

荷主から見た我が国の港湾政策に関する検討

0621040 竹内 玲 (指導教員：黒川久幸)

1. はじめに

民主党の鳩山政権下で策定された国際コンテナ戦略港湾政策が実施され、京浜港と阪神港が国際コンテナ戦略港湾として閣議決定された。しかし、報道等^{1,2,3}では閣議決定前から現在に至るまで同政策の効果について否定的に論じられてきた。

そこで、本研究では同政策における港湾選定の妥当性と集荷力向上の課題について検討することを目的とする。

2. 検討対象及び検討方法

本検討では対象地域をアジア-北米間とし、輸送量の多いアジア発北米着の輸送を対象とした。そして、アジアにおける発地として、日本国内は沖縄を除く 46 都道府県とし、国外は釜山、上海、大連、高雄とした。また、北米の着地はロサンゼルスとした。なお、対象とするハブ港湾として、日本国内は京浜港、阪神港、伊勢湾、新潟港、北部九州港湾の 5 港、国外は釜山港、大連港、高雄港の 3 港を検討した。

次に、港湾選定の妥当性の検討は港湾における取扱量から判断することとした。このために荷主が輸送経路毎の輸送費用と輸送時間から最も望ましい経路を選択すると考え、港湾毎の取扱量を推計した。この荷主の選択行動モデルとして、交通計画分野で用いられている犠牲量モデルを用いた。

3. 検討結果及び考察

京浜港と阪神港を選定した妥当性について検討するために、他国の貨物の集荷力及び国内の貨物の集荷力から見た結果を示す。

図表 1 は、他国の貨物の集荷力をまとめた結果である。この図表から京浜港、阪神港、釜山港の 3 港は他国の貨物がロサンゼルス港に向かう際の経由地となっていることが分かる。このことから京浜港、阪神港、釜山港はハブ港湾といえ、国際コンテナ戦略港湾の選定は妥当であったと考える。しかし、京浜港と阪神港は釜山港と比べて貨物の集荷力が著しく劣っている。このことから日本国内の荷主を重視したハブ港湾となるように開発を進めていくことが望ましいと考える。

図表 2 に示すように京浜港のみが全国の荷主から利用され、伊勢湾と北部九州港湾はごく一部の限られた荷主の利用にとどまっている。このことから、伊勢湾と北部九州港湾の落選は妥当であった。また、図表 3 に示すように輸出貨物の 44% が京浜港を仕出し港とすることが分かった。よって、集荷力から見ると京浜港、1 港のみに集

中投資を行うのが効果的といえる。

次に、図表 4 から京浜港を利用する荷主の貨物は短期間で輸送されることを望む時間価値の高い貨物であり、低い貨物が集荷できていないことが分かった。このことから京浜港の集荷力向上のためには、相対的に高額となっている国内輸送費用を低減し、時間価値の低い貨物を集荷できるようにする必要があることが分かった。

5. おわりに

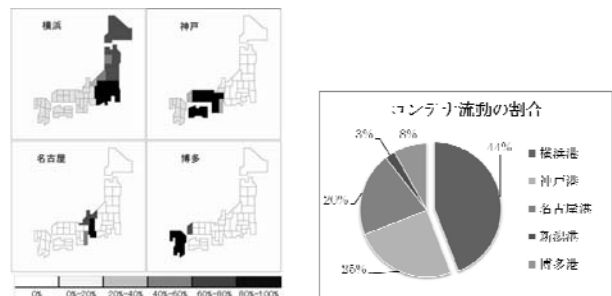
国際コンテナ戦略港湾の選定の妥当性について検討した結果、京浜港と阪神港の選定は妥当といえる。しかし、釜山港との比較及び国内の貨物集荷力を見ると京浜港のみに絞った方が望ましいと分かった。また、京浜港の集荷力向上のためには、国内輸送費用を低減し、時間価値の低い貨物を集荷することが課題であることが分かった。

図表 1 港湾別の集荷力

	次の寄港地						
	横浜	神戸	名古屋	釜山	上海	高雄	ロサンゼルス
仕出し港							100%
横浜							100%
神戸							100%
名古屋							100%
釜山							100%
上海	15.38%	0.04%		84.58%			0.00%
大連		24.55%		75.35%			0.00%
高雄		11.37%		9.81%			78.82%

(左) 図表 2 港湾別の利用状況

(右) 図表 3 港湾別の輸出貨物量の割合



図表 4 青森県の荷主の輸送費用の内訳

発票	発港	分担率	海上輸送費用 (万円/TEU)	陸送費用 (万円/TEU)	陸上輸送時間 (h)	総輸送時間 (h)	輸送日数 (日)
青森	横浜	55.16%	27.05	70.19	27	243	10
青森	新潟	44.84%	29.50	42.04	16	376	16

参考文献

- 『日本経済新聞』2010年8月7日朝刊, 5頁
- 『日本経済新聞』2010年8月27日夕刊, 2頁
- 古賀孝信(2010)「「選択と集中」の欺瞞」『CONTAINER AGE』(2010年5月号)

キーワード：国際コンテナ戦略港湾, ハブ港湾, 港湾政策, 犠牲量モデル, コンテナ輸送