

D-11

西日本発米国向けコンテナ貨物の母船積出港選択傾向の分析

Analysis of the Trend to Choose Transshipment Port of Container Cargo on Western Japan-US Sea Route

指導教授 川崎 智也 轟 朝幸 1152 李 鳳秋

1. はじめに

現在、世界の定期コンテナ船の荷動きは各航路で大
幅な伸びを記録しており、基幹航路であるアジアから
北米や欧州へのコンテナ荷動きはここ数年、対前年比
で毎年2桁の伸びを示している¹⁾。

しかし、1995年に発生した阪神・淡路大震災の影響
で、日本のコンテナ貨物の動きは、主に阪神港から釜
山港へシフトした。また、基幹航路の日本港湾への寄
港頻度は年々減少し、日本発着の貨物は主に釜山港へ
のトランシップする傾向がある。さらに、上海洋山港、
釜山新港の開港に伴い、今後大手船会社は日本海を通
過する最短距離のルートで北米航路に向かう可能性が
あるとされている²⁾。西日本発北米航路の母船積出港に
おいては、価格競争力などが理由となり、釜山港が優
位にあると言われている³⁾。

既存研究では、日本港湾の世界ランキングが下がり、
コンテナ港の国際競争力が低下したと明らかにされて
いるが、港湾競争力低下の詳細なデータ分析がなされ
ていない。そこで本研究では、西日本発の母船積出港
の選択について Zepol “TradeIQ” (以下、Zepol データ)
を用いて西日本発の母船積出港の選択状況を明らかに
する。

2. 分析対象と使用データ

本研究では 2003 年から 2014 年に東アジア地域の港
湾から北米へ向かう航路の Zepol データを対象とする。

本研究の対象仕出港は表-1 に表す西日本の 32 港で
ある。対象母船積出港はすべての母船積出港とする。

表-1 分析対象港湾

対象港湾							
舞鶴	境港	大田	伊万里	広島	熊本	八代	今治
浜田	北九州	唐津	博多	志布志	細島	姫路	松山
長崎	佐世保	福岡	和歌山	宇部	大分	高知	徳山下松
神戸	大阪	高松	水島	岩国	下関	尾道	油津

3. 分析結果

(1) 仕出港・母船積出港コンテナ貨物量の推移

図-1 に仕出港の貨物量推移、図-2 に仕出港にお
ける母船積出港の貨物取扱量の推移を示す。

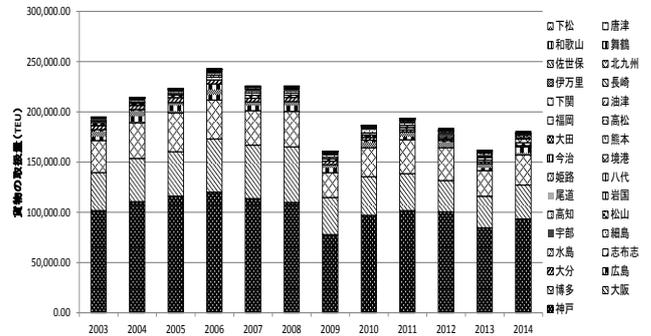


図-1 対象仕出港の貨物量推移

図-1 より神戸港の貨物量は2004年から2006年にか
けて増加しており、特に2003年から2006年の間には
20,000TEU増加している。これは2004年に神戸港がス
ーパー中枢港湾・「阪神港」として指定され、2005年に
ポートアイランド2期竣工、そして指定特定重要港湾
になった影響ではないかと考えられる。また2009年の
取扱量は前年より減少しており、これはリーマンショ
ックの影響ではないかと考えられる。

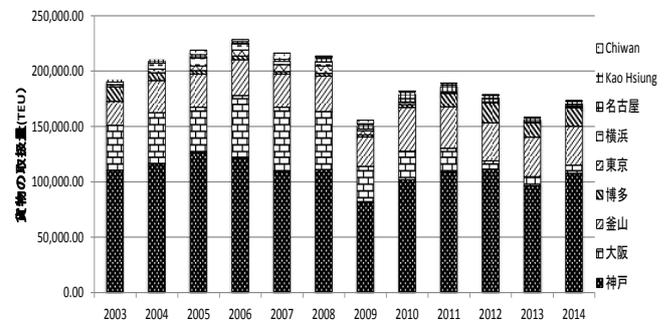


図-2 母船積出港の貨物量推移

図-2 より、神戸港は母船積出港としての取扱量は
2010年から2012年にかけて毎年約8,000TEU増加してい
る。また、大阪港の取扱量は2009年から約20,000TEUを
減少しており、東京港も約5,000TEU減少している。釜山
港はある程度の差があり起伏はあるものの、約
9,000TEUの増加である。また大阪港の取扱量は、神戸
港または釜山港にシフトしたものと考えられる。釜山
港における2010年の取扱量の増加は、2009年度から釜
山港湾公社がインセンティブ制度を改編し、トランシ
ップ貨物を誘致する目的を鮮明にし、トランシップ貨

物を対象にインセンティブを支給した影響が考えられる⁴⁾。

(2) 仕出港の選択状況

図-3に2003年の仕出港発母船積出港の貨物量, 図-4に2013年の仕出港発母船積出港の貨物量を示す。

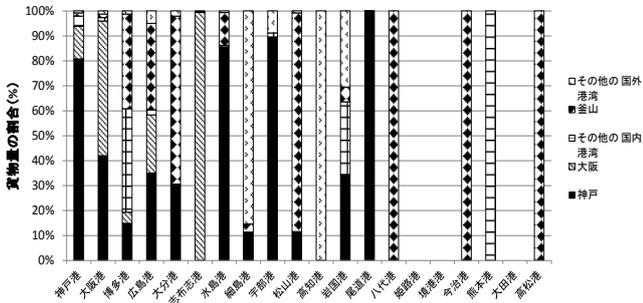


図-3 2003年の各仕出港発母船積出港の貨物量

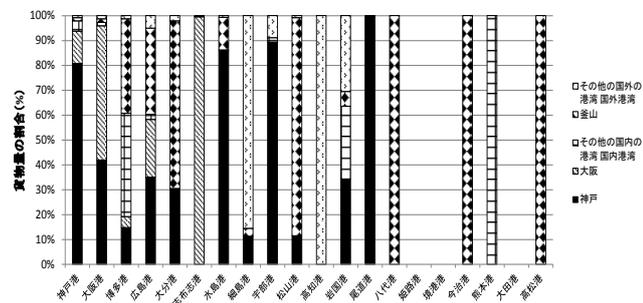


図-4 2013年の各仕出港発母船積出港の貨物量

図-3より, 高松港, 今治港, 八代港, 松山港, 大分港, 博多港, 広島港などの港湾は釜山港を母船積出港とする貨物量の割合が多い。2002年時のフィーダ料金(20TEU)は, 阪神港で37,000円, 釜山港は22,900円であり⁵⁾, 釜山港の利用料金が安い影響ではないかと考えられる。

図-3, および図-4より, 2003年と2013年の全体の割合で比べると, 神戸港を母船積出港とする貨物の取扱量は, 博多港約10%, 水島港約12%, 宇部港約50%, 岩国港約33%, 大分港30%減少しており, 釜山港を母船積出港とする貨物の取扱量博多港約5%, 水島港約12%, 宇部港約60%, 岩国港約12%, 大分港約70%とそれぞれ増加していることがわかる。

以上より, 2003年の神戸港の取扱量の多くが2013年には釜山港に流れたと考えられる。これは, 釜山新港の開港の影響ではないかと考えられる。

(3) 仕出港別の選択状況

図-5は2003年から2014年に広島港が釜山港・神戸港・大阪港を母船積出港とした貨物量を示す。

広島港を仕出港とした大阪港の取扱量は2006年から減少している。2010年からの取扱量は0TEUになって

いて, 取扱量がなくなったとわかる。釜山港はある程度の差や起伏があり, 2006年の取扱量は最大の約100,000TEUである。神戸港は前年と比べ2014年を増加傾向があることがわかる。これは神戸港に新たにガントリークレーン2基を供用し, 22列5基の荷役体制を確保した影響ではないかと考えられる。

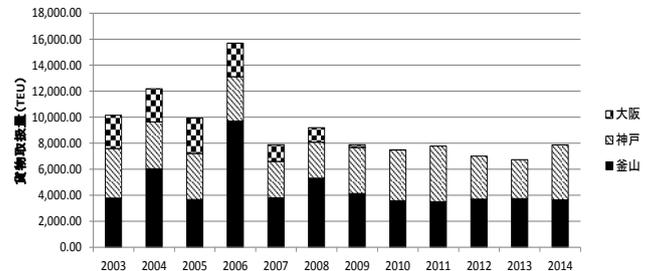


図-5 広島港を仕出港としての母船積出港の貨物量の推移

釜山港の増加は釜山新港の開港の影響と考えられる。神戸港は, コンテナ物流の総合的集中改革プログラムとして内航4航路・バージ3航路・鉄道1路線を立ち上げ, 夜間20時まで港の稼働時間が拡大⁶⁾した影響ではないかと考えられる。

4. おわりに

本研究では, Zepol データを用いて2003年から2014年に西日本の対象港湾の選択状況分析を行った。母船積出港の貨物量推移により, 博多港, 釜山港と神戸港の取扱量は増加傾向があり, 東京港と大阪港の取扱量は減少している。日本の取扱量は減少している港湾があるが, 増加傾向の港湾もあることが明らかとなった。

今後の課題としては, 博多港の取扱量の増加原因が明らかになってないため, より深い分析が必要である。

参考文献

- 1) 大高俊記: 東アジアの海運と港湾インフラ, アジ研選書(8)/アジア経済研究所, 東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題—, pp.51-70, 2007.
- 2) 高玲: 日本海側コンテナ港の現状と課題, 「立命館経営学」, Vol. 4, 2008.
- 3) 川崎智也: 西日本発北米航路における母船積出港の選択について, 日刊 CARGO, 2013.
- 4) 横浜港海外代表ニュースレター, <http://www.yokohamaport.org/portal/kaigaidaihyounews/>, 最終閲覧日: 2015. 02. 02.
- 5) 日本内航海運組合総連合会: 国内コンテナ・フィーダーに関する研究, 2011.
- 6) 国土交通省港湾局: 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー, 2013.