

運輸総合研究所所長の山内でございます。

一言ご挨拶を申し上げます。本日は大変お忙しい中、研究報告会にご参加いただき、誠にありがとうございます。

私からは、本日発表される5本の研究報告の概要についてお話をさせていただきます。

冒頭の宿利会長のご挨拶にもありましたとおり、新型コロナウイルス感染症は運輸・観光業界に甚大な影響を及ぼしています。

今回の研究報告のうち冒頭2本は、新型コロナウイルス感染症に関する報告です。

最初の報告は、藤村客員研究員による「新型コロナウイルス感染症による航空業界への影響とその対応策」です。藤村さんには8月に運輸政策コロキウムで講演をしてもらい、多くの方々に関心をいただきました。今回の発表は、この内容を最新の状況に合わせて大幅にアップデートし、分析を深めたものです。コロナ対策では、ロックダウンなど需要抑制策がとられ、大幅な需要の減少をもたらします。特に国際航空では、入国制限などにより旅客需要が実質的にゼロとなり、その影響は極めて大きなものです。これに対し、航空会社は、減便や事業の再構築などを余儀なくされています。今回の報告では、航空会社の現状、各国政府やIATAの対応について分析するとともに、国際航空需要の早期の回復を目指した方策等について提言してもらいます。

二番目は、マハルジャン研究員からの報告です。9月に開催された運輸政策コロキウムでは、OECDの下部組織となるITF (International Transport Forum) のAward2020においてTop4に選ばれた論文の内容を発表しました。

マハルジャン研究員の今回の報告は、同じロジスティクスを題材としていますが、COVID-19に関連して、サプライチェーンのレジリエンスに関する研究です。テーマは、「グローバルロジスティクスおよびサプライチェーンのレジリエンス強化に関する研究～COVID-19が日本企業に与える影響からの展望～」です。

今回の報告は、これから展開される彼女の研究の第一段階にあたるもので、新型コロナウイルス感染症が及ぼした影響と対応について、製造業や物流事業者を対象としたヒアリング結果などについて報告します。今後は、日本の物流企業を対象として新型コロナウイルス感染症や災害がロジスティクスやサプライチェーンにもたらす影響とレジリエンスの強化についてモデル分析を行う予定です。

二つ目の大きなテーマは、働き方改革に関する報告となります。働き方改革は、新型コロナウイルス感染症が拡大する以前から大きな課題となっ

ていました。

本日三番目の報告は、働き方改革による女性の就業構造の変化が鉄道需要にどう影響を及ぼすかという分析について、根本研究員が報告します。テーマは、「働き方改革等の進展による女性就業者の増加が鉄道需要に及ぼす影響の分析」です。

女性就業者の増加により鉄道需要全体が増加することは当然のことですが、今回は個別の路線や地域のデータを活用して路線や地域ごとの女性就業者増加の特性と影響について分析を行っています。具体的には、東京圏の6路線を対象として分析するとともに、女性就業者の増加に対応するための施策について報告を行います。

四番目の報告は、働き方改革と物流に関するテーマとなります。加藤元研究員は、国土交通省より当研究所に出向され、トラックドライバーの労働生産性の向上に関する研究を行い、筑波大学で博士号を取得されました。

今回は、「海運活用によるトラックドライバーの働き方改革と輸送力の確保～複合一貫輸送の労働生産性評価と輸送力・労働環境の改善効果～」について報告します。

トラックドライバーの労働力不足が顕在化し久しくなっています。これは、日本の物流がトラック輸送に偏っていることが原因となっていることから、海運等を使ったモーダルシフトが推奨されてきました。今回の発表では、海運を活用した複合一貫輸送がトラックドライバーの労働生産性や労働環境改善効果について分析を行っています。

最後は、岡田客員研究員が「海運における温室効果ガス削減施策の評価～般船の生存時間解析とシミュレーションから～」について報告いたします。岡田客員研究員もかつて当研究所に研究員として在籍され、大学に戻られてから海運についての研究をされています。

パリ協定、気候変動枠組条約により世界各国は温室効果ガス（GHG）の削減に迫られています。菅首相も、2050年カーボンニュートラルを政策の柱にすると発表しています。そうした中で航空や海運分野においてもGHGの削減に向けた環境対策が喫緊の課題となっています。海運分野においては、IMOにおいて国際海運分野からのGHG排出量を2050年に半減させる「GHG削減戦略」が採択されました。これを達成するために、IMOは2030年から80%～90%の炭素削減効果をもつ新しい代替燃料船を導入することを提言しています。しかし、船舶にはライフスパンがあることから、既存の船舶と新たに導入される新造船の入替えをどのように考えるかが課題となっています。

岡田客員研究員は、船舶の種類ごとのライフスパンをモデル化し、新造船への入替え効果について分析しています。分析の結果、2030年から新造船を導入することでは、2050年にGHGを半減するという目標を達成することは難しいという結論になっています。

以上が本日の報告内容です。長時間ではございますが、お時間の許す限

りご参加いただければ幸いです。  
本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

(以上)