モーダルシフトに関する内航海運の新規需要調査

調査結果概要

国土交通省海事局内航課

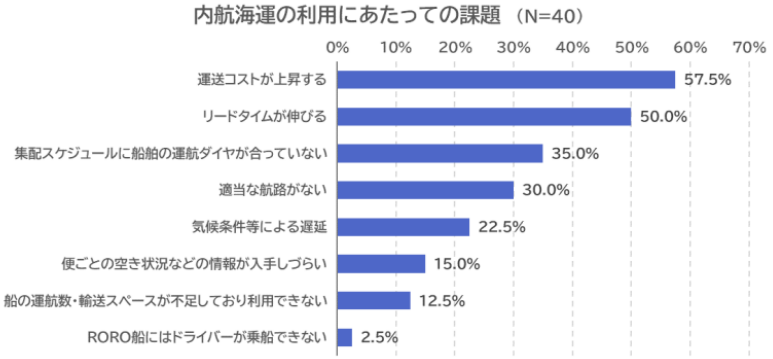
「物流革新に向けた政策パッケージ」で求められる海上輸送へのモーダルシフトを強力に推進するため、具体的な課題を分析・把握し、解決方策を見出すことが本業務の目的です

本業務の背景・目的

背景

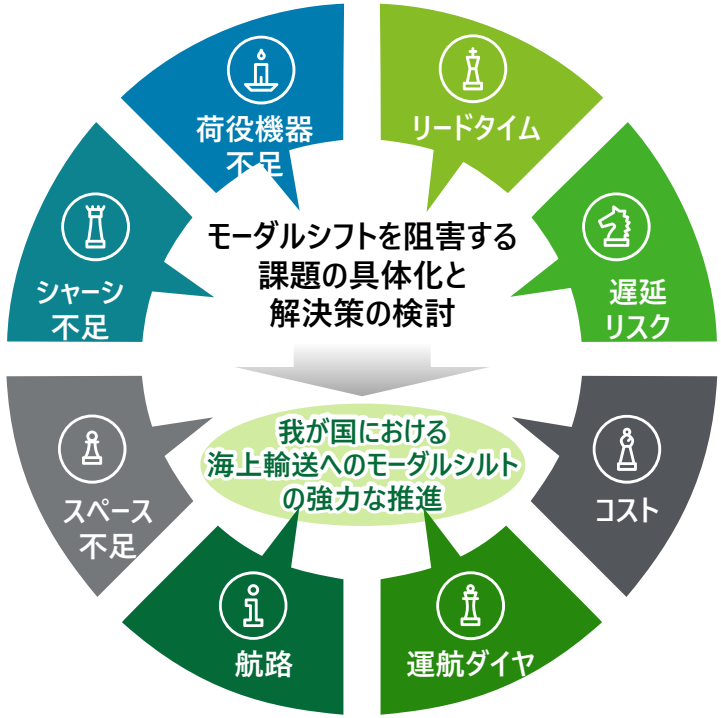
- 「物流革新に向けた政策パッケージ（令和５年６月）」が策定され、物流効率化のためにモーダルシフトを推進し、**鉄道・内航の輸送分担率を今後10年間で倍増する**目標が掲げられた。
- これを背景に、モーダルシフトの受け皿となる**内航フェリー・RORO船による輸送を推進する上で必要な港湾整備及び荷役効率化などの取組**が「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」で検討されている。
- 海上輸送へのモーダルシフトについては、既存のアンケート調査報告によると、**海上輸送の利用を拡大したい荷主・貨物運送事業者等が８割を占める**ところ、**国内幹線輸送における海上輸送の利用割合は10%未満にとどまる現状**にある。

内航海運の利用に当たっての課題



目的

- 海上輸送に対する荷主、海上運送事業者の**ニーズや課題認識等について、基礎調査や実証調査を通じて具体化**し、**海上輸送へのモーダルシフトを強力に推進するための解決方策を策定することが目的となる**。



（引用）「第２回モーダルシフト推進・標準化分科会（2023年8月16日開催）」会議資料から引用

本調査では、今後内航船へモーダルシフトする需要が高まる可能性がある品目を事前に選定し、それらの品目を取り扱う企業へのアンケート、ヒアリングにて調査を行った

調査対象

調査対象の選定方法

品目の観点から、不足するトラック輸送量が50万トン以上に加え、対象3船種（フェリー、RORO船、コンテナ船）へのモーダルシフトが期待される16品目を調査対象として選定。

No	品類	品目*1	不足するトラック輸送量 (トン)*2
1	特殊品	取合せ品	10,360,521
2	雑工業品	日用品	2,700,998
3	金属機械工業品	輸送用機械部品	2,092,467
4	金属機械工業品	金属製品	1,068,212
5	化学工業品	塗料・染料・その他の化学工業品	989,988
6	軽工業品	紙・パルプ	949,630
7	金属機械工業品	その他の機械	838,761
8	林産品	木材	786,327
9	軽工業品	製造食品	673,346
10	特殊品	輸送用容器	659,649
11	軽工業品	食料工業品	635,943
12	農水産品	畜産品	218,329
13	農水産品	野菜・果物	196,163
14	農水産品	穀物	130,498
15	農水産品	水産品	47,421
16	農水産品	その他の農産品	40,011

*1：国土交通省 自動車輸送統計調査
(https://www.mlit.go.jp/k-toukei/jidousya_hinmoku.html)
*2：国土交通省 トラックドライバー労働力不足を踏まえた海上輸送需要動向の試算
(https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001732374.pdf)

調査手法

アンケート

内航船に関する課題・ニーズ等の確認を目的としたアンケートを実施
- 形式：Web回答 (最大60問程度)
- 期間：令和6年9月27日～10月18日

アンケート有効回答者数（計265社）
- 荷主：212社
- 陸運：11社
- 海運：42社

ヒアリング

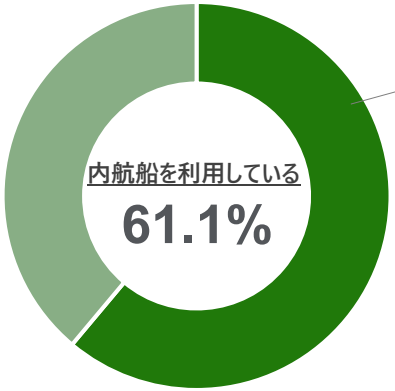
アンケート結果を基に、課題・ニーズの深堀りを目的としたヒアリングを実施

ヒアリング実施社数（計26社）
- 荷主：13社
- 陸運：3社
- 海運：9社

内航船へのモーダルシフト推進における課題として、荷主や陸運企業が内航船の利用方法、航路情報を把握できていないことが挙げられる

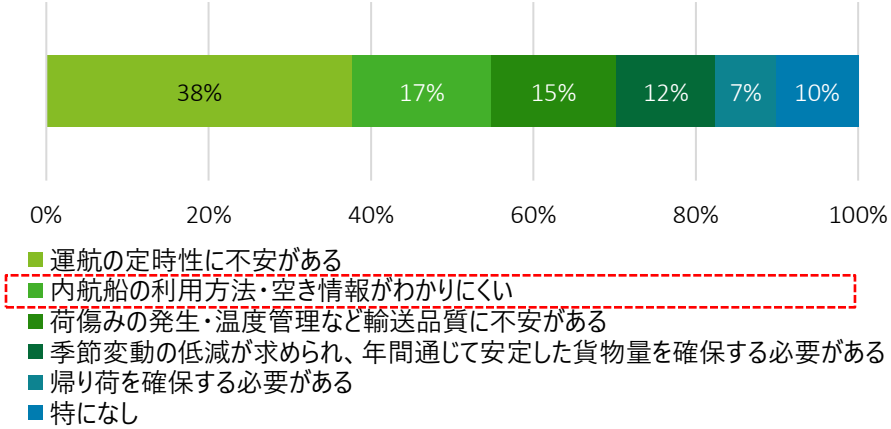
調査結果

荷主企業における内航船の利用状況（アンケート回答）



品目別にみると、農水産品・食料工業品・雑工業品においては、すでに内航船を利用していると回答した割合が高い

内航船の利用に関する課題
(スペース確保・リードタイム・運賃関連は除く)



個社へのヒアリング

- アンケートやヒアリングにおいては、「内航船の利用方法がわからない」、「どの会社がどこからどこで輸送しているのか」、「港までの貨物輸送は誰が行うのか」などの声が聞かれた。
- 内航船の利用を拡大していく上では、検討段階から実際の利用までの流れを改めて整理するとともに、各社の航路情報へのアクセスを容易にすることが内航船へのモーダルシフト推進の第一歩となるとの結論に至った。

荷主A：東京→大阪に内航船が就航していることを知らなかった。内航船を利用できるのであれば検討したい

荷主B：航空会社のように、発着地を基に航路情報が会社横断的に整理されていると、内航船の利用を検討しやすい

内航船利用の検討段階から輸送までの流れを整理するため、内航船利用を検討している荷主企業と連携した実証調査を行い、内航船利用の手順や検討項目の整理を行った

実証調査の流れ

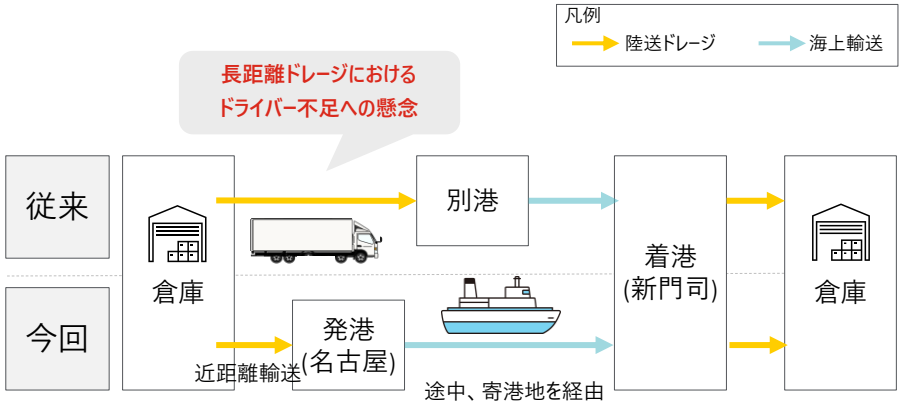
荷主企業の内航船利用検討の経緯

- 過去に、中部→九州ルートで内航船の利用を検討したものの、当時はリードタイムが延長されることから利用を見送った
- その後、物流2024年問題を契機に、長距離ドレージ輸送の手配が難しくなる可能性への危機感を持ち始め、改めて検討を行うこととなった
- 既に船枠が逼迫している航路もあると聞いており、課題が表面化する以前に船枠を確保する必要性も感じている

輸送の前提条件整理

輸送	内航船利用への課題	船枠の確保 ⇒航路情報がなく、どの輸送ルートで内航船を利用できるか不明瞭であった
	品目	食料工業品
	航路	中部→九州（名古屋港⇒門司港）
	物流種類	社内物流（倉庫転換）

検証した輸送経路



アンケート、ヒアリング調査及び実証調査から内航船を利用するうえで必要な情報、検討すべき内容などを「利用検討ガイド」としてまとめた

まとめ

- 内航船の利用状況をアンケートやヒアリングにて調査したところ、内航船の利用方法がわからず、また内航船利用に関する情報が一元化されていないため、社内での検討が進まなかったという実態も把握できた
- そこで、新たに内航船の利用を検討したい荷主企業と連携した実証調査を通じて、内航海運へのモーダルシフトを検討する際の手順や検討すべき項目を整理し、「利用検討ガイド」としてまとめた（下段左図参照）
- 利用検討にあたっては各船会社が提供している航路に関する情報が必要であることから、フェリー、RORO船、コンテナ船の各船会社の航路情報について、公開情報をもとに表形式でまとめた（下段右図参照）

内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド

（クリックするとファイルが開きます）

航路情報一覧

フェリー、RORO船の航路情報（クリックするとファイルが開きます）

コンテナ船の航路情報については**こちら**を参照ください