

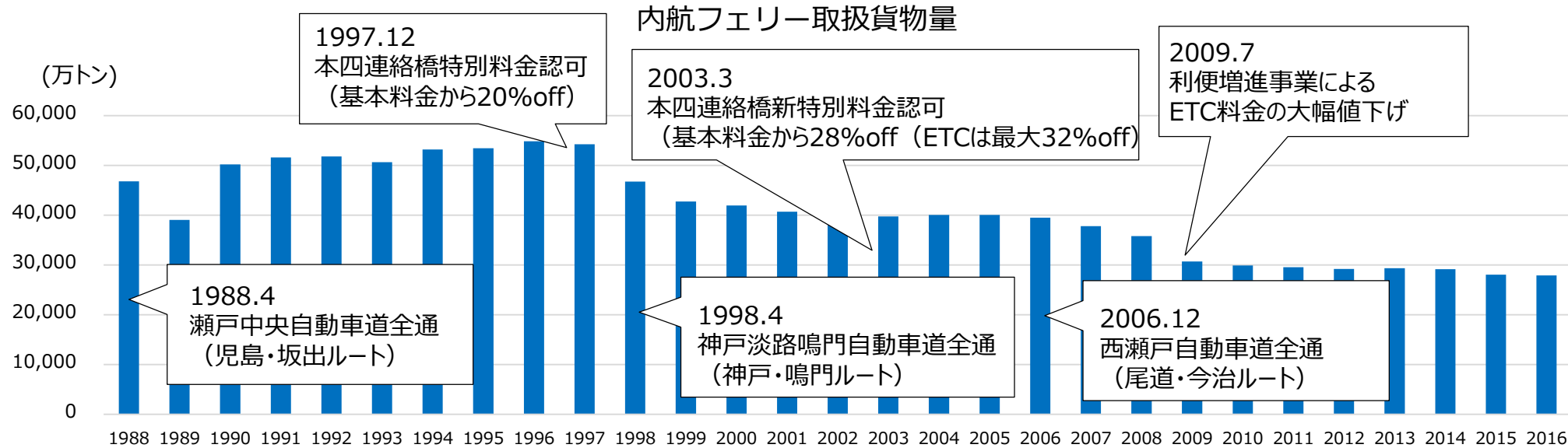
四国のフェリー・RORO船を取り巻く状況について

四国地方整備局 港湾空港部

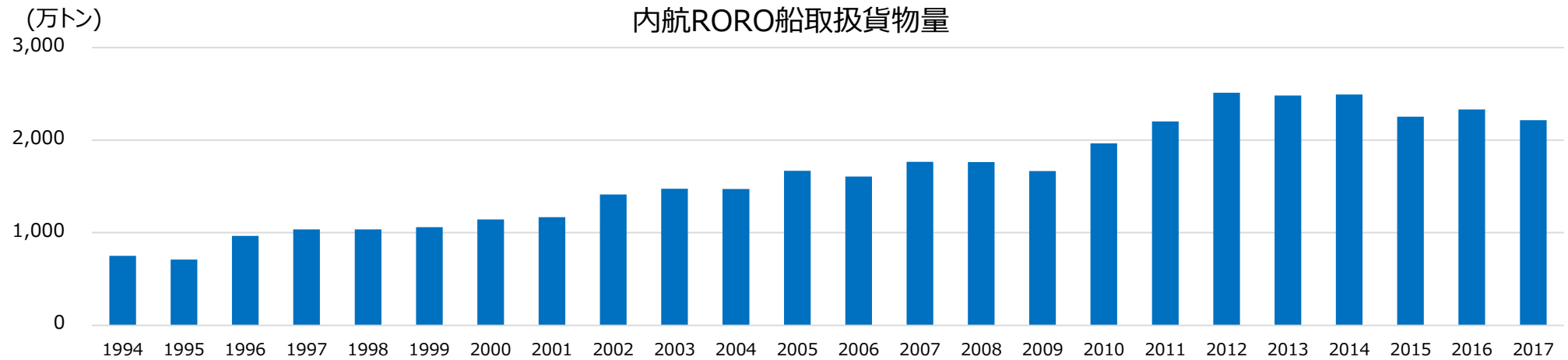
四国運輸局 交通政策部

内航フェリー・RORO船の取扱貨物量の推移

○架橋及び高速道路料金の改定等を契機に、内航フェリー貨物全体としては減少傾向。



出典：港湾統計



出典：内航船舶輸送統計

近年のフェリー・RORO船に関する航路開設及び船舶大型化に関する事例

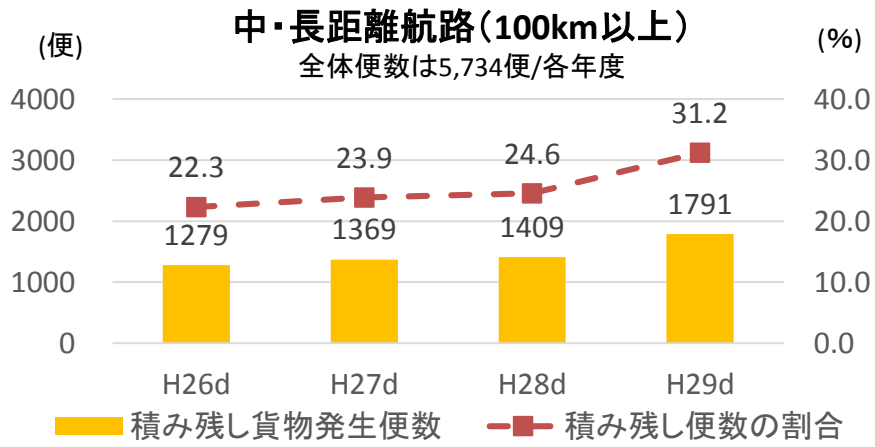
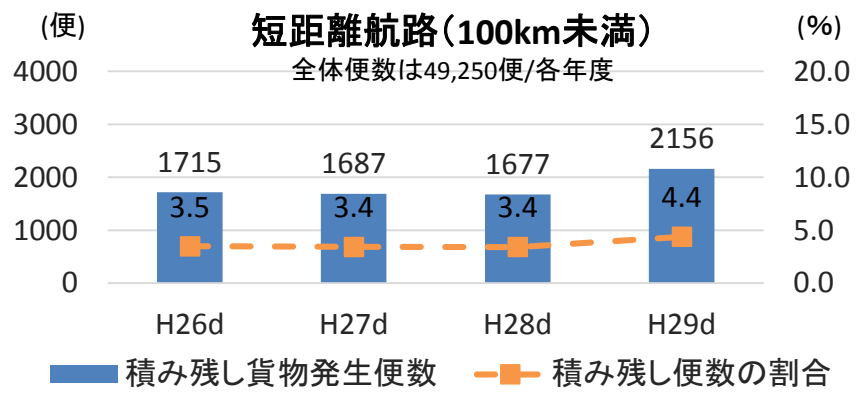
○近年、全国各地において、フェリー・RORO船の新規航路の開設や大型新造船の投入がなされている。

- 2015 ①【RORO船】
2015年1月から9月にかけて、近海郵船(株)が敦賀港～苫小牧港に就航するRORO船全3隻を最新鋭船に入れ替え。8,000トン級から11,000トン級に大型化。
- 2016 ②【フェリー】
2016年4月～9月にかけて、オーシャントランス(株)が、北九州港～徳島小松島港～東京港に就航するフェリー全4隻を新造船に入れ替え。船舶を11,000トン級から13,000トン級に大型化。
③【RORO船】
2016年10月に、川崎近海汽船(株)が、清水港～大分港を週3便RORO船の新規航路を開設。
- 2017 ④【フェリー】
2017年3～6月にかけて、新日本海フェリー(株)が、新潟港～小樽港に就航する現行船2隻を新造船に入れ替え。
⑤【RORO船】
2017年9月に、日本通運(株)が東京～北海道に就航する現行船3隻のうち1隻を新造船に入れ替え。同年12月にもう1隻も新造船に入れ替え。
⑥【フェリー】
2017年10月に、商船三井フェリー(株)が大洗港～苫小牧港に新造フェリー2隻を投入。
⑦【フェリー】
2017年12月18日に、宇和島運輸(株)が八幡浜港～臼杵港に新造フェリー1隻を投入。
- 2018 ⑧【RORO船】
2018年3月5日より、川崎近海汽船(株)が、清水港～大分港を結ぶRORO船をデیلیー化。清水港～常陸那珂港航路を開設。
⑨【フェリー】
2018年5月15日、9月15日より、(株)フェリーさんふらわあが大阪南港～志布志港に就航するフェリー2隻を新造船に入れ替え。
⑩【RORO船】
2018年5月26日より、栗林商船(株)が、苫小牧港～仙台港～東京港～大阪港を結ぶ航路に、清水港への寄港を開始。
⑪【フェリー】
2018年6月22日より、川崎近海汽船(株)が既存の八戸港～苫小牧港に加え、宮古港～室蘭港を結ぶフェリーの新規航路を開設。
⑫【フェリー】
2018年8月25日より、四国開発フェリー(株)が東予港～大阪南港に就航するフェリー1隻を新造船に入れ替え。船舶を10,000トン級から15,000トン級に大型化。トラック輸送能力が5割向上。さらに、12月6日に1隻入れ替え予定。
- 2019 ⑬【フェリー】
2019年1月25日より、太平洋フェリー(株)が、苫小牧港～仙台港～名古屋港に、フェリー1隻を新造フェリーに入れ替え予定。
⑭【RORO船】
2019年4月に、近海郵船(株)が敦賀～博多にRORO船2隻を投入予定。当初週3便で開始し、早期のデیلیー化を目指す。
⑮【RORO船】
2019年度第3四半期以降、栗林商船(株)が北海道と東京、名古屋、大阪を結ぶ航路に就航する現行船3隻を新造船に入れ替え予定。
⑯【フェリー】
2020年3月より、南海フェリー(株)が、徳島小松島港～和歌山下津港に、新造フェリー1隻を投入予定。
- 2020 ⑰【フェリー】
2020年春頃、阪九フェリー(株)が、神戸港～新門司港にフェリー2隻を約1万6,300トン級の新造フェリーに入れ替え予定。トラック輸送能力は2割増強。

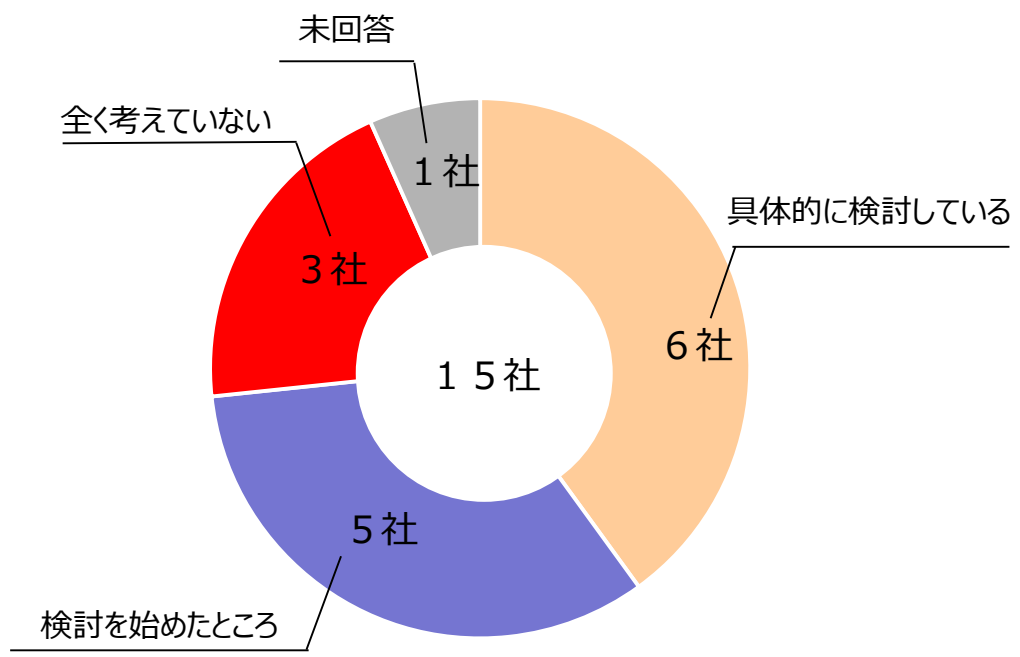
四国におけるフェリーの更新計画

- ・四国地方整備局による管内事業者15社へのヒアリング結果、積み込み予定の船便に積みきれずに残った貨物（以下「積み残し貨物」という）が発生した便数は、平成29年度で短距離航路は2,156便（全体便数の4.4%）、長距離航路は1,791便（全体便数の31.2%）に上る。
- ・平成26年度から29年度における積み残し貨物の割合の推移をみると、短距離航路は横ばい、中・長距離航路は平成29年度に30%を超え増加傾向で慢性的な積み残しが発生している。
- ・使用船舶の更新について、管内事業者15社のうち、6社が「具体的に検討」、5社が「検討を始めたところ」である。

積み残し貨物の発生した便数の推移



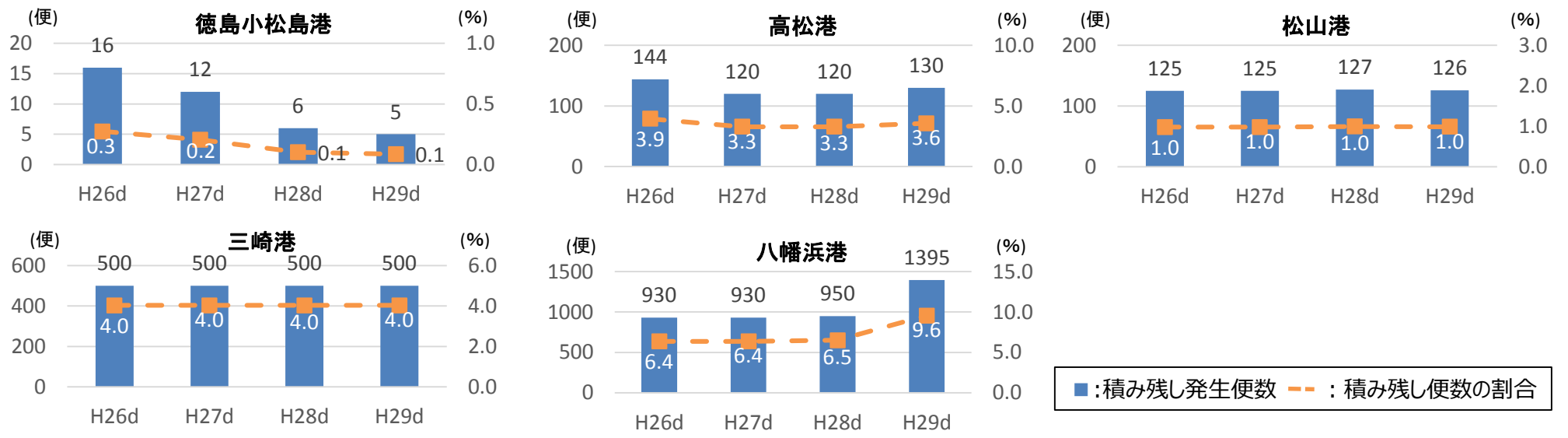
事業者による船舶の更新の見通し



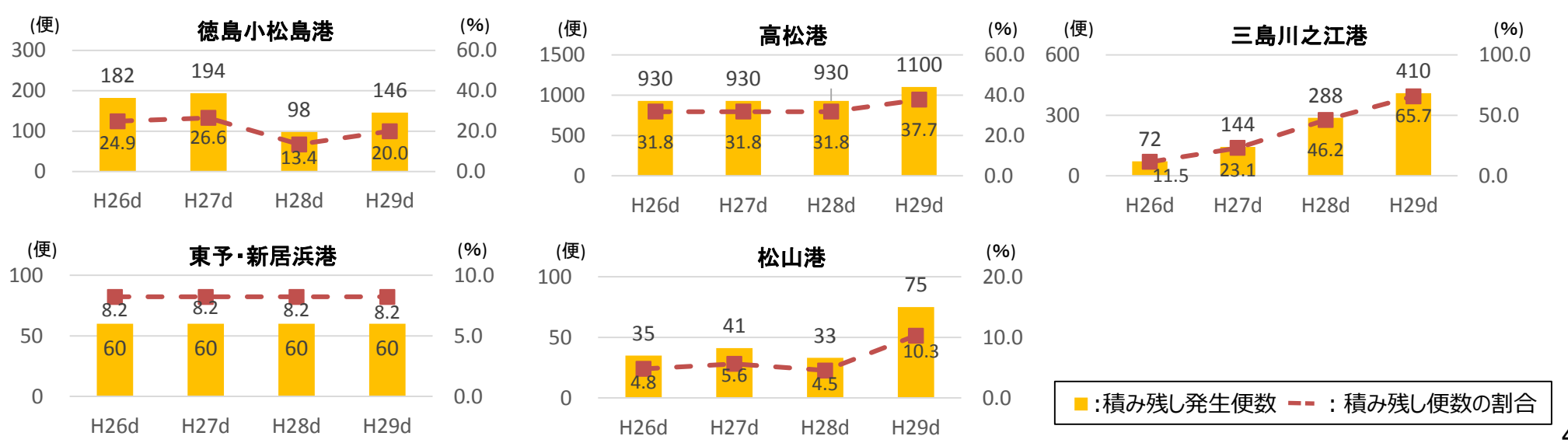
※平成30年10月に実施したヒアリング調査に基づく。
(四国管内のフェリー・RORO船事業者15社)

四国における各港の積み残し貨物の発生状況

短距離航路



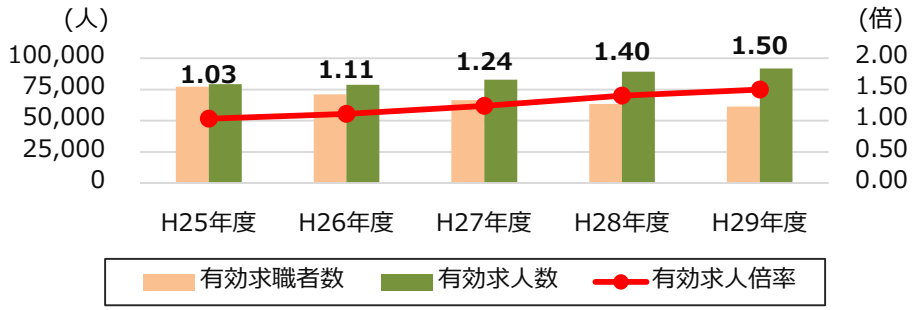
中・長距離航路



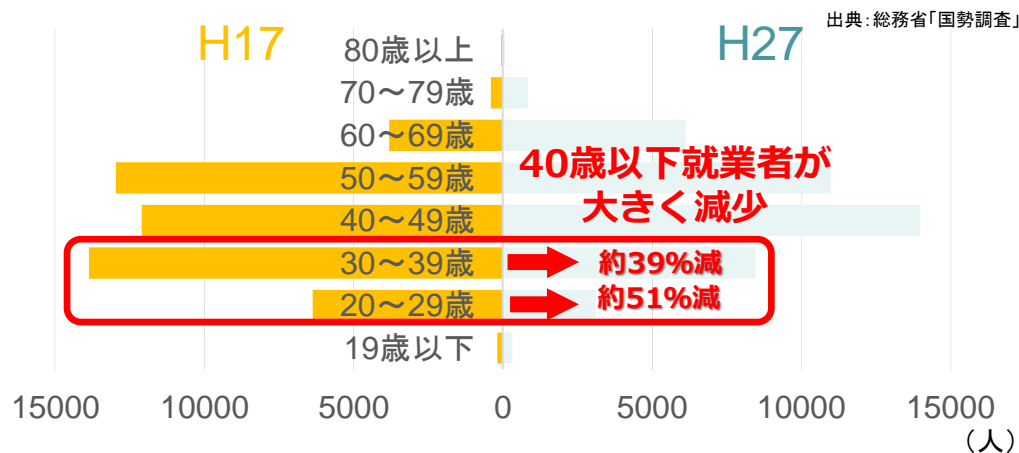
四国におけるトラックドライバー不足の現状

- 四国における貨物自動車運転手の有効求人倍率は年々上昇しており、平成29年度は4月と8月を除く10ヶ月で2倍を超えており、求人に対して職者が少ない状況が続いており、トラックドライバーを含め、運転手の人手不足や高齢化が顕在化している。
- また、トラックドライバーに対する労働基準が厳しくなっているところ。

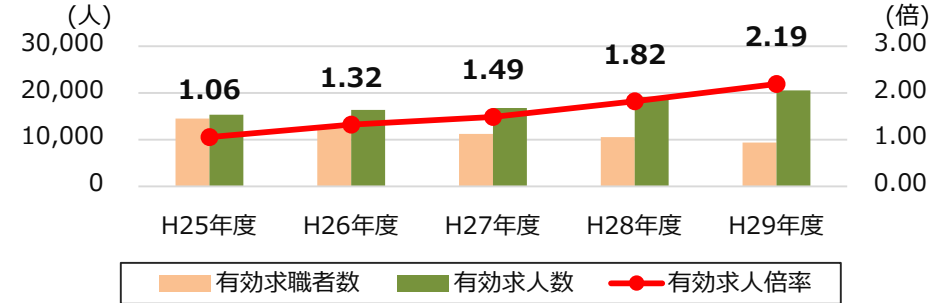
「全職種」の有効求人倍率の推移



■ 四国における道路貨物運送業就業者の年齢構成比



「貨物自動車運転手」の有効求人倍率の推移

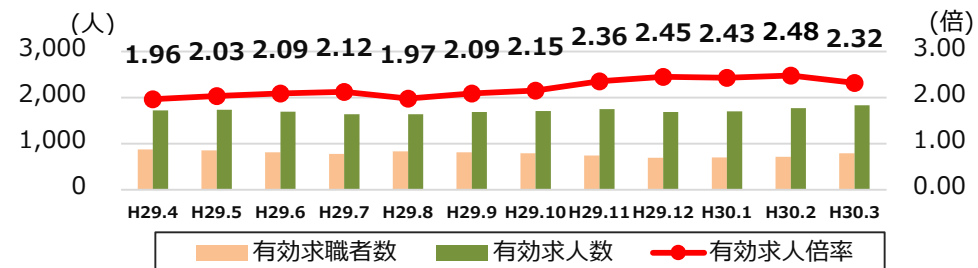


■ 行政処分等の基準改正（抜粋） 平成25年11月1日施行

- 悪質・重大な法令違反の処分を厳格化
 - 乗務時間の基準※1に著しく違反があった場合※2は **30日間の事業停止**

※1 「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通大臣告示）」

- 拘束時間：**1日13時間まで**（16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで）
- 休息時間：**1日継続8時間以上**
- 運転時間：**2日を平均して1日9時間まで**
- 連続運転時間：**4時間毎に30分以上の休憩を確保**（1回につき10分以上で分割可）



※貨物自動車運転手とは、トラック運転手、トレーラートラック運転手、コンクリートミキサー運転手、ダンプカー運転手、タンクローリー運転手、ごみ収集車運転手、自動車陸送員、他に分類されない貨物自動車運転手を指す。

フェリー・RORO船ターミナルの整備状況（再掲）

- 四国と本州・九州を結ぶ内航海運は週あたり581便が運航中※¹（フェリー：週574便、RORO船：週7便）。これらの船舶の貨物の輸送能力はトラック・トレーラーあわせて、週あたり17,035台/週に相当※²。
- 徳島小松島港は、H27年5月にフェリー岸壁（水深8.5m、耐震）が供用開始し、これに伴い大型新造フェリー4隻が就航。
- 東予港は、H30年8月にフェリー岸壁（水深7.5m、耐震）の供用開始に合わせて大型新造フェリー1隻が就航。12月に2隻目が就航。
- 八幡浜港においても、フェリー岸壁（水深6m、耐震）を整備中。（H33年頃供用開始予定）

※¹ H30年3月現在
 ※² フェリー：16,275台/週
 RORO船：760台/週

■松山港内港地区
 柳井行き 87便/週
 （防予フェリー、周防大島松山フェリー）
 岸壁：水深-4m、延長68m

■同港外港地区
 博多、東京行き 1便/週
 （日本通運・商船三井フェリー）
 岸壁：水深-10m、延長340m
※現在、老朽化対策を実施中

■松山港高浜地区
 広島行き 70便/週
 （瀬戸内汽船・石崎汽船）
 岸壁：水深-6.5m、延長207m

小倉行き 7便/週
 （松山・小倉フェリー）
 岸壁：水深-8m、延長238m

■新居浜港東港地区
 神戸行き 5便/週
 （四国開発フェリー）
 岸壁：水深-7.5m、延長165m

■東予港中央地区
 大阪行き 7便/週
 （四国開発フェリー）
 岸壁：水深-5m、延長110m
岸壁（-7.5m）延長260mを8月1日に供用

■高松港朝日地区
 神戸行き 28便/週
 （ジャンボフェリー）
 岸壁：水深-6m、延長130m

■同港玉藻地区
 宇野行き 35便/週
 （四国フェリー）
 岸壁：水深-7m、延長68m

■八幡浜港沖新田地区
 別府行き 42便/週
 臼杵行き 97便/週
 （宇和島運輸、九四オレンジフェリー）
 岸壁：水深-5.5m、延長280m
※現在、岸壁（-6m）を整備中

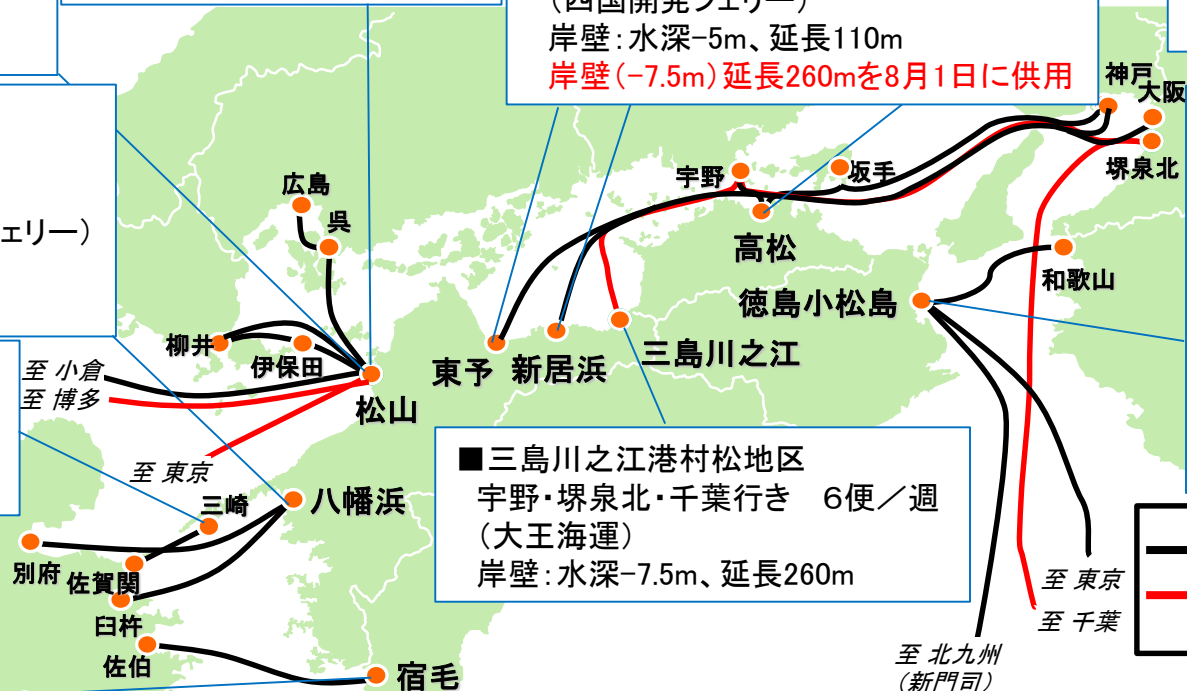
■三崎港
 佐賀関行き 112便/週
 （国道九四フェリー）
 岸壁：水深-4.0m、延長148m

■宿毛湾港片島地区
 佐伯行き 21便/週
 （宿毛フェリー）
 岸壁：水深-5m、延長185m

■三島川之江港村松地区
 宇野・堺泉北・千葉行き 6便/週
 （大王海運）
 岸壁：水深-7.5m、延長260m

■徳島小松島港沖洲（外）地区
※現在、防波堤を整備中
 東京行き 7便/週
 新門司行き 7便/週
 （オーシャン東九フェリー）
 岸壁：水深-8.5m、延長270m

■同港沖洲地区
 和歌山行き 56便/週
 （南海フェリー）
 岸壁：水深-6m、延長112m



四国管内大規模物流拠点施設（倉庫等）の状況について

○高速道路が整備に伴い、特に I C 周辺における物流倉庫の立地が顕著である。今後、高速道路とフェリー・R O R O 輸送の更なる連携による輸送の効率化が期待される。

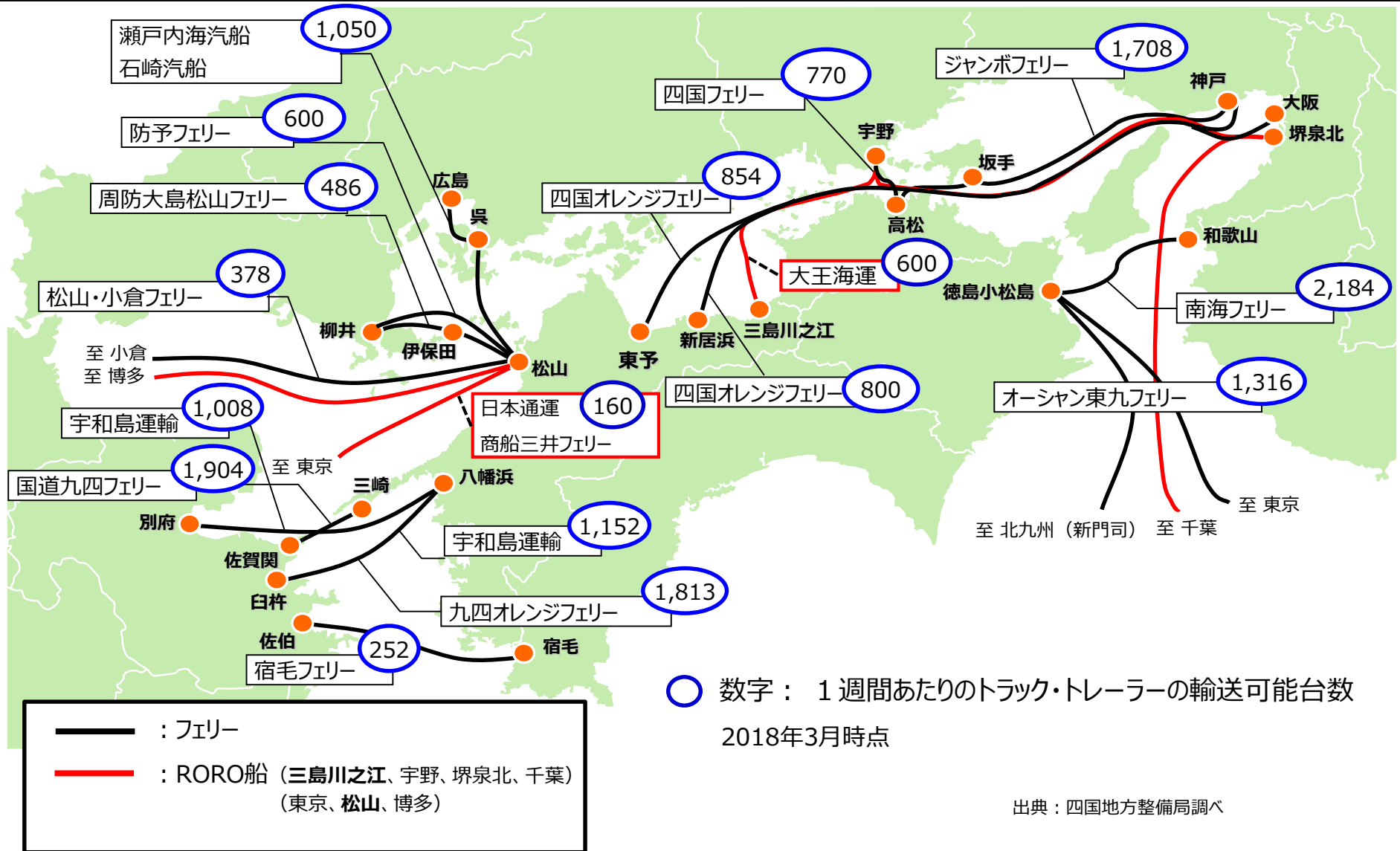


- 倉庫面積が3,000㎡以上の倉庫
- 2008～2012年登録
- 2013～2017年9月まで登録
- 2017年10月以降登録
- 2018年登録
- フェリー・ROROターミナル
- インターチェンジ

※HOOは、年度を記載

四国と本州・九州を結ぶフェリー・RORO船の航路網

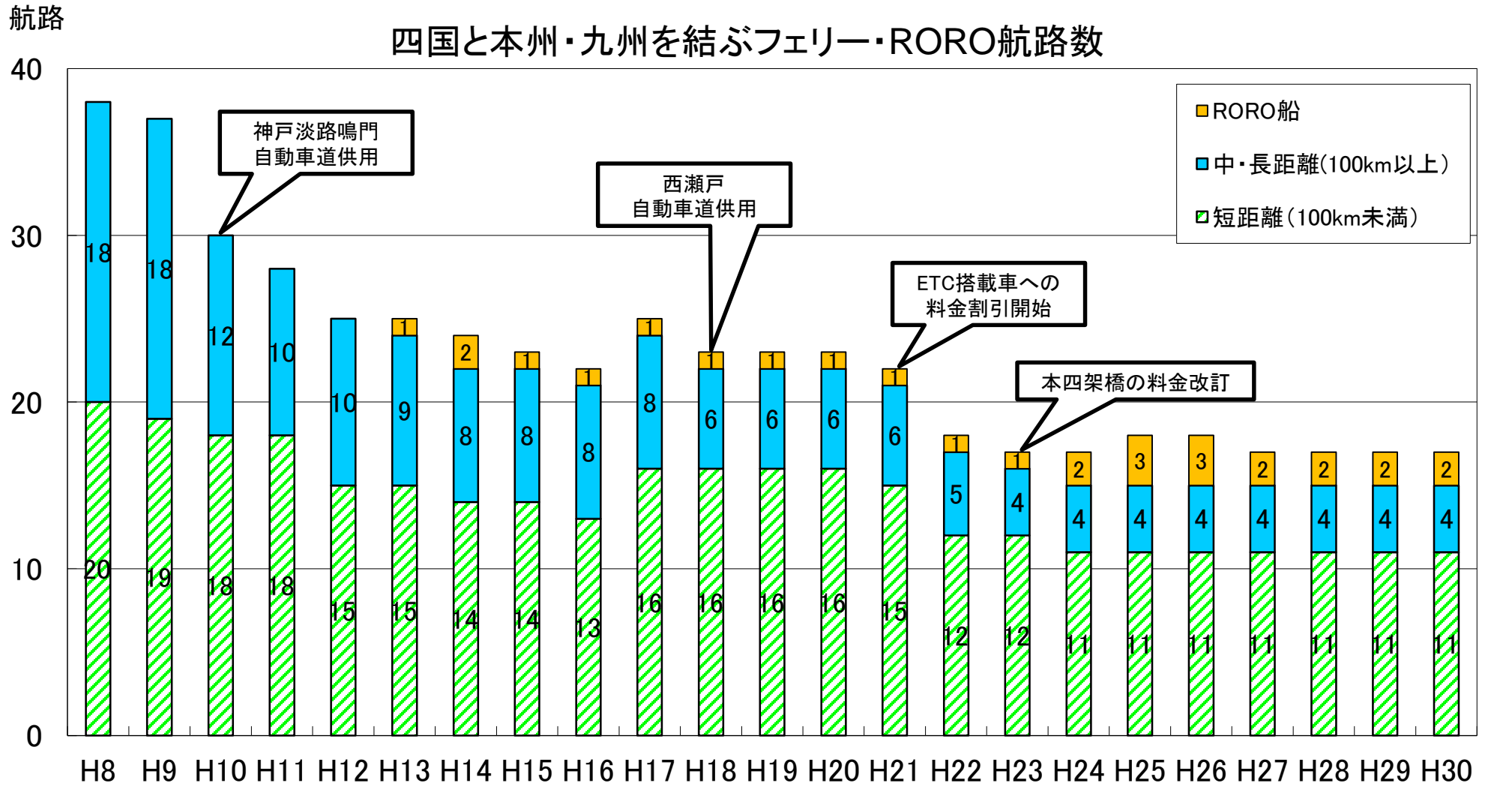
○四国と本州・九州を結ぶ内航海運は週あたり581便が運航中。(フェリー：週574便、RORO船：週7便) (平成30年3月現在)。
 ○これらの船舶の貨物の輸送能力はトラック・トレーラーあわせて、週あたり17,035台/週に相当する。(フェリー：16,275台/週、RORO船：760台/週)。



出典：四国地方整備局調べ

フェリー・RORO船の航路数の推移

○四国と本州・九州間のフェリー・RORO船の航路数は、本四架橋（神戸淡路鳴門自動車道、西瀬戸自動車道）の供用開始や高速道路料金の割引等の影響により、20年間で約6割減少。



ユニットロード貨物流動調査の概要

○調査目的

本調査は、5年ごとに、「内航コンテナ船・内航RORO・内航自動車航送船」及び「外航RORO・外航自動車航送船」の貨物流動の量的・質的な動向を把握するため、船舶運航事業者、フォワーダー（貨物利用運送事業者）や調査対象車両の運転手を対象としてアンケート調査を実施。

調査項目	実施時期
①内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査	平成29年11月1日から11月30日までの任意の4航海
②内航自動車航送船利用動向調査	平成29年11月1日から11月30日までの任意の2日間
③外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査	平成29年11月1日から11月30日までの任意の4航海

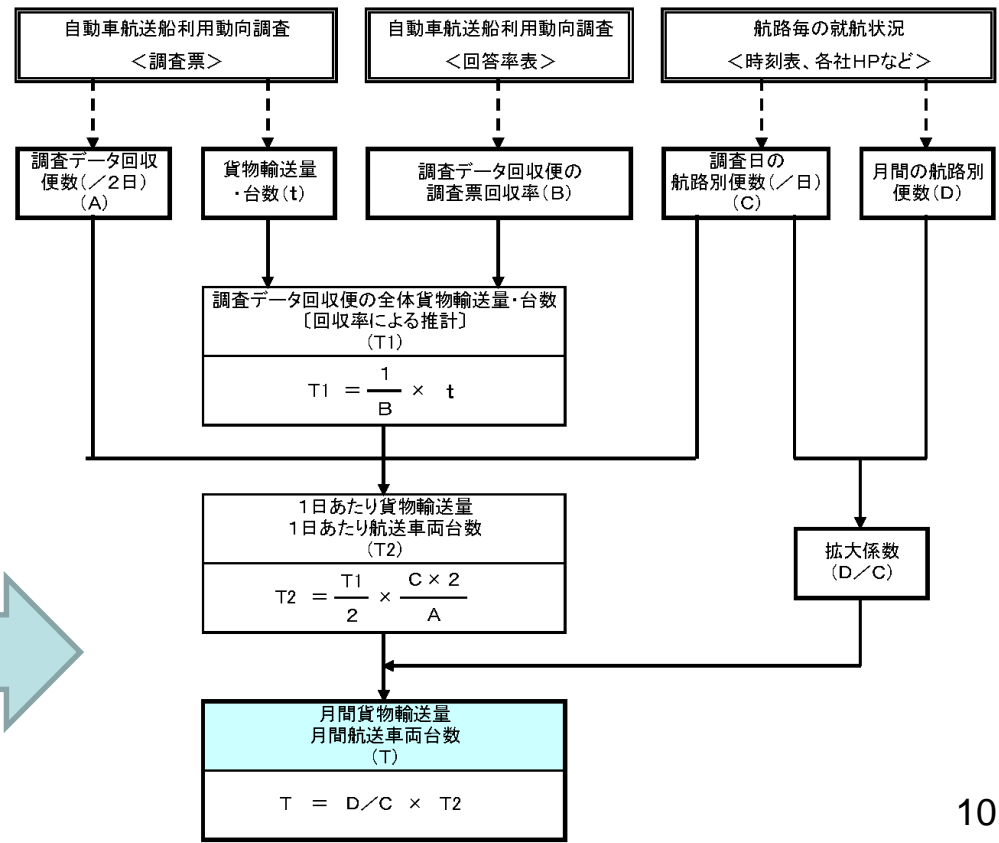
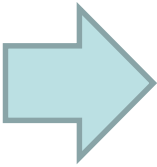
■四国における対象航路数

	対象航路数	
	平成29年	平成24年
コンテナ船	6航路(6便/週)	6航路(7.5便/週)
RORO船	4航路(11.4便/週)	4航路(9.25便/週)
フェリー	14航路(83便/日)	14航路(100便/日)

■主な調査項目

- ①貨物の発地、着地
- ②利用航路(発港、着港)
- ③港湾までの輸送機関
- ④輸送する貨物の品類・品目
- ⑤輸送量(重量トン、台数、個数)
- ⑥コンテナの種類・規格 等

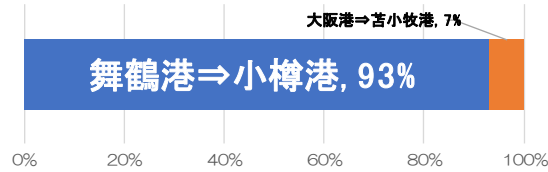
調査期間中の輸送量をもとに、月間の貨物量を推計



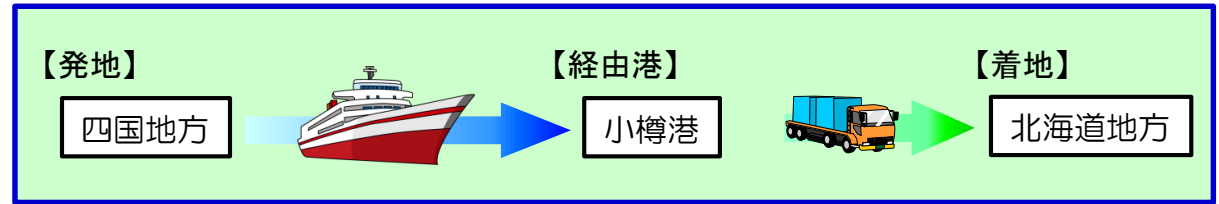
方面別の輸送特性【北海道方面】

○四国発の北海道方面への輸送状況は、小樽港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、徳島市、松山市、観音寺市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒北海道方面への利用航路の内訳



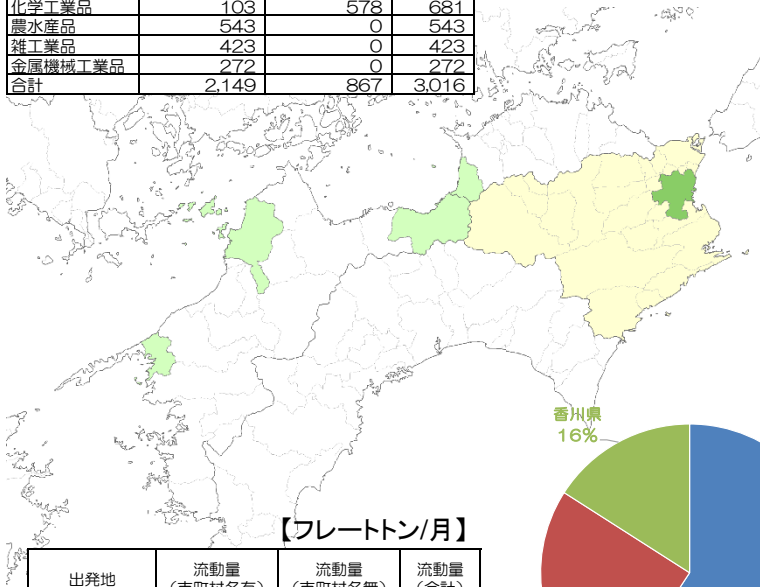
■四国発⇒北海道方面への代表的な輸送経路



■四国発⇒北海道方面への輸送状況

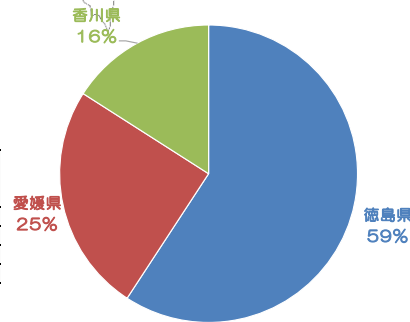
【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	807	289	1,096
化学工業品	103	578	681
農水産品	543	0	543
雑工業品	423	0	423
金属機械工業品	272	0	272
合計	2,149	867	3,016



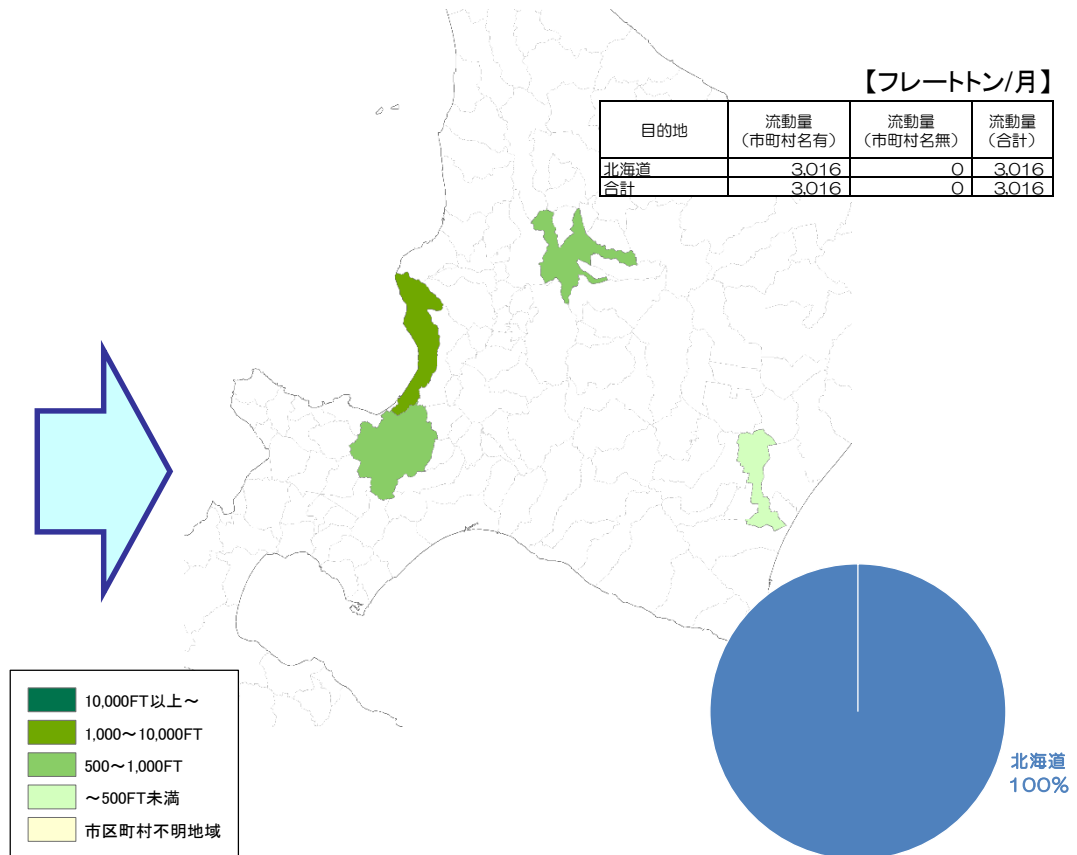
【フレートトン/月】

出発地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
徳島県	919	867	1,786
愛媛県	749	0	749
香川県	481	0	481
合計	2,149	867	3,016



【フレートトン/月】

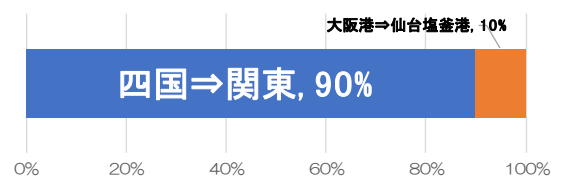
目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
北海道	3,016	0	3,016
合計	3,016	0	3,016



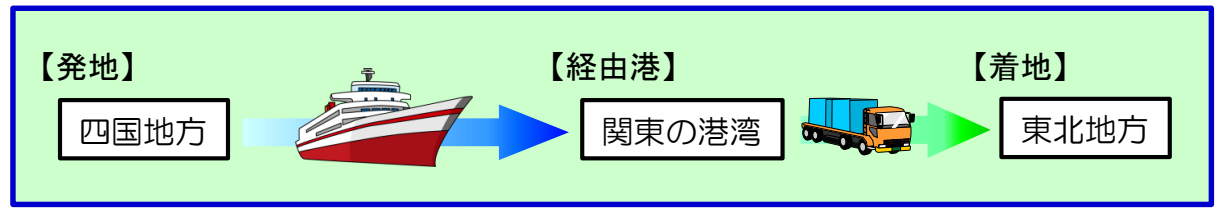
方面別の輸送特性【東北方面】

○四国発の東北方面への輸送状況は、関東地方の港湾まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、阿南市、四国中央市、海陽町周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒東北方面への利用航路の内訳



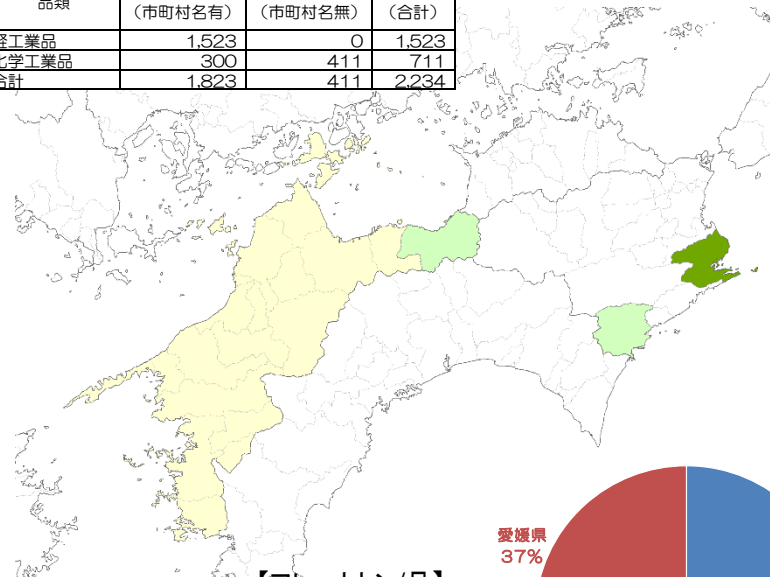
■四国発⇒東北方面への代表的な輸送経路



■四国発⇒東北方面への輸送状況

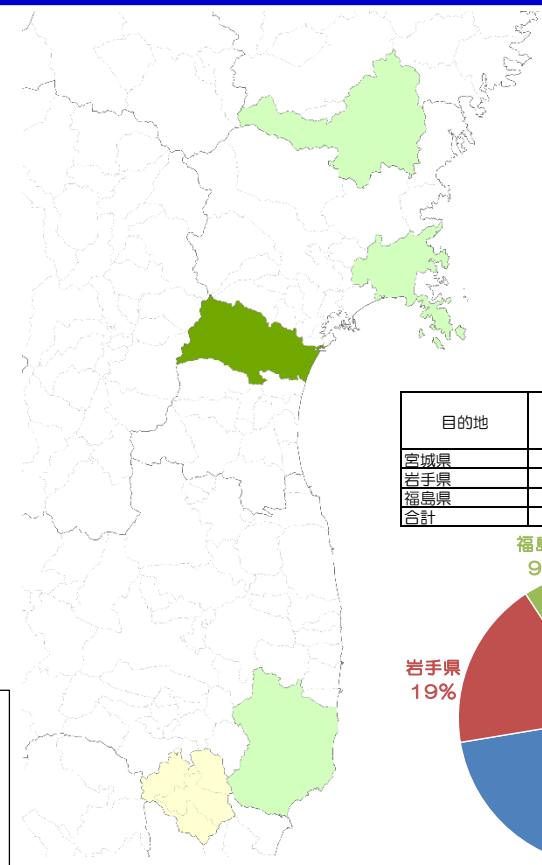
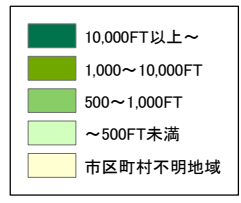
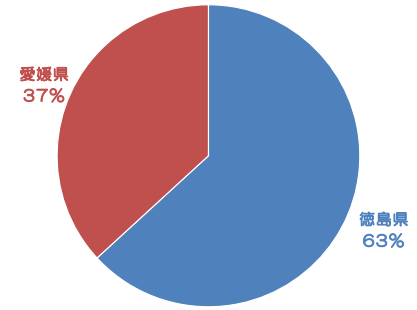
【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	1,523	0	1,523
化学工業品	300	411	711
合計	1,823	411	2,234



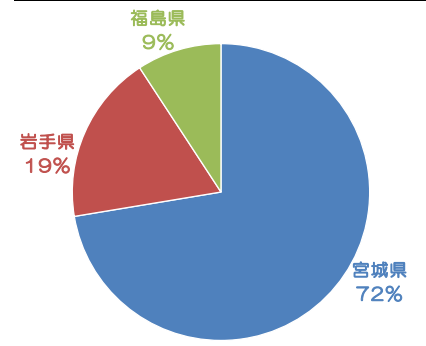
【フレートトン/月】

出発地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
徳島県	1,411	0	1,411
愛媛県	411	411	823
合計	1,823	411	2,234



【フレートトン/月】

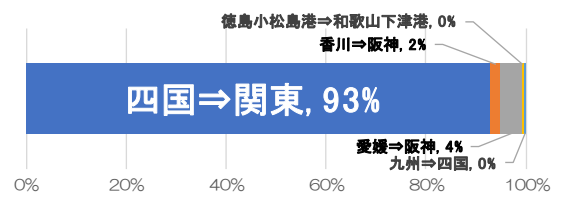
目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
宮城県	1,617	0	1,617
岩手県	411	0	411
福島県	103	103	206
合計	2,131	103	2,234



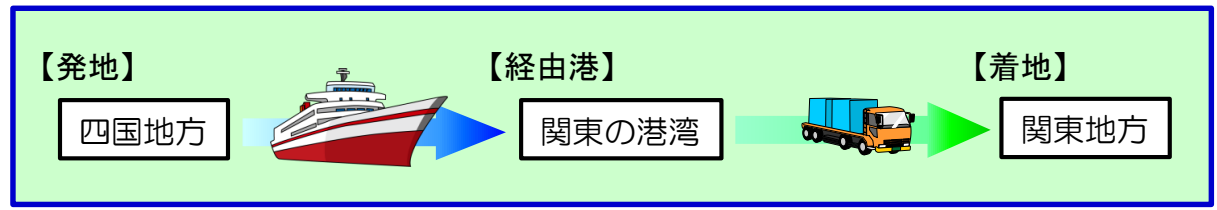
方面別の輸送特性【関東方面】

○四国発の関東方面への輸送状況は、関東地方の港湾まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、四国中央市、阿南市、鳴門市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒関東方面への利用航路の内訳



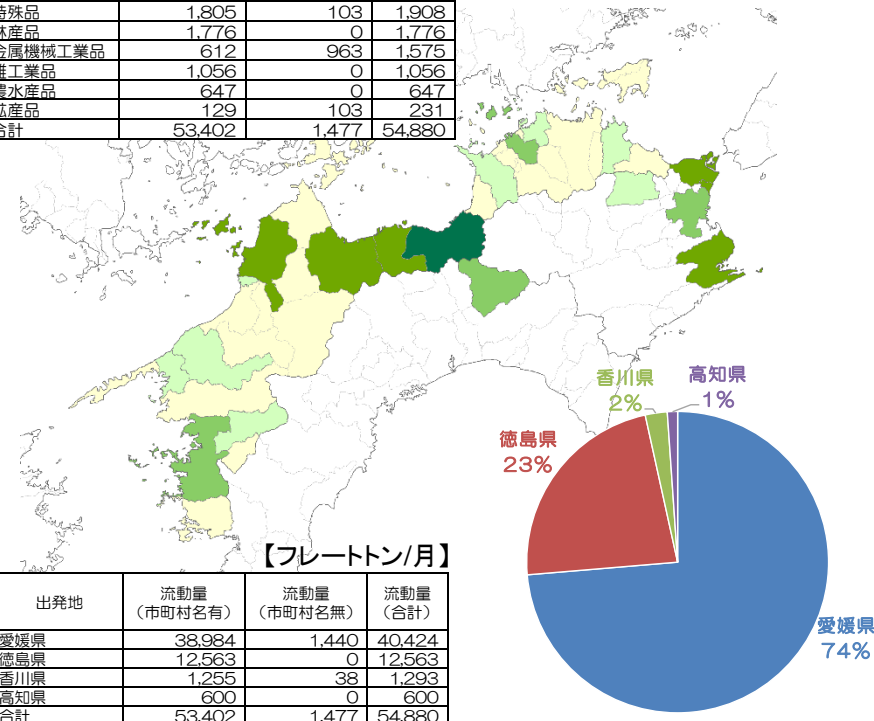
■四国発⇒関東方面への代表的な輸送経路



■四国発⇒関東方面への輸送状況

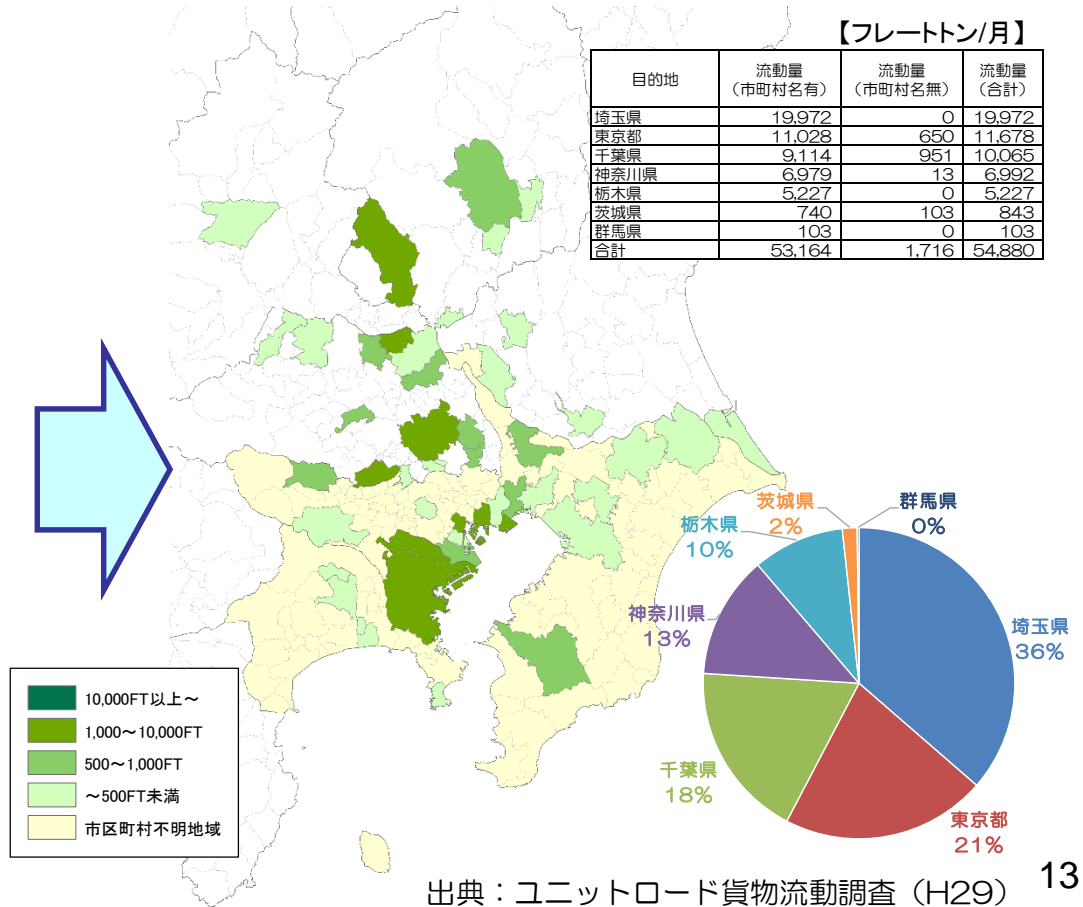
【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	40,506	0	40,506
化学工業品	6,871	309	7,180
特殊品	1,805	103	1,908
林産品	1,776	0	1,776
金属機械工業品	612	963	1,575
雑工業品	1,056	0	1,056
農水産品	647	0	647
鉱産品	129	103	231
合計	53,402	1,477	54,880



【フレートトン/月】

目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
埼玉県	19,972	0	19,972
東京都	11,028	650	11,678
千葉県	9,114	951	10,065
神奈川県	6,979	13	6,992
栃木県	5,227	0	5,227
茨城県	740	103	843
群馬県	103	0	103
合計	53,164	1,716	54,880

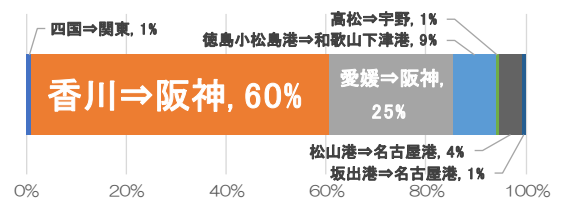


出典：ユニットロード貨物流動調査（H29）

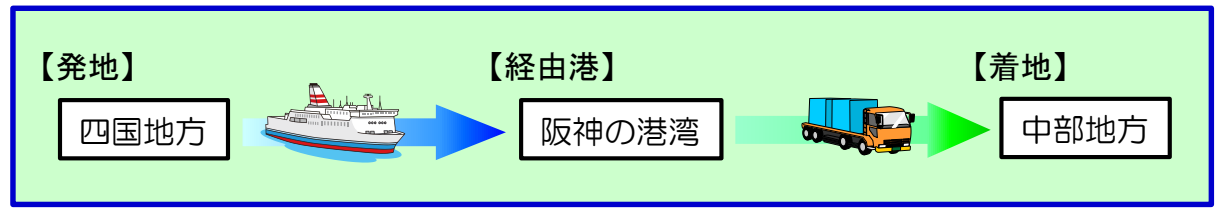
方面別の輸送特性【中部方面】

○四国発の中部方面への輸送状況は、阪神の港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、四国中央市、高松市、新居浜市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒中部方面への利用航路の内訳



■四国発⇒中部方面への代表的な輸送経路



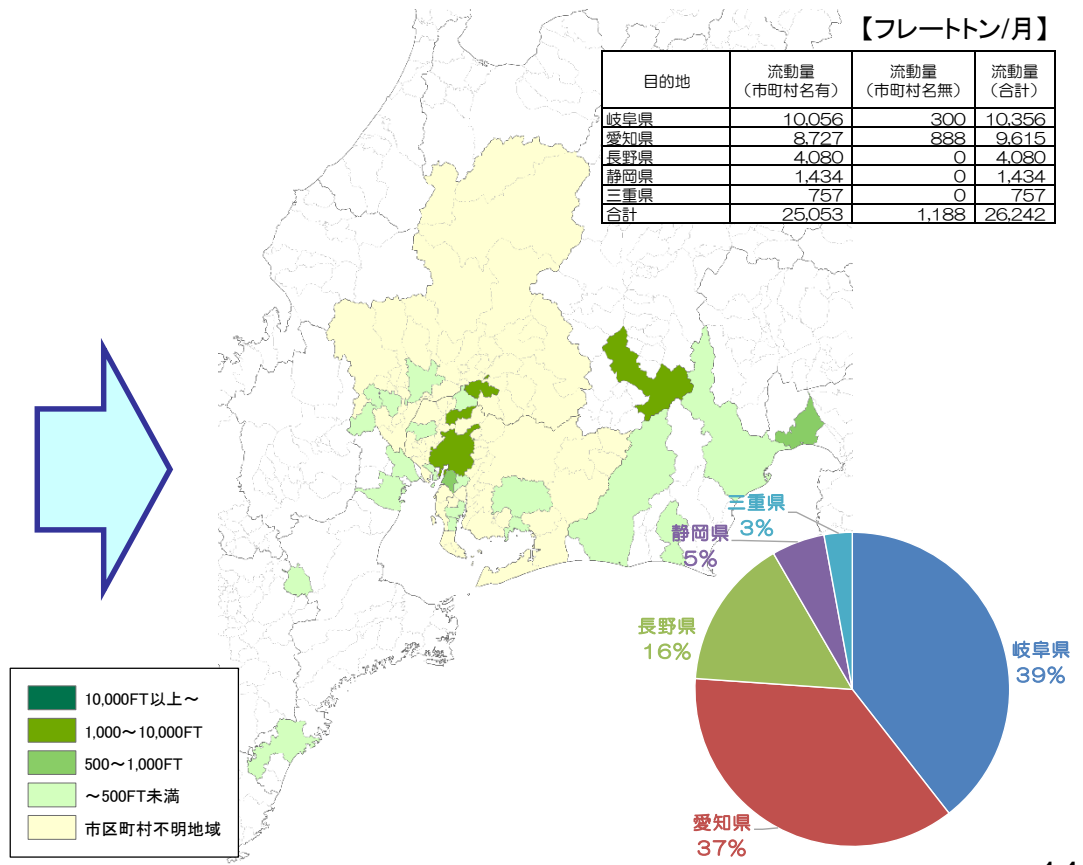
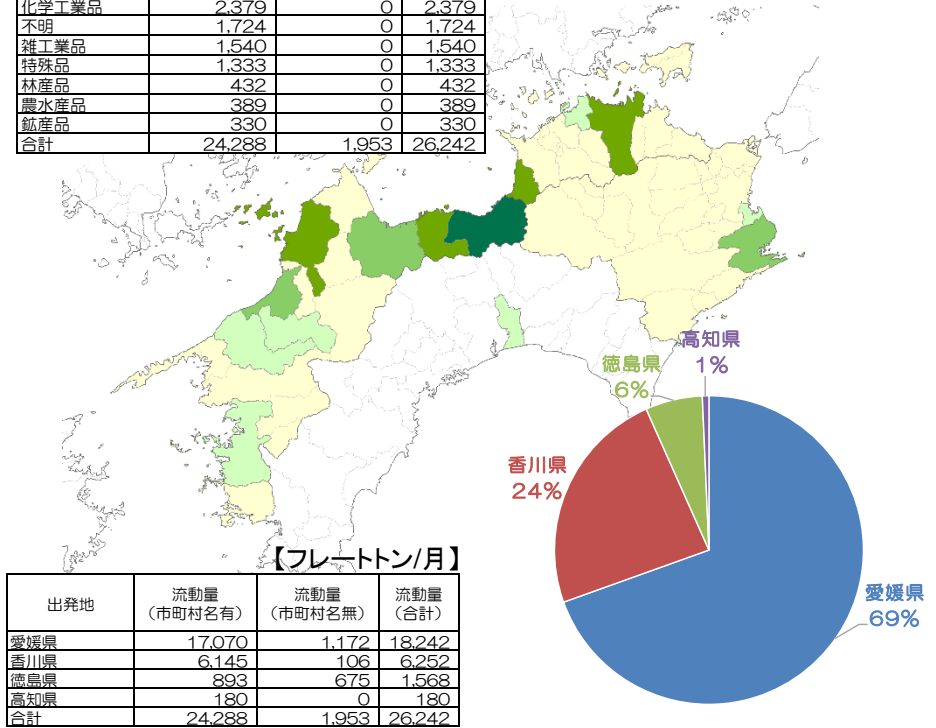
■四国発⇒中部方面への輸送状況

【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	11,192	0	11,192
金属機械工業品	4,970	1,953	6,923
化学工業品	2,379	0	2,379
不明	1,724	0	1,724
森工業品	1,540	0	1,540
特殊品	1,333	0	1,333
林産品	432	0	432
農水産品	389	0	389
鉱産品	330	0	330
合計	24,288	1,953	26,242

【フレートトン/月】

目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
岐阜県	10,056	300	10,356
愛知県	8,727	888	9,615
長野県	4,080	0	4,080
静岡県	1,434	0	1,434
三重県	757	0	757
合計	25,053	1,188	26,242

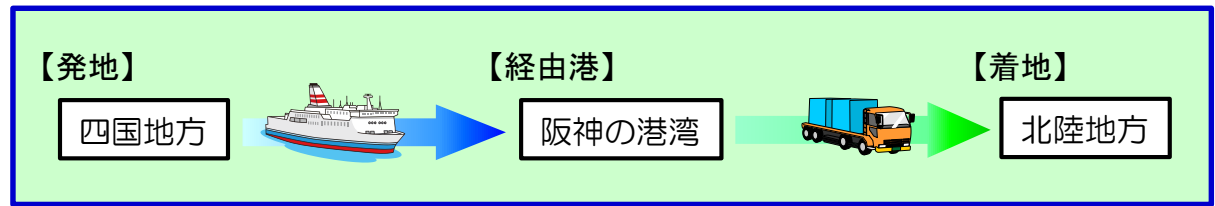
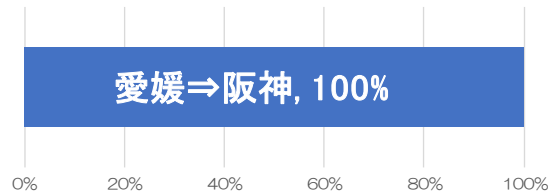


方面別の輸送特性【北陸方面】

○四国発の北陸方面への輸送状況は、すべて阪神の港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態となっている。また、四国の発地としては、仁淀川町、新居浜市、西条市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒北陸方面への利用航路の内訳

■四国発⇒北陸方面への代表的な輸送経路



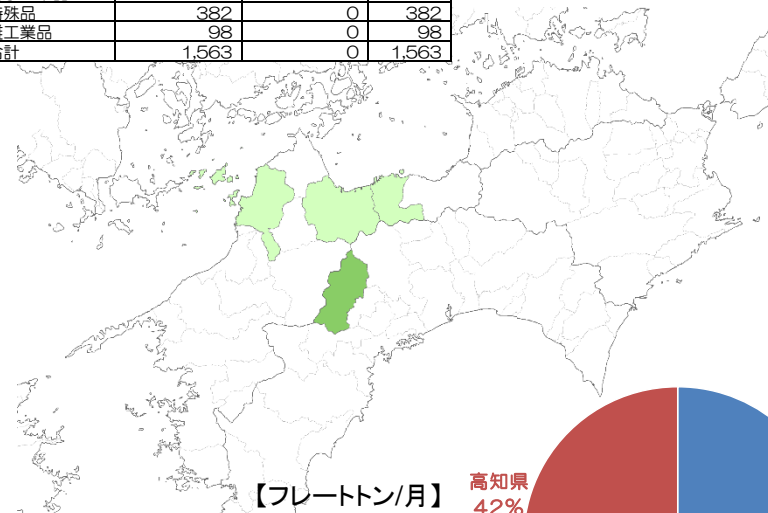
■四国発⇒北陸方面への輸送状況

【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
林産品	650	0	650
化学工業品	433	0	433
特殊品	382	0	382
雑工業品	98	0	98
合計	1,563	0	1,563

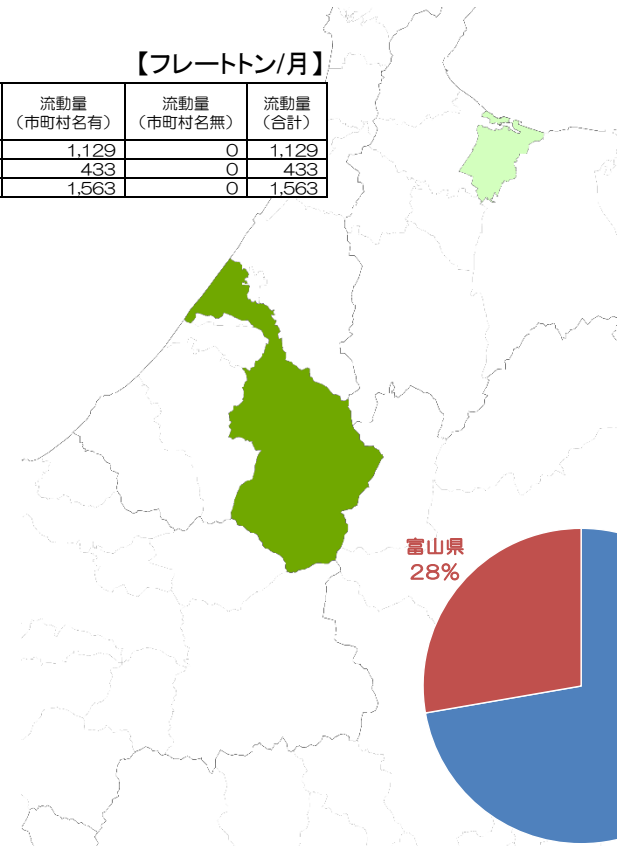
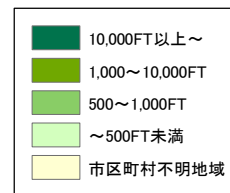
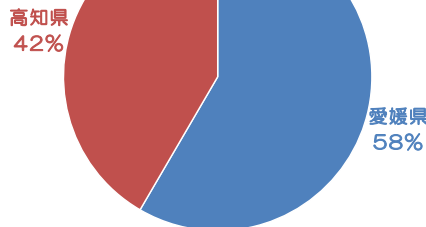
【フレートトン/月】

目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
石川県	1,129	0	1,129
富山県	433	0	433
合計	1,563	0	1,563



【フレートトン/月】

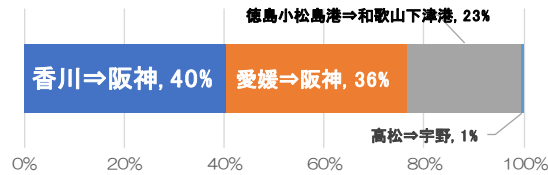
出発地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
愛媛県	913	0	913
高知県	650	0	650
合計	1,563	0	1,563



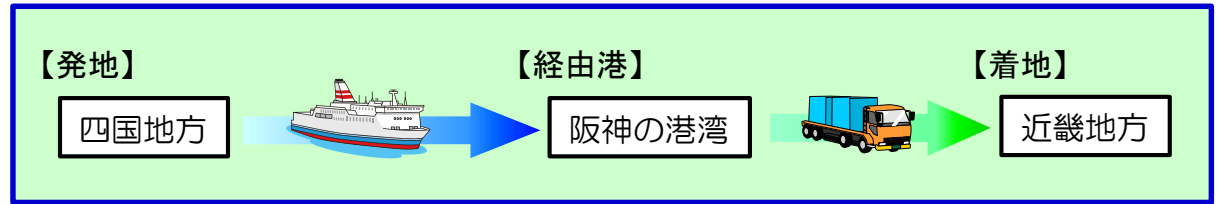
方面別の輸送特性【近畿方面】

○四国発の近畿方面への輸送状況は、阪神の港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、四国中央市、新居浜市、三豊市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒近畿方面への利用航路の内訳



■四国発⇒近畿方面への代表的な輸送経路



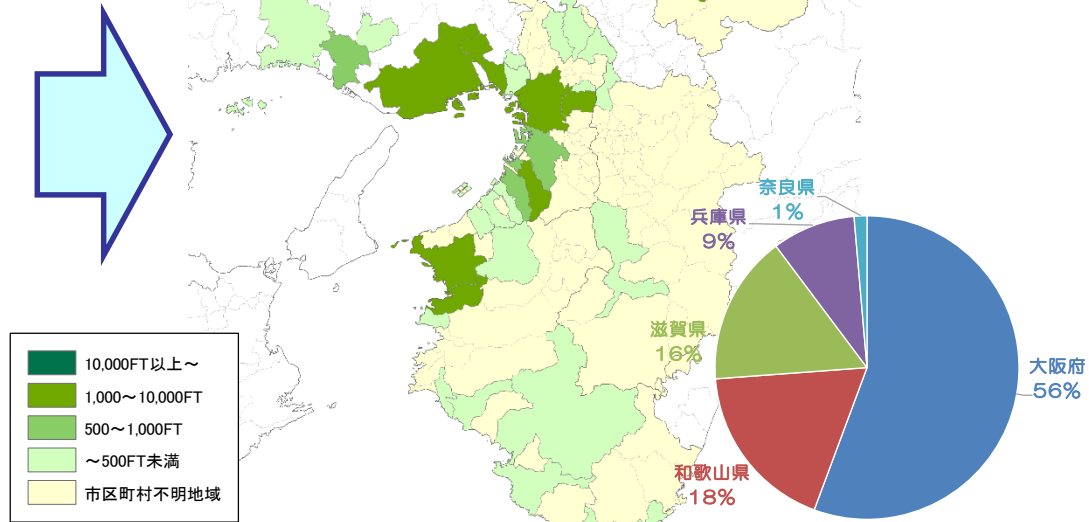
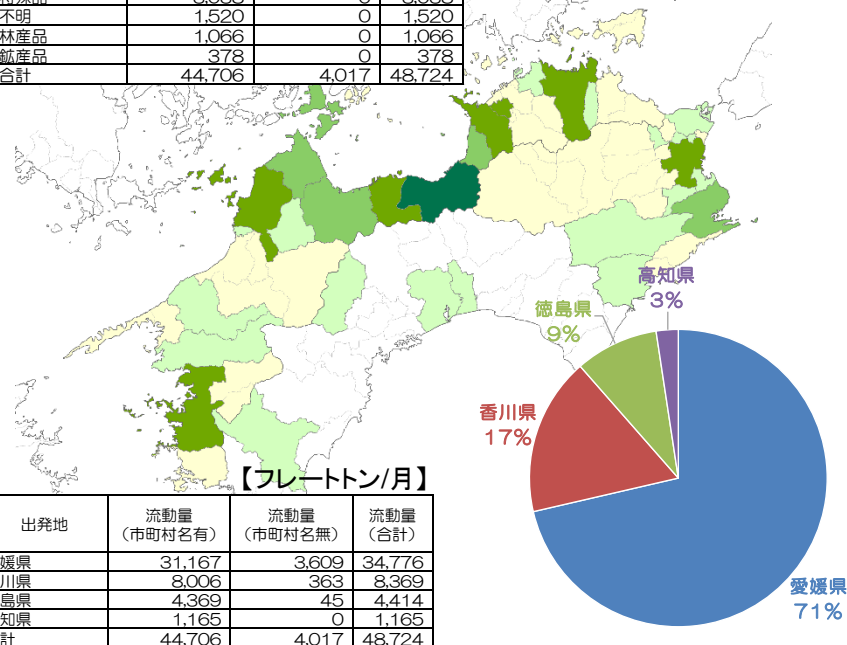
■四国発⇒近畿方面への輸送状況

【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	25,579	242	25,821
金属機械工業品	2,727	3,367	6,094
化学工業品	3,436	363	3,799
雑工業品	3,640	45	3,685
農水産品	3,322	0	3,322
特殊品	3,038	0	3,038
不明	1,520	0	1,520
林産品	1,066	0	1,066
鉱産品	378	0	378
合計	44,706	4,017	48,724

【フレートトン/月】

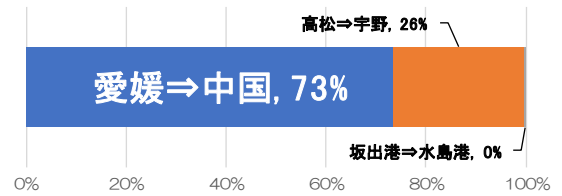
目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
大阪府	22,079	5,037	27,116
和歌山県	7,667	1,185	8,852
滋賀県	7,307	466	7,773
兵庫県	4,319	0	4,319
奈良県	468	195	663
合計	41,840	6,883	48,724



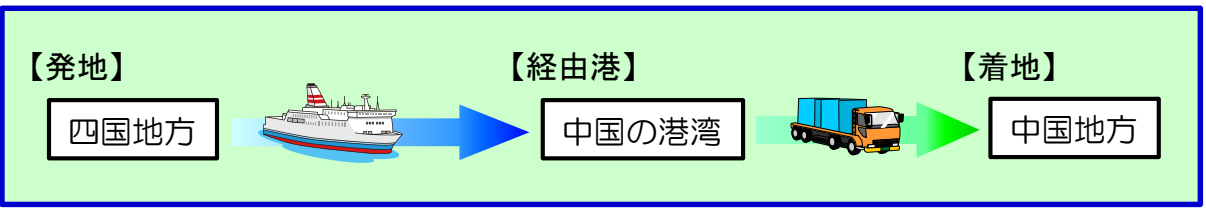
方面別の輸送特性【中国方面】

○四国発の中国方面への輸送状況は、中国地方の港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、高松市、西条市、四国中央市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒中国方面への利用航路の内訳



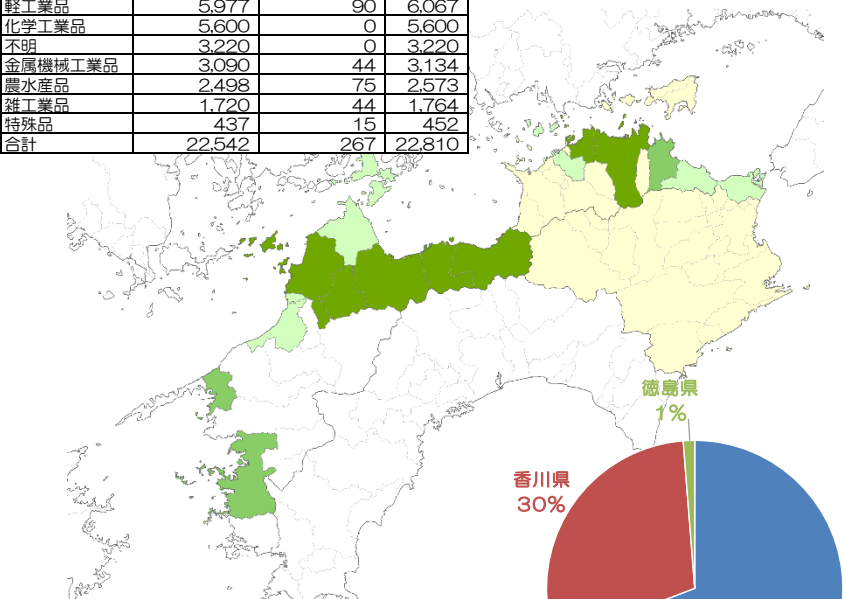
■四国発⇒中国方面への代表的な輸送経路



■四国発⇒中国方面への輸送状況

【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	5,977	90	6,067
化学工業品	5,600	0	5,600
不明	3,220	0	3,220
金属機械工業品	3,090	44	3,134
農水産品	2,498	75	2,573
雑工業品	1,720	44	1,764
特殊品	437	15	452
合計	22,542	267	22,810

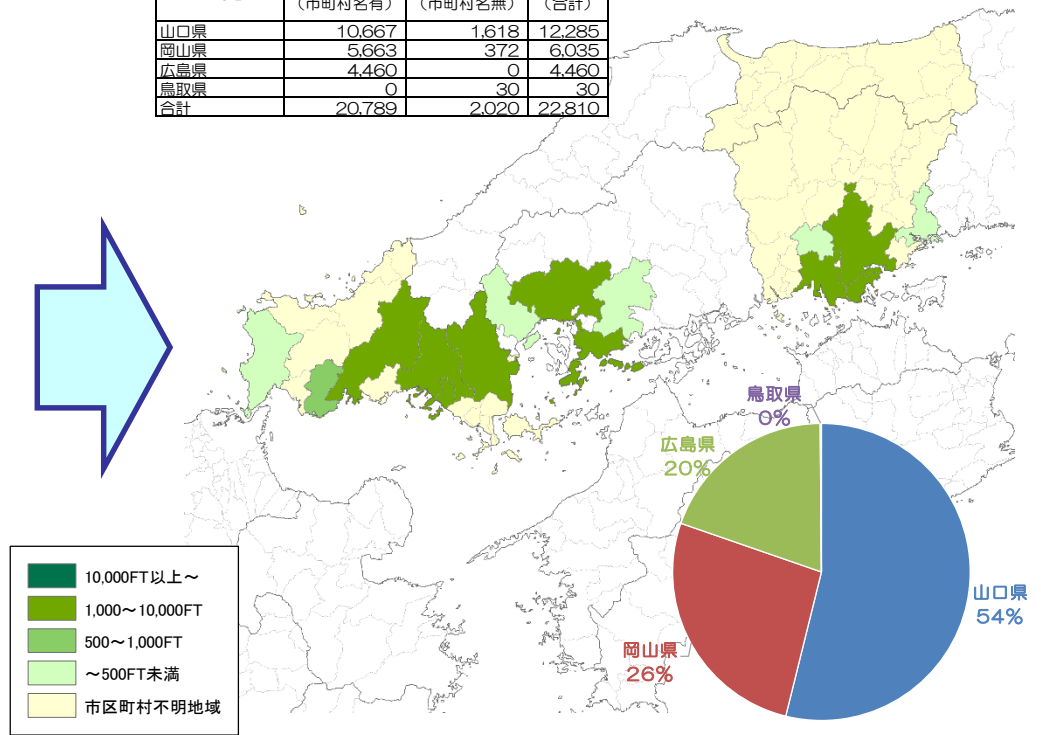


【フレートトン/月】

出発地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
愛媛県	15,780	0	15,780
香川県	6,613	134	6,746
徳島県	150	134	284
合計	22,542	267	22,810

【フレートトン/月】

目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
山口県	10,667	1,618	12,285
岡山県	5,663	372	6,035
広島県	4,460	0	4,460
鳥取県	0	30	30
合計	20,789	2,020	22,810

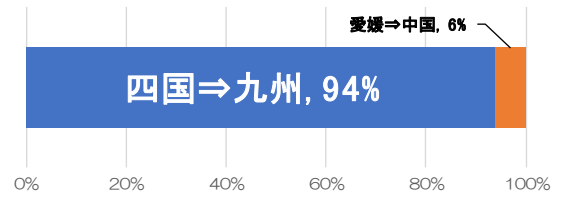


出典：ユニットロード貨物流動調査（H29）

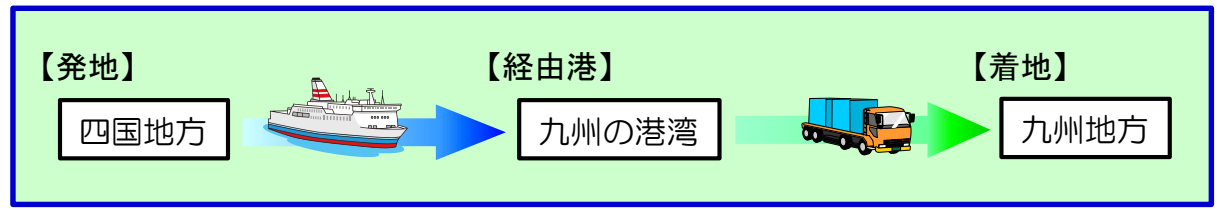
方面別の輸送特性【九州方面】

○四国発の九州方面への輸送状況は、九州地方の港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態が大半を占めている。また、四国の発地としては、四国中央市、松山市、西条市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒九州方面への利用航路の内訳

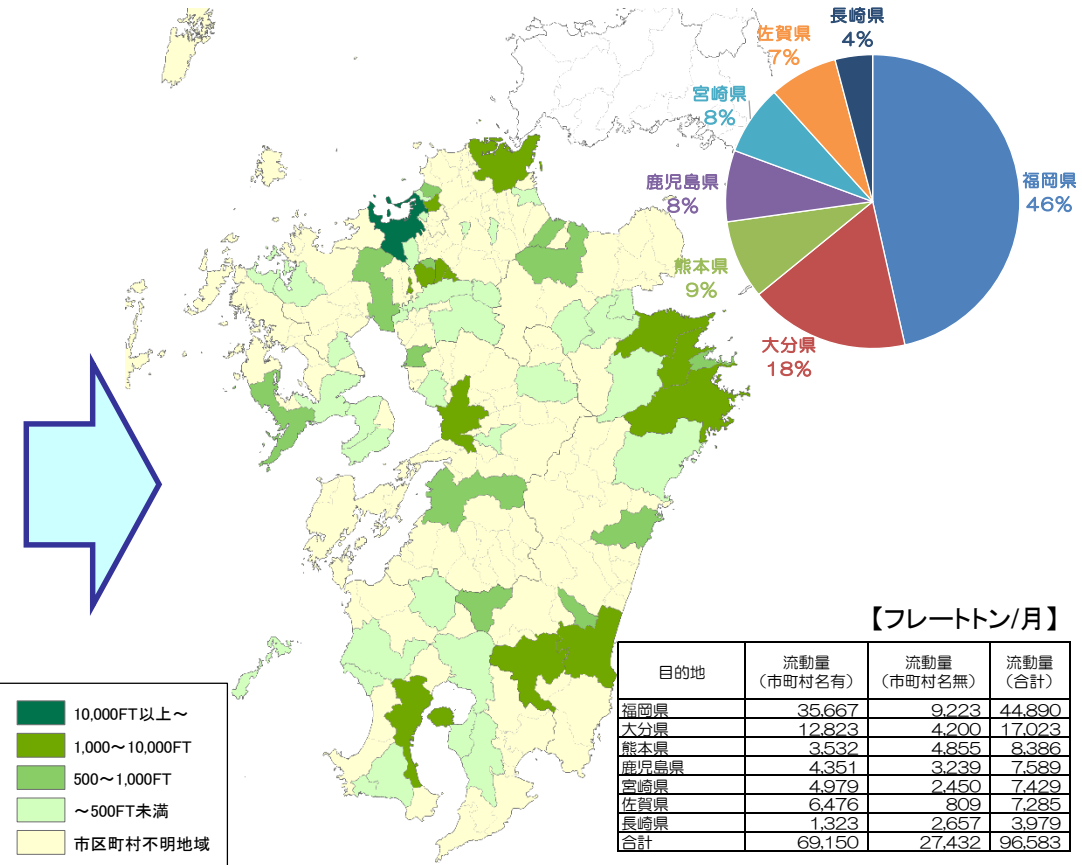
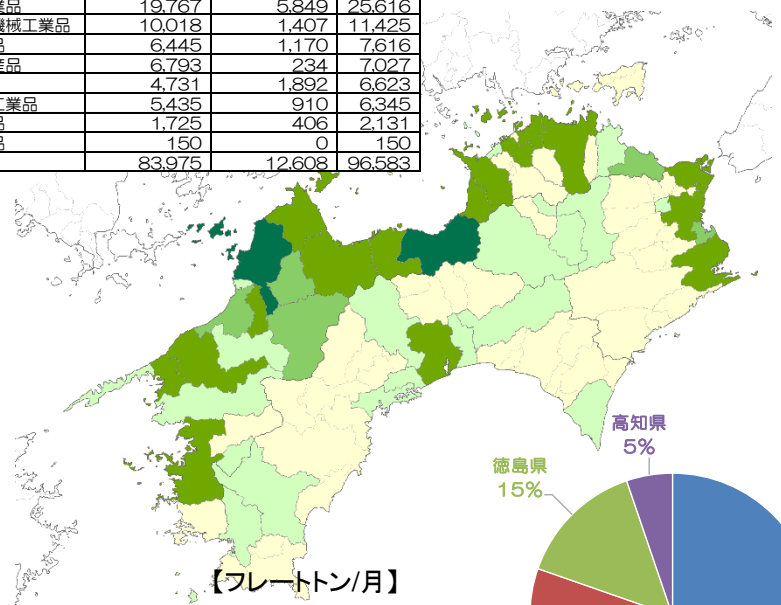


■四国発⇒九州方面への代表的な輸送経路



■四国発⇒九州方面への輸送状況【フレートトン/月】

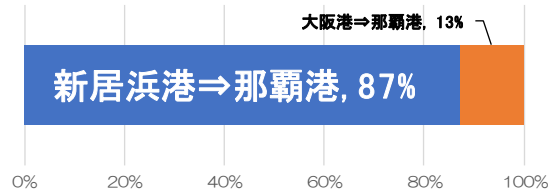
品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
軽工業品	28,911	739	29,650
雑工業品	19,767	5,849	25,616
金属機械工業品	10,018	1,407	11,425
特殊品	6,445	1,170	7,616
農水産品	6,793	234	7,027
不明	4,731	1,892	6,623
化学工業品	5,435	910	6,345
林産品	1,725	406	2,131
鉱産品	150	0	150
合計	83,975	12,608	96,583



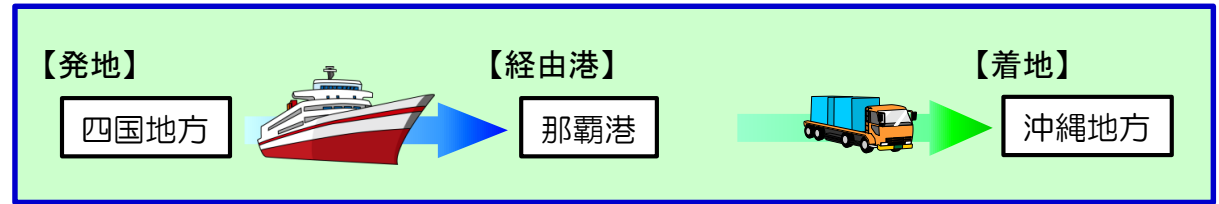
方面別の輸送特性【沖縄方面】

○四国発の沖縄方面への輸送状況は、那覇港まで海上輸送し、目的地まで陸上輸送する形態となっている。また、四国の発地としては、丸亀市周辺からの輸送が多い傾向にある。

■四国発⇒沖縄方面への利用航路の内訳



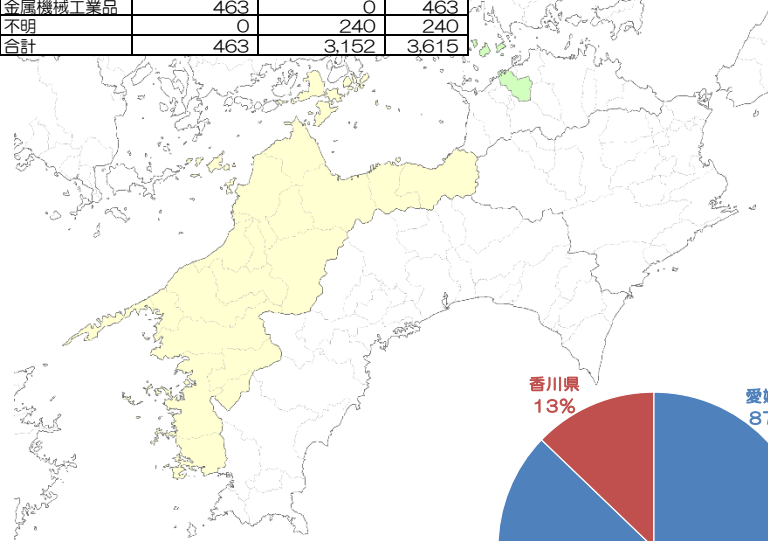
■四国発⇒沖縄方面への代表的な輸送経路



■四国発⇒沖縄方面への輸送状況

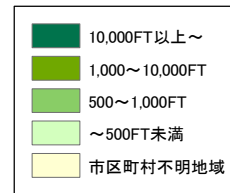
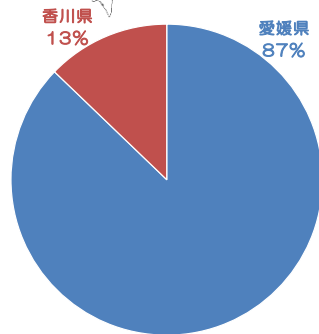
【フレートトン/月】

品類	輸送量 (市町村名有)	輸送量 (市町村名無)	輸送量 (合計)
特殊品	0	2,912	2,912
金属機械工業品	463	0	463
不明	0	240	240
合計	463	3,152	3,615



【フレートトン/月】

出発地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
愛媛県	0	3,152	3,152
香川県	463	0	463
合計	463	3,152	3,615



【フレートトン/月】

目的地	流動量 (市町村名有)	流動量 (市町村名無)	流動量 (合計)
沖縄県	463	3,152	3,615
合計	463	3,152	3,615

【参考】品目表

品類	品目	品類	品目	品類	品目	品類	品目
農水産品	麦	鉱産品	原油	化学工業品	ガラス類	雑工業品	がん具
	米		りん鉱石		窯業品		衣服・身回品・はきもの
	とうもろこし		石灰石		重油		文房具・運動娯楽品・楽器
	豆類		原塩		石油製品		家具・装備品
	その他の雑穀		非金属鉱物		LNG		その他日用品
	野菜・果物	金属機械工業品	鉄鋼		LPG		ゴム製品
	綿花		鋼材		その他石油製品		木製品
	その他の農産品		非鉄金属		コークス		その他製造工業品
	羊毛		金属製品		石炭製品		金属くず
	その他の畜産品		鉄道車両		化学薬品		再利用資材
水産品	完成自動車		化学肥料	動植物性飼肥料			
林産品	原木		中古自動車	その他化学工業品	特殊品	廃棄物	
	製材		その他輸送用車両	紙・パルプ		廃土砂	
	樹脂類		重機・建機	糸及び紡績半製品		輸送用容器	
	木材チップ		その他産業機械	その他繊維工業品		取り合せ品	
	薪炭	電気機械	砂糖	分類不能のもの			
鉱産品	石炭	測量・光学・医療用機器	軽工業品	製造食品			
	鉄鉱石	事務用機器		飲料			
	金属鉱	その他機械		水			
	砂利・砂	陶磁器		たばこ			
	石材	セメント		その他食料工業品			

第4回協議会 委員からの意見と対応(案)

項目	委員からの意見	対応(案)	今回特に説明するもの
1.フェリー・RORO船に対する認知及び理解向上による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・荷主企業向けのPRパンフレットについては、内容を充実させていきたいため、追記すべき情報があれば、随時、提供していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・パンフレットの内容更新 	—
	<ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化セミナーについては、今後とも継続していけば、ニーズの掘り起こしにつながるため、継続していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き効果的な開催の形を検討 	資料1(P7)
2.海上輸送と高速道路輸送との連携促進策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・重要物流道路制度が創設され、国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い特別の構造基準の設定や、高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る無利子貸付制度を新設した。ただし、四国では、それ以前に、池田から徳島にかかる区間など、重要な幹線道路であるが、未だに対面通行となっているため、4車線化をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・重要物流道路制度について ・高規格道路の整備状況 	資料1(P8~10)
3.モーダルシフトに資する高速道路の整備促進			
4.モーダルシフトに資するフェリーターミナル等の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江港では、後背地が全くなく、岸壁の道路を通行止めして利用している状況である。一律に解決できる問題ではないため、各港湾の状況に応じた解決策について検討を願いたい。 ・高松港においてもシャーシヤード不足は非常に深刻な状態となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・個別検討 	—
5.無人航送の増加に伴うシャーシヤードの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・シャーシヤードの利用面積における算定方法の提案式について、積載可能台数に平均利用率をかけて、さらに「積み卸し用スペース」「積み込み用スペース」「引取り用スペース」として「3倍」としているが、数値を規定するのではなく、港湾や時期により変動があるため、利用実態を踏まえて係数を設定する方が良いのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会終了後にシャーシヤードの面積算定方法の提案について修正を行いHPに掲載済。 	資料1(P13)

第4回協議会 委員からの意見と対応(案)

項目	委員からの意見	対応(案)	今回特に説明するもの
6.共同輸送等によるフェリー・RORO船の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・四国では各便の空きスペース状況まで確認できるシステムは導入されていないため、国が取り組んでいるモーダルシフト船の運航情報等一括検索システムの活用が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システムの構築に係る情報提供。 	資料1(P21~23)
7.フェリー・RORO船を活用した国際フィーダーコンテナ輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神港側の国際フィーダー貨物の集荷への取り組み状況を踏まえ、四国においても利用促進に取り組んでいく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・モデル航路による検討 	資料1(P14~20)
8.モーダルシフト推進に係る補助制度のより一層の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の総合効率化計画の認定と補助制度の活用につながる案件の掘り起こしに努めていただきたい。 ・今年度までCO2削減事業の関係で、モーダルシフトに資するシャーシの購入については、1/2あるいは1/3の補助があったが、来年度はなくなる。非常にありがたい制度のため復活していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見交換等を通じた支援制度等の周知、活用の提案 	資料1(P24~31)
9.モーダルシフトに資する事業者負担の軽減策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・Sox規制の強化により対策が必要となり、フェリー・RORO船事業者の負担増となる。また、トラックドライバーだけでなく、船員についても高齢化や人員不足は大きな課題であるため、現状の運航体制を維持していくことは非常に厳しい状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・Sox排出規制に向けた取組状況等に係る情報提供 ・船員の労働力確保への取組の推進 	資料1(P32~34)