

北海道発着貨物のコンテナ物流における 航路選択の特性

北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 ○古屋 武志
三岡 照之
大西 里奈

経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化し、日本発着の海上コンテナ貨物は国際的な基幹航路の寄港が減少する一方、東アジア主要港で積み替えされる貨物は増加傾向にある。こうした背景を受け、本報告では、既往統計調査やヒアリング結果に基づき、北海道発着貨物のコンテナ物流における航路選択の特性を分析し、北海道の海上物流をとりまく現状と課題の検討を行う。

キーワード：コンテナ物流、内航フィーダー、トランシップ、荷主の航路選択

1. 北海道発着のコンテナ貨物の流動特性と問題点

北海道内港湾の外貿コンテナ取扱量は、7割超を占める苫小牧港を中心に堅調に増加してきた（図-1）。

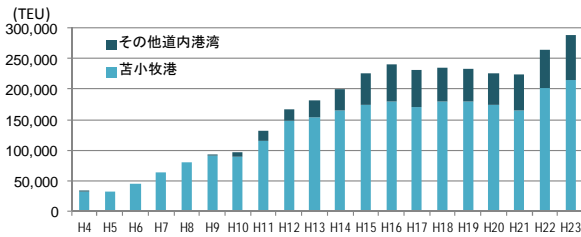


図-1:北海道内港湾の外貿コンテナ取扱貨物量の推移

道内港湾への外航定期コンテナ航路の寄港回数を方面別に分析すると、韓国航路は苫小牧港、他港ともに増加傾向にあるが、中国航路（中国・韓国航路含む）は減少傾向にある。東南アジア航路は平成20年を持って航路再編でなくなり、台湾航路も平成24年4月を持って廃止となったが、いずれも貨物量の不足等が理由となっている。北米航路は以前から隔週航路が定期的に就航している。

このように、北海道港湾の外貿コンテナ取扱貨物量・寄港回数は増加しているものの、各方面¹⁾への直送航路のネットワークは先細り、韓国航路、特に釜山港への集中が進んでいるのが現状である（表-1）。

表-1:北海道港湾への外航定期コンテナ航路の年間寄港回数
(括弧内は苫小牧港)

(寄港回数/年)	H5	H10	H15	H20	H23
韓国航路	44(44)	180(135)	314(128)	281(149)	415(204)
韓国・中国航路	0	0	254(220)	148(98)	111(111)
中国航路	0	29(29)	52(0)	89(0)	52
台湾航路	22(22)	38(38)	0	35(35)	※40(40)
東南アジア航路	26(26)	106(100)	76(59)	17(17)	0
北米航路	22(22)	26(26)	26(26)	27(27)	26(26)
ナホトカ航路	10(10)	0	0	0	0
合計	124(124)	379(328)	722(433)	597(347)	644(381)

注)台湾航路には、韓国・中国を経由する場合も含む。香港航路は、中国航路に含む。H23台湾航路は、ナホトカ(ウラジオストク)にも寄港する。

Takeshi Koya

これらの道内港湾発着貨物のうち、東アジア主要港7港²⁾で積み替えられた割合を示す海外トランシップ（以下、T/S）率を見ると全道計73%、苫小牧港68%と高い割合を示す。東アジア主要港7港のうち、北海道では釜山港の利用割合が圧倒的であり、これは韓国航路の増加による海外T/S貨物の集中を示すものである。

一方、道内港湾からは内貿コンテナ船・RORO船・フェリーによる多様な内貿ユニットロード網が形成されており、内貿ユニットロード貨物量は全国1位である。これらの内貿ユニットロード網を活用した内航フィーダー輸送や鉄道輸送により京浜港でT/Sされた後、海外に輸出される貨物も相当量存在する。

北海道発着貨物のコンテナ物流の流動特性を把握するため、国土交通省港湾局による「平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の調査結果を用いて、各方面別（東アジア・東南アジア・北米・欧州）・品目別の利用航路（道内港発 直送/京浜港T/S/道内港発 釜山港T/S）の特性を分析する。さらに、船会社等関係者へのヒアリングを通して、航路選択や航路参加・撤退にあたっての意思決定にあたっての特性についての考察を行う。

2. 北海道発着貨物の方面別利用航路の特性

(1) 北海道発着貨物の方面別貨物量シェア

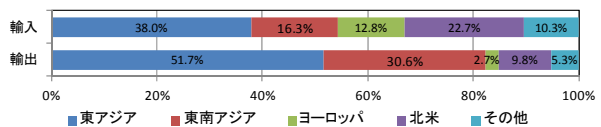


図-2:方面別貨物量の割合(平成20年11月)

北海道発着貨物の方面別シェアは、図-2のとおり、輸

出は82%がアジア向けが占めており、欧米向けは13%に過ぎない。輸入は54%がアジア発、35%が欧米発が占める。

(2) 北海道発着貨物の荷積・荷卸港別シェア

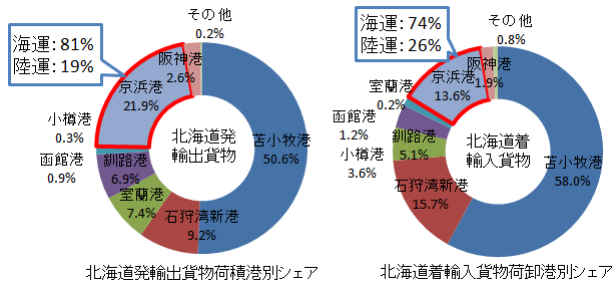


図-3:北海道発着貨物の荷積・荷卸港別シェア (H20.11)

北海道発着貨物について、輸出入港湾について整理すると、図-3のような傾向が示された。

輸出においては、苫小牧港活用が51%を占めているが、国際コンテナ戦略港湾である京浜・阪神港まで輸送しT/Sされた後、輸出される貨物も24%ある。

輸入においては、苫小牧港利用が58%を占め、京浜・阪神港に輸入され、積み替えられた後、道内に移入される貨物が16%存在する。このうち、内航フィーダー貨物を示す海運の割合は輸出入共に7割以上の割合がある。

(3) 北海道発着貨物の利用航路別シェア

北海道発の輸出貨物のうち、北海道内港湾から仕向国に直送される貨物、東アジア主要港でT/Sされる貨物、京浜港・阪神港まで内航フィーダーされた後、T/Sされた貨物の割合を、方面別に整理した(表-2、表-3)。

a) 輸出貨物

輸出	北海道内港湾発			京浜港 T/S	阪神港 T/S
	計	直送	海外T/S		
東アジア	86%	27%	59%	11%	3%
東南アジア	91%	0%	91%	9%	0%
北米	6%	0%	6%	92%	2%
欧州	22%	0%	22%	51%	27%

東アジア向け貨物は、北海道内港湾から海外T/Sを利用する割合が59%であり、直送が27%、京浜・阪神港T/Sの利用は14%であった。

東南アジア向け貨物は、海外T/Sの利用が91%と大勢を占め、京浜・阪神港T/Sの利用は9%と少ない。

北米向け貨物は、京浜港T/Sが92%と高い割合を示しており、海外T/Sの利用は9%と少ない。なお、北米向け直送航路はあるものの、後述の理由により利用はない。

欧州向け貨物は、京浜港T/Sが51%、欧州航路との接続が多い阪神港T/Sが27%と高い割合を示しており、海外T/Sの利用は22%と少ない。

b) 輸入貨物

北海道内港湾着の貨物に着目すると、輸出に比べ北海道内港湾着貨物の割合が高い。特に直航航路を有する東

表-3. 北海道着輸入貨物の利用航路別シェア

輸入	北海道内港湾着			京浜港 T/S	阪神港 T/S
	計	直送	海外T/S		
東アジア	94%	43%	51%	3%	2%
東南アジア	97%	0%	97%	2%	0%
北米	72%	40%	32%	28%	0%
欧州	78%	0%	78%	15%	7%

アジア、北米発貨物は4割超が直送されている。

東南アジア発貨物は、海外T/S港を経由し北海道内港湾に輸入される割合が97%であり、ほぼ海外T/S港により道内に輸送されていることがわかる。

北米発貨物は、直送が40%、京浜港T/Sの利用が28%、海外T/Sの利用が32%となっている。直送貨物の割合が高いのが特徴である。

欧州発貨物は、海外T/Sの利用が78%、京浜港T/Sが15%、阪神港T/Sが7%となっている。輸入は輸出貨物に比べて海外T/Sの利用が高くなっている。

3. 方面別・品目別の荷主の航路選択の動向分析

(1) 東アジア方面貨物の航路選択 (図-4)

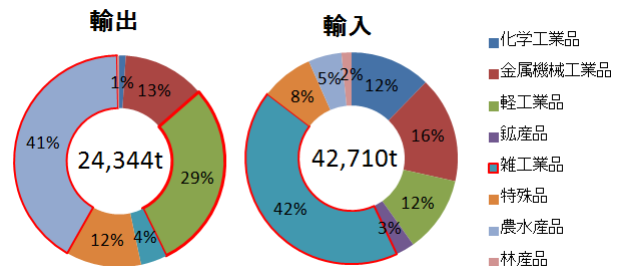


図-4:東アジア方面の道内発着貨物の品目別割合(H20.11)

a) 輸出

道内発東アジア向け輸出貨物のうち農水産品が29%、軽工業品が41%を占めている。

農水産品の仕向国の9割は中国であり、かつ、その99.9%は水産品が占める。中国向け貨物の輸送経路をみると、67%が釜山港T/S、21%が直送(大連港、青島港、寧波港向け)、8%が京浜港T/S、4%がその他であった。中国向け水産品の用途は、中国の消費者向けも増えつつあるが、中国で加工され、日本を含む他国に再輸出される加工用水産品が主である。軽工業品の仕向国は中国が40%、韓国17%、台湾29%、香港13%と分散している。このうち、紙・パルプが主な輸出品となっている。軽工業品の42%が釜山港T/S、18%が京浜港T/S、38%が直送、2%がその他であり、直送・京浜港T/Sの割合が比較的高い。

b) 輸入

東アジアからの輸入貨物は雑工業品が42%を占め、次いで金属機械工業品、化学工業品、軽工業品の割合が高くなっている。原産国別を見ると、全輸入量の96%は中国を原産国とする貨物である。このうち、衣服・身廻品・はきもの、家具装備品が72%を占めている。中国発

の雑工業品の輸送経路をみると、62%が釜山港T/S、直送が28%、京浜港T/Sが4%、阪神港T/Sが2%であった。

c) 中国方面の航路の特性

中国方面の航路は輸送量が多いことから、道内港湾間での貨物獲得競争が激しい。苫小牧港、小樽港から直送航路が就航し、その他の港湾からも釜山港T/Sで結ばれている。中国への直送航路があっても寄港地によっては、中国国内の内航フィーダーの利便性の問題から、釜山港T/Sの方が輸送日数が短くなることもある。中国航路の場合、荷主は道内の複数のネットワークの中から、基本的には仕出地、納入地が近く、陸送コストが安くなる港湾を選択する傾向にある。

(2) 東南アジア方面貨物の航路選択 (図-5)

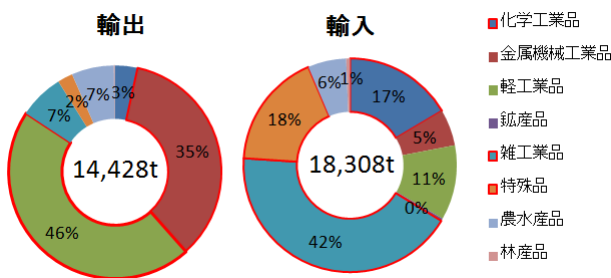


図-5: 東南アジア方面の道内発着貨物の品目別割合 (H20.11)

a) 輸出

東南アジア向け輸出貨物は軽工業品が46%、金属機械工業品が35%となっている。

金属機械工業品は鋼材、自動車部品が主な輸出品となっており、釜山港T/Sが90%、京浜港T/Sが10%となっている。金属機械工業品の内訳は鋼材、自動車部品が主である。軽工業品は紙・パルプが主な品目となっており、93%が釜山港T/S、6%が高雄港・基隆港(台湾) T/Sとなっている。このように、高付加価値の貨物が輸出されているものの、釜山港T/Sの割合が大きいのが現状である。

なお、東南アジア向け道内港湾発着貨物の相手国は、マレーシア27%、タイ23%、インドネシア18%、ベトナム15%、その他18%であり、各国に分散している。

b) 輸入

東南アジアからの輸入貨物は雑工業品が42%、特殊品が18%、化学工業品が17%を占める。

雑工業品のうち、家具・装備品が69%を占めており、全てが釜山港T/Sにより輸入されている。特殊品のうち、動植物性製造飼料が90%を占めており、80%が釜山港、10%が高雄港、9%が京浜港より輸入されている。このように、輸出と同様、釜山港T/Sの割合が大きい。

なお、東南アジア発道内港湾向け貨物の相手国は、タイ42%、ベトナム21%、マレーシア19%、インドネシア14%、その他3%であり、各国に分散している。

c) 東南アジア方面の航路の特性

東南アジア航路は昭和63年に開設され、当初は苫小牧港からシンガポールまでの航路であったが、その後航路縮小・ルート変更により、台湾までの航路となり、2012年4月をもって廃止された。船舶の小型化による複数港寄港を行う戦略をとっていたものの、定時性の確保が難しくなり航路は廃止になったという。道内港湾への影響は、もともとの取扱貨物が減っていたことから軽微であった。しかし、貨物量がある程度存在することを踏まえると、輸送時間短縮・物流コスト削減の観点から、直送航路の再就航の需要は潜在的にあると考える。

なお、多くの釜山航路有する韓国船社は、元来東南アジア向け貨物は不得意としていたが、近年は集荷を重視しており、航路を充実させているという。

(3) 北米方面貨物の航路選択 (図-6)

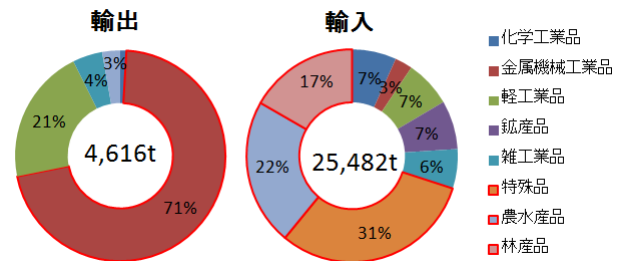


図-6: 北米方面の道内発着貨物の品目別割合 (H20.11)

a) 輸出

北米向け輸出貨物は金属機械工業品が71%、軽工業品が21%となっている。特に金属機械工業品のうち、91% (全体の65%) を自動車部品が占めている。自動車部品の97%が京浜港T/S、釜山港T/Sはわずか3%である。また、軽工業品のうち95%を紙・パルプが占めており、100%が京浜港T/Sである。

b) 輸入

北アメリカからの輸入貨物のうち、特殊品(動植物性製造脂肥料が99.8%)が31%、農水産品(主にニンジン)が22%、林産品(主に製材)が17%を占める。動植物性製造脂肥料は直送が53%、京浜港T/Sが17%、釜山港T/Sが30%を占める。農水産品は直送が22%、京浜港T/Sが41%、釜山港T/Sが35%を占める。林産品は直送が61%、釜山港T/Sが39%を占める。

c) 北米方面の航路の特性

北米航路は、東アジア・東南アジア航路と異なり、輸出においては京浜港T/S、輸入においては直送航路の割合が大きい点が特徴である。

輸出貨物の京浜港T/S利用が多い理由は、輸出貨物は、リードタイムや定時性・安全性に関して厳しい工程管理が要求される品目が多く、柔軟・正確な対応が可能な京浜港が選択されるためと考えられる。また、自動車製造

業を例にとると、北米向けサプライチェーンの一角として外貨コンテナ輸送は重要視されており、北海道を含む各地の工場生産された部品が名古屋港、京浜港等で積み込まれ、自動車の構成部品を一つの船舶でまとめて北米の自動車組立工場に輸送することで、在庫やリードタイムの圧縮によるコスト削減に貢献しているという。

一方、輸入で直送航路が多い理由は、苫小牧港の就航航路が北米西岸との最短ルートをとっているためである。一方、動植物性飼肥料や林産品に比べて、農水産品の直送割合が低い理由は、就航船舶が冷凍コンテナを取り扱っていないためである。直送の輸出貨物が少ない理由は、北米方面に向かう際に苫小牧港に寄港しないため、直送する場合、却って輸送日数が長くなるためと考えられる。苫小牧港からの輸出貨物が増加すれば、輸出に適したスケジュールも船社が検討するものと考えられる。

(4) 欧州向け貨物の航路選択 (図-7)

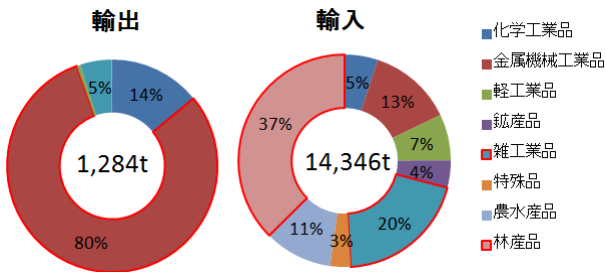


図-7: 欧州方面の道内発着貨物の品目別割合 (H20.11)

a) 輸出

欧州向け輸出貨物のうち、金属機械工業品が80%を占める。金属機械工業品のうち、鋼材が38%、自動車部品が37%、産業機械が17%を占める。鋼材は22%が京浜港T/S、78%が阪神港T/Sを占める。また、自動車部品は64%が京浜港T/S、36%が釜山港T/Sを占める。

b) 輸入

欧州からの輸入貨物のうち、林産品が37%、雑工業品（主に木製品）が20%を占める。林産品は京浜港T/Sが10%、阪神港T/Sが19%、釜山港T/Sが70%を占める。木製品は京浜港T/Sが7%、釜山港T/Sが93%を占める。

c) 欧州方面の航路の特性

欧州方面の航路は、京浜港経由と釜山港経由で輸送距離・日数の違いが少ない。しかし、輸出については、自動車部品等、北米方面航路と同様の理由により、京浜港を利用する割合が高い品目もある。輸入については、釜山港T/Sの利用が高い傾向にある。

4. 方面別のコスト、リードタイム、船社の特性

(1) 輸送コストの比較

Takeshi Koya

表-3: 香港向け貨物の輸送コストの比較

項目	Case	香港向け	
		釜山T/S	京浜T/S
海上運賃・積み替え料金		¥32,000	¥132,000
各種サーチャージ計		¥49,800	¥49,800
輸送費用合計		¥81,800	¥181,000

注) 20ftコンテナ(ドライの場合) (換算レート: \$=¥80)
出典) 平成23年度 北海道港湾における国際物流機能検討業務

貨物を道内から海外に輸送しようとする場合、直送航路を利用する場合は、一般的に一番安くなる。直送航路がない場合は、国内または海外のハブ港湾までフィーダー輸送を行い、本船に積み替える (T/S) する必要がある。

ハブ港湾として京浜港と釜山港を設定し、苫小牧発香港向けの20ftドライコンテナの輸送コストを比較した (表-3)。京浜港T/Sは釜山港T/Sに比べ、輸送費用合計が2倍程度となっている。理由は苫小牧港からの海上運賃・積み替え料金の差が大きいためと考えられる。北米等他方面の貨物の価格は明らかになっていないが、近距離ほど海上運賃の差が生じやすく、長距離ほどその差が小さいという。なお、表-3の費用はスポット (1航海毎の契約) 価格の一例であり、スポット・長期契約の違い、輸送時期の違い等により、価格は大きく変動する。

(2) リードタイムの比較

苫小牧港発の香港、北米西岸、欧州向け輸出貨物について、直送、釜山港T/S及び京浜港T/Sのリードタイムの比較を行った。

a) 共通事項：釜山港T/S、京浜港T/Sのリードタイム

釜山港T/Sの場合、釜山港までの輸送日数が3日、本船への積替えにかかる日数が3~5日の計6~8日が発生する。また、北海道港湾から釜山港に輸送する場合、冬期は不安定な日本海の天候の影響を受ける。なお、苫小牧港から釜山港に接続する航路は、現在週6便存在する。

京浜港T/Sの場合、京浜港までの輸送日数が2日、本船への積替えにかかる日数が1~2日の計3~4日が発生する。同経路は海上輸送距離が短い、太平洋側の気候が日本海側に比べ安定するため欠航が少ない、内航コンテナ船、RORO船、フェリー等の輸送経路の多様性等により、釜山航路に比べ、定時性が確保されている。なお、苫小牧港から京浜港に接続する内航航路は全て合わせると週数十便し、ルートも多岐にわたる。

b) 香港向け貨物のリードタイム (表-4)

表-4: 香港向け貨物のリードタイムの比較

項目	Case	香港向け	
		釜山T/S	京浜T/S
苫小牧発→釜山着/京浜着		3日	2日
釜山/京浜での積替え		3~5日	1~2日
釜山発/京浜発→香港着		4~5日	3~4日
所要日数合計		10~13日	6~8日

出典) 平成23年度 北海道港湾における国際物流機能検討業務

香港向け貨物は、京浜港を経由する場合、釜山港経由

の約半分の日数で到達することができる。

c) 北米向け貨物のリードタイム (表-5)

表-5. 北米西岸向け貨物のリードタイムの比較

項目	Case	北米西岸向け		
		直送	釜山T/S	京浜T/S
苫小牧発→釜山着/京浜着			3日	2日
釜山/京浜での積替え	(輸出) 23日		3~5日	1~2日
釜山発/京浜発 →シアトルorロングビーチ着	(輸入) 12日		9~11日	8~10日
所要日数合計			15~19日	11~14日

注) 最短航路の場合 出典) 2011年度版 国際輸送ハンドブック

北米向け貨物は、京浜港を経由する場合、釜山港経由の約75%の日数で到達することができる。北米西岸の主要港と京浜港の距離が、釜山港との距離に比べて近いこともリードタイムが短縮される理由である。なお、苫小牧港からは北米西岸航路が隔週便で就航しているが、輸入には適した航路であるものの、輸出は他の国内港湾に寄港した後、遠回りでは北米に向かうルートであるため、輸出貨物の取扱はほとんどないのが現状である。

d) 欧州向け貨物のリードタイム (表-6)

表-6. 欧州向け貨物のリードタイムの比較

項目	Case	欧州向け	
		釜山T/S	京浜T/S
苫小牧発→釜山着/京浜着		3日	2日
釜山/京浜での積替え		3~5日	1~2日
釜山発/京浜発→ロッテルダムorハンブルグ着		27~33日	28日
所要日数合計		33~39日	31~32日

注) 最短航路の場合 出典) 2011年度版 国際輸送ハンドブック

欧州向け貨物は、京浜港を経由する場合、輸送距離は寄港地数により違いがあるものの、釜山港経由に比べ、約90~100%の日数で到達する。京浜港は欧州とは離れた位置にあり、北米航路に比べるとリードタイムにおける優位性が高いとはいえない。

5. 道内荷主の航路選択理由の分析

外貿コンテナの物流は、外国貨物を安く又は早く輸送したいと考える荷主の航路選択の結果の集落と捉えることができる。航路の選択は、基本的に荷主が最終的な決定権を持っている。そこで、船社、船舶代理店等に道内荷主の航路選択の判断基準についてヒアリングを行った。

なお、荷主には「荷送人」と「荷受人」が存在するが、いずれが意思決定権を持つかは輸送費の負担等の契約条件 (CIF、FOB等) により異なる。荷主に代わり輸送手段の手配を代行するフォワーダーも、荷主の概念に含める。

(1) 道内港湾の選択にあたっての判断基準

港までの陸送距離と港でのコンテナ利用料が、荷主の港湾選択に与える影響について考察を行う。一般に、札幌市都心から出荷する場合、苫小牧港(距離60km)までの

Takeshi Koya

陸送運賃は、石狩湾新港(距離15km)を利用する場合、1.5倍~2倍になるという。そのため、生産・消費地の近傍にある港湾が優位と思える。

一方、コンテナ容器の手配は、利用港に空コンテナの余裕がない場合、遠方の港湾より空コンテナを回送する必要がある。そのため、取扱量の少ない港湾や輸出入バランスが悪い港湾の場合、コンテナの回送コストが追加され、コンテナの利用料が高くなる傾向にある。このため、近傍の港湾が必ずしもコスト上優位とはいえない。

なお、貨物の速達性や代替性を重視する荷主の場合、コストよりも航路の選択肢・寄港頻度が多い港を選択する傾向にある。

(2) 京浜・釜山港T/Sの航路選択にあたっての判断基準

荷主は契約する船舶代理店が提示する複数の航路の中から目的地、輸送価格、リードタイム、定時性等について勘案し、荷主にとって最適となる航路を選択する。道内港湾からの直送航路がない東南アジアや欧州方面への輸送の場合、内航フィーダー(京浜港T/S等)・海外トランシップ(釜山港T/S等)のいずれかのルートを選択することとなる。

船舶代理店は荷主に、出発地から目的地までのトータルの行程案で提案する。荷主は「本船(基幹航路の就航船)が目的地の近傍に寄港するか」「全体行程の輸送日数・価格」、「本船とフィーダー船の接続の安全性」等を総合的に判断して航路の選択する。「トランシップ地点として京浜港と釜山港のどちらを利用するか」という点は、上記の判断のコスト・輸送日数・安全性に係る。

海外トランシップ港湾は貨物トラブル(破損、遅延等)が発生した場合の対応が、国内港湾に比べて水準が低い傾向にあるため、トランシップの安全性を重視し、京浜港T/Sを選択する荷主もいる。

本船とフィーダー船の関係について更に解説する。本船(大手海運会社)とフィーダー船(釜山フィーダー、内航フィーダー船社)は、提携関係を結んでいる場合が多い。例えば、内航フィーダー事業を行うA社は大手海運大手会社のB社と提携している。B社は釜山港を使用しない戦略をとっている場合、B社の本船が接続するには、A社を利用し京浜港T/Sを行う必要がある。また、大手海運会社が、京浜・釜山両港への寄港ルートを有し、定時性・安全性が高い京浜港T/S、コストが魅力の釜山港T/Sの両者を荷主が選択できるように、各フィーダー会社と提携している場合もある。

(3) 輸出入の不均衡と輸出入コンテナ運賃の変動

北海道の輸出入量は1:3の輸入超過にあるため、輸出のコンテナ運賃は輸入より安い。これは、空コンテナ

が余っているため輸出コンテナの獲得が容易なためである。一方、輸入料金には帰り荷の空コンテナの配送コストが加味されるため、道内のコンテナ運賃は他地域に比べ高くなる。また、往復貨物が確保できる荷主の場合は、割引価格が提示されることが多い。

また、季節による需要の変動が顕著なリーファーコンテナの場合、輸出の太宗を占める水産品の需要は冬に集中し、使用料金が高騰する等価格の変動が顕著である。

(4) 契約条件の設定にあたっての判断基準

短期（スポット）と長期契約（半年～1年）では短期契約の件数の方が多い。基本的には長期契約で貨物量が多い場合は輸送費は安価になるが、(3)の理由により価格の変動が大きいことから、逆転することもありえる。

(5) 韓国船社の特性

北海道から近海・東南アジア方面への輸送にあたっては、釜山トランシップ航路に就航する韓国船社の存在感は極めて大きい。苫小牧港の場合、釜山航路には4社が参入しており、4社（日本船社1社、韓国船社3社）の中での競争激化が、更なる価格低下に拍車をかける状況にある。これら韓国船社は激しく競争しており、貨物シェア・実績は毎月のように変動するという。

釜山港は京浜港等の国際戦略港湾に比べ、積み替えに時間がかかるといわれていたが、釜山新港の整備が進み、旧港との横持ちが減少したこともあり、荷役効率に余裕が生まれ、徐々に定時性は高まりつつある。

6. まとめ

(1) 東アジア向けの直送航路ネットワークの拡大

船社がコンテナ航路の新設を判断する際、重要なのは輸出貨物の安定的確保であるという。北海道発貨物のうち8割が東アジア・東南アジア向けであるものの、直送航路で寄港可能な目的地が少なく、結果的に釜山港 T/S への依存度が高まっている。道内からの海上輸送コストの低下のためには、直送航路の輸送コスト・日数の優位性に着目し、高付加価値の品目を取扱う荷主への直送航路の優位性を周知し、中国、台湾、香港等東アジアへの直送航路の誘致を官民一体で行うことが必要と考える。

また、北米航路に関しては、ドライの輸入貨物に限定される現状を改善し、利用船舶におけるリーファー対応設備の導入や、輸出に適した北米東航時の寄港が実現すれば、道内貨物の物流コスト削減につながる。しかし、これまで輸出時寄港が実現しなかったことを鑑みると、輸出向け貨物の集約・創出による貨物量の増加、リーフ

ァー貨物量の増加に向けた努力が必要である。

(2) 内航フィーダーの利便性向上

京浜港 T/S への接続経路は、内航コンテナ、フェリー、RORO、鉄道コンテナと多岐にわたる。輸出では北米・欧州向けの自動車部品、鉄鋼等の高付加価値の品目は内航フィーダーが活用されているが、特に東南アジア方面輸出や輸入貨物の利用は進んでいない。

京浜港 T/S 利用は、輸送日数、定時性、貨物の安全性において、釜山港 T/S より優位性がある。京浜港 T/S の運賃低下により東南アジア方面貨物の京浜港 T/S の利用率が高まれば、北海道発着貨物の輸送手段の多様化が可能となり、道内産業のサプライチェーン強化や競争力向上に資すると考える。

7. あとがき

国土交通省では、欧州・北米航路等の国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾政策を推進しており、内航フィーダー網等の強化による戦略港湾への貨物集約、東アジア主要港における海外トランシップ率の半減を目指している。道内のコンテナ物流の効率性・機能性向上にあたり、6. の提案は当該政策にも資するものと考えられる。

また、本論で主に使用した全国輸出入コンテナ貨物流動調査は、一般統計調査として5年に一度定期的に実施されるものであり、最新の平成20年の結果を用いたが、4年前の数値であり、現在の輸送網と若干の変化があることに留意が必要である。なお、統計分析は経年的な変化を追うことが重要であるため、継続調査を実施したい。

参考)

- 1) 東アジア主要港7港：釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港
- 2) 各方面の定義は以下のとおり。
東アジア：中国（香港・マカオ含む）、韓国、台湾
東南アジア：インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム、マレーシア、ラオス
北米：北米及び中米（パナマ以北）
欧州：ヨーロッパ各国、ロシア含む

出典)

港湾統計、平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省港湾局）、平成23年度北海道港湾における国際物流機能検討業務報告書（北海道開発局）、2011年度版 国際輸送ハンドブック、函館税関ホームページ