

離島対策支援事業における
海上輸送費台当たり単価の分散について

1. 目的

本年6月に開催された第30回資金管理業務諮問委員会にて、海上輸送単価の分散を知りたいとの要望あり。市町村ごとの海上輸送単価を高い順に並べ分散を確認し、また、分散要因の確認結果を報告する。

2. 確認対象及び方法

1) 確認対象 : 平成20年度の申請実績を対象とする。

2) 分散要因の確認方法 :

主に「荷姿」^{※1}「定期船利用の有無」「距離」の3要素が海上輸送単価に影響を与えらるることから、この3要素が当該単価に与える影響を類型化により確認する。

※1 荷姿 : 丸車・・・原型、解体・・・屋根つぶし、プレス・・・Aプレス及びソフトプレス

3. 確認結果(傾向)

	内容	結果	参照
①	<p>輸送単価別申請台数の分散</p> <p>・軸となる単価帯及び分散状況</p> <p>参照資料における用語の定義</p> <p>単価: 平均単価 荷姿: 最も多い荷姿 船: 定期船・チャーター船のうち最も利用が多い船</p> <p>※2</p>	<p>A: 輸送単価別申請台数は、3/4が平均単価(5,444円)^{※3}付近である2千円以上6千円未満の単価帯に集中。6千円以上8千円未満の単価帯を加えれば85%。</p> <p>B: 上記3単価帯以外は8単価帯に分散しているものの、いずれも5%未満と台数は少ない。</p> <p>・軸となる単価帯(2千円以上6千円未満)には、大規模離島(別紙2★印)^{※4}が集中している。大規模離島は台数が多く、その多くの市町村は、荷姿が圧縮され定期船を利用しているという特性が見られるので、この低単価帯に入っている。</p> <p>・ブロック別に見れば^{※5}各ブロックとも異なる単価帯に広く分散しており、地域特性は見られない。</p>	別紙1,2
②	<p>荷姿・定期船利用の有無別輸送単価及び距離の関係</p> <p>・3要素と単価の相関関係</p> <p>参照資料における用語の定義</p> <p>単価: 平均単価 荷姿: 最も多い荷姿 船: 定期船・チャーター船のうち最も利用が多い船 距離: 最も利用が多いルート距離</p> <p>※2</p>	<p>A: 輸送単価と荷姿、定期船利用の有無は関連性があり、単価に影響を与える大きな要素となっている。</p> <p>B: 輸送単価と距離は必ずしも比例していない。</p> <p>・荷姿が圧縮処理され(解体・プレス)、定期船を利用している市町村(◎印)はほぼ平均単価付近である6千円未満に位置している。 →島内に圧縮できる解体・前破砕業者が存在し、定期船を利用するという条件を満たせば、距離にあまり影響を受けず低単価となる。</p> <p>・荷姿が丸車で、チャーター船を利用している14市町村(▲印)のうち10市町村は距離が短いにも関わらず、輸送単価6千円以上と高い。 →チャーター船を利用し、荷姿が丸車の離島の輸送単価が高い。</p>	別紙3

※2 最も多い荷姿、最も利用が多い船・ルート : 同一市町村において最も実績の多いもの

※3 平均単価 : 20年度申請実績が有る全89市町村の平均単価(総輸送費÷総台数)

※4 大規模離島 : 保有台数1万台以上の12離島・20市町村 → 佐渡島、隠岐島、対馬島、杣岐島、五島列島①(五島市)、五島列島②(新上五島町)、奄美大島(4市町村)、種子島(3市町)、徳之島(3町)、沖永良部島(2町)、宮古島、石垣島

※5 ブロック : 北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州、沖縄の9区分

4. まとめ

海上輸送単価は、輸送距離よりも、荷姿及び定期船利用の有無に大きく影響を受ける傾向が見られる。