

事業者団体等（物流事業者関係）ヒアリングについて

日時：平成25年1月28日（月） 14：00～16：30

場所：4階特別会議室（中央合同庁舎3号館4階）

【出席委員】

苦瀬 委員長代理	高橋 委員	竹林 委員
谷口 委員	青山 委員	原田 委員
一柳 委員		

【ヒアリングを実施した団体】

日本倉庫協会	谷山 理事長	他5名
日本冷蔵倉庫協会	桑原 理事長	他2名
定期航空協会	平田 専門委員	他1名
航空貨物運送協会（JAFA）	山下 専務理事	他5名

【各団体の説明及び意見交換の概要】

《一般社団法人日本倉庫協会》

[主な説明事項]

- 日本倉庫協会の会員数は2,500超で、倉庫業登録を受けている会社の約7割にあたり、倉庫面積でいうと全体の9割を超える。
- 倉庫業は、最近では、本来の物品の保管・入出庫作業のみならず、流通加工の他に受発注作業やコールセンター、システム構築といった業務まで幅広く請け負う総合物流業へと変化してきている。
- 倉庫で保管している物品の4割は、農水産品や繊維工業製品、食料工業品等であり、国民生活、消費者と非常に関連が深く、倉庫は非常に重要な社会インフラと認識している。東日本大震災時には民間の倉庫スペースを提供して支援物資物流に貢献した。
- これまで倉庫業は、物流コストの低減に取り組み努力してきたが、もはや倉庫業単体でこれ以上の成果を上げることは難しい。また、CO₂の排出量は倉庫業単体では僅かであり、これからは物流システム全体の再構築という中で取り組んで行くべき。
- 物流システムの再構築とはすなわち物流効率化法の活用ということだが、倉庫業は元々装置産業で多額の投資が必要で、中小企業が多い業界である。これを踏まえて、本法をもっと活用しやすくするために、税制支援措置の拡充、設備要件の見直し、開発許可配慮の一層の徹底（現に配慮している自治体の数は十分とは言えない）をお願いしたい。また、中小企業が利用しやすくなるよう、中小企業が共同物流効率化事業を実施する場合には面積要件を半分程度に緩和するといったような仕組みを考えてほしい。
- CO₂削減に貢献するために、省エネ効率の高い電動フォークリフトやLED照明や冷却設備を導入する場合には補助金を付けてほしい。
- 東日本大震災時は、建物自体は強く倒壊するようなことはなかったが、内部での荷崩れや、電源が喪失して通信できなくなり倉庫が機能しなくなるという問題があった。災害に強い倉庫にするために、非常用電源設備や非常用通信設備などの導入に係る補助金を付けてほしい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 物流効率化法の申請手続きと、都市計画手続きとにタイムラグがあり、

許可が下りる時期が読めないため申請がしづらいということを聞いたことがあるが、いまだにそのようなことがあるのか。

→ 現在そのような問題が残っているのか、協会として正確に把握はしていないが、許可基準ができたこともあり、かなり改善されてきているのではないか。

○ 災害に強い倉庫にするための設備導入に係る補助金を付けてほしいとのことだが、自動倉庫に関する補助制度についても何か考えはあるのか。

→ 営業倉庫では様々な物品を取り扱うため、特定製品向けの自動倉庫を導入している倉庫は数が少なく、自動倉庫として物流効率化法の認定を取得した事例はごく少数というのが実情。そのため、自動倉庫への補助の要望は現時点では考えていない。

○ 開発許可の配慮に関し、現在も市街化調整区域の中で倉庫等が無秩序に開発されて、安全面やCO2排出の面で問題が出ており、安心・安全な物流を確保するには無条件に開発許可するのは難しいのではないかと考えているが、協会としてどう考えているのか。

→ 決して全てに渡って配慮、開発許可してほしいということではなく、事前に事業者には許可基準を示してもらえると大変ありがたい。当然歩行者や環境への配慮などはしっかり取り組むべきと考えている。

○ 東京都市圏の物資流通の調査を見ると、湾岸部と圏央道16号沿いのニーズが高い。しかし、圏央道沿いには流通型倉庫が少しずつ増えているが、湾岸部は再開発が進まず、相当老朽化した使い勝手の悪い貯蔵型倉庫が多いために、わざわざ内陸まで運んでいるという実態がある。湾岸部の倉庫の再開発を進めれば利便性が高まり、それが我が国の国際競争力を高めグローバルサプライチェーンに対応することになるし、CO2も減ると思うが、この点についてどう考えているのか。

→ 委員の指摘する面もあるが、逆に、全国配送の場合には一度内陸に運んだほうが効率がよいケースもあり、内陸型倉庫の利便性はあると考える。しかし、港湾の貯蔵型倉庫をそのままにしているのかという問題はある。ただ、倉庫を建て替える場合、事業が継続できないという問題があり難しい。港湾の近くはポテンシャルはあるので、ドミノ型再開発の様な仕組みを作ってもらえると非常に進むと思う。建て替えを望んでいる倉庫会社はあると思うが、現実には、個々の倉庫会社ではできないという認識を持っていると思う。

○ 倉庫業として、好ましい立地条件、規模というのはあるか。荷主は自

社で倉庫を持たず、借りる場合が増えているが、そういった物流不動産の場合、あまり大規模な施設は作らないほうがよいといったようなことはあるか。

→ 好ましい立地や規模は、荷主との関係(荷主企業の工場との距離等)、労働力が確保できるか、取扱貨物の特性(スーパー向けか、デパート向けか等)によって決まるので、一概には言えない。

○ 現在物流効率化法の認定を受けている施設は、複数の倉庫事業者が共同して整備したものなのか。中小の事業者が活用しやすいよう面積要件を半分に緩和した場合、どれくらい効率化が進むと考えているのか。協会は7割の組織率とのことだが、協会が複数の倉庫事業者の共同化を指導する等のイニシアティブを取ることはできるのか。

→ 認定を受けている倉庫の中には複数の事業者が共同して整備したものもあるが、自社の倉庫を集約化したり、荷主と共同化するなど、企業単独でのものが多い。本協会は指導的立場にあるわけではなく、中小企業による共同化等について具体的な案があるわけではないが、より使いやすい制度を作っていただければ、会員に利用を呼びかけたい。

《社団法人日本冷蔵倉庫協会》

[主な説明事項]

- 冷蔵倉庫は主として食料・食品を冷凍・冷蔵で保管しており、国民の食の安全、食料の確保に大きな役割を果たしている。築年数は全国平均で31年5ヶ月となっており、全体として老朽化が進んでいることが大きな問題。
- 冷凍設備が高価なため、普通倉庫よりもさらに用地の確保や建て替え資金の確保の問題が大きい。冷蔵倉庫の容積は東京都が一番大きかったが、最近では用地確保の問題から神奈川県川崎市に集中して建設されている状況。全体の容積は増加傾向にある一方、事業所数は減少傾向にあり、冷蔵倉庫の規模が大きくなってきている。
- 冷蔵倉庫は相当の初期投資が必要で、投資の回収にも相当の時間がかかる。電気や道路などの基本的な社会インフラが整備され荷主のニーズが相当にはっきりして経営の見通しが立たないと、海外進出は難しい。
- 冷蔵倉庫ではフロンを冷媒として使用しているが、2030年に全廃されることから、フロンから自然冷媒や代替フロンに転換する必要がある。そもそも、政府の指導により自然冷媒であるアンモニアからフロンに転換した経緯があり、今回のフロンから代替フロン等への転換については補助制度を設けて欲しい。
- 冷蔵倉庫は電力が必須。災害による停電に備えるための自家発電装置購入に対する補助を設けて欲しい。
- 老朽施設の建て替えに関し、特に東京地区では用地の不足が著しいので、用地の確保に関し配慮をお願いしたい。
- 電気料金の値上げが各電力会社から相次いでおり、最大限の努力をしているが、限界。今後コストとして吸収しきれない場合には、保管料を値上げせざるを得ない。冷蔵倉庫に対する電気料金の値上げの抑制をお願いしたい。
- 老朽施設の建て替えに関連して、重要港湾といったところに冷蔵倉庫が集積するように、特区に指定して、その区域内に建設する際に税制上の優遇措置を受けられるような制度を設けて欲しい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 冷蔵倉庫業界で海外進出しているのはタイにいくつかという程度ということだが、海外進出が実現した理由は何か。

- 海外進出している冷蔵倉庫は、一般的に日本向けの輸入食品のための保管基地になっている。商社が日本に食品等を持ってくる際に、品質管理を任されて一緒に進出するというケースが多い。
- なぜ老朽化した冷蔵倉庫の建て替えが進まないのか。
 - 東京では土地がない。また、別の土地に新しく建てるのであれば、古い施設を壊して同じ土地に建て替えるしかなく、その場合建て替えている間事業ができなくなってしまうので、難しい。
- 冷蔵倉庫は相当な投資が必要なため、同じ土地に建て替えるために一旦新しい土地に移って事業を続けるというのは、二重三重の投資になってしまう。ドミノ式再開発のような手法を考えない限り、老朽施設の建て替えは現実的には難しいのではないか。

《定期航空協会》

[主な説明事項]

- アジアで貨物需要が大きく伸びることが予想される中、ここ数年日本発着の航空貨物は減少傾向で、特に日本から出る航空貨物は減少。そのため3国間輸送に取り組んでいる。今後の成田・羽田の拡張に大きく期待を寄せている。
- 羽田が国際化され、旅客は順調に伸びているが、貨物は十分に羽田を活用できていない状況。成田と羽田の一体運用を強化して利便性を湖上させてほしい。
- 税関手続きについて、諸事情により急遽直前に羽田からの便ではなく成田からの便で運ぶことになった場合、現在は羽田で税関手続きを済ませていても、再度成田でも手続きをする必要がある。このような事務の繁雑さは無駄であり、成田と羽田を同一空港とみなす形で輸入・輸出の手続きを一体化してほしい。
- 植物検疫について、現在最初に到着した空港で受ける必要があるが、例えばアメリカから羽田を経由して福岡へ運ぶといった場合、羽田で植物検疫を受けることになり、事務手続き等に時間がかかる。果物や花といった鮮度が重要な貨物の場合影響が大きい。最終荷下ろし地の空港で植物検疫が受けられるようになれば、より早くお客様に商品を届けられ、貨物輸送事業の競争力を強化できる。
- 現在、外航機と内航機間で貨物を移し替えるには、一度保税蔵置場への搬入を行わなければならない、大幅な接続時間を要している。関税法を改正してもらい、外航機と内航機間の機移しが可能になれば、航空貨物の絶対的な付加価値であるスピードを活かすことができる。
- 顧客のニーズに合わせて柔軟にエアラインチャーター、ウエットリースができるよう、オープンスカイ国間での認可要件を緩和して欲しい。
- 国際競争力の強化という観点から、本邦航空会社の羽田・成田利用時の着陸料の減免など、公租公課の軽減をお願いしたい。
- CO2 排出削減の観点から、ドライアイスに替わる「アイスバッテリー」など蓄冷材を利用した輸送機材を開発したり、ドア部分をキャンバス地にし、コンテナを軽量化する等の取り組みを行っている。
- 更なる航空保安の強化が求められる中、検査機器購入費に加えて、警備費用についての補助をお願いしたい。
- 新保安対策基準（新KS/RA 制度）について、確実な運用や、これに関

わる費用の分担について、関係省庁と十分協議してほしい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

○ 関西や中部、那覇にも航空貨物は事業展開をしているが、これらについての要望はないのか。

→ 内陸転送手続きの規制緩和や航空保安対策に関する要望は、共通の要望である。

→ (財務省関税局)

内航機から外航機への機移しを認めて欲しいという要望であるが、これは、内航機で外国貨物を国内の別の空港まで運送し、運送先の空港で別の外航機に積み替える際に、貨物を一旦保税蔵置場に搬入することなく駐機中の内航機の機側から直接積み替えたいという要望だと思われる。これは関税法上で整理すると、保税運送における外国貨物の到着の確認を駐機中の航空機の機側で行うことを認めて欲しいということになるが、このような取扱いは現行の関税法で認められており、現に伊丹空港や中部国際空港から成田空港経由で輸出しているケースにおいて、従前から機側からの積み替えが認められている。機側において発着貨物の数量確認等を適切に行う体制が確保されていることが確認できれば、羽田空港においても、ご要望の取扱いは認められるので、羽田の税関に相談してもらえればと思う。

また、要望の中で「貨物を輸出する際の税関手続きは出発空港毎に行う必要があるため、直前で出発空港を変更する場合には税関手続きを最初からやり直す必要がある」とのご説明があったが、直前で出発空港を変更する場合というのは税関に輸出申告を行い許可を受けた後に出発空港が変更になるというケースが多いと思う。そのようなケースの場合、実際には最初から手続きをやり直すのではなく、輸出許可書の出発空港の部分を変更するという手続きで対応している。

○ アイスバッテリーや軽量コンテナといった取り組みについて、これらはかなり商品価値の高い貨物に対して使っていると思われるが、今後業界としてこのような貨物にどれ位力を入れていくつもりなのか。

→ 一般的な貨物の物量が減少する中で、温度管理等付加価値を付けた貨物が比較的増加している。医薬品の8～9割は飛行機で運ばれている。このような貨物は今後力を入れていきたい分野である。

○ 国際貨物航空輸送では、韓国発着の航空貨物が多いように感じる。競

争力の強化を図ろうというときに、大韓航空と比べ不利に感じる点はあるか。

→ 仁川をはじめバンコク、シンガポール、香港といったアジア諸国の空港は、貨物の施設やネットワークの点で圧倒的に凌駕していると認識している。アジア諸国では社会インフラとして政府が整備していて、国際線の空港を強化していると認識している。本邦社としては、拠点港が分散しているとコストがかかるので、設備投資はできるだけ集約化していきたいと考えている。また、貨物は経済そのものであり、旅客のようにプロモートして需要を作り出すようなものではないので、貨物のある場所に合わせて拠点も考えて行くことが必要かと考えている。

○ 航空貨物、海上貨物の通関手続きの面で、諸外国と日本を比較して、スピードやコストに関して問題ないという認識か。

→ (財務省関税局)

財務省では、約3年ごとに輸入手続きに係る所要時間調査を実施している。昨年実施した調査によると、航空貨物についての税関への申告から許可までの所要時間は平均で0.3時間となっており、諸外国と遜色ないスピードと認識している。海上貨物については、航空貨物よりは若干時間を要しているが、諸外国と比較して遜色ないと認識している。輸入貨物の種類によっては関税法以外の手続きが必要になる場合もあるので、所要時間は個々のケースにより差異はあるが、平均的な所要時間は諸外国と比較して遜色はないと認識している。なお、輸出に関しては、申告をいつするかは輸出者の任意によるところが大きいので、手続きに係る所要時間の調査はしていない。

《一般社団法人航空貨物運送協会》

[主な説明事項]

- 新KS/RA 制度について、現在は、特定フォワーダー（RA）が荷主との間で交わした合意書を基に、国が定めたガイドラインに沿って特定荷主（KS）を確定し、確定後KSがガイドラインに準じていない場合には、RAに対する改善指導を通じてKSに改善を求める制度となっている。ガイドラインに準じているかの判定には裁量の余地が存在すること、また、厳しい競争市場において荷主の獲得にしのぎを削っている中で、荷主を失うような運用はできないというような心理が働くとも限らない。さらに、国の説明では、今回の新制度によりフォワーダーに對外的な責任は新たに発生しないとの説明を受けたが、例えばKSの貨物に爆発物が混入されており、航空機爆発事故が発生したという場合に、荷主の特定について「善管注意義務違反」を理由に損害賠償責任をフォワーダーが追求されるといったリスクは、これまでの制度に比べると大幅に高まっていると懸念している。現在の制度は適切と言えるのか。本来、国民の生命・身体・財産を守るという「航空保安」は、第一義的には国が役割を果たすべきであり、KSの確定は諸外国と同様、国又はその代行機関が行うべき。国民の契約によって航空保安を担保しようというのは一民間企業の責任負担を超えている。
- 新KS/RA 制度の導入にあたり、AEO 制度との重複分の調整が一定程度図られたものの、二重規制であると言わざを得ない。国土交通省と財務省で相談・調整をし、両制度の統一を図ってほしい。
- 爆発物検査の方法について、現在は各フォワーダーが検査装置メーカーに検査方法を習って実施しているが、一定の質や公平性を確保するため、諸外国のように国が関与すべき。
- 実運送を担うトラック事業者や倉庫業者に対しては、フォワーダーの負担で航空保安訓練を実施している。新KS/RA 制度ではKSに対する教育訓練が細かく位置づけられているが、多くの荷主は大変苦勞していると聞き及んでいる。国が責任を持って訓練を実施して欲しい。
- 2005年の旧KS/RA 制度導入の際、RA フォワーダーが爆発物検査装置を購入する必要があったが、国管理空港、成田・関空・中部空港内に導入する分には補助が出た。今回、2005年に購入した装置の更新時期が来てだけでなく、新制度の導入で検査対象が大幅に増えるということで、各フォワーダーは装置を買い増している。しかし、今回成田・関空・中

部空港内に導入するものについては補助をもらえていない。また、空港周辺の施設や、内陸のインランドデポに導入する装置については補助の対象外となっている。航空保安に必要なものについては、場所を問わず国の責任で全て補助すべきである。

- 今後航空保安のハードルはますます上がっていくと思われ、世界で活動していくにはその基準に合わせていくほかないが、相手が提案した制度に合わせるのではなく、先手を打って我が国の国益を踏まえた制度の提案をし、それを国際基準に反映させていくようにしてほしい。
- 国際標準以上の負担をフォワーダーが負わされると、世界で戦うにも競争力を喪失することになりかねない。
- 危険物の航空輸送に関しては、ICAO 技術指針に基づき、航空法の体系で規制されており、またフォワーダーには、IATA 危険物規則の知識についての資格のある者がいる。荷主が危険物を輸送する場合には申告書を提出してもらうとともに、航空会社やフォワーダーが包装状態をチェックし、正しく積載することによって安全を担保している。しかし、荷主に十分知識がない場合があり、無申告で危険物が持ち込まれるような事例が発生している。荷主に対する教育の義務付けや資格制度を導入するなどの対策をとってほしい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 羽田や成田周辺で、フォワーダーの施設が足りないとか、道路との接続が悪いといった意見を聞いたことがあるが、その点に関する要望はないのか。
 - 各社によって状況は違うと思うが、現在航空貨物量が減少している中で、各社の施設が狭隘化しているという話は聞いていない。また、現在国際貨物の中心は成田空港だが、混雑時を避け深夜にトラックで輸送し早朝到着するような形が多くなっており、特段大きな問題は起きていないと認識している。
- 各社によって違いはあろうが、空港周辺の空港外施設は散在していると認識。空港近辺に施設を再配置したいといったニーズはないのか。
 - 時間や積み替えの手間、トラックの移動距離等を考えると、空港近辺に施設を作りたいというフォワーダーは多いと思う。しかし、各社の方針もあるし、顧客である荷主の方針に従って対応していくということだと考える。

- 航空保安対策について、諸外国は基本的には国費で対応しているとのことだが、具体的にはどの部門が負担しているのか。
 - ヨーロッパ等で政府のどの部門が設備費を負担したかは調査をしていないので把握していない。しかし、今回の新KS/RA制度の導入につきかなりの部分をフォワーダー各社が負担していることは確か。
- 新KS/RA制度のスキームが導入された経緯はどのようなものなのか。情報交換等なされていたのか。
 - 政府の組織法に関わってくるが、日本の国土交通省には荷主に対する権限が無く、国が荷主を特定するための立法作業をする場合には国土交通省単独ではできない。荷主を所管している経済産業省や農林水産省、厚生労働省を交えた大立法作業が必要になり、時間的に対応が難しいため、今回のような新制度の形になったという経緯がある。

また、国がKSを確定するとなると、現在の国土交通省航空局の体制では事実上対応が不可能と認識している。政府側の体制も人員を増やすなど整えるか、もしくは国が直接確定作業をするのではなく、第三者機関に任せる等が現実的なのではないか。今後また必要な対応を検討してほしい。

(事務局にて作成)

事業者団体等（物流事業者関係）ヒアリングについて

日時：平成25年1月30日（水） 14：00～15：30

場所：共用会議室2A（中央合同庁舎2号館低層棟）

【出席委員】

杉山 委員長	苦瀬 委員長代理	高橋 委員
谷口 委員	根本 委員	増井 委員
内田 委員	原田 委員	

【ヒアリングを実施した団体】

全国通運連盟	安原 理事長	他1名
日本内航海運組合総連合会	影山 理事長	他4名
日本長距離フェリー協会	佐々木業務委員長	他6名

【各団体の説明及び意見交換の概要】

《全国通運連盟》

[主な説明事項]

- 通運事業は、荷送人から集荷し貨物鉄道駅まで自前の車両で運び、JR貨物を利用して目的の貨物駅まで運ぶ。さらにそこから荷受人の指定する場所まで運ぶ複合一貫輸送サービス。
- 全国通運連盟は、多様化・高度化する荷主ニーズへの対応が必要、地球環境の保全やトラックの長距離運転手不足問題等に対応するためモーダルシフトの促進が必要という考えの下、鉄道コンテナ輸送の持つ「強み（定時大量輸送、環境への優しさ）」を強化し、「弱み（輸送障害、鉄道の振動による荷崩れ・荷痛み）」を克服して荷主から選ばれる高品質な輸送サービスの提供を支援すべく、事業展開している。
- 鉄道コンテナ無料お試しキャンペーンや、モーダルシフト促進のため31フィート・ウィングコンテナ等高規格コンテナの導入費助成や高規格コンテナ対応車両の導入費助成を実施している。また、輸送障害時にトラック代替輸送をした際の費用助成、養生資材購入費の助成を行っている。さらに、会員事業者の近代化・合理化を図るため、設備投資の際の低利融資の斡旋及び利子補給を行っている。加えて講習等の人材育成事業や、認知度向上のためのイベント出展等の広報情報活動を展開している。
- モーダルシフトの促進は地球環境対策の面で極めて効果的。これまで徐々にではあるが伸びてきているものの、リーマンショック後は伸び悩んでいる。荷主の選択要件は運賃や品質が主であり、トラックが慢性的な供給過剰で運賃が低下しているマーケット状況の中では、市場原理の下でのモーダルシフト促進には限界がある。環境負荷低減を実現するには、省エネ法に規定する特定荷主の範囲の拡大や、目標の強化、国による特定荷主の監査体制の強化、行政処分の厳格化等が必要。
- モーダルシフト促進には荷主の意識改革が不可欠。フランス等の一部の欧州諸国や下関市等我が国の一部自治体の事例にあるような奨励金付与等のインセンティブの付与が必要。
- 現在のトラックに係る高速道路料金は、距離帯に関係ない一律の割引率になっているが、今後はモーダルシフト促進という観点を加味した対応が必要。

- トラック市場は慢性的な供給過剰により、コスト割れと思えるような低運賃状態が恒常化しており、他モードを含めた健全な市場競争環境の形成や物流高度化促進等の阻害要因となっている。また、過積載等の法令違反も頻発している。各種法令遵守の徹底、監査体制の強化をしてほしい。また、現在の規制も見直して欲しい。
- JR貨物の問題点として、従来から指摘されている老朽機関車等の近代化の促進、31フィートコンテナ対応駅の整備を進めてほしい。かなりの駅で対応できるようになってきてはいるが、狭隘であるなど問題がある。
 仙台、高崎、名古屋等ヤード方式の拠点駅が未だ多く、輸送時間の短縮や効率化によるコスト削減等の観点から移転が必要。移転には、JR貨物、自治体、国が一体的に取り組むことが不可欠。E&S駅を拡大して欲しい。また、Sea&Rail等のグローバルサプライチェーンの取り組みを推進するため、大型コンテナ運行の支障となっているトンネル部分（トンネル断面が狭いために、安全性の観点から大型コンテナが運べない）の改良が必要。以上のような取り組みはいずれも多額の投資が必要となるため、国からのJR貨物に対する支援措置の拡充が必要。
- 荷主へは、物流コスト低減のため、12フィートコンテナから31フィートコンテナへの変更や、往復輸送の実現のため異業種他社との連携をお願いしたい。また、大量・計画的に出荷する場合には荷主の工場等にコンテナを常備する場所を確保して、荷主がコンテナ詰めを行い、通運事業者は貨物鉄道の発車時刻に合わせて計画的に集荷できるようにしてほしい。また、コンテナに詰める際も一貫してパレットによる輸送を実施して欲しいのと、指定時間に荷物が揃っておらず待ち時間が長時間発生している問題があり、待ち時間の短縮や解消をお願いしたい。また、閑散時間を活用するなど集配時間を柔軟化して混雑を解消したり、付帯業務（倉庫内ピッキングや出荷管理）の無償提供を廃止してもらいたい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 最近では貨物輸送量が減少しているとのことだが、ダイヤが取れないために輸送量が増えないとか、ある区間が旅客との関係でダイヤが満杯のため貨物を走らせてもらえないとか、そういった容量制約はあるのか。旅客と貨物のダイヤ調整を第三者機関が実施すれば、もう少し貨物にダイヤが割り振られることがあると考えているか。
 → 容量制約というよりも、質の問題。通勤電車等が優先となるので、

荷主の需要の多い時間帯に荷主の希望通り運ぶことができない。良いダイヤが作りづらい。第三者機関によりダイヤ調整に関しては、かねてより議論になっているが、特段の対応はとられていない。

- モーダルシフトはもっと促進されるべき。そのネックとなっているのが、CO2削減効果と料金のわかりにくさの問題。利用者が鉄道輸送にモーダルシフトした際の利点がよくわかるように、CO2原単位の分析を詳しく行い、その効果が算定できるようにすべき。また、鉄道貨物料金について、相談してみない限り見当もつかないという状況と聞いている。料金を明示し、モーダルシフトすればどれくらい安くなるということが分かるようにすべき。

→ CO2について、トラックによる運送部分については、通運事業者はCNGやハイブリッドといった環境適合車の導入を進めている。鉄道輸送の部分も老朽機関車の近代化が進めば、CO2排出量も変わってくるものと期待している。料金の設定については、トラック料金等を勘案した荷主との相対取引で決まる部分。

- 31フィートコンテナ対応駅の整備についての要望があったが、40フィートコンテナへの対応はどうなっているか。

→ 貨車自体は40フィートコンテナにも対応できるようになっており、積むことができる。通運事業者も40フィートコンテナに対応したトラックを準備しているため、問題ない。しかし、一部区間の鉄道トンネル断面の狭さが問題。

- 通運は最終的に道路を使うが、操車場と周辺道路との連携、道が狭くて走りにくいか曲がりにくいかといった点での要望はあるか。

→ 道路が狭隘とか幹線道路との接続が悪いという話はあまり聞かない。それよりも交通規制の面で、一方通行が多く、本来なら短距離で行ける所はかなり大回りが必要になったりする問題がある。

- Sea&Railの取り組みは、コスト競争力がなくなかなか進まないと思うが、ネックは何か。シャーシの共同デポと貨物駅を一体運用にするとか、港まで引き込み線を敷くといったことでコスト競争力はだいぶ向上するものなのか。また、海上コンテナを無駄なく積めるような貨車を作れば、コスト競争力が変わるのか。

→ 指摘の通り、引き込み線や貨車のデッドスペースの点で何らかの改善の余地はある。また、そもそも鉄道の場合にはある程度長距離でないとペイしないということがある。

《日本内航海運組合総連合会》

[主な説明事項]

- 内航海運事業者数は現在 3000 社強、船舶が 5357 隻。市場規模は 9 千億円から 1 兆円程度。内航海運は石油製品、鉄鋼、セメント、石灰石等の基礎素材物資輸送が中心であり、内航貨物輸送量はバブル崩壊以降は長期低落傾向が続いている。しかし、内航海運は国内物流全体の 4 割（トンキロベース）、基礎素材物資輸送の 8 割を担っており、重要な物流事業であると自負している。また、環境に優しく効率的というのが特徴で、CO2 排出原単位は営業用トラックの 5 分の 1、トン・キロ当たりの運賃はトラックの約 9 分の 1。
- 業界構造としては、荷主と直接運送契約を結び、運賃交渉等をするのが元請けオペレーターと呼ばれ、200 社くらい存在する。そのうち上位 50 社で輸送の約 8 割を締めており、この上位 50 社の 4 割が荷主企業の子会社となっており、荷主物流と呼ばれる所以。元請けオペレーターの下に二次・三次オペレーターがいる。さらにオーナーと呼ばれるオペレーターに船舶を貸し渡す業者がおり、1775 社あるが、そのうち 7 割が 1 隻だけ持っている所謂一杯船主である。貸し渡し事業者を中心に淘汰が進んでおり、事業者数は平成元年の 3 分の 1 に減っている。
- 荷主との資本関係は運送事業者の価格交渉力に影響を及ぼしている。荷主からの要請でコスト削減に努めてきたが、限界。素材産業の物流費比率の推移をみると非常に下がってきており、内航海運の事業継続に必要なコストを賄うだけの運賃を確保することが非常に難しくなっている。
- 内部留保がなかなかできない事業環境のため、船舶の代替建造が進んでおらず、法定耐用年数を超える船舶が全体の 74% に達しており、安全、安定輸送の面から問題がある。
- 内航船員は、55 歳以上が 4 割、60 歳以上が 2 割を占めるなど高齢化が進んでいる。若年船員の育成が喫緊の課題だが、安定的な育成が可能となるような適切な運賃・用船料の確保をお願いしたい。また、応募者数が増えているにもかかわらず、船員養成機関である海上技術学校・短大等の定員が減らされているのは問題。
- 様々な情勢・問題に対する取り組みとして、内航海運の効率化ということで船舶の大型化に取り組んで来たが、ロットに合わせて船が必要なことや、荷揚げ地の港の問題から、大型化は限界がきている。
- 運航実態をみると、現在は待機時間が 3 割あり、実航海が 5 割弱にと

どまっている。荷役時間や待機時間を短縮し、運航効率の改善するためには、荷主側の強いジャストインタイム要請の問題、港湾の運用、後背地の問題を総合的に考える必要がある。荷主を含めた関係者の理解と協力が必要。

○ 業界の構造改善のため、事業者のグループ化や集約化の取り組みをしているが、一国一城の主という意識が強く、グループ化等には積極的ではない状況。船舶管理会社を活用するような方向の取り組みを始めている。

○ 素材産業自体が苦しい状況の中で、新規物流貨物開拓の取り組みも行っている。モーダルシフトの一環として、輸送距離 500 km以上の長距離をトラックで輸送している貨物を取り込めないかと考えている。

また、国際コンテナ戦略港湾構想で国内フィーダーネットワークを強化するということだが、これに可能な限り参画していきたい。内航フィーダー活用の点では、国内の内航フィーダー／外航母船の積み替え港において、内航フィーダーが外航ターミナルに直着けできないことが多いことが問題。直着けできるようにするなど港湾の使い勝手を良くし、横持ちなどのコスト発生を抑えることが必要。地方の港湾管理者の中には、外港フィーダーを含む外航船に補助金まで出して誘致しているところが結構ある。こういった施策は国際戦略港湾構想と矛盾するもので、廃止すべき。内航船と外航船のイコールフットィングをお願いしたい。

○ 一番メインに考えているのは、静脈物流貨物の取り込みである。海上輸送により静脈物流を活性化させたいが、廃掃法に基づいて広域輸送を実施しようとする、受入自治体等との事前協議に半年かかるなど、使い勝手が悪い。リサイクルポートをゲート機能として位置づけて循環資源輸送をリサイクルポートへ集約化することや、優良海運事業者及びその使用船舶を登録制とし、広域輸送を一括承認する等の方法を導入して弾力的な定期用船の使用・再委託・混載を可能にすることなどしてほしい。

○ 東日本大震災の際、内航海運事業者は様々な対応を行い、非常に高い評価を得た。政府からの要請を受け、船をキープし、いつでも輸送できるような体制を整備した。燃料不足に対応するためタンカーによる燃料油等の輸送を次々に行った。さらに著しい不足が発生した家畜用飼料の緊急輸送を実施した。港が啓開されないと船は使えないので、東日本大震災の教訓から、耐震港湾の整備、早期機能回復のための体制整備をお

願いたい。

- カボタージュ規制の堅持について、世界の主要海運国のほとんどで実施されてグローバルスタンダードとなっている。規制が緩和されると、外航海運と同様に日本人船員が極端に減少してしまうのではないか。その場合、治安や安全保障の面で問題が起こる懸念がある。また、有事の際の内航海運の活用という点でも問題があるのではないか。今般の東日本大震災や福島原発事故の際、福島沖を航行して被災地に燃料や支援物資を輸送したのは日本人船員が乗り組んだ日本船であった。
- モーダルシフトの推進のために、省エネ法の特定荷主の対象を拡大すべき。逆モーダルシフトを誘発するような安易な高速道路料金の引き下げを行わず、各輸送モード間のバランスに配慮した政策を行うべき。モーダルシフトの推進のインセンティブとして、RORO 船に積載されたシャーシ等について車検の条件緩和や税制上の優遇措置を付与すべき。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 内航でも 2、3 ヶ月連続して乗船し、1 ヶ月休みといった勤務形態があると思うが、そのような勤務形態は今の時代になじむのか。諸外国と比べて日本の勤務形態はどうか。
 - 内航の場合、ほとんどの船でインターネットやメール、携帯が通じるようになっていることもあるし、3 ヶ月船に乗って1 ヶ月休むという勤務形態も意外と最近の若者にとってみると必ずしも辛いということではないようで、悲観していない。
- 外航ターミナルに内航船が直着けできるようにするというのは当然の話。国内だ国外だと意識しないような仕事の仕組みを作っていくべき。例えば、大型の外航バルクが日本の港に着いた際、沖取りで小型の船が着いた時は、その船は外航扱いとし外国人船員の乗船を認めてもいいのではないか。内航海運事業者も外航船の免許を取って、そういった仕事を取りに行く、そのようにして魅力ある産業にするといいのではないか。
 - 内航船で対応できる国内の仕事はもちろん取っていききたい。しかし、内航船に外国人船員がなじむのか疑問。日本語が出来、狭い居室に暮らし、日本に居住して国家試験を取るような能力のある外国人を多く確保できるとも思えない。日本人船員がいなくなると、船員養成機関の存在意義すらなくなる。日本の沿岸輸送も外国船でよいということに繋がりがかねないと危惧している。カボタージュの堅持は必要。また、

内航船社で近海など外航に出ている会社もあるが、なかなか儲からないためにやめているところが多いのが実情。

- 効率化を目指す上で、荷主との関係性の中で発生する日待ちや荷役待ちについて内航海運事業者として何か取り組めることはあるのか。
 - 内航事業者は、港湾当局や荷主から配船計画があるから待機するようと言われるれば、そのようにするしかない。内航事業者側から一方的に何かすぐできるわけではなく、荷主等と一緒に考えてもらう問題。また、港湾の使い勝手の問題もあり、様々な要素を総合的に考える必要がある。
- 地方の港湾で外航船に補助金を出して誘致しているということだが、補助金を廃止しイコールフットィングすれば、十分競争できるものなのか。イコールフットィングに加え、さらにもう一施策必要なのか。
 - 連合会で 2011 年にコンテナフィーダーのコスト競争力の調査を行った。40 フィートコンテナの国内フィーダー輸送と韓国フィーダー輸送の費用を比較すると、国内の海上部分は 3 万 4, 5 千円で、陸上部分は 6 万 2 千円。韓国は、海上部分が 3 万円程度で、陸上部分が 3 万円程度。韓国に比べて割高となっている部分の 8 割が陸上部分で、海上は 2 割。国内フィーダーのコスト高の主たる原因が港湾陸上横持ちであることは明らか。ここの部分を何とかしないと競争力は高まらない。

《日本長距離フェリー協会》

[主な説明事項]

- 日本長距離フェリー協会の加盟会社は8社36隻。平成6年の段階では14社63隻という大船団であったが、高速道路料金引き下げの影響でかなりダメージを受け、現在の状況に至っている。しかし、全15航路で年間220万人、トラック・トレーラー・乗用車などの車両180万台を輸送しており、地球環境に優しい日本の物流を支える大動脈であると自負している。また、東日本大震災時には、政府からの要請を受け、半年間で66,000人、車両18,000台を緊急救援輸送し、貢献できたと自負している。
- 次に予想される南海・東南海地震など大規模災害時の救援活動に長距離フェリーをどう活かすか、平常時からその支援メカニズムの構築を構築して欲しい。阪神大震災時は、ホテルシップや輸送など、救援活動は多岐に渡ったが、今回の東日本大震災ではおおむね輸送にとどまっている。津波など様々な事情の違いもあったと思うが、この2つの事例を参考に、長距離フェリーとしてどのような対応が必要なのか、そのためにはフェリーはどのような機能を備えるべきなのかということ政府で議論してほしい。
- フェリーバースの耐震化を国費による直轄整備で是非お願いしたい。
- フェリーターミナルは様々な人が利用するが、バリアフリー化が遅れている。バリアフリー化の推進をして欲しい。
- 公共岸壁に比べ割高となっている港湾施設使用料を見直して欲しい。
- 低炭素型社会の実現のために、モーダルシフトの推進強化が必要。
- 東日本大震災時には、外航船社が京浜地区を避けるといった事例があった中、フェリーはいち早く物資を輸送したということがある。カボタージュは堅持すべき。
- 新型インフルエンザについて、新型インフルエンザ対策特別措置法における指定公共機関に、長距離フェリーの数社が指定されている。その従業員に対する防疫体制を確立して頂きたい。
- フェリーは一般の内航船と比較して定時性が強く要請される。宅配貨物を扱っているフェリーなどは、分刻みでの正確な到着が求められるということもあり、エンジンの出力がかなり大きくなってきている。その面でかなり燃料価格に経営が影響されやすい環境にあるため、燃料油の高騰化対策や、消費税の減免をお願いしたい。

- 規制の適切な見直しをしてほしい。規制の見直しが遅い。
- 高速道路料金の割引について、平成 17 年に大口・多頻度割引が深夜割引と併用可能になった頃あたりから、フェリーに影響を与えるようになり、平成 21 年に土日祝日 5 割引・上限料金 1000 円となった際には大打撃を受け、多くが廃業したし、残っている事業者も船を減らしたり寄港地を減らしたりした。フェリー事業者としても、日本の高速道路料金は高いと思っているが、実際は深夜割引と大口・多頻度割引で 8 割引になっており、他の長距離輸送機関とのバランスが崩れてきている。大口・多頻度割引をもっと大きくしろと主張する業界団体もあるようだが、3 割引程度なら問題はないが、それ以上の割引は止めてもらいたい。トラックとフェリーと内航と鉄道と、様々なモードが補完し合って国民の生命を守っていくということだと考える。税金を使って特定の交通機関を潰すことのないようにしていただきたい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 安心・安全の観点で、フェリーは RORO 船で荷役機械が必要ないため、災害等の際非常に有効な輸送手段だと思うが、一方でフェリーは人も輸送するため、危険物の輸送に関しては規制が非常に厳しくなっている。震災等有事の際は、そういった規制は有事対応ということで自動的に緩和されるようになれば、非常にフェリー事業者の方も動きやすいのではと思うが、どうか。
 - 東日本大震災の際は、燃料を輸送できないかと自衛隊から相談を受けた。実は長距離フェリーの各社は、船舶自体が危険物積載の適合証書を持っており、危険物の荷役に関する許可も得ているため、すぐに対応することができた。また、海上保安庁も非常に協力的な運用を行ったこともあり、普通は危険物荷役の許可が下りるのには申請から 1 ヶ月程度かかるものが、即日と言ってよい位の早さで許可してもらえた。まずは、大型のフェリーは危険物積載適合証を持っており、すぐに輸送が可能なことを防衛省等関係者に認知してもらうことが必要と考えている。関係者との会合時など機会をとらえて説明している。
- 離島のフェリーについて、離島に物資を運ぶ等重要な役割を担っていると思うが、諸外国でも色々な補助をしている。これに関してなにか実施した方がよいと思う施策などがあれば教えて欲しい。
 - 離島のフェリーには補助制度が必要。また、離島やその町の規模に

合わせると非常に小さな岸壁しか作れないということになるが大型船でしか行けないような非常に離れた島に、有事の際救助に行こうとしても、着港可能な岸壁がないとどうしようもない。そういった離島について、国としてどのような岸壁作りをするのか等議論・提言があるとありがたい。

○ フェリーは旅客と貨物両方輸送しているが、主として旅客に合わせてダイヤを決めているので貨物輸送には使いにくい場合があると聞いたが、どうなのか。

→ 逆である。会社によっては、夜中の1時にフェリーが出帆するスケジュールを組んでいる会社もある。これは、宅配会社のトラックが目的港についた後、自社の物流センターへ荷物を運ぶ陸送の時間から逆算してフェリーの出帆時間を決めたもの。例えば、瀬戸内では売上げの7割が貨物輸送で上げており、その場合貨物中心のダイヤ設定が求められている。現在は燃料が高騰している状況の中で、旅客だけでは航路経営ができないというのが現状。

○ 当初、3割引の時間帯割引が導入された際は、高速道路を利用する貨物車が増えたと感じたが、その後の段階的に行われた割引率の拡充では、限定的な分析であるが、さほど増えたという印象は受けていない。

説明を裏付けるには ETC 車載器の普及率や割引の拡充のタイミングで、定量的にフェリーの利用が減っているというデータが必要となるのではないかと。

→ リーマンショックの影響、ETC車載器の普及や高速道路割引の拡充のうち、どれが効いているかは、目に見えてデータから読み取れるような形が出ていないので難しい。影響の半分はリーマンショックだと考えてはいるが、これらの要素が重なって、平成20年あたりに一段と下がったと言えるのではないかと考えている。データは月ごとに取っているのでお出しすることはできる。

(事務局にて作成)

総合物流施策大綱の策定に向けた 要望事項

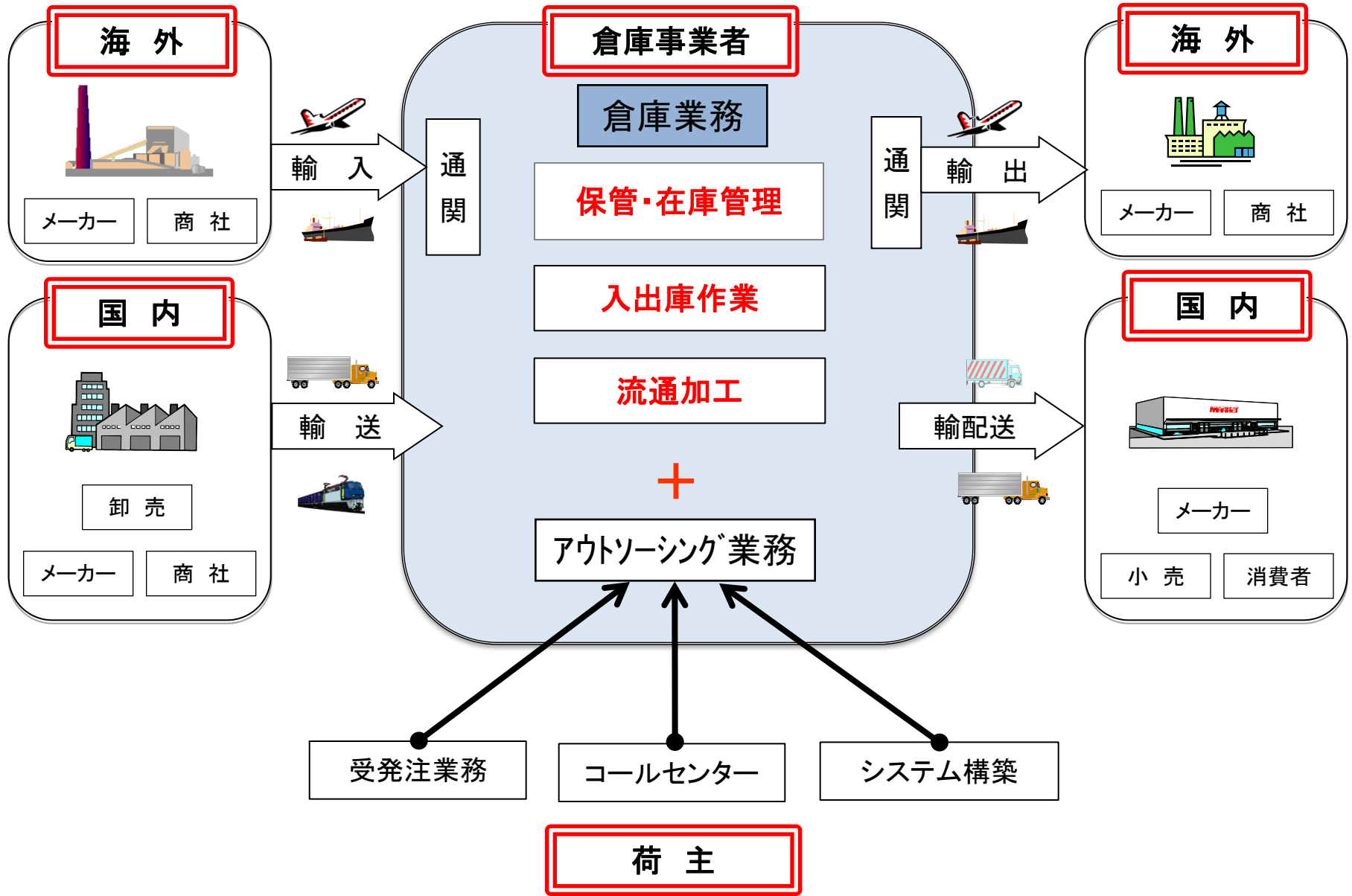
～災害に強く、我が国産業と国民生活を支える営業倉庫～

平成25年1月28日



一般社団法人日本倉庫協会

グローバル・サプライチェーンを支える倉庫業



国民生活の立場から見た倉庫業

○国民生活に欠かせない物資の保管

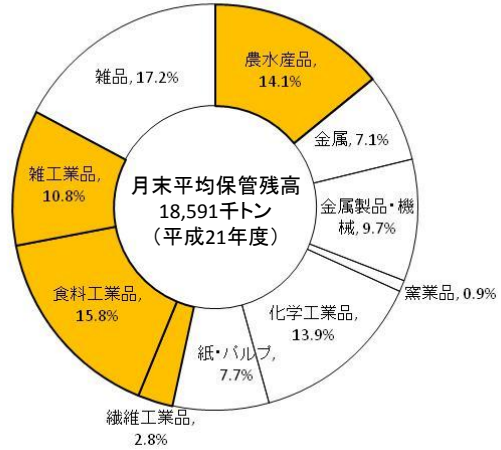
食料、日用品などの保管割合は、全体の40%

○倉庫業の取扱金額は百貨店の10倍

普通倉庫出庫高 50,360億円/月(H24.11)
 全国百貨店売上高 5,542億円/月(H24.11)

○災害時の社会インフラとしての機能

- ・サプライチェーンをしっかりと維持していくため、また、支援物資物流を支えるためにも民間倉庫の活用が不可欠。
- ・東日本大震災では、岩手県：約3,600坪(3倉庫)、宮城県：約7,000坪(25倉庫)、福島県：約2,500坪(9倉庫)の倉庫スペースを提供し、支援物資物流を支えた。
- ・平成23年に支援物資物流の拠点として、395箇所(関東：137、東海：86、近畿：108、中四国・九州：64)の民間物流施設が選定され、官民一体となって実証訓練などを実施する。



出典：数字でみる物流2011
 国土交通省総合政策局物流政策課物流産業室調べ

【参考】倉庫業の産業規模

平成21年度

区分	営業収入	事業者数	従業員数	中小企業の割合
倉庫業	1兆5,194億円(3位)	5,711(2位)	10.5万人(2位)	91.2%

()は、物流業における順位

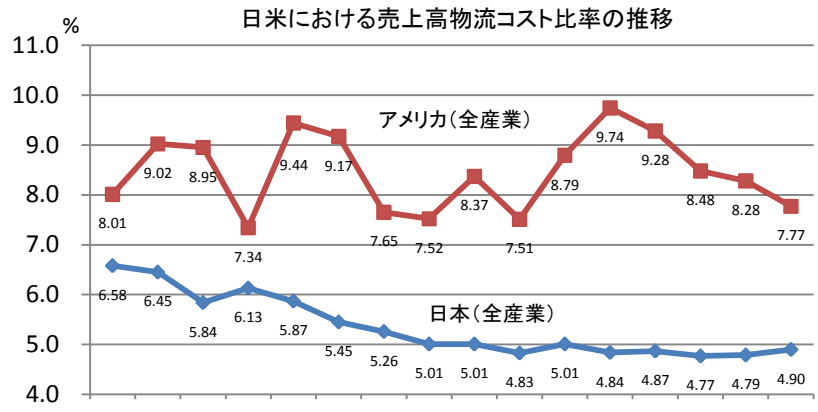
出典：数字でみる物流2011

倉庫業における課題

【グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化】

○物流コストの低減－単なるコスト削減は限界－

我が国の製造業等は国際競争力に打ち勝つため、コスト削減に力を注いでおり、物流コストの低減が強く求められてきた。倉庫業者は、各種のコスト削減を含む効率化の努力を行ってきたが、単なるコスト削減はもはや限界である。
 ⇒ 今後は、**物流システムの再構築**によるトータルコストの削減が急務。



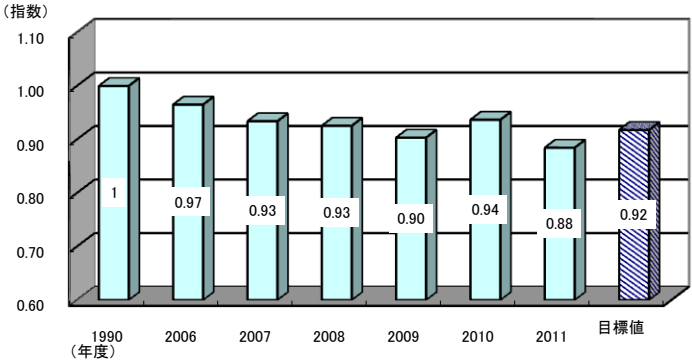
8年度 9年度 10年度 11年度 12年度 13年度 14年度 15年度 16年度 17年度 18年度 19年度 20年度 21年度 22年度 23年度
 出典：2011年度物流コスト調査報告書より作成(公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会)

【低炭素・循環型社会の実現】

○環境負荷の低減(CO2削減)

倉庫業そのもののエネルギー使用は、ほとんどが温湿度調整装置や照明等に係る電力であり、CO2排出量としては国全体の約0.07%である。
 ⇒ 倉庫業そのもののCO2削減に加え、**物流システムの再構築**による物流業全体のCO2削減を図る必要がある。

温室効果ガス削減目標達成度
 (1990年度比8%の改善を目標とする)



【安全・安心な物流の確保】

○災害に強い倉庫の整備

東日本大震災の教訓を踏まえ、
 ⇒ サプライチェーンの確保と支援物資物流の観点から、
災害に強い倉庫の整備(荷崩れ防止設備、データバックアップ機能、非常用電源設備、非常用通信設備など)が大きな課題となっている。

物流システム再構築の現況

現行の税制特例措置(物流総合効率化法)

物流総合効率化法の目的 (平成17年10月施行)

国際競争力の強化

環境負荷
(CO2排出量)を低減

地域雇用の創出による
地域の活性化

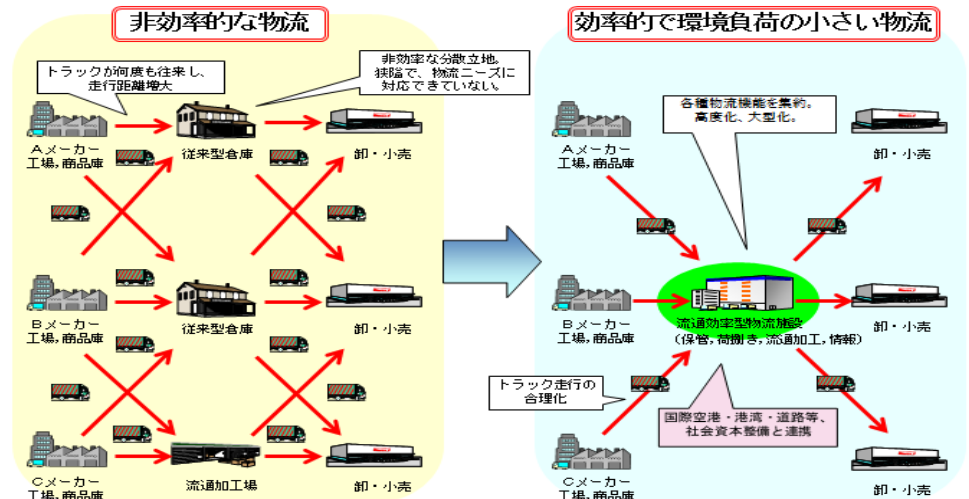
認定を受けた物流
効率化事業の中核
となる倉庫に限り

■税制特例措置

- 倉庫用建物等の割増償却(国税)
5年間 10%
- 倉庫等に係る固定資産税及び
都市計画税の課税標準の特例(地方税)
5年間 1/2(倉庫) 3/4(附属施設)

■市街化調整区域の開発許可に ついての配慮

○物流総合効率化法による効率的物流のイメージ



国際競争力の強化、環境負荷の低減、
地域雇用の創出を目的として、平成17
年10月に物流総合効率化法が施行さ
れており、これを活用している。

物効法認定取得件数: 181 (平成24年12月末日現在)

要望事項

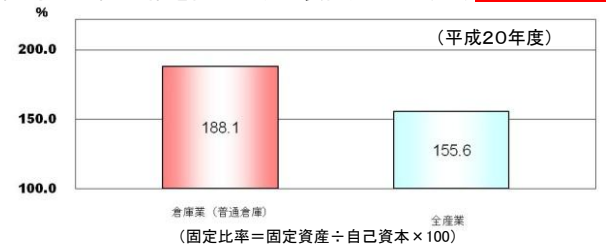
【要望事項】

- (1) 物効法の機能強化
- (2) 省エネ効率の高い設備導入に係る補助金制度の創設
- (3) 災害に強い倉庫に資する設備導入に係る補助金制度の拡充

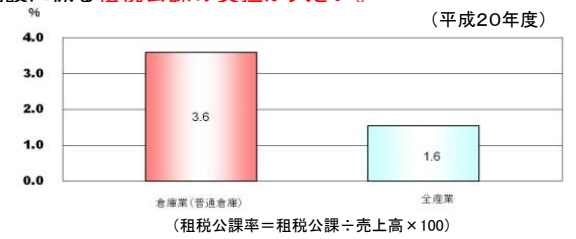
○倉庫業は用地取得と倉庫建設に多額の投資が必要、
投下資本の回収に長期間を要する極めて収益性の低い業種
などの産業の特性から

- ・流通業務の総合化、輸送網の集約などを行う物流効率化
事業の推進には、物効法の機能強化
- ・省エネ効率の高い設備導入
- ・災害に強い倉庫に資する設備導入

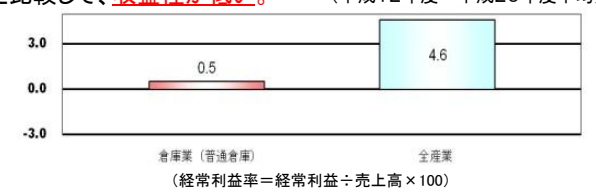
■倉庫建設等の施設整備を前提とする装置産業であり、**多額の投資が必要。**



■土地・施設に係る**租税公課の負担が大きい。**



■他産業と比較して、**収益性が低い。** (平成12年度～平成20年度平均)



(1) 物効法の機能強化

物効法の一層の活用を図るため、次の項目を要望する。

1. 税制支援措置の拡充

○現行の税制支援措置

(1)倉庫用建物等の割増償却

所得税・法人税:割増償却5年間 10%

(2)倉庫等に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例

固定資産税・都市計画税:

課税標準5年間 1/2(倉庫)3/4(附属設備)

2. 設備要件の見直し

・災害に強い設備を追加(非常用電源設備、非常用通信設備など)

※

・少量・多品種物流など近年の物流の変化を踏まえ、物流効率化設備要件の緩和(荷揃効率化装置などの追加)

※現行は、垂直型連続運搬装置、電動式密集棚装置、自動化保管装置のいずれかを備えること

3. 開発許可配慮の一層の徹底

【開発許可事案地方自治体内訳】(開発許可件数:57件 平成24年12月末日現在)

北海道1件、青森県1件、青森市1件、茨城県3件、栃木県1件、埼玉県2件、所沢市2件、草加市1件、千葉市1件、神奈川県5件、横浜市1件、厚木市3件、長野県1件、静岡県1件、静岡市1件、愛知県15件、一宮市1件、大阪府2件、奈良県1件、愛媛県2件、福岡県1件、福岡市8件、熊本県1件、沖縄県1件

※高速道路等の周辺5km以内に立地する特定流通業務施設の整備について開発許可を配慮する。
(物効法第16条、開発許可制度運用指針(都市計画法第34条10号口))

4. 中小企業者が物効法を使い易くするための新たな方策

・複数事業者による共同物流効率化事業の促進
(既存倉庫、新增設倉庫を共同して活用)

(2) 省エネ効率の高い設備導入に係る補助金制度の創設

電動フォークリフトや冷却関連設備といった省エネ効率が高くCO2の削減が見込まれる設備について、その導入や更新を促進するためのインセンティブが必要



省エネ効率が高くCO2削減が見込まれる設備

- ・電動フォークリフト
- ・LED照明器具
- ・防熱設備
- ・冷却関連設備など

(3) 災害に強い倉庫に資する設備導入に係る補助金制度の拡充

災害時に物流施設の機能維持を図るため、非常用電源設備や非常用通信設備などの導入に係る支援措置が必要



災害に強い倉庫に資する設備

- ・非常用電源設備
- ・非常用通信設備など



非常用電源設備



非常用通信設備

冷蔵倉庫業界の現状と課題、要望

＜新しい総合物流施策大綱の策定に向けて＞

2013年1月28日
社団法人 日本冷蔵倉庫協会

1. 日本冷蔵倉庫協会の概要

冷蔵倉庫は、倉庫業法に基づき運営されており、主として食料・食品を冷凍・冷蔵で保管することによって、国民の食生活を安定的に支えている重要な社会インフラ施設である。

当協会は、この冷蔵倉庫の適正な運営を確保するため、冷蔵倉庫の機能維持・向上、経営基盤の安定・レベルアップを支援することなどにより、冷蔵倉庫における事業の高度化を図り、国民への食料・食品の安定供給への貢献を目指している。

- ① 組織 ; 会員—47 地区協会(全国都道府県)—賛助会員(各地区、事業所単位)
※賛助会員数 1,191 事業所、企業数 695 社
(2011年12月31日、岩手、宮城除く)
- ② 設立 ; 1973年10月4日
- ③ 所管容積 ; 24,279 千 m^3 (岩手、宮城除く)
- ④ 築年数 ; 31年5ヶ月 (全国平均)

2. グローバルサプライチェーンの深化と物流の構造変化

(1) 業界の現状

冷蔵倉庫事業者として海外に進出している企業は少ない。

(2) 今後の見通し

今後も海外に進出する事業者は多くないと推定されるが、物流の構造変化等に対しては、荷主要望への対応という形で必要に応じて対応してゆく。

理由：冷蔵倉庫業にとっては、安定した電力供給と港湾・道路等のインフラが整っていることが必要不可欠。従い開発途上国への進出は難しく、また、先進諸国では通常自国内に事業者があつて進出の余地は少ない。

冷蔵倉庫業は用地の取得含め初期投資が大きく、回収には十数年以上かかる事業である。確固とした荷物（荷主）の見込みがあつてこそその事業であり、装置産業でもあることから、他業者との差別化も難しい。コストの回収を含めリスクを冒してまで海外に進出して事業展開しようとはあまり考えないだろう。

3. 低炭素・循環型社会の実現

(1) 業界の現状

LED 照明の導入等、省エネ・節電には従来より取り組んでいるところだが、特に東日本大震災後の原発停止による電力需給の逼迫を受け、一層の省エネ・節電対策に力を入れている。

また、当協会の調査による推計では、所管容積にして約 22,500 千 m^3 (約 9 百万トン) の冷蔵倉庫がフロン(R-22)を冷媒として使用しており、2020 年には実質新たにフロンを入手できなくなる (2030 年全廃) ことから、冷媒をフロンから代替フロンもしくは自然冷媒に転換する必要に迫られている。

(2) 今後の見通し

資金的に余裕のある大手事業者は計画的に冷媒の転換を進めていくものと思われるが、特に自然冷媒への転換は設備更新費用が高額であり、大多数の中小事業者は更新が難しい。

(3) 要望

『フロン設備を自然冷媒の設備へ更新する場合の補助金制度の創設』

CO₂ 排出削減にもつながる自然冷媒への転換を促すために、フロンから自然冷媒設備への更新費用に対する補助を要望する。

『既存冷媒 R-22 用の設備をそのまま使える新たなレトロフィット冷媒の開発』

自然冷媒への転換には費用の問題もあるが、冷蔵倉庫事業の自然冷媒の代表であるアンモニアは、毒性が強く可燃性も高いため、取扱いには十分な注意が必要で、特に中小規模の事業所では設備管理の負担が増大する。従って、できれば現行の冷媒 R-22 の設備がそのまま使えて、しかも地球温暖化係数 (GWP) の低い、安全かつ取扱いの容易な新たな冷媒の開発を是非お願いしたい。

※冷媒は過去に国の指導によりアンモニアからフロンに転換した経緯あり
R-22 の設備を更新する費用は 9 百万トン×3 万円=2,700 億円
業界は 8 割以上が中小事業者

4. 安全・安心な物流の確保

(1) 業界の現状

冷蔵倉庫は保管物のほとんどが食料であり国民への食料の安定供給という重要な役割を担っている。近年、高速道路網の伸展にともない、在庫は港湾部 (輸入貨物保管)、に集中しており、特に首都圏を筆頭に都市圏に集中し地方は低在庫状態という二極化が進んでいる。

首都圏、特に東京では老朽化した施設の建替えのための土地の確保が難しく建替えは進んでいないが、ここ 2,3 年では、川崎市の東扇島地区の土地が物流施設向けに提供され、この場所に 20 万トン強の新規設備が

建設される見込である。

(2) 今後の見通し

平均築年数 30 年以上で老朽化が進んでおり建物・設備の更新時期に来ている。在庫の二極化は今後も継続すると思われるが、初期投資が大きく、回収に長期間かかる事業であるため、特に地方および中小の事業者にとって、建替えの資金調達或いはその後の事業継続について、何らかの支援が必要ではないかと思われる。

また、首都圏、特に東京での建替えのための土地の確保の問題は今後も継続課題である。

(3) 要望

『災害による停電に備える為の自家発電装置購入設置に対する補助』

災害に強い物流施設整備という観点では、冷蔵倉庫は電力が必須である。震災、特に津波では大きな被害を受けたが、被害を免れた保管貨物についても、その後の停電により入出庫ができず、コンビニやスーパー向け食料、加工場向け原料の供給に大きな支障が出た。自家発電装置があればこうした事態を防ぐことが出来る。

『老朽施設の建替え促進のための用地の確保（特に東京）』

『冷蔵倉庫に対する電気料金の値上げの抑制』

電力各社は火力発電用の燃料輸入の急増にともなうコストUPを賄うため一斉に電気料金の値上げに踏み切ろうとしている。これまでも燃料費調整制度や太陽光発電の余剰電力買取制度、さらには再生可能エネルギーの固定価格買取制度にともなう賦課金により電気料金は上がり続けている。

冷蔵倉庫は食料、食品を保管しており、その保管料を値上げすることは消費者である国民の生活に直接影響を与える問題となり、抵抗も大きく値上げは難しい。しかしこれ以上の電気料金の値上げは経営に深刻な影響を与えることになり、保管料の値上げもやむを得ない状況に追い込まれつつある。

『冷蔵倉庫集積地(特区)の指定と税制優遇』

大都市圏(重要港湾)に冷蔵倉庫集積地を設定する事により、食品物流の効率化と CO2 排出削減が進み、食料供給の安定化が図られる。また、食の安心・安全確保に対しても、防疫・食品検査の面から有効である。

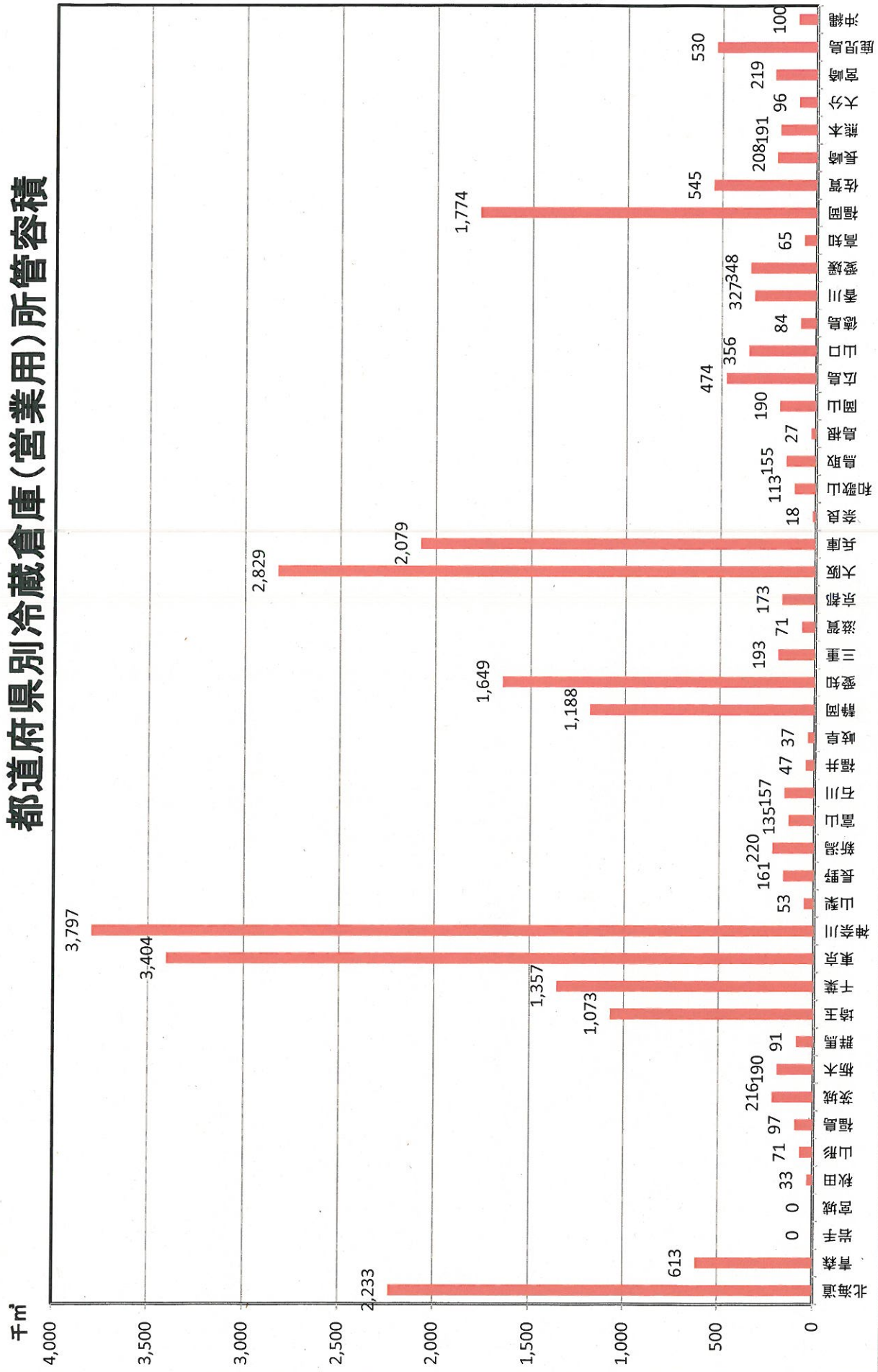
設備老朽化による立替や市街地立地の解消も業界の課題である今日、この集積地への冷蔵倉庫建設を促進するため、買換え資産圧縮制度や固定資産取得税・固定資産税の減免制度は欠かせない。

資料 1 都道府県別冷蔵倉庫（営業用）所管容積

資料 2 冷蔵倉庫（営業用）事業所数および所管容積年別推移

資料 3 品目別入庫量年別推移（大分類）

都道府県別冷蔵倉庫(営業用)所管容積

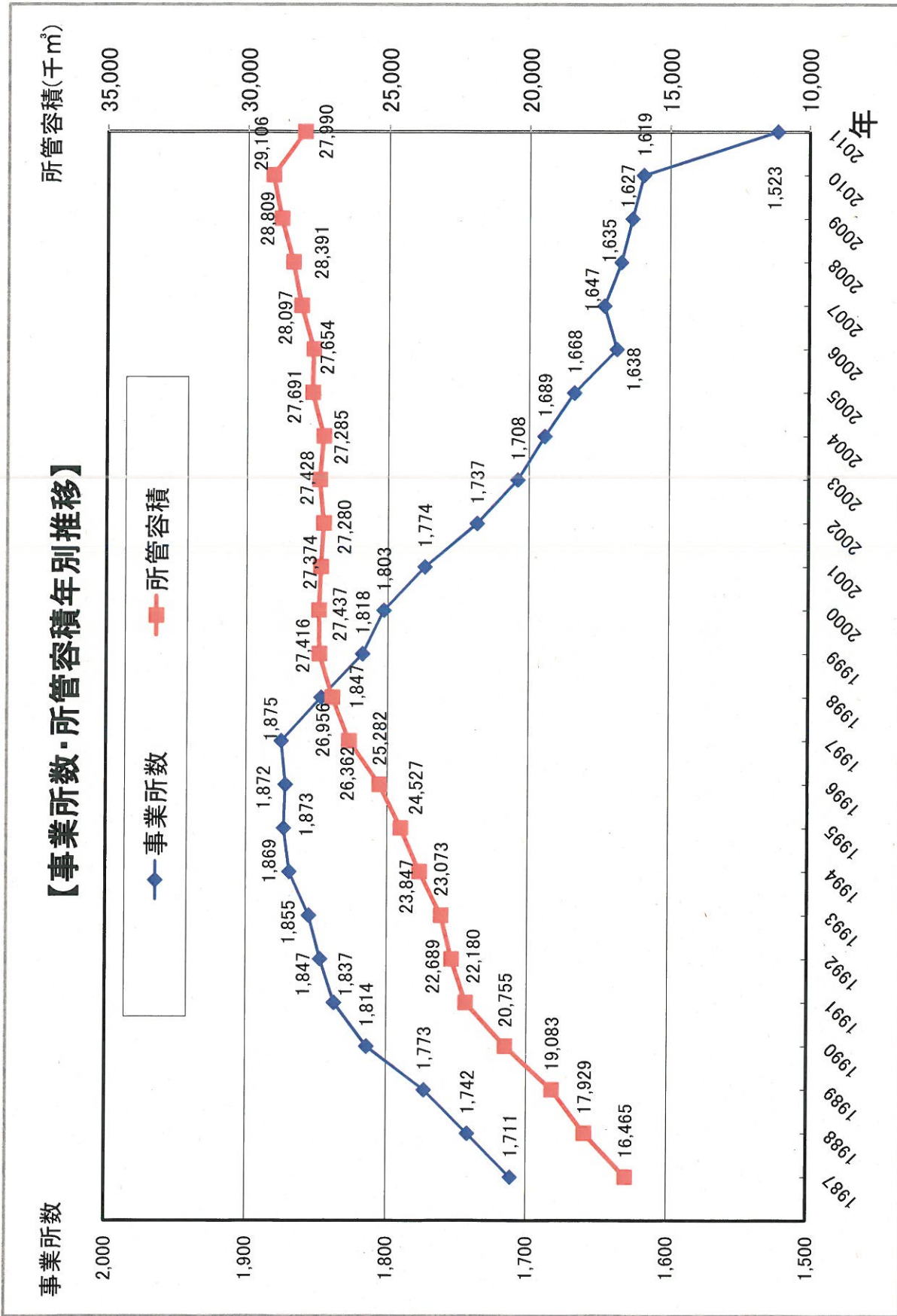


※東日本大震災の影響により、岩手県・宮城県
データは収集しておりません。

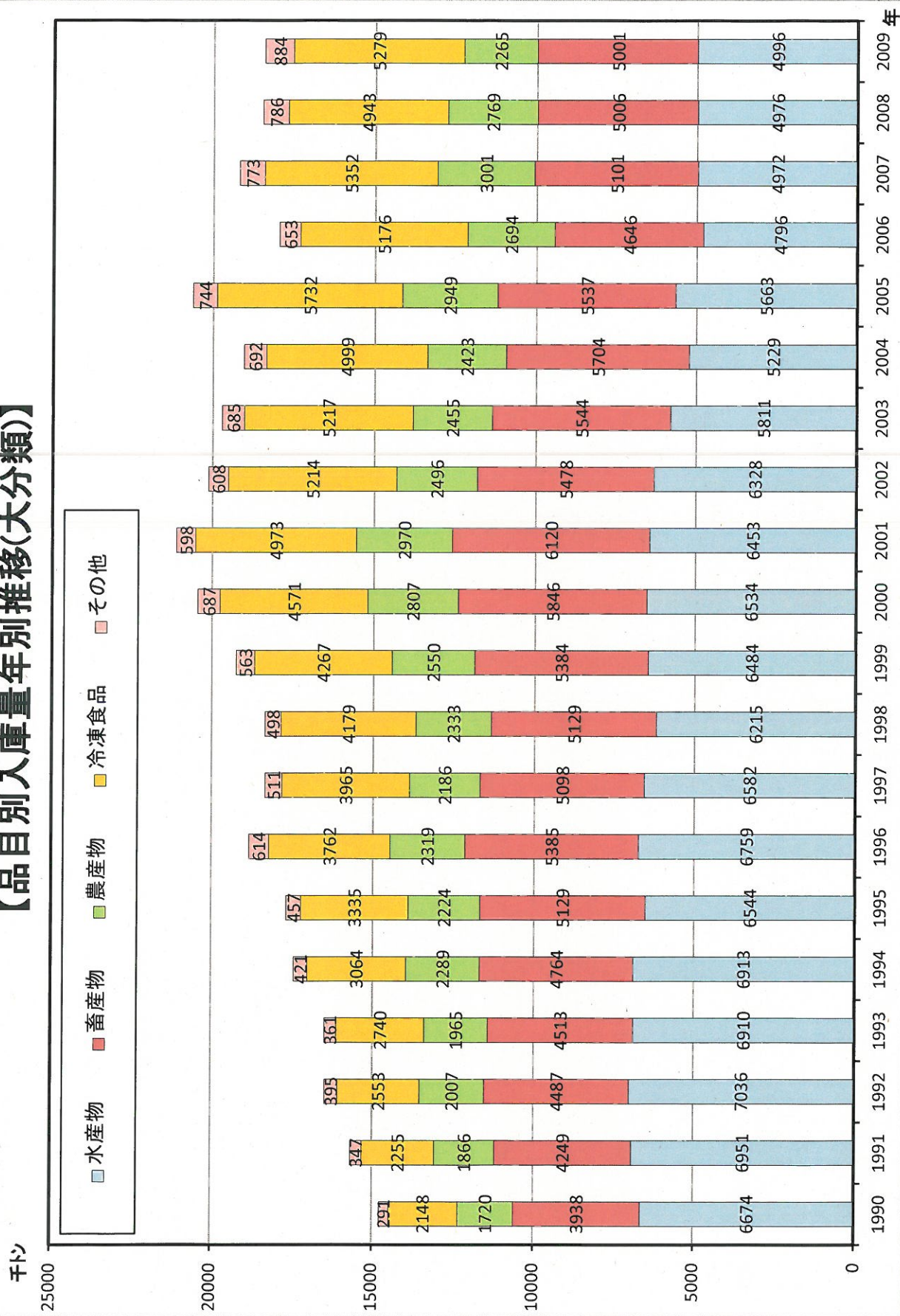
資料2

【冷蔵倉庫(営業用)事業所数および所管容積年別推移】

日本冷蔵倉庫協会調べ ※2011年数値には、東日本大震災の影響により岩手県・宮城県を含んでいません。



【品目別入庫量年別推移(大分類)】





新しい総合物流施策大綱に向けた 航空運送事業者ヒアリング資料

2013年1月28日
定期航空協会

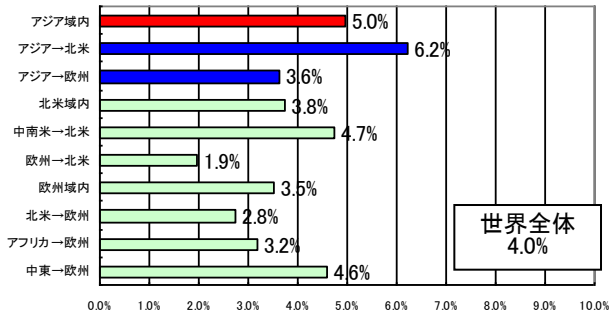
航空貨物市場の見通し



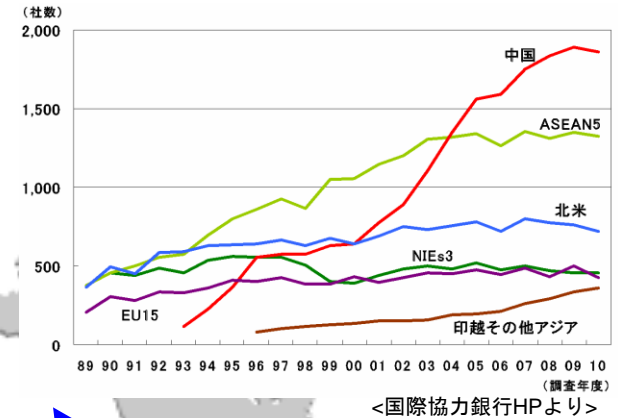
✈️ 日本発着航空貨物の減少

アジア域内の物流は今後年間5.0%の成長、アジアから欧米への物流も年間平均4.6%と高い成長率
 日系製造業のアジア進出等により、日本発着貨物は減少。長期的にも伸び率は鈍化

【資料1】一般貨物需要の成長率/年(2011-15)



【資料2】日系製造業のアジア進出状況



アジア発欧州向け
3.6%

アジア発日本向け
3.0%

アジア発北米向け
6.2%

【資料3】成田空港野航空貨物総取扱量(2012年)

(単位: トン、%)

月	積込				取卸			
	輸出	前年同月比	仮陸揚	前年同月比	輸入	前年同月比	仮陸揚等	前年同月比
1月	47,257	87.4	14,595	105.3	58,982	94.0	15,270	95.5
2月	56,579	103.4	15,044	136.0	69,712	113.1	18,184	137.7
3月	62,228	108.8	19,943	127.7	78,099	113.5	23,003	117.9
4月	56,847	90.6	19,812	124.9	68,399	90.6	22,077	117.2
5月	51,261	89.6	19,477	133.7	66,093	102.2	20,950	134.8
6月	54,851	87.1	19,507	134.5	67,140	100.1	22,139	135.5
7月	49,470	84.3	22,061	160.2	66,550	91.1	24,277	148.3
8月	48,560	96.6	21,420	149.6	62,912	93.8	23,417	143.5
9月	51,750	93.9	22,539	151.5	66,961	93.9	24,337	144.4
10月	49,353	88.1	22,424	138.6	70,307	96.2	24,459	129.3
11月	46,780	83.8	26,257	161.7	69,825	94.5	27,108	137.8
12月	47,927	80.6	22,676	152.8	69,000	92.9	24,388	133.7

(注) 取卸の仮陸揚等には、T A C M運送を含む。
 <東京税関貿易概況より>

アジア域内(含、日本)
5.0%

製品物流
製造物流

※Seabury社提供
Forecast Dataに基づき算出

円高・消費減退・日系製造業の海外進出による空洞化等により、日本発着の航空貨物は減少。成長率の高いアジア発欧米向け貨物への依存が高まり、取扱量の3割超を三国間貨物が占める。

わが国の航空を取り巻く環境の変化



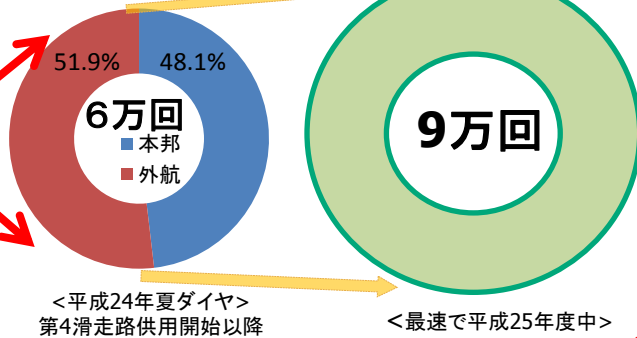
✈️ 大競争時代への突入

首都圏空港の容量拡大を契機に、国際線路線・便数設定は、二国間交渉から、当時国間で自由に設定できる「オープンスカイ」化へと転換され、益々競争激化、これまで以上に本邦航空会社の国際競争力強化が重要に！

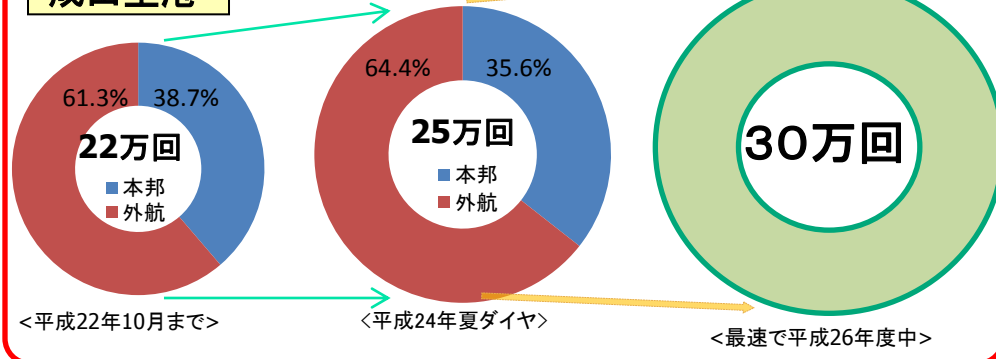
【資料1】首都圏空港における本邦航空会社と外国航空会社のシェア

羽田空港

国際線
定期運航
なし



成田空港



【資料2】オープンスカイについて

二国間交渉

制限あり

- ①就航航空会社
 - ②就航地点
 - ③便数
 - ④路線
 - ⑤以遠権
- 等を交渉により決定

オープンスカイ

制限なし

- ①就航航空会社
 - ②就航地点
 - ③便数
 - ④路線
 - ⑤以遠権
- 等を各国が自由に設定、参入自由

* オープンスカイ

企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること



交渉相手国



米、韓、シンガポールを含む23カ国・地域と合意
*日本発着旅客数中、オープンスカイ合意国の占める割合は91% (2012年11月現在)

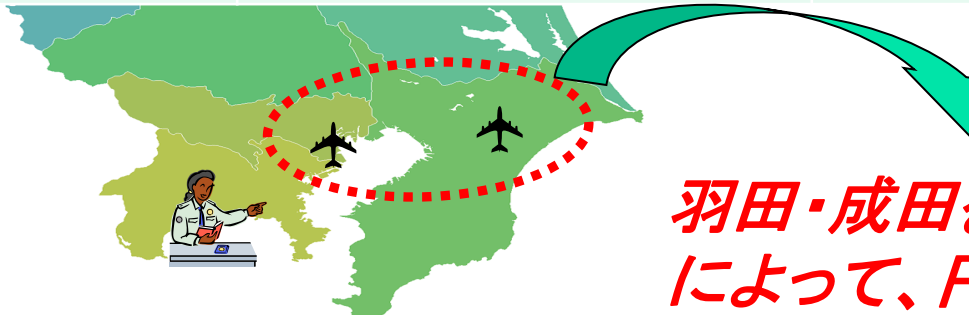
1. グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化



(1) 首都圏空港(羽田・成田)の一体運用強化による物流活性化

✦ 成田空港および羽田空港を一体とみなした植物検疫・税関手続き

	現状	要望	効果
①植物検疫	植物検疫対象貨物が到着空港外に転送される場合、原則、ファーストポート(最初の到着地)にて検疫を行う必要があるが、これがスムーズな物流の妨げとなっている。	羽田=成田間で転送する際は、 両空港を同一空港とみなし、最終的な輸入手続きを行う空港にて検疫が行われるよう、制度の見直しをお願いしたい。 その際は、 空港外貨物施設(共同上屋等)を含めてご検討いただきたい。	花卉類など、生鮮品の輸入に伴う手続き時間が短縮され、生鮮品の取り扱いにおける強みとなる。
②税関手続き	貨物を輸出する際の税関手続きは、出発空港(積込港)毎に行う必要があるため、東京発貨物の場合、直前で出発空港を変更する場合、税関手続きを最初からやり直す必要があり、タイムリーなスペース活用・迅速な貨物輸出の妨げとなっている。	貨物を輸出する際の出発空港(積込港)に関し、 羽田・成田を同一空港と見なし、税関手続きも同一の積込港を適用できるような運用緩和をお願いしたい。	羽田=成田間で輸出貨物を転送する際の積込港変更手続きが解消され、迅速な輸出が可能となり、利用者の利便性が向上に繋がる。



羽田・成田を一体とみなした運用の実施によって、円滑かつ迅速な物流を！

1. グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

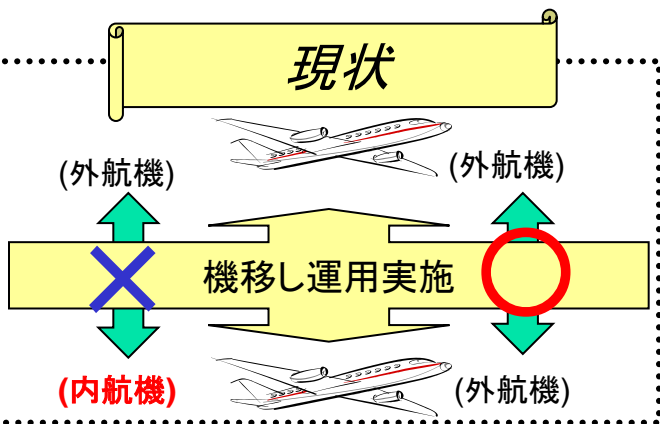


(2) 羽田空港の利便性向上に伴う物流活性化の支援

✈ 国内地方空港の発着貨物に対する内際転送手続きの規制緩和

① 保税上の取り扱いに関する規制緩和

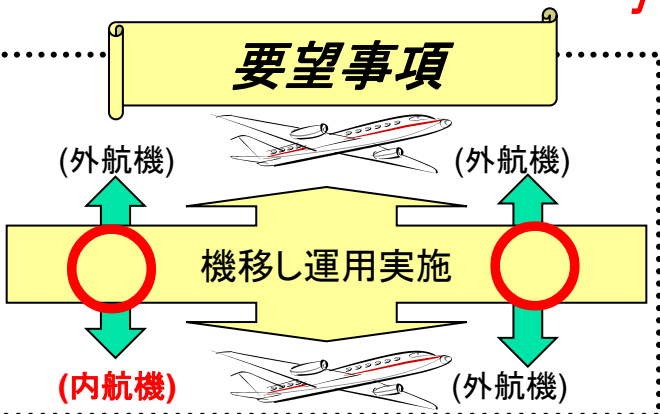
現状



現在、関税法上では、外航機から外航機への貨物の機移し運用のみが認められている。従って、外航機と内航機間で貨物を接続する場合は必ず一度保税蔵置場(貨物上屋)への搬入を行わなければならない。外航機から外航機への接続に比べて大幅な接続時間を要している。

手続きの簡素化により経由地での転送スピードアップを図る

要望事項



円滑かつ迅速な物流体制を構築し、羽田空港の更なる利便性向上のために外航機から外航機への機移しに加えて、内航機と外航機間の機移しを認める関税法の改正をお願いしたい。

1. グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化



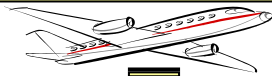
(2) 羽田空港の利便性向上に伴う物流活性化の支援

✈ 国内地方空港の発着貨物に対する内際転送手続きの規制緩和

② 国内転送を行う貨物に対する経由地における検疫要件の緩和

海外から到着し、羽田あるいは成田を経由し、国内の地方空港へ向かう植物検疫対象貨物はファーストポート(羽田または成田)にて原則検疫を行う必要がある。これを避けるためには、密閉コンテナを利用する必要があるが、この運用は搭載効率の犠牲を伴っている。一方、ソウルや台北を経由し、日本の地方に入る航空会社は、海外空港での経由となりこうした制約を受けず、本邦航空会社よりも高い競争力を有する。

要望事項



検疫要件の緩和



トランジット貨物については、内際に関わらず、最終仕向地での検疫を実施できる制度とし、経由地でのスピードアップと羽田活性化、両空港一体運用を支援して頂きたい。

※隣国の中国・台湾では到着空港における検疫が実施されている。

手続きの簡素化により経由地での転送スピードアップを図る

1. グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化



(3) 顧客ニーズに合わせた柔軟な生産体制整備への支援

- ✧ エアラインチャーター、ウェットリースに関する認可要件の緩和
- ✧ 本邦航空会社に対する羽田空港および成田空港利用時の公租公課の軽減

事業認可

エアラインチャーター、ウェットリースに関する認可要件の緩和

フォワーダーチャーターでは、オープンスカイ国へのチャーター便の設定は自由に認められているが、エアラインチャーターについては、同じオープンスカイ国へのチャーター設定の場合でも、突発・大量輸送の条件が許可対象となっており、フォワーダーチャーターと許可要件が異なっている。フォワーダーチャーターと同等の条件への更なる規制緩和(オープンスカイ国間での認可要件緩和)をお願いしたい。

公租公課

本邦航空会社に対する羽田および成田利用時の公租公課(着陸料など)の減免

首都圏空港(羽田・成田)のハブ機能強化、羽田空港の利便性向上に伴う物流活性化の観点で、着陸料の減免などを通じて本邦航空会社に対する支援をお願いしたい。

顧客ニーズに合わせた生産体制の構築により円滑かつ迅速な物流を！

2.低炭素・循環型社会の実現



(1)物流における航空会社のエコ(燃料節約によるCO2削減など)

- ✧ドライアイスに替わる「アイスバッテリー」など蓄冷剤を利用した輸送機材の開発
- ✧軽量コンテナの利用拡大によるCO2排出削減

■ アイスバッテリー ボックスタイプ (医薬品専用汎用型)

航空宇宙分野で開発されたコールドジェル技術を用いた蓄冷プレートを使用。

輸送中のボックス内の温度を一定に保持する事が出来る。



■ 軽量コンテナ(キャンバスタイプ)

コンテナは従来アルミ合金製であったが、側面パネルにガラス繊維系新素材を用い、ドア部分をキャンバス地にしたコンテナを導入。結果、1台あたり26キロの重量軽減を実現。



3.安心・安全な物流の確保



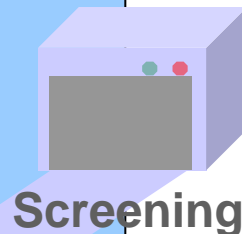
(1)セキュリティ確保と物流効率化の両立

- ✈️ 航空保安対策の財源
- ✈️ 航空輸送の利便性を損なわない航空保安制度の構築

①航空保安対策の財源

航空保安関連の費用については、一定条件の下、検査機器および検査要員について、規程上、国からの支援が受けられることとなっており、国管理空港は勿論、地方自治体および空港会社管理の空港においても国に準じた費用負担とすると規定に定められているものの、空港会社管理空港(成田、関西、中部)の場合、立哨警備や検査要員に関する費用補助は受けられていない。更なる航空保安強化が求められる中、検査機器購入に加えて、警備費用の補助に関する国からの経済的支援あるいは空港会社への指導をお願いしたい。

	検査機器購入費用	保安警備費用
国（自治体）管理空港	1/2費用補助あり	1/2費用補助あり
空港会社管理空港	1/2費用補助あり	費用補助なし



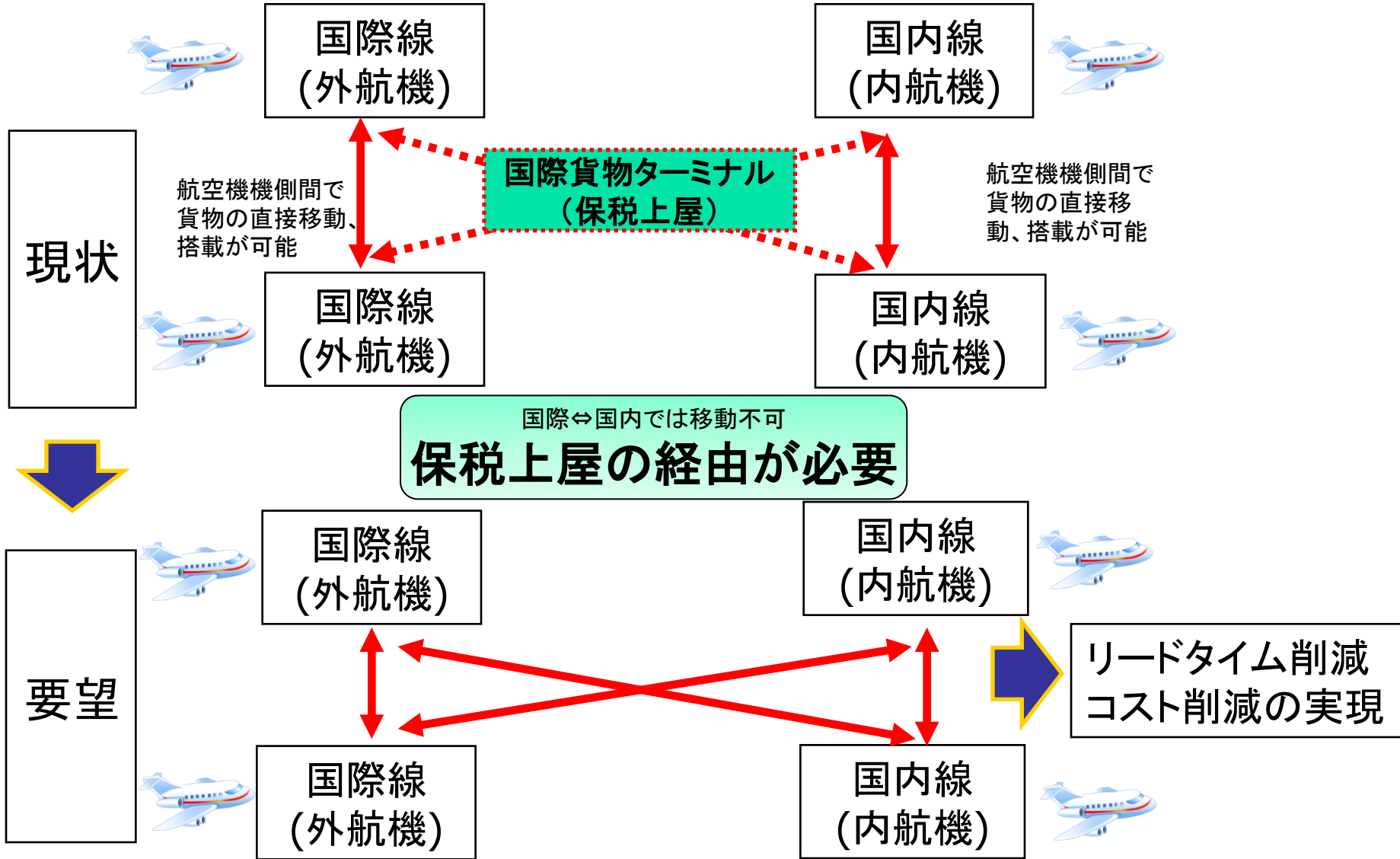
②航空輸送の利便性を維持する航空保安制度の構築

航空保安の強化が世界的に謳われる中、空運における制度展開を検討する際は、航空輸送の命でもあるスピードを損なわないような制度検討を望みたい。

③新保安対策基準(KS/RA制度)の確実な運用

米国との保安制度に関する相互承認を維持し、物流の円滑化を維持するため、2012年12月1日に米国向け旅客便に対して講じられた航空貨物保安制度(新保安対策基準)の確実な運用について、当局から各事業者に対する航空貨物の保安に関する確実な管理監督ならびに事業者への適切な指導を頂きたい。

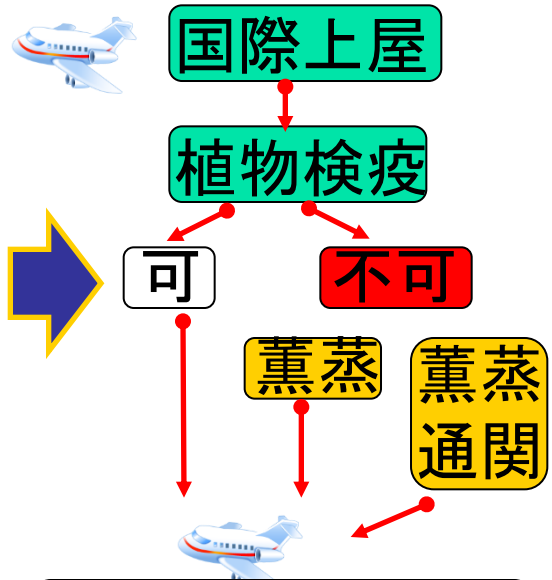
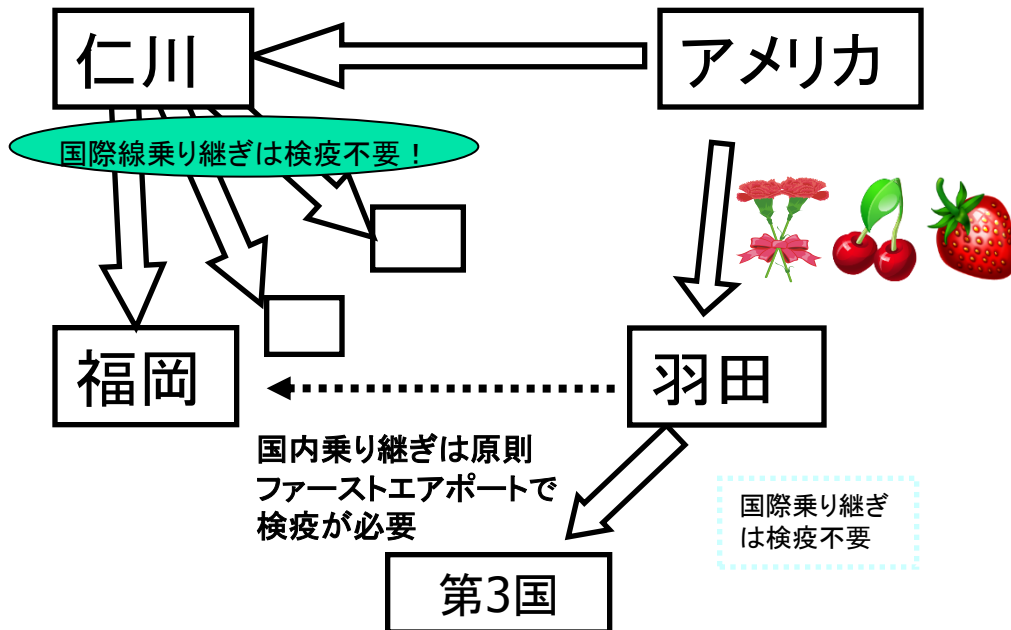
参考資料① 保税上の取り扱い: 機移し貨物の現状について



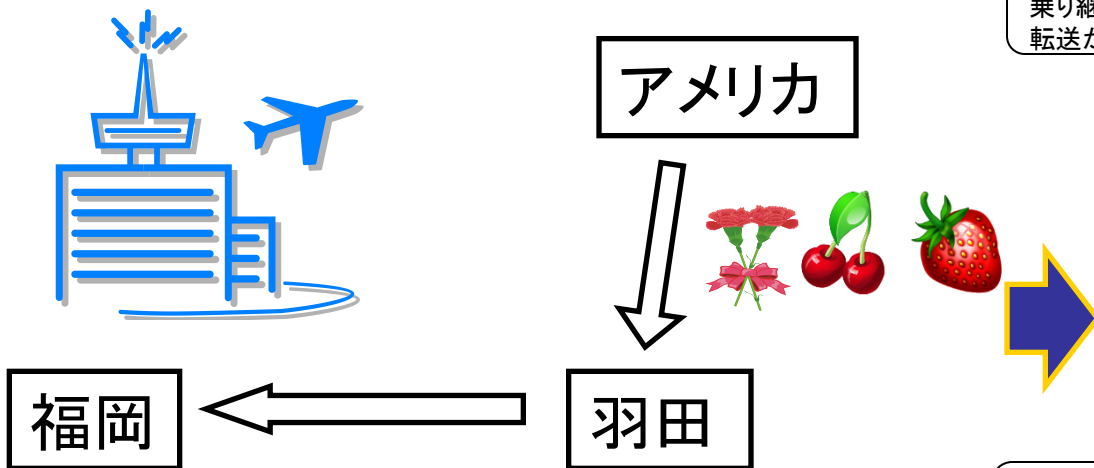
航空機間の直接機移しを可能とする関税法の改定

参考資料②国内転送貨物 検査の現状について

現状



要望



検査の終了時刻が予測できないため、乗り継ぎ便の予約が出来ず、スムーズな転送ができない。

*例外として植物検査で事前許可を受けたLD3コンテナ、または、密閉パレット搭載貨物は、そのまま乗り継ぎ可

法律の改定により、検査は最終エアポートで受けることが可能であれば、シームレスな輸送が可能となる。

新総合物流施策大綱の策定に向けた ヒアリング資料

平成25年1月28日

一般社団法人航空貨物運送協会

1. JAFAとは (名称:一般社団法人 航空貨物運送協会)

Japan Air cargo Forwarders Association

(1)設立の経緯

国際航空貨物運送事業者協会(IAFA)	昭和43年設立(1968年)
国内利用航空運送事業者協会(利航協)	昭和38年設立(1963年)
国際宅配便協会(IAA)	昭和61年設立(1986年)

社団法人航空貨物運送協会(JAFA)設立	平成3年6月1日(1991年)
一般社団法人航空貨物運送協会へ移行	平成24年4月1日(2012年)

(2)会員数(平成25年1月1日現在)

正会員 128社 準会員 23社 賛助会員 16社 合計 167社

(3)組織 部会

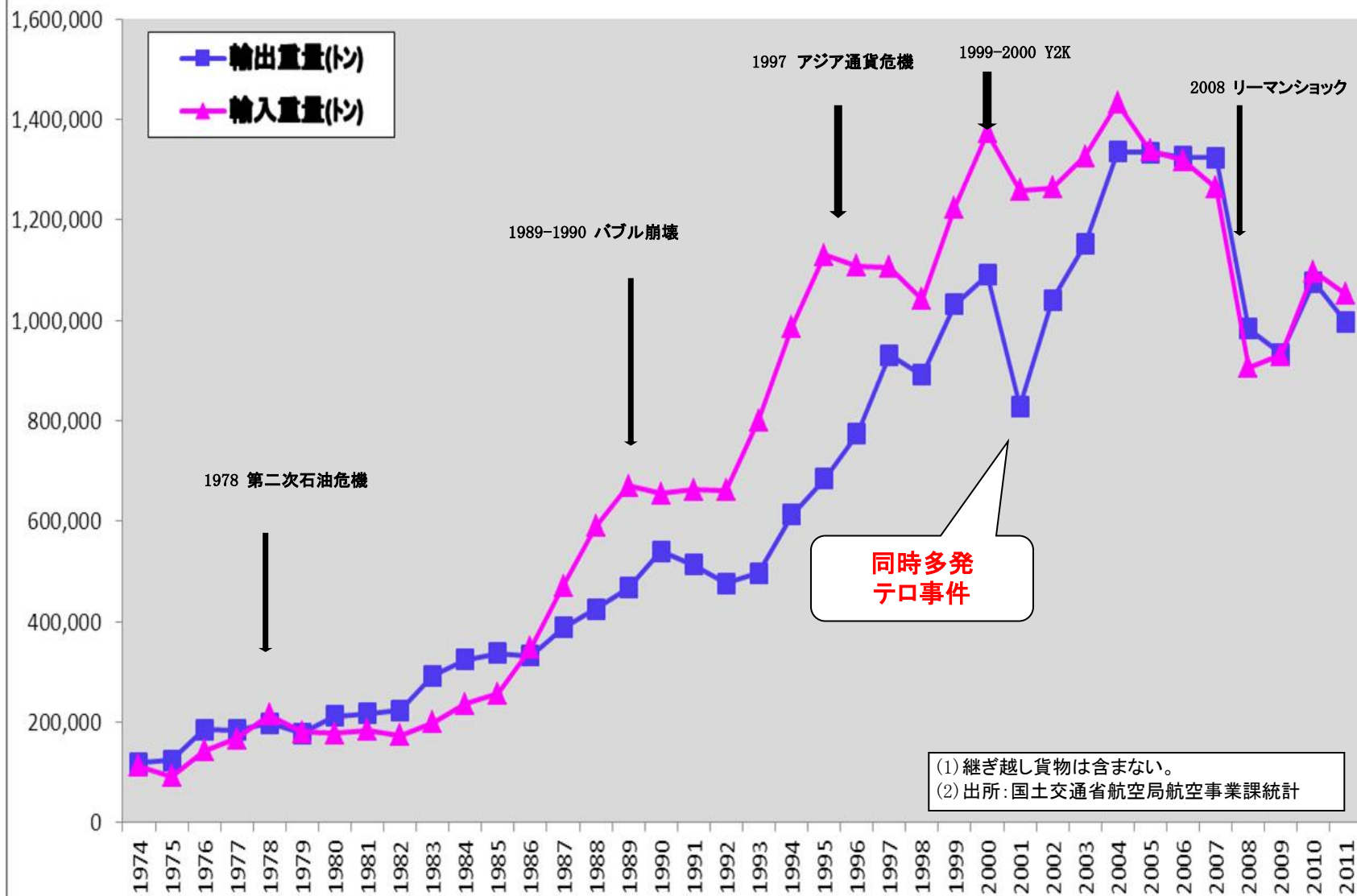
総合部会 国際部会 国内部会 国際宅配便部会 通関部会

(4)目的

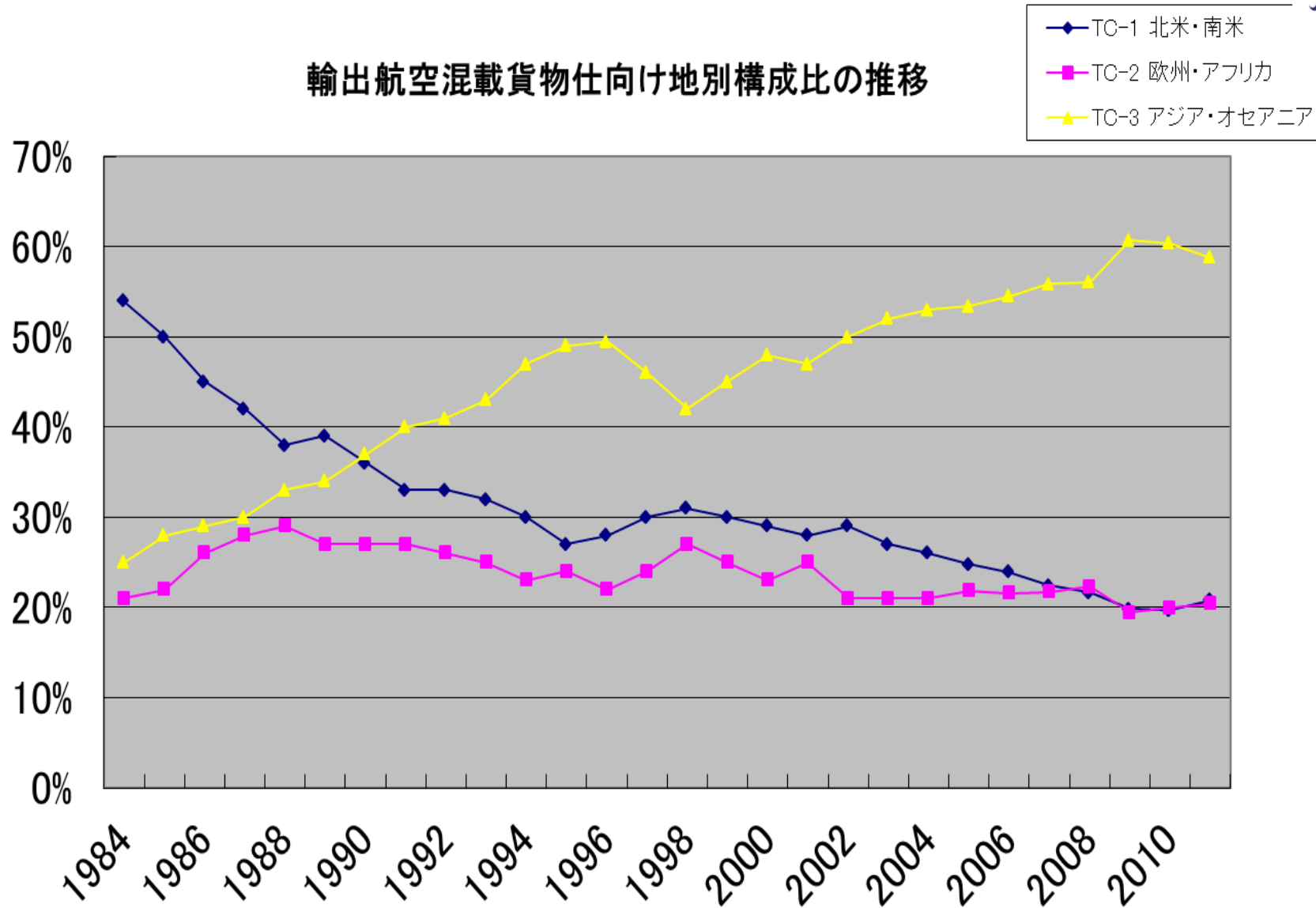
* 利用運送事業の健全な発展・安定化を図る。

①調査・研究 ② 安全性の向上 ③ 教育・研修

日本輸出入航空貨物取扱重量・推移表



輸出航空混載貨物仕向け地別構成比の推移



2. 国への要望事項

(1)航空保安関係

①当局の関与による公平性・厳格性・効率性の確保

- ・国もしくは国の代行機関によるKS確定制度の創設
- ・保安制度とAEO制度の調和によるセキュリティプログラムの再設計
- ・国による爆発物検査への関与

②航空保安への取り組み拡大

- ・国による荷主・トラック事業者等への航空保安訓練の実施

③補助金制度の拡充

- ・国による、RAへの装置導入時の補助金制度の設計

(2)危険物輸送関係

- ・荷主に対する危険物取扱教育の義務化

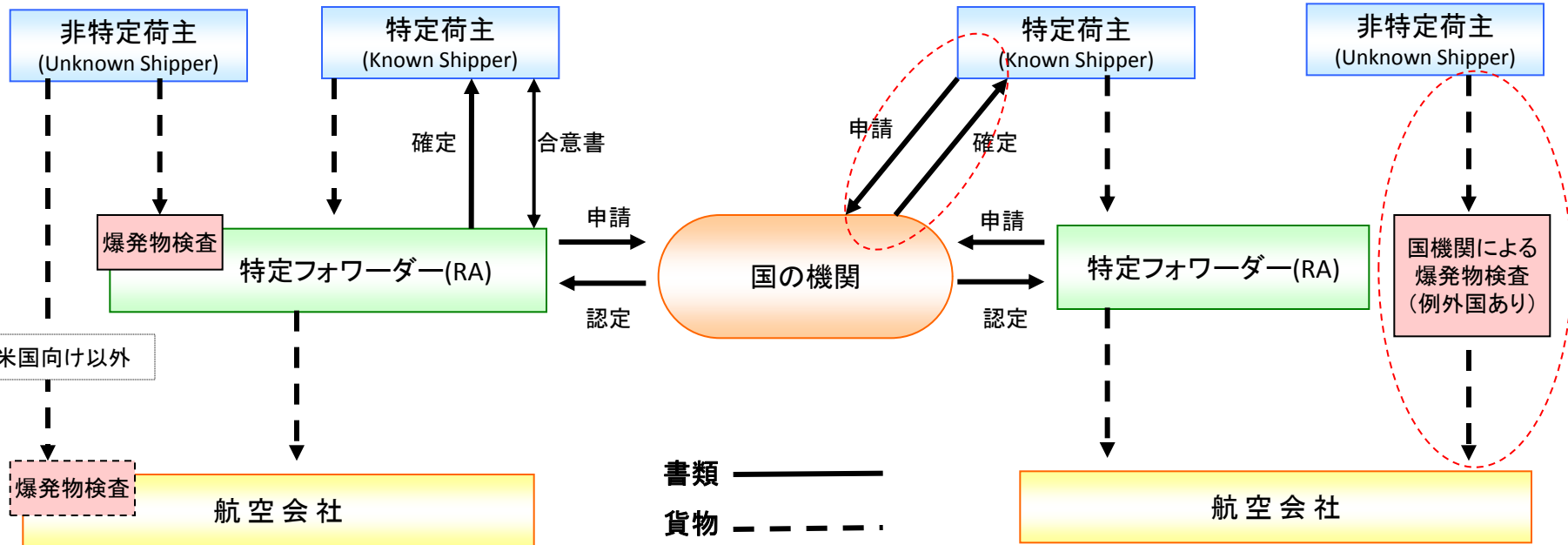
(1) 航空保安に関係



* KS/RA制度比較

日本(新制度)

欧米等の諸外国



【特徴】

- * RAは、国の機関によって認定。
- * KSIは、RAと合意書を取り交わした後、RAによって確定。

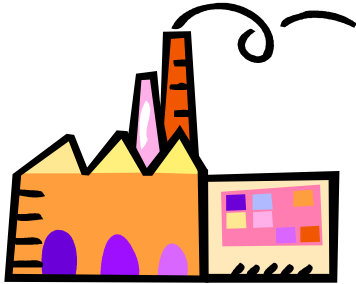
【特徴】

- * RAは、国の機関によって認定。
- * KSは、国の機関によって確定。
- * 爆発物検査は、RAもしくは航空会社施設により実施されるものの、検査員は国機関所属の検査員、または国による教育等を受け認定された検査員。

(2) 危険物輸送関係ー1

危険物出荷のチェック体制(現状)

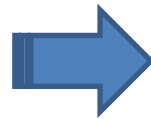
* 危険物の航空輸送はIATA危険物規則書に則った取扱が必要



荷主

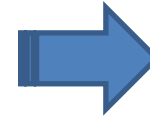
誰がどの様に何を
出荷前にチェック？

無申告の問題の原因
はここに集約されている ！？



フォワーダー

IATAディプロマ危険物資格
保有者が
①包装状態
②Shipper's Declaration
をチェック！！！！



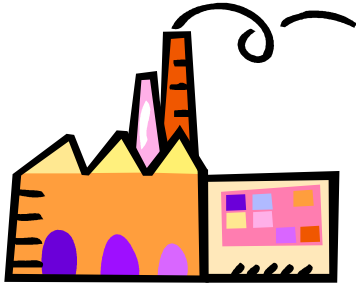
航空会社

IATAディプロマ危険物資格
保有者が
①包装状態
②Shipper's Declaration
をチェック！！！！

荷主から出荷されるときに危険物と認識せずに出荷したら
どうなるの？

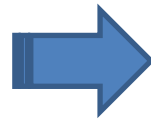
- IATA危険物規則書:ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by airの規定に基づいて実務に解りやすいようにまとめたもの

(2) 危険物輸送関係一2 危険物無申告出荷事例



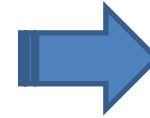
荷主

小松空港発羽田行
12個口 251 kgsの建材関連
部材の出荷を依頼
内容はアルミ部材関連
危険物としての申告無し



フォワーダー

一般貨物として受託
運送状発行



航空会社

貨物受託時及びULD積みつけ時**一個の貨物**
外装上に“セメダイン”の表示を確認
セメダインを抜き取り、他の貨物は運送継続



セメダインはIATA危険物分類3.3.3/Viscous Substances(粘性物質)国連
番号UN1133の引火性物質として定義されている。

IATA危険物規則書1.3荷送人の責任はどうなっているの？

**そもそもこのような商品の航空輸送に対するルールがあることを荷主は
知っていますか？ → 知らない方が多すぎる → 教育/義務化**

新しい総合物流施策大綱の策定に向けての要望事項

平成25年1月30日
社団法人 全国通運連盟



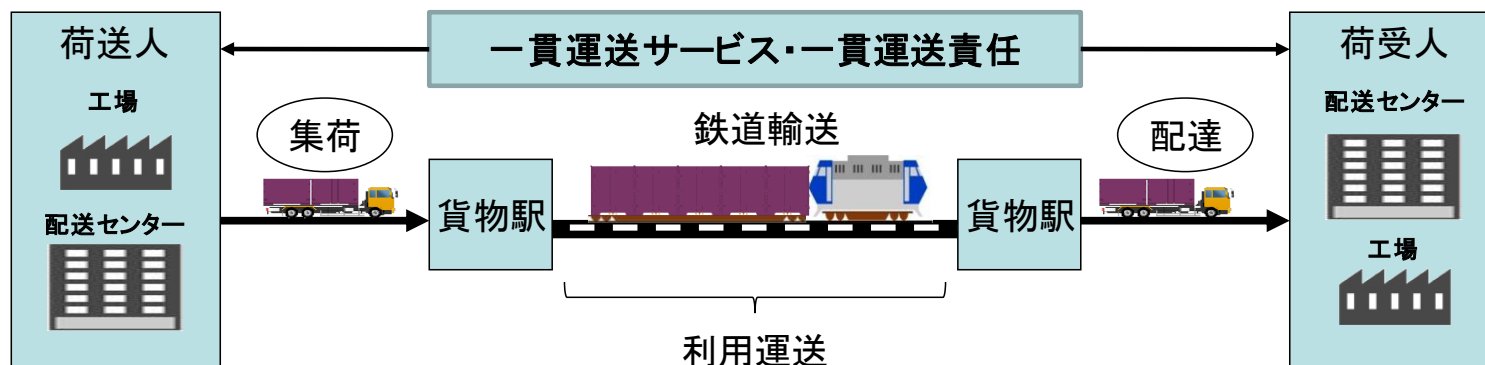
1. 社団法人 全国通運連盟の概要

【設立】 昭和27年前進の「全国通運業連盟」が発足。昭和46年5月法人格を取得して「社団法人全国通運連盟」となり現在に至る。

【目的】 通運事業(鉄道貨物利用運送事業)の健全な発展と経営の近代化に資し、もって社会公共の福祉の増進に寄与する。

【傘下会員数】 通運事業者430事業所

【通運事業の概念】



2. (社)全国通運連盟の事業展開の基本的考え方

- ・国民生活に不可欠な物流機関として多様化・高度化する荷主ニーズへの対応が必要
- ・地球環境の保全、トラックの長距離運転手不足問題等に対応するためモーダルシフトの促進が必要



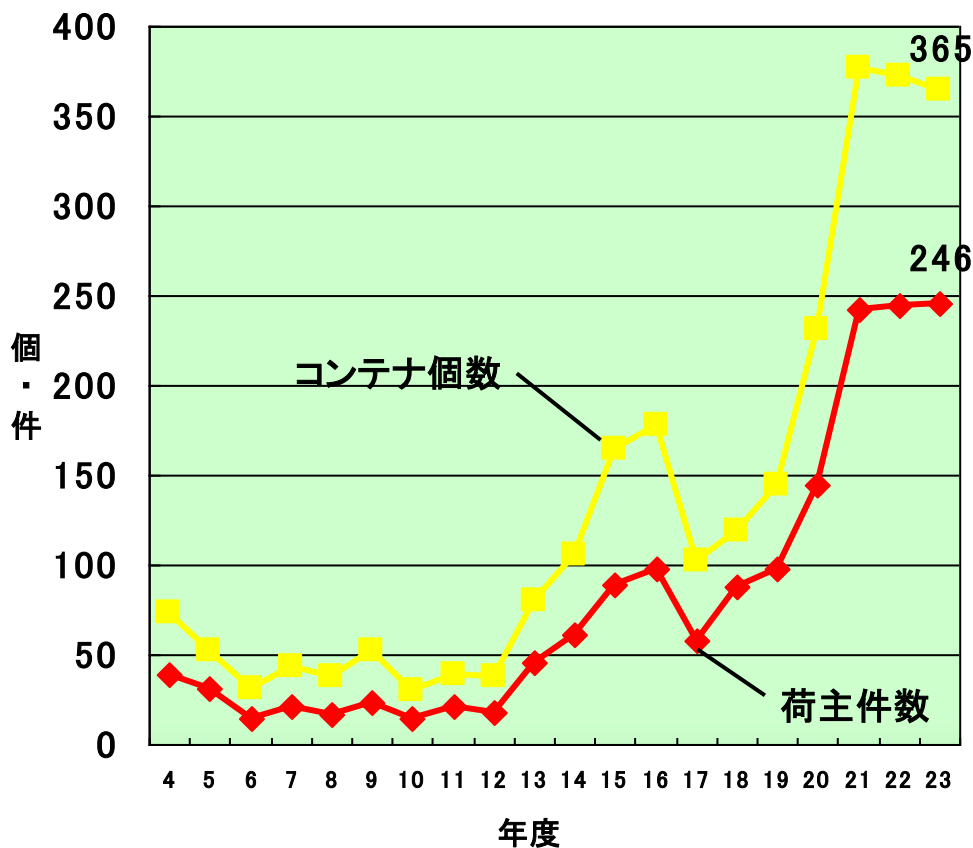
上記のためには、鉄道コンテナ輸送の持つ定時大量輸送、環境へのやさしさ等の「強み」のさらなる強化、輸送障害への対応の遅れ等の「弱み」の克服及び鉄道コンテナ輸送に係る認知度向上等が必要不可欠。



荷主から選ばれる高品質な輸送サービスの提供を支援

2-1. 鉄道コンテナ輸送の「強み」のさらなる強化 (1) 鉄道コンテナお試しキャンペーン

お試しキャンペーンの発送個数推移



お試しキャンペーン実施後の利用状況

	お試し 総件数	当年度末状況						翌年度末状況	
		継続利用したい		条件次第で利用したい		小計		利用 している	割合
		件数	割合	件数	割合	件数	割合		
平成15年度	89	50	56.8%	21	23.9%	71	80.7%	58	65.2%
平成16年度	98	48	49.0%	33	33.7%	81	82.7%	61	62.2%
平成17年度	57	33	57.9%	16	28.1%	49	86.0%	41	71.9%
平成18年度	88	53	60.2%	24	27.3%	77	87.5%	66	75.0%
平成19年度	98	63	64.9%	16	16.5%	79	81.4%	59	60.2%
平成20年度	145	62	42.8%	50	34.5%	112	77.2%	80	55.2%
平成21年度	242	140	57.9%	63	26.0%	203	83.9%	181	74.8%
平成22年度	245	109	44.5%	76	31.0%	185	75.5%	未	未

(2) グリーン物流推進事業支援

グリーン物流推進事業支援助成制度

- 31フィート・ウィングコンテナ等の高規格コンテナの導入費用の1/3を補助。
- 高規格コンテナ対応の車両導入費用の一部を補助。

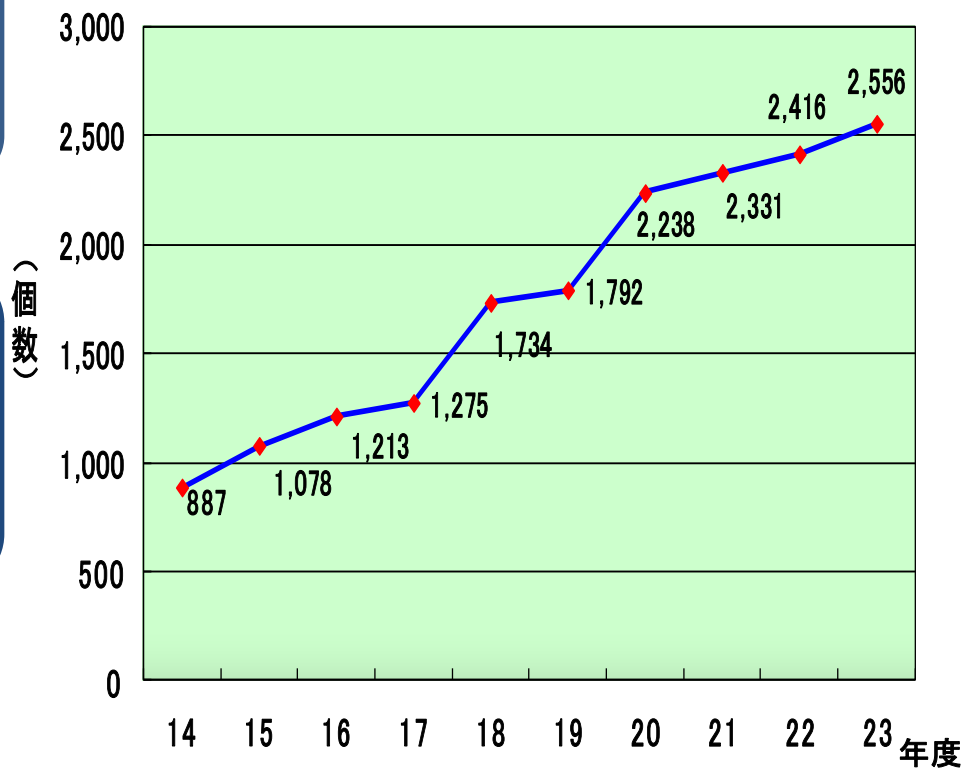
(注) 平成24年度に国庫補助制度の創設

大型トラックと同様の使い勝手

- 入出荷システムを変更せずにシフト可能
- 出荷ロットを変更せずにシフト可能
- 荷役方法も同一
- 嵩高貨物の場合、従来の鉄道12フィートコンテナ3個分に対応



31フィート級コンテナ数の推移



※各年4月1日の数値

資料: JR貨物

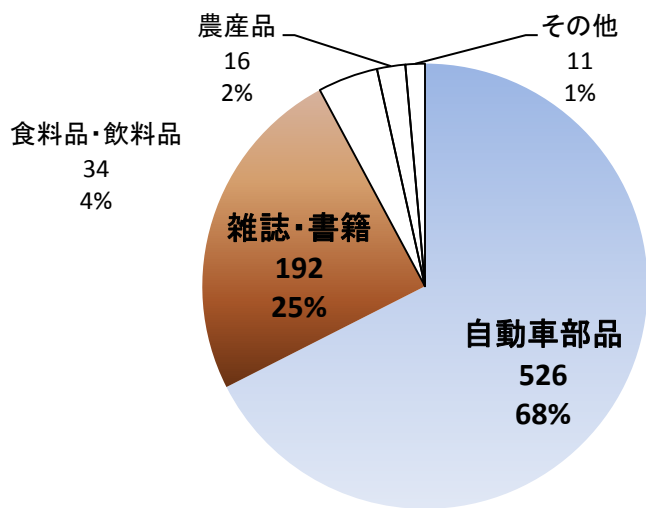
2-2. 鉄道コンテナ輸送の「弱み」の克服 (1) 輸送障害時における発代替輸送支援

鉄道コンテナ列車が運休・遅延した場合に、当該列車で輸送予定のお客様の貨物をトラックで輸送した場合の費用の一部を助成。

鉄道コンテナの発代替輸送 支援実績(平成23年度)

件数	284件
コンテナ個数	779個
トラック台数	350台

品目別発代替コンテナ個数



発生日別原因別発代替コンテナ個数

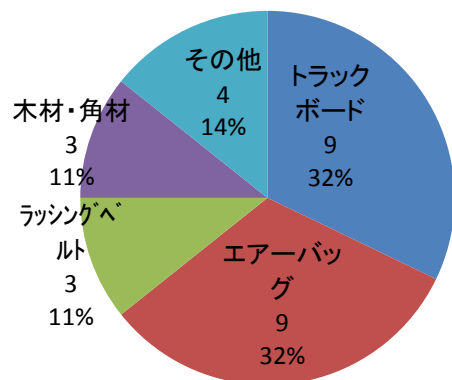
発生日	原因	コンテナ個数
7月19日	台風6号	143
9月2日～6日	台風12号	243
9月20日～24日	台風15号	179
2月2日～3日	全国的な大雪	57
その他	大雨・地震等	157
合計		779

(2) 輸送品質向上対策

養生資材購入費助成制度

- ・繰返し使用可能な養生資材購入費の1/2を助成(上限10万円/件)

養生資材別助成件数(平成23年度)



輸送品質向上のための研究活動

- ・荷物事故発生状況の分析
- ・コンテナ輸送中の振動計測
- ・荷物事故防止マニュアルの作成
- ・新たな養生資材の開発 等



トラックボードの使用例



エアータグの使用例



2-3. 通運事業近代化基金融資と利子補給事業

制度の概要

- ・会員事業者の近代化・合理化を図るために、商工中金等に対し低利の融資対象業者の推薦を行うとともに、その利子の一部を通運連盟が負担する制度

融資対象事業

- ・事務所、保管施設等の通運事業用施設の整備に資する資金
- ・トラック車両、フォークリフト・ショベルローダー等の荷役機械の購入等に要する資金
- ・コンテナ等の輸送機器の購入に要する資金
- ・通運事業に係る情報通信システムの整備に要する資金
- ・通運事業に係る運転資金

利子補給率

- ・年0.6%
- ・ただし低公害車購入の場合は年0.9%

2-4. モーダルシフトの担い手となる人材育成

鉄道利用運送事業教育実習基礎コース

- ・平成16年から毎年1月に実施(10回開催)
- ・実務経験の浅い者を対象に、通運事業の歴史、JR貨物の基礎知識、作業の基礎知識、営業の基礎知識、関係法令・行政動向等を講義。
- ・今年度受講生 48名



鉄道利用運送事業教育実習応用コース

- ・平成17年から毎年1月に実施(9回開催)
- ・営業担当者を対象に、モーダルシフト提案について演習を中心に講義。
- ・今年度受講生 35名



法令遵守研修会・業務研修会

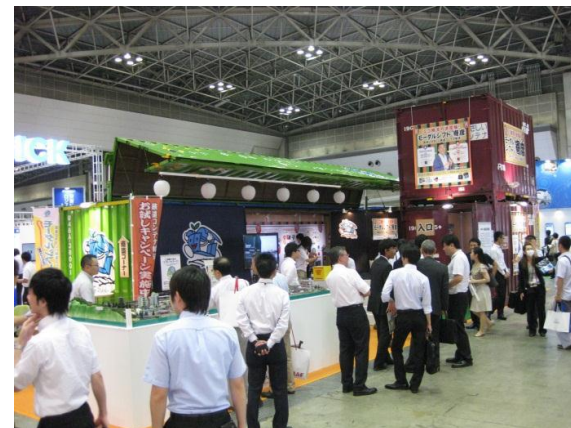
- ・全国の地方通運業連盟単位で平成22年から実施
- ・業務管理者を対象に、事業法令上の注意点、安全輸送のための危険品輸送の注意点、荷物事故防止対策等について講義。
- ・延受講者数 560名



2-5. 積極的な広報情報活動の展開

(社)全国通運連盟とJR貨物の共催によるイベント出展

催事名	開催期間	会場
国際物流総合展	平成24年9月11日～14日	東京ビッグサイト
エコテクノ2012	平成24年10月11日～13日	西日本総合展示場(北九州)
メッセナゴヤ2012	平成24年11月7日～10日	ポートメッセなごや
エコプロダクツ2012	平成24年12月13日～15日	東京ビッグサイト



展示内容

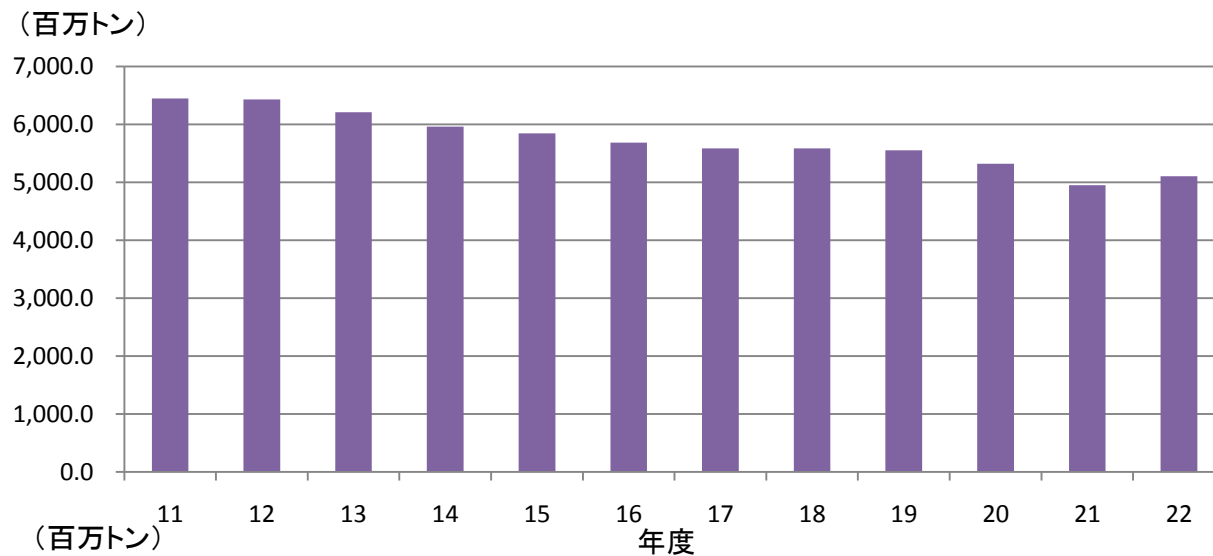
- 音声ガイドによるブース案内
- プレゼンテーションステージの実施
- 31フィート・ウィングコンテナと12フィート・コンテナの実物展示
- 鉄道コンテナ輸送に係る各種のパネル展示・ビデオ放映
- 商談コーナーの設置、来場者アンケート調査の実施

- ・上記以外に、札幌、仙台、新潟、広島、熊本等全国各地で小規模な展示会等に出展

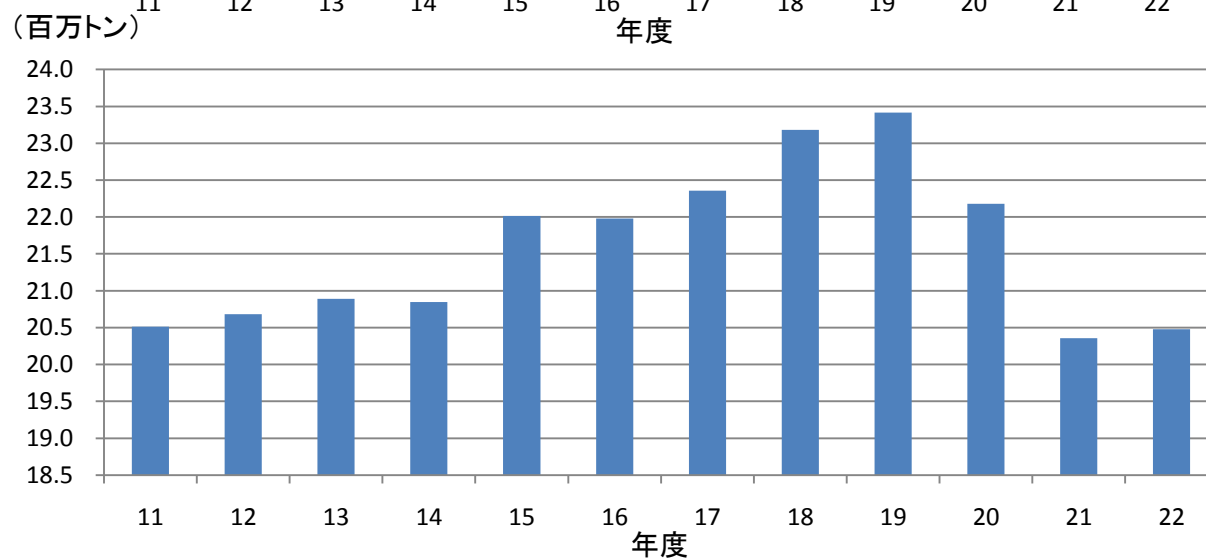
国際物流総合展の様子

2-6. モーダルシフトの進捗状況

国内総貨物
輸送量



JR貨物コンテナ
輸送量



資料:国土交通省

2-7. Sea & Rail 輸送の状況

上海スーパーエクスプレス
(上海～博多)



カメラライン
(博多～釜山)



小ロット

内容積 約19㎡
積載荷重 5トン



SEA&RAIL
の特性

- 定時性
- 高速性
- フリクエンシー

12ftコンテナによるSEA&RAIL輸送サービス

青島

オリエントフェリー
青島～下関 (週2便)

RAIL-SEA-RAIL
釜山鎮～儀旺ICD (週7便)

ソウル
儀旺ICD
釜山
釜山鎮

長錦商船(SINOKOR)
馬山～下関 (週6便)

カメラライン
釜山～博多 (週6便)

関釜フェリー
釜山～下関 (週7便)

東京

上海スーパーエクスプレス
上海～博多 (週2便)

上海下関フェリー(新設)
下関～太倉(蘇州) (週2便)

蘇州太倉
上海

パンスターライン
釜山～大阪 (週4便)

下関 大阪

COSCO
(上海～大阪)

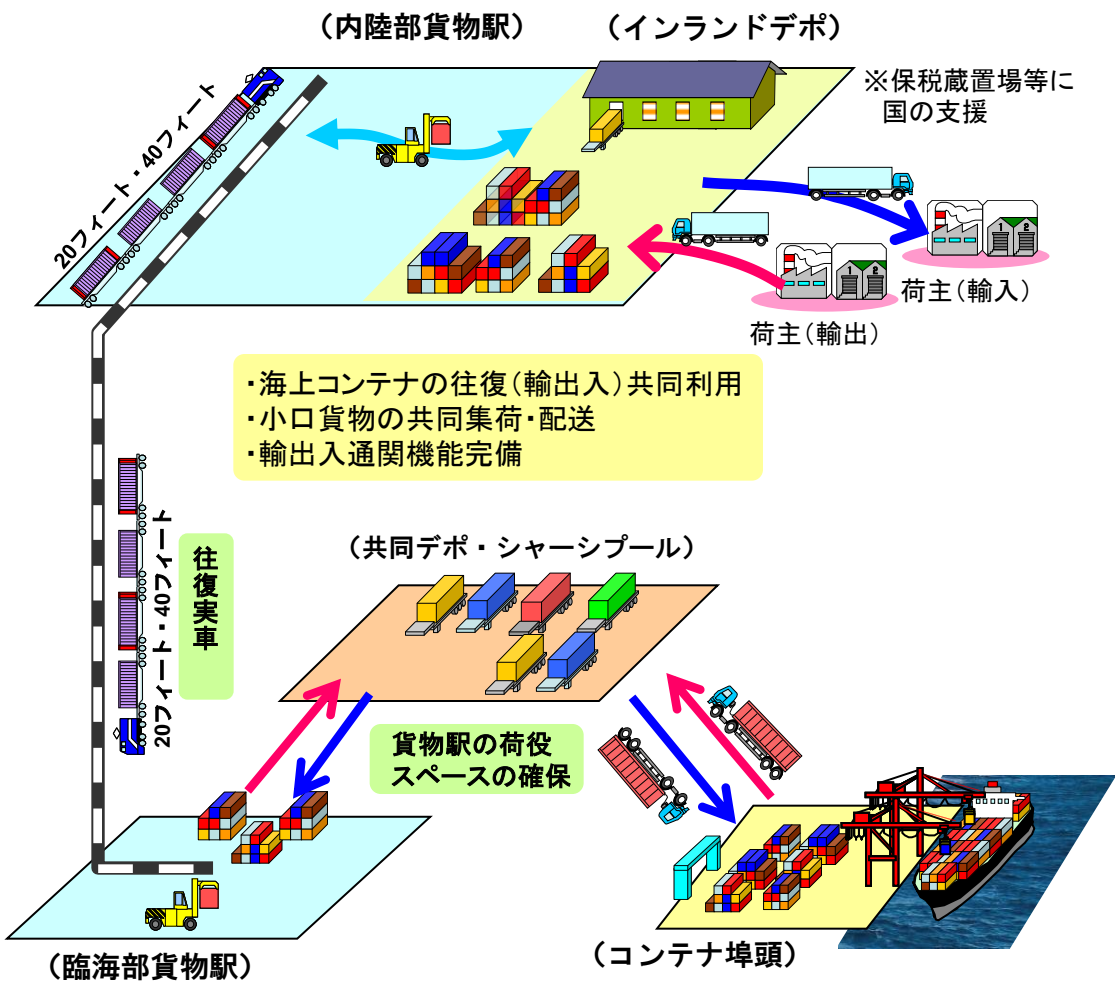
COSCO
上海～大阪 (週2便)
COSCON JAPAN EXPRESS

COSCO
上海～東京 (週2便)
COSCON JAPAN EXPRESS

- (凡例)
- コンテナ船航路 ---
 - フェリー・RORO船航路 —
 - 鉄道 (韓国内) —



- 「スーパー中枢港湾政策」を背景に、運行開始。保税機能を具備した「インランドデポ」を貨物駅に併設
- 定時性・大量性が着目され、内陸部へのフィーダー輸送に鉄道利用の気運の高まり(3PL事業者も関心大)
- 収益性を期待できない“お荷物的存在”から“成長分野”に



3. 新しい総合物流施策大綱の策定に向けての要望事項

3-1. エネルギーの使用の合理化に関する法律(以下「省エネ法」という。)の特定荷主の範囲拡大、エネルギー使用合理化の目標の強化等

- ・人類共通の最重要課題である地球環境対策を進めていく上でモーダルシフト促進は極めて効果的。
- ・荷主の輸送手段選択の要件は、運賃及び品質が主眼であり、環境への優しさは配慮事項という実態。
- ・上記に加え、慢性的供給過剰等による低運賃が恒常化しているトラック市場等を踏まえると、現下の市場原理の下でのモーダルシフト促進には自ずと限界。
- ・環境負荷の低減という政策目標達成には、社会規制である省エネ法に規定する特定荷主の範囲拡大、エネルギー使用合理化の目標の強化が必要。
- ・併せて、国等による省エネ法規制の確実な実施に向けた特定荷主に対する監査体制の強化、行政処分の厳格化等が必要。

3-2. モーダルシフト促進に係る荷主向けインセンティブの付与

- ・モーダルシフト促進には荷主の意識改革が不可欠。上記(1)の施策と相まって国から荷主等への奨励金等のインセンティブ付与が効果的。
- ・欧州(フランス等)、我が国自治体(下関市等)に奨励金付与等の事例。

3-3. トラックに係る中長距離帯の高速道路料金の見直し

- ・現在のトラックに係る高速道路の料金は、距離帯に関係なく割引率等を一律に適用。
- ・トラックに係る高速道路料金は、モーダルシフト促進という観点を加味した対応が必要。

3-4. トラックに係る過度な低運賃是正、コンプライアンスの徹底等

- ・トラックに係る大胆かつ大幅な経済規制の緩和によりトラック市場は慢性的な供給過剰状態。その結果、トラック運賃は過度な低運賃状態が恒常化。
- ・このことは他モードを含め健全な市場競争環境の形成、物流高度化の推進等の阻害要因。
- ・過度な低運賃等の結果、過積載、長時間運転等の法令違反の頻発。荷主の優越的地位乱用等も含め各種法令の遵守の徹底、監査体制の強化等が喫緊の課題。併せて、現行の経済規制の見直しが必要。

3-5. JR貨物に係る輸送サービス水準の向上等

(1) 従来から指摘されている老朽機関車、貨車等の資機材の近代化促進

(2) 31フィートコンテナ対応駅の整備等

- ・今後31フィートコンテナの輸送量拡大が見込めるが、狭隘な駅構内、構内地盤の脆弱性等により重量物の荷役作業が困難な貨物駅が多く、これら貨物駅改良が必要。
- ・併せて31フィートコンテナの取扱駅の拡大、トップリフターの増設が必要。

(3) 非効率な拠点駅の移設等

- ・本線から離れ貨車の入替作業を必要とする拠点駅が多いこと(仙台、高崎、名古屋等)。輸送時間の短縮、効率化によるコスト削減等から移転等が必要。
- ・適地への移転は跡地対策等の土地利用計画を含めJR貨物、自治体、国等の一体的取組みが不可欠。
- ・E&S駅の拡大。

(4) Sea & Rail等のグローバルサプライチェーンの取組みの推進

- ・この場合、大型コンテナ運行の支障となっているトンネル部分の改良が急務。

(5) 上記につき、JR貨物に対する支援措置の拡充が必要

(参考) 荷主に求める物流コスト低減への対応

1. 主な実施例

(1) 12フィートコンテナから31フィートコンテナへの変更

- ・小規模分散の保管施設の集約等。

(2) 往復輸送の実現

- ・同業他社と連携し例えば東京から福岡行きはA社の製品、逆方向はB社の製品を輸送。
- ・異業種他社との連携による往復輸送の実現。
- ・上記(1)、(2)では通運事業者が提案しコーディネートする場合もある。

(3) 荷主の工場等にコンテナを常備する場所の確保

- ・大量、計画的な出荷の場合は一定数のコンテナを荷主の工場等に常備。
- ・荷主がコンテナ詰めを行い、通運事業者は貨物鉄道の発車時刻に併せ計画的に集荷。

2. 荷主に求める改善事例

(1) 一貫パレット輸送の推進

(2) 待ち時間の短縮、解消

(3) 集配時間の柔軟化(閑散時間の活用等)

(4) 附帯業務の廃止(倉庫の出庫管理等)

新しい総合物流施策大綱策定に際しての意見

平成 25 年 1 月 30 日
日本内航海運組合総連合会

I グローバルサプライチェーン（GSC）の深化と物流の構造変化

特定の国や地域に偏重した G S C が、自然災害や政治的なリスクに対して脆弱であることは、近年発生した様々な事例から明らかで、バランスの取れた G S C の多様化が必要となるところであるが、それは輸出入港湾の選択においても当てはまると考えられる。その点で韓国の釜山港に代表されるように、貨物が海外の特定のハブ港に過度にシフトしている状態は問題であり、現状に対する是正策として、国際コンテナ戦略港湾構想は意義あるものと考えている。

内航海運は、国内フィーダーの質的向上を通じて、国際コンテナ戦略港湾の利用促進をサポートするものであるが、それが有効に機能する上で、以下の対応が必要である。

- ・ 国内の内航フィーダー／外航母船の積替港において、内航フィーダーが外航ターミナルに直着けできるようにするなど港湾の使い勝手を良くし、横持ちなどのコスト発生を抑えること。
- ・ 国内の港湾当局が、外航フィーダーを含む外航船に限定して、寄港船に補助金を出すような施策を廃止する等、内航船と外航船のイコールフットィングを図ること。

II 低炭素・循環型社会の実現

(1) モーダルシフトの推進

- ・ 現行の「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）の対象荷主を拡大して省エネへの取り組みを促進するとともに、モーダルシフトの実績が上がった荷主については、報告義務を緩和する等のインセンティブを付与すること。

- ・ 逆モーダルシフトを誘発するような安易な高速道路料金の引き下げを行わず、各輸送モード間のバランスに配慮した総合的な交通政策を行うこと。
- ・ モーダルシフト推進のインセンティブとして、RORO 船に積載されたシャーシ等について車検の条件緩和（フルに陸送した場合に比べて走行距離が少ない）や税制上の優遇措置を講ずること。

（2）静脈物流の活性化

循環資源の有効活用に向けて、安価で効率的な広域資源循環システムの構築が求められているが、そのためには循環資源の海上輸送への一層のシフトが望まれる。現状では「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（廃掃法）に基づいて産業廃棄物を輸送するに当たり、各自治体の諸手続や事前協議に時間を要し、海上輸送の拡大を妨げることが懸念されることから、以下の施策の導入が必要である。

- ・ リサイクルポートをゲート機能として位置付け、循環資源輸送のリサイクルポートへの集約化を促進すること。
- ・ 広域輸送の拡大を図るために優良海運事業者及びその使用船舶を登録制として、広域輸送を行政当局が一括承認する等の方法を導入し、弾力的な定期船の使用、再委託、混載を可能にすること。

（3）内航船の運航効率の改善

- ・ 内航船の運航効率を改善し、コスト削減や CO2 排出量を低減するため、荷役時間や待機時間の短縮を図るべく、荷主を含めた関係者の理解と協力が必要である。

Ⅲ 安全・安心な物流の確保

（1）適切な運賃水準への理解と協力

- ・ 老朽化船舶の代替建造促進及び船員高齢化対策を推進し、安全・安心な輸送を継続していくためには、必要なコストをまかなう適切な運賃水準につ

いての荷主の理解と協力が必要である。

(2) 災害に強い拠点港湾の整備

- ・ 東日本大震災の教訓から、一定エリアの核となる拠点港湾を重点的に整備して耐震性能を高め、地震、津波などの発災後も港湾としての機能を維持し、あるいは早期に機能を回復するような体制作りが必要である。

(3) 人材の確保・育成

内航船員の高齢化が著しく、近い将来に深刻な船員不足となることが懸念される。内航輸送の安定的な維持のために、若年者を中心とする船員の確保と、高い技能・資質を備えた船員の育成が喫緊の課題となっている。このため以下の対応が必要である。

- ・ 若年船員の安定的な育成が可能となるような適切な運賃・用船料の確保についての荷主等の理解と協力。
- ・ 船員養成機関である海上技術学校・短大等の拡充・強化。

(4) カボタージュ制度の堅持

世界の主要海運国の殆どで実施されてグローバルスタンダードとなっているカボタージュ制度は、以下の理由により引き続き国策として堅持する必要がある。

- ・ 大規模な自然災害や有事に対する備えとしてカボタージュ制度は重要である。最近の具体的な例としても、東日本大震災では、福島原発事故による放射能汚染を恐れた一部欧州船が東京への寄港を忌避し、神戸で荷揚げしたために物流の現場が大混乱に陥ったが、そのような状況下でも福島原発沖を航行して被災地に燃料や支援物資を輸送したのは、日本人船員が乗り組んだ日本船であった。
- ・ 治安や安全保障の面でカボタージュ制度は重要である。カボタージュ制度が緩和されて、我が国の国内輸送に近隣の中国などから多くの外国船が自由に入ってくることになれば、密輸や不法入国、領海侵犯等、治安や安全

保障の面でのリスクが一層高まることが懸念される。

- ・ カボタージュ制度は雇用や海事クラスターの形成に重要な役割を果たしている。もしカボタージュ制度が緩和・廃止されると、外航海運が辿ったのと同様に、内航においても日本船及び日本人船員は極端に減少し、内航海運の空洞化から内航事業者大半が撤退・廃業を余儀なくされるほか、内航船を建造してきた中小造船所も壊滅的打撃を受ける等、地域の海事クラスターに多大の悪影響が及ぶと懸念され、海洋国家としての存立が危うくなることが危惧される。

IV 物流への国民的理解の醸成

物流には必ずコストがかかり、物流インフラを適切に維持するためには受益者による応分のコスト負担が不可欠である。このことは荷主業界のみならず、国民一般に広く認識されるべきである。高速道路や港湾等の公共インフラにおいては、産業政策の観点から受益者負担の原則が修正されたり、棚上げされることもあり得るが、それに伴って物流業界や事業者にコスト面でのシワ寄せが及んだり、バランスを欠いた取扱いがなされて、経営基盤に深刻な影響が生じるようなことがないよう、政策的な配慮が求められる。

平成25年1月30日
総合物流施策大綱有識者会議
ヒアリング説明資料

内航海運の概況

日本内航海運組合総連合会

内航海運の規模

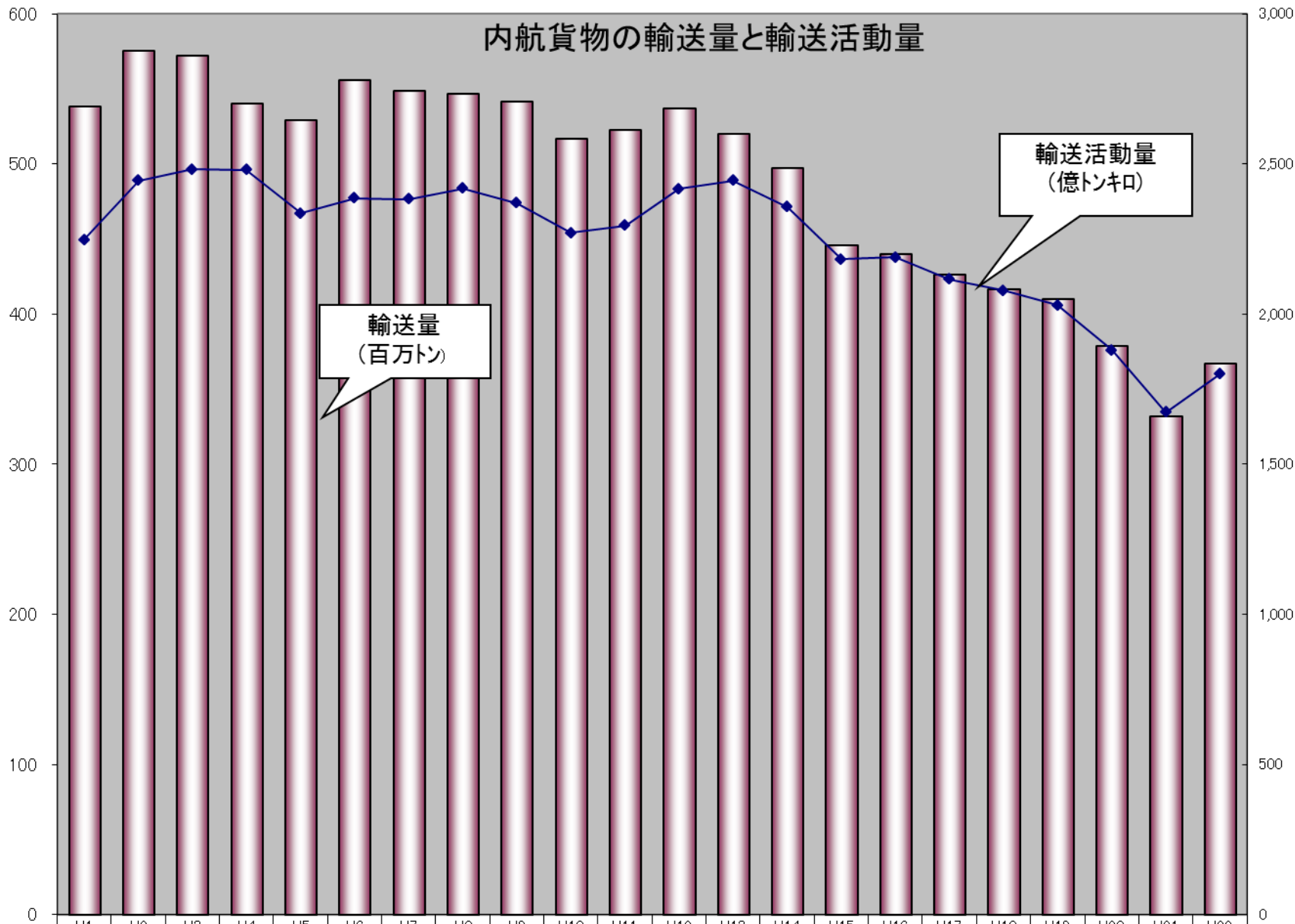
- 輸送量 3.7億トン
- 輸送活動量 1,799億トンキロ
- 輸送機関別シェア 40%
(トンキロ ベース) (自動車56%、鉄道4%)
- 事業者数 3,328社
- 船舶数 5,357隻
- 船員数 19,999人

輸送量、輸送活動量、輸送機関別シェア 平成22年度実績
事業者数、船舶数 平成24年3月31日現在
船員数 平成23年10月1日現在

百万トン

億トンキロ

内航貨物の輸送量と輸送活動量

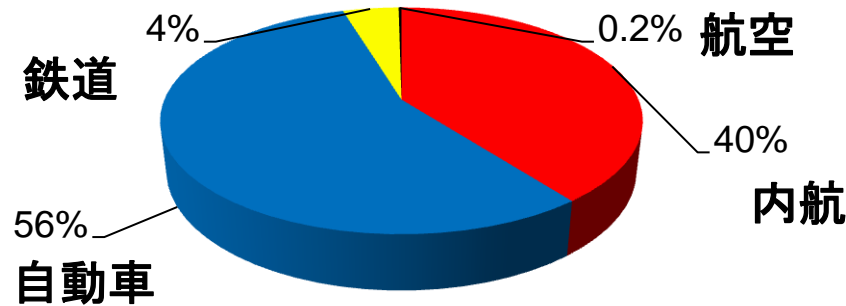


■ 輸送量	538	575	572	540	529	556	549	547	541	517	523	537	520	497	446	440	426	417	410	379	332	367
◆ 輸送活動量	2,247	2,445	2,482	2,480	2,335	2,385	2,383	2,418	2,370	2,270	2,294	2,417	2,445	2,356	2,182	2,188	2,116	2,078	2,030	1,879	1,673	1,799

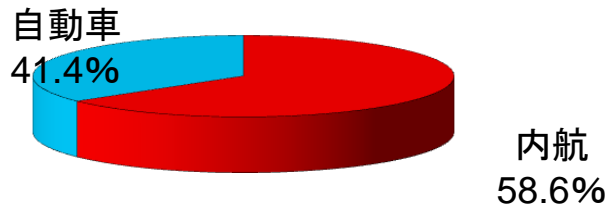
日本の産業の大動脈

内航海運は、国内物流全体の4割を担い、鉄鋼、石油、セメント等産業基礎物資の約8割の輸送を担う重要な物流産業です。

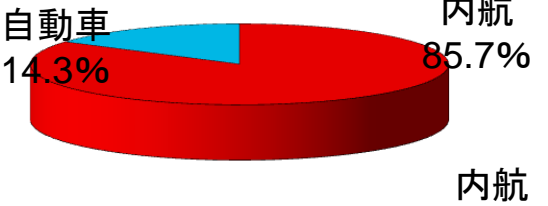
輸送機関別シェア(平成22年度:トンキロベース) 総量 4,554億トンキロ



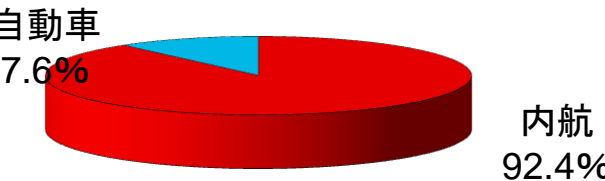
金属(鉄鋼等)



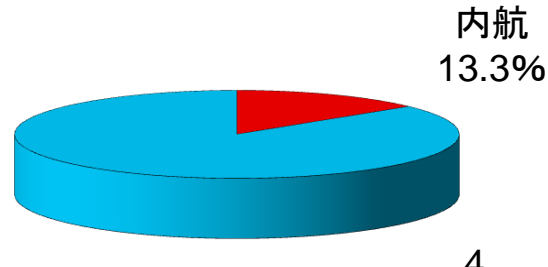
石油製品



セメント



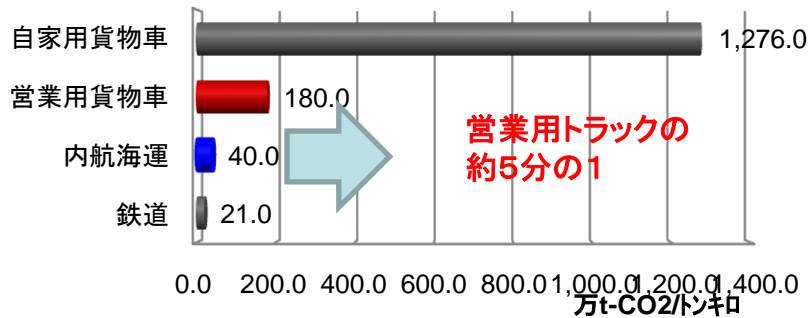
雑貨



環境に優しく経済的な輸送機関

輸送機関別CO2排出原単位

○内航海運は、
環境に優しい輸送機関
地球温暖化対策上も有効。



g-CO2/トンキロ

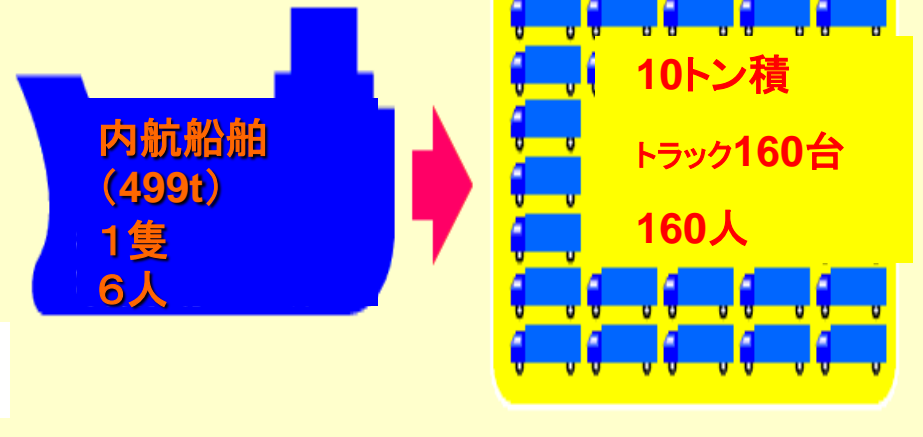
(注) 1トンの荷物が1km運ぶのに排出するCO2排出量

トン・キロ当たりの運賃・料金

内航	トラック	JR貨物
4.4円	40.3円	6.6円

○船舶は効率的な輸送機関です。
港から港まで陸上輸送の26分の1の
労力で運びます。

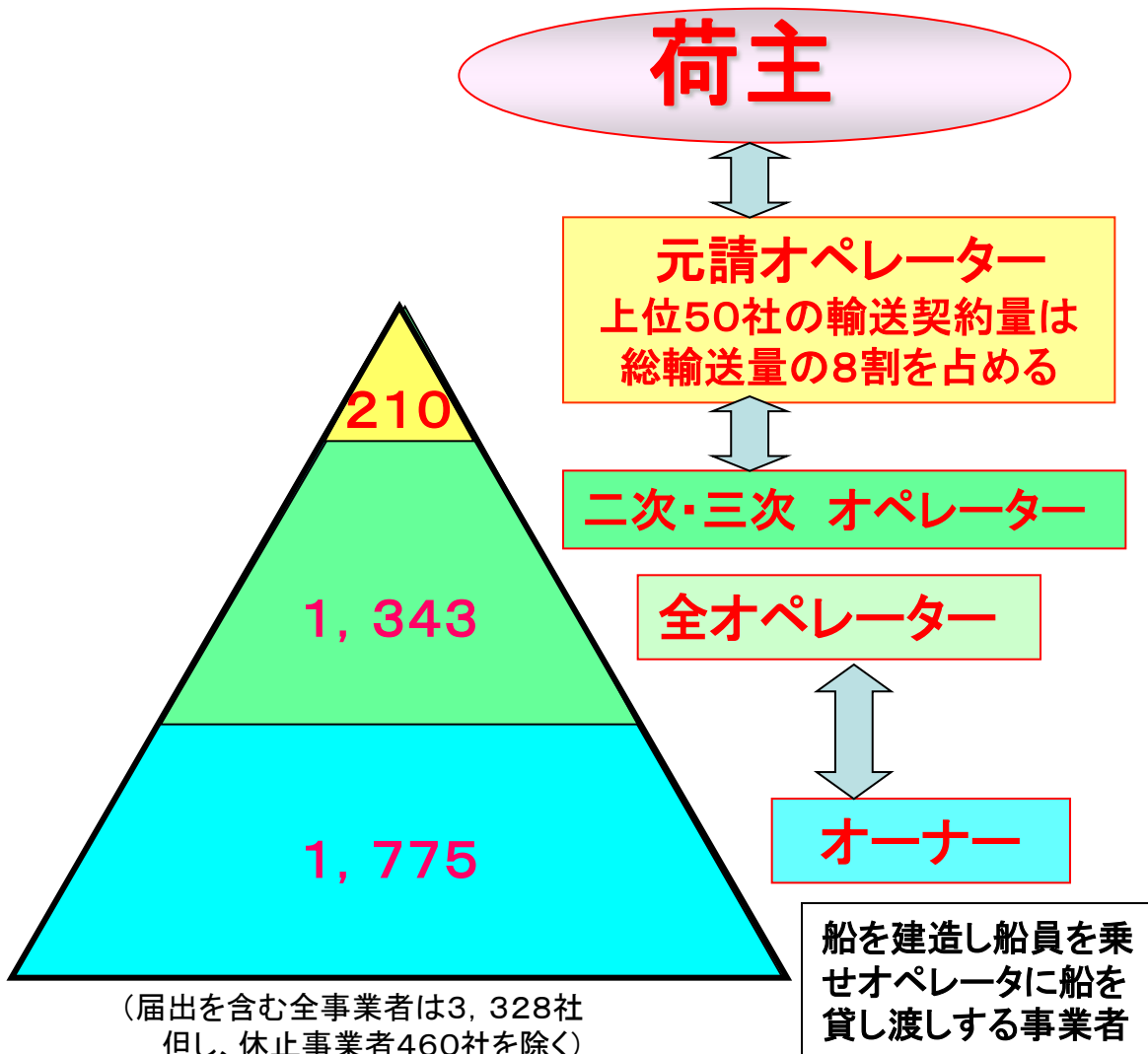
(積載量1,600トン)



○内航船による海上輸送コストはトラックの
約1/9と極めて低廉な輸送手段

* 内航及びトラックは、日本物流団体連合会「数字で見る物流2009」及び国交省資料より作成。JR貨物は、JR貨物資料(鉄道貨物収益1,463億円、輸送トンキロ221億トンキロ)より作成。

内航業界の構造

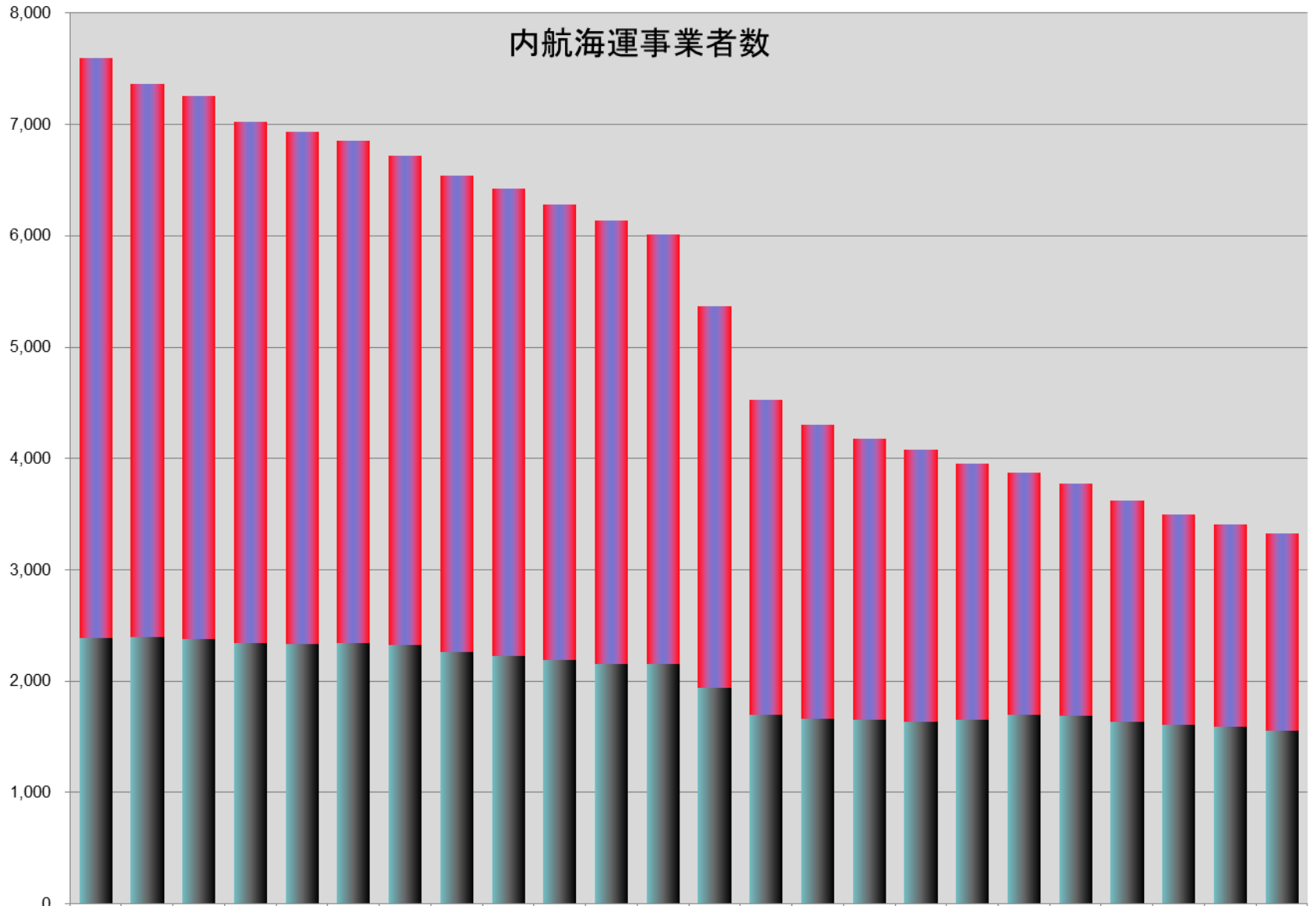


内航海運事業者は、小規模事業者が主体で後継者の確保が難しくなっている。

登録貸渡事業者 1,567社の内約7割が1隻所有の一杯船主

平成24年3月31日現在

内航海運事業者数



計	7,595	7,366	7,255	7,017	6,932	6,854	6,719	6,535	6,426	6,283	6,136	6,010	5,363	4,523	4,298	4,178	4,075	3,952	3,868	3,774	3,624	3,494	3,408	3,328
■貨渡事業者	5,208	4,976	4,878	4,679	4,601	4,514	4,398	4,271	4,202	4,094	3,985	3,856	3,422	2,828	2,642	2,524	2,445	2,305	2,170	2,086	1,990	1,884	1,819	1,775
■運送事業者	2,387	2,390	2,377	2,338	2,331	2,340	2,321	2,264	2,224	2,189	2,151	2,154	1,941	1,695	1,656	1,654	1,630	1,647	1,698	1,688	1,634	1,610	1,589	1,553

輸送上位50社の資本系列分類

	社数
荷主系	21社
うち石油系	5社
鉄鋼系	5社
セメント系	3社
自動車系	2社
化学系	3社
電力系	1社
その他	2社
計	21社
大手外航船社系	8社
その他	21社

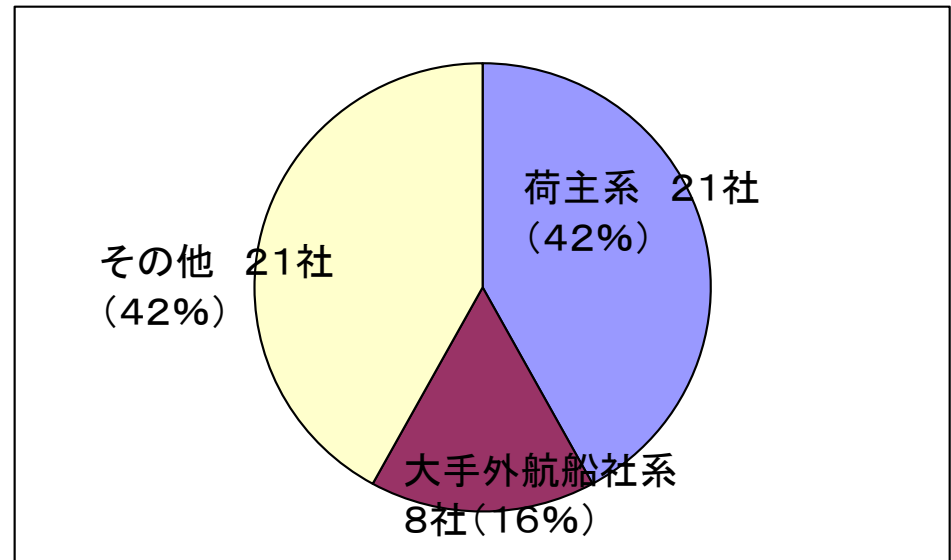
注) 荷主系、大手外航船社系は、それぞれの業態の上場会社による持ち株比率が20%を超えるもの

○上位50社の輸送量は全体の8割。

○荷主系船社は上位50社中4割強。

○内航海運は、荷主物流と言われる所以。

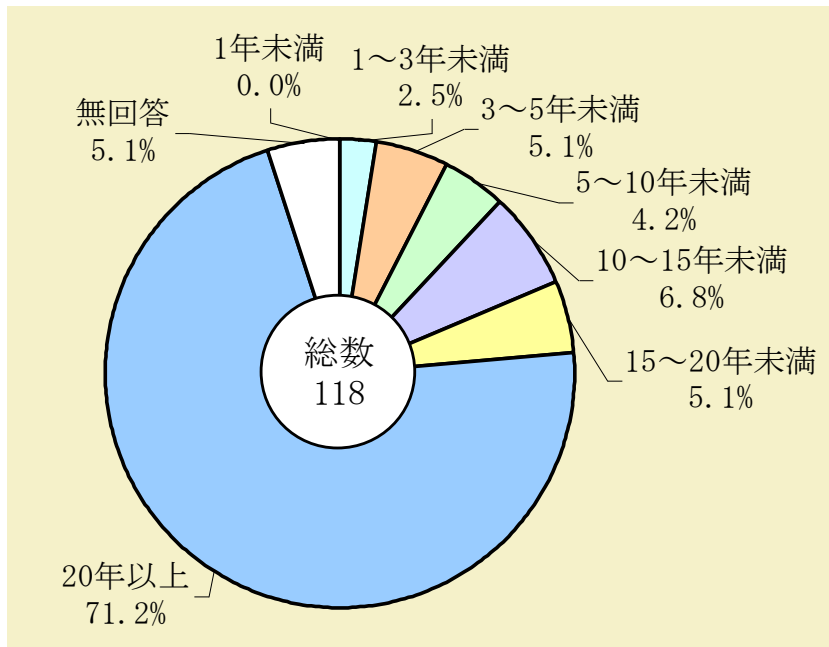
○21社の荷主の平均持ち株比率は、72.9%。
うち100%子会社は9社。



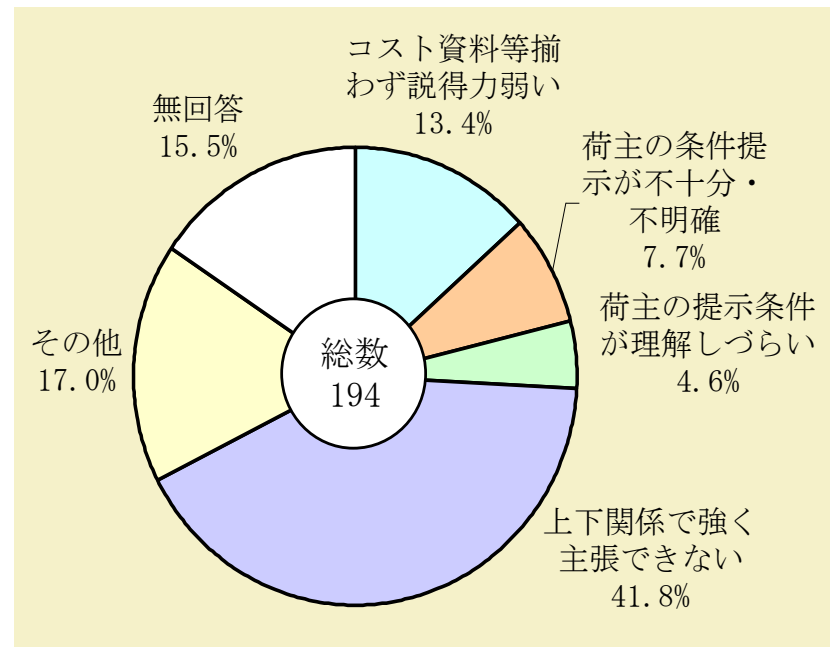
運送事業者の価格交渉力

大宗貨物における荷主とオペレーターの関係は、長期固定的な関係又は特定荷主企業の資本系列下に置かれている場合も多く、内航海運はメーカー物流の一環と言われるように、オペレーターが荷主企業内の物流部門的な位置づけと捉えられ、内航市場が荷主にコントロールされた市場と見られる所以でもあります。運賃が必ずしも需要変動によって細かく変動しないのも、こうした固定的系列関係によるところが大きいと見られています。

最大荷主との取引年数



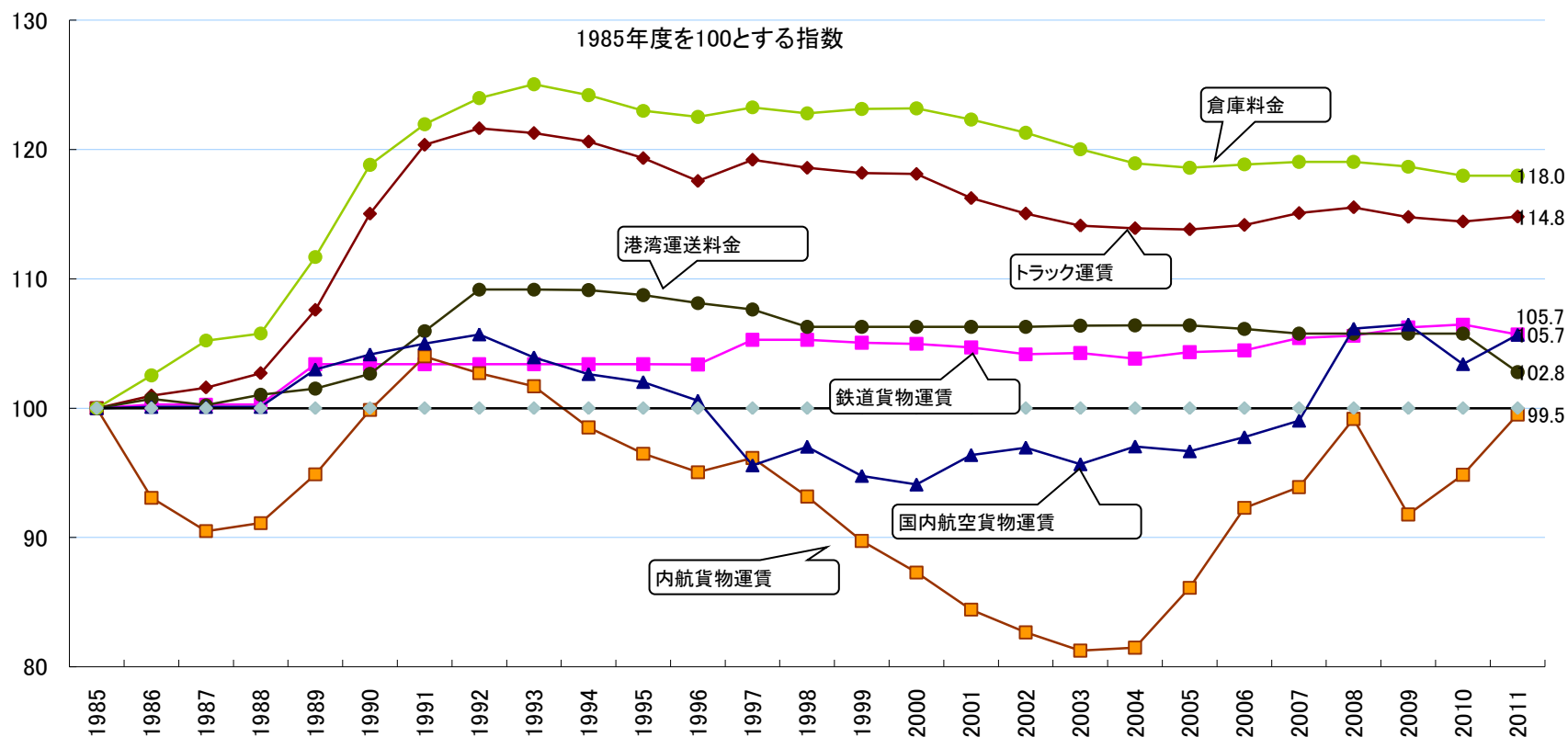
運賃交渉時の問題



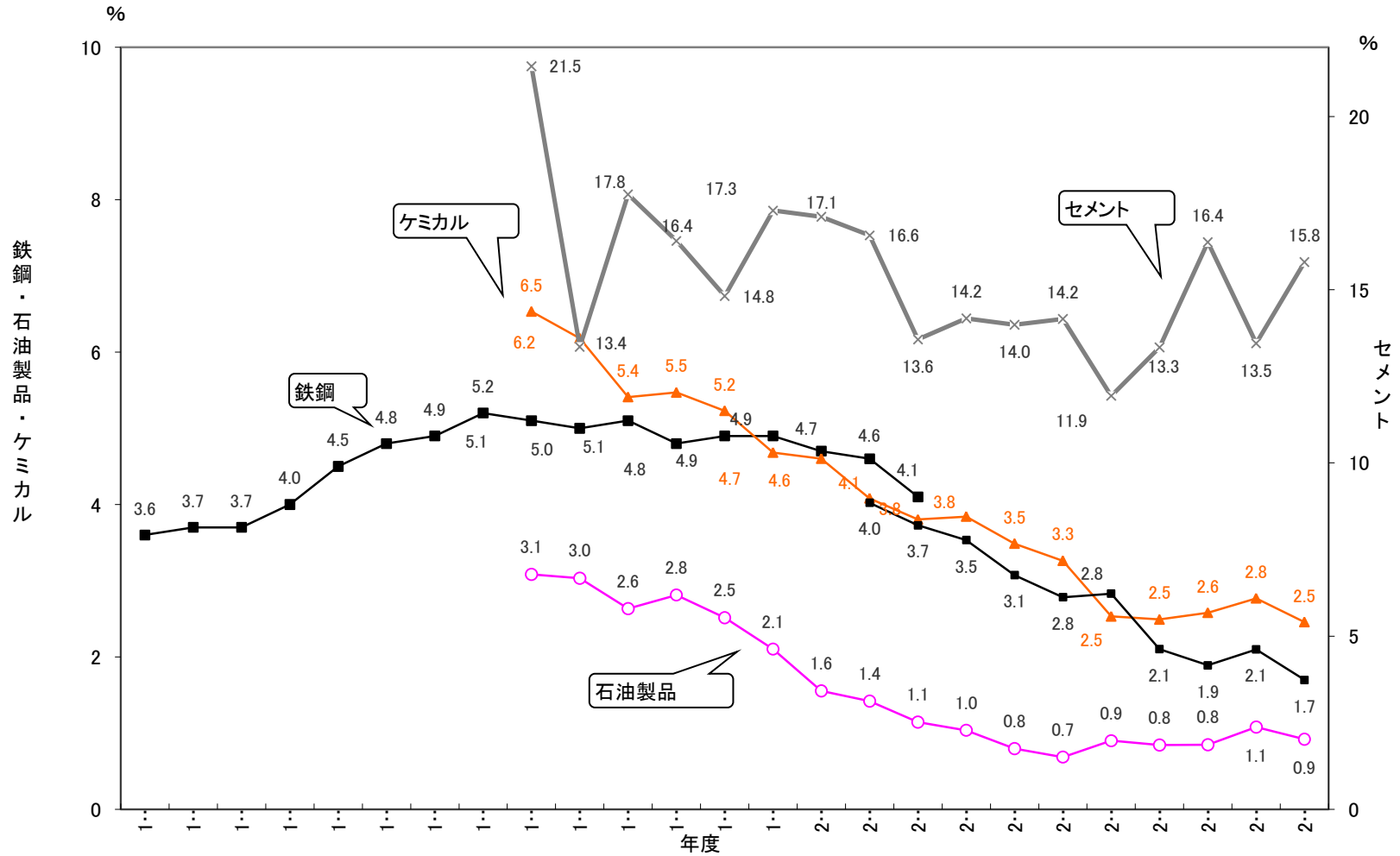
企業向けサービス価格指数

日銀の発表する企業向けサービス価格における内航貨物の運賃指数は、四半世紀前の価格を下回っており、荷主企業との価格交渉力格差の厳しい現実を表しています。

(資料)日銀「企業向けサービス価格指数」をもとに作成



素材産業の物流費比率の推移

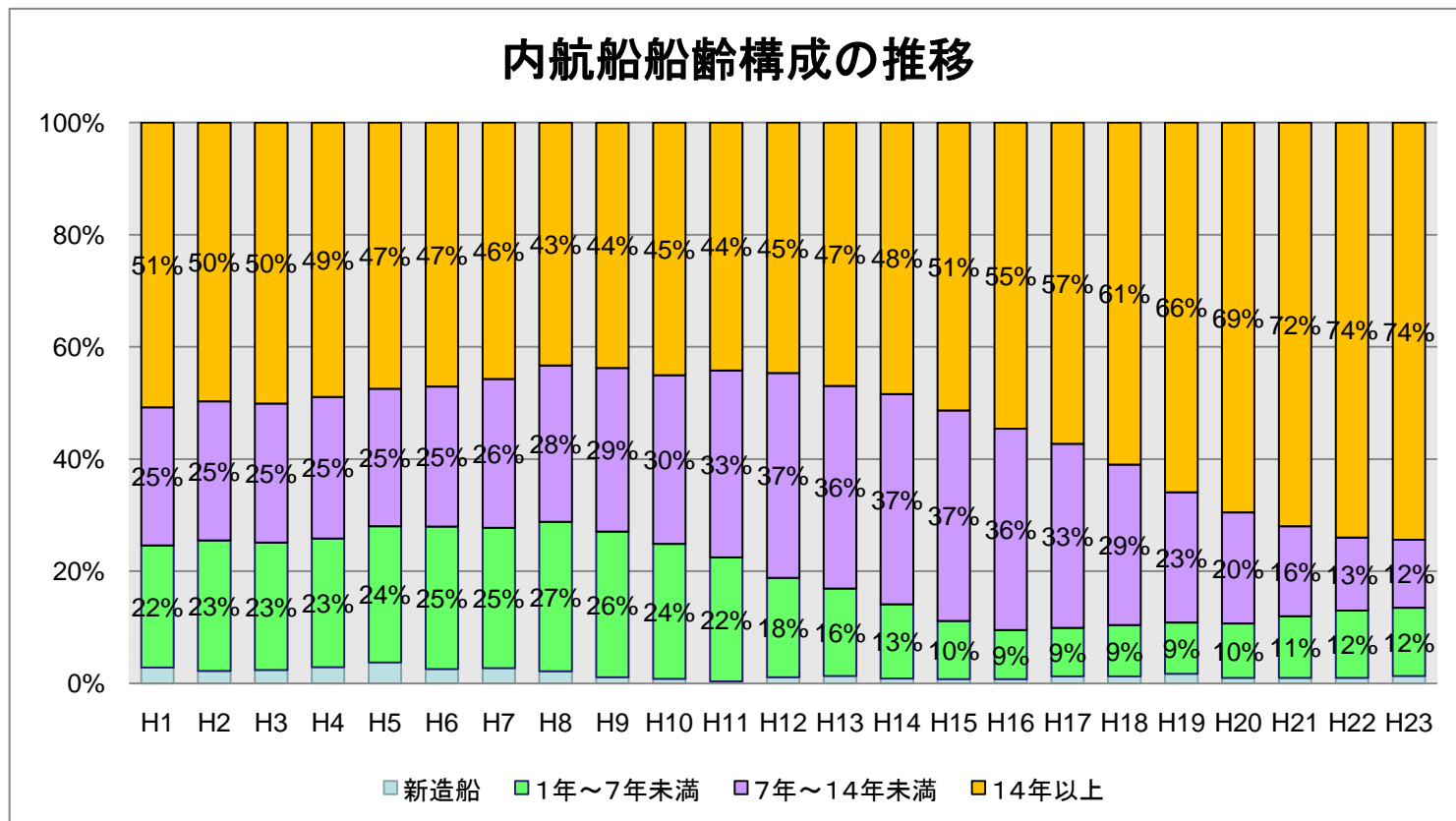


出典 経済産業省データ
Honkawa Data Tribune

内航船の老齡化

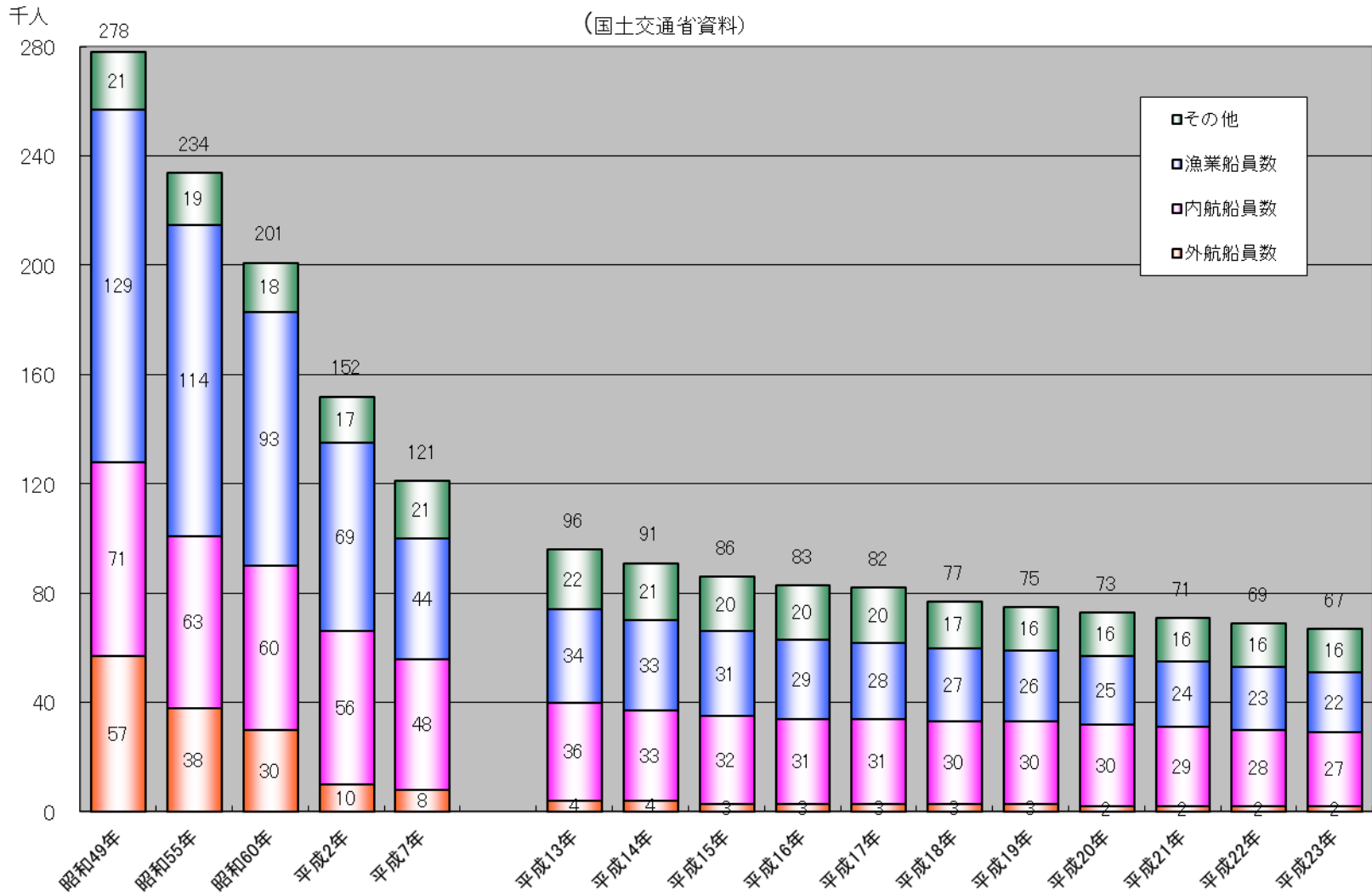
船舶の代替建造(新造船の建造)が進まないため、船齡14年以上の法定耐用年数を超える老朽船が全体の74%に達し、安全性や輸送効率の低下が危惧されます。

代替建造を促進するために、税制面での対策が必要



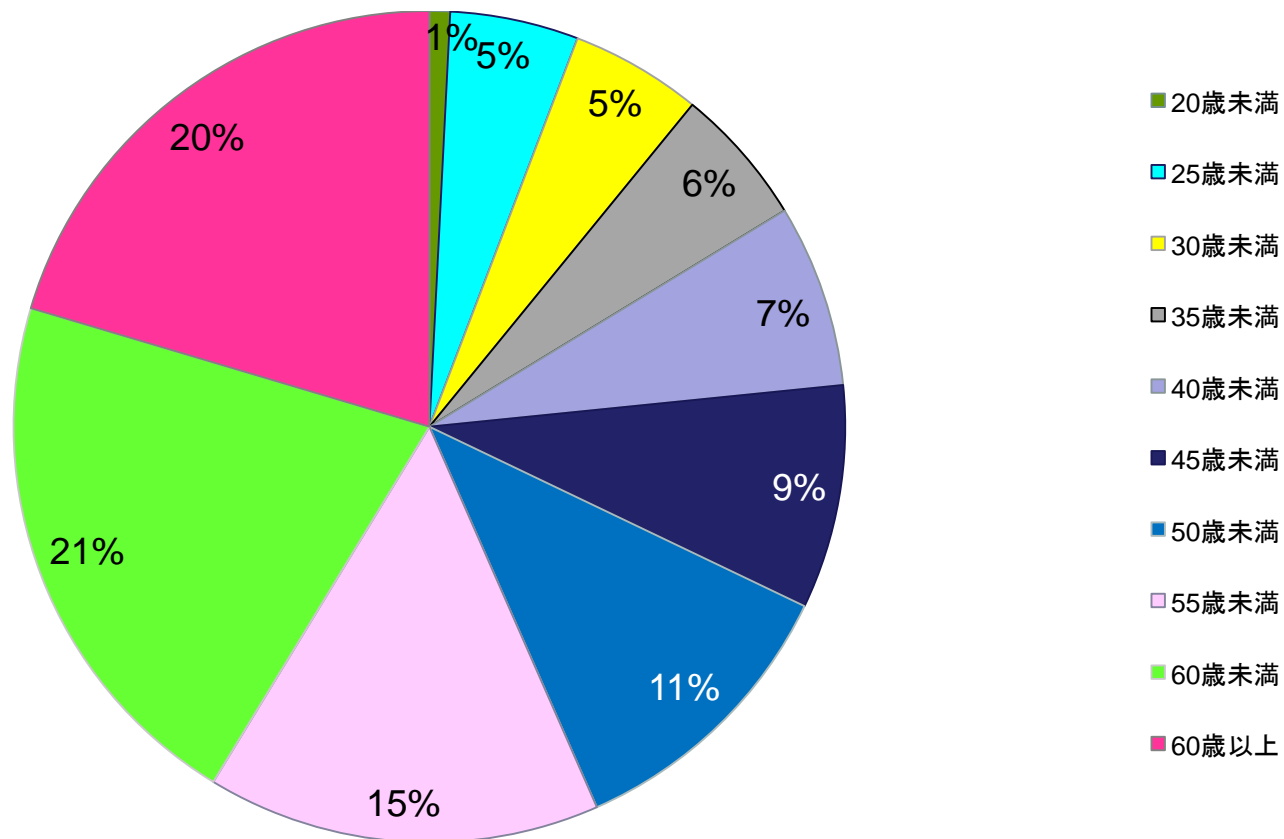
我が国の船員数の推移

(国土交通省資料)



○その他は引船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数

内航貨物船 船員年齢構成

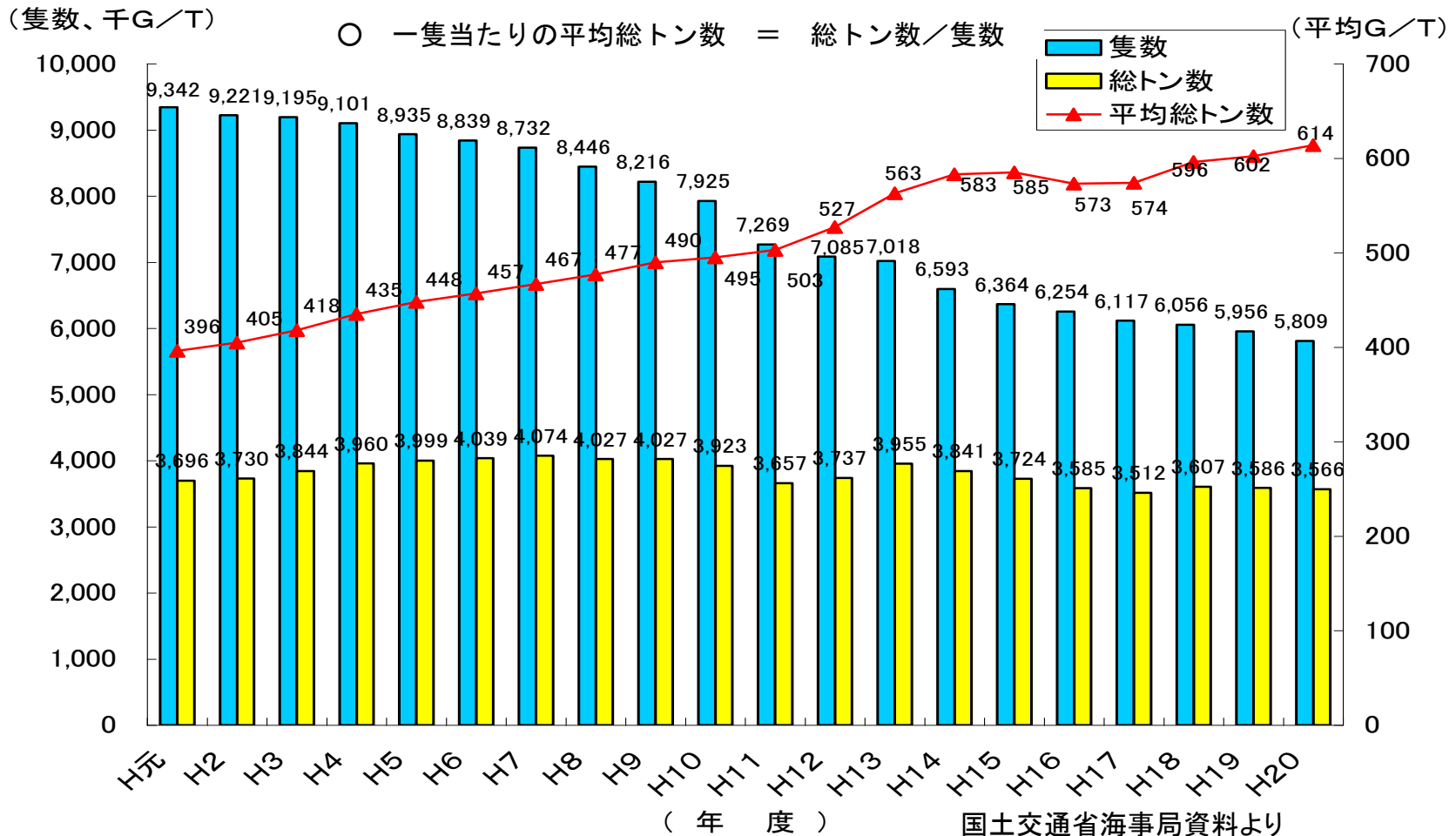


内航船員は55歳以上の者が全体の約4割を占めるなど高齢化が進んでおり、若年船員の確保・育成が喫緊の課題となっています。

内航海運の効率化

平均総トン数の推移

内航船の隻数については、過去一貫して減少(37.8%)しているが、一隻当たりの平均総トン数は増加(55.1%)し、着実に船舶の大型化が進み輸送効率化が図られている。

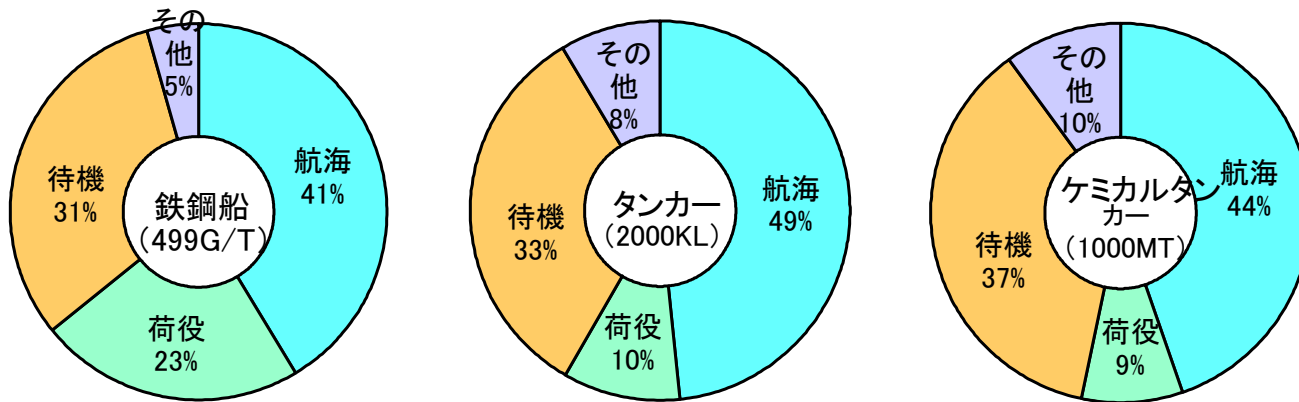


内航船の運航実態と効率化

内航船の運航実態を見ると、航海や荷役に係る時間の他、待機時間（沖待ち、荷役待ち）が非常に多いことが分かります。

内航船の運航効率の改善のためには、満船航海の比率を出来るだけ多くすることが重要であり、そのためには、荷役時間や待機時間の短縮を図ることが重要であることがこうした実態から明らかです。

内航船の運航実態（注）



(注) 全体の行程は、①前港出港準備→②空船回航→③積地待機→④積荷役→⑤積地出港準備→⑥積荷航海→⑦揚地待機→⑧揚荷役であり、他に荒天避難等の時間も加わる。グラフの航海は②⑥、荷役は④⑧、待機は③⑦の計である。

グループ化・集約化への取り組み

1. 平成12年協業化・共同化事業支援事業開始

「内航海運事業者の協業化の葉」(平成14年)及び「経営合理化に向けてー内航海運事業者の明るい未来へー」(平成15年)を作成し協業化を推奨

2. 平成19年「内航海運市場の実態調査」報告書を【財】日本海運振興会の支援により取りまとめ具体的提言を以下の通り行った。

改善策案（提言）	内容要旨
1) オーナーの協業化（協業組合等）	<ul style="list-style-type: none"> ・時代に即した新たな協業化の仕組み（協業組合や事業協同組合等）を構築、活用を促進 ・協業組合等への船舶プールで交渉力強化、船舶共同建造、共有化で代替建造を促進 ・協業化を指導する経営コンサルタント機能の育成確保、活用
2) 船舶管理会社の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・地域、船種ごと等の集団化、船舶管理会社の設立を促進、代替建造能力の再生を目指す ・海運組合等が設立と運営を指導、その支援の法制度整備も要請 ・オーナーは今後の方向として、船舶管理会社の下の集団化への参加か自らの経営革新かを選択
3) オーナーのオペレーター別船主会の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・船主会を、共通オペレーターのもとでのオーナー共同組織として機能させる ・用船料以外の契約条件改善等の交渉、平均用船料アップ率の交渉なども
4) オーナーの合併による規模拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・中小オーナー同士の合併による規模拡大の道を常に用意 ・合併に向けた経営指導のため、外部からの支援介入の必要も

3. 平成19年度以降国土交通省が船舶管理会社を活用したグループ化へ取り組み開始

国交省が作成した「内航海運グループ化のしおり」及び「内航海運グループ化について」(マニュアル)の活用等により、地方海運組合等と連携して経営合理化の促進を図る。

4. 組合員からの事業経営に関する相談事に対応するため「組合員経営相談室」の活用を図る。

5. 平成21年海事センターに「内航船舶管理の効率化及び安全性の向上に関するアンケート調査」を委託するなど実態調査を実施。

海運事業者のグループ化に対する考え方

内航船舶管理の効率化及び安全性の向上に関するアンケート調査報告書平成22年3月(財) 日本海事センターより

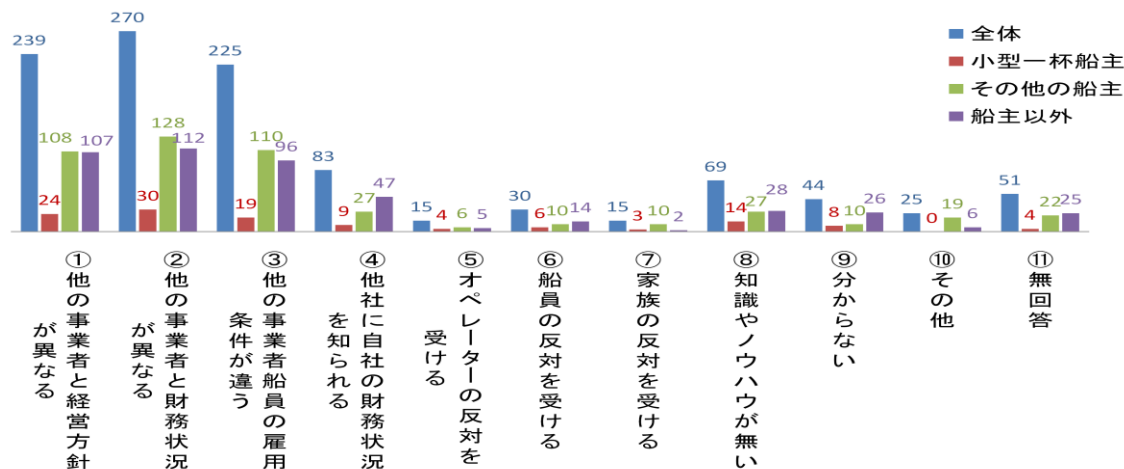
● 今後グループ化する考えがあるか？

小型船船主で所有船舶隻数が少ないほどグループ化への意識が低い。

回答	全体 (458社)	小型一杯船主 (51社)	その他の船主 (197社)	船主以外 (210社)
① 既にしてている	24社 (5.2%)	2社 (3.9%)	15社 (7.6%)	7社 (3.3%)
② ある	102社 (22.3%)	7社 (13.7%)	58社 (29.4%)	37社 (17.6%)
③ ない	302社 (65.9%)	42社 (82.4%)	112社 (56.9%)	148社 (70.5%)
④ 回答なし	30社 (6.6%)	0社 (0.0%)	12社 (6.1%)	18社 (8.6%)

グループ化の考えのある小型船主及びその他の船主が43%もある。引き続きグループ化のメリットを説明するとともに支援策を検討することが必要。

● グループ化するに当たりどのようなことが障害になると思うか？



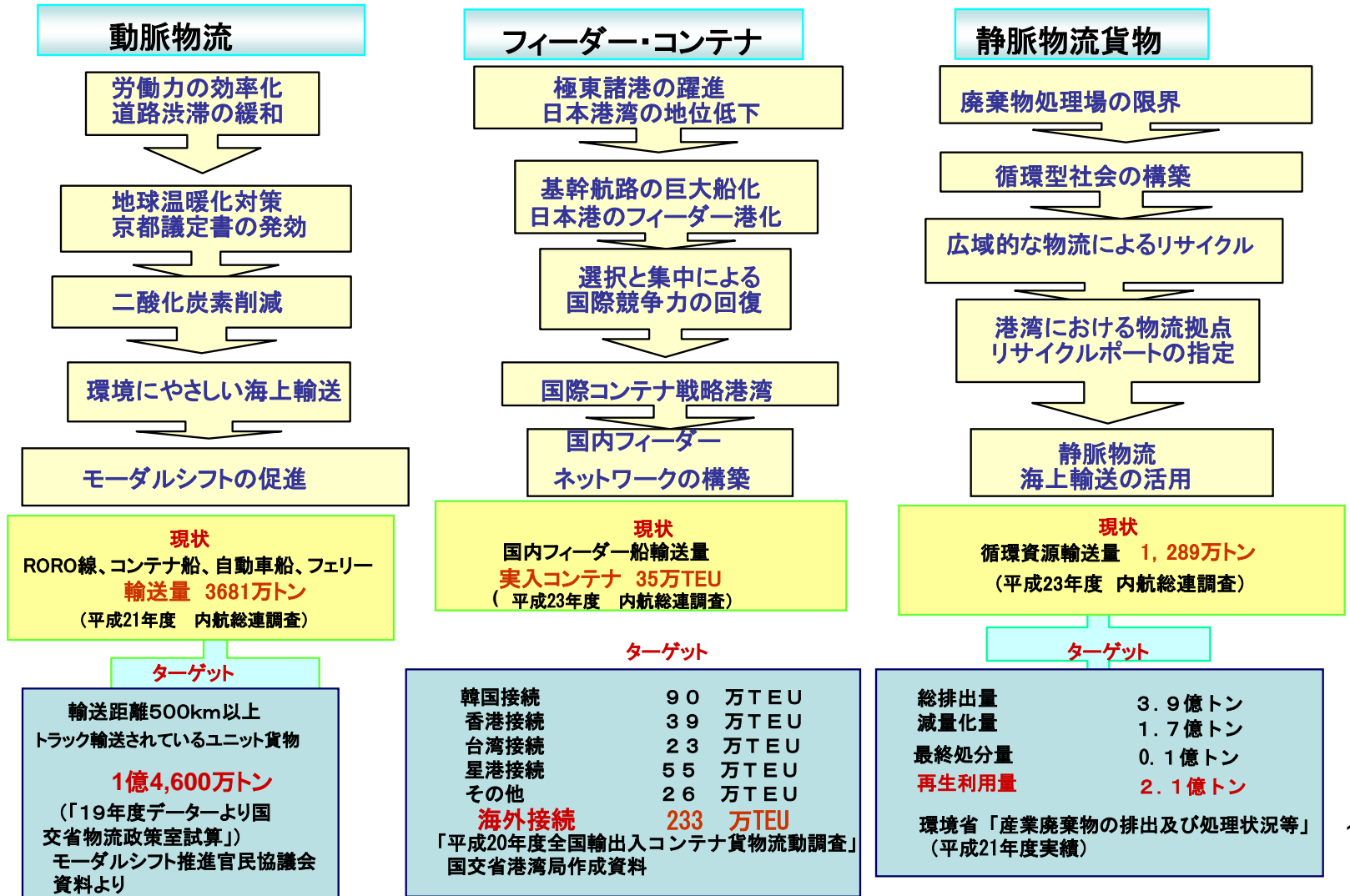
何れのグループにおいても、他の事業者と経営状態(経営方針, 財務状況, 雇用条件)が異なると答えた事業者が多く(何れの意見も半数前後)、また、「メリットが見えない(あるとは思えない)」といった意見も5社ほど存在した。

グループ化が普及するために外部から必要とされる支援については、何れのグループにおいても、「分からない」「無回答」が多く、グループ化に対する無関心さ又は理解不足などが背景にあるとも考えられる。

業界としては、引き続きグループ化のメリットについての地道な情宣活動を行うとともに、グループ化協業化について政策誘導する支援策が必要であると考えています。

新規物流貨物開拓への取り組み

内航輸送量が減少する状況のなかで、新規貨物を開拓し、国内海上輸送へ誘致することが、環境対策・労働力対策はもとより内航海運の成長戦略に繋がることが期待されます。



震災発生後1ヶ月半(4月末まで)の 内航海運による緊急輸送量

タンカー

燃料油・LPG等 約205万キロリットル
(大型タンクローリー10万台分)

一般貨物船

家畜飼料 約6万2千トン

RORO船,自動車専用船

貨物車輛、建設機械、消防車など 約230台

東日本大震災における内航海運業界の取組及び航路の復興状況

被災地への支援のため、地元の要請に応じた緊急物資の輸送や船舶の派遣を実施。

- ・内航総連を通じて、輸送要請があった場合に対応できる船舶を準備し、体制の整備を行った(内航船社9社: RORO船10隻、コンテナ船4~5隻、砂利運搬船3隻)
- ・RORO船等各社が救援物資の荷役機器等を積載し、順次入港
- ・一定の要件のもとで被災地の港湾への無償輸送の申し出を行った事業者あり
- ・RORO船について、常陸那珂~苦小牧航路、名古屋~仙台~苦小牧航路、常陸那珂~北九州航路が再開

【定期航路】 ・フェリー航路の再開

- 川崎近海汽船(株)
 - ・3月22日より、「八戸~苦小牧」航路を「青森~苦小牧」航路へ変更して再開
 - ・7月10日より「八戸~苦小牧」航路に復帰し、通常運航再開
- 太平洋フェリー(株)
 - ・3月28日より限定再開(旅客取扱なし)(苦小牧~仙台)
 - ・4月11日より限定再開(旅客取扱なし)(名古屋~仙台~苦小牧)
 - ・4月28日より苦小牧~仙台間で旅客取扱開始
 - ・5月26日より名古屋~仙台間で旅客取扱開始(仙台~名古屋は旅客取扱なし)
 - ・6月6日より全便で通常運航再開
- 商船三井フェリー
 - ・6月6日より苦小牧~大洗間で運航再開
 - ・7月1日より通常運航再開

栗林商船(株)及び(株)フジトランス・コーポレーションが一定の要件のもとで被災地の港湾への無償輸送を申し出。

【定期航路】
・コンテナ船の再開
○井本商運(株)・ナラサキスタックス(株)
(週1便)
京浜 ~ 苦小牧 ~ 八戸
月 水 金

東北太平洋側に航路を有するRORO船社各社が、救援物資の荷役機器等を積載し順次入港

- ・栗林商船(株)RORO船
3月23日仙台塩釜港
- ・(株)フジトランス・コーポレーション自動車専用船
3月23日八戸港、29日仙台塩釜港
- ・日本通運(株)RORO兼コンテナ船
3月29日仙台塩釜港

【定期航路】 ・RORO船航路の再開

- 川崎近海汽船(株)・近海郵船物流(株)
常陸那珂 ~ 苦小牧
・4月6日より隔日運航で再開、4月12日より毎日運航。6月20日より通常運航再開。
- (株)フジトランス・コーポレーション
名古屋 ~ 仙台 ~ 苦小牧
・4月8日より隔日運航で再開。6月20日より通常運航再開。
- 川崎近海汽船(株)
常陸那珂 ~ 北九州
・5月18日より運航再開。6月20日より通常運航再開。



- フェリー再開
- RORO船航路の再開
- コンテナ船の再開

東日本大震災における燃料輸送（日本海側ルート→太平洋側ルートへの展開）

震災直後から、タンカーによる燃料油等の日本海側港湾への輸送を実施。
太平洋側についても、港湾の啓開作業に合わせて、3月21日仙台塩釜港への入港を初め、順次入港。

日本海側ルート:震災直後から

震災直後から、タンカーによる燃料油等の日本海側港湾への輸送

港湾からは、タンクローリー
(20kl/台)による陸送

のべ862隻
燃料油約319万8千kl
原油7万8千kl
LPG等約3万ト

(平成23年9月11日までの実績)

※タンカーの大きさ

2,000klタンカー
3,000klタンカー
5,000klタンカー
(参考)タンクローリーは
20klが主流

太平洋側ルート:港湾の啓開に 合わせて順次

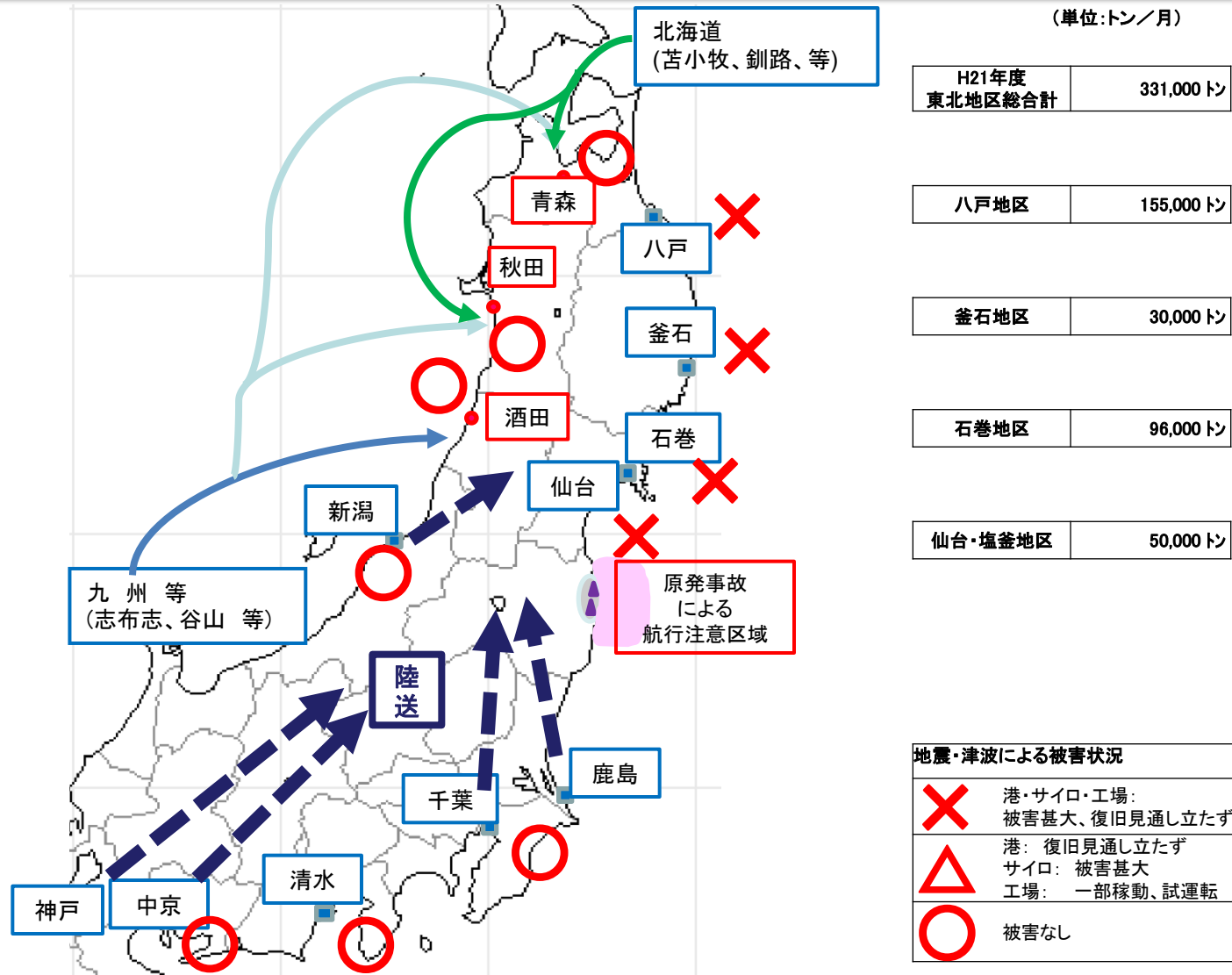
タンカーによる燃料油等の太平洋側港湾への輸送
港湾の啓開作業に合わせて、
3月21日仙台塩釜港、
3月23日八戸港、
3月25日鹿島港、
3月29日日立港、小名浜港
へ順次入港。

のべ1415隻
燃料油約403万5千kl
原油5万9千kl
プロパン等約8千6百ト

(平成23年9月11日までの実績)



- ・ 東北地区では月産約33万トンの飼料を生産していたことから、被害を受けて著しい不足が発生。
- ・ 全国から東北地域へ飼料を緊急輸送するため、内航海運業界が最大限の協力体制を構築。
- ・ 海上輸送量が19万トンを超えることが見込まれたため、内航船、外航船で協力して輸送を実施。



カボタージュ制度の堅持について

国内の港間の輸送は自国船にのみ認める制度

世界各国のカボタージュ制度

世界の共通ルールとして、アメリカ合衆国を始め、韓国・中国を含むアジア諸国、ドイツ・フランスを含むヨーロッパ諸国など殆どの主要海運国で実施されているグローバルスタンダードとも言える制度です。

制度維持の必要な理由

① カボタージュ制度が緩和・廃止されると、外航海運と同様に内航の日本船及び日本人船員は極端に減少し、わが国の産業及び生活物資の安定輸送を外国船、外国人船員に委ねることとなりかねません。

これによって多くの内航事業者は、撤退を余儀なくされるほか、内航船を建造してきた中小造船所が壊滅的打撃を受けるなど、地域経済や雇用に多大の影響を及ぼします。この結果、海技の伝承が困難となり、海洋国家の確立が危うくなると思われます。

② 我が国の国内輸送に近隣の中国などから多くの外国船が自由に入ってくることになれば、密輸や不法入国、領海侵犯等の治安面、安全保障面のリスクが一層高まることが懸念されます。

③ 大震災や有事の際に住民避難等のため必要があれば、国は海上運送法の航海命令、国民保護法の従事命令等を出すことができますが、これは主権の及ぶ日本船であるからこそ可能なことです。

また、最近の例として、東日本大震災による福島原発事故の放射能汚染を恐れた一部の欧州船が東京への寄港を忌避し、神戸で荷揚げしたため物流の現場が大混乱に陥ったことがありました。そのような状況下でも福島原発沖を航行して被災地の港に燃料や支援物資を輸送したのは、日本人船員の乗り組んだ日本船です。

このように海洋国家の確立を目指す我が国の安全を確保するためには、カボタージュ制度を堅持して行くことが必要なのです。

平成 25 年 1 月 30 日

一般社団法人 日本長距離フェリー協会

総合物流施策大綱に盛り込んで頂きたい事項

【はじめに】

一般社団法人日本長距離フェリー協会加盟の 8 社は 36 隻の大型フェリー船を以て、北海道、本州、四国及び九州を結ぶ 15 航路を運営しております。加盟各社は、年間 220 万人の旅客、115 万台のトラックを輸送し、地球環境に優しい安定した廉価なサービスを提供しています。我々は、日本国内の物流の大動脈となっており、日本の産業の発展に貢献すると共に、乗客の輸送を通じて、地方経済の発展や観光の振興に貢献する公共交通機関と、自負しております。

一昨年、東日本大震災では、被災地に向けて極めて迅速に自衛隊や警察、消防などの緊急救援輸送を実施し、発災から半年の間に人員 66,000 人、車両 18,000 台を輸送し、被災者の命と生活を守りました。その功績を認められ、昨年総理大臣表彰と国土交通大臣表彰を受けました。

今後は、国の政策に協力して、フェリーを利用した防災、減災、国土強靱化計画に貢献したい、と考えております。

【具体的な事項】

1. 南海・東南海地震など大規模災害時の長距離フェリーによる救援活動を踏まえての、平常時からの支援メカニズムの構築
2. フェリーバースの大型化、耐震化のための国費による直轄整備
3. フェリーターミナルにおけるバリアフリー化の推進、及び公共岸壁に比し割高となっている港湾施設使用料金の低減
4. モーダルシフトの推進強化、及びエコシップ・モーダルシフト事業の拡充
5. カボタージュの堅持

6. 新型インフルエンザ等対策特別措置法における、指定公共機関としてのフェリー従業員の防疫体制の確保

7. フェリー燃料油の高騰化対策、及び公共交通機関としての消費税の減免

8. 規制の適切な見直し

9. トラック・鉄道などとの他の輸送機関とのあるべき役割分担に根差した競争条件の公平化（高速道路料金割引の拡大による道路偏重政策の是正）