

令和2年度 第3回 国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会（第三部会）
議事録

日時：令和2年8月3日（月）14:30～15:29

場所：WEB開催

1. 開 会

事務局より研究評価委員会分科会（第三部会）委員の紹介
国土技術政策総合研究所 所長挨拶
以降の議事進行：主査

2. 評価方法・評価結果の扱いについて

事務局より、評価の目的および評価方法・評価結果の扱いについて説明

3. 評 価 〈令和3年度新規事項立て研究課題の事前評価〉

・「国際海上コンテナ背後輸送の効率化方策に関する研究」

国総研より、資料について説明。

【質疑応答】（●：委員側発言 ○：国総研側発言）

- まず、ドライバー不足の推計をするということだが、この業界に限ったことではない。国のやることでないかもしれないが、人を育成する、待遇を改善するというようなことも必要だと思うので、本研究を通じてどのような提言ができるか。2つ目、内陸の拠点をつくるということだが整備主体はどこか。3つ目、ガイドラインの対象はどこか。
- 1つ目について、本研究では待遇そのものを検討するところまではいかないが、国交省などの待遇改善等の取組については、外部条件として配慮した上で検討をおこなっていく。2つ目について、現状、背後地域のドライポートの整備主体は船会社や自治体など様々である。本研究の中で、ドライポートがより社会的な需要が高まってきた場合には、もう少し公共として支援をするというようなスキームについても提案していきたい。3つ目について、本研究では、まずは全体のシステムを提示することを主眼にしており、その中で整備主体について課題として提示されると考える。ただ、地方整備局ごとにマッチングを増やす取組や民間でも少しずつラウンドユースに向けた取組機運が高まると、それ自体が社会問題の解決ということになる。そこで、短期的には、そういった取組を

している方向けに参考となる情報を提供する、より中長期的には、本問題の重要性に応じて、行政ももう少し関与していくことになると思う。

- 「社会システム」という認識の下での検討が十分でないとのことだが、インランドデポについて既に民間で稼働させているものや一部コンテナラウンドユースもおこなわれていると聞く。現在、稼働しているインランドデポについて、マッチング等の問題認識とその課題解決までのアプローチ方法について教えていただきたい。また、コンテナは通常、船社ごとに管理されており、そこに課題があると思う。その点についてはどのように考えるか。
- 国交省には事細かに背後輸送の実態について捉えたデータがあるので、それをもとに机上でマッチングなどを試すところから始めたい。また、ラウンドユースについて、個別ベースで荷主の方が取り組む場合は、どのぐらいの貨物が自分の横を流れているかという情報が必ずしもないことが1つ大きな問題であるので、まずは全体像についてデータを基に検討して示すことが、解決に向けた方向の一つと考える。それから、コンテナは基本的に船社が所有しておりまして、所有するコンテナがあちこちに行くことについて良く思わない可能性がある。ただ、例えばマースクでは、まず、自社内でラウンドユースをすることで荷主へアピールする取組を始めている。また、最近では、輸送業者だけでなく、荷主の方もドライバー不足について危機感があり、行く行くは荷主の方でもラウンドユースを進めていくことが期待される。
- ドライバー不足へ対応は様々されている。例えば、全区間を1人で輸送する方法から中継輸送に切り替えていく取組も進められている。こういったほかの対応とも連携して、このような相乗的に効果があるというところまでいけるとありがたい。
- ラウンドユースが一部で始まっているということだが、具体的にどのような感じで始めているのか、また、そのような取り組みは個々の企業レベルでされているようだが、なぜ企業間連携が進まないか。最後に「社会システム」の課題について2つ挙げていたが、その他にも色々課題がある中で、この2つを中心に研究を進めることにした経緯を教えてください。これらについて疑問を持ったが、先の委員とのやりとりで理解した。
- コンテナラウンドユースが比較的うまくいっている有名な例として、機器の輸出をしている〇〇がある。どのようにおこなっているかという点、〇〇が反対側の輸入業者を探して、それでコンテナラウンドユースを成立させる。このようにコンテナラウンドユースにはリーダーとフォロワーという関係がある。こういったことについても少し念頭に置きながら、うまく活かすためのマッチングの仕組みをこの研究でも考えていただきたい。

- 現状の課題は、港湾に殺到する交通による負荷と、ドライバーの方々の厳しい勤務形態だと認識している。それを解決する手段の一つとして内陸側拠点の導入があるが、それを導入するときには、前述の観点から、どのような主体がこの内陸側拠点を運営するか。場合によってはコンテナの積替えや荷物の引継ぎというのが発生するので、このような拠点はインターチェンジの近くが望ましく、コンテナの積替えのためにはクレーンなども必要となるので、そのようなインフラ整備も必要と感じる。したがって、経営主体についてある程度具体的に想定した上で研究を始められた方が良いと考える。また、空荷で輸送する量を減らすことによって利益が還元される仕組みなど、経営主体に対してインセンティブが必要と考える。
- 自治体が主体となっているこのような拠点が幾つかあるので、そちらを見ながら検討していくことになると思う。それから、インセンティブについて、例えば、今ドライバーの方がどれくらい収益を得ているかというのもある程度見込みがつけられるので、少し金銭的な議論も出来ると思う。その中で経営主体のインセンティブとなる仕組みが可能かについて、金銭的な観点からも検討をおこないたい。
- ある自治体ではコンテナラウンドユースのインランドデポを検討している。部署は都市計画課がおこなっている。そのことから自治体が積極的に関わることも多いように感じる。
- 本研究計画の対象港湾について具体的に示されるのか。色々な要素が絡んでくるので、どのような港湾でも適応できるような汎用性の高いものは難しいと考える。例えば、トラックの渋滞は、ターミナルの稼働率との関係やコンテナヤードの荷物の置場、その効率的な運用などもあると考える。また、輸送方式の見直しについては、企業立地の計画性や、それから港湾のコンテナヤードとその企業拠点内のデポ・ドライポートの立地の関係、産業道路・鉄道等を敷くなど、壮大なシステムの計画になるかと思う。なので、具体的にどのような港湾で、どのような問題を解決しようとしているのかを明確にすることで、総合的な計画の中の特に大事なところが明らかになるのではと考える。
- 1点目の具体的な港湾について、首都圏や近畿圏のような国際戦略港湾の政策進めているが、そこに港の投資や基幹航路を集中させると、自ずと他の地域との距離が長くなってしまうので、戦略港湾に限定するわけではないが、そこを中心的に検討したいと考える。2点目の輸送方式の見直しについて、スライド9ページに色々例として記載したが、鉄道線を新たに敷くことは現実的には難しいので、幾つかのシナリオの中から熟度なども見ながら、選択的にシナリオを描いていきたいと考える。
- この効率化方策の中の一つの要素として、コンテナやシャシーの位置管理などの新しい技術がある

ので、その導入による効率化についても可能であれば検討いただきたい。

4. 閉 会

国土技術政策総合研究所 副所長挨拶