

2012 年のアジア主要港における コンテナ輸送量の予測と分析*

中国科学院予測科学研究センター首席エコノミスト 汪 寿陽
北京航空航天大学経済管理学院博士課程 許 利枝
中国科学院予測科学研究センター助理教授 謝 剛

1. はじめに

世界の貿易活動の中心がアジアに移るにともない、アジアの対外貿易も急成長を遂げている。1984～2004年までの20年間で、世界の貿易規模が5倍に増加する間に、アジアの対外貿易規模は約10倍に増加した。商品貿易分野において、アジアの貿易規模が世界全体に占める比重のうち、輸出は2000年の23%から2010年の28%に増え、10年の間に着実に伸びている。WTOの発表した「2010年世界貿易報告書」によると、2010年のアジア主要貿易国の貨物輸出の増加率はいずれも、世界全体の増加率である14.5%を上回った。うちBRICs諸国（中国、ブラジル、インド、ロシア）の商品輸出増加率はいずれも30%以上、NIEs諸国（香港、韓国、シンガポール、台湾）は全て20%以上となる一方、欧州諸国の多くで商品貿易輸出の増加率は15%以下にとどまった。

アジアの貿易が成長すると同時に、アジア域内の貿易も急成長を遂げている。IMFの統計によると、2000～09年までの間で、アジア域内の国際貿易量は、輸入・輸出とも1年当たり平均13.4%増加した。クレディ・スイス銀行の統計によると、日本を除くアジアからの商品輸出の50%が他のアジア諸国向けであり、アジア地域に対する輸出商品需要のうち、域内からの需要がすでに米国・欧州・日本からの需要の合計を上回っている。アジアの国際貿易全体に占めるアジア域内貿易の比重は、1980年の34.7%から2002年の57.3%に拡大しており、北米自由貿易圏の域内貿易比重である46%を上回り、EU圏の域内貿易比重62.4%に次ぐ高い割合となった。HSBC銀行の予測では、アジアの域内貿易量は2011～20年にかけ、1年当たり平均12.2%の急成長を続け、アジア・米国間の貿易増加率を7割上回るとみている。

中国の対外貿易の発展は、アジアの経済発展や貿易構造・発展モデルの形成に決定的な役割をはたしている。改革開放から30余年、中国政府は輸出志向型国家のノウハウを取り込み、輸出に頼った経済の急成長を実現してきた。中国税関の統計によると、2010年の中国の貨物貿易総額は2兆9,727億6,000万米ドルで、前年を34.7%上回り、世界一の貿易大国となっている。1978年の200億余米ドルから、2010年の2兆9,727億6,000万米ドルへと、32年の間に中国の貿易総額は150倍近くに増え、世界の貿易額ランキングでは、30位から1位へ飛躍した。

中国の輸出志向戦略と対外貿易の拡大は、中国経済の急成長にも大きく寄与してきた。1978～2009年にかけ、中国では国民総所得が17.8倍、1人当たりの国民所得が12.4倍となり、2010年には米国に次ぐ世界第2の経済体となった。一方で、中国の貿易の発展は、アジアの

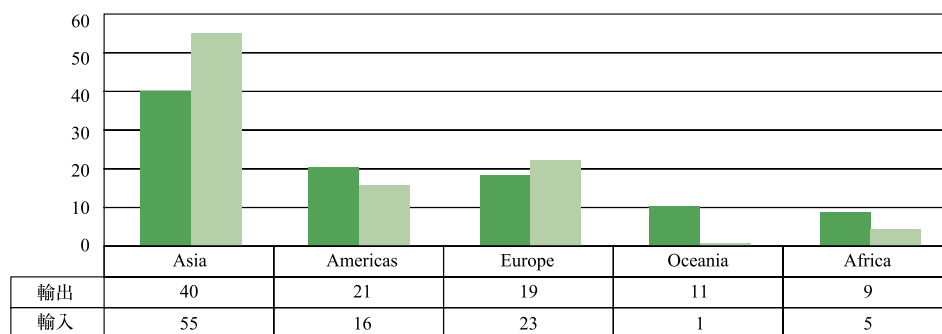
*中国語で書かれた原文のタイトルは「2012年亜州主要港口集装箱運量予測与分析」である。

表1 2006～10年の世界・アジアの海上貿易取扱量および比重(単位:100万t,%)

年	世界(100万t)		アジア(100万t)		世界に占めるアジアの比重(%)	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
2006	7,700.3	7,878.3	3,073.1	2,906.8	39.91	36.90
2007	8,034.1	8,140.2	3,214.6	3,263.6	40.01	40.09
2008	8,229.5	8,286.3	3,203.6	3,361.9	38.93	40.57
2009	7,858.0	7,832.0	3,054.3	3,592.4	38.87	45.87
2010	8,408.3	8,377.8	3,190.7	3,843.5	37.95	45.88

(出所)UNCTAD「Review of Maritime Transport 2011」

図1 2010年における世界5大州の海運貿易(tベース,単位:%)



(出所)UNCTAD「Review of Maritime Transport 2011」

みならず世界経済の発展,世界の貿易構造と貿易モデルの形成にも決定的な役割をはたしてきた。中国の貿易額増加による世界の経済成長への貢献率は10%を超え,特にアジアの経済・貿易の発展に対する貢献が目立った。10年前,G20諸国のうち中国を最大の貿易相手とする国は皆無だったが,現在はG20のうちオーストラリア,日本,韓国,インド,ロシアにとって中国は最大の貿易相手国である。

アジア・太平洋地域における経済・貿易の急成長は,必然の結果として貿易のための地域間輸送の需要を生み出し,地域や世界の物流分布にも影響を及ぼしている。アジアはすでに世界最大の海上貿易地域となっている。表1に示す通り,2010年のアジアの海上貿易取扱量は,輸出が31億9,000万t,輸入が38億4,000万tに達した。UNCTADの「2011年海運報告書(Review of Maritime Transport)」によると,2010年のアジア地域の輸出および輸入は,世界5大州を合わせた輸出総額・輸入総額のそれぞれ40%と55%を占めた。図1の示す通り,現在,アジア地域,特に東アジア地域はすでに世界の海運の中心的存在であり,同地域の港湾,特に中核港は背後の経済中心都市に支えられ,地域経済や世界経済において,地域をつなぐ橋渡しの役割を担っている。

コンテナ輸送が世界の海上輸送の主役となりつつある現在,海上コンテナ輸送の発展とともに,国際コンテナ輸送の重心は欧米地域からアジアへと移りつつある。東アジア地域はすでに,世界のコンテナ輸送量が最も多い地域の1つとなり,3大コンテナ中核港湾群のネットワーク体系が形成されている。これは北東アジアコンテナ中核港湾群(日本,韓国,中国本土東北

表2 1975～2010年の世界10大コンテナ港の分布

年	北米	欧州	アジア	アジアの港湾の コンテナ取扱量(万 TEU)	前年比増加率(%)
1975	6	2	2	170.7	n.a
1980	4	2	4	483.2	183.07
1985	2	3	5	907.3	87.77
1990	2	2	6	2,059.2	126.96
1995	2	3	5	3,688.8	79.14
2000	2	3	5	5,571.8	51.05
2005	1	2	7	10,883.3	95.33
2010	0	1	9	16,664.9	53.12

(出所)「上海口岸年鑑」,「中国港口年鑑」,「中国港口発展報告」

部の主要コンテナ港), 東アジア東部港湾群 (中国本土東部および東南部, 香港, 台湾の主要コンテナ港), 東南アジア港湾群 (東南アジア諸国のシンガポール・マレーシアの主要港) からなるもので, アジア地域の経済・貿易回廊の骨組みを形づくっている。1990～2000年の10年間, 東アジア諸国の港湾コンテナ輸送量は9%の高い増加率を示し, 同期間における世界の港湾コンテナ輸送量の伸びを上回った。2000年, 東アジア地域の港湾コンテナ輸送量の合計は, 1990年より約2.4倍増え, 世界の港湾コンテナ輸送量全体に占める比重も25.4%から31.5%に増えた。同地域に含まれる中国, 日本, 韓国, シンガポール, マレーシアは, すでに世界的なコンテナ輸送基地へと成長を遂げた。

世界10大コンテナ港の勢力分布の分析からも, 1975～2010年にかけ, コンテナ取扱量の大きな港湾は, 徐々に北米からアジアへと移行していることが分かる。さらに, 2010年にコンテナ取扱量で世界トップ10入りしたアジア港湾のコンテナ取扱量は計1億6,664万9,000TEUに上り, 1975年の97.6倍に達した。過去35年間の平均増加率は100%に迫る。

表2は, 5年ごとのコンテナ取扱量上位港の北米, 欧州, アジアにおける分布と, 世界トップ10入りしたアジア港湾のコンテナ取扱量および増加率を示したものである。表2から分かるとおり, 1980年から現在にかけ, アジア港湾のコンテナ輸送は急増し, 1990年にはアジアから6港がトップ10入りした。2010年のランキングでは, 欧州のオランダ・ロッテルダム港を除く9港は, 全てアジアの港湾だった。さらに, 2010年にコンテナ取扱量で世界トップ10入りしたアジア港湾のコンテナ取扱量は計1億6,664万9,000TEUに上り, 1975年の97.6倍に達した。過去35年間の平均増加率は100%に迫る。

2. 2012年のアジアのコンテナ輸送を取り巻く環境の分析

2011年, 世界経済は全体として回復基調を保っているものの, 複雑な課題に直面している。地震や津波による日本経済のマイナス成長, その後の欧州ソブリン債危機の悪化, 米国経済成長の大幅な減速, 大口商品価格の高騰による新興経済体のインフレ圧力増大などは, 世界の経済成長に新たな不確定性をもたらしめている。そのため, 2012年, 世界の経済成長率はやや減速するだろう。

国際通貨基金（IMF）は2011年9月に発表した「世界経済見通し」で、世界の経済成長率は2010年の5%以上から、2012年の4%程度に縮小するとの予測を示した。先進国の実質GDP成長率は減速し、2011年の約1.5%増から2012年の約2%増へ縮小する見通しである。新興国や途上国の経済成長率も、2012は6%に低下するとみられる。途上国には経済過熱の懸念が潜み、先進国は更なる経済のテコ入れを必要としている。世界的な金融危機の収束から2年近くの間を経た現在、世界経済の枠組みは比較的鮮明になっている。即ち、先進国では依然として生産活動が弱く、高い失業率に直面している。一方、新興国は好調な経済発展を示しているものの、経済過熱の問題が潜んでいる。

2011年、世界の経済成長が鈍化し、貿易額に影響を来たす中で、貿易保護主義が再び台頭しており、多国間貿易摩擦が頻発し、世界の貿易の増加率は予想を下回っている。IMFの推計によると、2011年の国際貿易量（商品貿易、サービス貿易を含む）は前年より7.4%増加したとみられる。2012年の増加率は6.9%と予想される。うち輸入をみると、先進国の2011年および2012年の輸入の前年比増加率は、それぞれ5.8%および5.5%と見込まれる。一方、新興国の2011年および2012年における輸入の前年比増加率はそれぞれ10.2%および9.4%と推計されている。輸出は、先進国では2011年および2012年の前年比増加率はそれぞれ6.8%および5.9%である一方、新興国ではそれぞれ同8.8%および8.7%だった。これらのデータは、①2012年は2011年に比べ、国際貿易の増加率がやや下降する、②新興国の活力は依然として先進国を大きく上回り、輸出・輸入とも先進国を上回る増加率となるという2つの傾向を示している。

3. アジア地域および主要経済体の経済・貿易の発展傾向に関する分析

東アジア・太平洋地域は2011年も引き続き世界の経済回復を牽引した。東アジア・太平洋地域では高所得国における金融緩和と政策の影響で資本流入が進んだが、これは同地域の経済発展に大きなプラス効果をもたらす一方、同地域における自国通貨の為替相場上昇にも繋がった。これに対し、外貨準備の積み増しや他の調整措置が打ち出されたが、微々たる効果しか上がっていない。世界経済の回復が鈍化し、先進国の経済回復力が弱いと、同地域のGDP成長率もその影響を受けて鈍化するとみられる。世界銀行は、2011年および2012年の東アジア・太平洋地域のGDP成長率をそれぞれ8.5%および8.1%と予想している。

世界の成長減速が貿易額に影響をおよぼす中、2011年には中国やインドといった途上国の強い輸入需要が国際貿易の発展を促した。南アジア地域の貿易活動は活発で、うち輸出の増加率は軒並み50%以上となり、国際貿易の発展を牽引した。アジア新興国間の貿易は、すでに国際貿易の一大成長分野となっているが、アジアの輸出製品の需要のうち、3分の2は他地域由来である。ユーロ圏の経済不振は、今後もアジアの貿易需要にとって不確定要素となるだろう。一方、世界各国の経済回復の程度にはばらつきがあり、当面の間貿易保護の動きが強まるとみられ、「通貨戦争」に起因する国際貿易摩擦も激化するだろう。貿易紛争のターゲットは主に新興国が高い競争力をもつ先進国向け輸出製品で、これには農産品、繊維・衣料品、機械・電子設備などが含まれる。このため、アジア地域は2012年も引き続き国際貿易の発展を牽引

するものの、同地域の2012年の貿易成長は多くのマイナス要因にある程度抑制され、増加率がやや低下すると予想される。

各大手機関は、アジアの主要経済体である中国、日本、韓国の2012年経済・貿易成長率について、程度こそ異なるものの、いずれも鈍化すると予想している。

中国科学院予測科学研究センターは、2012年の中国GDP成長率が8.5%に低下すると予想する。ユーロ債務危機が著しく悪化しない場合、2012年の中国の貿易総額は前年比14.8%増の約4兆1,721億2,000万米ドルに達すると見込んでいる。

IMFは、世界経済・貿易の下振れリスクの増大や2011年に日本で起きた巨大地震による影響を踏まえた上で、2011年および2012年の日本のGDP成長率をそれぞれ-0.5%および2.3%、消費財価格の上昇率をそれぞれ-0.4%および-0.5%と予想した。2011年の日本の輸出量は約0.5～1.6%の減少、輸入量は約0.4～1.3%の増加としている。

2012年、韓国経済が直面する下振れリスクも増大しつつある。IMFは2011年および2012年の韓国のGDP成長率について、それぞれ4.5%および4.2%と予想した。韓国産業研究院が2011年11月25日に発表した貿易に関する予測では、2012年の輸出の増加率は7.1%に留まり、2011年より大幅に下降する一方、輸入の増加率は8.5%に達するとみている。

4. アジアの外需に対する米国の影響の分析

IMFは、2011年および2012年の米国GDP成長率をそれぞれ1.5%および1.8%、消費財価格の上昇率をそれぞれ3.0%および1.2%、失業率をそれぞれ9.1%および9.0%程度と予想している。一方、世界銀行は2011年および2012年の米国の実質GDP成長率について、それぞれ2.8%および2.9%と予想している。2011年、米国の輸出情勢は良好であり、輸出刺激策が良好な成果を収めている。WTOの統計によると、北米地域の輸出は15.7%増え、世界の輸出増加率の平均を上回った。

中国は米国にとって最大の貿易相手国であり、アジアのコンテナ港市場の発展の勢いは、米中間の貿易発展に影響される部分が大きい。米中間の健全な貿易発展は、東アジアのコンテナ港市場の持続的成長の原動力になりうる。一方で、米国の対中貿易赤字が保護主義の台頭に繋がり、ひいては東アジアのコンテナ港市場に大きなダメージをもたらす可能性も懸念される。現在、米国政府やEU諸国は、一部の関税政策や貿易障壁によって、中国などの新興国に絶えず圧力を加えており、これにより中継および非中継コンテナ輸送量の急成長が鈍る恐れがあり、ひいてはアジアのコンテナ港市場の持続的な大規模発展にマイナス影響を及ぼしかねない。

中国科学院予測科学研究センターの予測では、2012年の中国の対米貿易額は小幅ながら減少する見通しである。ユーロ債務危機が著しく悪化しない場合、2012年の対米貿易総額は前年比13.8%増の約5,089億6,000万米ドルと予想されている。このため、2012年も、米中貿易は引き続きアジアのコンテナ取扱量の実質的な成長を下支えするとみられる。

5. アジアの外需に対する EU の影響の分析

全体として、ユーロ圏の 2011 年経済的活力は、依然として潜在的水準を下回る状況が続き、各国の経済回復状況はまちまちだった。ユーロ債務危機が効果的に解決されない場合、ユーロ圏の経済は再び衰退し、ひいては世界経済にダメージを与えかねない。IMF は、2011 年および 2012 年のユーロ圏の実質 GDP 成長率をそれぞれ 1.6% および 1.1% と予想している。ユーロ債務危機は主に国際貿易や金融取引を通じてアジアの経済発展に影響を及ぼす。ユーロ債務危機が広がれば、ユーロ圏における経済の全面悪化や輸入需要の減退に繋がり、さらにはアジアの今後の輸出情勢全体にも影響を来す可能性がある。

EU は多年にわたり、中国にとって最大の貿易相手先である。EU 統計局の示したデータによると、EU の対中輸出は 2000 年の 260 億ユーロから着実に増え続け、2009 年には 820 億ユーロに達した。中国からの輸入は、2000 年の 750 億ユーロから 2008 年にはピークとなる 2,480 億ユーロに増えた。一方、中国は多年にわたり EU の 2 番目の貿易相手国であり、かつ最大の輸入元である。中国からの輸出貨物の約 5 分の 1 が欧州向けであり、2007 年の時点で、EU はすでに米国を抜いて中国の最大の貿易相手先、最大の輸出市場となった。中国の対外貿易総額の 17%、輸出総額の 20% 程度を対 EU 貿易が占めており、いずれの数値も対米貿易を上回る。このため、ユーロ債務危機の拡大や、中国・EU 間貿易に及ぼす影響は、アジアの今後の貿易情勢全体を大きく左右するだろう。

中国科学院予測科学研究センターは、2012 年の中国の対 EU 輸出増加率は大幅に下降し、対 EU 輸入増加率はやや下降するとみている。ユーロ債務危機が著しく悪化しない場合、2012 年の中国の対 EU 貿易総額は前年比 10.4% 増の約 6,254 億 8,000 万米ドルと予想している。ユーロ債務危機が著しく悪化した場合、中国の対 EU 輸出額は、一部でマイナス成長となる月も出るとしている。

現在、中国・欧州間貿易の貨物コンテナ海上輸送量は、アジア・欧州間貿易の貨物コンテナ海上輸送量の 70% 以上を占めている。EU と中国の貿易は、アジアのコンテナ輸送市場の成長力を大きく左右している。このため、2012 年に EU の経済成長がさらに減速し、EU 内部における消費・投資活動が減退すれば、中国・EU 間貿易の成長に影響が出るのみならず、相互の貿易摩擦も激化し、両者の経済関係の発展にもマイナスになり、ひいてはアジア地域のコンテナ輸送需要にも悪影響を与えかねない。ユーロ債務危機が著しく悪化すれば、2012 年のアジア地域のコンテナ輸送需要の増加率は、大幅に縮小するだろう。

6. アジア運輸業に対する東日本大震災の影響の分析

世界銀行が 2011 年 3 月 21 日に発表した「東アジア・大洋州地域半期経済報告書」によると、2011 年の東日本大震災が日本経済に与えた直接の経済的損失は日本の GDP の約 2.5 ～ 4.0% に相当し、1995 年の阪神大地震の 1.2 ～ 2.4 倍に達したとみられる。2011 年の震災により、金融危機を経て回復基調にあった日本の経済・貿易活動は一定程度的影響を受けており、2012 年の経済・貿易活動にも更なる影響が及ぶと予想される。日本は世界第 3 位の規模をもつ経済体

である。そのため必然の結果として、日本の経済情勢の変化は世界経済、貿易などに影響を与え、ひいてはアジアや世界全体の経済・貿易の発展に不確定性をもたらし、アジアの港湾のコンテナ輸送需要にも影を落とすだろう。

短期的にみて、2011年の東日本大震災は、アジア地域の生産・貿易活動に一定の影響を及ぼすだろう。震災により、日本では多くの工場が操業停止に追い込まれ、サプライチェーンが一時的に断たれる事態が起きた。日本の半導体、新素材、自動車などの産業は甚大な損失を受けた。近年、日本は国際貿易でのシェアこそ下げつつあるものの、キーコンポーネッツの供給機能は手中に残している。欧州・米国は日本からのFDI投資の主要受入先であるため、震災により一部欧米の生産拠点はサプライチェーン断絶の危機に直面した。商品貿易総額をみると、アジア・太平洋地域に輸入された日本製品のうち、82%は資本財や半製品であり、最終製品はわずか18%に過ぎない。うち中国本土、韓国、台湾に輸入された日本企業の製品は、主に半導体、自動車部品、鉄鋼といった震災の影響を受けた産業分野に集中している。また中国（香港や台湾を含む）、タイ、シンガポールの対日貿易は主に「半製品の輸入－加工－輸出」のモデルであり、サプライチェーン断絶の影響を大きく受けた。特に、中国製品の主要な輸出先は欧米であるため、欧米にも間接的な影響が及んだ。このため、短期的には欧米とアジアとの貿易の成長も抑えられる恐れがある。

一方で、復興事業により短期的なダメージはある程度相殺されるだろう。震災復興事業が始まれば、日本経済に対する牽引効果も次第に現れるが、復興に要する期間は比較的長くなると予想される。このため、東日本大震災がアジアの経済・貿易の発展に及ぼす影響は、段階的なものになるだろう。短期的には、東日本大震災は2012年のアジアの港湾の貨物運輸需要に一定の不確定性をもたらすだろう。アジアの一部の港湾、たとえば中国の上海港、大連港や韓国の釜山港では、コンテナ輸送量が短期的に上下した後、日本の復興用資材の需要が伸びるにつれ、コンテナ輸送量の増加が促されるとみられる。

中長期的な視点からみると、東日本大震災による影響の中に、注目すべき動きがある。つまり、震災後、日本企業は「サプライチェーン・リスク」を回避するため、高度なもののづくりの分野（自動車キーコンポーネッツ、電機部品、半導体）で全世界的な再編を進めており、今後数年のうちに、FDIを通じてサプライチェーンをアジアへ移す動きが加速するだろう。貿易港の立場からみれば、日本の高度なもののづくりの分野における再編は移転先の港湾のコンテナ取扱量の増加に繋がる一方、日本国内からの産業流出が更に進めば、日本の港湾を出発地とする貨物がさらに減少することになる。

7. 2012年のアジア主要港におけるコンテナ取扱量の予測および分析

前号で紹介したTEI@I港湾物流統合型複合予測理論のフレームをベースに、2012年のアジア各主要港のコンテナ取扱量について予測と分析を行った。具体的な推計結果は、表3の通りである。

2012年、中国本土の主要港の多くと、香港港、台湾高雄港の増加率は、2010年および2011年に比べ、程度こそ異なるが下降すると予想される。うち上海港、香港港、深圳港、高雄港の

表3 2012年における中国主要港におけるコンテナ取扱量予測(単位: 万 TEU, %)

中国	2011年 1～11月	増加率	2011年 予測	増加率	2012年予測	増加率
上海港	2,907.70	9.41	3,161	8.75	3,230～3,260	2.2～3.1
香港港	2,228.30	2.99	2,430	2.54	2,495～2,515	2.6～3.5
深圳港	2,069.77	-0.05	2,260	0.40	2,320～2,360	2.6～4.4
寧波～舟山港	1,356.82	11.65	1,472	12.00	1,605～1,625	9.0～10.4
青島港	1,196.39	8.94	1,307	8.83	1,380～1,400	5.6～7.1
広州港	1,288.75	13.70	1,418	13.03	1,620～1,640	14.3～15.6
天津港	1,060.38	15.69	1,159	14.91	1,265～1,275	9.15～10.0
台湾高雄港	880.60	5.40	963	4.90	975～985	1.3～2.3
廈門港	583.32	10.59	642	10.23	700～710	9.1～10.6
大連港	578.42	20.71	638	21.20	760～770	19.0～20.7

(出所)筆者計算(以下同じ)

増加率は、1～3%程度にまで縮小すると見込まれる。

コンテナ取扱量の増加率では、2012年の中国環渤海および長江デルタ地域の主要港のコンテナ取扱量の平均増加率が、珠江デルタ地域の港湾より高くなると予想される。2012年は、対外貿易への依存度の高い深圳港、上海港の増加率がそれぞれ2.5%、3.0%程度に低下する一方、国内取引の比率の高い港湾では2012年のコンテナ取扱量も引き続き2ケタ成長を保つとみられる。中国政府が力を入れる内需刺激策により、内需が中国経済に占める比重も拡大しており、外需の減少もある程度補われている。広州港および大連港の2012年のコンテナ取扱量増加率は、それぞれ15%および20%と予想されるほか、寧波～舟山港のコンテナ取扱量は前年比約10%増の1,605～1,625万TEUに達すると見込まれる。

横浜港を除く日本、韓国および東南アジア主要港の2012年コンテナ取扱量の増加率は、表4および5の通り、いずれもやや縮小すると予想される。2011年に震災の著しい影響を受けた横浜港は、2011年1～8月のコンテナ取扱量が204万TEUと、2010年の同時期に比べ6.4%減少したが、2012年通年のコンテナ取扱量は318～320万TEUと予想され、2010年の水準をほぼ回復するだろう。

釜山港の2011年のコンテナ取扱量は、通年で1,600万TEUを突破して前年比13.7%増の1,610万TEUに達したと推計される。東日本大震災の影響で、2011年は釜山港の貨物積み替え需要が大幅に増え、コンテナ取扱量全体に占める割合はすでに45.5%に達し、同港のコンテナ貨物輸送量の増加に大きく貢献した。釜山港の2012年のコンテナ取扱量は前年比約7.5%増の1,725～1,738万TEUと見込まれる。北東アジアのコンテナ中継拠点への成長を目指す釜山港は2012年、コンテナ中継港としての利用拡大に更に力を入れるだろう。

東南アジア主要港であるシンガポール港、マレーシアのポートケラン港、タンジョン・プラ

表4 2012年における日本・韓国主要港のコンテナ取扱量予測(単位:万 TEU, %)

日本	2011年 1～8月	増加率	2011年予測	増加率	2012年予測	増加率
横浜港	204	-6.4	307	-6.0	318～320	3.6～4.2
神戸港	176	3.7	262	2.5	263～265	0.4～1.1
	2011年 1～9月	増加率	2011年予測	増加率	2012年予測	増加率
東京港	339	8.2	458	7.0	475～480	3.7～4.8
名古屋港	193	3.9	263	3.2	270～272	2.67～3.4
大阪港	182	10.1	249	9.1	256～258	2.8～3.6
韓国	2011年 1～11月	増加率	2011年予測	増加率	2012年予測	増加率
釜山港	1,479	14.5	1,610	13.7	1,725～1,738	7.1～8.0

表5 2012年における東南アジア主要港のコンテナ取扱量予測(単位:万 TEU, %)

マレーシア	2011年 1～10月	増加率	2011年予測	増加率	2012年予測	増加率
ポートケラン港	798	8.3	960	8.2	1,014～1,020	5.6～6.2
タンジョン・プラパス港	622	15.56	749	14.5	795～802	6.1～7.1
シンガポール	2011年		増加率		2012年予測	増加率
シンガポール港	2,994		5.3		3,125～3,144	4.4～5.0

パス港の2012年のコンテナ取扱量の増加率は、やや縮小すると予想される。2011年、シンガポールのコンテナ取扱量は前年比5.3%増の2,994万TEUであり、2010年の9.9%増を大きく下回った。2012年、世界経済や運輸市場の不確定性が大きい中、欧米諸国などへの経済的依存度の高いシンガポール港は、マイナスの影響を受けるとみられる。一方、シンガポール、ポートケラン、タンジョン・プラパスの3大港は、すでに東南アジア地域において「三つ巴」の競争を激化させている。このため、シンガポール港は2012年、コンテナ輸送をめぐり多くの試練に直面するだろう。2012年、シンガポール港のコンテナ取扱量は引き続き増加する見込みだが、増加率は縮小傾向が続くとみられる。

2011年のポートケラン港のコンテナ取扱量は、前年比8.2%増の960万TEUに達したと推計される。2011年、港湾当局がサービス効率化や価格改定による攻勢を進めた結果、ポートケラン港のコンテナ取扱量は引き続き増加し、1～10月で前年同期比8.3%増の798万TEUとなった。2012年は、増加率はやや縮小して6%程度になると見込まれる。同年、ポートケラン港管轄当局は、第3期埠頭整備プロジェクトを進め、港の競争力を高める計画である。一方、タンジョン・プラパス港の2011年のコンテナ取扱量は高い増加率を維持したとみられ、通年のコンテナ取扱量は前年比6.1～7.1%増の800万TEU程度と推計される。ベトナム、マレーシア、インドネシアなどのASEAN諸国の輸出産業や内需市場の潜在力に目をつけた長栄海運

(エバーグリーン・マリン) は 2012 年、東南アジア航路を再編し、従来のベトナム－マレーシア航路とマレーシア－インドネシア航路を統合して新たにベトナム－マレーシア－インドネシア航路を設け、3 国間をつなぐ直航サービス体制を構築した。これにより、タンジョン・プラバス港での積み替えが不要になるため、タンジョン・プラバス港のコンテナ輸送業務に不確実性が生じ、同港のコンテナ輸送の需要はある程度鈍化すると予想される。

以上を総括すると、予測対象としたアジア主要 19 港の状況を基に、2011 年および 2012 年のアジア主要港のコンテナ取扱量を推計したところ、2012 年、アジアの港湾の多くでコンテナ取扱量の増加率は 2011 年より程度は異なるが鈍化すると予想された。そのうち、一部港湾の取扱量増加率は、2012 年には 5% 以下にまで縮小するとみられる。2012 年は、世界経済の成長の鈍化や、主要消費国家における需要の減少などの影響により、港湾のコンテナ取扱量の増加率も減速するとみられる。

参考文献

- 喬杜里 (2011) 「アジア：全球貿易の新方向」『珠江水運』(12), pp. 62 ~ 63
- 彭伝聖 (2007) 「東亞港口集裝箱運輸發展前景」『港口裝卸』(2), pp. 39 ~ 40
- 杜麒麟, 丁莉 (2011) 「全球十大集裝箱港口版図評述」『中国港口』(4), pp. 48 ~ 50
- 陳錫康, 祝坤福, 王会娟 (2011) 「2012 年我国 GDP 增長速度予測与經濟走勢分析」『2012 中国經濟予測与展望』北京：科学出版社
- 欧变玲, 張嘉為, 汪寿陽等 (2011) 「2012 我国進出口形勢分析与予測」『2012 中国經濟予測与展望』北京：科学出版社
- 李自然, 韓艾, 許利枝 (2011) 「2012 年國際經濟風險及其对中国經濟的影響」『2012 中国經濟予測与展望』北京：科学出版社
- 巴曙松 (2011) 「日本地震事件的經濟影響評估」『經濟』(5), pp. 16 ~ 17
- 王俊 (2011) 「日本大地震与核危機对亞州經濟增長的影響及評估」『東南學術』(5), pp. 51 ~ 57
- 王顕鋒, 馮雲, 陳晨等 (2011) 「日本地震对我港口運輸的影響分析」『中国港口』(4), pp. 4 ~ 7
- 許利枝, 汪寿陽 「港口物流予測研究：基于 TEI@I 方法論」『交通運輸系統工程与信息』(forthcoming)
- UNCTAD (2011), *Review of Maritime Transport*
- The World Bank (2011), *Global Economic Prospects*
- International Monetary Fund (IMF) (2011), *World Economic Outlook, September*