



(資料7)

# 内航海運と港湾政策

2009年4月27日

国土交通省 港湾局

## 港湾整備(ハード面)

- ・防波堤の整備による港内静穏度の確保
- ・船舶の大型化に対応した係留施設等の整備
- ・旅客船ターミナルビルの整備 (平成21年度新規)
- ・旅客船ターミナルのバリアフリー化

## コンテナ物流の総合的集中改革プログラム(ソフト面)

- ・内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業  
(平成21年度新規)

## 今後の取り組み(案)

- ・着岸、係船の効率化による運航コスト削減支援  
⇒自働係船システム
- ・ICTを活用した効率的な運航の支援 等

# 港湾観光交流支援基盤施設

- 観光立国推進基本法(H19.1 全部改正)、観光圏整備法(H20.7施行)を受け、国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するため、観光圏の魅力向上と、観光客の移動の快適化について、ソフト・ハード両面から総合的に推進する必要がある。
- 旅客船ターミナルの多くは、ターミナルビルが無い、ターミナルビルが狭隘等、旅客の利便性・快適性に関する配慮が不十分等の課題を抱えている。
- このため、観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを対象として、快適で利便性の高いターミナルビルの整備を促進する。



観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルについて、快適なターミナルビルの整備を政策的に促進

現在の旅客船ターミナルの問題点



ボーディングブリッジが無い

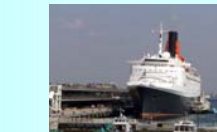


ターミナルビルが狭隘



**新規制度(平成21年度)**

補助対象：旅客船ターミナルビル整備  
補助率：4/10



快適な旅客船ターミナルの整備  
外国語表示の充実等

# 5つのモデル事業を核とするコンテナ物流の総合的集中改革プログラム

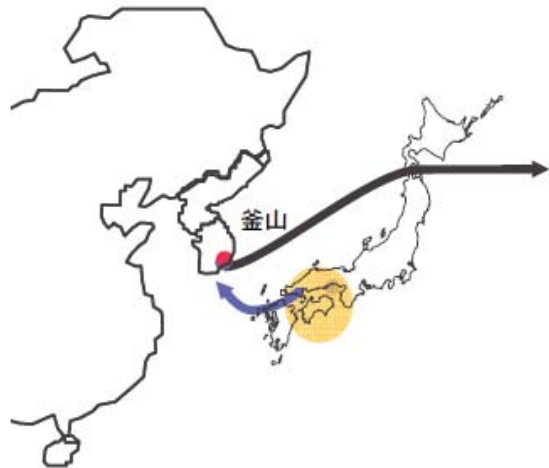
施策	具体的取組み	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
①コンテナターミナルの24時間オープンの実現のためのモデル事業	○スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施(神戸港等)	実施体制構築 協議会設置	モデル事業			実現
②内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業	○内航フィーダー輸送網の強化 ○バージ輸送網の強化	実施体制構築	モデル事業			実現
③鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業	○海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実	実施体制構築	モデル事業			実現
④インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業	○インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	実施体制構築	モデル事業			実現
⑤電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業	★港湾関連手続の簡素化・統一化 ★出入管理システムの構築 ○電子タグ等の情報通信技術(ICT)の活用による物流業務の徹底効率化	貿易手続改革プログラム 集中改革期間	施設整備・順次実現			実現

○:集中改革プログラムでの実施事項 ★:連携施策

# 内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業(内航フィーダー輸送網の強化)

内航フィーダーサービスの構造改革により運賃競争力強化を図ることで、スーパー中枢港湾の競争力を強化することを目指し、荷主と連携しながら、内航フィーダー船の消席率向上などによるコスト構造の転換など物流システムの転換を進める。

現状: 我が国発着のコンテナ貨物のうち、アジア  
主要港で積み替えられるケースが増加



神戸港フィーダーは、コスト面で釜山港フィーダーに劣るが、リードタイム、荷傷み、定時性等の面で優位

将来: 海外トランシップを凌ぐ、低廉で高質な内航フィー  
ダー輸送網を構築



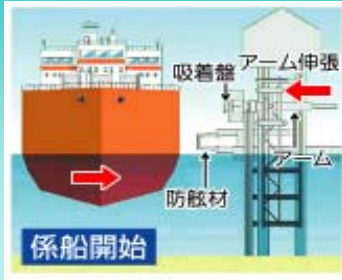
コスト面でも釜山フィーダーを凌ぐ、スーパー中枢港湾を核とした内航フィーダー網の形成により、西日本コンテナ物流の更なる効率化を図る。貨物増による神戸港外貿ネットワーク充実にも寄与。



# 内航船の運航コスト削減支援のための着岸・係船の効率化

## 海翔丸における係船作業自動化システム

### <係留手順>



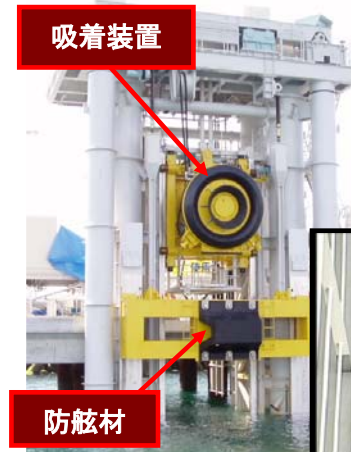
①本船は棧橋に対して並行に近づきます。

②棧橋からアームを伸ばし、吸着装置を本船に押し当て吸着を行います。

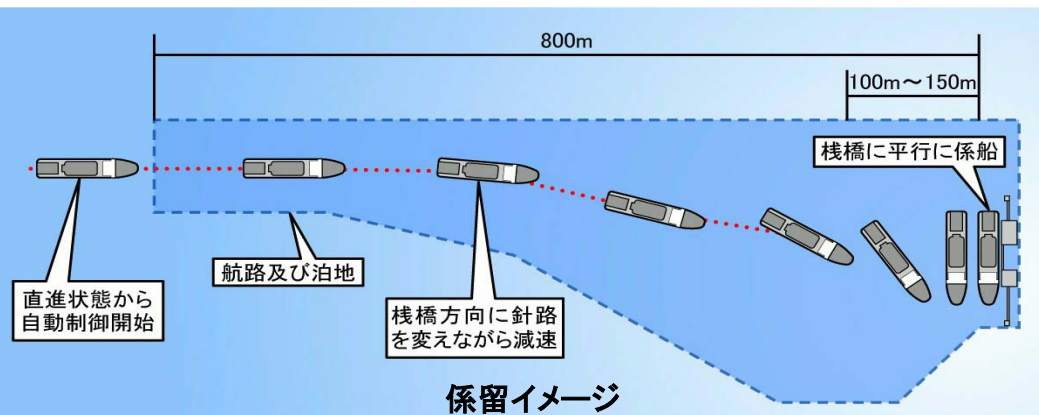


③吸着後アームを引き込み、ワイヤーロープで本船を防舷材まで引き込みます。

④係船後、装置のオートテンション機構により自動的に本船の位置保持を行います。



係留装置

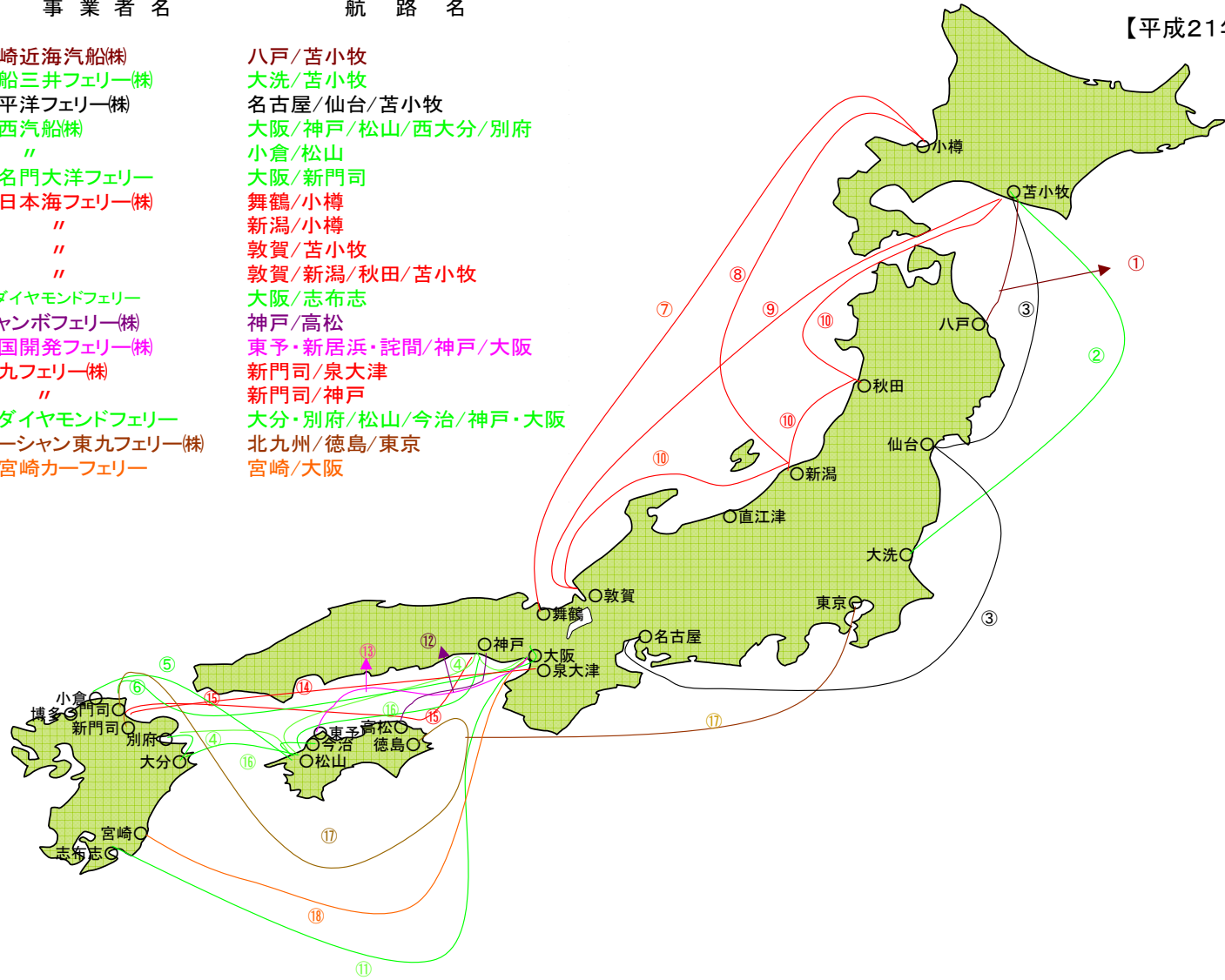


以下、参考資料

# 中長距離フェリー航路一覧

【平成21年4月1日現在】

番号	事業者名	航路名
①	川崎近海汽船(株)	八戸/苫小牧
②	商船三井フェリー(株)	大洗/苫小牧
③	太平洋フェリー(株)	名古屋/仙台/苫小牧
④	関西汽船(株)	大阪/神戸/松山/西大分/別府
⑤	〃	小倉/松山
⑥	(株)名門大洋フェリー	大阪/新門司
⑦	新日本海フェリー(株)	舞鶴/小樽
⑧	〃	新潟/小樽
⑨	〃	敦賀/苫小牧
⑩	〃	敦賀/新潟/秋田/苫小牧
⑪	(株)ダイヤモンドフェリー	大阪/志布志
⑫	ジャンボフェリー(株)	神戸/高松
⑬	四国開発フェリー(株)	東予・新居浜・詫間/神戸/大阪
⑭	阪九フェリー(株)	新門司/泉大津
⑮	〃	新門司/神戸
⑯	(株)ダイヤモンドフェリー	大分/別府/松山/今治/神戸・大阪
⑰	オーシャン東九フェリー(株)	北九州/徳島/東京
⑱	(株)宮崎カーフェリー	宮崎/大阪





# RORO船航路一覽(1)

【平成21年4月1日現在】

- ① 近海郵船物流(株) 東京/苫小牧
- ② " 常陸那珂/苫小牧
- ③ " 敦賀/苫小牧
- ④ 川崎近海汽船(株) 常陸那珂/苫小牧
- ⑤ " 東京/苫小牧(基情-②)
- ⑥ " 日立/釧路
- ⑦ " 北九州(日明)/日立
- ⑧ " 苫小牧/釧路/仙台/東京/名古屋
- ⑨ " 油津/細島/東京
- ⑩ 日本海運(株) 東京/苫小牧/釧路
- ⑪ " 東京/博多(徳山/岩国/宇野)
- ⑫ 商船三井フェリー(株) 東京/博多(徳山/岩国/宇野)
- ⑬ " 追浜/御前崎/北九州(苅田)/大分
- ⑭ 栗林商船(株) 苫小牧/釧路/仙台/東京/大阪
- ⑮ " 苫小牧/釧路/仙台/東京/大阪/名古屋
- ⑯ " 釧路/東京
- ⑰ 大王海運(株) 千葉/大阪/岡山/伊予三島
- ⑱ 八興運輸(株) 細島/大阪

川崎近海汽船(株)と共同運航  
川崎近海汽船(株)と共同運航

近海郵船物流(株)と共同運航  
近海郵船物流(株)と共同運航

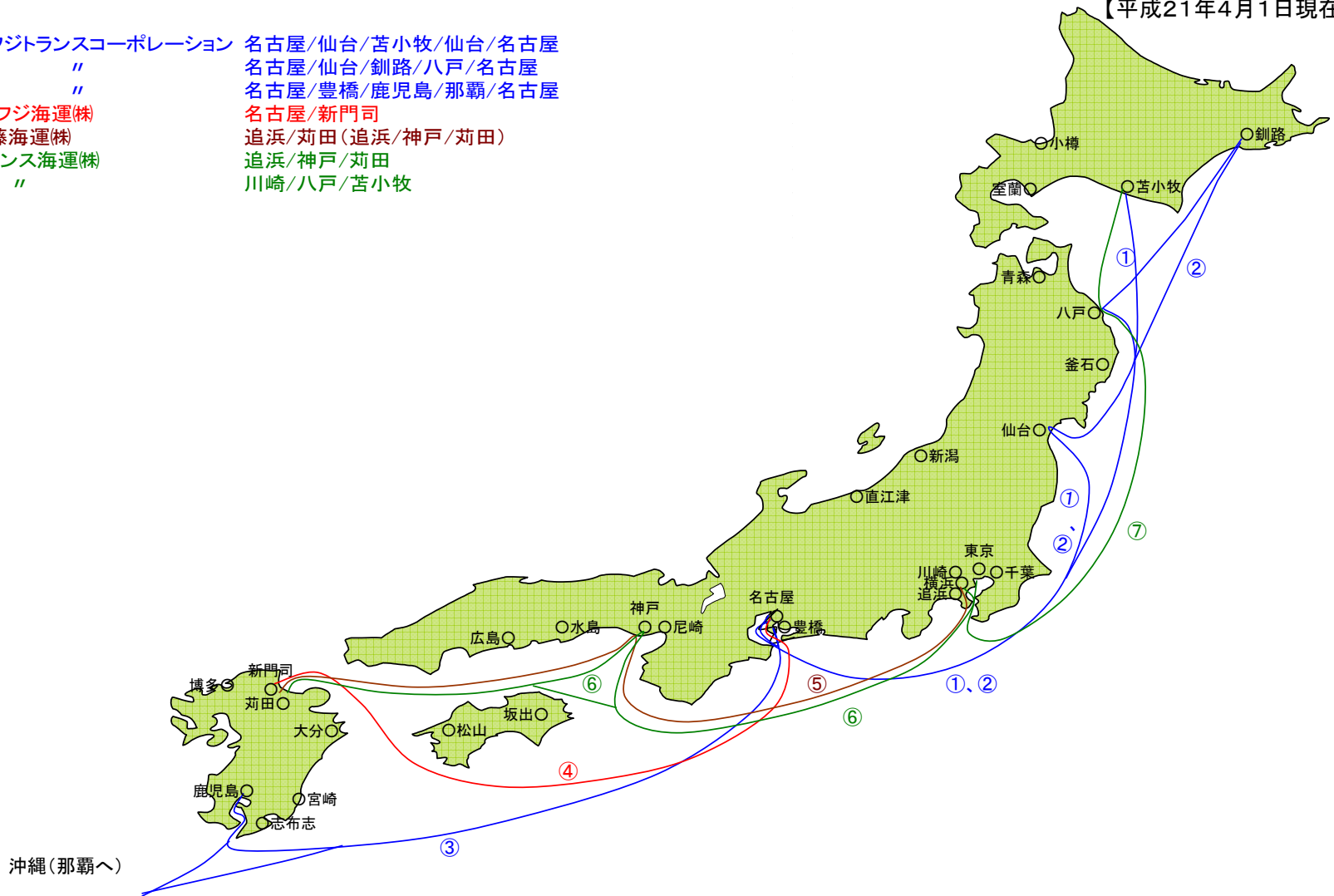
商船三井フェリー(株)と共同運航  
日本海運(株)と共同運航



# RORO船(自動車船含む)航路一覧(2)

【平成21年4月1日現在】

- ① (株)フジトランスコーポレーション 名古屋/仙台/苫小牧/仙台/名古屋
- ② " 名古屋/仙台/釧路/八戸/名古屋
- ③ " 名古屋/豊橋/鹿児島/那覇/名古屋
- ④ トヨフジ海運(株) 名古屋/新門司
- ⑤ 日藤海運(株) 追浜/苅田(追浜/神戸/苅田)
- ⑥ プリンス海運(株) 追浜/神戸/苅田
- ⑦ " 川崎/八戸/苫小牧



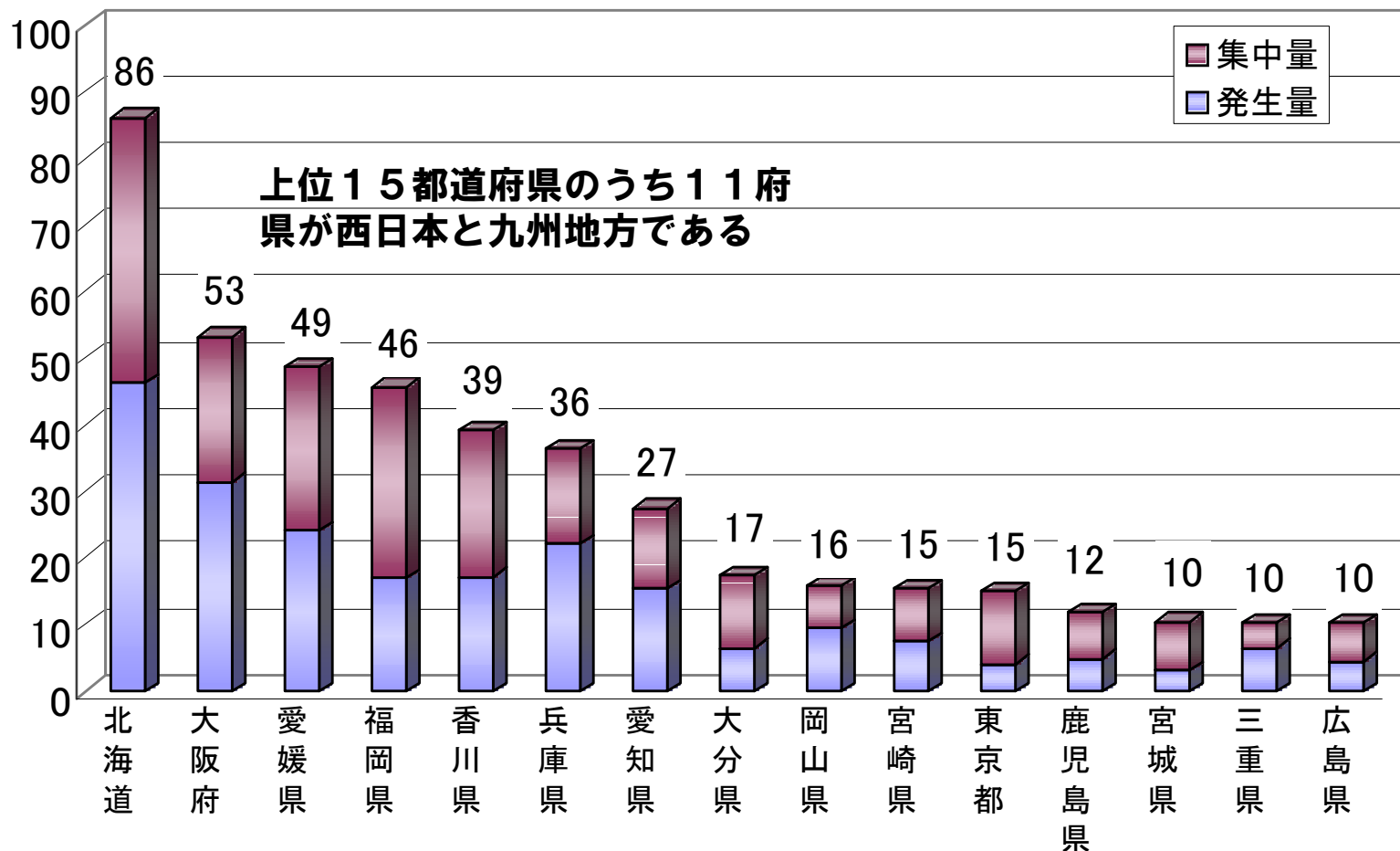


# 内航フェリー貨物の都道府県別発生・集中合計量

フェリー貨物の都道府県別発生・集中量合計をみると上位10道府県のうち、1位の北海道以外は瀬戸内海近傍である。上位10道府県で全体の約7割を占める。

(単位: 万トン)

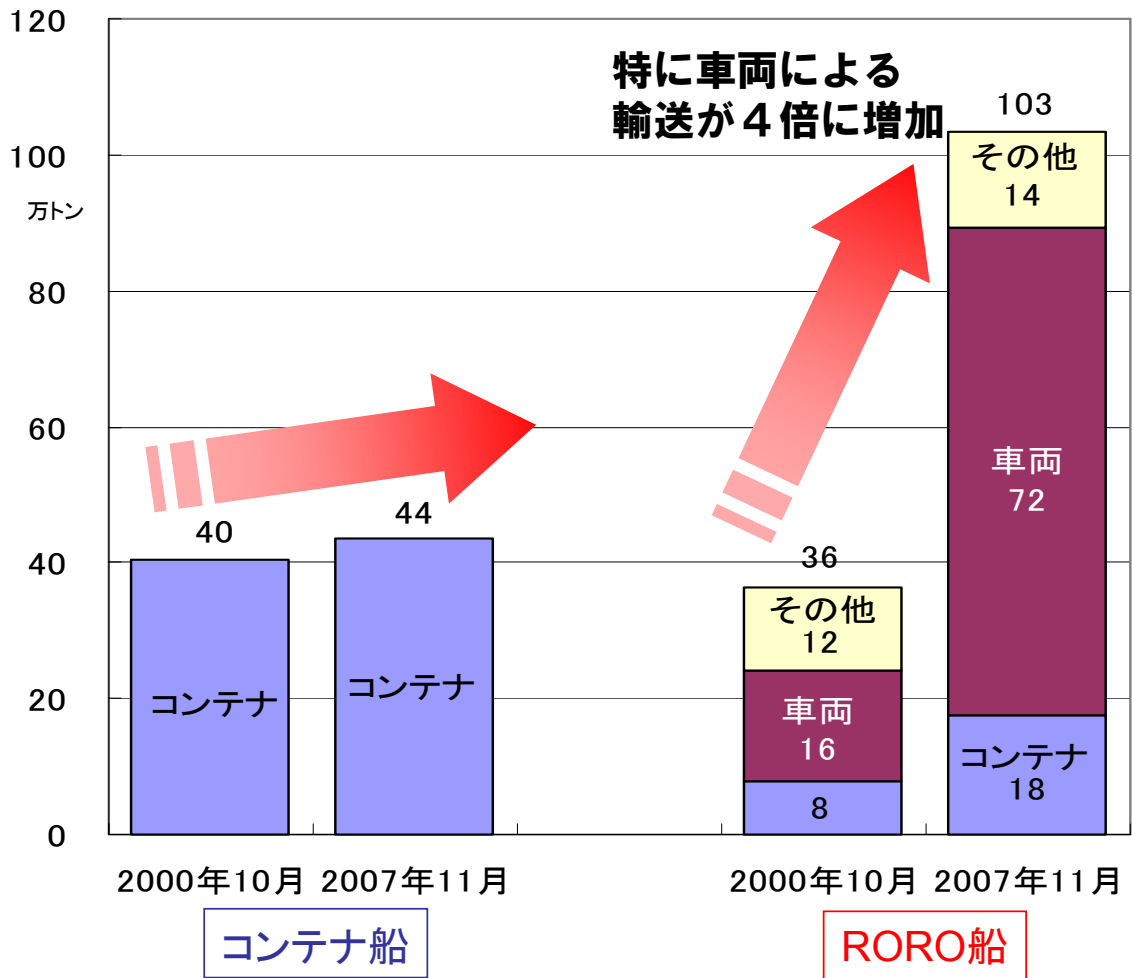
上位15都道府県の1ヶ月間の発生・集中貨物量



出典: 平成19年度内貿ユニットロード貨物流動調査

# 国内物流におけるRORO船を活用した貨物輸送量の増加

## コンテナ船、RORO船による国内内航貨物輸送量の推移

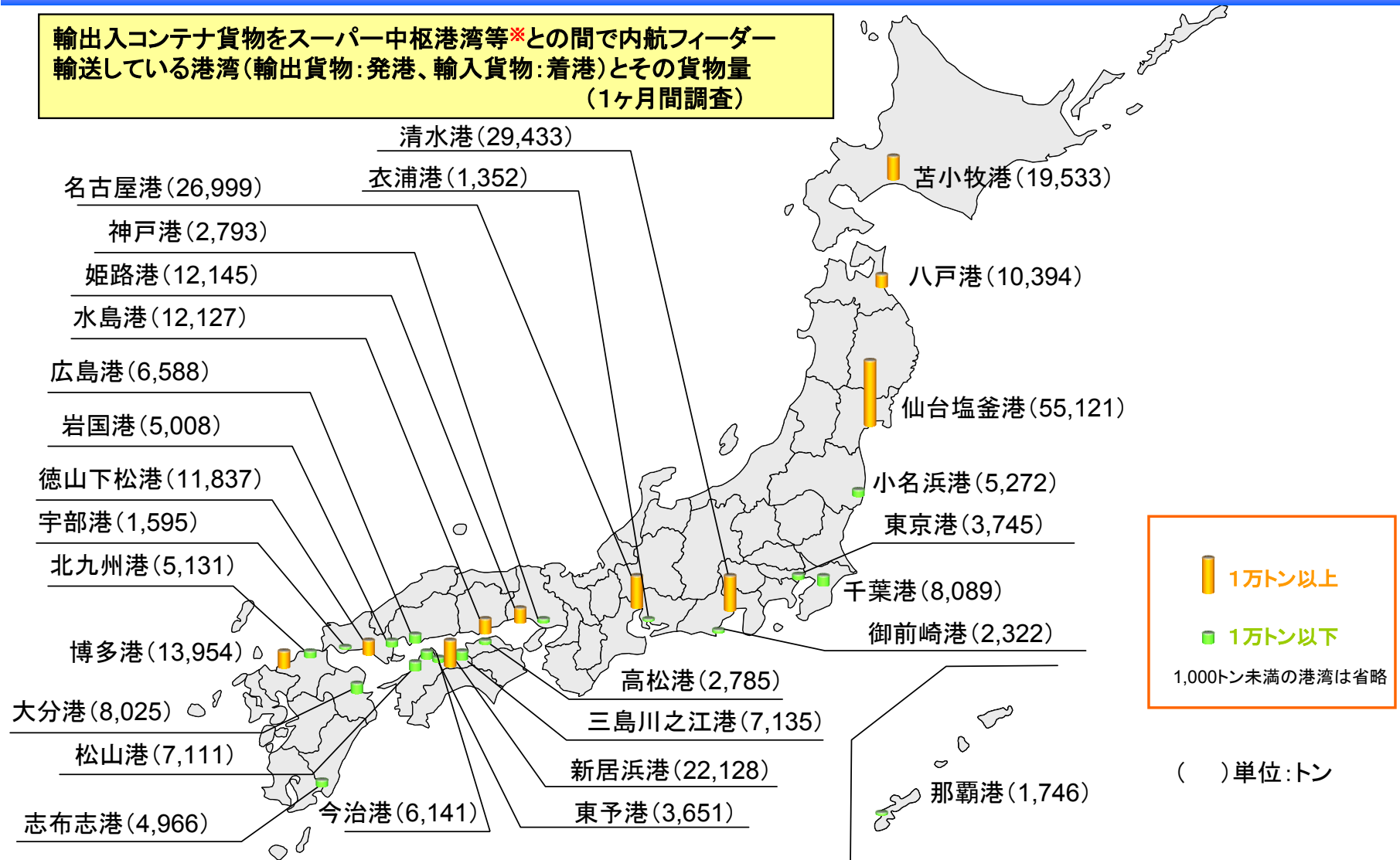


### RORO船 (Roll On Roll Off ship)

クレーン等の荷役設備で貨物を積み卸しするのではなく、岸壁と船の間をランプ・ウェー(傾斜路)と呼ばれる橋で結び、貨物を積載した車両が船倉内に入ることによって貨物の積み卸しができる船

# 輸出入コンテナ貨物のスーパー中枢港湾等への内航フィーダー輸送について

輸出入コンテナ貨物をスーパー中枢港湾等※との間で内航フィーダー輸送している港湾(輸出貨物:発港、輸入貨物:着港)とその貨物量(1ヶ月間調査)



※スーパー中枢港湾以外にも、千葉港・水島港・広島港・下関港・松山港・三島川之江港・北九州港・博多港・那覇港との輸送がある。

出典:平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査