

第5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9月26日（木） 13:30～15:30

2. 場所

オンライン（Teams）

3. 出席委員

浅沼委員、大西委員、齋藤委員、堰向委員、高梨委員、中村委員、畠山委員、藤原委員、二村委員（座長）、牧田委員、松原委員、宮澤委員、宮寺委員、室賀委員、山田委員、吉橋委員、脇坂委員、和田委員

4. 議事概要

【内航海運業界のモーダルシフトへの取組状況等】

- 資料1-1に沿って、日本内航海運組合総連合の畑本様より御説明。
- 資料1-2に沿って、日本旅客船協会の牛奥様より御説明

【鉄道業界のモーダルシフトへの取組状況等】

- 資料2-1に沿って、日本貨物鉄道株式会社の和田様より御説明。
- 資料2-2に沿って、全国通運連盟の吉橋様より御説明。

【自動運転トラック・ダブル連結トラックに関する取組状況等】

- 資料3-1に沿って、株式会社T2の川崎様より御説明。
- 資料3-2に沿って、NEXT Logistics Japan株式会社の中條様より御説明

【航空貨物輸送を活用した2024年問題への対応等】

- 資料4に沿って、定期航空協会の吉田様より御説明

【地域におけるモーダルシフト等の推進に向けた現状と課題等】

- 資料５－１に沿って、日本商工会議所の宮澤様より御説明。
- 資料５－２に沿って、北海道商工会議所連合会の福井様、北海道通運業界連合会の河野様より御説明。
- 資料５－３に沿って、大分県港湾課より説明。
- 資料５－４に沿って、東日本旅客鉄道株式会社の三井様より御説明。

【新たなモーダルシフト等に向けた取組の方向性について】

- 資料６に沿って、事務局より説明。

【質疑応答・意見交換】

- ・NEXT Logistics Japanのダブル連結トラックの取組について、競争相手は船舶による輸送だと考える。資料では通常のトラック輸送に対しての削減率を記載しているが、絶対的なトンキロ法で記載していくのがいいと考える。国交省のHPを見ると鉄道が20g-CO2/トンキロ、船が43g-CO2/トンキロとされているが、ダブル連結トラックで行くと50g-CO2/トンキロ/トンキロを切るぐらいのポテンシャルがあると思っている。この数値が出れば顧客への訴求効果も高まると思っている。

→全てを船、鉄道で運ぶのは難しいなかで、トラックで運ぶのならダブル連結トラックを使ったほうがいいといった提案をしている。実際のところ省人化効果やCO2の低減効果は鉄道や船とはまだ差が大きいと認識している。私たちがやっていることはダブル連結トラックの普及ではなく、物流全体の最適化の中でダブル連結トラックを使えるところは使っていくといった事である。一目で効果がわかるような示し方については今後も考えていく。

- ・今、鉄道輸送は日本海側で寸断して発災から３週間は続くといわれている。法面強化等を行っていると思うが、危険箇所については重点的に実施してほしい。また線路が壊れた際のシミュレーションも大事である。復旧早期化の手法をあらかじめ検討してほしい。

→災害時について、まずはしっかりと働き掛け、早期の復旧をやってもらう。それとともに、すぐに復旧できる場合、そうでない場合といった色々なケースがあるので、事前の備えとして、代替手段等を関係事業者や自治体と協定を結びながら、実際どのように

するのかを整理していくのが重要。災害の頻度が増える中で、枠組み作りも含め取り組んでいく。

- ・特車申請について、災害時に本当に必要なのかということは考えるべき。同じ型式の車が、別の区画から入ってきたとき、当該地域において本当に特車許可が必要なのか。例えばプレートで災害特例のように表示し、翌日、翌々日からでも走れるような体制をとれないのかは勉強していくべき。

→特車については現在改善してきているところである。定型的なものであれば確認によって当日、翌日には動けるようになっているが、引き続き声を上げてもらうとともに、私たちとしても関係局と連携し、何ができるかを検討していく。

- ・事務局の方向性の提案について、取組については賛成であるが、災害時の荷物の動態管理については論点として入ってくるのか。トラブル時にリアルタイムに荷主や物流事業者が把握できないことは課題と思っている。

→今回のJR貨物の全車両停止においても、HPがダウンしていて全く分からないという状況もあった。今後の取組の中でどう表現できるかは工夫していく。

海上輸送についてのご意見

- ・足元においてはトラックドライバーの運転時間削減に軸足がいつているが、CO2排出に関する規制が伴わないとゼロエミッションに向けた取組が進まないと受け止めている。

今後の検証についてのご意見

- ・省力化の視点について、航空貨物や鉄道の貨客混載等が挙げられていたが、荷物が増えるにつれ、航空機への搭載のために現在行っている手荷役の負担が増えることは課題としてとらえてほしい。JRについてもエレベーターの使用など時間がかかっていると思う。その点についても検証結果を示してほしい。
- ・JR東日本の取組については駅の中に届け先があるというのがメリットである。店舗への輸送が無いという点と、積み込みの作業が発生するという点を比較するという検証をすれば波及効果があると思う。

国交省側

- ・今回は幅広く取組を紹介してくということであった。その意図としては、新たなモーダルシフトのような形で、今までの概念を少し広げて、まず足元の輸送力不足に取り組むために、在来型のトラック輸送よりも効率的であって、少しでもCO2が減るものについては取り組んでいく。
- ・GXについては突き詰めていかなければならないが、今回紹介いただいた、自動運転やダブル連結トラック、航空機の空きスペース活用等はCO2も増えず、省人化効果が大きいものである。モーダルシフトはGXと結びつけられてきているが、2024年問題にフォーカスして、新たな取組を進めたい。モードが増えることはレジリエンス向上にも資する。また、地域の産業政策ともよく連携しながら、新たなフェーズとして進めていく。

以上

(文責 事務局)