

令和6年度 第5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6年10月29日（火）11:00～12:00

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5年度終了研究課題の終了時評価〉

「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。

【欠席委員からの事前意見質疑応答】（●：欠席委員の事前意見 ○：国総研側発言）

- 本研究の成果であるドライバー充足度であるが、現在、一般に用いられている2030年に輸送能力が34.1%不足（NX総研）、またはトラックドライバーが36%の不足（野村総研）という数値に比して、10～20%という比較的安心できる数値が示された、という理解でよいだろうか。
- 一般のトラックと海上コンテナトレーラーは輸送形態が違うこと、またご指摘の数値とは充足度の算定方法が違うため、数値自体の比較は難しい。海コンドライバー数は減少を続けておりその改善方法について 有効な手立てが見つかっていないことから、充足度については変わらず深刻であると考えている。
- デポ運営の採算性に関する試算は大変興味深い。各県に1～3か所との想定であるが、すでに初期投資が終わっているという想定か。このデポの数は各県の面積の違いによって変えているのか。
- デポの配置については、既に稼動しているインランドポート等の立地を参考にして設定したが、貨物量の分布を勘案し、一部本研究で追加した箇所もある。本研究は「ドライバー充足度の向上などの背後輸送効率化を図るためにはどの程度の対応が必要か」という問題意識の下で検討しており、一

部現況を超えた設定をした部分もある。

● 通常、輸出入コンテナの取り扱い数のギャップの取り扱いについての議論は必要であろう。また、ドライバーとCO2の削減に関するそれぞれの目標値を制約とした、デポの最適立地に関する研究なども考えられると思う。

○ ラウンドユースは輸出と輸入のバランスが重要であり、今後重要な配慮事項として認識し、対応して参りたい。デポの最適立地のあり方やならびにその実現方法などについて、今後の研究の参考とさせていただく。

● ご提案の方策が実施されても、まだドライバーが不足する結果となっている。それゆえ、「柔軟な働き方への環境整備による雇用促進」や「自動運転の導入」が追加で提案されている。しかし、ドライバー不足の根因は、「働き方ではなく、低賃金であること」であり、自動運転の導入については、「荷主や物流業者が導入資金を負担できるのか」という問題がある。対応策の記述として、もう少し踏み込まないと、実効性なき提案とも感じられる。

○ 効率化方策の実施により海コン事業者の生産性が向上するという試算結果が得られており、これは海コンドライバーの賃金に対して良い影響を及ぼす可能性があることを示唆していると考えている。大型トレーラーの自動運転は技術開発途上であり、今後その状況も見ながら輸送コストの試算等を行って参る。

● 採算性の確保できないものは（社会実験として一時的にはできても）荷主企業からすれば、株主や出資者に説明がつかないので、民業として持続可能性がない。損失分を公共主体が補填するとしても、補填が恒久的に約束されていなければ、リスクが大きくて手が出せない。公共主体の政策支援については、きめ細かな検討が必要に思う。

○ 既に自治体が内陸デポを恒久的に設置運営する事例も出てきている。海コンドライバー不足による影響が今後顕在化する中での公共主体の政策支援について、さらに検討して参る。

● 背後輸送効率化に関する指針の作成においては「標準化」が結論の一つとされ、今後の予定においては「モーダルシフト」が取り組むべき項目に挙げられている。過去40年を振り返れば、共同化と併せて、これらはもはや、いわば永遠の課題になっている。それゆえ、永遠の課題に帰結するのは、新しいことに取り組まれているだけに、少し残念。

○ 物流部門でもデジタル化の機運が高まっており、これが今後共同化をある程度後押しするきっかけになるものと期待して研究項目とした。モーダルシフトの進展について、ハードルが高いことはご指摘のとおりであり、自動運転についての技術開発動向も勘案し、実現性の高い対応について今後も

検討する所存。

【質疑応答】（●：委員側発言 ○：国総研側発言）

● 海コンドライバーの供給量の推計方法如何。

○ 現状については、公表されているトラックドライバー全体の不足率を海コンのトラックドライバーに割り当てることで推計し、将来の供給量については、トレンドから一年当たりの減少率を設定し、推計している。

● 数値の信頼性が、欠席委員の意見にもあったが、供給量8,000人が7,000人、6,000人と変わっていけば当然結果は変わってくると思うので、この辺の数字の裏づけが必要なのかなと思う。あとは、今回はもう仕方ないと思うが、2030年以降の予測というのは、難しいのか。

○ 2030年以降については、現時点で最新の2023年の貨物量流動調査結果をベースに、貨物量について一定の拡大率を掛けることで、2040年ぐらいまではある程度信頼が出来る検討が可能だと思っている。

● 2030年まで意外と早いので、もう少し先を見越した方が良いのではないかと思い、お尋ねした。

● 2点質問させていただく。1点目はコストについて、内陸デポの活用による港湾の混雑解消等、カーボンクレジットを考慮しても良いのではないか。2点目は背後輸送効率化実施のための対応の指針は作成できたのか。

○ 1点目について、CO2削減量からカーボンクレジットの試算は可能だが、現状、日本のカーボンクレジット市場で採算をとることは難しいと考えている。2点目について、11月中旬に国総研HPにて指針が含まれた国総研資料を公表予定。

● ご提案の内陸デポ活用について、効率よく運営することで、ドライバー1人当たりの賃金の上昇、あるいは運輸会社の売上げの上昇につながると思うが、それは考慮されているのか。

○ どれだけ賃金を上げると、どれだけ雇用が増えるのかというところの見極めや仮定が難しいため、考慮していない。本来は考慮すべきものであり、今後の課題として認識している。

● デポが黒字でないと本方策は実現し得ないと思う。デポの初期投資だけは公共に支援していただくというのが仮にあったとしても、デポに公共が支援し続けるのは世論的には難しい。生産性及び収

益が上がった企業からは使用料を受け取るということが可能になるので、デポの黒字化についても、今後の研究に取り入れていただくのが良いかと思う。

● 2点質問させていただく。1点目について、港湾とその荷主の間の荷物のやり取りということに注目すると、トラックを如何にシェアするか、というところが効率化に重要な要素ではないかと思うが、内陸デポがあることによって、なぜトラックのシェアが進むのか。2点目について、現在運営されている内陸デポは背後輸送効率化というよりもその地域で内陸デポがあることが望ましい要件があるからであって、本研究で位置づけている背後輸送効率化のための内陸デポと同じ役割を担っているといえるのか、教えていただきたい。

○ 1点目について、ご指摘の通り、トラックを如何にシェアするか、については非常に重要ではあるが、事業者の業務の運用に関わることであり、本研究で踏み込み切れていないところ。事業者ヒアリングで効率良く運用されていることは把握しているが、一般的な考え方として本研究に取り込むことはしていないので、自己評価のうち、「概ね目標を達成できた」の達成できていない部分にご指摘の事項が含まれている。2点目について、ご指摘の通り、現在運営されている内陸デポは地域人口や産業集積促進のために設置されたものであり、本研究が指す背後輸送効率化の観点で設置されたものではない。ただ、本研究が示す背後輸送効率化のために設置する内陸デポであっても、初期投資のうち、行政側が土地代を無償とするだけでも、採算性確保の相当な支援になることを確認している。

● 今回少しもったいないのは、ラウンドユースは非常に限定的であること。9ページ目の長距離帯においてもデポからコンテナターミナルの間のラウンドユースを促進するというオプションがあってもいいかなと思う。というのは、期待する効果の中継輸送としているが、長距離帯の場合は物流効率化ではなく、ドライバーが家に帰れるなど、そのような話であって、空コンを減らさない限り物流の効率化というのは実現出来ない。長距離帯の場合にラウンドユースを促進することでデポがどのような役割をするのかは気になる。一点質問させていただく。16ページ目の関東地方整備局で背後輸送効率化具体策の検討に活用開始したとあるが、具体的にどのようなことが始まったのか教えていただきたい。

○ 背後輸送の効率化について、関東地方整備局は荷主や関係者への働きかけを開始したところ。定量的なイメージがないと検討が難しいところ、本研究成果は定量的に示したものとなっているので、非常に参考になると評価頂いている。具体的にどのような対策をしていくかは、国総研もアドバイス

しながら進めていくよう考えている。

4. 閉 会

国土技術政策総合研究所 副所長挨拶