

広域連携施策がコンテナ船の寄港に与えた影響の分析



港湾研究部 港湾計画研究室 研究員 瀬間 基広

(キーワード) 広域連携、複数港連続寄港割合、コンテナ船

1. はじめに

2007年12月、それまで3つの開港に分かれていた大阪湾諸港は、阪神港として一開港化され、湾内2港以上に寄港する外国貿易船は、寄港ごとに納付していたとん税・特別とん税が1港分に軽減された。また、一開港化に先駆けて、同年4月から湾内の複数港に連続寄港するコンテナ船の入港料を半減する施策が実施されている。京浜港においても、2009年4月より湾内の複数港に連続寄港するコンテナ船の入港料が実質1港分に減免されている。

そこで、本研究では、広域連携施策の効果を把握することを目的として、同湾内の複数港連続寄港割合を算定し、分析を行った。

2. 複数港連続寄港割合の算定

分析には、通年における世界中の寄港実績であるLloyd'sデータを用い、対象湾内への寄港船が複数港に連続して寄港した割合を算定した。2003年から2009年までの複数港連続寄港割合の推移を示したのが図1である。分析対象は、連携施策が展開されている大阪湾、東京湾と、これと対照するための伊勢湾、北部九州である。伊勢湾以外の3港湾域では、2006年までは増加傾向が見られた。2006年から2008年にかけては、東京湾と北部九州では横ばいであるのに対し、広域連携施策が実施された大阪湾では増加し、2008年に東京湾を抜き最上位となった。

大阪湾及び東京湾について、広域連携施策の効果をより詳細に把握するため、施策前後の複数港連続寄港割合を航路別に示したのが表1である。航路分類は、全航路、東アジア(EA)域内航路、近

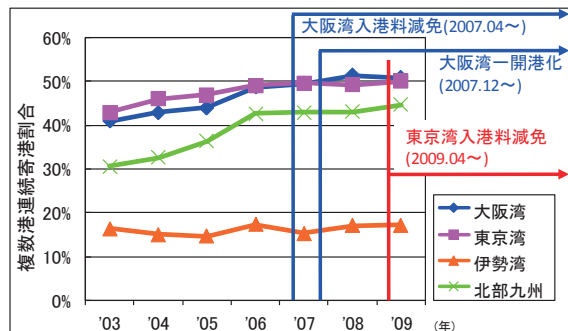


図1 複数港連続寄港割合の推移

表1 広域連携施策前後の複数港連続寄港割合

		大阪湾 施策無し 06.04~07.03	大阪湾 入港料減免 07.04~07.11	大阪湾 一開港化 07.12~09.03	東京湾 入港料減免 09.04~09.12
		全航路	大阪湾	49.3%	49.4%
	東京湾	49.3%	49.7%	49.2%	50.5%
EA域 内航路	大阪湾	71.4%	71.2%	73.3%	69.5%
	東京湾	82.8%	83.7%	83.9%	83.2%
近海 航路	大阪湾	78.9%	81.8%	83.7%	72.0%
	東京湾	73.0%	78.2%	77.6%	78.0%

海航路(日本・韓国・中国北部(浙江省以北)にのみ寄港)の3航路とした。大阪湾では、入港料減免前後において増加が見られたのは、近海航路のみであるのに対し、一開港化前後では全ての航路で増加していたが、2009年には、全ての航路で減少に転じていた。これは、2008年後半の世界不況によるものと推察されるが、一方、東京湾では入港料減免前後において、複数港連続寄港割合が維持される結果となった。

3. おわりに

今後は、広域連携施策による港湾コスト削減効果の算定のため、分析を継続していきたい。

【参考文献】

第65回土木学会全国大会年次学術講演会講演概要集, IV-068, 2010年9月