

## 次世代高規格ユニットロードターミナル検討会（第3回）

### 議事要旨

日時：令和5年6月21日（水）13:00～15:00

場所：中央合同庁舎3号館 11階特別会議室（web併用）

- 荷主・フォワーダーへのアンケート調査結果、情報通信技術に係るサウンディング調査結果（WGの結果概要）、中間とりまとめ（案）について、事務局から説明した。
- 意見交換では、構成員から、以下のような意見があった。また、議事（3）における指摘は、最終とりまとめに向けた意見とし、中間とりまとめ（案）の今後の取扱いについては、座長一任となった。

#### <議事（1）について>

- ・ 本アンケートは、荷主・フォワーダーに対し、可能な範囲での回答を求めた結果であることに留意する必要がある。現場では、冷凍・冷蔵用シャーシの電源プラグが不足しているという声を多く聞く。
- ・ 中長期的に内航フェリー・RORO船の利用を5割以上増加予定とした回答の割合が、船社の見通しより、荷主・フォワーダーの方が高いアンケート結果だった。船社は、荷主等から輸送を託されたトラック事業者と接する機会の方が多い。荷主・フォワーダーの方が長距離輸送に関する問題意識を切実に抱いていると考えられる。

#### <議事（2）について>

- ・ シャーシの位置管理等の技術導入に際しては、ランニングコストを含めたコストをなるべく抑える観点も必要である。
- ・ カメラによるナンバープレート読み取り等が認識率100%にならなかったとしても、「不明」という情報が一部あるということが把握できるだけでも意味を持つのではないか。

#### <議事（3）について>

- ・ 内航フェリー・RORO船への理解を得たり、経営戦略を練るために、資料にあるような輸送を巡る行政・協会の各種データについては、可能な限り積極的に公表してほしい。
- ・ 今後、シャーシの入退場情報などがデータとして取れるようになれば、統計上の正確なデータ収集にも寄与する可能性がある。
- ・ 今後の取組内容について、早急に対応しなければならないものと、中長期的なもの、予算要求の状況も踏まえつつ、ロードマップを作成し取り組むべきである。

- ・ 「物流の 2024 年問題」により、内航フェリー・RORO船へモーダルシフトすることで輸送量が増加するタイミングを見極めるのが難しく、船舶への投資のタイミングが中々難しい面もある。
- ・ 内航フェリー・RORO船へのモーダルシフトによる輸送量増加に対応するためには、船舶輸送以外は陸上輸送であることを踏まえたトラック事業者の確保や、輸送量増加に対応するための船員の確保に留意しなければならない、他部局と十分連携し取り組んでいただきたい。また、貨物の積載率については、働き方改革による営業と休みの偏りに伴う貨物量の偏りにも留意する必要がある。
- ・ 内航フェリー・RORO船の輸送能力増強に向けては、シャーシをどのように増やしていくかという観点も考える必要がある。また、単にシャーシの数を増やすほかにも、個々のシャーシの利用率をあげていく方策も考える必要がある。
- ・ 内航フェリー・RORO船の往路と復路の貨物量の不均衡にも着目すべきである。例えば、九州～関西方面の移動を考える際、関西行きの貨物が多いが、九州向けの貨物は少なく、シャーシを空で運んでいるような実態もある。こうした点について、どのように空シャーシを減らしていくかも併せて検討すべきである。
- ・ 来年度からのトラックドライバーへの時間外労働規制等を遵守するために、内航フェリー・RORO船をどのように活用すればメリットがあるのか、多くの関係者に理解を得るためにも、具体的な事例とともに整理するべきである。
- ・ 小口貨物積替施設については、中・小型のトラックの貨物を大型のトレーラーに積み替えることで、例えば3台のトラックを2台のトレーラーにできることから、ドライバー労働力不足にも寄与するという観点にも十分留意する必要がある。
- ・ モーダルシフト量の試算について、2021年全国貨物純流動調査（3日間調査）結果の距離帯別分担率に変更がないという前提になっているが、荷主・フォワーダーのアンケート結果をみると、300km以上の距離帯では更にモーダルシフトが進む可能性もある。

(以上)