
モーダルシフトをめぐる直近の情勢について

～ 第5回 モーダルシフト推進・標準化分科会 ～

令和6年9月26日

日本内航海運組合総連合会

目次

1. 海運モーダルシフトの現状
2. 内航海運業界から見たモーダルシフト推進に向けた課題
3. 海運モーダルシフト推進に向けた取組について
4. 今後の対応と荷主・国への要望

1. 海運モーダルシフトの現状

➤ 数字で見る物流2024年問題の影響

- ✓ 令和6年5月のフェリーによるトラック輸送は前年比7%増
- ✓ 令和6年5月の内航貨物船の雑貨輸送は前年比3%増（前々年比9%減）

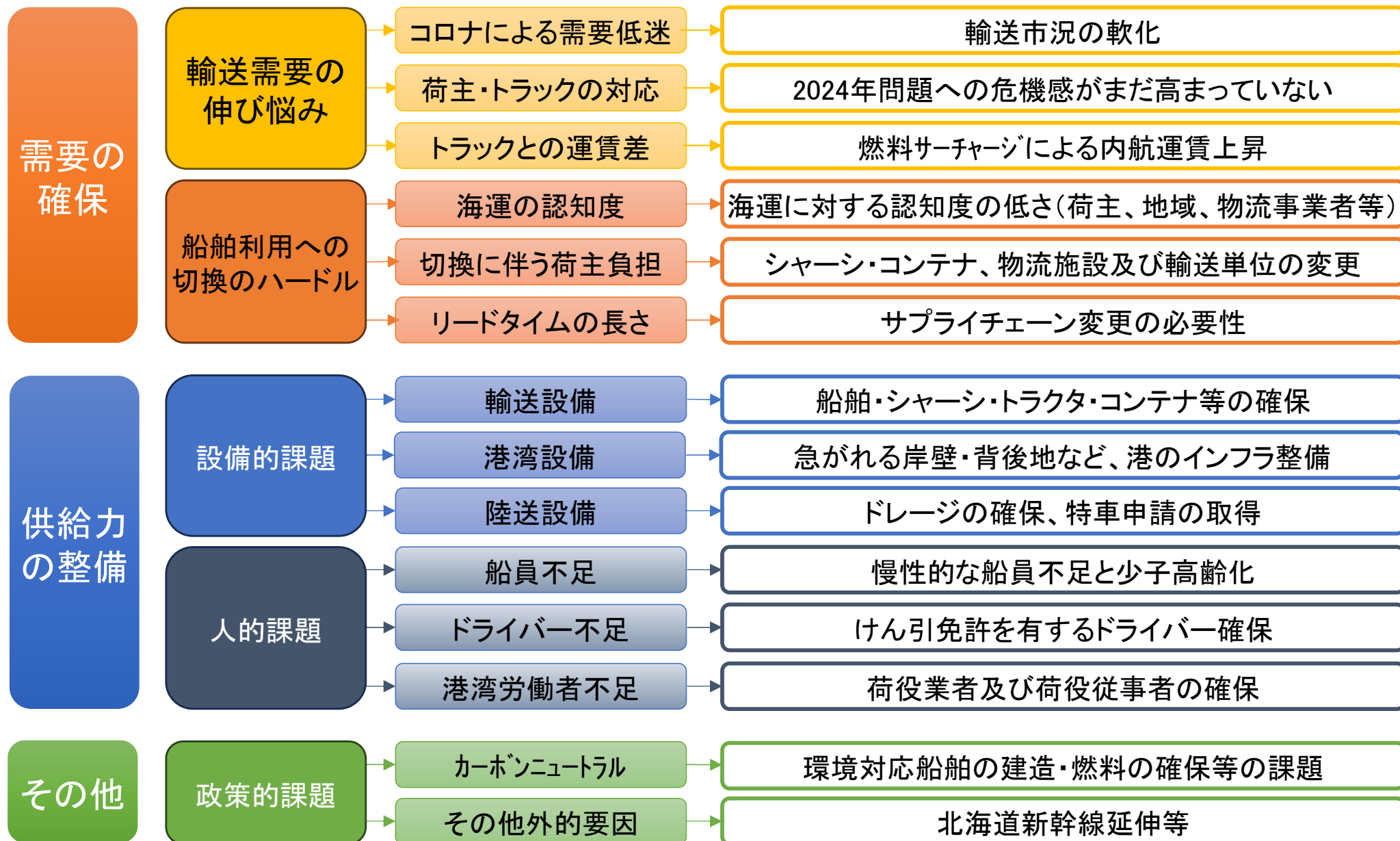
➤ 事業者の感じる物流2024年問題の影響

- ✓ 問い合わせの件数は増えていると感じるが具体的なモーダルシフトには至っていないように感じ、問い合わせに比べモーダルシフトを実施する会社は少ない
- ✓ トラックから船舶へのモーダルシフトは、その難易度からフェリー→RORO船→コンテナ船と考えられ、貨物船へのシフトは、フェリーの後に訪れる。

➤ 地球温暖化による異常気象への対応

- ✓ 不測の事態が起こりうるなかで、物流網の継続、経済活動の維持をするために、いわゆるBCPの観点で船舶へのモーダルシフトを進める企業も存在

2. 内航海運業界から見たモーダルシフト推進に向けた課題(1)



2. 内航海運業界から見たモーダルシフト推進に向けた課題(2)

➤ 参考1(既存航路における取扱い量増大の具体的課題)

RORO船航路	コンテナ船航路
➤ 船舶の大型化或いは船舶数の増が必要であるが、港が対応していない(そもそも古い) ✓ 大型化の場合には港の広さ(旋回径等)、船舶の交通量等 ✓ 岸壁の高さ、強度、水深、岸壁のビット間隔(ランプウェイとのマッチング等) ➤ シャーシ置き場不足(現在でも置き場が点在し非効率的な港がある) ➤ 大型化による荷役時間の長期化、スケジュールの過密度のアップ(場合によっては1航海の長期化) ➤ シャーシ・トラクターヘッドの確保	➤ 発荷主、着荷主が海上コンテナ(20FT、40FT)へのバン詰め、バン出しに対応できない。 ✓ トレーラが進入できる広い道路が必要(背高コンテナが通行できる高さも必要)。 ✓ 倉庫にプラットフォームやスロープが必要。 ✓ ローマスト、アタッチメントのサイドシフトなどのフォークリフトが必要。 ✓ 海上コンテナは、ドライバーが荷役を行わないため、荷主側で荷役人員の確保が必要。 ➤ 荷姿・梱包が海上コンテナ(20FT、40FT)に対応していない。 ✓ コンテナを利用するために荷姿、梱包など仕様を変更しなければならない貨物がある。 ✓ コンテナ・コンテナ用シャーシ・トラクターヘッドの確保
➤ 船員の確保:スケジュール過密による労働時間厳守のための増員や船舶の増加による船員確保の必要性等 ➤ ドライバーの確保:貨物取扱量の増加によるトラクタードライバーの確保等	

2. 内航海運業界から見たモーダルシフト推進に向けた課題(3)

➤ 参考2(新規航路における具体的課題)

RORO船航路	コンテナ船航路
➤ 船舶の確保(建造又は入手) ➤ 港の選定・確保(シャーシ置き場を含む) ✓ 船舶の大きさに応じた港の選定(水深・旋回径・交通量等) ✓ 荷主の需要とニーズ、道路などの利便性。 ✓ 船舶に合った岸壁の確保。シャーシ置き場の確保。 ➤ 港から荷主までのトラック物流の確保 ➤ シャーシ・トラクターヘッドの確保 ➤ 荷役業者の確保 等	➤ 内航コンテナふ頭の強化 ✓ 全国69港にコンテナターミナルが存在するため、これらを活用できれば航路の新設にあたっての課題はあまり大きくない。 ✓ 輸出入コンテナと内貿コンテナの双方を取扱う「外内貿コンテナ埠頭」と位置付けて、引き続き整備を進めて頂きたい。 ➤ コンテナ・コンテナ用シャーシ・トラクターヘッドの確保

3. 海運モーダルシフト推進に向けた取組について

➤ 業界団体の取組

- ✓ 定期船輸送特別委員会を立ち上げ、モーダルシフト推進に関して検討
- ✓ 各種モーダルシフト助成金の利用促進のための周知活動
- ✓ 各種業界の動向に関する情報収集

➤ 個社の取組

- ✓ RORO船による混載貨物のサービス開始（小口輸送に対応）
- ✓ RORO船の増便（寄港回数増）
- ✓ コンテナサービス港の拡大

4. 今後の対応と荷主・国への要望(1)

① 業界・各社の今後の取組

✓ 内航海運のPR活動(まずは知ってもらう)

◆ 令和6年10月11日にモーダルシフト推進に向けたセミナーを開催予定

(<https://naiko-web.site/modalshift/>)



✓ モーダルシフト相談窓口の開設(海運モーダルシフトを理解してもらう)

✓ 試行(効果を体感してもらう)

② 荷主への要望

✓ 関係船会社、利用運送事業者に相談して頂きたい

✓ 利用できそうな既存の定期船航路が無いか確認して頂きたい

4. 今後の対応と荷主・国への要望(2)

③ 国への要望及びご提案

- ✓ モーダルシフト推進に必要な機器(トラクターヘッド、シャーシ、コンテナ等)の導入に対する補助の継続
- ✓ モーダルシフトを担う人材(トレーラー運転手、船員、港湾作業員)の確保に対する支援
- ✓ 物流拠点整備・港湾整備
- ✓ 燃料油価格激変緩和対策事業の継続
- ✓ 内航船舶建造に係る税制(特別償却制度・買換特例制度・中小企業投資促進税制)の維持
- ✓ DX化の推進及び規制緩和
 - ◆ 特殊車両の申請及び連結検討に関する行政手続に時間がかかりすぎる。物流障害等の緊急事態に対応するためには迅速な許可の取得が必要であり、海上事業者と陸上事業者などがトレーラー、シャーシを相互に、且つ速やかに融通できるような行政手続を検討して欲しい。
 - ◆ 海上輸送に利用されるトレーラーは、陸上でのみ運用されるトレーラーと比較し走行距離・時間が短く、走行による劣化が少ないので車検の有効期限を現行の1年間から2年間に延長して欲しい。