

## 「第1回 海上輸送モーダルシフト推進検討会」の結果について【概要版】

日時：平成18年10月25日（水）16:30～18:00

場所：船員中央労働委員会 特別会議室

議事要旨は以下のとおりです。

### I. 議題

- ①船舶建造と港湾埠頭整備の連携について
- ②荷主への働きかけについて
- ③統計単位の統一化について

### II. 委員からの主な発言内容

#### ①船舶建造と港湾埠頭整備の連携について

- ・港湾整備には地方と国の役割がある。地方の財政も悪く、国に話を持っていくにも地方は時間が掛かる。モーダルシフトが国の政策であるなら、地方へのあと押しをお願いしたい。
- ・トラックは、全国どこでも動けるが、船舶は航路毎になっている為、内航船同士の接続も考えなければならない。
- ・フェリーは公共交通機関としての認知度が低い。国策として、フェリーの使用をアピールする必要がある。
- ・海上輸送へシフトが起きない理由としては、燃料油高に関わらずトラックとJR貨物の運賃が上がっていないため。
- ・港湾政策についても、内航と外航の見る目が違う。モーダルシフトというのなら内航用の港の整備をして欲しい。

#### ②荷主への働きかけについて

- ・モーダルシフトは国の施策ながらJR貨物が目立っている。大手メーカーの中にはモーダルシフトというと、JR貨物を使えということになる場合がある。メーカー等がモーダルシフトを正しく理解していない。海上輸送は、スケジュールが不安定という誤った認識がある。
- ・荷主のニーズを把握する上で、是非、荷主に対するPRの場の設定をして頂きたい。
- ・CO<sub>2</sub>の削減がアピールに繋がるので、国の方でもっと荷主へ宣伝をしてほしい。
- ・国が動いてくれるのなら、事業者も真剣に取り組むべき。
- ・モーダルシフト推進のために、国策として、適正な運賃を払ってくれるよ

う国が荷主に対して働きかけをしてほしい。

- ・ 国としても、モーダルシフトを強力に進めていかないと目標値 6 %削減は難しいのではないか。
- ・ 過去においては、規制緩和要望という形で、バラバラに各省庁に提出していたため、なかなか実現しなかった。モーダルシフトを主眼においたパッケージでまとめて要望すれば良かったと反省している。
- ・ フェリーは燃料油高騰の中で、非常に厳しい経営で行っており、JR貨物やトラックとの競争は困難である。

### ③統計単位の統一化について

- ・ 内航統計の方はサンプリング調査なので、全体を把握するためには、精度を上げる必要がある。
- ・ 事業者の負担を考えると、精緻過ぎるのはよくない。

## Ⅲ. 今後の予定

本日の検討を踏まえ、今後、それぞれの課題については、以下のとおり取り組むこととなった。

①については、本省及び地域ごとに各事業者からプロジェクトのヒアリングを行い、具体的なニーズを把握し、課題の整理を行うとともに、関係部局との調整を図る。

②については、地域単位で荷主団体等に対しモーダルシフト推進のための海上輸送のPRを行う。

③については、本検討会の下にワーキンググループを設置し、具体的な対応策について検討を行う。