

北東アジアの 対北米コンテナ流動から考える



港湾研究部長 高橋 宏直

(キーワード) 北東アジア、国際海上コンテナ流動、日本海

1. アニュアルレポート2009年号一裏表紙の続き

このアニュアルレポート昨年（2009年）号の裏表紙に、港湾研究部で分析した北東アジアからの対北米コンテナ流動量の推移（2008年12月まで）を提示した。そこでは、2008年9月のリーマンショック以降の北米向け流動量が激減したことを明らかにしている。図-1では、その後の結果を示す。日本は昨年5月に、中国は昨年2月に、韓国は昨年1月に底をうち、その後は増加している。ただし、日本は他の2国と比較して上昇力が弱い。

この北東アジア、特に中国と北米間の貿易動向は、わが国のみならず世界の今後の経済発展の重要な要因であり、様々な観点からの分析が必要である。このため港湾研究部では、図-1で示したようなコンテナ貨物の流動、さらにはコンテナ船の寄港実態等について分析を行っている。今回、新たに日本周辺海域でのコンテナ船の航行実態を分析した。これにより、例えば、大型コンテナ船の津軽海峡、すなわち日本海側を航行する実態を把握することができた。

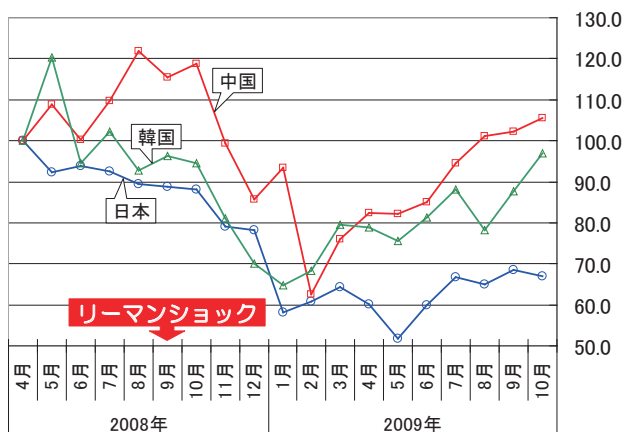


図-1 北東アジア→北米向けコンテナ流動量

2. コンテナ船の航行実態把握

船舶自動識別装置 (AIS) の船舶の設置義務化にともない、海上保安庁によるAIS陸上局の設置が着実に実施されてきた。特に、2009年6月において九州以南海域のエリアをカバーすることで全国展開が完了し、2009年7月からは日本沿岸域の船舶航行を一元的把握することが可能となった。このデータを海上保安庁から提供して頂き、港湾研究部で開発したAISデータ解析システム (NILIM-AIS) により日本周辺海域のコンテナ船の航行実態を分析した。まず、図-2に2009年7月の1週間 (18日～24日) でのコンテナ船の航跡図を示す。なお、この図では実際の観測で欠測している部分についてはNILIM-AISにより補正を行っている。

(1) 大型船コンテナ船 (パナマックス船以上)

パナマックス以上のコンテナ船 (Pmax) について東航・西航ごとに4週間について分析した結果を図-3、4に示す。この結果、日本海を航行する比率が東航・西航ともに約40%、さらにそのうち韓国に寄港しない比率が東航で20%以上、西航で30%以上になっていることが明らかになる。また



図-2 コンテナ船の航跡図

日本に寄港しない比率が東航で60%以上、西航で40%以上に、韓国に寄港しない比率が東航・西航ともに50%以上になっていることも明らかになる。

(2) 超大型コンテナ船（オーバーパナマックス船）

パナマ運河を通航できない超大型コンテナ船（オーバーパナマックス船：O-Pmax）についての東航・西航についての同様の分析結果を図-5、6に示す。パナマックス以上のコンテナ船のうち東航・西航ともに約70%程度までにO-Pmax船が投入されていることが明らかになる。

3. 中国-北米航路で日本-中国貨物を輸送

2. の分析からあらためて言うまでもなく、北東アジアと対北米との航路の中核となっているのは中国であり、この中国-北米間を結ぶコンテナ船が東航・西航合わせて1日10便航行している。ただし、その内日本には約半分しか寄港していない。しかしながら、これらの航路は日本-中国航路とみることができる。言い換えれば、中国発着のコンテナ便が毎日10便も目の前を走っており、その半分は通過しているのである。

現在の日本の最大の貿易の相手国は中国であり、その輸送手段としてこの航路を活用することが考えられる。従来、対中国への海上コンテナ輸送は近海航路として中・小型コンテナ船により、複数港に寄港する航路が主体であった。しかしながら、ここに北米-中国航路の高速の大型船の途中寄港という新たな【アイデア】が考えられる。ここでは、大型コンテナ船にとって寄港するだけメリットがある対中国コンテナ量を集積できるかどうかの実現の鍵となる。

今後、さらに分析を進めたいと考えている。

【参考文献】

- 1) 高橋宏直 海上の安全の確保のための日本周辺海域における船舶航行実態把握：日本政策研究会 第1回年次大会 2009.12

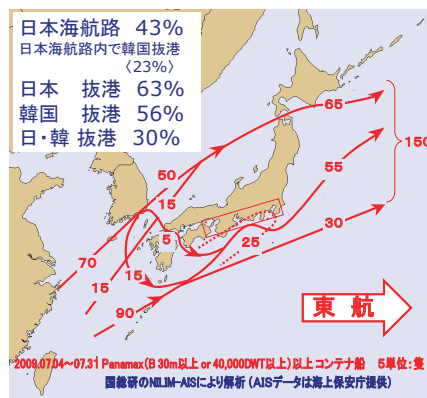


図-3 コンテナ船 (Pmax) 航行実態 (東航)

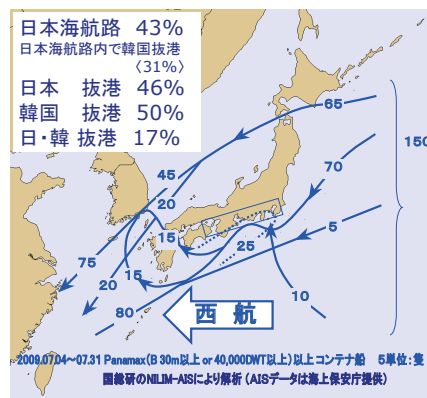


図-4 コンテナ船 (Pmax) 航行実態 (西航)

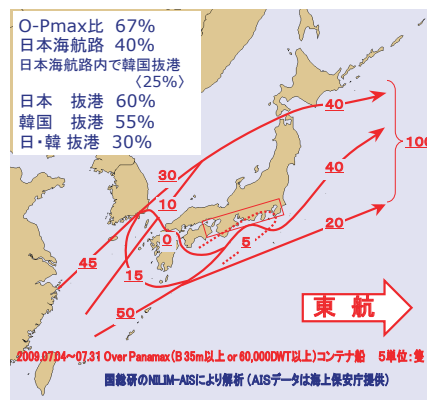


図-5 コンテナ船 (O-Pmax) 航行実態 (東航)

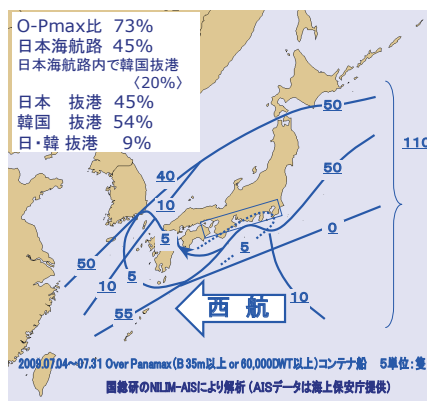


図-6 コンテナ船 (O-Pmax) 航行実態 (西航)