

資料

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） 議事次第・会議資料・議事録

令和 6 年度第 6 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 次 第

日時：令和 6 年 10 月 29 日（火）

場所：WEB 開催

1. 開会
2. 国総研所長挨拶
3. 分科会主査挨拶
4. 評価方法・評価結果の扱いについて
5. 議事
 - ＜令和 5 年度終了の事項立て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
6. 国総研副所長挨拶
7. 閉会

会 議 資 料

	頁
資料 1 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）委員一覧	151
資料 2 評価方法・評価結果の扱いについて	152
資料 3 研究課題資料	
・国際海上コンテナ背後輸送の効率化方策に関する研究	154

注) 資料 3 については、研究評価委員会分科会当日時点のものである。

注) 資料 3 の一部の図表等について、著作権等の関係により非掲載とすることがある。

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）委員一覧

第三部会

主査

兵藤 哲朗 東京海洋大学学術研究院 教授

委員

岩波 光保 東京科学大学 環境・社会理工学院 教授

富田 孝史 名古屋大学減災連携研究センター 教授

野口 哲史 (一社)日本埋立浚渫協会技術委員会 委員長
五洋建設(株) 取締役専務執行役員 土木本部長

二村 真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授

山田 忠史 京都大学 経営管理大学院 教授
京都大学大学院 工学研究科 教授

横木 裕宗 茨城大学大学院 理工学研究科 教授

※五十音順、敬称略

評価方法・評価結果の扱いについて

（第三部会）

1 評価の目的

「国の研究開発評価に関する大綱的指針」、「国土交通省研究開発評価指針」に基づき、外部の専門家による客観性と正当性を確保した研究評価を行い、評価結果を今後の研究の目的、計画等へ反映することを目的とする。

2 評価の対象

令和5年度に終了した事項立て研究課題の終了時評価

3 評価の視点

必要性、効率性、有効性の観点を踏まえ、「目標の達成度」について終了時評価を行う。

【必要性】科学的・技術的意義、社会的・経済的意義、目的の妥当性等

【効率性】計画・実施体制の妥当性等

【有効性】目標の達成度、新しい知の創出への貢献、社会・経済への貢献、人材の育成等

【評価指標】

- ① 十分に目標を達成できた
- ② 概ね目標を達成できた
- ③ あまり目標を達成できなかった
- ④ ほとんど目標を達成できなかった

評価にあたっては、研究開発課題の目的や内容に応じ、研究課題毎に初期、中期、後期の段階に振り分け、それぞれの段階に応じて、以下の留意すべき点を踏まえた評価を行う。

（ 初期段階：先進的あるいは挑戦的な取組

中期段階：実用化に向けた取組

後期段階：普及あるいは発展に向けた取組

4 進行方法

(1) 研究課題の説明（10分）

(2) 研究課題についての評価（25分）

- ① 主査及び各委員により研究課題について議論を行う。
- ② 審議内容、評価等をもとに、主査が総括を行う。

5 評価結果のとりまとめ及び公表

評価結果は審議内容、評価用紙等をもとに、後日、主査名で評価結果としてとりまとめ、議事録とともに公表する。

なお、議事録における発言者名については個人名を記載せず、「主査」、「委員」、「事務局」、「国総研」等として表記する。

6 評価結果の国土技術政策総合研究所研究評価委員会への報告

本日の評価結果について、今年度開催される国土技術政策総合研究所研究評価委員会に分科会から報告を行う。

国際海上コンテナ背後輸送の 効率化方策に関する研究

研究代表者 : 港湾計画研究室長 安部智久
 課題発表者 : 港湾計画研究室長 安部智久
 研究期間 : 令和3年度～令和5年度
 研究費総額 : 約26百万円
 技術研究開発の段階 : 初期段階



National Institute for Land and Infrastructure Management, MLIT, JAPAN



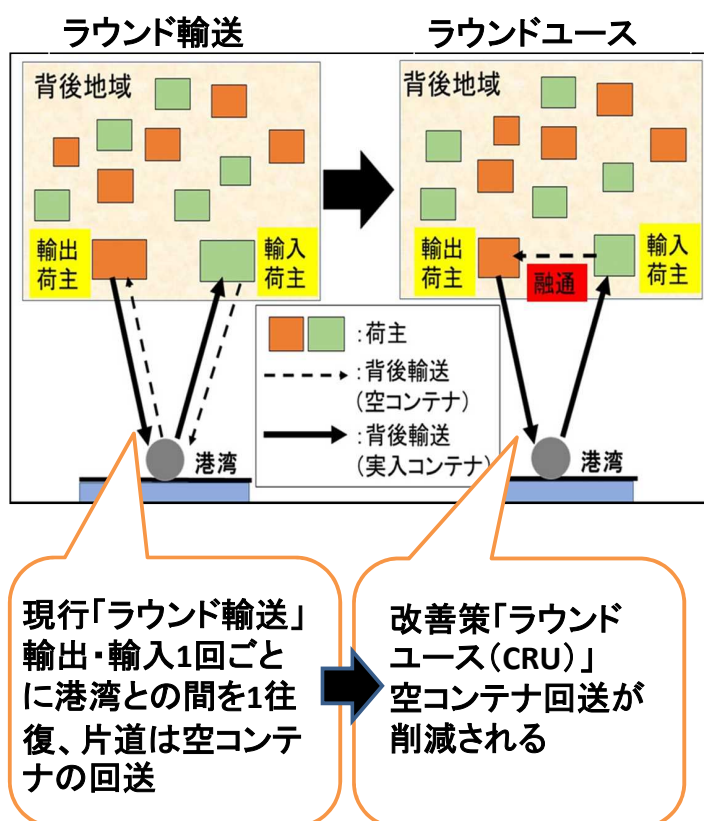
1. 研究開発の背景・課題

背景

- ・国際海上コンテナの背後輸送はその多くが海上コンテナ輸送専用のトレーラー（「海コントレラー」）によりなされているが「2024年問題」等によりこのドライバーが不足する可能性
- ・カーボンニュートラルへの社会的要請→背後輸送の効率化が喫緊の課題

課題

1. 海コンドライバー不足に対する予測がない。
2. 背後輸送は経済社会活動のため重要な機能であるが、荷主の要請で個別に「ラウンド輸送」が行われており、システム化されていない。
3. 輸出・輸入の荷主が空コンテナを背後地域で融通する「コンテナラウンドユース（CRU）」等の企業間連携も見られるが、実施は一部にとどまる。



目的・目標

- ・ **目的**：企業間連携を主眼とした背後輸送の効率化方策を検討・提案する
- ・ **目標**：
 - ①将来的な海コンドライバー充足度の提示
 - ②背後輸送効率化方策（社会システム）の検討
 - ③上記システム導入効果の検証
 - ④上記を踏まえた背後輸送効率化の指針の作成

必要性

- ・ サプライチェーン全体を通じた輸送の効率化が必要。この中で背後輸送の効率化（輸送サービスの確保等）は、国際戦略港湾の集荷力の向上、我が国の企業立地競争力向上等に資する。
- ・ ドライバー不足が進行する中でも国際海上コンテナの背後輸送の維持・効率化を図る必要がある。
- ・ コンテナドライバー不足見通しの共有、背後輸送効率化のための社会システムの提案は、各地整による取り組みへの支援となる。
- ・ 情報化等の新技術の活用を踏まえた検討は、輸送分野でのDXを促進する。

3

① 将来的な海コンドライバー充足度の試算

- ・ 2030年を目標年次として京浜港～東日本地域を対象に充足度を試算
- ・ 輸送実績データに基づく試算

② 背後輸送効率化方策の検討

- ・ 2030年を目標年次、京浜港～東日本地域を対象とした検討
- ・ 京浜港からの距離帯（長距離・中距離・短距離）に応じて、内陸デポの活用による企業間連携の促進などによる効率化方策を検討

③ 背後輸送効率化方策の導入効果の評価

- ・ 海コンドライバーが充足するための対応を提示（自動運転や鉄道の利用に配慮）
- ・ 背後輸送の関係者毎に、効率化方策導入の効果・影響を評価

④ 背後輸送効率化に関する指針の作成

- ・ 内陸デポを含む背後輸送ネットワークを提示
- ・ 企業間連携の促進や内陸デポの利活用等、背後輸送効率化のために今後官民が連携して実施すべき対応を提示

4

4. 研究計画

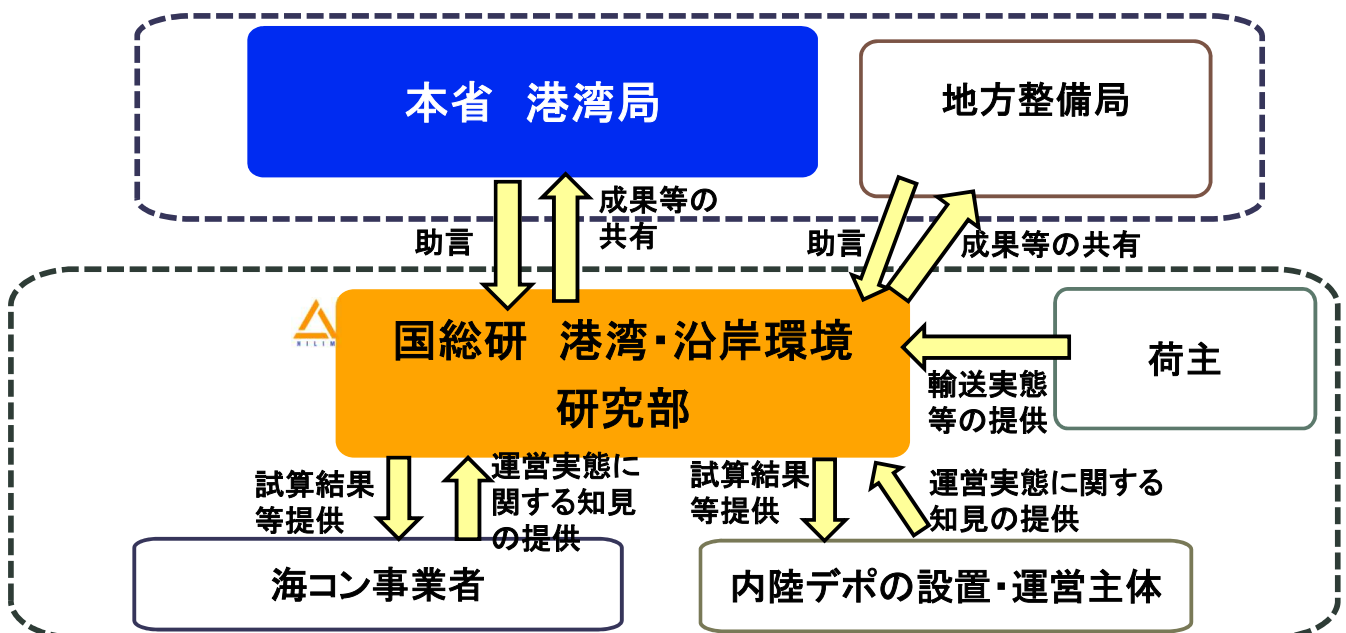
区分(目標、テーマ、分野等)		実施年度			総研究費
		R3	R4	R5	研究費配分
	(研究費[百万円])	10	8	8	総額26
①	将来的な海コンドライバー充足度の試算	■			約10
②	背後輸送効率化方策の検討		■		約6
③	背後輸送効率化方策の導入効果の評価		■		約6
④	背後輸送効率化に関する指針の作成			■	約4

効率性

- ・国際海上コンテナの輸送を担う事業者や、内陸拠点（デポ）の設置・運営主体等から運営についての知見提供を受けることにより実態を十分理解した上で、検討を行った。
- ・対象地域での背後輸送の実績データ（1カ月間の全数データ）を用いることで、客観性・現実性のある検討を行った。

5

5. 研究の実施体制



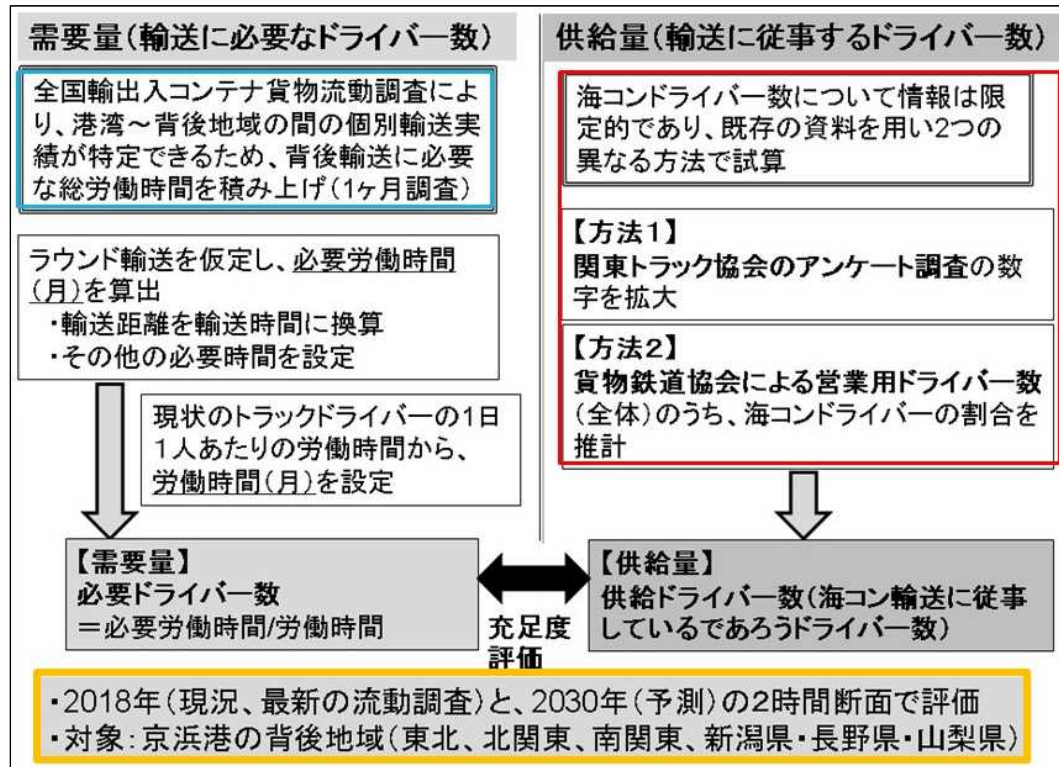
効率性

- ・国際海上コンテナの輸送を担う事業者や、内陸拠点（デポ）の設置・運営主体等から知見の提供を受けることにより運営実態を十分理解した上で検討を行った。

6

6. 研究成果：①将来的な海コンドライバー充足度の試算

- 現状で主に行われているラウンド輸送を前提とし、京浜港～東日本地域を対象として、海コンドライバーの充足度の試算を行った。



7

6. 研究成果：①将来的な海コンドライバー充足度の試算

- 現況(2018年)については需要と供給が拮抗していたが、2030年において10～20%不足との試算結果を得た。

試算の結果	需要量 (人)	供給量 (人)	過不足 (人)	充足率
2018現況	9,000	9,000	0	0.0%
2030将来 (ケース 1)	9,900	8,000	-1,900	-19%
2030将来 (ケース 2)	8,900	8,000	-900	-10%
2030将来 (ケース 3)	7,800	8,000	200	2.6%

設定した条件	貨物量増加率	拘束時間 (時:分)	荷主拠点での 所要時間 (分)	港湾所要 時間 (分)	備考
2018現況	1.00	13:30	70	80	拘束時間改善なし、荷主拠点・港湾での時間短縮なし
2030将来 (ケース 1)	1.06	13:00	70	80	拘束時間改善あり、荷主拠点・港湾での時間短縮なし
2030将来 (ケース 2)	1.06	13:00	60	60	拘束時間改善あり、荷主拠点・港湾での時間短縮あり
2030将来 (ケース 3)	1.06	13:00	60	35	拘束時間改善あり、荷主拠点・港湾での時間短縮あり (感度分析のための設定値)

「港湾所要時間」: ゲート前の列への並びはじめからゲートアウトまでの時間

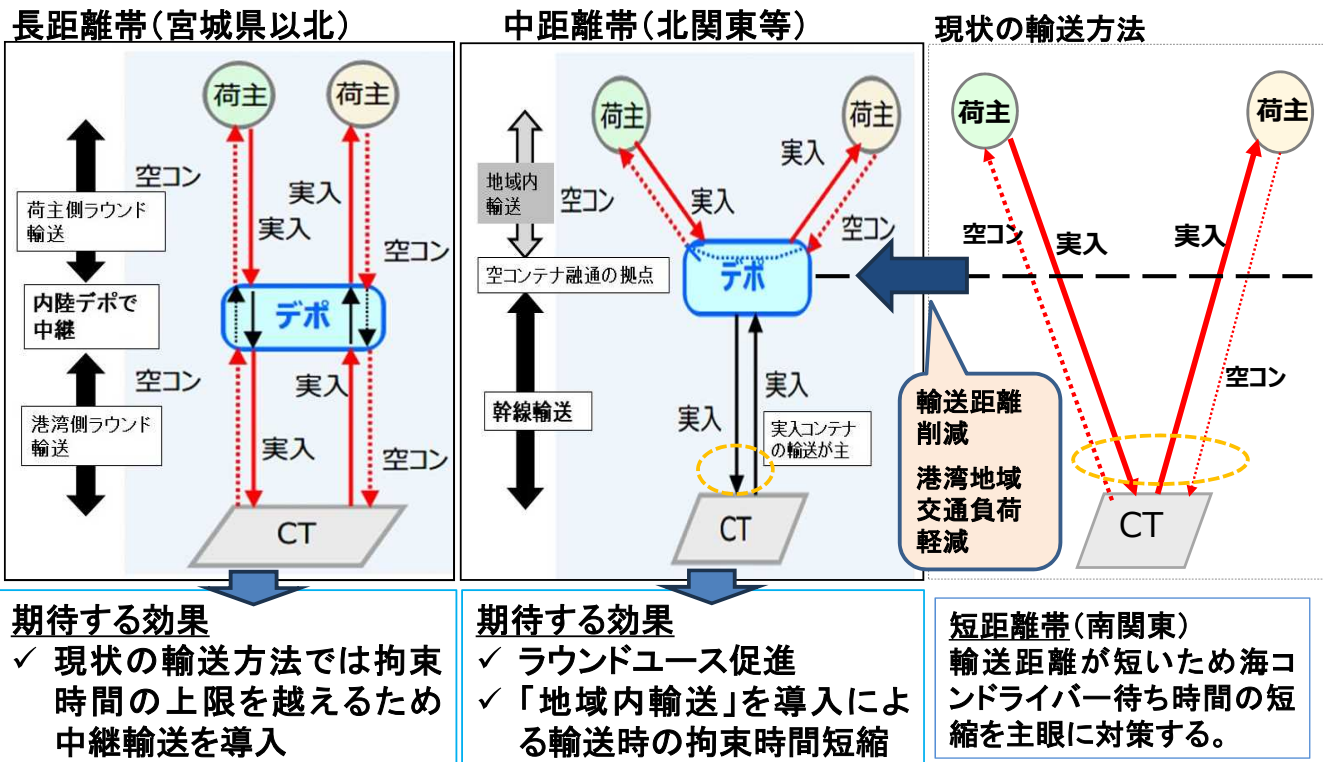
●2018年→2030年換算で配慮した事項

(需要量) 貨物需要増、港湾・荷主拠点での所要時間改善、1日あたりドライバー拘束時間短縮
 (供給量) ドライバーの高齢化等による減少

8

6. 研究成果:②背後輸送効率化方策の検討

- 海コン事業者や内陸デポの関係者等へのヒアリングを踏まえ、京浜港からの3つの距離帯別に背後輸送の効率化方策を検討した。



9

6. 研究成果:③背後輸送効率化方策の導入効果の評価

- 効率化方策の実施により生じる影響・効果を試算した。

試算対象項目(中距離帯)

試算対象	ドライバー充足度	1日あたりの輸送可能回数	輸送コスト	ドライバー1名当たりの事業収入	内陸デポの採算性	二酸化炭素排出量	港湾との輸送回数
効果・影響が及ぶ関係者	社会全体、海コン事業者	海コン事業者、ドライバー	荷主	海コン事業者、海コンドライバー	内陸デポの設置者・運営者	社会全体、荷主、海コン事業者	港湾利用者、コンテナターミナル

試算の条件等

- 所与の貨物量(市町村単位)を輸送するためのコスト・労働時間等を試算
- 輸送実績データに合わせ分析期間は一ヶ月とする
- ラウンドユースについて机上でマッチングを行い輸送量に反映
- 内陸デポは各県に1～3箇所配置

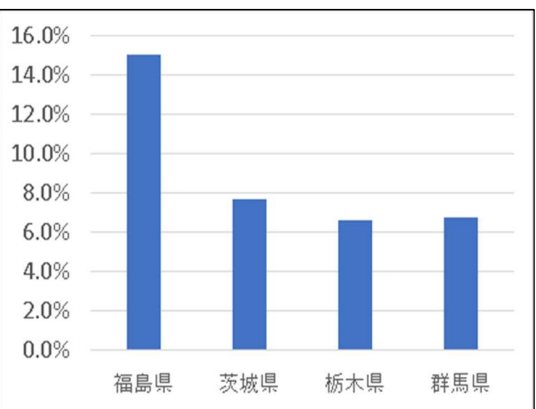
6. 研究成果：③背後輸送効率化方策の導入効果の評価

- ・ 中距離帯について、海コンドライバ不足数の改善がみられる。海コンドライバ数充足のためには、他の対応も必要。
- ・ 輸送距離が削減され、CO2排出量が減少。

海コンドライバ不足数(荷主参加率:80%)

	ドライ バー供 給数	効率化前		効率化後		ドライ バー不 足の改 善数	ドライ バー不 足の改 善率
		ドライ バー必要 数	不足 数	ドライ バー必要 数	不足 数		
福島県	210	250	40	220	10	30	75%
茨城県	660	820	160	700	40	120	75%
栃木県	420	520	100	450	30	70	70%
群馬県	510	630	120	540	30	90	75%

CO2削減率(各県全体)



他の対応

- ・ 「地域内輸送」での柔軟な働き方への環境整備による雇用促進
- ・ 荷主拠点・港湾での待ち時間改善
- ・ 荷主のCRU参加率向上
- ・ 自動運転の導入

11

6. 研究成果：③背後輸送効率化方策の導入効果の評価

- ・ 中距離帯について、内陸デポの運営費に関する試算を行い成立条件を確認。

輸送コスト(荷主負担):輸出/輸入1回あたり

単位:円

	費用(円/TEU)	福島県	茨城県	栃木県	群馬県
効率化前	陸上輸送費(A)	96,000	55,000	64,000	61,000
内陸デポ導入後	陸上輸送費	85,000	56,000	64,000	56,000
	デポ使用料・手数料	12,750	12,750	12,750	12,750
	合計(B)	97,750	68,750	76,750	68,750
B/A		102%	125%	120%	113%

デポの運営費を荷主が負担すると仮定

内陸デポの採算性

試算項目	福島県	茨城県			栃木県		群馬県	
		デポA	デポB	デポC	デポA	デポB	デポA	デポB
輸出/輸入の取扱個数合計(年)	13,600	29,500	27,400	26,400	21,000	13,800	33,500	17,500
収入(千円)	173,000	376,000	349,000	337,000	270,000	176,000	426,000	222,000
支出(千円)	227,000	462,000	441,000	435,000	343,000	234,000	498,000	310,000
採算性(収入/支出)	76.2%	81.4%	79.1%	77.5%	78.7%	75.2%	85.5%	71.6%

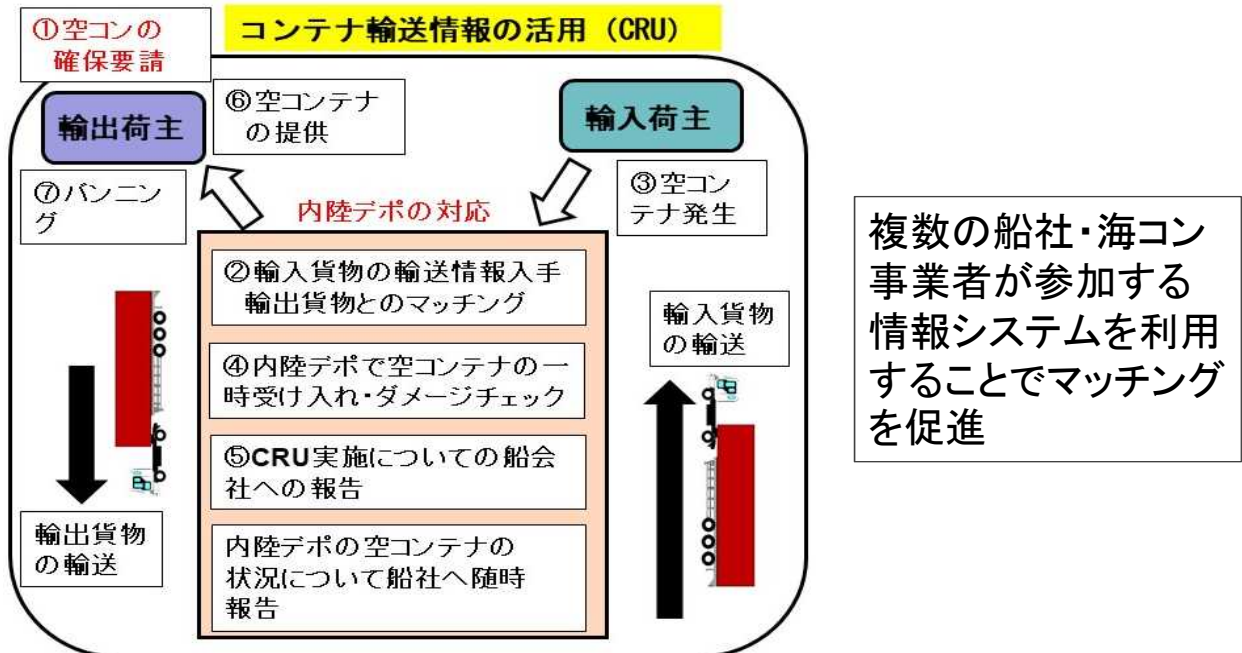
- ✓ 上記試算の場合、荷主がデポ運営費を負担し、公共主体がデポに関する政策支援を行うことでシステムが成立する。荷主の輸送コストは20%程度増加。
- ✓ 費用負担の設定を変えることで関係者間の調整ツールとして活用可能。

12

6. 研究成果：④背後輸送効率化に関する指針の作成

- 効率化方策実施のための対応の方向性(指針)を検討した。

対応1：直近のコンテナ輸送情報を起点とし、内陸デポをラウンドユース/中継輸送の拠点とする。

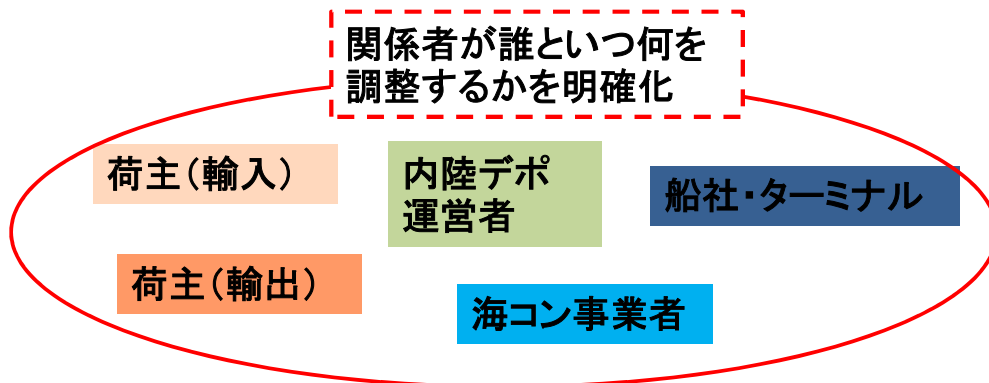


内陸デポを活用したCRUの手順・コンテナ輸送情報の活用

13

6. 研究成果：④背後輸送効率化に関する指針の作成

対応2：複数の船社・海コン事業者の参画促進のため、関係者連携についての手続き・ルールを標準化する。



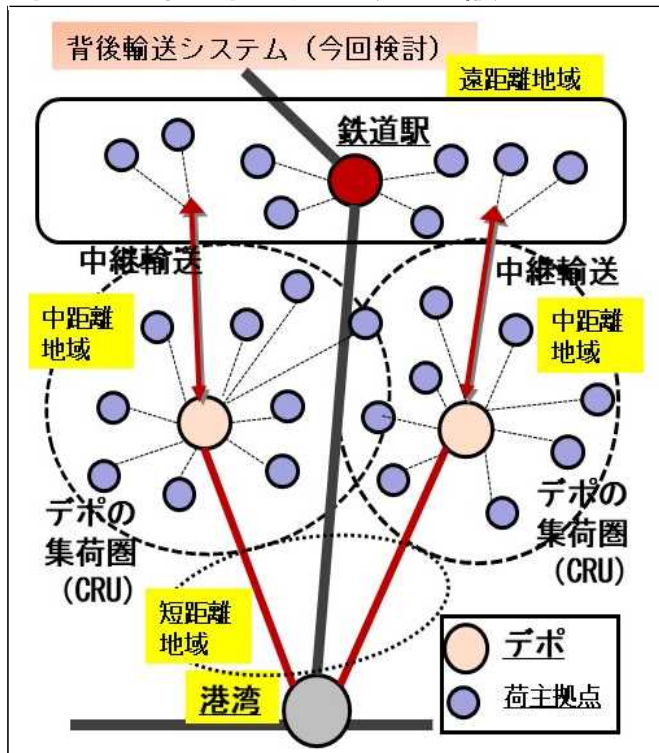
例：CRUにおいて標準化すべき事項(例)

- ・輸送区間ごとのコンテナ輸送の責任の明確化
- ・コンテナダメージチェック方法の明確化
(チェックを行うタイミング、主体、方法、情報共有、問題が生じた場合の対応等)
- ・船社とのCRU実施調整
- ・海コン事業者への輸送依頼
- など

6. 研究成果：④背後輸送効率化に関する指針の作成

対応3：背後輸送を「システム」と捉え、サプライチェーンに関わる官民の関係者連携により効率化に取り組む。

京浜港～東日本地域を想定した輸送システム



システム運用のための具体的対応

項目	対応主体（想定）
背後輸送効率化の方向付け・体制構築	公共主体
海コン事業環境の改善	公共主体
インセンティブ付与	公共主体
内陸デポへの支援	公共主体
海コンドライバー労働環境の改善	公共主体・民間
背後輸送に関連したインフラの改善（鉄道等）	公共主体・民間
海コンドライバー充足度のモニタリング	公共主体・民間
港湾での待ち時間の改善	公共主体・民間
技術開発（自動運転）	公共主体・民間
CRUや中継輸送に関する手続き・ルール の標準化	民間
コンテナ輸送に関する情報システムの導 入・運用	民間
内陸デポでのCRUや中継輸送の実施	民間

15

7. 成果の普及等

成果の普及に向けた取り組み

- ・海コンドライバー充足度に対する試算結果について公表。取り組みの参考値として活用されている。
- ・関東地方整備局は本研究成果を、背後輸送効率化具体策の検討に活用開始した。国総研による定量的な評価結果も踏まえつつ対応を進めていく予定。

今後の予定

- ・2024年問題の影響など、海コンドライバーの充足状況についてモニタリングを継続的に行う。
- ・本研究で提案した内容の実施状況のフォローアップを継続する。
- ・長距離帯の輸送を中心にモーダルシフト（鉄道、内航海運の利用）のための方策を検討する。

発表論文等

安部(2024):海コンドライバー不足に対応するための国際海上コンテナ背後輸送の効率化方策に関する研究, 国総研資料No.1294 (10月公表予定)

安部・中神(2024):国際海上コンテナ背後輸送効率化効果に関する一試算, 日本物流学会誌

安部・中神(2023):国際海上コンテナ輸送に係るトラックドライバー不足の試算, 日本物流学会全国大会研究報告集

安部・篠永(2023):国際海上コンテナ背後輸送の効率化に関する研究:海上コンテナトラックドライバー充足度の試算, 国総研資料No.1239

事前評価時の指摘事項	対応
新しい技術の導入可能性についても検討すべきである。	背後輸送の効率化方策として、ラウンドユース等の企業間連携促進のための情報システムの活用方策を検討した。
内陸側拠点について、十分に責任を果たせる現実的な経営主体を想定した検討を行ってほしい。	内陸デポに関する事例研究により、公共主体の関与の利点について整理し、検討に反映した。また内陸デポの採算性確保のための公共支援の必要性を示した。
対象とする港湾を明確化しつつ検討を行うべきである。	京浜港を対象港湾、東日本を背後圏として明確に設定して検討した。

17

研究開発目的	研究開発の目標	研究成果	研究成果の活用方法 (施策への反映・効果等)	目標の達成度	備考
企業間の連携を主眼とした背後輸送の効率化方策を検討・提案する。	①将来的な海コンドライバース充足度の提示	2030年を目標年次とした海コンドライバース充足度を試算し公表した。	政策の企画立案等の基礎資料等として活用された。	◎	
	②背後輸送効率化方策の検討と導入効果の評価	京浜港からの距離態別に背後輸送効率化の方策を内陸デポの活用に着目して検討した。またその効果・影響を背後輸送の関係者別に試算した。	政策の企画立案等の基礎資料等として活用される見込み。	◎	
	③背後輸送効率化に関する指針の作成	上記の検討を元に、背後輸送効率化のために官民が連携して取り組むべき対応をまとめた。	政策の企画立案等の基礎資料等として活用される見込み。	○	

<目標の達成度> ◎:十分に目標を達成できた。

△:あまり目標を達成できなかった。

○:概ね目標を達成できた。

×:ほとんど目標を達成できなかった。

有効性

- ・概ね目標を達成できた。
- ・背後輸送効率化は海コンドライバース不足への対応などの観点から中長期的な対応が必要であるが、その対応の方向性について、関係者が果たすべき役割も含めて示すことができた。
- ・企業間連携促進のための情報システムのあり方など物流のDX化を踏まえた提案を行うことができた。

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、既に稼働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ます。
- 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と。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ところ。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