

荷主・フォワーダーへのアンケート調査について

社名： _____

所属・役職名： _____

氏名： _____

連絡先：(電話) _____

(メール) _____

1. 内航フェリー・RORO 船へのモーダルシフトがなされる条件について

トラックドライバーについて、2024年4月以降、労働基準法の改正に基づき、年960時間の時間外労働の上限時間が適用されることとなり、さらに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）（改善基準告示）」について、年間の拘束時間の上限を原則3,300時間とする等の見直しが行われております。

このように、いわゆる「2024年問題」として、トラック輸送に係る労働力不足が懸念される中、陸送から内航フェリー・RORO 船へのモーダルシフトが考えられるところです。

これを踏まえ、以下の設問に対する御社の認識を可能な範囲でお答えください。

(問1) 陸送から内航フェリー・RORO 船又は鉄道へのモーダルシフトに関する検討状況をお答えください。

- ①モーダルシフトを既に行っている
(利用機関についてもお答えください(複数回答可))
- 内航フェリー・RORO 船を利用
- 鉄道を利用
- ②モーダルシフトを検討している
(利用機関についてもお答えください(複数回答可))
- 内航フェリー・RORO 船を利用
- 鉄道を利用
- ③モーダルシフトを検討する見込みはない

(問2) 問1で①、②を選択された場合、その理由についてお答えください。

- ①トラックドライバーの労働力不足を補完する輸送手段を確保するため
- ②災害時対応として輸送手段を多様化するため
- ③輸送における環境負荷低減(CO2排出量削減)のため
- ④その他

(問3) 問1で①を選択された場合、今後、内航フェリー・RORO船又は鉄道における貨物輸送量を何倍に増やす予定(現状と同程度の場合は1.0)かお答えください。確定された数値がない場合、現時点の見込みで構いませんので、内訳も含め、概ねどの程度か、以下の欄に沿って記載ください。

- ・短期(2023年度)()倍程度
(内訳)内航フェリー・RORO船は()倍程度、鉄道は()倍程度
- ・中期(2025年度)()倍程度
(内訳)内航フェリー・RORO船は()倍程度、鉄道は()倍程度
- ・長期(2030年度)()倍程度
(内訳)内航フェリー・RORO船は()倍程度、鉄道は()倍程度

(上記回答に関する補足事項があれば記載ください)

(問4) 問1で②を選択された場合、いつ頃のモーダルシフトを見据えて検討されているか、時期についてお答えください。

- ①短期(2023年度)
- ②中期(2025年度)
- ③長期(2030年度)

(上記回答に関する補足事項があれば記載ください)

(問5) 内航フェリー・RORO船へのモーダルシフトを行う場合に考えられる課題をお答えください。

〔問1で①を選択の場合は更なるモーダルシフトを、問1で②を選択の場合は今後モーダルシフトを進めるに当たっての課題としてお答えください。〕

- ①船の輸送スペースが不足しており利用できない。(新規貨物を受け入れてもらえない、又は既に利用しているが追加の貨物を受け入れてもらえない等)
- ②集配のスケジュールに船舶の運航ダイヤが合っていない
- ③その他

(上記の回答に関する補足事項があれば記載ください。以下は記載例のため、削除または上書きの上で提出ください)

- ・現状では、運航ダイヤが合わないものの、輸送リードタイムを延長することでモーダルシフトを活用できないか検討している

(問6) 問1で①を選択された場合、その理由についてお答えください。

- ①陸送料金と比較し輸送料金が高いため

(上記回答に関し、どの程度料金が高いか記載ください。料金については、具体的な金額でなくても、例えば、九州～関東地域の輸送で2割程度高いなど、相場感の記載で構いません。)

- ②リードタイムが長くなるため

(上記回答に関し、どの程度リードタイムが長くなるか記載ください。)

- ③輸送ロットが合わないため

(上記回答に関し、具体的にどのように合わないのか記載ください。例えば、現在はトラック輸送が中心であり、トレーラーで内航フェリー・RORO 船を利用するには輸送ロットが合わない、など)

- ④その他

(問7) 御社の貨物輸送に関し、輸送経路の意思決定を行っている者についてお答えください。

- ①自社の物流部門
 ②関連の物流会社
 ③その他

2. 次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組について

「2024年問題」を踏まえたモーダルシフト需要に対応していくため、内航フェリー・RORO船社では、船舶の大型化等の輸送能力強化を進めています。これに対応して、港湾施設の機能強化（岸壁の大型化・増深やシャーシ置き場の整備促進）を行うことや、関連して、更なる荷役効率化のため、情報通信技術を活用し、シャーシの位置管理、入退場管理、ダメージチェックの効率化、トラックドライバーへのシャーシの位置情報の共有のためのシステム開発に取り組んでいく必要があると考えています。その他、小口貨物の輸送需要を踏まえた小口貨物積み替え施設の整備や、農産品等の輸送需要を踏まえたリーファープラグの整備等を検討する必要があると考えています。

これらの取組が荷主やフォワーダーの視点でも利便性の向上に資する取組になっているか、その他、希望する取組があるかについて可能な範囲でお答えください。

(問8) 港湾における荷役効率化のための取組に関して、荷主、フォワーダーの観点でご意見・ご要望があればお答えください。

- ①以下の取組を検討いただきたい
- ②特に意見はない

(希望される取組内容とその現状の課題に関する具体的な内容を記載ください。)

・

(問9) 小口積替施設やリーファープラグの必要性に関して、荷主、フォワーダーの観点でご意見・ご要望があればお答えください。

- ①港周辺で小口積替施設が不足している
- ②冷凍・冷蔵用シャーシの電源プラグが不足している
- ③その他
- ④特に意見はない

(①、②を選択いただいた場合、具体的にどの港で不足しているかについて記載いただきたいと思います。その他に関する具体的事項を記載ください。)

・

設問は以上になります。ご協力いただきありがとうございました。