

国内海上輸送網のミッシングリンク 解消に向けた取組について



平成27年9月4日 境港管理組合

国内RORO船の試験輸送の実施

中国地方と北海道、北陸及び関東の物流促進及び効率化を目的とした、境港と苫小牧港及び新潟港を結ぶ試験輸送に取り組んでおり、平成25年度から4回の試験輸送を実施。
 (平成30年代前半までの定期化を目指す。)

国内定期フェリー・国内RORO船航路



定期化に向けた試験輸送の狙い

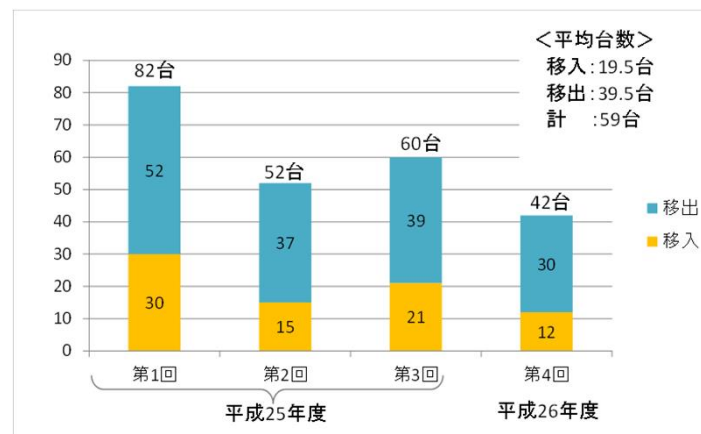
輸送コストとリードタイム削減

商業ベースの試験輸送を実施することにより、安定した貨物量の把握、利用企業のメリットを検証。



試験輸送の概要

項目		第1回	第2回	第3回	第4回
期間		H25年4月15日 ～19日	H25年8月13日 ～17日	H25年10月1日 ～5日	H26年12月22日 ～27日
運航経路		苫小牧港～境港～新 潟港～苫小牧港 <3港寄港>	苫小牧港～境港～新 潟港～苫小牧港 <3港寄港>	苫小牧港～境港～苫 小牧港 <2港寄港>	苫小牧港～境港～新 潟港～苫小牧港 <3港寄港>
輸送貨物	移入	30台(14社) 原木、農産品等	15台(7社) 原木、農産品、自動 車部品等	21台(7社) 原木、農産品、自動車 製品等	12台(5社) 原木、玄米、自動車部 品
	移出	52台(21社) 機械製品、農機、合板、 建材、鋼材、建機、リサイ クル貨物等	37台(9社) 農機、合板、建材、堆 肥、建機等	39台(9社) 農機、合板、建材、建 機、リサイクル製品等	30台(10社) 農機、建機、合板、業 務用塩等
	計	計:82台	計:52台	計:60台	計:42台
運航船社		栗林商船(株)	栗林商船(株)	栗林商船(株)	栗林商船(株)
運航船舶	船名	第一有明丸	ぷりんすはやて	第一有明丸	新釧路丸
	船種	RORO船	RORO船	RORO船	RORO船
	全長	114.5m	134.66m	114.5m	139.72m
	総トン数	3,692GT	5,930GT	3,692GT	5,310GT



国内RORO船試験輸送の結果と取組みの方向性

○成果

- ☆通年で一定量の輸送ニーズを把握
- ☆山陽方面のポートセールスの効果
- ☆計画通りのリードタイムと輸送品質を確保
- ☆利用企業等からの定期航路開設要望

○課題

- ★航路の認知度向上
- ★既存航路と競争力のある運賃設定
- ★冬季の運航スケジュール維持が可能な船舶確保
- ★多様な輸送ニーズに応じたサービス提供
- ★境港における輸送車両確保と国内物流拠点形成



■取組みの方向性

- (1)国内RORO船の航路誘致(試験輸送等)
 - 〃 物流実態調査や輸送ニーズを踏まえた航路設定
 - 〃 複数船社の協力体制による運航船舶の確保
- (2)他港との連携
 - 〃 苫小牧港、新潟港、博多港、北九州港等との協力体制確立
- (3)国内RORO貨物のマーケティング(境港利用促進)
 - 〃 ベースカーゴの掘り起しとポートセールス体制強化
 - 〃 定期化を見据えた料金設定
 - 〃 行政支援のあり方検討
- (4)境港側の陸上輸送部分のシステムづくり
 - 〃 地元フォワーダー(※)の業務拡充、誘致
 - 〃 ヘッド、シャーシ確保(連結検討・特殊車両通行許可申請)

※) 荷主と運送事業者との仲介業務で、貨物輸送にかかる各種手続きを行う利用貨物運送事業者。



新潟港でのシャーシ引取り状況 (H26.12.26)

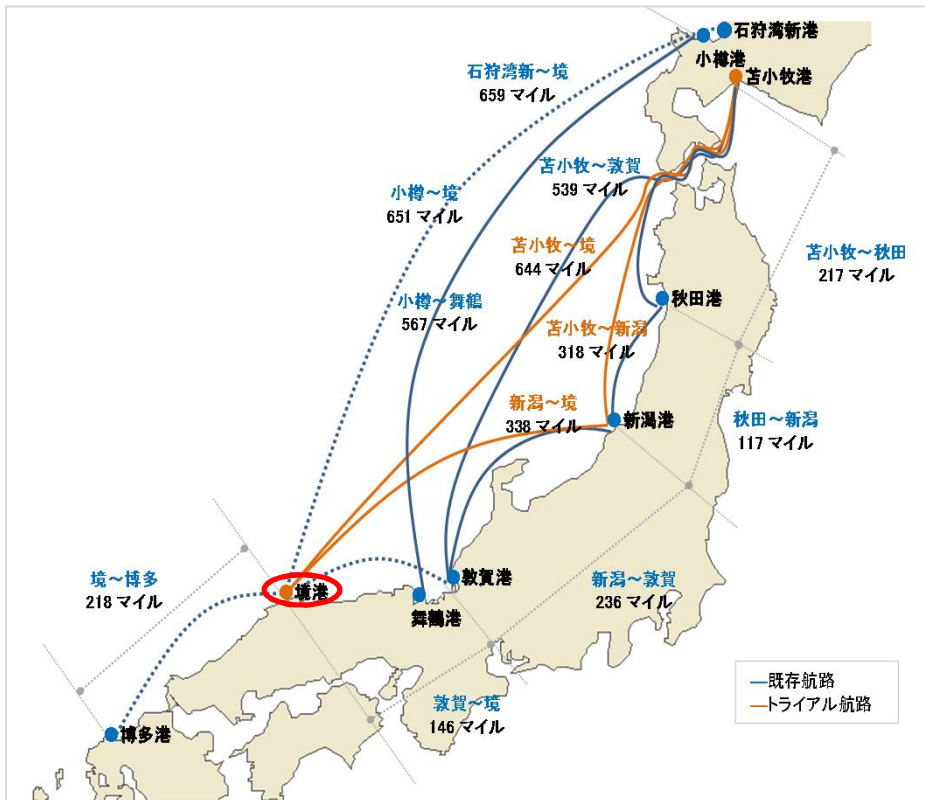


苫小牧港での荷卸し状況 (H26.12.27)

試験輸送における検討事項(例)

○既存航路との競合

・北海道向けの日本海側航路として苫小牧港－敦賀港、小樽港－舞鶴港が定期運航しており、これらと競争力のある航路設定及び運賃設定が必要。



資料 境港RORO船航路調査検討業務委託報告書(境港管理組合)

○ドライバー不足に対応したサービスの提供

・長距離ドライバー不足の不足は長期的な傾向であることから、トラックの無人輸送のニーズを取込み、貨物の確保を図る必要がある。

トラックの無人航送推進

フェリー・RORO船でトラック輸送をする際、ドライバーを乗船させず、トラックのみを輸送する。



資料 国土交通省 第3回物流アドバイザー会議資料

物流インフラに係る最近の話題①



※圏域は旧市町村役場からICまでの直線距離で判定
 整備前：全線（尾道JCT～三刀屋木次IC）未整備
 整備後：全線整備

○中国横断自動車道尾道松江線開通による山陽・四国とのアクセス向上

平成27年3月22日(日)に中国横断自動車道尾道松江線(無料)が全線開通し、松江～尾道間の所要時間が約80分に短縮された。

山陰と山陽、四国間のアクセス向上により、地域間の連携、交流の促進、物流の効率化、観光振興等の効果が想定される。

境港は日本海拠点港湾として、北東アジア地域との貿易促進や、国内海上物流の効率化に寄与することが期待されている。

中国横断自動車道尾道松江線開通による最寄高速ICへの10km圏域の拡大
 資料：国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所、三次河川国道事務所プレスリリース

物流インフラに係る最近の話題②



北海道新幹線と在来線の共用走行区間 出典:JR北海道ウェブサイト

○北海道～本州間の鉄道貨物輸送に対する北海道新幹線開通の影響

平成27年度末開業予定の北海道新幹線の新青森～新函館北斗間の149kmのうち、青函トンネル区間(54km)を含む82km区間は、新幹線開業後は新幹線と在来線(貨物列車)が共用走行する区間となる。

国は、この区間の新幹線の走行に関し、①時間帯区分案、②すれ違い時減速システム等による共用走行案、③新幹線貨物専用列車導入案の3案を当面の方針として示す一方、新幹線の減速走行はその整備効果の発揮を損なうことから、「できるだけ早期に高速走行(時速200km以上)を実現することが重要」としている。

新幹線の高速走行を実現する中で、共用する貨物列車は走行制限を受けることになり、減便による輸送能力低下が想定されることから、鉄道から海運へのモーダルシフトを期待する声も内航海運関係者等から上がっている。

物流インフラに係る最近の話題③

○川崎近海/宮古-室蘭フェリー航路検討。
18年春開設へ。被災地復興にも期待

川崎近海汽船は10日、2018年春に宮古港(岩手県宮古市)-室蘭港(北海道室蘭市)間にフェリー航路を新規開設する検討を開始したと発表した。1隻による1日1往復の運航計画で、両港間325キロメートルを航海時間10時間(速力20ノット)、停泊2時間のスケジュールで通年運航を予定する。～中略～

航路開設を進める理由としては、トラックドライバーの労務管理問題がある。長距離輸送を行うドライバーは8時間の休息が必要となる。フェリーに乗船した場合、拘束時間は2時間と見なされるため、トラック事業者からは、ドライバーが8時間の休息を取ることができる10時間で結ぶ新規航路開設の要望があった。

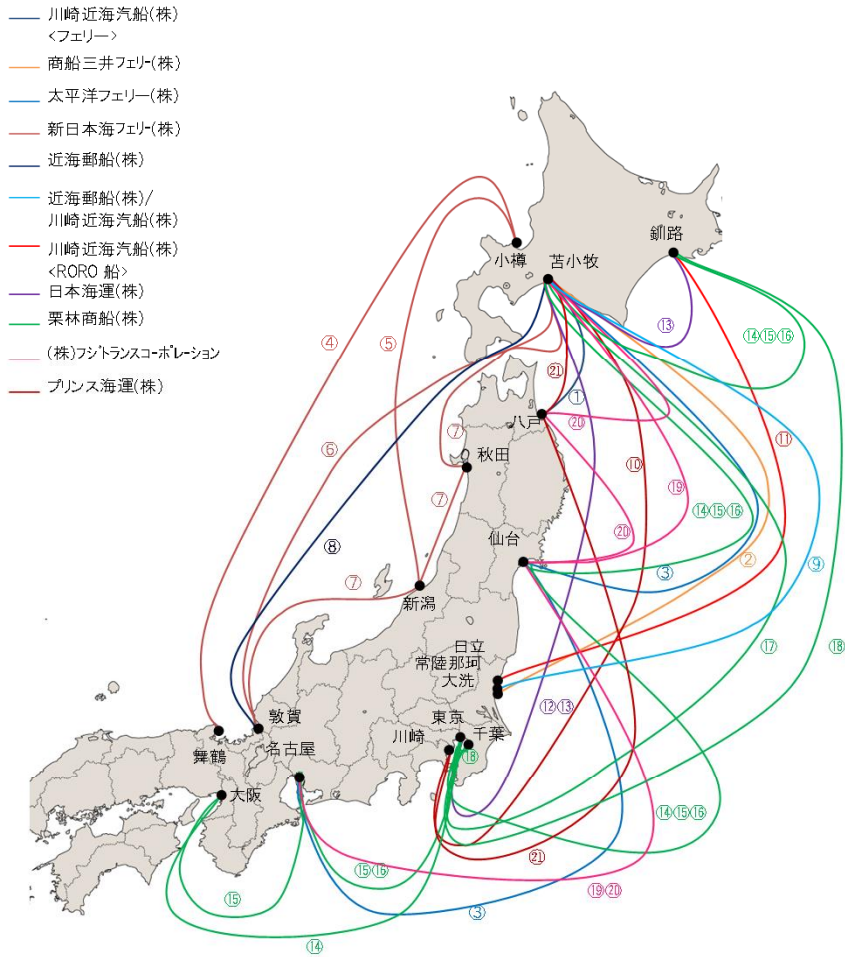
さらに宮古港への道路アクセス整備も今後進むことや、宮古、室蘭両港の近隣に国立公園など観光資源が豊富なことから旅客需要が期待できることも背景にあった。

(日本海事新聞2015年3月11日1面)

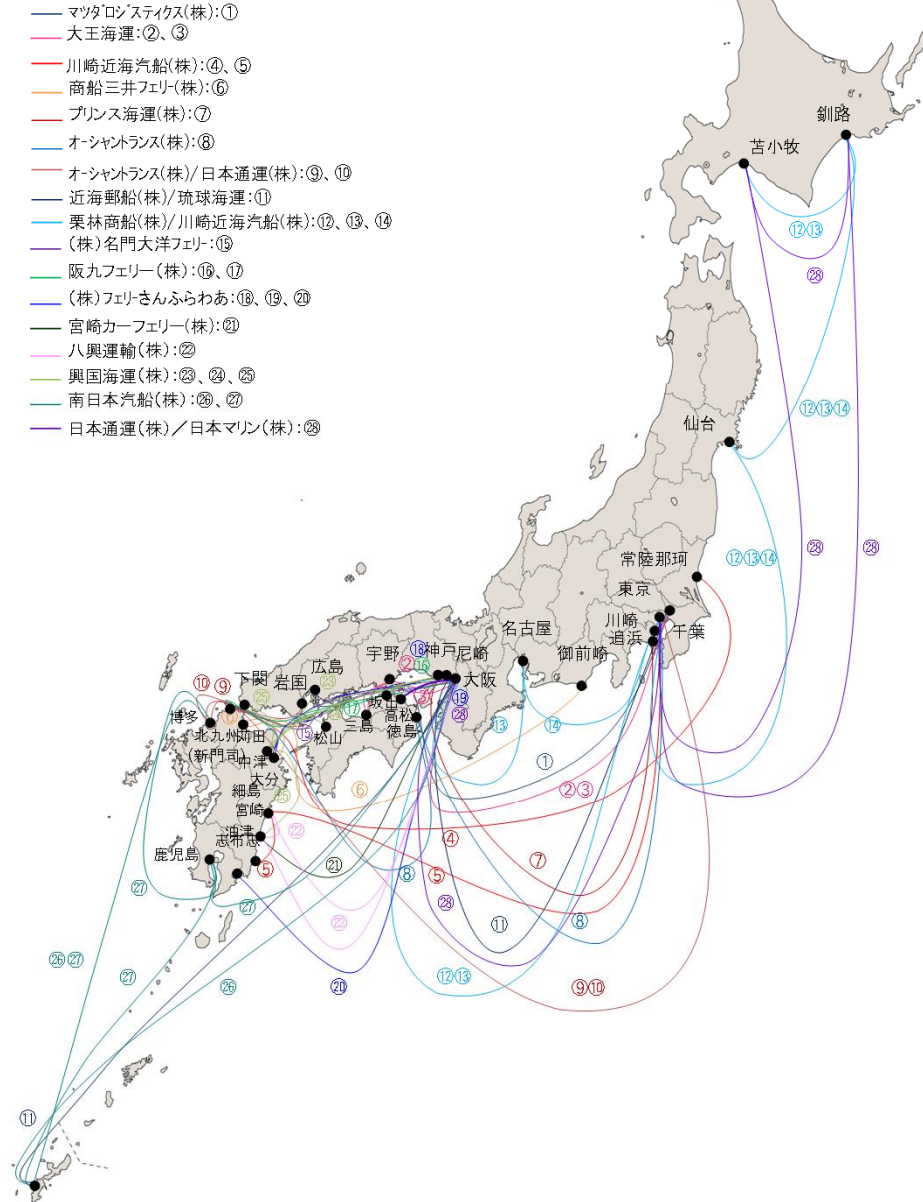


参考資料 国内フェリー・RORO航路

参考①：本州～北海道間のフェリー・RORO航路



参考②：中国・九州～阪神・京浜間のフェリー・RORO航路



資料：2014年版「海上定期便ガイド」、
 2014年秋季号「フェリー・旅客船ガイド」「内航RORO船ガイド」、
 2014内航船舶明細書、各社ウェブサイトより作成