

## RORO船輸送トライアルの延期について

令和7年度に、阿賀マリノふ頭岸壁において、国の交付金を活用したRORO船輸送トライアル（以下「輸送トライアル」といいます。）を予定していましたが、船会社や荷主と協議を重ねた結果、現時点で、RORO船寄港の調整がとれず、本年度中の実施ができないため、本年度の輸送トライアルを延期することとなりましたので報告します。

### 1 概要

RORO船は、貨物を荷主から配送先まで海陸一貫輸送をすることができ、トラックやトレーラーシャーシ（荷台）を集荷港から配送港まで海上輸送する船で、阿賀マリノふ頭において、海上交通と陸上交通の結束点である優位性を生かし、安価で安定した輸送形態を提供することを目的に、RORO船の誘致事業を進めています。

RORO船を誘致した場合には、現在の物流形態を陸上輸送から海上輸送に変更することとなるため、輸送経費や所要時間など、荷主にとってのメリット・デメリットの検証をする必要があり、集荷を含む輸送トライアルを実施する予定でした。

### 2 経緯

令和6年11月から輸送トライアルの協議を船会社や荷主と行っていましたが、令和7年5月から同年8月にかけて、複数の船会社から「輸送トライアルを含め寄港地変更は困難である。」、「現段階で、既存航路の見直しの検討時期ではない。」という回答を受けました。

また、輸送トライアルに向けた調整を進めてきた船会社からも国内を航行するRORO船が不足している状況も踏まえ、最終的に合意に至らなかったものです。

### 3 RORO船誘致事業の今後の方向性

2024年問題（※1）、ドライバー不足や環境問題等により船舶へのモーダルシフト（※2）の必要性が高まっており、RORO船の誘致は、今後も呉港において必要な事業であると考えます。

令和7年度に予定していた輸送トライアルは延期しますが、これまで協議してきた船会社や荷主に加え、他のRORO船を所有する船会社、市内外の荷主や国土交通省中国地方整備局等の関係団体と継続的に連携し、定期航路就航のめどが立ち次第、改めて輸送トライアルを実施する予定です。

- ※1 「2024年問題」…平成31年4月施行の働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）により、時間外労働時間は年960時間が上限となりました。物流・運送業界（自動車運転業務）には、5年間の猶予期間が設けられておりましたが、令和6年4月から規制が適用されています。これにより、運送企業の収益減少、トラックドライバーの収入減少や労働力不足、荷主の物流コストの上昇が心配されていること。
- ※2 「モーダルシフト」…トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負担の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。