

第2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8月16日（水） 15:00～17:30

2. 場所

オンライン（Teams）

3. 出席委員

梅原様（伊藤委員代理）、和田様（遠藤委員代理）、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、味水委員、宮澤委員、室賀委員、山田委員、吉橋委員

4. 議事概要

【モーダルシフト推進・標準化の現状と課題について】

- 資料1に沿って、日本長距離フェリー協会の梅原様より御説明。
- 机上配布資料に沿って事務局より説明。
- 資料2に沿って流通経済研究所の加藤専務理事より御説明後、サンスターグループロジスティクス研究室 荒木室長より補足説明。

（荒木室長からの主なご発言）

- ・ドライバーの休息時間を確保するという観点でも、フェリー輸送は非常に価値がある。
- ・一方、現在はトラック運賃が（国土交通省告示による）「標準的な運賃」に満たないケースが多く、コストの面でフェリーが不利になっている状況。行政側でもモーダルシフト推進に向けて支援いただきたい。
- ・納品先の問題でトレーラーが入れないことがある。

- 資料3に沿って事務局より説明。

【各検討事項に係る論点整理】

資料4に沿って事務局より説明。

【各構成員からの主な意見】

「①鉄道貨物・内航海運の輸送力増強の方向性」に対するご意見

- ・輸送分担率の方向性について、中長期的な視野で検討することには賛同。
- ・中距離輸送においてはトラック運賃が基準となっている状況にあり、トラック運賃が上がらないと海運の採算は厳しい。
- ・モーダルシフトに当たっては、例えばコンテナへの積み込み・積み降ろし施設などの集配についても検討する必要がある。
- ・気象条件等で貨物鉄道を途中で止める必要がある場合でも、貨物を降ろせる駅と降ろせない駅があることでリカバリーに時間がかかる場合があることが課題。こうした対応が進めば、よりモーダルシフトが進みやすいと感じている。
- ・鉄道と内航海運によってどれだけトラック輸送を減らしていけるかが肝要。
- ・長距離輸送についてはスキームができつつあるが、大動脈である関東～関西は船が非常に少ない。この区間におけるフェリーやRORO船の航路が増えることが望ましい。
- ・これまでのリードタイムや輸送費を是としていると、輸送力不足は賄いきれない。荷主の理解が必要。
- ・モーダルシフトを進める上で、希望に合う時間・区間の列車やフェリーがないことが懸

念材料。

- ・ 鉄道の線路自体の強度を強化しなければ、安定した輸送網を築けないのではないかと。線路設備の基準等の再検証が必要。線路を保有する各鉄道会社や自治体への財政支援等が急務である。
- ・ 農作物のモーダルシフトにあたっては、温度管理が課題である。
- ・ トラックの担い手が減っていくこと等を踏まえると、中長距離輸送におけるトラックの輸送分担率を減らしていくという方向には賛同。
- ・ 輸送分担率の目標を設定することについては賛成。
- ・ 輸送分担率の目標設定にあたっては、既存の計画との整合性や、具体的に鉄道は何両分、船は何隻になるのかを明らかにする必要がある。
- ・ 貨物駅や港への輸送のためのドライバーの数も併せて検討が必要。
- ・ 輸送分担率の目標を実現するに当たり、リードタイムを諦めるのか、コストを諦めるのかといったことも併せてバランスの良い議論があった方がよい。
- ・ 中小企業の多くはコストを非常に重視しており、価格面でモーダルシフトが選択肢に入り得るかどうか左右される。価格面や使い勝手の面での向上を示すことができればモーダルシフトが進むのではないかと。
- ・ 輸送分担率の目標については、500km以上という距離設定の妥当性と分担率をセットで検討する必要がある。
- ・ 船舶・鉄道の輸送力増強にはいずれも設備投資が必要となりコストアップにつながる。最終的には荷主を通じて一般消費者に負担いただくことになるところ、その理解のためには、もっと一般消費者にモーダルシフトの必要性を訴えていく必要があるのではないかと。
- ・ 鉄道については輸送安定性の確保が必須である。
- ・ 鉄道の輸送障害時等に特殊車両の通行許可の緩和をするなど、輸送障害時の対策をすることが必要。

「②コンテナの方向性」に対するご意見

- ・ 10トントラックでの輸送を31ftコンテナに切り替える場合には同じ荷役で作業することができるため、スムーズにシフトできることからニーズが大きい。
- ・ 大型コンテナ輸送にあたって、コンテナを輸送する列車の行先によっては途中駅で貨車から貨車への積み替えが生じることとなるため、貨物駅内のコンテナ移送に必要なトラックの準備や、次の列車が来るまでの一時保管スペースの整備も必要となる。
- ・ 31ftコンテナに対応していない貨物駅があることが課題。
- ・ 31ftコンテナは重量の関係上トレーラーで運ばざるをえない場合が多く、特殊車両の通行許可が足かせになる。トラクターとトレーラーのそれぞれの組み合わせで許可を取る必要があり、申請のコストがかかるだけでなくそれぞれの許可期間の管理が煩雑。車番ではなく型式の組み合わせで許可する仕組みにできないか。
- ・ 大型コンテナの利用促進にあたっては集配の部分がネックになるため、12ftコンテナを今後も生かしながら進めていく必要がある。
- ・ 国際海上コンテナの利用促進を図ることについて記載があるが、国際海上コンテナの中には輸出入の集配のために短距離で運ばれるものが大半と思われるところ、モーダルシフトで国際海上コンテナを用いるのかどうかはきちんと示す必要がある。

「③コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ等の導入方策」に対するご意見

- ・ コンテナ専用トラック等の導入促進については、各荷主にどのような貨物（仕出し地と仕向け地、物量）があるのかという情報をマッチングする仕組みがあればよいのでは。
- ・ 31tコンテナはJR貨物の所有が非常に少なく、それぞれの所有会社が独自に運用しており、お互いのマッチングはなかなか厳しい。単独もしくは複数の会社にコンテナを所有させた上で、汎用性をもたせることが肝要である。

- ・現状、鉄道輸送で31ftコンテナを利用する場合には自社で所有するケースが多く、利用勝手が悪い。
- ・コンテナ専用トラック等の保有主体については、現状持っている方々が保有することが基本ではないか。
- ・トレーラーへの行政的な支援が欠かせない。
- ・事業者間でシャーシを柔軟に共有することが可能になれば、有効活用につながるのではないか。
- ・シャーシを利用してワンウェーで物を運ぶことは荷役削減に有効である。

その他のご意見

- ・東海道フェリーは選択肢の一つとして十分考えられる。
- ・輸入の際に地方港がうまく活用できておらず、国際貨物が集まる港で積み込みに時間がかかっている。

以上
(文責 事務局)