
トラックから船舶へのモーダルシフトの課題

令和5年7月26日

日本内航海運組合総連合会



RORO船既存航路における課題

既存航路で取扱量を増やすためには

- 船舶の大型化或いは船舶数の増が必要であるが、港が対応していない(そもそも古い)
 - 大型化の場合には港の広さ(旋回径等)、船舶の交通量等
 - 岸壁の高さ、強度、水深、岸壁のビット間隔(ランプウェイとのマッチング等)
- シャーシー置き場不足(現在でも置き場が点在し非効率的な港がある)
- 大型化による荷役時間の長期化、スケジュールの過密度のアップ(場合によっては1航海の長期化)
- 常時100%の積載率はいりえない(季節の貨物変動等があり、1年を通じた貨物需要に対応できない)



RORO船新規航路における課題

新規航路を開設する場合の課題は

- 船舶の確保(建造又は入手)
 - 港の選定・確保(シャーシー置き場を含む)
 - 船舶の大きさに応じた港の選定(水深・旋回径・交通量等)
 - 荷主の需要とニーズ、道路などの利便性。
 - 船舶に合った岸壁の確保。シャーシー置き場の確保。
 - 港から荷主までのトラック物流の確保
 - トラクターヘッド・シャーシーの確保
 - 荷役業者の確保
- 等



RORO船へのモーダルシフトの共通の課題

- 船員の確保
 - スケジュール過密による労働時間厳守のための増員
や船舶の増加による船員確保の必要性等
- ドライバーの確保
 - 貨物取扱量の増加によるトラクタードライバーの確保等



コンテナ船へのモーダルシフトにおける課題

- ◆ 発荷主、着荷主が海上コンテナ(20FT、40FT)へのバン詰め、バン出しに対応できない。
 - ・ トレーラが進入できる広い道路が必要(背高コンテナが通行できる高さも必要)。
 - ・ 倉庫にプラットフォームやスロープが必要。
 - ・ ローマストのフォークリフトが必要。
 - ・ 海上コンテナは、ドライバーが荷役を行わないため、荷主側で荷役人員の確保が必要。
- ◆ 荷姿・梱包が海上コンテナ(20FT、40FT)に対応していない。
 - ・ パレットがウイング車荷役のみを想定した2方刺し(1.3m×1.1mなど)の場合、コンテナの前後方向からフォークが刺せないため、T11型標準パレットの使用が望ましい。
 - ・ ウイング車に比べて、海上コンテナの内寸幅は若干せまいため、パレットから紙袋やフレコンがはみ出さないように梱包しないと、コンテナに入りきらない。



コンテナ船新規航路における課題

- ◆ 全国69港にコンテナターミナルが存在するため、これらを活用できれば航路の新設にあたっての課題はあまり大きくない。
- ◆ 輸出入コンテナと内貿コンテナの双方を取扱う「外内貿コンテナ埠頭」と位置付けて、引き続き整備を進めて頂きたい。

