

「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会 中間とりまとめ」について

令和5年10月30日
国土交通省港湾局

次世代高規格ユニットロードターミナル検討会について

- 2024 年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、労働力不足の問題が顕在化する中、必要となる港湾整備や、情報通信技術による荷役効率化などの取組を検討するため、「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」を開催。

■検討項目

- 内航フェリー・RORO船による輸送の現況及び今後の輸送動向
- 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた論点整理
 - ・船舶大型化等に対応した岸壁・ヤードの利用や配置のあり方
 - ・情報通信技術や自動技術を用いたターミナルの荷役効率化に向けた導入技術
 - ・災害対応やカーボンニュートラルに資する取組
- 2030年頃に向けたロードマップ

■スケジュール

- ・ 2023年2月2日に第1回を開催。
3月28日に第2回、6月21日に第3回を開催。
- ・ 2023年6月30日に中間とりまとめ。
- ・ 2024年1～3月頃に最終とりまとめ。(予定)

※適宜、事業者へのアンケート実施や、WGを設置し、詳細な議論を行う。

■構成員(敬称略・順不同、◎は座長)

<有識者委員>

石黒 一彦	神戸大学大学院海事科学研究科准教授
加藤 博敏	流通経済大学客員講師
福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科教授
◎ 根本 敏則	敬愛大学経済学部教授
杉村 佳寿	国土技術政策総合研究所港湾システム研究室長

<内航海運業者(フェリー事業者、RORO船事業者)>

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
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)内航定期船部部长
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
下永 智規	商船三井フェリー(株)執行役員経営企画部長

<オブザーバー(国土交通省)>

物流・自動車局 物流政策課 貨物流通事業課、海事局 内航課

<事務局(国土交通省)>

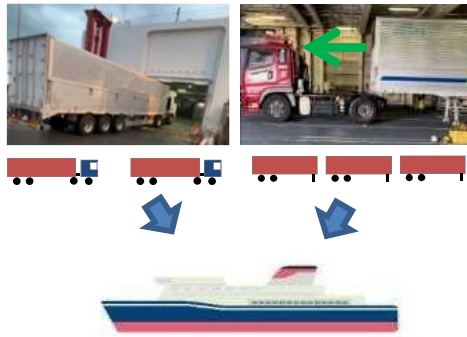
港湾局 計画課

内航フェリー・RORO船輸送の現状

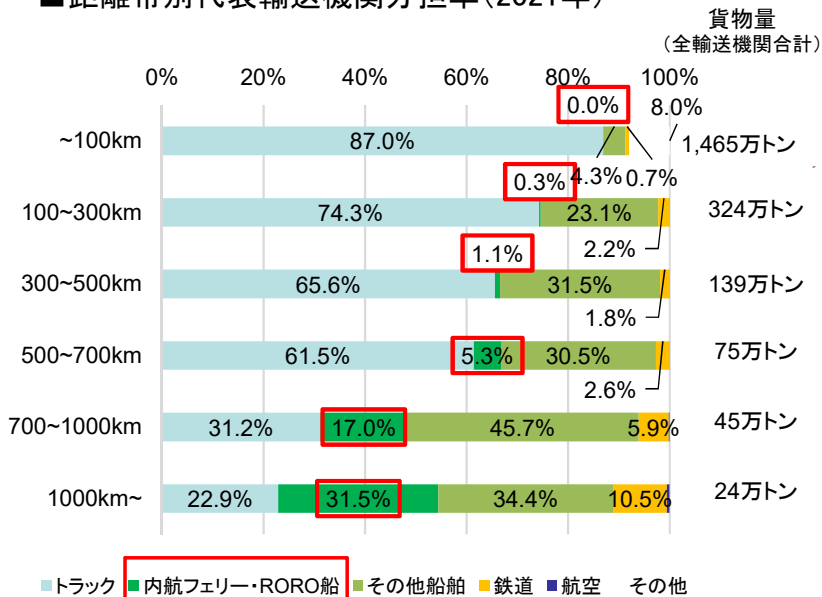
- 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

■内航フェリー・RORO船による輸送

一度の航海で大量のシャーシを運ぶことが可能。ドライバーは、有人航送の場合は休息扱い、ヘッドを切り離せば無人航送となる。



■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



出典: 全国貨物純流動調査(3日間調査)

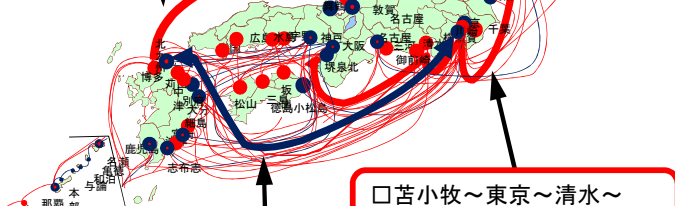
※距離の目安として、東京～名古屋で約350km、東京～大阪で約500km、東京～福岡又は札幌で約1,100km(都市間の距離計算はGoogle Mapで計測)

■内航フェリー・RORO船の就航状況

□博多～敦賀
新規RORO航路(近海郵船)
2019年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数 : 約9,800トン



RORO船 (敦賀港)



□北九州～横須賀
新規フェリー航路(東京九州フェリー)
2021年7月就航
・総トン数 : 約15,000トン

□苫小牧～東京～清水～
大阪～清水/東京～仙台
新規RORO航路(栗林商船)
2018年5月就航
・総トン数 : 約13,000トン

※ フェリーについては、長距離フェリー航路(300km以上)のみ記載。

■災害時の高い機動性

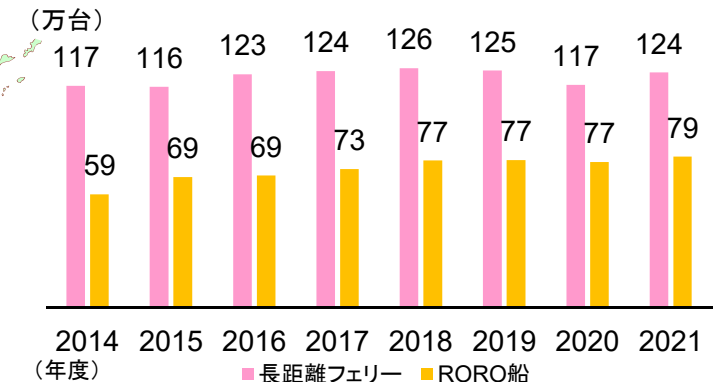


2018年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送(八幡浜港 2018.7.11撮影)



2018年9月北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送(苫小牧港 2018.9.8撮影)

■長距離フェリー協会会員事業者及びRORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



出典: 長距離フェリー協会資料、日本内航海運組合総連合会

(長距離フェリー協会の会員事業者)
2023年6月時点の会員は「新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井フェリー、オーシャントランス、宮崎カーフェリー、名門大洋フェリー、阪九フェリー、フェリーさんふらわあ、東京九州フェリー」の9社

■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍
RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く)。)
出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

現状・課題

「物流の2024年問題」等への対応

- 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- 既に、船舶輸送スペースの確保が困難な場合や、ターミナルが狭隘で非効率な荷役となっている例も多い。
- 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

ターミナル機能強化に向けた当面の課題

- 1) 船舶大型化等に対し、岸壁やシャーシ・コンテナ置き場等の港湾施設が必ずしも十分に整備されていない
- 2) ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理等が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要する等、荷役の効率化が求められている
- 3) モーダルシフト促進等に向け、港周辺に、トラックからトレーラーに貨物を積み替える小口貨物積替施設や、農産物等のコールドチェーンに対応するためのリーファープラグが不足している
- 4) 災害発生時の緊急物資輸送等に際し、船会社が、港湾への係留可否判断を行うための情報が十分に整理されておらず、入手に時間を要している

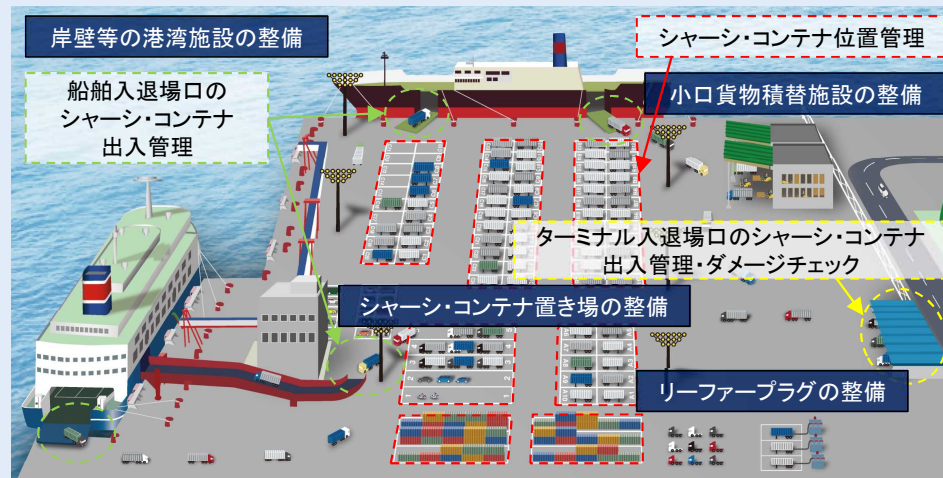
今後の取組の方向性

基本的な考え方

- ・ドライバー労働力不足に対応するため、モーダルシフトの受け皿となることができるよう、ターミナルの規模の確保や生産性の向上を図る
- ・荷役効率化に向けた情報通信技術等の導入に向けて、各社共通の課題は検討会での議論等を通じ、利用者の視点を十分に取り入れながら、検討を進める

当面の取組

- 1) 船舶大型化等に対応した岸壁やシャーシ・コンテナ置き場等の整備推進（規模の拡張や集約化を含む）
- 2) シャーシ・コンテナ位置管理等のシステム整備
- 3) モーダルシフト輸送需要を踏まえた小口貨物積替施設やリーファープラグの整備推進
- 4) 緊急物資輸送等に際し、係留に必要な情報をサイバーポート上で閲覧できるよう機能改修の検討



船舶大型化や情報通信技術導入等を踏まえたターミナル整備上の留意点検討

緊急物資輸送等を円滑に行うため、係留に必要な情報をサイバーポート上で閲覧できるよう機能改修を検討

次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた当面の取組（イメージ）