

第4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6年7月31日（水） 10:00～11:30

2. 場所

オンライン（Teams）

3. 出席委員

浅沼委員、大西委員、楠委員、堰向委員、高梨委員、中村委員、西井委員、畠山委員、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、宮寺委員、室賀委員、山田委員、吉橋委員、和田委員

4. 議事概要

【モーダルシフトに向けたこれまでの取組経緯と現状分析について】

- 資料1-1に沿って、国土交通省物流・自動車局物流政策課より説明。
- 資料1-2に沿って、三菱UFJリサーチ&コンサルティングの原田様より御説明

【モーダルシフトに向けた鉄道・内航海運の取組状況について】

- 資料2-1に沿って、国土交通省鉄道局より説明。
- 資料2-2に沿って、国土交通省海事局より説明。
- 資料2-3に沿って、国土交通省港湾局より説明。

【その他輸送モードの動きについて】

- 資料3に沿って、ヤマト運輸株式会社の下築様より御説明。

【質疑応答・意見交換】

- ・ 資料1-2で示されているモーダルシフト化率というのが、以前の大綱で示されていたときの水準と違うように感じる。以前のモーダルシフト化率と今回のモーダルシフト化率の違いについて、どう理解すればよいか。

→算出方法の違いとして、大綱では500キロ以上の輸送距離のものが対象であったが、今回は便宜的にブロックごとに区切り、ブロックを超えるものを対象とした。また、当時はモーダルシフト対象品目を定めていたが、今回は自動車で輸送されているものと、フェリー、RORO船、コンテナ船、鉄道コンテナで輸送されているもの、これらを合わせてモーダルシフト対象貨物量としている。

- ・ J R 貨物において、静岡、西浜松の駅の機能を強化ということであったが、いずれも静岡であるという意義について伺いたい。

→従来から、J R 貨物の輸送は、東海道線、山陽線を大きな柱としており、順次、各駅について輸送力増強を行っている。31ftコンテナの取扱いを拡大しているところ、今般はたまたま静岡県内の2駅であった。関西や東北といった中距離輸送を増やすことにより、輸送量の拡大を目指す。

- ・ J R 貨物において山陽、広島エリアで強化が行われているという話だが、今後場所を決めて強化が行われていくというふうな理解でよろしいか。

→そのとおり。

- ・ 2030年倍増を目指すにあたり、基本的には鉄道の運行計画において運行本数を増やさないと数字的に理屈が合わないと思うが、その予定はあるか。

→まずは既存アセットを有効活用して、回復基調に乗せていくことが重要と考える。運行本数についてはJ R 貨物だけでは決められず、J R 旅客会社とも議論していく必要がある。

- ・ 輸入品を地方へ運んでいるが、東京や横浜の主要な港から運んでいるため、地方港の活用、利用促進について国土交通省としてのお考えがあれば伺いたい。

→京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略港湾として定め、貨物を集める取組を進めている。国際コンテナ戦略港湾で積み替えやすいようターミナルの規模を大型化する取組や、フィーダー航路を担う内航コンテナ船の競争力の強化に向け、戦略港湾の港湾運営会社と一体となった取組みを行っている。また、戦略港湾から地方港へはフェリーやRORO船でも結ばれている場合もあり、今年度から措置した補助制度なども

使いながら、競争力の強化に努めていきたいと考える。

→一般的に、カーフェリーやROROだと、1万5,000トン程の大きな船であるため、中枢的な港湾に寄港先が限られてしまう。一方、フィーダーコンテナ船だと、かなり小回りがきくため、船が地方港に入れるという特色があり、令和5年補正のモデルシフトの対策事業の中でも、コンテナ船事業者に対してもコンテナ購入経費等の支援をしている。

→事業者様においても、ドライコンテナ、リーファーコンテナ等にも荷物の集まり方を見ながら手を広げていきたいというような御意向がある。小口のコンテナを大口に束ねるような施設等への支援に対するニーズもあるため、地方港に直接船で入れるというような部分のルートの強化にも努めていきたい。

- ・ 農産品の輸入において、輸入後の対応について伺いたい。

→餌、飼料で牧草のようなものをイメージしている。基本的には横浜や神戸、博多に1回荷降ろしをして、そこから地方にトラックで運んでいる。空き便があれば仙台で降ろして運ぶこともあるが、東京や横浜に集中すると荷待ちが発生する。地方で降ろせばより早く運ぶことができ、また横浜で降ろしたものを内航船にて地方港へ運び、地方でコンテナの積卸しができれば、効率化も図れると考える。

- ・ フレイターに関して、水産品がメインと考えていたが、農産品の輸送として需要創出をされているところがあれば伺いたい。

→特に北海道の農産品はかなり増えている。深夜に北海道を出た航空機が、早朝には北海道に戻っているという構図になるため農水産品系の需要は非常に高い。

- ・ フレイターでの輸送において、飲食・小売店へのスピード輸送の実現ということであるが、このサプライチェーンはヤマト運輸が主導しているのか。

→ドア・ツー・ドアで企画をして実施している。

- ・ 港湾整備に関して、それぞれの港湾で管理者が今の状況をきちんと理解されて整備が進んでいるのか。
→会議体も持ち、この物流革新を遂げないと危機的な状況であることをお話ししており、御賛同いただける方も増えてきたと認識している。
- ・ CO₂削減をメインにうたってきたモーダルシフトにおいて、フレイター輸送が項目として入っている理由が明確に説明されてないと思う。国土交通省としての考えを伺いたい。
→政策パッケージの中でも、多様なモードを活用してモーダルシフトを推進していくとしており、総力を挙げて取り組んでいくという意味。今後、倍増に向けたオプションとして、検討していきたいということと考えである。
- ・ 資料1－2に関して、モーダルシフト化率の押し上げ効果が14.5%と記載されていて、この数値を基準に計算していく場合、モーダルシフト対象貨物量と記載されている数字を超える区間が発生する可能性があるのではないか。これについて、検証しなければならないと思うがいかがか。
→あくまで全体、各企業ベースでの可能性を聞いているものである。御指摘のとおり、今後精査していく必要があり、区間別に見ていく際にはそういった検証が必要になってくると考える。

【今後の進め方について】

○資料4に沿って、事務局より説明

以上

(文責 事務局)