

アジア諸国の経済成長と日本の港湾



港湾研究部長 鈴木 武

(キーワード) アジア、貿易動向、国際物流、国際港湾、日本の経済成長

1. アジア諸国の成長と日本の港湾

世界のGDPは1999年から2009年の10年間で1.85倍に拡大し、北米は1.55倍、西欧は1.71倍に拡大したが、日本のGDPは1.16倍にしかならなかった。世界が経済成長を続ける間に日本の経済は停滞を続けたことになる。中国をはじめとする日本の近隣諸国はこの間に経済を大きく成長させ、同時に様々な戦略を立てて大胆な投資と制度改革を行い、それらによって港勢を大きく伸ばした。コンテナの取扱量で見れば、1980年には日本最上位の神戸港が世界第5位であったが、2009年には日本最上位の東京港でも第26位という状況になった。替わって上位を占めたのが東アジアの諸港で、10位以内に8港が入るといった状況である。

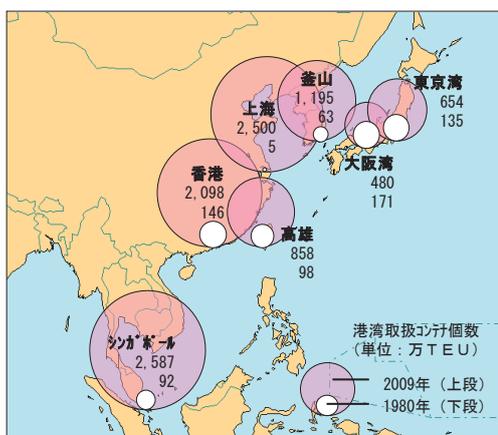
いては企業が市場競争で勝ち残るため、コンテナ船の大型化が進んでいる。1970年代には積載量が約2,000TEUであったが、1980年代にはパナマ運河の通航可能最大船型である約4,000TEUのパナマックスが出現した。1990年代にはパナマ運河を通航できないオーバーパナマックスが出現し、積載量は約6,000TEUに達した。船舶の大型化が進む状況を受け、パナマ運河の拡張工事が進められている。船舶の建造状況を見ると、世界に就航するコンテナ船はパナマ運河の拡張を機に大型化が一気に進みそうな気配である。その一方で、パナマ運河の拡張を待たずに拡張後のパナマ運河のサイズを超える約15,000TEUのコンテナ船が出現するといった状況でもある。

2. 国際貨物輸送船舶の大型化

増加するコンテナ貨物を効率良く運ぶため、ひ

石炭、鉄鉱石そして穀物を輸送するバルクキャリアも大型化が見込まれる。新興国の資源需要が急速に高まるなかで遠距離輸送が増加しているこ

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の 20フィートコンテナを1とし、40フィートコンテナを2として計算する単位。

※東京湾は東京港・横浜港、大坂湾は大坂港・神戸港。ただし、大坂湾は2008年の数字。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982 . 2010 March 2010 CONTAINERISATION INTERNATIONALをもとに国土交通省港湾局作成

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

1980年		2009年速報値 (単位: 万TEU)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1 (1)	シンガポール 2,587
2	ロッテルダム	2 (2)	上海 2,500
3	香港	3 (3)	香港 2,098
4	神戸	4 (4)	深圳 1,825
5	高雄	5 (5)	釜山 1,195
6	シンガポール	6 (8)	広州 1,119
7	サンファン	7 (6)	ドバイ 1,112
8	ロングビーチ	8 (7)	寧波 1,050
9	ハンブルク	9 (10)	青島 1,026
10	オークランド	10 (9)	ロッテルダム 974
12	横浜		
16	釜山	26 (24)	東京 374
18	東京	36 (29)	横浜 280
39	大坂	-(39)	名古屋 ※282
46	名古屋	-(44)	神戸 ※256
		-(50)	大坂 ※224

【注】外内貨を含む数字 ()内は2008年の順位 ※の取扱量は2008年の数字

とが原因である。穀物輸送の主力は7万トン級のパナマックス、鉄鉱石輸送の主力は17万トン級のケープサイズであったが、それよりも大きな船舶が増えてきている。中国の製鉄所とブラジルの間では30万トン級VLOC（Very Large Ore Carrier）による輸送が始まっている。さらにブラジル鉄鉱石メジャーは40万トンのチャイナマックスを建造していると伝えられている。

3. 国際貨物需要の変化と船舶大型化への対応

日本は少子高齢化、人口減少、円高、企業の海外流出によって国内の経済、財政、雇用が厳しい状況にある。昨年未からの中東・アフリカ諸国の反政府デモも石油価格の上昇を引き起こしかねない危険材料である。その一方でアジア諸国は早々にリーマンショックから立ち直り、良好な経済成長をみせている。

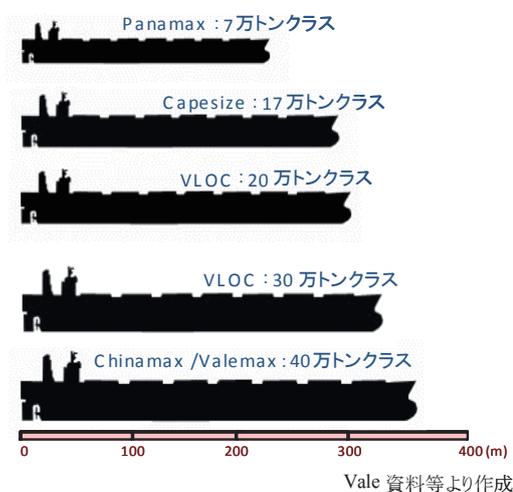
日本の港湾は、東アジアの諸港の隆盛と船舶の大型化の進展のなかで、大型化対応に遅れをとりコンテナの基幹航路さえ失いかねない状況、さらには生産コストの低減と旺盛な海外需要を求めて企業が盛んに海外に出て行く状況である。

日本の港湾の競争力を高め、それによって国内の経済競争力を高めるとともに消費物資の輸入コストを低減する。それと同時にアジアの成長力を国内の経済の活力に結びつけていく。そのために港湾の大型化とそれに応じたサービスの改善を早急に進める必要がある。厳しい財政情勢の中でそれを達成していくためには、可能性のある港湾を厳しく選択し、そこに集中的に投資を行っていく必要がある。そのため、国土交通省は2010年8月に国際コンテナ戦略港湾を2地域選定するとともに、国際バルク戦略港湾の選定作業を進めている。

こうした港湾の政策を実行可能で効果の高いものとして策定し、それらを効果的に進めていくためには、関連諸国の経済、国際輸送や取引における障壁、燃料価格、船会社の経営戦略、船舶の諸元・性能、港湾および陸上・海上インフラの整備

状況等の変化によって各港湾間の物流量、船舶のサイズと性能、寄港頻度、各港湾の貨物取扱量がどのように変化するか、そしてそうした状況に対応するためにはどのような施設や設備が必要で、それら施設等はどのようなサイズ・構造・性能等が必要かを分析し予測することが必要になる。そうした分析と予測を行っていくために貿易、輸送、船舶、港湾整備などのデータを継続的に蓄積し分析することが必要である。そしてモデル理論、調査分析技術、統計理論等を調査研究したうえで、貿易や物流に影響を与えるさまざまな要素を評価することができる信頼性の高い国際海上物流モデルを構築することが必要である。同時にそのモデルは実用最善のものとなるよう常に改良を行っていく必要がある。また国際海上物流モデルの結果に加え、船舶、荷役機械、保管施設等の運動や構造の性能、使用性、耐久性、エネルギー効率、技術開発動向などを調査分析し、求められる条件下で必要となる港湾の施設や設備の仕様、使用条件などを設定する方法を確立していくことが必要である。

それらによって現在進められている国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾の政策における各種施策の評価や新たな施策の企画・立案のための予測や分析に寄与していきたいと考えている。



バルクキャリアの船長の変遷