

西日本発北米航路における母船積出港の選択について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1210

日本海事センター企画研究部

研究員 川崎智也

はじめに

西日本発北米航路の母船積出港選択においては、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。(公財)日本海事センターでは、各県別の海事産業について調査を行っている。当調査におけるヒアリング調査では、西日本を中心とする日系荷主から、母船積出港として釜山港を利用するとの声が目立った。そこで今回のレポートでは、母船積出港の選択について、Zepol 社の TradeIQ を用いて実情を確認する。それに先立ち、アジア発北米航路を対象に、母船積出港の選択状況について整理する。

アジア発北米航路の母船積出港選択状況

まず、アジア発北米航路の母船積出港の選択状況について俯瞰してみたい。

Zepol 社の TradeIQ によると、11 年のアジア発北米向けコンテナ貨物は 13.79 百万 TEU であった。そのうち、母船積出港（ここでは、米国到着前最後に寄港した港湾を指し、直航も含む。以下同様）の上位 5 港は、上海港の 267 万 TEU（全体の 19.4%）、塩田港の 251 万 TEU（同 18.2%）、釜山港の 134 万 TEU（同 9.7%）、香港港の 114 万 TEU（同 8.3%）、寧波港の 85 万 TEU（同 6.2%）となっている。中国（香港、マカオを含む）の港湾の合計は 777 百万 TEU で、過半数となる 56.3% を占めている。

中国の港湾を母船積出港として利用している荷主は、中国系が 385 万 TEU で、全体の約半数である 49.5% となっている。日韓の荷主が中国の港湾を母船積出港として利用するシェアは低く、中国の全母船積出港におけるコンテナ貨物のそれぞれ日系荷主が 0.3% (2.46 万 TEU) と、韓国系荷主が 0.4% (2.85 万 TEU) となっている。

それに対し釜山港では、韓国系荷主は 0.51 百万 TEU で、全体 (134 万 TEU) の 38.1% に留まる。中国系荷主による利用は 28 万 TEU で全体の 20.9% にのぼる一方、日系荷主による利用は 4 万 TEU で同 2.8% に留まる。以上より、釜山港は中国の港湾と比較して、自国の荷主に対する依存度が低く、他国（特に中国）の貨物を取り込んでいることが伺える。日系荷主の釜山港の利用は、中国系荷主のそれに比べると 15% にも満たない。

最後に、日本の港湾について見ていく。日本の港湾を母船積出港として利用するコンテナ貨物は 69 万 TEU で、アジア発北米航路全体の約 5% に留まる。そのうちの 65.3% である 45 万 TEU が日系荷主であることから、日本の港湾利用は自国の荷主に大きく依存していることが分かる。日系荷主の次に多い中国系荷主は 1 万 TEU で、全体の 0.9% に留まる。韓国系荷主による利

用は、僅か 620TEU である。

以上のように、アジア発北米航路の東アジアにおける母船積出港選択では、日中の港湾は自国の荷主が占める割合が高く、一方の釜山港は中国を中心とする海外からのトランシップ貨物の引き込みが目立ち、日系荷主が占めるシェアはそれほど大きくない。

中国系の荷主が日本の港湾ではなく、釜山港を利用する理由としては、釜山港の利用料が日本の港湾利用料より割安ということがあると言われている。釜山港湾公社によると、釜山港のコンテナ取扱料金は日本の港湾よりも 2~4 割ほど安価である。釜山港は、政府の支援により、釜山港を使用する船会社や荷主へ入港料を免除するなど、国ぐるみで各種優遇措置が与えられている。

西日本発北米航路の母船積出港選択状況

本リポートで対象とする西日本の仕出し港湾は、＜阪神地域＞の神戸港、大阪港、＜中国地域＞の水島港、広島港、大竹港、尾道港、徳山下松港、岩国港、三田尻中関港、宇部港、下関港、＜四国地域＞の松山港、小松島港、高松港、今治港、高知港、＜九州地域＞の博多港、北九州港、伊万里港、大分港、長崎港、熊本港、八代港、細島港、油津港、志布志港の計 26 港である。

まず、西日本から北米に向かうコンテナ貨物の母船積出港選択状況について俯瞰してみたい。図 1 に、11 年の母船積出港における西日本発米国着コンテナ貨物量を示す。

11 年の西日本発米国着コンテナ貨物は 19.0 万 TEU であった。そのうちの 58.2% である 11.1 万 TEU が神戸港を利用している。国際コンテナ戦略港湾である阪神港（神戸港、大阪港）でまとめると、69.5%（13.2 万 TEU）までそのシェアは上昇する。釜山港を利用するシェアは 19.6%（3.7 万 TEU）である。また、図 1 に示すその他国内港湾及びその他海外港湾は、それぞれ名古屋港、台湾の高雄港が多かった。

以上より、西日本の荷主は釜山港よりも阪神港を母船積出港として利用している率が高い。

地域別動向

次に、地域別の動向を確認していく。表 1 に西日本内における地域別母船積出港の選択状況を示す。表 1 から、やはり阪神地域発のコンテナ貨物は阪神港を母船積出港とする率が圧倒的に高く（86.3%）、他港の利用は少ない。中国地域においても、神戸港を母船積出港とする率が最も高い（53.7%）が、釜山港の利用も 42.1% で阪神地域と比較すると高い。四国、九州地域の荷主は、釜山港を母船積出港として利用する率が、それぞれ 45.6% と 60.8% となっており、神戸港の 17.2% と 0.8% より高くなっている。四国地域は「その他海外港湾」を利用する確率が 37.1% となっているが、これは台湾の高雄港

の利用が多く、船社は APL/NOL が多いためである。

以上のデータを参照する限り、中国地域、四国地域、九州地域の順に神戸港の利用が高く、釜山港の利用が低い。このことから、神戸港と釜山港の母船積出港選択においては、仕出し港から母船積出港までの距離が影響している可能性がある。

例えば、中国地方に位置する水島港、広島港、徳山下松港を例にとると、神戸港に近い港湾ほど神戸港を経由するシェアが高く、それぞれ 87.5%、54.8%、25.7%となっている。

母船積出港選択と仕出し港から母船積出港までの距離の関係

前節で、西日本発北米航路のコンテナ貨物における神戸港と釜山港の選択問題について、仕出し港から両港までの距離が影響を与えている可能性に言及した。港湾別に詳細の状況を確認するため、表 2 に本リポートで対象としている西日本の 26 港湾について、それぞれの仕出し港から神戸港及び釜山港までの距離についてまとめた。表の 3 列目（神戸港までの距離（釜山港までの距離=1））は、釜山港までの直線距離を 1 とした場合の神戸港までの直線距離を示している。1 を下回ると神戸港の方が近く、1 を上回ると釜山港の方が近い。

表の 4 列目（神戸利用率）は、神戸港と釜山港を利用する西日本発北米航路の合計コンテナ貨物量のうち、神戸港が利用された割合を示している。神戸港、釜山港以外にも母船積出港は存在するが、それらの影響は小さいこともあり、今回は除外した。細島港、油津港、熊本港、下関港、長崎港の 5 港を仕出し港とするコンテナ貨物については、11 年は神戸港、釜山港ともに利用がなかった。

神戸港までの距離の方が近い港湾（3 列目の値が 1 を下回る港湾）を仕出し港とする神戸港の平均利用率は 52.7%で、そうでない港湾は 32.8%と約 20%の差が表れた。したがって、母船積出港への近接性が高いほど、その利用率は高いと言っても差し支えないものと考えられる。

母船積出港までの距離と母船積出港選択の関係をさらに検討するため、それらの関係を用いて回帰分析を行った。なお、今回回帰分析では、11 年のコンテナ貨物量が 500TEU を下回る仕出し港（表 2 において、* が付記された仕出し港）については、分析から除外した。また、神戸港の利用実績がなく、釜山港の利用実績のみ存在する大分港と高知港を除くと、その決定係数は 0.49 と、それなりの説明力を有するが、それほど強いものではない。大分港と高知港については、大口の荷主によるそれぞれの港湾の独占的利用が想起され、これらの荷主が釜山港を一括して母船積出港としているものと考えられる。

最後に、決定係数が 0.49 となった回帰分析で用いたデータを利用して、距離の単位変化率（+1%の増加）に対する神戸港選択確率の変化率を示す弾力性を求めたところ、-0.27 となった。弾力性は、絶対値で 1 を下回る

と非弾力的であると言われている。つまり西日本発北米往航における母船積出港（神戸港、釜山港）の選択においては、仕出し港から母船積出港までの距離が母船積出港選択に与える影響は存在するものの、その影響は小さいと言える。

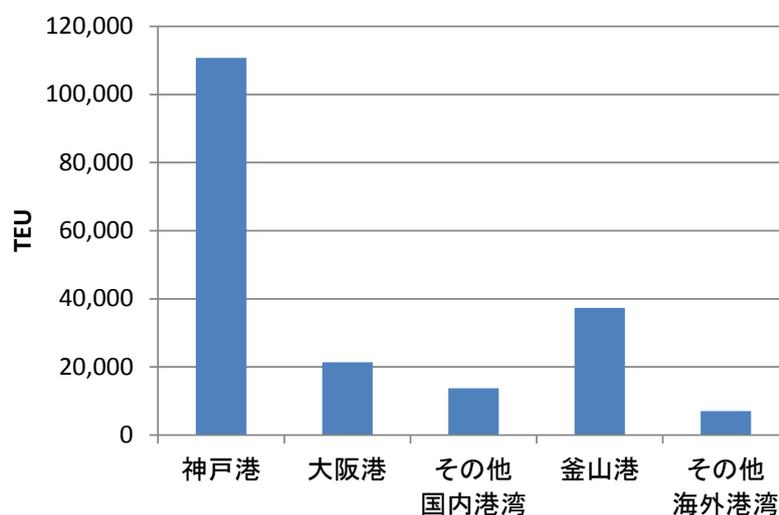


図1 母船積出港における西日本発北米航路のコンテナ貨物量 (2011年実績)
データソース：Zepol TradeIQ

表1 地域別母船積出港の選択状況

仕出し地域	母船積出港					合計
	神戸港	大阪港	その他国内港湾	釜山港	その他海外港湾	
阪神地域	99,463 (71.7%)	20,267 (14.6%)	5,560 (4.0%)	9,430 (6.8%)	4,078 (2.9%)	138,798
中国地域	8,595 (53.7%)	0 (0.0%)	218 (1.4%)	6,733 (42.1%)	448 (2.8%)	15,994
四国地域	446 (17.2%)	0 (0.0%)	2 (0.1%)	1,183 (45.6%)	961 (37.1%)	2,592
九州地域	2,235 (6.8%)	1,147 (3.5%)	7,963 (24.3%)	19,959 (60.8%)	1,515 (4.6%)	32,819
合計	110,739	21,414	13,743	37,305	7,001	190,204

注) 単位は TEU、括弧内は母船積出港選択率

データソース：Zepol TradeIQ

表 2 西日本の各港から神戸港、釜山港までの距離と神戸港利用率

仕出し港	神戸港までの直線距離	釜山港までの直線距離	神戸港までの距離 (釜山港までの距離=1)	神戸利用率
神戸港	0	560.2	0.00	96.0%
大阪港	17.6	578.5	0.03	69.3%
徳島小松島港*	91.1	519.6	0.18	100.0%
高松港*	110	462.5	0.24	3.3%
水島港	140.1	425.6	0.33	87.5%
高知港	195.5	447.7	0.44	0.0%
尾道港*	193.8	376.8	0.51	100.0%
今治港*	210.6	379.4	0.56	0.0%
松山港	245.3	360.5	0.68	32.6%
広島港	259.1	318.8	0.81	54.8%
岩国港*	277.8	308.1	0.90	8.8%
大竹港	275.8	305.5	0.90	79.5%
細島港*	411	381.9	1.08	-
油津港*	492.4	448	1.10	-
志布志港	521.7	446.7	1.17	35.9%
徳山下松港	321.8	275.3	1.17	25.7%
大分港	368.2	310.2	1.19	0.0%
三田尻中関港	342.9	257.5	1.33	75.5%
八代港*	492.7	316.9	1.55	0.0%
宇部港	374.9	235.4	1.59	51.6%
熊本港*	475.9	295.3	1.61	-
下関港*	399.6	213.3	1.87	-
北九州港*	410.8	214.9	1.91	0.0%
長崎港*	537.5	273.2	1.97	-
博多港	458.1	205.5	2.23	7.9%
伊万里港*	516.6	212.7	2.43	0.0%

*11年の北米向けコンテナ貨物量が500TEU以下の港湾