

# まるいちしんぶん連載記事

## 「どうしてなの？まるいちさん」集約版 下巻

2020年4月20日創刊～2025年8月25日第241号

### ご注意

こちらは、わたしたち丸一海運株式会社がお客様の皆様に定期配信している「まるいちしんぶん」の連載記事「どうしてなの。まるいちさん」の内容をまとめたものです。主に弊社が得意とする危険物・化学品の輸出入と物流に関して、営業本部の社員が各種の知識、ノウハウ、関連する国内外の取決めや法令、周辺の事情について手短かに説明しています。

できる限り正確、客観的な記載をこころがけておりますが、なかには弊社独自のノウハウ、進め方もあります。また国内外の取決め、法令などは記事掲載後も不断に内容が追加、更新されています。

実際の業務遂行にあたられては必要に応じ最新の情報、状況をご確認ください。弊社担当者にもいつでもご相談ください。

- \* タイトルの右下の日付はまるいちしんぶん掲載日です。
- \* 掲載日順ではなく、内容毎にまとめて並べなおしています。
- \* 一部の記事は集約版作成にあわせ加筆、編集しています。
- \* 時事的な情報、法令改正のお知らせなどは省いています。
- \* 古くなった情報は削除、修正、或いは注釈をつけてそのまま残しています。

注) 自社撮影、作成以外の写真、イラストなどご提供元の規約にもとづき使用しております。  
特によく使用させていただいている「いらすとや」様には非商用利用として確認いただきました。

大阪市大正区三軒家西3丁目12-4  
丸一海運株式会社  
営業本部  
2025年8月25日

## 下巻 目次

(項目の上にカーソルを置いて左クリックで該当箇所にジャンプします。)

<b>日本の国際コンテナ港・海外港トランシップ (2021～2022 年掲載)</b> .....	5
■ 大阪港のコンテナターミナル .....	5
■ 横浜港のコンテナターミナル .....	5
■ 水島港のコンテナターミナル .....	6
■ 神戸港のコンテナターミナル .....	6
■ 東京港のコンテナターミナル .....	7
■ 名古屋港のコンテナターミナル .....	7
■ 国内5大コンテナ港 2022 年度コンテナ取扱実績 .....	8
■ 地方の国際コンテナ港 (1) .....	8
■ 地方の国際コンテナ港 (2) .....	9
■ 地方の国際コンテナ港 (3) .....	9
■ CNP (カーボンニュートラルポート) とは .....	10
■ 海外港でのトランシップ .....	10
■ 海外港でのトランシップサービス利用 .....	11
<b>日本の国際コンテナ港 (2024～2025 年掲載)</b> .....	12
■ 日本の5大港と海外大型港 .....	12
■ 国内五大港 ①大阪港 .....	12
■ 国内五大港 ②神戸港 .....	13
■ 国内五大港 ③横浜港 .....	13
■ 国内五大港 ④東京港 .....	14
■ 国内五大港 ⑤名古屋港 .....	14
■ 港格 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾 .....	15
■ 国際拠点港湾 水島港 .....	15
■ 国際拠点港湾 苫小牧港 .....	16
■ 国際拠点港湾 仙台塩釜港 .....	16
■ 国際拠点港湾 新潟港 .....	17
■ 国際拠点港湾 伏木富山港 .....	17
■ 重要港湾 金沢港 .....	18
■ 重要港湾 敦賀港 .....	18
■ 国際拠点港湾 清水港 .....	19
■ 国際拠点港湾 四日市港 .....	19
■ 重要港湾 福山港 .....	20
■ 国際拠点港湾 広島港 .....	20
■ 重要港湾 三島川之江港 .....	21

■ 重要港湾 高松港.....	21
■ 重要港湾 松山港.....	22
■ 国際拠点港湾 博多港.....	22
■ 国際拠点港湾 北九州港.....	23
■ 重要港湾 那覇港.....	23
<b>IMO（国際海事機関）と国際的な取決め.....</b>	<b>24</b>
■ IMO（国際海事機関）とは.....	24
■ SOLAS 条約とは.....	24
■ 国際海運業界における GHG 削減の取り組み.....	25
<b>税関と通関業務.....</b>	<b>26</b>
■ 税関と通関業務.....	26
■ AEO 制度.....	26
■ 税関の管轄区域.....	27
■ 保税地域とは.....	27
■ 通関業とは.....	28
■ 通関士とは？／丸一海運の通関士.....	28
■ OLT 輸送とは.....	29
■ 輸出コンテナ貨物と O L T 輸送.....	29
■ HS コードとは：あらゆる輸出入商品を分類する世界共通の番号.....	30
■ HS コード付与の体系① 部（Section）.....	30
■ HS コード付与の体系② 類（Chapter）.....	31
■ HS コード付与の体系③ 類、項、号.....	31
■ HS コードの分類例① 無機化合物 硝酸塩類.....	32
■ HS コードの分類例② 有機化合物 グリセリン.....	32
■ 統計品目番号① 統計品目番号＝HS コード(6桁) + 細分番号(3桁).....	33
■ 統計品目番号② 輸出統計品目表 =統計品目番号(輸出)を使用 =.....	33
■ 統計品目番号③ 輸入統計品目表 (実行関税率表) =統計品目番号(輸入)を使用 =.....	34
■ 実行関税率表解説① 基本税率～特惠税率.....	34
■ 実行関税率表解説② 経済連携協定 (EPA) 税率.....	35
■ 原産地認定基準① EPA の原産地認定基準について.....	35
■ 原産地認定基準② 実質的変更基準.....	36
<b>船社アライアンス（三大アライアンス時代 ～2025年1月）.....</b>	<b>37</b>
■ コンテナ船社について：三大アライアンスとは.....	37
■ コンテナ船社について：2M アライアンス.....	37
■ コンテナ船社について：ONE 社と The Alliance.....	38
■ コンテナ船社について：三大アライアンス外の船社.....	38
<b>船社アライアンス（2025年2月以降の新体制）.....</b>	<b>39</b>

■ 2M アライアンスの解消 .....	39
■ 海運アライアンス体制の大変化 .....	39
■ 海運アライアンス新体制（2025年2月～）と各船社の船腹量 .....	40
■ 主要船社紹介 世界第1位 MSC (Mediterranean Shipping Company) .....	40
■ 主要船社紹介 世界第2位 Maersk (A.P. Moller - Maersk) .....	41
■ 主要船社紹介 世界第3位 CMA CGM .....	41
■ 主要船社紹介 世界第4位 COSCO (COSCO Shipping Lines Co. Ltd) .....	41
■ 主要船社紹介 世界第5位 Hapag-Lloyd .....	42
■ 主要船社紹介 世界第6位 ONE (Ocean Network Express) .....	42
■ 主要船社紹介 世界第7位 Evergreen Marine .....	43
■ 主要船社紹介 世界第8位 HMM .....	43
■ 主要船社紹介 世界第9位 ZIM .....	43
■ 主要船社紹介 世界第10位 陽明海運 (Yang Ming Marine Transport Corp.) .....	44
■ 主要船社紹介 世界第11位 萬海航運 (Wan Hai Lines) .....	44
■ 主要船社紹介 OOCL (Orient Overseas Container Line Limited) .....	44
■ 主要船社紹介 世界第15位<弊社起用多> SITC (海豊国際航運集団) .....	45
■ 主要船社紹介 世界第17位<弊社起用多> KMTC (高麗海運/Korean Marine Transport Co.) ..	45
■ 主要船社紹介 世界第19位<弊社起用多> SINOKOR (長錦商船) .....	45
■ 主要船社紹介 世界第22位<弊社起用多> T.S. Lines (徳翔海運) .....	46
■ 主要船社紹介 世界第24位<弊社起用多> Ningbo Ocean Shipping (寧波遠洋運輸) .....	46

## 日本の国際コンテナ港・海外港トランシップ（2021～2022年掲載）

### ■ 大阪港のコンテナターミナル

2021年11月29日

各港ではバース（船舶が停泊する場所）ごとに固有の番号が振られており、コンテナターミナル（CT）もバースの番号で示されます。弊社の大阪港化学品センターと木津川倉庫が立地する大阪港は、神戸港と合わせ阪神港としてわが国の国際コンテナ戦略港湾の一つに位置づけられ、CTとして9バースが設置されています。

南港の咲洲ではC-1～4、8、9の6バースが各々のオペレーターにより運営され、北港では夢洲コンテナターミナル（DICT）がC-10～12の3バースを一体運営しています。

大阪港の外貿コンテナ取扱量（空コンテナ含む）は206万TEU(2020年速報)ですが、実入り（＝貨物積載）コンテナに限ると、輸入109万TEU、輸出39万TEUとなり、輸入に偏っています。アジア航路が充実、貨物量では輸出入とも中国、台湾、韓国、東南アジア諸国などアジア地域の構成比が9割を超えます。



### ■ 横浜港のコンテナターミナル

2021年12月6日

横浜港は東京港、川崎港とともに京浜港として、わが国の国際コンテナ戦略港湾として位置づけられており、コンテナターミナルは大黒、本牧、南本牧の3埠頭に設置されています。弊社の東京化学品センターは、横浜、東京両港にアクセスのよい中間の川崎港エリアに立地します。

南本牧埠頭は最新の高規格コンテナターミナルとなり、世界最大手のコンテナ船社である MAERSK 社が MC-1～4 の全4バースを借受け、一体で運営しています。今年3月には世界最大級のコンテナ船 MSC ISABELLA（最大積載数 23,656TEU）が MC-4 バースに寄港しました。

横浜港の外貿コンテナ取扱量（空コンテナ含む）は241万TEU(2020年速報)であり、実入りコンテナに限ると、輸入105万TEU、輸出91万TEUとなります。世界各地に定期航路が伸び、貿易相手国別のコンテナ取扱量（TEUベース）は1位中国、2位米国、3位韓国、4位タイ、5位メキシコとなっています。



[目次に戻る](#)

## ■ 水島港のコンテナターミナル

2021年12月13日

弊社の水島港物流センターが立地する水島港（岡山県倉敷市）は、中国地方の主要港の1つであり、「国際拠点港湾」として位置づけられています。

高梁川を挟み、西側の玉島地区、東側の水島地区に分かれますが、玉島地区の玉島ハーバーアイランドに3つのバースを備えた水島港国際コンテナターミナルが設置されており、その近くに弊社の水島港物流センターが立地しています。

水島港の外貿コンテナ取扱量は13万6千TEU（2018年実績）です。外貿定期航路としては、韓国、中国、及び香港・台湾航路が合計で週18便運航されており（2021年12月現在）これらの国、地域と中国四国地方のお客様を効率よく直結できる使い勝手のよい港です。釜山、上海、香港などでのトランシップ（積み替え）を利用すれば、北米、欧州、東南アジアなど世界各地とつなぐこともできます。ご利用をご検討いただく際は是非とも弊社までご相談ください。



## ■ 神戸港のコンテナターミナル

2021年12月20日

大阪港とともに阪神港の核となる神戸港では、コンテナターミナルは二つの人工島、「ポートアイランド」と「六甲アイランド」に集約されています。北米、欧州など世界各地への航路が充実しており、弊社は神戸港を通じた輸出入の仕事にも力を入れています。また弊社の関連会社の浅野 SHIPPING (株) が両島にアクセス至便な摩耶埠頭に拠点を持っています。

ポートアイランドでは、PC-13~18、六甲アイランドでは RC-2、4~7 がコンテナターミナルとして運営されています。PC-15~17 は KICT (Kobe International Container Terminal) として4社が共同で3バースを一体運営する形です。

神戸港の外貿コンテナ取扱量(空コンテナ含む)は204万TEU（2020年速報）です。実入りコンテナに限ると輸出85万TEU、輸入88万TEUとなり輸出入が均衡しています。貿易相手国・地域別のコンテナ取扱量（TEUベース）は1位中国、2位米国、3位韓国、4位シンガポール、5位台湾となります。



[目次に戻る](#)

## ■ 東京港のコンテナターミナル

2022年1月11日

東京港は横浜港とともに京浜港の中核であり、外貿コンテナ取扱量では国内最大の港です。コンテナターミナルは大井、青海、品川の3埠頭と近年開設された中央防波堤外側に立地しています。弊社の東京化学品センターは、大井埠頭の南、羽田空港の向かいの川崎港に立地し、東京港に最も近い危険物倉庫の一つです。弊社は横浜港と合わせ、東京港を利用した輸出入の業務にも力を入れています。

東京港では、外貿貨物トン数の96%がコンテナ貨物となっており、外貿コンテナ取扱量(空コンテナ含む)は426万TEU(2020年概報)で日本最大です。実入りコンテナに限ると輸出87万TEU、輸入226万TEUとなり輸入に大きく偏っています。

輸入コンテナ貨物量(トン数)では1位中国、2位米国、3位ベトナム、4位タイ、5位台湾となっています。



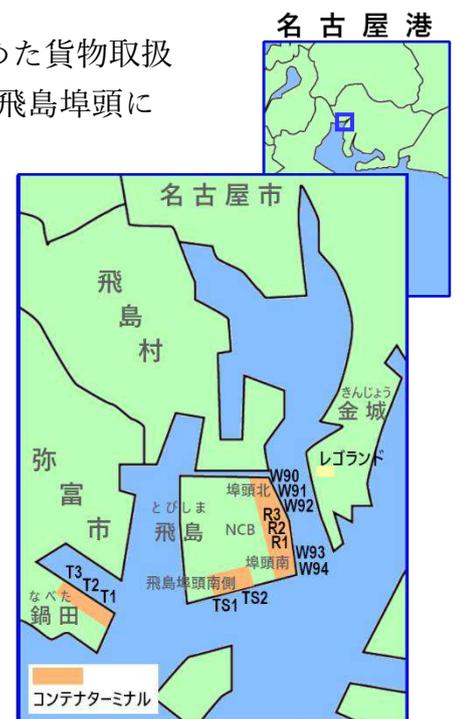
## ■ 名古屋港のコンテナターミナル

2022年1月24日

名古屋港は自動車の輸出が多いこともあり、非コンテナ貨物を含めた貨物取扱量では日本最大の港になります。コンテナターミナル(CT)は、飛島埠頭に4施設合計10バース、鍋田埠頭に1施設3バースが運営されています。弊社も地元の有力企業と協力関係を結び、お客様の名古屋港輸出入案件に積極的に対応しています。

名古屋港では、飛島埠頭の全CTがターミナルオペレーションシステムを共通化したり、一部CTが荷役機械の自動化、遠隔操作に取り組むなど合理化、IT化の取組みが進んでいます。

名古屋港の外貿コンテナ取扱量(空コンテナ含む)は230万TEU(2020年速報)となり、実入りコンテナに限ると、輸入102万TEU、輸出95万TEUとなります。貿易相手国、地域別のコンテナ取扱量(TEUベース)は1位中国、2位米国、3位タイ、4位ベトナム、5位台湾となっています。



[目次に戻る](#)

## ■ 国内5大コンテナ港 2022年度コンテナ取扱実績

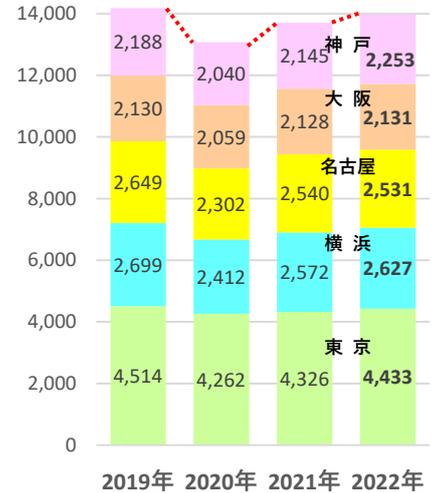
2023年4月3日

国内五大コンテナ港の2022年（1～12月）外貿コンテナ取扱量について、最速報値ベースの数字が下表の通りまとまりました。五大港合計では13,974千TEU、2021年比1.9%増となり、2020年から2年連続の増加を記録、新型コロナ感染拡大前の2019年実績14,179千TEUに近づきつつあり、輸出入荷動きが回復傾向にあることを示しています。

国内五大コンテナ港 2022年外貿コンテナ取扱個数（単位：千TEU）

	2019年 実績	2020年 実績	2021年 実績	2022年最速報値		2022年内訳	
					前年比	輸出	輸入
東京港	4,514	4,262	4,326	4,433	+2.5%	2,053	2,380
横浜港	2,699	2,412	2,572	2,627	+2.1%	1,401	1,225
名古屋港	2,649	2,302	2,540	2,531	▲0.3%	1,324	1,207
大阪港	2,130	2,059	2,128	2,131	+0.1%	986	1,145
神戸港	2,188	2,040	2,145	2,253	+5.0%	1,206	1,047
五大港計	14,179	13,076	13,710	13,974	+1.9%	6,971	7,004

Source:各港ウェブサイト公表の港湾統計（2023年3月調べ）/外貿コンテナ取扱個数とは実入りコンテナと空コンテナの輸出入個数の合計です。



## ■ 地方の国際コンテナ港（1）

2022年3月28日

我が国の主要港である阪神、京浜港や名古屋港以外でも、多くの地方港でコンテナターミナルが運営されており、国際定期コンテナ航路の本船が寄港しています。特に中国・韓国向けは多くの地方港で直航便が設定されています。また、欧米や東南アジアなど他の国々とも近隣国の大型港（釜山、上海など）や阪神、京浜港などでのトランシップサービスを利用することで地方港を使って輸出入することができます。

弊社は多くの国内港で地元の有力同業者と協力関係を持っており、お客様のみなさまの地方港利用ニーズにもお応えすることが出来ます。輸出商材の製造工場、輸入商材の納品先の最寄り港の利用で、コストや納期の削減、環境対策面でのCO2排出量の削減にもつながられる可能性がありますので、検討できる案件がございましたら弊社担当者にご相談ください。

■ 地方の国際コンテナ港 北海道・東北・関東

都道府	港名	定期コンテナ航路
北海道	釧路	中国 韓国
	苫小牧	中国 韓国 北米
	室蘭	中国 韓国
	函館	中国 韓国
	小樽	中国
	石狩湾新	中国 韓国
青森	八戸	中国 韓国
岩手	釜石	中国 韓国
	大船渡	休止中
宮城	仙台塩釜	中国 韓国 北米
秋田	秋田	韓国
山形	酒田	中国 韓国
福島	小名浜	中国 韓国
茨城	茨城	中国 韓国 北米
	鹿島	中国 韓国
千葉	千葉	中国 台湾 香港 韓国 東南アジア

※2022年3月現在 国交省港湾統計と各港湾管理者などのウェブページをもとに作成した。

## ■ 地方の国際コンテナ港（2）

2022年4月4日

地方港と直航便が無い海外港の間でコンテナ貨物を輸出入するとき、一旦国内外の近隣主要港まで運び目的港に向かう本船に積み替える（トランシップ）こととなりますが、このようにトランシップのため主要港と中小の港を結ぶ航路をフィーダー航路といいます。（これに対して主要港どうしを結ぶ航路を基幹航路といいます。）

国内各港を韓国釜山港、中国上海港、香港港のように海外主要港と結ぶものを外航フィーダー航路、日本国内の主要港と結ぶものを内航フィーダー航路といいます。なかでも政府により「国際コンテナ戦略港湾」に選定された阪神港、京浜港と国内の各港を結ぶものは、とくに「国際フィーダー航路」と呼称され、政策的にその充実と機能強化が図られています。

### ■ 地方の国際コンテナ港 中部・近畿・中国①

府県	港名	定期コンテナ航路
新潟	新潟	中国 韓国（露極東）
	直江津	中国 韓国
富山	伏木富山	中国 韓国 露極東
石川	金沢	中国 韓国
福井	敦賀	中国 韓国
静岡	清水	中国 韓国 露極東 北米 欧州 東南アジア
	御前崎	中国 タイ ベトナム
愛知	三河	中国 韓国 ベトナム
三重	八日市	中国 韓国 東南アジア
京都	舞鶴	韓国（中国 露極東）
大阪	堺泉北	中国 韓国 東南アジア
和歌山	和歌山下津	中国 韓国
鳥取	境	中国 韓国
島根	浜田	韓国
岡山	水島	中国 台湾 韓国
広島	広島	中国 台湾 韓国 北米
	福山	中国 台湾 韓国
	大竹	韓国

※2022年3月現在 国交省港湾統計と各港湾管理者などのウェブページをもとに作成。（ ）は現在休止中の航路。

## ■ 地方の国際コンテナ港（3）

2022年4月18日

これまでまとめてきました通り、国内では京浜、阪神、名古屋港にくわえ、各地で約60か所の地方港がコンテナターミナルを持ち外貿コンテナを取扱っています。これらの港のうち、年間の外貿コンテナ取扱い量が100千TEUを超える港は以下の通りです。（2020年速報ベース）

### 外貿コンテナ年間取扱量上位の港（2020年）

（単位：千TEU 国交省港湾統計 2020年速報）

2,000千TEU～：東京 4,260 横浜 2,412 名古屋 2,302  
大阪 2,059 神戸 2,040

400千TEU～：博多 832 清水 428 北九州 413

100千TEU～：苫小牧 229 四日市 175 新潟 173

仙台塩釜 168 川崎 150 広島 146 水島 130

### ■ 地方の国際コンテナ港 中国②・四国・九州

府県	港名	定期コンテナ航路
山口	下関	韓国
	徳山	中国 韓国 タイ
	岩国	中国 台湾 韓国 ベトナム
	三田尻中関	中国 韓国
徳島	徳島小松島	韓国
香川	高松	中国 韓国
愛媛	松山	中国 台湾 韓国
	今治	韓国
	三島川之江	中国 韓国
高知	高知	中国 韓国
福岡	博多	中国 台湾 韓国 東南アジア 北米 露極東
	北九州	中国 台湾 韓国 東南ア
佐賀	伊万里	中国 韓国
熊本	熊本	韓国
大分	大分	中国 台湾 韓国
宮崎	細島	中国 台湾 韓国
鹿児島	志布志	中国 台湾 韓国
沖縄	那覇	中国 台湾 韓国 北米 比

※2022年3月現在 国交省港湾統計と各港湾管理者などのウェブページをもとに作成。九州地区は他に三池、八代、長崎、鹿児島、川内港などが国際定期コンテナ航路を持つ。

## ■ CNP（カーボンニュートラルポート）とは

2023年1月30日

CNP（カーボンニュートラルポート）とは、港湾における GHG（温室効果ガス）削減を進めるために国土交通省が打ち出した日本発の構想です。主な取組み、検討の内容は下記の通りですが、コンテナターミナル内の荷役機械の低炭素化などにとどまらず、停泊中の船舶や港湾地区に集中して立地する工場、倉庫などの施設に水素、燃料アンモニア等クリーンな次世代エネルギーを供給することで港湾地域全体の GHG 削減を目指す内容となっています。

= 港湾の脱炭素化に向けた主な取組み・検討の内容 =

- \* ハイブリッド型クレーンなど低炭素型荷役機械の導入
- \* 停泊中の船舶へ陸上から電力供給（船内電力供給のための船舶エンジン稼働を抑制する）
- \* LNG バンカリング拠点の形成（船舶に GHG 排出量の少ない LNG 燃料を供給する）
- \* 港湾エリアに水素、アンモニアなど次世代エネルギー源を輸入・貯蔵・利用するためのサプライチェーンを構築する

現在、京浜、阪神、名古屋港をはじめ日本各地の港湾がそれぞれ CNP 検討会を実施し、CNP 形成計画の作成に取り組んでいます。

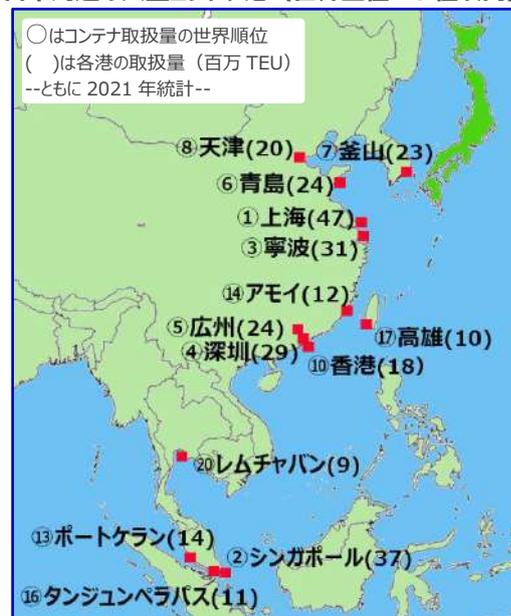
## ■ 海外港でのトランシップ

2022年11月14日

京浜港（東京港、横浜港、川崎港）と阪神港（大阪港、神戸港）は国土交通省により国際コンテナ戦略港湾として位置付けられ、世界各国の主要なコンテナ港と直航便で結ばれていますが、日本の周辺にはさらに規模の大きな国際コンテナ港湾が多数立地しており、積地、納期、コストなどの条件によっては国外の主要港で積み替え（＝トランシップ）を行う航路を選択したほうが有利な場合があります。

一方で、とくに危険物、化学品の貨物に関しては積み替え港での法規や、船社による規制などを考慮する必要があります。高度に専門的な知識と対応が必要となります。弊社は危険物、化学品が得意な総合物流企業としてトランシップ航路の選択についても十分な知識と経験を備えておりますので、いつでもご相談ください。

日本周辺の大型コンテナ港（世界上位 20 位以内）



補足 ■ 世界 20 大コンテナ港のうち 14 港が地図内に立地。他 6 港は⑨ロスアンゼルス/ロングビーチ、⑩ロッテルダム、⑫ドバイ、⑮アントワープ、⑯ニューヨーク/ニュージャージ、⑰ハンブルグです。■ 国内主要港の 2021 年外貿コンテナ取扱量(百万 TEU)は、東京 4.3、横浜 2.6、名古屋 2.5 神戸 2.1、大阪 2.1 です。

[目次に戻る](#)

## ■ 海外港でのトランシップサービス利用

2022年11月21日

商品を輸出する際に、京浜港、阪神港などの国内主要港から目的地までの直航便を利用するか、海外港でのトランシップサービスを利用するかは、貨物の出発地、国内輸送を含めたトータル輸送コスト、リードタイム、船便の頻度、スケジュールの安定性などを総合的に考慮して選択します。

たとえば日本海沿岸部にある工場の製品を輸出する場合であれば、最寄りの国際コンテナ港を積み地とし、定期コンテナ航路を利用した釜山港や上海港でのトランシップサービスを使って東南アジアなどの最終目的地まで運ぶほうが、リードタイムは長くてもコスト面で有利になることがあります。但し前号でお伝えしました通り、危険物・化学品貨物でトランシップを利用する場合には、UN番号、CAS番号、SDSなどの情報にもとづいて積替え港での法規、船社による規制の事前確認を行うことが必須になりますので、お早目にご相談ください。

### 例) 北陸～山陰地方の国際コンテナ港とトランシップ



[目次に戻る](#)

# 日本の国際コンテナ港（2024～2025年掲載）

## ■ 日本の5大港と海外大型港

2024年6月17日

京浜港（東京、川崎、横浜港）と阪神港（大阪、神戸港）は国土交通省により「国際コンテナ戦略港湾」に指定され、コンテナ港湾としての国際競争力向上のため様々な施策が実施されています。また、東京、横浜、大阪、神戸港に貨物取扱いトン数（非コンテナ貨物を含む）で日本最大となる名古屋港を加えたものを国内5大港と呼びます。

日本周辺には中国の各港、シンガポール港、韓国・釜山港など貨物取扱い量が国内港の10倍規模となる大型コンテナ港が並んで立地しており、その中であって日本の各港湾が国際基幹航路のコンテナ船が数多く寄港する国際コンテナ港としての地位を維持・強化していくことは、日本の経済、産業の国際競争力強化のために大変重視されています。

## 国際コンテナ港湾の年間コンテナ取扱量 海外港 vs 国内港

※各港とも輸出入+移出入(国内移動)、実入+空の総数。海外港(左)は2022年、国内港(右)は2023年の取扱量



## ■ 国内五大港 ①大阪港

2024年6月24日

国際コンテナ戦略港湾の一つ、阪神港を構成する大阪港の1つですが、うち外貿貨物が33百万トン、輸出入の比率は輸出1：輸入3となっています。同年の外貿コンテナ取扱個数は198万TEUと7年ぶりに200万TEUの大台を割込みました。弊社が取扱わせて頂いている化学品等の貨物は復調しつつあることを感じておりますが、港全体ではまだ完全回復段階とは言えない模様です。

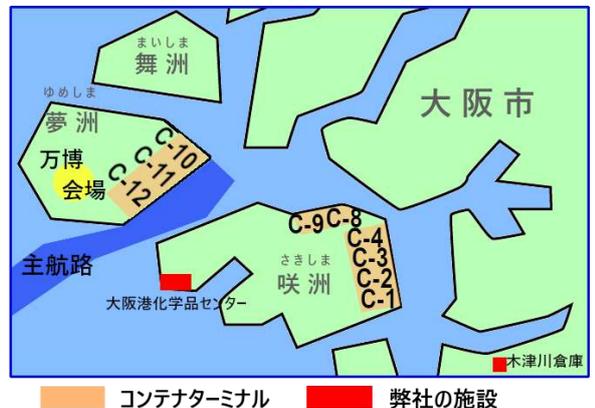
その一方、主航路・岸壁の浚渫（大型コンテナ船接岸のための水深16m化）や防災・減災対策など港湾機能強化事業は着実に進められています。夢洲で開催される関西万博（2025年4～10月）による交通量増加に対応するため橋梁、トンネルの車線増、幹線道路拡幅などの陸上交通インフラ強化も同時に進められており、万博後も港湾地区の物流車両交通円滑化に貢献します。

2023年年間貨物取扱量は82百万トン

### 大阪港外貿貨物取扱実績（2023年）

	合計	輸出	輸入	
外貿貨物取扱量	千トン	33,417	8,340	25,077
外貿コンテナ取扱個数	千TEU	1,981	919	1,062
実入り	千TEU	1,417	389	1,028
空コンテナ	千TEU	564	530	34

出典：大阪港湾統計（2023年速報値）



[目次に戻る](#)

## ■ 国内五大港 ②神戸港

2024年7月8日

大阪港とともに国際コンテナ戦略港湾・阪神港を構成する神戸港の2023年年間貨物取扱量は92百万トン、うち外貿貨物が50百万トン、輸出入の比率は輸出4：輸入6となっています。同年の外貿コンテナ取扱個数は219万TEU（前年比97%）となり、コンテナ貨物の輸出入は拮抗しています。

阪神港として、集貨（国内外と阪神港間のフィーダー航路網強化など）、創貨（産業集積による輸送需要創出）、競争力強化（コンテナターミナルの機能強化など）の三本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策が推進されていますが、現在神戸港は、西日本各地に加え、敦賀や境港、舞鶴、秋田、新潟、伏木富山といった日本海側の港湾と寄港先が週当たり延べ88港に及ぶ内航コンテナ船のフィーダー航路で結ばれています。

（出典：2024年6月神戸市港湾局主要事業説明会発表）

神戸港外貿貨物取扱実績（2023年）

	合計	輸出	輸入	
外貿貨物取扱量	千トン	50,330	21,800	28,530
外貿コンテナ取扱個数	千TEU	2,191	1,167	1,024
実入り	千TEU	1,800	909	892
空コンテナ	千TEU	391	258	132

出典：神戸港港湾統計（2023年速報値）



■ コンテナターミナル ■ 弊社関連会社の施設

## ■ 国内五大港 ③横浜港

2024年7月22日

東京港とともに国際コンテナ戦略港湾・京浜港を構成する横浜港の2023年貨物取扱量は1億01百万トン、うち外

貿貨物が71百万トン、輸出入比率は輸出4：輸入6となっています。同年の外貿コンテナ取扱個数は269万TEU（前年比102%）となり、コンテナ貨物の輸出入は拮抗しています。輸出入のバランスという点では横浜港と神戸港は似ています。

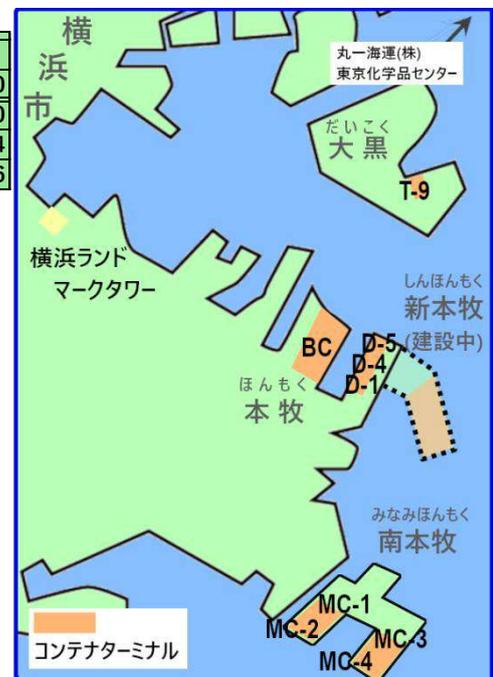
現在、横浜港では、本牧、南本牧、大黒の3埠頭で合計9箇所のコンテナターミナルが稼働していますが、将来のコンテナ船の大型化、貨物量の増大に対応するため、新たに大水深・高規格のコンテナターミナルを備えた最新鋭のコンテナ物流拠点として「新本牧」埠頭の建設が進められています。

（2020年着工～2028年完成予定）

横浜港外貿貨物取扱実績（2023年）

	合計	輸出	輸入	
外貿貨物取扱量	千トン	71,425	29,496	41,930
外貿コンテナ取扱個数	千TEU	2,686	1,427	1,260
実入り	千TEU	2,156	1,053	1,104
空コンテナ	千TEU	530	374	156

出典：横浜港港湾統計（2023年速報値）



[目次に戻る](#)

## ■ 国内五大港 ④東京港

2024年7月29日

横浜港とともに国際コンテナ戦略港湾・京浜港を構成する東京港の2023年貨物取扱量は82百万トン、うち外貿貨物が44百万トン、輸出入比率は

東京港 外貿貨物取扱実績 (2023年)

	合計	輸出	輸入	
外貿貨物取扱量	千トン	44,492	11,302	33,190
外貿コンテナ取扱個数	千TEU	4,082	1,899	2,184
実入り	千TEU	3,032	902	2,130
空コンテナ	千TEU	1,050	996	54

出典：東京港港勢（2023年速報値）

輸出1：輸入3となっています。大消費地東京を背後に輸入貨物の取扱いが多く、同年の外貿コンテナ取扱い個数は408万TEUとなり、国内2位の横浜港269万TEUを引き離して日本最大です。

従来の大井、青海、品川の3埠頭に加え、2017年より中央防波堤外側（“中防外”）埠頭が供用開始され、現在では4つのコンテナ埠頭で合計18バースが稼働中です。さらなるコンテナ取扱量拡大に備え、中防外に新コンテナバースY3を整備中です。（2027年末整備完了予定）



## ■ 国内五大港 ⑤名古屋港

2024年8月5日

名古屋港の貨物取扱トン数（2023年）1億58百万トン（うち外貿貨物1億09百万トン）は日本最大ですが、コンテナを使わない自動車等の輸出が大きく、外貿コンテナ取扱個数（同年253万TEU）は東京、横浜に次ぐ国内第3位です。名古屋港は「国際コンテナ戦略港湾」ではなく、国内の他17港と共に「国際拠点港湾」に指定されています。

名古屋港 外貿貨物取扱実績 (2023年)

	合計	輸出	輸入	
外貿貨物取扱量	千トン	109,052	43,064	65,987
外貿コンテナ取扱個数	千TEU	2,534	1,323	1,211
実入り	千TEU	2,123	1,044	1,079
空コンテナ	千TEU	411	280	132

出典：名古屋港統計速報（2023年12月）

一方で名古屋港のコンテナターミナル(CT)は「日本で最もIT化が進んでいる（国交省）」とされます。飛島埠頭の4つのCTの搬出入を一か所のゲートで集中管理しているほか、鍋田埠頭も含む港内5つのCT全てが名古屋港統一ターミナルシステム“NUTS”（Nagoya United Terminal System）により運用されています。さらに一部のCTでは荷役機械の自動化も進められています。昨年7月発生したサイバー攻撃では統一システムが裏目に出た面もありますが、その後政府も参画する対策委員会などの手により検証とセキュリティの強化が進められています。



[目次に戻る](#)

## ■ 港格 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾

2024年8月12日

国土交通省は国内の港湾をその重要度にもとづき、いくつかの「港格」に分類しています。「国際コンテナ戦略港湾」である京浜港、阪神港を構成する東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港の五港は、最も重要度が高い「国際戦略港湾」に指定されています。

それに次ぐ「国際拠点港湾」には国内五大港に数えられる名古屋港をはじめ全国で18港が指定されています。さらに石狩湾新港、金沢港、福山港など全国102港が「重要港湾」になります。

弊社は「国際拠点港湾」水島港に事業拠点を構えるほか、全国の有力な海貨業者、倉庫、陸運業者等と協力関係を結んでおり、輸出貨物の出荷元、輸入貨物の納品先などを踏まえてコストやリードタイム面でメリットが期待できる場合には、これら地方港での輸出入取扱いにも積極的に取り組み、多くの実績をあげております。

国土交通省による港格の分類（出典：同省HPみなと一覧）

港格	港湾名 ★印は国内五大港
国際戦略港湾 (5港)	★東京港 ★横浜港 川崎港（京浜港を構成） ★大阪港 ★神戸港（阪神港を構成）
国際拠点港湾 (18港)	★名古屋港 室蘭港 苫小牧港 仙台塩釜港 千葉港 新潟港 伏木富山港 清水港 四日市港 堺泉北港 姫路港 和歌山下津港 水島港 広島港 下関港 徳山下松港 北九州港 博多港
重要港湾 (102港)	石狩湾新港 八戸港 秋田港 茨城港 金沢港 福山港 三島 川之江港 伊万里港 大分港 志布志港 那覇港など

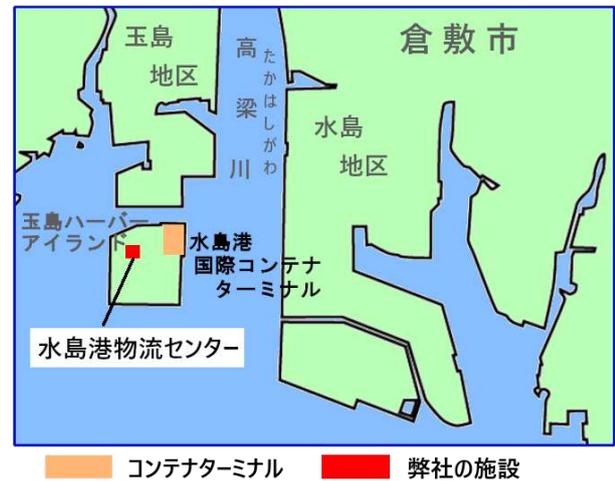
注) 上記以外の港湾は「避難港湾」「地方港湾」に分類されます。(全国約800港)

## ■ 国際拠点港湾 水島港

2024年8月19日

水島港は、全国に18港ある国際拠点港湾の一つであり、外貿コンテナ取扱量（2022年）は123千TEU（全国第14位）の国際コンテナ港です。韓国、中国、台湾、香港の主要港と直航サービスで結ばれています。欧米、東南アジアなど他の地域には、釜山港、上海港、台湾（台北港、高雄港）、香港港経由のトランシップ航路を利用するほか、近隣の神戸港への内航フィーダー航路も開設されています。

弊社水島港物流センターは、玉島ハーバーアイランド内、水島港国際コンテナターミナルの近傍に立地し、危険物自動立体倉庫、毒劇物保管庫と普通品倉庫を備えております。中国・四国地方のお客様の商品を世界各国に輸出する際に広くご利用頂いているほか、輸入貨物を中国・四国地方のお客様にお届けする場合の揚げ地、ストップポイントとしてもご活用いただいております。



[目次に戻る](#)

## ■ 国際拠点港湾 苫小牧港

2024年9月2日

苫小牧港は、北海道に2港ある国際拠点港湾の1つです（もう1つは室蘭港）。東港と西港に分かれ、東港に「苫小牧国際コンテナターミナル」が立地しています。韓国の釜山港、中国の青島、天津、上海、寧波港などと国際定期コンテナ航路で結ばれており、2023年の外貿コンテナ取扱い個数は輸出入合わせ179千TEUになります。（他に苫小牧港発着の56千TEUが内航フィーダー航路で結ばれた京浜港でトランシップされ、世界各国との間で輸出入されています。） 弊社も苫小牧港の有力業者と協力関係を結び、東京支店が担当して苫小牧港発着のお客様の輸出入貨物を取り扱っております。



※ コンテナ取扱い個数出典：苫小牧港管理組合 苫小牧港の港勢（令和5年速報値）

※ 白地図専門店 | 日本最大級の白地図サイト (freemap.jp)からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

## ■ 国際拠点港湾 仙台塩釜港

2024年9月9日

仙台塩釜港は、東北地方唯一の国際拠点港湾です。もとは仙台港区、塩釜港区の2つで構成されていましたが、東北大震災後に近隣の2港が加わり、現在は仙台、塩釜、石巻、松島の4つの港区が含まれます。このうち仙台港区に国際コンテナターミナル（高砂コンテナターミナル）が立地しています。近年の貨物量の増加を受け、本年4月に第3バースが供用開始されたばかりです。

韓国の釜山港、中国の大連、青島、天津、上海、寧波港、及び露・ウラジオストク港などと国際コンテナ航路で結ばれ、2023年の外貿コンテナ取扱い個数は輸出入合わせ121千TEUになります（他に京浜港トランシップ輸出入を含む内航フィーダー船による移出入が117千TEU）。弊社は仙台塩釜港にも有力な協力パートナーがおり、東京支店で同港発着の輸出入を取り扱っております。



※ コンテナ取扱い個数出典：仙台国際貿易港整備利用促進協議会ホームページ

※ 海外への（からの）輸出・輸入に対し、内航フィーダー船などによる国内他港地域への（からの）輸送を移出・移入といいます。

※ 白地図専門店 | 日本最大級の白地図サイト (freemap.jp)からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

[目次に戻る](#)

## ■ 国際拠点港湾 新潟港

2024年9月30日

本州日本海側には2つの国際拠点港湾がありますが、その1つが新潟港です。新潟港は、信濃川河口両岸に立地する古くからの西港区と昭和期に人工的に築かれた掘込み式の東港区に分かれています。後者は貨物専用港として運営され、国際コンテナターミナル（新潟東港コンテナターミナル）が立地しています。韓国の釜山港、中国の大連、青島、天津、上海、寧波港などと国際コンテナ定期航路で結ばれ、2023年の外貿コンテナ取扱個数は輸出入合わせ155千TEU、本州日本海側では最大の取扱個数となっています。



弊社は新潟港にも有力な協力パートナーがおり、お客様のご要望に合わせ大阪本社、東京支店ともに同港発着の輸出入を取扱っております。

※ 外貿コンテナ取扱個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による  
※ 白地図専門店 | 日本最大級の白地図サイト (freemap.jp)からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

## ■ 国際拠点港湾 伏木富山港

2024年10月7日

本州日本海側にある2つの国際拠点港湾のもう1つが伏木富山港です。河口港として古くから発達した伏木、富山両港と昭和期にその中間に建設された富山新港の3港からなります。

新湊（しんみなと）地区・富山新港におかれた国際コンテナターミナルには、韓国航路（釜山等）、中国航路（大連、青島、天津、上海、寧波）に加え、ロシア極東航路（ナホトカ、ウラジオストク）の国際コンテナ定期船が寄港しています。2023年の外貿コンテナ取扱個数は輸出入合わせ68千TEUとなっています。弊社は伏木富山港にも有力な協力パートナーを持ち、お客様のご要望に合わせ大阪本社、東京支店ともに同港発着の輸出入を取扱っております。



※ 外貿コンテナ取扱個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による  
※ 白地図専門店 | 日本最大級の白地図サイト (freemap.jp)からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

[目次に戻る](#)

## ■ 重要港湾 金沢港

2024年10月21日

金沢港は江戸～明治時代、北前船の拠点として栄えました。現在の金沢港は、国交省の港格分類では「国際戦略港湾」「国際拠点港湾」に次ぐ三番目のランクの「重要港湾」という位置付けですが、北陸の大都市金沢市の出入口として、国際コンテナターミナル（御供田国際コンテナターミナル）を持ち、中国、韓国と定期航路で結ばれており、外貿コンテナ取扱量は輸出入合わせ67千TEU（2023年）と隣接する国際拠点港湾・伏木富山港に並びます。特に冬場は北陸地方の陸送が積雪に影響を受ける可能性があるため、伏木富山港、金沢港のどちらを利用するかを選択が重要になることがあります。弊社は金沢港にも有力な協力パートナーを持ち、同港発着の輸出入も承っております。



※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による  
※ [白地図専門店](#) | [日本最大級の白地図サイト \(freemap.jp\)](#)からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

## ■ 重要港湾 敦賀港

2024年10月28日

敦賀港は、日本海側にある国際コンテナ港の一つです。同港の鞠山南地区多目的国際ターミナルが取扱う外貿コンテナの数は28千TEU（2023年）と比較的小規模であり、現在では海外港との直航便は韓国向けに限られますが、週2便の韓国往復便（釜山新港～馬山港～敦賀港）を含め、週当たり計4便の韓国向け定期コンテナ航路の本船が寄港するため、同国との輸出入や釜山港トランシップ利用の際にはよい選択肢になります。弊社は敦賀港エリアにも有力な協力パートナーを持っておりますので、お客様のニーズに合わせて同港発着の輸入手配も承っております。



※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による  
※ [白地図専門店](#) | [日本最大級の白地図サイト \(freemap.jp\)](#)からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

[目次に戻る](#)

## ■ 国際拠点港湾 清水港

2024年11月11日

国際拠点港湾・清水港には、袖師第一埠頭、新興津の2つの国際コンテナターミナルがあります。阪神、京浜、名古屋港を発着する国際コンテナ航路の一部が清水港に寄港するため、利用できるサービスが豊富で、中国、台湾、韓国に加えて東南アジア主要国、米国、カナダ、独、仏、オランダなど合わせて世界14の国、地域の港とダイレクトに結ばれています



ます（2024年10月現在）。外貿コンテナ取扱個数は輸出入合わせ410千TEU（2023年）となり、国内港第8位です。弊社は清水港エリアにも有力な協力パートナーを持っておりますので、お客様のニーズに合わせて同港発着の輸入手配も行っております。

### ■ 清水港と国際コンテナ航路で直接結ばれている海外コンテナ港（2024年10月現在）

中国・台湾・韓国	(中) 大連、天津(新港)、濰坊、煙台、青島、上海、乍浦、寧波、廈門、南沙、蛇口、香港、欽州、 (台) 基隆、台北、台中、高雄、(韓) 蔚山、釜山、釜山新港、光陽、群山、仁川
東南アジア	シンガポール、(マレーシア) ポートケラン、タンジュンペラパス、パシールグダン、(越) ハイフォン、ダナン、ホーチミン、カイメップ、 (タイ) レムチャパン、(インドネシア) ベラワン、ジャカルタ、スマラン、スラバヤ、(フィリピン) マニラ
北米・欧州	(米) Everett、Seattle、Oakland、LA、(加) Vancouver (欧) 独 Hamburg、仏 Le Havre、蘭 Rotterdam

※ 外貿コンテナ取扱個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による

※ 白地図専門店 | 日本最大級の白地図サイト (freemap.jp) からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております

## ■ 国際拠点港湾 四日市港

2024年11月18日

国際拠点港湾・四日市港は、三重県の伊勢湾沿岸に立地する国際コンテナ港で、3カ所のコンテナ埠頭を備えています。隣接する名古屋港の定期コンテナ航路の一部が寄港するため、この港も利用できるサービスが多く、貨物の発着地、保管場所によっては名古屋港に替わる選択肢になります。外貿コンテナ取扱個数は輸出入合わせ167千TEU（2023年）



となっており、弊社は四日市港エリアにも有力な協力パートナーを持っておりますので、お客様のニーズに合わせて同港発着の輸入手配も行います。

※ 外貿コンテナ取扱個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による

※ [白地図専門店 | 日本最大級の白地図サイト \(freemap.jp\)](http://freemap.jp) からダウンロードした白地図を規約に基づき素材として利用しております。

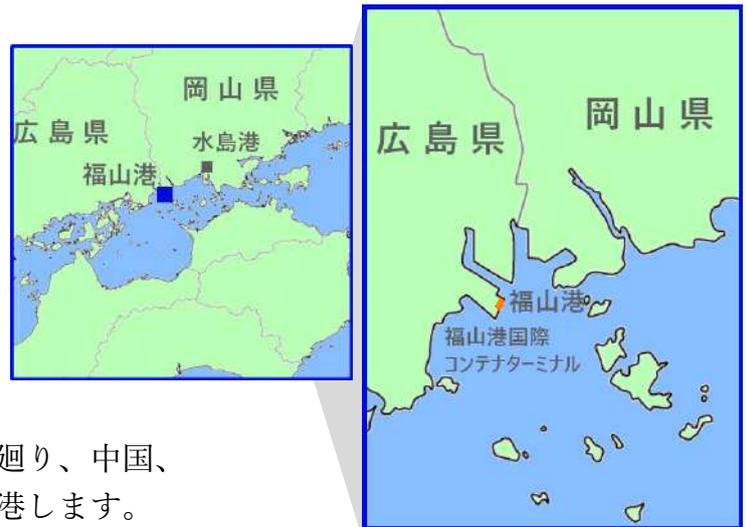
※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

[目次に戻る](#)

## ■ 重要港湾 福山港

2024年12月16日

弊社は水島臨海工業地帯に隣接する国際拠点港湾・水島港に拠点（水島港物流センター）を持ち、同港を利用した輸出入を多く取り扱っておりますが、近隣の福山港にも国際コンテナターミナル（福山港国際コンテナターミナル）があり、同港エリアに弊社協力パートナーがおりますので、貨物の発着地点や近隣倉庫の満床具合によって福山港の利用をお勧めすることがあります。



水島港、広島港など中国・四国地方の港湾を廻り、中国、韓国、台湾を結ぶ国際コンテナ航路の本船が寄港します。

福山港の外貿コンテナ取扱量は、67千TEU（2023年）と水島港の約6割の規模があります。

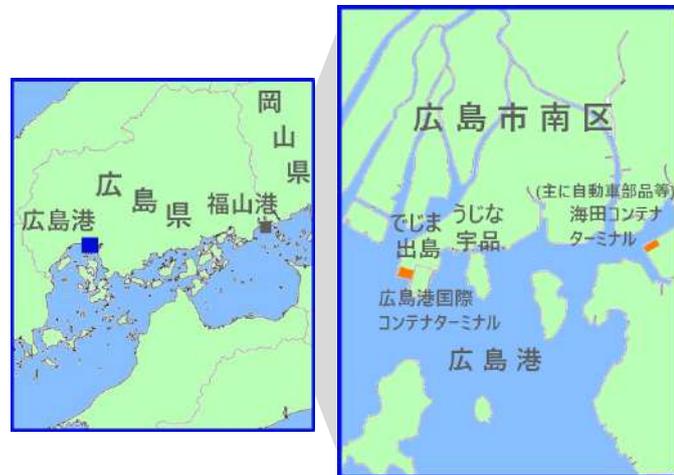
- ※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による
- ※ 以下ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）
- ※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

## ■ 国際拠点港湾 広島港

2024年12月23日

広島港は明治時代に整備され、かつて軍用港として栄えた宇品地区を中心に東西に広がっていますが、中心部西側の出島地区に広島港国際コンテナターミナルが立地しています。

韓国、中国、台湾などの各港と国際コンテナ定期航路で結ばれ、外貿コンテナ取扱量は、162千TEU（2023年）となり、中国地方では最大となります。弊社でも協力パートナーを通じて広島港を通した輸出入案件を取り扱っています。



- ※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による
- ※ ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）
- ※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

[目次に戻る](#)

## ■ 重要港湾 三島川之江港

2025年1月6日

三島川之江港は、愛媛県・四国中央市に立地する国際コンテナ港です。製紙産業とともに発展した港で、四国地方で最大の外貿コンテナ取扱量を誇ります（2023年66千TEU）。

「四国中央市」は愛媛県東部にあり、他の3県（香川、徳島、高知）全てと接する市域を持ちますが、四国的高速道路網の結節点にも近く各地へのアクセスも良好です。釜山港、上海港と国際コンテナ定期航路で結ばれ、神戸港との間でもフィーダー航路が運航され、いずれかの港でトランシップすることで世界各港とつながります。弊社でも当地の有力パートナーを通じて同港の輸出入案件を取り扱うことができます。



※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による  
※ 以下ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）  
※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

## ■ 重要港湾 高松港

2025年1月20日

香川県・高松港は四国と本州、瀬戸内海の離島を結ぶ交通の要衝であり、JR高松駅にもほど近い旅客船用の埠頭から多くのフェリーや高速船が発着していますが、その東側に国際コンテナターミナルが立地しています。2023年の外貿コンテナ取扱い数は年間32千TEUとなり、四国地区では愛媛県・三島川之江港に次ぐ第2位です。韓国の釜山、蔚山港のほか、中国の大連、青島、天津、上海港と国際コンテナ定期航路で結ばれ、また神戸港とフィーダー航路で結ばれています。弊社も高松港を拠点とする有力な協力パートナーがおり、同港を通じた輸出入案件を取り扱っております。



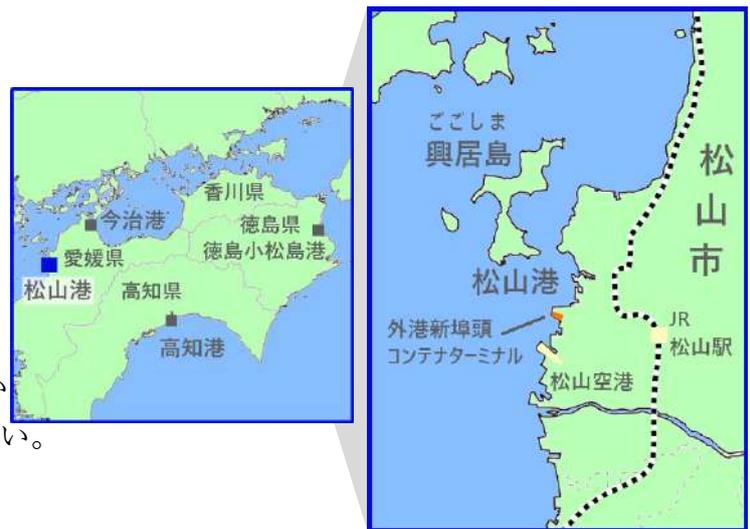
[目次に戻る](#)

## ■ 重要港湾 松山港

2025年1月27日

愛媛県・松山港は四国地方で外貿コンテナ取扱数第三位の港です。(31千TEU/2023年)。韓国の釜山、台湾の港のほか、中国の上海、香港港と国際コンテナ定期航路で結ばれ、また神戸港とフィーダー航路で結ばれています。

=====  
四国には他にも今治港、高知港、徳島小松島港に国際コンテナ航路の本船が寄港し、各々年10~20千TEU前後の外貿コンテナの取扱いがあります。ご利用ご検討の際はご相談ください。



※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月~12月 による  
※ 以下ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）  
※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

## ■ 国際拠点港湾 博多港

2025年2月3日

福岡県・博多港は遣隋使、遣唐使の時代から国際貿易港として栄えてきた港ですが、現在でも九州地区最大の国際コンテナ港であり、外貿コンテナ取扱数832千TEU（2023年）は、全国でも五大港（東京、横浜、神戸、大阪、名古屋）に次ぐ第6位です。

埋立てで造成された人工島の福岡アイランドシティとその対岸の香椎パークポートの2か所に国際コンテナターミナルがあり、中国、台湾、韓国、東南アジア諸国、北米、極東ロシアなど数多くの海外コンテナ主要港と国際コンテナ定期航路で結ばれています。当社も博多港エリアに有力な協力パートナーがあり、博多港発着の輸出入案件を取り扱っています。



※ 外貿コンテナ取扱個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月~12月 による  
※ 以下ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）  
※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

[目次に戻る](#)

## ■ 国際拠点港湾 北九州港

2025年2月10日

北九州市は、1963年に門司、小倉、八幡、若松、戸畑の五市が合併して発足した市ですが、翌年五市それぞれにあった港が合併して北九州港が生まれました。現在の北九州港には門司区に太刀浦コンテナターミナル、若松区にひびきコンテナターミナルという二つの大きな国際コンテナターミナルがあります。

北九州港の外貿コンテナ取扱量は422千TEU（2023年）と全国でも博多港に次ぐ第7位です。中国、台湾、韓国、東南アジアの主要港と国際コンテナ定期航路で結ばれています。当社は北九州港エリアにも有力な協力パートナーがおり、同港発着の輸出入案件を取り扱っています。



- ※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による
- ※ 以下ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）
- ※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

## ■ 重要港湾 那覇港

2025年2月17日

沖縄県は、中国華東・華南地域、台湾等と距離的に近いこともあり国際貿易が盛んです。那覇港の外貿コンテナ取扱量は74千TEU（2023年）と全国でも第14位になります。韓国、中国、台湾、フィリピンに加え、米国のグアム、ロングビーチ、オークランド港と国際定期コンテナ定期航路で結ばれています。

弊社では那覇港案件の日常的な取扱いはありませんが、同港にも協力パートナーがおりますので、お客様に同港での輸出入ニーズがあればお取扱いを検討いたします。

～ 今回で国内の国際コンテナ港紹介は終わります。国土交通省の統計によれば2023年度には全国62港で外貿コンテナの取扱いがありました。弊社の取扱いが比較的多い港湾を中心に22港を取り上げました。～



- ※ 外貿コンテナ取扱い個数：e-Stat 政府統計の総合窓口から 港湾統計（港別集計値）2023年1月～12月 による
- ※ 以下ウェブからダウンロードした白地図を素材として利用しています。（権利者名：井上恵介 URL：<https://www.freemap.jp/>）
- ※ 地方に立地する港湾の場合、現地のインフラや取扱い能力、規制等の事情により貨物の種類（消防法危険物の類別など）によってお取り扱いができないことがありますので、事前に弊社担当までお問合せください。

[目次に戻る](#)

## IMO（国際海事機関）と国際的な取決め

### ■ IMO（国際海事機関）とは

2023年1月6日

IMO（International Maritime Organization／国際海事機関）は、船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止など海事問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関です。

1958年にIMCO（政府間海事協議機関）として設立され、1982年から現名称になりました。現在、世界175か国が加盟、日本は設立当初から加盟し、理事国を務めています。

IMOは、船舶の安全確保、海洋汚染の防止、円滑な物流の確保などの観点から、船舶の安全基準、貨物積載の規定、船舶からの油、有害物質、排ガス等の排出規制、さらには温室効果ガスの排出抑制などに関し、国際的な条約、基準やルールの作成や改訂を随時行っていますが、とくに危険物の個品輸送に関して定めたものがIMDG Code（International Maritime Dangerous Goods Code／国際海上危険物規定）になります。

### IMO本部（英国ロンドン）



写真：Flickr, "Headquarters of the International Maritime Organization" by Andrew Bowden, licensed under [CC BY-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

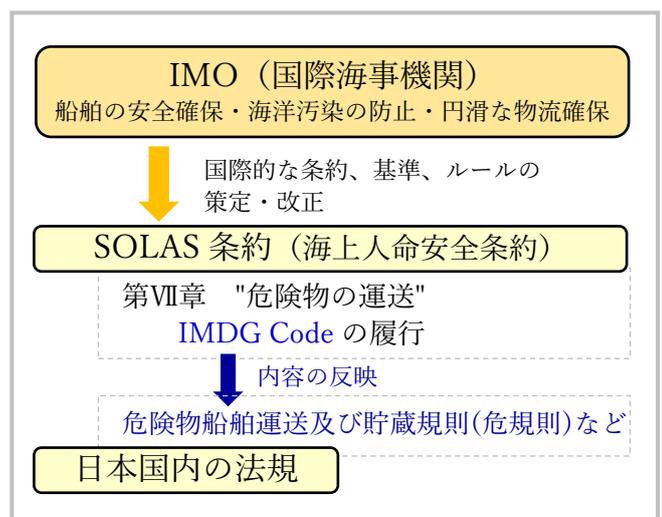
### ■ SOLAS条約とは

2023年2月13日

SOLAS条約（International Convention for the Safety of Life at Sea／海上人命安全条約）とは、海上における人命の安全と船舶の安全性確保のための規則を定める国際条約です。有名なタイタニック号の海難事故（1912年）を契機に救命艇や無線装置の設置等の規則を定める条約が採択されたのがその始まりになりますが、IMO（国際海事機関）発足後も改正が重ねられ、最近では2001年9月のアメリカ同時多発テロを契機として国際テロの阻止を目的とした改正が行われています。

このSOLAS条約の第7章は「危険物の運送」にあてられ、条約加盟国に危険物の海上運送におけるIMDG Code（国際海上危険物規程）などの規定の履行を求めています。

また、IMDG Codeの内容は、船舶安全法の危険物船舶運送及び貯蔵規則（危規則）と船舶による危険物の運送基準等を定める告示（危告示）として日本国内の法規に取り入れられています。



### IMOとSOLAS条約

[目次に戻る](#)

## ■ 国際海運業界における GHG 削減の取り組み

2023年1月23日

現在、産業界の各所で GHG (Green House Gas/温室効果ガス) 削減の取組みが進められていますが、海運業界では、国際海事機関 (IMO) が海運における GHG 排出量削減について、以下のような目標を掲げています。

- \* 2008 年を基準として、2030 年までに国際海運全体の平均効率 (≒単位輸送量当たりの GHG 排出量) を 40%以上改善する。
- \* 2008 年を基準として、2050 年までに国際海運における GHG 総排出量を 50%以上削減する。
- \* 今世紀中のなるべく早い時期に国際海運における GHG 排出量をゼロにする。

国際コンテナ輸送の世界では、大手荷主企業 (メーカーや流通業など) と船会社がそれぞれの立場から GHG 削減の取組みを進めていますが、その一つがコンテナ船の燃料切替えです。従来の重油燃料を液化天然ガス (LNG)、さらにはメタノール、アンモニア (研究段階) に切替えることで CO2 排出量の削減、あるいはゼロ化を図るものです。特に MSC、MAERSK、CMA-CGM など欧州の船会社と、日系の ONE 社が熱心に取り組み、今後続々と LNG 燃料、メタノール燃料を使用するコンテナ船の航路投入が計画されています。

[目次に戻る](#)

## 税関と通関業務

### ■ 税関と通関業務

2025年3月3日

税関とは、○適切かつ公平に関税を徴収する、○薬物、銃器をはじめとする社会の安全安心を脅かす物品等の密輸出入を水際で取締る、○簡便な手続と円滑な処理を実現することで貿易の円滑化をすすめる、といった役割を持つ政府の機関です。

化学品の輸出入にあたっては、税関に対して正確な貨物情報を提供し、適用される法規制の確認、HSコードの判断、相手国との経済連携協定などを踏まえた関税率の適用などを行い、これらに基づいて輸出入申告をすすめ、必要に応じ税関検査などへの対応を行うといった通関業務を円滑かつ適正にコンプライアンスに沿って行うことが必須になります。

弊社は化学品、危険物の輸出入取扱いを得意とする総合物流事業者として、多数の通関士が在籍するAEO通関業者・倉庫業者（Authorized Economic Operator：貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された事業者として、財務省の認定を受けた企業）でもあり、高度に専門的な知識を必要とする化学品の輸出入通関業務を円滑に行うことでお客様の事業発展に貢献することを目指しております。

※ 税関の役割については公式ホームページの内容を要約しました。[税関の役割：税関 Japan Customs](#)

### ■ AEO 制度

2025年3月10日

AEO（Authorized Economic Operator）制度とは、税関が貨物のセキュリティ管理と法令順守の体制が整備されていることを承認・認定した事業者に対し、税関手続の緩和・簡素化策が提供される制度です。

2001年9月米国で発生した同時多発テロを契機に、2005年世界税関機構（WCO）においてセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者を税関が認定し、税関手続の簡素化等のベネフィットを与える「AEO制度」の概念を含む国際的な枠組みが採択され、日本でも2006年から制度が導入されました。弊社もAEO通関業者、AEO倉庫業者として認定を受けており、総合物流事業者として国際物流におけるセキュリティ確保と物流の円滑化に貢献するとともに、AEO事業者のメリットを活かしお客様に対するサービス性の向上に努めております。

AEO制度に係る  
シンボルマーク



※ AEO制度については財務省、税関の公式ホームページの内容を参考にまとめました。またAEO制度に係るシンボルマーク使用規程に沿って同マークを掲載しております

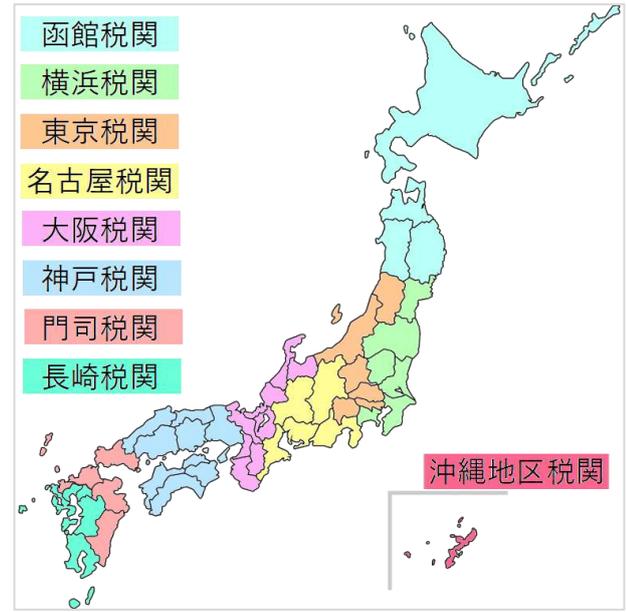
[目次に戻る](#)

## ■ 税関の管轄区域

2025年3月17日

昨年末公表された「令和4年全国港別輸出入額順位表」によれば国内128港（空港を含む）で貨物の輸出が、138港で貨物の輸入が記録されていますが、全国には8つの税関（函館、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、門司、長崎）と沖縄地区税関が設置され、管轄地域を分けて税関業務を分担しています。

弊社はAEO通関事業者として「申告官署の自由化」のメリットが認められており、貨物の蔵置場所に関わらず全国いずれの税関に対しても輸出入申告を行うことが認められていますが、現物検査となった場合の立会い対応等があるため、各地の有力通関業者と協力しながら全国各港での輸出入通関業務に対応しています。



税関と管轄区域

※白地図は以下からDLしたものを加工しています。[日本地図のイラスト（白地図） | 無料フリーイラスト素材集【Frame illust】](#)

## ■ 保税地域とは

2025年3月24日

保税地域とは、輸入する貨物を税関の輸入許可が下りていない状態で、関税も未払いのまま蔵置することができる場所をいいます。外国からコンテナ船が入港し、輸入するコンテナを陸揚げするコンテナターミナルでは、コンテナを保管しておくエリア（コンテナヤード）が保税地域として指定されています（注）。保税地域にある未通関の貨物を外国貨物といいますが、



夢洲コンテナターミナル(2024年9~10月撮影)

が、外国貨物は税関の管理下にあり、自由に移動させたり、輸入者に引渡しすることはできません。ほとんどの輸入コンテナ貨物はコンテナヤードに蔵置されている間に、弊社のような通関業者が輸入者であるお客様の依頼を受けて通関の手続きを完了し、内国貨物としてから搬出しています。このような通関をヤード通関といえます。

（注）コンテナヤード（CY）とは、コンテナターミナルの中でも本船積み込み前、積み降ろし後のコンテナを保管する場所を指す言葉ですが、実務的にはコンテナターミナルそのものを指して使われることも多いです。※写真は大阪市オープンデータ 大阪港湾地域写真 をトリミングして使用しています。

[目次に戻る](#)

## ■ 通関業とは

2025年4月21日

弊社は海貨業（一般港湾運送事業）、倉庫事業、通関業、NVOCC（外航利用運送事業）、コンテナ混載事業などを一体として運営し、お客様の皆様に輸出入貿易の総合物流サービスを提供しておりますが、このうち通関業とは「他人の依頼を受けて税関官署に対してする輸出又は輸入の申告、関税の納付、不服申立て等の手続について、輸出入者に代わって代理・代行することを業として行うこと（税関ホームページから引用）」と定義される事業です。

通関業を営むには財務大臣の許可が必要であり、また業務の規制、通関士の設置等必要な事項は通関業法（昭和42年法律第122号）という法律で定められています。

弊社は昭和33年（1958年）、通関業法に先立つ税関貨物取扱人法（明治34年法律第28号）に基づき「税関貨物取扱人」の認可を受けて以来、67年にわたり通関業を営んでおります。また2011年には新たに導入されたAEO制度に基づき、セキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者としてAEO通関業者・AEO倉庫業者の認定を受けました。



## ■ 通関士とは？／丸一海運の通関士

2025年4月28日

通関士は、通関業者に所属して税関に提出する「通関書類の審査」「通関書類への記名、捺印」等を独占業務として行う専門職です。通関業者は必ず通関士を配置する必要があるため、また通関書類は必ず通関士の審査を受けなければなりません。通関士は財務省が管轄する国家資格であり、通関士になるためには年一回行われる通関士試験に合格しなければなりません。

また、弊社が得意とする化学品、危険物貨物をコンプライアンスに従い正しく通関するためには、一般の通関士として求められる知識に加えて、化学の専門的な理解、化学製品の知識、関連する法令（毒物劇物取締法、高圧ガス保安法、化審法などの他法令や消防法など）の知識などさらに幅広い知見、経験が必須となり、またその知識を常にアップデートしなければなりません。そのため弊社の通関部門では社内の研修会など頻繁に学習の場が設けられております。さらに資格取得奨励制度などを通じて「危険物取扱者（全類）」「毒物劇物取扱責任者」などの資格を併せ持つ通関士を多数育成し、お客様へのお役立ちを目指しております。



通関士証票(大阪税関)



危険物取扱者免状(乙種全類)

[目次に戻る](#)

## ■ OLT 輸送とは

2025年3月31日

ほとんどの輸入コンテナ貨物は、陸揚げ後コンテナヤードに蔵置されている間に輸入通関を行い、内国貨物扱いに変えてから搬出されますが、○輸入申告前にヤード内では対応できない現物検査等を行う必要がある場合や、○ヤード保管のフリータイム内に通関を行うことが難しい場合などには、税関に対し特別な申告を行い許可を得ることで外国貨物のままヤードから搬出できます。これを OLT 輸送 (OverLand Transportation) といいます。OLT 輸送は届け先も必ず保税地域を指定しなければなりません。弊社は大阪、東京、水島とも全倉庫拠



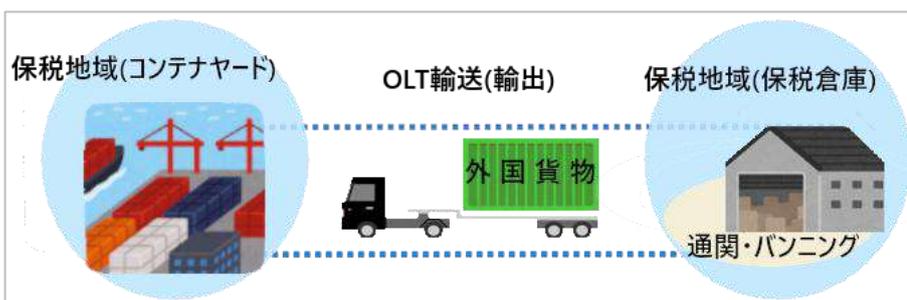
点が保税地域の指定を受けておりますので、検査や手続きの必要上、あるいはお客様のご都合に応じて OLT 輸送を手配し、弊社倉庫内での検査実施や外貨のまま一時保管するなどの対応を行っております。

## ■ 輸出コンテナ貨物と OLT 輸送

2025年4月7日

ほとんどの輸入コンテナ貨物は陸揚げ後にコンテナヤード内で通関され、内国貨物として搬出されます。OLT 輸送によりコンテナヤードから外国貨物のまま搬出することもできますが、追加的な手続きが必要で費用も発生します。

一方、輸出貨物は弊社の大阪港化学品センター、東京化学品センターのような保税倉庫に搬入し、輸出申告を行って輸出許可を確認後に、バンニングしてコンテナヤードに搬入するのが原則です。つまり、輸出コンテナ貨物はその多くが、バンニング地点からコンテナヤードまで必然的に外国貨物として OLT 輸送されることとなります。ただし、輸出時には OLT



輸送の手続きも簡略化されており (輸出許可通知書が OLT 輸送の許可通知を兼ねる形) になっており、あまり意識されることはありません。

[目次に戻る](#)

## ■ HSコードとは：あらゆる輸出入商品进行分类する世界共通の番号

2025年5月12日

HSコードとは世界共通で使われているあらゆる輸出入商品进行分类するための番号です。

日本では「輸出入統計品目番号」、「関税分類番号」、「税番」とも呼ばれます。

HSコードは「商品の名称及び分類についての統一システム（Harmonized Commodity Description and Coding System）に関する国際条約」に基づいて定められ、世界税関機構（WCO）が管理しています。HSコードは5年毎に改定され、最新版は2022年1月に発効したHS2022です。

各国は、HSコードの分類に基づき関税率を定めています。輸出入申告に際しては、輸出入者自身が輸出入する商品に合致した正確なHSコードを選んで輸出入申告の手続きを行わなければなりません。

### 化学品のHSコードの例

無機化学品 ○ 2815.20：水酸化カリウム ○ 2807.00：硫酸及び発煙硫酸  
有機化学品 ○ 2902.20：ベンゼン ○ 2902.30：トルエン

## ■ HSコード付与の体系① 部（Section）

2025年5月19日

HSコードは輸出入商品进行分类するための世界共通の番号です。番号付与の体系として、品目をまず21つの「部（Section）」に大きく分類します。「部」はほぼ産業別に分けているとされますが、弊社が取り扱う品目は主に第3、5、6、7部に分類されるものが多くなっています。

HSコード第1部～第21部の分類（※）

第1部	動物及び動物性生産品	第12部	履物、帽子、傘、つえ、羽毛製品、造花など
第2部	植物性生産品	第13部	石、セメント、陶磁器、ガラス製品など
第3部	動物性、植物性の油脂、ろうなど	第14部	真珠、貴石、貴金属、その製品など
第4部	調製食料品、飲料、アルコール、食酢など	第15部	卑金属及びその製品
第5部	鉱物性生産品	第16部	機械類および電気機器など
第6部	化学工業(類似の工業を含む)の生産品	第17部	車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品
第7部	プラスチック及びゴム並びにこれらの製品	第18部	光学機器、写真用機器、精密機器、時計など
第8部	皮革、毛皮、その製品など	第19部	武器、銃砲弾、その部分品、関連品など
第9部	木材、木炭、コルク、その製品など	第20部	雑品
第10部	パルプ、古紙、紙、その製品など	第21部	美術品、収集品及びこつとう
第11部	紡織用繊維及びその製品		

(※) 簡略化のため上表の一部では分類内容の要約またはそこに分類される主要商品を記載しています。例えば第3部は、税関のHS品目表の記載では「動物性、植物性又は微生物性の油脂及びその分解生産物、調製食用脂並びに動物性又は植物性のろう」となっています。

[目次に戻る](#)

## ■ HSコード付与の体系② 類 (Chapter)

2025年5月26日

HSコードは輸出入商品进行分类するための世界共通の番号です。品目をまず21つの「部 (Section)」に大きく分類し、さらに96つの「類 (Chapter)」に細かく区分します。例えば、当社で取り扱いの多い第6、7部は以下のような類に区分されます。

<b>第6部</b>	<b>化学工業(類似の工業を含む)の生産品 → 第28～第38類</b>
第28類: 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物 / 第29類: 有機化学品 / 第30類: 医療用品 / 第31類: 肥料 / 第32類: なめしエキス、染色エキス、染料、顔料その他の着色料、ペイント、ワニス、パテなど / 第33類: 精油、レジノイド、調製香料及び化粧品類 / 第34類: せっけん、有機界面活性剤、洗剤、調製潤滑剤、人造ろうなど / 第35類: たんぱく系物質、変性でん粉、膠着剤及び酵素 / 第36類: 火薬類、火工品、マッチ、発火性合金及び調製燃料 / 第37類: 写真用又は映画用の材料 / 第38類: 各種の化学工業生産品	
<b>第7部</b>	<b>プラスチック及びゴム並びにこれらの製品 → 第39～第40類</b>
第39類: プラスチック及びその製品 / 第40類: ゴム及びその製品	

(※) 簡略化のため上表の一部の類では分類内容の要約またはそこに分類される主要な商品を記載しています。

## ■ HSコード付与の体系③ 類、項、号

2025年6月2日

HSコードでは品目を21の「部 (Section)」に分け、さらに96の「類 (Chapter)」に分類したあと、さらに項、号と細かく分類して6桁の番号を付与します。

6桁の先頭の2桁が「類」を表し、続く2桁が「項」、最後の2桁が「号」を表します。

例えば、基礎化学品の水酸化ナトリウム (苛性ソーダ)、水酸化カリウム (苛性カリ) は第6部・第28類に分類され、さらに以下の区分に基づいてHSコード2815.11、2815.12、2815.20のいずれかが付与されます。

---

### 第6部 化学工業 (類似の工業を含む。) の生産品

#### 第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物

2815: 水酸化ナトリウム (かせいソーダ)、水酸化カリウム (かせいカリ) 及びナトリウム又はカリウムの過酸化物

2815.11: 水酸化ナトリウム (かせいソーダ) 固体のもの

2815.12: 水酸化ナトリウム (かせいソーダ) 水溶液のもの

2815.20: 水酸化カリウム (かせいカリ)

2815.30: ナトリウム又はカリウムの過酸化物

2816: マグネシウムの水酸化物及び過酸化物並びにストロンチウム又はバリウムの酸化物、水酸化物及び過酸化物

2817 酸化亜鉛、課酸化亜鉛 ~ 2853 リン化物、その他の無機化合物など

#### 第29類 有機化学品

2901: 非環式炭化水素

2902 環式炭化水素 ~ 2942 その他の有機化合物

---

[目次に戻る](#)

## ■ HS コードの分類例① 無機化合物 硝酸塩類

2025年6月9日

HSコードでは、品目を21の「部 (Section)」と96の「類 (Chapter)」に分類しますが、その分類基準は「原料、材料等の素材をその加工度によって、又は素材には関係なく用途、機能等によって」とされています。(「 」内は税関のウェブサイトより抜粋)。このように「素材、加工度、用途、機能」など複数の分類基準があるため、化学的には同一、または類似していてもHSコードでは異なる類に分類され、違う番号が付与されることがあります。

一例として、硝酸および硝酸塩類の多くは「素材」から第28類(無機化学品及び、)に分類されますが、硝酸アンモニウム、硝酸ナトリウムなどはその主な「用途」から第31類(肥料)に分類されます。

---

第6部 化学工業(類似の工業を含む。)の生産品

第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物

→ 2834: 亜硝酸塩及び硝酸塩

2834.21: 硝酸カリウム

2834.29: 硝酸カルシウム、硝酸バリウム、硝酸マグネシウムなど

第31類 肥料

→ 3102: 窒素肥料(鉱物性肥料あるいは化学肥料に限る。)

3102.21: 硝酸アンモニウム

3102.50: 硝酸ナトリウム

---

但し、現実の業務では肥料に使われる硝酸カリウム製品も、化学工業の原料となる硝酸ナトリウム製品もあり、HSコードを素材から判断するか用途から判断するか、純度や他の成分など詳細な情報に基づき通関士による総合的な判断が必要となるケースが多く発生します。

## ■ HSコードの分類例② 有機化合物 グリセリン

2025年6月16日

HSコードの分類は「原料、材料等の素材をその加工度によって、又は素材には関係なく用途、機能等によって」なされます。(「 」内は税関のウェブサイトより抜粋) その結果、同じ物質名、製品名であっても、純度やその他の要素により分類が分かれるものもあります。

例えば「グリセリン」は、第15類、及び第29類の両方に分類されています。この分類が示唆しているように、グリセリンには天然油脂由来のものと石油化学原料から合成されたものがありますが、HSコードの判断にあたっては、原料にかかわらず、その乾燥状態での純度にもとづき純度95%未満のもの(粗製グリセリン)であれば第15類、純度95%以上のものであれば第29類に分類します。

---

第3部

第15類 動物性、植物性又は微生物性の油脂及びその分解生産物、調製食用脂並びに動物性又は植物性のろか物

→ 1520:

1520.00: グリセリン(粗のものに限る。)、グリセリン水及びグリセリン廃液

第6部

第29類 有機化学品

→ 2905: 非環式アルコール並びにそのハロゲン化誘導体、スルホン化誘導体、ニトロ化誘導体及びニトロソ化誘導体

2905.45: グリセリン

---

(注: グリセリンには添加物などにより第30類: 医療用品、第33類: 精油、レジノイド、調製香料及び化粧品類に分類されるものもあります。)

[目次に戻る](#)

## ■ 統計品目番号① 統計品目番号=HSコード(6桁) + 細分番号(3桁)

2025年6月23日

HSコードは世界的に統一された6桁の分類番号ですが、7桁目以降は各国が独自にさらに細分化するための番号を加えることが認められています。日本の輸出入申告手続きや輸出入統計では、HSコードの後ろに3桁の細分番号を加えた9桁の番号（統計品目番号という）が使われます。統計品目番号ではHSコードの部分は輸出入とも共通ですが、細分番号の部分は細分する必要性の有無により、輸入と輸出で異なる品目があります。

HSコード	統計品目番号（輸出）	統計品目番号（輸入）
2834 硝酸塩および亜硝酸塩 2834.21 カリウムのもの	細分番号 ↓ 2834.21.000 カリウムのもの	細分番号 ↓ 2834.21.000 カリウムのもの
2834.29 その他のもの	2834.29.000 その他のもの	2834.29.100 硝酸カルシウム 2834.29.200 硝酸バリウム 2834.29.300 その他のもの
28類 2834 硝酸塩類では硝酸カリウム以外を「2834.29 その他のもの」として一括りにしている	HSコードの分類のまま、それ以上細分しない。この場合、細分番号は000を用いる	2834.29を硝酸カルシウム、硝酸バリウム、その他に細分。（関税率が異なる場合がある）

## ■ 統計品目番号② 輸出統計品目表 =統計品目番号(輸出)を使用=

2025年6月30日

日本の輸出入申告手続きや輸出入統計では、HSコードの後ろに3桁の細分番号を加えた9桁の統計品目番号が使われます。統計品目番号のHSコード部分は輸出入共通ですが、細分番号は輸入と輸出で異なる品目があります。輸出入の統計品目番号をまとめた表をそれぞれ「輸出統計品目表」、「輸入統計品目表（または実行関税率表）」とよび、税関のウェブサイトで公表されています。（URL：<https://www.customs.go.jp/tsukan/index.htm>）

このうち、輸出統計品目表には○（輸出）統計品目番号、○品名、○統計の単位（品目により2種）、○品目の輸出に際し許可承認等が必要な法令（輸出他法令）が記載されています。

### 輸出統計品目表／抜粋

統計品目番号		品名	単位		法令
HSコード	細分番号		I	II	
28.34		亜硝酸塩及び硝酸塩			
2834.10	000	一 亜硝酸塩		KG	ET
		一 硝酸塩			
2834.21	000	一一 カリウムのもの		KG	ET
2834.29	000	一一 その他のもの		KG	ET

輸出統計の集計単位（略号）  
\*単位が1種類のみ場合はII欄に記載  
\*28類、29類の化学品はKG：キログラム。他に品目により  
CM：立方メートル、KL：キロリットル、NO：個数 など

輸出に際し許可承認等が必要な法令（略号）  
ET：輸出貿易管理令 他にNA：麻薬及び  
向精神薬取締法、AD：覚せい剤取締法、  
PL：植物防疫法など

[目次に戻る](#)

■ 統計品目番号③ 輸入統計品目表（実行関税率表）＝統計品目番号(輸入)を使用＝

2025年7月7日

「輸出入統計品目番号」は、「関税分類番号」、「税番」とも呼ばれる通り、主に輸出入の統計と関税率決定に利用されます。日本では輸出に関税は課されませんが、輸入には品目、原産地などにより関税が課されます。このため「輸入統計品目表」には「輸出統計品目表」と共通の項目（品名、統計の集計単位、他法令）に加え、統計品目番号毎に関税率が記載されており「実行関税率表」とも呼ばれます。

輸入統計品目表（実行関税率表）／抜粋

統計品目番号		品名	関税率					関税率(経済連携協定)				単位		法令	
H.S.コード	細分番号		基本	暫定	WTO	特惠	特別特惠	シンガポール	メキシコ	マレーシア	チリ	I	II		
28.34		亜硝酸塩及び硝酸塩													
2834.10	000	亜硝酸塩	3.9%		3.3%	無税		無税	無税	無税	無税		KG	PD	
		硝酸塩													
2834.21	000	カリウムのもの	4.6%		3.9%	無税		無税	無税	無税	無税		KG	PD	
2834.29		その他のもの													
	100	--硝酸カルシウム	無税		(無税)			無税	無税	無税	無税		KG	PD	
	200	--硝酸バリウム	無税		(3.9%)			無税	無税	無税	無税		KG	PD	
	300	--その他のもの	3.9%		3.3%	無税		無税	無税	無税	無税		KG	PD	

統計品目番号毎の関税率  
輸入される商品の原産国により適用される関税率が異なります

統計の集計単位  
KG：キログラム

輸入に際し許可承認等が必要な法令（法令コード）  
PD：毒物及び劇物取締法

■ 実行関税率表解説① 基本税率～特惠税率

2025年7月14日

「実行関税率表」には品目毎に複数の関税率が記載されていますが、輸入される商品の原産地と関税率適用の優先順位のルールなどによりひとつの税率（無税を含む）に定まります。

1. 日本と経済連携協定を結んでいない国、地域を原産地とする商品が輸入される場合は以下の基本税率～特別特惠税率のいずれかが適用されます。

基本税率：関税定率法という法律により全品目に定められている(無税を含む)。他の税率を適用する事情が無い場合、基本税率が適用される。
暫定税率：基本税率を暫定的に修正するため期間限定で適用される税率。暫定税率が設定された場合、基本税率より優先される
協定税率：WTO加盟国、地域に対する関税率の上限。基本税率（または暫定税率）が協定税率より高い場合は協定税率が適用される
特惠税率：開発途上国(政令で指定された126か国4地域)の産品に適用される低減税率
特別特惠税率：後発開発途上国(44か国)の特定品目に適用。税率はほぼ全て無税

輸入統計品目表（実行関税率表）／第28類から抜粋（一部の表記はわかりやすくするため変更しています）

統計品目番号		品名	関税率				
H.S.コード	細分番号		基本	暫定	WTO協定	特惠	特別特惠
28.34		亜硝酸塩及び硝酸塩					
2834.10	000	亜硝酸塩	3.9%		3.3%	無税	
		硝酸塩					
→ 2834.21	000	-カリウムのもの	4.6%		3.9%	無税	
→ 2834.29		-その他のもの					
	100	--硝酸カルシウム	無税		(無税)		
	200	--硝酸バリウム	無税		(3.9%)		
	300	--その他のもの	3.9%		3.3%	無税	

解説  
\* 2834.21.000(硝酸カリウム)の基本税率は4.6%/暫定税率は設定されていない/協定税率は3.9%なのでWTO加盟国原産品の税率は3.9%に調整される/特惠国原産品であれば無税となる  
\* 2834.29.200(硝酸バリウム)の基本税率は無税/暫定税率は設定されていない/協定税率は3.9%だが、基本税率が無税のため適用されない(そのためカッコ付で表記)/基本税率がすでに無税のため特惠、特別特惠税率は設定されない

## ■ 実行関税率表解説② 経済連携協定（EPA）税率

2025年7月28日

「実行関税率表」には品目毎に複数の関税率が記載されていますが、輸入される商品の原産地と関税率適用の優先順位のルールなどによりひとつの税率（無税を含む）に定まります。

2. 日本と経済連携協定（EPA/Economic Partnership Agreement）を結んでいる国、地域を原産地とする商品が輸入される場合は、それぞれの協定に基づいた税率（EPA 税率）が適用されます。

実行関税率表に記載されている EPA（二国間、多国間）  
 シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、アセアン、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、豪州、モンゴル、CPTPP、EU、英国、RCEP(アセアン/豪州/ニュージーランド)、RCEP(中国)、RCEP(韓国)

輸入統計品目表（実行関税率表）／第 28 類から抜粋（一部の表記はわかりやすくするため変更しています）

統計品目番号		品名	関税率		関税率（経済連携協定）									
H.S.コード	細分番号		基本	WTO協定	シンガポール	メキシコ	マレーシア	チリ	CP TPP	EU	英国	RCEP (ASEAN, 豪,NZ)	RCEP (中国)	RCEP (韓国)
28.34		亜硝酸塩及び硝酸塩												
2834.10	000	亜硝酸塩	3.9%	3.3%	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	1.8%	無税
		硝酸塩												
2834.21	000	-カリウムのもの	4.6%	3.9%	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	2.1%	無税
2834.29		-その他のもの												
	100	--硝酸カルシウム	無税	(無税)	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税
	200	--硝酸バリウム	無税	(3.9%)	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税
	300	--その他のもの	3.9%	3.3%	無税	無税	無税	無税	無税	無税	無税	1.8%	1.8%	1.8%

RCEP を除く他の二国間、多国間の EPA では第 6 部「化学工業（類似の工業を含む。）の生産品（第 28 類～第 38 類）」をはじめとする当社が取扱う多くの品目の関税率が無税になりますが、EPA 税率を適用するためには輸入申告時に「原産地証明書」または「原産地申告書」を税関に提出しなければなりません。

## ■ 原産地認定基準① EPA の原産地認定基準について

2025年8月4日

EPA（経済連携協定）による優遇税率（EPA 税率）は、基本的に EPA 締結国から輸入される締結国の生産品に適用されます。たとえば、日豪 EPA による優遇税率は豪州から中国製品を輸入する場合には適用されません。

締結国で生産された商品（原産品）として認定されるための基準は、各 EPA において品目毎に詳細が定められていますが、基本的に以下に挙げる A)完全生産品、B)原産材料のみからなる産品、C)「実質的変更基準」を満たす産品のいずれかに当てはまるものが締結国の原産品として認定され、EPA 税率が適用されます。

（参考資料：財務省関税局・税関 原産地規則の概要 <https://www.customs.go.jp/roo/origin/gaiyou.pdf>）

### A) 完全生産品

生産が締結国1か国で完結している



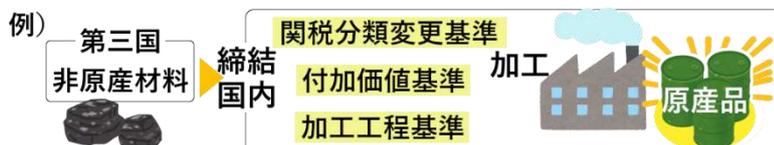
### B) 原産材料のみからなる産品

締結国の原産材料のみから締結国において完全に生産される(注：原産材料の材料には非原産材料が含まれてよい)



### C) 「実質的変更基準」を満たす産品

非原産材料を使用し生産していても最終産品が元の材料から大きく変化している(詳細後述)

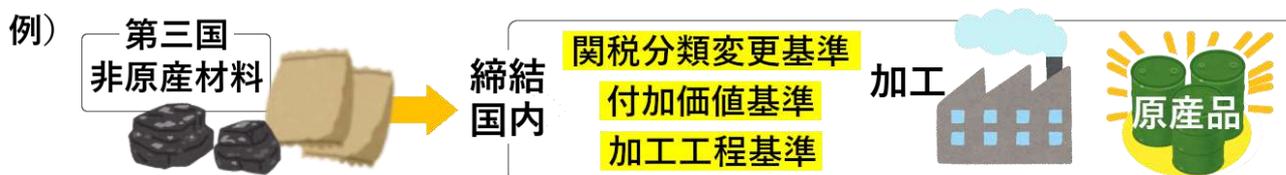


## ■ 原産地認定基準② 実質的変更基準

2025年8月18日

EPAにより締結国の原産品として認定されるためには、(1)生産が締結国内で完結している、(2)締結国の原産材料のみから締結国において完全に生産されている、(3)第三国から輸入された材料から生産されていても最終的な製品が元の材料から大きく変化している、のいずれかのケースに当てはまらなければなりません。

このうち3番目の非原産材料から製品に至るまでに締結国内でもたらされた変更にもとづく原産地の認定基準を「実質的変更基準」といい、関税分類変更基準、付加価値基準、加工工程基準の3種類の基準があります。どの基準を採用するか、変更の程度をどれくらい求めるかなどは、各EPAで対象品目毎に詳細が定められています。



**関税分類変更基準**：原材料と生産された製品のHSコードが一定以上異なる

例：第三国から輸入した岩塩(2501.00)から苛性ソーダ(2815.11)を生産

⇒類のレベルで異なるので実質的変更が行われたと認め、苛性ソーダは原産品と認める

**付加価値基準**：非原産材料と生産された製品の価値の差(付加価値)が基準値以上となる

例：第三国から2,400円分の非原産材料を輸入し、原産材料を加えて価格6,000円の製品を生産

⇒付加価値比率： $(6,000 - 2,400) \div 6,000 = 60\%$ となるので原産品と認める

**加工工程基準**：特定の加工工程(化学反応、蒸留、精製など)が施されている

例：プロピレンの形で輸入して締結国内で化学反応させて生産したグリセリンは原産品と認める

注) 原産品認定されるためのHSコードの差(類レベル、項レベル、号レベル)、付加価値の比率(例：40%以上、50%以上、)、基準となる加工工程は各EPAで品目毎に定められています。

[目次に戻る](#)

## 船社アライアンス（三大アライアンス時代 ～2025年1月）

～この章の内容は2025年1月末から始まった海運アライアンスの再編により大きく変わりましたが、参考のために残しています。最新情報は次章「船社アライアンス（2025年2月以降の新体制）」をご参照ください～

### ■ コンテナ船社について：三大アライアンスとは

2022年12月5日

＝三大アライアンスと加盟船社の船腹量（2022年4月）

定期コンテナ航路を世界規模で効率よく運営するために、大手船社は互いに提携関係を結んで主要航路での共同配船等を行っています。この提携をアライアンスと呼びますが、現在では世界最大手のコンテナ船社9社が形成する3つの大きなアライアンス“三大アライアンス”が、全世界のコンテナ船腹量（＝コンテナ船の積載能力）の8割強を占めています。

本年4月時点で、全世界で運行中のコンテナ船全ての積載能力を合計すると約26百万TEUになりますが、その中に占める三大アライアンス（2M、Ocean Alliance、The Alliance）及び加盟9社それぞれの構成比を計算すると右表のようになります。

アライアンス名 "略称"		単独 順位	各社船腹量		合計船腹量	
－加盟船社名	国籍		(千TEU)	構成比	(千TEU)	構成比
<b>2M Alliance (ツーム・アライアンス) "2M"</b>						
－MSC	スイス	①	4,339	17.0%	8,618	33.7%
－Maersk	デンマーク	②	4,279	16.7%		
<b>OCEAN ALLIANCE (オーシャン・アライアンス) "OA"</b>						
－CMA-CGM	仏国	③	3,264	12.8%	7,697	30.1%
－COSCO	中国	④	2,928	11.5%		
－Evergreen	台湾	⑦	1,505	5.9%		
<b>THE Alliance (ザ・アライアンス) "TA"</b>						
－Hapag Lloyd	独国	⑤	1,743	6.8%	4,751	18.6%
－ONE	S'pore	⑥	1,521	6.0%		
－HMM	韓国	⑧	821	3.2%		
－陽明海運	台湾	⑨	666	2.6%		
<b>三大アライアンス合計</b>					<b>21,066</b>	<b>82.5%</b>
<b>全世界の船腹量合計</b>			<b>25,548</b>	<b>100%</b>		

注) TEUとはコンテナの積載量、取扱量等を20ftコンテナ本数に換算して表したものです。／船腹量とは運航中のコンテナ船の積載能力合計です。／単独順位とは各社単独での船腹量の世界順位です。／構成比とは全世界のコンテナ船腹量25,548千TEUに占める各社または各アライアンスの比率です。

### ■ コンテナ船社について：2Mアライアンス

2022年12月12日

＝2Mアライアンス（MSC社とMaersk社）

三大アライアンスの最大手は、船腹量世界首位のMSC社(Mediterranean Shipping Company)と同二位のMaersk社の2社によるアライアンスです。両社の頭文字から2Mアライアンスと呼ばれ、2社合計の船腹量は8,618千TEU、世界シェア33.7%となります。2021年まで長くMaersk社が単独の船社として船腹量世界首位の地位にありましたが、近年はMSC社の方が船腹量拡大に積極的で2022年に入り順位が逆転しました。

MSC社の運航船腹量(2022年4月)は4,339千TEUにのびりますが、これは東京港の2021年外貿コンテナ取扱い実績4,326千TEUとほぼ同じ数字です。つまり、MSC社は東京港が一年間に輸出入するコンテナの総数を一度に運べるだけの規模の船隊を運航していることとなります。

MSC社 船腹量世界No.1（世界シェア17.0%）	
正式社名	Mediterranean Shipping Company (スイス)
運用船腹量	4,339千TEU (730隻以上)
弊社起用	主に欧州航路、南アフリカ向けなど遠洋航路
1970年設立。新船建造 +中古船購入で船腹量 拡大に積極投資。2022 年度世界首位に。	
	
MAERSK社 船腹量世界No.2（世界シェア16.7%）	
正式社名	A.P. Moller - Maersk (デンマーク)
運用船腹量	4,279千TEU
弊社起用	主に東南アジア航路、インド向け航路 (ブランドはSealand - A Maersk Company)
船腹量拡大よりもコンテナターミナル運営、倉庫事業等コンテナ物流全体のインテグレーション戦略を重視している。	
	

注) TEUとはコンテナの積載量、取扱量等を20ftコンテナ本数に換算して表したものです。／船腹量とは運航中のコンテナ船の積載能力合計です。／世界シェアとは全世界のコンテナ船腹量25,548千TEUに占める構成比です。／コンテナ船写真：Pxhere CC0 フリー画像

[目次に戻る](#)

## ■ コンテナ船社について： ONE 社と The Alliance

2022年12月19日

ONE（オーシャン・ネットワーク・エクスプレス）社は、2017年に日本の三大コンテナ船社である日本郵船、商船三井、川崎汽船が各々のコンテナ定期船事業を統合して発足し、2018年から営業を開始した日本発祥のコンテナ船会社です。単独で世界第6位の船社であり、5位の Hapag Lloyd 社、8位の HMM 社、9位の陽明海運社と三大アライアンスの一つ THE Alliance（ザ・アライアンス／世界シェア 18.6%）を形成しています。

本社をシンガポールに置き、欧州域内、大西洋、南太平洋航路など日本に寄港しない航路も数多く展開するグローバル企業ですが、日本の船社が一つに結束して生まれた会社として、日本を最重要マーケットとしてとらえ、日本主要港から世界各地への直航便サービスが充実、NVOCC 事業を展開する弊社にとって関係の深い船社の一つです。

### = ザ・アライアンス（ONE 社他 3 社）

ONE社 船腹量世界No.6（世界シェア6.0%）	
正式社名	Ocean Network Express（シンガポール）
運用船腹量	1,521千TEU
弊社起用	東南アジア各地、欧州、米国向け直航便など
日本発祥。世界各地で航路を展開するグローバルな船社だが、日本発着の直航便が充実、日本国内荷主のニーズを重視。	
	
Hapag Lloyd社 船腹量世界No.5（世界シェア6.8%）	
正式社名	Hapag-Lloyd AG（独）
運用船腹量	1,743千TEU
HMM社 船腹量世界No.8（世界シェア3.2%）	
正式社名	HMM Co., LTD（韓国） （旧社名：現代商船 Hundai Merchant Marine）
運用船腹量	821千TEU
陽明海運 船腹量世界No.9（世界シェア2.6%）	
正式社名	Yang Ming Marine Transport Corp.（台湾）
運用船腹量	666千TEU

注）運用船腹量は2022年4月時点。コンテナ船写真：Pxhere CC0 フリー画像

## ■ コンテナ船社について：三大アライアンス外の船社

2023年1月10日

三大アライアンスを構成する9大船社のほかにも、活発で使い勝手のよいコンテナ船社が世界各地で航路サービスを展開しています。なかでも弊社が起用する機会が多い2社について簡単に紹介します。

### ○Wan Hai Lines（萬海海運/台湾）

Evergreen、陽明海運に次ぐ台湾3番目の船社。船腹量世界第11位。当社は台湾向け及びベトナム向け等東南アジア航路の一部で起用。

### ○SITC Container Lines（中国）

アジア域内専門の中国コンテナ船社。中国を起点に日本、韓国、東南アジア各国を結ぶ。船腹量世界第17位。当社は中国、韓国向けなどで起用。

### = 船腹量世界第10～20位の有力コンテナ船社 =

	社名	船腹量	世界シェア
1～9位合計（=三大アライアンス）		21,065	82.5%
10	ZIM（イスラエル）	460	1.8%
11	<b>Wan Hai Lines（台湾）</b>	<b>412</b>	<b>1.6%</b>
12	PIL（シンガポール）	284	1.1%
13	KMTC（韓国）	157	0.6%
14	Iran Shipping Lnes（イラン）	149	0.6%
15	UniFeeder（デンマーク）	145	0.6%
16	X-Press Feeders（シンガポール）	144	0.6%
17	<b>SITC（中国）</b>	<b>143</b>	<b>0.6%</b>
18	中谷物流（中国）	109	0.4%
19	Sinokor Merchant Marine（中国）	108	0.4%
20	T.S. Lines（台湾）	107	0.4%
10～20位 合計		2,217	8.7%
上位20社合計		23,282	91.1%

注）運用船腹量は2022年4月時点の数字です。/世界シェアとは全世界のコンテナ船腹量25,548千TEUに占める各社船腹量の構成比です。

## 船社アライアンス（2025年2月以降の新体制）

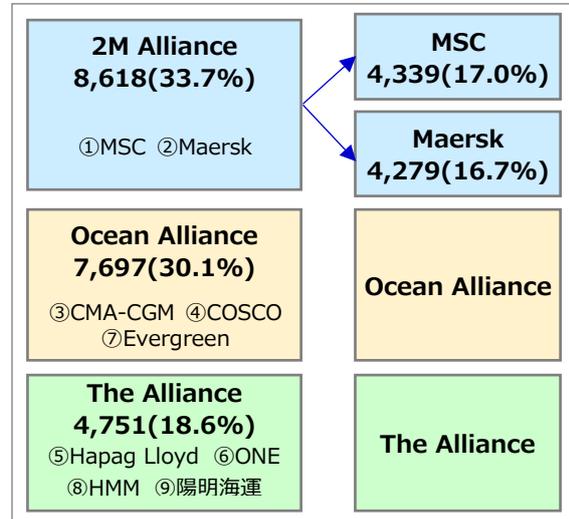
### ■ 2Mアライアンスの解消

2023年2月20日

先月25日に、世界最大のコンテナ船社アライアンス2M（まるいちしんぶん2022年12月12日号ご参照）に関し、2025年1月末をもって提携を終了することを合意した旨、2Mを構成するMSC、Maersk（マースク）両社から発表がありました。理由に関する言及はありませんが、2015年に運用が開始された2Mアライアンスは10年で解消されることになり、全世界のコンテナ船の運航船腹量の8割強を三大アライアンスが占める現在の体制も終了することになります。

なお、この提携解消について両社は「顧客へのサービス提供に関し直ちに影響を与えるものではない」としていません。当社のオペレーションにおいても現時点で影響は見られず、また必要となれば他の選択肢も豊富に提供できる体制をとっておりますので、お客様に提供するサービスに大きな影響を与えるものとは考えておりません。

### ■ 2Mアライアンス解消（2025年1月）



注) 数字は各アライアンスの運航船腹量(千TEU)および世界シェア(左右とも2022年4月時点の数字)。船社名の前の丸囲み数字は同時点での各船社の船腹量世界順位。

### ■ 海運アライアンス体制の大変化

2024年10月21日 国際物流部情報

以前お伝えした通り、最大手海運アライアンスである2Mアライアンス（MSC社とMaersk社）は、2025年1月末をもって解消されますが、これにより従来の三大アライアンス体制が大きく動くことになりました。

- MSC社(運航船腹量世界第1位)は2M解消後、航路毎に個別の提携関係を結びながら単独運航。
- Maersk社(同2位)は、独Hapag Lloyd社(同5位)と新たに提携し、GEMINI(ジェミニ)Corporationを発足。
- 日系ONE社(同6位)が所属するザ・アライアンスからHapag Lloyd社が抜け、残ったアジア系3社でプレミア・アライアンスを結成。

これら船社間提携の変化は提供するサービスの航路選択にも影響をもたらしますが、弊社はお客様がご不便を感じることをないよう最善の選択をまいります。

[目次に戻る](#)

## ■ 海運アライアンス新体制（2025年2月～）と各船社の船腹量

2024年10月28日 国際物流部情報

2025年1月末2Mアライアンス解消後の大手コンテナ船社のアライアンス体制について各社の運航船腹量（左右表とも2024年10月時点）とともにまとめました。

### 現在（三大アライアンス体制）

アライアンス名		単独	各社運航船腹量		合計船腹量	
加盟船社	国籍	順位	(千TEU)	シェア	(千TEU)	シェア
<b>2M Alliance (ツーム・アライアンス)</b>						
-MSC	スイス	1	6,150	20.0%	10,544	34.3%
-Maersk	デンマーク	2	4,393	14.3%		
<b>THE Alliance (ザ・アライアンス)</b>						
-Hapag Lloyd	独国	5	2,271	7.4%	5,787	18.9%
-ONE	S'pore	6	1,939	6.3%		
-HMM	韓国	8	882	2.9%		
-陽明海運	台湾	10	696	2.3%		
<b>Ocean Alliance (オーシャン・アライアンス)</b>						
-CMA-CGM	仏国	3	3,804	12.4%	8,789	28.7%
-COSCO	中国	4	3,275	10.7%		
-Evergreen	台湾	7	1,711	5.6%		

### 2025年2月～

アライアンス名		単独	各社船腹量		合計船腹量	
加盟船社	国籍	順位	(千TEU)	シェア	(千TEU)	シェア
<b>MSC(単独運航)</b>						
-MSC	スイス	1	6,150	20.0%	6,150	20.0%
<b>Gemini Corporation(ジェミニ・コーポレーション)</b>						
-Maersk	デンマーク	2	4,393	14.3%	6,664	21.7%
-Hapag Lloyd	独国	5	2,271	7.4%		
<b>Premier Alliance (プレミア・アライアンス)</b>						
-ONE	S'pore	6	1,939	6.3%	3,516	11.5%
-HMM	韓国	8	882	2.9%		
-陽明海運	台湾	10	696	2.3%		
<b>Ocean Alliance (オーシャン・アライアンス)</b>						
-CMA-CGM	仏国	3	3,804	12.4%	8,789	28.7%
-COSCO	中国	4	3,275	10.7%		
-Evergreen	台湾	7	1,711	5.6%		

各社運航船腹量、船腹量世界シェアの出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 10月24日付

## ■ 主要船社紹介 世界第1位 MSC (Mediterranean Shipping Company)

2024年11月18日 国際物流部情報

MSC社は本社をスイスに置くコンテナ船運航船腹量世界第1位の船社です。現在運航しているコンテナ船869隻の最大積載量の合計は約6,200千TEUとなり、これは日本最大のコンテナ港・東京港の年間コンテナ取扱量（約4,080千TEU/2023年）の1.5倍に当たります。



MSC Kayley(最大積載量約15,300TEU)

2015年からA.P.Maersk社（デンマーク・運航船腹量世界第2位）と2M Allianceを結成し、世界規模で提携してサービスを提供してきました。来年1月末の同アライアンス契約の終了後は、どのアライアンスにも所属せずに単独で運行する方針ですが、代わりに航路ごとにZIM社、プレミアアライアンス等、他の有力船社と個別に提携することでサービスを充実させる戦略をとっています。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付  
 /Photo: "MSC Kayley" by Mr. Alexandre Prevot, is licensed under [CC BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/) from flickr

[目次に戻る](#)

## ■ 主要船社紹介 世界第2位 Maersk (A.P. Moller - Maersk)

2024年12月2日 国際物流部情報

Maersk社は本社をデンマークに置くコンテナ船運航船腹量世界第2位の船社です。現在運航しているコンテナ船719隻の最大積載量の合計は約4,425千TEUとなり、これは日本最大のコンテナ港・東京港の年間コンテナ取扱量(約4,080千TEU/2023年)を上回ります。



LAUST Maersk(最大積載量約4,300TEU)

運航隻数、船腹量の出典: Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付  
/Photo: "LAUST MAERSK. Container ship." is licensed under [CC0 1.0 Universal](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/) from flickr

長らく運航船腹量世界第1位の船社でしたが、近年は船腹量の拡大よりもコンテナターミナルの運営や陸運、航空輸送、倉庫運営など総物流事業化を優先する戦略をとり、2022年に第1位の座をMSC社に譲りました。

MSC社との2Mアライアンス解消(2025年1月末)後は、The Allianceを脱退するHapag-Lloyd社(独)と新しいアライアンスGemini Corporationを結成することが決まっています。

## ■ 主要船社紹介 世界第3位 CMA CGM

2024年12月16日 国際物流部情報

CMA CGM社は本社を仏マルセイユに置くコンテナ船運航船腹量世界第3位の船社です。現在運航しているコンテナ船649隻の最大積載量の合計は約3,801千TEUになります。1850年代に起源を持ち1970年代に国営化されたCGM(Compagnie Générale Maritime)社と1978年設



CMA CGM TENERE (最大積載量約14,800TEU)

運航隻数、船腹量の出典: Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付  
/Photo: Photo: "CMA CGM TENERE" by Mr. kees torn, is licensed under [CC BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/) from flickr

立のCMA(Compagnie Maritime d'Affrètement)社が1996年に合併して設立されました。

現在、COSCO(中国、世界第4位)、Evergreen(台湾、同7位)と三大アライアンスの一つOCEAN ALLIANCEを結成していますが、このアライアンスは従来契約の提携期間を5年延長し2032年まで継続することが発表されています。

## ■ 主要船社紹介 世界第4位 COSCO (COSCO Shipping Lines Co. Ltd)

2024年12月23日 国際物流部情報

COSCO Shipping Lines社(中遠海運集装箱運輸有限公司)は、海運、物流、造船などの事業を幅広く展開する中国の国営企業「中国遠洋海運集团有限公司」の傘下でコンテナ船事業を展開する中国最大のコンテナ船社です。同じグループのOOCL社と合わせると運航コンテナ船510隻、最大積載量合計3,296万TEUとなり、COSCOグループとして世界第4位のコンテナ船社に位置づけられています。(OOCL社は本社を香港におく有力コンテナ船社です。2017



年に買収によりCOSCOのグループ企業となりましたが、現在でも独自ブランドを維持し独立して運営されています。) COSCO社、OOCL社は仏CMA CGM、台湾Evergreen社と共にOCEAN ALLIANCEを結成しています。

運航隻数、船腹量の出典: Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付  
/Photo: Photo: "COSCO GEMINI" by Mr. kees torn, is licensed under [CC BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/) from flickr

## ■ 主要船社紹介 世界第 5 位 Hapag-Lloyd

2025 年 1 月 6 日 国際物流部情報

Hapag-Lloyd 社は本社を独ハンブルグに置くコンテナ船運航船腹量世界第 5 位の船社です。現在運航しているコンテナ船 295 隻の最大積載量の合計は約 2,295 千 TEU になります。いずれも独で 19 世紀に発足し豪華客船運航で有名であった Hapag 社(Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft)と Norddeutscher Lloyd 社が、1960 年代コンテナ船事業への共同投資を機に 1970 年に合併し設立されました。



設立直後から日系船社と提携し（かつての Trio Group）、現在も ONE 社、韓国 HMM 社、台湾の陽明海運とともに The Alliance を結成していますが、間もなく同アライアンスを離脱し、2M アライアンスを解消する Maersk 社と 2 社で新たに Gemini Cooperation を結成することになります。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11 月 14 日付  
Photo: Photo: " BRUSSELS EXPRESS" by Mr. kees torn, is licensed under CC [BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/) from flickr

## ■ 主要船社紹介 世界第 6 位 ONE (Ocean Network Express)

2025 年 2 月 3 日 国際物流部情報

ONE 社は本社をシンガポールに置いていますが、2017 年に日本郵船、川崎汽船、商船三井という邦船大手 3 社がそれぞれのコンテナ定期船事業を統合して事業を開始した日系のコンテナ船社です。現在運航しているコンテナ船 249 隻の最大積載量の合計は約 1,952 千 TEU となり、Hapag-Lloyd 社に次ぐ世界第 6 位になります。

ONE INNOVATION (最大積載量約 24,136TEU)  
船体塗装はシンボルカラーのマゼンタ



グローバル市場で幅広くサービスを提供していますが、やはり日本発着の定期航路が充実しており日本の荷主様にとって使い勝手のよい船社です。

The Alliance から Hapag-Lloyd 社（独）が離脱した後は、残った ONE、HMM、陽明海運のアジア系 3 社で新たに Premier Alliance を立ち上げますが、欧州航路では MSC 社と協力（スロット交換）することで同社離脱の影響をカバーします。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11 月 14 日付  
Photo: Photo: " ONE INNOVATION" by Mr. kees torn, is licensed under CC [BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/) from flickr

[目次に戻る](#)

## ■ 主要船社紹介 世界第7位 Evergreen Marine

2025年2月10日 国際物流部情報

台湾を拠点とする Evergreen Group のコンテナ船社 Evergreen Marine（中国名：長栄海運）が現在運航しているコンテナ船 223 隻の最大積載量の合計は約 1,734 千 TEU となり、ONE 社に次ぐ世界第7位になります。

仏 CMA CGM 社（同3位）、中国 COSCO（同4位）とともに三大アライアンスの一つ、The Ocean Alliance を結成しています。



2025年1月末の2M解消を機に生じた海運業界グローバルアライアンス体制の大変動の中にあってもこの The Ocean Alliance は参加メンバーもそのまま2032年まで継続することが発表されています。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付 / Photo: "Evergreen Cargo Ship" by fourbyfourblazer, is licensed under [CC BY-2.0](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/) from flickr

## ■ 主要船社紹介 世界第8位 HMM

2025年2月17日 国際物流部情報

HMM 社は韓国で1976年設立、その後同国最大手の財閥であった現代グループの傘下に入りましたが、2017年に経営難に陥った同グループから分離独立しました。2020年には社名も Hyundai Merchant Marine Co., Ltd（現代商船）から現在の HMM Co. Ltd に変更されました。現在運航しているコンテナ船 79 隻の最大積載量の合計は約 882 千 TEU となり、台湾



Evergreen 社に次ぐ世界第8位になります。1月末に The Alliance から Hapag Lloyd 社が脱退した後、2月からは HMM 社、ONE 社（日系、世界第6位）、陽明海運（同第10位）のアジア系3船社から成る Premier Alliance が始動しました。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付 / Photo: "HMM Stockholm" by Mr. Fabio Bruna, is licensed under [CC BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

## ■ 主要船社紹介 世界第9位 ZIM

2025年3月10日 国際物流部情報

ZIM 社は1945年創業、本社をイスラエル・ハイファに置く船会社です。現在運航しているコンテナ船 130 隻の最大積載量の合計は約 768 千 TEU となり、韓国 HMM 社に次ぐ世界第9位になります。かつて世界最上位のコンテナ船社9社が3つに分かれて3大アライアンス



（2M、Ocean Alliance、The Alliance）を結成していたとき、ZIM 社はそのいずれにも属さない世界第10位の位置にありましたが、2024年に The Alliance（当時）加盟の陽明海運を抜きました。現在もどのアライアンスにも加盟していませんが、2Mを脱退したMSC社、The Allianceを脱退して新たに Maersk 社と Gemini グループを結成した Hapag-Lloyd 社と個別航路で協力関係を結んで運航しています。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11月14日付 / Photo: "ZIM London" by Mr. Kees Torn, is licensed under [CC BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

## ■ 主要船社紹介 世界第 10 位 陽明海運 (Yang Ming Marine Transport Corp.)

2025 年 3 月 17 日 国際物流部情報

陽明海運社は 1972 年に設立された台湾の船会社ですが、その起源は清代に大陸で李鴻章が設立した「輪船招商局」まで遡るそうです。現在運航するコンテナ船 94 隻の最大積載量の合計



698 千 TEU は世界第 10 位となり、同 7 位の Evergreen (長栄海運) 社、同 11 位の Wanhai (萬海航運) 社と並ぶ台湾の三大コンテナ船社の一つです。陽明海運社は、日系コンテナ船社 ONE 社、韓国 HMM 社とともに海運グローバルアライアンスの一つ、Premier Alliance を構成するメンバーです。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11 月 14 日付 /Photo: "YM Utopia and Container cranes by night - Euromax terminal - Maasvlakte 2 - Port of Rotterdam" by Mr. Frans Berkelaar, is licensed under [CC BY-SA2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

## ■ 主要船社紹介 世界第 11 位 萬海航運 (Wan Hai Lines)

2025 年 4 月 21 日 国際物流部情報

萬海航運 (Wan Hai Lines) は、台湾の三大コンテナ船社の一つで、長栄海運 (Evergreen)



社、陽明海運 (Yang Ming) に次ぎ台湾第三位、世界では第 11 位に位置し、現在運航するコンテナ船 117 隻の最大積載量合計は 518 千 TEU となります。アジア市場を中心に事業を展開しており、日本と中国、台湾、東南アジア諸国を結ぶ航路サービスが充実しています。弊社でも京浜港、阪神港ともに東南アジア、台湾、中国向け等で多く起用しています。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 11 月 14 日付 /Photo: "WAN HAI 291" by -EZEK on flickr, is licensed under [CC BY-ND 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/)

## ■ 主要船社紹介 OOCL (Orient Overseas Container Line Limited)

2025 年 5 月 19 日 国際物流部情報

OOCL は 1947 年香港で設立された船会社で、創業二代目はのちに香港の初代行政長官になった董建華氏です。2018 年に中国・COSCO 社に買収されて COSCO グループの一員となりましたが、現在でも OOCL のブランドでグローバルにコンテナ輸送サービスを展開しています。



同社ウェブサイトに掲載されているコンテナ船は 80 隻、最大積載量合計は 918 千 TEU となり、単独でも世界第 8 位の規模です(※)。弊社でも中国南部、東南アジア向けで起用する機会が多い船社です。

(※) Alphaliner TOP 100 等の船社別船腹量統計では COSCO グループにまとめて集計されています。/OOCL Website: OOCL - Your Vital Link to World Trade /Photo: "OOCL Scandinavia at Felixstowe" by Mr. Steve Knight on flickr, is licensed under CC BY-2.0

[目次に戻る](#)

## ■ 主要船社紹介 世界第15位<弊社起用多> SITC (海豊国際航運集団)

2025年5月26日 国際物流部情報

SITCは1991年中国・山東省で設立されたコンテナ輸送専門の船会社です。中、日、韓を結ぶ航路から始まり現在もアジアに注力、東アジア、東南アジアを中心に西アジアにまでサー



SITC Hakata (1,032TEU)

ビスを拡大しています。運航するコンテナ船118隻は積載1~2千TEU前後の中小型船主体ですが、その積載量合計は189千TEUとなり、世界第15位です。弊社でも主に阪神、京浜港便を起用していますが、地方港寄港の船便も豊富です。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 21 May 2025  
/Photo: "Kota Kinabalu on 29 December 2023" © Mr. Pangalau on Wikimedia Commons, is licensed under CC [CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) Link: <File:Kota Kinabalu 29 December 2023 20.jpg> - [Wikimedia Commons](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kota_Kinabalu_29_December_2023_20.jpg) (cropped)

## ■ 主要船社紹介 世界第17位<弊社起用多>KMTC (高麗海運/Korean Marine Transport Co.)

2025年6月2日 国際物流部情報

KMTCはHMM社(世界第8位)に次ぐ韓国第2位のコンテナ船社です。運航するコンテナ船66隻の積載量合計は156千TEUとなり、世界第17位です。



KMTC Jakarta (1,626TEU)

韓国、日本、中国を結ぶほか東南アジア、西アジアにサービスを展開しています。主要港のほか、日本各地の地方港と韓国、中国の各港を結ぶ船便を豊富に持ちます。釜山トランシップでつながる東南アジアの港も多く、弊社でも大阪港、水島港発着船便中心に起用する機会の多い船社です。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 21 May 2025  
/Photo: "[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KMTC\\_Jakarta\\_at\\_Singapore\\_-\\_IMO\\_9217424\\_\(3784429237\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KMTC_Jakarta_at_Singapore_-_IMO_9217424_(3784429237).jpg)" © Mr. Pete on Wikimedia Commons, is licensed under CC [CC BY-2.0](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/) (cropped)

## ■ 主要船社紹介 世界第19位<弊社起用多> SINOKOR (長錦商船)

2025年6月9日 国際物流部情報



SINOKOR Antwerp Bridge (5,043TEU)

SINOKORは韓国第3位のコンテナ船社であり、運航するコンテナ船75隻の積載量合計は141千TEUとなり、世界第19位です。

1989年に設立、韓国と中国を結ぶコンテナ航路を開設し、1999年に日本と韓国を結ぶサービスを開始しました。主要港のほか、日本各地の地方港と韓国、中国の各港を結ぶ船便を豊富に持ちます。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 21 May 2025  
/Photo: "ANTWERP BRIDGE. CONTAINER SHIP" from Wikimedia Commons with no copyright restrictions ([Deed - Public Domain Mark 1.0 Universal - Creative Commons](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Antwerp_Bridge_Container_Ship))

[目次に戻る](#)

## ■ 主要船社紹介 世界第 22 位<弊社起用多> T.S. Lines (徳翔海運)

2025 年 6 月 23 日 国際物流部情報



T.S. Lines は 2001 年に香港で設立されたコンテナ船社であり、運航するコンテナ船 38 隻の積載量合計は 92 千 TEU となり、世界第 22 位です。

現在は本社を台湾に置き、アジア地域を中心に欧州、北米も含めたグローバルなサービスを展開しています。当社では台湾向け、ベトナム向けなどの輸出で、大阪港発の便数が多く使い勝手もよいため、起用することが増えています。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 21 May 2025

／Photo: "TS Tokyo" © -EZEK on flickr, is licensed under CC BY-ND 2.0 URL: [TS TOKYO | Taiwanese company, TS LINES new ship, Marshall Is...](#) | Flickr

## ■ 主要船社紹介 世界第 24 位<弊社起用多> Ningbo Ocean Shipping (寧波遠洋運輸)

2025 年 7 月 14 日 国際物流部情報

Ningbo Ocean Shipping は現在世界第 3 位の国際コンテナ港である寧波舟山港の埠頭運営、港湾運送などを行う会社（寧波舟山港股份有限公司）の子会社として 1992 年に設立されたコンテナ船社です。コンテナ船 86 隻を運行し、その積載量合計 86 千 TEU は世界第 24 位になります。日本、韓国、台湾、東南アジアと中国沿岸部および長江沿いの各港を結ぶ航路を展開し当社でも起用が増えています。

運航隻数、船腹量の出典：Alphaliner TOP 100 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> 21 May 2025

以上

[目次に戻る](#)