

大型コンテナ船は、我が国の港湾で どれだけのコンテナを積み卸すのか？



港湾研究部 港湾システム研究室 主任研究官 赤倉 康寛 研究員 二田 義規

(キーワード) コンテナ, 航路, 積卸量, 積卸率

1. はじめに

コンテナターミナル整備計画の需要予測では、コンテナ船寄港一回当たりの積卸量が必要不可欠である。これにより、航路成立の可否を検討し、コンテナ取扱量予測値を推計し、最終的には、寄港頻度から施設量・規模を設定する。しかし、データに基づいて、積卸量を算定した例が見当たらないため、航路別の相違や、船型の大型化を如何に考慮するかが、大きな課題となっている。

2. 積卸量・積卸率の算定

五大港より提供いただいたデータとLloyd'sデータを用い、積卸量と、積卸量を寄港コンテナ船のTEU Capacityの2倍で除した積卸率について、経年変化を見た。基幹航路（北米・欧州）の結果が、図-1及び図-2であるが、積卸率が概ね横ばい傾向に対し、積卸量は、増加傾向を示していた。

次に、全国輸出入コンテナ貨物流動調査（2003年10月）データとLloyd'sデータ等により、船名データを用い、航路別に、積卸率の港湾別・船舶数の分布状況を算定した。東南アジア航路の結果が、

図-3である。五大港の積卸率は、その他港湾より大きくなっていた。

以上の結果より、積卸率は経年的に概ね安定しており、需要予測等における検討に使用可能であること、積卸量は船型（TEU Capacity）の変化に併せて増加していることが確認された。また、我が国全体での航路別積卸率の目安値もとりまとめた。大まかな水準は、欧州航路を除く基幹航路は1割弱、例えば5,000TEUの寄港船に対し1,000TEU弱の積卸量、東アジア域内航路は、五大港：約2割、その他港湾：1割5分、例えば1,000TEUの寄港船に対し、約400,300TEUの積卸量となっていた。

3. おわりに

本研究の成果により、コンテナターミナル整備計画の検討を、より精度良く、効率的・効果的に行うことが可能となる。

【参考文献】

赤倉康寛・二田義規・渡部富博：国総研研究報告 No.36. <http://www.nilim.go.jp/engineer/index.html>

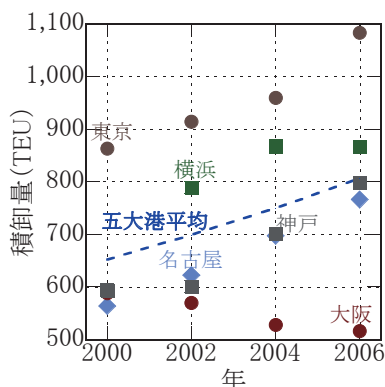


図-1 基幹航路の積卸量

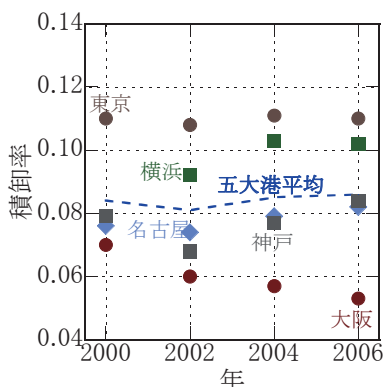


図-2 基幹航路の積卸率

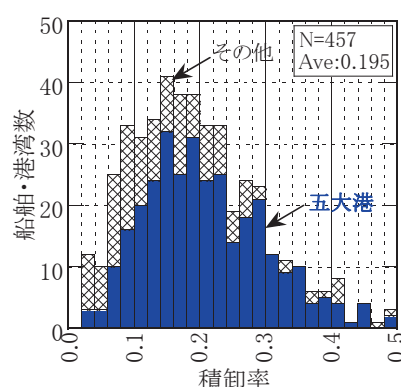


図-3 東南アジア航路の積卸率分布