

図-1 地域区分

また、地域区分は、図-1 のとおりとする。この地域区分は、特に断りの無い場合、本資料全体で同一である。

## 2. フルコンテナ船の動静分析

### 2.1 分析手法

動静分析は、LMIU (Lloyd's Marine Intelligence Unit) の寄港実績データと LRF (Lloyd's Register - Fairplay) の船舶諸元データを用いて分析した。各年は1月～12月の暦年を指し、LRFの船舶諸元の時点は、寄港実績の年末のデータを用いた(例えば、2006年寄港実績には、2006年12月末時点の船舶諸元を使用)。データ制約等により、過去の実績データについて、既往の分析<sup>5)~10)</sup>と若干数値が異なる部分がある。また、従来、香港は中国の一部として整理してきたが、中国-香港間が中国の港湾統計<sup>16)</sup>等でも外貿として扱われている現状を踏まえ、本資料では、香港は1国として整理することとした。

なお、本章の動静分析については、全て外航フルコンテナ船を対象としている。これは、寄港実績や船型分析において、セミコンテナ船を含めると、コンテナ以外の積み卸しのための寄港が含まれてしまう点や積載能力 (TEU Capacity) と船の大きさを関係づけることが出来ない点を考慮したものである。一方、3章の輸送能力に関する分析では、同じITEUを輸送できる能力として、セミコンテナ船も含めている。また、内航船を含めていないのは、全世界の内航の動静を把握することが出来なためである。

また、航路毎の分析では、北米-東アジア、欧州-東アジアの基幹航路及び東アジア域内航路を対象とし、その定義は、以下とした。

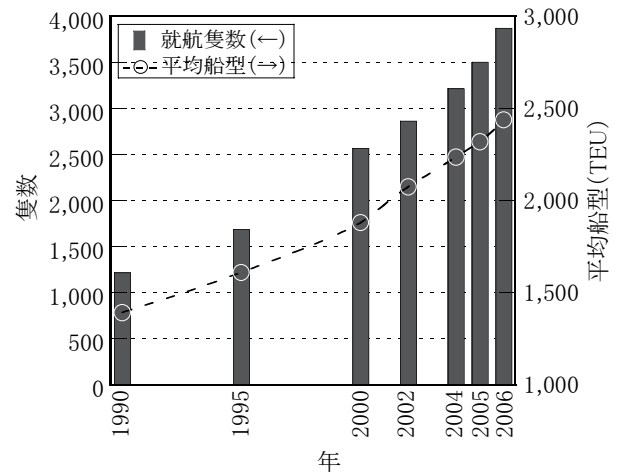


図-2 フルコンテナ船就航隻数・平均船型の推移

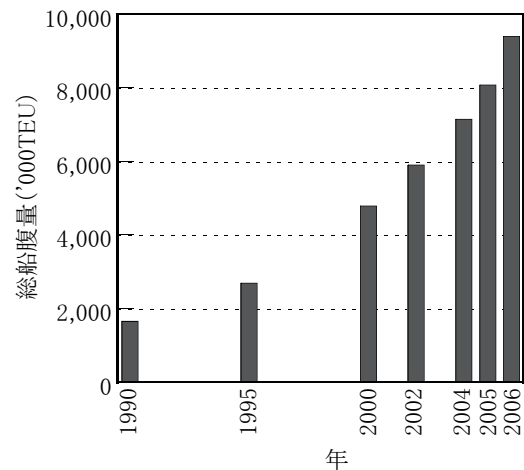


図-3 フルコンテナ船の総船腹量の推移

- ・ 北米-東アジア航路: 北米 (NA) 及び東アジア (EA) の2地域へ寄港。欧州-東アジア航路との重複あり。
- ・ 欧州-東アジア航路: 欧州 (EU) 及び東アジア (EA) の2地域へ寄港。北米-東アジア航路との重複あり。
- ・ 東アジア域内航路: 東アジア (EA) 域内にのみ寄港。

ここで、LMIU及びLRFの変遷について、少し触れておく。LMIUは、Lloyd's保険組合の出版部門であるLloyd's of London Pressから起こり、船舶動静の情報を保有、1995年にInformaグループに買収されている。一方LRFの前身であるLloyd's Registerは、Lloyd's船級協会に起源を持ち、船舶データに強い。両社は、一時期、それぞれが保有するデータを共有し、LMIS (Lloyd's Maritime Information Services) として海事情報を提供したが、2001年末をもって、LMISを解消している。その後、Informaは、組織をLMIUと改称し、業務を拡大して、世界中の

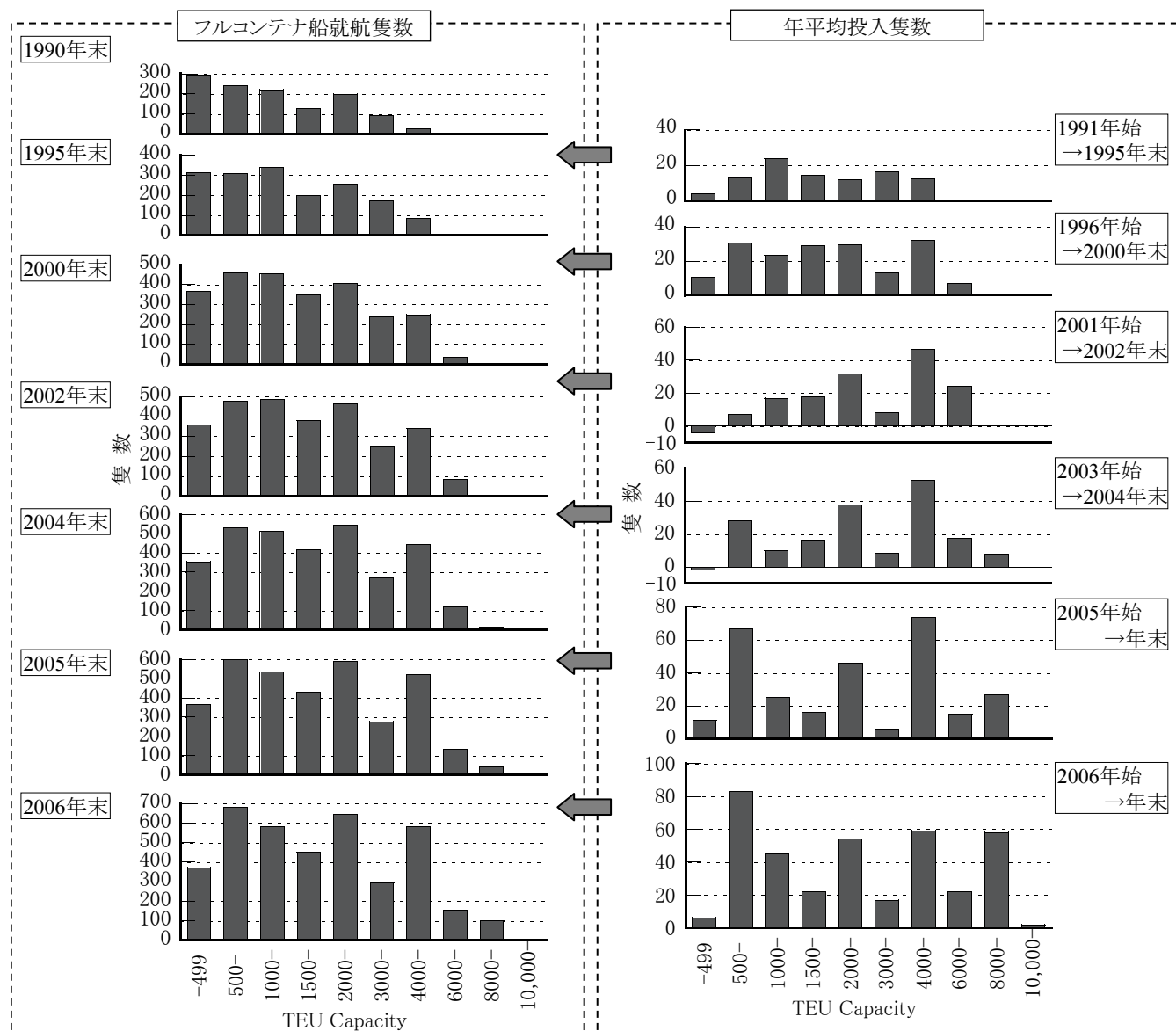


図-4 TEU Capacity によるフルコンテナ船就航隻数の推移

船舶代理店等から収集した船舶動静データ等を提供している。Lloyd's Register は 2002 年初に、同じく船舶データを保有している Fairplay と合併し、以降 LRF として船舶諸元データ等を提供している。なお、本資料では、船舶の IMO ナンバーをキーに、LRF の諸元データと LMIU の寄港データ(何月何日にどの港に寄港)とをリンク付け、一体的に用いたことから、以降は Lloyd's データと称する。

## 2.2 フルコンテナ船の船型分析

Lloyd's データによれば、2006 年に世界で就航していたフルコンテナ船は 3,876 隻で、前年の 2005 年に比べて 10.5%増であった。図-2 にフルコンテナ船就航隻数の推移を示すが、2006 年現在で 1990 年当時の 3 倍以上のフ

ルコンテナ船が就航しており、フルコンテナ船は、順調に増加し続けてきたと言える。

次に、就航船の積載能力 (TEU Capacity) の合計値である総船腹量の推移を見たのが、図-3 である。2006 年のフルコンテナ船の総船腹量は 941 万 TEU、前年比 16.3% 増であった。就航隻数より船腹量の増加率が高いことから、就航船の平均船型より大きな積載能力の船が多く投入されたことが判った。1990 年比では、2006 年の総船腹量は約 6 倍にも達していた。

さらに、総船腹量を隻数で除すことにより、平均船型の推移を求めた結果を、図-2 に、隻数の推移と合わせて示した (右軸)。平均船型は、1990 年には 1,392TEU であったが、2006 年には 2,440TEU と年々大型化していた。

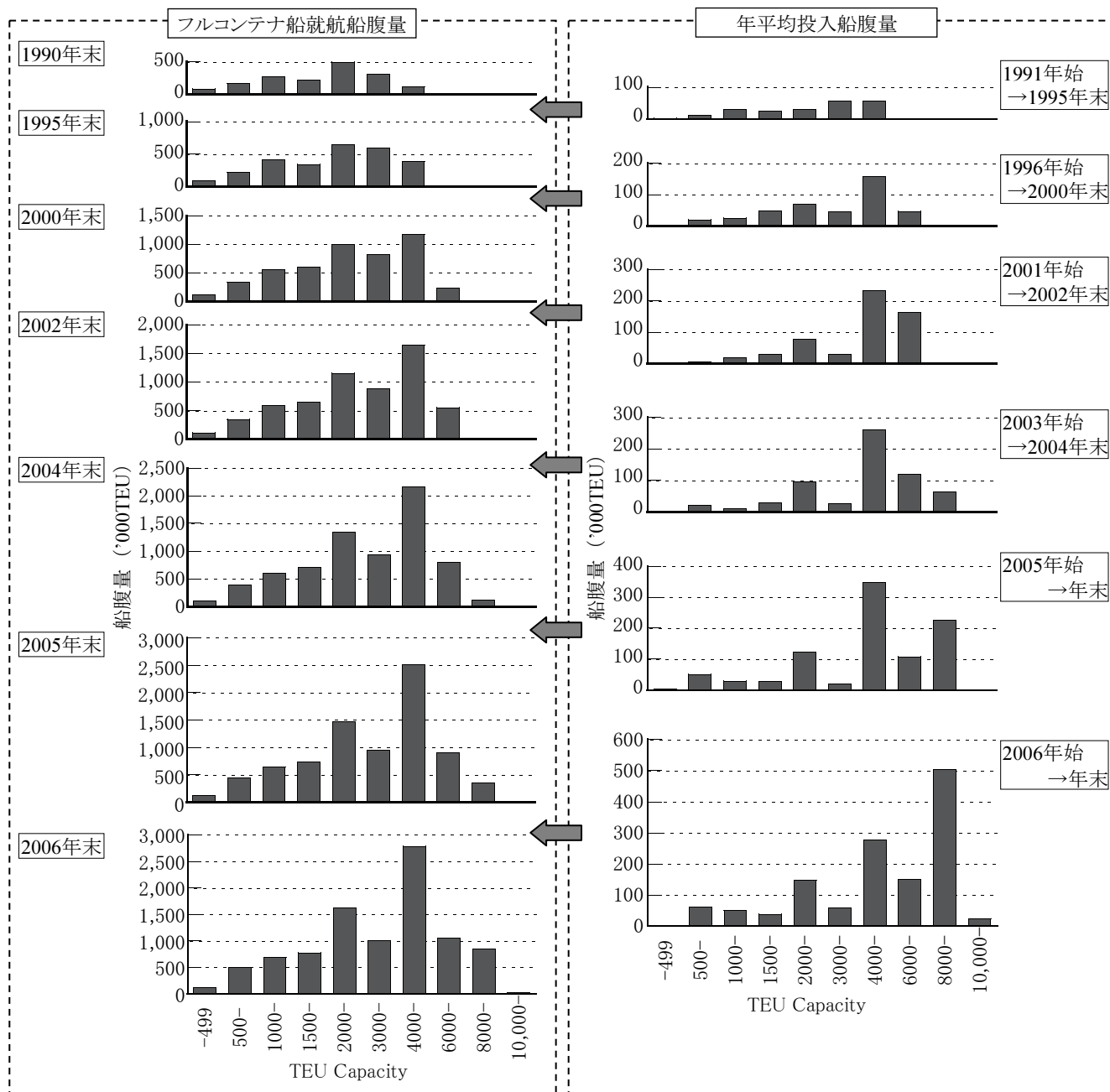


図-5 TEU Capacity によるフルコンテナ船就航船腹量の推移

表-1 船舶諸元不明データ (2006年)

船舶諸元	隻数	割合
TEU Capacity	19	0.5%
L (全長)	14	0.4%
B (型幅)	25	0.6%
d (満載喫水)	12	0.3%

ここで、船舶諸元データの精度について見ておく。本資料で用いた2006年のLloyd'sデータのうち、船舶諸元が不明である船舶数を確認した結果が、表-1である。

諸元が不明のデータはいずれも1%以下であった。船腹量や平均船型の算定にはTEU Capacityが必要となるが、表-1に示した不明データ19隻について控除した。

次に、フルコンテナ船の就航隻数の推移をTEU Capacityで区分して見たのが、図-4である。左図は、各年の就航隻数を示し、右図はその期間に投入された隻数を示している。マイナスの部分があるのは、新たに就航した船より、退役した船の方が多かったことを示している。各年の図のスケールは同じにしてあり、また、TEU Capacityが不明の船は除外している。図より、500~999

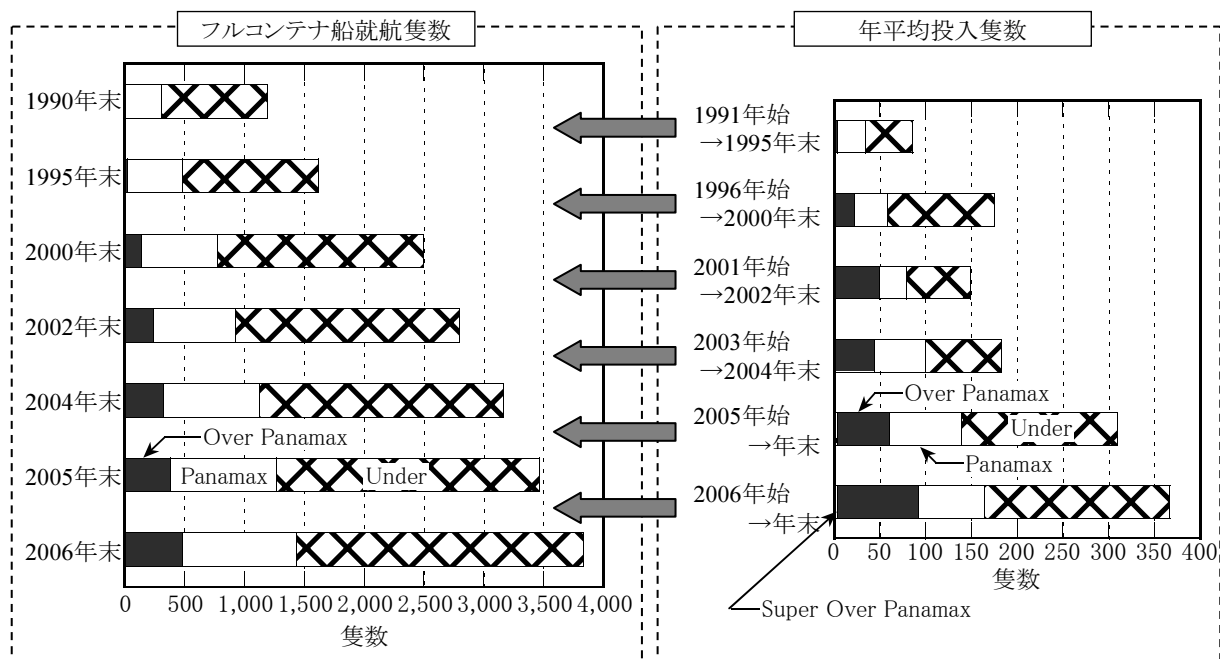


図-6 船型 Type によるフルコンテナ船就航隻数の推移

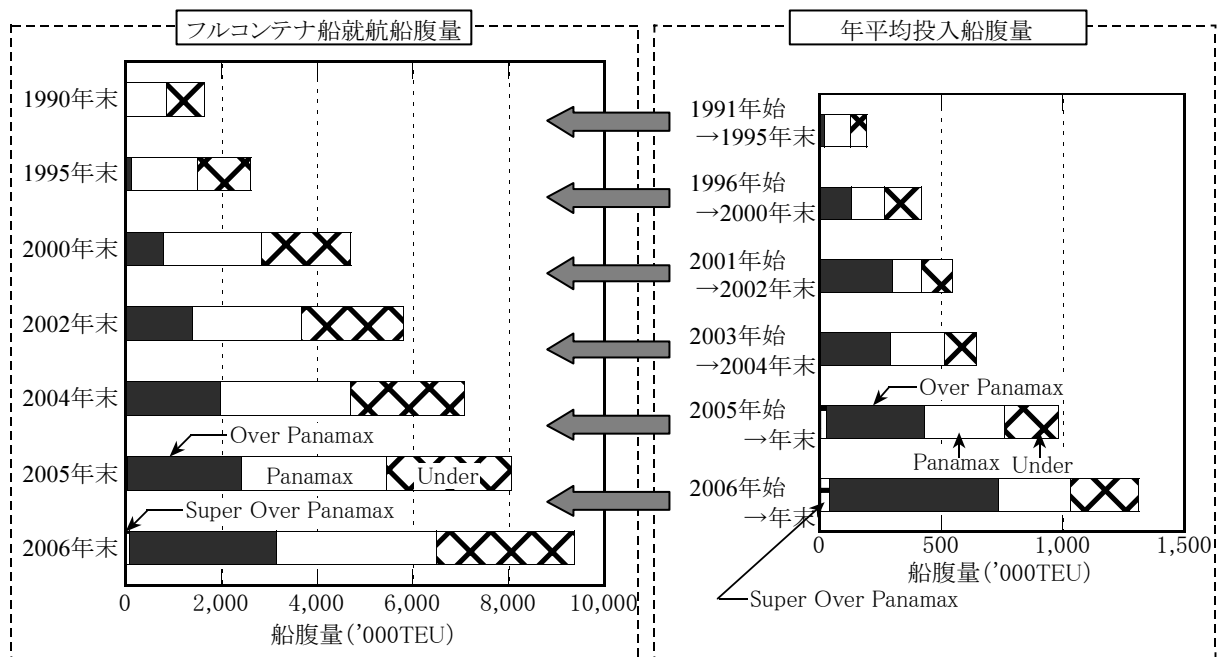


図-7 船型 Type によるフルコンテナ船就航船腹量の推移

TEU といった小型のフルコンテナ船も継続的に投入されてきていることが判った。また、2,000~2,999TEU, 4,000~5,999TEU の投入船も多かった。さらに 2002 年以前は見られなかった 8,000TEU 以上も、特に 2006 年始→年末（すなわち 2006 年の一年間）に、非常に多く投入されていることも確認された。

同じデータを、船腹量において見たのが図-5 である。

船の大きさを加味した場合、2,000TEU 未満の船は 2000 年以降大きな変化が見られない。一方、4,000~5,999TEU の増加が目立ち、1995 年以降の 10 年間で突出していた。しかし、2005 年以降は 8,000~9,999TEU の増加が顕著になってきていた。輸送能力につながる総船腹量の増加の面では、4,000TEU 以上の船型の増加が大きく、これが平均船型を押し上げている要因であることが判った。

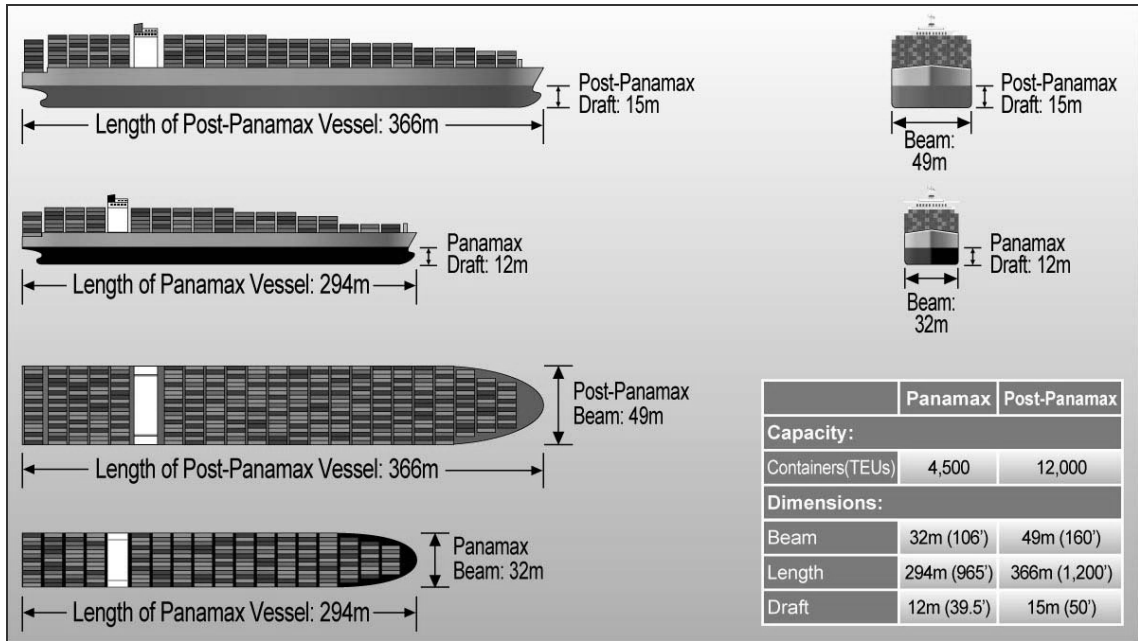


図-8 既存開門の最大船型（図中 Panamax）と新開門通航の最大船型（図中 Post-Panamax）の比較<sup>17)</sup>

就航隻数の推移を、船型 Type によって見たのが、図-6 である。船型は、現在のパナマ運河を通航できる最大の船型（型幅=32m、全長=294m）の Panamax と、これより小さい Under に分類した。また、現在のパナマ運河を通航できない船型については、2006 年 10 月にパナマ政府においてパナマ運河の拡張が正式に決定されたことを受け、本資料では、拡張後のパナマ運河を通航可能な Over Panamax（型幅=49m、全長=366m）と、拡張後のパナマ運河も通航できない Super Over Panamax に分類した。型幅 (B) 及び全長 (L) が不明の船は除外している。また、図-4 と同様に、右図に当該期間中に投入されたコンテナ船の船型 Type も併せて記載した。図-6 より、隻数で見た場合、未だに Under>Panamax>Over Panamax >Super Over Panamax との順になっていることが判った。ただし、投入隻数では、2006 年始→年末には、Panamax より Over Panamax の方が多くなっていた。一方、この船型 Type において就航船腹量の推移を見たのが、図-7 である。既に現存の総船腹量の面では、Under≒Panamax≒Over Panamax となっていた。さらに、投入船腹量の面では、2001 年始以降 Over Panamax が一番多くなっていることも判った。輸送能力面では、Over Panamax に負っている部分が急激に増加してきたものと推察された。

ここで、パナマ運河の拡張について触れておく<sup>17)</sup>。この拡張計画は、現存のパナマ運河の稼働率が 93%に達していることから、今後の需要の増加に対応するため、2 つの開門施設の新設（太平洋側及び大西洋側）、新開門へ

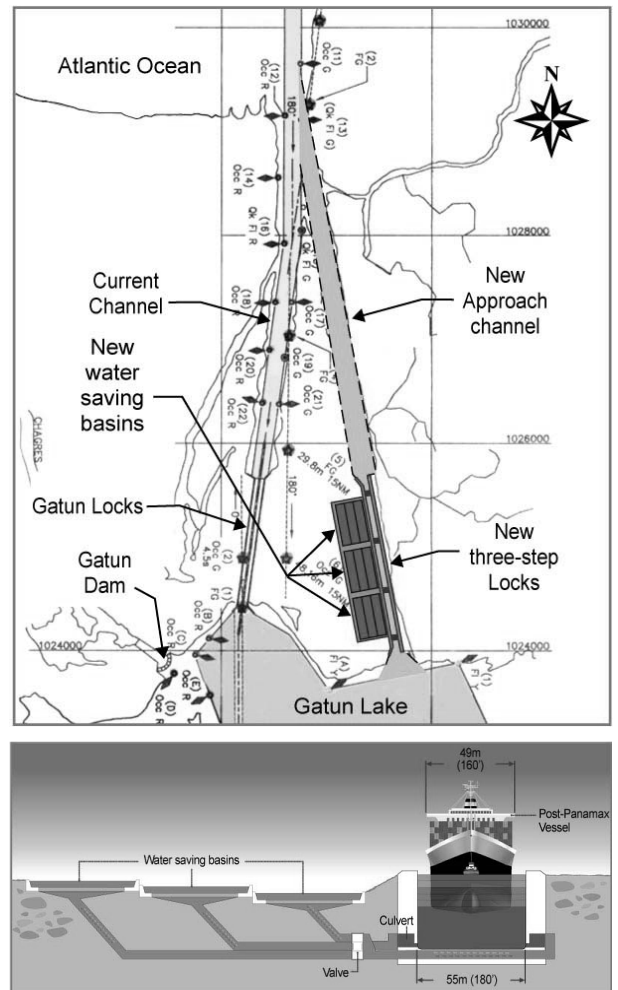


図-9 新開門（大西洋側位置図と断面図）<sup>17)</sup>

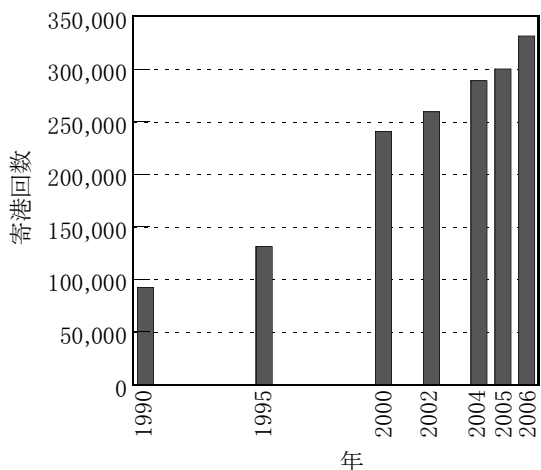


図-10 フルコンテナ船寄港回数の推移

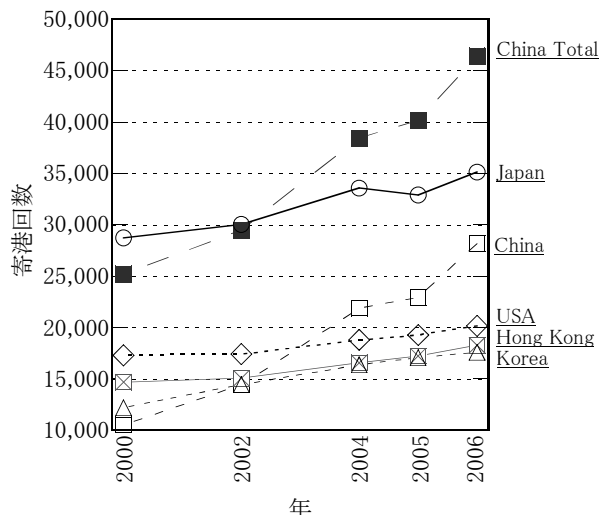


図-11 主要国のフルコンテナ船寄港回数の推移

表-2 港湾管理者データと Lloyd's データの比較

港湾	2006年			2005年		
	管理者	Lloyd's	誤差	管理者	Lloyd's	誤差
東京	5,473	5,171	-5.5%	5,476	5,065	-7.5%
横浜	5,704	5,443	-4.6%	5,612	5,171	-7.9%
名古屋	-	4,623	-	4,912	4,431	-9.8%
大阪	4,337	3,707	-14.5%	4,048	3,309	-18.3%
神戸	4,481	4,438	-1.0%	4,029	3,967	-1.5%

のアクセス水路の整備，既存水路の拡張等を行うものである。新たな開門のイメージは，図-9 のとおり。整備費用は52億5千万ドルで，運河通航料の段階的な値上げにより賄われ，2014年完了予定とされている。現在の開門を通航できる最大船型と拡張後の新開門を通過できる最大船型を比較したのが図-8である。通航できる最大船の諸元が，幅で32m→49m，長さで294m→366mと拡大しており，積載能力12,000TEUのコンテナ船が通航可能とされている。また，拡張後の運河を通航可能な船型として，12,800TEUクラスが発注されたとの報道も見られる<sup>18)</sup>。

なお，拡張後のパナマ運河を通航できない Super Over Panamax は，2006年末で8隻就航しており，いずれも Maersk 社であった。

### 2.3 国別寄港実績の分析

寄港実績の整理として，まず全世界のフルコンテナ船の寄港回数の推移を示したのが図-10である。寄港回数も就航隻数や船腹量と同じように順調に増加してきており，2006年の総寄港回数は332,130回，前年比10.5%増であった。この前年比の増加率は，隻数の推移とほぼ同

じとなっていた。また，寄港回数を就航隻数で除した一隻当たりの平均寄港回数は1990年当時75.9回/隻であったのが，2000年に93.8回/隻と一旦増加したが，2006年には85.7回/隻と減少していた。

ここで，Lloyd's データの精度について考察をしておく。表-2は，日本の五大港について，2006年及び2005年の港湾管理者データと Lloyd's データの外航フルコンテナ船寄港回数を対比したものである。傾向として，港湾管理者データより1割前後，Lloyd's データが小さくなっていた。この差については，既に，フルコンテナ船とセミコンテナ船の定義の相違が主要な原因との推察をしている<sup>19)</sup>。以降の分析結果についても，港湾管理者等のデータとは，この程度の差があり得ることを前提とする。

世界全体の寄港回数が伸びている中で，国別の寄港回数を整理したのが表-3である。2006年では，1位日本，2位中国(香港を除く)，3位アメリカの順となっており，いずれの国も前年比で寄港回数が増加していた。中国は近年寄港回数が急増し，順位も上がっていた。中国も含め，近年急激な増加を示した国は，以下の通り。

- 中国：2000年7位→2006年2位
- ブラジル：2000年16位→2006年11位
- インド：2000年26位→2006年21位
- エジプト：2000年28位→2006年23位
- ポルトガル：2000年36位→2006年26位
- サウジアラビア：2000年35位→2006年27位  
(ただし，一旦51位まで低下)
- フィンランド：2000年41位→2006年30位

これらの国は，ポルトガル・フィンランドを除けば新興国であった。逆に，近年大きく順位を下げた国は，以下

表-3 国別フルコンテナ船寄港回数の推移

2006年				2005年		2004年		2002年		2000年	
Rank	国等	地域	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
1	Japan	EA	35,136	1	32,908	1	33,566	1	30,023	1	28,735
2	China	EA	28,165	2	22,924	2	21,869	5	14,439	7	10,523
3	USA	NA	20,174	3	19,286	3	18,784	2	17,422	2	17,283
4	Hong Kong	EA	18,275	4	17,234	4	16,580	3	15,069	3	14,699
5	Korea	EA	17,578	5	17,061	5	16,368	4	14,471	6	12,192
6	Singapore	EA	16,601	6	16,084	6	14,812	7	12,758	5	13,563
7	Taiwan	EA	14,520	7	13,097	7	13,780	6	13,154	4	14,157
8	Malaysia	EA	11,962	8	9,604	8	9,798	8	9,531	8	7,772
9	Germany	EU	10,995	10	8,824	10	7,781	12	6,201	12	5,314
10	Italy	EU	9,234	11	8,695	9	8,588	9	9,250	9	7,570
11	Brazil	SA	8,729	9	8,856	11	7,305	13	5,606	16	4,456
12	Spain	EU	8,398	12	7,233	12	6,907	10	7,821	10	6,097
13	UK	EU	7,587	13	7,054	13	6,528	11	6,334	11	5,837
14	Netherlands	EU	7,249	14	6,422	14	5,962	15	4,994	14	4,924
15	UAE	ME	5,778	15	5,537	16	4,692	17	4,052	18	4,005
16	Thailand	EA	5,037	16	4,580	18	4,474	14	5,263	15	4,773
17	Australia	OC	4,785	17	4,472	19	3,917	18	3,800	19	3,596
18	France	EU	4,566	18	4,291	17	4,560	16	4,956	17	4,277
19	Belgium	EU	4,428	19	3,848	21	3,536	21	3,111	20	2,859
20	Indonesia	EA	4,317	21	3,782	15	5,362	19	3,611	13	5,015
21	India	ME	4,248	22	3,650	20	3,563	20	3,195	26	2,256
22	Turkey	EU	4,032	20	3,784	22	3,142	23	2,605	23	2,359
23	Egypt	AF	3,156	24	2,632	26	2,336	28	1,968	28	2,034
24	Sri Lanka	ME	2,809	27	2,239	24	2,435	26	2,308	21	2,458
25	South Africa	AF	2,769	25	2,482	25	2,399	22	2,937	22	2,395
26	Portugal	EU	2,652	29	2,116	32	1,873	30	1,907	36	1,307
27	Saudi Arabia	ME	2,528	40	1,544	43	1,131	51	729	35	1,325
28	Panama	NA	2,439	23	3,001	23	2,619	25	2,388	29	1,868
29	Mexico	NA	2,416	38	1,771	35	1,735	40	1,066	33	1,581
30	Finland	EU	2,399	37	1,785	36	1,706	39	1,155	41	888

の通り。

台湾：2000年4位→2006年7位

インドネシア：2000年13位→2006年20位

2006年の上位5カ国について、近年の寄港回数の推移を示したのが図-11である。参考までに、香港を含めた中国計（図中「China Total」）も算定した。また、図では、傾向を見やすくするため、プロットした点を直線で補間した。本資料の以降の図も、同じように示している。図-11より、中国計は、2004年以降日本を抜いている。また、同時期には、中国本土が、香港を抜いている。中国本土の寄港回数の増加傾向と、中国計の寄港回数の増加傾向（表中の補間直線の形状）は類似しており、中国本土の寄港回数の伸びの著しさが見られた。このように見ると、中国本土が日本を抜くのもそう遠くないと推察さ

れる。また、大きく見ると、日本、アメリカ、香港の変化傾向は似ており、先進諸国では、長期的にはゆるやかな増加傾向であると見られた。

次に、水深15m以深の大水深バースを必要とするフルコンテナ船に限定した寄港回数の推移を整理したのが、表-4及び図-12である。船舶の必要バース水深については、基本的な考え方が「港湾の施設の技術上の基準・同解説」<sup>20)</sup>において、以下に定められている。

バース水深は、以下の式により算定することが出来る。ここで、最大喫水とは、対象船舶の満載喫水等、運用対象条件における係船状態等の静水状態の最大の喫水を表す。また、余裕水深は、一般的に最大喫水のおおむね10%とすることが望ましい。

表-4 大水深バースが必要なフルコンテナ船の国別寄港回数の推移

2006年				2005年		2004年		2002年		2000年	
Rank	国等	地域	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
1	China	EA	6,095	1	4,420	1	3,532	4	1,604	7	626
2	USA	NA	4,901	2	3,910	2	3,167	1	2,584	1	1,598
3	Hong Kong	EA	3,666	3	3,418	3	2,813	2	2,199	3	1,232
4	Japan	EA	2,692	4	2,435	4	1,955	3	1,935	2	1,278
5	Singapore	EA	2,249	5	2,196	5	1,872	5	1,336	4	1,071
6	Korea	EA	1,932	6	1,679	7	1,259	10	766	10	479
7	Taiwan	EA	1,895	7	1,574	6	1,303	6	1,072	5	697
8	Germany	EU	1,744	8	1,565	8	1,221	9	867	9	531
9	UK	EU	1,542	10	1,345	10	1,105	7	960	8	590
10	Netherlands	EU	1,453	9	1,392	9	1,149	8	888	6	669

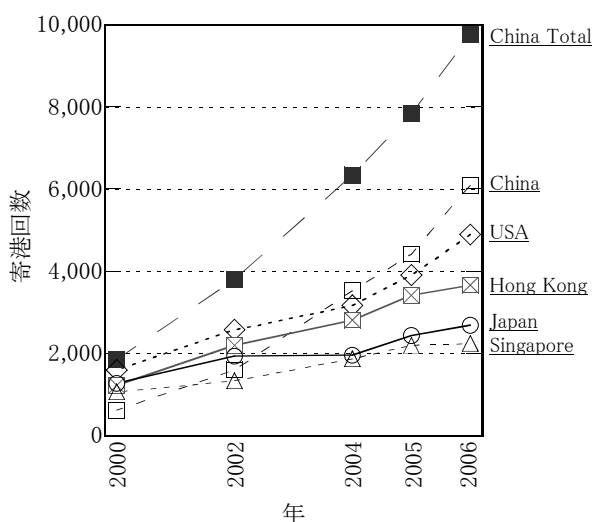


図-12 主要国の大水深バースを必要とするフルコンテナ船寄港回数の推移

$$\text{バース水深} = \text{最大喫水} + \text{余裕水深}$$

また、さらに詳細なコンテナターミナルのバース水深の設定については、高橋<sup>21)</sup>により、最大喫水+余裕水深に入出港喫水率を乗じ、さらに、大水深バースの場合切り上げではなく、例えば0.2mを超えた場合に1m増深するとの考え方が示されている。本資料では、これに従い、最大喫水を満載喫水、余裕水深を10%、入出港喫水率を0.98とし、満載喫水13.18m以深のフルコンテナ船が水深15m以深のバースを必要と設定した。なお、この設定、特に入出港喫水率については世界の各港湾の状況により異なると考えられるが、これを厳密に設定することは困難であることから、本資料では一律の設定とした。

表-4によれば、全フルコンテナ船寄港回数と同様、中国が急激に伸びており、2004年には世界1位となっていた。日本は、2006年では、中国、アメリカ及び香港に

次いで、4位であった。韓国が2000年：10位→2006年：6位と順位を上げている一方、台湾は2000年：5位→2006年：7位、オランダは2000年：6位→2006年：10位と順位を下げていた。

2006年の上位5カ国について、近年の寄港回数の推移を示したのが図-12である。図-11と同様に、香港を含めた中国計（図中「China Total」）も算定した。中国計では、2000年において既に世界1位であり、その後も急激に増加してきていた。アメリカも、ここ数年の伸びは大きかった。香港、日本、シンガポールは、緩やかな増加傾向となっていた。

#### 2.4 航路別国別寄港実績の分析

前節で整理した国別フルコンテナ船寄港回数について、航路別に整理した。

##### a) 北米-東アジア航路

北米-東アジア航路に就航したフルコンテナ船の、主要国での寄港回数を整理したのが表-5である。

北米側では、アメリカが大部分を占めていたが、その他では、メキシコが急増しており、2006年ではカナダより多くなっていた。

東アジア側では、2000年当時は日本の割合が大きく、中国本土の2倍以上の寄港回数があったが、以降日本は減少傾向、中国が急激な増加傾向で、2006年では完全に立場は逆転していた。その他の国では、台湾・シンガポールは横ばいから減少傾向、韓国が緩やかな増加傾向となっていた。北東アジア諸国の寄港回数の推移を示したのが図-13であるが、中国本土及び中国計のめざましい伸びと、日本や台湾の停滞が見られた。

次に、北米-東アジア航路の船型分布の推移を2年毎に見たのが図-14である。寄港回数によって集計した。



表-5 北米-東アジア航路フルコンテナ船国別寄港回数の推移

地域	国等	2006年	2005年	2004年	2002年	2000年
NA	USA	12,025	10,537	10,608	10,382	9,608
	Canada	1,144	1,161	1,172	960	1,239
	Mexico	1,231	855	759	441	510
	Panama	1,329	1,410	1,325	1,298	915
EA	Japan	5,389	5,114	5,305	6,229	6,681
	China	9,300	7,374	6,810	4,124	2,647
	Hong Kong	5,045	4,844	4,932	5,085	4,455
	Taiwan	2,838	2,698	2,459	3,149	3,090
	Korea	3,541	3,612	3,140	3,067	2,876
	Singapore	2,127	2,025	2,082	2,539	2,307
	Malaysia	1,419	831	1,164	1,307	906

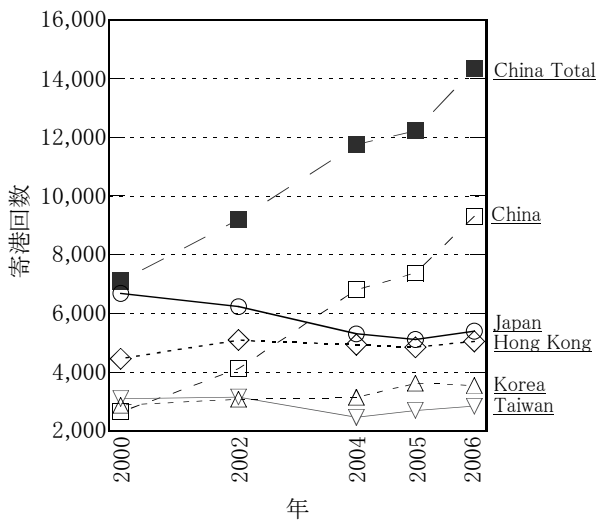


図-13 北東アジア諸国の北米航路寄港回数

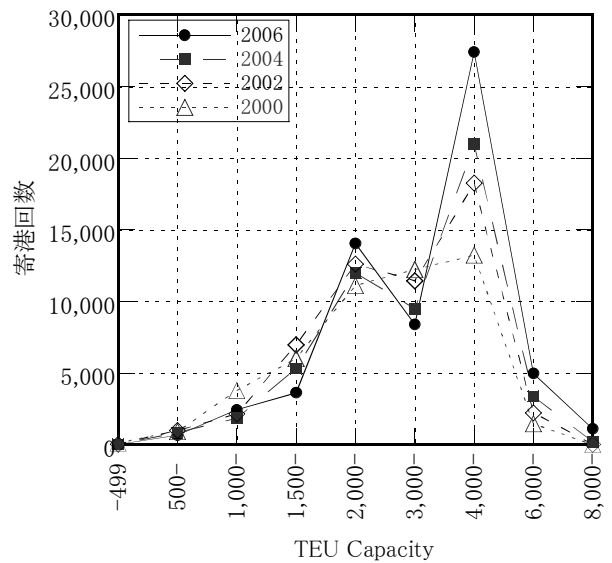


図-14 北米-東アジア航路の船型の推移

4,000TEU～5,999TEU の回数増加が著しく、6,000TEU 以上も増加が見られた。また、3,000～3,999TEU では回数の減少が見られた。

さらに、2006年の北東アジア諸国の船型分布を見たのが図-15である。ほとんどの船型で中国が一番多くなっており、6,000TEU以上の回数は群を抜いていた。日本は、4,000～5,999TEUの回数は香港・台湾・韓国よりも多いが、6,000TEU以上の回数はこれらの国よりも少なく、8,000TEU以上の回数は0であった。

b) 欧州-東アジア航路

欧州-東アジア航路に就航したフルコンテナ船の、主要国での寄港回数を整理したのが表-6である。

欧州側では、2006年では、イタリア、ドイツ、オランダ・イギリス・スペインの順となっていた。フランスを除く国は、全て近年増加傾向であった。

東アジア側では、2000年当時は、香港、シンガポール

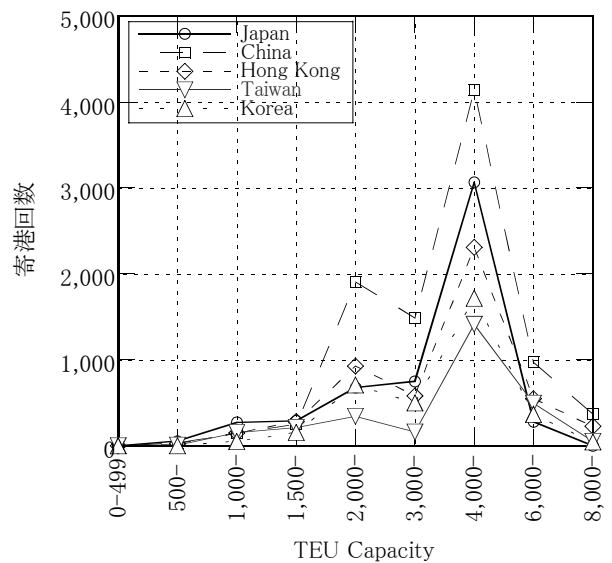


図-15 北米-東アジア航路の国別船型分布 (2006年)

表-6 欧州-東アジア航路フルコンテナ船国別寄港回数の推移

地域	国等	2006年	2005年	2004年	2002年	2000年
EU	UK	2,090	1,861	1,970	1,966	1,764
	Germany	2,485	2,366	2,111	1,862	1,712
	Netherlands	2,091	2,030	1,941	1,715	1,826
	Belgium	1,419	1,267	1,283	1,023	883
	France	1,463	1,381	1,486	1,590	1,385
	Spain	2,089	1,449	1,507	1,145	1,292
	Italy	2,850	2,426	2,589	2,043	2,394
EA	Japan	3,106	2,928	2,772	4,062	3,542
	China	7,922	6,071	5,414	3,339	2,068
	Hong Kong	4,931	4,565	4,525	4,554	4,084
	Taiwan	1,878	1,745	1,883	2,244	2,177
	Korea	2,034	2,199	1,970	2,043	1,762
	Singapore	3,883	3,896	3,845	3,242	3,662
	Malaysia	2,380	1,885	2,072	1,536	1,175

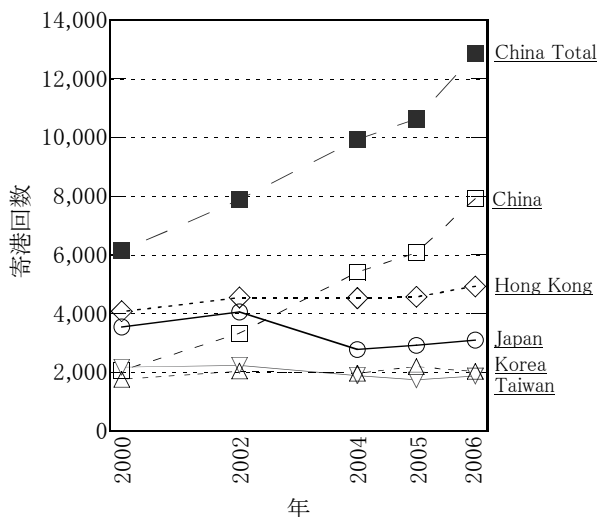


図-16 北東アジア諸国の欧州航路寄港回数

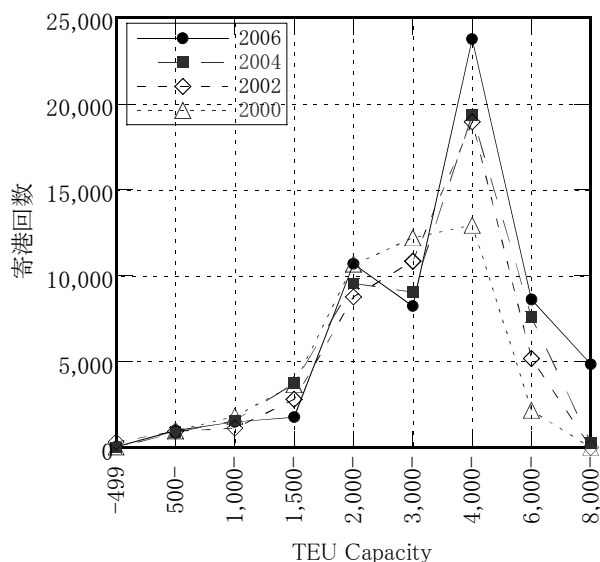


図-17 欧州-東アジア航路の船型の推移

及び日本の三ヶ国が並んでいたが、日本の減少、中国の急激な増加により、2006年では、中国本土、香港、シンガポールの順となっていた。また、マレーシアは、北米航路に比べ、大きな伸びを示していた。図-16に、北東アジア諸国の寄港回数の推移を示したが、香港が日本より多くなっているものの、全体の傾向としては北米-東アジア航路（図-13）と似た状況であることが判った。

図-17は、欧州-東アジア航路の船型分布の推移を2年毎に見たものであるが、図-14の北米-東アジアに比べて、6,000TEU以上の回数が多くなっていた。特に、2006年の8,000TEU以上の回数では、欧州-東アジア航路は、北米-東アジア航路の4倍以上となっていた。

さらに、図-18は、2006年の北東アジア諸国の船型分布である。4,000TEU以上での中国の回数は、他に比べて非常に多く、特に8,000TEU以上では、香港の約2倍と

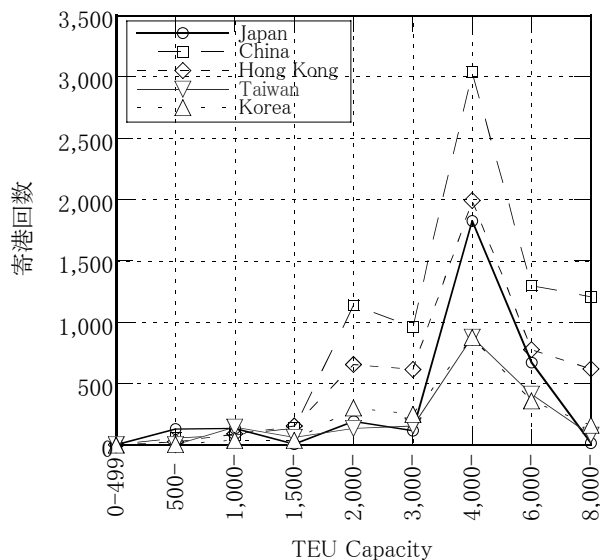


図-18 欧州-東アジア航路の国別船型分布（2006年）

表-7 東アジア域内航路フルコンテナ船国別寄港回数の推移

地域	国等	2006年	2005年	2004年	2002年	2000年
EA	Japan	26,712	24,948	25,295	20,366	18,402
	China	11,732	9,790	10,241	7,682	6,093
	Hong Kong	7,229	6,895	6,452	5,608	5,957
	Taiwan	9,211	8,162	8,930	7,226	8,132
	Korea	11,649	11,174	10,796	9,254	7,550
	Singapore	5,291	5,870	5,467	4,222	5,241
	Philippines	1,141	1,164	1,905	1,409	1,694
	Thailand	3,748	3,575	3,381	3,724	3,430
	Malaysia	5,203	4,298	4,448	4,188	3,990
	Indonesia	3,207	3,010	4,008	2,469	3,718
	Vietnam	1,036	968	513	567	653

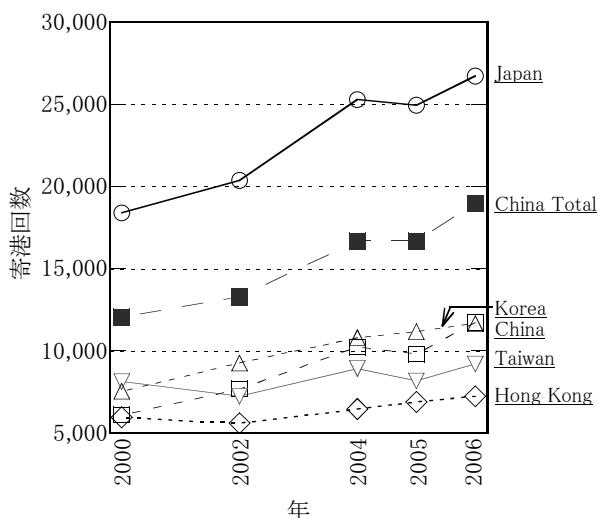


図-19 北東アジア諸国の東アジア域内航路寄港回数

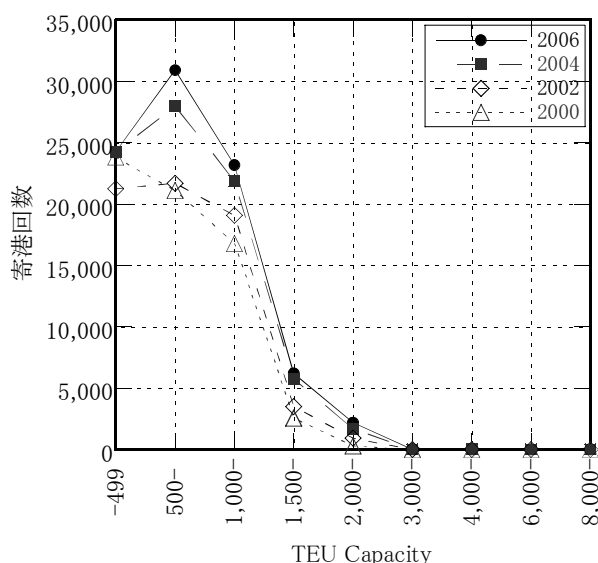


図-20 東アジア域内航路の船型の推移

なっていた。日本は、6,000～7,999TEU の回数は香港並みで台湾・韓国より多かったが、8,000TEUでは、台湾・韓国以下であった。

c) 東アジア域内航路

東アジア域内航路に就航したフルコンテナ船の、主要国での寄港回数を整理したのが表-7である。北米・欧州-東アジア航路と異なり、2006年においても日本が一番大きな寄港回数を示していた。中国本土が伸びてはいるが、北米・欧州航路ほどではなく、量も日本の半分以下、韓国と同程度であった。また、台湾も増加傾向を示していた。東南アジアでは、シンガポール、タイ、インドネシアが横ばい傾向、マレーシアとベトナムが増加傾向を示していた。図-19は、北東アジア諸国の寄港回数の推移を示したものであるが、日本の伸びと中国計の伸びは同じ程度であり、差が縮まっていないことが判った。

図-20は、東アジア域内航路の船型分布の推移を2年

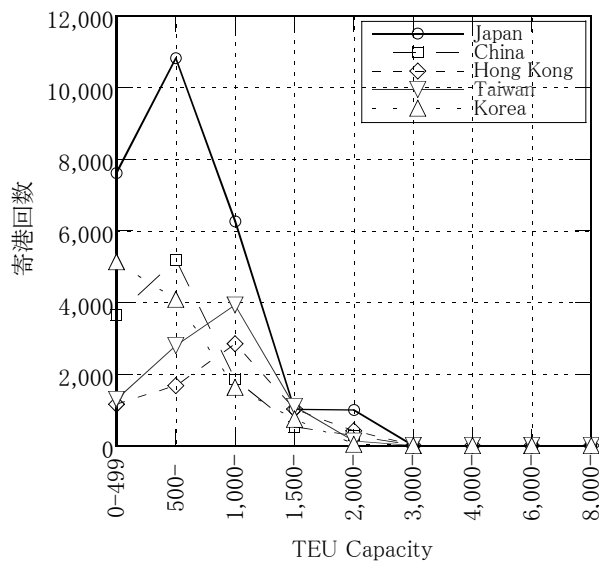


図-21 東アジア域内航路の国別船型分布 (2006年)

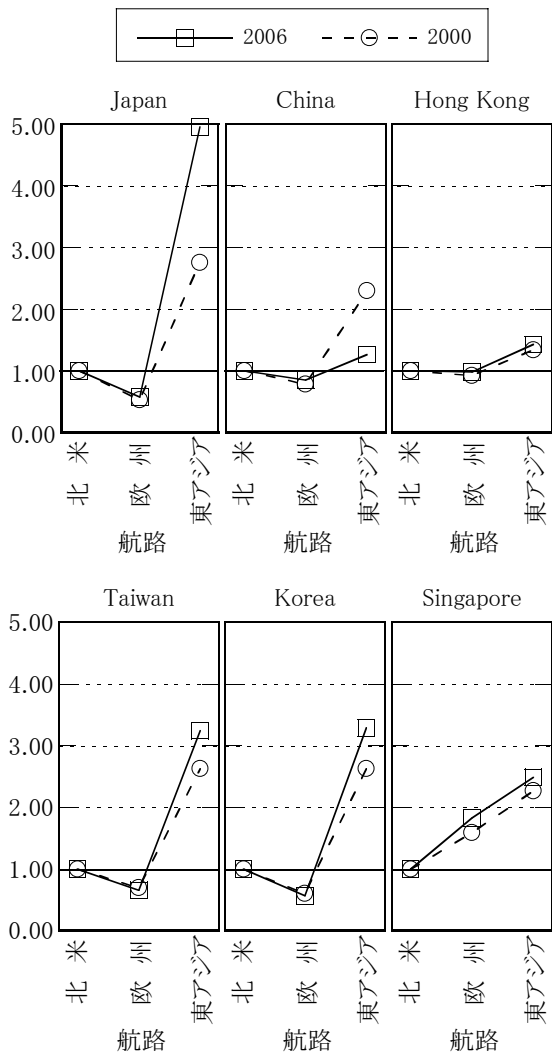


図-22 北東アジア諸国の各航路の寄港回数比率

毎に見たものであるが、どの船型でも 2006 年の回数が多くなっていた。また、図-21 は、2006 年の北東アジア諸国の船型分布であるが、日本の回数が、特に 1,500TEU 未満で群を抜いて多くなっていた。

さらに東アジアの主要国について、北米、欧州及び東アジア域内航路の寄港回数を相対比較してみたのが図-22 である。各年の各航路の寄港回数を、北米航路の寄港回数で除している。日本は圧倒的に東アジア域内が多く、さらにその比重が増加してきている。韓国及び台湾も、日本と傾向が似ていた。香港は北米・欧州・東アジア域内の航路の寄港数にあまり差が無く、中国も同じような傾向になりつつある。シンガポールは、上記 6ヶ国の中で唯一北米より欧州航路の寄港回数が多かった。

なお、東アジア域内航路の動向については、追って 5 章で詳しく分析する。

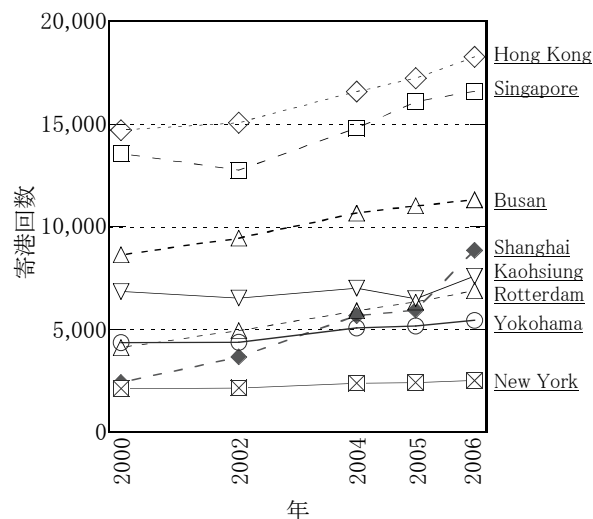


図-23 主要港湾のフルコンテナ船寄港回数

### 2.5 港湾別寄港実績の分析

近年のフルコンテナ船の寄港回数の推移を、港湾別に整理したのが表-8 である。「港湾」の単位や名称については、Lloyd's データをそのまま引用している。例えば、アメリカの New York/New Jersey 港は、Lloyd's データ上では New York 港とされている。また、中国の深圳港は、塩田港、蛇口港及び赤湾港の総称で、全体としてのコンテナ取扱量が示されたりしているが、Lloyd's データ上では、Yantian 港、Shekou 港及び Chiwan 港で各々登録されている。これらについては、特に修正を施さず、そのまま分析を行った。東アジア地域の主要港湾の名称については、付録を参照されたい。

寄港回数の 1 位：Hong Kong (香港) 港，2 位：Singapore (シンガポール) 港，3 位：Busan (釜山) 港の順位は、2000 年以降変化はない。2006 年の寄港回数 50 位までの中で、近年大きな伸びを示した港湾は以下の通り。

- Shanghai (上海)：2000 年 18 位→2006 年 4 位
  - Ningbo (寧波)：2000 年 67 位→2006 年 16 位
  - Jebel Ali：2000 年 35 位→2006 年 18 位
  - Qingdao (青島)：2000 年 36 位→2006 年 19 位
  - Xiamen (廈門)：2000 年 41 位→2006 年 21 位
  - Yantian (塩田)：2000 年 38 位→2006 年 27 位
  - Port Said：2000 年 86 位→2006 年 34 位
  - Shekou (蛇口)：2000 年 90 位→2006 年 37 位
  - Jeddah：2000 年 53 位→2006 年 38 位
- (ただし、一旦 137 位まで低下)
- Jawaharlal Nehru：2000 年 79 位→2006 年 39 位
  - Savannah：2000 年 70 位→2006 年 46 位
  - Tanjung Pelepas：2000 年 181 位→2006 年 49 位

表-8 港湾別フルコンテナ船寄港回数の推移(1/2)

2006年				2005年		2004年		2002年		2000年	
Rank	港湾	国等	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
1	Hong Kong	China	18,275	1	17,234	1	16,580	1	15,069	1	14,699
2	Singapore	Singapore	16,600	2	16,084	2	14,812	2	12,755	2	13,562
3	Busan	Korea	11,314	3	11,018	3	10,681	3	9,442	3	8,626
4	Shanghai	China	8,859	6	5,944	6	5,669	12	3,661	18	2,417
5	Kaohsiung	Taiwan	7,595	4	6,505	4	7,013	4	6,535	4	6,852
6	Port Klang	Malaysia	7,108	7	5,460	7	5,325	5	5,393	6	4,845
7	Rotterdam	Netherlands	6,900	5	6,343	5	5,909	6	4,953	9	4,122
8	Hamburg	Germany	6,304	8	5,206	10	4,481	13	3,422	14	2,739
9	Yokohama	Japan	5,443	9	5,171	8	5,090	7	4,388	8	4,375
10	Tokyo	Japan	5,171	10	5,065	9	4,744	10	4,006	10	3,790
11	Nagoya	Japan	4,623	11	4,431	11	4,379	11	3,880	11	3,707
12	Keelung	Taiwan	4,539	12	4,277	12	4,318	9	4,143	5	4,916
13	Kobe	Japan	4,438	13	3,967	13	4,222	8	4,286	7	4,546
14	Bremerhaven	Germany	4,342	14	3,326	16	3,001	19	2,464	20	2,339
15	Osaka	Japan	3,707	15	3,309	14	3,477	15	3,304	12	3,155
16	Ningbo	China	3,686	18	2,760	29	2,127	60	918	67	763
17	Antwerp	Belgium	3,672	16	3,270	15	3,111	16	2,889	17	2,450
18	Jebel Ali	UAE	3,505	17	3,181	22	2,337	28	1,950	35	1,428
19	Qingdao	China	3,423	20	2,590	24	2,320	36	1,485	36	1,349
20	Colombo	Sri Lanka	2,809	26	2,238	18	2,435	22	2,308	16	2,457
21	Xiamen	China	2,799	30	2,087	27	2,213	23	2,266	41	1,245
22	Laem Chabang	Thailand	2,711	19	2,683	17	2,582	14	3,336	13	2,813
23	Felixstowe	UK	2,607	24	2,404	23	2,334	18	2,509	15	2,562
24	Santos	Brazil	2,586	21	2,556	28	2,166	29	1,872	31	1,542
25	New York	USA	2,512	23	2,428	19	2,394	26	2,151	23	2,112
26	Gwangyang	Korea	2,487	25	2,306	31	2,102	27	1,985	30	1,550
27	Yantian	China	2,425	31	1,963	34	1,856	31	1,792	38	1,303
28	Gioia Tauro	Italy	2,365	27	2,227	26	2,298	17	2,644	24	2,108
29	Le Havre	France	2,247	29	2,140	20	2,390	20	2,448	21	2,194
30	Taichung	Taiwan	2,239	28	2,166	21	2,346	21	2,355	19	2,386
31	Barcelona	Spain	2,159	33	1,915	33	1,875	25	2,156	27	1,733
32	Valencia	Spain	2,129	32	1,939	32	1,895	24	2,180	33	1,501
33	Bangkok	Thailand	2,007	35	1,693	37	1,667	32	1,671	29	1,636
34	Port Said	Egypt	1,979	48	1,308	61	971	95	618	86	631
35	Algeciras	Spain	1,978	36	1,601	38	1,618	34	1,586	39	1,277
36	Oakland	USA	1,927	34	1,894	35	1,842	33	1,665	34	1,482
37	Shekou	China	1,762	22	2,548	30	2,111	72	803	90	612
38	Jeddah	Saudi Arabia	1,760	78	873	97	680	137	439	53	908
39	Jawaharlal Nehru	India	1,756	41	1,449	47	1,400	45	1,226	79	693
40	Jakarta	Indonesia	1,715	50	1,281	25	2,318	37	1,440	22	2,139
41	Charleston	USA	1,675	37	1,518	42	1,486	39	1,387	32	1,533
41	Hakata	Japan	1,675	43	1,404	45	1,433	46	1,151	46	1,044
43	Los Angeles	USA	1,635	40	1,484	39	1,593	35	1,488	25	2,072
44	Kitakyusyu	Japan	1,599	39	1,485	40	1,582	41	1,263	42	1,224
45	Long Beach	USA	1,562	42	1,411	41	1,569	40	1,359	54	903
46	Savannah	USA	1,536	44	1,394	48	1,242	48	1,091	70	744
47	Pasir Gudang	Malaysia	1,494	45	1,387	68	929	47	1,130	57	849
48	Durban	South Africa	1,453	54	1,178	55	1,133	44	1,235	45	1,045
49	Tanjung Pelepas	Malaysia	1,420	62	1,074	36	1,715	52	998	181	263
50	Melbourne	Australia	1,386	47	1,326	52	1,168	49	1,084	50	987

表-8 港湾別フルコンテナ船寄港回数の推移(2/2)

2006年				2005年		2004年		2002年		2000年	
Rank	港湾	国等	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
51	Incheon	Korea	1,369	52	1,252	56	1,126	56	968	151	338
52	Dalian	China	1,349	51	1,261	46	1,415	50	1,079	56	891
53	Genoa	Italy	1,307	53	1,249	48	1,242	38	1,434	37	1,341
54	Piraeus	Greece	1,288	46	1,371	43	1,478	30	1,855	28	1,719
55	St. Petersburg	Russia	1,263	66	1,008	70	887	102	588	186	247
56	Izmir	Turkey	1,240	66	1,008	62	970	63	888	61	806
57	Manzanillo	Panama	1,232	38	1,500	53	1,166	42	1,256	43	1,172
58	Puerto Cabello	Venezuela	1,229	58	1,129	81	789	77	772	47	1,015
59	Botany Bay	Australia	1,226	59	1,126	67	949	74	783	59	810
60	Salalah	Oman	1,201	49	1,282	50	1,187	90	667	93	604
60	Ambarli	Turkey	1,201	66	1,008	90	732	105	584	128	443
62	Cartagena	Colombia	1,141	71	994	71	886	65	864	101	568
63	Brisbane	Australia	1,122	65	1,011	77	808	71	805	77	713
64	Chiwan	China	1,121	55	1,172	54	1,157	-	204	-	9
65	Surabaya	Indonesia	1,089	60	1,110	57	1,107	67	861	40	1,254
66	Kingston	Jamaica	1,085	57	1,147	72	864	64	887	63	792
67	Shimizu	Japan	1,082	69	997	63	967	61	893	71	736
68	Tilbury	UK	1,025	63	1,045	59	1,015	73	796	87	630
69	Manzanillo	Mexico	1,021	114	620	92	710	167	327	112	496
70	Marsaxlokk	Malta	984	81	854	58	1,034	54	981	55	902
71	Lisbon	Portugal	964	96	731	91	731	59	922	89	613
72	Buenaventura	Colombia	957	56	1,152	65	953	94	632	122	453
73	Dublin	Ireland	956	97	723	106	631	95	618	96	589
74	Port Everglades	USA	953	88	784	107	623	118	529	106	541
75	Khor Fakkan	UAE	935	74	910	69	909	83	729	62	793
76	Las Palmas	Canary Is.	924	69	997	51	1,186	55	972	51	963
77	Helsinki	Finland	916	106	658	83	769	119	525	140	387
78	Dubai	UAE	915	73	916	76	814	78	755	52	944
79	Norfolk	USA	907	83	828	73	834	81	744	78	694
80	Miami	USA	906	64	1,033	60	999	57	965	44	1,093
81	Leghorn	Italy	895	76	901	75	830	68	848	58	831
82	Leixoes	Portugal	887	90	775	103	638	101	597	141	384
83	Penang	Malaysia	866	94	740	78	804	53	982	48	1,004
84	Manila	Philippines	852	61	1,086	44	1,459	43	1,243	26	1,783
85	Kotka	Finland	840	121	578	129	503	157	354	200	219
85	Houston	USA	840	75	905	80	796	80	753	84	640
87	Rio Grande	Brazil	838	77	878	85	753	102	588	122	453
88	Haiifa	Israel	834	80	857	95	696	66	863	80	691
89	Ho Chi Minh City	Vietnam	819	93	754	99	675	100	599	91	611
90	Yokkaichi	Japan	809	106	658	100	673	97	616	114	485
91	Rio de Janeiro	Brazil	802	95	736	73	834	78	755	83	647
92	Buenos Aires	Argentina	799	104	667	120	542	75	782	59	810
93	Fos	France	797	102	683	79	800	62	890	75	717
94	Mersin	Turkey	792	92	757	104	637	123	510	131	442
95	Gothenburg	Sweden	786	157	426	125	523	129	491	150	339
96	Cape Town	South Africa	784	89	778	89	736	51	1,023	69	752
97	Itajai	Brazil	770	91	769	111	604	148	383	175	282
98	La Spezia	Italy	761	98	719	88	742	69	811	65	771
99	Paranagua	Brazil	756	86	807	116	576	151	375	158	322
100	Zeebrugge	Belgium	754	123	573	156	419	-	221	137	405

注)「-」は、当該年のRankが201位以下であることを示す。

表-9 大水深バースが必要なフルコンテナ船の港湾別寄港回数の推移

2006年				2005年		2004年		2002年		2000年	
Rank	港湾	国等	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
1	Hong Kong	China	3,666	1	3,418	1	2,813	1	2,199	1	1,232
2	Singapore	Singapore	2,249	2	2,196	2	1,872	2	1,343	2	1,071
3	Kaohsiung	Taiwan	1,719	3	1,423	3	1,213	3	977	3	695
4	Busan	Korea	1,513	5	1,318	5	1,050	9	490	8	322
5	Yantian	China	1,507	6	1,094	6	845	5	789	5	416
6	Rotterdam	Netherlands	1,360	4	1,375	4	1,147	4	921	4	496
7	Shanghai	China	1,175	23	471	16	477	31	165	41	56
8	Hamburg	Germany	1,089	8	953	7	753	10	484	12	284
9	Ningbo	China	936	18	541	26	347	45	95	61	11
10	Felixstowe	UK	797	9	739	9	580	8	533	10	313
11	Oakland	USA	774	12	627	13	502	12	426	14	254
12	Port Klang	Malaysia	752	16	584	14	496	17	380	9	320
13	Antwerp	Belgium	733	10	701	12	525	21	300	32	101
14	Tokyo	Japan	727	13	613	19	448	15	394	23	145
15	Le Havre	France	686	11	628	10	568	6	591	11	312
16	Xiamen	China	685	20	508	20	428	26	229	51	27
17	Bremerhaven	Germany	654	14	612	18	468	13	405	17	243
18	Long Beach	USA	644	21	499	17	470	18	379	14	254
19	Los Angeles	USA	639	19	534	15	490	19	373	16	248
20	Shekou	China	626	7	975	8	719	35	131	35	81
21	Kobe	Japan	622	15	605	11	527	7	580	7	368
22	New York	USA	618	24	454	28	334	22	283	20	169
23	Yokohama	Japan	609	22	477	21	417	11	443	6	397
24	Jeddah	Saudi Arabia	585	43	215	41	155	62	43	36	80
25	Southampton	UK	515	28	403	22	413	16	392	13	262
26	Nagoya	Japan	509	17	551	23	406	14	402	18	202
27	Savannah	USA	496	31	337	33	230	34	138	48	38
28	Qingdao	China	495	39	230	39	185	55	57	50	31
29	Seattle	USA	453	25	432	31	300	25	237	26	123
30	Tanjung Pelepas	Malaysia	447	33	311	25	351	29	209	43	50

上記 12 港のうち、半分の 6 港が中国の港湾であった。国別寄港回数で中国は大きな伸びを示していたが、これがこれらの多くの港湾の伸びに起因していることが判った。一方、2006 年寄港回数 50 位までの中で、順位を大きく下げた港湾は以下の通り。

- Keelung (基隆) : 2000 年 5 位→2006 年 12 位
- Kobe (神戸) : 2000 年 7 位→2006 年 13 位
- Laem Chabang : 2000 年 13 位→2006 年 22 位
- Taichung (台中) : 2000 年 19 位→2006 年 30 位
- Jakarta : 2000 年 22 位→2006 年 40 位
- (ただし、一旦 50 位まで低下)
- Los Angeles : 2000 年 25 位→2006 年 43 位

上記の寄港回数の順位が大きく落ちた港湾は、台湾 2 港、東南アジアの 2 港及び日本とアメリカであった。

図-23 に主要港の寄港回数の推移を示したが、全体の中で、Shanghai (上海) 港の著しい伸びが際立っていた。

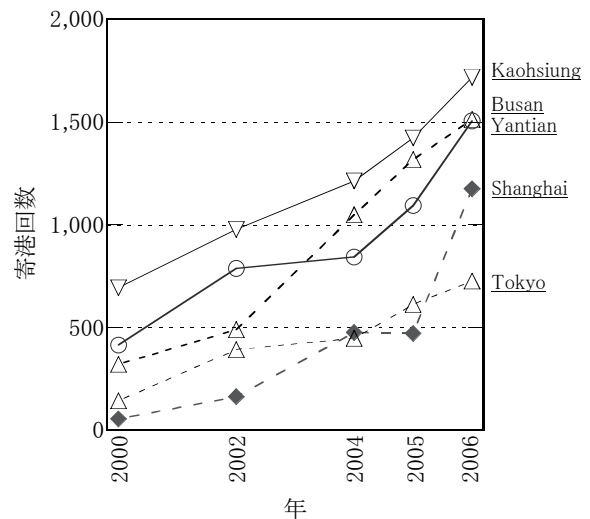


図-24 主要港湾の大水深バースを必要とするフルコンテナ船寄港回数の推移

次に、水深 15m 以深の大水深バースを必要とするフルコンテナ船に限定した港湾別寄港回数の推移を整理したのが、表-9 である。表-9 によると、2005 年→2006 年の上海港の伸びが著しかった。洋山新港が 2005 年 12 月に供用開始したことから、大型コンテナ船の常時入港が可能となり、一挙に伸びたものと思われる。その他では、全寄港回数が伸びている Ningbo（寧波）港、Xiamen（廈門）港、Qingdao（青島）港、Savannah 港で大水深バースを必要とする寄港回数も伸びていた他、Antwerp 港も 2000 年 32 位→2006 年 13 位に伸びてきていた。逆に大きく順位が落ちたのは、神戸港、横浜港及び名古屋港の日本の港湾と Southampton 港であった。

図-24 には、東アジアの主要港について、大水深バースを必要とするフルコンテナ船の寄港回数の推移を示した。ただし、傾向を見やすくするため、Hong Kong（香港）港及び Singapore（シンガポール）港の上位 2 港については除いた。図より、順位を下げた東京港も寄港回数は伸びてきているものの、他の港湾の伸びがこれを上回っていることが判った。

## 2.6 航路別港湾別寄港実績の分析

港湾別フルコンテナ船寄港回数について、航路別に整理した。対象とした航路は 2.1 のとおりである。

### a) 北米-東アジア航路

北米-東アジア航路に就航したフルコンテナ船の、主要港湾での寄港回数を整理したのが表-10 である。

北米側では、Long Beach 港が大きく伸び、Los Angeles 港が減少していた。また、Savannah 港も大きな伸びを示していた。

東アジア側では、日本の港湾は神戸港、名古屋港、大阪港は減少傾向、東京港及び横浜港は横ばいであった。中国本土の港湾は軒並み増加していたが、Shekou（蛇口）港は、2005 年から 2006 年にかけて大幅に減少していた。Hong Kong（香港）港、Kaohsiung（高雄）港、Singapore（シンガポール）港は横ばい傾向、Busan（釜山）港は増加、Keelung（基隆）港は減少傾向であった。

### b) 欧州-東アジア航路

欧州-東アジア航路に就航したフルコンテナ船の、主要港湾での寄港回数を整理したのが表-11 である。欧州側では、Rotterdam 港の寄港回数が多く、Hamburg 港が次いでいる。Le Havre 港、Algeciras 港及び Gioia Tauro 港は横ばい傾向であった。

東アジア側では、日本の港湾は軒並み横ばい～減少傾

向、中国本土の港湾は、やはり Shekou（蛇口）港を除き増加してきていた。Hong Kong（香港）港、Port Klang 港、Tanjung Pelepas 港が伸びてきた一方、Kaohsiung（高雄）港、Busan（釜山）港、Singapore（シンガポール）港は横ばい傾向であった。

### c) 東アジア域内航路

東アジア域内航路に就航したフルコンテナ船の、東アジアの主要港湾での寄港回数を整理したのが表-12 である。

日本の港湾は、軒並み寄港回数が増加しており、北米・欧州航路とは傾向の相違があった。中国本土の港湾も、Yantian（塩田）港を除けば、増加傾向であったが、Shanghai（上海）港を除けば日本の各港湾より伸びは低かった。Yantian（塩田）港については、継続して東アジア航路の寄港がほとんど無かった。東南アジア諸国もほぼ寄港回数は増加傾向であったが、Singapore（シンガポール）港、Laem Chabang 港及び Jakarta 港は横ばい傾向であった。

東アジアにおいて、地理的に近接している港湾をピックアップし、2006 年の各港湾の北米、欧州及び東アジア域内航路の寄港回数を比較してみた。その結果を、図-25 に示す。日本の東京港-横浜港及び神戸港-大阪港は、航路毎の比率が非常に似ていた。Busan（釜山）港と Gwangyang（光陽）港も、寄港回数の規模が違うものの比率は似ていた。一方、Shanghai（上海）港-Ningbo（寧波）港は、アジア航路の比率が明らかに Shanghai（上海）港の方が高かった。Kaohsiung（高雄）港-Keelung（基隆）港では、東アジア航路の寄港回数にはそれほど大きな差はないものの、北米・欧州航路は Kaohsiung（高雄）港の方が非常に大きくなっていった。Yantian（塩田）港と Shekou（蛇口）港では、前述したとおり、Yantian（塩田）港では東アジア航路の寄港がほとんど無い一方、北米・欧州航路は Shekou（蛇口）港より寄港回数が多くなっていった。近接している港湾間の関係については、寄港航路の状況だけでなく、陸上の後背圏の状況、コンテナ貨物の取扱状況等により判断する必要があるが、寄港航路だけで見ると、中国や台湾では、結果として、異なった航路が就航しているように見受けられた。



表-10 北米-東アジア航路フルコンテナ船港湾別寄港回数の推移

地域	港湾	国等	2006年	2005年	2004年	2002年	2000年
NA	New York	USA	1,454	1,326	1,318	1,330	1,260
	Charleston	USA	655	572	570	602	672
	Savannah	USA	1,133	1,038	945	846	592
	Seattle	USA	658	741	678	685	691
	Oakland	USA	1,722	1,592	1,562	1,419	1,267
	Los Angeles	USA	1,449	1,257	1,380	1,283	1,763
	Long Beach	USA	1,395	1,239	1,366	1,194	782
	Vancouver	Canada	707	706	700	458	684
EA	Tokyo	Japan	1,259	1,273	1,222	1,332	1,351
	Yokohama	Japan	1,466	1,264	1,294	1,324	1,341
	Nagoya	Japan	892	869	890	1,056	1,066
	Osaka	Japan	441	390	429	478	639
	Kobe	Japan	969	937	1,088	1,321	1,665
	Qingdao	China	819	537	493	263	182
	Shanghai	China	2,737	1,721	1,511	927	620
	Ningbo	China	1,456	1,064	835	268	102
	Xiamen	China	800	495	518	427	266
	Yantian	China	1,755	1,485	1,451	1,349	979
	Shekou	China	717	1,339	1,195	482	327
	Hong Kong	China	5,045	4,844	4,932	5,083	4,455
	Keelung	Taiwan	581	648	470	729	713
	Kaohsiung	Taiwan	2,184	1,940	1,940	2,280	2,275
	Busan	Korea	2,924	3,027	2,611	2,470	2,298
	Gwangyang	Korea	573	526	465	452	480
	Singapore	Singapore	2,127	2,025	2,082	2,537	2,307
	Laem Chabang	Thailand	422	258	338	407	320
	Port Klang	Malaysia	937	596	762	909	792
	Tanjung Pelepas	Malaysia	441	203	359	305	67
Jakarta	Indonesia	44	43	102	101	175	

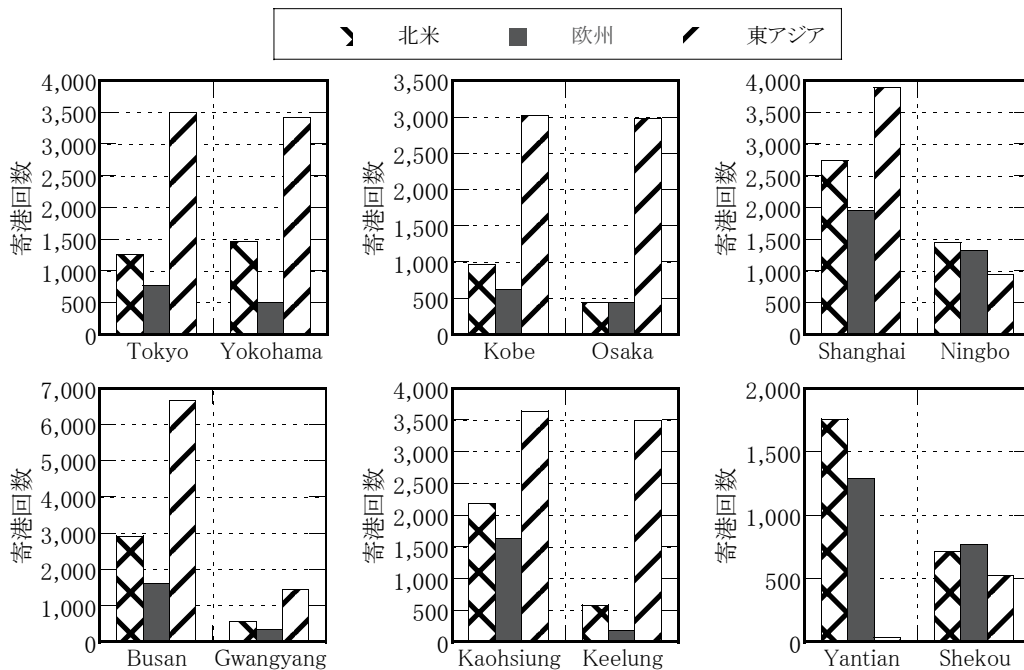


図-25 近接港湾での航路別寄港回数の比較

表-11 欧州-東アジア航路フルコンテナ船港湾別寄港回数の推移

地域	港湾	国等	2006年	2005年	2004年	2002年	2000年
EU	Felixstowe	UK	1,035	922	999	1,039	931
	Hamburg	Germany	1,671	1,609	1,432	1,234	1,028
	Bremerhaven	Germany	809	735	672	622	668
	Rotterdam	Netherlands	1,980	1,996	1,937	1,706	1,496
	Antwerp	Belgium	1,091	998	1,036	821	654
	Le Havre	France	920	897	976	1,139	917
	Algeciras	Spain	462	248	337	181	361
	Gioia Tauro	Italy	788	798	746	803	850
EA	Tokyo	Japan	768	834	737	933	655
	Yokohama	Japan	506	464	438	605	588
	Nagoya	Japan	483	518	418	775	638
	Osaka	Japan	436	356	377	407	393
	Kobe	Japan	623	506	548	895	888
	Qingdao	China	705	342	276	159	228
	Shanghai	China	1,950	1,033	997	660	420
	Ningbo	China	1,316	938	653	235	113
	Xiamen	China	820	508	551	376	243
	Yantian	China	1,284	993	956	1,067	574
	Shekou	China	765	1,207	957	411	289
	Hong Kong	China	4,931	4,565	4,525	4,554	4,084
	Keelung	Taiwan	180	236	247	393	455
	Kaohsiung	Taiwan	1,640	1,504	1,538	1,727	1,651
	Busan	Korea	1,618	1,742	1,643	1,669	1,444
	Gwangyang	Korea	360	383	280	261	210
	Singapore	Singapore	3,882	3,896	3,845	3,240	3,662
	Laem Chabang	Thailand	250	136	175	239	226
	Port Klang	Malaysia	1,622	1,323	1,386	1,134	1,038
	Tanjung Pelepas	Malaysia	700	497	629	340	98
Jakarta	Indonesia	65	51	182	88	231	

表-12 東アジア域内航路フルコンテナ船港湾別寄港回数の推移

地域	港湾	国等	2006年	2005年	2004年	2002年	2000年
EA	Tokyo	Japan	3,498	3,370	3,143	2,265	1,979
	Yokohama	Japan	3,420	3,306	3,220	2,450	2,297
	Nagoya	Japan	3,214	3,006	2,901	2,226	2,038
	Osaka	Japan	2,978	2,671	2,756	2,509	2,138
	Kobe	Japan	3,015	2,645	2,708	2,400	2,182
	Qingdao	China	1,768	1,531	1,444	1,011	970
	Shanghai	China	3,891	2,957	2,861	2,107	1,234
	Ningbo	China	942	595	575	363	556
	Xiamen	China	1,377	1,085	1,260	1,493	847
	Yantian	China	37	35	49	63	83
	Shekou	China	521	474	385	98	63
	Hong Kong	China	7,229	6,895	6,452	5,608	5,957
	Keelung	Taiwan	3,490	3,060	3,158	2,462	2,988
	Kaohsiung	Taiwan	3,639	3,066	3,694	2,925	3,199
	Busan	Korea	6,650	6,263	6,290	5,632	4,999
	Gwangyang	Korea	1,444	1,370	1,146	1,186	824
	Singapore	Singapore	5,291	5,870	5,467	4,221	5,241
	Laem Chabang	Thailand	1,717	2,022	1,827	2,163	1,839
	Port Klang	Malaysia	2,543	1,789	1,834	1,846	1,898
	Tanjung Pelepas	Malaysia	254	307	509	146	77
Jakarta	Indonesia	1,174	989	1,600	962	1,428	