

呉港定期航路誘致検討協議会（第2回）

1 協議会概要

日時 令和2年12月1日（火） 15:10～16:40

場所 呉市生涯学習センター 407・408室

内容 (1) 第1回協議会での議論（対応方針等）の確認
(2) 港湾計画の対象（誘致対象）とする航路と船舶について
(3) 港湾計画における誘致・就航に必要な受入環境整備方針について

2 協議結果

以下の議事について、満場一致で承認されました。

1) 対応方針の修正について

第1回協議会で承認された対応方針（定期航路誘致の骨子）について、神戸港等へのコンテナ船フィーダー航路の誘致を視野に入れ、次のとおり修正。

	修正前	修正後
航路	内貿航路（寄港地：関東地方）	内貿航路（寄港地：関東地方「 <u>な</u> 」）
船舶	RORO船	RORO船「 <u>など</u> 」
ふ頭岸壁	広港区（阿賀マリノふ頭岸壁）	広港区（阿賀マリノふ頭岸壁）

2) 港湾計画の対象（誘致対象）とする航路と船舶について

「将来的な船舶大型化を踏まえつつ、全就航船舶を対象とする。」（対象航路数：全9航路）

3) 港湾計画における誘致・就航に必要な受入環境整備について

《泊地》対象となる船舶の全長・満載喫水に応じ拡大，増深を検討

《岸壁》対象となる船舶の全長・満載喫水に応じ延伸，増深を検討

《荷さばき地》対象となる船舶の規模に応じ，シャースヤード等の新たな確保を検討

※港湾計画は15年先までを想定した最大規模の計画を検討するが，実際の受入環境整備は誘致対象となる船舶の規模に応じて整備を行う。（例：計画 -9.0m⇒整備 -8.0m）

本協議会での結論・意見を参考に，今後の本施策の進め方について財務当局などとともに十分な議論を行い，令和3年度予算などを踏まえ，本施策について2月の呉市議会（3月定例会前の産業建設委員会）にて，行政報告を行う予定です。

1 第1回協議会の内容修正

- 呉市周辺における物流の現況について整理，課題の洗い出し，物流現況に対する対応策（目指すべき方向性・対応方針）について議論。
- 対応方針として，「**呉港から関東地方までを結ぶ内貿RORO船定期航路を広港区（阿賀マリノポリスふ頭岸壁）へ誘致**」を行うことを確認。

運輸業における労働力

- ・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。

貨物輸送の現況

- ・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。
- ・広島県周辺のRORO航路は概ね満載状態でキャパシティー不足。

呉港の利用状況

- ・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（荷主）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。

災害による物流網への影響

- ・豪雨災害では，陸上輸送網の復活まで3ヶ月近くかかり，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。

RORO船定期航路誘致事業

- ・「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

〈対応方針〉

定期貨物航路を誘致することで，長距離ドライバー不足に対応し，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，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。

- ①航路 ⇒ **内貿航路（寄港地：関東地方）など**
- ②船舶 ⇒ **RORO船など**
- ③ふ頭岸壁 ⇒ **広港区（阿賀マリノポリスふ頭岸壁）**

2 誘致対象とする航路と船舶の考え方（対象船舶案）

●誘致対象とする航路の考え方

- 第1回協議会での承認事項（「呉港から関東地方までを結ぶ内貿RORO船定期航路を広港区（阿賀マリノふ頭岸壁）へ誘致」）から、誘致航路は「**関東地方に寄港し、大阪以西を航行している内貿RORO船航路**」と想定される。また、主な用途がPCC船（自動車専用船）の航路は対象外と想定される。

●誘致対象とする航路と船舶（対象船舶案）の考え方

- 誘致を想定する阿賀マリノふ頭岸壁のスペックは、水深－7.5m、延長260m（2バース）
- 岸壁では、**概ね1船/日以上**の係留がみられ、**外航貨物船の係留時では、1バースを超えて係留する場合がある。**
- 全国で既に就航しているRORO船は、「現状の阿賀マリノポリス岸壁で受け入れられる（入出港等が可能）船舶」から、「全長、満載喫水からみて受け入れが難しい（入出港等が困難）船舶」まで、多様な船舶が航行している。
- 岸壁等のスペックより「**どこまでの船舶を誘致の対象船舶とするか？（受入環境を整えるか？）**」は、以下の3案に分かれる。

（誘致対象とする航路と船舶（対象船舶案））

案①…**現施設のまま**受け入れ可能な船舶を対象とする。

案②…**現施設の水深で**受け入れ可能な船舶を対象とする。（主に岸壁延長・泊地規模・荷さばき地を見直す）

案③…将来的な船舶大型化を踏まえつつ、**全就航船舶**を対象とする。（ふ頭全体の機能を見直す）

	誘致対象とする航路と船舶の考え方（対象船舶案）	対象航路の最大船型		対象の航路数
案①	現施設のまま受け入れ可能な船舶	全長 満載喫水	(※)125m (※)－6.2m	0航路 (PCC船を含めれば1航路)
案②	現施設の水深で受け入れ可能な船舶を対象	全長 満載喫水	167m －6.8m	4航路 (PCC船を含めれば5航路)
案③	将来的な船舶大型化を踏まえつつ、全就航船舶を対象	全長 満載喫水	182m －7.2m	9航路 (PCC船を含めれば12航路)

※…PCC船を含む場合。

3 航路誘致の対象船舶案の選定

- ▶ 受入環境整備方針は、入出港を行う船舶のスペック（全長，喫水，貨物量等）を想定した上で検討する必要があるため、**航路誘致の対象船舶を選定し、どのようなスペックにて検討を進めるか決定する必要がある。**
- ▶ 受入環境整備方針は、**港湾計画等の計画への位置づけにおいて土台となるものであり、実際に行う整備とは分けて検討を行う。**
- ▶ 実際の整備に際しては、その時就航している船舶に合わせた整備を行うなど、改めて整備量・時期・構造等の検討を行っていく。

		案①	案②	案③
対象航路・船舶	対象航路数	0 航路 (PCC船航路を含めれば 1 航路)	4 航路 (PCC船航路を含めれば 5 航路)	9 航路 (PCC船航路を含めれば 1 2 航路)
	全長/満載喫水	(※)125m/-6.2m	167m/-6.8m	182m/-7.2m
	シャーシ積載量	(※)40台	160台	177台
施設上の課題	泊地	回頭円	—	十分な回頭円が確保出来ない ⇒【対応（整備）を検討】
		水深	—	余裕水深が確保出来ない ⇒【対応（整備）を検討】
	岸壁 (バース延長)	在来貨物船の係留を圧迫する ⇒【対応（整備）を検討】	在来貨物船の係留を圧迫する ⇒【対応（整備）を検討】	在来貨物船の係留を圧迫する ⇒【対応（整備）を検討】
	荷さばき地 (ヤード確保)	45,700㎡のうち使用率90%程度 ⇒【利用調整等を要する】	シャーシヤード(1 ha以上)が必要 ⇒【対応（整備）を検討】	シャーシヤード(1 ha以上)が必要 ⇒【対応（整備）を検討】
航路誘致に関する留意点		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 乗用車輸送をメインとした航路であり、誘致は現実的ではない。 ▶ 将来の船舶大型化等に対応不可 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 対象航路に限られる ▶ 各社とも、新造船(大型化)の情報があり、その場合は入港不可能 ▶ 将来の船舶大型化等に対応不可 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 瀬戸内海航路の全てが誘致可能 ▶ 国内の全RORO船に対しポートセールスが可能 ▶ 船舶の大型化に柔軟に対応可能 ▶ 港湾計画の根拠資料として適当

※…PCC船を含む場合。

4 必要な受入環境（検討方針）

●泊地（拡充）

➤ 泊地は、満載喫水での入港を念頭に、誘致対象となる船舶の全長・満載喫水に応じ拡大、増深を検討。

●岸壁（延伸）

➤ 一般貨物船の係留へ支障が生じない範囲で、RORO船の定期係留に必要な岸壁延長を確保することを前提に、誘致対象となる船舶の全長・満載喫水に応じ延伸、増深を検討。

●荷さばき地（拡充）

➤ 岸壁延伸部分の背後にシャーシヤード（荷さばき地）を新たに確保。

➤ 必要に応じ、付属施設（防護柵、照明設備、新たな貨物導線、バン詰め上屋等）の整備を検討。

