



物流ニュース

NO. 73

2010年4月

地方港から世界へ～地方港国際化の実態と展望

● 地方港から世界へ

地方港の国際化が図られて久しい。かつては東京や横浜、神戸といった「拠点港」にし
か入港していなかった定期コンテナ船が地方港にも寄港するようになり、地方港は世界へ
の玄関口としてその地位を高めてきた。

しかし、一方では日本海側や西日本の地方港から釜山を経由する「コンテナ貨物」の流
出によってわが国拠点港の地盤沈下が進んでいる。これを受け政府は国際コンテナ戦略港
湾の選定を計画するなど、拠点港湾への集中化と改革の動きも出てきている。

このように置かれている環境が微妙に揺れる地方港の実態と展望について解説する。

● 地方港の国際化とは

そもそも地方港とは、8拠点港といわれる東京、横浜、清水、名古屋、大阪、神戸、博
多、北九州以外の港をさす。以前より、定期コンテナ船は主にこれら拠点港に寄港してい
た。地方港にも外航船は寄港していたが、その中心は石炭、木材、原油などのいわゆるバル
ク貨物を積載した在来船であった。

その地方港に定期コンテナ船が寄港するようになったのは1990年代初頭である。おり
しも1980年代後半から90年代初頭にかけては、国際化の進展を背景としてさまざまな面
での東京一極集中が進行した時期であった。このような状況は「国土の均衡ある発展」と
いう国土政策上望ましくないとの考えから、地方の国際コンベンション機能の強化など大
都市圏への機能集中を是正する政策がとり始められ、その一環として地方空港・港湾の
国際航路開設が推進されたのである。

現在、定期コンテナ船が寄港している地方港は57港にのぼる。図表1に、その中でも主
要となる地方港を示しておく。

図表 1 主な地方港



出所：「物流管理ハンドブック」PHP研究所

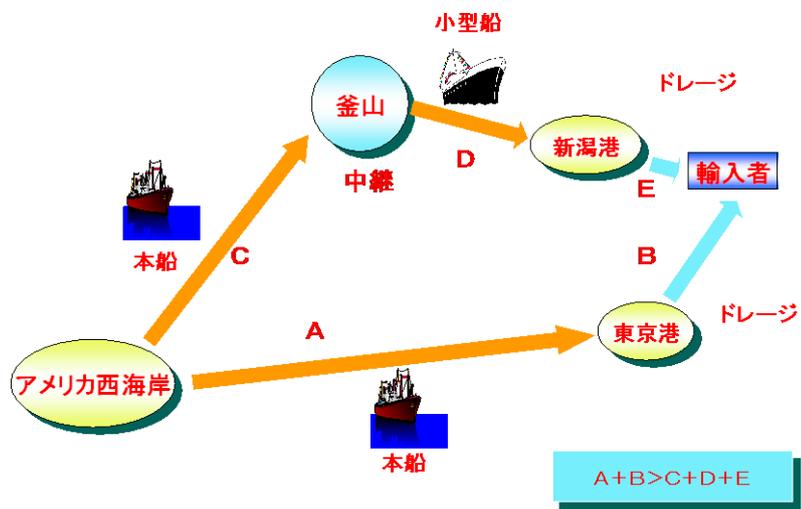
● 地方港国際化の仕組み

地方港にコンテナ船を寄港させる際の問題はその取扱量と港湾施設である。拠点港のようにコンテナの取扱量も豊富で、水深が深くコンテナの積み下ろし施設も充実していれば、大型の船舶が寄港してくれるが、地方港ではそれは望むべくもない。必然的に小型船舶によって外国の主要港へフィーダー輸送（KEY WORD参照）し、そこから先の全世界へのネットワークに接続させる「中継方式」が主体とならざるを得ない。この中継方式とそのメリットについて、新潟港を例に説明しよう。

定期コンテナ船が本格的に寄港を始めたのは、おそらく新潟港の釜山中継方式が最初であろう。新潟港は主要な中継基地となる釜山港までの距離が近い。しかも、周辺には化学工場や飼料工場などが多く立地し、輸出入の盛んな地域であった。

新潟港が国際化する以前は、これらの企業のコンテナ貨物はすべて 350 km 以上離れた東京港や横浜港などを経由して輸出入されていた。それが近隣の新潟港を経由する際の最大のメリットは輸送コストである。

このコストメリットの仕組みについて輸入を例に解説したのが図表 2 である。実態として、諸外国から日本の拠点港までの海上運賃（A）と釜山までの海上運賃（C）には大きな差はない。したがって、主要港からユーザーまでの国内輸送費（B）より、「釜山～新潟間の小

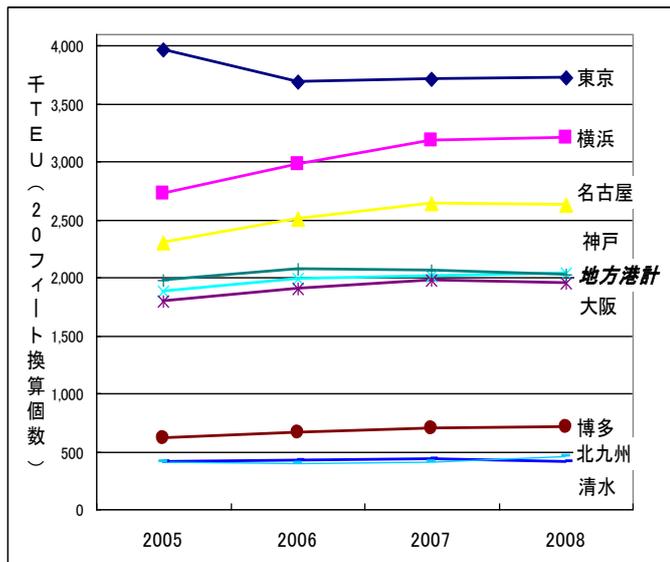


出所：「物流管理ハンドブック」PHP 研究所

型船舶の海上運賃＋新潟港～ユーザー間の国内輸送費（E）」が安ければ右下の数式が成り立ち、コストメリットがでる。新潟のケースではこの条件が満たされたのである。

図表 3 わが国の港湾におけるコンテナ取扱個数推移

一般的に長距離の陸上輸送より海上輸送のほうがコストは低くなるので、この方式が成り立つことは多い。こうして、地方港の国際化の波は全国の港へ急速に拡大していった。



出所：国土交通省港湾局計画課資料より

現在、地方港が取扱う輸出入のコンテナ数はわが国全体の約 12% を占める。最近数年間の推移を拠点港と地方港計に分けてまとめたのが図表 3 である。線が重なり合っ

て見づらいが、地方港合計でちょうど神戸港や大阪港に匹敵する数量となっている。

● 地方港国際化の課題と展望

現在、全体の1割強というこの地方港の取扱数字を少ないと見るか、多いと見るか二つの立場が存在し、この点が地方港の今後の展望に微妙な影響を与えている。

まず少ないと見る立場は、地方港のディメリットと裏腹の関係にある。

地方港の最大の課題は船会社の配船数が少ないことである。これは貨物量の問題である。地方港と関東、中部、関西の大都市圏を背景とする拠点港とではベースとなる貨物量に決定的な差がある。おのずと配船数には限界があり、その結果荷主として使い勝手が悪くなってしまう。中継によって余分に日数がかかる上ことも大きなハンディである。

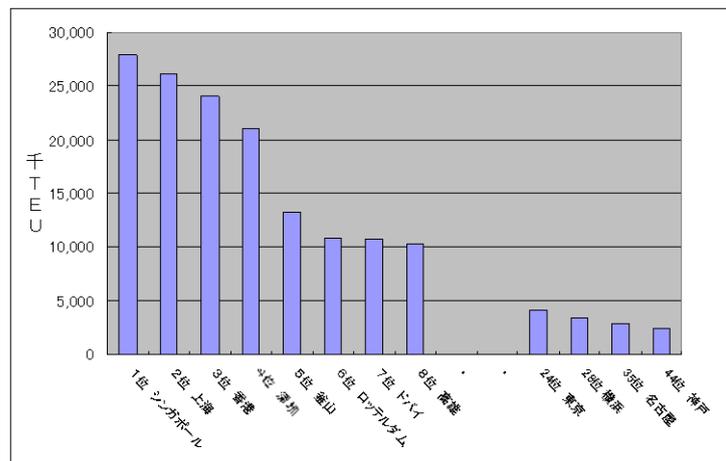
それでも近距離の釜山への中継が可能な日本海側は比較的有利な立地のため、港によってはほぼ毎日の配船が行われている。ただ方面によっては1便逃すとさらに1週間後まで待たなくてはならない航路も少なくない。

釜山からの距離が遠い関東から東北地方の太平洋側ではハンディはさらに大きい。輸送日数、海上運賃ともに増えてしまい、釜山中継方式のメリットを出しにくいからである。国際化を進めようとするれば、大型の本船を直接配船させざるをえない。その場合、本船は一定量の貨物を確保するため、他の国内港にも寄港しなければならなくなって輸送日数が増え、配船数も限られてくる。こうした使い勝手の悪さから、輸送距離は伸びても従来どおり拠点港を利用する荷主も多い。

実際、東北地方発着の海上コンテナの自地域港湾利用率（東北域内の港湾＝地方港を利用している割合）は43.9%と、全国でもっとも低くなっている。

地方港のコンテナ取扱がどちらかといえば多い、と見る立場は日本港湾の国際競争力の観点からである。図表4は世界のコンテナ取扱ランキングである。1980年には4位と、かつて国内最大の取扱量を誇った神戸が44位までランキングを落とすなど、拠点港の地位低下が激しい。とりわけ貨物が釜山積み替えに「流出」している現状に危機感を抱く政府は、地方分散から特定港湾への集中に舵を切り替え始めている。

図表4 世界のコンテナ取扱個数ランキング（2007年）



出所：国土交通省港湾局計画課資料より筆者作成

国土交通省は本年6月を目処

に、船の大型化への対応や規制緩和などの改革に着手するため、国際コンテナ戦略港湾として特定の港湾を選定し重点投資を行う計画を進めている。現段階で名乗りを上げているのは京浜、阪神、伊勢湾などの拠点港群であり、地方港には「身内からの思わぬ逆風」となる可能性も出てきている。

KEY WORD フィーダー輸送

貨物量がそれほど多くないために、大型船や大型機が寄港しない地方の小規模港湾・空港から主要な港湾・空港へ横持ち輸送（支線輸送）すること。末端となる港湾をフィーダーポート、空港をフィーダー空港と呼ぶ。かつてわが国のフィーダー輸送の中継基地となる港湾は東京、横浜、神戸など国内の拠点港湾であったが、最近ではその機能が韓国や台湾、中国などに移転しつつある。

——日通総合研究所 教育コンサルティング部——