

# 物流ニュース

NO. 102

2013年3月

## 国際ダイレクト混載サービスで地方港を活性化する

日本の輸出入国際コンテナ貨物は、京浜港、伊勢湾、阪神港等の主要中枢港湾に集中しており、地方港でのダイレクト混載輸送サービスは少ないのが現状である。しかしながら、中枢港などでの積み替え作業などは、地方輸出入業者にとってリードタイムの長期化のみならず、貨物の損傷増等をもたらす要因のひとつとなっている。本稿では、その解決策として、地方港における国際ダイレクト混載サービスを推進する方策について考察する。

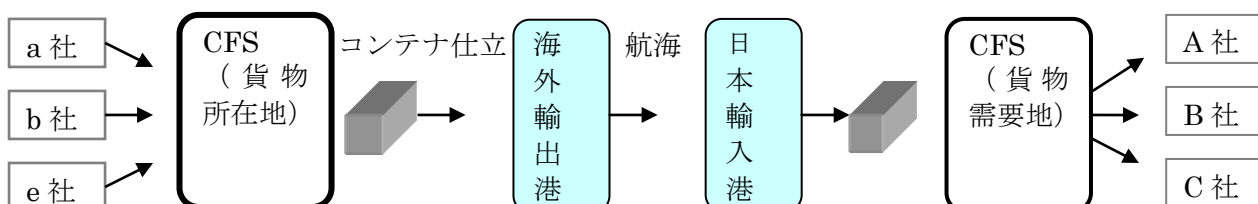
### 1. 国際ダイレクト混載サービスの概念

国際ダイレクト混載とは、貨物所在地またはその近隣にある CFS (参考 KEY WORD) において、複数荷主の貨物を同じコンテナに混載したうえ、コンテナ単位で海外の仕向け港に直接輸送し、また到着後もコンテナ単位で需要地またはその近隣の CFS に輸送し、ブレイクダウン後に、個別配送していく輸送方式である。ただし、船会社の配船状況に制約され、場合によっては途中でコンテナを開梱することなく他のコンテナ船に積み替えられることもある。

ポイントは、①貨物所在地や貨物需要地にある CFS でコンテナの仕立て、またはブレイクダウンを行うこと、②途中積み替え港でのコンテナの開封・再仕立てを行わないことの2点にある。これによって、リードタイムの短縮が図れ、貨物のダメージを最低限に軽減することが可能になる。

ある会社では、従来香港発仙台向けの海上混載は、経由地である東京港でコンテナの開封・再仕立てを行い、転送してきた。それをダイレクト混載サービスの利用に切り替えることにより、コンテナを開封することなく、本船のみの積み替えで仙台 CFS まで輸送することができ、これまで15日程度かかっていた輸送日数を8日程度にまで短縮することが可能となったうえ、貨物のトラブルも大幅に減少したという。

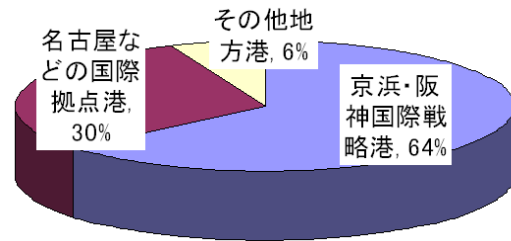
(例) 日本～海外のダイレクト混載サービスのイメージ



## 2. 現状国際コンテナ貨物の取扱量の6割強が京浜、阪神港に集中

日本の外貿定期コンテナ航路が就航する港湾数は、2011年12月末時点で62港であったが、国際戦略港湾と指名されている「京浜港」と「阪神港」5港（東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港）の取扱量が全体の64%を占め、次いで名古屋港、博多港など17港（国際拠点港）が30%、その他地方港は僅か6%の占有率となっている。

日本国際コンテナ貨物の取扱割合



出所：国土交通省

また、2010年度における外貿定期コンテナに占める混載貨物の比率は8.6%であったが、中国、欧州、香港、アメリカ、韓国、台湾の6カ国・地域との混載がメインで、混載貨物全体の80%以上を占めている。

日本発着の国際混載貨物をカテゴリー別にみると、危険品貨物の混載が堅調であり、自動車用塗料、半導体用洗浄剤などの化学品の輸送が増加している。

地方発の混載貨物は、多くの場合、国内トラック輸送を経て、東京港など中枢港の港湾のCFSで混載され、海外へ輸出されていく。また、地方向けの混載貨物も、国際輸送を通じて東京港などの中枢港に到着した後、その港湾のCFSでコンテナ開封・仕分けされ、需要地の地方に転送されることが多い。

地方港の活性化につながる地方港の国際貨物取扱量は限定的で、地方発着の国際混載貨物は、地方港を素通りし、中枢港を経由しているのが一般的である。

## 3. 弱体な地方港の集荷能力

日本の各地方には、税制や土地優遇政策などで、メーカーの大型工場の進出が誘致されてきた。しかし、これらのメーカーの輸出入は必ずしも近隣港湾を使用していない。これには、当該地方港が、企業の輸出入相手国との間に航路を結んでいないか、船会社が安定した寄港スケジュールを組むことができない、といった原因が大きい。

そもそも船会社は寄港の検討にあたって、港湾に対して以下のような要素で評価するのが一般的である。

- ① コストが収入に見合うかどうか
- ② 安定した港湾サービスの有無（安全性、荷役効率、バースウィンドウの提供など）
- ③ 円滑で効率的なC I Q体制が整備されているかどうか
- ④ オペレーション上の汎用性があるかどうか（時間的、物理的、設備的な制約）

上記のうち、「①船会社のコストが収入に見合うかどうか」は、「十分な輸送貨物があるかどうか」ということを意味する。地方港にとって最大の課題は、まさしく集荷能力にある。

一方、「コンテナ1つになるほどの貨物ではない・・・」という地方発の貨物に対して、小口貨物の混載の仕組みが成熟していないため、多くの地方港は、混載サービスが行われ

ていない。また、サービスが存在しているとしても、中枢港のほうがコストパフォーマンスが高いことから、荷主企業が混載貨物を敢えて中枢港へ持込んでいるという実態がある。

#### 4. 地方港のダイレクト混載サービス拡大に向けた課題

「コンテナ1つになるほどの貨物ではない・・・」、こうした複数荷主企業の小口貨物を地方港のCFSで、一本のコンテナに仕立て、海外にダイレクトに輸送することは、グローバル化が進む地方荷主企業への支援になると考える。地方港発着のダイレクト混載サービスの強化にあたっては、以下のいくつかの施策の検討が必要である。

##### ①CFS施設の強化

従来の概念を打破し、CFSを港湾地域のみならず、内陸にも設置する。また、素早く貨物を混載または引き渡すことができ、実質的にリードタイムの短縮に貢献し、サービスの定着ができるようなCFS機能の確立が必要であろう。

##### ②輸送商品に合致したコンテナの開発

地方では、食品、農産物等の出荷が少なくない。常温以外に、リーファーコンテナを利用する貨物も多い。フリーズ、チルド、常温、中温など貨物が求める温度帯も異なる。異なる温度帯の貨物を混載させるには、コンテナ内に複数の温度帯を創出する技術的な工夫が必要であろう。地方港にとって、製造業の製品以外に、食品・農産物を取扱えるか否かが大変重要なファクターとなる。

##### ③柔軟な通関体制の確立

混載サービスでは複数の荷主企業の貨物を一本のコンテナに混載することから、これまでの、どちらかの荷主の通関が引っかかったらすべて通関できなくなるというような体制を見直し、荷主企業ごとに貨物を分離し、一本のB/Lで荷主企業ごとに通関ができるような体制に改める必要がある。

##### ④混載業者の育成

仕向地によっては、1社の混載業者では適当な相積み貨物をすぐに見つけられず、混載仕立てを行うことができない場合もある。2社以上の混載業者の協力(CO-LOADともいう)、業界同士が特定のCFS・仕向け地で相互に混載することを推進する。

以上、本問題を考察してきたが、ダイレクト混載サービスの拡大を通じて、中枢港との国際物流サービスの差別化を図ることができる。また、集荷能力の向上によって、船会社の寄港増が期待できる。こうしたよりよい循環を作り出す仕組みが必要である。地方港の活性化は、地域納税増、雇用増などをもたらし、地域の活性化につながる重要課題である。

#### KEY WORD

#### CFS

CFSとは、コンテナ・フレイト・ステーションのことである。コンテナターミナルにある施設のひとつで、混載業者、船会社がLCL貨物(小口混載貨物)をコンテナに詰め、或いはコンテナから取り出す作業を行う。