

国際海上コンテナの 背後輸送の実態を国際比較する



港湾研究部 港湾システム研究室 主任研究官 柴崎 隆一

国際海上コンテナ貨物の流動を把握するためには、海上の動きだけを捉えるのではなく、陸上アクセスなどの背後輸送を含めた、各貨物の真の発着地間の動きを捉える必要がある。また、わが国における海上コンテナの背後輸送は主にトラックによって担われるが、北米ではダブルスタック（2段積み）トレインを用いた鉄道輸送が盛んであり、ヨーロッパでは内航河川を活用したバージ輸送も行われている。そこで本研究では、世界の主要地域とわが国における国際海上コンテナの背後輸送について、特に輸送機関分担に着目した国際比較を行い、わが国を含めたアジア地域の貨物流動に及ぼす影響について考察した¹⁾。

筆者らによるインタビュー調査等から得られた世界の主要コンテナ港湾における背後輸送の機関分担率を図に示す。EU諸国の港湾においては、ロッテルダム港（ライン川を利用したバージ輸送）や、地中海地域のジョイアタウロ港等（地中海の中心に位置する地理的特性をいかしたフィーダー船輸送）のように、船舶のシェアが高い港も見られる。ただし、欧州北部諸港については河川舟運が盛んなイメージもあるものの、トンベースでいえばトラックのシェアが最も高い。いっぽう北米諸港においては、トラック輸送と比較して長距離輸送で優位な鉄道輸送の比率が高いことが特徴的で、複合一貫輸送が盛んである事実を裏付けている。また、日本や中国等のアジア諸港については、トラック輸送が大部分を占めている。

さらに、今後も、北米においては、パナマ運河の拡張や、アラメダ・コリドー（ロサンゼルス・ロングビーチ港を基点とした貨物専用鉄道路線）に代表されるより円滑な複合一貫輸送の実現に向けた輸送システムの整備、欧州においては、EU拡大や汎欧州交通ネットワーク（TEN-T）計画の進行

による地中海地域等へのゲートウェイ港湾獲得競争の拡大などが予想され、このような各輸送ルートにおけるサービスレベルの改善や選択肢そのものの増加といった輸送環境の変化により、わが国を含む東アジア地域を発着する国際海上コンテナの流動も大きく変化するものと考えられる。

最後に、わが国における国際海上コンテナの背後輸送について今後を展望すれば、鉄道輸送については、北米でも州を跨ぐような長距離輸送で利用されることが多く、わが国の地理的な特徴から言って内航船を利用する以上のメリットはあまり生じないものの、環境意識の高い大企業などによる利用はみられ、多頻度小口輸送などのサービス提供方法によっては発展の余地があるだろう。船舶輸送については、近海輸送を含めた東アジア地域全体を一体の物流圏として捉えれば、拡大EUやNAFTAと異なり東アジア地域の主要輸送手段は海上輸送であること、また、上海スーパーエクスプレスのような国際RORO船・フェリーによる輸送が発達しつつあり、今後も自由貿易交渉等の進展に伴う域内貿易の拡大が予想されること等から、非常に重要かつ有望な輸送手段といえるだろう。

【参考文献】 1) 柴崎, 欧米における国際海上コンテナの背後輸送に関する一考察とわが国の輸送環境への示唆, 海運経済研究, 40, pp.167-176, 2006.10

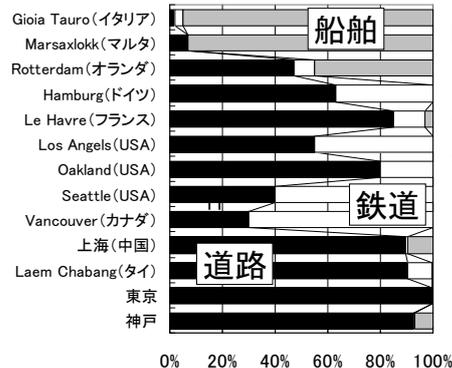


図 各地域の主要コンテナ港湾における背後輸送機関の内訳（トンベース、筆者らによる推計等に基づく）