

## 港湾の広域連携が複数港連続寄港に与える影響の分析

国土交通省 国土技術政策総合研究所 正会員 ○瀬間 基広  
 国土交通省 国土技術政策総合研究所 正会員 赤倉 康寛

### 1. はじめに

平成18年3月、関西の国際物流戦略チームにおいて、「各港連携による入港料の低減を含む大阪湾諸港の一開港化の実現および港湾コストの低減による国際競争力の強化」が提言され<sup>1)</sup>、平成19年度に大阪湾諸港が一開港化された。また、京浜3港の港湾管理者は、平成20年3月、「東京湾の国際競争力を強化するため、一層の連携を推進する」ことで合意<sup>2)</sup>、平成21年度に東京湾に連続寄港するコンテナ船入港料が実質1港分に減免された。これらの広域連携施策は、港湾コストを低減させるだけでなく、寄港港湾が増えることで、荷主に近い港での船積卸しが可能となり、陸送距離が短縮されるといった効果もある<sup>3)</sup>。そこで、本分析では、この広域連携施策の効果の確認を行うことを目的として、4つの港湾域への複数港連続寄港割合を算定し、分析を行った。

### 2. 対象港湾域における広域連携施策

本分析において対象とする4つの港湾域の広域連携施策を示したのが、表-1である。平成19年12月1日の港則法施行令改正により、それまで3つの開港に分かれていた大阪湾諸港は、阪神港として一開港化され、湾内2港以上に寄港する外国貿易船は、寄港ごとに納付していたとん税・特別とん税が1港分に軽減されるようになった。なお、京浜港と関門港はすでに港則法・関税法上の一開港となっている。

また、大阪湾と東京湾では、湾内の複数港に連続寄港するコンテナ船の入港料を減免する施策を実施している。

伊勢湾(名古屋港・四日市港)と北部九州(北九州港・関門港)では広域連携施策はとられていない。これらの2港湾域は連携施策の有無における比較対象とするため分析に加えた。

表-1 対象港湾域における広域連携施策の比較

港湾域	港湾名 (港湾法)	港湾管理者	一開港化 (開港名)	入港料減免等
大阪湾	大阪港	大阪市	○ (阪神港)	H19.4より、湾内の複数港に連続寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶の入港料が1/2
	神戸港	神戸市		
	堺泉北港	大阪府		
	尼崎西宮港	兵庫県		
東京湾	東京港	東京都	○ (京浜港)	H21.4より、湾内の複数港に連続寄港するコンテナ船の入港料が実質1港分
	横浜港	横浜市		
	川崎港	川崎市		
伊勢湾	名古屋港	名古屋港管理組	×	なし
	四日市港	四日市港管理組		
北部九州	博多港	福岡市	○ (関門港)	なし
	北九州港	北九州市		
	下関港	下関市		

### 3. 分析手法

まず、複数港連続寄港割合の定義は式(1)のとおりであり、対象港湾域内への寄港船が複数港を連続して寄港した割合を隻数でカウントした。また、対象はフルコンテナ船である。

$$\text{複数港連続寄港割合} = \frac{\text{複数港連続寄港隻数}}{\text{全寄港隻数}} \quad (1)$$

複数港連続寄港割合の算定には、通年における世界中の寄港実績データである Lloyd's データを用い、航路別の分析を行った。本分析で用いた航路分類は、全航路、東アジア域内航路(東アジア域内のみ寄港)、近海航路(日本・韓国・中国北部(浙江省以北)にのみ寄港)の3航路とした。

### 4. 分析結果

2003年から2008年にかけての全航路における連続寄港割合の推移を示したのが図-1である。なお、凡例中の値は、2003年から2008年までの連続寄港割合の平均値と大阪湾広域連携施策前後である2006年から2008年までの増減であり、以後の図も同様である。伊勢湾以外の3港湾域では、2006年までは増加傾向が見られた。2006年から2008年にかけては、東京湾と北部九州では横ばいであるのに対し、広域連携施策が実施された大阪湾では2.7%増加し、2008年には、東京湾を抜き最上位となった。伊勢湾では、1割台程度の低い水準で概ね横ばいとの状態が見られた。

東アジア域内航路の結果を示したのが図-2である。全航路において1%程度であった大阪湾と東京湾の差が、東アジア域内航路では、10%以上となっていた。また、東京湾と大阪湾では、全航路より20%以上高くなっているのに対し、北部九州では同程度であった。東京湾では2005年以降概ね横ばいであるのに対し、大阪湾では継続的に増加傾向を示し、2006年から2008年までの増加は2.4%であった。

近海航路の結果を示したのが図-3である。2003年から2008年までの平均では、他航路で最上位だった東京湾に変わり、継続的に増加傾向を示した大阪湾が最も高くなっていた。特に、大阪湾では、2006年から2008年までの増加は7.0%であり、他航路に比べ、最も高い伸びを示した。

航路距離が短ければ、港湾との間の陸送距離も短くなると想定される。これに対し、全ての港湾域において、全航路より

キーワード 港湾の広域連携, 複数港連続寄港割合, 一開港化, 入港料低減, Lloyd's, フルコンテナ船  
 連絡先 〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬3-1-1 TEL:046-844-5027 FAX:046-844-5027

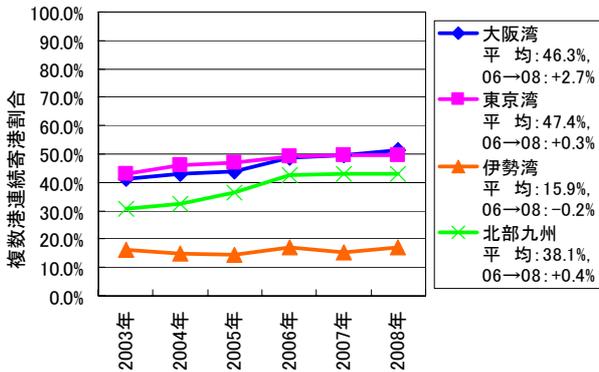


図-1 連続寄港割合の推移 (全航路)

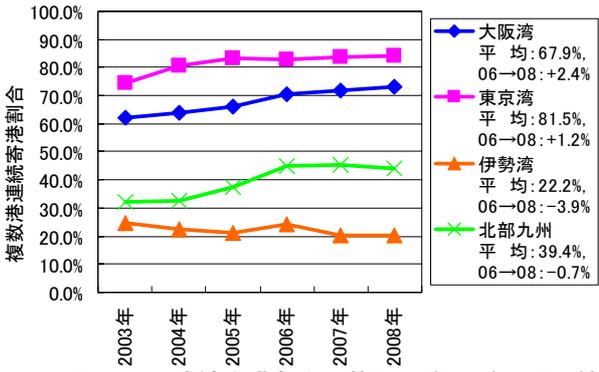


図-2 連続寄港割合の推移 (東アジア域内航路)

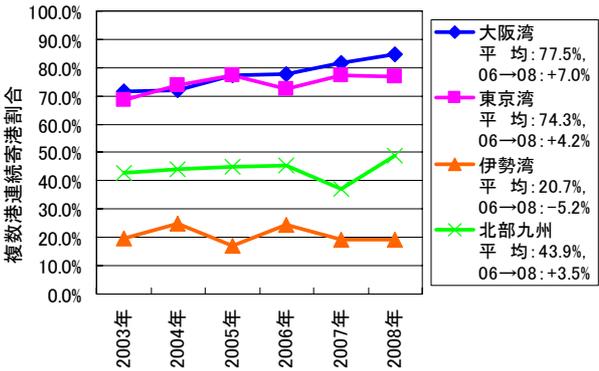


図-3 連続寄港割合の推移 (近海航路)

距離が短い東アジア域内航路の方が連続寄港割合が高くなっていることが確認できた。しかし、東アジア域内航路と近海航路の比較では、東京湾と伊勢湾において、距離が短い近海航路の方が連続寄港割合が低くなっていた。これは東京湾と伊勢湾では、東アジア域内航路の中でも東南アジアや台湾を経由するものが多いことが理由の1つと考えられる。

また、大阪湾の連続寄港割合は継続的な増加傾向が見られたため、2006年以降の増加の全てが広域連携施策の効果とは限らないと見ることも可能である。しかし、2006年までは大阪湾だけでなく東京湾や北部九州でも概ね増加傾向が見られていたのに対し、2006年以降も増加傾向を示したのが大阪湾だけであることを考慮すると、広域連携施策が複数港連続寄港に影響したと推察される。

大阪湾における入港料減免と一開港化の前後の効果をより詳細に把握するために、月別の連続寄港割合を示したのが図-4である。港湾の広域連携による連続寄港の主要なター

ゲットと想定される東アジア域内航路を対象とした。入港料減免が実施された2007年4月以降の大阪湾では、70%程度で概ね横ばいとの状態が見られた。一開港化が実施された2007年12月以降は、2008年4月までに65%まで減少したが、その後は増加傾向を示し、75%前後を維持している。これは一開港化が周知されるまでに時間を要したのではないかと考えられる。また、入港料減免及び一開港化前後の期間における連続寄港割合の平均値を示したのが、表-2である。なお、対象期間は、a)2006年4月～2007年3月、b)2007年4月～2007年11月、c)2007年12月～2008年12月とした。大阪湾では、入港料減免のみが実施された2007年4月前後の増加は見られなかった(a→b: -0.2%)。一方、一開港化が実施された2007年12月前後では、4港湾域の中で最も高い増加が見られた(b→c: +2.0%)。以上より、港湾の広域連携において連続寄港を推進するためには、入港料減免と一開港化とをあわせることが有効であると推察された。

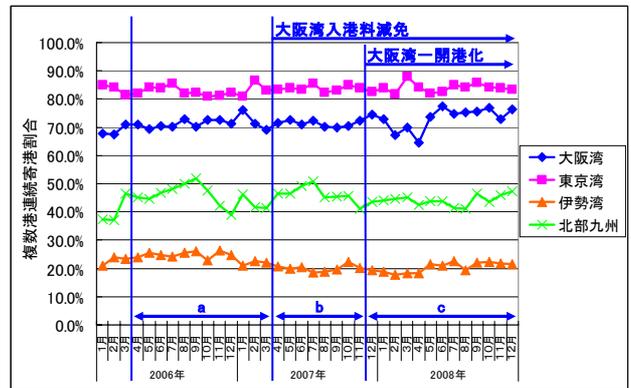


図-4 月別連続寄港割合の推移 (東アジア域内航路)

表-2 広域連携施策前後における複数港連続寄港割合

	a:06.04～07.03	b:07.04～07.11	c:07.12～08.12	増減 (a→b)	増減 (b→c)
大阪湾	71.4%	71.2%	73.2%	-0.2%	+2.0%
東京湾	82.8%	83.7%	83.9%	+0.9%	+0.2%
伊勢湾	24.2%	20.0%	20.4%	-4.2%	+0.4%
北部九州	45.4%	46.3%	44.1%	+0.9%	-2.2%

### 5. おわりに

本分析では、Lloyd's データより、4港湾域の複数港連続寄港割合を算定した。今後、2009年4月からの東京湾の入港料減免の効果を把握するためにも、関連データの収集・分析を継続していく。

### 6. 参考文献

- 1)国際物流戦略チーム: 広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言
- 2)東京都, 川崎市, 横浜市: 東京港, 川崎港, 横浜港の広域連携強化に係る基本合意書
- 3)国際物流戦略チーム: 第三回本部会合参考資料2