

アジア域内コンテナ輸送量統計に関する問題

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 1403

日本海事センター企画研究部

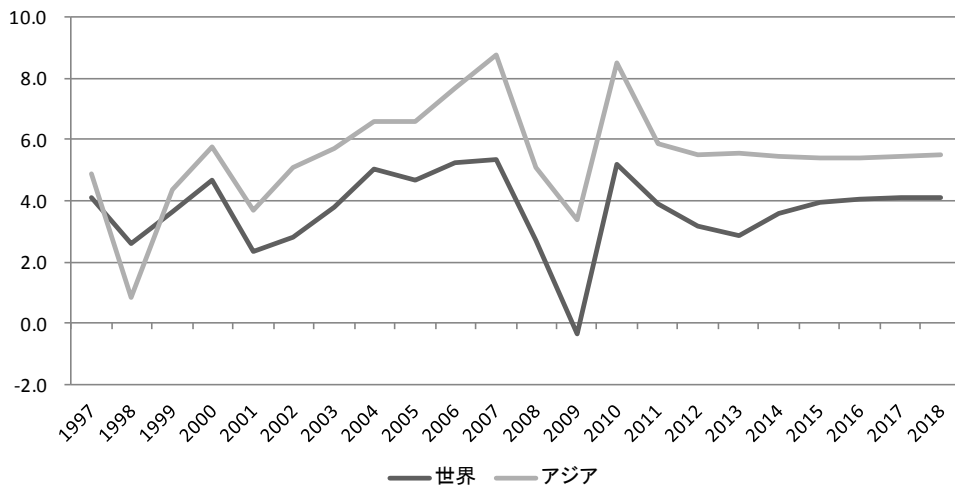
研究員 松田琢磨 作成

はじめに

経済規模の拡大と、域内の経済的結びつきの強まりを受けて、コンテナ輸送についてもアジア域内（日本など北東アジアおよび ASEAN 諸国）のプレゼンスは年を追うごとに大きくなっている。その輸送量は北米航路、欧州航路の基幹航路をすでにしのいでいると考えられているが、アジア域内のコンテナ流動ないしは輸送量の把握は難しいという問題があることが知られている。今回の記事においてはアジア域内コンテナ輸送量の統計の持つ問題について指摘した上で、それらをどのように使うことができるかを中心に考察していくこととしたい。

アジア域内における経済規模拡大と結びつきの強化

アジア域内各国の経済は拡大傾向にある。アジア域内の経済成長率（加重平均値）はアジア金融危機の時期を除いて世界全体を上回っており、97年から12年までの間の平均成長率は5.4%（世界全体は3.6%）となっている。また、今後も世界全体より高く推移することが見込まれている（図1参照）。

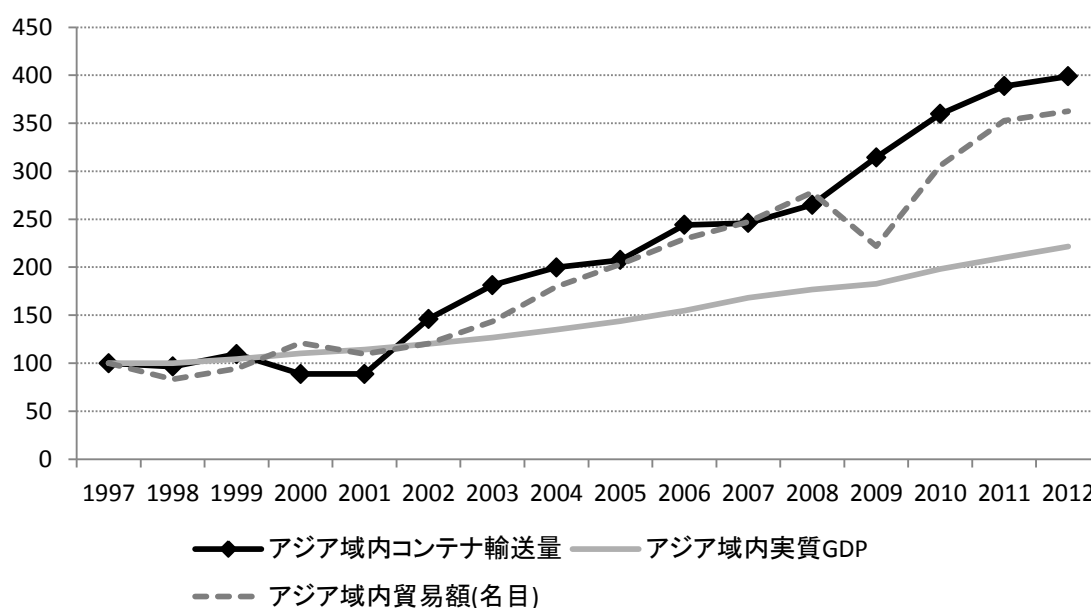


データ出所：IMF World Economic Outlook Database October 2013

図1:世界とアジア域内（加重平均）の実質 GDP（単位：%、1997-2018年）

さらにアジア域内各国の経済的結びつきの強化も続いている。これまでもアジア域内では工程間分業を通じて構築された生産ネットワークが発展してきた。これは日本や韓国、台湾などで付加価値の高い部品を生産し、中国や ASEAN において組み立てを行って欧米へと輸出するというものであった。しかしながら近年では経済産業省「通商白書 2011」が指摘するように、①域内の中間財貿易がさらに増えている、②中国への中間財輸出が増大し、中国が域内の生産構造と域外の需要とをつなぐいわばひとつの「窓口」となる、③域内における消費が拡大して欧米への最終財輸出を必ずしも前提としない自律化を進めているという変化がみられる。

経済規模の拡大と結びつきの強化という二つの要因がアジア域内におけるコンテナ輸送量の増加につながっている。97年から12年までの間の推移を見るとコンテナ輸送量がアジア域内の実質 GDP や域内貿易額の伸びに合わせて大きくなってきたことがわかる（図 2 参照）。



データ出所：商船三井営業調査室、IMF World Economic Outlook、RIETI-TID

注：いずれも 1997 年を 100 とおいた指数

図 2: アジア域内のコンテナ輸送量（左軸）と実質 GDP（右軸）（単位：10,000TEU（左軸）、指数（右軸、1997=100）、1997-2012 年）

アジア域内におけるコンテナ輸送量の統計について

アジア域内におけるコンテナ輸送量が増加の傾向を見せていることは図 2 からも見取れる。しかし、実は「アジア域内におけるコンテナ輸送量がどのくらいであるのか」

はいまだに残された課題である。この課題に対して現時点では広い範囲でコンセンサスの得られる回答が出されていないのが現状である。

北米航路であれば米国税関に提出された船荷証券を基に作成されている PIERS データや Zepol™TradeIQ データベースが存在する（有料）。これらは輸送される貨物をすべてカバーしており、OD（発地・着地間）データを日次レベルで調べることができるのはもちろんのこと、荷主や船社、品目、母船の積み地・揚げ地、トランシップの状況といった詳細な情報についても知ることができる。欧州航路については北米航路に比べると船社や品目、トランシップの状況など詳細なデータを知ることはできないものの、欧州定航協会（ELAA）加盟船社が輸送したデータをベースにしているコンテナ・トレーズ・スタティスティックス社（以下 CTS 社）の発表データ（有料）が標準的なコンテナ輸送量データであると認識されている。また、欧州委員会が域内発着のコンテナ貨物をカバーするコンテナ輸送量統計を発表しており、発表までのタイムラグが半年から 1 年に及ぶことや、年によっては一部の地域のデータが抜け落ちている（最近では 11 年のスペインのデータがないことがあった）などいくつかの問題はあるもののこちらを使うことも可能である（無料）。

PIERS や Zepol は公的な機関が収集した悉皆データを基にしていること、CTS 社のデータはかつての同盟統計の流れをくむデータということもあり、これらが航路における輸送量データとして認められている。しかしながら、アジア域内に関しては、コンテナ輸送量についてコンセンサスの得られるデータが存在していない。また、筆者が知る限り、アジア域内のコンテナ輸送量については少なくとも 5 種類のデータが存在するが、それぞれのデータは信頼性の濃淡のほか、OD データが得られなかったり、月次データが得られない、品目別データがないなどの問題があるため、どれを使えばよいという状況にはなっていない。

図 2 でも用いた商船三井営業調査室調べによるデータは、国土交通省海事局が毎年発表している「海事レポート」や日本海事広報協会が毎年発表している「 SHIPPING・ナウ データ編」で「世界のコンテナ荷動き」として使用されているもので、比較的入手しやすいが、各国間の OD データがない。

アジア域内協議協定（IADA）に加盟する船社ベースでのコンテナ輸送量は毎月発表されており、しかも海事プレスなど専門誌でも紹介されるため、データを探すことはそれほど難しくない。また、OD データも存在し、中国は 4 地域に分割されている（専門誌でも発表される）などの利点もある。ただし、IADA には日本船社が加盟していないことや IADA 加盟船社が基本的に大手船社に限られることもあり、日本船社や中小船社の荷動きを捕捉できていない問題がある。捕捉率は 5 割から 6 割程度と言われており、2012 年における商船三井のデータと IADA データのアジア域内コンテナ輸送量を比較すると、前者では 2,399 万 TEU であるものが、後者では 1,428 万 TEU となっており、大きく差がある（このまま捕捉率を計算する 59.5%となっている）。

その他、ドゥルーリー社や IHS 社、CTS 社もアジア域内のコンテナ輸送量を発表している。IHS 社のデータは貿易統計をベースにした推計値であり、品目別の OD が入手できること、さらに予測値も入手でき、CTS 社のデータは月次の OD データを手に入れることができる。しかしながら、いずれのデータも高額であり、一般に入手しやすいものではない。

日本発着であれば、国土交通省による「港湾統計」や「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」などを使うことができ、品目などもこれで把握できる。貿易統計でも金額ベースではあるが、コンテナ貨物の貿易量が品目別で毎月発表されている。筆者が属する日本海事センターは日中航路のコンテナ輸送量を毎月発表しているが、そのデータは貿易統計をベースにしている。その他、日韓航路については韓国近海輸送協議会も毎月データを発表している。日本発着に関して言えばかなりデータを把握できるが、IADA のデータによれば、日本発着コンテナ輸送量のシェアは 3 割弱にとどまっている。

アジア域内のコンテナ輸送量をどう考えるか

アジア域内では堅調な経済成長と結びつきの強化によってコンテナ輸送量も増加する傾向にある。さらに、近年では中国の経済成長に伴って中国が組み立て・輸出拠点としてだけでなく、生活水準の向上を反映して消費地としての存在感を高めていることも域内貿易を増やす要素となってきている。それにもかかわらず、これまで述べてきたようにアジア域内に関しては決定版と言えるコンテナ輸送量の統計がない、もしくはコンテナ輸送量の統計についてどれを使うべきかコンセンサスがない状況であるというのが現状である。

それでも何らかの指標を得たい場合、この状況への対応は①さしあたっての短期的なもの、②中長期的なものの二つに分けて考えることができる。①は、入手可能なデータの性質と限界を認識した上で、ある程度傾向を掴むためのものと割り切ることである。現在の状況でデータを使おうと考えているときに「正確なデータ」や「詳細なデータ」を求めることは決して建設的ではない。そこで、コンテナ輸送量に関しては既存のデータを用いる一方で、品目については国連の貿易統計を参考にしたり、船社別の輸送量については配船船腹量のデータを参考にするなどの代替的なデータで補強して判断材料に使うといった方法をとることが重要となってくる。

②としてはより正確なデータ、より詳細なデータが利用可能になった段階でそれらを使うといった対処方法が考えられる。やはり、正確さや詳細さを高め、広くコンセンサスのとれた統計は、各国政府によるインフラや制度を整備するための政策立案にとっても必要なものであり、物流業者による物流ネットワークの構築や、各企業による海外進出の意思決定にとっても大きな意味を持つものとなる。

また、ある程度中長期的な視点に立つと、より正確なデータ、詳細なデータを利用可能にするための努力が重要である。これについては現在でも何人もの研究者や実務担当

者がデータの構築に労力を注いでいる。

このような努力の一つには（一社）日本海事検定協会の公益事業の一環で、同協会と（一財）運輸政策研究機構との共同型調査研究として2013年から取り組んでいる「アジア圏における国際物流の動向と物流システムの構築に関する調査研究」（委員長・篠原正人東海大学教授）というプロジェクトがあり、国際物流の円滑化、活性化に向けた今後の取組みの検討に資する、アジア域内の国際物流に関するデータベースの構築とそれに基づいた分析作業が進められている。手前味噌ではあるがこのプロジェクトは（一財）運輸政策研究機構と（公財）日本海事センターが事務局を務めており、筆者もその一員として参加している。貿易統計をベースに実務の人々が使えるようなデータの作成を目指しており、現状から一歩でも前に進めていきたいと考えている。

以 上