

(15) 神戸港及び大阪港のコンテナ貨物輸出入取扱品目ベスト10 (平成17年)

品目	単位:千トン	構成比
総数	7,284	1.00
1 産業機械	994	0.14
2 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	842	0.12
3 再利用資材	734	0.10
4 電気機械	634	0.09
5 自動車部品	442	0.06
6 取合せ品	332	0.05
7 鋼材	332	0.05
8 紙・パルプ	313	0.04
9 ゴム製品	303	0.04
10 化学薬品	287	0.04

品目	単位:千トン	構成比
総数	20,633	1.00
1 衣服・身廻品・はきもの	4,426	0.21
2 電気機械	2,765	0.13
3 家具装備品	1,514	0.07
4 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	1,056	0.05
5 製造食品	946	0.05
6 産業機械	962	0.05
7 金属製品	988	0.05
8 木製品	524	0.03
9 その他輸送機械	518	0.03
10 その他畜産品	512	0.02

品目	単位:千トン	構成比
総数	15,021	1.00
1 産業機械	2,260	0.15
2 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	1,784	0.12
3 電気機械	1,445	0.10
4 自動車部品	1,382	0.09
5 化学薬品	918	0.06
6 完成自動車	761	0.05
7 取合せ品	668	0.04
8 化学薬品	593	0.04
9 再利用資材	522	0.03
10 その他繊維工業品	518	0.03

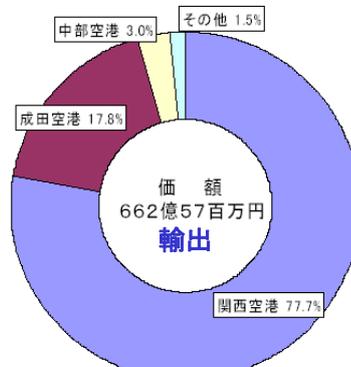
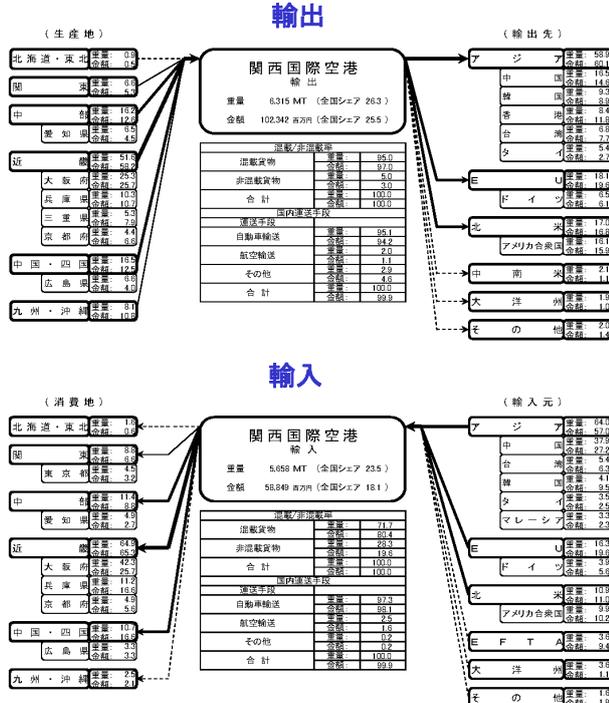
品目	単位:千トン	構成比
総数	16,994	1.00
1 衣服・身廻品・はきもの	1,845	0.11
2 製造食品	1,271	0.07
3 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	1,140	0.07
4 家具装備品	1,048	0.06
5 電気機械	953	0.06
6 製材	913	0.05
7 動植物性製造飼肥料	898	0.05
8 野菜・果物	877	0.05
9 その他畜産品	666	0.04
10 紙・パルプ	604	0.04

出典:各港湾管理者統計(平成17年)

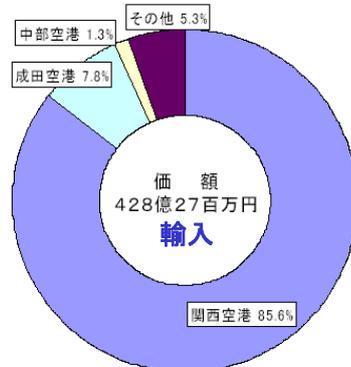
(16) 関西国際空港の現状

関西国際空港の物流図

関西国際空港は、輸出では金額で全国の航空貨物の約1/4、輸入では約1/5の比率を占め、成田国際空港と合わせると約9割となる。生産地及び消費地は近畿地方を中心に、中部地方、中国・四国地方がこれに続いている。



近畿圏を生産地とする航空輸出貨物の積込空港



近畿圏を消費地とする航空輸入貨物の積卸空港

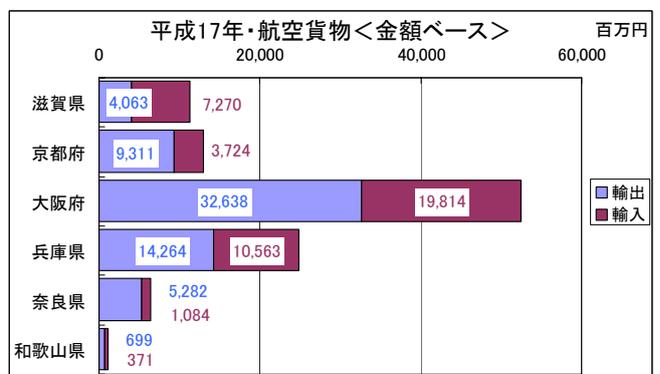
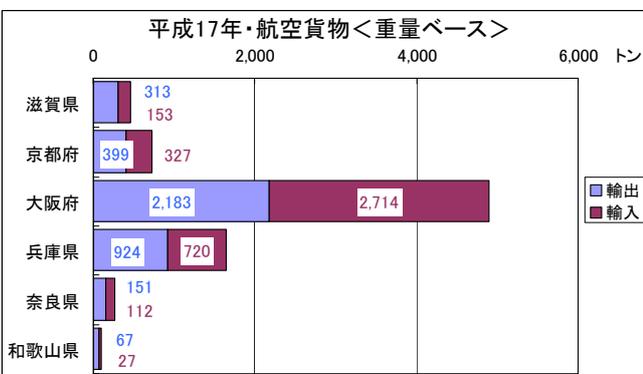
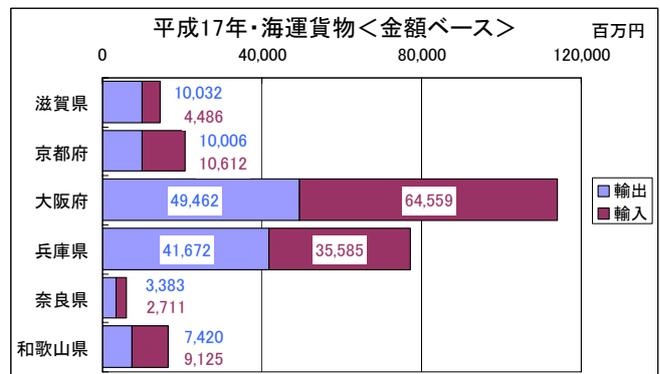
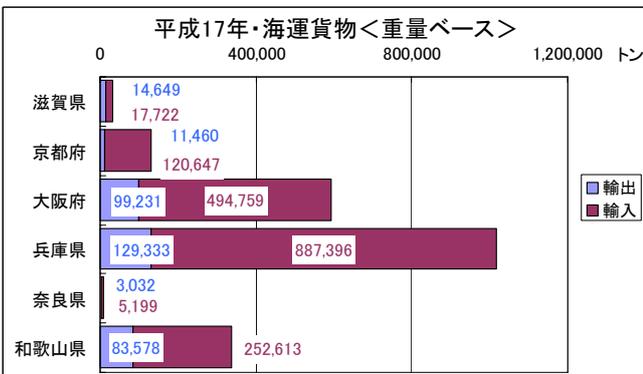
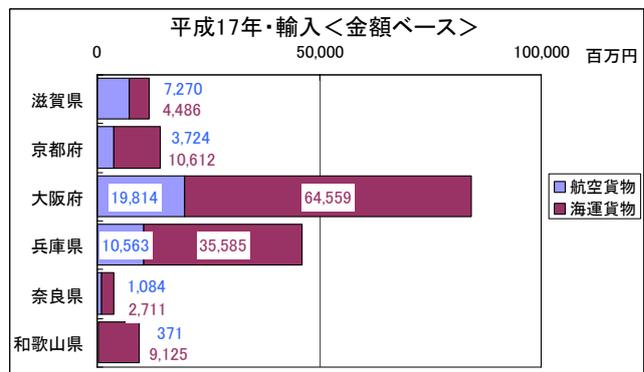
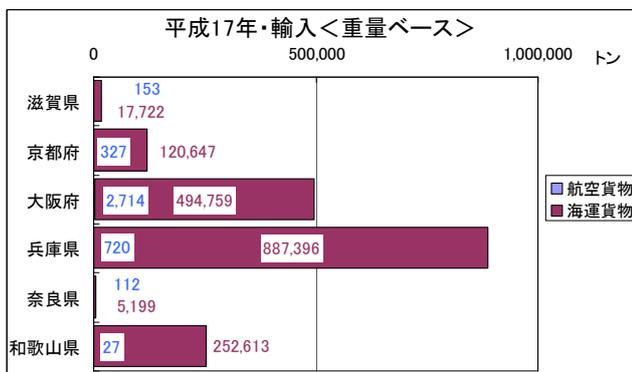
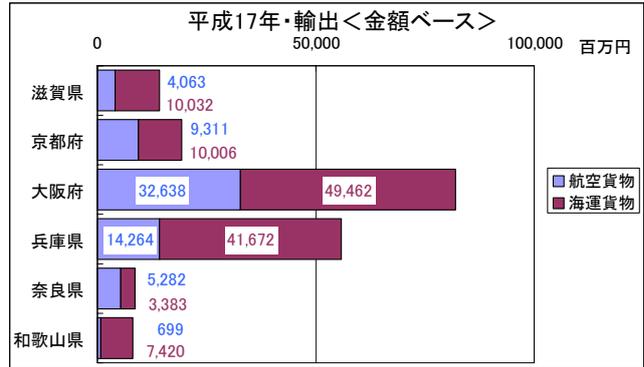
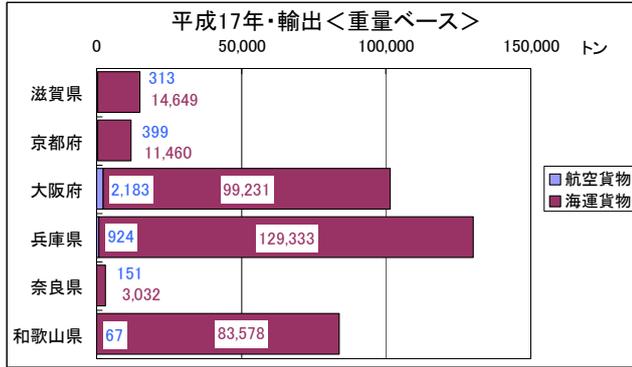
(注) 1. 表中の貨物は、関西国際空港全体の輸出貨量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。  
 (なお、小数点以下第1位の数値による計算であることから合計が必ずしも100にならない場合がある。)  
 2. (1) 国内シェアの算出は、全国の空港の輸出貨量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。  
 3. 色の区分は、次のとおり 〇:30%以上、□:10%以上30%未満、△:5%以上10%未満、---:5%未満

「輸出入貨物の物流動向調査」(平成17年9月1日(水)~9月7日(水)、財務省関税局及び大阪税関資料)

## 2.3 近畿地方の貿易における海運貨物と航空貨物の比較

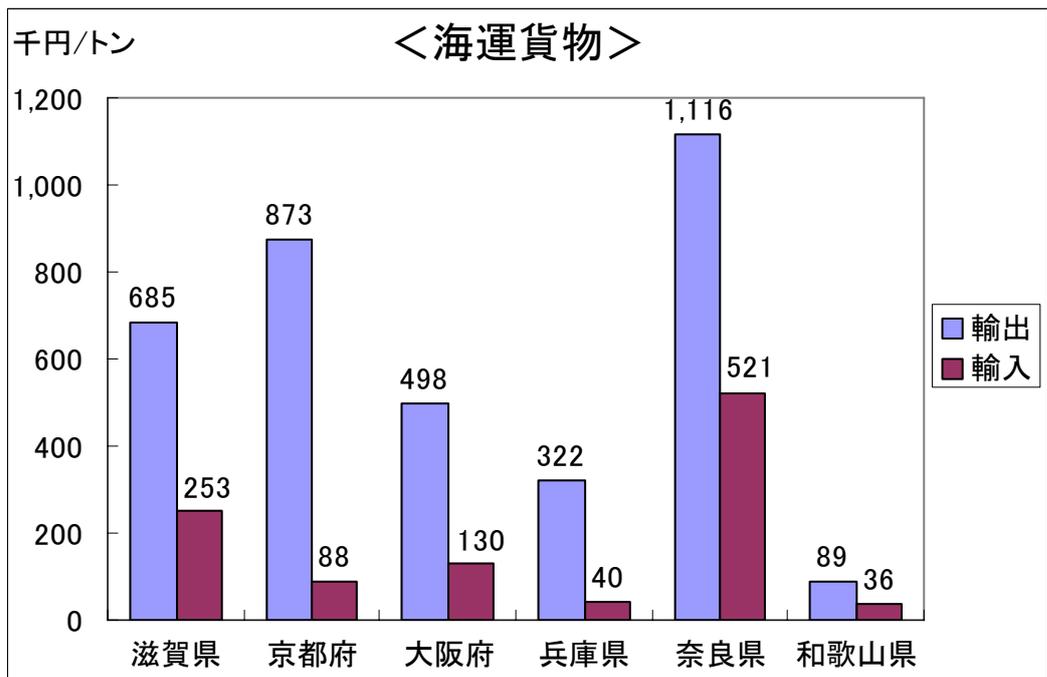
近畿2府4県の比較を以下に示す。

### (1) 各府県の貿易における航空貨物と海運貨物の割合（平成17年）



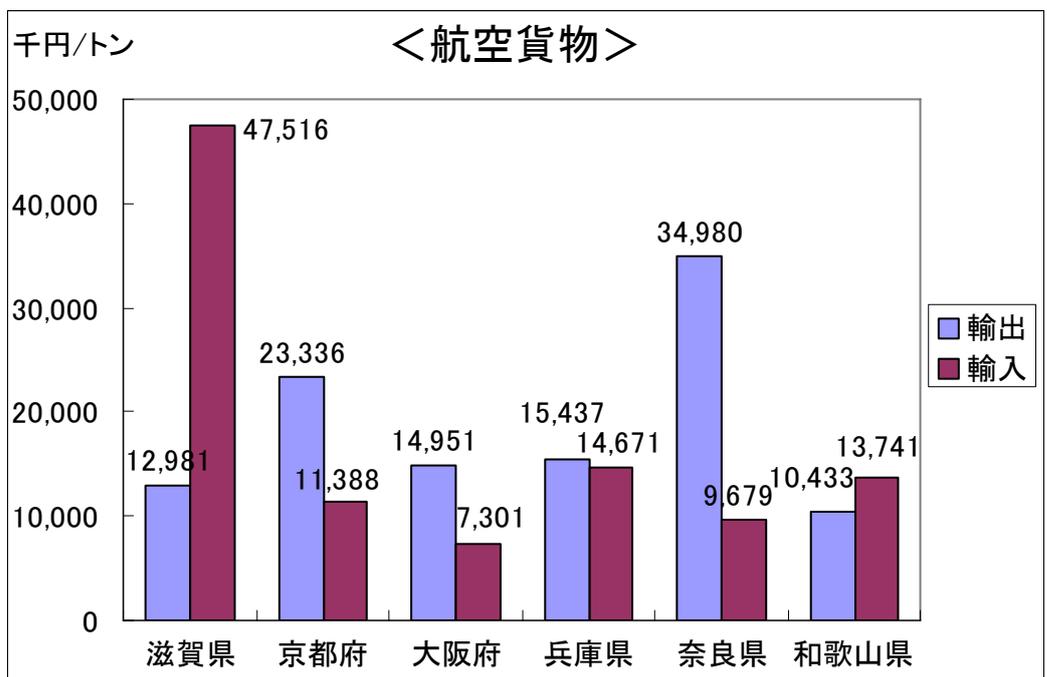
「輸出入貨物に係る物流動向調査」(平成17年9月1日(水)~7日(水)、財務省関税局)

(2) 各府県の実輸送貨物における輸出入別単価（平成17年）



「輸出入貨物に係る物流動向調査」(平成17年9月1日(水)～7日(水)、財務省関税局)

(3) 各府県の実輸送貨物における輸出入別単価（平成17年）



「輸出入貨物に係る物流動向調査」(平成17年9月1日(水)～7日(水)、財務省関税局)

## 2.4 西日本を起終点とする外貿コンテナ貨物

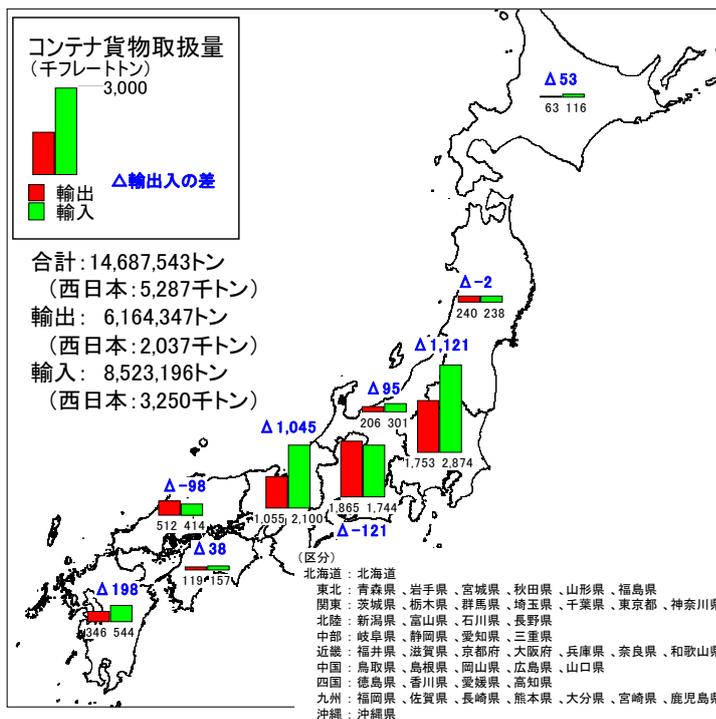
統計資料より西日本の外貿コンテナの動きについて以下に示す。

### (1) 西日本を起終点とする外貿コンテナ貨物の総量

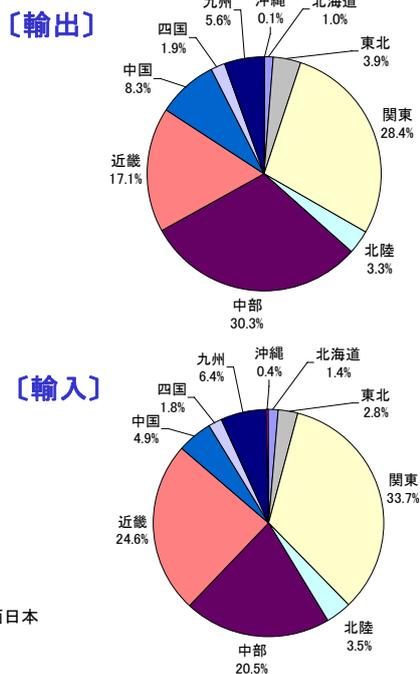
#### ① 地方別

- ・輸出は中部地方、輸入は関東地方、合計では関東地方での取扱が最も多い。
- ・西日本を起終点とする貨物は、輸出 2,037 千トン(全国シェア 33.0%)、輸入 3,250 千トン(全国シェア 38.1%)、計 5,287 千トン。

生産地・消費地(地方)別の外貿コンテナ貨物量



生産地・消費地(地方)別の外貿コンテナ取扱シェア



#### ② 府県別

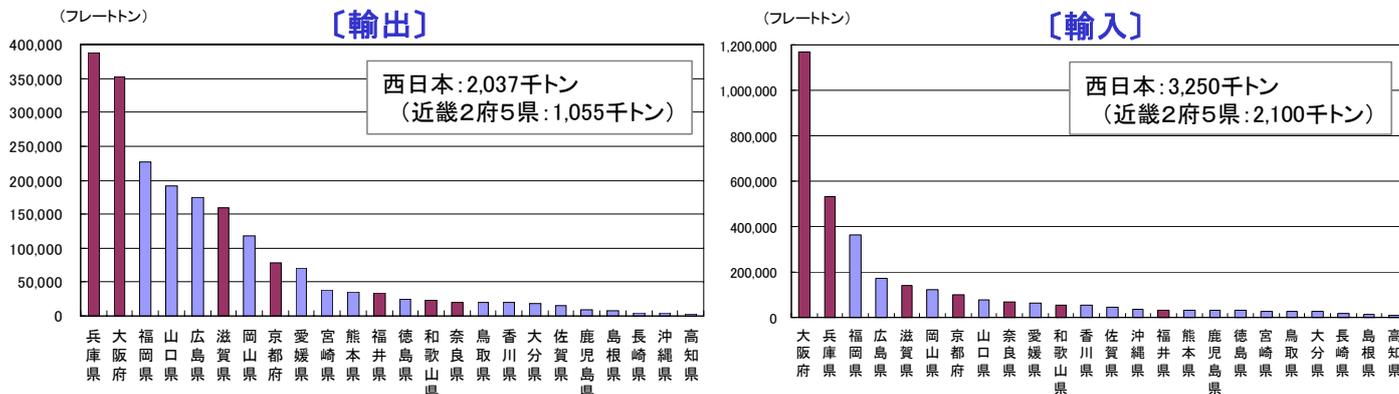
##### 府県別に見た場合

- ・輸出コンテナ貨物は、兵庫県、次いで大阪府が多い。
- ・両府県で 740 千トン(近畿の約7割、西日本の約 1/3)
- ・輸入コンテナ貨物は、大阪府が最も多く、次いで兵庫県が多い。
- ・両府県で 1,701 千トン(近畿の約8割、西日本の約5割)

(区分)

北海道: 北海道  
東北: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県  
関東: 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
北陸: 新潟県、富山県、石川県、長野県  
中部: 岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
近畿: 福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
中国: 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県  
四国: 徳島県、香川県、愛媛県、高知県  
九州: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県  
沖縄: 沖縄県

西日本の生産地・消費地(府県)別外貿コンテナ貨物量

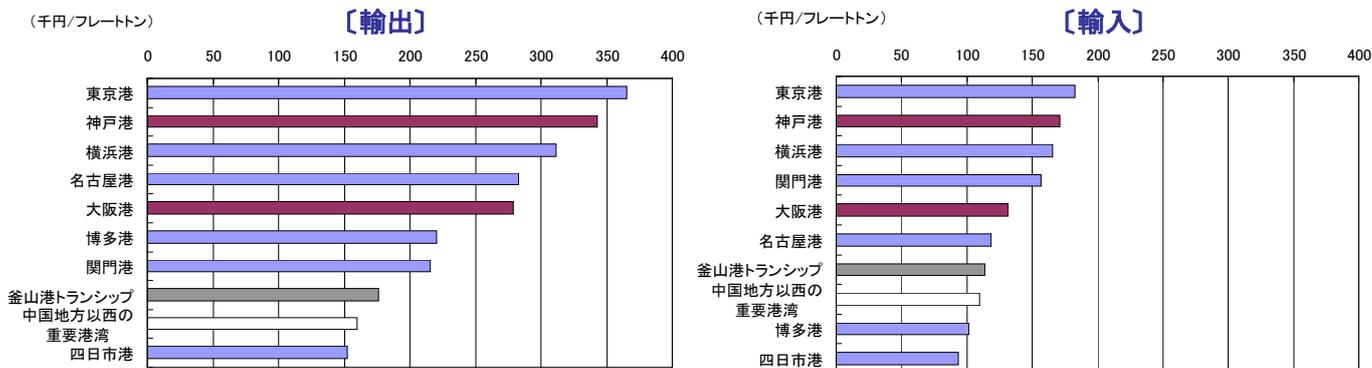


(資料)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

## (2) 主要港湾における取扱コンテナ貨物の価値

- ・神戸港の外貿コンテナ貨物は輸出・輸入ともに、取扱量当たりの申告価格が東京港と並んで高く、釜山港でのトランシップや中国地方以西の重要港湾より高価な貨物を取り扱っている。
- ・大阪港も神戸港ほどではないが輸出・輸入ともに、取扱量当たりの申告価格が、釜山港トランシップや中国地方以西の重要港湾を上回り、高価な貨物を取り扱っている。

### 船積卸港別・トランシップ港(釜山)別取扱量当たりの申告価格



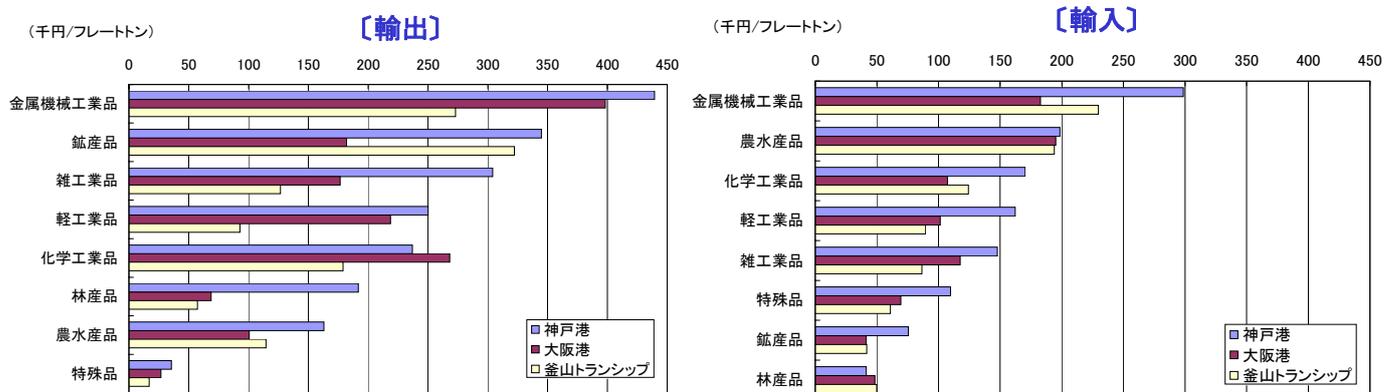
(注) 各港の値には、釜山港トランシップも含まれる。釜山港トランシップとは、生産・消費国が韓国以外で、釜山港でトランシップされ、日本に輸出入される貨物。

(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

## (3) 神戸港・大阪港・釜山港トランシップにおける取扱コンテナ貨物の品目別価値

- ・神戸港の外貿コンテナ貨物は、輸出入ともにほぼ全ての品目で大阪港や釜山港トランシップに比べ取扱量当たりの申告価格が高い。品目にかかわらず神戸港には高価値の貨物が集まっている。
- ・大阪港は品目毎に取扱量当たりの申告価格が高かったり低くなったりする。
- ・釜山港トランシップ貨物は、神戸港・大阪港と比較するとほとんどの品目で取扱量当たりの申告価格は低い。

### 神戸港・大阪港・釜山港トランシップの品類(大分類)別取扱量当たりの申告価格

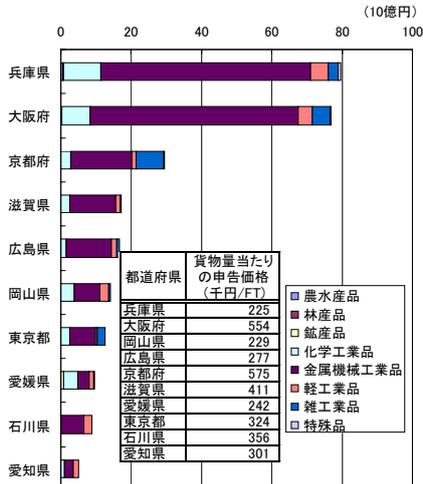


(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

(4) 神戸港から船積されるコンテナ貨物の分析 (輸出)

・神戸港の輸出貨物における貨物量当たりの申告価格は、生産地別に見ると、京都府が最も高く、大阪府が続いている。  
 仕向国別に見ると、ドイツ、メキシコ、オランダが高い。  
 →神戸港では、主に京都府や大阪府から単価の高い貨物が欧州へ輸出されている。  
 ・中国へは比較的単価の安い貨物が輸出されている。

生産地別、品別申告価格合計 (上位10都道府県、申告価格ベース)



仕向地域・国別貨物量、申告価格、単価と上位品類

地域	仕向国	貨物量 (フレートトン)	申告価格 (百万円)	単価 (千円/FT)	上位品類
アジア州	中国	238,447	69,508	292	金属機械工業品、化学工業品、軽工業品
	香港	63,171	27,599	437	
	台湾	50,681	20,643	407	
計		626,953	194,427	310	
アフリカ州	南アフリカ	4,675	1,038	222	金属機械工業品、軽工業品、化学工業品
	エジプト	4,228	886	209	
計		17,608	3,465	197	
ヨーロッパ州	ドイツ	21,695	11,916	549	金属機械工業品、化学工業品、雑工業品
	オランダ	18,484	9,775	529	
	イギリス	25,460	9,097	357	
	計	135,845	58,828	433	
大洋州	ニュージーランド	7,528	725	96	金属機械工業品、軽工業品、雑工業品
	オーストラリア	3,311	592	179	
計		12,434	1,702	137	
南アメリカ州	ブラジル	5,986	2,948	493	金属機械工業品、化学工業品、雑工業品
	ペネズエラ	10,877	1,036	95	
	コロンビア	4,406	613	139	
計		24,564	5,822	237	
北アメリカ州	アメリカ	140,678	63,707	453	金属機械工業品、雑工業品、化学工業品
	カナダ	7,710	2,712	352	
	メキシコ	4,394	2,353	536	
計		158,000	70,254	445	
全世界 計		975,404	334,498	343	

高額品類(全体平均の1.5倍以上)

ドイツ: 鋳産品、オランダ: 鋳産品と雑工業品、メキシコ: 金属機械工業品

(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

(5) 神戸港で船卸されるコンテナ貨物の分析 (輸入)

・神戸港の輸入貨物における貨物量当たりの申告価格は、仕出国別に見ると、ドイツ、デンマーク、フランス、インドネシア、メキシコが高い。  
 消費地別に見ると、香川県が最も高く、東京都が続いている。  
 →神戸港では、主に欧州から単価の高い貨物が香川県や東京都向けに輸入されている。  
 ・中国からは単価の安い貨物が輸入されている。

仕出地域・国別貨物量、申告価格、単価と上位品類

地域	仕出国	貨物量 (フレートトン)	申告価格 (百万円)	単価 (千円/FT)	上位品類
アジア州	中国	341,975	47,312	138	雑工業品、金属機械工業品、軽工業品
	インドネシア	23,248	7,003	301	
	タイ	40,065	5,952	149	
計		530,246	82,135	155	
アフリカ州	南アフリカ	3,653	479	131	農水産品、金属機械工業品、鋳産品
	エジプト	1,033	59	57	
計		13,884	2,370	171	
ヨーロッパ州	ドイツ	19,405	7,887	406	金属機械工業品、軽工業品、化学工業品
	フランス	17,883	5,638	315	
	デンマーク	13,874	5,202	375	
計		147,593	36,095	245	
大洋州	ニュージーランド	9,641	1,332	138	農水産品、軽工業品、化学工業品
	オーストラリア	9,729	602	62	
計		19,807	2,073	105	
南アメリカ州	ブラジル	16,616	3,141	189	農水産品、金属機械工業品、軽工業品
	チリ	8,947	2,005	224	
	アルゼンチン	1,301	245	189	
計		30,548	5,896	193	
北アメリカ州	アメリカ	212,281	36,643	173	軽工業品、農水産品、化学工業品
	カナダ	37,391	3,644	97	
	メキシコ	5,647	1,452	257	
計		256,860	42,013	164	
全世界 計		998,938	170,581	171	

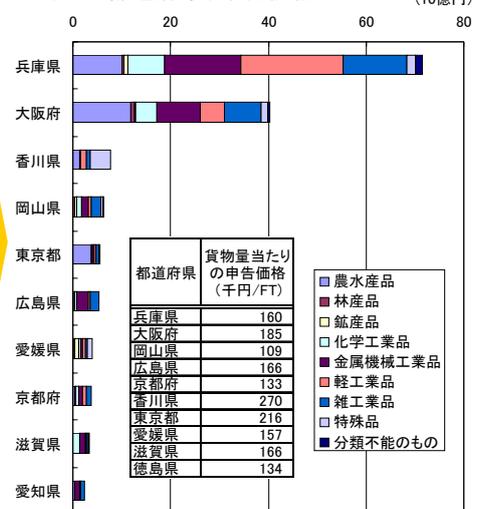
高額品類(全体平均の1.5倍以上)

インドネシア: 特殊品、ドイツ: 金属機械工業品、フランス: 鋳産品、

デンマーク: 農水産品、メキシコ: 金属機械工業品

(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

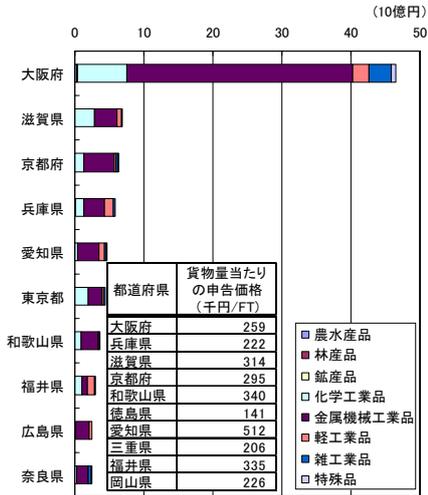
消費地別、品別申告価格合計 (上位10都道府県、申告価格ベース)



(5) 大阪港から船積されるコンテナ貨物の分析（輸出）

・大阪港の輸出貨物における貨物量当たりの申告価格は、生産地別に見ると、愛知県が最も高く、和歌山県が続いている。  
 仕向国別に見ると、オランダが最も高く、フランス、ドイツ、韓国が続いている。  
 →大阪港では、主に愛知県や和歌山県から単価の高い貨物が欧州へ輸出されている。  
 ・中国へは比較的単価の安い貨物が輸出されている。

生産地別、品別申告価格合計  
 (上位10都道府県、申告価格ベース)



仕向地域・国別貨物量、申告価格、単価と上位品類

地域	仕向国	貨物量 (フレートトン)	申告価格 (百万円)	単価 (千円/FT)	上位品類
アジア州	中国	93,110	24,028	258	金属機械工業品、化学工業品、軽工業品
	韓国	28,323	13,045	461	
	台湾	31,092	10,351	333	
	計	267,604	71,057	266	
アフリカ州	南アフリカ	790	185	234	金属機械工業品、雑工業品、農水産品
	エジプト	434	150	346	
ヨーロッパ州	ドイツ	5,000	2,478	496	金属機械工業品、化学工業品、雑工業品
	オランダ	2,703	2,072	767	
	フランス	1,411	743	526	
	計	20,512	8,294	404	
大洋州	オーストラリア	21,202	5,981	282	金属機械工業品、化学工業品、雑工業品
	ニュージーランド	1,100	195	177	
南アメリカ州	ブラジル	255	49	193	金属機械工業品、雑工業品、化学工業品
	コロンビア	599	39	65	
	アルゼンチン	389	38	97	
	計	2,019	254	126	
北アメリカ州	アメリカ	45,562	15,030	330	金属機械工業品、化学工業品、雑工業品
	カナダ	5,033	1,675	333	
	メキシコ	3,766	468	124	
全世界	計	55,391	17,729	320	
全世界	計	372,159	103,904	279	

高額品類(全体平均の1.5倍以上)

韓国: 金属機械工業品、ドイツ: 農水産品と金属機械工業品

オランダ: 金属機械工業品、フランス: 金属機械工業品

(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

(6) 大阪港で船卸されるコンテナ貨物の分析（輸入）

・大阪港の輸入貨物における貨物量当たりの申告価格は、仕出国別に見ると、南アフリカ、デンマーク、アルゼンチン、ロシア、オーストラリアが高い。  
 消費地別に見ると、岐阜県が最も高く、愛知県が続いている。  
 →大阪港では、主にアフリカ州や大洋州から単価の高い貨物が岐阜県や愛知県向けに輸入されている。  
 ・中国からは比較的単価の安い貨物が輸入されている。

仕出地域・国別貨物量、申告価格、単価と上位品類

地域	仕出国	貨物量 (フレートトン)	申告価格 (百万円)	単価 (千円/FT)	上位品類
アジア州	中国	869,801	106,677	123	雑工業品、金属機械工業品、軽工業品
	韓国	57,516	9,514	165	
	タイ	76,310	9,260	121	
	計	1,189,293	152,386	128	
アフリカ州	南アフリカ	423	119	281	金属機械工業品、化学工業品、農水産品
	エジプト	144	21	147	
ヨーロッパ州	ドイツ	7,576	1,433	189	金属機械工業品、農水産品、化学工業品
	ロシア	2,657	669	252	
	デンマーク	1,370	662	483	
	計	57,831	7,058	122	
大洋州	オーストラリア	43,787	9,210	210	農水産品、金属機械工業品、軽工業品
	ニュージーランド	1,866	238	128	
南アメリカ州	ブラジル	3,924	680	173	農水産品、金属機械工業品、特殊品
	チリ	1,588	136	86	
	アルゼンチン	303	79	260	
北アメリカ州	計	6,918	955	138	農水産品、金属機械工業品、軽工業品
	アメリカ	52,441	7,640	146	
	カナダ	21,735	3,003	138	
	メキシコ	137	24	178	
全世界	計	1,375,410	181,141	132	

消費地別、品別申告価格合計  
 (上位10都道府県、申告価格ベース)



高額品類(全体平均の1.5倍以上)

南アフリカ: 金属機械工業品、デンマーク: 化学工業品と農水産品、

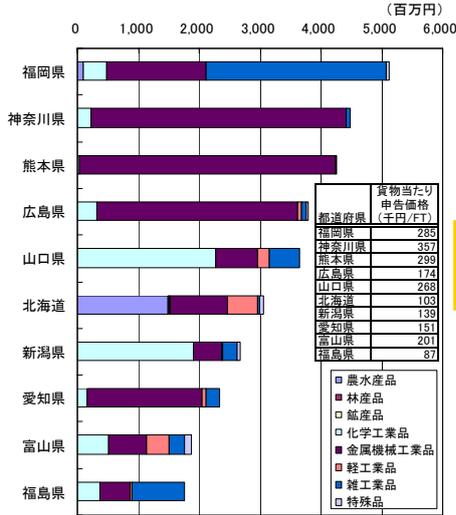
アルゼンチン: 農水産品、ロシア: 化学工業品、オーストラリア: 金属機械工業品

(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

(7) 釜山港にトランシップされるコンテナ貨物の分析（輸出）

・釜山港を経由する輸出コンテナ貨物における貨物量当たりの申告価格は、生産地別に見ると、神奈川県が最も高く、熊本県が続いている。  
仕向国別に見ると、ブラジル、メキシコ、ベルギー、アメリカが高い。  
→釜山港におけるトランシップは主に神奈川県や熊本県から単価の高い貨物が欧州や北アメリカへ輸出されている。  
・中国へは単価の安い貨物が輸出・トランシップされている。

生産地別、品別申告価格合計  
(上位10都道府県、申告価格ベース)



仕向地域・国別貨物量、申告価格、単価と上位品類

地域	仕向国	貨物量 (フレートトン)	申告価格 (百万円)	単価 (千円/FT)	上位品類
アジア州	中国	67,720	8,661	128	雑工業品、金属機械工業品、軽工業品
	香港	19,898	1,800	90	
	アラブ首長国連邦	18,901	2,321	123	
	計	194,193	28,380	146	
アフリカ州	南アフリカ	3,956	495	125	金属機械工業品、雑工業品、化学工業品
	エジプト	976	209	215	
	計	6,498	1,303	201	
ヨーロッパ州	ベルギー	6,195	1,960	316	金属機械工業品、雑工業品、化学工業品
	トルコ	5,226	694	133	
	イタリア	3,696	736	199	
	計	29,009	7,829	270	
大洋州	オーストラリア	6,659	1,324	199	雑工業品、金属機械工業品、化学工業品
	ニュージーランド	1,069	141	132	
	計	7,831	1,483	189	
南アメリカ州	コロンビア	9,926	1,075	108	金属機械工業品、雑工業品、化学工業品
	チリ	3,285	566	172	
	ブラジル	1,013	370	366	
	計	17,531	2,492.011	142	
北アメリカ州	アメリカ	24,064	7,186	299	金属機械工業品、雑工業品、化学工業品
	カナダ	3,269	716	219	
	メキシコ	2,026	742	366	
	計	31,534	8,928	283	
全世界	計	286,596	50,415	176	

高額品類(全体平均の1.5倍以上)

ベルギー: 雑工業品、ブラジル: 金属機械工業品、  
メキシコ: 金属機械工業品、アメリカ: 農水産品

(資料)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

(8) 釜山港をトランシップされるコンテナ貨物の分析（輸入）

・釜山港を経由する輸入コンテナ貨物の貨物量当たりの申告価格は、仕出国別に見ると、ロシアが最も高く、アルゼンチン、ニュージーランドが続いている。  
消費地別に見ると、山口県が最も高く、神奈川県が続いている。  
→釜山港におけるトランシップにおいては、主にアフリカ州や欧州から単価の高い貨物が山口県や神奈川県向けに輸入されている。  
・中国からは単価の安い貨物がトランシップ・輸入されている。

仕出地域・国別貨物量、申告価格、単価と上位品類

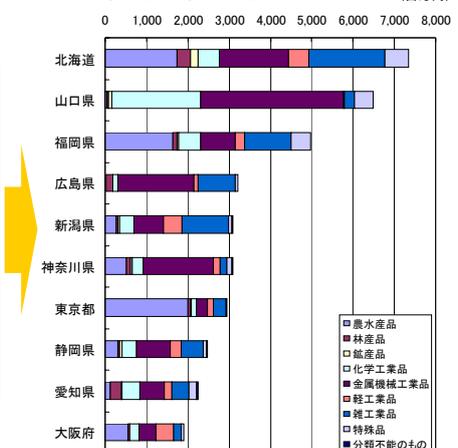
地域	仕出国	貨物量 (フレートトン)	申告価格 (百万円)	単価 (千円/FT)	上位品類
アジア州	中国	211,375	17,947	85	雑工業品、金属機械工業品、化学工業品
	タイ	40,499	3,834	95	
	インドネシア	32,085	3,360	105	
	計	332,894	31,917	96	
アフリカ州	南アフリカ	7,049	1,005	143	金属機械工業品、農水産品、鉱産品
	エジプト	138	13	92	
	計	12,704	2,697	212	
ヨーロッパ州	ロシア	8,018	4,117	513	金属機械工業品、化学工業品、農水産品
	スウェーデン	18,469	768	42	
	フィンランド	11,917	740	62	
	計	75,820	14,184	187	
大洋州	オーストラリア	12,504	1,453	116	金属機械工業品、農水産品、特殊品
	ニュージーランド	968	187	193	
	計	15,832	2,349	148	
南アメリカ州	チリ	10,246	979	96	農水産品、特殊品、金属機械工業品
	ブラジル	6,356	918	144	
	アルゼンチン	1,411	310	220	
	計	25,857	2,833	110	
北アメリカ州	アメリカ	62,040	6,724	108	農水産品、特殊品、金属機械工業品
	カナダ	15,546	832	54	
	メキシコ	2,791	398	143	
	計	80,719	8,056	100	
全世界	計	543,826	62,037	114	

高額品類(全体平均の1.5倍以上)

南アフリカ: 金属機械工業品、デンマーク: 化学工業品と農水産品、  
アルゼンチン: 農水産品、ロシア: 化学工業品、オーストラリア: 金属機械工業品

(資料)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

消費地別、品別申告価格合計  
(上位10都道府県、申告価格ベース)



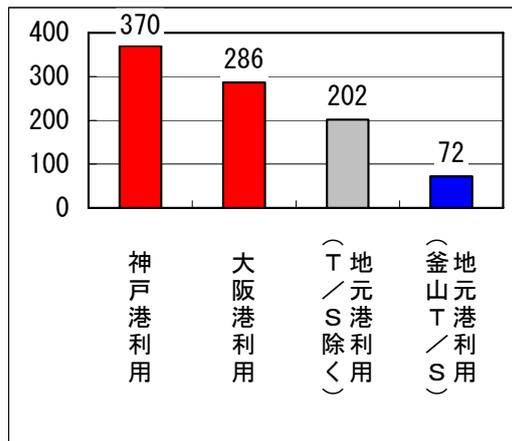
(9) 釜山港トランシップと地元港湾利用貨物の分析

①輸出

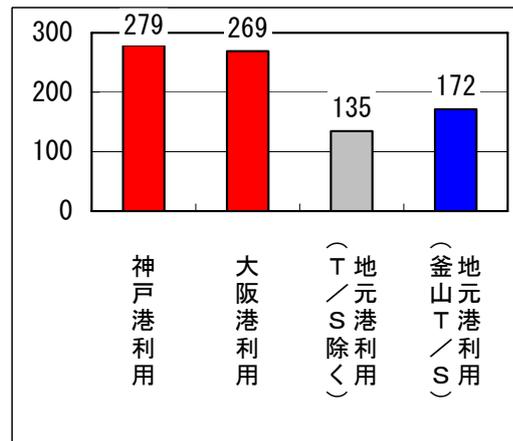
- ・西日本の輸出コンテナは、生産地に関わらず、神戸港・大阪港に高い貨物が集まる傾向にある。
- ・地元の港湾や釜山港には、比較的安い貨物が集まる傾向がある。

西日本の生産地別船積港別取扱量当たりの申告価格(千円/フレートトン)

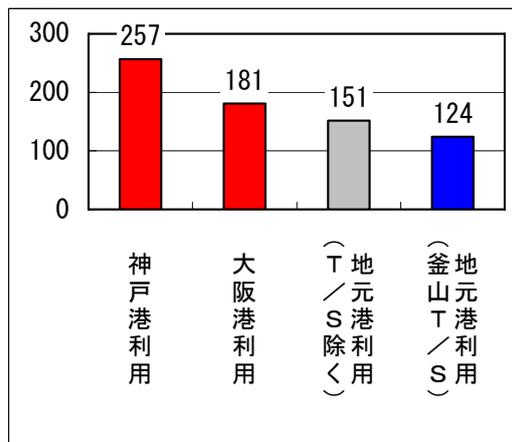
近畿



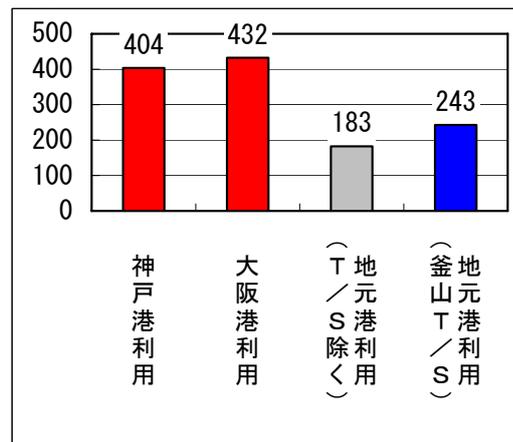
中国



四国



九州



●近畿の地元港

堺泉北港、敦賀港、姫路港、舞鶴港、和歌山下津港

●中国の地元港

下関港、岩国港、境港、呉港、広島港、三田尻中関港、水島港、徳山下松港、浜田港、福山港

●四国の地元港

高松港、高知港、今治港、三島川之江港、松山港、徳島小松島港

●九州の地元港

伊万里港、宇部港、熊本港、細島港、志布志港、大分港、長崎港、唐津港、博多港、八代港、北九州港、油津港

(注) 神戸・大阪港利用とは、神戸港・大阪港を船積港として、トランシップさせず、直接輸出される貨物。  
 地元港利用(釜山T/S)とは、各地方内の港を船積港として、釜山港でトランシップし輸出される貨物。  
 地元港利用(T/S除く)とは、各地方内の港を船積港として、トランシップされず、直接輸出される貨物。  
 なお、近畿の地元港利用は、阪神港を除く。

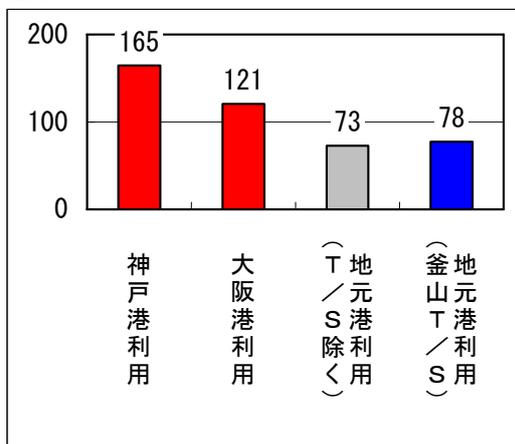
(資料) 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

## ②輸入

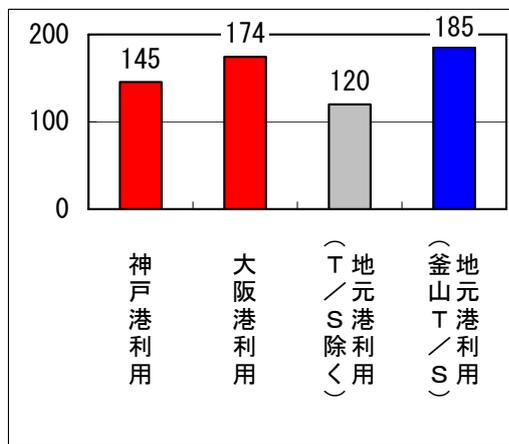
・輸入コンテナにおいても、輸出コンテナと同様に、神戸港、大阪港に比較的高価な貨物が集まる傾向がうかがわれる。

西日本の消費地別船卸港別、取扱量当たりの申告価格(千円/フレートトン)

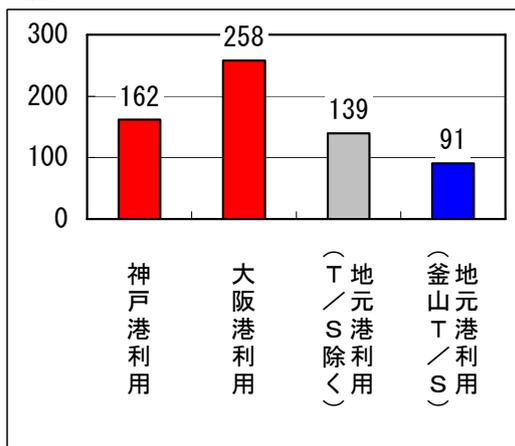
### 近畿



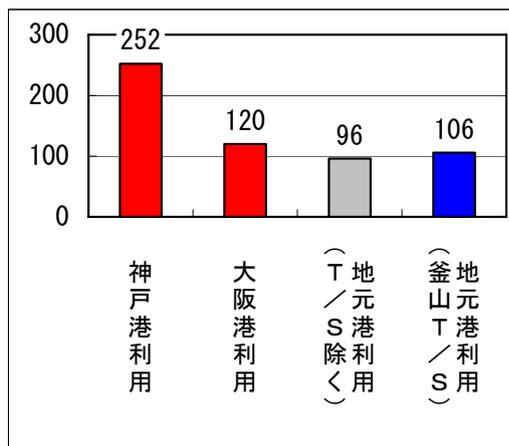
### 中国



### 四国



### 九州



#### ●近畿の地元港

堺泉北港、敦賀港、姫路港、舞鶴港、和歌山下津港

#### ●中国の地元港

下関港、岩国港、境港、呉港、広島港、三田尻中関港、水島港、徳山下松港、浜田港、福山港

#### ●四国の地元港

高松港、高知港、今治港、三島川之江港、松山港、徳島小松島港

#### ●九州の地元港

伊万里港、宇部港、熊本港、細島港、志布志港、大分港、長崎港、唐津港、博多港、八代港、北九州港、油津港

(注)神戸・大阪港利用とは、神戸港・大阪港を船卸港として、トランシップさせず、直接輸入される貨物。  
 地元港利用(釜山T/S)とは、各地方内の港を船卸港として、釜山港でトランシップし輸入される貨物。  
 地元港利用(T/S除く)とは、各地方内の港を船卸港として、トランシップされず、直接輸入される貨物。  
 なお、近畿の地元港利用は、阪神港を除く。

(資料)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成15年)より作成

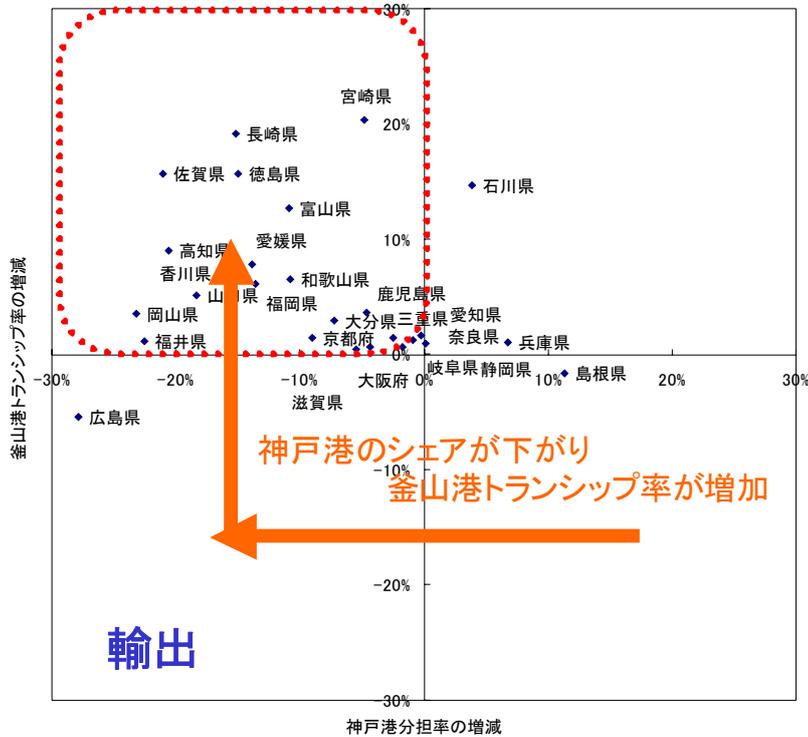
## 2.5 神戸港における内航フィーダー貨物の流動

神戸港における内航フィーダー貨物の動向について以下に示す。

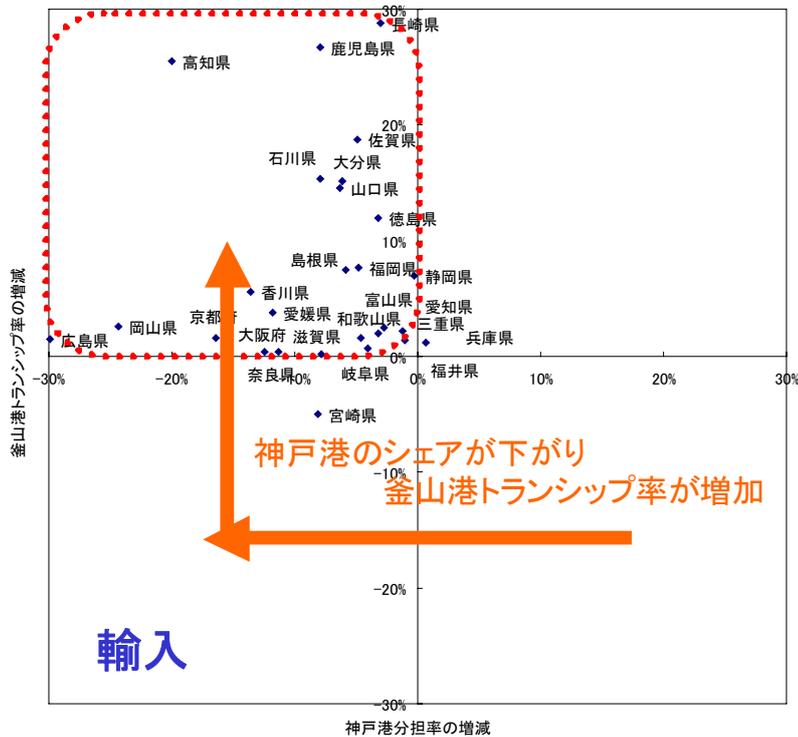
### (1) 神戸港分担率と釜山港トランシップ率

・神戸港の分担率が低下し、かわりに釜山港トランシップ率が増加している。

生産地別の神戸港分担率と釜山港トランシップ率の増減(平成10~15年)



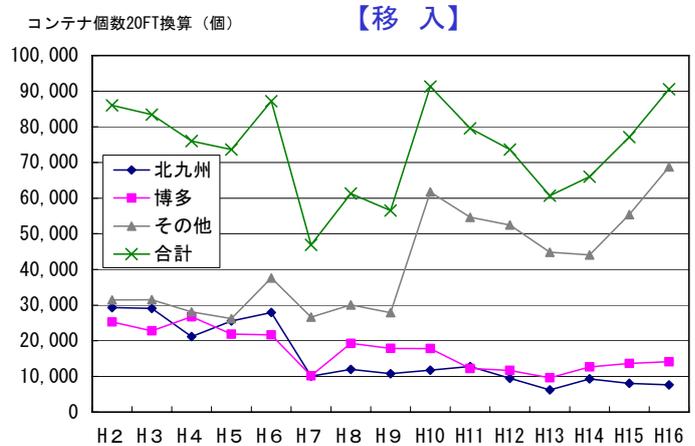
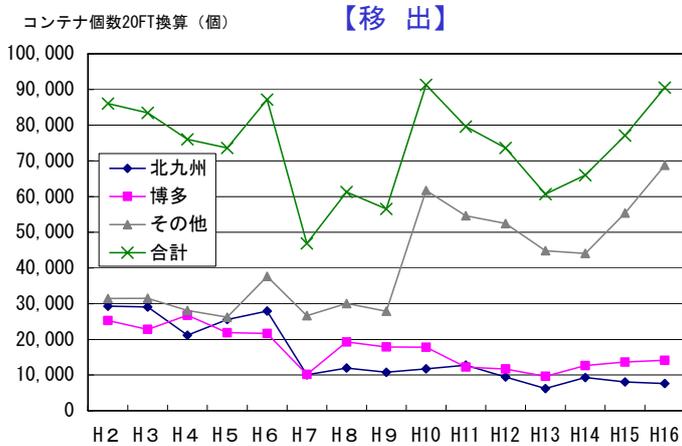
消費地別の神戸港分担率と釜山港トランシップ率の増減(平成10~15年)



(資料)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成10、15年)より作成

(2) 神戸港における内航フィーダー貨物の増加 (TEU ベース)

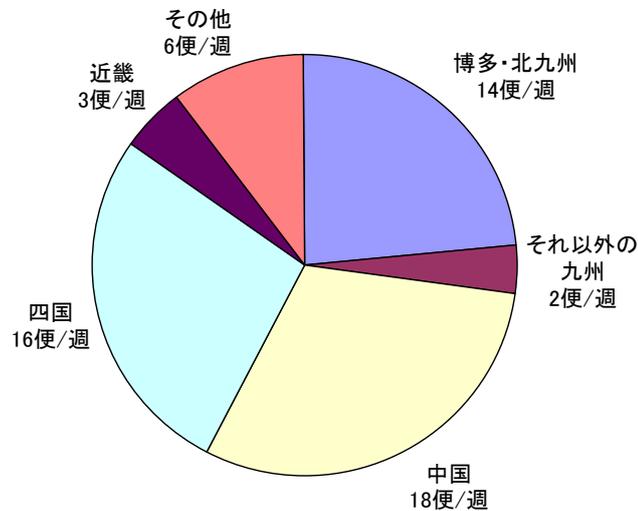
- ・平成 13 年以降、神戸港の内航フィーダー貨物は急増している。方面別で見ると、北九州と博多を除く方面である。
- ・サービス頻度で見た場合、瀬戸内方面が神戸港内航フィーダーの約 6 割を占める。



神戸港の内航フィーダーの方面別取扱コンテナ個数の推移

(注) その他とは、大分、細島、志布島、宇部、三田尻中関、岩国、徳山、広島(海田)、水島、岡山、今治、松山、新居浜、伊予三島、詫間、高松、姫路、大阪、四日市、名古屋、清水、東京、横浜、日立

(資料) 神戸市みなと総局「神戸港大観」



神戸港内航フィーダーの方面別サービス頻度

(資料) 神戸市みなと総局 HP、平成 17 年 4 月

(参考) 神戸新聞(2006/04/07)

西日本の各港と神戸港を運ぶ内航フィーダー(外国貿易コンテナの国内二次輸送)も好調だ。2004年の輸送量は通常の20フィートコンテナで約19万7千個分と、1994年比19%増になった。

業界大手の井本商運(神戸市)は、2005年の神戸港での取り扱い貨物量が前年比で2割増えた。釜山に流れた欧米向け貨物の一部が「人件費や燃料費の高騰で釜山までの運賃が上がり、神戸に戻っている」という。

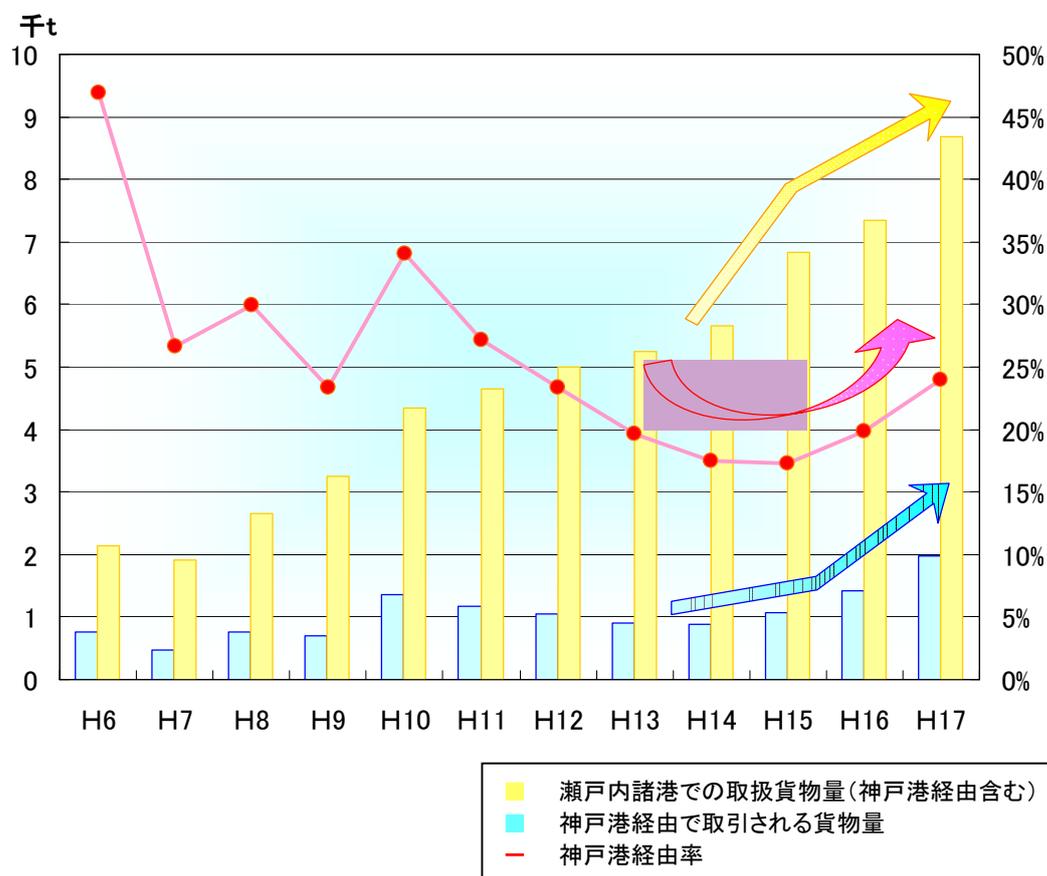
### (3) 瀬戸内諸港の神戸港経由率の推移

- ・震災以降、瀬戸内諸港から神戸港を経由して海外と取引される貨物量は微増減を繰り返していたが、近年に増加に転じている。
- ・一方、瀬戸内諸港での取扱貨物量は着実に増加している。
- ・これらの伸び率の違いにより、神戸港経由率が低下していたが、近年回復傾向を示している。

年次	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
瀬戸内諸港での取扱貨物量	1,641	1,770	2,514	2,981	3,992	4,335	4,478	4,612	5,091	6,231	7,189	8,263
瀬戸内諸港から直接取引される貨物	871	1,299	1,762	2,284	2,632	3,158	3,434	3,708	4,200	5,155	5,765	6,281
神戸港経由で取引される貨物	770	471	752	697	1,360	1,177	1,044	904	891	1,076	1,424	1,982
神戸港経由率	46.92%	26.61%	29.91%	23.38%	34.07%	27.15%	23.31%	19.60%	17.50%	17.27%	19.81%	23.99%

(資料) 港湾管理者調べ

瀬戸内諸港の神戸港寄港率と神戸港経由の貨物量



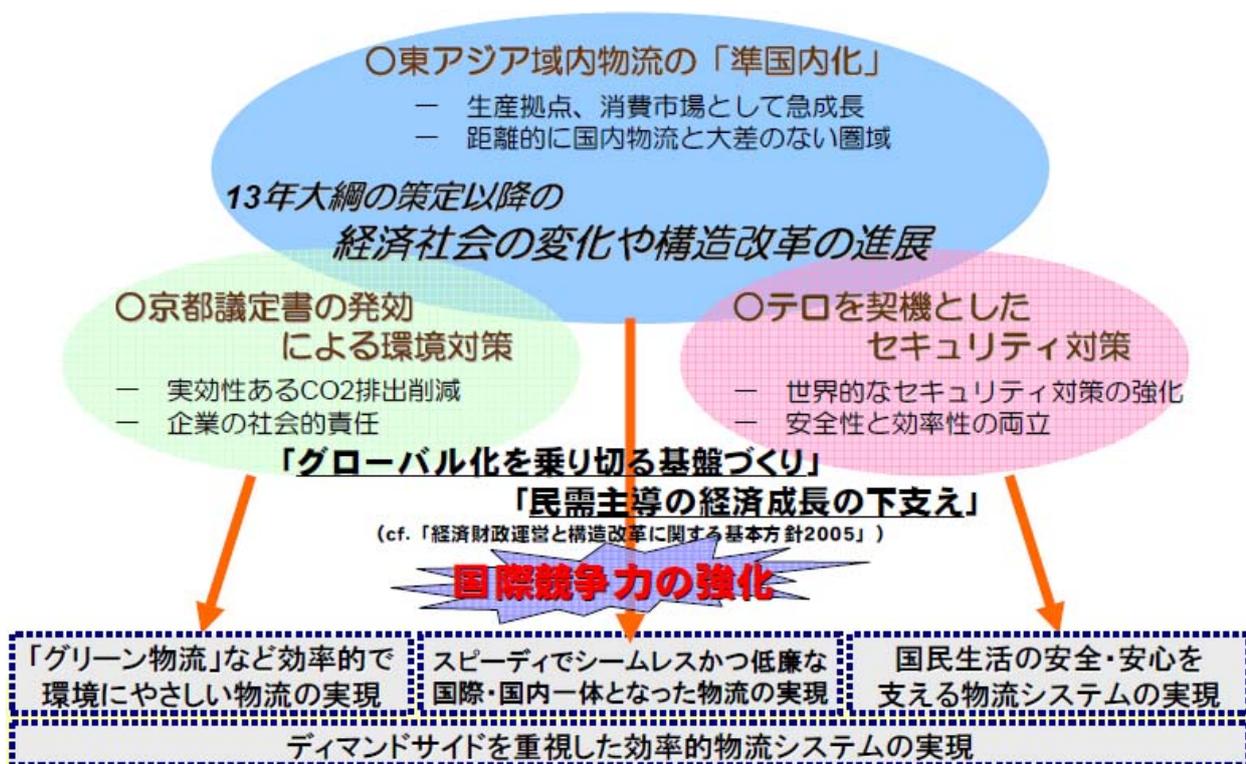
#### 神戸港経由率とは・・・

神戸港を経由して海外と取引される貨物量 / 海外と取引される瀬戸内諸港の総貨物量

## 2.6 最近の物流関連施策動向等

国際物流に関連した最近の施策動向について以下に示す。

### (1) 総合物流施策大綱(2005-2009)



### **PLAN**：関係省庁の関係局長等による会議において、今後推進すべき具体的施策をとりまとめ

- |                                    |  |   |
|------------------------------------|--|---|
| ○グリーン物流の推進<br>・グリーン物流パートナーシップ会議の活用 | ○国際拠点港湾・空港の機能向上<br>・スーパー中核港湾における基幹航路確保策<br>・大都市圏拠点空港の整備・活用 | ・物流セキュリティの確保<br>・交通安全の確保<br>・災害時の適確な対応<br>・消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保 |
| ○貨物交通のマネジメントの推進<br>・適切な経路・時間帯への誘導  | ○国内外の物流ネットワークの構築<br>・陸海空の輸送モードの有機的連携                       |   |
| ○情報化・標準化の推進                        | ○国際物流におけるロジスティクス機能の高度化                                     |   |
| ○物流効率化を支える人材の育成等                   |  |   |
| ○物流事業に関する施策のあり方の検討                 |  |   |

### **DO**：物流関係者が連携・協働しながら、取組の効果が最大限発揮されるよう推進

- |                 |                                 |
|-----------------|---------------------------------|
| 荷主企業と物流企業の連携・協働 | …パートナーシップの構築による社会的課題への適確な対応     |
| 地域の関係者の連携・協働    | …関係行政機関、民間企業等の参画によるボトルネックの抽出と解消 |
| 関係省庁の連携・協働      | …物流システムの全体効率化に向けた施策の総合的・一体的な推進  |

### **CHECK**：指標を用いながら施策の進捗状況を把握し、フォローアップ

- 平成17年度末を目途に、指標ごとの目標設定を行うとともに、適宜指標を追加

### **ACTION**：フォローアップ結果を踏まえ、施策の見直し・拡充強化等を検討

施策に  
フィードバック

## (2) 国土審議会計画部会中間とりまとめ

国土審議会計画部会では、昨年9月の発足以来、国土形成計画（全国計画）の策定に向けた検討を進めてきたが、平成18年11月16日これまでの検討結果の中間報告がなされた。戦略的取組の柱として「シームレスアジアの実現」があげられている。

### 第3. 計画のねらいと戦略的取組

#### (1) シームレスアジアの実現

東アジア諸国とわが国の相互依存関係はますます深まっており、これらの国々との競争関係を念頭に置きつつ、人的・物的・経済的・技術的等各分野での交流と連携を強化することにより、共に発展していく姿を追求していくことが求められている。

そのためにも、これらを支える基盤の整備が重要である。

一方で、相互に陸路で結ばれた東アジアの近隣諸国が、アジアハイウェイやトランスアジアレイルウェイ構想等の推進を通じてその結束強化を進めつつあり、海を隔てた我が国においては、東アジアにおける交通ネットワークとの連続性、互換性の確保の面での立ち後れが危惧されている。

これらの情勢に対応し、我が国と東アジア近隣諸国との交流・連携を支えていくためには、東アジアにおけるヒト・モノ・情報の更なる迅速かつ円滑な流れ、すなわちシームレスアジアの実現が求められる。

（抜粋：平成18年11月16日国土審議会第15回計画部会）

基盤の形成」が掲げられており、その1つとして「貨物翌日配達圏形成の促進」が挙げられている。

#### [貨物翌日配達圏形成の促進]

貨物翌日配達圏の形成に当たっては、国際物流においても定時性や速達性、輸送頻度などの点で国内物流と同水準のサービスが求められることから、各広域ブロックのほぼ全域が国際フェリー、Ro-Ro船等による高速海上輸送や航空貨物輸送等を駆使した複合一貫輸送サービス（マルチモーダル）のメリットを享受できるよう、広域ブロックゲートウェイとしての機能を有する国際港湾を適正に配置するとともに、国際貨物を迅速かつ円滑に処理できる陸海空の重層的な輸送ネットワークを形成する必要がある。

特に国際港湾においては、各広域ブロックの連携パートナーとして日本海を介した貨物輸送需要の高い特定の東アジア都市港湾との間の高速海上輸送ネットワーク形成を支援するため、国際フェリー、Ro-Ro船等ターミナルや地域の基幹交通ネットワークとの複合一貫輸送機能の強化、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化等の戦略的、重点的な充実・拡張及び24時間運営並びにこれらターミナル間の相互連携等を促進するべきである。

またこれらの国際港湾のコスト、サービス水準の向上に向けて、スーパー中枢港湾における先導的な取組を活かすとともに、輸出入・港湾手続等を簡素化・効率化し、システムのネットワーク化についても促進するべきである。

（抜粋：平成18年11月16日国土審議会第15回計画部会）

### (3) 貿易諸制度の抜本的な改革を求める ((社) 日本経済団体連合会)

#### ーグローバル・サプライチェーンを踏まえた具体的改革の方向ー (2006年11月)

##### わが国企業を取り巻く環境変化

###### (1) 優位性を失ったわが国制度・インフラ

企業の貿易円滑化ニーズは高まっているが、わが国の制度・インフラは必ずしもグローバル企業の要請に応えることができなくなっている。「アジアゲートウェイ」構想を実現するうえでも、早急な対応が必要。

###### (2) 現行の制度・システム等における問題点

- ① 現行の輸出入通関制度は、制約条件が多く利用者にとって利便性に欠けている。
- ② 省庁毎にCPを設定されては企業の負担が重くなり、制度普及の阻害要因となりうる。
- ③ 現行のシングルウィンドウ・システムにおいて徹底した業務改革が行なわれないため、使い勝手が悪い。
- ④ 港湾管理者ごとに届出書式が異なり、ペーパーレス化は進んでいない。
- ⑤ 原産地証明書の発給コストが諸外国との比較において高いケースがあり、発給手続きの事前準備から発給までにかかる時間が予見できない。

###### (3) セキュリティに関する国際的な動向への対応の必要性

米国同時多発テロを契機に、WCO、米国、EUでは、セキュリティ確保に積極的に取組んでおり、わが国も早急な対応が求められる。

##### 具体的な提案

###### (1) 効率化とセキュリティの両立を目的とした制度・システム設計

- ① WCOのACIガイドラインに準拠した完全電子化の実現
  - ・ WCOのACIガイドラインに準拠した完全電子化の実現
  - ・ 省庁横断的な業務改革を断行した上での真のワンストップサービスの実現
  - ・ 海外とのGtoG連携の実現
- ② WCOのAEO政策に基づくコンプライアンスプログラム構築
  - ・ 企業のコンプライアンス構築に向けた環境整備(コンプライアンス基準の統合、企業のCP整備度合いに応じたベネフィットの付与)
  - ・ コンプライアンスの優良な企業には簡素な手続きを適用、日米間での相互認証のトライアル実施
- ③ 輸出入通関制度の抜本的見直し
  - ・ (輸出通関) 保税搬入原則の見直し、(輸入通関) 二段階申告の原則化

###### (2) 原産地証明に関わる制度・手続きのさらなる弾力化

- ・ 原産地証明書発給実務の改善
- ・ 原産地規則の透明性・利便性向上

###### (3) 港湾行政における広域連携のあり方と手続きの改善

- ・ 地方自治体ごとに分かれている主要港湾における行政の見直し(港湾管理における国の権限強化、広域連携の強化)
- ・ 国内物流と国際物流とのシームレスな連携
- ・ 港湾管理者届出書式の統一、ペーパーレス化の実現

###### (4) 各省庁の連携強化、横断的な政策調整・意思決定の実現

- ・ 内閣に調整本部を設置し、通商戦略の司令塔として担当大臣を任命、貿易に関する政策を企画・立案し、必要に応じて調整
- ・ 民間有識者をメンバーに加え民間企業のニーズに対応

以上

#### (4) 国際物流競争力強化のための行動計画

国土交通省は、経済産業省と連携し、2006年8月に国際物流競争力パートナーシップ会議を設立。2006年12月22日の第2回同会議において「国際物流競争力の強化のための行動計画」を決定。同行動計画は、アジアワイド、特にASEANのシームレス物流圏の構築を目指すため、ASEANにおける広域物流網の整備、物流関連の人材育成、物流資材の高度利活用、輸出入通関手続の電子化等に加え、我が国の通関システムの改革及び国際物流インフラ整備等を内容としている。

##### 目的

- グローバルな事業活動を展開する **我が国企業の競争力の強化**
- 日本、アセアンを含む **東アジア経済統合の実現**

##### 目標

**2015年のアセアン統合を視野に入れ、中長期的にアセアン域内での物流コスト及びリードタイムの半減を目指す。**

#### 目標達成に向けた5つの行動計画

##### ○ アセアン広域物流網の整備に関する行動計画

- ・我が国企業のニーズが高い6つの物流ルートにおいてソフト・ハードのインフラ整備を実現。  
→平成19年度：メコン地域での陸路の走行実証実験を行い、同ルートの課題や経済効果を明確化し、関係国にソフト・ハードのインフラ整備を促す。

##### ○ 物流及び輸出入通関手続関連の人材育成に関する行動計画

- ・日本の物流資格プログラム等を輸出し、アセアン地域の物流関連人材レベルの向上を実現。  
→平成19年度：タイをはじめ数カ国を対象に、物流資格プログラム等をモデル的に展開するのに最適な国を選定するための基礎データを収集。

##### ○ 物流資材の高度利活用に関する行動計画

- ・電子タグの導入等、物流資材に関する日本の高度なノウハウを輸出し、これを普及することにより、物流業務の効率化を実現。  
→平成19年度：電子タグや物流資材を活用した実証実験を実施し、実現性や導入効果等を検証。

##### ○ アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化に関する行動計画

- ・各国のシングルウィンドウの構築や域内の相互接続を支援し、輸出入通関手続の合理化を実現。  
→平成19年度：輸入手続の電子化が進んでいないベトナムなどのアセアン加盟国でのシングル・ウィンドウ構築を支援するため、システムのあり方、具体的プロセスおよびその実現可能性に関する調査を実施。

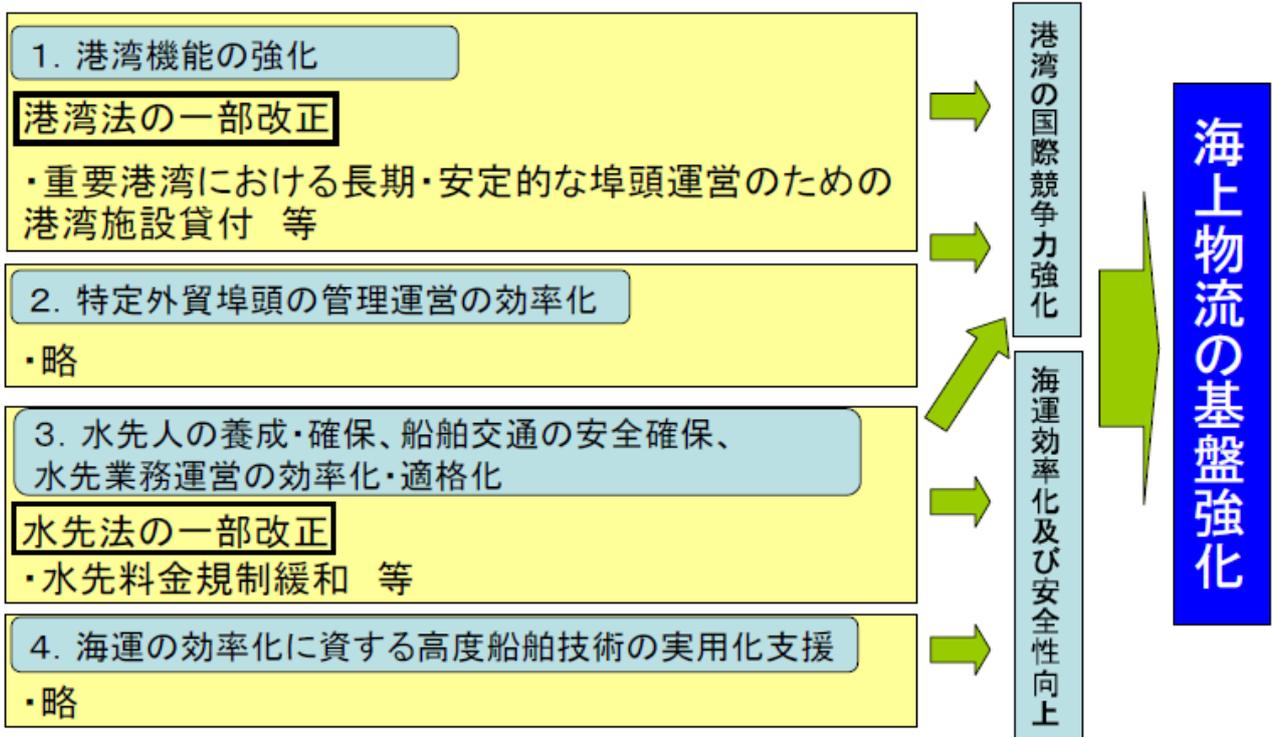
##### ○ 我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラの整備に関する行動計画

- ・国際物流のセキュリティ強化と円滑な物流について、世界をリードする形で両立を図るとともに、国際物流インフラの機能強化を促進し、国際物流の円滑化・効率化を実現。  
→平成19年度：輸出入者のコンプライアンスに着目した既存の税関制度の見直し等を行い、日本版C-TPAT(注)の導入のための基盤を整備。また、我が国の国際物流インフラの機能強化やアクセス性向上を推進。

(注)C-TPAT:輸出国から米国に至るサプライ・チェーン全般のセキュリティ強化を目的として、官民共同で取り組むコンプライアンス・プログラムのこと。

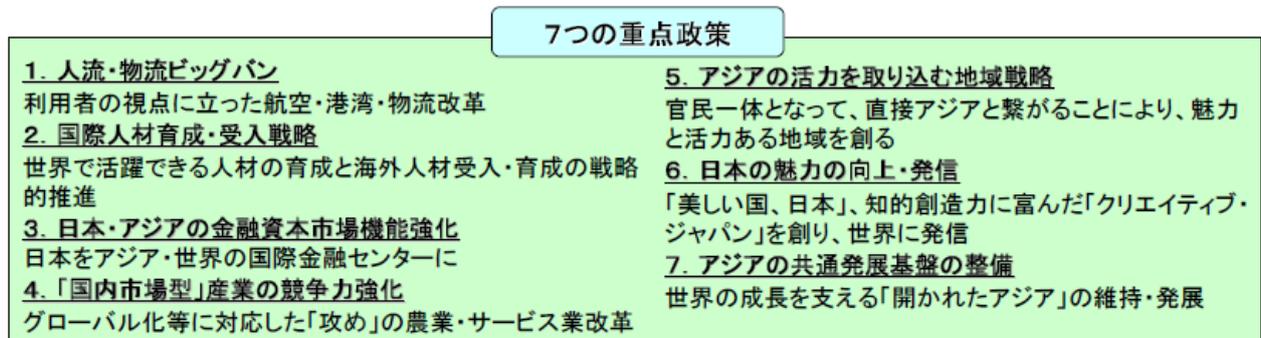
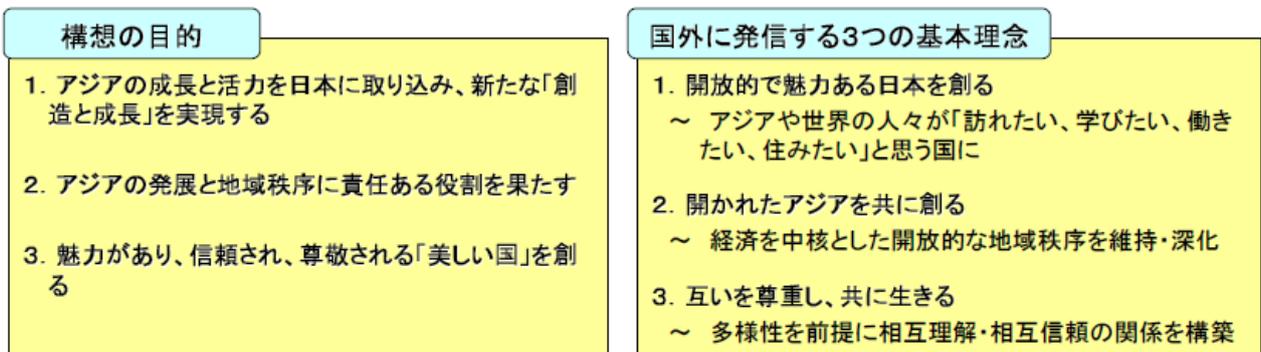
(5) 海上物流の基盤強化支援

平成 18 年通常国会において成立した「海上物流の基盤強化を図るための港湾法等の一部を改正する法律」（平成 18 年法律第 38 号）には以下のような支援策が盛り込まれている。



(6) アジア・ゲートウェイ構想

平成 18 年 12 月 19 日に開催されたアジア・ゲートウェイ戦略会議（主宰：内閣総理大臣）において、「アジア・ゲートウェイ構想の基本的考え方」が示された。



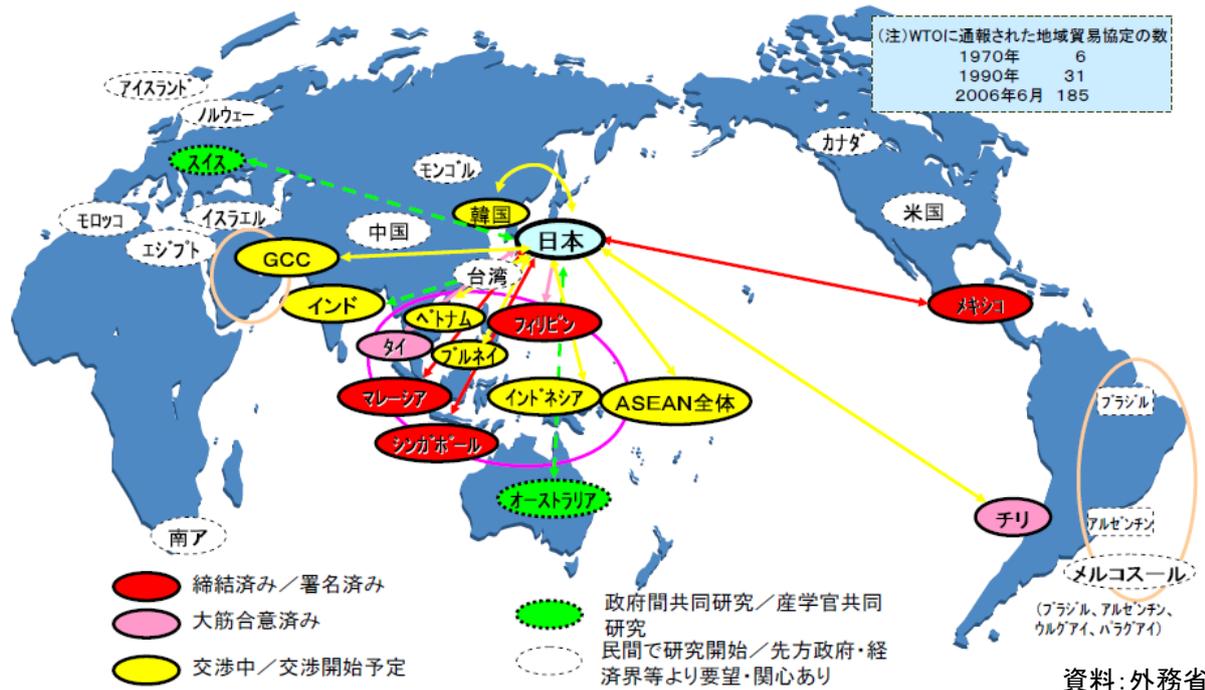
FTA/EPA の進展

FTA(自由貿易協定)

FTAとは、ある国や地域の間だけで、輸出入品にかかる関税や外資規制などを取り払い、それらの地域間で、物やサービスの行き来(貿易)を自由にするを目的とした協定

EPA(経済提携協定)

FTAの内容を基礎にしなが、より幅広い経済的な関係を強化するため、貿易の自由化だけでなく、投資、人の移動、知的財産権や競争政策でのルール作りや、さまざまな分野での協力なども取り込み、経済のより広い範囲を対象とした協定



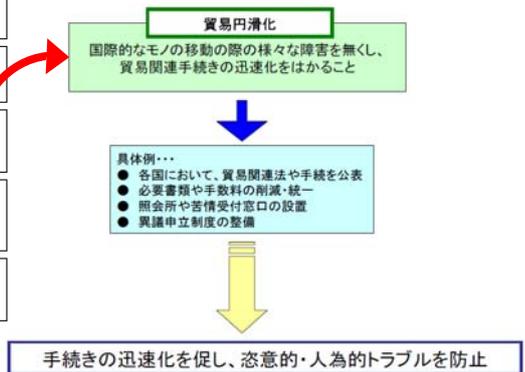
WTOドーハ・ラウンド交渉(2001年～):「貿易円滑化」が交渉議題に

市場アクセス交渉

<b>農業</b>	ウルグアイ・ラウンドで初めて扱われる。今次ラウンドが開発を主要課題に据えていることから、途上国の主要輸出品である農産品の扱いが議論されており、今次ラウンドの中心的課題。
<b>NAMA</b> (非農産品市場アクセス)	GATT時代から引き継がれた鉱工業品の自由化交渉。 我が国として柔軟性の確保を目指したい林水産品や皮革もこの分野に入る。
<b>サービス</b>	ウルグアイ・ラウンドで初めて取り上げられた。 外資規制や人の移動、国境を越える取引などの自由化等が目的。

その他の交渉

<b>開発</b>	途上国に対してWTO協定の義務の免除や、義務の履行につき経過期間を認める「特別かつ異なる待遇」(S&D)条項の見直しや、後発開発途上国に対する優遇措置、小規模経済が抱える問題への対応等についての検討等を行ってきている。
<b>ルール</b>	アンチダンピング(AD)、補助金、地域貿易協定(RTA)の三分野。 ADについては現状維持を求める米とその改善を目指すその他各国との対立構造。
<b>貿易円滑化</b>	ドーハラウンドで、交渉の開始の可能性があるシンガポール・イシュー(投資、貿易円滑化、競争、政府調達)の4分野のひとつとして議論開始。 通関業務の円滑化などを旨とする。
<b>TRIPS</b> (知的財産権)	今次ラウンドで、WTO協定の一部であるTRIPS協定の改正作業が継続中。 途上国側は、エイズ等感染症の拡大を理由にTRIPS協定の例外を主張。
<b>貿易と環境</b>	近年の環境問題の高まりを受けて、今次ラウンドより新しく議論が開始された分野。 自由貿易と環境条約との関係や、環境物品・サービスの扱いについての議論。



資料: 外務省