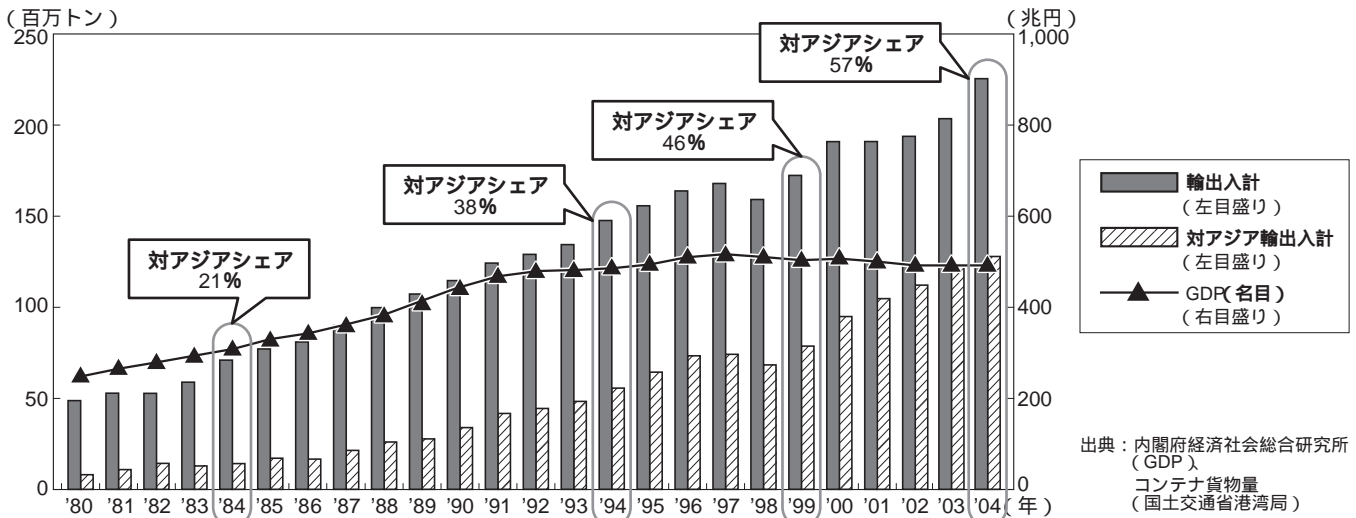


港湾関連データ

対アジアを中心とする我が国のコンテナ輸出入貨物量の増加

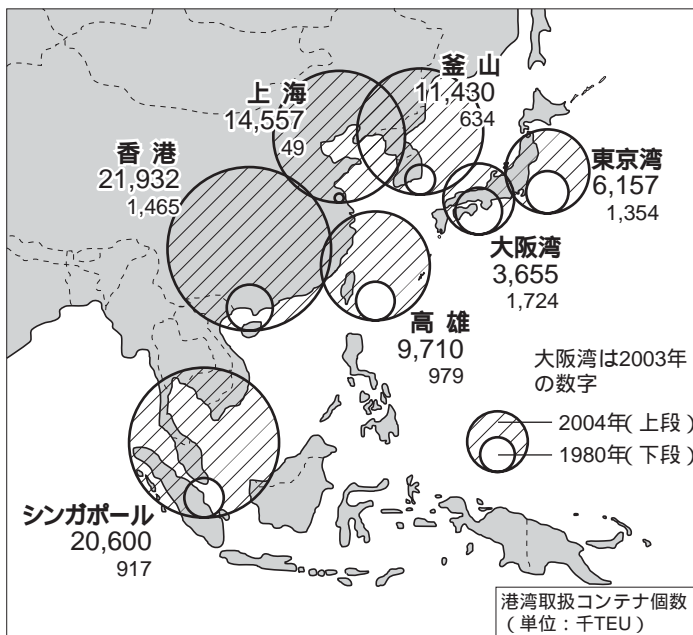
GDPが伸び悩む近年においても、我が国のコンテナ輸出入貨物量は堅調な伸びを示している。なかでも、対アジア諸国のコンテナ貨物量は大きく増大。



	輸出入計	対アジア輸出入計	GDP(名目)
'99 '04の5年間	1.31倍 (年平均伸び率 5.92%)	1.64倍 (年平均伸び率 12.37%)	1.00倍 (年平均伸び率 0.00%)
'94 '04の10年間	1.53倍 (年平均伸び率 4.35%)	2.29倍 (年平均伸び率 9.91%)	1.02倍 (年平均伸び率 0.19%)
'84 '04の20年間	3.16倍 (年平均伸び率 5.92%)	8.71倍 (年平均伸び率 11.90%)	1.65倍 (年平均伸び率 2.53%)

アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾

アジア主要港のコンテナ取扱量



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年及び2005年)
March 2005 Containerisation International

我が国の主要港の相対的地位の低下

1980年 (単位:千TEU)		2004年 (単位:千TEU)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 コーコクニュージャージー	1,947	1(1) 香港	21,932
2 ロッテルダム	1,901	2(2) シンガポール	20,600
3 香港	1,465	3(3) 上海	14,557
4 神戸	1,456	4(4) 深圳	13,650
5 高雄	979	5(5) 釜山	11,430
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,710
7 サンファン	852	7(8) ロッテルダム	8,300
8 ロングビーチ	825	8(7) ロサンゼルス	7,321
9 ハンブルク	783	9(9) ハンブルク	7,003
10 オークランド	782	10(11) ドゥバイ	6,429
11		11	
12 横浜	722	21(17) 東京	3,580
13		22(27) 横浜	2,577
14		23	
15		24	
16 釜山	634	25	
17		26	
18		27	
19		28	
20		29	
21		30	
22		31	
23		32	
24		33	
25		34	
26		35	
27		36	
28		37	
29		38	
30		39	
31		40	
32		41	
33		42	
34		43	
35		44	
36		45	
37		46	
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46 名古屋	206		

注) 31位以下のため、具体的順位は不明 ()内は2003年の順位

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年及び2005年)
March 2005 Containerisation International
注) 名古屋港、神戸港のコンテナ取扱量は、2003年の数字

超大型コンテナ船の出現 ~ 8,000個超積コンテナ船の出現 ~

発注者	船型 × 隻数	竣工	造船所
日本郵船(日本)	8,100TEU × 4, 8,120TEU × 4	2006年度末~2007年末	現代重工、IHIMU
商船三井(日本)	8,100TEU × 4, 8,000TEU × 4	2007年後半以降	三菱重工、正栄汽船
川崎汽船(日本)	8,120TEU × 8	2006年後半~2007年初め	IHIMU
A.P. Moller-Maersk(デンマーク)	8,000TEU × 4, 9,960TEU × 6	2008年	大宇造船海洋、オデンセ
P&Oネドロイド(イギリス)	8,152TEU × 8, 8,600TEU × 5	2004年末以降	IHIMU、現代重工
OOCL(中国)	8,063TEU × 12	2003年~2007年	三星重工
CMA-CGM(フランス)	8,200TEU × 8, 10,000TEU × 4	2004年~2009年	現代重工、大宇造船海洋
現代商船(韓国)	9,000TEU × 9	2008年	現代重工
陽明海運(韓国)	8,200TEU × 4, 8,236TEU × 5	2006年~2009年	現代重工、CSBC(台湾)
MSC(スイス)	8,300TEU × 4, 8,200TEU × 2	2004年~2006年後半	大宇造船海洋、現代重工
Hapag-Lloyd(ドイツ)	8,400TEU × 2, 8,000TEU ~ 8,750TEU × 8	2005年~2008年	大宇造船海洋、現代重工
MISC(マレーシア)	8,000TEU × 2	2006年~2007年	大宇造船海洋
ノードキャピタルのリベリア子会社	8,200TEU × 5	2006年	現代重工
シーパコンテナラインズ(カナダ)	9,200TEU × 8, 8,468TEU × 5	2004年~2006年以降	三星重工
コンティ・レーダライ(ドイツ)	8,073TEU × 8, 8,000TEU × 5, 10,000TEU × 4	2005年~2009年	三星重工、現代重工、大宇造船海洋
CPオフフェン(ドイツ)	9,200TEU × 9, 8,030TEU × 5, 8,400TEU × 2, 9,700TEU × 8	2004年~2009年	三星重工、韓進重工、大宇造船海洋、現代重工
ノードドイチェ・ファーマーゲン(ドイツ)	8,400TEU × 5	2005年~2006年	大宇造船海洋
ZO. Schiffahrt(ドイツ)	8,100TEU × 4	2007年	韓進重工
コスタマーレ(ギリシャ)	8,474TEU × 5	2006年以降	現代重工
CSC(中国)	8,530TEU × 6	2007年~2009年	滬東中華造船、大連造船新廠
Danaos Shipping Co., Ltd.(ギリシャ)	9,600TEU × 2	(不明)	三星重工
COSCO(中国)	10,000TEU × 8	2008年~2009年	現代重工、NACKS

全体 196隻
(2005年10月末時点で39隻竣工済み)

注) 2005年11月現在
出典: 日本海事新聞、海事プレス、Shipping Guide等

就航済み最大コンテナ船の主要諸元

積載能力(TEU)	載荷重量(トン)	全長(m)	船幅(m)	喫水(m)
9,200	115,000	334	45.6	14.5

コストとサービスの比較

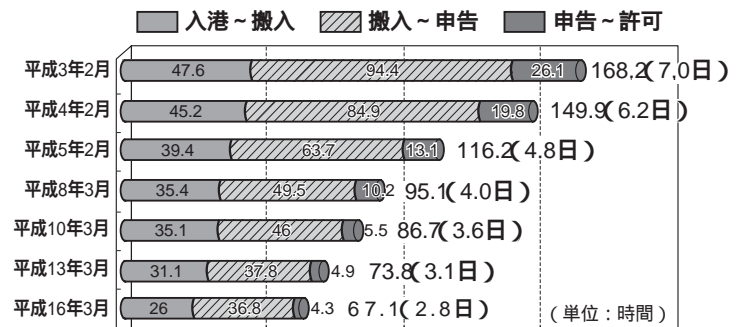
輸入貨物の入港から引取までの期間

【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(平成12年10月)より

【日本の状況】



出典: 輸入手続きの所要時間調査(財務省関税局)

韓国フィーダーと国内フィーダーの料金比較

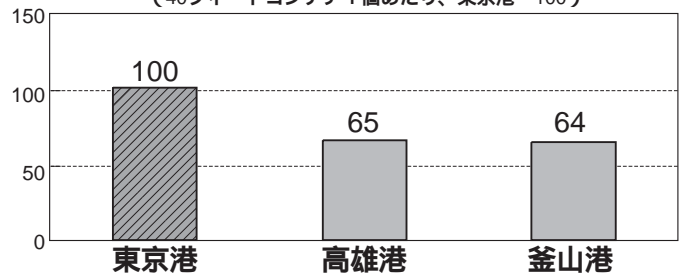
【瀬戸内港湾の積出輸出コンテナの場合】

- 韓国フィーダー(釜山港接続で母船へ) 約65,000円
- 国内フィーダー(神戸港接続で母船へ) 約90,000円
- (参考)北米航路 約310,000円

40フィートコンテナ1個あたり
陸上部分を含む(荷役費用、横持ち費用等)
出典: 海事レポート、日本内航海運組合総連合会調べ
(平成15年2月)

コンテナ取扱総料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり、東京港=100)



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	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

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

(参考) 5大港湾における年末年始荷役実施実績(コンテナ船)

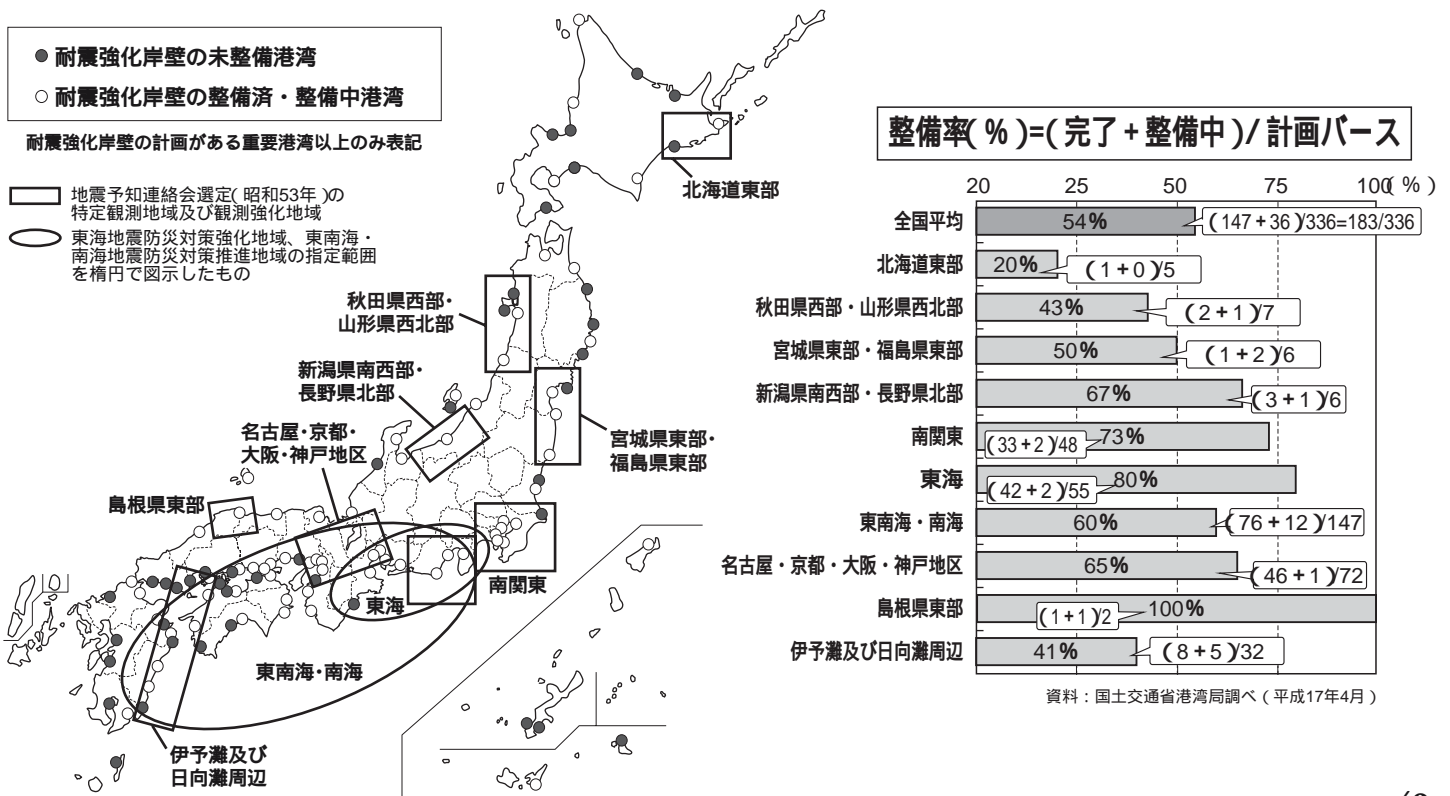
	東京	横浜	川崎	千葉	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	関門	博多	合計
H16.12.31~H17.1.4	37	41	1	0	11	31	2	30	32	13	6	204
H15.12.31~H16.1.4	38	46	2	2	7	28	1	34	34	11	5	208
H14.12.31~H15.1.4	31	52	1	1	5	24	2	34	40	13	3	206
H13.12.31~H14.1.4	22	24	0	1	1	15	2	21	32	12	9	139

出典：日本港運協会調べ

全国の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5割に留まっている。

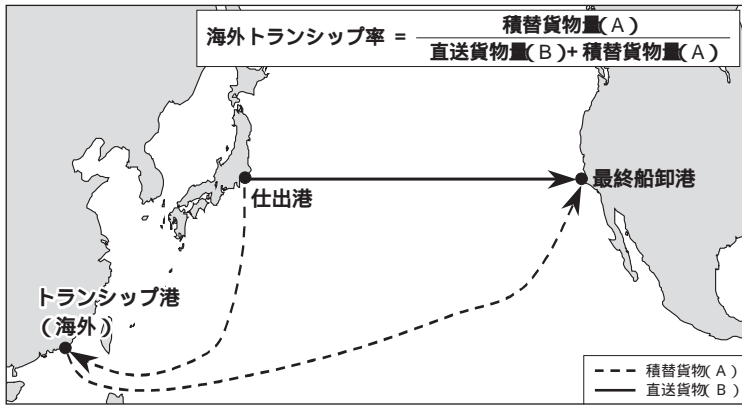
各地震切迫地域における耐震強化岸壁の整備状況



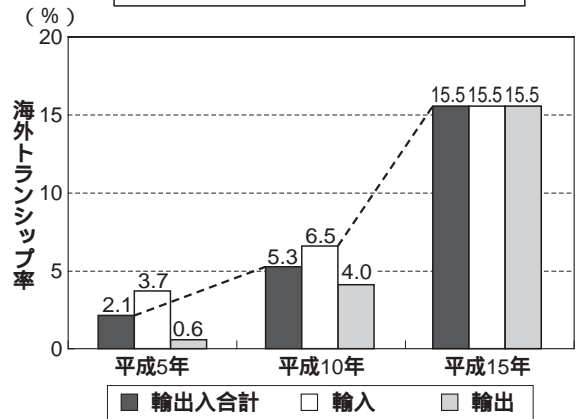
日本の港湾のフィーダー化 ~ 海外に依存する日本の港湾 ~

日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積替られ諸外国へ(諸外国から)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。

直送輸送・積替輸送のイメージ

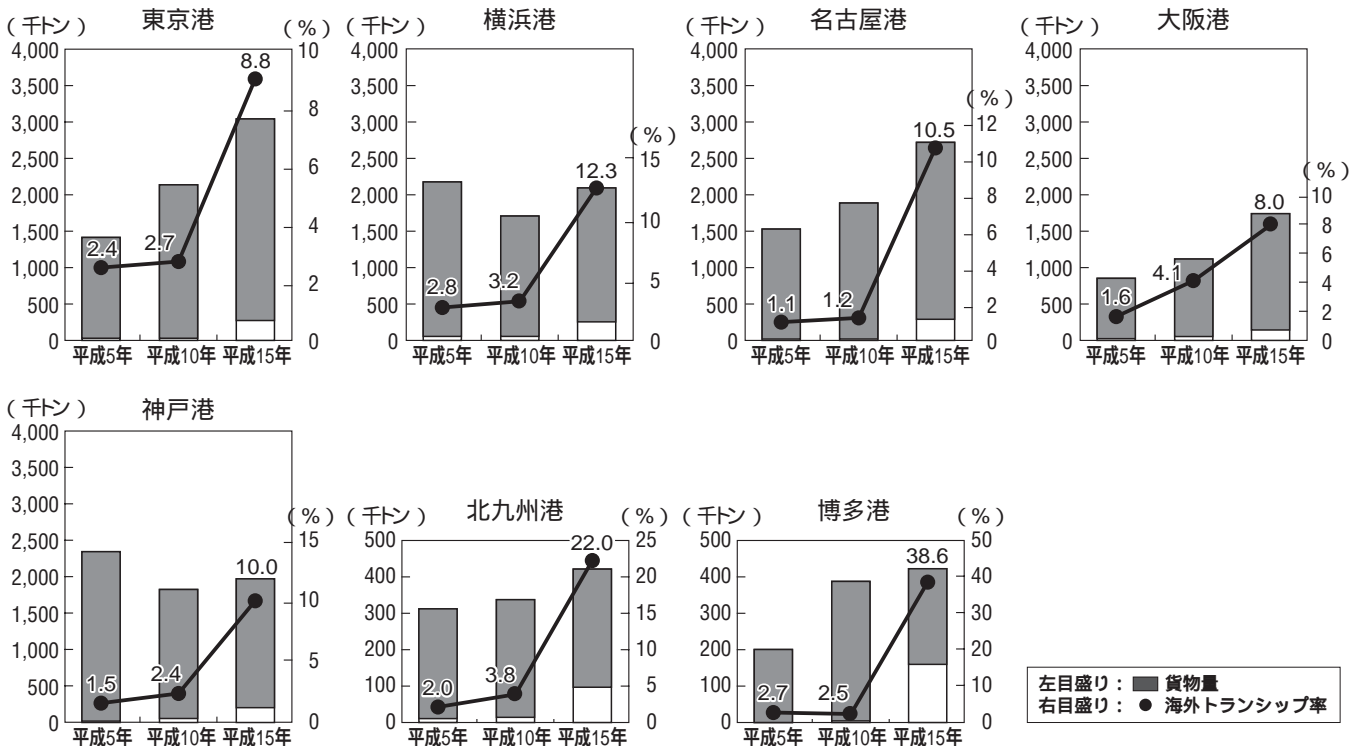


海外トランシップ率の拡大



出典：国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」

各港の海外トランシップ率の推移



海外トランシップ率：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または諸外国から輸送される貨物の割合。

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査(1ヶ月間の実態調査として平成15年10月1日～31日に実施)

中国・韓国との新たな物流システム

～ 東アジア域内SCMネットワーク、ホットデリバリーサービス～

東アジア地域との準国内物流化や水平分業化を支えるサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)の進展
 → 定時性・高速性を有した ホットデリバリーサービスが日中、日韓航路において展開。
 (ホットデリバリーサービス・・・「港到着後即日引き渡す」サービス)

中国、韓国との国際フェリー航路、RORO航路など九州を拠点とした新たな物流システムが構築され、運航各社の連携による国内外一貫輸送サービスが実施。



< 上海スーパーエクスプレス >

平成15年11月スタート
 RORO船：7,389総トン
 航行速度：20ノット
 積載能力：コンテナ240TEU



東京～上海間の輸送コスト及び所要時間

- ・航空機による輸送コストの約10分の1
- ・航空機による輸送時間(3日)とほぼ同等

主要な商品

- ・アパレル、生鮮食品、電子部品、自動車部品等を主要な商品とし、航空貨物を利用している商品のシフトを視野に開拓

週第1便	上海発	火曜AM	博多着	水曜AM
	上海着	木曜PM	博多発	水曜PM
週第2便	上海発	金曜AM	博多着	土曜AM
	上海着	月曜PM	博多発	土曜PM