

我が国産業を支える安定的・ 効率的な物流(内航海運)

〈目次〉

●委員からのご指摘に係るご説明事項

- 内航海運の重要性を、さらにアピールしていく必要があるのではないか。 P. 1～6
- 代替建造を決定する要因は運賃水準ではなく別の要因があるのではないか。 P. 7
- グループ化の推進にあたり、一杯船主の実態をどのように把握しているのか。 P. 8～9
- 海上輸送へのモーダルシフトの期待が高まる中で、高速道路の無料化の影響がどの程度あるのかを検証したほうがよいのではないか。 P. 10～12
- モーダルシフトを推進するにあたり、SNS等でCO2がどの程度削減できるのかを「見える化」するなどし、わかりやすさを意識してもよいのではないか。 P. 13
- モーダルシフトを推進するにあたり荷主へのアピールの観点から、陸上輸送との比較における優位性、劣後している点を定量的に示す必要があるのではないか。 P. 14
- 日本海側でのモーダルシフトのあり方の視点があってもよいのではないか。 P. 15～19

●今後の施策の方向性

P. 20～24

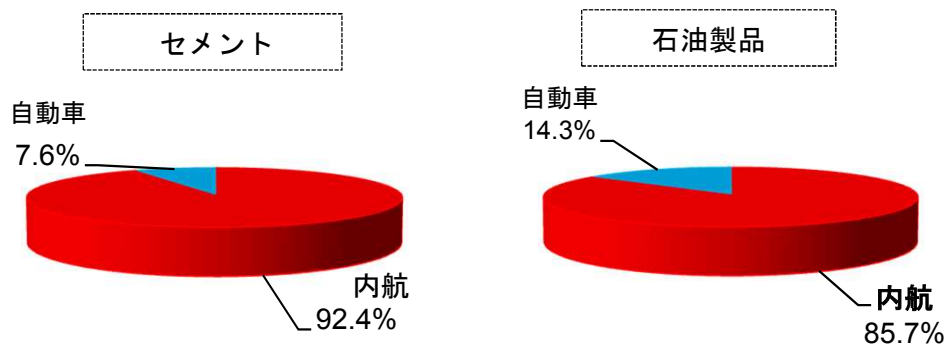
委員からのご指摘に係るご説明事項

内航海運の重要性

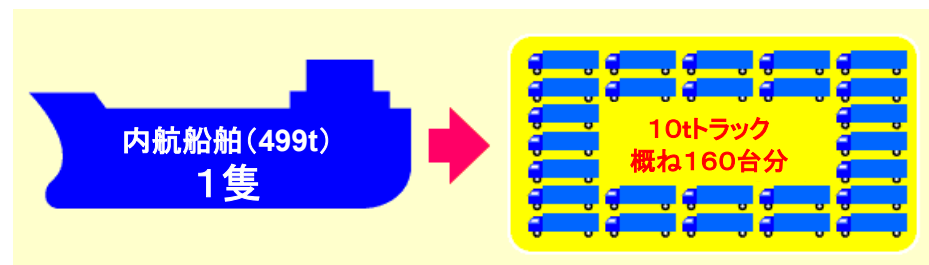
○内航海運の重要性を、さらにアピールしていく必要があるのではないか。

日本経済における内航海運の重要性(4つの視点)

①産業基礎物資の約8割の輸送を長期間にわたり担う



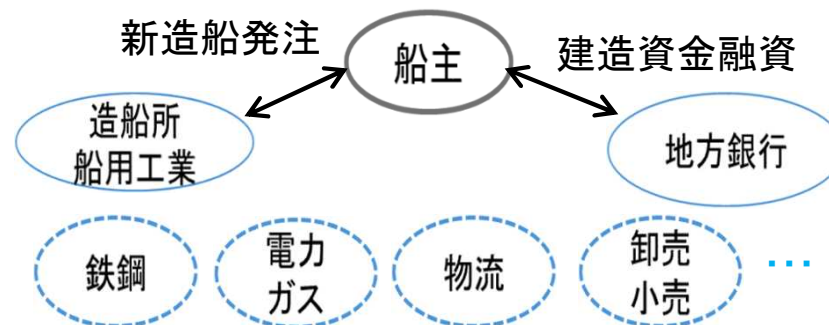
②臨海部立地に適した大量輸送機関の役割



③災害時でも高いポテンシャルを発揮



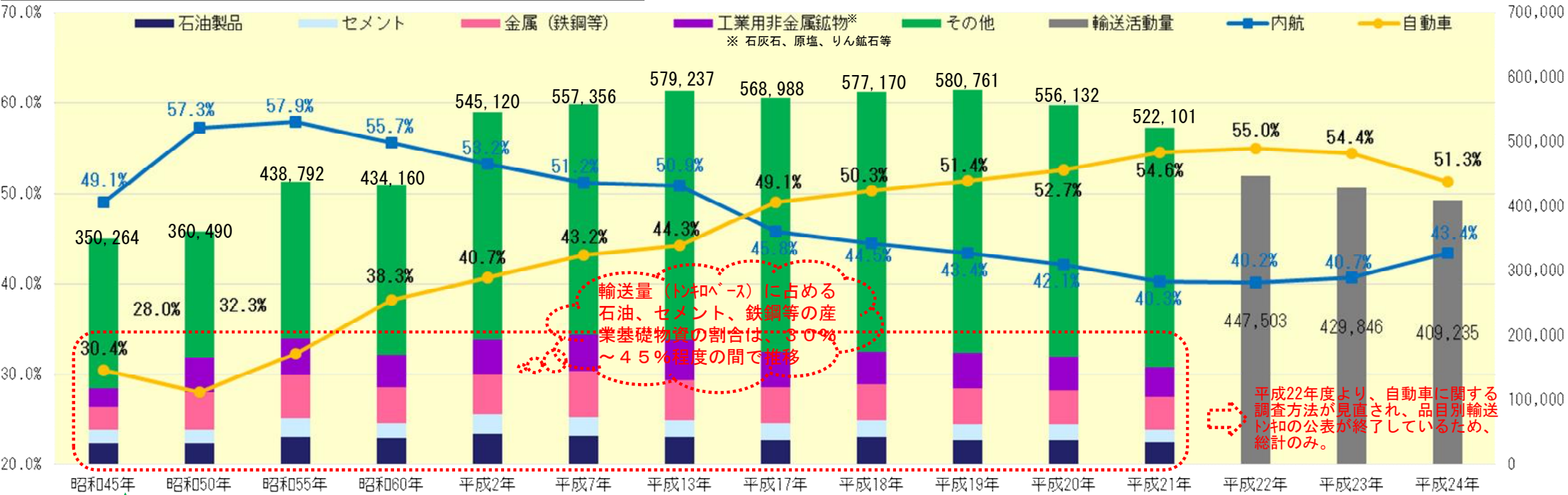
④地方経済の循環・波及に寄与



日本経済における内航海運の重要性①

内航海運は、国内物流全体の4割（平成24年度時点のトンキロベース輸送機関別シェア）を担うとともに、長期にわたり、石油、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資輸送の約8割を輸送する、日本の産業の大動脈となっている。
 ⇒ 国内各地の経済と雇用を支える。

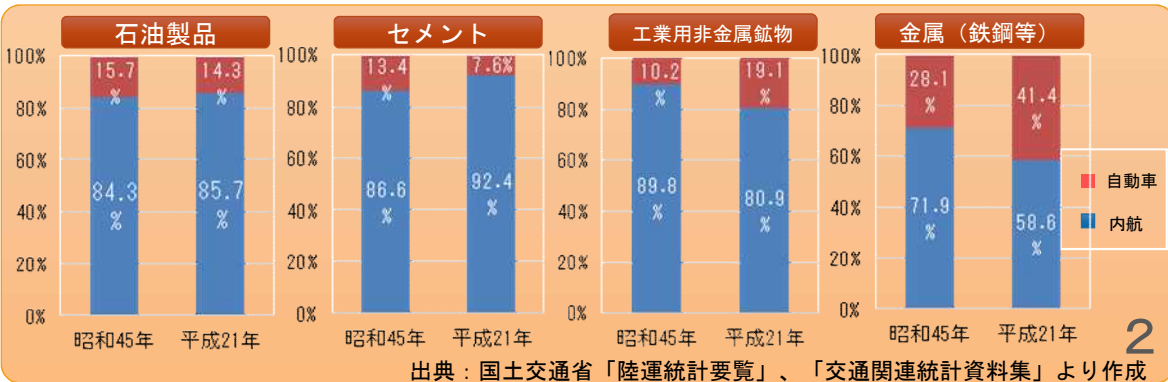
○輸送機関別シェアと輸送量(トンキロベース)の推移



昭和46年～昭和48年 列島改造ブーム
 昭和48年～昭和50年 第1次オイルショック
 昭和55年～昭和58年 第2次オイルショック
 昭和61年～平成3年 平成景気
 平成3年～平成5年 第1次平成不況
 平成9年～平成11年 第2次平成不況
 平成12年～平成14年 第3次平成不況
 平成20年 リーマンショック

出典：国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」、「内航船舶輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より作成

○品目別輸送機関別シェア(トンキロベース)



内航海運の輸送機関別シェア(トンキロベース)は、モーターレーゼーションの進展とともに低下傾向を示していたものの、**産業基礎物資の輸送機関別シェア(トンキロベース)に大きな変化はなく、引き続き、日本の産業の大動脈を担っている。**



日本経済における内航海運の重要性②-1

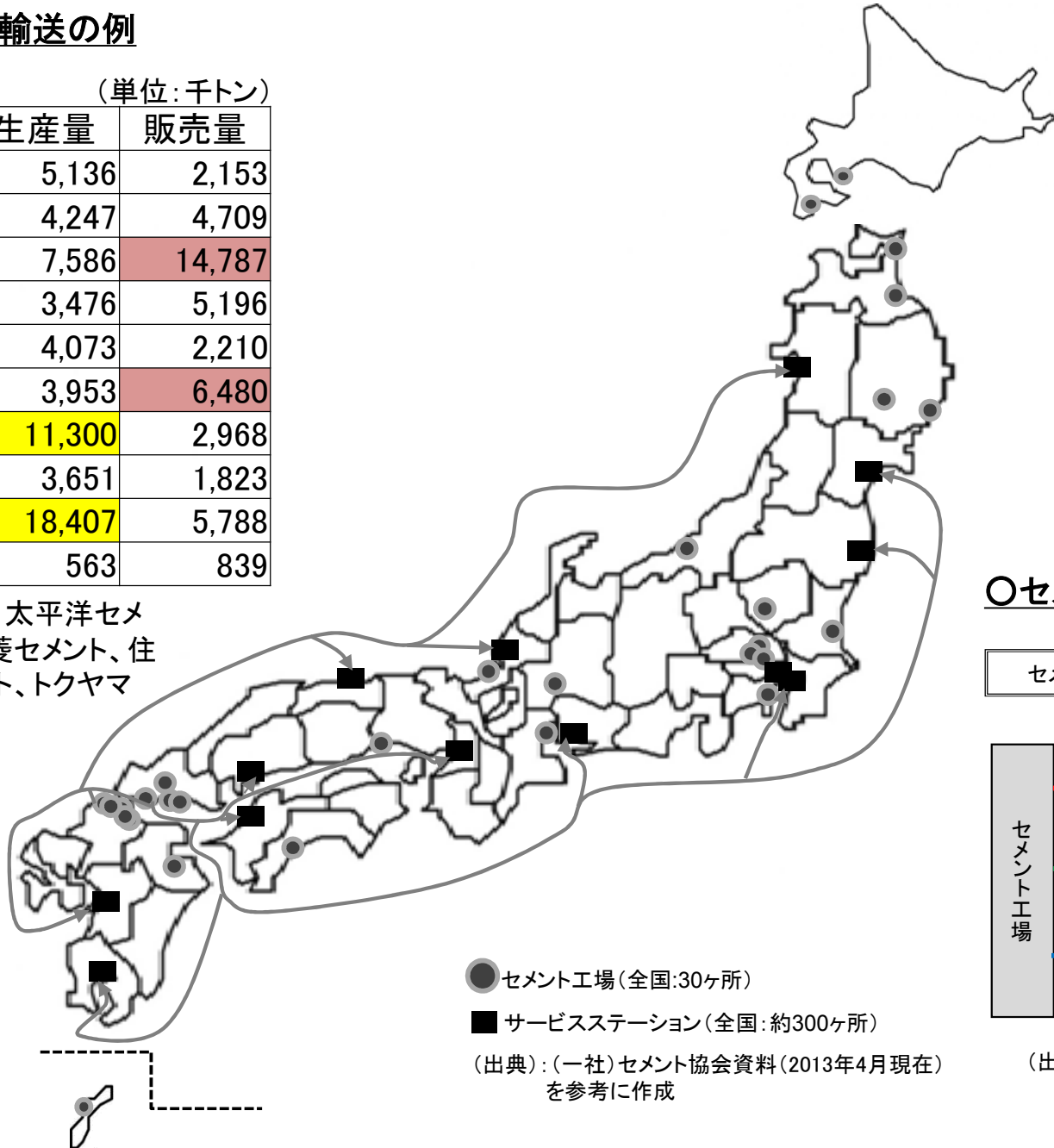
セメントの製造所の多くは臨海部に立地が集中しており、大量輸送に適した内航海運は大きな役割を果たしている。

○セメントの輸送の例

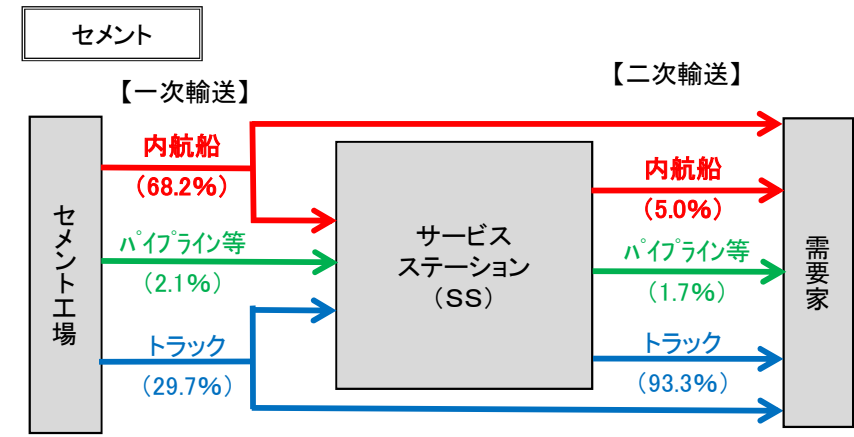
(単位:千トン)

	生産量	販売量
北海道	5,136	2,153
東北	4,247	4,709
関東	7,586	14,787
東海	3,476	5,196
北陸	4,073	2,210
近畿	3,953	6,480
中国	11,300	2,968
四国	3,651	1,823
九州	18,407	5,788
沖縄	563	839

主なメーカー: 太平洋セメント、宇部三菱セメント、住友大阪セメント、トクヤマ



○セメントの輸送形態



(出典): (一社)セメント協会

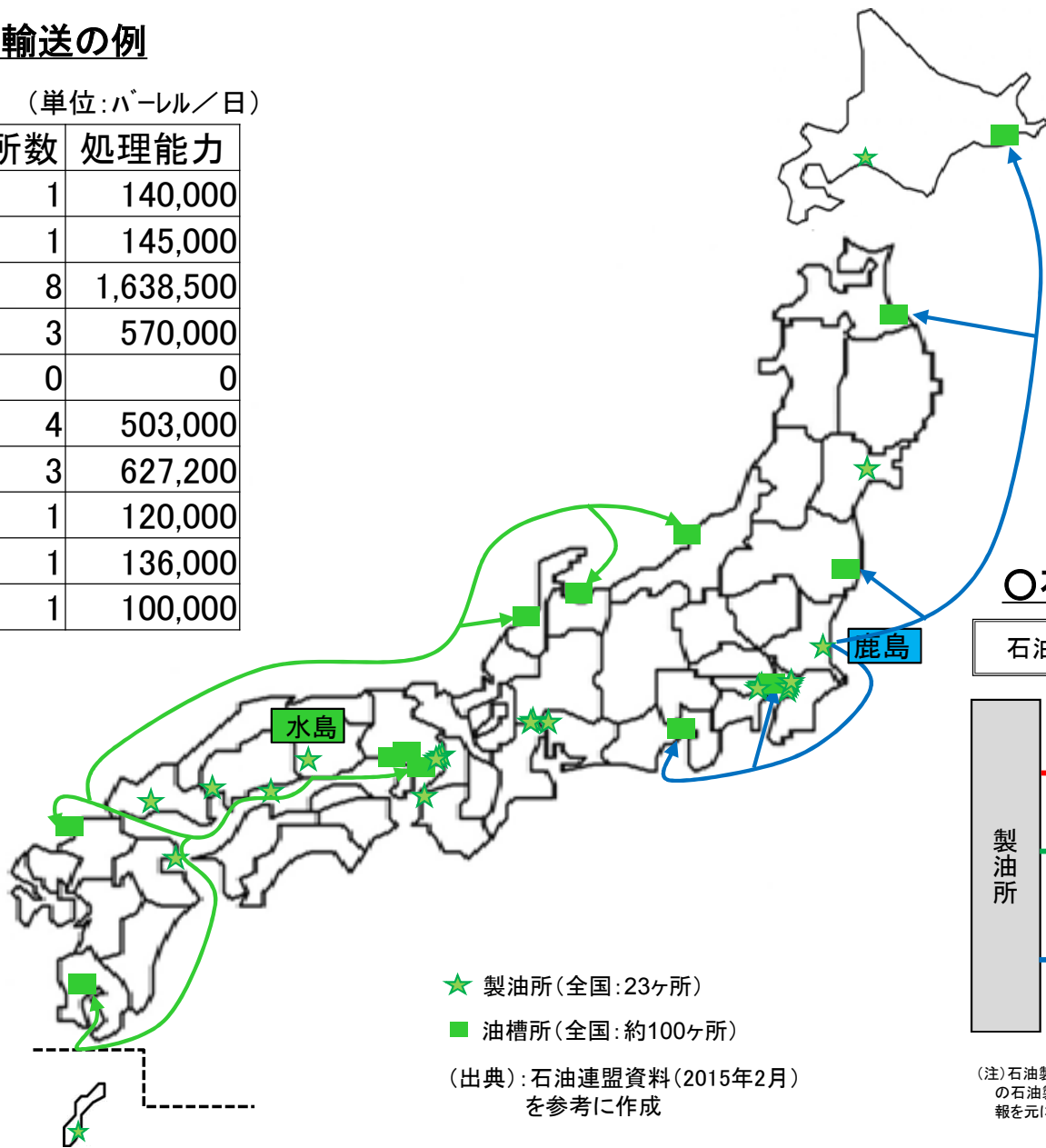
日本経済における内航海運の重要性②-2

原料を輸入に頼る石油製品等の製造所の多くは臨海部に立地が集中しており、大量輸送に適した内航海運は大きな役割を果たしている。

○石油製品の輸送の例

(単位:バレル/日)

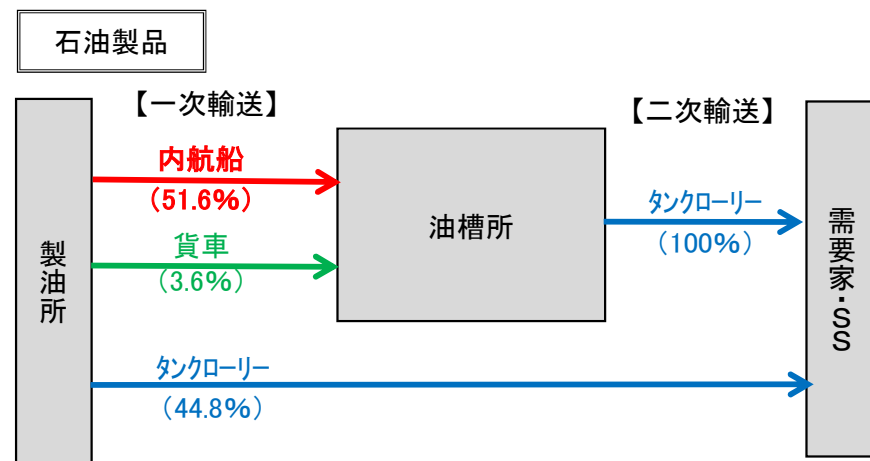
	製油所数	処理能力
北海道	1	140,000
東北	1	145,000
関東	8	1,638,500
東海	3	570,000
北陸	0	0
近畿	4	503,000
中国	3	627,200
四国	1	120,000
九州	1	136,000
沖縄	1	100,000



★ 製油所(全国:23ヶ所)
 ■ 油槽所(全国:約100ヶ所)

(出典):石油連盟資料(2015年2月)
 を参考に作成

○石油製品の輸送形態



(注)石油製品の各輸送機関の割合については、石油製品の輸送形態を踏まえ、各輸送機関における平成24年度の石油製品の輸送量(出典:「数字でみる物流2014」(一社)物流連発行)及び石油元売会社から聴取した情報を元に海事局にて推計したものの。

日本経済における内航海運の重要性③

東日本大震災時において被災地への支援物資、自衛隊、警察、消防等の要員や車両の緊急輸送など、極めて重要な役割を果たしており、災害時においても、そのポテンシャルの高さが再認識されている。

○燃料輸送の代替輸送

○フェリーによる自衛隊などの輸送



3月12日より、フェリーによる自衛隊、道警、道消防等の要員、車両の輸送
(計423便、車両約12,700台、自衛隊員等約45,700名)
(平成23年8月11日現在)

※震災発生後1か月半(4月末)までの内航海運による緊急輸送の実績
(出典)内航総連資料より

- タンカー: 燃料油・LPG等 約205万キロリットル
⇒ タンクローリー約10万台分に相当
- 一般貨物船: 家畜飼料 約6万2千トン
⇒ 10トントラック約6千台分に相当
- RORO船・自動車専用船: 貨物車両、建設機械、消防車など 約230台

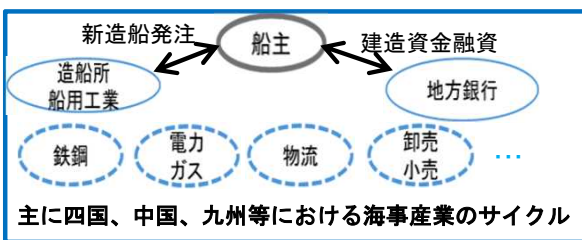
日本経済における内航海運の重要性④

内航海運は地域産業と密接に関連するとともに、船舶を国内各地の造船所に発注することにより、造船業に加えて、船用工業その他関連産業等と併せて、地域の金融機関の主要な融資先の一つとなる等、多くの雇用を生み出し地方経済の循環・波及（海事クラスター）に寄与している。

地域産業との関連性

上位10都府県	特色
広島県	貨物船と砂利船が多い(近隣に製鉄所が所在。コンクリート用骨材としての海底砂利採掘)
愛媛県	特殊タンク船が多い(近隣に大手化学メーカーが所在)
兵庫県	砂利船が多い(石材採掘)
山口県	セメント船が多い(近隣にセメント工場が所在)
熊本県	砂利船が比較的多い(海底砂利採掘)
長崎県	砂利船が比較的多い(海底砂利採掘)
福岡県	セメント船が多い(近隣にセメント工場が所在)
東京都	様々な船種を有している(近接に製油所や製鉄所等が所在)
大阪府	様々な船種を有している(近接に製油所や製鉄所等が所在)
岡山県	油送船や特殊タンク船が多い(近接に化学製品工場が所在)

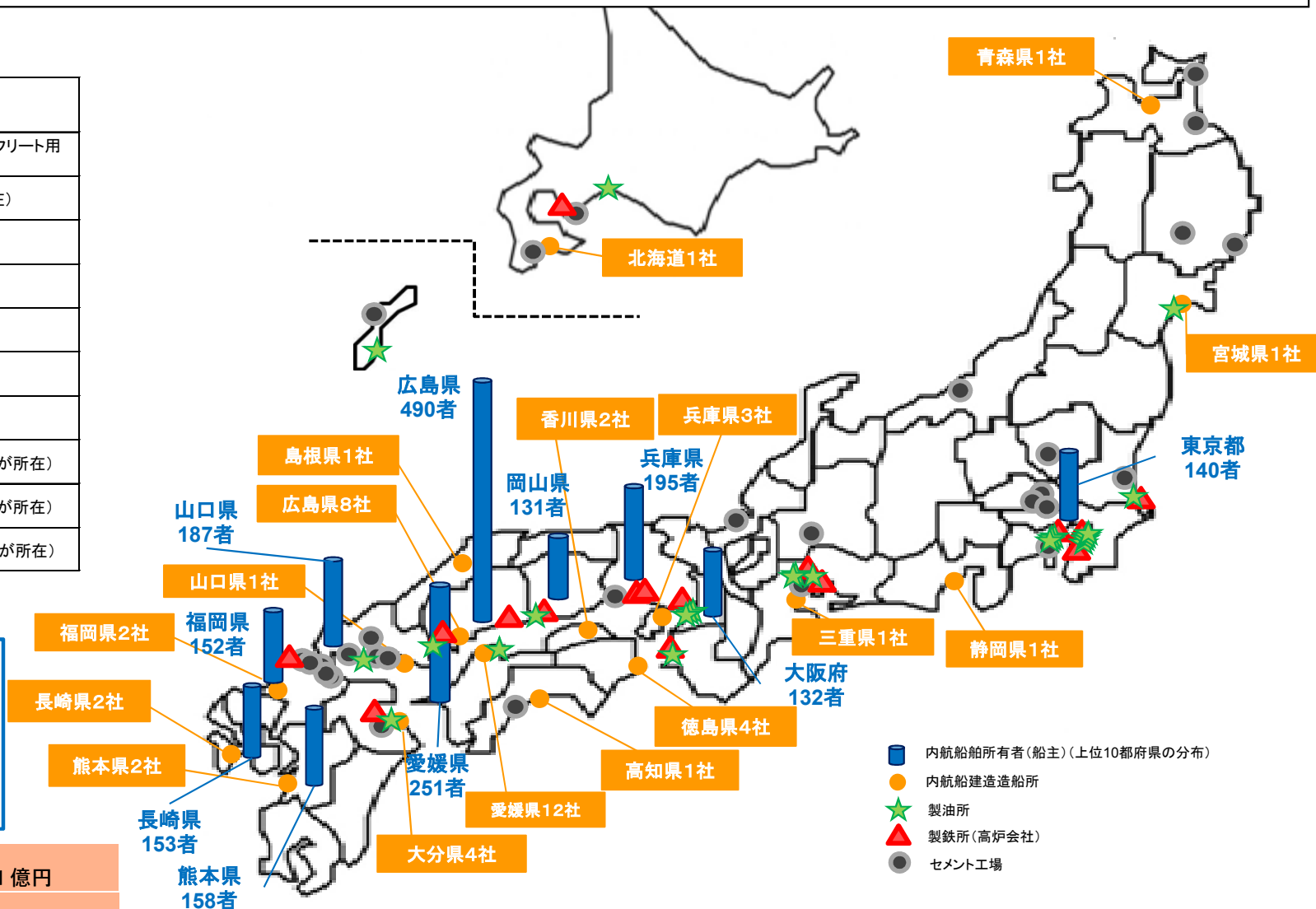
地域経済への波及効果



参考①：造船業生産高（内航）（H24）
隻数：97隻 売上高：約1,871億円

参考②：船用工業生産（除く輸出）（H24）
売上高：約6,418億円（内外航合算）

参考③：船どこの1地方金融機関における内航海運業向け融資貸出残高の実例
→ 約100億円（H25年度末）
→ 総貸出額に対する割合：約18%



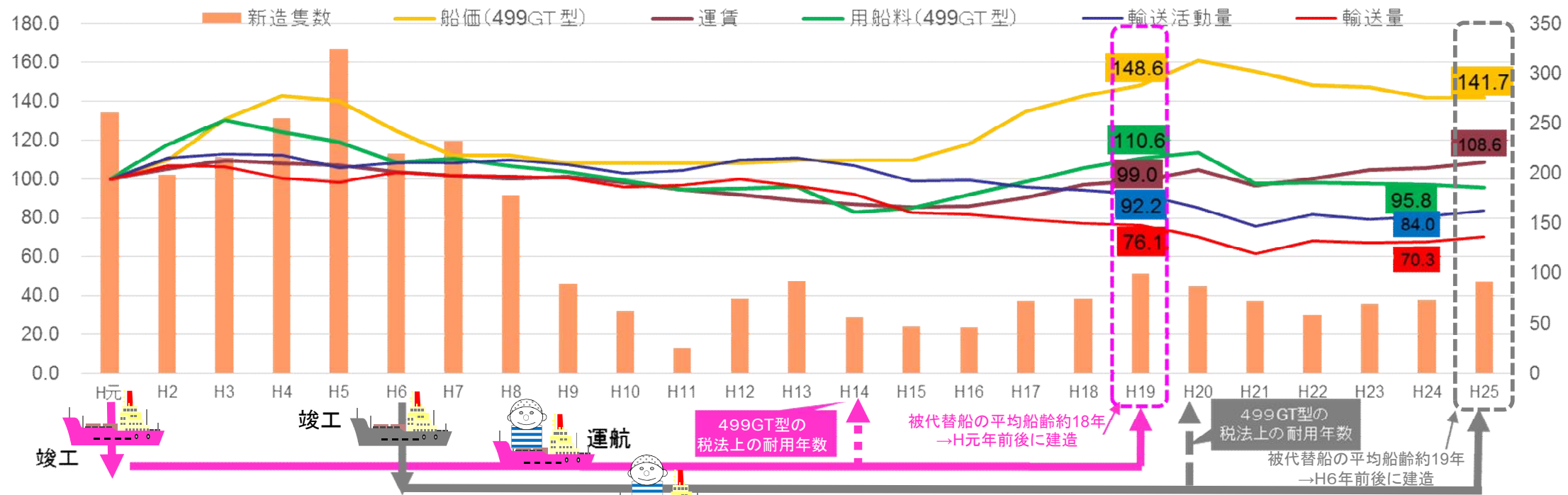
代替建造に関する運賃等との因果関係

○代替建造を決定する要因は運賃水準ではなく別の要因があるのではないか。

代替建造時期に係る運賃や用船料等との因果関係

代替建造の時期については、耐用年数経過後におけるその時々々の荷動き量、船価、運賃等を見据え決定している。

○運賃等と代替建造の因果関係(近年、建造意欲が旺盛だった平成19年、25年に建造した事業者へヒアリング)



ヒアリングの結果(平成19年建造事業者)

- ◆ 事業計画上、数年早く代替建造を行う予定であったが、荷主の実需の見通しがたたなかったことから、代替建造の時期を遅らせた。
- ◆ 通常、長期的な視点による事業計画を基に次船の建造を行うものであるが、荷主からの積荷の実需増に伴う新造船の建造の要請があり、かつ採算がとれる運賃等であったことから代替建造を行った。
- ◆ 耐用年数を経過していた中で、運賃や用船料の上昇機運を見据え代替建造を行った。
- ◆ 運賃や用船料の上昇時でないとは代替建造ができなかった。

ヒアリングの結果(平成25年建造事業者)

- ◆ 事業計画上、数年早く代替建造を行う予定であったが、荷主からの震災対応(代替輸送)に係る要請により代替建造の時期を遅らせ、新船を投入した。
- ◆ 長期的な視点による事業計画の基づき、代替建造を行うこととしていたが、リーマンショックに伴う荷動き量、船価、運賃等の影響を見据え、耐用年数の経過後に代替建造を行った。
- ◆ 用船料は横ばいであったが、船価が下落したことから代替建造を行った。

〈上記のグラフ作成における備考〉
 ・輸送量、輸送活動量、船価(内航ジャーナル出典)、運賃(日銀「企業向けサービス価格指数」)、用船料(日本内航海運組合総連合会調査)は平成元年の数値を100とする指数である。
 ・なお、用船料は平成14年度から調査方法を変更しており、平成13年度以前の数値との連続性はない。
 ・新造船隻数は国交省海事局内航課資料より作成。なお、ここでいう新造船とは、年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。

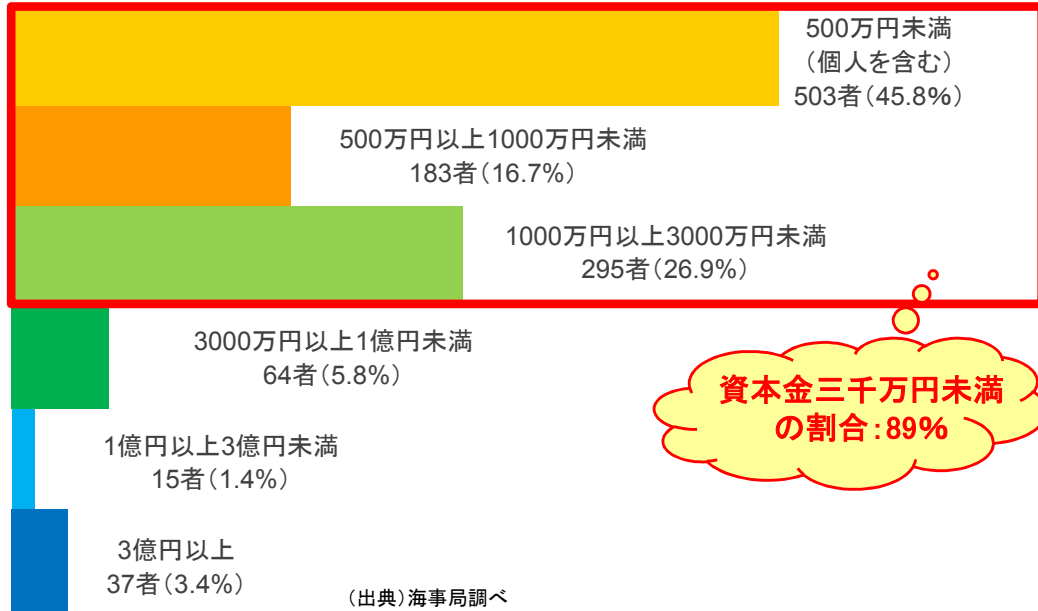
一杯船主の実態を踏まえたグループ化の推進

○グループ化の推進にあたり、一杯船主の実態をどのように把握しているのか。

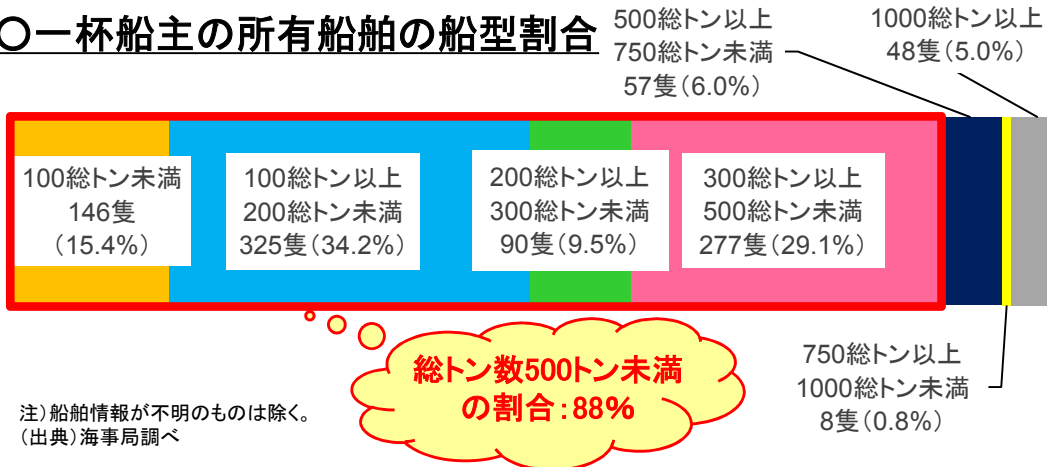
一杯船主の実態を踏まえたグループ化の推進

- ◆ 資本金三千万円未満の事業者が89%を占める脆弱な経営基盤
 - ◆ 所有船の88%が500総トン未満の小型船が占め、船内の労働環境の課題等から船員の確保育成が難しい。
 - ◆ 9割以上が定期用船契約等が占め、自ら船員雇用
- ⇒ このため、経営基盤の強化や船員の確保育成の観点からは、スケールメリットを活かした効率的な取り組みが可能となるグループ化の推進が必要。

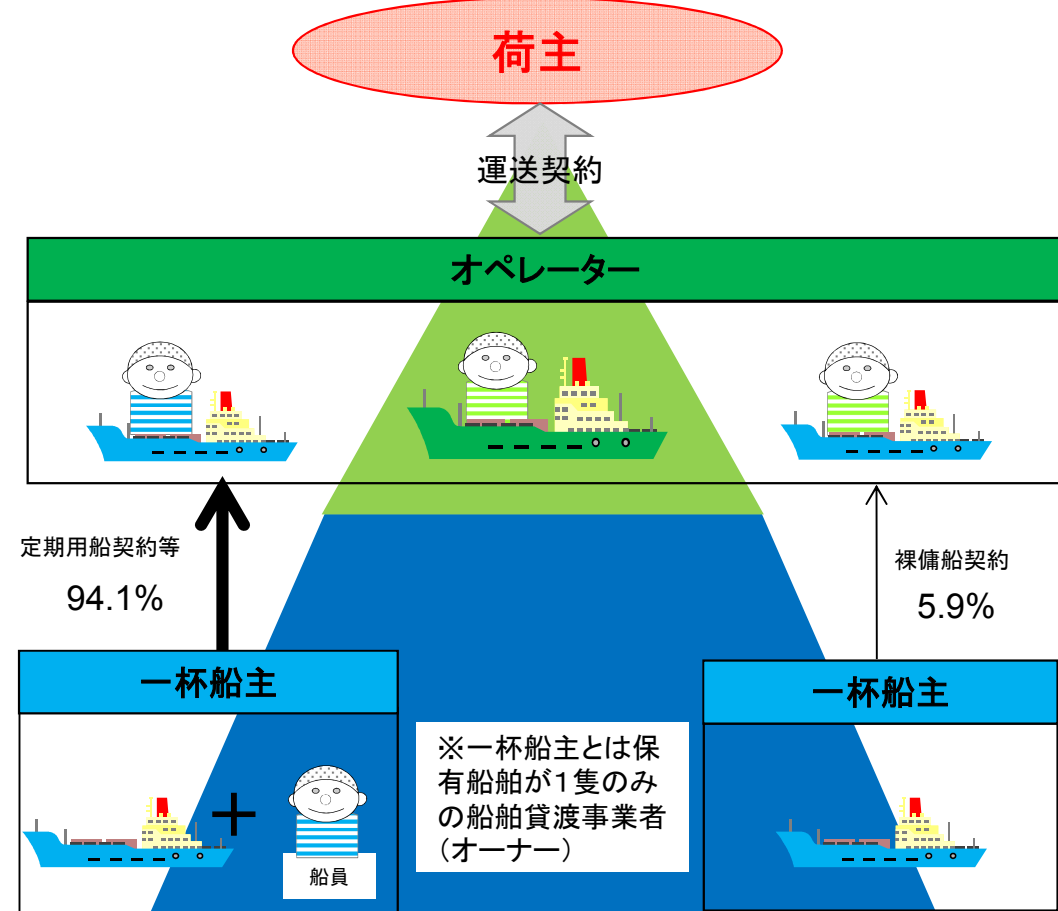
○一杯船主の資本金別の割合



○一杯船主の所有船舶の船型割合



○契約形態からみた一杯船主の運航形態



注) 船舶情報及び用船形態が不明なものは除く。
(出典) 海事局調べ

(備考)

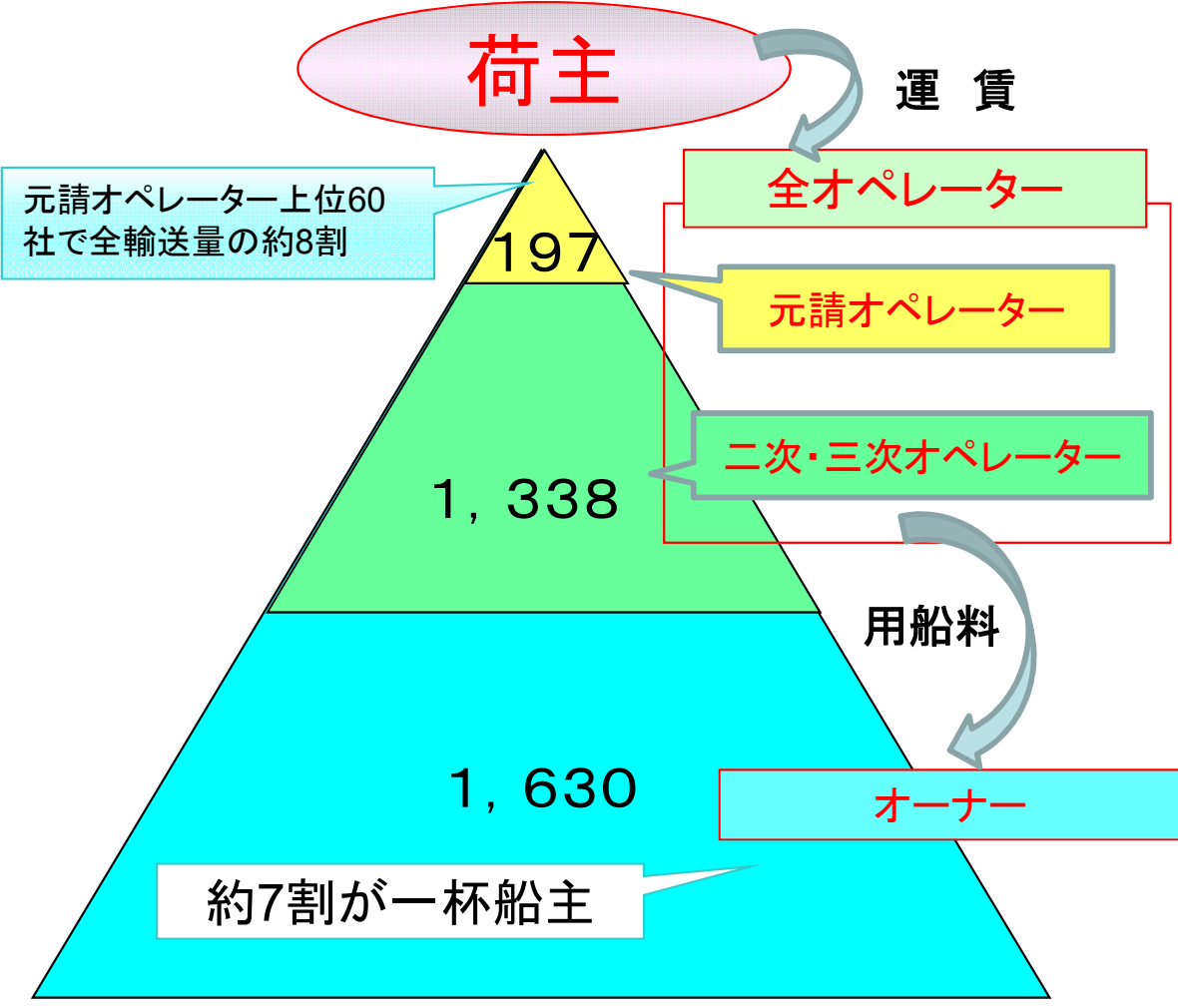
定期用船: 一定期間を決めて船を貸し借りする契約。船舶の所有者が一定期間、船腹の全部を船長その他の乗組員付きのまま相手方に貸し切り、しかも船長及びその他の乗組員を用船者の下におくこと。

裸備船: 船舶所有者が船員を配乗せずに、一定期間、船舶を貸し出す用船契約。

(出典) 内航辞典(内航ジャーナル)

〈参考〉内航海運の産業構造

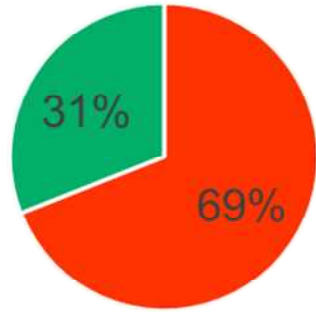
全体の99.7%が中小企業。オーナーのうち、船を1隻しか所有しない、いわゆる「一杯船主」が約7割と太宗を占め、脆弱な産業構造となっている。
 オペレーターにおける費用構成はオーナーへの用船料支払等の固定経費が太宗を占めている。特にオーナーにおいては、費用に占める固定費の割合が過大になっており、利益(内部留保)の計上が難しい経営実態となっている。



(届出を含む全事業者は3,165事業者
 但し、休止事業者476者を除く)

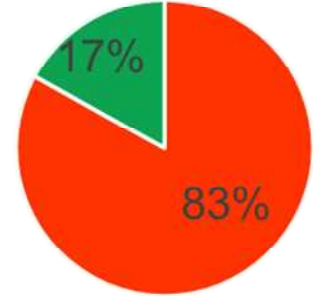
★取引構造
 ・内航海運の取引は多重構造
 ・長期継続的・固定的取引関係
 →オーナーの固定比率は約1100%であり、船舶投資に係る負担が重く、負債比率も、約1500%となっている。
 ※平成24年海事局調査より

オペレーターの費用構成



■ 固定費 (借船料、減価償却費、船員費など)
 ■ 変動費 (燃料費、港費など)

オーナーの費用構成



■ 固定費 (船員費、減価償却費、借船料など)
 ■ 変動費 (燃料費、港費など)

※「内航海運市場の実態調査報告書」
 (平成18年3月 財団法人 日本海運振興会) 9

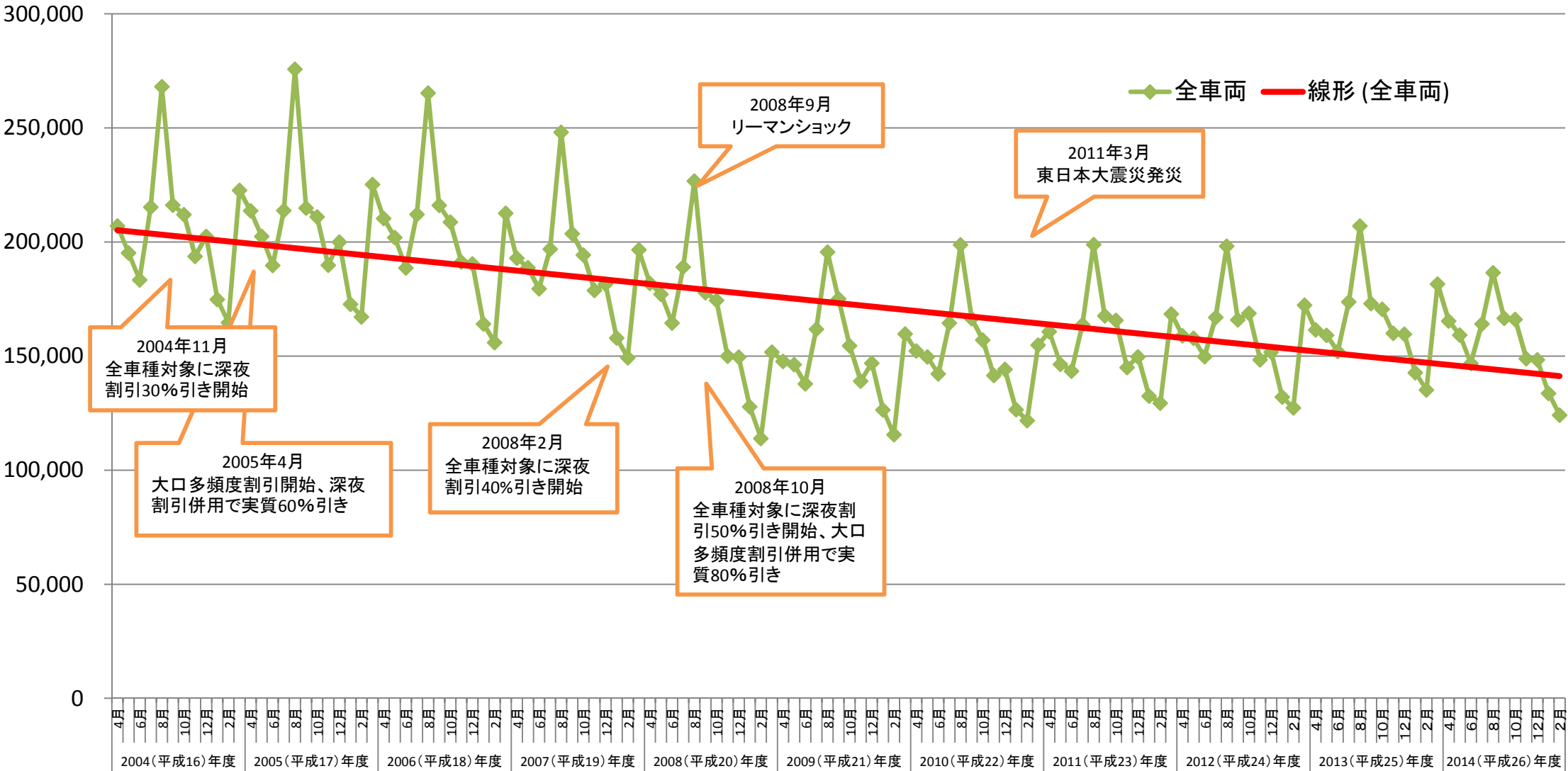
モーダルシフト

- 海上輸送へのモーダルシフトの期待が高まる中で、高速道路の無料化の影響がどの程度あるのかを検証したほうがよいのではないか。
- モーダルシフトを推進するにあたり、SNS等でCO2がどの程度削減できるのかを「見える化」するなどし、わかりやすさを意識してもよいのではないか。
- モーダルシフトを推進するにあたり荷主へのアピールの観点から、陸上輸送との比較における優位性、劣後している点を定量的に示す必要があるのではないか。
- 日本海側でのモーダルシフトのあり方の視点があってもよいのではないか。

長距離フェリー航路の輸送量推移(全車両)

(一社)日本長距離フェリー協会作成資料によると、平成25年度の輸送量は平成16年度と比較して約20%減少

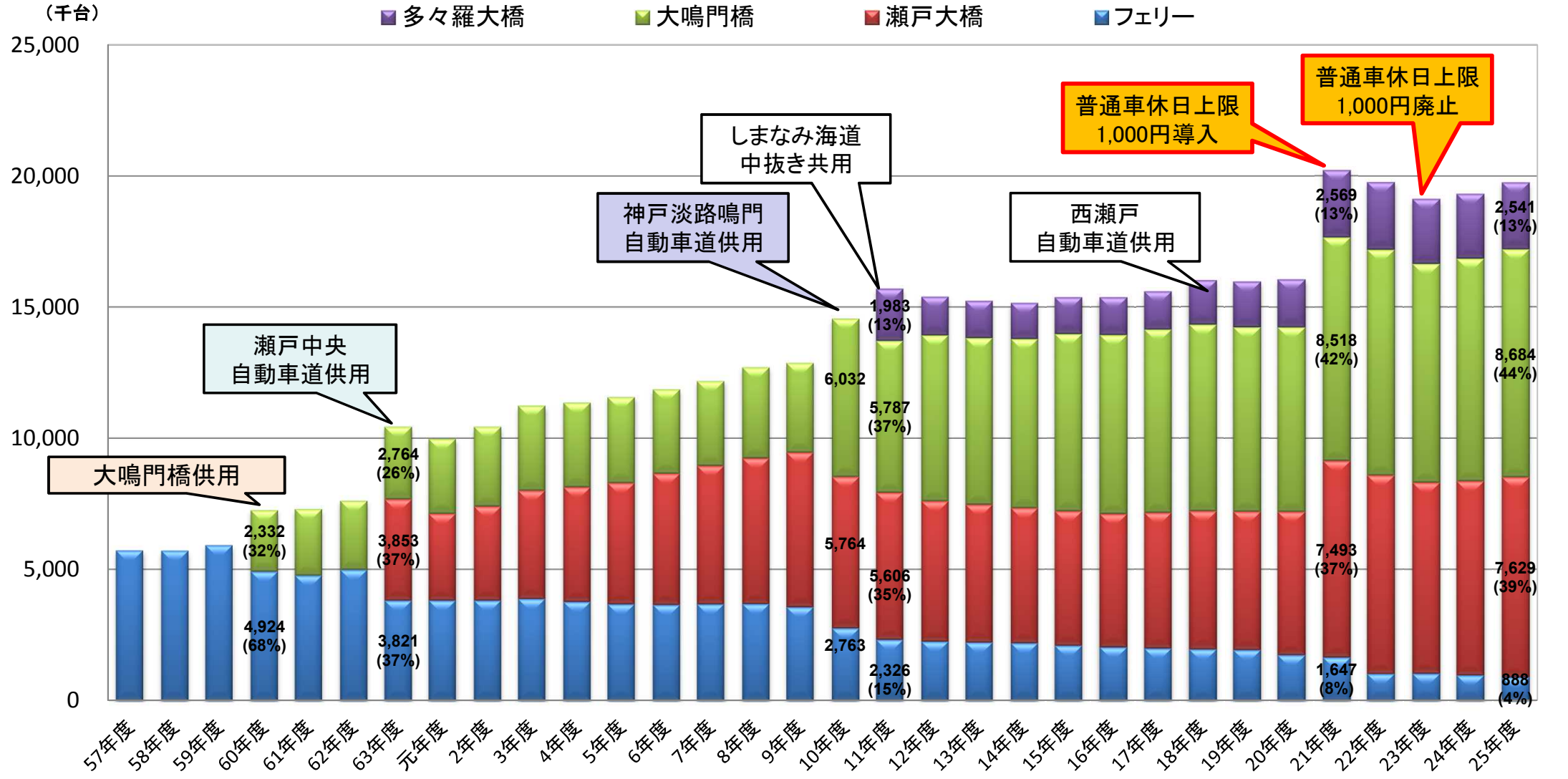
○月別輸送実績(全車両)2004~2014年度(単位:台)



本州四国間の自動車交通量の推移

本四連絡橋の開通以降、利用者にとって交通機関の選択肢が増え、結果、自動車交通量は昭和59年(フェリーのみ)と比較すると約3.3倍

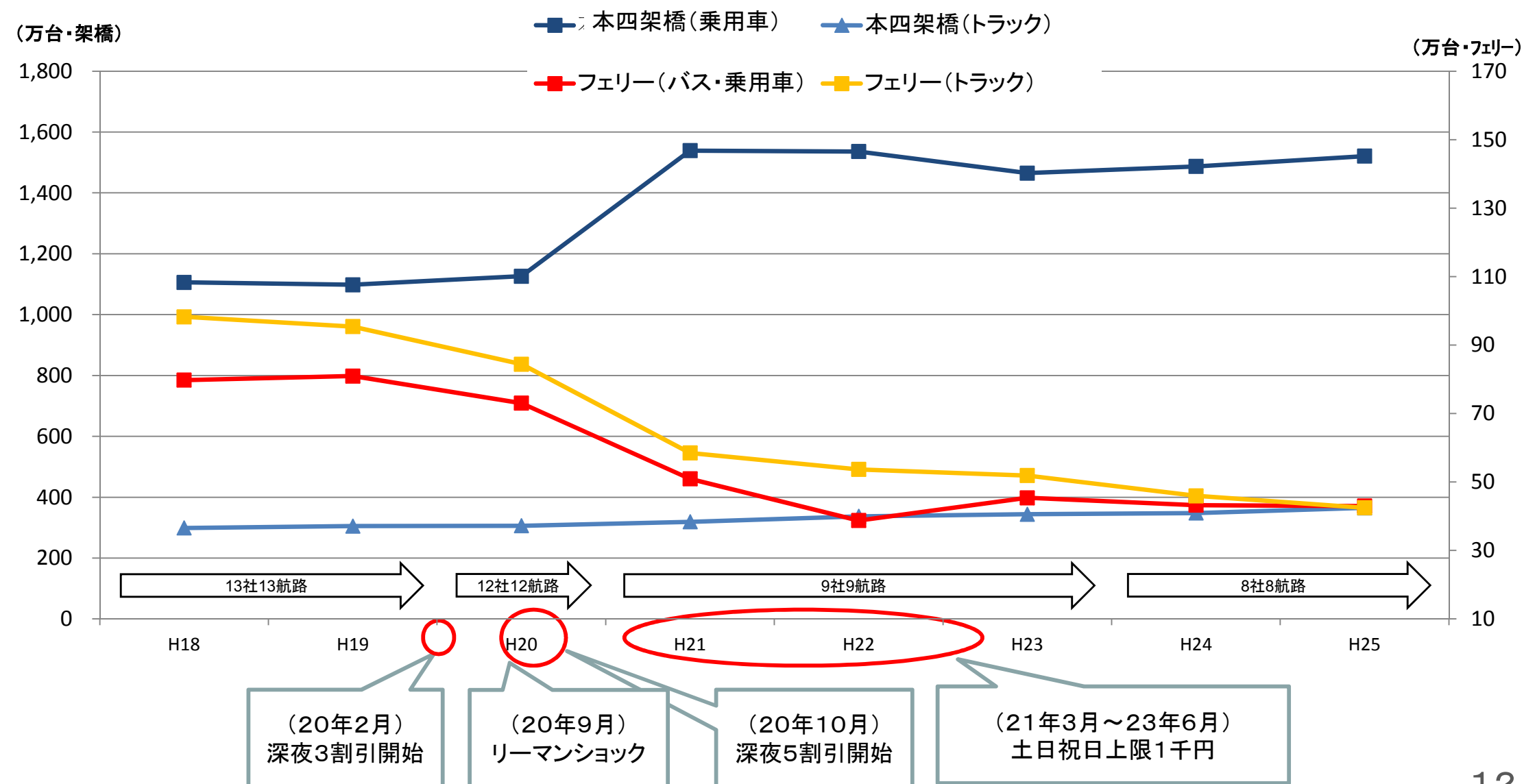
○本州四国間の自動車交通量の推移



近年における本四間フェリー航路の輸送量の推移

原油価格の高騰による経営状況の悪化、国際金融危機による景気後退や高速道路料金の値下げ等により、影響を受けてきた内航フェリー

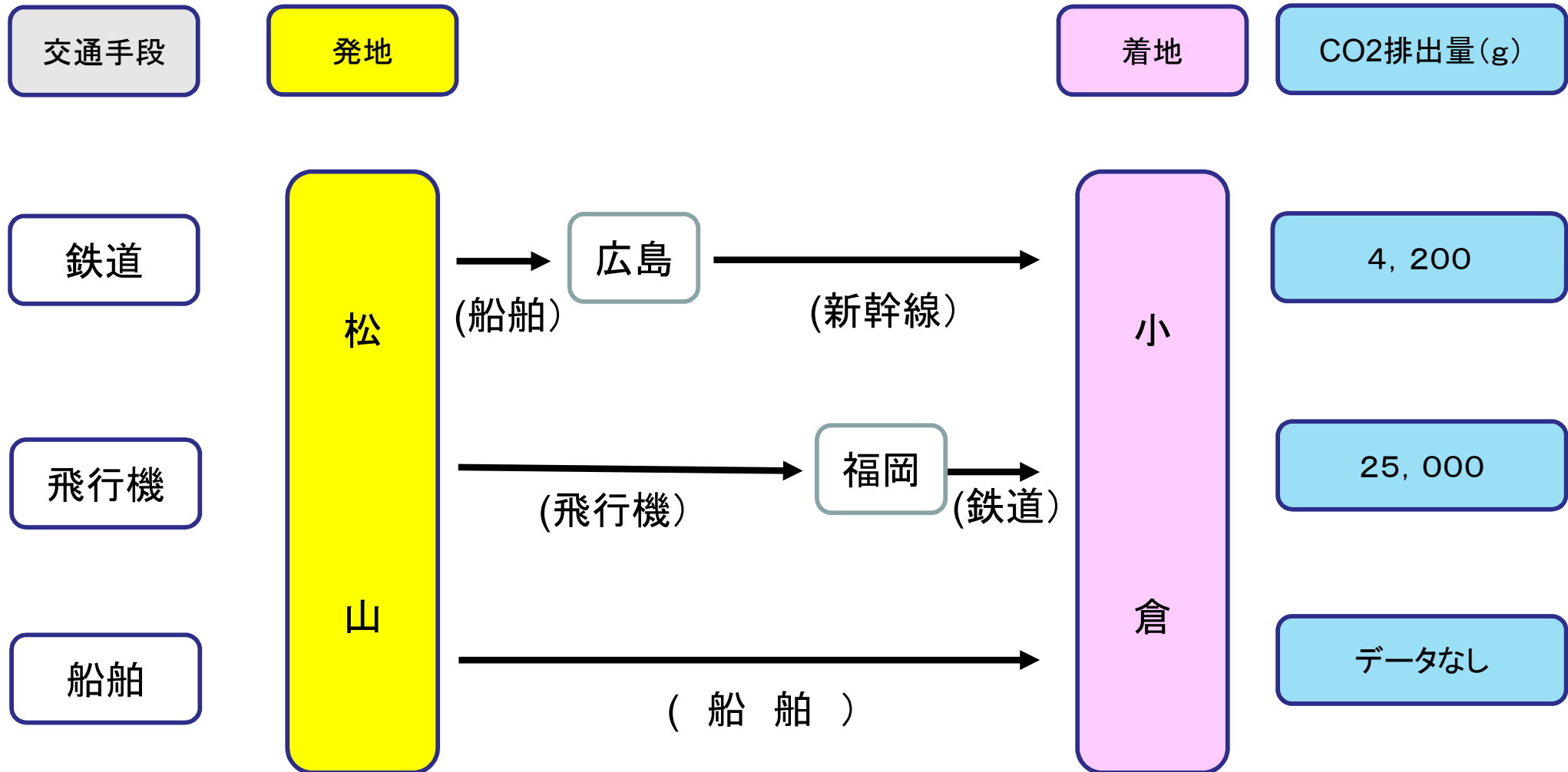
○近年における本四間フェリー航路の輸送量の推移



CO2削減の見える化の実例

○ウェブサイトで公開されている某社の経路検索システムで実施

【例】 松山→小倉間における旅客の交通手段別CO2排出量

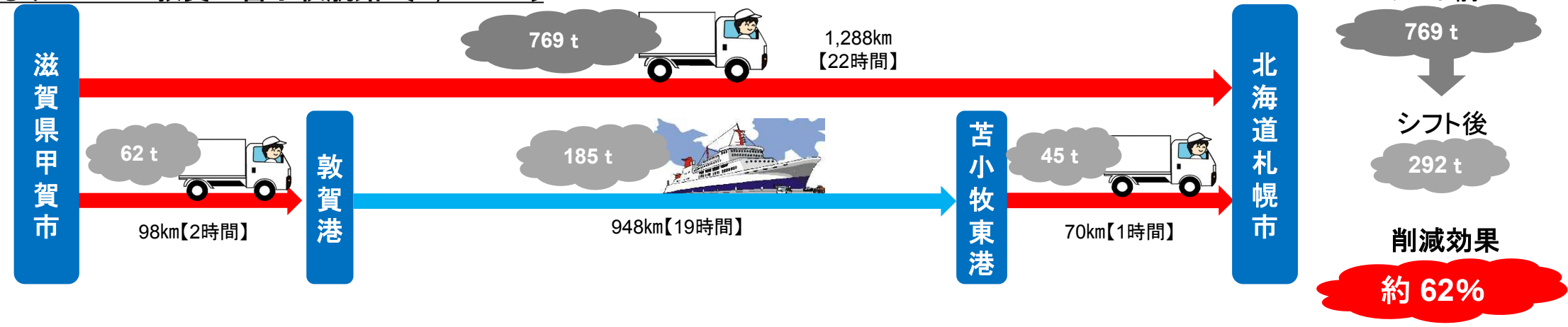


※船舶については、CO2排出量のデータは示されていない

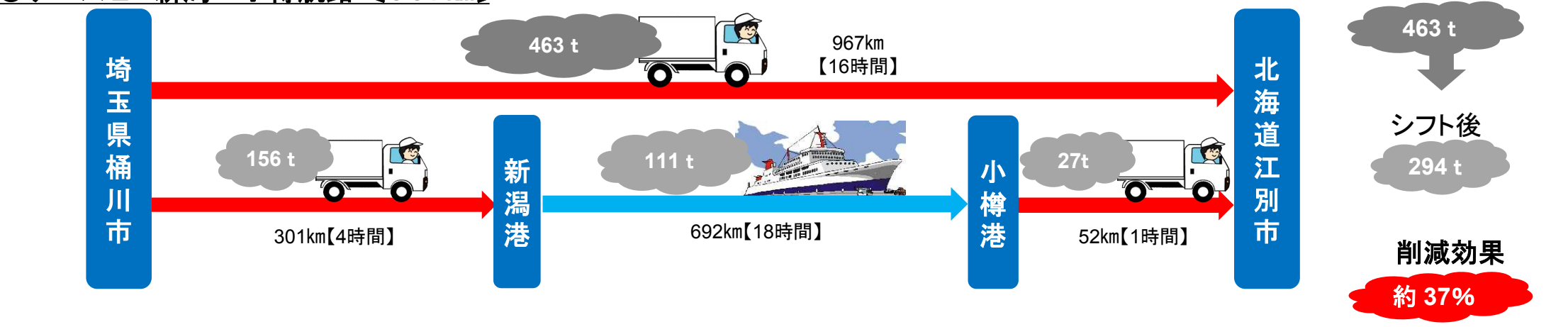
船舶へのモーダルシフトによるCO2削減効果(年間)の例

船舶はCO2排出量が少ないため、長距離輸送であるほど削減効果を発揮

○ケースⅠ 敦賀～苫小牧航路 [1,288km]



○ケースⅡ 新潟～小樽航路 [967km]



※新日本海フェリー(株)の例(エコシップ・モーダルシフト事業応募事業より)
 ※CO2排出量原単位は23年度の数値(事業用自動車:130g-CO2/トンキロ 海運:40g-CO2/トンキロ)
 ※平成24年度及び25年度の年間貨物輸送量にて算出
 ※陸上一貫輸送は海上輸送の青函航路(109km)を含む

モーダルシフトの可能性(船社ヒアリングによる)

陸上輸送から今後取り込める潜在的な貨物

- ◆ 農産品等一次産品も、可能なものから(チルド等)転換できる可能性あり
- ◆ 即時性を必要としない根物(玉葱・馬鈴薯)はシフト可(季節による)
- ◆ 製造工業品は全種可能性ありと認識
- ◆ 九州の農産品(園芸農産物)は、市場の競りのタイミングに合致すれば海上輸送可能
- ◆ 最大の物流量のある関東～関西航路の開設

日本海側航路の優位性

- ◆ 北海道から関西への貨物を念頭に置くと太平洋側を回るより早い
- ◆ 敦賀・舞鶴などは関西・中京圏の集荷が便利
- ◆ 往復ともに十分な貨物の確保が重要であり、日本海側から出港する地点として見合った集荷ができるかどうかは鍵

<参考>日本海側における定期船の就航状況

○日本海側における定期航路の状況

船の種類	会社名	航路	便数
フェリー	新日本海フェリー(株)	①舞鶴～小樽	1便/日
		②新潟～小樽	6便/週
		③敦賀～苫小牧	1便/日
		④敦賀～新潟～秋田～苫小牧	5便/週
RORO船	近海郵船(株)	⑤敦賀～苫小牧	6便/週
コンテナ船	井本商運(株)	⑥敦賀～大竹～神戸	1便/週

○各航路における使用船舶の船型と積載能力

【フェリー】

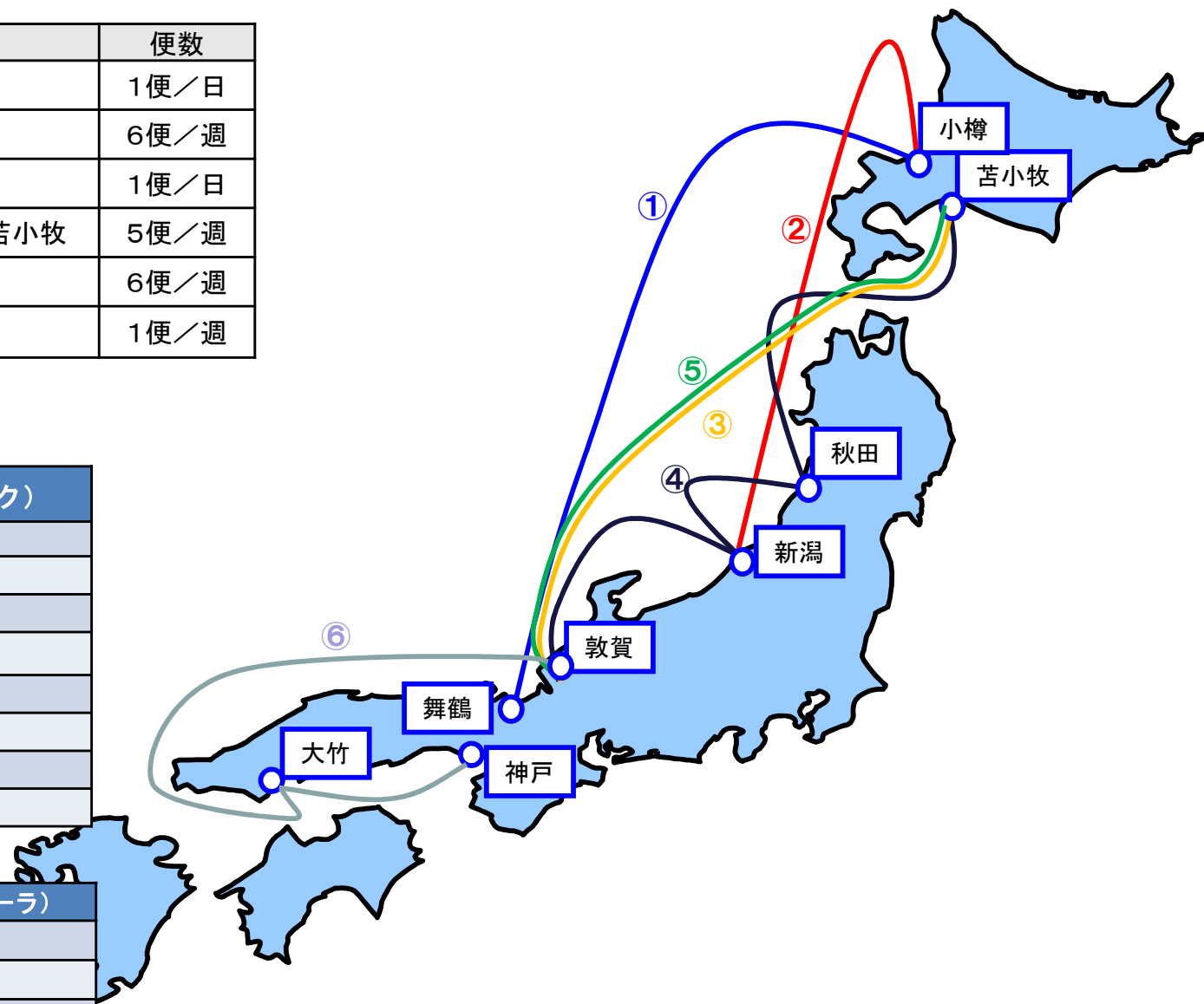
	船名	総トン数	積載台数(トラック)
①	あかしあ	16,810	158台
	はまなす	16,810	158台
②	ゆうかり	18,229	146台
	らいらく	18,229	146台
③	すいせん	17,382	158台
	すずらん	17,382	158台
④	フェリーあざれあ	20,554	186台
	フェリーしらかば	20,563	186台

【RORO船】

	船名	総トン数	積載能力(12mトレーラ)
	ひだか	11,185	160台
⑤	つるが	8,608	120台
	ほくと	8,608	120台

【コンテナ船】

	船名	総トン数	積載能力(コンテナ)
⑥	だいこく	749	189TEU



海上輸送へのモーダルシフトの期待の高まり

○ドライバー不足による海上輸送へのモーダルシフトの期待の高まりに関する記事(前回資料)

長距離フェリーやRO船の国内定期航路では、トラックを使った長距離の陸上輸送から海上輸送に切り替えるモーダルシフトの動きが継続している。九州や北海道を發着する定期航路を運航するフェリー船社も、トラックドライバー不足が、海上輸送にモーターシフトしたいという声を聞く」と説明する。一方で、RO船やフェリーで運ばれているトレーラーシャーシを集荷、配送するドライバーも不足する。海上輸送へのモーダルシフトは、トラックドライバー不足の声を聞かれる。

国内定期航路のモーダルシフト 九州などフェリーで加速

や国のトラック業者が、切り替える。積載能力の向上を図り、モーダルシフトの需要にも対応して、長距離の輸送を海上輸送へ切り替えるケースが出てくる。特に、北海道と九州間を結ぶ定期航路でその傾向が顕著になっている。

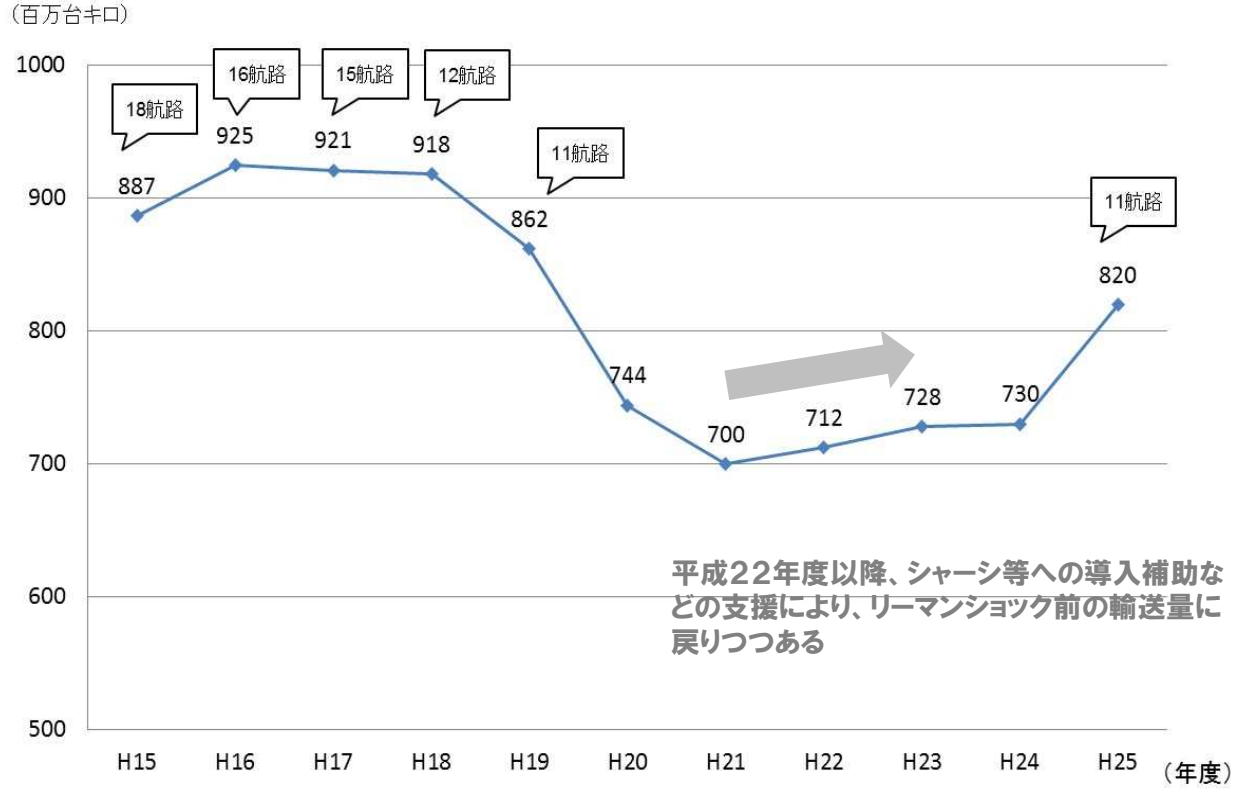
阪神と北九州を結ぶフェリー航路では、モーダルシフトの流れが加速し、運航船の貨物が積載状態の目も目立つ。阪神フェリーの米田真一社長は「モーダルシフトしたい」との声を多く聞くが、満足の必要に充分対応できている」と話した。

ドライバー不足 契機にも課題にも

野崎正一会長(近海郵船社長)は「トラックドライバー不足が、近々の海から荷物を積むという動きがますます顕著になっていく」と発言。各事業者は「ドライバー不足による輸送ルートの変化に注視する。」

野崎会長は「いかに効果的な集荷・配送システムを構築していくかは重要な課題」と強調。輸送が滞ることがないよう、ドライバー料金や長距離トラック運賃の適正化を荷主・関係者に訴えている。さらにRO船が大型船に代替される現状を踏まえ、大型船にも耐えられる設備の充実に向けて、国土交通省や関係者に理解・協力を求めた。

○長距離フェリーによるトラック輸送量の推移(前回資料)



○主な長距離フェリーの消席率(%)

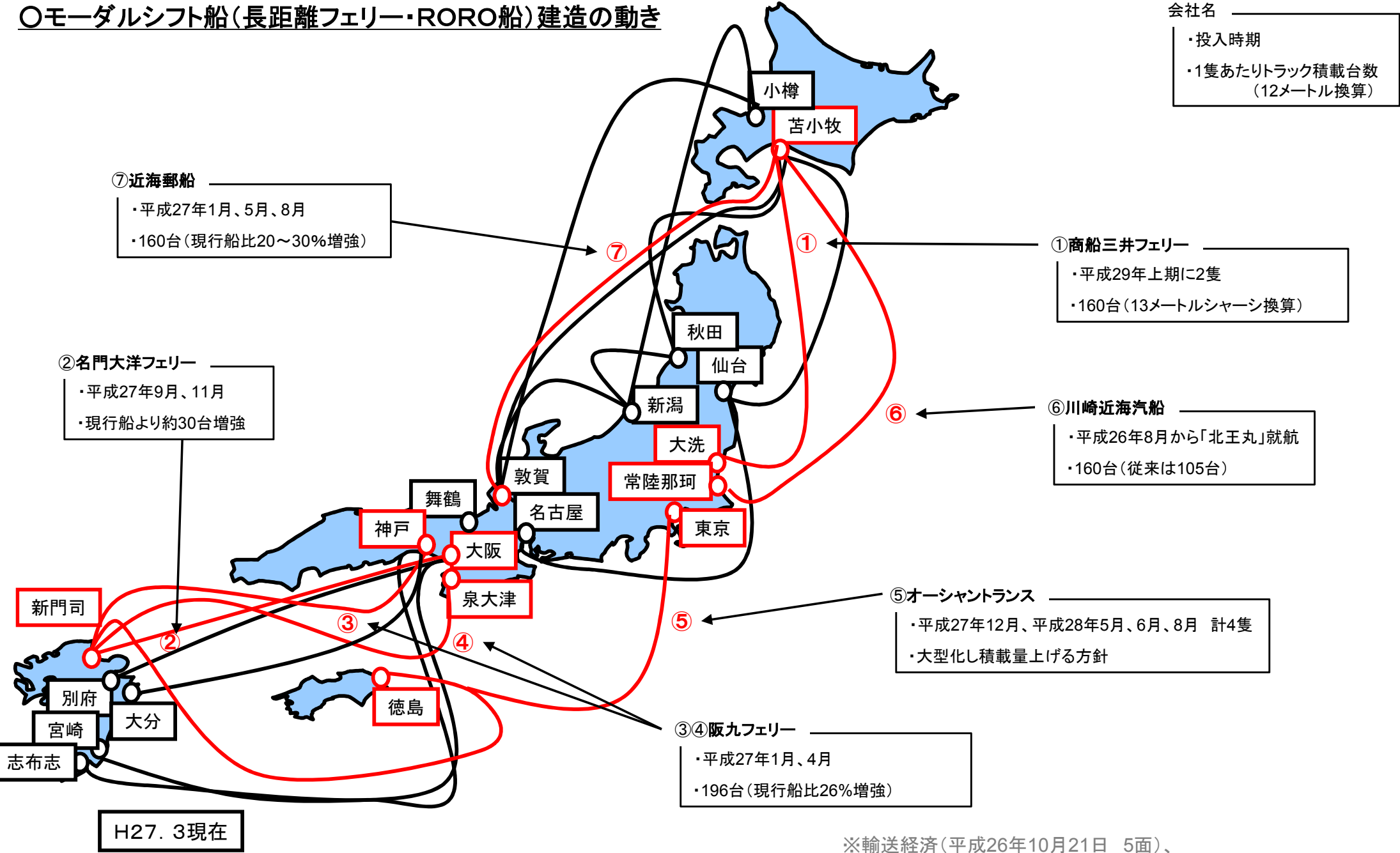
	繁忙期	閑散期
往航	68~93	58~85
復航	70~95	58~82

※長距離フェリー船社(6社)ヒアリング(平成27年4月)

モーダルシフト船の建造の動き

○モーダルシフト船(長距離フェリー・RORO船)建造の動き

会社名
 ・投入時期
 ・1隻あたりトラック積載台数
 (12メートル換算)

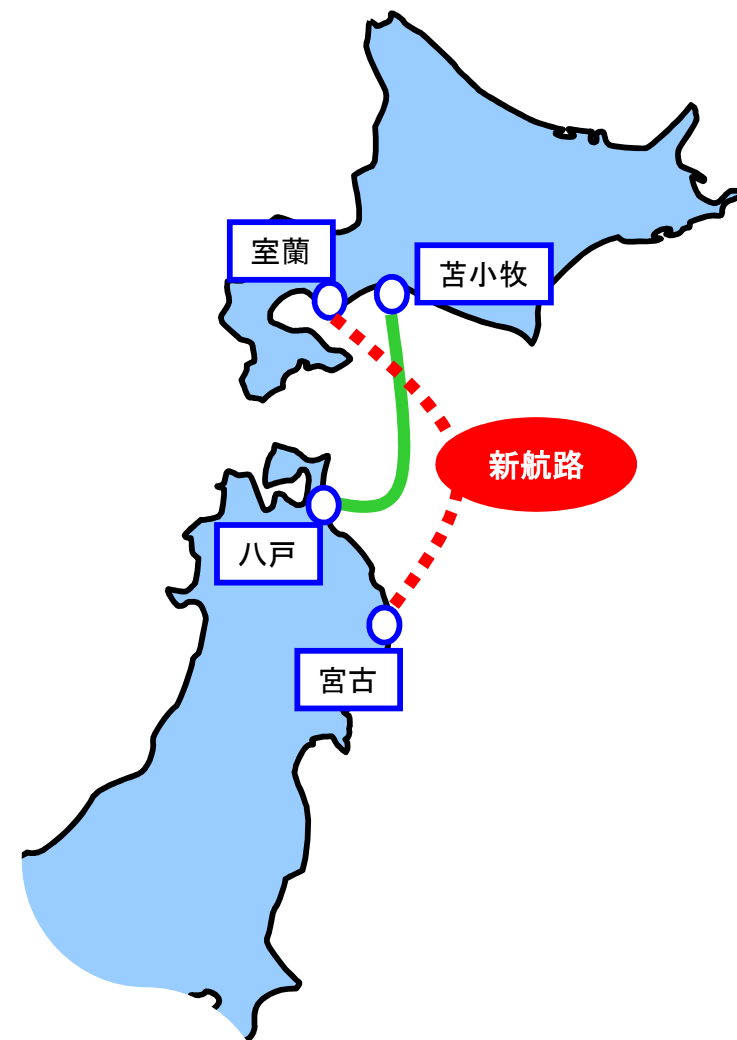


※輸送経済(平成26年10月21日 5面)、
 日本海事新聞(平成26年12月18日 1面)より作成。

新航路開設の例

○新航路開設の例(川崎近海汽船株)

1. 航路名
宮古 ～ 室蘭(325km)
2. 航路開設時期
2018年春(予定)
3. 運航計画
1日1往復(航海時間10時間、停泊時間2時間)で通年運航、ダイヤは未定
4. 使用船舶
未定
5. 当航路を選定した理由
 - (1) 急ピッチで整備が進められている三陸沿岸道路、宮古盛岡横断道路の早期開通により、宮古港から岩手県内各地、仙台、首都圏等へのアクセスが大幅に向上する。
 - (2) トラック事業者からドライバーがフェリー乗船中に継続して8時間の休息が取れるよう10時間で結ぶ新たな航路開設の要望があるが、宮古／室蘭間は速力20ノットで航海時間が10時間、1日1往復が可能な最適な航路である。
 - (3) 宮古港、室蘭港とも近隣に国立公園など観光資源が非常に豊富で旅客需要が期待できる。
 - (4) 宮古市、室蘭市等の地元自治体はフェリー航路誘致に積極的であり、且つトラック事業者等の利用者も本航路の開設に大きな期待を寄せており継続的な協力と利用が期待できる。



今後の施策の方向性

当面の課題と方向性

当面の課題

■内航海運の二つの高齢化の克服
(船員の確保と代替建造促進)

■モーダルシフトの受皿としての体制
拡充

方向性

- ✓ 取引関係の改善等
(事業環境のあり方の見直し)
- ✓ 税制・共有建造制度などの支援
の維持・充実
- ✓ グループ化等による経営基盤強化
- ✓ 船舶の容量拡大
- ✓ ドライバー不足を見据えた
集配貨手法の構築(=“創貨”)

代替建造の促進に向けた取り組みの方向性

問題意識

➤ 代替建造への投資を促すため、多重取引構造の中にあるオーナーの実情に関し、荷主やオペレーター等の理解を増進させるには、どのような方策が考えられるか。

➤ 代替建造促進に向けた支援制度として、共有建造制度や税制特例措置等があるが、今後、更に考えられる方策は何か。

事業者ヒアリング等を通して見いだされる視点

◆ 内航海運事業者として、長期的な視点に基づく事業計画（耐用年数に応じた代替建造計画）を有していても、多重取引構造にある中においては、その時々々の荷主の実需（荷動き）、運賃、用船料等の要因によって代替船舶の建造計画が左右される。

◆ 代替建造の促進が図られなければ、老齢船が市場にあふれ、良質な輸送サービスの持続的な提供に支障を来す恐れが想定される。

今後の方向性のポイント

環境づくり

支援

- ✓ 荷主とオペレーター・オーナーとの間において、計画的な船舶の代替建造に向けた理解等を増進させる意見交換の場等を設けることを検討する。
- ✓ その時々々に求められる政策課題を反映しつつ、代替建造の促進に資するよう、着実に支援内容の維持・充実を図る。
- ✓ 内航海運を取り巻く環境の変化等を見据えつつ、多重取引構造を前提に、良質な輸送サービスの持続的な提供が可能な事業環境のあり方に関し、さらなる検討を深める。

グループ化の取り組みに向けた方向性

問題意識

➤ 船舶管理会社の一層の認知度向上のために、どのような方策が考えられるか。

➤ 零細事業者のグループ化を促進するため、「障害」とされている事情を克服する効果的な方策は何か。

事業者ヒアリング等を通して見いだされる視点

◆ タンカーでは荷主の安全意識が高く、高度な安全管理を求められることなどから、船舶管理会社が専門的な業務を担うといった方向性が考えられるのではないか。

◆ 小型船の船員を確保育成するにあたっては、個々の事業者ではなく、グループ化して取り組むなど、相互扶助的な方向性が考えられるのではないか。

その際、船舶管理の全ての委託は却ってコスト高となることから、船主自らが参画するグループ化が有効ではないか。

◆ 船主の船舶管理会社活用の判断材料は船舶管理会社のレベルと管理コストであるが、船主が求める管理レベルとの程度にミスマッチが生じており、船主が管理委託しづらい状況があることから、その克服が必要ではないか。

今後の方向性のポイント

専門性

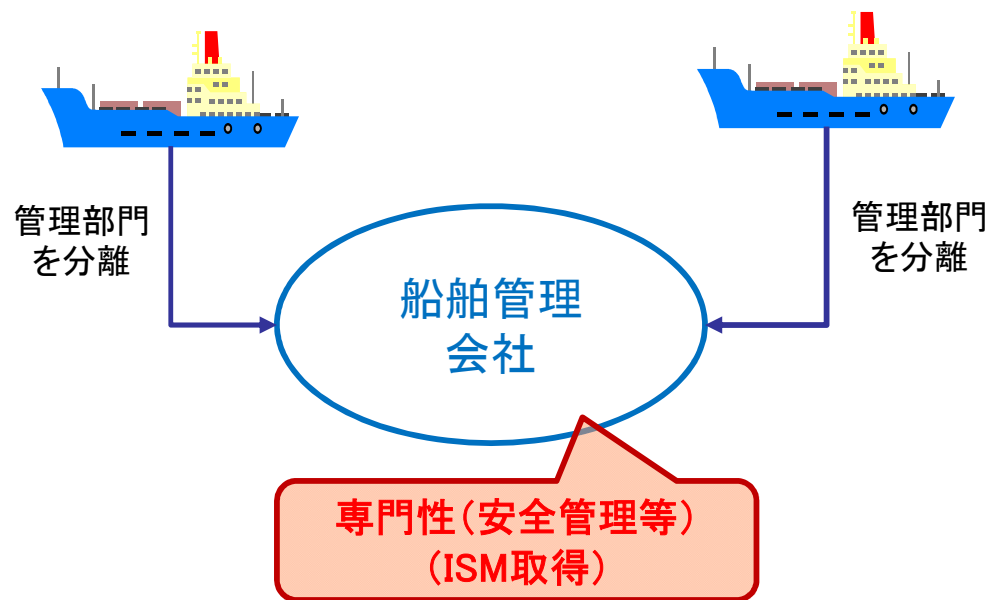
相互扶助

見える化

船舶管理会社の活用を含め、内航海運業者のグループ化を推進するにあたっては、上記ポイントを踏まえ、関係者と議論・整理をし、それぞれ取り組むべき方向性を検討する。

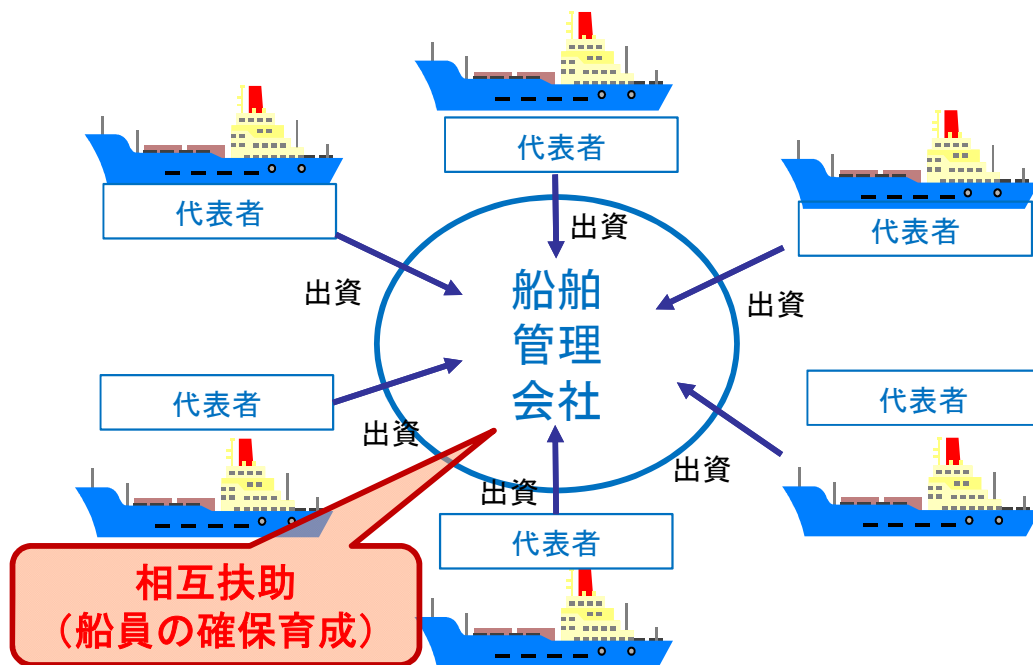
<参考>実働している船舶管理会社の例

○専門的ノウハウを船舶管理会社に蓄積・共有している例



- ・外資系の石油元売りが任意ISMコードの取得を入札条件としたことを受け、内航タンカー船主2社が任意ISMを積極的に取得するためにそれぞれの船員及び船舶管理を分離し共同で船舶管理会社を設立し、グループ会社の船舶を管理している。
- ・船舶管理会社を立ち上げたことにより、荷主やオペレーターからの評価や信頼が高まるとともに、新卒者の就職先としての魅力が高まった。
- ・今後は船舶管理レベルの更なる向上を図り、荷主やオペレーター等からの信頼を確実なものとするとともに規模の拡大を図っていくこととしている。

○小型船の船主が相互扶助(船員の確保育成等)を軸にグループ化している例



- ・個々の事業者が単身で船舶管理に取り組むよりも協働によって合理性と効率性を発揮できると考え、地域海運事業者の船舶管理の受け皿となることも目的に、海運事業者6社の代表者が個人出資により船舶管理会社を設立。
- ・船舶管理会社を設立したことにより、一元的に雇用管理を行うことができ、新卒者の就職先としての魅力が高まった。
- ・小さな船主でも様々な船舶に乗船できることから、船種や海域で多様な経験が可能。
- ・船員間の交流により技術習得がしやすい。
- ・将来的にはグループ会社すべての船舶のフル管理を目指して、労働条件の統一化等の環境の整備に取り組んでいる。

モーダルシフトの促進に向けた方向性

問題意識

- 長距離フェリーは、厳しい経営環境下で航路を減らしてきた中で、モーダルシフト拡大の受け皿として期待に応えられるか。

○主な長距離フェリーの消席率(%)

	繁忙期	閑散期
往航	68~93	58~85
復航	70~95	58~82

※長距離フェリー船社(6社)ヒアリング(平成27年4月)

- ドライバー不足等、現下の状況で、今後取り込むことが可能な貨物を積極的に取りに行くよう促すべきではないか。

事業者ヒアリング等を通して見いだされる視点

- ◆ ドライバー不足等による海上輸送へのモーダルシフトの期待が高まる中、満船等により全ての期待に応えきれているわけではない。
- ◆ 船舶の代替建造にあたっては、船腹の容量拡大を着実に実施していく必要がある。
- ◆ 輸送する商品の特性や荷主の需要を踏まえた集荷方法などに、もう一段の工夫を凝らすことにより、モーダルシフトの需要は、さらに醸成できるものと想定される。

今後の方向性のポイント

船舶の容量拡大

“創貨”のための
営業活動

フェリー・RORO船の船腹拡大や取り逃がしている貨物を確保する取り組みの促進策を検討する。