

地方港湾における外貿コンテナ貨物の輸送実態に関する分析

Analysis of Actual Situation of Foreign Container Cargo Transport on Local Ports

倉増 真人**・小谷 通泰***・青木 美智子****

By Masato KURAMASHI, Michiyasu ODANI and Michiko AOKI

1. はじめに

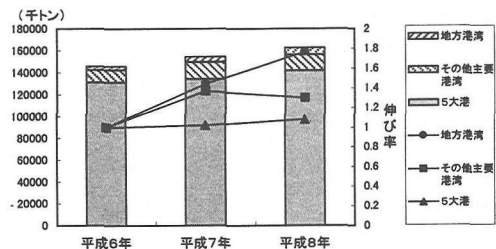
近年、わが国では地方港湾からアジアのハブ港を経由しての貨物の輸送が急増している。その背景としては、わが国主要港湾におけるハブ機能が低下したことや、国内輸送コストが割高であることがあげられている。また、一方で地方港湾での埠頭設備が進展したのと同時に、高速道路網の整備によりアクセス性が向上したことも要因となっている。

そこで本研究では、地方港湾における港湾管理者へのアンケート調査を行い、これら港湾における外貿コンテナ貨物の輸送実態について分析を試みた。以下では、まず各港湾の施設整備や航路開設状況を示すとともに、外貿コンテナ輸送の現況を明らかにする。さらに港湾の抱える問題や将来動向について述べ、今後の課題について言及する。

2. わが国港湾の貨物取扱状況

図-1は、平成6年から8年の主要港湾、地方港湾別にみた外貿コンテナ貨物取扱量の推移を示したものである。棒グラフは取扱量、また折れ線グラフは平成6年に対する増減率を示している。なおここでは、主要港湾を5大港（横浜港、神戸港、東京港、名古屋港、大阪港）と、その他港湾（博多港、北九州港、清水港）に区分しており、これら8港以外を地方港湾と呼ぶことにする。この図からわかるように、外貿コンテナ貨物のほとんどは、主要港湾で取り扱われており、平成8年で地方港湾の占める割合は約4%程度であった。しかしながら、地方港湾は外貿コンテナ貨物の絶対量は少ないが、その伸び率は平成8年では平成6年の約1.8倍と、2倍近くの伸びを示している。これは5大港で1.09

倍、その他主要港湾3港で1.3倍の伸び率であったことと比較すると、地方港湾では取扱い貨物量が急激に伸びているといえる。



注) 参考文献(1)より作成

図-1 港湾別にみた外貿コンテナ貨物取扱量の推移

3. 地方港湾管理者への調査の概要

(1) 地方港湾管理者へのアンケート調査

2. で述べた地方港湾のうち、外貿コンテナ貨物を取扱っている35港について、当該港湾管理者にアンケート調査を行った。調査では、外貿コンテナの貨物輸送に関する以下の質問を行った。

- ① 港湾の施設の整備状況と、港湾の立地条件
- ② 貨物取扱状況と航路開設状況
- ③ 国内主要港湾へのフィーダーサービス状況
- ④ 現在抱えている問題点と重点施策
- ⑤ 将来における港湾関連施設の整備計画および貨物量の見通し
- ⑥ 地方港湾の今後のあり方

調査票の配布は1月初旬に行い、1月末を回収期限として郵送による回答を求めた。この結果、35票中30票を回収(回収率85.7%)することができた。

(2) 回収結果の概要

(a) 港湾施設の整備状況

調査対象とした地方港湾では、コンテナ貨物の取扱い施設は、30港の平均値でみると、バース数で1.4バース、岸壁延長は372.2m、ヤード面積は5.9ha、クレーン数はガントリークレーン、多目

* キーワード：地方港湾、外貿コンテナ貨物、フィーダーサービス
** 学生員 神戸商船大学大学院
*** 正会員 工博 神戸商船大学 教授 輸送システム工学講座
(〒658-0022 神戸市東灘区深江南町5-1-1 078-431-6260)
**** 商船三井客船(株)

的クレーン等を含んで 1.3 基であった。しかし、専用のコンテナターミナルが整備されている港湾は少なく、半数以上の港湾ではバースが混用であった。また、ガントリークレーンを整備している港湾は、30 港の内 10 港だけである。さらに水深別の岸壁延長を見てみると、地方港湾のバースの水深は 10 m のものが最も多く、次いで 12 m、7.5 m の順となった。

このように地方港湾では、外貿コンテナ貨物を取扱っているものの、専用バースやガントリークレーンの整備等が行われている港湾の数は、限られており、地方港湾は規模的にみて、いずれも小規模であることがわかる。

(b) 航路の開設状況

図-2 は、外貿コンテナ定期航路が就航している相手国名別に、そのサービス頻度（航路数×頻度/週）を示したものである。この図によると、韓国航路の就航頻度が最も多く、対象港湾全体の 49.2 % におよんでいた。次いで台湾航路の 11.4 %、中国航路の 10.4 % の順である。特に韓国航路が多い理由として、下関港において韓国にフェリーを毎日運航している他、週に 5 日定期航路を開設していることや、ほとんどの港湾で韓国航路が就航していることが挙げられる。地方港湾の中でも苫小牧港、塩釜港、那覇港には欧米航路が就航しているが、地方港では、アジア域内航路が大半を占めている。このことは、欧米航路も多い主要港湾とは対照的である。

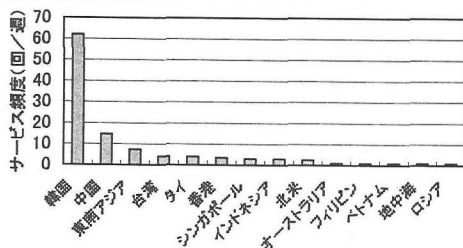
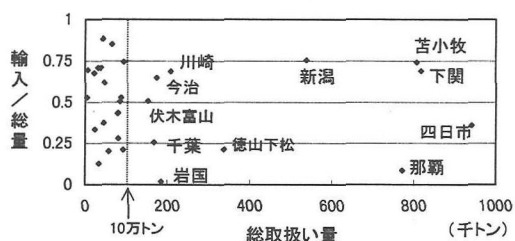


図-2 定期航路開設国とサービス頻度

(c) 貨物量の分布状況

図-3 は、調査対象港湾の外貿コンテナ貨物量を横軸に、縦軸に総取扱貨物量に対する輸入貨物量の比率を取って、各港湾をプロットしたものである。平成 8 年の年間取扱量は 1 港当たり平均で約 20 万トンであり、4 千トンから 94 万トンまで分散している。年間 10 万トン以上の取扱量が見られるのは 30 港中 11 港のみである。また、輸出と輸入の比

率は、どちらか片方に偏っている港湾が多く、バランス良く輸出入を行っている港湾は半数以下である。



注) 10 万トン以下の港湾：細島、福山、水島、酒田、三田尻中関、小松島、境港、境泉北、敦賀、舞鶴、塩釜、日立、松山、志布志、三島川之江、大分、志布志、直江津、和歌山下津

図-3 取扱貨物量と輸入比率の分布

4. コンテナ貨物輸送の現況

(1) 貨物の取扱い状況

図-4 は、地方港湾での輸出入貨物の発着地を示したものである。海外の仕出し、仕向地は各港湾の上位 3 ヶ国を対象としている。

まず、地方港湾での輸出の状況を見ると、主な外貿コンテナ貨物の国内での仕出地は自府県内のみである。その中で、酒田港、小松島港、四日市港は、隣接県または他地域からの集荷があった。そして、国内での輸送手段は、後背地が港の直近であることから、ほとんどの港湾でトラック輸送を利用しており、内航船・フェリー等による輸送はきわめて少数であった。また、海外の仕向地は韓国、台湾、中国、東南アジア、香港の 5 つの地域にほぼ限定されていた。

次に、輸入の状況を見ると、海外の仕出地は輸出と同様に、主に韓国、台湾、中国、東南アジアが挙げられるが、苫小牧港や四日市港などは、米国やオーストラリア等のアジア地域以外からの輸入もみられた。また、国内の仕向地は輸出での国内仕出地に比べると他府県が多いが、半数以上の港湾が自府県内の貨物にとどまっており、その輸送手段もほぼトラック輸送を利用していた。

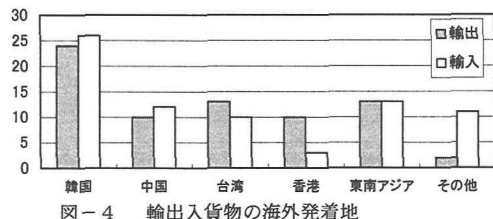
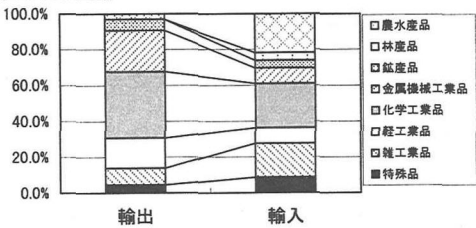


図-4 輸出入貨物の海外発着地

(2) 品目別取扱い貨物量

図－5は、地方港湾の主要取扱い品目を示したものである。なおここで、対象とした品目は各港湾で上位3品目を対象とした。この図から、輸出では化学工業品、金属機械工業品の割合が高く、輸入では、農水産品、雑工業品の割合が高くなっていることがわかる。また、地方港湾では、特定品目への依存度が高くなっている。その要因として、輸出では伏木富山港の化学工業品等のベースカーゴとなる荷主の存在などが大きい。輸入でも同様に、地方固有のベースカーゴの存在が大きいこと、他、苫小牧港の雑工業品等のように背後圏の都市集積が比較的大きいことや、那覇港の米軍関係の貨物等の特殊な要因が考えられる。



図－5 品目別の取扱い貨物量

(3) 外貿コンテナ貨物の国内フィーダーサービス

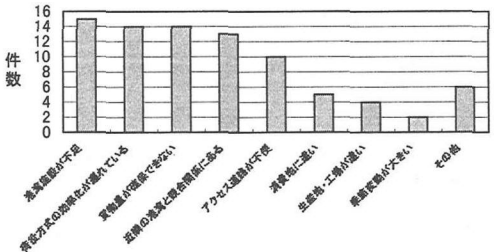
調査対象港湾の中で、外貿コンテナ貨物の国内フィーダーサービスを行っている（フェリーも含む）と回答した港湾は、志布志、松山、塩釜、細島、水島、徳山下松、那覇、今治の8港だけであった。さらに、フィーダーサービスによる年間の取扱い量は、水島港が4万 TEU である以外には、他の港湾は1万 TEU 以下と少量である。また、フィーダーサービスの国内の経由港湾は、西日本のほとんどの港湾は神戸港であった。その他では東京港（塩釜港との間）、大阪南港（志布志港との間）がみられた。

5. 現在の問題点と今後の課題

(1) 現在の問題点と重点施策

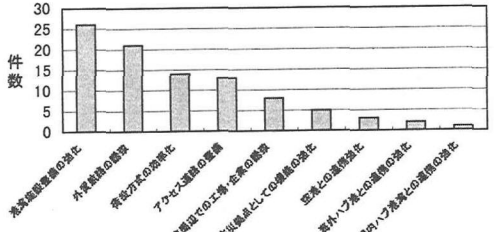
図－6は、地方港湾の現在抱えている問題点についての回答を示したものである。これらの問題の中で最も多かったものが、「港湾施設の不足」であり、次いで「荷役方式の効率化が遅れている」、「まとまった貨物量が確保できない」、「近隣の港湾と競合関係にある」という結果となった。これらの問題が上位を占める理由として、荷役方式の効率化や港湾施

設の不足に関しては、既に述べたように、地方港湾でのコンテナ取扱い施設はいずれも小規模であり、クレーンもコンテナ貨物専用のものが少ない上に、専用のバースを有している港湾は半数以下であるためと考えられる。また、近隣の港湾との競合関係については、地方港湾が互いに外航コンテナ航路を開設したため、コンテナ貨物が周辺の港湾で分散すること、また貨物の集配圏がほとんどの港湾で背後府県に限られていること等から、結果としてまとまった貨物量を確保することが難しいためと思われる。



図－6 現在抱えている問題点（複数回答）

図－7は、地方港湾が行っている現在の重点施策についての回答を示したものである。この図によると、地方港湾では「港湾施設整備の強化」に力を入れている港湾が多く、次いで「外貿航路の誘致」、「荷役方式の効率化」、「アクセス道路の整備」となっており、ほぼ上述の問題点に対応した形で重点施策が展開されようとしている。



図－7 重点施策（複数回答）

(2) 貨物量の将来動向と振興策

コンテナ貨物量の将来の見込みは、30 港湾中 24 港湾で増加すると考えられていた。具体的な増加量としては数%～20%程度としているところが多かったが、ある港では40%と急激な増加を見込んでいるものもあった。

次に表－1は、今後予定しているコンテナ貨物の振興策についての回答をまとめたものである。これによると、振興策は大きく以下の4つにわけられる。

- ①国内外の企業等へのポートセールス
- ②外貿航路の誘致
- ③国内貨物の発掘（自府県内とともに、高速道路網を生かした周辺地域からの集配送）
- ④港湾施設の整備（専用施設の整備、燻蒸施設等の特色のある施設の整備）

これらのことから、港湾の施設整備や外貿航路の誘致により、港湾のサービス水準を向上させ、さらに国内外で積極的にポートセールスを行うことにより、自府県内を中心とした貨物の集荷を充実させることを主眼としている。

表－1 各港湾での振興策（自由記述）

- ・ 県外の外貿取扱企業へのポートセールス、コンテナターミナル整備
 - ・ 荷主企業等、船社へのポートセールスを国内外で行う
 - ・ 説明会を開催し、港のPRを行う
 - ・ 港のセミナー、ポートミッション等のポートセールスのさらなる充実
 - ・ ポートセールスの展開、新規航路開設、輸出入バランス適正化による輸出コスト削減
 - ・ アクセス道路道路の整備により、京都市内や南部地域を対象としたポートセールスを行なう
 - ・ 韓国、台湾、中国へのポートセールス、東京におけるセミナー、航路誘致活動
 - ・ 既存航路の維持拡大、新規航路開設に向けてのポートセールス
 - ・ 外貿コンテナ航路誘致の為に国内外へのポートセールスを行なう（航路誘致推進協議会設置）
 - ・ 新規航路の誘致およびコンテナ埠頭の機能強化
 - ・ 新規コンテナ航路の誘致（他2件）
 - ・ 港湾振興チームを作り、港湾振興の体制を強化
 - ・ 紙製品のコンテナ化の推進（企業）、コンテナターミナルの整備
 - ・ 県内潜在の貨物の掘り起こし、湾口拠点としての港湾整備
 - ・ 生野菜等取扱い用の燻蒸施設を建設
 - ・ 水深1.3m岸壁を増設
 - ・ ガントリークレーンの整備
 - ・ 道内からの輸出貨物の創造・発掘
 - ・ 内陸部や、高速道路開通を視野に入れた環日本海貨物の掘り起こし
 - ・ 愛媛第2次FAZ計画
- （計22件）

（3）地方港湾の今後のあり方

表－2は、港湾管理者に地方港湾の今後のあり方についての自由意見をまとめたものである。

地方港湾でのコンテナ取扱量増加の主な利点は、国内陸送コストの削減や、モーダルシフトの推進といったことが挙げられ、現段階では自府県内およびその周辺の貨物は最低でも確保する方向で、各地方港湾ごとに港湾施設の整備や、外貿航路の誘致等の政策を進めている。しかしながら一方で、まとまった貨物量を確保できないという問題があることも事実であり、公共事業の抑制の動きの中で、大港湾の縮小版でなく、明確な役割や機能を持たせるといった独自の競争力をつけることが必要であるとの認識も示されている。そのためには、競合関係にある地方港湾同士で連携を強化することや、国内での

フィーダー航路を充実させ、主要港湾と共存を目指すこと等が考えられている。

表－2 今後の地方港湾のあり方（自由記述）

- ・ 地方港湾の外貿コンテナ増加の要因は、陸送コスト減少によるところが大きく、今後も本港利用度増加を期待している。また、自県の貨物は自県で取り扱うことを念頭に港湾整備を行なっている。
 - ・ 物流コスト削減、モーダルシフトの観点からも、コンテナ化に対応できる港湾整備の推進を行なう
 - ・ 現在は地方港湾ごとで振興を行っているが、周辺港湾を抱き込み、中心港からの内貿フィーダー等を共存できると良い方向に進むと思う
 - ・ 港湾の整備、管理についての検討
 - ・ 公共事業抑制の動きのなか、港湾に明確な機能、役割を持たせ、独自の競争力が必要である
 - ・ 地方港湾相互に貨物を取り合う状況にあり、今後の港湾整備に重大な影響を及ぼす為、周辺の港と連携して役割分担を検討する必要がある
 - ・ 地域の産業発展、雇用促進、国際交流拠点等、地域が発展する為の港湾施設の推進
- （計7件）

6. おわりに

本研究で得られた成果は以下の通りである。

①港湾施設については、バースは小水深で半数以上が混用といった小規模なものが大半を占め、開設航路も韓国航路が半数を占めるなどアジア域内がほとんどである。取扱い貨物量の大半は10万トン以下で、輸出入のいずれかに偏りが見られる。

②取扱い貨物は、輸出入とも主に韓国、台湾、中国、東南アジア諸国を相手国とし、自府県内の貨物のみを取扱う港湾がほとんどである。取扱い品目で見ると、地方固有のベースカーゴの存在が大きく特定品目への依存が高くなっている。また、国内主要港湾へのフィーダーサービスを行っている港湾はきわめて少数であった。

③地方港湾の抱えている問題点は、荷役方式の効率化と港湾施設不足が多く、重点施策として港湾施設整備の強化に力を入れている。また、貨物量の将来動向は、ほとんどの港湾で増加すると考えられていた。そして、今後の地方港湾のあり方については、周辺の港湾との連携を強化し、地方港湾の利点を生かした独自の競争力を持った港湾づくりが必要であると考えられている。

本研究に残された課題としては、モーダルシフトの推進や国内主要港湾との共存を図るために、外貿コンテナ貨物による港湾選択モデルを作成し、内航フィーダー航路の成立可能性について検討したい。

<参考文献>

- 1) 運輸省運輸政策局情報管理部：港湾統計（月報）、平成6年～平成8年
- 2) 各港湾管理者 統計資料：例えば、神戸港大観、東京港港勢、横浜港統計年報など