

「地方港における外貿機能整備に対する諸問題」

—— 特に国際コンテナ航路開設を中心として ——

長崎県立大学 松 本 勇

目 次

1. はじめに
2. 地方港における国際コンテナ航路開設ラッシュの背景
3. 第9次港湾整備5カ年計画と地方港のコンテナターミナル機能整備
4. 地方における外国貿易振興のニーズと地方港湾におけるコンテナ貨物量の集積
5. 地方港のコンテナ港湾整備規模と貨物需給予測に対する考え方と問題点
6. 地方港におけるコンテナパースの整備および国際航路開設の現状
7. 伊万里港の事例研究
8. 結 語

1. はじめに

わが国で国際コンテナ航路が開設されている港湾は97年末現在で46港にのぼる。(図1参照、新たな開設もしくは休止によって港湾の数は調査時点で若干ことなる。)

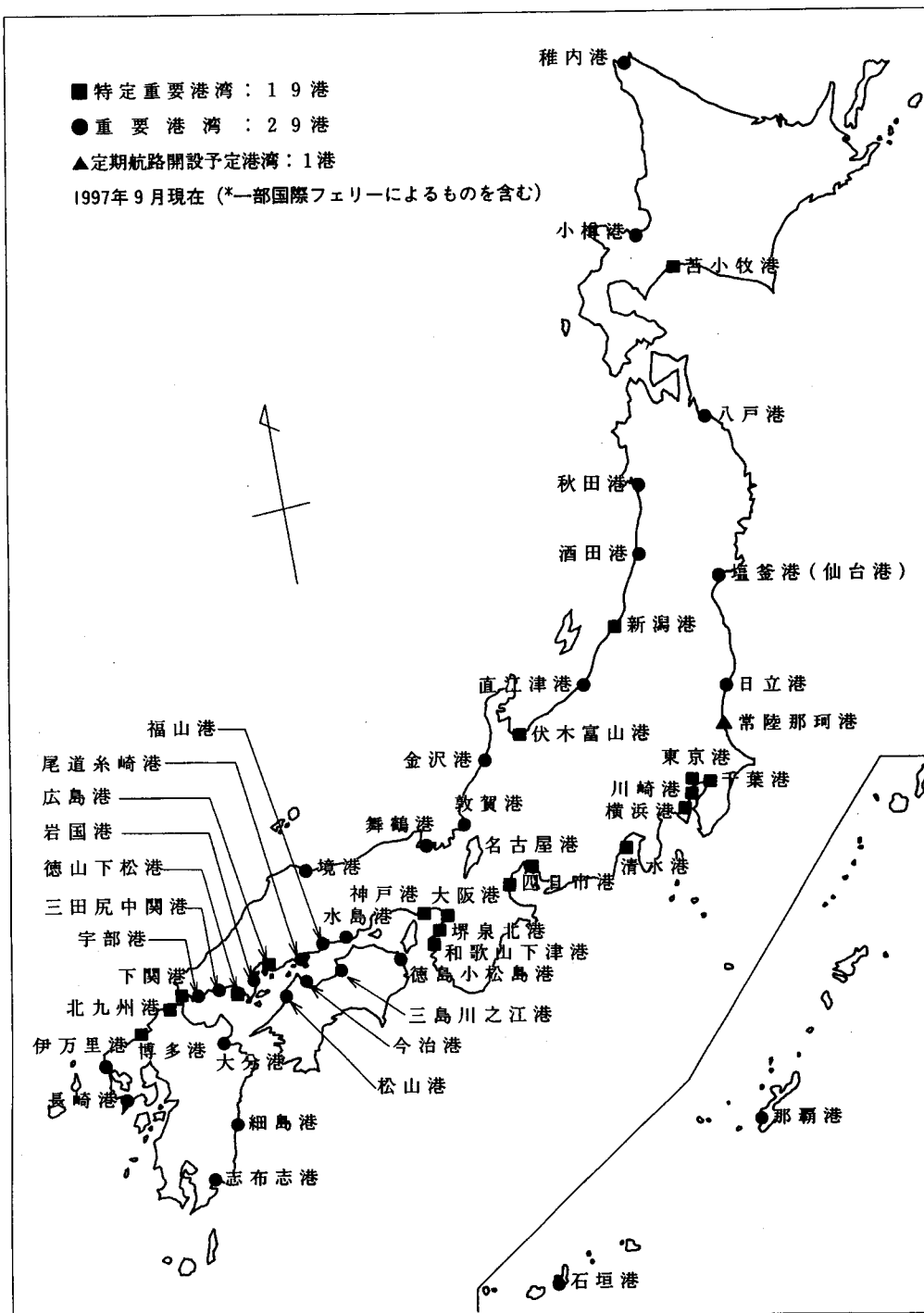
このうち東京、横浜、名古屋、大阪、神戸を5大港、清水、四日市、北九州を加えてたものを一般に8大港と呼ぶ。これに基幹航路が充実している博多港を加え、それ以外の港湾を本稿では「地方港」と呼ぶことにする。すると37港がいわゆる地方港ということになる。

わが国の外貿コンテナ取扱量は、97年上半期(1-6月)で526万TEUで、このうちこれら地方港(35港)の取扱量は32万TEUで全体の6.1%を占める。前年同期の取扱量が24万TEU、占有率は4.7%であったから地方港は着実にその取扱量を伸ばしているといえる。(表1・2参照)

地方港による国際コンテナ航路の開設は80年代前半まではTSCS(トランス・シベリア・コンテナ・サービス)のポストチヌイ(ロシア)航路(苫

小牧、新潟、伏木富山)、東進海運の日韓航路(徳山)、APLとシーランドの2社による北米西岸航路(那覇)などきわめて限定されたものであった。⁽¹⁾それが93年には15港に急増し、97年末には37港となり、さらに今後なお石狩湾新港、常陸那珂、豊橋、姫路、高知、八代などが国際コンテナ航路開設を予定している。(表5参照)しかし97年上半期にコンテナ貨物取扱量が1万TEUを超えたのは、苫小牧、秋田、仙台、千葉、新潟、伏木富山、広島、徳山下松、下関、那覇のわずか10港にすぎない。その大半は5千TEU以下であった。なぜこれほど急速に、かつ多数の国際コンテナ航路が地方港で開設されることになったのであろうか。本稿ではこれら地方港における国際コンテナ航路開設ラッシュの背景と地方港における外貿機能整備に対する考え方および地方港がかかえる問題点を中心に考察する。最後に具体的な事例として伊万里港の国際コンテナ港湾整備計画について一瞥し、今後の長崎港や佐世保港、松浦港の外貿港湾機能整備をはかる際の一助としたい。

図1 外貨コンテナ貨物を取り扱うわが国港湾*



資料：“CONTAINER AGE”、1997年9月号、7ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表1 日本諸港コンテナ取扱実績比較

単位：TEU

区分	港名	前年同期	97年1～6月	前年同期比増減	増減率	96年シェア	97年シェア
8大港	東京	969,550	1,030,036	60,486	6.2%	18.8%	19.6%
	横浜	1,164,449	1,121,675	▲42,774	▲3.7%	22.6%	21.3%
	名古屋	713,729	733,726	19,997	2.8%	13.9%	13.9%
	大阪	590,949	587,624	▲3,325	▲0.6%	11.5%	11.2%
	神戸	1,017,821	964,729	▲53,092	▲5.2%	19.8%	18.3%
	小計	4,456,498	4,437,790	▲18,708	▲0.4%	86.6%	84.3%
	清水	125,133	146,679	21,546	17.2%	2.4%	2.8%
	四日市	18,992	35,525	16,533	87.1%	0.4%	0.7%
	北九州	174,233	176,433	2,200	1.3%	3.4%	3.4%
	小計	318,358	358,637	40,279	12.7%	6.2%	6.8%
合計	4,774,856	4,796,427	21,571	0.5%	92.8%	91.2%	
内訳	その他諸港	370,770	465,119	94,349	25.4%	7.2%	8.8%
	博多	128,262	143,487	15,225	11.9%	2.5%	2.7%
	その他	242,508	321,632	79,124	32.6%	4.7%	6.1%
総計	5,145,626	5,261,546	115,920	2.3%	100.0%	100.0%	

注：①上記数字は、各港の港湾管理者からの公式数字を集計したものの。②数字には空コンテナ、トランシップコンテナを含む。

資料：いずれも日本コンテナ協会が集計・作成。

“CONTAINER AGE”、1997年9月号、22ページ。

表2 8大港を除く諸港のコンテナ取扱実績比較

単位：TEU

港名	1996年1～6月	1996年7～12月	1997年1～6月	前期比増減	増減率
苫小牧	36,512	43,609	46,183	2,574	5.9%
八戸	4,286	4,603	6,327	1,724	37.5
秋田	3,726	6,008	10,071	4,063	67.6
酒田	1,165	2,027	2,649	622	30.7
仙台	4,654	8,868	12,131	3,263	36.8
日立	4,432	5,176	6,037	861	16.6
千葉	7,290	10,919	14,434	3,515	32.2
川崎	1,936	10,402	8,884	▲1,518	▲14.6
新潟	22,139	23,586	27,469	3,883	16.5
直江津	1,781	3,824	4,374	550	14.4
伏木富山	10,874	10,785	13,132	2,347	21.8
金沢	6,422	7,318	8,583	1,265	17.3
敦賀	3,510	2,247	2,499	252	11.2
境泉北	60	990	565	▲425	▲42.9
和歌山下津	3,181	3,058	3,193	135	4.4
※舞鶴	1,153	1,395	1,542	147	10.5
境	2,033	3,044	3,260	216	7.1
※水島	1,181	2,845	6,221	3,376	118.7
広島	29,496	27,524	29,470	1,946	7.1
福山	1,446	6,419	6,622	203	3.2
※徳山下松	11,605	11,093	11,093	...	...
※三田尻	3,150	2,960	2,960	...	...
※岩国	4,488	4,874	4,874	...	...
宇部	20	165	164	...	...
下関	26,476	25,723	24,170	▲1,553	▲6.0
高松	...	...	109	109	...
今治	4,503	5,156	5,296	140	2.7
松山	4,992	6,905	5,961	▲944	▲13.7
三島川之江	1,340	1,210	1,985	775	64.0
徳島小松島	3,442	4,513	5,568	1,055	23.4
博多	128,262	130,441	143,487	13,046	10.0
長崎	713	760	...	▲760	...
伊万里	...	...	326	326	...
大分	1,043	2,659	3,730	1,071	40.3
細島	4,759	4,976	5,371	395	7.9
志布志	1,549	1,361	1,137	▲224	▲16.5
那覇	27,151	35,448	35,241	▲207	▲0.6
合計	370,770	422,891	465,119	42,228	10.0%

注：①※=実入りコンテナのみの実績。

②徳山下松・三田尻・岩国・宇部の97年上期実績は未集計のため、96年下期実績を使用した。

資料：“CONTAINER AGE”、1997年11月号、21ページ。

調査と研究 第29巻

表4 地方34港の外航コンテナ船受け入れバースの現状・改造・新設計画

港	地方34港の外航コンテナ船受け入れバースの現状				地方34港の外航コンテナ船受け入れバースの改造・新設計画								
	バース	水深(m)	岸壁長(m)	Gレン(後欄計)	バース	水深(m)	岸壁長(m)	Gレン(後欄計)	完成予定年月				
苫小牧	勇払ふ頭5号	12	240	40.0×1基	入船ふ頭	14(暫定12)	590(暫定330)	40.0×1基	98年3月				
	勇払ふ頭6号	9	165	—									
八戸	八太郎地区1号	13	270	30.5×1	八太郎地区2号	13	270	30.5×1	98年4月				
秋田	大浜2号	10	185	—									
酒田	北港古湊ふ頭	10	185	—	外港第2ふ頭	14	280	(未定)×1	99年4月				
仙台	高砂ふ頭	12	270	30.5×2	向洋ふ頭	15	350×2	(未定)×4	2005年				
					向洋ふ頭	14	330	(未定)×2	2005年				
新潟	東港西ふ頭	10	185	30.5×1	東港西ふ頭	14(12mバースを増設)	350	40.6×1(増設)	2000年				
	東港西ふ頭	7.5	130	30.5×1	東港西ふ頭					14	350	40.6×2	2000年
	東港西ふ頭	12	350	30.5×1									
直江津	中央ふ頭産品岸壁	13	270	—									
	東ふ頭1号岸壁	7.5	130	—									
日立	第4ふ頭D号	10	185	30.5×1	第5ふ頭	12	240	—	97年4月				
伏木富山	新湊地区中央ふ頭3号	10	185	30.5×1	新湊地区北ふ頭	14	280	—	2001年				
	新湊地区中央ふ頭4号	10	185	—	伏木地区	10	175×2	—	2001年				
					伏木地区	14	280	—	2001年				
金沢	戸水岸壁	10	185×2	—	御供田岸壁	10	170×2	—	2000年				
	御供田岸壁	10	185×2	—									
千葉	中央ふ頭	12	240	30.5×1	中央ふ頭	—	—	30.5×1(増設)	97年4月				
川崎	1号岸壁	14	350	40.6×2	1号岸壁	15(14mバースを増設)	350	—	2003年以降				
				2号岸壁	15					350	40.6×3	2000年	
敦賀	鞠山北C	12	240	—	川崎松栄C	—	—	30.5×1	97年4月				
	川崎松栄C	10	180	—									
舞鶴	西港第2ふ頭	10	185	—	和田ふ頭	14	280×2	未定	2000年以降				
					和田ふ頭	12	240×2	未定	2000年以降				
境港	外港1号岸壁	9	185×2	—	昭和南	14	280×2	30.5×1	2005年				
	昭和南2号岸壁	10	185	—									
和歌山下津	西浜地区中ふ頭	10	185	—	西浜地区中ふ頭	13	260	30.5×1	98年4月				
堺泉北	助松ふ頭B	12	240	30.5×2									
	助松ふ頭A	12	240	30.5×1									
水島	玉島外賀1号	10	185×2	—	玉島地区	7.5	130×4	—	98年より毎年バースずつ供用開始				
広島	海田地区	7.5	130×2	30.5×2	出島地区	14	330×2	(未定)×4	2005年				
福山	箕沖2号岸壁	7.5	130×2	—									
岩国	新港ふ頭	10	185×2	—									
徳山下松	晴海6号岸壁	10	185	—									
	晴海7号岸壁	12	240	30.5×1									
三田尻中関	中関3号岸壁	12	240	—									
	中関2号岸壁	7.5	130×2	—									
宇部	芝中2号岸壁	7.5	130	—									
下関	鞆之町ふ頭	10	185×2	30.5×1	新港地区	12	250×2	(未定)×4	2003年				
徳島小松島	マリンピア沖洲地区	7.5	130	—	赤石地区	13	260×2	未定	2002年以降				
						10	170×2	未定	2002年以降				
松山	外港第2ふ頭3号	7.5	130×3	—	新外港ふ頭	10	—	—	2001年4月				
						13	260	30.5×1	2001年4月				
三島川之江	松村ふ頭8号岸壁	12	240	—	金子新ふ頭	10	170	30.5×1	2003年				
今治	富田ふ頭2号岸壁	10	185	30.5×1	富田ふ頭1号岸壁	12	240	—	97年4月以降				
大分	大在C T	14	280	30.5×1	大在地区	14	280×2	30.5×1					
	大在C T	10	170	30.5×1	大在地区	10	170	30.5×1					
長崎	柳ふ頭北岸壁	10	185	—									
纒島	白浜地区	10	185	—									
志布志	外港地区第2-D	7.5	130	30.5×1	新若浜地区	14	280×2	未定	2005年				
	外港地区第1-C	10	185	—									
那覇	新港ふ頭1号	7.5	390	—	新港ふ頭	13	300	40.6×1	98年				
	新港ふ頭5号	11	407	—									
	新港ふ頭6号	11	387	—									
	新港ふ頭7号	11	391	—									

資料：“CARGO”、1997年2月号、44ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表 5 地方港の新規バース整備計画

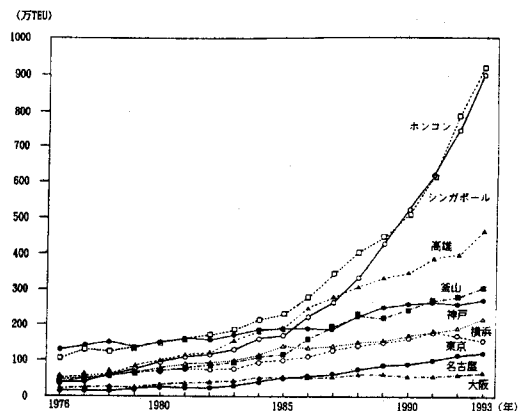
港	バース	水深(m)	岸壁長 (m)	Gクレーン(定格荷重t)	完成予定年月
石狩湾新港	花畔ふ頭3号	7.5	130(内貿バースを転用)	未定	—
	花畔ふ頭4号	7.5	130(内貿バースを転用)	未定	—
常陸那珂	北ふ頭	15	350	未定	99年末
	北ふ頭	12	170	未定	99年末
	中央ふ頭	12	240×3	未定	2000年以降
	中央ふ頭	14	330×2	未定	2000年以降
	中央ふ頭	15	350×2	未定	2000年以降
御前崎		14	280×4	40.6×2	2005年
豊橋	神野西地区	12	240×2	未定	2005年
浜田	長浜地区	10	185(内貿バースを転用)	—	98年度
	福井地区	14	280	未定	98年度末
姫路	中島地区	12	240×2	—	97年度
	中島地区	7.5	130×2	—	97年度
	広畑地区	14	280×2	未定	2005年
	広畑地区	7.5	130	未定	2005年
高松		10	185(内貿バースを転用)	—	98年
高知新港		12	240	30.5×1	97年度以降
		8	240	—	97年度以降
		14	280	40.5×4	98年度以降
		11	190	—	98年度以降
伊万里		9	154	—	97年2月
八代	大島西地区	12	240×2	未定	2005年

資料：“CARGO”、1997年2月号、45ページ。

2. 地方港における国際コンテナ航路開設ラッシュの背景

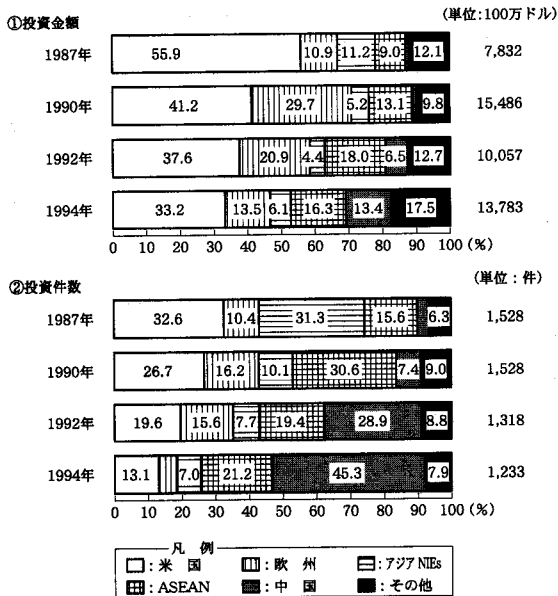
最近におけるこのような地方港コンテナ航路開設急増の背景としては85年のプラザ合意以降の円高進行基調の定着による日本企業の東南アジア諸国、特に東アジア諸国への進出(図2参照)、製品輸入の増加による国際水平分業の進展⁽²⁾および、アジア諸国の高度経済成長率の持続⁽³⁾とアジア域内の貿易比重の高まりおよび域内コンテナ荷動量の増加(表9・10、図3参照、85—93年平均10.6%の増加)、世界のコンテナ取扱量に占める東アジア

図3 アジア主要港のコンテナ取扱量の推移



[資料] 「Containerization International Year Book」等を基に、運輸省港湾局作成
「大交流時代を支える港湾」、運輸省港湾局編、平成7年6月、参考資料26ページ

図2 我が国製造業の対外直接投資の推移(相手地域別)



注) 大蔵省届出統計により作成。

出所: (株)日本物流団体連合会「生産拠点の海外移転が物流に与える影響に関する調査報告書」

資料: 「1990年代後半-2010年迄のコンテナおよびコンテナ船需要予測調査報告書」、財団法人日本コンテナ協会、平成9年3月、34ページ。

地域の割合は1980年約25%、95年約44%)、アジア船社の躍進、日本主要港湾発着貨物の相対的シェアの低下とアジア主要港のコンテナ取扱量の増加⁽⁴⁾と今後のアジア主要港のコンテナターミナル整備の現状と計画(表11参照)最後に定期船で輸送される日本発着の一般貨物のほぼ100%がコンテナ化されていることなどが考えられよう。また日本国内においても主要企業の生産拠点が大都市から地方にも企業立地が分散して配置されるようになり、このような背景から地方港からも直接アジア主要港へ向けて航路開設を行うメリットと可能性が生じている。

さらに日本の主要港湾の港湾諸経費が東南アジア主要港湾のそれと比較して割高であり、⁽⁵⁾円高によりその差が相対的に大きくなったこと。国内

表6 我が国製品輸入比率推移

単位: 百万米ドル

年度	(A)	(B)	(B)/(A)	(註-①)
	輸入総額	製品輸入額	比率	(80vs95)
1980	140,528	32,110	22.8%	100
1981	143,290	34,778	24.3%	108
1982	131,931	32,827	24.9%	102
1983	126,393	34,361	27.2%	107
1984	136,503	40,614	29.8%	126
1985	129,539	40,157	31.0%	125
1986	126,407	52,781	41.8%	164
1987	149,515	65,961	44.1%	205
1988	187,364	91,838	49.0%	286
1989	210,847	106,110	50.3%	331
1990	234,799	118,019	50.3%	368
1991	236,737	120,341	50.8%	375
1992	233,021	116,999	50.2%	364
1993	240,670	125,204	52.0%	390
1994	274,742	151,736	55.2%	473
1995	336,094	198,614	59.1%	619

出所: ジェトロ1995年輸入報告書より(株)日本コンテナ協会作成

註: 1980年を100とした指数

資料: 「1990年代後半-2010年迄のコンテナおよびコンテナ船需要予測調査報告書」、財団法人日本コンテナ協会、平成9年3月、17ページ。

表7 世界のGDP成長率の将来予測値

(実質GDP年平均成長率、%)

	実績		予測	
	1970~1980	1980~1990	1990~2000	2000~2010
先進地域	3.1	2.8	2.9	2.8
内 北 米	2.9	2.8	2.3	2.7
内 欧 州	2.9	2.1	2.6	2.3
旧計画経済圏	3.2	1.9	1.2	3.1
発展途上地域	5.1	3.3	4.4	5.2
内 アジアNIEs	8.9	8.3	6.8	6.0
内 ASEAN	7.3	5.1	6.7	6.5
世界	3.4	2.7	2.8	3.2

[資料] 「多極化時代の世界地図-2010年の世界と日本-」、(株)日本経済研究センター「大交流時代を支える港湾」、運輸省港湾局編、平成7年6月、参考資料1ページ

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表8 アジア地域GDP成長率実績推移

1984年	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年 (予測)	1997年 (予測)
8.4%	6.9%	6.9%	8.1%	9.1%	6.2%	5.9%	6.9%	8.8%	8.7%	9.1%	8.6%	8.0%	7.5%

[出所：IMF “WORLD ECONOMIC OUTLOOK”より(株)日本コンテナ協会作成]

資料：「1990年後代半～2010年迄のコンテナおよびコンテナ船需要予測調査報告書」、
財団法人日本コンテナ協会、平成9年3月、51ページ。

表10 世界の主要港湾のコンテナ取扱量の推移

順位	1975 (昭和50) 年		1980 (昭和55) 年			1985 (昭和60) 年			1990 (平成2) 年			1995 (平成7) 年		
	港湾	TEU	港湾	TEU	75～80 年平均 増加率 (%)	港湾	TEU	80～85 年平均 増加率 (%)	港湾	TEU	85～90 年平均 増加率 (%)	港湾	TEU	90～95 年平均 増加率 (%)
1	ニューヨーク	1,621,800	ニューヨーク	1,947,000	3.7	ロッテルダム	2,654,906	6.9	シンガポール	5,223,500	25.2	香港	12,549,746	19.7
2	ロッテルダム	1,078,661	ロッテルダム	1,900,707	12.0	ニューヨーク/ ニュージャージー	2,404,872	4.3	香港	5,100,637	17.4	シンガポール	10,800,300	15.6
3	神戸	904,549	香港	1,464,961	12.8	香港	2,288,953	9.3	ロッテルダム	3,666,666	6.7	高雄	5,232,000	8.4
4	香港	802,283	神戸	1,456,048	10.0	高雄	1,900,853	14.2	高雄	3,494,631	13.0	ロッテルダム	4,786,897	5.5
5	オークランド	522,355	高雄	979,015	34.2	神戸	1,852,397	4.9	神戸	2,595,940	7.0	釜山	4,502,596	13.9
6	シアトル	481,094	シンガポール	917,000	32.9	シンガポール	1,698,803	13.1	釜山	2,348,475	15.4	ハンブルグ	2,890,181	8
7	サン・ジュアン	452,375	サン・ジュアン	851,919	13.5	ロングビーチ	1,444,294	11.9	ロサンゼルス	2,116,410	13.9	ロングビーチ	2,843,502	12.2
8	バルチモア	419,829	ロングビーチ	824,900	16.1	アントワープ	1,350,000	13.3	ハンブルグ	1,968,986	11.2	横浜	2,756,811	10.8
9	ブレイメン/ ブレイメルハーベン	409,791	ハンブルグ	783,383	19.4	横浜	1,327,352	13.0	ニューヨーク/ ニュージャージー	1,871,859	4.9	ロサンゼルス	2,555,204	3.8
10	ロングビーチ	390,689	オークランド	782,175	8.4	ハンブルグ	1,158,776	8.1	基隆	1,828,144	9.6	アントワープ	2,329,135	8.5
11	ジャンクソンバレー	377,323	シアトル	781,563	10.2	基隆	1,157,840	11.9	横浜	1,647,891	4.4	ニューヨーク/ ニュージャージー	2,305,690	4.3
12	メルボルン	364,752	アントワープ	724,247	19.5	釜山	1,148,000	12.6	ロングビーチ	1,598,078	2.0	東京	2,177,407	7
13	東京	358,744	横浜	722,025	17.1	ロサンゼルス	1,103,722	11.8	東京	1,555,138	9.1	基隆	2,169,893	3.5
14	ハンブルグ	322,328	ブレイメン/ ブレイメルハーベン	702,764	11.4	東京	1,004,390	9.7	アントワープ	1,549,113	2.8	デュバイ	2,073,081	2
15	横浜	328,592	基隆	659,645	21.8	ブレイメン/ ブレイメルハーベン	986,265	7.0	フェリックスストク	1,435,634	11.1	フェリックスストク	1,898,201	5.7
16	ロサンゼルス	327,177	釜山	634,208	29.6	サン・ジュアン	881,629	0.7	サン・ジュアン	1,381,404	9.4	マニラ	1,687,743	10.2
17	アントワープ	297,268	ロサンゼルス	632,784	14.1	オークランド	855,642	1.8	ブレイメン/ ブレイメルハーベン	1,197,775	4.0	サン・ジュアン	1,593,000	2.9
18	ハンプトンローズ	292,051	東京	631,505	12.0	フェリックスストク	850,000	16.7	シアトル	1,171,090	6.7	オークランド	1,549,800	6.6
19	シドニー	262,166	ジャエツダ	562,792	n.a.	シアトル	845,027	1.6	オークランド	1,124,123	5.6	上海	1,527,000	6.2
20	ロンドン	260,040	バルチモア	523,460	4.5	バルチモア	706,479	6.2	マニラ	1,038,905	15.5	ブレイメン/ ブレイメルハーベン	1,526,421	5
合計	20港全体	10,273,867	20港全体	18,482,101	12.5	20港全体	27,620,200	8.4	20港全体	43,914,399	9.7	20港全体	69,754,608	9.7
	世界全体	17,410,321	世界全体	36,510,087	16.0	世界全体	55,789,410	8.8	世界全体	84,223,778	8.6	世界全体	134,999,519	9.9

「Containerization International Year book」による。

資料：「日本海運の現況」、平成9年度版、運輸省海上交通局編、平成9年7月、資料編163ページ

主要港経由での輸出入貨物の国内移動コストが円高により相対的に高くなり、荷主の中にもこれら国内移動コスト（陸上トラック輸送、内航フィーダー）と国際的に割高な国内主要港の港湾諸経費を削減するために、⁽⁶⁾地方港から直接アジア主要港への直航サービス、さらに特に国際的な大型コンテナ船が直接寄港するバブ港として成長してき

た釜山港経由のトランスシップによってアジア諸国をはじめ欧米航路へ輸送を行うことによってトータル物流コストを削減しようとする動き。(図6・表13・14参照) また韓国船社側の事情としては釜山港が国際ハブ港として成長してきたこととともない、直接大型コンテナ船が寄港するように船社間の競争が激しくなり日韓基幹航路にお

表9 主要航路別コンテナ荷動き量

	1985	1993	93/85
北米航路	393万TEU	589万TEU	5.2%
欧州航路	164万TEU	393万TEU	11.5%
大西洋航路	210万TEU	227万TEU	1.0%
アジア域内航路	155万TEU	348万TEU	10.6%

(注1) 民間調査機関資料により作成
 (注2) 93/95は1985~93年8年間の年平均増加率
 [資料] 「運輸経済年次報告(平成6年度)」、運輸省
 「大交流時代を支える港湾」、運輸省港湾局編、平成7年6月、参考資料14ページ

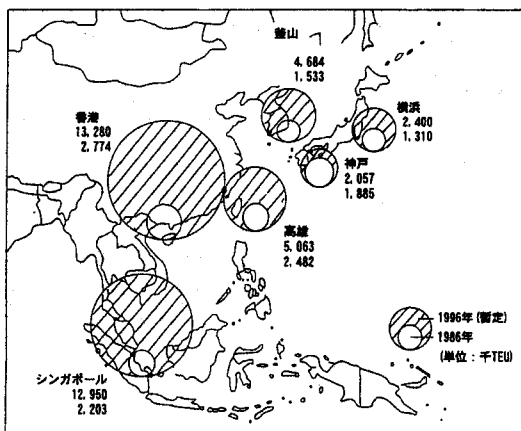
表11 遅れるコンテナターミナル(水深15m級)の整備状況

国名	港名	現在の供用施設数 (1997年9月現在)	概ね2000年における供用施設数(見込)
韓国	釜山港		4
	光陽港		4
台湾	高雄港		3
中国	香港港	4	16
シンガポール	シンガポール港	6	13
日本全体		2	14
日本	東京港		3
	横浜港		3
	大阪港		3
	神戸港	2	5

注: 名古屋港については航路未整備のため、概ね2000年における供用施設数には含めていない。
 資料: 「平成9年度運輸白書」、運輸省、平成10年1月、289ページ。

ける海上運賃の下落と超大型船の就航、日韓航路に従事していた海運船社が従来の小型船を比較的競争の少ないわが国の地方港寄港によりその活路を見いだそうとした韓国船社側の事情もその背景としてあげられよう。(7)最後に港湾管理者である地方自治体が日本経済の国際化の進展と製品輸入の増加などの社会経済的背景から、このような機会にそれぞれの港湾の国際コンテナ取扱可能な外貿港湾機能を整備してこれに対応し、各地方で発生するコンテナ貨物を直接それぞれの地方港湾で

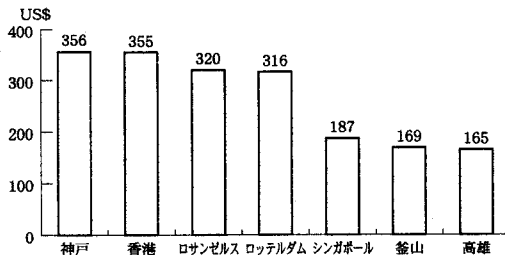
図4 勢力を拡大する近隣アジア諸港



注: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (各年)による。
 資料: 「平成9年度運輸白書」、運輸省、平成10年1月、287ページ。

図5 港湾諸料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個当たりの港湾諸料金)



- (注) 1. 船社からのヒアリングに基づき、運輸省作成(平成7年時点:但し一部平成6年のデータを利用している) 2. 港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。入港料、トン税、パイロット料、タグボート料、エスコートボート料、網取り料、その他船舶経費、ターミナル費用、荷役料 3. 「パイロット料、タグボート料、網取り料」は、平日の基本料金である。 4. 「ターミナル費用」には、ターミナル貸付料の他にターミナル維持費等が含まれている。 5. 「荷役料」は、平日の基本料金である。なお、ラッシング作業費用は、含まれてない。 6. 入港船型は、3,600TEU型=5万G/T級、パウスラスタ-有とする。 7. 入港条件:(平日) デイタイム着岸、デイタイム離岸 8. 同一港に同一船舶が年6回入港することとする。 9. 入港1回についてコンテナ取扱個数は、40フィートコンテナ300個と仮定している。(コンテナ1個当たりの港湾諸料金は、取扱個数により変動しうる。) 10. 為替レート(1996.3.29現在) 1米ドル=107.35円=7.5705香港ドル=1.6510オランダギルダー=1.40698シンガポールドル=785.87ウォン=27.526台湾ドル
 資料: 「平成9年度日本海運の現況」、運輸省海上交通局、平成9年7月、79ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

取り扱うことはもとより、それ以外の背後地からの貨物をも誘引し、さらに港湾を中心とした物流機能の整備を強化することによって企業誘致を有利にし、地域振興やその活性化に役立てようとして積極的に国際コンテナ航路開設とポートセールスを行ってきたことがあげられる。また92年7月

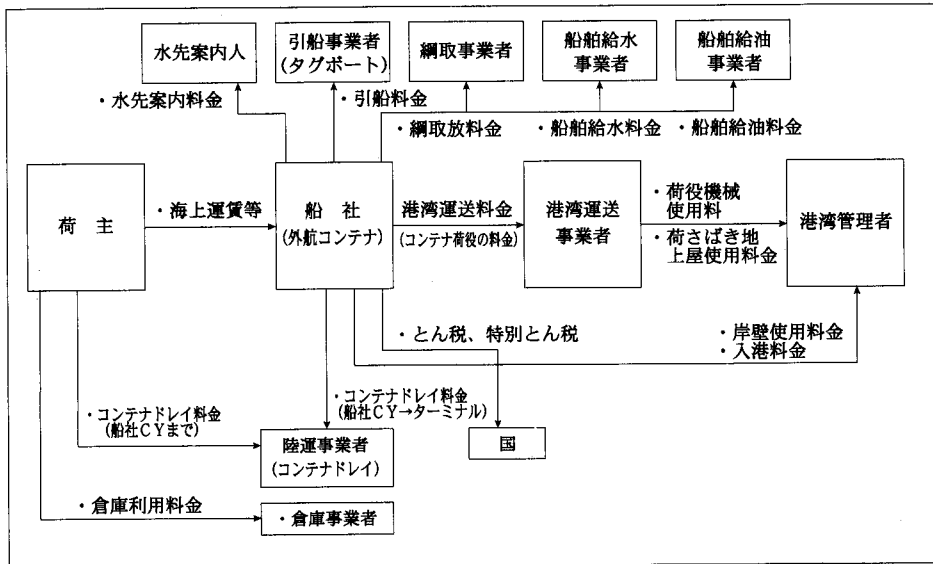
に制定されたFAZ法（輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法）は輸入促進拠点整備に対して各種の支援が講じられているが、これまでに承認された指定地域16港湾のうち11港湾が地方港であることを付け加えておかなければならないであろう。(8)

表12 地方港コンテナ関係施設利用料金と神戸・大阪港比較 (平成9年5月1日現在)

	和歌山下津	堺 泉北	水 島	広 島	徳山下松 岩国・宇部 三田尻中関	下 関	徳島小松島	今 治	松 山	神 戸 港	大 阪 港
入 港 料	2円/総%/1回	2.5円/総%/1回	2.3円/総%/1回	1.5円/総%/1回	2円/総%/1回	2.7円/総%/1回	徴収せず	徴収せず	1円/総%/1回	2.7円/総%/日	2.7円/総%/日
岸壁使用料	9円/総%/日 (-10m以上)	11.9円/総%/日	2.2円/総%/日	6.07円/総%/日	7.83円/総%/日	10.05円/総%/半日 その後12日ごとに 6.7円加算	3.2円/総%/1回	1.6円/総%/日	1円/総%/日	10.05円/総%/半日 その後12日ごとに 6.7円加算	10.05円/総%/半日 その後12日ごとに 6.7円加算
荷 捌 地 ヤ ー ド 野積場使用料	(荷捌地) 7.35円/m ² /日 (5日まで) (野積場)=15日まで 4.72円/m ² /日	(荷捌地) *専用336.4円/m ² /月 (一休使用) 32,621円/日 (550~3,000総%)	4.4円/m ² /日	10.32円/m ² /日	4.24円/m ² /日	4.20円/m ² /日	3.9円/m ² /日	4.3円/m ² /日	3.7円/m ² /日 FAZ利用は2.1円	201~500TEU船舶 131,670円/日 501~1,000TEU船舶 237,510円/日	3,000総%以上18,000総% 未満船舶 70,270円/半日 以後12日ごとに 46,840円加算 8,000総%以上船舶 94,140円 以後 62,760円加算
G クレーン 使 用 料	-	76,456円/1H 通過30分ごとに 38,228円	-	85,350円/1H	(徳山下松港のみ) 66,150円/1H	63,000円/1H	-	31,600円/30分	-	30.5t吊り96,996円/1H 40t吊り99,730円/1H	30.5t吊り96,600円/1H 40t吊り99,730円/1H
ジブクレーン 使 用 料	22,050円/1H	-	-	13,360円/1H	-	-	36,000円/1H	9,380円/30分	20,388.35円/1H FAZ利用は15,291.2円	(フィーダー用クレーン) 54,075円/1H	-
上 屋 C F S 使 用 料	-	-	-	31.63円/m ² /日	-	7.8円/m ² /日	22円/m ² /日	-	12.3円/m ² /日	30.45円/m ² /日	(高床式) 35.67円/m ² /日
冷蔵コンセン ト 使 用 料	20FT/210円/1H 40FT/315円/1H	20FT/2,966円/日 40FT/4,791円/日	-	実費徴収	300円/1個/1回	350円/1個/1回	徴収せず	305.8円/1個/1回	徴収せず	20FT/3,675円/1個/日 40FT/75,513円/1個/日	-
ト ラ ッ ク ス ケ ー ル 使 用 料	-	-	-	-	366円/1個/1回	350円/1個/1回	徴収せず	-	-	-	-
滞 貨 料 貨物通過料	-	-	-	-	-	-	-	-	(通過料) 20.6円/トン FAZ利用は16.3円/トン	(滞貨料) 15日まで16.8円/トン またはm ² /日	(滞貨料) 15日まで17.31円/ m ² /日
備 考 そ の 他	(照明灯) 840円/1H(4基)	(付属事務所) 専用使用 1,091円/m ² /月	-	-	-	消費税は後で上乗せ	消費税は後で上乗せ	-	-	(付属事務所) 専用使用 1,428円/m ² /月	(付属事務所) 専用使用 1,121円/m ² /月 (ゲート付) 24.46円/m ² /日

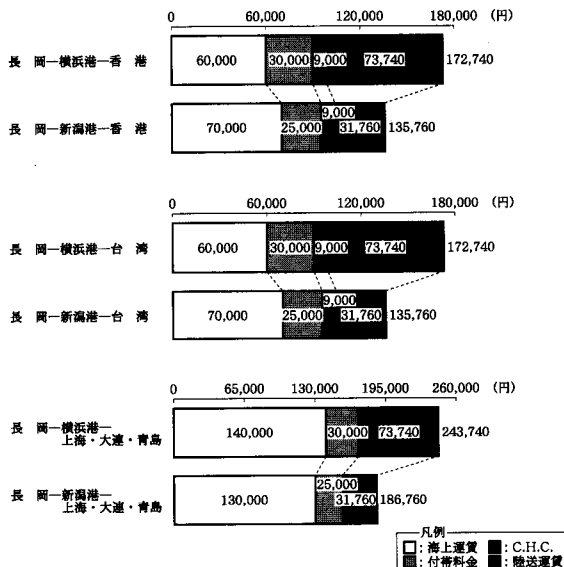
資料：「地方コンテナ港の実態と問題点」、稲垣 哲（ターミナルレポート社）

図6 わが国の公共コンテナバスにおける主な関係主体における主な運賃、料金の取受(例)



資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料3ページ。

図7 地元港湾利用による物流コスト削減の事例



- (注1) 20フィートコンテナ1本当たりの費用(1ドル=100円換算)。
- (注2) 付帯料金は、荷役、通関等に関わる諸費用。
- (注3) C.H.C.は、ヤード内でのコンテナ荷役に関わる諸費用。
- (注4) 陸送運賃は、路線トラック運賃表による。
- (注5) (株)地域開発研究所調べ。

資料：「大交流時代を支える港湾」、運輸省港湾局、平成7年6月、24ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表13 北米間貨物量の1/2を横浜港から仙台港へシフトさせた場合の輸送コスト削減額

	横浜港までの距離 (km)	貨物量 (千トン) 【千TEU】	基準運賃(円) 20フィートコンテナ	総陸送コスト (百万円)	仙台港までの距離 (km)	仙台港へシフトする 貨物量 (千トン) 【千TEU】	基準運賃(円) 20フィートコンテナ	仙台港シフト分の 輸送コスト (百万円)	陸送コスト削減分 (百万円)
青森県	727	651 【 36】	210,000	7,560	343	326 【 18】	136,000	2,448	1,332
秋田県	604	637 【 35】	194,000	6,790	273	319 【 18】	117,000	2,106	1,289
岩手県	585	774 【 43】	185,500	7,977	205	387 【 22】	102,500	2,255	1,734
山形県	419	761 【 42】	150,500	6,321	84	381 【 21】	59,500	1,250	1,911
宮城県	418	1,276 【 71】	150,500	10,686	35	638 【 35】	35,000	1,225	4,118
合計	—	4,099 【 227】	—	39,334	—	2,051 【 114】	—	9,284	10,384

(注1) 20フィートコンテナ1本 (TEU) 当たり18tとする。

(注2) 基準運賃は、(社)全日本トラック協会による。

資料：「大交流時代を支える港湾」、運輸省港湾局、平成7年6月、25ページ。

表14 新潟港・横浜港海上運賃比較表

20フィートコンテナ1本当たり (円) [1ドル=115円換算]

Jul-97

	新潟県長岡市		秋 田 市		山 形 市		福 島 市		長 野 市	
	横浜港	新潟港	横浜港	新潟港	横浜港	新潟港	横浜港	新潟港	横浜港	新潟港
釜山海上運賃	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)	\$ 606 (69,690)
附帯料金	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800
C. H. C	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500
陸送運賃	202,000	88,000	299,000	177,500	226,500	126,500	202,000	131,500	177,500	160,000
計	323,990	199,990	420,990	289,490	348,490	238,490	323,990	243,490	299,490	271,990
高雄(台湾) 海上運賃	\$ 520 (59,800)	\$ 730 (83,950)	\$ 520 (59,800)	\$ 730 (83,950)	\$ 520 (59,800)	\$ 730 (83,950)	\$ 520 (59,800)	\$ 730 (83,950)	\$ 520 (59,800)	\$ 730 (83,950)
附帯料金	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800
C. H. C	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000
陸送運賃	202,000	88,000	299,000	177,500	226,500	126,500	202,000	131,500	177,500	160,000
計	314,600	214,750	411,600	304,250	339,100	253,250	314,600	258,250	290,100	286,750
上海・大連・青島 ・新港 海上運賃	85,000	102,000	85,000	102,000	85,000	102,000	85,000	102,000	85,000	102,000
附帯料金	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800
陸送運賃	202,000	88,000	299,000	177,500	226,500	126,500	202,000	131,500	177,500	160,000
計	328,800	221,800	425,800	311,300	353,300	260,300	328,800	265,300	304,300	293,800
香港海上運賃	\$ 480 (55,200)	\$ 730 (83,950)	\$ 480 (55,200)	\$ 730 (83,950)	\$ 480 (55,200)	\$ 730 (83,950)	\$ 480 (55,200)	\$ 730 (83,950)	\$ 480 (55,200)	\$ 730 (83,950)
附帯料金	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800
C. H. C	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000
陸送運賃	202,000	88,000	299,000	177,500	226,500	126,500	202,000	131,500	177,500	160,000
計	310,000	214,750	407,000	304,250	334,500	253,250	310,000	258,250	285,500	286,750
シンガポール 海上運賃	\$ 450 (51,750)	\$ 730 (83,950)	\$ 450 (51,750)	\$ 730 (83,950)	\$ 450 (51,750)	\$ 730 (83,950)	\$ 450 (51,750)	\$ 730 (83,950)	\$ 450 (51,750)	\$ 730 (83,950)
附帯料金	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800	41,800	31,800
C. H. C	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000
陸送運賃	202,000	88,000	299,000	177,500	226,500	126,500	202,000	131,500	177,500	160,000
計	306,550	214,750	403,550	304,250	331,050	253,250	306,550	258,250	282,050	286,750

注1：「海上運賃」及び「陸送運賃」はタリフ料金による。海上運賃は一般的なドライカーゴ運賃。

2：附帯料金は、通関費、ショートドレージ、取扱量の標準的な料金の合計額を記載。

3：「C. H. C」は、ヤード内のコンテナハンドリング費用。

4：本表は貨物の輸出入に関わる経費の一部を記載したものである。

資料：新潟県港湾局

表15 1996年・F A Z指定地域内の16港の輸入貨物取扱量

単位：トン、%

港名	合計	前年比	(コンテナ)	(前年比)	承認年度
八戸港	6,513,281	98.4	42,618	166.0	95
塩釜港	7,356,727	105.2	138,570	77.0倍	94
横浜港	45,635,296	104.9	18,327,107	88.6	93
川崎港	54,624,415	106.6	143,996	全増	93
新潟港	12,791,305	107.1	406,320	137.1	95
清水港	6,784,915	90.9	990,665	97.1	95
舞鶴港	799,149	87.9	37,011	138.5	94
大阪港	21,625,883	90.7	12,130,931	89.1	92
神戸港	23,262,189	146.6	17,029,847	152.2	92
境港	1,286,614	109.9	16,632	3.9倍	92
下関港	1,327,270	97.8	128,101	90.6	94
			(435,652)	(80.8)	93
松山港	793,572	123.3	45,760	231.2	92
高知港	216,695	101.0	0	0	94
北九州港	24,267,222	96.0	2,928,555	94.2	92
大分港	29,162,056	102.1	4,303	155.5	93
熊本港	-	-	-	-	94

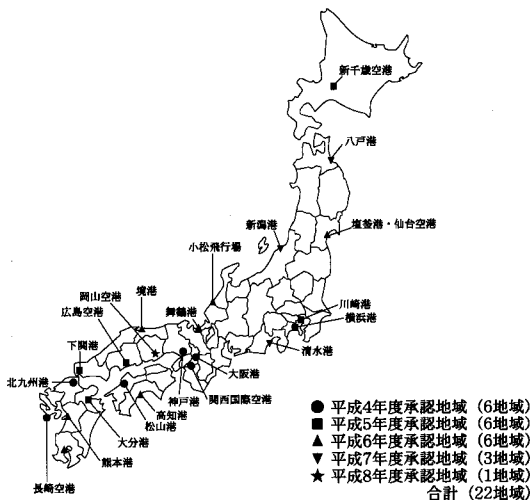
出所：運輸省・運輸政策局「港湾統計」

注) ①下関港のコンテナ貨物量の下のカッコ内はシャシー貨物量

②合計量はコンテナ量、シャシー貨物量及び一般貨物量(トン数記載を省略)の3つを合わせた貨物トン数

資料：“SHIPPING GUIDE”、1997年12月19日。

図8 F A Z指定地域



資料：「平成9年度運輸白書」、運輸省、平成10年1月、94ページ。

3. 第9次港湾整備5カ年計画と

地方港のコンテナターミナル機能整備

地方港の港湾整備計画は国の港湾政策に大きく左右される。運輸省の第9次港湾整備計画(1996年—2000年)に対する考え方とそこに見られる地方港の位置付けはどのようになっているのであろうか。⁽⁹⁾第9次港湾整備計画の作成にあたりこれからの新しい時代を「大交流時代」とまず位置付ける。「大交流時代」とは「人、物、情報の交流が国、地域、個人の間で重層的に行われ、様々な社会、文化が高密度で交流することによって新たなものを生み出していく時代」である。⁽¹⁰⁾それは産業の国際分業化の進展であり、このような「ボーダレス」の時代に対応するため「国際貿易の拡大と質的变化や輸送技術の革新に対応できる港湾施設の拡充とサービスレベルの向上により、国際港湾としての競争力を強化することが必要」⁽¹¹⁾であり、このような対応を怠ると海外の港湾に依存するような問題が生じて、輸送時間やコストの増加を招き産業構造に悪影響を及ぼすこととなる。

海上輸送においてはコンテナ化がますます進展し、1983年から1993年までの10年間に約2.3倍に、アジアとの輸送量は約3.7倍に急増している。今後もアジアとの輸送量は飛躍的に拡大するものと予想され、特にアジアと日本各地を直結する国際物流機能の整備が必要となる。

そこでこのような時代の要請に対応する新しい港湾機能を必要とする港湾を特に「地域国際流通港湾」と名付け、従来の三大湾に位置する港湾整備は勿論であるが、三大湾への集中を緩和し地方への国際港湾機能の分散をはかるために地方圏に位置する港湾を新たに「中核国際港湾」と名付け

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

図9 港湾整備の長期ビジョン

●大交流時代を支える港湾

第9次港湾整備五箇年計画（平成8年度から12年度）を策定するに先立ち、新しい時代の潮流に対応した概ね2010年を目標とする長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」を策定し、港湾の整備の基本的方向を明らかにしたものである。

●大交流時代を支える港湾—世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン—の施策体系

政策の柱	施策	主要プロジェクト等
大交流を支える港湾ネットワークの形成	国境を越えた経済活動を支える地域国際流通港湾の整備	●地域国際流通港湾の全国20地域程度の配置
	中核国際港湾における国際コンテナ港湾機能の競争力の強化	●中核国際港湾4地域でのコンテナターミナル整備 ●中核国際港湾8地域でのコンテナターミナル整備 ●港湾のサービス水準の向上、情報化の推進
	技術革新を活かした複合一貫輸送を推進する国内物流基盤の充実	●内貿ユニットロードターミナルの充実 ●臨海部における貨物の集配拠点の整備 ●T S Lの実用化の動向を踏まえた対応
	港湾ネットワークの災害に対する機能の強化	●港湾ネットワークの多重化、代替機能の確保 ●広域防災基地機能の配置
	港湾ネットワークを活かした地域連携の促進	●内貿ユニットロードターミナル、内陸水運等の活用 ●文化施設、旅客ターミナル等の整備 ●圏域内における機能分担の実現
活力を支え安心できる空間の創造	多様な産業の誘導による地域活力の向上と雇用の場の確保	●優れた立地環境のインダストリアルパークの形成 ●産業空間における交流機能の整備 ●快適な職場環境、生活環境の確保
	親しみのあるウォーターフロント空間の新展開	●賑わいライトハウス等の整備 ●パブリックアクセス等の整備 ●マリナ、プレジャーボートスポット等の整備
	地域活動を支える災害に強い港湾システムの形成	●防災技術、耐震性の向上 ●臨海部における地域の防災拠点の整備
	持続可能な発展を実現する沿岸域の環境創造と廃棄物への対応	●健全で豊かな海域環境の創造 ●リサイクルの促進と廃棄物処分場の確保 ●平成の森、渚の創造
	低・未利用地の再編による豊かな空間の創造	●物流・産業用地での質の高いインフラの創造 ●生活用地での交流空間の創造 ●将来のために留保する用地での暫定利用

表16 港湾整備五箇年計画

港湾整備五箇年計画の変遷

区 分	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次	第9次	
開 議	了 解	1961年1月23日	1965年1月22日	1968年3月22日	1971年2月5日	1976年3月12日	1981年3月13日	1986年2月25日	1991年3月1日	1996年3月5日
	決 定	1962年2月13日	1965年8月27日	1969年3月25日	1972年3月17日	1976年10月1日	1981年11月27日	1986年11月28日	1991年11月29日	1997年12月13日
計 画 期 間	1961～65年度	1965～69年度	1968～72年度	1971～75年度	1976～80年度	1981～85年度	1986～90年度	1991～95年度	1966～2000	
投 資 規 模 (億 円)	港湾整備事業	2,330	4,850	8,000	15,500	22,800	30,200	25,500	35,900	43,100
	うち調整項目	250	550	1,150	1,650	2,300	2,300	—	—	—
	災害関連事業・地方単独事業	地方単独事業等	650	1,200	2,400	3,400	5,500	4,800	5,400	6,800
	港湾機能施設整備事業等	170	1,000	1,100	2,100	2,800	4,600	5,800	9,400	14,000
	予備費	—	—	—	1,000	2,000	—	—	—	—
	調整費	—	—	—	—	—	2,300	7,900	6,300	11,000
	計	2,500	6,500	10,300	21,000	31,000	42,600	44,000	57,000	74,900
実 施 期 間	1961～65年度	1965～67年度	1968～70年度	1971～75年度	1976～80年度	1981～85年度	1986～90年度	1991～95年度	1966年度～	
達 成 率 (港湾整備事業)	計画期間の途中で改定	計画期間の途中で改定	計画期間の途中で改定	83.1%	83.5%	74.9%	108.7%	107.7%	1997年度迄の進捗率33.5%	

資料：「数字でみる港湾'97」、運輸省港湾局監修、日本港湾協会、平成9年7月、16—17ページ。

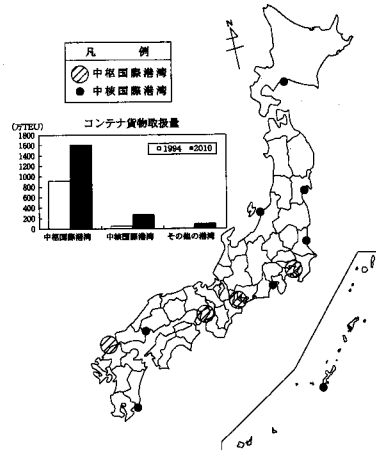
港湾の機能分担をはかることとした。⁽¹²⁾

「地域国際流通港湾」・「中枢国際港湾」・「中核国際港湾」

このような任務を担う国際競争力のある「地域国際流通港湾」は各港湾ごとではなくて「一定の広がりを持つ地域毎に、近隣諸国と連携した地域の生産・消費活動を支える」働きをするものであって三大湾および北九州、アジア航路が複数成立可能な全国20地域程度に配置する。地方圏にこのような港湾機能を整備することによって、大都市圏港湾を経由する場合に比べて、物流コスト、輸送時間の削減、道路交通の環境負荷と三大湾の船舶の輻湊を緩和し、国土の均衡ある発展にも寄与するというものである。

「地域国際流通港湾」は「中枢国際港湾」及び「中核国際港湾」によって役割分担を行う。具体的には既に国際物流の諸機能が集積している地域に超大型コンテナ船、大規模荷役施設、情報技術の高度化に対応した国際海上コンテナターミナルを重点的に整備する港湾を「中枢国際港湾」(三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾および北部九州の4地域)と呼ぶ。)また各地域の中核となり、東アジア航路(韓国・中国・東南アジア航路)が複数航路成立可能となる港湾を全国20地域程度選定し、多目的外貿埠頭などの施設の充実を需要に応じて対応する。これを「中核国際港湾」と呼ぶが、そのうち特に北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の8地域については欧米などの基幹定期航路の展開も視野に入れて、需要に応じて国際海上コンテナターミナルを整備するというものであった。⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾

図10 中枢・中核国際港湾の配置



資料：「平成9年度運輸白書」、運輸省、平成10年1月、290ページ。

地方圏における「中核国際港湾」整備の必要性

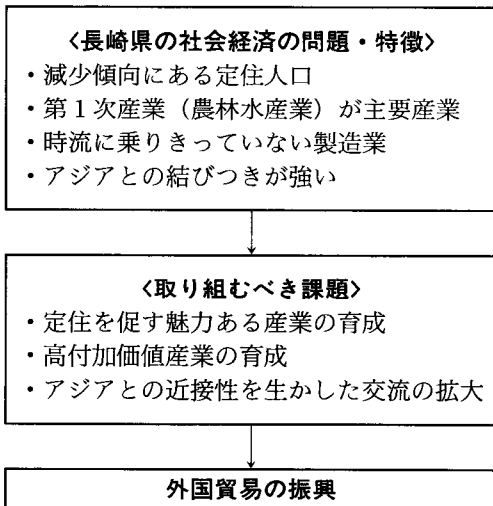
地方圏における港湾とは本稿で取り扱う地方港よりもその範囲は広がるが、地方港をも包含しているものなので、第9次港湾整備計画での位置付けをもう一度整理しておくことになる。既述のごとくわが国の外貿コンテナ貨物量は2010年は2.9億トン—3.5億トンに増大すると予測され、現在の状況においても既にその90%が三大湾に集中している。一方外貿コンテナ貨物の生産量および消費量の発生地は今後とも地方に分散していく傾向が強い。また一方でアジア域内航路におけるコンテナ荷動量は85—83年平均で10.6%という高い伸び率を示し、今後とも高い成長を予測する。地方圏からの国際コンテナ航路開設が盛んになれば、大都市圏の港湾を経由する場合と比べて、物流コスト、輸送時間の削減につながるばかりではなく、三大圏の港湾の輻湊を緩和し、道路交通の環境悪化を防止し、さらに地方経済の活性化に役立ち国土の均衡ある発展にも寄与できるというわ

けである。

4. 地方における外国貿易振興のニーズと 地方港湾におけるコンテナ貨物量の集積

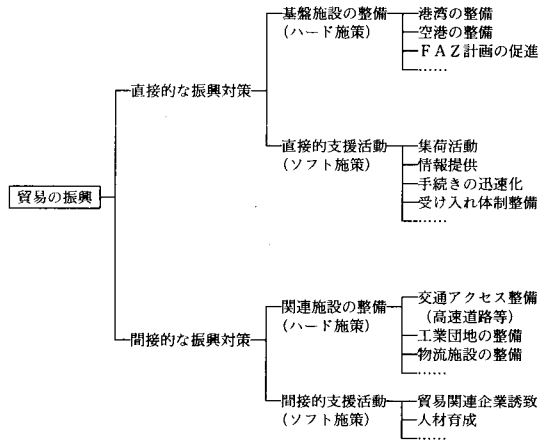
地方を考える場合に長崎県における外国貿易振興に対するニーズを例にその必要性を考えてみることにする。地域経済を発展させて豊かな県民生活を確保するためには雇用の増大と定住人口の安定化が最重点課題であろう。そのためには地理的に近接し、ますます緊密化してくるアジアとの交流を拡大することであろう。その流れは図11に示されている通りである。外貿機能の整備の施策としては図12のように直接的な施策と間接的な施策が考えられるが、港湾施設整備は直接的な振興対策のハード面をになう部分である。また国際コンテナ航路の開設によって、当該港湾における荷主企業の利便性が増大し、それがコンテナ取扱量の

図11 外国貿易振興のニーズ



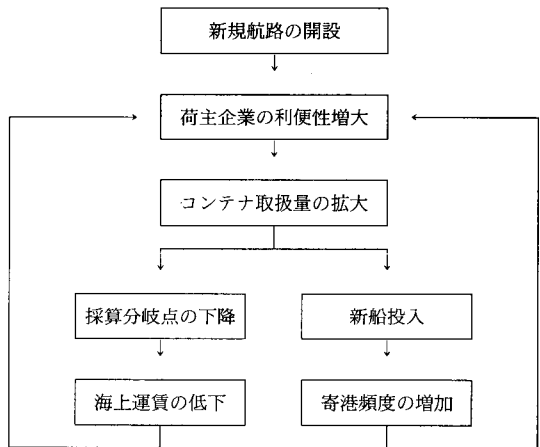
資料：「外国貿易振興による県勢活性化シナリオ策定調査事業報告書、長崎県企画部、平成8年11月、46ページ。

図12 貿易振興の施策の範囲



資料：「外国貿易振興による県勢活性化シナリオ策定調査事業報告書、長崎県企画部、平成8年11月、77ページ。

図13 九州経済圏における海上コンテナ輸送発展のための好循環



資料：「環黄海経済圏の形成に伴う海上輸送網の整備のあり方に関する調査研究一報告書一」、財団法人九州海運振興センター、平成6年3月、111ページ。

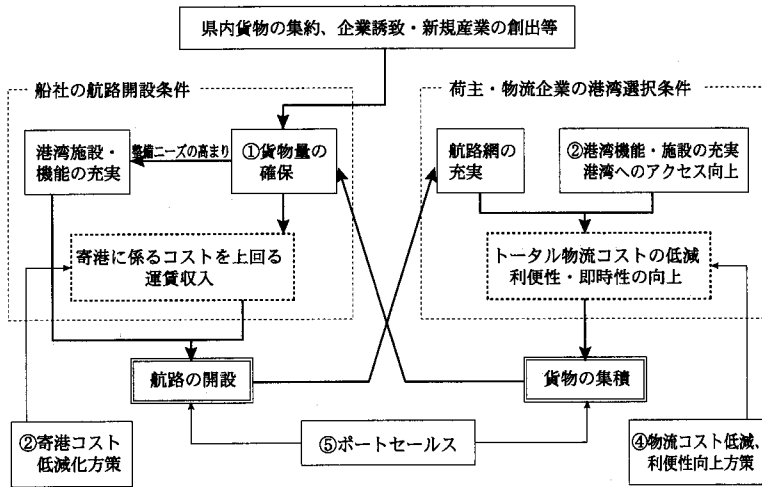
拡大を促し、それによって海上運賃が低下し、それが荷主企業の利便性の増大につながり、ますます開設する航路網が充実していけば図13のような好循環が生まれることになる。

しかしこのような好循環が生まれるには、いか

にして貨物を集積するかという問題が解決されなければならず、それには船社の航路開設の条件と、荷主・物流企業の港湾選択条件の両方の条件が満たされなければならない。図14のような「航路網の充実と貨物集積との関係」として表すことが出

来る。長崎県はその産業構造から九州各県と比較しても輸出入コンテナ貨物生産・消費量が極端に少ないのが現状であり、このような好循環を生じさせることは容易なことではないのである。(図15・表17参照)

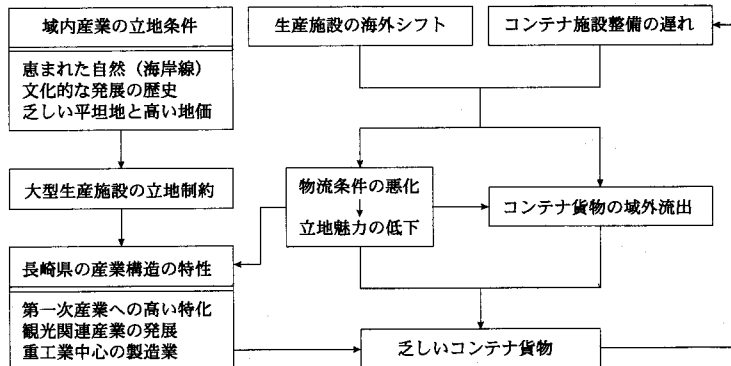
図14 航路網の充実と貨物集積との関係



(注) 図注の①～⑤は、好循環創出のための方策

資料：「長崎港沖合展開構想研究調査報告書」、長崎県臨海開発局、平成8年3月、199ページ。

図15 長崎県の産業構造とコンテナ貨物との関係



資料：「長崎港沖合展開構想研究調査報告書」、長崎県臨海開発局、平成8年3月、153ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表17 九州各県別輸出入コンテナ貨物生産・消費規模の比較（平成5年）

	県内総生産	製造品出荷額等	輸出コンテナ生産量	輸入コンテナ消費量
福岡県	100	100	100	100
佐賀県	15	19	13	14
長崎県	24	21	9	5
熊本県	30	31	26	15
大分県	23	33	10	10
宮崎県	17	17	23	8
鹿児島県	27	22	4	11

注) 福岡県を100とした指数

(資料) 経済企画庁「県民経済計算年報」、通商産業省「工業統計表」、運輸省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」

「外国貿易振興による県勢活性化シナリオ策定調査事業報告書、長崎県企画部、平成8年11月、21ページ。

5. 地方港のコンテナ港湾整備規模と
貨物需給予測に対する考え方と問題点

外国貿易の振興による地方活性化を目的として、地方港におけるコンテナ港湾整備をどの程度の規模で計画するかを決定するためには、当該港湾のコンテナ貨物集積量の予測を行わなければならない。しかし地方港の多くは実際には現実には国際コンテナを取り扱っている訳ではない。そこで過去の実績値を基準として今後の伸び率を予想し、目標年次のコンテナ貨物取扱量を推計することができないので、この予測には現在のところ運輸省が実施している「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をひとつの大きな手掛かりとせざるをえない。たとえば平成5年11月の1カ月間に実施された同調査による九州各県別の海上コンテナの利用港湾別（輸出入）、品目別、相手国別輸送量がそれぞれあらわされている。（表18から23まで）長崎県における海上コンテナ（輸出）は13,532トンで、その利用港湾は博多港が最も多く5,707トン、ついで神戸

港の5,473トン、以下大阪港1,362トンと続く。同様に輸入が合計11,502トンのうち神戸港4,247トン、博多港3,653トン、北九州港3,130トンとなっている。

長崎県における海上コンテナの需給量をこのように把握した上で、これをもとに将来の各種の成長率予測を加味して長崎港のヒンターランドを「長崎ブロック」として、たとえば2010年における取扱コンテナ貨物量推計値を算定する。（図16「貨物量推計フロー」参照）しかしこの図でもわかる通り、たとえば長崎港の取扱コンテナ貨物推計値（2010年）を算定するために長崎港を主要背後地とする「長崎ブロック」だけではなくて、その他の県内ブロック、たとえば佐世保港のヒンターランドをも含め、なおかつ佐賀県内ブロックの貨物量をも取り込むことを前提として貨物量を推計している。このような推計は九州のその他の港湾においてもそれぞれ行われることとなる。その結果想定する「ヒンターランド」の重複がそれぞれに生じて、どうしても各港湾で作成されるコンテナ港

湾整備計画規模は現実に集積させるであろう貨物量よりも多く算定される結果となる。さらに前述の「物流流動調査」で把握された海上コンテナの当該県内における生産量および消費量は、コンテナ取扱実績のない港湾にとってはそれらを確保すること自身が非常な努力を要求されると予想される。

実際にコンテナ港湾の整備を行い物流諸施設を整備し、国際コンテナ定期航路を誘致して、いくら熱心にポートセールスを行っても、地方港のコンテナ取扱貨物量がなかなか採算ラインにのらざ当初予想したような結果を生まないことはある程度は予測されたことと言えよう。既述したように地方港への国際航路の直接寄港という独自のコン

テナ航路開設は主要港湾までの陸上運賃削減などがその当初の意図であった。いわば主要港湾対地方港湾の競争を意図したものであった。しかしながら多くの地方港でコンテナ航路が開設されればされるほど、今度は地方港間での競争が激化し、現在でも貨物集積の少なくかつ輸出入バランスも難しい中を、貨物の奪い合いが生じ、ターミナルの効率的運営の前提となる取扱貨物量の採算ラインからますます乖離し、寄港船社の採算が悪化し、コンテナ関連施設利用料金をいくら低下させても貨物が集まらず航路維持が困難となりついに休止に追い込まれることとなる。地方港のコンテナ航路の整理・統合・集約などの問題がいずれ生じることとなる。

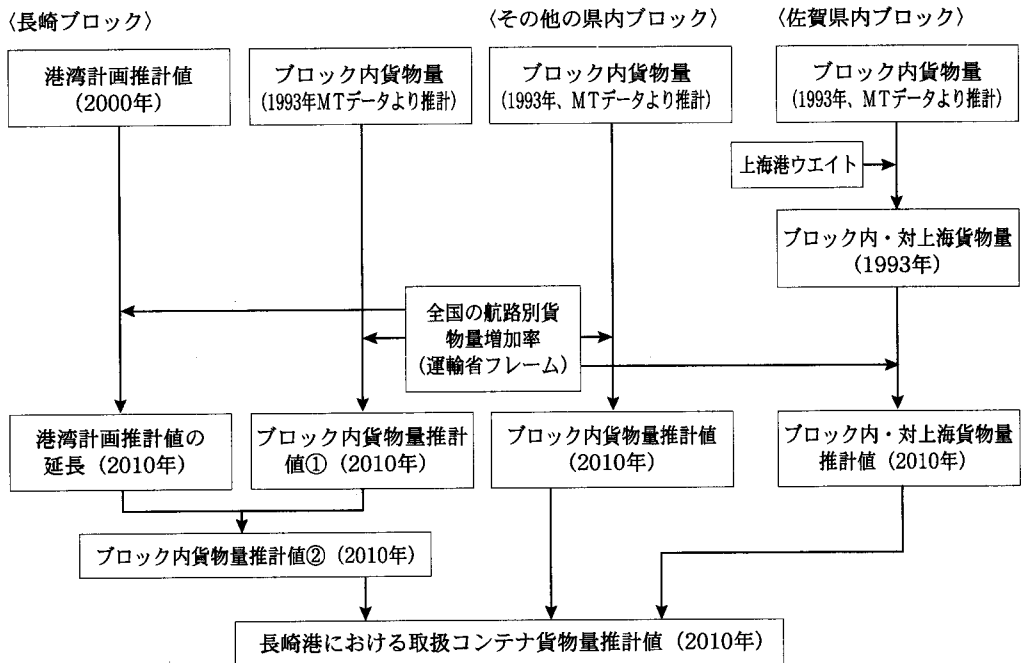


図16 貨物量推計フロー

「長崎港沖合展開構想研究調査報告書」、長崎県臨海開発局、平成8年3月、181ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表18 海上コンテナの主な利用港湾（輸出）

(トン)

県別	合計	大阪港	神戸港	下関港	北九州港	博多港	東京港	横浜港	名古屋港
長崎県	13,532	1,362	5,473	—	860	5,707	23	71	36
福岡県	147,674	17,230	43,389	2,323	58,664	24,595	172	735	138
佐賀県	19,920	402	6,850	37	3,945	8,321	60	95	69
熊本県	38,753	1,400	7,718	473	22,177	6,192	341	359	43
大分県	15,082	654	4,440	43	6,864	2,644	28	407	2
宮崎県	33,513	7,015	10,872	82	8,589	5,127	19	94	84
鹿児島県	6,275	21	737	41	2,370	1,865	56	27	949
計	274,769	28,084	79,479	2,999	103,469	54,451	699	1,788	1,321

表19 海上コンテナの主な利用港湾（輸入）

(トン)

県別	合計	大阪港	神戸港	下関港	北九州港	博多港	東京港	横浜港	名古屋港
長崎県	11,502	172	4,247	206	3,130	3,653	4	17	73
福岡県	209,548	8,189	34,416	2,438	80,168	82,572	633	303	248
佐賀県	30,368	776	5,620	177	10,698	12,953	83	14	22
熊本県	31,695	812	4,591	1,149	11,466	13,454	48	37	138
大分県	21,201	873	3,678	130	11,512	4,776	9	193	30
宮崎県	16,015	354	3,589	285	6,379	5,220	4	91	53
鹿児島県	22,493	7,227	5,109	38	4,281	4,919	128	200	—
計	342,822	18,403	61,250	4,423	127,634	127,547	909	855	564

資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」、運輸省、平成5年11月の1か月間実施
「高速物流体系基本構想策定調査報告書」、長崎県、平成9年3月、10ページ。

表20 海上コンテナ貨物の品目別（輸出）

(トン)

県別	合計	食料品	繊維・ 同製品	化学製品	非金属 鉱物製品	金属 同製品	機 械 器	そ の 他
長崎県	13,532	573	71	92	314	353	11,140	989
福岡県	147,674	2,601	1,075	45,678	1,623	2,895	31,775	62,027
佐賀県	19,920	1,164	52	2,743	131	433	9,995	5,402
熊本県	38,753	1,679	893	2,040	91	51	33,032	867
大分県	15,082	134	72	4,544	139	549	4,029	5,615
宮崎県	33,513	155	3,913	5,227	5	375	2,928	20,910
鹿児島県	6,275	492	26	69	532	3	1,345	3,808
計	274,749	6,798	6,102	60,393	2,835	4,659	94,244	99,618

調査と研究 第29巻

表21 海上コンテナ貨物の品目別（輸入）

(トン)

県別	合計	食料品	繊維原料	金属原料	原料品 その他	鉱物	化学製品	機械 機器	その他
長崎県	11,502	5,057	302	—	1,485	—	122	2,767	1,769
福岡県	209,548	66,569	278	2,002	46,810	2,210	9,851	4,698	77,130
佐賀県	30,368	8,321	—	—	8,318	50	1,204	1,856	10,619
熊本県	31,695	17,810	500	—	2,706	—	1,274	1,448	7,787
大分県	21,201	6,703	1,305	454	1,957	—	1,102	484	9,196
宮崎県	16,015	8,552	836	82	4,116	—	707	349	1,173
鹿児島県	22,493	16,576	41	—	1,542	—	1,038	311	2,985

資料：「高速物流体系基本構想策定調査報告書」、長崎県、平成9年3月、8ページ。

表22 海上コンテナによるアジアとの輸送数量（輸出）

(トン)

県別	合計	東アジアの主要国					アジア 計	ヨーロッパ 計	北アメリカ州 計
		韓国	中国	台湾	香港	シンガポール			
長崎県	13,532	65	158	439	558	1,285	3,390	3,104	6,427
福岡県	147,674	6,564	7,259	11,326	12,579	5,793	85,873	16,359	32,105
佐賀県	19,920	359	1,257	844	986	1,460	7,470	1,582	8,745
熊本県	38,753	946	4,689	1,202	16,202	452	29,422	3,507	4,911
大分県	15,082	1,459	388	1,334	2,059	750	9,304	1,788	3,285
宮崎県	33,513	2,026	1,465	4,470	2,492	1,588	15,366	6,534	10,286
鹿児島県	6,275	172	364	1,097	801	905	3,757	627	1,680
計	274,749	11,591	15,580	20,712	35,677	12,233	154,602	33,501	67,439

表23 海上コンテナによるアジアとの輸送数量（輸入）

(トン)

県別	合計	東アジアの主要国					アジア 計	ヨーロッパ 計	北アメリカ州 計
		韓国	中国	台湾	香港	シンガポール			
長崎県	11,502	500	2,689	1,299	31	279	8,107	572	2,706
福岡県	209,548	17,434	36,877	13,933	860	1,470	120,899	17,218	53,837
佐賀県	30,368	1,474	6,946	2,157	128	197	19,608	1,114	8,884
熊本県	31,695	2,773	8,749	2,347	16	64	17,457	902	13,173
大分県	21,201	892	6,552	961	152	183	13,752	1,299	5,911
宮崎県	16,015	1,224	2,394	794	—	310	8,172	1,026	6,003
鹿児島県	22,493	471	3,218	1,193	66	83	7,115	1,908	11,692
計	342,822	24,768	67,425	22,684	1,253	2,586	195,110	24,039	102,206

資料：「高速物流体系基本構想策定調査報告書」、長崎県、平成9年3月、9ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

6. 地方港におけるコンテナバースの整備
および国際航路開設の現状

「地方34港の外航コンテナ船受け入れバースの現状と改造、新設バース整備計画」

地方港におけるコンテナバース整備状況は表4及び表5に示されている通りである。ガントリークレーンを装備している港湾は15港、その他ジブクレーン、トラッククレーン、クローラクレーン、船上クレーン、RORO方式などさまざまである。(表24)またバースもコンテナターミナルといえる規模を整備しているもの、在来バース改良型など様々である。年間コンテナ取扱実績 (TEU) およびトン数は表2・3に示されている。

「1996年日本各地のコンテナ港の取扱個数」

これにより地方港のコンテナ取扱実績を見ると、実入り・空コン合計額で1万TEU以上は11港で、そのうち5万TEU以上は4港である。すなわち1万TEU以下がその大半である。これを実入りの輸出入でみるともっと少なくなる。また実入りコンテナの輸出入バランスがとれていることは寄港船社にとって採算上重要な問題であるが、地方港では特にこのバランスが片寄っているとますますその採算が難しくなる。⁽¹⁵⁾

外航定期寄港船社

次に外航定期寄港船社状況を表25によってみてみよう。地方港の航路は主として韓国航路、中国航路、アジア航路に分かれ、その殆どは日韓航路でその船社は高麗、興亜が殆どで、それに南西、朝陽、天敬海運、汎洋(商船)などで特に高麗・興亜海運には日本の地方港湾管理者が日参してい

ると言われている。中国航路は民生神原が殆どで、それに丹東国際集装箱、上海長江輪船、中国海運(集団)公司などである。アジア航路はOOCL、ワンハイ、ユニグローリー、チェンリー、神原汽船⁽¹⁶⁾などがある。

表24 コンテナ取扱港一覧(96年12月現在)

	港湾名	96年取扱量(トン)	岸壁水深(最大)(m)	主な荷役機械
1	横浜	35,381,109	14	コンテナクレーン
2	神戸	31,956,717	15	コンテナクレーン
3	東京	30,062,123	14	コンテナクレーン
4	名古屋	26,451,615	14	コンテナクレーン
5	大阪	18,276,767	13	コンテナクレーン
6	博多	6,209,046	13(暫定12)	コンテナクレーン
7	北九州	5,227,142	12	コンテナクレーン
8	清水	3,691,915	12	コンテナクレーン
9	四日市	831,497	12	コンテナクレーン
10	下関	817,305	10	コンテナクレーン
11	広島	807,003	7.5	コンテナクレーン
12	苫小牧	806,941	14(暫定12)	コンテナクレーン
13	那覇	771,611	13	クローラクレーン
14	新潟	537,914	14(暫定12)	コンテナクレーン
15	徳山下松	337,302	12	コンテナクレーン
16	伏木富山	287,153	10	コンテナクレーン
17	川崎	208,987	14	コンテナクレーン
18	塩釜	191,386	12	コンテナクレーン
19	岩国	185,488	10	なし(船上クレーン)
20	金沢	180,107	10	ジブクレーン
21	千葉	167,767	12	コンテナクレーン
22	今治	153,140	12	コンテナクレーン
23	細島	145,936	10	ジブクレーン
24	三田(中関)	92,681	7.5	なし(船上クレーン)
25	小松島	91,608	7.5	ジブクレーン
26	松山	8,422	7.5	ジブクレーン
27	八戸	84,455	13	コンテナクレーン
28	敦賀	80,615	12	ジブクレーン
29	水島	80,520	10	クローラクレーン
30	秋田	69,839	10	トラッククレーン
31	和歌山下津	64,777	10	ジブクレーン
32	日立	57,848	10	コンテナクレーン
33	境	44,435	13	ジブクレーン
34	舞鶴	43,008	10	ジブクレーン
35	直江津	38,188	13	トラッククレーン
36	大分	33,755	14	コンテナクレーン
37	酒田	31,686	14	ジブクレーン
38	福山	26,978	7.5	クローラクレーン
39	三島川之江	23,707	12	クローラクレーン
40	志布志	22,375	7.5	なし(RORO方式)
41	長崎	14,531	10	なし(RORO方式)
42	尾道糸崎	8,255	7.5	なし(船上クレーン)
43	境泉北	3,891	12	コンテナクレーン
44	宇部	801	7.5	なし(船上クレーン)
45	平良	401	7.5	なし(RORO方式)
46	石垣	381	9	なし(RORO方式)
	合計	164,687,128	-	-

出典：運輸省港湾局計画課調べ。但し、96年取扱量は暫定値。
資料：“CONTAINER AGE”、1997年11月号、13ページ。

表3 日本各地のコンテナ港の取扱個数

港名	合計	実入り輸出	実入り輸入	空コン輸出	空コン輸入
東京	2,006,862(8.7%)	631,766(2.7%)	1,057,631(9.2%)	295,786(23.2%)	21,679(▲1.1%)
横浜	2,334,433(▲14.4%)	869,985(▲15.9%)	1,075,714(▲11.6%)	308,242(▲12.5%)	80,493(▲34.9%)
清水	256,746(1.7%)	129,362(7.2%)	87,341(3.5%)	8,045(19.3%)	31,998(▲21.3%)
名古屋	1,469,186(▲0.6%)	612,660(▲5.0%)	602,232(▲0.8%)	128,885(23.5%)	125,409(3.7%)
四日市	47,558(30.3%)	23,306(40.8%)	15,411(9.3%)	2,255(94.6%)	6,586(40.3%)
大阪	1,177,468(▲12.8%)	309,050(▲21.6%)	599,260(▲11.4%)	245,124.5(▲4.7%)	24,033.5(8.5%)
神戸	2,072,314(54.1%)	817,212(54.7%)	972,069(56.1%)	218,377(54.0%)	64,657(23.2%)
北九州	354,705(▲3.7%)	110,030(▲15.0%)	163,292(0.5%)	65,658(55.4%)	14,725(▲52.9%)
8港計	9,719,272(3.4%)	3,503,371(▲0.6%)	4,572,950(5.0%)	1,272,372.5(9.9%)	369,580.5(▲9.3%)
苫小牧	80,121(27.4%)	13,046(▲21.2%)	40,076(25.9%)	26,157(101.3%)	842(▲43.7%)
八戸	8,889(124.0%)	2,496(48.7%)	3,806(66.1%)	1,966(-)	621(-)
仙台	13,522(23倍)	2,434(7.5倍)	7,120(29倍)	3,727(-)	241(-)
秋田	9,734(28倍)	1,775(13倍)	4,936(24倍)	2,926(-)	97(-)
酒田	3,192(3.8倍)	616(2.3倍)	1,587(2.8倍)	895(-)	94(-)
新潟	45,725(32.7%)	6,901(12.9%)	23,017(35.4%)	15,554(41.7%)	253(▲32.0%)
直江津	5,605(4.9倍)	1,240(2.5倍)	3,251(5.1倍)	1,114(-)	0(-)
日立	9,608(38.8%)	4,744(-)	1,983(-)	1(-)	2,880(-)
千葉	18,209(3.4倍)	8,893(3.0倍)	4,126(80.3%)	1,059(-)	4,131(-)
川崎	12,338(全増)	3,220(全増)	6,413(全増)	2,694(全増)	11(全増)
伏木	21,659(27.8%)	8,518(14.9%)	9,097(25.8%)	2,424(3.8倍)	1,620(▲2.5%)
金沢	13,740(43.8%)	4,532(46.5%)	5,168(53.9%)	2,297(58.9%)	1,743(5.6%)
敦賀	5,757(23.4%)	2,805(▲11.6%)	1,299(▲37.4%)	194(-)	1,459(-)
舞鶴	2,548(▲22.9%)	371(▲69.8%)	2,177(4.9%)	不明(-)	不明(-)
和歌山下津	6,239(4.6倍)	769(3.6倍)	3,234(2.8倍)	2,234(-)	2(-)
境	1,050(全増)	283(全増)	481(全増)	270(全増)	16(全増)
泉北	5,077(85.4%)	2,205(▲4.2%)	1,508(3.5倍)	928(-)	426(-)
水島	4,026(全増)	2,274(全増)	1,752(全増)	不明(-)	不明(-)
福山	7,865(全増)	1,738(全増)	3,543(全増)	2,241(全増)	343(全増)
広島	57,020(60.5%)	36,914(27.4%)	7,402(12.9%)	2,091(-)	10,613(-)
岩国	9,362(▲43.5%)	9,106(10.5%)	256(6.0倍)	不明(-)	不明(-)
徳山下松	22,698(▲0.4%)	18,459(61.0%)	4,239(▲11.5%)	不明(-)	不明(-)
三田尻中関	6,110(▲53.3%)	4,977(▲17.6%)	1,133(97.4%)	不明(-)	不明(-)
宇部	185(全増)	71(全増)	0(0.0%)	0(0.0%)	114(全増)
下関	52,199(▲13.0%)	11,903(▲5.6%)	24,479(▲10.3%)	14,024(▲16.8%)	1,793(▲44.1%)
徳島小松島	7,955(6.3倍)	1,241(2.3倍)	3,874(5.4倍)	2,714(-)	126(-)
今治	9,659(11.0%)	3,772(-)	4,342(-)	1,122(-)	423(-)
松山	8,420(65.0%)	3,790(15.0%)	4,630(2.6倍)	不明(-)	不明(-)
三島川之江	2,550(全増)	1,365(全増)	841(全増)	40(全増)	304(全増)
博多	258,703(1.3%)	85,778(▲8.7%)	116,222(1.1%)	44,101(41.4%)	12,602(▲17.9%)
長崎	1,473(-)	317(-)	777(-)	276(-)	103(-)
大分	3,702(17倍)	1,709(13倍)	371(4.0倍)	49(-)	1,573(-)
細島	6,248(▲6.8%)	2,852(▲13.5%)	3,396(▲0.4%)	不明(-)	不明(-)
志布志	2,910(34.0%)	1,551(▲53.1%)	1,347(35.5%)	998(-)	12(-)
那覇	62,599(▲3.0%)	5,665(▲8.5%)	32,567(▲12.7%)	24,339(15.9%)	28(0.0%)
その他35港	786,697(21.6%)	257,332(12.0%)	330,450(19.2%)	156,435(62.1%)	42,480(▲2.6%)
合計	10,505,969(8.0%)	3,760,703(1.3%)	4,903,400(5.9%)	1,428,807.5(13.9%)	412,060.5(▲8.7%)

【出所】日本コンテナ協会の資料を基に本紙で作成

注) カッコ内は対前年増減比。▲はマイナス。(一)は95年および96年の数値が不明で比較できなかったことを意味する。

資料：「日本海事新聞」、1997. 5. 19

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表25 地方36港の外航定期寄港船社状況〔97年10月末現在〕

港	外航定期寄港船社	航路	寄港頻度	開始時期	ターミナル・オペレーター
苦小牧	ウエストウッド	北米西岸	月2回	88年7月	ナラサキスタックス
	ACL	東南アジア	週1回	89年2月	栗林運輸
	南泰海運	東南アジア	月3回	89年3月	苫小牧埠頭
	高麗海運	韓国	週2回	94年10月	ナラサキスタックス
	興亜海運	韓国・東南アジア	週1回	94年10月	北旺運輸
	南星海運	韓国	週1回	95年4月	栗林運輸
民生神原	中国	月3回	96年1月	栗林運輸	
石狩湾新港	興亜海運	韓国	週1回	97年7月	日本通運
八戸	ACL	東南アジア	週1回	94年8月	八戸港湾運送
	民生神原	中国	月1~2回	97年3月	八戸港湾運送
秋田	興亜海運	韓国	週2回	95年11月	日本通運
	民生神原	中国	月3回	97年10月	秋田海陸運送
酒田	高麗海運	韓国	週1回	95年5月	日本通運
仙台	ACL	東南アジア	週1回	95年7月	塩釜港運送
	EMC/ロイドトリエステノ	北米アジア・地中海	週1回	96年2月	三陸運輸
	日本郵船/ハバックロイド/NOL/P&Oネドロイド	北米西岸	週1回	97年4月	三陸運輸
新潟	ACL	東南アジア	週1回	91年1月	リンコーコーポレーション
	高麗海運	韓国	週1回	91年9月	日本通運
	興亜海運	韓国	週2回	94年7月	リンコーコーポレーション
	南星海運	韓国	週1回	95年4月	リンコーコーポレーション
	民生神原	中国	月3回	95年5月	リンコーコーポレーション
	汎洋商船	韓国	週2回	97年2月	リンコーコーポレーション
南泰海運	東南アジア	月3回	97年4月	リンコーコーポレーション	
直江津	丹東国際集装箱運	中国	月2回	95年6月	直江津海陸運送
	高麗海運	韓国	週2回	95年10月	日本通運
日立	ACL	東南アジア	週1回	86年2月	日立埠頭
	福建省輪船	中国	週1回	97年7月	日立埠頭
伏木富山	FESCO/飯野海運/ナビックスライン	ロシア	月1回	86年2月	伏木海陸運送
	ACL	東南アジア	週1回	88年12月	伏木海陸運送
	高麗海運	韓国	週2回	92年11月	日本通運
	興亜海運	韓国	週2回	95年1月	伏木海陸運送
民生神原	中国	月3回	96年7月	伏木海陸運送	
金沢	高麗海運	韓国	週2回	92年12月	金沢港運
	興亜海運	韓国	週1回	95年1月	金沢港運
	南泰海運	東南アジア	週1回	95年9月	金沢港運
	上海長江輪船	中国	月3回	97年3月	金沢港運
千葉	高麗海運	韓国	週2回	94年6月	日本通運
	チェンリー	東南アジア	週1回	96年2月	日本通運
	O O C L	東南アジア	週1回	96年11月	山九
	ワンハイ	東南アジア	週1回	97年8月	相模運輸倉庫
川崎	O O C L	東南アジア	週1回	96年5月	かわさきコンテナターミナル
	南星海運	韓国	週1回	96年7月	かわさきコンテナターミナル
敦賀	興亜海運	韓国	週2回	94年7月	敦賀海陸運送
	高麗海運	韓国	週1回	95年8月	敦賀海陸運送
	丹東国際集装箱運	中国	月2回	96年12月	敦賀海陸運送
	上海長江輪船	中国	月3回	97年5月	敦賀海陸運送
舞鶴	高麗海運	韓国	週1回	90年3月	飯野港運
	興亜海運	韓国	週1回	90年3月	日本通運
境港	南泰海運	東南アジア	月3回	89年4月	境港海陸運送
	民生神原	中国	月3回	95年5月	境港海陸運送
	高麗海運	韓国	週1回	95年8月	境港海陸運送
和歌山下津	天敬商船	韓国	週1回	95年7月	日本通運
	朝陽商船	韓国	週1回	95年9月	茂川組
堺泉北	天敬海運	韓国	週1回	96年6月	三釜倉庫
	水島	天敬海運	韓国	週2回	95年9月	中谷興運
水島	ワンハイ	東南アジア	週1回	96年9月	中谷興運
	神原汽船	東南アジア	週1回	96年9月	中谷興運
	民生神原	中国	月2回	97年7月	中谷興運
	興亜海運	韓国	週2回	90年3月	山九
広島	商船三井/川崎汽船	東南アジア	週1回	90年6月	マロックス
	タスマンアジア	ニュージーランド	月3回	91年7月	山九
	朝陽商船	韓国	週2回	94年8月	山陽海運
	高麗海運	韓国	週2回	95年4月	日本通運
民生神原	中国	週2回	96年1月	マロックス	
	カメラリアライン	韓国	週2回	96年4月	日本通運
	O O C L	東南アジア	週1回	97年4月	マロックス
	高麗海運	韓国	週2回	96年1月	備後通運
福山	民生神原	中国	週2回	96年5月	上組
	チェンリー	東南アジア	週1回	92年11月	山九
岩国	ユニグロリー	東南アジア	週1回	96年12月	山九
	徳山下松	東進商船	韓国	週3回	81年7月	徳山海陸運送
徳山下松	チェンリー	東南アジア	週1回	90年11月	山九
	民生神原	中国	月2回	95年6月	山九
	ワンハイ	東南アジア	週2回	96年6月	徳山海陸運送
	南星海運	韓国	週3回	97年6月	日本通運
	O O C L	東南アジア	週1回	97年9月	山九
	ユニグロリー	東南アジア	週1回	97年10月	上組
三田尻中間	商船三井/川崎汽船	東南アジア	週1回	90年6月	マロックス
	タスマンアジア	ニュージーランド	月3回	92年11月	山九
	南星海運	韓国	週3回	95年4月	日本通運
宇部	南星海運	韓国	週1回	96年5月	日本通運
下関	関釜フェリー	韓国	毎日	70年6月	関光汽船
	西日本汽船	中国	月2回	80年10月	下関海陸運送
徳島小松島	南星海運	韓国	週2回	92年10月	日本通運
	興亜海運	韓国	週1回	95年6月	共同港運
松山	興亜海運	韓国	週2回	94年7月	日本通運
	朝陽商船	韓国	週1回	94年8月	松山コンテナサービス
	O O C L	東南アジア	週1回	95年8月	松山コンテナサービス
	大連集装箱船務	中国	月2回	95年11月	北九州運輸
三島川之江	O O C L	東南アジア	週1回	95年8月	大王海運
今治	興亜海運	韓国	週2回	92年6月	日本通運
	朝陽商船	韓国	週2回	94年8月	今治商運
高松	高麗海運	韓国	週2回	97年6月	高松商運
	興亜海運	韓国	週1回	97年6月	日本通運
大分	南星海運	韓国	週1回	95年6月	日本通運
	朝陽商船	韓国	週1回	96年3月	山九
	神原汽船	東南アジア	週1回	96年11月	鶴崎海陸運輸
	民生神原	中国	月2回	97年7月	鶴崎海陸運輸
細島	長栄海運	韓国	週1回	94年1月	八興運輸
	南星海運	韓国	週1回	95年4月	日本通運
	O O C L	東南アジア	週1回	96年1月	八興運輸
志布志	南泰海運	東南アジア	月2~3回	89年4月	日本通運
	民生神原	中国	月1~2回	95年4月	東洋埠頭
伊万里	興亜海運	韓国	週1回	97年4月	奈雅井
那覇	A P L	東南アジア	週1回	50年5月	沖縄ポートターミナル
	シーランド	北米西岸	週1回	89年12月	シーランド
	中亜航運	中国	月3回	95年1月	第一港運
	大米興産	中国	月2回	95年2月	海邦港運

資料：“CARGO”、1997年11月号、10ページ

7. 伊万里港の事例研究

長崎県企画部は松浦・伊万里湾地域の現状を分析し、港湾を核とした地域開発の可能性を検討するため平成9年度に「松浦・伊万里湾地域開発基礎調査」を実施し、同調査について検討委員会を設置した。約1年に渡り委員長として親和銀行情報調査部と共同で事例研究を行ってきた。同調査では伊万里港、大分港、松山港、新潟港の4港を取り上げているが、ここではその調査の一部である伊万里港について述べる。

伊万里港国際コンテナターミナル整備の戦略

伊万里国際コンテナターミナル（七ツ島地区）は「さが玄界東アジア交流圏」形成の構想の5つのゾーニングの一つ「東アジアコンテナポートゾーン」として伊万里港を中心としてアジアに向けたコンテナ物流拠点の形成（これは基本的な考えとして、「九州の最西端に位置するわが国の First Port/Last Port として安価でかつ利便性の高い運営のもと、北米航路等の基幹航路及び東アジア方面の航路が集積する東アジアのメインポート」とするとともに、「地域を先導する高度の産業空間」としての役割を果たす」として「北米航路等の基幹航路」が新たに付け加えられている。⁽¹⁷⁾海洋関連産業の導入育成による海洋開発・研究拠点の形成、水産加工基地の形成を目的として整備されたものである。またその運営は低廉できめ細かな港湾関連料金の設定、365日24時間運営（表26・27参照）、行政手続の充実、ターミナルの JIT オペレーション、コンテナ輸送コスト抑制にかなう施設配置（図17・表27参照）、伊万里港、唐津港との協力体制の確立、釜山港、光陽港との連携などを

めざしている。⁽¹⁸⁾伊万里湾地域は多島海域で静穏度が高く、沈降海岸で水深が深く、漁業権が消滅しており、また水先区指定がないため水先案内料金が不要であるなど自然的・社会的条件には恵まれている。

表26 タarifベースの経費例（参考）

港 湾	伊万里港	博多港	北九州港門司地区	釜山港
1-1 とん税	28,700円 16円/NT	28,700円 16円/NT	28,700円 16円/NT	95,500円 119WON/GT
1-2 特別とん税	35,900万円 20円/NT	35,900万円 20円/NT	35,900万円 20円/NT	— —
2. 入港料金	12,000円 2.0円/GT	15,500円 2.6円/GT	16,200円 2.7円/GT	— —
3. 水先案内料 金	水先区指定ナシ	12,700円 基本料金 37,000円 付加料金 1,378円	138,100円 基本料金 41,700円 付加料金 1,550円	13,200円 基本料金 42,000円 付加料金 4,200円
4. タグボート 利用料金	274,800円 出入各1	274,800円 出入各1	580,800円 出入中型2隻ずつ	125,900円 2000HP×1(出入)
5. 網取放料金	23,100円	40,000円	40,600円	6,200円
6. 岸壁使用 料 金	26,300円 4.4円/GT	73,000円 12.2円/GT	80,200円 13.4円/GT	25,300円 316WON/GT
1 寄港あたり 港 費 計	400,800円	590,700円	920,500円	266,100円
コンテナの本船荷役 料金(TEU1個)	28,192円 二類港乙	33,664円 一類港	38,176円 五大港	4,752円

- 1) 435TEU 積級のコンテナ船（5.986GT、1,795 NT、L=146.5m、D=6.8m
- 2) タグボートは出入りとも2時間の利用とする。
- 3) 1 WON=0.134YEN ('96. 1)

出典：北九州市条例、「1995貨物運賃と各種料金表」、Port Dues & Charges Applicable at All Korean Ports (1995. 4. 1 Effective), Container Terminal Tariff (1995. 4. 1 Effective). PECT、(株)奈雅井資料より作成。

資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料 7 ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

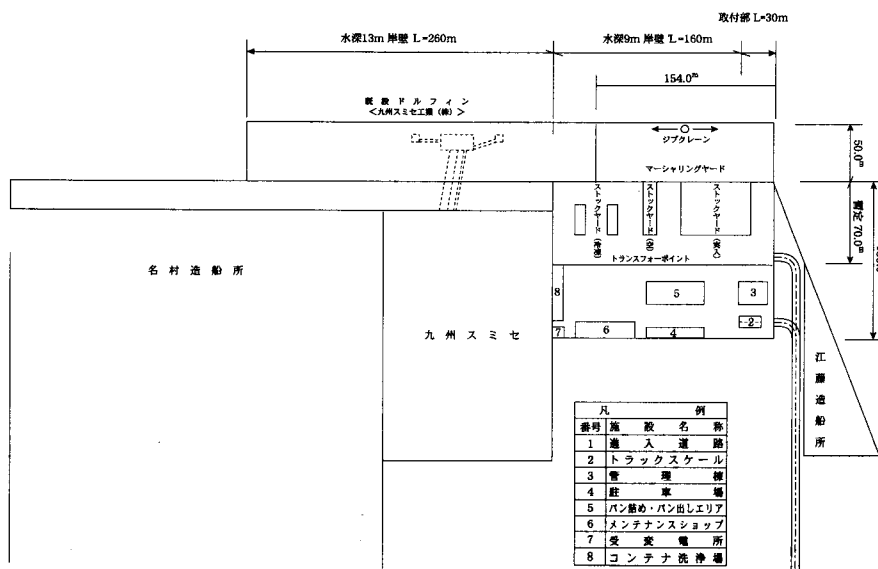
表27 伊万里港港湾施設使用料

(平成9年5月1日～)

港湾施設	区 分	単 位	使用料(円)
岸壁、浮棧橋又は物揚場	普通船舶 (総トン数20トン未満の船舶を除く)	船舶総トン数1トンにつき係留1回 (係留時間24時間まで) ごとに	4.5 (外航船舶については4.4)
	定期渡航船	船舶総トン数1トンにつき係留1回 (係留時間24時間まで) ごとに	2
係 船 浮 標	総トン数1,000トン未満の船舶	係留時間24時間までごとに	2,100 (外航船舶2,000)
	総トン数1,000トン以上3,000トン未満の船舶	〃	3,150 (外航船舶3,000)
	総トン数3,000トン以上6,000トン未満の船舶	〃	5,250 (外航船舶5,000)
	総トン数6,000トン以上10,000トン未満の船舶	〃	6,810 (外航船舶5,000)
	総トン数10,000トン未満の船舶	〃	8,400 (外航船舶8,000)
野積場及び付属する施設	野積場を使用する場合 使用期間30日未満の時 使用期間30日以上の時	使用面積1㎡1日につき	1.8 (舗装区域については2.6) 1.8 (舗装区域については2.7)
	冷凍コンテナ用コンセントを使用する場合 野積場付属事務所を使用する場合	使用口数1口1時間までごとに 使用面積1㎡1日につき	11.25 24.73
貯 木 場		使用面積1㎡1月につき	15
港 湾 施 設 用 地	港湾機能施設用地として使用する場合	使用面積1㎡1月につき	57 (知事が別に定めるものについては29)
	電柱、鉄柱、広告塔その他これらに類するもの の敷設用地又は地下埋設物の敷設用地として 使用する場合	佐賀県道路占用料条例(昭和28年佐賀条例第25号) 別表に定める単位 及び額による	
	その他の場合	使用面積1㎡1月につき	当該土地の時価評価額に1,000分の 3を乗じて得た額
給 水 施 設		給水料1㎡につき	450 (外航船舶にあつては430)
上 屋	雑貨上屋を使用する場合 使用期間1月未満のとき 使用期間1月以上のとき	使用面積1㎡1日につき 使用面積1㎡1月につき	7 198
	荷 役 機 械	移動式ジブクレーン(揚力34トンのもの)を 使用する場合	使用時間30分までごとに	4,900

資料：佐賀県港湾課

図17 伊万里港(七ツ島地区)コンテナ取扱施設平面図



資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料 22ページ。

伊万里港外貿ターミナルのコンテナ貨物量の推計

伊万里港の外貿ターミナル整備にあたり平成22年の背後圏のコンテナ貨物量推計は表29に示されている通りである。本稿「5. 地方港のコンテナ港湾整備規模と貨物需給予測に対する考え方と問題点」のところでも既に述べたように伊万里港の背後圏のコンテナ貨物量推計においても、運輸省の「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成5年)によってまず佐賀県発着の輸出コンテナ貨物量を算出する。(図18・19参照) その上で伊万里港の仮の背後地を佐賀県および長崎県とする。平成5年の輸出入合計は佐賀県753千トン、長崎県401千トン、実入りコンテナベースで、佐賀県41千TEU、長崎県22千TEUと推計する。これを基準に図20の「コンテナ貨物量推計の手順」によって2010年の推計を行うと、それぞれ2,225千トン1,075千トン、TEUベースでは123千TEU、59千TEUとしている。(表29参照)2010年の北米、近海、東南アジア航路合わせた取扱量は2,955千トン、164千TEUとなり、このためには水深-12m-14mの3バースが必要となるという。

このうち東南アジア航路では実入りベースで輸出入合計で佐賀県43,178TEU、長崎県19,583TEUの合計62,761TEUを年間輸出入コンテナ

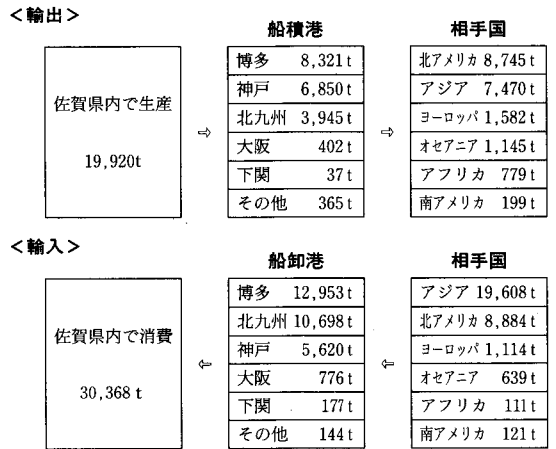
図18 佐賀県発着の品目別輸出入コンテナ貨物

輸出 (19,920トン)	事務用機器 38%	タイヤ、チューブ等 23%	有機化合物 9%	電気機械 5%	その他 25%
輸入 (30,368トン)	日用雑貨 27%	木材等 20%	飼料等 15%	医薬・食品 8%	その他 30%

※平成5年11月1日～30日1ヶ月実態調査結果
出典)「輸出入コンテナ貨物流動調査委託報告書」平成6年

資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料58ページ。

図19 佐賀県の生産、消費貨物の取扱港、航路



※平成5年11月1日～30日1ヶ月実態調査結果
出典)「輸出入コンテナ貨物流動調査委託報告書」平成6年

資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料58ページ。

表28 コンテナターミナル施設

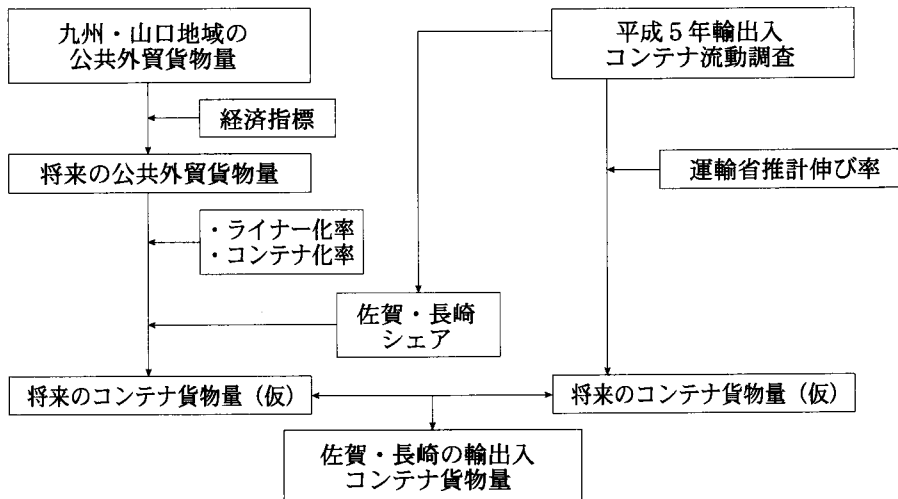
岸壁	延長154m
水深	-9m
エプロン	154m×20m ~3,080㎡
ターミナル	154m×30m+190m×70m~17,920㎡
蔵置能力	実入り~564本 空~40本
冷凍プラグ	16本
荷役クレーン	タイヤマウント式ジブクレーン (定格荷重34t)
荷役機械	ストラドルキャリア2台、40tフォークリフト1台
C F S	七ツ島ターミナル 2,000坪
一般倉庫	13,800坪 (内保税7,440坪)
煙煙施設	有り 3棟 705㎡ (内容積3,498㎡)
冷蔵庫	民間企業3社にて保有 取容能力 20,000t (内保税2,000t)

資料：佐賀県港湾課

貨物量のポテンシャルと推計する。年間300日稼働として、1日210TEUとなる。平成5年の調査では同航路は佐賀県10,172TEU、長崎県4,652TEU、合計14,825TEUとなる。300日稼働で一日63TEUとなり、現在の地方部の東南アジア航路の一船あたりの取扱量(50-100TEU)から将来的には何とか航路誘致が可能であると試算している。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

図20 コンテナ貨物量推計の手順



資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料58ページ。

表29 想定貨物量（平成22年）

航 路	取 扱 量	
	(千トン)	(千TEU)
北 米	539	30
近 海	1,362	71
東 南 ア ジ ア	1,054	63
計	2,955	164

*) 空コンテナは含まない
 **) 現在の博多港（ダイレクト分）並
 資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料17ページ。

コンテナ航路の現状

伊万里港国際定期コンテナ航路は1997年4月11日から、韓国の海運会社興亜海運によって伊万里—釜山間（約200キロ）で就航を開始した。⁽¹⁹⁾ターミナル運営組織として1997年1月に「伊万里国際コンテナターミナル株式会社」が港湾荷役、運送業など県内外の民間企業10社と地元経済団体との共同出資で資本金5千万円で設立された。全国の

地方港でも比較的小規模なものとして注目される。ジブクレーン（定格荷重34t）、冷凍プラグ（16本）、コンテナヤード（実入り564本、空40本）等の施設は県有財産で、県の使用許可によっている。（表28参照）現在のところ週1便（船）で、伊万里—釜山—北九州（門司）—釜山—北九州（門司）—伊万里をラウンドで航海している。まだ就航して8カ月あまりであるが、8月までの貨物取扱量は296TEUであった。（表30・図21参照）主要取扱品目および相手港、背後圏は表32—34に示されている通りである。大川の家具、製材品が大きな割合を占めている。着実に取扱量は伸びているが、輸入港の性格が強く輸出貨物の開拓が今後課題となる。

表30 平成22年の佐賀、長崎県の輸出入コンテナ貨物量推計値

輸 出

ト ン	北 米	欧州地中海	近 海	東南アジア	そ の 他	計
佐 賀	168,353	78,967	160,963	153,619	33,309	595,211
長 崎	113,467	72,868	101,911	73,942	42,773	404,961
計	281,821	151,834	262,874	227,561	76,082	1,000,172
T E U						
佐 賀	8,247	4,062	9,243	7,874	1,712	31,319
長 崎	5,558	3,749	5,966	3,790	2,198	21,261
計	13,805	7,811	15,389	11,665	3,910	52,580

輸 入

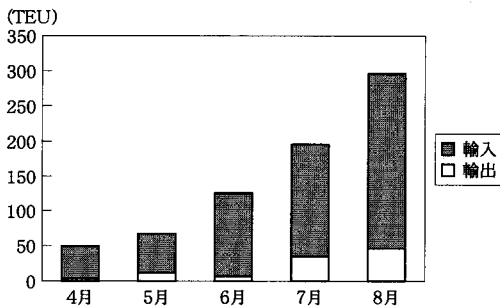
ト ン	北 米	欧州地中海	近 海	東南アジア	そ の 他	計
佐 賀	190,165	50,276	777,881	571,014	40,404	1,629,740
長 崎	66,931	22,518	321,243	255,444	4,079	670,215
計	257,096	72,794	1,099,124	826,457	44,483	2,299,955
T E U						
佐 賀	11,610	2,867	39,294	35,303	2,317	91,391
長 崎	4,086	1,284	16,227	15,793	234	37,624
計	15,697	4,150	55,521	51,096	2,551	129,015

輸出入計

ト ン	北 米	欧州地中海	近 海	東南アジア	そ の 他	計
佐 賀	358,518	129,242	938,844	724,632	73,714	2,224,951
長 崎	180,399	95,386	423,154	329,386	46,852	1,075,176
計	538,917	224,628	1,361,998	1,054,018	120,565	3,300,127
T E U						
佐 賀	19,857	6,929	48,717	43,178	4,029	122,709
長 崎	9,645	5,032	22,193	19,583	2,432	58,886
計	29,502	11,961	70,910	62,761	6,461	181,595

資料：『伊万里港・唐津港を核とする玄海沿岸地域整備構想調査報告書』、平成8年3月、佐賀県企画局、参考資料3ページ。

図21 伊万里港のコンテナ貨物量の推移



(出所) 佐賀県土木部港湾課
資料：親和銀行情報調査部

表31 伊万里港の国際定期コンテナ航路

航 路	伊万里～釜山
伊万里港取扱業者	伊万里国際コンテナターミナル
運 航 会 社	興亜海運
代 理 店	三栄海運
開 設	1997年4月
便 数	週1便(金)
ラ ウ ン ド	伊万里→釜山→北九州(門司)→釜山→北九州(門司)→伊万里

(注) 1997年10月現在

(出所) 各種資料より当行で作成

資料：親和銀行情報調査部

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

表32 伊万里港のコンテナ貨物量の推移

(単位：TEU)

	輸 出	輸 入	合 計
4 月	4	45	49
5 月	12	55	67
6 月	7	119	126
7 月	35	161	196
8 月	46	250	296

(注) 20フィート換算

(出所) 佐賀県土木部港湾課

資料：親和銀行情報調査部

表34 相手港別コンテナ貨物量

港 名	TEU	主な取扱品目
バンコク(タイ)	128	家具
釜山(韓国)	98	冷凍魚、船用品
スラバヤ(インドネシア)	73	製材品、ペットフード、ベニア
香港(中国)	43	中古タイヤ、家具、シリカパウダー
ポートケラン(マレーシア)	42	製材品、枕木
上海(中国)	28	鋼材、機械部品
大連(中国)	23	洋草
シアトル(アメリカ)	22	牧草
ハイホン(ベトナム)	21	製材品
シンガポール	3	
その他	11	
計	492	

資料：親和銀行情報調査部

表33 コンテナ別取扱品目

	輸 出	輸 入
20F (フィート)	水産品(冷凍ブリ、イワシ、サバ) 化学薬品(シリカパウダー) 陶磁器(碍子) 非鉄金属(ヒューズ、銅材)	水産品(冷凍ブリ、イワシ)、原木(製材品) 動植物性製造飼肥料(ペットフード) 木製品(ラミネートボード、枕木、ベニア) 日用品(家具)、輸送機械(船用品) 砂糖(砂糖調整品)、金属製品(スチールワイヤー) その他(窯業品)
40F (フィート)	ゴム製品(中古タイヤ) その他機械(乾燥機) 水産品(ししゃも) 非鉄金属(銅材)	日用品(家具)、原木(製材品) 動植物性製造飼肥料(洋草、牧草、アルファルファ) その他製造工業品(断熱材) 薪炭(木炭)、輸送機械(船用品) 木製品(ベニア)

資料：親和銀行情報調査部

8. 結 語

ここ数年の間に地方港におけるコンテナ港湾の整備が急速に進み、国際コンテナ航路の開設も相次いだ。その開設の当初の目的に反して今後は地方港間での競争が激しくなり、外国貿易機能整備

による地域活性化になかなか結びつかないのがその現状であろう。今後新たに国際コンテナ港湾機能の整備および国際コンテナ航路の誘致にあたってはこのような現状を十分に認識した上で慎重に取り組むことが要請される。

表35 背後圏別コンテナ貨物量

	輸 出		輸 入	
	TEU	主な取扱い品目	TEU	主な取扱い品目
伊 万 里	16	水産品	19	水産品、製材品
唐 津	4	工業機械	18	羊草
有 田	1	碇子	14	断熱材
武 雄	—		58	ペットフード、ベニヤ
大 町	—		2	ワイヤー
佐 賀	—		9	船舶用品、ワイヤー
鳥 栖	4	工業機械、ゴム製品	—	
諸 富	—		8	家具
松 浦	9		10	エレメントコンポーネンツ
佐 世 保	15	中古タイヤ、シリカパウダー	8	スチールワイヤー、CO2ワイヤー
大 村	—		4	砂糖調整品
諫 早	—		9	カウンターウエイト
長 崎	—		31	船舶用品
福 岡	—		24	牧草、アルファルファ
大 川	—		169	家具、製材品
大 牟 田	15		—	
筑 後	—		9	枕木
熊 本	—		27	製材品
そ の 他	3		6	
計	67		425	

資料：親和銀行情報調査部

〔注〕

1. “CARGO”、1997年11月9ページ。それが93年には15港に急増し、97年末には37港となり、さらに今後なお石狩湾新港、常陸那珂、豊橋、姫路、高知、八代などが国際コンテナ航路開設を予定している。表4・5参照
2. 家電、電子、自動車産業が部品を生産、相互に供給する補完体制の確立、表6参照。95年のわが国の輸入総額336,094百万ドルのうち、製品輸入額が198,614百万ドルで輸入品全体に占める製品輸入の割合は59.1%で80年を100とすると619に達している。『1990年代後半—2010年迄のコンテナおよびコンテナ船需要予測調査報告書』、平成9年3月、日本コンテナ協会、17ページ。
3. 表7参照。アジア NIES、80—90年平均実質 GDP年平均成長率8.3%。表8参照。
4. 『日本海運の現況』、平成9年版、25ページ。
5. 40フィートコンテナ一個当たりの港湾諸料金の1996年での国際比較によると、神戸\$356に対してシンガポール\$187、釜山\$169、高雄\$165であった。図5参照、『日本海運の現況』、運輸省海上交通局編、日本海事広報協会、平成9年、79ページ。
6. 港湾諸経費には船舶に係わるものとして、トン税、入港料、水先案内料、タグポート利用料、綱取放料、岸壁使用料、荷捌き地・ヤード使用料、荷役機械使用料（ガントリークレーン使用料など）、CFS・上屋使用料、冷凍コンセント使用料、トラックスケール使用料、付属事務所使用料、給水料、滞貨料、通過料などがある。地方港ではこれらの諸料金を出来るだけ低廉にして貨物の集荷に努めている。表12、13、14、図6、7参照。
7. 前掲書、“CARGO”、1997年11月号、9ページ。
8. 図8、表15参照
9. 図9・表16参照、なお97年の閣議決定で、5カ年計画の計画期間を2年間延長されることとなった。
10. 『大交流時代を支える港湾』、運輸省港湾局、平成7年6月、3ページ。
11. 前掲書『大交流時代を支える港湾』、3ページ。
12. 前掲書、9—11ページ。

地方港における外貿機能整備に対する諸問題

13. 前掲書、11-14ページ。図10参照
14. この8地域以外の中核地域を9年度『運輸白書』では「その他港湾」として区別している。同書290ページ。
15. 「日本コンテナ協会」はコンテナ港湾を「輸出型コンテナ港」と「輸入型コンテナ港」に分類している。輸出型コンテナ港（輸出コンテナ取扱個数が多い）は名古屋、清水、四日市、日立、千葉、敦賀、境港、水島、広島、岩国、徳山、三田尻中関、大分（自動車、部品、鉄鋼を扱う工場、石油化学コンビナート、オートバイ、製紙、鉄鋼、造船工場）の13港をまた輸入型コンテナ港はそれ以外の30港を言い、また比較的人口が少ない過疎地が多くコンテナ取扱貨物の大部分が東アジア製の耐久消費財を扱っている港湾では将来的には一定の限界がくるとしている。なお日本コンテナ協会は1998年3月31日をもって解散し、33年4カ月の歴史を閉じる予定である。日本海事新聞、97、5、1
16. 神原汽船（広島県・沼隈町）は国内物流経費削減を目標に日中航路で地方港に直接寄港する瀬戸内海航路（上海-徳山-広島-福山-上海、上海-大分-水島-広島-福山-上海、200TEU型フルコンテナ船2隻体制、福山（週2便）、広島（ウィークリー）、徳山・大分・水島（隔週）、日本海航路（天津-大連-青島-上海-境港-新潟-秋田-富山-天津、400TEU型3隻体制、ウィークリーサービス）、太平洋航路（寧波-上海-志布志-苫小牧-八戸-日立-清水-寧波、450TEU型、20日間隔）の3ルートを運航している。最終寄港地を上海にすることによって、瀬戸内海航路、太平洋航路が直接寄港していない天津、大連、青島からの貨物も上海トランシップで輸入できる。また長江流域の張家港、南通、南京、武漢、重慶へも民生輸船公司による上海トランシップのバージ輸送が可能となるという。“SHIPPING GIUDE”、1998、1、22
17. 前掲報告書、参考-17参照。
18. 『伊万里港・唐津港を核とする玄界沿岸地域整備構想調査報告書（骨子）』、平成8年3月、佐賀県企画調整課）平成6年には伊万里港の整備状況して七ツ島外貿ターミナル整備（平成3-12年暫定、全体事業費約90億円、平成12年暫定水深12mで供用とある。）
19. 船名No.1 DOHNAM、航海速度10ノット、積載本数93TEU