資料3

大阪港港湾計画資料(その１)(案)

－　改　訂　－

平成３１年２月

大阪港港湾管理者

大　阪　市

目　次

Ⅰ．港湾計画の方針に関する資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
　1　港湾の沿革、現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
　2　港湾への要請 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　3　港湾計画の範囲及び港湾空間の利用 ・・・・・・・・・・・・・・・・・12

Ⅱ．港湾の能力に関する資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　1　取扱貨物量 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　　1－1　取扱貨物量の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　　1－2　定期航路の現況等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
　　1－3　取扱貨物量の設定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
　2　船舶乗降旅客数 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36

Ⅲ．港湾施設の規模及び配置に関する資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・37
　1　公共埠頭計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
　2　フェリー埠頭計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
　3　旅客船埠頭計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
　4　危険物取扱施設計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
　5　専用埠頭計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
　6　水域施設計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
　7　外郭施設計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
　8　小型船だまり計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・67
　9　マリーナ計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
　10　臨港交通施設計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71

Ⅳ．港湾の環境の整備及び保全に関する資料・・・・・・・・・・・・・・・・・75
　1　廃棄物処理計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
　2　港湾環境整備施設計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78

Ⅴ．土地造成及び土地利用計画に関する資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・81
　1　土地造成計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
　2　土地利用計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・82
　3　海浜計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85
　4　臨港地区の範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・87

Ⅵ．港湾の効率的な運営に関する事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・88
1　効率的な運営を特に促進する区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・88
2　効率的な運営を特に促進する区域（PFI 事業）・・・・・・・・・・・・・88
3　臨海部物流拠点の形成を図る区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・89

Ⅶ．その他重要事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・90
1　国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として
　　機能するために必要な施設 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・90
2　大規模地震対策施設計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・92
3　港湾の再開発 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・97
4　船舶の物資補給等への対応 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・98
5　将来構想・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・99

Ⅷ．その他の資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・100
1　港湾区域の範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・100
2　海上人命安全条約（ＳＯＬＡＳ条約）への対応・・・・・・・・・・・102
3　港内海上ネットワークの形成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・103
4　港湾の周辺条件・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・103
5　港湾の沿革・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・119
6　港湾施設の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・123
7　過去の計画一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・132
8　新旧法線対照図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・153
9　大阪市港湾審議会委員名簿・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・154

Ⅰ．　港湾計画の方針に関する資料

１　港湾の沿革、現況

（１）港湾の位置

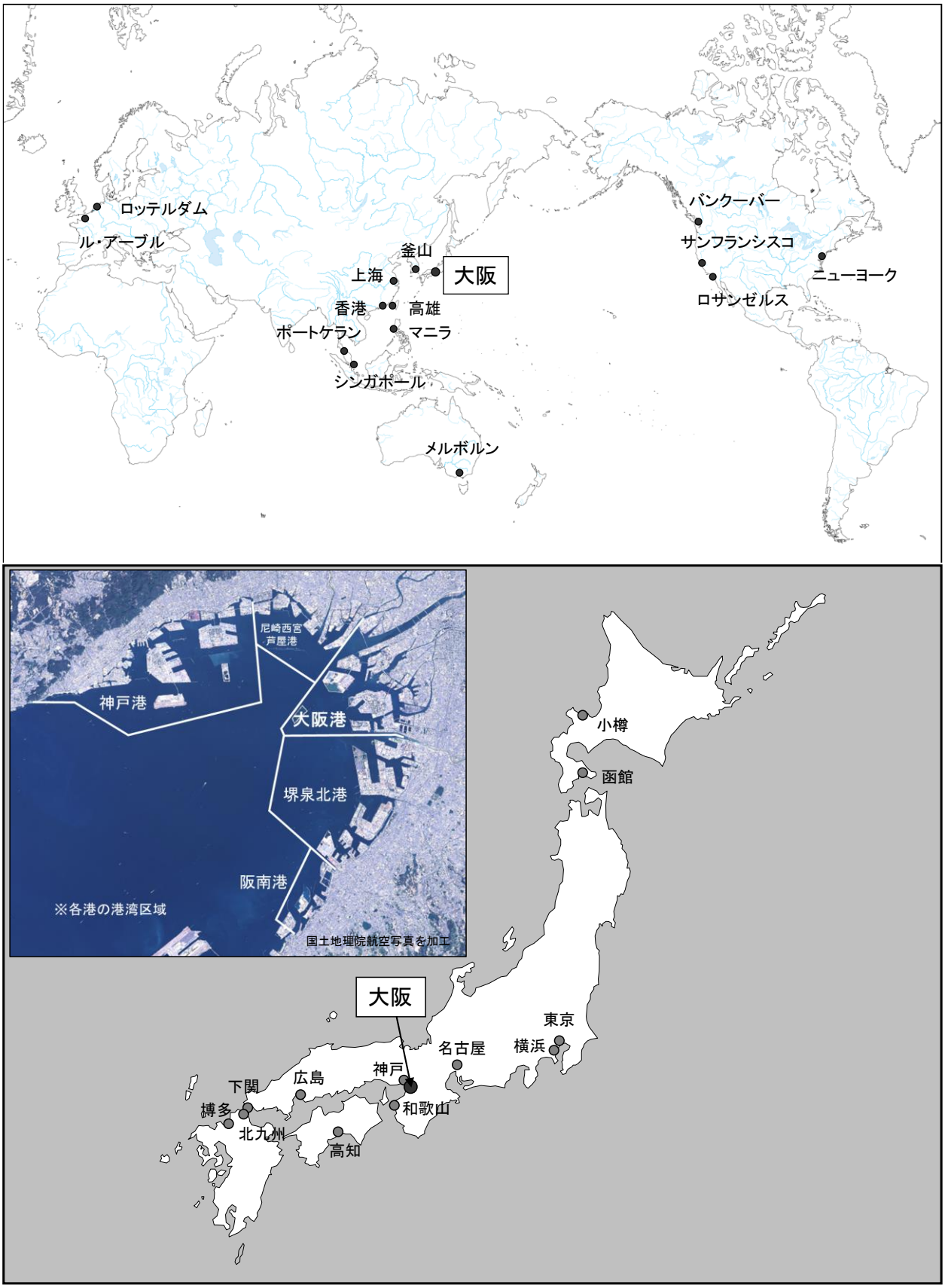
大阪港は北緯 34 度 39 分 3.7 秒、東経 135 度 26 分 35.9 秒(中央突堤：世界測地系)の大阪湾の北東隅に位置して大阪都市圏の海の玄関をなし、対岸に淡路島をのぞみ、南は大和川を隔てて堺市に接し、北は中島川を挟んで兵庫県と接している。

表Ⅰ－１－１　国内港湾との海上距離

港名	海上距離(海里)	港名	海上距離(海里)
尼崎西宮芦屋	6	下関	250
堺泉北	8	北九州	250
神戸	13	博多	312
阪南	13	横浜	358
和歌山	40	東京	367
高知	152	函館	819
広島	166	小樽	1,019
名古屋	248		

表Ⅰ－１－２　海外港湾との海上距離

港名	海上距離(海里)	港名	海上距離(海里)
釜山	372	バンクーバー	4,455
上海	796	サンフランシスコ	4,822
高雄	1,135	メルボルン	5,013
香港	1,391	ロサンゼルス	5,124
マニラ	1,662	ニューヨーク	9,984
シンガポール	2,703	ル・アーブル	10,782
ポートケラン	2,910	ロッテルダム	12,818



図Ⅰ－１－１　大阪港の位置図

（２）港湾の沿革

大阪港は地理的条件に恵まれているため、すでに千数百年前の難波津と呼ばれた上代から海陸交通の要衝として、さらには、中国・朝鮮など大陸との経済・文化交流の門戸として栄えた。

その後、豊臣秀吉の大阪城築城を契機として大阪のまちが本格的な商業都市として整備されたことに伴い、大阪港の水運の便は、「天下の台所」としての大阪の繁栄に大きな役割を果たした。

大阪港は、慶応 4 年(1868 年)7 月 15 日に開港されたが、当時は、安治川を中心とする河川港であったため、船舶の大型化や大阪経済の工業化など新たな時代の要請に対応することが困難であった。このため、近代港湾の建設を望む「築港運動」が市民より熱心に展開され、ついに明治 30 年、大規模な築港工事が開始され、明治 36 年より築港地区が利用されるに至った。

その後、第１次大戦後の好況と大阪の貿易産業の発展により、港勢は、めざましい進展を遂げ、昭和 14 年には、取扱貨物量 3,000 万トン余と全国第１位を記録し、大阪港は、わが国屈指の貿易港となったが、戦災や度重なる天災などにより、壊滅的な打撃を被った。

第 2 次大戦後の昭和 22 年に、大阪港の内港化とこれによる臨港地帯の盛土を骨子とする大阪港復興計画が策定され、港の本格的な復興が急ピッチで進められた。また、昭和 25 年に公布された港湾法により、大阪港は、昭和 26 年に特定重要港湾となり、昭和 27 年 1 月には大阪市が名実ともに大阪港の港湾管理者となった。

昭和 33 年には、当時の経済情勢を反映して、大阪経済の繁栄に資するため、臨海工業用地の造成を目的として南港埋立事業が着手された。しかし、その後、わが国経済の高度成長に伴い、大阪港における輸送需要の急増と滞船現象の慢性化が顕著となり、また、背後都市圏の環境の悪化が問題となった。このため、昭和 42 年に南港の開発計画を、コンテナリゼーションなど海運における輸送革新に対応しうる近代的港湾施設の整備を中心とする商港化計画へと転換し、大阪港を南港を中心にした国有数の国際貿易港として整備することとなった。

一方、大阪市内の旺盛な都市活動に伴い排出される廃棄物に対応する処分地として、昭和 47 年には北港北（舞洲）地区、昭和 52 年には北港南（夢洲）地区の埋立事業が着手された。昭和 63 年には、新しい都市核の形成を目指す「テクノポート大阪」基本計画を策定し、咲洲・舞洲・夢洲の埋立地に、情報通信機能、先端技術開発機能及び国際交易機能を集積することとし、文化・レクリエーション施設の整備を行った。

また、地震、津波、高潮などの大規模自然災害から市民の生命、財産を守るため、防潮堤の耐震化、防潮扉の電動化、大規模橋梁の耐震化、耐震強化岸壁の整備など、防災機能の向上にも取り組んでいる。

コンテナ物流に関しては、スーパー中枢港湾として夢洲コンテナターミナルの一体運営など物流機能強化に取り組んできたが、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争が激化するなか、更なる「選択」と「集中」を目指し、平成 22 年に神戸港とともに阪神港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、集貨、創貨、民の視点に立った港湾経営主体の確立に取り組

んでいる。

今後、大阪港は、コンテナ貨物を中心とした取扱貨物量の増加や船舶の大型化、また、物流の効率化や多様化に対応していくとともに、環境との共生や防災機能の充実を進めるなど、引き続き背後都市圏の経済活動や市民生活を安定して支える港を目指していく。

（３）港湾の性格及び役割

①大阪港の特徴

大阪港は、大阪湾奥部に位置し、気象・海象条件に恵まれ、古くから港湾として発展してきた。

現在では人口約 2,100 万人の近畿圏を背後に抱えた都市型港湾として、大阪都市圏の経済活動や安定した市民生活を支える、我が国有数の国際貿易港となっている。近年東アジアとの結びつきが一層強まっており、特に中国との交易の進展が著しい。また、内貿貨物の約 6 割以上を占めるフェリー貨物の国内最大級の拠点となっている。

また、大消費地であって大阪都市圏の経済の中心である大阪市内にあるとともに、充実した高速・幹線道路網により近畿圏の各方面へ直結するという優れた立地特性を持ち、近畿圏で発着する外貿コンテナ貨物の約半分を取り扱っている。大阪港の輸入コンテナ貨物の約 9 割は大阪府を中心とした近畿圏で消費されており、衣服・身廻品・はきものなどの雑工業品が多い。また輸出コンテナ貨物では約 8 割が近畿圏で生産されており、産業機械などの金属機械工業品が多い。

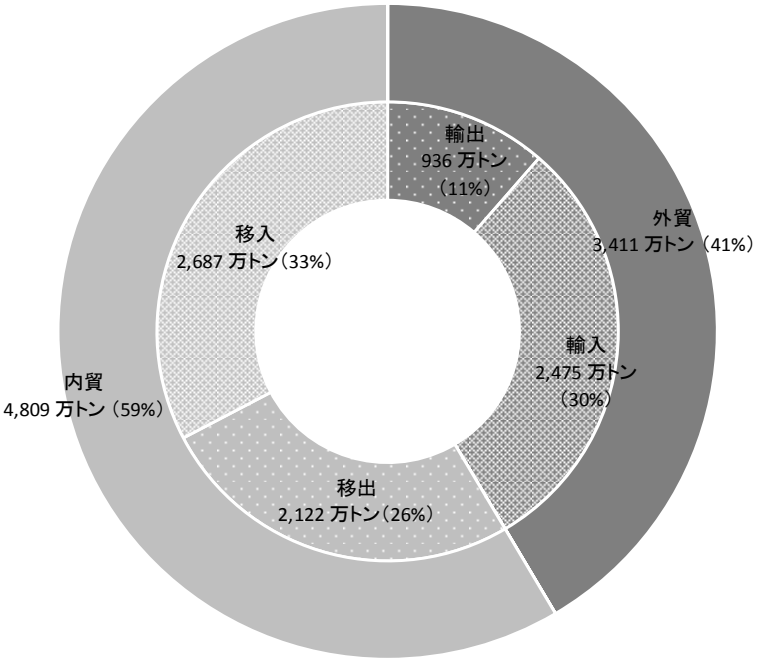
②取扱貨物の現状

大阪港の平成 28 年の総取扱貨物量は 8,220 万トンであり、このうち外貿貨物は 3,411 万トン（輸出 936 万トン、輸入 2,475 万トン）、内貿貨物は 4,809 万トン（移出 2,122 万トン、移入 2,687 万トン）である。

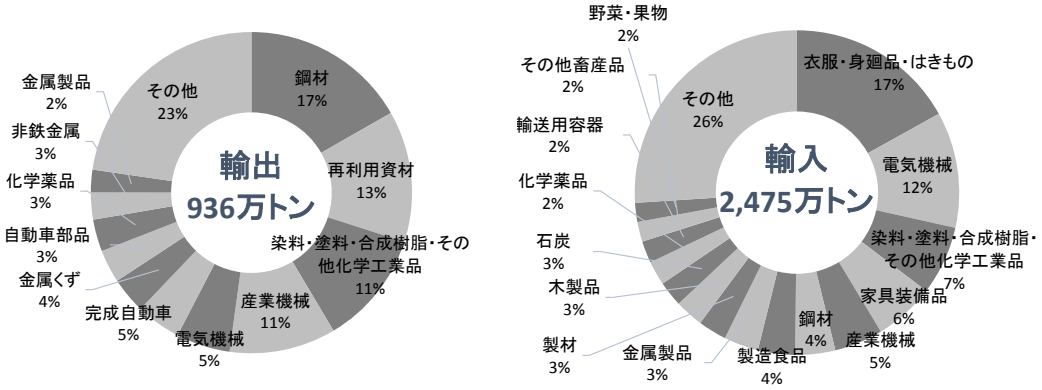
外貿コンテナ貨物量は 2,983 万トン（輸出 779 万トン、輸入 2,204 万トン）で、外貿コンテナ取扱個数は、195 万 TEU（輸出 89 万 TEU、輸入 106 万 TEU）である。

外貿貨物の品種別取扱量を見ると、輸出の上位３品種は鋼材、再利用資材、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品で輸出全体の 41.4%のシェアを占めている。輸入では、衣服・身廻品・はきもの、電気機械、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品が上位３品種で輸入全体の 35.3%のシェアを占めている。

内貿フェリー貨物量は 3,129 万トン（移出 1,492 万トン、移入 1,637 万トン）であり、内貿貨物の 65.3%を占めている。また、内航フェリーの乗降人員は 94 万人であった。



図Ⅰ－１－２　大阪港における総貨物量（平成 28 年）



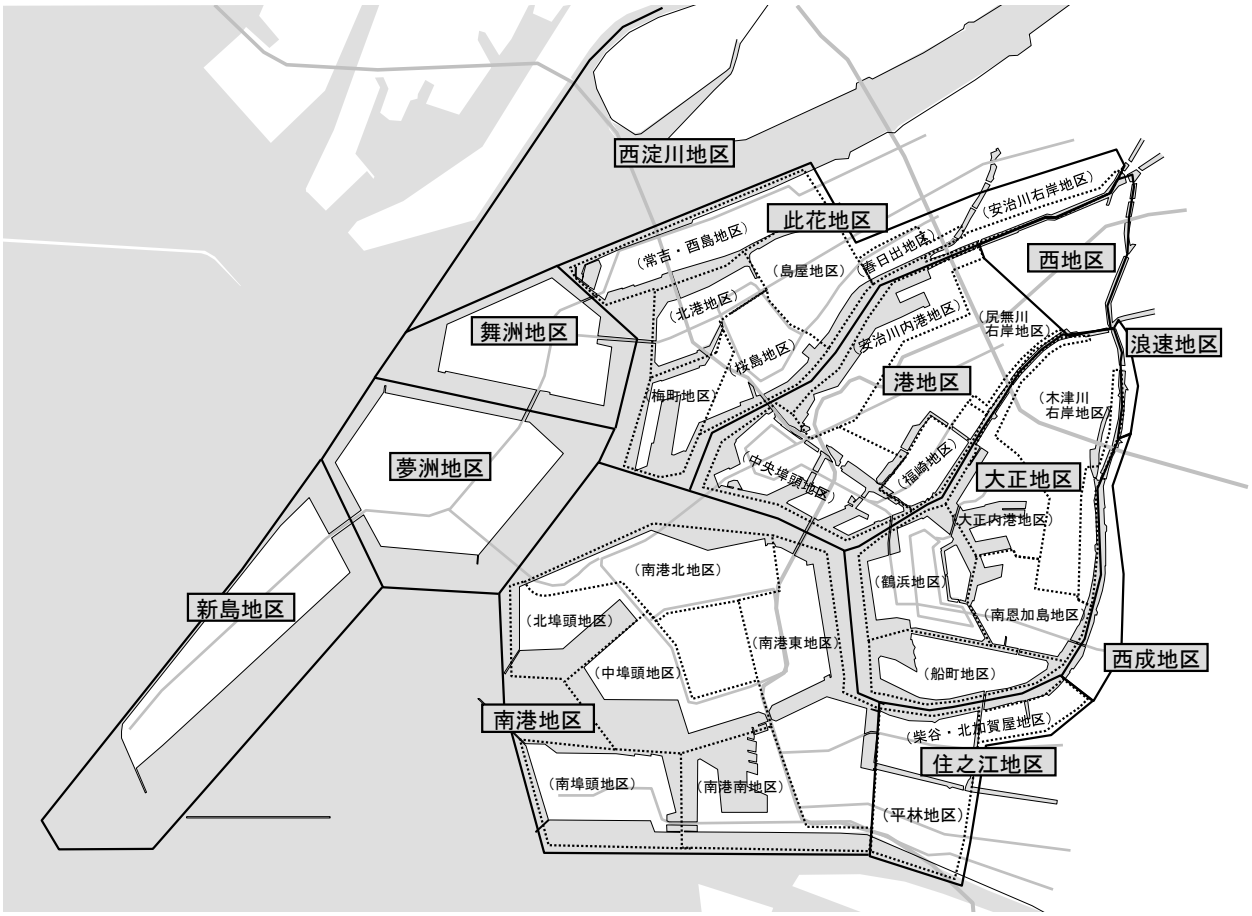
図Ⅰ－１－３　大阪港における外貿貨物量（平成 28 年）

図Ⅰ－１－４　大阪港における内貿貨物量（平成 28 年）

③各地区の現状

表Ⅰ－１－３　各地区の現状

地区	概要
南港地区	・南港地区は、外貿、内貿ともに大阪港の物流拠点である。 ・コンテナ埠頭については、入港隻数は微減、貨物量は微増で推移している。 ・ライナー埠頭は外航定期船埠頭として重要な役割を果たしており、近年は入港隻数、貨物量とも堅調に推移している。 ・フェリー埠頭は2ヶ所に集約され、依然、充実した内航フェリーネットワークを誇る。各航路における船舶大型化への対応を行っている。 ・RORO船については、利用施設の再編を行っている。
舞洲地区	・舞洲の東側は物流環境ゾーン、西側はスポーツ・レクリエーションゾーンとして機能を分けている。 ・北港白津岸壁では輸入青果物が輸入され、背後に食品を扱う事業者が立地している。 ・プロスポーツチームや民間企業とともに、スポーツ振興事業を実施している。
夢洲地区	・岸壁総延長1,350m、水深15～16mの高規格コンテナターミナル（C10～12）が整備されている。 ・西側の廃棄物処分場の一部には、大規模太陽光発電施設が設置されている。 ・「夢洲まちづくり構想」を基に、新たな国際観光拠点の形成に向けて取り組んでいる。
此花地区	・砂や石炭、石油製品などのバルク貨物を取扱っている。 ・工業製品を生産・取扱う事業所が多く立地している。
港地区	・岸壁の老朽化が進み、低利用となっているところが多い。 ・天保山ではクルーズ客船の入港が増加しており、大型化にも対応している。 ・クルーズ客船の母港化に取り組んでいる。
大正地区	・鉄鋼を中心とした貨物の流通拠点として機能してきたが、低利用となってきている。 ・鶴浜地区では商業施設が立地し、集客拠点としての機能が充実している。


西淀川地区
此花地区
西地区
浪速地区
舞洲地区
夢洲地区
新島地区
港地区
大正地区
南港地区
住之江地区
西成地区
（常吉・酉島地区）
（島屋地区）
（春日出地区）
（安治川右岸地区）
（北港地区）
（桜島地区）
（安治川内港地区）
（尻無川
右岸地区）
（梅町地区）
（中央埠頭地区）
（福崎地区）
（木津川
右岸地区）
（大正内港地区）
（南港北地区）
（鶴浜地区）
（北埠頭地区）
（南恩加島地区）
（南港東地区）
（中埠頭地区）
（船町地区）
（柴谷・北加賀屋地区）
（南埠頭地区）
（南港南地区）
（平林地区）

図Ｉ－１－５　地区区分図

（４）港湾周辺の交通網

大阪港は、背後圏の経済活動や市民生活を支える物流拠点として重要な役割を果たしており、背後都市圏と様々な道路により結びついている。

図Ⅰ－１－６　交通網図

（５）背後地域の状況

① 背後圏

近畿圏の 2 府 4 県（京都府、大阪府、滋賀県、兵庫県、奈良県、和歌山県）を背後圏として想定する。

② 人口動向

背後圏の人口は、以前までの微増傾向から減少に転じ、平成 27 年（国勢調査）において約 2,100 万人である。

③ 産業動向

1) 就業動向

平成 27 年（国勢調査）の近畿圏の就業者数は 913 万人である。産業別に見ると、近畿圏の就業構造は全国に比べて、農林業、漁業、鉱業・採石・砂利採取業の割合が低く、不動産・物品賃貸業、製造業、教育・学習支援業の割合がやや高くなっている。

2) 工業

平成 28 年（経済センサス）の製造品出荷額は約 49 兆円、対全国シェアは 16%弱であり、出荷額は実数で増加傾向、対全国シェアは低下傾向にある。

２　港湾への要請

（１）大阪港への要請

アジア地域の急速な経済成長や人口の増加、経済活動のグローバル化に伴う国際分業の進展に伴い、これらの地域との交易が一層活発化しており、我が国の産業・貿易構造の変化に伴って、産業や国民生活を支える国際海上輸送ネットワークの重要性は高まっている。一方、中国を中心とした東アジア諸港の港勢の伸長により、我が国の港湾の相対的地位が低下している。その中で、大阪港は、大阪都市圏の経済活動や安定した市民生活を支える都市型港湾として、より一層の国際競争力の強化が求められている。さらに、平成 22 年には、阪神港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、我が国全体の経済・産業を支える上で、これまで以上に重要な役割を担うこととなった。

また、国際分業の進展に伴ってサプライチェーンマネジメントの高度化が進む中、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の形成など、総合的な物流の効率化が求められている。

国内物流については、トラック輸送のドライバー不足や長距離ドライバーの過重労働が社会問題化する中で、一度に大量輸送が可能な内航フェリー輸送等の重要性が高まっている。このような状況の中、フェリー船社等は、輸送能力の向上等を図るため船舶の大型化（リプレース）を進めており、これらに対応した埠頭機能の強化が求められている。

大阪港は、経済・文化等の機能が集積する都心部に近接し、人流・物流の結節点としての役割を担ってきた。今後ともこの役割を果たしつつ、広大な用地やロケーションを活かした持続的な大阪の経済活性化や臨海部活性化に資する取り組みが求められている。

そのほか、良好な港湾環境及び都市環境の保全、創出に向けて、廃棄物等の海面処分場の確保やＣＯ２の削減等による環境負荷の低減を図るとともに、多様な生物の生息・生育や人と海との関わりの増大に向けた取り組みが求められている。

さらに、近い将来に発生すると予想されている南海トラフ地震のような大規模災害から、市民の人命と財産を守るとともに、大阪都市圏の経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えることができるよう、防災・減災のための取り組みが求められている。

以上を踏まえ、大阪都市圏の経済活動や安定した市民生活を支える都市型港湾として、物流・交流・環境・安全の４つの機能が調和した魅力あるみなとづくりを目指していく。

（２）大阪港の将来像

平成 30 年代後半を目標年次として、以下の方針を定め、港湾計画を改訂する。

１）物流：国際競争力の強化に資するロジスティクス機能の強化

・国際コンテナ戦略港湾として、アジアを中心とした交易の増加や船舶の大型化に対し、高規格コンテナターミナルをはじめ国際水準の港湾物流施設を備えた効率性・生産性の高い物流拠点の形成を図るとともに、一体的・効率的な埠頭運営を推進し、より一層の国際競争力の強化を図る。

・サプライチェーンの効率化など多様化･高度化する物流ニーズに対応するため、陸･海･空の結節点である大阪港ならではの最適な輸送モードの提供を目指し、情報通信技術の活用も含めた高度なロジスティクス機能の集積を図る。
・既存ストックの有効活用など港湾経営の観点を考慮しつつ、需要見込みに応じて、埠頭の利用転換･廃止などの計画の見直しを行う。

２）交流：魅力的な観光･集客拠点の形成と臨海部の活性化

・経済･文化等の機能が集積する都心部に近接しているという優位性を活かし、今後寄港が増加すると見込まれるクルーズ客船の受け入れを推し進めるとともに、発着クルーズの増加に取り組み、クルーズ客船の母港化を図る。
・広大な用地や非日常空間を演出できるロケーションや景観等を活かし、大阪の経済成長をけん引する新たな国際観光拠点の形成を図る。
・地域の特性を活かした再開発や民間活力導入等により臨海部の活性化を図り、身近で市民に親しまれるベイエリアの形成を図る。

３）環境：都市環境の向上に寄与する港湾施設の維持･確保

・良好な港湾環境の保全、創出に努めるとともに、廃棄物等を適正に処分する海面処分場を引き続き確保するとともに、延命化に努める。
・環境負荷の低減を図るため、内航海上輸送ネットワークの充実を通じてモーダルシフトを推進する。

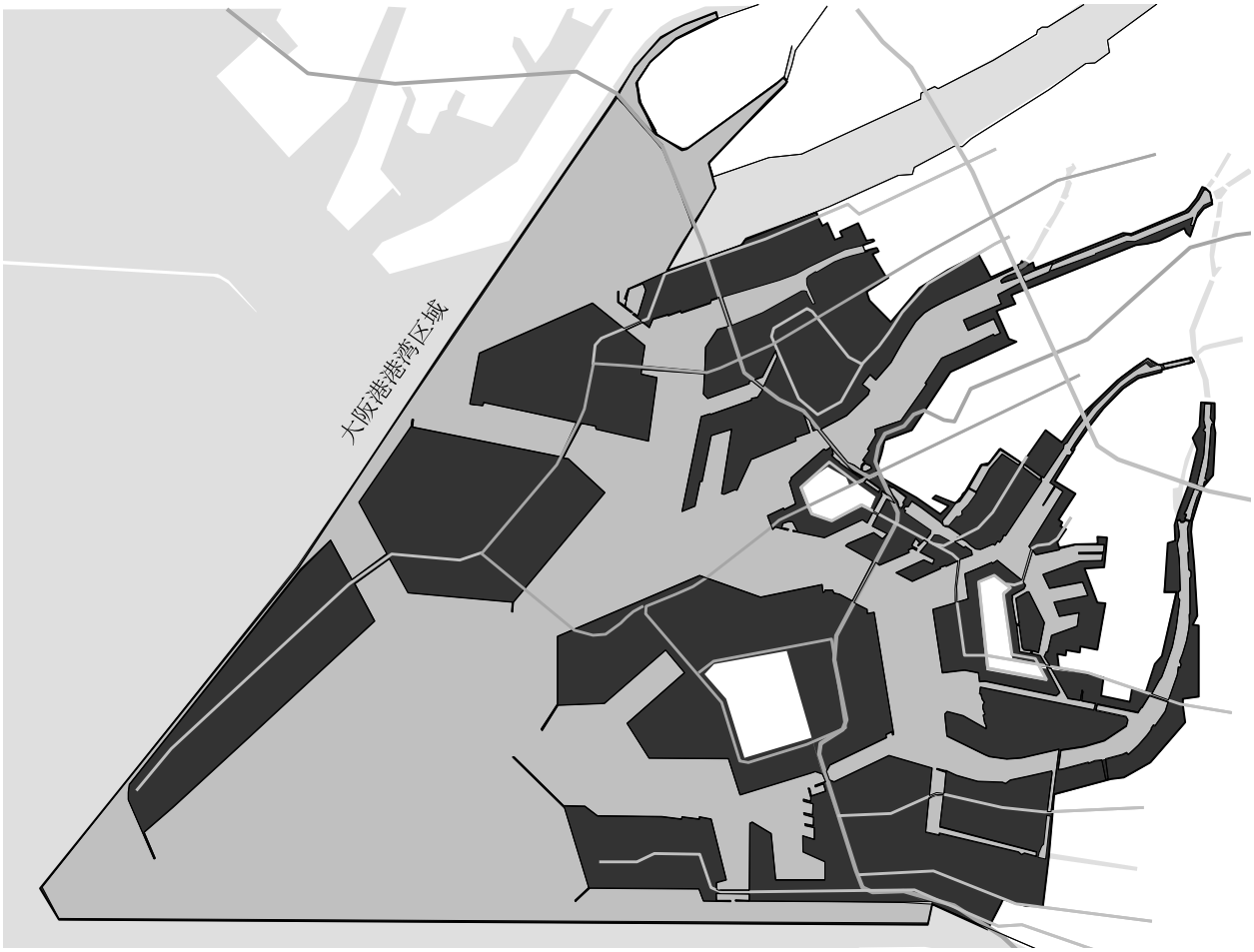
４）防災：広域的な防災･減災機能の充実と市民生活の安全確保

・大規模地震等発生時を見据え、大阪都市圏の経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えるため、ハード対策とソフト対策を組み合わせた総合的かつ近隣港湾と連携した広域的な防災･減災機能強化の取組を推進する。

３　港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

（１）港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は、次に示すとおりである。



図Ⅰ－３－１　港湾計画の範囲

（２）港湾空間利用ゾーニング図

物流・交流・環境・安全の多様な機能が調和し、効率性、安全性、快適性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

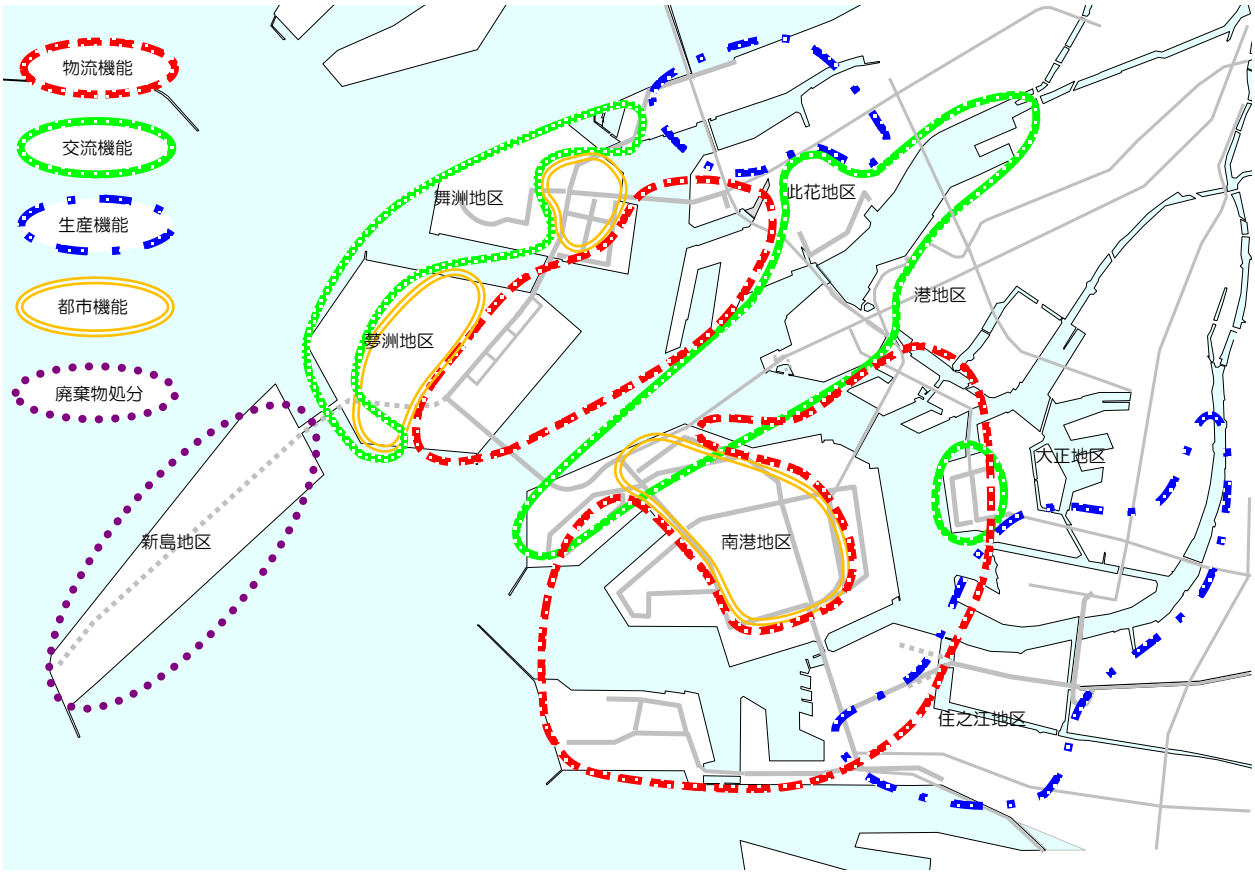
○ 舞洲（まいしま）地区及び夢洲（ゆめしま）地区の東側、南港地区の東側及び南西側、此花（このはな）地区の南西側並びに港地区の南側については、港湾施設及び物流施設が立地する物流関連ゾーンとする。

○ 舞洲地区、夢洲地区及び南港地区の中央部については、業務・商業・居住機能等の都市的利用を図る都市機能ゾーンとする。

○ 舞洲地区及び夢洲地区の西側と南側、南港地区の北側、此花地区の南東側並びに港地区及び大正地区の西側については、親水緑地や、旅客船埠頭、集客・交流施設が連携し、様々な人々が訪れる交流拠点ゾーンとする。

○ 此花地区の北西側、大正地区の南側及び住之江地区は生産ゾーンとする。

○ 新島（しんとう）地区は、将来的に外貿コンテナ埠頭等の物流関連ゾーンとするが、当面、廃棄物等を適正に処分する廃棄物処分ゾーンとする。



図Ⅰ－３－２　港湾空間利用のゾーニングイメージ図

Ⅱ．　港湾の能力に関する資料

１　取扱貨物量

１－１　取扱貨物量の推移

（１） 外内別・公専別取扱貨物量の推移

外内別・公専別の平成 16 年～25 年の取扱貨物量の推移は次のとおりである。

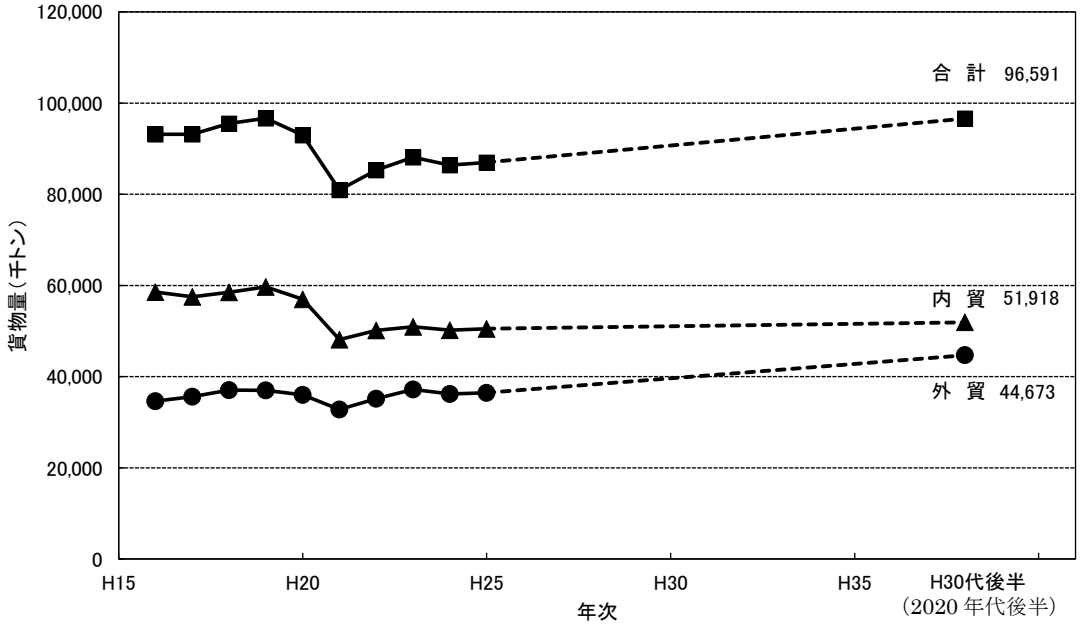
表Ⅱ－１－１　外内別・公専別取扱貨物量の推移

（千トン）

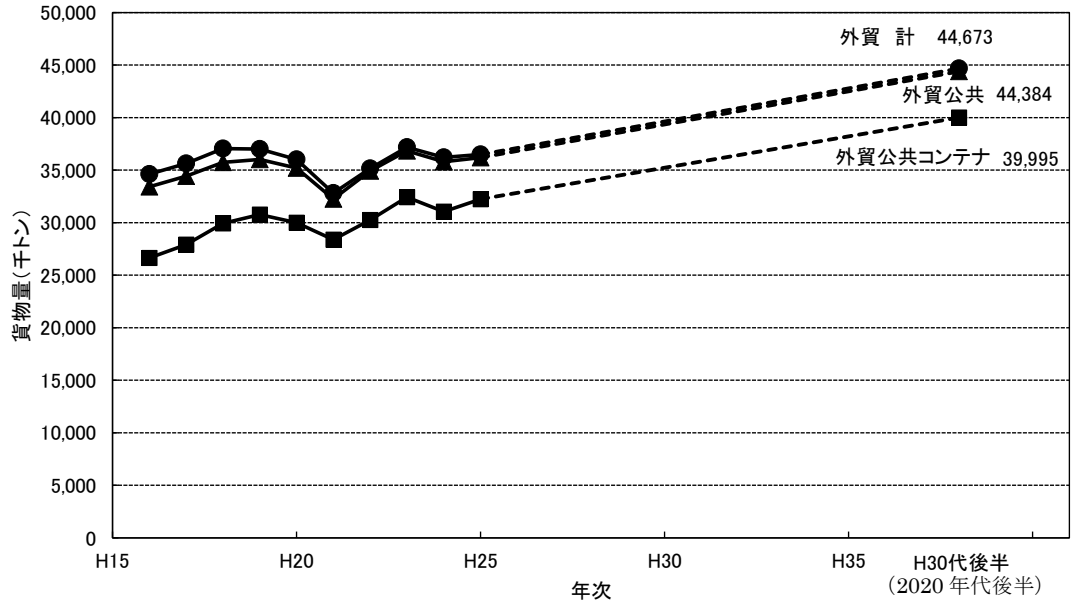
外内別	公専別	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	（設定値）H30代後半
外貿	公共	33,418	34,434	35,728	36,016	35,194	32,250	34,929	36,829	35,793	36,197	44,384
	専用	1,197	1,202	1,318	984	814	566	219	349	417	282	288
	計	34,615	35,635	37,045	37,000	36,008	32,817	35,148	37,177	36,210	36,480	44,673
コンテナ除	公共	6,782	6,517	5,797	5,251	5,202	3,858	4,673	4,399	4,739	3,962	4,389
コンテナ	公共	26,636	27,917	29,930	30,764	29,993	28,392	30,256	32,430	31,054	32,235	39,995 ※
	（千TEU）	（1,726）	（1,802）	（1,906）	（1,973）	（1,950）	（1,843）	（1,980）	（2,173）	（2,120）	（2,194）	2,708 ※
内貿	公共	53,036	52,165	49,410	49,558	46,770	41,494	43,250	43,989	43,478	44,178	45,581 ※
	専用	5,496	5,342	9,079	10,122	10,198	6,634	6,886	6,930	6,715	6,320	6,338
	計	58,532	57,507	58,489	59,680	56,968	48,128	50,136	50,918	50,193	50,499	51,918
フェリー除	公共	15,233	14,826	11,305	10,780	10,080	8,446	8,477	8,916	9,080	9,741	9,823
	専用	5,496	5,342	9,079	10,122	10,198	6,634	6,886	6,930	6,715	6,320	6,338
	計	20,729	20,168	20,384	20,902	20,278	15,080	15,363	15,845	15,795	16,061	16,161
フェリー	公共	37,803	37,803	37,803	37,803	37,803	37,803	37,803	37,803	37,803	37,803	33,409
合計	公共	86,454	86,599	85,138	85,574	81,964	73,744	78,179	80,817	79,271	80,376	89,965
	専用	6,693	6,543	10,397	11,106	11,012	7,200	7,105	7,278	7,132	6,603	6,626
	計	93,147	93,142	95,535	96,680	92,976	80,944	85,283	88,096	86,403	86,978	96,591
フェリー除	公共	48,652	49,260	47,033	46,796	45,275	40,696	43,406	45,744	44,873	45,938	54,208
	専用	6,693	6,543	10,397	11,106	11,012	7,200	7,105	7,278	7,132	6,603	6,626
	計	55,345	55,803	57,430	57,902	56,287	47,896	50,511	53,023	52,005	52,541	60,834

※H30 年代後半の設定値に戦略的集荷貨物分を含む

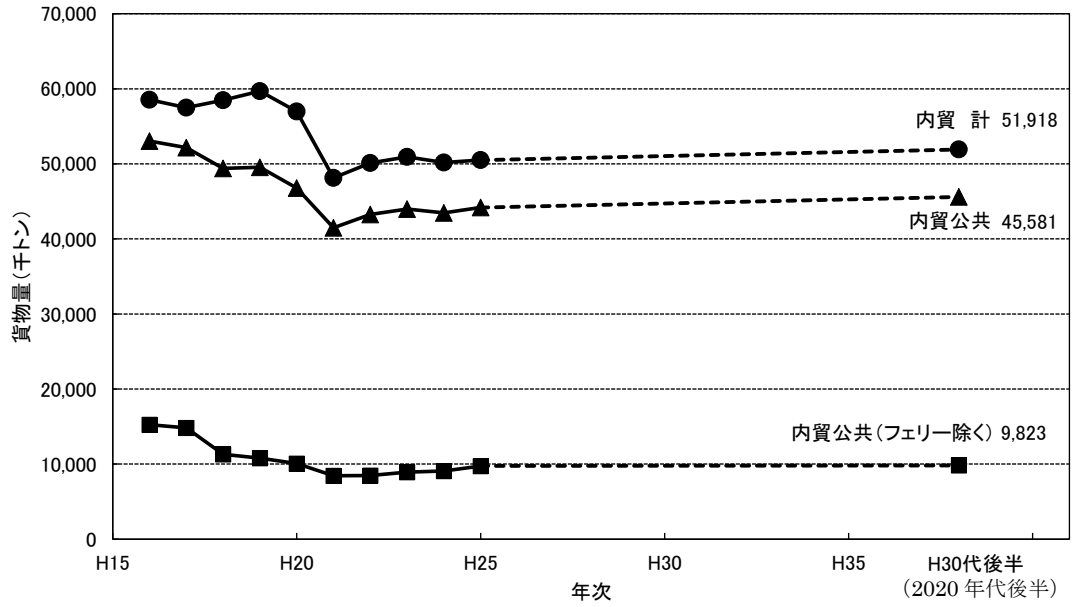
注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。



図Ⅱ－１－１（１）取扱貨物量の推移



図Ⅱ－１－１（２）外貿貨物量の推移



図Ⅱ－１－１（３）内貿貨物量の推移

（２）外貿貨物の取扱量の推移

①外貿公共貨物の品目別取扱量の推移

外貿公共貨物の品目別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は次のとおりである。

表Ⅱ－１－２　外貿公共貨物の品目別貨物量の推移

（千トン）

出入	品目	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
輸出	その他機械	2,509	2,493	2,723	2,575	2,584	1,720	1,959	1,853	1,551	1,666	2,096
	鉄鋼	1,772	1,645	1,866	1,968	2,286	1,633	1,890	1,665	1,654	1,619	1,906
	くずもの	518	734	727	723	1,006	1,130	1,170	1,220	1,096	1,133	1,622
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	817	853	975	1,040	1,065	1,010	1,178	1,041	897	915	1,231
	輸送機械	1,265	1,260	1,416	1,593	1,308	822	770	748	774	877	1,111
	日用品等※	821	771	760	857	802	1,061	671	655	656	736	944
	金属くず	225	233	230	217	222	249	270	229	321	373	509
	その他	2,345	2,168	2,309	2,759	2,229	2,054	2,094	1,877	1,737	1,631	1,631
	小計	10,272	10,159	11,006	11,733	11,502	9,679	10,002	9,287	8,685	8,950	11,050
輸入	日用品等※	8,266	8,703	9,224	8,977	8,528	8,692	8,896	9,676	9,726	9,935	12,024
	その他機械	3,208	3,817	4,223	4,461	4,493	4,196	4,958	5,275	5,000	5,297	5,222
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	968	1,056	1,175	1,246	1,317	1,254	1,460	1,673	1,729	1,808	1,900
	鉄鋼	709	723	587	684	661	458	750	868	885	834	830
	金属製品	609	694	771	909	936	811	857	1,006	912	943	1,419
	原木	668	731	658	575	565	523	577	679	697	825	564
	輸送機械	749	724	752	790	786	699	742	768	753	792	739
	紙・パルプ	933	839	825	642	569	594	570	756	696	639	490
	化学薬品	518	538	561	584	622	500	669	743	628	594	812
	輸送用容器	369	459	452	424	423	408	443	504	508	505	521
	その他	6,148	5,990	5,493	4,990	4,790	4,436	5,006	5,592	5,574	5,078	5,722
	小計	23,146	24,275	24,722	24,283	23,692	22,571	24,927	27,541	27,108	27,248	30,242
合計		33,418	34,434	35,728	36,016	35,194	32,250	34,929	36,829	35,793	36,197	41,292

※H30 年代後半の設定値に戦略的集荷貨物分は含んでいない

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

１）外貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移

外貿公共一般貨物の品目別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は、次のとおりである（外貿公共一般貨物とは、外貿公共貨物から外貿公共コンテナ貨物を除いたもののこと）。

表Ⅱ－１－３　外貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移

（千トン）

出入	品目	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
輸出	その他機械	823	791	837	752	734	361	350	296	270	261	**332**
	鉄鋼	1439	1308	1397	1376	1684	1152	1342	1134	1087	987	**1018**
	くずもの	2	0	1	1	0			0			
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	12	11	6	10	11	3	4	3	3	5	**6**
	輸送機械	572	529	496	502	368	242	200	136	157	133	**231**
	日用品等※	19	7	5	6	3	15	2	2	2	2	**2**
	金属くず	83	87	96	88	115	128	181	137	198	235	**320**
	その他	171	141	134	229	177	152	209	129	158	106	**106**
	小計	3121	2874	2972	2964	3092	2053	2288	1837	1874	1728	2015
輸入	日用品等※	38	32	9	8	18	10	4	3	28	1	2
	その他機械	11	28	11	18	13	9	25	7	8	8	9
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	0	0	0	0	0	1	15	13	12	7	7
	鉄鋼	519	497	405	509	477	300	543	614	625	573	570
	金属製品	3	6	2	3	3	4	5	5	6	14	21
	原木	173	235	184	149	158	108	142	149	179	141	97
	輸送機械	15	6	11	6	5	9	27	8	16	10	9
	紙・パルプ	458	356	291	217	148	67	75	133	97	78	60
	化学薬品	119	114	98	78	93	99	132	154	114	87	119
	輸送用容器	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2
	その他	2327	2368	1813	1299	1193	1197	1416	1476	1779	1312	1479
	小計	3661	3642	2826	2288	2110	1805	2385	2562	2866	2234	2374
合計		6782	6517	5797	5251	5202	3858	4673	4399	4739	3962	4389

※各欄の空欄は取扱量が全くないもので、「0」は取扱量が 500 トンに満たないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

1）外貿公共コンテナ貨物の航路方面別・品目別取扱量の推移

外貿公共コンテナ貨物の航路方面別・品目別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－４　外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移（TEU 単位）

（千TEU）

航路方面名	出入	実績値										(設定値)
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
主要な長距離航路計	輸出	113	110	113	89	83	74	41	44	37	41	45
	輸入	114	102	100	95	86	68	48	49	37	34	32
	計	227	212	213	184	168	142	89	93	74	75	77
北米航路	輸出	41	51	49	62	59	63	41	44	37	41	45
	輸入	47	51	46	62	59	55	48	49	37	34	32
	計	89	102	95	124	117	118	89	93	74	75	77
欧州・地中海航路	輸出	72	59	64	27	24	11					
	輸入	67	51	54	33	27	12					
	計	138	110	118	61	51	24					
中・短距離その他の航路計	輸出	656	700	741	798	795	763	828	915	906	942	1,052
	輸入	843	890	952	990	987	938	1,063	1,165	1,141	1,177	1,349
	計	1,498	1,591	1,693	1,788	1,782	1,701	1,891	2,081	2,046	2,119	2,401
東南アジア航路	輸出	111	139	131	168	189	175	213	273	235	276	322
	輸入	200	238	251	288	316	297	370	478	451	486	560
	計	310	377	381	456	505	472	583	752	686	762	883
近海航路	輸出	502	517	571	592	569	553	569	584	619	617	677
	輸入	602	612	660	664	626	612	660	657	660	665	763
	計	1,104	1,129	1,232	1,256	1,195	1,164	1,230	1,241	1,279	1,282	1,440
豪州・NZ航路	輸出	43	44	39	38	36	35	46	58	52	48	52
	輸入	41	41	41	38	45	30	32	30	29	26	26
	計	84	84	80	76	81	64	79	88	81	74	78
合計	輸出	769	810	854	887	877	837	869	959	942	983	1,097
	輸入	956	992	1,052	1,085	1,073	1,006	1,111	1,214	1,178	1,211	1,380
	計	1,726	1,802	1,906	1,973	1,950	1,843	1,980	2,173	2,120	2,194	2,477

※H30 年代後半の設定値に戦略的集荷貨物分は含んでいない。各欄の空欄は取扱量が全くないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

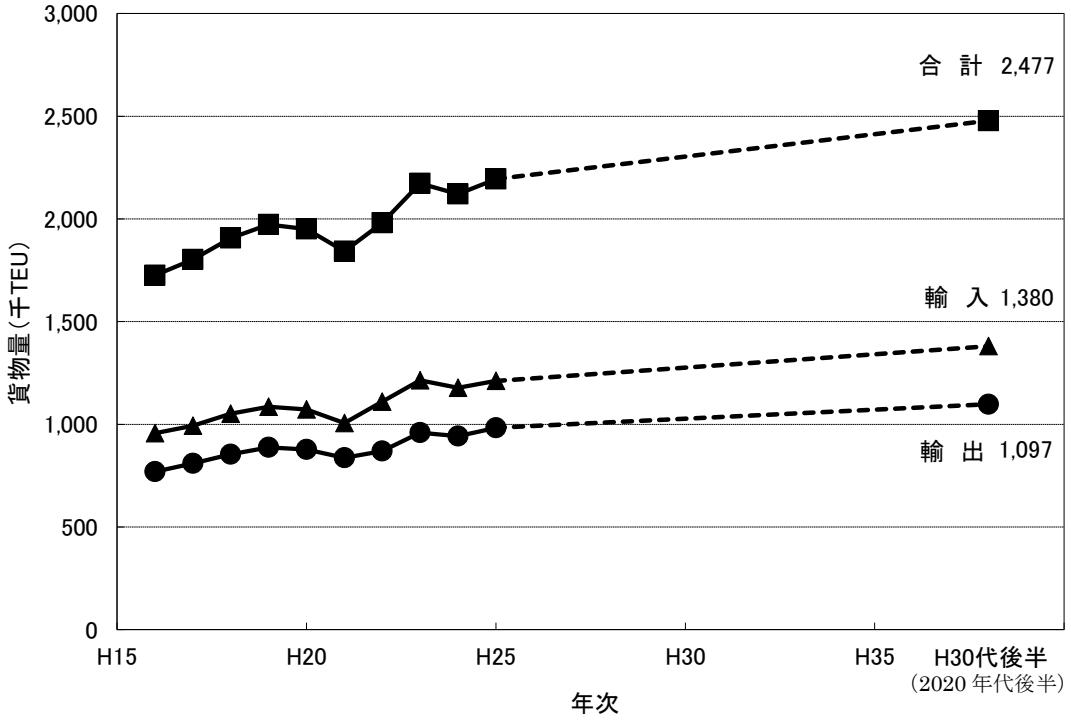
表Ⅱ－１－５　外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移（トン単位）

（千トン）

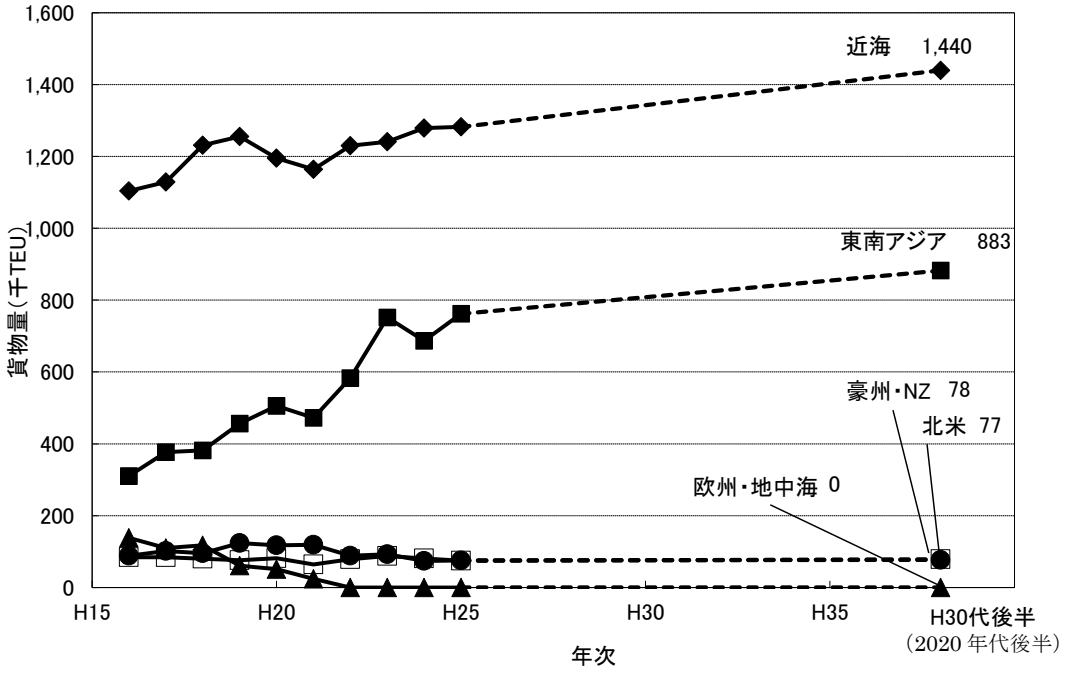
航路方面名	出入	実績値										(設定値)
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
主要な長距離航路計	輸出	1,905	1,862	2,028	1,658	1,328	1,254	495	432	238	267	372
	輸入	1,858	1,876	1,885	1,553	1,479	1,139	764	963	710	676	636
	計	3,763	3,737	3,913	3,211	2,807	2,393	1,259	1,395	947	943	1,008
北米航路	輸出	796	1,012	971	1,163	1,066	1,212	495	432	238	267	372
	輸入	719	927	894	938	956	863	764	963	710	676	636
	計	1,514	1,939	1,866	2,101	2,022	2,076	1,259	1,395	947	943	1,008
欧州・地中海航路	輸出	1,109	850	1,056	496	263	42					
	輸入	1,140	949	991	615	523	275					
	計	2,249	1,798	2,047	1,110	785	317					
中・短距離その他の航路計	輸出	5,246	5,422	6,007	7,111	7,082	6,371	7,219	7,019	6,574	6,954	8,662
	輸入	17,626	18,756	20,011	20,442	20,104	19,627	21,778	24,016	23,532	24,337	27,232
	計	22,872	24,178	26,017	27,553	27,186	25,999	28,997	31,034	30,106	31,292	35,894
東南アジア航路	輸出	1,412	1,449	1,700	2,450	2,552	2,243	2,832	3,232	2,756	3,188	2,655
	輸入	4,150	4,978	5,278	6,047	6,661	6,316	7,777	10,155	9,505	10,206	11,308
	計	5,562	6,428	6,978	8,498	9,213	8,559	10,609	13,387	12,261	13,394	13,964
近海航路	輸出	3,336	3,501	3,887	4,294	4,227	3,880	4,073	3,542	3,608	3,529	5,575
	輸入	12,744	13,050	14,016	13,762	12,855	12,807	13,486	13,343	13,551	13,684	15,399
	計	16,080	16,551	17,903	18,056	17,082	16,686	17,558	16,885	17,158	17,214	20,974
豪州・NZ航路	輸出	498	471	421	366	303	249	314	245	210	237	432
	輸入	733	728	716	633	588	505	515	517	477	448	525
	計	1,231	1,199	1,137	999	891	754	829	762	687	684	957
合計	輸出	7,151	7,283	8,034	8,769	8,410	7,626	7,714	7,451	6,812	7,222	9,034
	輸入	19,485	20,632	21,896	21,995	21,583	20,766	22,543	24,979	24,242	25,013	27,868
	計	26,636	27,916	29,930	30,764	29,993	28,392	30,256	32,430	31,054	32,235	36,903

※H30 年代後半の設定値に戦略的集荷貨物分は含んでいない。各欄の空欄は取扱量が全くないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。



図Ⅱ－１－２　外貿公共コンテナ貨物の輸出入別取扱量の推移



図Ⅱ－１－３　外貿公共コンテナ貨物の航路別取扱量の推移

表Ⅱ－１－６　外貿公共コンテナ貨物の品目別取扱量の推移（トン単位）

（千トン）

出入	品目	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
輸出	その他機械	1,686	1,702	1,886	1,824	1,850	1,359	1,609	1,558	1,282	1,405	1,764
	鉄鋼	333	338	469	592	602	480	547	531	567	632	888
	くずもの	516	734	726	722	1,006	1,130	1,170	1,220	1,096	1,133	1,622
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	805	842	970	1,030	1,054	1,007	1,174	1,038	894	910	1,224
	輸送機械	693	731	920	1,091	941	580	570	611	617	743	879
	日用品等 ※	803	764	755	851	799	1,046	669	653	654	734	942
	金属くず	142	147	134	129	107	121	89	91	123	138	189
	その他	2,173	2,027	2,175	2,531	2,052	1,902	1,885	1,748	1,578	1,526	1,526
	小計	7,151	7,284	8,034	8,769	8,410	7,626	7,714	7,451	6,812	7,222	9,034
輸入	日用品等 ※	8,228	8,671	9,215	8,969	8,510	8,682	8,892	9,674	9,698	9,934	12,022
	その他機械	3,197	3,788	4,211	4,443	4,481	4,187	4,933	5,268	4,993	5,289	5,212
	染料・塗料等	968	1,056	1,175	1,246	1,317	1,253	1,444	1,661	1,717	1,801	1,893
	鉄鋼	190	227	182	175	184	158	207	255	259	261	261
	金属製品	606	688	769	906	933	807	851	1,001	906	928	1,398
	原木	495	496	475	426	407	415	435	530	518	683	467
	輸送機械	735	719	741	784	781	690	714	761	737	781	730
	紙・パルプ	474	483	534	425	421	527	495	622	599	560	430
	化学薬品	400	424	463	506	528	401	537	589	514	507	692
	輸送用容器	369	459	451	423	422	407	443	504	508	503	520
	その他	3,822	3,622	3,680	3,692	3,597	3,240	3,590	4,116	3,794	3,765	4,243
	小計	19,485	20,633	21,896	21,995	21,583	20,766	22,543	24,979	24,242	25,013	27,868
合計		26,636	27,917	29,930	30,764	29,993	28,392	30,256	32,430	31,054	32,235	36,903

※日用品等：その他食料工業品、がん具、日用品、ゴム製品、木製品、その他製造工業品

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

②外貿専用貨物の品目別取扱量の推移

外貿専用貨物の品目別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－７　外貿専用貨物の品目別取扱量の推移

（千トン）

出入	品目	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
輸出	鉄鋼	12	0	15	9	11	21	45	4	15	21	16
	輸送機械	29	6	3		2						
	その他機械	0	3	1	0			1	1	0		
	日用品等 ※	0		0								
	金属くず			2								
	その他	67	43	58	45	38	1	5	9	8	10	10
	小計	108	52	79	54	51	22	51	14	23	31	26
輸入	金属製品				5	27	1					
	原木	120	94	127	108							
	輸送用容器					0						
	鉄鋼	141	261	147	242	153	73	95	316	377	228	232
	輸送機械					0						
	その他機械	2					0					
	化学薬品	9	13	21	9	10	6	12	14	13	16	21
	染料・塗料等									1		
	紙・パルプ	13	0	2								
	日用品等 ※				0							
	その他	805	781	942	567	572	465	61	5	3	8	9
	小計	1089	1150	1239	930	763	544	168	335	394	252	262
合計		1197	1202	1318	984	814	566	219	349	417	282	288

※日用品等：その他食料工業品、がん具、日用品、ゴム製品、木製品、その他製造工業品

※各欄の空欄は取扱量が全くないもので、「0」は取扱量が 500 トンに満たないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

（３）内貿貨物の取扱量の推移

①内貿公共貨物の品目別取扱量の推移

内貿公共貨物の品目別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－８　内貿公共貨物の品目別取扱量の推移

（千トン）

出入	品目	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
移出	取合せ品	1,749	1,629	1,368	1,307	1,079	930	1,043	1,005	1,140	1,215	1,362
	鉄鋼	655	669	560	536	483	309	359	340	329	299	306
	輸送機械	393	429	510	425	435	476	475	475	495	566	637
	重油	92	109	164	192	238	215	199	300	266	267	137
	金属製品	10	22	208	205	230	260	260	305	299	313	304
	廃棄物	21	21	5	33	53	1	0	0	0	0	0
	その他	1,751	1,641	986	653	588	601	673	705	867	906	1,101
	フェリー	18,206	18,233	18,530	18,630	17,345	15,657	16,596	16,676	16,285	16,212	15,735
	小計	22,876	22,753	22,331	21,981	20,453	18,447	19,606	19,808	19,681	19,778	19,582
移入	取合せ品	1,028	1,018	1,003	887	618	460	491	455	495	501	608
	鉄鋼	2,694	2,629	1,397	1,608	1,517	1,114	1,316	1,384	1,277	1,368	1,299
	砂利・砂・石材	1,565	1,651	1,151	1,059	1,039	878	700	795	694	805	670
	セメント	1,819	1,891	1,959	1,866	1,680	1,351	999	1,415	1,520	1,654	1,741
	化学薬品	1,056	1,040	133	154	152	130	163	104	120	123	113
	紙・パルプ	499	469	437	392	397	329	361	279	290	299	239
	その他	1,903	1,608	1,425	1,463	1,570	1,394	1,437	1,350	1,287	1,425	1,307
	フェリー	19,597	19,107	19,575	20,148	19,344	17,392	18,176	18,397	18,114	18,225	17,675
	小計	30,160	29,412	27,079	27,577	26,317	23,047	23,644	24,181	23,797	24,400	23,651
合計		**53,036**	**52,165**	**49,410**	**49,558**	**46,770**	**41,494**	**43,250**	**43,989**	**43,478**	**44,178**	**43,232**

※各欄の「0」は取扱量が 500 トンに満たないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

②内貿公共フェリー貨物の航路方面別取扱量の推移

内貿公共フェリー貨物の航路方面別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は、次のとおりである。

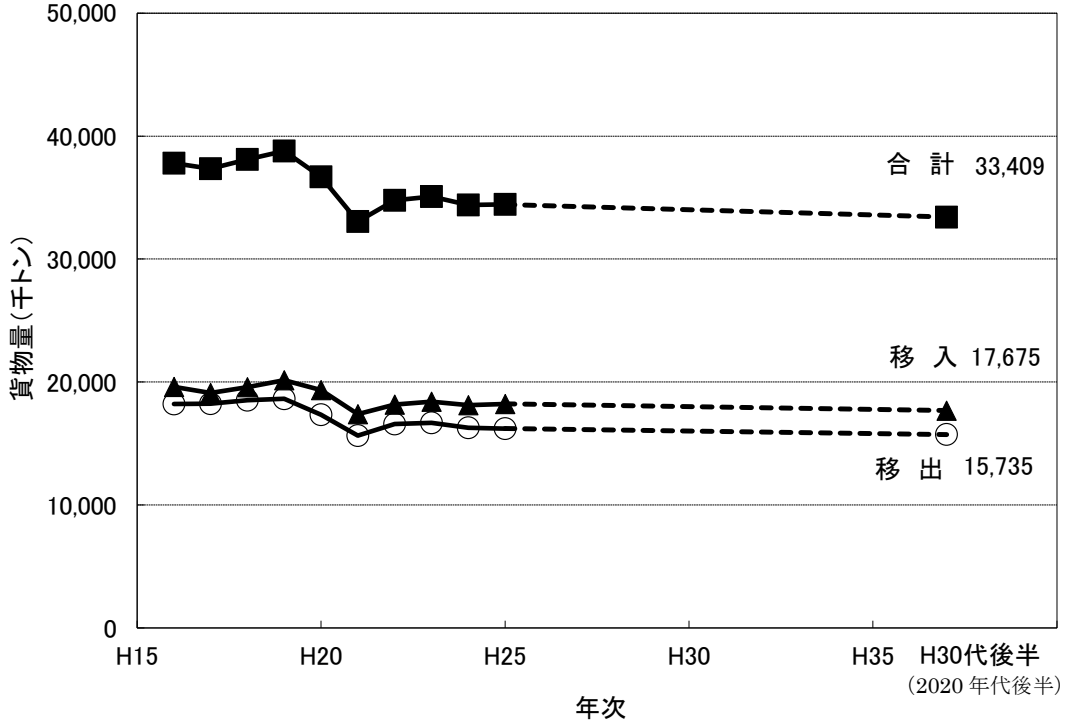
表Ⅱ－１－９　内貿公共フェリー貨物の航路方面別取扱量の推移

（千トン）

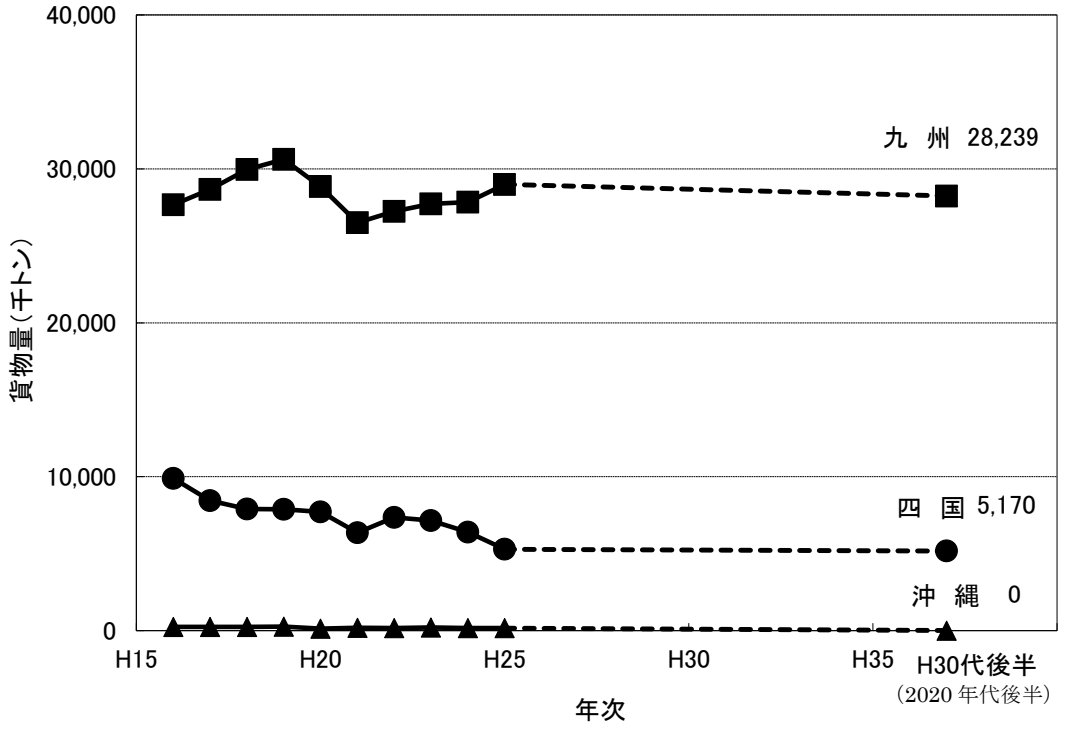
航路方面名	出入	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
九州航路	移出	13,848	14,460	14,963	15,077	13,949	12,679	13,080	13,337	13,261	13,690	13,263
	移入	13,815	14,198	14,992	15,551	14,903	13,829	14,165	14,397	14,579	15,300	14,976
	計	27,663	28,658	29,954	30,628	28,852	26,509	27,245	27,734	27,840	28,990	28,239
四国航路	移出	4,234	3,645	3,457	3,443	3,339	2,826	3,398	3,203	2,919	2,411	2,472
	移入	5,661	4,802	4,447	4,444	4,381	3,528	3,962	3,938	3,477	2,875	2,698
	計	9,894	8,447	7,904	7,887	7,719	6,354	7,360	7,142	6,396	5,286	5,170
沖縄航路	移出	124	127	110	110	58	151	118	136	104	111	
	移入	121	107	136	153	61	34	49	61	58	50	
	計	245	234	246	263	119	186	167	197	163	161	
合計	移出	18,206	18,233	18,530	18,630	17,345	15,657	16,596	16,676	16,285	16,212	15,735
	移入	19,597	19,107	19,575	20,148	19,344	17,392	18,176	18,397	18,114	18,225	17,675
	計	37,803	37,339	38,105	38,778	36,690	33,048	34,772	35,073	34,398	34,437	33,409

※各欄の空欄は取扱量が全くないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。



図Ⅱ－１－４　内貿公共フェリー貨物取扱量の推移



図Ⅱ－１－５　内貿公共フェリー貨物の航路方面別取扱量の推移

③内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

内貿専用貨物の品目別取扱量の平成 16 年～25 年の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－１０　内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

（千トン）

出入	品目	実績値										（設定値）
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H30代後半
移出	取合せ品		153	202	196	172	154	132	152	164	173	194
	鉄鋼	912	863	859	929	1048	519	778	771	715	679	689
	輸送機械		9	115	122	125	97	89	97	114	117	130
	重油			4	3							
	廃棄物	551	513	1026	1890	1542	1167	963	1182	1386	1330	1348
	その他	235	287	525	300	273	186	198	178	249	211	270
	小計	1697	1825	2731	3439	3159	2124	2162	2381	2627	2510	2630
移入	取合せ品	292	108	34			0				0	0
	鉄鋼	2272	2327	3202	3119	3594	1868	2435	2135	1685	1679	1670
	砂利・砂・石材等	105	29	998	1004	901	653	488	527	602	395	391
	セメント	334	356	336	752	770	619	425	655	612	602	634
	化学薬品	136	174	1038	1036	974	747	808	738	697	668	613
	紙・パルプ	204	183	203	200	158	137	145	123	132	131	104
	その他	455	339	538	571	641	486	422	371	360	336	297
	小計	3798	3517	6348	6682	7039	4510	4724	4549	4088	3810	3708
合計		5496	5342	9079	10122	10198	6634	6886	6930	6715	6320	6338

※各欄の空欄は取扱量が全くないもので、「0」は取扱量が 500 トンに満たないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

１－２　定期航路の現況等

（１） 外貿コンテナ定期航路

外貿コンテナ定期航路の寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－１１　外貿コンテナ定期航路の概要（平成 30 年 11 月現在）

航路方面名	サービス名	寄港地	船社	寄港頻度	最大船型 TEU
北米	PNW3　Service	大阪→青島→塩田→高雄→上海→寧波→Tacoma→Vancouver →東京→大阪	EVERGREEN LINE	１便／週	7,024
北米	ServiceⅠ	大阪→名古屋→清水→東京→ Tacoma→Vancouber→Tacoma→仙台塩釜→常陸那珂→ 清水→横浜→東京→釜山→大阪	Westwood Shipping Lines	0.5便／週	2,048
北米	ServiceⅡ	大阪→名古屋→清水→東京→ Tacoma→Vancouber→Tacoma→苫小牧→釜山→博多→大阪	Westwood Shipping Lines	0.5便／週	2,764
豪州	A3N Service	大阪→釜山→青島→上海→高雄 →Melbourne→Sydney→Brisbane→横浜→大阪	ANL Container Line Orient Overseas Container Line COSCO Container Line s	１便／週	5,117
豪州	Boomerang Service AUS Service	大阪→釜山→青島→上海→寧波→Brisbane →Sydney→Melbourne→Adelaide→Fremantle→ →TanjungPelepas→Singapore→LaemChabang→ →TanjungPelepas→Singapore→Fremantle→Adelaide→ →Melbourne→Sydney→Brisbane→横浜→大阪	Maersk Line Ocean Network Express	１便／週	5,928
豪州	CA3 NAX NEAX AUJ NEAX　Service	大阪→釜山→青島→上海→寧波 →Melbourne→Sydney→Brisbane→横浜→大阪	Ocean Network Express Yangming Marine Transport Corp. EVERGREEN MARINE CORP American President Lines Hapag-Lloyd A.G	１便／週	5,090
豪州	North Asia ServiceⅠ	大阪→Guam→Lae→Honiara→Port Vila→Nouméa→Auckland →Napier→Tauranga→Nouméa→高雄→青島→上海→釜山→大阪	Swire Shipping, Ltd.	0.25便／週	2,118
豪州	North Asia ServiceⅡ	大阪→横浜→Guam→Lae→Honiara→Port Vila→Nouméa→ →Timaru→Tauranga→Nouméa→高雄→上海→釜山→大阪	Swire Shipping, Ltd.	0.25便／週	2,118
東南アジア	VTX-1 service	大阪→神戸→釜山→上海→香港→Hochiminh(CATLAI) →Sihanoukville→Bangkok→Laem Chabang→Hochiminh(CATLAI) →寧波→上海→堺泉北→大阪	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	１便／週	1,808
東南アジア	JTV　Service	大阪→神戸→門司→釜山→光陽→基隆→台中→高雄→ 香港→Hochiminh(HCM)→Hochiminh(VICT)→蛇口→香港(HIT) 厦門→基隆→大阪	T.S.Lines Ltd. Cheng Lie Navigation Co.,Ltd.	１便／週	1,740
東南アジア	JHT　Service	大阪→神戸→名古屋→横浜→東京→基隆→台中→高雄→ 香港→蛇口→Laem Chabang→Bangkok→Laem Chabang→ 香港→蛇口→香港→大阪	T.S.Lines Ltd.	１便／週	1,808
東南アジア	JTK Service	大阪→神戸→名古屋→横浜→東京→基隆→台中→高雄→ 高雄→香港→南沙→香港→Hai Phong→欽州→東京	T.S.Lines Ltd.	１便／週	1,103
東南アジア	JTK2 Service	香港→Hai Phong→欽州→蛇口→香港→東京→横浜 →名古屋→大阪→神戸→基隆→台中→高雄→香港→蛇口→香港	T.S.Lines Ltd.	１便／週	1,118
東南アジア	JTX Service	大阪→神戸→基隆→台中→高雄→香港→Laem Chabang →Bangkok→Laem Chabang→香港→高雄→基隆→東京 →横浜→名古屋→大阪	Cheng Lie Navigation Co.,Ltd.	１便／週	1,756
東南アジア	JTV Service	大阪→神戸→蛇口→Laem Chabang→Hochiminh→高雄 →東京→横浜→名古屋→大阪	American President Lines	１便／週	2,478
東南アジア	JH2Service	大阪→神戸→清水→横浜→東京→台北→高雄→香港 →蛇口→Hai Phong→蛇口→厦門→大阪	EVERGREEN MARINE CORP Wan Hai Lines Co.,Ltd.	１便／週	1,662
東南アジア	JPH Service	大阪→四日市→名古屋→清水→東京→横浜→神戸→釜山→ Manila(North)→Manila(South)→釜山→大阪	Ocean Network Express	１便／週	2,826
東南アジア	JSM2 JMV KTX6 Service	大阪→神戸→名古屋→横浜→東京→香港→Singapore→ Port Kelang→Singapore→CaiMep→蛇口→香港→大阪	Ocean Network Express Yangming Marine Transport Corp. Orient Overseas Container Line	１便／週	5,087
東南アジア	KTX1 Service	大阪→基隆→高雄→蛇口→香港→Hochiminh→蛇口→香港→東京 →横浜→名古屋→神戸→大阪	Orient Overseas Container Line	１便／週	2,782
東南アジア	KTX2 Service	大阪→神戸→東京→横浜→名古屋→香港→Laem Chabang→蛇口→ 香港→大阪	Orient Overseas Container Line	１便／週	4,583
東南アジア	KTX7 Service	大阪→神戸→清水→東京→寧波→香港→Hai Phong→高雄→厦門→ 大阪	Orient Overseas Container Line	１便／週	1,500
東南アジア	JTV2 Service	神戸→大阪→四日市→名古屋→神戸 →Laem Chabang→Catlai→神戸	Ocean Network Express	１便／週	2,553
東南アジア	CJV-2 Service	大阪→神戸→名古屋→四日市→釜山→光陽→上海→香港→ HaiPhong→上海→大阪	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	１便／週	1,103
東南アジア	CJV4 Service	博多→大阪→神戸→新港→大連→石島→大阪 →神戸→門司→寧波→厦門→香港→HaiPhong→蛇口 →寧波→博多	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	２便／週	9,734
東南アジア	NS3 Service SES3 Service	東京→横浜→千葉→名古屋→大阪→神戸→台北→香港→蛇口 →Port Kelang→Johor→Shingapore→香港	Wan Hai Lines Co.,Ltd. Interasia Lines	１便／週	2,732
東南アジア	JST Service	大阪→神戸→門司→博多→徳山→台北→高雄→香港→蛇口 →Laem Chabang→Bangkok→Laem Chabang→香港 →高雄→台中→台北→大阪	Wan Hai Lines Co.,Ltd.	１便／週	1,805
東南アジア	JSV Service	大阪→蔚山→釜山→台北→台中→DA NANG →Hochiminh(Cat lai)→高雄→台中→台北→基隆 →博多→水島→神戸→大阪	Wan Hai Lines Co.,Ltd.	１便／週	1,805
東南アジア	JTC Service	東京→横浜→名古屋→神戸→大阪→基隆→高雄→香港 →Laem Chabang→Bangkok→Laem Chabang→Hochiminh →香港→高雄→台中→基隆→東京	Yangming Marine Transport Corp.	１便／週	1,805
東南アジア	NS1 Service	大阪→神戸→名古屋→川崎→東京→横浜→香港→南沙 →Singapore→Port Kelang→CaiMep→蛇口→香港→塩田→大阪	Wan Hai Lines Co.,Ltd. Interasia Lines	１便／週	2,824

航路 方面名	サービス名	寄港地	船社	寄港頻度	最大船型 TEU
中国	TYS・WDS NCKS1・NCKS2 Service	新港→大阪→神戸→大連→大阪→神戸→新港	SITC CONTAINER LINES CO,LTD Sinotrans Container Liner Service	２便／週	847
中国	SKS　Service	上海→大阪→神戸→上海	STAROCEAN MARINE CO.,LTD.	１便／週	865
中国	TNS　Service	青島→名古屋→大阪→青島	STAROCEAN MARINE CO.,LTD.	１便／週	698
中国	TSNT　Service	青島→大阪→名古屋→東京→青島	STAROCEAN MARINE CO.,LTD.	１便／週	650
中国	-	大阪→神戸→上海→大阪	Shanghai JinJiang Shipping(Group) Co.,LTD.	３便／週	764
中国	QJX7 Service	大阪→神戸→青島→大阪	Shanghai JinJiang Shipping(Group) Co.,LTD. CENTRANS INTERNATIONAL MARINE SHIPPING CO.,LTD.	１便／週	1,098
中国	S7 service	大阪→神戸→太倉→上海→大阪	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	１便／週	707
中国	REX-S Service	大阪→神戸→連雲港→青島→大阪	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	１便／週	907
中国	SJX-2 Service	大阪→神戸→上海→大阪	T.S.Lines Ltd.	１便／週	980
中国	XKTN Service	大阪→神戸→東京→横浜→名古屋→新港→大連→大阪	STAROCEAN MARINE CO.,LTD.	１便／週	1,858
中国	-	大阪→横浜→東京→名古屋→福州→厦門→福清江陰→福州→ 水島→大阪	JI ZHOU SHIPPING COMPANY LIMITED	１便／週	585
中国	SJX-1 Service	大阪→神戸→上海→大阪	CENTRANS INTERNATIONAL MARINE SHIPPING CO.,LTD.	１便／週	698
中国	TKD2 Service	舟山→太倉→大阪→神戸→横浜→東京→名古屋→太倉→南京	TAICANG CONTAINER LINES CO., LTD	１便／週	1,043
中国	TKX2 Service	大阪→神戸→太倉→大阪	TAICANG CONTAINER LINES CO., LTD	１便／週	1,096
中国	TKX1 Service	大阪→神戸→舟山→太倉→大阪	TAICANG CONTAINER LINES CO., LTD	１便／週	1,049
中国	Kansai Service	大阪→東京→横浜→名古屋→大連→日照→大連→大阪	Dalian Jifa Bohai Rim Container Lines Co.,LTD	１便／週	1,049
中国	-	青島→横浜→東京→名古屋→大阪→神戸→青島	EAS International Shipping Co.,LTD. ASEAN SEAS LINE CO.,LTD	１便／週	1,118
中国	-	京唐→濰坊→大阪→神戸→門司→博多	HEDE INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED	１便／週	848
中国	NSA Service	大阪→神戸→岩国→門司→台北→台中→高雄 →南沙→香港→蛇口→大阪	EVERGREEN MARINE CORP Wan Hai Lines Co.,Ltd.	１便／週	1,618
中国	JTH Service	大阪→神戸→門司→博多→台北→台中→香港→高雄 →台中→台北→大阪	EVERGREEN MARINE CORP Wan Hai Lines Co.,Ltd.	１便／週	1,660
中国	SKS6 Service	上海→大阪→神戸→上海	Sinotrans Container Liner Service	１便／週	1,049
中国	LQKS1 Service	大阪→神戸→青島→大阪	Sinotrans Container Liner Service	１便／週	926
中国	S2 Service	大阪→神戸→上海→太倉→大阪	HASCO:Shanghai Hai Hua Shipping Co., Ltd	１便／週	1,118
中国	S6 Service	大阪→神戸→太倉→上海→大阪	HASCO:Shanghai Hai Hua Shipping Co., Ltd	１便／週	1,020
中国	TKS　Service	大阪→堺泉北→神戸→青島→大阪	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	１便／週	1,042
中国	PBT3	大連→大阪→名古屋→清水→横浜→東京 →大連→新港→煙台→大連	SITC CONTAINER LINES CO,LTD	１便／週	1,096
中国	NOK Service	寧波→大阪→神戸→寧波	Ningbo Ocean Shipping	１便／週	1,100
中国	NKKY Service	乍浦→寧波→大阪→神戸→名古屋→東京→横浜→ 乍浦→寧波	Ningbo Ocean Shipping	１便／週	1,098
中国	-	南京→張家港→南通→大阪→神戸→名古屋→横浜→東京→南京	Sinotrans Jiangsu Company	１便／週	847
中国	SKS2 Service	大阪→神戸→徳山→上海→大阪	Shanghai Pan-Asia Shipping Co.,Ltd.	１便／週	1,043
中国	CJ32 Service	大阪→神戸→威海→煙台→大阪	Shanghai Pan-Asia Shipping Co.,Ltd.	１便／週	542
中国	CJ23 Service	大阪→門司→博多→青島→大阪	Shanghai Pan-Asia Shipping Co.,Ltd.	１便／週	1,118
中国	SKS7 Service	大阪→神戸→上海→大阪	Shanghai Pan-Asia Shipping Co.,Ltd.	１便／週	1,024
中国	JSH Service	大阪→神戸→福山→広島→門司→台北→台中→高雄→ 香港→大阪	Wan Hai Lines Co.,Ltd.	１便／週	1,440
中国	-	大阪→上海→神戸→上海→大阪	China Japan Int'l Ferry	0.5便／週	218
中国	-	大阪→上海→大阪	Shanghai Ferry	１便／週	200
韓国	KAGUYA service	釜山→大阪→神戸→博多→釜山	Mediterranean Shipping Co.S.A	１便／週	3,501
韓国	-	大阪→水島→大分→釜山→志布志→細島→大阪	CAMELLIA LINE CO.,LTD.	１便／週	865
韓国	-	大阪→神戸→光陽→釜山→大阪→神戸→釜山 →大阪→神戸→蔚山→釜山→大阪	Nam-Sung Shipping Heung-A Shipping	３便／週	710
	-	大阪→神戸→釜山→大阪→神戸 →釜山→大阪→神戸→光陽→釜山→大阪	Dong Young Shipping Pan Ocean Co.,Ltd.		698
韓国	-	釜山→大阪→神戸→水島→福山→広島→浦項→蔚山→釜山	Korea Marine Transport Co.,Ltd.	２便／週	704
	-	釜山→広島→神戸→大阪→水島→高松→蔚山→釜山	Pan Continental Shipping		704
韓国	-	釜山→神戸→大阪→水島→釜山→仁川→釜山	C-K Line Co., Ltd	１便／週	710
韓国	KJX Service	大阪→神戸→光陽→釜山→東京→横浜	SM Line Corporation.	１便／週	700
韓国	-	大阪→釜山→大阪	Panstar Osaka-Busan Ferry	３便／週	220
韓国	-	下関→大阪→釜山→東京→下関→釜山/馬山→下関	Panstar Osaka-Busan Ferry	１便／週	264

（２） 内貿フェリー定期航路

内貿フェリー定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－１２　内貿フェリー定期航路の概要（平成 31 年 1 月現在）

航路方面名	寄港地	運航船社名	寄港頻度	備考		
				船名	総トン数	開設年月
新門司	大阪⇔新門司	㈱名門大洋フェリー	２便／日	フェリーおおさかⅡ	14,920	1973.4
				フェリーきたきゅうしゅうⅡ	14,920	
				フェリーふくおかⅡ	9,774	
				フェリーきょうとⅡ	9,770	
別府	大阪⇔別府	㈱フェリーさんふらわあ	１便／日	さんふらわあ あいぼり	9,245	1980.11
				さんふらわあ こばると	9,245	
志布志	大阪⇔志布志		１便／日	さんふらわあ さつま	13,659	1974.10
				さんふらわあ きりしま	13,659	
東予	大阪⇔東予	四国開発フェリー㈱	１便／日	おれんじおおさか	14,759	1972.7
				おれんじえひめ	14,759	

（３） 内貿 RORO 等定期航路

内貿 RORO 等定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

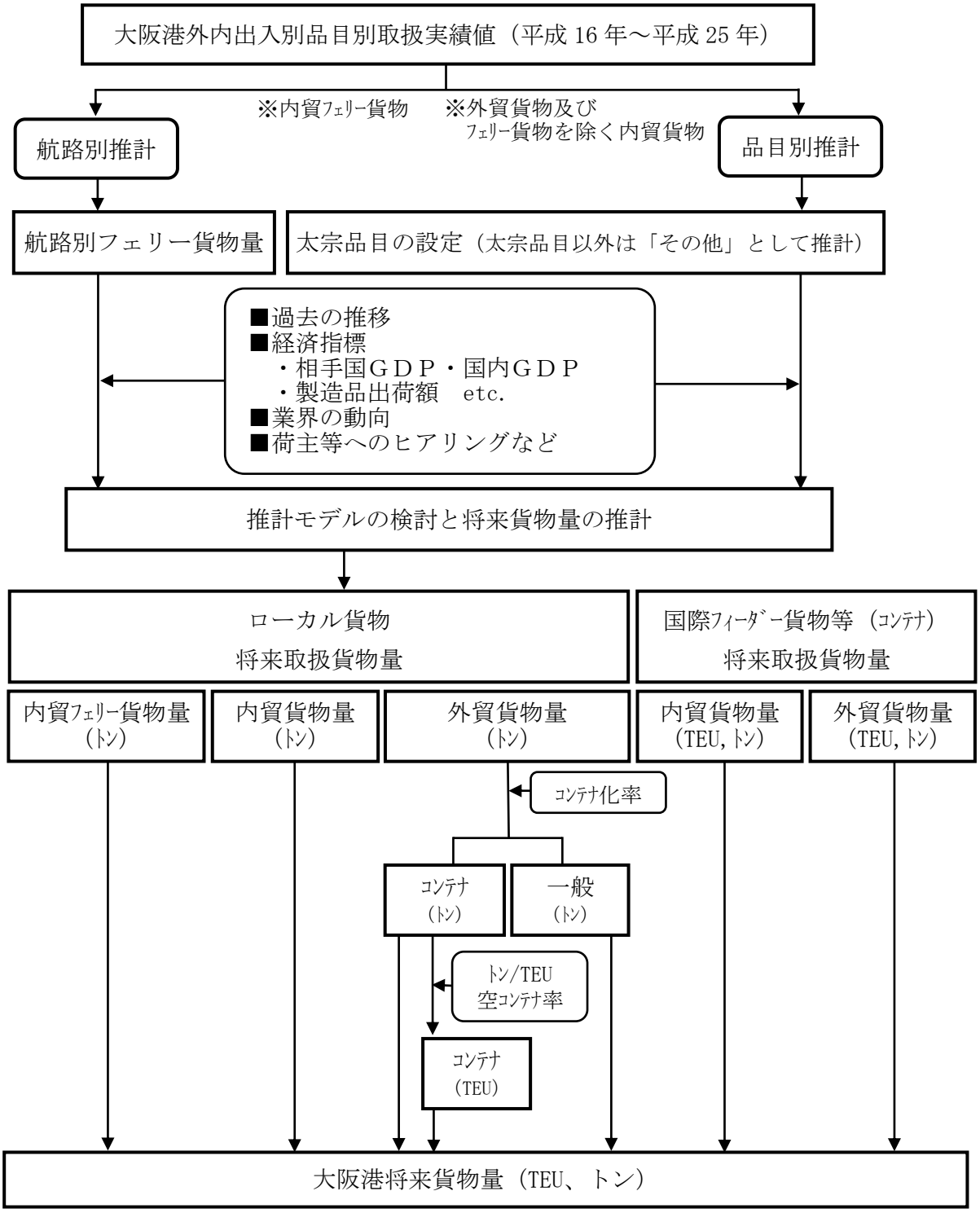
表Ⅱ－１－１３　内貿 RORO 等定期航路の概要（平成 31 年 1 月現在）

航路方面名	寄港地	運航船社	備考			
			寄港頻度	就航船		
				船名	総トン数	船種
沖縄	大阪 ⇔ 那覇	南日本汽船㈱	３便／週	うりずん	1,561	コンテナ
				りゅうせい	1,137	
	大阪 ⇒ 鹿児島 ⇒ 那覇 ⇒ 大阪			うりずん２１	5,848	RO/RO
沖縄	大阪 ⇒ 那覇 ⇒ 本部 ⇒ 大阪 ⇒ 東京 ⇒ 大阪	琉球海運㈱ 近海郵船㈱	６便／週	にらいかないⅡ	11,687	RO/RO
	大阪 ⇒ 中城 ⇒ 大阪 ⇒ 東京 ⇒ 大阪			しゅれいⅡ	11,687	
	大阪 ⇒ 那覇 ⇒ 大阪 ⇒ 東京 ⇒ 大阪			しゅり	9,813	
沖縄	大阪 ⇒ 神戸 ⇒ 大阪 ⇒ 志布志 ⇒ 名瀬 ⇒ 那覇 ⇒ 名瀬 ⇒ 志布志 ⇒ 大阪	マルエーフェリー㈱	３便／週	琉球エキスプレス２	10,758	RO/RO
北海道	大阪 ⇒ 東京 ⇒ 仙台 ⇒ 苫小牧 ⇒ 釧路 ⇒ 仙台 ⇒ 東京 ⇒ 大阪	栗林商船㈱	４便／週	神北丸	12,430	RO/RO
				神加丸	16,726	
	大阪 ⇒ 名古屋 ⇒ 仙台 ⇒ 苫小牧 ⇒ 釧路 ⇒ 仙台 ⇒ 東京 ⇒ 大阪			神明丸	13,091	
	大阪 ⇒ 清水 ⇒ 東京 ⇒ 仙台 ⇒ 苫小牧 ⇒ 東京 ⇒ 清水 ⇒ 大阪			神泉丸	13,089	
沖縄	大阪 ⇔ 那覇	丸三海運㈱	４便／週	海風	1,682	コンテナ
				海邦２	1,445	
	大阪 ⇒ 那覇 ⇒ 三島 ⇒ 大阪			ゆいまる	499	

１－３　取扱貨物量の設定

（１）　取扱貨物量の設定の方針

①目標年次（平成 30 年代後半）における取扱貨物量は、以下のフローに従い設定した。



図Ⅱ－１－６　取扱貨物量の設定フロー

②基準年次は平成 25 年とし、54 品目分類をベースに輸移出入別に概ね 80%以上の取扱量を占める以下の品目を太宗品目として設定した。なお、内貿貨物においてフェリー貨物は別途推計を行った。

表Ⅱ－１－１４　太宗品目の設定

	品目	取扱量(千トン)	シェア
輸出	その他機械	1,666	19%
	鉄鋼	1,640	18%
	くずもの	1,133	13%
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	915	10%
	輸送機械	877	10%
	※日用品等	736	8%
	金属くず	373	4%
	上記品目小計	7,339	82%
	その他	1,641	18%
	合計	8,980	100%
輸入	※日用品等	9,935	36%
	その他機械	5,297	19%
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	1,808	7%
	鉄鋼	1,062	4%
	金属製品	943	3%
	原木	825	3%
	輸送機械	792	3%
	紙・パルプ	639	2%
	化学薬品	609	2%
	輸送用容器	505	2%
	上記品目小計	22,414	82%
	その他	5,085	18%
	合計	27,499	100%

	品目	取扱量(千トン)	シェア
移出	輸送機械	16,860	76%
	取合せ品	1,388	6%
	上記品目小計	18,248	82%
	その他	4,016	18%
	合計	22,264	100%
移入	輸送機械	18,610,423	66%
	鉄鋼	3,046,845	11%
	セメント	2,256,376	8%
	上記品目小計	23,914	85%
	その他	4,288	15%
	合計	28,202	100%

※日用品等：その他食料工業品、がん具、日用品、ゴム製品、木製品、その他製造工業品

（２） 外貿貨物の取扱量の設定

①外貿貨物の取扱量の設定

太宗品目毎に過去（平成 16 年～25 年）の動向分析を元に経済指標との相関や今後の動向分析を踏まえ、目標年次における外貿貨物の取扱量を次のとおり設定した。

表Ⅱ－１－１５　外貿貨物取扱量の設定

（千トン）

出入	品目	H25 取扱量	設定値 H30代後半	今後の見通し	需要推計の考え方
輸出	その他機械	1,666	2,096	部品等の国際調達が進む一方で、高い技術力を要する一部高機能製品については国内回帰しているものもあること、産業機械の堅調な推移なども踏まえ、今後増加と見込む。	（産業機械）産業機械受注額との回帰 （電気機械）10年間の平均値 （測量・光学・医療用機器・事務用機器・その他機械）10年間の平均値
	鉄鋼	1,640	1,922	周辺国での技術力向上により、競争が激化する可能性はあるが、2009年以降の近畿鉄鋼業出荷額の増加などを踏まえ、輸出量は増加と見込む。今後、中国の粗鋼生産能力の削減により中国からの鋼材輸出は減少し、日本製品の国際競争力が回復すると見込む。	（鋼材）近畿鉄鋼業出荷額との回帰 （鉄鋼）10年間の取扱量の平均値
	くずもの	1,133	1,622	我が国の古紙輸出量が増加していることに加え、需要国である中国の経済成長が続くと見込み、輸出量は今後も増加すると見込む。	（再利用資材）中国実質GDPとの回帰
	染料・塗料等	915	1,231	背後圏である近畿の化学工業品出荷額の増加に伴い、輸出量は増加と見込む。	（染料・塗料等）近畿化学工業品出荷額との回帰
	輸送機械	877	1,111	アジアの経済発展を背景に、富裕層の増加による高級車輸出増や、中間所得者の増加による中古車輸出増が期待される。自動車部品等は減少するものの、自転車の輸出は増加を見込むことなどから、輸送機械全体としては増加を見込む。	（完成自動車）国内の人口、新車販売台数、中古車台数等から中古車輸出台数を算出 （鉄道車両・その他輸送用車両・二輪自動車）10年間の取扱量の平均値 （自動車部品）５カ国合計名目ＧＤＰと近畿実質ＧＲＰを用いた重回帰 （その他輸送機械）10年間の動向から回帰
	日用品等 ※	736	944	文房具等は減少を見込むが、ゴム製品等は増加を見込むことなどから、日用品等の輸出量としては増加を見込む。	（飲料・その他日用品・木製品・がん具・たばこ・水・その他食料工業品）１０年間の平均値 （衣服・身廻品・はきもの）現状程度 （文房具・運動娯楽用品・楽器）７年間の動向から回帰 （家具装備品）現状程度 （ゴム製品）現状程度 （その他製造工業品）現状程度
	金属くず	373	509	大阪港での金属くずの輸出は増加傾向。主な輸出先である中国の名目ＧＤＰに連動するものと想定し、輸出量は増加と見込む。	（金属くず）中国名目ＧＤＰとの回帰
	その他	1,641	1,641	現状程度で推移すると見込む。	現状程度
	小計	8,980	11,076		
輸入	日用品等 ※	9,935	12,024	大阪港での日用品等の輸入は増加傾向。海外生産比率の拡大やアジアの経済成長を背景に今後も海外製品の流入が見込まれることから、増加と見込む。	（衣服・身廻品・はきもの）5ヵ国合計GDP（PPP）と近畿圏総人口を用いた重回帰 （家具装備品）10年間の動向から回帰 （飲料・水・たばこ・その他食料工業品・がん具・文房具・運動娯楽用品・楽器・その他日用品・ゴム製品・木製品・その他製造工業品）10年の動向から回帰 （製造食品）近畿実質GRPとの回帰
	その他機械	5,297	5,222	生産単価の安い品目を扱う生産拠点の海外移転が止まらないこと等により、輸入量は増加と見込む。	（産業機械）10年間の動向から回帰 （電気機械）10年間の取扱量の平均値 （測量・光学・医療用器械・事務用機器・その他機械）10年間の取扱量の平均値
	染料・塗料等	1,808	1,900	荷動き量は景気の動向に左右されることから、内閣府の見通しに沿って、輸入量も増加と見込む。	（染料・塗料等）近畿化学工業出荷額との回帰
	鉄鋼	1,062	1,062	高い技術力を必要とする高級鋼では日本の強みがあるが、中国・韓国・東南アジア等の生産技術力の向上、中国・韓国の生産余剰を背景にアジアなどにおいて低コストで生産される鉄鋼の流入が見込まれることなどから、増加と見込む。	（鉄鋼）現状程度 （鋼材）現状維持
	金属製品	943	1,419	相手国の経済成長により生産規模が拡大し、日本への金属製品の流入が増加すると見込む。	（金属製品）10年間の動向から回帰
	原木	825	564	消費税増税前の駆け込み需要の反動に加え、将来の新設住宅需要も期待し難いことなどから、輸入量は減少すると見込む。	（原木）現状程度 （製材）新設住宅着工床面積（木造のみ）との回帰
	輸送機械	792	739	中国等新興諸国へ進出した日系部品メーカー等からの輸入が引き続き増加することが見込まれることや、アジア諸国の経済成長により市場規模が拡大することが予測されることから、輸入は増加と見込む。	（鉄道車両・完成自動車・その他輸送用車両・二輪自動車）10年間の動向から回帰 （自動車部品）現状維持 （その他輸送機械）7年間の動向から回帰
	紙・パルプ	639	490	過去10年間の推移を見ると減少傾向であり、今後も出版分野の不振や広告の電子化など内需縮小が予想されることから、減少と見込む。	（紙・パルプ）10年間の動向から回帰
	化学薬品	609	833	化学薬品の荷動き量は景気の動向に左右されることから、内閣府の見通しに沿って、輸入量も増加と見込む。	（化学薬品）近畿化学工業出荷額との回帰
	輸送用容器	505	521	2009年以降、増加傾向が見られることを踏まえ、増加と見込む。	（輸送用容器）10年の動向から回帰
	その他	5,085	5,731	現状程度で推移すると見込む。	10年間の取扱量の平均値
	小計	27,499	30,505		
合計		36,480	41,580		

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

※日用品等：その他食料工業品、がん具、日用品、ゴム製品、木製品、その他製造工業品

②外貿公共コンテナ貨物の取扱量の設定

目標年次におけるコンテナ化率を設定し、①で推計した貨物量にコンテナ化率を乗じてコンテナ貨物と一般貨物とに分類した。コンテナ化率は 2013 年の実績値を利用した（ただし、輸出：鋼材のみはコンテナ化率の上昇から、トレンド分析を行い設定)。

表Ⅱ－１－１６　品目別外貿公共コンテナ貨物取扱量の設定

（千トン）

出入	品目（81品目分類）	平成30年代後半 貨物量	コンテナ化率	平成30年代後半 コンテナ貨物量
輸出	産業機械	1,408	77.5%	1,092
	電気機械	616	97.7%	601
	測量・光学・医療用機器 ・事務用機器・その他機械	72	99.2%	71
	鋼材	1,700	51.9%	883
	鉄鋼	222	2.4%	5
	再利用資材	1,622	100.0%	1,622
	染料、塗料、合成樹脂、 その他化学工業品	1,231	99.5%	1,224
	完成自動車	689	68.8%	474
	自動車部品	178	99.5%	177
	その他輸送機械	155	96.7%	150
	鉄道車両・その他輸送用車両 ・二輪自動車	89	88.6%	79
	製造食品	303	99.9%	303
	衣服・身廻品・はきもの	108	99.7%	108
	文房具・運動娯楽用品・楽器	87	99.9%	87
	家具装備品	113	99.8%	113
	ゴム製品	129	99.6%	129
	その他製造工業品	78	99.7%	78
	飲料・その他日用品 ・木製品・がん具・たばこ ・水・その他食料工業品	125	99.8%	125
	金属くず	509	37.1%	189
	その他	1,641	93.0%	1,526
	小計	11,076	－	9,034
輸入	衣服・身廻品・はきもの	5,989	100.0%	5,988
	家具装備品	1,891	100.0%	1,891
	製造食品	1,387	100.0%	1,387
	飲料・水・たばこ ・その他食料工業品・がん具 ・文房具・運動娯楽用品・楽器 ・その他日用品・ゴム製品 ・木製品・その他製造工業品	2,757	100.0%	2,756
	電気機械	3,215	100.0%	3,214
	産業機械	1,713	99.5%	1,705
	測量・光学・医療用器械 ・事務用機器・その他機械	294	100.0%	294
	染料、塗料、合成樹脂、 その他化学工業品	1,900	99.6%	1,893
	鋼材	823	23.0%	189
	鉄鋼	240	29.8%	71
	金属製品	1,419	98.5%	1,398
	製材	561	82.8%	464
	原木	3	100.0%	3
	その他輸送機械	409	99.4%	406
	自動車部品	250	99.8%	250
	鉄道車両・完成自動車 ・その他輸送用車両 ・二輪自動車	80	92.1%	74
	紙・パルプ	490	87.8%	430
	化学薬品	833	83.1%	692
	輸送用容器	521	99.7%	520
	その他	5,731	74.0%	4,243
	小計	30,505	－	27,868
輸出入計		41,580	－	36,903

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

前述のとおり推計した外貿公共コンテナ貨物量について、過去の推移を踏まえ推計した航路方面別コンテナ貨物量及びその考え方は、次のとおりである。

表Ⅱ－１－１７　航路方面別外貿公共コンテナ貨物取扱量の設定

航路方面名	H25取扱量		設定値		考え方
	（千TEU）	（千トン）	（千TEU）	（千トン）	
長距離航路計	75	943	77	1,008	・過去の推移等から推計された品目別出入別外貿コンテナ化率を用いて品目別出入別実入コンテナ貨物量（トン）を推計。 ・過去の推移等から推計された外貿コンテナ貨物の品目別出入別実入トン/TEUを用いて外貿コンテナ品目別出入別取扱個数（TEU）を推計。 ・過去の推移から推計された航路別取扱比率から、航路別コンテナ個数を設定。
北米航路	75	943	77	1,008	
欧州・地中海航路	0	0	0	0	
中・短距離、その他航路計	2,119	31,292	2,401	35,894	
豪州・NZ航路	74	684	78	957	
近海航路	1,282	17,214	1,440	20,974	
東南アジア航路	762	13,394	883	13,964	
その他航路	0	0	0	0	
合計	2,194	32,235	2,477	36,903	

※各欄の「0」は取扱量が 500TEU、500 トンに満たないものを示す。

注）端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

③外貿専用貨物の取扱量の設定

目標年次における外貿専用貨物の取扱量は、①で推計した貨物量を 2013 年の実績で岸壁ごとに按分して設定した。

④新規国際フィーダー貨物等の設定

新規国際フィーダー貨物等

・平成 25 年度輸出入コンテナ貨物流動調査結果や「国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書」を基とし、阪神港における国際フィーダー貨物等取扱量を設定。

・現状（2013 年）の大阪･神戸各港の当該貨物量の比率を用いて、大阪港の取扱量を設定した。（231 千 TEU）

（３） 内貿貨物の取扱量の設定

①内貿貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ－１－１８　内貿貨物取扱量の設定

（千トン）

出入	品目	H25 取扱量	設定値 H30代後半	今後の見通し	需要推計の考え方
移出	取合せ品	1,388	1,556	回復傾向にある５年間のトレンドから、増加を見込む。	（取合せ品）5年間の動向から回帰
	廃棄物	1,330	1,348	廃棄物排出量及び公共工事受注高は2013年と比べ減少が見込まれるものの、これらとの相関を鑑みて推計した結果、今後の移出量は微増と見込む。	（廃棄物）産業廃棄物排出量との回帰 （廃土砂）近畿公共工事受注高との回帰
	鉄鋼	978	995	鋼材の移出量が増加する見込みであることなどから、今後の鉄鋼の移出量は2013年に比べて微増と見込む。	（鉄鋼）平均値程度で推移 （鋼材）鋼材生産量との回帰
	輸送機械	682	766	主な移出先である沖縄県の総所得の成長に応じて完成自動車は微増とするなど、輸送機械の移出は微増と見込む。また、沖縄航路のフェリーがRORO化されることを踏まえ、推計した沖縄航路の貨物量を加えたものを将来貨物量として設定する。	（完成自動車）沖縄県民総所得との回帰＋76,752トン：沖縄航路の貨物（フェリー貨物からのRORO船への転換分） （その他輸送用車両）10年間の動向から回帰 （その他輸送機械）現状維持 （鉄道車両・二輪自動車・自動車部品）現状維持
	金属製品	313	304	大阪港の取扱量の増減に対する各経済指標との相関は認められず、7年間の動向から対数回帰により増加を見込む。	（金属製品）10年間の取扱量の平均値
	重油	267	137	政府の重油国内需要見通しの伸び率に応じて、減少すると見込む。	（重油）経済産業省の国内重油需要見通し（年率-5.0%）を適用
	その他	1,117	1,371	回復傾向にある過去5年間の動向から増加を見込む。	5年間の動向から回帰
	フェリー以外小計	6,076	6,477		
	うちRORO	1,183	1,692	－	・2013年のフェリー貨物を除く内貿貨物に占める品目別出入別のRORO貨物の割合を用いて設定
	フェリー貨物	16,212	15,735	（表Ⅱ－１－２０）に記載	
	移出計	22,288	22,212		
移入	鉄鋼	3,047	2,969	国内の粗鋼消費量及び鋼材消費量の推移を踏まえ、鉄鋼および鋼材の動向を推計した結果、今後の移入量は微減と見込む。	（鉄鋼）粗鋼消費量との回帰 （鋼材）鋼材消費量との回帰
	セメント	2,256	2,375	近畿地区セメント消費量は2010年を底に緩やかな回復基調にあることから、セメントの取扱量は近畿地区ｾﾒﾝﾄ消費量との対数回帰により微増と見込む。	（セメント）近畿セメント消費量との回帰
	砂・砂利・石材等	1,200	1,060	近畿の生コンクリート出荷量が減少傾向にあることを踏まえ、砂・砂利および石材の動向を推計した結果、今後の砂利・砂・石材の移入量は微減と見込む。	（砂利・砂）近畿生コンクリート出荷量との回帰 （石材）10年間の動向から回帰
	化学薬品	791	726	リーマンショック後の2010年から2013年にかけて緩やかな減少傾向にあることから、直近5年間の動向から対数回帰で推計した結果、微減と見込む。	（化学薬品）5年間の動向から回帰
	取合せ品	501	608	５年間の動向から、貨物量は増加すると見込む。	（取合せ品）5年間の動向から回帰
	紙・パルプ	430	343	大阪港での取扱量は2004年以降、全体として減少傾向にあることや、国内の余剰古紙量が増加することで古紙の地産地消が進み、国内の輸送距離は短くなり、長距離輸送に適した海上輸送は減少すると想定し、今後も紙・パルプの移入量は減少すると見込む。	（紙・パルプ）余剰古紙量との回帰
	その他	1,761	1,604	過去10年間の動向から、移入量は減少すると見込む。また、沖縄航路のフェリーがRORO化されることを踏まえ、推計した沖縄航路の貨物量を加えたものを将来貨物量として設定する。	10年間の動向から回帰＋沖縄航路の貨物（フェリー貨物からの転換）
	フェリー以外小計	9,985	9,684		
	うちRORO	675	678	－	・2013年のフェリー貨物を除く内貿貨物に占める品目別出入別のRORO貨物の割合を用いて設定
	フェリー貨物	18,225	17,675	（表Ⅱ－１－２０）に記載	
	移入計	28,210	27,358		
合計		50,499	49,570		

注）端数処理のため内数と和は必ずしも一致しない。

②内貿フェリー貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿フェリー貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ－１－１９　内貿フェリー貨物取扱量の設定

（千トン）

出入	航路方面名	H25 取扱量	設定値 H30代後半	今後の見通し	需要推計の考え方
移出	愛媛	2,411	2,472	紙製品については丸住製紙といった大手の荷主が立地していることから、底堅い需要が見込まれる。	10年間の動向から回帰
	福岡	6,595	6,778	運航船社は貨物量増加を見込んで投入船の大型化を実施（平成27年9月）この間の貨物量は増加傾向にあり、九州地区の製造品出荷額との相関を鑑みて、福岡への移出量は増加を見込む。	九州製造品出荷額との回帰
	大分	1,805	2,150	10年間の動向より今後の貨物量は減少すると見込むものの、神戸港へ移転した宮崎航路のフェリーにより輸送されていた貨物の受け皿になることを想定し、 トータルでは移出量は増加の見込み	10年間の動向から回帰＋宮崎航路の一部貨物（706千トン）
	宮崎	2,417	0	相手地域の経済成長（宮崎県の実質県内総生産は増加傾向）と近畿の生産規模の拡大により、宮崎方面への貨物量は増加するものと見込む。宮崎航路は平成26年（2014年）に神戸港へシフトしているため、当該航路の将来貨物量はゼロとする。ただし、宮崎航路貨物のうちの一部は大分航路または鹿児島航路を利用するものと想定。	九州実質GRPと近畿実質GRPを用いた重回帰（2,511千トン）→別府へ706千トン、志布志へ1,285千トンをシフト
	鹿児島	2,873	4,334	近畿地区の製造品出荷額との相関も鑑みて、貨物量は増加と見込む。神戸港へ移転した宮崎航路のフェリーにより輸送されていた貨物の受け皿になることを想定し、移出量は増加の見込み。	近畿製造品出荷額との回帰＋宮崎航路の一部貨物（1,285千トン）
	沖縄	111	0	沖縄の人口は増加傾向であるが、5年間の動向を踏まえて移出量は減少と見込む。運航船舶のRORO化という船社の事業計画を踏まえ、当該航路の将来貨物量はゼロとする。過去の実績等から推計した将来貨物量は、一般貨物のうち「輸送機械（完成自動車）」に計上。	5年間の動向から回帰→RORO化を踏まえ一般貨物「輸送機械（完成自動車）」に計上（77千トン）
	その他	0	0	兵庫航路・香川航路・高知航路については、航路再開は見込み難く、2013年と同様に取扱量がないものと見込む。	－
	移出計	16,212	15,735		
移入	愛媛	2,875	2,698	7年間の動向を踏まえた対数回帰による推計の結果、微減と見込む。	7年間の動向から回帰
	福岡	6,850	7,172	運航船社は貨物量増加を見込んで投入船の大型化を実施（平成27年9月）。2009年以降、貨物量は増加の傾向にあることなどから、相手地域及び近畿圏の経済指標である九州地区製造品出荷額と近畿地区製造品出荷額との相関を鑑みて、増加を見込む。	九州製造品出荷額と近畿製造品出荷額との重回帰
	大分	1,989	2,537	10年間の動向から対数回帰による推計の結果、今後の貨物量は減少と見込むものの、神戸港へ移転した宮崎航路のフェリーにより輸送されていた貨物の受け皿になることを想定し、トータルでは移入量は増加の見込み。	九州実質GRPと近畿実質GRPとの重回帰＋宮崎航路の一部貨物（882千トン）
	宮崎	3,023	0	相手地域の生産規模の拡大と大阪の需要増大により、宮崎からの移入量は増加するものと見込む。宮崎航路は平成26年（2014年）に神戸港へシフトしているため、当該航路の将来貨物量はゼロとする。ただし、宮崎航路貨物のうちの一部は大分航路または鹿児島航路を利用するものと想定。	近畿製造品出荷額との回帰→別府へ882千トン、志布志へ1,605千トンをシフト
	鹿児島	3,438	5,267	九州地区製造品出荷額との相関を鑑みて、微増と見込む。神戸港へ移転した宮崎航路のフェリーにより輸送されていた貨物の受け皿になることを想定し、移入量は増加の見込み。	九州製造品出荷額との回帰＋宮崎航路の一部貨物（1,605千トン）
	沖縄	50	0	沖縄実質GRPと近畿地区製造品出荷額との相関を鑑みて、微増と見込む。運航船舶のRORO化という船社の事業計画を踏まえ、当該航路の将来貨物量はゼロとする。過去の実績等から推計した将来貨物量は、一般貨物のうち「その他」に計上。	沖縄実質GRPと近畿製造品出荷額との重回帰→RORO化を踏まえ一般貨物「その他」に計上
	その他	0	0	兵庫航路・香川航路・高知航路については、航路再開は見込み難く、2013年と同様に取扱量がないものと見込む。	－
	移入計	18,225	17,675		
フェリー合計		34,437	33,409		

注）端数処理のため内数と和は必ずしも一致しない。

③内貿専用貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿専用貨物の取扱量は、①で推計した貨物量を 2013 年の実績で岸壁ごとに按分して設定した。