

海上輸送費の市町村間格差について

1. はじめに

6月に開催された第25回資金管理業務諮問委員会にて、委員より以下の質疑あり

平成19年度申請審査結果の台あたり単価は、最高(36,854円)と最低(456円)で約80倍の差がある
本土から1千キロ以上離れた小笠原村と本土近郊離島との違いはあるものの、なぜそうなっているのか

2. 回答

最高単価(東京都小笠原村)と最低(愛媛県上島町)の違いは輸送距離の長短が主要因(下表参照)

市町村名	台あたり輸送単価(円/台)		距離(Km)	倍率(A÷B)	解体事業者の存在	荷姿	船種	運営
	36,854	456						
小笠原村(A)	36,854	81	1,032	1,032	無	丸車	貨物船	民営
上島町(B)	456		1 (400m)				フェリー	町営

1) 小笠原村の特徴

- 輸送距離が格別に長い
- ⇒小笠原村は2位与論町の約2倍の距離であり、長距離輸送市町村の中でもとびぬけている

長距離ランク	市町村名	経路	保有台数(台)	計画台数(台)	台あたり輸送単価(円/台)	申請台数(台)	台あたり※輸送単価(円/台)	輸送単価の主な決定要因		
								距離①(km)	荷姿②	定期船の有無③
1	小笠原村(東京都)	小笠原港→東京都月島埠頭	1,595	245	36,882	213	→ 36,854	1,032	丸車	有
2	与論町(鹿児島県)	与論港→鹿児島新港	1,836	153	3,431	180	↗ 5,211	563	プレス	
3	北大東村(沖縄県)	北大東港→那覇泊港	300	20	8,925	46	↗ 15,009	418	丸車	

・民間貨物船(クレーン荷役が必要)による運搬

2) 上島町の特徴

- 町営フェリーによる運搬
- 輸送距離が極端に短い
- ⇒ 町が島民の生活ルートを確保するとの位置付けに従って、短距離ということもあり安価にて設定されている

<参考> JR本州3社幹線運賃に基づく金額との比較

・当該海上輸送における距離/輸送費の比率(A)は、鉄道輸送の場合(B)とほぼ同等である

・鉄道運賃を3倍すると(右表のC) 海上輸送費(〃A)とほぼ同額になる
従って、当該距離差が同価格差となるのは、運輸料金上あり得る

<台あたり輸送単価の比較>

	距離(km)	上記海上輸送費		JR3社幹線運賃		JR左記運賃x3		差	
		(A)	倍率①/②	(B)	←	(C)	←	(A-C)	(A÷C)
①	1,032	36,854	81	12,290	88	36,870	88	-16	100%
②	1	456		140		420		36	109%

3. 市町村別の単価差異状況

平成19年度申請における海上輸送費単価の高低状況は下表のとおり
高額単価(20千円以上)の市町村には下記特徴あり

- ①距離が長い
- ②島内に解体事業者が存在しないため、丸車のまま運ばざるを得ない
- ③定期船が就航しておらず、チャーター船にて輸送

<基本パターン>

	高額	低〃
距離	長	短
荷姿	丸車	プレス
定期船	無	有

平均輸送単価	市町村名	保有台数(台)	計画台数(台)	台あたり輸送単価(円/台)	申請台数(台)	台あたり※輸送単価(円/台)	輸送単価の主な決定要因		
							距離①(km)	荷姿②	定期船の有無③
20千円以上	小笠原村(東京都)	1,595	245	36,882	213	→ 36,854	1,032	丸車	有
	与那国町(沖縄県)	1,297	182	27,160	50	↘ 22,240	100		無
	北九州市(福岡県)	108	40	20,724	38	→ 20,724	28		有
	西ノ島町(島根県)	2,170	213	21,014	119	→ 20,191	60		有
	海士町(〃)	1,706	230	20,021	136	→ 20,000	78		無
	津久見市(大分県)	27	3	20,000	1	→ 20,000	2		無
2千円未満	松浦市(長崎県)	2,250	15	2,487	35	↘ 1,654	2	有	丸車
	姫島村(大分県)	700	80	2,383	47	↘ 1,564	6		丸車
	徳之島町(鹿児島県)	8,902	1,259	1,514	569	↘ 1,163	468		プレス
	三原市(広島県)	550	53	5,597	80	↘ 1,105	7		丸車
	天城町(鹿児島県)	5,532	737	800	109	↗ 945	468		プレス
	伊仙町(〃)	5,933	847	800	133	↗ 941			
	上島町(愛媛県)	3,802	140	2,185	6	↘ 456	1		丸車

※ また、ほとんどの市町村において輸送単価実績は計画値より低減しており、単価低減努力が確認できる
なお、輸送単価実績値が計画値を上回っている町村は、輸送費の高い自動車構成比が計画に対し増加のため

4. 今後の対応

- 市町村毎に状況が異なっており、例え同じ距離でもコストがかかる場所とそうでない場所があるため類型化は困難



- 引き続き、実態に合った申請であるか計画と突き合わせ、状況の変化には個別対応を実施
⇒ 四半期申請毎に計画内にて事業が実施されていることを検証
対応が必要な場合は個別に状況を把握し、離島対策等検討会委員に相談のうえ判断