

はしけ(デッキバージ)を利用した京浜港間の海上コンテナ 横持ち輸送に関する提案

提案事業者: 横浜はしけ運送事業協同組合

現在行われているはしけ(デリックバージ)輸送

- 平成17年5月28日(土)より毎週1回の割りで、横浜本牧D-1 東京青海A-3間のラウンド輸送が下記の通り実施されている。
- 往路(土)
08:30~09:25 40FT実入り40本・横浜本牧積 08:30東京向け出航
12:30東京青海着 13:00 14:00揚荷
- 復路(土)
14:00~15:00 40FT空40本・東京積 15:00 横浜向け出航 19:00 横浜大黒溜泊(揚待機)翌々日(月) 07:30 本牧着岸 08:30~09:25 揚荷終了
(上記はオールガントリークレーン荷役である。)



デッキバージ(はしけ)を利用した京浜間の海上コンテナ横持ち輸送の提案

- 京浜港間に於けるコンテナのフイダー輸送は年間20万個。
- 平成17年2月のトライアル実験(新たな輸送方式としてデッキバージを使ったコンテナの大量輸送)を実施。
- 実験の効果検証を行ったところ、コストや効率性、環境負荷等でその効果が実証された。(3日間の実験で16.4トン程度のCO₂の削減効果、一般的にも同量の数量を輸送した場合、陸上輸送の10%程度のCO₂の排出量で収まるといわれている)
- これらの実験効果を踏まえ、懸案となっている京浜港間の海上コンテナの横もち輸送を効率化し、モーダルシフトの推進を図るため、専用の大型デッキバージを使用した東京港(大井・青海)～横浜港(本牧・大黒)間の定期・定時航路開設を提案する。
- これにより以下の効果が期待できる。

CO₂の削減、交通渋滞の緩和等環境負荷への対応効果
コンテナの大量輸送化を可能とし、コストの軽減につなげる
利便性の拡大
CY内の輻輳する搬出入の整理

< 使用船舶 >

1 大型デッキバージ2隻

L = 60m B = 20m D = 3.5m

積載量

実入り・空とも40FTコンテナ72本積(ガントリー対応)

(4縦列×6横列×3段積・計72本) プッシャーボート対応

(" ×4 " ・計96本)空のみ・曳航対応

2 プッシャーボート兼タグボート 1隻

50～60総トン 2000PS級エンジン搭載

3 予備船 デリックバージ (ガントリー対応)

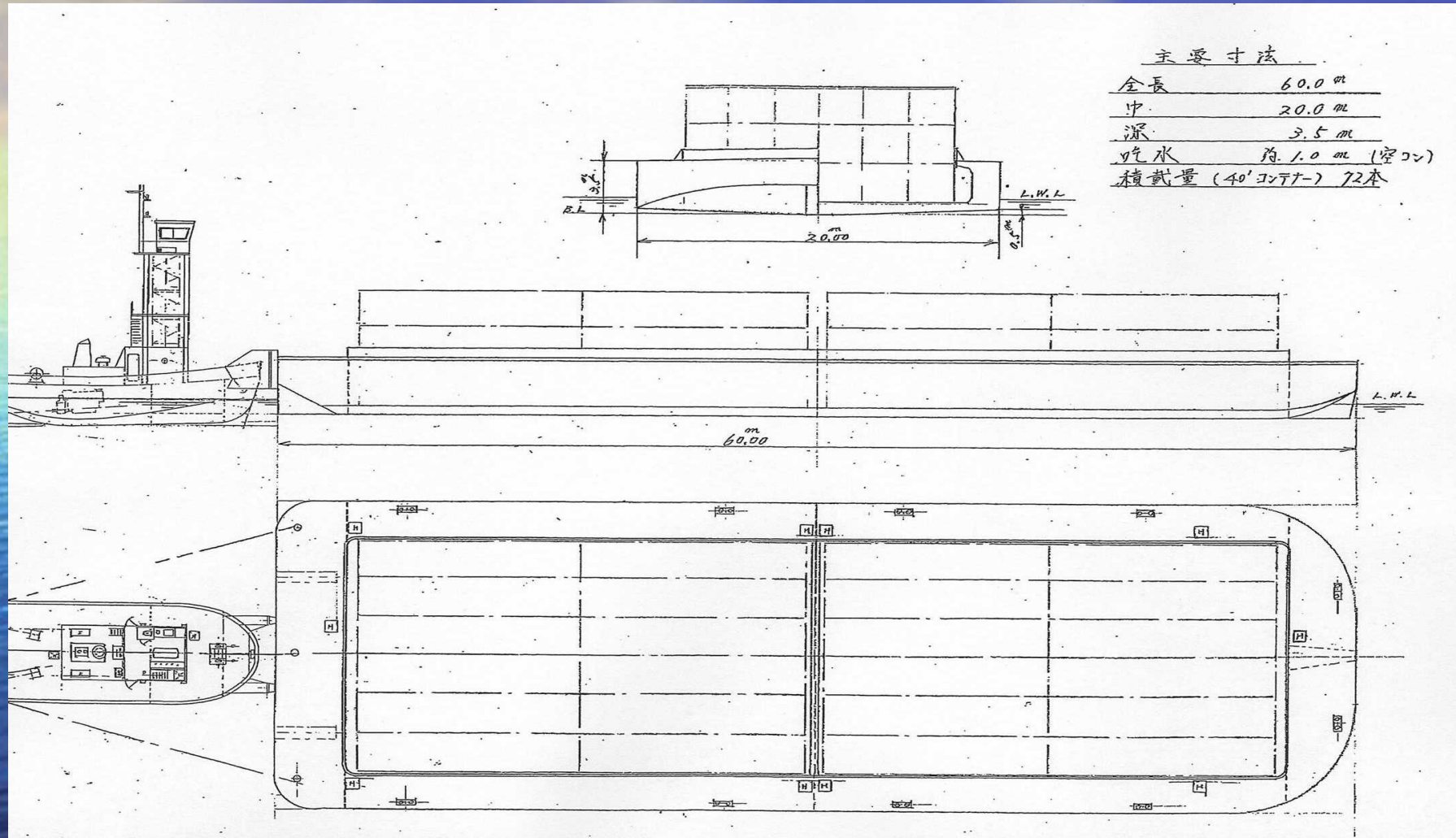
L = 45m B = 17m D = 5m 積載量40FTコンテナ40本

4 建造費用(約5億円)

デッキバージ 2隻 2.6億円

プッシャーボート(曳船兼用) 1隻 2.2億円

計画中新バージ図面



提案事業により期待される効果

- 京浜港において、海上コンテナのポジショニングが効率的に行われ事となるとともに、トラック輸送から海上輸送への転換が進むことで、道路混雑や交通渋滞の緩和が図られ、CO₂の削減効果が期待される。***CO₂の想定削減量 718t/年**

提案にあたって特に工夫した点

- 京浜港間においては、デッキバージを使用した海上コンテナの定期輸送は初めての試み。
- これまで、国、港湾管理者と民間関係者による協力体制を築き、官民一体となり検討・施行に取り組んでいる。この中で、その効率性ととも、環境にやさしい新たな輸送方式として積極的なPRを行っている。
- 東京港～横浜港間に定期・定時航路を設けることにより、荷主関係者が使いやすいコスト設定が可能になるとともに、常時利用可能な体制を整えられる。

その他特記事項

- 港湾運送事業法に基づく京浜港間及び指定区間のコンテナの海上輸送の取り扱い機関は目下当組合関係のみである。