

前回ワーキンググループにおける 指摘事項に関する検討

令和3年4月23日
国土交通省港湾局

【目 次】

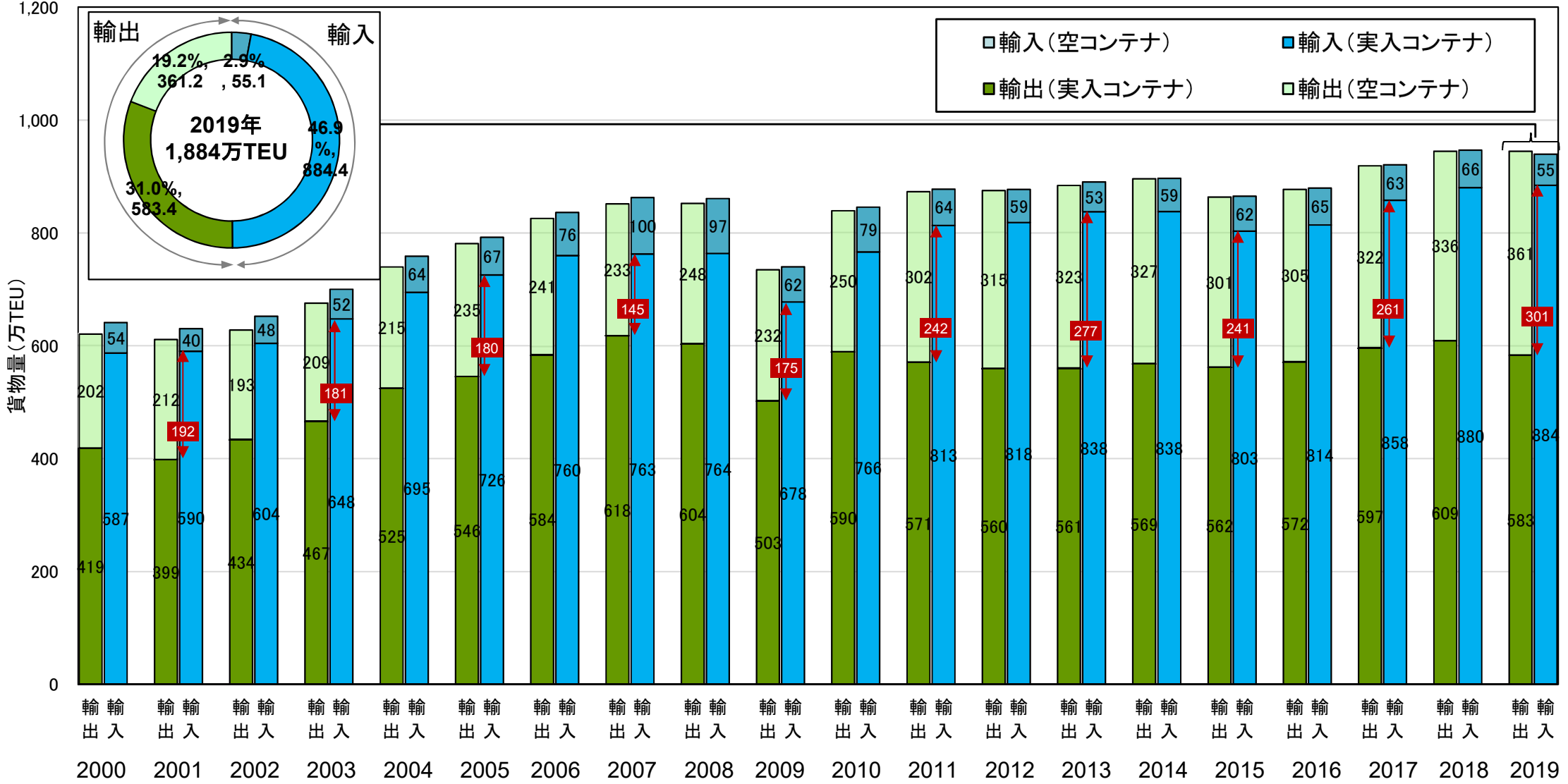
1. 輸入貨物について	・・・ 2
2. ガントリークレーンの設置状況の比較	・・・ 7
(参考)	
コンテナターミナルの整備状況等の比較	・・・10

1. 輸入貨物について

○日本の外貿コンテナ取扱貨物(実入コンテナ)は、輸出量よりも輸入量の方が多い。

○また、実入コンテナの輸入量と輸出量の差は、近年拡大傾向にある。

外貿コンテナ取扱貨物量の推移(輸出入別、実入り・空別)



主要品目（貿易額ベース：海上コンテナ貨物） ＜輸入＞

○国際基幹航路が就航している地域（欧州、北アメリカ、南アメリカ、アフリカ、オセアニア）からの輸入品目は、畜産品、化学工業品、製造食品等が多い。

単位：億円

	1位		2位		3位		4位		5位		合 計
ヨーロッパ	化学工業品		産業機械		たばこ		製造食品		化学薬品		40,198
	5,268	13.1%	4,932	12.3%	4,278	10.6%	2,257	5.6%	2,220	5.5%	
北アメリカ	畜産品		化学工業品		製造食品		化学薬品		産業機械		31,982
	6,004	18.8%	3,682	11.5%	2,179	6.8%	1,987	6.2%	1,923	6.0%	
南アメリカ	水産品		畜産品		農産品		金属鉱		製造食品		7,436
	1,875	25.2%	1,180	15.9%	870	11.7%	537	7.2%	485	6.5%	
アフリカ	非鉄金属		農産品		水産品		鉄鋼		製造食品		2,284
	715	31.3%	640	28.0%	338	14.8%	94	4.1%	71	3.1%	
オセアニア	畜産品		製造食品		非鉄金属		化学工業品		野菜・果物		6,879
	2,569	37.4%	1,251	18.2%	764	11.1%	366	5.3%	325	4.7%	
(参考) アジア	電気機械		衣服・履物		産業機械		化学工業品		金属製品		235,876
	41,916	17.8%	40,378	17.1%	24,490	10.4%	17,830	7.6%	10,132	4.3%	
(参考) 合計(世界)	電気機械		衣服・履物		産業機械		化学工業品		製造食品		324,655
	44,294	13.6%	40,946	12.6%	31,470	9.7%	27,386	8.4%	16,162	5.0%	

出典)財務省「貿易統計」(2019年)より国土交通省港湾局作成

上段：品名、下段左：輸出額 下段右 全体に占める割合(%)

※電気機械：蓄電池、発電機、集積回路など 産業機械：印刷機、エンジン部品、ポンプなど 化学工業品：染料・塗料・合成樹脂など

製造食品：果実や野菜のジュース、冷凍野菜、コーヒー調整品など 化学薬品：水素、希ガスその他の非金属元素など 農産品：コーヒー、飼料用の植物、カカオ豆など

【参考】主要品目（貿易額ベース：海上コンテナ貨物） ＜輸出＞

○国際基幹航路が就航している地域（欧州、北アメリカ、南アメリカ、アフリカ、オセアニア）への輸出品目は、産業機械、自動車部品、電気機械等が多い。

単位：億円

	1位		2位		3位		4位		5位		合 計
ヨーロッパ	産業機械		自動車部品		電気機械		化学工業品		測量・光学・医療用機械		47,642
	14,315	30.0%	7,075	14.9%	6,487	13.6%	3,983	8.4%	2,590	5.4%	
北アメリカ	産業機械		自動車部品		電気機械		化学工業品		測量・光学・医療用機械		74,951
	24,342	32.5%	11,474	15.3%	11,040	14.7%	4,768	8.3%	3,438	4.6%	
南アメリカ	自動車部品		産業機械		完成自動車		ゴム製品		化学薬品		5,420
	1,180	21.8%	1,180	21.8%	458	8.4%	447	8.3%	352	6.5%	
アフリカ	完成自動車		産業機械		自動車部品		ゴム製品		電気機械		4,028
	1,184	29.4%	722	17.9%	369	9.2%	299	7.4%	223	5.5%	
オセアニア	産業機械		ゴム製品		電気機械		自動車部品		化学工業品		3,516
	1,026	29.2%	580	16.5%	269	7.7%	260	7.4%	198	5.6%	
(参考) アジア	産業機械		化学工業品		電気機械		自動車部品		測量・光学・医療用機械		204,572
	51,355	25.1%	36,094	17.6%	21,123	10.3%	16,176	7.9%	11,321	5.5%	
(参考) 合計(世界)	産業機械		化学工業品		電気機械		自動車部品		測量・光学・医療用機械		340,128
	92,940	27.3%	45,558	13.4%	39,465	11.6%	36,534	10.7%	17,728	5.2%	

上段：品名、下段左：輸出額 下段右 全体に占める割合(%)

出典)財務省「貿易統計」(2019年)より国土交通省港湾局作成

※産業機械：印刷機、エンジン部品、ポンプなど 化学工業品：染料・塗料・合成樹脂など 電気機械：蓄電池、発電機、集積回路など ゴム製品：ゴムタイヤ、コンベヤ用ベルトなど

商社 (食品部門)

- ・北米からの肉類の輸入について、冷凍商品ではなく、**冷蔵商品**であることが商品価値を生み出している。冷蔵商品の輸送には**品質確保、消費期限の観点**から、**輸送日数が短い直航便が必須**。もしも直航便がなくなると、おいしいお肉を食卓に届けられなくなる。
- ・トランシップ輸送の場合、①直航輸送に比べて**輸送日数の増加し、販売日数が少なくなる**こと、②トランシップ港での**積み残し・接続ミスの懸念**があること等から利用を控えている。

小売業 (スーパー マーケット)

- ・チラシ等の広告に載せている商品については、いつ店舗に商品が届くのかを把握できるようにしなければならないため、**運送日数に安定性がある直航便**を利用している。
- ・食品については、トランシップ港でのリーファーコンテナのプラグ接続トラブルによる**品質低下の懸念があるため直航便**を利用している。

畜産業

- ・飼料の輸入について、生き物に関わる物資のため、顧客からも安定供給の要望が強く、輸送においても**安定供給を重視**。そのため、トランシップ輸送による**遅延リスクを避けるため直航便**を優先的に検討。コスト増となるが、安定供給の観点から、釜山トランシップから国内港のトランシップへ切り替えたこともある。

商社 (畜産部門)

- ・牧草の輸入について、輸送日数を見込んである程度発酵させた状況で輸送するため、**輸送遅延による品質悪化の懸念のため直航便**を優先。

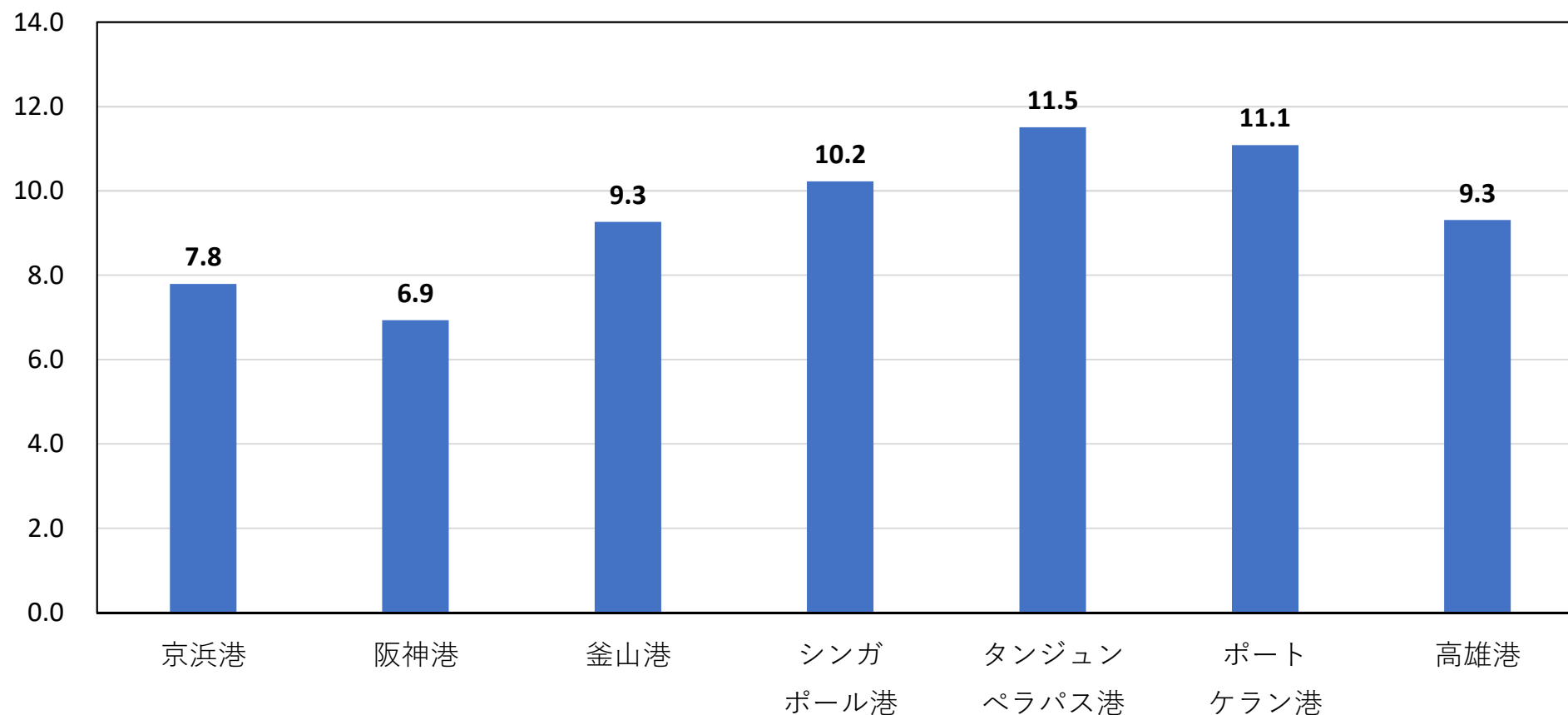
2. ガントリークレーンの設置状況の比較

ガントリークレーン数

各国主要港のガントリークレーン数

京浜港	阪神港	釜山港	シンガポール港	タンジュンペラパス港	ポートケラン港	高雄港
83基	56基	116基	215基	58基	98基	79基

(ガントリークレーン数/km)



(出典)・ガントリークレーン数: 釜山港は韓国海洋開発院資料、シンガポール港はPSA HP、タンジュンペラパス港・ポートケラン港・高雄港は各港HPより国土交通省港湾局作成。
 ・近隣諸国の岸壁延長: 釜山港は韓国港湾業務便覧、シンガポール港はPSA HP、タンジュンペラパス港・ポートケラン港・高雄港は各港HPより国土交通省港湾局作成。

各国主要港のコンテナターミナルの自動化の状況(16m以深)

国・地域	港名	自動化(※1)導入済の ターミナルにおける岸壁数 (ターミナル名)	(参考) 16m以深 岸壁数	導入時期
日本	京浜港 阪神港	0	15	一部ターミナルで導入中(※2) (既設ターミナルの改良)
	(参考) 名古屋港	2 (TCB)	2	ターミナル新設時(※3)
韓国	釜山港	18 (BNCT, PNC, HJNC, HPNT)	26	ターミナル新設時
シンガ ポール	シンガポール 港	32 (パシルパンジャン)	32	ターミナル新設時
マレーシア	タンジュン ペラパス港	0	10	—
	ポートケラン港 (WEST PORT)	0	11	—
台湾	高雄港	7 (EG, KMCT)	11	ターミナル新設時

※1: 自動化とはヤードでの荷役の自動化・遠隔操作化を指す。

※2: 供用中の横浜港(BCターミナル)・神戸港(PC18)で遠隔操作RTGを導入中。

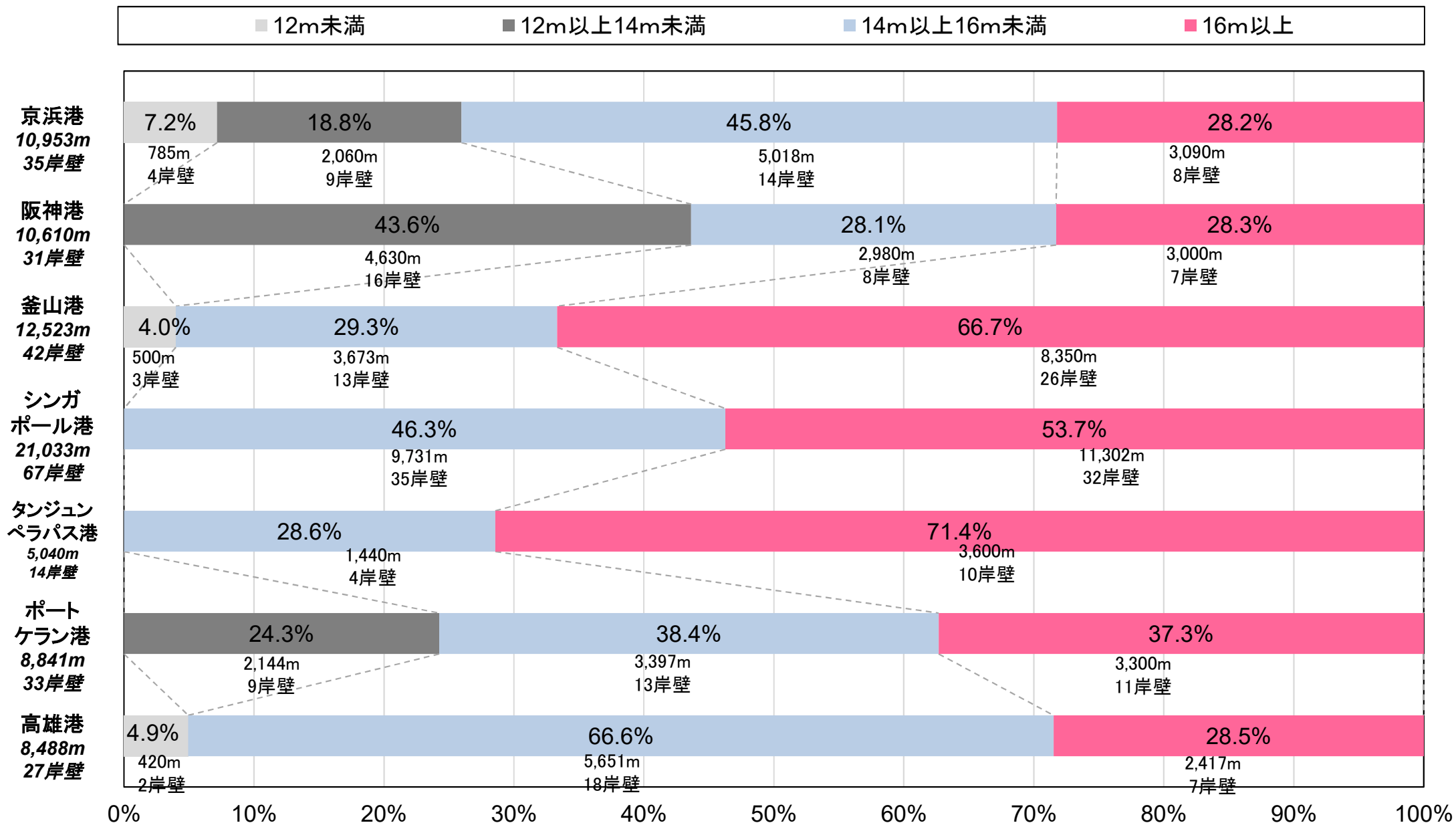
※3: 名古屋港において、TCB以外にも、供用中のNUCTにおいて遠隔操作RTGを導入中(既設ターミナルの改良)。

注)「自動化導入岸壁」の岸壁数は、自動化を導入しているターミナルの運営範囲を元に計上。16m以深のコンテナターミナルの岸壁を対象。

国土交通省港湾局調べ(2019年時点)。

(参考)
コンテナターミナルの整備状況等の比較

コンテナターミナルの岸壁の水深別構成(延長ベース)



出典) 釜山港は韓国港湾業務便覧、シンガポール港はPSA HP、高雄港・ポートケラン港・タンジュンペラパス港は各港HPより国土交通省港湾局作成。

注意) 各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、上記区分で浅い岸壁を含む可能性がある。

コンテナターミナルの岸壁数(水深16m以深)

【日本】

京浜港	阪神港	名古屋港	合計
8	7	2	17

【韓国】

釜山港	仁川港	光陽港	合計
26	6	8	40

【シンガポール】

シンガポール港	合計
32	32

【マレーシア】

タンジュンペラパス港	ポートケラン港	合計
10	11	21

【台湾】

高雄港	台北港	合計
7	4	11

【中国(主要港)】 ※香港港除く

上海港	寧波-舟山港	深圳港	広州港	青島港
23	19	17	6	20

天津港	厦門港	大連港	主要8港合計
13	4	6	108

香港港	香港港を含む合計
19	127

【参考】中国(香港港を除く)のコンテナ取扱貨物量の約7割を占める主要8港を記載。

2021年3月、国土交通省港湾局作成。

(出典)Ports & Terminals Guide2019/2020、国際輸送ハンドブック(2020版)、中国港口年鑑(2019版)、韓国港湾業務便覧(2019版)、各港HP等

各国主要港のコンテナターミナルの整備計画(現状～将来) (1/3)

16m以深の岸壁(整備済、整備中、計画)

港湾名	岸壁数・延長 【整備済】	岸壁数・延長 【整備中】	岸壁数・延長 【計画】	岸壁数・延長 【総数】
京浜港	8岸壁 3,090m	4岸壁 1,710m	2岸壁 820m	14岸壁 5,420m
阪神港	7岸壁 3,000m	—	4岸壁 1,400m	11岸壁 4,400m
釜山港(新港)	21岸壁 6,850m	8岸壁 2,800m	17岸壁 7,040m	46岸壁 16,690m
シンガポール港	32岸壁 11,302m	26,000m		26,000m(※)
ポートケラン港(WEST PORT)	11岸壁 3,300m	—	16岸壁 4,800m	27岸壁 8,100m
高雄港	7岸壁 2,417m	5岸壁 2,415m	—	12岸壁 4,832m

(参考)タンジュンペラバス港については、岸壁延長7,500mの整備計画があるが、水深・岸壁数等は不明である。

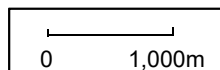
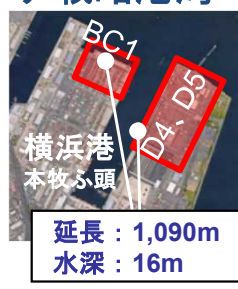
注)フィーダー岸壁除く(釜山新港)

※シンガポールでのコンテナの取扱は2040年代に全てトウアスターミナルに統合予定

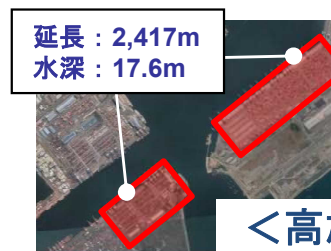
<国際コンテナ戦略港湾(京浜港・阪神港)>

<シンガポール港(パシルパンジャン)>

<釜山港(新港)>



<ポートケラン港(WEST PORT)>

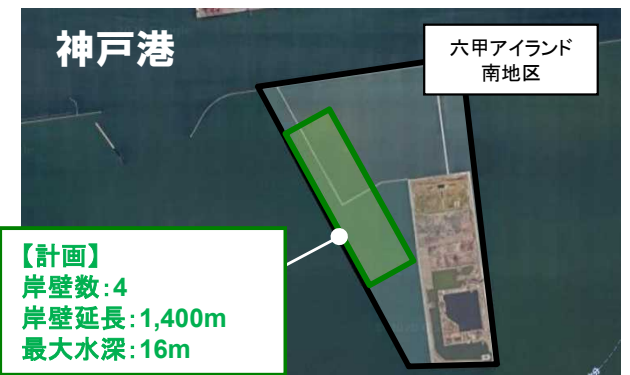


<高雄港>

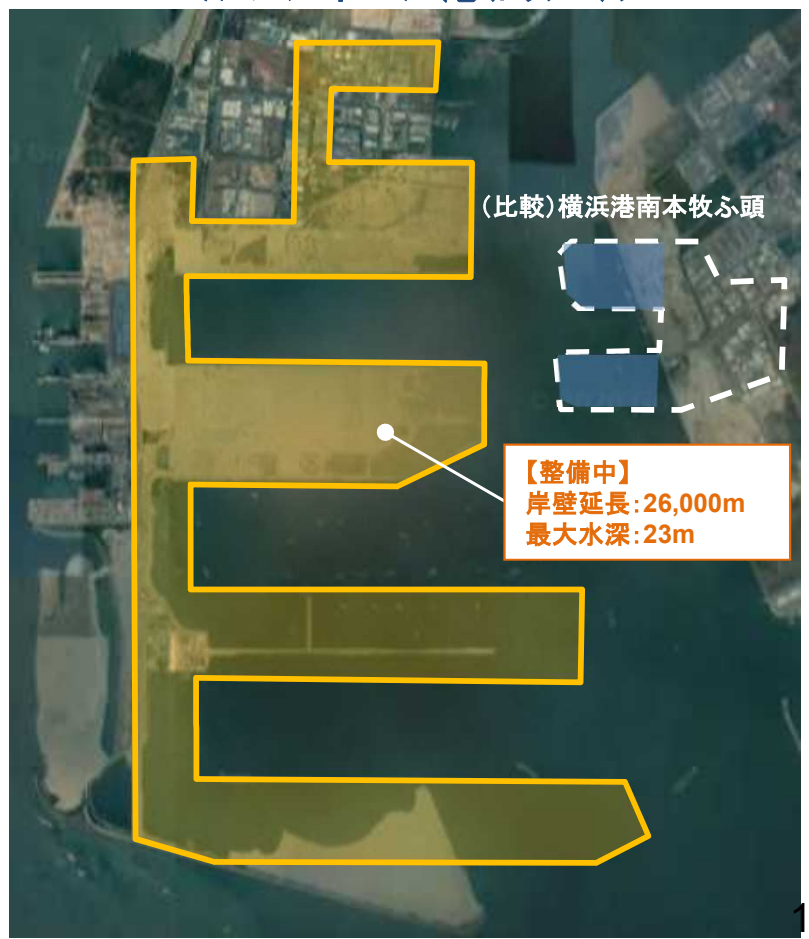
・各港HP等より国土交通省港湾局作成。
(注)各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m以浅の岸壁を含む可能性がある。

各国主要港のコンテナターミナルの整備計画(現状～将来) (2/3)

<国際コンテナ戦略港湾 (京浜港・阪神港)>



<シンガポール港(トゥアス)>



<釜山港(新港)>

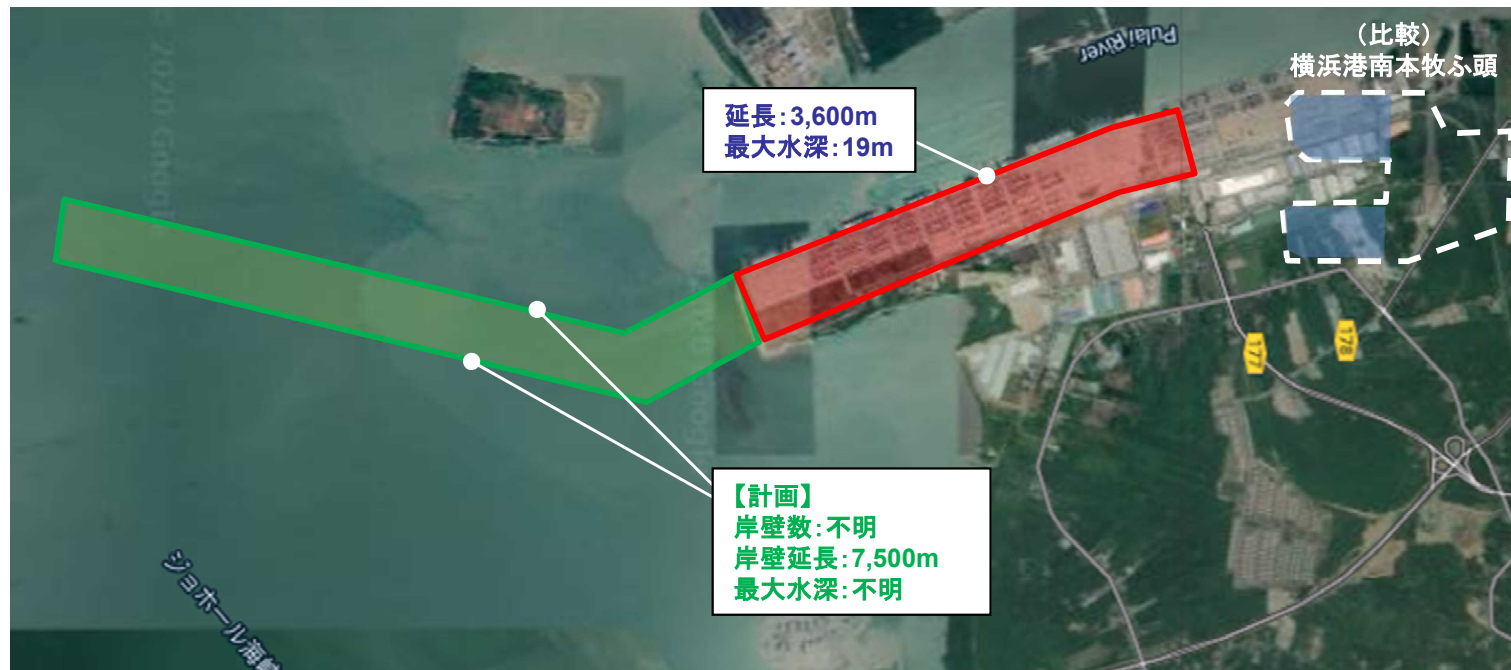


<高雄港>

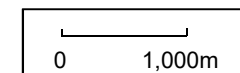
・各港HP等より国土交通省港湾局作成。
(注)各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m以浅の岸壁を含む可能性がある。

各国主要港のコンテナターミナルの整備計画(現状～将来) (3/3)

<タンジュンペラパス港>



<ポートケラン港(WEST PORT)>



・各港HP等より国土交通省港湾局作成。

(注) 各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m未満の岸壁を含む可能性がある。