

長崎港の 日本海側拠点港の形成に向けた計画書 ～「新アジア軸」の構築を目指して～

【国際RORO船機能】



長崎港港湾管理者(長崎県)



Ports and Harbors Division
Nagasaki Prefecture Government

国際RORO船機能の充実

背景

- H24.3上海航路就航。車両甲板が2層あり、物流にも利用可能
- 長崎港周辺地区での潜在コンテナ貨物量は約16,000TEUあるが、長崎港での取り扱いは、そのうち20%
- 新たな貨物対策を行う必要性に迫られている
- 日中韓において、シームレス物流の実現性が高まる

課題

- コンテナ航路は、1航路1便／週という、不十分な輸送体系
- コンテナ貨物の多くが中国であるが、ダイレクト便がないため、ドアツードアコストがかさむ状況
- 県内からの集荷だけでは、高速船の採算性に見合わない

今後の物流戦略

- 上海航路を活用した高速船物流の実施(3便／週)
- シームレス物流を構築し、既存コンテナ航路並みの輸送コストを実現
- シャーシ積み替えをなくすことで、高鮮度・高品質な貨物の取り込みが可能
- 地理的優位性を活かした対上海最短時間での輸送(博多港に比べ6時間短縮)及びコスト縮減により、県内貨物の取り込みはもちろんのこと、近畿以西の航空貨物も取り込み可能
- 所要施設整備後は、埠頭運営を民間に任せることにより、更なるコスト縮減を図り、ひいては埠頭運営会社の収益増加につなげる

地域の活性化のみならず日本経済の活性化に寄与



第3回 日中韓物流大臣会合 共同声明(2010. 5. 13)より抜粋



※左から三日月政務官 李交通運輸部長、鄭鍾煥国土海洋部長官

- ・シャーシの相互通行を含めた総合的なアプローチで**シームレス物流**の実現に努力する。
- ・シームレス物流の実現に寄与する**ワーキンググループの設置**に合意。

従来型コンテナ船



RORO船

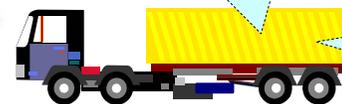


RORO 船



ウイングシャーシ

新鮮さが必要とされる鮮魚



丁寧な運搬が求められる
精密機器

長崎港において、他港に先駆け、シャーシ積み替えのない「シームレス物流」を実現し、物流の時間、コストを縮減し、長崎だけでなく、日本と東アジアの経済交流の拡大を図る。

計画の目標

○2015年の目標

- ◆長崎～上海間のシームレス輸送による輸出入の開始

○2025年の目標

- ◆長崎～青島間の国際RORO船航路の開設とシームレス物流の開始
- ◆長崎～福州間の国際RORO船航路の開設とシームレス物流の開始

計画の内容(背景)

北部九州は、東アジア近海国際高速船便の中心地

北部九州は、東アジア近海国際高速船便の中心地

高速船の優位な航路距離は1,000km→1日圏内

高速船とは、フェリー、RoRo船のことをいう。

欧州の近海国際物流：完全シームレス化により、高速船のシェアは平均60%
ベルギーでは、週122便が就航

北部九州の高速船比率は約13%
高速船就航は、週30便

日本対東アジアと英国対EUは、地勢、経済規模などで類似性があり、
北部九州の近海国際物流も今後拡大する可能性あり

非類似性は、物流シームレス化と便数

北部九州における物流の動向

○2010年5月に開催された
日中韓物流大臣会合において、シームレス物流の実現に向けてのワーキンググループ設置が合意される

○リードタイム・輸送コストを最適化し、サプライチェーンマネジメントが主流になってきている。

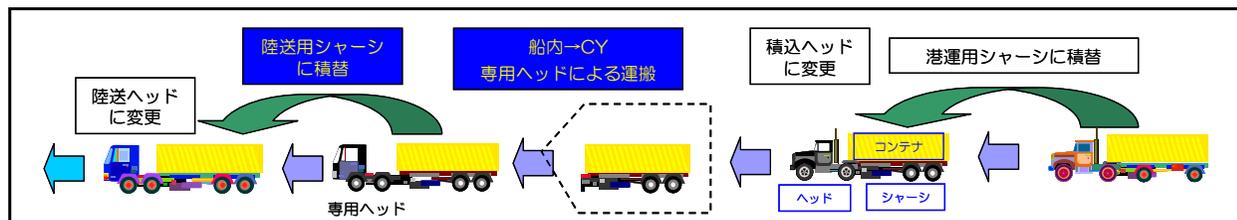
計画の具体的内容

2012年に就航する上海航路において、コンテナシャーシの相互乗り入れやオンシャーシ通関などによるシームレス物流を試行的に実施する。

シームレス化が実現すれば、中国の沿岸主要都市(青島、福州)に日本で最も近いという地理的優位性(必然性)から、これらの都市間に高速船物流が拡大し、日中間のシームレス物流の拠点となる。

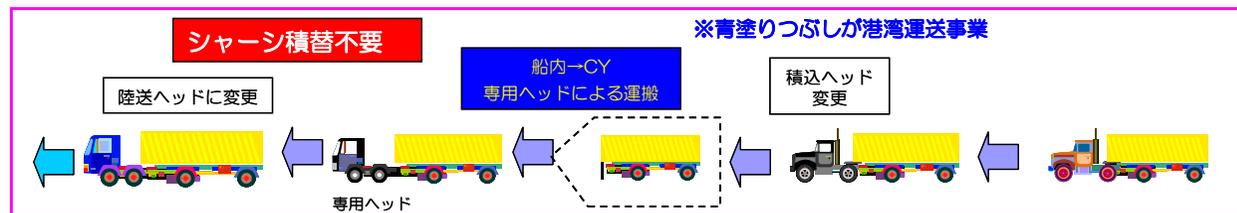
■現状■

シャーシ積み替えのための港湾荷役が発生し、リードタイム・コストともに高い(関税法、道路交通法、港湾運送事業法など多種の規制)



■長崎港における新たな取組■

国際戦略総合特区を活かした、エリア限定でのシームレス物流の実現 (国内並みのシームレス化)



これにより、リードタイム、コストの短縮を実現。(最大40%の輸送コスト改善)

| 中国 | 九州 | 距離(km) |
|-----|------|--------|
| 上海港 | 長崎港 | 782 |
| | 博多港 | 861 |
| | 鹿児島港 | 910 |
| 青島港 | 長崎港 | 1,014 |
| | 博多港 | 1,019 |
| | 鹿児島港 | 1,254 |
| 福州港 | 長崎港 | 1,282 |
| | 博多港 | 1,510 |
| | 鹿児島港 | 1,309 |

(中国の主要港と九州3港の輸送距離の比較)

既存施設の有効活用

- ◆計画の実現に向けて、所要施設を港湾計画に位置づけ、国際RORO船対応の岸壁が整備されるまでは、クルーズ船専用岸壁として整備しCIQ機能を備えている松が枝地区の岸壁(-12m)360mを基本的にご利用する。
- ◆また、クルーズ船と国際RORO船がバッティングした際は、国際RORO船は小ヶ倉柳地区の岸壁(-10m)185mへシフトするなど、既設岸壁の有効活用に努める。



計画実現のための推進体制や行動計画

①中国でのPR活動



②航路継続のための組織体制の構築

○航路を継続的に維持するため、メインカーゴの確保、サプライ・チェーン・マネジメントを実行管理できる大手物流企業を参入させる。

○埠頭利用者が一体となった埠頭運営会社を設立し、港湾の競争力強化を実現する。

③シームレス物流実現のための方策

○県内にエリアを限定したシームレス物流を可能とする「国際戦略総合特区」の申請を検討中。

○2011年度に学識経験者・大手物流業界・大手荷主・船舶運航者からなる『長崎港物流戦略検討会議』を組織し、検討を行う。

④デイリー就航に向けた港湾施設の充実

○シームレス物流の効果を最大限に発揮するには、輸出入それぞれのコンテナシャーシ用ヤード、荷捌き上屋、通関ヤードなどの確保が必要。

外貿貨物埠頭の拡張など、効率的利用に向けた港湾施設の充実を図るため、港湾計画の改訂を平成25年3月に予定

⑤関係地方自治体、港湾関係者、船社などの主要な関係者間の合意

