

国際フィーダー航路

国際フィーダー航路とは

「Feeder」

支流、支線 —ジーニアス英和辞典(大修館書店)—

海運において「フィーダー航路」とは、基幹航路に対して支線の役割を担う航路である。基幹航路の寄港する主要港とその他の港を結び、外貿コンテナの2次輸送を担っている。

このうち、国内の主要港で基幹航路に接続するフィーダー航路を「内航フィーダー航路」、海外の主要港で基幹航路に接続するフィーダー航路を「外航フィーダー航路」と呼んでいる。さらに、「内航フィーダー航路」のうち、国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を「国際フィーダー航路」と呼ぶ。

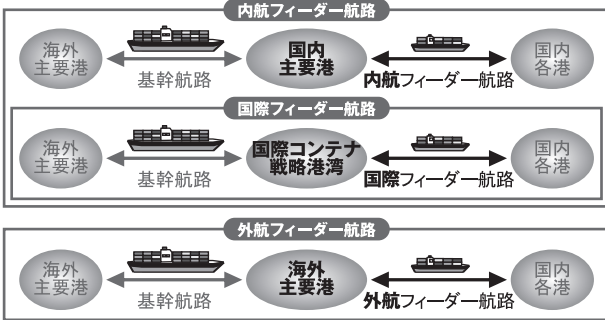


図1 フィーダー航路の分類

国際フィーダー航路の機能

近年、我が国に寄港するコンテナ航路は年々減少している。基幹航路の我が国への寄港が少なくなると、最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の低下に加え、企業が海外トランシップを経るルート（外航フィーダー航路を利用して、海外港湾で基幹航路に積み替え）を選択せざるを得なくなる。その結果、国内立地企業が価格交渉力を失い、立地環境の悪化を招く恐れがある。このため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を進めている。

基幹航路の寄港減少の背景には、船舶の大型化及びアライアンスの再編があるが、特に、船舶が大型化する中においては、寄港した港で一度により多くのコンテナ貨物を取り扱うことが求められるため、国際フィーダー航路の機能強化をはじめとした「集貨」への取り組みが重要となっている。

現状について

内航コンテナ船、RORO船で運ばれるコンテナ貨物輸送のうち、国際フィーダー貨物の輸送量は33.1万トンで、コンテナ貨物輸送量全体の49.3%を占めており、コンテナ船輸送貨物に限定すると76.4%である。

順位	航路	輸送量(t)
1	東京港～仙台塩釜港	41,120
2	横浜港～清水港	36,394
3	横浜港～仙台塩釜港	22,099
4	東京港～清水港	21,849
5	神戸港～水島港	21,756
6	横浜港～苫小牧港	19,521
7	神戸港～北九州港	18,990
8	横浜港～名古屋港	16,949
9	神戸港～広島港	16,436
10	神戸港～徳山下松港	15,400
	その他の航路	100,864
	合計	331,376

航路別国際フィーダー輸送量(上位10航路)
出典: ユニットロード貨物流動調査(平成24年11月)

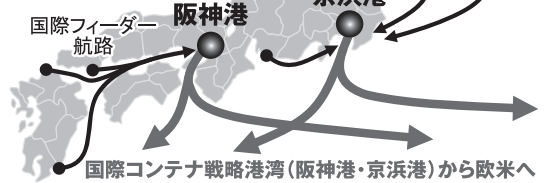
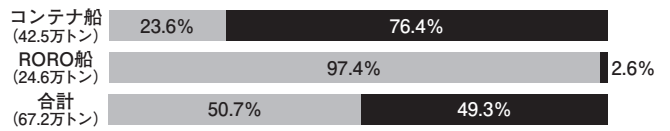


図2 主な国際フィーダー航路



注) 内航貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。
図3 内航貨物に占める国際フィーダー貨物の割合
出典: ユニットロード貨物流動調査(平成24年11月)

国際フィーダー航路に関する取り組み

基幹航路の寄港地決定においては、港湾に集まる貨物量が重要であるため、国際コンテナ戦略港湾への集貨の取り組みが重要課題となる。

そこで、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するため、国際フィーダー航路の機能強化等、以下の取り組みを行っている。

(1) 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度

国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が内航・外航船社等幅広い関係者に対して、様々な集貨事業等を総合的に展開するため、同運営会社が実施する集貨事業等を支援する。支援の対象事業は、基幹航路の維持・拡大に資する集貨事業や渋滞対策のための事業等が想定される。

(2) 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するためには、国際コンテナ戦略港湾に貨物を集約し、その貨物を低コストかつスピーディに外航船に積み替えることが不可欠である。このため、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証等を行うとともに、一体的運営のための情報共有に関する調査検討を行う。

これらの取り組みはあくまで一例である。国土交通省港湾局として、引き続き国際フィーダー航路の機能強化をはじめとした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいきたい。

【参考】

- ・国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ(国土交通省)
- ・情報誌「港湾」2013年2月号、2014年2月号((公社)日本港湾協会)