

第6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10月31日（木） 13:00～14:00

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）、松原委員、味水委員、宮澤委員、
中島様（宮寺委員代理）、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

【新たなモーダルシフトに向けた対応方策について】

○資料1に沿って、事務局より説明。

【質疑応答・意見交換】

新たなモーダルシフトについてのご意見

- ・内航海運だけで輸送力不足に対応できるわけではないので多様な輸送モードを活用して、1億3600万トンになるようにしていただければと思う。
- ・荷主企業の話を見ると、モノを運べなくなることについて徐々にではあるが浸透してきており、モーダルシフトは一つの解決策となると感じている企業は多くなっている。その中で新たなモーダルシフトの推進を広く発信することは大切である。
- ・「新たなモーダルシフト」の趣旨と内容には賛成だが、「新モーダルシフト」という用語が社会に定着しうるか心配である。従来、国土交通省が説明してきた「モーダルシフト」には含まれない、ダブル連結トラックや航空がモーダルシフトに含まれることについて、上手に発信していただきたい。

→90年代以降モーダルシフトは環境の文脈でとらえられてきたが、その前を考えると高度経済成長期には、日本人の何分の一がドライバーにならなければいけないといった議論をしていた。必ずしも環境と結びついてきたわけではないが、懸念の通り社会には根付いていない。今回は「新」をつけたことで区切りをつけた。ドライバー不足への対応をどうにかして進めるといった事を一つの言葉で表すためである。

- ・関係者ではモーダルシフトといえば鉄道と海運といった認識が染みついている。新たなモーダルシフトについては、その認識が変わるように、広く周知するよう進めてほしい。
- ・新たなモーダルシフトは2024年問題に対応するための時限的なものか。今後恒久的に進めていくのか。
- ・多様な輸送モードの活用はキーポイントである。これまでのモーダルシフトにはリダンダンシーに課題がある。環境面だけではなく、リダンダンシーの面からみても新しいモードは重要である。リダンダンシーの確保の面から言うと高速道路網の強靱化や拠点間の道路拡幅、アクセス道路の整備といったところも詰めていく必要がある。モーダルシフトの会議ではあるが、インフラ整備も含めてロードマップのように見える化する必要がある。

鉄道と内航海運の共通課題についてのご意見

- ・2. ①に鉄道と内航海運における小口貨物の混載輸送やパレット化との記載がある。これは誰に課されたものと考えればいいのか教えてほしい。特にフェリーについては運航事業者側で直接的にできるわけではない。
- ・大型コンテナシャーシ等の整備、新船の導入、船舶の大型化については来年以降も引き続き支援をお願いします。
- ・資料にある、トラック事業者が利用しやすい環境づくりについてはそのとおりだと思う。それぞれの輸送モードを繋げないと成り立たないので協力が大切になる。

- ・日持ちのする米やジャガイモについては鉄道輸送を元々使っているが、麦・大豆・農業資材も加えモーダルシフトを進めている。青果物についても中継拠点を設け長距離輸送に対応しているが、鉄道だと痛みの問題がある。中継輸送からの海上輸送を行っているが、トラックドライバーから流通の変化について評判が悪いのが実態である。そういった中で、トラックドライバーが利用しやすい環境づくりについて、記載のあること以外にどのようなことを考えているのか。
- ・インフラ整備が進んでいることはわかるが、地域ごとに分かれている等調べてもわかりにくい面がある。インフラ投資計画や技術導入について具体的にロードマップを作るといった可視化も考えられると思うが、地域における取組はどのようなものを考えているのか。
- ・鉄道輸送においてパレット輸送をすると、振動・衝撃やパレット荷役が生じ、荷崩れのリスクがある。コンテナ輸送はワンウェイであるので養生資材の取り卸しが必要になるなど特別にコストがかかるのでパレット化と一緒に検討してほしい。
- ・過去から鉄道・船舶輸送の実績がある事業所については取り組みが進んでいるが、実績がない事業所については二種利用の許可取得等、手続きがハードルとなっている。トライアルレベルで利用できればありがたい。

貨物駅の施設整備についてのご意見

- ・コンテナホームの拡幅等記載いただいているが、それに加え、駅構内の大型コンテナやシャシー置き場等の設置整備を加えてほしい。
- ・貨物駅の施設整備について記載されていることについて感謝したい。引き続き利便性向上に取り組み、利用拡大を目指す。
- ・駅における積替ステーションについては、BCP対策にも寄与するほか、トラック事業者の鉄道利用に対するハードルを下げる方策として有効である。積替ステーションを活用し

ながら、これまでのコンテナ単位での引き受けにとどまらず、パレット単位での引き受けについても拡大していきたいと思っている。これらを行う荷役機器が無い等の課題もあるが整理しながら進めていく。

内航海運利用拡大に向けた取組支援についてのご意見

- ・現在使っているターミナルの中には老朽化や、シャーシ等置き場の拡張性がないといった課題がある。船舶の大型化、増便、あるいは別のところに行くとしても中々ターミナルが見つからないといった状況である。この点も含め検討を早急に進めてほしい。また、港湾事業者も減っているので、ターミナルを作るだけではなく、システム化も含めて検討してほしい。
- ・新造船の発注となると建造価格が上がっているのですぐに作るといった状況ではない。この点も支援してほしい。
- ・船舶の大型化・新船の導入については、ターミナルの拡充や港湾作業のシステム化、作業戦力の確保も必要になるので支援してほしい。

労働力不足についてのご意見

- ・今回まとめられた取組については2024年問題といった陸上の労働力不足に端を発したものであるが、船員の不足も起きている。2. ①に記載のような海技士資格の取得ルートの多様化や制度の改善等についても国の支援をお願いします。
- ・船員不足も出ているので、官民が一体となって、船員の確保、若い人に対する魅力向上の取組を進めてほしい。

行政手続の迅速化についてのご意見

- ・トレーラーの利用について、船会社が持っているものとトラック事業者が持っているものがある。これを相互に利用することで無駄な空車回送が減りさらに輸送が効率的になる。その点で、特車に係る連結検討についてもっとスムーズにできるようになれば相互利用が進む。
- ・鉄道貨物輸送についても連結検討に関する行政手続きの迅速化は重要である。しっかり取り組んでいただいておりますが、相当効果が出ていると感じているが、特車申請におけるナンバー単位での手続を根本的に変えないと共同利用は進まない。ハードルが高いことはわかるが、型式による許可への移行を検討してほしい。
- ・特車申請についてはまだ問題意識を強く持っている。確認制度はできたが、まだ収録されていない道路が多く、運用にも知識がいることから普及していない。一定のレベルまで道路が収録されたことを公表してほしい。
- ・9月23日に新潟貨物ターミナルと酒田駅の間で長期の障害が起きた。トラックでの代行輸送を行ったが、特車申請について迅速に対応いただいた。また特例について速やかに通達を出していただき、遠方の応援も入れたので感謝する。

ダブル連結トラックと自動運転トラック導入促進についてのご意見

- ・ダブル連結トラックについては、まだ保有していないが来年度以降導入計画を立て動こうとしている。自動化にも期待して参入している。
- ・高速道路について、スイッチ場所を増やせばさらに輸送手段が使えると考えている。
- ・ダブル連結トラックについては特車申請に時間がかかっている所以で短期で申請ができればと思う。

地域政策等との連携についてのご意見

- ・地域との連携については、荷主の立場から積極的に動くのは難しい。物流事業者から新しいサービスとして展開をし、そこに自治体や商工会議所が連動を呼びかけるといった事かと思う。

災害対応についてのご意見

- ・鉄道については、宅配事業をする以上お客様の要望に応えるには制限がある。昨今の災害時の代替手段についても課題を残している。スーパーレールカーゴ等取り組んでいるが、使えば使うほど代替のトラックを準備する必要があり切実な課題ととらえている。

- ・鉄道輸送について一番困っているのが災害時の対応である。線路の強靱化における国の関与について今回記載がないので書いていただきたい。法面強化については具体的な計画や予算の公表によって、信頼回復につながるのをお願いしたい。

- ・BCPについて、代替手段を見つけるためには非常にお金がかかる。またトラックドライバーの確保はより困難になる。事前のスキーム構築や維持についての助成や、実際代替輸送を行った際のコストをどう見るかも考えてほしい。荷主にもコスト増についてアピールすることも必要である。

→災害対応についていろいろ意見があった。鉄道については国も支援するのはもちろんだが、JR各社が言い出さないと動けない。旅客会社に対する指導が必要であると思う。

その他のご意見

- ・目標である倍増を考えるのであれば従来の汎用コンテナの有効活用も必要になる。
- ・自動運転トラックについては実験の支援等書いているが、船も自動運航船がある。是非サポートする文言を入れてほしい。
- ・鉄道貨物に関して、今回の措置が行われて本当に輸送量が倍増するのかについて何かシミュレーション等があるのか。

国交省側

(混載輸送・パレット化に関して)

- ・JR貨物で積み替えステーションを整備するといった取組もある。そうした取り組みも踏まえながらどういった支援ができるのかは考えていきたい。

(内航海運への支援について)

- ・船会社の意向も確認しながら、各港の計画を検討している。ターミナルのシステム化については補正予算を活用して、シャーシやコンテナの位置の把握ができるシステムの開発といった取組を行っている。
- ・新船建造については今開始したとしても建造まで2, 3年かかる。建造費高騰により大型フェリーが一隻150億円となるケースもある。支援という意味で言うと、低公害船、カーボンニュートラルといった側面からも経産省と議論している。シャーシについては補正予算の中で導入支援をしている。共用のシステム導入については、既存のシステムを各社が入れることの支援の余地はあると思う。ターミナルの話も出たが、インフラ整備が伴うものである。2030年半ばに向けて船舶の大型化をどう進めていくかは、船の整備と港湾の整備が両輪で動くよう進めていく。船員について、海技人材あり方検討会を設け検討を進めているが、船員供給源をどう増やすか、有資格者であるが陸で業務を行っている人をどう海に戻すのかといった観点から具体策を検討している。

(特車申請について)

- ・昨年度から意見をいただいていると承知している。関係局とも調整していきたい。

(トラックドライバーが利用しやすい環境づくりについて)

- ・利用しやすい環境づくりについては鉄道や船の空き状況がわからないといった声を聞いている。例えば今国交省でフェリーの積載率を公表しているが、そういった事も含め取り組んでいく。

(地域政策等との連携について)

- ・地域における取組については商工会や地方自治体で連携し、共同輸配送を行うといったことについて支援を考えている。取組の横展開等を通じて他の地域の取組が見えるようにしたいと考える。

(鉄道輸送の災害対応について)

- ・鉄道の災害対応が重要だといった認識に変更はない。今回の対策については追加的に必要なものとして検討している。前回の取りまとめに追加されるものとしてとらえてほしい。

(自動運航船について)

- ・まさに今技術基準や安全基準の検討に着手したところである。対応方策としてどれくらいの時間軸で記載できるかは検討する。

(新たなモーダルシフトについて)

- ・2024年問題を契機に進めていく取組であるので恒久的と考えていただいて問題ない。

(鉄道輸送の倍増について)

- ・厳密にシミュレーションしたものではない。大きな目標がある中で目指すべきものとして記載している。具体的な取組はJR貨物とも相談しながら進めていく。

以上

(文責 事務局)