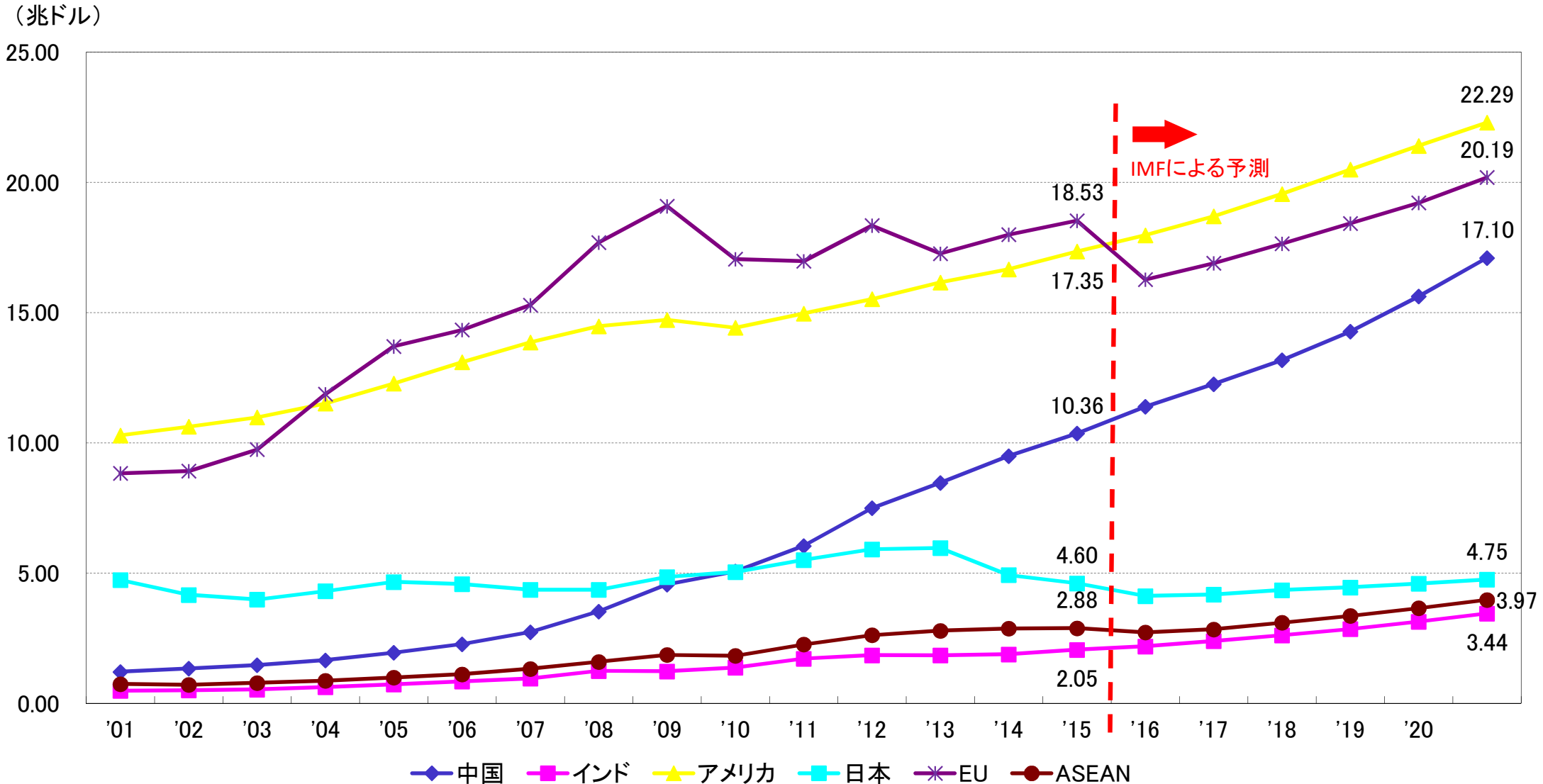


近年の港湾・海運を取り巻く状況

平成28年5月24日
国土交通省港湾局

世界各国のGDPの推移

近年、米国や中国のGDPは顕著に増加しており、将来にわたって増加すると予測。
 ASEAN諸国やインド等のアジア諸国のGDPも増加傾向にあり、日本のGDPに迫る傾向にある。

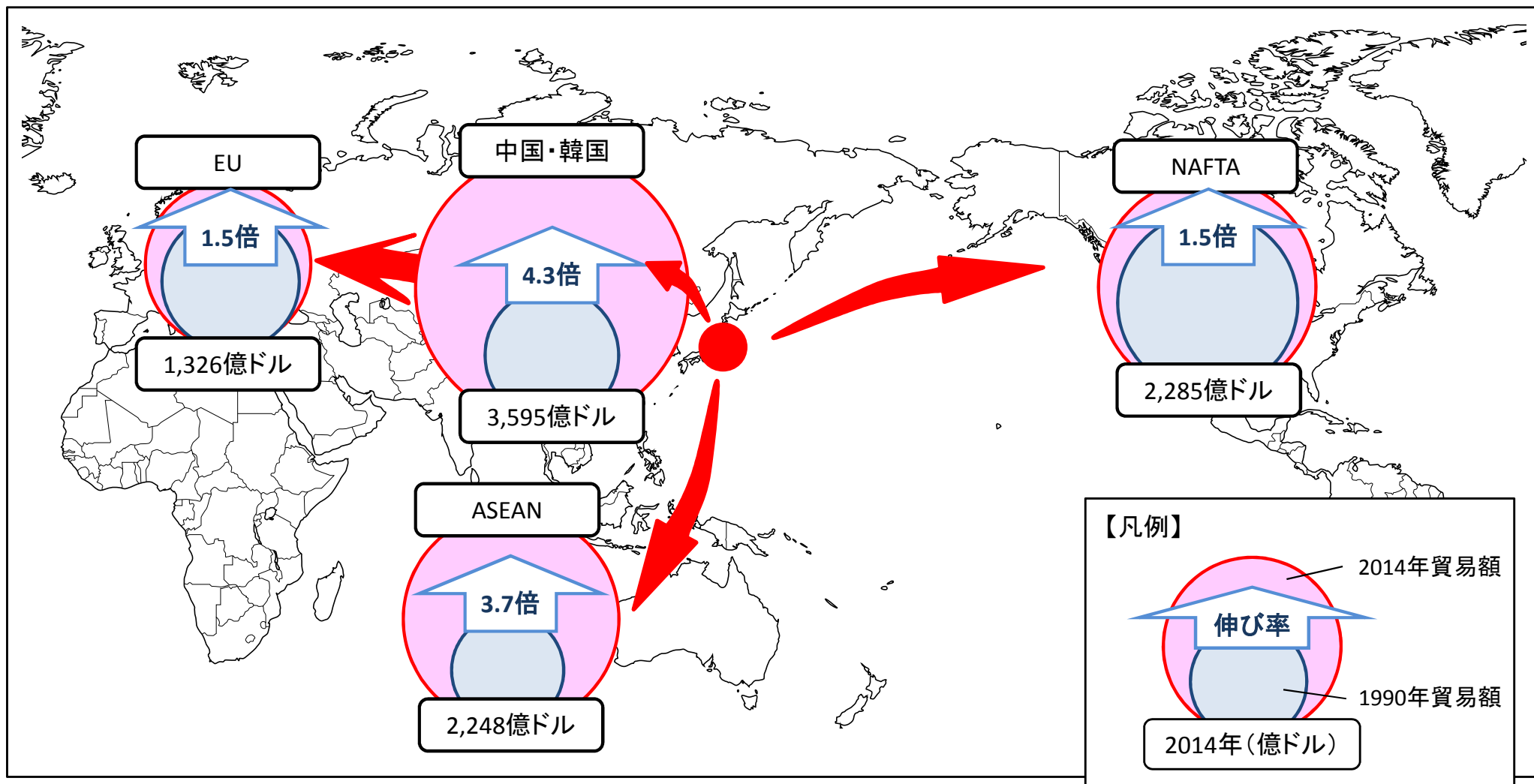


世界各地域と我が国との貿易額の推移

世界各地域において、我が国との貿易額は増大傾向にあり、特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きい。

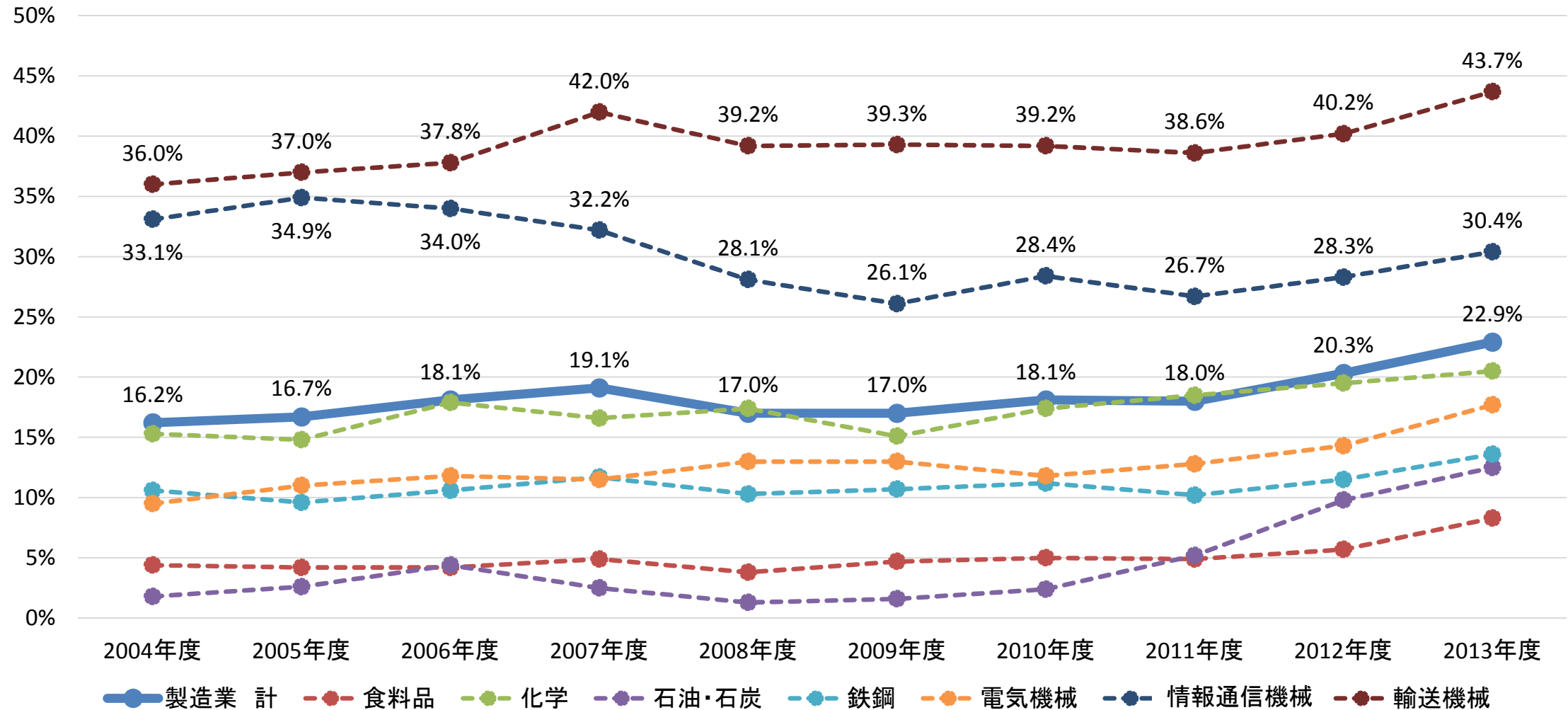
我が国とアジア諸国との貿易額は、北米やヨーロッパ地域を上回る規模に成長。

〈各地域と日本との貿易額〉（1990年⇒2014年）



我が国製造業の海外生産比率の推移

我が国製造業の海外生産比率(売上高ベース)は、近年、**やや増加傾向**にある。
製造業の中でも、特に**輸送機械**や**情報通信機械**の海外生産比率が高い。



注) 海外生産比率 = 現地法人(製造業)売上高 / (現地法人(製造業)売上高 + 本社企業(製造業)売上高) × 100

出典: 第44回 海外事業活動基本調査(2014年7月調査)より国土交通省港湾局作成

日本企業の生産拠点国内回帰の動向（自動車産業の事例）

大手自動車メーカー等の海外から国内へ生産拠点を移す動きが見られる。
 TPPの効果による自動車部品の輸出拡大とともに、国内回帰による国内工場からの完成自動車の輸出拡大が見込まれる。

自動車メーカーの国内生産と輸出拡大の動き

企業名	車種	海外工場		国内工場	輸出先	時期
			台数 (台/年)			
トヨタ	カムリ	アメリカ工場	10万	堤工場 (愛知県豊田市)	アメリカ	2017年
	レクサスRX	カナダ工場	1万	宮田工場 (福岡県宮若市)	アメリカ	2016年 11月
日産	ローグ (エクストレイル)	—	10万※	日産自動車九州 (福岡県苅田町)	アメリカ	2016年 春
ホンダ	フィット	メキシコ工場	3万	寄居工場 (埼玉県寄居町)	アメリカ 欧州	2016年 度中
スズキ	スイフト	ハンガリー工場	—	相良工場 (静岡県牧之原市)	欧州	2016年 後半
三菱	アウトランダー	アメリカ工場	7万	岡崎工場 (愛知県岡崎市)	アメリカ	2015年 12月



海外生産から切り替えられる国内工場

※アメリカ向けローグ(エクストレイル)の増産分を、国内工場(日産自動車九州)に振り替える台数

その他産業の国内回帰の動向事例

中国の人件費の高騰などを背景として、海外で生産された商品を日本に逆輸入すると割高になるケースが増えており、**海外の生産拠点を国内に戻す動き**が見られる。

企業の国内回帰の進行は、雇用創出や地方創生の追い風となっている。

企業名	対象品目	動 向
パナソニック	家電製品 (40機種)	中国を含め海外工場で生産し日本で販売する家電製品(エアコン、洗濯機、電子レンジなど約40機種)を、2015年春以降、国内生産に順次切り替える。
シャープ	空気清浄器 冷蔵庫 等	家庭向け空気清浄機や冷蔵庫の中国での生産の一部を <u>大阪府八尾工場</u> に移転するため、2014年12月から空気清浄機などの試験生産を開始。
キャノン	—	今後3年以内をめどに、国内での生産比率を生産額ベースで現行の40%程度から60%割程度に引き上げる方針。
ダイキン工業	家庭用 エアコン	家庭用エアコンの一部生産を中国から <u>滋賀県草津工場</u> に移管。
TDK	スマート フォン 自動車部品	中国で生産しているスマートフォンや自動車向け電子部品について、約30%程度を段階的に国内生産に切り替える。 <u>秋田県</u> や <u>山梨県</u> にある既存工場の遊休施設を活用。
ホンダ	原付バイク	ベトナム工場で生産し、国内販売する原付バイクの一部について、2015年中に <u>熊本大津工場</u> での生産に移管。

政府の取組方針

政府においては、アジアをはじめとする成長市場の需要を取り込むため、**TPP等の経済連携の強化を推進**している。

日本再興戦略(平成27年6月30日閣議決定)

○アジアをはじめとする成長市場への挑戦

我が国経済の成長を持続的なものとするには、成長する海外市場の需要を取り込んでいくことが不可欠である。特に、覚ましい成長を続けるアジア市場における成否は、世界市場における成功の鍵を握ると言っても過言でない。同時に、海外にモノやサービスを輸出するだけでなく、質の高い投資等を行うことにより、相手国とWin-Winの関係を構築していくことが重要である。グローバル化の進展により各国が経済的結びつきを強める中、モノ、カネ、技術等の国境を越えた移動を促進する経済連携協定は重要性を増している。

このためTPP交渉の早期妥結に引き続き取り組むとともに、日EU・EPAをはじめ、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)、日中韓FTAなどの経済連携交渉を戦略的かつスピード感を持って推進していく。

産業競争力に関する実行計画2016年版(平成28年2月5日閣議決定)

○国際展開戦略関連

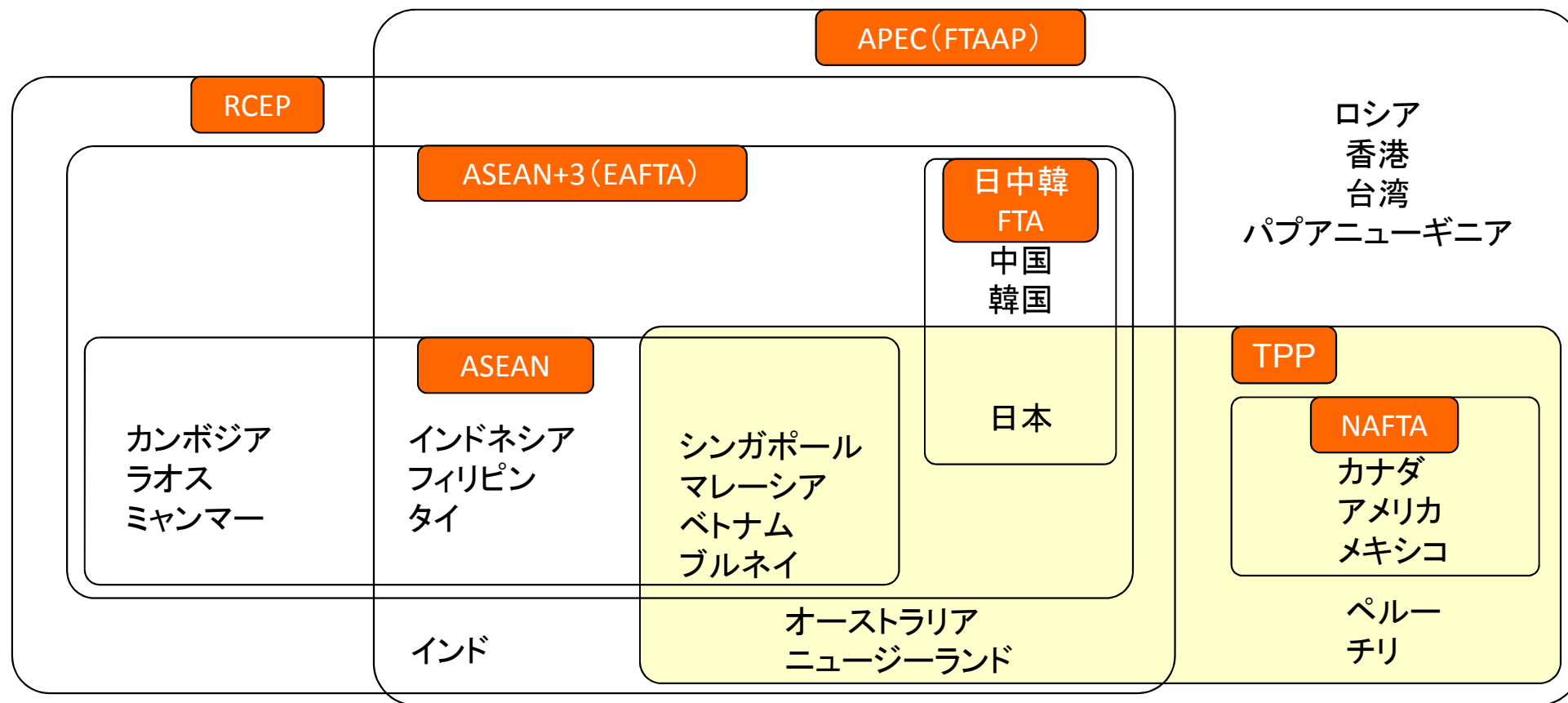
TPPにより創出される、世界のGDPの約4割というかつてない規模の経済圏に、地方の中堅・中小企業が打って出ることを全力で後押しするとともに、**我が国を貿易・投資の国際中核拠点とするための政策を着実に実行し、さらに、これらの施策の具体化を進める。**TPPによりいくつかの国々に対する政府調達市場へのアクセスが改善することが期待されることも踏まえ、相手国の状況や、事業の性格に応じたリスクマネーの供給拡大等を進め、世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込む。

また、他の経済連携交渉を加速させ、更に大きな経済圏を構築していく上で我が国が中核的役割を果たし、世界のハブとなることを目指す。

さらに、コンテンツを核として食・日本産酒類、観光、製造などの周辺産業と連携させ、効果的に海外で稼ぐクールジャパン戦略を推進する。

環太平洋地域における各経済連携の概要

世界各地域において、経済連携に関する協議が進められており、TPPについては2015年10月に大筋合意。
TPPは、世界のGDPの約4割をカバーする経済連携であり、人口約8億人の巨大市場が創出されることとなる。



経済連携	GDP(億\$)	世界シェア	人口(億人)	世界シェア
TPP	280,626	36.3%	8.1	11.4%
NAFTA	204,991	26.5%	4.8	6.7%
APEC	461,356	59.7%	41.2	57.8%
日中韓FTA	163,667	21.2%	15.4	21.6%

経済連携	GDP(億\$)	世界シェア	人口(億人)	世界シェア
ASEAN	25,205	3.3%	16.6	23.4%
ASEAN+3	188,872	24.4%	32.1	45.0%
RCEP	225,879	29.2%	34.9	49.0%

総合的なTPP関連政策大綱

- 世界のGDPの約4割(3,100兆円)という、かつてない規模の経済圏をカバーした経済連携。人口8億人という巨大市場が創出される。TPPはアベノミクスの「成長戦略の切り札」となるもの。
- 本政策大綱は、TPPの効果を真に我が国の経済再生、地方創生に直結させるために必要な政策、及びTPPの影響に関する国民の不安を払拭する政策の目標を明らかにするもの。
- 本大綱に掲げた主要施策については、既存施策を含め不断の点検・見直しを行う。また、農林水産業の成長産業化を一層進めるために必要な戦略、さらに、我が国産業の海外展開・事業拡大や生産性向上を一層進めるために必要となる政策については、28年秋を目途に政策の具体的内容を詰める。
- 本大綱と併せ、TPPについて国民に対する正確かつ丁寧な説明・情報発信に努め、TPPの影響に関する国民の不安・懸念を払拭することに万全を期す。

新輸出大国

<TPPの活用促進>

1 丁寧な情報提供及び相談体制の整備

- TPPの普及、啓発
- 中堅・中小企業等のための相談窓口の整備

2 新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援

- 中堅・中小企業等の新市場開拓のための総合的支援体制の抜本的強化(「新輸出大国」コンソーシアム)
- コンテンツ、サービス、技術等の輸出促進
- 農林水産物・食品輸出の戦略的推進
- インフラシステムの輸出促進
- 海外展開先のビジネス環境整備

グローバル・ハブ(貿易・投資の国際中核拠点)

<TPPを通じた「強い経済」の実現>

1 TPPによる貿易・投資の拡大を国内の経済再生に直結させる方策

- イノベーション、企業間・産業間連携による生産性向上促進
- 対内投資活性化の促進

2 地域の「稼ぐ力」強化

- 地域の関する情報発信
- 地域リソースの結集・ブランド化

<食の安全、知的財産>

- 輸入食品監視指導体制強化、原料原産地表示
- 特許、商標、著作権関係について必要な措置
- 著作物等の利用円滑化等

農政新時代

<農林水産業>

1 攻めの農林水産業への転換(体質強化対策)

- 次世代を担う経営感覚に優れた担い手の育成
- 国際競争力のある産地イノベーションの促進
- 畜産・酪農収益力強化総合プロジェクトの推進
- 高品質な我が国農林水産物の輸出等需要フロンティアの開拓
- 合板・製材の国際競争力の強化
- 持続可能な収益性の高い操業体制への転換
- 消費者との連携強化、規制改革・税制改正

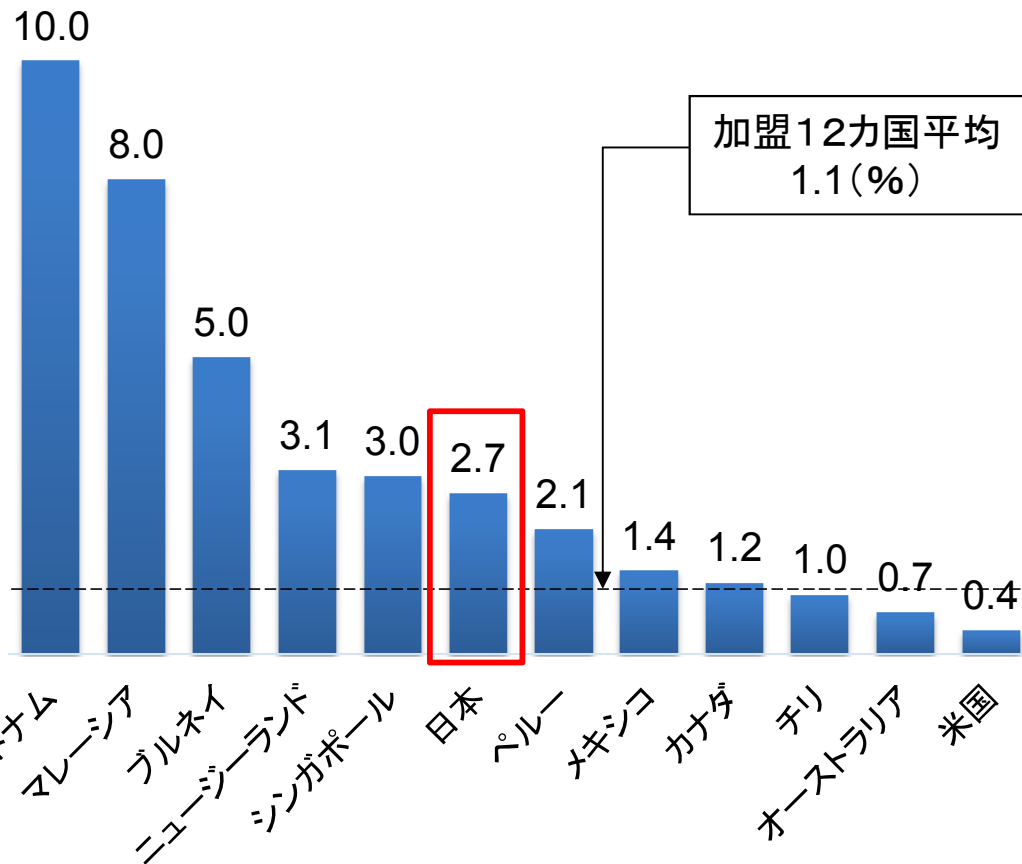
2 経営安定・安定供給のための備え(重要5品目関連)

- 米(政府備蓄米の運営見直し)
- 麦(経営所得安定対策の着実な実施)
- 牛肉・豚肉、乳製品(畜産・酪農の経営安定充実)
- 甘味資源作物(加糖調製品を調整金の対象)

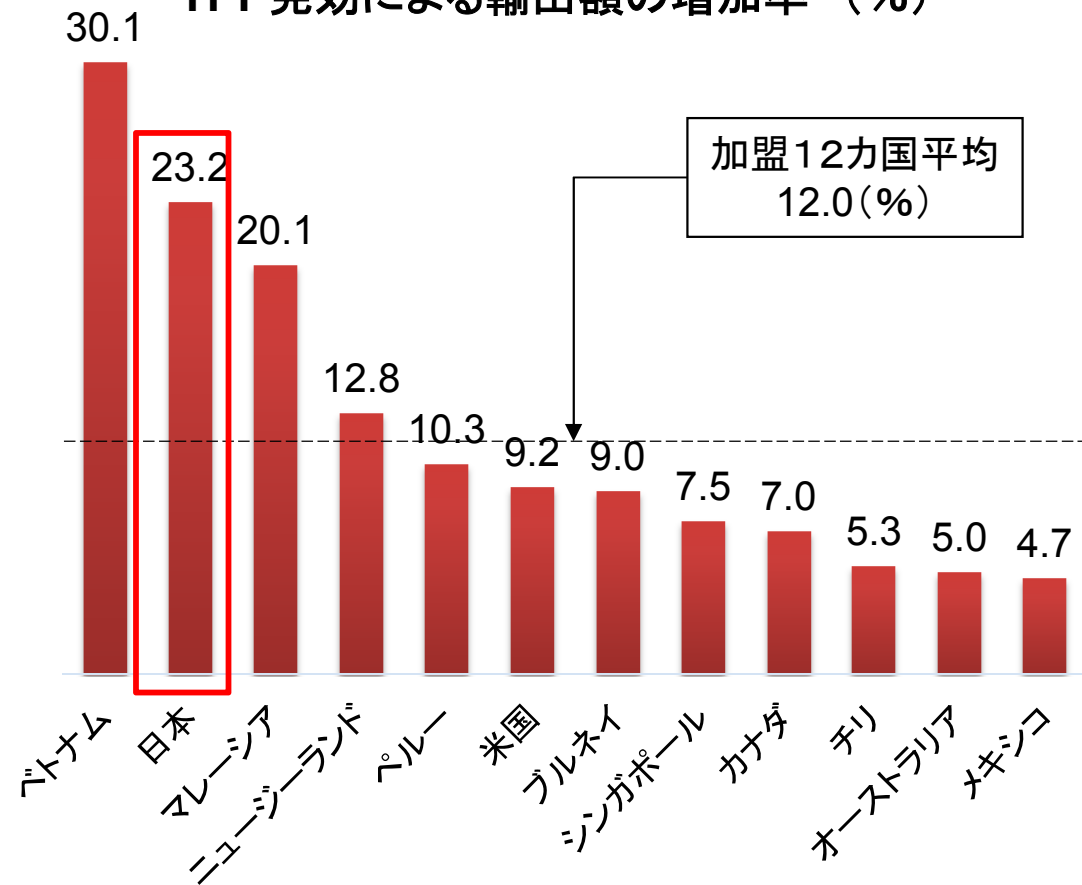
経済連携協定(TPP)によるGDP・輸出額の見込み

世界銀行の試算によれば、**TPP発効により我が国のGDPは対2014年比2.7%の増加、輸出額は同年比23.2%の増加**(いずれも2030年時点)と見込まれており、今後、輸出量の増加が見込まれる。
また、第22回経済財政諮問会議(平成27年12月27日開催)にて示された政府試算によれば、**我が国GDPはTPP発効前に比べて2.59%増加**すると見込まれている。

TPP発効によるGDPの増加率※(%)



TPP発効による輸出額の増加率※(%)



※TPP発効によるGDP及び輸出額の増加率は、世界銀行試算をもとに国土交通省港湾局作成

出典:日本経済新聞(平成28年1月8日朝刊)を基に国土交通省港湾局作成

農産品輸出に関する政府の取組方針

政府は、**農林水産品・食品の輸出額**を4,500億円(2012年)から**1兆円(2020年)**に**倍増**させることとしている。

政府の取組

○「日本再興戦略」改訂2015 (H27.6.30閣議決定)

『2020年の農林水産物・食品の輸出額1兆円目標を前倒して実現することを目指す。』

○農林水産業・地域の活力創造プラン (H26.6.24改訂 農林水産業・地域の活力創造本部決定)

『2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円に倍増させ、その実績を基に、新たに2030年に5兆円の実現を目指す目標を掲げ、具体策を検討』

輸出戦略実行委員会等

農林水産物等輸出促進全国協議会

農林水産物・食品の輸出促進のため、平成17年4月に設立(会長:茂木 キッコーマン(株)名誉会長)。

農林水産団体、食品・流通関係団体、外食・観光関係団体、経済団体、47都道府県知事、関係省庁等により構成。

輸出戦略実行委員会

全国協議会の下に平成26年6月に設置。全国協議会に参加する事業者団体及び関係府省等により構成。

物流部会

農林水産物・食品の高品質で効率的な物流の促進等について検討を実施するため、実行委員会の下に平成26年6月に設置。学識経験者、JETRO、経団連、物流連、全農、物流事業者、農林水産物・食品関連事業者により構成。

農林水産物等輸出促進全国協議会

輸出戦略実行委員会

地方ブロック意見交換会

品目部会

- ・水産部会
- ・コメ・コメ加工品部会
- ・花き部会
- ・青果物部会
- ・牛肉部会
- ・茶部会
- ・林産物部会

テーマ別部会

- ・物流部会
- ・輸出環境課題部会
- ・FSMA部会
- ・ハラール部会
- ・卸売市場部会

国別・品目別輸出戦略

約4,500億円	中間目標 7,000億円	1兆円
水産物 1,700億円	水産物 2,600億円	水産物 3,500億円
加工食品 1,300億円	加工食品 2,300億円	加工食品 5,000億円
コメ・コメ加工品 130億円	コメ・コメ加工品 280億円	コメ・コメ加工品 600億円
林産物 120億円	林産物 190億円	林産物 250億円
花き 80億円	花き 135億円	花き 150億円
青果物 80億円	青果物 170億円	青果物 250億円
牛肉 50億円	牛肉 113億円	牛肉 250億円
茶 50億円	茶 100億円	茶 150億円

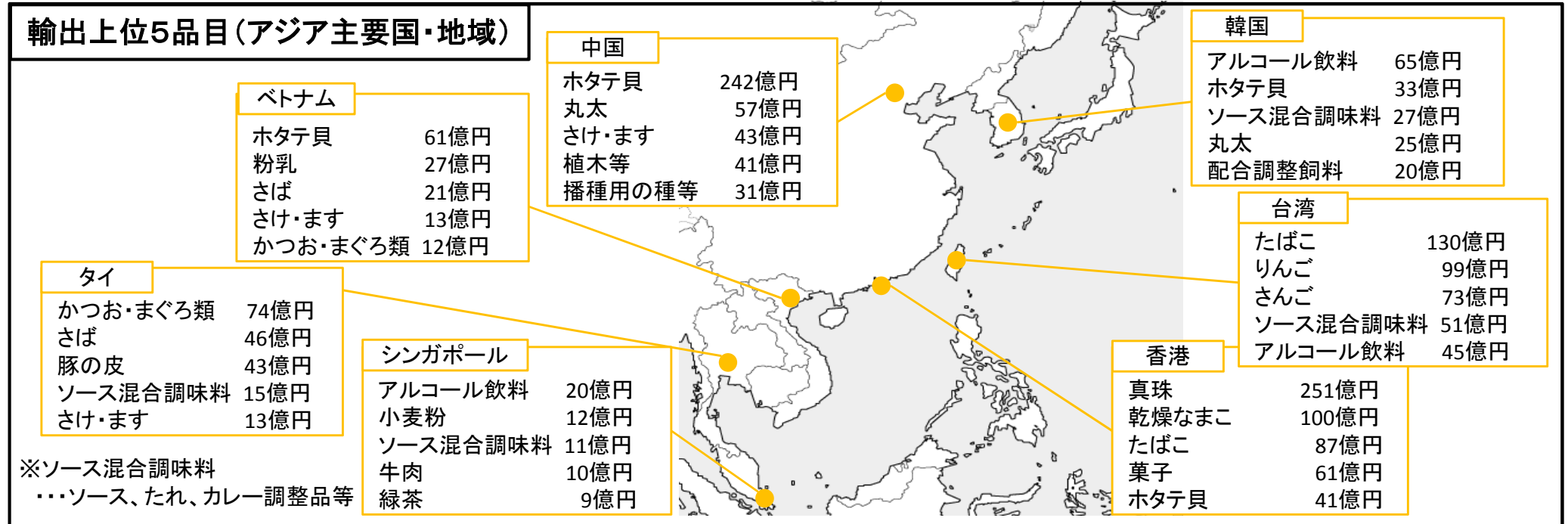
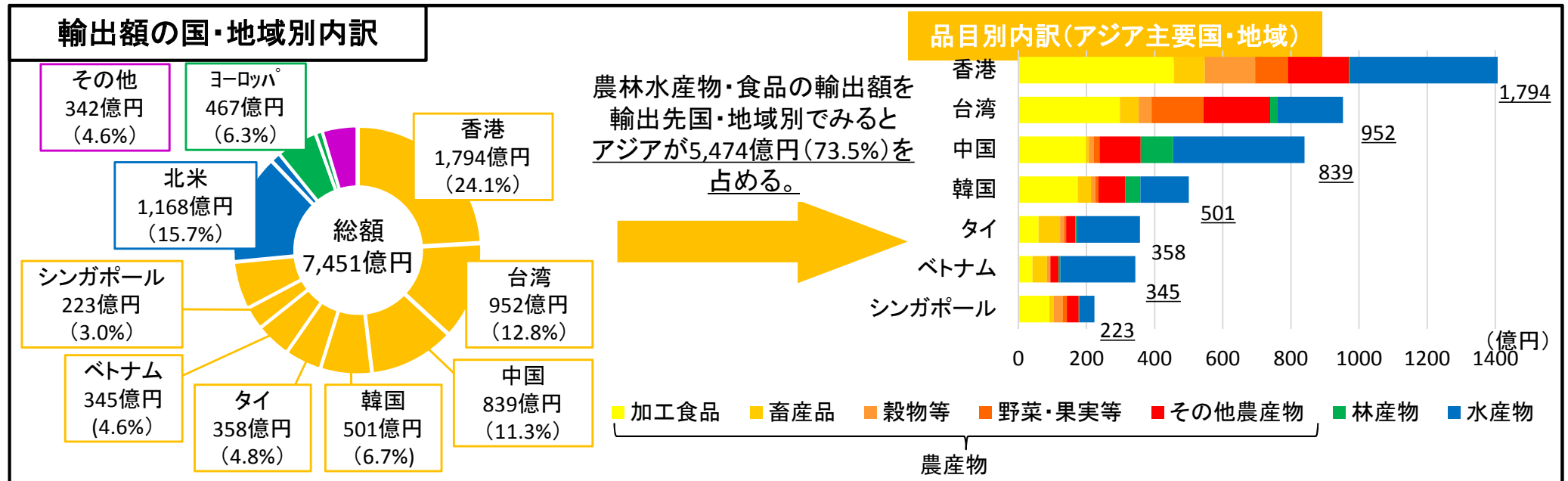
ブランディング、迅速な衛生証明書の発給体制の整備など
 「食文化・食産業」の海外展開に伴う日本からの原料調達増加など
 現地での精米や外食への販売、コメ加工品(日本酒等)の重点化など
 日本式構法住宅普及を通じた日本産木材の輸出など
 産地間連携による供給体制整備、ジャパン・ブランドの育成など
 新規市場の戦略的な開拓、年間を通じた供給の確立など
 欧米での重点プロモーション、多様な部位の販売促進など
 日本食・食文化の発信と合わせた売り込み、健康性のPRなど

EU、ロシア、東南アジア、アフリカなど
 EU、ロシア、東南アジア、中国、中東、ブラジル、インドなど
 台湾、豪州、EU、ロシアなど
 中国、韓国など
 EU、ロシア、シンガポール、カナダなど
 EU、ロシア、東南アジア、中東など
 EU、米国、香港、シンガポール、タイ、カナダ、UAEなど
 EU、ロシア、米国など

【2012年】 【2016年】 【2020年】

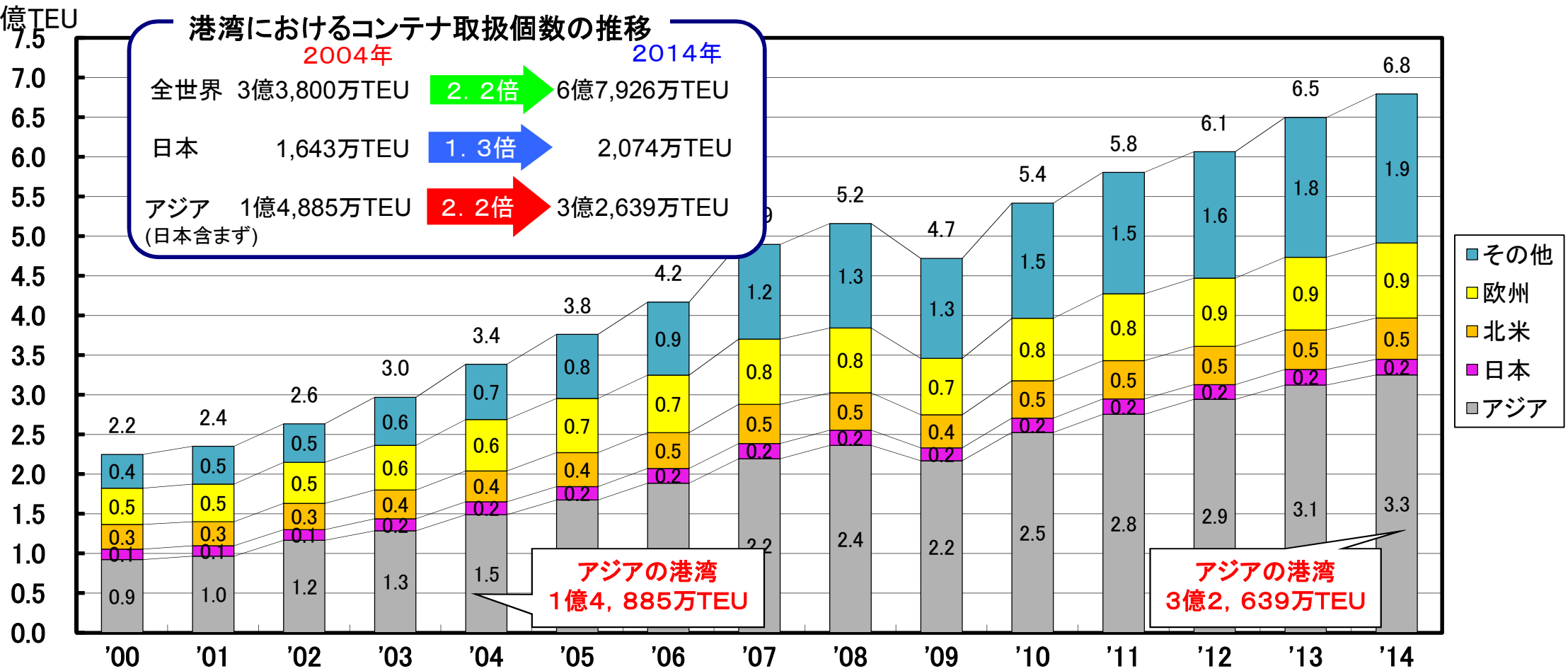
農林水産物・食品の輸出実績(平成27年)

日本からの農林水産物・食品の輸出額は、**アジア地域が7割以上**を占めている。



世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

2004年から2014年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は2.2倍に増加。
 日本は1.3倍であるが、この間の日本の経済成長の伸び(1.1倍)を大きく上回っている。



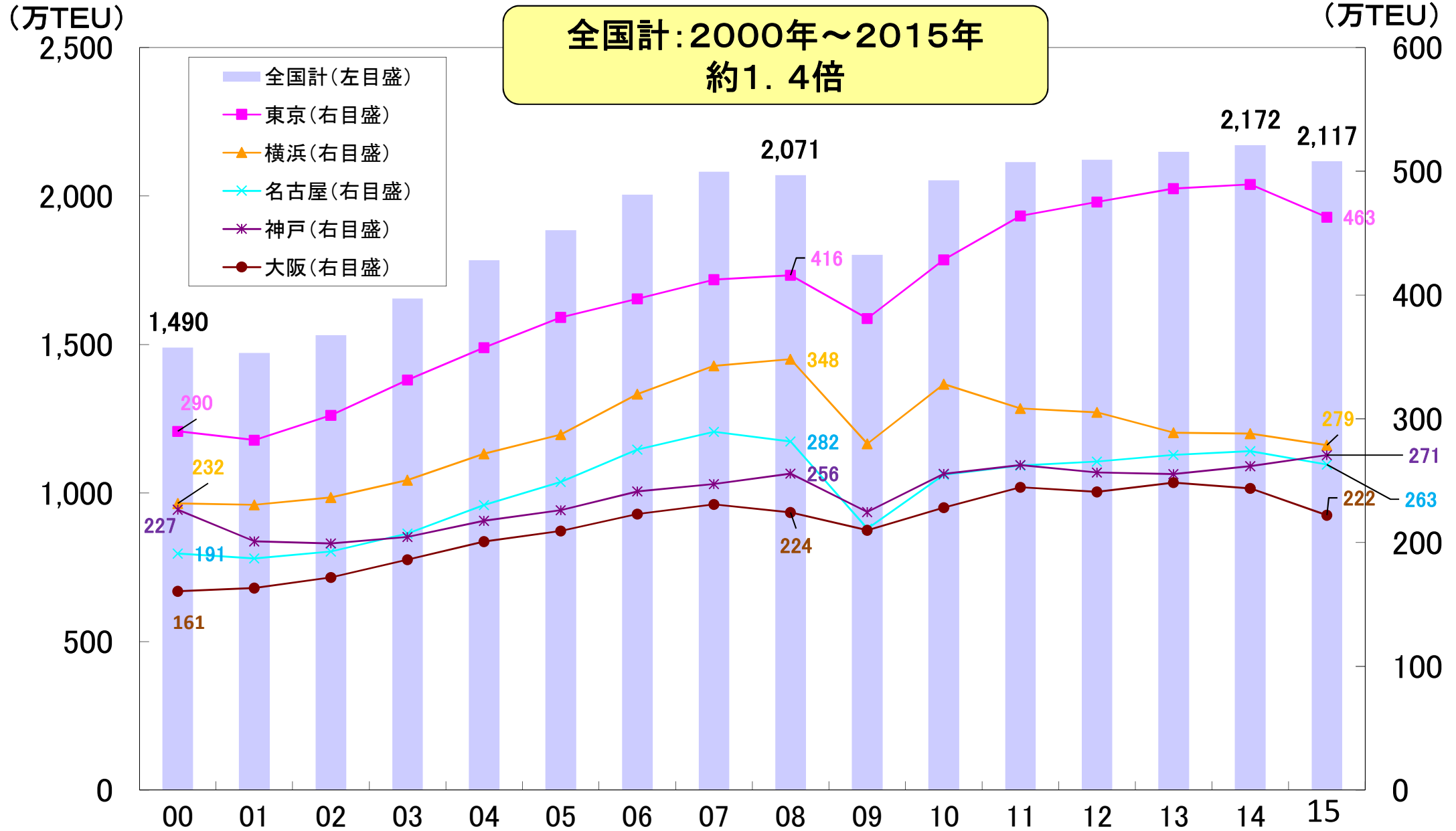
- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

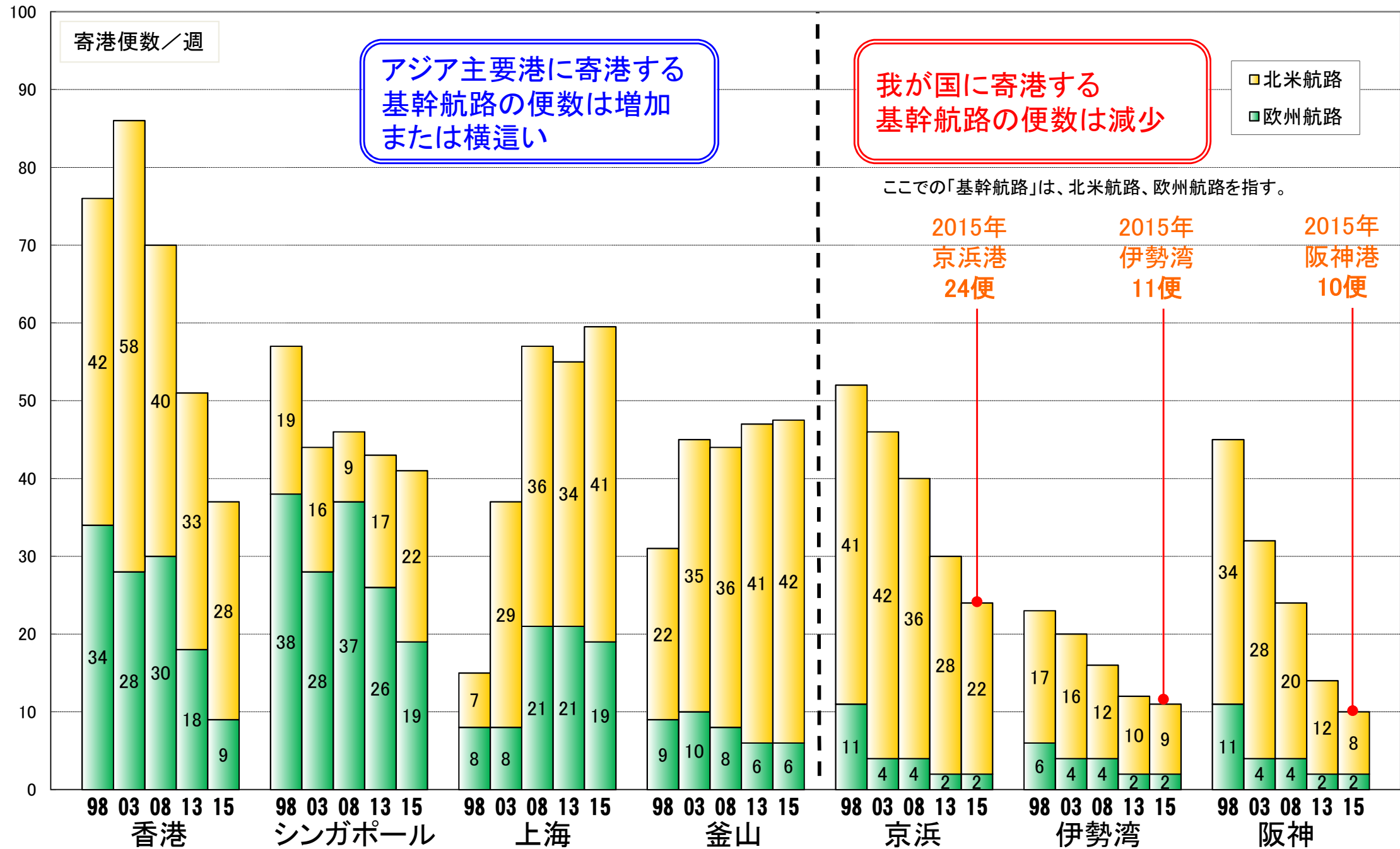
出典: 1990~99年はContainerisation International Yearbook、CI-onlineより国土交通省港湾局作成
 2000~13年はTHE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)
 より国土交通省港湾局作成

注) 外内貿易を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿易計)は、1,655万TEU(2003年)から2,178万TEU(2014年)に、10年間で1.3倍に増加している。(港湾統計より)

国内各港の外内貿コンテナ取扱個数の推移



我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



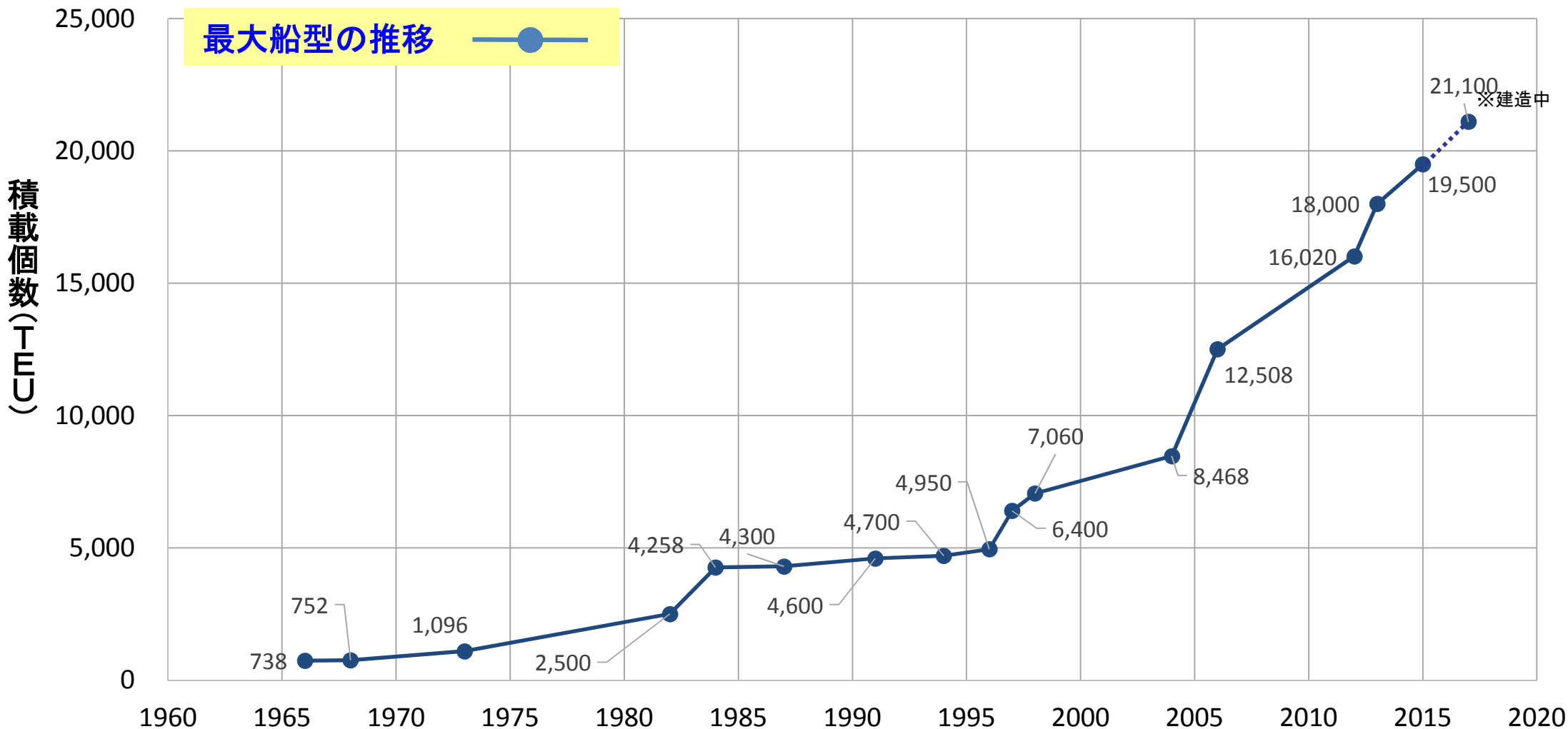
資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

※寄港便数は当該年の11月の値

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化。

現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、1万9千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万5千個積み。



注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

20,000TEU級コンテナ船は2015年に67隻発注され、MOLが2017年に欧州ーアジア航路への就航を予定しているなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

大型化が進むコンテナ船

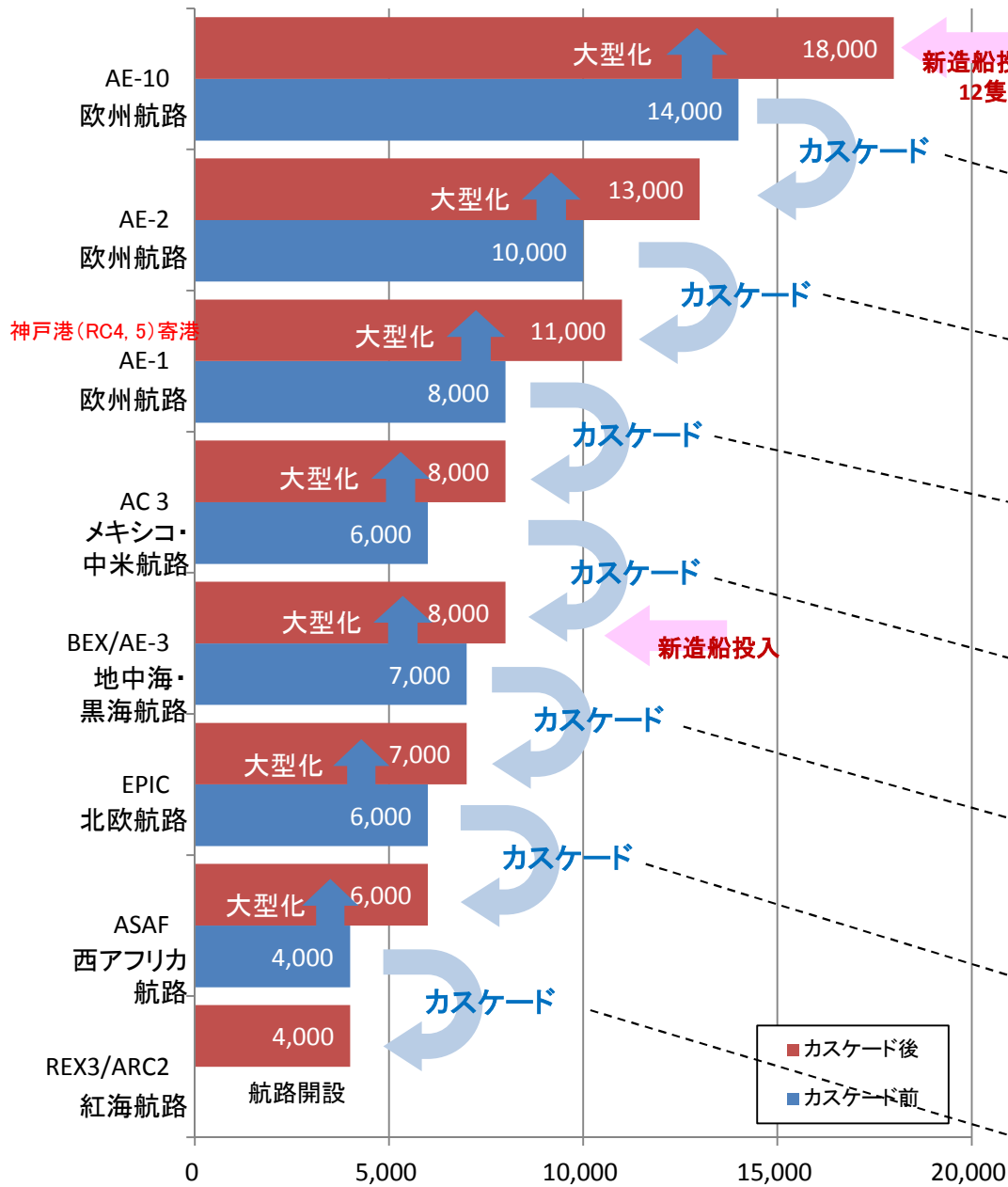
岸壁水深	船型(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	全長(m)	幅(m)	積載列数			
12m	2,553	200	32	12	MOL SPARKLE		東南アジア航路に投入 (MOL)
14m	3,398	223	32.2	12	Hanjin Constantza		パナマ運河を通航できるコンテナ船 (Hanjin) 【北米東岸航路 JPX】
16m	10,100	337	48	19	MOL BRILLIANCE		邦船社が日本に寄港させる最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
17m	13,870	366	51	20	MILLAU BRIDGE		川崎汽船が2015年3月に投入 【欧州航路 NE2】
18m	14,770	398	56	23	EDITH MAERSK		日本に寄港する最大のコンテナ船 (2015年9月より神戸、名古屋、横浜へ寄港) 【欧州航路 AE-1】
	19,100	400	59	23	CSCL Globe		CSCLは現代重工業と契約していた18,400TEUクラスのコンテナ船の建造契約を19,100TEUクラスへと変更 【FAL8】

※1:各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる

※2:岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

外貿コンテナ航路におけるカスケード現象の状況

カスケード現象による各航路の船型(平均)の変化(TEU積み)



船名	積載量 (TEU)	船長 (m)	船幅 (m)	GT (トン)
MAJESTIC MAERSK	18000	399	58	195,000
MAERSK ELBA	13000	366	48	142,000
MAERSK EDMONTON	13000	366	58	142,000
MAERSK SALALAH	8400	334	43	92,000
MAERSK KINLOSS	6200	300	40	75,000
CMA CGM MUSSET	6600	300	40	73,000
CMA CGM CHOPIN	5800	277	40	66,000
CMA CGM LAPIS	4300	260	32	40,000

大 ↑ コンテナ船の規模 ↓ 小

出典：国際輸送ハンドブック2008-2015をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。
コンテナ船の写真は“Marine Traffic.com”から入手。

海運・港湾を取り巻く情勢(アライアンスの再編)

2015年末以降、アライアンスの枠を超えた船社の再編の発表が相次ぎ、2016年5月には、新たなアライアンスとして「OCEAN ALLIANCE」の結成が発表、同年5月には邦船3社を含む6社からなる「ザ・アライアンス」の結成について基本合意が発表された。これにより、2017年4月以降は、2Mを含めた3大アライアンスに再編される見通し。

2Mアライアンス

(船腹シェア28%)

マースクとMSCは、2014年9月に米連邦海事委員会「FMC」に2Mアライアンスの承認を申請。同年10月に承認。アジア—欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路で約30%のシェアを占める。

(2015年1月よりサービス開始)

2M Network

Maersk Line (マースク; デンマーク)

Mediterranean Shipping Company SA (MSC; スイス)

G6アライアンス

(船腹シェア17%)

Hapag-Lloyd、OOCL、NYKからなる「グランドアライアンス(GA)」とAPL、Hyundai、MOLからなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジア—欧州航路におけるアライアンス。

(2012年3月よりサービス開始)。

G6 Alliance

Hapag-Lloyd (独)	APL (米)
Hyundai (韓国)	NYK (日本)
OOCL (香港)	MOL (日本)

CKYHE

(船腹シェア16%)

COSCON、Hanjin、Yang Ming、K-LineからなるCKYHグリーンアライアンスにEvergreenが加入した、アジアと北欧州、地中海におけるアライアンス。

(2014年4月よりサービス開始)

CKYHE

Hanjin (韓国)	COSCON (中国)
K-Line (日本)	Yang Ming (台湾)
Evergreen (台湾)	

OCEAN THREE

(船腹シェア15%)

CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC)が結成した、アジアと北欧州、地中海、北米西岸、北米東岸間におけるアライアンス。

(2015年1月よりサービス開始)

OCEAN THREE

CMA CGM (CMA-CGM; フランス)
China Shipping Container Lines (CSCL; 中国)
United Arab Shipping Co. (UASC; UAE)

存続

CMA-CGMによる
APLの買収

再編

CSCLとCOSCON
の経営統合

2Mアライアンス

(船腹シェア28%)

世界トップのシェアを誇るMaersk Lineと第2位のMSCからなるアライアンス。2017年以降も、引き続き、**世界最大のシェアを有するアライアンス**として存続予定。

Maersk Line (マースク; デンマーク)

Mediterranean Shipping Company SA (MSC; スイス)

OCEAN ALLIANCE

(船腹シェア26%)

2015年末からのCMA CGMによるAPL買収やCOSCONとCSCNの経営統合を引き金として、2016年4月に発表された、CMA CGM、COSCON、Evergreen、OOCLの4社による新アライアンス。実現した場合は、**2Mに匹敵する大規模なアライアンスが実現**。

(2017年4月よりサービス開始予定)

CMA CGM (仏)	COSCON (中国)
OOCL (香港)	Evergreen (台湾)

ザ・アライアンス

(船腹シェア17%)

OCEAN ALLIANCE結成後、再編動向が未定となっていた船社のうち、邦船3社を含む6社からなる新たなアライアンスとして、2016年5月に基本合意。2M、OCEANに次ぐ**第3のアライアンス**となる見込み。

(2017年4月よりサービス開始予定)

Hanjin (韓国)	Hapag-Lloyd (独)
MOL (日本)	Yang Ming (台湾)
NYK (日本)	K-Line (日本)

未定

加盟
交渉中

Hyundai (韓国)
2016年6月中にも経営正常化の目途を付けた上で加盟か。

統合か?

United Arab Shipping Co. (UASC; UAE)

2016年4月に、両社が統合交渉に入ったことを発表。

アライアンス再編による船腹シェアの変化

現状のアライアンスごとの船腹シェア

アライアンス／船社名	船腹量 (TEU)	シェア
2M Network	5,687,106	27.8%
APM-Maersk	3,015,279	
Mediterranean Shg Co	2,671,827	
G6 Alliance	3,465,008	16.9%
Hapag-Lloyd	920,559	
OOCL	578,398	
NYK Line	479,489	
APL	531,696	
Hyundai M.M.	393,665	
MOL	561,201	
OCEAN THREE	3,061,810	15.0%
CMA CGM Group	1,799,839	
CSCL	712,847	
UASC	549,124	
CKYH (E)	2,363,995	16.1%
COSCO Container L.	854,160	
Hanjin Shipping	615,162	
Yang Ming Marine Transport Corp.	514,400	
K Line	380,273	
Evergreen Line	927,428	

2017年以降のアライアンスごとの船腹シェア(予定)

アライアンス／船社名	船腹量 (TEU)	シェア
2M Network	5,687,106	27.8%
APM-Maersk	3,015,279	
Mediterranean Shg Co	2,671,827	
OCEAN ALLIANCE	5,404,368	26.4%
CMA CGM Group (APLを含む)	2,331,535	
COSCO (CSCLを含む)	1,567,007	
Evergreen	927,428	
OOCL	578,398	
ザ・アライアンス	3,471,084	17.0%
Hapag-Lloyd	920,559	
Hanjin Shipping	615,162	
MOL	561,201	
Yang Ming Marine Transport Corp.	514,400	
NYK Line	479,489	
K Line	380,273	
Others		
UASC	549,124	
Hyundai M.M.	393,665	
Others	4,305,925	
Total	20,459,268	

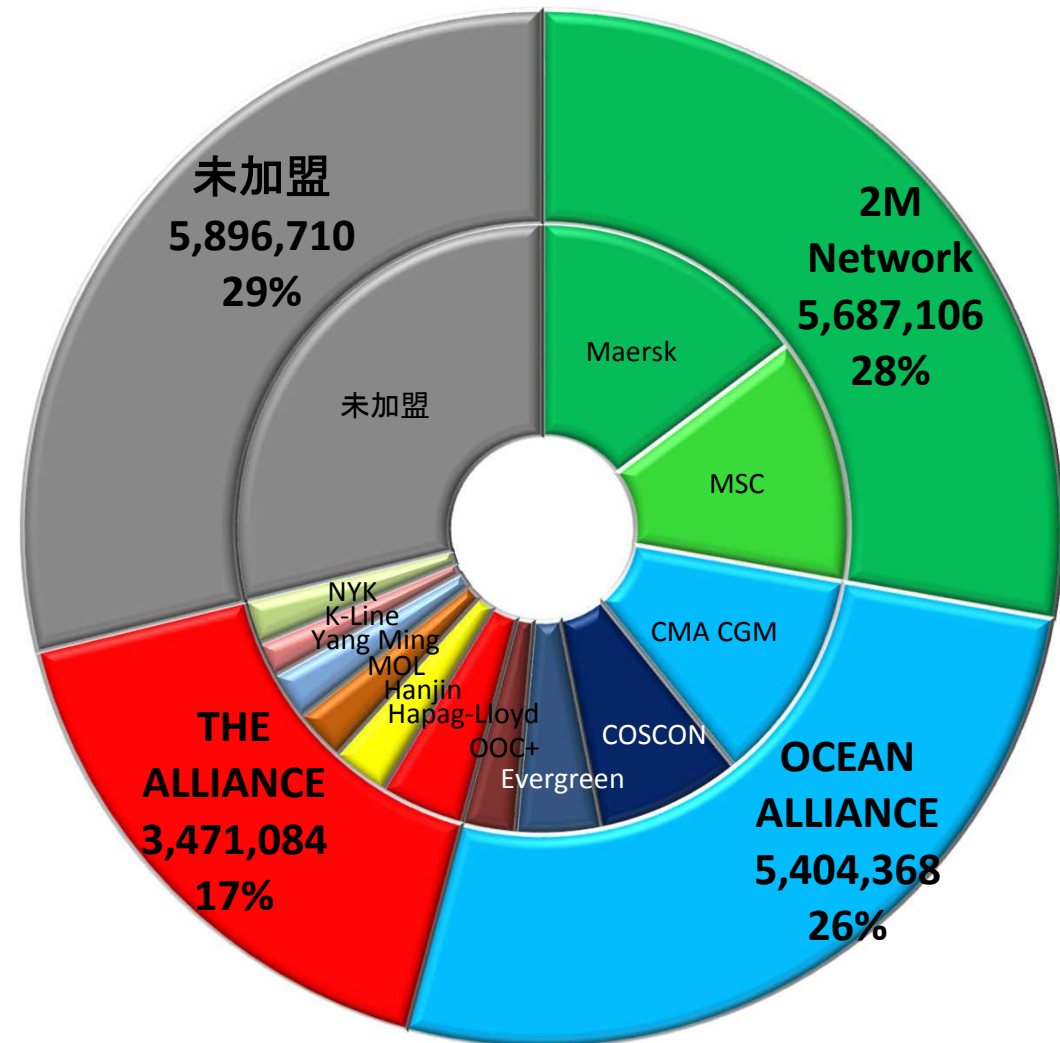
買収

経営統合

統合交渉

再編後のアライアンスごとの船腹シェア(予定)

アライアンス	船腹(TEU)	シェア
2M Network	5,687,106	27.8%
AP Moller Maersk Group【APMM】(デンマーク)	3,015,279	14.7%
Mediterranean Shipping Company【MSC】(スイス)	2,671,827	13.1%
OCEAN ALLIANCE	5,404,368	26.4%
CMA-CGM(フランス)	2,331,535	11.4%
China Ocean Shipping Company【COSCO】(中国)	1,567,007	7.7%
Evergreen(台湾)	927,428	4.5%
Orient Overseas Container Line【OOCL】(中国)	578,398	2.8%
THE ALLIANCE	3,471,084	17.0%
Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	920,559	4.5%
韓進海運【Hanjin】(韓国)	615,162	3.0%
商船三井【MOL】	561,201	2.7%
陽明海運【Yang Ming】(台湾)	514,400	2.5%
日本郵船【NYK】	479,489	2.3%
川崎汽船【K-Line】	380,273	1.9%
未加盟	5,896,710	28.8%
Hamburg Süd(ドイツ)	647,996	3.2%
United Arab Shipping Company【UASC】(アラブ首長国連邦)	549,124	2.7%
Zim Integrated Shipping【Zim】(イスラエル)	357,857	1.7%
Pacific International Line【PIL】(シンガポール)	350,033	1.7%
萬海航運【Wan Hai Lines】(台湾)	216,365	1.1%
合計	20,459,268	100.0%



※アライアンス毎の船腹は加盟船社の船腹を単純合計したもの

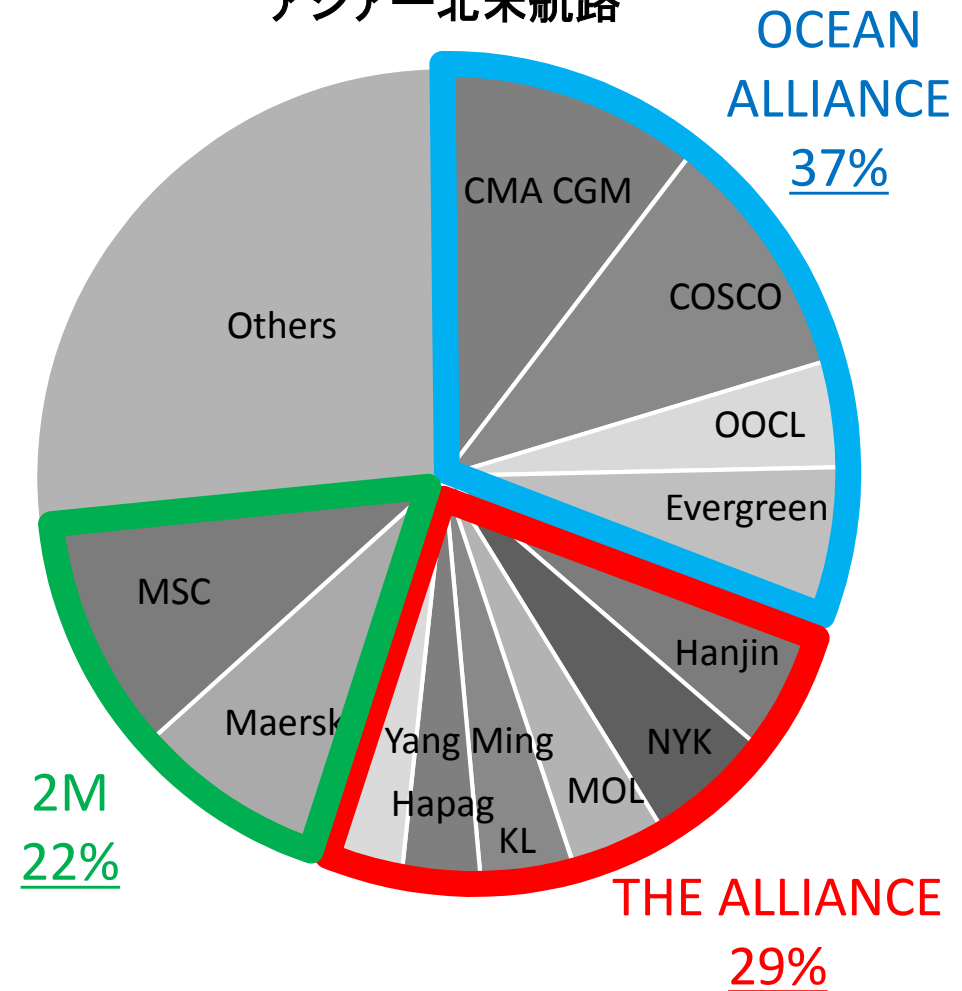
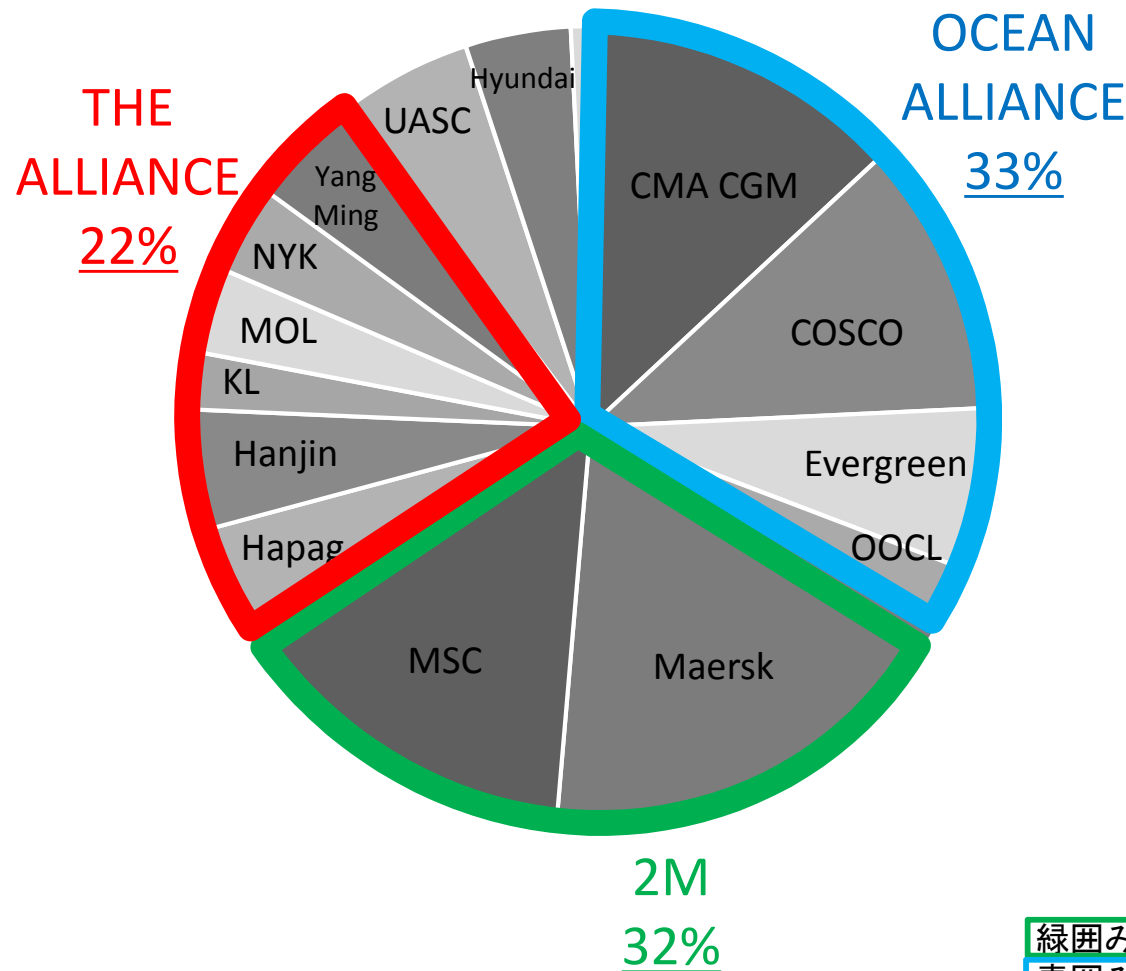
出典: Alphaliner - TOP 100 Operated fleets as per 18 February 2016 (定期フルコンテナ船を対象)より国土交通省港湾局作成

再編後の北米・欧州航路における各アライアンスの船腹シェア(予定)

2Mネットワークのシェアは、欧州航路で32%、北米航路で22%に達する。
 OCEAN ALLIANCEのシェアは、欧州航路で32%、北米航路で37%に達する見込み。
 THE ALLIANCEのシェアは、欧州航路で22%、北米航路で29%に達する見込み。

アジアー欧州航路

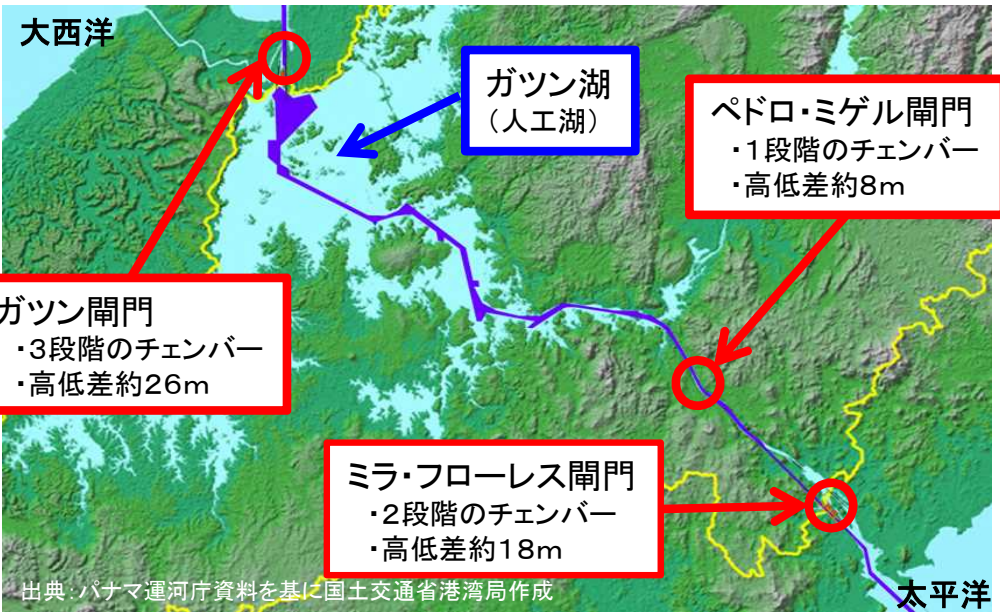
アジアー北米航路



緑囲み は2Mネットワーク加盟船社
青囲み はOCEAN ALLIANCE加盟船社(予定)
赤囲み はTHE ALLIANCEアライアンス加盟船社(予定)

パナマ運河拡張による北米東岸向けコンテナ船の大型化

パナマ運河拡張部分の開通(平成28年6月26日)に伴い、G6アライアンスが**アジア・北米東岸間に1万TEUクラスのコンテナ船を投入**することが発表され、基幹航路のコンテナ船の大型化が更に進展。



G6、運河開通でパナマに1万TEU船

新サービス「NYX」で10隻投入

G6アライアンス(日本郵船・ハパックロイド・OOCL・商船三井・現代商船・APL)がアジア～北米航路の2016年夏季サービスを発表したが、このうち新たに開設される「NYX(New York Express)」サービスに1万TEU型が10隻投入されることがわかった。6月26日にパナマ運河の拡張部分の開通が決定し、1万TEU超の大型船の通航が可能となるのに合わせたサービス新設となる。

ローテーションは、東航が釜山～上海(大小洋山)～神戸～名古屋～東京～バンクーバー～タコマ～オークランド～ロサンゼルス～パナマ運河～マンザニエロ(パナマ)～ニューヨーク～ハリファックス～サザンブトン。西航がサザンブトン～アントワープ～ブレイマーヘッドフェン～ロッテルダム～ハリファックス～ニューヨーク～ノーフォーク～サバンナ～マンザニエロ(パナマ)～パナマ運河～ロサンゼルス～オークランド～横浜～釜山。開始本船は6月17日に東京に入港予定だ。

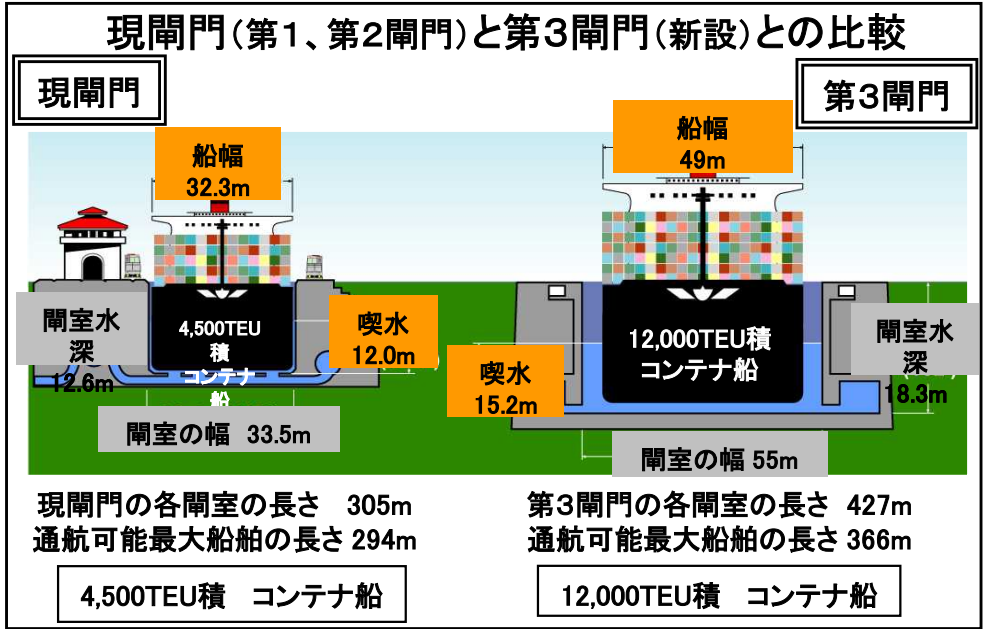
新サービスは1ラウンド70日のウィークリーサービスで、商船三井が3隻、日本郵船が2隻、現代商船が5隻を投入する。ローテーションは、青島～寧波～上海(大小洋山)～釜山～パナマ運河～マンザニエロ(パナマ)～ニューヨーク～ノーフォーク～サバンナ～マンザニエロ(パナマ)～パナマ運河～釜山～青島。開始本船は、6月7日に青島に入港予定。

「PA2」は投入本船が6700TEU型×10隻に大型化され、船隊すべてのオペレーションを商船三井が担当する。寄港地も変更され、今まで西航(輸入)で寄港していた東京に東航でも寄港を開始するほか、上海にも追加寄港する。ニューヨークは寄港を取り止める。

また、同アライアンスのアジア～北米航路でパナマ運河を通峡する「PA1」「PA2」の2航路についても6月中旬からサービス改編が行われる。「PA1」では、14隻のオペレーションが日本郵船12隻、ハパックロイド2隻となるほか、東航(輸出)でノーフォークとサバンナへの寄港を休止。タコマ港とバンクーバー港の寄港順も入れ替わる。

新たなローテーションは、東航が東京～神戸～釜山～上海(大小洋山)～東京～パナマ運河～マンザニエロ(パナマ)～マイアミ～サバンナ～ジャクソンビル～チャールストン～ノーフォーク。西航がノーフォーク～マンザニエロ(パナマ)～パナマ運河～バルボア～ロサンゼルス～オークランド～東京となる。開始本船は上海に6月14日入港予定。

(出典)マリタイムデーリーニュース 平成28年4月25日(月)



京浜港(横浜港)への北米・欧州航路の追加寄港

マースクラインとMSCで構成するアライアンス「2M」が、平成28年2月下旬より、北米～アジア～欧州で運航する“Pearl Service/Lion Service (マースク側の呼称はTP6/AE6)で、**西航の京浜港(横浜港)への寄港を開始。**

1ループの所要日数：114日
ロサンゼルス⇒横浜：14日
横浜⇒アントワープ：32日
隻数：17隻(約13,000TEU積)

ロサンゼルス-オークランド-横浜-寧波-上海-厦門-赤湾-南沙-塩田-タンジュンペラパス-シーネス-アントワープ-ハンブルク-ウィルヘルムスハーフェン-ロッテルダム-フェリックストウ-アントワープ-ルアーブル-サララ-ジェベルアリ-シンガポール-南沙-塩田-香港-厦門-ロサンゼルス



【 Pearl Service/Lion Service(MSC) TP6/AE6(Maersk) 】

アジア～北米航路「PEARL/TP6」

2M 西航でも横浜に寄港を開始

マースク・MSC、2月下旬から

マースクラインとMSCで構成するアライアンス「2M」は、アジア～北米航路で展開する「PEARL/TP6」サービスを改編し、2月下旬から西航(輸入)で横浜に追加寄港する。横浜へは毎週土曜日の寄港となる予定だ。

「PEARL/TP6」は、アジア～欧州航路で展開する「LION/AE6」サービスとの振り子配船でウィークリー運航されており、1万3000～4000TEU型の本船17隻が投入されている。「PEARL/TP6」と「LION/AE6」を合わせた改編後のローテーションは、西航がロサンゼルス(日)～オークランド(火)～横浜(土)～寧波(水)～上海(金)～厦門(日)～赤湾(火)～南沙(水)～塩田(木)～タンジュンペラパス(月)～シーネス(金)～アントワープ(火)～ハンブルク(木)～ウィルヘルムスハーフェン(日)～ロッテルダム(月)、東航がハンブルク(土)～ウィルヘルムスハーフェン(日)～ロッテ

ルダム(火)～フェリックストウ(水)～アントワープ(土)～ルアーブル(月)～サララ(日)～ジェベルアリ(金)～シンガポール(日)～南沙(金)～香港(日)～塩田(月)～厦門(火)～ロサンゼルス(火)～オークランド(月)となる。開始本船は「MSC La Spezia (V.FL605S)」で、横浜には2月21日入港予定。

今回の改編で北米西岸からの輸入サービスが増強される。「トランジットタイムはロスから14日、オークランドから12日。日本向けのダイレクトサービスとして競争力がある」(マースクライン)のは勿論のことだが、欧州向けの輸出サービス拡充というメリットもある。「この航路は「LION/AE6」との振り子配船で、タンジュンペラパス以降は欧州への輸出航路となる。北米西岸からの輸入はもちろんだが、日本からアントワープ、ハンブルクなどへの輸出も強化される」(MSC日本支社)という。

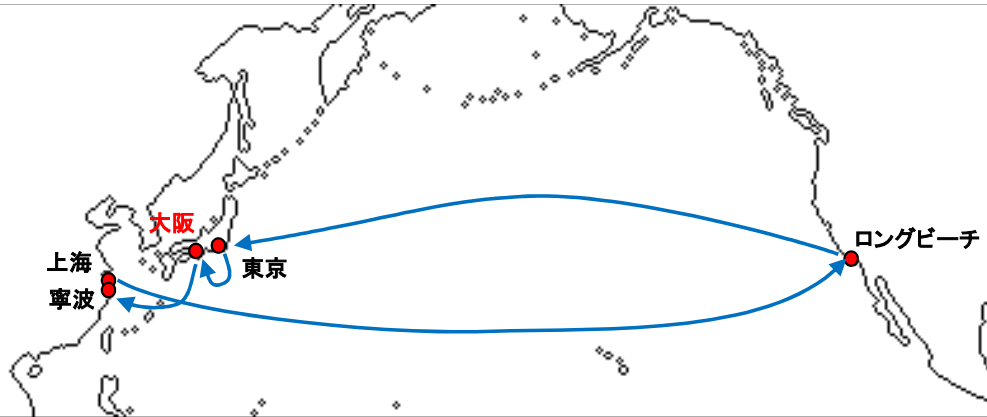


当該航路に投入されているコンテナ船(約13,000TEU積)

(出典) マリタイムデーリーニュース 平成28年1月13日(水)

阪神港(大阪港)等における北米西岸航路の新規開設

韓進海運が、平成28年6月下旬より、アジア～北米西岸航路のCAX(China America Express)を開設し、**阪神港(大阪港)等における北米基幹航路が拡大。大阪港において基幹航路が開設されるのは4年半ぶり。**



【CAX(China America Express)】

ロングビーチ⇒東京: 15日
ロングビーチ⇒大阪: 16日
隻数: 5隻(約4,000TEU積)

寧波 - 上海 - ロングビーチ - 東京 -
大阪 - 寧波



当該航路に投入予定のコンテナ船(約4,000TEU積)

大阪港に4年半ぶりの基幹航路

韓進海運が北米西岸「CAX」サービス

戦略港湾の集貨事業が実を結ぶ

韓進海運が6月下旬から、アジア～北米西岸航路を結ぶ「CAX」(China American Express)サービスを開設することがわかった。国内では東京および大阪港に寄港する予定。大阪港に基幹航路が開設されるのは4年半ぶりのことだが、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の運営を担う「阪神国際港湾」が設立されてから初めて実現する基幹航路案件で、集貨事業の効果が本格的に出てきたとの見方もある。

同社では以前にもCAXのトレードネームでアジア～北米西岸サービスを展開していたが、2014年6月に休止していた。今回スタートする新CAXサービスは、4250TEU型×5隻(「HANJIN RIO DE JANEIRO」「HANJIN GDYNIA」「HANJIN DURBAN」「HANJIN KINGSTON」「HANJIN NEWPORT」)の自社船隊を投入するウィークリーサービス。関係者は「単独オペレーションで最適な運送サービスを提供したい」と意気込む。

ローテーションは寧波(火・水)～上海(水・金)～ロングビーチ(火・木)～東京(金)～大阪(土)～寧波。開始本船「HANJIN NEWPORT(V.0047)」は5月24日に寧波入港予定。その

後、6月下旬から日本寄港を開始する。上海→ロングビーチ間の輸送日数は11日。既存のサービスでは13～14日を要していたが、プレミアムサービスと位置づけて日数を短縮する。また、東京～ロングビーチ間を18日、大阪～ロングビーチ間を17日で結ぶ。

現在、大阪港に寄港する基幹航路は、エバークグリーン(TPNサービス:週1便=北米西岸)、ウエストウッド(Service I:1便/2週=北米西岸)・(Service II:1便/2週=北米西岸)という3航路・週2便。韓進海運では2014年6月まで旧CAXで大阪港に寄港していた。大阪港に基幹航路が開設されるのは2011年12月(CAX)以来のことになる。