

# 荷主の内航海運利用の可能性に関する研究

荒谷 太郎 研究員

## 1. 研究の背景および目的

昨今の地球環境問題を背景とし、効率的で環境負荷の小さい社会の実現を目指すため、物流に関わる関係者が連携してCO2排出削減に取り組むことが求められている。しかしながら、環境問題がとりわけ注目された1997年京都議定書の採択以降、モーダルシフトの動向を示したモーダルシフト化率は減少傾向を示し、モーダルシフトが思うように進んでいない現状がある。特に内航海運は1隻でトラック約160台分の貨物を運ぶことができ、輸送効率の高い輸送機関である。しかしながら内航海運業界は、荷主・オペレーター・オーナーの階層構造になっており、荷主の優位性が強い業界となっている。そのため内航海運をより活用させるには、まず、荷主に選択されるための検討が必要である。

そこで、本研究では、荷主の内航海運利用の可能性について検討を行うことを目的としている。その中で本報告では、わが国の貨物輸送のデータを用いた実態分析および荷主の輸送機関選択理由の動向について発表を行う。

## 2. 内航海運産業の実態

物流業界全体に言えることであるが、荷主は仕事を出す側、運送事業者は仕事を受ける側の立場となっており、内航海運においても例外ではない。さらに内航海運事業者の特徴として、小規模事業者が多いことが挙げられ、運送事業者の半分以上が資本金5,000千万円未満、保有船2隻以下という実態がある。これらから生じる内航海運産業の問題点を整理し報告を行う。

## 3. 内航海運輸送の実態

### ①内航海運輸送の特徴

内航海運の輸送実態の特徴を明らかにするために、貨物地域流動調査、内航船舶輸送統計年報、全国貨物純流動調査のデータを用いた分析結果を示す。内航海運の輸送活動量(トキ)は、2000年をピークに減少傾向である一方、自動車の輸送活動量(トキ)は年々増加傾向にあり、モーダルシフトとは逆行している現象が起きている可能性がある。品目

別の輸送活動量の推移をみると、内航海運の得意とする産業基礎物資は、2000年と2010年の比較において、全ての品目で減少しており、特に砂利、石灰石、セメントの減少率が高くなっていった。また、地域間流動量に着目すると、内航海運は、瀬戸内海周辺および太平洋側で盛んに行われており、日本海側の流動量は少なくなっている。

### ②分担率の拮抗状況の実態

分担率の拮抗状況の実態では、地域間のトラックと内航海運の分担率がどの程度拮抗しているのかを明らかにし、モーダルシフトの可能性について探った結果を示す。本実態把握からは、全品目(9分類)による分担率の拮抗状況およびモーダルシフト対象貨物(農林水産品、機械、繊維工業品など)による分担率の拮抗状況を明らかにし、モーダルシフトを進展させるための検討方法の示唆を行う。

### ③貨物輸送サービスの実態

貨物輸送サービスの実態では、輸送単価および物流時間の輸送機関別の違いがどの程度あるのかを明らかにし、内航海運のサービス面での問題点を示す。輸送単価では、トラックと内航海運の短距離帯での価格差は大きいですが、長距離帯になるに連れてその差が縮まってきた。物流時間では、内航海運が距離帯別において一番長い物流時間を示しており、その要因として停泊時間の長さが指摘できる。

## 4. 荷主の輸送機関選択理由

荷主の輸送機関選択理由では、輸送機関別および品目別に輸送機関の選択理由の状況を示す。トラックを選択している荷主は、輸送コストの低さ、到着時間の正確さ、所要時間の短さを、一方、内航海運を選択している荷主は、輸送コストの低さおよび出荷一件当たりの重量を理由に挙げている。つまり内航海運に不足しているサービスとしては、到着時間の正確性と所要時間の短さであると考えられる。

以上、本報告では上記の内容について詳しく述べる予定である。