

平成19年7月5日
交通政策審議会
第26回港湾分科会

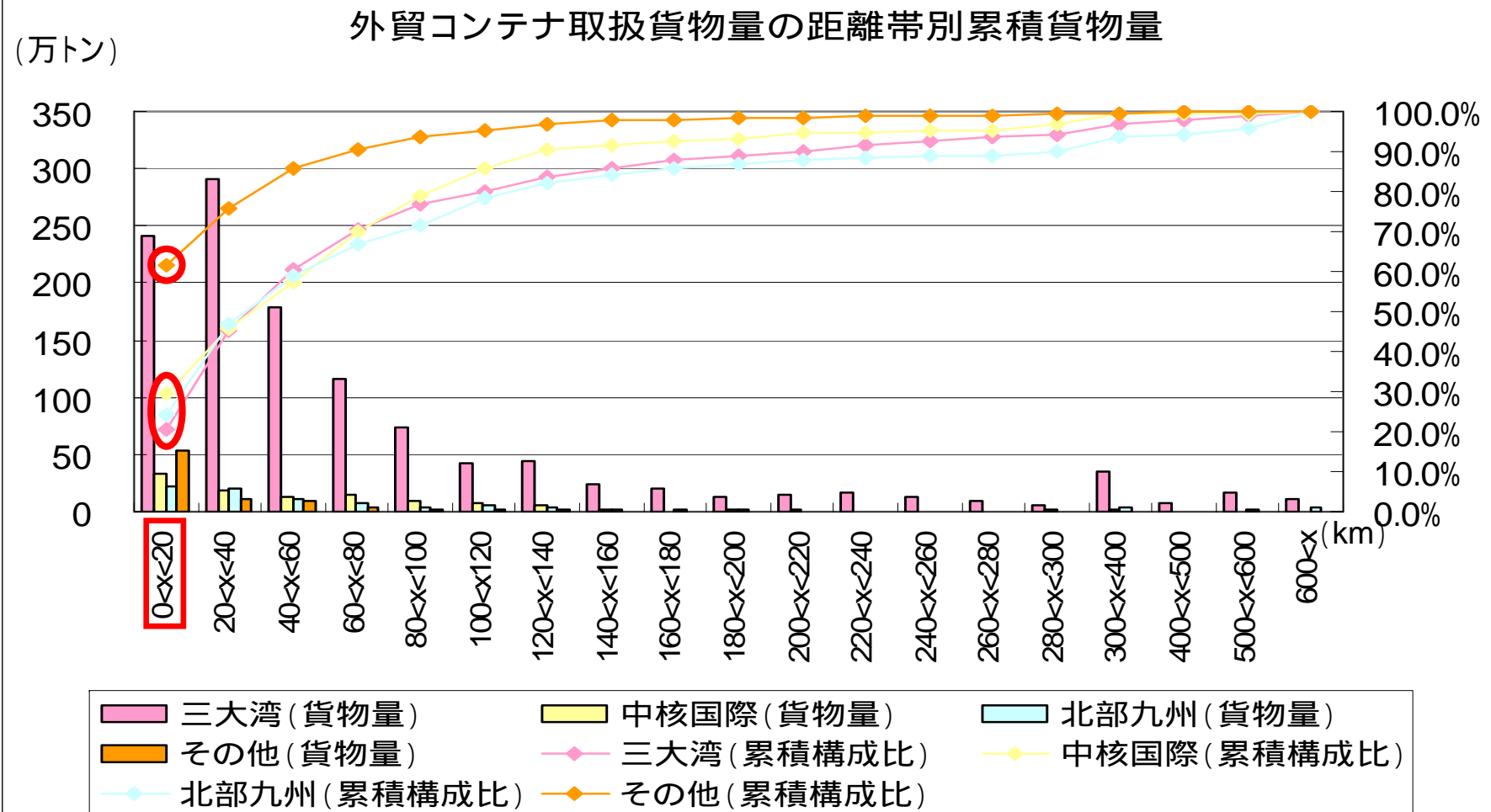
資料 1 - 2

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

港湾の規模と物流圏の大きさ

港湾の取扱貨物の国内発着地までの距離を、港湾の規模毎に整理すると、三大湾と北部九州の港湾および中核国際港湾では、背後20km圏内の貨物量シェアは20%～30%に過ぎないが、その他の港湾では約60%にも達する。三大湾と北部九州の港湾および中核国際港湾は、その他の港湾に比べ、物流圏の広がり大きい。



1着岸あたりの外貿コンテナ取扱貨物量

一般的に、北米・欧州航路が就航している港では、就航していない港に比べ、1着岸あたりの外貿コンテナ取扱貨物量が多い傾向にある。

一方で、年間の外貿コンテナ取扱貨物量が少ない割に、1着岸あたりの外貿コンテナ取扱貨物量が多い港が見られる。

北米・欧州航路の平均船型 (TEU) : 約5,000TEU

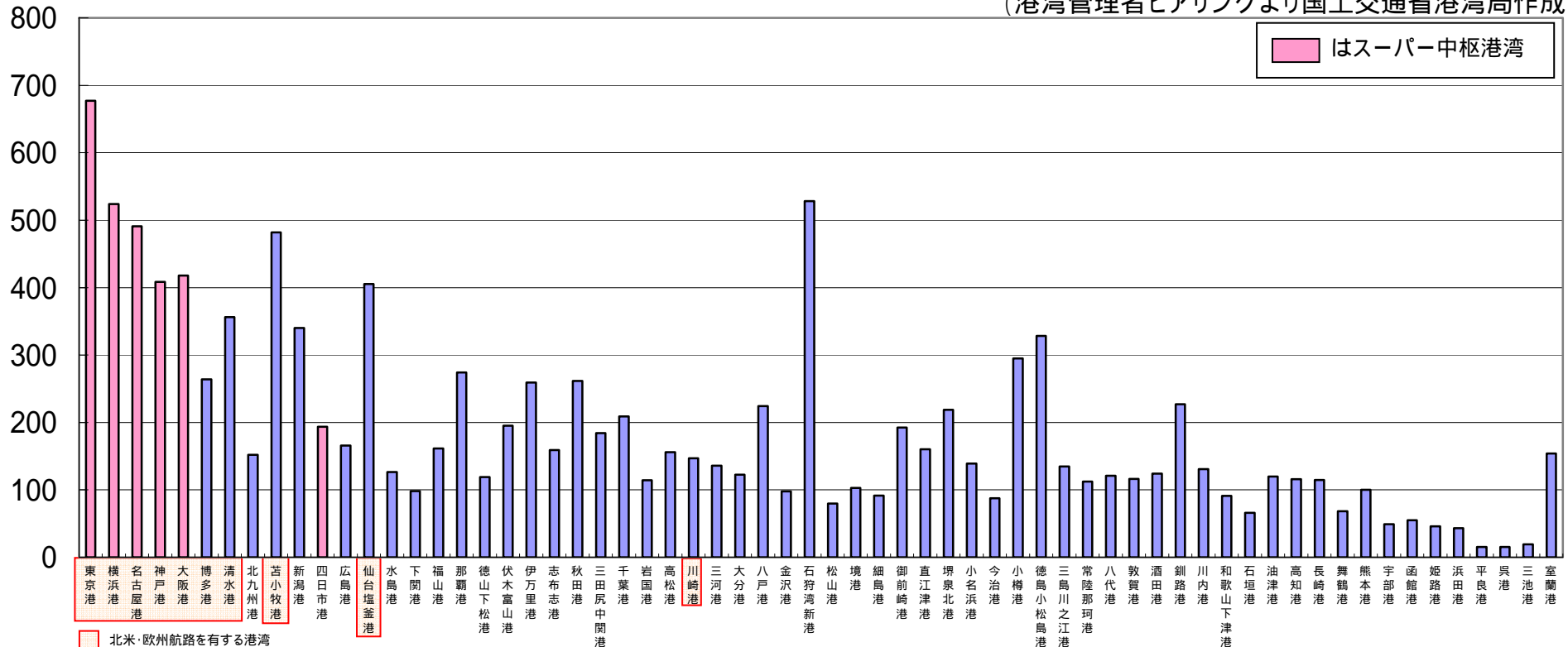
アジア・近海航路の平均船型 (TEU) : 約800TEU

(出典: 国際輸送ハンドブック2006)

(TEU)

1着岸あたりの外貿コンテナ取扱貨物量

(港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成)



横軸の左へ行くほど年間取扱量の多い港湾

1バースあたりの年間着岸回数

1バースあたりの年間着岸回数は、全国平均で143回。

スーパー中枢港湾以外にも、かなりの多頻度で船舶が着岸している港が存在。

日本海沿岸定期航路では、着岸数が多い中、冬期の天候不良の際に、定時性が確保できず、滞船を生じることがある。(港湾管理者ヒアリングより)

三大湾以外の港湾においても高頻度で着岸する船舶に対応した港湾サービスの提供が必要

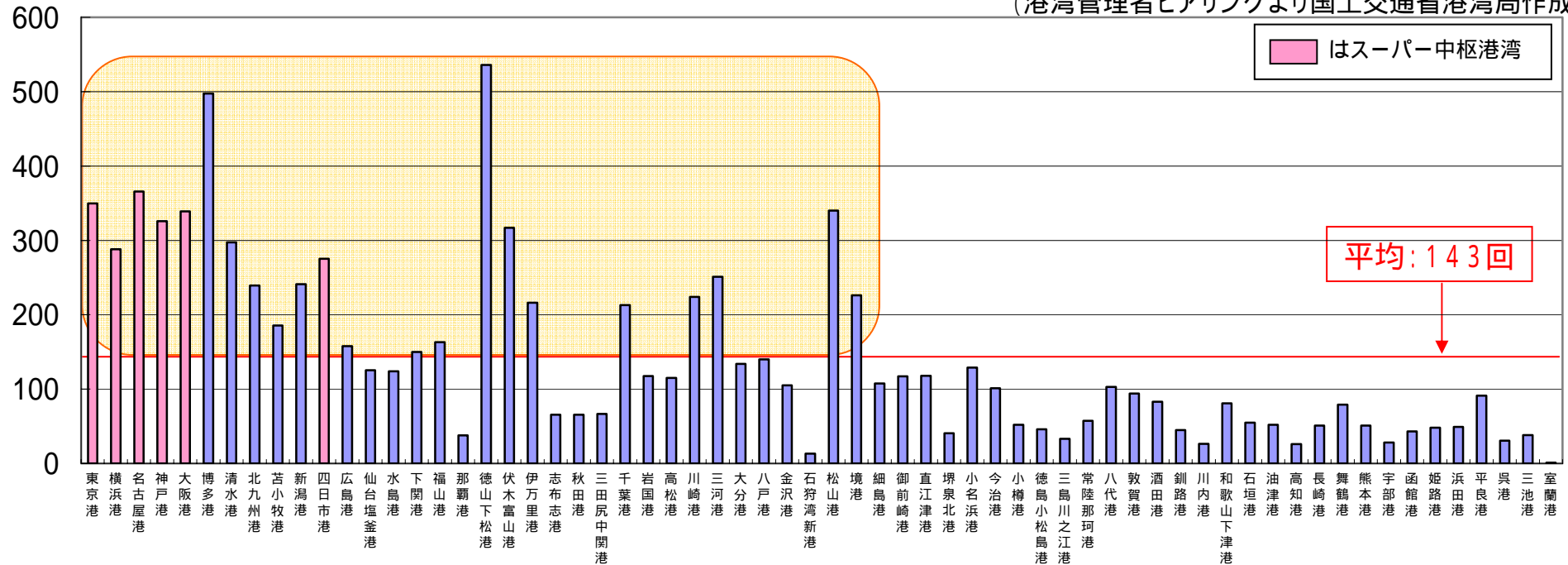
【施策例】

- ・十分なバースウィンドウの確保
 - ・荷役機械の高度化
- 等

(回/年)

1バースあたりの年間着岸回数

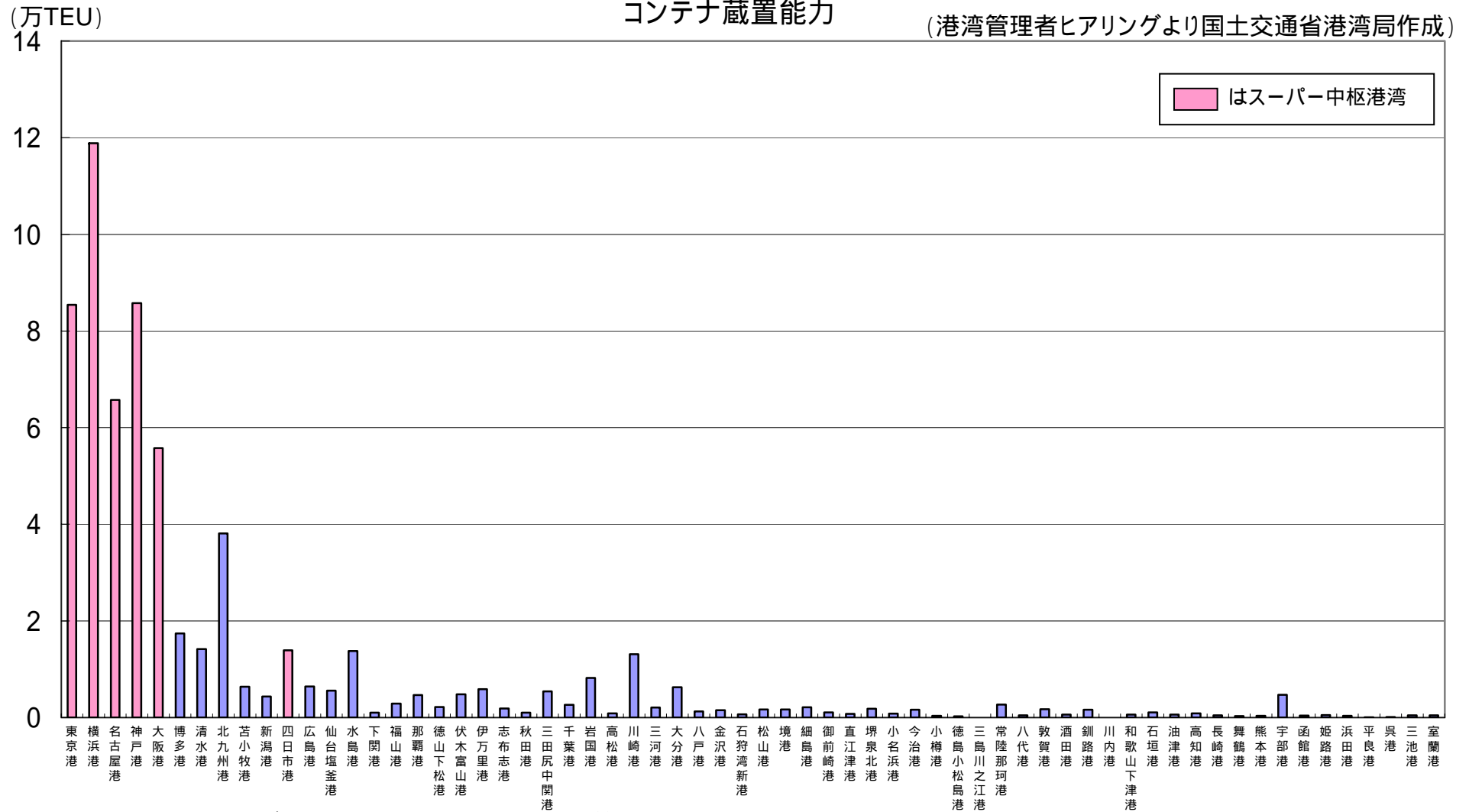
(港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成)



横軸の左へ行くほど年間取扱量の多い港湾

コンテナ蔵置能力

コンテナの蔵置能力は、スーパー中枢港湾において高くなっている。



コンテナ蔵置能力: グランドスロット数 × 段数で計算

横軸の左へ行くほど年間取扱量の多い港湾

コンテナの平均蔵置期間

三大湾以外の港湾では、平均蔵置期間が長い傾向にある。

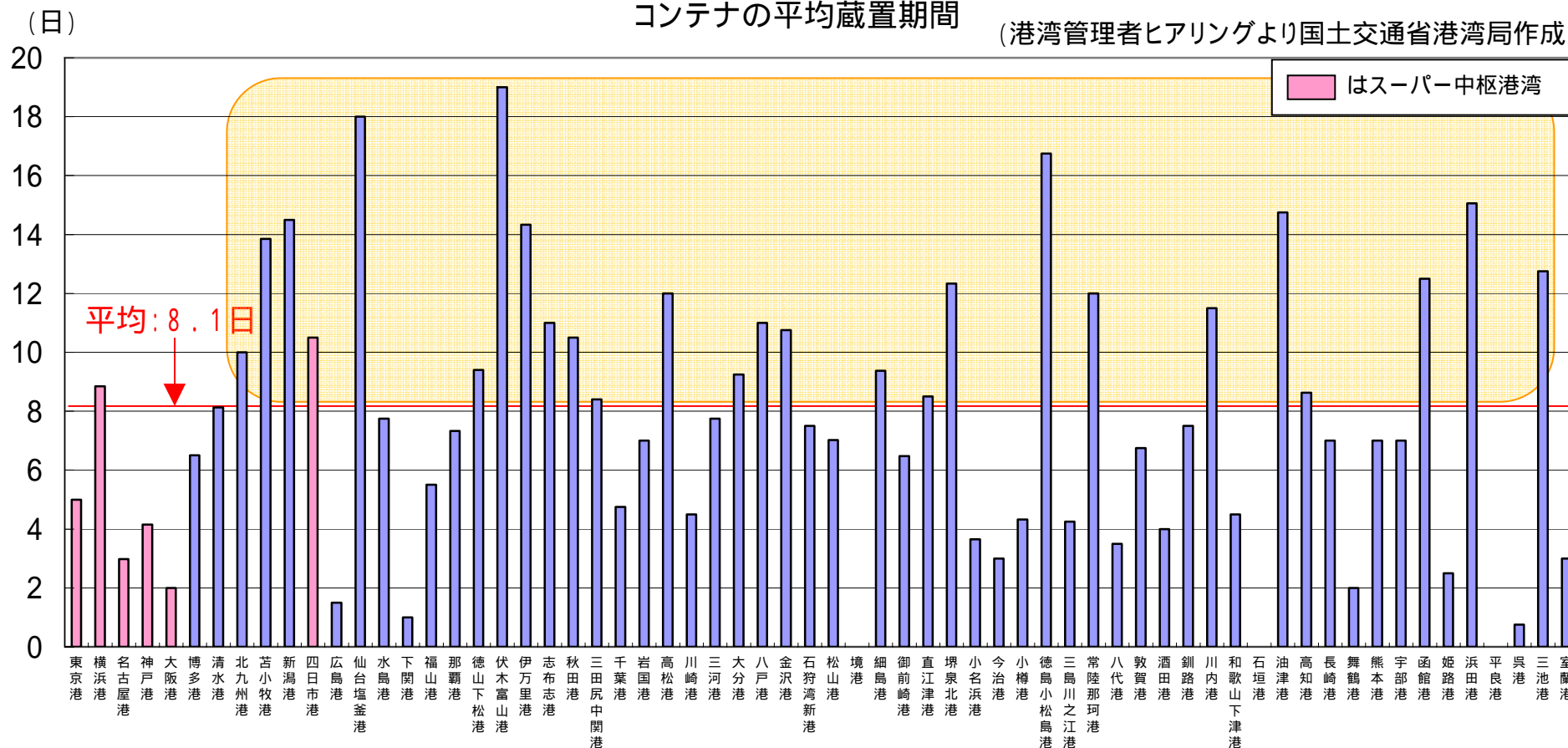
三大湾以外の港湾では、三大湾の港湾に比べ、急がない貨物の利用が多いと推定される。

【施策例】

・コンテナ蔵置能力の向上 等

コンテナの平均蔵置期間

(港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成)



横軸の左へ行くほど年間取扱量の多い港湾