

事業者団体等（荷主関係）ヒアリングについて

<石油連盟>

日時：平成25年2月8日（金） 10：15～11：00

場所：経団連会館

【出席委員】

事務局のみでのヒアリング

【ヒアリングを実施した団体】

石油連盟 調査・流通業務部 田中氏 他4名

<日本建設機械工業会>

日時：平成25年2月12日（火） 14：00～15：30

場所：機会振興会館

【出席委員】

根本委員、原田委員

【ヒアリングを実施した団体】

（一社）日本建設機械工業会木引事務局長、他5名

《石油連盟》

[主な要望について]

(陸運分野に関するもの)

- 「水底トンネル」及び「5 km以上のトンネル（長大トンネル）」は大型タンクローリーの通行が認められていないが、物流効率化の観点からは、消化設備の整備等の安全対策を講じることを前提に平時の通行が認められれば有難いが、せめて災害時だけでもせめて災害時だけでも通行を認めてほしい。
- タンクローリーについては、災害発生時に道路交通規制が実施された場合でも、緊急車両として通行を認めてもらいたい。

(海運分野に関するもの)

- 日没後の入港が認められると、沖合での滞船が解消され物流コストの低減を図ることができるため、夜間入港を認めてほしい。
- 港湾は使用していると流入土砂の堆積により水深が浅くなってくる。水深を確保するためにも、行政側において港湾の実態を調査し、計画的な公共工事として港湾の浚渫を実施してほしい。
- 船員（主に内航海運）の新規就職者の減少と高齢化により、人材不足が深刻になっているところ、これ以上の船員減少を防止するために、優秀な船員の育成・確保のための制度、助成を強化してほしい。

[質疑応答]

- 夜間入港規制に関して、照明設備を導入することで安全性を担保できるのではないかと考えられるが、業界としてはどのように考えているか。また、諸外国でも同様の規制はあるのか。
→夜間入港規制の根拠がどこにあるのか分からないため、夜間入港を禁止している趣旨をご教示いただければ、業界として対応案を検討することもできる。諸外国でも同様の規制があるかどうかは分からない。
- 日没前までに入港できない船舶はどうしているのか。また、石油タンカーの荷役は通常どれくらい時間がかかるものか。
→沖合で待機し夜明けを待って入港することになるが、船舶は待機しているだけでも燃料を消費するためコスト増となる。また、内航船であれば通常1日で荷役は終わるが、大型の外航船の場合は3日ほどかかる。停泊中のタンカーの荷役作業が遅れると、次に入港する予定の船は沖

合等で待機することになる。

- 土砂の堆積及び浚渫の問題について、具体的に浚渫が必要と想定されている港湾はどこか。

→現在、入港できなくなる恐れのある港湾があるわけではない。ただし、年々土砂が堆積すると、将来的には船舶が入港できなくなる恐れがあるので、現時点から対策を進めてほしい。

- 最初に港湾を作った際に、工事費用の民間負担部分はあったのか。

→航路の浚渫は、国や自治体が行うため民間負担部分はない。民間では浚渫費用を負担できないので、将来の浚渫工事の費用の負担主体を今のうちから明確に示していただけるとありがたい。

以 上

《日本建設機械工業会》

[主な説明事項]

(現況について)

- 建設機械出荷金額については、2009 年度がリーマンショックの影響を受け減少したものの、その後は増加傾向にある。
- 内需は震災対応の影響で約 20%アップを見込んでいるが、外需は、特に中国向けの減少が大きく影響し、15%程度のマイナスを予測している。

(要望や課題について)

<港湾・海運関係：ゲートオープン 24 時間化、荷役料金低廉化、通関手続き等>

- 荷主としては港の 24 時間化を望んでおり、それに関連した整備もお願いしたい。これにより、荷主は自社の都合に合わせた出荷が可能になり、運送会社もドレージ車両のゲート待機時間減少(運転手の拘束時間短縮)によりコスト削減できるため、その分価格交渉も可能となり双方にメリットが生まれる。
- 港湾荷役料金が非常に高く、価格硬直的であるため、荷主にとってはコストがかかり国際競争上非常に不利となっている。
- 輸出通関について、航空貨物及びコンテナの一部については車上通関が認められているが、建設機械などの大型貨物も認められればトレーラから保税区域に荷卸しする手間が省けるため車上通関許可の対象としていただきたい。
- モーダルシフトについて、特に内航船を使用する場合、中四国に関しては船数が非常に少ないことが問題でトラックを使わざるを得ない。

<陸上輸送関係：特殊車両の通行許可関連>

- 重量物の陸送コストは、誘導車の配置も含めてコストがかかる。重量制限超えの貨物については分解して輸送している訳だが、トレーラ 2 台に誘導車 4 台となり単純に 2 倍のコストがかかる。せめて 30t 位まで特殊申請無しで輸送ができるよう規制緩和をしてもらいたい。
- 特殊車両の包括通行許可申請について、現状、一回の申請で多経路の通行を認められているが、そのうちの一つでも許可できない経路が含まれると当該経路の補正が必要になるところ、実際に道路管理者に照会しない段階では補正の要否を判断することができず、代替経路を特定するまでに長期間を要する場合があるので、柔軟な対応をいただきたい。

[質疑応答]

- 自動車産業ではエンジンなどのコア部分については日本国内での製造を続けていくとのことだが、建設機械についてはどうか。
 - コア部品であるエンジンは製造しているのはごく少数であり、大半の企業は自動車メーカーから調達している。その他のコア部品である油圧ポンプ、シリンダー、アクセル機器も国内メーカーから調達している。これらの部品は他国と比して技術力や環境適合という点においてキーとなるコンポーネントとなっている。
- 国内と海外の生産比率はどうなっているのか。
 - 概ね半々である。大手企業では海外比率が高い傾向にあるが、業界全体でみれば国内比率のほうが若干高く、事業規模によるところが大きい。
- 今後、現地化は進むのか。
 - 消費地でのボリューム(市場性)が問題だが、インフラ整備が進むことによって選択肢は広がる。
- 他国との比較において、港湾利用料金や岸壁整備の補助などイコールフットリングとして問題のあるところはあるか。
 - 最近、韓国企業がコンペティターとなっているが、釜山などでは陸送などの横持ち費用を国が補助しているとの話もあり、これは製品価格に影響してくる。

以 上

総合物流施策大綱ヒアリング資料

2013 年 2 月 8 日

石 油 連 盟

◎陸運分野に関する要望

- 要望 1. 災害時におけるタンクローリーの「水底トンネル」及び「長さ 5km 以上のトンネル」の通行許可
- 要望 2. 災害時におけるタンクローリーの通行規制道路の通行許可

◎海運分野に関する要望

- 要望 3. 船舶の夜間離着桟・荷役の許可
- 要望 4. 着桟可能な天候条件の拡大に向けた技術検討
- 要望 5. 計画的な港湾浚渫の実施
- 要望 6. 船員の育成及び増加施策
- 要望 7. 限定近海船における船舶料理士乗船義務の緩和

◎東日本大震災を踏まえた今後の災害対応に係る陸運分野に関する要望

東日本大震災においては、石油製品供給において以下のような事象が生じた。

- ① 石油業界も多くの出荷基地が被災した
- ② 発災数時間後より、石油連盟は政府からの被災地への石油製品の緊急供給要請を受け、石油業界は一丸となって 24 時間体制で対応した
- ③ 緊急的な供給に際して、石油製品在庫は存在したが物流がネックとなって、一部で混乱が生じた

震災当時の状況を踏まえ、石油の安定供給のために災害時のタンクローリーの通行に係る規制緩和について以下の 2 点を要望する。(なお、石油燃料をドラム缶に詰めてトラックに積んで輸送する場合も同様)

要望 1. 災害時におけるタンクローリーの「水底トンネル」及び「長さ 5km 以上のトンネル」の通行許可

○規制の現状

- ・ 「水底トンネル」及び「5km 以上のトンネル（長大トンネル）」は大型タンクローリーの通行が認められていない

(1) 概要

道路法 46 条第 3 項により、道路管理者は水底トンネル及びそれに類するトンネルの構造保全、危険防止のため爆発性又は燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止し、制限することができる（高速道路の場合、高速道路機構が行う）とある

(2) 規制対象トンネル（規則第 4 条の 9）：次のいずれか

- ①水底トンネル（川底又は海底に掘られたトンネル）
- ②水際にあるトンネルで当該トンネルの路面の高さが水面の高さ以下のもの
- ③長さ 5000m 以上のもの

(3) 通行制限の対象となる石油製品（令 19 条の 135 号）

- ①ガソリン（第 1 石油類 非水溶性液体）※高速道路の場合、数量 200ℓ以上
- ②灯油（第 2 石油類 非水溶性液体）※ " 1,000ℓ以上

→石油元売会社が通常使用しているタンクローリーは最小でも 14 kℓ積

○要望の具体的内容

- ・ 災害時に被災地へ燃料を輸送するタンクローリーについては、水底トンネル・長大トンネルの通行を認めて戴きたい
- ・ これらトンネル通行時に特段の安全担保策が必要な場合は、災害時には政府・自治体で手当てして戴きたい

○要望実現時の効果

- ・ 大規模災害時に、遠隔地の出荷基地より被災地へ、石油燃料をより迅速に供給することが可能となる
- ・ 政府が想定する南海トラフ地震が発生し、太平洋側にある出荷基地の稼働に支障が生じた場合においても、日本海側の出荷基地から太平洋側被災地域に対して円滑に供給することが可能となる

要望 2. 災害時におけるタンクローリーの通行規制道路の通行許可

○規制の現状

- ・ 都道府県公安委員会は、災害が発生又は発生しようとする場合、緊急通行 車両等の通行を確保するため、道路の通行禁止・制限ができる（災害対策基本法 76 条）
- ・ このような規制が災害発生当初より実施された場合、タンクローリーが規制道路を通行するためには煩雑な手続が必要になるなど、実質的に規制道路を活用した迅速な供給が困難になる

○通行できる車両

- ①道路交通法 39 条 1 項の緊急自動車（消防車、救急車、パトカー等の車両）
- ②災害応急対策を実施するために使用される計画がある車両で、指定行政機関等との契約等により常時その指定行政機関等の活動のために使用される緊急通行車両(事前届出が必要)
- ③民間事業者の車両であって、大規模災害発生時に優先すべきものと認められ、大規模災害発生直後(第一局面)から通行可能となる規制除外車両(事前届出必要)

○現行制度におけるタンクローリーの位置付け

- ・ タンクローリーは上記のうち大規模災害発生直後(第一局面)から通行可能となる規制除外車両の対象とはなっておらず、第二局面(第一局面で通行可能な車両以外の車両の通行も可能となった局面)においてようやく通行可能となる

※第一局面の対象は医療関係車両、道路復旧のための重機などに限定されている

- ・ 仮に事前届出を出せば第一局面から通行可能となったとしても、タンクローリーは季節によって稼働地が変わることがあり、運送会社が災害時に備え保有する全てのタンクローリーを、都度事前に届け出することは現実的でない

○要望の具体的内容

- ・ 石油燃料は緊急自動車や第一局面の対象となる車両にも不可欠なものであるなど、災害時の最重要物資の一つであることを考慮し、またその輸送手段であるタンクローリーは外見や車検証などから瞬時にそれと判断できる車両であることから、被災地へ向かうものであれば事前届出を要することなく緊急車両として検問所において通行を許可して戴きたい

○要望実現時の効果

- ・ 遠隔地の出荷基地より被災地へ、石油燃料をより迅速に供給することが可能となる

◎海運分野に関する要望

要望 3. 船舶の夜間離着棧・荷役の許可

○規制の現状

- ・ 各港における離着棧・荷役時間などの条件は各港長に権限が委ねられている(港則法 23 条 1 項)
- ・ 実際には殆どの港において、港長の判断で石油タンカーの離着棧及び荷役の開始時間は日没までが条件となっている

○要望の具体的内容

- ・ 一定の安全担保策を前提として、原則全国一律に日没規制を撤廃し、24 時間いつでも離着棧、荷役が行える様にして戴きたい

○要望実現時の効果

- ・ 滞船が解消され、船舶の効率的運用が可能となることから、エネルギーコストの低減が期待できる

要望 4. 着棧可能な天候条件の拡大に向けた技術検討

○規制の現状

- ・ タンカーの入港時や荷役中、強風、波浪など海象条件が悪化すると、着棧が不許可とされたり、荷役中断命令が出される

○要望の具体的内容

- ・ 現行の着棧及び荷役の条件は、保安部において安全を考慮し合理的な根拠をもって設定されていると思われる
- ・ 従って、例えば波高が高い時（または強風時）の着棧可能性を高めるためには、バースのどの部分をどの様に改造をすれば安全性が向上し着棧の可能性が高まるなど、民間の負担では充分に研究することが困難な分野について、政府等公的機関が主体となって技術検討をして戴きたい

○要望が実現した場合の効果

- ・ 研究の結果、何らかの対策により着棧及び荷役の条件が緩和されれば、船舶のより効率的な運用が可能となることから、輸送料、滞船料の解消が図られ、エネルギーコストの低減にも寄与することが期待できる

要望 5. 計画的な港湾浚渫の実施

○現状の問題点

- ・ 港湾の航路の一部が、流入土砂により喫水が浅い箇所が生じると、船舶の入出港時に選定航路を再検討する、気象条件に配慮しながら運行する等、効率的運行が困難になり、場合によっては運行船舶を小型化する必要が生じる
- ・ 浚渫工事費は規模、程度にもよるが億単位の費用が発生しうるもので、民間では到底負担できるものではない
- ・ 行政側において実態を調査し、計画的な公共工事として港湾浚渫を実施して戴きたい

○要望実現時の効果

- ・ 本来の喫水が確保されれば、入港船舶の効率的運行・船型規模を維持することができ、エネルギーコストの増加の抑制が期待できる

要望6. 船員の育成及び増加施策

○現状の問題点

- ・ 新規就職者の減少と、船員の高齢化等により、船員数は大きく減少しており、人材不足となっている

○要望の具体的内容

- ・ これ以上の船員減少を防止する為に、優秀な船員維持・確保の為の制度・助成などの強化（若年層に対する訴求や、就職者の離職回避・育成スキルアップのための教育研修を行う等の補助）をお願いしたい

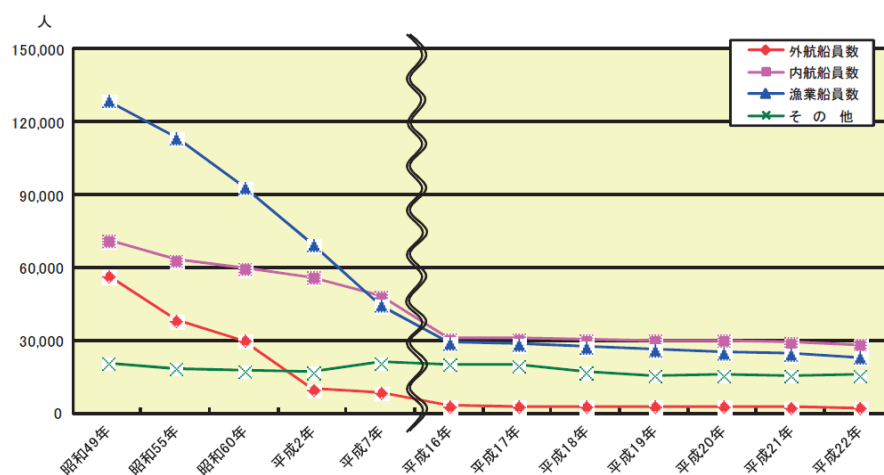
○要望実現時の効果

- ・ 若年船員の雇用と育成という業界共通の課題を効率的・効果的に行うことで、就業の安定化と船員スキルアップを促進し、安全・安定輸送の向上を確保できる
- ・ ひいては事故の未然防止が期待でき、安全・安定輸送の向上、港湾設備の損傷などによる機能低下を防止することが期待できる

参考資料：我が国の船員数の推移（出典：国土交通省）

（単位：人）

	昭和49年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	3,008	2,625	2,650	2,649	2,621	2,384	2,256
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	30,708	30,762	30,277	30,059	30,074	29,228	28,160
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	29,099	28,444	27,347	26,101	24,921	24,320	23,060
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	20,077	19,926	16,907	15,590	15,773	15,405	15,896
合 計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	82,892	81,757	77,181	74,399	73,389	71,337	69,372



○海事局調べによる（平成17年までは船員統計による）。
 ○船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、我が国の船舶所有者に雇用されている船員である。
 ○その他は引船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数である。
 ○船員数は外国人船員を除いた数字である。（過去にさかのぼって数値の変更をした。）

要望 7. 限定近海船における船舶料理士乗船義務の緩和

○規制の現状

- 船員法に基づく船舶料理士に関する省令第 1 条により、遠洋若しくは近海区域を航行する 1000GT 以上の船舶については、船舶料理士資格を持つ船員の最低 1 名以上の乗船が義務付けられている
- このことから限定近海船(近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶)においても船舶料理士有資格者を乗船させる必要がある

※限定近海区域＝沿海区域を航行する船舶の大型化、航海設備の進歩等によって、ある程度沿岸から離れて航行しても比較的容易に船舶の安全性を確保することができるようになったことに伴い追加された区分

○要望の具体的内容

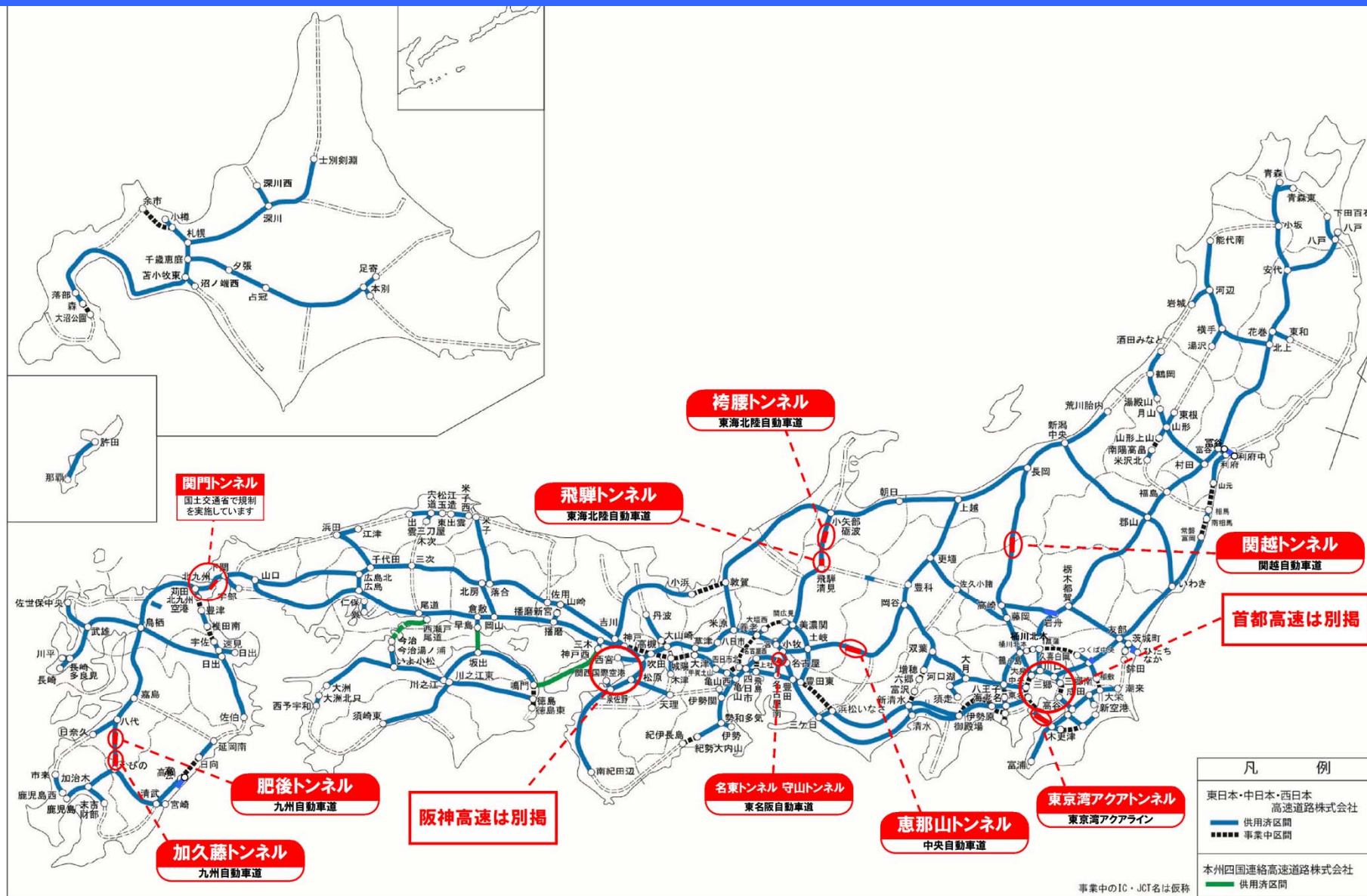
- 船舶料理士取得の為の外部講習会も殆ど開催されなくなるなか、同資格を新たに取得する船員が減少していることから、引きとめ(下船退社阻止)に苦慮している
- 限定近海船は航行区域が本邦の周辺の水域のみに限定されるなど、その運用は船舶料理士資格者の乗船義務の無い沿海船の運用と比較しても大きな違いは見られない
- よって、近海区域を航行区域とする船舶のうち限定近海船に限り、沿海船と同様に船舶料理士資格者を不要として戴きたい

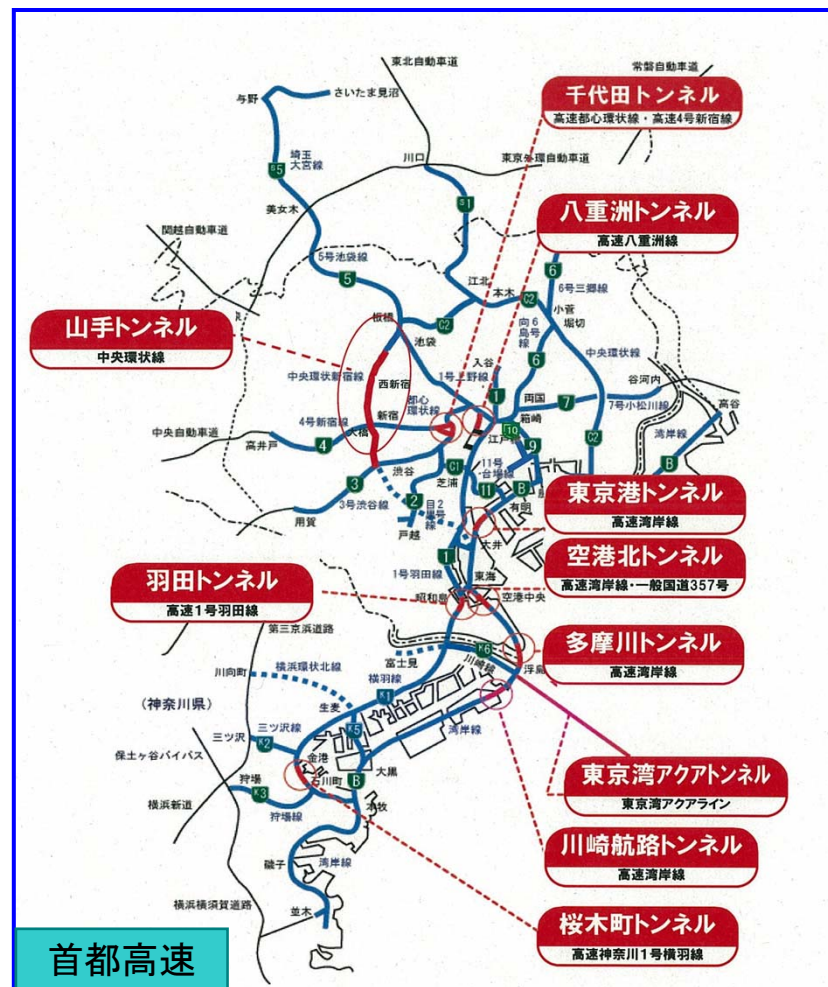
○要望実現時の効果

- 有資格者の乗船義務が撤廃されることで、より効率的な運用が可能な限定近海船の導入促進が期待される
- 沿海船より航行区域が広い限定近海船を使用することにより、航行日数の短縮が図られ効率的な輸送が可能となり、エネルギーコストの低減にも寄与することが期待できる

以 上

水底トンネル等における危険物積載車両の通行禁止・制限 規制対象トンネル位置図

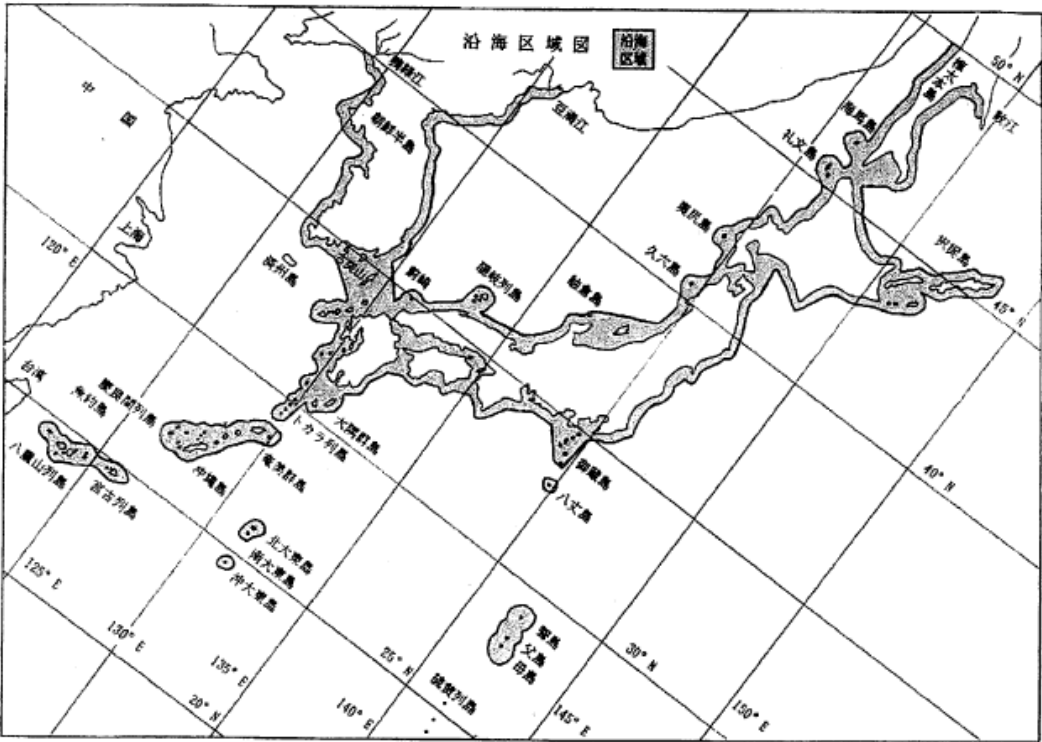




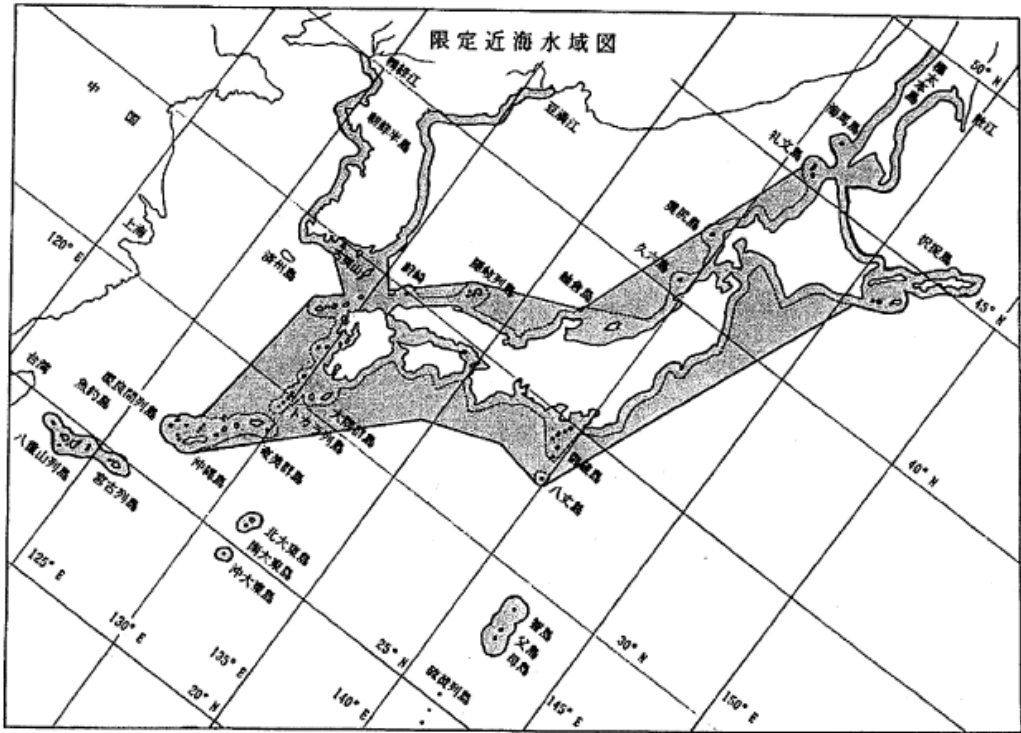
- 図中の高速道路のトンネルについては、道路法の規定に基づき、**危険物積載車両の通行を禁止**したり、**通行の制限**を行っています。
- **通行禁止の対象となっている危険物を積載する場合、または通行制限の対象となっている危険物で積載量等の通行可能要件を満たさない場合は、規制トンネルを通行することができませんので、トンネル手前のインターチェンジで流出するか、別ルートに迂回していただきます。**
- 通行の危険の防止等を目的に実施しておりますので、ご理解ご協力をお願いいたします。
- 違反した場合には、6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金に処されます。

参考：

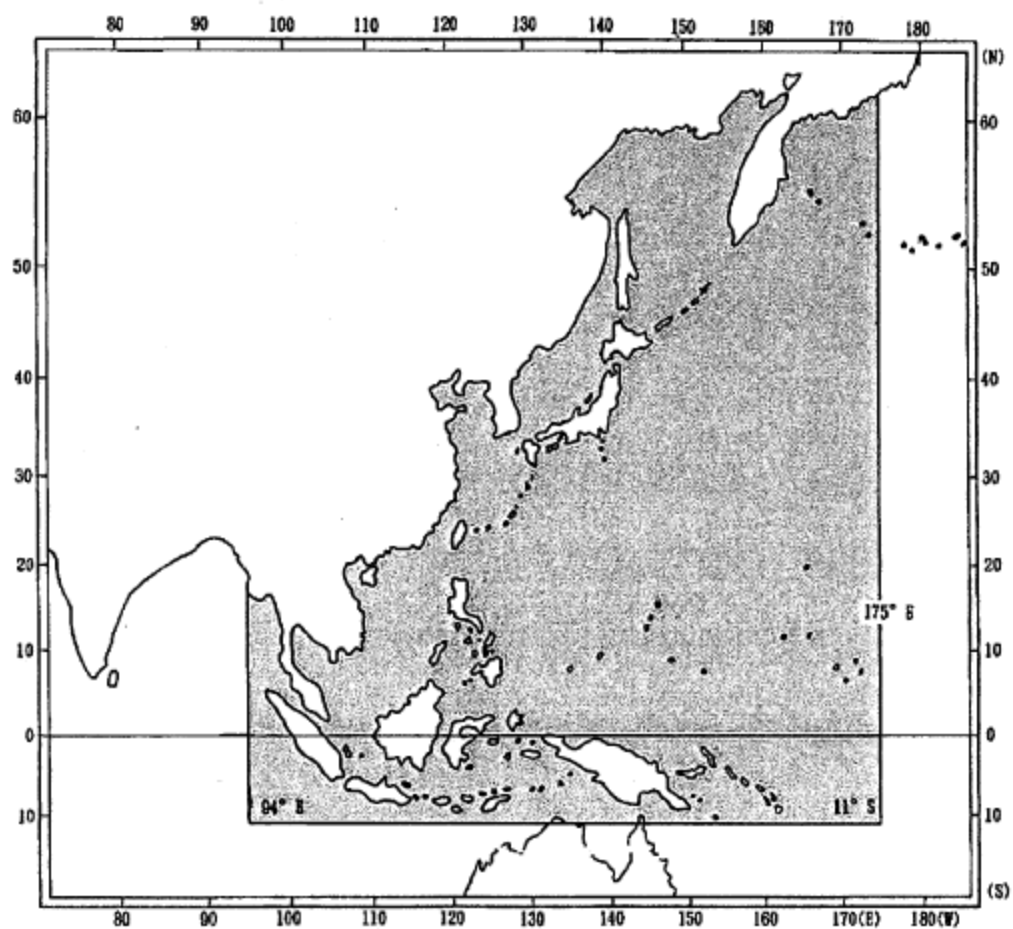
沿海区域



限定近海水域



近海区域



※遠洋区域は全ての水域

以 上