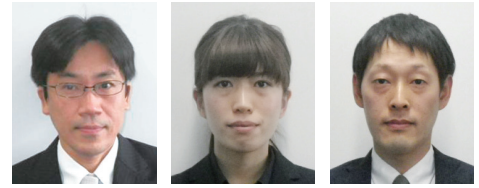


世界の最新の海事動向をつかむ



港湾研究部 港湾計画研究室

室長 安部 智久 研究員 浦野 真樹 交流研究員 木下 真吾

(キーワード) コンテナ船、大型化、トランシップ

4.

持続可能で活力ある国土・地域の形成

1. はじめに

世界の海事動向は絶えず変化している。例えばコンテナ積載能力が18,000TEU^{*}以上、全長399m（これは16両編成の新幹線の全長と概ね等しい）、船幅59mものコンテナ船が就航し始めるなど船舶の大型化が進んでいる。パナマ運河の拡張工事後にはより大型の船舶が通航可能となり世界の海上交通の流れが大きく変わりえる。当研究室では、我が国の戦略的な港湾政策・港湾整備を支援すべく多様な海事データを用い海事動向の分析・把握を継続的に行っている。

^{*}TEU(twenty-foot equivalent unit)：20フィートコンテナ換算のコンテナ個数のこと。

2. コンテナ船大型化の状況

2004年、2008年、2013年の欧州－東アジア航路、北米－東アジア航路、南北航路、東アジア域内航路に就航するコンテナ船のコンテナ積載能力 (TEU) 別にみた隻数シェアを表したのが図1である。年々各航路における船型の大型化が進んでいる。特に欧州－東アジア航路での大型化が顕著であるが、「カスケード効果」によりその影響は他の航路にも及んできている。

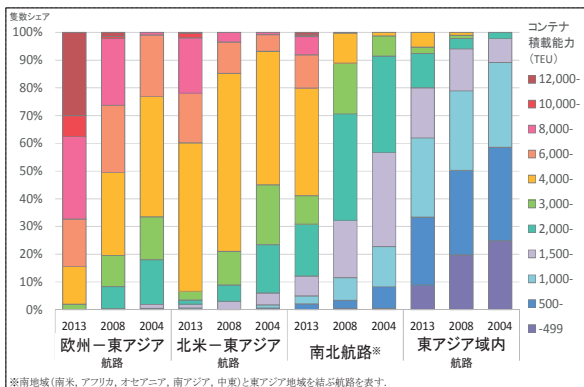


図1 航路別にみたコンテナ船積載能力別隻数シェア

カスケードとは階段状に水が落ちる滝のことで、転じてある反応が次々と他に影響することを意味す

る。コンテナ船では新造大型船の投入によりそれよりも小さい既存就航船が他航路へ転籍され、さらに転籍先においても同様のことが繰り返されている。

3. アジア地域の海外フィーダー率の変化

貨物の発着国以外の他の国の港湾での積み替えを海外フィーダーと称しているが、そのアジアから北米への輸出について過去20年の率の変化を見たものが図2である。20年前には、中国の海外フィーダー

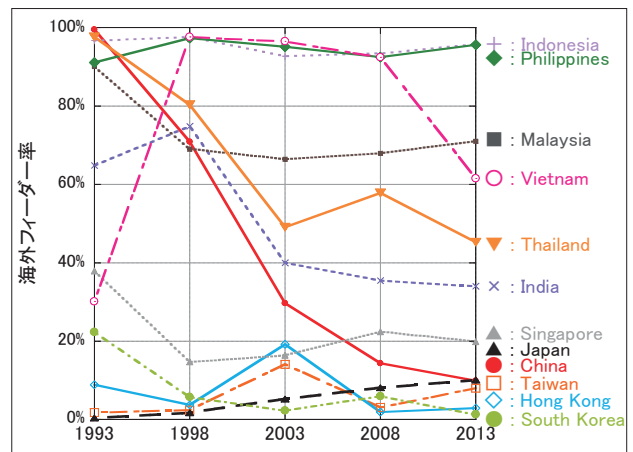


図2 東アジア諸国の海外フィーダー率

率はほぼ100%であり、中国発のコンテナ貨物は他の国の港湾を経由して北米へ輸送されていた。現在では中国での港湾整備の進展等により、10%を切る水準まで低下している。このような変化は、アジア域内の港湾の集荷能力を絶えず変化させることとなり、港湾のマーケティングにも大きく影響する。

4. おわりに

今後も継続的な世界の海事データ・情報の収集に努め、港湾関係者にとって有益なデータ分析やその情報提供に努めていく。

【参考】

1) 国総研資料 No.811 pp.5-14, 44-52
<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0811.htm>