

## 評価結果

### <総論>

- 平成23～25年度の3年間にわたり、釜山港等東アジア主要港にてトランシップされている貨物を内航航路や鉄道路線へ転換させるため、7航路1路線が新規に立ち上げられたことを評価する。特に、国内最大級の内航フィーダー船の新規投入が実現されたこと、これまで内航フィーダーの寄港していなかった地方港への新規寄港が行われたこと、従来のサービスに捉われない内航・鉄道フィーダーサービスを構築したことは評価に値する。

### <内航フィーダーサービス>

- 内航フィーダーサービスにおいては、北海道・東北地方と京浜港を結ぶ国際フィーダー航路では、復興需要に伴う輸入貨物の取込みもあって、取扱貨物量は比較的順調に推移した。

他方、釜山港等東アジア主要港と距離が近い瀬戸内・九州地方と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路では、韓国船社・中国船社の増便、大型化、未寄港地への新規寄港により計画した取扱貨物量が集められない等厳しい状況であった。しかしながら、阪神港からの遠近によらない内航フィーダーサービスの価格設定の導入や定期的なサービスの維持により、厳しい事業環境ながらも取扱貨物量を徐々に増やしていることは評価できる。

- 国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能強化に資する国際フィーダー航路の構築にあたっては、価格競争力、スケジュールの定期性、十分な輸送能力

が必要であり、このためには内航船の大型化、外航船社との連携、安定的な定期貨物（ベースカーゴ）の取込み等が有効であることが改めて確認された。  
また、大型船がスケールメリットを発揮するためには、国際コンテナ戦略港湾及び地方港双方における積替機能の強化が極めて重要であることから、円滑なバース確保と荷役を受けられる環境の整備が必要である。

#### <鉄道フィーダーサービス>

○鉄道フィーダーサービスにおいては、日本海側地域から東アジア主要港等でトランシップされている貨物を国際海上コンテナ及び国内輸送用コンテナの鉄道輸送により京浜港へ集約しようとしたが、荷役設備等の制約により40ftコンテナの輸送が困難であったこと、鉄道フィーダー輸送のコストメリット等が提示しにくかったことにより、厳しい状況であった。しかし、対象地域・対象貨物の見直しやコスト削減策の提示等により、取扱貨物量を徐々に増やしており、特に国内輸送用コンテナと国際海上コンテナの積替えによる鉄道を利用した国際海上コンテナ物流の新たな需要を一定量開拓したことを評価する。今後は、必要となる鉄道インフラの整備に加え、コスト競争力のある地域・貨物への営業活動の実施、更なるコスト削減の取り組み等による一層の需要開拓が望まれる。

#### <今後の期待>

○モデル事業実施事業者におかれては、事業実施を通じて明らかになった諸課題の解決を図りつつ、これまでの様々な取り組みの経験やノウハウを、今後の事業の継続・発展に活かすとともに、日本海側地域からの更なる集貨など、国際コンテナ戦略港湾への集貨をより一層拡大していくことが期待される。

以上