

国際フェリー・RORO網の充実を

■ 早大次世代ロジ研、博多港で国内外シームレス物流構築へ

早稲田大学総合研究機構次世代ロジスティクス研究所は21日、第3回拡大マンスリーコロキウムを開催した。「近隣諸国間輸送結節点としての博多港」をテーマに、国際フェリー・RORO航路の活性化や、物流・港湾デジタルプラットフォーム(PF)に関する講演とパネルディスカッションが行われた。

国際フェリー・RORO船は、コンテナ船より早く、航空輸送より安い中間商品としての強みを持つ。新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、コンテナ船のスケジュール遅延や運賃高騰など国際物流が混乱しているが、国際フェリー・RORO船は定時性が高く、運賃水準も安定していることが評価されている。また、今後需要が高まると予想される半導体製造装置といった振動に弱い貨物の輸送にも使える。現在、日本発着の国際物流はコンテナ船や航空輸送が主流だが、コロナ禍を受けて進むと予想されるグローバルサプライチェーンの再構築に対応するためにも、第3の輸送モードである国際フェリー・RORO船の活性化を図る必要があると指摘する声が数多く上がった。

今回のコロキウムのテーマとなった博多港は、日本海側で最大のコンテナ港湾であり、アジアに近い優位性を持つ。だが、九州経済調査協会の岡野秀之事業開発部長は、地理的優位性を真の意味で発揮するためには、航路ネットワークを拡充する必要性を指摘する。足元では、越境ECの需要が拡大しているが、岡野部長は小ロットの迅速輸送に対応した国際フェリ

ー・RORO輸送の体制整備や、ダブルナンバー・トリプルナンバートラックの拡充を進めるべきだと提言した。

野村総合研究所の宮前直幸プリンシパルは、コロナ禍による国際物流混乱や経済安全保障、グリーンディールを踏まえたグローバルサプライチェーンの再構築が進んでいる状況を紹介。こうした動きに対応するため、中間商品としての国際フェリー・RORO船ルートの頻度向上や拡充の必要性を強調した。また、「九州がロジスティクス基地としての地理的優位性を生かす上で、国際物流と国内物流のシームレス化は重要だ」と指摘。博多港には、敦賀港や首都圏との国内RORO航路が就航しているほか、近隣の北九州・新門司港には大阪や神戸、横須賀との長距離フェリー航路が寄港している。国際フェリー・RORO航路の誘致には貨物量が必要となるが、「九州域内だけではなく、博多を拠点に日本全国から貨物を集めることで航路を拡充していきたい」と述べた。

琉球海運台湾事務所の清水進副所長は、同社が運航する九州・沖縄／台湾RORO航路の状況を説明した。20年後半以降のコンテナ船サービスの混乱により、博多港発の輸出の引き合いが増加しているようだ。需要増加を受けて清水副所長は、輸送能力の増強を進め、「代替ではなく、選択可能なサービスとして定着させていきたい」と述べた。

上海／博多間でかつて国際RO



シームレス物流の拡大などに向け、活発な議論が行われた
(写真は東京会場)

RO船を運航していた上海スーパーエクスプレスの元社長の寺内昌弘氏は、「SSEが果たした役割と教訓」と題して講演した。SSEは定時・小ロット・多頻度・シームレス物流を目指した。国際RO船と国内鉄道を組み合わせた輸送により、高速性を維持したまま航空輸送比でCO₂排出量を大幅に減らせる点もメリットとして説明した。一方で、シームレス物流の実現に向けては、相手国との車両の相互通行が進むことを課題として挙げた。またRORO船は、建造船価がコンテナ船の約4倍に対し、積載能力が約5分の1となっている。コンテナ船と比べたコストの高さも課題として指摘した。

「物流・港湾業務生産性向上のためのシステム活用」をテーマとした講演やパネルディスカッションも行われた。ブロックチェーン基盤の貿易情報連携PFである「トレードワルツ」や、博多港の物流ITシステム「HiTS」、日本港湾コンサルタントが日本展開を目指すデジタルツイン・業務分析ソリューション「Eagle Eye」が紹介されたほか、デジタルPFの国際標準化に向けた議論が行われた。

早稲田大学次世代ロジスティク

(この項、18ページに続く)

ス研究会はこれまで60回以上のマンスリーコロキウムを開催してきた。今回の拡大コロキウムは、東京会場と福岡会場をウェブで結

び、対面とオンラインのハイブリッド方式で開催した。博多港振興協会が共催し、国土交通省九州地方整備局、福岡市港湾空港局、博

多港ふ頭、海事プレス社、流通研究社、みなと総合研究財団が後援した。

ストライキは5月22日に延期

■ 港湾春闘、団交は長期休憩、再開は19日

港運中央労使は21日、2022年港湾春闘の第6回中央団体交渉を開催した。日本港運協会が組合要求に対して修正回答を行った。組合は、「不十分な部分もあるが、全体として合意を見通せる回答だ」と評価。その上で、4月24日に予定していた24時間ストライキを5月22日に延期することとなった。

中央団交は長期休憩に入り、5月19日午後1時半から再開される予定だ。並行して各単組の個別賃金交渉を進めていく。

日港協は修正回答で、労働環境の整備に関して、政府の施策に合わせて次年度以降も継続して取り組みを進めていく姿勢を示した。また、産別制度賃金に関して

は、改定の問題は春闘交渉から切り離すが、産別交渉体制を維持して、必要な労使協議の継続に努力することをもって、良好な労使関係を構築する方針とした。適正料金收受プロジェクトチームについても具体的な活動を行う姿勢を示した。こうした修正回答を組合は評価し、通告していたストライキを約1カ月延期することとした。

新型ECDISをリリース

■ 東京計器、簡単操作を実現・チュートリアル機能も

東京計器は今月、新型の電子海図情報表示装置(ECDIS)「EC-9000」をリリースし、国際海事展「Sea Japan 2022」で実機を初めて披露した。タッチパネル液晶モニターの採用で簡単な操作を実現するほか、操作に関するチュートリアル機能を内蔵する。また、主要な部品は特別な工具を用いずに乗組員による交換が可能となった。

新型ECDISのコンセプトは3つ。まず、タッチパネル液晶モニターの採用で、スマートフォンのような操作感を実現している。また、従来の操作卓をなくし、電源ボタンなど最低限のボタンに絞ることで、スマートな作りを実現している。

次に、ECDISに内蔵されたチュートリアル機能による習熟トレーニングだ。従来、ECDISの操作のトレーニングは、基本的

にインハウスのトレーニングセンターで行われていたが、新型ECDISは実機の中にトレーニングプログラムが組み込まれており、重要な操作を、ECDIS画面上に動画で再生できる。

トレーニング動画は、基本操作、表示画面、ルート作成、航路監視など複数の項目に分かれており、ECDISの操作に必要とされるスキルを全て網羅する。また、動画の閲覧履歴は証書として発効可能。定期的に動画を視聴することで、スキルの維持や向上を実現する。同トレーニングは、乗組員の習熟度向上に寄与するものとして、日本海事協会(NK)の認定を受けている。

3つ目は、容易な船上保守を実現することだ。可能な限り、乗組員が部品を交換できる設計としている。サービスエンジニアの訪船



を待たずに復旧できるため、機器の故障によるダウンタイムを短縮できる。部品交換手順の動画も合わせて提供する。

開発の背景にあるのは、新型コロナウイルスだ。従来、機器の故障などの際にはエンジニアが現地に赴いて修理することが当たり前だったが、コロナ禍では、船にエンジニアを派遣できないケースが発生した。そこで、そうした状況下でも、同社が部品を送った後は船の乗組員が対応できるよう、開発を行った。