

次世代高規格ユニットロードターミナル検討会（第4回）

議事要旨

日時：令和6年3月12日（火）15:00～17:00

場所：中央合同庁舎2号館 1階共用会議室2A・2B（web併用）

- 議事（1）ターミナルの管理システムの構築に向けた検討及び（2）次世代高規格ユニットロードターミナル検討会とりまとめ（案）について、事務局から説明した。
- 意見交換では、構成員から、以下のような意見があった。

<議事（1）について>

- ・ 既往の実験においてカメラを用いた車両情報の読み取りを行った結果、認識精度は80%超であった。当初、80%の認識精度でも別途立会人がいれば補完可能と考えていたが、荷役会社は無人化を希望しており、100%近くまで認識精度を上げることが重要との意見があった。
- ・ トレーラーの車番を認識できないケースは、ナンバープレートがトレーラーの奥に入り込んでおり、カメラに写りこまないようなケースである。ナンバープレートと同程度の高さにカメラを設置し、且つゲートも設置して車両を停車することができれば、100%に近い認識率になるのではないかと思われる。
- ・ 認識率95%はまだ低い方だと思う。港湾では様々な天候条件や環境条件が認識精度に影響すると考えるが、100%に満たない認識精度で、荷役の効率化やコスト削減に寄与するのが疑問である。
- ・ 乗船車両はトレーラーだけでなく、乗用車や建設機械等については、車体番号を必ず人が確認する必要がある、作業人数は絶対に0人にはならない。そのため、無人化のために認識精度100%にこだわる必要はないと思う。一方で、現在、人力にて実施している車番確認を一部でも自動化できれば、業務軽減やドライバーの待ち時間解消に寄与すると考える。
- ・ 入退場管理や損傷確認の要素技術をカメラ撮影に統一し、効率化を図る場合は、実施業務毎にカメラの要求水準が異なると思われるため、結果的に使用するカメラがオーバースペックとならないよう留意する必要がある。
- ・ 車両側に対しても、システムに合うようなナンバープレートの付け方を依頼していくといった工夫があり得る。
- ・ カメラのみだと追跡ができないコンテナ等の位置管理については、RFID タグ等も併用することも検討すべきと考える。
- ・ 博多港箱崎ふ頭のように、狭隘でかつ複数船社が共同利用しているターミナルでターミナル管理システムの技術検証を実施するのは、ケースとしては面白い。

<議事（2）について>

- ・ 海上輸送需要動向の試算については、内航海運の輸送量倍増の目標を前提とした試算となっており、需要推計とは言えないのではないか。
- ・ リーフアープラグについて、内航海運のターミナルには補助金が出ないため、設置数が少ない。現状、ターミナル内において多くのリーファー車両が軽油を使用しており、リーフアープラグがあれば排出ガスの削減に繋がると思う。
- ・ 機会があれば、閣僚会議の海運の輸送量約5,000万トン等の内訳を公表されることが望ましい。内訳が明らかになることで、海運関係の様々な議論ができるようになり、船社としても新たに検討できることが増えるかもしれない。

(以上)