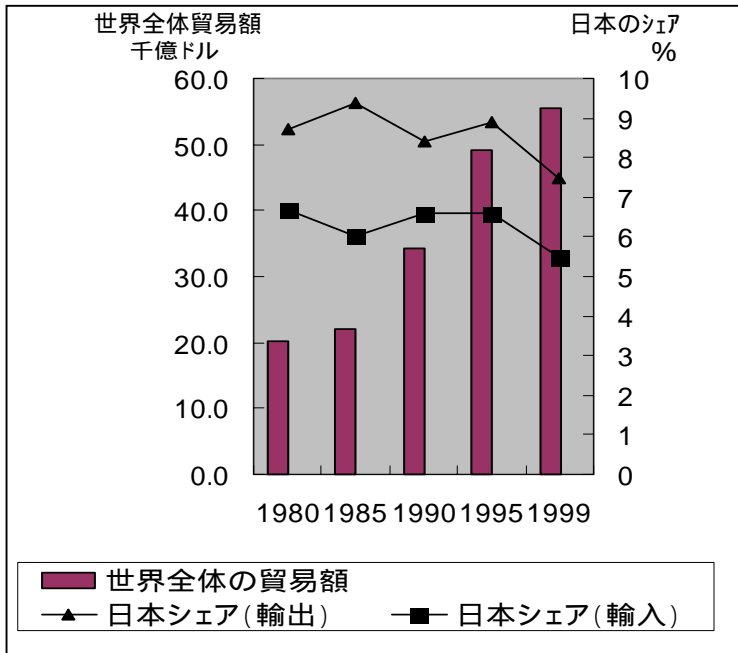


2. 「国際ハブ港湾政策」の背景と政策形成後の動向 (必要性評価)

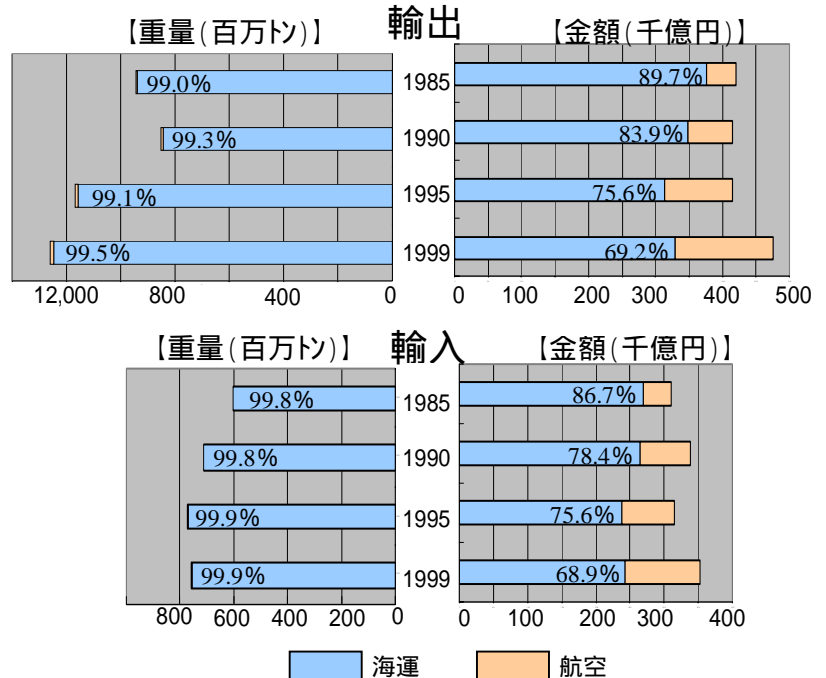
【わが国の貿易概況】

図表2-1 わが国の貿易の概況1

【世界の貿易額と
わが国のシェアの推移】



【わが国の貿易に占める
海上貿易シェアの推移】



出典: (財)日本海事広報協会「数字で見る日本の海運・造船2001」より作成

出典: 国土交通省港湾局監修「数字でみる港湾2001」、総務庁統計局編「日本統計年鑑(平成13年)10-18 品目別外航貨物輸送量」より作成

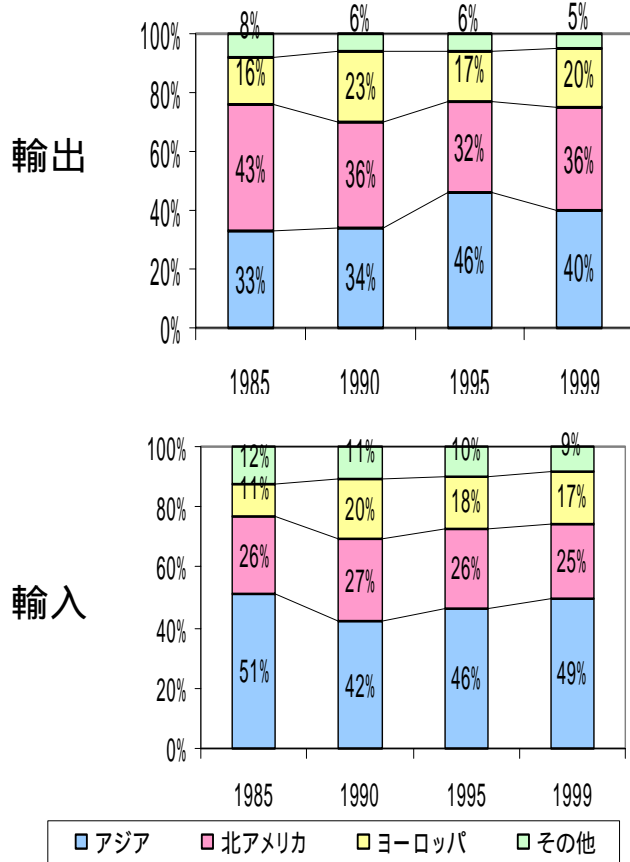
- 注 1: 世界全体の貿易額は輸出額(FOB価格)を示す。
 2: 日本のシェアは、輸出についてはFOB、輸入についてはCIF価格より算定した。

注: 図中の数値(%)は、重量及び金額に関する海運のシェアを示す。

【わが国の貿易概況】

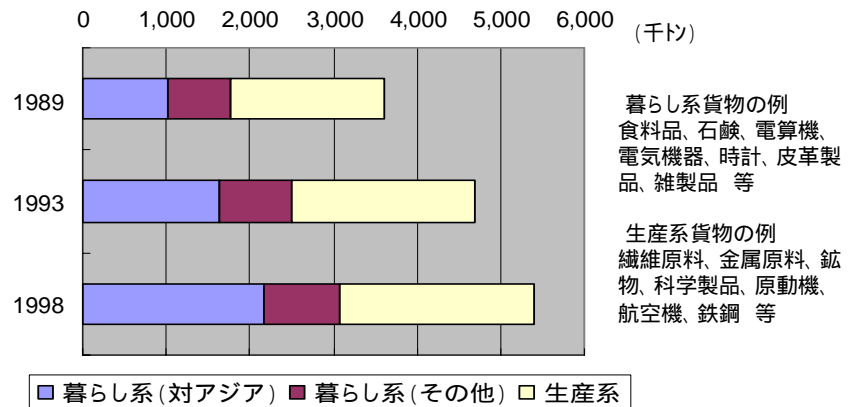
図表2-2 わが国の貿易概況2

【わが国の地域別輸出入額(比率)の推移】



出典：総務庁統計局編「日本統計年鑑(H13)、12-1,12-2
主要国別わが国の輸出入額・輸入額」より作成
注：「その他」は、南アメリカ、アフリカ、オセアニアを示す。

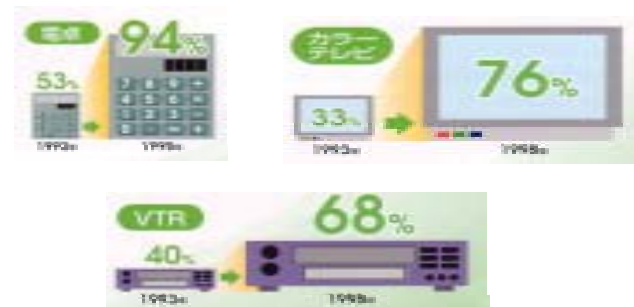
【輸入コンテナ貨物の品目の変化】



出典：国土交通省港湾局「新世紀港湾ビジョン(2000.6)」より作成
注：貨物量は、国土交通省港湾局「平成10年度全国輸出入コンテナ流動調査」の調査期間(1ヶ月)の量である。

【代表的な品目における輸入製品の割合】

(急増する輸入製品の割合)

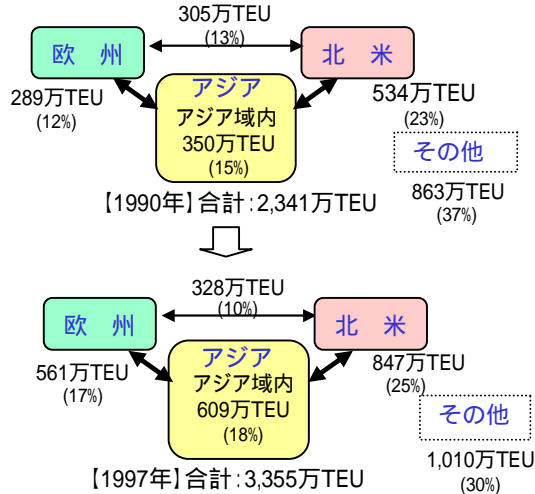


出典：国土交通省作成

【世界の海上コンテナ輸送の動向】

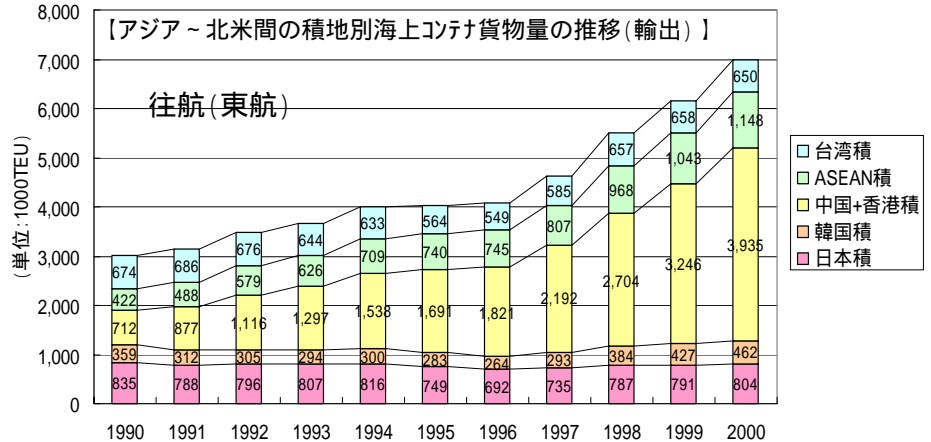
図表2-3 世界の海上コンテナ輸送に係る荷動きの変化

【アジア・欧州・北米間の海上コンテナ輸送に係る荷動き量の変化】



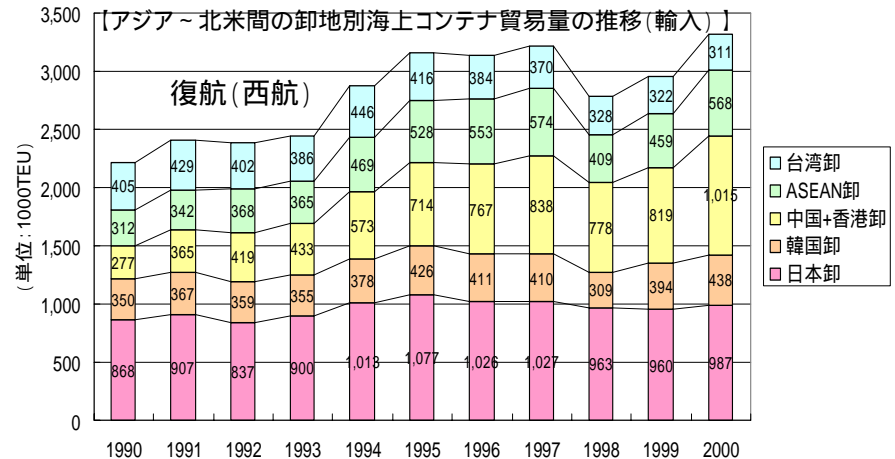
出典：日本海事広報協会「日本海運の現況（平成11年版）」より作成

注 1: 実数は国際海上コンテナの輸送量 (TEU) を示す。
 注 2: () 内は、世界全体の輸送量に対するシェアを示す。



出典：海事産業研究所資料より作成

注：アジアから北米に向かう航路における積込港別海上コンテナ貨物量を示す。



出典：海事産業研究所資料より作成

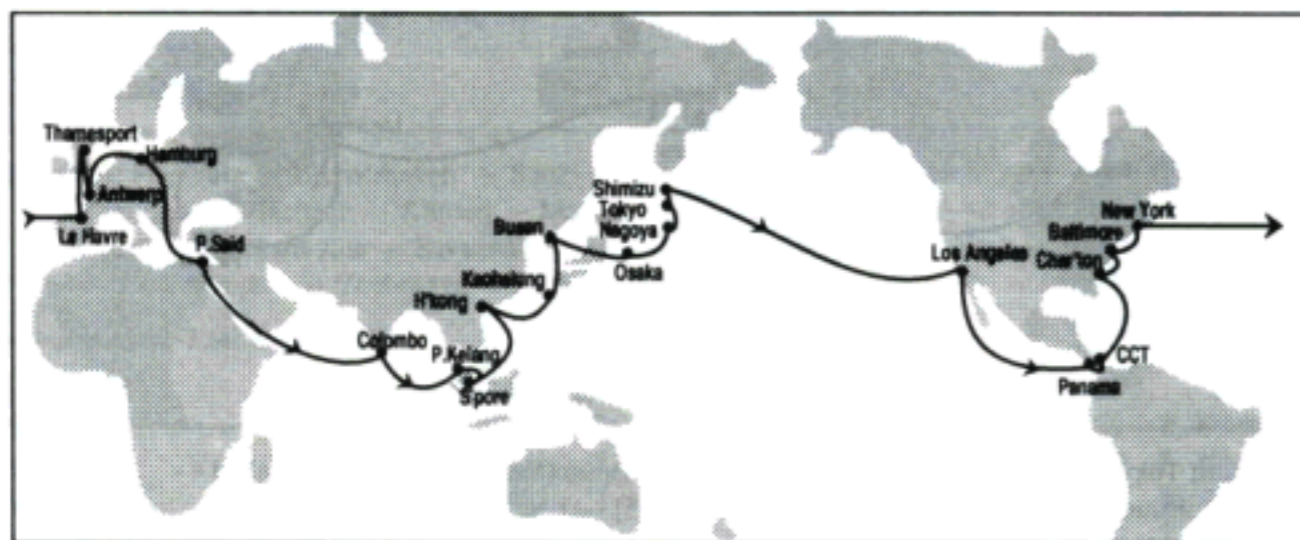
注：北米からアジアに向かう航路における積卸港別海上コンテナ貨物量を示す。

【世界の海上コンテナ輸送の動向】

図表2-4 アジアを中心とするペンデュラムサービスの出現

【世界一周航路の例】

(パナマ運河を通過)



出典: (株)オーシャンマース「2001年版国際輸送ハンドブック」より抜粋
注: Evergreen社の世界一周航路の例

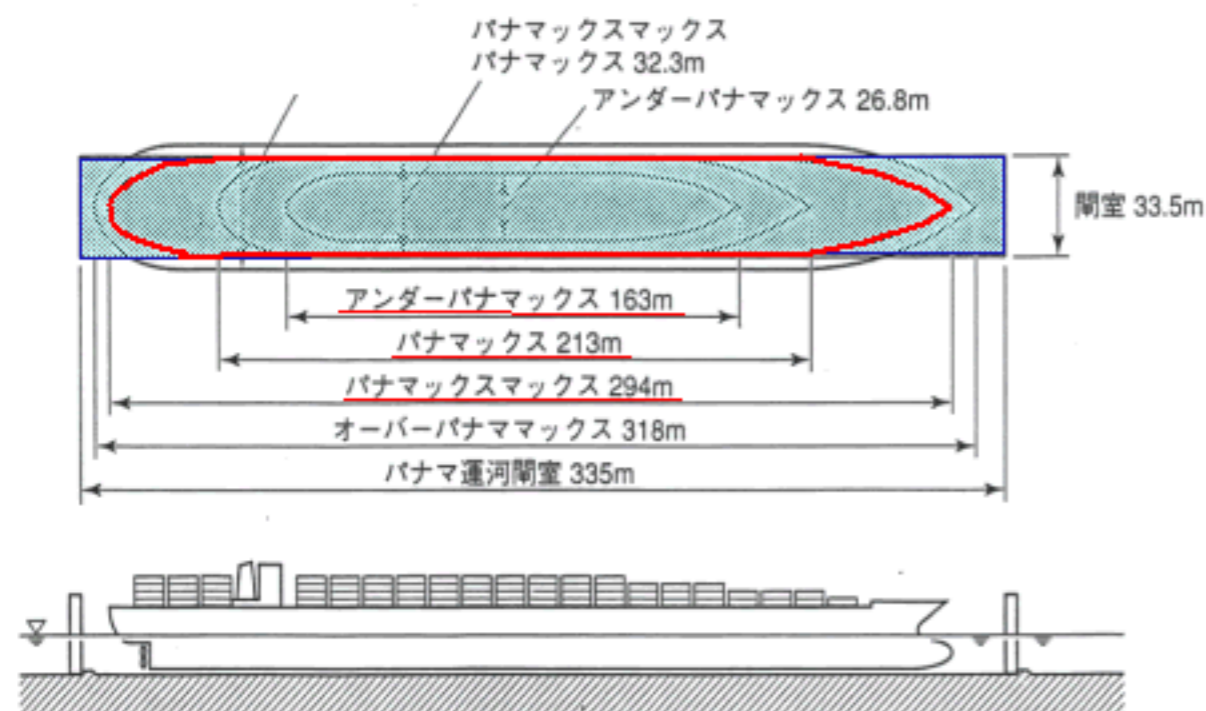
【ペンデュラムサービスの例】

北米西海岸～アジア～ヨーロッパ航路(パナマ運河を通過しない)



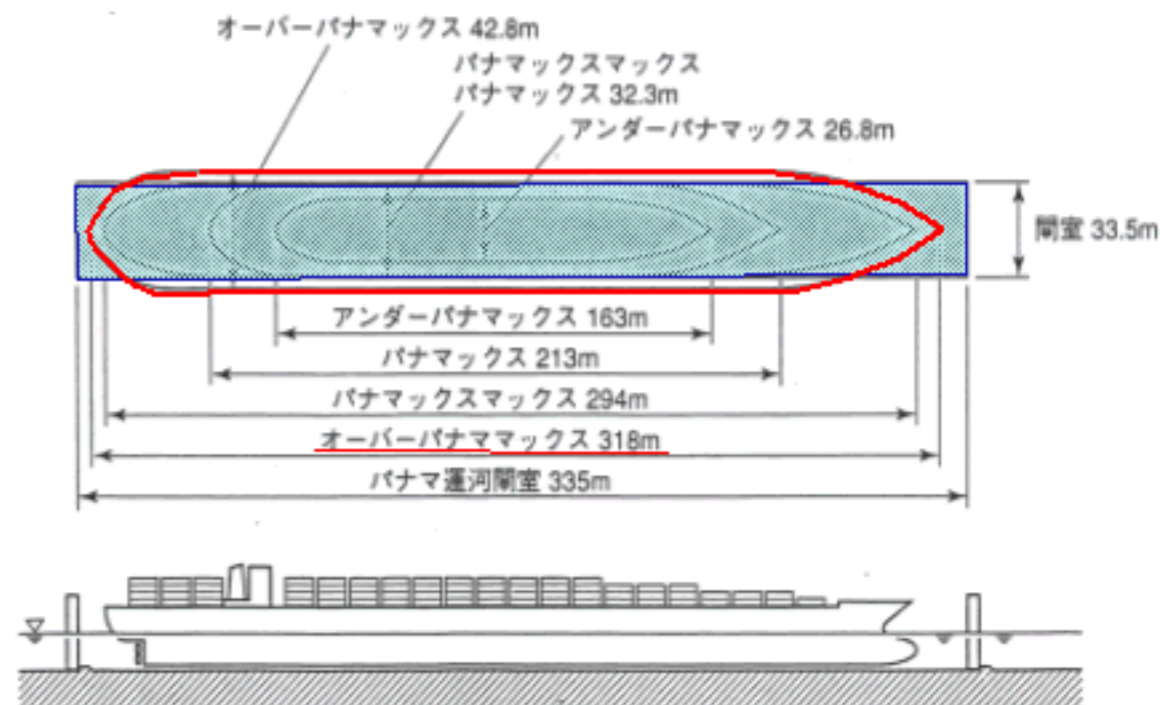
出典: 関東地方整備局港湾空港部「平成13年度業務概要」より抜粋
注: Maersk Sealand社のヨーロッパ⇔アジア⇔北米のペンデュラムサービスの例

【アンダーパナマックス～パナマックス船の大きさ】



出典: 国土交通省作成

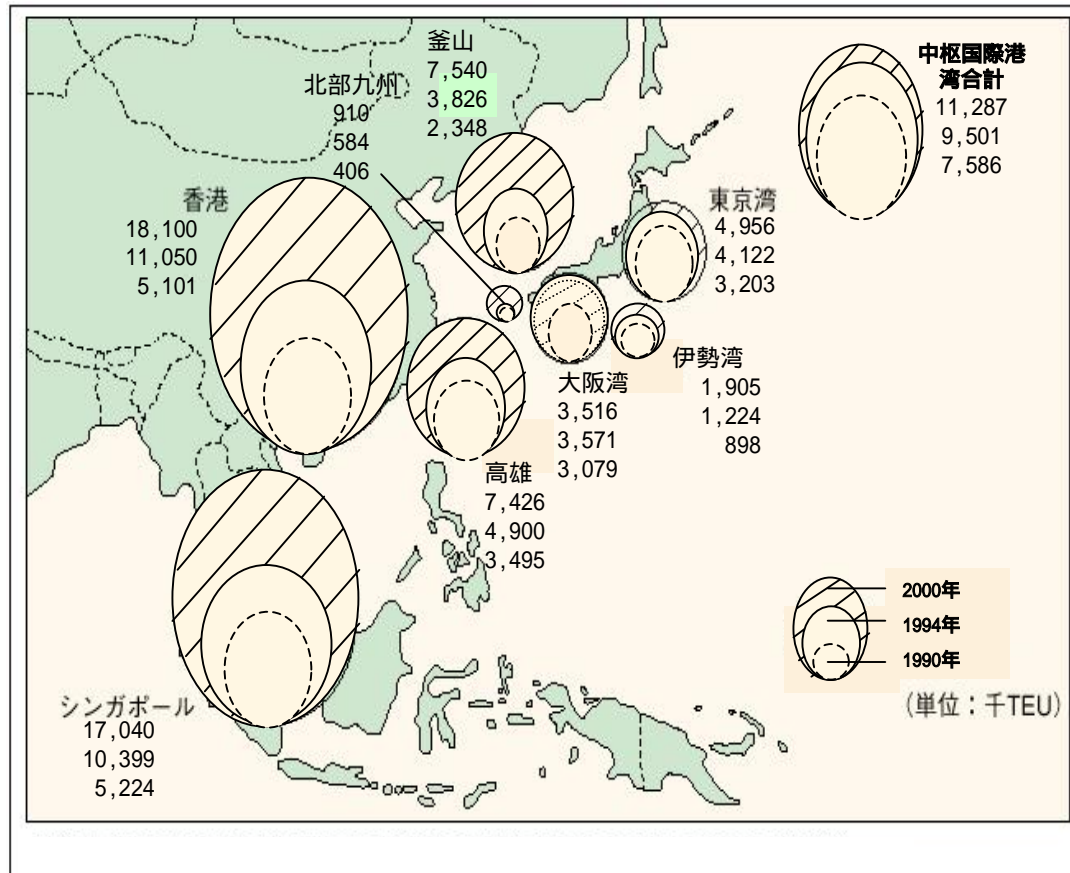
【オーバーパナマックス船の大きさ】



出典: 国土交通省作成

['国際ハブ港湾政策'形成の背景]

図表2-5 アジアの主要港における国際海上コンテナ貨物取扱量の推移



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1991, 1996, 2001より作成

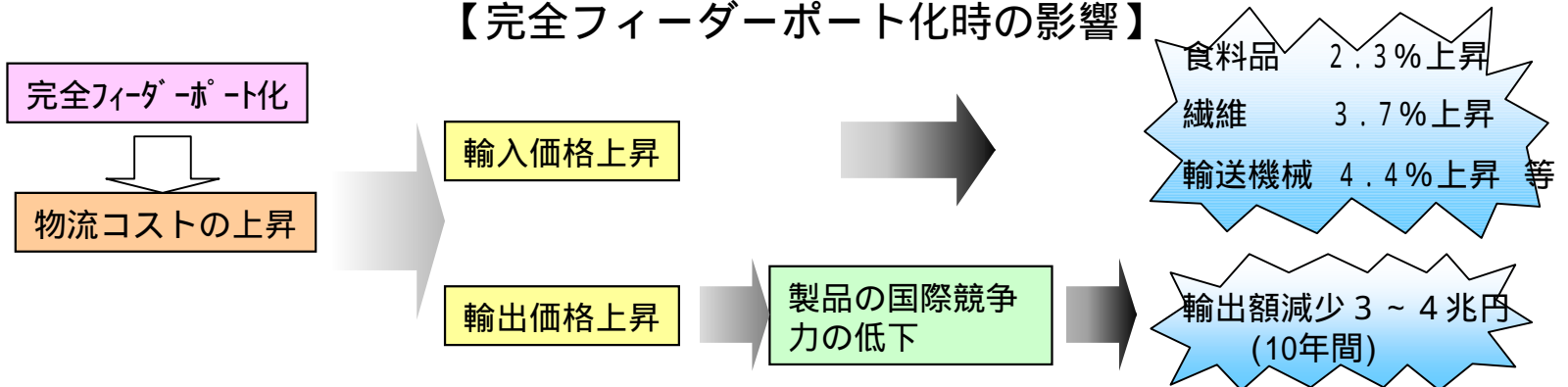
['国際ハブ港湾政策'形成の背景]

図表2-6 わが国港湾のフィーダーポート化の影響

【フィーダーポート化のイメージ】



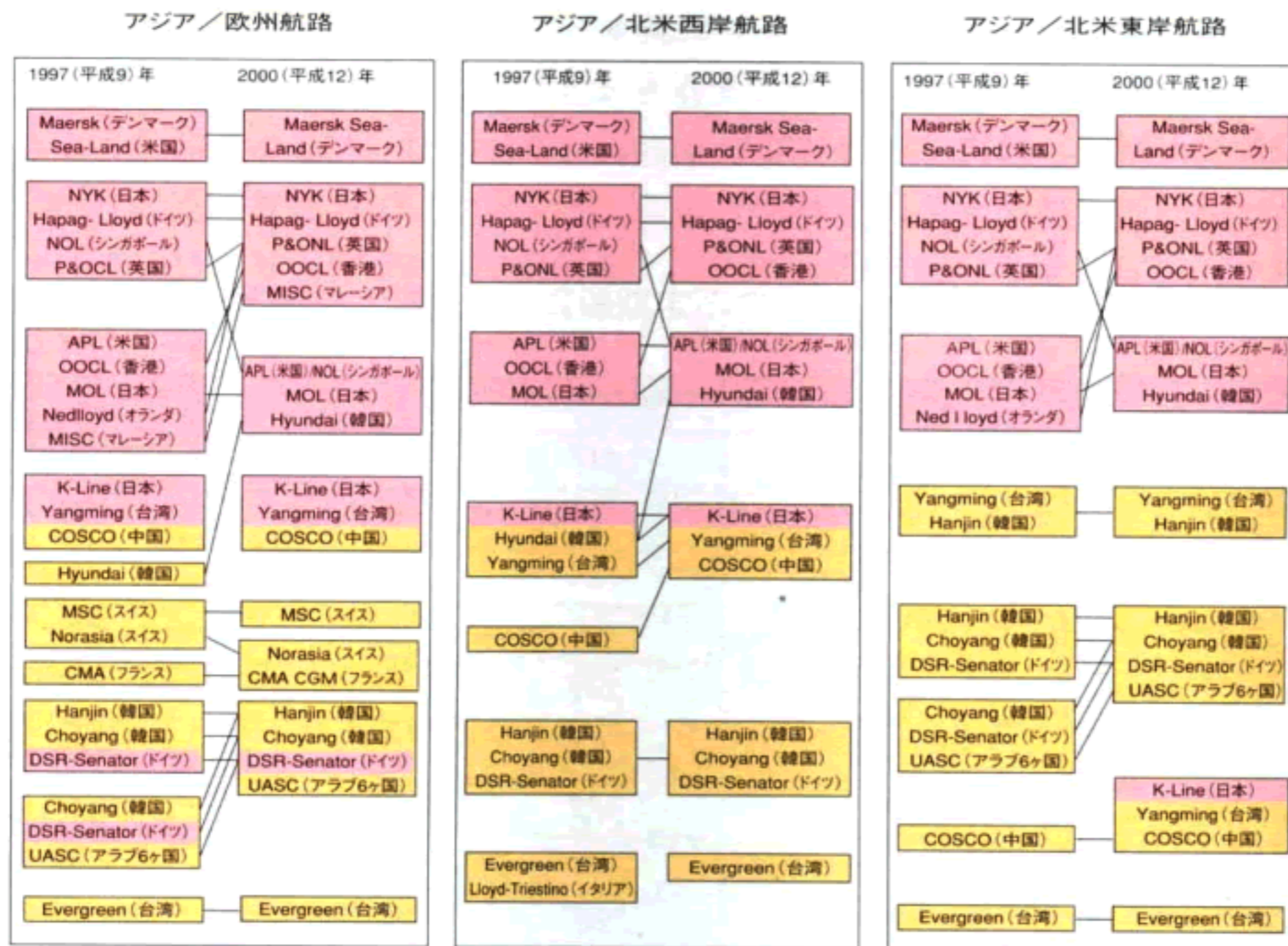
【完全フィーダーポート化時の影響】



出典: 国土交通省作成

【世界の海上コンテナ市場の再編】

図表2-7 近年のコンソーシアムの再編

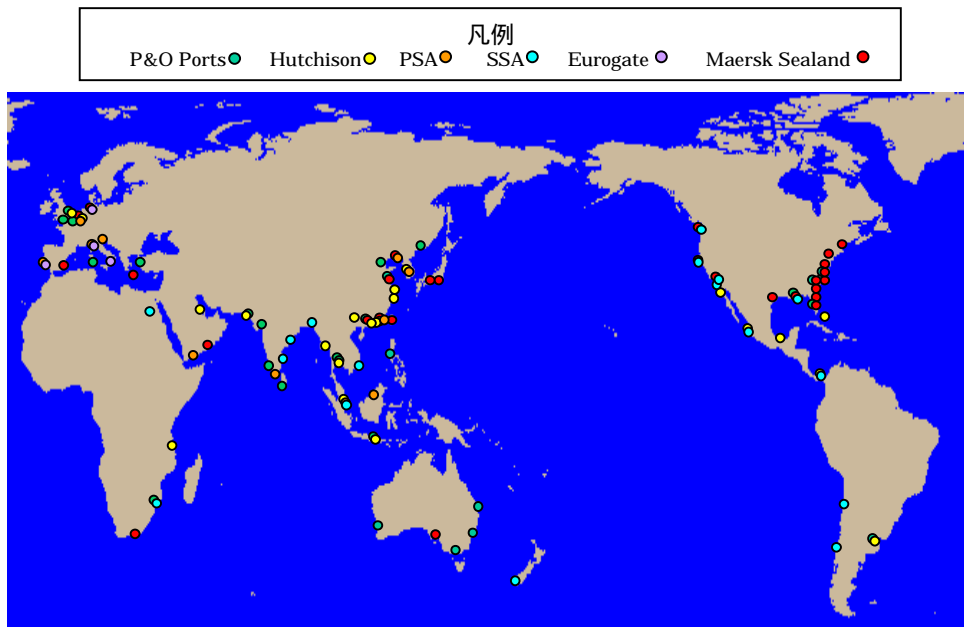


注1: 「NYK」は日本郵船、「MOL」は商船三井、「K-LINE」は川崎汽船を指す。
 注2: 世界一周サービスについては、東航を北米航路(西岸と東岸で重複)、西航を欧州航路としている。
 注3: は盟外海運企業(海運企業間の協定の一種である同盟に加盟しない企業)を表示す。

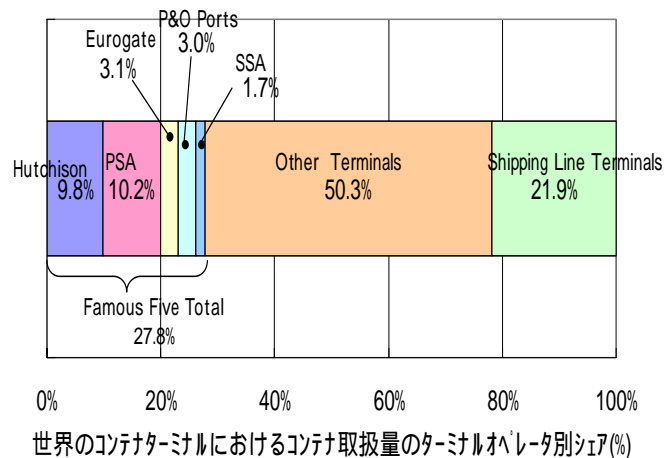
【世界の海上コンテナ市場の再編】

図表2-8 メガオペレータの台頭

【メガオペレータの拠点の配置】



【メガオペレータによる海上コンテナ取扱量のシェア2000】



出典：Drewry Shipping consultants, Containerisation, International Yearbook2001, OECD資料より作成

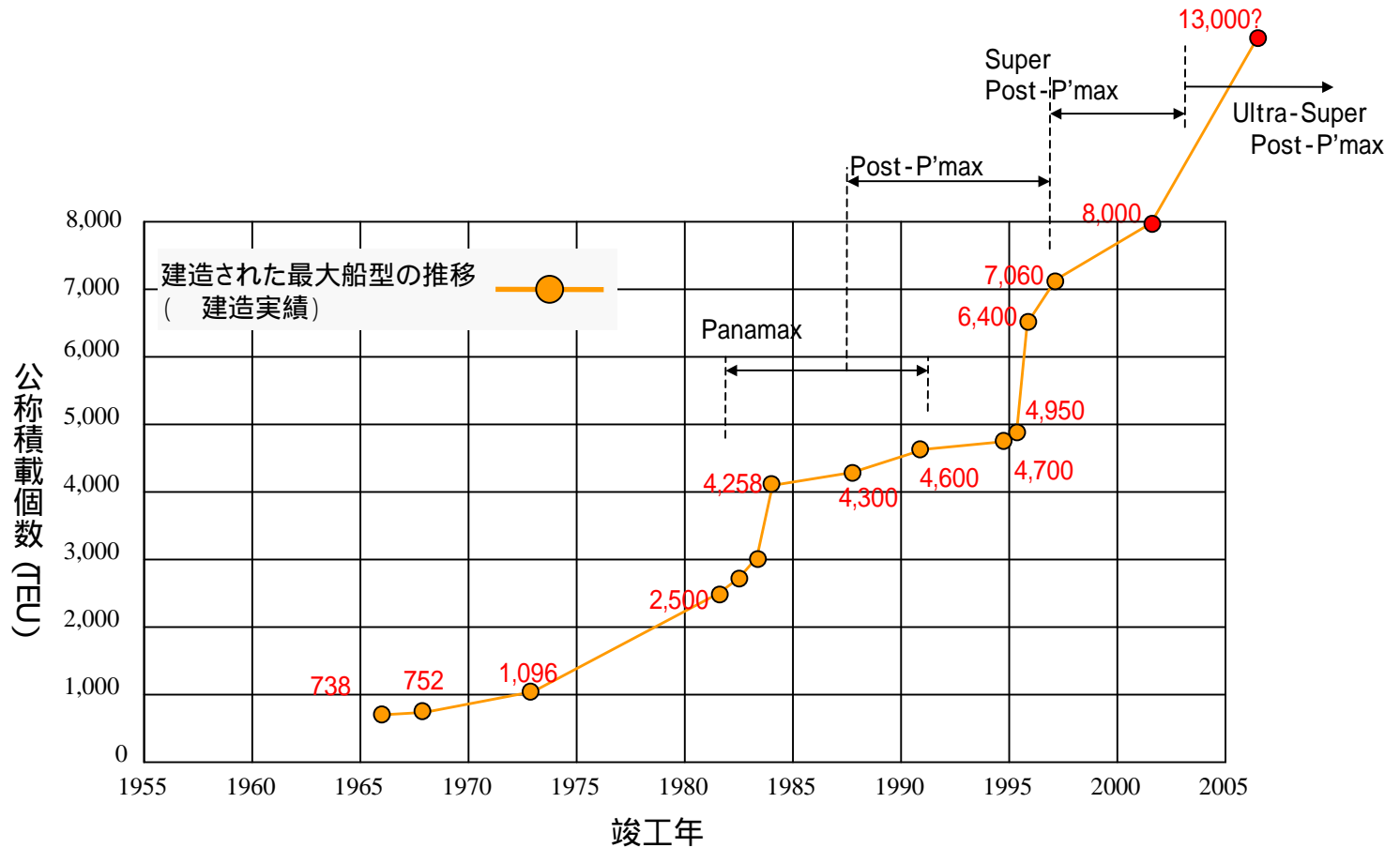
注1：「メガオペレータ」とは世界のコンテナターミナルにおける大手ターミナルオペレータ企業をいい、「Famous Five」とはそのうち取扱量上位5社をいう。

出典：国土交通省作成

注：メガオペレータのFamous Fiveに、世界最大の船社であるMaersk Sealand社を加えた6社を対象に作成した。

【急速なコンテナ船の大型化】

図表2-9 コンテナ船の大型化の推移と今後の動向



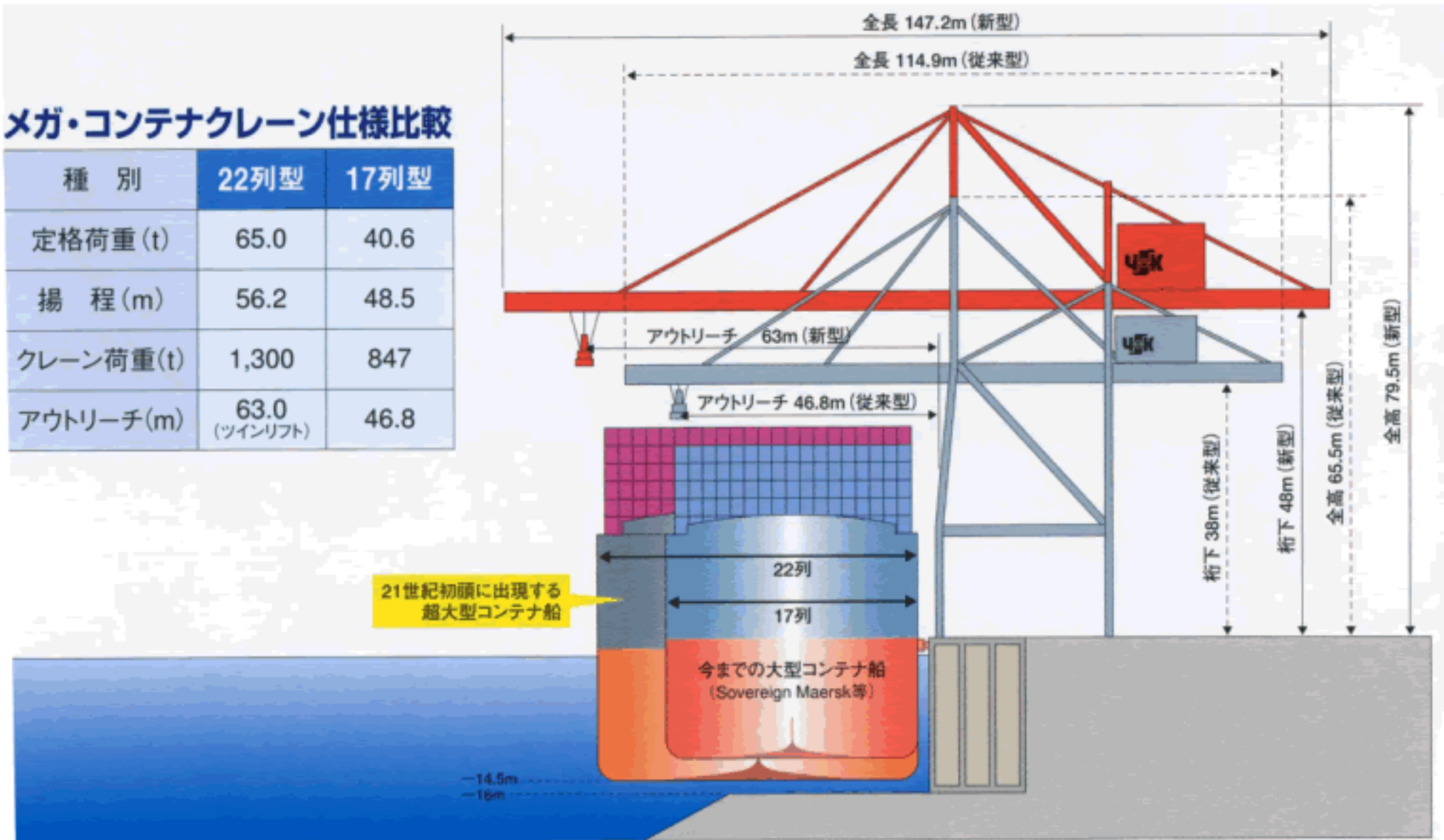
出典：池田良穂「1万TEU超大型コンテナ船の試設計事例(2001.6.12 超大型コンテナ船シンポジウム資料)」より作成
 注：2002年の数値は発注計画にもとづくものであり、2005年については推定値を示す。

【急速なコンテナ船の大型化】

図表2-10 ガントリークレーンのさらなる大型化

メガ・コンテナクレーン仕様比較

種別	22列型	17列型
定格荷重(t)	65.0	40.6
揚程(m)	56.2	48.5
クレーン荷重(t)	1,300	847
アウトリーチ(m)	63.0 (ツインリフト)	46.8



出典:横浜埠頭公社資料より抜粋

注:日本最大の22列型クレーンは南本牧ふ頭のC-1・2タミカに設置されている。