

# 東アジア-北米航路コンテナ船は 日本海と太平洋のいずれを 通航しているのか？



港湾研究部 港湾計画研究室 研究官 竹村 慎治

(キーワード) コンテナ船、北米航路、AIS、津軽海峡、大隅半島

## 1. はじめに

近年、アジア経済の急成長に伴い、東アジアと北米を結ぶコンテナ船が多くなっている。日本はその航路上に位置しているが、どのような場合に日本海側と太平洋側を選択するのかは分析されていなかった。そこで、Lloyd's船舶動静データとAISデータを組み合わせて、通航状況を分析した。

## 2. 分析データ

従来、船舶の動静分析はLloyd's船舶動静データを用いてきたが、これは、各船舶の入出港データであり、通航海域の把握はできない。そこで、本研究では、このLloyd'sデータに函館・門司受信局のAISデータを組み合わせて分析した。AISとは、自動船舶識別装置（Automatic Identification System）のことであり、9.1テロ以降、一定規模以上の船舶に搭載を義務付けられている。

## 3. 通航海域の分析

2009年1年間の通航データの分析結果を図1に示す。全体では、東航は3,140隻、西航は2,972隻で、ほぼ同量の航行実態があったが、通航海域別に見ると、東航では、1/3が津軽海峡、2/3が大隅半島沖の通航であるのに対して、西航では、大隅半島沖の隻数が7割強で多かった。これは、コンテナ船が日本の太平洋側の港湾を寄港する場合が多いため、その数値が反映されている。

## 4. 時系列変化の集計

各海域の通航選択の判断基準は変化しないと仮定して、2009年実績を基に1999年及び2004年を推

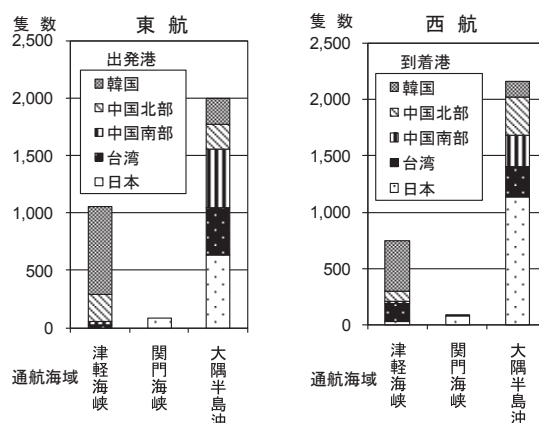


図1 海域別隻数

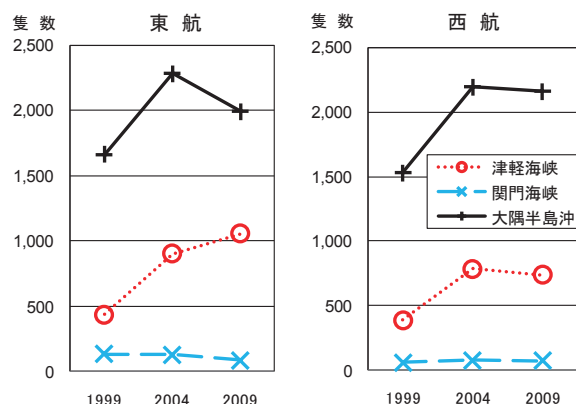


図2 時系列変化（推計）隻数

計した。津軽海峡（日本海）において、東航では2倍の隻数増、西航では2004年以降、若干減と推計された。

## 5. おわりに

本成果は、日本海側拠点港湾等 港湾施策検討の基礎資料になるため、分析を続けていきたい。

## 【参考文献】

国総研資料No.610 <http://www.nilim.go.jp/>