

## 中部におけるフェリー・RORO 船を活用した物流効率化推進に向けて

四方を海に囲まれている我が国において、港湾は物流・産業・生活を支える礎として大きな役割を果たしている。国内の貨物輸送の4割以上を担う海上輸送は、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである。

また、中部は、我が国のものづくり産業の中心であり、材料の調達や製品の配送など、国内輸送において、海上輸送は重要な輸送手段である。特に、長距離輸送においては、フェリー・RORO 船が重要な役割を担っている。

海上輸送は、陸上輸送に比べ大量の輸送、定時性の確保、環境負荷の低減、輸送品質の確保等のメリットがある。一方、陸上輸送は、過去より排ガスによる環境への負荷を指摘されていることから、環境負荷のより少ない輸送手段を選択するモーダルシフトが進められてきた。

近年、トラックドライバーの高齢化や担い手不足が進展し、将来的にもトラックドライバー不足が予想されている中で、ドライバーの労働環境の改善や企業の物流ネットワークの維持等の観点から、さらなるモーダルシフトを進めていく必要がある。また、2020年のSOx規制への対応により海上輸送は環境への貢献が一層進むものの、輸送コストが増える要因にもなっている。

このようなことから、本協議会において、陸上輸送からフェリー・RORO 船等の海上輸送へのモーダルシフトを促進し、維持可能で効率的な物流網の構築を目指すため、中部の荷主、陸上輸送事業者、海上輸送事業者等が連携し、課題を整理するとともに、ソフト・ハード両面での推進方策の検討を行った。

今後は、下記の事項について、引き続き、荷主や陸上輸送事業者、海上輸送事業者の意見を十分に踏まえたうえで、継続的に検討を行い、より効果的な内容とすることが重要であると考える。

## 記

### ○フェリー・RORO 船利用促進のためのPR活動

荷主や物流関係者のフェリー・RORO 船利用のメリット等について認知及び理解を促すことを目的として、フェリー・RORO 船の特徴や多面的なメリット、具体的なモーダルシフト事例等を含むパンフレットを作成し、関係機関と連携しつつ、ホームページ等を活用し、中部地域内外の荷主や物流関係者への広報活動を行うことが重要である。

また、運航事業者と港湾管理者が連携しつつ、船舶見学会や商談会を開催し、寄港港湾の利用方法、就航船舶の輸送方法、運賃等について理解促進を図る。

こうした取り組みを通じて、フェリー・RORO 船の利用促進が望まれる。

### ○共同輸送等によるフェリー・RORO 船の活用・促進

一つは、フェリー・RORO 船のサービスレベルの向上が重要である。荷主（発着別）のニーズ（運賃や輸送時間（リードタイム）、時間指定等）を踏まえ、就航ネットワークの拡充や

就航頻度の増加、貨物主体のダイヤ改正による顧客へのサービス向上が望まれる。フェリー・RORO 船事業者（以下「船会社」と略す）とトラック事業者が連携し、大量輸送や海陸のシームレスな輸送の実現や、船会社同士が連携し、より長距離輸送を可能にするネットワークの形成に努めることも考えられる。

第二は、事業者間の連携、共同輸送の推進が重要である。事業者同士の連携は容易でないことから、その要因を分析する必要がある。要因分析した結果を踏まえ、船会社、トラック事業者同士の連携を図るために、行政機関がプラットフォームを作るなど橋渡しの役割としての取組みが期待される。また、仕出地、仕向地で双方での集荷が可能な貨物、地域を選ぶことや、シャーシやトレーラーヘッド、コンテナが不足している状況も見えることから、共同利用の仕組みを検討すべきである。

第三は、小ロット貨物やコールドチェーンの対応も必要である。野菜や花卉、食品などフェリー・RORO 輸送のニーズが高まっており、生鮮品の品質を保持するために、ヤードでの電源設備の拡充も必要である。フェリー・RORO 船の予約システムや小口貨物の複数荷主による共同輸送などの顧客として中小荷主の掘り起こしも重要である。

#### ○背後ネットワークの機能の向上

中部においては、新東名高速道路が開通し、新名神高速道路や中部横断自動車道が近々開通予定である。東海環状自動車道の約5割、名古屋環状二号線の約8割が開通し、海上輸送と連携した広域的な物流ネットワーク網が形成されつつある。そのような中、現在、ミッシングリンクとなっている区間や暫定2車線区間の整備促進が望まれる。

また、生産性の高い物流ネットワークを構築するため、トラック輸送とフェリー・RORO ターミナル港湾との輸送モード間の接続の強化や、港湾内での交通混雑の改善、スマート IC 及びそのアクセス道路の整備促進が望まれる。

#### ○バース及びターミナル利便性向上

フェリー・RORO 船の寄港が想定されていない既存バースに寄港を余儀なくされているケースが多く指摘されている。フェリー・RORO 船に対応した係船柱、防舷材の取り付け、ランプウェイの設置位置、エプロン面積の確保など改良が必要である。また、船が就航するすべてのバースで統一的な対応・バースの固定化が望まれる。

近年のトラックドライバー不足等により、荷主の依頼に対応できないケースもあることから、フェリー・RORO 船にドライバーが乗船せずに貨物（シャーシ）のみを輸送する無人航送が増加している。無人航送の場合、シャーシをヤード内で仮置きするため、有人航送に比べて広いヤードを確保する必要がある。このため、無人航送の増加に対応し、荷役の効率性や安全性を考慮した、ヤードの計画・整備、AI や IoT、自動化技術を組み合わせた AI ターミナルの実用化に向けた検討が望まれる。

また、南海トラフ巨大地震等の災害へ対応し、物流機能を維持するための港湾 BCP と緊急確保航路 BCP など実効性を高めることや、耐震強化岸壁の拠点的な整備など、災害に強い拠点整備が必要である。

#### ○利用促進に資する支援・インセンティブの付与・法制度

フェリー・RORO 船の利用促進に向けた助成制度について、2020 年の SOx 規制に対応した輸送コストの増加が見込まれることから、フェリー・RORO 輸送の環境改善効果を踏まえて国や管理者からの支援を望む声が多く寄せられた。危険物の輸送、トレーラーの車検、第二種貨物利用運送事業の許可手続きの迅速化、特殊車両の通行許可申請の迅速化などに関する要望も寄せられた。安全性の確保を踏まえ、行政機関は適切に対応を図ることが望まれる。

また、事業者の負担が軽減される「モーダルシフト等推進事業費補助」や「物流分野における CO2 削減対策促進事業」など、既存制度の更なる活用を推進することが望まれる。そのために、事業者や荷主のニーズを把握しつつ、制度を活用促進するための PR を進め、フェリー・RORO 船の利用促進につなげていくことが重要である。

#### ○災害時におけるリダンダンシーの確保

今後、甚大な人的・物的被害が予想される大規模地震の発生や気候変動による台風の大型化など外力の増加に伴う被害の増大、さらには大規模火山噴火による広域的なインフラ障害等の発生が懸念されている。こうした災害時において、荷主が貨物輸送の停滞や遅延といったリスクの分散を図り、企業の事業活動を継続するため、災害時等には機動的な輸送手段となるフェリー・RORO 船による物流ネットワークの形成に努めることが重要である。

#### ○輸送形態の維持・活性化

トラックドライバー不足や高齢化、内航海運の船員の高齢化や船体老朽化が進んでいることも課題である。今後、海運モーダルシフト及び支援制度の活用について PR することで、さらなる利用促進を図り、フェリー・RORO 船の維持や海運業界全体を活性化させることが重要である。

以上

平成 30 年 10 月 4 日

中部におけるフェリー・RORO 船を活用した物流効率化推進協議会