

「東南アジア向けダイレクト航路」の検討について

令和3年3月

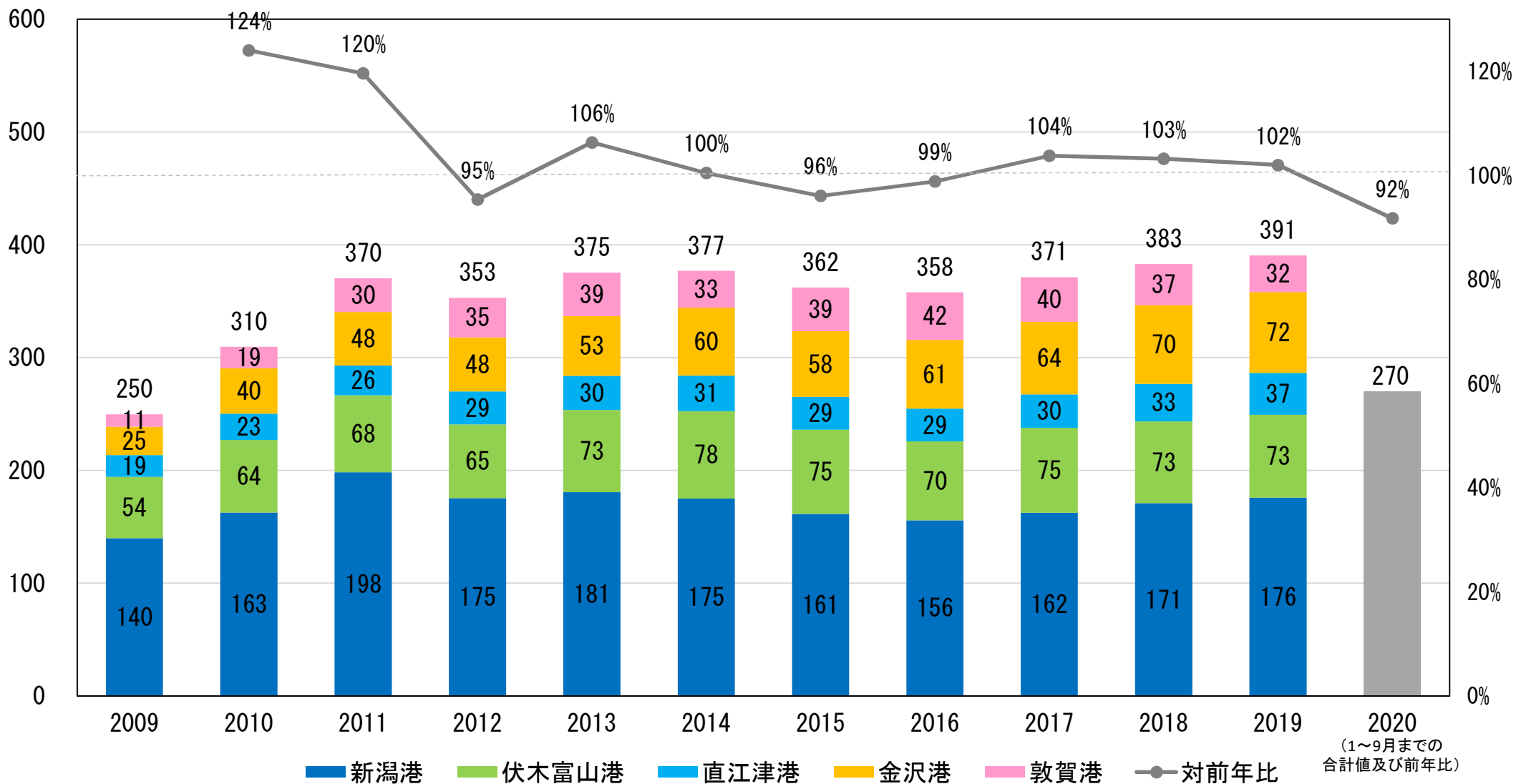
北陸地域国際物流戦略チーム
北陸地方整備局

北陸における外貿コンテナ取扱貨物量の推移

- コンテナ取扱個数(TEU)(実入り+空)は、2011年以降は増減しながら概ね横ばいで推移するも、2016年から増加傾向となり、2019年には過去最高となる39.1万TEUを記録。
- 2020年の1～9月合計は27万TEUとなっており、2019年の1～9月合計値比で92%と減少傾向。

(千TEU)

コンテナ取扱個数(実入り+空)の推移



出典：2019年までは港湾統計(年報)、2020年は港湾統計(港別集計値)

北陸地域の外資コンテナ貨物の動向（相手地域別）

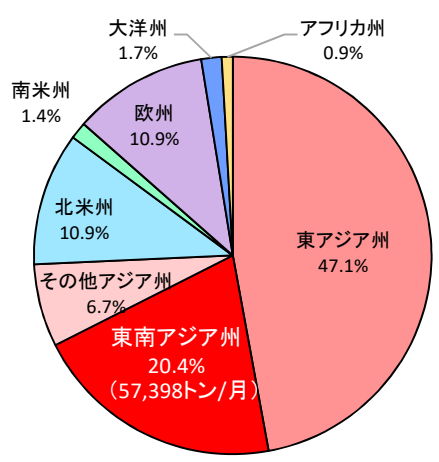
- 割合で見ると、平成25年から平成30年にかけて、東南アジアが輸出で1.3%増加、輸入が3.4%増加している。
- 貨物量で見ると、平成25年から平成30年にかけて、全体では輸出が12.8%増加、輸入が9.3%増加に対して、東南アジアでは輸出が19.9%増加、輸入が33.9%増加している。

平成25年

平成30年

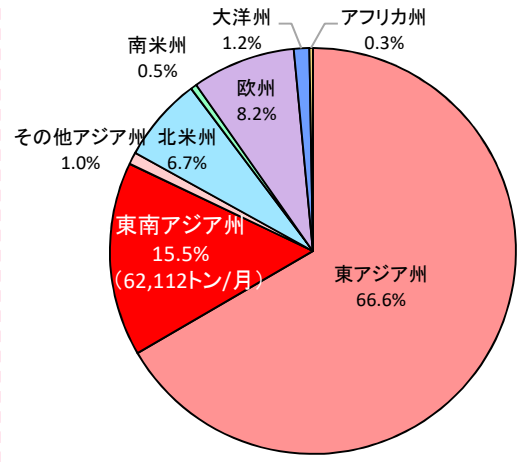
輸出

【280,845トン/月】

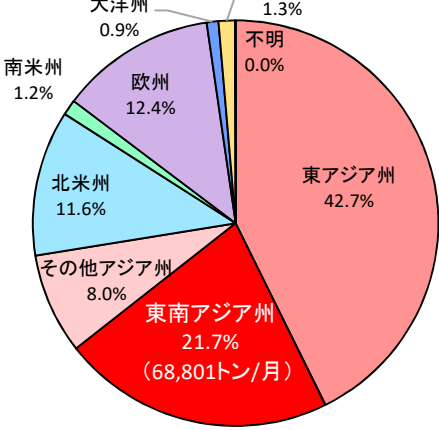


輸入

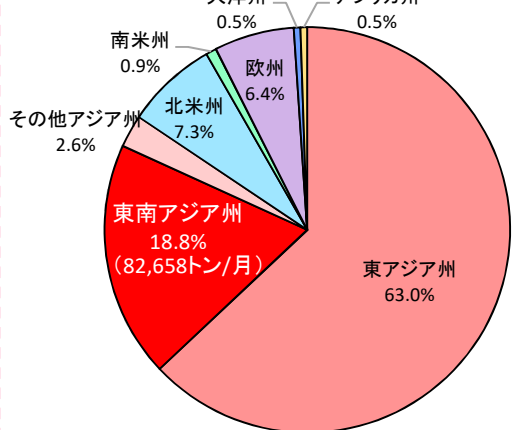
【401,876トン/月】



【316,921トン/月】



【439,174トン/月】

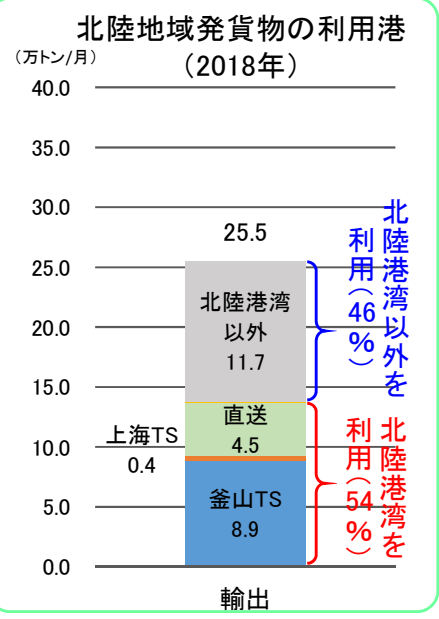


輸出入相手国各国の州分類

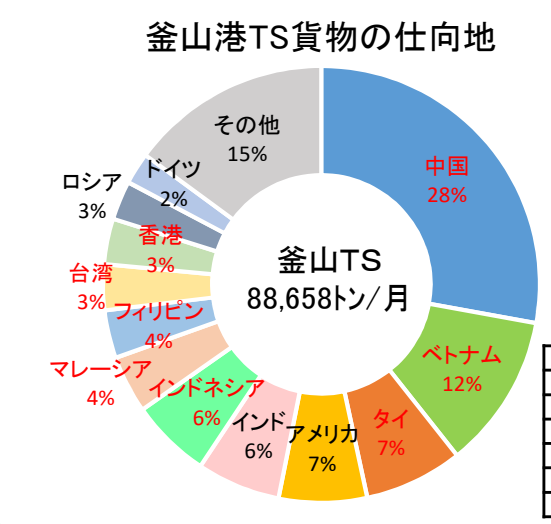
| アジア州 | 北米州 | 欧州 | 太平洋州 |
|----------|------------|-----------|------------|
| 東アジア州 | アメリカ合衆国 | アイスランド | オーストラリア |
| マカオ | エルサルバドル | アイルランド | グアム |
| モンゴル | カナダ | イギリス | サモア |
| 韓国 | グアテマラ | イタリア | トンガ |
| 香港 | コスタリカ | ウクライナ | ニュージーランド |
| 台湾 | ジャマイカ | エストニア | バヌアツ |
| 中国 | セントビンセント | オーストリア | パラオ |
| 東南アジア州 | ドミニカ | オランダ | フィジー |
| インドネシア | ドミニカ共和国 | キプロス | マーシャル |
| カンボジア | トリニダード・トバゴ | ギリシャ | アフリカ州 |
| シンガポール | ニカラガ | クロアチア | アルジェリア |
| タイ | ハイチ | スイス | アンゴラ |
| フィリピン | パナマ | スウェーデン | ウガンダ |
| ベトナム | バルバドス | スペイン | エジプト |
| マレーシア | プエルトリコ | スロバキア | エチオピア |
| ミャンマー | ホンジュラス | スロベニア | ガーナ |
| ラオス | メキシコ | セルビア | ガボン |
| その他アジア州 | 仏領西インド諸島 | チェコ | カメルーン |
| アゼルバイジャン | 蘭領アンティール | デンマーク | ギニア |
| アフガニスタン | 南米州 | ドイツ | ケニア |
| アラブ首長国連邦 | アルゼンチン | トルコ | コートジボワール |
| アルメニア | ウルグアイ | ノルウェー | コンゴ民主共和国 |
| イエメン | エクアドル | ハンガリー | サントメ・プリンシペ |
| イスラエル | ガイアナ | フィンランド | ザンビア |
| イラク | コロンビア | フェロー諸島 | スーダン |
| イラン | スリナム | フランス | スワジランド |
| インド | チリ | ブルガリア | セーシェル |
| ウズベキスタン | パラグアイ | ペラルーシ | セネガル |
| オマーン | ブラジル | ベルギー | タンザニア |
| カザフスタン | ベネズエラ | ポーランド | チュニジア |
| カタール | ペルー | ポルトガル | トーゴ |
| キルギス | ボリビア | マケドニア | ナイジェリア |
| クウェート | | マルタ | ナミビア |
| グルジア | | ラトビア | ブルキナファソ |
| サウジアラビア | | リトアニア | ボツワナ |
| スリランカ | | リヒテンシュタイン | マダカスカル |
| トルクメニスタン | | ルーマニア | マラウイ |
| ネパール | | ルクセンブルク | モーリシャス |
| バーレーン | | ロシア | モザンビーク |
| パキスタン | | | モロッコ |
| バングラデシュ | | | リビア |
| ブルネイ | | | レソト |
| ヨルダン | | | レユニオン |
| レバノン | | | 南アフリカ共和国 |

北陸地域の外貿コンテナ貨物の動向（利用港別・トランシップ）

- 2018年の北陸地域発着外貿コンテナ貨物のうち、輸出の46%、輸入の24%が京浜港、阪神港、名古屋港等の北陸港湾以外の港湾を利用しているほか、北陸港湾を利用する貨物のうち、輸出の64%、輸入の60%が釜山港でトランシップしている。
- 釜山港でトランシップする貨物は、輸出の67%以上、輸入の74%以上を中国及び東南アジア方面の貨物が占めている。

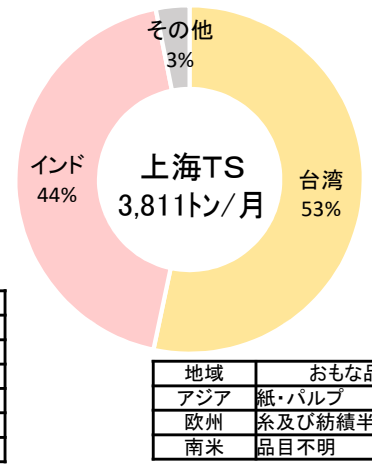


【トランシップ港別仕向地 (輸出)】



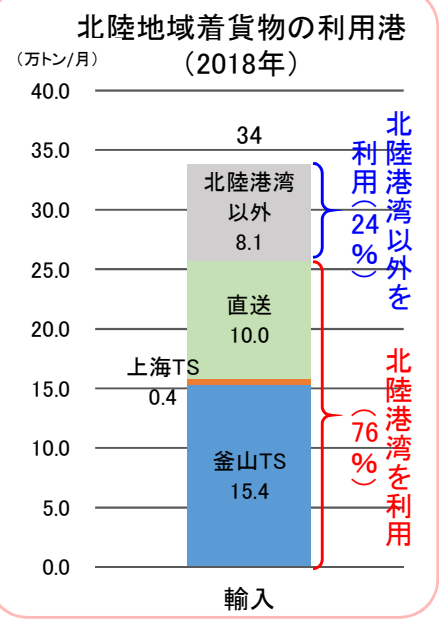
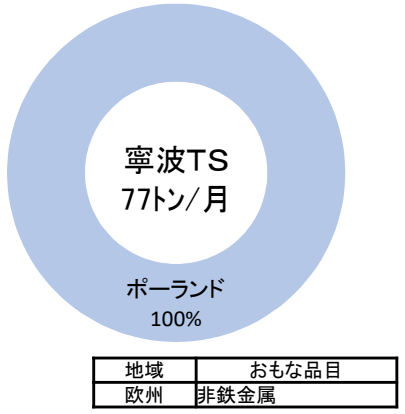
| 地域 | おもな品目 |
|------|------------|
| アジア | 紙・パルプ |
| アフリカ | 完成自動車 |
| 欧州 | 産業機械、自動車部品 |
| 大洋州 | 化学薬品、紙・パルプ |
| 南米 | 完成自動車 |
| 北米 | 産業機械 |

上海港TS貨物の仕向地

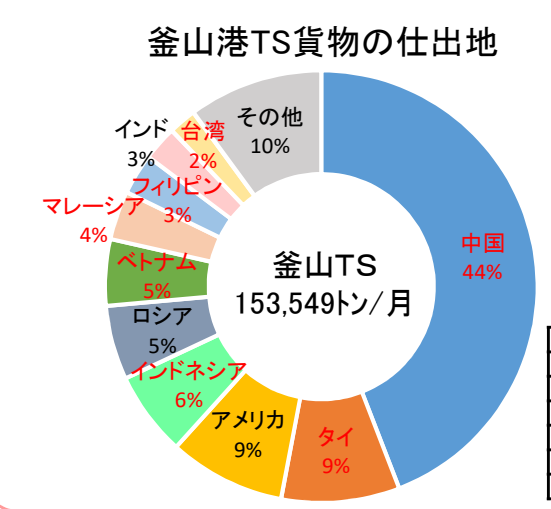


| 地域 | おもな品目 |
|-----|----------|
| アジア | 紙・パルプ |
| 欧州 | 糸及び紡績半製品 |
| 南米 | 品目不明 |

寧波港TS貨物の仕向地

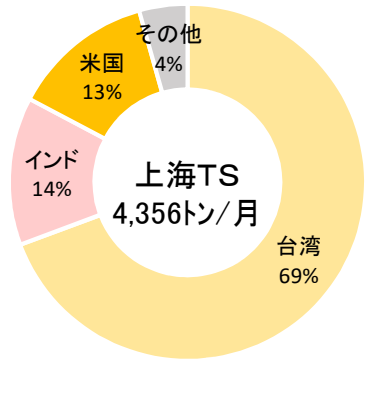


【トランシップ港別仕出地 (輸入)】



| 地域 | おもな品目 |
|------|----------------|
| アジア | 衣服・身廻品・はきもの |
| アフリカ | 非金属鉱物 |
| 欧州 | 紙・パルプ、製材 |
| 大洋州 | 製材 |
| 南米 | 紙・パルプ |
| 北米 | 染料・塗料・合成樹脂・その他 |

上海港TS貨物の仕出地



| 地域 | おもな品目 |
|-----|----------|
| アジア | 糸及び紡績半製品 |
| 欧州 | 家具装備品 |
| 大洋州 | 品目不明 |
| 北米 | 非金属鉱物 |

東南アジア諸国と貿易をしている北陸地域の企業のコメント

- 東南アジア諸国と貿易を行っている北陸の荷主企業に東南アジアダイレクト航路の必要性等についてヒアリングを実施。
- リードタイムの短縮、安定したスケジュールの確保、物流コストの削減等の観点から、ダイレクト航路の需要が確認された。

①日本海側港湾(釜山・上海TS)を利用する理由

- コストを重視して北陸港湾(釜山・上海TS)を利用して輸入している。
- タイ向けは納期要求が厳しくないため、北陸港湾(上海・釜山TS)を利用して輸出している。
- 陸送費用が高いため、コストを重視して日本海側港湾を利用して輸入している。

②太平洋側港湾を利用する理由

- 中国・台湾の顧客は納期要求が厳しく、納期確保のため、陸送コストがかかっても横浜港を利用せざるを得ない。
- 北陸港湾は海外TSが必要となり、リードタイムが不安定となることがある。
- 北陸港湾は天候による抜港、荒天時入港待ちによるバース混雑などリスクが高い。
- 釜山経由ではリードタイムがプラス1週間かかる

③輸送経路を決める要因

- コスト、リードタイム、定時制、輸送頻度、輸送の安定性を考える。
- 現地の在庫を抑制するため、①納期②価格の順に決める。
- 輸出貨物は納期に余裕があるためコスト重視、輸入貨物は納期確保のためリードタイム重視。
- 航路は、商社はフォワーダー、買い手が選ぶ。

④ダイレクト航路の必要性

- 中国から東南アジアへの産地シフトは、徐々にではあるが確実に進んでいる。直行航路であれば輸入計画、安定供給の目処が立てやすい。
- ダイレクト便になることで積み替えがなくなり納期が安定する。またコスト削減にも繋がると考える。
- 釜山トランシップは韓国で積待ちが生じるなど遅延がネックとなっている。
- 東南アジアとの物流が今後も継続すると予測している。

⑤寄港が必要と考える港湾(国)

- ベトナム(ホーチミン、ハイフォン)
- タイ(バンコク、レムチャバン)
- 台湾
- 中国(塩田)
- マレーシア(ポートクラン、パシルクダン)
- インドネシア(ジャカルタ)
- カンボジア

⑥ダイレクト航路の利用可能性

- 週1便もしくは2週に1便の頻度でも利用する。
- 安定したスケジュールで輸送する等の条件に合致すれば積極的に利用したい。
- リードタイムは現状の12日程度であれば問題ない。
- コスト、リードタイム、国内の寄港順次第。

東南アジア向けダイレクト航路創設に係る検討状況

- 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(H30国土交通省)等を基に、既存の東南アジア向け貨物量、輸送コスト、リードタイム等を整理し、日本海側港湾における東南アジア向け貨物需要を分析。
- 荷主の輸送コスト削減およびリードタイムの短縮に繋がるとともに、航路が維持可能な貨物量が確保される寄港地および新規航路を検討。

今年度の検討状況

①現状分析・貨物需要の整理

- ・ 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(H30国土交通省)等を基に、既存の東南アジア向け貨物量や輸送コスト、リードタイム等を整理し、**日本海側港湾における東南アジア向け貨物需要を分析。**

②新規航路の検討

- ・ 荷主の輸送コスト削減およびリードタイムの短縮に繋がるとともに、航路が維持可能な貨物量が確保される**寄港地および新規航路を検討。**

【条件整理】

既存の東南アジア向け航路の船型を整理し、新規東南アジア航路の船型の設定

国内寄港候補地(日本海側の北海道～九州北部)を設定

北陸地域発着の貨物量を踏まえ、仕向仕出国(地域)を設定

【潜在需要の分析】

日本海側の北海道～九州北部及び甲信越・北関東地域※と東南アジア間の生活圈別・仕向仕出国別貨物量を整理

※北陸港湾の利用により、輸送コストが太平洋側港湾利用時よりも安価となる地域を抽出

輸送コスト等を勘案して①太平洋側港湾からのシフト分、②海外トランシップからのシフト分、③既存直航航路からのシフト分(九州北部港湾)の貨物量を潜在需要として抽出

【新規航路パターンの検討】

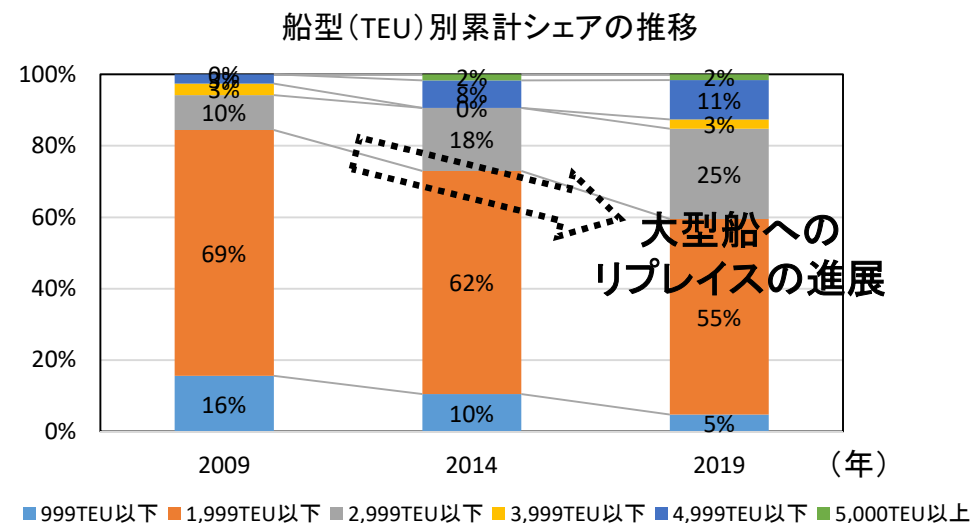
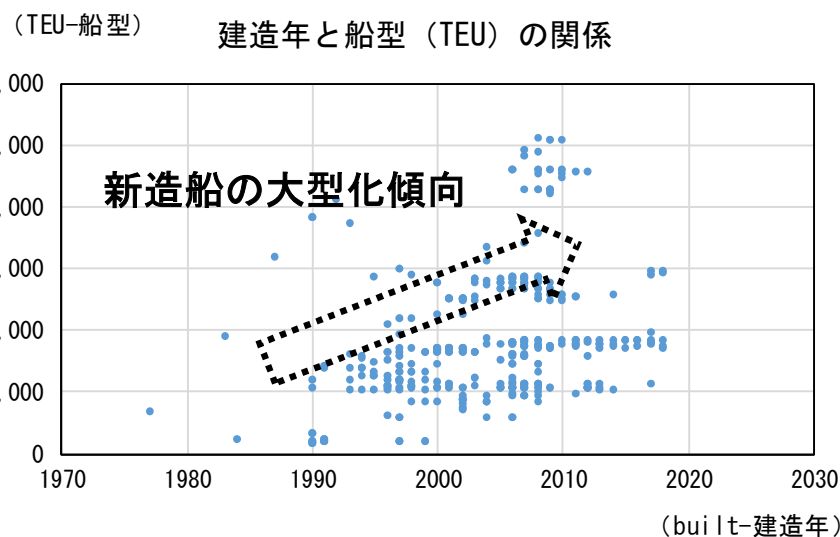
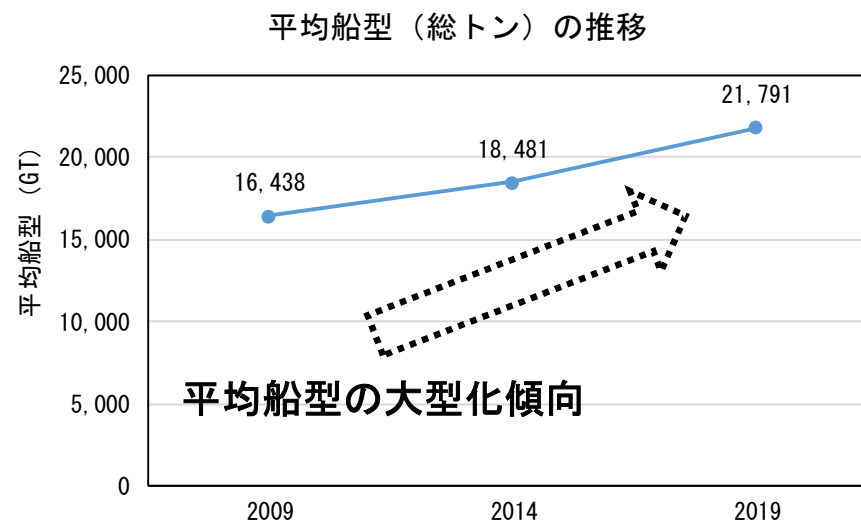
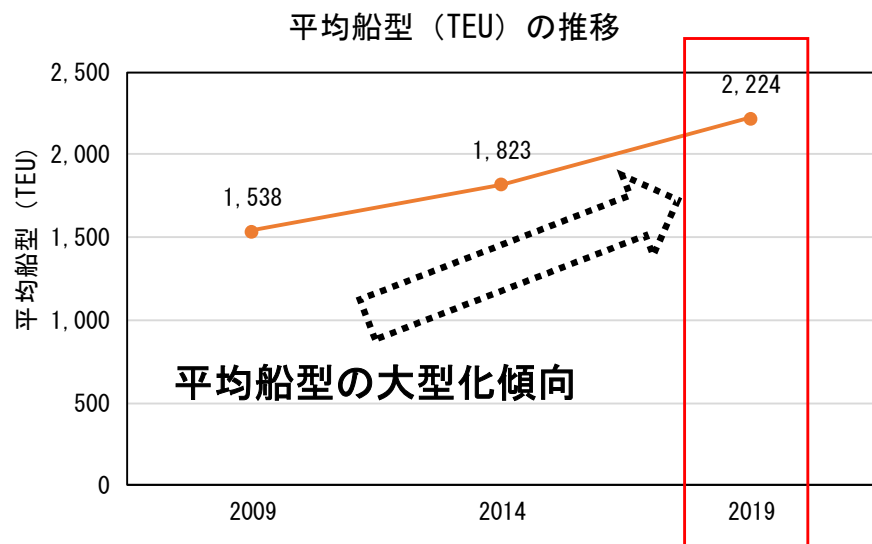
潜在貨物量、既存東南アジア航路の傾向(寄港数、日数)を考慮し、新規東南アジア航路を検討

航路開設により北陸地方にもたらされる効果

- 今後さらに発展が期待される**東南アジア方面への輸送コスト・輸送時間の削減、北陸港湾の利便性向上を実現**
- 北陸港湾の利用促進による**太平洋側大規模災害時の北陸地域港湾によるバックアップ体制強化**

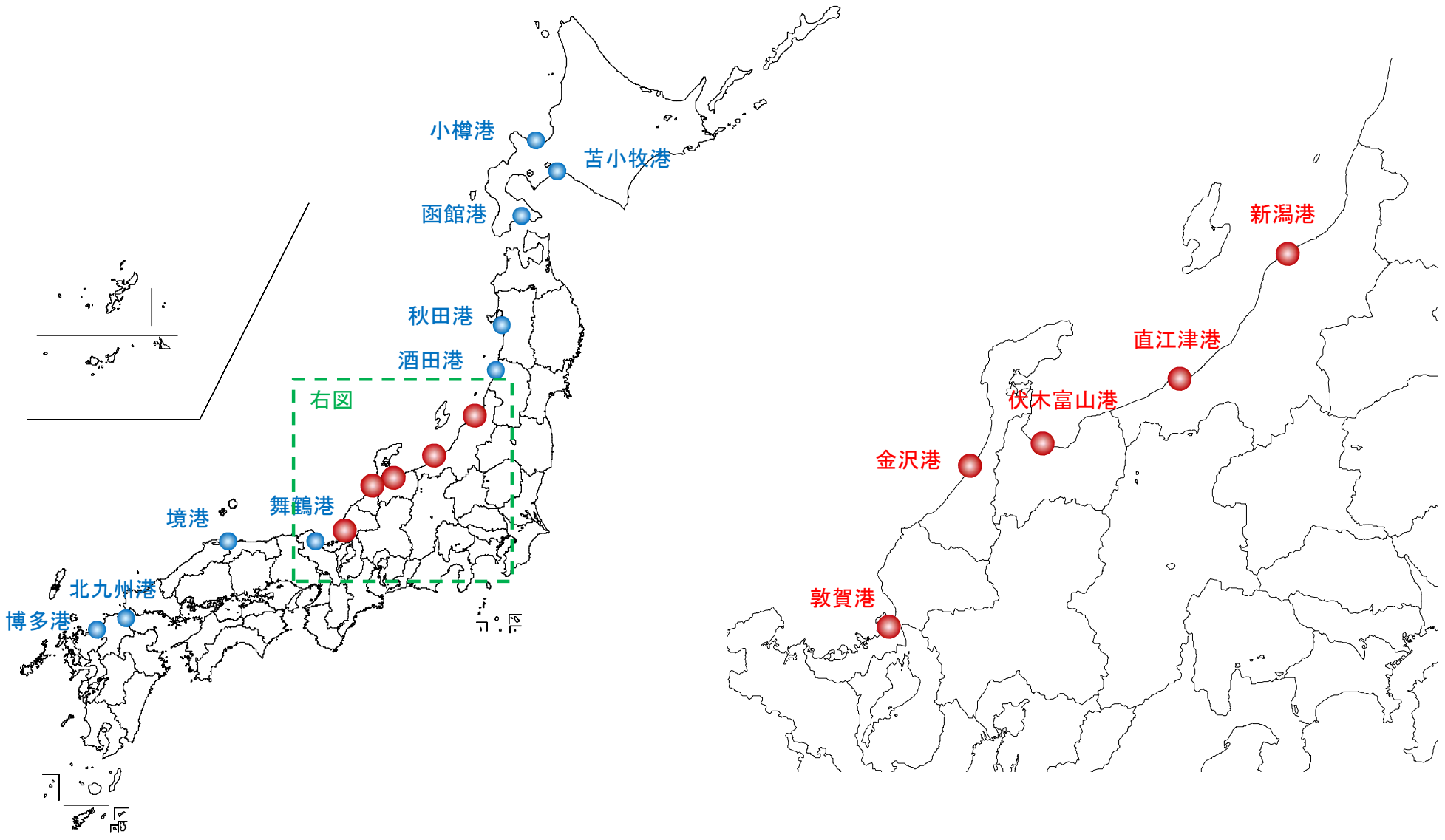
既存東南アジア航路の船型分析

- 2019年時点で、国内に就航する東南アジア航路のコンテナ船の平均船型(コンテナ積載個数)は2,224TEU。
- 東南アジア航路では船舶の大型化傾向が顕著であり、近年、新造大型船へのリプレースの進展がみられる。



国内寄港候補地の設定

- 日本海側の外貿コンテナ就航港湾のうち、現在東南アジア直行航路が就航しておらず、かつ、岸壁水深が10m以上の12港を抽出し、これに北九州港・博多港を加えた14港を寄港候補地とした。
- なお、北海道については、日本海側の小樽港と石狩湾新港の内、韓国TS航路のない小樽港を選出した。また、日本海側港湾ではないものの津軽海峡経由での就航可能性がある、苫小牧港および函館港を対象に加えた。



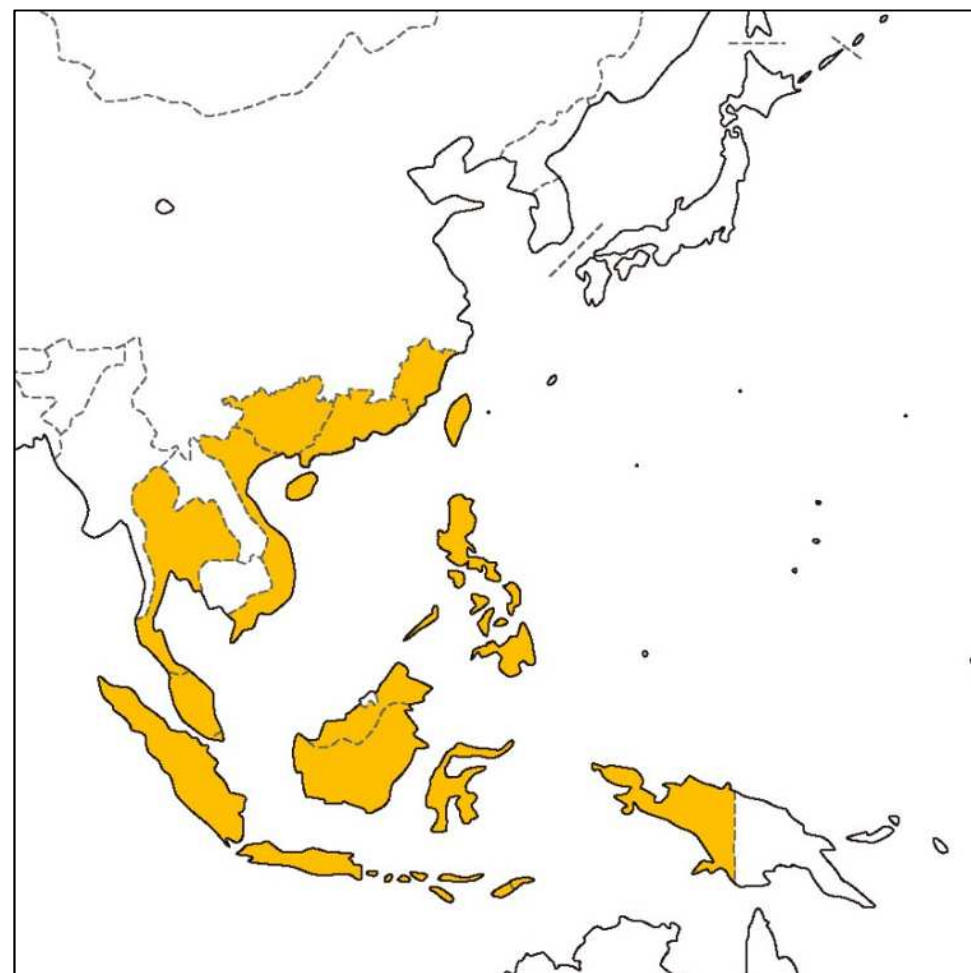
仕向仕出国（地域）の設定

- 東南アジアの仕向仕出国（地域）は、北陸管内4県発着の仕向仕出国別貨物量が比較的多い国（地域）として、下記の9か国（地域）を抽出。
- 輸送コスト算出時の利用港は、各国（地域）における主要港を抽出。

【北陸4県からの仕向仕出国別貨物量と利用港の設定】

（単位：TEU/週）

| | 輸出 | 輸入 | 計 | 利用港 |
|--------|-------|-------|-------|--------|
| インドネシア | 149 | 156 | 305 | ジャカルタ |
| カンボジア | 12 | 5 | 17 | |
| シンガポール | 39 | 15 | 54 | シンガポール |
| タイ | 211 | 236 | 446 | レムチャバン |
| フィリピン | 78 | 79 | 157 | マニラ |
| ブルネイ | 0 | 0 | 0 | |
| ベトナム | 249 | 186 | 434 | ホーチミン |
| マレーシア | 109 | 101 | 211 | ポートケラン |
| ミャンマー | 33 | 3 | 36 | |
| ラオス | 0 | 0 | 0 | |
| 香港 | 122 | 2 | 124 | 香港 |
| 台湾 | 196 | 224 | 420 | 高雄 |
| 中国（華南） | 92 | 259 | 351 | 香港 |
| 計 | 1,289 | 1,268 | 2,557 | |



注）中国（華南）については、中国を仕向・仕出国とする貨物の内、華南地域の主要4港（香港、黄埔、蛇口、南沙）を最終・最初港とする貨物を計上

東南アジア方面貨物の潜在需要の考え方

○ 潜在需要は以下の3項目に分類し、各々について検討を行った。

潜在需要① 太平洋側港湾からのシフト分

潜在需要② 海外トランシップからのシフト分

潜在需要③ 既存直航航路からのシフト分(九州北部港湾)

潜在需要①: 太平洋側港湾からのシフト分

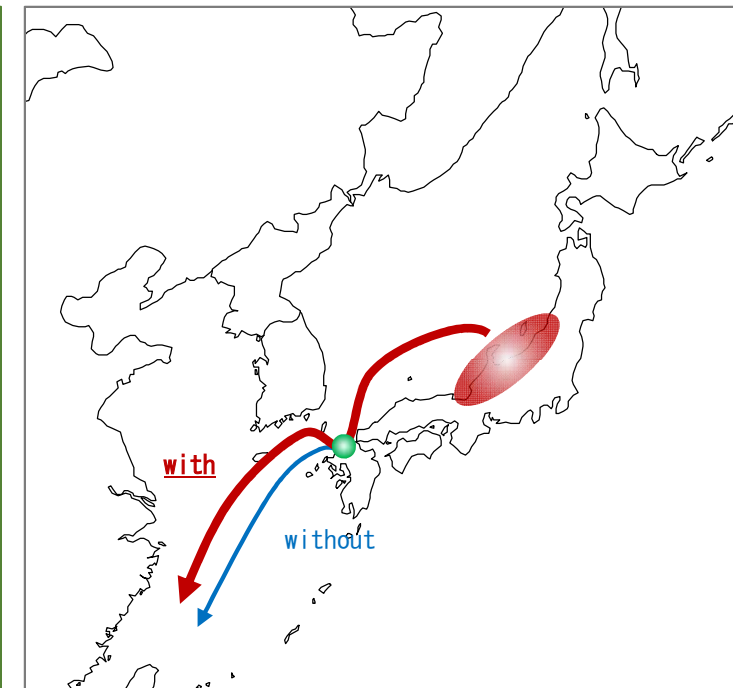
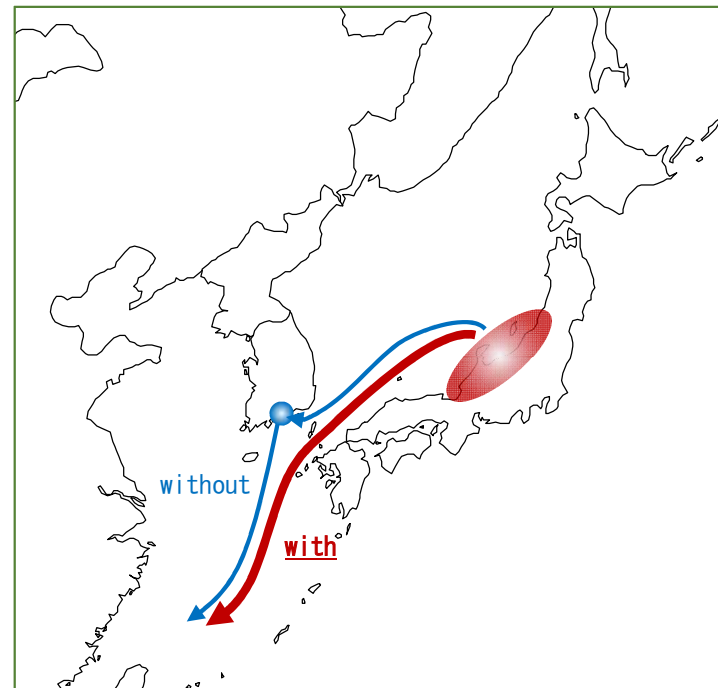
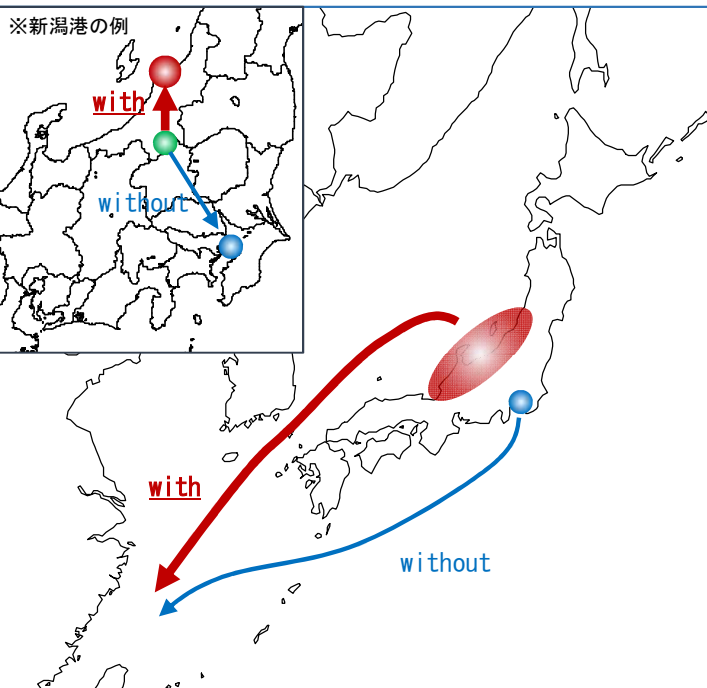
- 現在太平洋側港湾を利用している東南アジア向け貨物の内、日本海側から直航航路を利用することで輸送コストが安価となる分を潜在需要として計上。

潜在需要②: 海外トランシップからのシフト分

- 現在日本海側港湾を利用している東南アジア向け海外トランシップ貨物の内、直航航路に転換すると想定される分を、直航航路を有する他港のトランシップ実績(割合)を踏まえて、潜在需要として計上。

潜在需要③: 既存直航航路からのシフト分

- 現在北九州港・博多港の直航航路を利用している東南アジア向け貨物が、便数増加により、一部北陸からの直航航路にシフトするものとし、潜在需要として計上。



相手国別・国内利用港別潜在需要 (①+②+③)

- 潜在需要①～潜在需要③を合計し、相手国別・港別に整理したものは以下のとおり。
- 北陸地域各港～東南アジア方面の貨物は、輸出で約400～900TEU/週、輸入で約300～700TEU/週の潜在需要がある。
- 秋田港は輸出が約400TEU/週、北九州港は輸出が約1,000TEU、博多港は輸入が約500TEU/週と比較的大きな潜在需要が見込まれる。

(輸出・国別) ※一部重複あり

(単位:TEU/週)

| | 小樽港 | 苫小牧港 | 函館港 | 秋田港 | 酒田港 | 新潟港 | 直江津港 | 伏木富山港 | 金沢港 | 敦賀港 | 舞鶴港 | 境港 | 北九州港 | 博多港 | 計(除重複) |
|--------|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|--------|
| フィリピン | 3 | 9 | 0 | 55 | 5 | 23 | 26 | 24 | 30 | 79 | 1 | 45 | 78 | 21 | 337 |
| ベトナム | 2 | 31 | 3 | 61 | 14 | 71 | 74 | 83 | 97 | 250 | 11 | 14 | 79 | 33 | 688 |
| タイ | 5 | 20 | 2 | 30 | 10 | 57 | 134 | 117 | 117 | 131 | 7 | 31 | 78 | 60 | 524 |
| シンガポール | 3 | 4 | 0 | 9 | 4 | 17 | 32 | 41 | 26 | 26 | 3 | 33 | 42 | 16 | 177 |
| マレーシア | 8 | 28 | 3 | 62 | 22 | 35 | 63 | 61 | 55 | 60 | 4 | 11 | 621 | 69 | 987 |
| インドネシア | 0 | 7 | 0 | 11 | 7 | 30 | 59 | 67 | 85 | 86 | 7 | 6 | 72 | 13 | 315 |
| 香港 | 6 | 9 | 2 | 27 | 6 | 46 | 72 | 87 | 84 | 78 | 12 | 9 | 9 | 18 | 242 |
| 台湾 | 22 | 26 | 10 | 114 | 32 | 113 | 142 | 147 | 136 | 153 | 13 | 12 | 22 | 21 | 512 |
| 中国(華南) | 1 | 3 | 0 | 10 | 9 | 31 | 55 | 51 | 53 | 64 | 5 | 6 | 13 | 16 | 225 |
| 計 | 49 | 136 | 20 | 378 | 109 | 423 | 657 | 679 | 683 | 927 | 63 | 167 | 1,014 | 267 | 4,007 |

(輸入・国別) ※一部重複あり

(単位:TEU/週)

| | 小樽港 | 苫小牧港 | 函館港 | 秋田港 | 酒田港 | 新潟港 | 直江津港 | 伏木富山港 | 金沢港 | 敦賀港 | 舞鶴港 | 境港 | 北九州港 | 博多港 | 計(除重複) |
|--------|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|-----|----|------|-----|--------|
| フィリピン | 3 | 78 | 0 | 45 | 2 | 14 | 25 | 16 | 13 | 18 | 1 | 2 | 1 | 56 | 245 |
| ベトナム | 5 | 18 | 0 | 35 | 14 | 31 | 95 | 71 | 93 | 94 | 8 | 16 | 53 | 129 | 567 |
| タイ | 7 | 15 | 1 | 23 | 18 | 36 | 99 | 71 | 55 | 78 | 6 | 21 | 74 | 133 | 540 |
| シンガポール | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 6 | 4 | 2 | 2 | 5 | 8 | 2 | 0 | 9 | 38 |
| マレーシア | 9 | 26 | 8 | 9 | 4 | 19 | 22 | 20 | 30 | 22 | 2 | 13 | 7 | 55 | 204 |
| インドネシア | 5 | 15 | 3 | 17 | 5 | 14 | 45 | 32 | 32 | 84 | 5 | 7 | 10 | 28 | 281 |
| 香港 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 3 | 16 |
| 台湾 | 4 | 10 | 0 | 10 | 14 | 46 | 143 | 158 | 146 | 252 | 5 | 5 | 19 | 20 | 414 |
| 中国(華南) | 3 | 6 | 2 | 22 | 11 | 102 | 195 | 172 | 132 | 165 | 39 | 19 | 47 | 84 | 625 |
| 計 | 35 | 170 | 14 | 163 | 71 | 270 | 630 | 541 | 504 | 724 | 74 | 90 | 211 | 517 | 2,929 |

既存東南アジア航路の整理

- 東南アジア側の寄港地は3~4か国(地域)、6~11港。
- 国内の寄港地は2~3地域、4~6港。
- 所要日数は、ループ全体では22~29日、国内最後港から国内最初港では19~26日。

| 航路 | 寄港港(国名)/(曜日) 緑色：国内最終/最初港 黄色：東南アジア等 | 寄港港 (東ア等) | 寄港国・ 地域 (東ア等) | 寄港港 (日本) | 所要日数※ |
|----|---|--------------|---------------------|-------------|--------|
| ① | 大阪(水/木)-神戸(木)-清水(金)-横浜(土)- 東京(土/日) -台北(台湾)(水/木)-高雄(台湾)(木/金)-香港(土/日)- 蛇口(中国)(日/月)-ハイフォン(ベトナム)(火/木)-蛇口(中国)(金/土)-廈門(中国)(日)-大阪(水/木) | 7 | 4 | 5 | 22(19) |
| ② | 東京(木/金)-横浜(金)-清水(土)-四日市(土)- 名古屋(日) -台北(台湾)(水)-高雄(台湾)(木/金)- ダナン(ベトナム)(日)-ホーチミン(ベトナム)(火/水)-香港(土)-蛇口(中国)(土)-東京(木/金) | 6 | 4 | 5 | 22(19) |
| ③ | 東京(木/金)-横浜(金)-名古屋(土)-大阪(日)- 神戸(日) -基隆(台湾)(水)-高雄(台湾)(木)-香港(金/土)- レムチャバン(タイ)(水)-バンコク(タイ)(木/金)-レムチャバン(タイ)(土)-ホーチミン(ベトナム)(月)-香港(木)-高雄(台湾)(金/土)-台中(台湾)(土/日)-基隆(台湾)(日)-東京(木/金) | 11 | 4 | 5 | 29(26) |
| ④ | 東京(火)-横浜(火/水)-清水(水)-名古屋(木)-大阪(金)- 神戸(金/土) -基隆(台湾)(月)-台中(台湾)(火)-高雄(台湾)(水)-香港(木)- レムチャバン(タイ)(火)-バンコク(タイ)(火/木)-レムチャバン(タイ)(木)-香港(月/火)-高雄(台湾)(水/木)-台中(台湾)(木)-基隆(台湾)(金)-東京(火) | 11 | 3 | 6 | 28(25) |
| ⑤ | 大阪(水/木)-神戸(木)-名古屋(金)-横浜(土)- 東京(土/日) -基隆(台湾)(水)-台中(台湾)(水/木)-高雄(台湾)(木/金)-香港 HIT(日)- 蛇口(中国)(日)-レムチャバン(タイ)(金)-バンコクPAT(タイ)(金/日)-レムチャバン(タイ)(日/月)-香港 HIT(金)-蛇口(中国)(土)-香港 HIT(土/日)-大阪(水/木) | 11 | 4 | 5 | 29(26) |
| ⑥ | 大阪(月)-神戸(月/火)-門司(水)-博多(水/木)- 徳山(木) -台北(台湾)(日)-高雄(台湾)(月)-香港(火/水)- 蛇口(中国)(水)-レムチャバン(タイ)(日/月)-バンコク(タイ)(月/水)-レムチャバン(タイ)(水/木)-香港(月)-高雄(台湾)(火/水)-台中(台湾)(木)-台北(台湾)(金)-大阪(月) | 11 | 4 | 5 | 28(25) |
| ⑦ | 東京(水/木)-横浜(木)-名古屋(土)- 四日市(土) -台北(台湾)(火/水)-台中(台湾)(水)-高雄(台湾)(木)-香港(金/土)- レムチャバン(タイ)(水)-バンコク(タイ)(木/金)-レムチャバン(タイ)(金/日)-高雄(台湾)(木/金)-台北(台湾)(土/日)-東京(水/木) | 9 | 3 | 4 | 28(26) |

資料:「国際輸送ハンドブック」(オーシャンコマース)より作成
 ※:所要日数の()内は、国内最終港から国内最初港までの所要日数

新規東南アジア航路の検討

○ 潜在貨物量、既存東南アジア航路の傾向を考慮し、以下の4航路を想定。

航路1 ベトナム・タイ航路 (日本～台湾～香港～ベトナム～タイ)

航路2 マレーシア航路 (日本～台湾～香港～シンガポール～マレーシア)

航路3 インドネシア航路 (日本～台湾～香港～シンガポール～インドネシア)

航路4 フィリピン航路 (日本～台湾～香港～フィリピン)

航路1 ベトナム・タイ航路

- 日本～台湾～香港～ベトナム～タイ～ベトナム～香港～台湾～日本
 - 国内最終港～国内最初港: 1ループ20日程度
 - ✓ 国内最終港～高雄: 3日程度
 - ✓ 台湾～香港: 1日程度
 - ✓ 香港～ベトナム: 3日程度
 - ✓ ベトナム～タイ: 3日程度
- ※各国1港ずつ寄港の場合

航路4 フィリピン航路

- 日本～台湾～香港～フィリピン～香港～台湾～日本
 - 国内最終港～国内最初港: 1ループ12日程度
 - ✓ 国内最終港～台湾: 3日
 - ✓ 台湾～香港: 1日程度
 - ✓ 香港～フィリピン: 2日程度
- ※各国1港ずつ寄港の場合

航路2 マレーシア航路

- 日本～台湾～香港～シンガポール～マレーシア～シンガポール～香港～台湾～日本
 - 国内最終港～国内最初港: 1ループ20日程度
 - ✓ 国内最終港～台湾: 3日程度
 - ✓ 台湾～香港: 1日程度
 - ✓ 香港～シンガポール: 4日程度
 - ✓ シンガポール～マレーシア: 2日程度
- ※各国1港ずつ寄港の場合

航路3 インドネシア航路

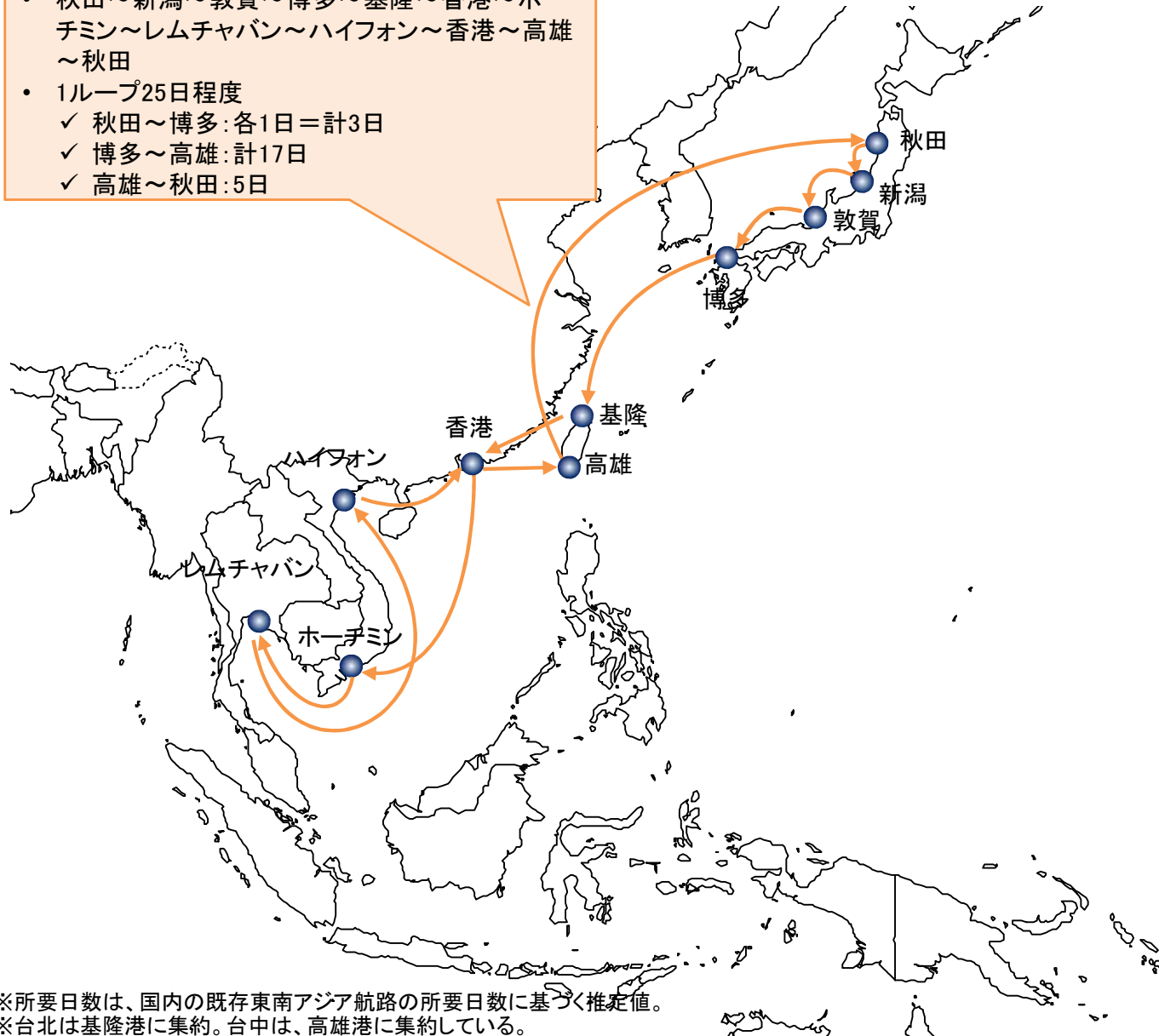
- 日本～台湾～香港～シンガポール～インドネシア～シンガポール～香港～台湾～日本
 - 国内最終港～国内最初港: 1ループ22日程度
 - ✓ 国内最終港～台湾: 3日程度
 - ✓ 台湾～香港: 1日程度
 - ✓ 香港～シンガポール: 4日程度
 - ✓ シンガポール～インドネシア: 3日程度
- ※各国1港ずつ寄港の場合

※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。

想定例① 航路1 (秋田・新潟・敦賀・博多～ベトナム・タイ方面)

○ 潜在需要は**輸出で1,301TEU/週、輸入で1,169TEU/週**、1ループ当たりの所要日数は**約25日**となっている。

- 秋田～新潟～敦賀～博多～基隆～香港～ホーチミン～レムチャバン～ハイフォン～香港～高雄～秋田
- 1ループ25日程度
 - ✓ 秋田～博多:各1日=計3日
 - ✓ 博多～高雄:計17日
 - ✓ 高雄～秋田:5日



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
 ※台北は基隆港に集約。台中は、高雄港に集約している。

(輸出) (単位:TEU/週)

| | 秋田港 | 新+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-----|-----|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | 33 | 249 | 19 | 301 |
| ハイフォン | 28 | 60 | 14 | 102 |
| レムチャバン | 30 | 178 | 53 | 261 |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ペナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 204 | 33 | 269 |
| 基隆 | 95 | 101 | 11 | 208 |
| 高雄 | 18 | 134 | 10 | 162 |
| 計 | 236 | 925 | 140 | 1,301 |

(輸入) (単位:TEU/週)

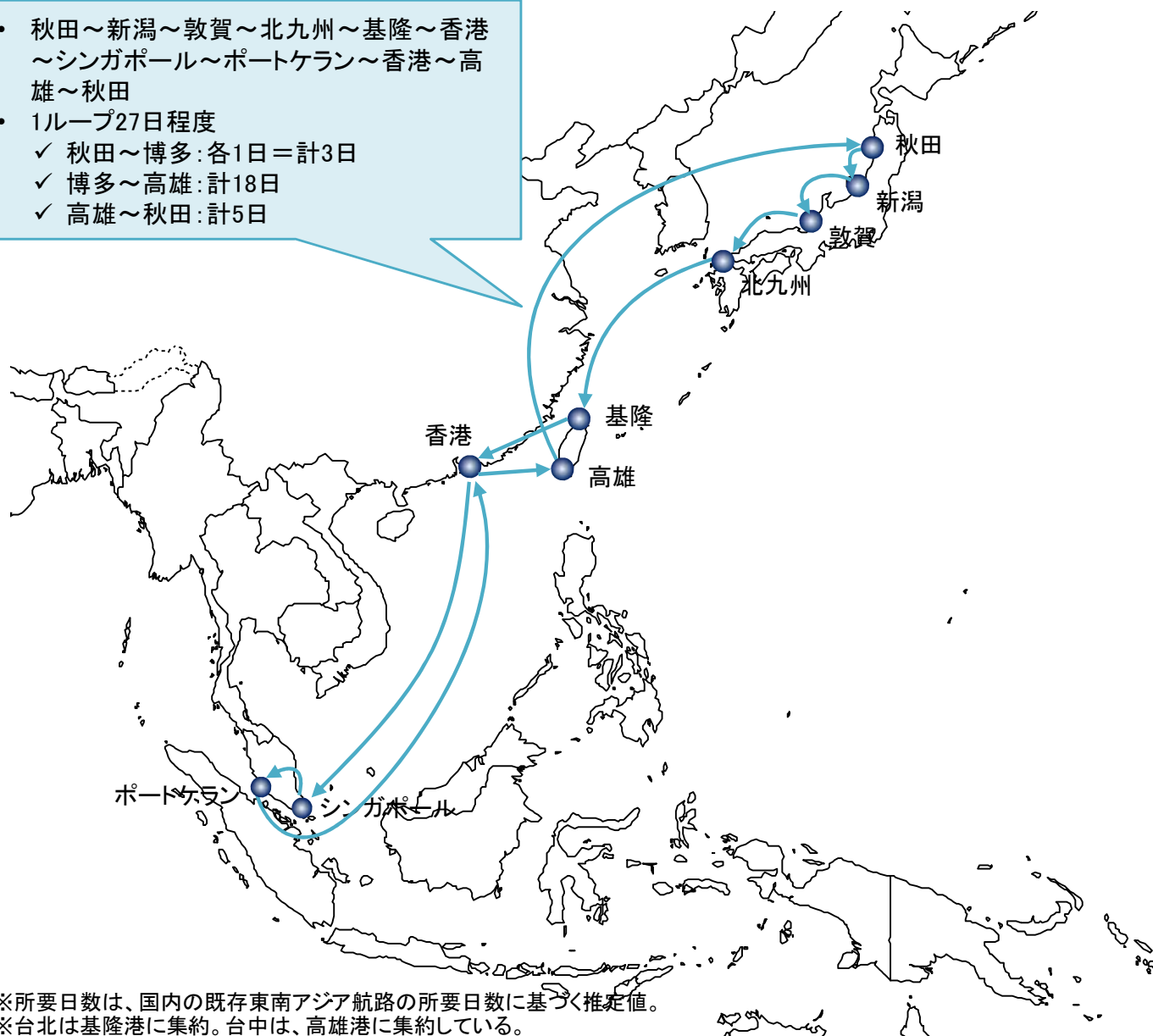
| | 秋田港 | 新+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-----|-----|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | 7 | 69 | 74 | 150 |
| ハイフォン | 26 | 47 | 64 | 137 |
| レムチャバン | 22 | 105 | 135 | 262 |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ペナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 192 | 92 | 299 |
| 基隆 | 3 | 124 | 10 | 137 |
| 高雄 | 6 | 166 | 13 | 185 |
| 計 | 80 | 703 | 386 | 1,169 |

出典:平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

想定例③ 航路2 (秋田・新潟・敦賀・北九州～マレーシア方面)

- 潜在需要は**輸出で1,427TEU/週、輸入で618TEU/週**、1ループ当たりの所要日数は**約27日**となっている。
- 輸出貨物量が多いが、輸入貨物量の需要発掘が課題と想定される。

- 秋田～新潟～敦賀～北九州～基隆～香港～シンガポール～ポートケラン～香港～高雄～秋田
- 1ループ27日程度
 - ✓ 秋田～博多:各1日=計3日
 - ✓ 博多～高雄:計18日
 - ✓ 高雄～秋田:計5日



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
 ※台北は基隆港に集約。台中は、高雄港に集約している。

(輸出) (単位:TEU/週)

| | 秋田港 | 新+敦 | 北九州港 | 計 |
|--------|-----|-----|------|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | 14 | 49 | 44 | 107 |
| ポートケラン | 38 | 57 | 598 | 694 |
| ペナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 204 | 21 | 257 |
| 基隆 | 95 | 101 | 14 | 211 |
| 高雄 | 18 | 134 | 7 | 159 |
| 計 | 198 | 545 | 684 | 1,427 |

(輸入) (単位:TEU/週)

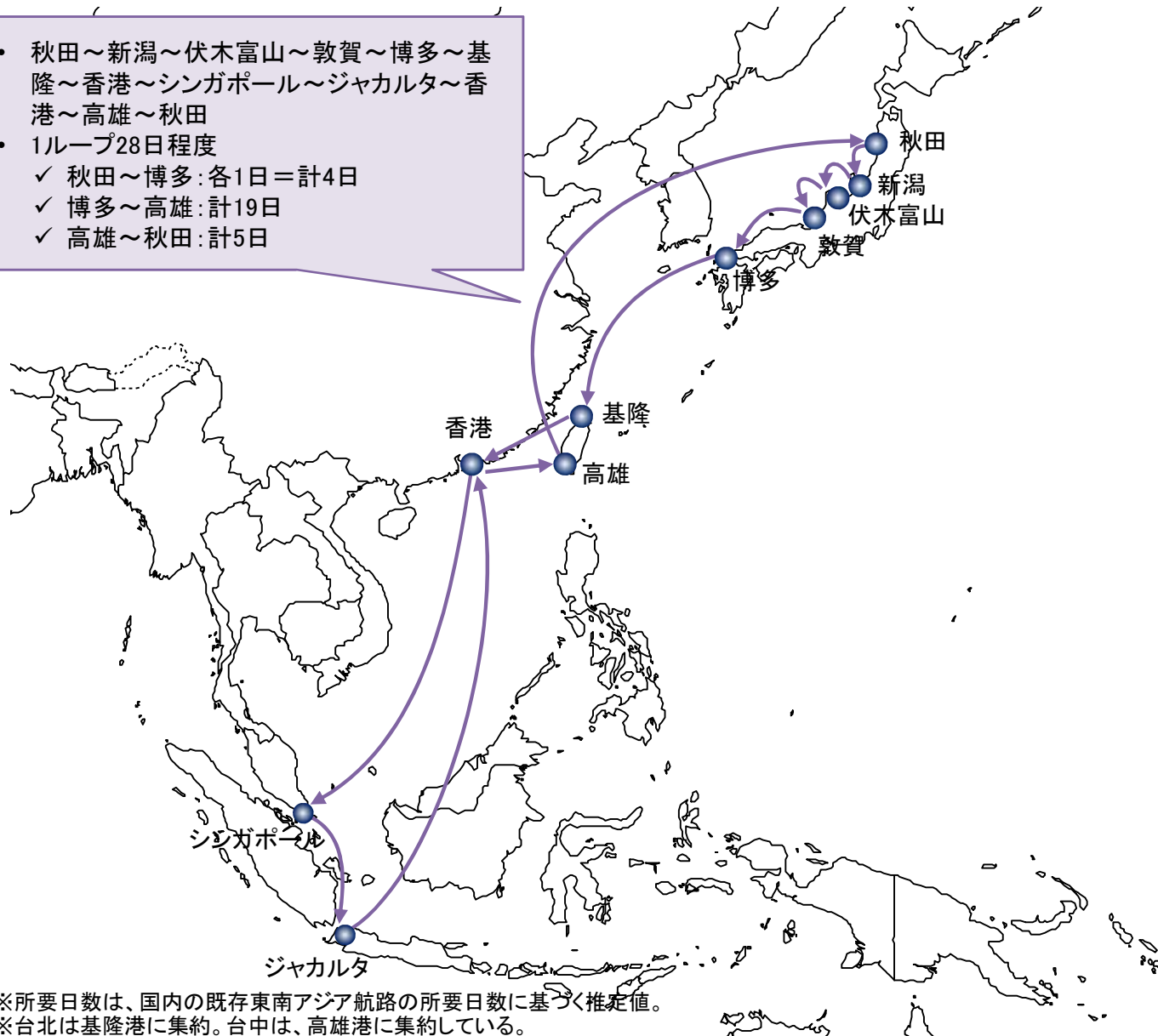
| | 秋田港 | 新+敦 | 北九州港 | 計 |
|--------|-----|-----|------|-----|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | 3 | 13 | 1 | 16 |
| ポートケラン | 6 | 22 | 0 | 28 |
| ペナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 192 | 46 | 254 |
| 基隆 | 3 | 124 | 10 | 137 |
| 高雄 | 6 | 166 | 11 | 184 |
| 計 | 33 | 516 | 68 | 618 |

出典:平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

想定例④ 航路3 (秋田・新潟・伏木富山・敦賀・博多～インドネシア方面)

○ 潜在需要は**輸出で895TEU/週、輸入で770TEU/週**、1ループ当たりの所要日数は**約28日**となっている。

- 秋田～新潟～伏木富山～敦賀～博多～基隆～香港～シンガポール～ジャカルタ～香港～高雄～秋田
- 1ループ28日程度
 - ✓ 秋田～博多:各1日＝計4日
 - ✓ 博多～高雄:計19日
 - ✓ 高雄～秋田:計5日



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
 ※台北は基隆港に集約。台中は、高雄港に集約している。

(輸出) (単位:TEU/週)

| | 秋田港 | 新+伏+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | 14 | 69 | 17 | 100 |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | 9 | 88 | 2 | 99 |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 226 | 33 | 291 |
| 基隆 | 95 | 113 | 11 | 219 |
| 高雄 | 18 | 158 | 10 | 186 |
| 計 | 169 | 653 | 73 | 895 |

(輸入) (単位:TEU/週)

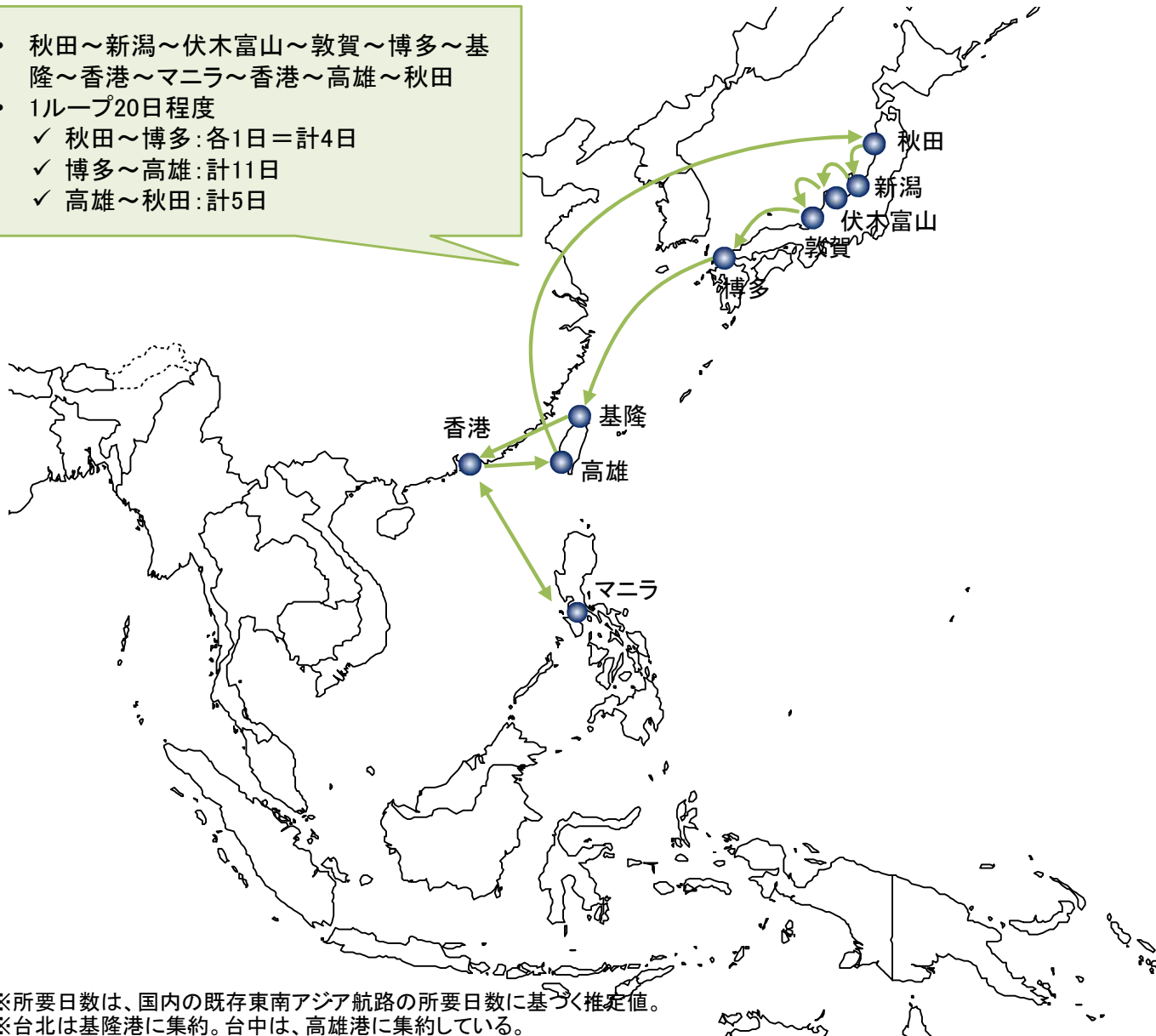
| | 秋田港 | 新+伏+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | 3 | 13 | 11 | 27 |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | 9 | 57 | 5 | 71 |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 215 | 92 | 322 |
| 基隆 | 3 | 131 | 10 | 144 |
| 高雄 | 6 | 187 | 13 | 206 |
| 計 | 37 | 603 | 130 | 770 |

出典:平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

想定例⑤ 航路4 (秋田・新潟・伏木富山・敦賀・博多～フィリピン方面)

○ 潜在需要は**輸出で858TEU/週、輸入で802TEU/週**、1ループ当たりの所要日数は**約20日**となっている。

- 秋田～新潟～伏木富山～敦賀～博多～基隆～香港～マニラ～香港～高雄～秋田
- 1ループ20日程度
 - ✓ 秋田～博多:各1日=計4日
 - ✓ 博多～高雄:計11日
 - ✓ 高雄～秋田:計5日



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
 ※台北は基隆港に集約。台中は、高雄港に集約している。

(輸出) (単位:TEU/週)

| | 秋田港 | 新+伏+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | 54 | 98 | 11 | 162 |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| パナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 226 | 33 | 291 |
| 基隆 | 95 | 113 | 11 | 219 |
| 高雄 | 18 | 158 | 10 | 186 |
| 計 | 200 | 594 | 65 | 858 |

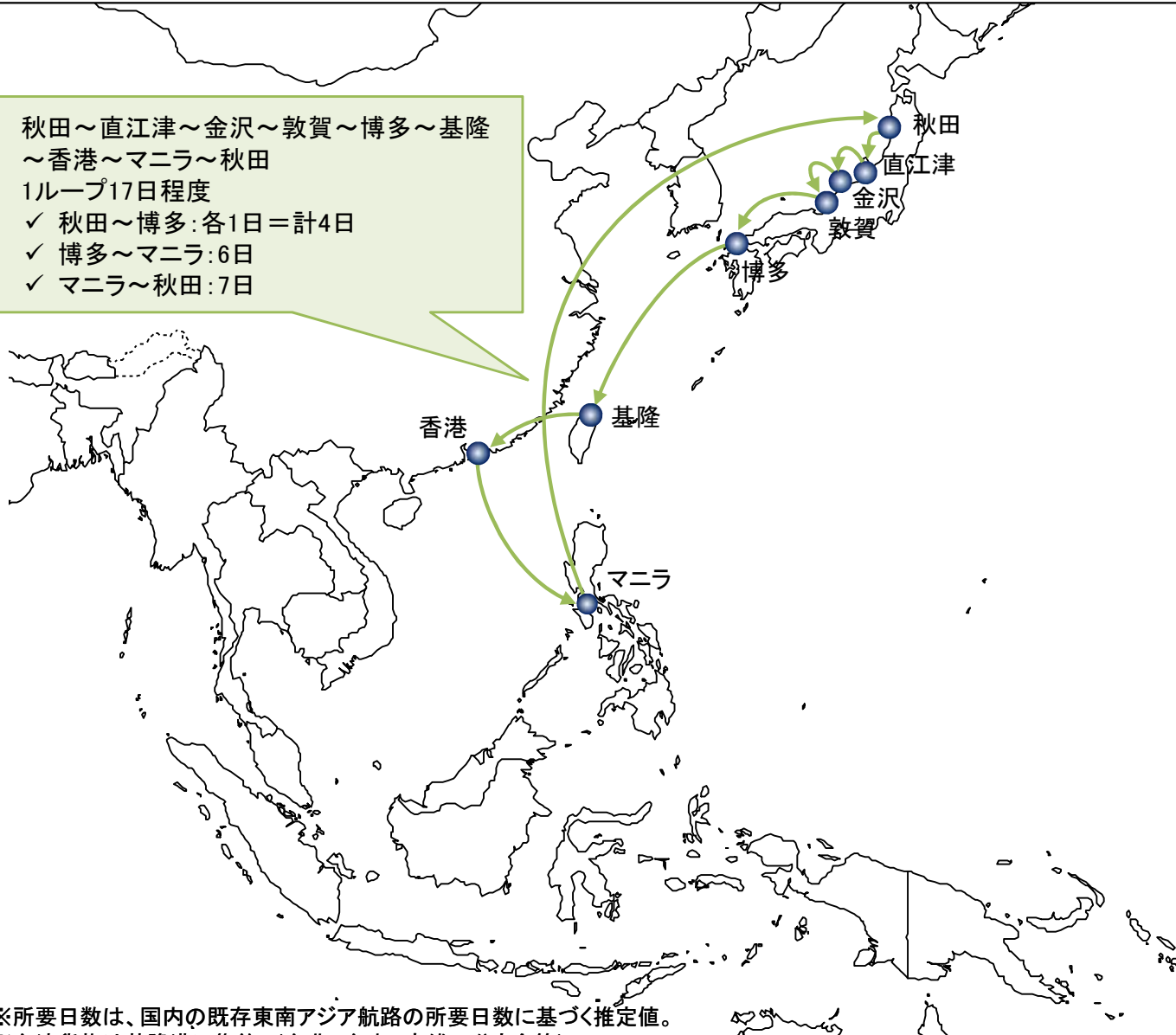
(輸入) (単位:TEU/週)

| | 秋田港 | 新+伏+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | 42 | 36 | 52 | 130 |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| パナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 215 | 92 | 322 |
| 基隆 | 3 | 131 | 10 | 144 |
| 高雄 | 6 | 187 | 13 | 206 |
| 計 | 67 | 569 | 166 | 802 |

想定例⑥ 航路4 (秋田・直江津・金沢・敦賀・博多～フィリピン方面)

- 潜在需要は**輸出で790TEU/週、輸入で789TEU/週**、1ループ当たりの所要日数は**約17日**となっている。
- 日数が短い分貨物量も少ないが、直江津港や金沢港の岸壁規模で対応可能な船型の場合、このような航路も検討し得るものと考えられる。(現状、直江津港・金沢港のコンテナ岸壁の水深は10mであり、2,000TEU級のコンテナ船の利用は困難。)

- 秋田～直江津～金沢～敦賀～博多～基隆
～香港～マニラ～秋田
- 1ループ17日程度
 - ✓ 秋田～博多:各1日=計4日
 - ✓ 博多～マニラ:6日
 - ✓ マニラ～秋田:7日



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
 ※台湾貨物は基隆港に集約。(台北、台中、高雄の分も合算)

(輸出) (単位: TEU/週)

| | 秋田港 | 直+金+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | 54 | 92 | 11 | 157 |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャバン | | | | |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ペナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 200 | 33 | 265 |
| 基隆 | 114 | 233 | 21 | 368 |
| 計 | 200 | 525 | 65 | 790 |

(輸入) (単位: TEU/週)

| | 秋田港 | 直+金+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | 42 | 29 | 52 | 123 |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャバン | | | | |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ペナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 215 | 92 | 322 |
| 基隆 | 10 | 312 | 22 | 344 |
| 計 | 67 | 556 | 166 | 789 |

出典: 平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

東南アジア方面ダイレクト航路創設に係る取組

- 東南アジアや中国華南地域へのダイレクト航路創設に係る実現可能性の検討
⇒ 日本海側港湾の連携による集貨航路の構築の可能性や、より広範囲の背後圏からの集貨について、各港湾管理者や関係機関と議論・検討を深め、荷主やフォワーダー、船社に対するポートセールスに繋げる。

その他の航路多元化に係る取組

- シベリア・ランドブリッジ活用を見据えた極東ロシア航路の拡充や利用促進
⇒ 国土交通省におけるシベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業や民間事業者による定期混載サービスの動向等を踏まえながら、北陸港湾における極東ロシア航路の拡充や利用促進に向けて関係者と情報交換を図る。
- 北海道や九州北部地域と三大都市圏間との輸送を担う内航航路の充実に向けた検討
⇒ 長距離輸送における北陸港湾利用の潜在需要の把握及び港湾内物流の効率化について検討する。