



# 国際コンテナ貨物・港湾の動向と 名古屋港の競争力と課題について

2018年2月5日



公益財団法人

中部圏社会経済研究所

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

経済分析・応用チーム 研究員

星野 真

# 1.日本をとりまく国際コンテナ貨物の動向とその重要性

## (1)コンテナが物流を効率化、アジア国際分業を支える

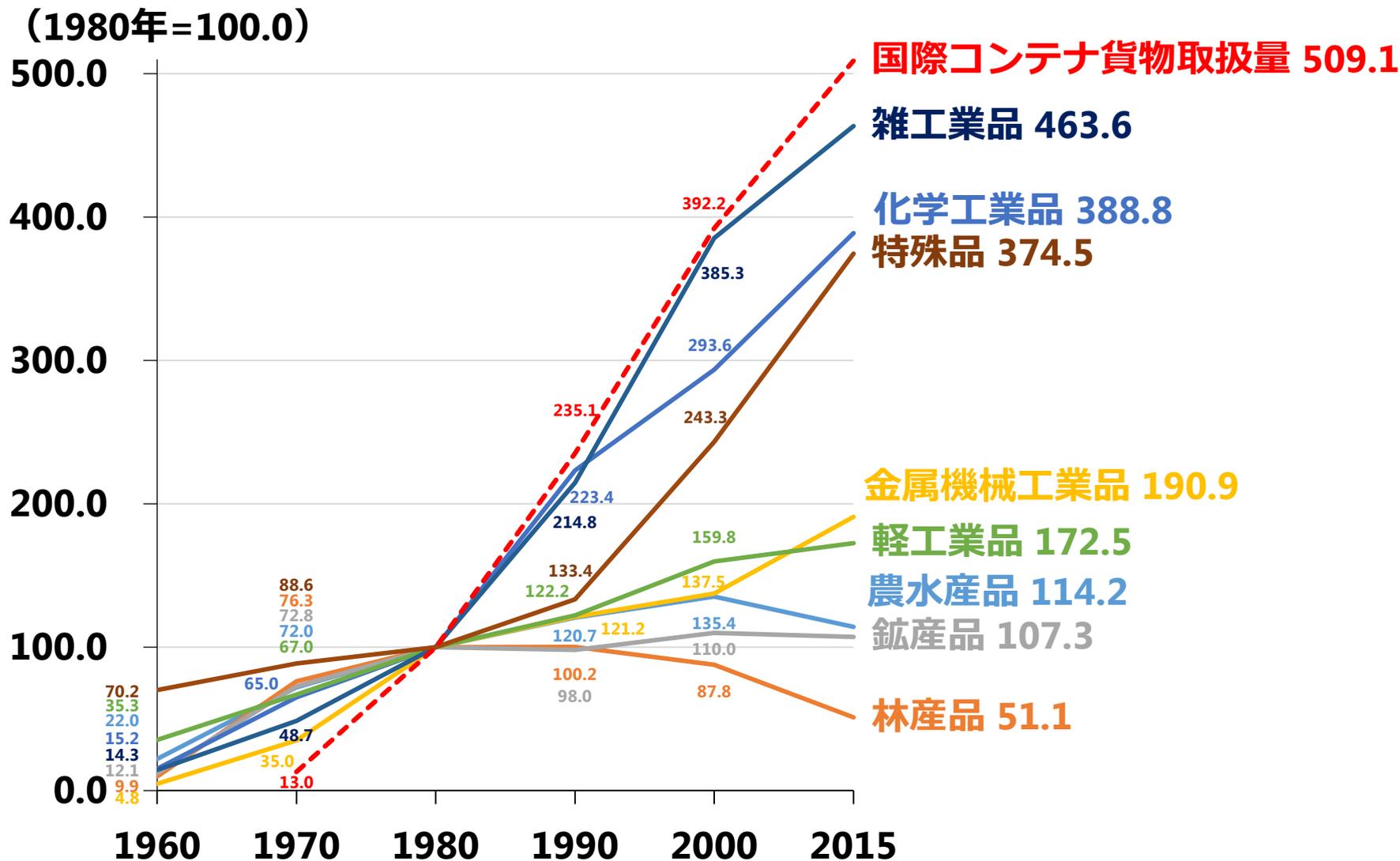


- 外貿定期船の荷役……貨物の大きさの不統一、船内のクレーン、雨天
- 沖待ち、船混み
- 米国では1956年、日本では1967年にコンテナ船が運航（川崎2015: 42）
- コンテナ……多様な雑貨を荷積み、金属製、国際規格、大型ガントリークレーン、トラック・鉄道と船、船同士の積み替え
- リードタイムの短縮

# 1980年以降、日本の国際コンテナ貨物取扱量が急増 コンテナ船が主とする貨物が大きく増加



図1 日本の港湾の品目別輸出入貨物取扱量と国際コンテナ貨物取扱量

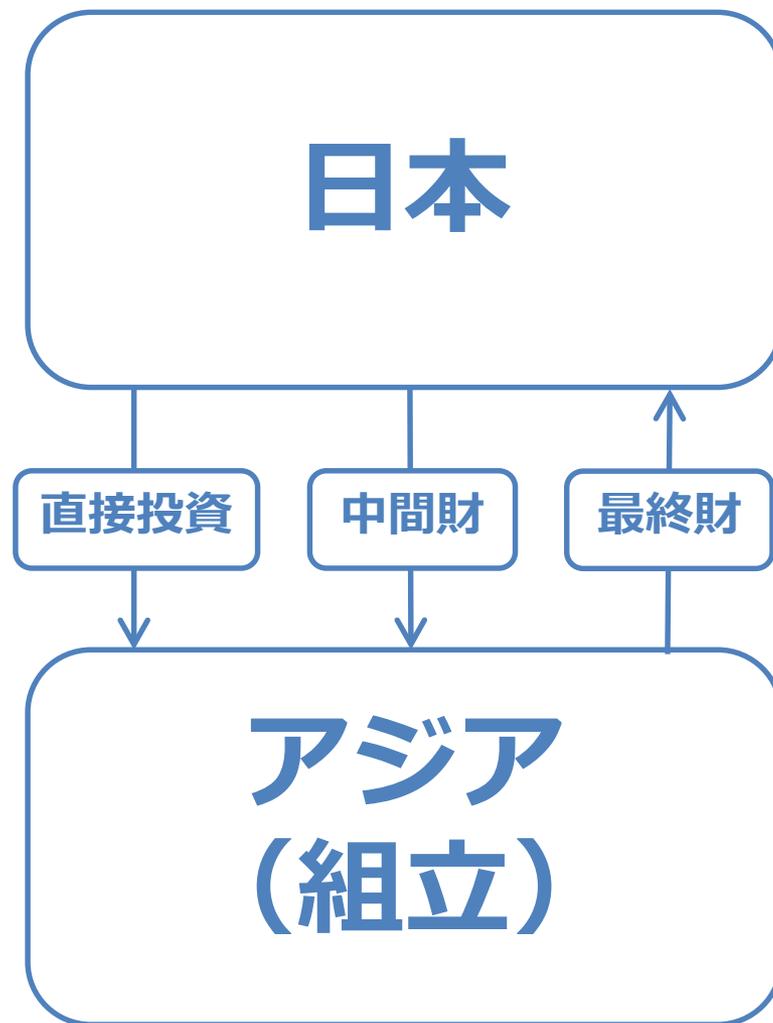
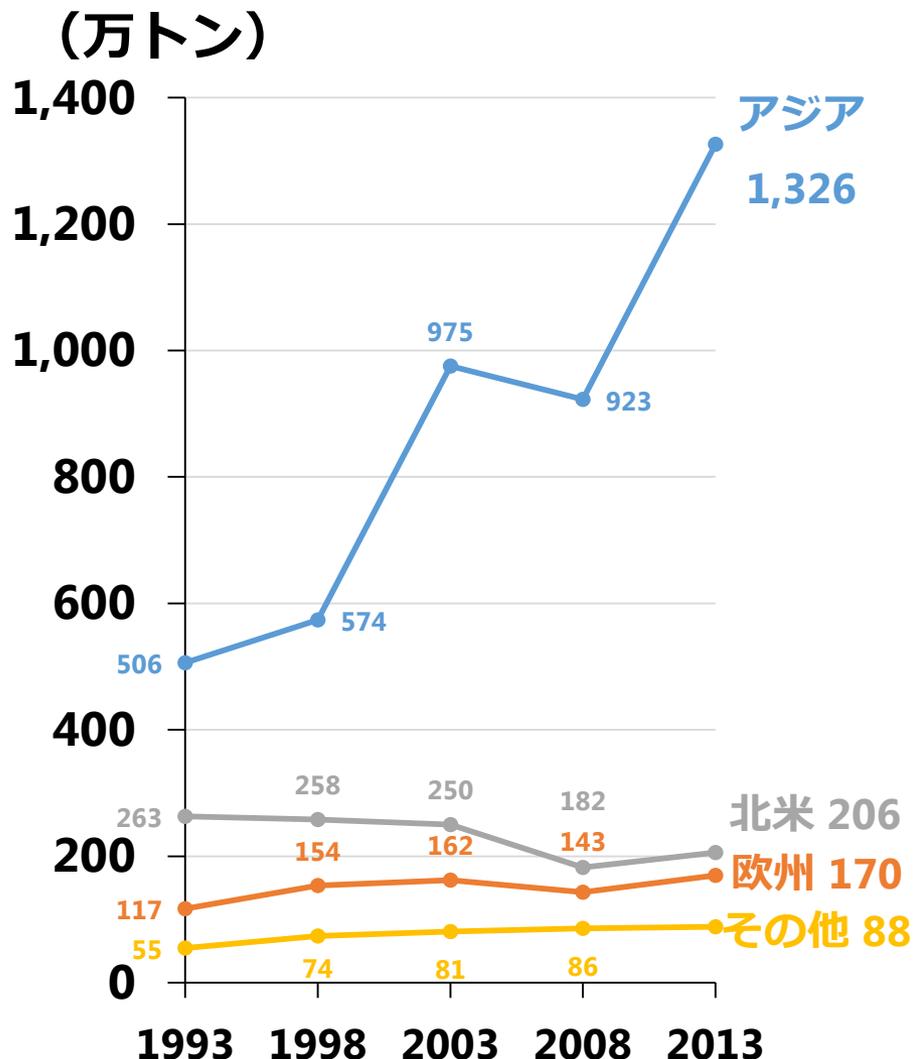


出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」より当研究所作成。  
注) 港湾取扱貨物量であり、外航フェリーによる貨物を含む。万トンベースである。

# 1993年～2013年、アジア向けが大きく伸びている アジアを中心とした国際分業の進展



図2 日本の国際コンテナ貨物仕向・仕出地別取扱量



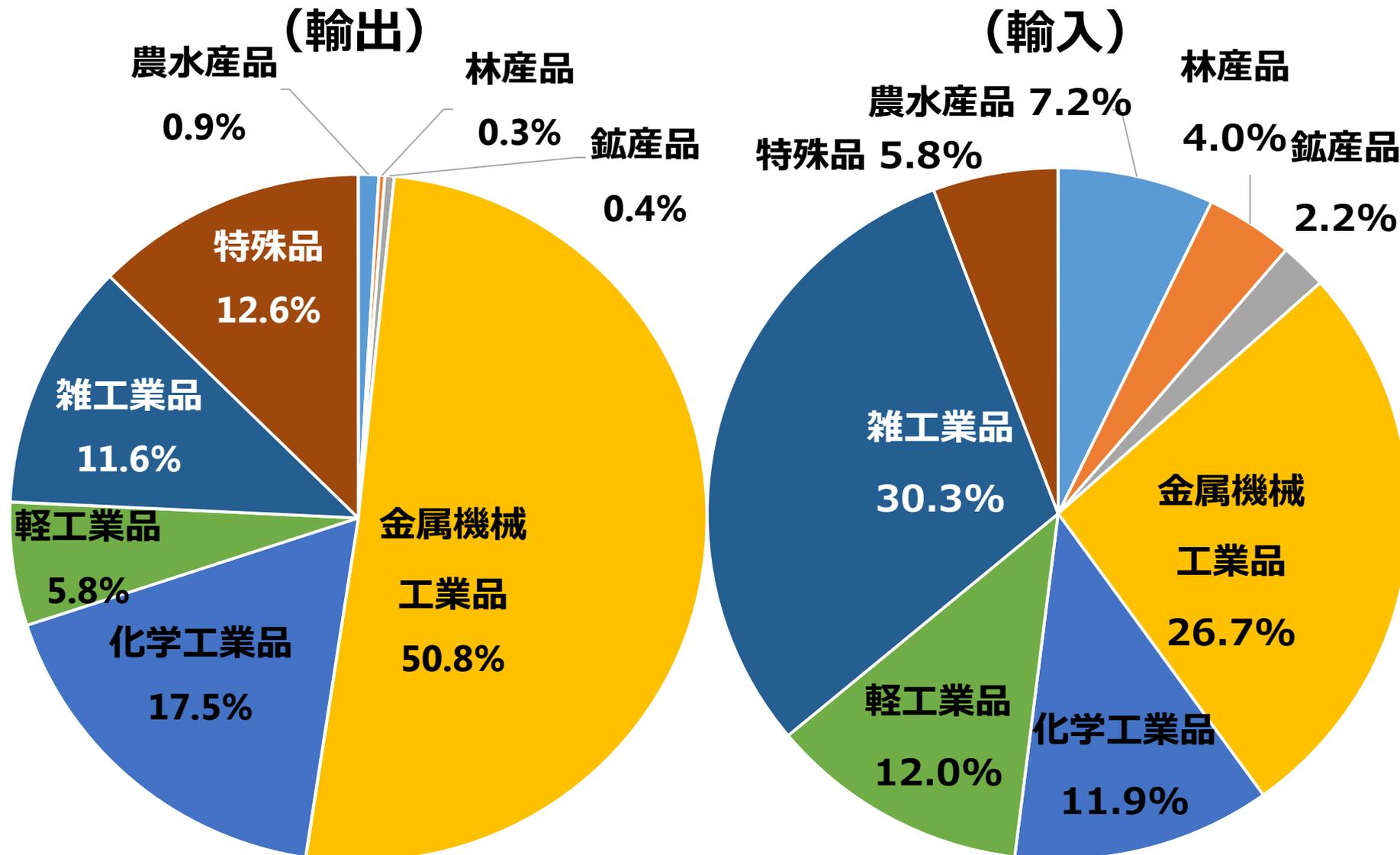
出所) 国土交通省港湾局 (2014) 『平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査』より当研究所作成。

注) 輸出 (最初に船積みした仕向け地) と、輸入 (最後に船積みした仕出し地) の合計の地域別内訳である。ただし輸出 (最終船積み港) と輸入 (最初船積み港) の合計でも、2013年の場合、アジア1,336、欧州170、北米203、その他82と、大きく変わらない。

# 日本の国際コンテナ貨物の品目別内訳は、アジアの国際分業を反映



図3 日本の国際コンテナ貨物内訳（2013年）

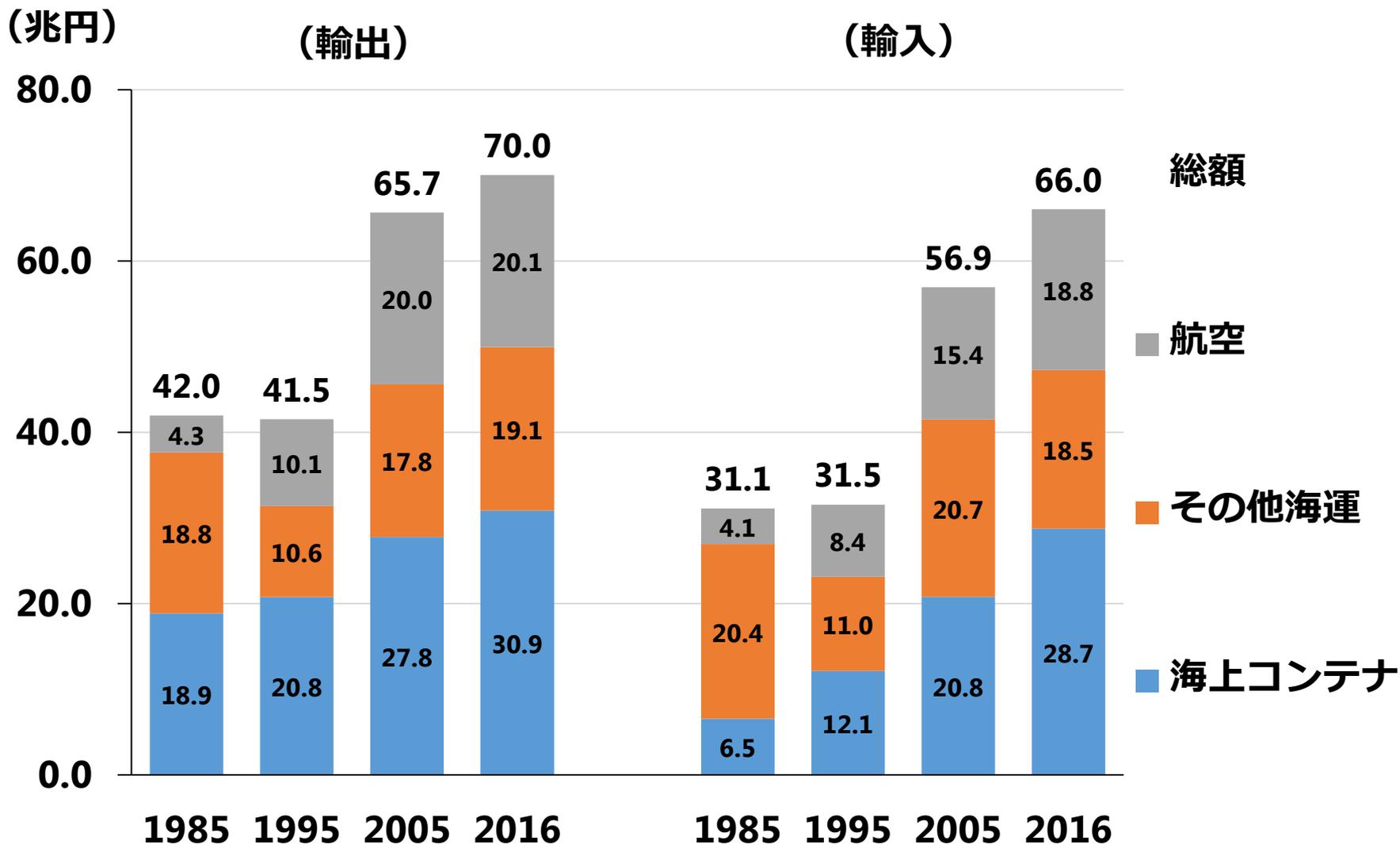


出所) 国土交通省港湾局 (2017) 『数字でみる港湾2017』 p. 27より当研究所作成。

## (2)日本では海上コンテナが貿易額が最も高い輸送機関



図4 日本の輸送機関別輸出入額



出所) 国土交通省港湾局 (2017) 『数字でみる港湾2017』 p. 36より当研究所作成。

### (3)コンテナ港湾は経済圏を超えた集貨が可能

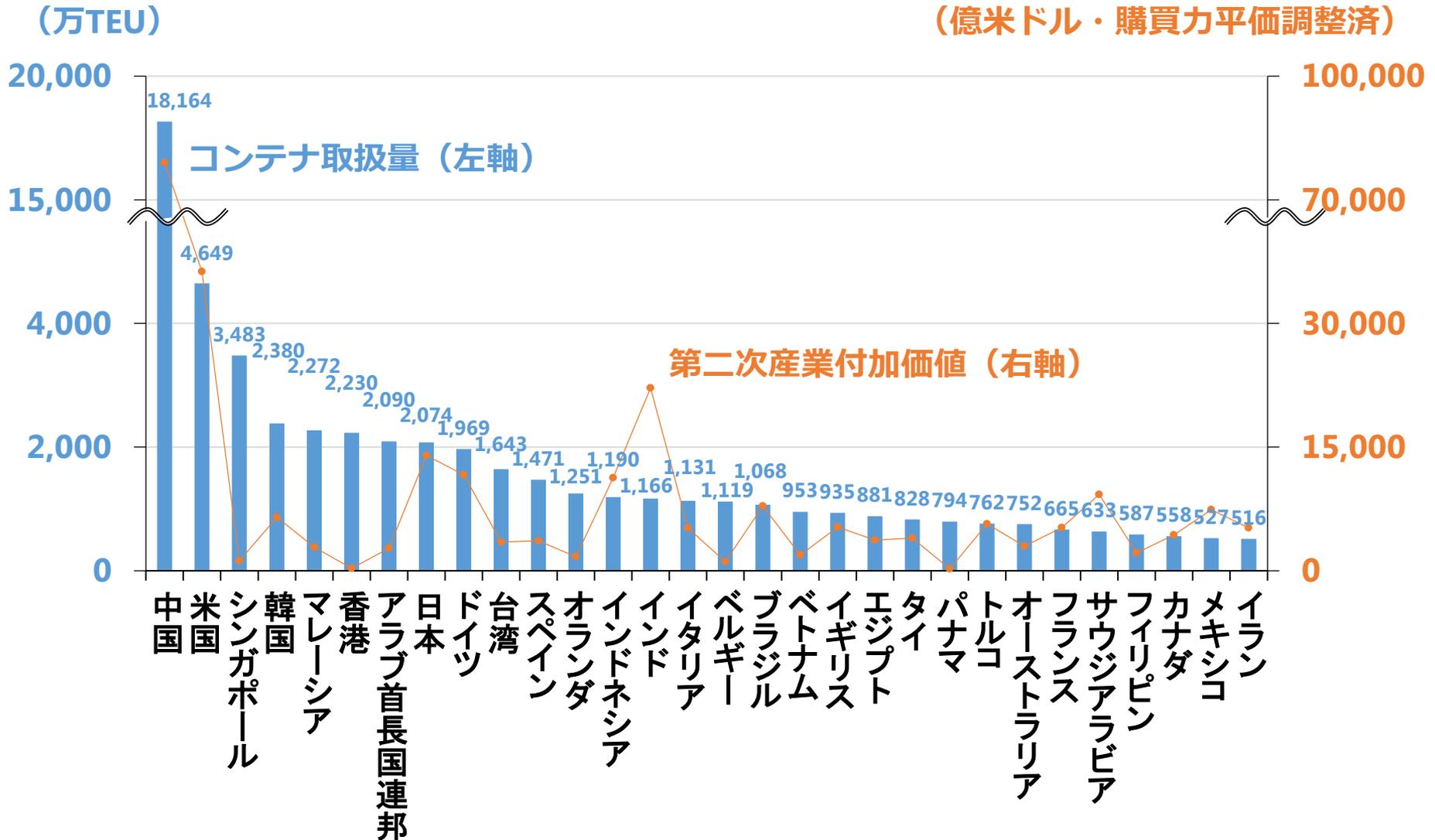


- バルク船と異なるコンテナ
- コンテナ……陸上輸送可能、ハブ港湾で積み替え
- 特定の港湾にコンテナが集中
- 後背地の経済規模に見合わない取扱量を誇る港湾も多い

# コンテナ取扱量が第二次産業付加価値の大きさに見合わない 第二次産業付加価値が低い国・地域に国際ハブ港湾



図5 国地域別コンテナ取扱量と第二次産業付加価値（2014年）

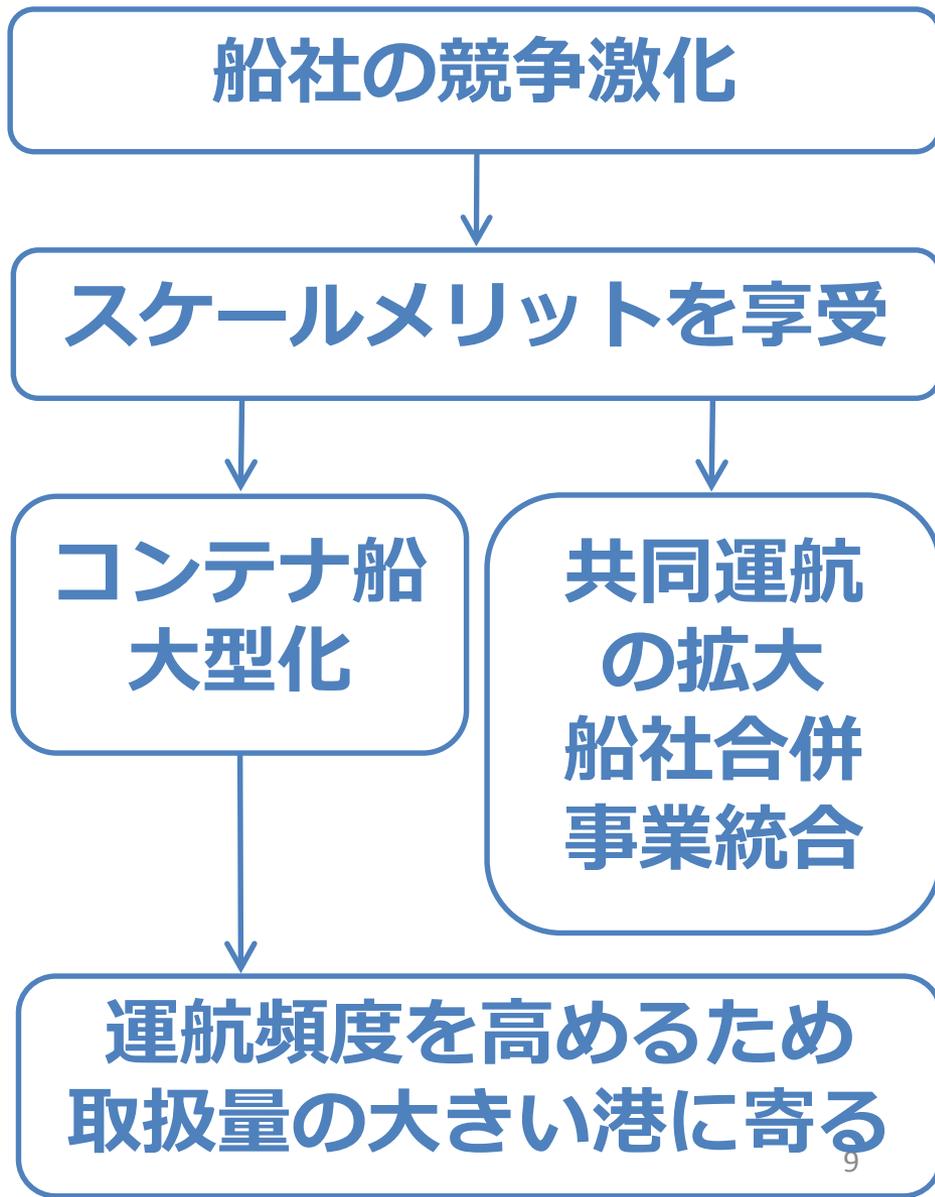
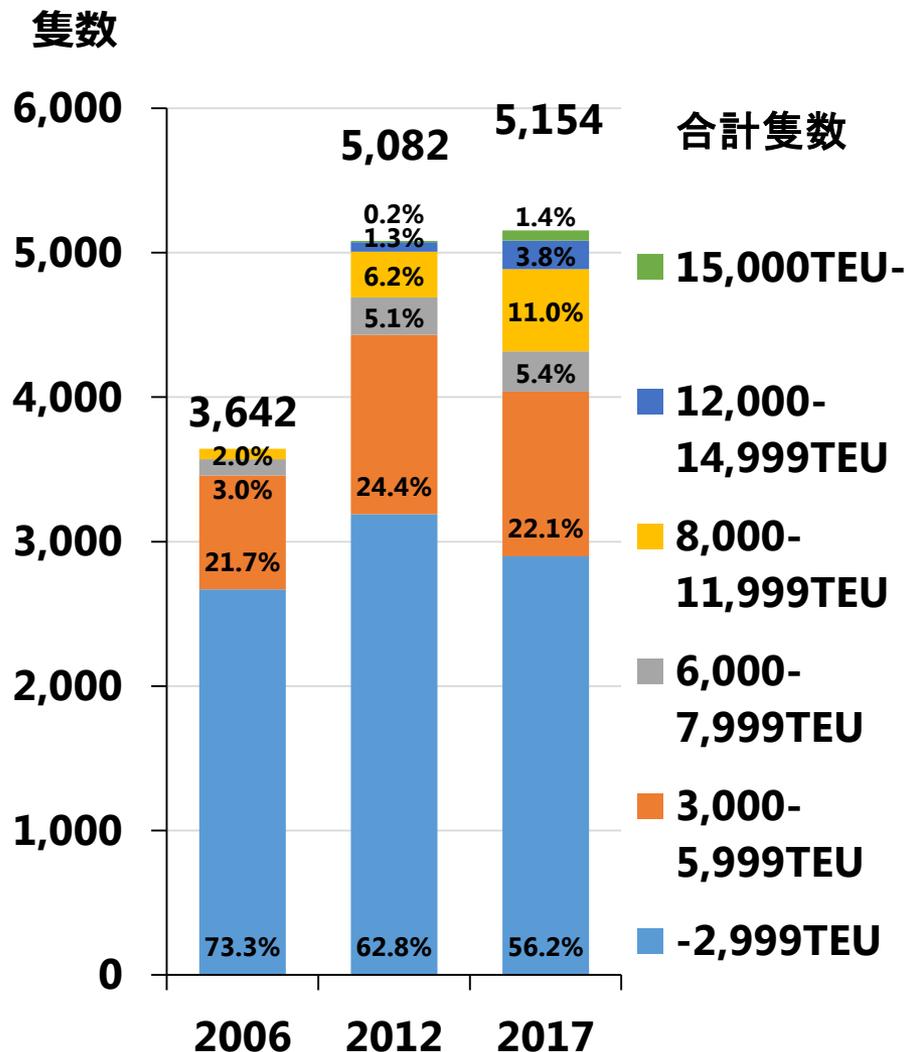


出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」、世界銀行 DataBank World Development Indicators、IMF World Economic Outlook Database、中華民国統計资讯网より当研究所作成。g  
注) TEUは20フィートコンテナを1単位として数えている。第二次産業は、鉱業、製造業、建設業、電気・水・ガス供給業を含む。

# (4)コンテナ船の大型化により日本の港湾の地位が低下



図6 世界のコンテナ船の船型



出所) 国土交通省港湾局 (2017) 『数字でみる港湾2017』 p. 38より当研究所作成。  
 注) TEUは20フィートコンテナを1単位として数えている。100TEU以上の船を対象としている。

# 中国が上位、ハブ港湾は15位以内を維持、 日本は複数の港湾に取扱量を分散させ低迷



表1 世界のコンテナ港湾取扱量ランキング（外貿・国内、万TEU）

順位	1996年	2006年	2016年（速報値）
1	香港（英）	1,346 シンガポール	2,479 上海（中）
2	シンガポール	1,294 香港（中）	2,354 シンガポール
3	高雄（台）	506 上海（中）	2,171 深圳（中）
4	ロッテルダム（蘭）	497 深圳（中）	1,847 寧波・舟山（中）
5	釜山（韓）	473 釜山（韓）	1,204 釜山（韓）
6	ニューヨーク・ニュージャージー（米）	352 高雄（台）	977 香港（中）
7	ハンブルク（独）	305 ロッテルダム（蘭）	965 広州（中）
8	ロングビーチ（米）	301 ドバイ（阿）	892 青島（中）
9	ロサンゼルス（米）	268 ハンブルク（独）	886 ドバイ（阿）
10	アントワープ（ベ）	265 ロサンゼルス（米）	847 天津（中）
11	横浜	235 青島（中）	770 ポートケラン（マ）
12	東京	231 ロングビーチ（米）	729 ロッテルダム（蘭）
13	ドバイ（阿）	225 寧波（中）	707 高雄（台）
14	神戸	223 アントワープ（ベ）	702 アントワープ（ベ）
15	基隆（台）	211 広州（中）	660 大連（中）
	名古屋（22位）	147 名古屋（33位）	275 名古屋（56位）
	日本（国別4位）	1,103 日本（国別4位）	1,847 日本（国別8位※2014年）
			266
			2,168

出所) 国土交通省港湾局『数字でみる港湾』（各年版）より当研究所作成。

注) 2016年日本の国別順位は未発表のため、2014年の順位（図5）とした。TEUは20フィートコンテナを1単位、40フィートを2単位として数えている。輸出入（外貿）と移出入（国内）の合計値である。空コンテナ、トランシップ貨物も含む。略称は、（ベ）はベルギー、（阿）はアラブ首長国連邦、（マ）はマレーシア。

# 国際コンテナ定期便数の減少はリードタイムの延長に



表2 日本の港湾への外貿定期コンテナ航路便数（週/便）

	2002	2007	2012	2017
合計	826.3	859.3	799.4	765.0
北米	90.8	80.1	60.3	40.5
欧州	24.6	20.0	18.0	5.5
近海・東南アジア	602.3	726.6	706.6	699.0
(韓国)	199.7	208.0	223.5	236.0
(中国)		318.5	276.5	305.0
その他	108.6	32.6	14.5	20.0

出所) 国土交通省港湾局『数字でみる港湾』（各年版）より当研究所作成。

- 欧米基幹航路は、取扱量の少ない日本の港湾からアジアのハブ港湾にシフト
- 海外トランシップを利用する荷主も

## 2.日本のコンテナ港湾の現状

### (1)東京一極集中の傾向が強まる中、名古屋港は健闘



表3 日本の国際コンテナ港湾取扱量ランキング（外貿、万TEU）

順位	1996年	2006年	全国シェア	2016年 (速報値)	全国シェア		
1 横浜	233.5	東京	369.6	22.3%	東京	425.1	24.2%
2 神戸	207.2	横浜	298.0	18.0%	横浜	252.1	14.4%
3 東京	200.7	名古屋	251.3	15.1%	名古屋	249.1	14.2%
4 名古屋	146.9	神戸	198.5	12.0%	神戸	214.1	12.2%
5 大阪	117.7	大阪	190.6	11.5%	大阪	195.2	11.1%
6 北九州	35.5	博多	65.2	3.9%	博多	84.4	4.8%
7 博多	25.9	清水	42.4	2.6%	北九州	44.9	2.6%
8 清水	25.7	北九州	40.0	2.4%	清水	44.5	2.5%
9 苫小牧	8.0	苫小牧	17.9	1.1%	苫小牧	20.1	1.1%
10 那覇	6.3	新潟	16.0	1.0%	四日市	17.9	1.0%
五大港	906.0	五大港	1,308.0	78.8%	五大港	1,335.6	76.1%

出所) 国土交通省港湾局『数字でみる港湾』（各年版）より当研究所作成。

注) 輸出入（外貿）のみの数値である。空コンテナを含む。TEUは20フィートコンテナを1単位として数えている。五大港とは、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港である。

# 東京－神戸間に位置する五大港が全国76.1%占める 五大港以外の地方港湾のシェアが上昇



表3 日本の国際コンテナ港湾取扱量ランキング（外貿、万TEU）（続き）

順位	1996年	2006年	全国 シェア	2016年 (速報値)	全国 シェア		
11 下関	5.8	四日市	16.0	1.0%	仙台塩釜	15.6	0.9%
12 広島	5.5	広島	15.7	0.9%	新潟	15.6	0.9%
13 四日市	4.8	水島	8.9	0.5%	広島	15.3	0.9%
14 新潟	4.6	下関	8.9	0.5%	水島	11.7	0.7%
15 徳山下松	3.2	福山	8.0	0.5%	川崎	8.4	0.5%
		全国計	1,659.2		全国計	1,755.9	
五大港	906.0	五大港	1,308.0	78.8%	五大港	1,335.6	76.1%
		五大港以外			五大港以外		
		太平洋	108.6	6.5%	太平洋	131.3	7.5%
		日本海	161.7	9.7%	日本海	198.6	11.3%
		東シナ海	16.5	1.0%	東シナ海	21.3	1.2%
		瀬戸内海	65.6	4.0%	瀬戸内海	69.2	3.9%

出所) 国土交通省港湾局『数字でみる港湾』（各年版）より当研究所作成。

注) 輸出入（外貿）のみの数値である。空コンテナを含む。TEUは20フィートコンテナを1単位として数えている。五大港とは、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港である。太平洋とは、釧路港以西、油津港以東の港湾であり、大分港を含まない。日本海とは、小樽港以西、伊万里港以東の日本海側の港湾であり、下関港、北九州港を含む。1996年は上位15位以外のデータが掲載されていない。2006年は丸め誤差のため、合計が全国値に一致しない。

## (2)名古屋港は東京・横浜・大阪・神戸港に挟まれ集貨圏が狭い 北陸・静岡・三重は地元港が優位



図7 都道府県別国際コンテナ貨物の名古屋港利用率（2013年）

都道府県別名古屋港利用率

= (生産地別船積港別貨物量 + 消費地別船卸港別貨物量)

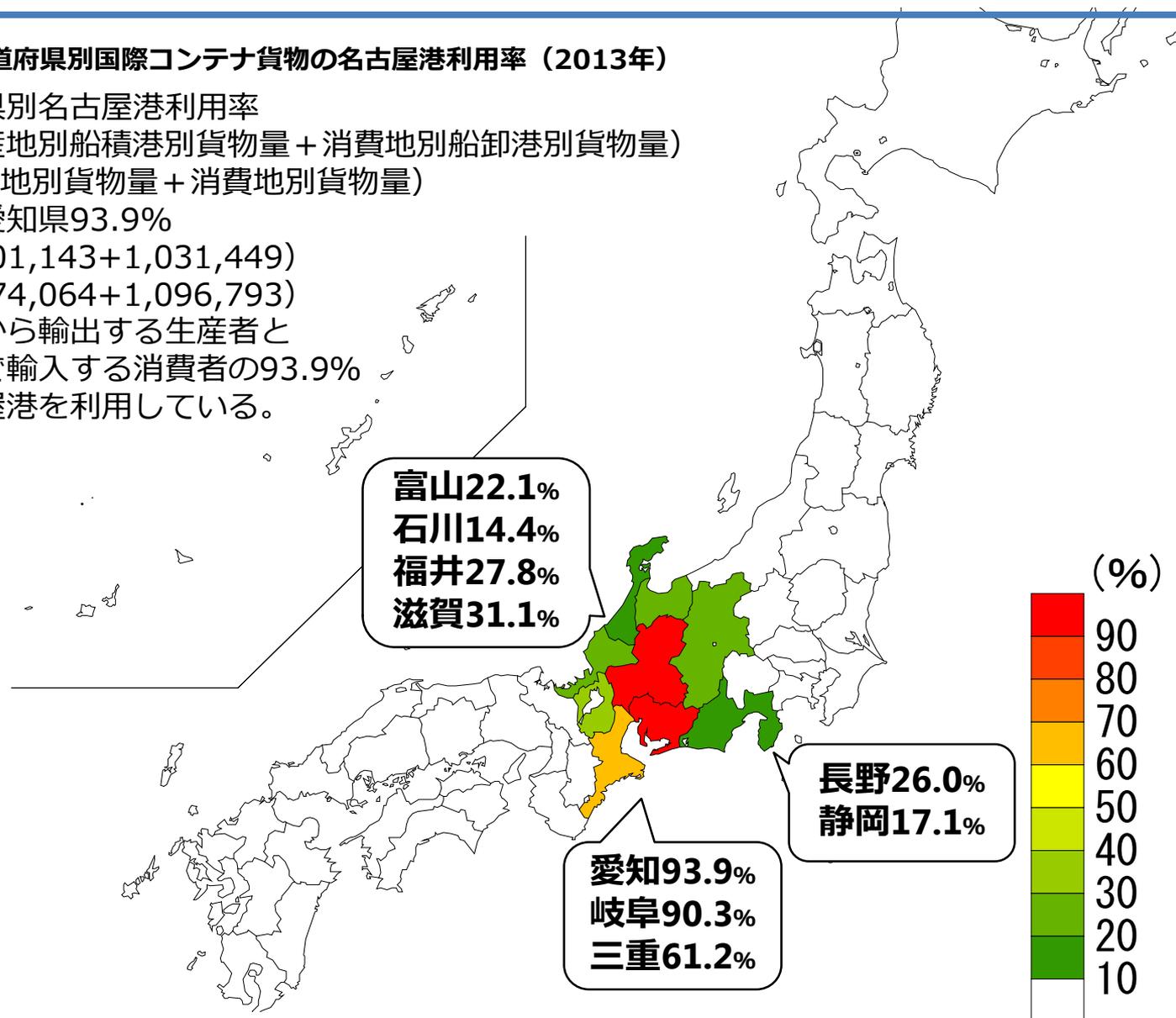
÷ (生産地別貨物量 + 消費地別貨物量)

(例) 愛知県93.9%

= (1,101,143+1,031,449)

÷ (1,174,064+1,096,793)

愛知県から輸出する生産者と  
愛知県で輸入する消費者の93.9%  
が名古屋港を利用している。



出所) 国土交通省「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果」より当研究所作成。

注) 生産地と消費地の国際コンテナ貨物量は、それぞれ都道府県でトン単位で集計している。

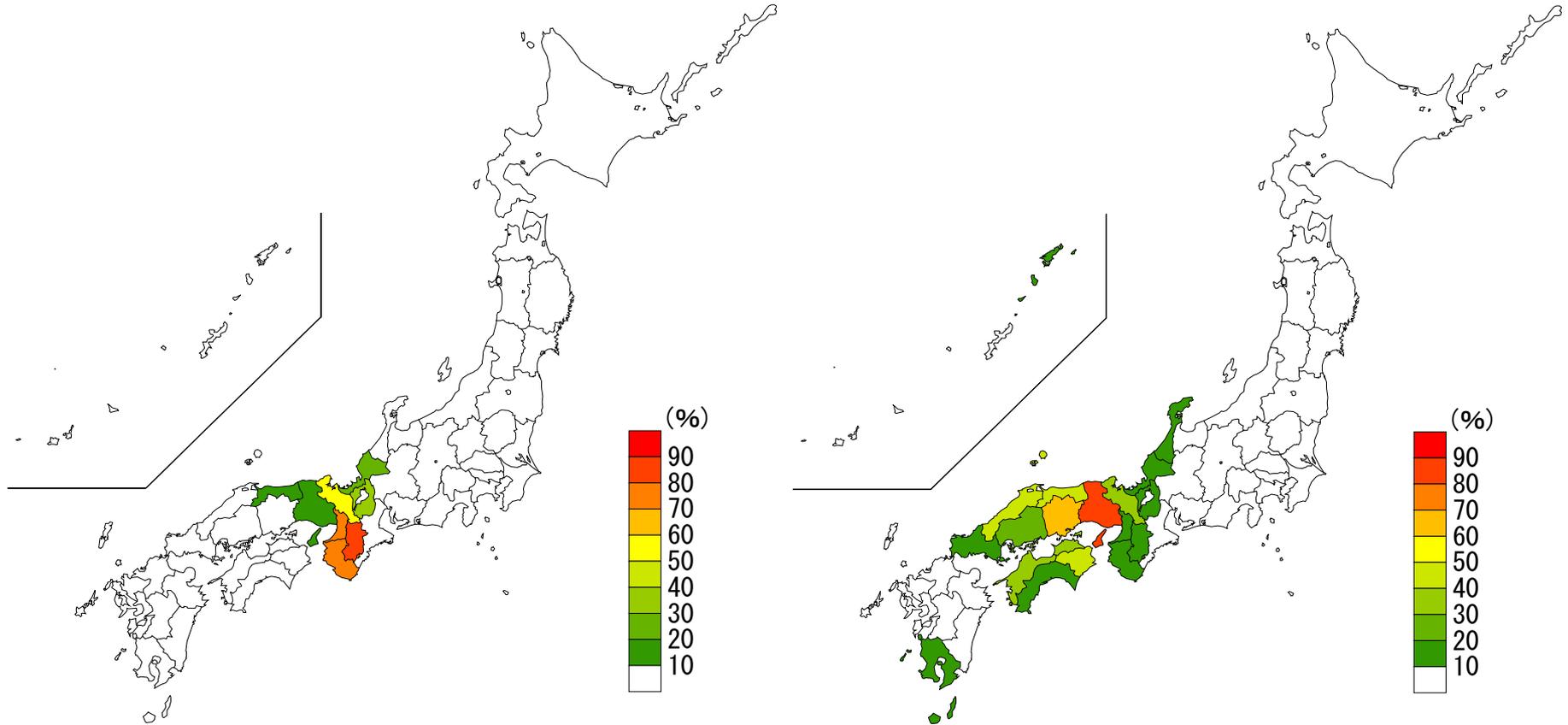


# 大阪港、特に神戸港の集貨圏は北陸から中国四国・鹿児島

図8 都道府県別国際コンテナ貨物の港湾利用率(2013年)

大阪港

神戸港



出所) 図7と同様に当研究所作成。

- 北陸3県は、西にあるほど地元港と名古屋港の利用率が低下

### 3.日本の国際コンテナ港湾の競争力ランキング(当研究所算定)

#### (1)競争力1位は横浜港、2位は東京港、3位は名古屋港



表4 日本の国際コンテナ港湾の競争力ランキング

順位	合計 (25点)	立地 (1~5点)	規模 (1~5点)	クレーン (1~5点)	欧米航路 (1~5点)	アジア航路 (1~5点)
1 横浜港	22.9	4.0	4.9	4.8	4.4	4.8
2 東京港	22.6	4.1	4.1	4.4	5.0	5.0
3 名古屋港	21.8	5.0	3.9	4.3	4.6	4.1
4 神戸港	20.6	3.4	4.4	4.4	3.8	4.7
5 大阪港	16.5	3.1	3.5	3.6	1.8	4.5
6 清水	13.6	4.3	2.6	3.0	2.2	1.5
7 北九州	12.3	2.0	2.7	3.3	1.0	3.3
8 博多	11.9	2.0	2.7	2.8	1.6	2.8
9 川崎	11.6	4.0	2.4	2.7	1.0	1.5
10 四日市	11.5	4.4	2.3	2.6	1.0	1.2

- 荷主からみた国際コンテナ港湾の長所5項目
- 立地…港湾所在県と隣県の製造業付加価値額
- 規模…ターミナル面積、岸壁の長さ、水深

# 製造業の立地に優れた太平洋側港湾が日本海側を上回る 立地の良い東海4県の港湾は上位に



表4 日本の国際コンテナ港湾の競争力ランキング（続き）

順位	合計 (25点)	立地 (1~5点)	規模 (1~5点)	クレーン (1~5点)	欧米航路 (1~5点)	アジア航路 (1~5点)
11 御前崎	11.3	4.3	2.2	2.7	1.0	1.1
12 茨城	10.9	3.5	2.0	3.1	1.2	1.0
13 三河	10.6	5.0	1.9	1.5	1.0	1.2
14 舞鶴	10.3	3.9	2.2	2.0	1.0	1.1
15 千葉	9.9	3.8	1.9	2.1	1.0	1.2
全国平均	9.2	2.3	2.0	1.8	1.3	1.6
五大港平均	20.9	3.9	4.1	4.3	3.9	4.6
五大港以外						
太平洋	8.8	2.6	2.0	1.9	1.1	1.2
日本海	8.2	2.0	1.9	1.8	1.1	1.4
東シナ海	6.5	1.5	1.6	1.1	1.1	1.2
瀬戸内海	7.1	2.1	1.6	1.1	1.0	1.3

出所) 当研究所試算。データの出所は、2015年度製造業付加価値は内閣府「県民経済計算（平成13年度 - 平成26年度）（93SNA、平成17年基準計数）」、ターミナル面積、岸壁延長、水深、クレーン基数、アウトリーチは、国土交通省港湾局（2015）『数字でみる港湾2015』、公益社団法人日本港湾協会（2016）『日本の港湾2015』、名古屋港管理組合（2017）『Port of Nagoya 2017-2018』、欧米航路とアジア航路は、国土交通省港湾局（2017）『数字でみる港湾2017』。

注) 競争力指数は1点～5点。必ずしも3点が平均とはならない。55港湾を対象とした。試算方法は「中部社研経済レポート」No.13, P13を参照。

## (2)名古屋港の課題は、港湾のハード面と中国航路



表5 五大港の国際コンテナ港湾競争力の内訳

競争力指数	横浜港	東京港	名古屋港	神戸港	大阪港
合計(25点満点)	22.9	22.6	21.8	20.6	16.5
立地(1~5点)	4.0	4.1	5.0	3.4	3.1
近隣県製造業付加価値(兆円)	17.7	18.7	23.6	14.3	12.9
規模(1~5点)	4.9	4.1	3.9	4.4	3.5
ターミナル面積(ha)	243.0	152.5	161.7	162.2	122.2
岸壁総延長(m)	5,710	4,479	3,990	4,980	3,200
平均水深(m)	14.6	14.1	13.4	15.0	13.8
クレーン(1~5点)	4.8	4.4	4.3	4.4	3.6
クレーン数(基)	44	36	28	32	21
平均アウトリーチ(m)	46.8	46.7	49.8	49.2	45.6

- 規模…ターミナル面積は横浜、岸壁総延長は東京に劣る。平均水深は五大港で最も浅い
- クレーン…数が少ない

## (2)名古屋港の課題は、港湾のハード面と中国航路



表5 五大港の国際コンテナ港湾競争力の内訳（続き）

競争力指数	横浜港	東京港	名古屋港	神戸港	大阪港
合計(25点満点)	22.9	22.6	21.8	20.6	16.5
欧米航路(1~5点)	4.4	5.0	4.6	3.8	1.8
北米(便/週)	8.5	9.0	8.0	6.0	2.0
欧州(便/週)	0.0	1.0	1.0	1.0	0.0
アジア航路(1~5点)	4.8	5.0	4.1	4.7	4.5
中国(便/週)	33.0	52.0	28.0	32.5	35.0
韓国(便/週)	11.0	15.0	12.0	9.0	12.0
その他(便/週)	30.5	11.0	21.0	30.0	21.0

- アジア航路…中国航路が五大港最少
- 2016年名古屋港中国向け外貿コンテナ貨物・自動車部品、再利用資材、産業機械
- 2016年7月以降の中国の製造業PMI（財新）は50以上（2017年5月を除く）



1. コンテナ取扱機能の強化
2. 物流の効率化
3. 国際コンテナ貨物の増加
4. 港湾の強靱化

- 本報告の詳細は、「国際コンテナ貨物・港湾の動向と名古屋港の競争力と課題について」『中部社研経済レポート』No.13, 2017.11.6. をご参照ください。
- <http://criser.jp/bunnseki/report.html>



- 川崎芳一（2015）「コンテナ化の史的過程」川崎芳一・寺田一薫・手塚広一郎編『コンテナ港湾の運営と競争』成山堂書店.
- 公益社団法人日本港湾協会（2016）『日本の港湾2015』
- 国土交通省「港湾統計（年報）」
- 国土交通省（2016）「平成27年度政策レビュー結果（評価書） 国際コンテナ戦略港湾政策」
- 国土交通省「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果」
- 国土交通省港湾局（2014）『平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査』
- 国土交通省港湾局『数字でみる港湾』（各年版）
- 財新網「財新中国製造業PMI報告」（各月版）
- 世界銀行 DataBank World Development Indicators
- 中華民国統計資訊網
- 津守貴之（2017）『日本のコンテナ港湾政策 市場変化と制度改革、主体間関係』成山堂書店
- 手塚広一郎（2015）「港湾の競争力とその評価体系」川崎芳一・寺田一薫・手塚広一郎編『コンテナ港湾の運営と競争』成山堂書店
- 藤原利久（2015）「顧客に選ばれる港湾の競争力（前編）：北九州港の現状と課題」『東アジアへの視点』2015年12月号, pp.26-38.
- 内閣府「県民経済計算（平成13年度 - 平成26年度）（93SNA、平成17年基準計数）」
- 名古屋港管理組合（2017）『Port of Nagoya 2017-2018』
- 名古屋港管理組合企画調整室統計センター「名古屋港統計年報（平成28年）」
- IMF World Economic Outlook Database