

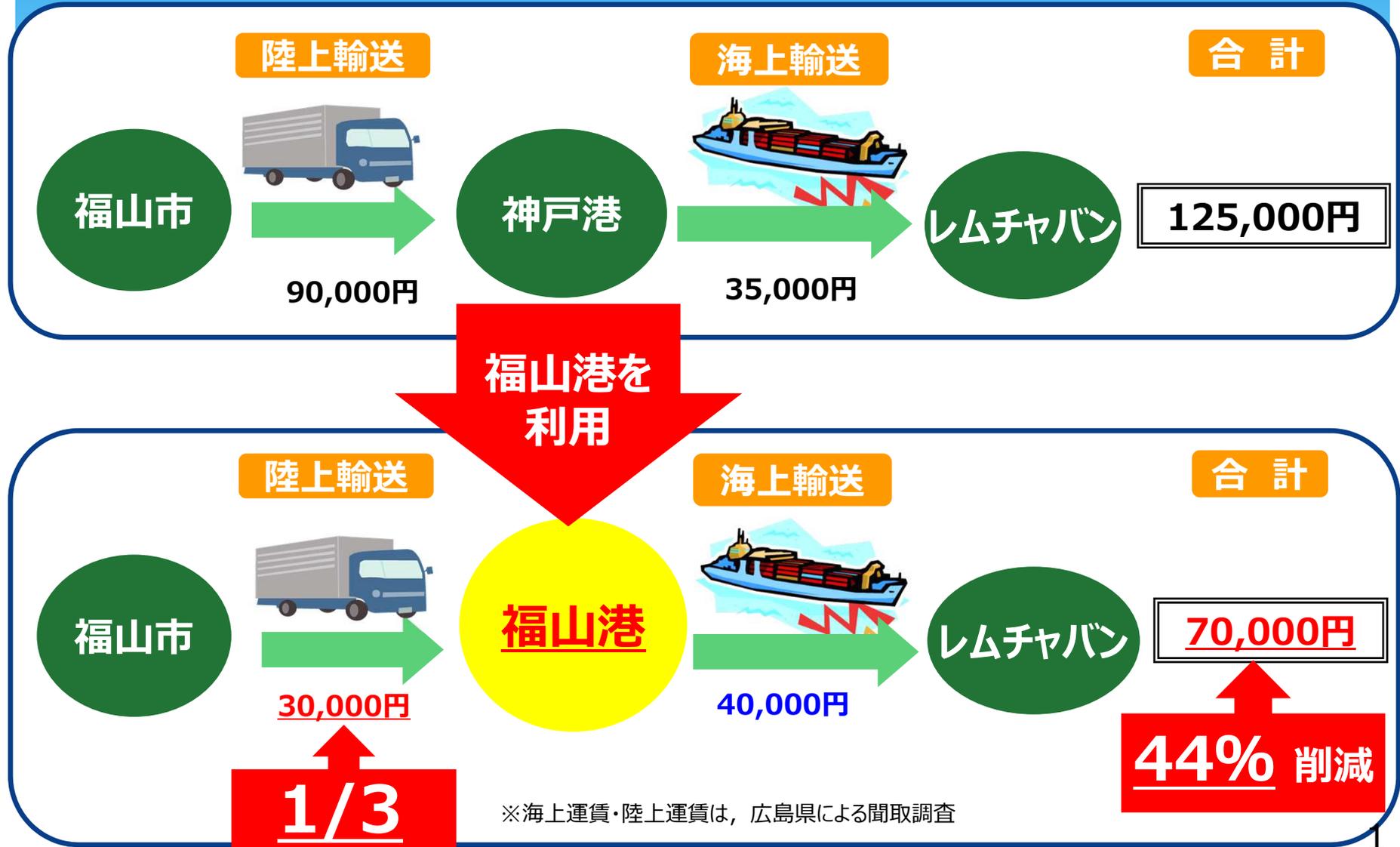
# 広島港・福山港をご利用の

## 7つのメリット

- 1 陸上輸送コストの削減
- 2 出荷から搬出までのリードタイムの短縮
- 3 助成金制度
- 4 ドライバー不足による問題の軽減
- 5 BCPへの対応
- 6 コンテナターミナルでの待機時間の解消
- 7 CO2の削減

# 1 陸上輸送コストの削減

【A社の事例】 20FTコンテナ1本あたりの輸送コスト





# 3 助成金制度①

## 【輸出・輸入コンテナ補助制度】

対象期間中に、**新規利用** または **県外港からの利用転換**により、  
広島港・福山港で コンテナ貨物を **10TEU以上** 輸出入された場合

対象  
期間

2020年4月1日 ~ 2021年 3月31日

広島港・福山港を新たに利用した

**荷主** に対して

1TEUあたり **5,000円** 交付

さらに

東南アジア発着の貨物は

1TEUあたり **5,000円追加** 交付

1事業者あたり最高

**500** 万円

※広島港は100万円

広島港・福山港の利用を荷主に提案された

**フォワーダー** に対して

1TEUあたり **2,500円** 交付

1事業者あたり最高

**100** 万円

※広島港は20万円

# 3 助成金制度②

## 【福山港コンテナ物流トライアル制度】

福山港を利用した新たな物流ルートの構築とその効果検証を行うため、

トライアル輸送にかかる経費に対して、

1事業あたり **最高100万円** を支援

対象  
期間

2020年4月1日 ~ 2021年 3月31日

対象事業

- ① 福山港を利用した新たな物流ルートであること
- ② 国際海上コンテナ貨物であること
- ③ 福山港を利用することにより、物流面の改善効果・機能向上  
(コスト・リードタイムの削除, 環境負荷低減, B C P 対応等) が見込まれること

支援内容

トライアル経費※に対して、1事業あたり**最高100万円**を支援

※海上運賃, 国内輸送費用, 荷役費用, 保管費用, 輸出入手続き・通関費用など

【募集事業数】 5事業 (予定)

# 4 ドライバー不足による問題の軽減

## ■ドライバーの不足

2028年度にはトラックドライバーの不足数が現在の約2倍に拡大する見通し。

「トラックドライバー需給の将来予測」  
(鉄道貨物協会)

年度	2017	2020	2025	2028
ドライバー不足数	10.3万人	14.4万人	20.8万人	27.8万人

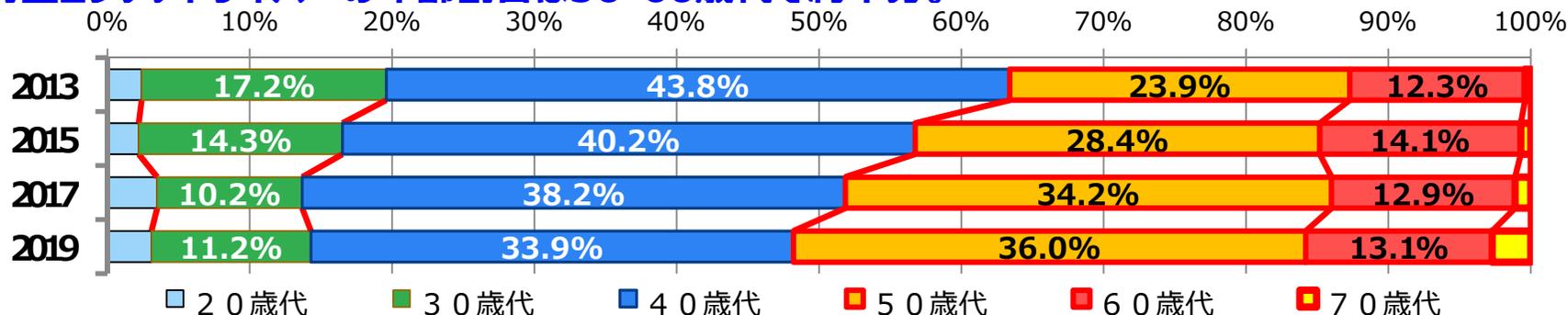
## ■ドライバーの担い手不足

貨物自動車運転手の有効求人倍率は全職業平均を大きく上回る状況が常態化。

## ■ドライバーの高齢化

海上コンテナドライバーの年齢割合は50・60歳代で約半分。

「海上コンテナセミトレーラ運転者年齢別在籍人数等調査」  
(関東トラック協会海上コンテナ部会)



## ■働き方改革（労働基準法改正）

ドライバーの労働条件（拘束時間や休憩時間、運転時間等）が厳格化。長距離トラック輸送には厳しい環境に。

➡ 輸送手配への支障・輸送コスト上昇・生産計画/納期の遅れ

最寄港の利用

輸送距離・時間の短縮によるトラック輸送の回転率(生産性)向上

# 5 BCPへの対応

## ■ 西日本豪雨災害 (2018年7月)

### 内陸輸送ルート (JR・道路) の寸断



## ■ 台風19号 (2019年10月)

### 阪神港の浸水被害



最寄港の利用

災害等による緊急事態に備えた代替輸送ルートの確保

## 6 コンテナターミナルでの待機時間の解消

- 主要港においては、コンテナ船の大型化によりコンテナ積卸個数が増加しターミナルゲートでの渋滞が深刻化。

➡ コンテナトラックはターミナルで長時間の待機を余儀なくされている。

車両待機時間(平均)

東京港 1時間23分

横浜港 1時間08分



広島港・福山港の利用

コンテナターミナルでのコンテナトラックの待機時間がゼロに

# 7 CO2の削減

【C社の事例】フィーダー船を利用したモーダルシフト

転換前



福山港の利用

転換後



**福山港利用によるCO2削減効果**

**約5,000トン／年**

【陸上輸送距離：約200km 輸送時間：4.5時間(一般道)】