

今後の具体的な取組方策について

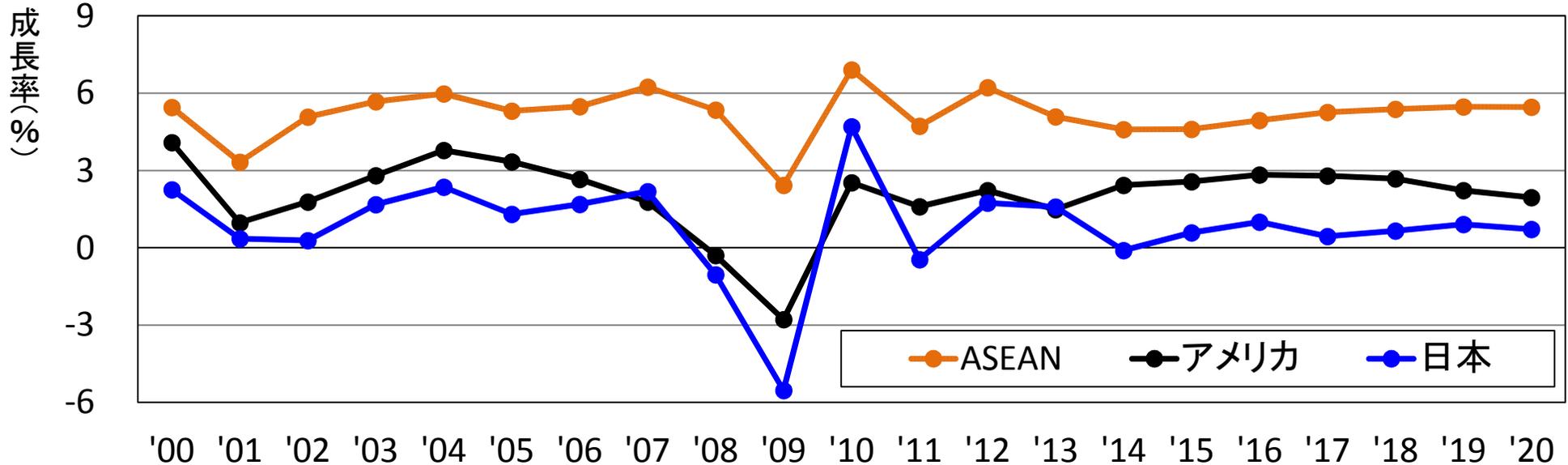
平成28年5月24日
国土交通省港湾局

アジア等における経済成長

東南アジア(ASEAN)の経済成長率は平均約5%と高水準で推移している。
AEC(ASEAN経済共同体)の発足により、更なる経済成長が見込まれる。

東南アジア(ASEAN)の経済成長率は平均約5%と高水準

日本・ASEAN・米国のGDP成長率の推移



出典) IMF - World Economic Outlook Databases(Gross domestic product, constant prices Percent change)
より国土交通省港湾局作成

AEC(ASEAN経済共同体)発足による更なる経済成長

域内人口は欧州連合(EU)を上回る計6億2000万人で、域内総生産が2兆5000億ドル(約300兆円)に達する巨大な経済圏が本格始動。

※AEC:1993年に発効したASEAN自由貿易地域(AFTA)を原型とする経済連携の枠組み。2003年に域内自由化の対象をモノの貿易だけでなく、サービスや投資にも広げ、AECに発展させることで加盟10カ国が合意。2015年12月31日発足。



出典)日本経済新聞(平成27年1月8日朝刊)を基に国土交通省港湾局作成

日・ASEAN関係の強化に向けた取組

日・ASEAN間において、平成30年までの5年間で2兆円規模のODAをコミットメント。
JOINによる出資第1号案件として、ベトナム・チーバイ港の港湾ターミナル整備・運営事業に出資。
本邦港湾運送事業者によるインドネシアにおける倉庫新設等、東南アジア地域への新規投資が加速。

日・ASEAN 5年間で2兆円規模のODA

- 平成25年12月の日・ASEAN特別首脳会議において、安倍内閣総理大臣より、今後5年間で2兆円規模のODAのコミットメント。
- 平成27年11月の第18回日・ASEAN首脳会議(マレーシア・クアラルンプール)において、2013年に表明した5年間で2兆円規模のODA供与のうち既に1兆円以上を実施した旨等を述べた。



第18回日・ASEAN首脳会議(平成27年11月)

(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による出資

- 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)出資の第1号案件として、ベトナム・ホーチミン近郊に位置するチーバイ港における港湾ターミナルの整備・運営事業を国土交通大臣が認可(平成27年10月27日)。
- 本邦民間企業、港湾運送事業者と共同出資、共同事業参画(総事業費約65億円)。



ベトナム・チーバイ港位置図

本邦民間企業による東南アジア地域への新規投資

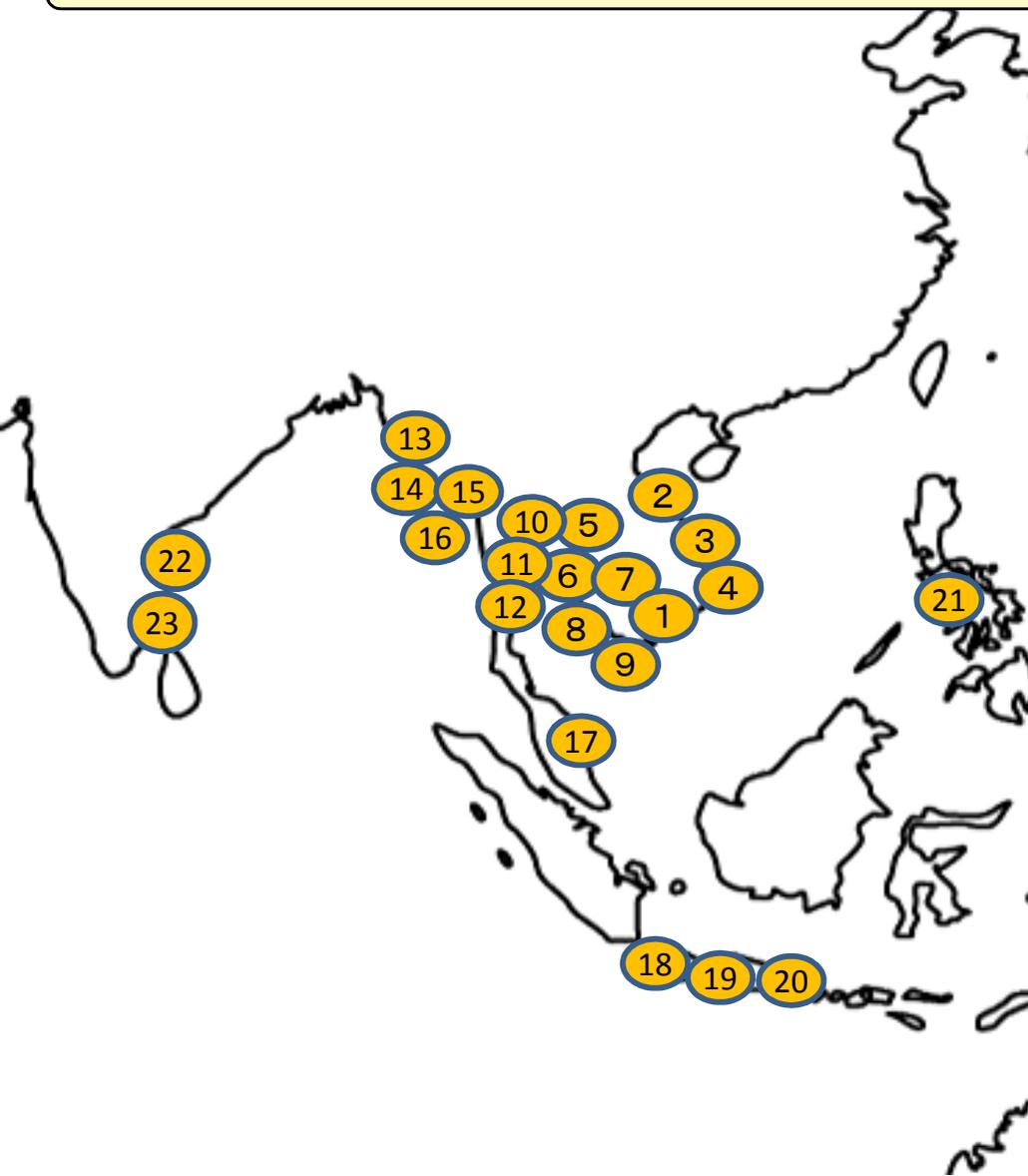
- 本邦港湾運送事業者がインドネシア・ジャカルタ近傍において、高度な管理機能を有する倉庫を新設、平成28年2月に開所(投資額は17~18億円)



我が国事業者がジャカルタ郊外に新設した物流施設
(インドネシア)

アジアにおける我が国のODA、民間企業の港湾関係プロジェクト一覧

東南アジア地域を中心に、アジアにおいて我が国からの多数のODA案件、民間投資案件が進行している。



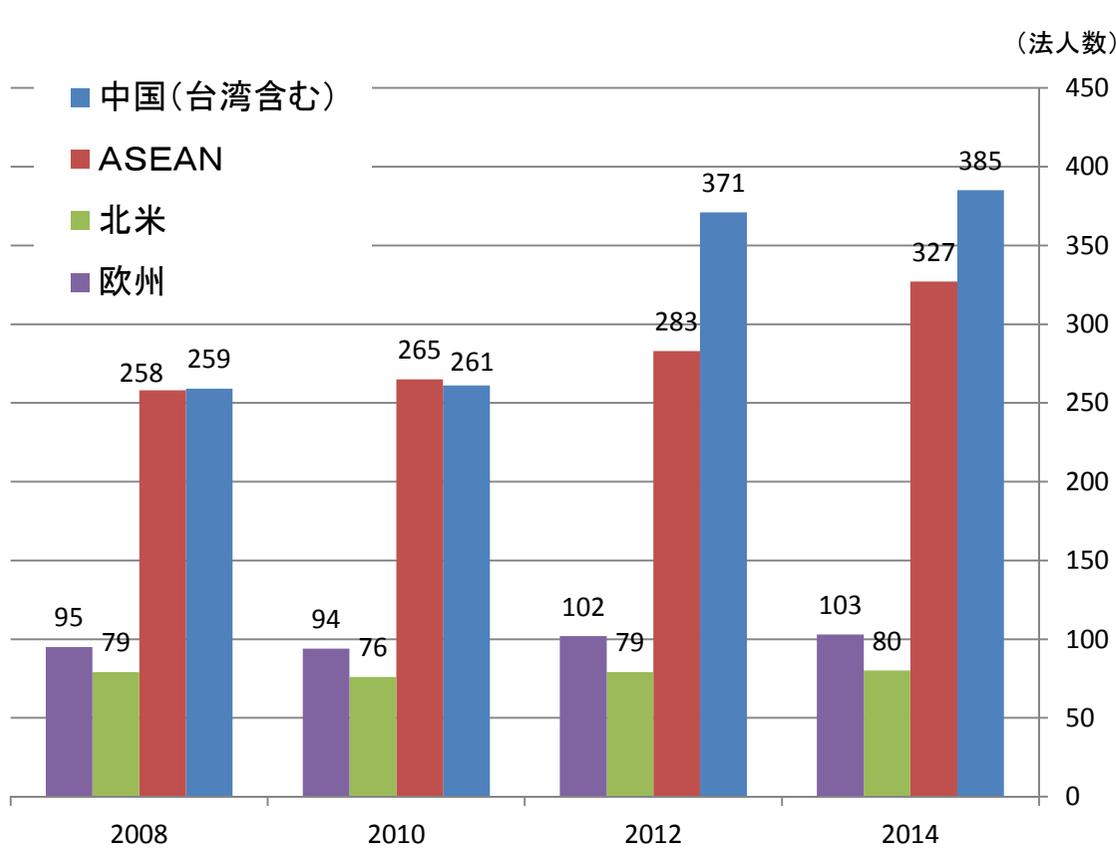
番号	国名	内容
①	ベトナム	JOIN(株)海外交通・都市開発事業支援機構がチーバイ港のターミナル整備・運営事業へ出資
②	ベトナム	ラックフェン港国際港建設事業。日越合弁企業(商船三井等)が上物整備や運営を実施
③	ベトナム	三井物産と外資のJoint Venture 企業がホーチミン港VICTターミナルを運営
④	ベトナム	商船三井がカイメップ港のターミナル運営会社に出資
⑤	カンボジア	シハヌーク港多目的ターミナル整備事業。東洋建設(株)と前田建設(株)が港湾整備工事を受注
⑥	カンボジア	運輸交通政策アドバイザーの派遣
⑦	カンボジア	シハヌークビル港コンテナターミナル経営技術・向上プロジェクト
⑧	カンボジア	カンボジア国国際物流機能強化のための情報収集・確認調査(予定)
⑨	カンボジア	シハヌークビル港新コンテナターミナル整備計画(予定)
⑩	タイ	株上組・丸紅出資企業(ESCO)がレムチャバン港のターミナルを運営
⑪	タイ	三井物産(株)がレムチャバン港のターミナル運営会社に出資
⑫	タイ	日本郵船、商船三井がレムチャバン港のターミナル運営会社に出資
⑬	ミャンマー	ティラワ地区インフラ開発事業。東洋建設(株)とJFEエンジニアリング(株)が建設工事を受注
⑭	ミャンマー	港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画。(株)日立ソリューションズが港湾EDIの開発を受注
⑮	ミャンマー	ミャンマー国ヤンゴン港航路改善情報収集・確認調査(予定)
⑯	ミャンマー	運輸交通政策アドバイザーの派遣
⑰	マレーシア	株上組が商社機能を備えた全額出資の新会社を設立
⑱	インドネシア	株上組がジャカルタ近傍に、高度な管理機能を有する倉庫を新設
⑲	インドネシア	港湾開発政策アドバイザーの派遣
⑳	インドネシア	三井物産は、インドネシア港湾公社(IPC)等とタンジュンプリオク港沖合に計画されているコンテナターミナルの建設・運営事業に参画
㉑	フィリピン	日本郵船(株)がICTSIとコンテナ内陸運営企業(ICD)をラグナ州カランバ市に設立
㉒	インド	インド南東部港湾の機能強化プロジェクト
㉓	インド	ツチコリン港外港開発計画準備調査

我が国物流事業者のアジア展開の状況

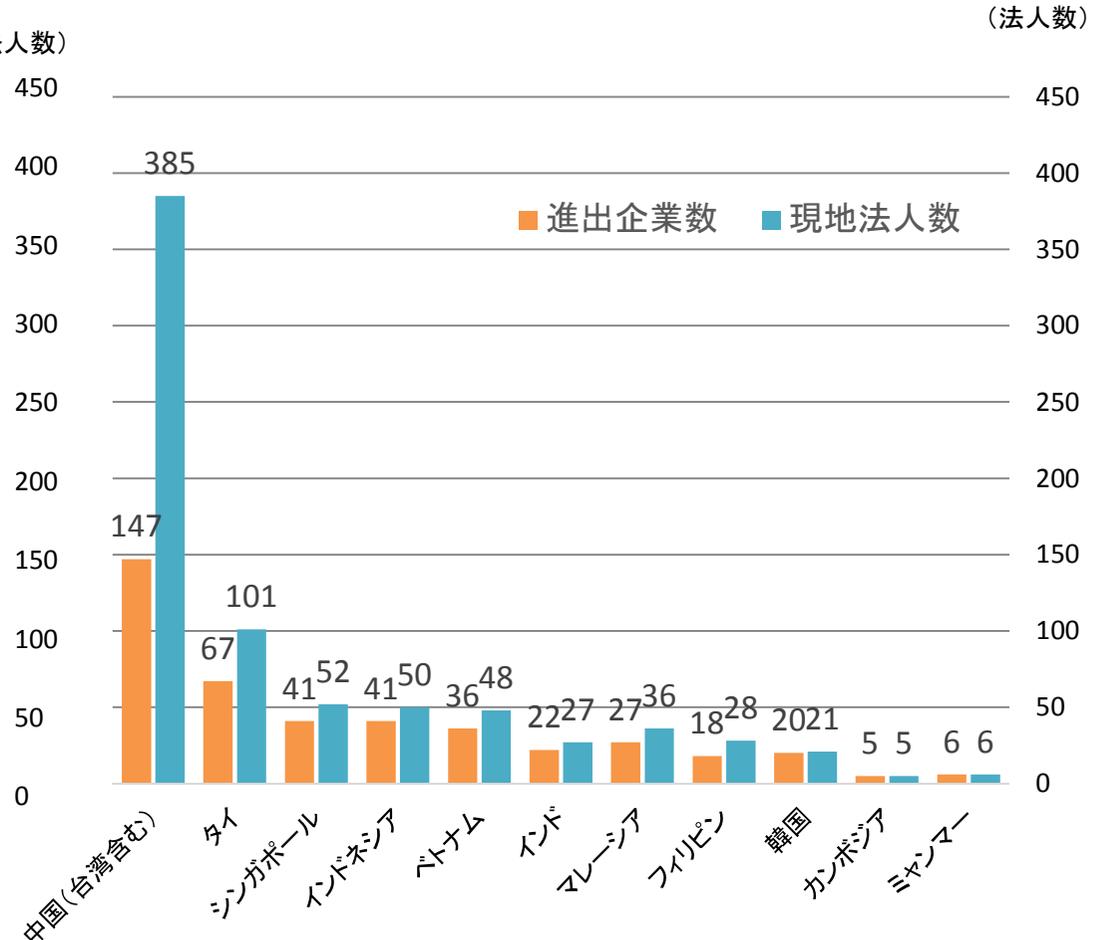
我が国の製造業等の海外展開に対応して、**我が国の物流事業者の海外展開も拡大**。

アジアを中心に我が国物流事業者の海外進出が加速。特に2012年から2014年の2年では、中国に進出している日系物流事業者の現地法人数は4%増に対して、ASEANは15%増となるなど東南アジアへの進出が顕著。

我が国物流事業者(フォワーダー)海外展開の状況



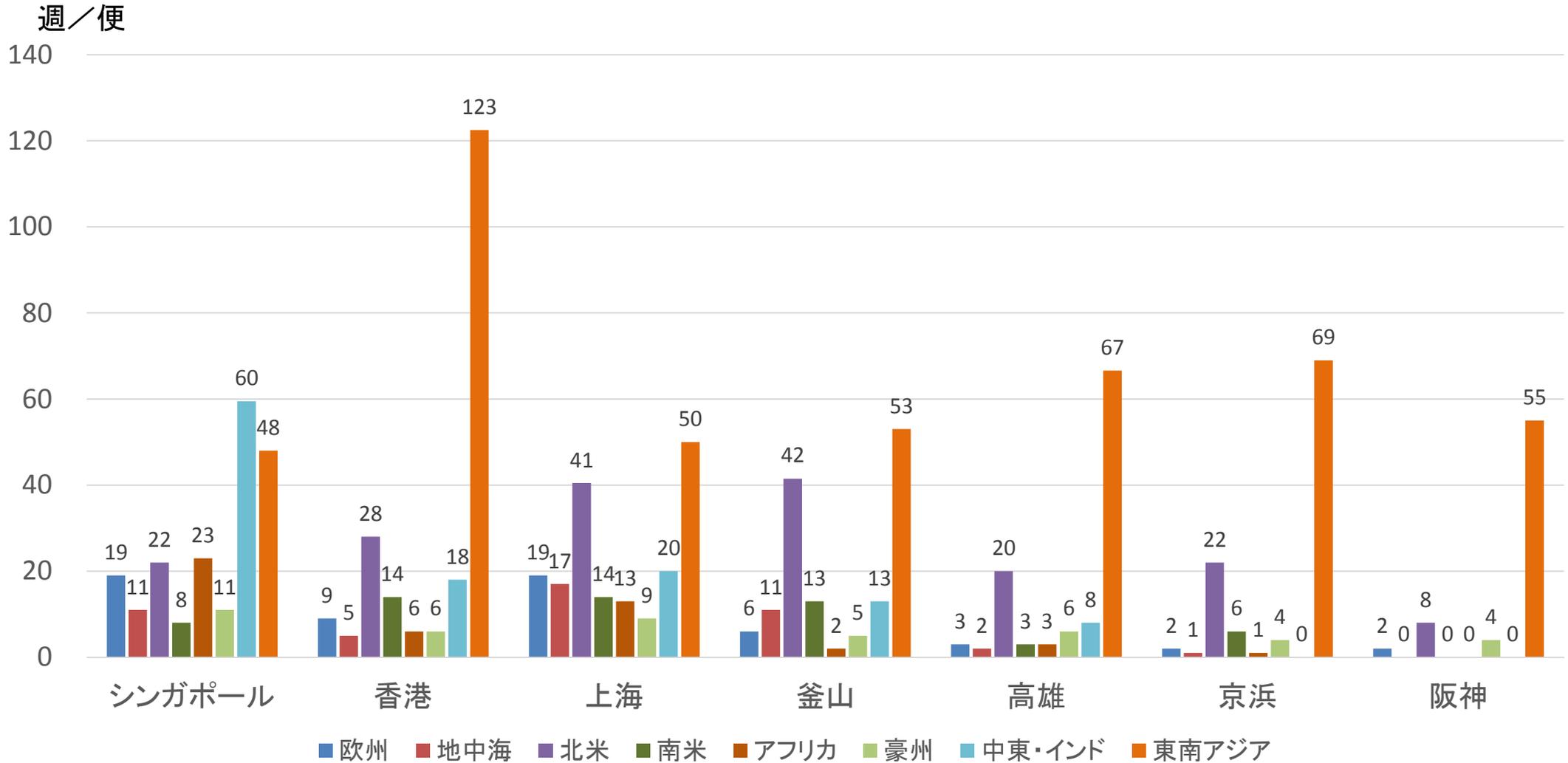
国別の我が国物流事業者の進出企業数(2014)



【出典】JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況」より国土交通省国際物流課作成

アジア主要港に寄港する航路

東南アジア航路のコンテナ船は、京浜港において69便／週、阪神港において55便／週が寄港しており、アジア主要港と遜色ない寄港頻度である。



出典：国際輸送ハンドブック2016をもとに国土交通省港湾局作成

北米航路のループの分析

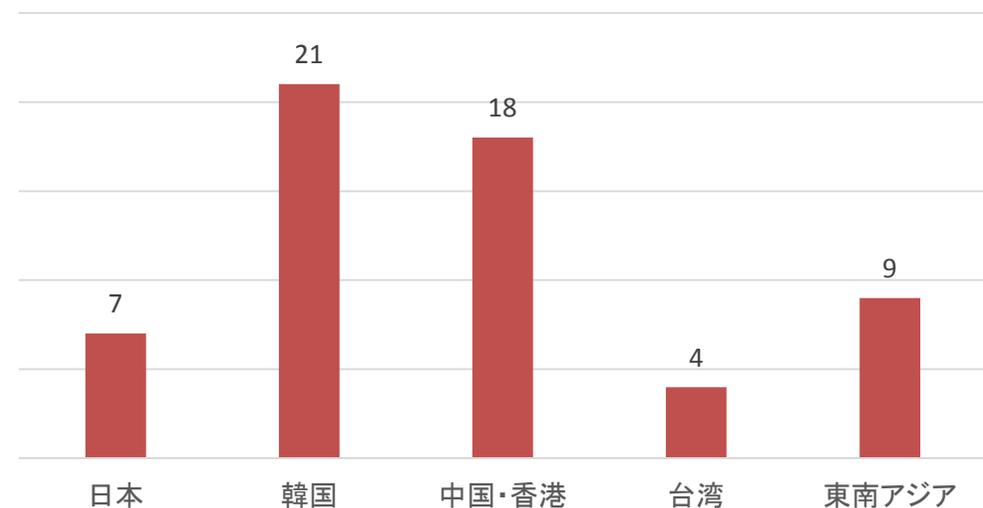
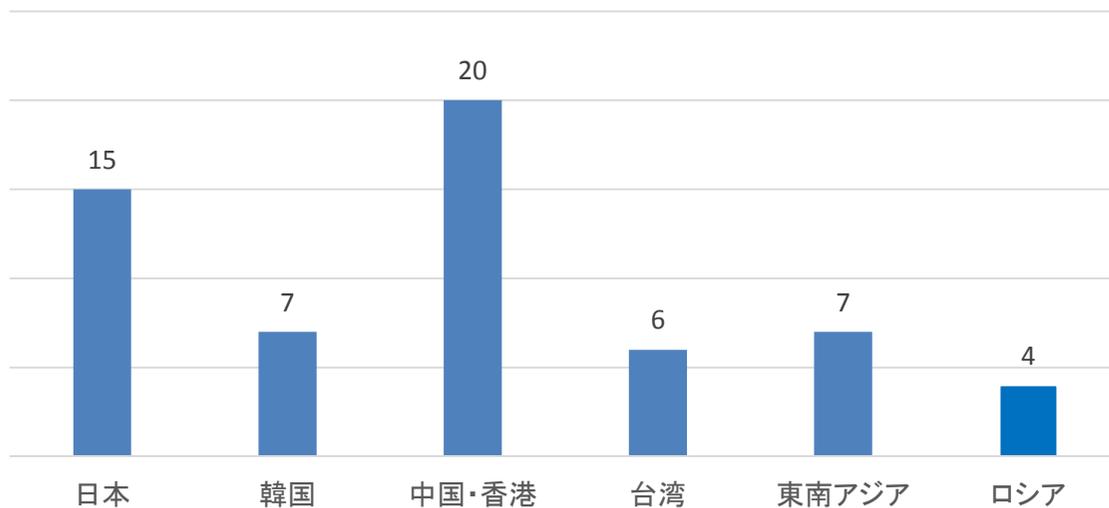
アジアと北米を結ぶ航路は59航路存在する。(2015年11月時点)

西航のアジア側ファーストポートとして、日本は約4分の1を占めている。

他方で、東航のアジア側ラストポートとして、日本は約8分の1を占めている。

国際コンテナ戦略港湾がアジアのゲート機能を担うためには、**西航のアジア側ファーストポート・東航のアジア側ラストポートとしての航路の寄港数を増加することが必要。**

西航のアジア側ファーストポートの航路数						東航のアジア側ラストポートの航路数				
日本	韓国	中国・香港	台湾	東南アジア	ロシア	日本	韓国	中国・香港	台湾	東南アジア
15	7	20	6	7	4	7	21	18	4	9
25%	12%	34%	10%	12%	7%	12%	36%	31%	7%	15%



日本に寄港する北米航路のループの例

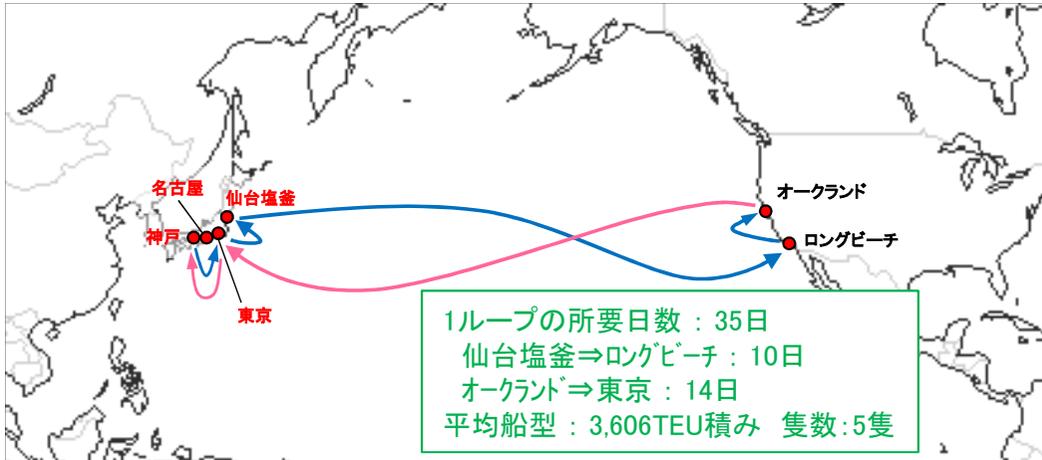
日本に寄港する北米航路は16航路あり、大きくは以下3ケースに分類できる。

ケース①: アジアでは日本のみに寄港するもの [2航路]

ケース②: 東航(アジア⇒北米)、西航(北米⇒アジア)ともに日本に寄港するもの [4航路]

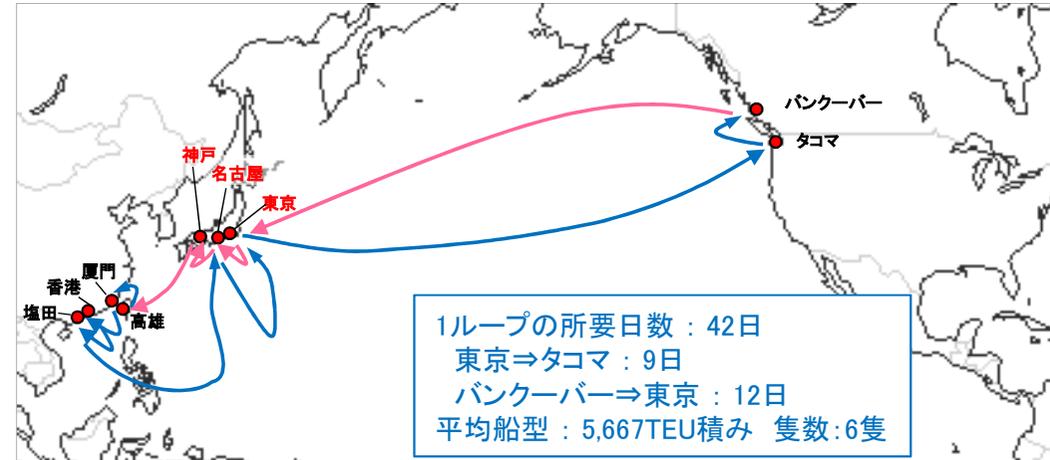
ケース③: 東航(アジア⇒北米)では日本に寄港せず、西航(北米⇒アジア)では日本に寄港するもの [8航路] その他*[2航路]

【ケース①: 日⇄米】[2航路] 例) JPX (Hanjin//NYK/OOCL)



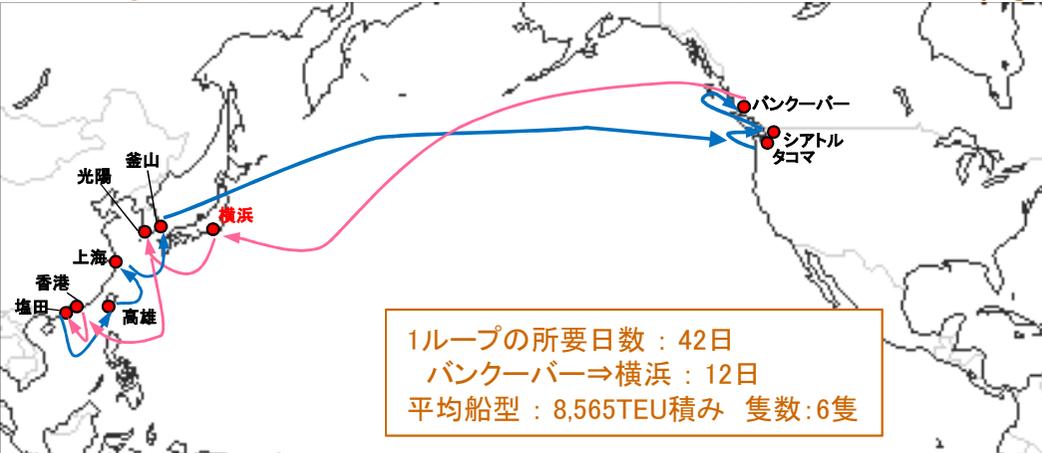
神戸⇒名古屋⇒東京⇒仙台塩釜⇒ロングビーチ⇒オークランド⇒東京
 ⇒名古屋⇒神戸⇒

【ケース②: 中・台湾⇄日⇄米】[4航路] 例) PN1 (KL/MOL)



高雄⇒厦門⇒香港⇒塩田⇒名古屋⇒東京⇒タコマ⇒バンクーバー⇒東京⇒名古屋
 ⇒神戸⇒高雄

【ケース③: 中・韓⇒米⇒日⇒中・韓】[10航路] 例) NP2 (APL/Hapag/Hyundai/MOL/NYK/OOCL/Zim)



香港⇒塩田⇒高雄⇒上海⇒釜山⇒タコマ⇒シアトル⇒バンクーバー⇒横浜⇒光
 陽⇒香港⇒

※その他とは、ケース③の逆で、東航(アジア⇒北米)では日本に寄港し、西航(北米⇒アジア)では日本に寄港しないものをいう。

- 注) 1. 航路数はフルコンテナ船のみを対象としている。
 2. 北米西岸・北米東岸双方を含む。
 3. データは2015年11月現在。

日本と東南アジア・北米との貿易状況(貿易額ベース:海上コンテナ)

海上コンテナによる輸出の主要品目は、東南アジア及び北米とも**自動車関係が上位を占める**(部品、エンジン等)。他方で、海上コンテナによる輸入の主要品目は、ケーブル・豚肉等、多岐にわたる。

【輸出(日本→東南アジア・北米)】

単位:億円						
	1位	2位	3位	4位	5位	総額 (上位5品目を含む)
東南アジア	自動車部分品 (ギアボックス及びその部分品等)	印刷機・複合機	ピストン式内燃機関部分品 (車両用エンジン部品等)	電気回路の接続用機器等 (スイッチ等)	機械類	57,422
	5,435	1,629	1,493	1,114	1,043	
	9.5%	2.8%	2.6%	1.9%	1.8%	
北米	自動車部分品 (ギアボックス及びその部分品等)	印刷機・複合機	輸送機器部分品 (飛行機等部分品)	ピストン式火花点火内燃機関 (車両用エンジン等)	ピストン式内燃機関部分品 (車両用エンジン部品等)	65,473
	9,843	3,093	2,694	2,182	1,948	
	15.0%	4.7%	4.1%	3.3%	3.0%	

凡例

品目
輸出入額
総額に占める割合

【輸入(東南アジア・北米→日本)】

	1位	2位	3位	4位	5位	総額 (上位5品目を含む)
東南アジア	ケーブル・ファイバーケーブル等 (車両用ワイヤー配線セット等)	自動車部分品 (エアバック・ギヤボックス等)	調製した肉 (鶏肉等)	印刷機、複合機	天然ゴム	61,427
	3,717	1,729	1,431	1,344	1,311	
	6.1%	2.8%	2.3%	2.2%	2.1%	
北米	豚肉	木材	水素、希ガスその他の非金属元素 (けい素等)	飼料用のビート・根菜類等	大豆	29,586
	2,281	864	854	716	673	
	7.7%	2.9%	2.9%	2.4%	2.3%	

東南アジアと米国との貿易状況

東南アジアから米国への輸出は、**電気機器、衣類等が主要な品目**となっている。

単位: 100万ドル

	1位	2位	3位	4位	5位	総額 (上位5品目を含む)
ベトナム	電気機器等	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等に限る)	履物及び部分品等	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等を除く)	家具、寝具等	39,665
	8,388	6,389	4,668	4,470	4,410	
マレーシア	電気機器等	機械類及びその部分品等	光学機器、医療用機器等	ゴム及びその製品	家具、寝具等	34,575
	21,601	3,857	1,928	1,584	1,002	
タイ	機械類及びその部分品等	電気機器等	ゴム及びその製品	貴金属、身近用模造細貨類等	肉、魚等の調製品	29,590
	7,617	7,530	2,227	1,701	970	
インドネシア	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等に限る)	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等を除く)	ゴム及びその製品	電気機器等	履物及び部分品等	20,627
	2,752	2,403	2,000	1,646	1,488	
フィリピン	電気機器等	機械類及びその部分品等	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等に限る)	動物性又は植物性の油脂等	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等を除く)	10,581
	3,891	1,922	678	549	473	
カンボジア	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等に限る)	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等を除く)	履物及び部分品等	プラスチック製品等	革製品等	3,143
	1,957	615	228	71	56	
ミャンマー	魚、甲殻類等	革製品等	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等を除く)	衣類及び衣類付属品等 (メリヤス編み等に限る)	履物及び部分品等	150
	35	30	30	13	11	

東南アジアと米国との貿易状況

東南アジアへの米国からの輸入は、**電気機器、機械類等が主要な品目**となっている。

単位:100万ドル

	1位	2位	3位	4位	5位	総額 (上位5品目を含む)
ベトナム	航空機及びその部分品等	電気機器等	綿及び綿織物	機械類及びその部分品等	各種の種及び果実等	7,072
	951	865	627	600	432	
マレーシア	電気機器等	機械類及びその部分品等	航空機及びその部分品等	光学機器、医療用機器等	プラスチック製品等	12,292
	6,009	1,311	993	781	326	
タイ	電気機器等	航空機及びその部分品等	機械類及びその部分品等	貴金属、身辺用模造細貨類等	光学機器、医療用機器等	11,246
	2,196	1,647	1,216	619	610	
インドネシア	航空機及びその部分品等	各種の種及び果実等	機械類及びその部分品等	調製飼料等	電気機器等	7,123
	1,698	800	753	347	301	
フィリピン	電気機器等	機械類及びその部分品等	穀物	調製飼料等	光学機器、医療用機器等	7,909
	2,582	738	538	454	345	
カンボジア	自動車及びその部分品	機械類及びその部分品等	調製飼料等	電気機器等	毛皮及びその製品等	392
	280	20	14	6	6	
ミャンマー	航空機及びその部分品等	機械類及びその部分品等	各種の種及び果実等	光学機器、医療用機器等	電気機器等	227
	98	32	19	17	12	

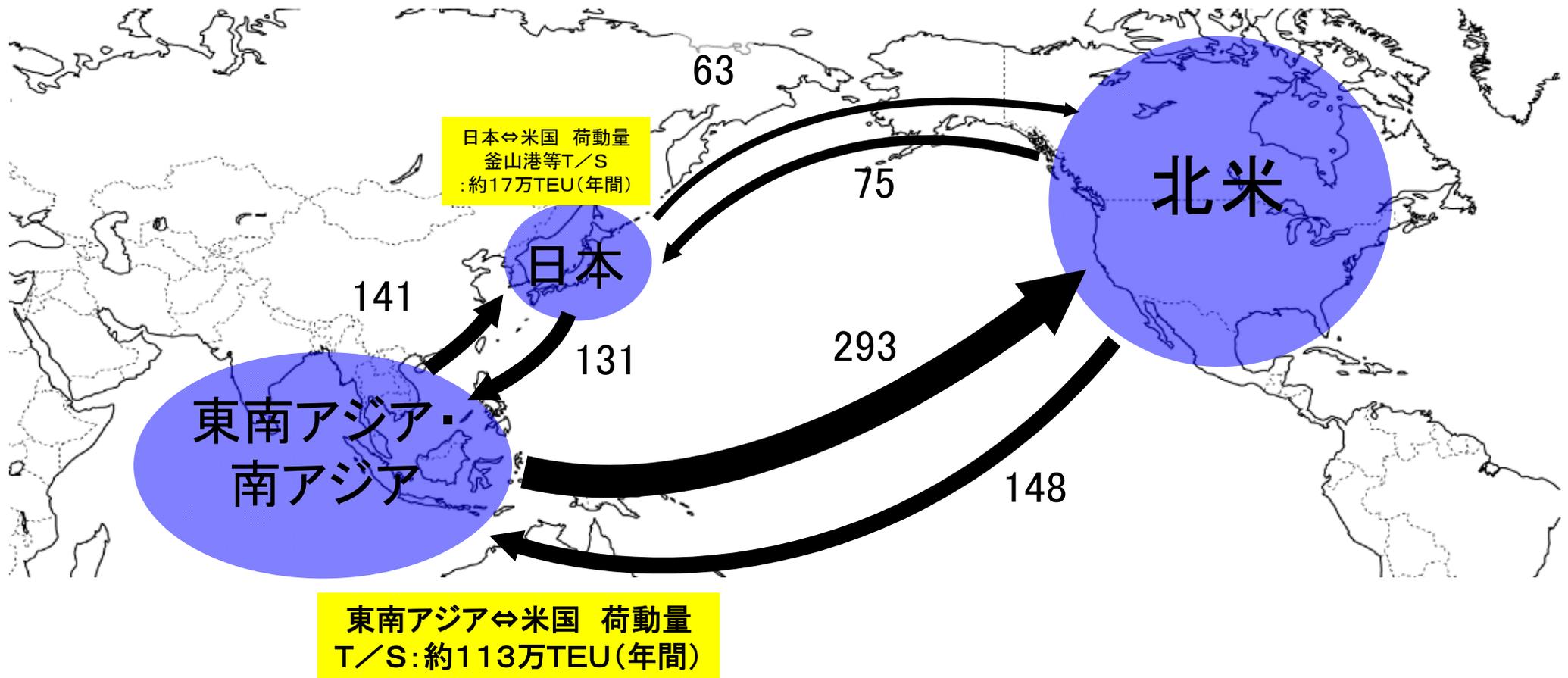
日本・アジア等～北米のコンテナ荷動量

日本・東南アジア等・北米のコンテナ荷動量は年間約852万TEU。

日本・北米間の荷動量のうち、釜山港でトランシップされている貨物は年間約17万TEUに対し、東南アジア・北米の荷動量のうちアジア域内でトランシップされている貨物は年間約113万TEU。

日本・東南アジア等と北米のコンテナ荷動量は年間約852万TEU

(単位:万TEU)



出典) 日本・東南アジア・南アジア～北米間の荷動量については「日本の海運 SHIPPING NOW」(公財)日本海事広報協会編集・発行を基に、
日本～東南アジア・南アジアについては港湾統計を基に国土交通省港湾局作成
※東南アジア:シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー
南アジア:スリランカ、バングラデシュ、パキスタン、インド 北米:米国

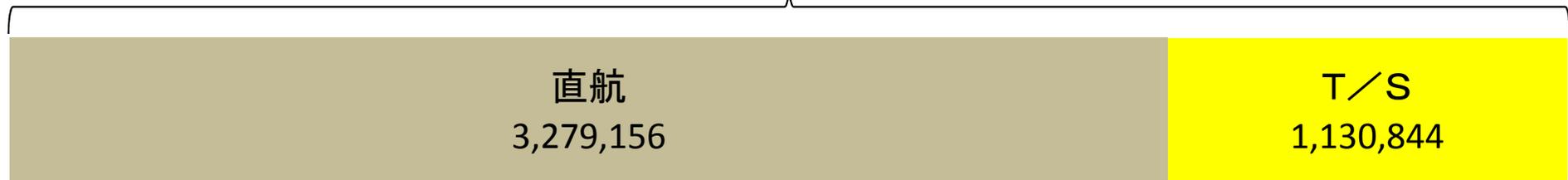
東南アジア地域等～北米間のコンテナ荷動量(トランシップ国別)

東南アジア地域等～北米間の年間コンテナ荷動量は約441万TEU存在し、このうちトランシップ貨物は約113万TEU存在。

トランシップされている国の内訳をみると、台湾(約37万TEU)、香港(約26万TEU)、中国(約25万TEU)、韓国(約9万TEU)の順に多く、日本はわずか約1.6万TEUに留まる。

東南アジア地域等～北米間のコンテナ荷動量(TEU)

合計 約441万TEU



東南アジア地域等～北米間 T/S貨物のトランシップ国別の荷動量(TEU)



合計 約113万TEU

※東南アジア地域等:シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、スリランカ、バングラデシュ、パキスタン、インド 北米:米国

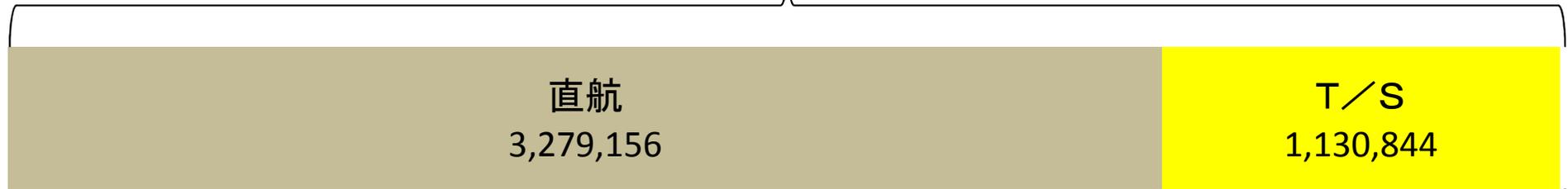
出典: Datamyne(2015)より国土交通省港湾局作成

東南アジア地域等～北米間のコンテナ荷動量(発着国別)

東南アジア地域等～北米間のトランシップ貨物は、ベトナム発着貨物(約35万TEU)が最も多く、インドネシア(約14万TEU)、フィリピン(約14万TEU)、タイ(約11万TEU)の順に続く。

東南アジア地域等～北米間のコンテナ荷動量(TEU)

合計 約441万TEU



東南アジア地域等～北米間T/S貨物の発着国別の荷動量(TEU)



合計 約113万TEU

※東南アジア地域等: シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、スリランカ、バングラデシュ、パキスタン、インド 北米: 米国

出典: Datamyne (2015) より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾政策におけるアジア地域貨物の位置づけ

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的として、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる施策を集中的に講じ、主に国内で発生・消費される貨物について成果が現れ始めているところ。

一方、アジア地域を取り巻く情勢が変化してきており、**国際基幹航路の維持・拡大をより強力に推進していくためにはアジア地域貨物の取り込みが不可欠。**

【国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速】

「集貨」 港湾運営会社に対する集貨支援

「創貨」 港湾背後の立地する物流施設の整備に対する支援

「競争力強化」

大水深コンテナターミナルの機能強化
コスト削減、利便性向上のための取組
港湾運営会社に対する国の出資

アジア地域的情勢変化

- 東南アジアにおける経済・物流活動が増大
- TPP発効による貿易の活性化
- 我が国企業の東南アジアへの進出増大
- ODA、JOINによる港湾施設の整備
- 民間企業による物流施設の整備
- アジア～北米間の海上輸送ルートの南下

海運業の情勢変化

- コンテナ船の更なる大型化、寄港地の絞り込み
- 既存のアライアンスの枠組みを超えた船社の統合、アライアンスの再編

アジアの経済成長及び我が国からの投資により増大するアジア地域貨物を取り込む必要。

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境の向上、我が国の国際競争力を強化し、雇用と所得の維持・創出を実現する。