

第1回 モーダルシフト推進・標準化分科会 議事概要

1. 日時

令和5年7月26日（水） 13:30～15:30

2. 場所

オンライン（Teams）

3. 出席委員

浅沼委員、伊藤委員、遠藤委員、大西委員、楠委員、堰向委員、高梨委員、田口委員、中村委員、西井委員、藤原委員、二村委員（座長）、牧田委員、松原委員、室賀委員、山田委員、吉橋委員、脇坂委員

4. 議事概要

【鶴田局長冒頭挨拶】

- これまで公共交通・物流政策審議官として、物流を担当しており、官民物流標準化懇談会の皆様方には御理解と御協力をいただき感謝。7月から物流については自動車局に移管して、私がそのまま担当することとなった。10月1日からは自動車局が物流・自動車局となる予定となっている。そのような関係で、今回御挨拶させていただいている。
- 物流業界においては、2024年問題への対応が喫緊の課題となっている。何も対策を講じなければ、2024年には輸送力が14%、2030年には34%不足するという試算もある。
- このような状況の中、荷主、物流事業者、一般消費者など多様な方々が協力して物流を支える必要があるということで、本年3月に関係閣僚会議が立ち上がり、そこで岸田総理からいただいた御指示を受け、6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」をとりまとめて発表したところ。
- その中で、貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する旨が盛り込まれている。
- モーダルシフトへの期待はかつてないほど高まっているという状況であり、貨物鉄道、内航海運の輸送力増強について、これまでにない抜本的な取組も含め、この分科会で合意された内容を強力に推進していく体制を整えていきたい。
- 皆様方の活発な御議論をよろしくお願ひしたい。

【開催要領/座長選出】

資料1の開催要領について案のとおり了承となり、座長として二村教授が選出。

【二村座長挨拶】

- 物流2024年問題については、官民挙げて様々な動きが見られるようになっている。
- 物流の効率化は、長らくコスト削減のための手段と考えられ個別に追求されてきたが、今後は社会全体を見据えた議論が必要になってくる。
- 官民物流標準化懇談会の下では、これまでもパレット標準化推進分科会が開催されており、このたび、輸送力増強のためのモーダルシフト推進を見据えた議論を行うこととなった。
- また、コンテナは効率的な輸送・荷役を実現するものとして長く使用されてきたが、今後を見据えた標準化の議論を行う必要がある。
- それぞれのお立場、さまざまな事情があるものと思うが、社会を大きく俯瞰するような視野を併せ持って御一緒にご議論してまいりたい。

【分科会の進め方について】

資料2に沿って事務局より説明。

【モーダルシフト推進等に係る政府の取組について】

資料4に沿って鉄道局鉄道事業課より、資料5に沿って港湾局計画課より説明。

【各業界におけるモーダルシフト、標準化の現状について】

資料6に沿って牧田委員より、資料7に沿って遠藤委員より、資料8に沿って楠委員より御説明。(ご発表中のコメントについては、一部「各構成員からの主な意見」に掲載)

【各構成員からの主な意見】

モーダルシフト推進についてのご意見

- トラック、鉄道、船で荷物の取り合いになるというよりも、労働力不足を踏まえて協力しながら、物流を止めないようにする活動を進めていくべき。その意味で、荷主企業が協力し、同じベクトルを向くことで推進力が高まるのではないか。
- 関東から北海道、九州といった長距離輸送は枠もあるが、我が国の大動脈である関東から関西というのはなかなかモーダルシフトというのが考えづらいというのが現状。これをいかに強化していくかをぜひ考えていきたい。
- 地方では貨物駅の廃止などの問題もあるため、そのような方向性についても検討の範囲に入れていただきたい。
- 大きな目的を標準化に置くのか、直近の国内トラック輸送の受け皿にするのが非常に重要。
- 荷主を含めて実運送、フォワーダー、倉庫、荷役等、様々な関係者と協力していきながら整合性を取っていくことが必要

施設・設備に関するご意見

- トラクターヘッドやトレーラー、シャーシなどの整備が重要になってくるため、それらの導入促進についても意識していただきたい。
- 港湾や船の整備には相当な年月が必要であり、この分科会で様々なことを話し合い早急に対応できるような方向に進めていただきたい。
- コンテナ専用シャーシやコンテナの置き場の問題や管理方法が焦点になるのではないか。
- 港湾近くなどに共同の物流拠点があればスムーズにモーダルシフトできるのではないか。

コンテナ等の標準化に関するご意見

- 利用者のニーズを踏まえると、12ftコンテナの維持が必要。
- 国際規格である20ftコンテナ、40ftコンテナをどのように鉄道や船に載せていくのかを意識して検討を進めるべき。
- 集配先で20ft、40ftコンテナの荷役ができず、利用が難しい場合があるのではないか。
- 12ftコンテナをどのようにうまく使って効率よく輸送するかを考えていくべき。
- 空コンテナを港まで取りにいく必要があるなど非効率な状況があるため、レンタルなども含めて踏み込んだ議論をお願いしたい。
- コンテナの中に入れるものとの整合も考える必要がある。「フィジカルインターネット実現会議」での議論とも整合を図ってほしい。

制度に関するご意見

- 特車申請の関係があり、事業者同士でシャーシを相互融通することが難しい。よりスピーディーな審査が可能となればもっと効率的な運用が可能となる。

- 平時における特車申請について、申請の在り方を見直す必要がある。
- シャーシ輸送にあたって高さ制限が輸送効率を下げているおり、制限値を引き上げてほしい

輸送の安定性に関するご意見

- 貨物鉄道輸送については、自然災害による長期的な輸送障害、線路のダメージがあるなど、なかなか継続して利用できない場面があるので、線路の補強整備や物流拠点の整備が必要。
- 貨物鉄道の不通が起こったことで、利用してもらえないということになる。昨今の気象状況（過去においては災害レベルとされた降水量が常態的に発生している状況）に即した、線路が壊れないようにするための構造についても議論していくべきではないか。
- 鉄道の輸送障害時の代替輸送について、特車申請に時間を要することによってうまく進まないということがある。
- 鉄道輸送の障害時における対応について改善が必要ではないか。

以上
(文責 事務局)