

西島浩之**

By Hiroyuki Nishijima**

1. はじめに

東アジア地域の経済発展は著しい。極東アジアに位置する韓国、台湾、中国は、世界の先進国と肩を並べる経済的地位に達した。東南アジア各国も、長年経済の伸び悩みに苦しんできたインドネシア、フィリピン等の経済活動がテイクオフした状況になっている。インドネシア以東の各国は、世界の生産基地へと変貌しつつある。こうした経済状況を背景に、東アジア地域の物流量は極めて高い伸びを示している。国際物流は、港湾及び海運によって支えられている。各国の港湾は、コンテナターミナルを中心に、拡張を続けている。

物流は、ネットワークで成り立っている。1か所でボトルネックが発生すると、システム全体として十分な機能が発揮できない。しかしながら、現在の各国の港湾整備は、自国の急増する貨物量にのみ対応し、全体のシステムを勘案して計画、実施されているとは、考えにくい。

現在の港湾計画策定においては、ほとんどの港湾で、世界の港湾とのネットワークを考慮したものとはなっていない。港湾整備への最適投資、また、円滑な物流システムを構築するためには、東アジア地域全体の、調整のとれた港湾整備政策が不可欠である。東アジア各国の物流関係研究者は、東アジア地域の最適な物流計画の研究に取り組んでいる。しかし、研究は、遅々とした歩みを続けている。

東アジア地域の物流基盤施設整備政策に関する研究の最大の障害は、各国の物流、港湾の統計データが整備されていない、また、公表されていないことである。

*キーワード：港湾計画、港湾管理、港湾統計

**フェロー会員 工博、(社)日本マリーナ・ビーチ協会
(東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル、
TEL：03-3222-0083、E-mail:nishijima@jmba.or.jp)

ヨーロッパにおいては、EU加盟の1つの条件が統一された条件のもとに作成された各種統計データの整備、提供、公表である。ユーロスタットと呼ばれる統計情報が整備されておりどの研究者でもユーロスタットにアクセスできる。この統計情報によって、欧州の物流施設整備に関する研究は、格段の進歩を見たと考えられる。

国土交通省国土計画局は、国土形成計画(全国計画)で示されたアジア共通交通政策の策定に向けた知的プラットフォーム形成に関する調査を実施してきた。1)、2)、3)本調査においては、東アジアの交通関係研究者が誰でもアクセスできる知的プラットフォーム形成の一環として港湾統計情報の収集が行われた。本稿は、この調査で収集された港湾統計情報収集結果をもとに、東アジア地域の物流施設整備政策研究を進めるうえでの最大の難点である港湾統計情報収集の現状と課題を明らかにしようとするものである。既往の赤倉らの研究⁵⁾では、国際海上コンテナ流動に関して、韓国、米国等7国、地域に関する港湾統計情報データ取得方法、内容の比較を行っているが、本稿では、東アジア主要国10か国に調査国を拡大し、また、コンテナのみならず、一般港湾貨物に調査範囲を拡大した。なお、港湾統計情報収集調査は、平成23年度も継続して行われる予定である。

2. 情報の収集

(1) 調査対象国、調査対象港及び調査組織

東アジア各国のうち以下の10国を調査対象国とした。インドネシア、シンガポール、マレーシア、タイ、ベトナム、カンボジア、フィリピン、台湾、韓国、日本。これらの国の主要港に関し、港湾統計資料の入手を試みた。10カ国から主要港をおおむね100港選定し、調査を行った。国別の調査対象港湾数は表-1のとおりである。今回は中国を対象国から除外した。中国は近年港湾管理の体制が大きく変化しており、また、港湾統計は、極めて入手しづらい状況にある。中国港湾統計情報は極めて重要であることから、本調査に引き続き、来年度、改めて調査を実施することとした。

港湾統計情報を、各国の以下の機関から入手した
 全国機関としては 運輸省等(運輸省相当省)、統計局、港
 湾関係全国組織
 個別港湾管理主体としては 個別港湾管理運営者 (いく
 つかの港湾を管理運営する団体、組織を含む) 個別港
 湾管理運営者等

今回の調査では、インドネシア、シンガポール、マレ
 ーシア、ベトナム、フィリッピン、日本の6カ国におい
 て、現地で関係機関を訪問した。訪問できなかった国に
 関しては、JICA 港湾関係専門家、港湾関係財団法人、そ
 の他関係者からの聞き取り調査を行った。聞き取り調査
 で得られた情報は、すべては正確ではない可能性もある。
 次年度にさらに、情報の精度を上げることとする。

表一1 港湾統計情報調査国、港

Country	Major Ports	Other Ports	Total
Indonesia	Tnung Priok Tnajyun Perak	23	25
Singapore	Singapore	0	1
Malaysia	Port Klang Tanjung Pelepas	12	14
Thailand	Bangkok Leamchaban	3	5
Vietnamu	Haihong Ports Saigon Ports	12	14
Cambodia	Sihanukuvile	1	2
Philippines	Manilla Cebu	14	16
Taiwan	Kaoshung Keelung	2	4
Korea	Busan Gwangyang Inchon	5	8
Japan	Tokyo Yokohama Kobe Nagoya	8	12
TOTAL			101

(2) 調査対象項目

調査対象とする港湾統計項目を、港湾統計として最も
 基本的であると考えられる以下の通りとした。

①総貨物量(トン数)

②外貨貨物量合計 (トン数) 輸出貨物量(トン数)
 輸入貨物量(トン数)

品目別貨物量(トン数) (Dry Bulk、Liquid Bulk
 General(Break Bulk) Container

③国内貨物量合計(トン数) 移出貨物量(トン数)

移入貨物量(トン数)

④コンテナ貨物量(TEU) 輸出コンテナ貨物量(TEU)
 輸入コンテナ貨物量数(TEU) 国内コンテナ貨物量
 (TEU) 空コンテナ数 (TEU) トランシップメント貨
 物量(TEU)

⑤寄港船舶数 (隻数) 寄港船舶総トン数(GT) 外
 航船寄港船舶数(隻数)外航船寄港船舶トン数 (GT)

⑥乗降客員数(人数)

(3) 港湾情報収集手段

港湾統計情報は、以下の手順に従って入手した。港湾
 統計情報は、現地国語及び英文によるもので提供されて
 いる。東アジア研究者が誰でもアクセスできるか否かが
 重要であることから、英文によって入手できる情報とし
 た。

第一段階 パブリックドメインで取得できる情報

② Website による情報

②ハードカバー、PFD、ブラウシャー、CD-ROM 等で作成さ
 れ入手可能な情報

第二段階 個別機関等から取得できる情報

現地で当該機関を訪問する、当該機関に情報提供依頼
 をおこなうことにより入手可能な情報

3. 収取された港湾統計情報

(1) パブリックドメイン情報

Website および、公開されている英文による情報を収
 集した結果は、表一2のとおりである。公開されている
 情報では、港湾統計情報の最も基本的項目であると考え
 られる「総貨物量」「コンテナ総貨物量」「寄港船舶数」
 の3項目について、入手できた国が7か国、入手できな
 かった国は3か国であった。「外貨貨物」は6か国、「コ
 ンテナ貨物輸出量、輸入量」「寄港船舶総トン数」が4か
 国で入手できた。

タイ、カンボジアは、いずれの港湾も英文による情報
 は入手できなかった。日本は、限られた幾つかの港湾は、
 英文による情報を公開しているが、多くの港湾で情報入
 手が難しかった。Website 等による情報提供が最も進んで
 いる港は、フィリピンの PPA(Philippines Port
 Authority) 管理港であった。次いでマレーシアの国管理
 港であった。インドネシア、シンガポール、ベトナムは、
 限られた情報しか得ることができなかった。Website 等公開されているパブリックドメイン情報では、
 港湾統計情報の入手は、難しいことが明らかになった。

表一2 Websiteおよび公開されている印刷物等で入手可能な港湾統計

Country/Area	インドネシ	シンガポ	マレーシア	タイ	カンボジア	ベトナム	フィリッピン	台湾	韓国	日本	国数
総貨物量	○	○	○			○	○	○	○	△	7
外貨貨物量		○	○			○	○	○	○	△	6
輸出						○	○	○		△	3
輸入						○	○	○		△	3
品目別貨物量											0
国内貨物量			○				○		○	△	3
移出							○			△	1
移入							○			△	1
コンテナ貨物量	○	○	○			○	○	○	○	△	7
輸出			○				○	○	○	△	4
輸入			○				○	○	○	△	4
国内							○		○	△	2
寄港船舶数	○	○	○			○	○	○	○	△	7
寄港船舶トン数			○				○	○	○	△	4
外航船舶数			○				○		○	△	3
外航船舶トン数			○				○		○	△	3
乗降客員数							○			△	1

(2) 個別機関からの情報

個別機関を訪問して入手できる情報は、表一3のとおりである。「総貨物量」「総コンテナ貨物量」「寄港船舶数」の3項目はすべての国で入手可能であった。次いで「外貨貨物量輸出入別貨物」は8か国「コンテナ貨物量輸出入別貨物」は7か国、「寄港船舶総トン数」は6か国であったが、他の項目の入手は5か国以下となっている。以下各国の概況は以下のとおりである。

Corporation 民営化企業)、は、限られた項目であれば情報提供に応じるとしている

- ② シンガポール; PSA(PSA Corporation 民営化企業)は、Website で公表している情報以外には公表できなとしている。
- ③ マレーシア; 主要港では年次報告を作成しており、この中で詳細な貨物統計情報を提供している。また、運輸省は要請に応じて各国の情報を提供するとしている。

① インドネシア; PELINDO (Indonesia Port

表一3 個別機関組織訪問、情報提供依頼等で入手可能な港湾統計

Country/Area	インドネシ	シンガポ	マレーシア	タイ	カンボジア	ベトナム	フィリッピン	台湾	韓国	日本	国数
摘要			KPA	PAT		要請に応じ					
			年次報告	年次報告		提供可					
総貨物量	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10
外貨貨物量	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10
輸出	○		○	○	○	△	○	○	○	○	8
輸入	○		○	○	○	△	○	○	○	○	8
品目別貨物量			○		○		○	○	△	○	5
国内貨物量	○						○		○	○	4
移出							○			○	2
移入							○			○	2
コンテナ貨物量	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10
輸出			○	○	○	△	○	○	○	○	7
輸入			○	○	○	△	○	○	○	○	7
国内							○		○	○	3
寄港船舶数	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10
船舶トン数	○		○			△	○	○	○	○	6
外航船舶数			○				○		○	○	4
外航船舶トン数			○				○		○	○	4
乗降客員数	○		○				○			○	4

④ タイ; PAT (Port Authority of Thailand 民営化企業)は、管理する5港については、年次報告書で港

湾統計を公表している。PAT 以外の管理する港の情報は得ることができない。

- ⑤ カンボジア；JICA 専門家作成の港湾統計が存在するが、情報入手手段、信頼度は不明である。
- ⑥ ベトナム；VINAMARINE（運輸省）は、要請に応じて必要な港湾統計情報は提供するとしているが、内容は不明である。個別主要港管理運営者も、要請に応じてとしている。
- ⑦ フィリピン；PPA（前出）は、管理する港湾について電子データを提供するとしている。しかし、PPA 以外の港湾管理運営者は、情報提供は難しいとしている。
- ⑧ 台湾；各港の港務局は国所管組織であり、要請に応じて港湾統計は提供するとしている。
- ⑨ 韓国；中央官庁は港湾統計情報の提供に応ずるとしているが、提供される情報は不明である
- ⑩ 日本；各港湾管理者は、要請に応じて必要な港湾統計は提供するとしている。
- 各国を代表する主要港の港湾統計入手の例は、表一4のとおりである。

表一4 各国主要港で入手された港湾統計情報
2008年港湾統計情報

Country/Area	インドネシア	シンガポール	マレーシア	タイ	カンボディア	ベトナム	フィリピン	台湾	韓国	日本
主要港湾名	Tg Priok	Singapore	Klang	Bangkok	Sihanoukvi	HaiPhong	Manila-S	Kaohsiung	Busan	横浜
総貨物量(1000トン)	42,050	515,415	152,348	14,468	2,058	13,900	11235	146,729	241,683	141,764
貨物の単位	1000MT	1000FT	1000MT	1000MT	1000MT	1000MT	1000MT	1000MT	1000RT	1000FT
外貿貨物量(1000トン)	17,817			14,468	2,058	10,866	5,803	130,191	229,904	91,665
輸出	5,480			8,169	377	3,231	312	29,895		46,898
品目別貨物量										
輸入	12,337			9,599	1,680	7,635	5,491	100,296		44,767
品目別貨物量										
国内貨物量(1000トン)	24,233					3,034	5,432	16,537	11,779	50,099
移出	8,071						4,432	14,508		21,192
移入	16,162						1,001	2,029		28,907
コンテナ貨物量(1000TEU)	2,883	29,918	7,973	1,310	259	808	846	9,676	13,543	3,481
輸出			1,599	622	129		347	4,846	3,785	1,689
輸入			1,630	547	130		396	4,831	3,853	1,514
国内										7
Transshipment			4,745				103			278
寄港船舶数	18,110	131,695	16,864	6,642	954	4,779	7,889	35,466	115,931	43,202
寄港船舶トン数(1000GT)	92,985	1,621,065					33,495	756,376	832,560	279,138
外航船寄港船舶数							1,855	25,793	57,059	11,308
外航船寄港船舶トン数(1000GT)							24,805	656,469	779,853	237,155
乗降客員数	575,000		697,631				1,271,000	121,000		

4 調査結果の分析

(1) 港湾民営化に伴う港湾統計情報入手の困難さ

今回の調査で、港湾情報の入手が極めて難しいことが、浮き彫りとなった。東アジア各国は21世紀に入り、港湾の民営化を積極的に進めてきた。このことから現在の東アジア各国の港湾管理の形態は、多様化している。すべての国で港湾管理組織の状況が異なっていると言える。表一5に現在の東アジア各国の港湾管理の形態を示す。港湾の民営化が、東アジア地域の港湾統計情報の入手を極めて困難なものとしている。港湾の民営化は1) 個別港湾管理運営者からの港湾統計情報入手を難しくしたこと

に加え2) 中央省庁の港湾統計情報管理権限の弱体をもたらしているといえる。

(2) 港湾管理運営者等の情報非公開化の進展

港湾統計情報入手が難しくなっている最大の理由は、港湾管理運営者が民営化され、民営化された港湾管理運営者が、港湾情報を公開しないことに起因する。港湾統計を公表しない管理運営者にその理由を尋ねると、「港湾統計は企業秘密である」とか答える港湾が多い。民営化された港湾管理運営者は、ステークホルダーに対し年次報告等の資料で収支その他経営状況を明らかにしているが、収入、支出のカギである港湾統計は、必要以上の情報は

公表しないこととしている。シンガポールの PSA は、1997年に民営化された。以来、シンガポール港に関する港湾統計情報は、表-3に示す通り極めて限定的な項目のみが公表されている。韓国のプサン港は、従来、国の地方機関であるプサン地方海事港湾局（Busan Regional Maritime Affairs and Port Office）が比較的詳細な港湾

統計を公表していたが 2004年に民間組織であるプサン港公社（Busan Port Authority）が設立され、港湾管理運営権限が縮小したことから港湾統計の公表を中止した。一方で、プサン港公社は、コンテナ等の限られた港湾統計情報しか公表していない。

表-5 各国の主要港港湾管理の形態

組織形態の区分 性格	中央組織		地方組織		
	全国公社 セミ公共団体	港湾管理運営者 民間企業	港湾管理運営者 公共/セミ公共	港湾管理運営者 民間企業	一部埠頭の運営者 民間企業
インドネシア		○(本社)		○(支店)	○
シンガポール				○	
マレーシア				○	○
タイ		○(本社)		○(支店)	○
カンボジア			○		
ベトナム					○
フィリピン	○(本部)		○(支部)		○
台湾			○		○
韓国				○	○
日本			○		
備考	中央省庁に所属 する公社等	複数の主要港を 管理運営する 株式会社	国、地方自治体 もしくは、これに 準じる組織	主として株式会社	

注1) 民間企業は、主として株式会社形態をとっているものを言う。

注2) 港湾管理主体(民間企業)の中には、過半の株式を国等が有し、港湾管理主体(公共)に近い性格の団体も存在する。

注3) 「一部埠頭の運営主体」とは、施設所有者等から契約等によって港湾内の一部ターミナルを借り受け、借り受けたターミナルに関して実質的に管理運営を行っている形態の者を言う。

注4) △は、港湾管理運営業務の一部(例、所有施設の貸付)のみを行っていることを示す。

こうした状況は、港湾が民営化されたインドネシア、タイ、またフィリピンの PPA が管理する港湾以外の港湾についても同様である。フィリピンのスービック港の実態は、誰も知ることができない

(3) 中央省庁の港湾統計情報管理権限の弱体化

港湾の民営化等は、中央省庁の港湾管理運営権限を減少させている。民営化された国の多くで、中央官庁は全国の港湾統計情報を把握する権限を失っている。

インドネシアの主要港湾は、4つの PERINDO と呼ばれる民間企業が、管理運営している。インドネシアの港湾統計情報は、PERINDO が所有し、中央省庁には港湾統計を担当する部局は置かれていない。タイは、これまで Port Authority of Thailand (PAT) が中央省庁所管の港湾管理全国組織として、港湾統計を管理していたが、民営化され、5港のみの管理者となり、他の主要港は、個別の管理主体が置かれた。中央官庁は、地方港の管理だけを行う機関となった。全国の港湾情報管理者が不在となり、タイ国全体の港湾の統計は、どの機関も把握できていない状況になっている。ベトナムは、全国の港湾管理の体

制が確立されておらず、中央省庁は、港湾管理運営者の情報を集約できていない。自らの地方支局が港湾統計を収集しているが、港湾管理運営者の統計情報と異なる情報となっている。フィリピンも全国組織であった PAT から他のいくつかの組織に権限を委譲したが、それらの港の情報は中央省庁も把握できていない。港湾統計に関する中央省庁の関与の状況は以下のとおりである。

表-6 中央省庁の港湾統計に対する対応

中央省庁の港湾統計に対する対応	国名
中央省庁が港湾統計を集計し、公開している国	マレーシア、台湾、日本
中央省庁が港湾統計を集計しているが公開していない、限定的な内容である国	シンガポール、ベトナム、韓国
中央省庁が港湾統計を集計していない国	インドネシア、タイ、カンボジア、フィリピン

現在の東アジアの港湾においては、中央省庁の港湾統計情報収集機能の低下から、個別の港湾管理運営者の有する主要港の資料しか存在しない。時折見かける調査報告書に「全国統計」とあるが、主要港の合計、もしくはフィリッピンのようにPPAのみの合計値であり、決して全国統計情報ではない。

東アジア各国では、全国統計資料は存在しない。APEC等で中央省庁が集まり港湾統計を集計している。主要港湾管理者の情報であり、どの範囲の港の、どのような性格の港湾統計かは不明であり、利用できない。

(4) 港湾統計項目の国、港間の相違

東アジア地域においては統一された港湾統計項目がない。各国、各港で共通している港湾統計情報項目は、「総貨物量」「総コンテナ貨物量」「寄港船舶数」の3つの項目だけである。これらをブレイクダウンした項目は比較することが難しい。マレーシアを例にとると、外国貿易、内国貿易の区別がなく、総輸出移入量、総輸入移入量の合計となっている。したがって他の国の輸出入量と比較することができない。品目別貨物量を収集整理、公表している港湾が少ないが、公表している港湾においても、貨物品目の区分が異なっているため単純に比較することができない。

(5) 単位定義の違い

総貨物は公表されているが、各国の総貨物の単位である「トン」の定義は、メトリックトン、フレートトン、レベニュートンと異なっている。各国で採用しているトンを表一7に示す。船社は、運賃収入の単位としてフレートトンを使用している。船社の貨物情報をもとに貨物統計を得ている国はフレートトンを使用していることが多い。一方、港湾管理運営者は、埠頭通過料等をメトリックトンで徴収している港湾が多く、このため港湾統計情報もメトリックトンとしている。貨物の単位は、港湾統計情報の収集開始当初に定められたものが継承されており、これを変えることは難しい。トンの定義の違いから、各港の総量は、単純に比較できない。メトリックトンとフレートトンの換算係数を得ることは、容易ではない。国、港によって取り扱っている品目はばらつきがある。鉱物類は比重が3以上のものが多く、パルプ、木材、軽工業品の多くは比重が1以下である。どのような貨物を多く取り扱っているかによって、換算係数が異なってくる。比較的精度の高いとするためには、港別に換算係数を得る必要があるが、これは事実上難しい。フレートトン、メトリックトンの混在する総取扱量の世界ランキングは、意味のない数字となる。

表一7 貨物の単位

(1) 総計表

貨物の単位	国数
メトリックトン	6
フレートトン	3
レベニュートン	1
合計	10

(2) 国別貨物量の単位

国	単位
インドネシア	メトリックトン
シンガポール	フレートトン
マレーシア	フレートトン
タイ	メトリックトン
カンボジア	メトリックトン
ベトナム	メトリックトン
フィリッピン	メトリックトン
台湾	メトリックトン
韓国	レベニュートン
日本	フレートトン

(6) コンテナ貨物統計

コンテナに関しても、各国、各港で取り扱いが異なっている。外貿コンテナ、内貿コンテナを区別している国はフィリッピン、韓国、日本の3カ国のみで、あとの国は、両者を合計した数値で統計が作られている。

コンテナ貨物貨物量のうち、空コンテナがどの程度の

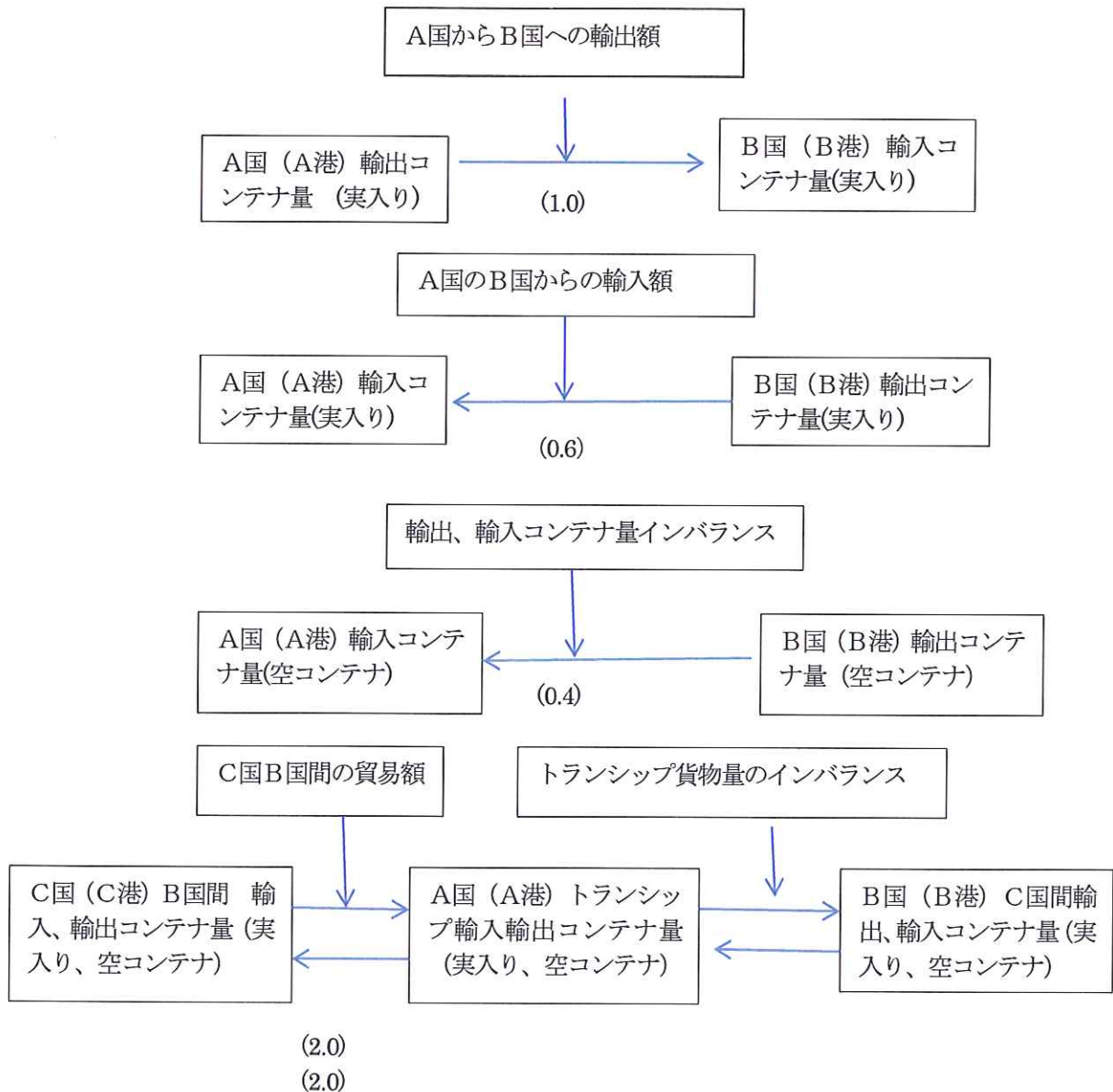
比率を占めているかについては、情報を有している国、港がすくない。コンテナに関しては Containerization International が、経年的にコンテナ取扱量に関する統計を発表している。この統計は、港湾管理運営者から提供された情報をもとに少なくとも Total, Shipped, Landed, Empty Container の3項目の統計を作成していた。従来は各主要港で3項目すべてが記載されえていたが、近年は、情報を提供しない港湾管理運営者が増え、空欄が増加している。

Transshipment データは、港湾の分析を行う上で極めて重要な情報ではあるが、情報を入手することは、極めて難しい。シンガポールその他の港では、港湾経営上重要な情報であり、港湾管理運営者は、情報を有しているとのことであるが、経営の重要な機密であり、対外公表は全くと言っていいほど望めない。コンテナ貨物のODを把握するためには、貨物の仕向地、仕出地情報が必要であるが情報をどの程度所有しているかを知ることは難しい。

(7) 港湾統計の信頼性

多くの国では、船社、代理店は港湾貨物を輸出入するため、税関に「マニフェスト」と呼ばれる港湾貨物の詳細を記載した資料を提出している。港湾管理運営者は、船社、代理店が港湾施設を利用する際は、港湾管理運営者の定める様式による書類の提出を求めるが、船社、代理店は、このマニフェストに基づく情報を港湾管理運営者への提出様式に書き改めて提出することが多いと言われている。港湾管理運営者の作成する港湾統計情報は、港湾管理運営者が提出を求めている書類から得られた情報をもとに作成していると答える港湾管理運営者が多い。

しかしながら、マニフェストもしくは港湾管理運営者届出資料への記載内容は、船社、代理店によってさまざま、必ずしも統一がとれたものではない。また、提出された書類をもとに、各港湾管理運営者がどのようなプロセスで、港湾統計を作成しているのか、港湾管理運営者によって、様々な作業手順があり、どのような過程を経て港湾統計化されているか、現在の調査で把握できない。港湾管理運営者へ「港湾統計情報にはどの程度の信頼性があるか」との質問した場合、多くの担当者が7割から8割程度ではないかと答えている。



5 おわりに

—港湾統計情報と東アジア地域の物流基盤整備政策

東アジア各国各港における、港湾統計情報の状況は、

極めて劣悪であるといえる。現在の東アジア物流基盤整備政策の研究はこうした質の低い情報をもとに行われて

いる。このことが、研究の発展の大きな阻害要因となっている。港湾貨物統計情報は、基盤整備を進めるにあつて最も基本的な事項である港湾貨物量推計に最も必要とされる。コンテナ貨物量の推計を行うために必要な港湾統計情報を整理すると以下の通りとなる。

A国のA港のコンテナ貨物量は、次の内容で構成されている。

A国A港コンテナ貨物量＝

- ① A国A港のB国B港への輸出貨物量（実入り）
- ② A国A港のB国B港への輸入貨物量（実入り）
- ③ B港からA港への空コンテナ輸送（輸出量が輸入量を上回る場合）
- ④ C国C港とB国B港間の貨物のトランシップ（輸出量、輸入量、空コンテナ）

これらの関係を図化すると前頁の通りとなる。港湾で取り扱われるコンテナ貨物量は、性格の異なるコンテナ貨物で構成されているため、将来コンテナ貨物量を推計するためには、①輸出入実入りコンテナ量②輸出入空コンテナ量③トランシップ貨物量の当該港A港のみならず、B港、C港の実態が把握できなければならない。しかし、現実の統計では、こうした港湾統計情報を得ることはできない。こうした詳細な港湾統計情報が入手できないことから、現在行われている将来推計は、「総コンテナ量」と「GNP伸び率」を単純相させる等、いわゆる腰だめの推計になっているといえる。幸い東アジア地域のコンテナ貨物をはじめとする港湾貨物は著しく増加しており、施設整備が需要に追いつかない状況である。腰だめによる需要予測に基づく基盤整備であっても、需要が早い時期に施設能力を上回ることから、特段大きな問題を生じてこなかったといえる。

以上述べたとおり、港湾統計情報が入手されていない、公開されていないことが、東アジア地域の施設整備政策の研究の大きな阻害となっていることが明らかになった。港湾は、東アジア地域の経済活動を支える、基本的施設である。東アジア全体でみると、欠くことのできない公共インフラ施設である。港湾施設が民間企業によって管理運営されるとしても、港湾利用に関する基本的情報は、収取され公開されなければならない。東アジア各国が、協議の場を作りその場で、各国が公開すべき港湾統計情報の内容を定め、その情報を国際機関に集め、公開すべきであると考えられる。関係者、関係各国の合意と努力が待たれる。

参考文献

- 1) 国土交通省国土計画局「平成 20 年度シームレスアジアの実現に向けたアジア共通交通政策の形成方策調査」
- 2) 国土交通省国土計画局「平成 21 年度シームレスアジアの実現に向けたアジア共通交通政策の形成方策調査」
- 3) 国土交通省国土計画局；「平成 22 年度アジア共通交通政策の策定に向けた知的プラットフォーム形成に関する調査」
- 4) 小坂浩之・谷下雅義・鹿島茂：国際海上貨物流動推計手法の制度改善に関する研究 土木計画学研究・論文集 Vol.20 No.4 2003
- 5) 赤倉康弘・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
- 6) 赤倉康寛・渡部富博；国際海上コンテナ貨物の輸送経路分析による港湾統計データの考察 国総研資料 No.408 2007
- 7) 石原洋・渡部富博・吉田明俊；港湾に関する統計の問題と今後の在り方に関する一考察