

北海道のトラック業界を取り巻く諸問題について

「道内経済における物流コストの影響検討協議会」
中間とりまとめ（2015年3月6日）から抜粋

2015年7月24日

協議会で検討してきた北海道物流の状況

地理的条件

遠隔多方向性や限定された本州への輸送手段、道内都市間距離・時間の長さ、積雪寒冷 など

産業構造

片荷(道外との関係では入超、道内では札幌集中)や季節波動 など

新たな課題

恒常的なドライバー不足や「改善基準告示」への対応、燃料費の高騰などは荷主側にとっても大問題

今後の懸念

北海道新幹線開通後の青函トンネル貨物共用問題やTPPなどの影響も懸念 など



北海道の農水産物は、こうした「ハンデ」を抱えたまま「競争」を行っている

農水産物のブランド力を維持するためには荷主との連携が不可欠

荷主側からみた農産物の現状

昨年はビートの運搬用ダンプ不足はもちろん、タマネギやジャガイモなどでも出荷時期の調整などでなんとか対応できた状態で、コストも増加傾向

具体的には、台風でJR貨物が止まった際にトラック輸送に切り替えられずに廃棄処理した事例(道南JA)もあり、以前に比べて輸送力の余裕がなくなったとの指摘多い

今後の輸送力低下を懸念する指摘が多く、実際に将来的な輸送力確保を不安視するJAが多い

このような懸念や地域では道東やオホーツクで強く、同じ地域でも都市部より郡部の方が強い傾向あり

荷主側からみた水産物の現状

水揚量が陸上輸送能力に左右されており、例えば今年の道東サンマは、不漁ではなく、水揚げしてもトラックが確保できないため東北方面に流出

このように水産物の輸送力不足は既に顕在化し、道東など地域の水揚げ量に大きな影響

輸送力を確保するため、広範囲にトラックを集めるも、結果的に横持運賃に反映されコスト高へ

荷主側にできることは何か

理解・協力

ドライバー不足や燃料費の変動といった厳しい状況に対する理解と協力

「改善基準告示」の様々な影響などに対する理解と協力

具体的取組

時期などの偏りが無い、余裕を持った計画的出荷 など

集荷時間や回数などの緩和、待機時間の短縮 など

パレット規格化などによる集荷作業や集荷経路の効率化 など

余裕を持った配送時間の設定 など

他社貨物を含めた混載化への協力、帰り荷の斡旋 など

荷主にできることには限りがある

物流業界の自助努力にも限界

荷主側との連携を図った上で何か必要になるのか？

中間とりまとめの「前提」

- 「ハンデ」要因の大半は「北海道の特異性」
- 「改善基準告示」は北海道の物流に深刻な影響
- こうした課題のほとんどは、既に物流業界のみで解決できる状況にない
- 物流コスト高は、最終的に農水産業の生産者、ひいては北海道経済に大きなマイナス

- 荷主や生産者、消費者の現状に対する理解、協力が不可欠
- 農水産業をはじめとした北海道経済に与える影響が極めて大きいことをいねいにPRすべき
- 北海道の農水産業が有する優位性やブランド力を損なわないような物流環境を維持

今後の具体的な検討項目(案)

ドライバー不足への対応

「改善基準告示」への対応

荷積み等の効率化
無人航送等の推進

脆弱な道路網への対応

割高なフェリー運賃への対応

北海道新幹線開業後の対応

荷主等とトラック事業者が連携して道内物流の必要性・重要性を再認識することにより、安定的かつ効率的な物流を構築し、道内産の農水産物のブランド力向上を図る

荷主や生産者、消費者などに対する
充分かつわかりやすい情報発信

北海道トラック協会アンケート調査結果からみた運転者不足数

1. アンケート調査概要

- (1) 調査年月：平成27年3月（FAXによる調査）
- (2) 調査対象：北海道トラック協会員2,702事業所
- (3) 回収率：20.9%（564事業所）
- (4) 調査項目
 - ① 現在の保有車両数
 - ② 現在の雇用運転者数
 - ③ 運転者不足人数
 - ④ ③のうち改善基準を遵守する為に不足している人数

2. 調査結果(概要)

- 会員全体では3,455名の運転者が不足していると推計。
- また、運転者不足数3,455名のうち改善基準を遵守する為に不足している運転者数は1,941名と推計。

※ 推計方法

- ・ アンケート結果を基に保有車両規模別1会員当たりの不足人数を算出
- ・ 算出された規模別1会員当たりの運転者不足数を基に、全会員の運転者不足数を推計