

2012年11月26日

国際コンテナ戦略港湾の課題 ～外航船社の視点から～

1. 選択と集中の徹底

データ#1：世界のコンテナ取扱数量（アジア、日本、中国の比重：2010年）

データ#2：港別コンテナ取扱量 - 2002年/2010年

データ#3：基幹航路の日本寄港ループ数推移（アジア/欧州航路）

- (1) 世界/アジアでの日本発着貨物の相対的比重は過去低下傾向にある
- (2) 基幹航路の主流船型は一段と大型化する（アジア/欧州は8000TEU型以上に）
- (3) 各船社・アライアンスの配船合理化、ループ統合が進む
- (4) 日本以外を発着する貨物の日本でのトランシップは、コスト面と地理的位置の面でその増加は難しかった

⇒ 基幹航路の日本寄港数の増加はこのままでは難しく、その維持、誘致を図るため、複数連続バースの一体運営によって柔軟なバースウィンドウを提供できるターミナル地区を絞り込む

- \* 主力ターミナル(既存/新規)の荷役機器、設備の整備更新を適時に行う
- \* ヤード、後背地にも十分な面積を確保し、バース統合・一体運用の効果を高める
- \* 災害に強いターミナルの構築（既存ターミナルの液状化対策を含む）
- \* 貨物の集中を図るための諸施策を講じる ⇒ 3

2. 利便性の向上と利用者の負担コスト低減

データ#4：基幹航路（北米向け輸出）の邦船社シェア推移

課題：

- \* 近隣諸国と比べて競争力のあるレベルへのターミナル利用料金の大幅な軽減、コンテナ取扱量実績に応じた利用料金の減免制度拡充
- \* 寄港サービス、投入船の変更等への柔軟な対応
- \* ターミナル周辺道路の混雑解消

3. 戦略港湾(+伊勢湾)への貨物集中

データ#5：国内における5大港のコンテナ取扱シェア推移

5大港の伸びを地方港が上回る = 海外フィーダーやアジア域内の直航サービスを助長  
⇒ 地方港のコンテナ埠頭整備やその利用促進対策の費用対効果を検証し、各地の産業振興、最適の物流サービス追求の観点から、地方港と戦略港湾との棲み分けを明確化する

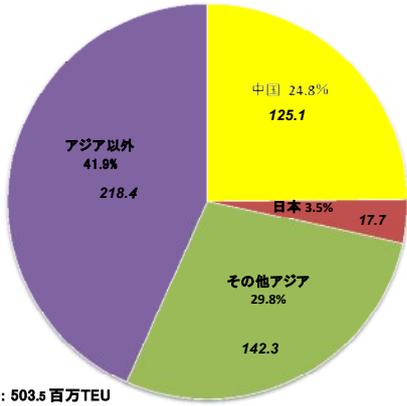
⇒ 戦略港湾と国内各地間の物流サービス支援、空コンテナの回送費を含めた国内輸送コストの低減によって、貨物の集中を促進する

- \* インランドコンテナデポの設置運営、コンテナのラウンドユース支援
- \* 内航フィーダー船の燃料油免税化、外貿埠頭利用に対する補助
- \* 内陸部と戦略港湾間のコンテナトレーラー高速道路利用に対する支援

まとめ： 港湾利用者（荷主、船社）の要請に対応した施設整備と利便性向上  
⇒ 継続的な利用促進対策の実施 ⇒ 日本経済の国際競争力強化

以上

データ#1 世界の地域別コンテナ取扱数量 2010年



世界全体: 503.5百万TEU

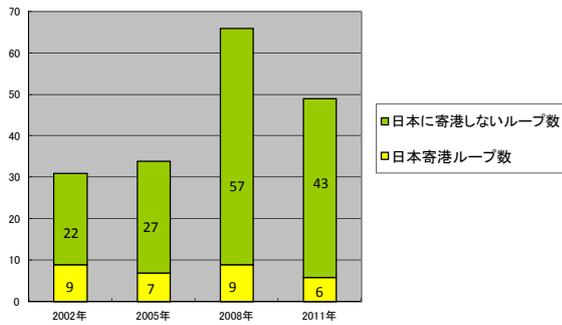
出所: Containerization International を基に㈱商船三井 営業調査室作成

データ#2 港別コンテナ取扱量ランキング

2002年			2010年			対2002 増加量
順位	港	取扱量	順位	港	取扱量	
1	香港	19.1	1	上海	29.1	20.5
2	シンガポール	16.9	2	シンガポール	28.4	11.5
3	釜山	9.5	3	香港	23.7	4.6
4	上海	8.6	4	深圳	22.5	14.9
5	高雄	8.5	5	釜山	14.2	4.7
6	深圳	7.6	6	寧波	13.1	11.2
7	ロッテルダム	6.5	7	広州	12.6	10.4
8	ロサンゼルス	6.1	8	青島	12.0	8.6
9	ハンブルグ	5.4	9	ドバイ	11.6	7.4
10	アントワープ	4.8	10	ロッテルダム	11.1	4.6
20	東京	2.7	27	東京	4.3	1.6
25	横浜	2.4	37	横浜	3.3	0.9
28	神戸	2.0	47	神戸	2.6	0.6
30	名古屋	1.9	48	名古屋	2.5	0.6
41	大阪	1.5	65	大阪	1.9	0.4

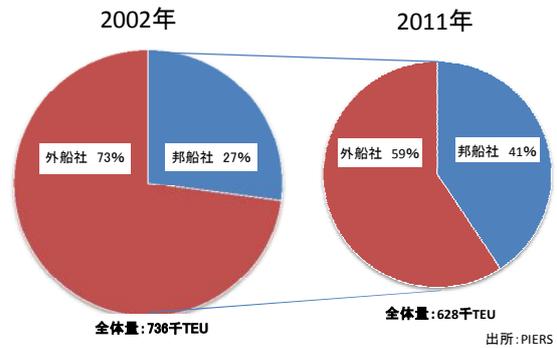
出所: Containerisation International 単位:百万 TEU

データ#3 基幹航路の日本寄港ループ数推移(アジア/欧州航路)



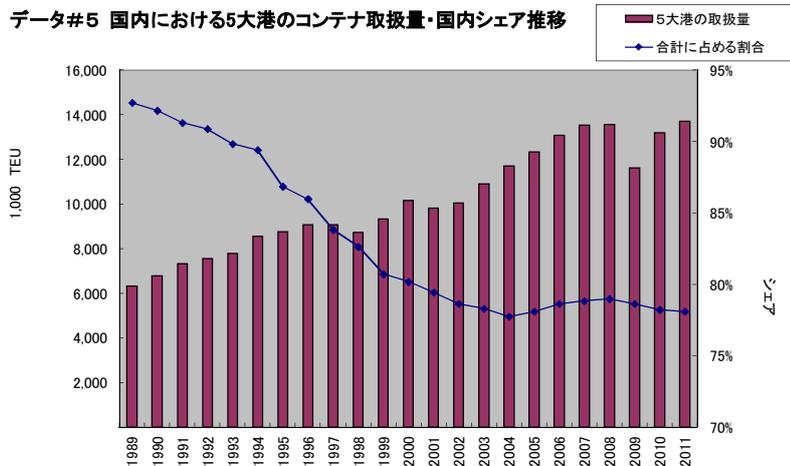
出所: Containerization International を基に㈱商船三井 営業調査室作成

データ#4 基幹航路の邦船社シェア推移 (日本発北米向け輸出)



出所: PIERS

データ#5 国内における5大港のコンテナ取扱量・国内シェア推移



出所: 港湾近代化促進協議会を基に㈱商船三井 営業調査室作成