

国内コンテナ・フィーダーに関する研究（2011）概要

日本輸出入の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、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）間フィーダー及び国内地方港／ハブ港（京浜港、阪神港）間フィーダーの競争力を比較する目的で、両者に係るコストを中心に調査し、分析結果を取り纏めた。

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 中京: 清水港、名古屋港、四日市港、豊橋港
- ④ 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
- ⑤ 四国: 徳島港、高松港、今治港、松山港
- ⑥ 関門／北九州* : 門司港、博多港、ひびき港
- ⑦ 九州: 八代港、大分港、細島港、志布志港

1. 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

輸出入(実入り)コンテナ・フィーダー料金(BAF 料金を含む) 2010年における調査値

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: フィーダー料金は、海上輸送に掛かるコストに加えて、コンテナの積み揚げに関わる荷役費及び港湾諸費用から構成される。

注2: 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 US\$20\$/20'、US\$60\$/40'、US\$=¥90として設定している。

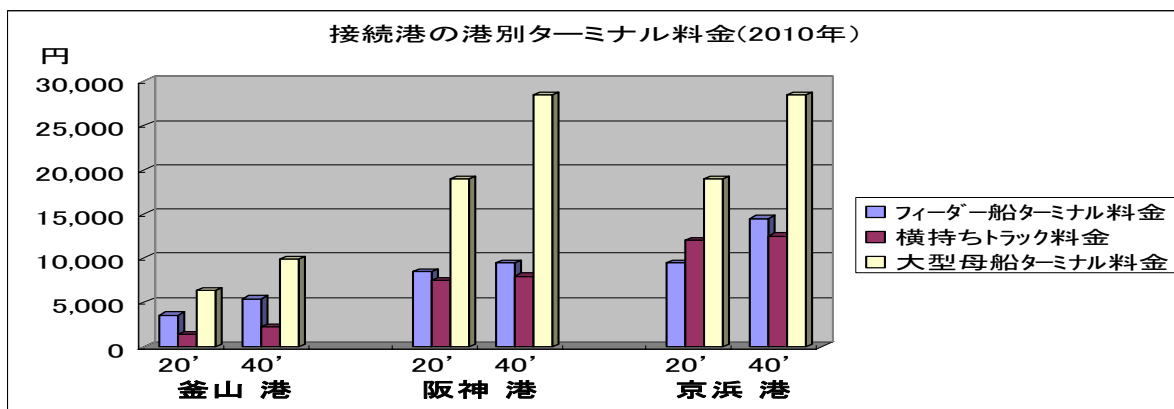
実入りコンテナに対する国内フィーダーの料金は、韓国フィーダーに比べて、7地域の平均では13,900円/20'(+48%)、11,650円/40'(+25%)高く、また、主たる4地域(北海道、東北、山陽／瀬戸内、関門／北九州)の平均では、15,300円/20'(+55%)、15,400円/40'(+34%)高い。

2. 国内及び韓国の接続港における料金の比較

(1) 港別ターミナル料金及び料金格差

内航フィーダー船に対するターミナル料金は、釜山港に比べて阪神港では約2倍、京浜では約2.5倍、また、母船に対するターミナル料金は、釜山港に比べて阪神港・京浜港ともに約3倍である。なお、横持ちトラック料金を含めた接続費用の総額は、釜山港に比べて阪神港では2.5～3倍、京浜港では3

～3.5倍、さらに、横持ちトラック料金の発生しない直着けにおける接続費用の合計でも、釜山港に比べて阪神港では2倍以上、京浜港では約2.5倍となり、接続港における費用格差は極めて大きい。



(2) 2002 (平成 14) 年調査値との比較

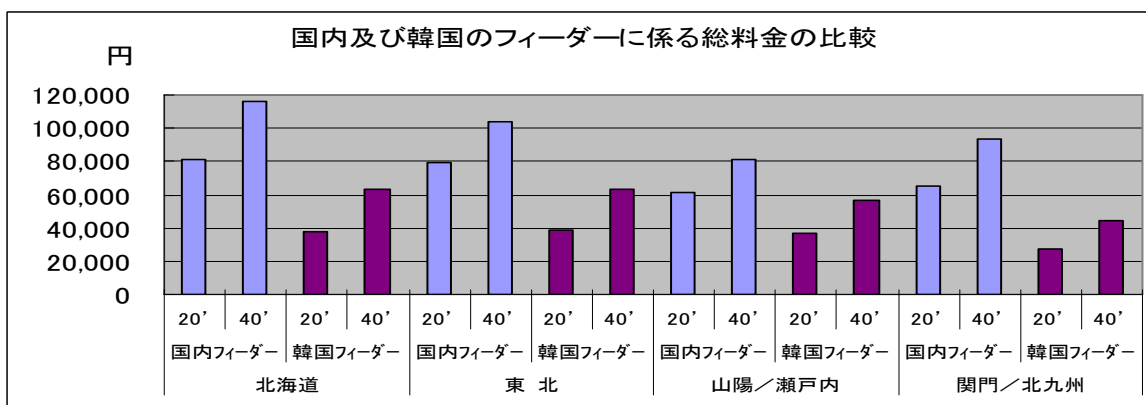
港名	コンテナ種別	接続費用合計		接続費用の変化 (2010-2002)
		2010年調査値	2002年調査値	
釜山港	20'	¥11,250 (\$ 125)	¥15,000 (\$125)	△¥3,750 (\$ -)
	40'	¥17,550 (\$195)	¥21,000 (\$175)	△¥3,450 (\$ 20)
阪神港	20'	¥35,000(¥27,500)	¥37,300(¥30,300)	△¥2,300(△¥2,800)
	40'	¥46,000(¥38,000)	¥54,200(¥45,200)	△¥8,200(△¥7,200)
京浜港	20'	¥40,500(¥28,500)	¥43,500(¥33,500)	△¥3,000(△¥5,000)
	40'	¥55,500(¥43,000)	¥63,500(¥50,500)	△¥8,000(△¥7,500)

注1: 釜山港における()内は、USドルベースの料金である。また 2010 年の為替は US\$=¥90、2002 年の為替は US\$=¥120 として設定している。

注2: 国内港における()内は、直付けした場合(横持ちトラック料金が発生しない)の費用を示す。

2002 年にスーパー中枢港湾として指定された阪神港では、2010 年までに△2,300～2,800 円/20' (－6～－9%)、△7,200～8,200 円/40' (－15～－16%)、京浜港では、同様に△3,000～5,000 円/20' (－7～－15%)、△7,500～8,000 円/40' (－13～－15%)の削減効果が見られるものの、釜山港においても、為替の変動(¥120/US\$→¥90/US\$)効果により、△3,750 円/20' (－25%)、△3,450 円/40' (－16%)の削減効果が得られたため、接続費用合計の格差は殆ど縮小していない。

3. 韓国及び国内のフィーダーに係る総料金の比較



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料金について、国内接続した場合と韓国接続した場合の比較例を図に示す。平均すると、国内フィーダーに係る接続総コストは、韓国フィーダーに係る接続総コストに比べて、20' コンテナでは約2倍、40' コンテナでは約1.7倍となる。

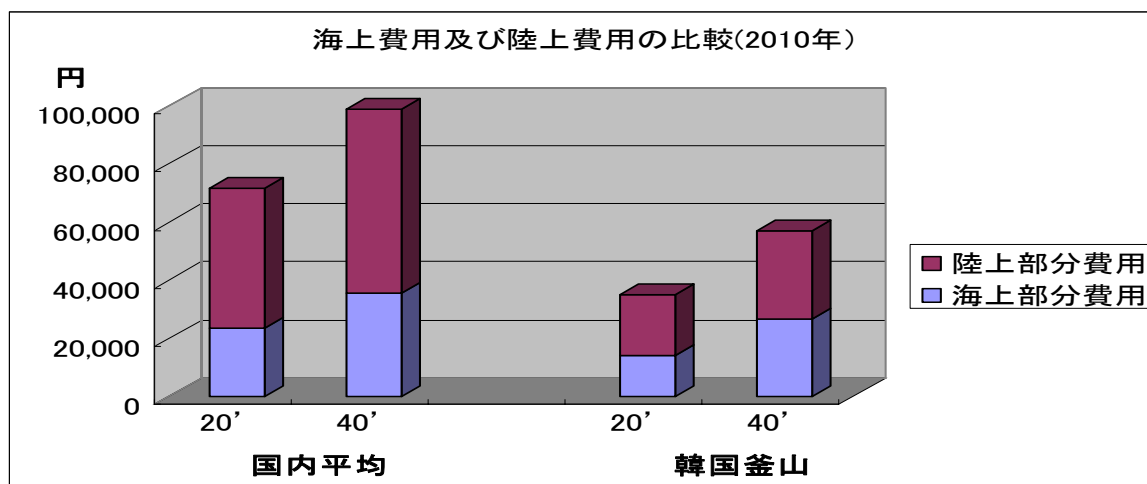
4. フィーダー輸送に係る海上費用及び陸上費用の比較

総料金を海上部分費用と陸上部分費用に分けた場合の比較を図に示す。

但し、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



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64～66%、韓国フィーダー輸送では51～57%であり、国内フィーダー輸送の方が10%程度大である。

2010年における調査値

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'
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%

海上部分及び陸上部分それぞれにおける韓国フィーダーと国内フィーダーのコスト格差の比較から、国内フィーダーに係る割高率（率）の平均は、海上部分で8,600円/20' (25%)、5,750円/40' (15%)、陸上部分で25,750円/20' (75%)、31,850円/40' (85%)となり、総料金における割高部分の約8割は陸上部分で発生しており、コスト高の主たる原因が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らかである。

なお、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割高率（率）の平均は、2002(H14)年に、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、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ている。

5. 今後の課題

(1) ターミナル経営の効率化によるコスト競争力の改善について

韓国接続に較べて、国内接続コストにおける割高部分の約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）で発生していることから、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諸費用を如何に削減できるかに掛っている。また2010年時点の国内ハブ港における接続料金は、2002年当時に比べて15%程度の削減効果が見られるものの、嘗てのスーパー中核港湾構想の目標達成率（3割減）の半分程度に留まっていることを踏まえて、民の視点による港湾経営の合理化を推進し、着実に港湾諸費用を削減するための努力が求められる。

(2) 直着け比率の更なる改善について

フィーダー船が母船ターミナルに直着け出来る場合は、横持ちトラック費用が発生しないため、ハブ港における接続費用が改善される。次世代高規格コンテナ・ターミナルの形成にあつては、効率的運用が可能な内航船専用ターミナルの整備が必要不可欠と思われるが、現状では円滑な荷役作業のためにも直着け比率の向上が望まれる。

(3) 国内フィーダー船の大型化について

国内フィーダー用の大型コンテナ船がこれまで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、やむなくコスト競争力に劣る小型コンテナ船で対応せざるを得なかったことによる。抛って、取扱数量を如何に確保するかが今後の最大の課題であり、国内フィーダーの競争力強化の観点からは、外貨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の内貨貨物を積み合わせるにより輸送規模の拡大を目指す必要がある。そのためには、特車通行許可制度及びコンテナバースの外内貿一体化、外貿コンテナの内貨転用ルールの拡充等、これまで国際・国内を区分して整備されてきた施設・制度の一体化が進められるべきである。

(4) 地方港における外航フィーダーへの支援策見直しについて

多くの地方港では、外航船（極東／日本定期コンテナ船）の誘致を図る目的で、内航フィーダーよりも有利な各種優遇措置がとられている。地方自治体による地方港利用促進のための支援措置実施状況を調査したところ、何等かのインセンティブを講じている国内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%にすぎず、スーパー中核港湾構想、或いは国際コンテナ戦略港湾構想に逆行する施策が地方行政において行われているという構図が垣間見える。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。

(5) 内航フィーダーに係る負担軽減策について

カボタージュの解禁が内航海運業界の合理化を促進し、物流コストの低減を通して日本経済の活性化に資するとの意見があるが、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は耳を傾けるべきでない。については、固定資産税の軽減措置、石油石炭税を含めた燃料油関連税の減免、船舶の省力化技術に対応した乗組員の削減等、内航船舶全体を対象とした負担軽減のための施策を通して、内航フィーダーのコスト競争力の強化に繋げる必要がある。