

国内コンテナ・フィーダーに関する研究

平成 23 年 10 月

日本内航海運組合総連合会

目次

まえがき	1
国内フィーダー及び極東フィーダーの競争力について	
1. 極東フィーダーの概要	4
(1) 日本港湾における外貿コンテナ取扱実績	
(2) 日本輸出入(実入り)コンテナ貨物の極東諸港における接続状況	5
(3) 釜山港におけるコンテナ取扱量及び接続量	
(4) 日韓及び国内コンテナ定期航路の配船状況	
2. 国内フィーダー及び韓国フィーダーにおける料金の比較	6
(1) 実入りコンテナ・フィーダー料金	7
(2) 空コンテナ・フィーダー料金	9
3. 国内及び韓国におけるターミナル料金の比較	10
(1) 接続港におけるターミナル料金及び料金格差	
(2) 2002(平成14)年調査値との比較	11
4. 国内及び韓国のフィーダーに係る総料金の比較	13
(1) 接続総コスト及びコスト格差	
(2) 2002(平成14)年調査値との比較	14
(3) 地方港事例別の比較	15
5. 母船積みまでの海上費用及び陸上費用	19
(1) 海上費用及び陸上費用の内訳	
(2) 海上費用及び陸上費用の現状分析	20
(3) 2002(平成14)年調査値との比較	21
6. 今後の課題	22
(1) ターミナル経営の効率化によるコスト競争力の改善	
(2) 直着け比率の更なる改善	23
(3) 国内フィーダー船の大型化	
(4) 地方港における外航フィーダー船への支援策の見直し	25
(5) 内航フィーダーに係る負担軽減	27
あとがき	28

【資料編】

- ・ 日本～釜山港コンテナ取扱実績、釜山港取扱実績(2007年～2010年)
- ・ 地方港外貿定期コンテナ航路一覧(国内・韓国フィーダー比較)
- ・ コンテナ航路に係る荷主・外航船社・内航フィーダーに対する各種インセンティブ
- ・ 韓国・釜山港のインセンティブ

まえがき

2002(平成 14)年当時、スーパー中枢港湾構想論議のなかで、本来国内で接続されるべき大量の日本発着輸出入コンテナが釜山港をはじめとする極東諸港で母船接続されていることについて、「港湾荷役料金は安い、内航船の運賃が高いからである」と、データのないまま、あたかもその全ての原因が内航船又は内航業界にあるような批判記事が散見された。

このため、日本内航海運組合総連合会（以下、内航総連合会という。）では、関係船社、ターミナル会社、トラック会社等からのヒアリングを通して、内航フィーダー料金、韓国フィーダー料金、運賃を構成する国内諸港及び釜山港のターミナル料金（荷役料金）、並びにターミナル間のトレーラーによる横持ち料金等を調査し、フィーダー・コンテナが近隣諸国へ流出している原因を探求するとともに、国内フィーダーの競争力に関わる検討を行い、対応策・提言等を「新規物流に関する研究」（平成 15 年 2 月）報告書に取りまとめた。さらに、フィーダー・コンテナ船の大型化によるコスト競争力に関する研究を行い、その成果を「新規物流に関する研究」（平成 17 年 9 月）報告書に取りまとめるとともに、国内フィーダー・コストが割高となっている主要部分が荷役費を含む港湾コストにあること、税制・各種規制等の面で外国船と比べてイコール・フットイングになっていないこと、加えて、内航海運における暫定措置事業に係る建造納付金が輸送コストに占める割合は極めて軽微であること等を明らかにした。

今般、国土交通省に設置された成長戦略会議が 2009(平成 21)年に取りまとめた報告書において、国際コンテナ戦略港湾構想を進める上で、「海上輸送に係るコストを大きく低減させることは、港湾サービスを向上させる上で必要不可欠な課題である」、「海上輸送コストを低減させるには、暫定措置事業の廃止も含め、抜本的な改善が必要であろう」、「内航海運暫定措置事業の存在（フィーダー・コンテナ船の建造時に係る建造納付金）が船舶の大型化のコスト増を招いているため早期改善が求められる」等、現在もコスト高の主たる原因があたかも内航業界にあるような指摘がおこなわれたが、国際コンテナ戦略港湾構想を現実のものとするためには、現況を十分に把握し、実態を踏まえた対応策を講じる必要があると思われる。

このため、直近の外航コンテナの国内フィーダー輸送の状況、並びに韓国フィーダー及び内航フィーダーのコスト比較に係る調査結果、業界からの提言等を報告書として以下にまとめた。

注 1) スーパー中枢港湾

近年のアジア主要港の躍進により、日本のコンテナ港湾の相対的な地位が低下するとともにコンテナ船の大型化が進展し、日本発着コンテナは内航船により国内で接続されず、釜山港等の極東諸港で接続される量の増加が顕著となった。また、日本のコンテナ港湾が基幹航路ネットワークから外れた場合、日本港湾は他国港湾を介した積み替えフィーダー港と化し、リードタイムの増加、コストの上昇などにより、日本の産業競争力及び国民の生活水準が低下してしまうことが懸念された。

2002(平成14)年11月29日に、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において、選択と集中により、国内で幾つかの有力なコンテナ港湾をスーパー中枢港湾として指定し、日本のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化育成しようという提案がなされた。

この構想により港湾コストを約3割削減し、港湾のリードタイムを3〜4日から1日程度に短縮することを目標に、「スーパー中枢港湾選定委員会」は選定作業を行い、平成17年7月1日、東京・横浜両港を「京浜港」、名古屋・四日市両港を「伊勢湾」、神戸・大阪両港を「阪神港」として、これら3大港湾をスーパー中枢港湾に認定した。

注2) 国際コンテナ戦略港湾構想

平成21年に国交省に設置された成長戦略会議の海洋分科会は、報告書にその目指す姿を以下(抜粋)の通り述べている。

「国際的にみると、港湾は戦略的に重要なインフラであり、各国が競い合っておりより良い港湾サービスを提供しているが、その中において、我が国の港湾は国際的な競争力を失いつつある。今後、世界の成長を我が国に取り込んでいくには、抜本的な改善策が求められており、そのためには、政策の大胆な選択と集中により、港湾インフラの使い勝手を国際的に競争力のある水準にまで引き上げる必要がある。しかしながら、設備面に対して資金を投入するだけでは真に国際競争力のある港湾サービスは実現せず、民間の知恵と創意工夫を導入すると共に、必要制度改革・規制改革を行って、内航サービスも含めた港湾サービスの抜本的向上を図っていく必要がある。」

また、同会議報告書は、内航フィーダーの課題として以下のことを指摘している。

◎ 内航フィーダーの課題

内航フィーダーは、我が国の港湾という点を線としてつなぐ存在であり、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。内航フィーダーの効率性を高める等により、海上輸送に係るコストを大きく低減させることは、港湾サービスを向上させる上で必要不可欠な課題である。

なお、海上輸送コストを低減させるには、内航フィーダー事業の抜本的な生産性向上、効率化が必要であり、そのためには、内航フィーダー事業者による自助努力が求められる。特に、内航海運の暫定措置事業は、船舶の大型化に係るコスト増を招いていることから、本来は、廃止も含めて早期の抜本的な改善が必要であろう。しかしながら、現状では収支相償からは程遠く、事業者のみによる早期の廃止は困難である。したがって、まずは内航総連合会を中心に、業界としてこの問題に対する早期の改善策が求められる。

一方、内航フィーダー事業者の競争相手は韓国などの外航海運事業者であり、公租公課などの点で、我が国内航フィーダー事業者は不利な状況に置かれているという指摘もある。

さらに、我が国港湾の国際競争力を確保するには、海上輸送を担う内航フィーダー事業者のみならず、行政をはじめ、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が総力を結集し、輸送コスト低減はもはや一刻の猶予も許されないという姿勢でコスト低減に取り組む必要がある。

※内航フィーダーの効率化については、カボタージュ制度の解禁が内航フィーダーのコスト低減に資するとの意見があり、かなりの意見交換と議論が行われたが、外国企業に対して一方的に解禁することは国益を損なう恐れがあると同時に、国内の安定輸送を阻害する要因になるとの意見が大勢を占めた。

新成長戦略（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）に基づき、政策の大胆な「選択」と「集中」を図るため、同 8 月 6 日にスーパー中枢港湾を 2 大港湾に絞り込んだ形で、国際コンテナ戦略港湾として阪神港（大阪港・神戸港）及び京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が選定・公表された。

また、国際コンテナ戦略港湾の目指すべき目標、実現のための方向性は以下の通り。

☆ 我が国への基幹航路（欧米航路）就航の維持・強化

目 標： ○2015 年までに国内ハブ港湾の完成

○日本発着貨物の東アジア主要港でのトランシップ率を半減

○2020 年までに国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

方向性： ○公設民営化やターミナルの一体運営の推進等による物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による 24 時間化の推進などサービスの向上

○内航をはじめとするフィーダー網の強化による広域からの貨物集約の促進

○コンテナ船の大型化の進展に対応しうる大水深のコンテナ・ターミナルの整備

○民の視点により港湾の戦略的な運営を行なう「港湾運営会社」の設立

本報告書は、日本内航海運組合総連合会の新規物流WGフィーダー・コンテナ分科会が中心となって作業部会を構成し、韓国フィーダー及び国内フィーダーの競争力に係る比較調査を行い、その調査結果を基に取り纏めたものである。

国内フィーダー及び極東フィーダーの競争力について

予てより、日本輸出入コンテナが韓国釜山港をはじめとする極東諸港にて接続される事例が増加していることから、日本のハブ港への母船寄港が減少し、近い将来、日本の主要港湾のフィーダーポート化に至るのではないかと懸念され、当局が対応策を検討した結果、平成14年の中枢ハブ港湾構想、さらには同構想を進化させた国際コンテナ戦略港湾構想に向けた取り組みが行われることとなった。

これに関連して、日本／韓国（釜山港）間のフィーダー及び国内地方港／ハブ港（京浜港、阪神港）間のフィーダーの輸送実態と競争力について分析する。

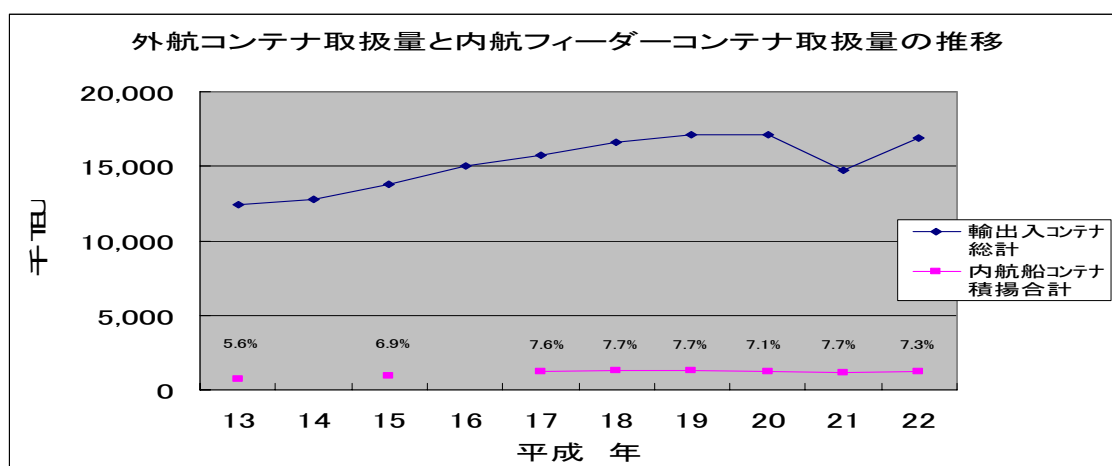
1. 極東フィーダーの概要

(1) 日本港湾における外貿コンテナ取扱実績

年	輸出計(TEU)	輸入計(TEU)	総計(TEU)
2001	6,110 千	6,303 千	12,413 千
2002	6,277 千	6,523 千	12,801 千
2003	6,755 千	7,001 千	13,756 千
2004	7,397 千	7,587 千	14,984 千
2005	7,810 千	7,922 千	15,732 千
2006	8,256 千	8,361 千	16,616 千
2007	8,513 千	8,626 千	17,139 千
2008	8,521 千	8,608 千	17,129 千
2009	7,346 千	7,399 千	14,745 千
2010	8,400 千	8,463 千	16,863 千

注1. 2001～2009年のコンテナ取扱い個数は、国土交通省の港湾統計年報による。

注2. 2010年については、国土交通省港湾局の調査結果である外貿コンテナ取扱実績速報値を用いている。



近年、日本国内における外貿コンテナ取扱量（輸出入の総計）は年間約1,600万TEUであるが、一方の内航フィーダーによる取扱量（積み揚げの合計）は約120万TEUであり、取扱比率は約7～8%となる。

(2) 日本輸出入（実入り）コンテナ貨物の極東諸港における接続状況

国交省港湾局が行った平成 20 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査を基にした同年の日本における輸出入コンテナが極東諸港までフィーダーされた後、母船でトランシップされたコンテナは約 233 万 TEU と推定される。なお、国別の推定接続量を以下に示す。

日本輸出入(実入り)コンテナ貨物の極東港接続量 単位:TEU

1. 韓国接続(釜山・光陽)	902,118
2. シンガポール接続	551,749
3. 香港接続	387,407
4. 台湾接続(基隆・高雄・台中)	228,712
5. その他	264,834
合 計	2,334,820

平成 20 年度(2008 年度)全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省港湾局作成)に基づく推定値

(3) 釜山港におけるコンテナ取扱量及び接続量

単位:TEU

釜山港 取扱量	釜山港での総取扱量			日本～釜山輸送数量		
	コンテナ取扱量	トランシップ量	T/S 比率	コンテナ取扱量	トランシップ量	T/S 比率
2007年	13,261,484	5,811,167	43.8%	2,085,026	1,027,875	49.3%
2008年	13,452,786	5,807,848	43.2%	2,142,550	1,065,749	49.7%
2009年	11,980,325	5,372,485	44.8%	1,910,824	915,889	47.9%
2010年	14,182,861	6,266,497	44.2%	2,253,378	1,075,760	47.7%

注1:釜山港湾公社(BPA)ホームページ掲載数値の抜粋、年度は1～12月

注2:取扱量は当該港湾における積み揚げの合計、輸送数量は船舶における搭載量を示す

釜山港湾公社(BPA)の公表数字を眺めると、釜山港での総取扱量は、リーマンショックの影響によると思われる 2009 年の減少を除いて順調に増加しており、トランシップ量も 2008 年と比較して、459 千 TEU、トランシップ比率 1%の増加となっている。

一方、国土交通省港湾局による平成 20 (2008) 年の日本輸出入(実入り)コンテナの韓国接続量の推定値は約 90 万 TEU であり、BPA の発表数値と異なるが、100 万 TEU 前後の日本輸出入コンテナが現在釜山港で接続されていることから、もしこれらが日本で接続されれば、(接続港での積み揚げ分として 2 倍加算されるため、その取扱量は 200 万 TEU となり、)一大ハブ港に匹敵する量のコンテナが国内で扱われることとなる。

(4) 日韓及び国内コンテナ定期航路の配船状況

1) 韓国と国内のフィーダー・サービス比較

韓国／国内地方港間の定期コンテナ航路及び国内コンテナ航路について、日本海事新聞が 2011 (平成 23) 年 1 月 31 日に掲載した「地方港外貿定期コンテナ航路一覧」をもとに韓国フィーダー及び国内フィーダーの配船状況を分析すると下表の通りとなる。

地域	韓国			国内		
	船社数	就航隻数	積載可能 TEU (平均)	船社数	就航隻数	積載可能 TEU (平均)
北海道	5	12	830	3	16	107
東北	4	12	929	4	11	180
北陸/山陰	10	16	421	—	—	—
関東	4	5	655	—	—	—
中京	12	12	803	—	—	—
山陽/瀬戸内	11	22	500	7	9	120
四国	7	10	308	4	6	114
関門/北九州	2	4	508	—	—	—
九州	5	8	487	2	4	121
単純平均	—	—	605	—	—	128

注：地域ごとの集計であり、同一船社が同一船舶で複数の地域を就航する場合を含む。なお、積載可能 TEU（平均）の単純平均については、合計を配船実績のある地域数で除した数値である。

2) 日韓フィーダー就航船の船型

韓国定期航路（フィーダー航路）には、韓国（一部中国を含む）／日本間の輸出入コンテナ貨物と韓国で接続される日本の欧米等諸国向けコンテナ貨物が積載される。このため、韓国フィーダー船は平均 605TEU で、特に長距離となる北海道、東北航路には 1,000TEU 型を、南星海運が 7 隻、高麗海運が 2 隻、興亜海運 1 隻、NYK ライン（東京船舶）が 1 隻それぞれ投入するなど大型化が進んでいる。これに対し、国内フィーダー船は最近 749G/T 型のフィーダー船建造が進み、平均で 128TEU と大型化に向かっているものの、最大船型でも 250TEU（空コンテナを含む）に止まっている。

2. 国内フィーダー及び韓国フィーダーにおける料金の比較

外航母船が寄港しない地方港積み揚げの日本の輸出入コンテナについては、国内ハブ港（主として阪神港又は京浜港）で接続する方法及び極東諸港で接続する方法がある。この度、両者の競争力を比較する目的で、100 万 TEU が接続されている韓国フィーダーと国内フィーダーの料金、そのコスト構成内容、横持ち料金及び母船ターミナルコスト等について比較調査を行い、その結果を取り纏めた。

なお、国内港については、韓国フィーダーが就航する次の地域について比較した。

- ① 北海道： 苫小牧港、釧路港、室蘭港
- ② 東北： 八戸港、仙台港、小名浜港
- ③ 北陸/山陰： 富山新港、敦賀港、舞鶴港
- ④ 関東： 東京港、川崎港、横浜港、常陸那珂港

- ⑤ 中京： 清水港、名古屋港、四日市港、豊橋港
- ⑥ 関西： 和歌山港、大阪港、神戸港
- ⑦ 山陽/瀬戸内：福山港、水島港、広島港、大竹港、岩国港、徳山港、宇部港
- ⑧ 四国： 徳島港、高松港、今治港、松山港
- ⑨ 関門/北九州：門司港、博多港、ひびき港
- ⑩ 九州： 八代港、大分港、細島港、志布志港

但し、③の北陸/山陰については、国内フィーダー船の寄港がないため、調査対象から除外した。

(1) 実入りコンテナ・フィーダー料金

1) 地方港/接続港別フィーダー料金及び料金格差

2010年における調査値(BAF料金を含む)

接続港 地方港	20' コンテナ				40' コンテナ			
	京浜港	阪神港	釜山港	差	京浜港	阪神港	釜山港	差
北海道*	¥50,000		¥30,600	¥19,400	¥75,000		¥51,300	¥23,700
東北*	¥48,300		¥31,500	¥16,800	¥63,300		¥51,300	¥12,000
中京	¥47,500	¥40,000	¥31,500	¥12,250	¥58,300	¥55,000	¥54,900	¥1,750
山陽/瀬戸内*		¥35,000	¥28,800	¥6,200		¥45,000	¥44,100	¥900
四国		¥35,000	¥30,600	¥4,400		¥45,000	¥45,900	▲¥900
関門/北九州*		¥38,500	¥19,800	¥18,700		¥57,500	¥32,400	¥25,100
九州		¥50,000	¥30,600	¥19,400		¥65,000	¥45,900	¥19,100
平均	¥48,600	¥39,700	¥29,050	¥13,900	¥65,500	¥53,500	¥46,550	¥11,650
平均(*のみ)	¥43,000		¥27,700	¥15,300	¥60,200		¥44,800	¥15,400

注1：国内フィーダーおよび韓国フィーダーの料金は、配船会社からの聞き取り調査による。

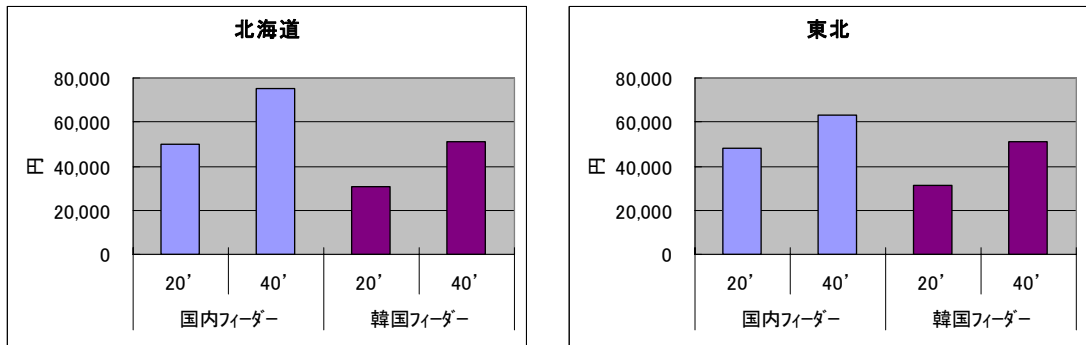
注2：フィーダー料金は、海上輸送だけに掛かるコスト及び両端における荷役費及び港湾諸費用から構成されていることに留意する必要がある。

注3：2010年時点の韓国フィーダーにおけるBAF(燃料油調整係数=Bunker Surcharge)はUS20\$/20'、US60\$/40'、US\$=¥90として設定した。

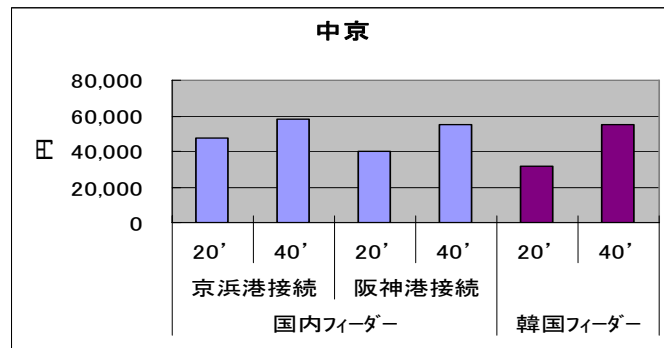
2) 国内フィーダー及び韓国フィーダーにおける料金格差の現状

- ・ 実入りコンテナに対する料金は、国内フィーダーが韓国(釜山)フィーダーに比して、平均13,900円/20'(48%)、11,650円/40'(25%)程度高い。
- ・ 主たる4地域(北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州)におけるフィーダー料金は、国内フィーダーが韓国フィーダーに比して、平均15,300円/20'(55%)、15,400円/40'(34%)程度高く、料金格差が幾分拡大する。
- ・ 四国、山陽/瀬戸内、中京では、韓国フィーダーとの料金格差は小さく、特に、四国における40'は韓国フィーダーよりも安く、また、山陽/瀬戸内の40'においても料金格差は極めて軽微である。

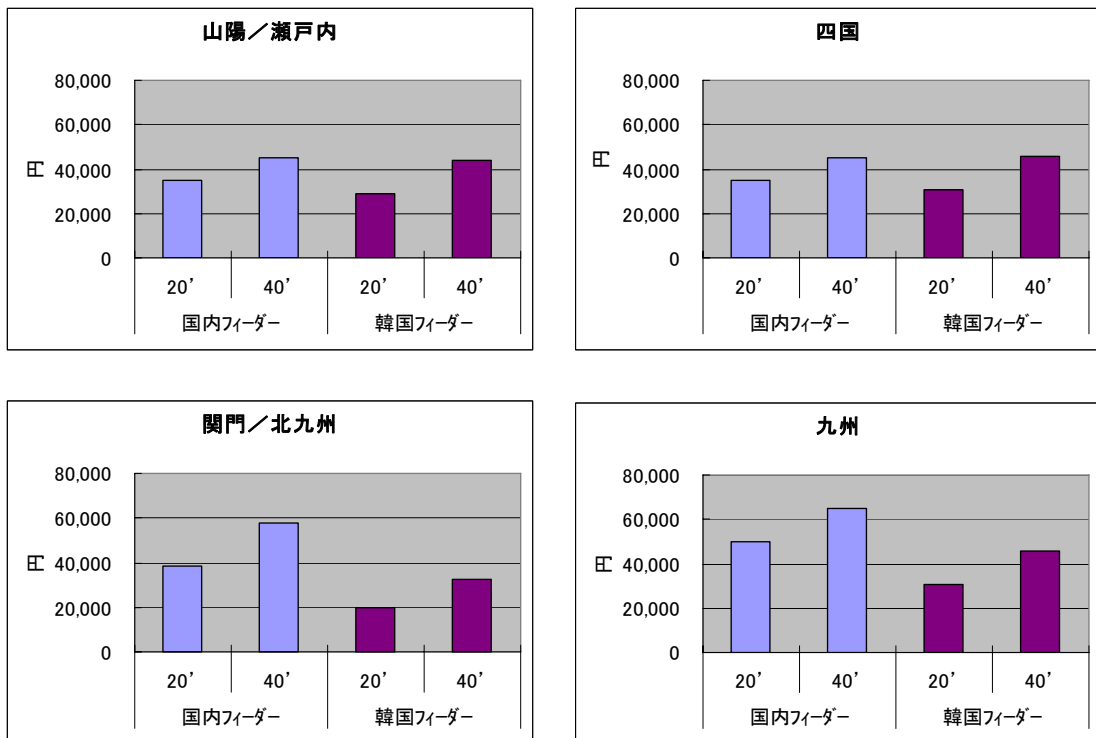
国内フィーダー（京浜接続）及び韓国フィーダーにおける料金比較



国内フィーダー（京浜・阪神接続）及び韓国フィーダーにおける料金比較



国内フィーダー（阪神接続）及び韓国フィーダーにおける料金比較



3) フィーダー料金に関する 2002 (H14)年調査との比較

2002年における調査値

接続港 地方港	阪神港 or 京浜港		釜山港		格差	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
北海道	¥61,000	¥95,000	¥37,000	¥55,300	¥24,000	¥39,700
東北	¥60,000	¥80,000	¥36,600	¥59,200	¥23,400	¥20,800
山陽/瀬戸内	¥34,000	¥48,000	¥36,600	¥51,600	▲¥2,600	▲¥3,600
関門/北九州	¥37,000	¥55,000	¥22,900	¥36,400	¥14,100	¥18,600
平均	¥48,000	¥69,500	¥33,300	¥50,600	¥14,700	¥18,900

- 燃料費が大幅に値上がりする中、4地域（北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州）における国内フィーダー料金の平均は、2002年には48,000円/20'、69,500円/40'であったものが、2010年には43,000円/20'、60,200円/40'となり、▲5,000円/20'（-10%）、▲9,300円/40'（-13%）のコスト削減が図られた。
- 4地域（北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州）における韓国フィーダー料金の平均は、2002年には33,300円(\$278)/20'、50,600円(\$422)/40'であったものが、2010年には27,700円(\$308)/20'、44,800円(\$498)/40'へと変化した。ドルベースではそれぞれ\$30/20'（10%）、\$76/40'（18%）値上がりしたが、円ベースでは、為替の変動効果（@120円/US\$→@90円/US\$）により、それぞれ▲5,600円/20'（-17%）、▲5,800円/40'（-11%）値下がりし、競争力が維持される結果となった。

(2) 空コンテナ・フィーダー料金

2010年における調査値(BAF料金を含む)

接続港 地方港	20'コンテナ				40'コンテナ			
	京浜港	阪神港	釜山港	差	京浜港	阪神港	釜山港	差
北海道*	¥320,00		¥23,400	¥8,600	¥55,000		¥41,400	¥13,600
東北*	¥41,700		¥27,000	¥14,700	¥55,800		¥39,600	¥16,200
中京	¥47,500	¥37,000	¥27,000	¥15,250	¥58,300	¥45,000	¥44,100	¥7,550
山陽/瀬戸内*		¥34,000	¥19,800	¥14,200		¥43,000	¥32,400	¥10,600
四国		¥33,000	¥21,600	¥11,400		¥44,000	¥35,100	¥8,900
関門/北九州*		¥38,500	¥18,000	¥20,500		¥57,500	¥30,600	¥26,900
九州		¥50,000	¥21,600	¥28,400		¥65,000	¥35,100	¥29,900
平均	¥40,400	¥38,500	¥22,600	¥16,150	¥56,350	¥50,900	¥36,900	¥16,250
平均(*のみ)	¥36,550		¥22,050	¥14,500	¥52,800		¥36,000	¥16,800

- 空コンテナに対する料金は、国内フィーダーが韓国(釜山)フィーダーに比して、平均で16,150円/20'（71%）、16,250円/40'（44%）高く、実入りコンテナよりも料金格差が大きい。また、4地域（北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州）の平均も、14,500円/20'（66%）、16,800円/40'（47%）高となり、料金格差は殆ど変わらない。

3. 国内及び韓国におけるターミナル料金の比較

(1) 接続港におけるターミナル料金及び料金格差

2010年における調査値

港名	コンテナ種別	フィーダー船ターミナル料金	ターミナル間横持ちトラック料金	大型母船ターミナル料金	合計
釜山港	20'	¥3,600 (\$ 40)	¥1,350 (\$ 15)	¥6,300 (\$ 70)	¥11,250
	40'	¥5,400 (\$ 60)	¥2,250 (\$ 25)	¥9,900 (\$110)	¥17,550
韓国		(注 1)	(注 2)	(注 3)	
阪神港	20'	¥8,500	¥7,500	¥19,000	¥35,000(¥27,500)
	40'	¥9,500	¥8,000	¥28,500	¥46,000(¥38,000)
釜山港との格差	20'	¥4,900	¥6,150	¥12,700	¥23,750(¥16,250)
	40'	¥4,100	¥5,750	¥18,600	¥28,450(¥20,450)
京浜港	20'	¥9,500	¥12,000	¥19,000	¥40,500(¥28,500)
	40'	¥14,500	¥12,500	¥28,500	¥55,500(¥43,000)
釜山港との格差	20'	¥5,900	¥10,650	¥12,700	¥29,250(¥17,250)
	40'	¥9,100	¥10,250	¥18,600	¥37,950(¥25,950)
日本		(注 4)	(注 5)	(注 4)	(注 6)

注 1: 釜山港、阪神港、京浜港におけるフィーダー船ターミナル料金、ターミナル間横持ちトラック料金、大型母船ターミナル料金については、配船会社からの聞き取り調査による。

注 2: 釜山港におけるフィーダー船のターミナル料金は、実入コンテナについて US\$40/20'、US\$60/40'、空コンテナについて US\$20/20'、US\$30/40'、為替を@90 円/US\$として算出した。

注 3: 釜山港におけるターミナル間のトラックによる実入りコンテナの横持ち料は、US\$15/20'、US\$25/40'、為替を@90 円/US\$として算出した。また、空コンテナの横持ちトラック料金も同様である。

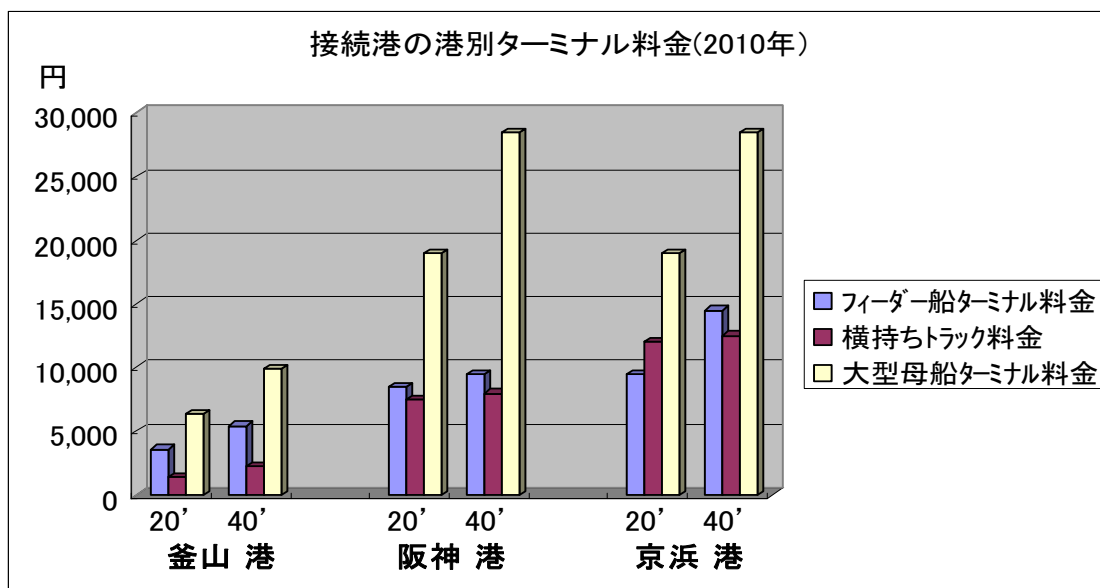
注 4: 釜山港における大型母船のターミナル料金は、US\$60~80/20'、US\$100~120/40'であることから、平均値を取り、US\$70/20'、US\$110/40'、為替を@90 円/US\$として算出した。

注 5: 日本主要港におけるターミナル料金は、顧客の取扱量、バースの輻輳状況等によりかなり異なる。また、内航船の割引等の政策的な制度の有無により、一定のターミナル料金を設定することは困難であるが、大きな差異が生じない範囲で推定値を表示した。

注 6: 日本の主要港におけるトラックによる横持ち料金は、近隣のターミナル間の移動として算出した。ただし、フィーダー船が母船バースに直付けした場合は発生しないことになる。

なお、直着け比率は阪神港の場合は約 6 割、京浜港の場合は約 9 割と推定される。

注 7: 合計欄の数値は、トラックによる横持ち料金を算入した場合の費用に加え、(横持ち料金が発生しない)直付けした場合の費用を()付で示す。



- ・ ハブ港における内航フィーダー船のターミナル料金は、阪神港、京浜港ともに母船積ターミナル料金の半額以下となっているにも拘わらず、釜山港に比べて阪神港は 236%/20'、176%/40'、京浜港は 264%/20'、269%/40' であり、格差が大きい。
- ・ ハブ港における母船のターミナル料金の比較から、釜山港に比べて阪神港及び京浜港はともに 302%/20'、288%/40' であり、約 3 倍のコストとなっている。
- ・ 横持ち料を含めた阪神港、京浜港における接続費用の総額を、釜山港における接続費用総額と比べると、阪神港は釜山港の 311%/20'、262%/40'、京浜港は同じく 360%/20'、317%/40' と格差が大きく、また、直着けした場合を考慮しても、阪神港は 244%/20'、217%/40'、京浜港は 253%/20'、245%/40' であり、ハードルの高い料金格差であることに変わりはない。

(2) 2002 (平成 14) 年調査値との比較

1) 釜山港 (韓国) における接続費用の変化

港名	コンテナ種別	フィーダー船ターミナル料金	ターミナル間横持ちトラック料金	大型母船ターミナル料金	合計
釜山港 2002年	20'	¥4,200 (\$ 35)	¥1,200 (\$ 10)	¥9,600 (\$ 80)	¥15,000
	40'	¥7,200 (\$ 60)	¥1,800 (\$ 15)	¥12,000 (\$ 100)	¥21,000
		(注 1)	(注 2)	(注 3)	
格差	20'	▲ ¥ 600	▲ ¥ 150	▲ ¥ 3,300	▲ ¥ 3,750
2010-2002	40'	▲ ¥ 1,800	▲ ¥ 450	▲ ¥ 2,100	▲ ¥ 3,450

注 1：2002 年の釜山港における実入りコンテナのターミナル料金は、US \$ 35/20'、US \$ 60/40'、空コンテナは US \$ 16/20'、US \$ 20/40'、為替を @120 円/US\$ として算出した。

注 2：2002 年の釜山港における実入りコンテナの横持ちトラック料金は、US \$ 10/20'、US \$ 15/40'、為替を @120 円/US\$ として算出した。また、空コンテナの横持ちトラック料金についても同様である。

注 3：2002 年の釜山港における大型母船ターミナル料金は、ターミナル間の横持ちトラック料金を含めると、US \$ 80～100/20'、US \$ 100～130/40' であることから、平均値である US \$ 90/20'、US \$ 115/40' から横持ちトラック料金を控除し、US \$ 80/20'、US \$ 100/40'、為替を@120 円/US\$として算出した。

- 韓国釜山港では、20' の母船ターミナル料金を除いて、ドルベースではフィーダー船ターミナル料金、横持ちトラック料金等の値上がりがあったものの、為替のメリット（¥120/US\$→¥90/US\$）により、接続費用合計は、2002 年比▲3,750 円/20'（-25%）、▲3,450 円/40'（-16%）の削減効果を得ている。

2) 国内ハブ港における接続費用の変化

港名	コンテナ種別	フィーダー船ターミナル料金	ターミナル間横持ちトラック料金	大型母船ターミナル料金	合計
阪神港 2002 年	20'	¥8,300	¥7,000	¥22,000	¥37,300(¥30,300)
	40'	¥12,200	¥9,000	¥33,000	¥54,200(¥45,200)
格差 (2010-2002)	20'	¥200	¥500	▲¥3,000	▲¥2,300(▲¥2,800)
	40'	▲¥2,700	▲¥1,000	▲¥4,500	▲¥8,200(▲¥7,200)
京浜港 2002 年	20'	¥10,500	¥10,000	¥23,000	¥43,500(¥33,500)
	40'	¥16,000	¥13,000	¥34,500	¥63,500(¥50,500)
格差 (2010-2002)	20'	▲¥1,000	¥2,000	▲¥4,000	▲¥3,000(▲¥5,000)
	40'	▲¥1,500	▲¥500	▲¥6,000	▲¥8,000(▲¥7,500)

- スーパー中核港湾として指定されたハブ港におけるターミナル料金を合計で眺めると、2002 年比、阪神港では▲2,300～2,800 円/20'（-6～9%）、▲7,200～8,200 円/40'（-15～16%）、京浜港では▲3,000～7,000 円/20'（-7～15%）、▲7,500～8,000 円/40'（-13～15%）の削減効果が見られる。

3) 地方港における港別ターミナル料金の変化

- 4 地域（北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州）におけるターミナル料金は、2002 年比、平均▲300 円/20'（-3%）、▲1,550 円/40'（-11%）の削減となった。
- 北海道は、元々高額であったターミナル料金が 40' コンテナを中心に大幅に削減されたが、山陽/瀬戸内、関門/北九州は逆に値上がりした。
- 地方港は、日本のハブ港におけるターミナル料金と遜色なく、また一部の港ではそれ以上に高くなっているが、地方港は外航船（極東フィーダー船）に対して後述のとおり内航船を上回る手厚い支援措置を講じているため、韓国フィーダー船とのコスト格差をさらに助長させているとの指摘がある。

阪神港 or 京浜港接続	2010年		2002年		格差(2010-2002)	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
北海道*	¥11,000	¥14,000	¥15,000	¥20,000	▲¥4,000	▲¥6,000
東北*	¥10,500	¥13,700	¥10,500	¥15,000	¥0	▲¥1,300
中京	¥10,000	¥13,000	-	-	-	-
山陽/瀬戸内*	¥8,800	¥10,300	¥7,300	¥9,300	¥1,500	¥1,000
四国	¥9,500	¥11,300	-	-	-	-
関門/北九州*	¥10,300	¥13,000	¥9,000	¥12,900	¥1,300	¥100
九州	¥8,900	¥11,500	-	-	-	-
平均	¥9,850	¥12,400				
平均(*のみ)	¥10,150	¥12,750	¥10,450	¥14,300	▲¥300	▲¥1,550

注:国内地方港におけるターミナル料金は、配船会社からの聞き取り調査による。

4. 国内及び韓国のフィーダーに係る総料金の比較

(1) 接続総コスト及びコスト格差

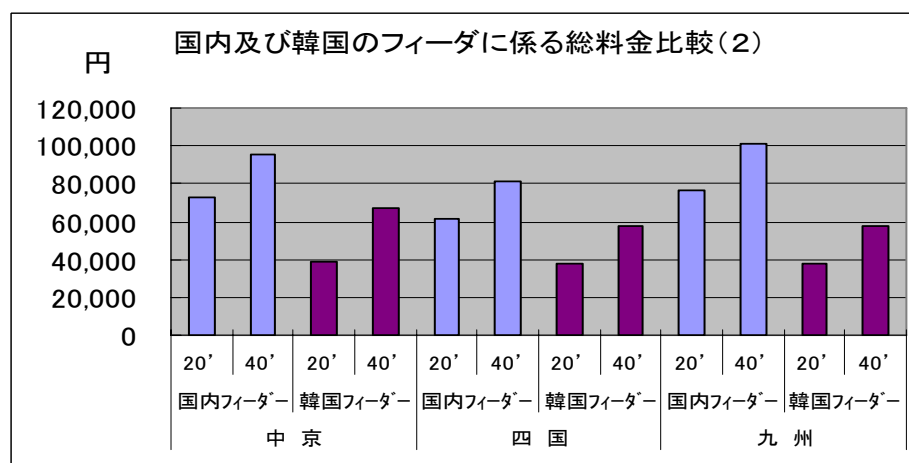
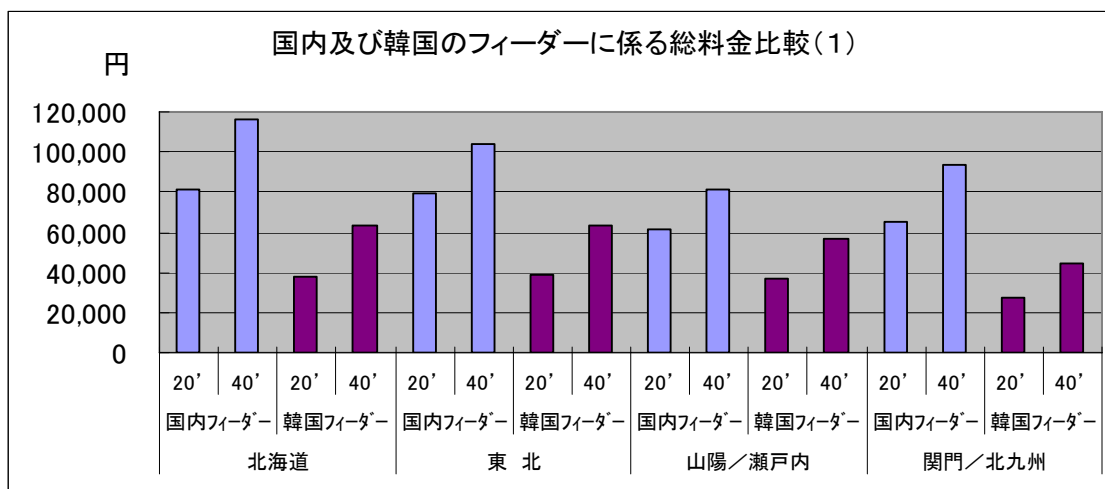
各地方港から接続港までをフィーダーし、横持ちのうえで母船に船積みするまでの総コストについて、国内接続した場合と韓国接続した場合の比較、並びにそのコスト格差を下表に示す。

2010年における調査値

国内地方港	国内		韓国		格差(国内-韓国)	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
北海道*	¥81,000	¥116,000	¥38,250	¥63,450	¥42,750	¥52,550
東北*	¥79,300	¥104,300	¥39,150	¥63,450	¥40,150	¥40,850
中京	¥72,500	¥95,400	¥39,150	¥67,050	¥33,350	¥28,350
山陽/瀬戸内*	¥61,500	¥81,500	¥36,450	¥56,250	¥25,050	¥25,250
四国	¥61,500	¥81,500	¥38,250	¥58,050	¥23,250	¥23,450
関門/北九州*	¥65,000	¥94,000	¥27,450	¥44,550	¥37,550	¥49,450
九州	¥76,500	¥101,500	¥38,250	¥58,050	¥38,250	¥43,450
平均	¥71,050	¥96,300	¥36,700	¥58,700	¥34,350	¥37,600
平均(*のみ)	¥71,700	¥98,950	¥35,350	¥56,900	¥36,350	¥42,050

注:中京地域は、京浜港接続及び阪神港接続の平均値

- 国内フィーダーに係る接続総コストは、韓国フィーダーの接続総コストよりも平均で34,350円/20' (94%)、37,600円/40' (64%)程度高く、また、4地域(北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州)における総コストの平均格差も、36,350円/20' (103%)、42,050円/40' (74%)高となった。



(2) 2002 (平成 14) 年調査値との比較

2002 年における調査値

国内地方港	国内		韓国		格差(国内-韓国)	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
北海道	¥98,600	¥137,500	¥47,800	¥69,100	¥50,800	¥68,400
東北	¥93,000	¥122,500	¥47,400	¥73,000	¥45,600	¥49,500
山陽/瀬戸内	¥63,000	¥90,000	¥47,400	¥65,400	¥15,600	¥24,600
関門/北九州	¥66,000	¥97,000	¥33,700	¥50,200	¥32,300	¥46,800
平均	¥80,150	¥111,750	¥44,100	¥64,400	¥36,050	¥47,350

- 4 地域 (北海道、東北、山陽/瀬戸内、関門/北九州) における国内フィーダーに係る総コストは、2002 年比平均▲8,450 円/20' (-11%)、▲12,800 円/40' (-11%) 削減されたが、同地域における韓国フィーダーに係る総コストも、2000 年比▲8,750 円/20' (-20%)、▲7,500 円/40' (-12%) の削減となり、その結果、総コストの平均格差は、300 円/20' (1%) の拡大、▲5,300 円/40' (-11%) の縮小となった。

(3) 地方港事例別の比較

輸出入コンテナを最寄りの国内ハブ港(京浜港又は阪神港)で母船に接続した場合及び韓国釜山港で母船に接続した場合それぞれについての総料金を事例毎に次に示す。

(1) 北海道輸出入コンテナ

①京浜港接続		【京 浜 港】			母船 輸出先国
【北 海 道】		A ターミナル	トラック	B ターミナル	
ターミナル	内航フィーダー				
	フィーダーコスト			母船接続コスト	接続迄の合計
20'	¥50,000			¥31,000 (¥19,000)	¥81,000 (¥69,000)
40'	¥75,000			¥41,000 (¥28,500)	¥116,000 (¥103,500)
20'	[11,000] [29,500]	[9,500]	[12,000] [19,000]	*()はドレイ無し、京浜港	
40'	[14,000] [46,500]	[14,500]	[12,500] [28,500]	直付け利用料金	
②釜山港接続		【釜 山 港】			母船 輸出先国
【北 海 道】		A ターミナル	トラック	B ターミナル	
ターミナル	外航フィーダー				
	フィーダーコスト			母船接続コスト	接続迄の合計
20'	¥30,600 (¥28,800)			¥7,650	¥38,250 (¥36,450)
40'	¥51,300 (¥45,900)			¥12,150	¥63,450 (¥58,050)
20'	[11,000] [16,000 (14,200)]	[3,600]	[1,350] [6,300]	*()はBAF無しの料金	
40'	[14,000] [31,900 (26,500)]	[5,400]	[2,250] [9,900]		

(2) 東北輸出入コンテナ

①京浜港接続		【京 浜 港】			母船 輸出先国
【東 北】		A ターミナル	トラック	B ターミナル	
ターミナル	内航フィーダー				
	フィーダーコスト			母船接続コスト	接続迄の合計
20'	¥48,300			¥31,000 (¥19,000)	¥79,300 (¥67,300)
40'	¥63,300			¥41,000 (¥28,500)	¥104,300 (¥91,800)
20'	[10,500] [28,300]	[9,500]	[12,000] [19,000]	*()はドレイ無し、京浜港	
40'	[13,700] [35,100]	[14,500]	[12,500] [28,500]	直付け利用料金	
②釜山港接続		【釜 山 港】			母船 輸出先国
【東 北】		A ターミナル	トラック	B ターミナル	
ターミナル	外航フィーダー				
	フィーダーコスト			母船接続コスト	接続迄の合計
20'	¥31,500 (¥29,700)			¥7,650	¥39,150 (¥37,350)
40'	¥51,300 (¥45,900)			¥12,150	¥63,450 (¥58,050)
20'	[10,500] [17,400 (15,600)]	[3,600]	[1,350] [6,300]	*()はBAF無しの料金	
40'	[13,700] [32,200 (26,800)]	[5,400]	[2,250] [9,900]		

(3) 中京輸出入コンテナ

①京浜港接続		【中 京】			【京 浜 港】			母船 輸出先国
ターミナル	内航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥47,500	¥31,000	(¥19,000)	¥78,500	(¥66,500)			
40':	¥58,300	¥41,000	(¥28,500)	¥99,300	(¥86,800)			
20':	[10,000] [28,000]	[9,500]	[12,000] [19,000]	* ()はトレイ無し、京浜港				
40':	[13,000] [30,800]	[14,500]	[12,500] [28,500]	直付け利用料金				
②阪神港接続		【中 京】			【阪 神 港】			母船 輸出先国
ターミナル	内航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥40,000	¥26,500	(¥19,000)	¥66,500	(¥59,000)			
40':	¥55,000	¥36,500	(¥28,500)	¥91,500	(¥83,500)			
20':	[10,000] [21,500]	[8,500]	[7,500] [19,000]	* ()はトレイ無し、阪神港				
40':	[13,000] [32,500]	[9,500]	[8,000] [28,500]	直付け利用料金				
③釜山港接続		【中 京】			【釜 山 港】			母船 輸出先国
ターミナル	外航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥31,500 (¥29,700)	¥7,650	¥39,150		(¥37,350)			
40':	¥54,900 (¥49,500)	¥12,150	¥67,050		(¥61,650)			
20':	[10,000] [17,900 (16,100)]	[3,600]	[1,350] [6,300]	* ()はBAF無しの料金				
40':	[13,000] [36,500 (31,100)]	[5,400]	[2,250] [9,900]					

(4) 山陽/瀬戸内輸出入コンテナ

①阪神港接続		【山陽/瀬戸内】			【阪神港】			母船 輸出先国
ターミナル	内航フィーター	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーターコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥35,000	¥26,500 (¥19,000)			¥61,500 (¥54,000)			
40':	¥45,000	¥36,500 (¥28,500)			¥81,500 (¥73,500)			
20':	[8,800] [17,700]	[8,500]	[7,500]	[19,000]	*()はドレイ無し、阪神港直付け利用料金			
40':	[10,300] [25,200]	[9,500]	[8,000]	[28,500]				
②釜山港接続		【山陽/瀬戸内】			【釜山港】			母船 輸出先国
ターミナル	外航フィーター	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーターコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥28,800 (¥27,000)	¥7,650			¥36,450 (¥34,650)			
40':	¥44,100 (¥38,700)	¥12,150			¥56,250 (¥50,850)			
20':	[8,800] [16,400 (14,600)]	[3,600]	[1,350]	[6,300]	*()はBAF無しの料金			
40':	[10,300] [28,400 (23,000)]	[5,400]	[2,250]	[9,900]				

(5) 四国輸出入コンテナ

①阪神港接続		【四国】			【阪神港】			母船 輸出先国
ターミナル	内航フィーター	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーターコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥35,000	¥26,500 (¥19,000)			¥61,500 (¥54,000)			
40':	¥45,000	¥36,500 (¥28,500)			¥81,500 (¥73,500)			
20':	[9,500] [17,000]	[8,500]	[7,500]	[19,000]	*()はドレイ無し、阪神港直付け利用料金			
40':	[11,300] [24,200]	[9,500]	[8,000]	[28,500]				
②釜山港接続		【四国】			【釜山港】			母船 輸出先国
ターミナル	外航フィーター	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーターコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥30,600 (¥28,800)	¥7,650			¥38,250 (¥36,450)			
40':	¥45,900 (¥40,500)	¥12,150			¥58,050 (¥52,650)			
20':	[9,500] [17,500 (15,700)]	[3,600]	[1,350]	[6,300]	*()はBAF無しの料金			
40':	[11,300] [29,200 (23,800)]	[5,400]	[2,250]	[9,900]				

(6) 関門/北九州輸出入コンテナ

① 阪神港接続		【関門/北九州】			【阪神港】			母船 輸出先国
ターミナル	内航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥38,500	¥26,500 (¥19,000)	¥65,000 (¥57,500)					
40':	¥57,500	¥36,500 (¥28,500)	¥94,000 (¥86,000)					
20':	[10,300] [19,700]	[8,500] [7,500] [19,000]	*()はドレイ無し、阪神港直付け利用料金					
40':	[13,000] [35,000]	[9,500] [8,000] [28,500]						
② 釜山港接続		【関門/北九州】			【釜山港】			母船 輸出先国
ターミナル	外航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥19,800 (¥18,000)	¥7,650	¥27,450 (¥25,650)					
40':	¥32,400 (¥27,000)	¥12,150	¥44,550 (¥39,150)					
20':	[10,300] [5,900 (4,100)]	[3,600] [1,350] [6,300]	*()はBAF無しの料金					
40':	[13,000] [14,000 (8,600)]	[5,400] [2,250] [9,900]						

(7) 九州輸出入コンテナ

① 阪神港接続		【九州】			【阪神港】			母船 輸出先国
ターミナル	内航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥50,000	¥26,500 (¥19,000)	¥76,500 (¥69,000)					
40':	¥65,000	¥36,500 (¥28,500)	¥101,500 (¥93,500)					
20':	[8,900] [32,600]	[8,500] [7,500] [19,000]	*()はドレイ無し、阪神港直付け利用料金					
40':	[11,500] [44,000]	[9,500] [8,000] [28,500]						
② 釜山港接続		【九州】			【釜山港】			母船 輸出先国
ターミナル	外航フィーダー	Aターミナル	トラック	Bターミナル				
フィーダーコスト		母船接続コスト			接続迄の合計			
20':	¥30,600 (¥28,800)	¥7,650	¥38,250 (¥36,450)					
40':	¥45,900 (¥40,500)	¥12,150	¥58,050 (¥52,650)					
20':	[8,900] [18,100 (16,300)]	[3,600] [1,350] [6,300]	*()はBAF無しの料金					
40':	[11,500] [29,000 (23,600)]	[5,400] [2,250] [9,900]						

5. 母船積みまでの海上費用と陸上費用

韓国フィーダー及び国内フィーダーに係る輸出入コンテナについて、地方港から接続港における母船積みまでの総費用を海上部分と陸上部分の費用に分けると次の通りとなる。

海上部分費用：〔フィーダー料金〕－〔積地及び接続地の積揚費用〕＝海上FIO運賃

陸上部分費用：〔積地の積荷費用〕＋〔接続地の揚荷費用〕＋〔ターミナル間トラック横持ち費用〕
＋〔母船積みターミナル費用〕

注：FIO とは揚げ積みの船内荷役費を除いた海上運賃

(1) 海上費用及び陸上費用の内訳

(2010年)

地方港	接続	海上部分費用		陸上部分費用		合計	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
北海道	京浜	¥29,500	¥46,500	¥51,500	¥69,500	¥81,000	¥116,000
	韓国	¥16,000	¥31,900	¥22,250	¥31,550	¥38,250	¥63,450
	格差	¥13,500	¥14,600	¥29,250	¥37,950	¥42,750	¥52,550
	比率	31.6%	27.8%	68.4%	72.2%		
東北	京浜	¥28,300	¥35,100	¥51,000	¥69,200	¥79,300	¥104,300
	韓国	¥17,400	¥32,200	¥21,750	¥31,250	¥39,150	¥63,450
	格差	¥10,900	¥2,900	¥29,250	¥37,950	¥40,150	¥40,850
	比率	27.1%	7.1%	72.9%	92.9%		
中京	①京浜	¥28,000	¥30,800	¥50,500	¥68,500	¥78,500	¥99,300
	②阪神	¥21,500	¥32,500	¥45,500	¥59,000	¥66,500	¥91,500
	韓国	¥17,900	¥36,500	¥21,250	¥30,550	¥39,150	¥67,050
	①格差	¥10,100	¥-5,700	¥29,250	¥37,950	¥39,350	¥32,250
	①比率	25.7%	-17.7%	74.3%	117.7%		
	②格差	¥3,600	¥-4,000	¥23,750	¥28,450	¥27,350	¥24,450
②比率	13.2%	-16.4%	86.8%	116.4%			
山陽/瀬戸内	阪神	¥17,700	¥25,200	¥43,800	¥56,300	¥61,500	¥81,500
	韓国	¥16,400	¥28,400	¥20,050	¥27,850	¥36,450	¥56,250
	格差	¥1,300	¥-3,200	¥23,750	¥28,450	¥25,050	¥25,250
	比率	5.2%	-12.7%	94.8%	112.7%		
四国	阪神	¥17,000	¥24,200	¥44,500	¥57,300	¥61,500	¥81,500
	韓国	¥17,500	¥29,200	¥20,750	¥28,850	¥38,250	¥58,050
	格差	¥-500	¥-5,000	¥23,750	¥28,450	¥23,250	¥23,450
	比率	-2.2%	-21.3%	102.2%	121.3%		
関門/北九州	阪神	¥19,700	¥35,000	¥45,300	¥59,000	¥65,000	¥94,000
	韓国	¥5,900	¥14,000	¥21,550	¥30,550	¥27,450	¥44,550
	格差	¥13,800	¥21,000	¥23,750	¥28,450	¥37,550	¥49,450
	比率	36.8%	42.5%	63.2%	57.5%		
九州	阪神	¥32,600	¥44,000	¥43,900	¥57,500	¥76,500	¥101,500
	韓国	¥18,100	¥29,000	¥20,150	¥29,050	¥38,250	¥58,050
	格差	¥14,500	¥15,000	¥23,750	¥28,450	¥38,250	¥43,450
	比率	37.9%	34.5%	62.1%	65.5%		
平均	国内	¥24,200	¥34,500	¥46,850	¥61,800	¥71,050	¥96,300
	韓国	¥15,600	¥28,750	¥21,100	¥29,950	¥36,700	¥58,700
	格差	¥8,600	¥5,750	¥25,750	¥31,850	¥34,350	¥37,600
	比率	25.0%	15.3%	75.0%	84.7%	100%	100%

注1：海上料金はBAFを含む。

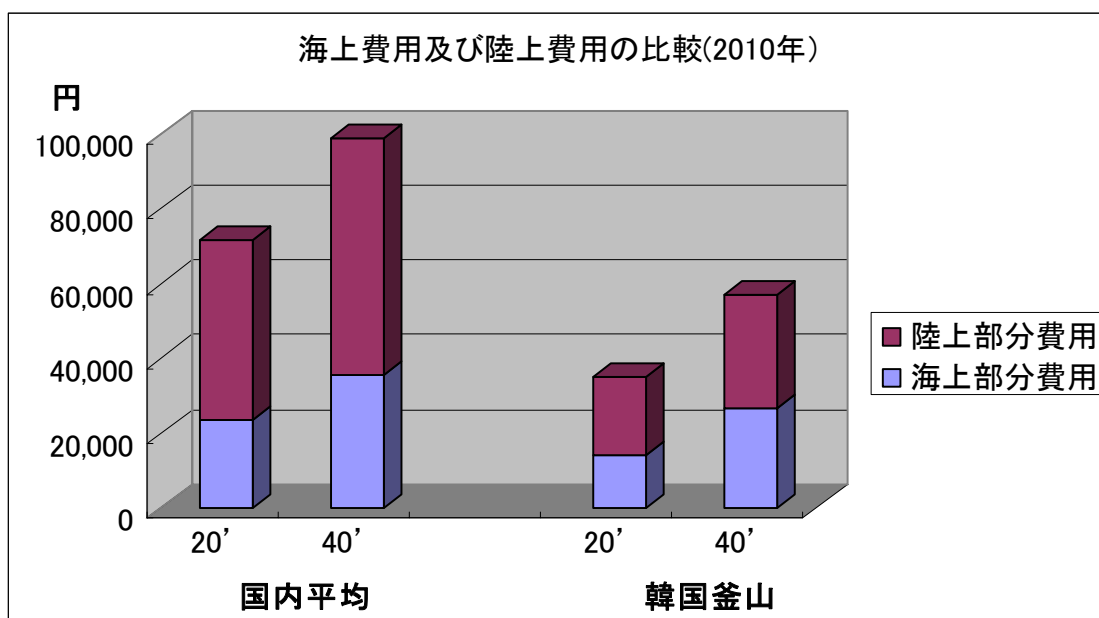
注2：平均については、中京地域の①京浜接続と②阪神接続の平均値を用いて算出した。

注3：2002年との比較から、陸上コストの中にターミナル間の横持ち料を含めて算出した。

注4：一般のバルク貨物がFIO運賃といわれる荷役料金を荷主負担として含まない運賃であるのに対し、コンテナ船、RO-RO船等の雑貨輸送については、積揚費用を含むバースタム運賃といわれる荷役費込みの運賃となっている。

(2) 海上費用及び陸上費用の現状分析

- ・ 総料金に占める陸上部分費用の比率は、国内フィーダー輸送では66%/20'、64%/40'、韓国フィーダーでは57%/20'、51%/40'であり、国内フィーダーの方が10%程度大である。
- ・ 韓国フィーダーと国内フィーダー間のコスト格差を、海上部分と陸上部分に分けて比較すると、国内フィーダーの割高額(全国平均)は、海上部分において8,600円/20'(25%)、5,750円/40'(15%)となり、一方の陸上部分では25,750円/20'(75%)、31,850円/40'(85%)となる。なお、中京地区の40'、山陽/瀬戸内地区の40'、四国地区の20'、40'コンテナに係る海上費用は、韓国フィーダーよりも国内フィーダーの方が安い。
- ・ 内航フィーダーに係るコストが高い理由として、内航海運の効率性が悪い、或いは内航海運業界における暫定措置事業の建造納付金に関係あるかの如く短略的に見られがちであるが、上記のとおり、料金の割高部分の約8割が陸上部分で発生しており、コスト高の主たる原因は積み揚げ費用を含むターミナル料金とターミナル間の横持ち費用にあることは明白である。



(3) 2002(平成14)年 調査値との比較

	接続	海上部分費用		陸上部分費用		合 計	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
2002(H14) 平均	国内	¥29,300	¥41,100	¥50,900	¥70,700	¥80,200	¥111,800
	韓国	¥18,600	¥29,100	¥25,500	¥34,400	¥44,050	¥63,500
	格差	¥10,700	¥12,000	¥25,400	¥36,300	¥36,100	¥48,300
	比率	29.6%	24.8%	70.4%	75.2%	100%	100%
2010(H22) 平均	国内	¥23,800	¥35,450	¥47,900	¥63,500	¥71,700	¥98,950
	韓国	¥13,950	¥26,600	¥21,400	¥30,300	¥35,350	¥56,900
	格差	¥9,850	¥8,850	¥26,500	¥33,200	¥36,350	¥42,050
	比率	27.1%	21.0%	72.9%	79.0%	100%	100%

- ・ 4地域（北海道、東北、瀬戸内、北九州）における国内フィーダーに係る割高部分の平均構成比率は、2002(H14)年には、海上部分において 10,700 円/20' (30%)、12,000 円/40' (25%)、陸上部分において 25,400 円/20' (70%)、36,300 円/40' (75%)であったものが、2010(H22)年には、海上部分において 9,850 円/20' (27%)、8,850 円/40' (21%)、陸上部分において 26,500 円/20' (73%)、33,200 円/40' (79%)となり、国内フィーダー料金の割高部分の増減という意味では、海上部分が縮小し、陸上部分が増大する結果となった。

参考：2002(H14)年調査結果(「新規物流に関する研究」内航総連合会 2003 平成 15 年より)
単位:千円

		海上費用		陸上費用		合 計	
		格差(国内-韓国)	格差(国内-韓国)	格差(国内-韓国)	格差(国内-韓国)	格差(国内-韓国)	格差(国内-韓国)
北九州	20'	10.0	31%	22.3	69%	32.3	100%
	40'	13.6	28%	35.0	77%	48.6	100%
瀬戸内	20'	▲6.7	▲43%	22.3	143%	15.6	100%
	40'	▲8.6	▲33%	35.0	133%	26.4	100%
東 北	20'	17.1	38%	28.5	62%	45.6	100%
	40'	17.0	34%	32.5	66%	49.5	100%
北海道	20'	22.3	44%	28.5	56%	50.8	100%
	40'	25.9	37%	43.5	63%	69.4	100%
平 均	20'	10.7	30%	25.4	70%	36.1	100%
	40'	12.0	25%	36.3	75%	48.3	100%

6. 今後の課題

成長戦略会議海洋分科会報告書において、フィーダー網の抜本的強化に向けた内航海運関係の施策を以下の通り述べている。

「国際コンテナ戦略港湾のメリットを最大限生かせるようにフィーダー網の充実を図り、コストの大幅な低減につながるような各種の抜本的な施策を行う。また、フィーダー網間の連携を図るとともに、関係者の総力を結集し、協同した取り組みを進める。

特に、内航フィーダーについては、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。よって、国際コンテナ戦略港湾における取り組みに遅れることなく、内航フィーダーのコストが低減するように、行政をはじめ、海上輸送、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が、総合的な取り組みを行う。

- ・ 内航フィーダー・コストの引き下げを促進するため、内航総連合会による暫定措置事業に関する改善策（内航フィーダー船の船舶建造負担軽減の特例措置）の実施、内航フィーダーに係る燃料費や船舶関係経費の負担軽減（石油石炭税・固定資産税の軽減措置等）、あわせて輸送を担う内航フィーダー船、バージに対する経営効率化に対する支援を強化
- ・ 内航フィーダーに係る港湾コスト低減を図るため、国際コンテナ戦略港湾とその港湾に貨物を集中させる地方港湾双方の内航船用のターミナルへの支援強化」

上記提言を受けて、内航業界から意見を述べる。

(1) ターミナル経営の効率化によるコスト競争力の改善

成長戦略会議海洋分科会報告書（国際コンテナ戦略港湾検討会、外航問題検討会）において、内航フィーダー・コスト低減のための主たる施策は、あたかも内航海運暫定措置事業における内航フィーダー船に係わる建造納付金の軽減にあるかの如く記述されているが、先に国内、韓国の接続コスト分析で明らかにした通り、韓国接続に較べ国内接続コストの割高部分の約8割は、陸上の港湾諸費用（荷役費等ターミナル費用、横持ち費用）で発生している。

従って、国際コンテナ戦略港湾構想の成否は、港湾におけるコンテナの積み卸しに係るターミナル料金を如何に削減できるかに掛っている。

先に述べた通り、2010年には2002年時点に比べて、阪神港では約8%/20'、約16%/40'、京浜港では約11%/20'、約14%/40'の削減効果が見られるものの、スーパー中枢港湾構想の目標とする3割減への達成率は約半分程度に留まっていることを踏まえ、成長戦略会議海洋分科会（国際コンテナ戦略港湾委員会）の報告書における以下の指摘に関して、港湾当事者が具体的な工程表を作成し、着実に実施していくことが求められる。

「港湾については、ガントリークレーン等の整備や経営は基本的に地方公共団体が担っている。この点が、国際港湾間競争が激化するなか、効率的な港湾経営を進めるうえで、大きな課題となっている。国内外の民間企業と緊密な連携や折衝が不可欠なコンテナ港湾の経営は、一般行政の執行基準や手続きへの厳しい遵守が求められる公的セクターでなく、国際的なビジネスと同じ水準の迅速性、柔軟性、強靱性（タフさ）を実現すべく、「民」の視点による港湾経営を進める必要がある。

また、コンテナ船の大型化と国際港湾間競争が激化するなかでは、港湾内における貨物の集約や積み替えなどについて、一元的な総合利用調整が重要となる。しかし、現状では、ターミナルごとに運営がばらばらで、コンテナ港湾全体を効率的に一元的に経営できていない。

さらに、先進的な一部のターミナルを除き、伝統的な「船社－港運元請－港運下請」の強い結びつきが存在しており、ヤード間フェンスが設けられているなど、ガントリークレーン、バースウィンドウの効率的、機動的な運用が出来ておらず、港湾労働者の作業協力が難しいなど、運営の一体性に欠ける。

これらの点について、「民」の視点で一元的な戦略的経営を行うことにより、抜本的に改善していくことが必要である。」

(2) 直着け比率の更なる改善

前述の通り、フィーダー船が母船ターミナルに直着け（直接着岸）出来る場合は接続港における横持ちトラック費用が発生しないため、ハブ港におけるターミナル料金の格差は、阪神港で▲7,500円/20'（-32%）、▲8,000円/40'（-28%）、京浜港で▲12,000円/20'（-41%）、▲12,500円/40'（-33%）、それぞれ改善される。

また、直着け比率については、2002年（平成14年）当時、京浜港で7割程度、阪神港で4割程度であったが、2010年（平成21年）には、京浜港で9割、阪神港で6割程度まで向上しており、今後は、特に阪神港において一層の改善が望まれる。

なお、神戸港では1995年の阪神大震災を契機に船社ターミナルへの直着けが認められるようになったが、メガキャリアのターミナルがポート・アイランドと六甲アイランドに分かれており、且つターミナル機能が互いに分断されていることから、依然として公共埠頭に於ける着岸作業が多い。また、直着けが認められた際の港湾作業体制の取り決めにより、ターミナル作業会社が船内作業と沿岸作業を一貫して実施出来ず、別々の元請において行なうため円滑な作業とならず、関連して直付け比率は京浜港と比べて低い達成率となっている。

今後の課題として、内航船が母船ターミナルを使用できない場合には、空いている隣の母船ターミナルを活用して直付け出来る様な元請会社間の連携が望まれる。また、将来設計される次世代高規格コンテナ・ターミナルについては、内航船が優先着岸可能な専用ターミナルを高規格ターミナルが挟み込む様なレイアウトに加え、岸壁直線距離がこれまでの僅か1,050m程度ではなく、数倍規模の国際基準岸壁を考慮する必要がある。

(3) 国内フィーダー船の大型化

韓国接続に較べて国内接続における海上部分のコスト高部分は2割程度であるが、その原因は、主として船員コストの格差、燃料油に対する石油石炭税の有無、及びフィーダー船の船型によるコンテナ積載量の相違がある。このうち、内航船については日本人船員の配乗が閣議決定により、また石油石炭税については税制上それぞれ定められているため、内航業界として独自に取り組むことが出来る努力はフィーダー船の大型化のみである。

1) 成長戦略会議の指摘

成長戦略会議海洋分科会（外航海運検討会）は、その報告書において、「内航フィーダーにおいて内航海運が競争力を強化するために船舶を大型化し、輸送効率をあげてコンテナ本当たりの輸送単価を下げることを課題とする。一方、暫定措置事業については、その納付金が船舶の大きさに比例して増えていく仕組みとなっていることから、内航フィーダーを担うコンテナ船等について船舶建造負担軽減が図られる特例措置を講じる必要がある。（内航総連合会による暫定措置事業の特例）」とした。

2) 内航業界の対応

このような成長戦略会議海洋分科会の指摘を受けて、内航総連合会は、フィーダー船の競争力強化に協力する観点より暫定措置事業の大型フィーダー船に係わる建造納付金について以下の措置を講ずることとした。

- ① 大型フィーダー専用コンテナ船の建造等納付金単価は、建造1対象トン当たり **24,000**円とする。ただし、既存の外航船舶（大型フィーダー専用コンテナ船に係る規定の施行日前に竣工した船舶）を転用して使用する場合は、この理事会決定日から **5** 年間に限り納付金単価はゼロとし、納付金は不要とする。
- ② 大型フィーダー専用コンテナ船は、次の各号の全ての条件を満たす船舶とした。
 - 一 船型が **2,500** 対象トン以上のものであること。
 - 二 セルガイド設備を有する船舶であること。
 - 三 積荷は、二次輸送に係る外航コンテナに限る。
 - 四 積載貨物の積み港揚げ港の何れかが指定特定重要港湾（国際コンテナ戦略港湾）であること。
- ③ フィーダー用コンテナ以外のコンテナを積載する場合は、内航臨時投入申請することを条件に認めることとした。

なお、関連措置として「(1) 特殊貨物船の建造等認定条件に関する理事会決定」の一部を改正し、コンテナ専用に係る航路については、二次輸送に係る外航コンテナの輸送であって積揚げ港の何れかが国際コンテナ戦略港湾である場合に限り、7港以内とする航路条件を適用しない。」こととした。

3) フィーダー船の大型化に必要な措置

上記の通り、内航海運業界は既存の外航大型フィーダー・コンテナ船を内航船に転用して使用する場合は暫定措置事業上の建造納付金をゼロにするなどの大胆な支援策を講じた。

しかしながら、建造納付金を軽減することによって、国内コンテナ船の大型化は進むであろうか。これまでに国内フィーダー用として **500~1,000TEU** の大型内航コンテナ船が存在しなかった原因は、国内フィーダーへの需要が乏しく、結果としてコスト競争力に劣る小型コンテナ船主体の船隊で対応せざるを得ない状況に置かれたことにある。その意味では、ターミナルコスト等の削減によるコスト競争力を強化することが前提となるが、大型フィーダー・コンテナ船を使うに値する取扱い数量を如何に確保するかが向後の最大の課題と思われる。また、日韓間のフィーダー船は、両国間の輸出入コンテナに韓国以外の諸

国から日本輸出入コンテナを積み併せることができるため大型船となりえるのであって、競争力強化の観点から考えれば、国内フィーダー船においても外貿（国際）貨物であるフィーダー・コンテナ貨物に加えて、モーダルシフト貨物や循環資源等内貿（国内）貨物を積み合わせるにより、経済規模の拡大を追求する必要がある。

そのためには内貿コンテナについて、国際・国内を区分して整備されてきた施設・制度を一体化し、相乗効果を発揮できるよう関係する施設・制度設計の考え方を改める必要がある。具体的には、特車通行許可制度の外内貿一体化（ISOフル積載化）、外貿コンテナの内貨転用ルールの更なる拡充及び各港コンテナバースの外内貿一体運営化（外貿ターミナルでの内貿貨物の取扱い）を進めるよう要望する。

また、スーパー中樞港湾構想、国際コンテナ戦略港湾構想の何れもが、港湾当局を中心とした港湾関係者によって進められているが、外航海運船社による国内接続増量に向けて、港湾の利用者である荷主に対して、国内フィーダー量を増加するよう協力を要請することも必要であろう。

(4) 地方港における外航フィーダー船への支援策の見直し

地方港では外航船（極東／日本定期コンテナ船）の誘致を図るため、内航フィーダー船よりも有利な各種優遇措置がとられている模様であり、事実とすればその考え方を改める必要がある。

今回、国内 59 港における外航フィーダー船に対する各種インセンティブ（優遇措置）についての調査を行い、別表「荷主・外航船社・内航フィーダーに対する各種インセンティブ」として取り纏めた。

1) 地方港におけるフィーダー船社に対する各種インセンティブ

地方自治体による内外航船社或いは荷主への地方港利用促進のための支援措置実施状況は以下の通りである。

荷主・外航船社を対象としたインセンティブ	41 港
内航フィーダーを対象としたインセンティブ	3 港
荷主・外航船社・内航フィーダーを対象としたインセンティブ	9 港
特になし	11 港

上記に示すとおり、何等かのインセンティブを講じている 48 港のうち、荷主・外航船社のみを対象としたインセンティブを有する港は約 85% を占めるが、内航フィーダーのみを対象としたインセンティブを有する港は僅か約 6% にすぎない。

2) 地方港が外貿定期航路を利用して輸出入を行なう荷主、船社への支援について

調査結果の通り、多くの地方港湾管理者が地元の港を利用して輸出入を行う荷主、外航船社に対する支援策を講じている。地元の産業競争力を高め地域の活性化を図るためには、地元の港を利用して地域の貨物を輸出入することが必要であるとして港湾整備を進めてきた手前、外航船の寄港が少なく、港湾の利用率が低い場合は、「港が釣り堀化している」と

の批判を受けることになる。このため、外航船に対する優遇策をとり、所謂、国内ハブ港経由でなく、外航船の直接寄港に優遇策を講じたものと思われる。

地方港で直接外航船に揚げ積みされるコンテナには所謂、極東諸国間の輸出入コンテナの他、極東諸港で接続される欧米等諸外国間の輸出入コンテナが含まれるため、結果として極東港で接続する国際フィーダーを支援することになる。問題は、スーパー中樞港湾構想、或いは国際コンテナ戦略港湾構想に逆行する政策が地方行政において行われていることにあり、少なくとも極東港における接続を支援することがないよう地方行政当局の考え方が見直されるよう切望する。

3) 最近の内航フィーダーへの支援動向

国土交通省港湾局は、我が国への基幹航路（欧米航路）就航の維持・強化のためには、地方の港湾で取扱われるコンテナ貨物（現在大半が釜山 T/S）を国際戦略港湾（京浜港・阪神港）に集約することが不可欠であると考えており、国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業として、海外トランシップ貨物の転換及び新規貨物の取り込みを実現する内航船社に対し、これに要する経費から、受託者がこれに伴い得る収入を減じた差額を支援するとしている。（平成23年度予算は、京浜港・阪神港併せて8億円。）

これを受けて、関東地方整備局は、京浜港において新たな内航フィーダー輸送の運営体制を構築し、国際コンテナ貨物を京浜港でトランシップする輸送に転換することで、京浜港に就航する基幹航路の維持・拡大を実現するものとして、新規3航路開設の内航フィーダー輸送機能強化事業として、以下の航路3事業を発表した。

- | | |
|------------------------------|-------|
| ① 京浜港～仙台塩釜港～八戸港～苫小牧港～八戸港～京浜港 | 1 便/週 |
| ② 京浜港～仙台塩釜港～京浜港 | 4 便/週 |
| ③ 京浜港～仙台塩釜港～八戸港～仙台塩釜港～京浜港 | 2 便/週 |

他方 近畿地方整備局は、瀬戸内海の新規輸送網構築による阪神港への内航フィーダー輸送強化モデル事業の公募を行った結果、新規航路を構築可能な新規参入企業のみが採択されたが、本件については、実施事業の内容をハブ港側と地方港側の両面から確認するとともに、ハブ港への母船寄港に寄与しているか、内航業界の弱体化を助長していないかについて検証の必要がある。

神戸市みなと総局は、釜山港等東アジア主要港に流れている西日本諸港の海外トランシップ貨物を内航フィーダーにより神戸港に集積するため、内航フィーダー輸送網の充実等を目的とした神戸港に寄港する新たな内航輸送体制を構築する事業を対象として支援するとしている。今年度創設した「神戸港内航フィーダー利用促進事業」として、神戸市みなと総局は、以下の3事業を発表した。

- ① 東瀬戸内航路における事業
- ② 水島/阪神航路及び広島/阪神航路における事業
- ③ 瀬戸内・九州航路における事業

また、東京都港湾局は、東日本大震災の被災地での港湾の復旧・復興を支援するため、新たな支援制度として、内航フィーダー航路の休止等により、コンテナ貨物の輸出入を被災地の港を利用した船舶輸送から陸上輸送へと変更した荷主企業に対し、物流コストの負担軽減を図るため、被災地と東京港間の陸上輸送に係る費用の一部を補助する。さらには、

内航フィーダー航路復活支援として、港湾施設の被災等により、被災地の港と東京港間の内航フィーダー航路を休止した運航事業者に対し、航路の早期再開・運航の安定化を図るため、航路再開後のコンテナ貨物の輸送に係る費用の一部を補助するとしている。

(5) 内航フィーダーに係る負担軽減

内航フィーダー船に係わる石油石炭税の特例及び固定資産税の軽減措置等について、予てより要望しているが、税制当局に聞き入れられることなく現在に至っている。

一方、成長戦略会議報告書において、「内航フィーダーの効率化については、カボタージュ（沿岸特許）制度の解禁が内航フィーダーのコスト低減に資するとの意見があり、かなりの意見交換と議論が行われたが、外国企業に対して一方的に解禁することは国益を損なう恐れがあるとともに、国内安定輸送を阻害する要因になるとの意見も強くあった。」と記述された。また、1月26日行政刷新会議の第6回規制・制度改革に関する分科会が開催され、同会の間取り纏めにおいて「カボタージュ規制の見直し」を閣議決定するよう提議された。

カボタージュ制度の解禁論は、安い輸送コストの外航フィーダー導入が内航のフレート（運賃）を引き下げ、コンテナ戦略港湾の集荷に効果があるとの単純な発想によるものと思われるが、内航フィーダーに係る海上コストの割高部分は、石油石炭税負担や船員コストの相違等に起因しており、現状のままでカボタージュの解禁が進めば、内航フィーダーに限らず、内航海運そのものが壊滅の憂き目を見るのは火を見るよりも明らかである。

内航海運は、日本の産業と生活の基盤を支える主要な輸送機関であるばかりでなく、有事の際の国民保護法に基づく避難住民及び緊急物資の運送等、救援及び武力攻撃災害に対処する際の指定公共機関としての役割、大規模自然災害時の救助、支援物資輸送、その他公共の安全維持のために国の航海命令に応じて活動する役割、テロ活動、領海侵犯、武器・麻薬の密輸等に対し、内航船に配乗した乗組員による監視業務を通じ、海上保安庁の行う国民の安全と治安の確保に関する役割等を担っている。平成23年3月11日に発生した東日本大震災に際し、4月末日までにフェリーを含む内航船は210万トンの燃料油等の緊急支援物資に加え、31,400人の自衛隊員の他、約8,500台に上る車両を輸送する等、被災者への緊急支援に貢献したことは記憶に新しいところである。

国は、主権の及ぶ日本国籍でなければ、命令・指示することが出来ないことから、内航海運が海洋国家たる日本の平和と独立の維持に重要な役割を果たしていることに留意し、安易なカボタージュ解禁論に耳を傾けること無く、慎重に対応することが求められている。

については、船舶の省力化技術に対応した乗組員の削減及び燃料油関連税の還付等の内航船舶全体を対象とした負担軽減のための施策を推進することが先決であり、そのことが、国内フィーダー料金の削減、ひいては内航フィーダーのコスト競争力の強化に繋がるものと思料する。

あとがき

内航フィーダー各船社は、これまでの自助努力により海上輸送コストを低減させ、フィーダー輸送量の増加に務めてきたが、日本経済を活性化させるという観点から、内航フィーダー輸送の更なる効率化を図るとともに、近隣諸国フィーダーとの競争力強化が求められている。

一方、フィーダー輸送料金全体に占める海上費用部分と陸上費用部分の比較からは、陸上費用部分の比率が、内航フィーダー輸送では約 65%、韓国フィーダーでは約 54%であり、極端な差はないものの、それぞれの費用格差を比べると、内航フィーダー輸送の割高部分の約 8 割が陸上の港湾関係費用で発生しており、この現状を関係者が認識した上で、ターミナル経営の効率化によるコスト軽減を図る必要がある。

また、成長戦略会議の報告書に拠れば、施策の基本スタンスとして、政府の役割はインフラ整備とルール形成にあると明確に規定し、それ以外はできる限り民間に任せ、自由な競争環境の中で創意工夫を図り成長を行わせるとある。しかしながら、地方港におけるフィーダー船社に対する各種インセンティブ（優遇策）の調査結果からは種々の問題点が浮かび上がる。

地方港におけるインセンティブは、大半が荷主・外航船社を対象としたものであるが、地方港において外航船に直接揚げ積みされるコンテナには極東港にて接続されるフィーダー・コンテナが含まれており、結果として、我が国が進める国際コンテナ戦略港湾構想と逆行する施策を地方行政当局が行っているという事実である。

次に、インセンティブの内容は、短期間の助成金制度が大半を占めるが、これらの助成金は単なるフィーダー料金の値引きに使われ、制度終了後、市場には補助金により減少した料金体系だけが残ることとなり、結果として、一時的な助成金制度は内航船社の弱体化を招いている。

拠って今後、政府は国際コンテナ戦略港湾構想に係る基本方針の徹底を図ると共に、地方行政当局が戦略港湾当局と連携して、内航フィーダーの強化を目的とした長期的な優遇施策を推進することが望まれる。

最後に、コンテナ戦略港湾構想を実現するための方策として、下記を提案する。

- ① 荷主に対して便利で安い輸送費用を提供するには、メガキャリヤは最適船型のコンテナ船を効率よく運航させると共に、港費や荷役費の安い港湾を選択する。
- ② 釜山港では、国家の戦略港湾として韓国が建設した経緯から港湾管理者に土地が無償で提供されており、関連してターミナルの建設費用及びガントリー等の物流施設費は日本の施設料の約 1/3 であり、加えて荷役費の大半を占める労働料金も約 1/3 と安く、更に最近の円高傾向が、これらの状況を有利に働かせている。

これらを踏まえ、日本国内に基幹航路を残すためには、行政をはじめ、荷役・港湾管理、内航フィーダー等の関係者が互いに連携・協力して、メガキャリヤに便利で、安い港費や荷役費を提供可能な構造改革に取り組むべきである。また、国は成長戦略の一環として、この動きを長期的に支援していく体制を構築する必要がある。

この報告を素材として、関係事業者が、全国レベル・地区レベルで連携を模索し、個々の役割等について議論を深めることを期待したい。

・日本～釜山港 コンテナ取扱実績（2007年～2010年）

(TEU)

港名	年度	取扱量	月平均	前年比	ローカル数量	月平均	前年比	T/S数量	月平均	前年比	T/S比率
博多	2010年	219,761	18,313	125.6%	99,426	8,286	126.2%	120,335	10,028	125.1%	54.8%
	2009年	174,906	14,576	76.2%	78,766	6,564	97.8%	96,140	8,012	64.5%	55.0%
	2008年	229,364	19,114	93.6%	80,545	6,712	95.7%	148,819	12,402	92.5%	64.9%
	2007年	245,017	20,418	114.9%	84,132	7,011		160,885	13,407		65.7%
大阪	2010年	204,788	17,066	121.8%	152,144	12,679	117.8%	52,644	4,387	134.8%	25.7%
	2009年	168,128	14,011	90.2%	129,194	10,766	88.4%	38,934	3,245	96.6%	23.2%
	2008年	186,392	15,533	106.8%	146,079	12,173	103.8%	40,313	3,359	119.3%	21.6%
	2007年	174,473	14,539	109.0%	140,682	11,724		33,791	2,816		19.4%
横浜	2010年	170,343	14,195	102.2%	100,109	8,342	107.3%	70,234	5,853	95.6%	41.2%
	2009年	166,750	13,896	87.4%	93,277	7,773	86.0%	73,473	6,123	89.4%	44.1%
	2008年	190,507	15,876	116.5%	108,483	9,040	117.3%	82,024	6,835	115.4%	43.1%
	2007年	163,559	13,630	104.7%	92,481	7,707		71,078	5,923		43.5%
東京	2010年	181,297	15,108	124.9%	140,449	11,704	125.5%	40,848	3,404	123.1%	22.5%
	2009年	145,119	12,093	103.3%	111,940	9,328	99.7%	33,179	2,765	117.6%	22.9%
	2008年	140,480	11,707	104.2%	112,334	9,361	108.0%	28,146	2,346	91.7%	20.0%
	2007年	134,693	11,224	95.6%	103,999	8,667		30,694	2,558		22.8%
苫小牧	2010年	144,640	12,053	121.1%	53,752	4,479	127.8%	90,888	7,574	117.4%	62.8%
	2009年	119,452	9,954	100.7%	42,048	3,504	107.8%	77,404	6,450	97.2%	64.8%
	2008年	118,602	9,884	93.6%	39,010	3,251	85.0%	79,592	6,633	98.5%	67.1%
	2007年	126,699	10,558	100.7%	45,895	3,825		80,804	6,734		63.8%
名古屋	2010年	131,259	10,938	121.2%	80,855	6,738	126.6%	50,404	4,200	113.5%	38.4%
	2009年	108,295	9,025	77.3%	63,881	5,323	80.1%	44,414	3,701	73.6%	41.0%
	2008年	139,888	11,657	113.3%	79,803	6,650	116.0%	60,085	5,007	109.8%	43.0%
	2007年	123,508	10,292	95.3%	68,786	5,732		54,722	4,560		44.3%
神戸	2010年	106,576	8,881	115.0%	63,211	5,268	117.5%	43,365	3,614	111.5%	40.7%
	2009年	92,689	7,724	83.8%	53,813	4,484	84.9%	38,876	3,240	82.2%	41.9%
	2008年	110,358	9,197	93.0%	63,358	5,280	84.5%	47,000	3,917	107.4%	42.6%
	2007年	118,721	9,893	106.5%	74,959	6,247		43,762	3,647		36.9%
門司	2010年	102,687	8,557	115.8%	49,347	4,112	113.0%	53,340	4,445	118.6%	51.9%
	2009年	88,645	7,387	82.8%	43,687	3,641	81.8%	44,958	3,747	83.8%	50.7%
	2008年	107,041	8,920	133.6%	53,416	4,451	132.9%	53,625	4,469	134.4%	50.1%
	2007年	80,086	6,674	125.5%	40,186	3,349		39,900	3,325		49.8%
新潟	2010年	79,220	6,602	115.0%	30,406	2,534	102.9%	48,814	4,068	124.2%	61.6%
	2009年	68,836	5,736	96.1%	29,557	2,463	105.3%	39,279	3,273	90.2%	57.1%
	2008年	71,565	5,964	118.6%	28,065	2,339	123.8%	43,500	3,625	115.5%	60.8%
	2007年	60,341	5,028		22,679	1,890		37,662	3,139		62.4%
その他	2010年	912,807	76,067	117.3%	407,919	33,993	117.0%	504,888	42,074	117.6%	55.3%
	2009年	778,004	64,834	91.6%	348,772	29,064	95.4%	429,232	35,769	88.9%	55.2%
	2008年	848,353	70,696	98.9%	365,708	30,476	95.4%	482,645	40,220	101.7%	56.9%
	2007年	857,929	71,494		383,352	31,946		474,577	39,548		55.3%
計	2010年	2,253,378	187,782	117.9%	1,177,618	98,135	118.4%	1,075,760	89,647	117.4%	47.7%
	2009年	1,910,824	159,235	89.1%	994,935	82,911	92.4%	915,889	76,324	85.8%	47.9%
	2008年	2,142,550	178,546	102.8	1,076,801	89,733	101.9%	1,065,749	88,812	103.7	49.7%
	2007年	2,085,026	173,752	104.4	1,057,151	88,096		1,027,875	85,656		49.3%

*2007年のローカル数量、T/S数量は前年比から算出

*資料は日刊カーゴ掲載資料

釜山港取扱実績（2007年～2010年）

港名	年度	取扱量	月平均	前年比	ローカル数量	月平均	前年比	T/S数量	月平均	前年比	沿岸
釜山港	2010年	14,194,334	1,182,861	118.5%	7,836,336	653,028	119.3%	6,276,456	523,038	116.8%	81,542
	2009年	11,980,325	998,360	89.1%	6,568,726	547,394	86.0%	5,372,485	447,707	92.5%	39,114
	2008年	13,452,786	1,121,066	101.4%	7,638,073	636,506	102.6%	5,807,848	483,987	99.9%	6,865
	2007年	13,261,484	1,105,124		7,443,750	620,313		5,811,167	484,264		6,567

*年度は1-12月合計

*資料はBPAの公表資料

地方港外貿定期コンテナ航路一覧(国内・韓国フィーダー比較)

日本海事新聞の掲載資料より作成

①北海道エリア

港名	日韓航路			国内フィーダー		
	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)
石狩湾新港	高麗海運(KMTC) *長錦商船	998	1			
	興亜海運(Heung-A)	1,096	1			
	3社・2グループ					
苫小牧港	NYKコンテナライン	932	1	横浜コンテナライン(YCL)	156	1
	高麗海運(KMTC)	342 ~ 998	2	鈴与海運	104	1
	興亜海運(Heung-A)	1,114	1	ナラサキスタックス	88	1.5
	南星海運(Nam-Sung)	962	2			
	4社	5,310	6	3社	392	3.5
釧路港	南星海運(Nam-Sung)	962	1			
室蘭港	高麗海運(KMTC)	342	1	横浜コンテナライン(YCL)	156	1
函館港	南星海運(Nam-Sung)	710	1			

②東北エリア

秋田港	興亜海運(Heung-A)	602	1			
	高麗海運(KMTC)	342 ~ 698	2			
	南星海運(Nam-Sung)	342	1			
	3社	1,984	4			
八戸港	南星海運(Nam-Sung)	962	2	横浜コンテナライン(YCL)	156	1
				井本商運	239 ~ 250	2
				鈴与海運	120	1
	1社	1,924	2	3社	765	4
大船渡港	興亜海運(Nam-Sung)	653	1			
仙台港	興亜海運 *KMTCスペースチャーター	1,114	1	近海郵船物流	104 ~ 152	5
	南星海運 *ペガサススペースチャーター	962	2	横浜コンテナライン(YCL)	156	2
				井本商運	250	4
				鈴与海運	104	3
	4社・2グループ	3,038	3	4社	2,240	14
小名浜港	南星海運 *興亜海運スペースチャーター	953	1	井本商運	250	1
酒田港	高麗海運(KMTC)	342	1			
茨城港 (常陸那珂港区)	南星海運(Nam-Sung)	953	1	鈴与海運	104	1

③北陸/山陰エリア

直江津港	長錦商船(Sinokor)	316	1			
	高麗海運(KMTC)	338 ~ 342	1			
	STX PAN OCEAN/天敬海運	834 ~ 962	1			
	4社3グループ	1,488 ~ 1,620	3			
伏木富山港	NYKコンテナライン	932	1			
	高麗海運/興亜海運(共同配船)	698	2			
	長錦商船(Sinokor)	629	1			
	南星海運(Nam-Sung)	710	1			
	STX PAN OCEAN/天敬海運(協調)	810 ~ 962	1.5			
	高麗海運(KMTC)	710	1			
	7社6グループ	5,668	7.5			
金沢港	高麗海運(KMTC)	342 ~ 698	3			
	興亜海運(Heung-A)	707	2			
	2社	2,796	5			
敦賀港	興亜海運(Heung-A)	707	1			
	長錦商船(Sinokor)	629	1			
	サンスターライン	258	2			
	3社	1,852	4			
舞鶴港	興亜海運(Nam-Sung)	707	1			
境港	高麗海運(KMTC)	342	2			
	興亜海運(Heung-A)	707	1			
	2社	1,391	3			
浜田港	南星海運(Nam-Sung)	342	1			

④関東エリア

港名	航路			国内フィーダー		
	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)
千葉港	高麗海運/天敬海運/大栄商船	698	1			
	* 協調配船	560 ~ 669	1			
	3社1グループ	1,258 ~ 1,367	2			
川崎港	南星海運(Nam-Sung)	707	1			

⑤中京エリア

清水港	天敬海運/大栄商船 *KMTC/Pan C.スペース・スロットチャーター	639 ~ 704	1			
	高麗海運(KMTC)	330	1			
	興亜海運(Heung-A)	430 ~ 990	2			
	汎洲海運(Pan-Con Line)	840	1			
	STX Pan Ocean *D'jin, Nsg, S'kor	702	1			
	新海豊集装箱運輸 *S'kor/S'torans	1,043 ~ 1,049	1			
	南星海運 *DY	935	1			
	13社8グループ	5,569 ~ 5,980	8			
四日市港	高麗海運(KMTC)	330	1			
	汎洲海運 *高麗海運/CK/興亜海運	840	1			
	STX PAN OCEAN *東進商船	702	1			
	6社3グループ	1,872	3			

⑥関西エリア

和歌山下津港	東暎海運(GPS)	704	1			
--------	-----------	-----	---	--	--	--

⑦山陽/瀬戸内エリア

福山港	興亜海運(Heung-A)	320 ~ 420	2			
	高麗海運(KMTC)	342	2			
	2社	1,424	4			
水島港	天敬海運(CK Line)	446	2	ユニエツクス	120	3
	高麗海運(KMTC)	342	1	大王海運	72	3
	汎洲海運(Pan-Con Line)	342	1	井本商運	120 ~ 250	4
	興亜海運(Heung-A)	420	2	OOCL ジャパン	120 ~ 250	1
	長錦商船(SINOKOR)	272	1			
	5社	2,688	7	4社	1,176 ~ 1,826	11
呉港	東進商船/天敬海運 (共同配船)	70	1			
広島港	興亜海運(Heung-A)	320 ~ 420	1	マロックス/井本商運	124 ~ 136	4
	汎洲海運(Pan-Con Line)	342	1	山九/井本商運	120 ~ 216	3
	カメラライン	430 ~ 556	1			
	南星海運(Nam-Sung)	342	1			
	高麗海運(KMTC)	342	1			
	長錦商船(SINOKOR)	272	1			
6社	2,048 ~ 2,274	6	3社2グループ	1,076	7	
大竹港	長錦商船(SINOKOR)	272	1	井本商運	239	2
	南星海運(Nam-Sung)	342	1	1社	478	
	2社	614	2			
岩国港	長錦商船(SINOKOR)	272	1	OOCLジャパン	120 ~ 142	1
	興亜海運(Heung-A)	420	1			
	東進商船(Dong Jin)	269	1			
	南星海運(Nam-Sung)	342	1			
	4社	1,303	4	1社	120 ~ 142	1
徳山下松港	東進商船(Dong Jin)	189	2	鈴与海運	96 ~ 104	1
	長錦商船(SINOKOR)	316	2	井本商運	72	1
	カメラライン	430	2	OOCLジャパン	120 ~ 216	3
	STX Pan Ocean	332 ~ 357	2			
	4社	2,202 ~ 2,227	8	3社	288 ~ 392	5
三田尻 中関港	カメラライン	556	1	マロックス(八重側海運)	136	1
				OOCLジャパン	120 ~ 140	1
	1社	556	1	2社	256 ~ 276	2

⑦山陽/瀬戸内エリア

港名	航路			国内フィーダー		
	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)
宇部港	アメリカン・プレジデント・ラインズ(APL)	735	1	ユニエックス/鈴与海運	96 ~ 104	1
				OOCLジャパン	216	1
	1社	735	1	2社	312 ~ 320	2

⑧四国エリア

徳島 小松島港	高麗海運(KMTC)	342	1			
	興亜海運(Heung-A)	320	1			
	STX Pan Ocean	196	1			
	3社	858	3			
高松港	高麗海運(KMTC)	342	1	OOCLジャパン	140	1
	興亜海運(Heung-A)	320	1			
	汎洲海運(Pan-Con Line)	320	1			
	3社	982	3	1社	140	1
三島 川之江港	南星海運(Nam-Sung)	342	2	大王海運	72	3
	長錦商船(SINOKOR)	272	2	ユニエックス	120	2
	東進商船(Dong Jin)	189	1			
	STX Pan Ocean	332	1			
	4社	1,749	6	2社	456	5
今治港	興亜海運/高麗海運	342 ~ 420	2	ユニエックス	120	2
	南星海運(Nam-Sung)	342	2	OOCLジャパン	140	1
	長錦商船(SINOKOR)	272	1			
	4社3グループ	1,718	5	1社	380	3
松山港	興亜海運/高麗海運	342 ~ 420	2	OOCLジャパン	120 ~ 140	1
	長錦商船(SINOKOR)	420	1	井本商運	72 ~ 140	2
	南星海運(Nam-Sung)	269	1			
	4社3グループ	1,109	4	2社	332 ~ 352	3
高知港	興亜海運(Heung-A)	420	1			
	STX Pan Ocean	332	1			
	2社	752	2			

⑨関門/北九州エリア

下関港	関釜/釜関フェリー *南星海運	140	7			
	長錦商船(SINOKOR)	210 ~ 316	4			
	4社2グループ	3,012	11			
北九州港	東進商船(Dong Jin)	189 ~ 316	2	井本商運	120 ~ 250	3
	興亜海運/東進商船	94 ~ 204	6	鈴与海運	96 ~ 104	3
	カメラライン	556	580	2		
	天敬海運(CK Line)	138 ~ 340	6			
	長錦商船(SINOKOR)	210 ~ 316	5			
	CMA-CGM	698 ~ 704	1			
	7社6グループ	5,929 ~ 5,935	22	2社	786 ~ 924	6
博多港	東進商船(Dong Jin)	316	3	井本商運	120 ~ 250	3
	カメラライン(RORO)	220	7	鈴与海運	96 ~ 104	3
	// (コンテナ)	556	2			
	興亜海運/東進商船	166	3			
	南星海運(Nam-Sung)	342	2			
	CMA-CGM	349	1			
	長錦商船(SINOKOR)	210	2			
	UASC	1,118	2			
天敬海運(CK Line)	342	3				
8社	8,813	25	2社	786 ~ 924	6	
三池港	興亜海運(Heung-A)	204	2			
	1社	408	2			
伊万里港	興亜海運/高麗海運	653 ~ 834	1			
	高麗海運(KMTC)	342	1			
	2社	995 ~ 1,176	2			

⑩九州エリア

港名	航路			国内フィーダー		
	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)	船社・グループ	積載数(TEU)	便(週)
長崎港	高麗海運(KMTG)	342	1			
八代港	高麗海運(KMTG)	342	1	鈴与海運	96 ~ 104	1
	興亜海運(Heung-A)	204	1			
	2社	546	2	1社	96 ~ 104	1
薩摩川内港	興亜海運(Heung-A)	204	2			
	1社	408	2			
大分港	南星海運(Nam-Sung)	342	1	井本商運	124	2
	カメラライン	430	1	OOCLジャパン	120	2
	アメリカン・プレジデント・ラインズ®(APL)	735	1			
	3社	1,507	3	2社	488	4
細島港	南星海運(Nam-Sung)	342	1	井本商運	120	1
	長錦商船(SINOKOR)	316	1	OOCLジャパン	120	1
	アメリカン・プレジデント・ラインズ®(APL)	735	1			
	3社	1,393	3	2社	240	2
油津港	南星海運(Nam-Sung)	342	1	井本商運	120	1
志布志港	STX Pan Ocean	357	2	OOCLジャパン	120 ~ 140	1
	南星海運(Nam-Sung)	342	1			
	興亜海運(Heung-A)	420	1			
	アメリカン・プレジデント・ラインズ®(APL)	735	1			
	4社	2,211	5	1社	120 ~ 140	

コンテナ航路に係る荷主・外航船社・内航フィーダーに対する各種インセンティブ

(平成21～22年度)

内航総連合会調べ

(No.1)

地域	対象 港名	荷主・外航船社	内航フィーダー
北海道	1 石狩	○船社と個別に設定	
	2 苫小牧	○入港料・係留施設使用料の減免	
	3 釧路	○入港料・岸壁使用料の減免	
	4 室蘭	○入港料・岸壁使用料の免除	
	5 函館	○入港料・岸壁使用料の免除	
東 北	6 秋田	特に無し	
	7 八戸	○コンテナ輸送トライアル補助金制度 ○青果物等貿易促進補助金制度 ○小口混載サービス事業費助成金制度	
	8 大船渡	○国際貿易コンテナ定期航路利用奨励補助金制度	
	9 仙台	特に無し	
	10 小名浜	○小口混載貨物利用促進助成金制度 ○青果物等利用促進補助金制度	◎外貿コンテナ新規荷主助成金制度 ◎大口利用荷主助成金制度
	11 酒田	○トライアル助成金制度 ○陸上経費助成金制度	
北 陸 ／ 山 陰	12 新潟	○新潟県の助成金制度 ○新潟市の助成金制度	
	13 直江津	○新潟県の助成金制度 ○上越市の助成金制度	
	14 富山新港	○伏木富山港利用奨励金制度	
	15 金沢	○助成金制度	
	16 敦賀	○補助金制度	
	17 舞鶴	○助成金制度	
	18 境港	○境港利用助成金制度	
19 浜田	○助成金制度		
関 東	20 常陸那珂	○常陸那珂港利用における積出料金差額を補填	
	21 千葉	特に無し	
	22 東京	○入港料一元化に係る減免 ○ホリウムインセンティブⅠ(入港料の減免) ○ホリウムインセンティブⅡ(係留施設使用料の減免) ○新規航路開設インセンティブ(入港料の免除)	●フィーダー輸送インセンティブ(係留施設料の減額) ●フィーダー輸送インセンティブ(入港料の免除)
	23 川崎	◎コンテナターミナル等に係る入港料の減免 ◎コンテナターミナル関連施設に係る港湾施設使用料の減免	
	24 横浜	○コンテナ船の寄港促進を図るもの(岸壁使用料・入港料を減免) ○積替えコンテナ貨物取扱いの促進を図るもの(埠頭用地使用料を減免) ◎グリーン物流の促進を図るもの(港湾施設使用料を減免) ○国際競争力強化に資する施設利用の促進を図るもの(埠頭用地使用料を減免) ◎京浜三港の連携強化を図るもの(入港料を減免)	
中 京	25 清水	○外航定期コンテナ航路に係る港湾使用料の減免措置	
	26 名古屋	○減免制度(係船岸壁使用料を減額)	
	27 四日市	◎四日市港グリーン物流促進補助金制度	
	28 豊橋	○新規定期コンテナ船の入港料・岸壁使用料の助成金制度 ○新規輸出入コンテナ利用促進助成金制度 ○三河港新規輸出入コンテナ利用促進助成金制度	

地域	対象		荷主・外航船社	内航フィーダー
		港名		
関	29	和歌山	○和歌山下津港コンテナ航路利用拡大助成事業(助成金)	
	30	大阪	○大阪湾諸港の連携による入港料低減のインセンティブ制度 ●大阪市モーダルシフト補助金制度	
西	31	神戸	◎神戸市モーダルシフト補助金制度 ○前年対比増加した取扱量に対する値引き	
山陽／瀬戸内	32	福山		特に無し
	33	水島	○水島港シフト補助金 ○新規航路開設等補助金 ○水島港利用の継続補助金	
	34	呉		特に無し
	36	大竹		特に無し
	35	広島		●広島港を経由する輸出入コンテナ輸送に対する補助金
	37	岩国	○港湾物流の活性化や山口県管理港湾の利用促進を図るため港湾施設使用料・入港料・岸壁係船料の減免	
	38	徳山	○ "	
	39	中関	○ "	
	40	宇部	○ "	
	四国	41	徳島	
42		高松	○高松港外貿コンテナ航路新規利用促進助成金事業 ○高松港外貿コンテナ航路大口利用促進助成金制度	
43		伊予三島		特に無し
44		今治		特に無し
45		松山	○松山港を新たに利用して輸出入を行う荷主企業に補助金交付	
46		高知	○新規コンテナ及び増加コンテナの助成金 ○コンテナ小口混載サービスへの助成金	
関門／北九州	47	下関	○日韓・日中間において、下関港を利用した輸送への転換の可能性が考えられる国際輸送事業への補助金	
	48	門司	◎モーダルシフト推進補助金制度	
	49	博多		特に無し
	50	ひびき	◎モーダルシフト推進補助金制度	
	51	三池	○コンテナ貨物輸送補助金	
	52	伊万里		特に無し
九州	53	長崎	○輸出コンテナ助成金制度 ○トライアル助成金制度 ○ベースカーゴ助成金制度 ○リーファーコンテナ助成金制度	
	54	八代	○国際コンテナ利用緊急対策助成事業(助成金)	
	55	薩摩川内	○貿易補助金	
	56	大分		特に無し
	57	細島	◎県内発着の海上定期航路を利用した貨物輸送への補助金 ○国際コンテナ定期航路を利用して輸出入を行った貨物輸出入経費の補助金 ○他港からシフトする外航船及び外貿定期コンテナ航路を新設/増設するものに経費の補助金	
	58	油津	◎県内発着の海上定期航路を利用した貨物輸送への補助金	
	59	志布志	○外貿コンテナ船の係船料とガントリークレーン使用料の1/2を減免 ○食品輸出コンテナへの助成金	

注 ○ 荷主・外航船社に対するインセンティブ
◎ 荷主・外航船社、内航フィーダーに対するインセンティブ
● 内航フィーダーに対するインセンティブ

各種インセンティブ

1. 釜山港・北港と新港を結ぶ海上シャトル運送サービス(2010年12月31日まで延長)

このサービスは、20コンテナを100個以上を載せて運送できる1隻の船が1日1回、両港湾を運送する。PM3時ごろ北港から新港の韓進海運新港湾または釜山新港湾(PNC)埠頭に、そしてPM6時ごろには、新港から北港の截蚕埠頭に向かって出港する。BPAは基本的な運行経費として1カ月に1億9,800万ウォンを、荷役費としてコンテナ1個当り41,000ウォンを韓進海運新港湾に支援する。

$$1 \text{ ウォン} = 0.072718 \text{ 円}$$

$$\text{運航経費補助: } 198,000,000 \text{ ウォン} = \text{¥}14,398,164 / \text{隻}$$

$$\text{荷役費補助: } 41,000 \text{ ウォン} = \text{¥}2,981 / \text{Unit}$$

2. 釜山港コンテナ賃貸料を15%引き下げ(2009/3/19)

国土海洋部は8日、「コンテナ港湾活性化対策」を発表。

釜山港・コンテナターミナルの賃貸料を15%(176億ウォン)、光陽港は25%(57億ウォン)減免し、仁川港は港湾敷地の賃貸料を10~15%(25億ウォン)減免することになる。

$$\begin{aligned} \text{釜山港コンテナ } 117,333,333,333 \text{ ウォン} &= 17,600,000,000 \text{ ウォン} \div 15\% \\ \text{ターミナル賃貸料: } \text{¥}8,532,245,333 & \text{ ¥}1,279,836,800 \end{aligned}$$

* これを受けて釜山港湾公社(BPA)は、釜山港コンテナターミナルの経営改善のために、賃貸料の15%程度でカスタマイズ支援を行うこととした。また、入港回数が前年より増加したコンテナ船舶に対して、港湾施設使用料を最高59%まで減免する。釜山港の貨物取扱量を誘致するインセンティブ面から、沿近海のフィーダー船社に新規期インセンティブ(20億ウォン)を支給する方針。

3. 2010年度釜山港積み替え貨物インセンティブ制度

(1)海運会社対象積み替え貨物ボリュームインセンティブ

① 施行期間: 2010年1月1日~12月31日

② 支給方式: 翌年度の港湾料(入出港料、接岸料、停泊料)を減免。

③ 算定基準: 釜山港Port-MIS統計

④ インセンティブ内容

◎ 対象: 年間の積替え貨物取扱量が5,000TEU以上の海運会社(遠洋)

・増加インセンティブ(増加取扱量にたいして当該金額を適用) 上限額: 20億ウォン/1社

増加取扱量	1-20,000	20,001-40,000	40,001-60,000	60,001-80,000	80,001-100,000	100,001-
金額(ウォン/TEU)	5,000	6,000	7,000	8,000	9,000	10,000

・総額: 40億ウォン

・海運会社別インセンティブ算出公式

$$\text{海運会社別支給金額} = 40 \text{ 億ウォン} \times \frac{\text{対象海運会社 T/S取扱量}}{\text{対象海運会社 T/S総取扱量}}$$

◎ 対象: SOC積替え貨物取扱量が5,000TEU以上の海運会社(沿海・近海)

・総額: 10億ウォン

・海運会社別インセンティブ算出公式

$$\text{海運会社別支給金額} = 10 \text{ 億ウォン} \times \frac{\text{対象海運会社 SOC T/S取扱量}}{\text{対象海運会社 SOC T/S総取扱量}}$$

* 上限額: 1社当たり2億ウォン

実績インセンティブと沿海・近海海運会社は支援インセンティブのうち支給額の多い方を選択可能、重複支給はしない。

4. 運営会社対象積替え貨物ボリュームインセンティブ

① 施行期間: 2010年1月1日~12月31日(申請日を基準) *申請後2年間支援

② 支援対象: 個別海運会社の基準年度対比積替え貨物の増加量が10万TEU以上の運営会社

*算定基準 釜山港Port-MIS統計

③ 適用方法

・運営会社はBPAに対象期間を申請(契約証明書必要)

・申請時点から1年単位で積替え貨物取扱量を比較評価し現金支給

1年次度支援方式

30万TEU以下増加時: 1TEU当たり5,000ウォン支給

30万TEU超過時: 1TEU当たり7,000ウォン支給

2年次度支援方式

1次年度の取扱量維持時: 1次年度支給額の50%支給

1次年度の取扱量超過時: 1TEU当たり7,000ウォン支給

1次年度対比減少時: 減少した取扱量に対し違約金賦課

*海運会社1社当たりの上限額20億ウォン

・国内港湾間(光陽港を含む)、ターミナル間移動の取扱量は除外

・運営会社の取扱量算定およびインセンティブ限度額確定のための審査評価委員会構成

・当事者間に意見の相違がある場合はBPA判断に従う。

【支給例】

1. 海運会社対象積替え貨物インセンティブ

	積替え貨物取扱量			インセンティブ (ウオン)			合計
	2009年	2010年		増加 インセンティブ	実績 インセンティブ	沿海・近海 海運会社	
	COC T/S	COC T/S	SOC T/S				
A(遠洋)	100,000	200,001		1,000,000,000	137,931,724		1,137,931,724
B(遠洋)	100,000	199,999		899,991,000	137,930,345		1,037,921,345
C(沿海・近海)	100,000	150,000	80,000	350,000,000	103,448,276	80,000,000	453,448,276
D(沿海・近海)	100,000	110,000	80,000	50,000,000	75,862,069	80,000,000	130,000,000

*2010年対象海運会社総積替え貨物取扱量 580万TEU、沿海・近海海運会社 SOC積替え貨物取扱量 100万TEUとする。

・増加インセンティブ

区間	1	2	3	4	5	6
増加取扱量	1-20,000	20,001-40,000	40,001-60,000	60,001-80,000	80,001-100,000	100,001-
金額(ウオン/TEU)	5,000	6,000	7,000	8,000	9,000	10,000

・実績インセンティブ 40億ウオン、沿海・近海海運会社インセンティブ 10億ウオン

<例-1 A海運会社(遠洋)> 支給額: 1,137,941,724ウオン

①増加インセンティブ: $(200,001-100,000) \times 10,000(6\text{区間}) = 1,000,010,000$ ウオン

②実績インセンティブ: $40\text{億ウオン} \times 200,001/5,800,000 = 137,931,724$ ウオン

<例-2 D海運会社(沿海・近海海運)> 支給額: 130,000,000ウオン

①増加インセンティブ: $(110,000-100,000) \times 5,000(1\text{区間}) = 50,000,000$ ウオン

②実績インセンティブ: $40\text{億ウオン} \times 110,000/5,800,000 = 75,862,069$ ウオン

③近海・沿海海運インセンティブ: $10\text{億ウオン} \times 80,000/100,000 = 80,000,000$ ウオン

*②、③については、支給額の多い方を選択可能

2. 運営会社対象積替え貨物インセンティブ

<例-1 1次年度の増加量 20万TEU、2次年度の増加取扱量 23万TEUの場合>

1次年度: $20\text{万TEU} \times 5,000\text{ウオン} = 10\text{億ウオン}$

2次年度: $5\text{億ウオン}(10\text{億ウオン} \times 50\%) + 3\text{万TEU} \times 5,000\text{ウオン} = 6.5\text{億ウオン}$

<例-2 1次年度の増加取扱量 35万TEU、2次年度の増加取扱量 40万TEUの場合>

1次年度: $35\text{万TEU} \times 7,000\text{ウオン} = 24.5\text{億ウオン}$

2次年度: $12.25\text{億ウオン}(24.5\text{億ウオン} \times 50\%) + 5\text{万TEU} \times 7,000\text{ウオン} = 15.75\text{億ウオン}$

<例-3 規準年度の積替え量 10万TEU、1次年度積替え量 20万TEU、2次年度の積替え量 8万TEUの場合>

1次年度: $10\text{万TEU} \times 5,000\text{ウオン} = 5\text{億ウオン}$

2次年度違約金: $12\text{万TEU}(20\text{万TEU} - 8\text{万TEU}) \times 2,500\text{ウオン} = 3\text{億ウオン}$

基本政策推進小委員会 新規物流WG
「フィーダー・コンテナ分科会」
作業部会（平成22年9月～23年8月）名簿

（順不同、敬称略、役職は当時）

座長	井本 隆之	井本商運(株)	代表取締役社長
	外山 幸平	井本商運(株)	取締役 営業部長
	鈴木 英二郎	鈴与海運(株)	執行役員 営業部長
	守屋 治	ナラサキスタックス(株)	営業部長
	石井 孝司	近海郵船物流(株)	定航部 定航業務課長
	松谷 充	(株)ユニエツクス	港運事業グループ 顧問
	野口 杉男	日本内航海運組合総連合会	調査企画部長（前任）
	藤井 英男	日本内航海運組合総連合会	調査企画部長（後任）
	山谷 周二	日本内航海運組合総連合会	調査企画部審議役