

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第3回物流小委員会及び
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第2回物流体系小委員会合同会議

平成27年6月19日

【谷口物流政策課企画官】 おはようございます。定刻の少し前でございますが、皆様、おそろいでございますので、開始したいと思います。ただいまより第3回物流小委員会及び第2回物流体系小委員会の合同会議を開催いたします。

本日、クールビズスタイルでございますので、湿度も高いようでございますので、適宜上着等は必要に応じ、お脱ぎいただいてということをお願いいたします。

また、委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、ヒアリングにご協力いただきます企業の皆様、あるいは県庁の皆様、本日は大変ありがとうございます。今日の委員会は、さきの5月29日に開催いたしました第1回小委員会に引き続きまして、事業者・自治体などの方々からのヒアリングを予定しております。

それでは、お手元の資料を確認させていただきたいと思っております。本日の資料は議事次第中の配付資料一覧に列挙しているとおりでございますので、配付漏れ等がございましたら、挙手により事務局にお知らせいただきたいと思います。また、両部会の運営規則によりまして、この合同会議につきましては、原則として議事及び議事録の公開をすることとなっております。議事録は委員の皆様のご確認をいただいた後に会議資料とともにホームページで公開することとなっております。

なお、本日は物流小委員会の委員総数5名中4名、物流体系小委員会の委員総数5名中5名の委員の方にご出席いただいております。定足数を満たしておりますので、ご報告いたします。

報道関係の皆様におかれましては、事前にお知らせいたしておりますとおり、これより先は、カメラ撮影についてはご遠慮いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、この後の進行につきましては根本委員長をお願いいたします。

【根本委員長】 それでは、議事に従いまして進めていきたいと思っております。本日は関係者からのヒアリングでございます。まず、物流施設の機能強化について大和ハウス工業株式会社様から、それから、モーダルシフトに関する取組については日本貨物鉄道株式会社

から、それから、コンテナラウンドユースの取組について日本通運様と埼玉県様から、I T S技術を用いた物流効率化についてパナソニック株式会社様からお話をいただきます。

それでは、今日お越しいただいた方々をご紹介します。大和ハウス工業株式会社常務執行役員、浦川様です。

【大和ハウス工業（浦川）】 浦川です。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 日本貨物鉄道株式会社取締役・執行役員、経営統括本部長、玉木様です。

【日本貨物鉄道（玉木）】 玉木でございます。よろしくお願い申し上げます。

【根本委員長】 日本通運株式会社海運事業支店事業統括部長、犬井様です。

【日本通運（犬井）】 日本通運の犬井です。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 埼玉県都市整備部副部長であり、かつ埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会議長の諏訪様。

【埼玉県（諏訪）】 諏訪でございます。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 同じく埼玉県都市整備部都市計画課主幹、田中様。

【埼玉県（田中）】 田中でございます。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 パナソニック株式会社オートモーティブ事業開発センター I T S 事業総括、阿部様。

【パナソニック（阿部）】 阿部です。どうぞよろしくお願いいたします。

【根本委員長】 5つの事例について勉強しますけれども、盛りだくさんでございます。申し訳ありませんけれども、それぞれ10分程度でお話しいただきたいと思います。その後の質問もなるべく短くお願いしたいと思います。

さて、これから進めていくわけですが、初めの大和ハウス工業、浦川様におかれましては所用により途中で退席されますので、浦川様への質問はご説明の直後にお時間を設けたいと思います。それでは、浦川様、よろしくお願いいたします。

【大和ハウス工業（浦川）】 皆様、おはようございます。大和ハウスの浦川でございます。それでは、短い時間でございますが、発表させていただきます。

お手元のこの「大和ハウス工業に於ける物流施設開発及びその方針展開」、このレジюмеに基づいてご説明させていただきます。1ページ目をお開けください。もう大和ハウスの説明は1分以下にいたします。約2兆8,000億の売上の一番左側にあります事業施設というところが、我々、物流を開発する部署でございます。これは大和ハウスの連結対象

子会社のフジタ、それから、大和小田急、大和リース、それと大和リース本体の建築事業、これを入れまして約20%、今期で約6,700億を予定しておりますが、そのうちの約60%が物流でございます。約4,000億が物流施設の売上というふうにご理解いただいてよろしいかと思えます。

大和ハウスの事業の特色といたしまして、住宅をやっているということもございまして、全国47都道府県に85の支社、支店がございます。この下に支社、支店の後に営業所、出張所、小さなものでは住宅の展示場、こういったものがございますので、地方展開に強みがあるという特色を持っております。我々、物流施設開発につきましては地方創生の核となる物流施設開発、なぜならば従来の物を置いてDC型の雇用を生まない、人手を使わないものからTC型、トランスファー型の非常に雇用を必要とする、作業、そしてパートの方を必要とする、こういった物流を、今、全国にPRしていこうと思っております。

次の2ページ目では、約500万平米の今までの開発の実績です。これからも開発を予定しております。

次の3ページでございますが、現在、我々、約3,000棟以上の開発実績があるのでございますが、大体このオーダーメイド型のお客様のBTS型と言われます契約年数で言うと15年から20年ぐらいのこのBTS型のセンターを大体70%から80%、それから、マルチテナント型と言われます複数のテナント、これを約30から20%、こういったバランスで開発を今進めております。もう一つ、物流の活性化としまして、物流のJ-REITの市場の形成、これも大事な出口対策だと思っております。現在、大和ハウスリートでは約1,955億の総資産で、物流を約80%、商業施設を20%で運用させていただいております。

次、すみません、ページが抜けておりますが、4ページ目、高速道路等のインフラ整備とDプロジェクト、これは大和ハウスの物流開発のビジネスモデルでございます。建設会社であります大和ハウスがみずから事業参画、出資や投資をしていくという開発モデルでございます。これは関東1都3県周辺だけを抜き出しておりますが、この展開した実績、それから、この予定を見ますと、やはり湾岸、それから、この圏央道、外環、この環状道路、それと湾岸、ここに開発の拠点の数が集中していることが見て取れると思えます。そうしますとやっぱり、キーワードは港、それから、道路の陸上輸送、それから、やはりこれからはモーダルシフトが非常にこの港と陸上輸送、それと鉄道輸送、この3つが非常にキーになってくるのかなと思っております。また、国内、それから、国際的な空路、フォ

ワダーとの関係、これもどんどん今、航空貨物も成田から羽田にその貨物量が増えてきております。そうした意味からすると、港と駅、モーダルシフトの駅舎、それと陸上輸送、それと空港、この4つが組み合わさってくるのかなと思っております。

次の5ページ目をお開きください。やはり単独での1施設だけでの開発には、この今の4つを組み合わせるのは限界がある。そういった意味では、エリアでの物流展開を図りながら、やはり環境配慮、CO₂削減、それから、ドライバーの問題、これからのドライバーの確保、ドライバーの労働時間の短縮、それから、道路の混雑の緩和、そういった意味では、今後この少子高齢化の労働力不足の中でモーダルシフトが大きな物流の鍵を握るのではないかなと考えております。

6ページ目でございますが、手前どもの開発方針としましては、今まで正直申しまして、あまり貨物ターミナル駅の周辺の開発が遅れていたということがございますが、今後はこの現在の貨物駅のターミナルに注目をしまして、その周辺の開発、そしてモーダルシフトで物流のさらなる効率化、スピードアップ化を図っていきたいと考えてございます。

その次に事例を1つご説明させていただきます。7ページ目でございますが、今、この二輪メーカーさんでございますが、工場が熊本にございます。今、日本の二輪の生産台数、40万台を割って年間三十七、八万台まで落ち込んでおりますが、あくまでも消費地は首都圏が強い。ただ、二輪も四輪も今、西にシフトが盛んに行われております。国内ではですね。さらに海外でもさらに西にシフトされていますが、この熊本の工場から二輪を首都圏に運ぶに至って、手前どものDPL、横浜大黒、Dプロジェクト・ロジスティクスの略でございますが、こちらのセンターをご検討いただいたときの1つの大きな決定要因といたしまして、本牧の貨物ターミナル駅があったという形で九州熊本から本牧までをモーダルシフトで全部輸送しようという形が1つの大きな決定の要因となりまして、この横浜大黒への入居を決めていただいております。

最後のページでございますが、今後の物流開発における課題を簡単に述べさせていただきます。まず、国交省様が物効法をつくっていただいている。我々、非常にありがたいと思っております。ただ、もう一つお願いをすれば、ほかの関連法との絡み、例えば調整地域で農振や農転の申請がなかなか下りないとか、物効法の許可が下りやすくても、ほかの各手続がなかなかうまくいかなかったり、その関連性というんですか、その辺の使い勝手が今後課題になってくるのかなと思っております。それと、用途の特性にあわせた規制の整理、これは先ほどの調整区域であったり、港湾法の問題であったり、あと1つ我々

としてお願いしたいのが容積率の見直しです。物流の国際戦略特区みたいな指定をいただきながら、容積の緩和や規制の緩和、恐らく容積を現状から200%、300%から100%、150%上げるだけでも相当な経済効果が見込めるのではないかなと思っております。

あとは、道路に関しましては、現在A地点からB地点までの統一料金、例えば横浜から埼玉まで都心を通っても、それから、圏央道を通ってもほとんど料金の差がなくなるようなシステムをとっていただいておりますが、さらなる、遠回りしたほうがコスト的にリーズナブルになるよとか、そういった、もう一度、賃料体系の見直し等もお願いするとありがたいなと思っております。あとは手前どもロボットスーツ、これはベンチャーの会社に投資、出資をさせていただきまして、今、ロボットスーツの開発等をこの物流でやっていきたいと、このように思っております。あとは、こういった物流の人材育成、このためにやはり物流のIR、PR、これをいろいろな地域、それから、地方自治体等協力いただきながら、PREの展開、CREの展開とあわせて広域なこのサプライチェーンを、モーダルシフトを中心に開発を進めていきたいと、このように考えております。

簡単ではございますが、以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明についてご質問のある方は発言、よろしくお願いいいたします。いかがでしょうか。

【大串委員】 1点教えてください。マルチテナント型物流センターなのですけれども、その物流センターに物が運ばれたり、そこから出ていくときに中の入居の方たちが混載で運んできたり、もしくは混載で出ていくみたいな、さらなる効率化というのはなされているのでしょうか、なされる可能性がもしまだでしたらあるのでしょうかということをお教えください。

【根本委員長】 何人かまとめて、質問させていただきます。

【岡田委員】 4ページ目のところでございますけれども、圏央道とか外環周辺へのこの展開についての時期です。計画とか構想段階を含めてどのぐらいのときからどのぐらいの間で構想されているのかということと、もう1点ですが、これは施設には多分よると思うのですけれども、平均的な例えば整備の建設単価と申しますか、一体どのぐらいかということと、償却年数、どのぐらいでこういう計画を今後考えていかれるのか。15年から20年ということをおっしゃったかと思うのですけれども、その辺の大まかな

年数等に関して、もしわかれば教えていただければと思います。

【小林委員】 5ページで、この1施設だけでは限界があり、それでモーダルシフトへの取組という矢印が出ていますよね。

【大和ハウス工業（浦川）】 はい。

【小林委員】 このロジックがまだフォローできていないので、どうしてこの限界があればモーダルシフトなのか、もう一遍少し補足していただけますか。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、よろしく願いいたします。

【大和ハウス工業（浦川）】 はい。わかりました。最初のご質問の混載をやっているかどうか。今後進む可能性があるのかどうかというご質問ですが、一部、これは業界によってかなり差があると思うのですが、1つの事例を申し上げますと、手前どもの関連会社であります大和物流、これは主に住宅の建材を運んでいる会社でございますが、既にパナソニックさんとか、ほかの住宅メーカーとの混載を一部始めております。ほかの業界でも、この物件、この1つのマルチテナント型の物流センターからの混載というのは、まだ残念ながら、そこまで進んでいないのですが、業界での面での取組という形では一部始まっております。

それから、2番目のこの圏央道や開発の時期、それから、規模ということでございますが、かなり圏央道というのが1つ、開発のキーになったと思っております。現在、この1、2、3、4、5、6、9、10という形で今開発を神奈川県だけで5カ所、埼玉県で4カ所、それから、茨城県で今3カ所進めております。規模は、いずれも1棟当たりが大体2万坪平均ぐらいだと思います。そして、建設単価につきましては様々でございまして、平屋から5階建てまで免震、耐震、それから、BCPのみならず環境配慮をどこまでやるかという形で、坪当たりになりますと30万台から80万台まで様々な、物流というカテゴリーでは語れないような工場とかR&D施設ですとか、事務所施設、こういったものも併設したものもございます。

それから、償却につきましては大体、構想によって法定耐用年数は違うのですが、大体20年で償却ができるような計算をしておりますが、これも物件によりまちまちです。例えば冷蔵庫とかいろいろな低温ではないような施設ですとか、そういったものと、もう少し年数を見たりとか、物件とエリア、お客様との物流施設の建設内容につきましては、これを柔軟に対応していく予定でございまして、

それから、3番目の質問の1施設だけでは限界があり、次世代へ向けての物流効率化が

望めない。これはやはり点から面への展開という形で、1物件、1物件の、まず今までの開発規模、非常に中小の建物が多かった。そういった意味では大型化、効率化を点ではなくて、点の大型化と面の大型化、集中、これをしていって先ほどの物流の国際戦略特区ではございませんが、そういった面での取組が必要かなと。こういった意味で表記をさせていただきます。

以上でございます。

【根本委員長】 今のお答えに対して、まだディスカッションしたい向きもあるかと思えますけれども、時間の関係もありまして、これで浦川様のプレゼンテーションは終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

【大和ハウス工業（浦川）】 ありがとうございました。

【根本委員長】 続きまして、日本貨物鉄道株式会社、玉木様、よろしくお願いたします。

【日本貨物鉄道（玉木）】 玉木でございます。よろしくお願いいたします。まず、1ページをご覧くださいまして、日本貨物鉄道、国鉄改革で昭和62年4月1日設立でございます。ここにありますような営業キロ、貨物駅、列車本数、列車キロ、車両数、コンテナの数。社員数が発足時1万2,000人、今現在5,700人でございます。この右の地図がありますが、赤いところが駅でして、青いところがオフレールステーションといいまして、なかなか鉄道に乗せるだけの荷物がないものについて、オフレールステーションということで、この間を一応、鉄道輸送扱いということでトラックによる代行輸送を行っております。経営成績が、26年度営業収益が1,518億円、経常が32億円という成績になっております。

2ページ目が、JR貨物がどんなものを運んでいるかという26年度の実績でございますけれども、コンテナは多いのはやっぱり紙・パルプ、食料工業品、宅配便、農産物、青果物、これは非常に季節性があるものです。そのほか化学工業品、危険物輸送ということで結構、鉄道を使われる荷主さんがございます。それから、化学薬品、自動車部品、家電・情報機器等です。あと、最近やっぱりエコ関連物資というのが結構需要が増えてきております。それから、車扱が、ここにありますのは石油のタンク車ですが、石油、それから、セメント、車両等が車扱として、昔はかなり車扱が多かったのですが、最近はかなりコンテナ化が進んでいまして、車扱というのが年々輸送量が減ってきております。

3ページですが、すみません、貨物鉄道のPRをさせていただくのですが、今、地球環

境問題で今度、年末にもパリのC O Pの国際会議がございますけれども、これは毎年、国土交通省さんのほうでC O₂の排出量、原単位の排出量1トンの貨物を1キロ輸送したときのC O₂の排出量が公表されていまして、これは最新の25年度の実績ですが、貨物車、営業のトラックの9分の1のC O₂の排出量の原単位ということで、自家用のトラックになりますと、もっと排出量の原単位が小さくなります。

4ページがまたこれをさらに鉄道を活用していただくと非常に環境にやさしいということで、それをいろいろな企業さんにお手伝いいただいて、普及、啓蒙活動をやらせていただいております。例えば左側にありますが、ある一企業さんの15%以上の輸送に鉄道を利用されたり、もしくは年間1.5万トン以上または1,500万トンキロ以上で鉄道を利用されるお客様についてエコレールマークの認定企業ということで、お客様の商品にこのエコレールマークを貼っていただいて、この商品を買われたら、その消費者の皆様は地球にやさしい、環境にやさしい鉄道を使ってこの商品が運ばれてきたということで、環境支援にご協力いただきますという、こういったPRを行っております。あと、真ん中が認定されている商品、1つの商品で認定企業というのは1企業さんの要件なのですが、特定の商品について、その30%以上を鉄道が利用されると、ここにありますような190品目ありますが、特定の商品にエコレールマークをつけさせていただいております。だんだん、年々これが増えてきております。

それから、次の5ページですが、すみません、これもまたPRですが、今非常にトラックドライバーさんが、需給が厳しくなって、こういった状況の中でぜひ鉄道を使っただきたいということを我々は今こういった機会に荷主さんとともに一生懸命PRさせていただいております。

具体的に最近どんなお客様のニーズに応えた列車、ダイヤができていくというのが6ページ以降でございまして、最近、今お話ししましたような環境意識の高まりですとか、直営ドライバーの不足問題、それから、都市部の交通事情の問題ということで、お客様から鉄道の輸送への評価をいただいて、鉄道を使ってみようかなということでそういったご要望を受けて、専用列車というのを最近いろいろ仕立てさせていただいております。

下にございますのが、一番左が佐川急便さんのスーパーレールカーゴ、平成16年に開始しまして、これは世界で初めての電車型の特急コンテナ列車ということで、貨物列車にしては珍しく速い、東京ー大阪を最高速度130キロで6時間11分です。昔の東海道線の特急こだま並みのスピードで走っております。それから、真ん中のトヨタさん、自動車

部品の専用列車ということで平成18年から名古屋の南貨物駅、それから、盛岡の貨物ターミナル駅への鉄道輸送。名古屋ー盛岡は部品を輸送いたしまして、盛岡ー名古屋は部品の、その容器の返還輸送を行っております。それから、スーパーグリーンシャトル号というのは利用運送事業者さんによる専用列車ということで、非常に物流の多い東京ー大阪間で運送事業者さんによりまして業界団体として31フィートコンテナを共同で購入されて運用されております。これはいつでも誰でもご利用いただけるというオープン参加型のシステムになっています。

それから、7ページが小売業の大手のイオンさん、これは拠点間の商品輸送のモーダルシフト、利用運送事業者さんと組んでいろいろ勉強会みたいなのを設けて、こういった形で始められています。平成20年度から始まりまして、例えば関西から北海道、東海から北海道、関東ー東北、関東ー北海道・九州、東海ー九州、これは12フィート、それから、31フィートのコンテナ利用をされて、それでこの一番真ん中の赤い関東と関西、これは往復で、31フィートコンテナでラウンド利用を今行われておりまして、これにイオンさんが音頭をとって、次の8ページをご覧くださいますと、イオンさんを中心にいろいろな荷主さんの鉄道輸送研究会というのをつくられまして、メンバーはこの下にそれぞれ会社の社長がここに載っておりますけれども、いろいろな荷主さんが参加されて、それで去年の12月14日、21日と東京貨物ターミナルと大阪の百済の貨物ターミナル、それぞれ1往復、これは時間帯に余裕があります週末に特別の専用列車を仕立てさせていただいて、それで東京と関西の往復輸送、それぞれメーカーさんが東京と関西の工場から、それぞれの拠点の倉庫に商品を輸送されるのを往復、ラウンドユースができるように仕組みまして、こういった形で専用列車を使っていただきました。

9ページが、これもまた1つのモーダルシフトの例ですけれども、ブルボンさんが中心になりまして、関係の企業さんでブルボンさんのお菓子の製品、あとミネラルウォーターとか、これをモーダルシフトの取組、モーダルシフト協議会というのを組織されて、計画を策定されて、これは経済産業省さんの表彰をいただきました。これはここにありますように、新潟にありますブルボンさんの工場から北海道、それから、大阪、岡山、佐賀、鹿児島、それぞれのターミナルに輸送を行いました。

あと、10ページが鉄道事業の本体だけでなく、先ほど大和ハウスさんのお話もありましたけれども、物流拠点と、それから、貨物鉄道駅との連携というのも、我々も取り組んでいこうということで、例えば東京貨物ターミナル、この用地を高度利用化しようと今

プロジェクトを立ち上げております。そこに高度利用を行って、今、右側にそのイメージがありますが、エフ・プラザのM棟とN棟というのを今計画いたしておまして、それで、今までのオーダーメイドからマルチテナント型へ、今、共同プロジェクトをしていただいている相手の皆さん、コンペでお願いして、今、この計画づくりを行っています。それで、その物流拠点と、それを鉄道貨物駅において、鉄道とリンクしていただいて物流の質の転換を高度にしたいと、こういう思いで東京貨物ターミナル、我々の一番大きな駅ですが、そこでそういった大きな物流の質の転換というのを成功させたいと思っています。

それを生かして、この下にありますように、2番に鉄道輸送のシナジー効果を生かした総合物流事業の強化ということで、例えば鉄道を利用していただけると賃料を弾力的にいたしますとか、何かそういうインセンティブを設けて、あと駅等にコンテナの積み替え施設を設けたり、ここで例えば開梱等の展開をするとか、こういった貨物駅の利用の高度化というのをやっていきたいと思っています。

その究極がこの3番にあります貨物駅と港湾の結節強化ということで、ヨーロッパなどでは何かよく見られるようですが、日本ではまだ海陸が、港にその開梱がそのまま揚がって鉄道のレールに乗って国内のフィーダー輸送が行われるというのは、日本でまだそういう例がありませんので、そういった試みを、ここにありますように、左の下に写真がありますが、東京港の大井埠頭と、それから、東京貨物ターミナルというのはこれだけ近接していますので、オン・ドック・レールでそのままレールがコンテナ埠頭に入って、ここで揚がりました海上コンテナをそのまま荷役機械でレールに載せて国内フィーダーへ輸送する。これができないものかということで、ここにありますような東京都さん、国交省さんと一緒に勉強会を設けて検討を行っております。

あと、すみません、少し急いで安全の確立、これは当然大事なことでして、北海道の江差線の列車脱線事故がありまして、コンテナの積荷の偏積、ちょっと重さが、バランスが崩れて脱線に至ったという運輸安全委員会の報告書が出ましたので、ここにありますようなレールで自動的にひずみとか重さのアンバランスをキャッチして事故を防ぐ、今、こういった装置の開発に取り組んでいます。

最後のページですが、昨年、東海道線の由比―興津間で土砂流入がありまして、10日間ストップして、ここにありますが、全国を走るコンテナの半分が止まったという大変な災害のあれがあったのですが、こういったことに備えて予防措置を考えていこうということで、ここにありますような東海道線、山陽線でどんな輸送障害、シミュレーションを置

いて迂回輸送を行ったり、代行トラックを行ったり、どこに予備機関車を置いたらいいかとか、沿線の防災強化を自治体と連携をとる、こういった勉強を、ここにありますように国交省さんの検討会に参加しながら、今、検討しているところでございます。

以上でございます。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございました。

続きまして、日本通運株式会社、犬井様、よろしくお願いいいたします。

【日本通運(犬井)】 日本通運の犬井です。資料のほうですけれども、1ページ目、我々、コンテナマッチングセンターという組織を社内に昨年の5月に立ち上げまして、それまでももちろん局面、局面ではラウンドユース、コンテナマッチングということに取り組んではきていたのですけれども、なかなか進んでいなかった。一方、クボタ様をはじめとして荷主さん同士で進めていくという例がかなり進んできていて、何で物流業者のほうでやらないのという話もよくお客様から言われていまして、去年始めて1年ほど経過したのですけれども、ここにありますけれども、いろいろなパターンがあるのですが、実績として103ルート of 268本、これが多いか少ないかという評価はあるのですけれども、それなりの成果を出してきて2年目に入ってきているというような状態になっております。

取組の事例なのですけれども、ここに3つほど例が出ておりますが、1つ目の上、北関東輸出入マッチングというものですけれども、これは一番スタンダードな例なのですけれども、何でマッチングをしなければいけないということを考えたかという、1つは先ほどからお話も出ています京浜港の道路混雑、それから、ドレージ業界、トラック業界でのドライバー不足、それから、コストの削減にどういった方策があるのか、いろいろなことを考えながら行っているのですけれども、なので、まず始めたところというのは北関東です。やはり基本的に言うと100キロぐらい距離が離れていないと、なかなかコストメリットが出にくいという部分もありますので、ここでやっておりますのは東京と、古河と書いてありますが、古河、宇都宮、このあたりの輸入者と輸出者との間でのコンテナのマッチングというのをまず始めさせていただいています。これは輸入のコンテナを実入りで持ってきて、倉庫なり工場でおろして、そのコンテナを輸出者のほうの工場なり倉庫に持って行って、また実入りにして京浜港に戻してくるというスタンダードなものです。

その下の北関東国内転用ー横浜市ー真岡市工場というところなのですけれども、これは輸出、輸入ではありませんで、輸出と輸入のマッチングというのはどうしても輸出と輸入の船会社が同じでないと成立しないという問題があって、これは結構難しいんですね。何

でかという、日本国内、今、京浜港で言うと恐らく輸入と輸出の比率って1.5対1とか、1.8対1とかで輸入が多いと思うのですが、輸入されてくるものというのは消費財が多いので、中国、東南アジアから輸入されてくるホームセンターであったり、アパレルであったりといったものが多い。行きが多い船会社さんというのは中国船社、アジア船社が多くなって来る。一方、輸出されていくものは何かというと、もちろんそういったものもあるのですが、自動車部品であったり、精密機器であったりというもので、行く先も東南アジア、中国もありますが、欧米向けのものというのが多い。そうすると、邦船3社さん、あるいはヨーロッパ、アメリカの船会社というケースが多くて、なかなかきれいにマッチングしてこない。

ですけれども、この下の国内転用ということを1つツールとして入れてくると、船会社の一致ができなくても別に構わなくて、これはどうしているかということ、横浜港に到着しているあのバラ積み of 原材料、このケースの場合はアルミのインゴットなのですが、これを輸出用に引き当ての当たったコンテナに横浜港で積んで、国内輸送で北関東に持って行って、その材料を使って製品をつくる工場に納める。だから、ここは国内輸送なんです。その納めた後の空のコンテナを今度輸出の企業に持って行って、そこで輸出貨物を詰めてまた実入りにして運ぶ。行きは、どっちがいいかわかりませんが、内陸への行きは国内貨物を積んで、そこからの戻り、港への戻りは輸出貨物を積んでいく。そういう形ですね。もちろん、これはこれの逆のパターンで、輸入の貨物が入ったコンテナを持って行って、内陸の拠点から京浜地区のDCに国内貨物を持ってくる。これも例えば飲料メーカーさんとかとトライアルの実験はしているのですが、そういったこともあって、この場合、船会社の一致の必要がないので、国内転用というのもラウンドを増やしていく1つの道なのかなということを進めさせていただいています。

それから、右側なのですが、これはJR貨物さんにいろいろと教えていただきながらやっているのですが、と一緒にやっているマッチングなのですが、南長岡、新潟の1つ手前の貨物駅なのですが、ここの近辺にあります輸入、これはホームセンターさんです。それから、輸出、これは自動車部品メーカーさんなのですが、長岡までホームセンターさんの荷物を京浜港からレールで持って行って、南長岡駅からショートドレージ、短い距離のドレージをDCに行く。その空になったコンテナを今度は輸出、自動車部品メーカーさんの輸出工場に持って行って、今度、輸出の貨物を積んでまた南長岡駅に戻して、ここからまた京浜港にレールで運ぶという組み立てを、結構いろいろなハード

ルというか、クリアしなければいけない点があるので難しいのですけれども、鉄道利用ということでこんなトライアルを、これは長岡ですけれども、新潟でやったりとか、関西でやってみたりとか、あといろいろ力を入れていらっしゃる盛岡駅でやってみたりとか、いろいろな共同の取組をさせていただいております。

次、2ページなのですけれども、これから何をしていこうかという今年の目標なのですが、1,200本のマッチング達成、これはマッチングを粛々と進めていくということなのですが、2番目にJR貨物ターミナルデポを活用したラウンドユース推進。これは今お話しした内容にあわせてなのですけれども、先ほどオン・ドック・レールの話とかいろいろな話が出ていて、我々としてもJR貨物のターミナルというのが各地方の、これから物流拠点としての地位、重要性が非常に上がっていくと理解しております、こういったことで一緒にさせていただいてラウンドユースを推進していきたいということで進めております。それから、3番目、この後、埼玉県の方々からお話がありますけれども、自治体の方々とのラウンドユースの協業というか、いろいろとご相談をさせていただきながら内陸のラウンドユースを進めていく。4番、引き続いてなのですけれども、これは関東地区の北関東になると思うのですが、内陸のインランドデポというのをもっと増やしてラウンドユースの可能性を高めていきたいというところです。

それから、5番目は、下に小さい画面が2つあるのですが、マッチングシステムというのを社内的に開発しております、これは例えば今日ここで輸出のコンテナがあるけれども、これに呼応する輸入のコンテナはないかというのをシステム上探すと、例えば30キロ圏内のアベイラブルなコンテナがバーンと出てくるというシステムなのですけれども、これは今、社内システムなのですが、ここにほかの我々以外のフォワーダーさん、物流業者さん、荷主さんの情報を全部展開させていただいて、要はベースになる情報をもっと増やしていったマッチングの可能性を高めたいということで、これは他のフォワーダーの方々にいろいろ働きかけをして、一緒にやりませんかということで、もちろん情報の管理とかアクセスの権限の問題とかいろいろとあるのですけれども、そういった話を進めております。

それから、6番目は海上輸送を含めたグローバルラウンドユース、これは海外でのラウンドユースとか、もっと言うと船会社さんにどういうメリットを出せばコンテナのラウンドユースに積極的に取り組んでいただけるかという問題なのですけれども、船会社さんが輸出のコンテナを欲しがっている港に、例えばジャカルタであったり、バンコクであった

り、そういうところにコンテナを返してあげるようなことを、単に内陸のラウンドだけではなくて、大きく考えてやっていけば船会社さんももう少し乗ってきてくれるのではないかというようなことですね。そういったこと、少し難しい話ですし、もちろん船会社さんの、荷主さんのRFQ、海上運賃の競争の問題もあるので簡単には言えないのですが、そういったことも取り組んでいきたいということでやっております。あと、やはり渋滞緩和、ドライバー不足が始まったので関東地区で進めてきているのですが、中部地区、関西地区においてもラウンドユースを積極的に推進していきたいと思っております。

次のページです。課題についてなのですからけれども、いろいろと書いてあるのですけれども、すみません、全部説明していくとあれなのですが、船会社さん、ドレージ会社さんも含めてやっぱりラウンドユースの理解に対しての温度差が結構あるので、これは皆様とお話をしたり説明会をしながら、これは今やらなければいけないことだということを理解していただいた上で一緒に進めていきたい。荷主さんのほうは、やりたいのだけれども、やり方がわからないとか、非常に事務工数が多いので進められないところが多いので、ここはもともとマッチングセンターという組織をつくったことの意義でもあるのですが、そういったことに関してノウハウを提供したり、協力して進めていきたいと思っております。

それから、海上コンテナの国内転用、さっきお話をしたのですけれども、国内転用というのは、やっていけば大分すそ野が広がっていくと思われるのですけれども、トラックのドライバーさんというのは、トラックへの積みつけを自分でされますけれども、海上コンテナというのは基本的に触らないということとか、あるいは国内物流の場合はどうしても高床式のホームではなくて、土場でフォークリフトで下ろす。そういう作業形態が多いので、ここの差、ミスマッチをどう解消していくとか、いろいろな問題はありますけれども、トライアルを重ねて進めていきたいと思っております。

それで、ラウンドユースに絡めて最後の4ページですけれども、道路整備というところなのですけれども、先ほどお話もありましたけれども、圏央道ができて、我々日本通運としても結構関東の中って小さな倉庫が点在しているような状況なのですけれども、圏央道を中心に大型施設を増やしていこうということで進めていて、追いついてはいないのですけれども、圏央道ができたことで物流拠点がちょうどラウンドのしやすい80キロから100キロぐらいの京浜港が一気にできてくるので、これからそういったことの大型拠点が展開されてきて、また、車両も4トン車で走るのではなくて、もっと大型車両を走らさなければいけないという話をしております、それでドライバー不足の問題、あるいは渋滞

の問題を解決していきたいと考えております。

それからもう一つ、ラウンドと絡めて大型車誘導区間のお話なのですが、今、コンテナのラウンドユースを進める上でやっぱりネックになってくるのってコストの部分大きいのですが、どうしてもリーマンショック以降、コンテナドレージの料金というのがずっと下に落ちて落ちて落ちてきて、今、ギリギリのところまで来ていて、正直な話をすると、各ドレージ業者さんは今の高速道路を走ると採算がとれない。やむなく一般道を走っているというのが一般的な状態なのですが、時間を守るために、あと、それから、一般道を傷めないためにも高速道路を走ってドレージを回す。そうすると、時間的な設定もできるし、ドライバーの拘束時間というのも短くできる。ラウンドも、要は2回転しかできなかつたところが例えば3回転できるとか、そういうメリットも出てくると思うんですね。これも要望なのですが、ラウンドユースを積極的に推進しているようなドレージ業者さん等、そういったところには例えば高速道路料金の割引とか、そういった優遇措置等がとられると、このラウンドユースという取組自体がもっと活性化されるのではないかと考えております。

すみません、短かったですけれども、以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

続きまして、埼玉県、諏訪様、よろしく願いいたします。

【埼玉県（諏訪）】 資料のボリュームが多いので早速説明に入らせていただきます。まず、1枚おめくりをいただきたいと思います。右下にページ番号が振ってありますが、2ページでございます。埼玉県の立地条件ですが、高速道路が南北に東北、関越、常磐自動車道、東西方向にはその高速道路と連結する外環と圏央道が走っております。外環は首都圏で唯一全線開通、圏央道は平成27年度中に全線開通して県内全線開通し、埼玉の交通網はさらに進展いたします。埼玉は首都圏の中央に位置するとともに、この充実した交通網によりまして、過去10年間の企業転入超過数が全国第1位、企業が拠点整備を検討している地区として物流・保管施設候補地としては全国1位、工場候補地としては海外、愛知に次いで3位となっております。

次のページでございます。3ページでございます。埼玉県では圏央道周辺の産業用地に係る立地ニーズ調査をアンケートで実施しました。回収結果は配布5,000に対して524でございます。アンケートの結果でございますけれども、左上にございますように圏央道周辺を中心とした企業立地ニーズは38社、希望の面積は78ヘクタールに上りました。

また、4番でございますけれども、新たな立地を検討している施設として38社のうち28社と多くの企業が物流施設の立地を検討していることがわかりました。

次、4ページでございます、圏央道周辺の産業基盤づくりでございます。県では圏央道のインターチェンジからおおむね5キロの範囲でインターチェンジ周辺や広域幹線道路の沿道などに限定しまして、田園環境と調和した一定規模以上の産業基盤づくりを誘導しております。市や町の産業基盤づくりを積極的に県では支援するとともに、民間活力を生かしながら官民連携で進めております。ご覧のとおり、平成18年度から24年度まで先導モデル地区11地区、25年度から現在までは産業誘導地区2地区を選定し、企業ニーズに応える形で産業立地を誘導しております。また、これらの地区の選定は周辺の農地や住宅地といった土地利用から見た開発適性、それから、事業としての実現性などの視点に基づいて指定しております。

次、5ページでございます。これらの取組によりまして帝国データバンクの調査によりますと、埼玉県企業の誘致件数は平成14年から23年までの10年間、本社、これは「社」と書いてありますが、「本社」の間違いです。本社移転増減ランキングで1,324件と全国1位でございます。また、右のグラフでございますけれども、埼玉県の調べでは平成17年1月から27年3月末までで県内の企業立地件数は800件ございました。計画ベースでの投資総額は1兆2,077億円、新規雇用者数は約2万7,300人が見込まれております。さらに県では圏央道を中心とした充実した交通網により埼玉県を魅力あるものとするため、また、産業活動を支えている物流を効率的にするため、コンテナラウンドユースを推進しております。

次のページからご紹介します。6ページでございます。国際海上コンテナ物流の現状でございますが、まず、1つが非効率的な物流でございます。輸入、輸出、いずれのコンテナ輸送も港を起点にしまして輸入、輸出企業との往復を行っておりまして、片道は空の回送となっております。埼玉県の輸出入は主に京浜港と呼ばれる東京港、横浜港、川崎港からなり、コンテナを運ぶトラックは年間輸入で50万台、輸出で18万台で合計約68万台になります。②でございます。物流量は年々増加しておりまして、京浜港全体のコンテナの取扱量は年々増えておりますが、中でも埼玉県分は5年間で7割増加、圏央道の効果もありまして関東で第1位の増加率となっております。結果といたしまして、埼玉県が最も利用する東京港ではコンテナの受け渡しの待ち時間が平均2.5時間と非常に長く、大渋滞が発生している状況で、コンテナを輸送するトラック運転手は非効率的な労働環境にご

ございます。

次、7ページがトラックドライバーの年齢構成比の推移でございまして、運転手の人手不足というのが深刻になっております。右のグラフによりますと、大型トラックの運転手は20代以下、これはピンクの部分でございますけれども、23年度でわずか3.6%、また、青の部分が50歳以上でございまして、3分の1以上を占めるなどドライバーの高齢化が確実に進んでいる状況でございます。

次、8ページでございまして。非効率的な物流の現状を解決するため、コンテナを輸入企業から輸出企業へ継続して利用することで今まで港へ返却したり、港から持ってくるための空コンテナの輸送をなくすコンテナラウンドユースを埼玉県では進めております。期待される効果といたしましては、①時間とコストの面から企業の物流効率が向上いたします。②でございまして、港で待機する回数が半減しますので、トラック運転手の労働環境の改善につながります。③でございまして。トラック輸送の距離が減りますので環境への配慮となります。④でございまして。船会社にとっては港でのコンテナストック過多の解消の一助になります。⑤企業の生産性が高まり、埼玉県への企業立地や既存企業の定着率向上が期待されます。

これまでコンテナラウンドユースは物流の無駄をなくす、効率的な物流手法として荷主やドレージ企業から取組を進めたい声がございました。しかし、荷主や陸運事業者など事業者にとって利害が異なるため、企業間の連携が難しく、進んでいないのが現状です。そこで、県が旗振り役となりましてコンテナラウンドユースを推進する取組を行っておりますので、次のページからご案内申し上げます。9ページでございまして。埼玉コンテナラウンドユース推進の仕組みをご説明いたします。埼玉県はコンテナラウンドユース推進協議会を平成26年10月21日に設立いたしました。構成員はコンテナラウンドユースを推進したい輸出、輸入企業、陸運事業者、協力したい船会社のみならず保険会社や金融機関が参加を希望し、構成員となっております。

多社異業種が連携できるよう県が後押しし、ラウンドユースを推進しようとする仕組みづくりは全国で初めてでございまして。取組といたしましては、情報交換、情報交流の場のほかに県がコンテナラウンドユース社会実験を平成26年11月1日から実施しております。後のページでご説明いたしますが、ラウンドユースを実施するきっかけとなっており、モチベーションが高まるとの声を構成員からいただいているところです。また、コンテナラウンドユースを安心して実現するためにこれまでなかったコンテナラウンドユースに係

る保険制度ができました。4番目、また、コンテナの情報を共有してコンテナラウンドユースを実現するためにパソコンやスマホで相手方を探せるシステムを平成27年1月20日から試行してございます。

次、10ページでございます。この協議会は多社異業種からなりますので、ラウンドユースを企画したい海外事業者や陸運事業者、そのつながりによる荷主への連携が広がったり、先ほどのラウンドユース保険の仕組みなど事業者の需要に応じた新たな取組が生まれる場となっております。構成員の皆様からは、このような協議会がなければ他社と出会えなかったという声をいただいております。ちなみに、金融機関は物流業界に注目しておりまして、頑張っている企業を応援する立場として協議会に参加しております。

11ページでございます。埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会、略してSCRU、この右上のロゴでございますけれども、年間2回程度開催し、全ての構成員で集まる場を設定しております。昨年度は10月と3月に2回、協議会を開催しました。3月には実際のコンテナラウンドユースの調整方法など実務面での話をラウンドユースの調整役をされている陸運事業者の方にお話をいただきました。右上の写真は3月に協議会を開催したときの会議終了後の名刺交換のものでございます。企業の枠を超えて交流がございました。

12ページでございます。引き続き今年度も年2回、協議会を開催する予定です。今年度の第1回目でございますけれども、7月22日、午後にさいたま共済会館で行います。今回はコンテナラウンドユースを推進するためのハード支援といたしまして、輸出入のコンテナ受け渡しのタイミング調整ができるコンテナの一時保管場所、デポが有効であると言われておりますが、その効果を検証するため、協議会構成員からの公募で選ぶ試験的なデポ、お試しデポを設置する提案を行っていく予定でございます。

次、13ページでございます。では、昨年度26年度11月から、平成26年11月から実施しているコンテナラウンドユースの社会実験についてご説明をいたします。今年度は引き続き通年で社会実験を行います。実施期間でございますが、平成27年2月1日から28年1月31日の1年間でございます。コンテナラウンドユースの実績を埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会の構成員が県にEIRのコピー等で報告いたします。報告の条件になるポイントはデバンまたはバンニングが埼玉県で行われていることでございます。今年度から新たに船会社が構成員と締結したCRU契約、デポ契約も報告の対象となりました。報告1件に当たりまして輸入、輸出それぞれ3,000円をデータ取得費としてお支払いするものでございます。

14ページでございます。平成27年5月末現在、9社の船会社のコンテナで435件のコンテナラウンドユースの実績報告がありました。この社会実験に関連する企業数は70社に上ります。

15ページでございます。また、これらのデータを解析した効果はご覧のとおりです。コンテナの移動距離が31.5%減りました。輸送時間は42.7%減っております。CO₂は29.9トン削減されました。このような結果でございます。

次、16ページでございます。社会実験からコンテナラウンドユースができる理由、できない理由を把握しまして、今後の支援策につなげたいと考えております。また、社会実験からラウンドユースの調整役、荷の種類、デバン、バンニングの場所やタイミング、デポ利用の有無が把握できますので、これら異なる要素による成立の違いを検討してまいります。

次、17ページでございます。埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会のメンバーは10月の発足時、26団体から始まりまして、5月末の現在で49団体が参加してございます。次のページにメンバー表がついてございます。

最後に、埼玉県コンテナラウンドユースの連絡先を載せております。埼玉県都市整備部都市計画課で行っております。

ご清聴、ありがとうございました。はしょってしまいましたが、申し訳ありません。

【根本委員長】 ありがとうございます。

続きまして、パナソニック株式会社、阿部様、よろしく願いいたします。

【パナソニック(阿部)】 パナソニックでITS事業開発を担当しております阿部と申します。私のほうは資料5でITSの技術を利用した商用車の運行管理支援システムについて説明させていただきます。

皆様もご存じのとおり、日本の物流、もう既に何度か説明もありましたけれども、99%は中小企業が占めております。埼玉県さんのお話もありましたように、少子高齢化の中で若年労働者の確保が難しいという課題があります。

3ページに行きまして、そうした課題についてパナソニックの幾つかの取組をご紹介しますと思います。特に国内では年間約10億トンキロぐらいの物量を全体では運んでおります。CO₂の削減ということで省エネ法を必達ということで4つの取組をしています。3ページに示しましたように、先ほどご紹介いただきましたエコルールマークもいただきながらモーダルシフト、エコドライブ、運送効率の向上、共同輸配送、そして廃棄物の再

資源利用、こういう4つの取組で取り組んでおります。

4ページを見ていただけますでしょうか。共同輸配送につきましては、皆様ご存じのとおり、パナソニックは主の工場が関西にありますので、東京に多くの物資、商品を輸送しております。尼崎に大きな物流センターがありまして、浦安まで約600キロ運んでおります。以前は帰りの便は空回送をしていたのですが、最近——最近といっても2009年ごろから異業種の方と共同輸配送を行うようになりまして、例えばこの事例ではT社、タカトミーさん、これはプレス発表もさせていただいておりますけれども、一緒に運ぶことによってCO₂の削減に取り組んでおります。

5ページに移ります。パナソニック、多くの社員がおりまして、社員食堂で廃油が出ております。それを集めまして、それをトラックの燃料に再精製しまして利用しております。この図にありますように、草津の工場から始まったのですが、現状では全国の工場での廃油を再利用する取組が進んでおります。昨年の実績ですと160トンほどのCO₂の削減、基本的にはこれはゼロになりますので、削減が実施できております。

続きまして、私の本業ですITSの技術を使った取組について6ページから説明させていただきます。国交省さんのほうが次世代のETCとしてETC2.0を昨年発表されました。このETC2.0、先ほどまで説明してきましたパナソニックの商品を運んでくれている協力会社に協力いただきまして、車載器ETC2.0を搭載しています。これで走行の軌跡、プローブデータをこの6ページにありますITSスポット、道路に設置された路側機で集めます。このプローブデータから中小の物流事業者さんでも容易に利用できるような運行管理システムというものを2012年から国土技術総合政策研究所様と一緒に2年半研究してきました。結果から言いますと、実験に参加していただいた方から安価で有益な運行管理システムを実現できたと申されておりました。

具体的な話をこの後、7ページから説明したいと思います。では、プローブデータとはどういうものかといいますと、車が200メートルごと、走行したその時刻、緯度経度、速度、加速度などを、ちょうど今皆さんも利用されているETCの中に、実際にはETC2.0なのですが、記憶されます。それが先ほどお話ししました路側機を通過時に全部データを上げるわけなんです。上げた事例がこの7ページにあります。これは大阪市内で実験に協力していただいている、ある1日の事例なのですが、このようなデータが取れます。それを拡大したものが右下の図になっております。

8ページに移ってください。では、そのデータがどのように利用されるかという事例な

のですが、高速道路にはおよそ10キロから15キロおきぐらいにITSスポットの路側機が設置されています。そこを通過するごとに国交省さんを通して、パナソニックを経由して物流事業者さんに情報提供しています。ですから、この次世代のETCを物流車両に搭載するだけで、今おおよそどの辺にいるかというものがわかるようになりました。これで現在位置管理ができるようになり、運行管理が容易にできるようになっています。

9ページにほかの事例です。プローブデータというものは時刻、速度、緯度経度だけなのですが、その情報からおおよそのCO₂の排出量も算出できることがわかりました。燃費法とほぼ同等の約10%ぐらいの精度で検出できるということが今回の実験でわかりました。全ての場合を検討しているわけではありませんけれども、おおよその場合でもこういうふうに見えるのではないかなと推測しております。

10ページには、その利用した安全運転管理についても実験をしました。先ほど申し上げましたように、プローブデータの中には加速度も取っております。加速度からどこがヒヤリハット、急ブレーキを踏まれたかというものもわかります。それから、その情報から事業者が安全運転教育というものを容易にできるということがわかりました。

そして、この情報を使いまして11ページなのですが、日報が自動的に作成できるということになります。おおよそ14項目ぐらい記入する項目があるのですが、これまではそれをドライバーさんがメモったりして、事務所に戻ってきて書かなければいけなかったのですが、その14項目中12項目ぐらいが自動的に作成できる。基本的に運転者氏名、積載状況などは記入しなければいけないのですが、それ以外は自動的にできるとなりました。

12ページに、今説明しましたものは日常の利用なのですが、これは去年の12月に名古屋で大雪が降りました。そのときにたまたまそのルートで今回の実験車両が通っておりましてので確認した結果を示しています。降雪があつて非常に交通が渋滞してしまつたりして、ルートをいろいろ変更しなければいけない。こういうものも事業者が判断することによってドライバーにどういうルートで行けば目的地に所定の時間どおり通れるということを伝えることができました。これ以外には土砂崩れの際にも有効に利用したという結果がわかっております。

最後に、こうした実験参加者のヒアリングのコメントなのですが、次世代のETC、ETC 2.0から上がるプローブデータというものは、車への装着も非常に容易ですし、上がってくるデータをぜひ民間に早く開放してほしいという要望があります。それを使った中小事業者への運行管理サービスの早期実現というものにも非常に期待がされています。具

体的な言葉をそのまま書いてありますけれども、先ほどお話ししましたように物流事業者さんからは、紙による運行管理では走行距離とか休憩時刻などをドライバーが記入して、それを事務所へ戻って書かなければいけないものが自動的に日報が作成できるように非常によくなった。安価なE T C 2. 0 車載器だけで容易な運行管理が可能になりましたという話がありました。

荷主側からは、今日は情報を示しておりませんが、車のダイヤグラムもわかります。それによって先ほどもお話がありました、渋滞で待ち時間とか、荷卸しの待ち時間とか、そういうものが容易にわかるようになりまして、では、荷主側とすれば何時に出発しなければいけないのか、あるいは何時に例えば工場に来ていただかなければいけないのかというものが判断できるようになりました。こういう情報を利用することで、こうした日常だけではなく、悪天候、災害、あるいは渋滞が発生したときにどのような運行を指示すればいいかというものも容易に推測できるようになったということがわかりましたので、ご報告させていただきます。

【根本委員長】 ありがとうございました。

興味深い事例を教えてくださいました。これから質疑の時間に入っていきたいと思うわけですが、時間の有効な使い方を考えまして、1人1問、あるいは短ければ2問、第1ラウンドでまず質問者、全部質問を出していただいて、それで答えていただいて、できれば2ラウンドぐらいしていきなさいと思います。

【二村委員】 ありがとうございます。では、J R 貨物様に伺いたいのですが、たくさんあるのですが、ズバッと中長期の視点から投資が必要であるとお考えになっているポイントがあれば教えてくださいなさいと思います。もちろん、中長期ということですので、31フィートコンテナとか、そちらでもよろしいのですが、できればインフラ投資のほうで教えてくださいなさいと思います。

以上です。

【根本委員長】 では、小林さん。

【小林委員】 日本通運さんをお願いしたいのですが、このコンテナを所有している主体は誰かということ。それから、埼玉県さんにこのラウンドユース推進といいますか、コーディネーションの主体となるのはどのプレイヤーなのかということを教えてくださいなさい。

【岡田委員】 J R 貨物さんにお伺いしたいのですが、今回、31フィートコンテナの活用を今後推進していくということでの大きな課題といいますか、ボトルネックに

なる点、その中でも特にターミナル駅の取扱いと申しますか、規模ですとかホームの問題とか、そういうのがもしあれば教えていただければと思います。

【朝倉委員】 パナソニックさんなのですけれども、E T C 2. 0を使った運行管理って非常によいアイデアかと思うのですが、通常今の運行管理に使われている、いわゆるデジタコ、GPSのシステムと比べて、このE T C 2. 0じゃないとできないことは何かということですね。つまり、安くできるということがメリットなのか、あるいはそれ以外のことが何かできるということなのか、その辺を少し教えてください。

それからあと、多分、JR貨物さん以外の方なのですけれども、私、よく自動運転システムの会議に引っ張り出されるのですが、今日お話を伺っていると、自動運転システムということが1つも出てこなかったもので、あんまりそういう期待はないということによろしいのでしょうか。

【根本委員長】 それはどなたへの質問ですか。

【朝倉委員】 どなたでも結構です。

【大串委員】 日通さんに1つといいたいでしょうか、コンテナマッチングに関してコーディネーター機能なのですけれども、システム構築なども関係してくると思いますので、結局、誰がどう担うべきものなのか、公的機関が担うべきものなのか、フォワーダーとかいろいろなところが協議会をつくって担うべきものなのか、今、担われている実感として教えていただければと思います。

あと、埼玉県さんですけれども、コンテナマッチング支援システムを運営されていると思いますが、構築費用は幾らだったのでしょうか、利用実態はどうでしょうかというところでお願いします。

【羽藤委員】 JR貨物さんにですけれども、容積率の緩和とか空間の有効利用を考えると、そういったようなところで空間開発のバリアがないかということが1点お聞きしたいのと、あと、日通さんにですけれども、ラウンドユースのマッチング情報と双方の、多分、経路データの提出の標準化がないと、なかなか高速の割引とか、そういうところに向けては少し難しいのかなと思うのですが、情報の共有化とか標準化みたいなことについての業界の温度感と申しますか、そのあたり、E T C 2. 0とか多分、全部標準装備したほうがこういうことで恐らく進むのではないかなと思うのですが、そこら辺の温度感を少しお聞かせください。

【根本委員長】 そうしたら、私も1問、埼玉県さんにお聞きしたいと思っておりますけれど

も、今いろいろな先進的な取組をされていますけれども、県、国としてどんなインセンティブを付与できそうかということをお伺いしたいのですけれども、例えば大型車誘導区間みたいなものを、もう少し最後の工場のところ、入っていくところまで広げてというお話がたしか日通さんからありましたけれども、県と国が協力してそういう大型車誘導区間みたいなものを広げて拡大していくとか、あるいは国交省ではないですけれども、いろいろな税関検査とか通関とか、要するに国とか県が何か規制の緩和とかで手伝えることが何かあるのかなのか、そういうことに関し県として取組を考えておられるか、お伺いしたいと思います。

それでは、今、たくさん出ましたけれども、自分に対して投げかけられた質問と思っただ方はお答えいただきたいと思います。では、マイクのほう、お願いいたします。

【日本貨物鉄道（玉木）】 幾つかご質問いただきました。最初は設備投資の件ですが、中小観点ということでして、まだJR貨物は今、中期計画をつくりまして平成28年度を目指してテスト事業の黒字化ということで、今、全社一丸となって頑張っていますけれども、今の財政構造ですと関連事業で鉄道事業など含めて経常を出しているという状況です。本来の事業で今収入のそのほか、特に営業マンを増やして営業に力を入れて収入の増加、それから、コストダウンと頑張っておりまして、実は先ほど国鉄改革のお話を申し上げまして、62年4月に分割民営化で旅客会社6社と貨物会社1社、7社になったのですが、国鉄時代の末期は非常に財政赤字、毎年1兆円ぐらいの財政赤字が出てどんどん債務が蓄積するような状況の中で、実は国鉄の末期、設備投資は旅客中心です。貨物については設備投資、特に老朽化設備の更新がずっとストップしました。

JR貨物がスタートしまして、その老朽設備の更新、それから、特に車両、機関車、コンテナ貨車が国鉄時代の末期、しばらく全く更新がなされなかった時代がありまして、いまだに当社の車両はかなり耐用年数を超えたものがかなりまだあって、その更新がかなり残っています。ちょうど年数でグラフをつくると、ぼっこり国鉄末期に全く更新してなくて、ものすごく古いのがまだたまってまして、早くこれを更新したいということで、ただ、企業経営の体力の問題がありますので、今一番の課題は老朽化した車両の更新、老朽設備の更新、これを28年度の鉄道事業の黒字化、その後、経常利益を100億円ぐらい安定的に出せるようにして経営の自立化を目指していますが、その最前提としてこの老朽化の車両、それから、いろいろな輸送設備の更新というのを一番の重要課題だと思っています。

それから、31フィートコンテナの話が出ましたけれども、31フィートコンテナ、汎用コンテナの12フィートのコンテナとか20フィートコンテナに比べてどうしてもフォークリフトというより、トップリフター、そのリフトの数が数えられること、それから、荷役に時間がかかりますし、まず一定のスペースが必要であるとか、そういった問題があって、それで通常時はそれぞれトップリフターを拠点の駅に置いて対応可能なのですが、異常時のときに駅の限られたところでトラック代行等やるとか、いろいろそういったトップリフターを扱う駅が使えないとき、異常時の普段使わない駅で31フィートコンテナを扱おうとすると、どうしても限界がありますので、去年、東海道線で土砂が流入して10日間とまって、あのときに結局、20%しか運べなくて、そういったことに対してどういった予防措置をとったらいいか、今、シミュレーションをやっておりますので、それが1つ大きな課題になっています。

それから、駅の容積率の話が出ましたが、すみません、今、思い当たらないので、現場のほうでその辺の何かバリアになっているのかどうかというのは、調べてまたお答えしたいと思っております。

【日本通運(犬井)】 では、まず1つ目、3つかな、あると思うのですけれども、コンテナの所有者なのですけれども、コンテナの所有者は現状マッチングをしている中で言うと、基本的に船会社ですね。船会社なので、先ほど申し上げたとおり輸出、輸入の船会社が合わないマッチングはできない。現状、船会社同士で自社のコンテナを融通し合うということは、例外的にないとは言いきれないのですが、ほぼできない話なので、結局、輸入の船会社と輸出の船会社が合わないとまずマッチングできないという状況があるのですが、ただ、今後の展開としてなのですけれども、と言いながらも実際に船会社が自分でつくって自社所有しているコンテナというのは、流通しているコンテナの大体60%ぐらいで、残りの40%というのはリースコンテナですね。

これは例えばトライトンとか、ビーコンとか、こういう大手のリース会社が世界中にあります、ここから船会社が借りている。この契約は1年だったり、半年だったりいろいろなパターンがあると思うのですけれども、それで流通している。もちろん、これも例えば商船三井さんが借りれば、商船三井さんの所有になっているので勝手には使えないのですが、今後のラウンドユースの展開として、このコンテナを借りるという契約自体を物流業者とか荷主さんとか、こういうところがしてしまえばいいんじゃないのという議論はあって、これはコンテナシェアリングという形になるかと思うのですが、という方向性が1

つありますので、もちろん今の状況下で船会社さんにこのコンテナラウンドの議論に入
ていただくということは大事なことなので、まず、それを進めなければいけないと思
うのですが、その次のステップとしては、そういったことも考えられるのではないかと
いうことで、実際にリース会社のほうとそういった話し込みではないですけれども、打診を
したりというようなことも一部行っているようなところもあります。

それから、次の、すみません、埼玉県さんへの質問と重なってくるかもしれないの
ですが、コンテナマッチング、では、コーディネーターは誰がどうやってやるのとい
う話なのですが、誰もやっていなかったの、誰もやっていないというか、荷主さん
が自分でやっている以外はやっていなかったの、去年始めた。今のところ1年間や
らせていただいてやってきているのですけれども、どうしても日本通運という会社
がやると、私企業です、要は話をもちかけたら、うちの仕事もとるんじゃないの
とか、そういう話になるので、なかなか一定以上は進みづらいというところ
がありますので、今、皆様方、国、地方自治体も含めてご相談しながら進めて
いるのは、物流業者を中心として、いろいろなところ、物流業者という意味
はフォワーダーもいるし、ドレージ業者さんもいるのですけれども、もちろ
ん荷主さんも入っても構わないのですが、1つ仮定の公的性格の強い団体等
をつくって、そこでマッチングの業務を行う。

あわせてシステムも、うちで開設はしているし、埼玉県さんとしてもあるの
ですけれども、そこで公的な基準をつくって動かしてもらおうという形にしてい
かないといけないのではないかということで、今年はそういった活動をさせ
ていただきたいなと思っております。そうしないとなかなか、それぞれの会社
の自我とかエゴとかが出てくるので、皆さんの利益になるように、きれい
事を言うてしまうのですけれども、していくのはちょっと難しいのかな
と思っております。

それから、そこにくっついてきて、先ほどの高速道路の割引等も含めた
データ等の話なのですが、なかなか難しいと思うんですね。結構、ごまか
そうと思えばごまかせるようなところになってしまうと思うので、先ほど
申し上げたような公的な、何かこういう機関みたいなものでコントロール
、あと経路のデータということで言うと、これもご相談はさせていただ
いているのですけれども、NACCSセンター、こちらの情報というのが
公的性格の強い情報だと思いますので、これがうまくリンクして使える
ようになれば、それなりのデータベースになるのではないかと考えて
おります。これはご相談はさせていただいていますが、まだ途上の段階
なので何とも言えませんけれども、そういったこ

とで進めていけるのではないかと考えております。

以上です。

【埼玉県(田中)】 埼玉県でございます。まず、小林先生の質問でございますけれども、コーディネーターの主体というところでございます。埼玉県でラウンドユースの実績データというのを435件、これまで取得させていただいています。その中を見ますと、コーディネーターの主体で一番輸入と輸出の情報を持っているのが、出てくるのが陸運事業者です。運んでいる人、この人たちが情報を持っているので主体となるパターンが多いです。もう一つは大手の荷主です。大口の輸入企業とか、大口の輸出企業、ここにやっぱりコンテナが集まりますので、大口の輸入企業であれば、この空になったコンテナ、誰か使いませんか、逆のパターンですね。そういう人がいます。あとは、今日、日通さんいますけれども、NVOCCと呼ばれているところとか、フォワーダーと呼ばれているところがそういうマッチングのシステムを駆使してやっているパターン。あと、最近出てきたのが倉庫業の方々です。大手の倉庫、何々倉庫という大きな会社さんがありますけれども、そういう方々がやるパターンが出てきています。

続いて大串先生の話ですけれども、システムの開発でございます。システムの開発については、49社の構成員の方々が独自に開発をしているということで、県費としての支出はゼロでございます。どうしてそんな簡単にできるかという、SNSって今話題になっている、ああいうものを実は使っていて、スマートフォンとかでこのコンテナ、誰か使いませんかとつぶやいて、それに答えていただく。そんな状況ですね。

それから、根本先生のインセンティブの話ですけれども、社会実験をやっているのが非常にいいというお話も聞こえてきているのですけれども、我々もやりたくないなと思っているのは、補助金制度はやりたくないなと思っています。なぜかといいますと、補助金って切れた途端にとまってしまうんですね。補助金、よく麻薬だと言われているのですけれども、なるべくその麻薬は使わないでやっていきたいなと思っています。じゃあ、どうするかというので、一番困っているというか、大きな課題として見えてきたのが特車の許可なんですね。マッチングは何とか工夫をして合わすことができるのですけれども、じゃあ、急にマッチングの相手が決まったからといって運べるかという、特車の許可が大きな壁になってきてしまっていて、大分いろいろな規制緩和も進んでいて、許可もスムーズにできるようにはなったといえ、まだお金、費用もかかるし、最低でも2週間の許可の期間がかかるということもございまして、ここの壁をどう突破するかというのを今検討している段階

でございます。

以上です。

【パナソニック（阿部）】 パナソニックです。朝倉先生からご質問があった件なのですが、デジタコとE T C 2.0は少し違いまして、200メートルごとにサンプリングするというので基本的には違うもので、共存するものだと思っております。ただ、一方、中小の物流事業者さんの経済状況から見ますと、物流車では約9割ぐらいのE T Cがついています。それを載せかえるだけで、今ご説明したようなサービスが受けられますので非常に有効ではないかなと私は考えております。

以上です。自動運転も……。

【根本委員長】 では、どうぞ。

【パナソニック（阿部）】 これはパナソニックとして約9割ぐらいの国内の輸送はトラックに頼っております。関西にありまして、どうしてもドライバー不足と聞いているのですがなかなか、物はできたのですけれども運べないという状況もありました。そういうときに、これは期待なのですが、特にトラックの自動運転、連結の実験もやられていましたけれども、ああいうものが実現されるとドライバーが少なくなっているものの、カバーしてくれるのではないかなという期待をしたいと思っております。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ここからは個別にディスカッションしていきたいと思いますが、今のプレゼンターからのご回答に対してまた質問する、あるいは自分の意見も交えながら、こう思うのだけれどもどうだろうとか、そんなやりとりが幾つかありそうなので、いかがでしょうか。朝倉先生、口火を切りますか。今、盛り上がってきたので。

【朝倉委員】 ありがとうございます。E T C 2.0に関する限りですけれども、せっかくのE T C 2.0というものが整備されつつあるので、それを有効に活用したシステムが幾つか動くということはすごくいいことだと思います。そのときに多分、道路側からすると何を運んでいるかという情報が、逆に道路をいろいろ管理されている側にフィードバックされるようなことがあれば、なお使い勝手がいいと思うのですけれども、これは非常に微妙なので、そこまで開示しないと使ってはだめよなんていうことを言った瞬間に誰も使わないということになりがちなので、そうはならないと思いますが、何かそういった道路管理側からはわからないのだけれども、一旦そこで物流事業者さんなり、輸送事業者さん

に渡って戻ってくるときに何かプラスアルファで戻ってくるものがあれば、なおそういうシステムが社会的に有効に使われる可能性があるのではないかなとは思いました。これは申し上げたように、返すものによっては返せないというものもあるかと思うので、あれば便利だけれども、返せないというものがあるかもしれませんから、それはまた別途検討しないとイケないと思います。

それで、もう1点、マッチングの話がさっき上がっていたのですけれども、マッチングに関しては、それこそシェアリングできるものだったら何でもマッチングしますというようなビジネスが今結構はやっていますよね。空き家にしても、空いた車にしても何にしても。そうすると、そういった事業者さんでもなく、あるいは自治体でもなく、全くの第三者が何も持たないでそういったサービスをするということも十分あり得ると思うのですけれども、そういったものの動向というのはどういうことになっているのでしょうか。これは若干質問です。あるいはそれはもしかするとルールに抵触するので、できないということなのかもしれないのですけれども。

【根本委員長】 質問、場合によっては国交省の方が後でお答えになっても構わないと思います。あと、荷物の中身をひもづけするのは難しいかもしれませんが、途中で、道路上ではかった重さなどをひもづけすると、またそれは結構、有用な情報になるような気もいたしました。

さて、ほかの先生方、何かコメント、ございませんか。

【羽藤委員】 埼玉のコンテナラウンドユースの推進の取組のところで、デポの話が少し出ていたと思うのですが、あと補助金的なものはなかなか長続きしないのというような話もあったのですが、複数の事業者さんが使うような一時保管とか、デポをどういうふうに整備していくかというところに関しては、場合によってはそういう公共が用意するか、そういう考え方もあるでしょうし、あるいはその際の配置みたいな問題が一体どういうところがいいのかとか、そういう考え方もあろうかと思えます。このデポの少し、今、いろいろな社会実験も行われているということで、考え方等について少しお伺いできればと思いました。

【根本委員長】 ありがとうございます。

【大串委員】 J R貨物さんに質問ですけれども、CO₂削減とか皆さんすごくきれいにおっしゃいますけれども、今、その排出権取引そのものがうまくいっていないということもあって、言うけれども、そのコスト削減に直結するわけではなしというところがある

と思うのですが、お客様、顧客の皆さんのモーダルシフトのインセンティブは主に何なのか、CO₂削減なのか、BCPなのか、コストなのか、何に敏感に反応されているのでしょうか、それを教えてください。

【根本委員長】 いかがでしょうか。

【岡田委員】 羽藤先生と同じご質問なのですが、このコンテナラウンド輸送を進めていく上で、この物流拠点というのをどういうふうにと考えたらいいかって、大きなポイントかなと思います。公的物流拠点というのを、もしこういうふうにと考えたかどうかというようなイメージを持っていらっしゃったら教えていただけないかということと、あと民間で、これはどういうところ、今、社会実験でやっていたら使っているのか、あるいはそういうような場所の提供というのは本当に今後も可能なかどうか。その辺について教えていただければと思います。

【小林委員】 まだマッチングにこだわっていますけれども、考えてみれば、ある意味で物々交換みたいな、行くのと帰りのニーズがちょうどまいことマッチングしたときにはこれができるのですが、そうでなかったらなかなか相手を見つけるのが難しいときがありますよね。トータルの中でどれぐらいがこのマッチングというのか、このラウンドサービスの対象になり得るのかという、そのウェイトみたいなもの、それを教えていただけたらありがたい。

【二村委員】 実は私も羽藤先生とかなりかぶってしまうのですが、たしかコンテナラウンドユースの先鞭を切ったのはクボタだと思うのですが、あちらの方のお話によるとインランドデポをうまく使ったのだというようなお話があったのですが、要は税関などのああいのようなこともできるような、少し高度なデポですよね。というようなものの誘致の可能性が埼玉県様、あるかどうかというのを伺いたかったことと、それから、現在、データ取得費という形で3,000円を出されているわけですよね。これは恐らくインセンティブになっているのだと思うんです。補助金は麻薬であるというのは、本当にそのとおりなのですが、3,000円というようなものの今の性質、面倒くさいことをやってもコストがかかっている。それを3,000円で補填しているというような発想になると、これがまたその3,000円が切れたときに、このシステムが回らないのではないかとというような懸念もあるので、いかがでしょうか。

【根本委員長】 では、私もコメントをさせていただきます。先ほど埼玉県さんのほうから特車の許可のところ少しネックになってラウンド輸送が進まないというお話がありまし

たけれども、基本的に日本で大型車の一般的制限値が低過ぎて、海上コンテナ、許可がないと走れないということ自体は、変えたいなと思っているところです。また、大型車誘導区間をうまく使えば3日で許可が出るとかいうことですから、その利活用をもう少し図っていくべきではないか、当面はですね。というようなことを思いました。

あと、JR貨物さんにお伺いしたいのは、前回のヒアリングでも12フィート、31フィートというのはガラパゴスではないか。今、サプライチェーンが国際化していく中で40、20にしてどんどん変えていくべきではないかという意見もあったのですが、31フィートが何で便利かというと、これは20トン、25トンの車で、許可なく運べる最大の大きさだからなんですね。ですから、これがもう少し大きなトラックが普通に走れるようになってくれば、あるいは大型車誘導区間で極端に言ってETC2.0をつければ特車の許可は要らないよとか、そういうふうな規制緩和になれば、もっと使いやすくなる。それで、40フィート、あるいは20フィートが普通に使えるようになれば便利だと思うのですが、JR貨物としてそういうふうなことについてどういうふうなお考えかということをお聞かせ願えれば。

それでは、また自分のところに当たっただろうなと思うことに関してお答えいただけますか。

【日本貨物鉄道（玉木）】 2問いただきました、1つがCO₂削減、先ほど私もプレゼンでCO₂削減のPRをさせていただきました、これは我々の風としてどう感じるかなのですが、京都議定書をつくりまして、あのときに京都議定書の目標達成計画というのが政府でつくられて、それに基づいてモーダルシフト推進というのがあったのですが、あのときの感じはなかなか風が吹かないですよ。やっぱりマーケットコスト、コストとリードタイム、この2つだと思うんです。

それで、最近、やっぱり世の中変わったな。これはCO₂というよりも労働力のトラックドライバーの問題のが大きいかもしれませんが、ただ、いろいろお客様のお話を伺っていますと、昔は言われなかったのですが、CO₂削減というよりも、とにかくまずコストだという感じだったんですけど、最近、皆さんおっしゃるんですよ。CO₂削減というのは。だから、やっぱり単純にきれい事だけではなくて、トラックドライバーの原因が大きいのだと思うのですが、CO₂削減、今、この状況になってCO₂削減に協力するというのが何か世の中の常識になっているというか、昔はそういう言葉がなかったのが最近ものすごくよく聞くようになりましたので、世の中が変わってきたということ

が1つあると思います。

それから、大型コンテナの話ですが、実は40フィートのISO規格の背高コンテナ、東北のほうは特に建築限界とトンネルの限界等ないのですけれども、東京貨物ターミナルから関西、福岡、九州のほう、トンネルでどうしても制限にかかりますので、国交省さんの今年度予算をいただいて、低床貨車の実証実験を行います。これでトンネル限界の中でも背高コンテナを基準内で運べる、それを実証実験を経て実用化をして、将来、そういう方向で海上コンテナをそのまま、40フィートのISOコンテナをそのまま鉄道輸送できるようにしたいと思っています。

それから、31フィートコンテナも、先ほどトプリフターの駅の配置の話を少し申し上げたのですが、31フィートコンテナ自身も利用運送事業者さんのほうで随分いろいろと整備をされていますけれども、JR貨物も今年度実は国交省さんの補助金をいただいて40個つくらせていただきまして、なかなかやっぱり設備投資でそういった補助金をいただけると非常に作りやすいというのがありました。その辺をつけ加えさせていただきます。

【日本通運(犬井)】 インランドデポのところを少し我々の立場で。先ほどクボタさんの話が出たのですけれども、今、とりあえずインランドデポとして関東で機能しているのが筑波と宇都宮と太田と3カ所あって動いているのですけれども、クボタさんは筑波のデポを使われていて、大体輸出1万2,000本のうち7,000本ぐらいマッチングしているはずなので、輸入の相手を見つけて、これは独自でやられているのですが、すごいことだと思うのですけれども、インランドデポがあると物の出し入れ、タイミングのはかり方等いろいろとはかれるのでできる。といった意味で言うと、埼玉県さんの話もそうなのですが、インランドデポというのは1つファクターとしては必要かと。ただ、インランドデポって、実は収支だけ見たら絶対に成り立たないような商売だと思われる。

というのは、リフトオン・オフしても大体もらえるお金って2,000円とか3,000円で、あと保管料はあんまりもらえるケースが少ない。どういうことかということ、1日100本やったら、その程度のお金にしかならないということで、しかも、例えば実入りの中身の入ったコンテナを置こうとすると、一昨年計算、試算をしたことがあるのですけれども、3,000坪の敷地に実入りのコンテナを要は3段積みにして耐えるようにつくと、大体6億から8億ぐらいかかる。要は地盤の整備と、あとセキュリティとかで。成り立たないのですけれども、なのでほかの商売と一緒にしてやらなければなかなか難しいだ

ろうなということで、先ほどの3つのインランドデポというのはそういった形でやっている。

今、我々が欲しいなと思っているのは、そんな実入りが置けるような立派なところでなくていいので、空のコンテナを二、三段積んで、これだったらアスファルトでもいけるので、そこで空コンテナのスイッチができて、輸入が終わったコンテナをそこで卸して、今度、輸出に向けて拾っていくとか、そういうようなところがいいのではないかなど。そうすればコストもかからないし、今、現状にある遊休地とは言いませんけれども、どこかの業者さんの空き地とか、それこそJRさんの貨物駅とか、そういったところで見つけていけばいいのではないかと考えています。そういうのをわりに細かめにつくることでいろいろな、もうそれぞれのお客さんによって千差万別だと思うので、それで広がっていくのではないかな。やっぱり外環道内と言ったら言い過ぎなのですがすけれども、東京エリアに入ってくる車の台数をなるべく減らそうというのをこの中央環状線あたりでとめて、コンテナもそうなのなのですが、もっと言えば大型車両もそこでとめて、そこからまた違う動き方をするようなことができればいいのではないかと考えております。

【根本委員長】 マックスどれぐらいマッチングできそうでしょうか。

【日本通運(犬井)】 ニーズですか。現状は京浜港の輸入コンテナ、総コンテナ数からいくとマッチング率って、多分、零点台だと思うんですね。1%ってないと思うんですね。じゃあ、どのくらいできるかという、ものすごい頑張っても、多分、1桁だと思うのですが、でも、5%できたって相当な数になりますので、その辺もすると。

もう一つは、先ほど玉木さんがおっしゃっていましたが、鉄道を使った内陸のCYができれば全然様相が変わってくると思うので、これは若干遠い将来の話かもしれませんが、アメリカもヨーロッパも、あるいは南アジアだってタイのラートクラバンという内陸のCYなんていうのは1日120両ぐらいの車両が入ってきて、レムチャバンという少し遠くにできた港から動いている。ああいったことができるのと全然状況が違うかなとは思っております。

【根本委員長】 ありがとうございます。

【埼玉県(田中)】 では、埼玉県でございます。デポの話なのですがすけれども、デポについては筑波の話が出てきましたけれども、あれは筑波、最初は茨城県がつくったんですね。茨城県がどうしようもなくなって手放してクボタが運営しているというのが現状です。何でそうなったかといいますと、税関の話、さっきちょっと出てきましたけれども、最初、

税関機能をそのデポで処理しようというのが大きな目的だったのですがけれども、規制緩和が進んでしましまして、今、AEO制度とかができるようになってしまっていて、大手の輸出の企業、輸入の企業が独自で税関の機能を持っていますので、そのデポを利用する必要がなくなってきたというのが大きな話なんですね。ただ、我々としてこのラウンドユースするに当たって、このデポの重要性というのを再認識してしましまして、じゃあ、どうするかということで、公共でインフラとして整備をしようかという考え方はあります。

もう赤字でもいいじゃないか、道路と同じでインフラとして整備しようかというふうには思っていますけれども、それよりも先に民間のデポというのが小規模ながら少しずつあるんですね。その民間のデポをもっとうまく使えないかということで、今、お試しデポで仕掛けようとしているのは、民間の、もっと言えば陸運事業者の自分のところの敷地を使って小規模ながらのデポをつくっていかうというのが、今、我々がやっているところです。民間でたくさんつくって、立地の話も出ましたけれども、いろいろなところでそのデポを、小さなデポをつくって行って、その中で例えばコンテナの色を変えるため、船会社とも一応合わせるための公共的なヤードが必要であれば、それを我々が考えていくという方向で今進めようかというのを考えているところでございます。

もう一つ、補助金とかありましたけれども、我々、今、3,000円という説明をさせていただいたのは、補助金ということは一切言っていないで、データ取得費と言っているんですね。実はラウンドユースって、どこでどういうふうにとれぐらいされているかという情報が全然なかったもので、埼玉県でこの3,000円をお支払いしてラウンドユースした実績を買い取らせていただいている。そういう位置づけのものでございます。こういうデータがないとこれからの戦略が全然立てられないという状況です。なので、ずっとやっていくものではございません。

参考に、小林先生が少し言われていましたけれども、マッチングの率ってどれぐらいか。我々が目論んでいるのは、今、50万台の輸入があつて、18万台の輸出があります。完全にマッチングができたとしても68分の18、30%しかマッチングができないんですね。ただ、マックス30%なのですけれども、そこの中には、さっきの船会社の相性、あとタイミング。それから、荷の相性というのがあるんですね。油が臭いもの、においがついたもの、あとは食料品と何とかのマッチングはできないとか、いろいろありますので、そういう荷の相性とかも、できないものをどんどん除外していくと、さっき犬井さんが言われた1桁台になるのではないかというような状況でございます。

以上です。

【パナソニック（阿部）】 パナソニックの阿部です。物流拠点にこうしたプローブを収集できるようなインフラ、路側機を設置していただけますと、例えば物流事業者さんの中、あるいは傭車でテンポラリーに契約されて利用されていることも多いと思います。そういう人たちが何時に着くか、あるいは今どこにいるかというものもかなりわかる。E T C 2.0を搭載するだけでわかるようになりますので有効ではないかなということに気がつきましたので、意見として申し上げたいと思います。

【根本委員長】 ありがとうございます。

今日は何かすごくいろいろ勉強になることがたくさんあって、個人的に非常にうれしいのですけれども、A E Oで規制緩和されてデポの必要性がなくなったのは皮肉だなと思う。

では、どうぞ。

【菊地道路局道路交通管理課長】 特車管理の許可の関係とか、E T C 2.0関係の話が出ましたので、担当しております道路交通管理課長の菊地でございます。この場を借りていろいろご意見いただいたものについて、状況等ご説明できればと思っております。

本日の会議、いろいろなご説明、ありがとうございます。特にパナソニックさんのほうで、ちょうど実験をやっていたものの紹介ということで、大変効果的だということでご紹介いただきました。

また、朝倉先生からは何を運んでいるかわかればさらにいいねということについては、いろいろ制約がございますが、例えば協力いただけるような業界と連携しながらやってくとか、物資流動調査等やっておりますので、そういうものとうまく連携できればいいのではないかなと思っております、これもぜひ検討課題として整理していけばいいのかなと思っております。

あと、根本先生からは特車の許可の関係で、大型車誘導区間をうまく活用できないだろうかということで、これについても日通さんや埼玉県さんからもラウンドユースをやるに当たっては、特車の許可をより短くという中で、根本先生からもご紹介がありました大型車誘導区間というものをよりこういう物流基地と連携させながらやっていくことで効果的に活用できるのではないかなと思っておりますので、それもぜひ引き続き検討させていただきたいなということと、あと特車の関係で、これをうまく特車に使えばさらに許可をうまく効率的にできるのではないかということもありました。E T C 2.0の経路機能を活用しながら、その許可にもうまく活用できるものをさらにバージョンアップ、検討しております

ので、これもうまく試行等できる状況になりましたら、公表していきたいなと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【根本委員長】 どうぞ。

【石川道路局企画課長】 1点だけ補足をさせていただきますと、根本先生から、まず大型車誘導区間、これをまず活用ということをおっしゃっていただいたのですけれども、確かに日本の中では世界標準のコンテナが走れないという構造上の問題があるところがありますけれども、一方、土地利用とかの関係で本当は走ってはふさわしくないところというところもありますので、そこは本来、大型車が走っていただくように適切なところであれば世界標準に合うように改良していく。一方、そういうところに誘導していくということがふさわしいのではないかと考えておまして、先ほど日通さんが言われたとおり首都高にしても、中央環状を含めて、そこから外側にできるだけ誘導していく、そういうことで使い方のほうもあわせて考えていくべきではないかと考えております。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。羽尾さん、お願ひいたします。

【羽尾物流審議官】 いろいろなお指摘をありがとうございます。その中で先ほど根本座長から、31フィートコンテナ、あるいは40フィート、20フィートの関係をご指摘いただきました。実は主として40フィートコンテナなど輸出入コンテナに使われているのですが、実はJR貨物で、その輸出入コンテナを今扱っている率というのは極めて低くて、数%も行っていない状況です。これをもっと増やしていくというのがこれから大事な課題だと思っておまして、実は昨年度、輸出入コンテナを鉄道輸送でもう少し促進する、このことが例えば大井埠頭などの混雑の緩和、こういったものに資するであろうということで、そういう研究をいたしました。今日、手元に資料等ありませんので、また次回、報告をさせていただきますが、その中でやはりショートドレージをいかに効率化していくかとか、あるいはコンテナラウンドユースをどう使っていくか。

それから、今日議論になりました内陸の取扱施設をJR貨物でどういうふうにこれから整備していくか、さらには今日ご説明のあったオン・ドック・レールというので東京貨物ターミナルからさらに大井埠頭まで、もう少し延ばせば直接船から取り入れる。そういった研究もいたしておりますので、そこら辺また次回お時間をいただければ、こんなことが課題になっていますというのはご報告させていただきたい。その中で40フィートのコン

テナを、先ほど玉木さんからお話がありましたように、東海道方面には、特に背高のコンテナはトンネルがつかえて運べないということがあって、これを低い、低床貨車を開発しようというふうに、今、JR貨物さんと一緒にやっています。そういった状況もあわせてご報告をさせていただきたいと思っています。

それからもう一つの課題は、これにもありましたが、輸送障害が起きたとき、去年の10月に10日間ほどとまりましたが、このときもやはりどういうふうに変えていくのだというときに輸送障害対応というのも1つの課題で、これも今研究していますので、それもあわせてご説明させていただきます。いずれにしても、その40フィート、20フィート、あるいは31フィート、12フィート、いろいろあるのですが、JR貨物の1つの今の課題は、それほど便数を増やせられない。これはダイヤの制約とかある中で、やはりそれぞれのコンテナにいかに積載効率よく積んでいくかということだと思う。今、40フィート、20フィートを例えば国内で直ちにやりましょうといったときに、どうやってその荷物を効率的に積めるのだということが課題になってくる。今、12フィートのJR貨物の大半のやつも積載効率で言うには満載になっていないのも多くありますので、そういったことも課題であるので、有効に運ぶという観点、こういったものを加味しながら、それから、輸出入コンテナのその動向も見ながら対応していく必要があるのかなと思っています。いろいろな施策を打っていく必要があるというのは私どもも感じているところでございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【谷口物流政策課企画官】 朝倉先生からありましたマッチングの動向の件でございますけれども、インターネットなどを通じたマッチングが消費者向けでかなり今、例えばレストランの予約など使われているわけなのですが、物流に関しては残念ながらまだあまり行われておりません。いわゆる遠くに貨物を運んだ場合にトラックの帰り荷を確保するため、帰り荷システムというものはかねてからありました、ネットワークKITと言われるようなものが利用されたりしておりますけれども、実際、そのマッチングをされているものとしては、インターネットを使っていたり、どちらかという個々の利用運送事業者様、あるいは運送取次業者の方がやられるような形の、車の空き状況などのマッチングであるとか、あるいはある程度複雑なものになりましたら、共同配送に関するマッチングなど、あるいは本日プレゼンいただきましたようなマッチングセンターでのラウンドユースの取組などもございますけれども、そういうふうな形で行われているのが実態でございます。

その背景としては、1つは長期にわたって輸送する場合が多かったりとか、輸送に関する状況がいろいろあったりということで、当然、マッチングする上では条件がなるべく少なくなくて、より多くのマッチング情報があれば、より広くマッチングするわけでありましてけれども、そういうふうなところもありまして、ネットなどで機械的にやるというよりは、ある程度条件などを調整しながらマッチングするというで行われているという実態かと存じます。

以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ほぼ予定した時間になってしまいましたけれども、まだもう一つ、これ、議事が残っていますかね。(3) 関係団体などからの意見の収集について、これをご説明いただいてもよろしいですか。

【谷口物流政策課企画官】 資料6をご覧いただきたいと思います。これまで2回の小委員会に関係する企業、団体の皆様からヒアリングをさせていただいてきたところでありましてけれども、これに加えて、より多くの情報を収集するという観点から、資料6のとおり、物流関係の、例えば物流事業者、荷主関係の団体、あるいは労働関係の団体様からご意見を頂戴したいと考えてございます。こちらは物流体系小委員会と物流サービス小委員会、2つの委員会と物流小委員会、合同で行っておりますけれども、この合同のアンケートの形で、1枚めくっていただきまして別記のとおりのレストランアップされております物流関係の団体様に対してアンケートを行ってはどうかということでございます。

もう1枚めくっていただきまして、別紙1と書いておりますが、これは第1回の部会のごときにご議論いただきました検討の視点でございます、この検討の視点などをお示しながら、その次の別紙2でございますけれども、検討の視点に関するご意見と、②と書いておりますけれども、それ以外にもご意見をお持ちかもしれませんので、そういうものを自由にお寄せいただきまして、また小委員会の場でご報告をさせていただければということで考えております。よろしければ、こういう形で進めさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

【根本委員長】 よろしいでしょうか。それでは、こちらのほう調査、よろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

【根本委員長】 そうしますと、今日はこれで議事は全て終了ということでよろしいで

すか。それでは、進行をお返しします。

【谷口物流政策課企画官】 根本委員長、ありがとうございました。

事務局から3点、連絡事項がございます。本日の合同会議の議事録につきましては、また後日、各委員の皆様へ送付させていただき、ご了解いただいた上で公開する予定でございます。また、本日の会議資料につきましても、そのまま席上に置いておいていただければ追ってご郵送させていただきます。

また、次回の会議の日程につきましては、7月中旬ごろということで日程調整させていただきます。日程を確定し次第、ご連絡差し上げたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の会議は全て終了となります。本日は、誠にありがとうございました。

— 了 —