

# 全国輸出入コンテナ貨物流動調査について

国土交通省 国土政策局 総合計画課 企画専門官  
(前 港湾局 港湾経済課 港湾情報化企画調整官)

牧野 武人  
平成28年12月

## 調査の目的及び内容

### 調査目的

我が国を発着する国際海上コンテナ貨物の流動を把握することにより、効率的な物流体系を構築するための港湾政策の企画立案、港湾整備計画の検討等に活用することを目的として、5年に一度行われる調査。

### 調査内容

調査範囲：国際海上コンテナ貨物の以下の流動実態  
(輸出) 国内の生産地から海外の仕向国までの流動実態  
(輸入) 海外の原産国から国内の消費地までの流動実態

調査期間：平成25年11月1日から30日までの1ヶ月間

調査対象：調査期間中に通関申告が行われる海上コンテナ貨物全量  
(ただし、空コンテナの流動は含まない)

## 調査結果の概要

### 結果概要

(1) 前回5年前(平成20年)の調査と比較して、貨物量は大幅に増加。

輸出コンテナ : 507万トン ⇒ 692万トン

輸入コンテナ : 828万トン ⇒ 1,098万トン

(2) コンテナ貨物をやりとりする相手地域ごとにみると、輸出、輸入とも、東アジア州※1、その他アジア州、北アメリカ州の順に貨物量が多い。また、いずれの地域についても、前回より貨物量が増加。

(3) 国際コンテナ戦略港湾である京浜港は東日本全体、阪神港は西日本全体を広く背後圏としていることに変わりはなく、引き続き、広域インフラとして機能。

※1 東アジア州 : 韓国、中国、台湾、香港

## 調査結果の概要

### 結果概要

(4) トランシップ率(東アジア主要港湾※2でコンテナ貨物が積み替えられる比率)は、北米方面の貨物について上昇傾向に歯止めがかかり減少に転じた。特に、釜山港において積み替えられる貨物が減少。一方で、欧州方面の貨物については船社のアライアンスの進展等により上昇。前回5年前と比較して、日本に寄港する欧州航路が減少し、直航便のスペースが十分確保できず、トランシップせざるを得ない貨物が増加しているものと考えられる。(京浜港:週6便→2便、阪神港:週4便→2便※3)

※2 東アジア主要港湾 : 釜山港、光陽港(韓国)  
上海港、寧波港(中国)  
基隆港、台中港、高雄港(台湾)の7港

※3 便数は調査結果発表当時(平成26年6月30日)

⇒ 引き続き国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速

