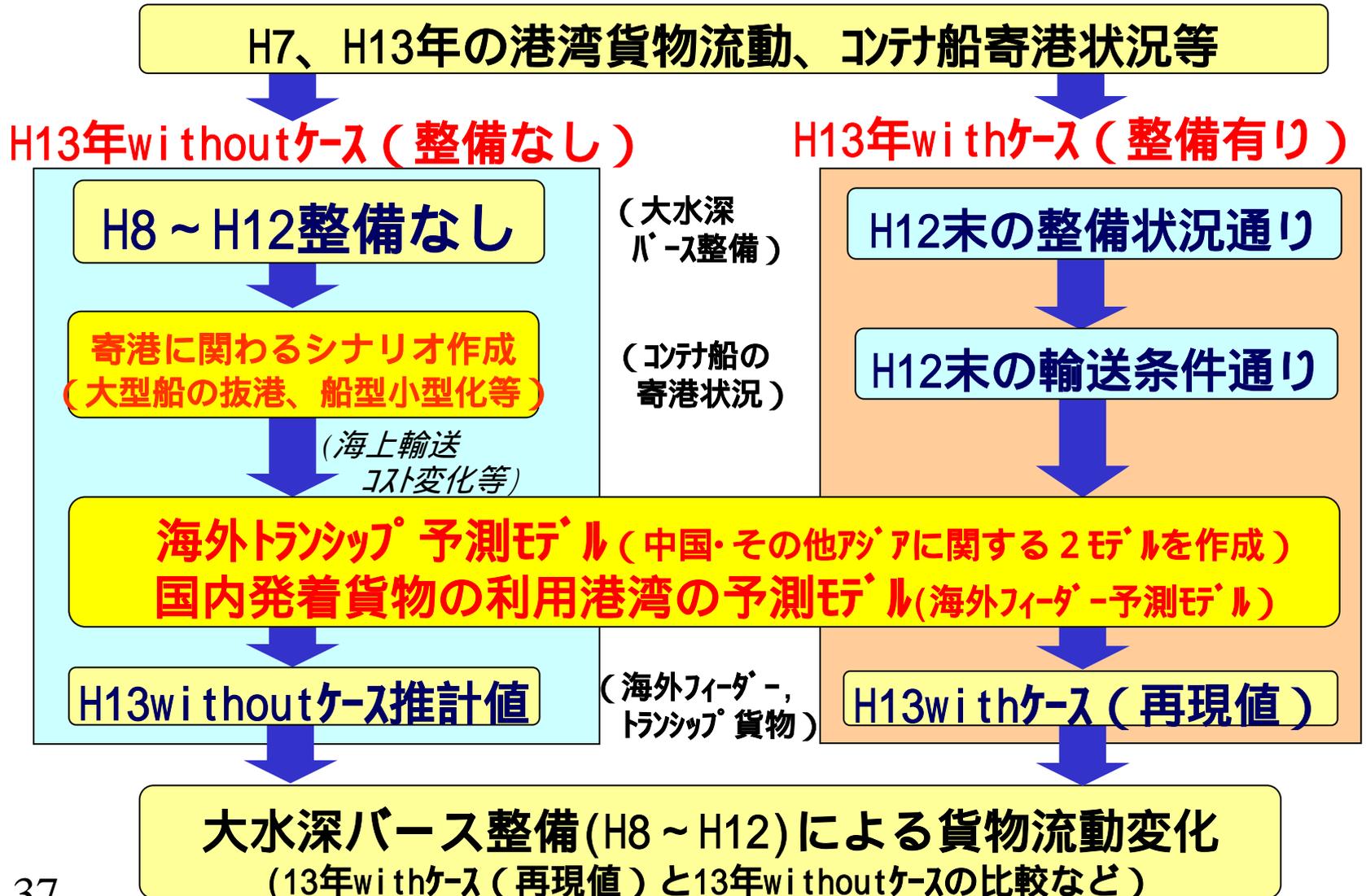


5. 「国際ハブ港湾政策」の効果(インパクト評価)

H8～H12年の大水深バース整備効果分析

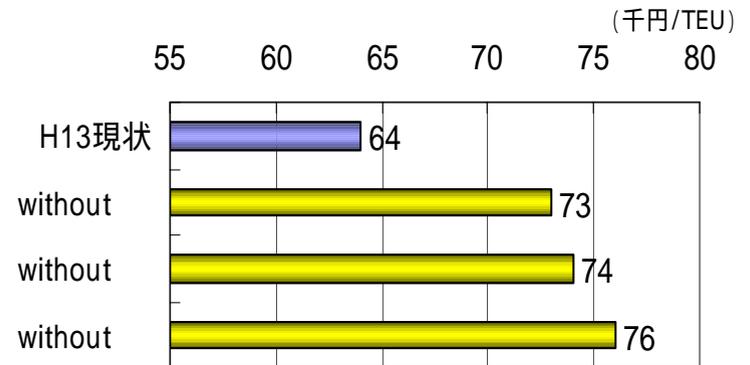
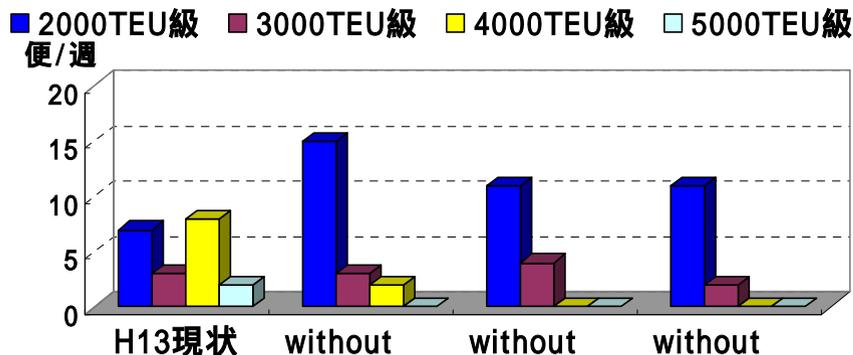
図表5-1 大水深バース整備の有無による影響分析フロー



図表5-2 H13年Withoutケースの寄港頻度に関わるシナリオ設定

	概要
シナリオ	大水深バースの整備がなされないため大型コンテナ船の投入が困難となったが、荷主へのサービス水準を維持するため、船会社が中・小型船により日本への寄港頻度を維持したケース。
シナリオ	日本以外の大水深バース整備の進展により、従前は我が国に寄港していた4000TEU級コンテナ船を含む航路が、日本の港に寄港しない(抜港)と想定したケース。
シナリオ	シナリオ で想定した抜港の度合いをさらに大きくしたケース。

【シナリオ別のwithoutケースの寄港頻度と平均海上輸送コスト】(東京湾:北米航路東航)



注) 数値は、各ケースの平均海上輸送コストを示す。

withケースの海上輸送コスト6万4千円に対し、withoutケースでは、7万3千円～7万6千円となり、**1TEU当たり9千円～1万2千円(14%～19%)のコスト増**

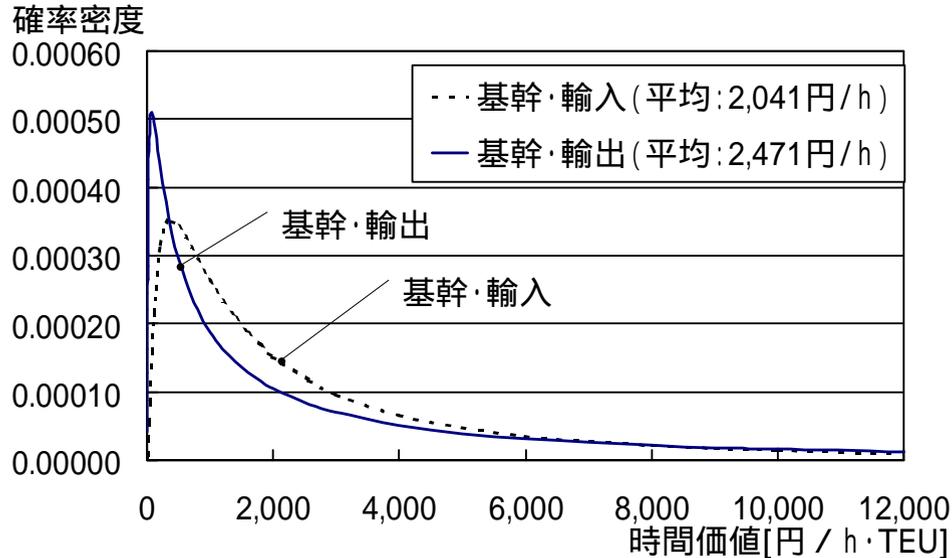
図表5-3 犠牲量と基幹航路の時間価値分布

選択ルート 総犠牲量Sの最小ルート

$$S = (C1 + C2 + C3) + \cdot (T1 + T2 + T3)$$



基幹航路の時間価値 の分布推計結果



図表5-4 海外トランシップ予測モデル(中国・その他地域の2モデル)の地域区分

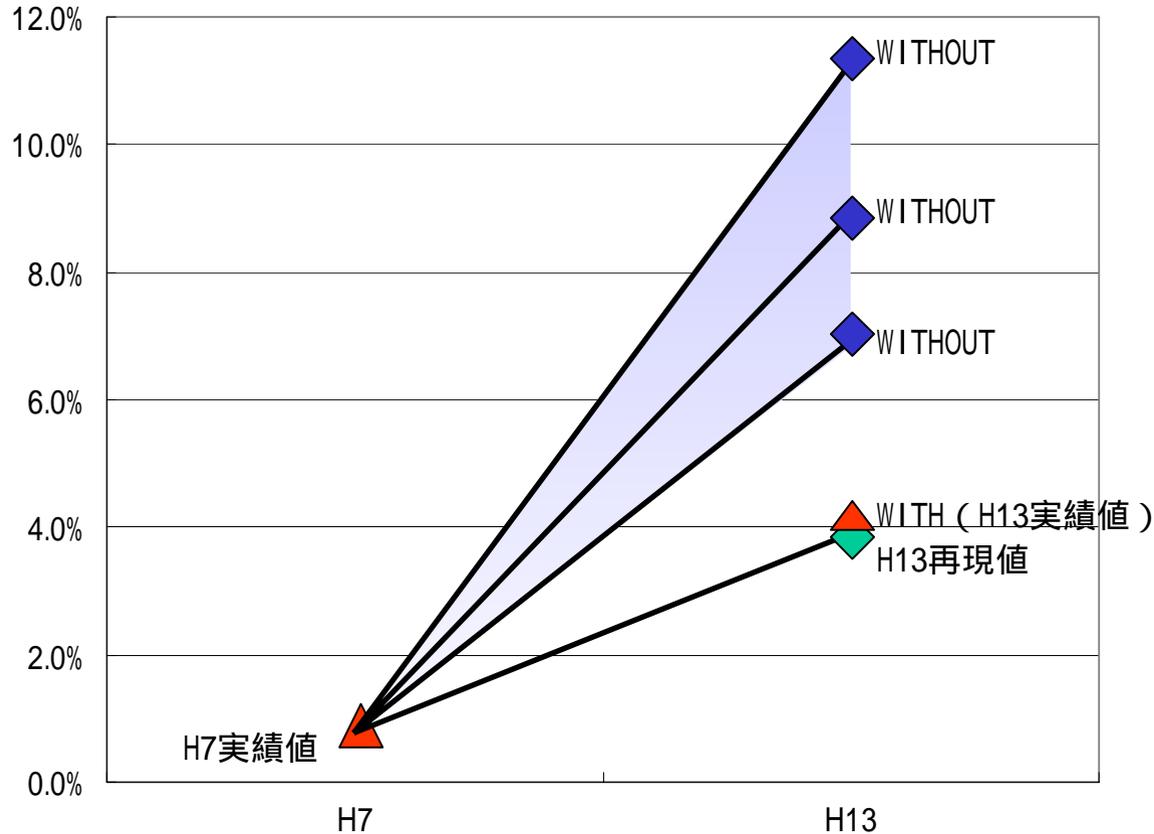


中国のエリア区分概要

エリアNO.	主要地域	代表港
	遼寧省	大連
	天津市・河北省	天津新港
	山東省	青島
	上海市・江蘇省	上海
	浙江省	寧波
	福建省	廈門
	広東省	塩田

図表5-5 大水深バース整備によるわが国貨物の海外フィーダー輸送への影響分析結果

わが国貨物の海外へのフィーダ-輸送比率の変化(長距離期間航路)



図表5-6 大水深バース整備による海外からの トランシップ(積替)貨物への影響分析結果

わが国の港湾における海外からのトランシップ(積替)貨物比率の変化(北米航路)

