

港湾分科会における指摘事項とその対応について 参考資料

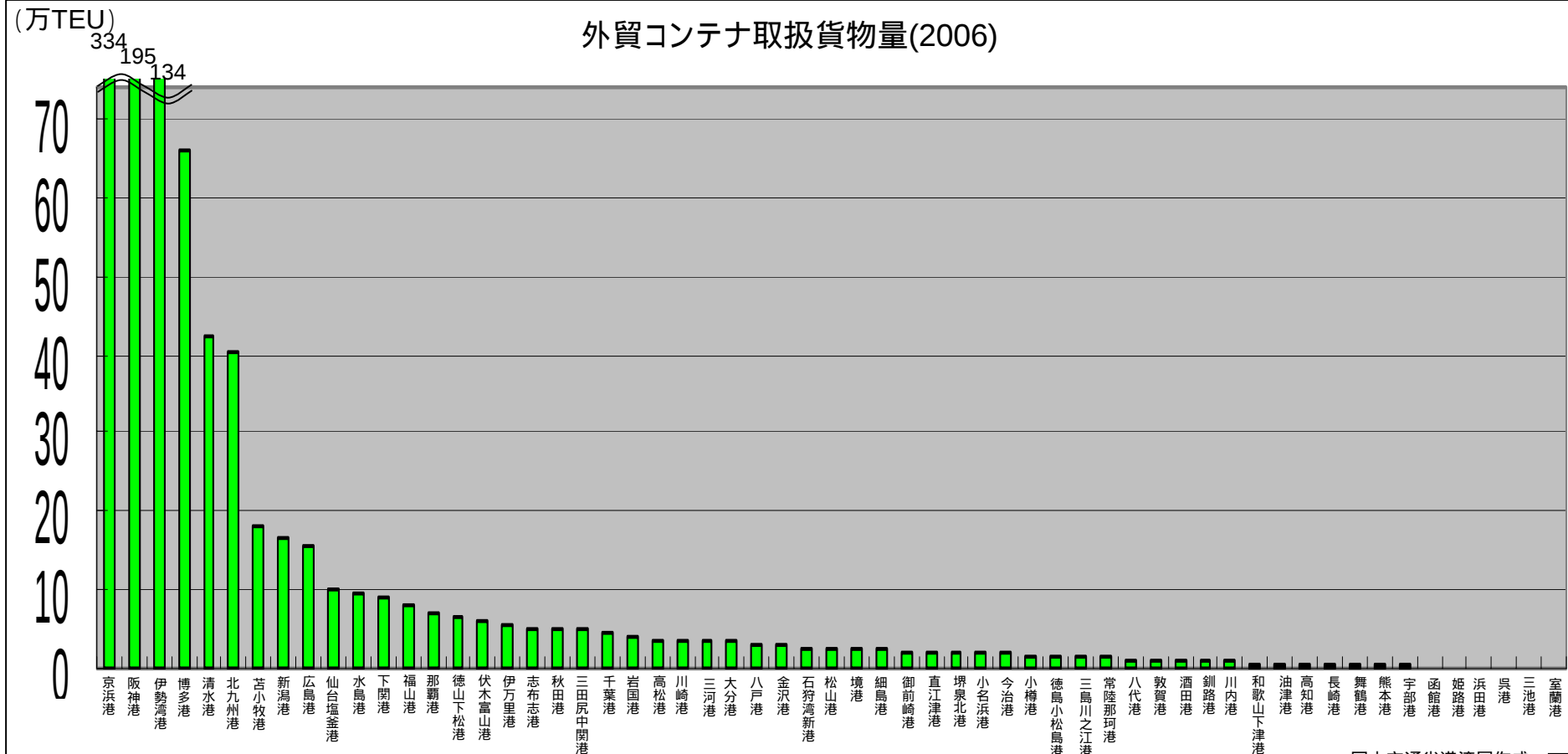
日中間、日韓間物流の現状

我が国港湾の外貿コンテナ取扱貨物量

- 2006年のわが国の外貿コンテナ取扱貨物量は1,664万TEU。(前年度比5.5%増)
- 対前年度比は、

スーパー中核港湾	: 6.2%
中核国際港湾	: 5.9%
中核国際港湾	: 3.1%
その他の港湾	: 1.7%

スーパー中核港湾: 東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港
 中核国際港湾: 東京港、横浜港、川崎港、名古屋港、四日市港、神戸港、大阪港、堺泉北港、北九州港、博多港、下関港
 中核国際港湾: 苫小牧港、仙台塩釜港、新潟港、常陸那珂港、清水港、広島港、志布志港、那覇港



注) 横軸の左へ行くほど年間取扱量の多い港湾

国土交通省港湾局作成

外貿コンテナ貨物取扱量の推移

- 2001年以降の全国の外貿コンテナ取扱貨物量について、スーパー中枢港湾とそれ以外とで比較し分析。
- スーパー中枢港湾の貨物量の対前年伸び率は、全体平均を下回ってきたものが、2005年から、全国平均を上回った。
- シェアで見ても、スーパー中枢港湾のシェアが減少してきたものが、2005年から上昇に転じた。

対前年伸び率

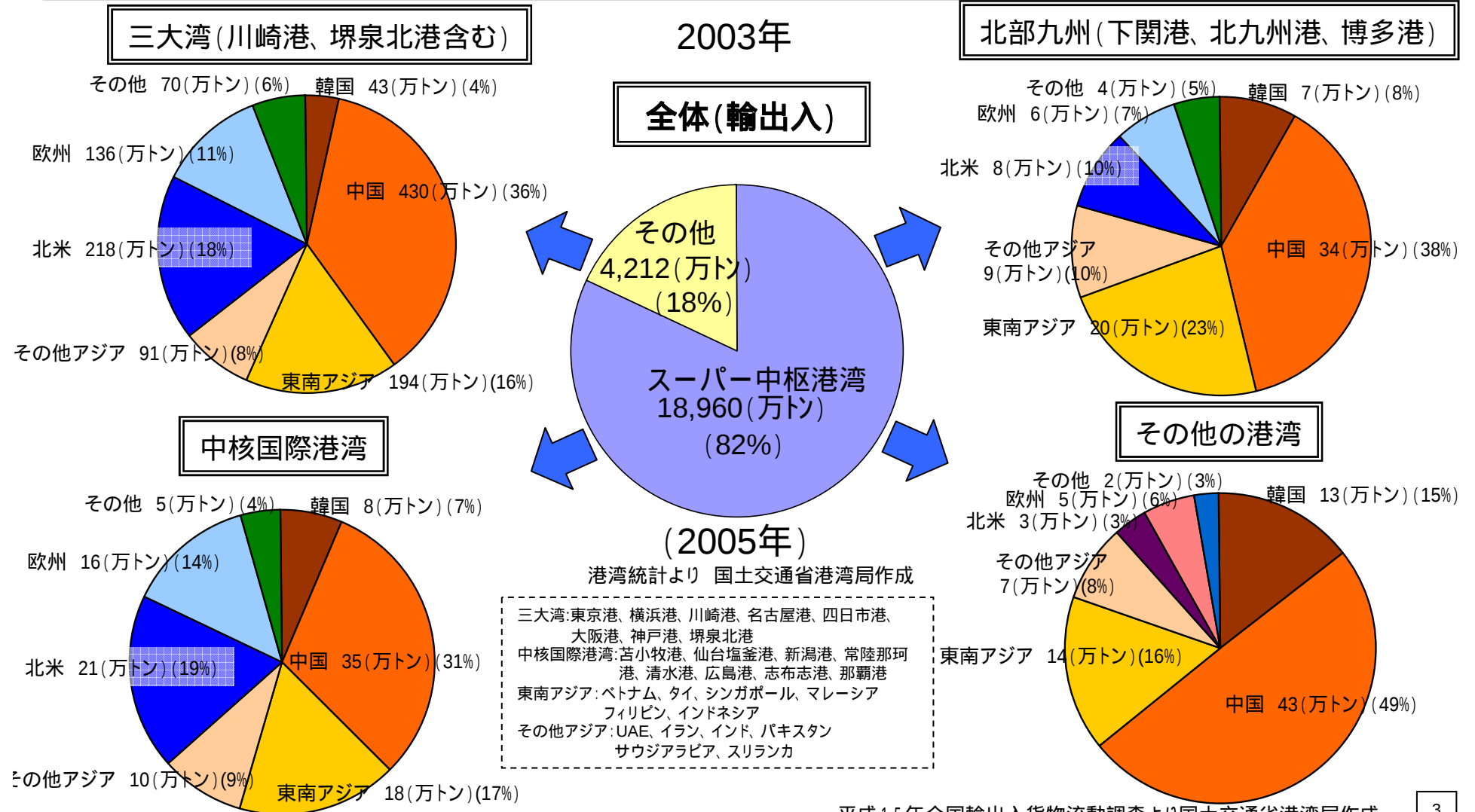
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
スーパー中枢港湾	-2.6%	2.3%	6.7%	8.3%	5.3%	6.2%
スーパー中枢港湾以外	2.8%	6.4%	10.5%	11.2%	5.3%	2.7%
全体平均	-1.6%	3.1%	7.5%	8.9%	5.3%	5.5%

シェア

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
スーパー中枢港湾	80.6%	80.0%	79.4%	79.0%	79.0%	79.6%
スーパー中枢港湾以外	19.4%	20.0%	20.6%	21.0%	21.0%	20.4%

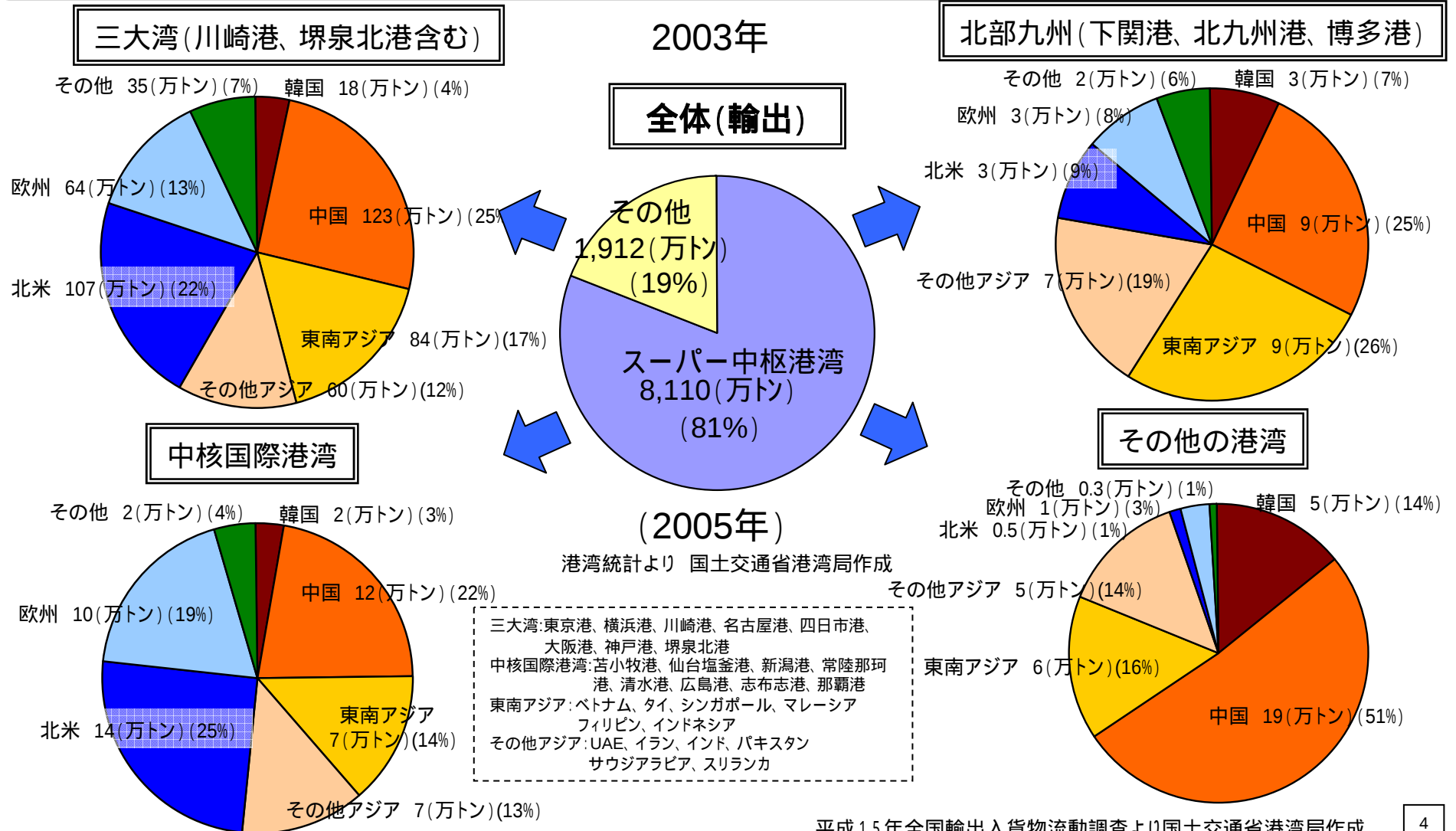
方面別外貿コンテナ取扱貨物量(港規模別分析)

- わが国の外貿コンテナ取扱貨物量のうち、スーパー中枢港湾が占める割合は、約8割。
 - 全体的にアジアとの貿易が大宗を占めるが、特に「その他の港湾」においてはアジア貨物が88%になる。
- 「その他の港湾」: 三大湾、北部九州、中核国際港湾を除く港湾



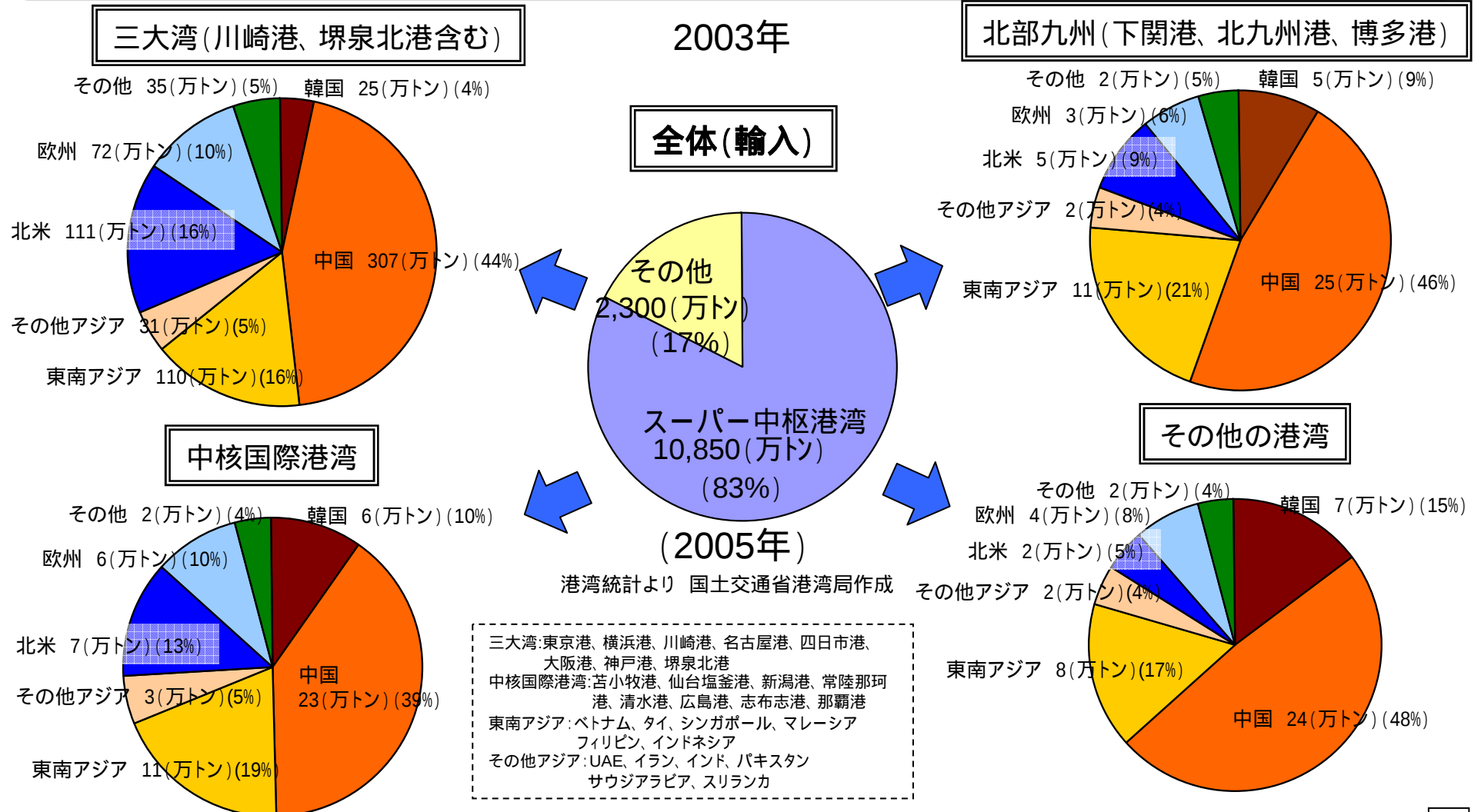
方面別輸出コンテナ取扱貨物量(港規模別分析)

- わが国の外貿コンテナ取扱貨物量のうち、スーパー中枢港湾が占める割合は、約8割。
 - 全体的にアジアとの貿易が大宗を占めるが、特に「その他の港湾」においてはアジア貨物が77%になる。
- 「その他の港湾」: 三大湾、北部九州、中核国際港湾を除く港湾



方面別輸入コンテナ取扱貨物量(港規模別分析)

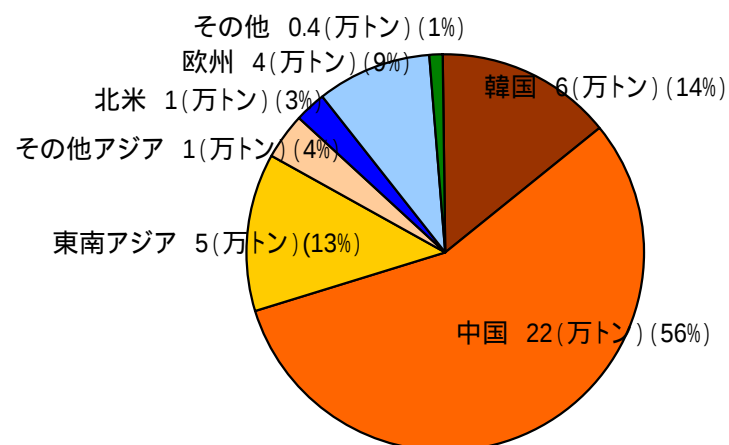
- わが国の外貿コンテナ取扱貨物量のうち、スーパー中枢港湾が占める割合は、約8割。
 - 全体的にアジアとの貿易が大宗を占めるが、特に「その他の港湾」においてはアジア貨物が80%になる。
- 「その他の港湾」: 三大湾、北部九州、中核国際港湾を除く港湾



外貿コンテナ取扱貨物量(地域別分析・三大湾を除く)

- 日本海側、瀬戸内海、北部九州は、地理的優位性を活かし、アジア諸国との外貿コンテナ取扱貨物量が多い。

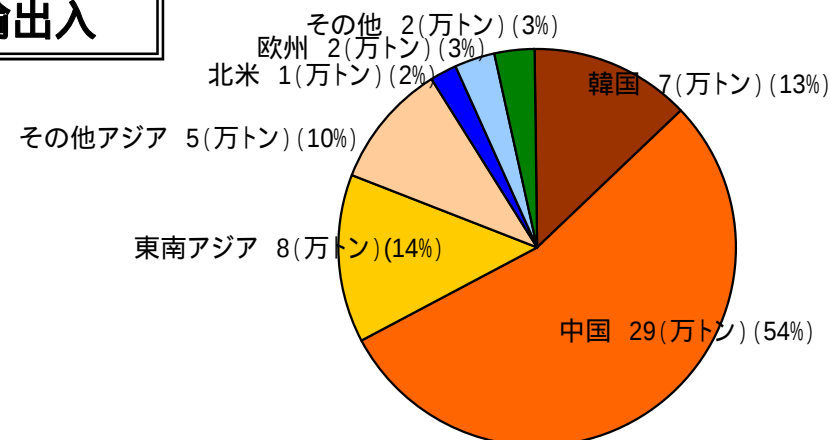
日本海側



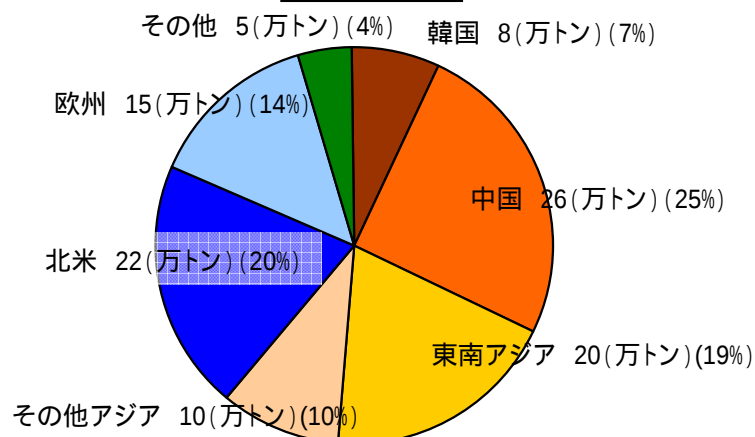
2003年

輸出入

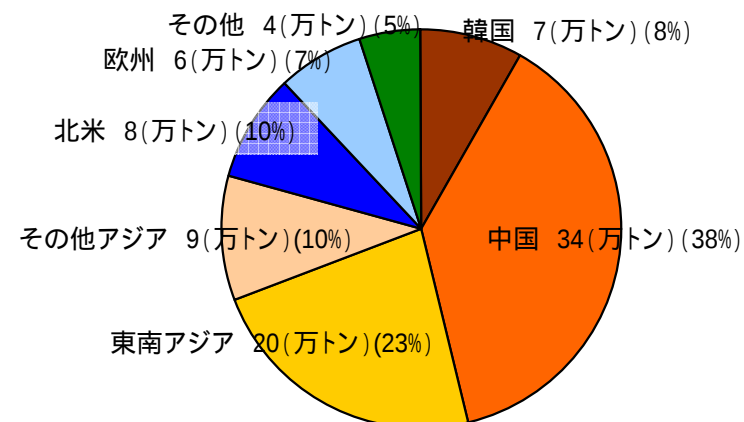
瀬戸内海



太平洋側



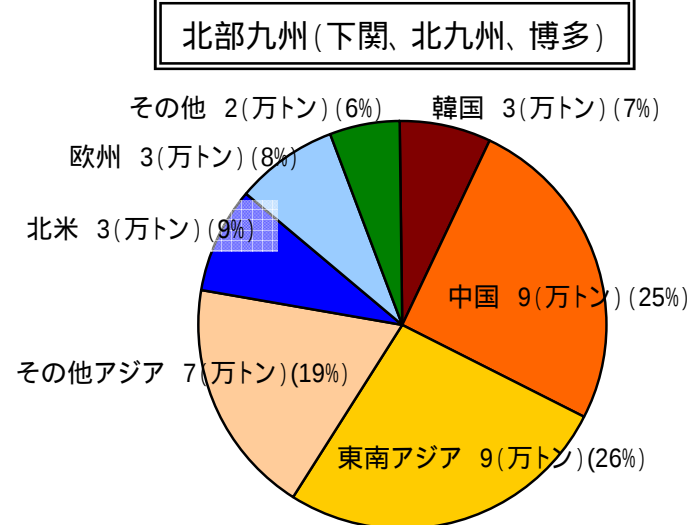
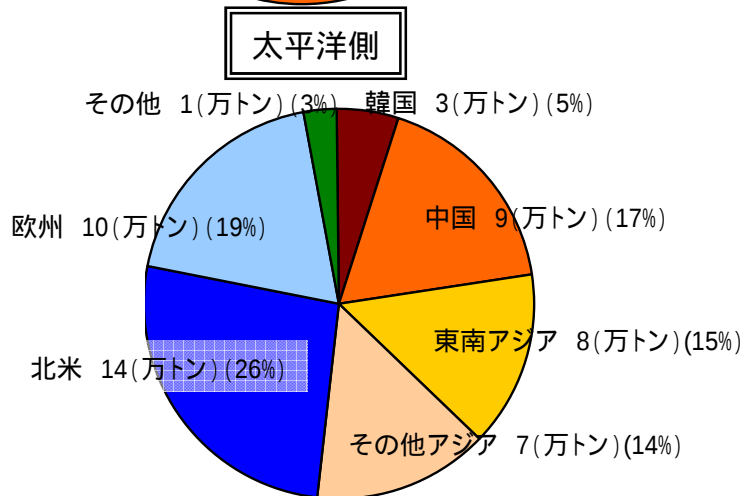
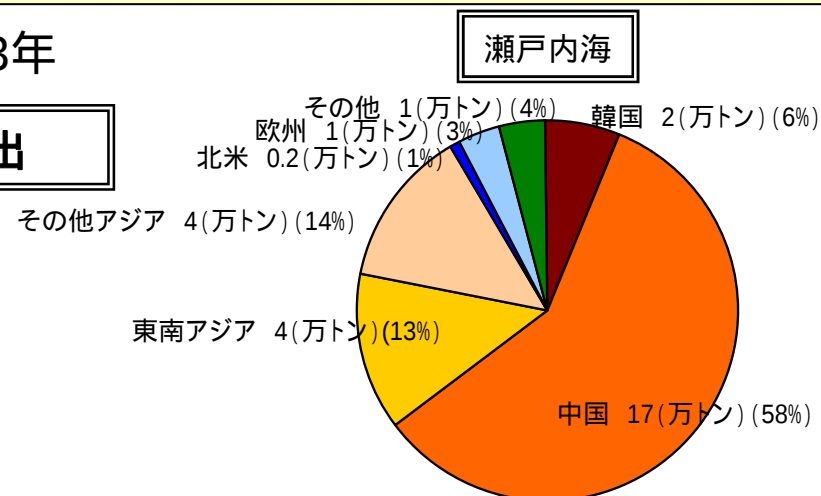
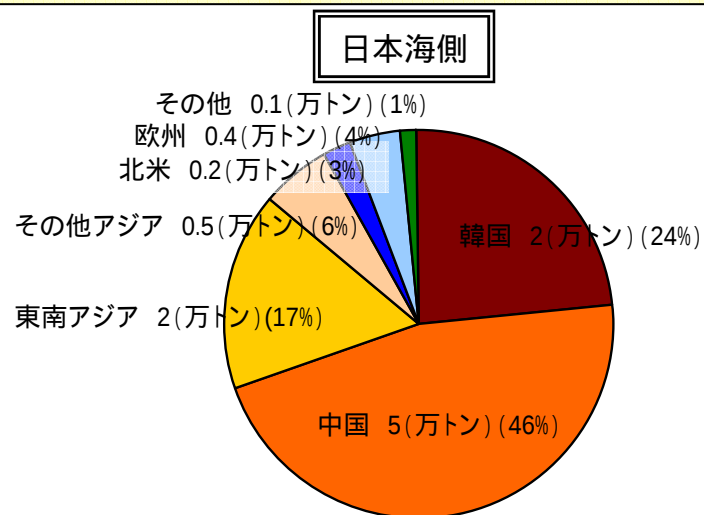
北部九州(下関、北九州、博多)



東南アジア:ベトナム、タイ、シンガポール、マレーシア、フィリピン、インドネシア
 その他アジア:UAE、イラン、インド、パキスタン、サウジアラビア、スリランカ

外貿輸出コンテナ取扱貨物量(地域別分析・三大湾を除く)

- 日本海側、瀬戸内海、北部九州は、地理的優位性を活かし、アジア諸国との外貿コンテナ取扱貨物量が多い。
- それぞれの地域によって同じアジア諸国内での貿易相手国は大きく異なる。



東南アジア:ベトナム、タイ、シンガポール、マレーシア、フィリピン、インドネシア
 その他アジア:UAE、イラン、インド、パキスタン、サウジアラビア、スリランカ

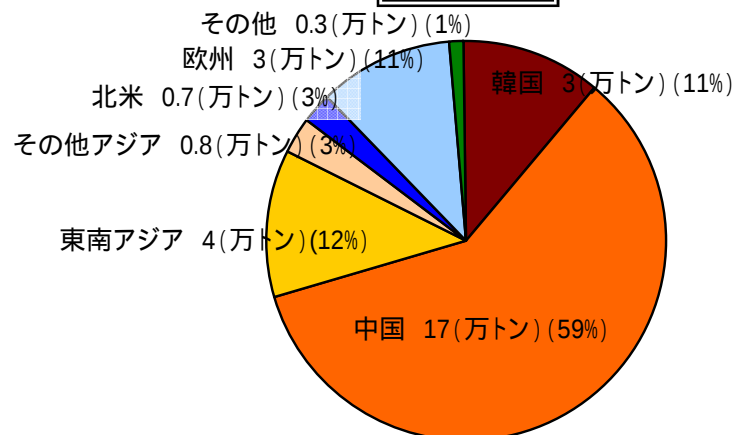
外貿輸入コンテナ取扱貨物量(地域別分析・三大湾を除く)

- 日本海側、瀬戸内海、北部九州は、地理的優位性を活かし、アジア諸国との外貿コンテナ取扱貨物量が多い。
- それぞれの地域によって同じアジア諸国内での貿易相手国は大きく異なる。

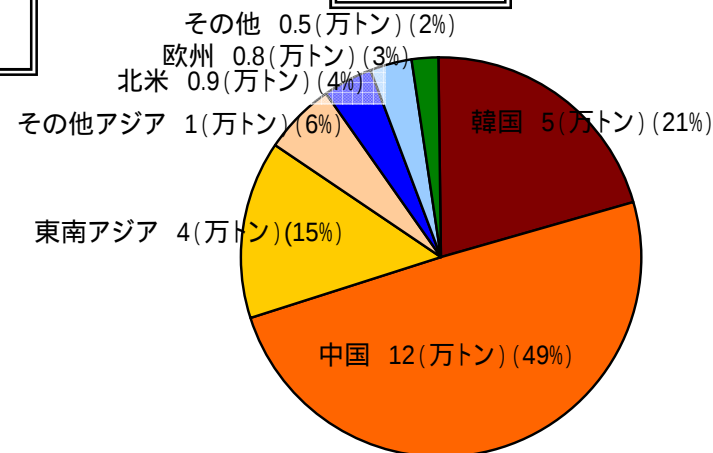
2003年

輸入

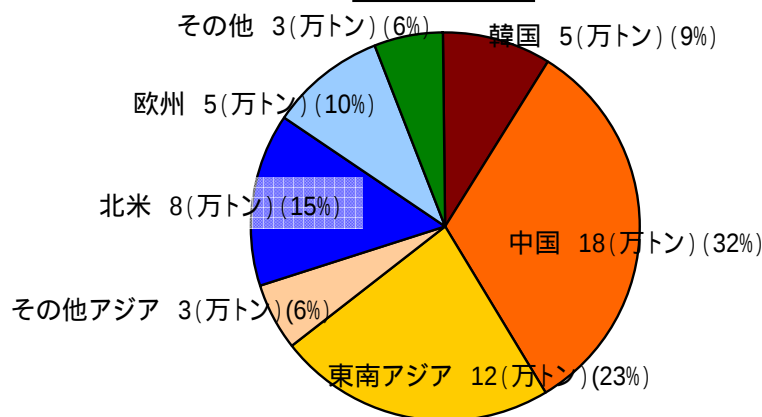
日本海側



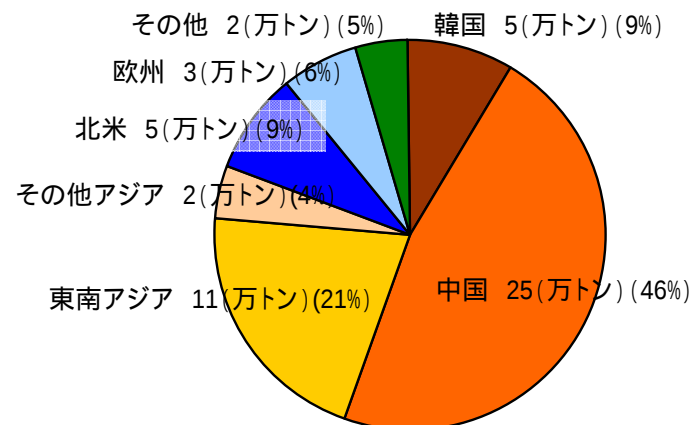
瀬戸内海



太平洋側



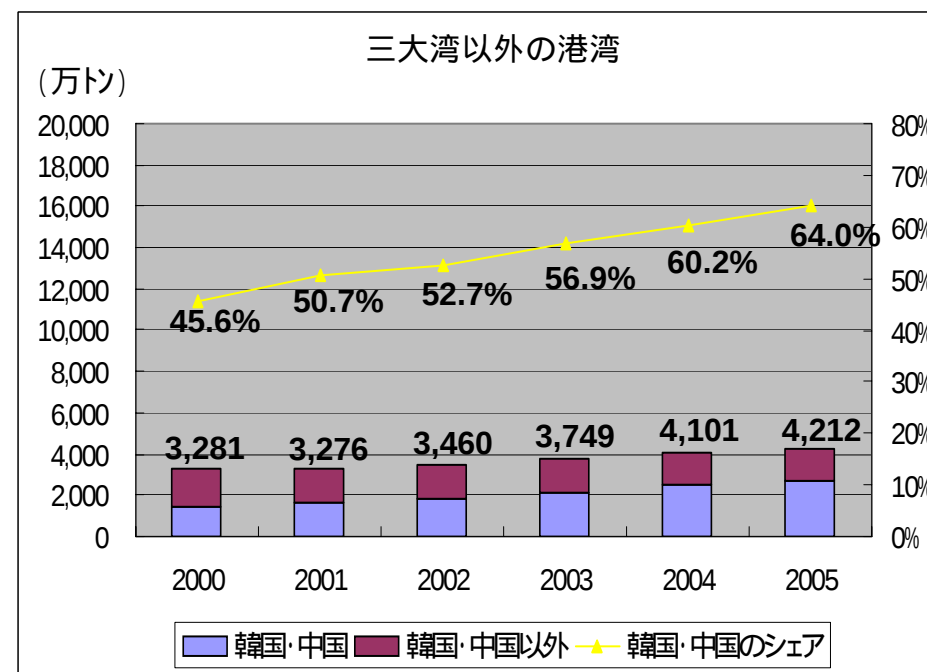
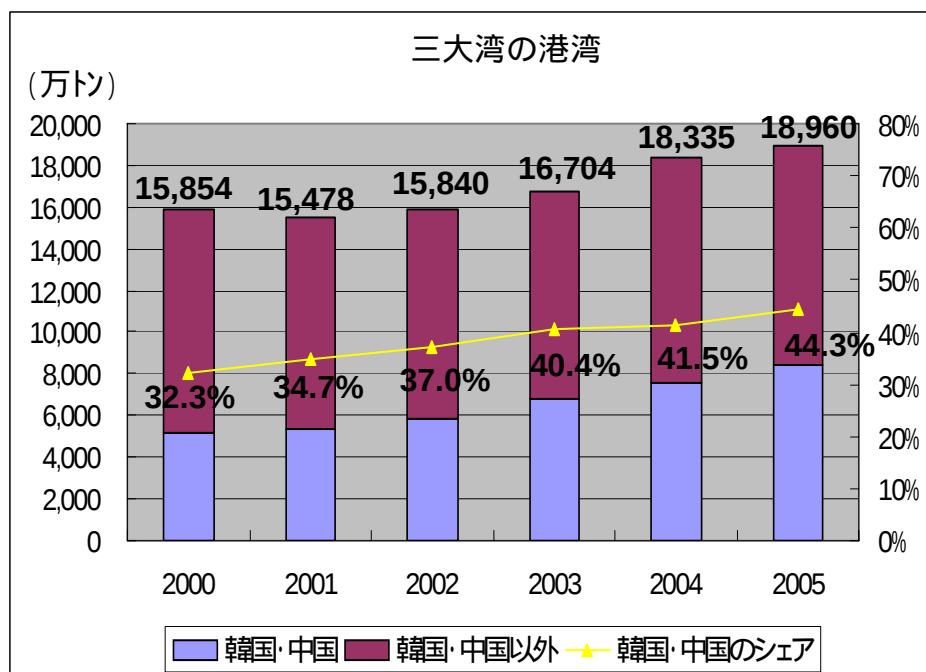
北部九州(下関、北九州、博多)



東南アジア: ベトナム、タイ、シンガポール、マレーシア、フィリピン、インドネシア
 その他アジア: UAE、イラン、インド、パキスタン、サウジアラビア、スリランカ

外貿コンテナ取扱貨物量から見たわが国の貿易相手国(対中国・韓国)

- 全外貿コンテナ貨物量のうち、韓国および中国を相手国とする割合が増大している。
- 韓国、中国を相手国とする貨物の割合は、スーパー中枢港湾においては44%、スーパー中枢港湾以外の港湾においては、64%になる。



港湾統計より国土交通省港湾局作成

各港における背後圏の大きさ

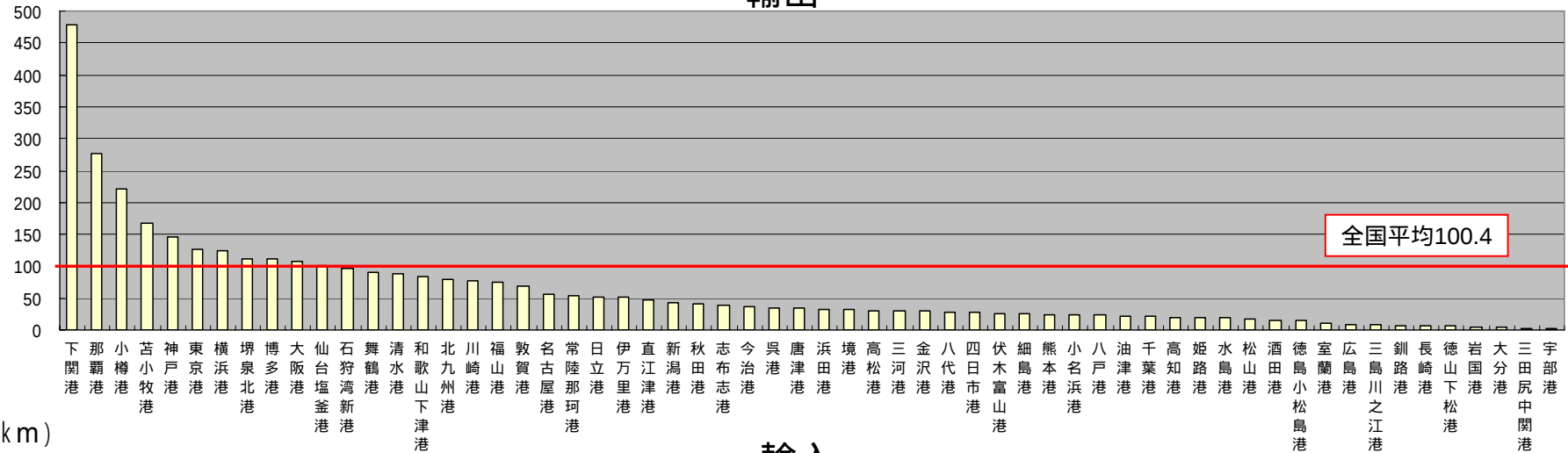
各港の〔個々のコンテナ貨物の重量(t) × 輸送距離(km)〕の合計

各港の〔コンテナ貨物の総重量(t)〕

注) 輸送距離(km)はその貨物の生産地(または消費地)から船積港(または船卸港)までの距離

(km)

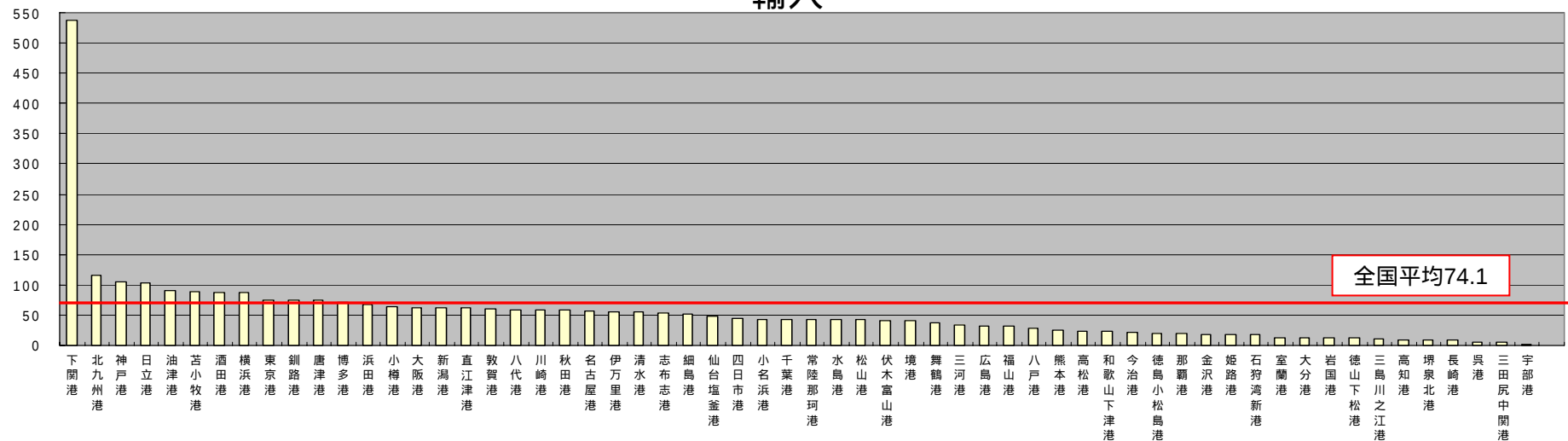
輸出



全国平均100.4

(km)

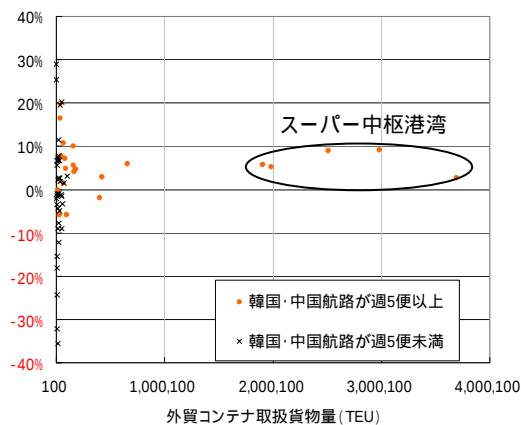
輸入



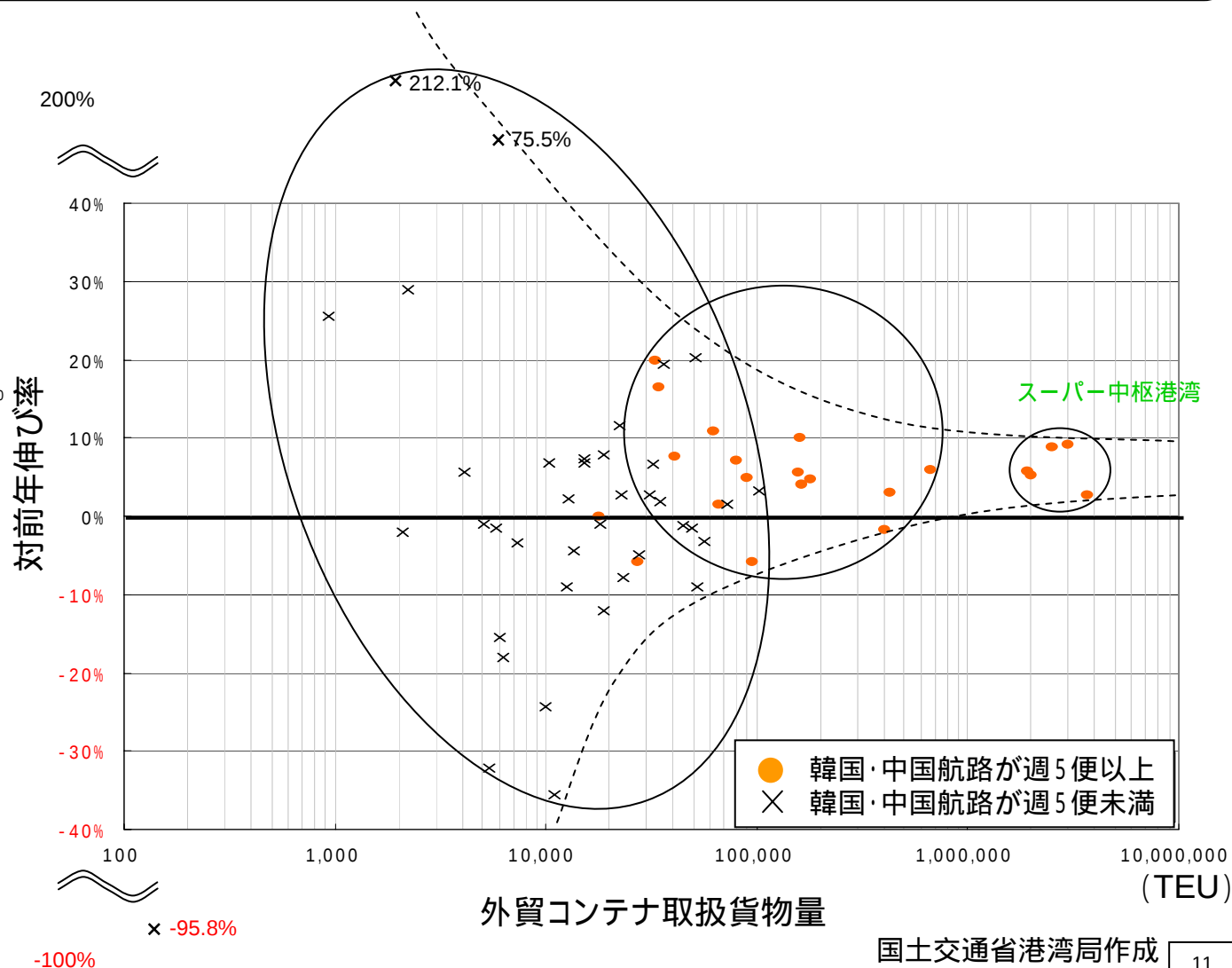
全国平均74.1

外貿コンテナ取扱貨物量(2006年速報値)の対前年伸び率

- 韓国・中国航路が週5便以上ある港(図の●)については、外貿コンテナ取扱貨物量が前年に比べ増え(安定)、週5便未満の港(図の×)については、増えてる港から減っている港までばらつきが大きい。
- 2006年速報値ベースで、前年と比較

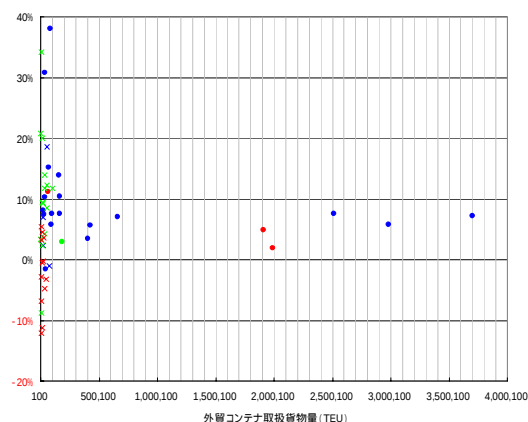


対数表示

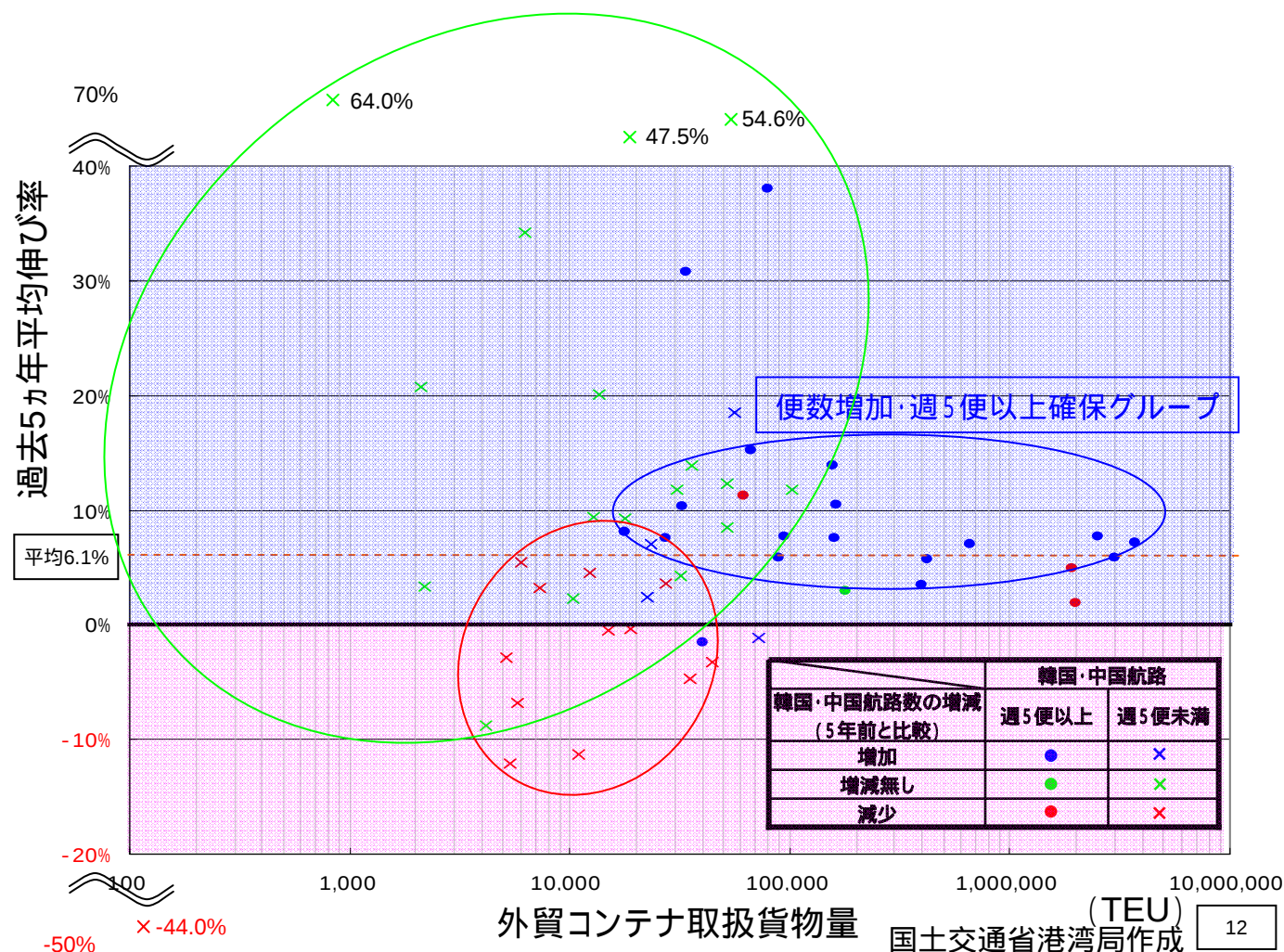


外貿コンテナ取扱貨物量(2006年速報値)の過去5年間平均伸び率

- 外貿コンテナ取扱貨物量の過去5年間の伸び率を見ると、韓国・中国航路の便数が週5便以上あり、かつ便数が5年間で増加している港(図の●)は、全港平均以上の伸びを示しており、韓国・中国航路の便数が週5便未満で、かつ便数が5年間で減少している港(図の×)は、全港平均以下の伸びにとどまっている場合が多い。



対数表示



荷主の多様なニーズに対応した港湾イメージ

現状

将来

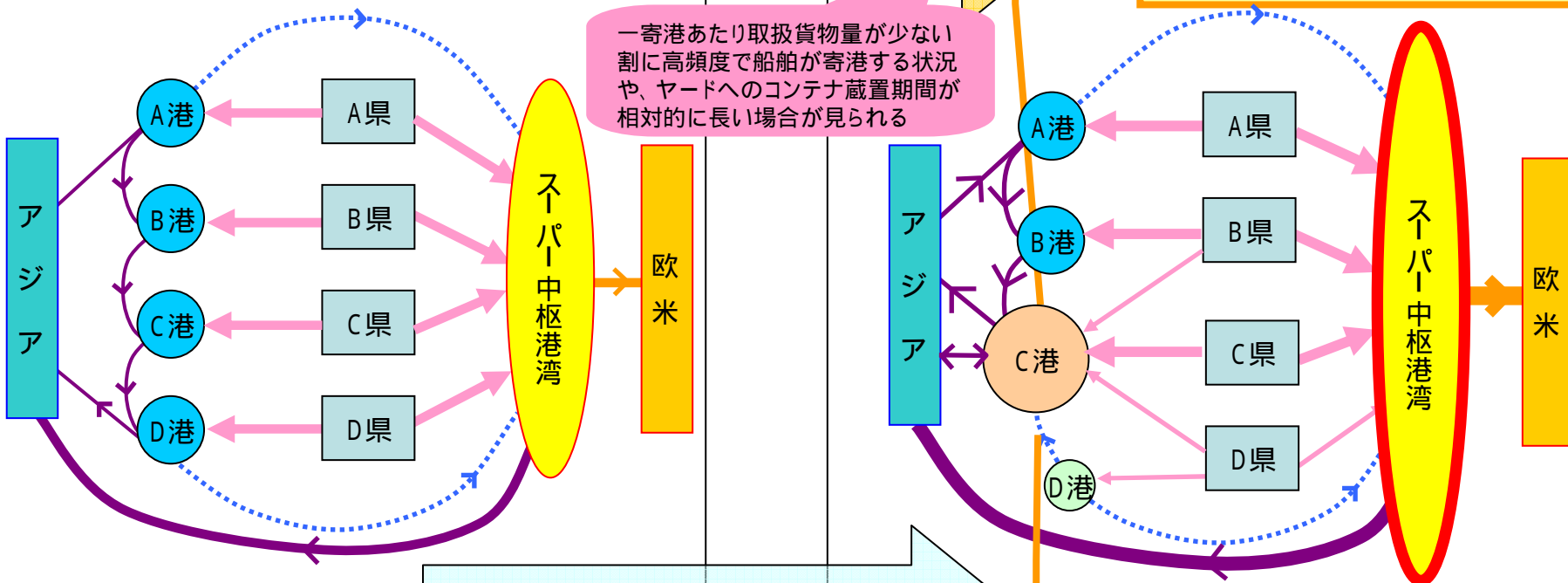
取り扱い貨物量が増加し、
航路数も充実している港
(C港と仮定)がある

・十分なバースウィンドウを有する
ターミナル計画による高頻度船
舶寄港への対応
・低コストで長期間のコンテナ蔵
置への対応

一寄港あたり取扱貨物量が少ない
割に高頻度で船舶が寄港する状況
や、ヤードへのコンテナ蔵置期間が
相対的に長い場合が見られる

一方、いくつかの港(D港と仮
定)では、取扱貨物量が減少し、
航路存続の危機または撤退

周辺港湾との内航航路
ネットワーク構築等による
連携強化



→ アジア航路
 → 欧米航路
 ⋯→ 内航フィーダー航路
 → 陸上輸送