

(IV-42) アジア各国間の定期船船腹量とコンテナ貨物量の比較

中央大学大学院 学生員 ○小坂 浩之

1. はじめに

アジア地域の経済発展によって、域内のコンテナ貨物流動は急増している。各国は港湾におけるコンテナ貨物の増加に対応するため、港湾整備を進めている。適正な港湾整備をするためには、アジア地域における船舶の運航と貨物量の流動状況を正確に把握する必要がある。本研究は、アジア地域を対象として船舶の運航と貨物量の流動状況を比較する。特に、香港とシンガポールに注目して、船舶の運航特性を示すことを目的としている。

2. 国・地域間船腹量の集計

(1) 研究の対象

a. 対象年度

1991、1993、1995、1997 年度

b. 対象国・地域

バングラデシュ・ブルネイ・中国・香港・インド・インドネシア・日本・韓国・マレーシア・パキスタン・フィリピン・シンガポール・スリランカ・タイ・台湾・ベトナム・モルジブ・ミャンマー・ロシア・カンボジア・朝鮮民主主義人民共和国。以上の 21か国・地域をアジア地域とする。

(2) 国・地域間船腹量の集計方法

本研究では、アジア地域と他の地域間における船舶の運航をアジア世界航路と分類する。そして、アジア地域内航路とアジア世界航路の国・地域間船腹量をそれぞれ集計する。集計方法は、各船舶が、投入されたサービスの配船間隔を保つように 1 年間運航すると考えている。アジア地域内の国・地域間別に、船舶の積載能力 (TEU) の移動を集計し、国・地域間船腹量 (TEU/年) とした。

3. 国・地域間船腹量の分析

(1) 航路別の比較

国・地域間船腹量の集計結果を用いて、航路別の

運航状況を比較する。年度別航路別に国・地域間船腹量の総計 (総船腹量) を表 1 に示す。1993 年と 1995 年の間に、アジア地域内航路の総船腹量がアジア世界航路の総船腹量に対して 20% から 27% に大きく増加している。アジア地域内航路において船舶の運航が活発になってきたことがわかる。

表 1・総船腹量の経年変化

航路	1991	1993	1995	1997
アジア世界	845	913	993	1240
アジア地域内	203	228	371	484
アジア内の割合	19%	20%	27%	28%

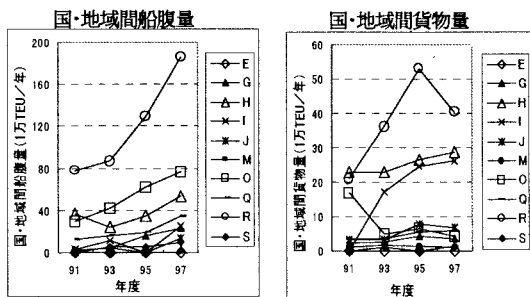


図1・香港着の国・地域間船腹量と貨物量

次に、香港発の国・地域間船腹量と貨物量を図2に示す。香港着の船腹量と同様に、1991～1997年の船腹量は増加傾向にある。また、台湾とシンガポールへの船腹量が他の国に比べて大きい。香港発の貨物量は日本へが大きく、船舶量の大きい台湾とシンガポールへの船腹量と対応していない。そのため、香港において経由した船舶が、台湾やシンガポールに運航していることが考えられる。

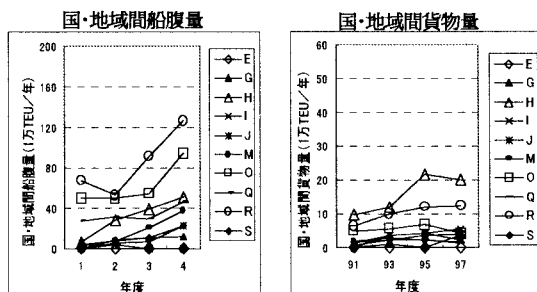


図2・香港発の国・地域間船腹量と貨物量

c. シンガポール (O) を発着とする船腹量と貨物量

シンガポール着の国・地域別船腹量と貨物量を図3に示す。シンガポール着の国・地域別船腹量は、香港発着の船腹量に比べてある程度大きな船腹量が、多様な国・地域間で存在していることがわかる。また、経年的にみるとインドネシア、香港、タイ、フィリピン、ベトナム間において増加傾向がある。国・地域間貨物量をみると、日本からシンガポールへの貨物量が多い。日本からの船腹量は、93年から存在していないことから、日本発の貨物が船舶の経由を通しておこなわれていることがわかる。また、インドネシア、マレーシア、香港、タイ、フィリピン、ベトナム間の船腹量が、貨物量と対応しない原因は、フィーダー輸送による貨物の積み替えが存在することが考えられる。

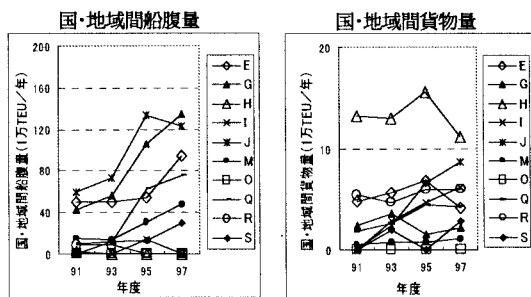


図3・シンガポール着の国・地域間船腹量と貨物量

次に、シンガポール発の国・地域間船腹量と貨物量を図4に示す。シンガポール発の国・地域別船腹量はシンガポール着と同様に、インドネシア、香港、タイ、フィリピン、ベトナム間が多い。また、シンガポール発の国・地域別貨物量は、相手国・地域によって大きな特色はみられない。

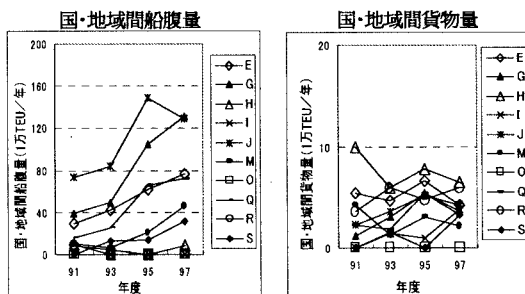


図4・シンガポール発の国・地域間船腹量と貨物量

d. 香港とシンガポールの運航状況

香港とシンガポールを発着する国・地域間船腹量と貨物量の比較から、次のようなことが船舶の運航に関して考えられる。シンガポールは、東南アジア地域の国々と