

# 大阪港と上海港 ～コンテナ輸送を考える～

1. 日本の港湾制度
  - ・地方自治体が港湾管理者
2. コンテナ輸送
  - ・定期航路はコンテナ輸送
3. 大阪港と上海港の貿易(海上輸送)
  - ・中国の占めるシェアが大きい
  - ・輸出入のインバランス
  - ・中国航路は1.5千トン未満のコンテナ船が就航
4. 中国港湾の貨物取扱量の増大
  - ・アジアのコンテナ発着量は世界の60%
  - ・北米航路、欧州航路に占める中国のシェア拡大
  - ・アジア域内取引に占める中国貨物のシェア
  - ・中国港湾(上海港)の飛躍的な取扱量の増大
5. 中国の港湾制度
  - ・中央政府の直轄管理から地方政府に移管
  - ・外国資本との合併によるコンテナターミナルの建設・運営
  - ・上海国際港務(集団)股份有限公司
  - ・コンテナポートの効率性 ～日本との比較～

# 大阪湾にひろがる大阪港

- 凡例
- JR
  - 地下鉄
  - ニュートラム
  - 高速道路
  - 幹線道路
  - 計画・工事中



# 1778mの高い空から見た大阪港



出典:「わたしたちのくらしと大阪港」2011年版 大阪市港湾局HP 3

## 南港内貿ふ頭



## 南港フェリーターミナル



## 国際フェリーターミナル「新鑑真」「蘇州」



## 天保山客船ターミナル



## コンテナターミナル C1~4



## 夢洲コンテナターミナルC10-12



## 夢洲コンテナターミナル



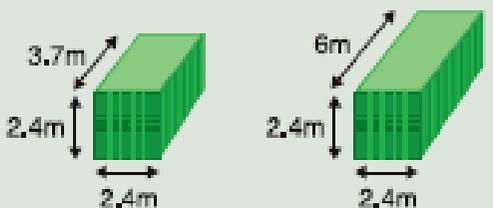
ゆめしま  
夢洲コンテナターミナル

コンテナ船にガントリークレーンでコンテナを積みこむ

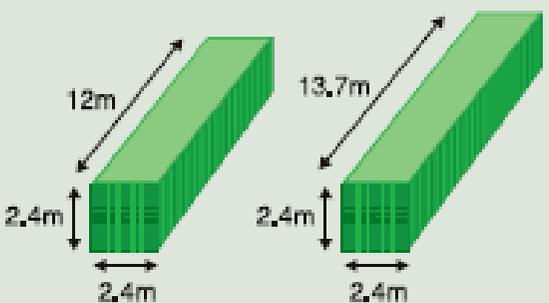
# コンテナの種類

● **いろいろな大きさ**

**12フィート**      **20フィート**



**40フィート**      **45フィート**



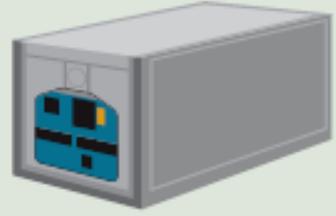
※40フィートコンテナは  
大型バス1台と同じ大きさ

● **いろいろな種類**

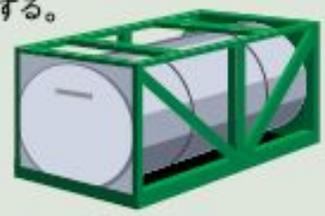
**ドライコンテナ**  
生活用品などさまざまな貨物の  
輸送に使われる。数も一番多い。



わいとう れいぞう  
**冷凍・冷蔵コンテナ**  
温度調節が可能で、主に生鮮・  
かのう せいせん  
冷凍食品の輸送に使われる。



**タンクコンテナ**  
油や薬品など、液体貨物を輸  
えきたい  
送する。



**オープントップコンテナ**  
かさの高い貨物や重い貨物を  
クレーンで上から積みおろし  
できる。



# コンテナ船のようす

大阪港にあるクレーンの高さは  
大きなもので102m  
ビルの28階と同じ高さ  
コンテナを1個積みこむのに  
約1分半、40トンの重さを  
持ち上げることができる

**ブリッジ：船を操縦するところ**  
アメリカに行く航路だと、日本→アメリカ→日本  
で4週程。太平洋を9日くらいで渡ります。海の上は自然がいっぱい。たくさんのイルカが船といっしょに泳いだり、夜は手がとどきそうなくらい近くに、星がいっぱい出ます。ものすごくいいですよ。



松本船長

調べたいこと

この大きな船を何人で動かしているのかな？

重いコンテナを船底に積むのはなぜかな？

海が荒れた時、甲板のコンテナはだいじょうぶかな？

ガントリークレーンを見ると、重いコンテナをひもやくさりで止めないで運んでいる。どのようにしているのかな？

**コントロール室**  
ここがコントロール室。床も窓もガラスの箱。足元のガラス窓から、目でコンテナを見ながら、クレーンを操作しているんだよ。  
ガントリーオペレーター 漢さん



冷凍コンテナはコンセントのある場所に積む

中に積んだらふたをしめる

ガントリークレーン

6万トン級の船にはコンテナを船倉に9段甲板の上に5段重ねて積める

固定用の鉄棒でコンテナを止める

バラストタンクには船のバランスをとるために海水を入れる

重いコンテナは船底にバランスよく積みこむ

## ● 2010年4月1日現在の港湾数と特定重要港湾の位置図

数字で示した港は2008年の特に取扱貨物量が多い上位10港（単位：千トン）



# 古代の大坂港

## 古代

けんとう し※  
遣唐使の出港風景  
(想像図)

人と大陸文化の  
まどぐち 窓口・古代の国  
さいこう なにわつ 際港難波津。  
(大阪歴史博物館蔵)



## 遣唐使

遣隋使のあとを受けて  
630年(舒明2年)が最初。  
894年(寛平6年)までに合計13回送られたとされる。  
海外のようすを知ることと、大陸の文化を輸入することが目的。  
ふつう4隻で往復し、船には240人から多いときには500人以上の人が乗った。

# 大阪港と遣隋使



**遣隋使**  
聖徳太子（572～622年）が、倭国（日本という国名はまだなかった）から、隋（今の中国あたりの大きな国）に送った外交をする使いの人のこと。隋の進んだ制度や学問・文化・技術を持ち帰って、日本の発展につくした。

**小野妹子**  
今から1400年ほど前の607年に、聖徳太子の命を受けて、遣隋使として、船で難波津から隋の国へわたる。学問をする数十名の僧を連れていたと、隋の歴史書に書かれている。608年に帰国。その後、国博士になるなど、国の政治の進め方で活躍した。男性。

**遣隋船**  
遣隋使を乗せた長さ40～50mの船のこと。船は600年～618年の18年間に5回以上送られたと伝えられる。季節風を利用してあれた海を行く命がけの航海であった。

# 江戸時代の大阪港

えど  
江戸時代

之の出し川かわ番ばん新し菱ひ  
図ず帆ぼん口ぐら船せん綿めん垣がき

(右上の大きな船が菱垣新綿番船)

がんとすいていよしとよ  
含粹亭芳豊 筆



## ●菱垣新綿番船川口出帆之図

この絵図は、新しい綿を江戸まで運ぶ菱垣廻船の出帆のようすを描いたものである。場所は大坂の安治川口。河口（右上）に浮かぶ大船が菱垣廻船。

江戸の浦賀までの海上およそ650kmを約50時間で運んだという記録が残されている。(安政6年、1859年)「番船」とは、春にできた新酒や秋にとれた新綿を上方から江戸に送るのを競争した廻船のことである。

絵図右中段の白い幕に囲まれたのは会所(集会所、事務所のこと)であって、ここで「送り切手」という参加証を受け取って競争にのぞんだ。

「出船千艘・入船千艘」といわれた大阪川口のにぎわいのひとこまである。

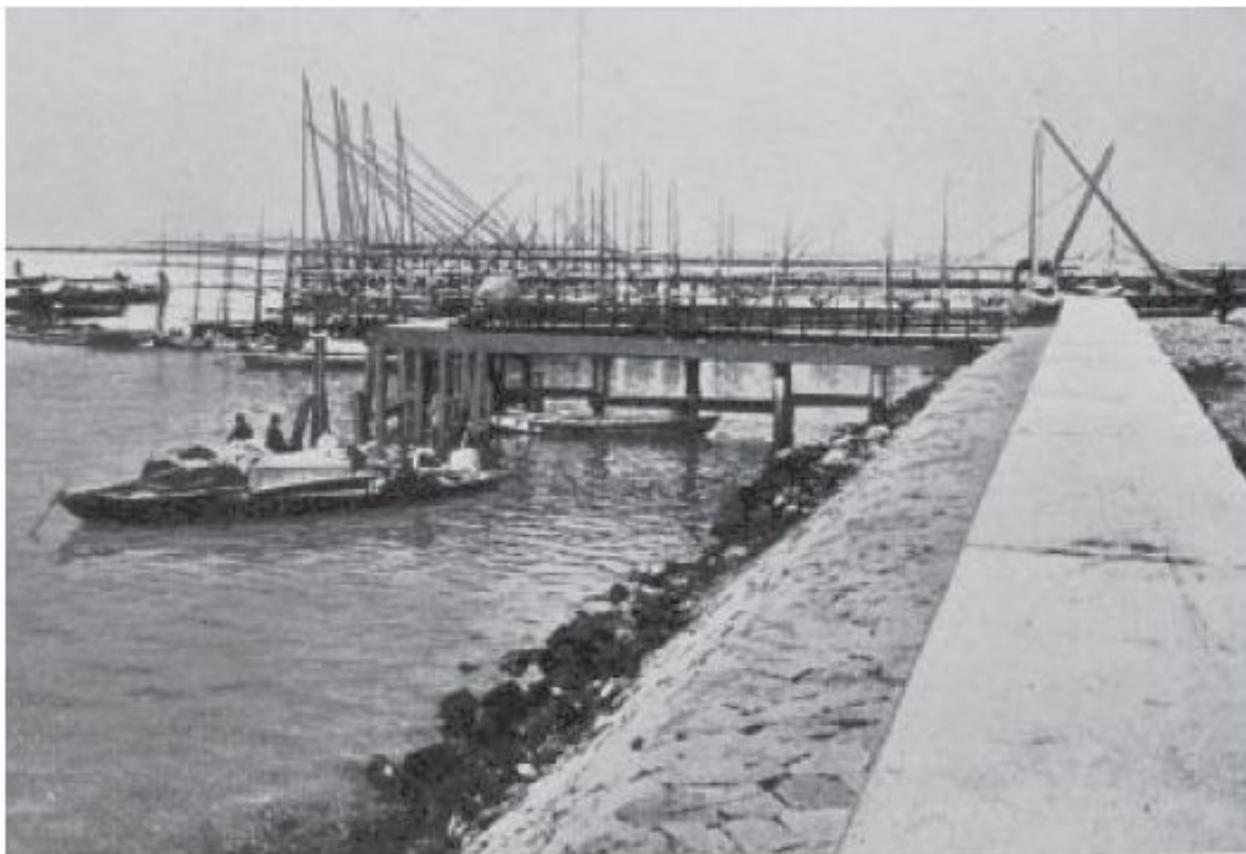
# 大阪港開港 1868年7月15日



川口波止場の近くには外国人の住む居留地きよりうちもできました。

川口波止場「大阪名所三十六景」よりめいしょ（神戸市立博物館蔵ぞう）

## 1898年(明治30年)近代的港湾の建設開始



### 築港大棧橋の工事（今の中央突堤）<sup>とってい</sup>

大型の船が横付けできる大棧橋をつくり、<sup>おき</sup>沖に10 km の  
<sup>ぼう は てい きづ</sup>防波堤を築く大工事でした。

### ● ヨハネス・デ・レーケ



明治のはじめごろ、大  
阪港の計画や淀川<sup>かいしゅう</sup>の改修で、  
大きな働きをしたオラン  
ダ人の土木技術者<sup>ぎじゆつ</sup>。日本  
には30年ほど滞在し、  
東京・横浜<sup>とうきょう よこはま</sup>・長崎<sup>ながさき</sup>など全  
国10港以上の計画・工事  
に関係した。

このころの日本は、さ  
かんに外国人をまねいて  
外国の進んだ学問や文化・  
技術を取り入れ、いそい  
で国をととのえた。

## 築港工事が終わった頃の大阪港のにぎわい(昭和のはじめ頃)

1939年(昭和14年)には貨物取扱量が3000万トンを超え日本一になった

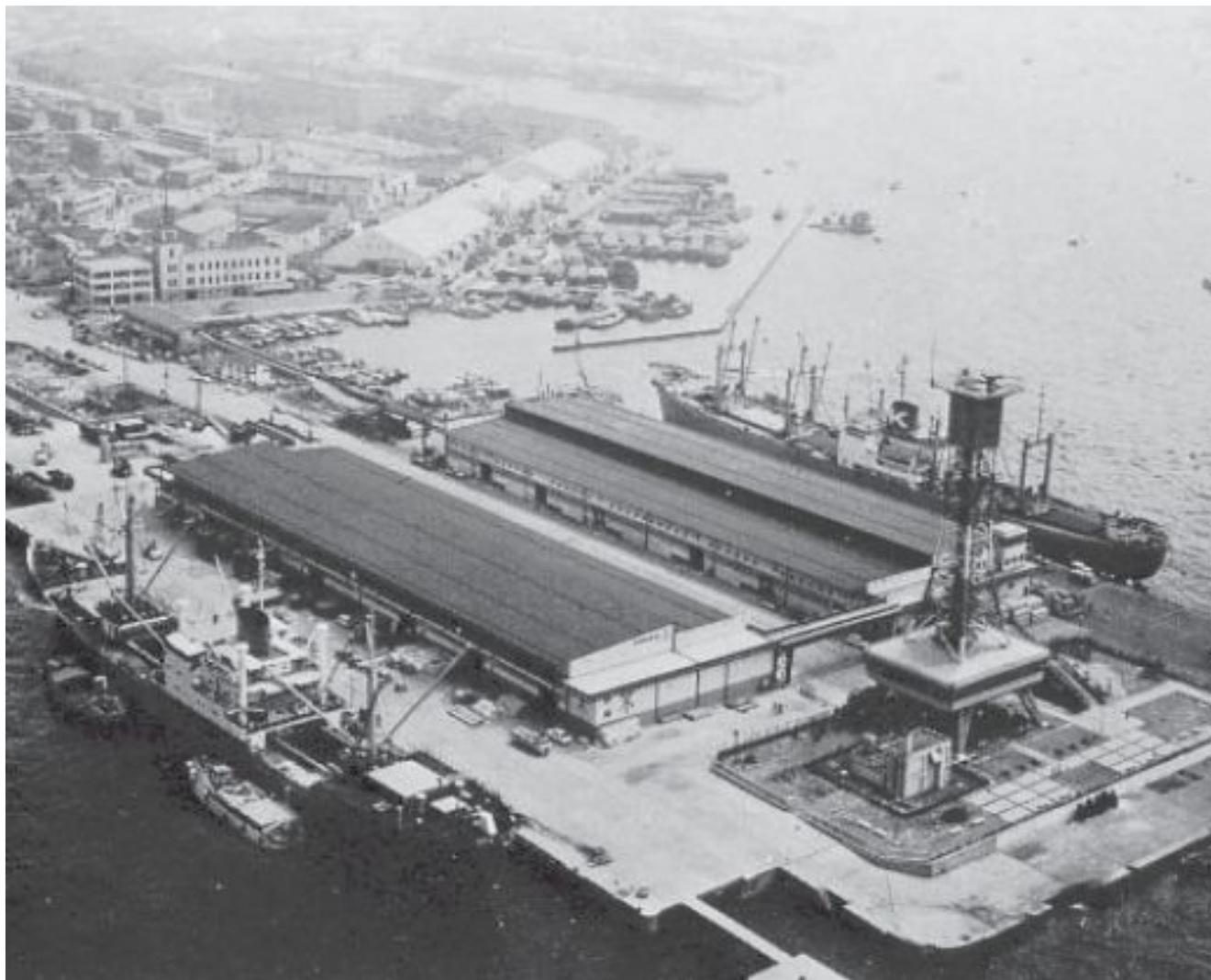


## 1934年(昭和9年)室戸台風の被害



築港大棧橋に乗り上げ横倒しになった船

# 1969年(昭和44年)頃の中央突堤



## 大阪大空襲



1945年（昭和20年）3月13日、大阪市はアメリカのB29約90機の空襲を受けた。市内は火の海になり、建物はほとんど焼けてしまい、50万人の市民が家を失った。大阪港も1945年1月19日を最初に10回の空襲を受けた。中でも6月1日の大空襲によって、大阪港はたいへん大きなひ害を受けた。

# 埋立事業



埋立前の大阪港(1947年頃)



埋立後の大阪港(現在)

げん だい  
現代

きん ぎ はってん  
近畿 2100万人の生活を支えて発展する大阪港。



## 日本の港湾数と位置図

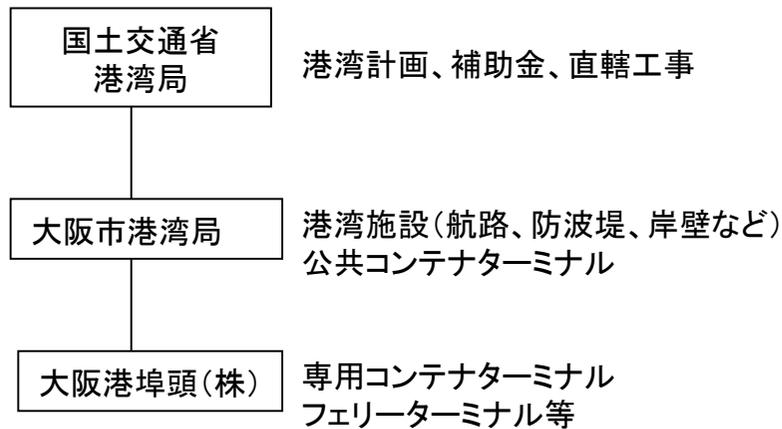
日本の港湾は港湾法により制度が定められている。港湾管理者は主に地方自治体である。港湾管理者は港湾を建設し管理する。民間企業に専用的に貸付けられるコンテナターミナルなどは管理者が出資した埠頭ターミナル(株)が建設・管理を行っている。

区 分	総数	管 理 者					56条港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
特定重要港湾	23	12	8	0	3	23	
重要港湾	103	83	16	1	3	103	
地方港湾	871	507	303	0	0	810	61
計	997	602	327	1	6	936	61

重要港湾の位置図

## 日本の港湾管理

- ・港湾法(1950年制定)
- ・港湾管理者は地方自治体、港務局



## 世界の海上輸送量と船舶

海上輸送される貨物は、品目別には原油、石炭、鉄鉱石、石油製品などが上位を占めている。これらの貨物はタンカーやバルクキャリアーなどの専用船で輸送されている。一方、機械などの工業製品は主にコンテナ船で輸送されている。専用船は不定期航路であり、コンテナ輸送はほとんどが定期航路である。

世界の主要品目別海上輸送量

(単位: 百万トン)

年	石 油			乾 貨 物							合 計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	ボーキサイト	燐鉱石	その他	計	
2000	1,608	419	2,027	454	523	230	53	28	2,280	3,568	5,595
2001	1,592	425	2,017	452	565	234	51	29	2,305	3,636	5,653
2002	1,588	414	2,002	484	570	245	54	30	2,435	3,818	5,820
2003	1,673	440	2,113	524	619	240	63	29	2,545	4,020	6,133
2004	1,754	461	2,215	589	664	236	68	31	2,690	4,278	6,493
2005	1,720	495	2,215	652	710	307	73	30	2,617	4,389	6,604
2006	1,756	525	2,281	734	754	325	78	30	2,853	4,774	7,055
2007	1,775	553	2,328	787	806	341	83	31	3,052	5,100	7,428

出典: 日本船主協会HP

積荷と船舶の関係

積 荷	船 の 種 類	定期・不定期の別
石油類・天然ガス	タンカー、LNGタンカー	不定期船
鉄鉱石・石炭・穀物	バルクキャリアー	
自動車	PCC(Pure Car Carrier)	
工業製品など	コンテナ船	定期船
	一般貨物船	
人・自動車	客船・フェリー	不定期船・定期船

## コンテナ輸送

最新のコンテナターミナルは、岸壁延長約300m(水深14~16m)、ヤードの奥行き約500mで、ガントリークレーンを備えている。



・コンテナ船の積載能力

⇒TEU (twenty-foot equivalent units: 20フィートコンテナ 約6m)

FEU (fourty-foot equivalent Unit: 40フィートコンテナ 約12m)

W: 8フィート H: 8.6フィート

(例) MOL PROFICIENCY (商船三井)

⇒全長293.13m 71777総トン 6350TEU 26knt, 2009年建造



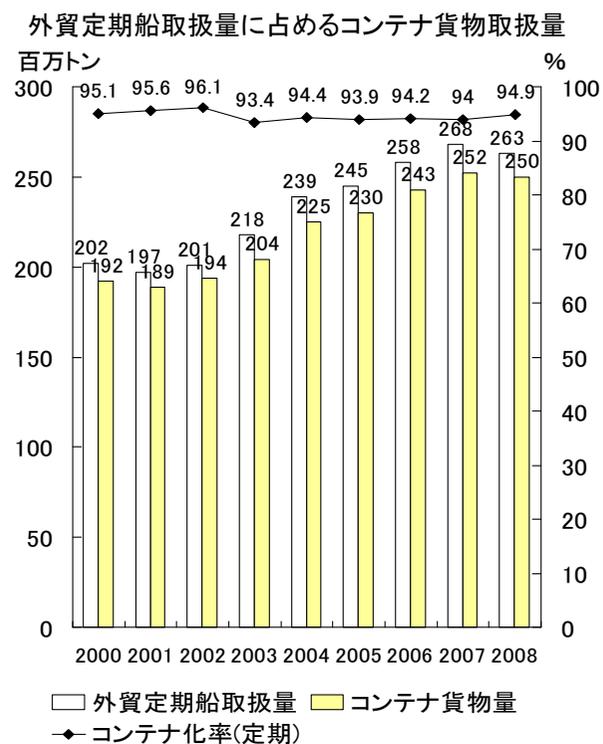
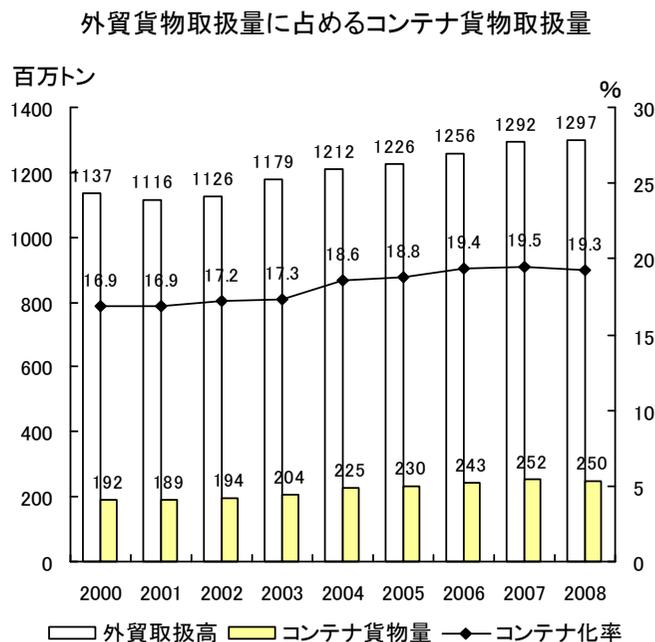
大阪港夢洲コンテナターミナルC10.C11.C12



ガントリークレーン

## 日本のコンテナ化率

日本においては、コンテナ貨物は全外貿貨物の約19%、外貿定期船貨物の約95%を占めている。



海上出入貨物の貨物形態別トン数(2008年)

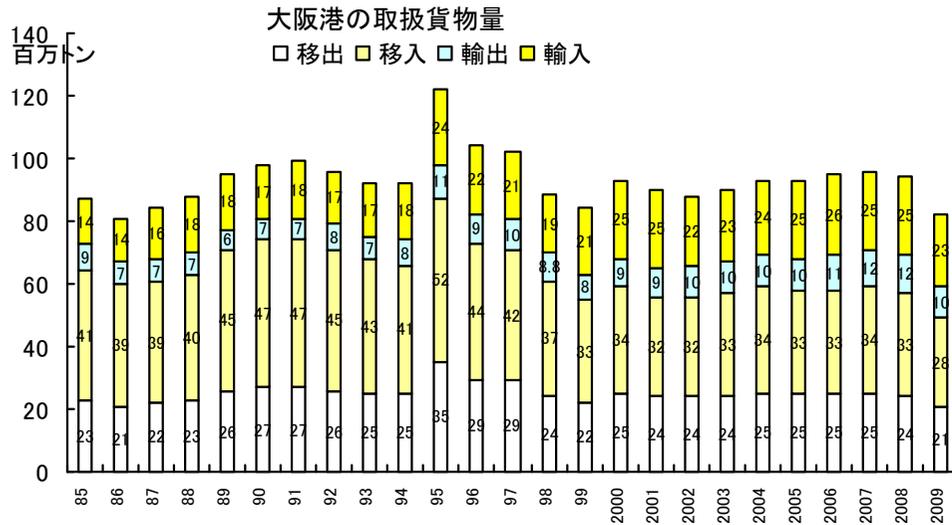
単位:百万トン

種別	計	輸 出		輸 入		輸出入計		移 出	移 入
			比率%		比率%		比率%		
一 般	2,429	310		989		1299		582	549
コンテナ	277	109	35	142	14	251	19	13	12
シャーシ	65	0.7	0	0.9	0	2	0	32	32
その他	2,087	199	64	846	86	1046	81	536	505
自動車航送船	716	0.2	0	0.2	0	0.4	0	358	358
鉄道連絡線	0.4	—	—	—	—	—	—	0.2	0.2
合 計	3,146	310	100	989	100	1,299	100	940	907

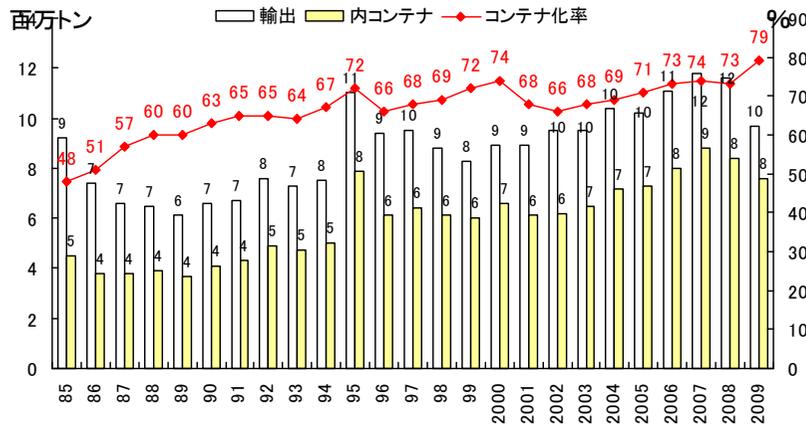
出典:国土交通省HP

# 大阪港のコンテナ化率

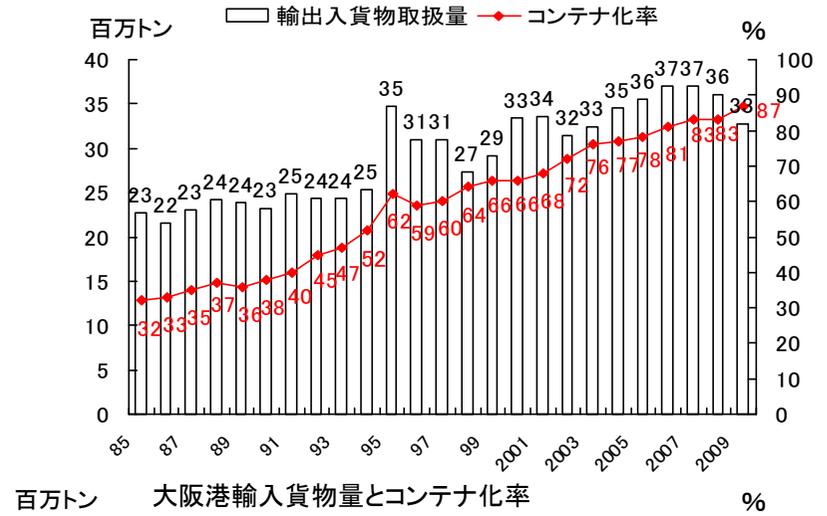
2009年の大阪港の貨物取扱量は約81百万トン、うち輸出は9.7百万トン、輸入は23.1百万トンである。輸入貨物の約79%、輸出貨物の約90%、輸出入合計では約87%がコンテナ船で輸送されている。



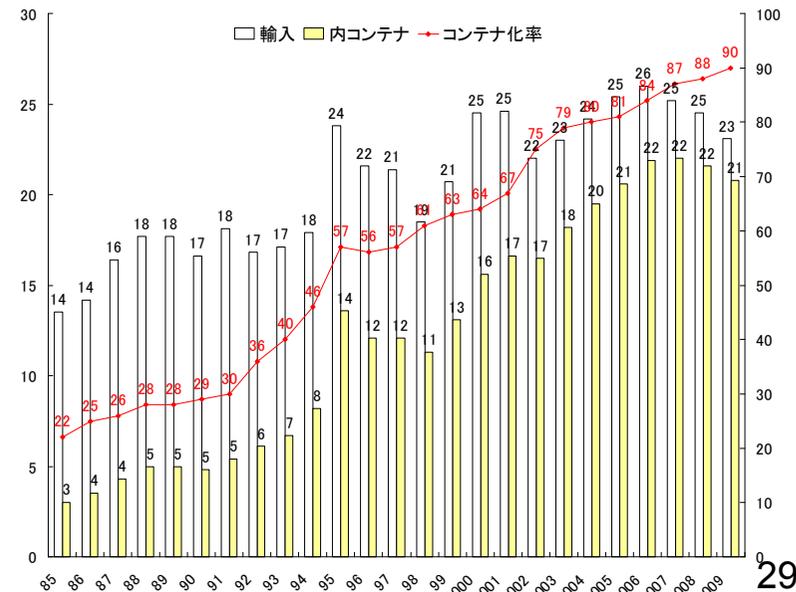
大阪港輸出貨物量とコンテナ化率



大阪港輸出入貨物量とコンテナ化率



大阪港輸入貨物量とコンテナ化率



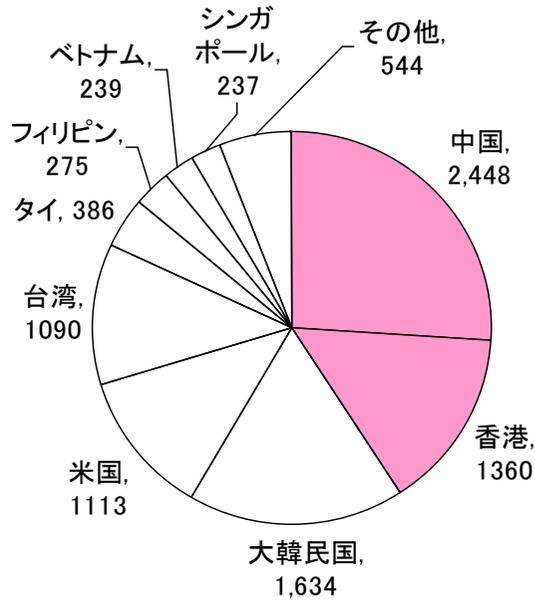
出典: 大阪市港湾局HP統計資料から作成

# 大阪港コンテナターミナルの位置

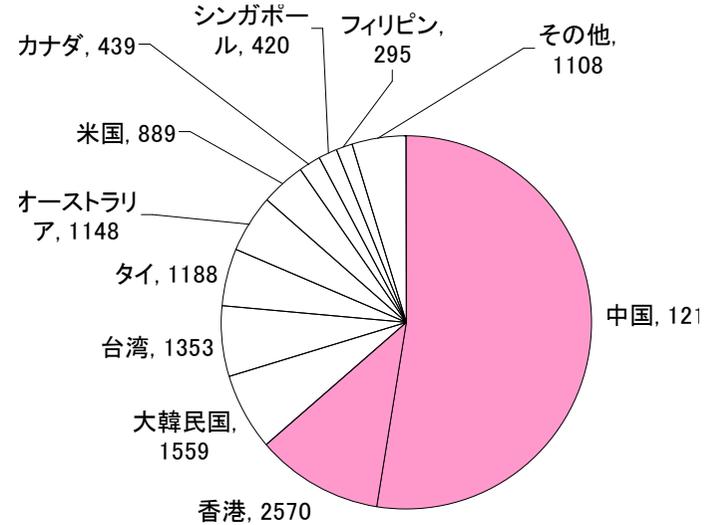


# 大阪港の外貿貨物(2009年)

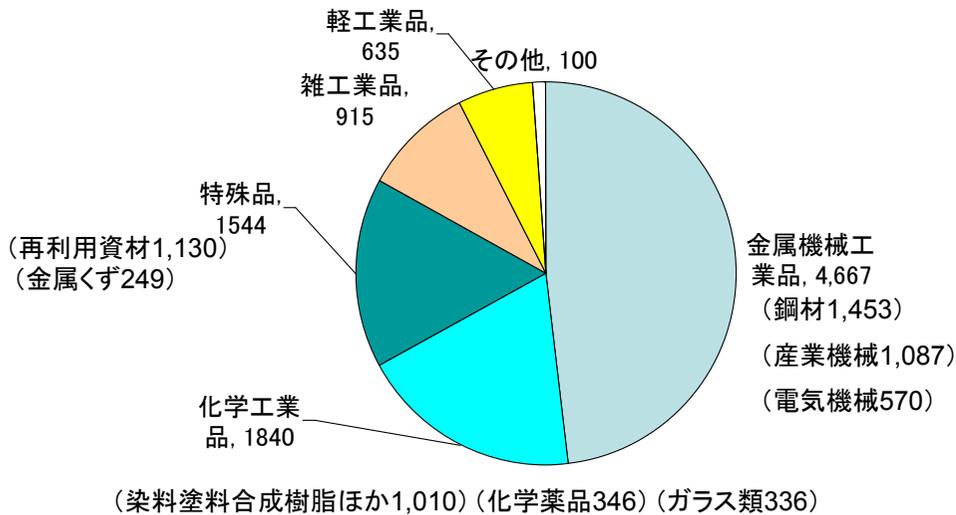
輸出:9,071千トン(国別)



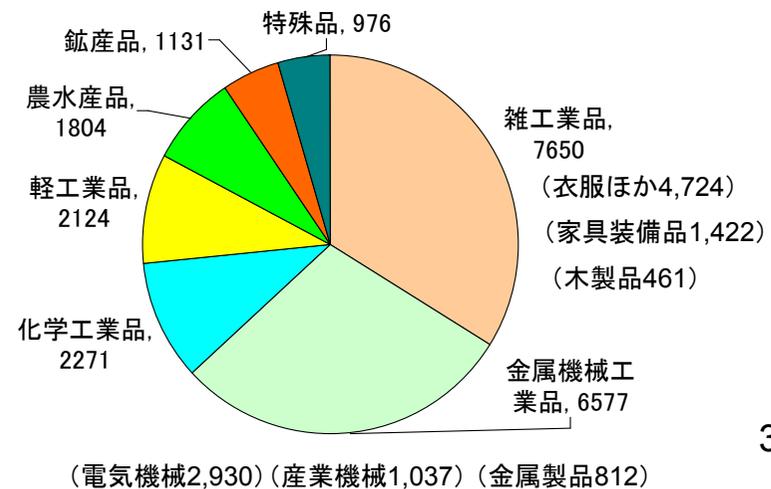
輸入23,116千トン(国別)



輸出:9,071千トン(品種別)



輸入23,116千トン(品種別)



## 大阪港と中国・上海との外貨貨物

### 大阪港からの輸出

単位:千トン

品 種	中 国	左の内 上 海	%
合計	2,447	1,328	54
農水産品	9	1	11
林産品	6	0	0
鉱産品	5	4	80
金属機械工業	805	479	60
鋼材	218	104	48
産業機械	178	111	62
電気機械	135	106	79
化学工業品	407	242	59
染料・塗料・合成樹脂等	272	158	58
雑工業品	101	42	42
特殊品	915	417	46
金属くず	170	5	3
再利用資材	670	364	54

### 大阪港への輸入

単位:千トン

品 種	中 国	左の内 上 海	%
合計	12,147	6,023	50
農水産品	512	153	30
林産品	115	43	37
鉱産品	201	14	7
金属機械工業	3,398	1,811	53
金属製品	421	217	52
その他輸送機	557	145	26
産業機械	557	298	54
電気機械	1,519	943	62
化学工業品	971	447	46
染料・塗料・合成樹脂等	502	251	50
軽工業品	754	294	39
製造食品	339	32	9
雑工業品	5,708	3,042	53
衣服-身廻品-はきもの	4,019	2,391	59
特殊品	489	220	45

## コンテナ航路別実・空別個数

中国航路では、輸入はほとんど実入りであるが、輸出は3/4が空コンである。このような輸出入のインバランスがあると、コンテナ輸送の効率がわるくなる。

		合計			中国			タイ・インドネシア			韓国		
		計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入
2007	合計	1,973	887	1,085	976	460	516	296	104	192	139	70	69
	実入り	1,485	453	1,031	629	123	506	257	67	190	116	57	59
	空	488	434	54	347	337	10	39	37	2	23	13	10
2008	合計	1,950	877	1,073	888	429	460	335	126	209	149	75	73
	実入り	1,461	434	1,027	563	112	451	283	75	208	123	56	66
	空	489	443	46	325	317	9	52	51	1	26	19	7
2009	合計	1,843	837	1,006	869	411	458	323	118	205	152	79	73
	実入り	1,357	383	974	545	97	448	273	69	204	125	58	67
	空	486	454	32	324	314	10	50	49	1	27	21	6

		香港			北米西岸			シンガポール・マレーシア			豪州・ニュージーランド		
		計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入
2007	合計	140	62	78	96	45	50	102	49	54	76	37	38
	実入り	126	49	77	79	41	37	99	46	54	50	18	32
	空	14	13	1	17	4	13	3	3	0	26	19	6
2008	合計	158	65	93	93	47	46	115	47	68	81	36	45
	実入り	145	53	92	77	40	37	113	45	68	48	15	32
	空	13	12	1	16	7	9	2	2	0	33	21	13
2009	合計	143	63	80	115	62	53	105	48	57	64	35	30
	実入り	126	46	80	94	52	42	95	39	56	40	13	27
	空	17	17	0	21	10	11	10	9	1	24	22	3

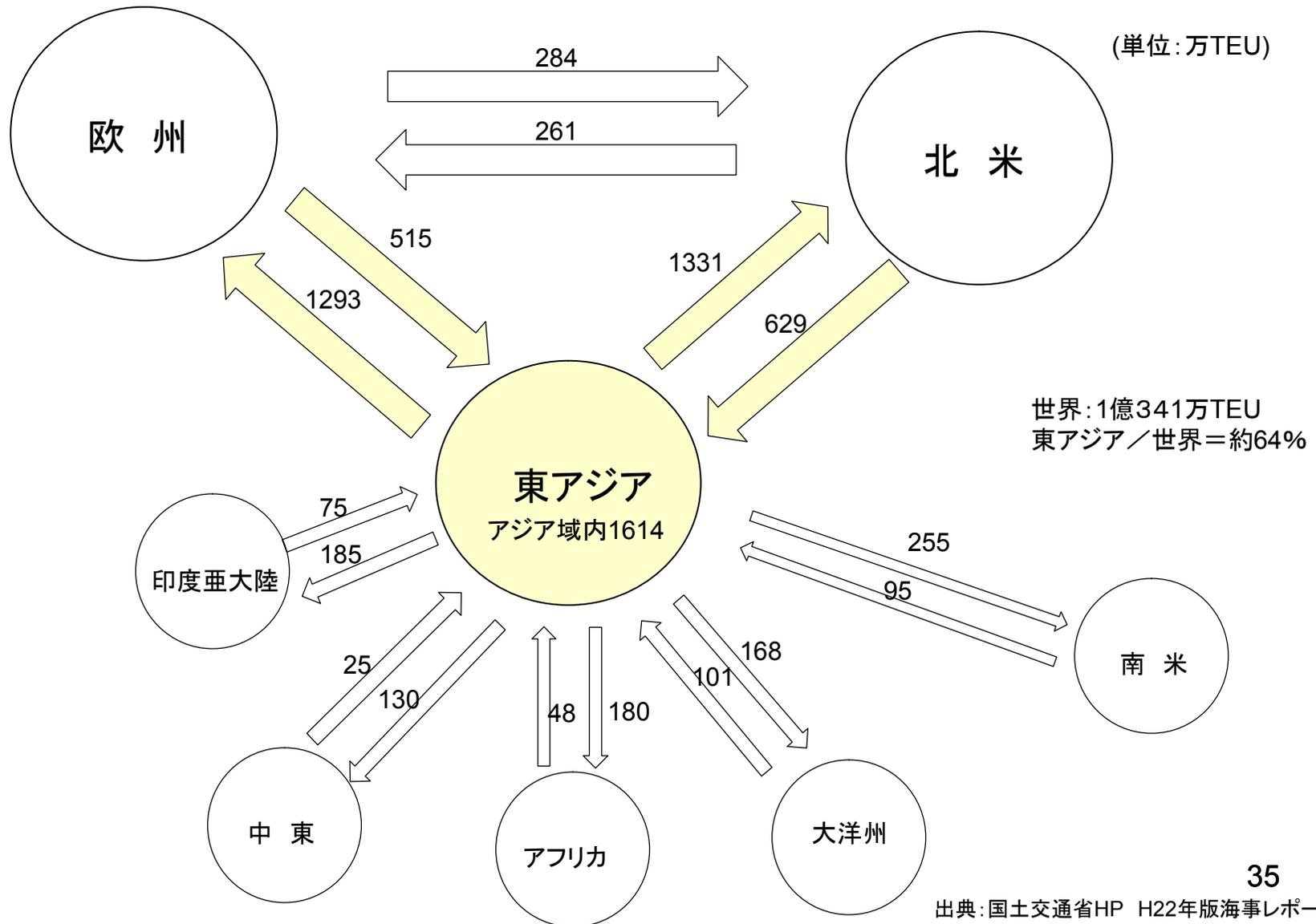
## 外航定期航路別トン数階級別表(2009年)

中国航路は1.5万トン未満の船が隻数の95%を占めている。

航路		合計	5万t以上	5万t未満	4万t未満	3万t未満	2万t未満	1.5万t未満	1万t未満	6千t未満	3千t未満
合計	隻数	5,670	290	200	191	365	691	519	1,870	852	692
	総トン数	80,192	16,670	8,429	6,674	9,025	11,674	6,988	15,447	3,945	1,341
定期計	隻数	4,354	286	185	154	298	609	393	1,588	665	176
	総トン数	69,230	16,409	7,752	5,401	7,243	10,223	5,419	13,250	3,080	456
中国	隻数	1,842	16	1	40	5	—	139	1,228	362	33
	総トン数	16,352	815	42	1,310	141	—	2,016	10,201	1,731	96
北米西岸	隻数	229	105	54	33	37	—	—	—	—	—
	総トン数	10,626	6,347	2,285	1,095	899	—	—	—	—	—
タイ・インドシナ	隻数	645	—	—	35	18	282	209	101	—	—
	総トン数	9,993	—	—	1,209	500	4,541	2,767	976	—	—
豪州・ ニュージーランド	隻数	165	74	24	37	8	22	—	—	—	—
	総トン数	6,949	3,807	1,080	1,466	210	386	—	—	—	—
香港	隻数	369	1	45	7	16	204	35	30	31	—
	総トン数	6,938	52	1,844	252	410	3,466	495	288	130	—
韓国	隻数	717	—	—	—	157	2	9	163	243	143
	総トン数	6,446	—	—	—	3,588	33	126	1,270	1,068	360
シンガポール・ マレーシア	隻数	135	19	59	1	51	5	—	—	—	—
	総トン数	4,878	982	2,417	32	1,365	82	—	—	—	—
近東・地中海	隻数	43	43	—	—	—	—	—	—	—	—
	総トン数	2,913	2,913	—	—	—	—	—	—	—	—
フィリピン	隻数	98	—	—	—	6	43	1	32	16	—
	総トン数	1,250	—	—	—	128	801	15	217	88	—
不定期計	隻数	1,316	4	15	37	67	82	126	282	187	516
	総トン数	10,961	261	677	1,273	1,783	1,451	1,568	2,198	865	885

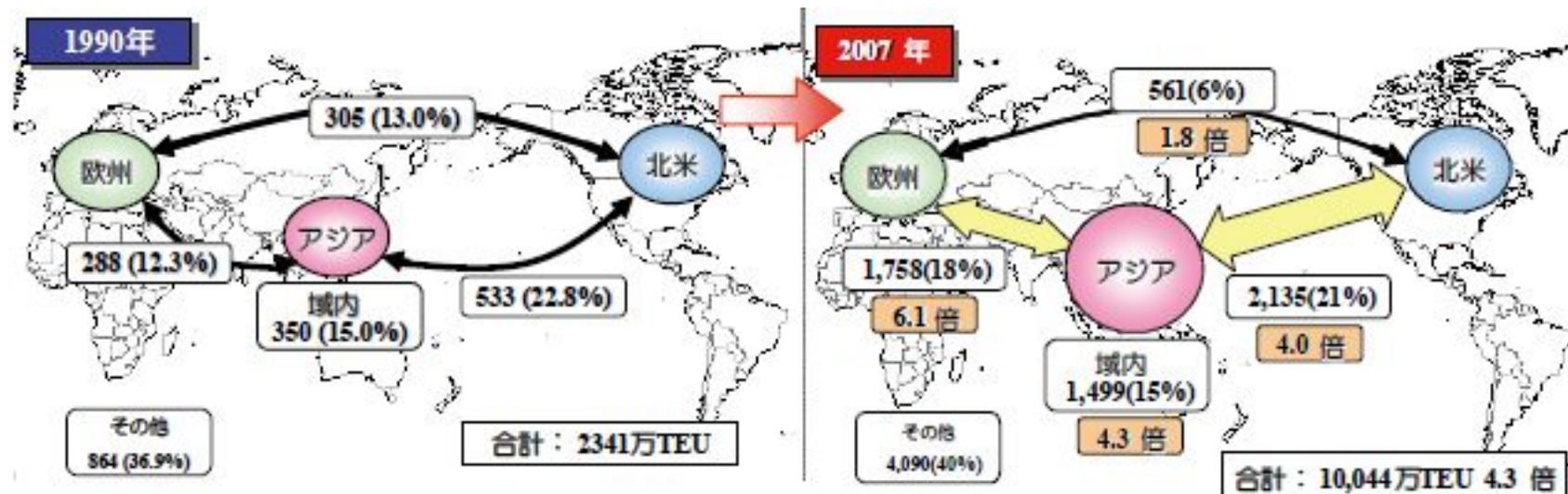
## 世界のコンテナ荷動き(2008年)

世界全体のコンテナ荷動量は1億341万TEU。アジア発着の3航路(北米航路、欧州航路、アジア域内航路)における輸送量が5,382万TEUで世界の輸送量の約52%を占める。他の航路の輸送量も足すとアジア発着の輸送量は6,644万TEUとなり世界の輸送量の約64%を占める。東アジアはコンテナ輸送の中心地である。



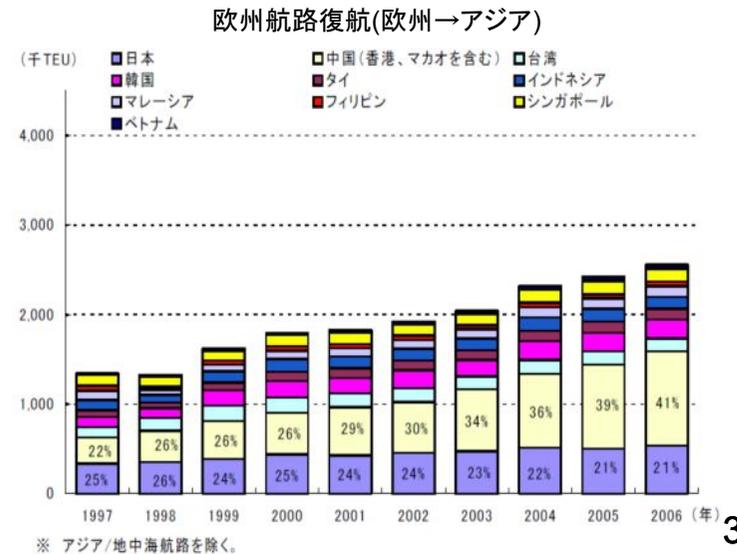
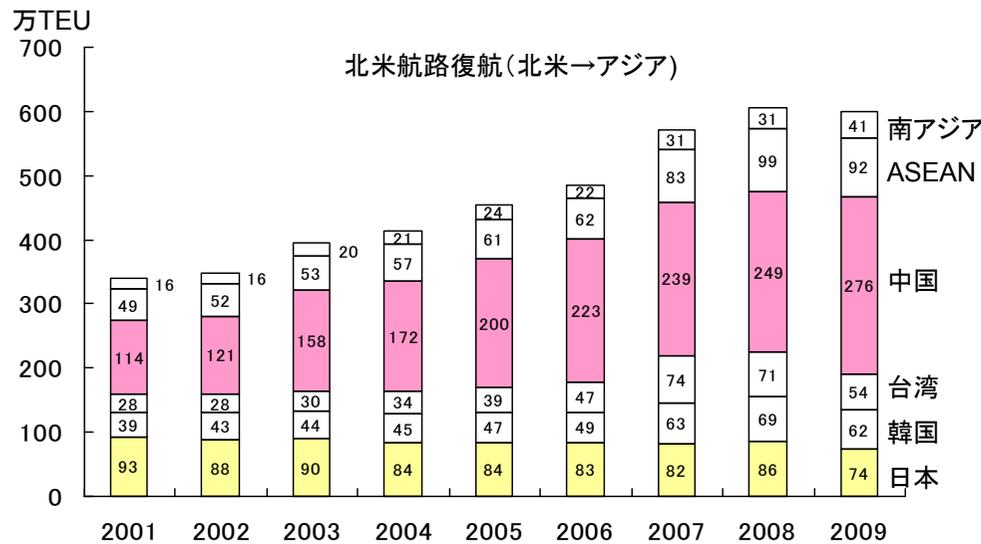
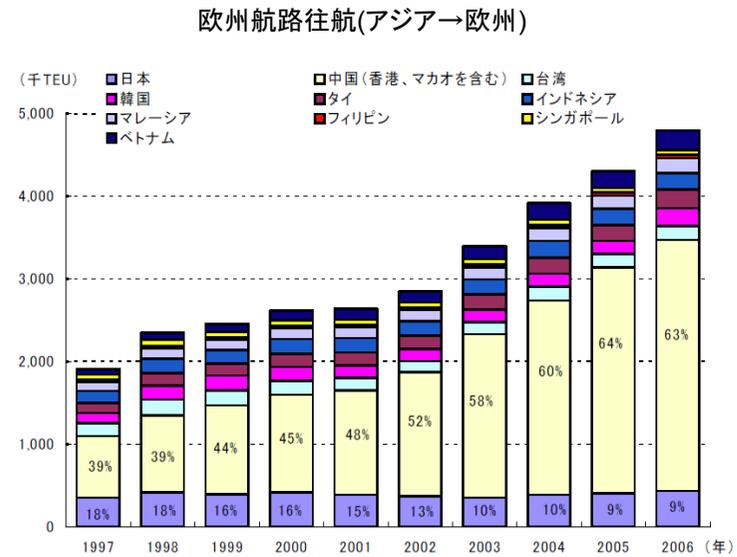
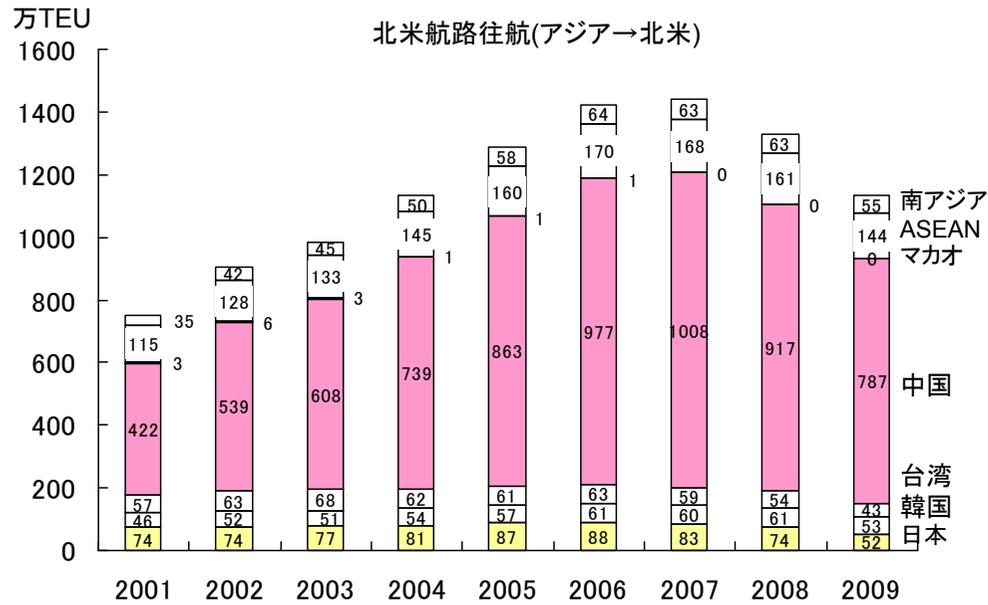
## アジア発着コンテナ輸送の急増

アジア・北米、アジア・欧州間のコンテナ輸送量の合計は、1990年が合計で約1,100万TEUであったが、2007年には約4,500万TEUに増加した。同期間の取扱量は、欧州・北米間は1.8倍であるが、アジア・欧州間が6.1倍、アジア・北米間が4倍、アジア域内が4.3倍と著しく増加している。



# 北米航路・欧州航路の中国発着貨物比率の増大

北米航路、欧州航路とも、中国積、中国卸の貨物が比率が高まっている。日本積、卸の貨物の占める比率は低下している。



出典: 日本海事センターHP資料から作成

出典: 国土交通省海事課HP

## アジア域内のコンテナ荷動量

アジア域内のコンテナ貨物については、中国積の貨物が約34%、中国卸の貨物が24%を占めている。一方、日本積貨物は約14%、日本卸貨物は約16%である。

輸入地域 輸出地域	日 本	韓 国	台 湾	中 国	香 港	ASEAN	南アジア	合 計
日 本	0	51	29	99	26	84	5	294
韓 国	33	0	14	120	11	48	13	239
台 湾	16	6	0	96	15	47	5	185
中 国	194	154	49	0	50	206	72	725
香 港	0	2	3	68	0	12	2	87
ASEAN	101	44	35	119	32	204	33	568
南アジア	3	4	1	13	5	15	8	49
合 計	348	260	131	515	138	617	139	2,148

- ・ASEAN(8カ国)  
シンガポール、フィリピン、マレーシア  
インドネシア、タイ、ベトナム、ミャンマー  
カンボジア
- ・南アジア(4カ国)  
インド、パキスタン、スリランカ  
バングラディッシュ

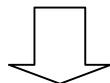
## 中国港湾のコンテナ取扱量の急増

1990年頃までは、日本の港湾のコンテナ取扱量は世界でも上位を占めていたが、2000年頃から上海をはじめ中国の諸港が上位を占めるようになった。また、従来から取扱量で上位を占めていたシンガポール、香港、釜山も引き続き上位を占めている。

	1970年		1980年		1990年		2000年		2008年	
	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU
1	オークランド	336	ニューヨーク	1,947	シンガポール	5,224	香港	18,098	シンガポール	29,918
2	ロッテルダム	242	ロッテルダム	1,901	香港	5,101	シンガポール	17,040	上海	27,981
3	シアトル	224	香港	1,465	ロッテルダム	3,667	釜山	7,540	香港	24,494
4	アントワープ	215	高雄	979	高雄	3,495	高雄	7,426	深圳	21,416
5	Belfast	210	シンガポール	917	神戸	2,596	ロッテルダム	6,280	釜山	13,446
6	ブレーメン	195	ハンブルグ	783	ロサンゼルス	2,587	上海	5,613	ドバイポート	11,817
7	ロサンゼルス	165	オークランド	782	釜山	2,348	ロサンゼルス	4,879	寧波	11,220
8	メルボルン	158	シアトル	782	ハンブルク	1,969	ロングビーチ	4,601	広州	11,000
9	Tilbury	155	神戸	727	ニューヨーク	1,872	ハンブルグ	4,248	ロッテルダム	10,784
10	Larne	147	アントワープ	724	基隆	1,828	アントワープ	4,082	青島	10,320
11	Virginia	143	横浜	722	横浜	1,648	深圳	3,994	ハンブルグ	9,737
12	リバプール	140	ブレーメン	703	ロングビーチ	1,598	ポートケラン	3,207	高雄	9,677
13	Harwich	140	ボルチモア	663	東京	1,555	ドバイ	3,059	アントワープ	8,663
14	Gothenburg	128	基隆	660	アントワープ	1,549	ニューヨーク	3,050	天津	8,500
15	フィラデルフィア	120	釜山	633	フェリックスター	1,418	東京	2,899	ポートケラン	7,974
16	ルアーブル	108	ロサンゼルス	633	サンジュアン	1,381	フェリックスター	2,853	ロサンゼルス	7,850
17	Anchorage	101	東京	632	ブレーメン	1,198	ブレーメン	2,712	ロングビーチ	6,488
18	Ferixstowe	93	ロングビーチ	589	シアトル	1,171	ジオイアタウロ	2,653	ブレーメン	5,488
19	神戸	90	ジェッダ	563	オークランド	1,124	タンジュンプリオク	2,476	タンジュンプラパス	5,466
20	シドニー	83	メルボルン	513	マニラ	1,039	横浜	2,317	ニューヨーク	5,265

## 中国の港湾管理体制

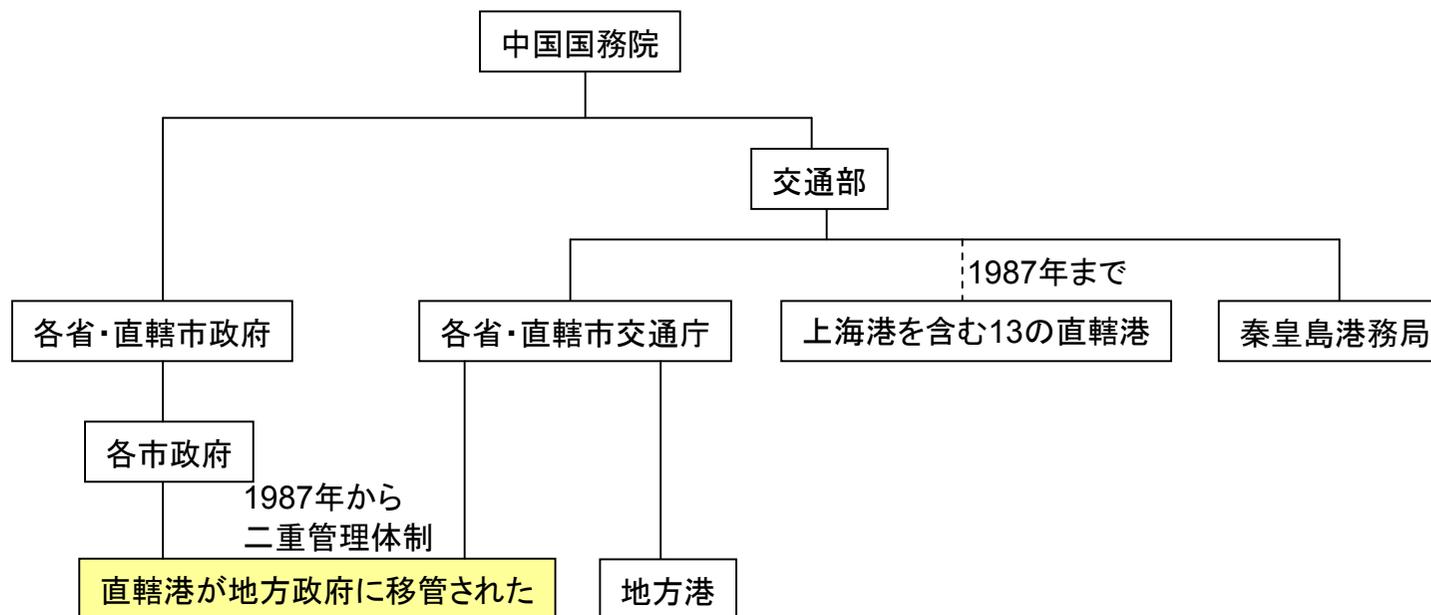
- ・直轄港 中央政府の投資計画に基づき、各「港口局」が船舶の入出港、荷役、ターミナル運営などを行う
- ・地方港 各省・直轄市の交通庁(交通部所管)が管理運営する



1986年1月～1988年2月

直轄港13港の地方政府への移管(沿海港口下放)

天津港、大連港、上海港、黄埔港、煙台港、青島港、連運港、海口港、汕頭港、湛江港、營口港、石臼港、広州港

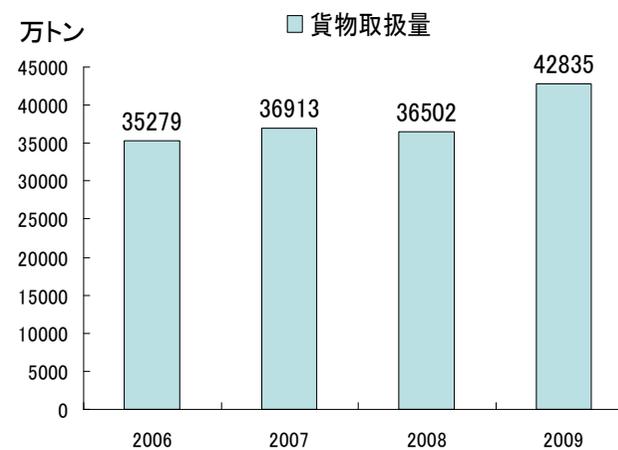
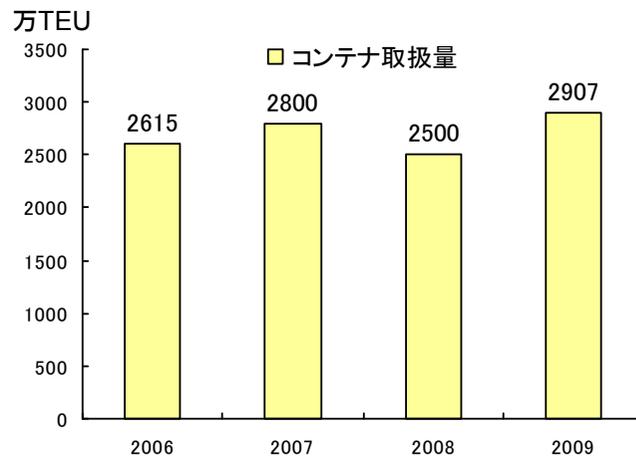


# 上海国際港務(集団)股份有限公司

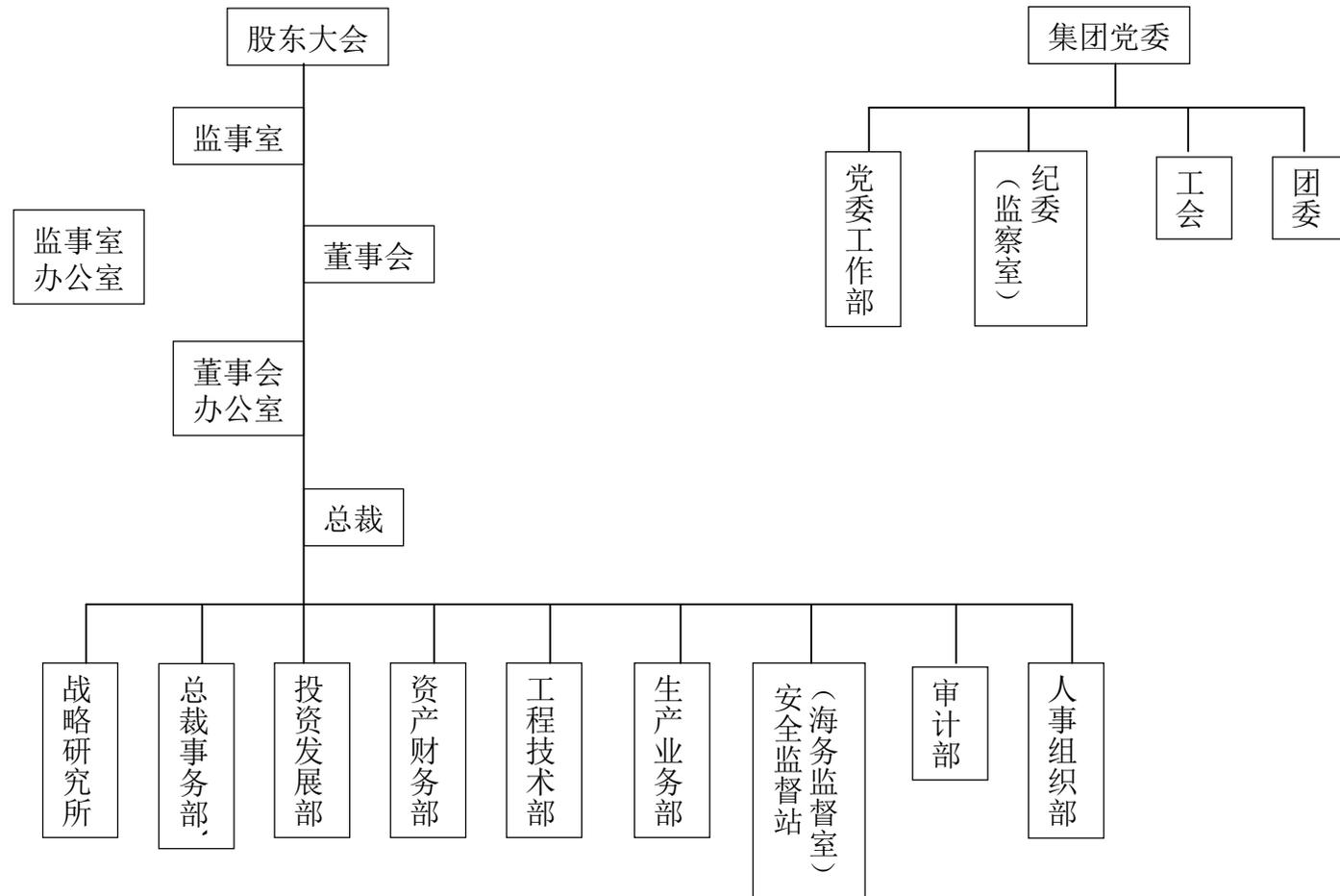
## 1. 2010年貨物取扱量

集団貨物取扱量 4.28億トン(17.4%増) 内バラ貨物取扱量 1.54億トン(22.8%増)  
上海港の貨物取扱量 6.5億トン

コンテナ取扱量 2907万TEU(16.3%増) 内トランシップ1105.2TEU(10.1%増、38%)  
\* 洋山港区取扱量 1000万TEU突破 内トランシップ比率43.1%



## 2. 組織



### 3. 2010年の収支

営業収入 191億元(15.5%増) 利益79億元(46.8%増)

#### 年度別利益総額

	2008年	2009年	2010年 単位:百万円
営業収入	18,140	16,545	19,105
利益総額	7,098	5,383	7,902
株主配当	4,619	3,760	5,417
	2008年末	2009年末	2010年末
総資産	59,081	32,093	65,895

#### 主要事業別営業利益率

事業	営業収入	営業費用	営業利益	営業利益率%	営業収入増▲減%	営業費用増▲減%	営業利益率増▲減%
コンテナ	9,490,129	3,543,993	5,946,136	62.7	22.3	12.7	3.2
バラ一般貨物	2,174,371	1,503,250	671,121	30.9	11.0	9.7	0.8
港湾物流	3,331,339	2,661,146	670,193	20.1	21.2	17.8	2.3
港湾サービス	4,457,530	3,480,952	976,578	21.9	4.5	3.2	1.0
その他	265,689	209,670	56,019	21.1	▲44.6	▲46.8	3.3
減: 抵減	1,063,906	1,430,761	▲367	—	—	—	—
合計	18,655,154	9,968,251	8,686,903	46.6	15.4	8.8	3.3

#### 4. 株主の状況

株主		持株比率%	持株総数
上海市国有资产监督管理委员会	国家	44.23	9,284,491,490
亚吉投资有限公司	境外法人	26.54	5,570,694,894
上海同盛投资（集团）有限公司	国有法人	16.81	3,528,106,766
上海国有资产经营有限公司	国有法人	1.40	293,235,050
上海大盛资产有限公司	国有法人	0.44	92,844,915
上海久事公司	国有法人	0.44	92,844,915
上海交通投资（集团）有限公司	其他	0.14	29,070,000
中国银行 嘉实 深300支书证券投资基金	其他	0.11	24,065,341
东方国际（集团）有限公司	其他	0.10	20,564,802
中国工商银行股份有限公司 华夏 深300指数证券投资基金	其他	0.08	16,850,524

## SIPGの子会社(1)

### (1)コンテナ業務 7社

1. 上海集装箱码头有限公司(SCT)	張華浜、軍工路、宝山のCTの経営
2. 上海浦东国际集装箱码头有限公司(SPICT)	外高橋1期CTの経営
3. 上海集团振东集装箱码头分公司(SPCWT)	外高橋2・3期CTの経営
4. 上海沪东集装箱码头有限公司(SECT)	外高橋4期CTの経営
5. 上海明东集装箱码头有限公司(SMCT)	外高橋5期CTの経営
6. 上海盛东国际集装箱码头有限公司(SSICT)	洋山1・2期CTの経営
7. 上海冠东国际集装箱码头有限公司(SGICT)	洋山3・4期CTの経営

### (2)バラ貨物・在来貨物 8社

1. 上海集团罗泾分公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鋼材の荷役</li> <li>・岸壁延長2,460m、水深－13.2m、ヤード18万㎡、背後に宝鋼集团浦鋼公司</li> </ul>
2. 上海集团上海罗泾矿石码头	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄鉱石の荷役</li> <li>・20万トン級バース×2 ヤード55万㎡</li> </ul>
3. 上海集团煤炭分公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石炭の荷役、3埠頭(罗泾、北票、朱家門)</li> <li>・岸壁延長2,155m、ヤード27.6万㎡、職員約900人</li> </ul>
4. 上海集团宝山分公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ、雑貨、鋼材、重量物、バラ貨物の荷役</li> <li>・岸壁延長780m、万トン級3バース、千トン級バース、ヤード10.4万㎡</li> </ul>
5. 上海国际港务(集团)股份有限公司 張華浜分公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内外貿の雑貨荷役、内貿コンテナ荷役</li> <li>・岸壁延長1,324m、120万TEU</li> </ul>
6. 上海国际港务(集团)股份有限公司 軍工路分公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重量物、鋼材、パルプ、鉄道車両、工事用機械、内貿コンテナ、「蘇州」「新鑑真」のコンテナ荷役</li> <li>・岸壁延長1,605m、万トン級バース9、水深－10.5、ヤード35.6万㎡、上屋5万㎡</li> </ul>
7. 上海海通国际汽车码头有限公司/ 上海海通国际汽车物流有限公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上海港唯一の公共RORO船埠頭</li> <li>・岸壁延長219.4m、水深－14m、7千台駐車可</li> </ul>
8. 上海集团龙吴分公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コークス、魚粉、パルプ、建材、油脂、果物の輸出入中継基地、内貿コンテナ</li> <li>・万トン級9(内5はコンテナバース)、河川用台船(500トン級)バース20</li> </ul>

## SIPGの子会社(2)

### (3) 港湾物流 5社

1. 上海集海航运有限公司	・長江、沿岸の国際コンテナフィーダーサービス、80隻、11,053TEU
2. 上海海华轮船有限公司	・コンテナ輸送 日本、台湾、香港、ベトナム、タイ等20航路
3. 上海集团长江港口物流有限公司	・長江全流域に航路、100隻、コンテナ輸送国内第5位、資産総額100億元 ・ターミナル経営: 重慶, 長沙, 武漢, 九江, 南京, 江陽
4. 上海集团物流有限公司	・国際貨物運送代理、船舶代理、倉庫、トラック輸送、総資産47億元
5. 上海浦遠船舶有限公司	・バラ貨物の沿岸・近海輸送、バラ貨物の荷役、6隻、総資産9.95億元 ・穀物、鋼材、木材、セメント、等

### (4) 港湾サービス 15社

1. 上海港務工程公司	・港湾工事の設計施工
2. 上海国際航運服務中心	・北外灘地区の再開発
3. 上海外輪理貨有限公司	・上海港の貨物検査、職員13,000人
4. 上海国際港務(集團)股份有限公司輪駁分公司	・土地開発企業の退職職員の管理、荷役作業(コンテナを含む)、
5. 上海港房地產經營開發公司	・建物・土地の開発、経営
6. 上海港復興船務公司	・タグ、大型貨物の輸送、国内沿岸・長江中下流の貨物輸送
7. 上海港航股權投資有限公司	・港湾関係産業の株式投資
8. 上海港引航管理站	・パイロット 500人
9. 上海深水港船務有限公司	
10. 上海海勃物件軟件有限公司	・物流ソフトウェアの開発
11. 上海港国際客運中心	・国際旅客船ターミナルの建設・運営 岸壁850m、16万㎡
12. 上海港技術勞務有限公司	・外来従業員の管理、退職者の再就職、外国への職員派遣、統計業務
13. 上海遠東水運工程建設監理諮詢公司	・水運工事、水運に係る建築・機械・電気工事のコンサルタント
14. 上海国際港務(集團)股份有限公司海灣分公司	・商業ビル・住宅の経営、サービス業務
15. 上海新海龍餐飲管理有限公司	・水上レストラン「海龍海鮮」の経営、6700㎡、1300席

## 上海港コンテナターミナル・オペレーター会社

オペレーター		出資割合	管理エリア	備 考
1	上海集装箱码头有限公司 (SCT)	・上海港総合発展公司 50% ・HPH 50%	張華浜、軍工路、宝山	開 業 1993年8月12日 投資額 56億元 契約期間 50年
2	上海国际港务（集团）股份有限公司 振东集装箱码头有限公司 (SIPGZT)	・SIPG 100%	外高橋2・3期	開 業 2000年7月
3	上海浦东国际集装箱码头有限公司 (SPICT)	・SIPG 40% ・HPH30% ・COSCO20% ・上海実業10% (上海実業→中远码头（浦东） 有限公司)	外高橋1期	設 立 2003年3月1日 契約期間 50年 上海外高橋保稅区港務公司、 HITと共同でオペレーション
4	上海沪东集装箱码头有限公司 (SECT)	・SIPG51% ・マースク49%	外高橋4期	設 立 2002年9月12日 資 本 金 1500万元
5	上海明东国际集装箱码头有限公司 (SMCT)	・SIPG50% ・HPH50%	外高橋5期	開 業 2004年12月24日 投資額 40億元 契約期間 50年
6	上海盛国际集装箱码头有限公司 (SSICT)	・SIPG100%? (SIPG51%、SCT49%)	洋山1・2期	開 業 2005年12月10日
7	上海冠东国际集装箱码头有限公司 (SGICT)	・SIPG100%?	洋山3・4期	開 業 2006年12月

SIPG: 上海国际港务（集团）股份有限公司  
HPH: Hutchison Port Holdings

# 上海港コンテナターミナル概要

	張華浜	軍工路	宝山	外 高 橋					洋 山	
				1期	2期	3期	4期	5期	1・2期	3・4期
オペレーター	SCT			SPICT	SPC-WT		SECT	SMCT	SSICT	SGICT
供用開始	1985年	1981年	1993年	1994年	1999年 2004年*	2002年	2003年	2004年	1期2005年 2期2006年	3期2008年 4期
バース数	3	4	3	3	3 長江用3* 多目的用1*	2	4	4 別 途 支線用 2	9 1期5 2期4	7
岸壁延長	784m	857m	640m	900m	899m 421m*	656m	1,250m 艇用187m	1,150m	1期1,600m 2期1,400m	2,600m
全面積(千㎡)	304	307	218	498.2	987.4	646.9	1,815	1,630	2,400	2,381.3
ヤード面積(千㎡)	198.8	197.9	125.1	250.0	426.8	384.9	707.8	781.0	1,490	
水深	12.5m	10.5m	10.5m	12.0m	13.2m	13.2m	14.2m	12.8m 支線 -4m	16.0m	17.5m
ガントリー	7基	7基	5基	11基	17基		16基	14基	34基 内ツイン13基	26基 内ツイン16
コンテナ蔵置能力 (TEU)	21,736	20,678	16,628	26,000	37,000	30,000	87,000			

- ・SCT : 上海集裝箱碼頭有限公司
- ・SPICT : 上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司
- ・SPC-WT: 上海集團振東集裝箱碼頭分公司
- ・SECT : 上海滬東集裝箱碼頭有限公司
- ・SMCT : 上海明東集裝箱碼頭有限公司

- ・SSICT : 上海盛東國際集裝箱碼頭有限公司
- ・SGICT: 上海冠東國際集裝箱碼頭有限公司

出典:「上海港・寧波港およびハチソン動向について」(H18年1月20日)山崎輝男(大阪港埠頭公社) 48  
「OSAKA PORT NEWS」第9号 2008年10月(大阪港埠頭公社) 各公司HP

## ハチソン・ワンポア株式会社 (Hutchison Whanpoa Ltd / 和記黄埔有限公司)

元々は香港で1863年に設立された香港黄埔船塢有限公司 (Hongkong and Whampoa Dock Company (HWD)) と1877年に設立された和記企業有限公司 (Hutchison International) の2社から成っていた。

1960年代に和記企業有限公司はDouglas Clagueの下でHWDの支配権を握り1977年にHWDの全株を取得してハチソン・ワンポア・リミテッド (HWL) となった。

1979年には李嘉誠がHWLの株22%を取得し、同社の会長に就任した。

- ・2008年売上 3,480億HKD(約450億米ドル) 前年比13%増
- ・2008年利益 521億HKD(約67億米ドル) 前年比19%増
- ・54カ国に5つのコア業務を展開
- ・コア業務 港湾関係業務、不動産・ホテル、小売、エネルギー、インフラ、投資他
- ・従業員22万人

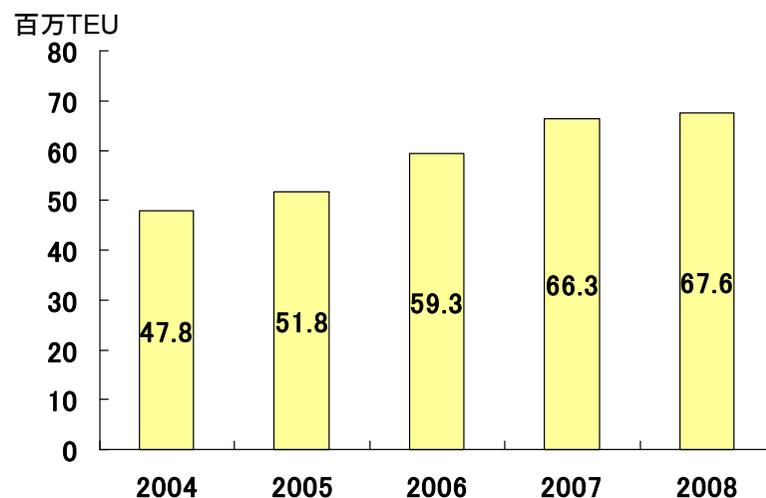


集團主席 李嘉誠

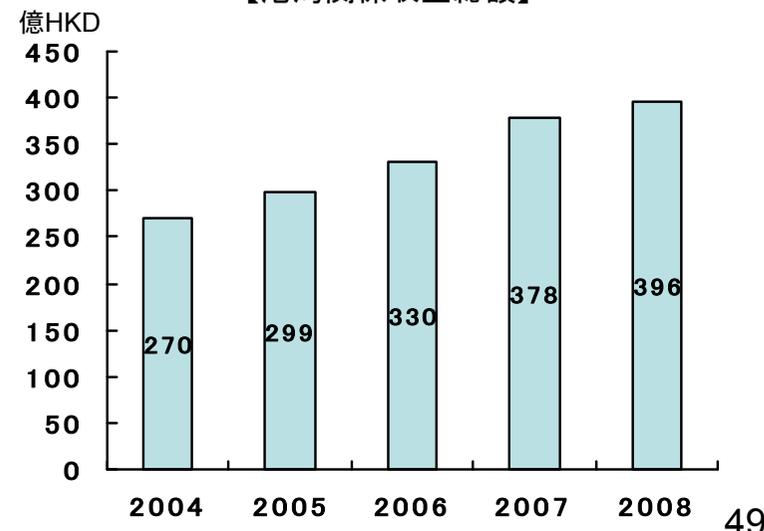
### 港湾及び同関係業務

- ・25カ国の49港湾で300バースを運営
- ・2008年 コンテナ取扱量6,760万TEU 前年比2%増  
 収益 396億HKD 前年比4%増 集团全体の14%  
 利益 132億HKD 前年比3%増 集团全体の24%

【コンテナ取扱量】



【港湾関係収益総額】



出典: 和記黄埔有限公司HPより作成

日本のコンテナポートの効率性①

(取扱コンテナ数は2009年)

港名	バース数(A)	クレーン数(B)	取扱コンテナ千TEU(C)	C/A	B/A
東京	15	36	3,399	227	94
横浜	20	40	2,798	140	70
名古屋	14	27	2,052	147	76
大阪	13	27	1,950	150	72
神戸	13	49	1,773	136	36
5大港計	75	179	11,972	160	67
苫小牧	1	2	165	165	83
石狩湾新港	1	1	28	28	28
室蘭	1	1	2	2	2
小樽	1	1	12	12	12
釧路	1	1	13	13	13
函館	1	—	4	4	—
八戸			27		
大船渡	1	—	2		
秋田	1	1	39		
酒田	1	1	7		
仙台	2	3	102		
小名浜	2	2	15		

港名	バース数(A)	クレーン数(B)	取扱コンテナ千TEU(C)	B/A	C/A
日立	1	1	0		
鹿島	1	1	0		
常陸那珂	1	2	12		
千葉	1	2	25		
川崎	1	2	11		
新潟	3	3	140		
直江津	1	1	19		
伏木富山	1	2	54		
金沢	1	1	25		
敦賀	1	1	11		
清水	4	8	325		
御前崎	1	2	16		
三河	2	2	30		
四日市	2	4	157		
舞鶴	1	1	6		
堺泉北	2	3	13		
和歌山下津	1	1	6		
姫路	1	1	0		
境	1	1	18		

日本のコンテナポートの効率性②

港名	バース数(A)	クレーン数(B)	取扱コンテナ千TEU(C)	B/A	C/A
水島	2	2	97		
福山	1	1	69		
広島	2	4	132		
呉	—	—	1		
大竹			1		
徳山・下松	1	2	53		
岩国	2	—	23		
三田尻中関	2	1	31		
宇部	1	—	1		
浜田			2		
徳島小松島	1	—	11		
高松	1	—	41		
松山	1	1	25		
三島・川之江	—	—	46		
今治	2	1	16		
高知	1	1	7		
下関	1	1	68		
北九州	10	10	358		
博多	3	7	660		
三池	1	—	2		

港名	バース数(A)	クレーン数(B)	取扱コンテナ千TEU(C)	C/A	C/B
伊万里	1	—	51		
唐津	1	—	0		
長崎	1	—	6		
八代	1	—	8		
熊本	1	—	4		
大分	2	2	22		
細島	1	1	20		
油津	1	—	6		
志布志	1	2	73		
川内	1	—	7		
那覇	2	2	90		
62港計	87	90+18	3,215	37	30
67港計	162	269+18	15,187	94	53

コンテナ取扱量: 5大港及び博多港は各港HP  
 その他の港は港湾近代化促進協議会HP

## 日本の港湾と上海港の効率性比較(2009年)

港名		取扱コンテナ 千TEU (A)	バース数 (B)	クレーン数 基 (C)	バース当取扱量 A/B 千TEU	クレーン当取扱量 A/C 千TEU
	東京	3,399	15	35	248	106
	横浜	2,798	20	40	159	80
	名古屋	2,052	14	30	188	88
	大阪	1,950	13	25	152	79
	神戸	1,773	13	49	155	41
5大港合計		11,972	75	179	180	76
	SCI(張華浜・軍工路・宝山)		10	19		
	SPICT(外高橋1期)		3	11		
	SPC-WT(外高橋2・3期)		5	15		
	SECT(外高橋4期)		6	14		
	SMCT(外高橋5期)		6	16		
	SSICT(洋山1・2期)		9	34		
	SGICT(洋山3期)		7	26		
上海港合計		25,002	46	135	688	236

## 夢洲コンテナターミナル(株)(DICT)

大阪港が2002年に国土交通大臣よりスーパー中樞港湾に指定されてから、大阪港においてコンテナターミナルを運営する港運事業者が共同出資し、2004年7月20日に夢洲コンテナターミナル株式会社が設立された。2009年10月1日より大阪港の夢洲においてC-10～12を一体運営するメガオペレータとして事業を開始している。

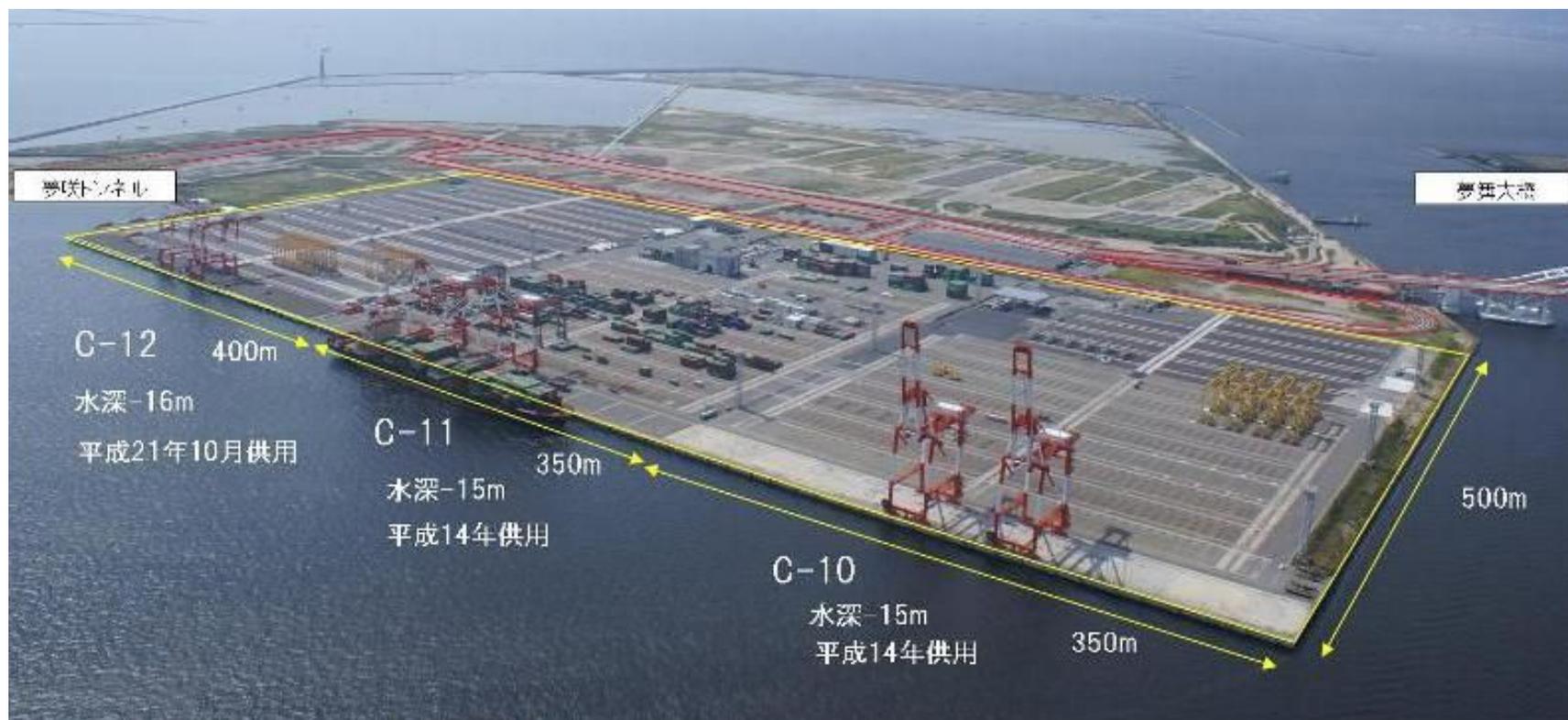
### 会社概要

- ・会社名 夢洲コンテナターミナル株式会社
- ・事業内容 コンテナ埠頭の管理及び運営、荷役用運搬機器の保守管理及び賃貸、船舶代理店業  
全各号に付帯関連する一切の事業
- ・本社所在地 〒554-0043大阪市此花区夢洲東1丁目1番地
- ・資本金 4億9千万円
- ・株主 (株)辰巳商会、三菱倉庫(株)、(株)日新、(株)住友倉庫、山九(株)、近畿港運(株)、(株)上組
- ・代表取締役社長 高森 昭
- ・経緯  
2004年7月20日 会社設立  
2009年10月1日 DICT会議室にて開所式行われる  
2009年10月29日 開港1船目SYK来る

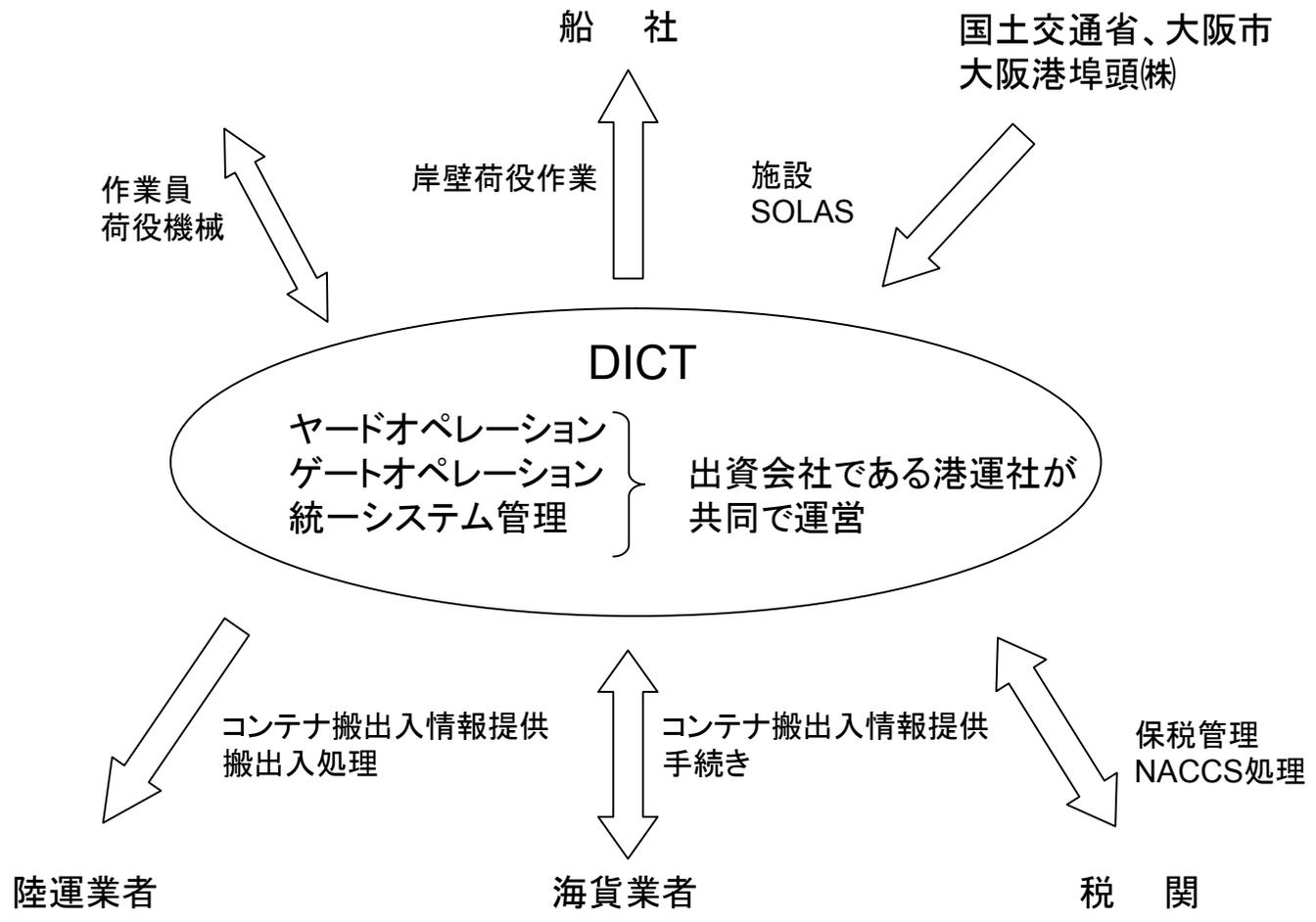
### 施設概要

		C-10	C-11	C-12
岸壁	延長	350m	350m	400m
	水深	-15m	-15m	-16m
	係船能力	60,000DWT	60,000DWT	100,000DWT
コンテナクレーン	基数	3基	2基	3基
	定格荷重	40.6t	40.6t	40.6t
	アウトリーチ	50.5m	50.5m	50.0m
蔵置能力	ヤード全体	2,910TEU	2,900TEU	4,544TEU
	冷凍プラグ数	240個	420個	198個
トランスファークレーン		30基		

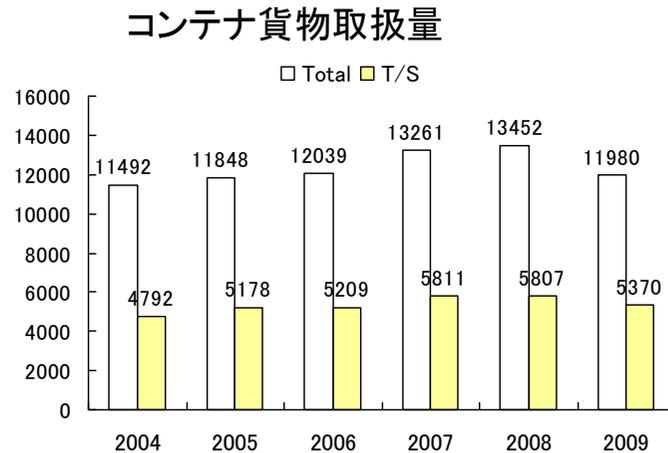
# 夢洲コンテナターミナル



# 夢洲コンテナターミナル(株)(DICT)によるCT運営イメージ



## 釜山港の概要



### 釜山新港背後地の賃貸条件

賃貸期間	最長50年
賃貸料	516WON/m <sup>2</sup> /年
賃貸条件	外資300万ドル以上

### 釜山港の航路数

地域	サービス (weekly)	比率 %
日本	63	19.5
東南アジア	74	22.8
中国	51	15.8
北米	37	11.6
南米	29	9.0
欧州	26	8.0
オセアニア	18	5.6
ロシア	12	3.7
中東	13	4.0
合計	323	100

日本	60port
中国	45port
ロシア	5port

### 各種税制優遇措置

1. 直接税(外国人投資促進法)  
1千万ドル以上投資する製造企業、5百万ドル以上投資する物流企業  
法人税、所得税、取得税、登録税、財産税、総合土地税  
3年間100%免除、以降2年間50%減免
2. 間接税  
無関税、付加価値税減免  
酒税、特別消費税、住民税、農漁村特別税など免除

# 日韓航路港別寄港数

港	KNFC 便/週	盟外船 便/週
苫小牧	5	2
室蘭	0.5	
石狩湾新港	2	
釧路	1	
函館	1	
八戸	2	
大船渡	0.5	
仙台	3	
小名浜	1	
秋田	4	1
酒田	1	
常陸那珂	1	
千葉	2	
川崎	1	
東京	14	4
横浜	14	4
新潟	6	2
直江津	3	
富山	6	2
金沢	4	

港	KNFC 便/週	盟外船 便/週
敦賀	3	
清水	7	1
三河(豊橋)	3	1
名古屋	14	3
四日市	4	
舞鶴	1	
和歌山	1	
大阪	18	7
神戸	12	6
境港	3	
浜田	1	
水島	6	
呉	1	
福山	3	
広島	7	2
大竹	2	
徳山	6	1
岩国	4	
中関	0	1
宇部	0	1

港	KNFC 便/週	盟外船 便/週
下関	7	7
徳島	3	
高松	3	
三島川之江	6	
今治	5	
松山	5	
高知	2	
門司	15	
博多	9	5
伊万里	2	11
長崎	1	
三池	1	
熊本	1	
八代	3	
大分	1	2
細島	2	1
油津	1	
薩摩川内	1	
志布志	3	1
合計	239	65

KNFC MEMBER

CK LINE DONGJIN HANJIN HEUNG-A KMTC NAMSUNG PAN-CON PANSTAR  
 PEGASUS CONTAINER SERVICE SITC STX PANOCEAN TAIYOUNG

出典: 釜山港を利用した物流改善セミナー(2011.2.15)

# 韓国とのコンテナ取扱量(2009年)

単位:千TEU

港	輸出		輸入	
	実	空	実	空
釧路	2.3	4.1	5.1	1.2
苫小牧	29.8	34.7	66.9	7.1
室蘭	1.1	0.2	0.3	0.2
函館	0.3	1.2	0.2	0.2
石狩湾新港	4.0	9.5	14.3	0.4
八戸	2.2	3.6	5.9	0.4
大船渡	1.1	0.2	0.5	0.8
仙台塩釜	6.8	—	13.2	—
秋田	9.1	10.4	17.4	1.9
酒田	1.8	1.4	2.8	0.8
小名浜	3.5	3.6	5.6	1.5
常陸那珂	0.8	2.7	3.4	0
千葉	5.2	1.5	5.4	0.7
東京	31.8	49.8	88.8	2.2
川崎	0.3	0.1	0.2	0
横浜	108.2	18.9	49.4	29.6
新潟	19.6	19.2	28.3	1.8
直江津	4.1	4.8	6.4	0.6
富山	12.8	4.1	11.9	3.5
金沢	1.6	2.6	2.5	0.8
敦賀	4.3	1.3	3.7	1.7
清水	10.7	6.8	14.6	2.7

港	輸出		輸入	
	実	空	実	空
御前崎	0.3	—	0	0
三河	6.1	6.3	10.1	1.6
名古屋	52.9	17.2	41.0	23.4
四日市	4.4	1.5	3.3	1.0
舞鶴	0.6	0.3	0.8	0.2
大阪	66.6	44.8	71.8	6.3
神戸	45.0	6.1	33.7	13.0
和歌山	0.3	2.5	2.8	—
境港	4.4	2.1	4.2	1.4
浜田	0.5	0.7	1.1	0.1
水島	7.5	4.2	9.5	2.9
福山	2.4	3.5	6.0	0.1
呉	0	0.2	0.1	0.1
広島	15.4	10.1	20.6	7.0
大竹	0.5	0	0	0.3
下関	10.9	7.9	13.3	7.1
宇部	0.3	0	0.1	0.2
三田尻中関	2.8	0.8	2.4	1.7
徳山下松	10.2	2.5	6.5	5.0
岩国	3.1	0.1	1.1	0.1
徳島小松島	1.6	3.8	5.2	0.1
高松	3.9	3.3	6.8	0.4

港	輸出		輸入	
	実	空	実	空
松山	4.0	2.6	5.8	0.9
今治	5.9	2.5	5.9	2.0
三島川之江	4.7	7.4	12.3	1.3
高知	0.8	1.8	0.3	0.2
博多	49.8	49.5	61.6	25.4
北九州	34.2	17.5	32.4	11.1
三池	0.9	0.1	0.6	0.4
伊万里	2.2	9.3	10.8	0
長崎	0.5	2.7	2.9	0.1
八代	1.6	1.4	3.6	0.1
熊本	1.2	0.8	1.5	0.5
大分	7.9	2.0	3.0	5.9
細島	6.7	2.7	5.3	2.9
油津	1.7	1.4	1.8	1.4
志布志	4.1	14.4	23.9	0.2
川内	1.1	2.1	3.3	0
那覇	15.8	10.4	28.2	—
合計	644.2	427.2	790.4	182.5
	1,071.4		972.9	
上記の内 瀬戸内海	127.5		128.1	

出典:国土交通省HP 58

## 釜山港の海外港湾・物流施設の開発

### 1. ナホトカコンテナターミナル開発

- ・ナホトカの“Fishery Port”をコンテナ埠頭として開発
- ・釜山港とナホトカ港間の物流ネットワークを構築し、ロシアからの新規貨物を誘致

①施設	岸壁延長1,271m、ヤード250,000㎡
内	コンテナ埠頭 645m 2000TEU級 3バース ヤード172,000㎡
	多目的埠頭 626m 20,000DWT 3バース ヤード 78,000㎡

- ②荷役能力 400,000TEU/年
- ③建設期間 2009.10～2010.12(多目的2014.1～2014.2)
- ④運営期間 法人設立日から30年(延長可能)

### 2. 綏芬河市内陸物流センター開発

- ・中国の東北2省の(黒龍江省、吉林省)からの輸出・輸入貨物の集荷
- ・ナホトカと釜山港の連携を通じて貨物の拡大

- ①綏芬河市政府とBPA間、事業協同推進協約書締結 2008.11  
黒龍江省、吉林省の輸出入貨物をICDIに集荷し、ナホトカ経由で釜山港で積替
- ②事業規模 物流敷地200,000㎡整備、運営
- ③運営期間 40年間



出典: 釜山港を利用した物流改善セミナー(2011.2.15)

## 世界の主要オペレーターのシェアの変化

出典: 変化する世界の港湾とその課題

	1991年	2001年	会 社 概 要
HPH	3.9	11.0	ハチソングループ会社の一つで香港株式市場で公開
PSA	6.6	7.7	シンガポール政府が株式100%を所有
APM	3.3	6.5	AP Mollerグループ会社の一つでコペンハーゲン株式市場で公開
P\$O Ports	1.6	4.0	P\$Oグループ会社の一つでロンドン株式市場で公開
Eurogate	2.5	3.5	Eurokai(純粋民間会社 50%)とBLG(ブレーメン市が過半数を出資する会社 50%)のJV会社
DPA	1.3	1.9	ドバイ政府が所有する会社
APL	1.0	1.7	シンガポールをベースとするNOLが100%出資する子会社 シンガポール株式市場で公開
SSA	1.1	1.6	米国の純粋な民間会社
COSCO Pacific	0.3	1.6	香港株式市場で公開されている会社 55%がCOSCO残りは個人投資家
Evergreen	0.4	1.5	台湾の純粋な民間企業
HHLA	1.3	1.4	ハンブルク市が100%出資する会社
Hanjin	0.5	1.3	1988年Hanjin Container Lineとkorea Shipping Corpが韓国株式市場で公開
Hyundai	0.1	1.2	1976年設立 韓国株式市場で公開
OOCL	0.7	1.2	Orient Overseas International Ltdが100%出資する子会社で、香港株式市場で公開
CSXWT	0.6	1.1	CSX Corporationの一部でニューヨーク株式市場で公開
Dragados	0.0	0.9	スペインの建設会社グループDragadosの港湾運営部局
NYK	0.7	0.9	東京株式市場で公開されている純民間会社
K Line	0.8	0.9	東京株式市場で公開されている純民間会社
Ceres Terminal	0.8	0.8	米国の純民間ステベ会社 2002年9月日本郵船が買収
MSC	0.0	0.8	スイス ジュネーブに本社を置く純粋民間会社
MOL	0.3	0.8	東京株式市場で公開されている純民間会社
TCB	0.0	0.7	バルセロナの持株会社TCBグループ会社(母体はバルセロナコンテナターミナル会社)の一つ
Yang Ming	0.2	0.5	台湾の船会社で57%を台湾政府が出資
ICTSI	0.5	0.4	マニラを本拠地としフィリピン株式市場で公開
大手24社 計	29%	54%	

## ターミナルオペレーター ビッグ4取扱量実績

(単位:百万TEU)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
HPH	35.8	41.5	48.0	64.3	65.1	66.3
PSA	25.0	28.7	27.5	51.3	54.3	58.9
APMT	17.8	22.3	20.6	24.0	26.8	31.4
DPW	—	—	11.4	16.7	31.1	43.3
Big4	78.6	92.5	107.5	156.3	177.3	199.9
World	266.3	303.1	351.5	391.9	429.8	443.1
Big4%	30%	30%	31%	40%	41%	45%

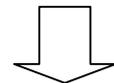
### \* 日本のCTの経営主体

若狭裁定(コンテナ埠頭の運営に関する確認書) 1969年2月6日

- ・埠頭公社が整備するコンテナターミナルは船社が借受ける
- ・埠頭公社が整備するライナーバースは港運業者が借受ける

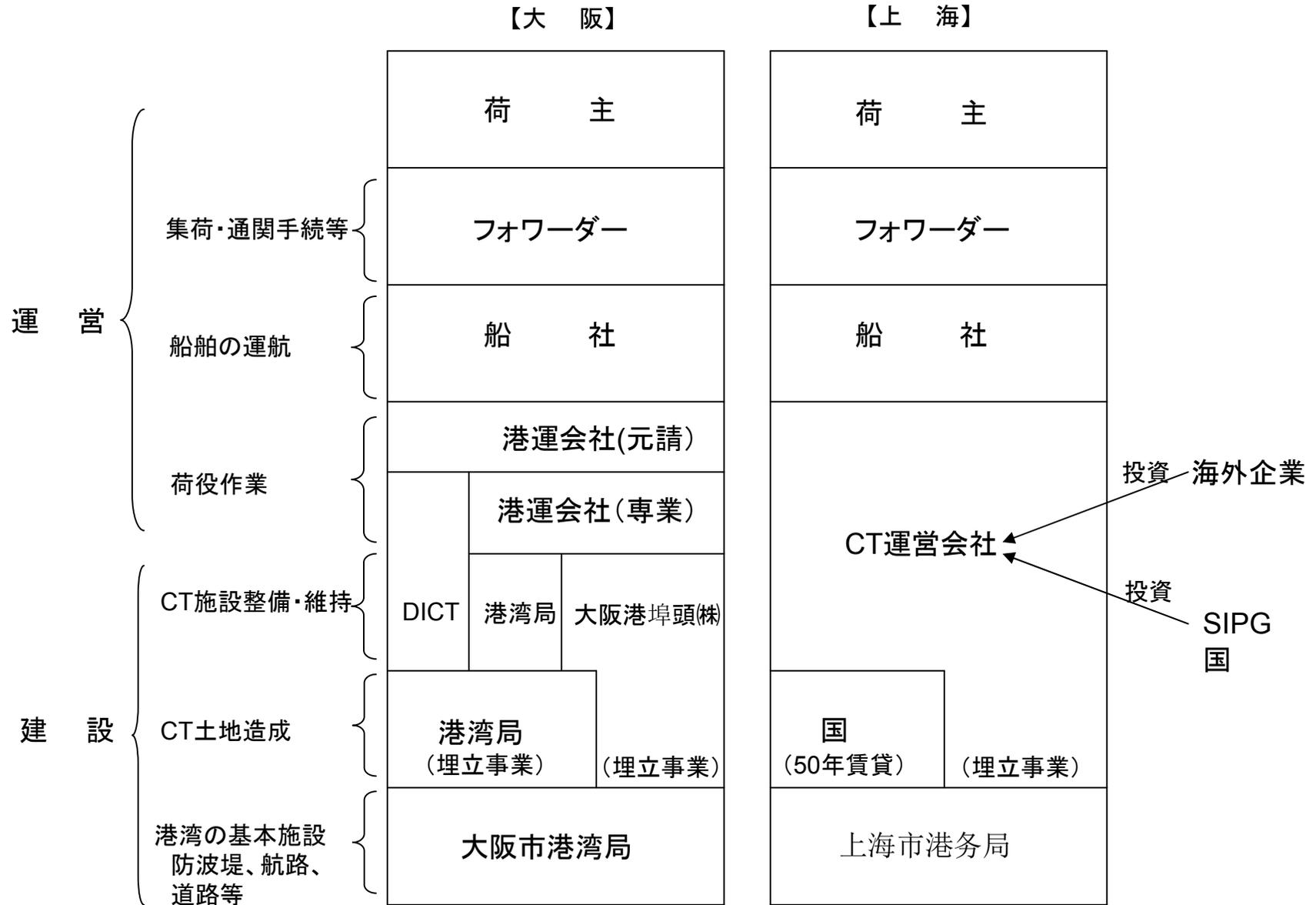


- ・船社がコンテナターミナルを運営する
- ・港運会社は現場オペレーションだけを任せられ、ターミナル経営の中核である営業は行えない



- ・港運会社は当事者意欲を失っていった

# 港湾の建設・運営の構造(大阪と上海の比較)



## 大阪港と上海港の比較(CT運営会社について)

### 1. 施設整備・維持、荷役の一貫性

- ・上海港……CT運営会社が施設整備・維持、荷役を一貫して行っている。
- ・大阪港……大阪港埠頭(株)あるいは大阪市港湾局が施設を整備し、船社あるいは港運会社がそれを借り受けて荷役作業を行ってきた。最近、スーパー中枢施策により港運業者が出資する共同荷役会社(DICT)が設立され、同社が上物の施設整備を行いCY内の作業は同社が一元的に行うようになった。これにより1バーサ当たりのコンテナ取扱量は増大した。

### 2. CY運営会社の性質

- ・上海港……荷役作業により収益を上げ、出資者に利益を還元している。
- ・大阪港……DICTは共同荷役会社であり、荷役作業の効率性を追求するが、利益を獲得することを目的としない(収支相償)。荷役効率上昇による利益は同社に参画(出資)している港運会社に帰する。(既存体制の温存?)

### 3. 外部資本の導入

- ・上海港……ハチソンやマースクなどの外資を積極的に導入している。
- ・大阪港……外資の導入は無い。

## 大阪港の港湾整備・経営の課題

1. 貿易構造に見合った施設整備  
中国からの輸入(大阪港の優位性)に対応する施設の充実
2. 輸出産業の誘致  
輸出入のインバランスの解消
3. コンテナターミナルの整備・経営の一体化  
荷役作業も含めたCTの経営