



物流から考える
とちぎの未来

section 11

企画・制作／下野新聞社ビジネス局

「物流の2024年問題」を受け、トラックが運んでいた荷物の一部を船に振り替えるモーダルシフトが全国で進められています。海なし県の栃木県にとってどのような活用方法があるのか、日本内航海運組合総連合会（東京）の河村俊信理事長に話を聞きました。

ハコブトチギ
特設Webサイト



過去の連載は
こちらから
ご覧いただけます

<https://www.shimotsuke.co.jp/feature/special/transport-tochigi>

港から港へ大量輸送

周りを海で囲まれた日本には、約千カ所の港があります。国内の港と港を結んで海の交通・運輸を担当するのが内航海運です。約2万1千人の船員、約5100隻の船、約3千の会社があり一般貨物船、ガソリンなどを運ぶ油送船、コンテナを積むコンテナ船などが航海しています。

内航海運は、食料品や日用品といった日用品にするものから石油製品や石灰石、鉄鋼などの産業基礎資材まで運んでいます。輸送機関別輸送活動量をトンキロベースで見ると、全体の約4割を内航海運が占めます。平均輸送距離は507^キで自動車の8・59倍になります。内航海運が長距離・大量輸送に適していることがわかんと思います。

栃木県には海がないので、大型船舶が運航しているところを想像するのは難しいかもしれません。しかし、栃木県で作られた工業製品などは茨城県や京浜地帯の港に運ばれてから船舶を利用して全国へ運ばれていますし、逆に全国から港を経由してトラックに積み替えて栃木県に運ばれています。

2024年問題で注目

近年、内航海運に注目が集まっています。その理由は、他の輸送手段に比べてエネルギーの効率がよく二酸化炭素の排出量が少ないからです。

また昨年トラック運転手の時間外労働の上限規制などが始まりました。いわゆる「物流の2024年問題」



内航海運の活動について説明する河村理事長



近海郵船、RORO船「まりも」（常陸那珂―苫小牧航路で運航）

題」です。その解決の手段の一つにもなっています。例えば、けん引車を使いトレーラー（荷台部分）だけを切り離して積み込んだり、積み下ろしたりする「RORO（ローロー、ロールオン・ロールオフの略）船」は、運転手が荷物に同行する必要があるありません。運転手の長時間労働を防ぐことができます。

ただ、特殊な大型車両と積み下ろし先で運送を手配する必要があるため、現在RORO船を活用しているのは、比較的大きな荷主や物流事業者に限られています。

モーダルシフト推進

現在、旅客船に運転手とトラックが一緒に乗り込む形態である、フェリーについては、既存の車両がそのまま利用ができるので、すでに輸送量の拡大がみられます。それに比べると、内航海運のRORO船の利用には手間もかかるのですが、途中の運転手が全くいない究極の省人化であり、今後の利用の拡大に期待したいと思っています。こうしたモーダルシフトについては、国も支援策を講じて推進しています。

栃木県の皆さんには、内航海運という産業と暮らしを支える仕事を理解していただくと同時に、製品や農産物に触れた際に「これは海上輸送でここまで来たのかな」など内航海運に思いを寄せ、親しみをもってほしいです。また船員の高齢化や人手不足が課題になっていますので、若い方には船員を進路選択の一つに加えてほしいと思います。

私たちはハコブトチギを応援しています

