

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.965

March 2017

世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析(2016)

岩崎幹平・安部智久

Analysis on World Container Ship Movement
and Containerized Cargo Flow (2016)

Kanpei IWASAKI, Motohisa ABE

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析(2016)

岩崎幹平*・安部智久**

要 旨

本資料は、全世界のフルコンテナ船の動静及びコンテナ貨物流動について、最新のデータの整理を行うと共に、我が国を取り巻く状況変化についての分析を行い、もって、国際海上コンテナ輸送に関する我が国の港湾政策の企画・立案に資することを目的としたものである。

具体的には、最近の世界経済と海運の概況について分析を行った上で、船舶動静について最新のLloyd's データ等を用い、フルコンテナ船の船舶諸元や寄港実績等に関する経年的な分析を実施した。一方コンテナ貨物流動について、アメリカー東アジア間のコンテナ輸送について PIERS データを用い、東アジア地域でのトランシップの状況を含む輸送経路に関する詳細な分析を行った。また、2015年にスエズ運河、2016年にパナマ運河の拡張工事が完了したことから、両工事の完了前後の海上コンテナ輸送の状況についても分析した。

キーワード：コンテナ貨物，Lloyd's，PIERS，トランシップ，スエズ運河，パナマ運河

* 港湾研究部 主任研究官

** 港湾研究部 港湾計画研究室長

〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1 国土交通省国土技術政策総合研究所

電話：046-844-5019 Fax：046-842-9265 e-mail：ysk.nil-kikaku@ml.mlit.go.jp

Analysis on World Container Ship Movement and Containerized Cargo Flow (2016)

Kanpei IWASAKI*
Motohisa ABE**

Synopsis

This paper presents the results of analyses of world container ship movement and containerized cargo flow data, and analyses of other related issues in order to contribute to policy making.

First, the overviews of the latest world economics and maritime trade were analyzed. And the size distribution and ship movement of full container vessels were analyzed by using Lloyd's data on the time series basis. Then detailed analyses of container cargo flow between the United States and East Asian countries were also conducted based on PIERS data, including transshipment trends in the region. And because the expansion of the Suez Canal was completed in 2015 and the expansion of the Panama Canal was completed in 2016, we analyzed the conditions before and after the both completions of works to the maritime container cargo flow.

Key Words: Containerized Cargo, Lloyd's, PIERS, Transshipment, Suez Canal, Panama Canal

* Senior Researcher of port and Harbor Department

** Head of Port Planning Division, Port and Harbor Department

National Institute for Land and Infrastructure Management, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3-1-1 Nagase, Yokosuka, 239-0826 Japan

Phone : +81-46-844-5019 Fax : +81-46-842-9265 e-mail : ysk.nil-kikaku@ml.mlit.go.jp

目 次

1. はじめに	1
1.1 はじめに	1
1.2 分析データ	1
2. 最近の世界経済と海運の概況	3
2.1 最近の世界経済の概況	3
2.2 最近の海上輸送の概況	4
2.3 最近の世界経済と海運の状況：まとめ	4
3. フルコンテナ船の船型分析	5
3.1 分析手法	5
3.2 就航船の隻数・総船腹量	5
3.3 TEU Capacity別の就航船の隻数	5
3.4 建造年別の船型分析	8
3.5 航路別の隻数・平均船型	8
4. フルコンテナ船の寄港分析	14
4.1 分析手法	14
4.2 世界のフルコンテナ船の寄港回数の推移	14
4.3 国・地域別寄港実績の分析	14
4.4 航路別の国・地域別寄港実績・船腹量の分析	17
4.5 港湾別寄港実績の分析	21
4.6 航路別の港湾別寄港実績の分析	26
5. アメリカー東アジア間のコンテナ流動分析	27
5.1 分析手法	27
5.2 国・地域別輸送経路分析	27
5.3 港湾別輸送経路分析	34
6. スエズ運河拡張工事・パナマ運河拡張工事完了前後の動向分析	41
6.1 スエズ運河拡張工事・パナマ運河拡張工事の概要	41
6.2 スエズ運河・パナマ運河を通航するコンテナ船の通航隻数・平均船型	42
6.3 アメリカー東アジア間のコンテナ輸送経路動向分析	47
7. 結論	64
謝辞	66
参考文献	66
付録	67

1. はじめに

1.1 はじめに

本資料は、全世界のコンテナ船の動静及びコンテナ貨物流動について、最新のデータの整理を行うと共に、我が国を取り巻く状況変化についての集計分析を行い、もって国際海上コンテナ輸送に関する我が国の港湾政策の企画・立案に資することを目的としたものである。本資料は「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析」^{1)~9)}の継続であり、最新のデータにより、現在の状況を分析したものである。

以下に本資料で用いる用語について、整理する。

「フルコンテナ船」 コンテナのみを積載する専用船。

「セミコンテナ船」 コンテナと同時に、コンテナ以外の箱・袋積み等の一般貨物等を積載できる船。

「TEU Capacity」 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit : 20ft コンテナ換算個数) 単位でのコンテナ船の積載能力。

「船舶諸元」 船舶の大きさや主要寸法のこと。本資料では以下を用いる。

TEU Capacity

全長 (L : Length Over All)

型幅 (B : Breadth Moulded)

満載喫水 (d : draft Maximum)

「船腹量」 就航しているコンテナ船の積載能力の総計

「東航」 東アジアからアメリカへの貨物の動き

「西航」 アメリカから東アジアへの貨物の動き

また、直航、フィーダー、トランシップの定義に関しては、本資料においては当該国・地域から途中で積み替えられることなく輸送されたコンテナを「直航」、当該国・地域から一度他国・地域の港で積み替えて輸送されたコンテナを「フィーダーコンテナ」、他国・地域発着で当該国・地域で積み替えて輸送されたものを「トランシップコンテナ」といい、当該国・地域の国・地域内のみで積み換えして輸送された貨物は「直航」としている。直航、フィーダー、トランシップの定義の詳細については5章を参照されたい。

香港に関しては、中国の港湾統計¹⁰⁾等でも国内港湾として取り扱われていないことを踏まえ、本資料では、それぞれ香港、中国として整理することとした。そのため、特に断りのない場合、中国とは、香港を除く中国本土を指すものとし、中国本土と香港の合計は、中国計と記すこととする。なお、台湾については中国とは別に整理している。

港湾の名称は、本分析の主要な分析データであるLloyd's及びPIERSデータにより設定している。例えば、アメリカのNew York/New Jersey港は、Lloyd's・PIERS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ることがあるが、Lloyd's・PIERSデータ上では、Yantian (塩田) 港、Shekou (蛇口) 港及びChiwan (赤湾) 港で各々登録されている。これらについては、従来^{1)~9)}どおり、特に修正を施さず、そのまま分析を行った。一方、Lloyd'sデータにおいては、AISデータの活用が進んでいる関係で、ターミナル名の寄港実績が見られるようになってきた。例えば、Yangshan (洋山 : Shanghai (上海) 港のターミナル)、Beilun (北倫 : Ningbo (寧波) 港のターミナル) 等である。これらについては、従来^{1)~9)}との整合を図るため、それぞれShanghai (上海) 港・Ningbo (寧波) 港に合算した。なお、本資料で使用されている東アジア地域の主要港湾の位置については付録-Aの図-A.1を参照されたい。

以下、本資料では、2章において、コンテナ船動静及びコンテナ貨物流動を取り巻く状況について把握するため、最近の世界経済と海運の概況について述べる。次に3章においてフルコンテナ船の船型分析、4章においてフルコンテナ船の寄港分析、5章においてアメリカ東アジア間のコンテナ流動分析について述べる。最後に6章において近年行われたスエズ運河拡張工事・パナマ運河拡張工事の完了前後の動向分析について述べる。

1.2 分析データ

以下に、本資料のうち3章から6章で取り扱った各データの概要を表す。

(1) Lloyd's データ

Lloyd's データは、Lloyd's List Intelligence の提供する船舶動静及び船舶諸元に関するデータベースである。船舶動静データとしては、船舶毎の寄港地名や入出港日、船舶諸元としては総トン数、全長、型幅、喫水等の情報が入っている。本資料で主に用いた2015年の諸元データは約5,000レコードである。

Lloyd's 船舶動静データの精度については、既往の資料⁹⁾にて、過去の分析データと日本の港湾管理者の外航フルコンテナ船寄港回数と比較した結果、同程度もしくは数%小さくなることが確認されている。本資料では、3章、4章の分析では2015年のLloyd'sデータ、6章の分析ではこれに加え2014年及び2016年1月から10月までのLloyd'sデータを用いてフルコンテナ船の船型、寄港実績

等について分析している。

(2) PERS データ

PIERS (Port Import/Export Reporting Service) データは、IHS 社 (前 JOC Group Inc.) が作成するアメリカを仕出地／仕向地とするコンテナ貨物の輸出入情報データベースである。

アメリカ輸出入貨物について、アメリカの情報公開法に基づいて公開されているマニフェスト (積荷目録) もしくは B/L (船荷証券) のデータを集計したもので、これを船積明細書と照らし合わせて確認をすることにより、高い精度を保持したデータとされている¹¹⁾。現時点で、アメリカ輸出入貨物について、TEU ベースで輸送経路まで判明する国際海上コンテナの統計データは、PIERS のみである。

アメリカ及びアジアでの仕出地／仕向地のほか、TEU、メトリックトン、価値などの情報が含まれている。本資料で主に用いた 2015 年の東航 (アジア→アメリカ) 貨物データは約 547 万レコード、西航 (アメリカ→アジア) 貨物データは約 121 万レコードである。

PIERS データの利点は、アメリカの直近／直後の積み替え港の情報を含み、コンテナ輸送経路が判別される点である。この情報から、各国におけるフィーダー貨物、トランシップ貨物に関する分析を行うことが可能である。フィーダー貨物、トランシップ貨物の定義については 5 章にて説明する。しかし B/L 等を情報元としているため、2 回以上の積み替えがなされている場合はアメリカ直近の 1 回のみが記録され、他の積み替えはデータに出ない。またデータの性格上、空コンテナについては対象となっていない。

本資料では、5 章にて 2015 年の PERS データ、6 章ではこれに加え 2014 年及び 2016 年 1 月から 10 月の PERS データを用いてアメリカー東アジア間のコンテナ流動分析を行っている。

なおアメリカ輸入コンテナについては、Datamyne 社 (前 Zepol 社) もデータの提供を行っている¹²⁾が、アメリカへの輸入の AMS (電子申請) データのみが主な対象となっている。

(3) MDS データ

MDS データは、MDS Transmodal が提供する世界コンテナ船に関するデータベースであり、個別のコンテナ船に対して就航航路 (投入ループ) や寄港地、輸送頻度、運航業者等の情報が含まれている。

本資料で主に用いた 2015 年 8 月の MDS データについ

ては、フルコンテナ船のデータは約 5,100 レコードであった。

本資料では、航路別の分析を行うため、3 章、4 章で 2015 年 8 月の MDS データを、6 章ではこれに加え 2014 年 8 月、2016 年 8 月の MDS データを用いて航路別のフルコンテナ船の船型、寄港実績等を分析している。

2. 最近の世界経済と海運の概況

2.1 最近の世界経済の概況

表-2.1 は世界の主要地域の GDP 成長率を見たものである。世界経済は経済成長を続けており、2016 年の成長率は 3.8%となっている。アメリカも世界経済と同様経済成長が続いており 2016 年の成長率は 3.0%となっている。EU は、2013 年は成長率が 0.1%と低かったが、その後成長率が増加し、2016 年の成長率は 1.9%となっている。日本は 2014 年はマイナス成長となったが、その後回復傾向にあり 2016 年の成長率は 1.2%となっている。一方で中国は 2013 年から成長率は減少傾向にあり、2015 年、2016 年と 6%台の成長率となっている。

表-2.2 は 2014 年の世界主要国・地域の貿易額である。

JETRO¹³⁾によれば、2014 年において世界の輸出額・輸入額はいずれも前年比 0.8%増となっており、それぞれおよそ 19 兆ドル程度となっている。輸出、輸入の構成比で見ると、輸出は EU、中国、アメリカ、輸入は EU、アメリカ、中国の順に多い。インド、ブラジルといった新興国は金額のシェアで見るとそれぞれ 1%から 2%台であり、世界貿易全体における影響はまだ小さい。

日本は 2011 年において 31 年ぶりに貿易赤字となったが、2014 年も 4 年連続でその傾向が続いている。また、日本は輸出、輸入ともに伸び率がマイナスとなっている。この要因としては、表-2.2 はドルでの表記となっているところ、2013 年 1 月時点では 89.02 円¹⁴⁾だった為替が、2014 年 1 月時点では 104.26 円¹⁵⁾と円安が進行したことも一因として考えられる。

表-2.1 世界主要地域の GDP 成長率 (%)

年	(単位:%)			
	2013	2014	2015	2016
世界全体	3.4	3.4	3.3	3.8
日本	1.6	-0.1	0.8	1.2
米国	2.2	2.4	2.5	3.0
EU	0.1	1.4	1.8	1.9
中国	7.7	7.4	6.8	6.3
ASEAN5	5.1	4.6	4.7	5.1
インド	6.9	7.3	7.5	7.5
サブサハラアフリカ	5.2	5.0	4.4	5.1
中南米	2.9	1.3	0.5	1.7

資料) JETRO¹³⁾

注 1) 2015 年、2016 年の数値は予測値である。

注 2) ASEAN5 は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムである。

注 3) EU は、オーストリア、ベルギー、ブルガリア、クロアチア、キプロス、チェコ共和国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、マルタ、オランダ、ポーランド、ポルトガル、スロバキア共和国、スロベニア、スペイン、スウェーデン、ルーマニア、イギリスである。

注 4) サブサハラアフリカは、アンゴラ、ベニン、ボツワナ、ブルキナファソ、ブルンジ、カーボベルデ、カメルーン、中央アフリカ共和国、チャド、コモロ、コンゴ民主共和国、コンゴ共和国、コートジボワール、赤道ギニア、エリトリア、エチオピア、ガボン、ガンビア、ガーナ、ギニア、ギニアビサウ、ケニア、レソト、リベリア、マダガスカル、マラウイ、マリ、モーリタニア、モザンビーク、ナミビア、ニジェール、ナイジェリア、ルワンダ、サントメ・プリンシペ、セネガル、セーシェル、シエラレオネ、南アフリカ、南スーダン、スワジランド、タンザニア、トーゴ、ウガンダ、ザンビア、ジンバブエである。

注 5) 中南米は、アンティグア・バーブーダ、アルゼンチン、バハマ、バルバドス、ベリーズ、ボリビア、ブラジル、チリ、コロンビア、コスタリカ、ドミニカ、ドミニカ共和国、エクアドル、エルサルバドル、グレナダ、グアテマラ、ガイアナ、ハイチ、ホンジュラス、ジャマイカ、メキシコ、ニカラグア、パナマ、パラグアイ、ペルー、セントクリストファー・ネイビス、セントルシア、セントビンセント・グレナディーン、スリナム、トリニダード・トバゴ、ウルグアイ、ベネズエラである。

表-2.2 2014 年の世界主要国・地域の貿易額

	輸出			輸入		
	金額(百万\$)	伸び率(%)	構成比(%)	金額(百万\$)	伸び率(%)	構成比(%)
世界貿易値(推計)	18,746,149	0.8	100.0	19,163,322	0.8	100.0
米国	1,620,532	2.7	8.6	2,347,685	3.5	12.3
EU	6,165,079	1.4	32.9	6,070,453	1.9	31.7
日本	694,270	-3.5	3.7	817,103	-2.6	4.3
中国	2,343,222	6.0	12.5	1,963,105	0.7	10.2
ASEAN6	1,257,781	2.1	6.7	1,194,257	-1.3	6.2
うちインドネシア	176,292	-3.4	0.9	178,179	-4.5	0.9
ロシア	497,834	-5.4	2.7	286,669	-9.1	1.5
インド	321,979	2.2	1.7	461,401	-1.4	2.4
ブラジル	225,101	-7.1	1.2	229,060	-4.4	1.2
南アフリカ共和国	91,013	6.6	0.5	99,871	-1.0	0.5
その他	5,529,338	-	29.5	5,693,718	-	29.7

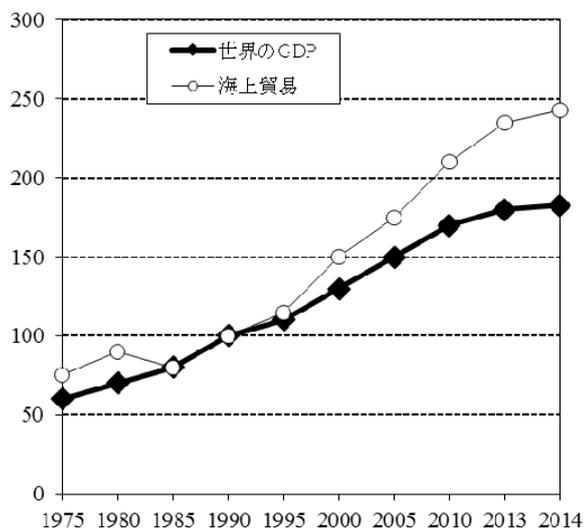
資料) JETRO¹³⁾

注) ASEAN6: シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、ベトナム、フィリピン

2.2 最近の海上輸送の概況

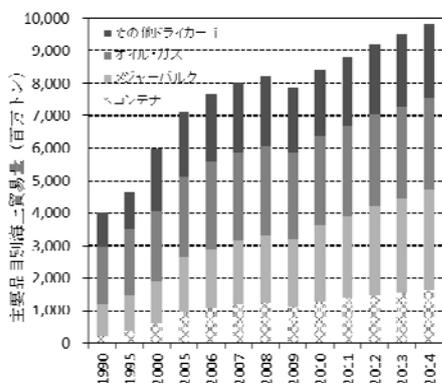
図-2.1は世界のGDPと海上貿易量の比較であり1990年を100としたものである(国連UNCTAD資料¹⁶⁾より筆者ら作成)。1990年以降、世界のGDPの成長以上に、海上貿易量が増加したその差は拡大し続けている。この要因としては、世界的な分業体制の進展によりサプライチェーンが拡大し続けていることがその構造的な要因の一つとして考えられる。

このような中で、コンテナ輸送はその重要性を増している。図-2.2ならびに図-2.3は海上貿易量の主要品目別の内訳を示したものである¹⁶⁾。海上貿易量はリーマンショックによって2009年に一時的に減少したものの、全体的に増加傾向にある。バルク貨物等と重量ベースで比較しているためシェアとしては低い、コンテナ輸送はそのシェアを増加させており2014年においては17%程度となっており、世界の海上貿易においてその重要性が高



資料) 国連UNCTAD資料¹⁶⁾より筆者ら作成

図-2.1 世界のGDPと海上貿易量の経年的な比較



資料) 国連UNCTAD資料¹⁶⁾より筆者ら作成

図-2.2 主要品目別海上貿易量の推移

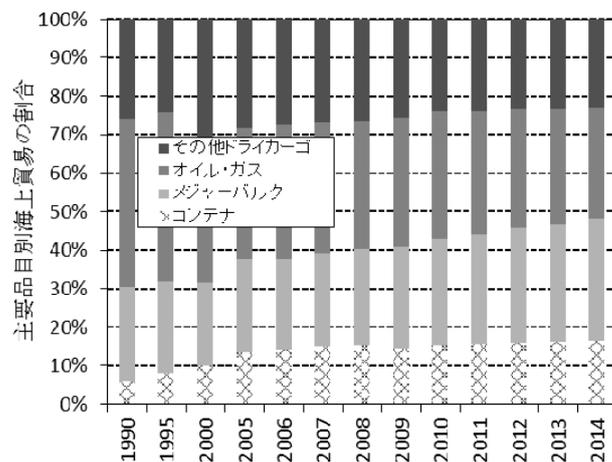
まっている。

図-2.4は世界のコンテナ貨物量(TEUベース、単位は100万TEU)の推移である。2015年においては過去最高の約1億8,200万TEUの荷動きがあったものと推測されている。

2.3 最近の世界経済と海運の状況：まとめ

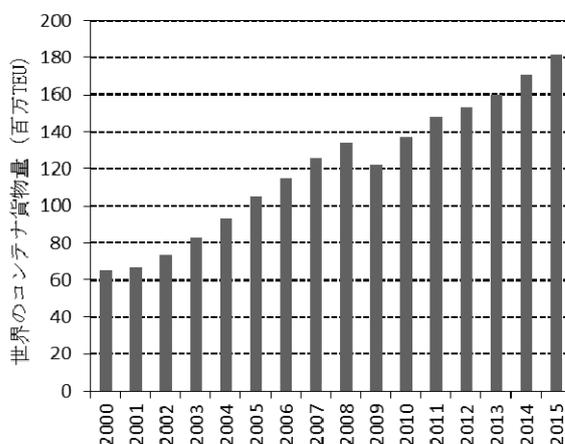
世界貿易は緩やかな復調傾向にあり、現状では依然として世界貿易の中心は欧州、アメリカ、アジア地域である。特にアメリカは安定的な成長基調に入りつつある。

世界においてサプライチェーンが拡大傾向にある中で、日本は復調傾向にあるが、そのGDP成長率は世界の中では相対的に小さい状況にある。重量ベースでの海上貿易におけるコンテナ化率は2000年に10%となって以降も継続的に増加傾向にあり、コンテナ輸送の重要性が引き続き高まっている。



資料) 国連UNCTAD資料¹⁶⁾より筆者ら作成

図-2.3 主要品目別海上貿易の割合の推移



資料) 国連UNCTAD資料¹⁶⁾より筆者ら作成

図-2.4 世界のコンテナ貨物量の推移

3. フルコンテナ船の船型分析

3.1 分析手法

Lloyd's List Intelligence による寄港実績／船舶諸元データ（以降「Lloyd's データ」という）を用いて、世界に就航するコンテナ船の船型について分析を行った。各年は、1月～12月の暦年を示し、船舶諸元データの時点は、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）。

分析の対象は、全てフルコンテナ船とした。これは、セミコンテナ船を含めると、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。

航路別の分析は、MDS Transmordal 社によるデータベース（以降「MDS データ」という）をあわせて利用した。MDS データによって船舶の就航航路を特定し、IMO ナンバーで Lloyd's データとリンクさせて分析している。航路は、「北米－東アジア航路」、「欧州－東アジア航路」「東アジア域内航路」の3つを対象とした。MDS データより、1隻の船舶が複数航路を航行していることが確認された場合は、それぞれの航路で計上している。

MDS データより、船舶毎の就航航路及び寄港地の情報が得られるが、内容はデータ作成時点のものになるため、例えば1年間のうちに就航航路に変更があった場合はその結果を考慮できないことに留意する必要がある。本章で使用した MDS データは、2015年8月時点のものである。

3.2 就航船の隻数・総船腹量

Lloyd's データによると、世界で2015年に就航していたフルコンテナ船は5,020隻で、2014年に比べて1.7%の増加であった。図-3.1にフルコンテナ船就航隻数の推移を示す。

次に、図-3.2ではフルコンテナ船の総船腹量の推移を示した。総船腹量とは、就航船の積載能力（TEU Capacity）を合計したものであり、2015年は19,425千TEU、対前年比7.6%の伸びであった。

総船腹量を就航隻数で除することにより求めた平均船型を、図-3.1に隻数と合わせて示す。2015年の平均船型は3,886TEUと、2014年に比べて5.8%増加しており、引き続き船舶の大型化が進んでいることが確認された。この大型化の要因としては6章で後述する海上交通の要衝であるパナマ運河やスエズ運河の拡張といった輸送環境変化に加え、大型船で輸送することで1TEU当たりの輸送費を低減させるといった要因が考えられる。

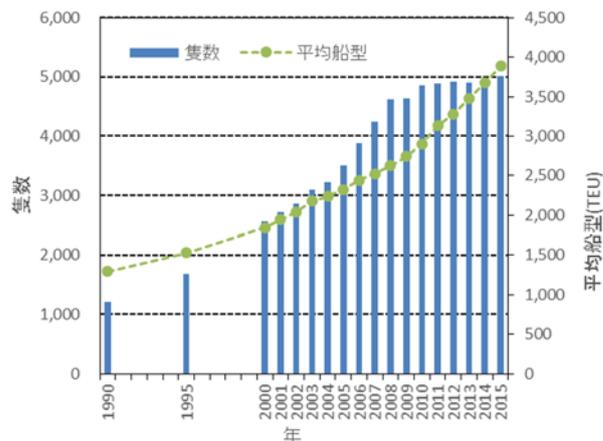


図-3.1 フルコンテナ船就航隻数・平均船型の推移

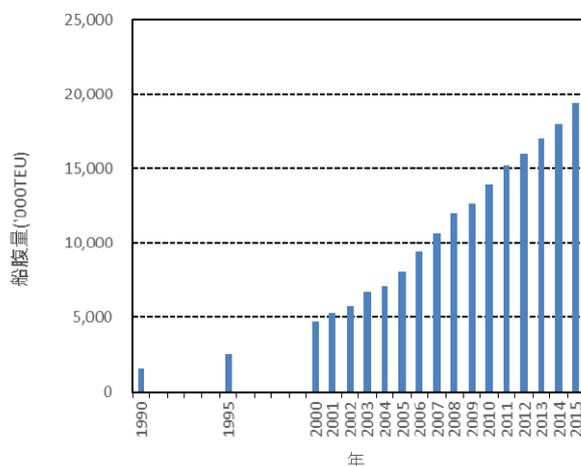


図-3.2 フルコンテナ船の総船腹量の推移

表-3.1 船舶諸元不明データ（2015年）

船舶諸元	隻数	割合
TEU Capacity	21	0.4%
L (全長)	0	0.0%
B (型幅)	14	0.3%
d (満載喫水)	6	0.1%

また、Lloyd's 船舶諸元データの精度を見るために、本資料で用いた2015年データのうち、船舶諸元が不明の船舶数を確認した結果が表-3.1である。諸元が不明のデータはいずれも1%以下であった。なお、船腹量や平均船型の算定にはTEU Capacityが必要となるため、表-3.1のうちBが不明なデータ14隻及びdが不明なデータ6隻については活用したが、TEU Capacityが不明なデータ21隻は、算定より控除した。

3.3 TEU Capacity 別の就航船の隻数

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-3.3である。

左図は、各年の就航隻数を示し、右図は、その期間における隻数の増減を示している。マイナスの部分があるのは、新たに投入された船より、退役もしくは長期間の係船をした船の方が多いたことを示す。各年の図のスケールは同じにしてあり、また、前出の通り TEU Capacity が不

明の船は除外している。また、この図-3.3 に示した隻数を付録-B の表-B.1 に示す。

2015 年の年間の就航隻数の増減をみると、10,000TEU 以上の船舶が 62 隻、うち 18,000TEU 以上の船舶は 17 隻増加しており、大型船の隻数が増加している。

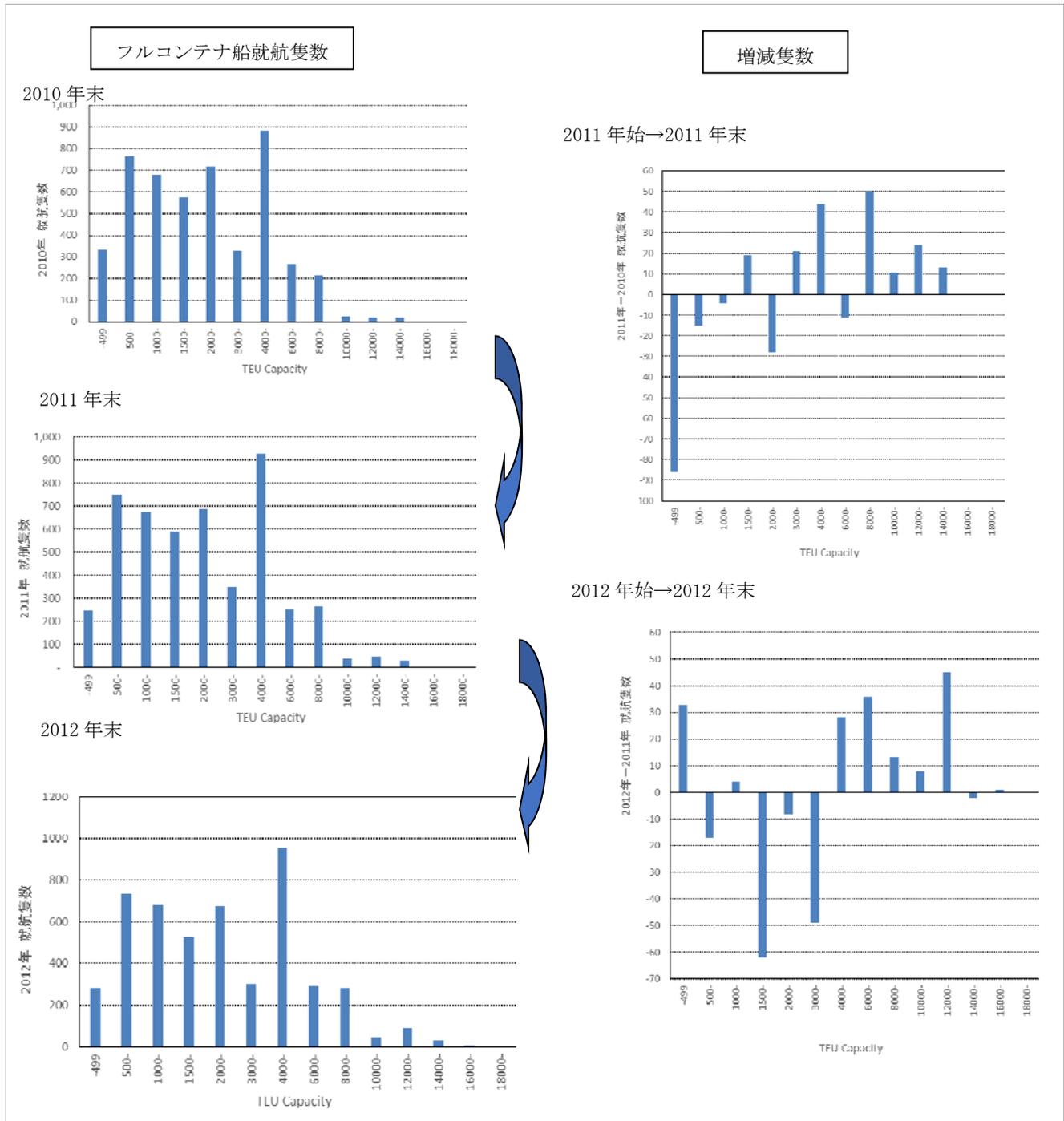


図-3.3 TEU Capacity によるフルコンテナ船就航隻数の推移 (1/2)

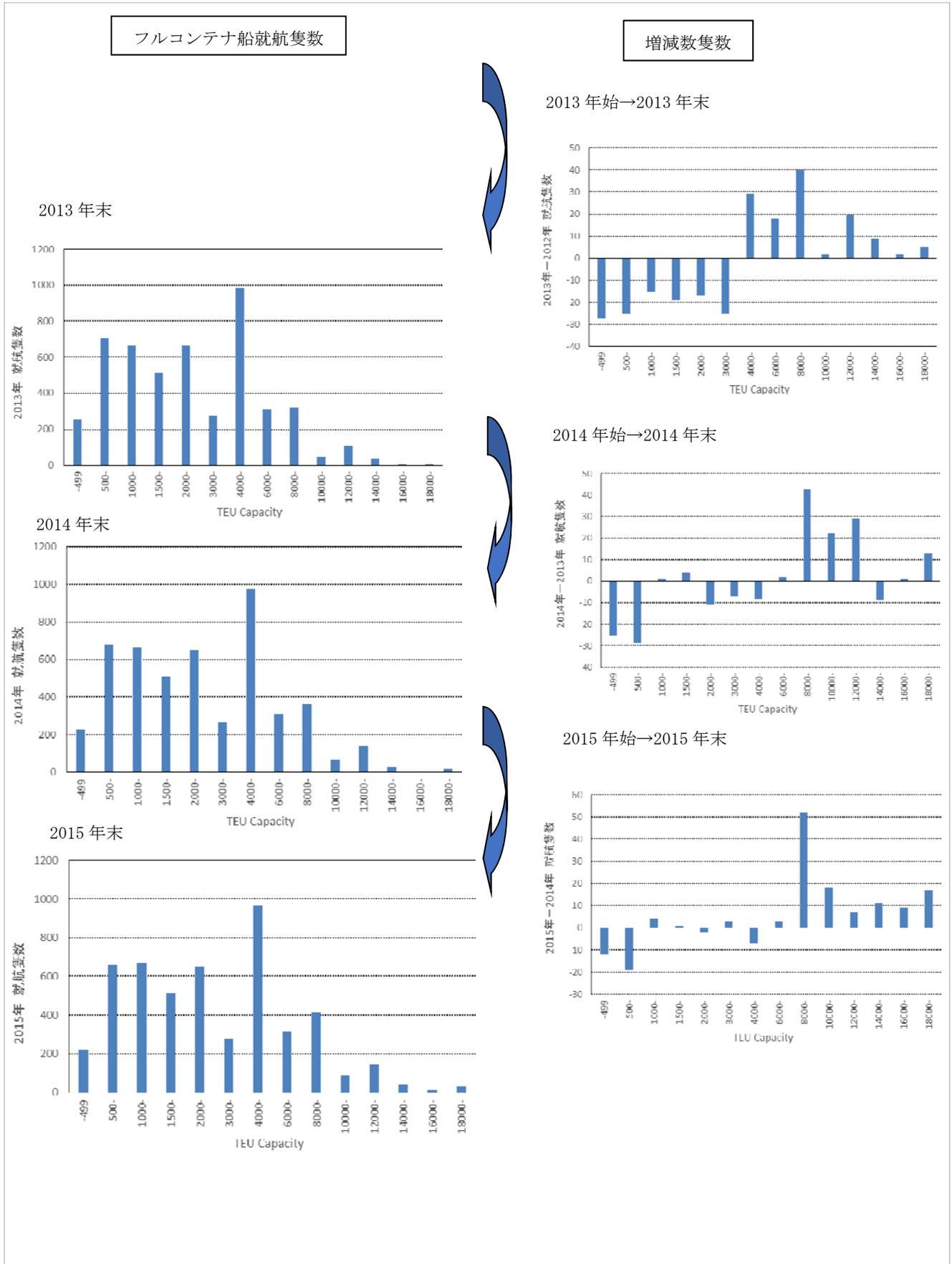


図-3.3 TEU Capacity によるフルコンテナ船就航隻数の推移 (2/2)

3.4 建造年別の船型分析

Lloyd's 船舶諸元データを元に、2015 年末時点で世界に就航している船の積載能力 (TEU Capacity) を、建造年別に散布図として整理したものが図-3.4 である。マーカー 1 つが船舶 1 隻を表す。

2015 年には 2014 年に引き続き 19,000TEU 級の船舶が最大となっており、10 年程前に 8~9 千 TEU クラスが最大船だったことと比較すると、最大船型の大型化はおよそ 2 倍になっていることが分かる。また一方で TEU Capacity の小さい船舶も引き続き建造されている。

3.5 航路別の隻数・平均船型

3.1 に示す方法にて、Lloyd's データと MDS データを用いて 2015 年の航路別の船型分布について分析し、2004 年、2008 年、2012 年、2013 年、2014 年の航路別の船型分布についても合わせて整理した。船型 (TEU Capacity 区分) 別に就航隻数とそのシェアを整理したものを表-3.2 (2004)、表-3.3 (2008)、表-3.4 (2012)、表-3.5 (2013)、表-3.6 (2014)、表-3.7 (2015) に示す。また、航路毎に全就航隻数を 100 として船型 (TEU Capacity 区分) 別の船舶隻数が占める割合を図-3.5 (2004)、図-3.6 (2008)、図-3.7 (2012)、図-3.8 (2013)、図-3.9 (2014) 及び図-3.10 (2015) に示す。

航路は「欧州-東アジア航路」「北米-東アジア航路」

「東アジア域内航路」のほか「日本-中国航路」「日本-韓国航路」についての分析結果も参考として掲載する。

「日本-中国航路」「日本-韓国航路」はどちらも「東アジア域内航路」の内数であり、「日本-中国-韓国航路」については基本的に含まれていない。

2015 年をみると欧州-東アジア航路においては 12,000~13,999TEU の大型船舶の就航が最も多く全隻数の約 3 割を占め、他の航路よりも平均船型も大きい。また 18,000TEU 以上の船舶は 2014 年から 19 隻増加している。

北米-東アジア航路においては、就航隻数は 2004 年、2008 年、2012 年、2013 年、2014 年に引き続きパナマックス船を含む 4,000~5,999TEU の船舶が最も多いが、2014 年と比較して 12,000~13,999TEU の船舶が 8 隻、14,000~15,999TEU の船舶が 1 隻増加している。

東アジア域内航路においては、2014 年から 2015 年にかけて 1,000TEU より小さい船舶が減少しているなかで 1,000TEU 以上の船舶の隻数が増加している。また、日本-中国航路、日本-韓国航路においては、2014 年から 2015 年にかけて、あまり変化はみられなかった。

また、これらの航路別の平均船型の推移を図-3.11 に示す。特に欧州-東アジア航路において大型化が著しく 2015 年の平均船型は 2004 年の約 2.3 倍となっており、北米-東アジア航路、東アジア域内航路もそれぞれ約 1.6 倍、1.9 倍と大型化している。

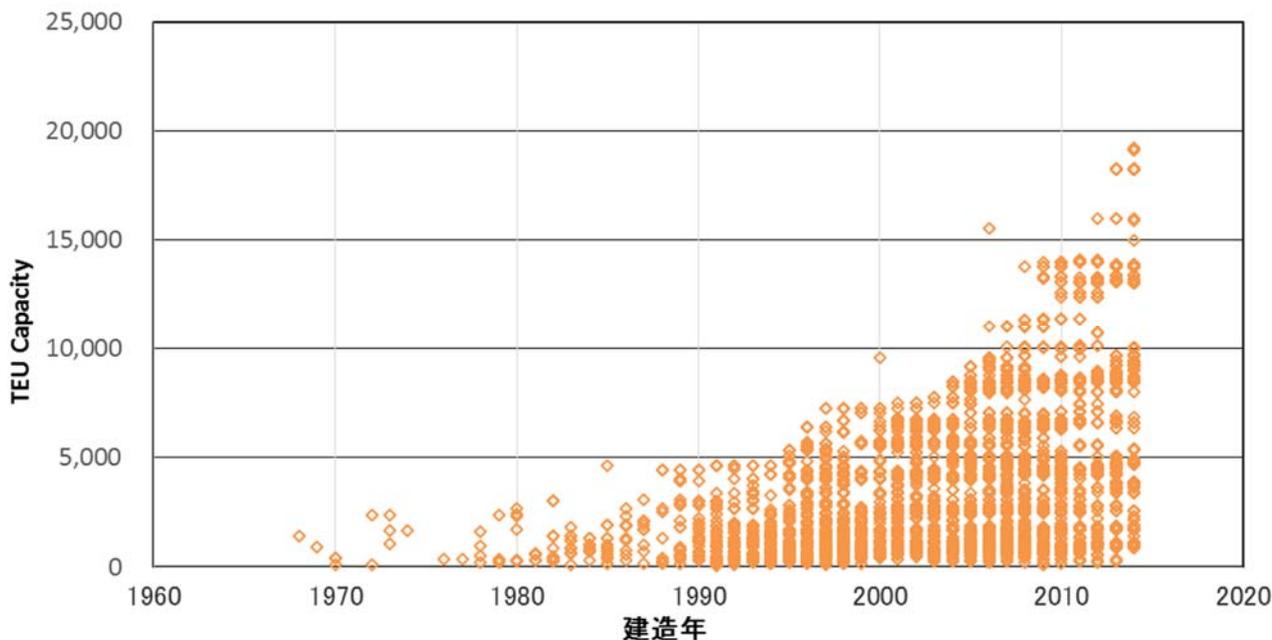


図-3.4 建造年別のフルコンテナ船船型分布

表-3.2 航路別船型分布 (2004)

2004	TEU Capa.	欧州－東アジア航路		北米－東アジア航路		東アジア域内航路		日本－中国航路		日本－韓国航路	
		隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア
-499	0	0.0%	0	0.0%	139	24.8%	28	32.2%	24	66.7%	
500-	0	0.0%	3	0.6%	189	33.8%	53	60.9%	12	33.3%	
1,000-	2	0.5%	6	1.2%	171	30.5%	6	6.9%	0	0.0%	
1,500-	6	1.4%	22	4.3%	49	8.8%	0	0.0%	0	0.0%	
2,000-	67	16.1%	90	17.5%	12	2.1%	0	0.0%	0	0.0%	
3,000-	64	15.4%	111	21.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
4,000-	180	43.4%	248	48.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
6,000-	92	22.2%	31	6.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
8,000-	4	1.0%	4	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
10,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
12,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
14,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
16,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
18,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
計	415	100.0%	515	100.0%	560	100.0%	87	100.0%	36	100.0%	
平均船型 (TEU)	4,815		4,038		887		622		417		

表-3.3 航路別船型分布 (2008)

2008	TEU Capa.	欧州－東アジア航路		北米－東アジア航路		東アジア域内航路		日本－中国航路		日本－韓国航路	
		隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア
-499	0	0.0%	0	0.0%	136	19.8%	23	24.5%	23	65.7%	
500-	0	0.0%	0	0.0%	210	30.5%	58	61.7%	12	34.3%	
1,000-	0	0.0%	0	0.0%	197	28.6%	13	13.8%	0	0.0%	
1,500-	2	0.4%	15	3.0%	104	15.1%	0	0.0%	0	0.0%	
2,000-	43	7.9%	29	5.9%	26	3.8%	0	0.0%	0	0.0%	
3,000-	61	11.3%	60	12.1%	8	1.2%	0	0.0%	0	0.0%	
4,000-	162	29.9%	317	64.2%	7	1.0%	0	0.0%	0	0.0%	
6,000-	131	24.2%	56	11.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
8,000-	130	24.0%	17	3.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
10,000-	4	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
12,000-	8	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
14,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
16,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
18,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
計	541	100.0%	494	100.0%	688	100.0%	94	100.0%	35	100.0%	
平均船型 (TEU)	6,109		4,849		1,066		681		421		

表-3.4 航路別船型分布 (2012)

2012	TEU Capa.	欧州－東アジア航路		北米－東アジア航路		東アジア域内航路		日本－中国航路		日本－韓国航路	
		隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア
-499	0	0.0%	0	0.0%	93	11.0%	9	10.6%	20	46.5%	
500-	0	0.0%	0	0.0%	214	25.4%	50	58.8%	19	44.2%	
1,000-	0	0.0%	2	0.4%	235	27.9%	20	23.5%	4	9.3%	
1,500-	0	0.0%	8	1.6%	154	18.3%	2	2.4%	0	0.0%	
2,000-	0	0.0%	14	2.8%	95	11.3%	4	4.7%	0	0.0%	
3,000-	10	2.1%	21	4.2%	18	2.1%	0	0.0%	0	0.0%	
4,000-	56	12.0%	291	58.0%	33	3.9%	0	0.0%	0	0.0%	
6,000-	97	20.8%	91	18.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
8,000-	162	34.8%	70	13.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
10,000-	37	7.9%	4	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
12,000-	79	22.3%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
14,000-	25	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
16,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
18,000-	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
計	466	100.0%	502	100.0%	842	100.0%	85	100.0%	43	100.0%	
平均船型 (TEU)	8,886		5,632		1,410		916		574		

表-3.5 航路別船型分布 (2013)

TEU Capa.	欧州-東アジア航路		北米-東アジア航路		東アジア域内航路		日本-中国航路		日本-韓国航路	
	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア
-499	0	0.0%	0	0.0%	76	8.9%	6	8.1%	17	40.5%
500-	0	0.0%	0	0.0%	210	24.6%	42	56.8%	18	42.9%
1,000-	0	0.0%	3	0.6%	244	28.5%	20	27.0%	7	16.7%
1,500-	0	0.0%	7	1.4%	154	18.0%	2	2.7%	0	0.0%
2,000-	0	0.0%	8	1.6%	106	12.4%	4	5.4%	0	0.0%
3,000-	9	2.0%	16	3.1%	20	2.3%	0	0.0%	0	0.0%
4,000-	60	13.5%	274	53.5%	45	5.3%	0	0.0%	0	0.0%
6,000-	76	17.2%	92	18.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
8,000-	132	29.8%	102	19.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
10,000-	33	7.4%	8	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
12,000-	95	21.4%	2	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
14,000-	33	7.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
16,000-	3	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
18,000-	2	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	443	100.0%	512	100.0%	855	100.0%	74	100.0%	42	100.0%
平均船型 (TEU)	9,366		5,892		1,493		951		610	

表-3.6 航路別船型分布 (2014)

TEU Capa.	欧州-東アジア航路		北米-東アジア航路		東アジア域内航路		日本-中国航路		日本-韓国航路	
	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア
-499	0	0.0%	0	0.0%	69	7.9%	4	6.9%	17	40.5%
500-	0	0.0%	0	0.0%	195	22.4%	31	53.4%	17	40.5%
1,000-	0	0.0%	2	0.4%	259	29.7%	17	29.3%	8	19.0%
1,500-	0	0.0%	7	1.4%	153	17.5%	0	0.0%	0	0.0%
2,000-	0	0.0%	8	1.6%	106	12.2%	6	10.3%	0	0.0%
3,000-	7	1.7%	6	1.2%	24	2.8%	0	0.0%	0	0.0%
4,000-	33	7.8%	233	46.2%	66	7.6%	0	0.0%	0	0.0%
6,000-	69	16.3%	98	19.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
8,000-	114	26.9%	111	22.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
10,000-	39	9.2%	34	6.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
12,000-	125	29.5%	5	1.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
14,000-	23	5.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
16,000-	4	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
18,000-	10	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	424	100.0%	504	100.0%	872	100.0%	58	100.0%	42	100.0%
平均船型 (TEU)	10,119		6,380		1,598		1,050		614	

表-3.7 航路別船型分布 (2015)

TEU Capa.	欧州-東アジア航路		北米-東アジア航路		東アジア域内航路		日本-中国航路		日本-韓国航路	
	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア	隻数	隻数 シェア
-499	0	0.0%	0	0.0%	61	6.2%	3	5.3%	16	42.1%
500-	0	0.0%	0	0.0%	185	18.8%	24	42.1%	15	39.5%
1,000-	0	0.0%	0	0.0%	281	28.5%	24	42.1%	7	18.4%
1,500-	0	0.0%	0	0.0%	196	19.9%	3	5.3%	0	0.0%
2,000-	1	0.2%	12	2.2%	165	16.7%	3	5.3%	0	0.0%
3,000-	2	0.5%	13	2.3%	27	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
4,000-	45	11.0%	242	43.6%	70	7.1%	0	0.0%	0	0.0%
6,000-	26	6.4%	96	17.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
8,000-	74	18.1%	141	25.4%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
10,000-	50	12.3%	37	6.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
12,000-	137	33.6%	13	2.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
14,000-	35	8.6%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
16,000-	9	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
18,000-	29	7.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	408	100.0%	555	100.0%	986	100.0%	57	100.0%	38	100.0%
平均船型 (TEU)	11,272		6,612		1,692		1,028		618	

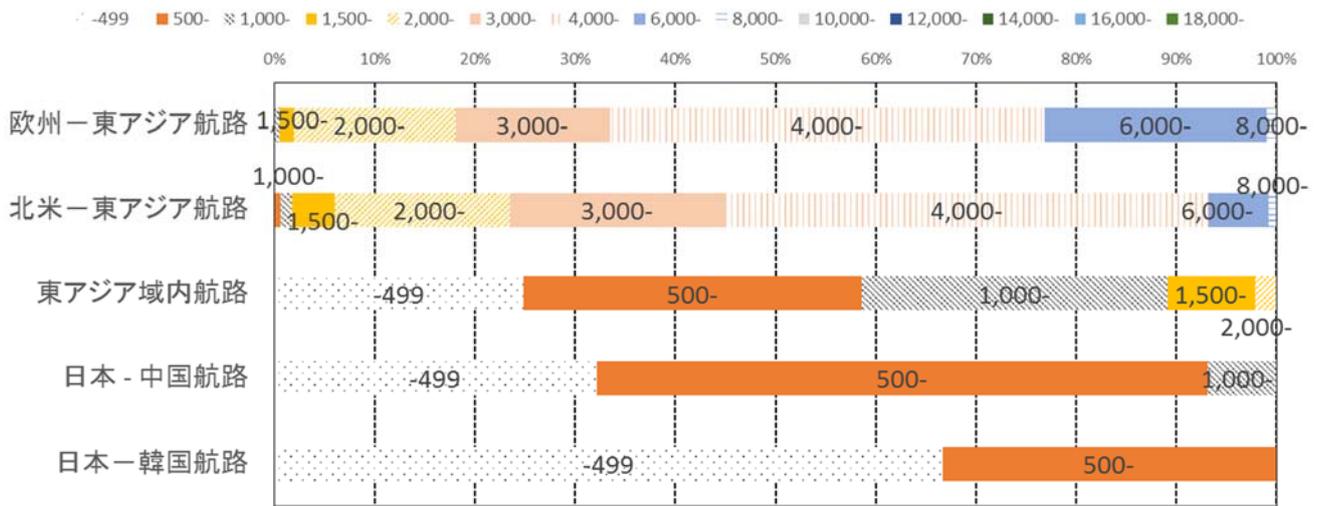


図-3.5 航路別 船型 (TEU Capacity) 別 隻数シェア (2004)

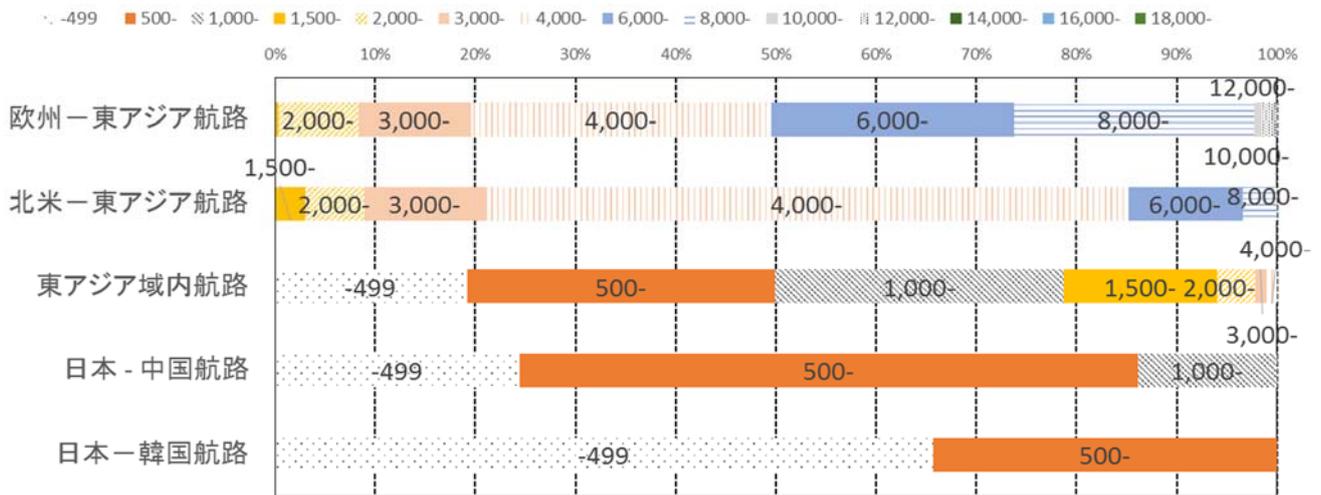


図-3.6 航路別 船型 (TEU Capacity) 別 隻数シェア (2008)

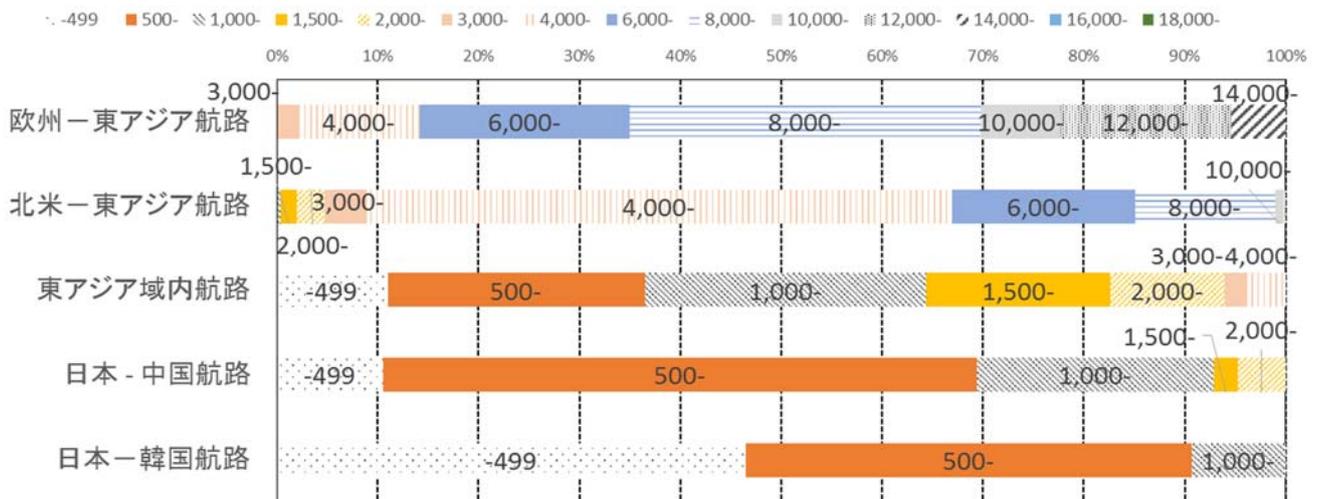


図-3.7 航路別 船型 (TEU Capacity) 別 隻数シェア (2012)

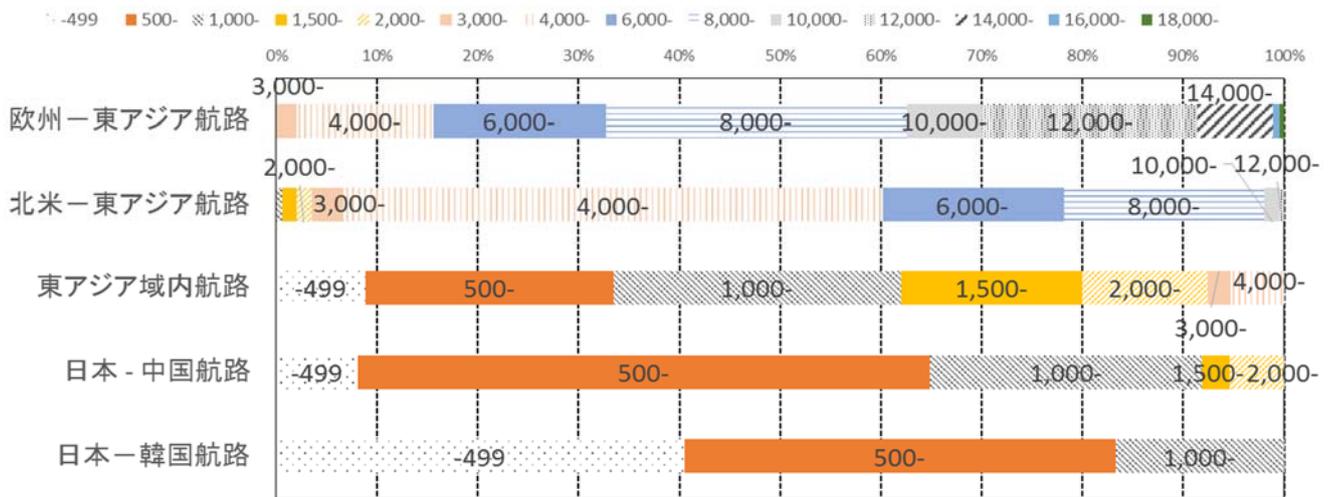


図-3.8 航路別 船型 (TEU Capacity) 別 隻数シェア (2013)

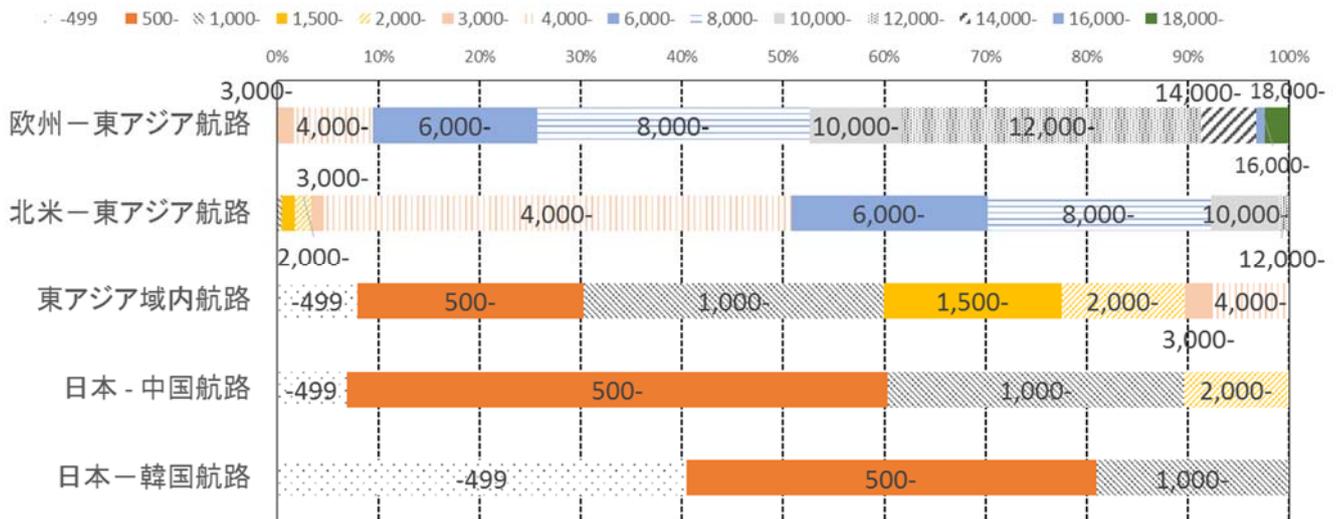


図-3.9 航路別 船型 (TEU Capacity) 別 隻数シェア (2014)

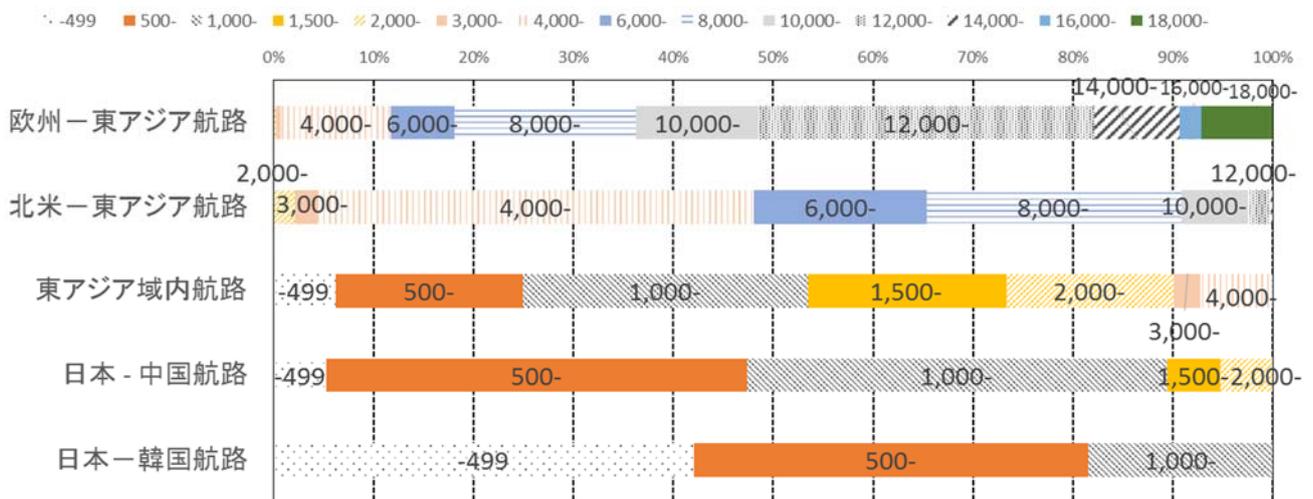


図-3.10 航路別 船型 (TEU Capacity) 別 隻数シェア (2015)

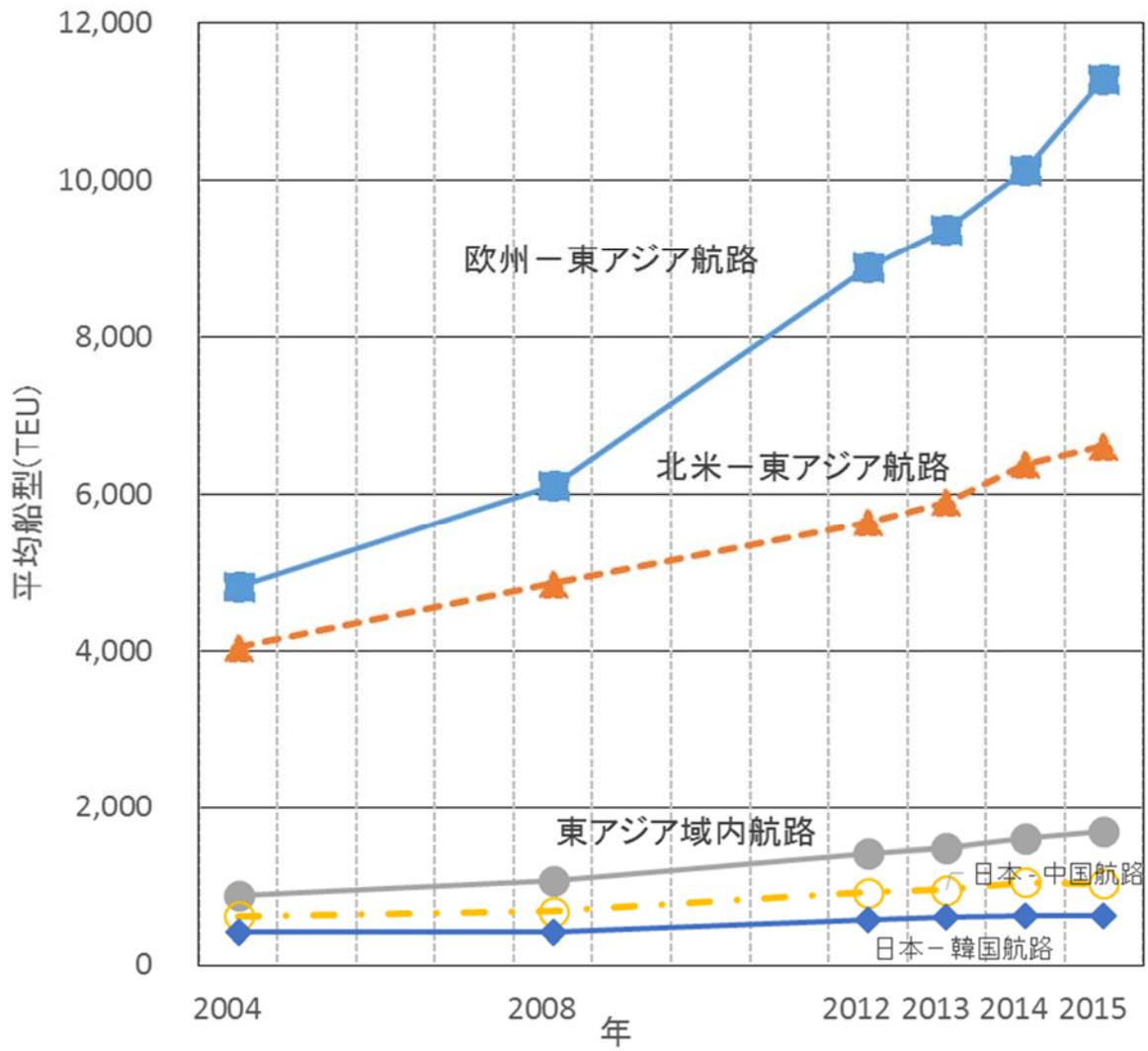


図-3.11 航路別平均船型の推移

4. フルコンテナ船の寄港分析

4.1 分析手法

3.1と同様に、Lloyd's データによる寄港実績／船舶諸元情報及び、航路の就航状況を調べるためにMDS データを用いて、世界に就航するフルコンテナ船の寄港実績について分析した。

ここでも、セミコンテナ船は、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という点から対象とせず、フルコンテナ船のみを取り扱っている。また、データ内の各年は、1月～12月までの暦年を表す。

寄港実績（回数）は、Lloyd's データの寄港地への入港日（Arrival Date）をカウントして求めた。ただし、Lloyd's データでは各港への船の寄港実績について、多くの港では衛星での AIS 情報の受信に加え、陸上 AIS 受信局での受信または現地職員による情報収集により把握しているが、2015年12月時点でLloyd's データに登録されている港のうち約3%の港は衛星での AIS 情報の受信のみで寄港状況を把握している。衛星での AIS 情報の受信は狭いエリアに多くの船がある場合、正確に位置情報を入手できない恐れがあること等から、これら一部の港については寄港状況を十分に把握できず、寄港回数が過小となっている可能性があることに留意されたい。

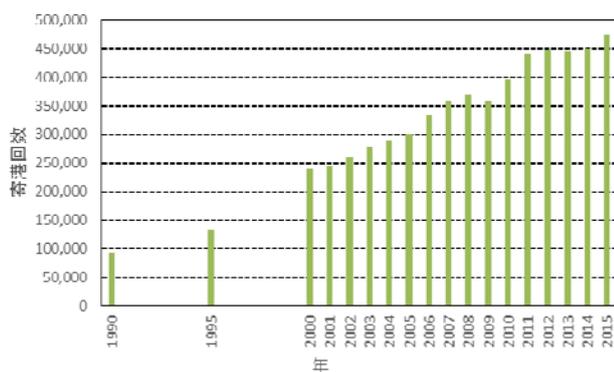


図-4.1 フルコンテナ船寄港回数の推移

4.2 世界のフルコンテナ船の寄港回数の推移

全世界のフルコンテナ船の寄港回数の推移を図-4.1に示す。2015年の総寄港回数は475,806回、前年比5.7%、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94.8回、前年比3.9%とそれぞれ増加した。

4.3 国・地域別寄港実績の分析

(1) 全フルコンテナ船の寄港回数

2015年のフルコンテナ船の寄港回数を国・地域別に集計し、上位100か国・地域の順に並べ替えたものを次ページ以降に示す(表-4.1)。表内には2014年から2015年にかけての増減率も掲載している。

1位中国、2位日本、3位韓国、4位アメリカ、5位台湾、6位シンガポール、7位マレーシア、8位香港、9位スペイン、10位インドネシアまで2014年から2015年にかけて順位の変動はなかった。東アジアの国・地域の寄港回数は概ね2014年から2015年にかけて増加しており、中国は6.6%、日本は4.7%、韓国は13.1%それぞれ増加した。

日本を含む近隣諸国について、2000年以降の寄港回数の推移を図-4.2に示す。なお、図中のChinaはHong Kongを除いた中国の寄港回数、China TotalはHong Kongを含めた中国の寄港回数を示している。

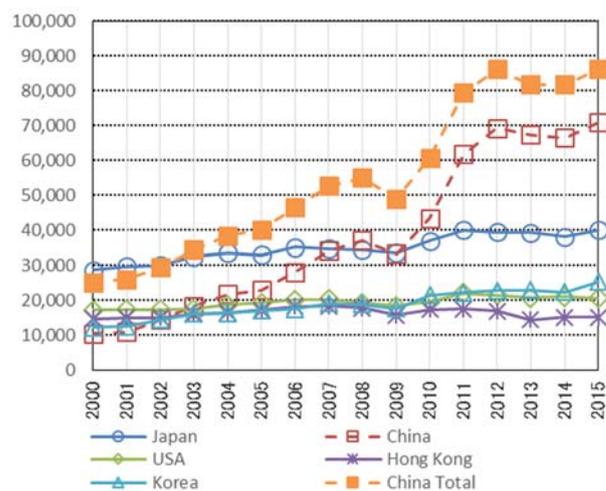


図-4.2 主要国・地域のフルコンテナ船寄港回数の推移

表-4.1 国・地域別フルコンテナ船寄港回数の推移 (1/2)

2015年					2014年		2013年		2012年		2011年	
Rank	国等	地域	寄港回数	増減率	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
1	China	東ア	70,901	+ 6.6%	1	66,530	1	67,300	1	69,213	1	61,794
2	Japan	東ア	39,975	+ 4.7%	2	38,188	2	39,312	2	39,466	2	39,960
3	Korea	東ア	25,267	+ 13.1%	3	22,347	3	23,035	3	22,775	3	22,288
4	USA	北米	20,604	- 2.2%	4	21,071	4	20,849	4	21,476	4	22,052
5	Taiwan	東ア	17,505	+ 6.7%	5	16,403	5	16,636	8	16,061	8	16,015
6	Singapore	東ア	16,575	+ 4.5%	6	15,863	7	16,008	6	16,590	6	17,163
7	Malaysia	東ア	15,996	+ 2.6%	7	15,586	6	16,132	7	16,571	7	17,161
8	Hong Kong	東ア	15,190	- 0.1%	8	15,202	8	14,420	5	16,967	5	17,541
9	Spain	欧州	12,040	- 0.9%	9	12,147	9	11,818	9	12,351	9	12,470
10	Indonesia	東ア	11,739	+ 8.7%	10	10,802	10	10,922	10	10,121	17	8,224
11	Italy	欧州	10,029	+ 6.1%	12	9,451	11	9,264	12	9,547	10	10,222
12	Turkey	欧州	9,833	+ 0.4%	11	9,793	14	8,098	14	8,816	14	8,573
13	Vietnam	東ア	9,784	+ 20.0%	16	8,156	19	6,944	17	7,566	16	8,481
14	Thailand	東ア	8,600	+ 13.5%	18	7,574	16	7,832	18	7,154	19	6,950
15	Germany	欧州	8,569	+ 0.1%	13	8,559	12	9,114	11	9,697	11	9,939
16	Brazil	南米	8,352	- 1.3%	14	8,461	13	8,304	13	9,034	12	9,416
17	Netherlands	欧州	8,321	+ 7.7%	17	7,728	17	7,496	16	8,027	15	8,527
18	UK	欧州	8,265	- 0.2%	15	8,281	15	7,888	15	8,565	13	8,886
19	UAE	中東	8,193	+ 11.0%	19	7,382	18	7,008	19	7,058	18	7,052
20	India	中東	7,647	+ 19.7%	20	6,390	20	6,493	20	5,871	23	5,469
21	Panama	北米	6,745	+ 22.3%	23	5,517	21	5,720	21	5,801	22	5,506
22	Egypt	アフリカ	5,798	+ 2.6%	22	5,653	23	5,341	22	5,209	20	5,639
23	Russian	欧州	5,613	- 10.6%	21	6,276	22	5,521	25	4,689	26	3,517
24	France	欧州	4,977	+ 0.7%	24	4,941	24	4,976	24	4,785	24	4,460
25	Philippines	東ア	4,918	+ 58.8%	32	3,097	30	3,120	41	2,043	54	1,234
26	Belgium	欧州	4,598	+ 1.1%	25	4,549	25	4,703	23	5,169	21	5,552
27	Australia	オセアニア	4,375	- 0.9%	26	4,414	26	4,127	26	4,385	25	4,280
28	Colombia	南米	4,161	+ 8.9%	27	3,822	27	3,809	27	3,474	28	3,263
29	Mexico	北米	3,887	+ 7.0%	28	3,634	28	3,483	29	3,057	31	2,982
30	Morocco	アフリカ	3,748	+ 4.3%	29	3,592	29	3,203	30	2,873	29	3,044
31	Sri Lanka	アジア	3,476	+ 15.9%	35	3,000	33	2,996	32	2,710	34	2,632
32	Portugal	欧州	3,444	+ 7.7%	30	3,197	31	3,074	34	2,553	32	2,828
33	Saudi Arabia	中東	3,389	+ 11.3%	34	3,045	35	2,743	36	2,468	27	3,298
34	New Zealand	オセアニア	3,172	+ 3.8%	33	3,057	34	2,884	33	2,615	35	2,611
35	Greece	欧州	3,122	+ 0.4%	31	3,110	36	2,691	28	3,070	38	2,327
36	South Africa	アフリカ	2,621	- 5.8%	36	2,782	32	3,006	31	2,739	30	3,010
37	Finland	欧州	2,549	+ 23.9%	41	2,057	45	1,781	47	1,676	49	1,499
38	Norway	欧州	2,486	+ 19.8%	39	2,075	39	2,183	39	2,066	40	2,118
39	Malta	欧州	2,425	+ 17.7%	40	2,061	47	1,716	50	1,408	44	1,572
40	Chile	南米	2,346	+ 14.9%	42	2,042	43	1,874	37	2,255	33	2,678
41	Israel	中東	2,301	+ 6.7%	38	2,157	37	2,508	40	2,064	39	2,272
42	Canary Islands	アフリカ	2,253	+ 16.4%	43	1,935	41	1,920	38	2,069	37	2,373
43	Sweden	欧州	2,225	- 4.5%	37	2,331	38	2,468	35	2,470	36	2,529
44	Canada	北米	1,818	+ 5.6%	47	1,722	44	1,816	46	1,687	50	1,419
45	Peru	南米	1,807	- 1.4%	45	1,832	48	1,644	54	1,226	46	1,535
46	Guatemala	北米	1,754	+ 0.9%	46	1,738	42	1,880	43	1,916	41	1,773
47	Dominican	北米	1,753	- 6.5%	44	1,874	46	1,726	44	1,842	42	1,740
48	Jamaica	北米	1,541	+ 4.1%	50	1,481	51	1,566	48	1,515	51	1,404
49	Poland	欧州	1,518	- 10.0%	48	1,687	49	1,624	49	1,452	53	1,245
50	Denmark	欧州	1,481	+ 6.7%	53	1,388	50	1,584	45	1,709	47	1,520

表-4.1 国・地域別フルコンテナ船寄港回数の推移 (2/2)

Rank	2015年				2014年		2013年		2012年		2011年	
	国等	地域	寄港回数	増減率	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
51	Algeria	アフリカ	1,464	+ 4.3%	52	1,403	52	1,365	52	1,338	65	841
52	Nigeria	アフリカ	1,335	- 7.7%	51	1,446	57	1,189	60	969	61	961
53	Pakistan	中東	1,318	+ 1.9%	54	1,293	55	1,223	55	1,202	48	1,513
54	Oman	中東	1,310	- 18.4%	49	1,606	40	2,010	42	1,974	43	1,702
55	Ireland	欧州	1,295	+ 13.2%	57	1,144	58	1,058	58	1,162	55	1,224
56	Honduras	北米	1,259	+ 14.4%	58	1,101	56	1,214	59	1,138	57	1,206
57	Costa Rica	北米	1,240	+ 18.7%	60	1,045	59	1,055	56	1,192	58	1,149
58	Ecuador	南米	1,209	+ 10.4%	59	1,095	60	1,027	61	965	59	996
59	Argentina	南米	1,200	- 3.7%	55	1,246	53	1,363	53	1,280	52	1,364
60	Iran	中東	1,181	+ 42.5%	65	829	67	702	57	1,184	56	1,207
61	Bangladesh	中東	1,151	+ 13.0%	61	1,019	61	901	66	817	62	941
62	Cote d'Ivoire	アフリカ	1,036	+ 3.7%	62	999	68	697	70	762	72	587
63	Bahamas	北米	1,022	+ 46.4%	68	698	78	554	75	594	78	534
64	Trinidad&Tobago	北米	959	+ 3.7%	63	925	64	790	69	773	66	798
65	Lebanon	中東	890	- 0.2%	64	892	62	807	67	798	60	995
66	Togo	アフリカ	826	+ 64.5%	87	502	83	481	91	367	89	366
67	Qatar	中東	791	+ 15.6%	71	684	70	686	64	836	73	578
68	Angola	アフリカ	776	+ 16.3%	72	667	74	600	68	795	76	546
69	Ukraine	欧州	774	+ 4.6%	67	740	65	732	62	907	67	792
70	Venezuela	南米	772	- 33.9%	56	1,168	54	1,240	51	1,389	45	1,555
71	Cyprus	欧州	751	0.0%	66	751	63	801	63	846	64	901
72	Myanmar	東ア	737	+ 36.0%	83	542	89	418	90	370	93	341
73	Kuwait	中東	711	+ 11.8%	76	636	79	550	82	424	69	674
74	Iceland	欧州	706	+ 6.6%	73	662	71	670	72	637	81	509
75	Slovenia	欧州	703	+ 17.0%	78	601	75	593	74	598	70	629
76	Ghana	アフリカ	664	- 4.2%	69	693	72	612	73	607	68	722
77	Lithuania	欧州	637	- 7.3%	70	687	69	692	71	719	74	567
78	Uruguay	南米	635	- 1.7%	74	646	66	731	65	834	63	924
79	Djibouti	アフリカ	633	- 0.9%	75	639	77	558	115	198	122	108
80	Tunisia	アフリカ	627	+ 15.5%	82	543	85	467	85	417	82	487
81	Romania	欧州	610	+ 20.8%	86	505	80	539	77	582	71	613
82	Latvia	欧州	561	+ 0.9%	81	556	76	589	78	581	83	452
83	Senegal	アフリカ	540	+ 8.4%	88	498	88	439	79	525	79	531
84	Benin	アフリカ	524	- 7.9%	80	569	86	466	97	333	98	323
85	Haiti	北米	519	+ 5.5%	89	492	104	293	107	256	108	200
86	Papua New Guinea	オセアニア	512	+ 29.0%	96	397	101	326	101	284	107	217
87	Mozambique	アフリカ	506	+ 7.7%	90	470	96	371	95	348	85	449
88	Cambodia	東ア	495	+ 44.7%	99	342	95	373	93	361	88	369
89	Kenya	アフリカ	483	- 5.5%	85	511	87	457	82	424	84	451
90	Tanzania	アフリカ	475	- 17.0%	79	572	82	493	96	337	91	349
91	Croatia	欧州	467	+ 14.5%	93	408	90	414	85	417	94	337
92	Libya	アフリカ	442	- 27.8%	77	612	73	611	76	583	117	125
93	Congo	アフリカ	432	- 19.3%	84	535	81	517	103	276	86	415
94	Iraq	中東	426	+ 45.4%	102	293	98	361	91	367	90	359
95	Jordan	中東	426	+ 6.8%	95	399	90	414	89	381	87	410
96	Bulgaria	欧州	418	+ 15.2%	97	363	94	380	87	406	92	342
97	Estonia	欧州	374	+ 5.1%	98	356	97	364	84	420	97	328
98	Namibia	アフリカ	363	- 12.3%	92	414	93	399	81	436	96	333
99	Gabon	アフリカ	338	+ 38.0%	109	245	123	131	122	129	121	109
100	Fiji	オセアニア	320	+ 0.9%	100	317	99	352	99	296	103	277

(2) 大水深が必要なフルコンテナ船の寄港回数

水深 16m 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、**図-4.3** 及び**表-4.2** 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」¹⁷⁾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。

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

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。

バース水深を算定する際は上記の式を用いるのが一般的であるが、さらに詳細なコンテナターミナルのバース水深の算定方法として、高橋¹⁸⁾により、満載喫水に出入港喫水率を乗じ、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×0.98 (出入港喫水率)、余裕水深を 10%とし満載喫水 14.11m 以深のフルコンテナ船が水深 16m 以深のバースを必要と設定した。なお、この設定は、特に出入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。

2015 年の大水深バースにおける国・地域別フルコンテナ船寄港回数が多いのは、1 位中国、2 位アメリカ、3 位シンガポールであり、全体的に寄港回数が増加している。日本は対前年比で 5.5%増加したが、前年より順位を 2 つ落とし 21 位となった。

4.4 航路別の国・地域別寄港実績・船腹量の分析

Lloyd's データ及び MDS データを用いて、北米－東アジア航路、欧州－東アジア航路、東アジア域内航路の 3 航路における、2015 年一年間のフルコンテナ船の国・地域別寄港実績を TEU Capacity 区分別に**表-4.3** に整理した。

表-4.3 より、2015 年において北米－東アジア航路は 4,000～5,999TEU の船舶の投入が主力であり、欧州－東アジア航路では 12,000～13,999TEU の船舶が主に活用されている。一方で東アジア域内航路では、1,000TEU 未満の小型の船も活用されている。いずれの航路も東アジア諸国のうち最大船型の寄港回数が最も多いのは中国である。日本は東アジア域内航路における寄港回数が中国よりも多い。同様に航路別の年間総船腹量 (TEU Capacity×寄港回数) についても**表-4.4** に取りまとめた。日本の船腹量は、北米－東アジア航路や欧州－アジア航路に比べ東アジア域内航路が圧倒的に多い。東アジア域内航路での日本に寄港する船舶で船腹量が最も多いのは 1,000～1,499TEU の船舶である。

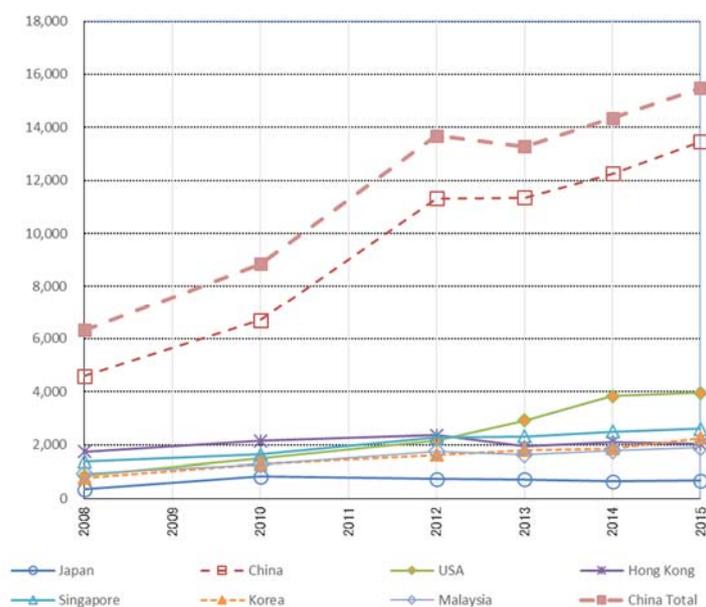


図-4.3 主要国・地域の水深 16m 以深の大水深バースを必要とするフルコンテナ船寄港回数の推移

表-4.2 水深16m以深の大水深バースが必要なフルコンテナ船の国・地域別寄港回数の推移

Rank	国等	地域	2015年		2014年		2013年		2012年		2010年		2008年	
			寄港回数	増減率	Rank	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	東ア	13,456	+9.8%	1	12,256	1	11,354	1	11,325	1	6,692	1	4,583
2	USA	北米	3,948	+3.1%	2	3,830	2	2,917	4	2,159	4	1,477	7	849
3	Singapore	東ア	2,603	+4.7%	3	2,486	3	2,316	3	2,263	3	1,636	3	1,386
4	Korea	東ア	2,257	+21.0%	5	1,865	5	1,802	6	1,618	5	1,282	9	783
5	Hong Kong	東ア	2,021	-3.6%	4	2,097	4	1,930	2	2,356	2	2,151	2	1,741
6	Malaysia	東ア	1,893	+6.8%	6	1,773	6	1,629	5	1,742	6	1,276	5	937
7	Spain	欧州	1,640	+21.3%	7	1,352	9	1,082	10	962	12	784	10	728
8	Saudi Arabia	中東	1,506	+56.9%	14	960	17	717	16	682	16	637	15	489
9	Germany	欧州	1,449	+7.7%	8	1,346	7	1,233	7	1,390	7	1,272	4	1,032
10	Netherlands	欧州	1,373	+10.3%	9	1,245	8	1,158	8	1,255	9	1,006	6	909
11	UAE	中東	1,369	+34.0%	12	1,022	14	845	15	690	17	472	17	280
12	Egypt	アフリカ	1,340	+64.4%	18	815	19	540	19	466	18	366	19	191
13	Italy	欧州	1,269	+21.1%	11	1,048	12	907	17	677	15	650	12	659
14	UK	欧州	1,120	+10.6%	13	1,013	11	977	9	1,192	8	1,060	8	803
15	Brazil	南ア	1,070	-6.3%	10	1,142	10	1,078	18	605	19	286	30	41
16	France	欧州	1,029	+10.5%	15	931	13	870	11	875	14	715	13	554
17	Taiwan	東ア	935	+14.2%	17	819	16	798	12	807	13	764	14	521
18	Belgium	欧州	891	-0.9%	16	899	15	841	13	784	11	799	11	677
19	India	中東	889	+100.2%	23	444	25	333	27	234	40	34	34	22
20	South Africa	アフリカ	697	+19.8%	21	582	22	375	21	349	23	170	31	31
21	Japan	東ア	673	+5.5%	19	638	18	709	14	736	10	828	16	340
22	Mexico	北米	659	+4.8%	20	629	21	432	26	260	31	84	25	77
23	Sri Lanka	南ア	558	+48.4%	25	376	24	334	23	308	22	180	20	190
24	Turkey	欧州	495	+60.7%	30	308	32	215	31	214	30	96	21	125
25	Greece	欧州	435	+31.4%	27	331	28	256	25	264	28	121	40	8
26	Oman	中東	434	+2.4%	24	424	20	479	20	409	20	269	22	100
27	Chile	南ア	417	+39.0%	31	300	29	221	30	218	46	12	-	-
28	Malta	欧州	409	+26.6%	28	323	27	296	24	273	21	191	18	193
29	Panama	北米	394	+35.4%	33	291	33	199	33	122	44	18	-	-
30	Russian	欧州	375	-20.7%	22	473	31	216	40	90	-	-	38	9
31	Vietnam	東ア	349	+48.5%	34	235	34	185	29	224	49	7	-	-
32	Morocco	アフリカ	347	+3.6%	26	335	26	301	28	234	26	137	35	22
33	Colombia	南ア	333	+162.2%	43	127	45	72	54	16	-	-	-	-
34	Portugal	欧州	301	-5.6%	29	319	30	217	42	72	34	57	32	31
35	Canada	北米	283	-4.7%	32	297	23	358	22	318	29	107	26	57
36	Pakistan	中東	271	+97.8%	41	137	42	104	45	60	47	10	46	3
37	Peru	南ア	206	+32.1%	38	156	39	138	37	96	53	4	-	-
38	Bahamas	北米	189	+13.9%	36	166	35	182	34	120	25	146	24	81
39	Lebanon	中東	174	+11.5%	38	156	37	155	32	145	24	152	23	85
40	Israel	中東	164	+43.9%	45	114	38	140	51	26	50	6	-	-
41	Thailand	東ア	159	+22.3%	42	130	41	120	41	90	43	31	33	25
42	Uruguay	南ア	158	+30.6%	44	121	43	96	43	67	45	15	-	-
43	Canary Islands	アフリカ	147	-4.5%	40	154	40	134	35	105	27	122	36	17
44	Argentina	南ア	144	-13.8%	35	167	36	156	38	96	37	43	41	8
45	Djibouti	アフリカ	120	+29.0%	46	93	49	50	55	13	-	-	-	-
46	Poland	欧州	83	+56.6%	48	53	47	53	46	56	35	51	-	-
47	Slovenia	欧州	76	+100.0%	54	38	53	38	48	43	42	34	-	-
47	Jordan	中東	76	+76.7%	51	43	58	24	53	18	52	4	48	2
47	Iran	中東	76	+130.3%	55	33	51	45	44	62	32	80	43	5
50	Sweden	欧州	71	-13.4%	47	82	46	68	39	91	36	48	28	42

表-4.3 航路別-TEU Capacity 区分別フルコンテナ船国・地域別寄港回数 (2015)

(回)

航路	地域	国等	計	TEU Capacity													
				-499	500-	1,000-	1,500-	2,000-	3,000-	4,000-	6,000-	8,000-	10,000-	12,000-	14,000-	16,000-	18,000-
北米 東アジア	N A	USA	7,443	0	0	0	0	194	164	3,642	1,430	1,544	412	57	0	0	0
		Canada	861	0	0	0	0	32	0	463	100	237	29	0	0	0	0
		Mexico	197	0	0	0	0	1	6	59	105	26	0	0	0	0	0
		Panama	1,323	0	0	0	0	16	38	1,249	6	14	0	0	0	0	0
	E A	Japan	1,895	0	0	0	0	149	271	1,179	94	199	2	1	0	0	0
		China	9,397	0	0	0	0	229	129	3,869	1,366	2,338	940	475	51	0	0
		Hong Kong	1,684	0	0	0	0	14	1	545	278	645	158	42	1	0	0
		Taiwan	1,202	0	0	0	0	15	0	404	330	428	25	0	0	0	0
		Korea	2,355	0	0	0	0	52	16	1,084	491	494	197	17	4	0	0
		Singapore	1,393	0	0	0	0	16	64	296	384	474	105	46	8	0	0
		Malaysia	716	0	0	0	0	14	101	238	134	172	20	36	1	0	0
		欧州 東アジア	E U	UK	806	0	0	0	0	0	0	4	31	89	77	425	46
Germany	1,125			0	0	0	0	0	0	4	14	83	141	568	81	39	195
Netherlands	1,073			0	0	0	0	0	0	6	14	90	92	584	98	23	166
Belgium	557			0	0	0	0	0	0	0	15	35	96	258	76	38	39
France	694			0	0	0	0	0	0	10	23	161	128	289	38	36	9
Spain	764			0	0	0	0	0	0	28	20	177	146	212	86	23	72
Italy	714			0	0	0	0	0	0	97	94	159	99	160	102	3	0
E A	Japan		487	0	0	0	0	0	0	95	14	148	97	133	0	0	0
	China		9,262	0	0	0	0	24	65	890	444	1,485	1,012	3,346	1,079	232	685
	Hong Kong		1,033	0	0	0	0	9	3	113	49	207	236	327	35	18	36
	Taiwan		417	0	0	0	0	0	0	30	37	168	32	142	8	0	0
	Korea		1,382	0	0	0	0	30	5	193	82	209	200	340	114	29	180
	Singapore		1,701	0	0	0	0	1	2	101	98	254	242	738	187	12	66
	Malaysia		1,404	0	0	0	0	2	13	265	83	293	100	326	98	36	188
東アジア 域内	E A	Japan	31,379	5,816	9,687	9,185	3,228	2,183	22	1,255	0	3	0	0	0	0	0
		China	30,698	1,237	6,293	8,436	5,204	4,981	1,355	3,143	0	49	0	0	0	0	0
		Hong Kong	8,533	37	1,189	2,669	2,421	1,382	188	640	0	7	0	0	0	0	0
		Taiwan	12,147	396	2,014	4,349	3,496	1,512	90	287	0	3	0	0	0	0	0
		Korea	15,200	2,362	4,681	4,531	1,595	1,616	298	110	0	7	0	0	0	0	0
		Singapore	6,193	13	556	1,780	1,537	1,487	126	691	0	3	0	0	0	0	0
		Philippines	3,140	0	308	693	1,026	977	133	3	0	0	0	0	0	0	0
		Thailand	6,502	1	149	2,640	2,894	703	25	89	0	1	0	0	0	0	0
		Malaysia	6,478	82	704	2,138	1,540	1,514	112	385	0	3	0	0	0	0	0
		Indonesia	7,191	806	2,092	1,867	1,034	1,083	154	155	0	0	0	0	0	0	0
		Vietnam	7,021	287	1,164	2,491	2,061	916	8	94	0	0	0	0	0	0	0

表-4.4 航路別-TEU Capacity 区分別フルコンテナ船船腹量 (2015)

('000TEU)

航路	地域	国等	計	TEU Capacity													
				-499	500-	1,000-	1,500-	2,000-	3,000-	4,000-	6,000-	8,000-	10,000-	12,000-	14,000-	16,000-	18,000-
北米 東アジア	N A	USA	46,251	0	0	0	0	464	595	17,273	9,656	13,255	4,278	731	0	0	0
		Canada	5,489	0	0	0	0	70	0	2,423	681	2,024	292	0	0	0	0
		Mexico	1,228	0	0	0	0	2	24	297	680	225	0	0	0	0	0
		Panama	6,075	0	0	0	0	44	147	5,723	39	121	0	0	0	0	0
	E A	Japan	9,491	0	0	0	0	323	962	5,828	635	1,707	23	13	0	0	0
		China	65,814	0	0	0	0	563	499	18,581	9,221	20,209	9,865	6,159	716	0	0
		Hong Kong	12,431	0	0	0	0	33	3	2,748	1,911	5,520	1,662	540	14	0	0
		Taiwan	8,180	0	0	0	0	36	0	1,987	2,254	3,646	257	0	0	0	0
		Korea	15,298	0	0	0	0	114	62	5,260	3,265	4,328	1,990	225	56	0	0
		Singapore	10,237	0	0	0	0	36	229	1,459	2,616	4,119	1,065	599	112	0	0
Malaysia	4,582	0	0	0	0	32	360	1,129	899	1,464	220	465	14	0	0		
欧州 東アジア	E U	UK	10,575	0	0	0	0	0	0	21	213	770	828	5,648	663	384	2,048
		Germany	15,292	0	0	0	0	0	0	21	95	718	1,524	7,519	1,179	645	3,590
		Netherlands	14,527	0	0	0	0	0	0	32	95	782	985	7,775	1,403	384	3,072
		Belgium	7,324	0	0	0	0	0	0	0	103	301	1,054	3,402	1,104	629	732
		France	8,149	0	0	0	0	0	0	53	156	1,446	1,390	3,797	537	603	166
		Spain	9,120	0	0	0	0	0	0	132	132	1,636	1,498	2,801	1,211	384	1,327
		Italy	7,229	0	0	0	0	0	0	522	663	1,431	1,004	2,129	1,432	48	0
	E A	Japan	4,605	0	0	0	0	0	0	472	98	1,308	983	1,743	0	0	0
		China	107,835	0	0	0	0	59	229	4,378	3,075	13,197	10,848	44,198	15,319	3,861	12,670
		Hong Kong	10,983	0	0	0	0	22	12	567	343	1,798	2,459	4,325	500	298	660
		Taiwan	4,177	0	0	0	0	0	0	164	255	1,389	336	1,920	113	0	0
		Korea	15,532	0	0	0	0	74	19	969	565	1,927	2,094	4,465	1,628	485	3,307
		Singapore	19,755	0	0	0	0	2	7	518	697	2,190	2,497	9,776	2,651	197	1,221
		Malaysia	15,514	0	0	0	0	5	49	1,291	571	2,657	1,118	4,336	1,413	597	3,477
東アジア 域内	E A	Japan	36,438	1,882	7,402	10,093	5,486	5,712	74	5,763	0	25	0	0	0	0	0
		China	56,583	503	4,965	9,681	8,856	12,804	4,627	14,733	0	414	0	0	0	0	0
		Hong Kong	15,280	11	898	3,060	4,105	3,553	647	2,947	0	59	0	0	0	0	0
		Taiwan	18,167	167	1,559	5,119	5,851	3,850	298	1,299	0	25	0	0	0	0	0
		Korea	18,043	764	3,705	4,959	2,753	4,270	1,025	508	0	59	0	0	0	0	0
		Singapore	12,523	5	428	2,087	2,616	3,797	431	3,134	0	25	0	0	0	0	0
		Philippines	5,744	0	228	826	1,760	2,458	458	13	0	0	0	0	0	0	0
		Thailand	10,505	0	113	3,128	4,945	1,827	88	395	0	8	0	0	0	0	0
		Malaysia	11,754	27	482	2,554	2,622	3,921	371	1,750	0	25	0	0	0	0	0
		Indonesia	9,777	289	1,448	2,242	1,745	2,820	541	690	0	0	0	0	0	0	0
Vietnam	10,128	109	852	2,884	3,521	2,322	28	412	0	0	0	0	0	0	0		

4.5 港湾別寄港実績の分析

(1) 全フルコンテナ船の寄港回数

2015年におけるフルコンテナ船の寄港回数を港湾別に集計し、上位150か国・地域の順に並べ替えたものを次ページ以降の表-4.7に示す。そのうち、上位5港及び日本国内五大港についてまとめたものが表-4.5である。

2015年の寄港回数は2014年に引き続きSingapore港が1位となった。続いて2014年に3位であったShanghai港は寄港回数を1,492回伸ばし2位となり、2014年に4位であったBusan港は寄港回数を1,847回伸ばし3位となった。続いて4位HongKong港、5位PortKlang港となっている。日本国内五大港である横浜港、東京港、名古屋港、神戸港、大阪港は神戸港を除けば寄港回数が増加しているが、順位は概ね横ばいである。

図-4.4に主要港湾の寄港回数の推移を示すが、2011年以降概ね横ばいであったBusan港が2014年から2015年

表-4.5 世界のフルコンテナ船寄港回数上位5港及び日本国内五大港の寄港回数の増減

2015年				2014年		2014年→2015年	
Rank	港湾	国等	寄港回数	Rank	寄港回数	増減数	増減率
1	Singapore	Singapore	16,574	1	15,863	711	+4.5%
2	Shanghai	China	15,662	3	14,170	1,492	+10.5%
3	Busan	Korea	15,211	4	13,364	1,847	+13.8%
4	Hong Kong	China	15,190	2	15,202	-12	-0.1%
5	Port Klang	Malaysia	8,833	8	7,950	883	+11.1%
13	Yokohama	Japan	4,941	13	4,733	208	+4.4%
14	Tokyo	Japan	4,917	14	4,707	210	+4.5%
23	Nagoya	Japan	4,051	19	4,028	23	+0.6%
24	Kobe	Japan	3,976	18	4,084	-108	-2.6%
28	Osaka	Japan	3,570	27	3,529	41	+1.2%

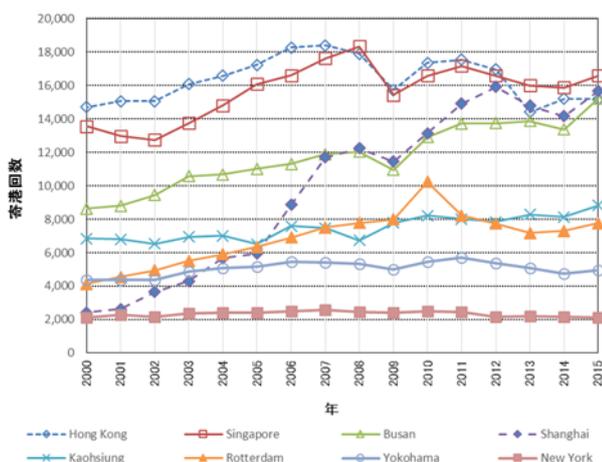


図-4.4 主要港湾のフルコンテナ船寄港回数の推移

にかけて寄港回数を伸ばしたのが目立っている。

(2) 大水深が必要なフルコンテナ船の寄港回数

水深16m以上の大水深バースを必要とするフルコンテナ船の港湾別の寄港回数の推移を整理したのが、表-4.8である。4.3と同様に、満載喫水14.11m以上の大水深フルコンテナ船が水深16m以上の大水深バースを必要と設定した。

日本の港湾は、2015年は横浜港が225回と寄港回数は2014年より33回増加したものの、順位は61位と2014年より下がる結果となった。

2014年の上位6港湾について表-4.6に示す。このうち、5位のHong Kong港を除く5港はいずれも寄港回数が増加している。表-4.6及び後述の表-4.9よりこれら6港は、東アジア域内において欧州航路の寄港数が多い港であることが分かる。

また図-4.5に主要港湾における寄港回数の推移を示す。

表-4.6 水深16m以上の大水深バースを必要とするフルコンテナ船寄港回数上位6港の寄港回数の増減

2015年					
Rank	港湾	国等	寄港回数	2014年から の増減数	欧州-東アジア 航路寄港回数*
1	Shanghai	China	3,100	+523	2,109
2	Singapore	Singapore	2,603	+117	1,700
3	Yantian	China	2,151	+170	1,527
4	Ningbo	China	2,071	+56	1,461
5	Hong Kong	China	2,021	-76	1,033
6	Busan	Korea	1,700	+361	1,055

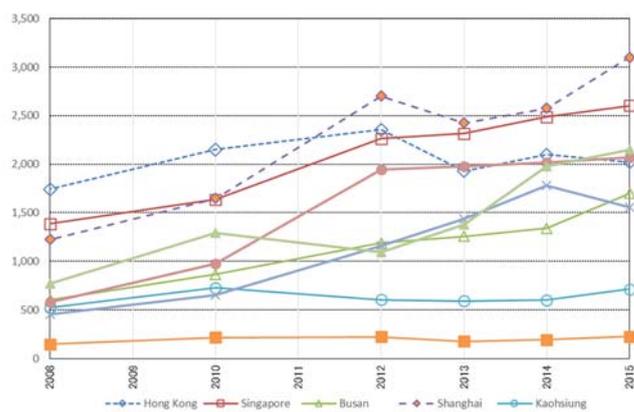


図-4.5 主要港湾の水深16m以上の大水深バースを必要とするフルコンテナ船寄港回数の推移

表-4.7 港湾別フルコンテナ船寄港回数の推移 (1/3)

2015年				2014年		2013年		2012年		2011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	Singapore	Singapore	16,574	1	15,863	1	16,008	2	16,590	2	17,162
2	Shanghai	China	15,662	3	14,170	2	14,797	3	15,920	3	14,911
3	Busan	Korea	15,211	4	13,364	4	13,878	4	13,753	4	13,715
4	Hong Kong	China	15,190	2	15,202	3	14,420	1	16,967	1	17,541
5	Port Klang	Malaysia	8,833	8	7,950	8	7,803	6	7,915	5	9,088
6	Kaohsiung	Taiwan	8,823	7	8,135	7	8,277	8	7,847	8	8,012
7	Qingdao	China	8,492	5	8,717	5	8,768	7	7,896	9	7,559
8	Rotterdam	Netherlands	7,756	9	7,296	9	7,167	9	7,734	7	8,209
9	Ningbo	China	7,639	6	8,176	6	8,611	5	8,049	6	9,028
10	Chiwang	China	6,366	10	5,628	10	5,542	10	5,536	11	5,633
11	Laem Chabang	Thailand	5,638	11	5,297	11	5,354	14	4,916	18	4,545
12	Jebel Ali	UAE	5,339	12	5,081	14	4,884	15	4,853	14	5,027
13	Yokohama	Japan	4,941	13	4,733	13	5,097	11	5,362	10	5,688
14	Tokyo	Japan	4,917	14	4,707	12	5,144	12	5,307	12	5,381
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	4,499	15	4,465	16	4,590	16	4,829	16	4,578
16	Yantian	China	4,478	17	4,332	26	3,609	30	3,206	22	4,024
17	Xiamen	China	4,290	20	4,025	17	4,465	17	4,548	20	4,466
18	Antwerp	Belgium	4,249	22	3,858	20	4,034	20	4,401	16	4,578
19	Hamburg	Germany	4,196	16	4,429	15	4,755	13	4,985	13	5,240
20	Xingang	China	4,190	21	3,974	22	3,878	21	4,269	23	3,984
21	Gwangyang	Korea	4,178	26	3,563	25	3,658	24	3,592	27	3,470
22	Ho Chi Minh City	Vietnam	4,074	25	3,596	30	3,187	25	3,515	29	3,168
23	Nagoya	Japan	4,051	19	4,028	18	4,380	18	4,490	15	4,671
24	Kobe	Japan	3,976	18	4,084	19	4,270	22	4,263	19	4,504
25	Jakarta	Indonesia	3,974	24	3,668	23	3,858	26	3,464	30	3,133
26	Haiphong	Vietnam	3,804	31	3,229	33	2,659	34	2,704	24	3,827
27	Bremerhaven	Germany	3,686	23	3,807	21	3,981	19	4,412	21	4,179
28	Osaka	Japan	3,570	27	3,529	24	3,758	23	3,722	25	3,753
29	Taichung	Taiwan	3,496	30	3,265	28	3,254	29	3,242	28	3,237
30	Colombo	Sri Lanka	3,475	33	2,997	31	2,996	33	2,710	33	2,632
31	Valencia	Spain	3,314	29	3,332	29	3,218	28	3,363	31	3,020
32	Balboa	Panama	3,313	41	2,361	39	2,346	39	2,367	41	2,307
33	Keelung	Taiwan	3,311	28	3,339	27	3,369	27	3,430	26	3,674
34	Algeciras	Spain	3,018	32	3,152	32	2,983	31	2,981	32	2,973
35	Surabaya	Indonesia	2,929	35	2,502	34	2,593	35	2,657	46	2,050
36	Manila	Philippines	2,639	51	1,926	46	2,121	73	1,303	125	773
37	Coco Solo	Panama	2,520	38	2,415	35	2,527	36	2,536	39	2,358
38	Nansha	China	2,485	36	2,493	36	2,526	37	2,388	-	227
39	Piraeus	Greece	2,475	37	2,464	45	2,123	43	2,176	55	1,690
40	Incheon	Korea	2,471	40	2,375	42	2,269	44	2,161	51	1,932
41	Marsaxlokk	Malta	2,401	48	2,042	59	1,699	68	1,366	58	1,521
42	Dalian	China	2,375	63	1,497	37	2,477	32	2,965	-	91
43	Cartagena(COL)	Colombia	2,333	45	2,149	49	2,037	52	1,880	48	2,021
44	Le Havre	France	2,312	42	2,334	40	2,316	46	2,042	44	2,096
45	Ambarli	Turkey	2,251	39	2,409	41	2,303	40	2,277	40	2,317
46	Tangier-Mediterranee	Morocco	2,214	46	2,107	51	2,020	53	1,825	52	1,916
47	Hakata	Japan	2,149	49	1,983	50	2,029	47	2,025	43	2,184
48	Santos	Brazil	2,143	43	2,201	44	2,132	38	2,385	34	2,607
49	Bangkok	Thailand	2,141	55	1,782	47	2,116	49	1,924	50	1,978
50	New York	USA	2,124	44	2,161	43	2,211	45	2,149	37	2,434

注) 「-」は、当該年のRankが201位以下、または寄港回数が集計されていないことを示す。

表-4.7 港湾別フルコンテナ船寄港回数の推移 (2/3)

2015年				2014年		2013年		2012年		2011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	Barcelona	Spain	2,063	47	2,063	53	1,950	48	2,009	42	2,219
52	Kitakyushu	Japan	1,965	57	1,725	54	1,833	55	1,801	49	1,996
53	Jeddah	Saudi Arabia	1,910	50	1,947	52	1,994	51	1,913	35	2,561
54	Jawaharlal Nehru	India	1,895	56	1,738	61	1,651	59	1,688	53	1,890
55	Savannah	USA	1,824	54	1,803	56	1,747	50	1,916	47	2,022
56	Ulsan	Korea	1,820	59	1,639	57	1,745	57	1,739	54	1,743
57	Genoa	Italy	1,795	60	1,632	62	1,558	58	1,715	56	1,654
58	Taipei	Taiwan	1,737	66	1,465	69	1,390	66	1,395	105	885
59	Felixstowe	UK	1,722	52	1,871	48	2,092	42	2,224	38	2,378
60	Port Said	Egypt	1,657	34	2,572	38	2,371	41	2,233	36	2,536
61	St. Petersburg	Russia	1,619	61	1,623	58	1,740	60	1,668	64	1,418
62	Charleston	USA	1,593	69	1,400	72	1,349	67	1,370	74	1,290
63	Port Said East	Egypt	1,591	-	245	-	-	-	-	-	-
64	Kingston(JAM)	Jamaica	1,500	67	1,451	63	1,545	61	1,489	65	1,393
65	Norfolk(USA)	USA	1,477	53	1,804	60	1,661	54	1,815	59	1,511
66	Callao	Peru	1,437	64	1,485	67	1,431	83	1,181	63	1,421
67	Manzanillo(MEX)	Mexico	1,432	71	1,297	75	1,264	75	1,278	73	1,310
68	Port Everglades	USA	1,419	62	1,511	69	1,390	71	1,314	81	1,156
69	Mersin	Turkey	1,413	65	1,473	65	1,461	62	1,420	69	1,342
70	Shekou	China	1,395	70	1,301	79	1,125	84	1,140	67	1,367
71	Oakland	USA	1,358	58	1,645	55	1,754	56	1,765	45	2,077
72	Gioia Tauro	Italy	1,355	72	1,286	71	1,381	76	1,277	71	1,324
73	Las Palmas	Canary Is.	1,339	79	1,120	80	1,122	78	1,241	60	1,484
74	Mundra	India	1,331	101	955	73	1,292	87	1,071	136	679
75	Shimizu	Japan	1,250	78	1,128	77	1,185	80	1,209	80	1,193
76	Haiifa	Israel	1,234	79	1,120	68	1,430	74	1,302	87	1,048
77	Los Angeles	USA	1,217	68	1,429	64	1,504	63	1,416	62	1,439
78	Long Beach	USA	1,209	98	966	99	940	92	1,014	66	1,382
79	Lianyungang	China	1,186	83	1,097	83	1,096	70	1,317	79	1,213
80	Casablanca	Morocco	1,175	74	1,181	100	935	117	776	118	814
81	Gemlik	Turkey	1,170	77	1,139	-	316	96	940	94	974
82	Puerto Cortes	Honduras	1,152	88	1,045	78	1,130	88	1,061	82	1,137
83	Zhoushan	China	1,142	84	1,086	119	766	116	780	-	226
84	Khor Fakkan	UAE	1,125	81	1,119	81	1,110	77	1,243	97	958
85	Chittagong	Bangladesh	1,121	96	980	109	866	117	776	101	902
85	Penang	Malaysia	1,119	85	1,074	92	1,029	85	1,111	89	1,026
87	Sines	Portugal	1,102	102	946	108	881	142	672	158	582
88	Guayaquil	Ecuador	1,100	95	986	103	913	113	787	102	897
89	Ashdod	Israel	1,063	90	1,031	87	1,074	122	762	78	1,214
90	Botany Bay	Australia	1,059	76	1,167	84	1,087	86	1,079	84	1,069
91	Leixoes	Portugal	1,055	87	1,053	91	1,058	94	975	86	1,061
92	Melbourne	Australia	1,046	86	1,055	88	1,072	82	1,182	76	1,254
93	Durban	South Africa	1,031	82	1,104	82	1,100	90	1,053	61	1,444
94	Leghorn	Italy	999	128	761	129	699	120	772	117	815
95	Puerto Limon	Costa Rica	993	122	794	116	779	101	902	108	881
96	Alexandria(EGY)	Egypt	989	91	1,026	86	1,076	72	1,308	72	1,312
97	Brisbane	Australia	981	94	1,002	96	958	98	921	105	885
98	Salalah	Oman	976	73	1,226	66	1,444	64	1,411	68	1,360
99	Bayuquan	China	969	129	757	-	-	-	-	-	399
100	Fuzhou	China	963	75	1,170	74	1,286	69	1,355	77	1,216

注) 「-」は、当該年のRankが201位以下、または寄港回数が集計されていないことを示す。

表-4.7 港湾別フルコンテナ船寄港回数の推移 (3/3)

2015年				2014年		2013年		2012年		2011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
101	Miami	USA	961	97	969	76	1,197	79	1,224	75	1,268
102	La Spezia	Italy	960	103	936	95	964	93	1,003	85	1,063
103	Caucedo	Dominican	949	91	1,026	90	1,067	81	1,188	91	1,000
104	Fos	France	946	93	1,012	101	920	108	836	131	698
105	Evyap	Turkey	943	120	797	178	528	135	701	160	573
106	Nemrut Bay	Turkey	915	114	829	133	685	152	628	123	777
107	Southampton	U.K.	909	113	834	136	671	163	582	127	739
108	Yantai	China	899	108	887	89	1,071	65	1,402	70	1,325
109	Yokkaichi	Japan	895	99	957	98	946	100	912	126	741
110	Izmir	Turkey	895	89	1,036	85	1,081	88	1,061	83	1,115
111	Cristobal	Panama	892	133	738	112	843	102	895	115	825
112	Lisbon	Portugal	889	104	932	97	950	121	766	95	972
113	Beirut	Lebanon	888	107	892	114	804	112	796	93	988
114	Buenaventura	Colombia	874	118	798	121	756	132	717	138	669
115	Santo Tomas de Castilla	Guatemala	871	105	920	107	887	103	892	110	866
116	Khalifa Port	United Arab Emirates	867	191	523	-	361	-	1	-	-
117	Mizushima	Japan	864	121	796	122	749	117	776	104	892
118	Auckland	New Zealand	847	122	794	124	733	149	640	129	716
119	Dublin	Ireland	843	130	748	131	697	127	734	111	859
120	Liverpool	U.K.	830	132	743	140	662	162	588	167	546
121	Taicang	China	830	177	555	-	232	-	256	-	151
122	Lome	Togo	826	195	502	193	481	-	367	-	366
123	Hiroshima	Japan	816	110	867	113	834	106	865	90	1,016
124	Gothenburg	Sweden	807	124	772	104	899	99	916	92	991
125	Vladivostok	Russia	795	118	798	117	770	137	695	139	658
126	Gdynia	Poland	784	100	956	106	898	123	760	147	633
127	Tilbury	UK	770	109	873	102	914	91	1,029	88	1,046
128	Tauranga	New Zealand	770	125	767	123	748	115	785	157	592
129	Buenos Aires	Argentina	768	106	907	94	978	97	930	99	922
130	Pasir Gudang	Malaysia	768	134	734	128	701	137	695	103	895
131	Paranagua	Brazil	768	135	727	126	719	129	733	122	782
132	Freeport(BHS)	Bahamas	764	167	589	171	546	161	594	171	533
133	Cape Town	South Africa	754	112	837	93	1,013	104	882	114	834
134	Makassar	Indonesia	753	140	698	149	616	140	688	198	450
135	Abidjan	Ivory Coast	748	116	814	134	676	146	646	174	527
136	Cagliari	Italy	744	127	762	115	785	125	745	130	703
137	El Dekheila	Egypt	734	115	819	111	855	130	731	144	640
138	Salerno	Italy	731	137	721	141	652	156	603	133	696
139	Yangon	Myanmar	724	182	541	-	418	-	370	-	341
140	Belawan	Indonesia	722	146	681	159	589	-	316	-	308
141	Vostochnyy	Russia	715	148	678	144	645	142	672	190	461
142	Da Nang	Vietnam	714	-	496	-	397	-	448	-	335
143	Lazaro Cardenas	Mexico	710	163	605	155	593	-	262	-	395
144	Aarhus	Denmark	710	155	633	127	713	111	802	112	847
145	Karachi	Pakistan	705	131	744	117	770	127	734	96	967
146	Koper	Slovenia	703	165	601	155	593	158	598	149	629
147	Rio Grande(BRA)	Brazil	699	145	683	157	592	141	686	120	804
148	Limassol	Cyprus	698	138	720	120	764	110	816	109	878
149	Bayport	U.S.A.	692	125	767	-	338	-	351	-	88
150	Altamira	Mexico	682	150	672	143	647	144	671	128	737

注) 「-」は、当該年のRankが201位以下、または寄港回数が集計されていないことを示す。

表-4.8 水深16m以深の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

Rank	2015年			2014年		2013年	
	港湾	国等	寄港回数	Rank	寄港回数	Rank	寄港回数
1	Shanghai	China	3,100	1	2,577	1	2,423
2	Singapore	Singapore	2,603	2	2,486	2	2,316
3	Yantian	China	2,151	5	1,981	6	1,375
4	Ningbo	China	2,071	4	2,015	3	1,975
5	Hong Kong	China	2,021	3	2,097	4	1,930
6	Busan	Korea	1,700	7	1,339	7	1,259
7	Qingdao	China	1,559	6	1,778	5	1,437
8	Rotterdam	Netherlands	1,371	8	1,244	8	1,157
9	Chiwan	China	1,181	10	1,015	9	1,081
10	Port Klang	Malaysia	1,086	9	1,031	10	976
11	Hamburg	Germany	922	11	845	11	800
12	Jebel Ali	UAE	897	16	636	20	520
13	Jeddah	Saudi Arabia	855	15	645	14	630
14	Xiamen	China	839	13	716	13	648
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	807	12	742	12	652
16	Antwerp	Belgium	729	17	627	17	585
17	Kaohsiung	Taiwan	715	19	601	16	592
18	Le Havre	France	697	14	646	15	597
19	Valencia	Spain	684	21	527	24	446
20	Felixstowe	UK	631	20	578	19	532
21	Port Said East	Egypt	621	105	71	-	-
22	Colombo	Sri Lanka	558	35	376	30	334
23	Algeciras	Spain	544	22	483	31	330
24	Port Said	Egypt	534	18	616	26	416
25	New York	USA	529	33	382	45	250
26	Xingang	China	515	22	483	21	476
27	Shekou	China	492	30	400	25	433
28	Savannah	USA	463	36	342	41	264
29	Gwangyang	Korea	461	27	454	23	468
30	Long Beach	USA	451	31	398	35	311
31	Nansha	China	441	26	459	18	536
32	Piraeus	Greece	434	40	329	44	251
33	Norfolk	USA	418	28	434	39	289
33	Bremerhaven	Germany	418	25	464	27	398
35	Marsaxlokk	Malta	408	42	323	38	295
35	Barcelona	Spain	408	39	331	40	277
37	Jawaharlal Nehru	India	404	50	232	57	163
38	Southampton	UK	391	32	389	29	354
39	Salalah	Oman	384	29	411	22	475
40	Oakland	USA	382	24	478	28	397
41	Genoa	Italy	361	53	214	55	171
42	Santos	Brazil	360	34	381	32	329
43	Tangier-Mediterranee	Morocco	347	38	335	37	301
44	Charleston	USA	346	44	298	50	210
45	Khor Fakkan	UAE	344	45	293	42	260
45	King Abdullah Port	Saudi Arabia	344	75	134	-	-
47	Dalian	China	322	57	198	36	304
48	La Spezia	Italy	315	46	287	46	239
49	Los Angeles	USA	308	37	339	33	320
50	Gioia Tauro	Italy	305	41	327	34	315
51	Manzanillo	Mexico	299	49	238	58	160
52	Balboa	Panama	296	51	224	52	177
53	Sines	Portugal	286	43	303	49	217
54	Mundra	India	278	84	110	73	121
55	Port Muhammad Bin Qasim	Pakistan	268	76	127	85	98
56	Phu My	Vietnam	252	52	221	60	155
57	Mawan	China	244	54	205	47	235
58	Durban	South Africa	243	55	204	70	127
59	Lazaro Cardenas	Mexico	238	64	166	76	115
60	Fos	France	235	58	195	52	177
61	Yokohama	Japan	225	59	192	54	175
62	Cape Town	South Africa	219	67	159	83	99
63	Paranagua	Brazil	212	66	160	76	115
64	Callao	Peru	205	70	155	66	138
65	Ngqura	South Africa	200	62	171	65	139

4.6 航路別の港湾別寄港実績の分析

Lloyd's データ及び MDS データを用いて、北米－東アジア航路、欧州－東アジア航路、東アジア域内航路の3航路のフルコンテナ船の港湾別寄港実績を表-4.9 にまとめた。

北米、欧州の港湾の寄港回数は2014年から2015年にかけて New York 港, Charleston 港, Savannah 港, Antwerp 港を除けば減少傾向にある。

東アジアの港湾では、2014年から2015年にかけて

Shanghai 港, Busan 港といった主要港においては概ね寄港回数が増加傾向にあった。

日本の港湾への寄港は、大半が東アジア域内航路に就航する船舶によるものであり、国内五大港全てに一定の寄港数がある。その数は域内の他港と同程度となっている。2014年から2015年にかけては、北米-東アジア航路で五大港のいずれにおいても減少している一方、東アジア域内航路では名古屋港を除けば増加している。

表-4.9 航路別の港湾別フルコンテナ船寄港回数の推移

地域	港湾	国等	2015年			2014年			2013年		
			航路			航路			航路		
			北米－ 東アジア	欧州－ 東アジア	東アジア 域内	北米－ 東アジア	欧州－ 東アジア	東アジア 域内	北米－ 東アジア	欧州－ 東アジア	東アジア 域内
北米	New York	USA	884	-	-	796	-	-	853	-	-
	Charleston	USA	614	-	-	440	-	-	415	-	-
	Savannah	USA	899	-	-	778	-	-	810	-	-
	Seattle	USA	298	-	-	347	-	-	395	-	-
	Oakland	USA	783	-	-	1,014	-	-	1,110	-	-
	Los Angeles	USA	750	-	-	875	-	-	966	-	-
	Long Beach	USA	641	-	-	661	-	-	651	-	-
	Vancouver	Canada	328	-	-	396	-	-	421	-	-
欧州	Felixstowe	UK	-	462	-	-	489	-	-	491	-
	Hamburg	Germany	-	714	-	-	759	-	-	766	-
	Bremerhaven	Germany	-	307	-	-	363	-	-	380	-
	Rotterdam	Netherlands	-	1,070	-	-	1,077	-	-	1,013	-
	Antwerp	Belgium	-	408	-	-	372	-	-	392	-
	Le Havre	France	-	460	-	-	466	-	-	453	-
	Algeciras	Spain	-	233	-	-	245	-	-	309	-
	Gioia Tauro	Italy	-	127	-	-	133	-	-	152	-
東アジア	Tokyo	Japan	555	77	3,548	603	94	3,322	759	102	3,780
	Yokohama	Japan	304	98	3,395	425	70	3,166	467	64	3,626
	Nagoya	Japan	426	137	3,031	438	101	3,052	461	102	3,297
	Osaka	Japan	68	7	2,860	78	44	2,674	105	50	2,968
	Kobe	Japan	301	110	3,017	394	103	2,828	450	100	3,127
	Qingdao	China	1,303	1,042	4,107	1,266	1,286	3,943	1,134	1,157	3,946
	Shanghai	China	2,465	2,109	6,493	2,114	1,950	5,604	2,366	2,069	5,598
	Ningbo	China	1,599	1,461	2,337	1,611	1,617	2,050	1,886	1,842	2,052
	Xiamen	China	674	673	1,791	695	474	1,565	787	556	1,975
	Yantian	China	1,570	1,527	620	1,555	1,560	402	1,503	1,210	354
	Shekou	China	143	370	597	123	238	521	117	276	497
	Hong Kong	China	1,684	1,033	8,554	1,683	1,322	7,831	1,798	1,559	7,399
	Keelung	Taiwan	86	10	2,534	133	4	2,471	154	8	2,389
	Kaohsiung	Taiwan	1,004	310	5,386	1,041	355	4,590	1,210	425	4,498
	Busan	Korea	2,002	1,055	8,479	1,799	837	7,134	2,172	815	7,303
	Gwangyang	Korea	323	260	2,578	394	286	1,873	403	251	2,073
	Singapore	Singapore	1,392	1,700	6,193	1,062	2,055	5,512	1,049	2,301	5,652
	Laem Chabang	Thailand	232	67	3,939	182	41	3,348	186	49	3,550
Port Klang	Malaysia	351	764	3,037	143	993	2,667	207	1,052	2,356	
Tanjung Pelepas	Malaysia	331	640	1,808	374	714	1,701	322	768	1,737	
Jakarta	Indonesia	20	9	2,821	2	0	2,663	8	6	2,743	

5. アメリカー東アジア間のコンテナ流動分析

5.1 分析手法

アメリカー東アジア間のコンテナ流動の輸送経路について、PIERS データを用いて分析した。

PIERS では、一部カナダの港湾の取扱貨物が計上されているが、5.2 においてはアメリカの港湾での取扱貨物に限定している。また、アメリカ自治連邦区のプエルトリコについて、アメリカ運輸省統計¹⁹⁾でも自国データに含めていることから、含めて分析を行った。さらに、PIERS データは、速報性（最新の月単位の実績値が、概ね 10 週間後に発表される）があるが、その後も微修正がなされている。このような点から、最新の 2015 年データは速報値であるため、この後に微修正される可能性があることを留意されたい。

PIERS データの精度については、日本の港湾統計と比較すると、港湾統計より PIERS の方が、7%強少ないという検討結果がある⁶⁾。PIERS では、元となる税関データにおいて、コンテナサイズが不明の場合、MT（メトリック・トン）から、コンテナの実体積を推計して TEU 換算している。このため PIERS による実績値と港湾統計との間の差が出ているものと推察される。以降の分析においては、この程度の差があることを念頭に置いておく必要がある。

5.2 国・地域別輸送経路分析

最新の 2015 年も含めた近年の実績について、東航（東アジアからアメリカへの貨物の動き）・西航（アメリカから東アジアへの貨物の動き）の輸送経路を整理したのが表-5.1（東航）及び表-5.2（西航）である。過去 10 年間のデータを掲載した。

表に示す内容を説明する。まず、分析対象の輸送経路とは、積み替えを含む貨物の動きそのものである。例えば、東航の場合日本からアメリカへ輸送されるコンテナが、途中で積み替えられることなく届いたものか、もしくは、どこで積み替えがなされたのかということである。このうち、途中で積み替えられることなくアメリカへ輸送されたコンテナを「直航」といい、日本から一度積み替え（例えば韓国）を経てアメリカへ届いたコンテナは「フィーダーコンテナ」という。このフィーダーコンテナの輸送経路は日本→韓国→アメリカとなる。さらに「トランシップコンテナ」とは、このフィーダーコンテナを韓

国側からみたときの名称であり、他国・地域発着で、当該国・地域で積み替えたものをいう。以上の概念を図-5.1 に表すが、西航の場合も考え方は同じである。

表-5.1 及び表-5.2 では、国・地域別に、「直航」欄に直航コンテナ、「海外フィーダー」欄に経由国・地域別のフィーダーコンテナ、「他国・地域発 T/S」欄にトランシップコンテナの量を表した。直航コンテナとフィーダーコンテナの合計が、自国・地域発着コンテナ量（表中の「自国・地域発着計」となる。つまり、2015 年の日本（東航）を例にみると、日本発アメリカ行きのコンテナ計 602.2 千 TEU のうち、479.4 千 TEU を直航で輸送し、残り 122.8 千 TEU を海外で一度積み替えて届けた（フィーダーコンテナ）。フィーダーコンテナでは、韓国を経由したものが 88.8 千 TEU と最も多かった。一方で、23.2 千 TEU のコンテナが海外から日本で一度積み替えられてアメリカへ渡った、ということになる。

この表-5.1 及び表-5.2 のうち、自国・地域発着コンテナに占める直航の割合を表したのが「直航率」であるが、2014 年から 2015 年にかけて、日本、中国、香港、台湾、韓国といった北東アジアの国・地域については、東航・西航いずれにおいても直航率は減少しており、日本の 2015 年の直航率は東航が 79.6%、西航が 85.6%となっている。一方で北東アジアに比べ、東南アジアの国・地域の直航率は全体的に低く、特にフィリピンとインドネシアは 2015 年の東航の直航率が 2%を下回っている。また、シンガポールの 2015 年のトランシップコンテナ量は増加しており、東航は 738.8 千 TEU、西航は 250.2 千 TEU となった。なお、東アジア各国・地域における 2005 年からの直航率の推移を図-5.2（東航）及び図-5.3（西航）に示す。

更に、東アジア各国・地域について、自国・地域発コンテナ量における海外フィーダー率の過去 10 年間の推移を図-5.4（東航）及び図-5.5（西航）に示す。海外フィーダー率は、自国・地域発着コンテナ量（100%）から、表-5.1 及び表-5.2 に示す直航率を減じて求めた。

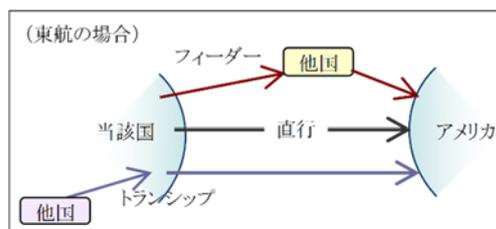


図-5.1 直航、フィーダー及びトランシップの定義

表-5.1 アメリカ-東アジア間の輸送経路別国・地域別コンテナ量の推移（東航）（1/2）

仕 地 出 国 ・ 年	年	直行 (a)	海外フィーダー										自国・地域 発計 (a+b)	直行率 (a/(a+b))	他国・地 域発 T/S
			計 (b)												
			Japan	China	Hong Kong	Taiwan	Korea	Singapore	Malasia	その他					
Japan	2006	792.7	51.3	-	10.4	2.4	1.6	35.5	0.1	0.0	1.3	844.0	93.9%	73.5	
	2007	716.7	52.4	-	9.5	1.1	3.0	38.5	0.1	0.0	0.1	769.1	93.2%	71.8	
	2008	642.9	56.8	-	10.4	1.1	6.1	38.8	0.3	0.0	0.0	699.7	91.9%	43.1	
	2009	435.7	46.3	-	5.6	0.6	6.1	33.8	0.1	0.0	0.1	482.1	90.4%	47.1	
	2010	514.0	55.2	-	2.7	0.5	6.1	44.7	0.4	0.1	0.7	569.2	90.3%	54.1	
	2011	537.9	60.9	-	2.3	1.0	5.9	50.3	0.4	0.1	0.9	598.8	89.8%	29.0	
	2012	555.6	60.1	-	4.6	0.5	4.6	49.0	0.3	0.1	1.1	615.7	90.2%	22.0	
	2013	544.3	61.3	-	3.8	0.3	4.0	51.8	0.5	0.0	0.7	605.5	89.9%	20.3	
	2014	550.1	74.6	-	6.6	1.8	7.2	56.0	1.8	0.0	1.2	624.6	88.1%	25.9	
	2015	479.4	122.8	-	18.0	1.4	11.4	88.8	2.2	0.0	0.9	602.2	79.6%	23.2	
China	2006	6,973.4	1,505.1	59.2	-	754.4	158.9	527.9	1.8	1.9	1.0	8,478.5	82.2%	138.3	
	2007	7,282.0	1,377.4	56.5	-	698.6	149.4	455.0	12.0	0.6	5.4	8,659.4	84.1%	116.8	
	2008	6,836.2	1,137.2	27.8	-	617.6	105.3	367.3	17.4	0.9	1.0	7,973.4	85.7%	142.7	
	2009	5,963.7	959.9	29.7	-	436.6	78.0	389.8	24.9	0.6	0.3	6,923.6	86.1%	112.4	
	2010	6,979.8	978.5	34.5	-	391.8	91.6	418.1	38.9	3.1	0.6	7,958.3	87.7%	118.1	
	2011	7,191.5	855.1	14.3	-	318.7	78.3	402.3	30.2	9.2	2.1	8,046.5	89.4%	109.1	
	2012	7,176.9	855.0	10.4	-	269.0	86.0	429.4	38.2	19.8	2.1	8,031.9	89.4%	138.5	
	2013	7,675.2	842.4	5.2	-	289.0	78.5	413.5	32.8	21.6	1.9	8,517.6	90.1%	184.0	
	2014	8,092.3	930.3	7.0	-	313.5	82.1	421.7	66.0	39.7	0.3	9,022.6	89.7%	237.8	
	2015	8,389.0	1,027.8	6.2	-	285.7	79.5	550.0	91.9	13.2	1.4	9,416.8	89.1%	308.3	
Hong Kong	2006	704.8	15.2	0.5	7.8	-	3.3	3.3	0.1	0.0	0.0	720.0	97.9%	1,011.2	
	2007	619.5	14.3	0.7	7.8	-	3.5	1.6	0.4	0.0	0.2	633.8	97.7%	924.6	
	2008	548.5	10.5	0.2	5.3	-	3.2	1.1	0.6	0.0	0.1	558.9	98.1%	827.0	
	2009	409.1	10.0	2.0	4.7	-	0.7	1.6	0.9	0.0	0.1	419.1	97.6%	734.6	
	2010	517.7	16.4	3.8	6.4	-	1.7	2.4	1.9	0.0	0.2	534.1	96.9%	678.6	
	2011	477.6	9.7	1.0	4.5	-	0.6	1.9	1.7	0.0	0.0	487.4	98.0%	550.5	
	2012	418.8	9.6	0.1	5.6	-	0.6	1.5	1.6	0.0	0.1	428.3	97.8%	508.7	
	2013	390.0	11.6	0.1	7.3	-	0.3	2.0	1.8	0.1	0.1	401.6	97.1%	536.2	
	2014	354.0	10.9	0.2	5.3	-	2.0	1.3	1.8	0.2	0.1	364.9	97.0%	561.2	
	2015	324.5	13.4	0.3	7.7	-	1.8	1.6	1.7	0.0	0.3	337.9	96.0%	521.2	
Taiwan	2006	591.4	15.0	0.4	1.6	5.2	-	7.8	0.0	0.0	0.0	606.5	97.5%	662.8	
	2007	533.8	15.9	0.7	2.1	8.2	-	4.6	0.0	0.0	0.2	549.6	97.1%	549.7	
	2008	494.9	15.7	0.3	2.2	10.2	-	3.0	0.0	0.0	0.0	510.6	96.9%	488.9	
	2009	386.5	23.1	0.8	5.1	9.0	-	7.5	0.6	0.2	0.0	409.6	94.4%	384.4	
	2010	439.3	39.0	1.1	12.6	9.5	-	14.1	0.8	0.8	0.2	478.3	91.8%	353.0	
	2011	477.2	24.1	0.6	2.6	10.0	-	9.4	1.3	0.1	0.1	501.3	95.2%	367.5	
	2012	467.9	35.1	1.3	3.7	19.2	-	7.3	3.5	0.0	0.1	503.0	93.0%	354.6	
	2013	478.7	41.7	2.0	6.1	21.0	-	9.0	3.4	0.1	0.1	520.4	92.0%	347.3	
	2014	501.2	46.4	0.9	8.7	17.7	-	12.1	6.6	0.3	0.0	547.6	91.5%	380.3	
	2015	514.1	59.4	1.0	17.5	21.3	-	14.2	5.4	0.1	0.0	573.6	89.6%	371.2	
Korea	2006	571.5	10.3	1.4	2.8	1.1	4.9	-	0.1	0.0	0.1	581.8	98.2%	650.4	
	2007	543.0	12.2	2.1	4.5	1.1	4.5	-	0.0	0.0	0.0	555.2	97.8%	580.2	
	2008	528.9	33.2	2.6	24.5	1.0	4.9	-	0.2	0.0	0.0	562.2	94.1%	483.3	
	2009	472.9	7.6	0.4	4.7	1.6	0.7	-	0.0	0.1	0.0	480.5	98.4%	497.8	
	2010	616.2	8.8	0.6	4.6	1.5	1.4	-	0.5	0.2	0.0	625.1	98.6%	551.7	
	2011	653.9	6.9	0.4	3.4	1.1	0.6	-	1.4	0.0	0.0	660.8	98.9%	550.5	
	2012	650.0	11.6	0.2	7.2	0.2	1.8	-	1.7	0.5	0.0	661.6	98.3%	585.8	
	2013	663.7	9.0	0.4	5.9	0.3	1.6	-	0.7	0.1	0.0	672.6	98.7%	571.5	
	2014	683.5	18.7	0.6	13.0	0.4	1.6	-	2.6	0.5	0.0	702.2	97.3%	577.2	
	2015	703.4	23.2	0.4	18.8	0.3	1.8	-	1.7	0.2	0.1	726.7	96.8%	745.1	
Singapore	2006	51.8	19.6	0.0	1.4	4.1	9.5	1.8	-	2.4	0.4	71.4	72.5%	504.3	
	2007	54.0	17.0	0.0	3.4	2.4	6.1	1.4	-	3.3	0.3	71.0	76.0%	559.7	
	2008	48.6	14.1	0.0	1.9	1.6	7.0	0.3	-	3.1	0.1	62.7	77.6%	554.5	
	2009	35.7	12.9	0.0	1.6	3.4	5.0	0.3	-	2.5	0.0	48.6	73.4%	421.7	
	2010	55.1	12.8	0.1	2.1	3.5	4.1	0.5	-	2.2	0.2	67.9	81.1%	508.1	
	2011	58.2	13.4	0.0	2.7	2.3	4.5	1.0	-	2.8	0.0	71.5	81.3%	462.9	
	2012	61.6	15.3	0.0	1.8	3.1	4.6	1.7	-	3.4	0.6	76.9	80.1%	500.2	
	2013	62.0	15.4	0.0	2.9	2.6	3.9	1.6	-	4.3	0.1	77.3	80.1%	531.5	
	2014	77.6	16.7	0.2	3.2	2.1	4.5	2.6	-	3.7	0.3	94.3	82.3%	606.7	
	2015	82.0	16.9	0.0	6.0	1.8	5.1	1.7	-	1.4	0.8	98.9	82.9%	738.8	

注) 東アジア諸国等以外へのフィーダー貨物は、直行貨物に計上した。

表-5.1 アメリカ-東アジア間の輸送経路別国・地域別コンテナ量の推移（東航）（2/2）

('000TEU)

仕 地 域 国	年	直行 (a)	海外フィーダー									自国・地域 発計 (a+b)	直行率 (a/(a+b))	他国・地 域発 T/S
			計 (b)	Japan	China	Hong Kong	Taiwan	Korea	Singapore	Malasia	その他			
Philippines	2006	4.5	150.1	4.1	1.6	14.4	118.3	8.7	2.9	0.0	0.0	154.6	2.9%	1.3
	2007	7.2	133.1	4.0	3.7	12.2	98.9	7.1	7.1	0.0	0.0	140.3	5.1%	0.1
	2008	8.9	110.3	2.8	1.1	13.5	80.3	4.5	8.0	0.0	0.0	119.2	7.5%	0.0
	2009	6.2	89.5	2.7	4.0	14.1	55.3	3.6	8.4	1.5	0.0	95.7	6.5%	0.0
	2010	6.6	96.3	2.6	4.8	12.4	58.1	6.5	10.7	1.2	0.0	102.8	6.4%	0.1
	2011	8.2	101.9	1.6	3.2	15.1	64.8	5.1	8.8	3.2	0.0	110.2	7.5%	0.1
	2012	8.0	105.3	2.6	9.3	16.6	58.5	6.7	8.9	2.6	0.0	113.3	7.0%	0.0
	2013	5.1	111.1	2.3	12.1	16.6	55.7	6.4	16.9	1.0	0.0	116.2	4.4%	0.0
	2014	2.2	116.3	2.0	14.7	19.7	56.0	5.9	16.2	1.8	0.0	118.6	1.9%	0.0
	2015	1.8	123.3	4.9	18.5	16.7	56.4	7.6	17.4	0.1	1.6	125.1	1.4%	0.0
Thailand	2006	147.9	294.4	4.0	50.6	41.9	102.2	9.9	71.6	10.0	4.2	442.3	33.4%	2.8
	2007	145.4	234.1	4.3	15.7	43.5	72.4	5.2	80.8	7.3	4.9	379.5	38.3%	3.2
	2008	150.5	206.0	4.4	17.0	40.9	60.9	7.3	71.0	4.2	0.4	356.6	42.2%	2.4
	2009	125.0	185.9	4.1	17.6	61.7	50.9	5.7	37.9	8.0	0.1	310.9	40.2%	0.2
	2010	160.7	186.7	4.8	6.5	64.9	47.1	5.8	45.2	12.2	0.1	347.4	46.3%	0.5
	2011	163.9	173.8	3.7	6.1	50.3	55.4	4.1	43.6	10.6	0.0	337.7	48.5%	0.8
	2012	173.0	152.4	1.6	11.2	29.2	44.4	3.5	51.3	11.1	0.1	325.3	53.2%	1.5
	2013	187.0	154.2	3.5	12.4	30.3	38.5	3.7	55.1	10.7	0.1	341.2	54.8%	1.6
	2014	173.3	185.1	4.4	26.2	25.5	36.8	4.7	76.8	10.0	0.6	358.4	48.4%	0.1
	2015	203.8	192.0	3.7	27.1	18.7	34.6	6.6	84.2	12.6	4.5	395.7	51.5%	0.2
Malaysia	2006	70.0	226.4	1.1	11.2	40.5	54.6	8.2	108.9	-	1.9	296.4	23.6%	58.2
	2007	77.6	184.5	0.2	16.3	20.0	32.4	5.4	107.0	-	3.2	262.1	29.6%	72.8
	2008	75.2	159.1	0.2	25.2	13.1	27.9	2.9	89.3	-	0.5	234.3	32.1%	53.0
	2009	69.7	142.7	0.2	22.4	17.2	32.8	5.8	64.3	-	0.1	212.4	32.8%	61.7
	2010	58.1	163.2	0.3	23.7	21.6	23.5	6.6	87.0	-	0.5	221.3	26.3%	79.8
	2011	64.7	154.4	0.3	23.2	16.1	28.6	13.5	72.2	-	0.6	219.1	29.5%	80.5
	2012	75.9	159.5	0.2	24.3	17.0	29.8	16.9	70.7	-	0.7	235.4	32.2%	102.5
	2013	66.2	161.7	0.1	29.8	15.5	30.8	12.3	72.2	-	1.0	227.8	29.0%	114.8
	2014	72.4	163.6	1.0	31.2	15.3	31.4	6.8	77.9	-	0.1	236.1	30.7%	154.7
	2015	67.9	190.6	0.4	35.1	15.7	31.9	7.6	95.7	-	4.2	258.5	26.3%	78.9
Indonesia	2006	23.4	303.7	0.6	16.8	37.1	61.7	21.5	135.0	29.1	1.8	327.1	7.2%	0.2
	2007	20.1	306.4	0.6	17.9	22.8	47.8	19.6	158.3	36.2	3.1	326.6	6.2%	0.4
	2008	20.7	291.2	0.3	20.2	20.0	42.6	13.8	167.7	26.2	0.5	311.9	6.6%	0.3
	2009	13.0	268.7	0.1	15.9	43.6	42.1	15.6	127.3	23.8	0.2	281.7	4.6%	0.0
	2010	13.8	286.2	0.3	13.1	34.2	35.9	15.9	151.1	34.6	1.1	300.0	4.6%	0.4
	2011	14.2	284.1	0.3	22.8	24.3	37.0	20.7	145.9	32.9	0.1	298.3	4.8%	0.9
	2012	15.4	289.4	0.1	22.6	17.0	34.4	23.8	155.1	35.4	0.9	304.8	5.0%	1.8
	2013	13.8	315.7	0.2	24.5	13.0	46.3	22.0	171.3	37.6	0.7	329.5	4.2%	0.7
	2014	7.0	333.5	0.4	21.7	10.0	66.3	17.3	165.7	52.0	0.1	340.5	2.1%	0.1
	2015	6.9	352.2	0.3	21.3	17.4	56.4	20.7	205.1	30.8	0.1	359.1	1.9%	0.1
Vietnam	2006	12.4	284.2	1.8	16.9	78.8	132.6	19.5	26.0	5.7	3.1	296.5	4.2%	0.7
	2007	20.9	338.2	2.3	18.9	91.1	121.6	37.6	58.2	4.2	4.4	359.1	5.8%	0.0
	2008	30.2	366.4	4.5	11.0	89.9	137.8	40.3	76.7	4.0	2.3	396.6	7.6%	0.0
	2009	60.7	328.7	5.3	16.4	124.6	93.8	25.3	51.8	11.5	0.0	389.3	15.6%	3.9
	2010	147.2	306.9	5.0	30.0	114.8	65.8	26.9	45.9	17.7	0.8	454.0	32.4%	12.1
	2011	205.2	275.4	6.1	21.7	97.6	70.0	24.7	39.4	15.7	0.2	480.6	42.7%	17.5
	2012	218.0	328.7	4.9	30.8	118.3	68.3	23.1	57.4	23.8	2.1	546.7	39.9%	23.4
	2013	234.4	374.3	5.4	52.0	130.3	66.8	25.6	60.2	33.2	0.8	608.7	38.5%	23.3
	2014	247.5	425.4	6.7	80.1	135.5	63.5	26.7	76.5	36.4	0.0	672.9	36.8%	19.6
	2015	332.8	448.2	5.2	101.0	116.0	70.3	24.4	117.0	14.3	0.0	781.0	42.6%	32.0

注) 東アジア諸国等以外へのフィーダー貨物は、直行貨物に計上した。

表-5.2 アメリカー東アジア間の輸送経路別国・地域別コンテナ量の推移（西航）（1/2）

仕 地 域 国 ・ 年	直行 (a)	海外フィーダー										自国・地域 着計 (a+b)	直行率 (a/(a+b))	他国・地 域発 T/S
		計 (b)												
		Japan	China	Hong Kong	Taiwan	Korea	Singapore	Malasia	その他					
Japan	2006	730.3	97.3	-	5.2	5.2	17.6	69.1	0.2	0.0	0.0	827.6	88.2%	66.6
	2007	730.4	71.6	-	3.3	2.8	11.5	53.7	0.2	0.1	0.1	801.9	91.1%	58.9
	2008	768.7	80.1	-	3.5	5.5	13.2	57.8	0.1	0.0	0.0	848.9	90.6%	48.6
	2009	666.5	72.7	-	2.4	9.2	13.6	46.0	0.1	1.3	0.0	739.1	90.2%	31.2
	2010	740.7	79.7	-	1.9	15.6	16.8	44.6	0.1	0.5	0.2	820.4	90.3%	37.8
	2011	777.1	76.8	-	4.1	7.7	15.2	48.9	0.5	0.2	0.2	853.9	91.0%	27.9
	2012	762.1	78.5	-	3.9	3.1	16.3	54.4	0.5	0.0	0.4	840.6	90.7%	27.1
	2013	744.9	95.7	-	8.4	7.3	17.3	62.5	0.2	0.0	0.2	840.6	88.6%	32.5
	2014	691.5	96.8	-	9.6	11.5	14.7	60.3	0.5	0.0	0.2	788.3	87.7%	14.2
	2015	632.0	105.9	-	5.3	10.8	19.1	61.4	8.1	0.9	0.2	737.9	85.6%	4.3
China	2006	1,257.4	582.4	33.9	-	392.6	46.5	108.6	0.8	0.1	0.0	1,839.8	68.3%	61.8
	2007	1,608.7	291.6	21.4	-	181.2	33.7	52.8	1.9	0.1	0.5	1,900.3	84.7%	88.2
	2008	1,767.2	288.4	19.6	-	194.8	26.4	45.7	1.4	0.3	0.2	2,055.5	86.0%	83.2
	2009	1,913.2	400.5	14.0	-	250.1	48.7	77.3	3.0	6.6	0.7	2,313.6	82.7%	61.7
	2010	2,068.5	258.7	13.1	-	167.1	30.8	34.6	5.9	6.9	0.4	2,327.2	88.9%	64.1
	2011	2,270.9	256.8	12.0	-	124.5	31.3	70.2	5.7	12.0	1.2	2,527.7	89.8%	70.7
	2012	2,455.7	284.3	15.8	-	129.0	35.2	82.5	3.6	16.7	1.5	2,740.0	89.6%	59.1
	2013	2,613.6	408.1	23.6	-	168.3	34.5	105.2	47.0	28.6	1.0	3,021.7	86.5%	104.4
	2014	2,509.4	349.4	10.4	-	173.1	35.2	86.8	20.9	22.1	0.8	2,858.8	87.8%	92.4
	2015	2,300.6	363.4	1.6	-	140.4	47.0	115.5	39.7	18.4	0.8	2,664.0	86.4%	65.0
Hong Kong	2006	349.7	13.0	3.7	3.3	-	3.5	2.3	0.2	0.0	0.0	362.6	96.4%	463.8
	2007	394.0	11.3	4.0	3.3	-	2.0	1.5	0.5	0.0	0.1	405.3	97.2%	254.0
	2008	395.6	7.5	0.2	4.6	-	1.3	1.2	0.1	0.0	0.1	403.1	98.1%	296.8
	2009	428.0	9.9	0.1	5.3	-	2.6	1.6	0.1	0.0	0.2	437.9	97.7%	335.4
	2010	449.8	9.3	0.4	3.7	-	3.5	1.4	0.0	0.1	0.1	459.0	98.0%	243.6
	2011	449.5	5.3	0.2	2.7	-	1.9	0.4	0.0	0.0	0.1	454.8	98.8%	179.6
	2012	397.6	5.7	0.2	3.1	-	1.8	0.5	0.0	0.0	0.0	403.2	98.6%	186.7
	2013	330.0	14.5	0.4	6.9	-	5.0	1.9	0.2	0.1	0.1	344.6	95.8%	250.0
	2014	317.7	17.6	0.1	8.8	-	6.2	1.9	0.5	0.1	0.0	335.3	94.7%	259.6
	2015	275.1	23.8	0.0	10.4	-	3.8	2.2	3.0	4.4	0.0	298.9	92.0%	221.7
Taiwan	2006	448.9	16.4	2.6	2.1	8.2	-	2.2	1.2	0.0	0.1	465.3	96.5%	257.1
	2007	670.8	36.7	10.8	4.1	15.6	-	3.4	2.8	0.0	0.0	707.5	94.8%	216.6
	2008	669.3	25.2	6.4	3.0	9.6	-	4.8	1.2	0.1	0.1	694.5	96.4%	261.2
	2009	516.8	26.2	2.2	2.9	8.9	-	8.9	1.5	1.9	0.0	543.1	95.2%	266.1
	2010	549.5	19.4	3.6	3.1	6.6	-	2.7	1.0	2.0	0.5	568.9	96.6%	182.7
	2011	622.9	19.3	3.0	4.9	7.2	-	3.0	0.0	0.8	0.4	642.2	97.0%	154.6
	2012	581.9	17.0	2.1	4.7	6.8	-	3.0	0.1	0.1	0.2	598.9	97.2%	177.4
	2013	539.4	26.1	1.4	11.3	8.4	-	3.3	1.2	0.4	0.1	565.4	95.4%	205.2
	2014	570.2	24.1	0.7	11.0	4.5	-	3.2	4.1	0.4	0.1	594.3	95.9%	180.6
	2015	458.5	24.0	0.1	5.1	2.4	-	7.6	4.1	3.8	1.0	482.6	95.0%	184.5
Korea	2006	445.6	34.4	10.1	4.4	9.8	10.0	-	0.0	0.1	0.1	480.1	92.8%	203.5
	2007	575.2	26.5	9.1	7.4	2.0	7.8	-	0.2	0.0	0.0	601.7	95.6%	134.2
	2008	640.3	43.6	13.6	11.3	7.7	10.9	-	0.1	0.0	0.1	683.9	93.6%	126.8
	2009	582.6	36.3	7.1	11.8	4.0	13.1	-	0.1	0.0	0.2	618.9	94.1%	157.6
	2010	608.8	44.2	15.2	11.1	4.8	12.4	-	0.2	0.0	0.4	653.1	93.2%	104.5
	2011	659.7	34.6	7.5	9.0	2.3	14.3	-	1.0	0.2	0.2	694.3	95.0%	146.5
	2012	618.6	32.4	5.9	6.3	1.1	18.2	-	0.4	0.2	0.4	650.9	95.0%	156.3
	2013	619.8	25.7	3.8	7.2	3.6	8.7	-	1.8	0.5	0.1	645.5	96.0%	189.9
	2014	603.3	30.3	1.0	10.4	3.0	11.4	-	4.5	0.0	0.0	633.6	95.2%	171.3
	2015	563.1	34.4	1.0	4.6	3.7	15.8	-	8.8	0.6	0.0	597.5	94.2%	201.5
Singapore	2006	88.1	26.4	1.0	3.1	4.1	9.9	0.6	-	7.5	0.2	114.5	77.0%	140.3
	2007	138.2	24.3	0.6	6.3	3.4	9.0	0.8	-	4.1	0.2	162.5	85.0%	139.0
	2008	129.9	29.8	0.3	2.9	8.5	14.5	0.8	-	2.6	0.2	159.7	81.3%	178.7
	2009	120.5	28.0	0.5	3.8	3.5	10.4	1.3	-	8.3	0.2	148.5	81.2%	132.5
	2010	153.3	16.4	0.6	4.6	1.0	4.1	1.3	-	4.6	0.3	169.8	90.3%	102.3
	2011	154.3	18.1	0.7	6.8	1.0	1.3	1.5	-	6.8	0.0	172.4	89.5%	93.9
	2012	118.5	21.0	0.4	5.6	2.6	5.7	1.2	-	5.3	0.1	139.5	85.0%	112.5
	2013	111.0	24.2	0.3	5.9	3.5	9.7	1.7	-	2.8	0.3	135.2	82.1%	228.2
	2014	109.9	20.3	0.3	4.7	2.7	7.4	1.5	-	3.7	0.0	130.2	84.4%	195.0
	2015	104.9	15.8	0.6	5.4	2.6	5.6	1.1	-	0.6	0.0	120.8	86.9%	250.2

注) 東アジア諸国等以外へのフィーダー貨物は、直行貨物に計上した。

表-5.2 アメリカ-東アジア間の輸送経路別国・地域別コンテナ量の推移（西航）（2/2）

('000TEU)

仕 地 域 国 ・	年	直行 (a)	海外フィーダー									自国・地域 着計 (a+b)	直行率 (a/(a+b))	他国・地 域発 T/S
			計 (b)	Japan	China	Hong Kong	Taiwan	Korea	Singapore	Malasia	その他			
Philippines	2006	5.8	89.0	4.2	0.9	4.8	72.5	3.9	2.6	0.0	0.0	94.8	6.1%	0.0
	2007	22.2	86.6	2.4	2.3	9.6	66.4	1.9	3.9	0.1	0.0	108.8	20.4%	0.0
	2008	21.6	97.3	1.1	2.0	17.8	64.0	1.6	10.7	0.0	0.0	118.9	18.2%	0.1
	2009	30.4	85.0	0.6	5.3	7.4	61.8	2.4	6.9	0.6	0.0	115.4	26.4%	0.1
	2010	69.2	64.9	0.5	11.1	7.3	35.0	1.6	8.7	0.7	0.0	134.1	51.6%	0.4
	2011	76.6	60.6	0.3	3.1	8.5	39.0	1.4	6.9	1.3	0.0	137.2	55.8%	0.3
	2012	71.2	65.6	0.4	3.7	2.2	42.4	1.6	10.4	4.8	0.0	136.8	52.0%	0.1
	2013	55.1	89.0	0.8	8.5	4.9	50.0	2.7	17.5	4.6	0.0	144.1	38.2%	0.1
	2014	44.5	92.2	0.1	7.4	9.6	45.0	2.7	19.3	8.1	0.0	136.7	32.6%	0.0
	2015	38.8	97.8	0.1	7.4	9.6	45.0	2.7	19.3	8.1	5.7	136.7	28.4%	0.0
Thailand	2006	60.8	61.4	2.7	11.5	5.0	23.8	2.2	8.0	7.9	0.2	122.2	49.8%	0.9
	2007	98.2	56.2	1.7	22.6	5.3	12.5	1.3	8.2	3.0	1.6	154.4	63.6%	1.4
	2008	102.8	69.4	1.7	22.9	5.4	23.3	2.6	10.9	2.6	0.0	172.2	59.7%	0.6
	2009	95.9	47.2	2.7	4.6	1.8	20.8	1.9	8.9	6.5	0.1	143.1	67.0%	0.6
	2010	102.2	43.4	1.2	1.8	1.0	21.5	1.3	6.2	10.2	0.3	145.6	70.2%	0.4
	2011	110.3	31.5	0.8	2.8	1.5	10.4	0.6	5.4	9.8	0.1	141.8	77.8%	0.5
	2012	103.3	43.6	0.3	1.9	8.8	8.8	1.0	13.3	9.5	0.0	146.9	70.3%	0.7
	2013	83.1	61.3	0.6	4.6	8.4	17.4	1.4	21.9	6.9	0.1	144.4	57.6%	0.3
	2014	103.9	53.6	0.4	8.2	11.9	9.8	1.4	14.7	7.2	0.0	157.5	65.9%	0.1
	2015	113.1	51.4	0.2	6.2	10.9	8.5	1.4	18.6	5.5	0.0	164.5	68.7%	0.3
Malaysia	2006	14.5	53.9	1.1	3.5	3.9	11.2	1.7	32.3	-	0.3	68.4	21.2%	37.8
	2007	38.3	56.2	1.1	5.2	3.4	14.5	2.5	28.7	-	0.8	94.4	40.5%	26.3
	2008	72.0	69.5	0.6	3.9	4.9	23.2	1.6	35.2	-	0.1	141.6	50.9%	16.3
	2009	56.2	43.7	0.4	2.8	4.6	10.1	1.3	24.5	-	0.1	99.9	56.2%	47.3
	2010	71.2	26.7	0.3	3.1	3.8	5.9	1.0	12.4	-	0.2	97.9	72.8%	55.1
	2011	89.6	29.2	0.3	4.5	2.6	7.3	1.3	13.1	-	0.1	118.8	75.4%	61.4
	2012	73.9	35.0	0.2	4.0	2.8	9.0	1.1	18.0	-	0.1	108.9	67.8%	67.7
	2013	68.3	49.5	0.3	8.5	4.7	9.8	1.0	25.1	-	0.1	117.8	58.0%	72.6
	2014	63.1	41.3	0.2	5.4	3.6	6.4	0.8	24.8	-	0.1	104.4	60.4%	75.6
	2015	67.7	37.2	0.1	2.8	4.3	4.4	0.5	24.8	-	0.3	104.9	64.5%	63.5
Indonesia	2006	10.9	139.0	4.2	12.6	10.6	28.1	6.9	55.9	19.2	1.4	150.0	7.3%	0.0
	2007	44.1	142.4	3.4	18.0	6.4	29.1	9.3	58.9	15.1	2.0	186.5	23.7%	0.3
	2008	83.0	145.9	1.1	10.8	8.4	35.0	3.8	78.4	8.1	0.2	228.9	36.3%	0.2
	2009	105.6	103.0	0.8	4.3	5.1	32.9	3.6	39.8	16.4	0.1	208.6	50.6%	0.1
	2010	137.0	89.7	0.4	5.0	3.8	25.8	2.4	27.5	24.7	0.2	226.7	60.4%	0.4
	2011	153.1	63.8	1.2	5.7	3.0	10.1	3.9	22.7	16.9	0.2	216.9	70.6%	0.6
	2012	128.7	75.5	0.5	7.8	4.1	15.9	2.0	30.5	14.3	0.3	204.2	63.0%	0.1
	2013	87.2	130.1	0.3	24.8	4.6	19.4	2.7	63.1	15.1	0.1	217.3	40.1%	0.6
	2014	135.0	104.5	0.1	11.2	5.4	17.3	2.0	55.0	13.5	0.0	239.4	56.4%	0.1
	2015	113.8	101.6	0.1	7.7	5.7	13.0	0.9	59.6	14.3	0.2	215.4	52.8%	0.1
Vietnam	2006	5.4	46.4	0.9	4.8	9.9	23.0	2.9	4.6	0.1	0.2	51.8	10.3%	0.0
	2007	37.6	56.2	1.3	6.7	14.4	24.5	2.1	6.6	0.1	0.4	93.8	40.1%	0.1
	2008	63.5	83.1	1.5	6.9	20.4	39.3	1.7	13.0	0.1	0.1	146.6	43.3%	0.2
	2009	115.4	79.6	0.4	5.1	22.8	35.1	4.7	9.8	1.6	0.2	195.1	59.2%	0.5
	2010	124.1	65.8	0.5	6.9	21.4	19.0	3.1	12.3	2.5	0.1	190.0	65.3%	0.6
	2011	136.1	64.1	0.3	12.0	14.8	17.4	1.3	13.5	4.1	0.7	200.2	68.0%	1.6
	2012	123.0	54.5	0.3	7.8	8.9	17.7	1.7	9.6	6.6	1.9	177.5	69.3%	3.7
	2013	129.4	70.0	0.2	8.2	20.0	22.9	0.9	12.3	5.0	0.6	199.4	64.9%	1.9
	2014	143.1	66.4	0.3	10.1	19.5	19.4	1.0	7.8	8.4	0.1	209.5	68.3%	0.3
	2015	156.2	76.6	0.0	7.9	20.3	24.7	1.2	16.8	5.5	0.1	232.8	67.1%	2.6

注) 東アジア諸国等以外へのフィーダー貨物は、直行貨物に計上した。

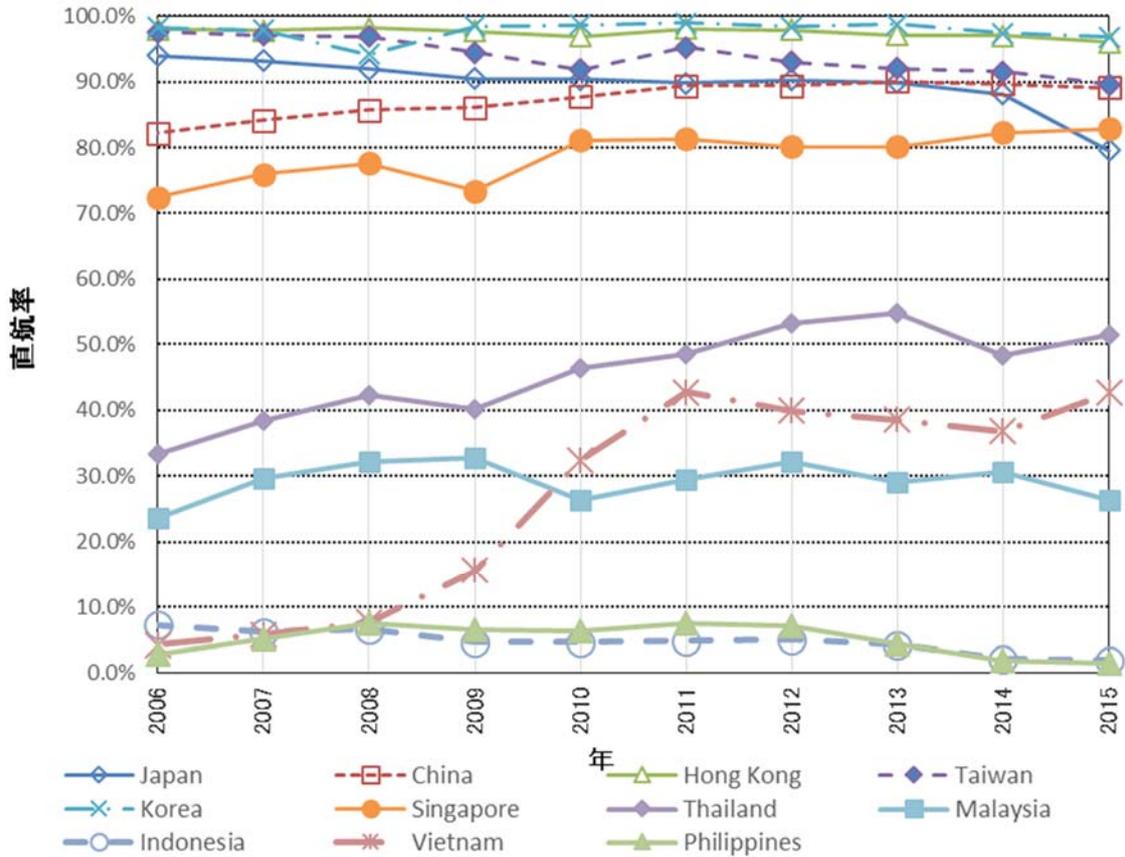


図-5.2 直航率の推移 (東航)

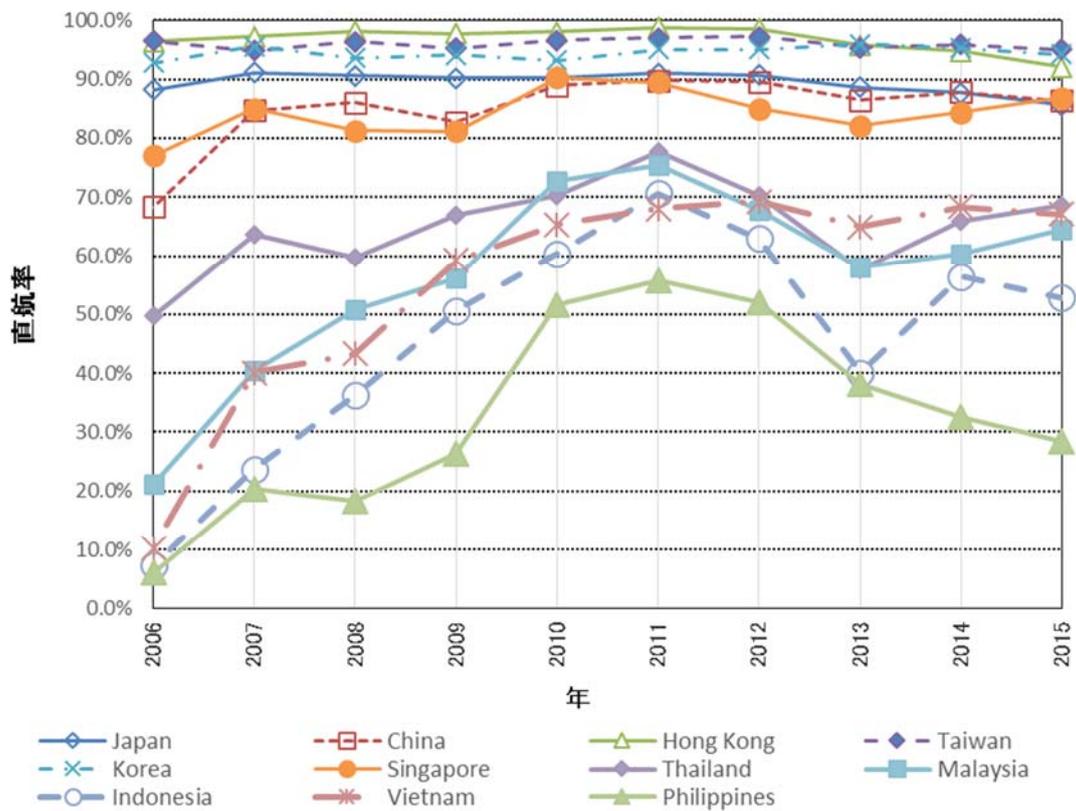


図-5.3 直航率の推移 (西航)

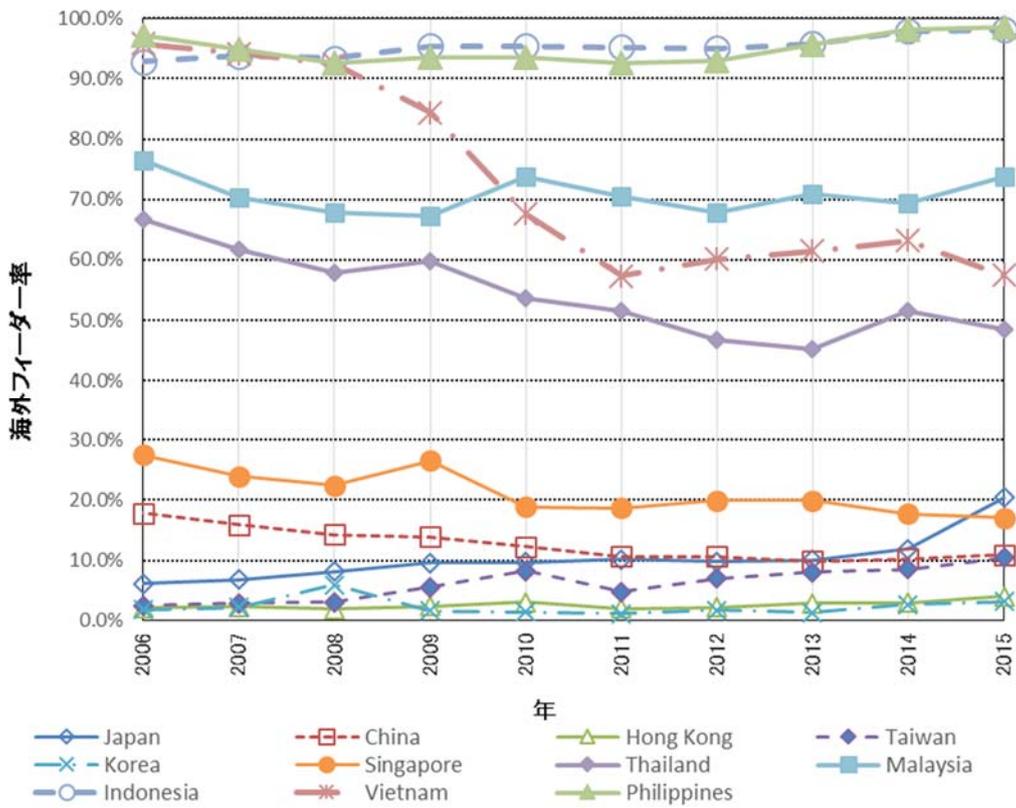


図-5.4 海外フィーダー率の推移（東航）

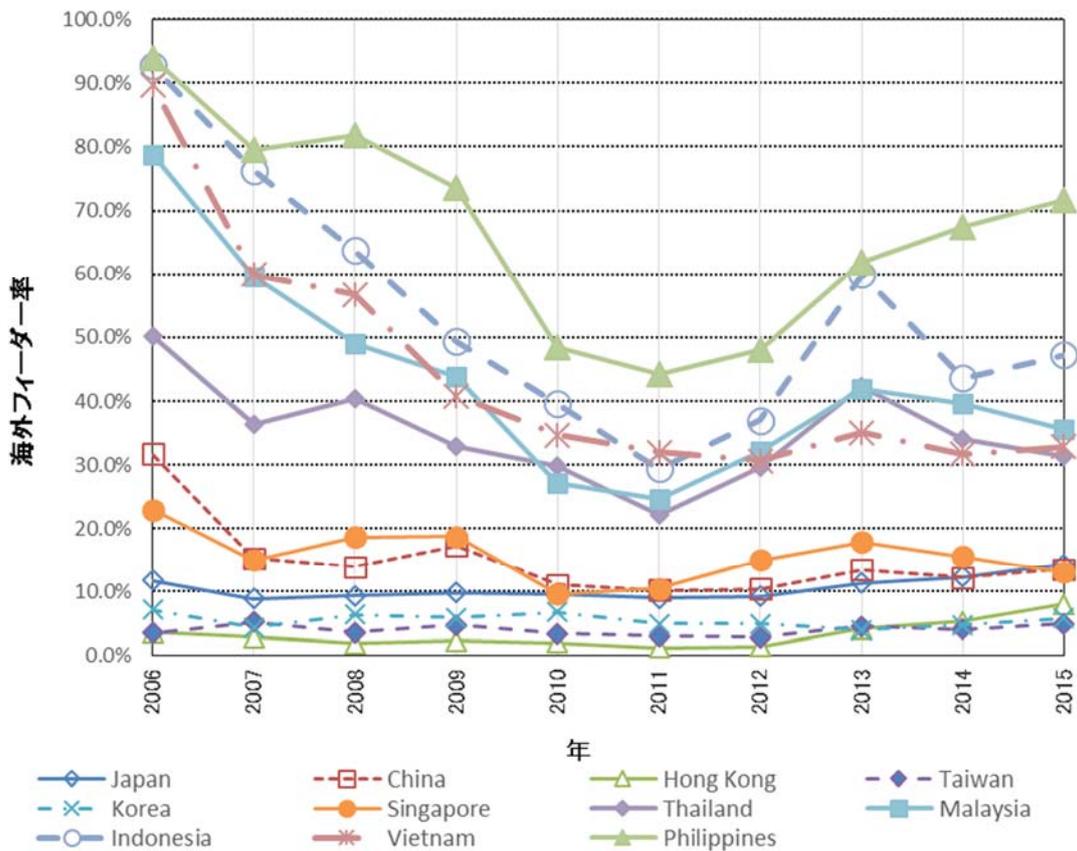


図-5.5 海外フィーダー率の推移（西航）

5.3 港湾別輸送経路分析

(1) 輸送経路の推移

東アジア主要港湾について、自国・地域発着コンテナの直航、フィーダー及び他国・地域コンテナのトランシップ(表中 T/S)コンテナ量を整理したのが表-5.3(東航)と表-5.4(西航)である。なお、当該国・地域のみで積み換えし、他国・地域で積み替えせずに輸送した貨物は直

行に含めている。

東航、西航ともに、2009年と2015年の貨物量を比べると、自国・地域発着コンテナの直航貨物については、国内五大港は東京港、名古屋港、神戸港の東航、東京港の西航を除けば減少しているが、Qingdao 港や Shanghai 港といった一部の中国港湾の貨物は増加傾向にある。

表-5.3 アメリカー東アジア間の輸送経路別・港湾別コンテナ量の推移(東航)

港湾	国等	2015年				2013年			
		直行	フィーダー	自港発計	T/S	直行	フィーダー	自港発計	T/S
Tokyo	Japan	130	8	138	15	125	3	128	13
Yokohama	Japan	53	15	68	1	75	3	78	7
Nagoya	Japan	129	16	146	0	155	4	159	0
Osaka	Japan	21	11	31	0	18	11	29	0
Kobe	Japan	76	13	89	4	73	7	80	1
Xingang	China	168	271	439	0	215	205	419	0
Qingdao	China	706	130	836	2	622	111	733	3
Shanghai	China	2,597	77	2,674	59	2,362	48	2,410	33
Ningbo	China	1,171	38	1,209	47	939	66	1,006	25
Xiamen	China	441	123	564	29	426	97	523	17
Shekou	China	8	6	14	1	21	4	25	0
Yantian	China	2,624	38	2,661	131	2,427	25	2,451	57
Hong Kong	China	334	14	348	549	405	12	417	596
Keelung	Taiwan	105	9	114	3	97	6	103	2
Kaohsiung	Taiwan	234	27	261	380	213	19	232	345
Busan	Korea	677	21	698	809	627	10	637	639
Gwangyang	Korea	64	3	67	7	72	0	72	10
Singapore	Singapore	83	18	100	743	62	17	79	532
Bangkok	Thailand	40	57	97	0	41	57	98	1
Laem Chabang	Thailand	160	127	286	0	143	92	236	1
Port Klang	Malaysia	30	69	100	36	31	58	88	2
Tanjung Pelepas	Malaysia	22	46	68	45	31	30	61	119

('000TEU)

港湾	国等	2011年				2009年			
		直行	フィーダー	自港発計	T/S	直行	フィーダー	自港発計	T/S
Tokyo	Japan	121	2	123	13	94	1	95	15
Yokohama	Japan	74	3	78	14	60	2	62	18
Nagoya	Japan	133	3	136	0	110	2	112	0
Osaka	Japan	25	5	30	0	26	2	28	13
Kobe	Japan	84	4	88	1	61	2	63	1
Xingang	China	199	180	380	0	155	173	328	1
Qingdao	China	548	96	643	1	441	74	515	2
Shanghai	China	2,113	37	2,151	33	1,781	51	1,833	23
Ningbo	China	760	41	801	19	522	48	570	19
Xiamen	China	354	122	475	2	267	111	378	2
Shekou	China	132	3	135	4	88	1	89	2
Yantian	China	2,192	45	2,237	27	1,981	45	2,026	47
Hong Kong	China	478	10	487	550	409	10	418	735
Keelung	Taiwan	100	6	106	3	88	5	93	1
Kaohsiung	Taiwan	207	11	218	358	164	9	174	381
Busan	Korea	566	7	573	544	393	7	400	496
Gwangyang	Korea	84	0	84	6	78	0	79	2
Singapore	Singapore	58	13	72	463	36	13	49	422
Bangkok	Thailand	43	59	102	0	35	72	107	0
Laem Chabang	Thailand	117	92	209	1	87	87	174	0
Port Klang	Malaysia	23	65	88	2	28	57	85	7
Tanjung Pelepas	Malaysia	28	18	46	77	30	16	46	53

表-5.4 アメリカー東アジア間の輸送経路別・港湾別コンテナ量の推移（西航）

港湾	国等	2015年				2013年			
		直行	フィーダー	自港着計	T/S	直行	フィーダー	自港着計	T/S
Tokyo	Japan	212	15	227	0	242	3	244	1
Yokohama	Japan	95	4	99	4	104	2	106	31
Nagoya	Japan	74	6	80	0	87	6	93	0
Osaka	Japan	38	6	44	0	56	3	58	0
Kobe	Japan	91	10	101	0	99	7	105	0
Xingang	China	181	80	261	0	215	46	261	1
Qingdao	China	349	27	376	3	408	51	459	4
Shanghai	China	500	15	514	20	558	20	578	18
Ningbo	China	152	7	159	18	153	13	166	17
Xiamen	China	96	10	106	1	61	5	66	7
Shekou	China	11	2	14	1	24	2	26	0
Yantian	China	96	2	98	9	91	4	94	21
Hong Kong	China	274	24	298	222	330	15	345	250
Keelung	Taiwan	62	3	65	0	65	2	67	0
Kaohsiung	Taiwan	242	11	253	178	270	12	282	180
Busan	Korea	354	10	364	200	380	7	387	185
Gwangyang	Korea	130	10	140	2	153	7	161	5
Singapore	Singapore	105	16	121	250	111	24	135	228
Bangkok	Thailand	27	19	46	0	23	16	39	0
Laem Chabang	Thailand	84	30	114	0	59	40	99	0
Port Klang	Malaysia	46	23	68	0	38	26	64	0
Tanjung Pelepas	Malaysia	5	2	7	63	9	4	12	72

(000TEU)

港湾	国等	2011年				2009年			
		直行	フィーダー	自港着計	T/S	直行	フィーダー	自港着計	T/S
Tokyo	Japan	250	4	254	0	206	5	211	1
Yokohama	Japan	110	2	112	26	99	2	101	29
Nagoya	Japan	92	6	98	0	86	3	89	0
Osaka	Japan	59	3	62	0	46	2	48	1
Kobe	Japan	114	4	118	0	97	6	104	0
Xingang	China	252	34	286	3	169	38	206	1
Qingdao	China	352	32	383	1	269	34	303	2
Shanghai	China	560	7	568	17	454	10	465	23
Ningbo	China	153	10	164	5	175	9	184	11
Xiamen	China	46	3	50	5	42	6	48	1
Shekou	China	46	1	47	1	40	1	41	2
Yantian	China	82	3	85	9	79	1	81	7
Hong Kong	China	450	5	455	180	428	9	436	335
Keelung	Taiwan	74	2	76	1	63	3	66	1
Kaohsiung	Taiwan	277	7	285	137	323	12	335	244
Busan	Korea	431	5	436	140	392	9	401	137
Gwangyang	Korea	135	10	145	4	101	9	110	20
Singapore	Singapore	154	18	172	94	121	28	148	133
Bangkok	Thailand	29	11	40	0	28	14	42	0
Laem Chabang	Thailand	80	19	98	0	66	28	94	1
Port Klang	Malaysia	49	12	61	1	32	23	54	1
Tanjung Pelepas	Malaysia	8	1	9	61	3	0	4	46

(2) コンテナ集荷量

コンテナ集荷量については、通常ある港における他国・地域発着のコンテナを積み替えた T/S 量でカウントするものと考えられるが、他国・地域発着のコンテナを積み替えた T/S 量が多くとも、その港から自国発着コンテナが他国・地域で積み替えられるフィーダー量が同程度ある場合には、その港のコンテナ集荷量・集荷力が大きいとはいえないと考えられる。そこで、他国・地域発着のコンテナを積み替えた T/S 量から自国・地域発着コンテナが他国で積み替えられるフィーダー量を差し引いた貨物量をここでは正味の他国・地域からのコンテナ集荷量と考えることとした。つまり、表-5.3 の 2015 年の東京を例にとると T/S 量が 15 千 TEU、フィーダー量が 8 千 TEU となっているため、これを差し引いた 7 千 TEU が正味の他国・地域からのコンテナ集荷量となる。この正味の他国・地域からのコンテナ集荷量について、主要港湾別に東航及び西航で見たのが、図-5.6 及び図-5.7 である。

これらの図によると東航・西航ともに 2011 年以降 Singapore 港及び Busan 港が増加傾向にある。

(3) トランシップコンテナの仕出国・地域／仕向国・地域

既報の資料⁹⁾で示されている 2014 年の年間の東アジア主要港における仕出国・地域、仕向国・地域別の各港湾におけるトランシップ貨物量を表-5.5 (東航) 及び表-5.6 (西航) に、今回分析を行った 2015 年のトランシップ貨

物を表-5.7 (東航) 及び表-5.8 (西航) 示す。

表-5.7、表-5.8 によると、2015 年の東航では、釜山港、シンガポール港、香港港、高雄港の順にトランシップが多く、釜山港、香港港、シンガポール港のトランシップ貨物量は各港の直航貨物量を上回る。西航では、シンガポール港、香港港、釜山港、高雄港の順にトランシップが多い。中でも釜山港は 2014 年から 2015 年にかけて東航・西航ともにトランシップ貨物量を伸ばしており、東航は 152 千 TEU 増加し 807 千 TEU、西航は 36 千 TEU 増加し 199 千 TEU となっている。一方で香港港は東航・西航ともにトランシップ貨物量が減少しており、東航は 63 千 TEU 減少し 548 千 TEU、西航は 38 千 TEU 減少し 221 千 TEU となっている。

日本の港湾の 2015 年の取扱量は 2014 年と同様に東航では、東京港でトランシップ量が 15 千 TEU と最も多くベトナム、フィリピン、中国といった国からの貨物が多い傾向にある。一方で、隣国の釜山港は中国からの貨物が大半を占めている。西航では、国内港でトランシップ量が最も多いのは横浜港の 4 千 TEU で、中国や韓国への貨物が多い。一方で、釜山港は中国への貨物が大半を占める。

シンガポールは、東航・西航ともにインドネシアを仕出国・地域／仕向国・地域とするコンテナの取扱いが多いという特徴がある。

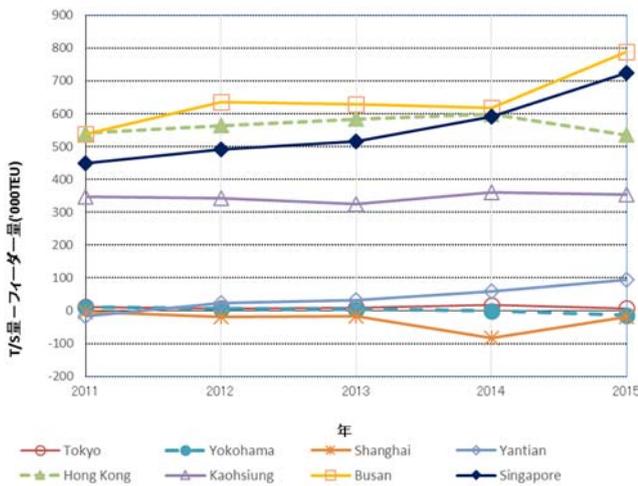


図-5.6 アメリカ東アジア航路における主要港湾の集荷コンテナ量の推移 (東航)

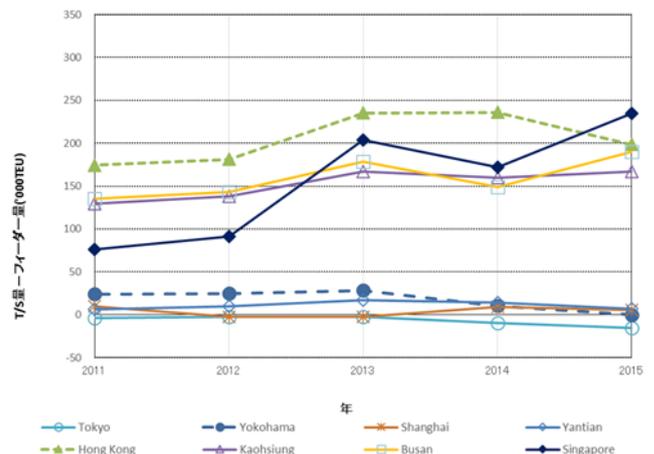


図-5.7 アメリカ東アジア航路における主要港湾の集荷コンテナ量の推移 (西航)

表-5.5 東アジア主要港湾でのトランシップコンテナ量（東航）とその仕出国・地域(2014年)

(TEU)

		トランシップ港湾(母船積港)							
		東京	横浜	大阪	神戸	釜山	光陽	上海	寧波
仕 出 国 ・ 地 域	ベトナム	6,636	27	0	50	25,970	2,700	6,501	7,332
	フィリピン	1,898	100	0	0	6,878	0	7,333	674
	中国	4,663	2,383	0	126	493,423	6,613	-	-
	タイ	3,742	648	0	83	5,815	0	2,933	3,774
	カンボジア	1,460	0	0	0	1,839	0	100	401
	韓国	86	317	102	120	-	-	5,007	7,183
	台湾	197	671	0	0	13,249	2	418	4,457
	マレーシア	951	0	0	0	5,909	1,494	4,361	2,754
	インドネシア	374	1	0	0	18,905	2	4,227	2,203
	インド	138	246	0	7	12,448	1,243	5,552	1,491
	香港	182	0	0	0	1,335	48	1,045	545
	バングラディシュ	153	0	0	4	964	0	428	425
	スリランカ	11	0	0	0	266	0	1,707	176
	シンガポール	226	0	0	0	3,140	0	1,065	371
	パキスタン	12	50	0	0	4,516	1,270	196	81
	ミャンマー	0	0	0	0	23	0	6	0
	ロシア	0	0	0	0	122	0	2	0
日本	-	-	-	-	60,204	34	2,455	1,147	
計		20,727	4,443	102	390	655,004	13,406	43,338	33,015
直行コンテナ量		186,825	59,004	4,821	104,659	646,955	57,595	2,914,086	1,076,245

		トランシップ港湾(母船積港)							
		厦門	香港	深セン	基隆	高雄	台中	シンガポール	タンジュンペラパス
仕 出 国 ・ 地 域	ベトナム	132	143,906	68,870	2	67,850	0	76,664	39,596
	フィリピン	1,532	20,608	6,207	2	57,082	0	16,195	1,854
	中国	-	343,535	-	2,120	79,135	0	66,286	37,471
	タイ	4	28,449	18,820	177	39,621	0	77,384	10,304
	カンボジア	69	4,093	4,084	0	801	0	10,628	3,967
	韓国	49	373	550	0	725	0	2,621	475
	台湾	260	20,070	1,097	-	-	-	6,600	226
	マレーシア	200	17,313	21,892	0	31,363	0	78,246	-
	インドネシア	474	10,763	15,232	0	67,565	0	166,511	54,011
	インド	1,056	9,622	9,192	0	20,925	0	57,237	3,780
	香港	295	-	3,079	12	2,846	0	1,802	81
	バングラディシュ	130	892	1,557	0	2,940	0	33,419	606
	スリランカ	18	918	1,414	0	2,062	0	4,135	3
	シンガポール	243	2,220	1,368	0	4,815	0	-	3,606
	パキスタン	56	6,510	668	0	541	0	5,074	23
	ミャンマー	4	33	30	0	21	0	537	157
	ロシア	0	2	5	0	0	0	0	0
日本	3	1,838	2,532	149	6,260	0	1,765	2	
計		4,523	611,143	156,596	2,462	384,552	0	605,103	156,162
直行コンテナ量		465,835	368,517	2,848,259	59,895	418,456	102	76,597	53,326

表-5.6 東アジア主要港湾でのトランシップコンテナ量（西航）とその仕向国・地域(2014年)

(TEU)

		トランシップ港湾(母船卸港)							
		東京	横浜	大阪	神戸	釜山	光陽	上海	寧波
仕向国・地域	ベトナム	52	200	0	0	766	202	2,359	4,423
	フィリピン	52	29	0	0	2,745	1	1,335	1,441
	中国	108	10,248	3	26	82,089	4,726	-	-
	タイ	2	389	0	24	1,330	34	1,245	2,259
	カンボジア	0	2	0	0	73	2	366	226
	韓国	64	847	4	0	-	-	4,811	1,109
	台湾	34	572	0	0	3,161	60	7,287	1,564
	マレーシア	51	122	0	65	765	20	1,222	1,959
	インドネシア	4	58	0	0	1,959	4	2,379	2,641
	インド	7	53	0	0	1,742	142	353	645
	香港	122	6	0	0	1,845	20	2,863	4,685
	バングラディッシュ	0	0	0	0	2	20	38	333
	スリランカ	0	0	0	0	54	0	2	8
	シンガポール	85	145	0	114	1,416	44	1,467	2,208
	パキスタン	0	3	0	0	508	98	4	310
	ミャンマー	0	0	0	0	33	0	45	5
	ロシア	1	4	0	0	4,270	1,497	183	8
日本	-	-	-	-	60,109	168	3,321	340	
計		581	12,677	7	228	162,865	7,038	29,279	24,161
直行コンテナ量		225,725	145,913	17,941	143,999	454,041	138,416	662,257	229,770

		トランシップ港湾(母船卸港)							
		厦門	香港	深セン	基隆	高雄	台中	シンガポール	タンジョンペラハス
仕向国・地域	ベトナム	19	19,514	2,533	0	19,311	0	7,788	8,355
	フィリピン	133	9,573	4,207	3	44,883	0	19,274	8,058
	中国	-	173,147	-	172	33,608	0	20,864	22,114
	タイ	0	11,885	4,511	0	9,646	0	14,747	7,234
	カンボジア	0	155	61	0	512	0	5,187	6,401
	韓国	0	3,028	883	0	11,058	0	4,512	16
	台湾	993	4,535	892	-	-	-	4,138	363
	マレーシア	4	3,617	1,631	0	5,452	0	24,811	-
	インドネシア	5	5,372	5,516	0	17,266	0	55,004	13,490
	インド	21	10,740	574	0	2,383	0	26,973	2,446
	香港	319	-	713	0	6,188	0	516	88
	バングラディッシュ	0	530	86	0	227	0	3,513	17
	スリランカ	0	319	34	0	39	0	715	39
	シンガポール	0	2,707	298	0	7,303	0	-	3,707
	パキスタン	0	1,781	108	0	1,991	0	2,507	206
	ミャンマー	0	57	31	0	63	0	524	333
	ロシア	0	210	5	0	44	0	78	0
日本	25	11,463	5,700	8	12,380	0	479	13	
計		1,518	258,634	27,782	183	172,354	0	191,628	72,878
直行コンテナ量		90,270	315,878	263,666	28,472	477,757	14,149	108,180	11,547

表-5.7 東アジア主要港湾でのトランシップコンテナ量（東航）とその仕出国・地域(2015年)

(TEU)

		トランシップ港湾(母船積港)							
		東京	横浜	大阪	神戸	釜山	光陽	上海	寧波
仕 出 国 ・ 地 域	ベトナム	2,490	17	0	100	26,077	0	12,930	4,074
	フィリピン	3,693	90	0	1	8,357	0	8,919	394
	中国	4,398	209	0	2,279	606,934	131	-	-
	タイ	1,879	999	0	177	7,112	0	4,795	2,544
	カンボジア	471	0	0	0	1,292	0	370	101
	韓国	118	10	63	180	-	-	5,194	12,043
	台湾	643	0	0	465	14,786	0	1,030	7,068
	マレーシア	350	1	0	15	8,983	210	6,652	5,076
	インドネシア	298	0	0	24	22,344	0	4,041	1,681
	インド	52	0	0	2	16,908	347	6,068	1,470
	香港	62	3	0	285	1,569	0	1,290	671
	バングラディシュ	63	0	0	1	960	0	481	189
	スリランカ	0	0	0	0	340	0	1,102	317
	シンガポール	45	1	0	5	1,944	0	1,292	297
	パキスタン	7	0	0	0	3,175	852	585	375
	ミャンマー	0	0	0	0	24	0	31	29
	ロシア	0	0	0	0	173	0	13	0
日本	-	-	-	-	85,993	5,210	3,916	10,834	
計		14,567	1,329	63	3,534	806,970	6,749	58,710	47,162
直行コンテナ量		183,393	28,617	5,961	100,985	672,510	51,935	3,005,643	1,237,942

		トランシップ港湾(母船積港)							
		厦門	香港	深セン	基隆	高雄	台中	シンガポール	タンジュンペラパス
仕 出 国 ・ 地 域	ベトナム	13,248	121,609	72,604	11	75,032	0	117,402	5,970
	フィリピン	356	17,032	9,155	0	59,925	0	17,440	91
	中国	-	303,097	-	2,585	77,147	0	92,019	9,355
	タイ	6,876	19,377	11,325	68	37,343	0	85,111	6,956
	カンボジア	0	2,416	4,555	0	392	0	16,083	1,107
	韓国	2	277	1,123	0	537	0	1,718	198
	台湾	6,581	22,738	660	-	-	-	5,430	70
	マレーシア	638	16,367	22,519	0	33,331	0	96,037	-
	インドネシア	661	18,074	14,387	0	57,785	0	206,007	19,120
	インド	65	11,678	16,510	0	15,684	0	48,967	902
	香港	126	-	5,219	7	2,208	0	1,751	25
	バングラディシュ	2	2,951	758	0	2,660	0	34,885	360
	スリランカ	2	3,034	1,352	0	1,380	0	3,167	8
	シンガポール	89	1,915	4,169	0	5,704	0	-	910
	パキスタン	4	6,077	1,509	0	333	0	4,863	3
	ミャンマー	0	217	143	0	51	0	1,589	28
	ロシア	0	8	0	0	0	0	0	0
日本	0	1,422	2,219	27	8,546	0	2,231	34	
計		28,649	548,290	168,206	2,698	378,056	0	734,701	45,138
直行コンテナ量		487,929	333,316	2,900,592	62,042	435,394	219	81,198	32,071

注) 「計」は、表中の掲載国のみの合計であり、表-5.3「T/S」とは一致しない

表-5.8 東アジア主要港湾でのトランシップコンテナ量（西航）とその仕向国・地域(2015年)

(TEU)

		トランシップ港湾(母船卸港)							
		東京	横浜	大阪	神戸	釜山	光陽	上海	寧波
仕向国・地域	ベトナム	2	35	0	0	1,242	0	672	1,592
	フィリピン	0	212	0	23	3,580	0	581	702
	中国	3	1,553	1	4	114,004	1,490	-	-
	タイ	2	226	0	17	1,442	2	623	2,352
	カンボジア	0	3	0	0	59	0	103	147
	韓国	4	795	73	2	-	-	2,538	132
	台湾	12	125	0	6	7,552	17	3,517	503
	マレーシア	10	84	0	22	507	0	941	921
	インドネシア	10	122	0	6	910	0	2,647	3,608
	インド	2	0	0	0	662	0	415	525
	香港	32	0	0	0	2,162	3	3,122	4,646
	バングラディシュ	0	0	0	0	2	0	1	371
	スリランカ	0	2	0	0	181	0	7	81
	シンガポール	0	530	0	63	1,065	0	1,289	1,508
	パキスタン	0	0	0	0	368	0	155	723
	ミャンマー	0	0	0	0	111	0	5	21
ロシア	0	0	0	0	3,630	255	15	2	
日本	-	-	-	-	61,355	3	2,756	72	
計		76	3,687	74	143	198,831	1,769	19,386	17,906
直行コンテナ量		210,758	126,947	15,204	133,930	437,063	110,184	634,897	232,590

		トランシップ港湾(母船卸港)							
		厦門	香港	深セン	基隆	高雄	台中	シンガポール	タンジュンペラバス
仕向国・地域	ベトナム	0	20,255	5,078	2	24,647	0	16,849	5,458
	フィリピン	28	4,071	1,491	0	36,673	0	21,800	4,948
	中国	-	140,388	-	28	45,312	0	39,747	18,330
	タイ	6	10,859	3,221	0	8,316	0	18,634	5,492
	カンボジア	0	1,533	37	0	136	0	8,697	2,741
	韓国	14	3,653	881	0	15,463	0	8,804	611
	台湾	356	2,426	256	-	-	-	4,051	3,760
	マレーシア	197	4,311	635	0	3,875	0	24,978	-
	インドネシア	1	5,744	1,273	0	13,031	0	59,632	14,318
	インド	0	11,305	1,608	0	1,942	0	22,096	82
	香港	81	-	1,210	0	3,744	0	2,959	4,400
	バングラディシュ	5	682	5	0	120	0	2,982	11
	スリランカ	0	304	24	0	90	0	580	60
	シンガポール	14	2,562	2,535	2	5,366	0	-	646
	パキスタン	0	2,091	472	48	677	0	2,335	46
	ミャンマー	0	65	0	0	79	0	1,902	442
ロシア	0	65	6	0	90	0	13	0	
日本	28	10,797	2,384	1	16,756	0	8,107	931	
計		729	221,112	21,115	81	176,314	0	244,165	62,276
直行コンテナ量		93,682	274,027	224,949	27,797	371,974	11,115	103,808	9,562

注) 「計」は、表中の掲載国のみ合計であり、表-5.4「T/S」とは一致しない

6. スエズ運河拡張工事・パナマ運河拡張工事完了前後の動向分析

スエズ運河とパナマ運河は日本を含む東アジアと北米等の海上輸送において多くの船舶が通航する海上交通の要衝であるところ、2015年8月にスエズ運河の拡張工事が、2016年6月にパナマ運河の拡張工事が完了・運用を開始し、スエズ運河では通航時間が短縮、パナマ運河ではより大型の船舶が通航可能となった。本章ではこれらのプロジェクトの完了前後の海上コンテナ輸送の動向についてLloyd's データ、PIERS データ、MDS データを用いて分析した。

6.1 スエズ運河拡張工事・パナマ運河拡張工事の概要

(1) スエズ運河拡張工事

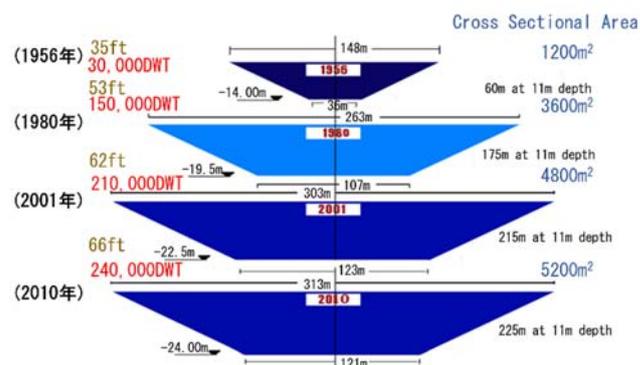
スエズ運河は、地中海側のポートサイドから南下し、チムサー湖、グレートビター湖を経て紅海側のスエズ湾に達する全長約190kmの人工の運河であり、パナマ運河と違い、水位差はなく途中に閘門はない。スエズ運河の歴史は古く、1869年にフランス人のレセップスにより整備がなされ開通をしたが、その後数度の拡張工事を経て、2010年には水深-24mの水路が整備され、船幅が50mの船であれば喫水20.1mまでの船が、喫水9.1mの船であれば船幅77.5mまでの船が航行可能となっている²⁰⁾(図-6.1参照)。

スエズ運河は、一部の区間は単線(一方向のみ通航可能)であることから、通航に時間がかかっている。この問題を打開するために、2014年8月にスエズ運河の拡張工事が開始され、2015年7月に工事が竣工、8月6日から運用が開始された^{20)~25)}。工事の内容としてはスエズ運河中間付近における、既存の運河に平行する運河を約60kmから約95kmに約35km延伸する工事と既存の運河のうち約37kmを増深・拡幅するための工事に大別される(図-6.2参照)。この工事により相互通行が可能となる区間が伸びるため、通航に要する時間が現行の約18時間から約11時間に短縮される²⁴⁾。なお、この拡張工事によって航行可能な船舶の最大サイズは変わらない²⁵⁾。

(2) パナマ運河拡張工事

パナマ運河は、太平洋と大西洋を結ぶ全長約80kmの運河であり、現在の運河は1914年に供用を開始している。運河の途中にあるガトゥン湖の水位が太平洋や大西洋の水位より高いため、太平洋側にペドロ・ミゲル閘門と、ミラフローレス閘門が、また大西洋側にガトゥン閘門が設定されており、この3つの閘門で水位を変えて船を通航させる閘門式の運河である(図-6.3参照)。2016年6月

まで閘門のサイズは、長さ304.8m、幅33.5m、高さ12.8mであり、通航できる船舶の船型は、長さ294.1m、船幅32.3m、喫水12.04m、コンテナ船では5,000TEUクラスまで通航可能となっていた(表-6.1参照)。しかし、船舶の大型化や通航量の増大などの課題を抱えていたため、より大型の船舶の通航を可能とし、通航量の増大に対応するために、パナマ政府がパナマ運河の拡張計画を策定し、2007年から拡張工事に着手し、2016年5月に工事が竣工、6月26日に開通式典が行われ、翌27日から商業運用が開始された^{26)~30)}。



資料：スエズ運河庁資料をもとに作成

図-6.1 スエズ運河の水路断面の変遷



資料：スエズ運河庁資料をもとに作成

図-6.2 スエズ運河拡張工事の概略図

拡張工事は、太平洋側と大西洋側それぞれ現在ある2レーンの閘門に加えて新たな閘門を1レーン(「第3閘

門」と呼ばれる)整備するとともに、第3閘門と既存の水
路をつなぐアクセス水路の整備や、既存の水路の増深
などを行うものである。新たに整備された閘門は、長さ
427m、幅55m、深さ18.3mで、通航できる船舶の船型は、
船長366m、船幅49m、喫水15.2mとなり、コンテナ船
では13,000TEUクラスまで通行可能となった²⁸⁾(表-6.1
参照)。



資料：パナマ運河庁資料をもとに作成

図-6.3 パナマ運河の閘門や水路の位置図

表-6.1 パナマ運河の既存の閘門と新閘門の比較

		既存閘門	新閘門
閘門のサイズ	幅	33.5m	55m
	全長	304.8m	427m
	深さ	12.8m	18.3m
最大許容船型	船幅	32.3m	49m
	船長	294.1m	366m
	喫水	12.04m	15.2m
航行船舶クラス	コンテナ船	5,000TEU級	13,000TEU級

6.2 スエズ運河・パナマ運河を通航するコンテナ船の通航隻数・平均船型

(1) 世界に就航するフルコンテナ船

2014年1月から2016年10月までのLloyd's データを用いて、両運河を通航するフルコンテナ船の隻数、平均船型の推移について分析する。

世界に就航しているフルコンテナ船のうちスエズ運河を通航する船の隻数、平均船型の推移を表-6.2～表-6.4及び図-6.4に示す。また船腹量の推移を付録Cの表-C.1～表-C.3及び図-C.1に示す。同様にパナマ運河を通航するフルコンテナ船の隻数、平均船型の推移を表-6.5～表-6.7及び図-6.5に、船腹量の推移を付録Cの表-C.4～表-C.6及び図-C.2に示す。なお、これらの通航隻数については実際の通航隻数と多少誤差がある可能性があることに留意されたい。

これらの図表によれば、スエズ運河を通航したコンテナ船は2015年8月6日の工事竣工・運用開始以前と以後とでは隻数、平均船型に大きな変化があるわけではないが、2014年1月から2016年10月にかけて平均船型が概ね増加傾向にあり、2014年1月では8,118TEUだった平均船型が2016年10月には10,334TEUにまで大型化している。これは、図-3.1で示したように世界に就航するコンテナ船は大型化の傾向にあるところ、大型化した船がスエズ運河を通る航路に投入される傾向にあるためだと思われる。ここで、スエズ運河を通航している船は、欧州-東アジア間の船のみならず、欧州-西アジア間の船等も含むため、上記の値は3.5で示している欧州-東アジア航路の平均船型とは若干異なることに留意されたい。なお、2014年1月から2016年10月までにスエズ運河に通航したコンテナ船のうち最大船型は19,224TEUとなっている。

一方で、パナマ運河を通航したコンテナ船は2016年6月27日の工事竣工・商業運用開始以前と以後では船腹量にはそれほど大きな変化はないが、平均船型は2016年5月には3,934TEU、6月には4,015TEUであったが、7月には4,468TEU、8月には4,662TEU、9月には4,690TEU、10月には4,939TEUと増加している。これは拡張以前は表-6.1に示す制限のため通航できなかった6,000TEU以上の船、いわゆるポストパナマックスと呼ばれる船が7月は31隻、8月は39隻、9月は35隻、10月は47隻と7月以降通航するようになったためである。なお、2016年7月以降にパナマ運河を通航したコンテナ船のうち最大船型は2016年10月時点では10,100TEUとなっている。

(2) ポストパナマックスの寄港地

(1)で述べたように、パナマ運河では拡張後、ポストパナマックスと呼ばれる船が通航しているところ、拡張によってどの国・地域が影響を受けたのか把握するため、2016年6月27日以降にパナマ運河を通航した6,000TEU以上のコンテナ船が同日以降に寄港した国・地域について分析する。

これらの船が寄港した国・地域のうち、そのコンテナ船の合計船腹量が多かった上位10カ国・地域の寄港回数・船腹量を、表-6.8及び図-6.6に示す。これらの図表によれば、約4ヶ月間で中国が寄港回数474回、船腹量4,078千TEUと最も多く、次いでアメリカの寄港回数421回、船腹量3,430千TEUとなっており、パナマ運河拡張によって、2016年10月時点ではこれらの2国が最も影響を受けたと思われる。一方で我が国も寄港回数は48回で8位、船腹量は332千TEUで10位と一定の影響を受け

ていることが伺える。

表-6.2 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船型別隻数・平均船型の推移(2014年)

隻数	TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2014年 合計
	-499	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
500-	7	1	1	2	3	2	1	2	1	5	5	3	33	
1000-	0	0	0	0	0	3	3	1	0	3	2	0	12	
1500-	0	0	3	4	1	2	1	2	2	1	1	4	21	
2000-	4	2	2	2	1	3	2	3	3	4	0	0	26	
3000-	21	15	16	17	20	20	19	19	15	14	14	16	206	
4000-	61	55	58	61	51	52	59	44	51	50	53	51	646	
5000-	64	57	62	60	58	58	60	62	56	53	55	56	701	
6000-	67	67	61	62	73	69	76	83	76	79	66	81	860	
7000-	24	18	27	23	31	19	25	31	22	30	22	25	297	
8000-	111	91	107	100	106	100	99	102	98	92	84	89	1,179	
9000-	21	30	25	23	31	30	45	39	30	44	39	45	402	
10000-	13	12	13	14	15	11	10	14	23	11	12	18	166	
11000-	13	10	10	16	14	10	14	15	12	17	12	14	157	
12000-	10	10	8	12	10	7	11	13	11	12	8	10	122	
13000-	66	68	69	72	83	86	78	92	84	86	86	86	956	
14000-	19	13	17	16	15	19	17	10	18	16	12	15	187	
15000-	1	0	0	2	0	1	1	0	1	1	1	3	11	
16000-	2	2	2	3	2	2	3	4	3	3	3	3	32	
17000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18000-	4	5	4	3	6	7	6	7	8	9	8	9	76	
19000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
20000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	508	457	485	492	520	502	530	543	514	530	483	529	6,093	
平均船型	8,118	8,307	8,245	8,316	8,459	8,441	8,391	8,528	8,632	8,584	8,547	8,635	8,437	

表-6.3 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船型別隻数・平均船型の推移(2015年)

隻数	TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2015年 合計
	-499	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
500-	4	1	5	0	3	2	1	2	2	0	1	2	23	
1000-	5	0	1	3	0	0	0	1	1	0	1	1	13	
1500-	2	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	4	11	
2000-	0	3	2	4	2	2	2	0	0	0	3	0	18	
3000-	16	12	3	10	6	3	3	4	5	2	2	1	67	
4000-	56	61	56	51	49	41	47	47	48	53	43	40	592	
5000-	51	50	46	41	42	37	35	50	34	30	32	38	486	
6000-	80	67	70	60	63	52	61	54	59	57	57	63	743	
7000-	24	18	22	19	16	13	12	11	17	13	13	5	183	
8000-	97	91	95	93	89	86	89	79	73	72	69	79	1,012	
9000-	39	46	45	44	42	40	40	39	45	44	33	41	498	
10000-	17	18	17	14	17	14	20	20	23	24	22	24	230	
11000-	13	10	16	12	12	13	13	10	13	6	9	10	137	
12000-	11	10	9	8	11	10	7	10	10	4	5	8	103	
13000-	101	95	84	88	75	74	87	91	96	88	70	85	1,034	
14000-	17	18	21	15	25	19	25	22	20	21	30	23	256	
15000-	1	2	3	0	3	3	3	2	3	3	3	2	28	
16000-	2	4	4	4	5	4	3	7	3	5	4	4	49	
17000-	0	0	0	0	1	1	2	2	2	3	4	3	18	
18000-	18	13	16	16	11	16	19	20	19	19	17	19	203	
19000-	0	2	2	0	2	3	2	3	3	4	4	5	30	
20000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	554	521	518	483	474	434	471	475	477	448	423	457	5,735	
平均船型	8,831	8,955	9,017	9,010	9,124	9,390	9,533	9,532	9,561	9,644	9,586	9,643	9,301	

表-6.4 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船型別隻数・平均船型の推移(2016年)

隻数	TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	2016年 1月～10月合計
	-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500-	0	3	3	3	3	4	0	2	2	2	1	20
1000-	1	0	0	0	3	1	3	0	2	2	2	14
1500-	0	3	2	2	0	3	2	1	2	0	0	13
2000-	2	5	2	4	4	5	5	5	2	5	3	38
3000-	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	17
4000-	41	33	30	29	28	25	25	25	29	21	26	287
5000-	32	31	34	42	37	32	41	41	27	36	41	353
6000-	41	50	59	46	56	45	48	48	54	42	44	485
7000-	15	12	12	10	11	15	16	10	10	8	12	121
8000-	61	68	68	61	78	74	78	70	67	67	57	682
9000-	42	39	40	41	51	37	44	49	39	39	34	416
10000-	27	27	28	24	29	36	28	29	29	29	20	277
11000-	8	13	6	8	16	10	9	11	12	12	14	107
12000-	9	9	7	8	10	7	6	7	10	10	6	79
13000-	83	79	79	69	92	74	88	82	72	79	79	797
14000-	25	26	27	26	28	43	35	40	36	39	39	325
15000-	3	2	3	3	4	3	2	4	4	4	3	31
16000-	5	6	7	4	8	5	6	9	6	6	5	61
17000-	4	3	3	4	3	4	5	4	5	5	5	40
18000-	20	18	20	17	24	20	19	23	21	19	19	201
19000-	5	4	3	4	6	5	8	8	7	12	12	62
20000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	426	432	434	409	496	447	468	466	425	423	423	4,426
平均船型	9,982	9,800	9,845	9,654	10,002	10,109	10,059	10,291	10,276	10,334	10,334	10,038

表-6.5 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船型別隻数・平均船型の推移(2014年)

隻数	TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2014年 合計
	-499	0	2	2	2	2	1	0	1	1	1	1	0	1
500-	2	6	4	4	2	6	3	3	4	5	4	4	4	44
1000-	2	2	2	2	0	1	3	5	5	8	7	8	9	52
1500-	8	6	11	7	12	8	6	6	6	5	7	4	6	86
2000-	23	17	23	16	21	19	19	14	14	16	18	15	16	217
3000-	35	35	32	33	35	36	32	33	38	36	31	37	37	413
4000-	138	121	140	142	151	125	139	132	143	150	127	148	148	1,656
5000-	29	28	27	28	21	31	25	35	30	33	33	36	24	347
6000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	237	217	241	230	248	225	230	230	230	246	256	225	242	2,827
平均船型	4,038	3,957	3,965	4,084	3,938	4,017	4,028	4,051	4,014	4,011	4,048	4,008	4,013	4,013

表-6.6 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船型別隻数・平均船型の推移(2015年)

隻数	TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2015年 合計
	-499	4	2	5	2	2	1	1	1	0	1	0	1	20
500-	4	4	7	4	6	2	4	3	3	3	3	4	47	
1000-	13	16	15	16	18	21	20	15	18	16	17	12	197	
1500-	6	6	7	5	7	5	6	3	5	8	8	6	72	
2000-	20	14	22	16	24	20	25	21	18	23	17	24	244	
3000-	37	33	36	32	35	35	37	32	37	38	35	31	418	
4000-	139	124	122	121	145	129	169	148	148	170	152	140	1,707	
5000-	31	26	26	28	31	30	29	26	34	32	29	28	350	
6000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	254	225	240	224	268	243	291	249	263	291	261	246	3,055	
平均船型	3,853	3,856	3,709	3,847	3,831	3,828	3,881	3,941	3,927	3,922	3,948	3,889	3,871	

表-6.7 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船型別隻数・平均船型の推移(2016年)

隻数	TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	2016年 1月～10月合計	
	-499	1	1	0	1	2	0	0	1	1	1	8	
500-	8	6	6	5	3	2	5	4	3	3	45		
1000-	12	13	10	10	7	1	2	2	2	0	59		
1500-	4	8	3	6	6	7	5	5	4	6	54		
2000-	25	22	29	23	29	31	29	28	26	28	270		
3000-	29	35	23	33	27	29	32	24	26	24	282		
4000-	135	133	154	133	144	130	116	95	76	71	1,187		
5000-	30	39	23	42	24	33	26	18	12	15	262		
6000-	0	0	0	0	0	0	10	8	5	6	29		
7000-	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2		
8000-	0	0	0	0	0	0	13	16	16	23	68		
9000-	0	0	0	0	0	0	2	7	7	12	28		
10000-	0	0	0	0	0	0	6	7	7	5	25		
11000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
12000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計	244	257	248	253	242	233	246	216	185	195	2,319		
平均船型	3,869	3,897	3,952	3,970	3,934	4,015	4,468	4,662	4,690	4,939	4,206		

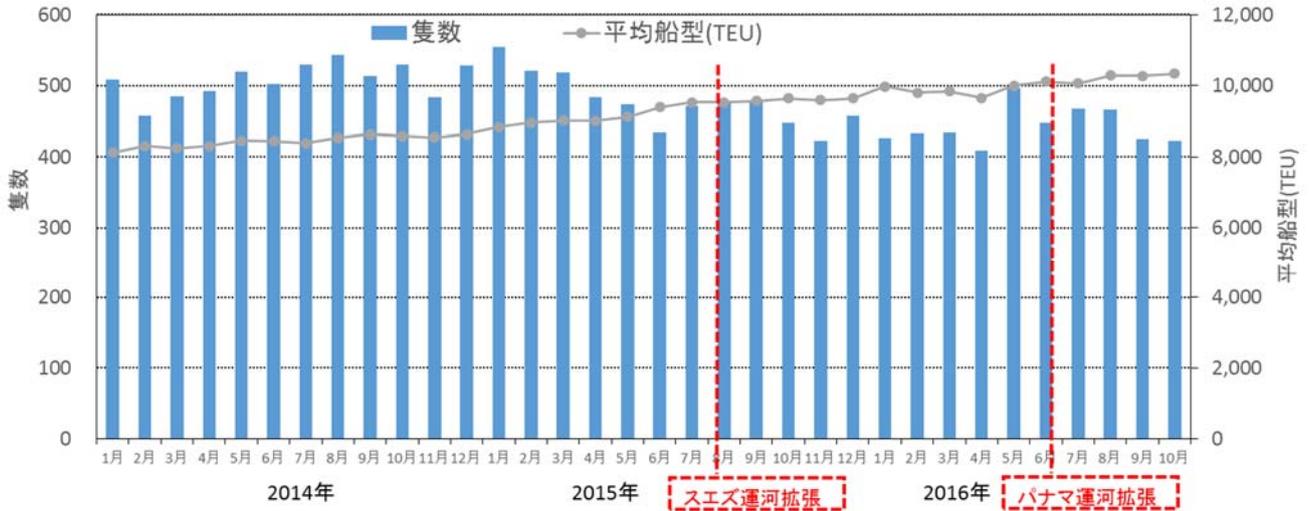


図-6.4 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の隻数・平均船型の推移

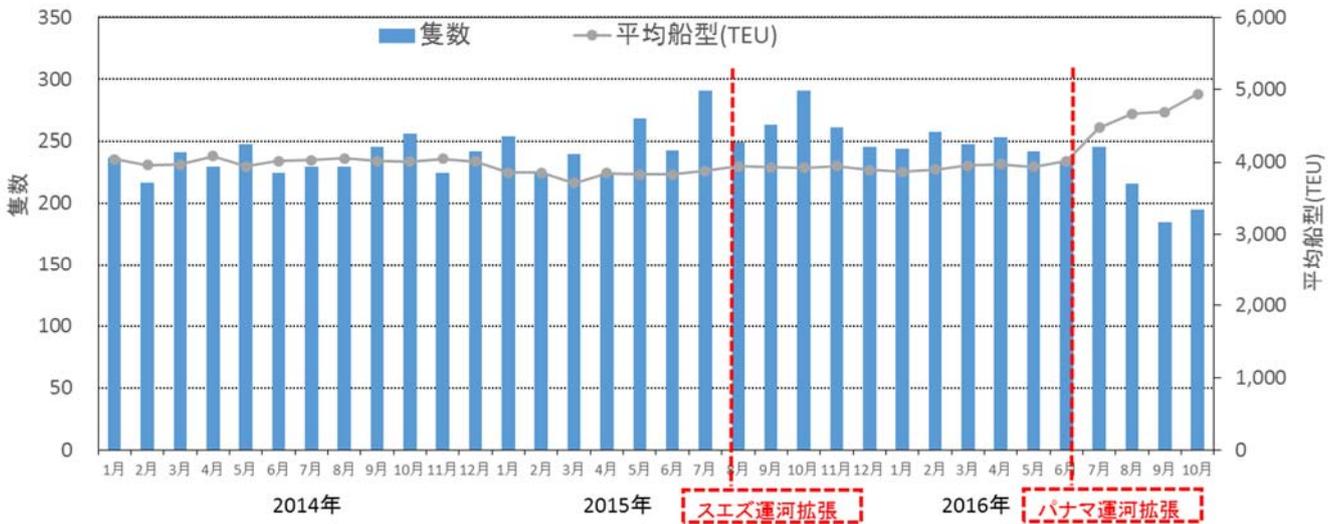


図-6.5 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の隻数・平均船型の推移

表-6.8 6月27日以降にパナマ運河を通航した6千TEU以上のフルコンテナ船の月別国・地域別寄港回数・船腹量

国等	2016年6月		2016年7月		2016年8月		2016年9月		2016年10月		合計	
	寄港回数	船腹量 (千TEU)	寄港回数	船腹量 (千TEU)	寄港回数	船腹量 (千TEU)	寄港回数	船腹量 (千TEU)	寄港回数	船腹量 (千TEU)	寄港回数	船腹量 (千TEU)
China	19	164	168	1,431	87	748	123	1,068	77	666	474	4,078
U.S.A.	4	33	87	708	114	926	95	774	121	989	421	3,430
Panama	1	8	56	464	84	712	79	675	91	774	311	2,634
Korea	6	51	29	242	27	223	32	270	29	242	123	1,028
Taiwan	4	34	23	197	13	109	11	96	9	75	60	511
Chile	0	0	16	139	12	112	9	85	14	128	51	463
Singapore	4	34	19	160	9	77	10	89	10	87	52	448
U.K.	1	8	7	65	9	83	10	93	11	103	38	352
Colombia	1	8	4	35	9	83	9	79	14	129	37	335
Japan	1	6	9	69	11	75	14	94	13	87	48	332

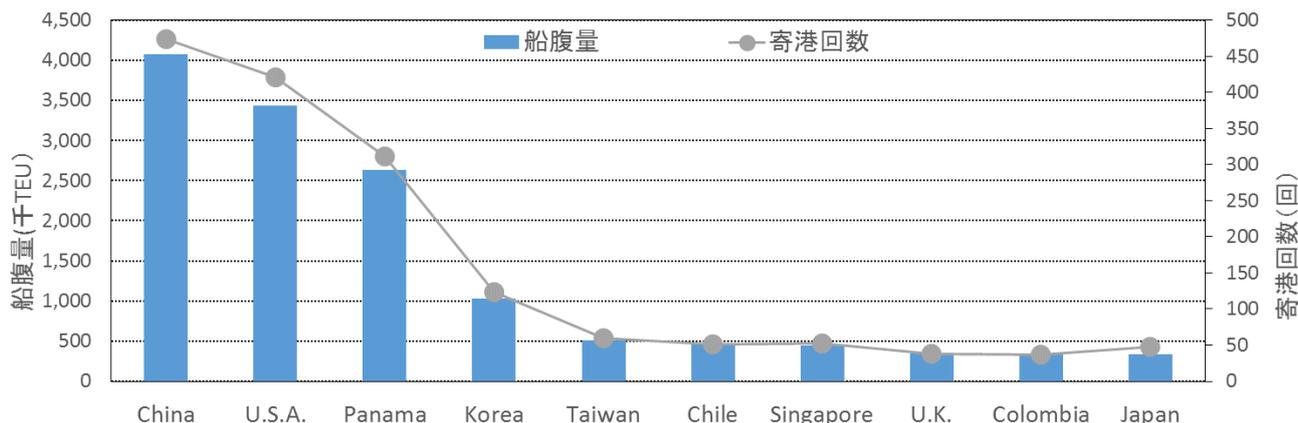


図-6.6 6月27日～10月31日にパナマ運河を通航した6千TEU以上のフルコンテナ船の国・地域別寄港回数・船腹量 (6月27日～10月31日の総計)

6.3 アメリカ-東アジア間のコンテナ輸送経路動向分析

5章で2015年のPIERSデータを用いて、トランシップ等に着目しアメリカ-東アジア間のコンテナ流動を分析したが、ここではパナマ運河及びスエズ運河の拡張工事の影響について分析するため、2014年1月～2016年10月までのPIERSデータ及びLloyd'sデータを用いてアメリカ-東アジア間の経路別の貨物量を分析する。

(1) アメリカ-東アジア間の主要な輸送経路

アメリカと東アジア間の海上コンテナ貨物はその船積港・船卸港の地域別、経路地別に以下の経路に大別される(図-6.7参照)。なお、以下は東アジアからアメリカに向かう場合の経路である。

① アメリカ西岸揚げルート

ロサンゼルス等アメリカ西岸の港で荷揚げし、コンテナを鉄道やトラックに積み替えてその背後地域まで輸送するルート

② アメリカ東岸揚げルート

a) パナマ運河経由ルート

パナマ運河経由でニューヨーク等アメリカ東岸の港で荷揚げし、コンテナを鉄道やトラックに積み替えて、その背後地域まで輸送するルート

b) スエズ運河経由ルート

スエズ運河を経由してさらに地中海・大西洋を経て、ニューヨーク等アメリカ東岸の港で荷揚げし、コンテナを鉄道やトラックに積み替えて、その背後地域まで輸送するルート

c) その他

両運河を経由せず、喜望峰等を経由してニューヨーク等アメリカ東岸の港で荷揚げし、コンテナを鉄道やトラックに積み替えて、そ

の背後地域まで輸送するルート

③ アメリカその他揚げルート

Alaska州、Hawaii州といったアメリカ本土以外の地域で荷揚げするルート

各輸送ルートの特徴については、既往の分析事例³¹⁾によれば、①のアメリカ西岸揚げルートについては、アメリカでの西岸から東岸までの鉄道輸送の時間を含めても、②a)のパナマ運河経由ルートや②b)のスエズ運河経由ルートと比べて輸送時間が短いものの輸送費用は高くなるとされている。また、香港・深センより南の東南アジアなどからアメリカ東岸への輸送に関していえば、②b)のスエズ運河経由ルートの方が、②a)パナマ運河経由ルートと比べて所要輸送時間が短いとされている。なお、②c)及び③については全体に占める貨物量は大きくない。

(2) アメリカ東岸・西岸・その他別の貨物量の推移

パナマ運河・スエズ運河の拡張工事によるアメリカ-東アジア間の海上輸送への影響を分析するため、まず(1)で述べた①②③別、つまり船積港または船卸港をアメリカの東岸・西岸・その他の地域に分けた海上コンテナ貨物量の分析を行う。

東アジアの主要国・地域からアメリカへ輸送する貨物の船卸港をアメリカの東岸・西岸・その他別に分けた貨物量の推移を図-6.8～図-6.19に、仕出国・地域別のアメリカ東岸での船卸貨物が全体に占める割合の推移を図-6.20～図-6.22に示す。さらに、この貨物量及び割合の推移を付録-Dの表-D.1～表-D.3に示す。同様に、アメリカから東アジアの主要国・地域へ輸送する貨物について、その船積港をアメリカの東岸・西岸・その他別に分けた貨物量の割合の推移を図-6.23～図-6.34に、仕向国・地域別のアメリカ東岸での船卸貨物が全体に占める割合の

推移を図-6.35～図-6.37に示す。さらに、この貨物量及び割合の推移を付録-Dの表-D.4～表-D.6に示す。

ここで図-6.8～図-6.37及び付録-Dの表-D.1～表-D.6におけるアメリカ西岸とはCalifornia州、Oregon州、Washington州の港を指しており、アメリカその他とはAlaska州、Hawaii州、Puerto Rico及び船卸港または積積港が不明(Unknown)となっていたもの、アメリカ東岸とはこれら以外のNew YorkやSavannah等に代表されるアメリカ東岸の港に加え、アメリカ内陸の河川港等についてもパナマ運河またはスエズ運河を経由して輸送する必

要があると考えられることから本分析では東岸として扱っている。

これらの図表によれば、日本のアメリカ東岸の利用割合は他の東アジアの国・地域と比べても低く、日本からアメリカへの貨物、アメリカから日本への貨物いずれでも東岸の占める割合は概ね2割程度で推移している。また、東アジア諸国においては、2015年8月のスエズ拡張工事竣工・運用開始、2016年6月のパナマ運河拡張工事竣工・運用開始によって、アメリカ東岸の利用割合が大幅に増えたといった傾向は見受けられない。



図-6.7 東アジアからアメリカへの主要な輸送ルート

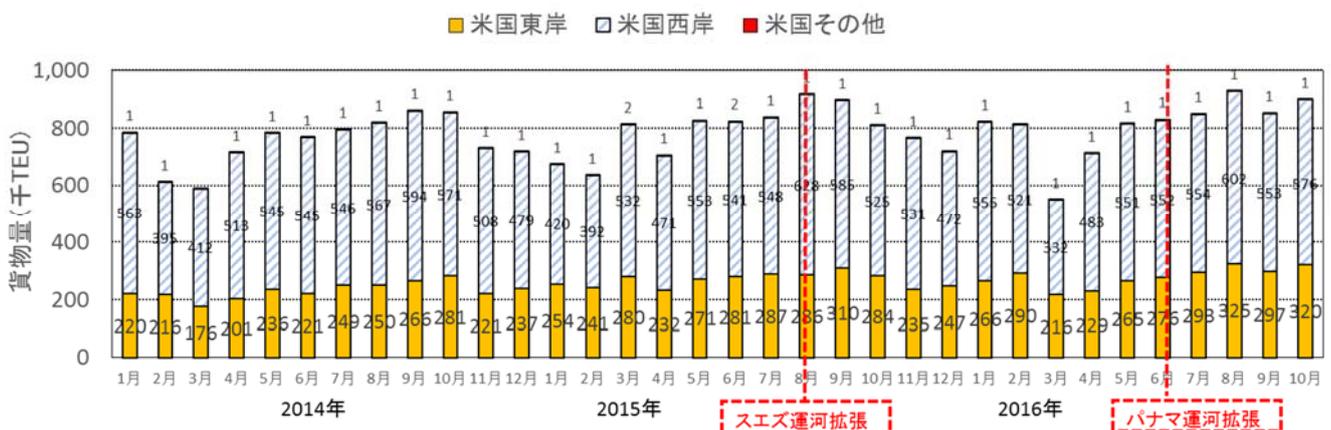


図-6.8 中国からアメリカへの船卸港別貨物量の推移

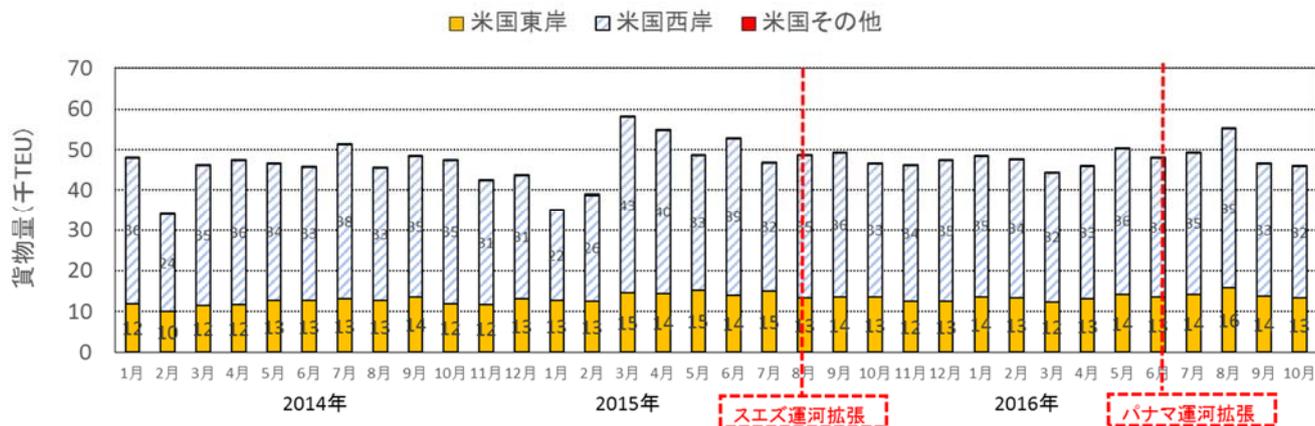


図-6.9 台湾からアメリカへの船卸港別貨物量の推移

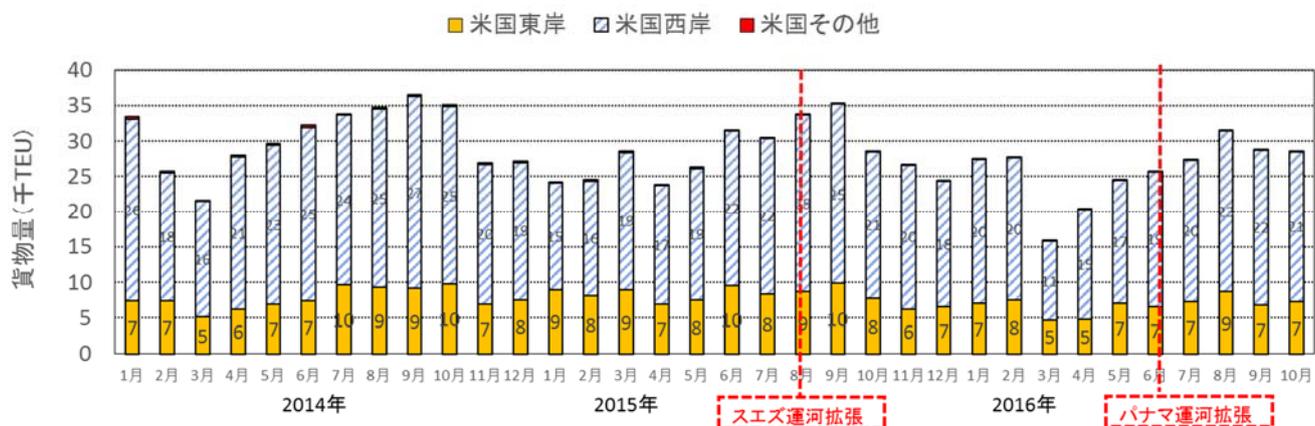


図-6.10 香港からアメリカへの船卸港別貨物量の推移

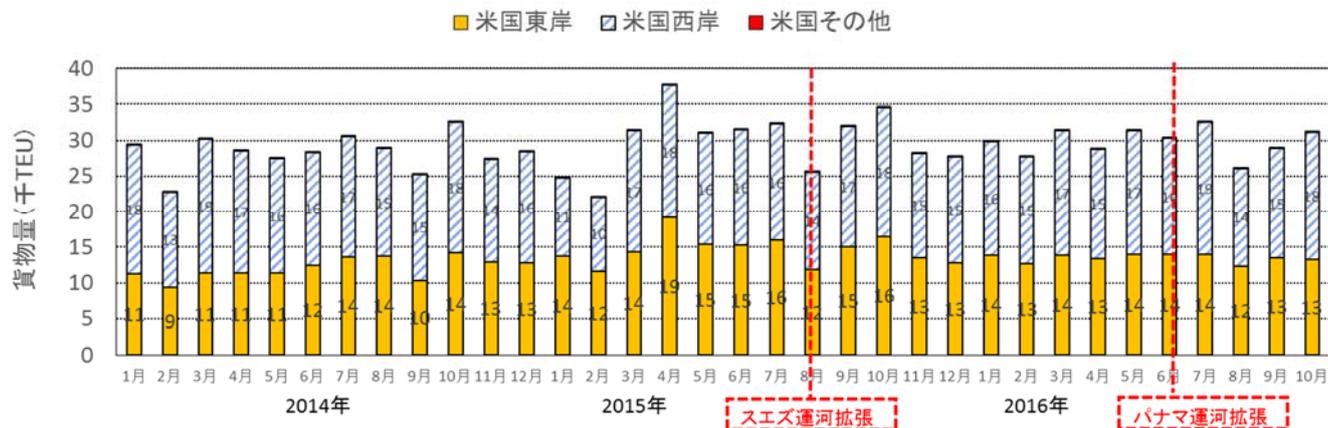


図-6.11 インドネシアからアメリカへの船卸港別貨物量の推移

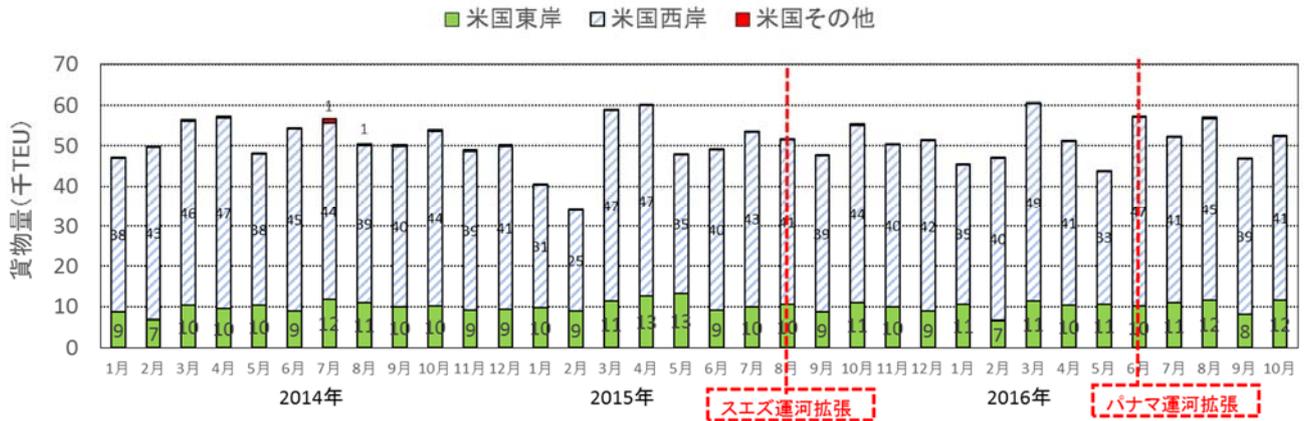


図-6.12 日本からアメリカへの船卸港別貨物量の推移

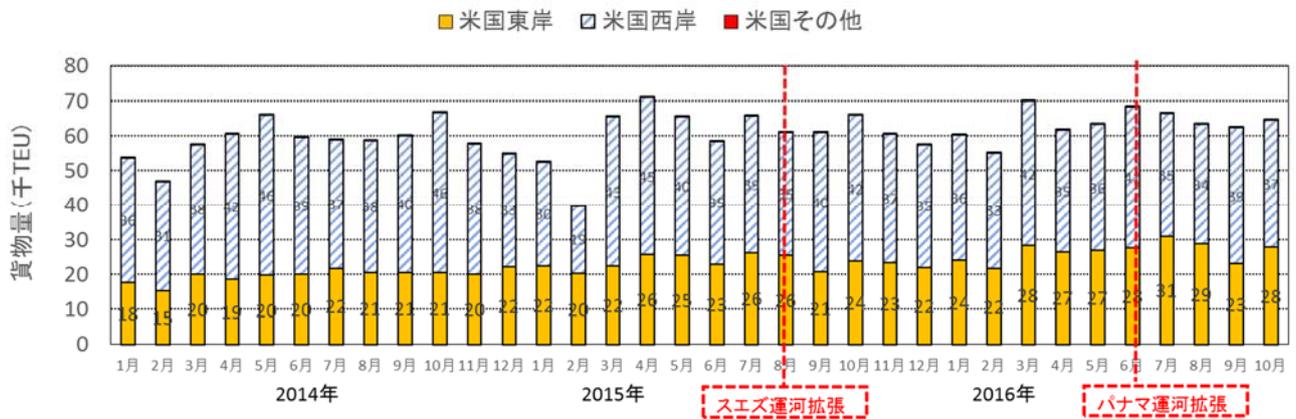


図-6.13 韓国からアメリカへの船卸港別貨物量の推移

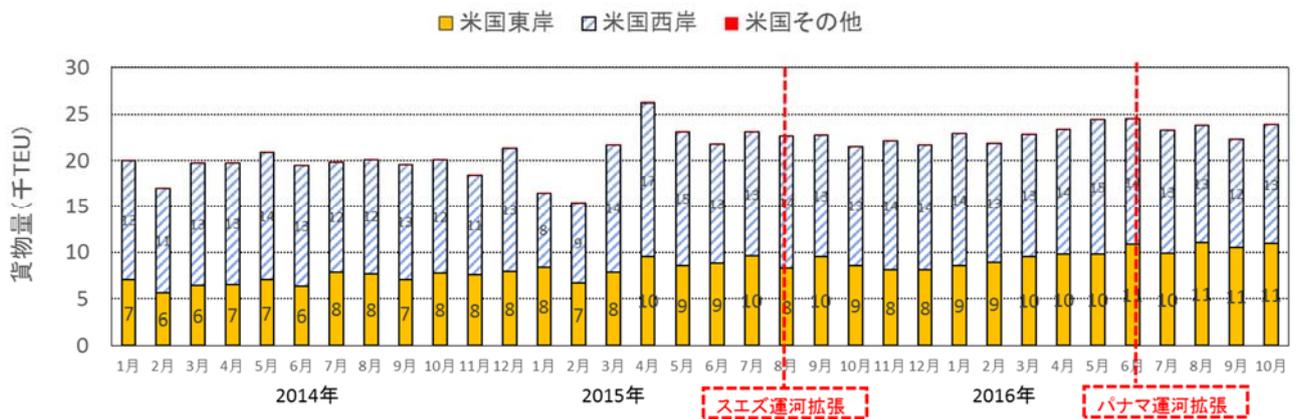


図-6.14 マレーシアからアメリカへの船卸港別貨物量の推移

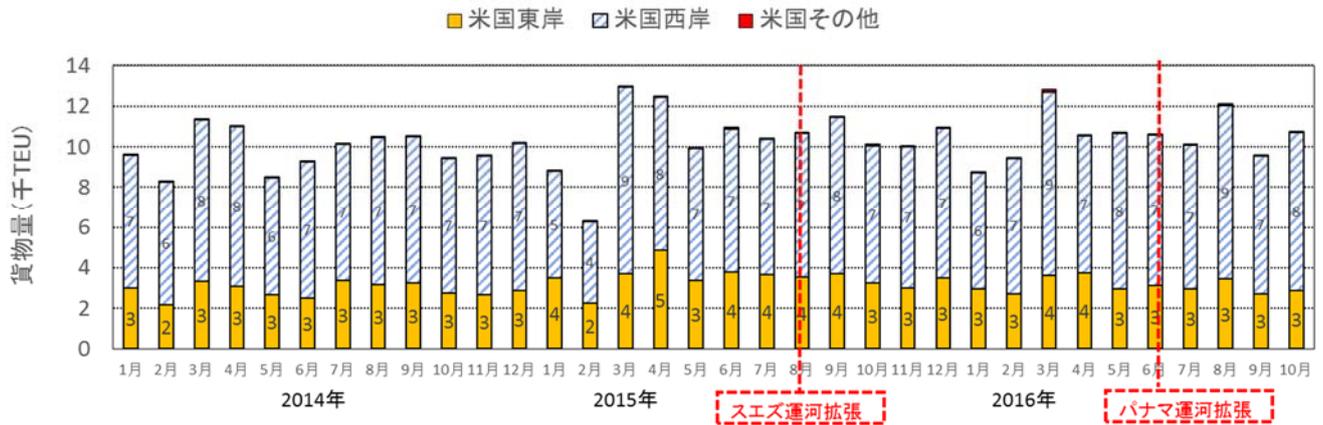


図-6.15 フィリピンからアメリカへの船卸港別貨物量の推移

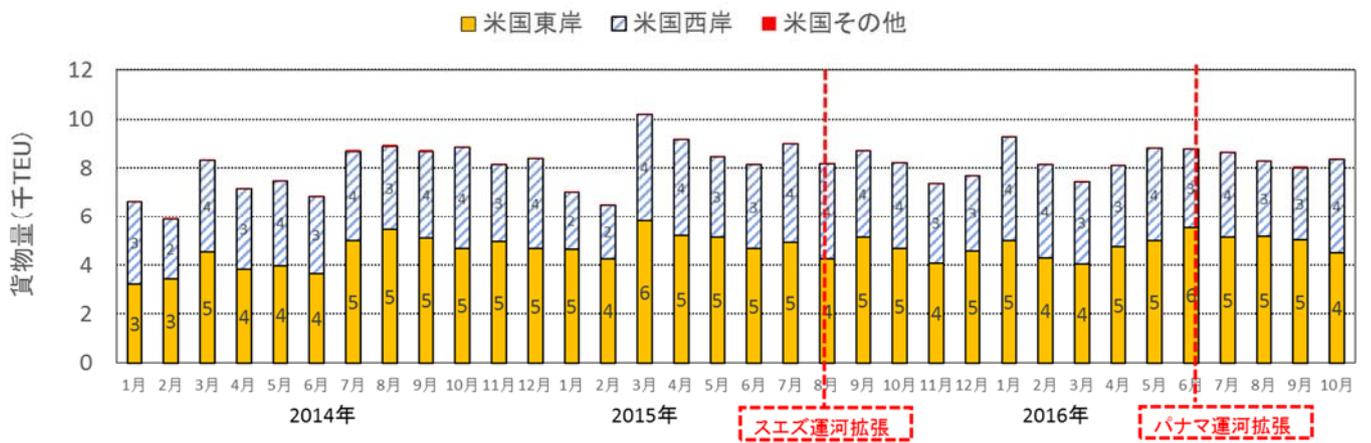


図-6.16 シンガポールからアメリカへの船卸港別貨物量の推移

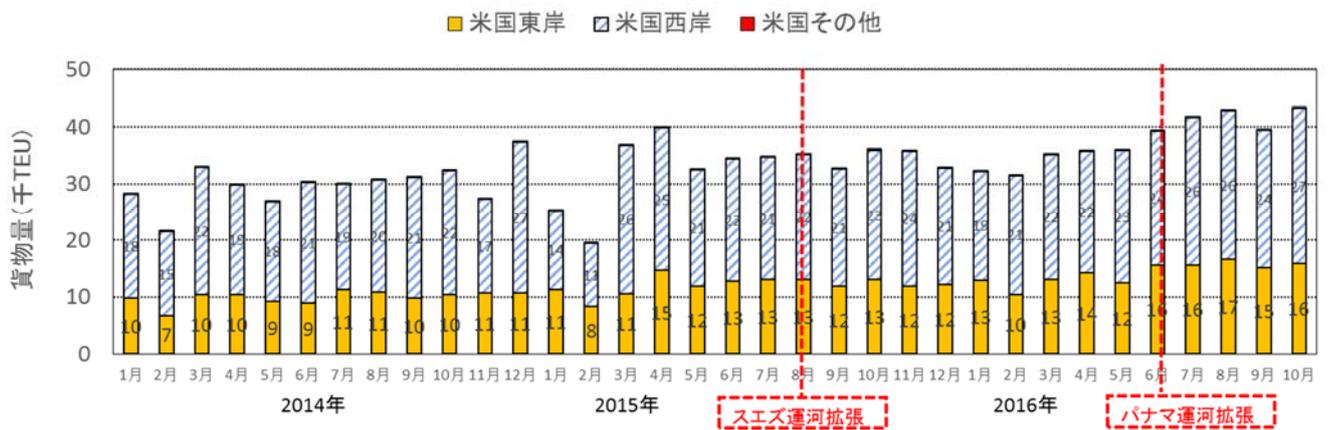


図-6.17 タイからアメリカへの船卸港別貨物量の推移

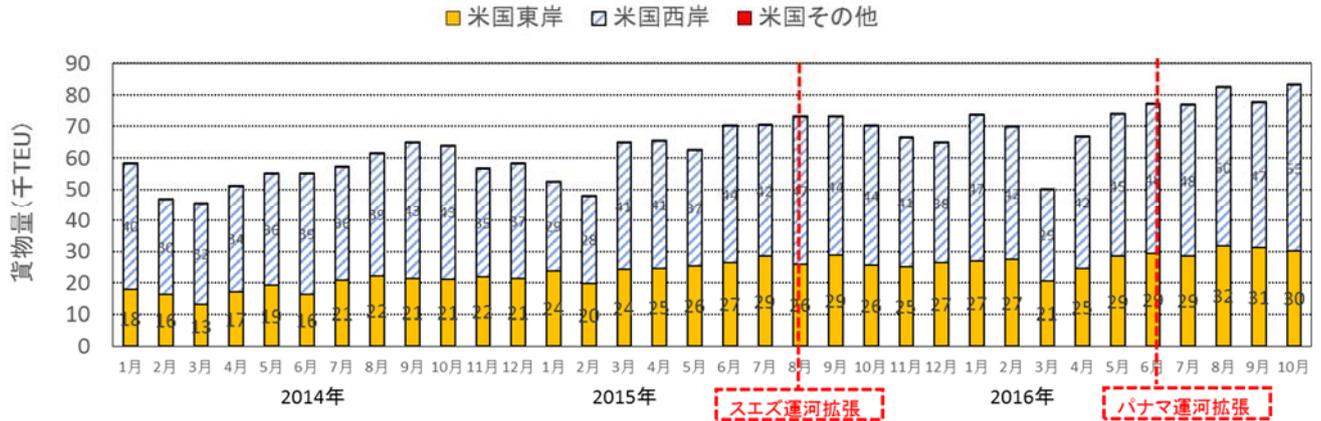


図-6.18 ベトナムからアメリカへの船卸港別貨物量の推移

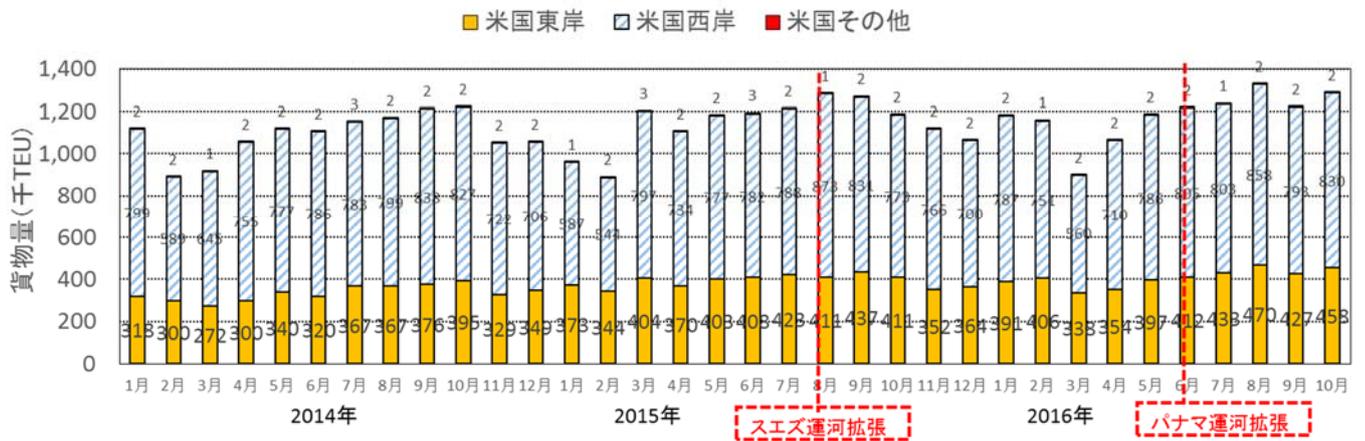


図-6.19 東アジア 11 国・地域全体からアメリカへの船卸港別貨物量の推移

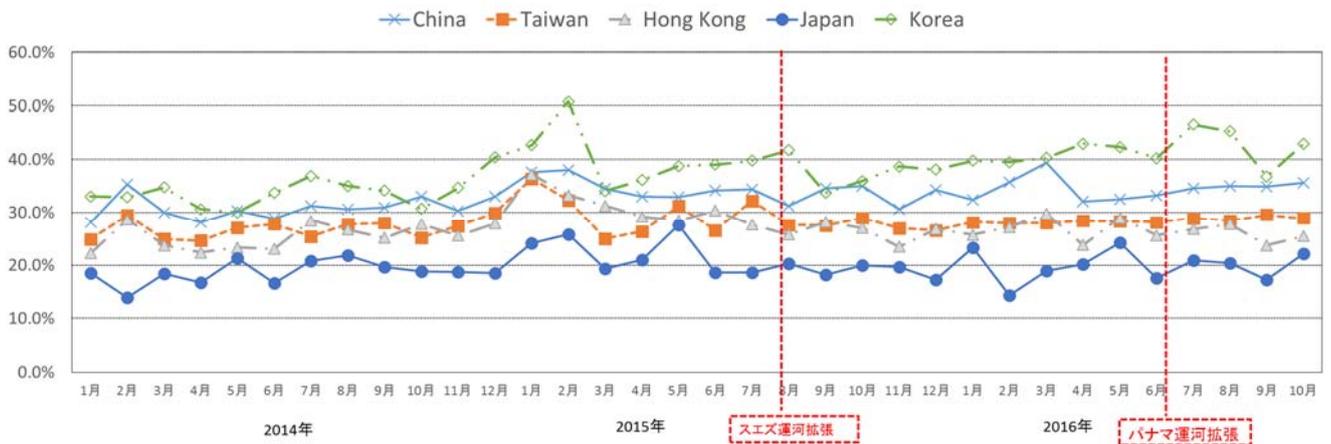


図-6.20 北東アジアの国・地域からアメリカへの貨物量のうちアメリカ東岸での船卸が占める割合の推移

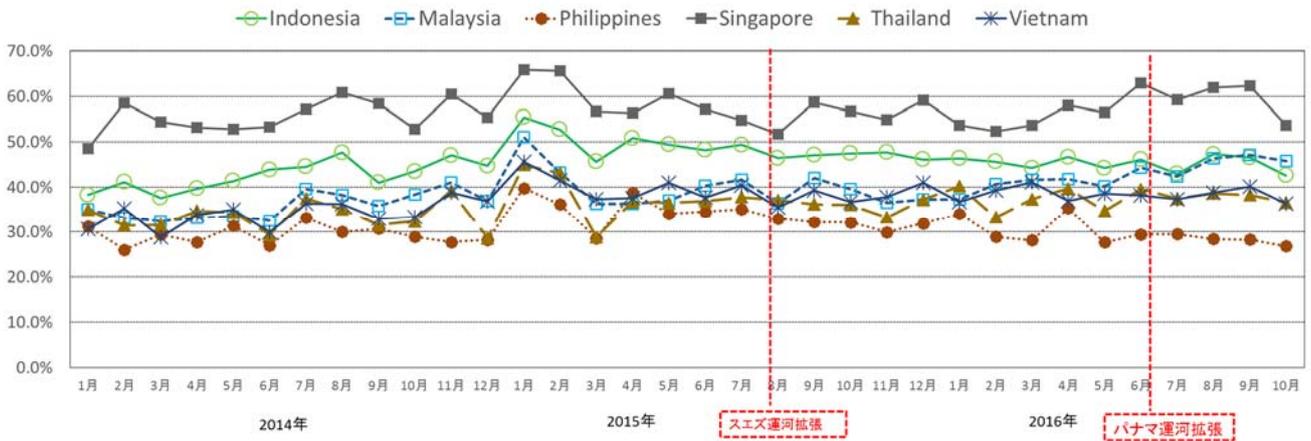


図-6.21 東南アジアの国・地域からアメリカへの貨物量のうちアメリカ東岸での船卸が占める割合の推移

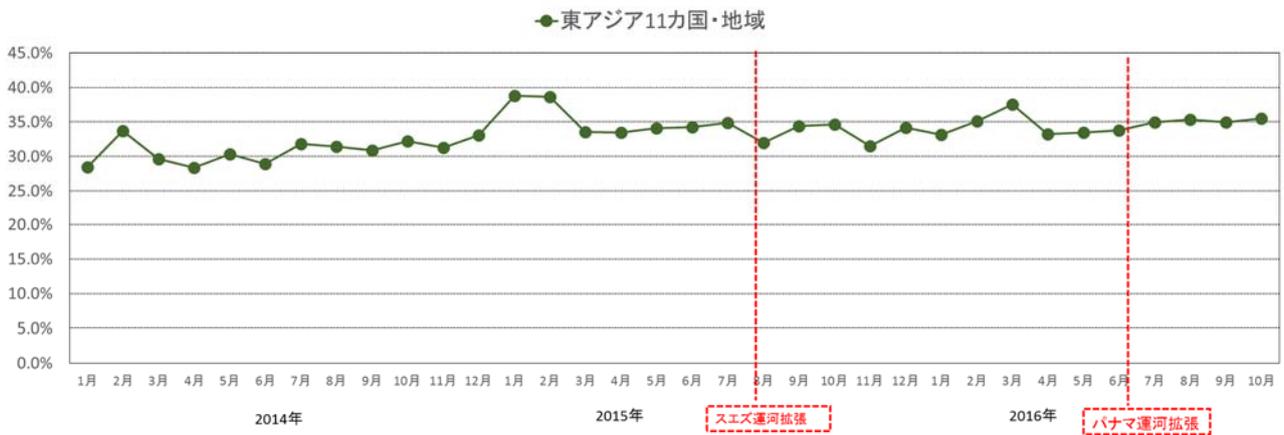


図-6.22 東アジア11カ国・地域全体からアメリカへの貨物量のうちアメリカ東岸での船卸が占める割合の推移

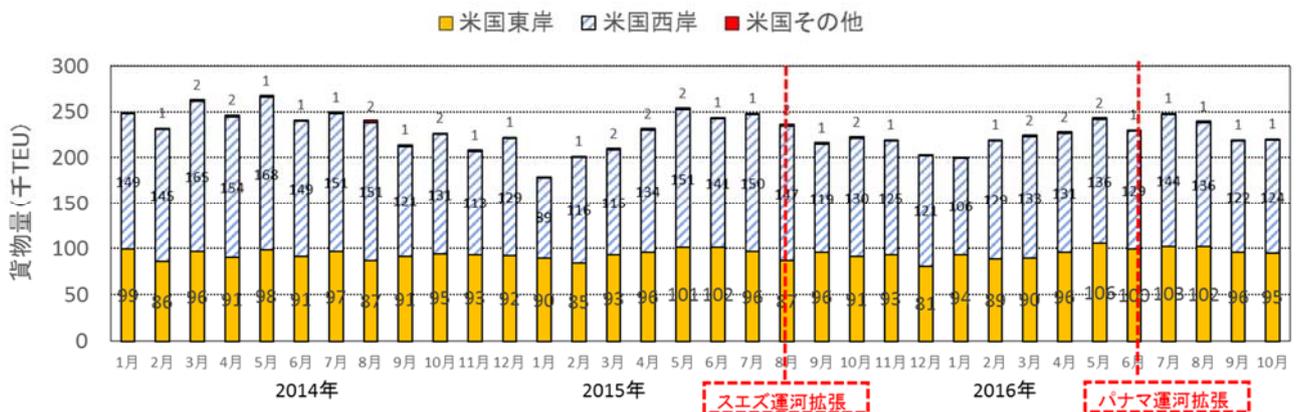


図-6.23 アメリカから中国への船積港別貨物量の推移

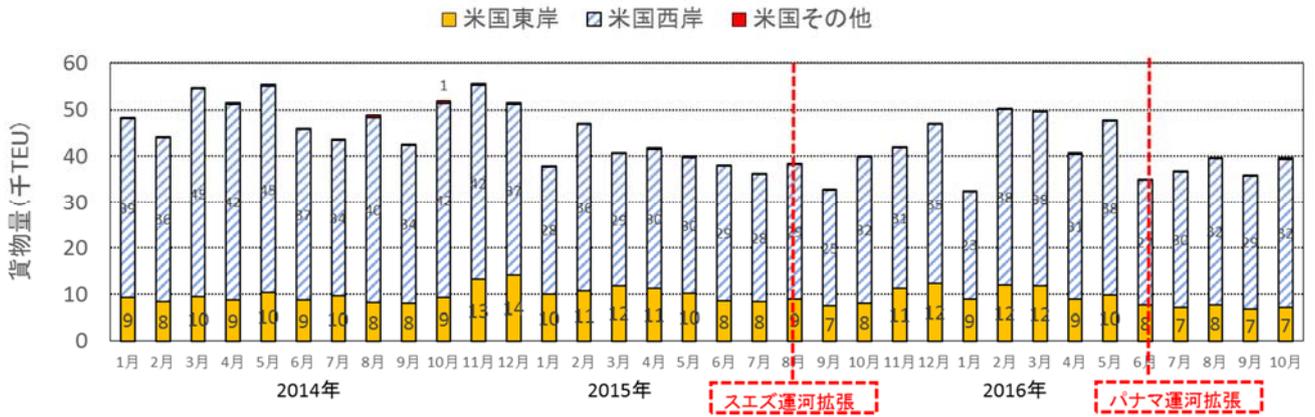


図-6.24 アメリカから台湾への船積港別貨物量の推移

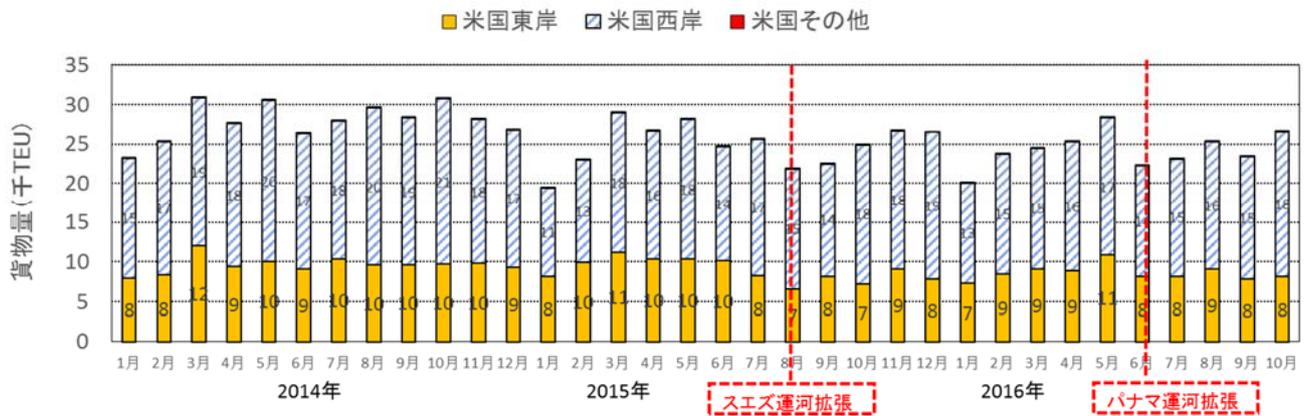


図-6.25 アメリカから香港への船積港別貨物量の推移

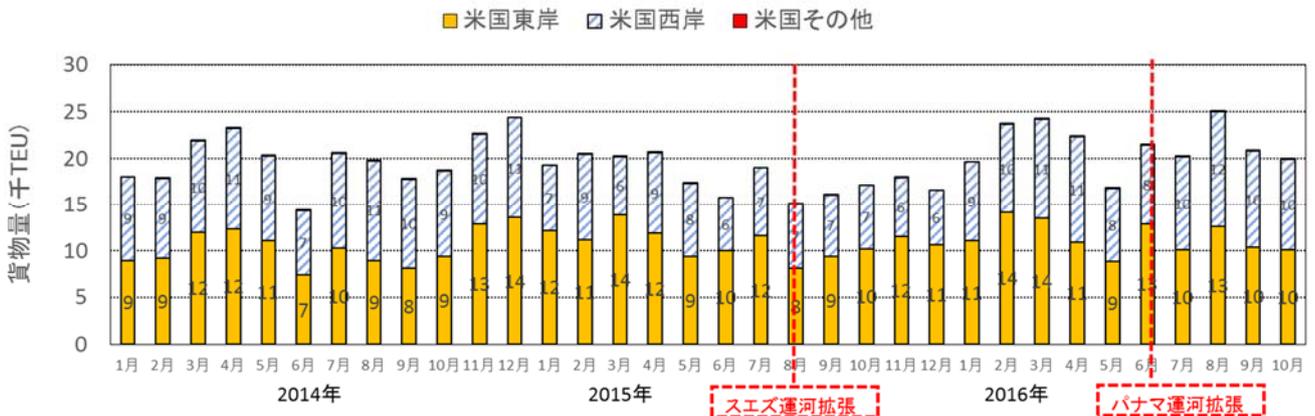


図-6.26 アメリカからインドネシアへの船積港別貨物量の推移

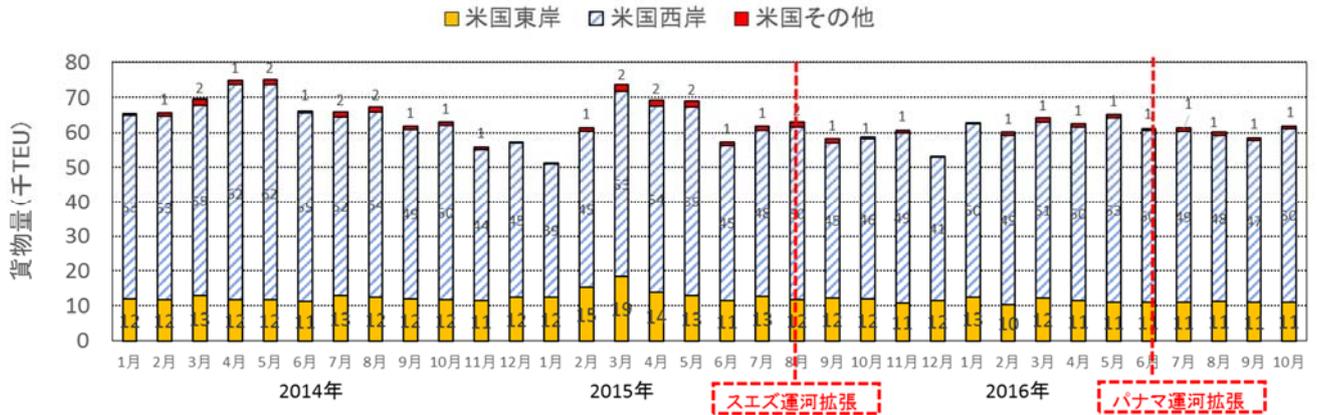


図-6.27 アメリカから日本への船積港別貨物量の推移

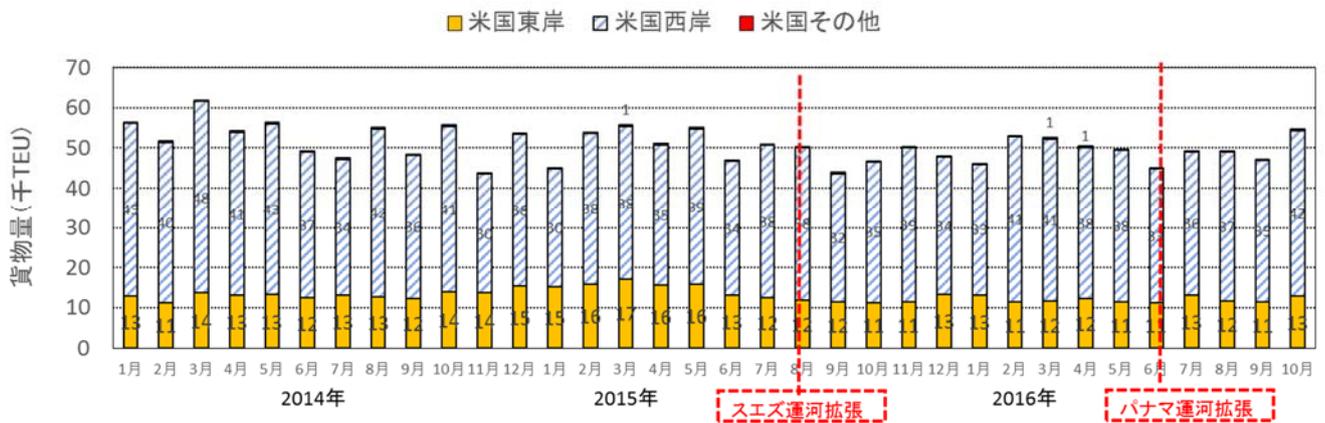


図-6.28 アメリカから韓国への船積港別貨物量の推移

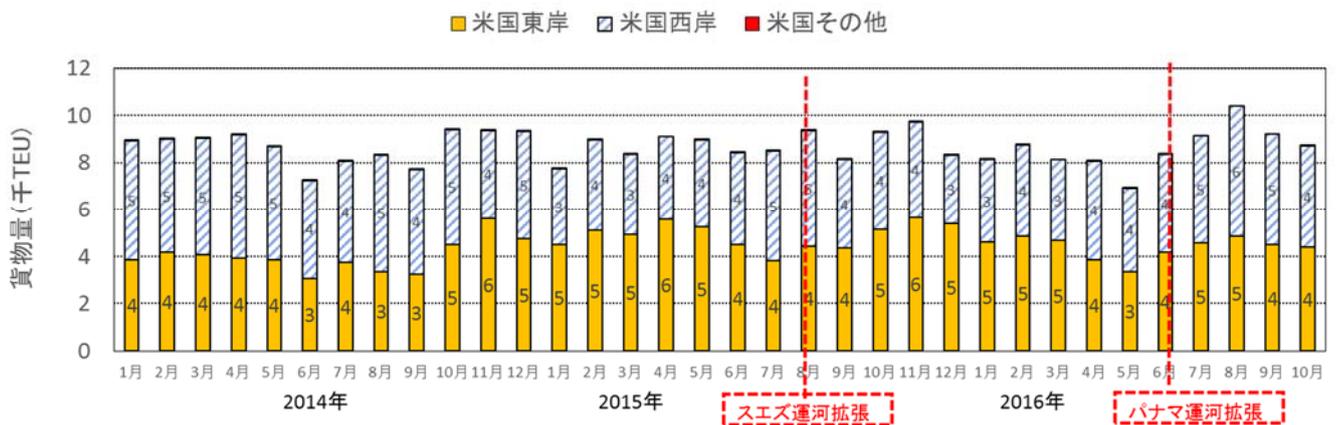


図-6.29 アメリカからマレーシアへの船積港別貨物量の推移

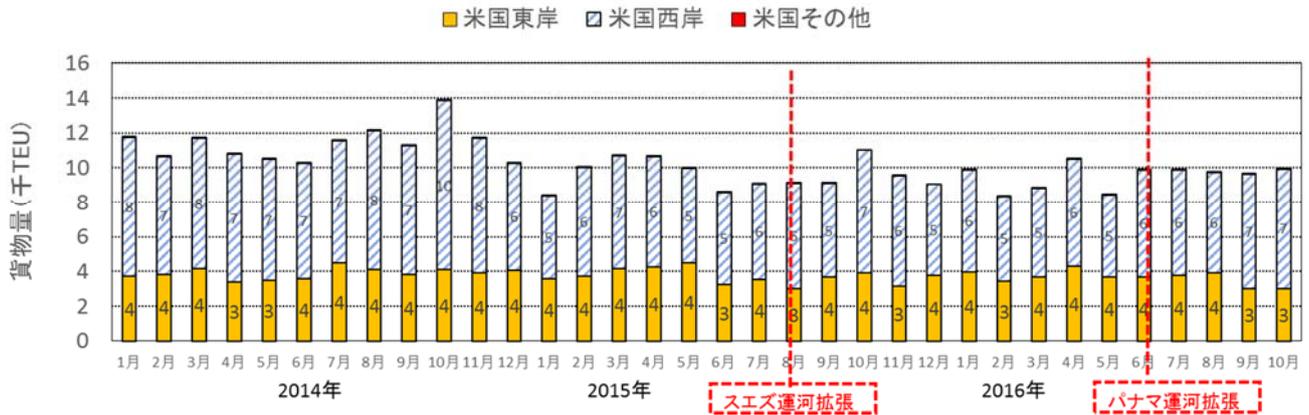


図-6.30 アメリカからフィリピンへの船積港別貨物量の推移

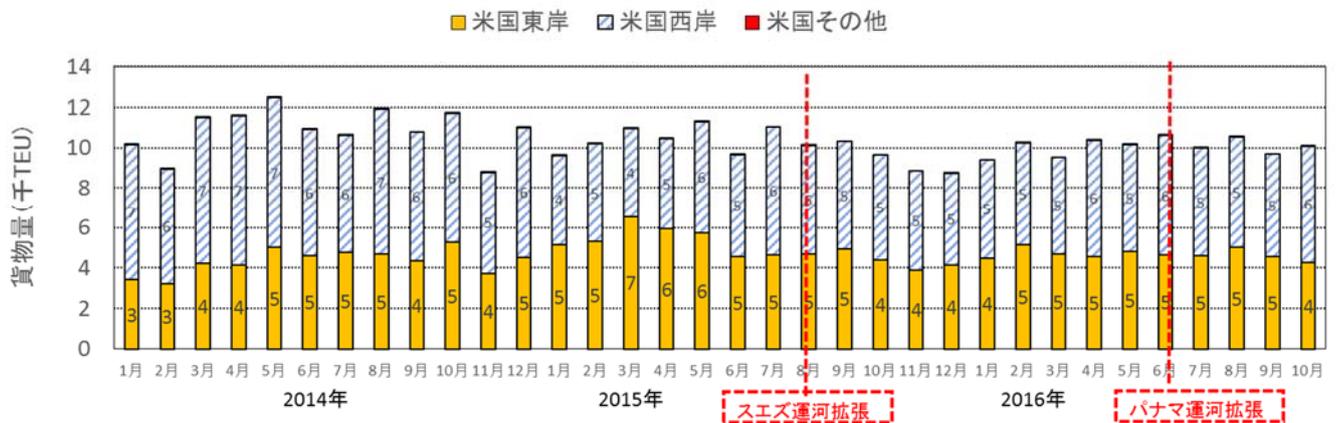


図-6.31 アメリカからシンガポールへの船積港別貨物量の推移

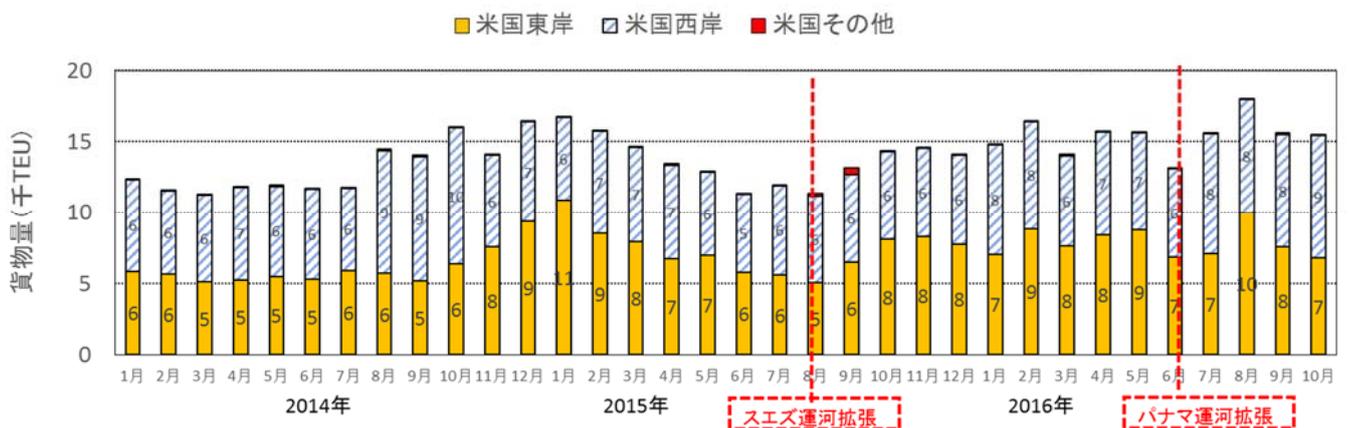


図-6.32 アメリカからタイへの船積港別貨物量の推移

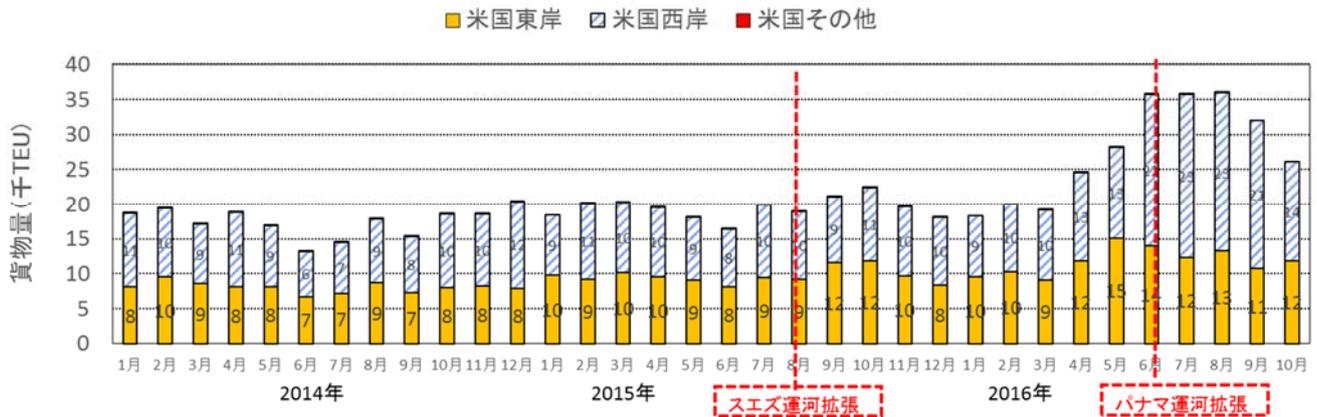


図-6.33 アメリカからベトナムへの船積港別貨物量の推移

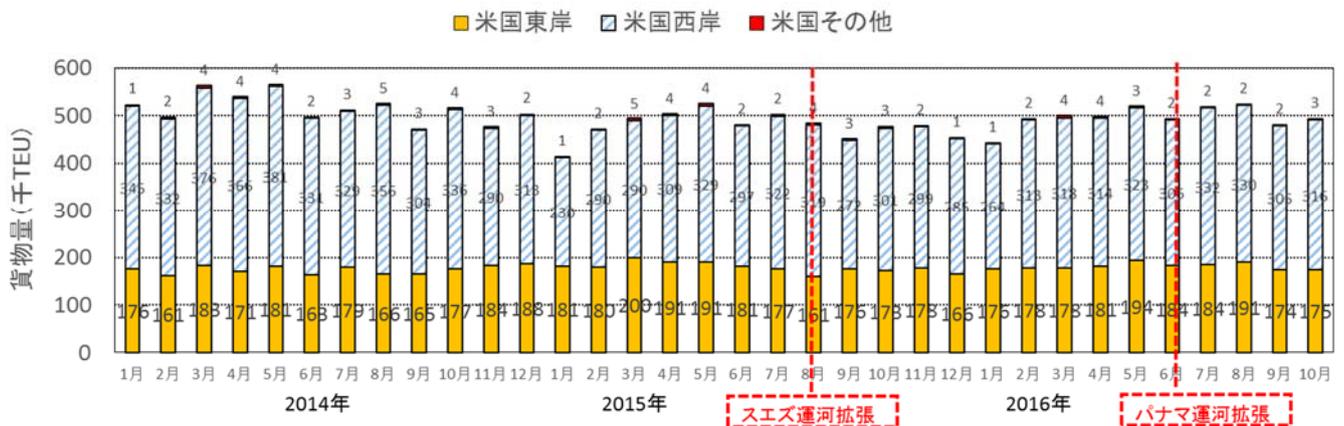


図-6.34 アメリカから東アジア11カ国・地域全体への船積港別貨物量の推移

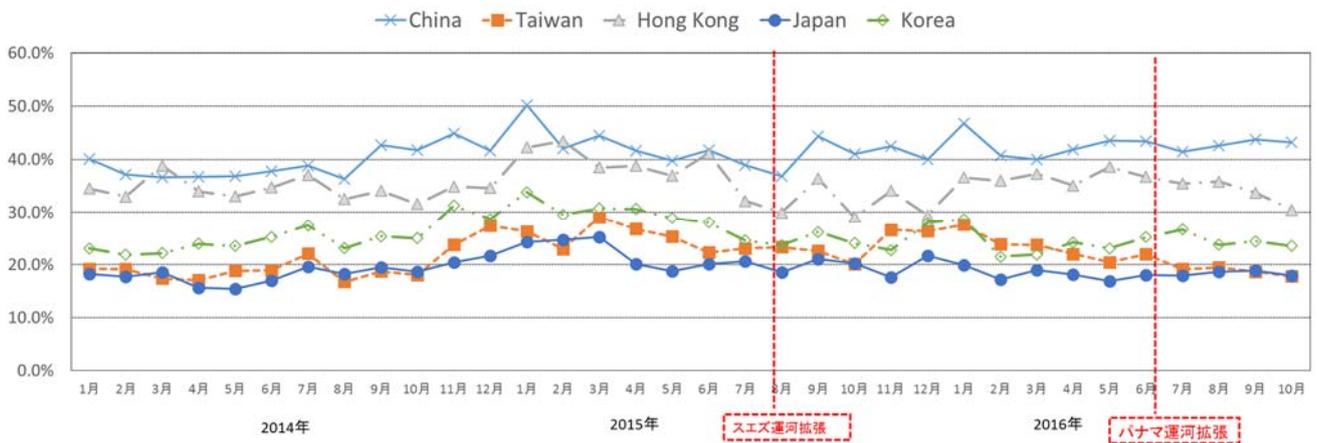


図-6.35 アメリカから北東アジアの国・地域への貨物量のうちアメリカ東岸での船積貨物量が占める割合の推移

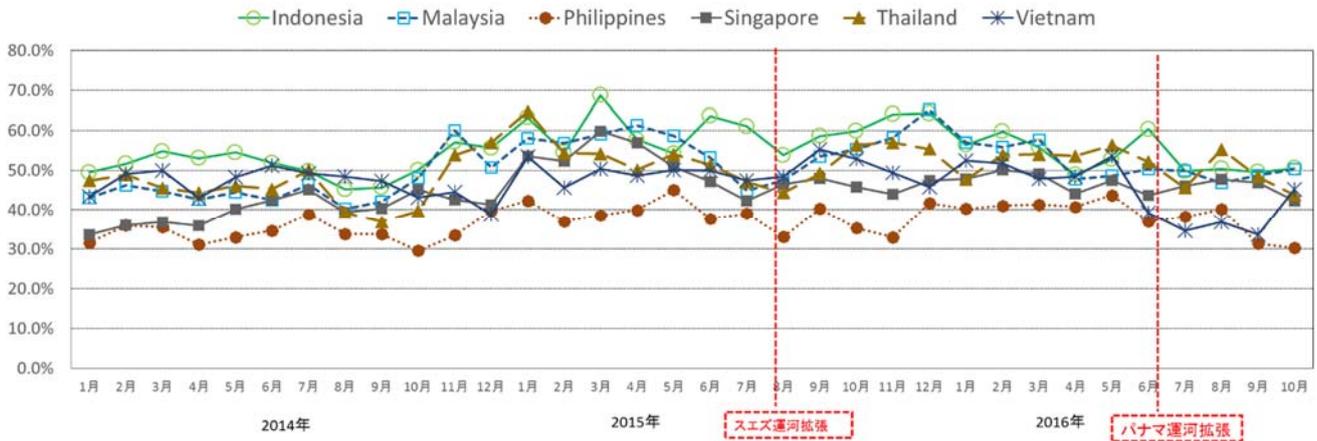


図-6.36 アメリカから東南アジアの国・地域への貨物量のうちアメリカ東岸での船積貨物量が占める割合の推移

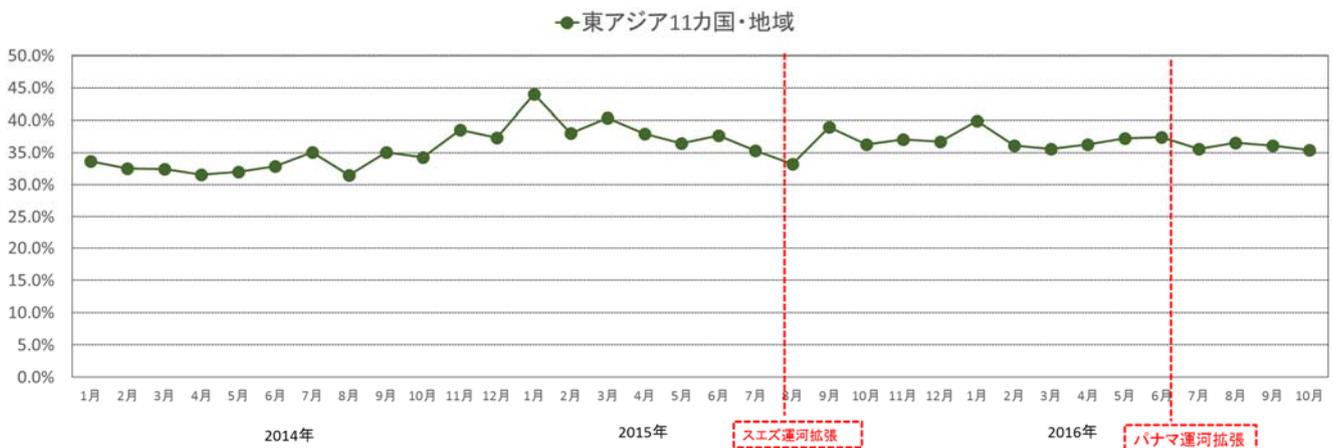


図-6.37 アメリカから東アジア11カ国・地域全体への貨物量のうちアメリカ東岸での船積貨物量が占める割合の推移

(3) 東岸のうちスエズ運河・パナマ運河経由の貨物量の推移

さらにスエズ運河拡張工事、パナマ運河拡張工事の影響を分析するため、東アジアからアメリカに輸送されたコンテナ貨物のうち、アメリカ東岸で船卸された貨物について、PIERS データ、Lloyd's データ、MDS データを用いて算出したパナマ運河経由・スエズ運河経由・その他に分類した海上コンテナ貨物量の推移の分析を行う。

東アジアの主要国・地域からアメリカ東岸へ輸送する貨物について、パナマ運河経由、スエズ運河経由、その他に分けた輸送経路別の貨物量の推移を図-6.38～図-6.49に、仕出国・地域別のパナマ運河経由でのアメリカ東岸船卸貨物がアメリカ東岸船卸貨物全体に占める割合の推移を図-6.50～図-6.52に示す。さらに、この貨物量及び割合の推移を付録-Eの表-E.1～表-E.3に示す。

なお、パナマ運河経由・スエズ運河経由の貨物量は以下の手順で算定した。

- ① PIERS データのアメリカ東岸で船卸した貨物のうち、コロンビアやコスタリカのカリブ海沿岸の港等、パナマ運河以東でかつパナマ運河付近の地域の港でトランシップした貨物はパナマ運河経由、欧州・地中海の港でトランシップした貨物はスエズ運河経由とみなす。
- ② ①で振り分けられなかった貨物について、Lloyd's データ上、パナマ運河を通航したコンテナ船のIMOナンバーとPIERS データにおいてIMOナンバーに当たるVESSEL CODEが一致するコンテナ船を抽出し、パナマ運河を通航してからアメリカ東岸港までの移動日数が妥当な船の貨物をパナマ運河経由とみなす。同様にスエズ運河もIMOナンバー等を照合した上で、移動日数が妥当なものをスエズ運河経由とみなす。なお、移動日数については、Lloyd's データより各運河からアメリカ東岸までのコンテナ船の移動日数を調べた上で概ね妥当な移動日数を設定している。

③ さらに②でも振り分けられなかった貨物については、MDS データから東アジア-パナマ運河経由-アメリカ、東アジア-スエズ運河経由-アメリカの経路で運航していると思われるコンテナ船を抽出し、抽出したコンテナ船の IMO ナンバーと PIERS データの VESSEL CODE が一致するものをそれぞれ、パナマ運河経由、スエズ運河経由として割り振る。

これら①～③の処理を行ってもパナマ運河経由・スエズ運河経由に割り振れなかった貨物については「その他」としている。このため、「その他」としては喜望峰周り等、パナマ運河またはスエズ運河経由以外の経路で輸送された貨物に加え、実際にはパナマ運河経由またはスエズ運河経由かもしれないが上記の①～③の処理で、各データの差異等によりうまく紐付けされず割り振れなかった貨物、双方が考えられる。

なお、アメリカから東アジアに輸送されたコンテナ貨物については PIERS データにおいて VESSEL CODE がなく、②の過程において PIERS データと Lloyd's データを IMO ナンバーではなく船名で照合することとなるため、合致するコンテナ船が少なくなり、「その他」の割合が大きくなってしまふことから、本分析では東アジアからアメリカに輸送されたコンテナ貨物のみを対象としている。また、①と②の過程を行わず、最初に③の MDS データと PIERS データの紐付けを行うことでパナマ運河経由またはスエズ運河経由の概ねの貨物量を抽出することは可能かもしれないが、弊所で保有している MDS データは各年の 8 月時点のデータであり、8 月時点の航路が年間を通じて変わる可能性もあることから、ここでは輸送経路別貨物量の正確性を向上させるため、③よりも②を先とした。

また、既往の研究としては、赤倉ら³²⁾が 2001 年、2006 年、2011 年、2013 年のパナマ・スエズ運河経由割合を算

定している。赤倉らの算定手順は Lloyd's データ上、パナマ・スエズ両運河を通航したコンテナ船と PIERS データで米国東岸で船積・船卸したコンテナ船の IMO ナンバーを照合するという点は本分析と同様である。一方で主な相違点としては、赤倉らはパナマ・スエズ両運河から米国東岸までの移動日数は考慮せず、通航した各船のパナマ・スエズ各運河の年間の通航回数から貨物量を配分するという手順となっている。本分析では月毎の輸送経路別貨物量を算定するため、年間の通航回数を用いる赤倉らの手順を用いず、上記の①～③の手順で貨物量を算定した。なお、赤倉らは 2013 年以前の貨物量を算定しており、本分析とは対象年が異なっている。

これらの図表によれば、日本、韓国のパナマ運河経由の割合は他の北東アジアの国・地域と比べても高く、概ね 9 割程度で推移している。一方で東南アジアの国・地域のパナマ運河経由の割合は、北東アジアの国・地域と比べると概ね低く、インドネシアやマレーシア等は 2 割未満で推移している。

また、図表に示す東アジア諸国においては、2015 年 8 月のスエズ運河拡張による経路別貨物量の大きな変化は見受けられない。一方で 2016 年 6 月のパナマ運河拡張以降、日本や韓国のパナマ運河経由の貨物が東岸に占める割合は若干の増加傾向は見られるもののそこまで大きな変化は無く概ね 9 割程度で推移している。また、中国のパナマ運河経由の貨物が東岸に占める割合は、2016 年 6 月以前は概ね 5 割程度で推移していたが 7 月以降 6 割程度に増加し、香港は 2016 年 8 月までは 2 割程度であったが、9 月以降やや増加している。一方で台湾のパナマ運河経由の貨物が東岸に占める割合は 2016 年 6 月以前は概ね 5 割から 6 割だったが、7 月以降 3 割から 4 割に減少している。

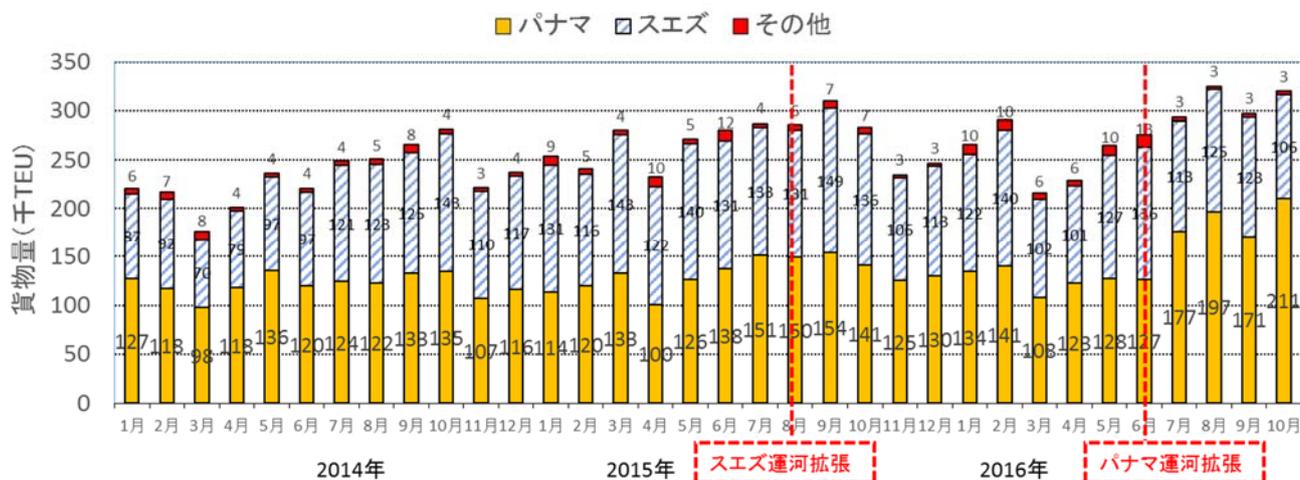


図-6.38 中国からアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

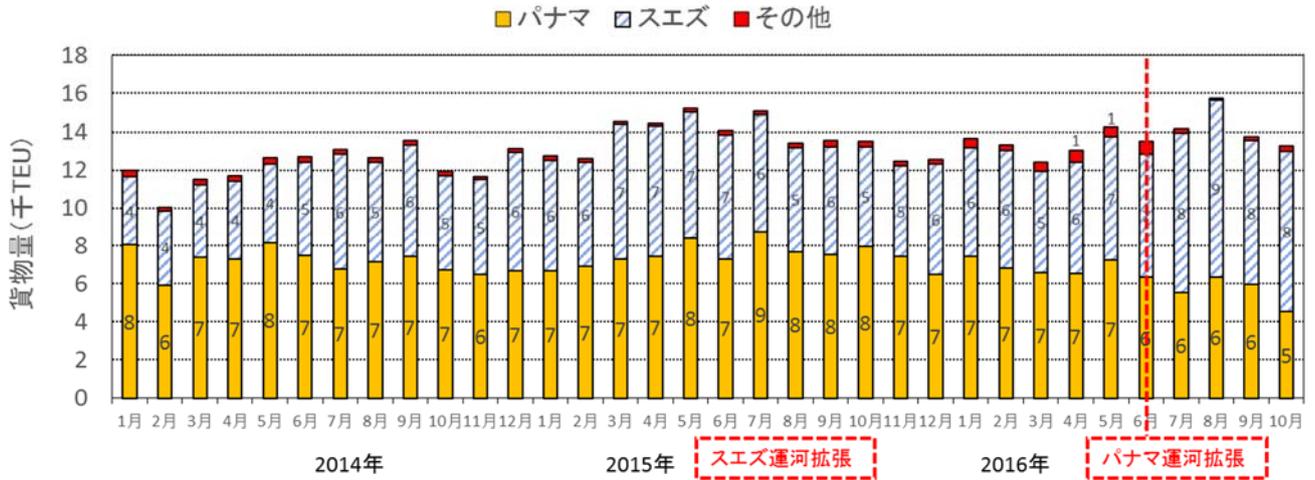


図-6.39 台湾からアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

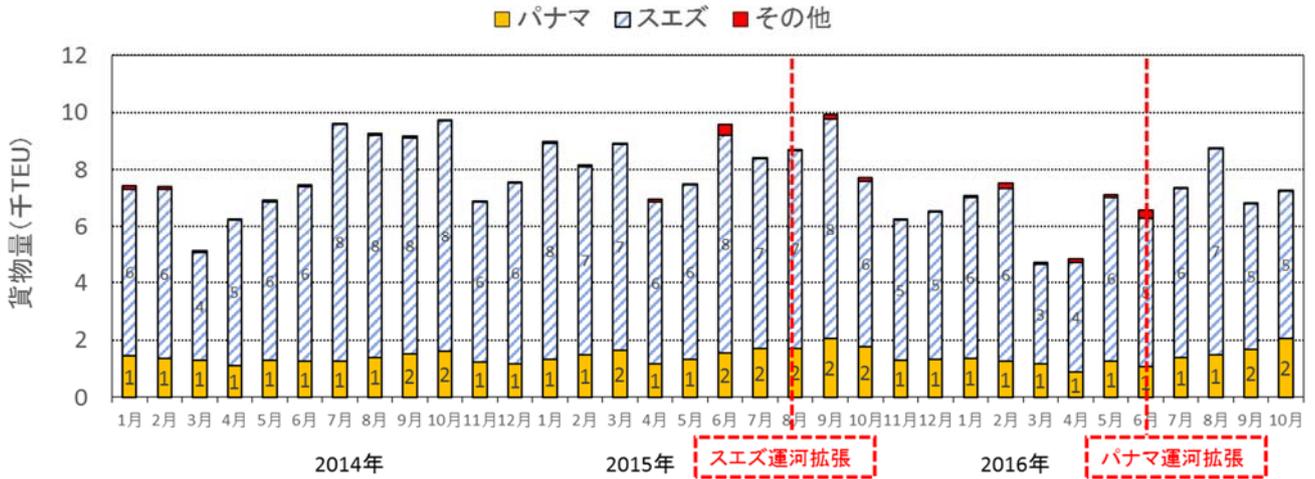


図-6.40 香港からアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

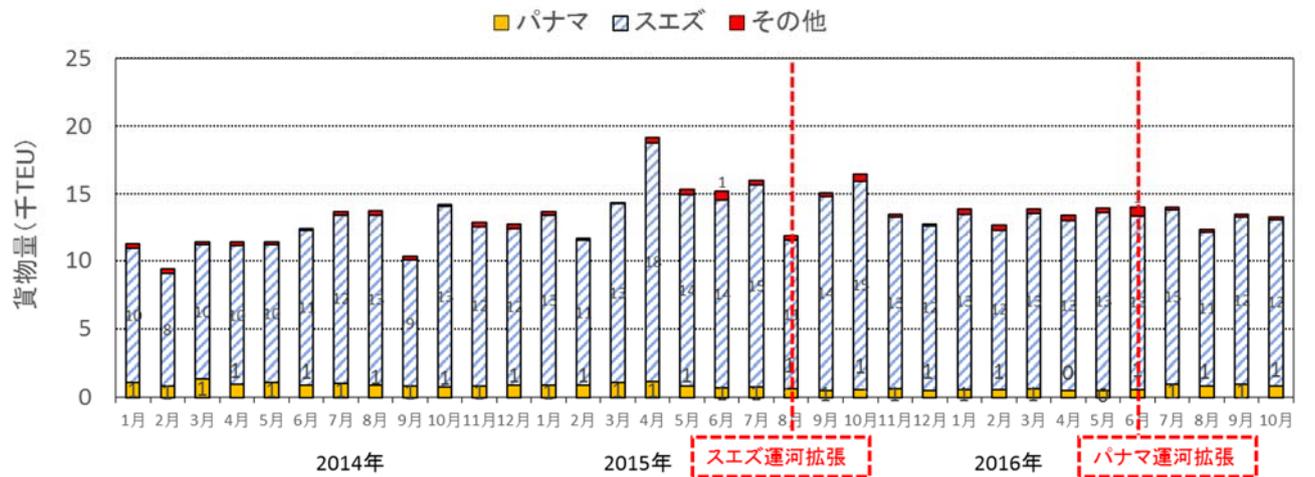


図-6.41 インドネシアからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

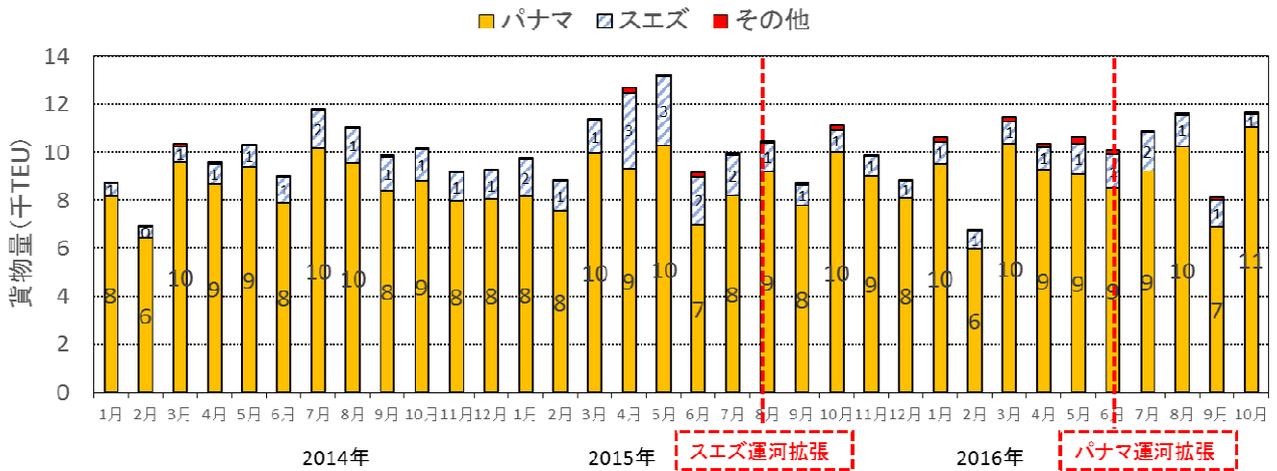


図-6.42 日本からアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

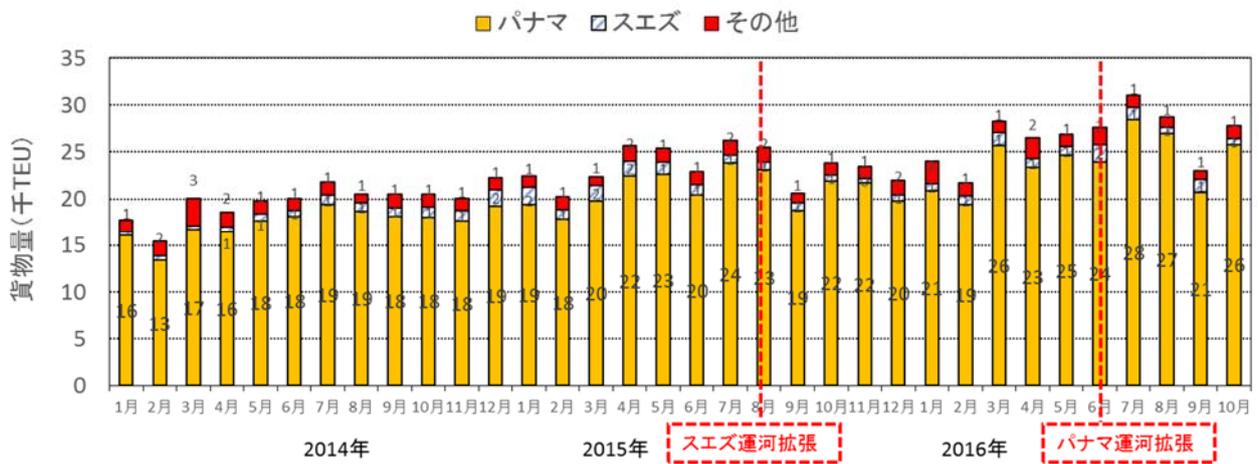


図-6.43 韓国からアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

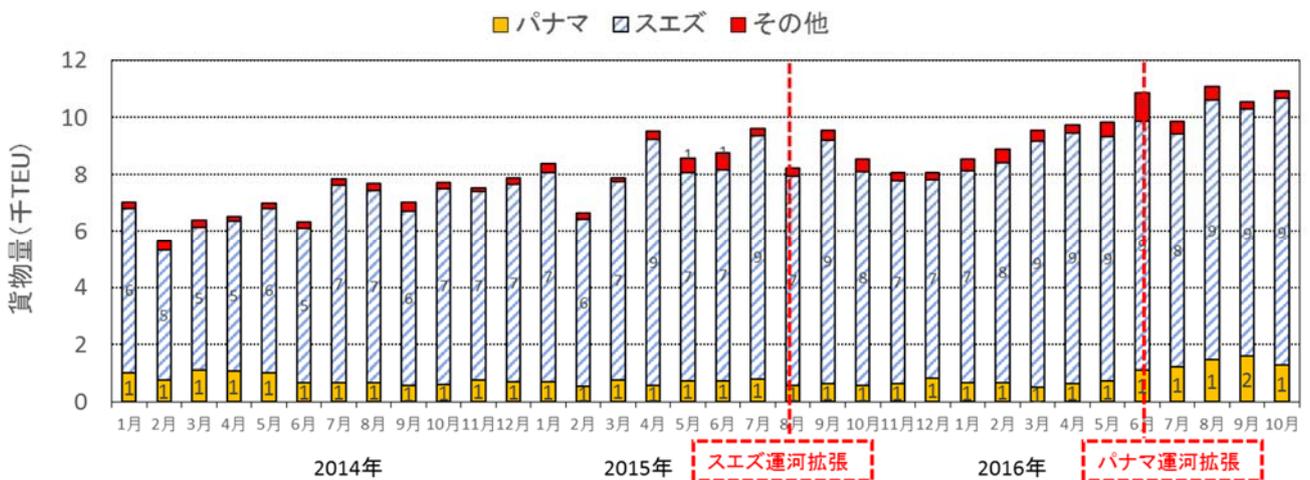


図-6.44 マレーシアからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

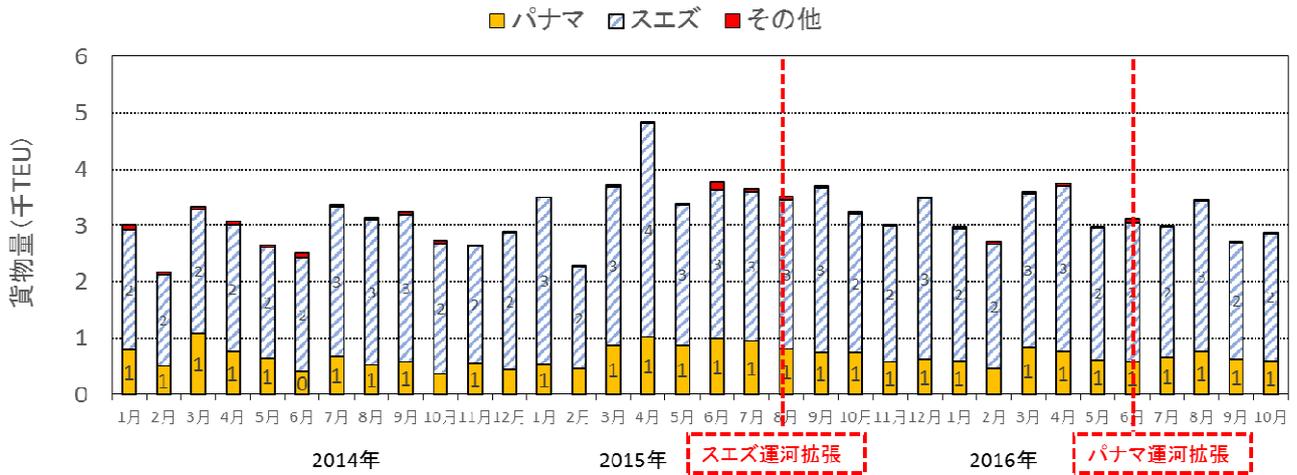


図-6.45 フィリピンからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

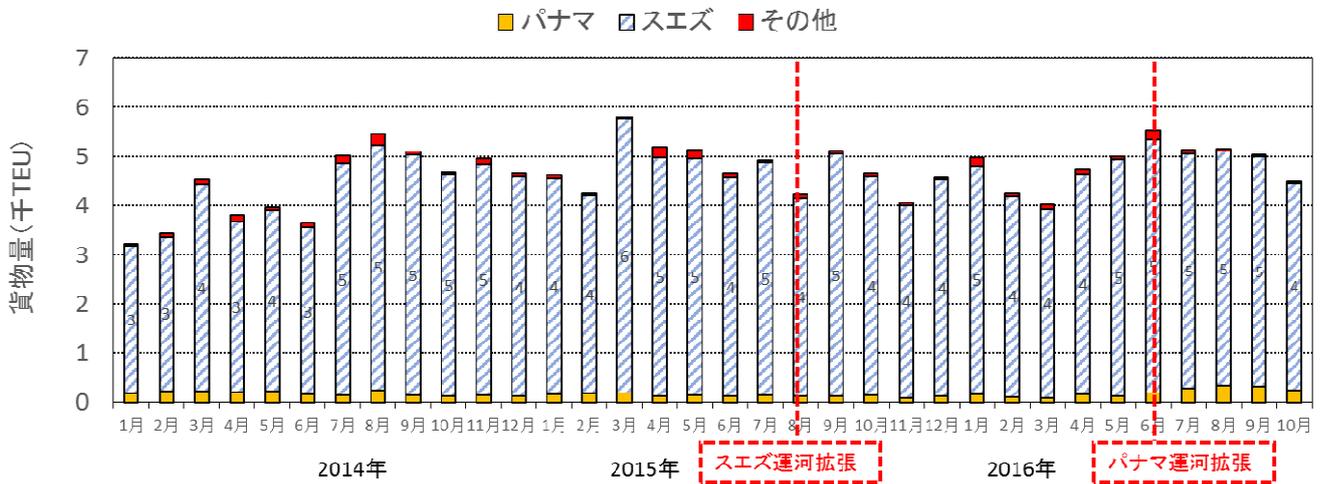


図-6.46 シンガポールからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

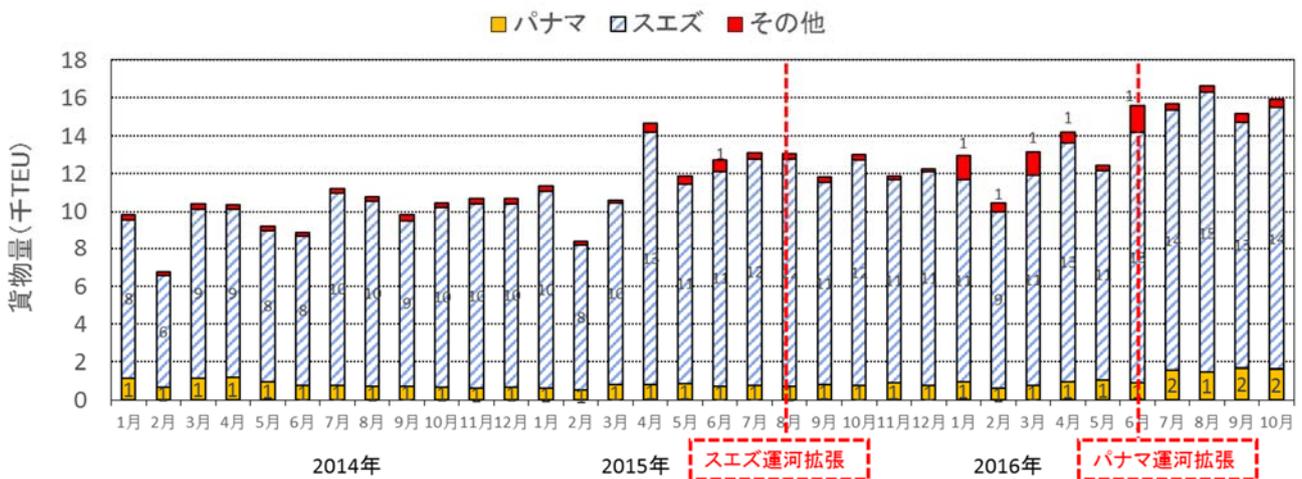


図-6.47 タイからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

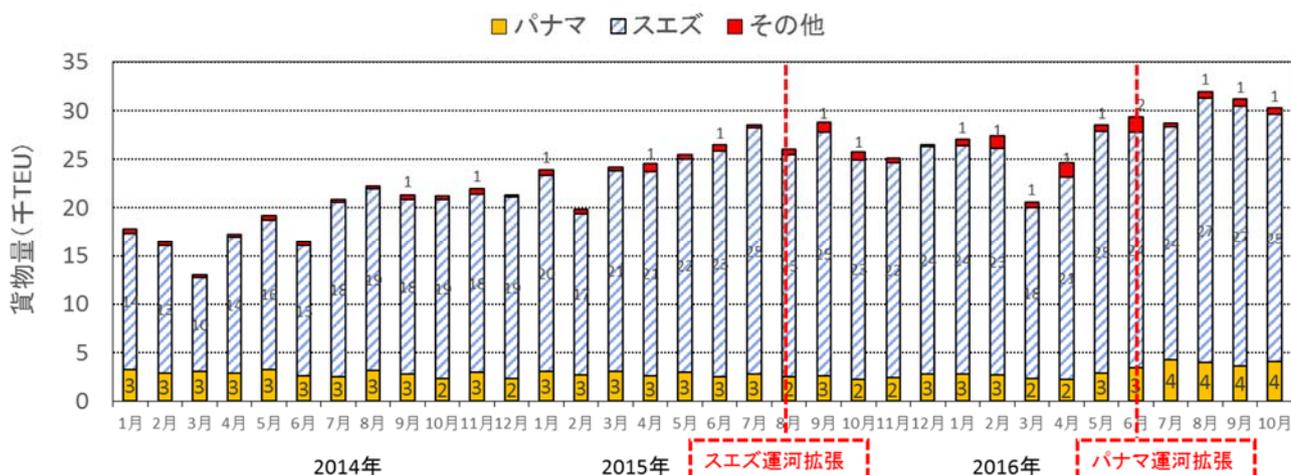


図-6.48 ベトナムからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

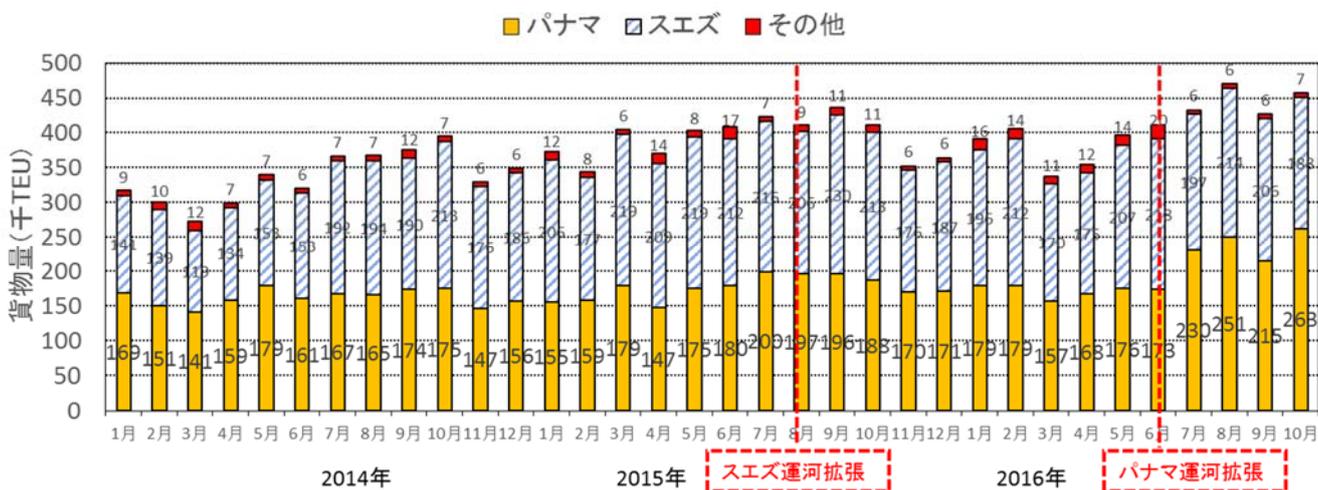


図-6.49 東アジア 11 カ国・地域全体からアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移

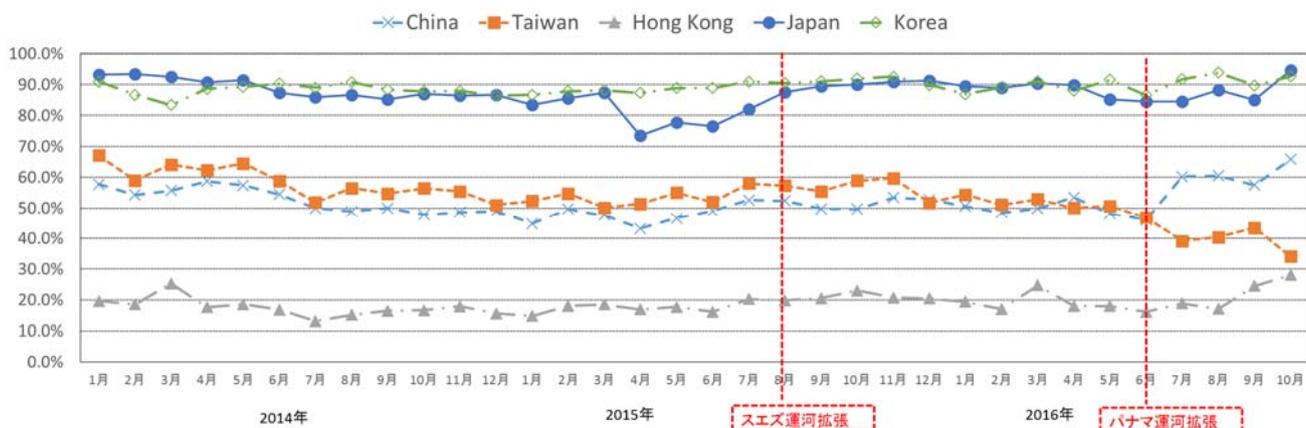


図-6.50 北東アジアの国・地域別アメリカ東岸船卸貨物量全体に占めるパナマ経由貨物の割合の推移

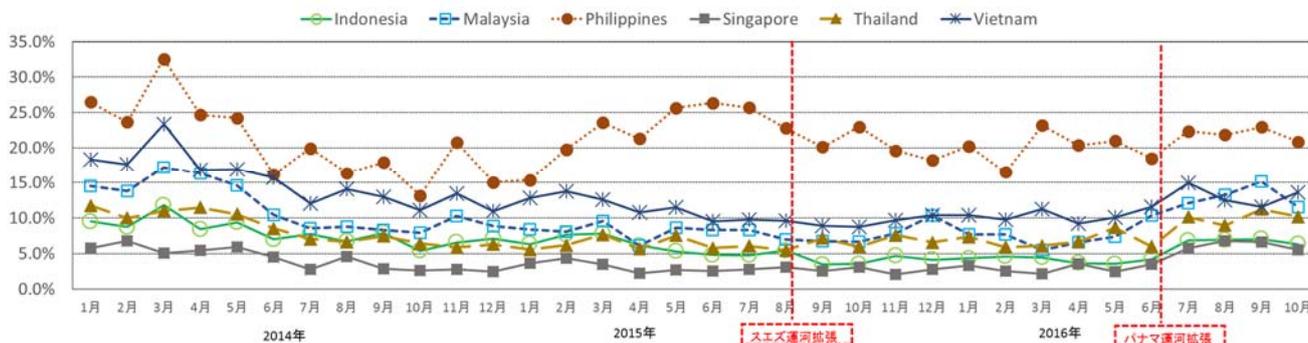


図-6.51 東南アジアの国・地域別アメリカ東岸船卸貨物量全体に占めるパナマ経由貨物の割合の推移

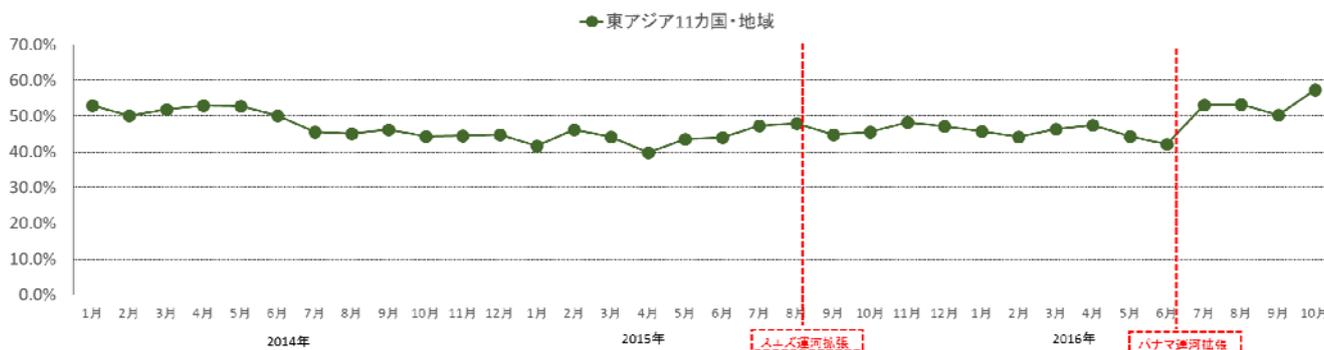


図-6.52 東アジア11カ国・地域のアメリカ東岸船卸貨物量全体に占めるパナマ経由貨物の割合の推移

7. 結論

本資料で得られた結論は、以下のとおりである。

- (1) 世界経済は 3%台で経済成長しており、世界貿易も増加傾向にある。また依然として世界貿易の中心は欧州、アメリカ、アジア地域である。重量ベースでの海上貿易におけるコンテナ化率は 2000 年に 10% となって以降も継続的に増加傾向にあり、コンテナ輸送の重要性が引き続き高まっている。
- (2) 世界で就航しているフルコンテナ船は、2015 年末で、隻数は前年末比 1.7% 増加、船腹量は前年末比 7.6% 増加、平均船型は TEU ベースで 5.8% 増加しており、隻数の増加と共に、コンテナ船の大型化が進んでいる。
- (3) 建造年別に TEU Capacity を比べると、この 10 年間で最大積載能力を持つ船型はおおよそ倍に大型化が進んでいる。一方で TEU Capacity の小さい船舶も引き続き建造されている。
- (4) 全世界のフルコンテナ船寄港回数は、2015 年は、2014 年比で 5.7% 増加した。国別寄港回数は、日本は 2014 年比で 4.7% 増加したが、前年に引き続き国別では 2 位の寄港回数であった。港別の水深 16m 以上の大水深

深バースを必要とするフルコンテナ船の寄港回数では、日本は 2014 年比で 5.5% 増加したが、前年より順位を 2 つ落とし 21 位となった。

- (5) フルコンテナ船の航路別港湾別寄港回数の分析では、日本の国内五大港の寄港回数は北米－東アジア航路や欧州－東アジア航路では近隣アジア諸国の主要港に比べて少なかったが、東アジア域内航路では同等程度であった。
- (6) アメリカー東アジア間のコンテナ貨物輸送経路分析では、2015 年のコンテナ貨物の直航率（自国・地域発着コンテナに占める直航の割合）は、北東アジアの国・地域は東航、西航ともに 2014 年より減少しており、日本は東航が 79.6%、西航が 85.6% となった。
- (7) アメリカー東アジア間のコンテナ貨物の各国・地域の主要港における集荷量（トランシップ貨物からフィーダー貨物を除いたもの）では、東航、西航ともに Singapore 港及び Busan 港が近年増加傾向にある。
- (8) 東アジア諸港の 2015 年のトランシップ貨物の集荷については、日本で最もトランシップ貨物量の多い港は東航で東京港であり、その集荷圏は主にベトナム、フィリピン、中国といった近隣アジア諸国となっている。西航では日本で最もトランシップ貨物量の多い港

は横浜港であり、その集荷圏は主に中国や韓国であった。一方で隣国の釜山港は、東航においては東アジア主要港の中で最もトランシップ貨物量が多く、西航においてはシンガポール港、香港港の次に多い。東航・西航ともにその主な集荷圏は中国となっている。

- (9) 2015年8月のスエズ運河拡張工事竣工・運用の前後でスエズ運河を通航するコンテナ船の隻数・平均船型について、あまり大きな変化は見られなかったが、2014年1月から2016年10月までの期間でみると通航するコンテナ船の平均船型は大型化している。これは、世界に就航するコンテナ船は大型化の傾向にあるところ、大型化した船がスエズ運河を通航する航路に投入される傾向にあるためだと思われる。
- (10) 2016年6月のパナマ運河拡張工事竣工・運用以降、パナマ運河を通航するコンテナ船の平均船型は大型化している。これは、それまで通航できなかった6千TEU以上の船、いわゆるポストパナマックスが拡張後通航できるようになったためである。また拡張後パナマ運河を通航したポストパナマックスは主に中国やアメリカといった国に寄港していた。
- (11) 東アジアからアメリカへ海上輸送されるコンテナ貨物、アメリカから東アジアに海上輸送されるコンテナ貨物のうち、アメリカ東岸で船積・船卸する貨物の割合は、スエズ運河・パナマ運河の拡張以前と以降とではあまり大きな変化はなく、日本においてもアメリカ東岸で船積・船卸する貨物の割合は2割程度で推移していた。
- (12) 東アジアからアメリカ東岸に海上輸送されるコンテナ貨物のうち、パナマ運河経由で輸送される貨物の割合について、日本と韓国のパナマ運河経由の割合は概ね9割程度で推移しており、他の北東アジアの国・地域と比べても高い割合であった。一方で東南アジアの国・地域のパナマ運河経由の割合は、概ね北東アジアより低かった。また、パナマ運河拡張後、日本、韓国のパナマ運河経由の割合は若干増加、中国、香港は増加、台湾は減少していた。

本資料は、国際海上コンテナ輸送に関する世界的なデータを整理分析したものである。分析を行ったフルコンテナ船の動静やコンテナ貨物流動について、得られているデータの範囲内において、世界の傾向を、継続的に、かつ、容易に把握できるように配慮した。

使用データは港湾統計等とは異なり全数調査ではなくまた特定の国の港湾のみを対象としたものではないため、国別の港湾に関する分析においては一定の誤差も入りう

る点に留意されたい。

また、東アジアからアメリカ東岸への輸送経路別貨物量の推移についてはパナマ運河拡張後4ヶ月間の変化について速報的に分析を行ったが、拡張によってパナマ運河経由の貨物量が増減したと判断するにはより長期的な検証を行う必要があると思われる。

世界のコンテナ船動静やコンテナ流動は、世界の経済動向・貿易動向に大きく影響を受けるため、状況はめまぐるしく変化することが予想される。このような動向を正確かつタイムリーに把握し情報提供するため、今後も同様の分析を継続して行う予定である。

(2017年2月14日受付)

謝辞

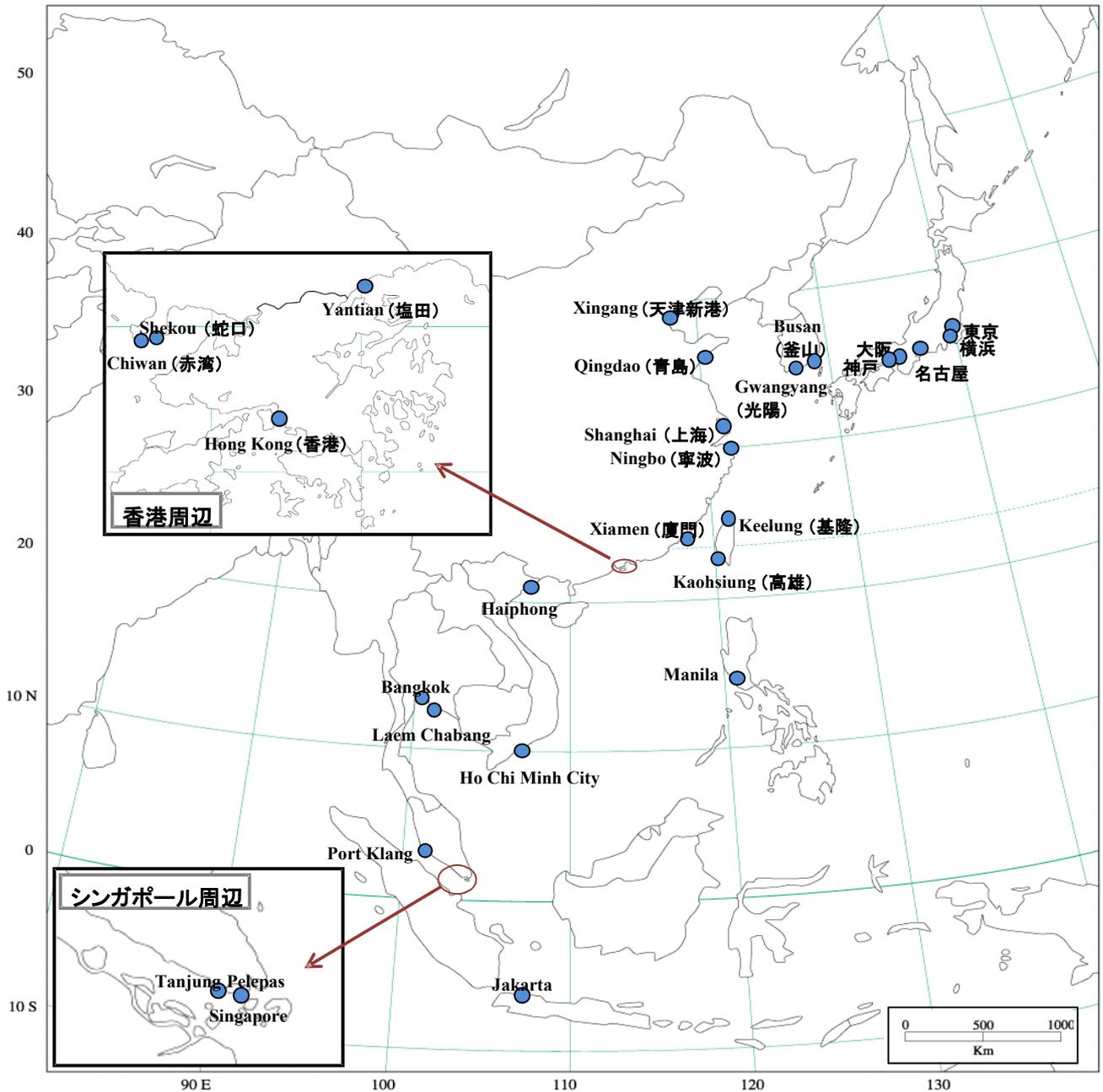
本資料の作成にあたっては、国土交通省港湾局計画課を初め多くの方に貴重なコメント、ご助言をいただきました。ここに記し、感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 赤倉康寛・二田義規・渡部富博：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2007）－大型化が進む東アジア域内航路の動向分析－，国土技術政策総合研究所資料，No.432，2007.
- 2) 二田義規・赤倉康寛・渡部富博：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2008）－アメリカー東アジア間におけるコンテナ化の動向－，国土技術政策総合研究所資料，No.467，2008.
- 3) 赤倉康寛・二田義規・渡部富博：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2009）－我が国港湾におけるトランシップコンテナ流動の推計－，国土技術政策総合研究所資料，No.538，2009.
- 4) 瀬間基広・赤倉康寛：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2010），国土技術政策総合研究所資料，No.601，2010.
- 5) 瀬間基広・赤倉康寛：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2011），国土技術政策総合研究所資料，No.642，2011.
- 6) 赤倉康寛・後藤修一・瀬間基広：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2012），国土技術政策総合研究所資料，No.689，2012.
- 7) 浦野真樹・安部智久：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2013），国土技術政策総合研究所資料，No.755，2013
- 8) 浦野真樹・安部智久・木下真吾：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2014），国土技術政策総合研究所資料，No.811，2014
- 9) 岩崎幹平・安部智久：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2015），国土技術政策総合研究所資料，No.896，2016
- 10) 中華人民共和国交通部，中国港口年鑑編集部編纂：中国港口年鑑，2012.
- 11) レイデンリサーチ：PIERSパンフレット.
- 12) 日本海事新聞社：日本海事新聞，2010年1月31日
- 13) JETRO（日本貿易振興機構）：ジェトロ世界貿易投資報告，2015.
- 14) 米ドル対円相場（仲値）一覧表（2013年）（七十七銀行）(<http://www.77bank.co.jp/kawase/usd2013.html>)
- 15) 米ドル対円相場（仲値）一覧表（2014年）（七十七銀行）(<http://www.77bank.co.jp/kawase/usd2014.html>)
- 16) UNCTAD（国連貿易開発会議）：Review of Maritime Transport, 2015.
- 17) （社）日本港湾協会，国土交通省港湾局監修：港湾の施設の技術上の基準・同解説，2007.
- 18) 高橋宏直：わかりやすい港湾・空港工学シリーズ コンテナ輸送とコンテナ港湾，pp.51，技法堂出版，2004.
- 19) U.S. Department of Transport, Maritime Administration：Trade Statistics
- 20) 公益財団法人日本港湾協会：港湾Vol.93, 2016年12月
- 21) LNEWS：エジプト政府／スエズ運河の新水路開通でキャンペーン，<http://lnews.jp/2015/06/h061505.html>, 2017
- 22) VOICE OF AMERICA：Egypt Says Work Finished on New Suez Canal, <http://www.voanews.com/a/egypt-says-work-is-finished-on-new-suez-canal/2883548.html> 2017
- 23) 株式会社海事プレス社：海事プレス，2015年8月10日
- 24) SCA（スエズ運河庁）：NEW SUEZ CANAL, <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=69>, 2017
- 25) 柴崎隆一：世界海運のチョークポイントのこれまでとこれから，運輸と経済 2016/12
- 26) 在日本パナマ大使館：パナマ運河拡張計画, <http://www.embassyofpanamainjapan.org/jp/canal/plan/>, 2017
- 27) HARBOR BUSINESS：巨額の工費でパナマ運河拡張工事がついに終了, <https://hbol.jp/97018>, 2017
- 28) ACP（パナマ運河庁）：Panama Canal Expansion Program, <http://www.embassyofpanamainjapan.org/jp/canal/plan/>, 2017
- 29) 株式会社海事プレス社：海事プレス，2016年7月6日
- 30) 木下真吾・安部智久：パナマ運河を中心としたアジアー北米貨物の動向分析，国土技術政策総合研究所資料，No.835，2015
- 31) 久保麻紀子，松田琢磨：パナマ運河拡張後の国際物流動向（コンテナ貨物を中心に）について，日本海事新聞社：日本海事新聞，2014年4月11日
- 32) 赤倉康寛，松田琢磨：アジアー北米東岸コンテナ輸送におけるパナマ・スエズ運河経路選択の分析，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.70，No.4，2014

付録-A

図-A.1 東アジアの主要港湾位置



付録-B

表-B.1 TEU Capacity 別の就航船の隻数の推移

TEU Capa.	2010年末		2011年末		2012年末		2013年末		2014年末		2015年末	
	隻数	船腹量 (千TEU)										
-499	335	100	249	77	282	89	255	81	230	73	218	68
500-	764	569	749	562	732	552	707	535	678	516	659	503
1000-	681	805	677	798	681	799	666	782	667	781	671	785
1500-	571	970	590	1,005	528	902	509	872	513	878	514	882
2000-	715	1,816	687	1,745	679	1,732	662	1,683	651	1,656	649	1,646
3000-	330	1,133	351	1,205	302	1,047	277	961	270	942	273	957
4000-	883	4,189	927	4,436	955	4,526	984	4,678	976	4,640	969	4,612
6000-	265	1,783	254	1,707	290	1,954	308	2,067	310	2,081	313	2,102
8000-	216	1,849	266	2,278	279	2,389	319	2,747	362	3,137	414	3,611
10000-	26	278	37	397	45	481	47	502	69	728	87	910
12000-	19	245	43	559	88	1,139	108	1,415	137	1,812	144	1,909
14000-	18	252	31	446	29	406	38	545	29	412	40	569
16000-	0	0	0	0	1	16	3	48	4	64	13	221
18000-	0	0	0	0	0	0	5	91	18	331	35	650

TEU Capa.	2011年始→2011年末		2012年始→2012年末		2013年始→2013年末		2014年始→2014年末		2015年始→2015年末	
	隻数	船腹量 (千TEU)								
-499	- 86	- 23	+ 33	+ 12	- 27	- 8	- 25	- 8	- 12	- 4
500-	- 15	- 7	- 17	- 9	- 25	- 17	- 29	- 19	- 19	- 13
1000-	- 4	- 7	+ 4	+ 1	- 15	- 17	+ 1	- 0	+ 4	+ 4
1500-	+ 19	+ 35	- 62	- 104	- 19	- 30	+ 4	+ 7	+ 1	+ 4
2000-	- 28	- 71	- 8	- 13	- 17	- 49	- 11	- 27	- 2	- 11
3000-	+ 21	+ 72	- 49	- 158	- 25	- 86	- 7	- 19	+ 3	+ 15
4000-	+ 44	+ 247	+ 28	+ 90	+ 29	+ 152	- 8	- 37	- 7	- 28
6000-	- 11	- 76	+ 36	+ 247	+ 18	+ 113	+ 2	+ 14	+ 3	+ 21
8000-	+ 50	+ 429	+ 13	+ 111	+ 40	+ 358	+ 43	+ 390	+ 52	+ 474
10000-	+ 11	+ 119	+ 8	+ 84	+ 2	+ 20	+ 22	+ 226	+ 18	+ 183
12000-	+ 24	+ 314	+ 45	+ 580	+ 20	+ 276	+ 29	+ 397	+ 7	+ 97
14000-	+ 13	+ 194	- 2	- 40	+ 9	+ 138	- 9	- 133	+ 11	+ 157
16000-	0	0	+ 1	+ 16	+ 2	+ 32	+ 1	+ 16	+ 9	+ 157
18000-	0	0	0	0	+ 5	+ 91	+ 13	+ 240	+ 17	+ 319

付録-C

表-C.1 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移(2014年)

単位:千TEU

TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2014年 合計
-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
500-	5	1	1	1	2	1	1	1	1	3	3	2	23
1000-	0	0	0	0	0	4	4	1	0	4	3	0	15
1500-	0	0	5	6	2	3	2	3	3	2	2	7	35
2000-	10	5	5	5	3	8	6	7	8	11	0	0	68
3000-	76	53	58	61	73	72	69	69	55	51	51	58	746
4000-	265	237	251	267	221	225	259	192	221	220	230	222	2,809
5000-	354	316	345	333	323	319	332	341	308	292	303	305	3,874
6000-	436	436	396	404	475	446	495	537	492	514	428	525	5,584
7000-	178	133	200	170	230	140	183	229	161	220	161	183	2,188
8000-	932	765	896	840	888	840	830	853	823	770	706	749	9,892
9000-	196	280	235	214	292	281	423	365	279	412	364	421	3,761
10000-	135	125	133	144	153	112	102	142	233	111	122	182	1,693
11000-	145	112	111	179	157	112	157	168	134	190	134	156	1,754
12000-	125	125	100	150	125	87	137	162	137	150	100	125	1,523
13000-	877	903	919	958	1,104	1,144	1,038	1,225	1,120	1,147	1,144	1,145	12,724
14000-	266	182	238	224	210	266	238	140	252	224	168	210	2,622
15000-	16	0	0	31	0	16	16	0	16	16	16	47	172
16000-	32	32	32	48	32	32	48	64	48	48	48	48	513
17000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18000-	73	91	73	55	110	128	110	128	146	164	146	164	1,389
19000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	19
20000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	4,124	3,796	3,999	4,091	4,399	4,237	4,447	4,631	4,437	4,550	4,128	4,568	51,407

表-C.2 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移(2015年)

単位:千TEU

TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2015年 合計
-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500-	3	1	3	0	2	1	1	1	1	0	1	1	15
1000-	6	0	1	4	0	0	0	1	1	0	1	1	16
1500-	3	0	2	2	0	2	0	0	2	0	2	7	19
2000-	0	7	5	11	5	5	6	0	0	0	7	0	47
3000-	58	43	11	37	22	11	11	15	18	7	7	4	244
4000-	242	266	242	224	214	179	205	206	210	232	189	175	2,584
5000-	281	274	253	226	232	202	190	275	187	166	176	212	2,673
6000-	520	437	456	394	412	340	401	355	385	371	374	412	4,856
7000-	177	130	161	139	117	94	87	80	124	94	95	37	1,335
8000-	818	768	797	782	748	721	746	659	611	603	578	661	8,491
9000-	365	432	418	413	392	372	374	363	419	411	306	384	4,650
10000-	173	183	171	142	172	142	204	205	232	242	225	245	2,335
11000-	145	112	178	134	134	146	145	112	144	67	100	111	1,529
12000-	137	125	113	100	137	125	87	125	125	50	63	100	1,288
13000-	1,349	1,264	1,120	1,174	1,001	987	1,163	1,215	1,284	1,175	937	1,139	13,810
14000-	239	253	296	211	352	268	353	310	281	296	423	324	3,606
15000-	15	31	46	0	46	46	46	31	46	46	46	30	430
16000-	32	64	65	65	81	65	48	113	49	81	65	65	792
17000-	0	0	0	0	18	18	35	36	35	53	71	53	320
18000-	332	239	293	294	202	293	350	367	348	349	313	350	3,728
19000-	0	38	38	0	38	58	38	58	58	77	77	96	576
20000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	4,892	4,666	4,671	4,352	4,325	4,075	4,490	4,528	4,561	4,321	4,055	4,407	53,342

表-C.3 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移(2016年)

単位:千TEU

TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	2016年 1月～10月合計
-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500-	0	2	2	2	3	0	2	1	1	1	14
1000-	1	0	0	3	1	4	0	3	3	2	17
1500-	0	5	4	0	5	3	2	3	0	0	22
2000-	4	13	5	10	13	12	12	5	13	7	95
3000-	7	4	4	12	8	8	7	8	4	4	65
4000-	180	143	131	125	121	108	108	125	91	112	1,245
5000-	179	173	192	235	208	179	229	151	199	230	1,975
6000-	268	327	384	300	365	294	313	353	275	288	3,166
7000-	111	89	90	72	80	111	120	74	58	88	892
8000-	509	567	569	513	652	624	653	586	563	479	5,716
9000-	394	364	375	381	477	347	410	459	362	317	3,886
10000-	275	275	285	245	296	368	285	295	300	203	2,826
11000-	90	146	66	90	179	112	101	123	135	156	1,197
12000-	113	113	88	100	125	87	75	87	125	75	988
13000-	1,109	1,056	1,060	924	1,231	990	1,177	1,099	963	1,059	10,669
14000-	352	367	380	366	396	607	493	566	507	551	4,586
15000-	46	31	45	46	61	46	31	61	61	47	476
16000-	81	99	115	65	131	83	98	147	99	82	999
17000-	71	53	53	71	53	71	89	71	89	89	711
18000-	366	331	368	312	441	367	349	423	386	350	3,692
19000-	96	77	58	77	115	96	154	154	134	230	1,191
20000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	4,253	4,234	4,273	3,948	4,961	4,519	4,707	4,796	4,367	4,371	44,428

表-C.4 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移(2014年)

単位:千TEU

TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2014年 合計
-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
500-	1	5	3	1	4	2	2	3	3	2	2	1	30
1000-	2	2	2	0	1	4	7	7	11	9	10	12	67
1500-	14	10	19	12	21	14	10	10	8	12	7	10	148
2000-	59	43	60	40	54	49	49	37	41	47	38	41	558
3000-	121	121	111	114	121	126	113	114	132	125	108	129	1,435
4000-	613	534	622	628	668	551	618	583	638	663	562	655	7,336
5000-	148	143	138	143	107	158	127	178	153	168	184	122	1,768
6000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	957	859	956	939	977	904	926	932	987	1,027	911	970	11,344

表-C.5 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移(2015年)

単位:千TEU

TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2015年 合計
-499	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
500-	3	3	5	3	5	1	3	2	2	2	2	3	32
1000-	17	21	19	20	23	26	25	19	24	21	22	16	253
1500-	10	10	12	9	12	9	10	5	8	13	13	10	123
2000-	51	36	57	42	63	53	64	55	46	61	43	60	632
3000-	128	114	127	110	122	123	131	110	129	133	123	109	1,461
4000-	611	549	536	535	643	566	748	657	651	750	679	616	7,540
5000-	158	133	133	143	158	152	148	132	173	163	148	143	1,783
6000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	979	868	890	862	1,027	930	1,129	981	1,033	1,141	1,030	957	11,827

表-C.6 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移(2016年)

単位:千TEU

TEU Capa.	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	2016年 1月~10月合計
-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
500-	5	4	4	3	2	1	3	2	2	2	30
1000-	16	17	13	13	9	1	3	3	3	0	78
1500-	7	14	5	10	10	12	9	9	7	10	94
2000-	65	55	74	59	76	80	75	72	67	72	693
3000-	102	123	80	114	95	99	110	79	87	82	972
4000-	597	590	686	590	637	574	511	417	336	315	5,253
5000-	153	199	117	214	122	169	133	91	61	76	1,335
6000-	0	0	0	0	0	0	67	53	33	40	194
7000-	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7	15
8000-	0	0	0	0	0	0	109	137	136	195	577
9000-	0	0	0	0	0	0	18	65	66	113	263
10000-	0	0	0	0	0	0	60	70	71	50	252
11000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12000-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	944	1,001	980	1,004	952	936	1,099	1,007	868	963	9,755

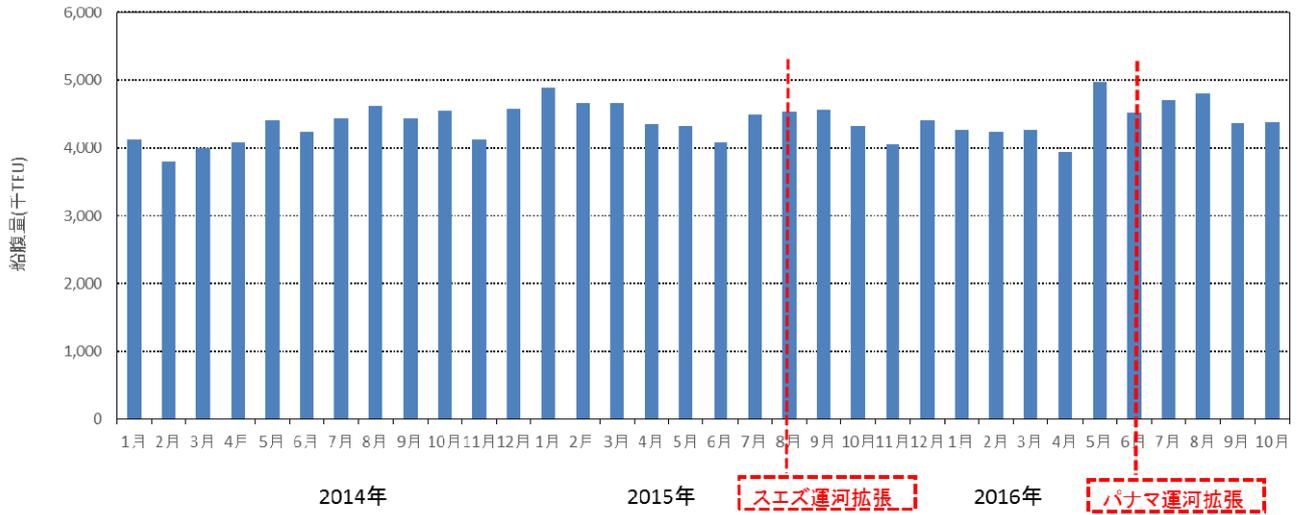


図-C.1 スエズ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移

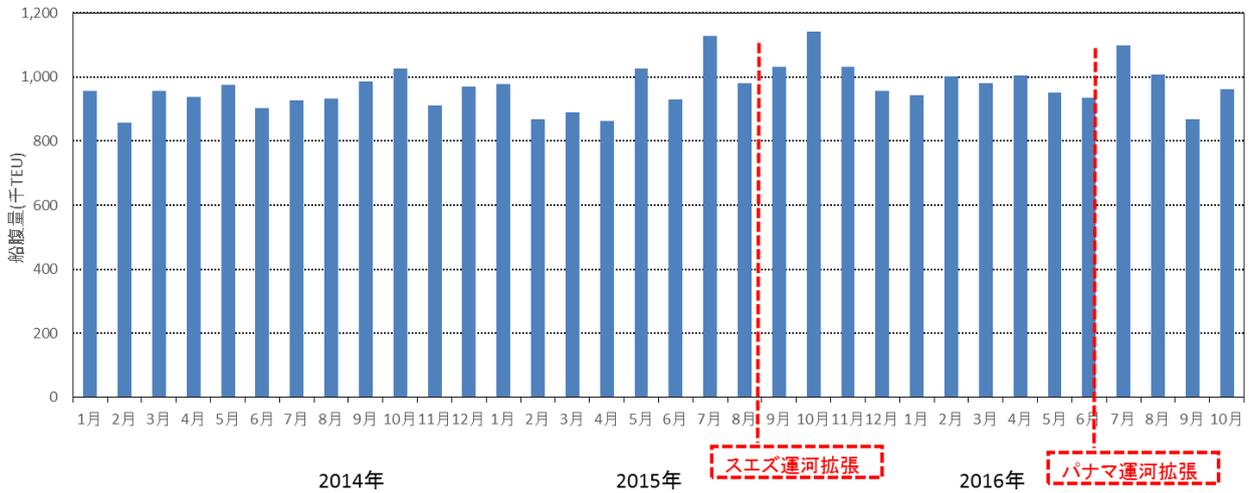


図-C.2 パナマ運河を通航したフルコンテナ船の船腹量の推移

表-D.1 東アジアからアメリカへの船卸港別貨物量の推移(2014年)

2014年アジア-米国		1月		2月		3月		4月		5月		6月			
		千TEU	割合												
China	総計	784	100.0%	612	100.0%	588	100.0%	715	100.0%	782	100.0%	767	100.0%		
	米国その他	0.713	0.1%	1	0.2%	0.316	0.1%	0.679	0.1%	0.741	0.1%	0.712	0.1%		
	米国西岸	563	71.8%	395	64.5%	412	70.0%	513	71.8%	545	69.7%	545	71.1%		
	米国東岸	220	28.1%	216	35.3%	176	29.9%	201	28.1%	236	30.2%	221	28.8%		
Taiwan	総計	48	100.0%	34	100.0%	46	100.0%	47	100.0%	47	100.0%	46	100.0%		
	米国その他	0.224	0.5%	0.22	0.6%	0.058	0.1%	0.202	0.4%	0.155	0.3%	0.215	0.5%		
	米国西岸	36	74.7%	24	69.9%	35	74.9%	36	75.0%	34	72.6%	33	71.8%		
	米国東岸	12	24.9%	10	29.4%	12	24.9%	12	24.6%	13	27.1%	13	27.8%		
Hong Kong	総計	33	100.0%	26	100.0%	22	100.0%	28	100.0%	30	100.0%	32	100.0%		
	米国その他	0.36	1.1%	0.193	0.8%	0.067	0.3%	0.25	0.9%	0.199	0.7%	0.35	1.1%		
	米国西岸	26	76.7%	18	70.6%	16	75.9%	21	76.7%	23	76.0%	25	75.9%		
	米国東岸	7	22.2%	7	28.7%	5	23.8%	6	22.4%	7	23.3%	7	23.1%		
Indonesia	総計	29	100.0%	23	100.0%	30	100.0%	29	100.0%	27	100.0%	28	100.0%		
	米国その他	0.092	0.3%	0.104	0.5%	0.054	0.2%	0.07	0.2%	0.049	0.2%	0.041	0.1%		
	米国西岸	18	61.4%	13	58.4%	19	62.2%	17	60.1%	16	58.4%	16	56.0%		
	米国東岸	11	38.2%	9	41.1%	11	37.6%	11	39.7%	11	41.4%	12	43.9%		
Japan	総計	47	100.0%	50	100.0%	56	100.0%	57	100.0%	48	100.0%	54	100.0%		
	米国その他	0.171	0.4%	0.214	0.4%	0.365	0.6%	0.392	0.7%	0.313	0.6%	0.177	0.3%		
	米国西岸	38	81.1%	43	85.7%	46	81.0%	47	82.6%	38	78.0%	45	83.1%		
	米国東岸	9	18.5%	7	13.9%	10	18.4%	10	16.7%	10	21.4%	9	16.6%		
Korea	総計	54	100.0%	47	100.0%	58	100.0%	61	100.0%	66	100.0%	60	100.0%		
	米国その他	0.133	0.2%	0.168	0.4%	0.077	0.1%	0.127	0.2%	0.144	0.2%	0.126	0.2%		
	米国西岸	36	66.7%	31	66.8%	38	65.1%	42	69.2%	46	69.8%	39	66.1%		
	米国東岸	18	33.1%	15	32.9%	20	34.7%	19	30.6%	20	30.0%	20	33.7%		
Malaysia	総計	20	100.0%	17	100.0%	20	100.0%	20	100.0%	21	100.0%	19	100.0%		
	米国その他	0.008	0.0%	0.013	0.1%	0.006	0.0%	0.006	0.0%	0.008	0.0%	0.016	0.1%		
	米国西岸	13	64.9%	11	66.8%	13	67.6%	13	66.8%	14	66.5%	13	67.5%		
	米国東岸	7	35.1%	6	33.2%	6	32.4%	7	33.1%	7	33.5%	6	32.5%		
Philippines	総計	10	100.0%	8	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	8	100.0%	9	100.0%		
	米国その他	0.038	0.4%	0.033	0.4%	0.021	0.2%	0.033	0.3%	0.031	0.4%	0.017	0.2%		
	米国西岸	7	68.4%	6	73.5%	8	70.4%	8	71.9%	6	68.3%	7	72.8%		
	米国東岸	3	31.2%	2	26.1%	3	29.4%	3	27.8%	3	31.4%	3	27.0%		
Singapore	総計	7	100.0%	6	100.0%	8	100.0%	7	100.0%	7	100.0%	7	100.0%		
	米国その他	0.018	0.3%	0.007	0.1%	0.006	0.1%	0.014	0.2%	0.004	0.1%	0.014	0.2%		
	米国西岸	3	51.2%	2	41.3%	4	45.5%	3	46.8%	4	47.1%	3	46.5%		
	米国東岸	3	48.6%	3	58.6%	5	54.4%	4	53.2%	4	52.8%	4	53.3%		
Thailand	総計	28	100.0%	22	100.0%	33	100.0%	30	100.0%	27	100.0%	30	100.0%		
	米国その他	0.042	0.1%	0.058	0.3%	0.058	0.2%	0.051	0.2%	0.045	0.2%	0.051	0.2%		
	米国西岸	18	64.9%	15	68.3%	22	68.3%	19	65.1%	18	65.5%	21	70.5%		
	米国東岸	10	35.0%	7	31.5%	10	31.6%	10	34.7%	9	34.3%	9	29.3%		
Vietnam	総計	58	100.0%	47	100.0%	45	100.0%	51	100.0%	55	100.0%	55	100.0%		
	米国その他	0.031	0.1%	0.021	0.0%	0.015	0.0%	0.017	0.0%	0.022	0.0%	0.021	0.0%		
	米国西岸	40	69.3%	30	64.7%	32	71.2%	34	66.2%	36	65.0%	39	70.1%		
	米国東岸	18	30.7%	16	35.3%	13	28.8%	17	33.7%	19	35.0%	16	29.8%		
11カ国・地域合計	総計	1,119	100.0%	891	100.0%	918	100.0%	1,056	100.0%	1,119	100.0%	1,108	100.0%		
	米国その他	2	0.2%	2	0.2%	1	0.1%	2	0.2%	2	0.2%	2	0.2%		
	米国西岸	799	71.4%	589	66.1%	645	70.2%	755	71.5%	777	69.5%	786	70.9%		
	米国東岸	318	28.4%	300	33.7%	272	29.6%	300	28.4%	340	30.4%	320	28.9%		
2014年アジア-米国		7月		8月		9月		10月		11月		12月		2014年総計	
		千TEU	割合	千TEU	割合										
China	総計	796	100.0%	818	100.0%	860	100.0%	854	100.0%	730	100.0%	717	100.0%	9,023	100.0%
	米国その他	0.975	0.1%	0.691	0.1%	0.732	0.1%	0.712	0.1%	0.647	0.1%	1	0.1%	9	0.1%
	米国西岸	546	68.6%	567	69.3%	594	69.0%	571	67.0%	508	69.6%	479	66.8%	6,238	69.1%
	米国東岸	249	31.2%	250	30.6%	266	30.9%	281	33.0%	221	30.3%	237	33.0%	2,775	30.8%
Taiwan	総計	51	100.0%	46	100.0%	48	100.0%	47	100.0%	43	100.0%	44	100.0%	548	100.0%
	米国その他	0.114	0.2%	0.128	0.3%	0.173	0.4%	0.227	0.5%	0.214	0.5%	0.16	0.4%	2	0.4%
	米国西岸	38	74.4%	33	72.0%	35	71.7%	35	74.3%	31	72.1%	31	69.7%	399	72.9%
	米国東岸	13	25.4%	13	27.8%	14	28.0%	12	25.2%	12	27.4%	13	29.9%	147	26.8%
Hong Kong	総計	34	100.0%	35	100.0%	36	100.0%	35	100.0%	27	100.0%	27	100.0%	365	100.0%
	米国その他	0.165	0.5%	0.187	0.5%	0.19	0.5%	0.244	0.7%	0.275	1.0%	0.201	0.7%	3	0.7%
	米国西岸	24	71.1%	25	72.8%	27	74.3%	25	71.5%	20	73.4%	19	71.4%	269	73.8%
	米国東岸	10	28.5%	9	26.7%	9	25.1%	10	27.8%	7	25.6%	8	27.8%	93	25.4%
Indonesia	総計	31	100.0%	29	100.0%	25	100.0%	33	100.0%	27	100.0%	28	100.0%	340	100.0%
	米国その他	0.105	0.3%	0.069	0.2%	0.048	0.2%	0.073	0.2%	0.064	0.2%	0.085	0.3%	0.854	0.3%
	米国西岸	17	55.1%	15	52.1%	15	58.8%	18	56.2%	14	52.7%	16	55.0%	195	57.2%
	米国東岸	14	44.5%	14	47.6%	10	41.0%	14	43.5%	13	47.0%	13	44.7%	145	42.6%
Japan	総計	57	100.0%	51	100.0%	50	100.0%	54	100.0%	49	100.0%	50	100.0%	625	100.0%
	米国その他	1	1.9%	0.535	1.1%	0.411	0.8%	0.354	0.7%	0.407	0.8%	0.325	0.6%	5	0.8%
	米国西岸	44	77.3%	39	77.1%	40	79.5%	44	80.5%	39	80.4%	41	80.9%	504	80.6%
	米国東岸	12	20.8%	11	21.8%	10	19.6%	10	18.8%	9	18.7%	9	18.5%	116	18.6%
Korea	総計	59	100.0%	59	100.0%	60	100.0%	67	100.0%	58	100.0%	55	100.0%	702	100.0%
	米国その他	0.215	0.4%	0.134	0.2%	0.174	0.3%	0.209	0.3%	0.196	0.3%	0.176	0.3%	2	0.3%
	米国西岸	37	62.7%	38	64.7%	40	65.6%	46	69.0%	38	65.0%	33	59.3%	463	65.9%
	米国東岸	22	36.9%	21	35.0%	21	34.1%	21	30.7%	20	34.6%	22	40.4%	237	33.8%
Malaysia	総計	20	100.0%	20	100.0%	20	100.0%	20	100.0%	18	100.0%	21	100.0%	236	100.0%
	米国その他	0.01	0.1%	0.006	0.0%	0.008	0.0%	0.009	0.0%	0.008	0.0%	0.017	0.1%	0.115	0.0%
	米国西岸	12	60.4%	12	61.7%	13	64.1%	12	61.5%	11	58.9%	13	63.0%	151	64.1%
	米国東岸	8	39.6%	8	38.3%	7	35.9%	8	38.4%	8	41.1%	8	36.9%	85	35.8%
Philippines	総計	10	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	9	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	119	100.0%
	米国その他	0.045	0.4%	0.058	0.6%	0.055	0.5%	0.053	0.6%	0.025	0.3%	0.052	0.5%	0.461	0.4%
	米国西岸	7	66.4%	7	69.5%	7	68.8%	7	70.6%	7	72.0%	7	71.3%	83	70.3%
	米国東岸	3	33.2%	3	30.0%	3	30.7%	3	28.9%	3	27.7%	3	28.2%	35	29.3%
Singapore	総計	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	94	100.0%
	米国その他	0.074	0.8%	0.049	0.5%	0.066	0.8%	0.026	0.3%	0.039	0.5%	0.019	0.2%	0.334	0.4%
	米国西岸	4	42.0%	3	38.6%	4	40.9%	4	46.9%	3	39.1%	4	44.4%	41	44.0%
	米国東岸	5	57.2%	5	60.9%	5	58.3%	5	52.8%	5	60.5%	5	55.4%	52	55.6%
Thailand	総計	30	100.0%	31	100.0%	31	100.0%	32	100.0%	27	100.0%	37	100.0%	358	100.0%
	米国その他	0.10													

表-D.2 東アジアからアメリカへの船卸港別貨物量の推移(2015年)

2015年アジア→米国		1月		2月		3月		4月		5月		6月			
		千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合		
China	総計	674	100.0%	634	100.0%	814	100.0%	704	100.0%	826	100.0%	823	100.0%		
	米国その他	0.595	0.1%	0.538	0.1%	2	0.2%	0.583	0.1%	1	0.1%	2	0.2%		
	米国西岸	420	62.3%	392	61.9%	532	65.4%	471	66.9%	553	67.0%	541	65.7%		
	米国東岸	254	37.6%	241	38.0%	280	34.4%	232	33.0%	271	32.9%	281	34.1%		
Taiwan	総計	35	100.0%	39	100.0%	58	100.0%	55	100.0%	49	100.0%	53	100.0%		
	米国その他	0.134	0.4%	0.249	0.6%	0.17	0.3%	0.166	0.3%	0.254	0.5%	0.189	0.4%		
	米国西岸	22	63.2%	26	67.1%	43	74.7%	40	73.3%	33	68.3%	39	73.1%		
	米国東岸	13	36.4%	13	32.3%	15	25.0%	14	26.4%	15	31.2%	14	26.6%		
Hong Kong	総計	24	100.0%	25	100.0%	29	100.0%	24	100.0%	26	100.0%	32	100.0%		
	米国その他	0.083	0.3%	0.237	1.0%	0.138	0.5%	0.126	0.5%	0.229	0.9%	0.166	0.5%		
	米国西岸	15	62.5%	16	65.8%	19	68.2%	17	70.3%	19	70.6%	22	69.1%		
	米国東岸	9	37.2%	8	33.2%	9	31.3%	7	29.1%	8	28.5%	10	30.4%		
Indonesia	総計	25	100.0%	22	100.0%	31	100.0%	38	100.0%	31	100.0%	32	100.0%		
	米国その他	0.042	0.2%	0.067	0.3%	0.064	0.2%	0.079	0.2%	0.053	0.2%	0.145	0.5%		
	米国西岸	11	44.5%	10	47.0%	17	54.1%	18	48.9%	16	50.4%	16	51.4%		
	米国東岸	14	55.4%	12	52.7%	14	45.7%	19	50.8%	15	49.4%	15	48.2%		
Japan	総計	40	100.0%	34	100.0%	59	100.0%	60	100.0%	48	100.0%	49	100.0%		
	米国その他	0.135	0.3%	0.223	0.7%	0.213	0.4%	0.292	0.5%	0.199	0.4%	0.229	0.5%		
	米国西岸	31	75.5%	25	73.5%	47	80.3%	47	78.5%	35	72.0%	40	81.0%		
	米国東岸	10	24.2%	9	25.8%	11	19.3%	13	21.0%	13	27.6%	9	18.5%		
Korea	総計	53	100.0%	40	100.0%	66	100.0%	71	100.0%	66	100.0%	59	100.0%		
	米国その他	0.11	0.2%	0.16	0.4%	0.213	0.3%	0.192	0.3%	0.148	0.2%	0.296	0.5%		
	米国西岸	30	57.1%	19	48.8%	43	65.6%	45	63.6%	40	61.0%	35	60.4%		
	米国東岸	22	42.7%	20	50.8%	22	34.1%	26	36.1%	25	38.8%	23	39.1%		
Malaysia	総計	16	100.0%	15	100.0%	22	100.0%	26	100.0%	23	100.0%	22	100.0%		
	米国その他	0.016	0.1%	0.008	0.1%	0.008	0.0%	0.017	0.1%	0.011	0.0%	0.019	0.1%		
	米国西岸	8	48.9%	9	56.7%	14	63.7%	17	63.6%	15	62.9%	13	59.6%		
	米国東岸	8	51.0%	7	43.3%	8	36.2%	10	36.3%	9	37.0%	9	40.3%		
Philippines	総計	9	100.0%	6	100.0%	13	100.0%	12	100.0%	10	100.0%	11	100.0%		
	米国その他	0.031	0.4%	0.029	0.5%	0.054	0.4%	0.042	0.3%	0.031	0.3%	0.069	0.6%		
	米国西岸	5	59.8%	4	63.4%	9	71.0%	8	60.9%	7	65.6%	7	64.8%		
	米国東岸	4	39.8%	2	36.2%	4	28.6%	5	38.8%	3	34.0%	4	34.6%		
Singapore	総計	7	100.0%	7	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	8	100.0%		
	米国その他	0.027	0.4%	0.017	0.3%	0.016	0.2%	0.015	0.2%	0.023	0.3%	0.006	0.1%		
	米国西岸	2	33.8%	2	34.2%	4	43.1%	4	43.5%	3	39.2%	3	42.7%		
	米国東岸	5	65.8%	4	65.6%	6	56.7%	5	56.4%	5	60.5%	5	57.2%		
Thailand	総計	25	100.0%	19	100.0%	37	100.0%	40	100.0%	33	100.0%	34	100.0%		
	米国その他	0.049	0.2%	0.055	0.3%	0.111	0.3%	0.093	0.2%	0.064	0.2%	0.068	0.2%		
	米国西岸	14	54.8%	11	56.6%	26	70.9%	25	63.0%	21	63.3%	22	62.9%		
	米国東岸	11	45.0%	8	43.2%	11	28.8%	15	36.7%	12	36.5%	13	36.9%		
Vietnam	総計	52	100.0%	48	100.0%	64.848	100.0%	65.383	100.0%	62.305	100.0%	70	100.0%		
	米国その他	0.023	0.0%	0.027	0.1%	70	0.1%	26	0.0%	24	0.0%	0.051	0.1%		
	米国西岸	29	54.4%	28	58.5%	40.560	62.5%	40.797	62.4%	36.769	59.0%	44	62.2%		
	米国東岸	24	45.6%	20	41.4%	24.218	37.3%	24.560	37.6%	25.512	40.9%	27	37.7%		
11カ国・地域合計	総計	961	100.0%	889	100.0%	1,204	100.0%	1,105	100.0%	1,182	100.0%	1,193	100.0%		
	米国その他	1	0.1%	2	0.2%	3	0.2%	2	0.1%	2	0.2%	3	0.3%		
	米国西岸	587	61.0%	544	61.2%	797	66.2%	734	66.4%	777	65.8%	782	65.5%		
	米国東岸	373	38.8%	344	38.7%	404	33.6%	370	33.5%	403	34.1%	408	34.2%		
2015年アジア→米国		7月		8月		9月		10月		11月		12月		2015年総計	
		千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合
China	総計	836	100.0%	915	100.0%	895	100.0%	809	100.0%	766	100.0%	719	100.0%	9,417	100.0%
	米国その他	0.775	0.1%	0.677	0.1%	0.916	0.1%	0.977	0.1%	0.807	0.1%	0.855	0.1%	11	0.1%
	米国西岸	548	65.5%	628	68.7%	585	65.3%	525	64.8%	531	69.3%	472	65.6%	6,198	65.8%
	米国東岸	287	34.4%	286	31.2%	310	34.6%	284	35.0%	235	30.6%	247	34.3%	3,207	34.1%
Taiwan	総計	47	100.0%	49	100.0%	49	100.0%	47	100.0%	46	100.0%	47	100.0%	574	100.0%
	米国その他	0.092	0.2%	0.083	0.2%	0.098	0.2%	0.142	0.3%	0.103	0.2%	0.077	0.2%	2	0.3%
	米国西岸	32	67.6%	35	72.2%	36	72.3%	33	70.8%	34	72.8%	35	73.3%	408	71.1%
	米国東岸	15	32.2%	13	27.6%	14	27.5%	13	28.9%	12	27.0%	13	26.6%	164	28.6%
Hong Kong	総計	30	100.0%	34	100.0%	35	100.0%	29	100.0%	27	100.0%	24	100.0%	338	100.0%
	米国その他	0.036	0.1%	0.041	0.1%	0.051	0.1%	0.062	0.2%	0.039	0.1%	0.027	0.1%	1	0.4%
	米国西岸	22	72.2%	25	74.1%	25	71.7%	21	72.8%	20	76.4%	18	73.1%	239	70.7%
	米国東岸	8	27.6%	9	25.8%	10	28.2%	8	27.0%	6	23.5%	7	26.8%	98	28.9%
Indonesia	総計	32	100.0%	26	100.0%	32	100.0%	35	100.0%	28	100.0%	28	100.0%	359	100.0%
	米国その他	0.063	0.2%	0.06	0.2%	0.032	0.1%	0.088	0.3%	0.075	0.3%	0.043	0.2%	0.812	0.2%
	米国西岸	16	50.4%	14	53.3%	17	52.8%	18	52.3%	15	52.0%	15	53.7%	183	51.0%
	米国東岸	16	49.4%	12	46.4%	15	47.1%	16	47.5%	13	47.7%	13	46.1%	175	48.7%
Japan	総計	54	100.0%	52	100.0%	48	100.0%	56	100.0%	51	100.0%	51	100.0%	602	100.0%
	米国その他	0.187	0.3%	0.192	0.4%	0.239	0.5%	0.365	0.7%	0.248	0.5%	0.195	0.4%	3	0.5%
	米国西岸	43	81.1%	41	79.4%	39	81.3%	44	79.3%	40	79.9%	42	82.4%	475	78.9%
	米国東岸	10	18.6%	10	20.3%	9	18.2%	11	20.0%	10	19.8%	9	17.2%	124	20.6%
Korea	総計	66	100.0%	61	100.0%	61	100.0%	66	100.0%	61	100.0%	58	100.0%	727	100.0%
	米国その他	0.206	0.3%	0.177	0.3%	0.26	0.4%	0.354	0.5%	0.23	0.4%	0.28	0.5%	3	0.4%
	米国西岸	39	59.9%	35	58.0%	40	65.9%	42	63.5%	37	61.0%	35	61.4%	443	61.0%
	米国東岸	26	39.8%	26	41.7%	21	33.7%	24	35.9%	23	38.7%	22	38.1%	281	38.6%
Malaysia	総計	23	100.0%	23	100.0%	23	100.0%	22	100.0%	22	100.0%	22	100.0%	259	100.0%
	米国その他	0.013	0.1%	0.026	0.1%	0.034	0.1%	0.057	0.3%	0.026	0.1%	0.008	0.0%	0.243	0.1%
	米国西岸	13	58.3%	14	63.5%	13	57.8%	13	60.1%	14	63.3%	14	62.7%	156	60.5%
	米国東岸	10	41.6%	8	36.4%	10	42.1%	9	39.6%	8	36.8%	8	37.3%	102	39.4%
Philippines	総計	10	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	125	100.0%
	米国その他	0.041	0.4%	0.032	0.3%	0.047	0.4%	0.075	0.7%	0.049	0.5%	0.046	0.4%	0.546	0.4%
	米国西岸	7	64.5%	7	66.7%	8	67.4%	7	67.2%	7	69.6%	7	67.7%	82	65.9%
	米国東岸	4	35.1%	4	33.0%	4	32.2%	3	32.1%	3	29.9%	3	31.9%	42	33.7%
Singapore	総計	9	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	7	100.0%	8	100.0%	99	100.0%
	米国その他	0.01	0.1%	0.013	0.2%	0.019	0.2%	0.016	0.2%	0.01	0.1%	0.009	0.1%	0.181	0.2%
	米国西岸	4	45.2%	4	48.1%	4	41.1%	4	43.1%	3	44.9%	3	40.7%	41	41.9%
	米国東岸	5	54.7%	4	51.7%	5	58.7%	5	56.7%	4	54.9%	5	59.2%	57	57.9%
Thailand	総計	35	100.0%	35	100.0%	33	100.0%	36	100.0%	36	100.0%	33	100.0%	396	100.0%

表-D.3 東アジアからアメリカへの船卸港別貨物量の推移(2016年)

2016年アジア-米国		1月		2月		3月		4月		5月		6月	
		千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合
China	総計	821	100.0%	811	100.0%	549	100.0%	713	100.0%	817	100.0%	829	100.0%
	米国その他	0.834	0.1%	0.479	0.1%	0.695	0.1%	1	0.1%	1	0.2%	0.976	0.1%
	米国西岸	555	67.5%	521	64.2%	332	60.5%	483	67.8%	551	67.4%	552	66.6%
	米国東岸	266	32.4%	290	35.8%	216	39.3%	229	32.1%	265	32.4%	276	33.3%
Taiwan	総計	48	100.0%	48	100.0%	44	100.0%	46	100.0%	50	100.0%	48	100.0%
	米国その他	0.096	0.2%	0.044	0.1%	0.135	0.3%	0.117	0.3%	0.109	0.2%	0.093	0.2%
	米国西岸	35	71.7%	34	72.0%	32	71.7%	33	71.4%	36	71.5%	34	71.7%
	米国東岸	14	28.1%	13	28.0%	12	28.0%	13	28.4%	14	28.3%	13	28.1%
Hong Kong	総計	27	100.0%	28	100.0%	16	100.0%	20	100.0%	25	100.0%	26	100.0%
	米国その他	0.051	0.2%	0.017	0.1%	0.028	0.2%	0.037	0.2%	0.049	0.2%	0.03	0.1%
	米国西岸	20	74.1%	20	72.7%	11	70.0%	15	76.0%	17	70.8%	19	74.2%
	米国東岸	7	25.7%	8	27.2%	5	29.8%	5	23.8%	7	29.0%	7	25.6%
Indonesia	総計	30	100.0%	28	100.0%	31	100.0%	29	100.0%	32	100.0%	30	100.0%
	米国その他	0.05	0.2%	0.008	0.0%	0.081	0.3%	0.064	0.2%	0.082	0.3%	0.077	0.3%
	米国西岸	16	53.4%	15	54.3%	17	55.5%	15	53.1%	17	55.5%	16	53.6%
	米国東岸	14	46.4%	13	45.7%	14	44.2%	13	46.7%	14	44.2%	14	46.1%
Japan	総計	46	100.0%	47	100.0%	61	100.0%	51	100.0%	44	100.0%	57	100.0%
	米国その他	0.153	0.3%	0.113	0.2%	0.279	0.5%	0.197	0.4%	0.249	0.6%	0.166	0.3%
	米国西岸	35	76.3%	40	85.5%	49	80.6%	41	79.4%	33	75.2%	47	82.1%
	米国東岸	11	23.3%	7	14.3%	11	18.9%	10	20.2%	11	24.2%	10	17.6%
Korea	総計	60	100.0%	55	100.0%	70	100.0%	62	100.0%	64	100.0%	69	100.0%
	米国その他	0.227	0.4%	0.104	0.2%	0.239	0.3%	0.163	0.3%	0.2	0.3%	0.177	0.3%
	米国西岸	36	59.9%	33	60.3%	42	59.4%	35	56.8%	36	57.3%	41	59.5%
	米国東岸	24	39.7%	22	39.5%	28	40.3%	27	42.9%	27	42.3%	28	40.3%
Malaysia	総計	23	100.0%	22	100.0%	23	100.0%	23	100.0%	24	100.0%	25	100.0%
	米国その他	0.017	0.1%	0.003	0.0%	0.015	0.1%	0.015	0.1%	0.011	0.0%	0.016	0.1%
	米国西岸	14	62.7%	13	59.3%	13	58.2%	14	58.2%	15	59.8%	14	55.6%
	米国東岸	9	37.3%	9	40.7%	10	41.7%	10	41.7%	10	40.2%	11	44.3%
Philippines	総計	9	100.0%	9	100.0%	13	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	11	100.0%
	米国その他	0.048	0.5%	0.014	0.1%	0.096	0.8%	0.042	0.4%	0.058	0.5%	0.032	0.3%
	米国西岸	6	65.4%	7	70.9%	9	71.1%	7	64.3%	8	71.8%	7	70.2%
	米国東岸	3	34.0%	3	28.9%	4	28.2%	4	35.3%	3	27.7%	3	29.5%
Singapore	総計	9	100.0%	8	100.0%	7	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	9	100.0%
	米国その他	0.008	0.1%	0.004	0.0%	0.029	0.4%	0.02	0.2%	0.019	0.2%	0.009	0.1%
	米国西岸	4	46.3%	4	47.7%	3	46.0%	3	41.7%	4	43.3%	3	37.0%
	米国東岸	5	53.7%	4	52.3%	4	53.6%	5	58.1%	5	56.4%	6	62.9%
Thailand	総計	32	100.0%	31	100.0%	35	100.0%	36	100.0%	36	100.0%	39	100.0%
	米国その他	0.101	0.3%	0.014	0.0%	0.11	0.3%	0.092	0.3%	0.057	0.2%	0.105	0.3%
	米国西岸	19	59.5%	21	66.7%	22	62.3%	22	60.1%	23	65.1%	24	60.2%
	米国東岸	13	40.2%	10	33.2%	13	37.4%	14	39.7%	12	34.7%	16	39.6%
Vietnam	総計	74	100.0%	70	100.0%	50	100.0%	67	100.0%	74	100.0%	77	100.0%
	米国その他	0.022	0.0%	0.007	0.0%	0.058	0.1%	0.081	0.1%	0.025	0.0%	0.021	0.0%
	米国西岸	47	63.2%	42	60.8%	29	58.7%	42	63.0%	45	61.4%	48	61.8%
	米国東岸	27	36.7%	27	39.2%	21	41.2%	25	36.9%	29	38.6%	29	38.1%
11カ国・地域合計	総計	1,180	100.0%	1,157	100.0%	900	100.0%	1,066	100.0%	1,185	100.0%	1,219	100.0%
	米国その他	2	0.1%	0.808	0.1%	2	0.2%	2	0.2%	2	0.2%	2	0.1%
	米国西岸	787	66.7%	751	64.9%	560	62.3%	710	66.6%	786	66.3%	805	66.1%
	米国東岸	391	33.2%	406	35.1%	338	37.5%	354	33.2%	397	33.5%	412	33.8%
2016年アジア-米国		7月		8月		9月		10月		11月		12月	
		千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合
China	総計	848	100.0%	927	100.0%	851	100.0%	897	100.0%	8063	100.0%		
	米国その他	0.774	0.1%	0.97	0.1%	1	0.1%	0.784	0.1%	9	0.1%		
	米国西岸	554	65.4%	602	64.9%	553	65.0%	576	64.2%	5,279	65.5%		
	米国東岸	293	34.5%	325	35.0%	297	34.9%	320	35.7%	2,776	34.4%		
Taiwan	総計	49	100.0%	55	100.0%	47	100.0%	46	100.0%	482	100.0%		
	米国その他	0.081	0.2%	0.118	0.2%	0.164	0.4%	0.092	0.2%	1	0.2%		
	米国西岸	35	71.0%	39	71.3%	33	70.1%	32	70.9%	344	71.3%		
	米国東岸	14	28.8%	16	28.4%	14	29.5%	13	28.9%	137	28.5%		
Hong Kong	総計	27	100.0%	31	100.0%	29	100.0%	29	100.0%	258	100.0%		
	米国その他	0.044	0.2%	0.036	0.1%	0.045	0.2%	0.045	0.2%	0.382	0.1%		
	米国西岸	20	73.0%	23	72.2%	22	76.1%	21	74.4%	189	73.5%		
	米国東岸	7	26.8%	9	27.7%	7	23.8%	7	25.5%	68	26.4%		
Indonesia	総計	33	100.0%	26	100.0%	29	100.0%	31	100.0%	299	100.0%		
	米国その他	0.047	0.1%	0.098	0.4%	0.095	0.3%	0.072	0.2%	0.674	0.2%		
	米国西岸	19	56.9%	14	52.3%	15	53.1%	18	57.1%	163	54.6%		
	米国東岸	14	43.0%	12	47.3%	13	46.5%	13	42.6%	135	45.2%		
Japan	総計	52	100.0%	57	100.0%	47	100.0%	53	100.0%	515	100.0%		
	米国その他	0.066	0.1%	0.243	0.4%	0.25	0.5%	0.183	0.3%	2	0.4%		
	米国西岸	41	79.0%	45	79.2%	39	82.2%	41	77.5%	411	79.8%		
	米国東岸	11	20.9%	12	20.4%	8	17.3%	12	22.1%	102	19.8%		
Korea	総計	67	100.0%	64	100.0%	63	100.0%	65	100.0%	637	100.0%		
	米国その他	0.119	0.2%	0.274	0.4%	0.342	0.5%	0.209	0.3%	2	0.3%		
	米国西岸	35	53.3%	34	54.3%	39	62.7%	37	56.8%	369	58.0%		
	米国東岸	31	46.5%	29	45.3%	23	36.8%	28	42.9%	266	41.7%		
Malaysia	総計	23	100.0%	24	100.0%	22	100.0%	24	100.0%	233	100.0%		
	米国その他	0.009	0.0%	0.009	0.0%	0.019	0.1%	0.015	0.1%	0.129	0.1%		
	米国西岸	13	57.5%	13	53.5%	12	52.8%	13	54.2%	133	57.2%		
	米国東岸	10	42.4%	11	46.5%	11	47.1%	11	45.8%	100	42.8%		
Philippines	総計	10	100.0%	12	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	105	100.0%		
	米国その他	0.021	0.2%	0.083	0.7%	0.066	0.7%	0.05	0.5%	0.51	0.5%		
	米国西岸	7	70.3%	9	70.9%	7	71.0%	8	72.7%	74	70.0%		
	米国東岸	3	29.5%	3	28.4%	3	28.3%	3	26.8%	31	29.6%		
Singapore	総計	9	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	84	100.0%		
	米国その他	0.03	0.3%	0.033	0.4%	0.052	0.6%	0.006	0.1%	0.21	0.2%		
	米国西岸	4	40.4%	3	37.7%	3	37.1%	4	46.3%	36	42.3%		
	米国東岸	5	59.2%	5	61.9%	5	62.3%	4	53.6%	48	57.4%		
Thailand	総計	42	100.0%	43	100.0%	40	100.0%	43	100.0%	378	100.0%		
	米国その他	0.1	0.2%	0.156	0.4%	0.158	0.4%	0.122	0.3%	1	0.3%		
	米国西岸	26	62.3%	26	61.0%	24	61.3%	27	63.1%	235	62.1%		
	米国東岸	16	37.5%	17	38.7%	15	38.3%	16	36.7%	142	37.6%		
Vietnam	総計	77	100.0%	82	100.0%	78	100.0%	83	100.0%	731	100.0%		
	米国その他	0.024	0.0%	0.082	0.1%	0.058	0.1%	0.019	0.0%	0.398	0.1%		
	米国西岸	48	62.6%	50	61.2%	47	59.9%	53	63.6%	451	61.7%		
	米国東岸	29	37.3%	32	38.7%	31	40.1%	30	36.4%	280	38.2%		
11カ国・地域合計	総計	1,237	100.0%	1,330	100.0%	1,222	100.0%	1,290	100.0%	11,786	100.0%		
	米国その他	1	0.1%	2	0.2%	2	0.2%	2	0.1%	17			

表-D.4 アメリカから東アジアへの船卸港別貨物量の推移(2014年)

2014年米国→アジア		1月		2月		3月		4月		5月		6月			
		千TEU	割合												
China	総計	249	100.0%	232	100.0%	263	100.0%	246	100.0%	267	100.0%	241	100.0%		
	米国その他	0.213	0.1%	0.861	0.4%	2	0.7%	2	0.6%	1	0.5%	0.873	0.4%		
	米国西岸	149	59.9%	145	62.5%	165	62.7%	154	62.6%	168	62.7%	149	61.8%		
	米国東岸	99	40.0%	86	37.1%	96	36.6%	91	36.8%	98	36.8%	91	37.8%		
Taiwan	総計	48	100.0%	44	100.0%	55	100.0%	52	100.0%	55	100.0%	46	100.0%		
	米国その他	0.174	0.4%	0.115	0.3%	0.287	0.5%	0.303	0.6%	0.265	0.5%	0.192	0.4%		
	米国西岸	39	80.4%	36	80.6%	45	82.1%	42	82.4%	45	80.7%	37	80.7%		
	米国東岸	9	19.2%	8	19.2%	10	17.4%	9	17.1%	10	18.9%	9	18.9%		
Hong Kong	総計	23	100.0%	25	100.0%	31	100.0%	28	100.0%	31	100.0%	26	100.0%		
	米国その他	0.025	0.1%	0.008	0.0%	0.015	0.0%	0.029	0.1%	0.025	0.1%	0.007	0.0%		
	米国西岸	15	65.4%	17	67.0%	19	61.1%	18	65.9%	20	66.9%	17	65.3%		
	米国東岸	8	34.5%	8	33.0%	12	38.8%	9	34.0%	10	33.0%	9	34.7%		
Indonesia	総計	18	100.0%	18	100.0%	22	100.0%	23	100.0%	20	100.0%	14	100.0%		
	米国その他	0	0.0%	0.048	0.3%	0.012	0.1%	0.006	0.0%	0.04	0.2%	0.01	0.1%		
	米国西岸	9	50.5%	9	48.1%	10	45.2%	11	47.0%	9	45.3%	7	48.1%		
	米国東岸	9	49.5%	9	51.6%	12	54.7%	12	53.0%	11	54.5%	7	51.9%		
Japan	総計	65	100.0%	66	100.0%	70	100.0%	75	100.0%	75	100.0%	66	100.0%		
	米国その他	0.329	0.5%	0.878	1.3%	2	2.3%	1	1.8%	2	2.1%	0.513	0.8%		
	米国西岸	53	81.3%	53	81.0%	55	79.1%	62	82.6%	62	82.5%	55	82.3%		
	米国東岸	12	18.2%	12	17.7%	13	18.6%	12	15.6%	12	15.4%	11	16.9%		
Korea	総計	56	100.0%	52	100.0%	62	100.0%	54	100.0%	56	100.0%	49	100.0%		
	米国その他	0.198	0.4%	0.248	0.5%	0.355	0.6%	0.443	0.8%	0.399	0.7%	0.149	0.3%		
	米国西岸	43	76.6%	40	77.7%	48	77.3%	41	75.2%	43	75.8%	37	74.4%		
	米国東岸	13	23.1%	11	21.8%	14	22.2%	13	24.0%	13	23.5%	12	25.3%		
Malaysia	総計	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	7	100.0%		
	米国その他	0.008	0.1%	0.011	0.1%	0.022	0.2%	0.004	0.0%	0.007	0.1%	0.002	0.0%		
	米国西岸	5	56.8%	5	53.6%	5	55.0%	5	57.3%	5	55.5%	4	57.5%		
	米国東岸	4	43.1%	4	46.3%	4	44.8%	4	42.7%	4	44.4%	3	42.4%		
Philippines	総計	12	100.0%	11	100.0%	12	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	10	100.0%		
	米国その他	0.052	0.4%	0.025	0.2%	0.025	0.2%	0.034	0.3%	0.024	0.2%	0.028	0.3%		
	米国西岸	8	68.0%	7	63.8%	8	64.2%	7	68.6%	7	66.8%	7	65.1%		
	米国東岸	4	31.6%	4	36.0%	4	35.5%	3	31.1%	3	33.0%	4	34.7%		
Singapore	総計	10	100.0%	9	100.0%	12	100.0%	12	100.0%	12	100.0%	11	100.0%		
	米国その他	0.004	0.0%	0.002	0.0%	0.006	0.1%	0.003	0.0%	0.002	0.0%	0.005	0.0%		
	米国西岸	7	66.3%	6	64.0%	7	63.1%	7	64.2%	7	59.8%	6	57.5%		
	米国東岸	3	33.7%	3	36.0%	4	36.8%	4	35.8%	5	40.2%	5	42.4%		
Thailand	総計	12	100.0%	12	100.0%	11	100.0%	12	100.0%	12	100.0%	12	100.0%		
	米国その他	0.036	0.3%	0.025	0.2%	0.018	0.2%	0.035	0.3%	0.085	0.7%	0.009	0.1%		
	米国西岸	6	52.3%	6	51.0%	6	54.3%	7	55.3%	6	53.2%	6	54.7%		
	米国東岸	6	47.4%	6	48.8%	5	45.5%	5	44.4%	5	46.1%	5	45.2%		
Vietnam	総計	19	100.0%	19	100.0%	17	100.0%	19	100.0%	17	100.0%	13	100.0%		
	米国その他	0.008	0.0%	0.006	0.0%	0.02	0.1%	0.044	0.2%	0.037	0.2%	0.02	0.2%		
	米国西岸	11	56.6%	10	50.8%	9	49.9%	11	56.7%	9	51.6%	6	48.7%		
	米国東岸	8	43.4%	10	49.1%	9	50.0%	8	43.0%	8	48.2%	7	51.2%		
11カ国・地域合計	総計	522	100.0%	496	100.0%	563	100.0%	540	100.0%	566	100.0%	496	100.0%		
	米国その他	1	0.2%	2	0.4%	4	0.7%	4	0.7%	4	0.7%	2	0.4%		
	米国西岸	345	66.2%	332	67.0%	376	66.8%	366	67.7%	381	67.4%	331	66.7%		
	米国東岸	176	33.6%	161	32.5%	183	32.5%	171	31.6%	181	32.0%	163	32.9%		
2014年米国→アジア		7月		8月		9月		10月		11月		12月		2014年総計	
		千TEU	割合	千TEU	割合										
China	総計	249	100.0%	241	100.0%	214	100.0%	227	100.0%	208	100.0%	222	100.0%	2,859	100.0%
	米国その他	1	0.5%	2	1.0%	1	0.5%	2	0.7%	1	0.7%	0.64	0.3%	15	0.5%
	米国西岸	151	60.7%	151	62.8%	121	56.8%	131	57.8%	113	54.4%	129	58.1%	1,726	60.4%
	米国東岸	97	38.8%	87	36.3%	91	42.7%	95	41.7%	93	44.9%	92	41.6%	1,117	39.1%
Taiwan	総計	44	100.0%	49	100.0%	43	100.0%	52	100.0%	56	100.0%	52	100.0%	594	100.0%
	米国その他	0.2	0.5%	0.364	0.7%	0.247	0.6%	0.522	1.0%	0.405	0.7%	0.309	0.6%	3	0.6%
	米国西岸	34	77.5%	40	82.5%	34	80.7%	42	81.0%	42	75.5%	37	72.0%	473	79.6%
	米国東岸	10	22.1%	8	16.7%	8	18.7%	9	18.0%	13	23.7%	14	27.4%	118	19.8%
Hong Kong	総計	28	100.0%	30	100.0%	28	100.0%	31	100.0%	28	100.0%	27	100.0%	335	100.0%
	米国その他	0.012	0.0%	0.008	0.0%	0.02	0.1%	0.031	0.1%	0.022	0.1%	0.034	0.1%	0.236	0.1%
	米国西岸	18	62.9%	20	67.4%	19	65.8%	21	68.3%	18	65.0%	17	65.3%	220	65.5%
	米国東岸	10	37.1%	10	32.5%	10	34.1%	10	31.6%	10	34.9%	9	34.6%	115	34.4%
Indonesia	総計	21	100.0%	20	100.0%	18	100.0%	19	100.0%	23	100.0%	24	100.0%	239	100.0%
	米国その他	0.028	0.1%	0.022	0.1%	0.033	0.2%	0.071	0.4%	0.016	0.1%	0	0.0%	0.287	0.1%
	米国西岸	10	50.1%	11	54.7%	10	54.2%	9	49.6%	10	42.9%	11	44.4%	115	48.1%
	米国東岸	10	49.8%	9	45.1%	8	45.6%	9	50.0%	13	57.1%	14	55.6%	124	51.8%
Japan	総計	66	100.0%	68	100.0%	62	100.0%	63	100.0%	56	100.0%	57	100.0%	788	100.0%
	米国その他	2	2.3%	2	2.2%	0.852	1.4%	1	1.6%	0.657	1.2%	0.291	0.5%	12	1.5%
	米国西岸	52	78.1%	54	79.5%	49	79.2%	50	79.7%	44	78.4%	45	77.8%	632	80.2%
	米国東岸	13	19.6%	12	18.3%	12	19.4%	12	18.6%	11	20.4%	12	21.7%	144	18.2%
Korea	総計	48	100.0%	55	100.0%	48	100.0%	56	100.0%	44	100.0%	54	100.0%	634	100.0%
	米国その他	0.321	0.7%	0.4	0.7%	0.318	0.7%	0.294	0.5%	0.176	0.4%	0.151	0.3%	3	0.5%
	米国西岸	34	71.9%	42	76.2%	36	74.0%	41	74.5%	30	68.3%	38	71.0%	472	74.6%
	米国東岸	13	27.4%	13	23.1%	12	25.4%	14	25.0%	14	31.3%	15	28.7%	158	24.9%
Malaysia	総計	8	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	104	100.0%
	米国その他	0.01	0.1%	0.022	0.3%	0.009	0.1%	0.006	0.1%	0.001	0.0%	0.006	0.1%	0.108	0.1%
	米国西岸	4	53.5%	5	59.5%	4	57.8%	5	51.9%	4	39.9%	5	49.2%	56	53.8%
	米国東岸	4	46.4%	3	40.3%	3	42.1%	5	48.1%	6	60.1%	5	50.7%	48	46.1%
Philippines	総計	12	100.0%	12	100.0%	11	100.0%	14	100.0%	12	100.0%	10	100.0%	137	100.0%
	米国その他	0.028	0.2%	0.03	0.2%	0.015	0.1%	0.041	0.3%	0.023	0.2%	0.008	0.1%	0.331	0.2%
	米国西岸	7	61.0%	8	66.0%	7	66.1%	10	70.2%	8	66.3%	6	60.2%	90	65.6%
	米国東岸	4	38.8%	4	33.8%	4	33.8%	4	29.5%	4	33.5%	4	39.7%	47	34.1%
Singapore	総計	11	100.0%	12	100.0%	11	100.0%	12	100.0%	9	100.0%	11	100.0%	130	100.0%
	米国その他	0.003	0.0%	0.001	0.0%	0	0.0%	0.011	0.1%	0.001	0.0%	0.004	0.0%	0.042	0.0%
	米国西岸	6	54.9%	7	60.6%	6	59.6%	6	54.9%	5	57.4%	6	58.7%	78	60.0%
	米国東岸	5	45.0%	5	39.4%	4	40.4%	5	45.0%	4	42.6%	5	41.3%	52	39.9%
Thailand	総計	12	100.0%	14	100.0%	14	100.0%	16	100.0%	14	100.0%	16	100.0%	158	100.0%
	米国その他	0.046	0.4%	0.123	0.8%	0.113	0.8%	0.033	0.2%	0.025	0.2%	0.07	0.4%	0.618	

表-D.5 アメリカから東アジアへの船卸港別貨物量の推移(2015年)

2015年米国→アジア	1月		2月		3月		4月		5月		6月		
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	総計	179	100.0%	201	100.0%	210	100.0%	231	100.0%	254	100.0%	244	100.0%
	米国その他	0.286	0.2%	0.869	0.4%	2	0.9%	2	0.7%	2	0.7%	1	0.4%
	米国西岸	89	49.7%	116	57.5%	115	54.7%	134	57.7%	151	59.5%	141	57.9%
Taiwan	米国東岸	90	50.2%	85	42.1%	93	44.4%	96	41.6%	101	39.8%	102	41.7%
	総計	38	100.0%	47	100.0%	41	100.0%	42	100.0%	40	100.0%	38	100.0%
	米国その他	0.154	0.4%	0.13	0.3%	0.23	0.6%	0.23	0.6%	0.335	0.8%	0.182	0.5%
Hong Kong	米国西岸	28	73.3%	36	76.8%	29	70.4%	30	72.7%	30	73.8%	29	77.2%
	米国東岸	10	26.3%	11	22.9%	12	29.0%	11	26.8%	10	25.3%	8	22.3%
	総計	19	100.0%	23	100.0%	29	100.0%	27	100.0%	28	100.0%	25	100.0%
Indonesia	米国その他	0.012	0.1%	0.025	0.1%	0.039	0.1%	0.031	0.1%	0.006	0.0%	0.056	0.2%
	米国西岸	11	57.7%	13	56.4%	18	61.4%	16	61.1%	18	63.1%	14	58.6%
	米国東岸	8	42.2%	10	43.5%	11	38.5%	10	38.8%	10	36.9%	10	41.1%
Japan	総計	19	100.0%	20	100.0%	20	100.0%	21	100.0%	17	100.0%	16	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0.01	0.0%	0.018	0.1%	0.048	0.2%	0.024	0.1%	0	0.0%
	米国西岸	7	36.8%	9	45.4%	6	31.2%	9	42.1%	8	45.7%	6	36.4%
Korea	米国東岸	12	63.2%	11	54.5%	14	68.7%	12	57.7%	9	54.2%	10	63.6%
	総計	51	100.0%	61	100.0%	74	100.0%	69	100.0%	69	100.0%	57	100.0%
	米国その他	0.184	0.4%	0.963	1.6%	2	2.5%	2	2.6%	2	2.2%	0.797	1.4%
Malaysia	米国西岸	39	75.4%	45	73.7%	53	72.3%	54	77.3%	55	79.0%	45	78.5%
	米国東岸	12	24.3%	15	24.7%	19	25.2%	14	20.2%	13	18.7%	11	20.1%
	総計	45	100.0%	54	100.0%	56	100.0%	51	100.0%	55	100.0%	47	100.0%
Philippines	米国その他	0.12	0.3%	0.26	0.5%	0.618	1.1%	0.429	0.8%	0.399	0.7%	0.154	0.3%
	米国西岸	30	65.9%	38	70.0%	38	68.2%	35	68.5%	39	70.4%	34	71.7%
	米国東岸	15	33.8%	16	29.6%	17	30.7%	16	30.7%	16	28.8%	13	28.0%
Vietnam	総計	8	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	8	100.0%
	米国その他	0.004	0.1%	0.024	0.3%	0.038	0.5%	0	0.0%	0.01	0.1%	0.006	0.1%
	米国西岸	3	41.8%	4	42.9%	3	40.5%	4	38.7%	4	41.3%	4	46.7%
Singapore	米国東岸	5	58.1%	5	56.9%	5	59.1%	6	61.3%	5	58.6%	4	53.2%
	総計	8	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	9	100.0%
	米国その他	0.021	0.3%	0.025	0.2%	0.038	0.4%	0.018	0.2%	0.015	0.2%	0.038	0.4%
Thailand	米国西岸	5	57.4%	6	62.7%	7	61.1%	6	59.9%	5	54.8%	5	61.9%
	米国東岸	4	42.3%	4	37.0%	4	38.5%	4	39.9%	4	45.0%	3	37.7%
	総計	10	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	10	100.0%
11カ国・地域合計	米国その他	0.003	0.0%	0.003	0.0%	0.002	0.0%	0.002	0.0%	0.003	0.0%	0.006	0.1%
	米国西岸	4	46.4%	5	47.7%	4	40.1%	5	43.1%	6	49.0%	5	52.8%
	米国東岸	5	53.6%	5	52.3%	7	59.9%	6	56.9%	6	51.0%	5	47.2%
2015年米国→アジア	総計	17	100.0%	16	100.0%	15	100.0%	13	100.0%	13	100.0%	11	100.0%
	米国その他	0.042	0.2%	0.049	0.3%	0.082	0.6%	0.108	0.8%	0.05	0.4%	0.006	0.1%
	米国西岸	6	35.0%	7	45.4%	7	45.3%	7	49.1%	6	45.6%	5	48.6%
2015年米国→アジア	米国東岸	11	64.7%	9	54.3%	8	54.2%	7	50.1%	7	54.0%	6	51.4%
	総計	18	100.0%	20	100.0%	20	100.0%	20	100.0%	18	100.0%	16	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0.004	0.0%	0.012	0.1%	0.034	0.2%	0.032	0.2%	0.002	0.0%
2015年米国→アジア	米国西岸	9	46.6%	11	54.3%	10	49.6%	10	51.2%	9	49.7%	8	50.1%
	米国東岸	10	53.4%	9	45.7%	10	50.4%	10	48.7%	9	50.1%	8	49.9%
	総計	412	100.0%	472	100.0%	494	100.0%	504	100.0%	525	100.0%	480	100.0%
2015年米国→アジア	米国その他	0.826	0.2%	2	0.5%	5	0.9%	4	0.9%	4	0.8%	2	0.5%
	米国西岸	230	55.8%	290	61.5%	290	58.7%	309	61.2%	329	62.8%	297	61.8%
	米国東岸	181	44.0%	180	38.0%	200	40.4%	191	38.0%	191	36.4%	181	37.7%
China	総計	248	100.0%	236	100.0%	216	100.0%	222	100.0%	219	100.0%	203	100.0%
	米国その他	0.929	0.4%	2	0.9%	1	0.6%	2	0.8%	1	0.5%	0.494	0.2%
	米国西岸	150	60.7%	147	62.3%	119	55.0%	130	58.3%	125	57.0%	121	59.8%
Taiwan	米国東岸	96	38.9%	87	36.9%	96	44.4%	91	40.9%	93	42.4%	81	39.9%
	総計	36	100.0%	38	100.0%	33	100.0%	40	100.0%	42	100.0%	47	100.0%
	米国その他	0.139	0.4%	0.136	0.4%	0.208	0.6%	0.09	0.2%	0.212	0.5%	0.028	0.1%
Hong Kong	米国西岸	28	76.5%	29	76.3%	25	76.8%	32	79.7%	31	72.9%	35	73.6%
	米国東岸	8	23.1%	9	23.3%	7	22.6%	8	20.1%	11	26.6%	12	26.4%
	総計	26	100.0%	22	100.0%	22	100.0%	25	100.0%	27	100.0%	27	100.0%
Indonesia	米国その他	0.012	0.0%	0.01	0.0%	0.021	0.1%	0.014	0.1%	0.015	0.1%	0	0.0%
	米国西岸	17	67.8%	15	70.0%	14	63.5%	18	70.9%	18	65.9%	19	70.6%
	米国東岸	8	32.1%	7	29.9%	8	36.4%	7	29.1%	9	34.1%	8	29.4%
Japan	総計	19	100.0%	15	100.0%	16	100.0%	17	100.0%	18	100.0%	17	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0	0.0%	0.002	0.0%	0	0.0%	0.025	0.1%	0	0.0%
	米国西岸	7	38.9%	7	46.2%	7	41.4%	7	40.2%	6	35.8%	6	35.8%
Korea	米国東岸	12	61.1%	8	53.8%	9	58.6%	10	59.8%	12	64.0%	11	64.2%
	総計	62	100.0%	63	100.0%	58	100.0%	59	100.0%	61	100.0%	53	100.0%
	米国その他	1	1.9%	2	2.4%	1	2.0%	0.621	1.1%	0.579	1.0%	0.332	0.6%
Malaysia	米国西岸	48	77.5%	50	79.0%	45	76.9%	46	78.8%	49	81.4%	41	77.7%
	米国東岸	13	20.6%	12	18.6%	12	21.0%	12	20.2%	11	17.6%	12	21.7%
	総計	51	100.0%	50	100.0%	44	100.0%	47	100.0%	50	100.0%	48	100.0%
Philippines	米国その他	0.152	0.3%	0.227	0.5%	0.331	0.8%	0.222	0.5%	0.084	0.2%	0.064	0.1%
	米国西岸	38	75.1%	38	75.9%	32	73.1%	35	75.5%	39	77.1%	34	71.9%
	米国東岸	12	24.6%	12	23.7%	12	26.2%	11	24.1%	11	22.7%	13	28.0%
Singapore	総計	8	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	10	100.0%	8	100.0%
	米国その他	0.004	0.0%	0.016	0.2%	0.004	0.0%	0.008	0.1%	0.006	0.1%	0.004	0.0%
	米国西岸	5	55.0%	5	52.4%	4	46.5%	4	44.6%	4	41.8%	3	34.8%
Thailand	米国東岸	4	44.9%	4	47.4%	4	53.5%	5	55.3%	6	58.2%	5	65.2%
	総計	9	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	9	100.0%
	米国その他	0.011	0.1%	0.008	0.1%	0.006	0.1%	0	0.0%	0.013	0.1%	0	0.0%
Vietnam	米国西岸	6	60.8%	6	66.8%	5	59.7%	7	64.7%	6	66.9%	5	58.3%
	米国東岸	4	39.1%	3	33.1%	4	40.3%	4	35.3%	3	33.0%	4	41.7%
	総計	11	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	9	100.0%
11カ国・地域合計	米国その他	0	0.0%	0.004	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.002	0.0%
	米国西岸	6	57.7%	5	53.6%	5	52.0%	5	54.2%	5	56.1%	5	52.5%
	米国東岸	5	42.3%	5	46.4%	5	48.0%	4	45.8%	4	43.9%	4	47.5%
China	総計	12	100.0%	11	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	15	100.0%	14	100.0%
	米国その他	0.023	0.2%	0.174	1.5%	0.464	3.5%	0.096	0.7%	0.016	0.1%	0.004	0.0%
	米国西岸	6	52.8%	6	54.2%	6	47.3%	6	43.0%	6	43.0%	6	44.7%
Taiwan	米国東岸	6	47.0%	5	44.3%	6	49.2%	8	56.4%	8	56.9%	8	55.3%
	総計	20	100.0%	19	100.0%	21	100.0%	22	100.0%	20	100.0%	18	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0.01	0.1%	0.004	0.0%	0.004	0.0%	0.034	0.2%	0.002	0.0%
Hong Kong	米国西岸	10	52.5%	10	51.6%	9	44.7%	11	47.1%	10	50.4%	10	54.2%
	米国東岸	9	47.5%	9	48.4%	12	55.3%	12	52.9%	10	49.4%	8	45.8%
	総計	502	100.0%	484	100.0%	452	100.0%	477	100.0%	479	100.0%	452	100.0%
Indonesia	米国その他												

表-D.6 アメリカから東アジアへの船卸港別貨物量の推移(2016年)

2016年米国→アジア	1月		2月		3月		4月		5月		6月		
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	総計	200	100.0%	219	100.0%	225	100.0%	228	100.0%	243	100.0%	230	100.0%
	米国その他	0.3	0.1%	0.749	0.3%	2	1.0%	2	0.8%	2	0.7%	0.779	0.3%
	米国西岸	106	53.1%	129	58.9%	133	59.1%	131	57.3%	136	55.8%	129	56.3%
	米国東岸	94	46.8%	89	40.7%	90	40.0%	96	41.9%	106	43.5%	100	43.4%
Taiwan	総計	32	100.0%	50	100.0%	50	100.0%	41	100.0%	48	100.0%	35	100.0%
	米国その他	0.079	0.2%	0.167	0.3%	0.118	0.2%	0.445	1.1%	0.312	0.7%	0.173	0.5%
	米国西岸	23	72.1%	38	75.8%	38	76.0%	31	76.9%	38	78.9%	27	77.5%
	米国東岸	9	27.6%	12	23.9%	12	23.8%	9	22.0%	10	20.5%	8	22.0%
Hong Kong	総計	20	100.0%	24	100.0%	24	100.0%	25	100.0%	28	100.0%	22	100.0%
	米国その他	0.008	0.0%	0.024	0.1%	0.011	0.0%	0.034	0.1%	0.019	0.1%	0.024	0.1%
	米国西岸	13	63.4%	15	63.9%	15	62.7%	16	64.8%	17	61.4%	14	63.2%
	米国東岸	7	36.6%	9	36.0%	9	37.3%	9	35.1%	11	38.6%	8	36.7%
Indonesia	総計	20	100.0%	24	100.0%	24	100.0%	22	100.0%	17	100.0%	21	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0.022	0.1%	0.02	0.1%	0.035	0.2%	0.035	0.2%	0.028	0.1%
	米国西岸	9	43.7%	10	40.2%	11	44.1%	11	50.9%	8	47.0%	8	39.5%
	米国東岸	11	56.3%	14	59.7%	14	55.8%	11	48.9%	9	52.8%	13	60.3%
Japan	総計	63	100.0%	60	100.0%	64	100.0%	63	100.0%	65	100.0%	61	100.0%
	米国その他	0.286	0.5%	1	1.8%	1	1.8%	1	1.8%	0.949	1.5%	0.532	0.9%
	米国西岸	50	79.6%	49	81.0%	51	79.2%	50	80.1%	53	81.7%	50	81.1%
	米国東岸	13	19.9%	10	17.2%	12	19.0%	11	18.1%	11	16.9%	11	18.1%
Korea	総計	46	100.0%	53	100.0%	53	100.0%	51	100.0%	50	100.0%	45	100.0%
	米国その他	0.08	0.2%	0.208	0.4%	0.544	1.0%	0.578	1.1%	0.18	0.4%	0.12	0.3%
	米国西岸	33	71.2%	41	78.1%	41	77.0%	38	74.7%	38	76.6%	33	74.5%
	米国東岸	13	28.6%	11	21.5%	12	21.9%	12	24.2%	11	23.1%	11	25.2%
Malaysia	総計	8	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	7	100.0%	8	100.0%
	米国その他	0.004	0.0%	0.01	0.1%	0	0.0%	0.014	0.2%	0.008	0.1%	0.006	0.1%
	米国西岸	3	43.0%	4	44.1%	3	42.3%	4	52.1%	4	51.3%	4	49.7%
	米国東岸	5	56.9%	5	55.8%	5	57.7%	4	47.7%	3	48.6%	4	50.2%
Philippines	総計	10	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	11	100.0%	8	100.0%	10	100.0%
	米国その他	0.006	0.1%	0.012	0.1%	0.029	0.3%	0.06	0.6%	0.032	0.4%	0.017	0.2%
	米国西岸	6	59.7%	5	58.8%	5	58.3%	6	58.6%	5	55.9%	6	62.8%
	米国東岸	4	40.3%	3	41.0%	4	41.4%	4	40.8%	4	43.7%	4	37.0%
Singapore	総計	9	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	11	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0.002	0.0%	0	0.0%	0.005	0.0%	0.004	0.0%	0.003	0.0%
	米国西岸	5	52.2%	5	49.9%	5	50.8%	6	55.9%	5	52.5%	6	56.4%
	米国東岸	4	47.8%	5	50.1%	5	49.2%	5	44.1%	5	47.5%	5	43.6%
Thailand	総計	15	100.0%	16	100.0%	14	100.0%	16	100.0%	16	100.0%	13	100.0%
	米国その他	0.01	0.1%	0.067	0.4%	0.082	0.6%	0.064	0.4%	0.032	0.2%	0.002	0.0%
	米国西岸	8	52.2%	8	45.8%	6	45.4%	7	46.0%	7	43.5%	6	47.8%
	米国東岸	7	47.7%	9	53.8%	8	54.0%	8	53.6%	9	56.3%	7	52.1%
Vietnam	総計	18	100.0%	20	100.0%	19	100.0%	25	100.0%	28	100.0%	36	100.0%
	米国その他	0	0.0%	0	0.0%	0.004	0.0%	0.004	0.0%	0.004	0.0%	0.004	0.0%
	米国西岸	9	47.5%	10	48.2%	10	52.2%	13	51.6%	13	46.4%	22	60.8%
	米国東岸	10	52.5%	10	51.8%	9	47.8%	12	48.3%	15	53.6%	14	39.2%
11カ国・地域合計	総計	441	100.0%	494	100.0%	500	100.0%	499	100.0%	520	100.0%	492	100.0%
	米国その他	0.772	0.2%	2	0.5%	4	0.8%	4	0.8%	3	0.6%	2	0.3%
	米国西岸	264	59.9%	313	63.4%	318	63.6%	314	62.9%	323	62.2%	306	62.3%
	米国東岸	176	39.9%	178	36.1%	178	35.6%	181	36.3%	194	37.2%	184	37.4%
2016年米国→アジア	7月		8月		9月		10月		1月～10月合計				
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	総計	248	100.0%	240	100.0%	219	100.0%	220	100.0%	2,272	100.0%		
	米国その他	1	0.4%	1	0.5%	1	0.5%	1	0.6%	12	0.5%		
	米国西岸	144	58.2%	136	56.9%	122	55.7%	124	56.2%	1,290	56.8%		
	米国東岸	103	41.4%	102	42.6%	96	43.7%	95	43.2%	969	42.7%		
Taiwan	総計	37	100.0%	40	100.0%	36	100.0%	40	100.0%	408	100.0%		
	米国その他	0.151	0.4%	0.142	0.4%	0.124	0.3%	0.282	0.7%	2	0.5%		
	米国西岸	30	80.4%	32	80.2%	29	81.0%	32	81.5%	319	78.0%		
	米国東岸	7	19.1%	8	19.5%	7	18.7%	7	17.8%	88	21.5%		
Hong Kong	総計	23	100.0%	25	100.0%	23	100.0%	27	100.0%	242	100.0%		
	米国その他	0.029	0.1%	0.025	0.1%	0.02	0.1%	0.031	0.1%	0.224	0.1%		
	米国西岸	15	64.4%	16	64.1%	15	66.2%	18	69.4%	156	64.4%		
	米国東岸	8	35.4%	9	35.8%	8	33.7%	8	30.5%	86	35.5%		
Indonesia	総計	20	100.0%	25	100.0%	21	100.0%	20	100.0%	214	100.0%		
	米国その他	0.01	0.0%	0.023	0.1%	0.006	0.0%	0.056	0.3%	0.234	0.1%		
	米国西岸	10	50.2%	12	49.5%	10	50.4%	10	49.2%	99	46.4%		
	米国東岸	10	49.7%	13	50.4%	10	49.6%	10	50.5%	115	53.5%		
Japan	総計	61	100.0%	60	100.0%	58	100.0%	62	100.0%	618	100.0%		
	米国その他	0.915	1.5%	0.863	1.4%	0.609	1.0%	0.781	1.3%	8	1.3%		
	米国西岸	49	80.6%	48	79.9%	47	80.1%	50	80.8%	497	80.4%		
	米国東岸	11	17.9%	11	18.6%	11	18.8%	11	17.9%	113	18.2%		
Korea	総計	49	100.0%	49	100.0%	47	100.0%	55	100.0%	497	100.0%		
	米国その他	0.105	0.2%	0.116	0.2%	0.189	0.4%	0.232	0.4%	2	0.5%		
	米国西岸	36	73.1%	37	76.0%	35	75.2%	42	76.0%	374	75.3%		
	米国東岸	13	26.7%	12	23.8%	11	24.4%	13	23.5%	120	24.2%		
Malaysia	総計	9	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	86	100.0%		
	米国その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.012	0.1%	0.054	0.1%		
	米国西岸	5	50.1%	6	53.2%	5	51.3%	4	49.6%	42	48.8%		
	米国東岸	5	49.9%	5	46.8%	4	48.7%	4	50.2%	44	51.2%		
Philippines	総計	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	95	100.0%		
	米国その他	0.025	0.3%	0.04	0.4%	0.033	0.3%	0.027	0.3%	0.28	0.3%		
	米国西岸	6	61.5%	6	59.4%	7	68.3%	7	69.5%	58	61.4%		
	米国東岸	4	38.2%	4	40.2%	3	31.4%	3	30.3%	36	38.3%		
Singapore	総計	10	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	101	100.0%		
	米国その他	0.005	0.1%	0.004	0.0%	0	0.0%	0.007	0.1%	0.03	0.0%		
	米国西岸	5	54.0%	5	52.2%	5	53.1%	6	57.6%	54	53.5%		
	米国東岸	5	46.0%	5	47.7%	5	46.9%	4	42.3%	47	46.5%		
Thailand	総計	16	100.0%	18	100.0%	16	100.0%	16	100.0%	155	100.0%		
	米国その他	0.006	0.0%	0.075	0.4%	0.146	0.9%	0.056	0.4%	0.54	0.3%		
	米国西岸	8	54.4%	8	44.4%	8	50.7%	9	55.9%	75	48.5%		
	米国東岸	7	45.6%	10	55.2%	8	48.4%	7	43.7%	79	51.1%		
Vietnam	総計	36	100.0%	36	100.0%	32	100.0%	26	100.0%	275	100.0%		
	米国その他	0.014	0.0%	0.004	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0.034	0.0%		
	米国西岸	23	65.3%	23	63.2%	21	66.4%	14	54.8%	157	57.1%		
	米国東岸	12	34.6%	13	36.8%	11	33.6%	12	45.2%	118	42.9%		
11カ国・地域合計	総計	519	100.0%	523	100.0%	481	100.0%	494	100.0%	4,963	100.0%		
	米国その他	2	0.4%	2	0.5%	2	0.5%	3	0.6%	26	0.5%		
	米国西岸	332	64.0%	330	63.0%	305	63.4%	316	64.0%	3,122	62.9%		

表-E.1 アメリカ東岸船卸貨物の輸送経路別貨物量の推移(2014年)

輸送経路別貨物量	2014年1月		2014年2月		2014年3月		2014年4月		2014年5月		2014年6月				
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合			
China	合計	220	100.0%	216	100.0%	176	100.0%	201	100.0%	236	100.0%	221	100.0%		
	パナマ	127	57.8%	118	54.3%	98	55.7%	118	58.8%	136	57.4%	120	54.5%		
	スエズ	87	39.6%	92	42.5%	70	39.9%	79	39.3%	97	41.0%	97	43.8%		
	その他	6	2.6%	7	3.2%	8	4.4%	4	1.9%	4	1.6%	4	1.7%		
Taiwan	合計	12	100.0%	10	100.0%	12	100.0%	12	100.0%	13	100.0%	13	100.0%		
	パナマ	8	67.1%	6	59.0%	7	64.1%	7	62.3%	8	64.5%	7	58.8%		
	スエズ	4	30.1%	4	38.9%	4	33.3%	4	35.6%	4	32.9%	5	38.9%		
	その他	0.334	2.8%	0.205	2.0%	0.3	2.6%	0.252	2.2%	0.317	2.5%	0.289	2.3%		
Hong Kong	合計	7	100.0%	7	100.0%	5	100.0%	6	100.0%	7	100.0%	7	100.0%		
	パナマ	1	19.6%	1	18.4%	1	25.3%	1	17.6%	1	18.5%	1	16.8%		
	スエズ	6	78.7%	6	80.4%	4	73.9%	5	82.0%	6	80.9%	6	82.6%		
	その他	0.13	1.8%	0.085	1.1%	0.042	0.8%	0.027	0.4%	0.038	0.6%	0.05	0.7%		
Indonesia	合計	11	100.0%	9	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	12	100.0%		
	パナマ	1	9.5%	0.82	8.7%	1	11.8%	0.953	8.4%	1	9.4%	0.869	7.0%		
	スエズ	10	87.8%	8	87.7%	10	86.6%	10	89.7%	10	88.8%	11	91.6%		
	その他	0.311	2.8%	0.34	3.6%	0.18	1.6%	0.221	2.0%	0.203	1.8%	0.175	1.4%		
Japan	合計	9	100.0%	7	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	9	100.0%		
	パナマ	8	93.3%	6	93.4%	10	92.4%	9	90.7%	9	91.4%	8	87.4%		
	スエズ	0.526	6.0%	0.434	6.3%	0.627	6.0%	0.827	8.6%	0.83	8.0%	1	11.8%		
	その他	0.062	0.7%	0.026	0.4%	0.158	1.5%	0.067	0.7%	0.062	0.6%	0.065	0.7%		
Korea	合計	18	100.0%	15	100.0%	20	100.0%	19	100.0%	20	100.0%	20	100.0%		
	パナマ	16	90.9%	13	86.7%	17	83.4%	16	88.6%	18	89.3%	18	90.3%		
	スエズ	0.358	2.0%	0.457	3.0%	0.367	1.8%	0.579	3.1%	0.653	3.3%	0.641	3.2%		
	その他	1	7.1%	2	10.3%	3	14.7%	2	8.2%	1	7.4%	1	6.5%		
Malaysia	合計	7	100.0%	6	100.0%	6	100.0%	7	100.0%	7	100.0%	6	100.0%		
	パナマ	1	14.5%	0.777	13.8%	1	17.2%	1	16.3%	1	14.6%	0.659	10.4%		
	スエズ	6	82.4%	5	80.5%	5	78.8%	5	80.9%	6	82.6%	5	86.3%		
	その他	0.211	3.0%	0.316	5.6%	0.258	4.0%	0.179	2.7%	0.196	2.8%	0.207	3.3%		
Philippines	合計	3	100.0%	2	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%		
	パナマ	0.794	26.5%	0.51	23.6%	1	32.6%	0.755	24.7%	0.644	24.2%	0.406	16.2%		
	スエズ	2	71.2%	2	74.4%	2	65.8%	2	73.2%	2	74.0%	2	80.5%		
	その他	0.07	2.3%	0.042	1.9%	0.056	1.7%	0.065	2.1%	0.048	1.8%	0.083	3.3%		
Singapore	合計	3	100.0%	3	100.0%	5	100.0%	4	100.0%	4	100.0%	4	100.0%		
	パナマ	0.186	5.8%	0.234	6.8%	0.23	5.1%	0.206	5.4%	0.233	5.9%	0.163	4.5%		
	スエズ	3	93.0%	3	91.5%	4	93.1%	3	91.3%	4	92.8%	3	92.9%		
	その他	0.04	1.2%	0.059	1.7%	0.082	1.8%	0.125	3.3%	0.053	1.3%	0.098	2.7%		
Thailand	合計	10	100.0%	7	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	9	100.0%		
	パナマ	1	11.7%	0.677	10.0%	1	11.0%	1	11.4%	0.97	10.5%	0.755	8.5%		
	スエズ	8	85.4%	6	86.9%	9	86.6%	9	86.4%	8	86.8%	8	89.7%		
	その他	0.284	2.9%	0.213	3.1%	0.244	2.3%	0.22	2.1%	0.248	2.7%	0.158	1.8%		
Vietnam	合計	18	100.0%	16	100.0%	13	100.0%	17	100.0%	19	100.0%	16	100.0%		
	パナマ	3	18.3%	3	17.6%	3	23.4%	3	16.8%	3	16.9%	3	15.8%		
	スエズ	14	79.1%	13	79.7%	10	74.2%	14	81.7%	16	80.7%	13	82.3%		
	その他	0.456	2.6%	0.439	2.7%	0.315	2.4%	0.268	1.6%	0.467	2.4%	0.325	2.0%		
11カ国・地域合計	合計	318	100.0%	300	100.0%	272	100.0%	300	100.0%	340	100.0%	320	100.0%		
	パナマ	169	53.0%	151	50.2%	141	51.8%	159	53.0%	179	52.9%	161	50.1%		
	スエズ	141	44.3%	139	46.4%	119	43.7%	134	44.7%	153	45.1%	153	47.9%		
	その他	9	2.8%	10	3.4%	12	4.5%	7	2.3%	7	2.1%	6	2.0%		
輸送経路別貨物量	2014年7月		2014年8月		2014年9月		2014年10月		2014年11月		2014年12月		2014年合計		
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	合計	249	100.0%	250	100.0%	266	100.0%	281	100.0%	221	100.0%	237	100.0%	2,775	100.0%
	パナマ	124	49.9%	122	48.9%	133	49.9%	135	47.8%	107	48.6%	116	49.0%	1,455	52.4%
	スエズ	121	48.5%	123	49.2%	125	47.0%	143	50.7%	110	49.8%	117	49.4%	1,261	45.4%
	その他	4	1.6%	5	1.9%	8	3.1%	4	1.5%	3	1.5%	4	1.6%	60	2.2%
Taiwan	合計	13	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	12	100.0%	12	100.0%	13	100.0%	147	100.0%
	パナマ	7	51.8%	7	56.5%	7	54.8%	7	56.4%	6	55.5%	7	51.0%	86	58.3%
	スエズ	6	46.5%	5	41.7%	6	43.2%	5	41.7%	5	43.1%	6	47.6%	58	39.6%
	その他	0.229	1.8%	0.233	1.8%	0.271	2.0%	0.229	1.9%	0.164	1.4%	0.183	1.4%	3	2.1%
Hong Kong	合計	10	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	10	100.0%	7	100.0%	8	100.0%	93	100.0%
	パナマ	1	13.0%	1	15.1%	2	16.4%	2	16.6%	1	17.8%	1	15.5%	16	17.1%
	スエズ	8	86.5%	8	83.9%	8	82.8%	8	83.0%	6	81.6%	6	84.2%	76	82.1%
	その他	0.041	0.4%	0.089	1.0%	0.07	0.8%	0.043	0.4%	0.04	0.6%	0.024	0.3%	0.679	0.7%
Indonesia	合計	14	100.0%	14	100.0%	10	100.0%	14	100.0%	13	100.0%	13	100.0%	145	100.0%
	パナマ	1	7.7%	0.924	6.7%	0.818	7.9%	0.764	5.4%	0.845	6.5%	0.907	7.1%	11	7.9%
	スエズ	12	90.5%	13	91.0%	9	89.1%	13	93.5%	12	90.9%	12	90.7%	130	90.0%
	その他	0.242	1.8%	0.318	2.3%	0.307	3.0%	0.156	1.1%	0.329	2.5%	0.278	2.2%	3	2.1%
Japan	合計	12	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	9	100.0%	116	100.0%
	パナマ	10	86.0%	10	86.7%	8	85.3%	9	87.0%	8	86.5%	8	86.7%	103	88.7%
	スエズ	2	13.3%	1	13.1%	1	14.1%	1	12.6%	1	12.8%	1	12.5%	12	10.6%
	その他	0.078	0.7%	0.025	0.2%	0.062	0.6%	0.043	0.4%	0.062	0.7%	0.081	0.9%	0.792	0.7%
Korea	合計	22	100.0%	21	100.0%	21	100.0%	21	100.0%	20	100.0%	22	100.0%	237	100.0%
	パナマ	19	89.0%	19	90.8%	18	88.4%	18	87.9%	18	88.0%	19	86.4%	210	88.3%
	スエズ	1	4.7%	0.899	4.4%	0.917	4.5%	1	5.2%	1	5.7%	2	7.8%	10	4.1%
	その他	1	6.4%	0.99	4.8%	1	7.2%	1	7.0%	1	6.3%	1	5.8%	18	7.6%
Malaysia	合計	8	100.0%	8	100.0%	7	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	85	100.0%
	パナマ	0.67	8.5%	0.676	8.8%	0.58	8.3%	0.611	7.9%	0.773	10.3%	0.697	8.8%	10	11.4%
	スエズ	7	88.8%	7	87.8%	6	87.1%	7	89.6%	7	87.8%	7	88.3%	72	85.4%
	その他	0.21	2.7%	0.259	3.4%	0.326	4.6%	0.191	2.5%	0.148	2.0%	0.226	2.9%	3	3.2%
Philippines	合計	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	35	100.0%
	パナマ	0.671	19.9%	0.517	16.4%	0.581	17.9%	0.36	13.2%	0.551	20.8%	0.434	15.0%	7	21.0%
	スエズ	3	79.2%	3	82.5%	3	80.8%	2	85.2%	2	78.5%	2	84.9%	27	77.4%
	その他	0.029	0.9%	0.034	1.1%	0.04	1.2%	0.044	1.6%	0.019	0.7%	0.003	0.1%	0.533	1.5%
Singapore	合計	5	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	52	100.0%
	パナマ	0.138	2.8%	0.251	4.6%	0.146	2.9%	0.122	2.6%	0.138	2.8%	0.115	2.5%	2	4.1%
	スエズ	5	94.4%	5	91.5%	5	95.4%	5	96.6%	5	95.1%	4	95.9%	49	93.8%
	その他	0.141	2.8%	0.215	3.9%	0.087	1.7%	0.038	0.8%	0.105	2.1%	0.075	1.6%	1	2.1%
Thailand	合計	11	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	119	100.0%
	パナマ	0.788	7.0%	0.716	6.6%	0.731	7.4%	0.67	6.4%	0.625					

表-E.2 アメリカ東岸船卸貨物の輸送経路別貨物量の推移(2015年)

輸送経路別貨物量	2015年1月		2015年2月		2015年3月		2015年4月		2015年5月		2015年6月				
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合			
China	合計	254	100.0%	241	100.0%	280	100.0%	232	100.0%	271	100.0%	281	100.0%		
	パナマ	114	44.8%	120	49.7%	133	47.5%	100	43.2%	126	46.6%	138	49.1%		
	スエズ	131	51.7%	116	48.1%	143	51.0%	122	52.6%	140	51.8%	131	46.7%		
	その他	9	3.5%	5	2.2%	4	1.5%	10	4.1%	5	1.7%	12	4.2%		
Taiwan	合計	13	100.0%	13	100.0%	15	100.0%	14	100.0%	15	100.0%	14	100.0%		
	パナマ	7	52.4%	7	54.8%	7	50.2%	7	51.4%	8	55.0%	7	52.0%		
	スエズ	6	45.6%	6	43.9%	7	48.8%	7	47.5%	7	43.7%	7	46.6%		
	その他	0.257	2.0%	0.169	1.3%	0.152	1.0%	0.157	1.1%	0.197	1.3%	0.195	1.4%		
Hong Kong	合計	9	100.0%	8	100.0%	9	100.0%	7	100.0%	8	100.0%	10	100.0%		
	パナマ	1	14.7%	1	18.0%	2	18.5%	1	16.9%	1	17.6%	2	16.0%		
	スエズ	8	84.6%	7	81.3%	7	81.1%	6	81.7%	6	81.6%	8	79.9%		
	その他	0.064	0.7%	0.058	0.7%	0.04	0.4%	0.096	1.4%	0.055	0.7%	0.393	4.1%		
Indonesia	合計	14	100.0%	12	100.0%	14	100.0%	19	100.0%	15	100.0%	15	100.0%		
	パナマ	0.868	6.3%	0.891	7.6%	1	7.8%	1	6.1%	0.816	5.3%	0.727	4.8%		
	スエズ	13	91.7%	11	91.3%	13	91.5%	18	91.9%	14	91.9%	14	90.6%		
	その他	0.265	1.9%	0.117	1.0%	0.092	0.6%	0.376	2.0%	0.433	2.8%	0.697	4.6%		
Japan	合計	10	100.0%	9	100.0%	11	100.0%	13	100.0%	13	100.0%	9	100.0%		
	パナマ	8	83.5%	8	85.6%	10	87.3%	9	73.6%	10	77.8%	7	76.5%		
	スエズ	2	15.8%	1	13.6%	1	12.1%	3	24.8%	3	21.4%	2	21.7%		
	その他	0.065	0.7%	0.069	0.8%	0.064	0.6%	0.211	1.7%	0.113	0.9%	0.166	1.8%		
Korea	合計	22	100.0%	20	100.0%	22	100.0%	26	100.0%	25	100.0%	23	100.0%		
	パナマ	19	86.7%	18	87.8%	20	88.2%	22	87.3%	23	88.9%	20	88.9%		
	スエズ	2	8.2%	1	5.2%	2	7.6%	2	6.0%	1	5.2%	1	5.1%		
	その他	1	5.1%	1	7.0%	0.926	4.1%	2	6.7%	1	5.9%	1	6.0%		
Malaysia	合計	8	100.0%	7	100.0%	8	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	9	100.0%		
	パナマ	0.702	8.4%	0.537	8.1%	0.75	9.5%	0.581	6.1%	0.739	8.6%	0.728	8.3%		
	スエズ	7	87.9%	6	88.5%	7	89.0%	9	90.8%	7	85.4%	7	84.6%		
	その他	0.312	3.7%	0.23	3.5%	0.113	1.4%	0.29	3.0%	0.509	5.9%	0.625	7.1%		
Philippines	合計	4	100.0%	2	100.0%	4	100.0%	5	100.0%	3	100.0%	4	100.0%		
	パナマ	0.539	15.3%	0.449	19.8%	0.873	23.6%	1	21.3%	0.868	25.6%	0.996	26.4%		
	スエズ	3	84.2%	2	80.1%	3	76.0%	4	77.9%	3	73.8%	3	69.9%		
	その他	0.017	0.5%	0.004	0.2%	0.018	0.5%	0.04	0.8%	0.019	0.6%	0.14	3.7%		
Singapore	合計	5	100.0%	4	100.0%	6	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	5	100.0%		
	パナマ	0.167	3.6%	0.185	4.3%	0.2	3.4%	0.114	2.2%	0.139	2.7%	0.118	2.5%		
	スエズ	4	94.7%	4	94.5%	6	95.9%	5	93.7%	5	93.7%	4	95.5%		
	その他	0.077	1.7%	0.05	1.2%	0.04	0.7%	0.212	4.1%	0.185	3.6%	0.09	1.9%		
Thailand	合計	11	100.0%	8	100.0%	11	100.0%	15	100.0%	12	100.0%	13	100.0%		
	パナマ	0.631	5.6%	0.517	6.2%	0.814	7.7%	0.829	5.7%	0.894	7.5%	0.736	5.8%		
	スエズ	10	91.9%	8	91.3%	10	90.7%	13	91.1%	11	88.9%	11	89.5%		
	その他	0.286	2.5%	0.215	2.6%	0.17	1.6%	0.477	3.3%	0.425	3.6%	0.603	4.7%		
Vietnam	合計	24	100.0%	20	100.0%	24	100.0%	25	100.0%	26	100.0%	27	100.0%		
	パナマ	3	12.8%	3	13.8%	3	12.6%	3	10.7%	3	11.5%	3	9.5%		
	スエズ	20	84.9%	17	84.3%	21	85.9%	21	85.8%	22	86.6%	23	87.8%		
	その他	0.537	2.2%	0.392	2.0%	0.372	1.5%	0.851	3.5%	0.482	1.9%	0.706	2.7%		
11カ国・地域合計	合計	373	100.0%	344	100.0%	404	100.0%	370	100.0%	403	100.0%	408	100.0%		
	パナマ	155	41.6%	159	46.2%	179	44.2%	147	39.8%	175	43.6%	180	44.1%		
	スエズ	206	55.2%	177	51.5%	219	54.2%	209	56.4%	219	54.3%	212	51.8%		
	その他	12	3.2%	8	2.3%	6	1.5%	14	3.8%	8	2.1%	17	4.1%		
輸送経路別貨物量	2015年7月		2015年8月		2015年9月		2015年10月		2015年11月		2015年12月		2015年合計		
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	合計	287	100.0%	286	100.0%	310	100.0%	284	100.0%	235	100.0%	247	100.0%	3,207	100.0%
	パナマ	151	52.6%	150	52.4%	154	49.8%	141	49.7%	125	53.5%	130	52.8%	1,583	49.4%
	スエズ	133	46.2%	131	45.8%	149	47.9%	136	48.0%	106	45.2%	113	46.0%	1,552	48.4%
	その他	4	1.3%	5	1.8%	7	2.3%	7	2.3%	3	1.4%	3	1.2%	73	2.3%
Taiwan	合計	15	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	13	100.0%	12	100.0%	13	100.0%	164	100.0%
	パナマ	9	58.0%	8	57.3%	8	55.5%	8	58.9%	7	59.7%	7	51.7%	90	54.7%
	スエズ	6	40.7%	5	40.8%	6	42.2%	5	39.0%	5	38.4%	6	46.2%	72	43.7%
	その他	0.185	1.2%	0.251	1.9%	0.319	2.4%	0.274	2.0%	0.23	1.8%	0.265	2.1%	3	1.6%
Hong Kong	合計	8	100.0%	9	100.0%	10	100.0%	8	100.0%	6	100.0%	7	100.0%	98	100.0%
	パナマ	2	20.2%	2	19.8%	2	20.5%	2	22.9%	1	20.6%	1	20.4%	18	18.8%
	スエズ	7	79.4%	7	79.9%	8	78.0%	6	75.1%	5	78.9%	5	79.3%	78	80.1%
	その他	0.029	0.3%	0.027	0.3%	0.143	1.4%	0.148	1.9%	0.026	0.4%	0.02	0.3%	1	1.1%
Indonesia	合計	16	100.0%	12	100.0%	15	100.0%	16	100.0%	13	100.0%	13	100.0%	175	100.0%
	パナマ	0.759	4.8%	0.644	5.4%	0.518	3.4%	0.582	3.5%	0.628	4.7%	0.528	4.1%	9	5.3%
	スエズ	15	93.3%	11	91.5%	14	95.0%	15	93.5%	13	93.7%	12	94.8%	162	92.6%
	その他	0.309	1.9%	0.365	3.1%	0.235	1.6%	0.48	2.9%	0.227	1.7%	0.14	1.1%	4	2.1%
Japan	合計	10	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	124	100.0%
	パナマ	8	82.1%	9	87.5%	8	89.4%	10	90.0%	9	90.9%	8	91.2%	105	84.2%
	スエズ	2	17.1%	1	11.5%	0.868	10.0%	0.95	8.6%	0.839	8.5%	0.743	8.4%	18	14.8%
	その他	0.082	0.8%	0.099	0.9%	0.05	0.6%	0.157	1.4%	0.063	0.6%	0.035	0.4%	1	0.9%
Korea	合計	26	100.0%	26	100.0%	21	100.0%	24	100.0%	23	100.0%	22	100.0%	281	100.0%
	パナマ	24	90.9%	23	90.5%	19	91.0%	22	91.9%	22	92.5%	20	89.9%	252	89.6%
	スエズ	0.807	3.1%	0.867	3.4%	0.777	3.8%	0.661	2.8%	0.459	2.0%	0.662	3.0%	13	4.6%
	その他	2	6.0%	2	6.1%	1	5.2%	1	5.3%	1	5.5%	2	7.1%	16	5.8%
Malaysia	合計	10	100.0%	8	100.0%	10	100.0%	9	100.0%	8	100.0%	8	100.0%	102	100.0%
	パナマ	0.8	8.3%	0.574	7.0%	0.644	6.7%	0.57	6.7%	0.634	7.8%	0.837	10.3%	8	7.9%
	スエズ	9	89.2%	7	89.4%	9	89.5%	8	88.2%	7	88.3%	7	86.5%	90	88.1%
	その他	0.236	2.5%	0.302	3.7%	0.363	3.8%	0.441	5.2%	0.31	3.8%	0.259	3.2%	4	3.9%
Philippines	合計	4	100.0%	4	100.0%	4	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	42	100.0%
	パナマ	0.94	25.7%	0.802	22.8%	0.744	20.1%	0.746	23.0%	0.588	19.6%	0.636	18.2%	9	21.9%
	スエズ	3	72.9%	3	75.1%	3	79.0%	2	75.6%	2	79.7%	3	81.2%	32	77.0%
	その他	0.051	1.4%	0.074	2.1%	0.031	0.8%	0.046	1.4%	0.02	0.7%	0.019	0.5%	0.479	1.1%
Singapore	合計	5	100.0%	4	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	4	100.0%	5	100.0%	57	100.0%
	パナマ	0.138	2.8%	0.129	3.1%	0.13	2.5%	0.145	3.1%	0.084	2.1%	0.126	2.8%	2	2.9%
	スエズ	5	96.4%	4	95.2%	5	95.9%	4	95.1%	4	96.7%	4	96.5%	55	95.3%
	その他	0.04	0.8%	0.074	1.8%	0.08	1.6%	0.084	1.8%	0.05	1.2%	0.036	0.8%	1	1.8%
Thailand															

表-E.3 アメリカ東岸船卸貨物の輸送経路別貨物量の推移(2016年)

輸送経路別貨物量	2016年1月		2016年2月		2016年3月		2016年4月		2016年5月		2016年6月		
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	合計	266	100.0%	290	100.0%	216	100.0%	229	100.0%	265	100.0%	276	100.0%
	パナマ	134	50.5%	141	48.5%	108	49.9%	123	53.5%	128	48.1%	127	46.0%
	スエズ	122	45.8%	140	48.2%	102	47.2%	101	43.9%	127	47.9%	136	49.4%
	その他	10	3.7%	10	3.3%	6	3.0%	6	2.5%	10	3.9%	13	4.5%
Taiwan	合計	14	100.0%	13	100.0%	12	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	13	100.0%
	パナマ	7	54.4%	7	51.2%	7	52.9%	7	50.0%	7	50.7%	6	46.9%
	スエズ	6	42.3%	6	46.7%	5	43.8%	6	45.0%	7	45.7%	7	48.3%
	その他	0.446	3.3%	0.279	2.1%	0.437	3.5%	0.646	4.9%	0.52	3.7%	0.656	4.9%
Hong Kong	合計	7	100.0%	8	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	7	100.0%	7	100.0%
	パナマ	1	19.4%	1	16.9%	1	24.7%	0.87	18.0%	1	17.9%	1	16.1%
	スエズ	6	79.8%	6	80.6%	3	73.9%	4	79.5%	6	80.9%	5	79.6%
	その他	0.061	0.9%	0.189	2.5%	0.07	1.5%	0.123	2.5%	0.082	1.2%	0.282	4.3%
Indonesia	合計	14	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	14	100.0%
	パナマ	0.598	4.3%	0.585	4.6%	0.616	4.4%	0.493	3.7%	0.49	3.5%	0.582	4.2%
	スエズ	13	93.0%	12	92.6%	13	92.9%	13	93.4%	13	94.2%	13	91.4%
	その他	0.373	2.7%	0.357	2.8%	0.365	2.6%	0.389	2.9%	0.323	2.3%	0.619	4.4%
Japan	合計	11	100.0%	7	100.0%	11	100.0%	10	100.0%	11	100.0%	10	100.0%
	パナマ	10	89.5%	6	89.0%	10	90.4%	9	89.8%	9	85.2%	9	84.6%
	スエズ	0.937	8.8%	0.718	10.7%	0.94	8.2%	0.89	8.6%	1	12.2%	1	14.0%
	その他	0.184	1.7%	0.025	0.4%	0.162	1.4%	0.162	1.6%	0.28	2.6%	0.146	1.5%
Korea	合計	24	100.0%	22	100.0%	28	100.0%	27	100.0%	27	100.0%	28	100.0%
	パナマ	21	86.9%	19	89.1%	26	91.0%	23	88.0%	25	91.5%	24	86.6%
	スエズ	0.785	3.3%	0.933	4.3%	1	4.6%	0.988	3.7%	0.946	3.5%	2	6.8%
	その他	2	9.9%	1	6.6%	1	4.3%	2	8.3%	1	4.9%	2	6.5%
Malaysia	合計	9	100.0%	9	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	10	100.0%	11	100.0%
	パナマ	0.653	7.6%	0.68	7.7%	0.526	5.5%	0.641	6.6%	0.721	7.3%	1	10.3%
	スエズ	7	87.4%	8	86.9%	9	90.6%	9	90.5%	9	87.6%	9	80.5%
	その他	0.421	4.9%	0.483	5.4%	0.37	3.9%	0.285	2.9%	0.499	5.1%	0.997	9.2%
Philippines	合計	3	100.0%	3	100.0%	4	100.0%	4	100.0%	3	100.0%	3	100.0%
	パナマ	0.602	20.2%	0.45	16.5%	0.835	23.2%	0.761	20.3%	0.623	21.0%	0.579	18.5%
	スエズ	2	78.6%	2	81.5%	3	75.8%	3	78.5%	2	78.7%	2	78.7%
	その他	0.034	1.2%	0.054	2.0%	0.036	1.0%	0.043	1.1%	0.008	0.3%	0.089	2.8%
Singapore	合計	5	100.0%	4	100.0%	4	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	6	100.0%
	パナマ	0.166	3.3%	0.108	2.5%	0.086	2.1%	0.168	3.5%	0.124	2.5%	0.193	3.5%
	スエズ	5	93.2%	4	96.1%	4	95.7%	4	94.7%	5	96.7%	5	93.0%
	その他	0.173	3.5%	0.057	1.3%	0.087	2.2%	0.081	1.7%	0.042	0.8%	0.193	3.5%
Thailand	合計	13	100.0%	10	100.0%	13	100.0%	14	100.0%	12	100.0%	16	100.0%
	パナマ	0.954	7.3%	0.617	5.9%	0.798	6.1%	0.948	6.7%	1	8.7%	0.931	6.0%
	スエズ	11	82.7%	9	89.3%	11	84.8%	13	89.2%	11	89.1%	13	85.0%
	その他	1	10.0%	0.508	4.9%	1	9.1%	0.583	4.1%	0.277	2.2%	1	9.0%
Vietnam	合計	27	100.0%	27	100.0%	21	100.0%	25	100.0%	29	100.0%	29	100.0%
	パナマ	3	10.4%	3	9.8%	2	11.2%	2	9.2%	3	10.1%	3	11.6%
	スエズ	24	87.2%	23	85.6%	18	85.8%	21	84.9%	25	87.7%	24	83.1%
	その他	0.655	2.4%	1	4.6%	0.607	2.9%	1	6.0%	0.625	2.2%	2	5.3%
11カ国・地域合計	合計	391	100.0%	406	100.0%	338	100.0%	354	100.0%	397	100.0%	412	100.0%
	パナマ	179	45.8%	179	44.1%	157	46.4%	168	47.4%	176	44.3%	173	42.1%
	スエズ	196	50.2%	212	52.3%	170	50.3%	175	49.3%	207	52.1%	218	53.0%
	その他	16	4.0%	14	3.5%	11	3.2%	12	3.3%	14	3.6%	20	4.9%
輸送経路別貨物量	2016年7月		2016年8月		2016年9月		2016年10月		1~10月合計				
	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	千TEU	割合	
China	合計	293	100.0%	325	100.0%	297	100.0%	320	100.0%	2,776	100.0%		
	パナマ	177	60.3%	197	60.6%	171	57.5%	211	65.8%	1,514	54.5%		
	スエズ	113	38.7%	125	38.6%	123	41.5%	106	33.1%	1,195	43.1%		
	その他	3	1.0%	3	0.8%	3	1.0%	3	1.0%	67	2.4%		
Taiwan	合計	14	100.0%	16	100.0%	14	100.0%	13	100.0%	137	100.0%		
	パナマ	6	39.1%	6	40.4%	6	43.4%	5	34.1%	63	46.1%		
	スエズ	8	59.2%	9	58.9%	8	55.0%	8	63.8%	70	51.0%		
	その他	0.246	1.7%	0.115	0.7%	0.22	1.6%	0.281	2.1%	4	2.8%		
Hong Kong	合計	7	100.0%	9	100.0%	7	100.0%	7	100.0%	68	100.0%		
	パナマ	1	18.9%	1	17.1%	2	24.5%	2	28.1%	14	20.0%		
	スエズ	6	81.0%	7	82.8%	5	74.9%	5	71.3%	53	78.7%		
	その他	0.01	0.1%	0.008	0.1%	0.044	0.6%	0.042	0.6%	0.91	1.3%		
Indonesia	合計	14	100.0%	12	100.0%	13	100.0%	13	100.0%	135	100.0%		
	パナマ	0.958	6.8%	0.855	6.9%	0.947	7.0%	0.842	6.3%	7	5.2%		
	スエズ	13	91.6%	11	91.5%	12	91.8%	12	92.2%	125	92.5%		
	その他	0.212	1.5%	0.191	1.5%	0.156	1.2%	0.191	1.4%	3	2.4%		
Japan	合計	11	100.0%	12	100.0%	8	100.0%	12	100.0%	102	100.0%		
	パナマ	9	84.6%	10	88.2%	7	85.1%	11	94.6%	90	88.2%		
	スエズ	2	14.8%	1	11.3%	1	13.7%	0.551	4.7%	11	10.5%		
	その他	0.067	0.6%	0.062	0.5%	0.098	1.2%	0.077	0.7%	1	1.2%		
Korea	合計	31	100.0%	29	100.0%	23	100.0%	28	100.0%	266	100.0%		
	パナマ	28	91.7%	27	93.9%	21	89.7%	26	92.6%	240	90.2%		
	スエズ	1	4.4%	0.586	2.0%	1	6.1%	0.672	2.4%	11	4.1%		
	その他	1	3.9%	1	4.1%	0.969	4.2%	1	4.9%	15	5.7%		
Malaysia	合計	10	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	11	100.0%	100	100.0%		
	パナマ	1	12.1%	1	13.3%	2	15.2%	1	11.5%	10	9.9%		
	スエズ	8	83.4%	9	82.5%	9	82.5%	9	86.1%	85	85.6%		
	その他	0.441	4.5%	0.47	4.2%	0.249	2.4%	0.258	2.4%	4	4.5%		
Philippines	合計	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	3	100.0%	31	100.0%		
	パナマ	0.665	22.4%	0.751	21.8%	0.624	22.9%	0.601	20.8%	6	20.8%		
	スエズ	2	77.4%	3	77.8%	2	76.7%	2	78.1%	24	78.1%		
	その他	0.009	0.3%	0.011	0.3%	0.01	0.4%	0.029	1.0%	0.323	1.0%		
Singapore	合計	5	100.0%	5	100.0%	5	100.0%	4	100.0%	48	100.0%		
	パナマ	0.295	5.7%	0.349	6.8%	0.332	6.6%	0.248	5.5%	2	4.3%		
	スエズ	5	92.4%	5	91.9%	5	92.6%	4	94.0%	45	93.9%		
	その他	0.094	1.8%	0.07	1.4%	0.038	0.8%	0.023	0.5%	0.859	1.8%		
Thailand	合計	16	100.0%	17	100.0%	15	100.0%	16	100.0%	142	100.0%		
	パナマ	2	10.1%	1	9.0%	2	11.2%	2	10.2%	12	8.2%		
	スエズ	14	87.8%	15	89.0%	13	86.1%	14	87.2%	124	87.0%		
	その他	0.328	2.1%	0.339	2.0%	0.406	2.7%	0.426	2.7%	7	4.8%		
Vietnam	合計	29	100.0%	32	100.0%	31	100.0%	30	100.0%	280	100.0%		
	パナマ	4	14.9%	4	12.5%	4	11.6%	4	13.6%	32	11.6%		
	スエズ	24	83.7%	27	85.7%	27	86.3%	25	84.2%	239	85.4%		
	その他	0.381	1.3%	0.582	1.8%	0.659	2.1%	0.654	2.2%	8	3.0%		
11カ国・地域合計	合計	433	100.0%	470	100.0%	427	100.0%	458	100.0%	4,085	100.0%		
	パナマ	230	53.2%	251	53.3%	215	50.3%	263	57.4%	1,990	48.7%		
	スエズ	197	45.4%	214	45.5%	206	48						

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of NILIM

No. 965 March 2017

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写のお問い合わせは
〔〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1
管理調整部企画調整課 電話:046-844-5019〕
E-mail:ysk.nil-kikaku@ml.mlit.go.jp