

## 参考資料

---

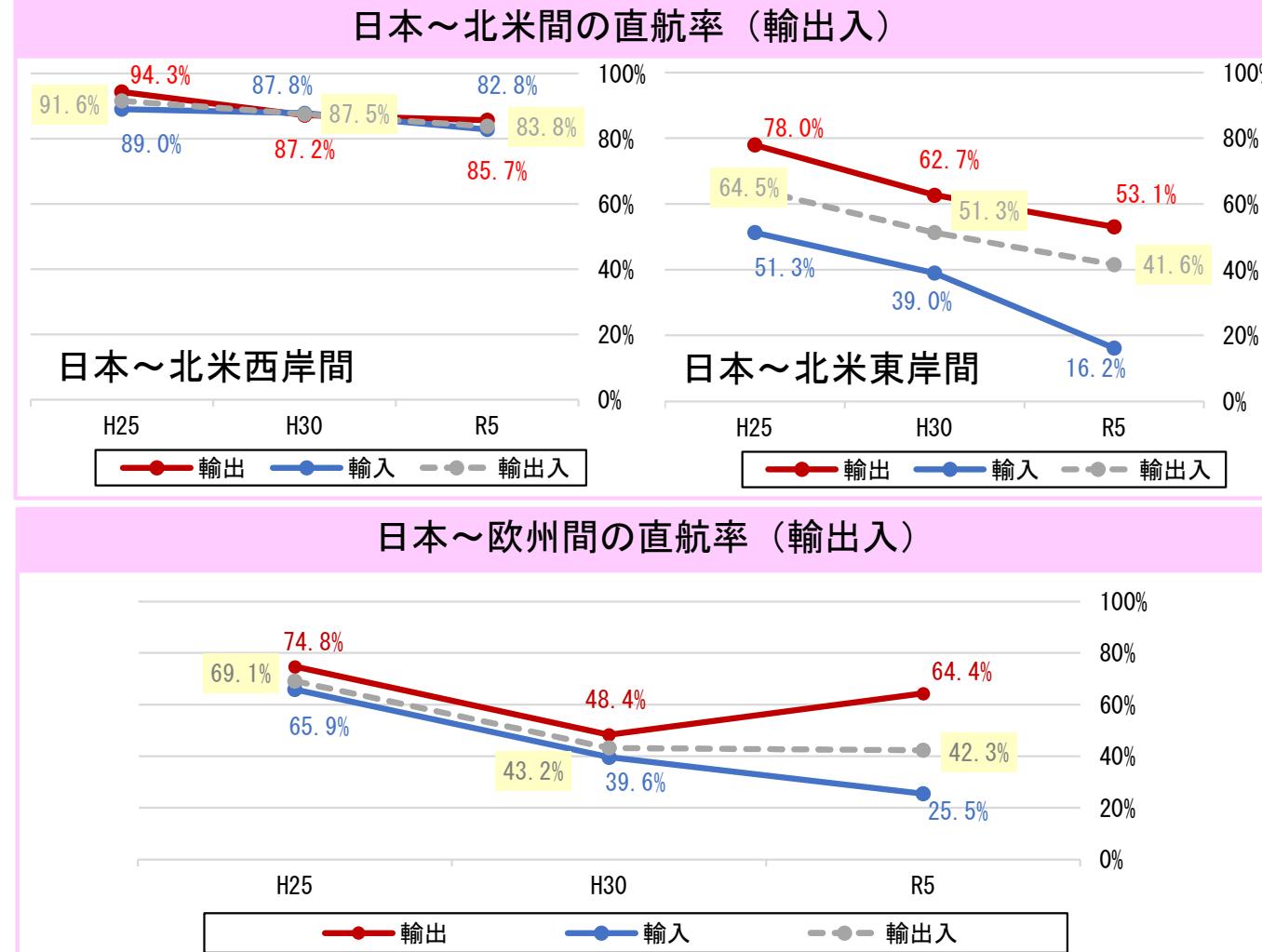
国土交通省 港湾局

# 日本のコンテナ輸送の課題(直航率の減少)

- 日本のコンテナ取扱貨物量は2,150万TEUで世界第7位。
- しかしながら、北米や欧州といった長距離航路において、直航率は減少傾向にあり、海外港湾を経由する輸送が増加している。
- 気づかぬうちに少しづつ進行していく日本における海上物流環境の悪化は、いわば「海上物流の静かなる有事」であり、経済安全保障上の大きなリスクという認識の下、官民のオールジャパン体制で政策を推進する必要がある。

## コンテナ取扱量

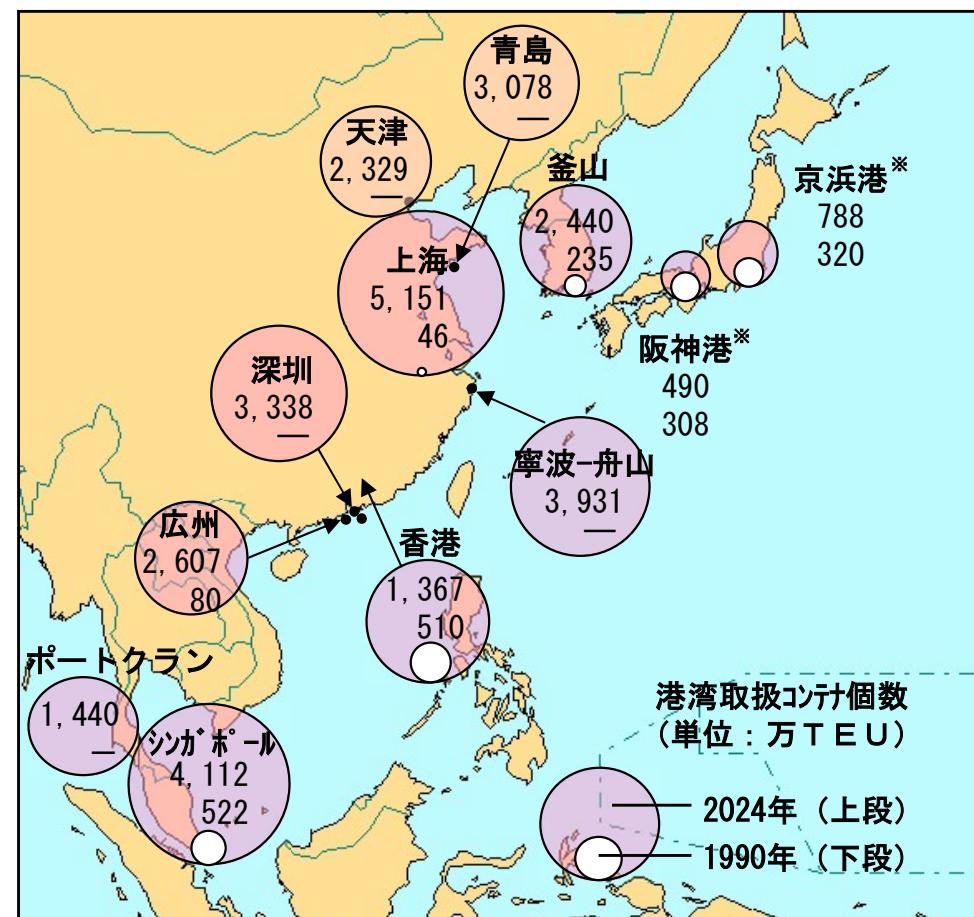
順位	国・地域名	2023年 コンテナ 取扱量 (万TEU)	全世界 シェア (%)
1位	中國	27,979	32.6
2位	アメリカ	5,428	6.3
3位	シンガポール	3,901	4.6
4位	韓国	3,000	5.3
5位	マレーシア	2,825	3.5
6位	インド	2,221	2.6
7位	日本	2,150	2.5
8位	UAE	2,114	2.5
9位	ベトナム	2,078	2.4
10位	スペイン	1,638	1.9



出典:UNCTAD「Container port throughput, annual」より  
国土交通省港湾局作成

※11月1日～11月30日の1か月間のコンテナ貨物量より算出  
※直航率とは、日本発着の外貿貨物のうち、北米及び欧州へ海外港湾でのトランシップを行わないで輸送される貨物割合  
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成25年、平成30年、令和5年）より国土交通省港湾局作成

## 【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



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。

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける( )内は2023年の順位。

なお、2024年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。

[出典]CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1993及びLloyd's List資料、港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成。

## 【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位:万TEU)

1990年

	港名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルク	197
9	ニューヨーク・ニュージャージ	187
10	基隆	183
11	横浜	165

13 東京 156

24 名古屋 90

2024年(速報)

	港名	取扱量
1 (1)	上海(中国)	5,151
2 (2)	シンガポール	4,112
3 (3)	寧波-舟山(中国)	3,931
4 (4)	深圳(中国)	3,338
5 (5)	青島(中国)	3,087
6 (6)	広州(中国)	2,607
7 (7)	釜山(韓国)	2,440
8 (8)	天津(中国)	2,329
9 (9)	ドバイ(UAE)	1,554
10 (11)	ポートクラン(マレーシア)	1,440
13	東京	470
24	横浜	308
26	神戸	277
27	名古屋	276
28	大阪	232

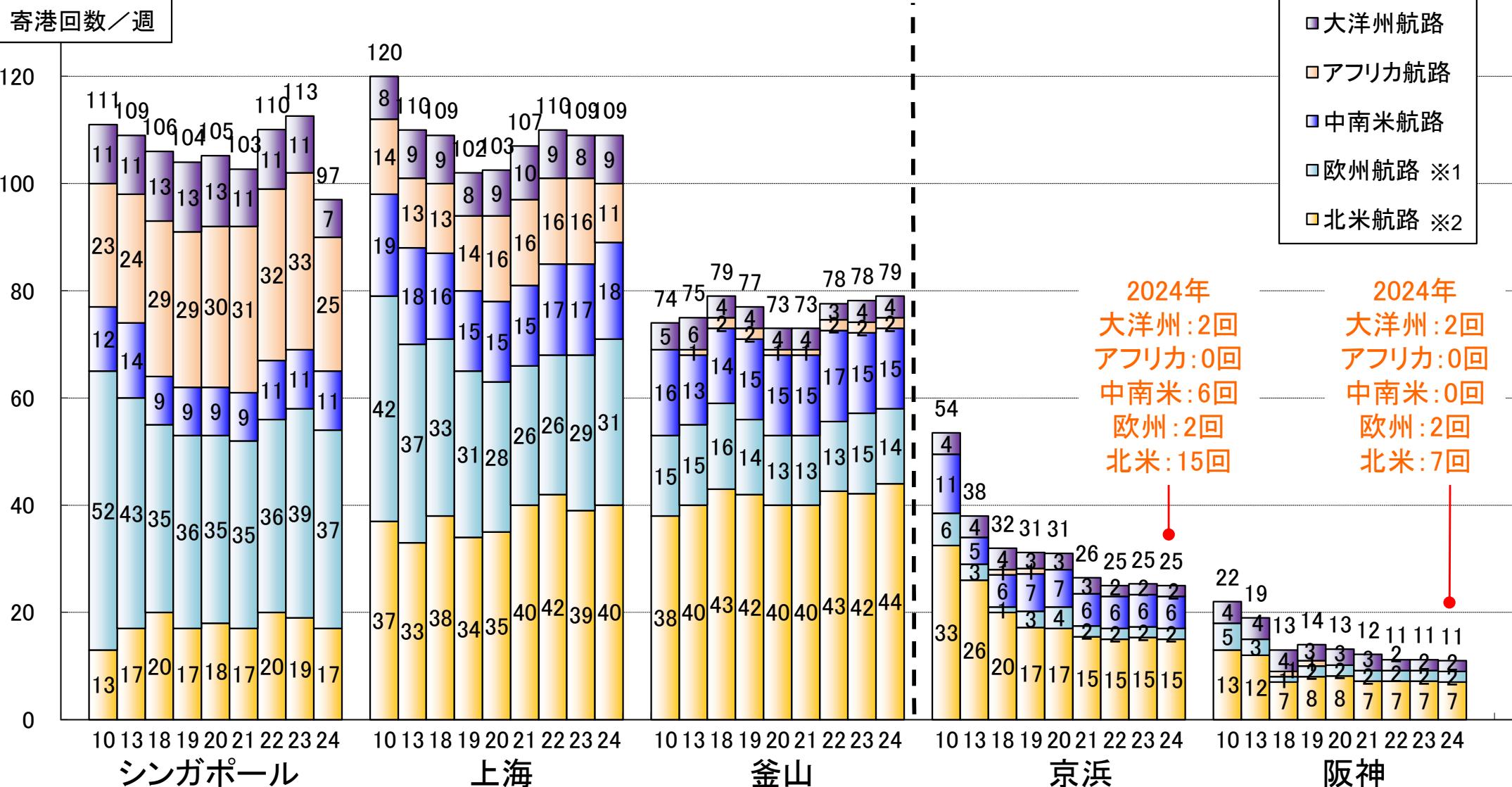
※京浜港・阪神港の順位:2024年(2023年)

京浜港:26位(24位)

阪神港:43位(38位)

# アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較

○国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の寄港回数は、2021年は新型コロナに伴う国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により発生した運航スケジュールの乱れの正常化に向け、寄港地の絞り込みが行われた結果、寄港回数が減少。近年は概ね横ばいとなっている。



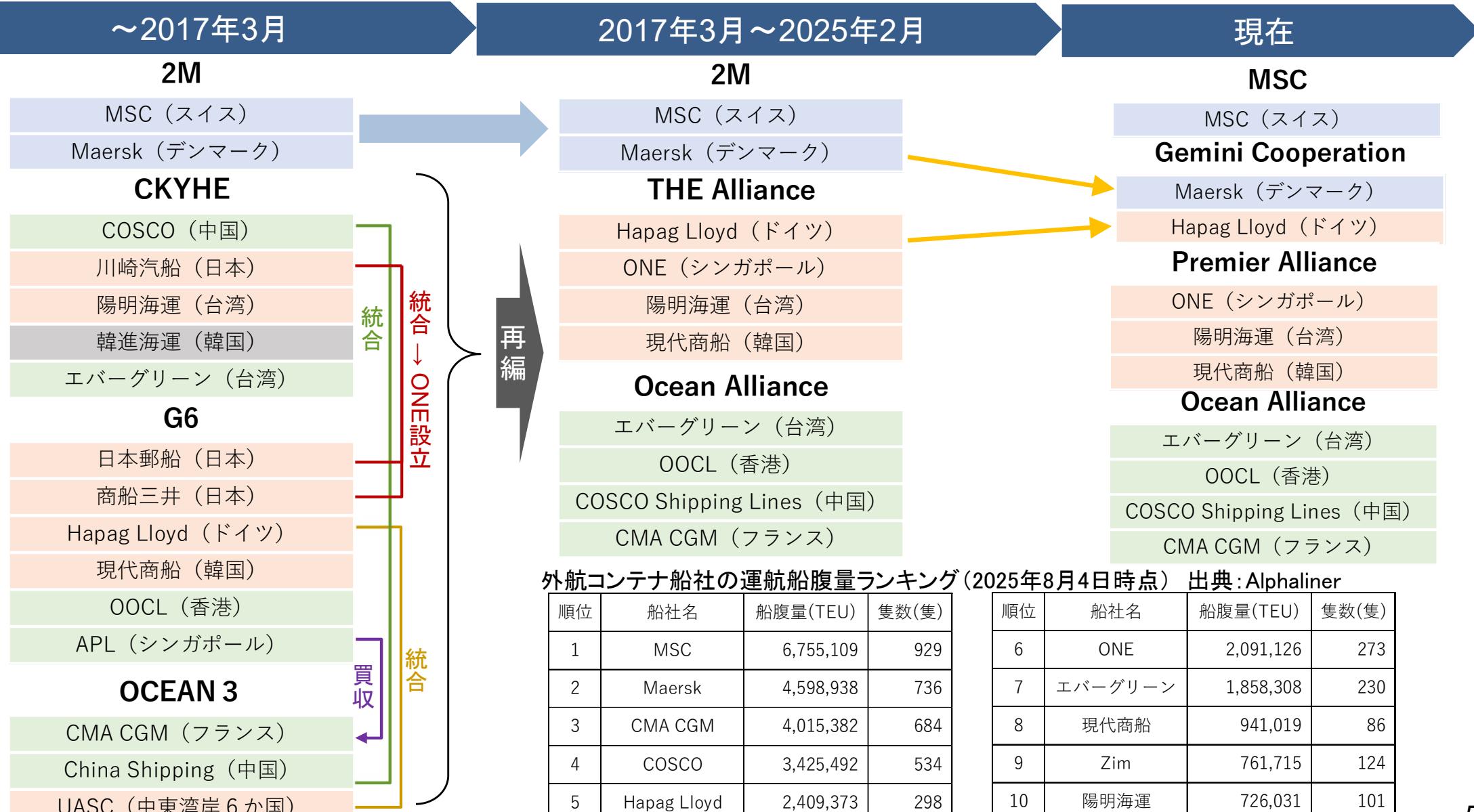
※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。

※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。Westwood社の航路を含む。

# 船社間アライアンスの再編

○2017年4月以降、2M、THE Alliance、Ocean Allianceの3大アライアンスに再編。

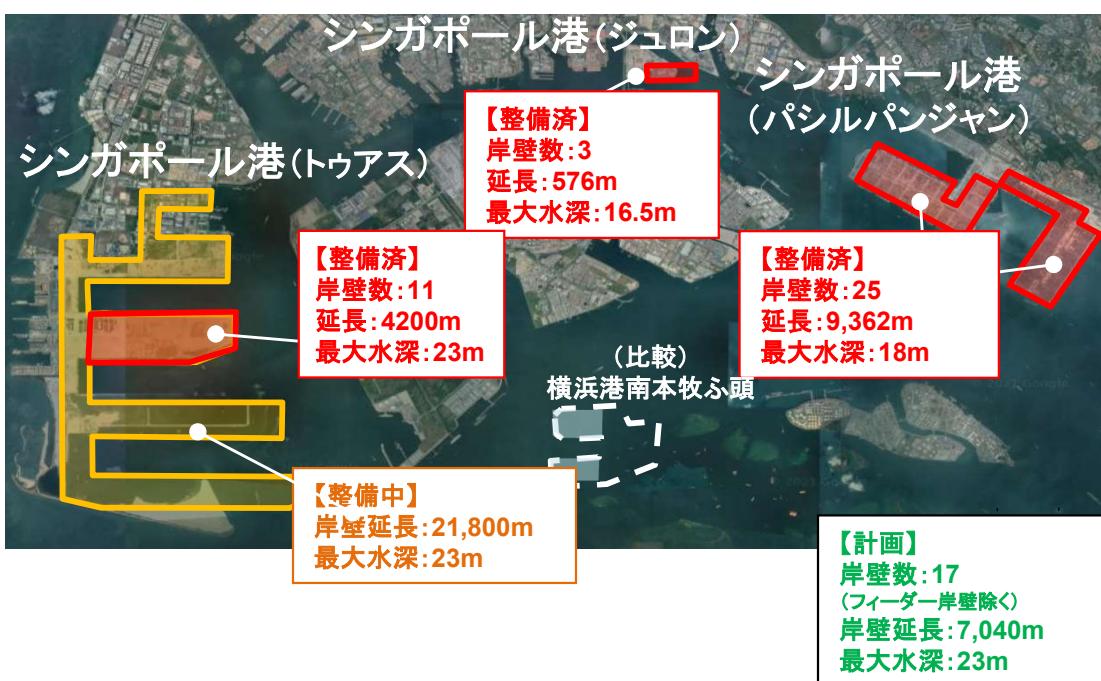
○2025年2月、MaerskとHapag LloydによるGemini Cooperation、ONEと陽明海運、現代商船によるPremier Allianceに再編。



## ＜国際コンテナ戦略港湾（京浜港・阪神港）＞



## ＜シンガポール港＞



## ＜高雄港＞

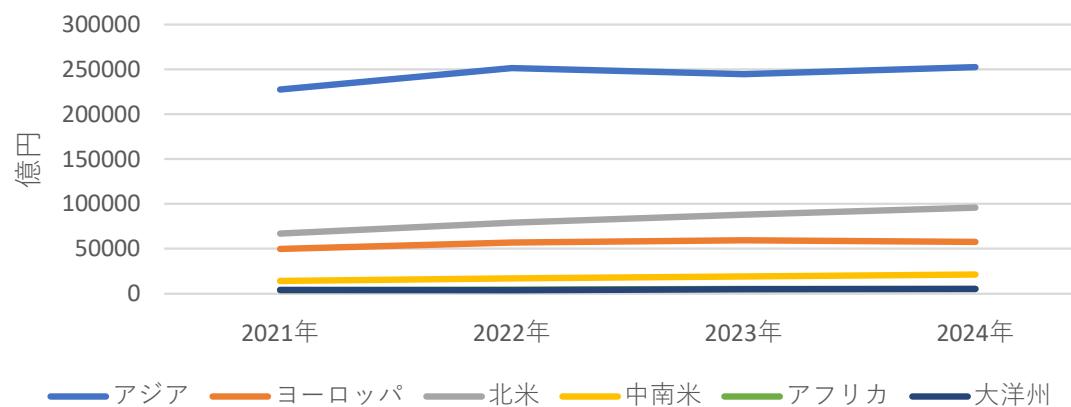


・各港HP等より国土交通省港湾局作成。

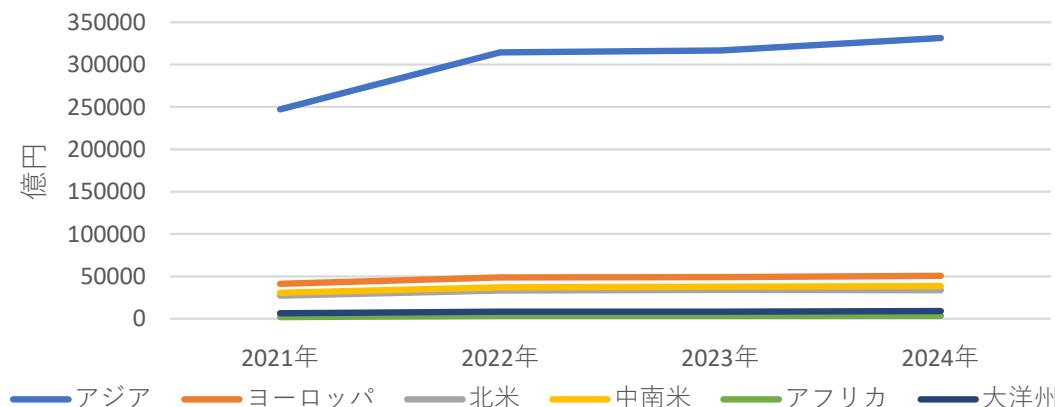
(注)各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m以浅の岸壁を含む可能性がある。

## 日本の海上コンテナ貨物輸出入金額(地域別)

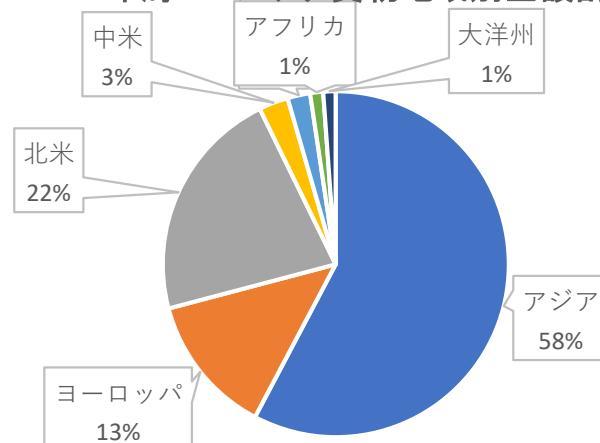
海上コンテナ貨物年別地域別金額(輸出)



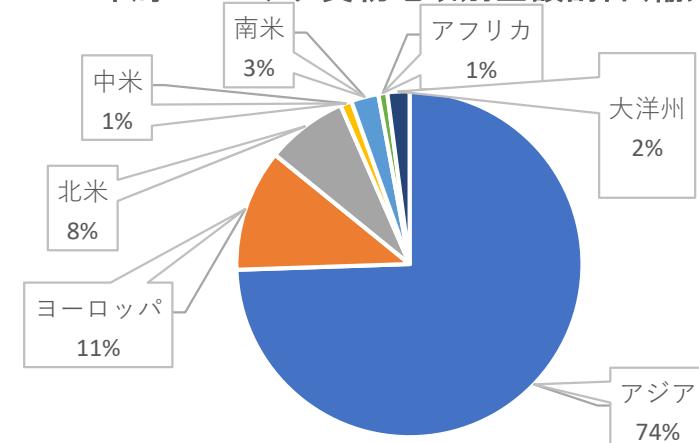
海上コンテナ貨物年別地域別金額(輸入)



2024年海上コンテナ貨物地域別金額割合(輸出)



2024年海上コンテナ貨物地域別金額割合(輸入)



# 戦略的集貨の推進

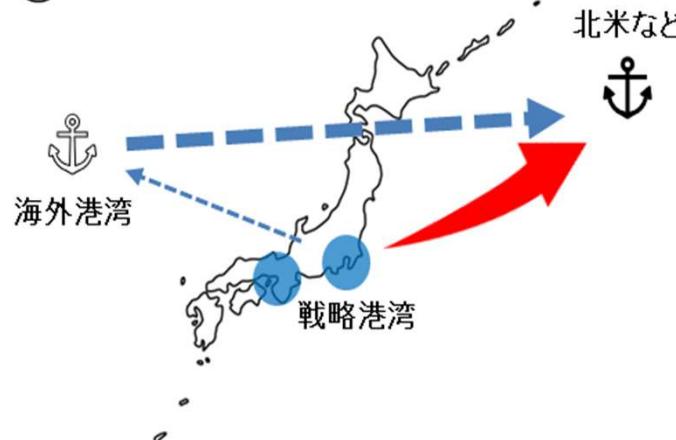
○全国的なコンテナ流動を踏まえ、以下の優先順位の下、関係機関が連携した戦略的集貨を推進中。

- ①国際コンテナ戦略港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ②国際コンテナ戦略港湾以外の港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ③東南アジアから北米向けのトランシップ貨物

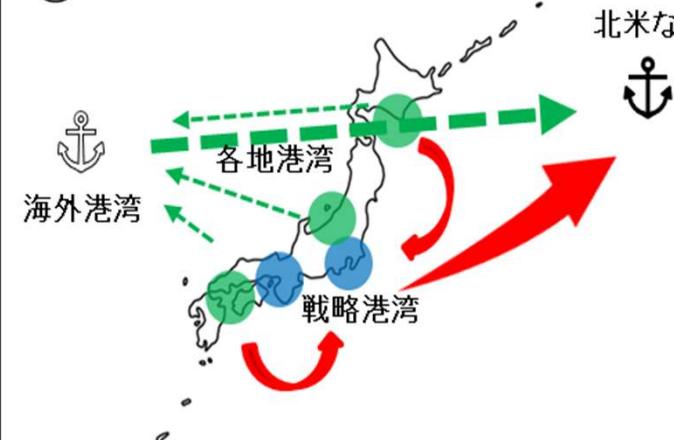
○上記①②を念頭に、地方整備局等の国のネットワークを活用し、全国の荷主に対し、①内航と外航の円滑な接続によるSea & Sea輸送、②地元の港湾から内航輸送、等を積極的に促すプロモーション活動を実施。⇒“Sea & Seaプロモーションプロジェクト”

## ■取組方針のターゲット(輸出イメージ図)

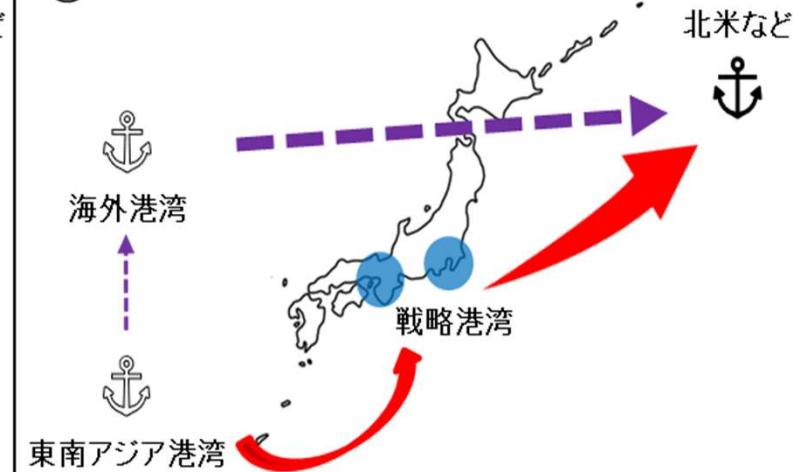
①



②



③



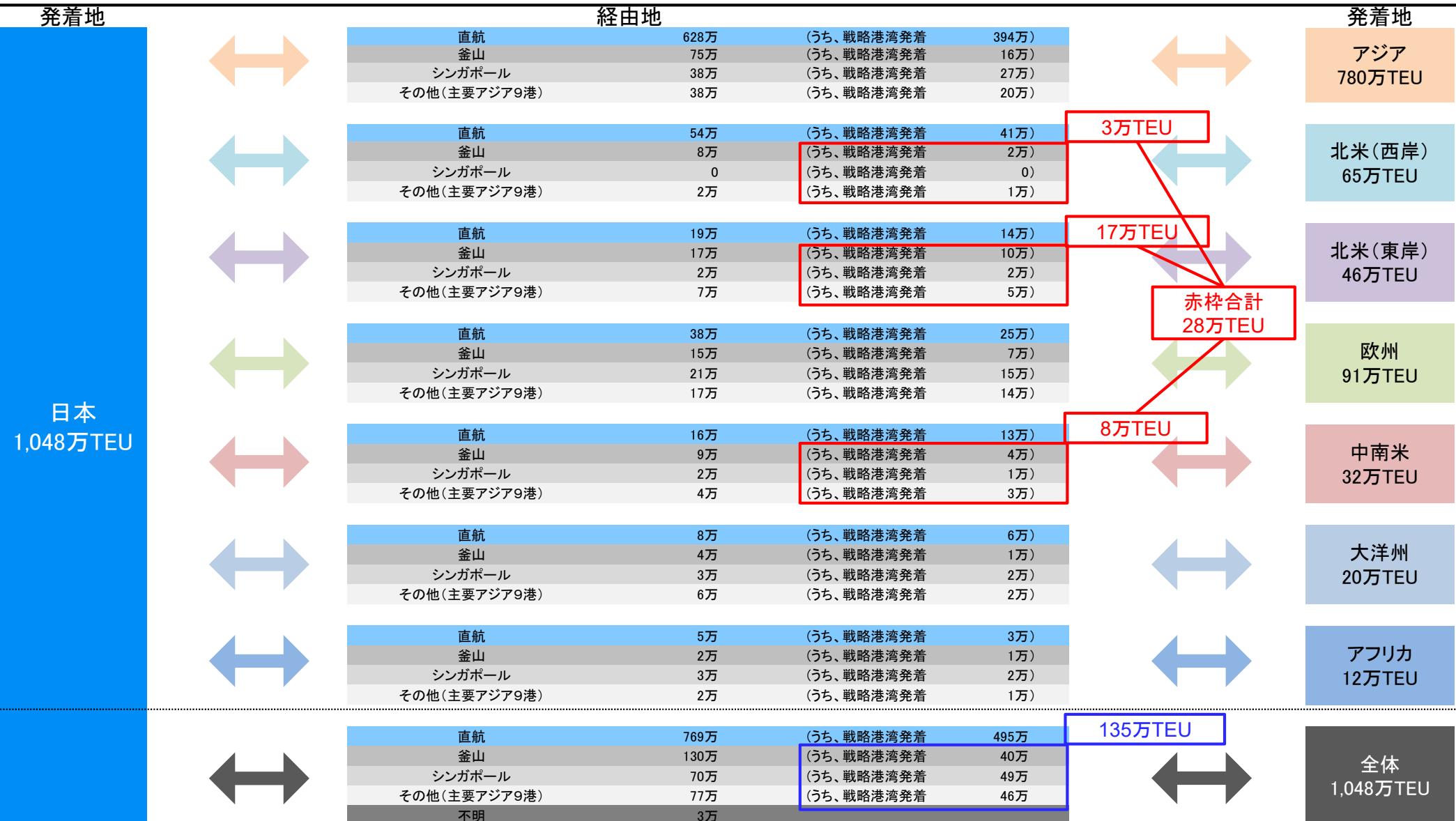
→:現在の輸送ルート

→:目指すべき輸送ルート

## 全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づくトランシップ状況(輸出入合計)

○2023年11月の1ヶ月間に実施した全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果を12倍(1年分)し、発着地別の日本の輸出入コンテナ貨物量(実入りのみ)の年間値を推計した。

○戦略港湾発着貨物(約630万TEUと推計)のうち、戦略港湾を発着し海外港湾でトランシップされる貨物は約135万TEUと推計される。このうち、他国の港湾と比較して国際コンテナ戦略港湾に地理的な優位性があると考えられる北米(西岸・東岸)方面と中南米方面に限っても、約28万TEUが海外港湾でトランシップされていると推計される。



# 国際フィーダー航路網の拡大

○港湾運営会社、港湾管理者他関係者の国際フィーダー航路網構築に向けた取組により、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が、取組開始以降、阪神港で約4割、京浜港で約4割増加。

## 阪神港

寄港便数：約4割増加

68便／週(2014年4月時点)  
↓  
92.5便／週(2025年11月時点)

## 京浜港

寄港便数：約4割増加

39便／週(2016年3月時点)  
↓  
53便／週(2025年11月時点)

- : 京浜港への寄港便がある港湾
- : 阪神港への寄港便がある港湾
- : 京浜港・阪神港への寄港便がある港湾
- : 寄港便数が増加した港湾  
(前回調査(2025.5)時点からの増加)

※ 当該月の実績値に基づき、週あたりの寄港回数を便数として記載

博多(3便)(2便) 北九州(3.5便) 門司(3.5便)(2便)

伊万里(1便) 大分(2便)

三池(1便) 熊本(1便)

八代(1便) 細島(1便) 薩摩川内(1便)

志布志(1.5便)(2便) 油津(1.5便) 徳山下松(5便)

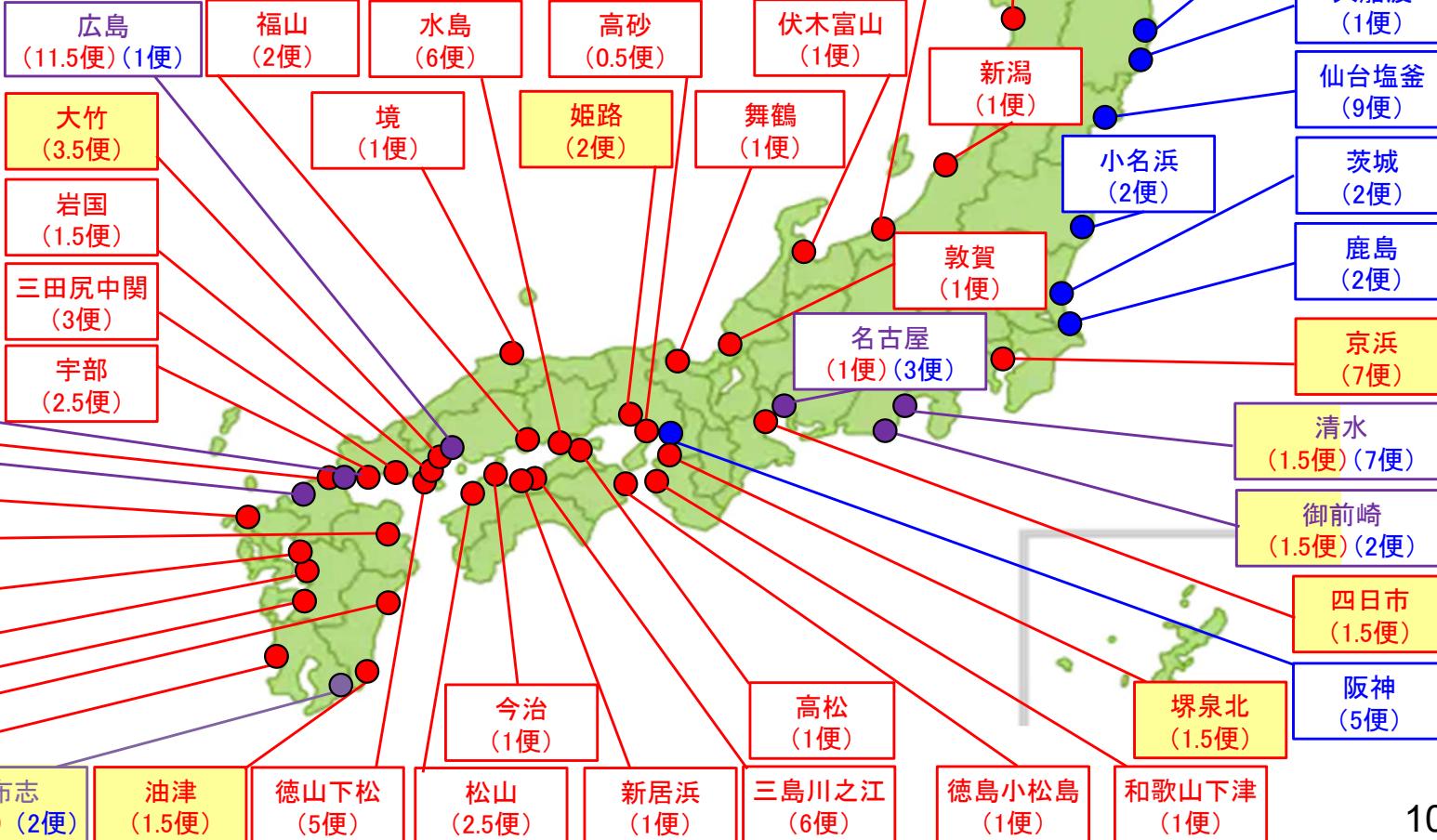
今治(1便) 松山(2.5便) 新居浜(1便) 三島川之江(6便)

高松(1便) 徳島小松島(1便) 和歌山下津(1便)

清水(1.5便)(7便) 御前崎(1.5便)(2便)

四日市(1.5便) 埼玉北(1.5便)

阪神(5便)

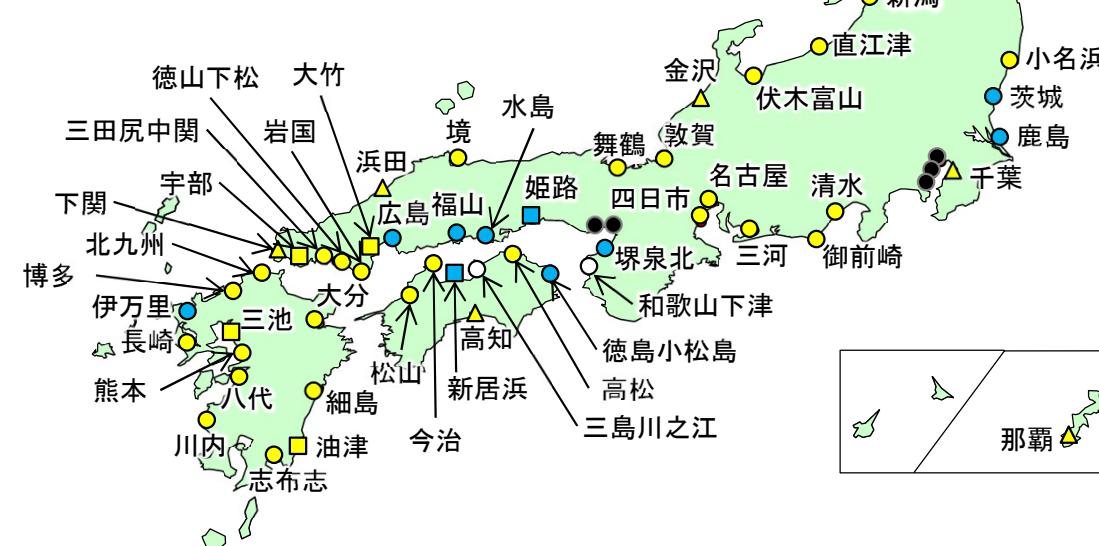


# インセンティブ措置のイコールフッティング達成状況

○2013年より、国際フィーダー航路・貨物に対して、外航航路と同等以上のインセンティブ措置を実施していた  
だくようお願いし、2025年度は全ての港湾においてイコールフッティングを達成。

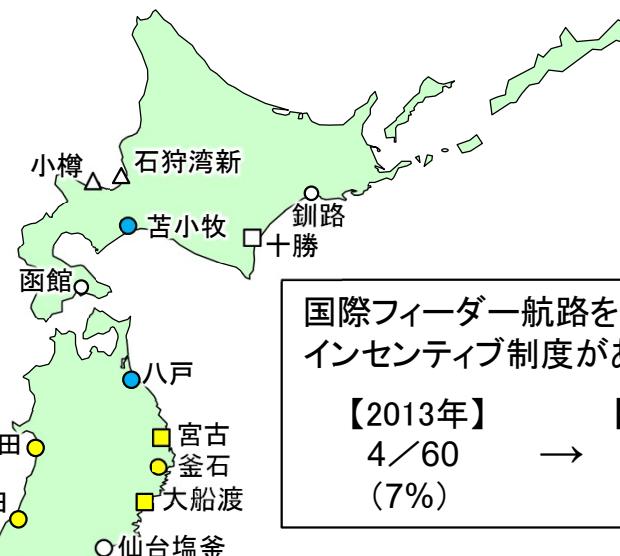
- 国際フィーダー航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾(12港)
  - 外航・国際フィーダー航路のイコールフッティングが達成されている港湾(42港)
  - インセンティブ制度がない港湾(8港)
  - 外航航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾(0港)
- ※イコールフッティングの定義は、国際フィーダー航路の有無にかかわらず、中国・韓国・台湾との外航航路（中国・韓国・台湾で国際基幹航路に積み替えを行う外航フィーダー航路を対象とする）及び国際フィーダー航路に同等のインセンティブが設定されていることとする。
- ※上記に示す外航航路及び国際フィーダー航路の双方にインセンティブが設定されていない場合も、イコールフッティングが達成されているものとする。

- 外航航路と国際フィーダー航路が就航している港湾
  - △ 外航航路が就航し、国際フィーダー航路が就航していない港湾
  - 国際フィーダー航路が就航し、外航航路が就航していない港湾
- ※国際フィーダーではない内航航路は考慮しない。
- ※不定期航路はカウントしない。



※2026年1月時点

※国際戦略港湾を除く

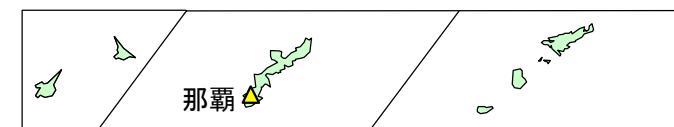


国際フィーダー航路を優遇した  
インセンティブ制度がある港湾の割合

【2013年】	【2025年】
4/60 (7%)	12/62 (19%)

外航航路を優遇した  
インセンティブ制度がある港湾の割合

【2013年】	【2025年】
29/60 (48%)	0/62 (0%)



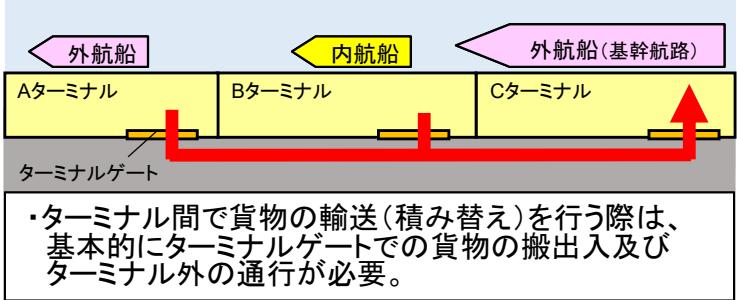
- 国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国のサプライチェーンを強靭化するため、コンテナターミナルの更なる機能強化等により、国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に進める必要がある。
- 既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、実証事業等を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題に加え、再混載等の多様な輸送形態に対応する上での課題を検証し、その解決に向けた取組を進めることで、国際コンテナ戦略港湾における集貨機能の強化を図る。

## ■ コンテナターミナルの一体利用

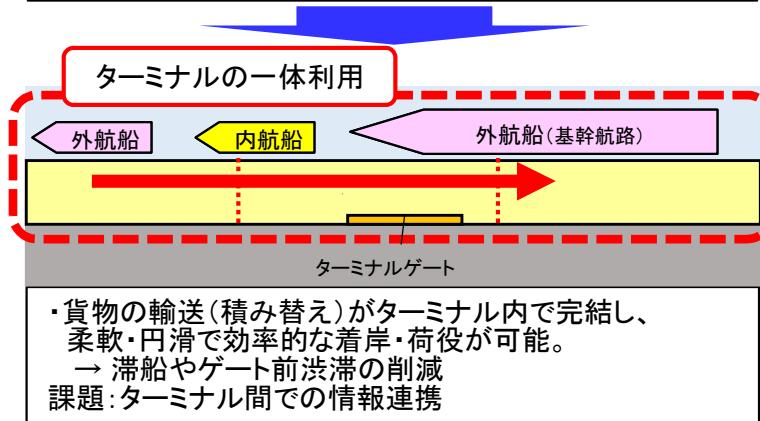
既存ストックを最大限に活用しつつ、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するため、情報連携等複数のターミナルの一体利用に向けた調査・検討を実施

【一体利用のイメージ】

【現状】



【将来】



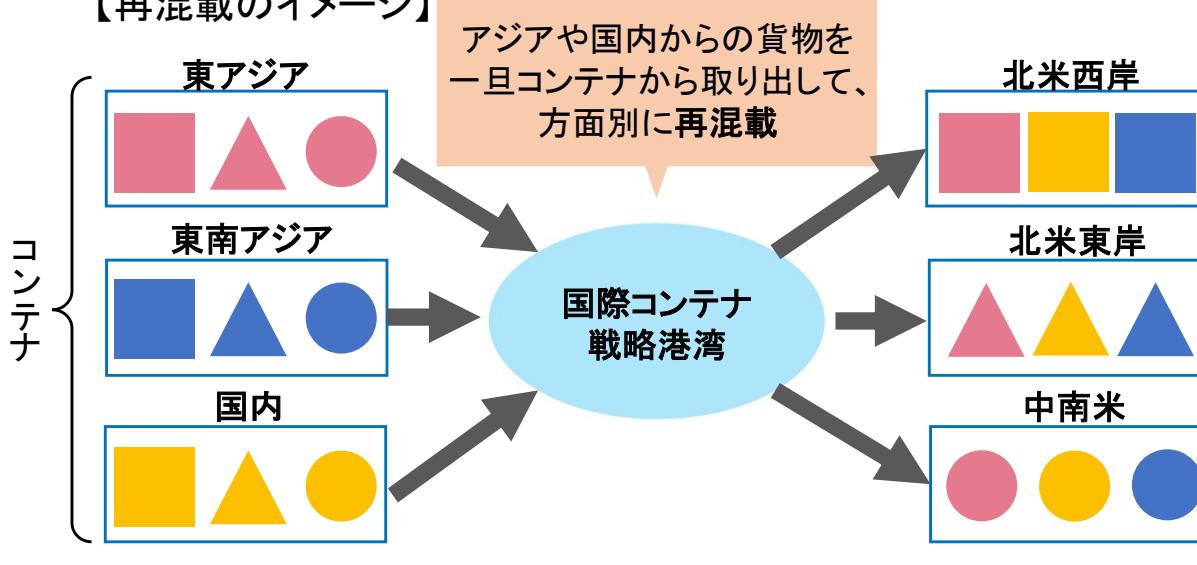
## ■ 多様な輸送形態に対応したコンテナ取扱円滑化

保税地域における加工・製造や再混載といった、サプライチェーンの一環としての多様な輸送形態を見据えたターミナルの一体利用を推進するための調査・検討・実証輸送を実施

- 国際コンテナ戦略港湾における加工・製造、再混載を行う上で  
のコンテナ取扱円滑化

(ターミナルと物流施設間の円滑な接続、コンテナ搬出入の円滑化 等)

## 【再混載のイメージ】



国際コンテナ戦略港湾における集貨機能の強化を図る

○我が国コンテナターミナルにおける良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進する。

## 目指すべき方向性

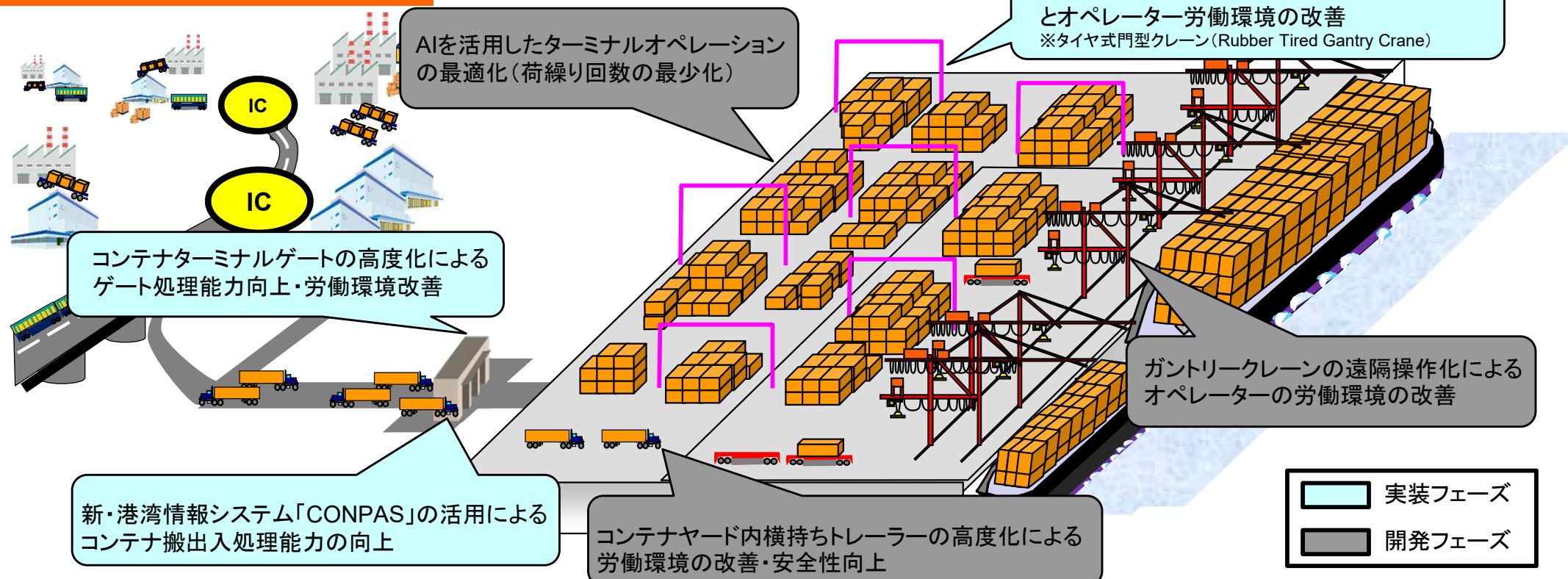
本船荷役時間の  
最小化

港湾労働者の  
労働環境の改善

外来シャーシの構内  
滞在時間の最小化

荷役機械の燃料、維持修繕費  
節約によるコスト削減

## 「ヒトを支援するAIターミナル」の 主な取組(イメージ)



- 港湾のコンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善、安全性向上に向けた技術開発を推進。
- 具体的には、国が定める4つの技術開発テーマに対する技術開発案件を公募し、採択。
- 採択された技術開発を進めることにより、当該技術の社会実装を支援。

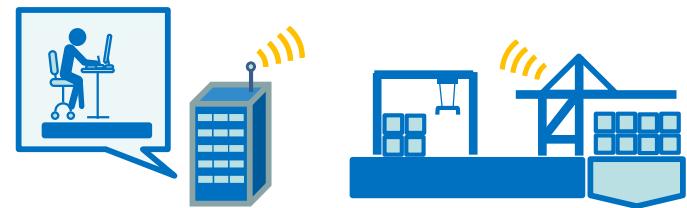
## 【技術開発テーマ1】ターミナルオペレーションの高度化



### 【採択案件】

- ・AIを活用したコンテナ収容計画の最適化 (R5d～R7d)  
(: 日立製作所、三井E&S、三井倉庫)
- ・TOS高度化によるリーケン管理の効率化と荷役安全性の確保 (R5d～R7d)  
(: JFEエンジニアリング、正興ITソリューション)
- ・荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化 (R6d～R8d)  
(: 飛島コンテナ埠頭、豊田自動織機)
- ・AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化 (R7d～R9d) (: 山九)

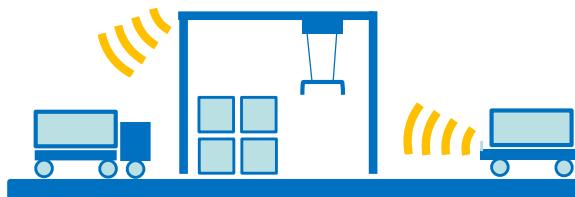
## 【技術開発テーマ2】荷役機械の高度化



### 【採択案件】

- ・ガントリークレーンの遠隔操作化 (R5d～R7d) (: JFEエンジニアリング)
- ・RTGと構内シャーシの連携技術 (R5d～R6d) (: 三井E&S)

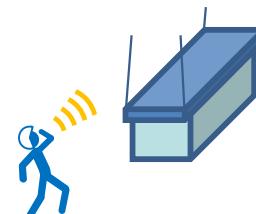
## 【技術開発テーマ3】ターミナル内のコンテナ輸送の高度化



### 【採択案件】

- ・コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化 (R5d～R7d)  
(: 苦小牧栗林運輸、日野自動車、三井E&S)
- ・RTGを対象としたコンテナ収容作業高度化システム (R7d～R9d)  
(: シスコム、九州工業大学)

## 【技術開発テーマ4】港湾労働者の安全性や作業効率向上

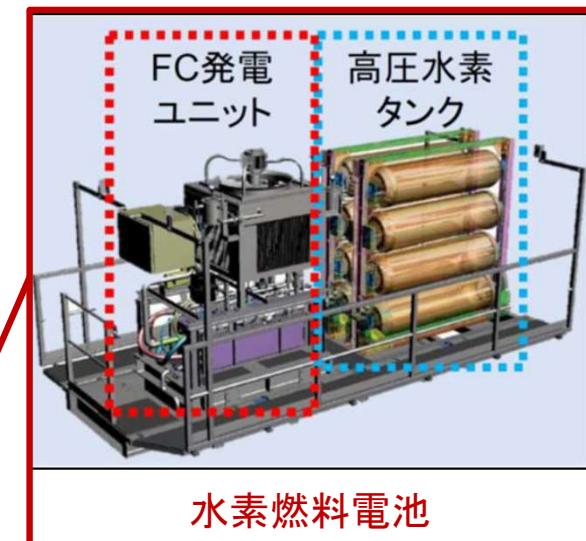
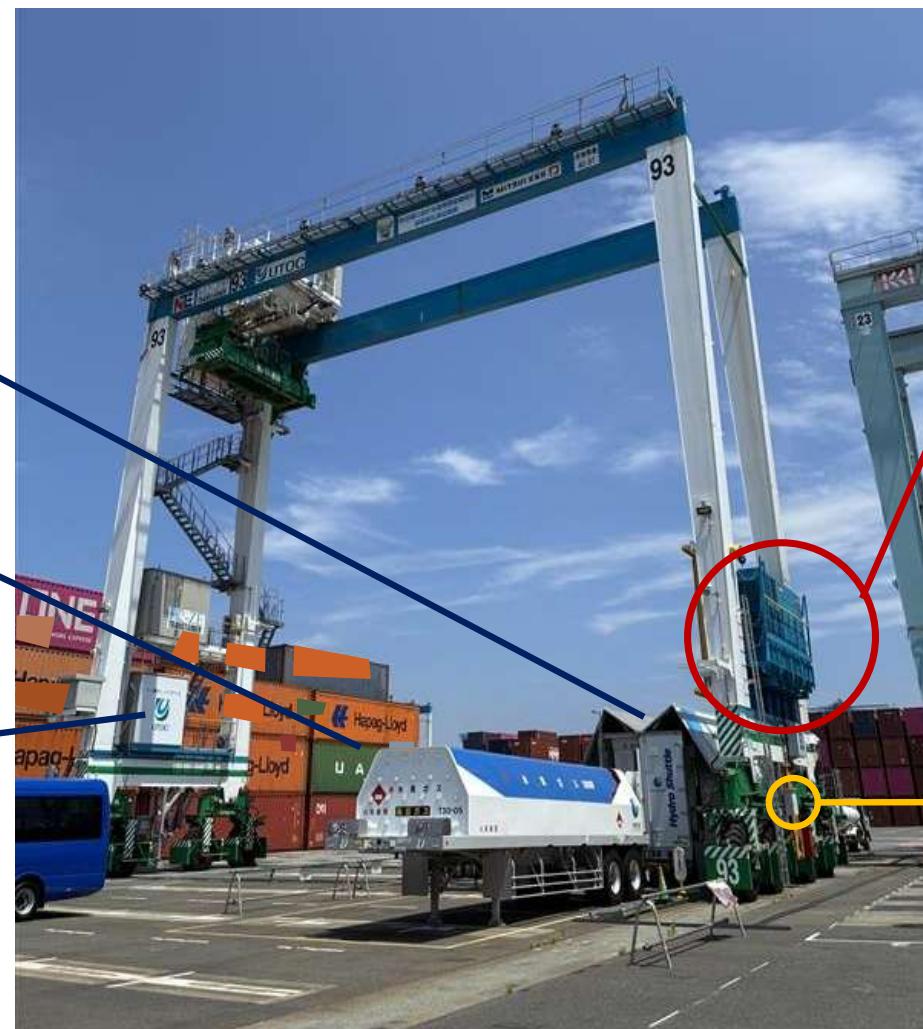


### 【採択案件】

- ・不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション (R5d～R7d)  
(: 正興ITソリューション、マリンソリューションズ)
- ・AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェック (R7d～R9d)  
(: 苦小牧栗林運輸、室蘭工業大学、三技協イオス)

- 水素を燃料とする荷役機械の円滑な導入・普及を目的として、港運事業者等が的確かつ効率的に検討・導入・運用ができるよう、必要となる情報を網羅したガイドラインを作成中
- 水素利用に関する知見を得るため、東京港、横浜港、神戸港にて現地実証を実施

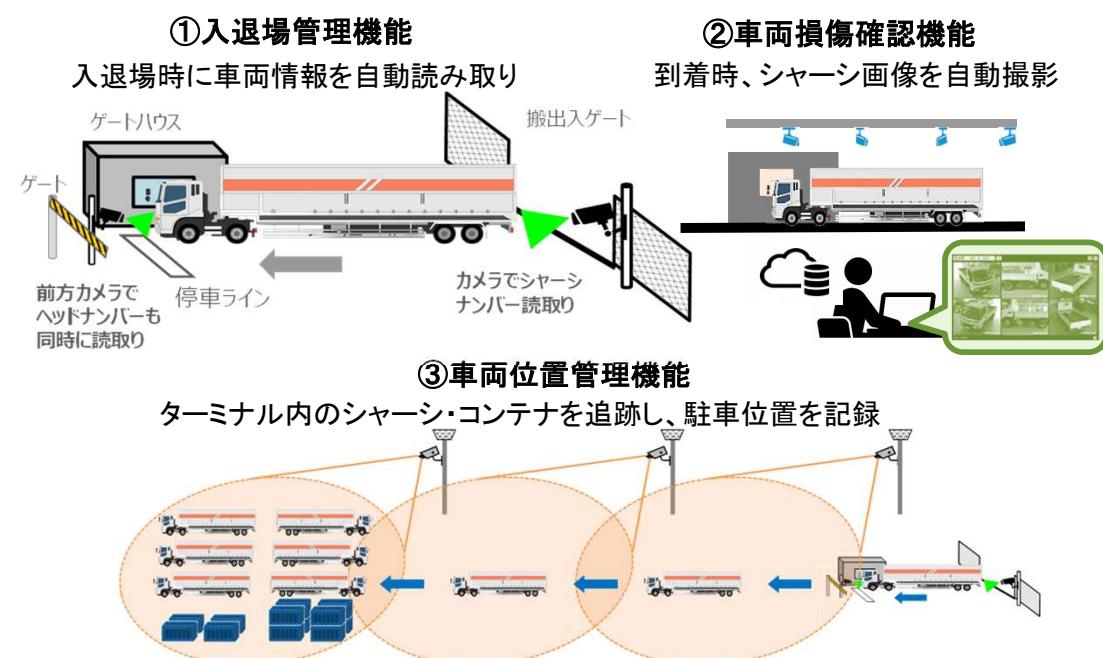
## 現地実証の様子(2025年8月・横浜港)



トラックドライバーの労働力不足を受け、内航フェリー・RORO船へのモーダルシフトが期待されているところ、内航フェリー・RORO船ターミナル内の荷役効率化のため、ターミナルにおけるシャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する現地技術検証を2024年度に実施。

## 2024年度現地技術検証の概要

- ・期間: 2024年12月～2025年3月
- ・場所: 敦賀港(RORO船)、大阪港(フェリー)
- ・項目:
  - I. ①入退場管理、②車両損傷確認、③シャーシ・コンテナ位置管理の各システムの精度の確認
  - II. システムの安定性や復旧時間・応答速度等
  - III. システム導入の効果(業務削減時間)



シャーシ・コンテナ位置管理等システムのイメージ



次世代高規格ユニットロードターミナルのイメージ



シャーシを探索するヘッドの様子



ターミナルの入退場の様子

## ■目的

トラックドライバーの労働力不足等が懸念され、モーダルシフトへの対応が求められる中、内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ位置管理等システムの効果検証を行うとともに、効果検証により得られた成果等をガイドラインまとめ周知するなど、シャーシ・コンテナ位置管理等システムの導入を推進するため、次世代高規格ユニットロードターミナル導入推進会議を開催する。

## ■開催日時

2025年10月20日(月)10時～12時

## ■議事

- (1) 国内港湾物流を取り巻く現状について
- (2) 2024年度現地技術検証結果について
- (3) 内航フェリー・RORO船社へのシャーシ・コンテナ位置管理等に係るアンケート調査結果について
- (4) 2025年度現地技術検証の方向性について
- (5) 内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ位置管理等システム導入ガイドライン(仮称)骨子について



## 次世代高規格ユニットロードターミナル導入推進会議 構成員名簿

(敬称略・順不同)

◎：座長

### <有識者委員>

石黒 一彦	神戸大学大学院海事科学研究科准教授
加藤 博敏	流通経済大学客員講師
福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科教授
◎ 根本 敏則	敬愛大学情報マネジメント学部特任教授
小川 雅史	国土技術政策総合研究所港湾・沿岸海洋研究部港湾システム研究室長

### <内航海運業者（フェリー事業者、RORO船事業者）>

佐々木 正美	新日本海フェリー（株）代表取締役常務
下永 智規	（株）商船三井さんふらわあ執行役員
辻 雅裕	阪九フェリー（株）執行役員関西本部長兼泉大津支店長
山口 和志	（株）名門大洋フェリー執行役員
石丸 重孝	オーシャントランス（株）営業企画部長・東京港支店長
楠 肇	栗林商船（株）専務取締役
中越 公一	川崎近海汽船（株）内航定期船第1部・第2部部長
古清水 朗保	近海郵船（株）営業企画部副部長
下地 秀明	琉球海運（株）取締役東京支店長
高梨 祐二	日本通運（株）国内定期船部専任部長

### <オブザーバー（国土交通省）>

物流・自動車局 物流政策課、貨物流通事業課  
海事局 内航課

### <事務局（国土交通省）>

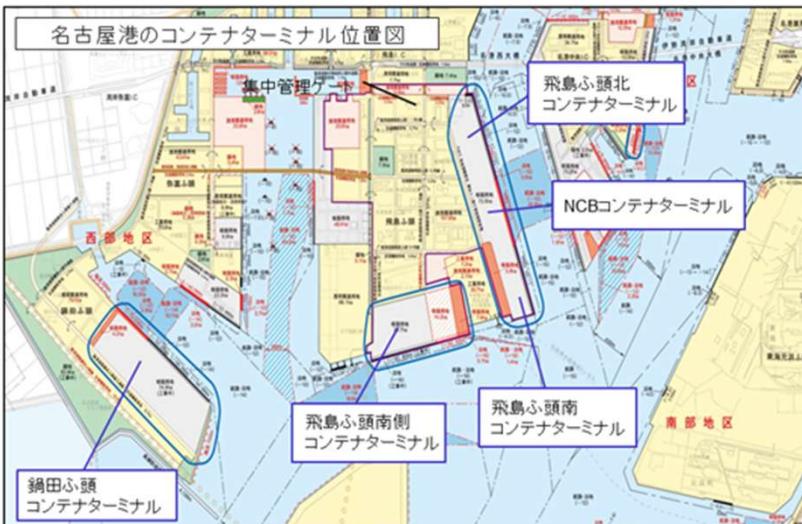
港湾局 計画課

## 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

- 2023年7月に名古屋港のコンテナターミナルで発生したサイバー攻撃によるシステム障害を踏まえ、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法の観点から、港湾の情報セキュリティ対策等の強化に向けた制度的措置を講じてきたところ。今後、サイバー対処能力強化法の観点からも必要な措置を講じる。
  - 加えて、港湾運送事業者等の更なるサイバーセキュリティ対応能力の向上を図るため訓練、脆弱性診断等を実施。

## システム障害の概要

- 対象：名古屋港統一ターミナルシステム(NUTS)※  
※名古屋港の5つのコンテナターミナルにおけるコンテナの積み  
おろし作業、搬入・搬出等を一元的に管理するシステム
  - 原因：不正プログラム（ランサムウェア）への感染
  - 影響：2023年7月4日から6日までの3日間において、
    - ・荷役スケジュールに影響が生じた船舶 37隻
    - ・搬入・搬出に影響があったコンテナ 約2万本（推計）



出典：名古屋港港湾計画図（名古屋港管理組合）より国十交通省港湾局作成

## 制度的措置

## ○港湾運送事業法の観点

- 2024年3月、改正港湾運送事業法施行規則を施行  
→ ターミナルオペレーションシステムの情報セキュリティ対策の確保状況を審査する仕組みを導入

## ○サイバーセキュリティ基本法の観点

- 2024年3月、サイバーセキュリティ基本法に基づく重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づけ  
→ 官民が一体となって重要インフラのサイバーセキュリティの確保に向けた取組を推進  
「港湾分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン」(第2版)を策定

## ○経済安全保障推進法の観点

- 2025年4月、経済安全保障推進法の基幹インフラ役務の安定的な提供の確保に関する制度の対象に一般港湾運送事業を追加する改正法が施行  
→ **2025年11月より、基幹インフラ事業者(※)によるターミナルオペレーションシステムの導入・維持管理等の委託に際して事前審査を開始**

## ○サイバー対処能力強化法の観点

- 2025年5月、サイバー安全保障分野での対応能力を向上させるためのサイバー対処能力強化法が成立  
→ 今後、基幹インフラ事業者によるインシデント報告や政府による情報提供等を実施

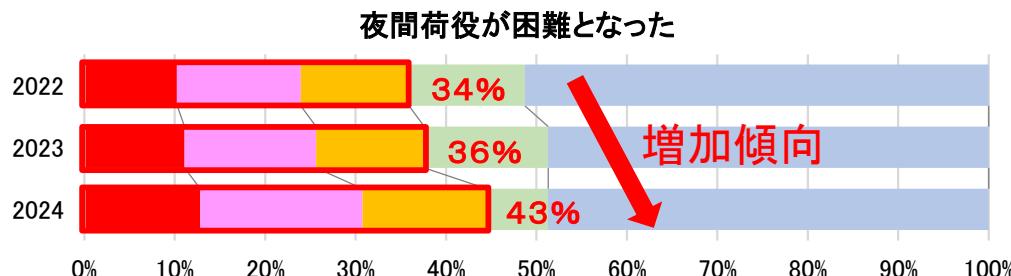
### 〈さらなる対応〉

- 港湾運送事業者が使用するTOSの脆弱性を診断し、適切な対策を講じるための助言を実施。
  - 港湾運送を取り巻く関係者全体で、TOSの支障発生時の態勢を確認する訓練を実施。 18

# コンテナターミナルにおける労働者不足に関する実態調査(2024年8月)

- 労働人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足の深刻化が懸念されることから、国土交通省港湾局では、全国のコンテナターミナル運営事業者(122社)に対して、アンケートによる実態調査を実施。(2024年8月時点)。
- 労働者不足による影響としては、「夜間荷役が困難になった」、「休日の荷役が困難になった」または「平日でも船社の希望日に荷役ができなくなった」の頻度が増加傾向にあることが示された。
- 労働者不足への対応としては、「積極的な採用活動」「効率的な荷役を行うことができる機械等の導入」が多く見られる一方、「荷役作業のお断り」や「荷役作業の予定変更」を挙げる事業者も多く、さらなる荷役への影響が懸念される。

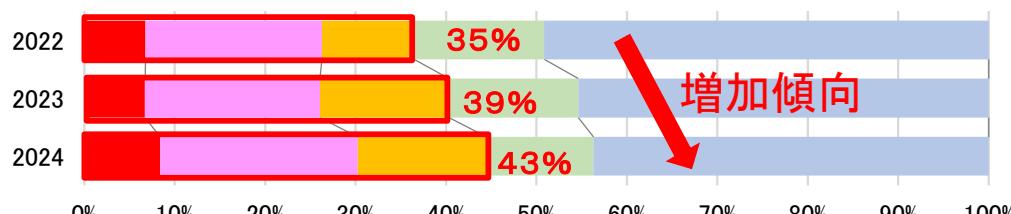
## 労働者不足による影響 (R=122)



### 休日の荷役が困難となった



### 平日でも入港隻数が多いと船社の希望日に荷役ができなくなった



■週1回以上 ■週1回から1ヶ月に1回 ■1～3ヶ月に1回 ■3ヶ月に1回未満 ■なかつた

## 労働者不足に対して取り組んでいること・今後取り組みたいこと (R=122)

### 港湾労働者の積極的な採用活動



### 効率的な荷役を行うことができる機械等の導入 (遠隔操作RTGや効率的なゲートシステム等)



### 荷役作業のお断り

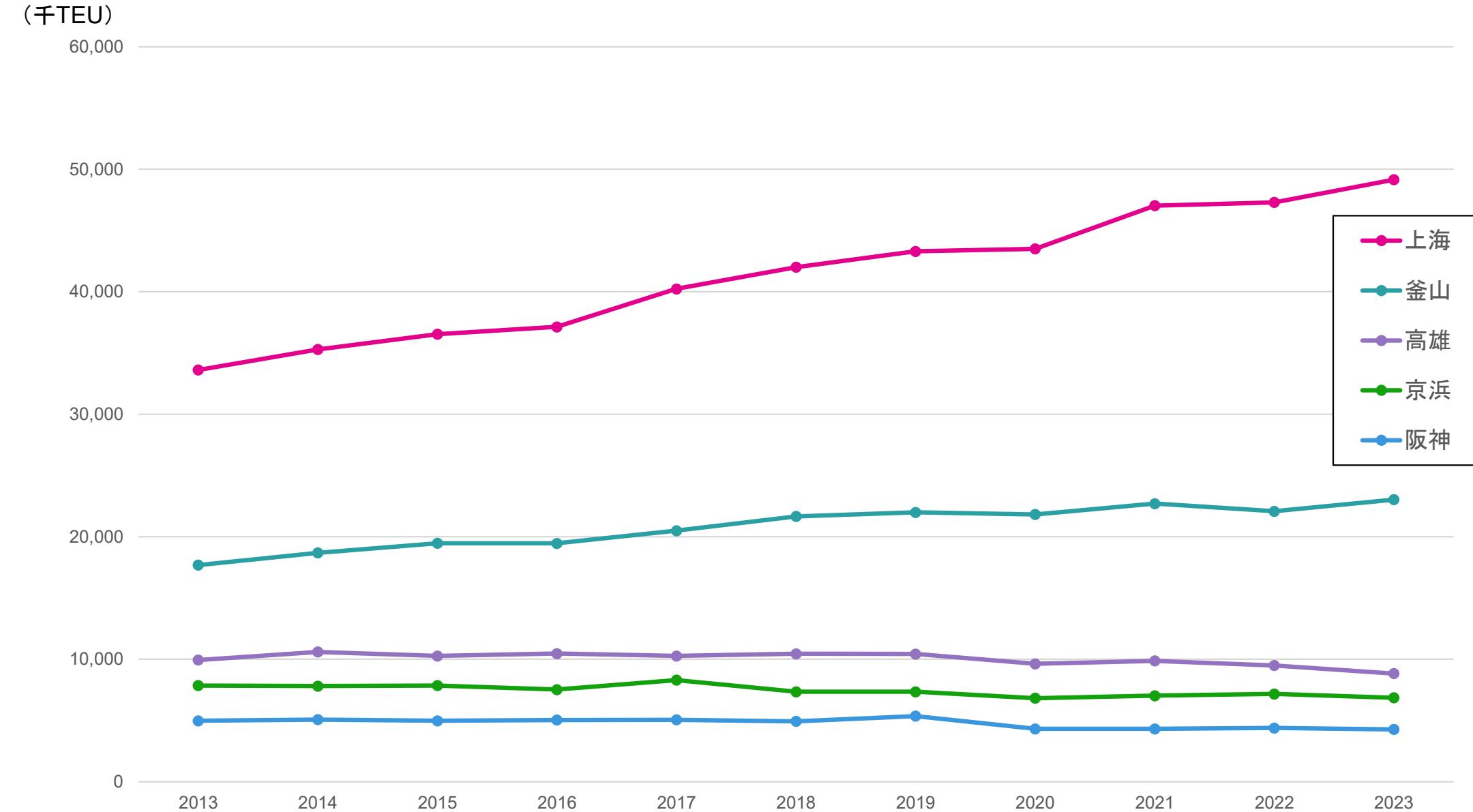


### 荷役作業の予定変更 (荷役日の変更、荷役時間の拡大など)



■現在取り組んでいる ■今後取り組みたい ■なし

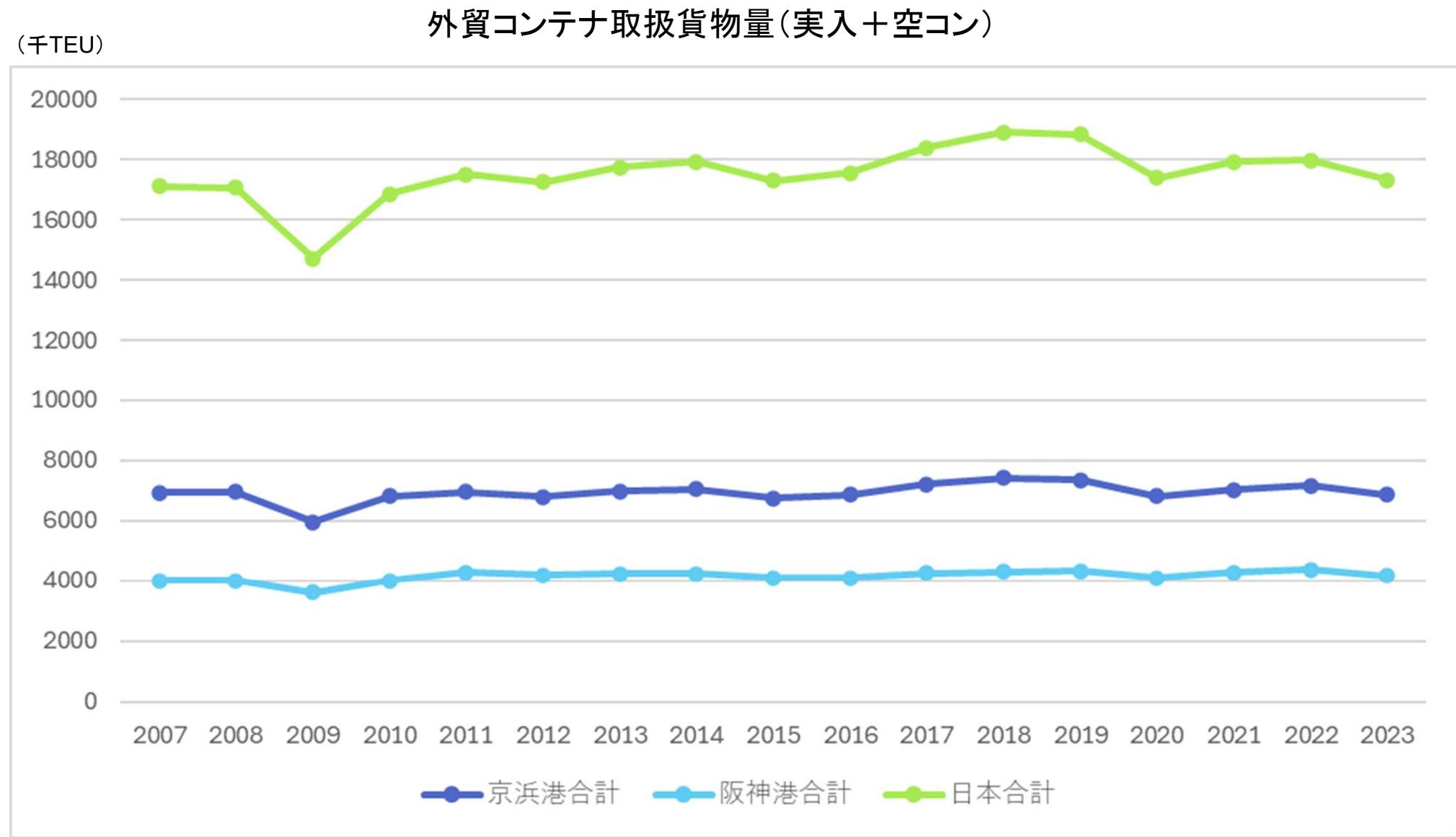
# アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量の推移(2013~2023年)



(出典)京浜港、阪神港は港湾統計(年報)、その他の港湾はDrewry「Container Forecaster & Annual Review 2024/2025」より国土交通省港湾局作成。

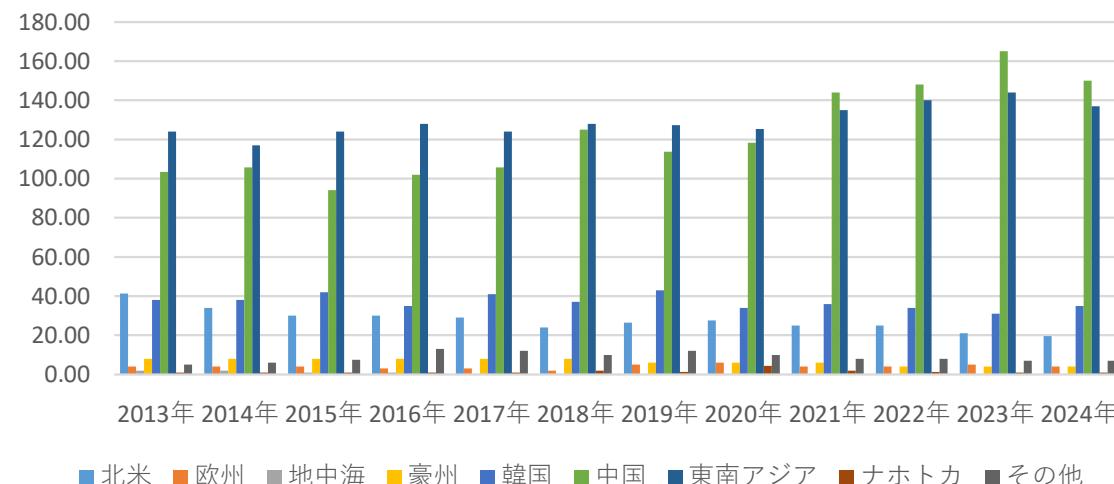
注)京浜港、阪神港のトランシップ貨物取扱量は、第3国間のトランシップ貨物のみ。(港湾統計に基づく)

その他港のトランシップ貨物取扱量は、第3国間のトランシップ貨物に加え、中継港が国内であるトランシップ貨物も含む。

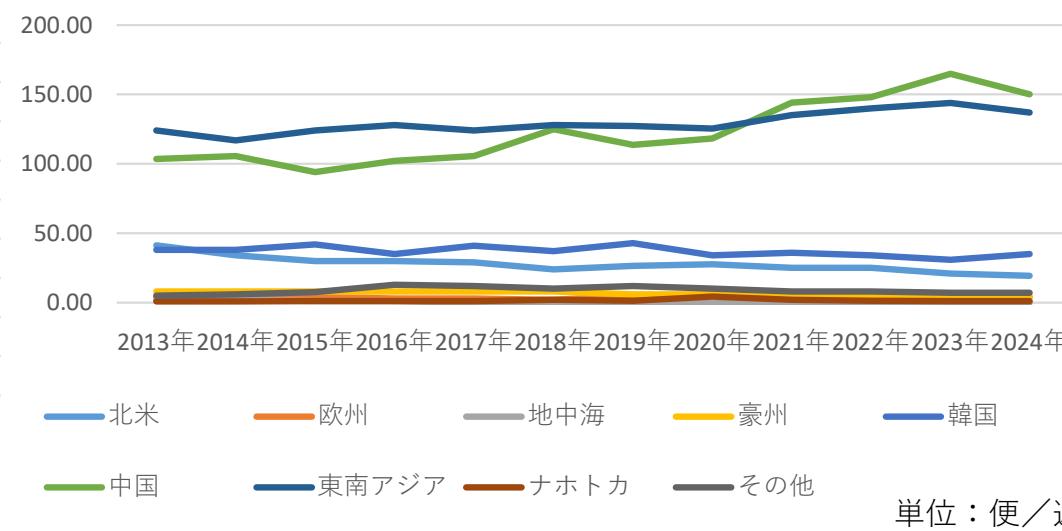


- ここ10年間で、国際戦略港湾と北米、豪州を繋ぐ航路便数については、およそ半減している。
- 一方で、国際戦略港湾と中国、東南アジアを結ぶ航路便数については、増加傾向にあると言える。

外貿定期航路就航状況（国際戦略港湾）



外貿定期航路就航状況（国際戦略港湾）

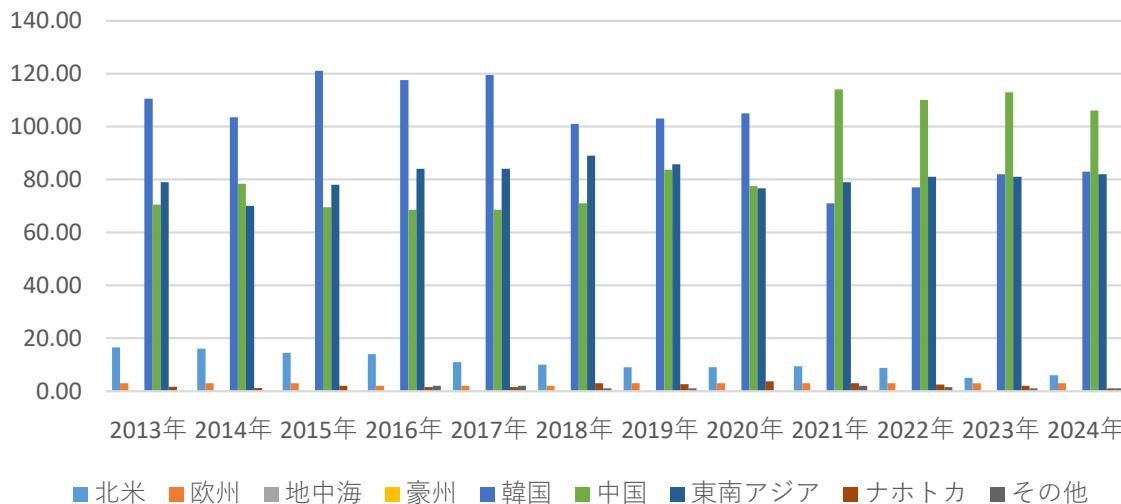


単位：便／週

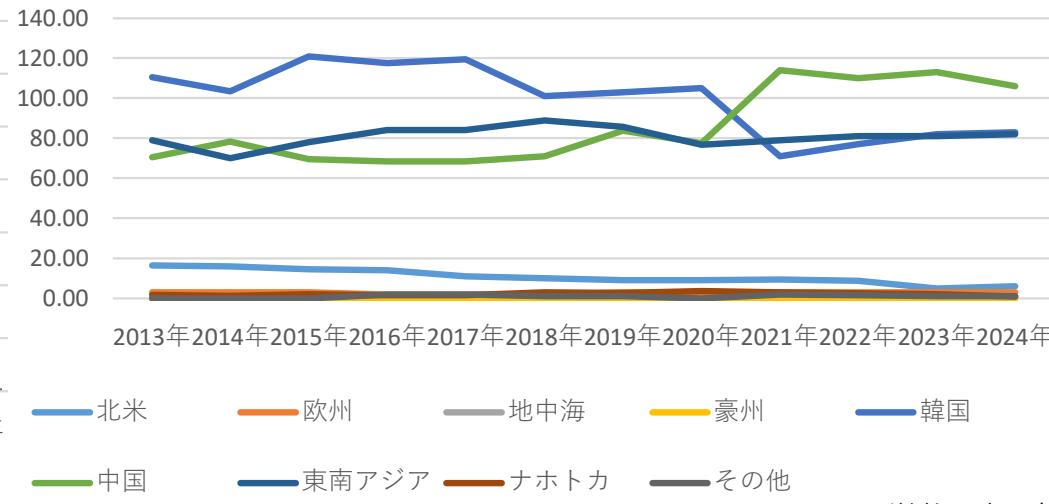
戦略港湾	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
北米	41.38	34.00	30.00	30.00	29.00	24.00	26.48	27.64	25.04	25.04	21.00	19.50
欧州	4.00	4.00	4.00	3.00	3.00	2.00	5.00	6.00	4.00	4.00	5.00	4.00
地中海	2.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
豪州	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	6.00	6.00	6.00	4.00	4.00	4.00
韓国	38.00	38.00	42.00	35.00	41.00	37.00	43.00	34.00	36.00	34.00	31.00	35.00
中国	103.50	105.67	94.17	102.00	105.67	125.00	113.67	118.33	144.00	148.00	165.00	150.00
東南アジア	124.00	117.00	124.00	128.00	124.00	128.00	127.33	125.33	135.00	140.00	144.00	137.00
ナホトカ	0.94	0.94	1.00	1.00	1.00	2.00	1.33	4.33	2.00	1.26	1.00	1.00
その他	5.00	6.00	7.50	13.00	12.00	10.00	12.00	10.00	8.00	8.00	7.00	7.00
合計	326.82	315.61	311.67	321.00	323.67	336.00	334.81	331.63	360.04	364.30	378.00	357.50

- ここ10年間で、国際拠点港湾と北米、韓国を繋ぐ航路便数については、減少傾向にある。
- 一方で、国際拠点港湾と中国を結ぶ航路便数については、増加傾向にあると言える。

外貿定期航路就航状況（国際拠点港湾）



外貿定期航路就航状況（国際拠点港湾）



単位：便／週

拠点港湾	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
北米	16.50	16.00	14.50	14.00	11.00	10.00	9.06	9.06	9.41	8.78	5.00	6.00
欧州	3.00	3.00	3.00	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
地中海	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
豪州	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
韓国	110.50	103.50	121.00	117.50	119.50	101.00	103.00	105.00	71.00	77.00	82.00	83.00
中国	70.50	78.33	69.50	68.50	68.50	71.00	83.67	77.50	114.00	110.00	113.00	106.00
東南アジア	79.00	70.00	78.00	84.00	84.00	89.00	85.67	76.67	79.00	81.00	81.00	82.00
ナホトカ	1.64	1.17	2.00	1.50	1.50	3.00	2.67	3.67	3.00	2.52	2.00	1.00
その他	0.00	0.00	0.00	2.00	2.00	1.00	1.00	0	2.00	1.50	1.00	1.00
合計	281.14	272.00	288.00	289.50	288.50	277.00	288.07	274.90	281.41	283.80	287.00	282.00

(出典)「国際輸送ハンドブック」より国土交通省港湾局作成