

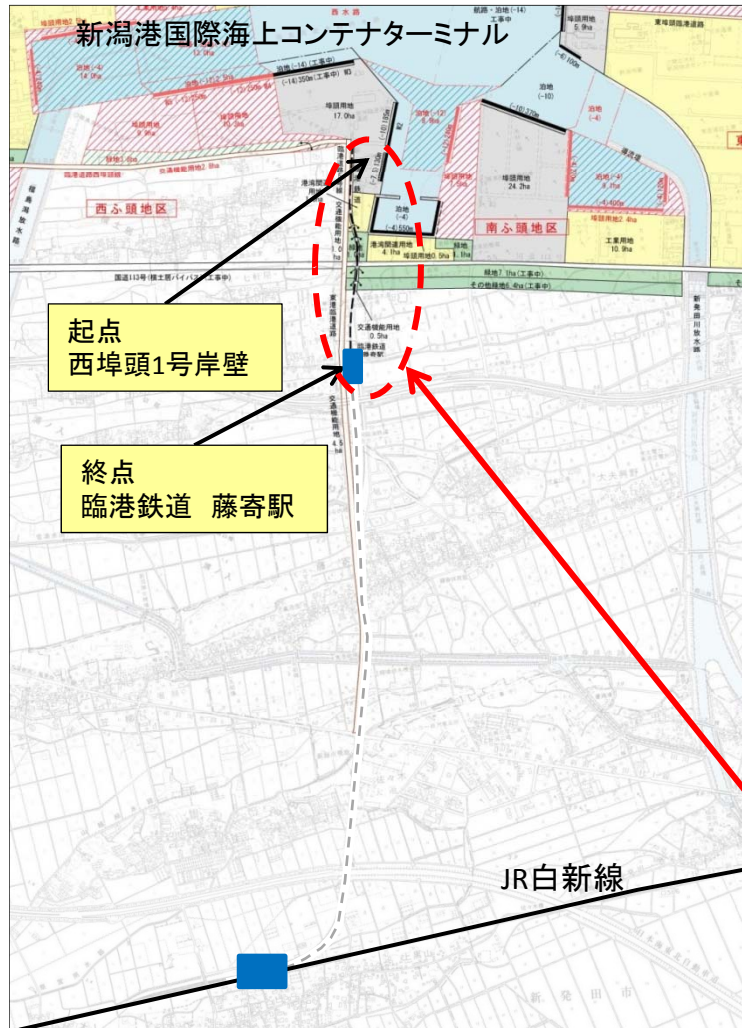
新潟港港湾計画 一部変更

平成23年12月8日
交通政策審議会
第47回港湾分科会
資料 1-4

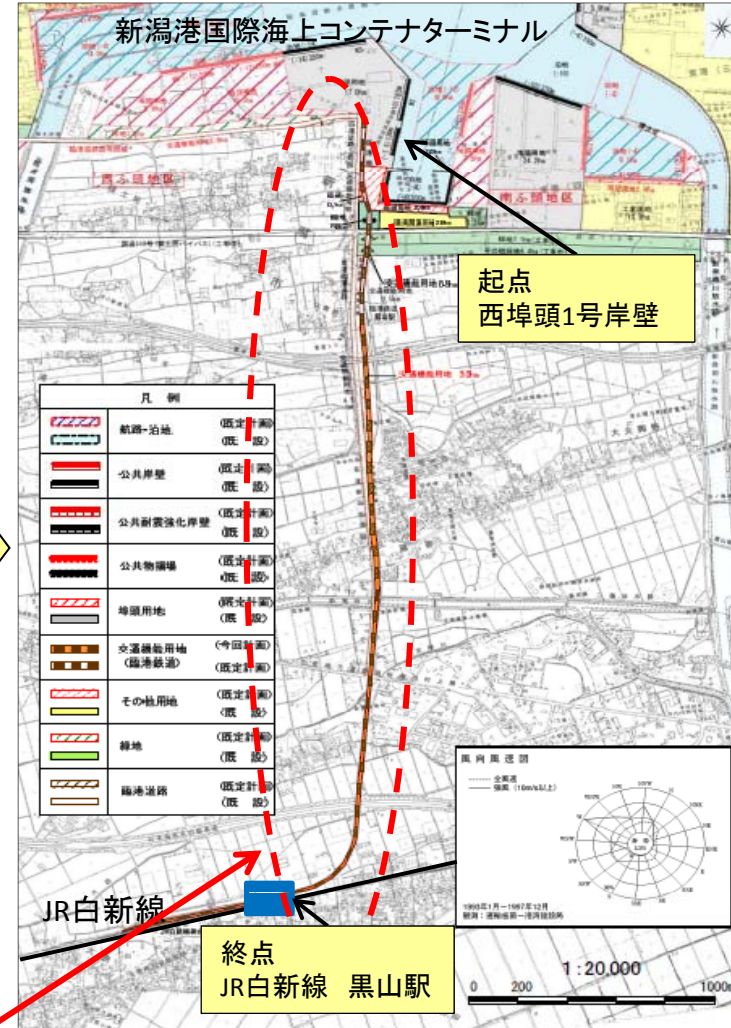


新潟港東港区の計画変更内容

(既定計画)



(今回計画)

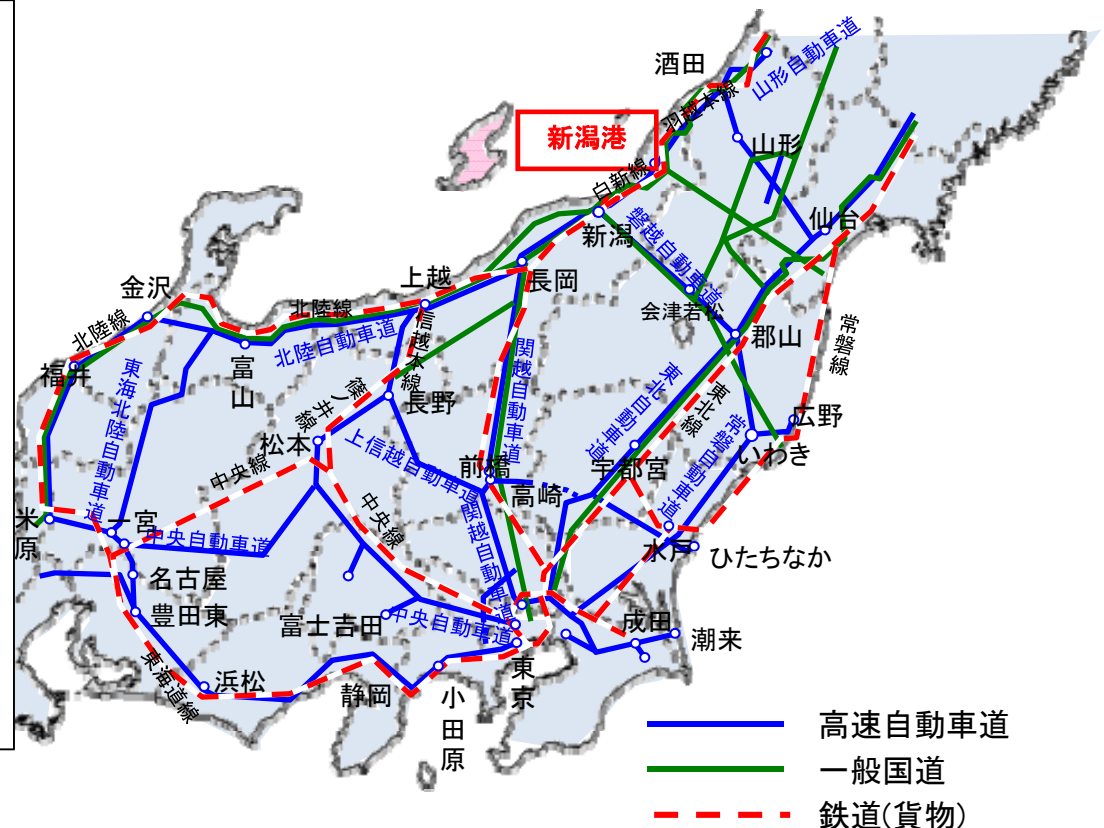
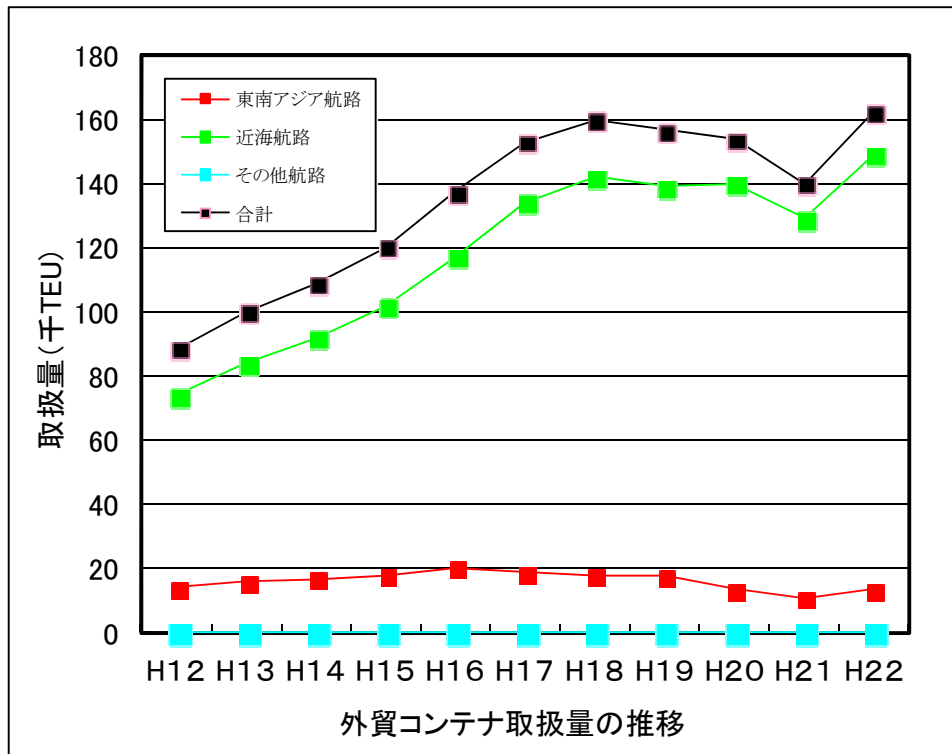


臨港鉄道

- ・既定計画では、西ふ頭～旧藤寄駅間が臨港交通施設として位置づけられており、平成14年までは鉄道輸送が行われていた。
- ・物流コストやCO2排出量の低減を図るため、港湾への国際海上コンテナの鉄道輸送を検討する荷主が増加している。
- ・コンテナターミナル内へのコンテナの鉄道輸送に対応するため、西ふ頭～JR黒山駅間を臨港交通施設(臨港鉄道)として計画。

新潟港における外貿コンテナ貨物量と新潟港背後の交通網

- 平成22年実績(速報値)では約16万3千TEU(全国11位)を取扱っており、中国、韓国、ロシアとの定期コンテナ航路として合計13.5便/週を有する。
- 新潟県は、高速道路、幹線国道の結節点であるとともに、羽越本線や信越本線等の在来鉄道線の結節点でもある。新潟港東港区に背後ではJR白新線が通っており、JR貨物が貨物輸送を行っている。
- 新潟港の外貿コンテナの背後圏としては新潟県、山形県、長野県、富山県、福島県、秋田県、群馬県、栃木県、埼玉県を想定しており、これら地域から新潟港へは鉄道を用いてコンテナ輸送が可能な状況。

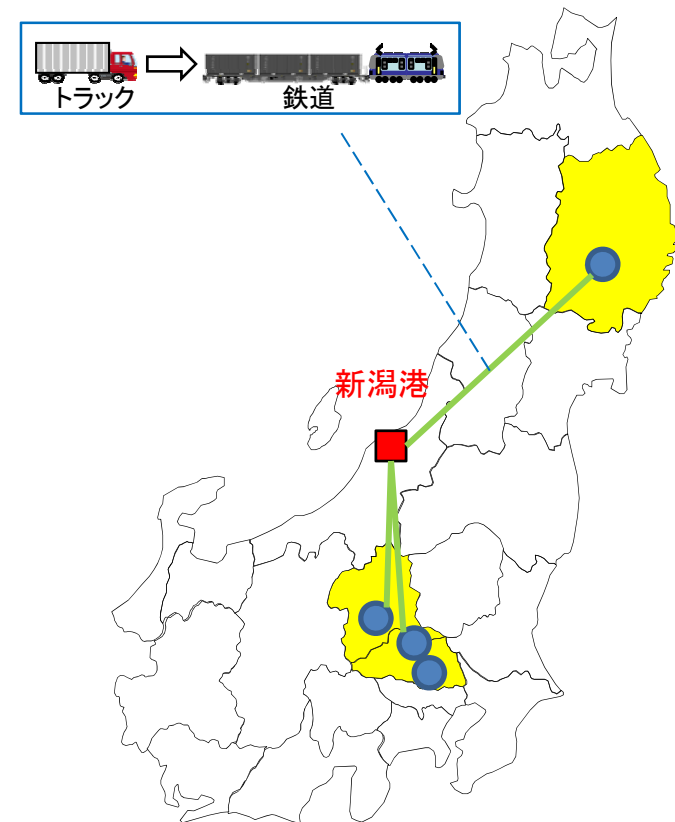


新潟港における鉄道輸送への転換貨物

- 鉄道輸送への転換を図る貨物は、岩手県・群馬県等で発生・集中するものを想定。これらの地域は京浜港等の背後圏に位置しているが、輸送コストや輸送時間等の観点から新潟港を選択している荷主もある。
- これら貨物は、新潟港と中国・韓国間でダイレクトに輸送されており、国内の輸送モードを鉄道に転換することにより輸送コスト・CO2排出量の削減が見込まれる。

新潟港において鉄道転換が可能な荷主の位置及び貨物量

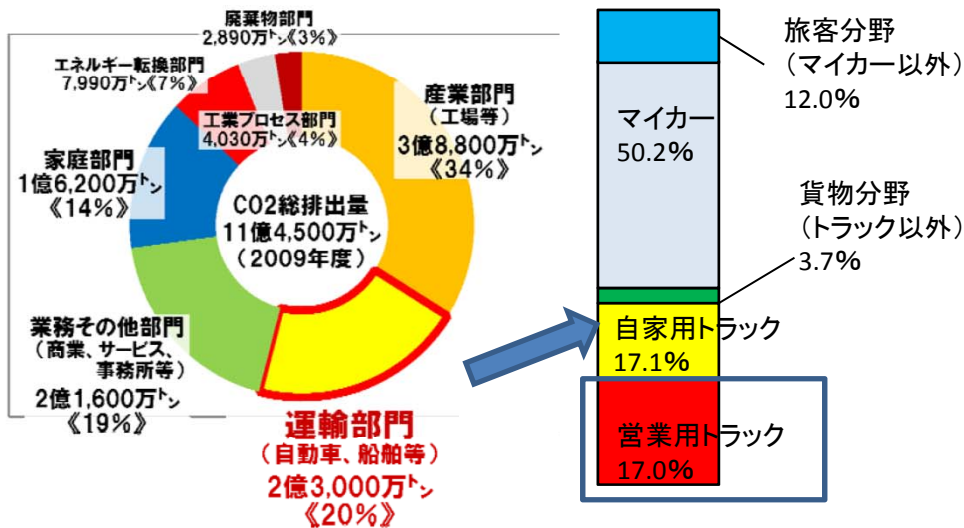
荷主位置	新潟港からの距離 (道路距離)	輸出/輸入	輸出入先	主な貨物名
岩手県	約430km	輸入	中国	日用雑貨
群馬県	約260km	輸入	中国	日用雑貨
埼玉県	約320km	輸出/輸入	中国 韓国	化学品 家具装備品



● 鉄道輸送への転換が可能な新潟港利用荷主

貨物輸送におけるモーダルシフト施策

- 我が国の2009年度CO2排出量のうち、運輸部門は約20%を占め、産業部門に次いで多い。そのうち営業用トラックは約17%を占める。
- 改正省エネ法(H18年施行)では、荷主となる事業者に対し、省エネの取組について義務付けを行ったところ。
- 平成23年度税制改正大綱においても、「地球温暖化対策のための税」の導入について言及されており、輸送量当たりの二酸化炭素の排出量の少ない鉄道輸送へのモーダルシフトは、今後促進されると考えられる。



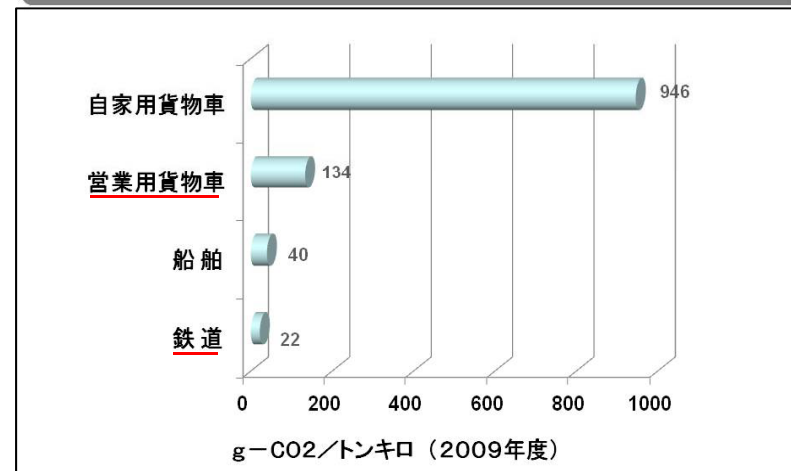
○平成23年度税制改正大綱 (平成22年12月16日閣議決定)

我が国においても税制による地球温暖化対策を強化するとともに、エネルギー起源CO2排出抑制のための諸施策を実施していく観点から、平成23年度に「地球温暖化対策のための税」を導入することとします。

改正省エネ法(H18年施行)

- …貨物分野において、荷主となる事業者に対し、省エネの取組について義務付けを行うもの。
- 【対象者】
 - ・貨物輸送を委託している量が3000万トンキロ以上の者
- 【義務内容】
 - ・事業者が行う省エネの取組について、計画を策定する。
 - ・年1回、エネルギー使用量等について報告を行う。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(貨物)

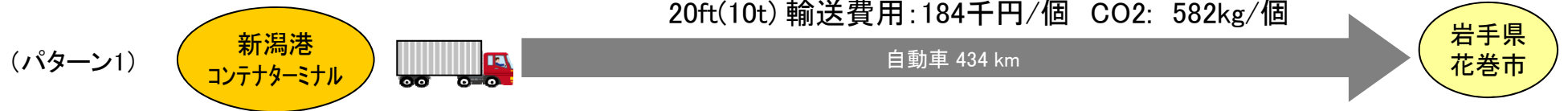


出典:国土交通省HP

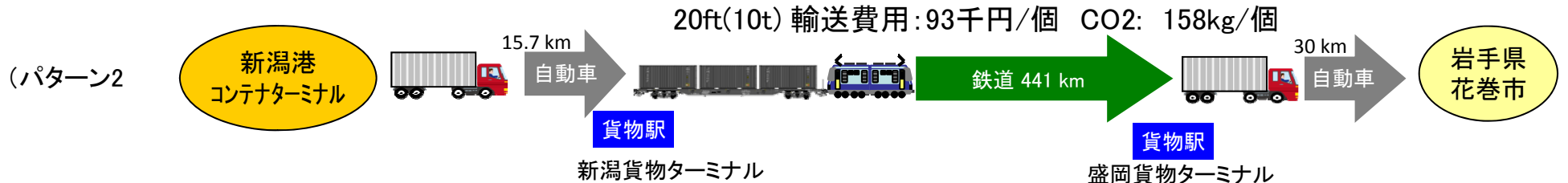
新潟港における鉄道輸送のメリット (国内輸送・輸入)

○新潟港コンテナターミナルに鉄道が直接乗り入れした場合、新潟港と鉄道駅間のショートドレージが不要となることから、費用とともに二酸化炭素排出量の低減を図ることが出来る。

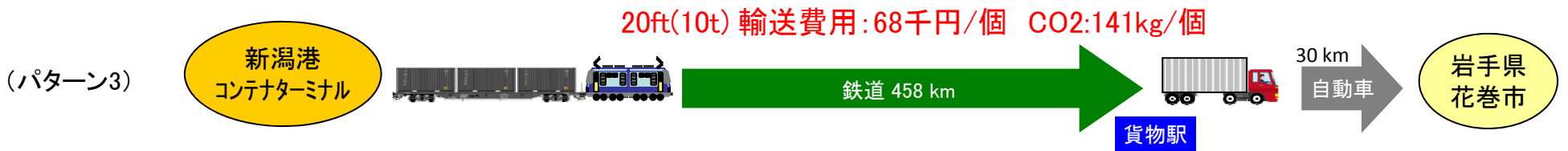
【トレーラによる輸送(現況)】



【現況における鉄道輸送に利用転換した場合(既定計画)】



【新潟港コンテナターミナル鉄道乗入した場合(今回計画)】



※トラック輸送費用は「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成23年6月)に基づき算出
鉄道輸送費用はJR貨物料金表に基づき算出

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
コンテナターミナルへのコンテナの鉄道輸送	<p><u>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</u></p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>①アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</u>
	<p><u>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</u></p> <p>2 多様化する環境問題への対応</p> <p>①地球温暖化防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このため、港湾機能の適切な配置や、<u>貨物自動車よりもCO2の排出原単位が小さい海上輸送・鉄道輸送への利用転換、コンテナターミナルゲート前等での渋滞の緩和、空荷輸送の削減等の環境負荷が小さい効率的な物流体系を構築する。</u>
	<p><u>V 港湾相互間の連携の確保</u></p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>④北陸地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>北陸地域の国際拠点港湾及び重要港湾は、その地理的特性を活かして環日本海地域の海上輸送網の拠点としての機能を担うとともに、日本海の海上輸送と内陸部の陸上輸送が円滑に接続することにより、北海道や九州と三大都市圏との間の複合一貫輸送を支える拠点としての機能を担う。</u>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成23年9月15日施行)