

第5回 物流政策アドバイザー会議 議事概要

1. 日時

平成27年2月25日（水）12：45～14：45

2. 場所

中央合同庁舎第3号館11階 特別会議室

3. 議事概要

貨物輸送における内航海運の利用促進については、アドバイザー等からは主に以下のような意見があった。

○フェリー・RORO船については、約7～8割を占めるのが、セミトレーラで荷物を輸送し運転手は乗船しないヘッドレス・セミトレーラ無人航走であり、約2割がトラックと運転手が船に乗り込む有人航走である。加えて、現在着目しているのは、フェリー・RORO船でトラック（主に10tトラック）を無人航走する新輸送モードで、今後内航船舶へのモーダルシフトの切り札になると考える。これはトラック運転手が積港で下船し、トラックだけが船舶で輸送され、着港でまた別のドライバーが乗り込んでそのまま配達するもので、二酸化炭素の排出削減はもちろんのこと、途中の輸送にドライバーが不要なため、人手不足への対応にもなり、また両端地が短距離トラック輸送となるので規則的労働となり女性・若年層の就労や定着が可能になるもの。

○現在、輸送モード別の分担率は、関東・九州間の長距離輸送において（トンキロベースで）約50%がトラック輸送、内航船舶が30%、フェリー・RORO船が15%、そして鉄道が5%である。鉄道の輸送分担が大幅に増えるとは考えにくいため、内航海運による輸送がモーダルシフト促進の鍵となるだろう。鉄道は中距離、内航船は1000kmを超える長距離、などといったように、輸送手段別に分担をする必要があるのではないか。日本通運からの報告の中でも、北海道苫小牧港からの内陸輸送について紹介されていたが、こうした内陸の長距離に接続する輸送については、鉄道と内航海運の組み合わせが必要だろう。リードタイムについては、トラックや鉄道による輸送とそう変わ

らないようなケースでも、これが上手く伝わっていないのではないだろうか。運賃についても、時にトラックと比べ高いと言われることもあるが、トラックでは帰り荷を格安で引き受けることがあり、こうした価格との比較ではなく適正運賃での比較が必要と考える。輸送品質についても、揺れの多い鉄道に比べ、内航船についてはきわめて高く、欠航率についても1%未満と安定している。こうしたメリットがあるにもかかわらず荷主に伝わらないのは、荷主と船会社との間に物流子会社等が介在することから、船会社が直接荷主と話す機会がないからだと考える。どうやって荷主、メーカーと話すかを考えないといけない。

○日本物流団体連合会ではモーダルシフト優良事業者表彰制度を創設しており、その際にモーダルシフトの優良事例について情報収集をしたが、内航関係が少ないという印象を受けた。日本物流団体連合会の取組としても、PRを促進するなど考えなければいけないと感じている。内航海運はリードタイムが他の輸送手段よりもかかることについて、ある程度容認していけるよう、全体を誘導することが必要になってくるのではないだろうか。物流事業者が荷主の求めに対し、場合によっては無理にでも対応してきたことで、逆に非効率が生じたところもあるかと思う。労働力不足が大きな課題となっている中では、それぞれの輸送手段の強みが生きるよう、サプライチェーン全体を変えていくことが重要と考える。

○日本貨物鉄道と内航海運との協働についての話題が出たが、現状では緊急時の代行輸送を除き、内航船にJRコンテナを積載することは出来ないため、シームレスな物流を実現するのは難しい。また、内航船の活用が進んでいない原因の一つに、内航船サービスが進化しているにもかかわらずその宣伝が不足していることが挙げられるのではないだろうか。従来、内航海運は資源輸送や農産物輸送などを主としてきた生い立ちから、消費財を輸送するというイメージがない。内航海運については速度・品質ともに進化しているにもかかわらず、それが荷主側に上手く伝わっていないのではないか。リードタイムにしても、発着の時間帯によってはトラックや鉄道による輸送に代わりうる場合もあり、工場や倉庫の立地等によっては内航船で運ぶことにメリットが出る場合もあるだろう。トラック・鉄道・内航のそれぞれの輸送手段に何をどう振り分けるか、要するに「緊急度、定時性、環境問題、コスト、BCP」

という要素の最適な組合せを作り出せるかが、内航海運の利用促進の課題である。

- 外航船との結節点における連携の取組はあるか。
- 当社はほぼ海外で製造しているので、製品を海外から外航船で国内の様々な港に直接運んでいる。海外からはハイキューブコンテナ等、荷物に合わせた状態に振り分けているが、国内では決まった大きさのコンテナにうまく入れなくてはいけないなど、国内の結節点におけるコンテナの積替えが効率的に行われているとは思っていない。
- 海外から輸入したコンテナをそのままオンシャーシ方式でフェリーや RORO 船で長距離輸送することは割合としては少ないが存在する。国際海上コンテナの内、ハイキューブ 40ft コンテナタイプや 45ft コンテナについては、日本国内では通行規制の問題があると考え。容量的にこれらの特殊コンテナで輸入された貨物を、工夫した低床セミトレーラ等を使用する事で、1対1で積み替えて内航船で輸送することが出来ると考える。
- 研究所でモーダルシフトを研究する際、品目別・航路別に見ると、特定の輸送手段に明らかに集中しているケースも多い一方で、ある程度輸送手段について選択の余地があると思われる領域もあり、これについて、モーダルシフト促進のための方策を検討するということが一般的である。今回プレゼンいただいた事業者は、ある程度輸送手段について選択の余地があるという条件の中で、合理的に内航海運という輸送手段を使っている例だと理解した。一方、内航輸送が可能である条件でも、内航海運による輸送を選択しない事業者については、一つは内航のPR不足が原因であると考えられるが、内航について検討した上で、使わないと判断した事例もあるはず。そうした事例についても取り上げ、なぜ内航海運による輸送を選択していないか等の原因について研究することで、行政としても何に取組むべきか見えてくるのではないかと。

「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の策定については、アドバイザー等からは以下のような意見があった。

- 労働力不足への対応として一番分かりやすいのは、トラックドライバーなど

の給与を上げることであり、そのためには売上げを増やすことが必要である。対応は、中小と大手では違ってくると思われる。中小の事業者の中でも、配車効率を高める、積載率を上げる等の取組を行うことで、売上げを増加させ、給料を上げる余地がある。大手の事業者はいろいろな工夫を既に行っているため、効率化の余地があまりないかもしれない。新たな取組として、中継輸送は難しいかもしれないが進めていくべきなのだろう。大手は荷主に対する交渉力があるため、労働者に報いるという観点からも運賃について交渉して上げることが必要なのではないかと感じる。国土交通省からの支援策としては、中小事業者向けには、積載率向上等の取組支援、大手事業者向けには、中継輸送等を本当に簡便に取り入れられるようにするためのプラットフォーム作り等があり得るのではないかと感じる。いずれにせよ、何をすれば給与を上げられるかについて、数値的なものも含めて具体的に示すことが大事だろう。

○労働力不足の根本は賃金の問題。コンサルの立場からいうと、荷主は適正な運賃を支払っており、過激な割引やダンピングなどはさほど行われていないという印象である。運賃適正化のアプローチは当然必要だが、それ以外に、ドライバー・船員など直接運送を担っている部門ではなく、それ以外の間接的な部門にかかっているコストが肥大化しているのではないかと感じる。ドライバー・船員に手厚く給料を払えるようなコスト構造に変わっていくようにすればいいと思う。多層構造の問題などもあるが、行政としては、そうした間接的な経費のスリム化に資するような支援などを行うことができれば良いのではないかと感じる。

以上（文責 事務局）