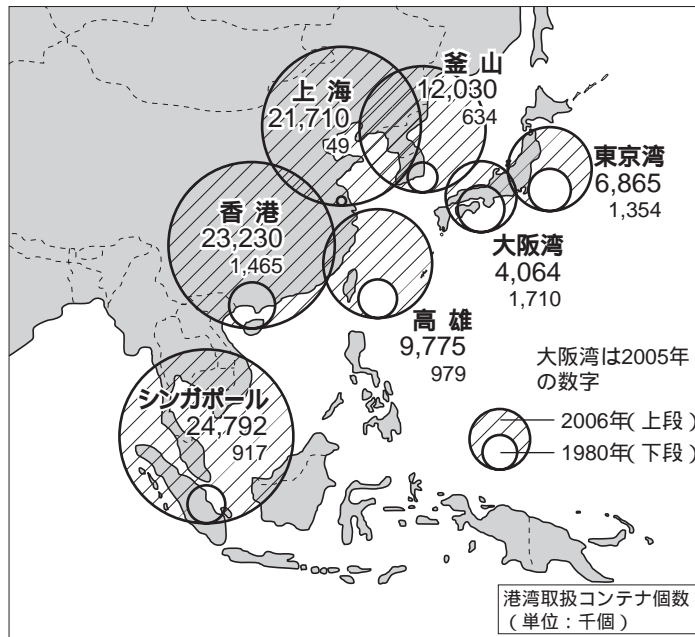


港湾関連データ

増大するアジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
March 2007 Containerisation International

【我が国の主要港の相対的地位の低下】

1980年 (単位:千個)		2006年速報値 (単位:千個)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク・ニュージャージー	1,947	1(2) シンガポール	24,792
2 ロッテルダム	1,901	2(1) 香港	23,230
3 香港	1,465	3(3) 上海	21,710
4 神戸	1,456	4(4) 深圳	18,469
5 高雄	979	5(5) 釜山	12,030
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,775
7 サンファン	852	7(7) ロッテルダム	9,600
8 ロングビーチ	825	8(9) ドバイ	8,923
9 ハンブルク	783	9(8) ハンブルク	8,862
10 オークランド	782	10(10) ロサンゼルス	8,469
12 横浜	722	23(22) 東京	3,665
16 釜山	634	27(27) 横浜	3,200
18 東京	632	(34) 名古屋	2,491
39 大阪	254	(39) 神戸	2,262
46 名古屋	206	(51) 大阪	1,802

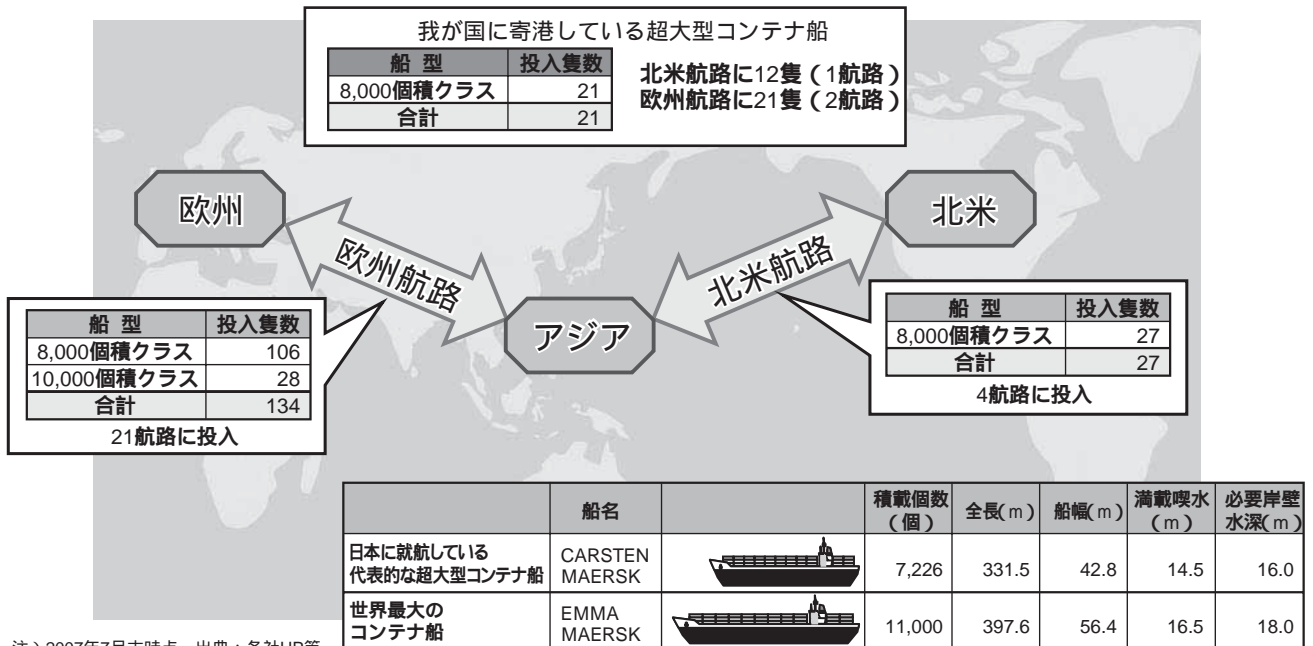
は、31位以下のため、具体的順位は不明
()内は2005年の順位

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
March 2007 Containerisation International

超大型コンテナ船の就航状況

船型	竣工済み(隻数)	竣工計画(年)						合計(隻数)	代表的な船型				
		2007	2008	2009	2010	2011	不明		積載重量(トン)	全長(m)	船幅(m)	満載喫水(m)	必要岸壁水深(m)
8,000個積クラス	138	39	35	21	4		10	247	97,941	322.9	42.8	14.5	16.0
10,000個積クラス	41	17	22	37	15	4	21	157	109,926	336.7	45.6	15.0	16.5
合計	179	56	57	58	19	4	31	404					

8,000個積クラス: 7,000~8,999個積みの船舶、10,000個積クラス: 9,000個以上積みの船舶、2007年3月末時点
出典: 日本海事新聞、海事プレス、Shipping Guide等



注) 2007年7月末時点 出典: 各社HP等

コストとサービスの比較

輸入貨物の入港から引取までの時間

【諸外国の状況】

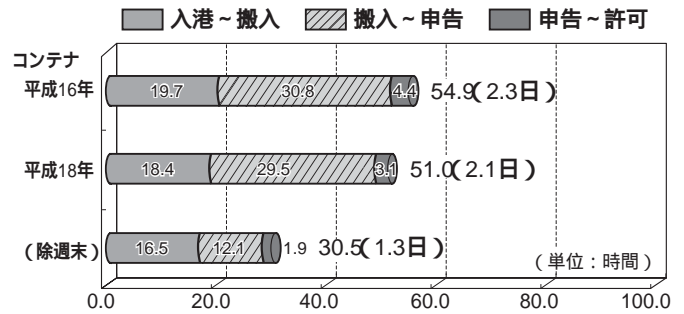
米 国 : 1~2日程度
 英国・オランダ : 2~3日
 ドイツ : 2日
 シンガポール : 24時間以内
 韓 国 : 2日以内

(社)日本物流団体連合会調査、
 ITと国際物流に関する懇談会資料(H13.3・4月)より

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間を1日程度に短縮する。

【日本の状況】

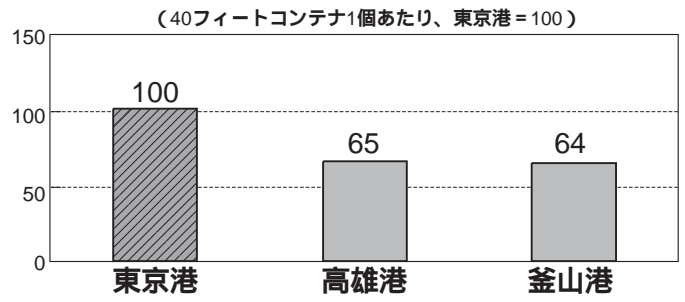


(除週末)のデータについては、海上貨物全貨物の平均値
 出典：輸入手続きの所要時間調査(財務省関税局)

コンテナ取扱総料金の国際比較

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに港湾コストを約3割低減し、アジアの主要港並みとする。



東京港で約2万円の料金(平成12年度国土交通省港湾局調べ)

港湾の24時間フルオープン化

新総合物流施策大綱(平成13年7月閣議決定)に盛り込まれた港湾の24時間フルオープン化については、最近の港運労使間の合意により大きく進展。

	日 本 (H13年以前)	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム(欧州)	ロサンゼルス(米国)
荷役作業	月～土 8:30～翌朝4:00 日・祝 8:30～16:30 [年末年始休暇(12/31～1/4)クローズ]	24時間可 (釜山は363日)	24時間可 (364日)	24時間可 (357.5日)
ゲート	月～金 8:30～16:30 (12:00～13:00は昼休み) 土 8:30～11:30 日祝日 クローズ [年末年始休暇(12/31～1/4)クローズ]	24時間可 (同上)	月～金 5:00～翌3:00 土 5:00～15:00 日 クローズ	24時間可 (同上)



平成13年11月29日の港運労使間の合意

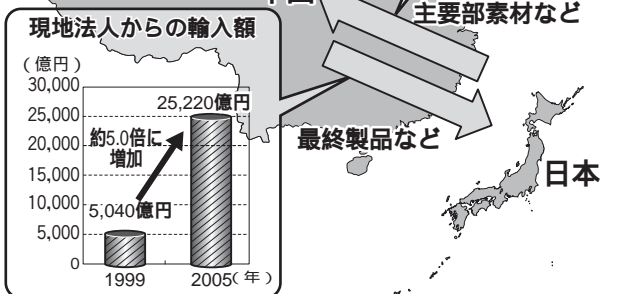
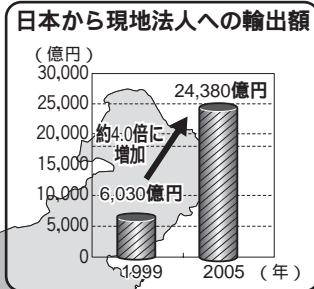
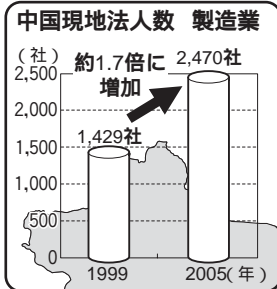
日 本	
荷役作業	24時間可 [1/1のみクローズ]
ゲート	8:30～20:00 [1/1のみクローズ]

経済活動の変化への対応

経済活動のグローバル化が進展し、中国が世界の生産拠点として急成長している。日系企業も調達・製造・販売拠点を中国にシフトしており、その結果として対中国コンテナ貨物量は激増し、2004年には対中国貿易額が対米国貿易額を上回った。増加する日中間の貿易を支える港湾の役割はますます重要となっている。

日本法人(製造業)の中国進出

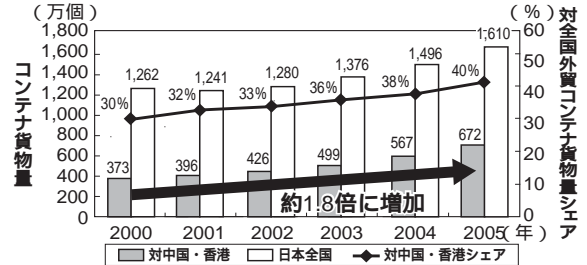
- 多くの日系企業が中国に進出した結果、中国国内の現地法人数(製造業)は6年間で1.7倍に増加
- 中国国内の日系企業現地法人の増加に伴い、日本からの現地法人への輸出額(調達額)は6年間で4.0倍に増加
- 同様に現地法人からの輸入額は6年間で5.0倍に増加



経済産業省「海外事業活動基本調査」より国土交通省港湾局作成

対中国コンテナ貨物量の推移

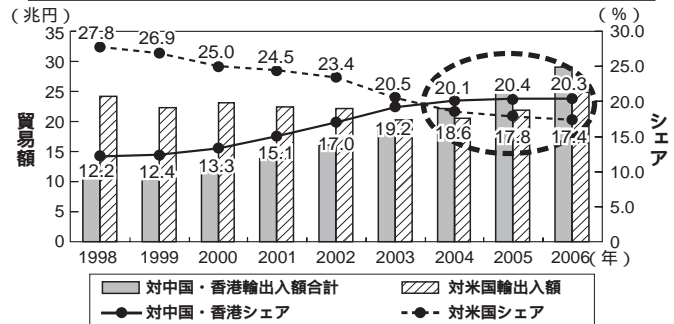
- 中国に進出した日系企業による貿易量の増加や日中間の経済交流の拡大により、対中国コンテナ貨物量は5年間で約1.8倍に増加した



「港湾統計(年報)」より国土交通省港湾局作成

日本の対中国・米国貿易額の推移

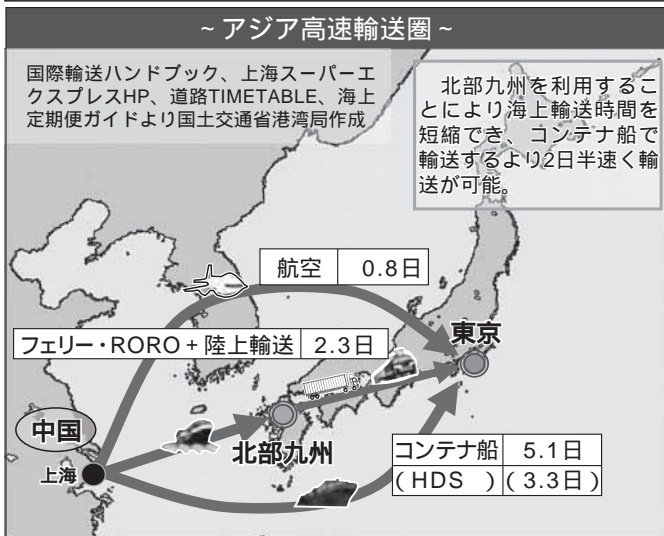
- 中国との貿易量の急激な増加により、2004年には我が国と中国の貿易額が米国との貿易額を上回った



「貿易統計」より国土交通省港湾局作成

アジア地域との国際フェリー・RORO輸送

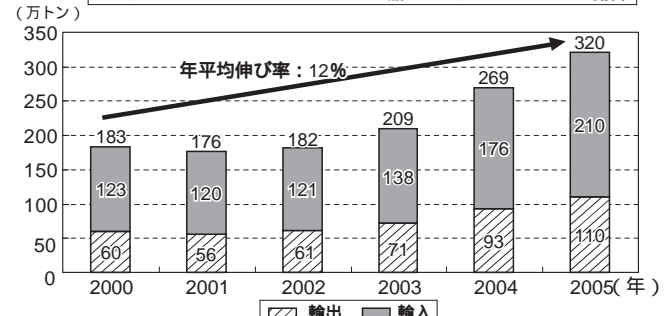
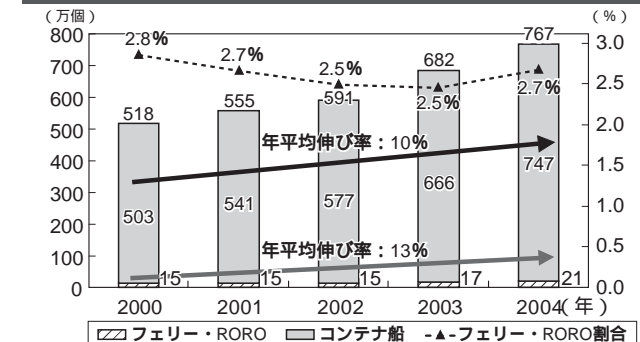
国際フェリー航路、RORO航路を活用し国内各種輸送モードと組み合わせることにより、アジアとの高速輸送が可能。無振動車、活魚車を利用する特殊貨物や、通常の海上輸送より急ぐ貨物の需要が増加している。



輸送方向	輸送品目
輸出	産業機械(無振動車)、オートバイ、雑貨、タイヤ、PC部品
輸入	活魚、アパレル、野菜、PC部品

資料: 港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成

対中国・韓国 国際フェリー・RORO輸送の貨物量



資料: 港湾統計(年報)及び港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成

日本の港湾のフィーダー化 ~ 海外に依存する日本の港湾 ~

欧米航路のアジア主要港への寄港便数が増加傾向にある一方で、日本の港湾への寄港便数は減少。

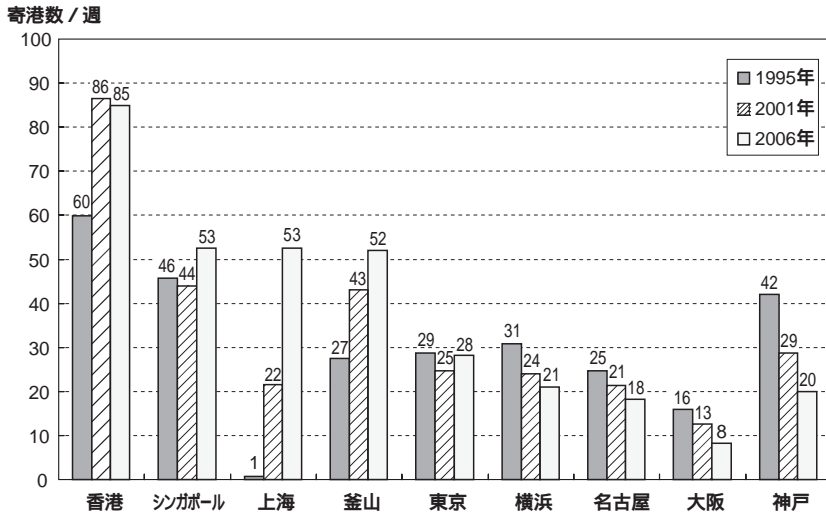
日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられ諸外国へ輸送される貨物量が増大。

平成10年当時と比較して約4倍に拡大。全体貨物量に占める割合も5%から15%へと大きく拡大。

日本の港湾のフィーダー化が進み、海外の主要港への依存度が高まっている。

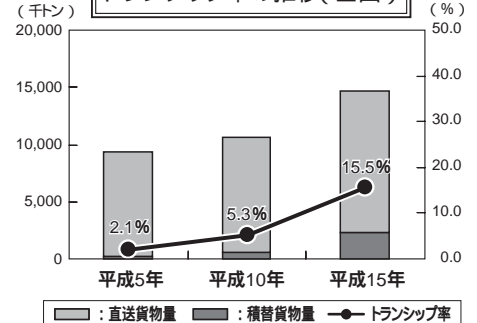


我が国港湾とアジア主要港との欧米航路寄港便数の比較



出典：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

トランシップ率の推移(全国)



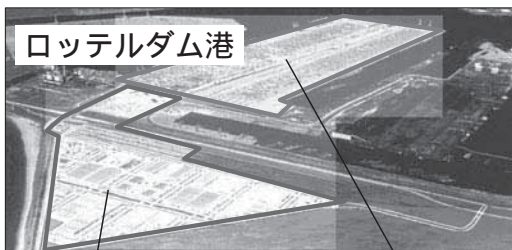
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

$$\text{海外トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

海外トランシップ率とは、日本発着のコンテナ貨物のうちアジア主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物。

世界のコンテナターミナルに隣接する物流拠点

諸外国では、港湾に隣接する地域に大規模な用地を確保し、コンテナターミナルと一体となった物流拠点形成を戦略的に行っている。



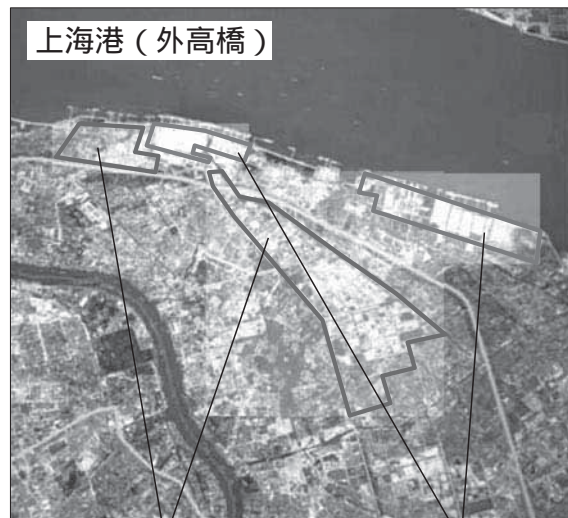
物流拠点
約165ha

コンテナターミナル
約200ha



コンテナターミナル
約260ha

物流拠点 (整備中)
約308ha



物流拠点
約1,100ha

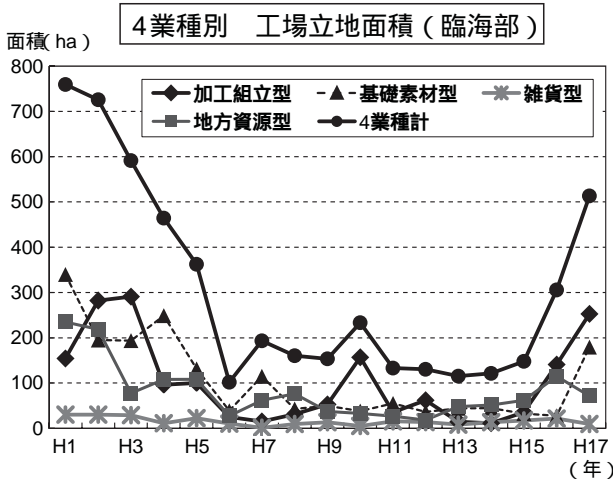
コンテナターミナル
約530ha

資料：各港資料より、国土交通省港湾局作成

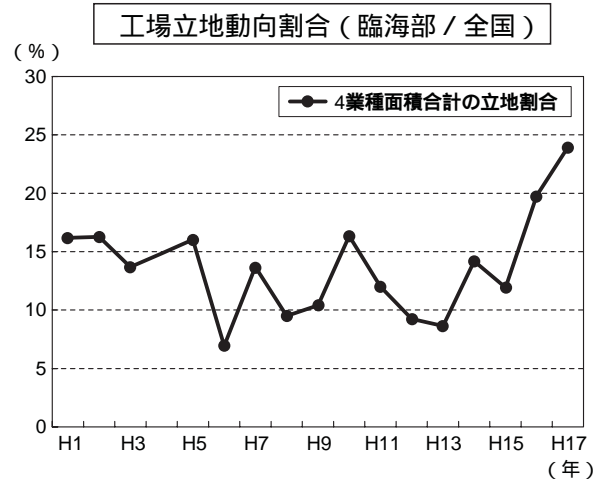
臨海部における工場立地の動向

臨海部 における工場立地は、バブル景気の崩壊後、景気の後退とともに低迷していたが、近年の景気回復に伴い増加傾向にあり、特に、加工組立型業種、基礎素材型業種の伸びが顕著である。

工場立地面積の増加と相まって、臨海部への立地が全体に占める割合も上昇傾向にある。



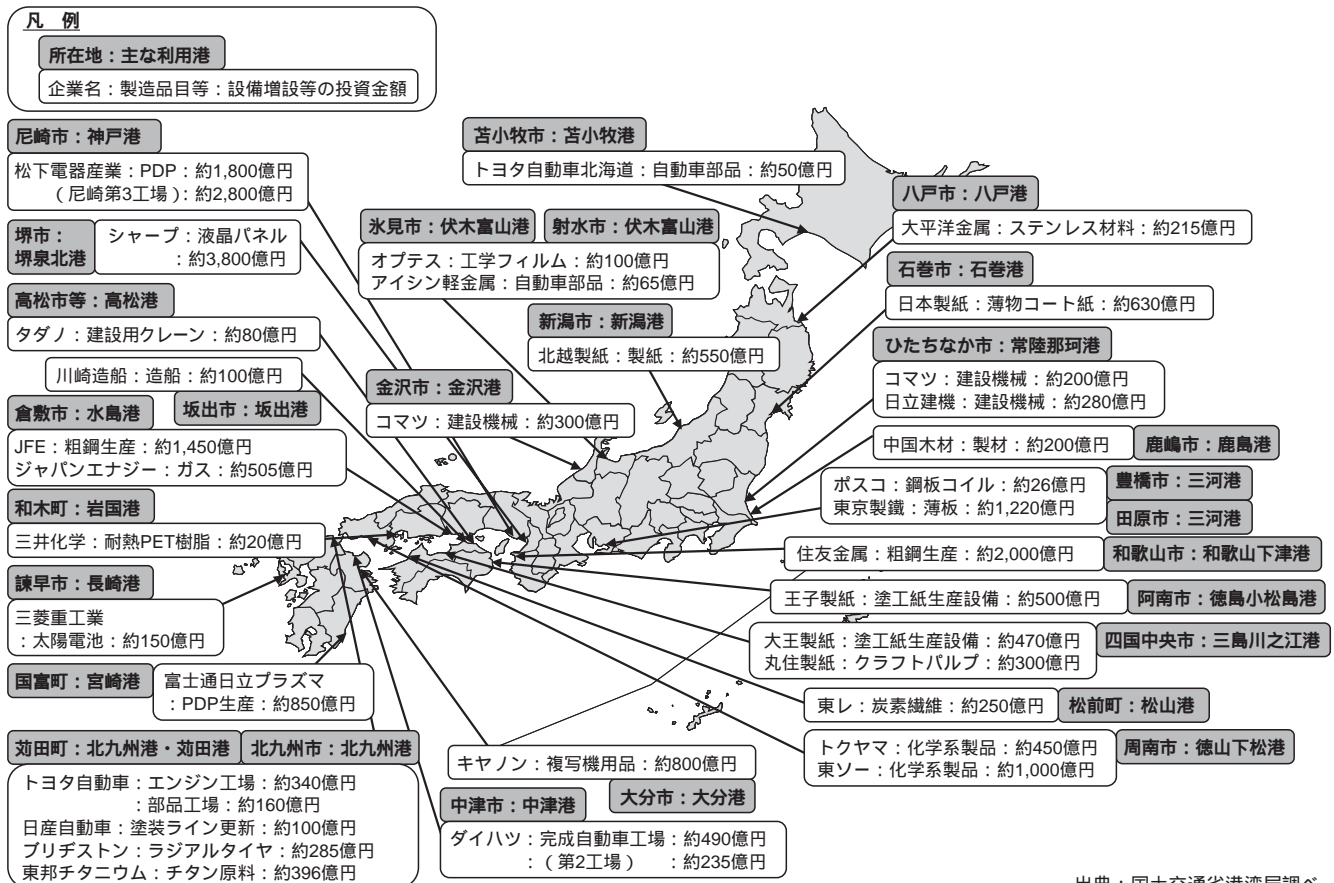
臨海部とは、岸壁（物揚場を含む）・海岸に接する用地又はこれらと一体となっている用地を示す。



出典：「工場立地動向調査（経済産業省）」を基に国土交通省港湾局作成

最近の臨海部への設備投資は、地方部においても多くみられる。

新規立地だけではなく、既存産業の高付加価値化やアジア向け増産のための設備投資も多い。



出典：国土交通省港湾局調べ

耐震強化岸壁の整備状況

海上からの緊急物資輸送拠点として重要な役割を担う、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備率は約6割となっている。

各地震切迫地域における耐震強化岸壁の整備状況

