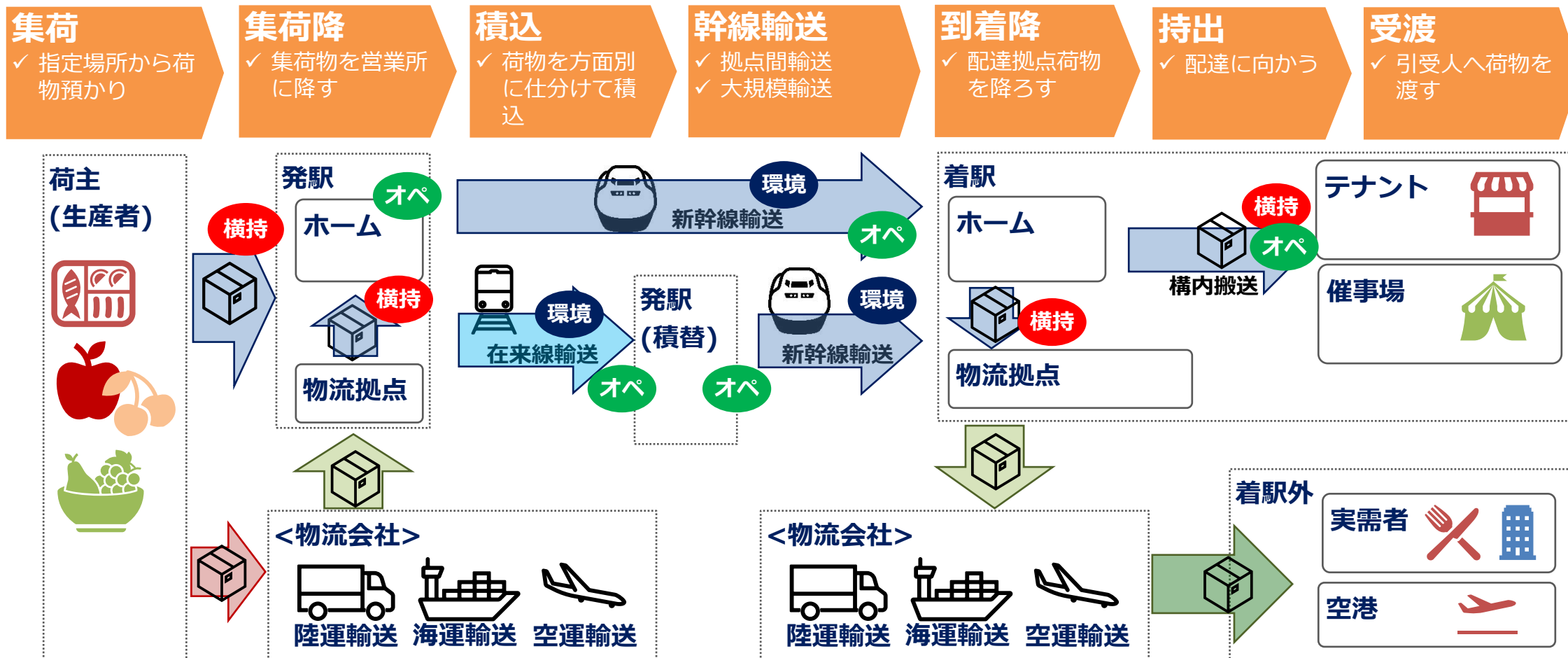

Chap6

体制及び運行計画案を策定し新幹線等物流の導入モデル整理

事業モデル

- ✓ 荷主～発駅、着駅～実需者までの輸配送では、陸運・海運・空運輸送との連携が必要
- ✓ 既存の陸運・海運・空運輸送に比べ、新幹線等物流は定時制・速達性で優位である



新幹線等物流の事業モデル（業務フロー）

【JR東日本および新函館北斗・金沢エリア】

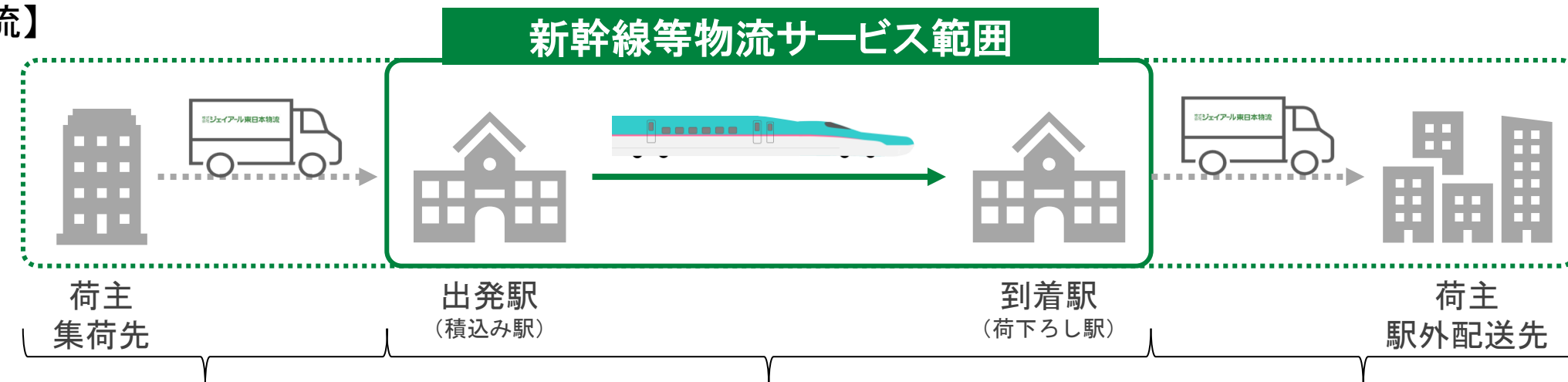


【上記以外（西日本、九州）】



新幹線等物流の事業モデル（物流と価格）

【物流】



ファーストワンマイル
(オプションサービス)

駅間配送
(基本サービス)

ラストワンマイル
(オプションサービス)

基本サービス

配送可能範囲	お届け時間	配送先指定可能件数
駅から 15km圏内	駅に到着から 1～3時間以内にお届け	1回の輸送で 15箇所まで

追加オプションサービスプラン

配送距離の延長	配送先件数の追加
16km以上、30km以内まで +500円／1回の輸送	15箇所以上の配送の場合 +1,000円／1カ所

今後に向けた課題

- ✓ 需要・供給のどちらにもニーズはあるが、継続的なマッチングの仕組みが求められる
- ✓ 多頻度・大量輸送に対応するためには、ハード・ソフト面からの再構築が必要である

主な課題（需要・供給面）

需要面 (Chap.2、3)

- ✓ **物量増大への対応**
 - 1回の物量、多頻度配送が可能な仕組みにする
- ✓ **輸配送可能エリア拡大への対応**
 - 途中駅での積降、ラストワンマイルの拡大に対応する
- ✓ **納品時間短縮**
 - 荷下ろしから納品場所までの時間を短縮する
- ✓ **需要に応じた柔軟な対応力**
 - 追加発注のような需要増に、すぐに対応できるような継続的な仕組みにする
- ✓ **認知度・利活用度の向上**
 - 新幹線等物流をアピールするとともに、利用しやすい仕組みにする

供給面 (Chap.4)

- ✓ **少量多品目・適期に対応する販路の確保**
 - 適切な時期に、継続的に売り場を確保する
- ✓ **収量に応じた柔軟な対応力**
 - 収量変化に物流計画を柔軟に変更可能にする
- ✓ **ファーストワンマイルの利便性向上**
 - 産地からの利便性が良い駅での積み込みを可能にする
- ✓ **荷造りの簡便性の確保**
 - 簡便な梱包での輸配送を実現する

主な課題（物流面）

ハード面 (Chap.1、5)

- ✓ **乗車待ちの旅客がいる中で作業場所の確保**
 - 旅客に接触せず、安全に作業するための作業場所をホーム上で確保する
- ✓ **ホーム上での物流導線の確保**
 - 作業用エレベータを拡充する
 - 多量台車通行を可能にする動線を確保する
- ✓ **冷凍・チルド品の安心輸送の確保**
 - 保冷ボックスを活用する
 - 新幹線の車内販売準備室での冷凍・冷蔵設備を導入する

ソフト面・ 価格面 (Chap.1、5)

- ✓ **物流計画の変更に対応する柔軟な対応力の確保**
 - 対応できる人材を確保する
 - リアルタイムに情報共有できるシステムを構築する（現在、列車の運行状況の共有はできているが、積荷に関する情報共有の仕組みはない）
- ✓ **会社間を横断する輸配送への対応**
 - JR各社、航空会社と連携したスムーズな輸配送を実現する
- ✓ **荷量収入とコストバランスの確保**
 - 1箱2,600円に対して配送車両代が6,000円/台であり、荷量3箱以上を常に確保する