

WGの結果概要について

令和5年3月28日

国土交通省

港湾局計画課

- 次世代高規格ユニットロードターミナルの整備上の留意点や導入が考えられる技術の検討に当たっては、内航フェリーやRORO船の各々において、現場における実務の実態を踏まえつつ行う必要がある。
- このため、「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」の下に、フェリー・RORO船の別にWGを立ち上げ、現場における実態及び各社共通の課題や取組について整理する。

フェリーWG 構成員名簿

(敬称略・順不同)

<内航海運業者(フェリー事業者)>

佐々木 正美 新日本海フェリー(株)代表取締役常務取締役
渡邊 恒徳 (株)フェリーさんふらわあ執行役員経営企画部長
辻 雅裕 阪九フェリー(株)執行役員関西本部長兼神戸支店長
山本 哲也 (株)名門大洋フェリー常務執行役員旅客本部長
石丸 重孝 オーシャントランス(株)東京港支店支店長
下永 智規 商船三井フェリー(株)執行役員経営企画部長

<事務局(国土交通省)>

港湾局 計画課

RORO船WG 構成員名簿

(敬称略・順不同)

<内航海運業者(RORO船事業者)>

楠 肇 栗林商船(株)専務取締役営業本部長
中越 公一 川崎近海汽船(株)内航定期船部部長
小野田 元 近海郵船(株)定航部長
下地 秀明 琉球海運(株)取締役東京支店長
芦澤 潤 商船三井フェリー(株)営業マーケティング室長兼
営業二部専任部長

<港湾関係者>

高橋 郁夫 (一社)日本港運協会業務部長

<事務局(国土交通省)>

港湾局 計画課

- 「内航フェリー・RORO船社へのアンケート結果」および「内貿ユニットロード貨物流動調査の結果速報」について事務局から説明し、意見交換を行った。また、「次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた方向性(案)」および「情報通信技術に係るサウンディング調査」について事務局から説明し、問題ないことを確認するとともに、意見交換を行った。

<意見交換における主な意見>

【船社へのアンケート結果について】

- ・ 2024年問題も踏まえ既に荷主からモーダルシフトに向けた引き合いがあるが、今後貨物需要がどのように増えていくか、引き続き注視する必要がある。
- ・ モーダルシフトについては、当面は、有人トラックがフェリーを利用することになるのではないかと(シャーシ化は時間がかかる可能性)。
- ・ モーダルシフトを行う上での課題として、トラックからトレーラーに変更する際の免許の対応、トラックとトレーラーの輸送ロットの違いや、陸送事業者がトレーラーを購入する必要があることなどが挙げられる。
- ・ 船舶の大型化を行うに当たっては、航行管制の制約により、船長方向への200m以上の大型化は難しい。船長200mの場合喫水は8m程度となるため、それに合わせて岸壁水深が9mで整備されればよい。
- ・ 災害時に代替地の港湾を利用する際には、岸壁の高さとランプを降ろした際の高さが整合するかが重要。ただし、ブロックなどによりランプの高さの調整を行えば荷役が可能になることもある。
- ・ 温度管理が必要な貨物が増えていることから、リーファープラグの整備は必要。環境対策の観点からもリーファープラグは重要である。

【次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた方向性について】

- ・ 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といった技術などに関して、共通した部分については、国が主導して検討を行ってほしい。

【情報通信技術に係るサウンディング調査について】

- ・ 国が主導して検討を行う「共通した部分」については、ナンバー読み取りなどで取得したデータを一体的に管理・運用する部分が考えられるが、それらのデータを取得する部分について共通化の余地があるかどうかについても、サウンディング調査にて提案された技術の内容を踏まえて検討することが望ましい。
- ・ ヤード内のシャーシの位置情報は、シャーシを取りに来たドライバーなどに共有する必要があるが、その際は、見られる情報を制限するといった工夫が必要。

○「内航フェリー・RORO船社へのアンケート結果」および「内貿ユニットロード貨物流動調査の結果速報」について事務局から説明し、意見交換を行った。また、「次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた方向性(案)」および「情報通信技術に係るサウンディング調査」について事務局から説明し、問題ないことを確認するとともに、意見交換を行った。

<意見交換における主な意見>

【船社へのアンケート結果について】

- ・ 2024年問題を踏まえた陸上輸送からのモーダルシフトに対応するため、今後も船舶は大型化する。それに合わせて岸壁の大型化・増深が行われることが望ましく、岸壁水深については、喫水8m程度の船舶が停泊できるように、9mで整備されればよい。
- ・ モーダルシフトを行う上での課題として、料金の問題の他、トラックとトレーラーの輸送ロットの違いや、陸送事業者がトレーラーを購入する必要があることなどが挙げられる。
- ・ モーダルシフトと今後の船舶の大型化により、限られた時間内により多くの貨物を取り扱う必要が生じることを想定すると、荷役作業の効率化が課題である。
- ・ 災害時に代替地の港湾の利用可否を判断する際には、ランプを降ろし荷役ができるかという観点から、岸壁の係船柱の間隔や、岸壁の高さ、防舷材の厚さを確認することが必要。こうした情報が必要な時に参照できるようになっていると良い。
- ・ 働き方改革の観点から、トラックによる内航フェリー・RORO船を利用した中継輸送を検討しており、法令上これが可能なのか確認いただきたい。
- ・ 特殊車両通行許可について、申請から許可までの期間をより短くすることはできないか。陸送業者が船舶を利用した輸送を検討する際、事前に輸送車両を決めるといのがなかなか難しく、同申請許可が時間的に間に合わず、運べなかったというケースがある。

【次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた方向性について】

- ・ シャーシ位置管理などの技術については、ターミナル内の自社シャーシなど一部の車両のみ管理できるようになっても効率化につながらないため、ターミナル全体として導入することが望ましい。その際共通した部分については、国が主導して検討を行ってほしい。
- ・ シャーシの入退場管理については、シャーシ情報や、コンテナ情報といった情報の管理を含めて検討いただきたい。

【情報通信技術に係るサウンディング調査について】

- ・ ナンバー読み取りの技術の認識率が100%に達しておらず、現状では導入したとしても、人の手による作業が一定程度発生する。このため、既存の技術の精度をさらに高められるような技術開発の提案も求めて欲しい。