

表-20 東アジア域内流動における各国港湾取扱量 ('000TEU)

国等	2004年		2002年		04/02
Japan	7,965	12.6%	6,143	12.7%	1.30
China	13,910	22.0%	8,702	18.1%	1.60
Hong Kong	6,434	10.2%	5,591	11.6%	1.15
Taiwan	6,763	10.7%	5,604	11.6%	1.21
Korea	6,492	10.3%	5,522	11.5%	1.18
Singapore	8,468	13.4%	6,746	14.0%	1.26
その他	13,189	20.9%	9,889	20.5%	1.33
合計	63,222		48,196		1.31

流動が多いが、以南は相対的に少なかった。東南アジアでは、シンガポール-マレーシア、インドネシアが 100 万 TEU を超え、シンガポール-タイも 80 万 TEU 弱となっており、シンガポールが流動の中心となっていると推察された。

さらに、東アジア域内航路について、主要国の 2002 年と 2004 年を比較した結果が、表-20 である。表-20 は、各国の港湾における取扱量であり、この合計値は、ダブルカウントされた総流動量である。図中のパーセントは、全港湾取扱量に対する比率である。東アジア域内流動の全港湾コンテナ取扱量が、2002 年→2004 年で 31% 増であるのに対し、表-20 の主要国の中でこれを上回っていたのは中国の 60% 増だけであった。表-20 に掲載されていない東南アジア諸国の中では、インドネシアやベトナムの伸び率が高く、その他の国も対中国流動量の伸び率は高かった。日本については、2002 年→2004 年で 30% 増とほぼ平均の伸び率を示しており、総流動の比率も 0.1 ポイントの低下となっていた。2 章において、日本の東アジア域内航路の寄港回数が増加し続けていたが(表-7, 図-19)、総流動量では東アジア平均程度の伸びがあり、中国を除く周辺他国より高い伸び率を示していることが判った。

4. アメリカ-東アジア間の輸送経路分析

4.1 分析手法

アメリカ-東アジア間のコンテナ流動の輸送経路については、PIERS (Port Import Export Reporting Service) データを用いて分析した。PIERS は、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)のデータを集計しており、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

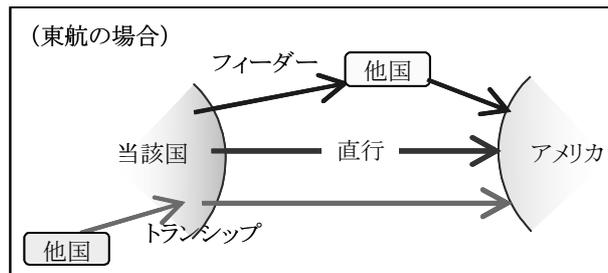


図-35 直行、フィーダー及びトランシップの定義

表-21 アメリカ-日本コンテナ流動量 ('000TEU)

	2004年		2002年	
港湾統計	1,631	-	1,698	-
PIERS	1,581	-3.1%	1,589	-6.4%
本資料推計値	1,682	3.1%	1,736	2.2%

タとされており²⁶⁾、現時点で、全数・TEU ベースで輸送経路まで判明する国際海上コンテナ貨物の統計データは、PIERS のみである。そこで、最新の PIERS データを用いて、流動経路を分析した。

なお、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、本資料においては、アメリカの港湾での取扱に限定した。また、米国自治連邦区のプエルトリコについては、アメリカ運輸省統計²⁷⁾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、最新の月単位の実績値が、概ね 10 週間後に発表されるとの速報性があるが、その後も微修正がなされている。このような点のため、過去のデータについて、既往の分析^{11)~15)}と若干数値が異なる部分がある。また、今回分析に用いた 2006 年のデータについては、PIERS におけるデータ再確認作業の結果、2007 年 12 月に発表された速報値の一部修正を含んだものである。

また、分析に先立ち、輸送経路に関わる用語の定義を行っておく。まず、3.1 で触れたように、輸送経路とは、積み換えを含む貨物の動きそのものである。この概念を、図-35 に、東航の場合を例として示したが、アメリカに輸送されるコンテナが、途中で積み換えられることなく輸送される直行か、もしくは、どこで積み換えがなされたのが輸送経路であり、その中で他国で積み換えられたコンテナをフィーダーコンテナとする。日本発の韓国フィーダーとは、日本→韓国→アメリカと輸送されたコンテナのことである。一方、他国発着で、当该国で積み換えをしたコンテナのことをトランシップコンテナとする。日本→韓国→アメリカと輸送されたコンテナは、韓

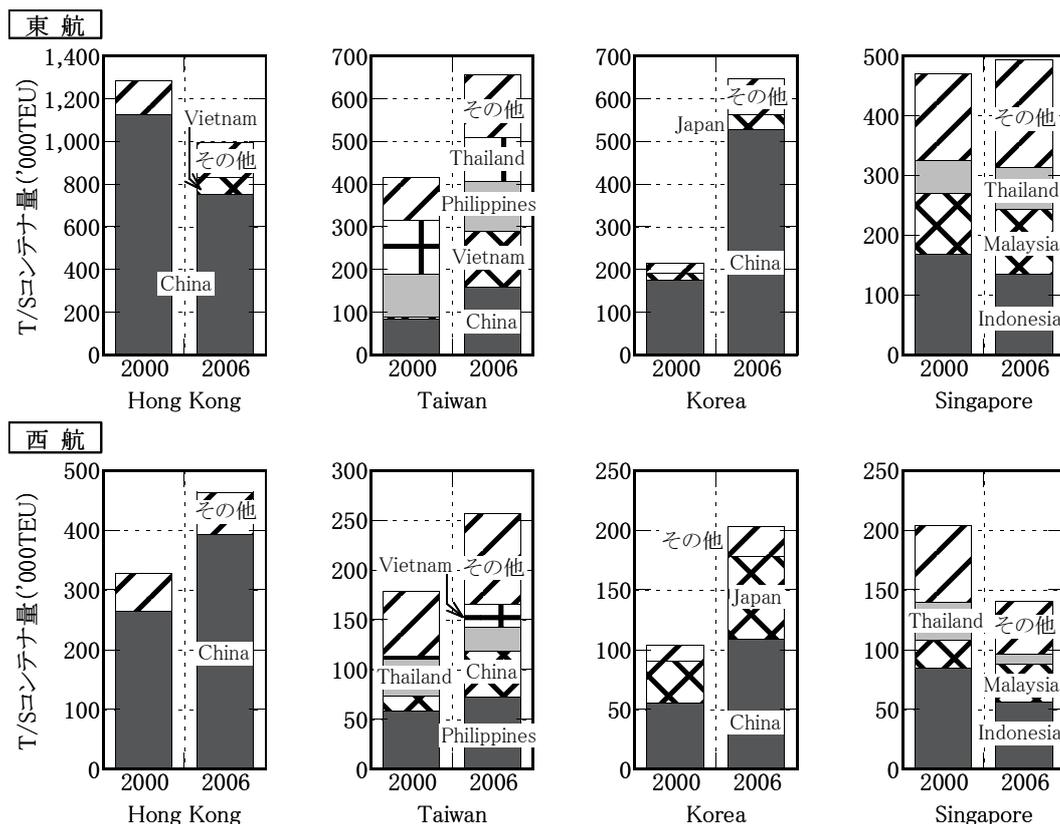


図-36 主要国でのトランシップコンテナの発地(東航)・着地(西航)

国においては、トランシップコンテナとなる。西航の場合も、考え方は同じである。ただし、PIERSは、B/L等を情報元としているため、2回以上の積み換えがなされている場合、アメリカ直近の1回のみが記録され、他の積み換えについてはデータに出てこない。

4.2 PIERSと港湾統計等との対比

PIERSと、日本の港湾統計及び3章で算定した推計値との関係を表-21に示す。PIERSでは、コンテナサイズが不明のデータがあり、その場合、品目別にコンテナの実体積でTEU換算をしている。これらがFCL(Full Container Load: 使用するコンテナが単一の荷主で占められる状態)で利用していた場合、空いたスペースが発生している可能性があるため、その場合、コンテナ量の過少評価に繋がることとなる。このため、実績値が港湾統計に比べて、少なめに出ているものと推察される。ただし、その差は、港湾統計を基準に2002年、2004年の実績では数%程度であった。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。また、参考までに、本資料での推計値は、港湾統計より多少大きめに出ているが、その差は2~3%程度であった。

4.3 国別輸送経路分析

最新の2006年も含めた近年の実績について、東航・西航のそれぞれで、各国発着のコンテナが、直行であるのか、もしくは、どこでフィーダーされたのかを集計したのが表-22(東航)及び表-23(西航)である。図中の「T/S」とは、他国発着貨物のトランシップ(積み換え)のことで、自国を仕出地・仕向地とするコンテナ貨物ではない。自国発着と、他国発着T/Sの2倍(入と出のダブルカウント)とを合計すると、対アメリカ実入コンテナの港湾取扱量になる。

表-22と表-23によると、日本は、韓国フィーダーが増えてはいるものの、2006年に東航で3万5千TEU、西航で6万9千TEUであり、東航・西航共に、70万TEU以上が直行で維持されていた。中国は、韓国フィーダーが2000年→2006年に東航で約3倍、西航で約2倍と増加していたが、同時期に直行は約5倍に急増していた。なお、東航の香港フィーダーは、3割減となっていた。

香港は、2000年→2006年にかけて、直行は、東航・西航共に横ばい、トランシップ貨物は、東航は減少、西航は増加となっていた。

台湾は、2004年に、東航ではトランシップ量が直行を

表-22 アメリカ-東アジア間の輸送経路別・国別コンテナ量（東航）

仕出国	年	直行	フィーダー							自国発計	他国発 T/S
			Japan	China	Hong Kong	Taiwan	Korea	Singapore	Malasia		
Japan	2000	756	-	0	3	1	16	0	0	778	172
	2002	673	-	1	2	3	17	0	0	696	84
	2004	737	-	1	1	2	32	0	0	773	64
	2006	789	-	10	2	2	35	0	0	840	74
China	2000	1,283	115	-	1,124	83	176	4	1	2,786	24
	2002	2,360	48	-	973	161	386	2	1	3,931	104
	2004	4,625	47	-	739	177	427	0	1	6,015	146
	2006	6,946	60	-	751	158	527	2	2	8,447	136
Hong Kong	2000	932	5	17	-	4	4	1	0	963	1,282
	2002	1,096	12	62	-	13	13	0	0	1,197	1,109
	2004	986	2	121	-	10	7	0	0	1,125	898
	2006	700	1	8	-	3	3	0	0	715	1,007
Taiwan	2000	598	1	1	9	-	2	1	0	611	415
	2002	573	1	1	9	-	6	0	0	590	548
	2004	570	1	1	9	-	10	2	0	593	628
	2006	587	0	2	5	-	7	0	0	602	659
Korea	2000	421	10	1	1	2	-	0	0	435	214
	2002	473	3	1	1	3	-	0	0	480	470
	2004	507	2	1	1	2	-	0	0	514	551
	2006	567	1	3	1	5	-	0	0	577	648
Singapore	2000	75	1	0	2	7	1	-	0	87	471
	2002	71	0	0	3	5	1	-	1	82	416
	2004	65	0	1	3	4	2	-	2	78	427
	2006	52	0	1	4	9	2	-	2	71	501
Philippines	2000	8	13	0	32	101	1	5	0	159	0
	2002	5	7	0	10	111	7	4	0	144	0
	2004	8	4	2	11	108	9	3	0	145	1
	2006	4	4	2	14	117	9	3	0	153	1
Thailand	2000	91	8	0	58	126	2	55	1	343	0
	2002	159	5	1	38	134	4	32	4	375	3
	2004	206	5	4	33	124	7	33	2	414	6
	2006	147	4	49	42	102	10	69	10	437	3
Malaysia	2000	80	4	1	9	30	4	102	-	230	12
	2002	97	1	1	22	24	9	91	-	246	61
	2004	71	1	4	32	41	14	100	-	263	27
	2006	70	1	11	41	54	8	109	-	296	57
Indonesia	2000	10	12	1	13	37	5	168	4	249	0
	2002	14	5	2	15	46	22	144	27	275	0
	2004	25	1	5	22	59	28	133	16	290	0
	2006	23	1	17	37	62	21	135	28	325	0
Vietnam	2000	3	0	0	3	6	0	10	0	23	0
	2002	3	1	0	6	31	2	21	1	66	0
	2004	8	1	2	23	91	10	33	2	173	0
	2006	12	2	16	78	131	19	26	6	293	1

注) 東アジア諸国以外へのフィーダー貨物は、直行貨物に計上した。

表-23 アメリカ-東アジア間の輸送経路別・国別コンテナ量(西航)

仕向国	年	直行	フィーダー							自国着計	他国着 T/S
			Japan	China	Hong Kong	Taiwan	Korea	Singapore	Malasia		
Japan	2000	929	-	1	3	17	35	1	0	986	81
	2002	820	-	2	4	28	39	1	0	893	69
	2004	742	-	2	10	36	53	0	0	844	46
	2006	730	-	5	5	18	69	0	0	828	67
China	2000	253	57	-	264	15	56	5	0	651	6
	2002	465	37	-	293	39	66	1	0	902	11
	2004	917	20	-	338	47	84	0	0	1,407	23
	2006	1,257	34	-	393	46	109	1	0	1,840	62
Hong Kong	2000	358	1	0	-	0	1	1	0	361	327
	2002	324	0	4	-	2	0	0	0	330	355
	2004	314	1	2	-	2	0	0	0	319	421
	2006	350	4	3	-	3	2	0	0	363	464
Taiwan	2000	302	2	1	3	-	2	0	1	311	178
	2002	275	4	1	5	-	2	0	0	287	241
	2004	323	5	2	8	-	3	0	0	340	262
	2006	449	3	2	8	-	2	1	0	465	257
Korea	2000	418	10	0	4	5	-	0	0	437	104
	2002	394	16	2	5	14	-	0	0	431	118
	2004	428	11	1	3	11	-	0	0	455	157
	2006	446	10	4	10	10	-	0	0	480	204
Singapore	2000	104	1	1	4	5	1	-	1	117	204
	2002	89	0	1	3	5	1	-	1	100	145
	2004	96	0	1	4	7	1	-	1	110	129
	2006	88	1	3	4	10	1	-	7	114	140
Philippines	2000	9	6	1	16	58	2	8	0	100	0
	2002	3	5	0	7	62	2	5	0	84	0
	2004	5	3	0	9	64	3	2	0	85	0
	2006	6	4	1	5	73	4	3	0	95	0
Thailand	2000	34	1	1	11	37	2	32	2	120	1
	2002	54	1	1	14	32	1	11	2	116	2
	2004	63	2	1	10	27	2	8	2	116	5
	2006	61	3	12	5	24	2	8	8	122	1
Malaysia	2000	31	1	0	4	7	1	23	-	68	13
	2002	25	1	1	4	5	1	26	-	63	19
	2004	24	1	2	6	7	2	25	-	67	11
	2006	15	1	3	4	11	2	32	-	68	38
Indonesia	2000	22	2	0	12	20	4	85	5	150	0
	2002	19	3	1	11	30	3	54	10	131	1
	2004	27	3	6	16	29	6	48	8	147	2
	2006	11	4	13	11	28	7	56	19	149	0
Vietnam	2000	0	0	1	3	3	1	5	0	12	0
	2002	3	1	1	4	9	1	6	1	25	0
	2004	4	0	2	7	18	1	7	0	39	0
	2006	5	1	5	10	23	3	5	0	52	0

注) 東アジア諸国以外へのフィーダー貨物は、直行貨物に計上した。

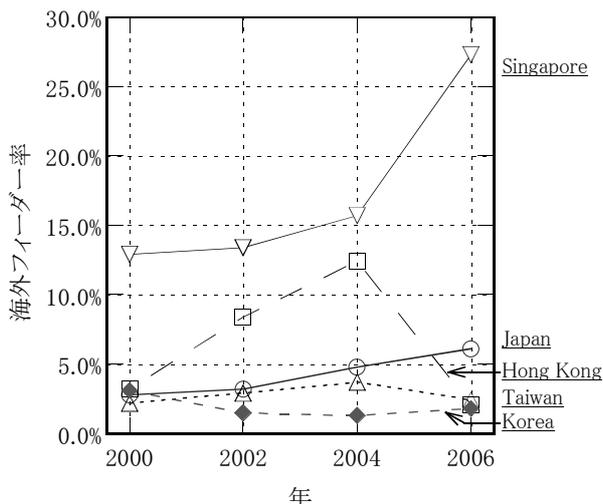


図-37 海外フィーダー率の推移 (東航-1)

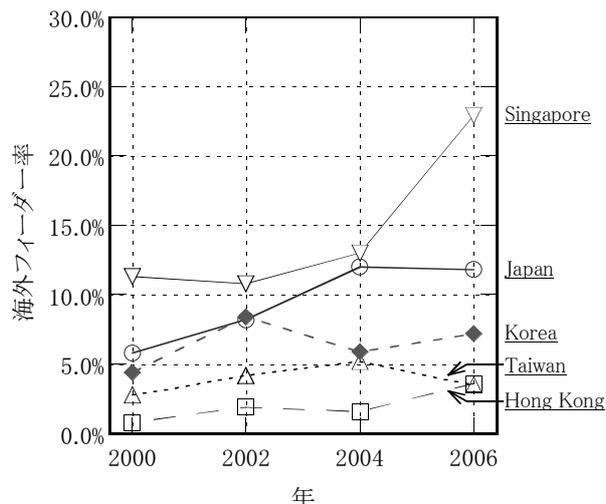


図-39 海外フィーダー率の推移 (西航-1)

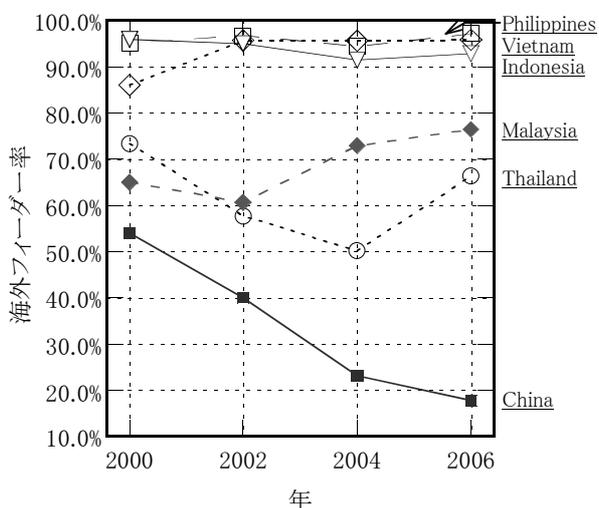


図-38 海外フィーダー率の推移 (東航-2)

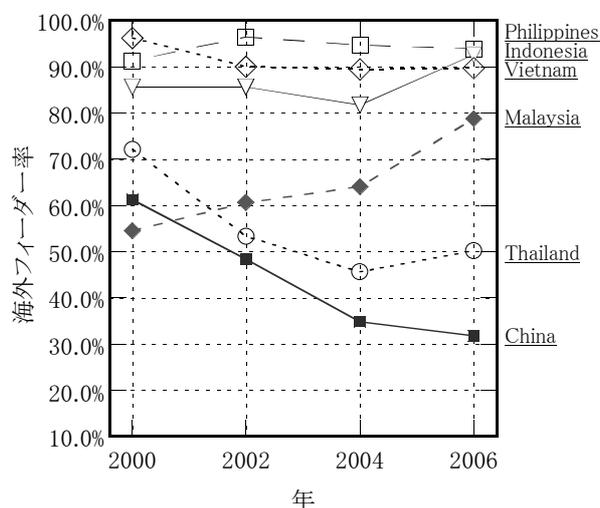


図-40 海外フィーダー率の推移 (西航-2)

超え、西航でも直行の半分強の量となっていた。トランシップの集荷に力を入れているものと考えられる。

韓国も、直行は緩やかな増加傾向だが、トランシップ量は大きく増加していた。そのうち、日本発着は、東航では5%、西航でも1/3程度であり、大半は中国が占めていた(東航8割、西航5割)。

東南アジア諸国について見ると、フィーダー先は台湾とシンガポールに大別された。台湾をフィーダー先としているのは、フィリピン及びタイ、シンガポールをフィーダー先としているのは、マレーシア及びインドネシアであった。ベトナムは、まだ量が多くないが、フィーダー先としては台湾の方が多いとの現状であった。

以上の概況を確認するため、まず、他国発着コンテナのトランシップが多い香港、台湾、韓国及びシンガポ

ルが、どこの国の仕出・仕向コンテナを扱っているのかを整理した。図-36がその結果である。東航では、2000年→2006年において、香港のトランシップ量が減少しているが、その大きな部分が中国であること、また、韓国はトランシップ量が急激に増加しているが、その大部分がやはり中国であることが確認された。台湾も大きな増加を示しているが、ベトナムの伸びが一番大きいことも判った。西航では、香港、台湾、韓国の伸びは中国に負っているが、台湾についてはベトナム、韓国については日本の伸びも見られた。シンガポールの減少は、インドネシアとタイによることも判った。

次に、各国の自国発着のコンテナが、フィーダー輸送された割合を示す海外フィーダー率について、東航・西航の推移を示したのが、図-37~40である。図-37及び

表-24 アメリカ-東アジア間のコンテナの単位価格 (2006年)

国等	東航				西航				東航/西航
	合計	直行	フィーダー	直行/FD	合計	直行	フィーダー	直行/FD	
Japan	86.7	88.2	65.8	1.34	30.4	31.7	20.5	1.55	2.85
China	37.4	37.6	36.5	1.03	27.0	25.8	29.5	0.87	1.38
Hong Kong	56.9	57.1	48.2	1.19	38.2	38.5	31.8	1.21	1.49
Taiwan	55.7	55.9	49.4	1.13	27.7	27.8	26.3	1.06	2.01
Korea	56.7	57.3	47.4	1.21	31.4	32.7	16.9	1.94	1.81
Singapore	84.4	89.5	72.2	1.24	60.6	61.6	57.3	1.08	1.39
Philippines	50.2	38.9	50.3	0.77	24.2	23.9	24.2	0.99	2.07
Thailand	43.9	45.3	43.3	1.05	26.8	29.3	24.4	1.20	1.64
Malaysia	45.5	38.0	47.3	0.80	34.2	42.0	32.3	1.30	1.33
Indonesia	39.1	26.1	39.2	0.67	39.9	40.8	39.9	1.02	0.98
Vietnam	24.8	22.3	24.8	0.90	28.1	36.4	27.3	1.33	0.88

図-39の海外フィーダー率が低い国々については、シンガポールが急上昇、日本も上昇傾向であった。シンガポールは、自国発着のコンテナが、東航7万TEU、西航11万TEUと多くないが、フィーダー先としては台湾が多く、2006年西航ではマレーシアも見られた。シンガポールは、東航・西航共に、自国発着及びトランシップを合わせても、台湾の自国発着より少なく、北米航路の最遠端に位置している点からも、北米航路における地位は相対的に低下している可能性はある。表-5においても、シンガポールは北米航路の寄港回数の減少が見られた。ただし、フィーダー貨物については、欧州航路や南北航路等も同時に集荷すると想定されるため、シンガポール全体についての分析は、欧州航路等でも同様の分析が必要と考えられる。なお、シンガポールの欧州航路については、表-6より寄港回数は増加傾向であった。

海外フィーダー率が高い国々については、図-38及び図-40より、中国の海外フィーダー率が急激に低下し、直行輸送の比率が高くなっていることが判った。タイの西航の海外フィーダー率は低下しているが、東航は横ばい、マレーシアは横ばいから上昇傾向となっていた。フィリピンやインドネシアの海外フィーダー率は、9割前後のままであった。

全体としてみた場合、海外フィーダー率が東航<西航なのは、日本、韓国、台湾及び中国、東航>西航なのは、シンガポール、香港、タイであり、その他の国は東航と西航の海外フィーダー率に大きな差は見られなかった。そこで、この状況と関連性が見出せる可能性のあるデータとして、まずは、2006年のコンテナ1TEU当たりの価格を東航・西航/直行・フィーダー別に確認した。その結果を表-24に示すが、この価格の元データであるPIERSの“VALUE”は、文献15)にあるように、当該品目の平均

価格を用いており、実際の価格ではない点に注意が必要である。詳細については、文献15)を参照されたい。結果は、海外フィーダー率の低い国々(図-37、図-39)の中で、日本、台湾及び韓国は、東航/西航が2.0近くか、それ以上となっており、価格が高いものほど、時間価値が高く、直行を好むと考え、東航の方が西航より海外フィーダー率が低く出ていることと対応していた。逆に、西航の海外フィーダー率が東航より低かった香港及びシンガポールは、東航/西航が1.4程度であり、日本等ほどの差が無かった。一方、海外フィーダー率が高い国々(図-38、図-40)では、東航/西航はフィリピンの2.0以上からベトナムの0.9以下まで幅があったが、東航の直行とフィーダーの価格差比率(表中、「直行/FD」)は、中国、タイが約1.0、その他は1.0を切っており、価値の高い貨物が直行航路を選択しているとは言い難い状況であった。寄港順序等から、フィーダーの方が輸送時間が短い場合があると考えられる。また、西航では、中国、フィリピンを除き直行とフィーダーの価格差比率は1.0を超えているが、非常に価値の低い貨物であった。

また、もう一つ関連性が見出せる可能性のあるデータとして、寄港順序を確認した。表-25及び表-26は、Lloyd'sデータより、北米-東アジア航路における東航の東アジアLast Port及び西航の東アジア1st Portを整理した結果である。東航でアメリカに行く直前や西航でアメリカからの直後の港湾では、船舶による輸送時間が最短になることから、他国経由の航路に比べ直行便のメリットが高いと考えられる。しかし、結果は、日本は航路としては西航の1st Portが多いが、実際に直行の割合が高いのは東航、香港も東航のLast Portが多いが、実際に直行の割合が高いのは西航と、これらの国では傾向は逆になっていた。一方、韓国や中国では、1st・Last Portと実際の

表-25 北米-東アジア航路・東航Last-Port (2006年)

国等	回数	港湾	回数
Korea	1,392	Busan	1,227
		Gwangyang	164
Japan	1,030	Yokohama	429
		Tokyo	425
China	673	Ningbo	216
		Yantian	201
		Shanghai	126
Hong Kong	556	Hong Kong	556
Taiwan	479	Kaohsiung	466
その他	43		

表-26 北米-東アジア航路・西航1st-Port (2006年)

国等	回数	港湾	回数
Japan	1,482	Yokohama	772
		Tokyo	572
China	1,222	Shanghai	476
		Ningbo	164
		Yantian	151
		Qingdao	114
Korea	759	Busan	693
Taiwan	413	Kaohsiung	336
Hong Kong	163	Hong Kong	163
その他	17		

直行の利用率は、傾向として一致していた。全ての国で利用しやすいように航路を組むことは困難であること、貨物の特性等にも依ること、コンテナ量の多い国が優先されると想定されること等から、必ずしも直行の利用率（すなわち、海外フィーダー率の逆）と傾向の一致は見られなかった。航路の設定には、海流の向きの影響も（東航は対馬海流や黒潮、西航は親潮）あるのかも知れない。

4.4 港湾別輸送経路分析

東アジア主要港湾について、自国コンテナの直行、フィーダー及び他国コンテナのトランシップ（図中「T/S」）コンテナ量を東航・西航で整理したのが、表-27と表-28である。国内フィーダーは、直行に含めている。また、港湾名については、3章で用いたLloyd'sに合わせた。

2006年西航の直行では、東京港が20万TEUを超えており、Kaohsiung（高雄）港やBusan（釜山）港に近い量を扱っていた。一方、2006年東航の直行では、中国港湾の取扱量が軒並み大きく、Hong Kong（香港）港ですら、Shanghai（上海）港やYantian（塩田）港の半分以下となっていた。

主要港湾について、他国発着のコンテナを積み換えたトランシップ量から、自国発着コンテナで他国で積み換

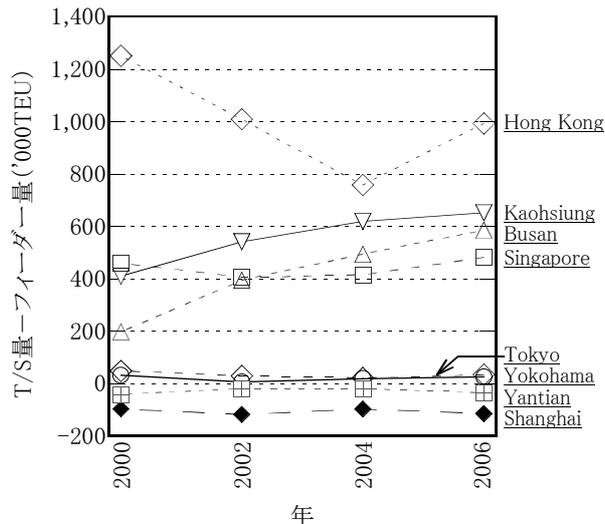


図-41 アメリカ-東アジア航路における主要港湾の集荷コンテナ量（東航）

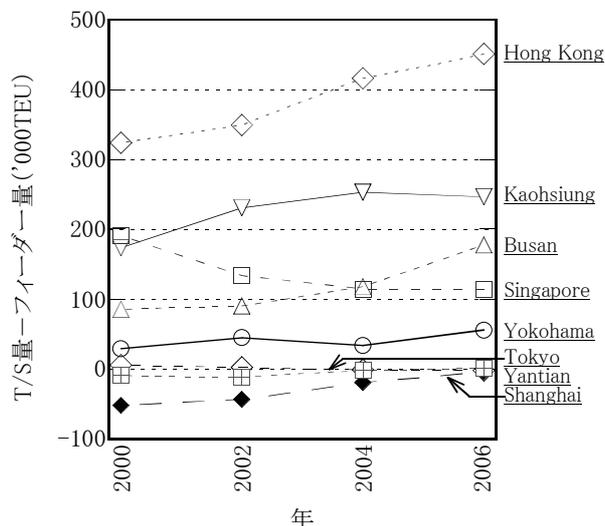


図-42 アメリカ-東アジア航路における主要港湾の集荷コンテナ量（西航）

えられるフィーダー量を差し引いた、正味の他国からの集荷コンテナ量を東航及び西航で見たのが、図-41及び図-42である。東航では、Hong Kong（香港）港が減少傾向、Kaohsiung（高雄）港、Busan（釜山）港、Singapore（シンガポール）港が増加傾向であった。横浜港、東京港は4~2万TEU程度、Shanghai（上海）港は約-10万TEU、Yantian（塩田）港は-2~4万TEU程度で横ばい傾向であった。西航では、Hong Kong（香港）港、Kaohsiung（高雄）港、Busan（釜山）港が増加、Singapore（シンガポール）港が減少傾向であった。また、横浜港は、3万→6万TEUに増加傾向である一方、東京港は2004年にマイナスに転じていた。Shanghai（上海）港は0に近づいており、Yantian（塩田）港は2006年にはプラスに転じていた。

表-27 アメリカー東アジア間の輸送経路別・港湾別コンテナ量（東航）

('000TEU)

港湾	国等	2006年				2004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	157	1	157	36	254	11	265	33
Yokohama	Japan	131	2	133	27	77	0	77	19
Nagoya	Japan	184	2	186	1	153	1	153	1
Osaka	Japan	45	2	47	0	58	3	61	4
Kobe	Japan	104	1	105	10	81	1	82	6
Xingang	China	306	200	506	1	199	152	351	0
Qingdao	China	417	110	526	1	267	93	360	0
Shanghai	China	1,813	138	1,951	24	1,116	104	1,219	7
Ningbo	China	445	80	525	26	245	97	342	1
Xiamen	China	322	115	437	2	213	119	332	0
Shekou	China	230	9	238	4	235	9	245	28
Yantian	China	2,483	93	2,576	57	1,471	125	1,595	106
Hong Kong	China	700	14	714	1,007	986	139	1,125	897
Keelung	Taiwan	159	5	164	2	127	5	132	1
Kaohsiung	Taiwan	254	4	258	657	230	7	238	626
Busan	Korea	499	7	506	594	385	5	390	500
Gwangyang	Korea	67	2	70	55	17	0	17	51
Singapore	Singapore	52	19	71	501	65	12	78	427
Manila	Philippines	2	93	94	1	5	75	80	4
Bangkok	Thailand	55	126	181	0	124	122	246	4
Laem Chabang	Thailand	87	138	225	3	75	70	145	6
Port Klang	Malaysia	33	87	120	18	34	66	100	2
Tanjung Pelepas	Malaysia	23	18	42	38	7	9	16	25
Jakarta	Indonesia	11	144	155	0	12	139	150	0
Ho Chi Minh City	Vietnam	11	220	232	1	7	138	145	0

港湾	国等	2002年				2000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	244	4	249	34	259	3	261	51
Yokohama	Japan	71	1	72	8	85	0	85	32
Nagoya	Japan	125	1	126	1	140	0	140	2
Osaka	Japan	51	1	52	9	69	2	70	23
Kobe	Japan	70	1	71	21	75	1	76	64
Xingang	China	57	155	211	0	36	106	142	0
Qingdao	China	136	67	203	0	91	77	169	0
Shanghai	China	609	118	727	2	321	98	419	2
Ningbo	China	109	83	192	0	37	39	77	0
Xiamen	China	119	104	223	0	72	79	151	1
Shekou	China	10	9	19	0	26	17	42	0
Yantian	China	809	118	927	99	310	60	370	19
Hong Kong	China	1,096	100	1,196	1,109	931	31	963	1,282
Keelung	Taiwan	121	3	124	1	114	1	116	4
Kaohsiung	Taiwan	220	4	225	546	218	2	219	412
Busan	Korea	350	4	353	399	317	7	324	204
Gwangyang	Korea	13	0	13	70	6	0	6	10
Singapore	Singapore	71	11	82	416	75	11	87	471
Manila	Philippines	3	95	98	3	7	103	109	7
Bangkok	Thailand	109	131	240	0	68	147	215	0
Laem Chabang	Thailand	43	75	118	3	23	92	115	0
Port Klang	Malaysia	45	37	82	19	42	44	86	8
Tanjung Pelepas	Malaysia	8	3	11	42	0	0	1	4
Jakarta	Indonesia	6	143	150	0	4	131	135	0
Ho Chi Minh City	Vietnam	3	52	54	0	3	18	21	0

表-28 アメリカ-東アジア間の輸送経路別・港湾別コンテナ量（西航）

('000TEU)

港湾	国等	2006				2004			
		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	219	6	226	5	234	8	242	7
Yokohama	Japan	106	5	111	61	121	3	123	36
Nagoya	Japan	111	7	119	0	101	14	114	0
Osaka	Japan	55	4	59	1	65	4	69	0
Kobe	Japan	115	8	123	0	122	4	126	3
Xingang	China	117	66	184	0	91	56	147	0
Qingdao	China	203	55	258	1	129	39	168	2
Shanghai	China	369	19	388	15	273	24	298	5
Ningbo	China	95	20	115	4	102	34	136	1
Xiamen	China	18	7	25	2	22	10	33	3
Shekou	China	32	8	40	2	25	2	27	2
Yantian	China	66	4	70	5	46	6	52	4
Hong Kong	China	350	13	363	464	314	5	319	421
Keelung	Taiwan	82	3	85	3	93	5	98	2
Kaohsiung	Taiwan	253	8	261	254	143	6	150	260
Busan	Korea	275	10	285	188	241	10	251	128
Gwangyang	Korea	81	18	99	16	93	10	103	29
Singapore	Singapore	88	26	115	140	96	15	110	129
Manila	Philippines	5	68	73	4	4	64	68	3
Bangkok	Thailand	20	28	48	2	28	30	58	3
Laem Chabang	Thailand	40	29	70	1	35	22	57	3
Port Klang	Malaysia	10	32	42	1	19	26	45	8
Tanjung Pelepas	Malaysia	1	1	2	37	1	1	2	3
Jakarta	Indonesia	7	81	88	0	18	80	98	1
Ho Chi Minh City	Vietnam	3	30	32	0	3	24	27	0

港湾	国等	2002				2000			
		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	270	4	275	7	309	2	311	8
Yokohama	Japan	117	2	120	47	126	1	127	30
Nagoya	Japan	114	7	121	0	115	4	120	0
Osaka	Japan	84	2	87	3	107	1	108	10
Kobe	Japan	125	4	129	12	133	2	135	33
Xingang	China	44	47	91	0	25	46	72	0
Qingdao	China	68	37	105	1	34	31	66	0
Shanghai	China	146	47	193	3	111	54	165	2
Ningbo	China	45	28	74	1	6	31	37	0
Xiamen	China	12	9	20	0	5	9	14	0
Shekou	China	5	4	9	1	4	3	7	4
Yantian	China	26	12	38	1	16	10	26	0
Hong Kong	China	324	6	330	355	358	3	361	327
Keelung	Taiwan	93	4	96	1	124	2	126	1
Kaohsiung	Taiwan	112	4	116	235	116	4	120	177
Busan	Korea	222	13	235	104	242	11	253	97
Gwangyang	Korea	61	10	71	14	46	3	49	7
Singapore	Singapore	89	11	100	145	104	13	117	204
Manila	Philippines	2	65	67	2	8	75	83	8
Bangkok	Thailand	30	36	66	3	21	55	76	1
Laem Chabang	Thailand	24	25	49	2	13	26	39	1
Port Klang	Malaysia	20	22	42	11	26	18	44	8
Tanjung Pelepas	Malaysia	1	0	1	7	0	0	0	6
Jakarta	Indonesia	13	74	87	1	15	85	100	0
Ho Chi Minh City	Vietnam	2	18	21	0	0	10	10	0