

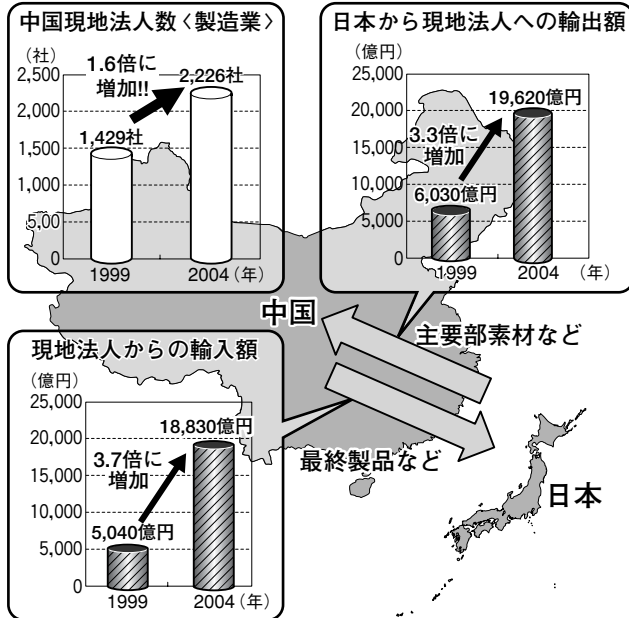
港湾関連データ

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

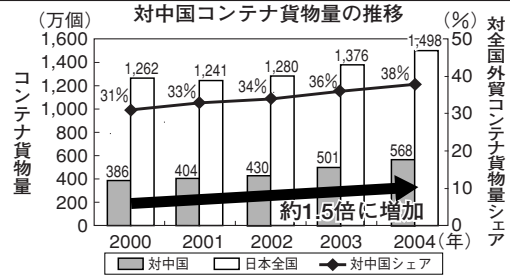
- 多くの日系企業が中国に進出した結果、中国国内の現地法人数(製造業)は5年間で1.6倍に増加
- 中国国内の日系企業現地法人の増加に伴い、日本からの現地法人への輸出額(調達額)は5年間で3.3倍に増加
- 同様に現地法人からの輸入額は5年間で3.7倍に増加



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

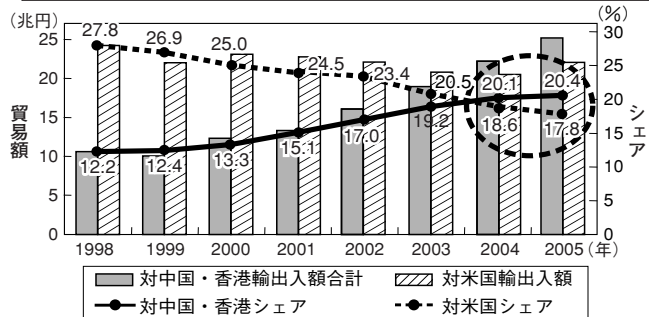
- 中国に進出した日系企業による貿易量の増加や日中間の経済交流の拡大により、対中国コンテナ貨物量は4年間で約1.5倍に増加した



「貿易統計(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

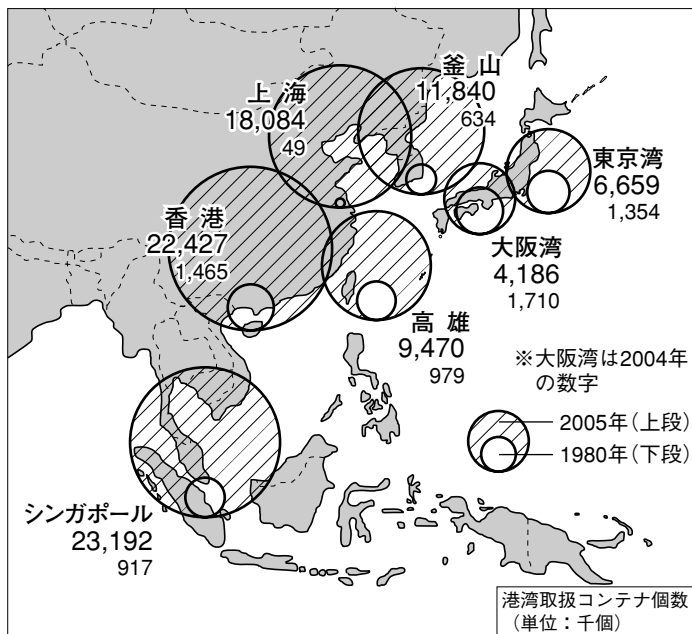
- 中国との貿易量の急激な増加により、2004年には我が国と中国の貿易額が米国との貿易額を上回った



「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
March 2006 Containerisation International

【我が国の主要港の相対的地位の低下】

1980年 (単位:千個)		2005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	23,192
2 ロッテルダム	1,901	2(1) 香港	22,427
3 香港	1,465	3(3) 上海	18,084
4 神戸	1,456	4(4) 深川	16,197
5 高雄	979	5(5) 釜山	11,840
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,470
7 サンファン	852	7(7) ロッテルダム	9,300
8 ロングビーチ	825	8(9) ハンブルク	8,050
9 ハンブルク	783	9(10) ドバイ	7,619
10 オークランド	782	10(8) ロサンゼルス	7,485
12 横浜	722	21(20) 東京	3,759
16 釜山	634	27(29) 横浜	2,900
13 東京	632	32(32) 神戸	2,177
39 大阪	254	36(36) 名古屋	2,155
46 名古屋	206	41(41) 大阪	2,009

※は、31位以下のため、具体的順位は不明
() 内は2004年の順位

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1980
March 2006 Containerisation International

超大型コンテナ船の出現 ~8,000個(TEU※)超積コンテナ船の出現~

発注者	船型×隻数	竣工
日本郵船(日本)	8,100TEU×4、8,120TEU×4	2006年末~2007年末
商船三井(日本)	8,100TEU×4、8,000TEU×4	2007年後半以降
川崎汽船(日本)	8,120TEU×8	2006年後半~2007年初め
A. P. Moller-Maersk (デンマーク)	8,000TEU×4、8,450×8、8,600TEU×5、9,000TEU×4、9,930TEU×6、12,000TEU×6	2006年~2011年
OOCL (中国)	8,063TEU×12	2003年~2007年
CMA-CGM (フランス)	8,500TEU×5、9,000TEU×4、10,000TEU×4	2004年~2009年
現代商船(韓国)	8,600TEU×2、9,000TEU×9	2008年
陽明海運(韓国)	8,200TEU×4、8,236TEU×5	2006年~2009年
MSC(スイス)	8,300TEU×4、8,200TEU×7、9,200TEU×4、9,600TEU×8	2005年~2009年
Hapag-Lloyd(ドイツ)	8,400TEU×2、8,750TEU×10	2005年~2009年
MISC(マレーシア)	8,000TEU×2	2006年~2007年
ノードキャピタルのリベリア子会社	8,200TEU×8	2006年~2007年
シースペインコンテナラインズ(カナダ)	9,600TEU×8、8,468TEU×5	2004年~2007年
コンティ・レーデライ(ドイツ)	8,073TEU×8、8,000TEU×5、10,000TEU×4	2005年~2009年
CPオフエン(ドイツ)	9,200TEU×9、8,200TEU×5、8,400TEU×2、9,700TEU×12	2004年~2009年
ノードドイチェ・ファーマーゲン(ドイツ)	8,400TEU×5	2005年~2006年
ZO. Schifffahrt(ドイツ)	8,100TEU×4	2007年
コスタマーレ(ギリシャ)	9,400TEU×5	2006年
CSC(中国)	8,530TEU×7	2007年~2009年
Danaos Shipping Co., Ltd. (ギリシャ)	9,600TEU×2	2006年~2007年
COSCO(中国)	10,000TEU×8	2008年~2009年
Zim Integrated Shipping Services(イスラエル)	8,200TEU×4、10,000×4	2009年
Zodiac Maritime Agencies Ltd. (イギリス)	8,600TEU×4	2009年
CSAV(チリ)	8,000TEU×2	不明
E. R. Schifffahrt(ドイツ)	8,200TEU×9	2004年~2006年

合計264隻

(2006年6月末時点で69隻竣工済み)

注) 2006年6月現在

※TEUとは、20ft(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位
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緒元

積載能力(TEU)	載荷重量(トン)	全長(m)	船幅(m)	喫水(m)
9,600	115,000	337	45.6	15.0

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】

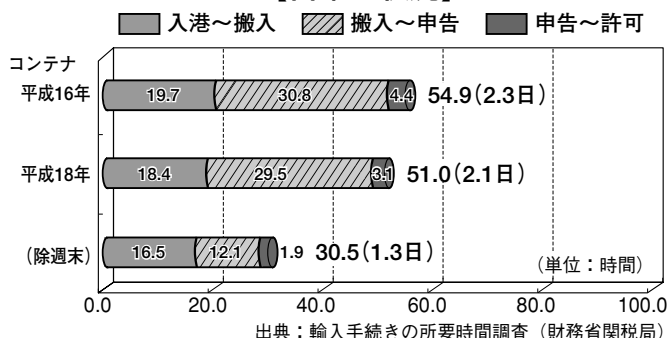
- 米国 : 1~2日程度
- 英国・オランダ : 2~3日
- ドイツ : 2日
- シンガポール : 24時間以内
- 韓国 : 2日以内

(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。

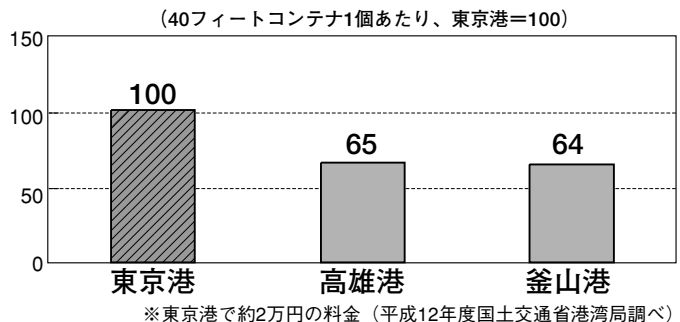
【日本の状況】



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。



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]

全国の耐震強化岸壁の整備状況

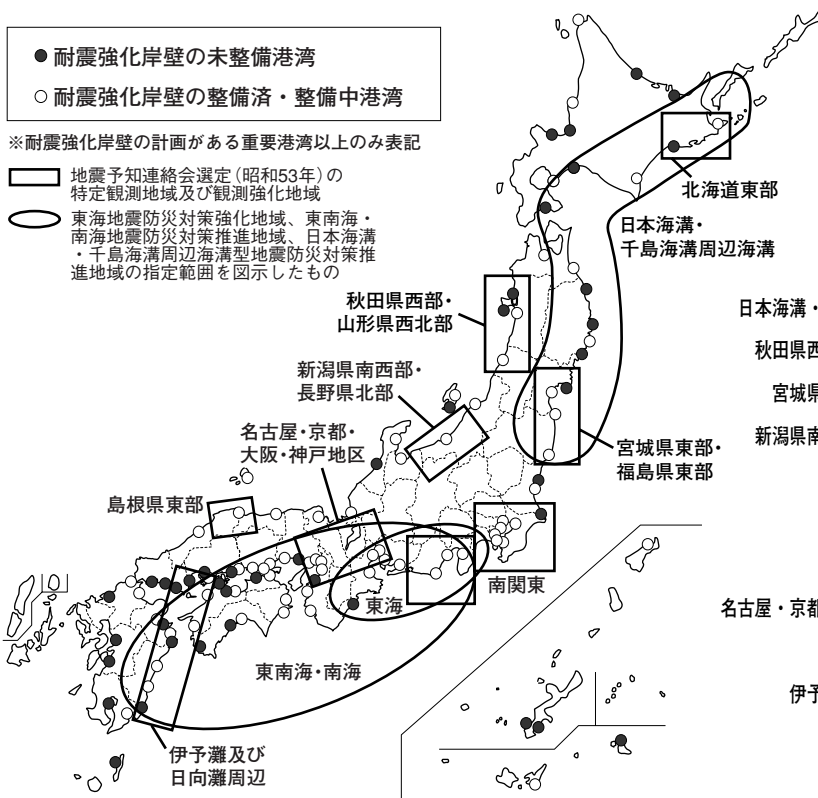
○海上からの緊急物資輸送拠点として重要な役割を担う、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備率は約5割に留まっている。

各地震切迫地域における耐震強化岸壁の整備状況

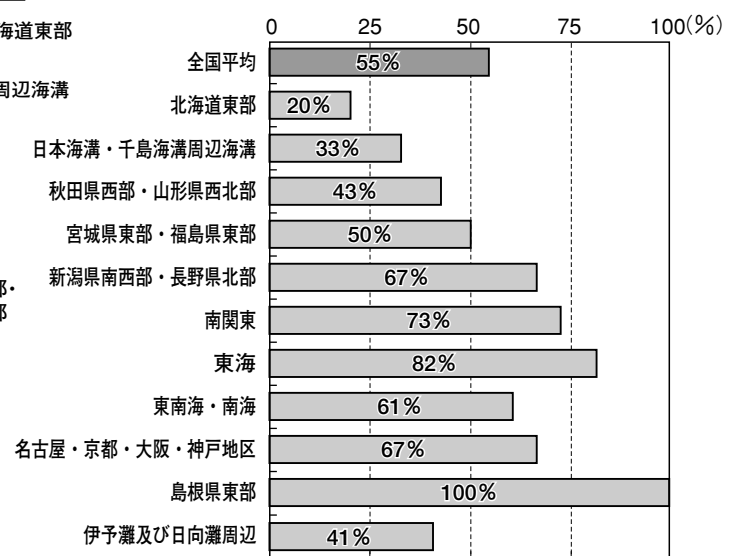
- 耐震強化岸壁の未整備港湾
- 耐震強化岸壁の整備済・整備中港湾

※耐震強化岸壁の計画がある重要港湾以上のみ表記

- 地震予知連絡会選定（昭和53年）の特定観測地域及び観測強化地域
- 東海地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域の指定範囲を明示したもの



整備率(%) = (完了 + 整備中) / 計画バース
 全国平均整備率(%) = (147 + 39) / 336 = 55%



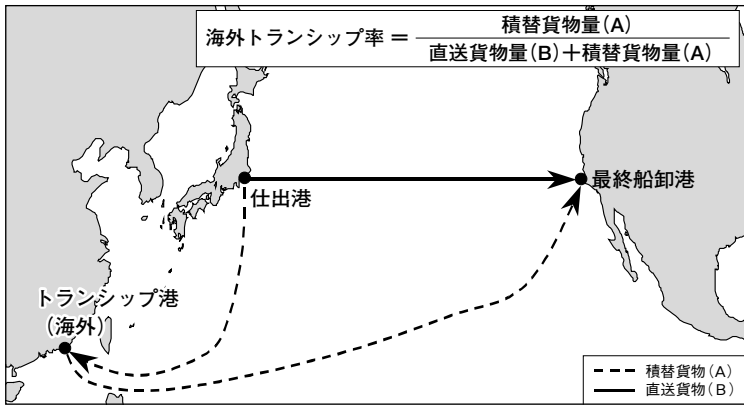
資料：国土交通省港湾局調べ（平成18年1月）

日本の港湾のフィーダー化 ～海外に依存する日本の港湾～

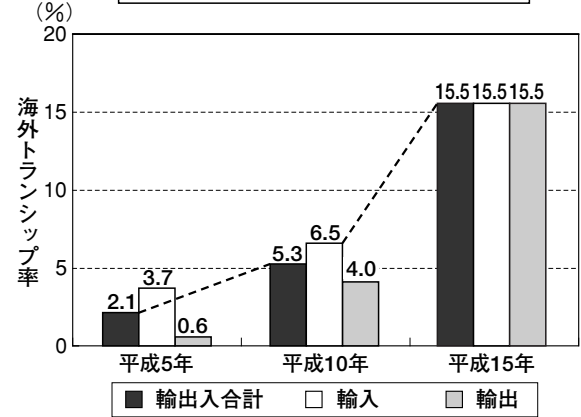
- 日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積替られ諸外国へ（諸外国から）輸送される貨物量が増大。
- 平成10年当時と比較して約4倍に拡大。全体貨物量に占める割合も5%から15%へと大きく拡大。
- 日本の港湾のフィーダー化*が進み、海外の主要港への依存度が高まっている。

*日本の港湾のフィーダー化とは、北米・欧州航路の直接寄港が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の割合が増加していること。

直送輸送・積替輸送のイメージ

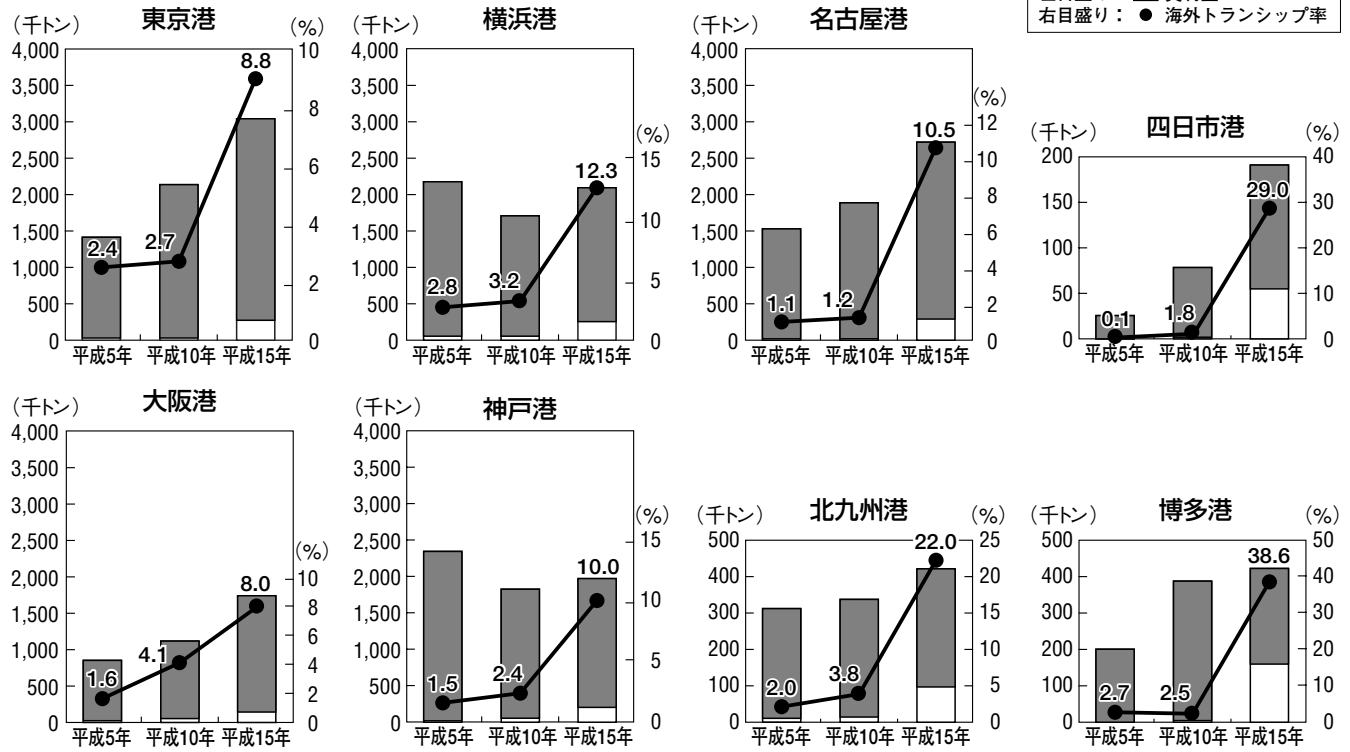


海外トランシップ率の拡大



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



※ここでいう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。

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

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。
 ※企業活動の調整・生産・販売の一連のモノの流れを統合管理し、その全体最適化を図ること。



<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

※RORO船とは、貨物を積んだトラックなどが自走で乗船し、車体ごと輸送できる貨物船
 (Roll On Roll Off: ロールオンロールオフ船の略)



東京～上海間の輸送コスト及び所要時間

- ・トータルコスト: 海上は航空の約3分の1
- ・輸送時間: 海上…約4～5日、航空…約3日

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