

社会経済情勢の変化とともに 国際海上コンテナ流動は どうなっているか？！



港湾研究部 港湾システム研究室 室長 **渡部 富博** 主任研究官 **井山 繁** 研究員 **鈴木 恒平**

(キーワード) 国際海上コンテナ貨物, 貨物流動, 貨物特性

1. 分析の概要

国際海上コンテナ貨物輸送は、我が国の貿易額の約4割を占める重要な輸送手段であり、国民生活、産業活動を支えている。このコンテナ輸送も、輸送効率化ニーズの高まり、超大型コンテナ船の就航、近隣諸国のハブ港湾整備の進展など、取り巻く環境変化が著しい。そこで、国土交通省が5年毎に実施している「全国輸出入コンテナ貨物流動調査（H20.11, H15.10実施）」を活用し、コンテナ貨物流動の動向分析を実施した。

2. コンテナ貨物流動・貨物特性の分析

分析に用いた平成20年11月のデータは、世界的な不況の影響を受けているので、前回調査の平成15年10月データとの比較等を行うに先立ち、過年度の貿易統計データ等を用いて、大きな偏りが無いデータであるかを検証した。その結果、総量は景気後退により減少したものの、貿易相手国・品目構成などの数項目について見る限りは、大きな偏りは無いとの結論を得た。

次に、平成15年～20年の5年間での貨物流動や貨物特性の変化を探るために、①生産消費地別の貨物量や貨物の価格、②輸送手段（トレーラー、鉄道、内航海運等）を含めた国内利用港湾、③釜山港などアジアの主要港湾での貨物の積み換えの有無（積み換えが無い場合を「直送」、積み換える場合を「非直送」と呼ぶ）、④コンテナ貨物の単価（1トンあたりの価格）など、貨物の輸送経路や貨物の特性等を分析した。分析の一例を以下に示す。

図-1は、わが国の10地域毎のコンテナ貨物が、その地域内の港湾から輸出入されたかを分析した結果である。アジア地域とのコンテナ貨物は、欧米貨物よりも自地域港湾の利用率が高く、しかもこの5年間でその率は上昇していた。欧米貨物は、自地域港湾の利用率は微減であった。

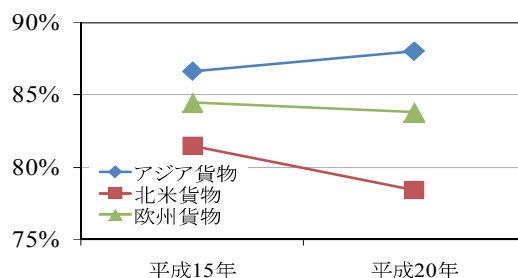


図-1 自地域の港湾利用率

図-2は、直送貨物と、積み換えられる非直送貨物のコンテナ貨物の単価比較である。直送貨物のほうが、アジア貨物、欧米貨物のいずれをとっても、貨物の単価が高い結果となった。

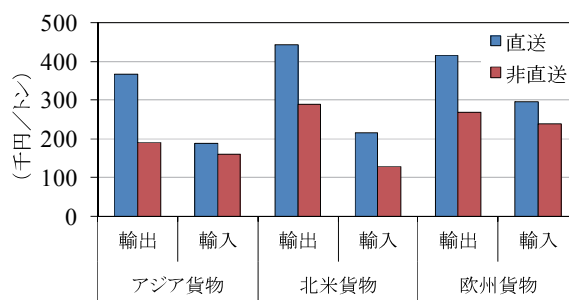


図-2 直送・非直送別のコンテナ貨物の単価
【参考文献】

- 1) 渡部富博・鈴木恒平・井山繁：我が国発着国際海上コンテナ貨物の流動状況・貨物特性に関する基礎的分析，国土技術政策総合研究所資料，No. 551，2009.12