

荷主からみた 我が国の港湾政策に関する検討

海事システム工学科

0621040

竹内 玲

指導教員 黒川久幸准教授

2010年12月14日（火）

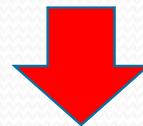
研究背景

2009年12月
鳩山政権下「コンクリートから人へ」の方針のもと
国際コンテナ戦略港湾検討委員会設置



伊勢湾・北部九州港湾
は落選

2010年8月6日
京浜港と阪神港が**国際コンテナ戦略港湾**
閣議決定



・メディアでは**国際コンテナ戦略港湾政策の**
在り方に厳しい論調で報道

研究背景

“釜山から奪還”道険しく

日本経済新聞
2010年8月/27日夕刊

アジア拠点港 道険し



取扱量・コスト見劣り

コンテナ戦略港に阪神・京浜指定
アジア拠点港の選定に際し、取扱量とコストの面で、日本国内の主要なコンテナ戦略港である阪神と京浜が、アジア拠点港としての競争力に劣ると見られる。これは、国際コンテナ戦略港に選定された釜山と大邱の取扱量とコストを比較した結果である。

アジアの主要港に後れを取る日本の港を再生しようとする。国土交通省は京浜港と阪神港を「国際コンテナ戦略港」に選定した。国際競争力を高め、韓国・釜山港などから貨物を取り戻すことが目指す。ただしコスト面や国内集荷に課題を残すほか、集荷内市場縮小などの逆風もあり、復活への道のりは険しい。

コンテナ戦略港湾に京浜・阪神

京浜、阪神両港には2011年度から予算を重点的に投入する。国土交通省は京浜港と阪神港を「国際コンテナ戦略港」に選定した。国際競争力を高め、韓国・釜山港などから貨物を取り戻すことが目指す。ただしコスト面や国内集荷に課題を残すほか、集荷内市場縮小などの逆風もあり、復活への道のりは険しい。



「釜山から奪還」道険しく
アジアの主要港に後れを取る日本の港を再生しようとする。国土交通省は京浜港と阪神港を「国際コンテナ戦略港」に選定した。国際競争力を高め、韓国・釜山港などから貨物を取り戻すことが目指す。ただしコスト面や国内集荷に課題を残すほか、集荷内市場縮小などの逆風もあり、復活への道のりは険しい。

釜山港の取扱量は、2009年に1,659万TEUであったが、2010年には1,700万TEUに増加した。これは、釜山港がアジアの主要なコンテナ戦略港として、取扱量を伸ばしていることによる。一方、日本の主要なコンテナ戦略港である京浜港と阪神港の取扱量は、2009年にそれぞれ1,500万TEUと1,400万TEUであったが、2010年にはそれぞれ1,450万TEUと1,350万TEUに減少した。これは、日本の主要なコンテナ戦略港が、取扱量を伸ばしていないことによる。

“アジア拠点港 道険し”

日本経済新聞
2010年8月/7日朝刊

「本田博之・佐藤 清」対談に寄せて 「選択と集中」の欺瞞

本誌3月号の本田博之・佐藤 清、両氏による「対談：日本港湾の競争力について」が興味深く読まされた。本誌2010年1月号「わが国の港湾、とくにコンテナ港湾の競争力について」の論議について、両氏は政権交代下でのコンテナ港湾の競争力について、具体的な数字をもとに分析を行っている。この対談が、政策立案に資するものであることを強く期待するものである。

さて、新政権発足後初となる、港湾政策システム協会の機関誌「港湾政策」に寄稿された前原国土交通大臣は「従来の港湾政策を転換し、港湾政策の選択と集中を図ることにより、日本の港湾の競争力を高める」という目標を掲げている。これは、我が国の輸出入量の減少を懸念している外航海運の競争力強化及び安定輸送を推進し、国民生活の基盤を確保する、と力強く語っている。そして新政権の金権と政治主導により「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」が立ち

上がった。しかし、本田博之氏はこの検討委員会が既に港湾の「弱体化」に利用されていると、次のように指摘している（本誌2010年1月号）。「異なる投資の重点化としたら、もはやコンテナ埠頭などは一部建設中のものを除けばほぼ存在しない。（中略）政治主導を旗印にする発注であるが、港湾に精通した職員がいるかどうかは見え見えではない（後略）」。

前原国土交通大臣はじめ、港湾政策立案に関与している議員はぜひ所見を述べて欲しいものである。

筆者も過去数度、わが国コンテナ港湾について、運輸省の職員や港湾の競争力強化に関する政策担当者、各種データを示して訴えてきた。しかし、それらの記事が全く無視される形で、「国際コンテナ戦略港湾」構想が進行しているように見える。

4月2日まで「国際コンテナ戦略港湾」として選定を希望している4つの港湾がそれぞれ計画書を国土交通省

に提出した。京浜、伊勢湾、阪神、北部九州の4港湾である。各港湾の計画書（目録見書）に示されている目標、戦略、国への支援要請などのポイントを抽出すると表1のように読み取れる。北部九州を除く3港湾は、いずれも右肩上がりの取扱高を掲げ、その目標達成に向けた戦略を示しているが、内容的には、特段、目新しいものはない。

唯一、伊勢湾が、トラック輸送による日本海側の乾貨港との連携を打ち出し、以てアジア・トランシップ貨物の集荷を掲げていることはトラック輸送をフィーダー・ネットワークに取り込めることで、国内海運において海運と陸運が協働に連携できれば一定の期待が持てる。

しかし、わが国全体としてコンテナ取扱高が今後とも右肩上がりで増加するという目標設定は、従来のインフラ整備計画に用いていた手法と変わらず、前原大臣言うところの、「従来の港湾政策を転換し……」には、まったくそぐわない。

港湾	2006年	2008年	2010年
京浜	391万	500万	600万
北部九州	114万	150万	200万
伊勢湾	267万	800万	900万
伊勢湾	267万	300万	350万

“「選択と集中」の欺瞞”

Container age 2010年 5月号

研究目的

荷主から見た日本の港湾政策の検討

港湾選定の妥当性

集荷力向上の課題

発表の構成

- 検討方法
- 検討対象・データの説明
- 検討結果及び考察
- まとめ

検討方法

政府の政策

高規格な
港湾

大規模
ターミナル
オペレーター

施設料金の
低減化

ターミナルの
効率化

荷主の評価

立地の良さ

輸送費用

輸送時間

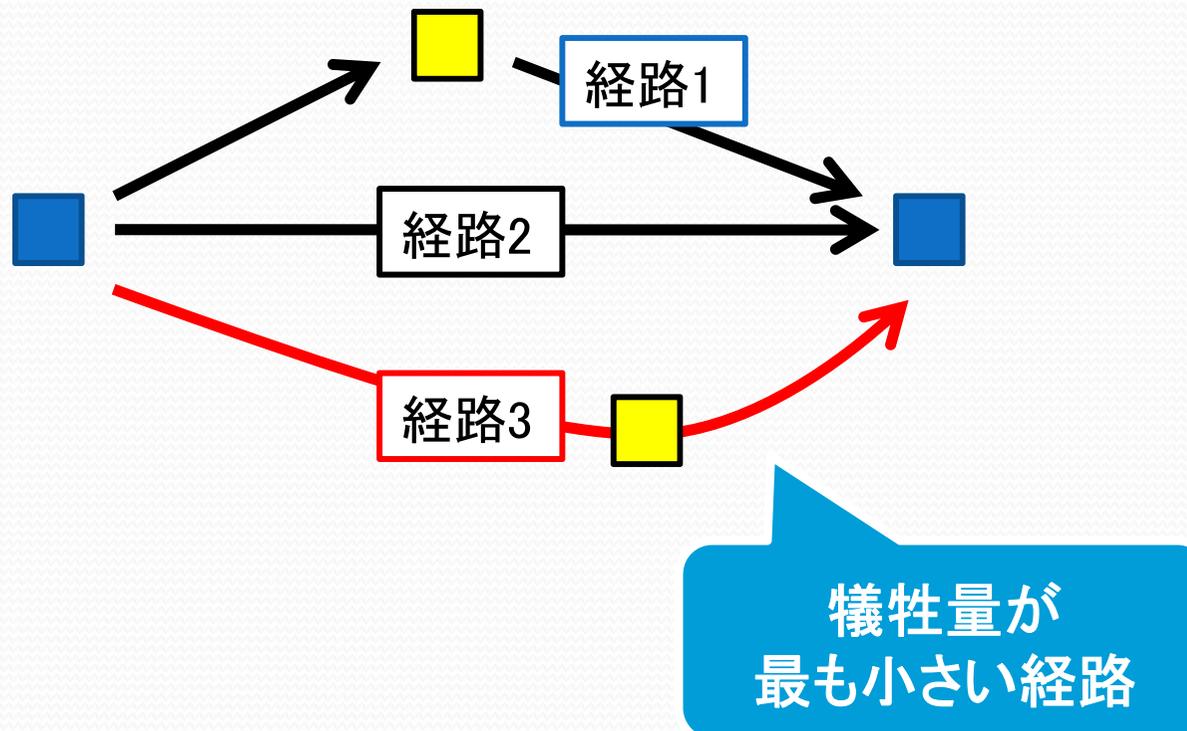
港湾サービス

など...

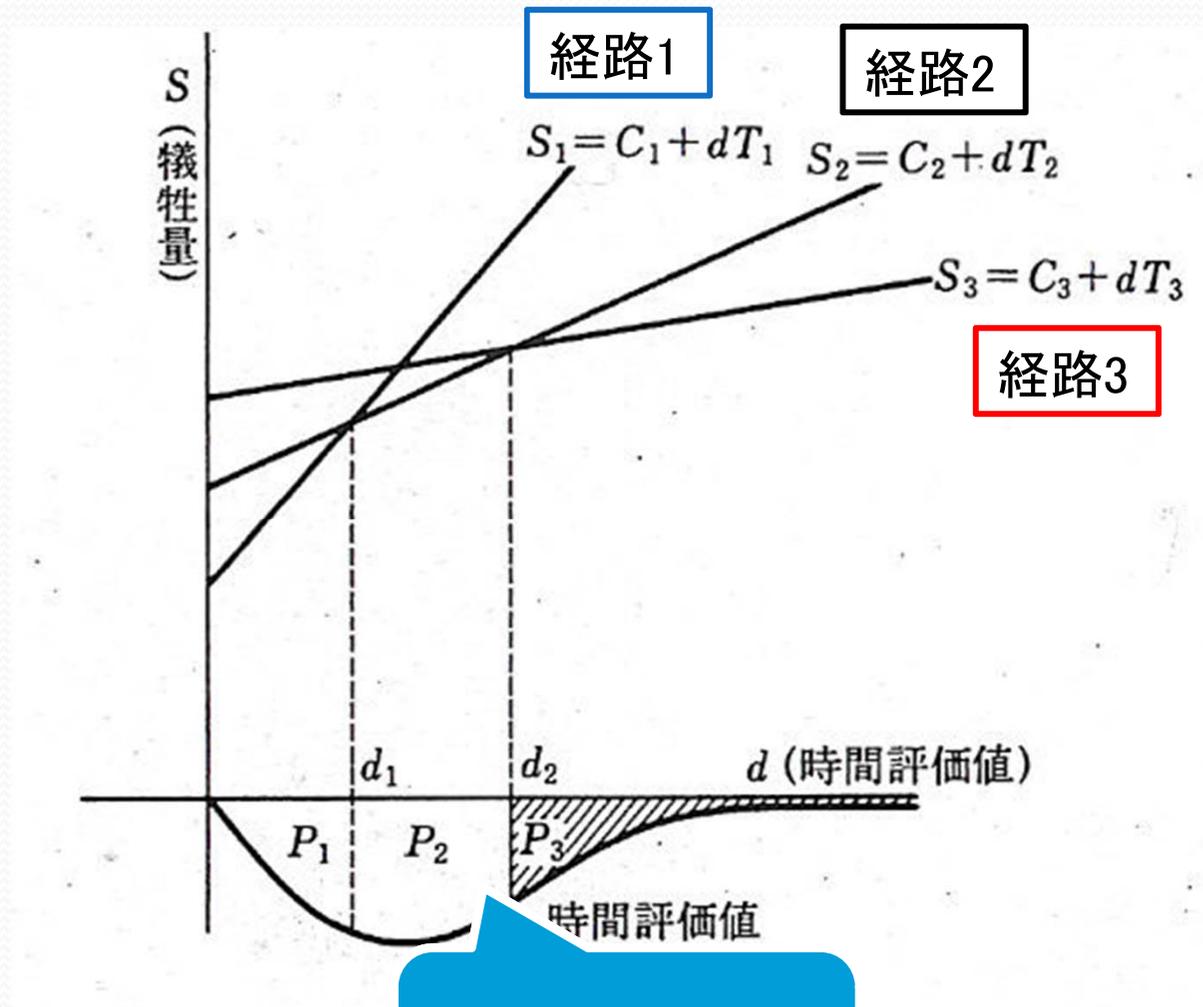
犠牲量モデルの説明

$$S = C + d \times T$$

S:犠牲量[円] C:輸送費用[円/TEU] d:時間価値[円/TEU] T:輸送時間[h]



犠牲量モデルの説明



分担率
選択される割合

発表の構成

- 検討方法
- 検討対象・データの説明
- 検討結果及び考察
- まとめ

検討対象

検討対象

北米

ロサンゼルス

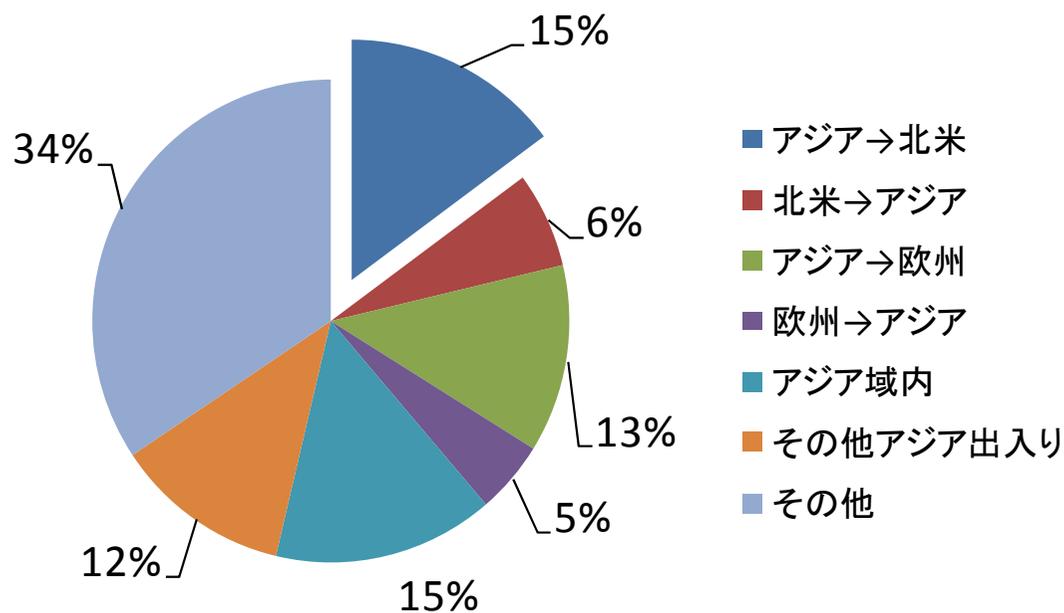
ロサンゼルス港

アジア

日本の46都道府県（沖縄除く）

京浜港・阪神港・伊勢湾
新潟港・北部九州港湾
釜山港
大連港・上海港
高雄港

世界のコンテナ流動



対象地域： アジアー北米

対象輸送： アジア発 北米着

データの説明

海上輸送のデータ

オーシャンコマース社の国際輸送ハンドブック2008年版を使用
船名をキーとして1行に地域、航路サービス名、船籍、船速、船型、設備
オペレーター、寄港頻度、寄港ローテーションの情報含まれた行が2615行

航路サービス名と寄港ローテーションを発着港のペアをキーとした4695行
に作り直した

陸上輸送のデータ

国土交通省の2005年全国貨物純流動調査(通称物流センサス)を使用
5年に一度実施される。年間輸送傾向調査とより詳細な3日間流動調査、
本検討では3日間調査を利用した。

輸送の発地と着地のペアをキーとして1行に業種、届け先、品目、
代表輸送機関などの情報が含まれた行が514,653行

輸送距離の説明

海上輸送距離

港から港を1区間とした。距離は、海文堂刊行の世界港間距離図表をもとにデータベースを作成した。寄港地の発港着港ペアは3083ペアに上った
また、本検討ではトランシップは一回に限る

例：博多港から釜山港でトランシップしてロサンゼルス港までの輸送距離
博多港 → 釜山港 150NM 釜山港 → ロサンゼルス港 5235NM

陸上輸送距離

陸上輸送距離は県庁所在地間とした。

例：山口県の荷主から博多港までの輸送距離
山口県 → 福岡県 139Km

輸送費用の説明

輸送費用

輸送費用

=

海上輸送費

+

陸上輸送費

海上輸送費

運航費

船費

コンテナ費

陸上輸送費

輸送距離と輸送距離当たりの費用から求めた
輸送距離当たりの費用は**物流センサス**の**営業用トラック**から算出

輸送時間の説明

輸送時間

輸送時間

=

海上輸送時間

+

陸上輸送時間

海上輸送時間

港間の輸送時間

トランシップ時間

陸上輸送時間

輸送距離と平均物流速度から求めた
平均物流速度は物流センサスの営業トラックから算出

需要量の説明

国内需要量

背後地からの輸送に利用される港湾としての分析を行うため、日本国内の輸出コンテナ量を分析に用いた。

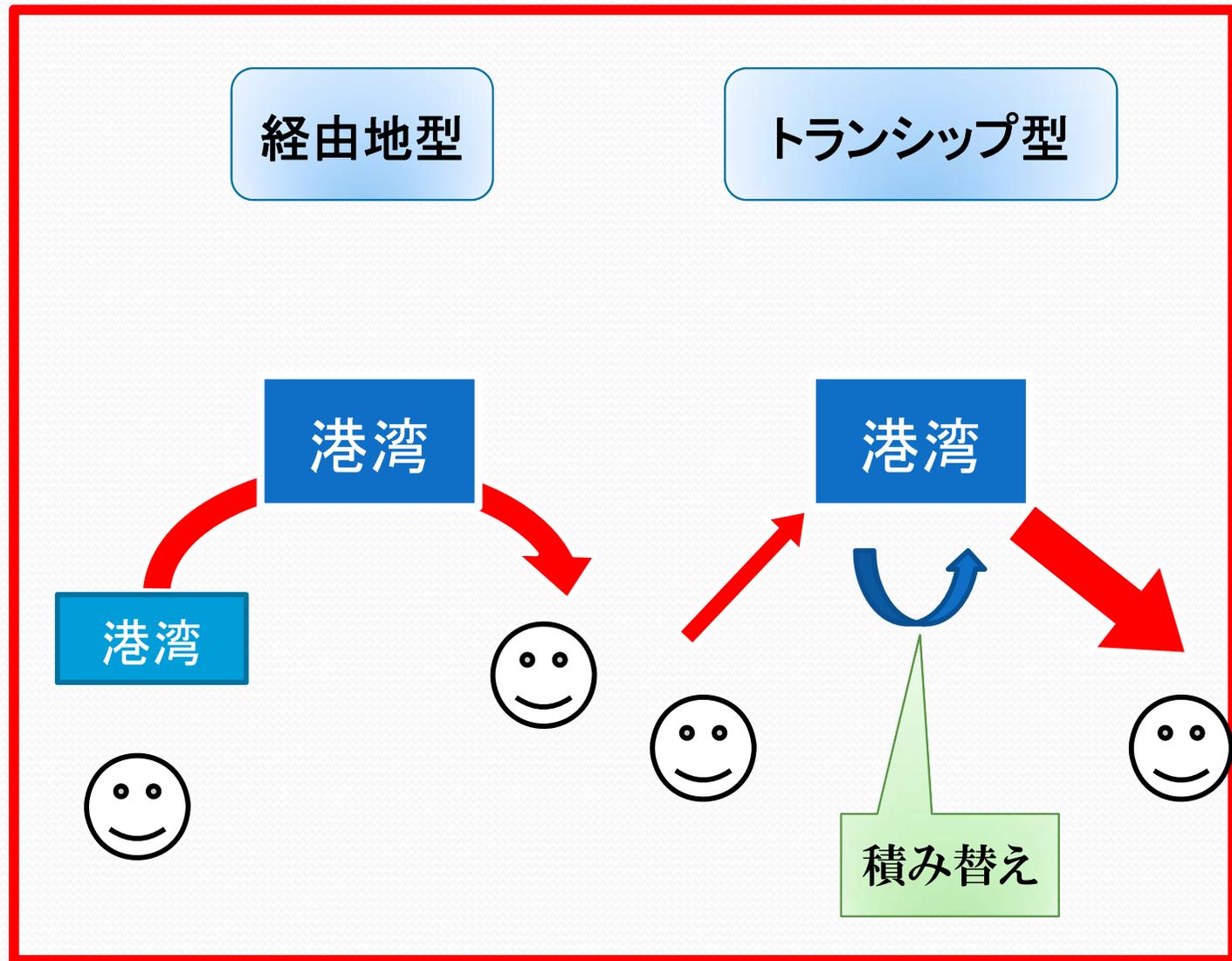
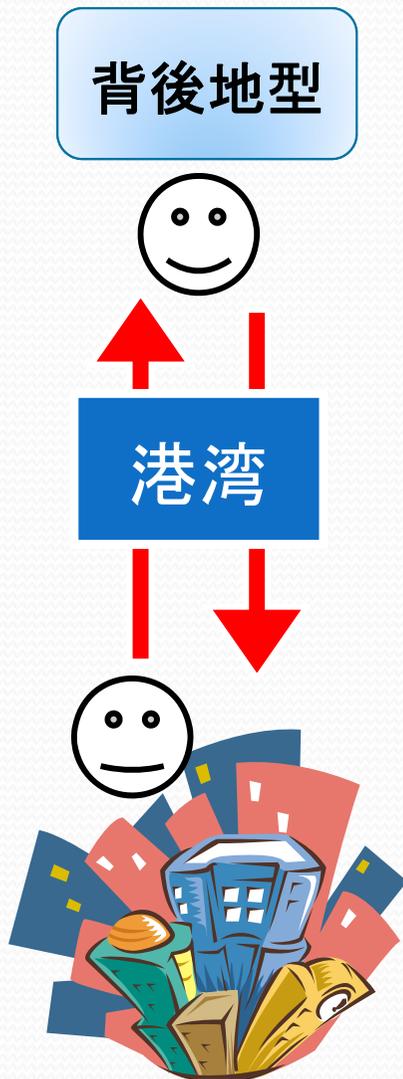
使用されたデータは国土交通省港湾局刊行の
平成20年度 全国輸出入コンテナ流動調査 調査結果
を用いた。

本研究では、アジア→北米の詳細な需要量はわからなかった
ので
全需要量をアジア→北米の需要量と仮定した。

発表の構成

- 検討方法
- 検討対象・データの説明
- 検討結果及び考察
 - ・国際コンテナ戦略港湾の選定の妥当性
 - ・国際コンテナ戦略港湾の集荷力向上の課題
- まとめ

ハブ港湾における貨物流動の分類



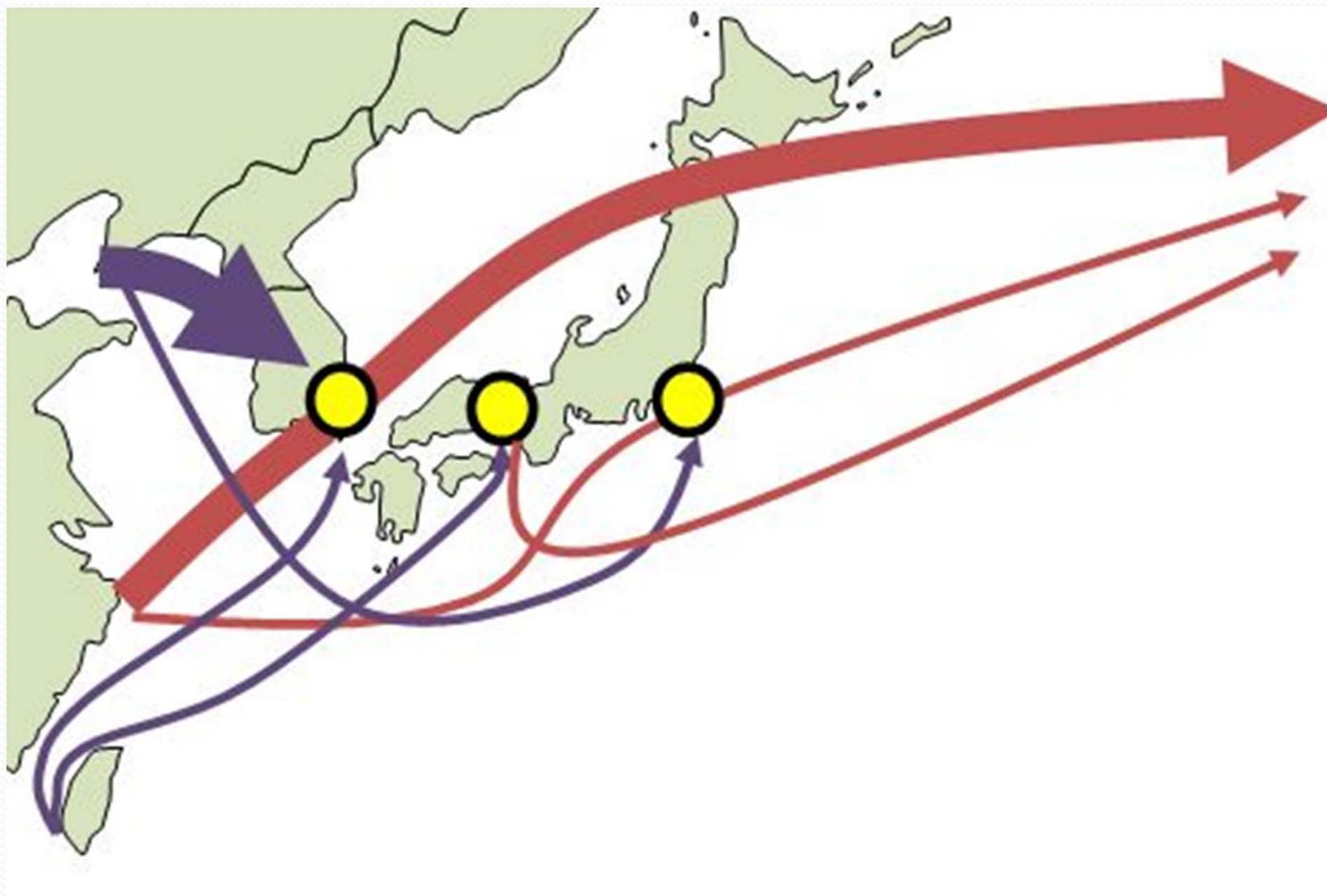
港湾別の集荷力

		次の寄港地						ロサンゼルス港
		京浜港	阪神港	伊勢湾	釜山港	上海港	高雄港	
仕出し港	京浜港							100.00%
	阪神港							100.00%
	伊勢湾							100.00%
	釜山港							100.00%
	上海港	15.38%	0.04%		84.58%			0.00%
	大連港		24.55%		75.35%			0.00%
	高雄港		11.37%		9.81%			78.82%

京浜港と阪神港は
国際コンテナ戦略港湾として妥当

京浜港と阪神港は
釜山港に圧倒的に劣っている！

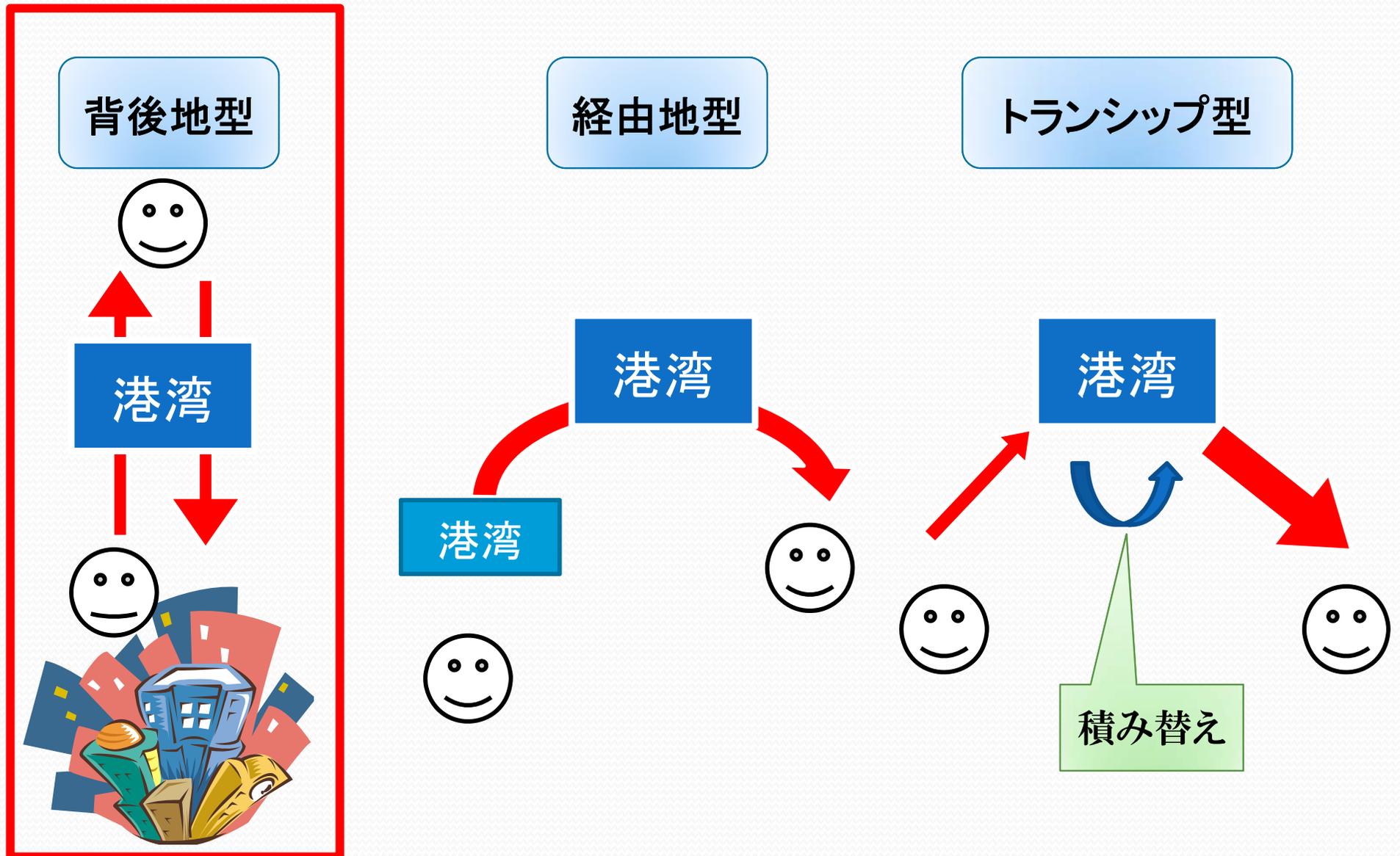
港湾別の輸送経路



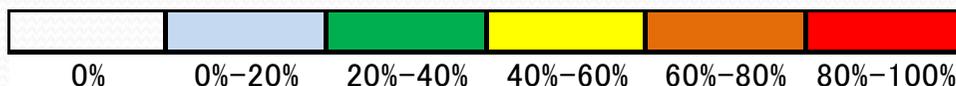
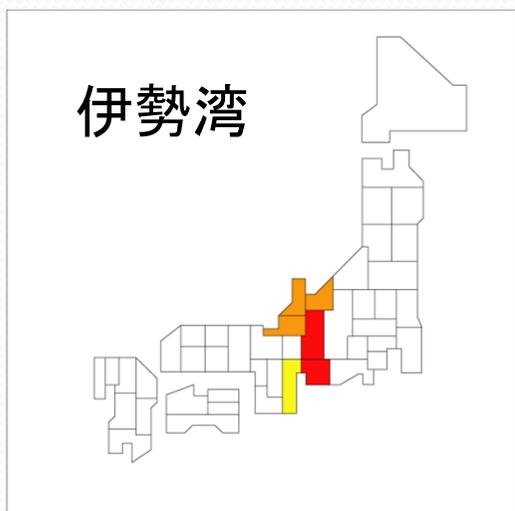
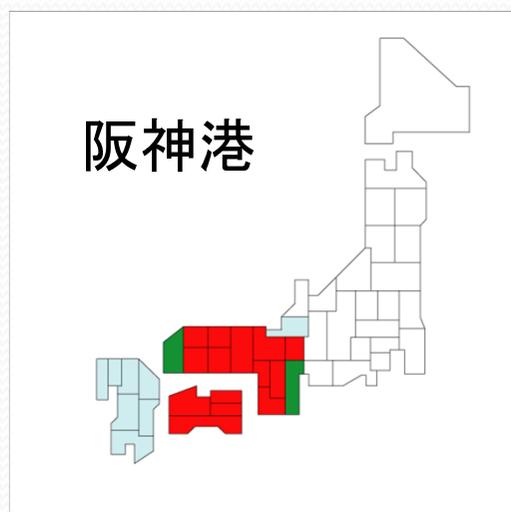
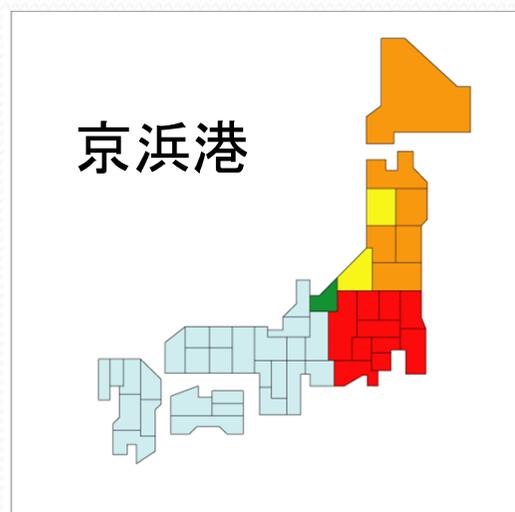
発表の構成

- 検討方法
- 検討対象・データの説明
- 検討結果及び考察
 - ・ 国際コンテナ戦略港湾の選定の妥当性
 - ・ 国際コンテナ戦略港湾の集荷力向上の課題
- まとめ

ハブ港湾における貨物流動の分類



港湾別の利用状況



京浜港は全国カバー

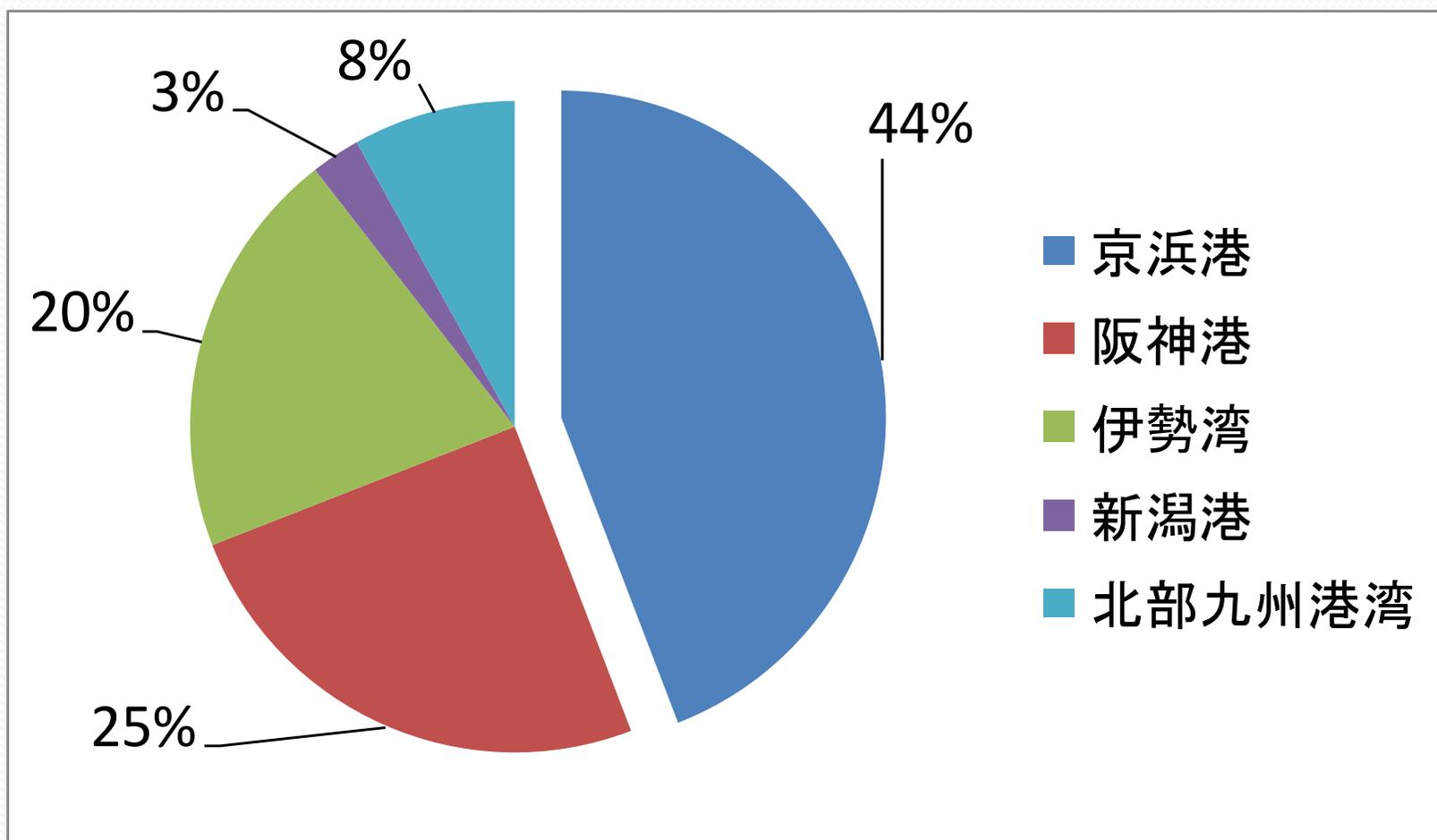
阪神港は西日本をカバー

伊勢湾・北部九州港湾は限定的

結論

伊勢湾と北部九州港湾は指定の必要なし！

港湾別の輸出貨物量の割合



結論

国内の荷主からみると、京浜港のみに
国際コンテナ戦略港湾開発の集中投資を行えばよい

発表の構成

- 検討方法
- 検討対象・データの説明
- 検討結果及び考察
 - ・国際コンテナ戦略港湾の選定の妥当性
 - ・国際コンテナ戦略港湾の集荷力向上の課題
- まとめ

青森県の荷主の輸送費用の内訳

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

30万円
違くと

6日も
遅くなる！

結論

相対的に高額となっている陸上輸送費用を低減し、
時間価値の低い貨物を集荷する！

時間価値の低い貨物：
原材料など輸送時間がかかっても良いもの

発表の構成

- 検討方法
- 検討対象・データの説明
- 検討結果及び考察
- まとめ

まとめ — 港湾選定の妥当性 —

国際コンテナ戦略港湾の2港選定は
妥当ではない。

国際コンテナ戦略港湾は
京浜港のみに絞り
日本国内の荷主にとって
利用価値の高いハブ港湾を
開発するように集中投資を行うべき！

まとめ

—国際コンテナ戦略港湾の集荷力向上の課題—

陸上輸送が課題である。

京浜港の集荷力向上のためには、

時間価値の低い貨物を

集荷できるように

相対的に高額となっている

陸上輸送費用を低減することが

必要不可欠である。

ご清聴いただき
ありがとうございました。