

基幹航路についての分析

平成25年10月30日
国土交通省港湾局

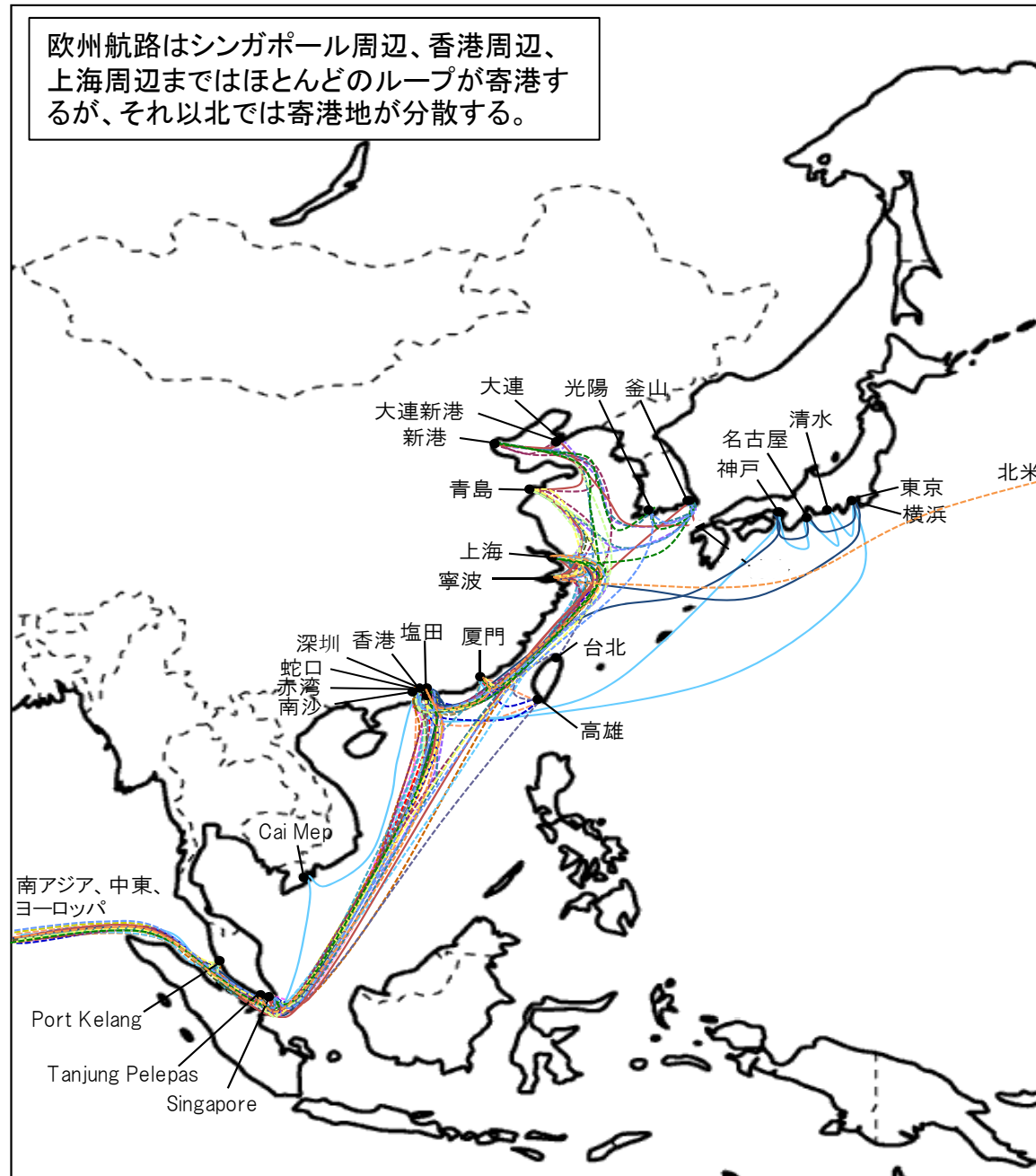
1. 日本周辺における基幹航路の現状
2. 国際戦略港湾発着貨物の海外トランシップについて
3. 方面別に見た貨物の流動状況について

1. 日本周辺における基幹航路の現状

日本周辺における欧州航路の寄港状況

欧州航路

欧州航路はシンガポール周辺、香港周辺、上海周辺まではほとんどのループが寄港するが、それ以北では寄港地が分散する。

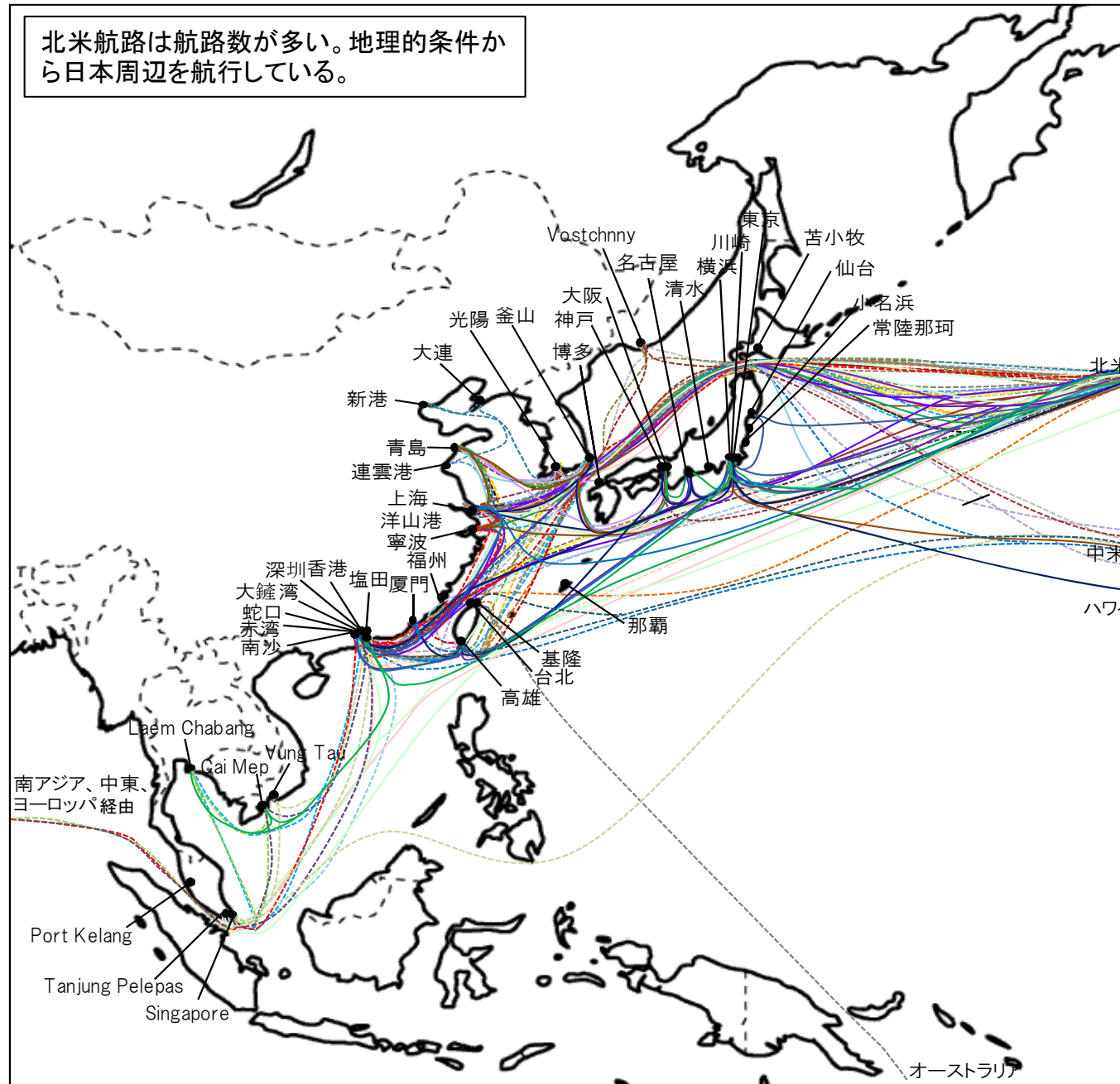


出典：「国際輸送ハンドブック2013」
等をもとに国土交通省港湾局作成

日本周辺における北米航路の寄港状況

北米航路

北米航路は航路数が多い。地理的条件から日本周辺を航行している。

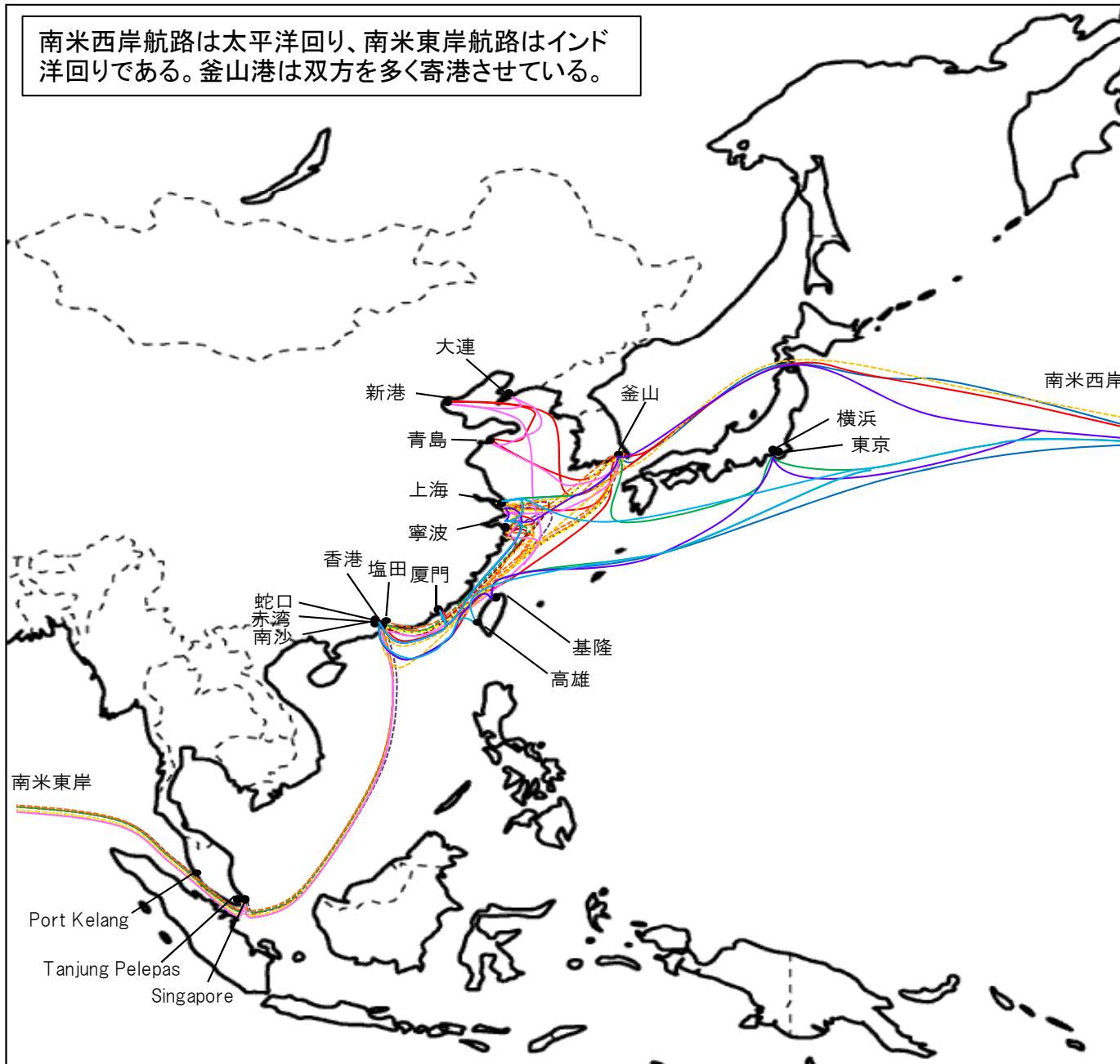


出典：「国際輸送ハンドブック2013」等をもとに国土交通省港湾局作成

日本周辺における南米航路の寄港状況

南米航路

南米西岸航路は太平洋回り、南米東岸航路はインド洋回りである。釜山港は双方を多く寄港させている。

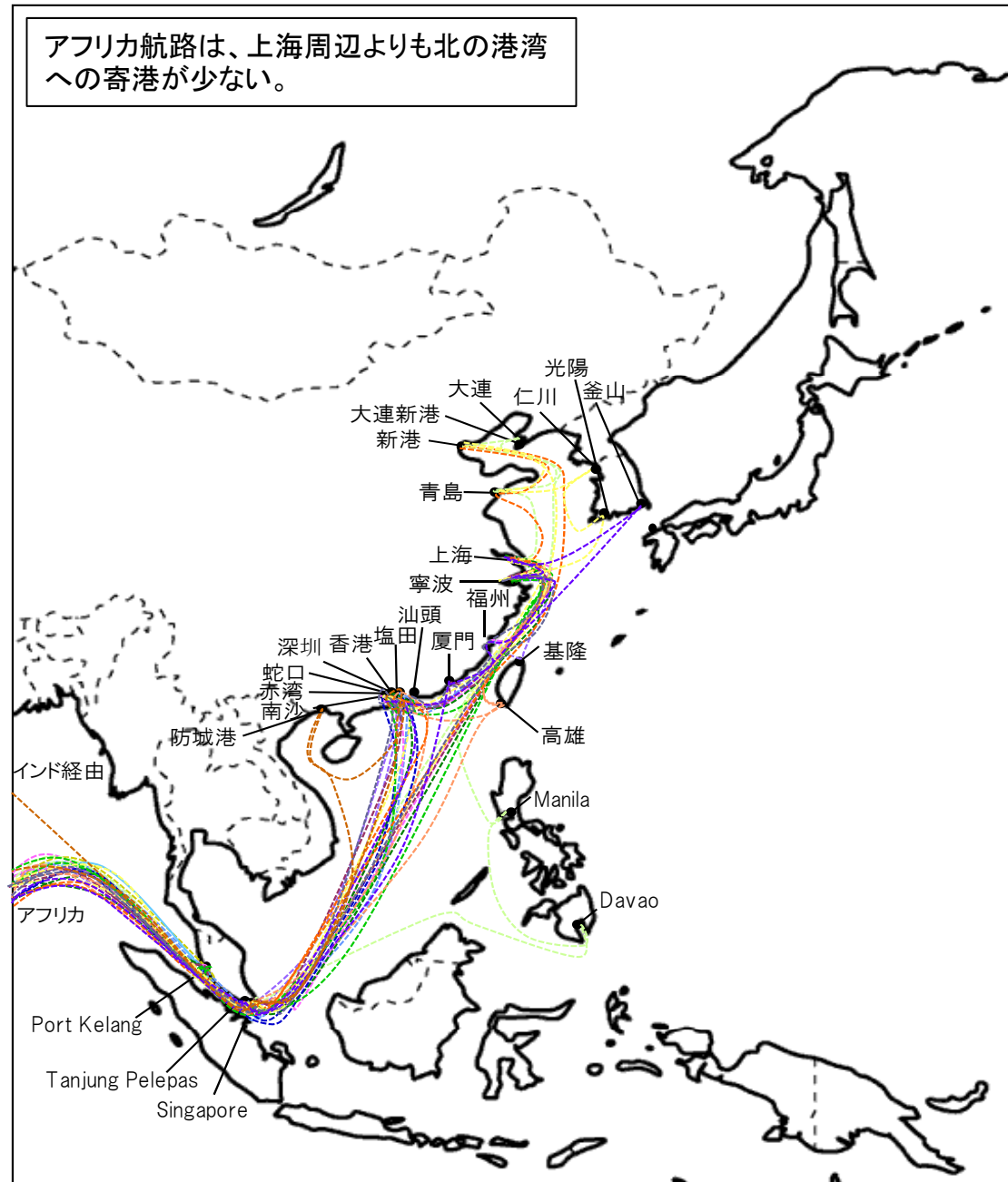


出典：「国際輸送ハンドブック2013」等をもとに国土交通省港湾局作成

日本周辺におけるアフリカ航路の寄港状況

アフリカ航路

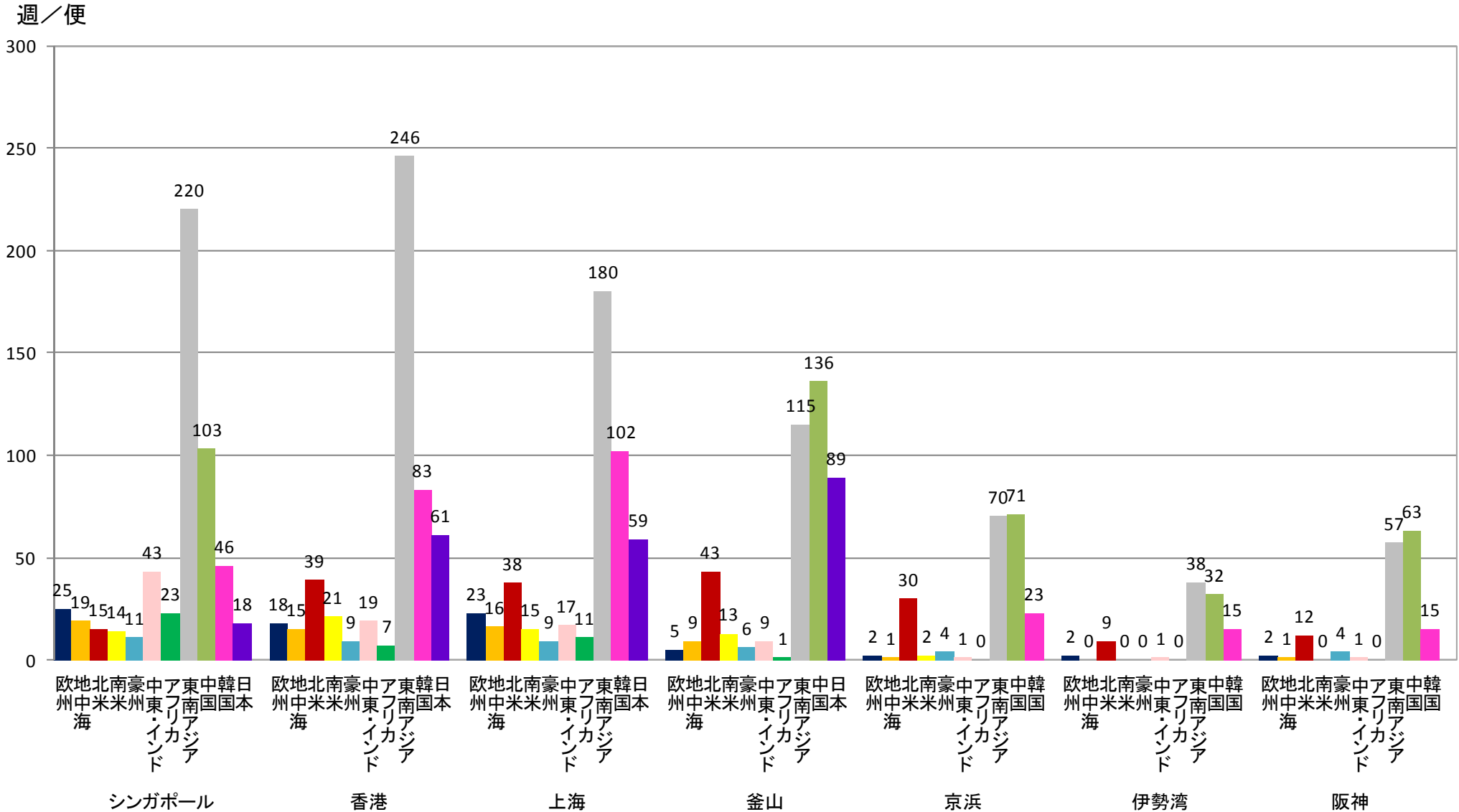
アフリカ航路は、上海周辺よりも北の港湾への寄港が少ない。



出典：「国際輸送ハンドブック2013」
等をもとに国土交通省港湾局作成

アジア主要港に寄港する航路

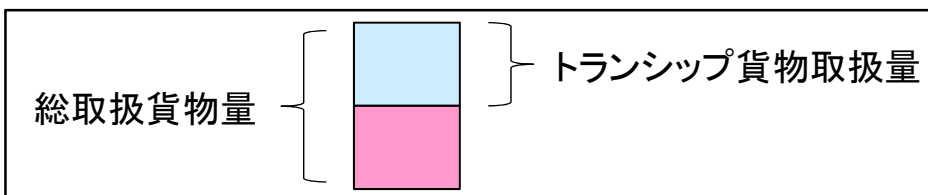
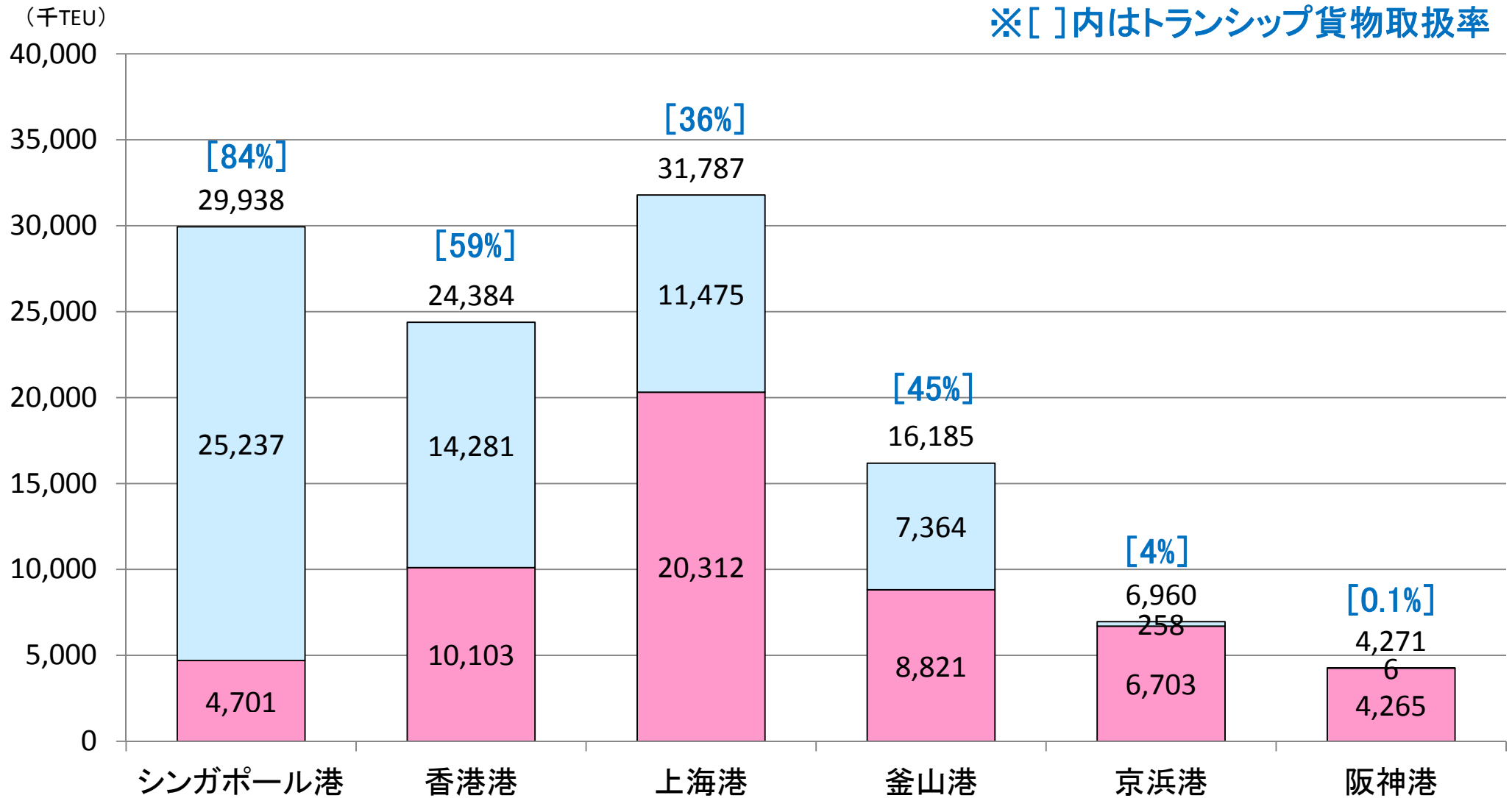
- 釜山港は欧州、北米航路に加え、南米、中東・インド、アフリカ航路など多様な航路を有している。
- さらに、釜山港は近海航路が多数就航し、周辺国からの集貨体制を整えている。



出典：国際輸送ハンドブック2013等をもとに国土交通省港湾局作成

アジア主要港におけるトランシップ貨物取扱率(2011年)

※[]内はトランシップ貨物取扱率



(出典)日本:港湾統計(年報)

ただし、京浜港のうち東京港の積み替えコンテナ個数については、実績値が不明のため計上していない

海外: Drewry「Container Market Review and Forecast Annual Report 2012/13」

2 国際戦略港湾発着貨物の 海外トランシップについて

国際戦略港湾発着貨物のトランシップ状況(釜山港)

○ 日本発着のトランシップ貨物は、約123万TEUであり、地方の港湾のみならず、国際戦略港湾でも釜山港でトランシップされる貨物が多い

釜山港でトランシップされる貨物が多い日本の港湾 (2012)

	(TEU)		
	釜山港でトランシップされる貨物 (A)	釜山港で韓国に輸出入される貨物 (B)	トランシップされる貨物の割合 (A/(A+B))
博多港	128,134	111,863	53.4%
苫小牧港	88,580	58,853	60.1%
大阪港	76,231	175,411	30.3%
横浜港	67,481	108,074	38.4%
新潟港	65,083	34,106	65.6%
北九州港	64,288	62,786	50.6%
神戸港	62,102	63,792	49.3%
東京港	54,550	192,139	22.1%
名古屋港	52,146	86,857	37.5%
秋田港	38,820	19,696	66.3%
広島港	35,440	24,598	59.0%
伏木富山港	29,945	15,954	65.2%
清水港	29,349	31,209	48.5%
志布志港	28,516	18,722	60.4%
仙台塩釜港	27,047	15,291	63.9%

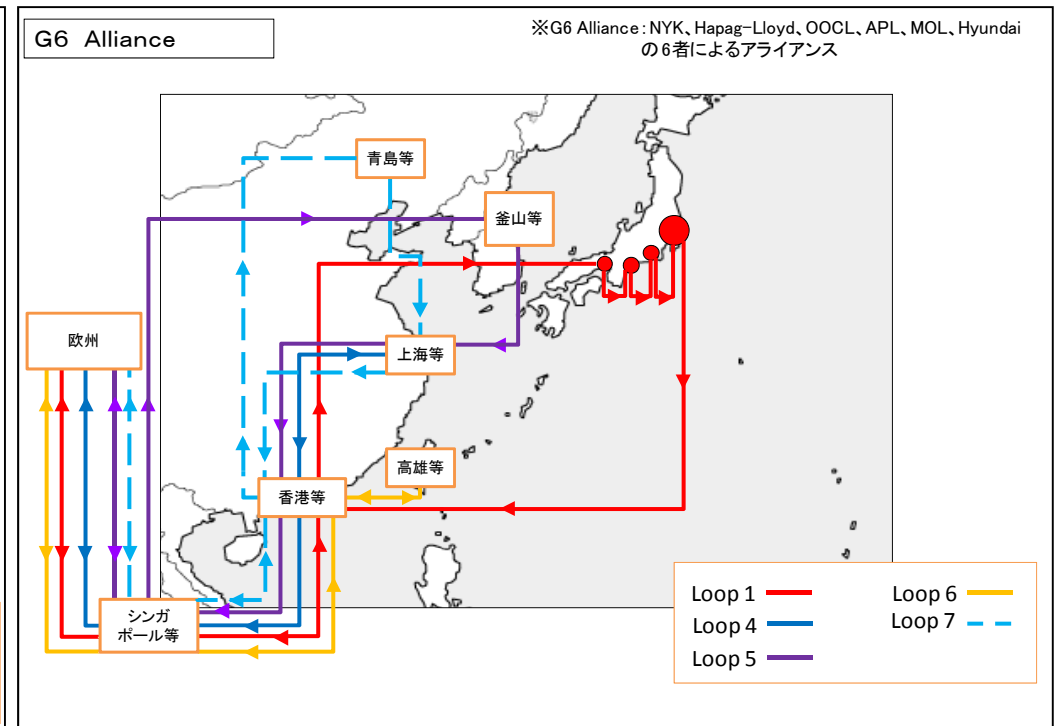
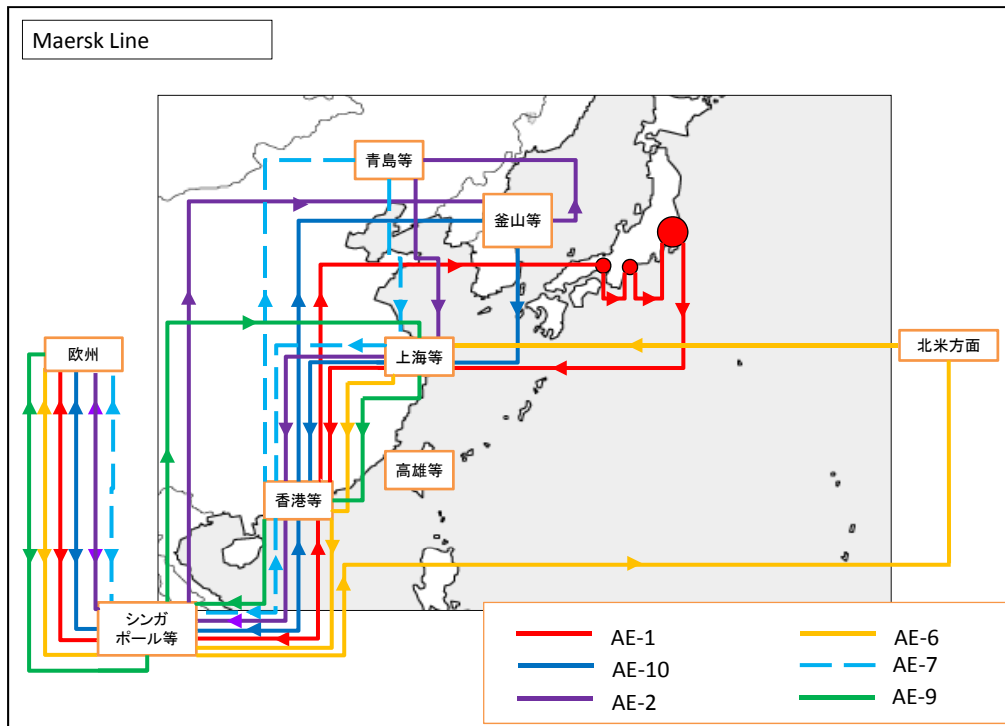
欧州航路のループの特徴

- 欧州航路のアジアにおける寄港地は貨物量の多い中国（100%）とルート上にある東南アジア（92%）が多い一方で、アジアの北東部に位置する日本（13%）、韓国（25%）は少ない。
- ループ数の多いアライアンスが日本、韓国に寄港している。

アライアンス	欧州方面 ループ数	各国に寄港するループ数					ファーストポート					ラストポート				
		日本	韓国	中国	台湾	東南ア	日本	韓国	中国	台湾	東南ア	日本	韓国	中国	台湾	東南ア
Maersk	6	1	2	6	-	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6
	(シェア)	17%	33%	100%	-	100%	-	-	-	-	100%	-	-	-	-	100%
G6 Alliance	5	1	1	5	1	5	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5
	(シェア)	20%	20%	100%	20%	100%	-	-	-	-	100%	-	-	-	-	100%
CKYH Alliance	4	-	1	4	1	3	-	-	1	-	3	-	-	1	-	3
	(シェア)	-	25%	100%	25%	75%	-	-	25%	-	75%	-	-	25%	-	75%
MSC	2	-	1	2	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
	(シェア)	-	50%	100%	-	100%	-	-	-	-	100%	-	-	-	-	100%
CMA-CGM/CSCL	5	-	1	5	-	4	-	-	2	-	3	-	-	1	-	4
	(シェア)	-	20%	100%	-	80%	-	-	40%	-	60%	-	-	20%	-	80%
Evergreen	2	-	-	2	1	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
	(シェア)	-	-	100%	50%	100%	-	-	-	-	100%	-	-	-	-	100%
合計	24	2	6	24	3	22	0	0	3	0	21	0	0	2	0	22
	(シェア)	13%	25%	100%	13%	92%	0%	0%	13%	0%	88%	0%	0%	8%	0%	92%

欧州航路のアライアンスごとのループ形成状況(航路図)

- マースクは欧州航路を6ループ運航しており、そのうち1ループが日本に寄港している。上海周辺までは全てのループが寄港するが、そこから北は、ループによって寄港地が分散する。
- G6アライアンスは欧州航路を5ループ運航しており、そのうち1ループが日本に寄港している。香港周辺までは全てのループが寄港するが、そこから北は、ループによって寄港地が分散する。



欧州航路のアライアンスごとの国際戦略港湾発貨物の輸送経路

- マースクは、神戸、名古屋、横浜に寄港するループ（AE1）による直航のほか、目的港によっては、アジアの港湾で、AE1から自社の別ループへの積み替えを行っている。
- G6アライアンスのうち、商船三井は、神戸、名古屋、東京等に寄港するループ（Loop1）による直航のほか、目的港によっては、自社の東南アジア航路により香港、シンガポールへ輸送し、G6の別ループへの積み替えを行っている。

輸出(2013)

黒字:直送 赤字:国際戦略港湾発の経由ルート

アライアンス	船社	日本→欧州
なし	マースク	① 神戸、名古屋、横浜→（自社船AE1で直航）→ フェリクストゥ、ロッテルダム等 ② 神戸、名古屋、横浜→（自社船AE1）→寧波、塩田、タジユンパラス→（自社別ループに積み替え）→ハンブルク、ルアーブル等

アライアンス	船社	日本→欧州
G6	MOL	① 神戸、名古屋、清水、東京→（G6アライアンスのLoop1で直航）→ロッテルダム、ハンブルク、サザンプトン、ルアーブル ② 大阪、四日市、横浜→（自社航路CHS3（東南アジア航路））→香港、シンガポール→（G6アライアンスのLoop1に積み替え）→ロッテルダム、ハンブルク、サザンプトン、ルアーブル ③ 横浜、名古屋、神戸→（自社航路CHS1（東南アジア航路））→シンガポール→（G6アライアンスのLoop4に積み替え）→ルアーブル、サザンプトン、ハンブルク

P3ネットワークにおける日本発欧州直航航路

P3ネットワーク(マースクライン、MSC、CMA-CGM)は、**日本発欧州直航航路について現行体制を維持**(日本国内寄港地:神戸港、名古屋港、横浜港)するとともに、**1万3000TEU型の大型船を導入**することを決定。(MSC:平成25年10月18日発表、マースクライン/CMA-CGM:平成25年10月21日発表)

各社新サービス名称

マースクライン : AE5(現AE1)
MSC : SHOGUN
CMA-CGM : FAL3

サービス寄港地

神戸～名古屋～横浜～寧波～上海～香港～塩田～タンジュンペラパス
～ルアーブル～フェリクストウ～ブレーメルハーフェン～ウィルヘルムス
ハーフェン～ロッテルダム～コロンボ～タンジュンペラパス～香港～神戸

※現時点では、3船社による共同運航体制になるか、スロット交換などによる協調配船体制になるのか等のサービスの詳細については明らかになっていない。

Asia - Europe (AE5) - Westbound



Asia - Europe (AE5) - Eastbound

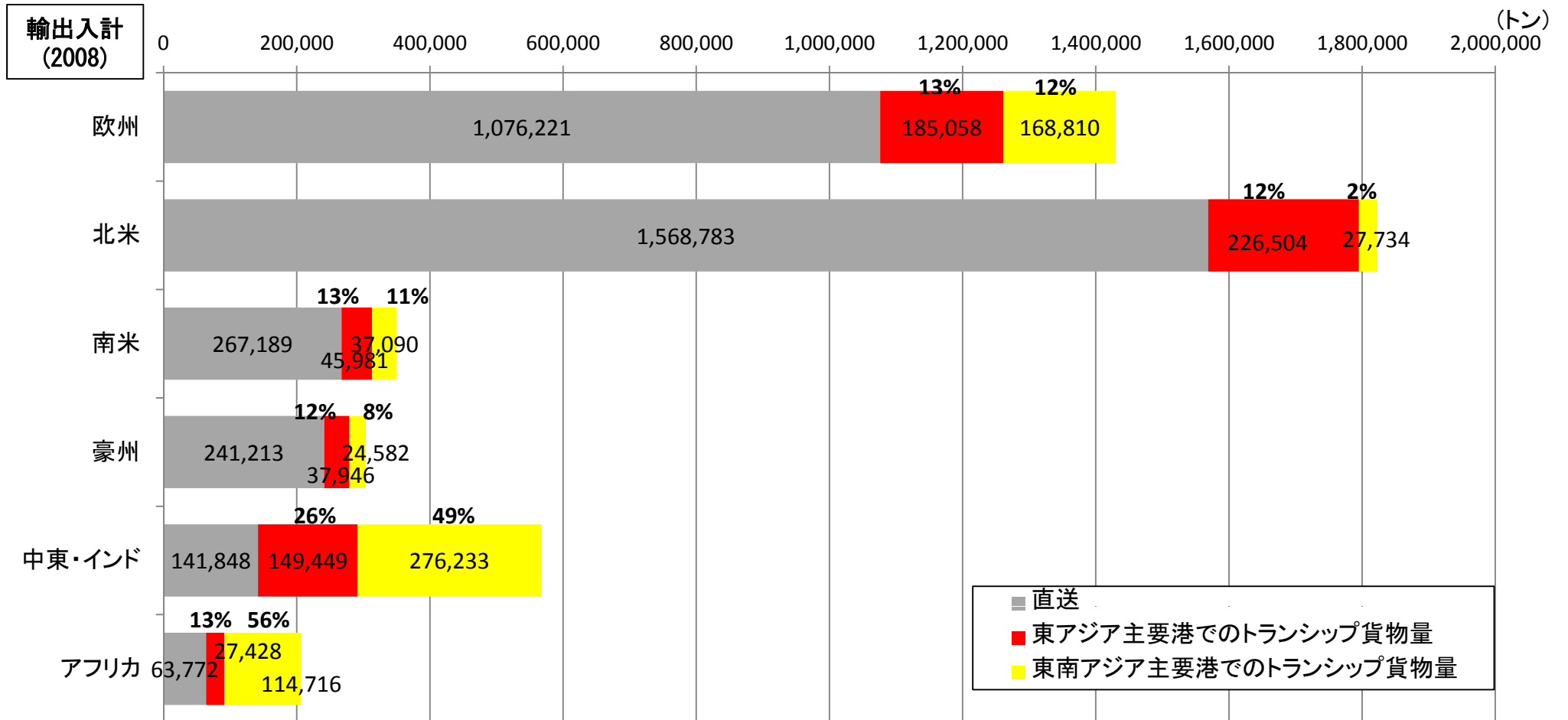


サービスループ図(マースクライン)

3 方面別に見た貨物の流動状況について

仕向・仕出地域別コンテナ貨物量

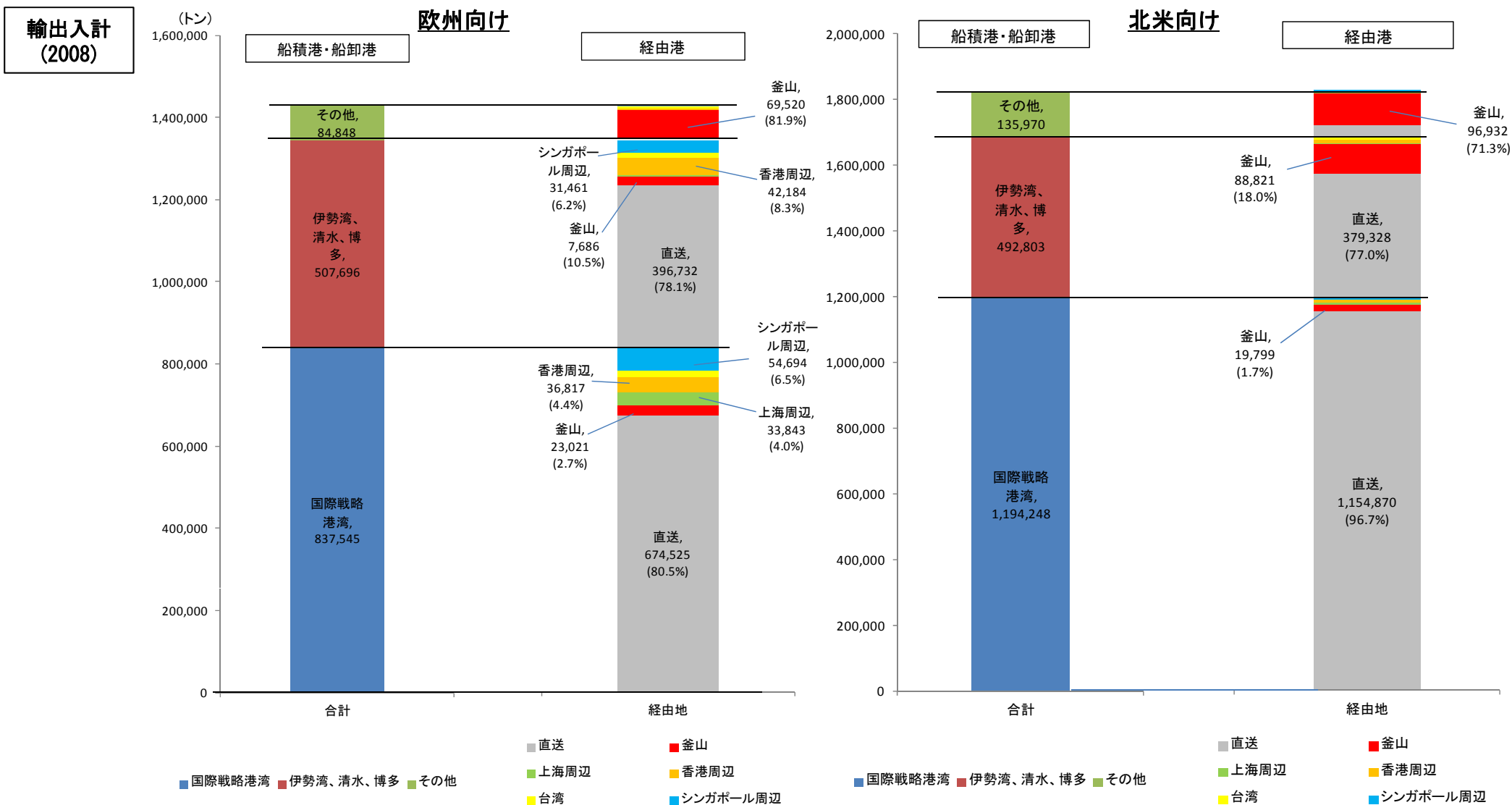
○欧州、北米以外にも、南米、豪州、中東・インド、アフリカとの間のコンテナ貨物も一定量存在する。
 ○これらの貨物量の多くは、釜山等の東アジア主要港、香港、シンガポール等の東南アジア主要港で海外トランシップされており、海外トランシップされる割合は、欧州、北米とのコンテナ貨物と比較して同等もしくはそれ以上である。



注:トランシップ率とは、日本発着コンテナ貨物のうち、トランシップ対象港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率
 東アジア主要港は、釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港
 東南アジア主要港は、香港港、深セン港、厦門港、シンガポール港、タンジュンペラパス港

欧州、北米向け貨物の流動状況

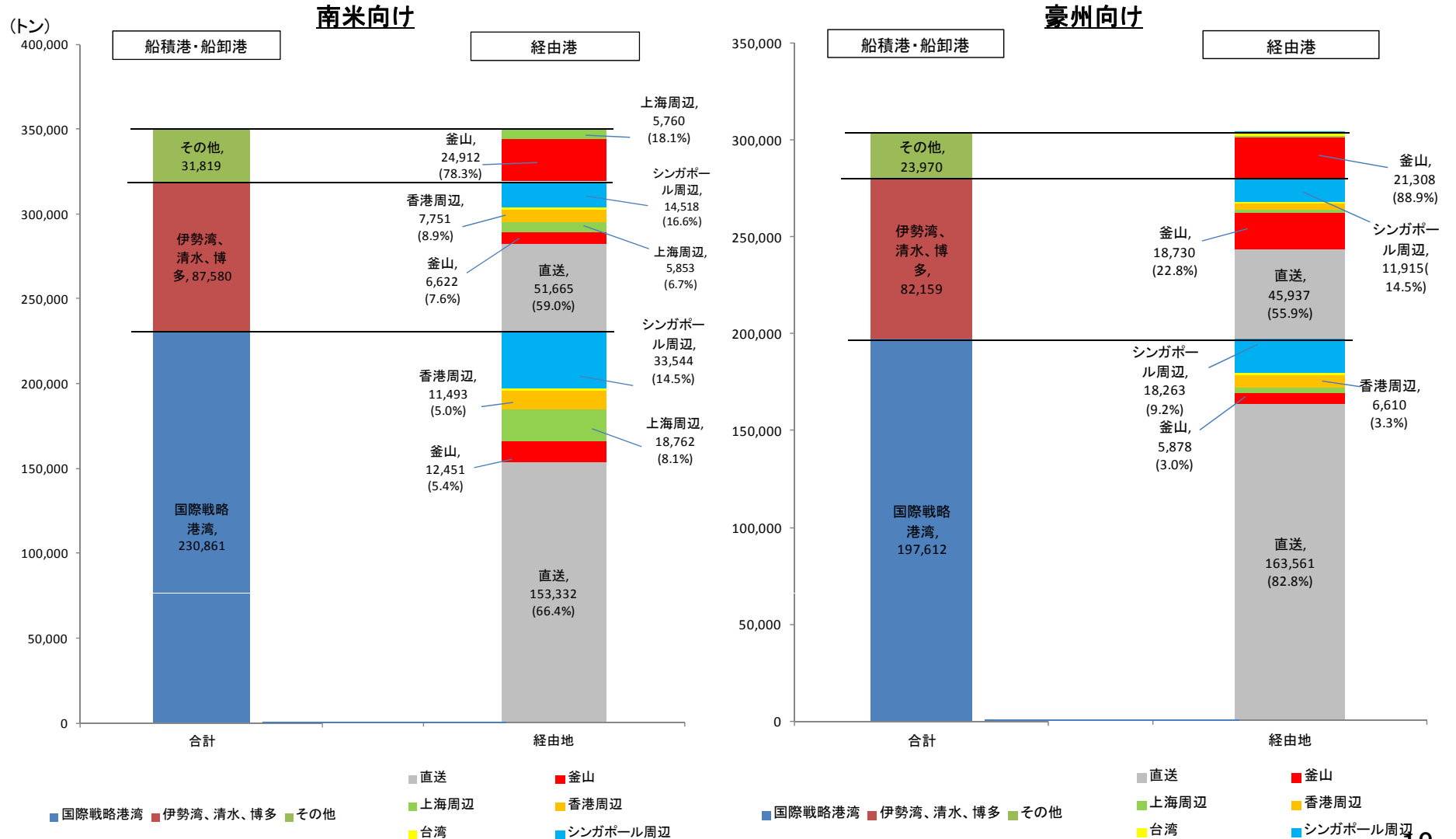
- 地方部の港湾からは釜山トランシップで輸送されるものが多い。
- 国際戦略港湾発着の貨物をみると、北米航路はほぼ直送されているが、欧州航路は香港・シンガポール等をはじめとした海外トランシップがみられる。



南米、豪州向け貨物の流動状況

- 地方部の港湾からは釜山トランシップで輸送されるものが多い。
- 国際戦略港湾発着の貨物をみると、南米航路（日本には京浜港に南米西岸航路が2便寄港）で海外トランシップが多い。釜山でトランシップされるものは南米東岸、西岸双方の航路に、香港、シンガポール等でトランシップされるものは南米東岸航路に積み替えられていることが推測される。

輸出入計 (2008)



出典: 平成20年度コンテナ貨物流動調査をもとに国土交通省港湾局作成

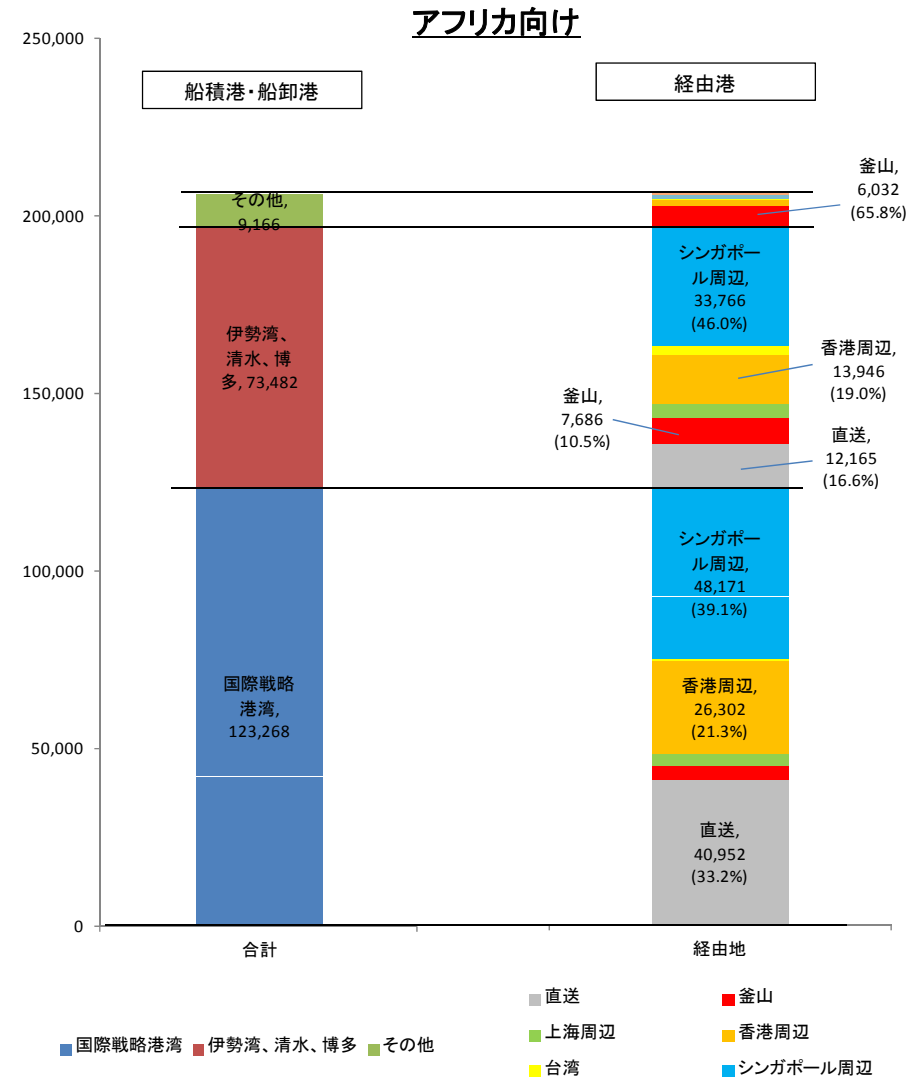
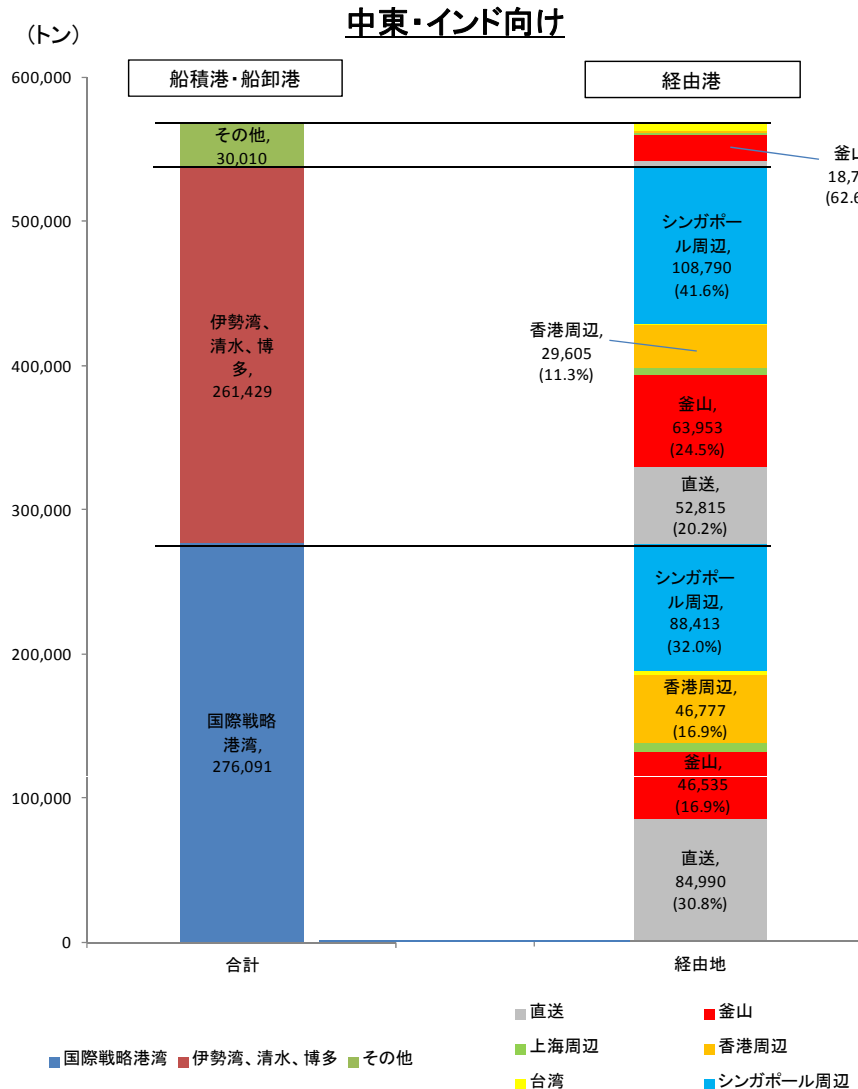
2008年11月の1ヶ月の数値

注: 直送にはアジア域外での積み替えが含まれる

中東・インド、アフリカ向け貨物の流動状況

- 地方部の港湾からは釜山トランシップで輸送されるものが多い。
- 国際戦略港湾発着のものをみると、中東・インド航路（日本では京浜港に1便寄港）、アフリカ航路（日本寄港無し）ともに、ほとんどがアジアでのトランシップである。香港、シンガポール等でのトランシップが多いが、中東・インド航路については釜山港でのトランシップも一定量見られる。釜山港が複数の中東・インド航路を有していることを反映しているものと考えられる。

輸出入計
(2008)



まとめ

- ① 日本はアジアの北東に位置するため、アメリカ方面の航路のラストポート、ファーストポートとしての地理的優位性を有する一方、欧州、中東・インド、アフリカ方面の航路については不利な位置にある。しかしながら、同様の条件下にある釜山港では、積み替え貨物を戦略的に集貨することによって、多方面の長距離航路を有している。

・地方部の港湾から釜山港等で海外トランシップされる貨物を国際コンテナ戦略港湾に集貨する取組を強化するとともに、国際コンテナ戦略港湾における航路の多方面化に向けた取組を行う必要。

- ② 船社のアライアンスが進展し、特に欧州航路において、寄港地の集約化が進んでいる。各アライアンス、各船社が戦略的に寄港地を設定し寄港地における積み替えによる貨物の輸送ネットワークを構築している。
P3ネットワークは欧州航路で日本直航便の寄港を決めた。

・寄港地の集約が進む中、価格形成メカニズムの維持の観点から、直航便の寄港を維持・拡大することが必要。
・デイリー寄港を確保出来ない方面についても、荷主のリードタイムをできるだけ短縮することが必要。
・P3ネットワークの欧州航路が寄港することとなったことを踏まえ、アジア欧州間のコンテナ貨物の輸送動向の変化について、注視して行く必要。

- ③ 日本に寄港する直航便が極めて少ない、もしくは存在しない南米、中東インド、アフリカ方面の貨物については、国際戦略港湾発着貨物も含め、その多くが海外トランシップされている。

・地方部の港湾から釜山港等で海外トランシップされる貨物を国際コンテナ戦略港湾に集貨する取組を強化するとともに、各方面とも、日本発着の貨物量が一定量(北米、欧州向けの1~4割)存在することから、以下をターゲットとして、航路の誘致に取り組む必要。

<南米航路>

- ・京浜港のみが航路を有する南米西岸航路について、阪神港にも誘致
- ・航路が無く、国際戦略港湾からでもシンガポール等でのトランシップを余儀なくされている南米東岸航路を新たに誘致

<中東・インド>

- ・京浜港のみが航路を有する中東・インド航路について阪神港にも誘致

<アフリカ航路>

- ・航路が無く、国際戦略港湾からでもシンガポール等でのトランシップを余儀なくされているアフリカ航路を新たに誘致