
Chap2

持続的な速達・速達配送が求められるマーケット・ニーズ調査

物流事業者へのインタビュー

物流事業者へのインタビュー

- ✓ 本件調査事業の協力会社と取引のある物流事業者3社に対し、本件に係るインタビューを実施、新幹線物流に対する認識を聴取

インタビュー概要

<A株式会社>

- 日時 2021年8月2日 15:00-15:50
- 全国80か所39のグループ企業を通じて人、地域、暮らしを支える。東日本を中心に輸送、保管、流通加工と情報を組合わせた総合物流システムを構築

<B株式会社>

- 日時 2021年8月2日 16:00-16:30
- トラック運送を基幹に引越、倉庫、航空国際事業等を幅広く展開。全国の拠点網を活かした商業貨物の小口混載、貸切輸送に強み

<C株式会社>

- 日時 2021年8月3日 17:00-17:45
- 総合輸送会社で東名阪へ積極進出。物流から派生した多様な事業も展開。東日本全域でのワンストップサービスを展開

新幹線等物流のへの認識

スタンス

- ✓ **未実施**
- ✓ 事業化時には利活用を積極検討し、対応

実施済み

- ✓ [金沢-東京]で鮮魚・新聞を輸送、顧客にも案内

未実施

- ✓ 道東エリアでの航空便利用輸送の代替手段として有望

期待

- ✓ 価格競争力、取扱品拡大、柔軟性向上の3点で他社差別化を図る認識

- ✓ 輸送時間の短縮、輸送品質の高さ、定時性に強み、不確実性の低さも魅力

- ✓ 輸送コスト、取扱品拡大に強みがあり新千歳空港揚げの代替をしたい

懸念

- ✓ 地理・物理的な制限および輸送量による事業化のハードルがある認識

- ✓ 突発事象への対応、乗降場所の限定は懸念

- ✓ 輸送量、柔軟性の低さは懸念

物流事業者へのインタビュー A株式会社

- ✓ 東北を拠点とするA株式会社は現状での取扱いはないものの、料金・柔軟性・取扱品目についての理解を通じ新幹線物流に対し取扱いを積極姿勢に転換

インタビュー概要

新幹線 物流

[現状]

- 現状で新幹線物流の取扱実績は無いが、JR貨物との取引(コンテナ利用)はある
 - ✓ 貨物駅 八戸駅がメイン、他に青森駅を利用
 - ✓ 対象物 一次産品(米、小麦、野菜)や引越荷物、雑貨が大多数を占める

[期待と懸念]

- 新幹線物流を取扱うことで価格競争力、取扱品拡大、柔軟性向上を狙うことが出来る認識
 - ✓ 価格競争力 軽自動車便より安い感覚、軽自動車(八戸・仙台間で30,000~40,000円)より割安な認識
 - ✓ 取扱品拡大 1次産品の中でも高単価品を鮮度高く輸送可能、電子部品、部材の輸送にも活用可能
 - 現状では社員が新幹線で運ぶが、往復の新幹線代等のコストがネック
 - ✓ 柔軟性向上 顧客の緊急速達対応に対処できる可能性
 - 例えばコメ卸が納品する銘柄を間違えたときの対応等
- 懸念は地理・物理的な制限、輸送量と認識
 - ✓ 地理・物理制限 乗降の取扱駅が始発終着駅に限定される点
 - ✓ 輸送量 車販準備室利用で40箱/車両利用が上限だが、更に運びたい

顧客の声

- 具体的な顧客の声はないが、料金、ラストワンマイル対応を勘案すると利活用可能性は高い
- 航空便の不確実性が高まる中、代替手段としても顧客に利用を働き掛けたい

他

- 地震等の突発災害発生時でも別便切替、トラックへの切替で対応するとのことのため安心して利用できる
- 東北各地の港での貨物船乗務員のPCR検体輸送にも活用可能

物流事業者へのインタビュー B株式会社

- ✓ 全国規模で物流事業を展開するB株式会社は[金沢-東京]間の新幹線物流を定期契約。高単価品や顧客ニーズに沿って活用しており、顧客からも概ね高評価。柔軟性確保には要望あり

インタビュー概要

新幹線 物流

[現状]

- 新幹線物流の取扱を開始、顧客への定期利用に係る案内も開始
 - ✓ 金沢・東京間で2021年7月7日にトライアル実施、同月下旬から本格対応開始。鮮魚と新聞を対象物として輸送（鮮魚は東京駅から都内の加賀料亭などに輸送、新聞は東京駅販売や企業支社配達）

[期待と懸念]

- 新幹線物流の期待、メリットは輸送時間の短縮、輸送品質の高さ、定時性
 - ✓ 金沢事務所が市内で航空便よりも工数が大幅に削減、オペレーションも空港に比べれば楽
 - ✓ 輸送量はコロナでの需要減を背景に少ないが新幹線物流で対応可能
 - ✓ 航空便は減便、機材縮小、欠航のリスクで不安定要素が大きくなっている
- 一方の懸念、デメリットは突発事象への対応や乗降場所の限定
 - ✓ 雪や地震等による突発災害への対応は懸念。(航空便よりはリスクが低い)
 - ✓ 発着駅の課題はあるが、乗降ワンマイルでの工夫で何とかなる認識

顧客の声

- (評価) PR観点、速達性の観点及び、料金および品質も十分に満足できるレベル
- (要望) スピード重視観点から、対象便の拡大を検討してほしい。1便早いだけでもメリットは大きい

他

- 輸送品の取扱幅を拡大する良いきっかけになりそう(加賀野菜、電子部品等)
- 東京駅構内で事足りる新聞等は今より割安になる可能性が高い
- 物産展の開催支援も行っており、当日輸送による対象拡大も想定できる

物流事業者へのインタビュー C株式会社

- ✓ 北海道、東北、関東を事業基盤とするC株式会社は現状取扱はないが本拠地北海道での航空便代替に活路と商機。現状の新千歳空港揚げに対する不満をくみ取るサービス構築を渴望

インタビュー概要

新幹線 物流

[現状]

- 現状で新幹線物流の取扱実績は無い。鉄道輸送はJR貨物(コンテナ利用)との取引のみ
 - ✓ 北海道のコンテナ輸送で最大シェアを持ち、トラック・鉄道・航空を繋ぐ拠点網を持つ
 - ✓ 拠点 道内主要都市全てに拠点を有し、本州輸送はコンテナ輸送、航空便が殆どを占める
 - ✓ 対象物 半分以上が農産品、それ以外は農産加工品
 - 生鮮品では朝どれ野菜、鮮魚で函館・豊洲、加工品はレトルトご飯、あんこ等、比較的低単価

[期待と懸念]

- 新幹線物流に対しては需要が高まる認識、メリットは輸送コストおよび取扱品拡大にある
 - ✓ コスト(vs航空) 航空便が地方輸送枠縮小の中で、コスト、工数が嵩んでいる
 - 現状は道内主要都市から陸送で千歳まで運んで首都圏輸送しており割高…
 - 昨今の気候変動で新千歳空港は閉鎖が常態化、リスク回避観点の視点も有り
 - ✓ コスト(全般) 40箱買切前提ならば価格訴求力、輸送確実性観点から航空便より優位、新函館北斗発には好適
 - ✓ 取扱品拡大 豊洲でセリにかけたいものや、午後便利用後の仲卸着のような商品には適合しうる
- 一方の懸念は輸送量、柔軟性の低さにある認識
 - ✓ 輸送量(40箱/便)や(9便/1日あたり)という輸送量には懸念がある
 - ✓ 柔軟性 始発駅のみである点や駅での積降時間の少なさも柔軟性を阻害している認識

他

- 北海道発の輸送では新函館北斗発で相当に需要があると踏んでおり、顧客に早速話を持っていく
- リードタイム的には航空便の代替手段となる可能性は大きい(特に現在の都市→新千歳空港のコストを勘案する際)