

港湾・海運を取り巻く状況(更新・追加)

国土交通省 港湾局

目次

	ページ
1. 国際海上コンテナ輸送の概況	3
2. 国際基幹航路に関する動向	7
3. 自動化・デジタル化の動向	17
4. 港湾・海運の脱炭素に関する動向	19

1. 国際海上コンテナ輸送の概況

日本のコンテナ貨物輸出相手国(金額ベース)

- 輸出額は、過去10年ほど1位が中国、2位がアメリカとなっている。
- 欧州ではオランダ、ドイツが上位であるが、いずれも全輸出額の数%程度。
- 中南米ではメキシコ、大洋州ではオーストラリアが上位であるが、いずれも全輸出額の数%程度。

		2012年		
順位	国名	輸出額 (十億円)	割合 (%)	累積割合 (%)
1	中国	6,574	22.4%	22.4%
2	アメリカ	4,958	16.9%	39.3%
3	タイ	2,233	7.6%	46.9%
4	韓国	1,943	6.6%	53.5%
5	台湾	1,577	5.4%	58.9%
6	インドネシア	1,096	3.7%	62.6%
7	香港	1,035	3.5%	66.1%
8	オランダ	855	2.9%	69.0%
9	ドイツ	736	2.5%	71.5%
10	マレーシア	618	2.1%	73.6%
11	シンガポール	548	1.9%	75.5%
12	メキシコ	541	1.8%	77.3%
13	英国	534	1.8%	79.2%
14	ベトナム	519	1.8%	80.9%
15	インド	512	1.7%	82.7%
16	フィリピン	419	1.4%	84.1%
17	オーストラリア	348	1.2%	85.3%
18	カナダ	347	1.2%	86.5%
19	ブラジル	346	1.2%	87.6%
20	フランス	308	1.0%	88.7%

		2022年		
順位	国名	輸出額 (十億円)	割合 (%)	累積割合 (%)
1	中国	9,985	24.2%	24.2%
2	アメリカ	7,441	18.0%	42.2%
3	タイ	2,463	6.0%	48.1%
4	台湾	2,453	5.9%	54.1%
5	韓国	2,355	5.7%	59.8%
6	ベトナム	1,313	3.2%	62.9%
7	インドネシア	1,295	3.1%	66.1%
8	インド	1,145	2.8%	68.8%
9	ドイツ	979	2.4%	71.2%
10	オランダ	945	2.3%	73.5%
11	香港	812	2.0%	75.5%
12	マレーシア	805	1.9%	77.4%
13	メキシコ	793	1.9%	79.3%
14	シンガポール	706	1.7%	81.0%
15	フィリピン	612	1.5%	82.5%
16	英国	553	1.3%	83.8%
17	ベルギー	530	1.3%	85.1%
18	カナダ	467	1.1%	86.3%
19	ブラジル	464	1.1%	87.4%
20	フランス	461	1.1%	88.5%

日本のコンテナ貨物輸入相手国(金額ベース)

- 輸入額は、中国が突出し、2位がアメリカとなっている。
- 欧州ではドイツが上位であるが、いずれも全輸入額の数%程度。
- 中南米ではメキシコ、大洋州ではオーストラリアが上位であるが、いずれも数%程度。

		2012年		
順位	国名	輸入額 (十億円)	割合 (%)	累積割合 (%)
1	中国	11,077	45.5%	45.5%
2	アメリカ	2,053	8.4%	54.0%
3	タイ	1,333	5.5%	59.4%
4	韓国	1,283	5.3%	64.7%
5	インドネシア	820	3.4%	68.1%
6	台湾	784	3.2%	71.3%
7	ベトナム	738	3.0%	74.3%
8	ドイツ	605	2.5%	76.8%
9	マレーシア	466	1.9%	78.7%
10	フランス	386	1.6%	80.3%
11	オーストラリア	374	1.5%	81.9%
12	フィリピン	370	1.5%	83.4%
13	カナダ	338	1.4%	84.8%
14	オランダ	282	1.2%	85.9%
15	ブラジル	246	1.0%	86.9%
16	チリ	245	1.0%	87.9%
17	イタリア	221	0.9%	88.9%
18	シンガポール	189	0.8%	89.6%
19	英国	180	0.7%	90.4%
20	インド	171	0.7%	91.1%

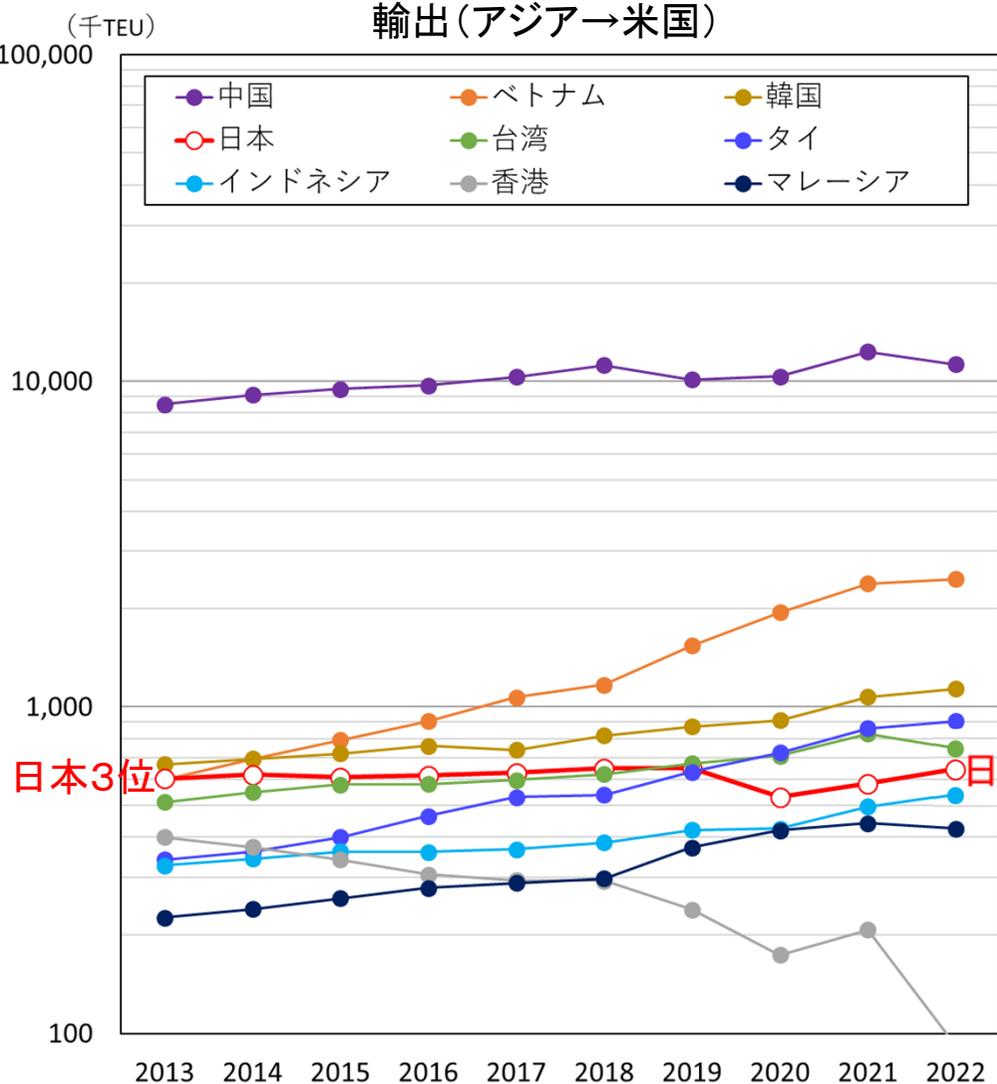
		2022年		
順位	国名	輸入額 (十億円)	割合 (%)	累積割合 (%)
1	中国	17,714	41.9%	41.9%
2	アメリカ	2,758	6.5%	48.4%
3	ベトナム	2,654	6.3%	54.7%
4	タイ	2,514	5.9%	60.6%
5	韓国	2,015	4.8%	65.4%
6	インドネシア	1,536	3.6%	69.0%
7	台湾	1,387	3.3%	72.3%
8	ドイツ	875	2.1%	74.4%
9	マレーシア	863	2.0%	76.4%
10	フィリピン	724	1.7%	78.1%
11	オーストラリア	585	1.4%	79.5%
12	カナダ	541	1.3%	80.8%
13	フランス	523	1.2%	82.0%
14	インド	502	1.2%	83.2%
15	イタリア	501	1.2%	84.4%
16	チリ	436	1.0%	85.4%
17	ブラジル	381	0.9%	86.3%
18	シンガポール	340	0.8%	87.1%
19	メキシコ	332	0.8%	87.9%
20	スペイン	322	0.8%	88.7%

アジア-米国間のコンテナ輸送量の推移(自国貨物ベース、実入り)

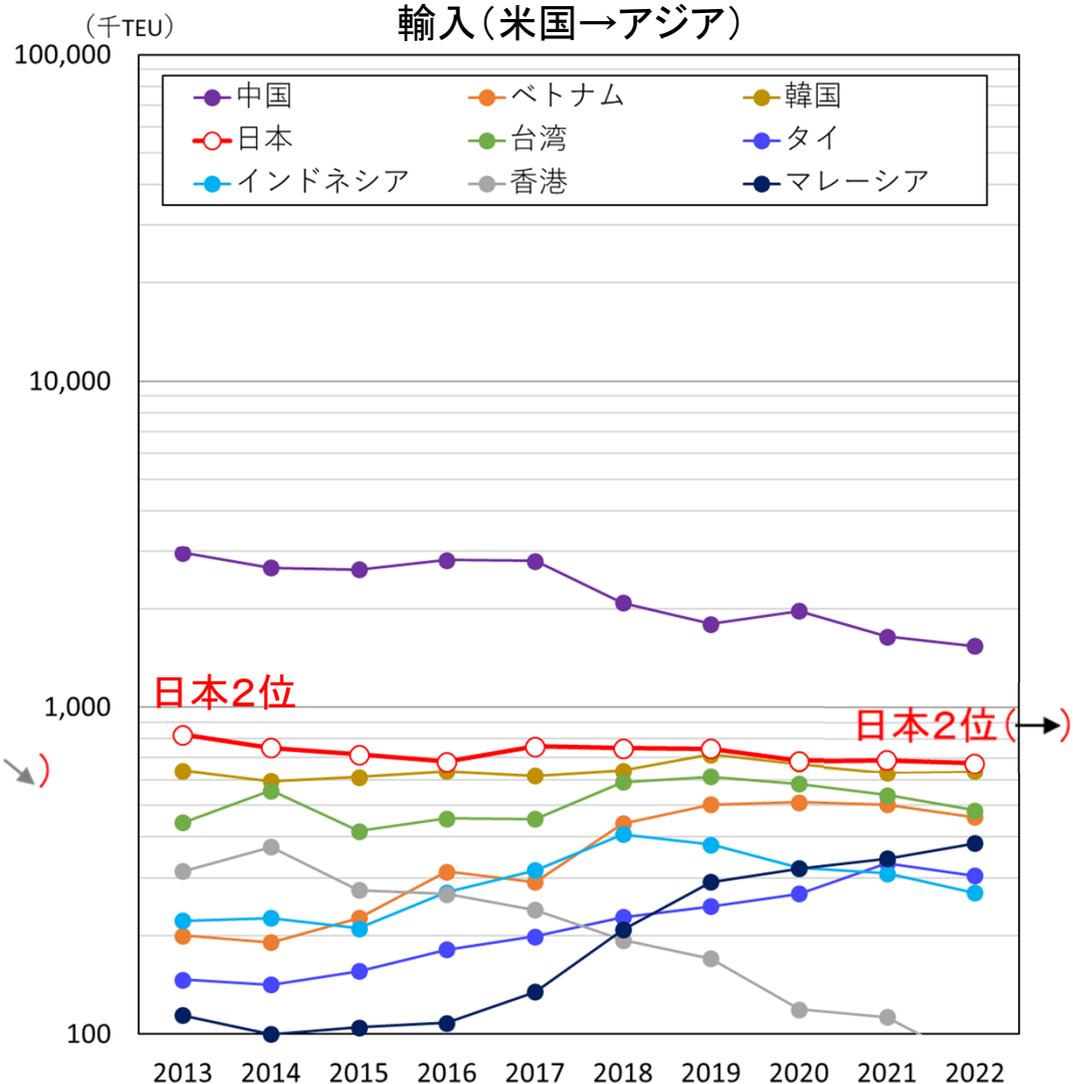
○輸出は、中国が突出。日本は2013年以降概ね横ばいであるが、ベトナムやタイ等が増加したため、日本の順位は低下。

○輸入は、中国が1位。近年、ベトナムやタイ、マレーシア等の輸送量が増加しているが、日本は2位を維持。

輸出(アジア→米国)



輸入(米国→アジア)



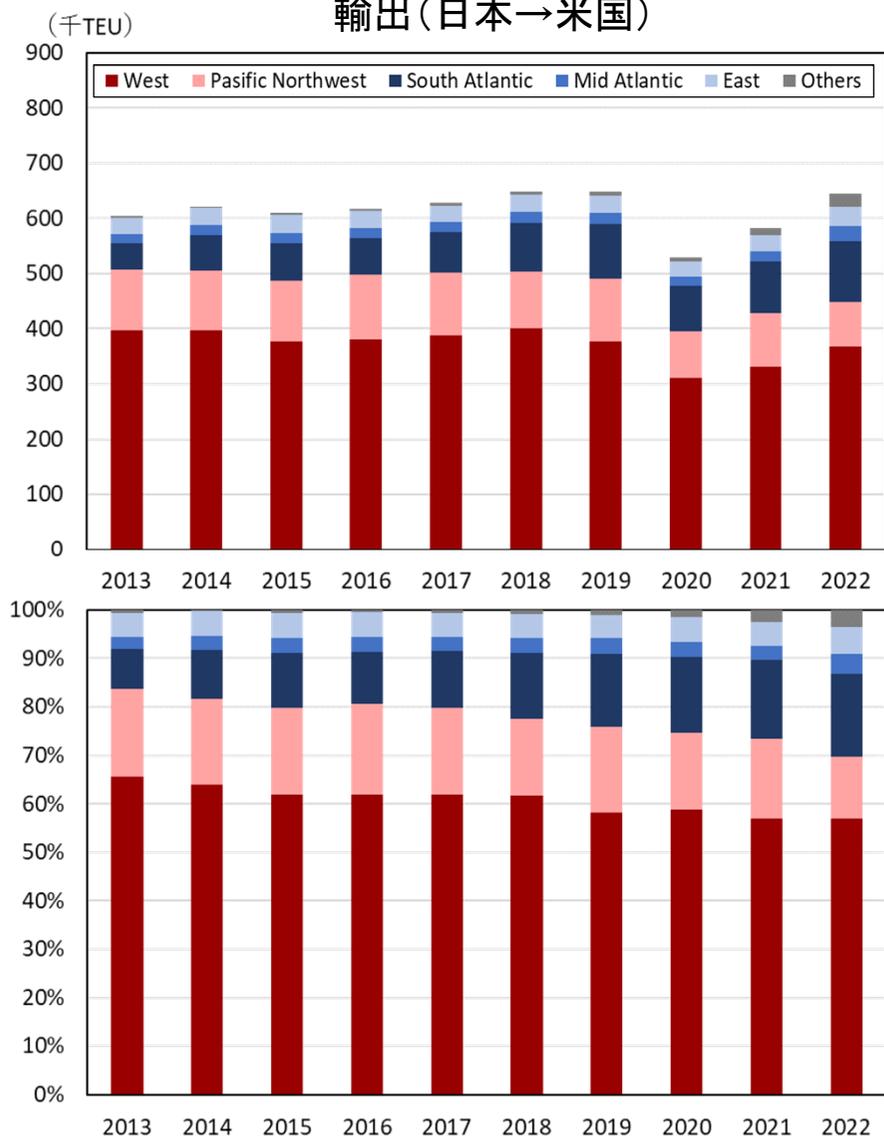
出典: Descartes Datamyneより国土交通省港湾局作成

2. 国際基幹航路に関する動向

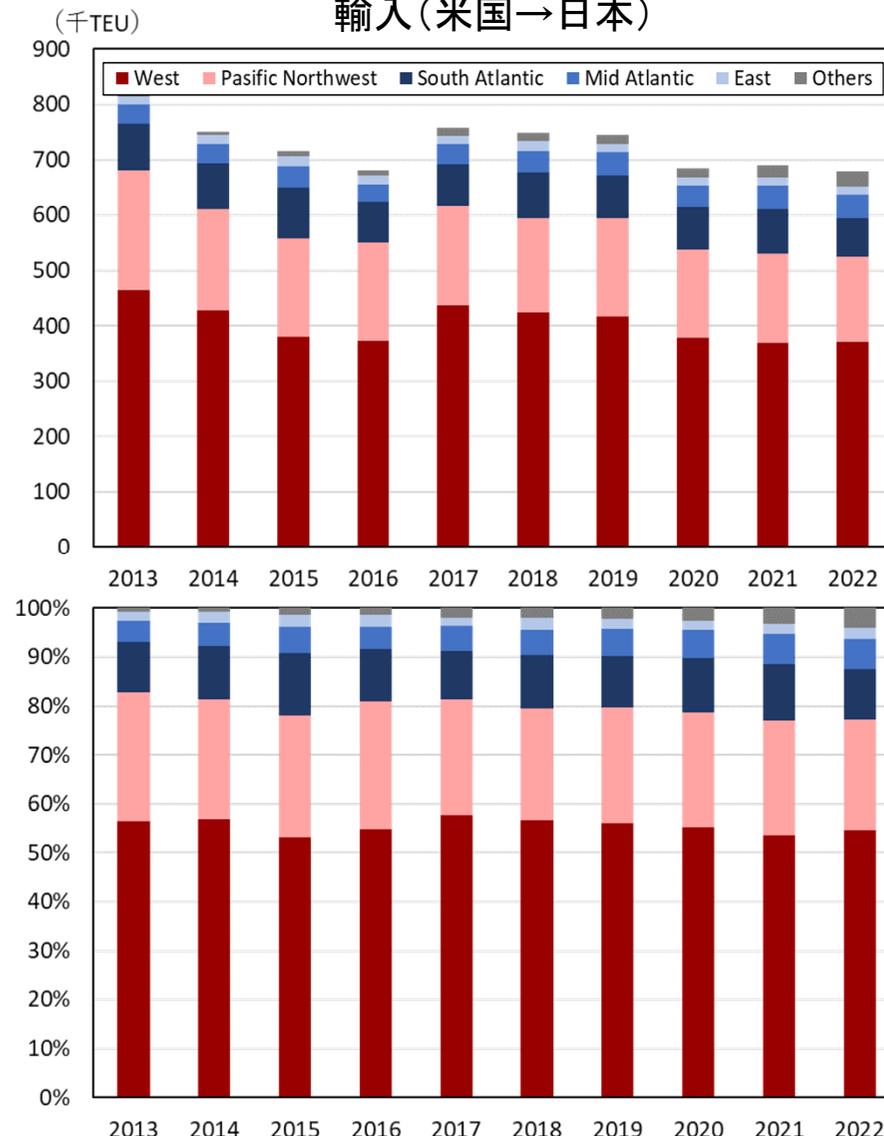
日本-米国間のコンテナ貨物輸送量の推移(米国地域別)

○輸出は、新型コロナ拡大後に大きく減少したものの、2022年はコロナ前の水準まで回復。輸入は、新型コロナ拡大後に減少し、以降70万TEU弱で横這い。
 ○輸出入ともに、米国西岸地域との貨物が7~8割程度を占める。

輸出(日本→米国)



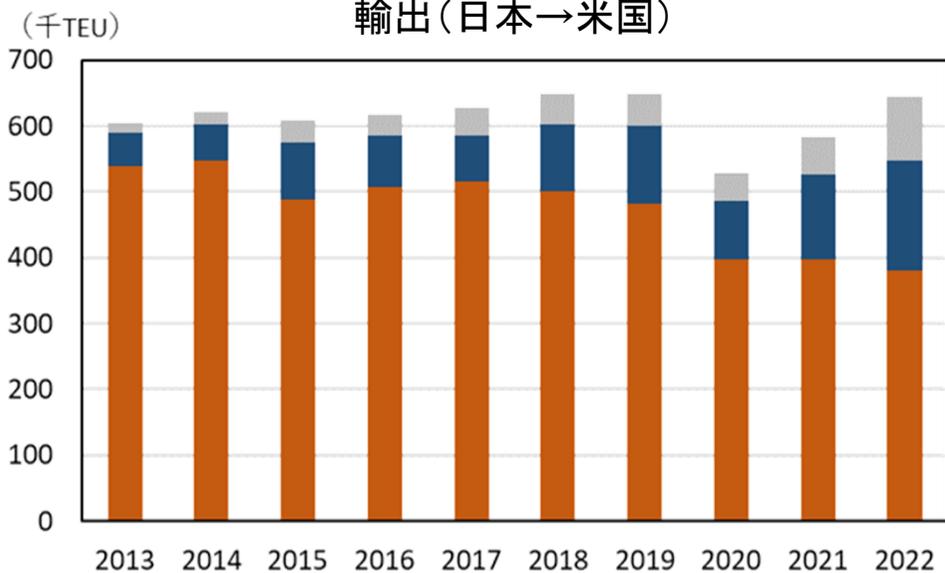
輸入(米国→日本)



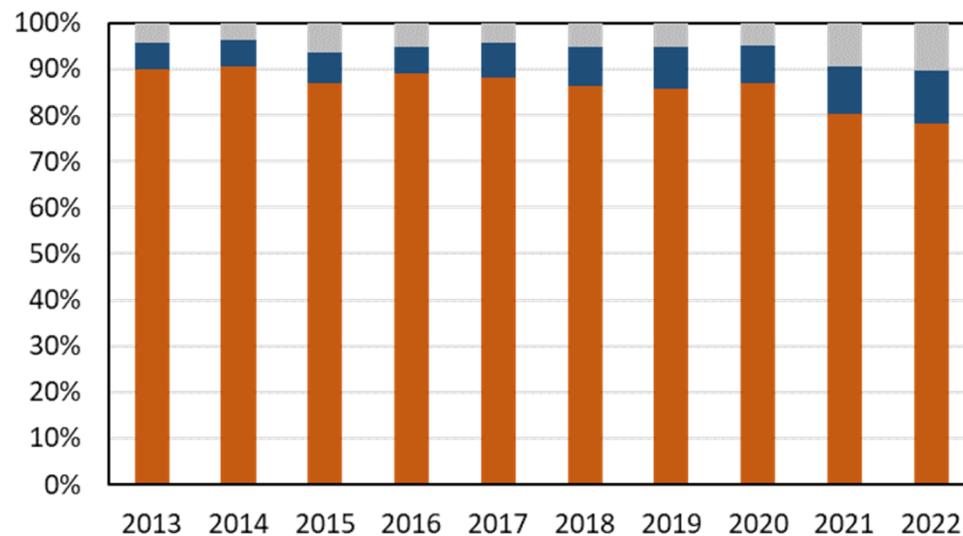
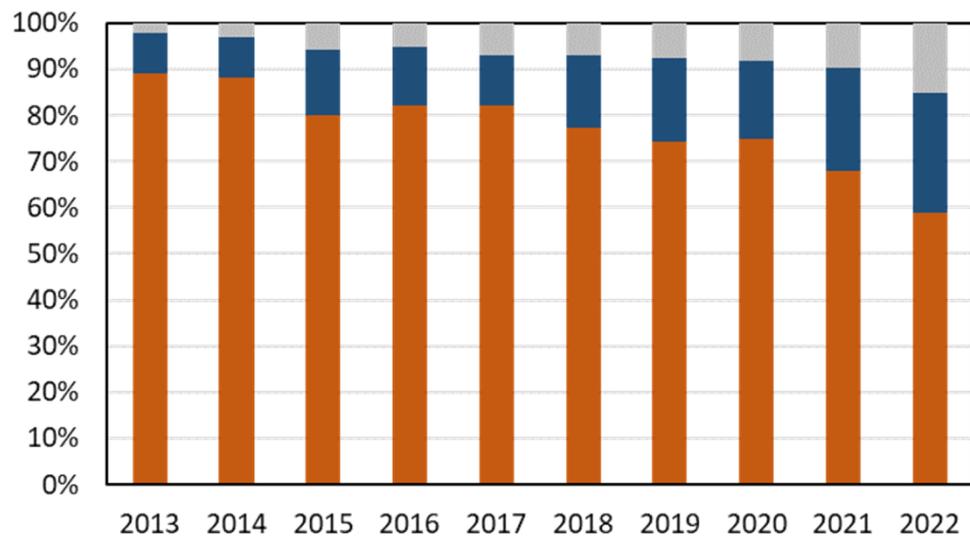
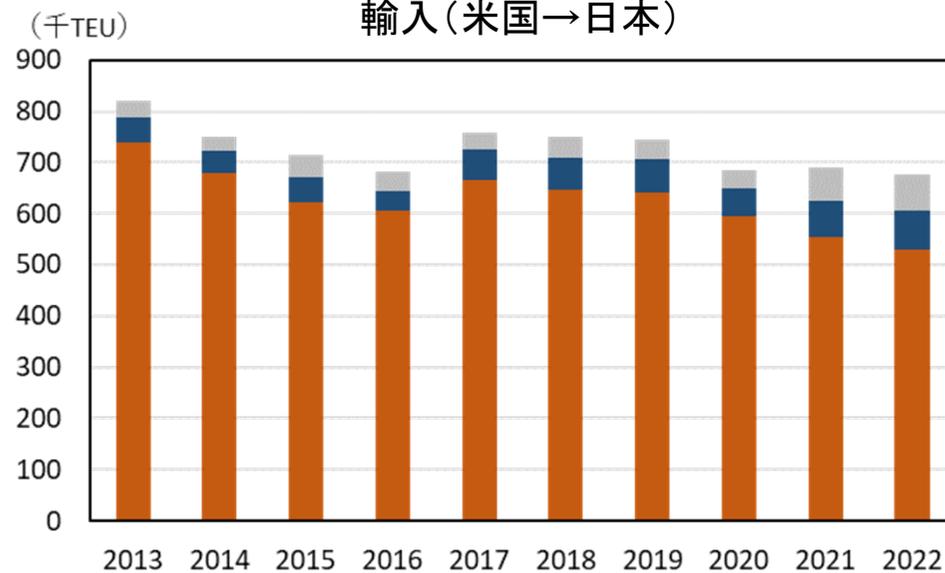
日本-米国間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・年別)

○輸出入ともに、直航率は低下傾向にあり、2022年実績で輸出は約6割、輸入は約8割。

輸出(日本→米国)



輸入(米国→日本)

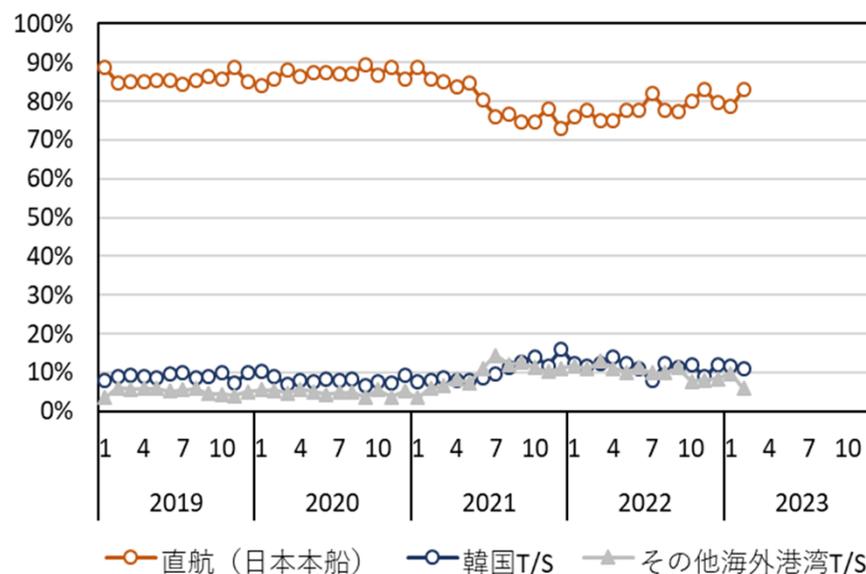
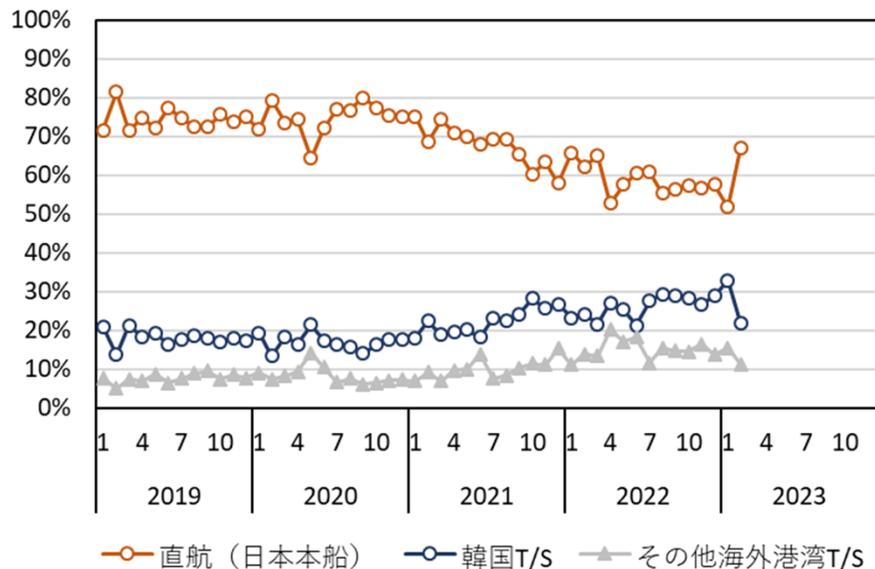
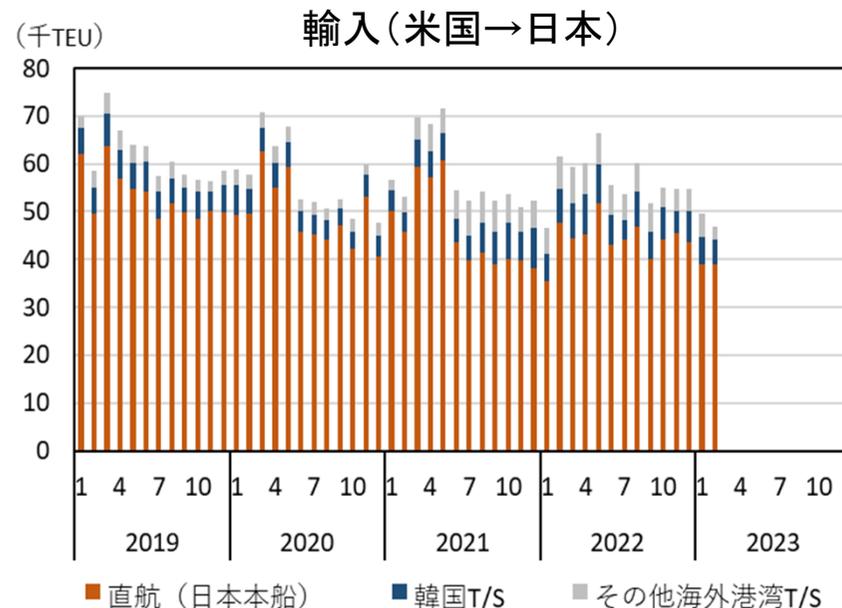
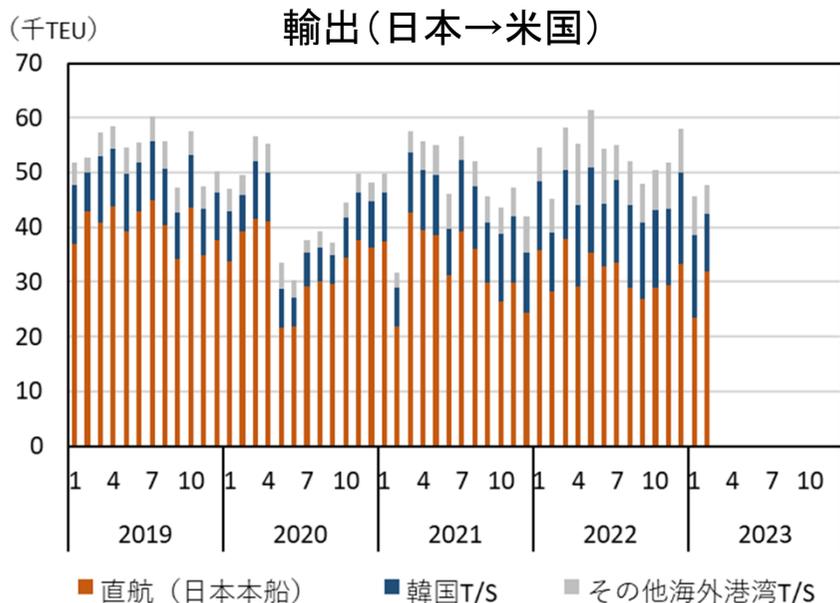


■ 直航 (日本本船) ■ 韓国T/S ■ その他海外港湾T/S

■ 直航 (日本本船) ■ 韓国T/S ■ その他海外港湾T/S

日本-米国間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・月別)

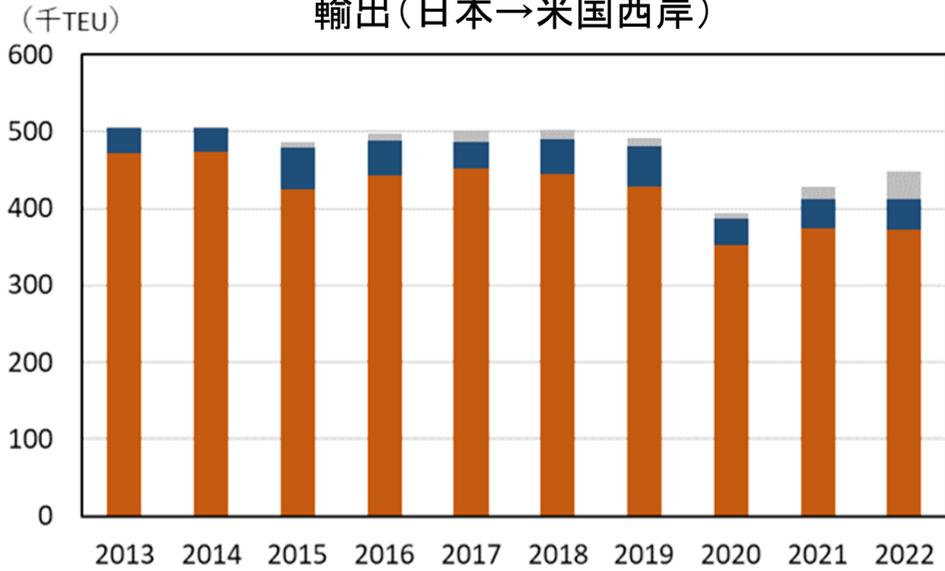
○直航率は、輸出入ともに北米東岸航路の日本への寄港が無くなった2021年夏以降低下。輸出は、足元では6割程度まで低下。



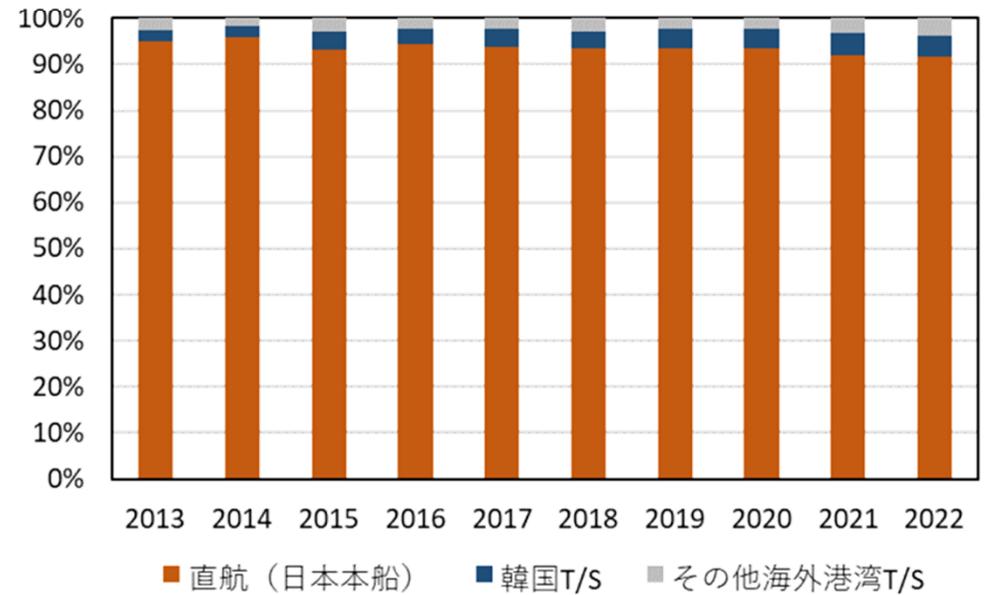
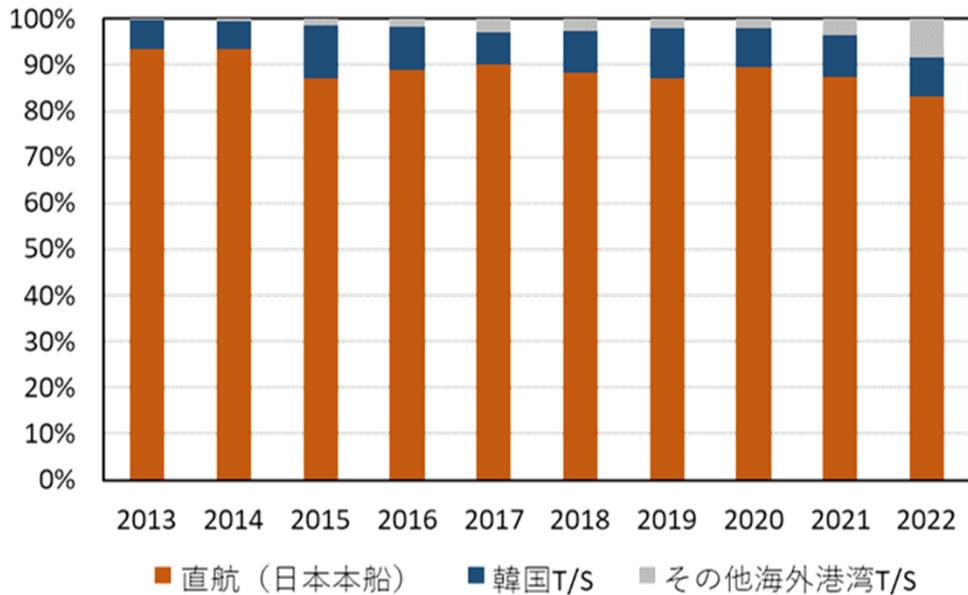
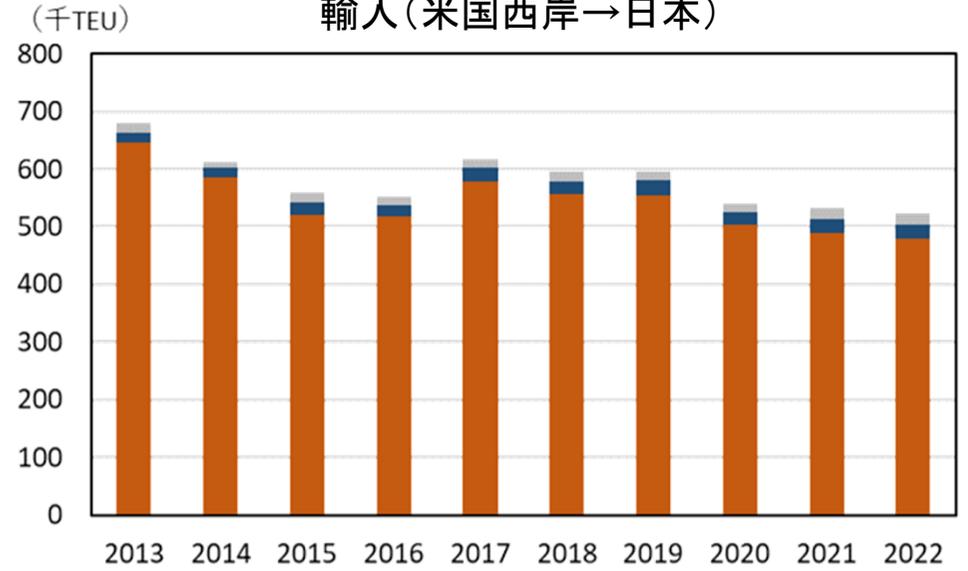
日本-米国西岸間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・年別)

○日本-米国西岸貨物の直航率は、輸出は低下傾向にあり、2022年は8割強。輸入は9割以上で推移。

輸出(日本→米国西岸)

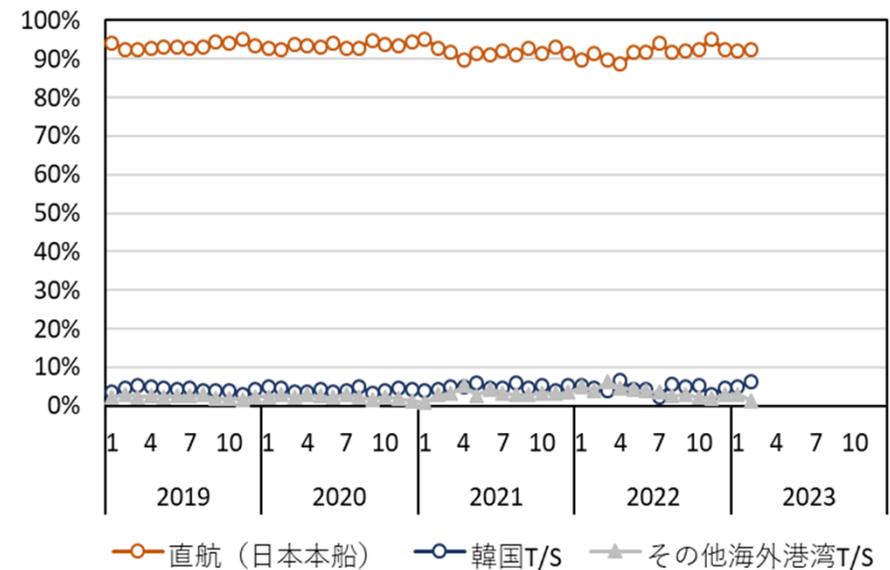
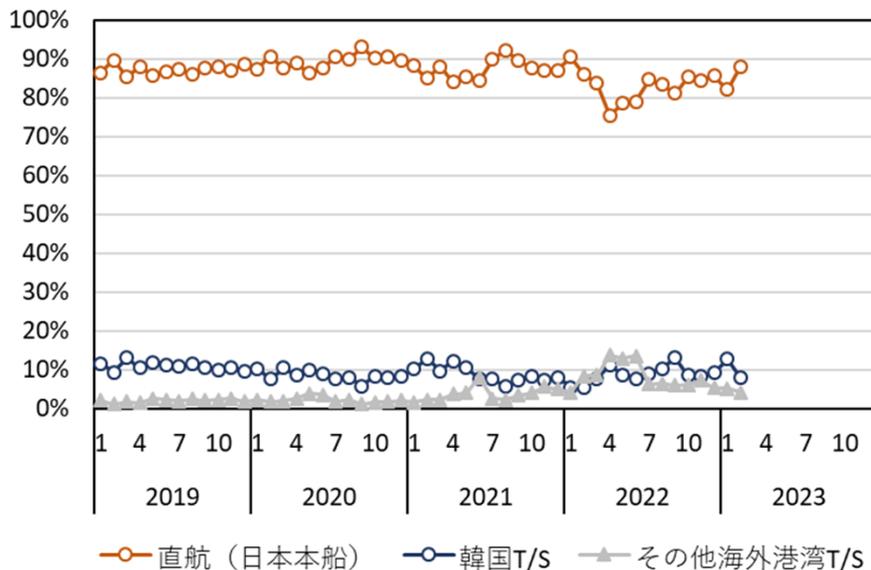
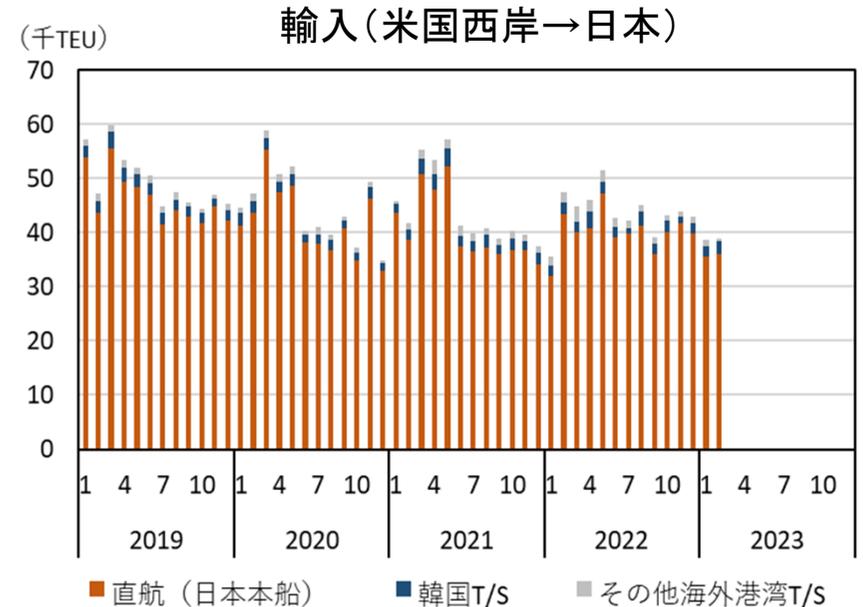
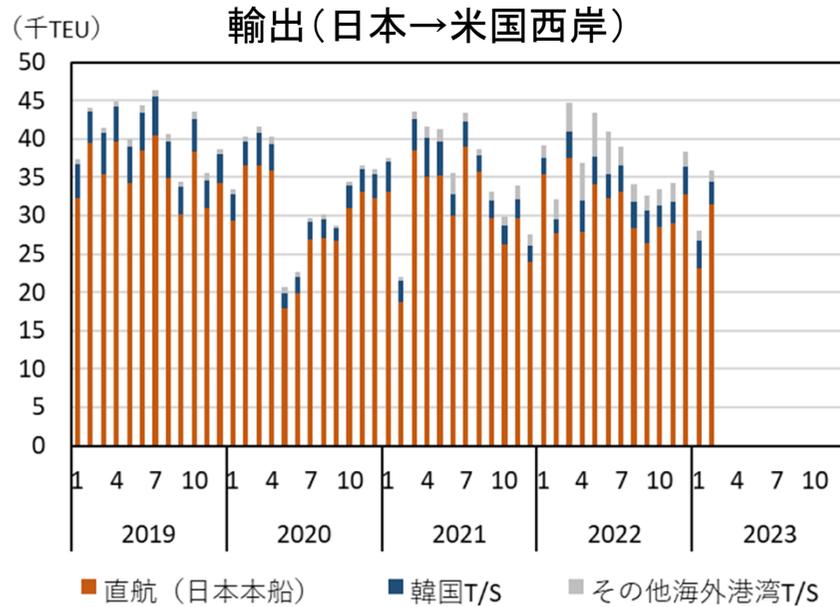


輸入(米国西岸→日本)



日本-米国西岸間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・月別)

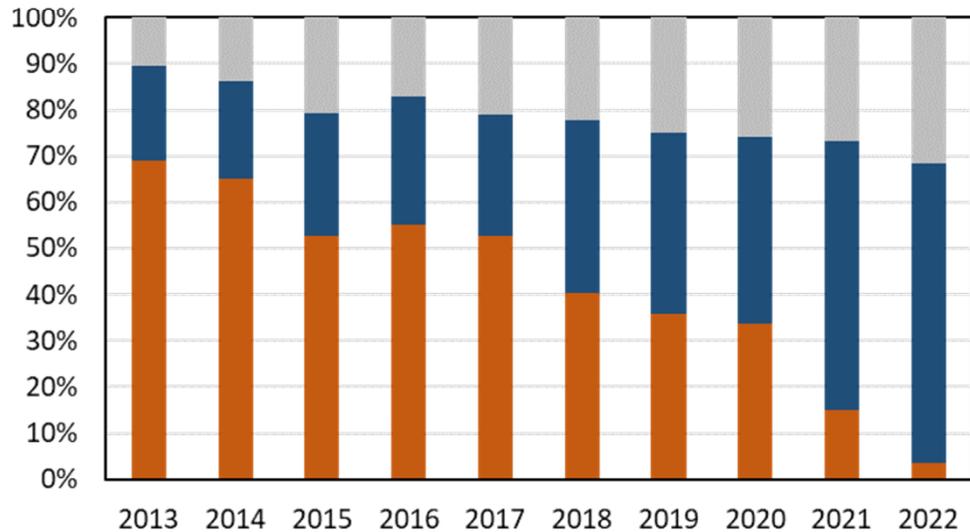
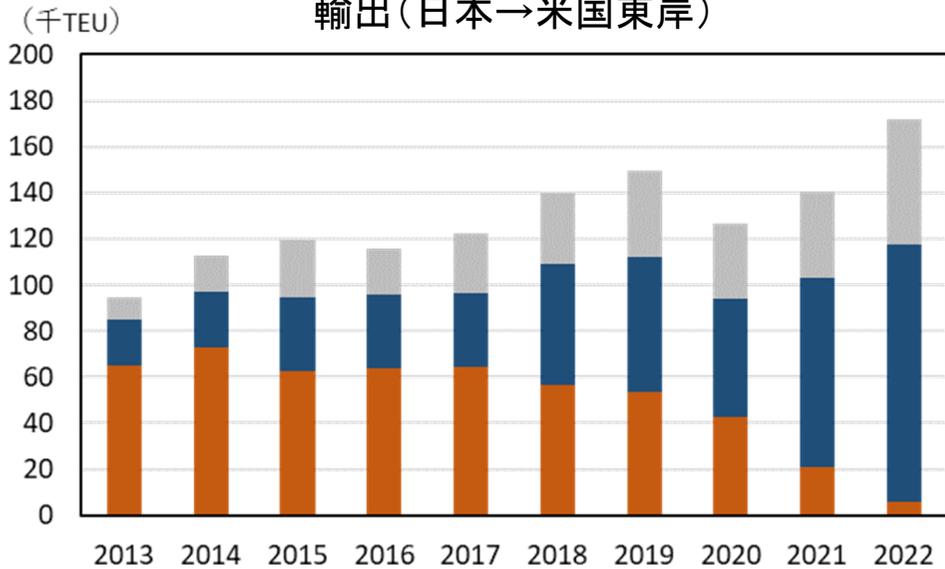
○日本-米国西岸貨物の直航率は、輸出は2022年に入り低下し、足元では8割台で推移。一方、輸入は9割以上を維持。



日本-米国東岸間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・年別)

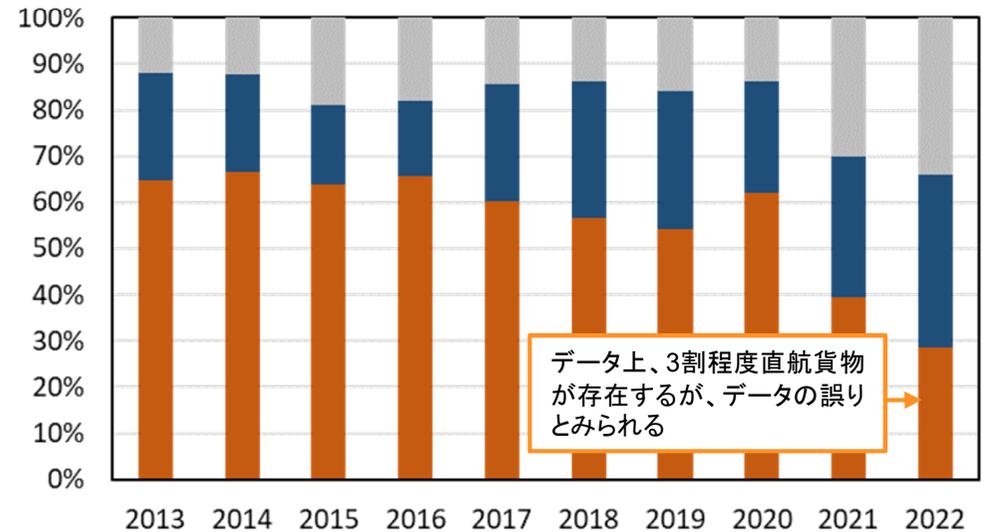
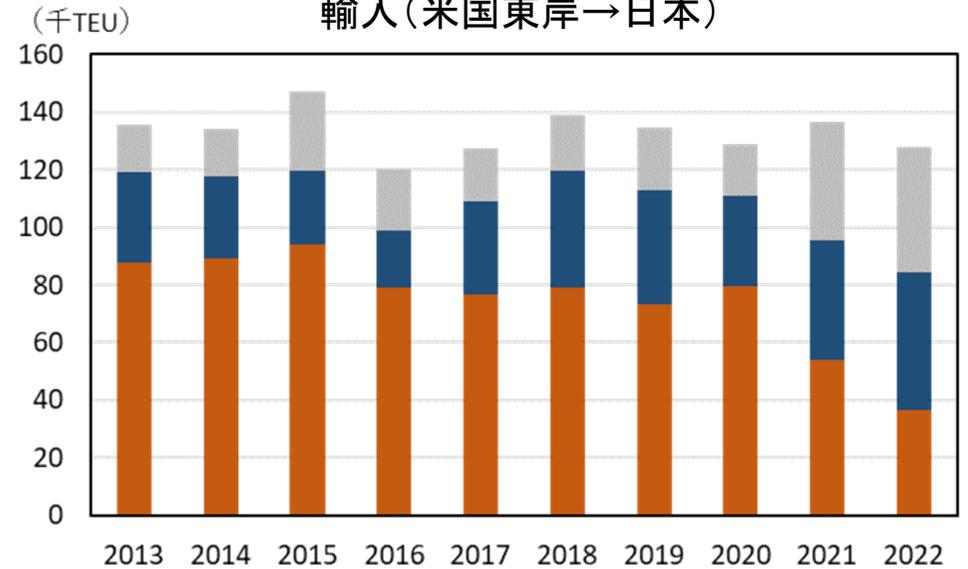
○輸出は2年連続で増加し、コロナ前の水準を上回る一方で、直航率は大きく低下。
 ○輸入は、新型コロナ拡大前後で顕著な変化は見られないが、直航率は輸出と同様に低下傾向。

輸出(日本→米国東岸)



■直航 (日本本船) ■韓国T/S ■その他海外港湾T/S

輸入(米国東岸→日本)

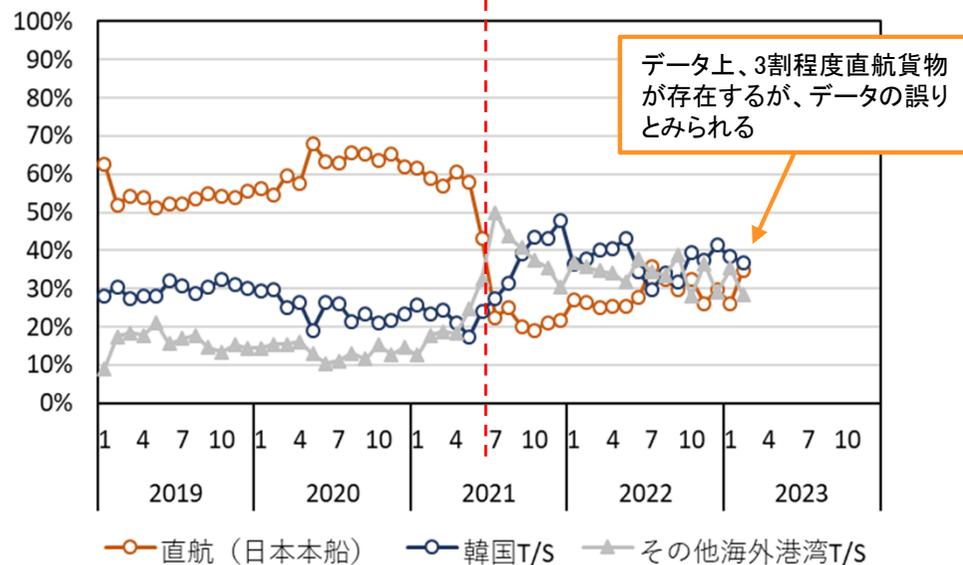
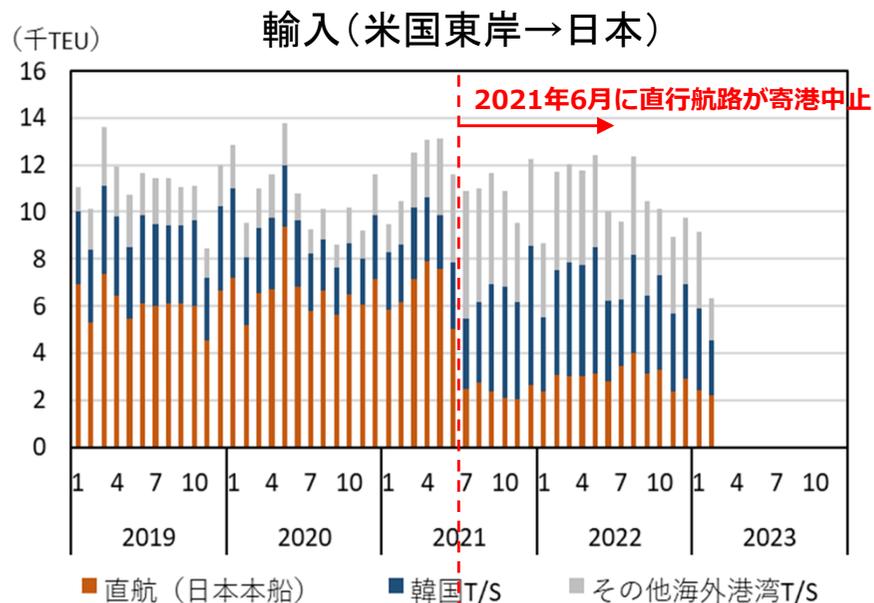
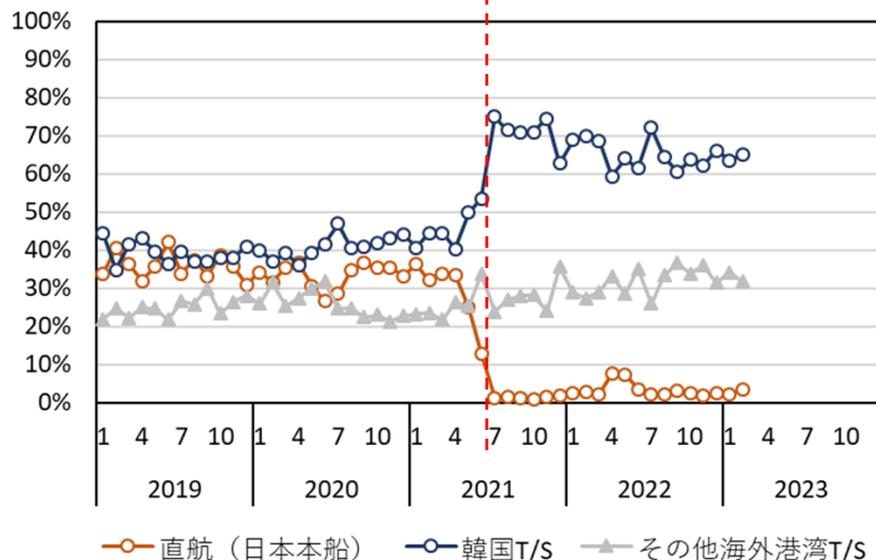
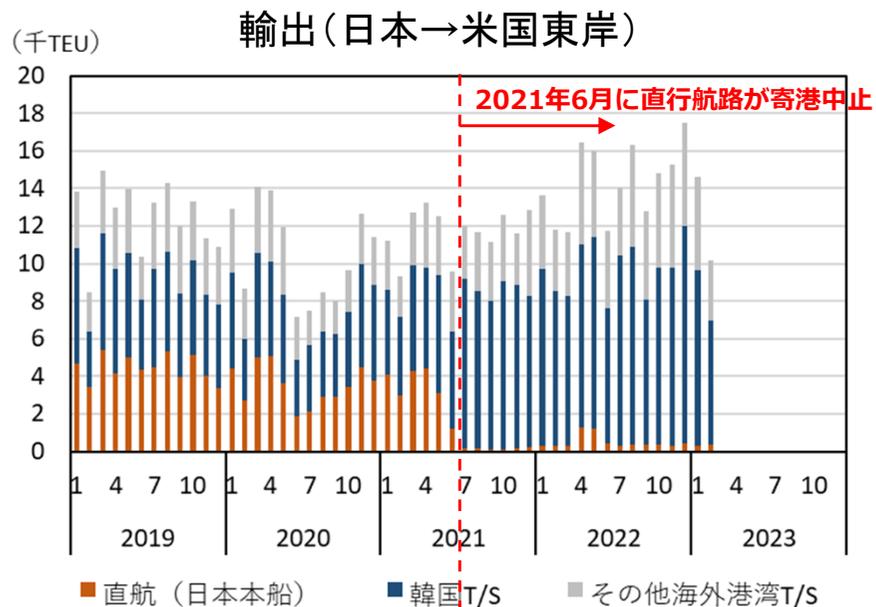


データ上、3割程度直航貨物が存在するが、データの誤りとみられる

■直航 (日本本船) ■韓国T/S ■その他海外港湾T/S

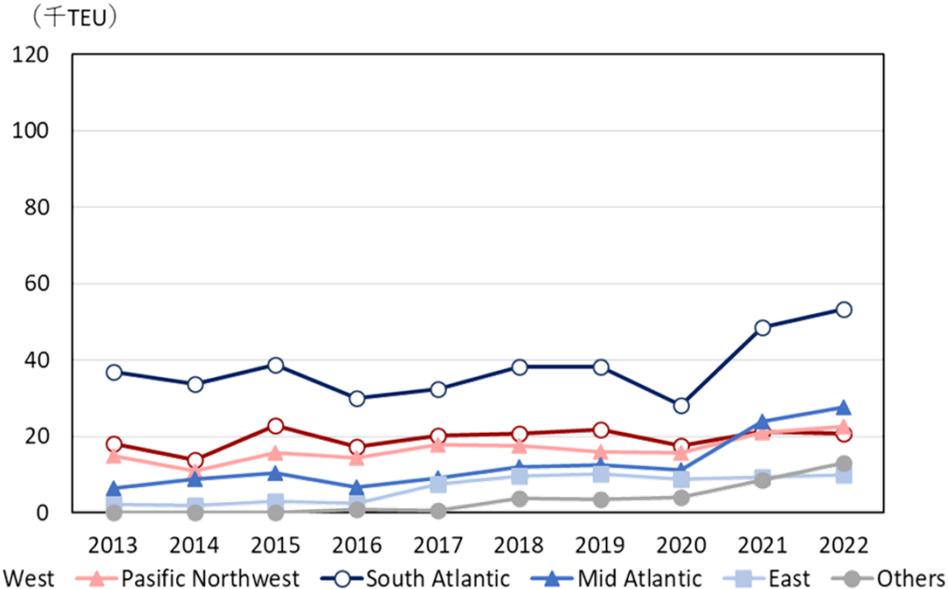
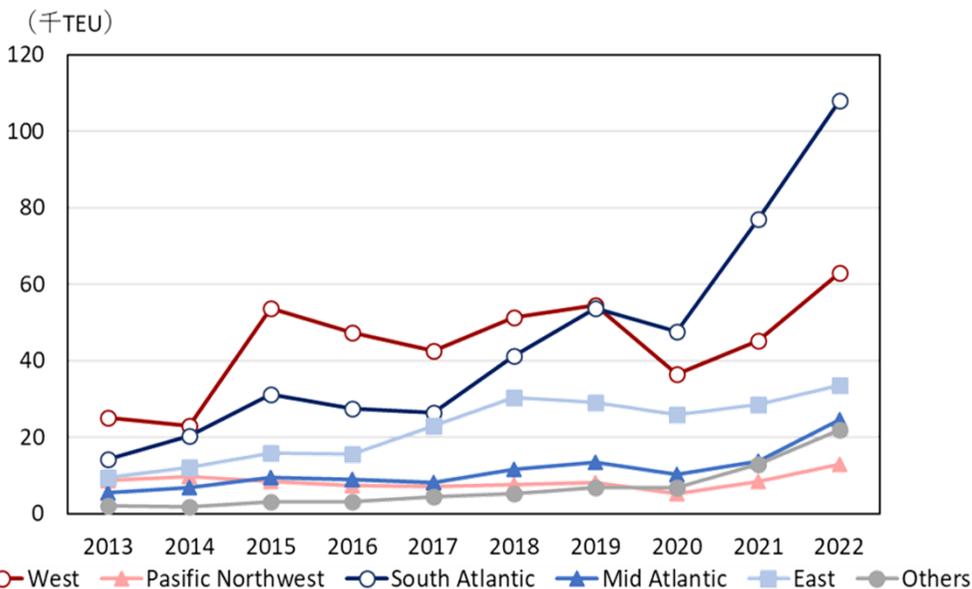
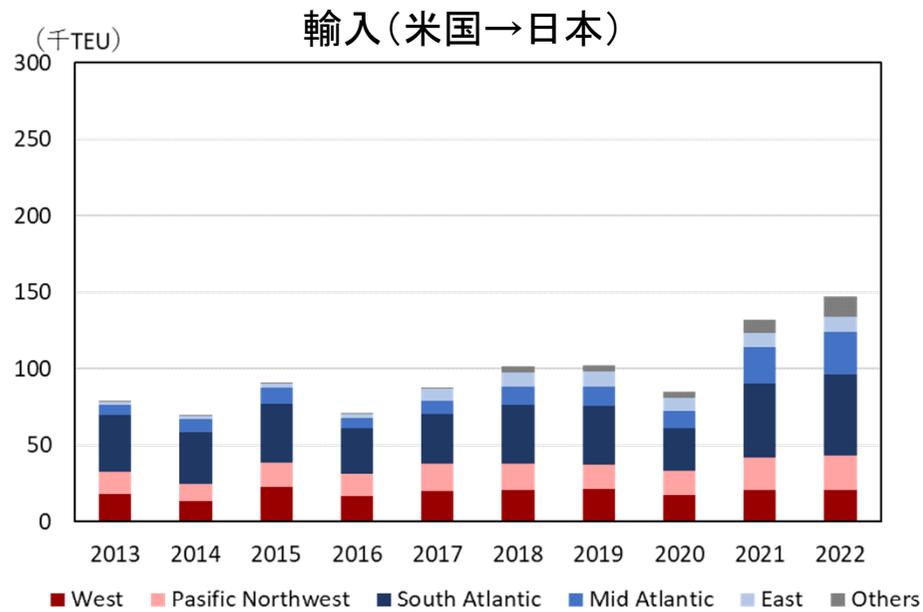
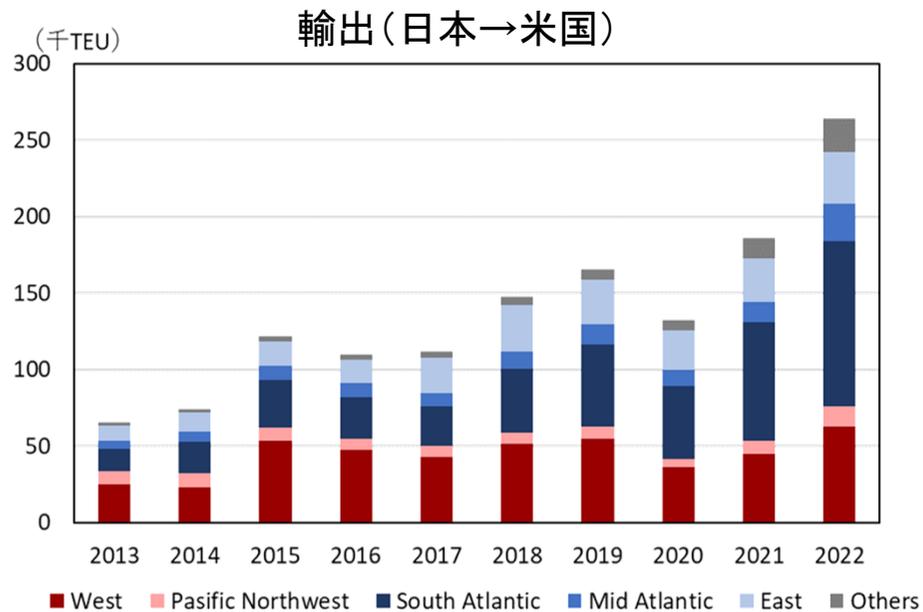
日本-米国東岸間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・月別)

○輸出は、直航航路が無くなった2021年7月以降も堅調に推移しており、足元では増加傾向。輸入は、足元では減少傾向。輸出入とも、ほぼ全量が海外T/Sであり、韓国T/Sが6~7割を占める。



日本-米国間における海外T/Sコンテナ輸送量の推移(米国地域別)

- 日本-米国間における海外T/Sコンテナ輸送量(実入り)は、輸出入ともに増加傾向にある。
- 米国地域別では、東岸(South Atlantic、Mid Atlantic、East)向けのT/S輸出が増加傾向にある。



北米東岸向け直航輸出航路(CBX)の横浜港への新規寄港開始

○CMA-CGMが運航する「CBX」が、2023年3月21日から輸出のラストポートとして横浜港に追加寄港。
 ○ザ・アライアンス(TA)が運航していた「EC1」が2021年6月に日本への寄港を中止して以降、約2年ぶりの日本発北米東岸向け直航サービスとなる。

サービス名:CBX

船型:11,000TEU型

寄港地:
 シンガポールーレムチャバンーハイフォンー塩田ー寧波ー上海ー釜山ー**横浜**ーノーフォークーサバンナーチャールストンーマイアミ

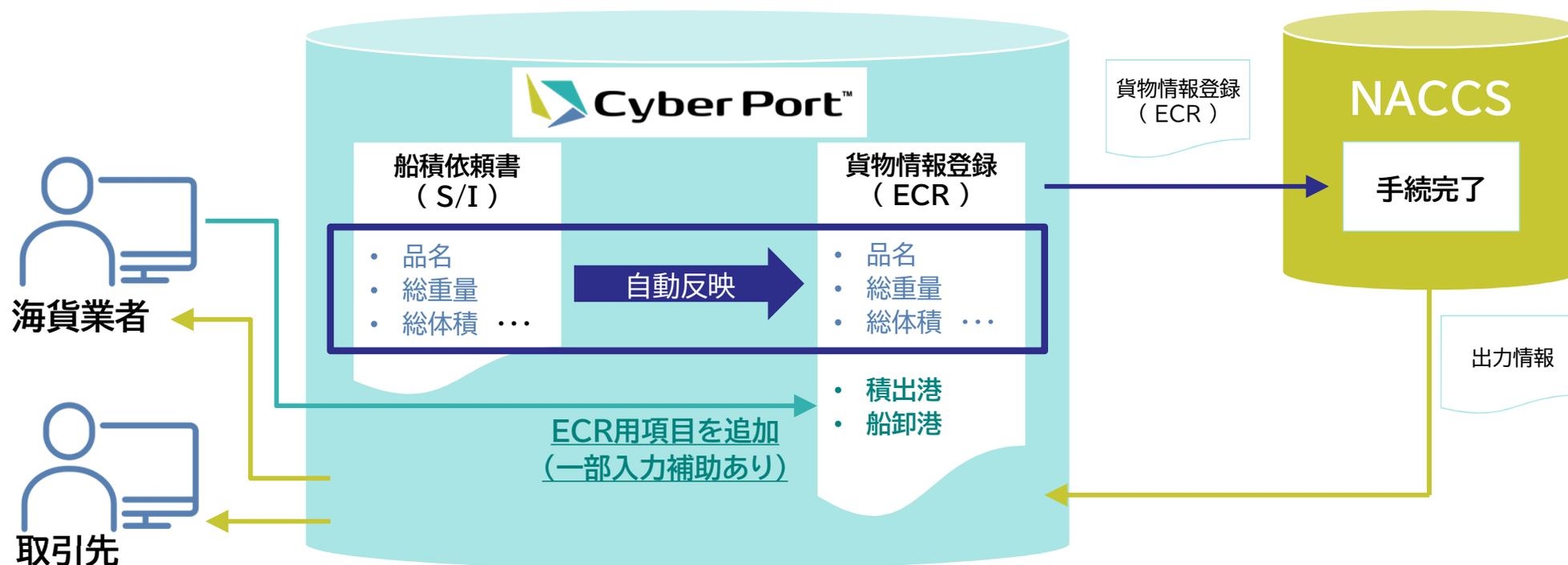


横浜港本牧ふ頭D4ターミナルへの初入港
 (2023年3月21日)

3. 自動化・デジタル化の動向

- 紙・電話・メール等で行われている民間事業者間のコンテナ物流手続を電子化する「サイバーポート※1」の取組を推進。業務の効率化により、コンテナ物流全体の生産性向上を図る。（※1 2021年4月1日に港湾物流分野の第一次運用を開始）
- 2023年4月3日時点で、計424社からの利用申請を受付。
- 2023年3月13日に、行政手続等をオンラインで処理する「輸出入・港湾関連情報処理システム」(NACCS)とのシステム間直接連携機能を運用開始。また、貿易情報PFのTradeWaltzとのシステム間連携に向けて調整中。

Cyber Port - NACCS直接連携イメージ



- netNACCS上での個別入力作業が不要。
- 再入力が不要であり、誤入力の防止に貢献。
各帳票間でデータが引き継がれるので、既存入力事項は入力が不要(差分入力のみでOK)。
- NACCSマスタとの連携による入力補助機能を活用し、誤入力防止やデータ不整合減少を実現。
- Cyber PortにNACCS照会業務等の出力情報も反映可能。取引先との情報連携が簡便化。

4. 港湾・海運の脱炭素に関する動向

「CNP認証(コンテナターミナル)」制度案の概要

- サプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応して港湾施設の脱炭素化等に取り組むことが、荷主等から選ばれる、競争力のある港湾となるために重要となってきた。
- 港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組状況を荷主、船社等が客観的に確認できるよう、コンテナターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度(CNP認証(コンテナターミナル))を創設し、もって、荷主、船社等から選ばれ、ESG投資を呼び込む、競争力のある港湾を目指す。
- 今般、CNP認証(コンテナターミナル)の制度案をとりまとめたところであり、令和5(2023)年度に試行し、制度の運用に向けて引き続き検討を行う。

制度案の骨格

認証等の流れ 認証制度の設置者(国土交通省港湾局)は認証機関(第三者機関)を認定。認証機関は、申請者(コンテナターミナル関係者)からの申請を審査し、認証等を行う。

評価する取組 (1)ターミナル内・境界部の脱炭素化の取組(例:低炭素型荷役機械の導入等)と、(2)ターミナルを出入りする船舶・車両の脱炭素化を支える取組(例:船舶への低炭素燃料の供給機能の導入等)を総合的に評価する。

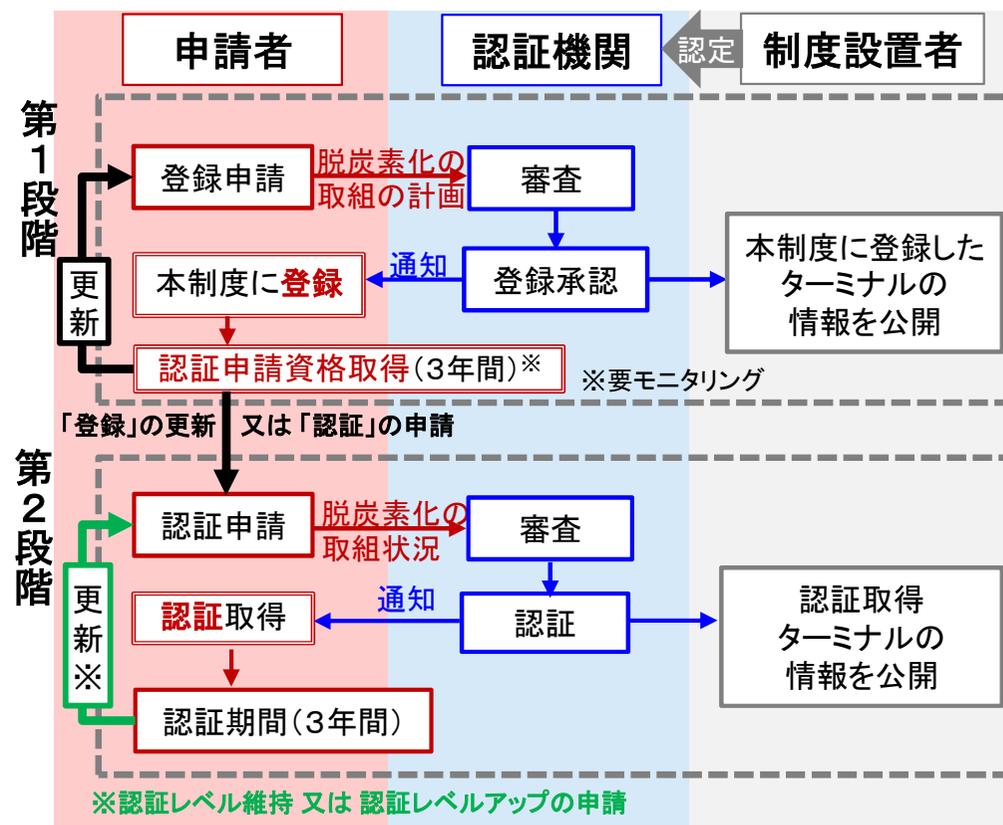
認証等の建付け 以下の2段階とする。

第1段階:「登録」・・・認証機関は、申請者による脱炭素化の取組の計画の実現可能性等を審査し、本制度への登録を承認。(⇒第2段階の申請資格を得る。)

第2段階:「認証」・・・認証機関は、申請者による脱炭素化の取組状況を審査し、その内容に応じたレベルの認証(Certified/Silver/Gold/Platinum)を行う。

(注)本認証制度は、国際展開、技術開発の動向等を踏まえて、見直しを検討する。

認証等の流れ(イメージ)



CNP認証(コンテナターミナル)制度で評価する脱炭素化の取組例

(1)-1 ターミナル内の脱炭素化の取組(例)



三井E&SホールディングスHP

低炭素型トランスファー
クレーンの導入



ユニエックスNCT HP

ヤード照明のLED化

(2) ターミナルを出入りする船舶の脱炭素化を支える取組(例)



セントラルLNGマリンフューエル(株)HP

船舶へのLNG燃料供給機能の導入

(1)-2 ターミナル境界部の脱炭素化の取組(例)

・陸上電力供給機能の導入

(1)-2 ターミナル境界部の脱炭素化の取組(例)

・ゲート予約システム(例:
CONPAS)の導入等による
ゲート前渋滞の緩和



- ■ ■ ■ (1)-1 ターミナル内の脱炭素化の取組
- ■ ■ ■ (1)-2 ターミナル境界部の脱炭素化の取組
- ← (2)ターミナルを出入りする船舶・車両の脱炭素化を支える取組