

## 今後の課題への対応

スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等

# わが国港湾の進むべき方向(イメージ)

## 荷主の短期的な行動

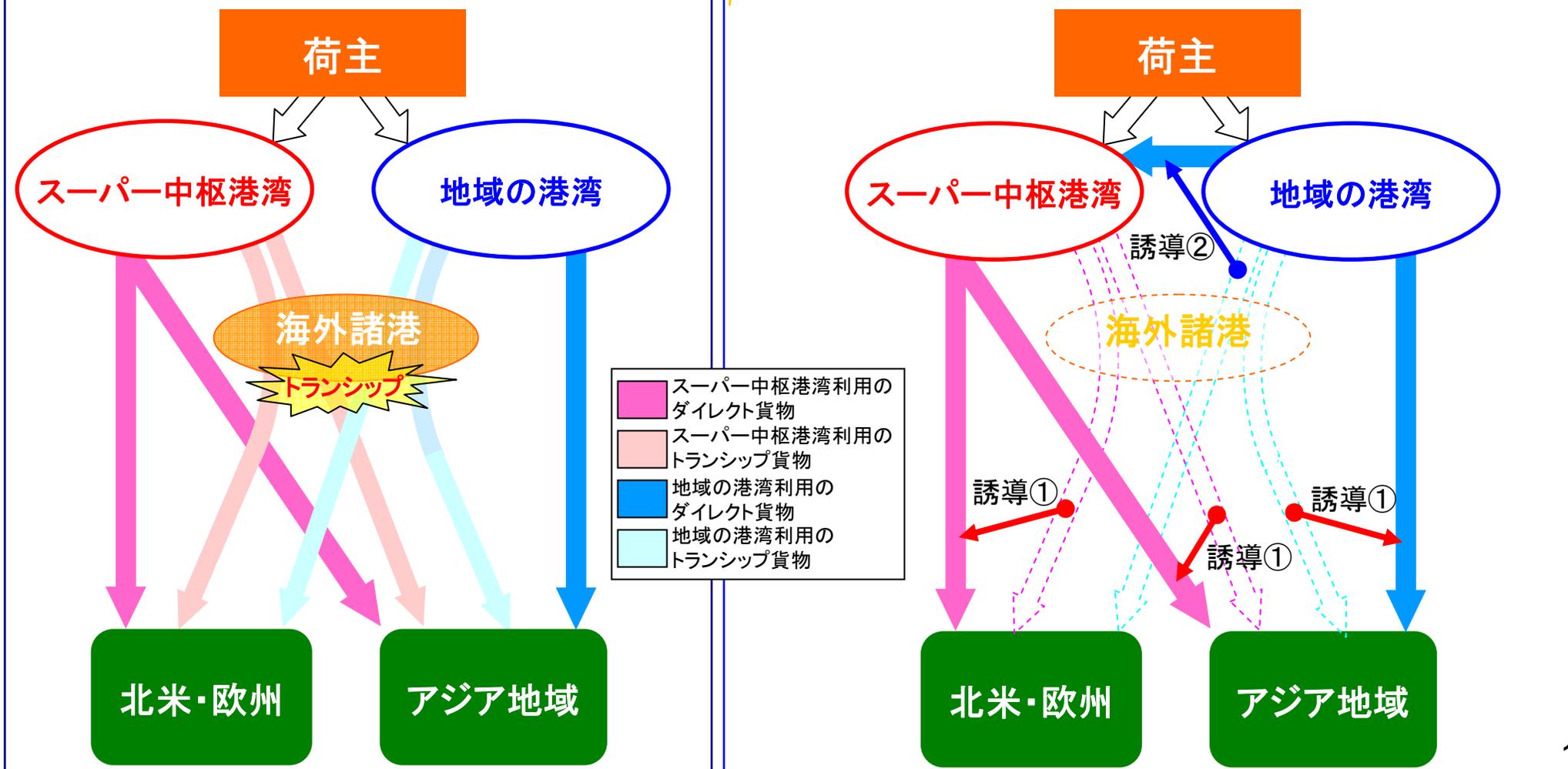
### 現状

- 海外諸港を経由して諸外国へ輸送する貨物が存在
- スーパー中枢港湾においても、海外諸港でトランシップされる貨物が存在

## 中長期的に合理的な物流体系

### 政策誘導

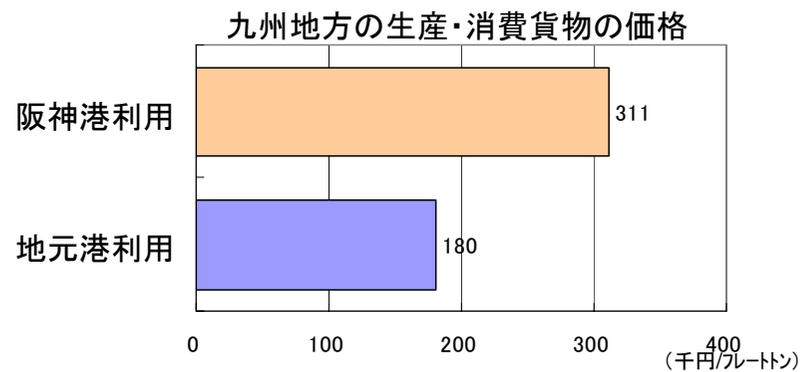
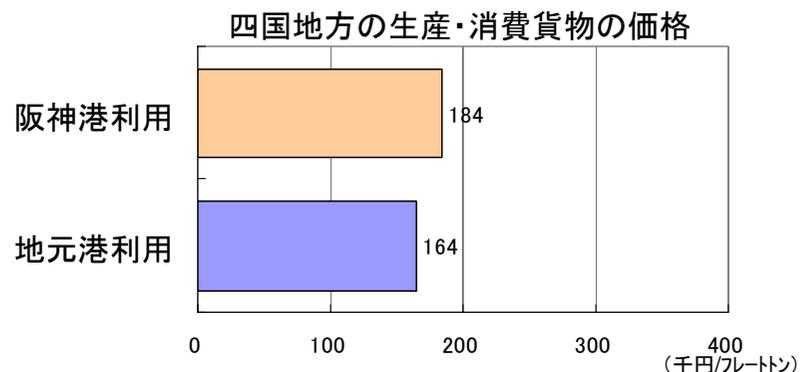
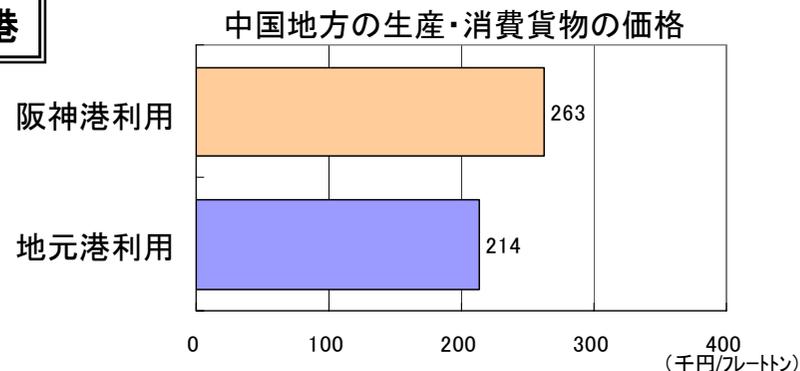
- 誘導① 海外諸港でトランシップされている貨物は、ダイレクト輸送に転換
- 誘導② 北米・欧州貨物については、スーパー中枢港湾へ集約



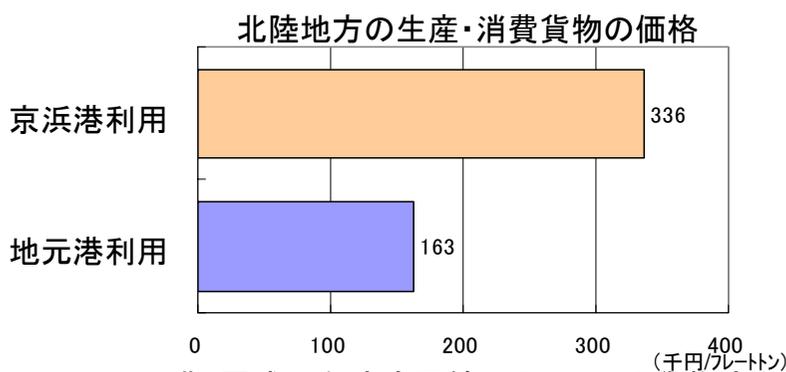
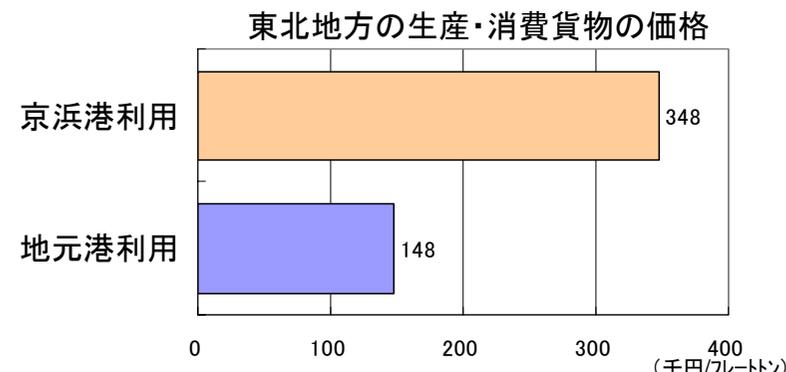
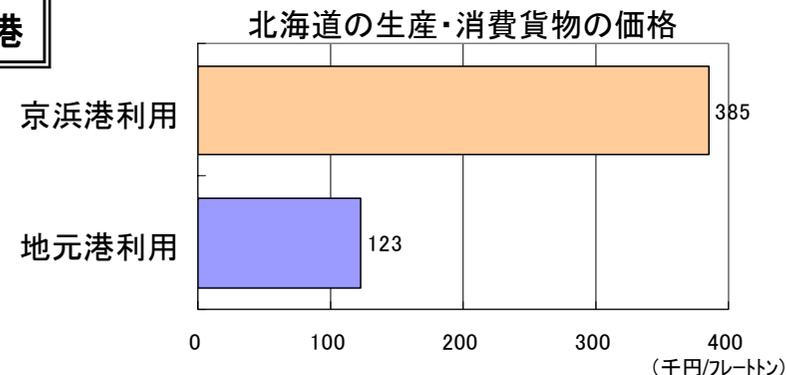
# 利用港別の欧米貨物の価格

○スーパー中枢港湾を經由し輸出入されるコンテナ貨物は全体として高価格の貨物であり、各地域において生産・消費される外貨コンテナ貨物のうち運賃負担力の高い貨物がスーパー中枢港湾を經由して輸出入されている傾向にある。

## 阪神港



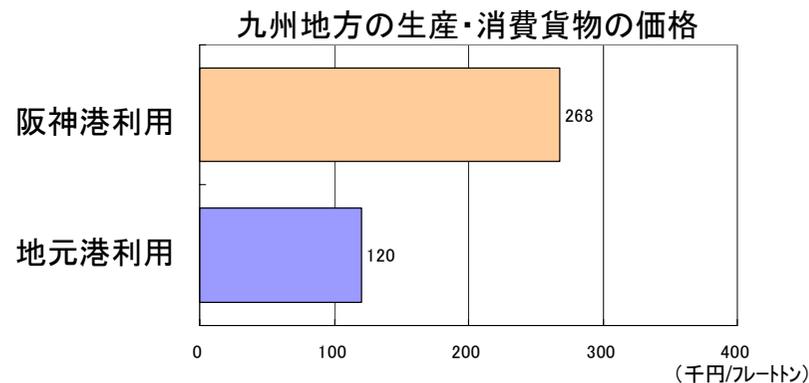
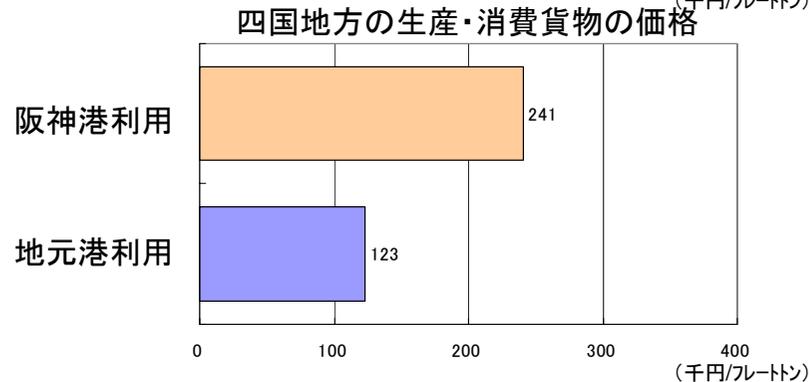
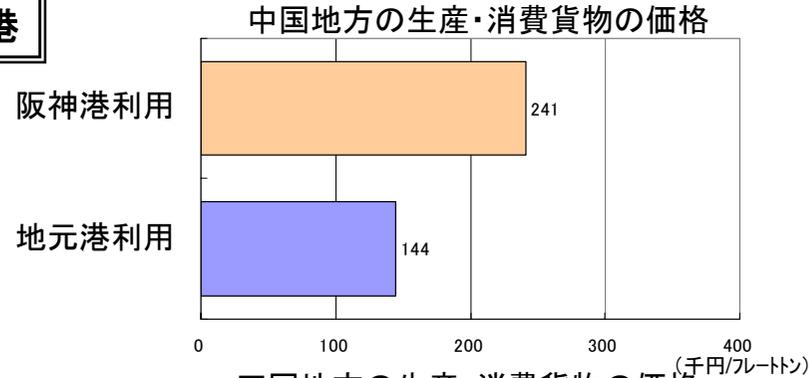
## 京浜港



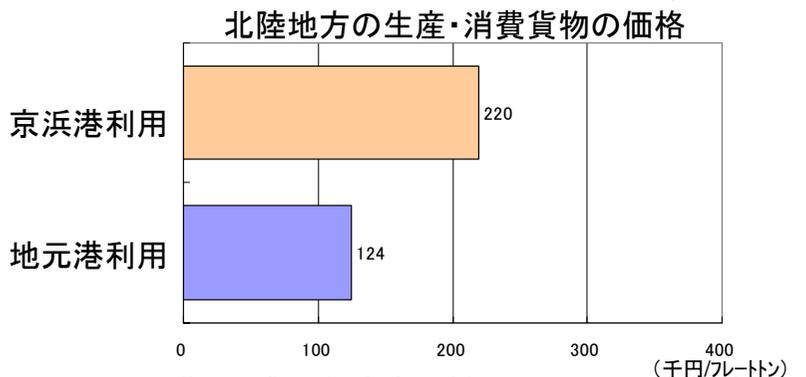
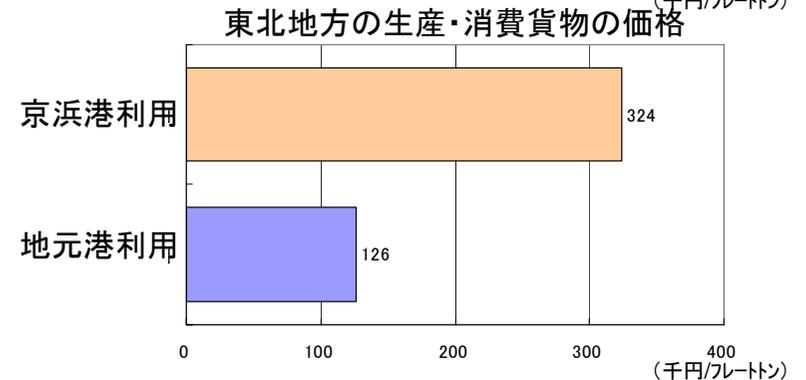
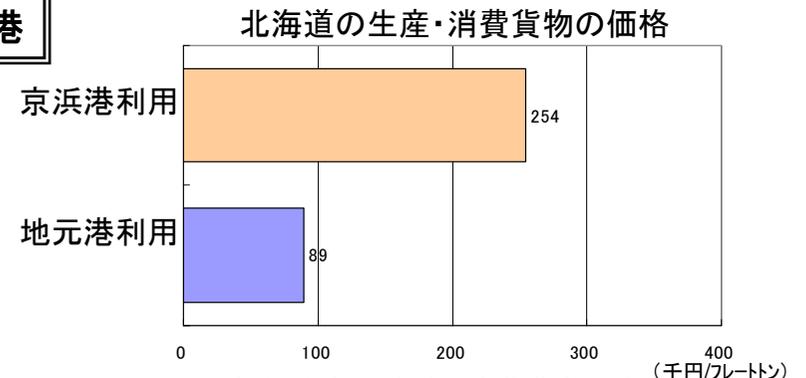
# 利用港別の中国・韓国貨物の価格

○スーパー中枢港湾を經由し輸出入されるコンテナ貨物は全体として高価格の貨物であり、各地域において生産・消費される外貨コンテナ貨物のうち運賃負担力の高い貨物がスーパー中枢港湾を經由して輸出入されている傾向にある。

## 阪神港



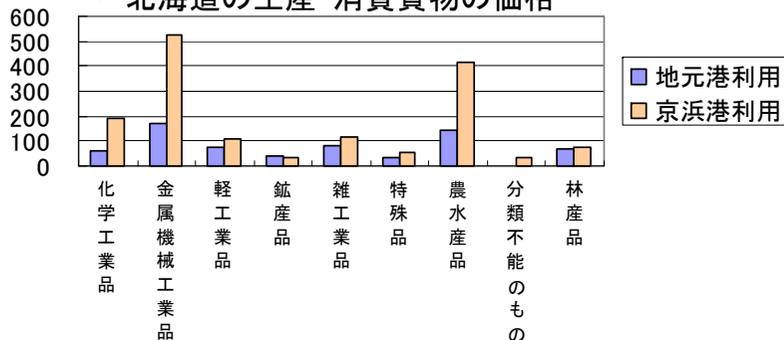
## 京浜港



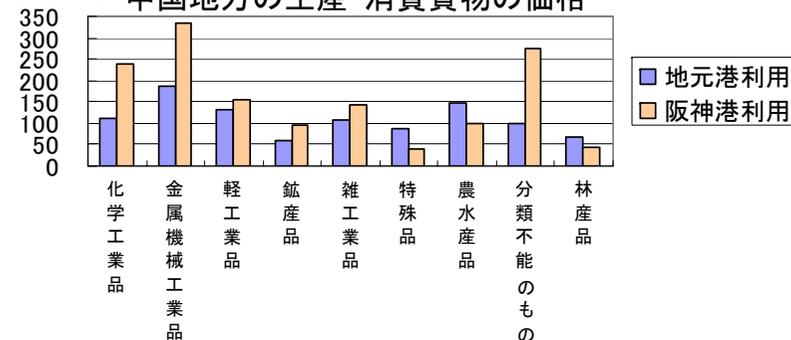
# 品目別の貨物の価格

○スーパー中枢港湾を經由し輸出入されるコンテナ貨物は品目別に見ても全体として高価格の貨物であり、各地域において生産・消費される外貿コンテナ貨物のうち運賃負担力の高い貨物がスーパー中枢港湾を經由して輸出入されている傾向にある。

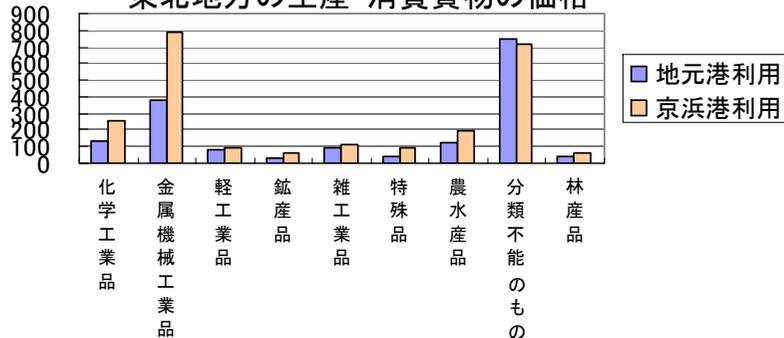
(千円/フレートン) 北海道の生産・消費貨物の価格



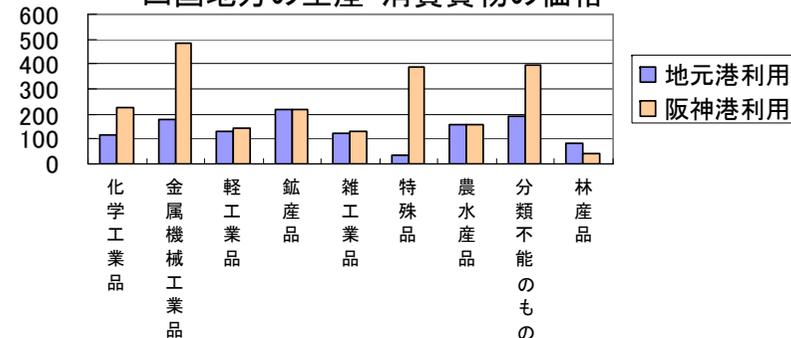
(千円/フレートン) 中国地方の生産・消費貨物の価格



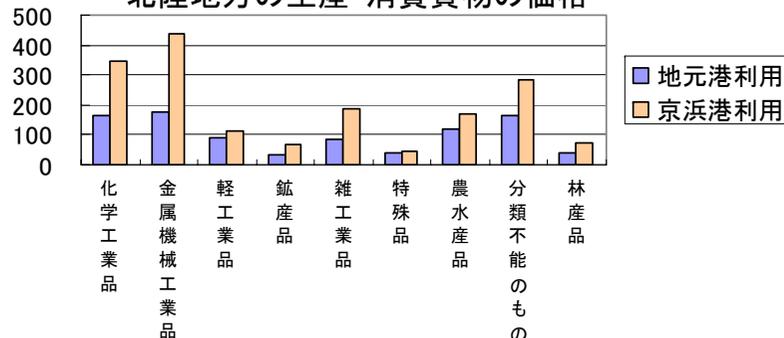
(千円/フレートン) 東北地方の生産・消費貨物の価格



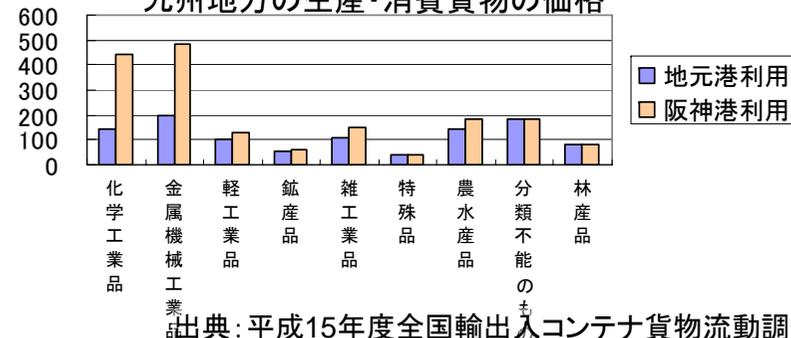
(千円/フレートン) 四国地方の生産・消費貨物の価格



(千円/フレートン) 北陸地方の生産・消費貨物の価格



(千円/フレートン) 九州地方の生産・消費貨物の価格



出典: 平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

# コンテナ貨物の中身によって利用港湾を使い分けている事例



# 外貿コンテナ貨物の生産・消費地(欧州貨物)

- 欧州とのコンテナ貨物は、三大都市圏を生産・消費地とするものが8割以上を占めている。
- 1998年から2003年までで、生産・消費地、定期コンテナ航路就航港湾は大きく変化していない。

1998年の生産・消費貨物量

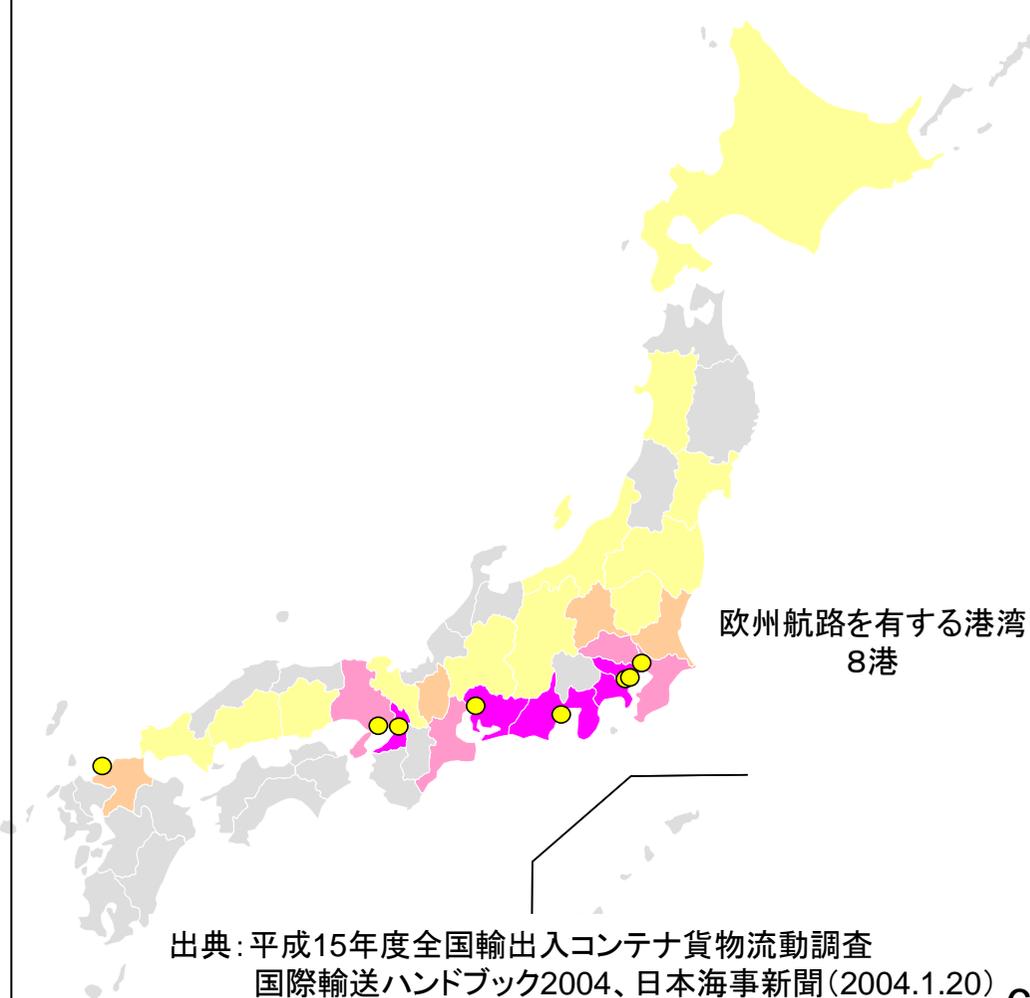
生産・消費貨物量



欧州航路を有する港湾  
7港

出典:平成10年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
国際輸送ハンドブック1999、日本海事新聞(1998.7.16)

2003年の生産・消費貨物量



欧州航路を有する港湾  
8港

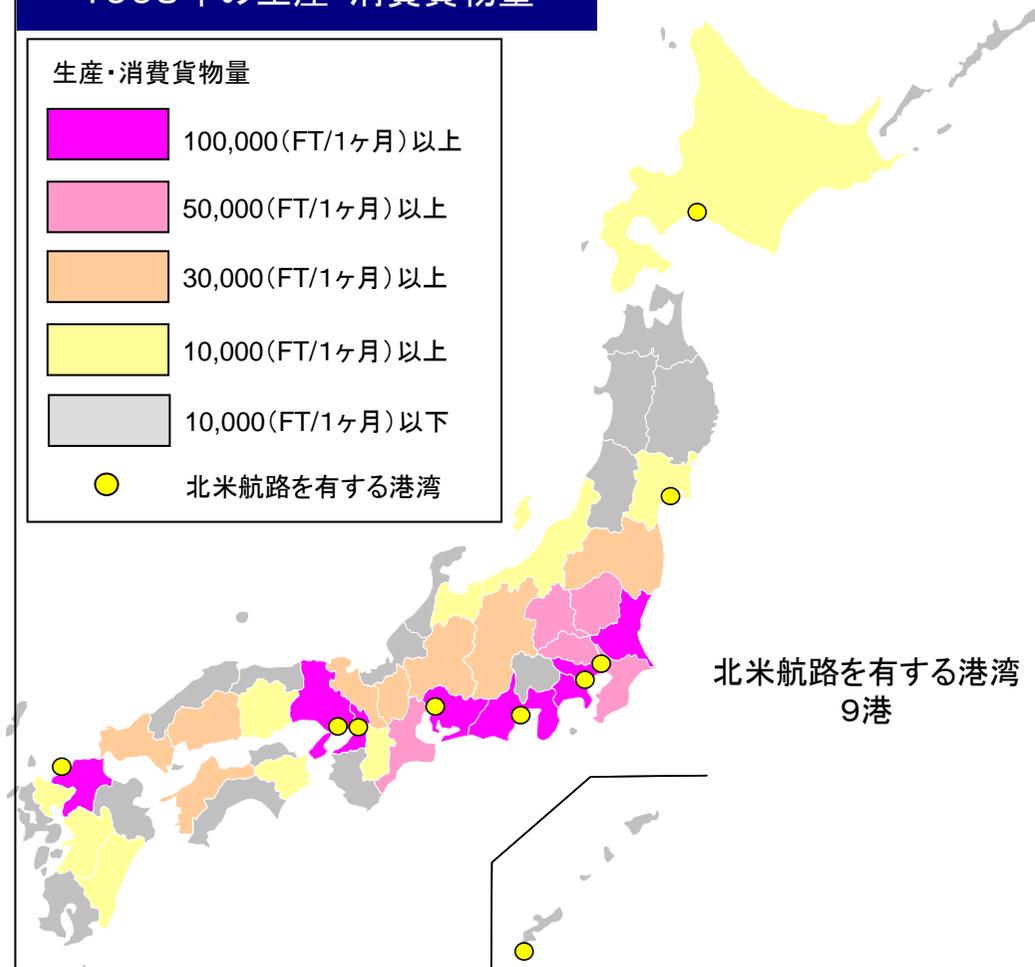
出典:平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
国際輸送ハンドブック2004、日本海事新聞(2004.1.20)

# 外貿コンテナ貨物の生産・消費地(北米貨物)

- 北米とのコンテナ貨物は、欧州と同様に、三大都市圏を生産消費地とするものが8割以上を占めている。
- 1998年から2003年までで、生産・消費地、定期コンテナ航路就航港湾は大きく変化していない。

1998年の生産・消費貨物量

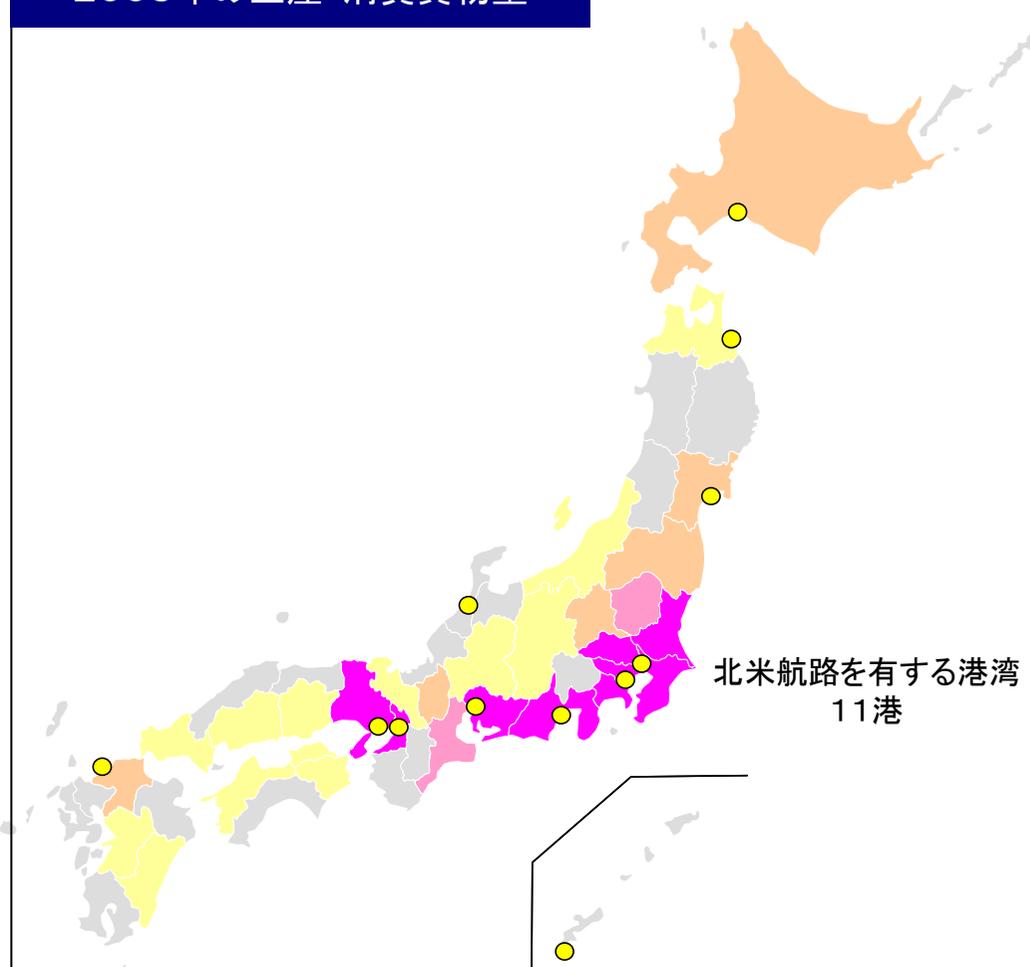
生産・消費貨物量



北米航路を有する港湾  
9港

出典：平成10年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
国際輸送ハンドブック1999、日本海事新聞(1998.7.16)

2003年の生産・消費貨物量



北米航路を有する港湾  
11港

出典：平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
国際輸送ハンドブック2004、日本海事新聞(2004.1.20)

# 外貿コンテナ貨物の生産・消費地(中国・韓国貨物)

○中国・韓国とのコンテナ貨物は、欧州・北米と比べ、三大都市圏以外の地域を生産・消費地とするものが比較的多く、25%程度を占めている。

○1998年から2003年までで、三大都市圏以外の地域の貨物量も大きく増大しており、定期航路就航港湾も増大している。

## 1998年の生産・消費貨物量

生産・消費貨物量

100,000(FT/1ヶ月)以上

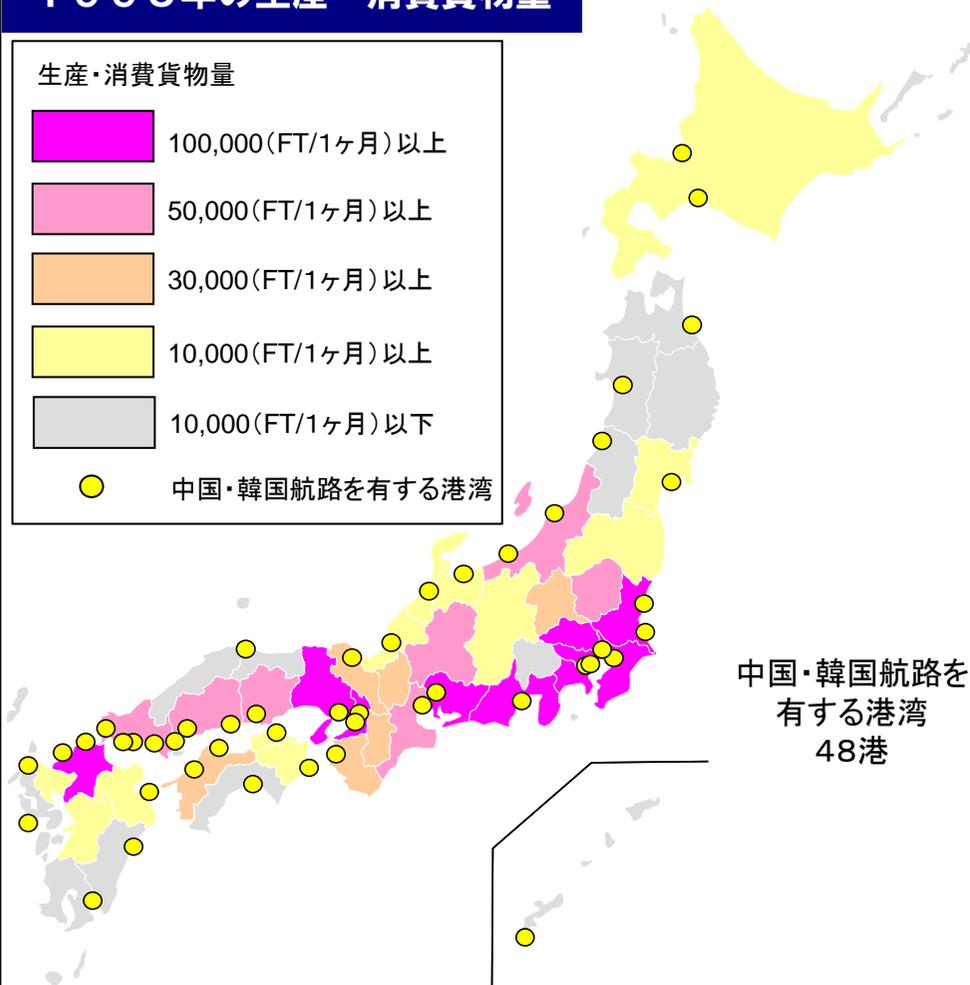
50,000(FT/1ヶ月)以上

30,000(FT/1ヶ月)以上

10,000(FT/1ヶ月)以上

10,000(FT/1ヶ月)以下

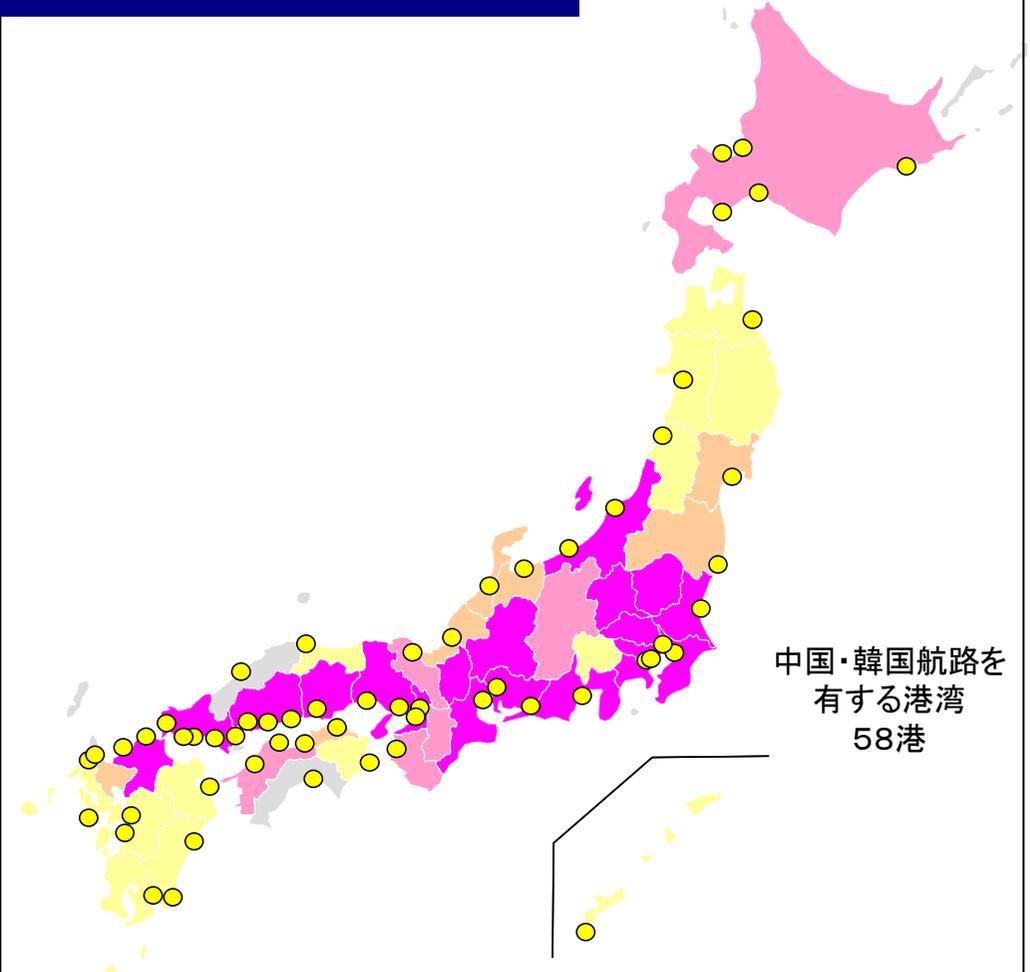
● 中国・韓国航路を有する港湾



中国・韓国航路を有する港湾  
48港

出典：平成10年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
国際輸送ハンドブック1999、日本海事新聞(1998.7.16)

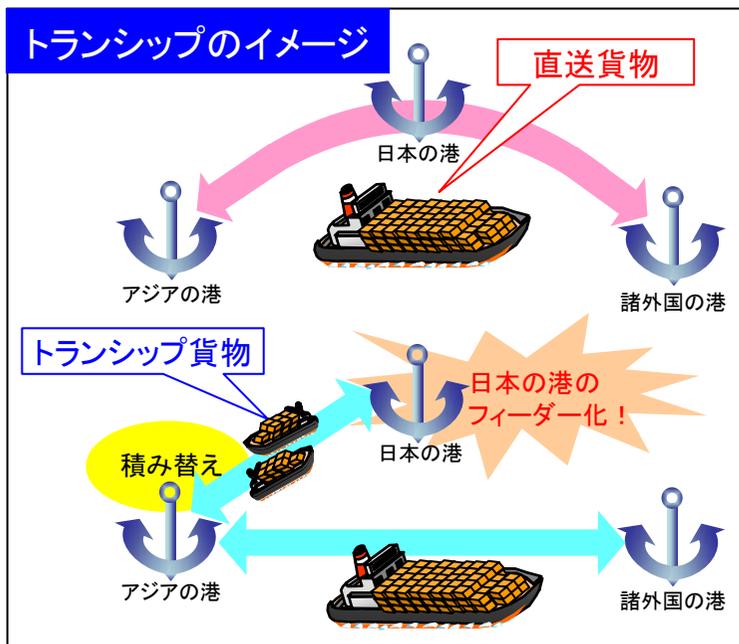
## 2003年の生産・消費貨物量



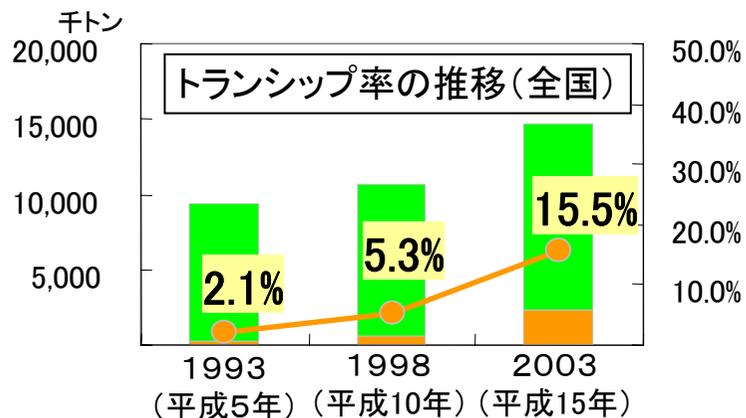
中国・韓国航路を有する港湾  
58港

出典：平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
国際輸送ハンドブック2004、日本海事新聞(2004.1.20)

# 海外トランシップのデメリット（荷主企業ヒアリング）



フィーダー化：港への基幹航路の大型船寄港がなくなり、海外の港でのトランシップを経た小型船による枝線輸送となること。



■ : 直送貨物量 ■ : トランシップ貨物量 ● : トランシップ率

$$\text{海外トランシップ率} = \frac{\text{トランシップ貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{トランシップ貨物量}}$$

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

## リードタイムが長い

- 横浜からなら香港まで2~3日だが、新潟から釜山トランシップだと1週間近くかかり、急ぐ貨物では利用しづらい。(製紙会社：新潟県)
- 欧米向けの輸出のリードタイムは阪神港利用(直航)の場合20日程度、釜山トランシップの場合1ヶ月程度。(電子機械製造：徳島県)
- 直行航路が増えれば、リードタイムが短縮でき、ひいては在庫の圧縮にもつながるので、コストダウンが可能になる。(自動車部品製造：秋田県)

## 荷傷みの可能性あり

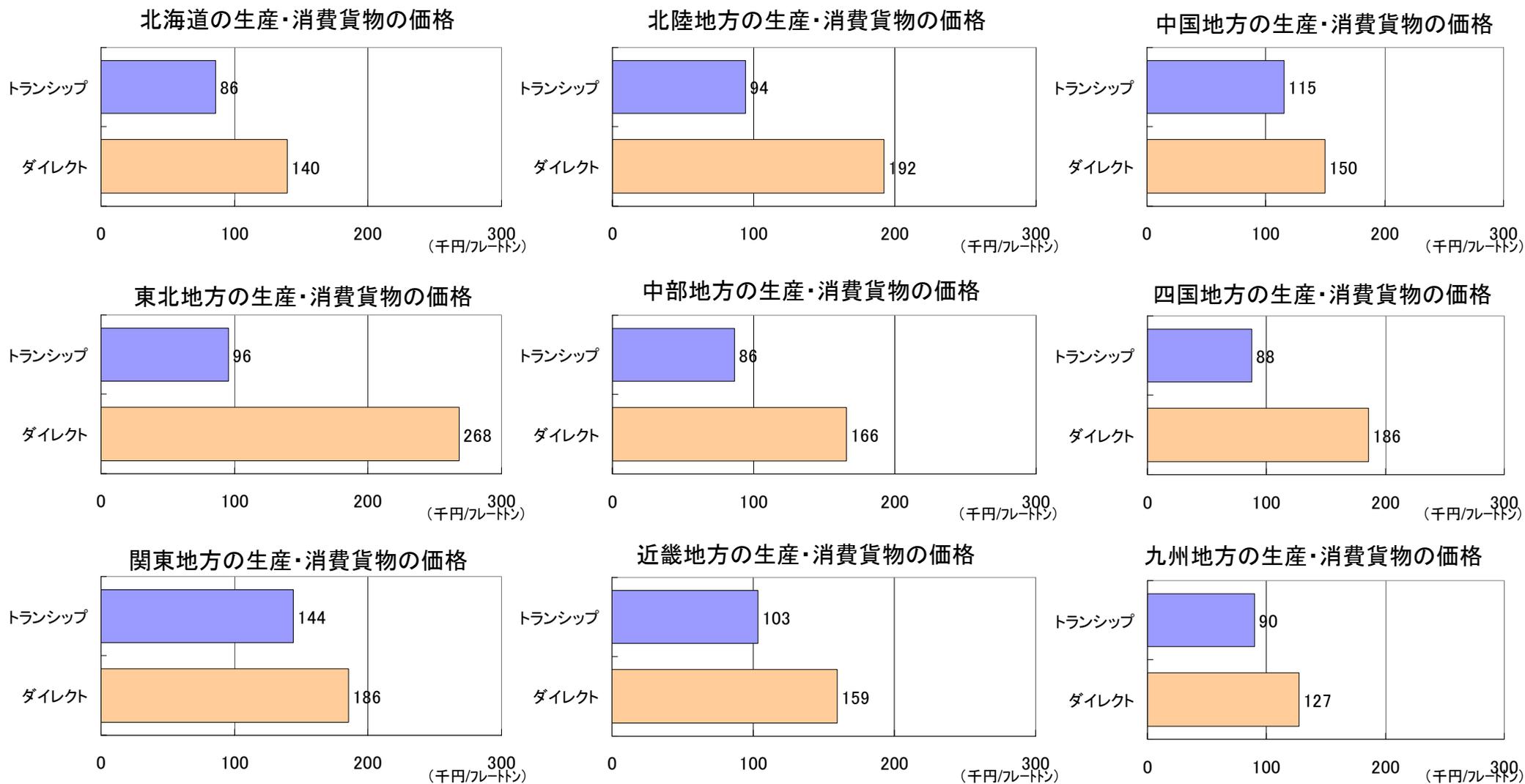
- 貨物が衝撃に弱いもの(ガラス製品)なので、荷傷みの懸念のあるトランシップは利用できない。(ガラス製造：大阪市)
- 釜山での積替貨物がストックヤードに留め置かれ、貨物が汗をかき、機械部品がさびたことがある。(樹脂製品製造：長野県)
- 荷主の多くが、いまだに釜山トランシップに対して積み残し、破損、遅延等に対する不安を持っている。(船社：東京都)

## 定時性が確保できない

- 韓国でのストで定時性が確保できないことがあった。(金属精製：長野県)
- 釜山の混雑で到着が遅れたことがあるため、今はトランシップは使わない。(金属製品製造：富山県)
- 年末等貨物が集中すると、トランシップ港の釜山港も混雑し積み残しが発生する。スケジュールが一週間ずれてしまう。(製薬会社：福島県)

# 輸送形態別(ダイレクト輸送、トランシップ輸送)の中国・韓国貨物の価格

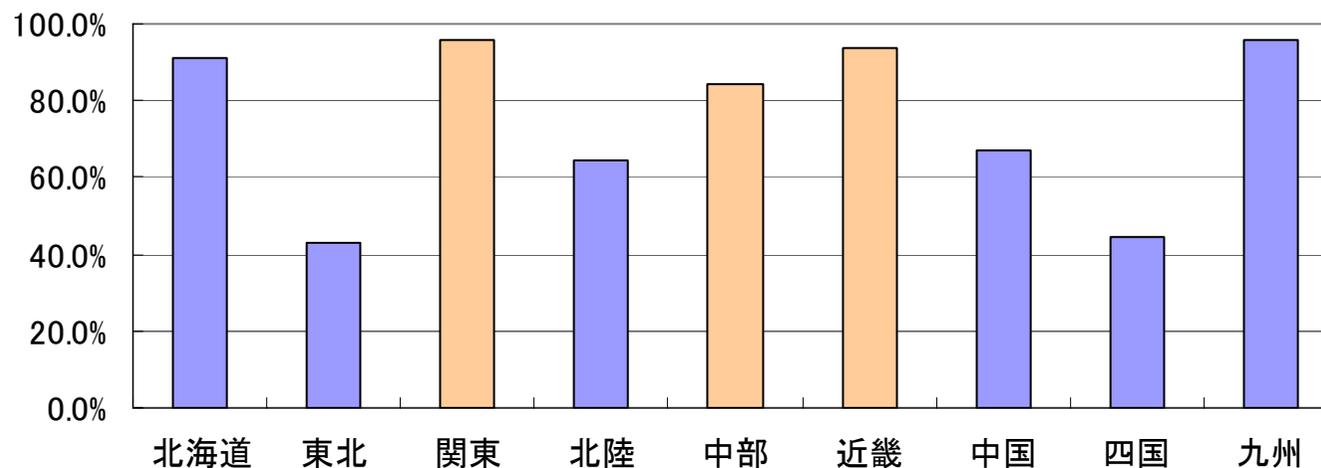
○諸外国でトランシップされる貨物と、ダイレクトに輸送される貨物とでは、ダイレクト貨物の方が高価格である。



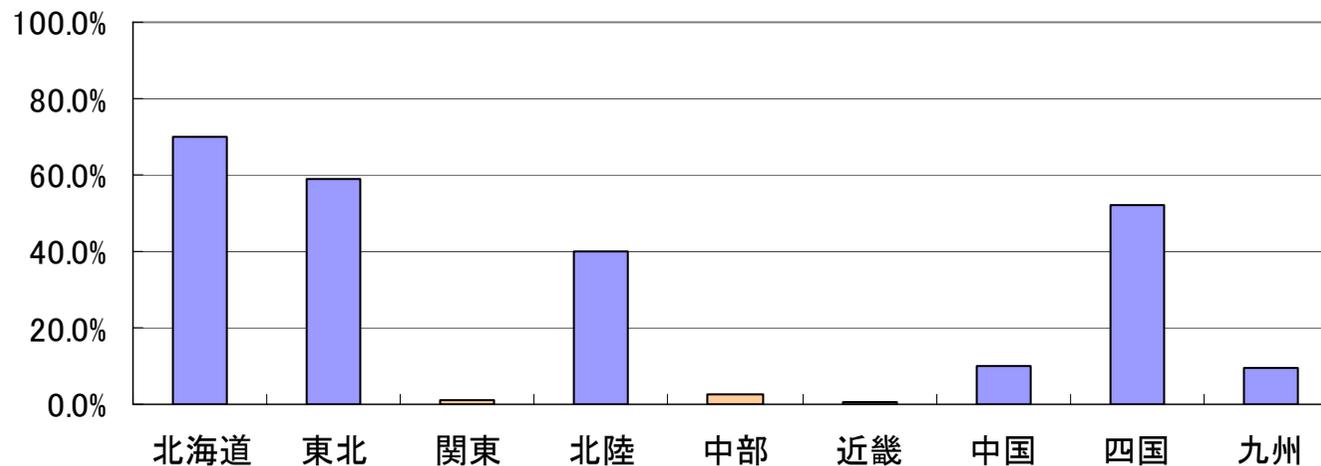
# 中国・韓国貨物の取扱状況

○三大湾以外の地域では、三大湾に比べ、自地域の港湾を利用する貨物量の割合が低いうえ、自地域の港湾を利用した場合でも、海外諸港でトランシップされる貨物量の割合が高い傾向にある。

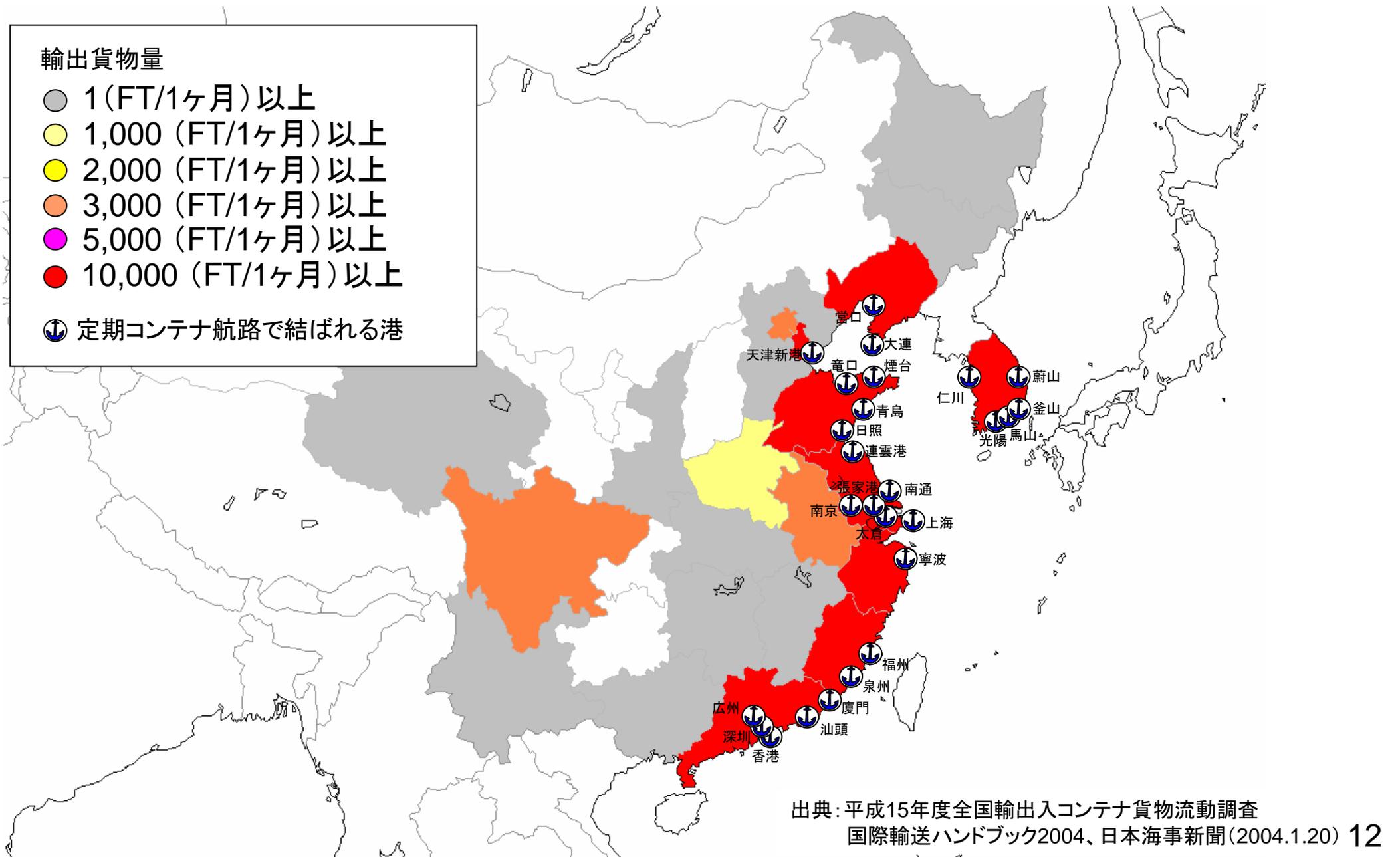
自地域港湾利用率



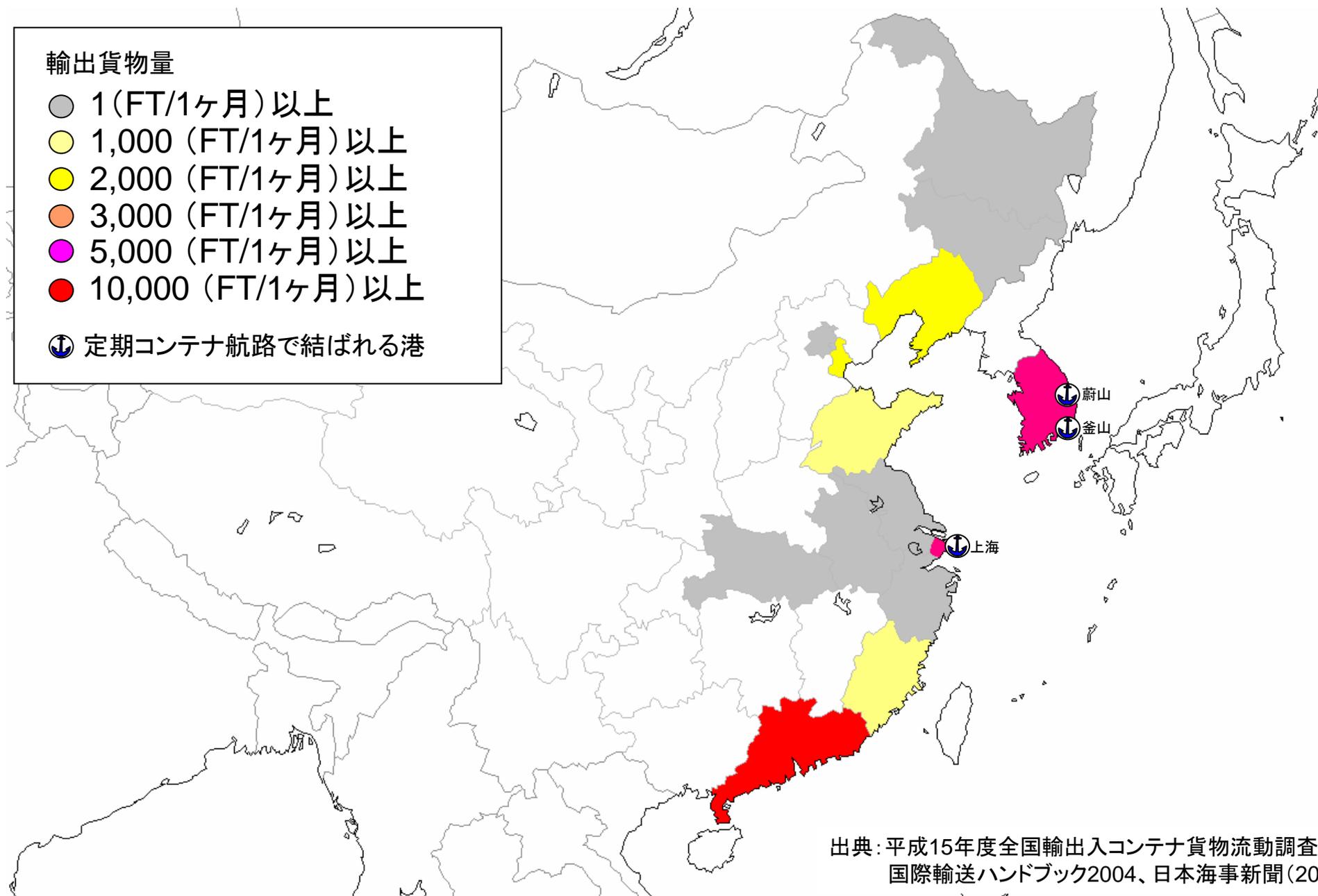
自地域港湾利用トランシップ率



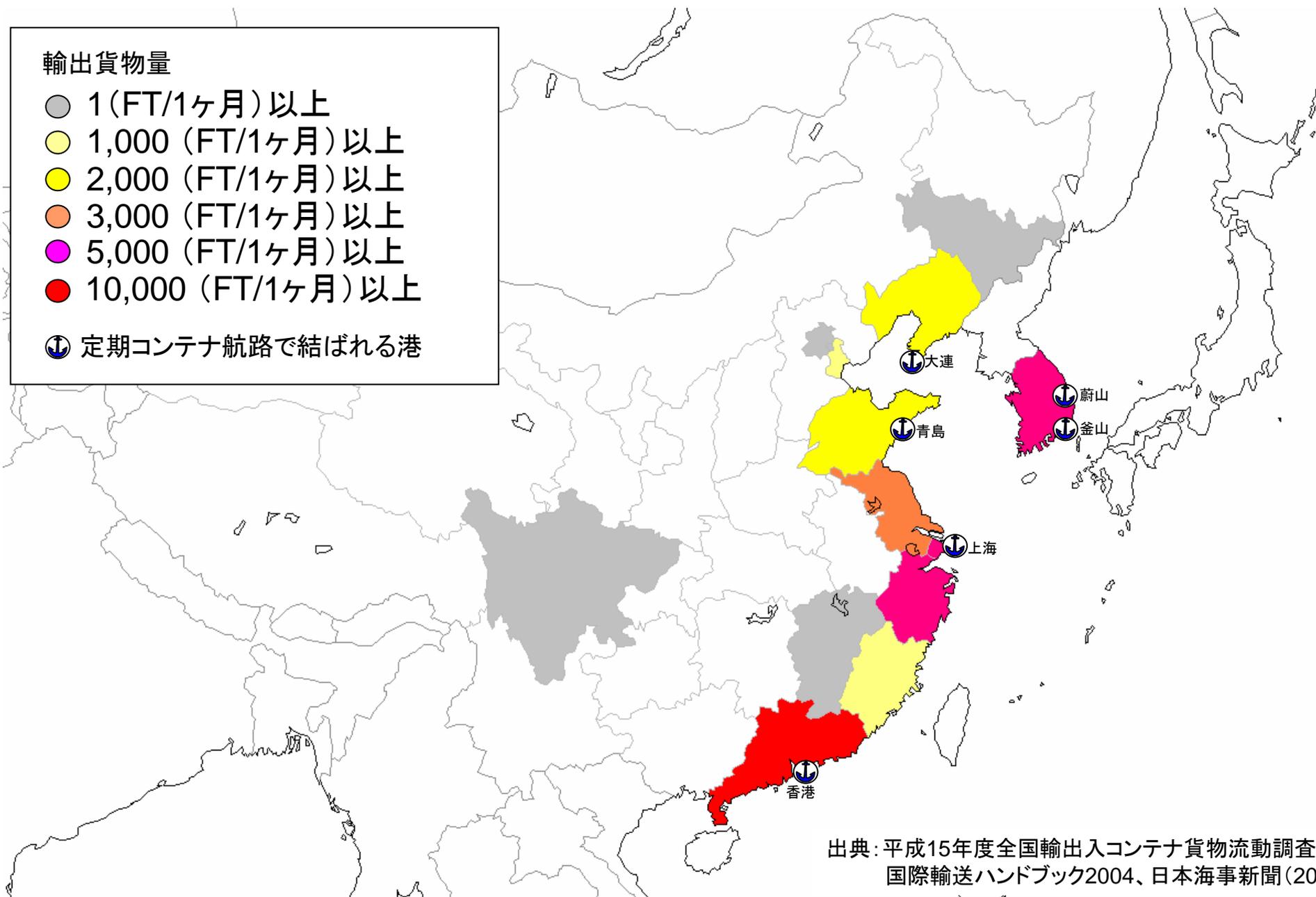
# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【関東地方】



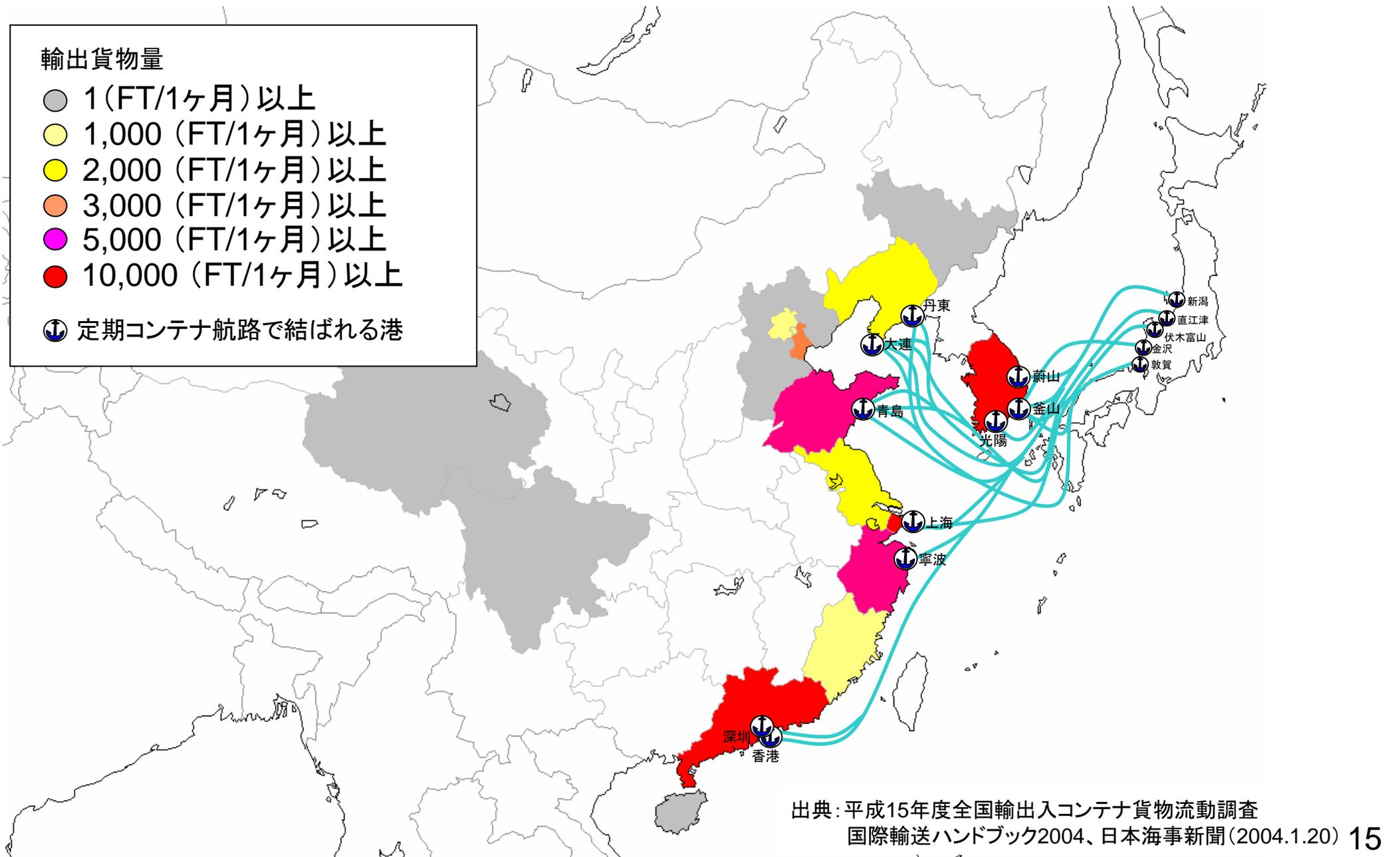
# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【東北地方】



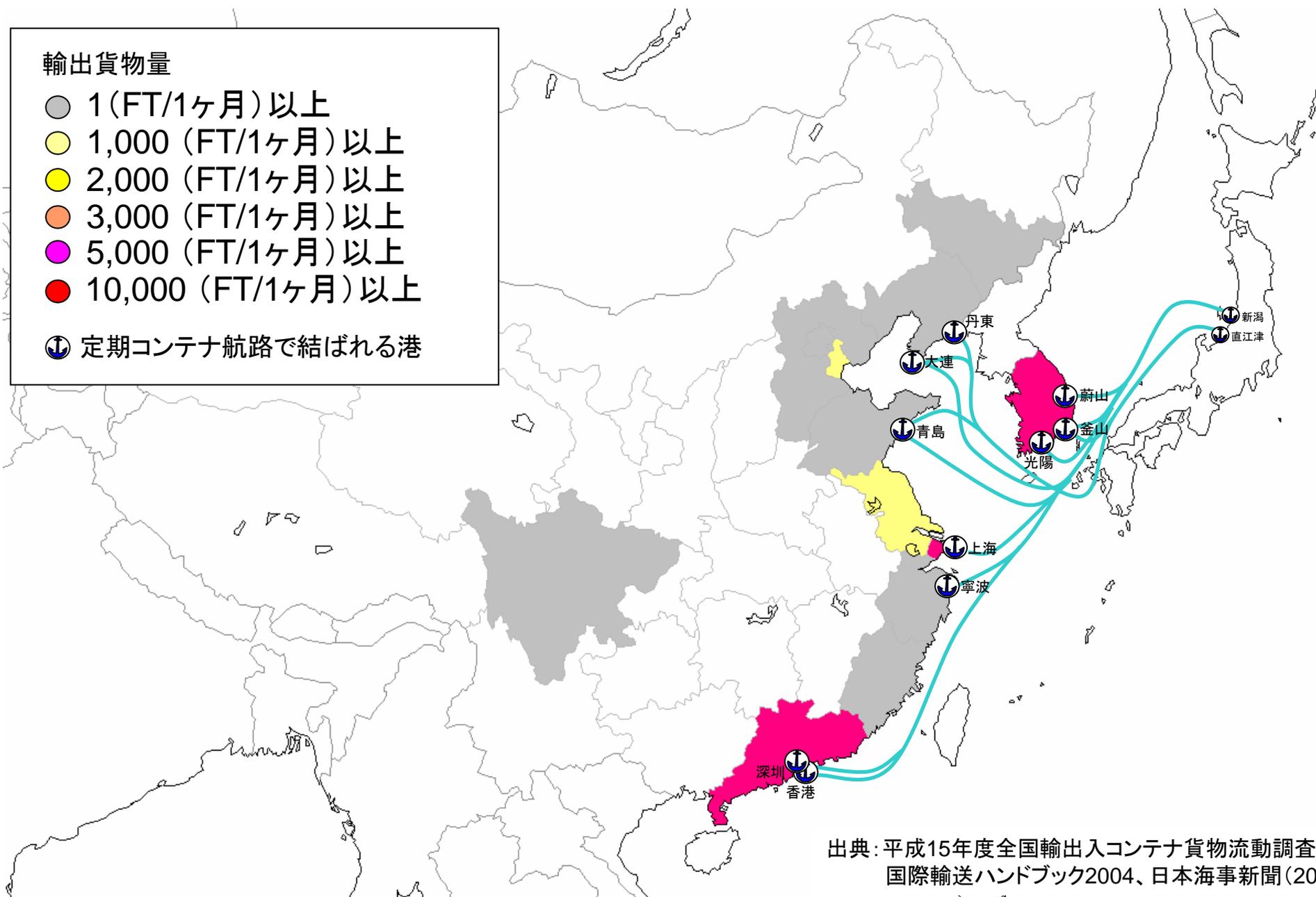
# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【四国地方】



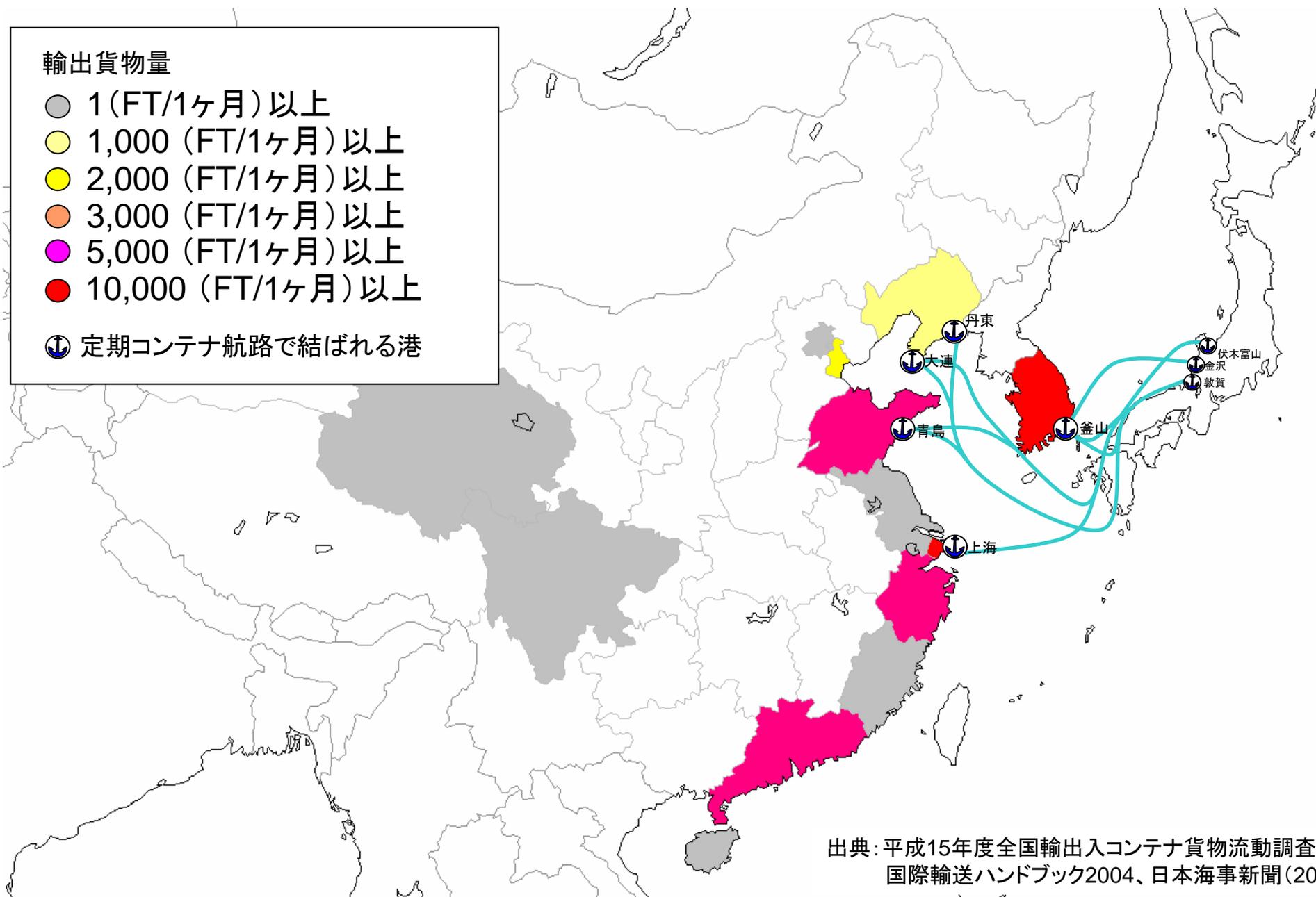
# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【北陸地方】



# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【新潟県】

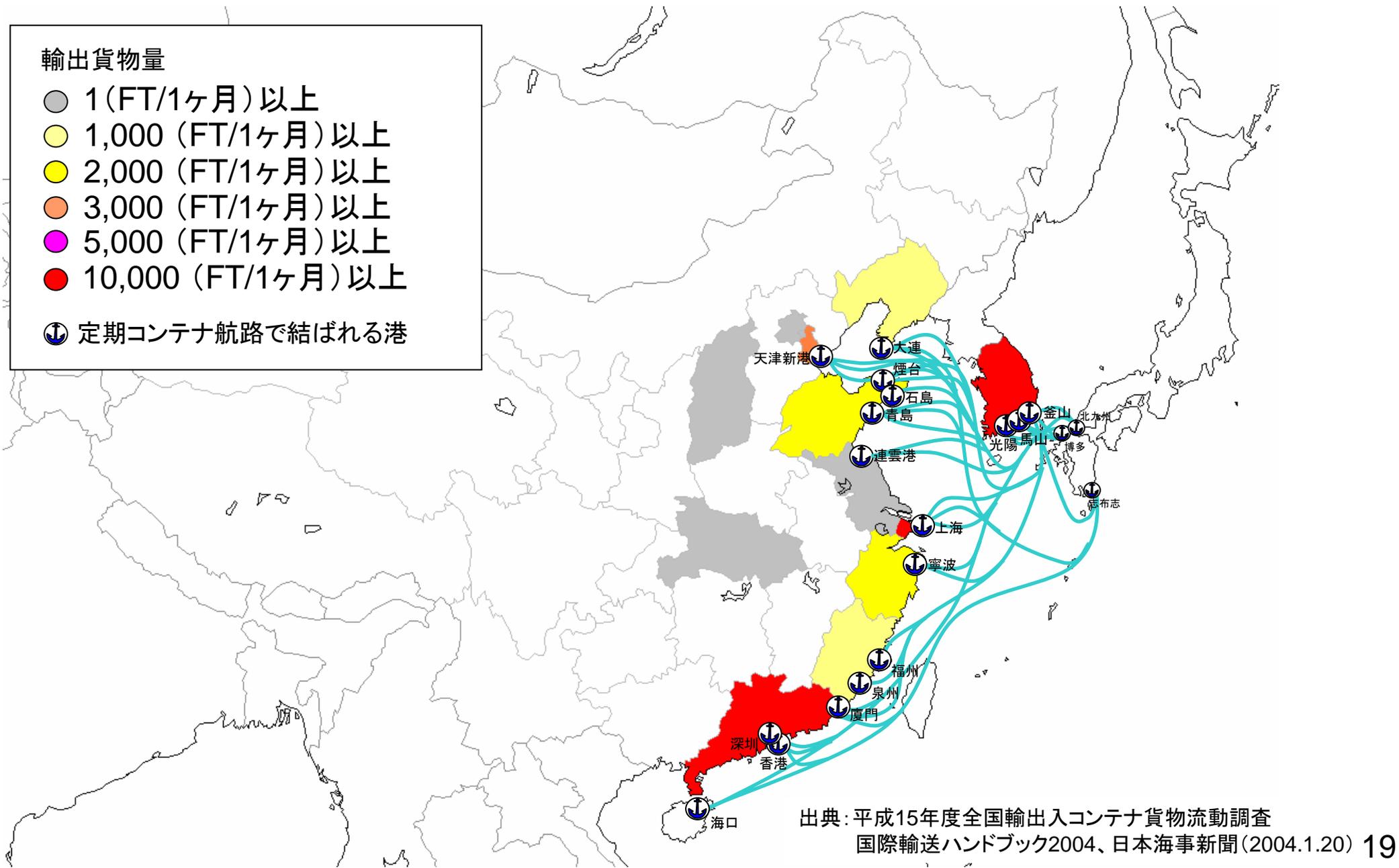


# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【北陸地方(新潟県以外)】





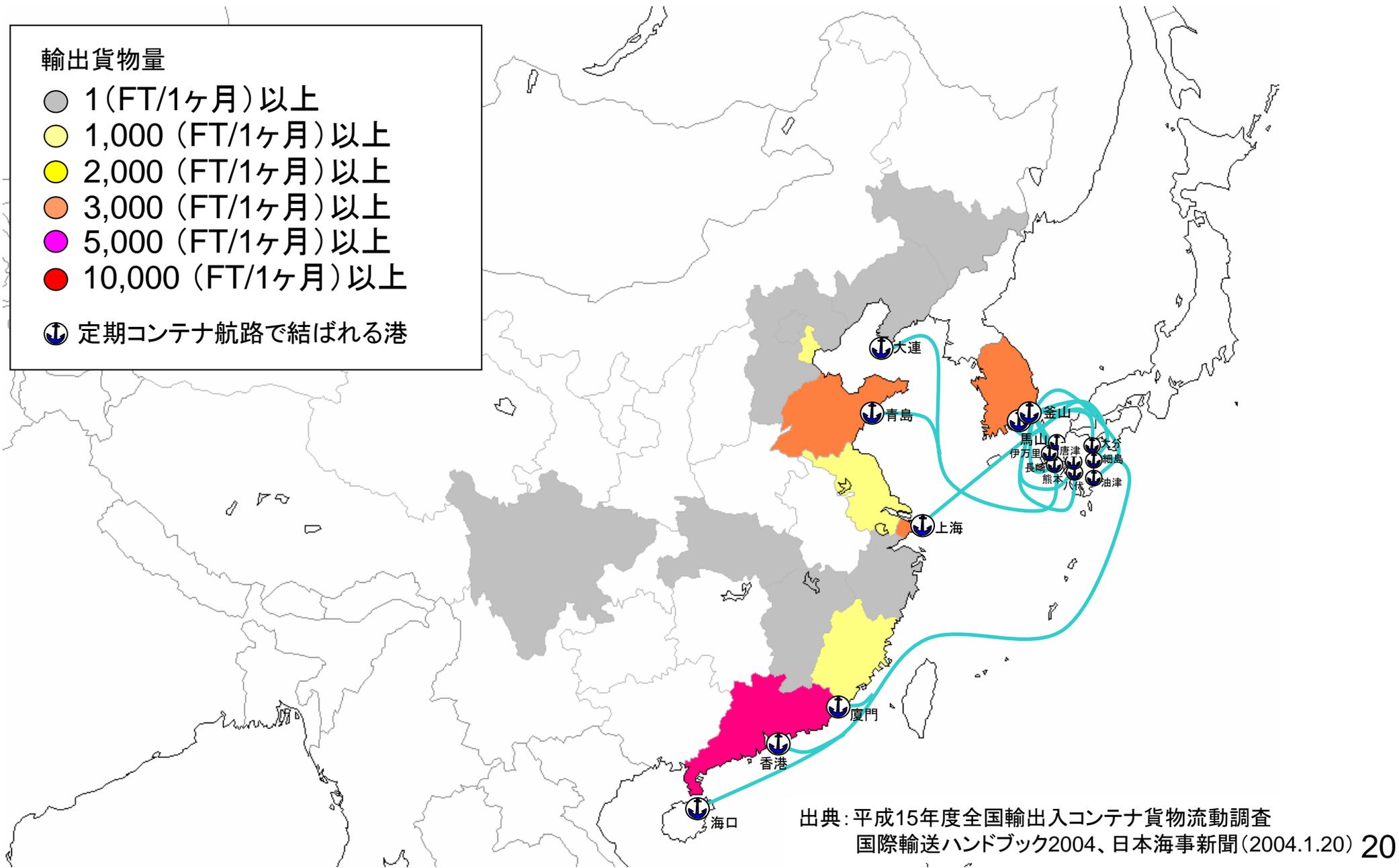
# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港【福岡県、鹿児島県】



出典：平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
 国際輸送ハンドブック2004、日本海事新聞(2004.1.20) 19

# 中国・韓国への輸出コンテナ貨物量と定期コンテナ航路で結ばれる港

【九州地方(福岡県、鹿児島県以外)】

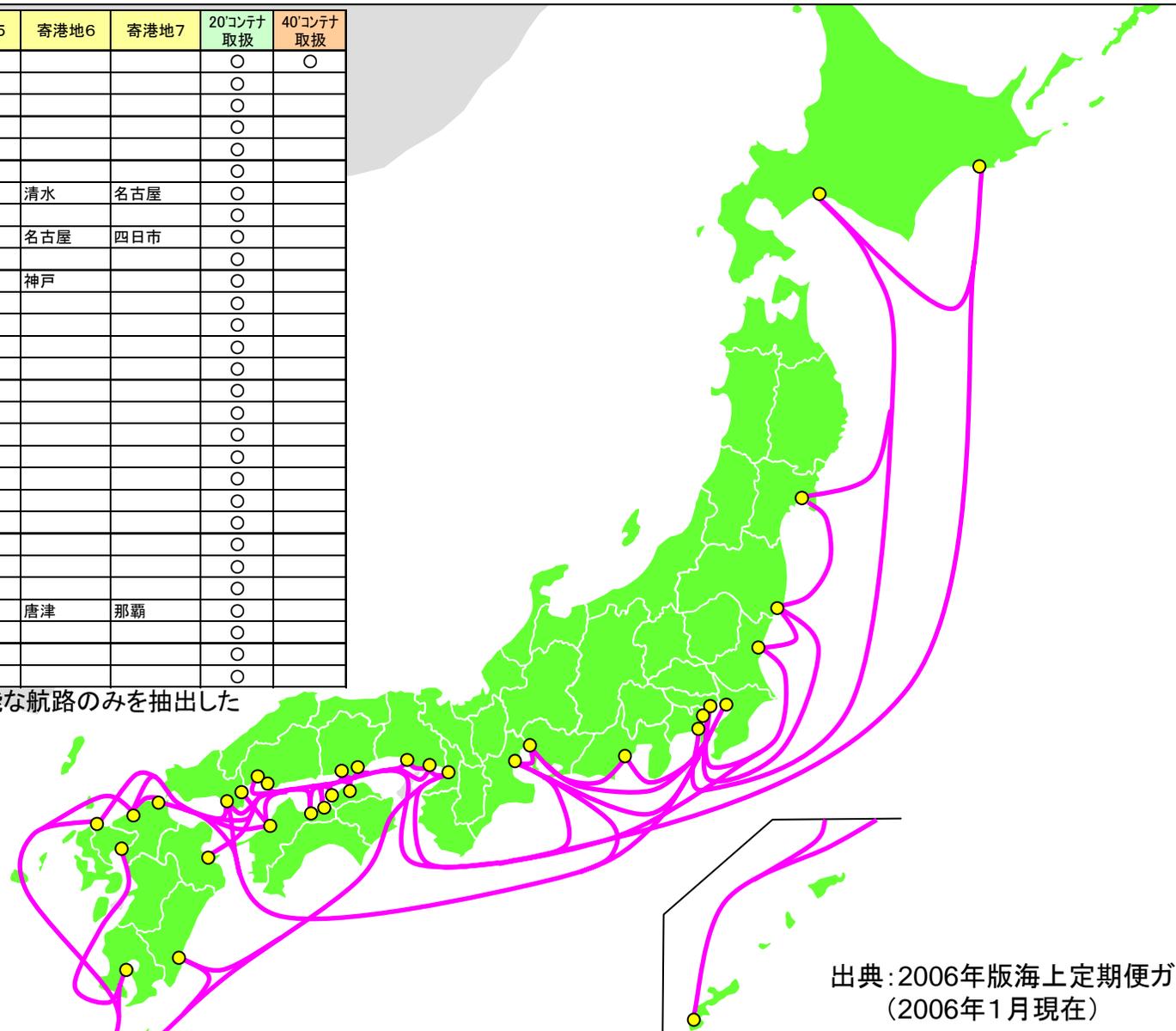


# 内航フィーダー航路の展開

○国際海上コンテナ(20ft、40ft)を輸送可能な内航フィーダーネットワークは、太平洋、瀬戸内海において展開されており、日本海側には航路が展開されていない。

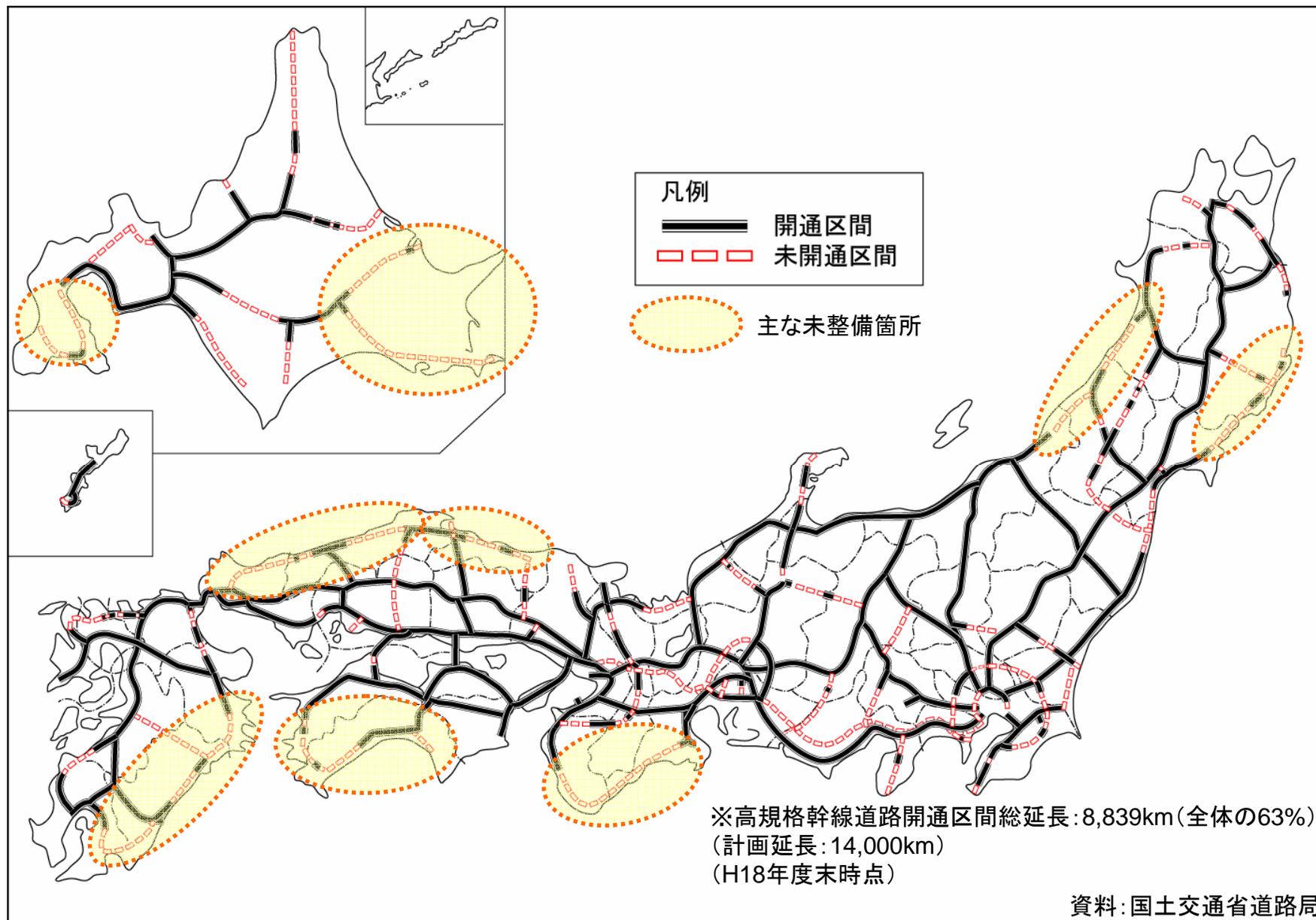
便数/週	寄港地1	寄港地2	寄港地3	寄港地4	寄港地5	寄港地6	寄港地7	20'コンテナ取扱	40'コンテナ取扱
2.0	苫小牧	横浜						○	○
1.0	日立	川崎						○	
1.0	日立	松山						○	
1.5	千葉	徳山下松						○	
1.0	千葉	四日市	北九州	徳山下松				○	
1.0	小名浜	日立	新居浜	松山	北九州			○	
適宜	苫小牧	仙台塩釜	小名浜	東京	横浜	清水	名古屋	○	
7.0	東京	横浜	清水					○	
2.5	仙台塩釜	小名浜	東京	横浜	清水	名古屋	四日市	○	
適宜	仙台塩釜	小名浜	東京	横浜	名古屋			○	
1.0	東京	横浜	名古屋	四日市	大阪	神戸		○	
適宜	名古屋	大阪	神戸	博多				○	
3.0	大阪	神戸	姫路	岡山	水島			○	
7.0	大阪	神戸	広島					○	
7.0	大阪	神戸	広島					○	
1.0	大阪	神戸	徳山下松					○	
3.0	大阪	神戸	松山	岩国				○	
2.0	大阪	神戸	高松	詫間	新居浜			○	
4.0	大阪	北九州	博多					○	
1.0	大阪	神戸	大分					○	
7.0	神戸	水島	松山	徳山下松	北九州			○	
3.0	大阪	那覇						○	
1.0	大阪	那覇						○	
1.5	大阪	宮崎	那覇					○	
1.0	釧路	苫小牧	大阪	水島	高松			○	
1.0	高松	水島	三島川之江	新居浜	呉	唐津	那覇	○	
1.0	北九州	博多	那覇					○	
2.0	博多	那覇						○	
1.0	三池	鹿児島	那覇					○	

※20ftコンテナまたは40ftコンテナの輸送が可能な航路のみを抽出した



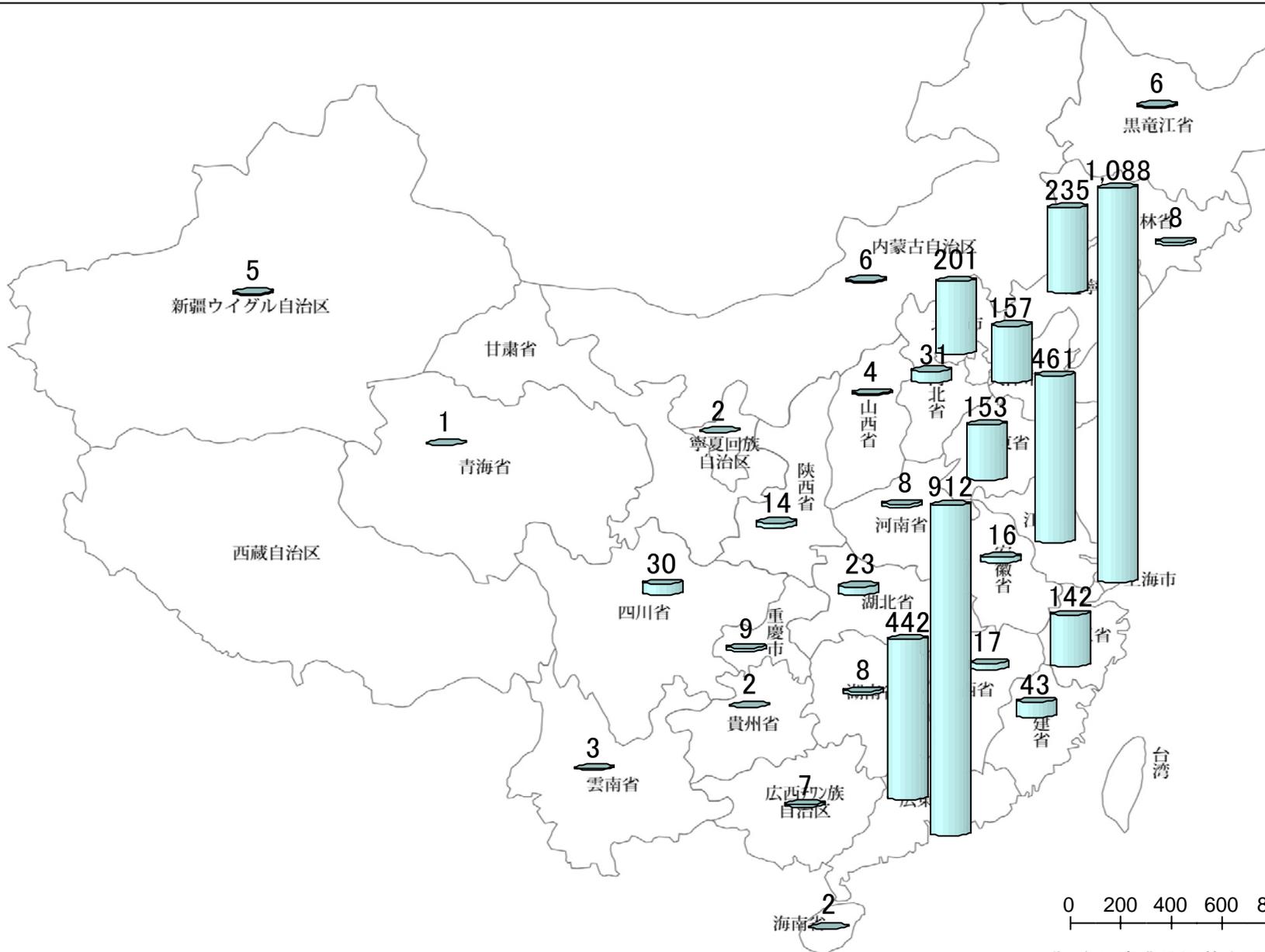
# 高規格幹線道路ネットワークの形成

○高規格幹線道路ネットワークは日本海側を中心に未整備箇所が存在している。



# 日本企業の現地法人数(2005年)

○日本企業は中国の沿岸地域を中心に幅広く進出しており、その総計は4,051社にのぼる。



# スーパー中枢港湾と地域の港湾の果たす役割(イメージ)

## 現状

### スーパー中枢港湾

- スーパー中枢港湾経由貨物は高価格である
- 基幹航路をはじめ多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークが充実
- 運賃負担力の高い貨物がスーパー中枢港湾を經由して輸出入されている

### 地域の港湾

- アジア航路は、各地域の企業のアジア地域内でのグローバルな活動にあわせ全国に展開
- 地元港湾の利用は、国内輸送距離の短縮による物流コストの低減やCO2排出量削減等の観点から優位性あり

- アジア諸港でのトランシップは、リードタイムの長期化、積み替え・蔵置の際の荷傷み、輸送の定時性が確保できない可能性
- 高価格の貨物ほど、ダイレクト輸送を指向

## 目指すべき方向

基幹航路をはじめ多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークを引き続き維持・確保

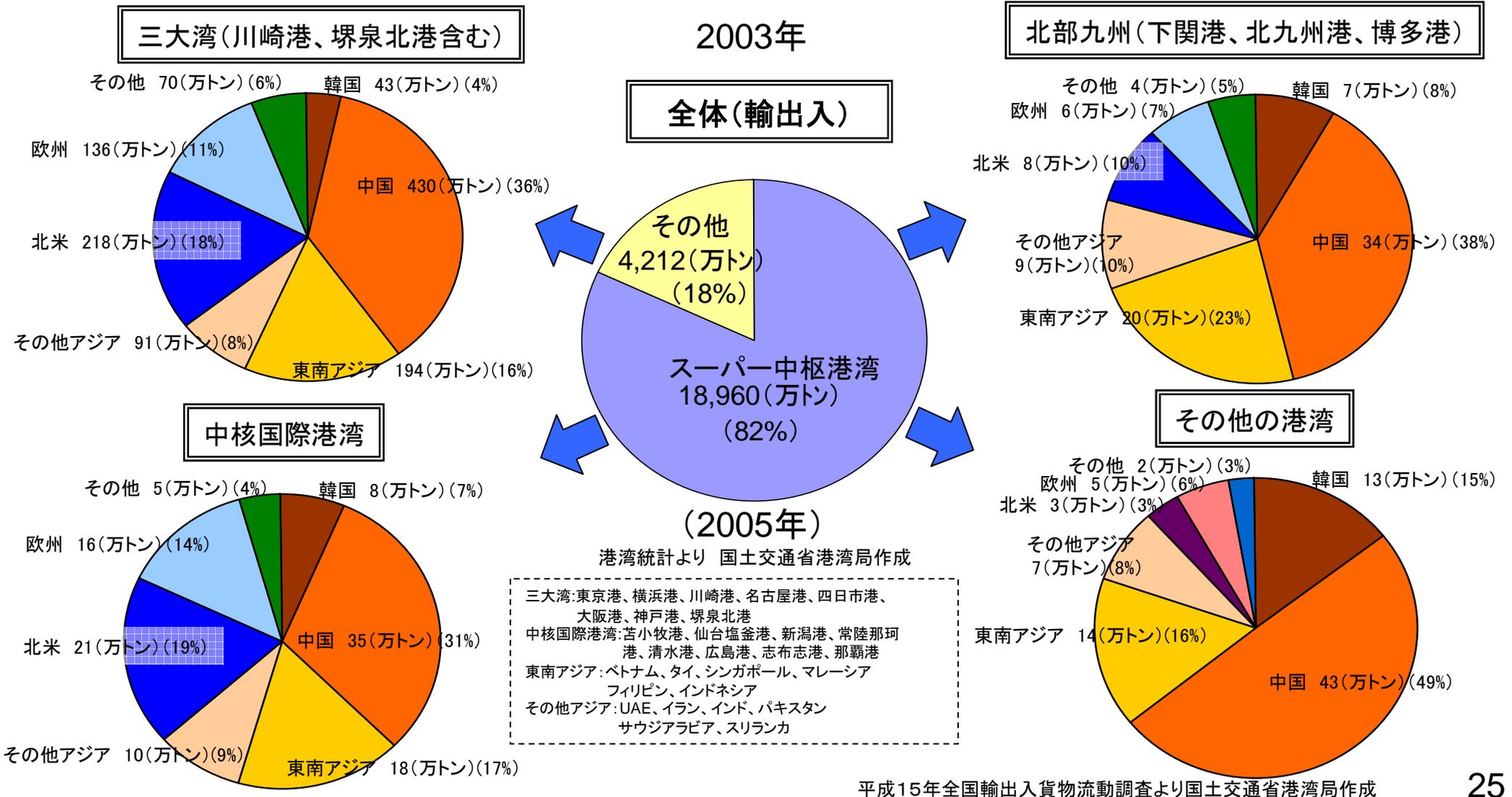
アジア地域との貿易に対応したアジア諸港とのダイレクト航路の拡充

## 果たすべき役割

- 企業のサプライチェーンの確保
- 国内陸上輸送距離の短縮による物流コストや環境負荷の低減

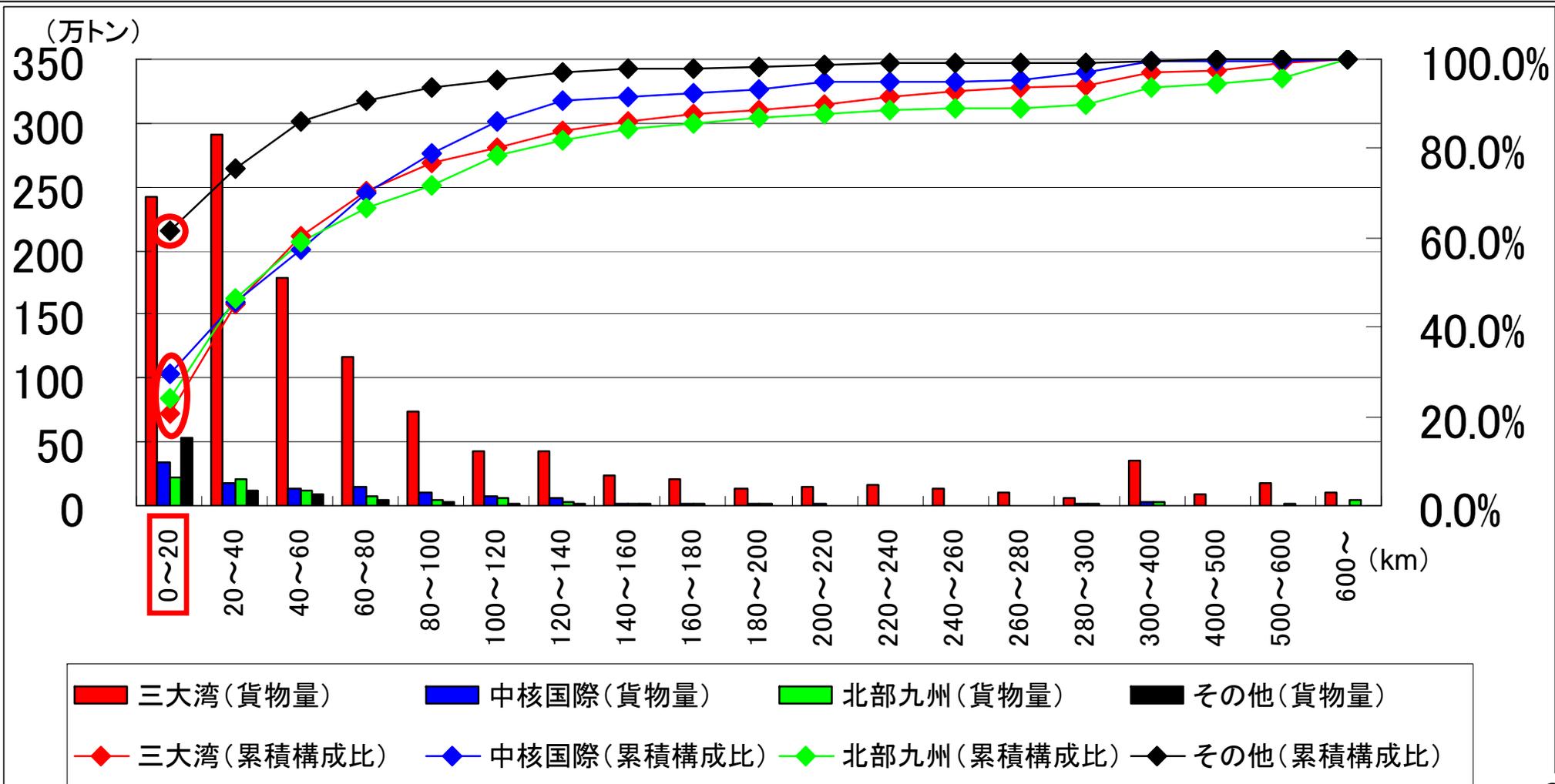
# 方面別外貿コンテナ取扱貨物量(港規模別分析)

○わが国の外貿コンテナ取扱貨物量のうち、スーパー中枢港湾が占める割合は、約8割。  
 ○全体的にアジアとの貿易が大宗を占めるが、特に「その他の港湾」※においてはアジア貨物が88%になる。  
 ※「その他の港湾」: 三大湾、北部九州、中核国際港湾を除く港湾



# 港湾の規模と物流圏の大きさ

○港湾の取扱貨物の国内発着地までの距離を、港湾の規模毎に整理すると、三大湾と北部九州の港湾および中核国際港湾では、背後20km圏内の貨物量シェアは20%~30%に過ぎないが、その他の港湾では約60%にも達する。三大湾と北部九州の港湾および中核国際港湾は、その他の港湾に比べ、物流圏の広がり大きい。



# わが国港湾に就航する国際海上コンテナ航路便数(便/週)

三大湾

北部九州

中核国際港湾

港湾	航路	北米	欧州	近海・東南アジア		その他	合計	
				韓国	中国			
東	京	20.0	5.0	83.0	10.0	42.0	3.5	111.5
横	浜	19.0	1.0	78.5	9.0	40.0	14.0	112.4
川	崎		1.0	4.0	1.0			5.0
名	古 屋	14.0	4.0	69.5	10.0	36.0	7.0	94.4
四	日 市			17.0	4.0	6.0		17.0
大	阪	6.0	2.0	74.0	9.0	42.0	3.0	85.0
堺	泉 北			1.0		1.0		1.0
神	戸	15.0	4.0	75.5	9.0	39.0	3.5	97.9
三大湾合計		74.0	17.0	402.4	52.0	206.0	30.9	524.3
(三大湾平均)		(9.3)	(2.1)	(50.3)	(6.5)	(25.8)	(3.9)	(65.5)
下	関			24.0	20.0	4.0		24.0
北	九 州			40.5	9.0	18.0	0.5	41.0
博	多	0.5	1.0	51.0	22.0	20.0	1.0	53.5
北部九州合計		0.5	1.0	115.5	51.0	42.0	1.5	118.5
(北部九州平均)		(0.2)	(0.3)	(38.5)	(17.0)	(14.0)	(0.5)	(39.5)
苫	小 牧	0.5		7.0	4.0	2.0		7.5
仙	台 塩 釜	1.0		4.0	1.0	2.0		5.0
常	陸 那 珂	0.5		2.0		2.0		2.5
新	潟			9.0	6.0	2.0		9.0
清	水	3.0	2.0	18.0	4.0	6.0		23.0
広	島	0.2		17.0	7.0	8.0		17.2
志	布 志			6.0	3.0	2.0		6.0
那	覇			5.5	1.0	1.5		5.5
中核国際港湾合計		5.2	2.0	68.5	26.0	25.5		75.7
(中核国際港湾平均)		(0.6)	(0.3)	(8.6)	(3.3)	(3.2)		(9.5)

その他の港湾

港湾	航路	北米	欧州	近海・東南アジア		その他	合計	
				韓国	中国			
水	島			11.0	(6.0)	(4.0)		11.0
徳	山 下 松			11.0	(6.0)	(4.0)		11.0
福	山			9.0	(1.0)	(8.0)		9.0
松	山			8.0	(4.0)	(1.0)		8.0
岩	国			7.0	(3.0)	(3.0)		7.0
伏	木 富 山			6.2	(4.0)	(2.0)	0.2	6.5
千	葉			6.0	(3.0)	(1.0)		6.0
三	河			6.0	(4.0)	(2.0)		6.0
今	治			6.0	(6.0)			6.0
大	分			6.0	(4.0)	(1.0)		6.0
(以下略)								
その他の港湾合計		0.5		141.2	81.0	44.0	0.2	141.9
(その他の港湾平均)		(0.0)		(3.4)	(1.9)	(1.0)	(0.0)	(3.4)
全国合計		80.1	20.0	727.6	210.0	317.5	32.6	860.3
(全国平均)		(1.3)	(0.3)	(11.9)	(3.4)	(5.2)	(0.5)	(14.1)

資料:東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州は「2007年版国際輸送ハンドブック」より、その他の港湾については、日本海事新聞(2007.1.5)より港湾局計画課作成。