

日本海側内航フェリー・RORO航路拡充に向けて

令和8年3月2日

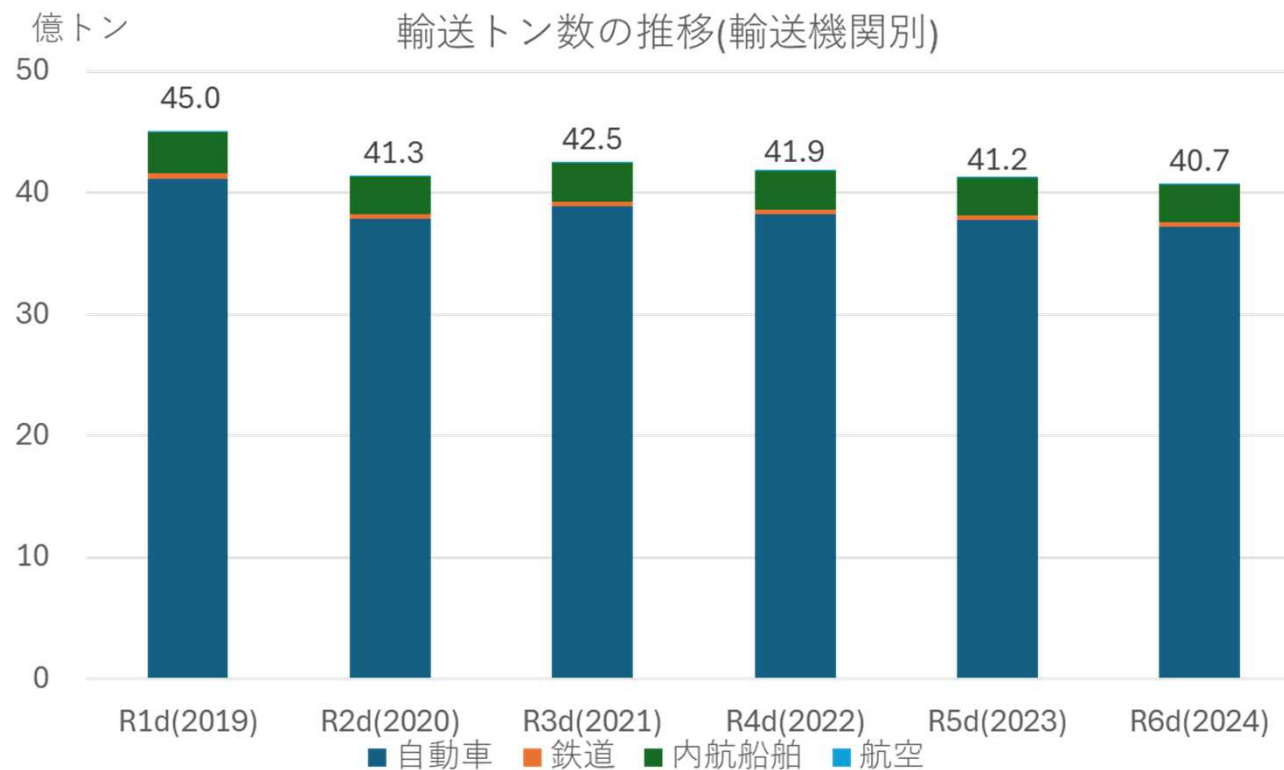
北陸地域国際物流戦略チーム事務局

我が国における貨物輸送能力の現状（物流2024問題）

- 物流2024年問題により輸送能力が不足することが予測されていた。



出典：物流革新緊急パッケージ



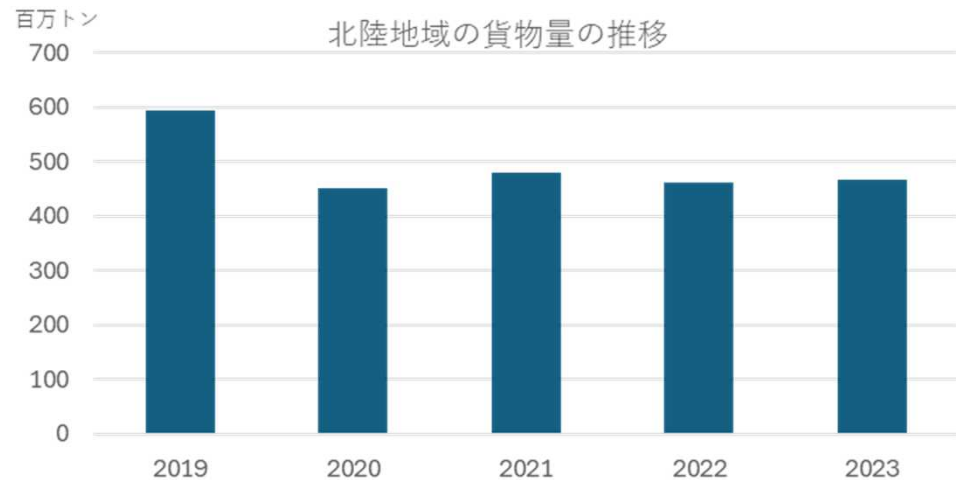
自動車輸送統計、鉄道輸送統計、内航船舶輸送統計、航空輸送統計

鉄道・内航海運へのモーダルシフト

2023年6月に策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえ、同年7月に設置された「モーダルシフト推進・標準化分科会」において、鉄道・内航海運について、今後10年程度で（2030年代前半までに）輸送量・輸送分担率を倍増させるとされた。

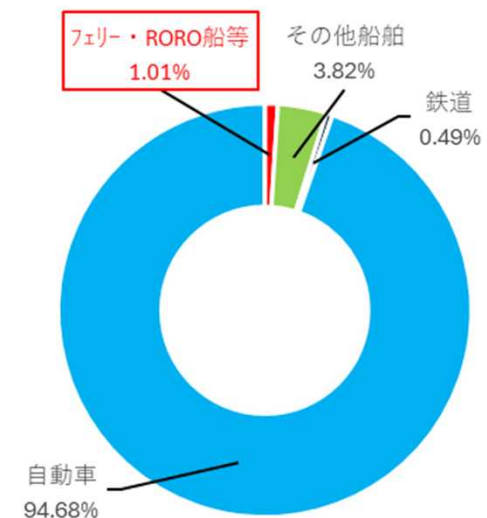
| | 2020年度 | 2030年代前半 |
|-----------------------|-------------------|----------------|
| 内航海運 (フェリー・RORO船等) | 5000万トン (1.3%) | 1億トン (2.6%) |

(注1) 輸送量については、将来的な物量全体の変化は考慮していない。
(注2) 各種統計より。なお、分担率はトンベースで算出。



出典:貨物地域流動調査

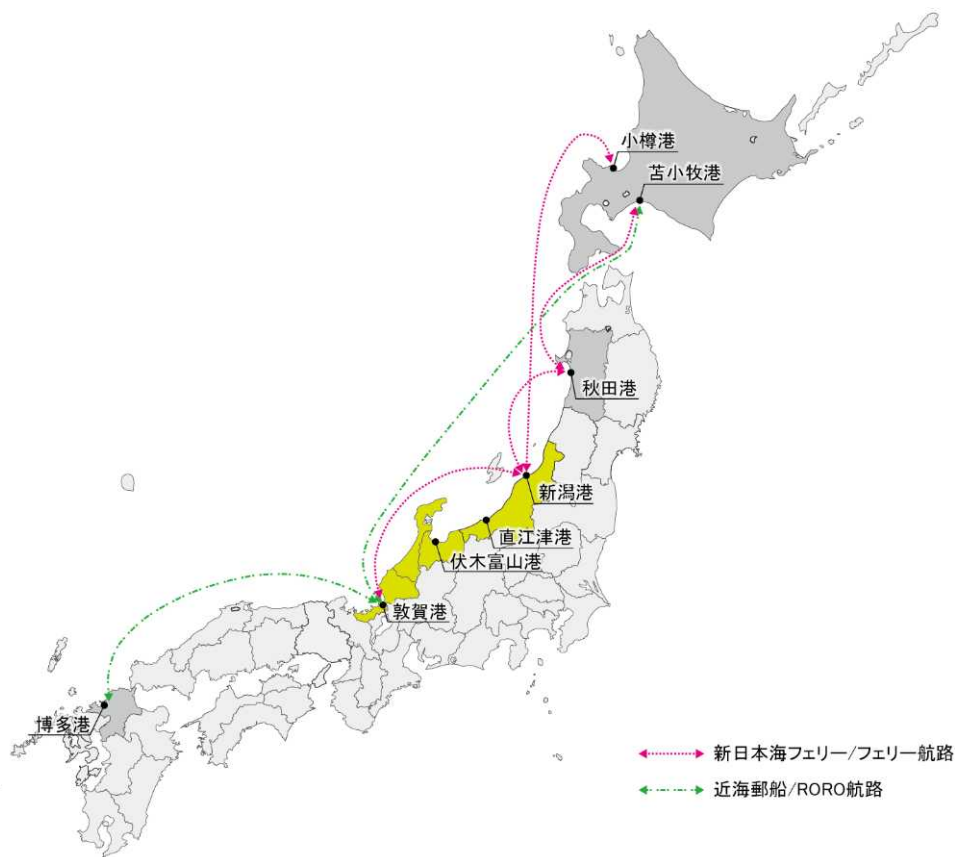
北陸地域の輸送分担率(2020d)



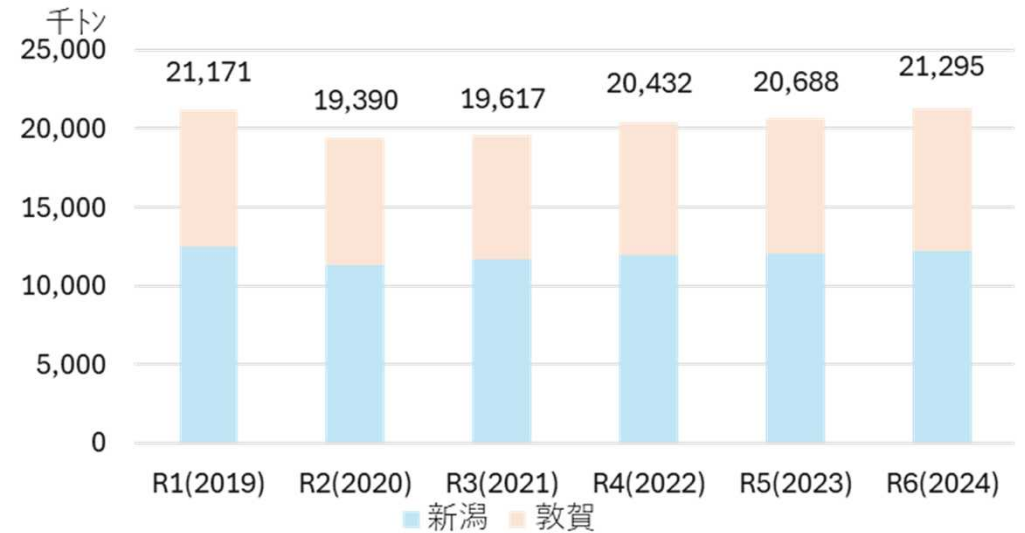
(注) 全国貨物純流動調査の輸送機関分担率を用いて配分

北陸港湾における内航フェリー・RORO航路の状況

北陸港湾の内航フェリー・RORO航路

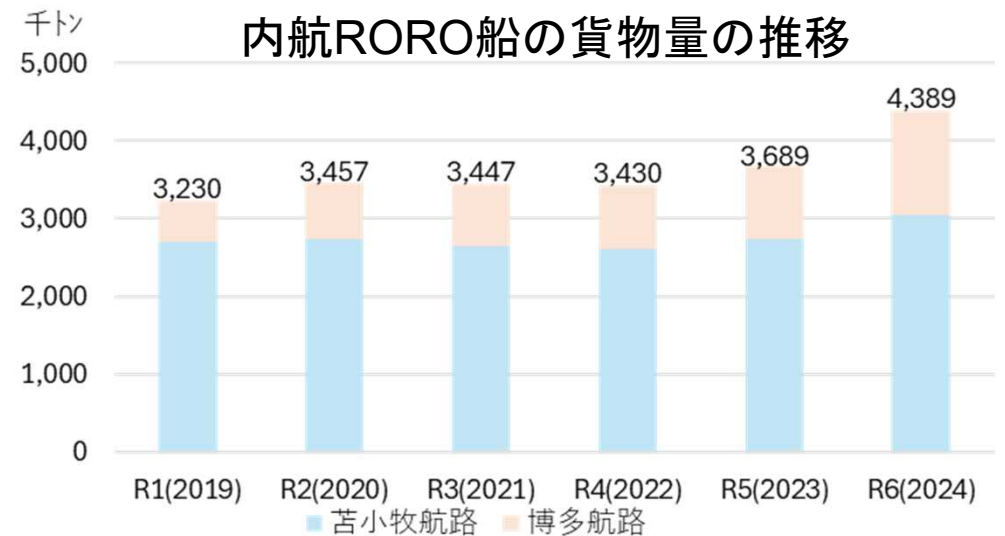


内航フェリーの貨物量の推移



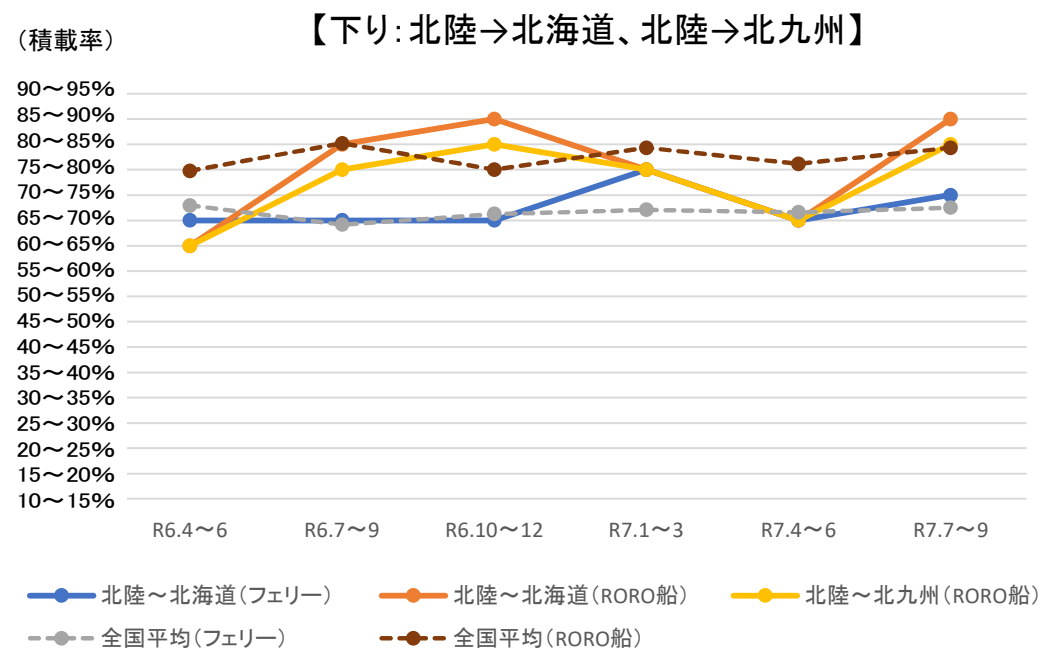
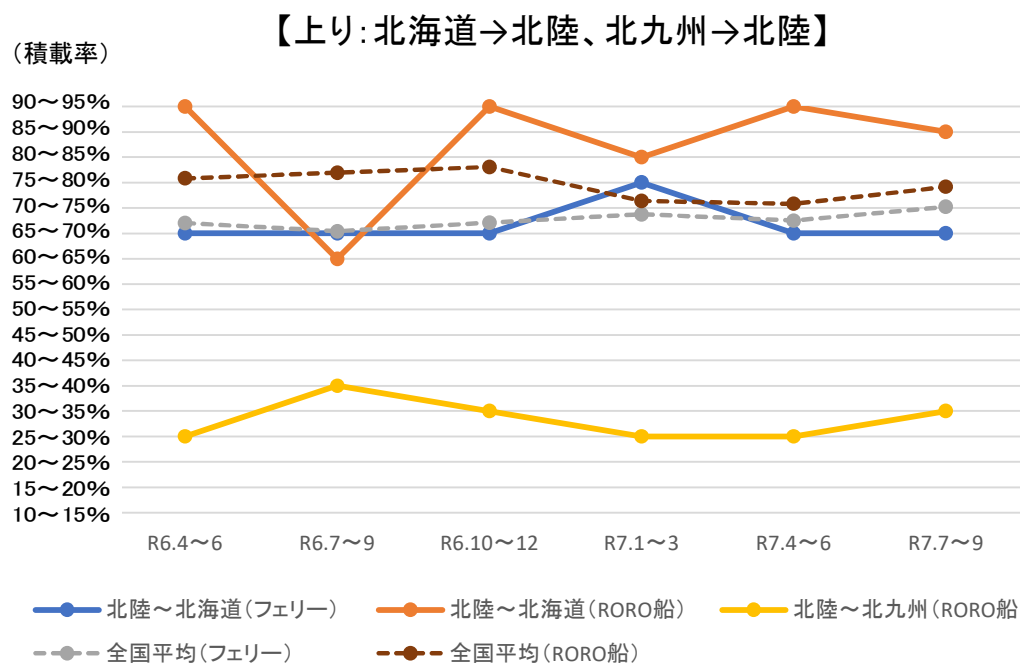
港湾統計年報

内航RORO船の貨物量の推移



港湾統計年報

日本海側の内航フェリー・RORO航路の消席率

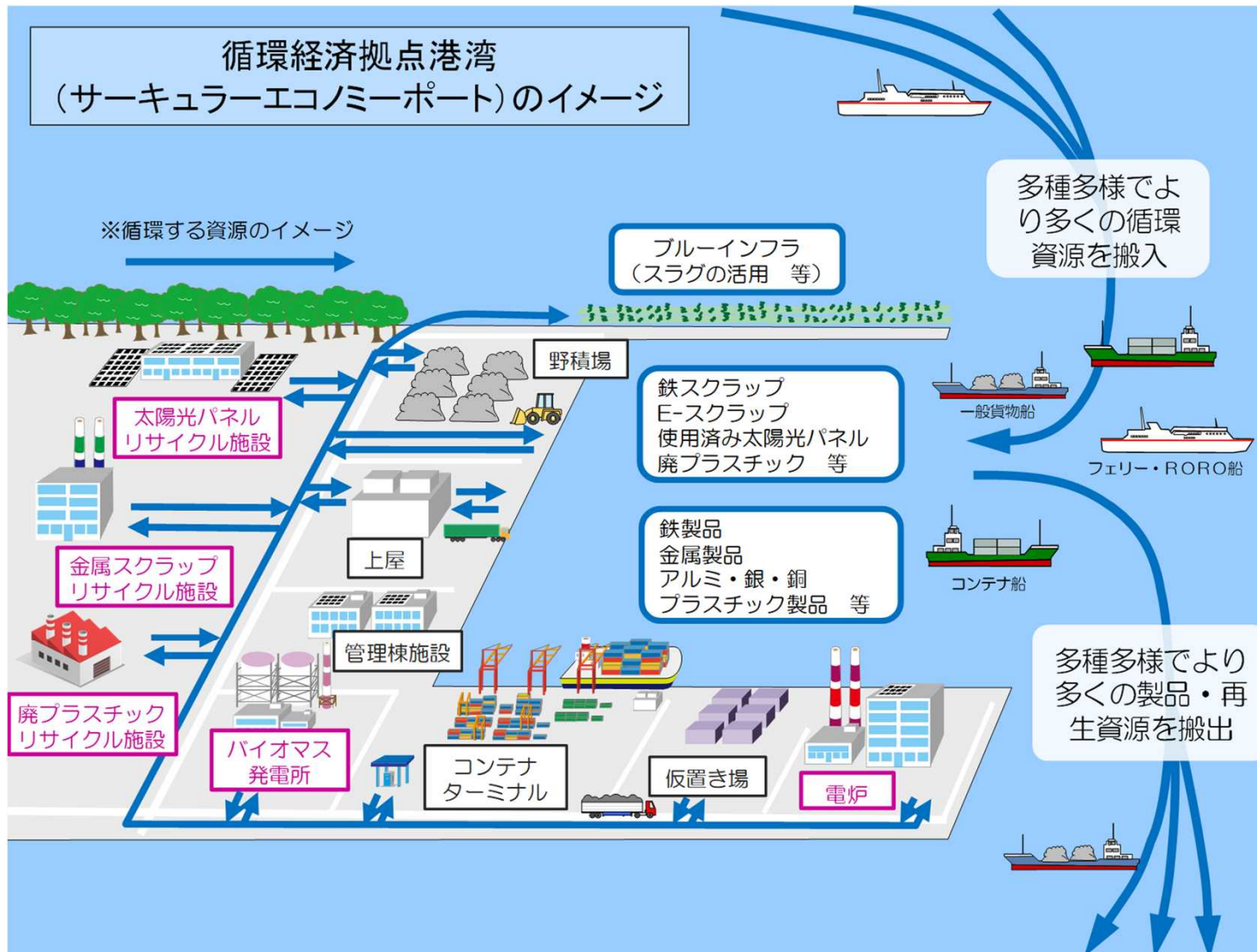


※上図の全国平均(フェリー)、全国平均(RORO船)の積載率は、以下の資料において航路別に一定の幅を持った値として整理されている積載率の中心の値(例えば「70～75%」であれば「72.5%」)を合計して航路数で割った値。便数等は考慮していない。

資料:「中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率動向」(国土交通省調べ)を基に作成

港湾における循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行

- サーキュラーエコノミーへの移行により、循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。



今後モーダルシフトの推進するため、内航フェリー・RORO航路の拡充を行う。

課題

- ・ 潜在貨物の把握
 - トラックドライバー不足によりモーダルシフトする貨物
 - 新たな産業の貨物
 - 循環経済による貨物（可能性を含めて）
- ・ 内航フェリー・RORO航路ネットワークの検討条件
 - 航路開設の可能性を検討するために必要となる条件

今後の取組（案）

- ・ 日本海側における内航フェリー・RORO航路ネットワークの検討