのが200〜350kmという中距離帯での鉄道輸送です。具体的には、静岡の島田工場から大阪の百済貨物ターミナル駅への輸送です。1日40コンテナを定期で運んでいます。今年の2月に運用を開始しました」

「これまではトラックで運んでいたのを、トラック輸送の持続性に懸念があつて、鉄道へのモデルシフトに取り組んだようですね」

「はい、これまで、1日200トンをトラッ

クで運んでいましたが、これを鉄道にシフトさせました。もともと、島田工場のあるあたりは場所的にトラックの確保が難しかったようです」

「それにしても、このような中距離帯で、それだけの規模の鉄道輸送を毎日運用するというのは日本では初めてとっていいでしょうね」

「鉄道輸送にした結果、年間で9000トンのCO₂排出量の削減が見込まれるそうです」

美人弟子のコメントにうなずき、編集長が確認する。

モーダルシフトはマインドシフトから

「今回もポイントになったのは、土浦モデルと同じく、側線倉庫を活用したということとですかね？」

「はい、JR貨物グループの日本運輸倉庫が運営する駅内の倉庫に線路で入り、そこで荷降ろしして、保管をして普通のトラックで出荷するという形になります。この側線倉庫を利用できれば、1日40個ものコンテナを百済貨物駅から自社の物流センターに運ばなければならず、コンテナを運ぶ緊縮車の確保が現実的に難しいというのが実態ですので、側線倉庫の利用がポイントになったことはたしかです」

美人弟子の言葉を受けて、編集長が思いついたように確認する。

「そうになると、JR貨物としては、鉄道輸送へのモーダルシフトを促す一つのセールスポイントが側線倉庫の活用ということにもなりま

すね」
体力弟子が「はい、そういう話も出てました」と言って続ける。

「ただ、ポイントとしては、もう一つあります。それは、鉄道貨物輸送の定時定量、大量一括輸送という特性に合わせて物流を組み替えたという点です。好きな時に、好きなだけ運んでもらえるトラックを前提とした考えからのマインドシフトです」

「なるほど、モーダルシフトはマインドシフト

からつてことですね。うん、いいですね」
女性記者が独り悦に入っている。編集長が呆れた顔で続ける。

「在庫配置や生産体制などを輸送インフラに合わせた体制に変えるということですね。もうトラックを自分たちの都合に合わせて使える時代じゃないってことだ。たしかに、マインドシフトがポイントだな」

「でしょー。私の言うとおりでしょー」
女性記者がそう言って、勝ち誇つたような顔をする。それを見て、大先生が「そろそろ終わりにするか」と編集長に声を掛ける。編集長が大きくうなずき、閉会を宣言した。



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

Illustration©ELPH-Kanda Kadan