

我が国港湾の国際競争力の低下

経済のグローバル化と中国を中心としたアジア諸国経済の急速な発展に伴う物流の増大の影響によって我が国の相対的な競争力が低下してきています。

港湾物流における諸料金は、東アジア諸国の廉価な港湾コストに比べ割高であるとともに、港湾での様々な手続きが複雑なことによる、港湾におけるリードタイム(※1)の長さが問題視されています。

● 我が国主要港の相対的地位の低下

【各国の主要港湾の取扱コンテナ数 '94年、'09年比較】

1994年	港名	百万TEU(※2)
1位	香港	11.05
2位	シンガポール	10.39
3位	高雄	4.90
4位	ロッテルダム	4.54
5位	釜山	3.82
6位	神戸	3.91
7位	ハンブルク	2.72
8位	ロングビーチ	2.57
9位	ロサンゼルス	2.51
10位	横浜	2.31
≡		
15位	東京	1.80
≡		
24位	名古屋	1.22

2009年	港名	百万TEU
1位	シンガポール	25.87
2位	上海	25.00
3位	香港	21.04
4位	深セン	18.25
5位	釜山	11.95
6位	広州	11.19
7位	ドバイ	11.12
8位	寧波—舟山	10.50
9位	青島	10.26
10位	ロッテルダム	9.74
≡		
25位	東京	3.81
≡		
38位	横浜	2.80

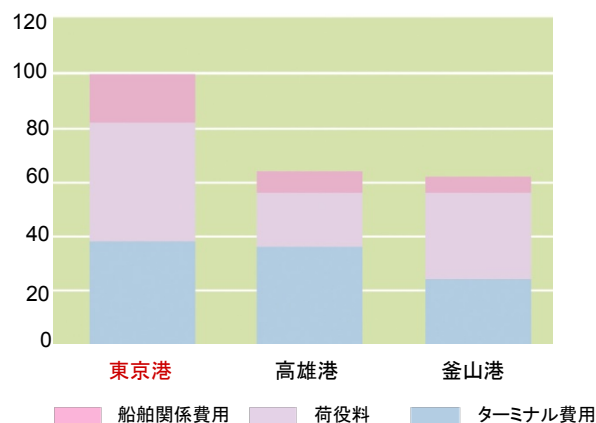
出典:CONTAINERISATION INTERNATIONAL Year Book

● 日本の港湾の相対的地位が低下する理由①

～諸外国と比べて割高な港湾コスト～

【コンテナ取り扱い総料金の国際比較(内訳)】

東京を100としたときの40フィートコンテナ1個あたりの料金

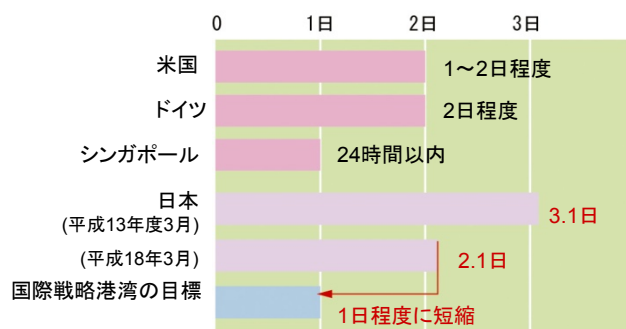


出典:国土交通省港湾局より

● 日本の港湾の相対的地位が低下する理由②

～諸外国と比べて長い我が国のリードタイム～

【港湾のリードタイムの国際比較】



出典:輸入手続きの所要時間調査(財務省関税局)及び(社)日本物流団体連合会調査

●用語の説明

※1 リードタイム: 輸入コンテナについて、コンテナ船の入港からコンテナターミナルより搬出することが可能な時間の長さ

※2 TEU: 20フィート(コンテナの長さ6m)換算のコンテナ取扱個数の単位