

北陸地域国際物流戦略チーム
幹事会資料(H27. 3. 3)

現代版北前船の実現に向けた検討について

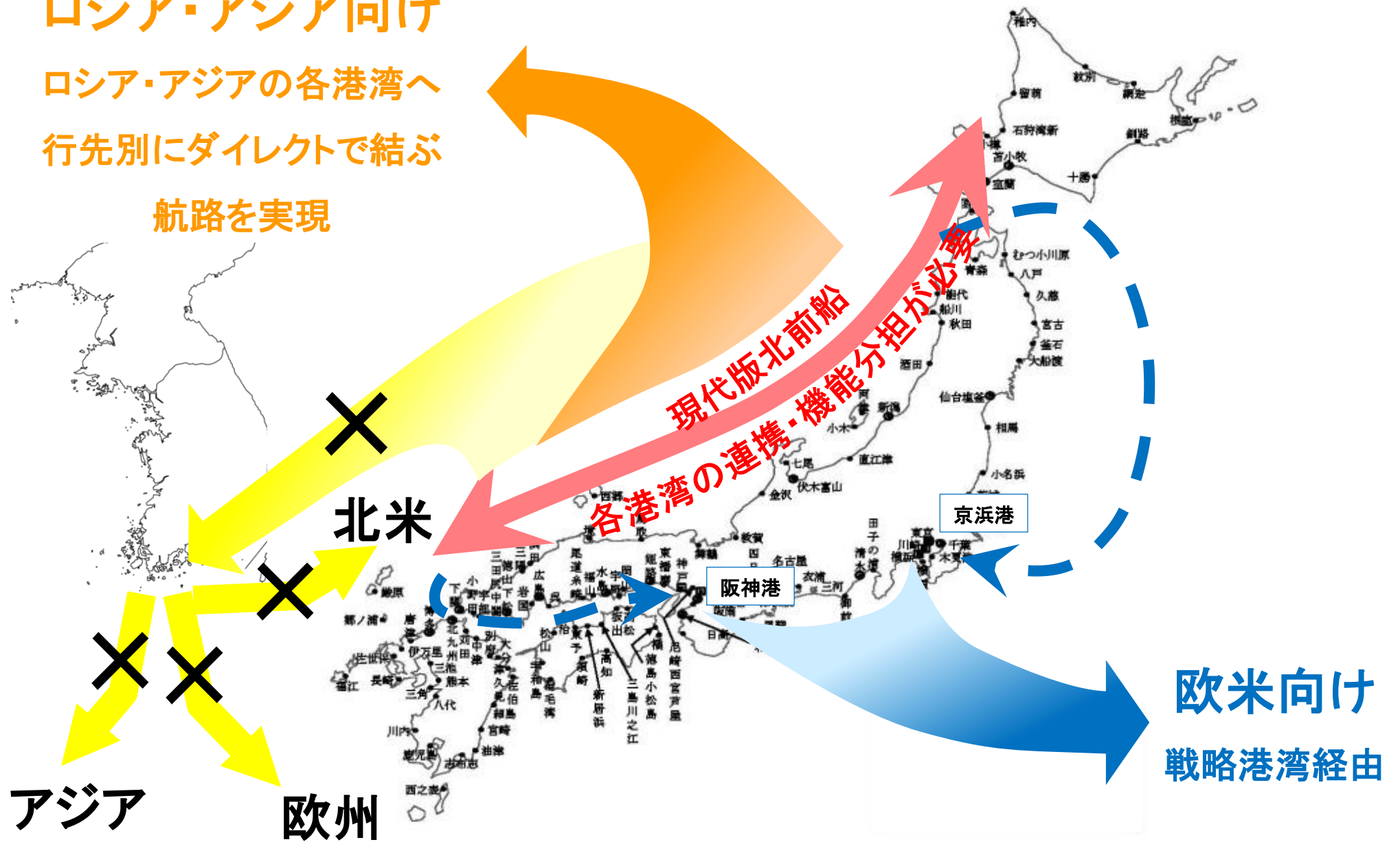
(状況報告)

平成27年3月3日

国土交通省 北陸地方整備局
港湾空港部 港湾物流企画室

『現代版北前船の実現に向けた検討』

ロシア・アジア向け
ロシア・アジアの各港湾へ
行先別にダイレクトで結ぶ
航路を実現



現代版北前船
各港湾の連携・機能分担が必須

北米

京浜港

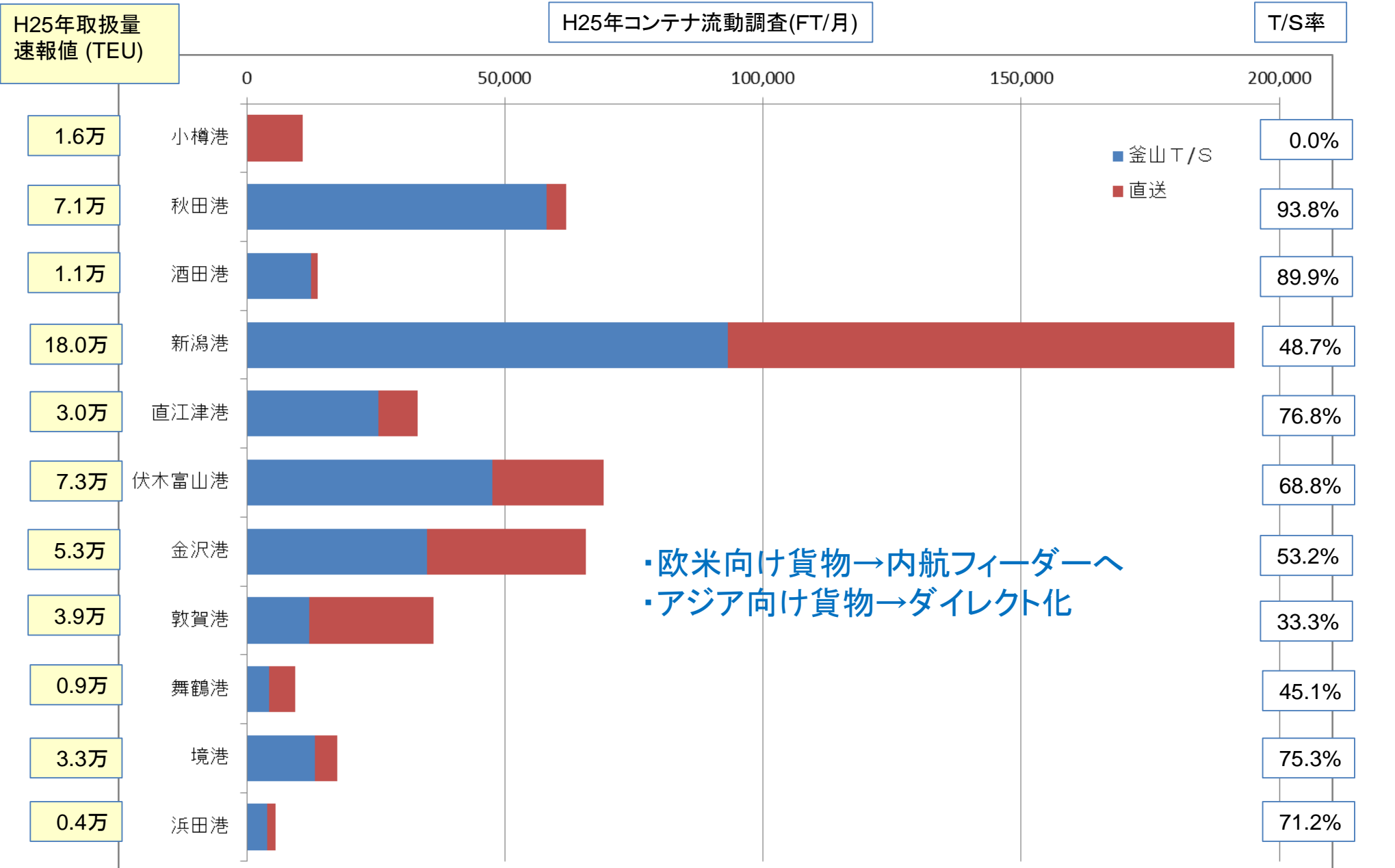
阪神港

欧米向け
戦略港湾経由

アジア

欧州

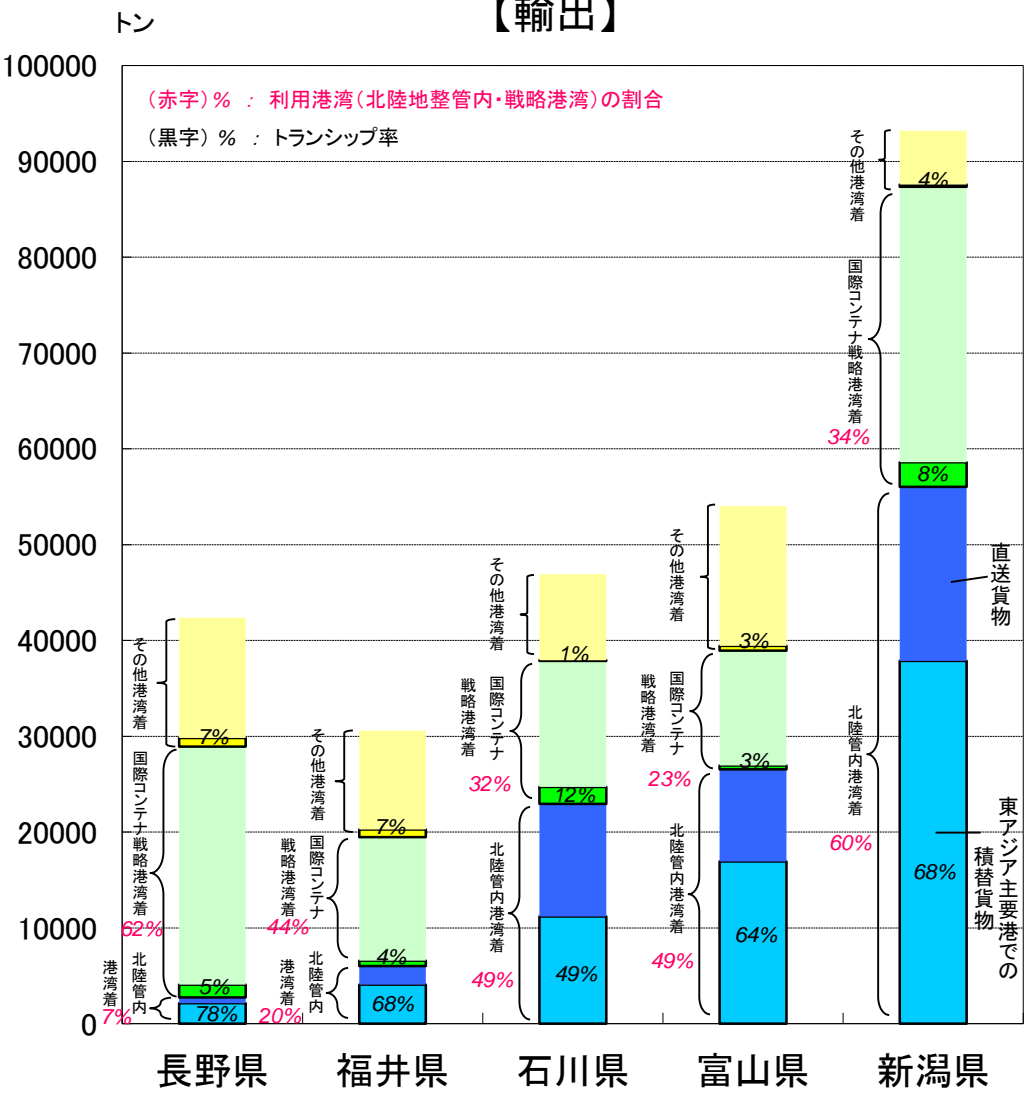
日本海側各港湾の現状コンテナ取扱量



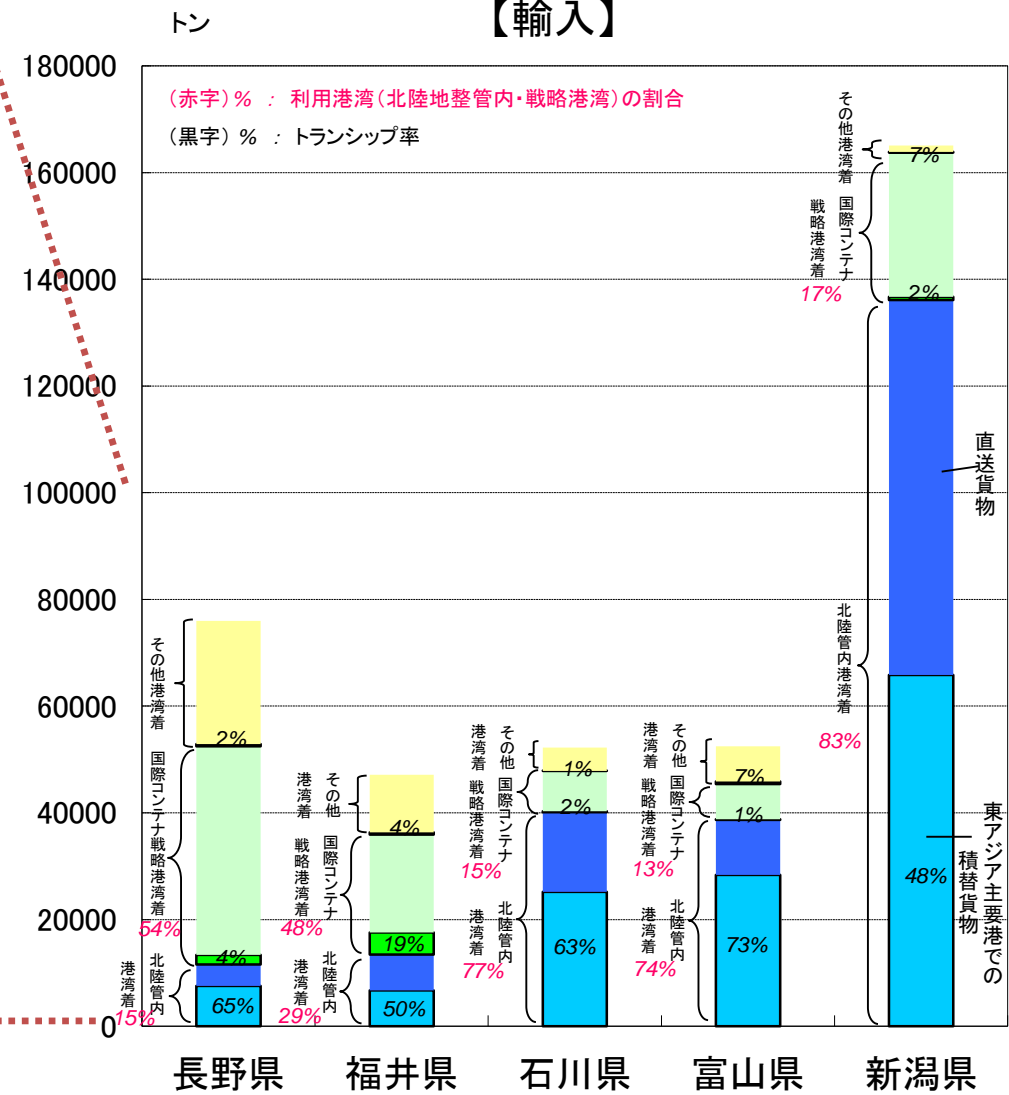
(参考)京浜3港 697万 阪神2港 424万 名古屋 253万 博多 83万 北九州 42万 清水 41万 苫小牧 21万 四日市 19万 **新潟 18万**

北陸5県発着貨物 利用港湾別・東アジア主要港でのトランシップ率

【輸出】



【輸入】



※1 各県別発着のコンテナ貨物のうち釜山港等東アジア主要港※2で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率
 ※2 東アジア主要港：釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港

$$\frac{\text{東アジア主要港での積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

新規航路開設検討シミュレーション

【内航フィーダー航路開設の検討】

○ 直江津～新潟～酒田～秋田～(八戸)～京浜～欧米航路



○ 直江津～新潟～酒田～秋田～(八戸)～京浜～欧米航路

1. 京浜港ルートを, 週1便で提案する.

表 欧米向け貨物と就航可能便数

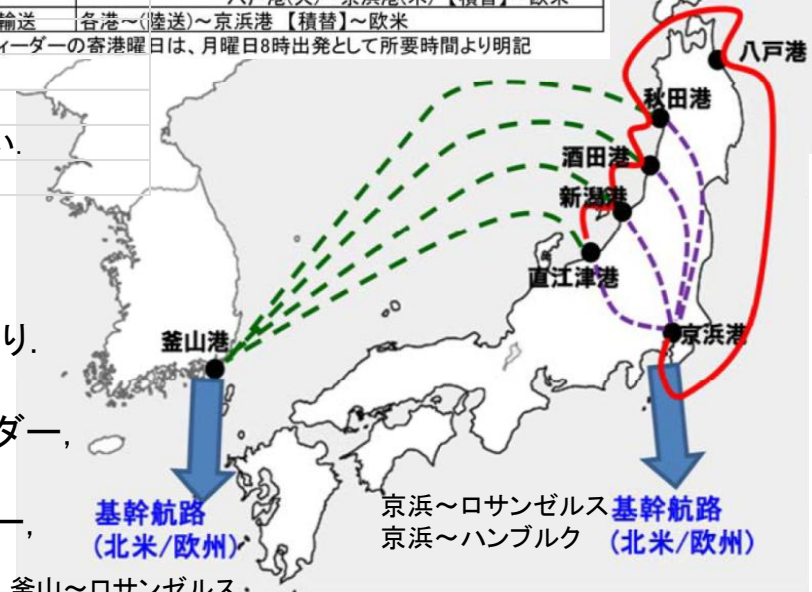
	対欧米計	
	輸出	輸入
年間個数(TEU/年)	9,649	28,318
就航可能便数(便/週)	1.06	3.11

※直江津港から秋田港までの欧米向けコンテナ貨物(現状)で, 八戸港等の取扱は含めない.
 ※就航可能便数=年間個数/250TEU/便/52週/70%(消席率)

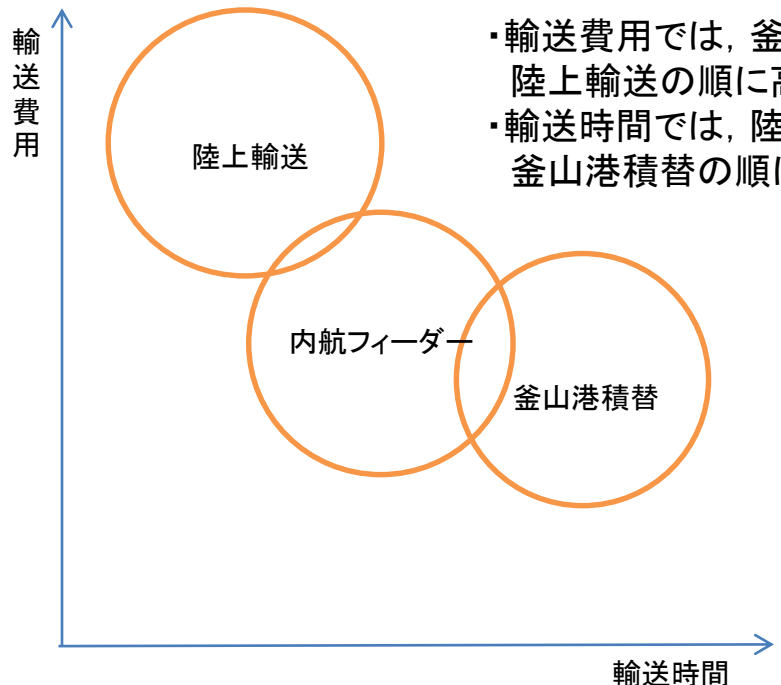
・貨物量から, 航路が成立する可能性はある.

寄港地	
釜山港積替	各港～釜山港【積替】～欧米
内航フィーダー	直江津港(月)～新潟港(月)～酒田港(月)～秋田港(火)～ 八戸港(火)～京浜港(木)【積替】～欧米
陸上輸送	各港～(陸送)～京浜港【積替】～欧米

※内航フィーダーの寄港曜日は, 月曜日8時出発として所要時間より明記



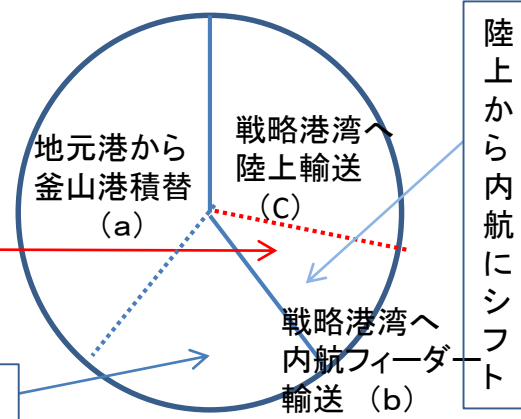
2. 釜山港積替, 内航フィーダー, 陸上輸送を比較した結果は, 以下のとおり.



- ・輸送費用では, 釜山港積替, 内航フィーダー, 陸上輸送の順に高くなっていく.
- ・輸送時間では, 陸上輸送, 内航フィーダー, 釜山港積替の順に長くなっていく.

図 輸送モード別の基幹航路への接続

【内航フィーダーによる効果】
 内航フィーダー輸送により, 地元港貨物量は(a+b)となる上, 戦略港湾への貨物も(c+d)に増えることとなる.



釜山港積替から内航にシフト (d)

図 輸送モード別の輸送費用と輸送時間の関係(イメージ)

図 欧米向け貨物(イメージ)

3. 今後の検討の方向性について

以下の可能性について、検討する.

- 荷主や物流事業者の連携による貨物の確保.

- 既存の内航航路との連携による輸送の効率化.
 - ・RORO船 敦賀～苫小牧港間(週6便)近海郵船物流(株)
 - ・長距離フェリー 敦賀～新潟～秋田～苫小牧港間(週6往復)
新日本海フェリー(株)

- 日本海側各港の連携による、寄港地の集約化.