

呉港定期航路誘致検討協議会 報告用資料

直近の主な取組について

- 令和2年 8月 第1回呉港定期航路誘致検討協議会
令和2年12月 第2回呉港定期航路誘致検討協議会
令和4年 7月 第3回呉港定期航路誘致検討協議会
令和5年12月 呉港定期航路誘致検討協議会書面報告（港湾計画一部変更）
令和6年10月 阿賀マリノふ頭岸壁前面泊地拡充の浚渫工事完了（約3,400 m²拡充）
令和6年11月 呉港定期航路誘致検討協議会利用者分科会^{※1}（第3回）開催
（呉市におけるRORO船定期航路誘致の現状について）
令和6年12月 呉港定期航路誘致検討協議会利用者分科会^{※1}（第4回）開催
（船会社：RORO船輸送トライアルの実施など）
令和7年 3月 令和7年度RORO船輸送トライアル^{※2}の予算化
令和7年 5月 船会社や荷主に対してRORO船輸送トライアル等調整
～
（継続実施）
令和7年 8月 阿賀マリノふ頭岸壁前面泊地拡充の浚渫工事完了（約2,600 m²拡充）
令和7年11月 阿賀マリノふ頭岸壁前面泊地拡充の公示（約6,000 m²拡充）
令和8年 2月 令和7年度RORO船輸送トライアルの延期を決定
呉市議会3月定例会前産業建設委員会にて報告（資料P2②参照）

180m級のRORO船が既存岸壁に受入可能となる。

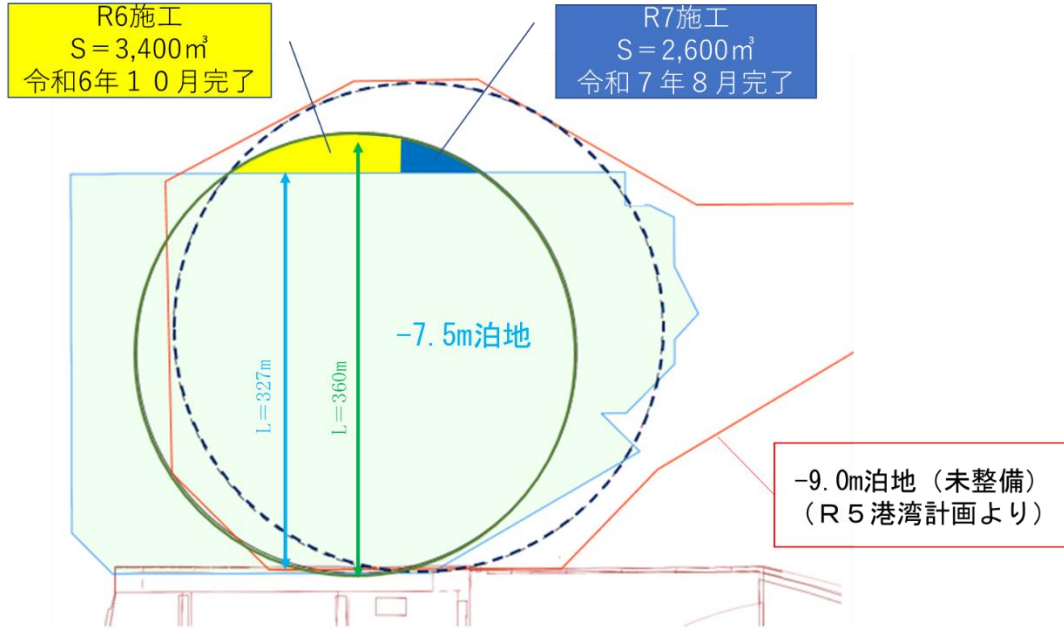
※1 呉港定期航路誘致検討協議会利用者分科会の開催は、既存の阿賀マリノふ頭において、通常荷役を実施する中で、定期航路を週1～2便寄港させるため、当該ふ頭利用するユーザーと調整を図る目的で、令和6年度より再開。

※2 RORO船輸送トライアルは、令和7年度予算主要な施策として予算化

取組内容について

①【阿賀マリノふ頭岸壁前面泊地拡充の浚渫工事】

既存の阿賀マリノふ頭岸壁に180m級のRORO船の受入ができるよう、回頭円を360m（船長の2倍）を確保するため、前面泊地を令和6年度と令和7年度に浚渫工事（-7.5m）を行った。



②【RORO船輸送トライアルの延期について（呉市議会報告）】

令和8年2月10日呉市議会（産業建設委員会）において、RORO船輸送トライアルの延期について説明を行う。

令和8年2月 産業建設委員会行政報告資料
産業部

RORO船輸送トライアルの延期について

令和7年度に、阿賀マリノふ頭岸壁において、国の交付金を活用したRORO船輸送トライアル（以下「輸送トライアル」といいます。）を予定していましたが、船会社や荷主と協議を重ねた結果、現時点で、RORO船寄港の調整がとれず、本年度中の実施ができなため、本年度の輸送トライアルを延期することとなりましたので報告します。

1 概要

RORO船は、貨物を荷主から配送先まで海陸一貫輸送をすることができ、トラックやトレーラーシャーシ（荷台）を集荷港から配送港まで海上輸送する船で、阿賀マリノふ頭において、海上交通と陸上交通の結末点である優位性を生かし、安価で安定した輸送形態を提供することを目的に、RORO船の誘致事業を進めています。RORO船を誘致した場合には、現在の物流形態を陸上輸送から海上輸送に変更することとなるため、輸送経費や所要時間など、荷主にとってのメリット・デメリットの検証をする必要があり、集荷を含む輸送トライアルを実施する予定でした。

2 経緯

令和6年11月から輸送トライアルの協議を船会社や荷主と行っていますが、令和7年5月から同年8月にかけて、複数の船会社から「輸送トライアルを含め寄港地変更は困難である。」「現段階で、既存航路の見直しの検討時期ではない。」という回答を受けました。

また、輸送トライアルに向けた調整を進めてきた船会社からも国内を航行するRORO船が不足している状況も踏まえ、最終的に合意に至らなかったものです。

3 RORO船誘致事業の今後の方向性

2024年問題（※1）、ドライバー不足や環境問題等により船舶へのモーダルシフト（※2）の必要性が高まっており、RORO船の誘致は、今後も呉港において必要な事業であると考えます。

令和7年度に予定していた輸送トライアルは延期しますが、これまで協議してきた船会社や荷主に加え、他のRORO船を所有する船会社、市内外の荷主や国土交通省中国地方整備局等の関係団体と継続的に連携し、定期航路就航のめどが立ち次第、改めて輸送トライアルを実施する予定です。

※1 「2024年問題」…平成31年4月施行の働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）により、時間外労働時間は年960時間が上限となりました。物流・運送業界（自動車運送業務）には、5年間の猶予期間が設けられておりましたが、令和6年4月から規制が適用されています。これにより、運送企業の収益減少、トラックドライバーの収入減少や労働力不足、荷主の物流コストの上昇が心配されていること。

※2 「モーダルシフト」…トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負担の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

今後の方向性について

- 船会社及び物流事業者との継続した意見交換（誘致活動）
- 市内外の荷主企業に対し、貨物量及び転換量の調査
- 国土交通省等と連携した誘致活動など
- 定期航路誘致検討協議会利用者分科会の随時開催など



船会社及び物流事業者と連携し、RORO船等定期航路就航を目的とした、輸送トライアルを計画。荷主等に対して、メリットやデメリットの検証を図る。



週1便程度から定期航路を就航後、国交省による港湾計画に基づくRORO船専用バース等の整備



整備完了後、定期航路増便