



大分港大在地区（大分市）の貨物専用フェリー「RORO船」が扱う貨物量が増えています。2019年度は初めて3万件を超えて過去最多となりました。

① 「RORO船」とはどんな船ですか？

トレーラーなどが直接乗り入れ、シャシー（荷台部分）のみを切り離して輸送する貨物専用フェリー。

②大分港の「RORO船」の貨物量が伸びている理由は何でしょう？

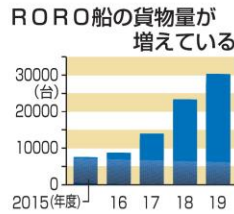
運送業界のドライバー不足で陸上から海上輸送への転換が進んだことに加え、海上に切り替えた企業に対する県の補助制度や、県外でのPR活動も奏功した。

③「RORO船」による輸送のメリットとデメリットは何ですか？

ドライバー不在で大量の荷が運べるメリットがある半面、決まった時間や港にしか行けず、台風など気象の影響を受けやすい面もある。

④本年度は新型コロナウイルスの影響で減少傾向にあります。どんなことが課題となっていて、県はどんな対策を取っていますか？

いかに荷主をつなぎ止めるかが課題となっており、売り上げが減少した運航業者を対象に港湾の施設料を減免する制度を新たに設けた。



RORO船はトレーラーなどが直接乗り入れ、シャシー（荷台部分）のみを切り離して輸送する。同港で

19年度大分港大在地区

県の補助制度追い風

大分港大在地区（大分市）の貨物専用フェリー「RORO船」が扱う貨物量が伸びている。運送業界のドライバー不足で陸上から海上輸送への転換が進み、2019年度は初めて3万件を超えて過去最多となった。県は海上に切り替えた企業への補助制度や、県外でのPR活動も奏功したと分析。今春以降は新型コロナウイルスの影響で減少傾向にあり、施設料の減免などで利用維持を図っている。

RORO船貨物量増

3万件超過過去最多

RORO船はトレーラーが東京湾港に向けた週3便を連航。16年に川崎近海汽船が清水港（静岡県）と結ぶ週3便の航路を設け、18年3月から6便に増やした。現在、2航路で計週9便が稼働している。県港湾課によると、19年度に取り扱った大分港発のシャシー台数は3万2866台。航路増設も追い風となり、18年度より69522台増えた。東京ルートだけでなく西日本豪雨以降、海路への切り替えや、リスク分散で陸上用する企業が増えたという。

大分県は「九州の東の玄関口」を掲げ、大分港を物流輸送の拠点としたいと考えて。17年度以降、海上輸送に転換した企業に対してシャシー1台あたり7万円（上限12台）を補助。19年度にかけて計29社が活用した。九州各県でセミナーを開催し、航路を周知してきた。川崎近海汽船大分支店（大分市）は「県内外で認知度が高まり、利用が増えた面もある」と話す。

ただ、本年度は新型コロナウイルスによる悪化の影響が避けられそうにない。同支店も「割以上、落ちているのではないかな。いかに荷主をつなぎ止めるかが課題となっている。県は旅客船も含め、売り上げが減少した運航業者を対象に港湾の施設料を減免する制度を新たに設けた。港湾課の中村充宏課長（55）は「今後も助成制度の活用や大分港の利用促進を働き掛けていく」と話している。

大分県によるとRORO船の輸送時間は大分ー清水が20時間。大分ー東京は24時間。時間、コストは陸上のトラック輸送と同等という。ドライバー不在で大量の荷を運べる半面、決まった時間や港にしか行けず、台風など気象の影響を受けやすい面もある。県は大在地区のシャシー置き場が手狭になっていることから、隣接する大在西部地区に新たなターミナルを設ける。2層建てで、2020年度完成予定。総事業費は156億円。



2019年度の貨物量が過去最多だったRORO船。大分市の大分港大在地区（県港湾課）