

IV-123

陸上出入貨物調査に基づく
三大湾の港湾貨物背後流動の解析

運輸省港湾技術研究所 学生員 岡野 秀男
北九州市港湾局 森下 龍一
運輸省港湾技術研究所 正 員 池田 秀文
運輸省港湾技術研究所 正 員 竹下 正俊

1. はじめに

近年の産業・消費構造の変化に伴い、港湾を経由する貨物の品目、輸送形態、流動範囲なども少なからず変化してきている。こうした状況に的確に対応した港湾の整備・運営を行っていくためには、基本となる貨物の流動状況を把握しておく必要がある。

本研究では、港湾取扱貨物が集中し我が国の地域経済に対する影響が極めて大きな東京湾、伊勢湾、大阪湾（以下、三大湾と呼ぶ）の港湾を経由する貨物について、昭和57年、昭和62年、平成4年と5年ごとに行われた陸上出入貨物調査のデータを解析し、三大湾の陸上出入貨物の動向及び背後流動状況を明らかにしたものである。

2. 研究方法

2.1 陸上出入貨物調査の概要

本研究で用いた陸上出入貨物調査は全国の主要な港湾（甲種港湾）を対象として実施しているもので、現在は5年で全国を1巡するよう毎年地域を選んで調査が行われている。調査は港湾周辺に立地する各種事業者に対し、10月1カ月間の港湾から陸上背後地へ輸送される貨物と背後地から港湾へ輸送される貨物について、調査票に記入してもらう形式で実施される。

2.2 解析対象港湾

三大湾において本研究の対象とした港湾は図-1の通りである。



図-1 本研究の対象港湾

3. 三大湾の陸上出入貨物の動向

3.1 概況

三大湾における陸上出入貨物の取扱量、件数、コンテナ輸送率の推移を表したのが表-1である。

各湾の貨物量は毎回増加しているが、他湾と比較した場合大阪湾が伸び悩んでいること、三大湾合計で見ると後半5年に比較して前半5年の増加率が著しいことなどが特徴的である。件数についてみると各湾とも貨物量に比べ大幅に増加しており、三大湾合計での1件当たりの貨物量は昭和57年の163トン/件から、平成4年の86トン/件まで減少し、貨物の小口化が進行していることがうかがえる。コンテナ輸送率も概ね毎回増加しており、コンテナ化の進展ぶりが表れている。特に大阪湾は他湾に比較してコンテナ化が目立っている。

表-1 三大湾の陸上出入貨物

	貨物量 (千t)	件数 (千件)	(t/件)	コンテナ 輸送率
東京湾	S57 27,749	122	227	3.0%
	S62 35,667	205	174	5.9%
	H04 35,806	298	120	5.9%
伊勢湾	S57 11,891	56	212	3.5%
	S62 13,359	72	186	6.0%
	H04 15,906	171	93	7.8%
大阪湾	S57 11,112	132	84	9.4%
	S62 11,524	177	65	16.3%
	H04 12,653	281	45	16.0%
三大湾	S57 50,753	311	163	4.5%
	S62 60,587	456	133	7.9%
	H04 64,648	752	86	8.4%
合計				

(注) コンテナ輸送率=コンテナ貨物量/総貨物量×100

3.2 貨物流動範囲

貨物の背後流動範囲を港湾所在市区内（以下、市内）、港湾所在都府県内（県内）、港湾所在ブロック内（ブロック内）及びその他ブロックの4つに分けて集計した結果が図-2である。平成4年の時点でも80%以上は県内で流動しているものの、昭和57年から10年間で市内のシェアが約73%から約59%へ減少し、県内のシェアは約9%増加している。また、ブロック

内2%増、その他ブロック3%増となっており流動範囲の拡大傾向がみられる。

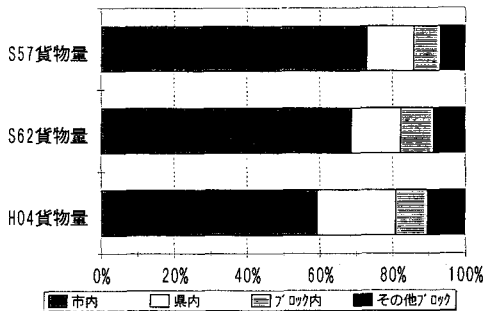


図-2 三大湾貨物の流動範囲

4. 三大湾貨物の背後流動状況

三大湾で港湾を経由する総貨物の背後流動状況を図-3に示す。同図では三大湾と他地域との関係をわかり易く示すため、三大湾との位置関係等を勘案して全国を11のブロックに分割した。

東京湾の貨物については、直背後の東京湾ブロックを始め、位置的に近い順に北関東、東北ブロックにおいてそれぞれ9割以上のシェアを占めている。同様に、伊勢湾については伊勢湾ブロックで、また、大阪湾については、順に大阪湾、南海ブロックにおける貨物のシェアが、そして中国・四国ブロックで近年堅実に同湾のシェアが増加し9割以上となっている。

しかしながら、東海・中部および北陸ブロックについては、上述のような三大湾のうちどれか1つの湾に特化した結びつきといったものは見られない。これは、これらのブロックがそれぞれ三大湾の影響を受けやすいところに位置していることによるものと考えられる。北陸ブロックについては、5割以上をシェアを大阪湾が依然占めるものの、東京湾とともにそのシェアは徐々に減少し、伊勢湾のシェアが確実に増加している。また東海・中部ブロックにおいても、東京湾と伊勢湾のシェアで9割以上を占めるものの、伊勢湾のシェアが徐々に増加している。近年における伊勢湾諸港の港勢の発展や関連交通網の整備などがうかがわれる。

なお、北海道や九州ブロックにおいては、それぞれ位置的に近い東京湾や大阪湾の影響が強いようであるが、他の湾の影響も無視できない。両ブロックがどの三大湾からもかなり離れ三大湾の機能分担がまだ明確

になっていないことや、同ブロックにおける三大湾の貨物のシェア自体が小さく変動誤差範囲にあることなどが原因であろうと推察される。

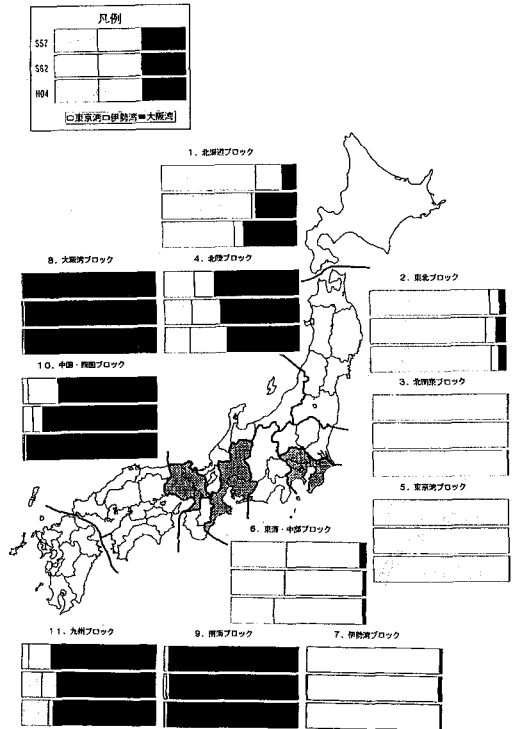


図-3 三大湾貨物の背後流動状況

5. 結論

- ①三大湾を経由する陸上出入貨物は小口化・コンテナ化の傾向にあり、その背後流動範囲は拡大している。
- ②港湾の背後圏は港湾と背後地の距離に起因するところが大きいが、経済社会の変化や港湾の成熟度による影響も見逃せない。

6. おわりに

紙幅の関係で要点しか記述できなかったが、本研究により三大湾の貨物背後流動の概況を明らかにすることができた。

今後は品目別、輸出・輸入別による流動状況の相違、コンテナ化の進展に伴う背後圏の拡大状況などの分析を行う予定である。