

国際海上コンテナに関する港湾管理者・船社同盟データの考察*

Consideration about Containerized Cargo Statistics by Port Authority and Shipping Conference*

赤倉康寛**・渡部富博***・金子彰****

By Yasuhiro AKAKURA**・Tomihiro WATANABE・Akira KANEKO

1. はじめに

国際海上コンテナ流動を正確に把握し、将来動向を捉えるためには、分析・研究の基礎となる港湾貨物統計データの、出来る限り正確な取得が非常に重要である。入手出来るデータの中には、独自の情報やノウハウにより推計される民間データもあるが、筆者らは、データ取得方法が比較的明らかな統計に注目し、その内容や精度等について、分析を進めている。既に、主要国の国公式統計については、分析を行ったところ¹⁾であり、本考察は、国公式統計で入手できないデータの利用を、少しでも容易にすることを目的とし、港湾管理者と船会社による統計に着目したものである。具体的には、主要国の港湾管理者による統計の項目、内容を把握・分析すると共に、船会社による同盟のデータ内容を把握し、その精度について検証を行った。

2. 各国主要港湾の港湾貨物統計

主要国の中で一番取扱量の多いと推測される港湾について、港湾管理者による公式統計の項目等の把握した。

(1) 日本・東京港：東京港港勢²⁾

a) 概要

東京港の港湾管理者は、東京都港湾局である。月報、四半期報、年報（港勢）が、Webで公表されている。製本された年報には、詳細なデータが掲載されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入・空、入・出）及びFTで公表されている他、品種別、相手国/港（仕向・仕出）別、航路別、さらには係留施設別の取扱量（FT及びTEU単位）も示されている。航路別は、相手国別とは厳密には一致しない（韓国を経由する中国航路で、日本－韓国間

*キーワード：空港・港湾計画，物流計画，計画情報

**正員，博士（工学），国土技術政策総合研究所

（横須賀市長瀬3-1-1，TEL046-844-5028，FAX844-6029）

***正員，工修，国土技術政策総合研究所

****正員，工修，東洋大学

（群馬県邑楽郡板倉町泉野1-1-1，TEL/FAX0276-82-9015）

の貨物を輸送することがあり得る）。

c) 国公式統計との相違

集計項目や単位等の基本的な体系は、国公式の港湾統計と同じである。ただし、国公式統計の項目にある他国発着トランシップは示されていない。

(2) 韓国・釜山港：Container Statistics³⁾

a) 概要

釜山港の港湾管理者は、BPA（Busan Port Authority）である。年報が、英語及び韓国語にて公表されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入・空、入・出・T/S），さらには、これらがターミナル別にも示されている。また、相手国・地域別やサイズ別TEUや品目別トン（RTと推察される）も見られる。加えて、内陸輸送機関別取扱量、危険物や冷凍物の取扱量も示されている。

c) 国公式統計との相違

品目別や相手国別等、国公式のStatistical Year Book of MOMAFには見られないデータが多い。ただし、これらのデータの出典は、ほとんどが、MOMAFによる港湾・海運データベースのPORT-MIS（Management Information System）であることから、元データは同一である。

(3) 中国・上海港：Container Throughput⁴⁾

a) 概要

上海港の港湾管理者は、行政部門担当の上海市港口管理局と、業務部門担当のSIPG（Shanghai International Port(Group)）に分かれている。データは、SIPGより毎月及び毎年（英語有り），Webで公表されている。

b) データ項目

全取扱量（TEU，実入+空）のみである。

c) 国公式統計との相違

国公式の中国港口年鑑には、内貿，空コンテナの取扱量やコンテナサイズ別取扱量の数値が見られるが、上海港のデータには見当たらない。

(4) 台湾・高雄港：高雄港年報⁵⁾

a) 概要

高雄港の港湾管理者は、国の交通部の一組織である高

雄港務局である。中国語に英語併記の年報が、毎年公表されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入＋空，入・出）及びMTで示されている。個数単位では、実入と空の内訳もある。また、品目別及び相手地域別はMT単位となっているが、これらはデータ元が税関データであること等から、最終仕向国・原産国（貿易相手国）で、他国発着トランシップを含んでいないと推察される。

c) 国公式統計との相違

集計項目や単位等の基本的な体系は、国公式の交通統計港埠と同一である。国公式統計では、港毎の取扱量も示されているが、高雄港年報と数値は一致している。

(5) アメリカ・Los Angeles港 : Annual Statistics⁶⁾

a) 概要

ロサンゼルス (Los Angeles) 港の港湾管理者は、ロサンゼルス市港湾局 (Harbor Department of the City of Los Angeles) である。データは、毎年、Webで英語にて公表されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入・空，入・出）で公表されている。この取扱量には、他国発着トランシップが含まれるものと推察される。

c) 国公式統計との相違

国公式として、MARAD (Department of Transport, Maritime Administration) から公表されているデータは、PIERS (Port Import Export Reporting Service) によるものであり、自国発着の実入コンテナしか計上されていない。そのため、TEUによる取扱量でも、国データと港データの定義が異なっている点に注意が必要である。なお、国データにある相手国別やMT単位の取扱量は、ロサンゼルス港データでは見当たらない。

(6) オランダ・Rotterdam港 : Port Statistics⁷⁾

a) 概要

ロッテルダム (Rotterdam) 港の港湾管理者は、ロッテルダム市が出資し、国が一部の株式を保有するHaven Bedrijf Rotterdam N. V.である。毎年、年報が、オランダ語及び英語にて公表されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入・空，入・出）及びMT（入・出）で示されており、これには他国発着トランシップが含まれていると推察される。また、相手国別TEU（仕向・仕出国と推察）やサイズ別、さらには内陸輸送機関別の取扱量も見られる。

c) EU公式統計との相違

集計項目や単位等の基本的な体系は、Eurostatと同じで

ある。ただし、サイズ別については、コンテナサイズの区切りが、Eurostatでは20ft未満、20ft、20より大きく40ft未満、40ft及び40ftより大きいとの分類になっているのに対し、ロッテルダム港では29ft以下、30～39ft、40～44ft及び45ft以上となっており、分類が異なっている。

(7) ドイツ・Hamburg港 : Statistics⁸⁾

a) 概要

ハンブルグ (Hamburg) 港の港湾管理者は、ハンブルグ市である。毎年、データが英、独、ロシア、中国、ポーランド及びチェコ語で、Webにて公表されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入・空，入・出）で示されている（他国発着トランシップ込みと推察）。また、相手地域別TEU（仕向・仕出国と推察）も見られる。

c) EU公式統計との相違

集計項目や単位等の基本的な体系は、Eurostatと同じであるが、MT単位のデータは見当たらない。

(8) ベルギー・Antwerp港 : Statistics⁹⁾

a) 概要

アントワープ (Antwerp) 港の港湾管理者は、アントワープ市が100%株式を保有するAntwerp Port Authorityである。データが、Webにて、毎年（英語）、毎四半期（英、仏、オランダ及び独語）公表されている。

b) データ項目

全取扱量が、TEU（実入・空，入・出）及びMT（実入・空，入・出）で示されている（他国発着トランシップ込みと推察）。空コンテナのトン単位は通常0計上されるが、これが集計されている。すなわち、トン単位取扱量にコンテナ自重が含まれている。また、相手地域別TEU（仕向・仕出国と推察）取扱量も見られる。

c) EU公式統計との相違

集計項目や単位等の基本的な体系は、Eurostatと同じである。ただし、Eurostatでは、コンテナ自重とRo/Roユニットの自重は計上しないこととされているため、MT単位の集計方法は厳密には異なっている。

以上の各国主要港湾の統計名、概要、データ項目等について一覧で示したのが表-1である。国（EU）公式統計にない、港湾独自のデータは斜字体で示した。

また、EUの各港統計による取扱量とEurostatにおける各港取扱量を比較した結果を図-1に示す。両者は完全には一致せず、Antwerp港では4%程の乖離があった。この相違の原因は、Eurostatと各港統計のデータの定義の詳細の相違か、あるいはEurostatのデータが4半期毎の速報値であるのに対し、各港統計は年報となっていること等の可能性が考えられる。

表－1 各国主要港湾の港湾貨物統計のデータ項目等の詳細

地域	国 港湾	管理者 「統計名」	言語 最新年	自国発着コンテナ			他国T/S	サイズft	その他
				全取扱量	品目別	相手国別			
東アジア	日本 東京	東京都港湾局 「東京港港勢」	日 2006	TEU (実入, 空) FT	81分類 FT	仕向・仕出国/港 TEU(実入, 空) FT	無し (自国発着 に含まれる)	20, 40, 他	航路別(・品種別) けい留施設別(・ 品種別) 等
	韓国 釜山	Busan Port Authority 「Port of Busan Container Statistics」	韓英 2006	TEU (実入, 空) RT	32分類 RT	仕向・仕出国/ 地域 TEU(実入+空)	全取扱量 TEU (実入, 空)	10, 20, 40, 他	ターミナル別 内陸輸送機関別
	中国 上海	Shanghai International Port Group 「Container Throughput」	中英 2005	TEU (実入+空)	無し	無し	無し (自国発着 に含まれる)	無し	
	台湾 高雄	Kaohsiung Harbor Bureau(高雄港務局) 「Annual Statistical Report(高雄港年報)」	中英 2006	TEU (実入+空) 個数 (実入, 空) MT	21分類 MT	最終仕向・原産 地域:MT	無し (TEU: 自国 発着に含ま れる)	無し	
北米	米国 Los Angels	Harbor Dep. of the City of Los Angeles 「Annual Statistics」	英 2007	TEU (実入, 空)	無し	無し	無し (自国発着 に含まれる)	無し	年度(7-6月)ベ ース全取扱量
EU	オランダ Rotterdam	Haven Bedrif Rotterdam N. V. 「Port Statistics」	英蘭 2006	TEU (実入, 空) MT	無し	仕向・仕出国: TEU(実入+空), MT	無し (自国発着 に含まれる)	-29, 30- 39, 40- 44, 45-	内陸輸送機関別
	ドイツ Hamburg	City of Hamburg 「Statistics」	英独露 中ボチ 2006	TEU (実入, 空)	無し	仕向・仕出国/地 域:TEU(実入+ 空)	無し (自国発着 に含まれる)	無し	
	ベルギー Antwerp	Antwerp Port Authority 「Statistics」(Quarterly bulletin of Statistics)	英 (仏蘭独) 2006	TEU (実入, 空) MT(含空重 量)	無し	仕向・仕出地域: TEU(実入+空)	無し (自国発着 に含まれる)	無し	

注) 最新年は、2008年1月時点で入手可能な年単位データのことである。

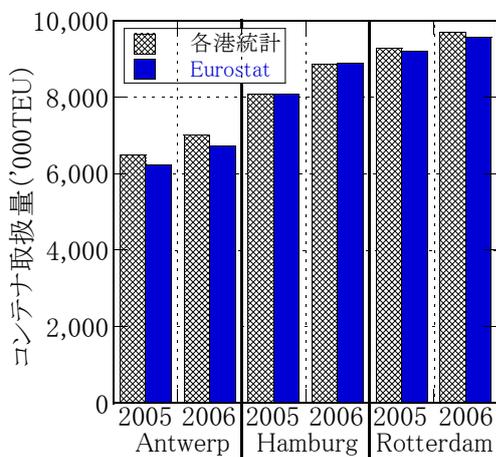


図-1 各港統計とEurostatの比較

3. 船会社による貨物統計

船会社によるコンテナ貨物統計としては、一部の会社において、決算説明会資料等で、自社の輸送量実績が示されている。また、海運同盟/協定による取扱量実績も、定期的に報道されており、また、文献10)ではこれがとりまとめられている。ここでは、北欧州/アジア航路、日中航路及び日韓航路の同盟による取扱量を、国公式の

港湾貨物統計等と比較する。

(1) 北欧州/アジア航路

欧州同盟FEFC (Far Eastern Freight Conference) による北欧州/アジア荷動き量を、Eurostatによるデータと比較した。Eurostatの取扱量は実入TEUとし、北欧州側及びアジア側の国は以下の通りとした。

欧州側：アイルランド、イギリス、ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、ポーランド、ドイツ、オランダ、ベルギー、フランス(大西洋側港湾)、スペイン(大西洋北部港湾)、ポルトガル、エストニア、ラトビア及びリトアニア
アジア側：韓国、香港、中国、台湾、フィリピン、タイ、マレーシア、ヴェトナム、シンガポール、インドネシア及び日本

欧州同盟の範囲内には、欧州側で上記の他、アイスランド及びロシア(バルチック海側港湾)が含まれるが、データが入手できなかった。

まずは、同盟ベースの荷動き量と、Eurostatのデータを単純に比較してみた結果が図-2であるが、2005年、2006年共に同盟データはEurostatの6割強であった。この差は、同盟データに、盟外船社による荷動き量が計上

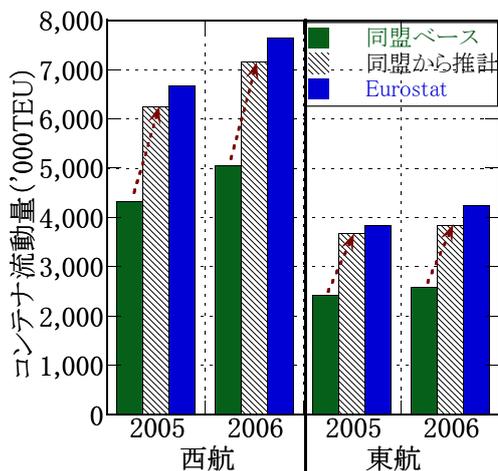


図-2 FEFCデータとEurostat

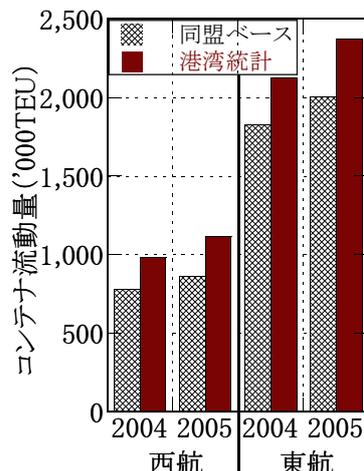


図-3 日中同盟データと港湾統計

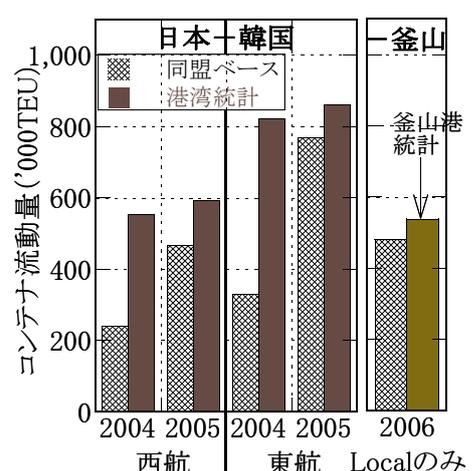


図-4 日韓同盟データと港湾統計等

されていないことが主な原因である。そのため、盟外船社の荷動き量を、同盟船社と盟外船社の年換算の輸送能力比率（文献11）データより著者算定）より推計し、両者を合計した荷動き量を算定した（図中「同盟から推計」ところ、推計値は、Eurostatデータより数%低い程度であり、両者は近い数値となった。

ここで、同盟による相手国別データは、料金体系が最初船積港～最終船卸港の通し料金となっていることから、最終船卸・最初船積国別となっているものと推察される。これに対し、Eurostatデータの相手国別は仕向・仕出国で整理されていると考えられるため、コンテナ流動の経路推計において、同盟データは一つの情報として価値がある。

（2）日中航路

日中間のコンテナ荷動き量については、海運同盟事務局（SCAGA）が毎年とりまとめて発表している¹⁰。このデータと日本の港湾統計による対中国取扱量（実入TEU）を比較した。その結果が、図-3である。2004年、2005年共に、同盟データが港湾統計の約8割となっていた。SCAGAによるデータは、日中定航会だけでなく、盟外船社も含めたものと推察されるが、SCAGAによるデータの収集が及んでいない部分があるものと考えられる。

（3）日韓航路

日韓間のコンテナ荷動き量については、韓国近海輸送協議会（KNFC）が集計し、発表している。まずは、このデータと、日本の港湾統計による対韓国取扱量（実入TEU）を比較した。その結果が、図-4の左図である。2004年では、同盟データが港湾統計の約4割であったが、2005年には8～9割となっていた。2005年のデータは、ローカルだけでなく、トランシップも含み、さらには、盟外船社分も含んでいるとされているが、2004年データの

対象範囲は、ローカルのみ等これより狭かったものと考えられる。また、KNFCでは、釜山港の対日本ローカル貨物の取扱量も示されているため、このデータと韓国政府のMOMAF地方組織による釜山港統計データとを比較した。図-4の右図がその結果であるが、同盟データは釜山港統計の約9割となっていた。

4. おわりに

本報告では、国際海上コンテナ流動に係る主要国の各港湾管理者のデータや同盟データの内容、精度等を考察した。同盟／協定データについては、EUにおける外航海運へのカルテル適用除外の見直しにより、今後の先行きが不透明な状況となっているが、コンテナ流動を出来る限り精緻に捉えるためには、様々なデータを入手し、活用していくことが重要と考えている。

参考文献

- 1) 赤倉康寛・柴崎隆一・渡部富博・金子彰:国際海上コンテナ流動に関わる主要国港湾貨物統計の考察,土木計画学研究・講演集, Vol.35, 2007.
- 2) 東京都港湾局:東京港港勢,平成18年(2006年)港湾統計, 2007.
- 3) Busan Port Authority:2006 Port of Busan Container Statistics, 2007.
- 4) Port of Kaohsiung:高雄港年報(Annual Statistical Report), 2007.
- 5) <http://www.portshanghai.com.cn/sipg/>
- 6) <http://www.portoflosangeles.org/index.htm>
- 7) Port of Rotterdam:Port Statistics 2006, 2007.
- 8) <http://www.hafen-hamburg.de/index.php?lang=en>
- 9) http://www.portofantwerp.com/asp/start_pagina.asp
- 10) オーシャンコマース:国際輸送ハンドブック
- 11) Drewry:Annual Container Market Review & Forecast