

港湾自動化「高い生産性は保証されない」

ITF、1 TEU当たり費用を精査すべき

国際運輸労連（ITF）はこのほど、レポート「港湾自動化は、誰のための投資なのか？」をまとめた。港湾荷役機械の自動化・遠隔化について、「国や事業者は生産性が上がると主張しているが、指標を定義して具体的に比較する必要がある。投資・運用・保守・更新コストを含めて1 TEU当たりの費用を精査すべきだ」と訴え、導入による生産性向上や費用対効果を十分に検証する重要性を強調した。国が港湾物流の高度化を成長戦略に位置付け、官民による大規模な投資が想定される中、自動化の利益と負担のあり方が課題となっている。

レポートによれば、世界の港湾で2021年に全面的または部分的に自動化されたのは約53ターミナルだったが、25年には約76ターミナルに拡大。コンテナ取扱量上位20港のうち18港で何らかの自動化技術が導入されている。OECDの報告では、この自動化されたコンテナターミナルの能力シェアは、世界のコンテナターミナル能力の約4%を占めているという。

その上で、OECD／ITF 国際交通フォーラム（21年）の結論を引用し、「自動化だけで高い生産性は保証されない」との見方を示す。「自動化港は実務上、従来港より生産性が低い傾向にある。17年に実施されたマッキンゼー調査では、自動化施設の生産性が従来型より7～15%低いと報告されている」と指摘した。

また、「人件費は下がっても、設備費と維持費は増える。自動化設備は価格が高く、人件費の削減につながるが、設備投資・運用・保守・更新費と処理実績を含め、総コストが下がるかを検証する必要がある」と分析している。

こうした情勢下、日本では港湾荷役の自動化・遠隔操作化が加速されそうな気配だ。政府の日本成長戦略本部が「港湾ロジスティクス」を戦略



分野として位置づけた。国土交通省港湾局も27年度予算の概算要求で、戦略港湾を対象に自動・遠隔操作荷役機械などの導入や24時間荷役など機能強化に向けて、これまでのAIターミナルの取り組みを拡充した「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」を盛り込んだ。ターミナル関係者が共同で「港湾荷役高度化計画」を策定し、国が承認した場合に統合的なパッケージ支援を実施するもの。

レポートでは「国、事業者は生産性が上がると主張しているが、指標を定義して比較する必要がある」と指摘。▽荷役は速くなるか（クレーンの荷役回数／船舶の荷役時間）▽全体の流れは改善するか（ヤード・ゲートの待ち時間／滞留）▽安定して動くか（停止時間／故障復旧／繁忙時の対応）を確認すべき事項として列挙した。加えて、「総費用は本当に下が

るのか」と疑問を投げかけ、投資・運用・保守・更新を含む1 TEU当たり費用を算出して精査すべきだと訴えている。

他方、雇用と安全を守る確認すべき導入条件として①新しい仕事に現在の労働者が移れるか（訓練後の配置・賃金まで保障されるか要求・確認が必要）②危険の減少と新たな危険を評価したか（遠隔操作・監視・異常対応を伴うリスクを含め、だれが検証・評価していくか確認する必要）③訓練は企業負担・勤務時間内・修了後配置（賃金・労働条件の維持まで含めて拘束力ある計画にする必要がある）④成果を賃金・労働時間・雇用保障に還元（賃金を減らさない労働時間短縮、雇用の維持に結びつける必要がある）という4点を指摘。

国交省・日本港運協会がまとめた「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」では、「雇用の維持・安定および円滑な配置転換に配慮を求め、BCP（事業継続計画）の観点から人力対応の設備とそのための港湾労働者の確保も明記している」とし、「このガイドラインの文言を、港湾労組の拘束力ある要求にするべきではないか」との見解を示している。