

「港湾取扱貨物の見通し」について

平成23年5月23日
国土交通省港湾局

社会経済フレーム等の設定

項目	設定
経済成長率 (GDP)	<p>【日本】 基本ケース: IMF長期見通し ハイケース: 新成長戦略の設定(2020年迄:年率2%、2021年以降:年率1.4%) ローケース: 国土交通省将来需要推計検討会議の設定 ハイケース、ローケースの経済成長率は内貿複合一貫輸送の見通しにも適用</p> <p>【海外】 IMFの長期見通しをもとに設定(2010年～2015年はIMF予測値。2016年以降は2000年以降の平均成長率、2015年予測値のうち低い成長率。但し、中国については、中国の政府目標も勘案し、2016年以降は7%に設定。)</p>
為替レート	<p>基本ケース: 90円/US\$ 感度分析: 基本ケースから ±15円/US\$</p>
経済連携	<p>基本ケース: 「発効済」「調印済」「大筋合意」の12ヶ国(シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー) + ASEANの関税率を2020年、2025年とも「0」 ハイケース: 「交渉中」「交渉開始合意」「構想・検討段階」の主要国・地域(中国、米国、豪州、NZ + EU)の関税率を2025年より「0」(センシティブ分野の輸入を制限して試算した内閣府の数値を利用)</p>
産業構造 変化	<p>基本ケース: 国際分業の進展による調達先、輸出入額の近年の変化を将来に展開</p>

幅予測（ハイケース・ローケース）の推計値結果

要因別感度分析結果をもとに、我が国GDP、為替、経済連携、産業構造などを变化させた時の将来のケースを下表のとおり設定。

ケース	我が国のGDP	為替レート	経済連携	産業構造変化
ハイケース1	新成長戦略	105円/ドル	「交渉中」「交渉開始合意」「構想・検討段階」の主要国・地域（中国、米国、豪州、NZ、EU）の関税率を2025年より原則「0」（※センシティブ分野の輸入は制限）	基本ケースと同じ
ハイケース2		90円/ドル		
ハイケース3		75円/ドル		
基本ケース	IMF設定	90円/ドル	「発効済」「調印済」「大筋合意」の12ヶ国（シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー）＋ASEANの関税率を2020年、2025年とも原則「0」	国際分業の進展による調達先、輸出入額の近年の変化を将来に展開
ローケース1	国交省設定（将来需要推計手法検討会議）	105円/ドル	基本ケースと同じ	基本ケースと同じ
ローケース2		90円/ドル		
ローケース3		75円/ドル		

推計結果

		ハイケース1	ハイケース2	ハイケース3	基本ケース	ローケース1	ローケース2	ローケース3
コンテナ個数（実入り+空） （万TEU）※日本発着のみ	2020年	1,967	2,201	2,437	2,104	1,781	1,987	2,194
	2025年	2,122	2,434	2,692	2,287	2,173	2,131	2,350

注）海外トランシップ貨物は含んでいない。

港湾取扱貨物量の見通し

港湾取扱貨物量の見通し

	現 状 (2008年)	見通し	
		2020年	2025年
国際海上 コンテナ	2億5340万フレートトン	3億1000万～ 3億3000万フレートトン	3億3000万～ 3億7000万フレートトン
	1713万TEU	2100～2600万TEU	2200～2900万TEU
内貿複合 一貫輸送	8億506万フレートトン	9億～9億3000万フレートトン	9億1000万～9億5000万 フレートトン

注1) 現状は港湾統計(年報)にもとづく実績値。

注2) コンテナ個数は「実入り+空コンテナ」で算出。

注3) 輸出入港湾貨物は、コンテナ貨物も含む。

注4) 内貿複合一貫輸送は「将来交通需要推計検討会議」にて決定した推計手法等にて予測。

港湾選択モデルにおける条件設定

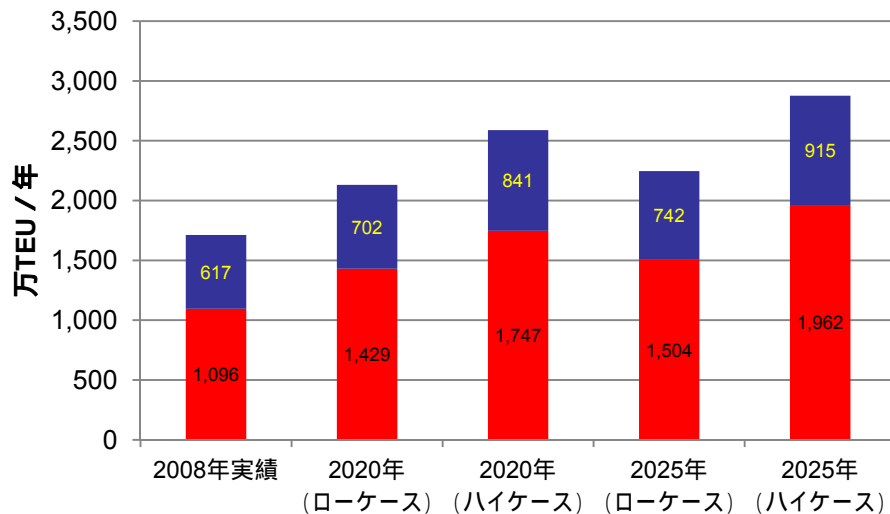
基幹航路 2020年・25年	国際戦略港湾 (京浜港・阪神港)	伊勢湾	国内 その他	海外5港 (釜山・高雄・上海・ 香港・シンガポール)
港湾諸費用 (本船積)	釜山新港と同等レベル	釜山新港と現状の 平均値程度	現状程度	(海外5港の)現状通り
内航フィーダー 費用	釜山港フィーダー とのコスト差ほぼ解消	釜山港フィーダーとの コスト差半分程度解消	現状程度	—
平均船型(本船)	7,000～8,000TEU クラス(大型化)	5,000～7,000TEU クラス(大型化)	4,000～6,000TEU クラス(現状)	7,000～8,000TEUクラ ス(大型化)

アジア航路 2020年・25年	国際戦略港湾 (京浜港・阪神港)	伊勢湾	国内 その他	海外5港 (釜山・高雄・上海・ 香港・シンガポール)
港湾諸費用 (本船積)	釜山新港と同等レベル	釜山新港と現状の 平均値程度	現状程度	(海外5港の)現状通り
内航フィーダー 費用	釜山港フィーダーとの コスト差ほぼ解消	釜山港フィーダーとの コスト差半分程度解消	現状程度	—
平均船型(本船)	現状程度	現状程度	現状程度	現状程度

国際海上コンテナ貨物量の見通し（港湾別）

		現状(2008年)	見通し	
			2020年	2025年
国際戦略港湾	京浜港	696万TEU	800～1000万TEU	850～1150万TEU
	阪神港	400万TEU	600～750万TEU	650～850万TEU
その他港湾		617万TEU	700～850万TEU	700～900万TEU
総合計		1,713万TEU	2,100～2,600万TEU	2,200～2,900万TEU

2020,2025年のコンテナ貨物取扱量



2020,2025年のコンテナ貨物取扱量のシェア

