



中国地方

モーダルシフト利用促進セミナー

呉港 RORO船誘致活動について

呉 市

目次

- 1 呉港の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 3
- 2 RORO船誘致先（阿賀マリノポリス地区）について・・・・P 4
- 3 阿賀マリノポリス地区の優位性について・・・・・・・・・・P 5
- 4 物流業界における2024年問題・・・・・・・・・・・・・・・・P 6～ P 7
- 5 これまでの経緯について・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 8
- 6 トライアルの実施について（検証結果のまとめ）・・・・P 9
- 7 港湾計画一部変更について・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 1 0
- 8 現在の呉市の取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 1 1

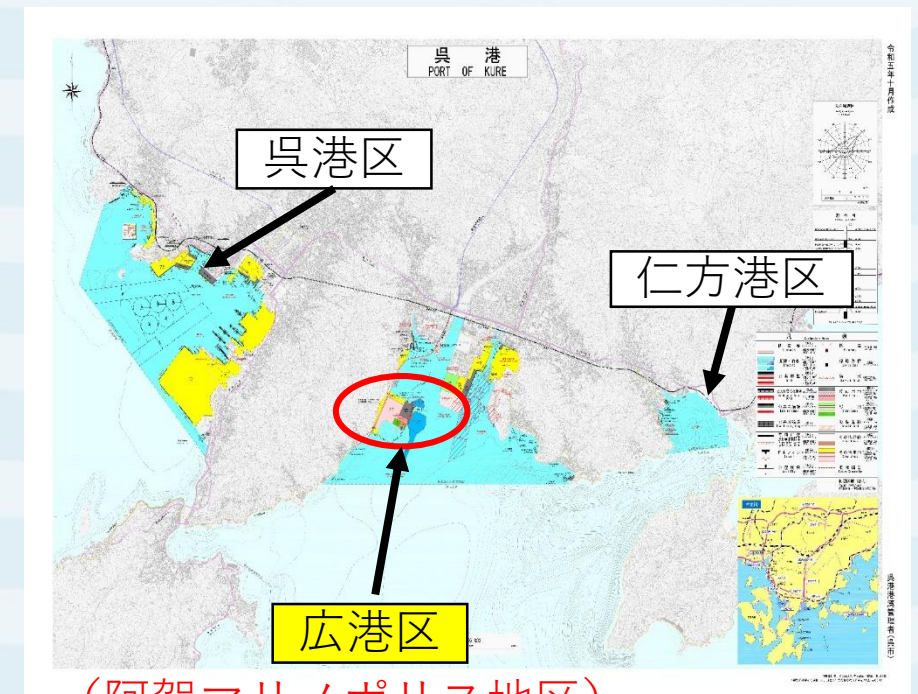
1 呉港の概要

呉港の位置

- ◆瀬戸内海のほぼ中央部，広島湾の東側入口，西芸予諸島の北部に位置
- ◆呉港の港湾区域は，呉港区，広港区，仁方港区の3つの港区で構成

呉港の概要

- ◆明治時代より東洋一の軍港として発展
- ◆第二次世界大戦中は日本一の規模を誇る海軍工廠を擁す
- ◆1951(昭和26年) 重要港湾の指定を受ける
- ◆1952(昭和27年) 呉市が港湾管理者となり，港の運営体制が確立
- ◆今日の呉港は鉄鋼・造船・機械金属・パルプ等の臨海工場群を背景とした工業港として発展
- ◆海上交通の要衝として重要な役割を果たしている



(阿賀マリノポリス地区)

2 RORO船誘致先（阿賀マリノポリス地区）について

➤呉市の新たな生産・物流・交流拠点として平成5年から46haの埋立整備を行っている。平成21年供用開始

阿賀マリノポリス地区

【利用状況】

- 鋼材、スクラップ等（R5：11.7万ト）
- 上屋使用率：100%（供用開始以来）

①阿賀マリノ岸壁

水深	-7.5m
延長	260m
バース数	130m×2バース
※1バースは耐震強化岸壁	
対象船型	5,000D/W

②阿賀マリノ上屋

構造	鉄骨造
敷地面積	5,000m ²
設備	25tクレーン3基
供用開始	平成28年



3 阿賀マリノポリス地区の優位性について

➤阿賀マリノポリス地区は、①瀬戸内海主要航路に近く，②主要幹線道路へのアクセスも優れている



①海上輸送の利便性



＜主要航路から各寄港地までの距離＞

区分	港名	航行距離
①	—	5.3 km
②	広港区(呉港)	7.5 km (実質：2.2 km)
③	呉港区(呉港)	18.5 km (実質：13.2 km)
④	広島港	15.5 km (実質：10.2 km)

②陸上輸送の利便性



東広島呉自動車道（無料）～山陽道高屋ICまで車で約35分

4 物流業界における2024年問題

物流を取り巻く環境の変化

「働き方改革」等の法改正による労働需給の変化から、今後、現状の物流体制の維持が困難になると想定される

運転時間の制約

区分	運転時間の限度 (改善基準告示等)
1日	2日平均で9時間まで
1週	2週間平均で、1週間あたり44時間まで
連続運転時間	4時間まで(30分以上の休憩等の確保)

〔1日の輸送限界〕

- ・1日9h運行
- ・50～60km/h運行 で

片道450～540km

※これを超える輸送の場合、2人配備が必要

【参考】各都市間の輸送走行距離

- ・呉市～愛知県(名古屋市)：約480km
- ・大阪～東京：約500km

4 物流業界における2024年問題



5 これまでの経緯について

時期	概要
平成25年度	➤ 呉港利用者懇談会において呉臨海部に工場を持つ企業から、阿賀マリノふ頭岸壁にRORO船が寄港すれば利用したいとの意見があり→ <u>誘致活動を開始</u>
平成29年度	➤ 整備局主体でRORO船貨物需要にかかるアンケート・ヒアリング調査 ➤ 整備局からの提言により、「呉～関東」間を想定航路として誘致活動
令和2年度	➤ 関係団体や学識経験者等で構成する「 <u>呉港定期航路誘致検討協議会</u> 」を設置し、協議会を開催
令和3年度	➤ 試験搬出入を行う形式で <u>トライアルを実施</u>
令和5年度	➤ <u>港湾計画（一部）変更（R5.11.30公示）</u>



6 トライアルの実施について (検証結果のまとめ)

〈既存の計画・施設での対応〉

項目	対応の可否
岸壁	➤ 岸壁延長260mで係留可能だが、既存利用者の利用を大きく制限することとなる ×
	➤ 水深-7.5mでは、係留可能な船舶もあるが、大型化する船舶への対応は困難 △
荷さばき地	➤ 既存面積では、シャーシ置き場としては対応困難 ×
泊地	➤ 既存泊地327mでは、基準を満たしておらず、対応困難 水深も同様 ×
航路	➤ 泊地の増深に合わせ就航船舶に応じた設定が必要 ×

〈結果〉

RORO船の定期航路就航には、
「港湾計画の一部変更」と
「基盤整備」が必要

- 定期航路就航に向け、対応が必要な課題が確認された
- 課題に対応するため、港湾計画の一部変更と基盤整備事業が必要であると、再確認できた

7 港湾計画一部変更について

変更前



変更後



8 現在の呉市の取組

呉市による浚渫工事をR6年度実施

浚渫工事後

R6年度中に船長180m級のRORO船
の寄港が可能（既存岸壁）！！

誘致するために

呉市による積極的なセールス

港湾計画に基づいた整備

定期航路の実現のために

大型化する船長200m級のRORO船
の寄港が可能（岸壁の改良）！！

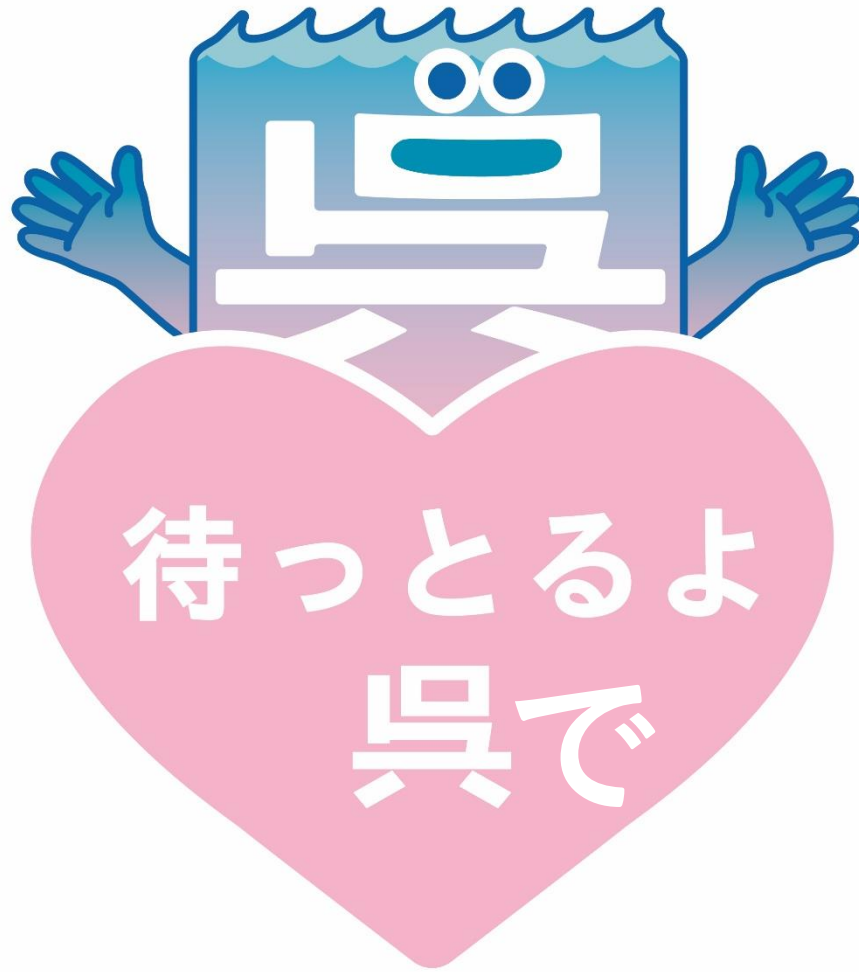
ここです！！

時期 令和6年6月中旬から7月下旬



さいごに

お集まりの
皆様！！



ご清聴，ありがとうございます。