

北海道港湾におけるコンテナ物流をめぐる 最近の情勢について

港湾空港部 港湾計画課 ○久保 まり
千葉 俊夫
白熊 良平

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、韓国・中国を中心としたアジア諸国のコンテナ取扱量は飛躍的に増加してきた。またこれに伴い北海道で生産・消費されるコンテナ貨物についても対アジア貨物が急増してきた。

こうした背景を受け、本報告では今後の北海道港湾の国際物流について方向性を検討することとし、平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき、北海道および各港別のコンテナ取扱量や対アジア諸国との流動について現状と課題の検討を行った。

キーワード：国際海上コンテナ、北海道、アジア諸国

1. 北海道をとりまく外貿コンテナの状況

(1) コンテナ取扱量

平成20年の北海道の外貿取扱貨物量は44,583千トン(速報値)であり、そのうち外貿コンテナ取扱量は2,786千トン(速報値)と北海道の外貿の6%を占める。また北海道の外貿コンテナ取扱量は、全国外貿コンテナ取扱量252,789千トン(速報値)1.1%に相当する。北海道港湾で取り扱われている外貿コンテナを輸出入別にみると、輸出853千トン、輸入1,933千トンとなっており、輸入超過が著しい。

図1に北海道港湾の外貿コンテナ取扱量の推移を示す。平成17年までは全国の伸び率を上回る増加を示しており、特に平成10年から平成16年までは平均して前年比20%増で推移していたが、近年は全国と同程度の伸び率で留まっている。現在までの外貿コンテナ取扱量の伸びは、中国や韓国といった近海航路での取扱量増加

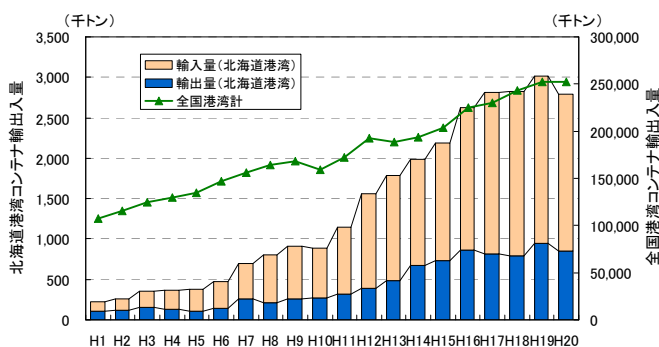


図1 外貿コンテナ取扱量の推移¹⁾

によるものである。(図2)

(2) 外貿コンテナ航路・就航便数の変化

図3、図4に北海道外貿コンテナ航路と航路数の変遷を示す。平成20年時点では、道内の6港を寄港地とする計14航路が開設されている。内訳は、釜山港と国内港湾を結ぶ韓国航路7航路、上海港等の中国港湾と国内港湾を結ぶ中国航路2航路、高雄等の東南アジアと国内港湾を結ぶ東南アジア航路1航路、シアトルと国内他港湾を結ぶ北米西岸航路1航路、中国と韓国の2カ国の各港湾と国内港湾を結ぶ中国・韓国航路3航路となっている。

平成20年と平成15年を比較すると、東南アジアへ寄港する航路が減少してきている。東南アジアとの貨物量大きな変化は確認されない(図2)ことから、東南アジア間の輸送は他港で積替し輸送する形態へ変化してきていると考えられる。

港湾別の航路の変遷については、平成10年までは北

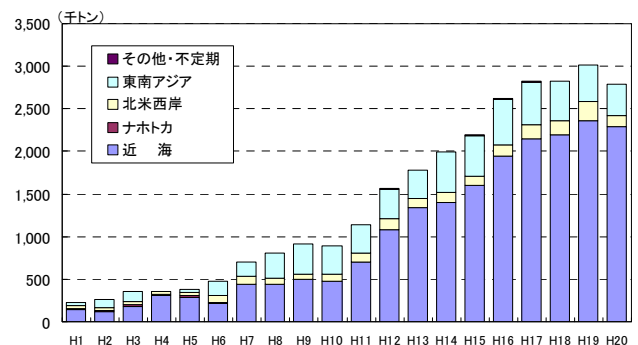


図2 北海道港湾の外貿コンテナ取扱量の推移(地域別)

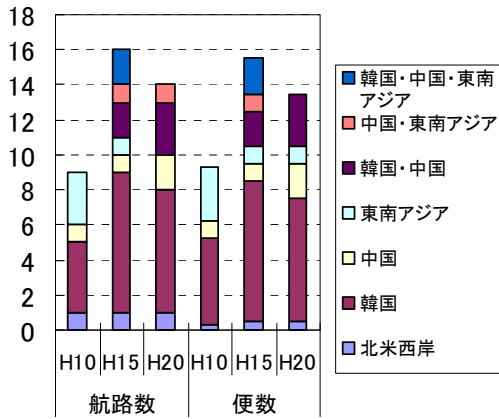


図-3 方面別航路数、便数の変遷(平成10年-平成20年)²⁾

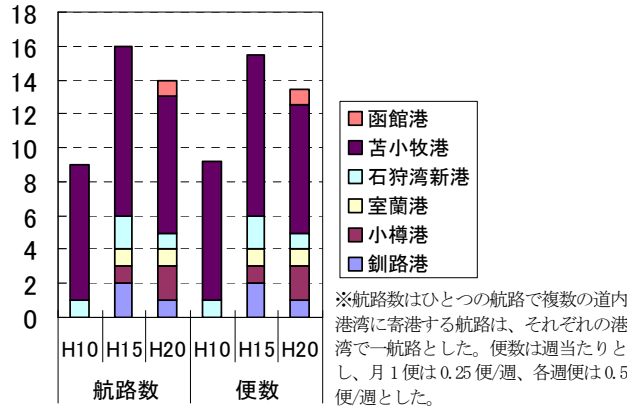


図-4 港湾別航路数便数の変遷(平成10年-平成20年)²⁾

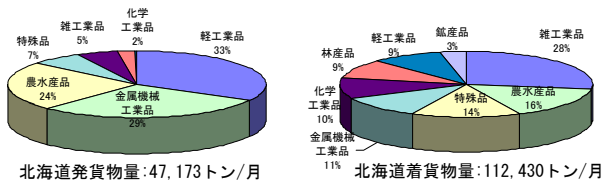


図-5 北海道発着貨物の品目割合(18品種)

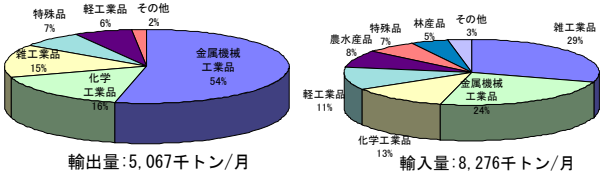


図-6 全国の輸出輸入品目割合(18品種)

海道に就航していた外貿コンテナ航路は苦小牧港、石狩湾新港の2港のみであったが、平成10年以降、この2港以外の港湾でも次々に航路が開設されている。近年では平成16年に函館港で韓国航路が開設され、平成19年には小樽港で中国航路が増設されている。

2. 全国輸出入コンテナ貨物流動調査の概要

全国輸出入コンテナ貨物流動調査は、5年に1回特定の1ヶ月間に全国の税関において輸入申告された外貿コンテナ貨物を対象とし、コンテナ輸送の実態を把握を行う全数調査である。(平成20年については11月1日～11月30日に実施)ただし少額貨物(1品目20万円以下)、軍関係貨物、コンテナ本体(空コンテナ)等の貨物は対象から除外されている。

調査は、輸出・輸入の流動状況を把握出来るように、生産地・消費地、コンテナ詰め場所・取り出し場所、船積港・船卸港、仕向国・原産国などをアンケート用紙に記入する方式で行われる。

調査項目から、以下のコンテナ流動が把握できる。

輸出：国内生産地→コンテナ詰め場所→国内船積港→

海外仕向港→仕向国

輸入：原産国(仕出国)→海外船積港→国内船卸港→
コンテナ取出場所→国内消費地

また貨物の単位はフレート・トンを用い、容積トンと重量トンの大きい方のトン数を採用している。

なお平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査期間中の道内港湾発着の貨物量は、北海道発着貨物量が47,173トン/月、北海道着貨物量が112,430トン/月であった。

3. 全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づく分析

(1) 北海道港湾の外貿コンテナ取扱品目

図5に北海道発着貨物の品目割合を示す。北海道の主な輸出品目は軽工業品(33%)、金属機械工業品(29%)、農水産品(24%)であり、この3品目で86%を占める。また、主な輸入品目は、雑工業品(28%)、農水産品(16%)、特殊品(14%)であり、これら3品目で58%を占める。図6に全国の輸出入品目の割合を示す。全国の主な輸出品目は、金属機械工業品(54%)、化学工業品(16%)、雑工業品(15%)であり、3品目で85%を占める。主な輸入品

目は、雑工業品(29%)、金属機械工業品(24%)、化学工業品(12%)であり3品目で65%を占める。

全国の品目割合と比較すると、北海道港湾は金属機械工業品の輸出割合が低く、農水産品が高い。特に北海道の外貿コンテナ貨物の輸出の中で、農水産品は24%を占めており、食糧生産基地北海道の特性を表しているといえる。

(2)北海道で生産・消費される外貿コンテナの流動

a)仕向国・原産国

表1に北海道で生産される貨物の仕向国、北海道で消費される貨物の原産国を示した。

輸出については、北東アジアが24,344トン/月と最も多く、東南アジア14,378トン/月、北米4,616トン/月への輸出量を大きく上回っている。北東アジアについて国別にみると、中国が最も多く16,400トンと一カ国で輸出全体の35%を占める。

次に北海道の輸入状況については、北東アジアからの輸入が42,710トン/月と最も多く、北米25,482トン/月、東南アジア18,286トン/月が続いている。国別にみると、中国からの輸入が36,742トン/月と最も多く、輸出・輸入ともに中国の占める割合が非常に大きいことが明確である。

b)フィーダー輸送状況

図7に北海道発着貨物のフィーダー輸送状況を示す。ここで「直行」とは、貨物の原産国、仕向国及び北海道港湾がコンテナ航路で結ばれており、他港で積替を行わないものである。また「フィーダー」とは他の港

湾で積替を行う輸送であり、海外の港湾で積替を行うものを「海外フィーダー」、国内の他港で積替を行うものを「国内フィーダー」として整理した。

調査期間の輸出貨物のうち、全体の62%が海外フィーダー、続いて国内フィーダーが25%、直行貨物が13%であり、輸出貨物の87%がフィーダーで取り扱われている状況である。特に海外フィーダーのうち釜山フィーダーが27,951トン/月と輸出全体の59%を占めていた。輸入貨物については、海外フィーダーが58%、続いて直行貨物が25%、国内フィーダーが16%であった。輸出入ともに海外フィーダー、特に釜山フィーダーの割合が過半数を占める結果であった。

続いて北海道との貨物取扱量が最も多い中国とのフィーダー輸送状況を図8に示す。中国への輸出で最も多い経路は、海外フィーダー73%であり、直行貨物15%、国内フィーダー12%と続いている。海外フィーダーについては、主に釜山港で積替が行われている。直行貨物の国内フィーダーでは、特に横浜港で積替えが行われている。

次に輸入については、海外フィーダーが58%、直行貨物が35%、国内フィーダー貨物が7%である。海外フィーダーでは輸出同様、釜山港の割合が高く全体の55%を占めている。輸出と比較し輸入では、横浜港以外の各港湾と国内フィーダーを行っている割合が高い。中国とのコンテナ貨物の取扱は、輸出入ともに海外フィーダーが主であることが明らかである。

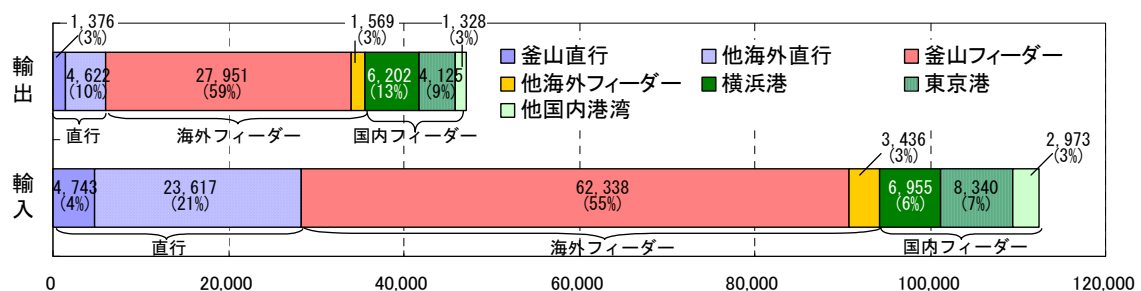


図7 北海道発着貨物のフィーダー輸送状況

(トン/月)

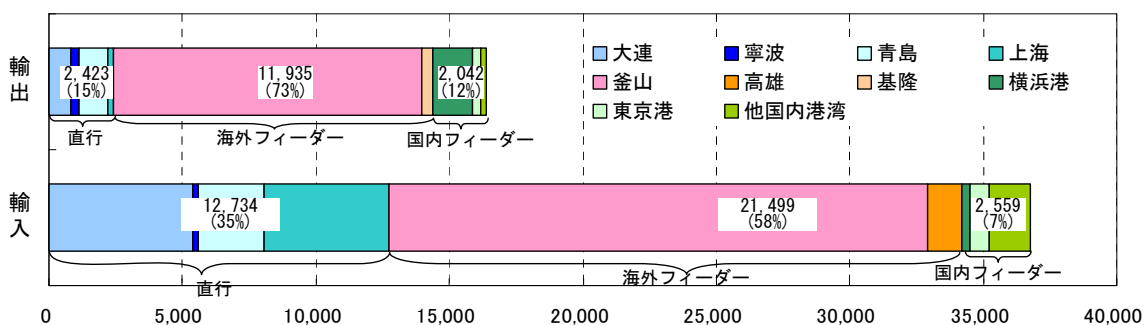


図8 中国とのフィーダー輸送状況

(トン/月)

4. 各港ごとの分析について

北海道の港湾の各港ごとの特徴について述べる。ただし、使用した各港湾の取扱貨物量は、直行、または海外フィーダーで取り扱われたものを対象とし、国内フィーダーで取り扱う貨物は除外した値である。

(1) 取扱貨物量の港湾別シェア

調査期間中の北海道の外貿コンテナの取扱量シェアを図9に示す。輸出入全体で苫小牧港が69%と最も多く、石狩湾新港、釧路港、小樽港、室蘭港、函館港と続く。コンテナ貨物の取扱は苫小牧港に集中している状況にある。

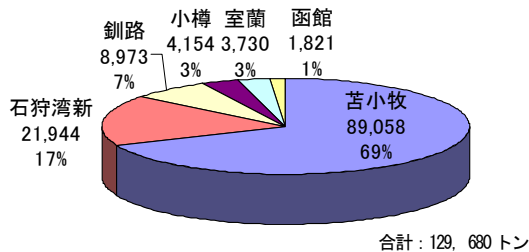


図9 北海道外貿コンテナ取扱貨物量のシェア (輸出入合計)

(2) 港湾別取扱品目

図10に各港の輸出貨物の品目別割合を示す。背後圏に大規模な製紙工場が立地している苫小牧港、釧路港は、紙・パルプの輸出が最も多く、主に東南アジアに向けて輸出されている。函館港、小樽港、石狩湾新港は水産品が多く、これらは主に加工用として中国に輸出されている。室蘭港については中国、東南アジア向けの鋼材が輸出の大部分を占める。

図11に各港の輸入貨物の品目別割合を示す。苫小牧港については取扱品目が多様であり、背後の産業で使用する原材料から家具や衣類などの生活用品まであらゆるものの取扱がある。石狩湾新港と小樽港については、背後の札幌市等で消費される家具や衣類、製造食品などの生活用品の取扱が多い。輸入品目では各港の特徴が明確にみられた。

(3) 仕向国・原産国

図12、図13に各港の輸出貨物の仕出国、輸入貨物の仕向国を示す。輸出貨物の仕向国では、苫小牧港、函館港、小樽港、石狩湾新港は、北東アジアへの貨物が

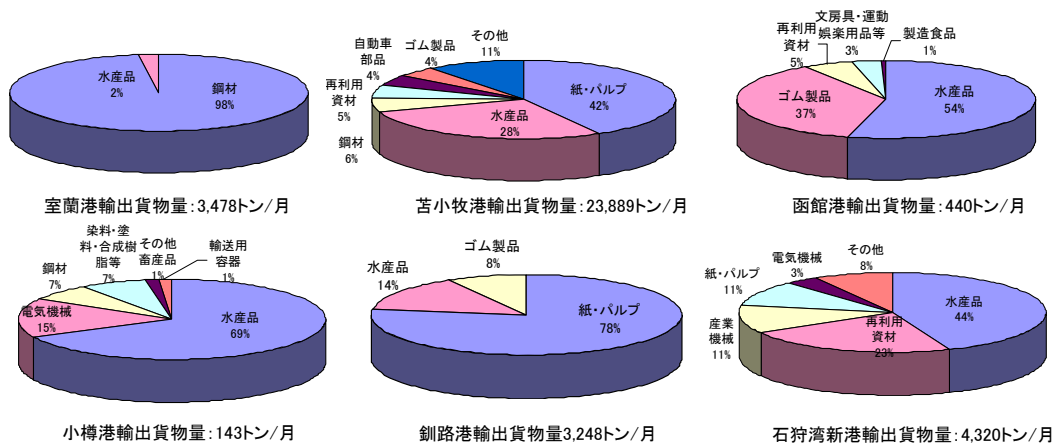


図10 各港の輸出品目割合

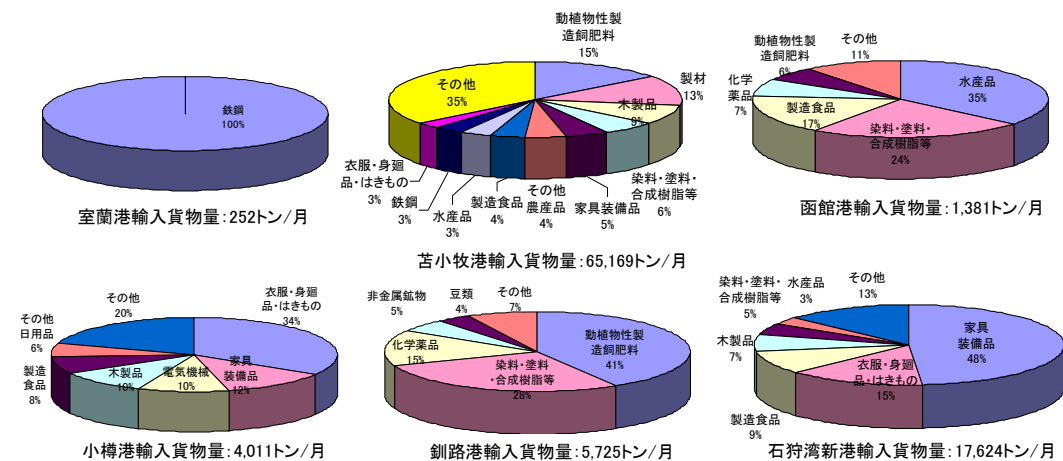


図11 各港の輸入品目割合

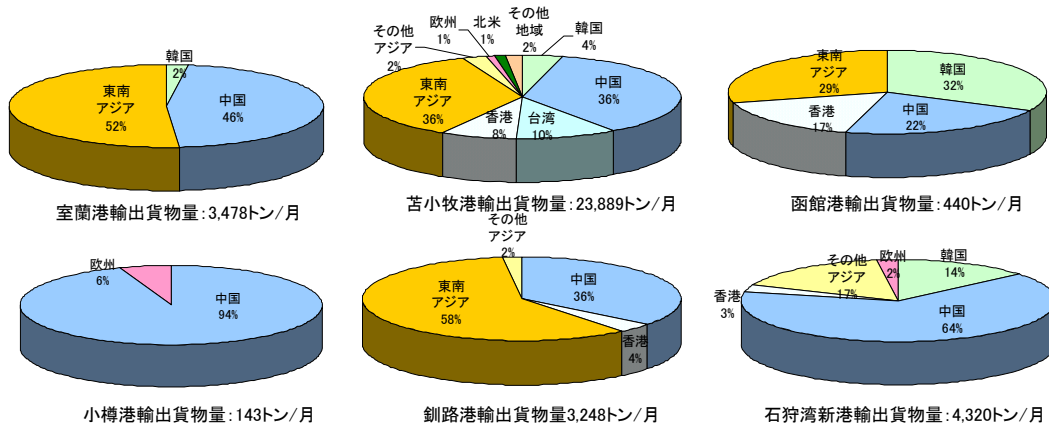


図-12 各港の輸出貨物の仕向国

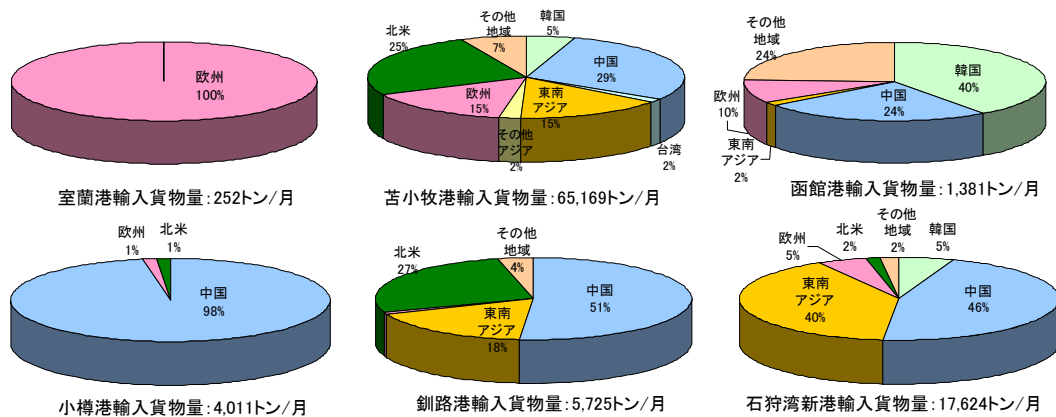


図-13 各港の輸入貨物の仕向国

最も多い。北東アジアを国別にみると、苫小牧港、小樽港、石狩湾新港の3港については中国への貨物、函館港については韓国への貨物が最も多い。釧路港、室蘭港はこれら4港と異なり、東南アジアへの貨物が最も多い結果であった。

輸入品の仕出国では、室蘭港を除く全ての港湾で北東アジアからの貨物量が最も多い。国別にみると函館港のみ韓国からの貨物が最も多く、水産品や製造食品が輸入されている。

(4) 生産圏と消費圏

図14、図15に各港を利用する貨物の生産圏と消費圏を示す。苫小牧港の輸出は、62%が道央地区（札幌市地区以外）からの貨物であり、続いて道北地区16%、道南地区8%である。輸入は、背後圏である道央地区（札幌市地区以外）が66%と最も大きい。苫小牧港は背後圏である道央地区の貨物を主に扱いながらも、外貿コンテナ航路就航便数が多く利便性が高いことから、外貿定期コンテナ航路のない道北地域の貨物をはじめ広範囲の圏域の貨物を取り扱っている。

石狩湾新港の輸出は、道央地区（札幌市地区以外）37%、道南地区25%、道央地区（札幌市地区）18%の順である。輸入は、道央地区（札幌市地区）が71%であり、背後圏の札幌市などで消費を目的とした貨物が輸入されて

おり、背後圏の生活を支える港湾として利用されていることがわかる。

釧路港は輸出入ともに約95%が道東地区であり、背後圏での貨物を主に扱う。函館港、室蘭港についても同様の傾向が確認された。

5. まとめ

(1) 北海道港湾の今後の現状と課題

これまでの分析から導かれた結果を示す。

- ・北海道の外貿コンテナ取扱は航路数の増加に伴い年々増加傾向にあるが、依然として輸入過多の状態にある。
- ・北海道の取扱品目は全国と比較し、輸出入において農水産品の割合が高く、金属機械工業品の割合は低い。
- ・北海道港湾のコンテナ貨物の流動については、北東アジアとの流動量が多く、特に輸出入ともに中国との流動が多い。
- ・輸送形態は輸出入ともに海外フィーダーの割合が高く、特に釜山フィーダーが過半数を占める。
- ・各港湾は背後圏の貨物を主に取扱っており、取扱品目や仕出国・仕向国においてそれぞれ特徴が確認できる。
- ・航路数および便数の多い苫小牧港に取扱量が集中し

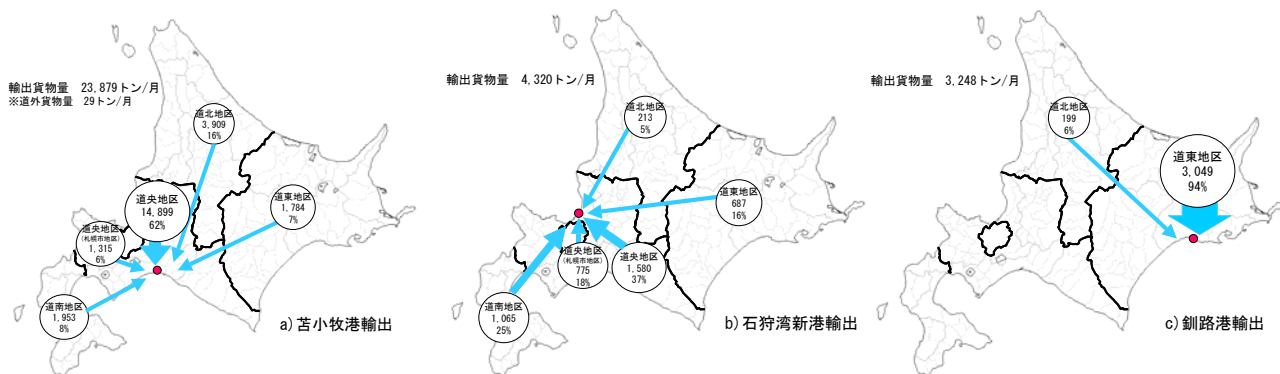


図-14 各港を利用する貨物の生産圏

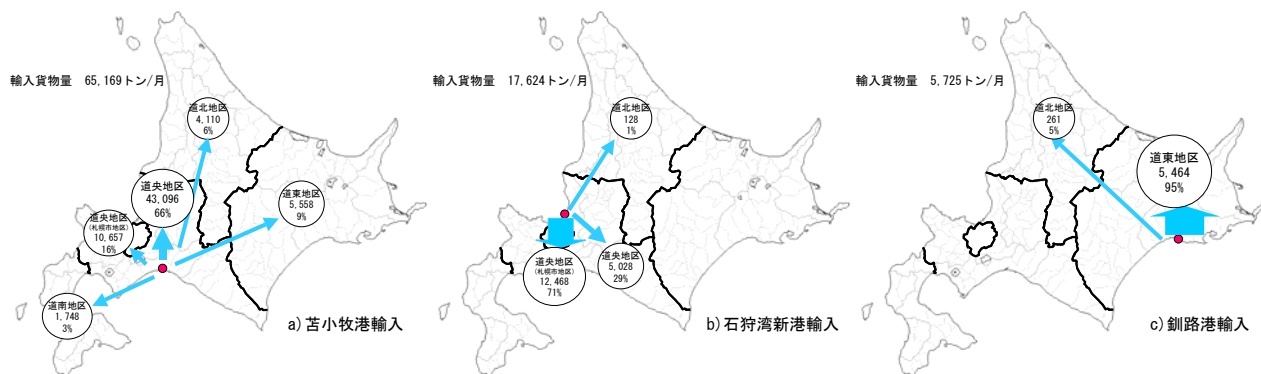


図-15 各港を利用する貨物の消費圏

ており、生産圏、消費圏の直近の港湾ではなく利便性の高い苫小牧港を利用する結果となっている。

(2) 考察

北海道のコンテナ取扱は、フィーダーで輸送されている割合が高く、輸入超過が著しい。取扱量も全国の1.1%と非常に少ない。しかし一方で、北海道の港湾は地理的特性や取扱品目においてポテンシャルも有している。例えば地理的特性としては、北米～苫小牧のコンテナ航路がアジアで最短であること、北米～東アジアは津軽海峡を経て一直線で結ばれている点がある。北海道港湾のコンテナ流動は、今後も中国を中心としたものになると考えられるため、この地理的特性を活かし中国や北米とのダイレクト便を増加させ、北海道港湾が東アジアの玄関港としての役割を担う取組も考えられる。また取扱品目では、全国よりも農水産品の取扱割合が大きいという点がある。農水産品は季節変動性の大きな貨物であるため、安定的な量を確保する事は難しいが、ベースカーゴとなる製造業関係の貨物を増加させることで、食糧生産基地北海道を活かした農水産品の輸出拡大が期待できる。これらの取組により、低コストで早い輸送が可能となり取扱貨物の増加が見込まれる。また北海道の各港湾は、背後圏に密着した貨物の取扱を行っているという特徴を持っていることから、各港湾において市民生活や地域産業を支え

る様々な貨物の取扱が増加することにより、港湾を中心とした背後圏の経済を循環、向上させる効果が期待できると考える。

6. あとがき

本稿では、平成20年度のコンテナ流動調査に基づき北海道及び各港湾別のコンテナ貨物取扱量や輸送状態の現状と課題について検討をおこなった。今後は取扱金額の観点も合わせ、北海道港湾の国際物流の方向性を検討することも必要であると考えられる。

参考文献

- 1) 国土交通省総合政策局：「港湾統計(年報)」
- 2) 北海道建設部：北海道港湾統計年報平成20年