

海運モーダルシフトをめぐる直近の情勢について

令和6年9月26日

一般社団法人 日本旅客船協会

一般社団法人 日本旅客船協会の概要

- 【設立年月日】 昭和26年2月 6日
昭和28年3月27日 (社団法人許可)
平成24年3月21日 (一般社団法人認可)
- 【所在地】 千代田区平河町2丁目6番4号 (海運ビル9階)
- 【会長】 加藤 琢二 (ジャンボフェリー(株)会長)
- 【目的】 旅客航路事業の改善発達を図り、我が国の海上の交通及び観光の振興に資する
- 【正会員資格】 ・国土交通大臣の許可を受けた旅客航路事業者であって、地区旅客船協会に加入しているもの
・総トン数20トン未満の船舶のみをもって旅客航路事業を営む者が結成する組合であって、地区旅客船協会に加入しているもの
- 【会員】 正会員496社、賛助会員21社 (R6.6.19現在)
⇒旅客航路事業者総数の約6割弱をカバー
うち、一般旅客定期航路事業者324者
⇒一般旅客定期航路事業者総数の約9割弱をカバー

海運モーダルシフト推進に向けた取組について①

シンポジウムの開催（2024年問題 物流危機への提言）（2023年10月）

物流シンポジウム

2023
10/11水 13:30～
受付13:00～

開催日時

2024年問題 物流危機への提言

長距離フェリーを利用したモーダルシフトの意義と活用事例

観光・ビジネスなどで、年間200万人以上にご利用いただいている長距離フェリー。
実は、長距離トラック輸送の1割以上（九州発着では3割）に相当する、年間120万台以上に利用載っています。
2024年問題を半年後に控え、改めて、長距離トラックの輸送実態や活用意義をご紹介しますとともに、
ご利用載っている荷主・物流事業者の方々から、経験談などを披露いただきます。

プログラム

13:30 オープニング

13:40 基調講演
「長距離フェリー活用の意義と可能性」
活用実績、ドライバーの輸送力確保や
労働環境改善などの効果、課題と実態
復建調査設計株式会社／流通経済大学客員講師 加藤 博敏 様

14:00 利用事例ご紹介
「高品質が求められる半導体製造装置輸送において
長距離フェリーを利用した輸送力確保」
東京エレクトロンBP株式会社 物流戦略企画担当 ディレクター 村富 真治 様
「食物流通における長距離フェリーを利用した
安定した輸送サービス」
F-LINE株式会社 南関東支店 マルチモーダルサービスセンター長 棚村 隆蔵 様
「物流2社（佐川急便・日本郵便）の長距離フェリーを活用した
共同輸送とモーダルシフトの実現」
佐川急便株式会社 輸送ネットワーク部 部長 西井 茂 様
「モーダルシフトによる長距離フェリーを利用した安定供給」
株式会社ランテック 常務取締役 原 弘規 様

15:00 パネルディスカッション
「長距離フェリーを活用したモーダルシフト実現までの課題と
調整＝成功へのコツ・工夫とは」
コーディネーター
敬愛大学 経済学部教授 根本 敏則 先生
パネラー
東京エレクトロンBP株式会社 物流戦略企画担当 ディレクター 村富 真治 様
F-LINE株式会社 南関東支店 マルチモーダルサービスセンター長 棚村 隆蔵 様
佐川急便株式会社 輸送ネットワーク部 部長 西井 茂 様
株式会社ランテック 常務取締役 原 弘規 様
一般社団法人日本長距離フェリー協会 会長 尾本 直俊

15:55 クロージング

参加費無料

参加形式 オフライン参加／オンライン参加（Zoom）
定員数 現地参加定員150名、オンライン400名
参加方法 下記QRを読み込みオフライン参加またはオンライン参加を
選択いただき申し込ください。
申込締切は10/10（火）正午まででございます。（オンラインは当日までお申込みが可能です）
URL: <https://entry.smktg.jp/public/seminar/view/1677>
お申し込みの際にいただいた情報は、本シンポジウムの運営の他、協会と会員
8船社およびその物流子会社からの情報提供に役立てさせていただきます。
※システムメンテナンスのため、下記期間はお申し込みができません。
ご迷惑をおかけいたしますが、予めご了承ください。2023年9月30日（土）AM 0:00 ～ 四日 AM 9:00

開催日時 2023年10月11日（水） 13:30～16:00（受付開始13:00）
開催場所 海運ビル 2階ホール（東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル）

海運モーダルシフト推進に向けた取組について②

内航旅客定期航路事業における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画の策定（2023年12月）

内航旅客定期航路事業における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023年12月
一般社団法人 日本旅客船協会

一般社団法人 日本旅客船協会の所属各社においては、物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる諸事項に徹底的に取り組んでまいります。

なお、各取組のスケジュールは次図の通りです。

取組事項		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	...
ガイドラインに基づく取組	業務時間の把握・分析	業務時間の把握・分析の取組み実施							
	運送契約の書面化	運送契約の書面化の取組み実施							
	運賃と料金の別建て契約	運賃と料金の別建て契約の取組み実施							
	コスト上昇分に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組	コスト上昇分に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組み実施							
	契約内容の見直し	契約内容の見直しの取組み実施							
業界独自の取組	関係機関と連携したモーダルシフトの促進	関係機関と連携したモーダルシフトの促進の取組み実施							

(1) ガイドラインに基づく取組

■物流業務の効率化・合理化

①業務時間の把握・分析

貨物輸送のリードタイム安定化を図るため安全で安定した運航の確保に努めます。

■運賃の適正収受に資する措置

②運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とします。

③運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、「運賃」と「料金」を別建てで契約することを原則とします。

④コスト上昇分に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

燃料費等の運送に係るコスト上昇分など実運送事業者が収受すべきものについては、法令に従い運賃・料金の収受に努めます。

⑤契約内容の見直し

契約内容と異なる運送を行おうとする場合、契約内容の見直しを実施します。

(2) 業界独自の取組

■モーダルシフトの強力な促進

①関係機関と連携したモーダルシフトの促進

関係機関と連携しつつ、モーダルシフト促進のための取組みを実施します。

以上

海運モーダルシフト推進に向けた取組について③

荷主への働きかけの実態現状等

船社・物流業界からの働きかけ・ 2024年問題への社会的注目

- 関心・興味ある荷主が増加傾向
- 一部、フェリー利用に合わせた運営変更も見られる

荷主の関心⇒フェリー利用の拡充大

これまで接点のない荷主や運送会社からの問合せ増加

- ☐ どのような航路があり、どのような時間に運航しているのか？
- ☐ どうすればフェリーに乗れるのか？ 契約が必要なのか？
- ☐ 環境対応でフェリー活用を聞いたが、どれくらい効果があるのか？
- ☐ コストは高いのか、安いのか？
- ☐ 揺れで荷物が心配だが大丈夫なのか？

...etc

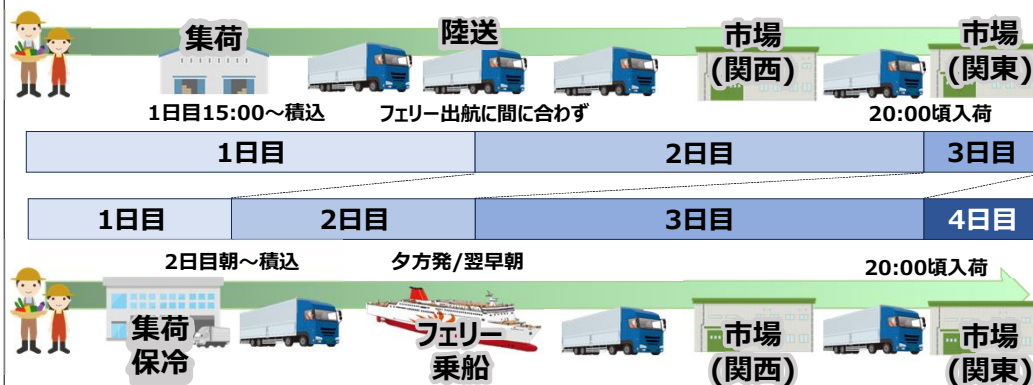


陸送主体であった荷物、例えば自動車部品などの工業製品や食品加工品、一次産品、引越、雑貨等々、新規引合いが増加⇒新規取引先との関係構築が進む



フェリー利用に合わせた運営変更

事例)フェリー利用に合わせた運行体制の構築



海上モーダルシフトを考えたリードタイムの見直しが進む

✓ 2024年問題の理解が浸透して、特に九州発着を中心に海上モーダルシフトが進む

例えば

一方で、課題もある

- 海上モーダルシフトの検討が、物流会社に任せきりが大部分
- 季節波動/曜日波動/月波動等々、船積みのタイミングが重なるケースが多く、船の積載可能量を超えてしまいお引受け出来ない事象が発生している

海運モーダルシフトの進展について

受賞者(優良事業)		概 要
荷 主	物流事業者	
主要輸送品目		
プリマハム(株) 鹿児島工場 ノハムソーセージ原料肉	(株)エルス	【評 価】 プリマハム(株)鹿児島工場のハムソーセージ原料肉(年間3,529t)について、大阪府大阪市から鹿児島県いちき串木野市までの陸送(片道約865km)の一部(大阪南港～志布志港592km)を海上輸送にシフト(年間3,510t)(海上輸送利用率99.4%)。 これにより、全部が陸上輸送の場合のCO2排出量659t/年に対し、一部を海上輸送する場合は同199t/年に削減された(CO2削減率69.8%)。 【事業者の取組概要】 プリマハム(株)鹿児島工場は、地場の原料を活かした食肉加工品の製造を行っており、太陽光発電設備を設置し、工場で使用する電力の10%を補っている他、重油からLNGへの燃料転換、自然冷媒を使用した冷凍機の採用等、CO2の削減の取り組みを行っている。また、ハム・ソーセージ原料肉の輸送において海上輸送を行っており、大阪～鹿児島(志布志)へフェリー運行へシフトすることで、CO2の削減に寄与している。 (株)エルスは、自社センターに自家消費型太陽光パネルを設置することによりCO2排出量削減に取り組んでいるほか、複数顧客の貨物を自社センターへ集約、自社路線便に混載することで積載効率を上げるとともに陸上輸送から海上輸送に切り替え走行距離を減らすことにより、CO2排出量の削減、乗務員の労働時間短縮に繋げている。更に近年はフェリーを利用する区間で無人でのシャーシ輸送にシフトすることにより、環境対策・省人化を図っている。

The map illustrates the transportation route for ham sausage raw meat. A red line represents the sea route from Osaka Minato (大阪南港) to Shibushi Port (志布志港). A blue line represents the land route from Osaka (大阪市) to Ichiki-Kumamoto City (いちき串木野市). The map also shows other cities in the region, including Fukuoka (福岡), Kumamoto (熊本), and Kagoshima (鹿児島).



「令和5年度エコシップ・モーダルシフト優良事業者表彰一覧」
 (エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会) より抜粋

海運モーダルシフトの現況について

モーダルシフトは当初想定よりも、「地域特性」や「航路事情」に差があり、過渡期の真っ只中にある。

「九州発着」の「フェリー航路」ではモーダルシフトが起こっている

- ・道路のみによる本州への輸送が不可能な「北海道」(＝元々、海上モーダルシフトが進んでいる)
 - ・本州への道路輸送が可能な「九州」(＝海上モーダルシフトが浸透しづらい輸送インフラ)
- 上記の地域特性によって、2024年問題をきっかけとする海上モーダルシフト進展速度に差が生じている。
※また九州では、有人トラック運行が主流であり無人航送(＝トレーラーシャーシ化)が、進んでいない。

荷主や運送会社へのアプローチ・利用促進が必要(セミナー/助成等を通じた理解の醸成)

荷主の動向

- ・海上モーダルシフトの認知度は向上しているが潜在需要は多い
- ・海上モーダルシフトを認知しているが、安定的に利用するための理解度は低い
(限りがある車両甲板スペースであるため、輸送需要の波動性により一時的に乗船出来ない可能性などへの理解、余裕をもったリードタイムの構築など、運用面における理解度が進んでいない)
- ・運送会社に任せきりの荷主が多い
- ・コストアップを懸念して中長期的な視点で検討されていない
(海上モーダルシフトによる車両やタイヤの消耗や劣化低減等、可視化出来ないコストパフォーマンスの良さ)

荷主の意識改革・理解度向上により、新規需要は増える

船社や協会団体、行政等を通じた更なる利用促進策により
今後も海運モーダルシフトは進展する

海運モーダルシフト推進に向けた今後の課題

荷主の行動変容の促進

- ・荷主に海運を選択してもらうための取組が必要
- ・船舶の特性への理解促進(リードタイムの余裕、寛容)
- ・短距離フェリーについても、バイパス機能に伴う距離、CO₂の削減効果によるモーダルシフト推進の理解促進
- ・輸送の省人化・トレーラー化促進のためのトレーラーロットでの生産体制見直し
- ・荷主と運送実務を担う運送会社との、労務コンプライアンス対策に特化したコミュニケーション機会の設定・促進
- ・荷主主導の中長期的視点を取り入れた持続可能な輸送体制構築やその勉強会の開催
- ・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といったBCP対策、社会の要請として求められる環境対策への理解
- ・荷主や業界横断的な荷姿の規格統一

受入環境整備

- ・海上輸送需要を受け入れるためのシャーシ等の導入促進が必要
- ・需要増に耐えうる船舶の大型化、船員の確保
- ・荷量のストック・調整を図るための港湾における倉庫・物流センター環境整備
- ・高速道路・高規格道路等インフラ整備等を通じて海運利用に係るボトルネックを解消・利用エリアの拡大促進
- ・円滑な荷役のための港湾機能拡充
- ・港湾荷役実作業員の高齢化対策

新規需要の発掘

- ・新たな需要の取り込みが必要
- ・BCP対策ニーズ/環境性能ニーズなどの潜在ニーズの掘り起こし機会が必要
- ・トライアル利用含め初期検討や導入費用の補助拡充及び、その申請方法の簡素化・明瞭化
- ・セミナー等を通じた、荷主や運送会社との接触機会の創出
- ・輸送単価の適正化の促進
- ・トラックGメン等、違法状態運営の取り締まり強化(罰則等法令関係含)
- ・海上モーダルシフト導入時だけでなく、その継続年数に応じた補助制度の拡充

荷主、国への要望

荷主に対する要望

- ・季節変動/曜日変動/月変動等、生産や輸送変動の平準化

荷量変動による輸送の集中で、船のキャパシティオーバーにより乗船出来ないケースが生じる。また過度な荷量変動は、閑散期に運送会社を消耗させるなど、海上モーダルシフト出来る体力を奪う。中長期的な観点では持続可能な輸送運営が維持出来ないことに繋がる。

- ・持続可能な運営面まで落とし込んだ、実務面での物流会社とのコミュニケーション機会の設定

運送会社任せである荷主が多いビジネス環境下、近年は物流会社のコンプライアンス違反は荷主の責任とする社会要請の潮流がある。こうした変化に対応するためには、荷主側の物流担当者と物流会社の担当者間のコミュニケーション機会を増やし、輸送コストなどに対する正しい理解を身に付けてもらう機会を促進する。

国に対する要望

- ・海運へのモーダルシフトの推進（2024問題等対応）

ドライバー不足問題や働き方改革への解決策として、また、カーボンニュートラルに向けたCO₂削減の推進策として、海運へのモーダルシフトを推進することが重要であることを十分PRし、引き続きフェリーの活用を推進するとともに、モーダルシフトや環境保全に資するフェリーの建造、無人航送用シャーシ・ヘッドの購入等についても支援をお願いしたい。

なお、2024問題等に関連して、高速道路料金の引き下げなどが新たに導入された場合、我が国のフェリー事業は大打撃を受けることとなるため、これまで同様、断固反対するとともに、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスのとれた公正妥当な料金政策とすることをお願いしたい。

「旅客船業界からのお願い」（令和6年6月14日付 一般社団法人日本旅客船協会会長より国土交通省海事局長あて）より抜粋