

呉港定期航路誘致検討協議会（第1回）

1 協議会概要

日時 令和2年8月3日（月） 13:00～15:00

場所 呉市役所 7F 752・753会議室

内容 (1) 協議会の設立について
(2) 呉市域の物流現況について
(3) 物流現況を踏まえた対応策（案）について

2 協議内容

1) 呉市(呉港)の物流現況と課題の整理

- ① 運輸業における労働力（長距離ドライバー不足，法規制の強化等）
- ② 貨物輸送の現況（広島県におけるトラック輸送依存傾向，既存航路のキャパ不足等）
- ③ 呉港の特性（広島港とのすみ分け，呉港の利用状況，広港区の優位性等）
- ④ 災害時の対応（豪雨災害での物流状況，海路活用のための定期航路の有効性等）

2) 3つの目指すべき方向性

以下のとおり，目指すべき方向性と対応方針について，満場一致で承認された。

〔目指すべき方向性〕

- ① マンパワーに頼らない輸送体制（大量輸送手段）の構築
- ② 多様な物流網の構築によるリダンダンシーの確保
- ③ 幅広い企業に利用可能な安価で新たな海上輸送網の形成

〔対応方針〕

- ① 海上輸送の強化（モーダルシフト）の推進
- ② 輸送モード
 - ・航路 内貿航路（呉港⇔関東地方）
 - ・船舶 RORO 船
 - ・岸壁 阿賀マリノポリスふ頭岸壁

第2回協議会においては，第1回の方向性等を踏まえ，定期航路の誘致効果や就航に向けた具体的な対応策（必要なソフト・ハード対応等）について，議論をしていただく予定です。

1 当事業の目指すべき方向性

〈物流の現況・課題〉（再掲）

- ・労働力の不足感が特に高く、改善傾向がみられない。
 - ・法規制の強化により、1人あたりの輸送力がさらに制限。
 - ・呉市では全国より先んじて深刻化する可能性が高い。
- ・広島県⇄首都圏では依然、自動車(トラック)依存の傾向が強い。
 - ・呉市周辺のRORO航路は概ね満載状態でキャパシティー不足。
- ・特定企業による貨物、特にスポット船による貨物が大半をしめ、呉港の利用者が限られている。
 - ・瀬戸内海主要航路からの利便性では、広港区が特に優れている。
 - ・阿賀マリノふ頭は使用率が高水準を維持しており、荷さばき地、岸壁の余裕が限られている状況。
- ・豪雨災害では、3ヶ月近く陸上輸送網の寸断が発生、代替輸送として、海上輸送が大きく活用された。
 - ・リダンダンシー確保には、通常時から就航している定期航路が有効。
- ・「呉～関東」間を想定航路として航路誘致を実施。
 - ・RORO船航路へ転換可能な多くの潜在貨物量が見込まれる。

〈目指すべき方向性〉

(1)
マンパワーに頼らない輸送体制
(大量輸送手段)の構築

(2)
多様な物流網の構築による
リダンダンシーの確保

(3)
幅広い企業に利用可能な
安価で新たな海上輸送網の形成

〔I〕 輸送モードの選定

- ・モーダルシフト先の輸送機関

2 当事業の基本方針

〈目指すべき方向性〉

(1)
マンパワーに頼らない輸送体制
(大量輸送手段)の構築

(2)
多様な物流網の構築による
リダンダンシーの確保

(3)
幅広い企業に利用可能な
安価で新たな海上輸送網の形成

〈具体的な対応方針〉

〔Ⅰ〕 輸送モードの選定

- ・トラック輸送 or JR貨物 or 海上輸送
⇒ 海上輸送

〔Ⅱ〕 海上輸送モードの選定

各海上輸送モードのうち、呉港に適した定期貨物航路を誘致することで、幅広い荷主が利用可能な安価で効率的な輸送体系を構築するとともに、労働力不足や災害等に対応する物流網のリダンダンシーの確保を目指す。

〔整理すべき項目〕

- ①誘致すべき航路 (内貿 or 外貿, 区間)
⇒ 内貿航路 (寄港地: 関東地方)
- ②誘致すべき船舶種類 (RORO or コンテナ or フェリー)
⇒ RORO船
- ③誘致すべきふ頭岸壁 (呉港区 or 広港区)
⇒ 広港区 (阿賀マリノポリスふ頭岸壁)