

## 第3回協議会における意見と対応（案）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

# 第3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船に対する理解向上による利用促進	・荷主企業向けのPRパンフレットを改訂する際は、物流量の多い起点から終点間のモデルケースを作成し、輸送時間・輸送費用のシミュレーション例等を盛り込むとか、荷主企業の喜びの声、利活用例を追加する等、よりPR効果の高い提案書として頂きたい。	【対応1】 ・前回作成したPRパンフレットの更新を行い内容の充実を図る。	資料-2(P1)
2.海上輸送と高速道路輸送との連携	・トラックの高速道路における後続無人隊列走行が実験されるが、全国展開された時に後続無人隊列走行と連携した船舶輸送のメリットを明確化しておく、モーダルシフトをより確実に推進できるのではないかな。	【対応2】 ・後続無人隊列走行と連携した船舶輸送のメリットを検討する。	資料-2(P2~4)
3.モーダルシフトに資する高速道路の整備促進	・高速道路は序々に整備されてきており、三島川之江港へのアクセスは良くなっているが、更にアクセスを向上させるために、一般道の国道、県道、市道を整備促進してほしい。	【対応3-1】 ・三島川之江港へのアクセスを促進させる道路の整備促進については、関係部局(道路部、愛媛県、四国中央市)へ要望があった旨、伝える。	済
	・フェリー・RORO船の利用を促進するためには、高速道路でのシャーシを使った大型トレーラーの走行をし易くする必要があり、愛媛・高知にとっても重要な徳島自動車道4車線化をお願いしたい。	【対応3-2】 ・徳島道の4車線化については、関係部局(道路部)へ要望があった旨、伝える。	済
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	・船舶リプレイスの関係については、検討段階に入っているが、大型化すると小倉港の方で色々資本の投資が必要であり、ヤード関係の確保ができないという課題がある。	【対応4】 ・北九州港の施設整備については、関係部局(九州地方整備局港湾空港部)に協議会で要望があった旨、伝える。	済
5.無人航送の増加に伴うシャーシヤードの確保	・現在では無人航送の比率が6割以上であり、シャーシヤードの不足が課題となっている。また、新造船の大型化計画を進める上でも、シャーシヤードの不足が一番大きな課題である。 ・港自体の使い方、これはコストにおいても、そしてヤードの問題においても積み残しすることなく、本年度の協議会の中でもう少し協議進めて行きたい。	【対応5】 ・貨物の日変動や時間変動を分析し、最適なシャーシヤードの面積を検討する。	資料-2(P5~7)
6.共同輸送等によるフェリー・RORO船の活用	・積み残しがあることで利用にあたり、荷主の信頼が落ちるため、積み残しの解消が重要である。 ・大口荷主は、ある程度年間単位で輸送計画を決めているが、小口の荷主へは混雑の状況も含めてweb予約システムをうまく活用することが有効である。	【対応6-1】 ・海事局により設置されている海運モーダルシフト推進協議会により「モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システム構築WG」が開催されており、実証実験及び課題の整理が進められている。	資料-2(P8)
	・ラウンドユースには同じ船社のコンテナであること、マッチングに時間が掛かる、荷主、運送会社、フェリー会社間で利害関係が違う等課題も多いのでその辺を踏まえた検討が必要である。	【対応6-2】 ・ヒアリングや意見交換等を通じて課題を明らかにし、実現可能性や取り組みについて検討・協議する。	資料-2(P9)
		【対応6-3】 ・フェリー事業者が実施している、小口混載輸送の具体的な取組みをモデル化する。	資料-2(P10)
	・モーダルシフトの可能性に繋がってくる品目は何か。特に小口のものについて、その掘り起しについては、是非ともヒアリングを進めていただきたい。	【対応6-4】 ・フェリー事業者による宅配便輸送の効率化について検討する。	資料-2(P11)
		【対応6-5】 ・物流センサ解析に基づくモーダルシフトを見込める品目の抽出する。	資料-2(P12~17)

# 第3回協議会 委員からの意見と対応(案)

事項	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"> <li>・集荷から配達までの一貫輸送という貨物利用運送事業というものがあがるが、トラック-船-トラックの一貫輸送となると、非常に許可を取るのが煩雑で厳しいことから、貨物の利用事業法の参入の規制をもう少し緩和することで物流会社としては活性化が図れるのではないか。</li> <li>・ある元請業者が二種の利用運送の免許を持っていないといったことがあり、元請業者を変えることによってモーダルシフトに関連する補助金の利用が可能になったが、やはり規制の壁を感じる。</li> </ul>	<p>【対応6-6】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物利用運送事業法の概要とその趣旨について整理し理解を深めるとともに、許可申請の実態について確認を行う。</li> </ul>	資料-2 (P18)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一番の問題はカーナビゲーションのルート案内にフェリーがあまり出ていないことである。電子地図には載っているが、地図の提供を受けた各カーナビメーカーでのルート案内では、間違っている情報もある。パソコン等を使ってYahoo地図でルート案内すると、八幡浜港から別府港を調べたら、未だにしまなみ海道が当たり前のように出てくるので改善をお願いしたい。</li> </ul>	<p>【対応6-7】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カーナビによるルート検索に係る課題について、物流事業者へ具体的な問題点の確認を行う。</li> <li>・確認結果に基づきインターネット検索サイトで試行し、検索結果の確認を行う。</li> <li>・インターネット検索会社、地図会社及び国内カーナビ各社への情報伝達機関としての役割を担う、日本デジタル道路地図協会に対してルート検索について改善要望を行う。</li> </ul>	資料-2 (P19)
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"> <li>・阪神港と繋がる国内フェリー航路の国際フィーダー航路としての利用促進を図るための課題や支援策を検討するべきである。</li> </ul>	<p>【対応7】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神港への国際フィーダー航路としてのインセンティブの拡充、阪神港の利便性の増進等、阪神港への国際フィーダーコンテナ輸送の利用促進方策を検討する。</li> </ul>	資料-2 (P20)
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"> <li>・四国にはモーダルシフトの補助制度を活用した事例がないことから、事業者に対する適用可能事例の掘り起こしに努めて頂きたい。</li> <li>・総合効率化計画というのは一つ大きな柱になりうと思うので、是非とも今回の協議会の活動の成果につなげて頂ければと思う。</li> </ul>	<p>【対応8】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化に係る支援制度及びモーダルシフト等の取組事例の紹介等を行うセミナーを開催するとともに、引き続きヒアリングや意見交換を通じて、総合効率化計画の認定に向けた事業の発掘を進める。</li> </ul>	資料-2 (P21～22)
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"> <li>・フェリーとして宇高航路を残していくには、経営的な自助努力だけでは厳しい状況であるため、ある程度の回数を超えた係船料について割引等をお願いしたい。</li> <li>・ここ数年の間に船舶のリプレイスを考えているが、バリアフリー化による総トン数の増加やトラックの台数確保による建造費の上昇に対応するために、港湾使用料の減免等をお願いしたい。</li> <li>・愛媛県では入港料とは別に、旅客、利用車両台数に対して港銭、棧橋利用料を支払っており、見直しを考えて頂きたい。</li> <li>・積み残しが大きな問題であり、その対応として増便をするというようなことに対して、入港料の減免等で支援をすることで増便を促す事も重要である。</li> </ul>	<p>【対応9-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入港料・係船料について、四国の港湾では、1入港ごとの徴収になっており、1日に複数回入港する短距離航路については、中・長距離航路に比べて1日当たりの入港料・係船料は高くなるため、短距離航路事業者の負担軽減の方策を、必要に応じて検討する。</li> </ul>	資料-2 (P23)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックは駐車場に大体30分から1時間前にはほとんど着いているので、待機時間を休憩期間にカウントして欲しい。</li> </ul>	<p>【対応9-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長距離運転等の業務の特性から、労働基準法では規制が難しい「拘束時間」「休憩期間」「運転時間」等について「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」により規定されているため、当基準の定義とその趣旨について整理し理解を深める。</li> </ul>	資料-2 (P24)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経営上の一番重要な問題は、硫黄酸化物SOxの関係である。</li> <li>・2020年からのSOxの規制強化により燃料費の底上げが、料金に反映することから、その上に燃料が上ってくれば二重で大変な事態になるため、国として、SOxによる燃料費の底上げ分を料金に反映することについて、協会もしくは荷主団体にどのように説明をするのか検討して頂きたい。</li> </ul>	<p>【対応9-3】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海事局により、海運業界との「燃料油環境規制対応方策検討会議」及び石油業界も含めたオールジャパンの「燃料油環境規制対応連絡調整会議」が設置されており、課題に対する検討が行われている。今後、規制の円滑な実施に向け、検討結果を踏まえた対応方策等を推進していくこととなっている。</li> </ul>	資料-2 (P25～26)