

# 第12回交通基本法検討会

## 内航海運関係資料

日本内航海運組合総連合会

# 内航海運業界の要望

内航海運は、国内貨物輸送の約4割を担い、鉄鋼、石油、セメント、化成品等の基礎素材型物資輸送の8割及び大量の生活物資を安定的にかつ、環境に優しく輸送し、我が国経済活動及び国民生活に重要な役割を果たしております。今後とも国内物流の大動脈として、また、モーダルシフト推進の担い手として内航海運の特性を十分に発揮し、我が国の経済社会の発展に寄与していくため、以下の通り交通基本法の早期制定について要望いたしますので特段のご配慮をお願い申し上げます。

環境にやさしい交通体系の実現と、各輸送機関間のバランスの取れた配備/整備を着実に推進する総合的な交通政策を進めて頂くため、現在検討がなされている**交通基本法の早期制定を要望**いたします。

特に、地球温暖化対策の観点から、幹線道路輸送されている貨物をCO2排出量が営業用トラックの1/4と極めて**環境に優しい内航定期航路へ転換するモーダルシフトの推進**について、**物流事業者のみならずサービスの利用者たる荷主をも含めて、全体としての実効性を担保する**ような強い政策意志を交通基本法に明示して頂くようお願いいたします。

また、具体的に海上定期航路の競争力強化の施策を実施する場合、公共性その他機能面でほとんど同一である長距離フェリーと差がつかないようお願いします。

# モーダルシフトへの取り組み

内航総連合会は、平成14年に基本政策推進委員会のもとに新規物流WGを設置し雑貨、外航コンテナ、循環資源の海上輸送の促進に向けた研究を行い平成15年、17年に報告書として取り纏め、船舶の大型化等種々提言を行うとともに、その後それぞれの貨物の輸送実績調査・研究等を継続的に実施し公表している。

国交省のご支援のもと長距離フェリー協会との共同事業として平成19年より開始した次の3つの事業を今後とも実施していく。

- ① モーダルシフト推進の意義及びモーダルシフト船の航路網、各社別の詳細なサービス内容を新たに開設した共同のホームページに掲載し、広く海上輸送に必要な情報の提供。



日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会、国土交通省海事局ホームページよりアクセス可能

- ② 輸送統計の単位の統一を図り、RORO船、コンテナ船、CGC船、長距離フェリーのモーダルシフト船の輸送実績を積地/揚地別に調査とその輸送統計の公表。

RORO船、コンテナ船、フェリー	平成19年度	平成20年度	対前年比
トラック等航走台数 (千台)	4,552	4,128	90.69%
コンテナ個数 (千個)	645	578	89.61%
重量 (千トン)	42,372	39,324	92.80%
内航船舶輸送統計(千トン)	409,690	378,706	92.44%

- ③ 環境に優しい海上輸送利用を荷主企業にアピールすることによりモーダルシフトの 促進を図るため、海上輸送に貢献する企業を顕彰するエコシップ・マーク・モーダルシフト事業の実施。



# 新規物流貨物への取り組み

## 動脈物流

労働力の効率化  
道路渋滞の緩和

地球温暖化対策  
京都議定書の発効

二酸化炭素削減

環境にやさしい  
海上輸送

モーダルシフトの促進

北海道、首都圏、中京、  
近畿圏、九州圏間  
トラック輸送量 **9,085万トン**  
(2005年物流センサス)

ターゲット  
首都圏/近畿圏  
首都圏/中京圏  
**5,431万トン**  
(20年度FRCC輸送量210万トン)

(FRCC: フェリー、RORO,  
コンテナ船、自動車船の略)

## フィーダー・コンテナ

極東諸港の躍進  
日本港湾の地位低下

基幹航路の巨大船化  
日本港のフィーダー港化

選択と集中による  
国際競争力の回復

スーパー中枢港湾

国内フィーダー  
ネットワークの構築

国内接続	61万 TEU
海外接続	<b>270万</b>
韓国接続	107万
香港接続	43万
台湾接続	26万
星港接続	64万
その他	38万

(2005年全国輸出入コンテナ  
貨物流動調査)

1TEU:10.7K/T

ターゲット  
釜山港接続量の1/2  
(50万TEU当たり499型36隻相当)

## 静脈物流貨物

廃棄物処理場  
の限界

循環型社会の構築

広域的な物流による  
リサイクル

港湾における物流拠点  
リサイクルポートの指定

静脈物流  
海上輸送の活用

産業廃棄物	4.0億トン
中間処理の減量	1.9億
リサイクル量	<b>1.5億</b>
最終処分量	0.5億

(環境省資料)

容器包装リサイクル  
家電リサイクル  
建設リサイクル  
自動車リサイクル

スケールメリットのあるRORO船、コンテナ船の大型化の推進

# モーダルシフト推進の課題

## 海上経由一貫輸送及び国内コンテナフィダーの競争力強化策

### RORO船・コンテナ船共通

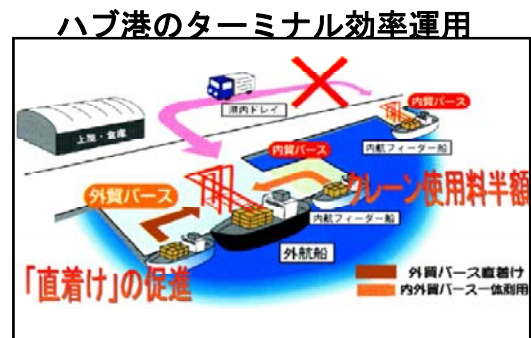
- RORO船・コンテナ船の大型化
- 輸送コストに占める燃料費の比率が高く、石油石炭税の減免
- 効率化による積み揚げの荷役費の低減
- 港湾諸費用の低減,ヤード使用料の削減
- 新規の貨物を誘致する観点より、荷主、港運、港湾、海運業界の相互協力
- 行政による強力な支援策の構築

### RORO船

- ・ 高速道路無料化に向けた料金上限制度のモーダルシフト促進の観点からの早期見直し
- ・ 大型化に必要な港湾埠頭のヤード、水深、アクセス道路等のインフラ整備
- ・ シャーシの自動車税の減免、車検制度・車庫証明の規制緩和

### フィーダー・コンテナ

- ・ 直付け比率の引き上げ
- ・ 連続バースの一体利用の促進
- ・ 休日及び24時間荷役
- ・ 外貿ターミナルでの内貿貨物の取扱い
- ・ 国際競争力のある荷役特別料金の設定
- ・ 新規建造船への支援
- ・ 暫定措置事業建造納付金の低減（実施することを決定）
- ・ 国際貨物積載時と国内貨物積載時（ISOコンテナ）を一本化した緩和・特車制度が必要



また、地球温暖化対策税を導入する場合には、主要環境先進国と同様に海上輸送については課税免除とするなど逆モーダルシフトにならないよう配慮して頂きたい。

# エコシップ・モーダルシフト事業の概要

海上輸送モーダルシフト推進検討会

… 連携

エコシップ・モーダルシフト事業  
実行委員会(参加事業者)

幹事会(国土交通省、長距離F協会、  
内航総連合会)  
事務局(長距離F協会、内航総連合会)

選定委員会

(メンバー構成)  
①学識経験者等  
②国土交通省  
③長距離フェリー協会  
④内航総連合会

- ・海上輸送へのモーダルシフト方策の検討
- ・船舶整備と港湾埠頭整備の連携
- ・荷主への働きかけ、PR等

## (事業の目的)

エコシップ・モーダルシフト事業は、一般貨物の輸送に関し、海運事業者、荷主企業等が一体となって、環境負荷が少なく省エネ・CO2削減に効果のあるフェリー、RORO船、コンテナ船、自動車船の利用を促進することにより、海上貨物輸送への一層のモーダルシフトを図る。

## (事業内容)

海上貨物輸送へのモーダルシフトに貢献する荷主企業及び物流事業者(以下「優良事業者」という。)を選定し、エコシップマークの使用を認めること等を通じて船舶を利用したモーダルシフトのアピールを行うとともに、特に貢献度の高い優良事業者に対しては、国土交通省海事局長の表彰を行う。

1. エコシップマーク利用企業の選定 → エコシップマークの使用(2年間)
2. 特に貢献度の高い企業の選定 → 国土交通省海事局長表彰

## (推薦基準)

一般貨物輸送において、フェリー、RORO船(自動車等を含む)、コンテナ船等モーダルシフトの受け皿となる航路(原則100km以上、除く沖縄航路、離島航路、青函航路)において、次の各号のいずれかに該当するものとする。

1. 海上貨物総輸送量/総貨物輸送量(トンキロ)が20%以上の輸送に船舶を利用した者(会社又は事業所・工場単位)。
2. 前年度の輸送実績に対し、海上輸送量(トンキロ)のシェアが10%以上改善した者。
3. 海上貨物輸送へのモーダルシフトを行ったことで、CO2の排出量を陸上輸送の場合と比べて10%削減した者。

## (海事局長表彰)

優良事業者等の海上貨物の輸送トンキロ、CO2削減率、海上輸送利用率、航路事情等を基に、モーダルシフトに対する貢献度を選定委員会が審査し、特に貢献度の高い優良事業者等に対して、国土交通省海事局長の表彰を行う。





参考資料

# モーダルシフト船輸送実績

フェリー、RORO船、コンテナ船、自動車船輸送統計（FRCC統計）

平成19年及び20年度FRCC流動貨物総括表

	シャーシ		トラック						コンテナ			商品車		その他	合計				
			有人			無人													
	実入		空		実入		空		実入		空								
	台数	M/T	台数	個数	M/T	台数	台数	M/T	台数	個数	M/T	個数	台数	M/T	M/T	台数	個数	M/T	
平成19年度	1,512,000	27,199,054	252,912	547,109	6,021,380	75,309	27,005	305,925	29,500	440,394	5,212,843	190,432	2,107,100	3,317,310	315,818	4,551,071	444,700	42,372,330	
平成20年度	1,304,000	25,093,939	231,086	465,890	5,455,106	55,003	30,555	336,162	27,520	420,380	5,101,082	157,007	1,000,335	2,946,053	391,687	4,129,230	570,005	39,324,030	
H20-H19	-118,000	-2,105,115	-21,026	-61,440	-566,274	-19,306	2,990	30,237	-1,061	-27,004	-111,761	-30,735	-211,504	-371,257	75,869	-423,735	-68,601	-3,048,300	
対前年伸び率	88.1%	92.3%	81.4%	88.0%	90.6%	74.3%	108.7%	109.9%	84.3%	81.0%	97.9%	80.3%	80.9%	88.8%	124.0%	80.7%	88.7%	92.8%	
H20全体に占める割合	33.6%	63.8%	5.8%	12.0%	13.9%	1.8%	0.7%	0.9%	0.7%	72.7%	13.0%	27.3%	46.9%	7.5%	1.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

1. M/Tとはメトリックトンを表す
2. 台数は、大きさに関係なく1台とカウントしている。
3. 個数は、コンテナ20フィートあたり1個としてカウントしている。
4. その他は、紙製品、農機、建設用・工事用車両等を含む。

日本内航海運組合総連合会、長距離フェリー協会調べ  
(内航・長距離フェリー24社調査)

平成20年度地域間流動貨物表(総集計)

発地	着地	北海道	東北	関東	北陸信越	中部(東海)	近畿	中国	四国	九州	合計
北海道	台数	2,542	133,714	220,815	106,882	54,359	38,753	0	0	0	557,165
	個数	0	0	36,461	0	304	0	0	8,734	0	46,499
	M/T	39,827	1,528,888	3,760,309	1,631,373	717,086	712,071	0	87,335	0	8,974,067
東北	台数	172,486	1,900	7,291	3,782	136,032	6,166	0	0	0	328,665
	個数	32	541	42,978	0	1,811	990	0	0	40	46,398
	M/T	1,803,247	3,773	585,150	30,754	410,185	70,549	0	0	488	2,714,143
関東	台数	240,981	23,834	0	0	6,871	142,877	15,200	29,188	236,818	685,871
	個数	35,031	47,088	206	0	42,722	13,795	43	10	39	139,938
	M/T	3,600,135	436,788	2,805	0	333,973	712,351	78,248	300,245	2,238,681	7,700,888
北陸信越	台数	113,342	1,909	0	8,240	0	0	0	0	0	124,491
	個数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	M/T	1,778,333	17,247	0	21,305	0	0	0	0	0	1,817,885
中部(東海)	台数	157,463	196,544	5,789	0	0	1,854	20,352	17,885	239,008	638,473
	個数	2	381	56,351	0	1,505	1,967	52	0	4	60,352
	M/T	684,926	539,238	608,035	0	1,459	6,757	25,254	22,788	713,033	2,661,490
近畿	台数	42,474	5,487	55,047	0	615	55	1,898	106,810	410,855	623,352
	個数	2,481	0	13,957	0	12,354	29,288	48,148	20,593	27,487	155,288
	M/T	821,785	50,811	383,528	0	21,066	189,859	275,555	1,181,447	4,382,721	7,116,591
中国	台数	0	0	23,559	0	389	1,134	0	8,127	4,204	38,393
	個数	2,250	0	0	0	0	55,091	1,710	2,228	6,503	87,782
	M/T	22,495	0	283,516	0	476	582,614	8,634	107,030	63,236	1,087,999
四国	台数	0	0	31,073	0	0	113,638	6,310	5	16,250	167,295
	個数	2,698	0	308	0	218	17,788	2,330	20	703	24,063
	M/T	26,980	0	505,567	0	0	1,348,151	75,508	82	77,788	2,032,058
九州	台数	0	0	178,393	0	380,363	378,666	2,398	12,624	2,946	966,541
	個数	0	0	532	0	9	28,398	7,021	1,437	2,380	38,775
	M/T	0	0	1,677,670	0	530,302	3,491,200	31,895	63,954	3,192	5,818,312
合計	台数	729,297	363,398	621,927	120,014	578,609	682,932	48,280	175,620	910,189	4,128,236
	個数	42,494	48,020	150,793	0	59,013	147,319	60,304	33,022	37,130	578,095
	M/T	8,378,728	2,574,305	7,878,298	1,583,432	2,014,588	7,110,651	494,082	1,782,881	7,508,088	38,324,030

1. 「台数」とは、実入シャーシ、空シャーシ、有人実入トラック、有人空トラック、無人実入トラック、無人空トラック、商品車の合計値である。
2. 「個数」とは、実入コンテナ、空コンテナの合計値である。
3. M/Tとは、メトリックトンを表し、実入シャーシ、有人実入トラック、無人実入トラック、実入コンテナ、商品車、その他の重量の合計値である

参考資料

# トラックの地域間流動

輸送区間	輸送量(トン)	(%)
近畿-首都圏	33,413,560	36.8%
近畿-中京	24,367,035	26.8%
中京-首都圏	20,897,710	23.0%
近畿-北・中九州	8,593,560	9.5%
首都圏-北・中九州	1,690,680	1.9%
北・中九州-中京	1,403,790	1.5%
北海道-首都圏	412,085	0.5%
北海道-近畿	38,325	0.0%
北海道-中京	28,470	0.0%
北海道-北・中九州	2,555	0.0%
計	90,847,770	100.0%

(国土交通省2005年物流センサスのデータより作成)

首都圏: 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県

中京圏: 愛知県、岐阜県、三重県

近畿圏: 大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、奈良県、滋賀県

北中九州圏: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県

