

モーダルシフト倍増に向けた 海事局の取組状況について

令和6年7月31日
国土交通省海事局

- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備について、（１）商慣行の見直し、（２）物流の効率化、（３）荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を行うべく、「**物流革新に向けた政策パッケージ**」（令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）を策定。
- 「**物流革新緊急パッケージ**」（令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）では、2024年が迫る中、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、モーダルシフト推進に資する取組等について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととされた。

「物流革新に向けた政策パッケージ」

（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）（抄）

1. 具体的な施策

（１）商慣行の見直し

⑤担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等

【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

また、トラック事業、**内航海運業**及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を**反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。**

（２）物流の効率化

⑤物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、厚労省、消費者庁】

（モーダルシフトの強力な促進）

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るためにコンテナ専用トラックや**シャーシ、コンテナ等の導入を促進する**とともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、**フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、**鉄道や**船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。**

（略）

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進める。



（トラクターヘッド）



（シャーシ）

「物流革新緊急パッケージ」

（令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）（抄）

1. 物流の効率化

○モーダルシフトの推進

・鉄道（コンテナ貨物）、**内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増※**

※トンベースで5,000万トン→1億トン

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



2024年問題への対応に資する海事分野の取組②

- 船舶の空き状況の見える化や新規需要調査等を通じてトラック輸送から船舶輸送への行動変容を促進する。また、貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

自主行動計画の作成

- 令和5年12月、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本旅客船協会において物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画を作成。

フェリー・RORO船の積載率公表

- 令和5年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。11月には中・長距離フェリーに加えて、RORO船の調査結果を公表。

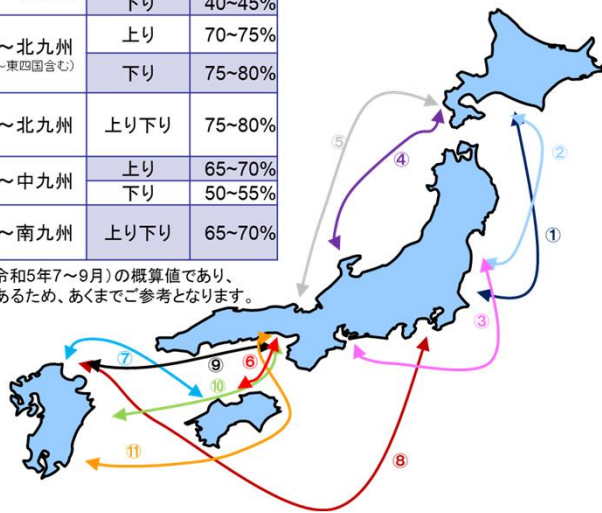
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り／下り	積載率	航路	上り／下り	積載率
①北関東～北海道	上り	80～85%	⑦北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	80～85%		下り	40～45%
②東東北～北海道	上り	80～85%	⑧京 浜～北九州	上り	70～75%
	下り	85～90%	(一部、京浜～東四国含む)	下り	75～80%
③中 京～東東北	上り	75～80%	⑨阪 神～北九州	上り下り	75～80%
	下り	80～85%	⑩阪 神～中九州	上り	65～70%
④北 陸～北海道	上り	70～75%		下り	50～55%
	下り	70～75%	⑪阪 神～南九州	上り下り	65～70%
⑤阪 神～北海道	上り	60～65%			
	下り	55～60%			
⑥阪 神～北四国	上り下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年7～9月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



新規需要調査の実施

- 内航海運の利用促進に向けて、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。

シャーシ等輸送機器の導入促進

- 貨物の受入増に伴い、荷物が格納されたシャーシ等を陸上から船舶に移動させるためのトラクターヘッドや、荷物を格納するためのシャーシ等の導入を支援。



(トラクターヘッド)



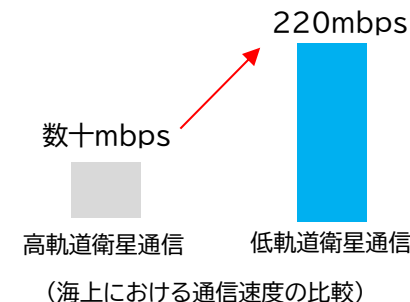
(シャーシ)

DXの促進

- 船員や陸上作業員等の働き方改革・生産性向上を推進するため、DX技術を活用した船員・陸上作業員の業務効率化等に資する優良事例を横展開するとともに、海上における通信環境の改善に向けた取組を推進。



船ごとの労働確認と入力
(船員労務管理システム)



○内航海運業者等のヒアリングを通じて、「内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増」という目標の実現に向け、様々な課題・ニーズが存在している。

内航海運業者等からの主な課題・ニーズ

- 海上輸送量の増加に対応するためのヘッド・シャーシ・コンテナの導入
- 海上輸送量の増加に伴う輸送効率化に資する船舶の新造等
- 海上輸送量の増加に伴い、物流効率化を実現するためのGPS機器や通信機器、空車や積載率の可視化を可能にするシステム等の導入
- 荷役の省力化に資する設備（トップリフターやリーチスタッカー等）の導入
- 多様な輸送ニーズに対応するための設備（冷凍機用コンセント等）の導入
- 新規需要調査を踏まえた試行的取組に対する支援
- 担い手の確保
- 車両置き場・コンテナヤードの確保
- RORO船など大型船の入港に対応するための岸壁整備、小口貨物詰替施設の整備、リーファープラグや陸電設備の導入などの機能強化
- 輸送ロットの統一化、パレタイズ化の推進や積み替え可能となるターミナル・倉庫の拡充