

国際コンテナ荷動量の統計データ分析 ～東南アジア発着貨物に着目して～

パシフィックコンサルタンツ株式会社 正会員 ○荒木 大志
 パシフィックコンサルタンツ株式会社 正会員 岡田 万由子
 パシフィックコンサルタンツ株式会社 非会員 北田 彰久
 国土交通省 港湾局 正会員 坂井 啓一

1. はじめに

国際海上コンテナ輸送は、世界規模での交易の進展とともにその荷動量が増加している。特に中国は世界の工場としての地域を確立し、各国への大量輸出を行っている。一方で近年はチャイナプラスワンの動きも顕著となり、ASEAN 地域への製造業の展開が進み、中国ほどの物量には及ばないが貿易拡大を続けている。

そのようななかで、我が国では国際コンテナ戦略港湾政策が展開されており、平成 30 年 7 月には港湾の中長期政策「PORT2030」が策定されたところである。中長期政策「PORT2030」では、我が国への長距離基幹航路の寄港を維持拡大するためには、東南アジア等からの広域集荷を図ることを打ち出している。そこで、本稿では我が国港湾政策に資することを目的とし、東南アジア各国の貨物に着目して、貿易相手国別、品目別の国際コンテナ荷動量について分析を行う。

2. 分析に用いるデータ

分析には、IHS 社の提供する World Trade Service データベース (WTS データ) ¹⁾ を用いる。WTS データは世界 106 国地域間 (欧州域内流動を除く)、201 品目区分での国際コンテナ貨物純流動量の実績値と推計値 (2000 年～2030 年) を TEU ベースにて入手することができる。

WTS データに収録される国際コンテナ貨物量の実績値は、UN Comtrade、US Census Bureau、Eurostat に基づき集計されている。柴崎ら ²⁾ は、WTS データに収録されるコンテナ輸出入貨物量と各種情報源に基づく港湾取扱貨物量 (トランシップ貨物量を除く) から集計したコンテナ輸出入貨物量の比較を行っており、概ね同程度になることを報告している。WTS データの将来推計値については、その推計手法が明確にされていないため、

キーワード 国際海上コンテナ、OD 貨物量、東南アジア、

連絡先 〒101-8462 東京都千代田区神田錦町三丁目 22 番地 パシフィックコンサルタンツ株式会社

TEL 03-6777-1581、E-mail daishi.araki@ss.pacific.co.jp

本稿では使用しない。

3. 東南アジア各国の貨物量の変化と貿易相手国

東南アジア各国の貨物量の変化を図-1 に示す。いずれの国も取扱量は増加傾向にあるが、特にベトナムとインドネシアの取扱量が急増している。2000 年～2016 年における GDP 年平均伸び率と GDP 弾性値 (GDP が 1% 成長した場合のコンテナ貨物量の伸び率) を図-2 に示す。ベトナムは他国に比べて GDP 弾性値が高く、過去のトレンドでは、GDP 成長率とコンテナ貨物量の増加の関係性が強いことが分かる。

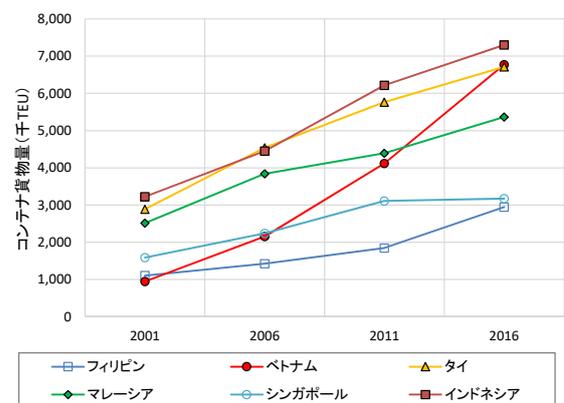


図-1 東南アジア各国コンテナ貨物量の推移

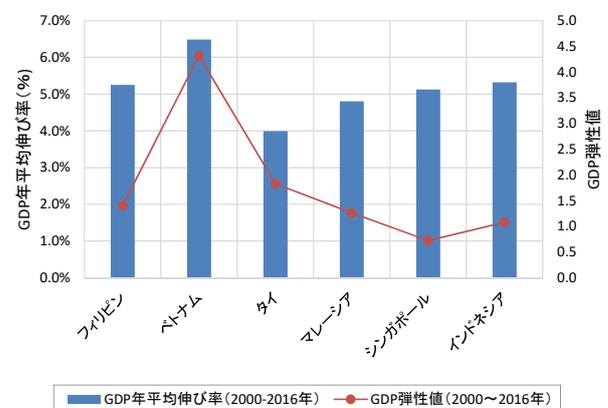


図-2 GDP の年平均伸び率と弾性値

次に東南アジア地域の貿易相手国について、2006年、2016年時点の発着別構成比を図-3に示す。発着ともに東アジア、及び東南アジア域内との構成比が高く、約50%以上を占めている。構成比の高い東アジア地域の内訳をみると、中国が半数以上を占めている(図-4)。

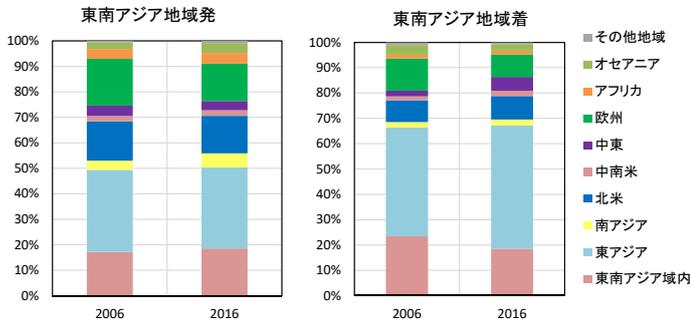


図-3 東南アジア地域発着コンテナの相手地域構成比

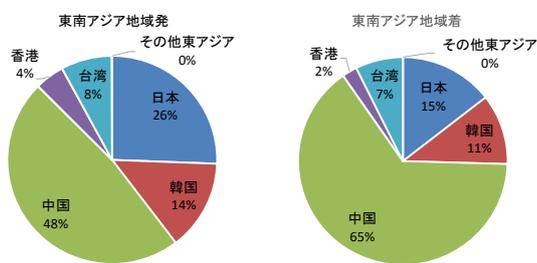


図-4 対東アジア地域の内訳(2016年)

4. 東南アジア～北米・中南米間の貨物量の変化

上述したとおり、東南アジア貨物は今後も増加することが予想される。我が国への長距離基幹航路の寄港を維持拡大させるためには、国内長距離貨物の他国トランシップを減少させること、また、他国からのトランシップ貨物量を増加させることが必要となる。後者については、東南アジア～北米・中南米間の貨物集荷が重要になると考えられることから、当該区間純流動量の変化について図-5に示す。いずれの国地域においても東南アジア地域との取扱貨物は増加しており、ベトナムの貨物取扱は大きく増加している。表-1に2016年の東南アジア～北米・中南米間の主要取扱品目を示す。東南アジア発貨物では、家具や野菜・果物(加工)、アパレル等の製品取扱が多い。一方、東南アジア着貨物については、廃棄物や大豆、プラスチック・合成ゴム、綿、肥料、飼料などの原料取扱が多い。これら貨物を日本港湾でトランシップさせるためには、我が国港湾の各国との航路サービス(輸送コスト、リードタイム等)の向上、日本でトランシップすることによる付加価値の提供等が必要になると考えられる。

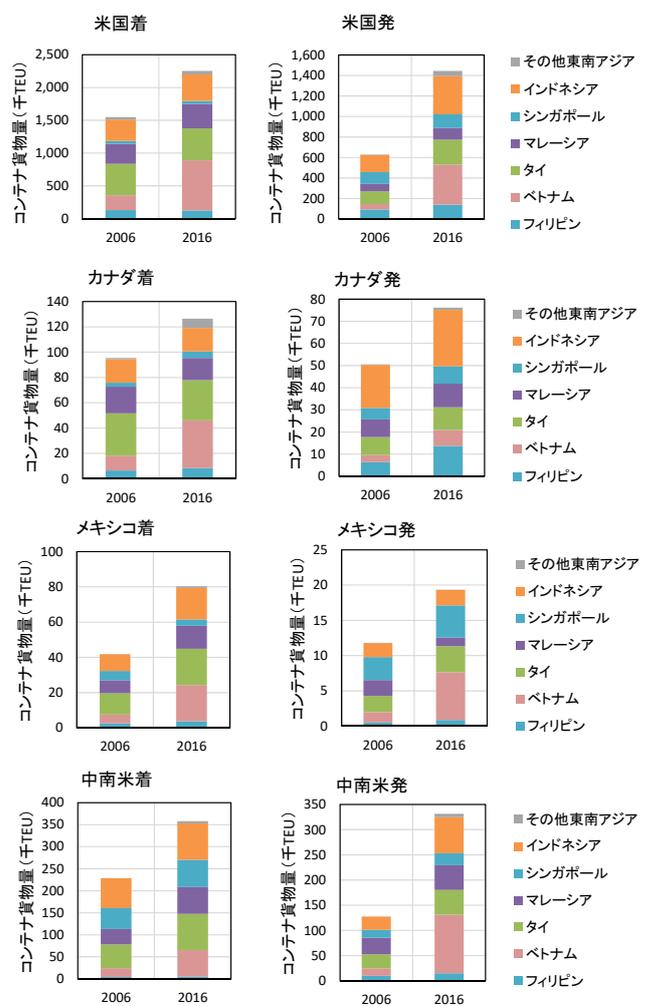


図-5 東南アジア～北米・中南米貨物量の変化

表-1 東南アジア～北米・中南米の主要取扱品目(2016年)

	東南アジア発の主要貨物	東南アジア着の主要貨物
米国	家具、タイヤ、電子部品、野菜・果物(加工)、スーツ・ドレス等【合計の35%程度】	農業及び食品加工残留物及び廃棄物、大豆、プラスチック・合成ゴム、綿、おがくず・木屑【合計の47%程度】
カナダ	家具、野菜・果物(加工品)、ゴム製品、化学製品、魚介類(加工)【合計の38%程度】	パルプ、プラスチック・合成ゴム、小麦、マメ科植物・乾燥野菜、肥料と農薬【合計の32%程度】
メキシコ	魚介類(冷凍)、プラスチック・合成ゴム、自動車部品、家具、古紙・化学パルプ等【合計の28%程度】	果物・野菜(加工)、プラスチック・合成ゴム、自動車部品、綿、染料・顔料・その他着色料【合計の52%程度】
中南米	雑貨、革・ゴム製の衣類、繊維糸、プラスチック・合成ゴム、自動車部品【合計の37%程度】	飼料等、砂糖・サトウキビ、綿、魚介類(冷凍)、革及びその製品【合計の60%程度】

5. おわりに

本稿では東南アジア各国の貨物純流動に着目し、特に我が国が広域集荷を目指すべき東南アジア～北米・中南米間貨物について、貨物量や貿易相手国の変化や、当該貨物の主要取扱品目について分析・把握した。

最近では米国における保護貿易政策により国際貿易動向は大きな変化を見せているとの報告もあり、引き続き貿易動向の変化について注視していきたい。

参考文献

- 1) IHS, Inc. : World Trade Service (WTS) database.
- 2) 柴崎・川崎: 南アジア地域を対象としたインターモーダル国際物流モデルの構築と政策分析, 国土技術政策総合研究所研究報告, No. 58, 2016.