

内航海運の利用意向に関する アンケート調査報告

2023年8月16日
公益財団法人流通経済研究所

調査の概要

■ 目的

- **トラック輸送の2024年問題への対応や温室効果ガスの排出削減に向けて、内航海運へのモーダルシフトはますます重要である。そこで、内航海運（長距離フェリー・RORO船）に対する荷主・物流事業者の認識や利用意向を把握し、今後の取組施策を検討・提案することを目的に、国土交通省のご協力のもと、アンケート調査を実施した。特に東京湾（神奈川県）と伊勢湾（三重県）を結ぶ新たなフェリー航路の有効性についても検討することとした。**

■ 対象

- **消費財（食品・日用品）製造業および委託先物流事業者**

■ 方法

- **インターネットによるアンケート調査**

■ 期間

- **2023年8月1日～8月9日**

■ 実施主体

- **公益財団法人流通経済研究所**

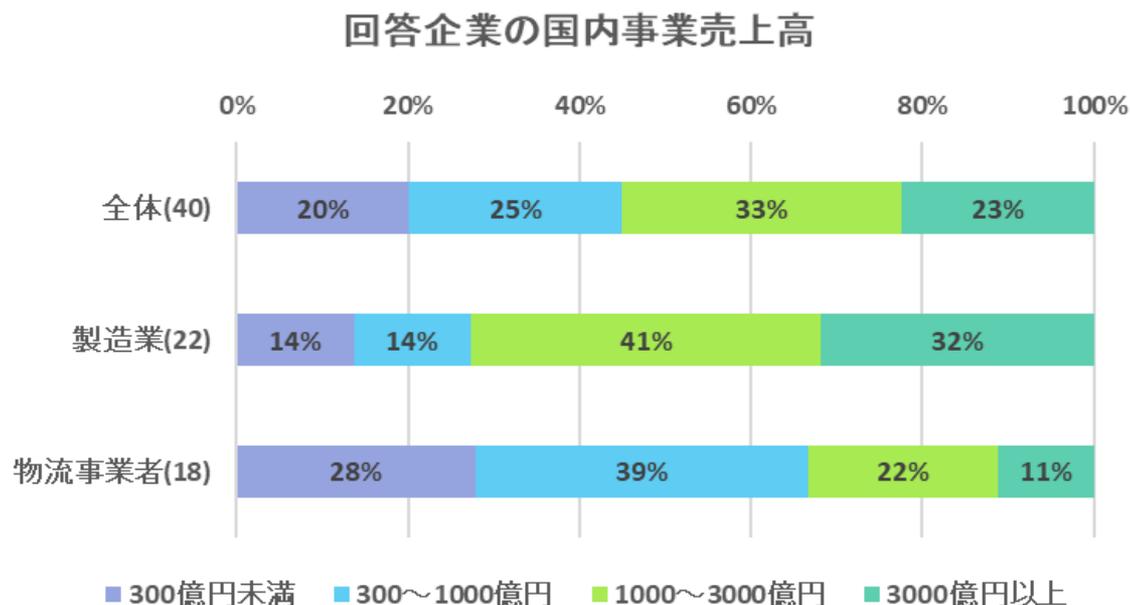
調査対象と回答企業

■ 調査対象

- 流通経済研究所が事務局を務める、製・配・販連携協議会、サプライチェーン物流生産性研究会に参加する製造業と物流事業者 47社

■ 回答企業

- 40社（回収率85%）
- 業種別の内訳は、製造業22社・物流事業者18社。物流事業者には製造業子会社が多く存在するため、回答結果は一体的に捉えることとする。
- 回答企業の国内事業売上高は以下の通り。

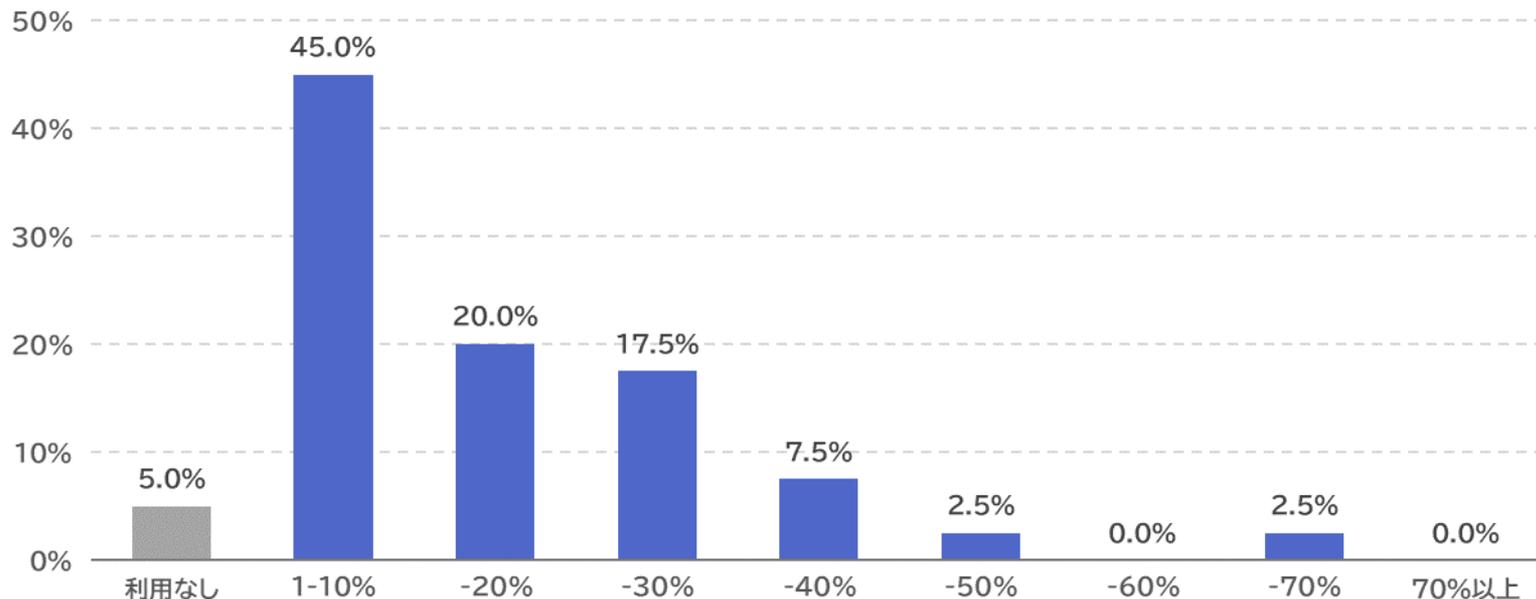


内航海運の現状 — 幹線輸送における利用割合

- 国内幹線輸送における内航海運（長距離フェリー・RORO船）の利用状況を確認すると、利用割合が10%未満である企業が最も多い。

→ 内航海運を活用してはいるものの、多くは限定的な利用にとどまっている。

国内幹線輸送における内航海運の利用割合(トンキロベース) (N=40)

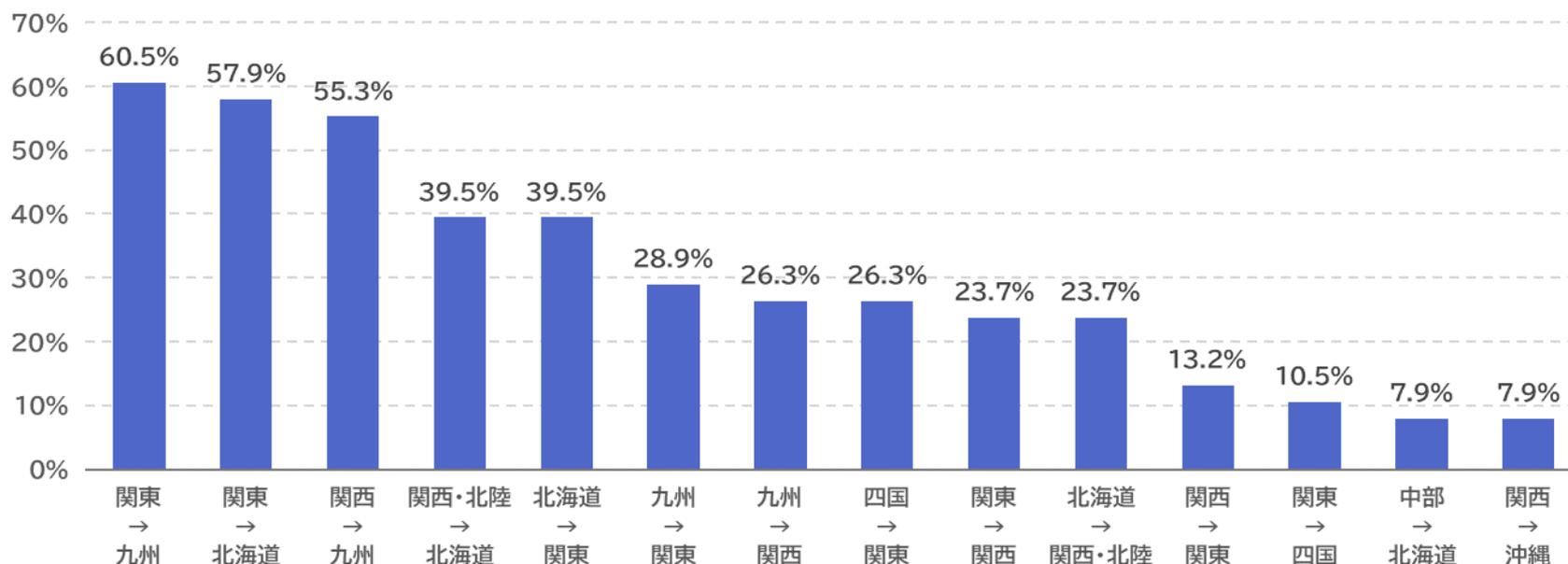


内航海運の現状 — 利用ルート

- 内航海運の利用ルートを見ると、関東・関西と、北海道・九州を結ぶ航路の利用が多い。

→ 内航海運は、北海道・九州との長距離輸送を中心に利用されている。

内航海運の利用ルート (N=38)

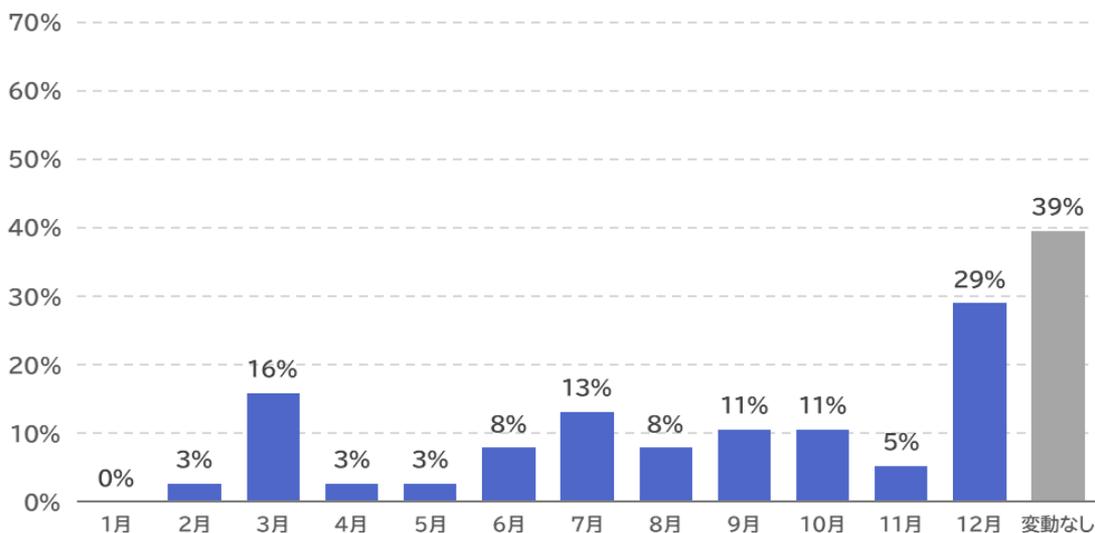


内航海運の現状 – 輸送量の変動状況

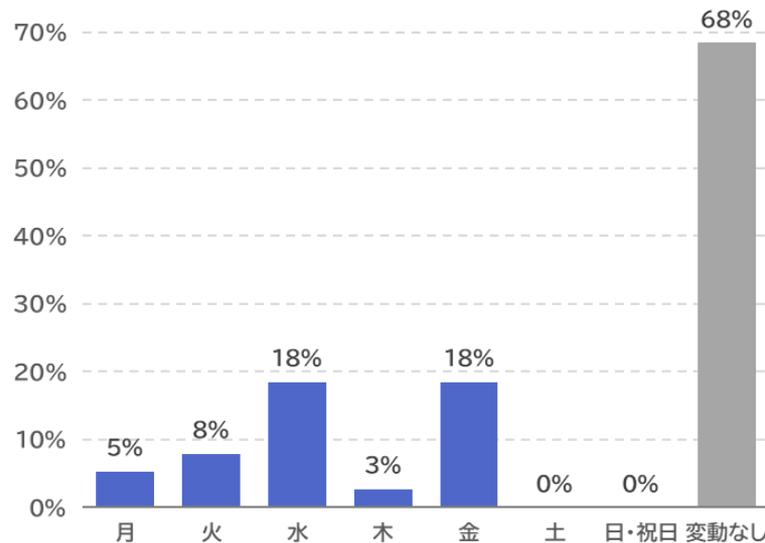
- 内航海運での輸送量の月別の変動状況を確認したところ、季節による変動はあまりない企業が約4割と多いが、12月に輸送量が増加する企業が約3割ある。
- 曜日別については、曜日の変動があまりない企業が約7割と多いが、水曜日・金曜日に増加する企業が一定程度ある。

→食品・日用品は比較的需要が安定しており、輸送量の変動はあまり大きくない。

輸送量が増加する月 (N=38)



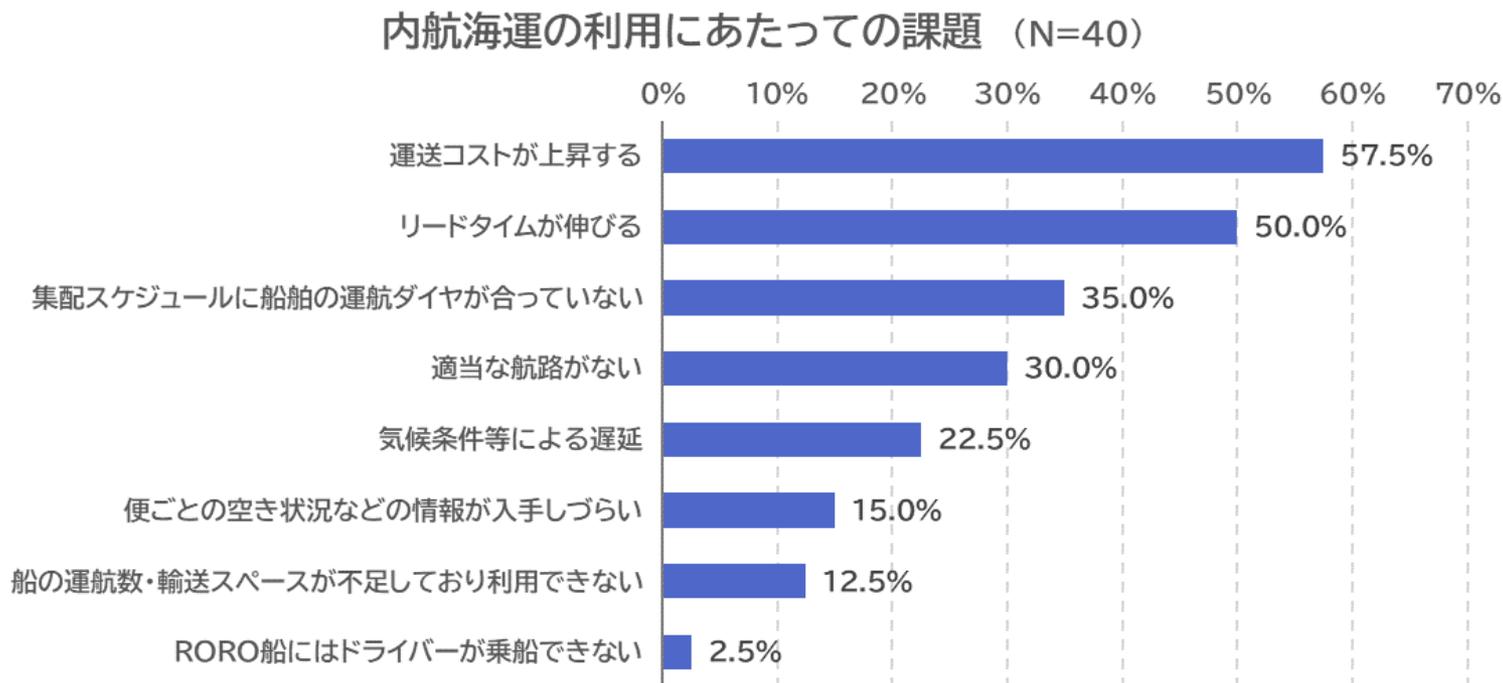
輸送量が増加する曜日 (N=38)



内航海運の現状 — 利用にあたっての課題

- 内航海運の利用にあたっての課題を聞いたところ、運送コストの上昇、リードタイムが伸びることを半数以上が課題と捉えている。また、運航ダイヤがあわないこと、適当な航路がないことも3割以上が課題としている。

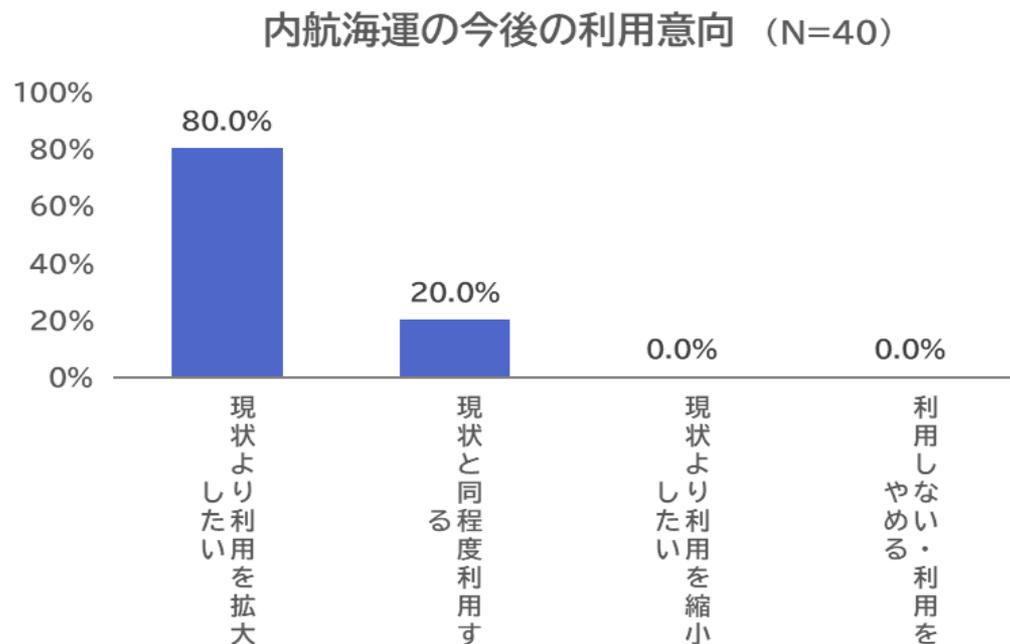
→ 運送コスト・リードタイムという基本的な課題に加え、運航ダイヤの調整、新航路の検討が今後対処すべき課題となる。



内航海運の今後 — 利用意向

- 国内幹線輸送における内航海運の利用意向について、3－5年後を想定しておおよそその方針を聞いたところ、現状より利用を拡大したいとする企業が8割を占め、利用しない・利用を縮小する企業は皆無であった。

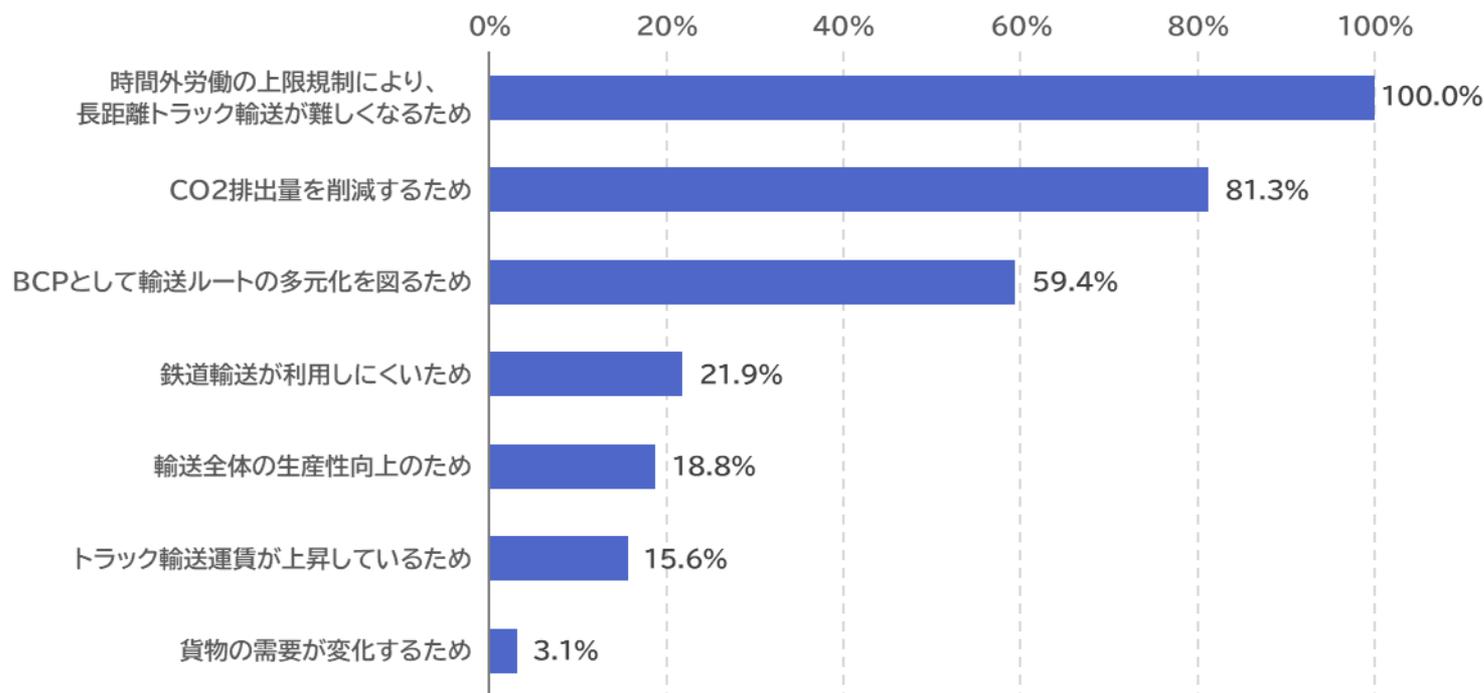
→ 内航海運の今後の利用意向はかなり高いと評価できる。



内航海運の今後 – 利用拡大を検討する理由

- 内航海運の利用を現状より拡大したいとする企業に、その理由を聞いたところ、全社が時間外労働の上限規制により長距離輸送が難しくなることをあげた。
- CO2排出削減も8割だが、BCPとして輸送ルートの多元化を図るも約6割に達する。
→ 長距離トラック輸送に代わる輸送手段を確保するために内航海運が注目されていると考えられる。

内航海運の利用拡大を検討する理由 (N=32)

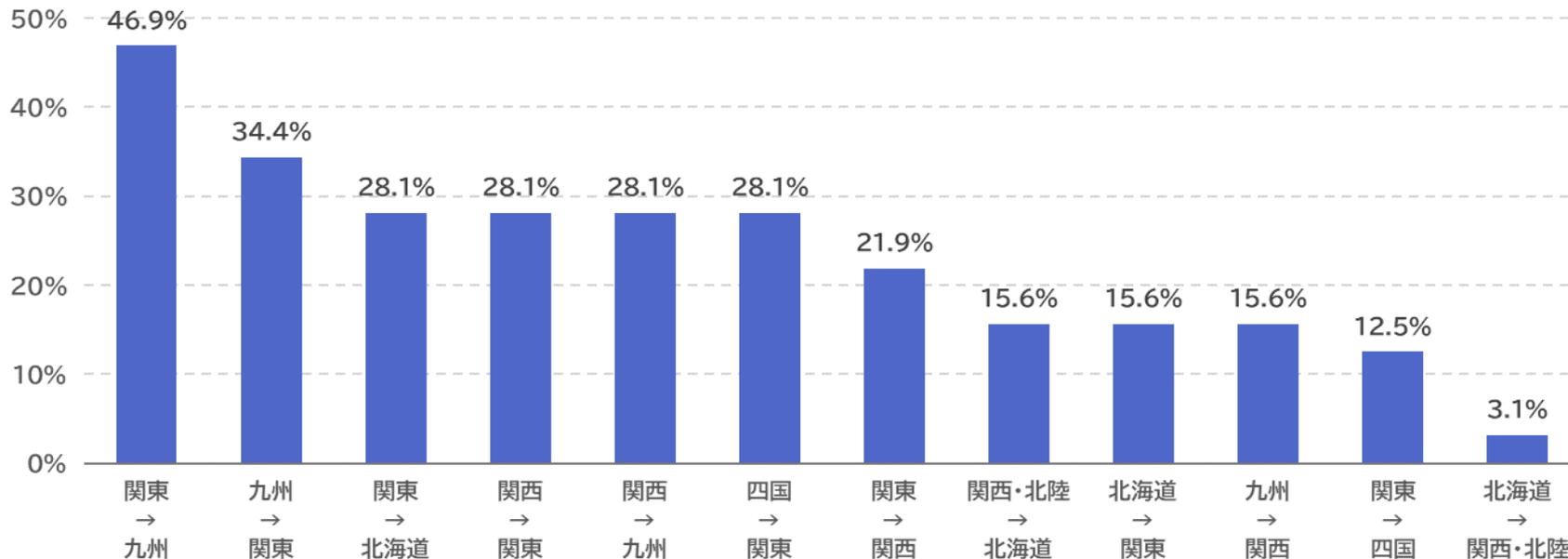


内航海運の今後 — 利用拡大を見込むルート

- 内航海運の利用を現状より拡大したいとする企業に、対象ルートを聞いてみると、関東・九州ルートをあげるところが多く、次いで関東→北海道、関西→九州、関西→関東、四国→関東のルートが多くなっている。

→現状の利用割合の高かった関東・関西と北海道・九州のルートに加え、関東・関西ルート、関東・四国ルートの利用拡大が見込まれている。

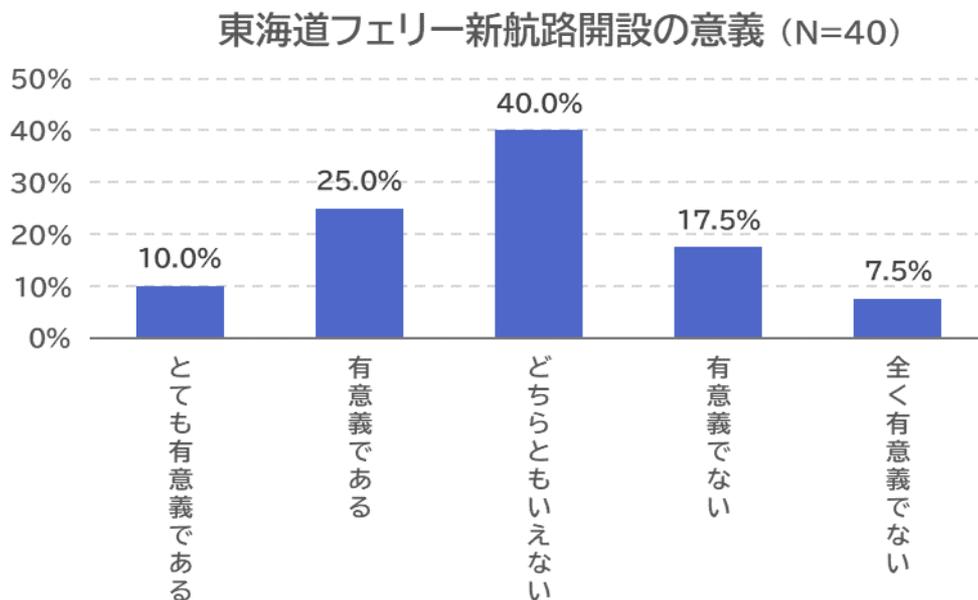
内航海運の利用拡大を見込むルート (N=32)



東海道フェリーについて — 新航路の意義

- 東京湾（神奈川）と伊勢湾（三重）を結ぶ新たなフェリー航路：東海道フェリーを開設することについて、どのように考えるかを聞いたところ、「とても有意義である」が10%、「有意義である」が25%と回答した。

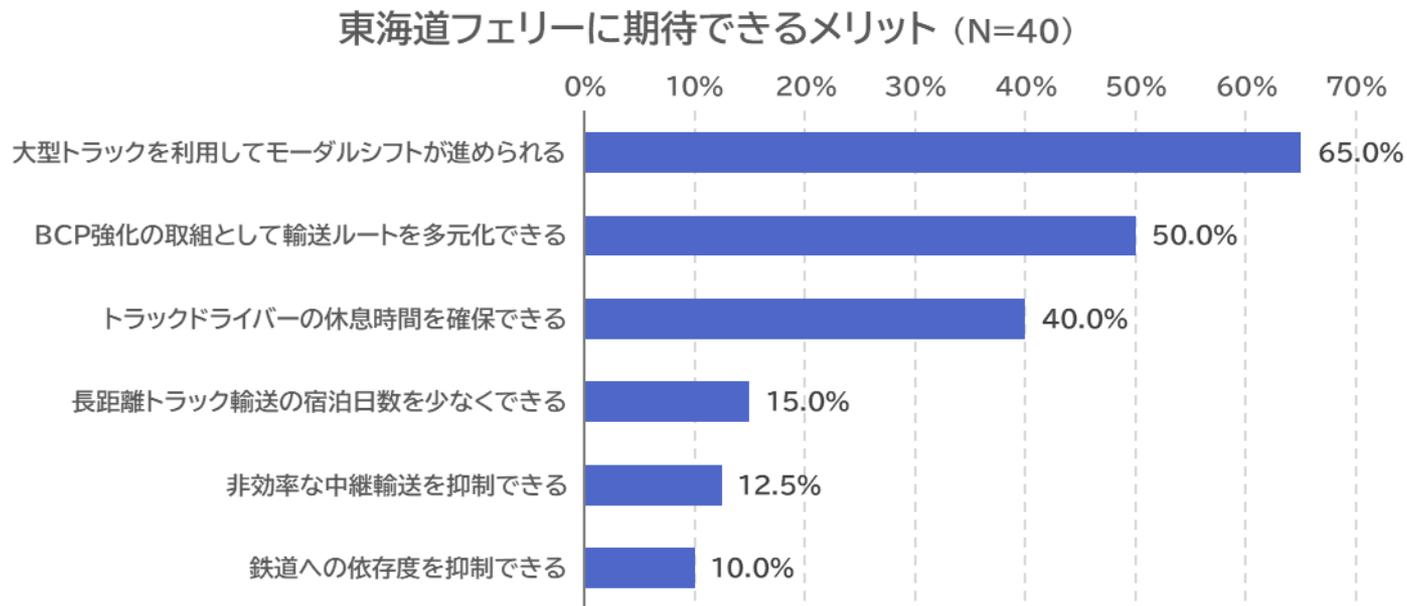
→ 国内幹線輸送の各社の状況は様々であるものの、東海道フェリーに対して3分の1以上が肯定的に評価する結果となった。



東海道フェリーについて — 期待できるメリット

- 東海道フェリーに期待できるメリットとしては、大型トラックを利用したモーダルシフト、輸送ルートの多元化、トラックドライバーの休息时间確保、があげられた。

→東海道フェリーは、2024年度以降の長距離トラック輸送の問題を緩和する方策となることが期待されている。



東海道フェリーについて – 利用の可能性

- 東海道フェリーのタイムスケジュールを提示し、利用可能性を聞いたところ、神奈川→三重、三重→神奈川の往復とも、「どちらともいえない」と回答を留保する企業が多いものの、19時発・翌日5時着については、利用する可能性が「高い」「やや高い」とする企業が3割以上となった。

→ 19時発・翌日5時着のタイムスケジュールが組めれば、関東・関西間のトラック輸送を一定程度モーダルシフトさせる可能性があるものと考えられる。

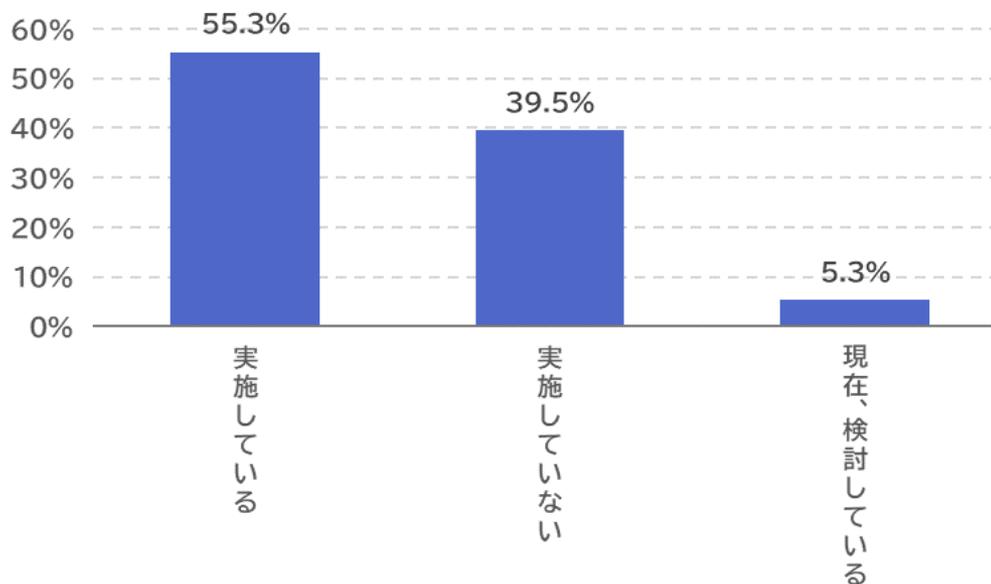
東海道フェリーが次のようなタイムスケジュールで運行された場合、貴社が利用する可能性はどの程度あるでしょうか。	全体	1	2	3	4	5
		高い	やや高い	どちらともいえない	低い	全くない
① 神奈川：19時発→三重：翌日5時着	40 100.0%	9 22.5%	5 12.5%	11 27.5%	3 7.5%	12 30.0%
② 三重：19時発→神奈川：翌日5時着	40 100.0%	4 10.0%	8 20.0%	13 32.5%	2 5.0%	13 32.5%
③ 神奈川：7時発→三重：当日17時着	40 100.0%	0 0.0%	1 2.5%	10 25.0%	13 32.5%	16 40.0%
④ 三重：7時発→神奈川：当日17時着	40 100.0%	0 0.0%	1 2.5%	11 27.5%	12 30.0%	16 40.0%

内航海運における共同輸送について

- 内航海運を利用した共同輸送の実施状況を聞いたところ、実施企業、非実施企業が分かれる結果となった。

→ 内航海運を利用した共同輸送はまだ拡大の余地が大きく、今後事例創出・成功事例の普及を進めることが重要である。

内航海運を利用した共同輸送の実施状況 (N=40)



内航海運によるモーダルシフトに向けた政策・取組への意見

■ 内航海運のルート拡充など

製造業	24年問題を解決するためには、内航海運は有効な手段だと思いましたが、まだまだ運行数は少ないようです。特に物量移動が多い東海道の海運は需要も多いと思うので、リードタイムが変わらないルートの開発は重要だと思います。
製造業	今回の東海道フェリー航路（案）についてはドライバー不足への対応やBCP対策の観点からも非常に有意義な航路だと考えております。リードタイムにある程度余裕のある拠点間（社内）輸送であれば弊社も利用させて頂く可能性が非常に高いと思います。
製造業	以下2点を考慮した政策、取り組みにして頂けると幸いです。①「トラックドライバー不足による輸送リスク対策」「複数の輸送モード構築による輸送の安定化」「CO2削減」を実現 ②特に中距離区間において、輸送リードタイム、輸送コスト、輸送ロットサイズについて、現実的な案を検討するものの、現状と大きく乖離がないこと
物流事業者	鉄道輸送の着数が乏しく、輸送距離が1日運行では厳しい首都圏⇒中国エリアの拡充がなされればと思います。現状は大阪港から岡山までのドレージも有り得るが主要である広島を含めた中国地区の港を活用した輸送手段の複線化に期待したいです。
物流事業者	北海道の航路を充実していただきたい。日本の食糧基地を担う北海道の物流インフラが脆弱であり、物流2024年問題とあわせて、物流危機の状態である。

内航海運によるモーダルシフトに向けた政策・取組への意見

■ 輸送トータルの利便性向上など

物流事業者	港湾へのアクセス道路、公共交通機関でのアクセス網、駐車、休憩スペースの整備が必要。
物流事業者	モーダルシフトで幹線を内航・鉄道を利用した場合でも駅・港から荷主庭先まではトラック輸送が生じる。そのトラック戦力の維持確保も必要であり、陸上輸送上の規制緩和（例えば被牽引車の車検緩和、特大車の通行許可等）もモーダルシフトを促進するうえでは必要かと考える。
物流事業者	トレーラー運行によりドライバーが乗船しなくてよい体制づくり。（港での受け渡し）これにより日々帰宅できる環境が必要となっています。時間指定やリードタイムの緩和により、運行形態が選択しやすい環境づくりが求められていると考えています。

■ 共同配送の取組など

製造業	2つの負荷削減（ドライバー・環境）と1つの生産性向上（輸送機の大型化）を実現する取組のため進めたい。今後の取組機会として日本海航路の活用、共同配送といったことが考えられる。
製造業	1社でチャーターできる場合は特に問題を感じることはないが、チャーターができない物量の場合、共同配送を検討したい。海外コンテナのLCL（混載便）のようなサービスがあってもいいように感じることが多い。

内航海運によるモーダルシフトに向けた政策・取組への意見

■ 運送コストの低減・料金の明確化など

製造業	トラック運賃と同程度の航路が増えると非常に助かります。
製造業	事業を継続する上で、トラックとの比較でのコスト優位性も重要な観点となることをご認識いただけますと有難いです。
物流事業者	単純にリードタイムの短縮と輸送費用の減額が昔から課題と考えます。その部分を解決できればモーダルシフトの観点からも陸送からの移行が進むと思われれます。
物流事業者	補助金が出る仕組みがあれば利用促進がはかれるのではないかと考えます。
物流事業者	モーダルシフト推進において、BAF料金の明確化してほしい（船会社によりギャップが多い）

報告のまとめ

- 内航海運（長距離フェリー・RORO船）の利用意向について、食品・日用品の消費財製造業および委託先物流事業者に対して、アンケート調査を実施した。
- 国内幹線輸送において内航海運は、現状、広く活用されているものの、利用割合は10%未満である企業が多く、まだ限定的な利用にとどまっている。
- 内航海運の利用にあたっては、運送コスト、リードタイムに加え、運航ダイヤがあわない、適当な航路がないこと、が課題となっている。
- 今後（3-5年後）内航海運の利用を拡大したいとする企業は8割にのぼり、利用意向は高い。その理由は、時間外労働の上限規制によりトラック長距離輸送が難しくなるためであり、多くはCO2排出削減に加え、BCPとして輸送ルートの多元化を図ることを意識している。
- 東京湾（神奈川）と伊勢湾（三重）を結ぶ新たなフェリー航路：東海道フェリーを開設することについて、35%が有意義であると肯定的に評価する。大型トラックを利用したモーダルシフト、輸送ルートの多元化、トラックドライバーの休息時間確保がメリットとして期待されている。
- 神奈川・三重の9時発・翌日5時着の運航については、往復とも利用可能性がある企業が3割以上となった。
- 内航海運を利用した共同輸送はまだ拡大の余地が大きく、今後事例創出・成功事例の普及を進めることが重要。
- 内航海運の政策・取組については、ルート拡充、利便性向上、共同化促進、コスト等に関する意見があげられた。