

研究成果報告（概要）

氏名	渡辺 日佐夫	所属・職 (成果報告時点)	東京都市大学 都市生活部 教授
<p>【研究テーマ】 米国輸入コンテナ貨物の海上輸送ルートにおけるハブ港の分析</p> <p>【研究成果】 米国向け海上コンテナ貨物において、アジア発生貨物は 68%と圧倒的なシェアを占めている。このアジア発生貨物の港湾利用について 2003 年から 2012 年までの 10 年間の直航輸送、フィーダー輸送、船社別の貨物量データを把握し、その定量分析により、ハブ港などの特性などを明らかにした。これまでの定量的な分析は、各港の発表やサンプルデータで推計する以外に方法が無かったが、近年、サービスが開始された Zepol 社の TradeIQ Import のデータベースを利用することで全数を定量的に分析することが可能となった。本研究では、これを利用して、次の分析結果を得た。</p> <p>①貨物発生地における直航貨物量を示す直航率と、港の母船積における中継貨物の率を示す中継貨物率を指標として、コンテナ港をハブ港、ゲートウェイ港、中間港、フィーダー港に分類。</p> <p>②アジア諸国を指標により分析。中国、日本はゲートウェイ港タイプで直航輸送が 9 割を占めフィーダーは補完的。東南アジア諸国は、ゲートウェイタイプは無く、ハブ港タイプ（シンガポールなど）、フィーダー港タイプ（インドネシアなど）、及び中間港タイプ（ゲートウェイとフィーダーの中間タイプ、ベトナム）で、フィーダー輸送が 7 割を占め、ハブ・フィーダーシステムが中心。インド、パキスタンは直航とフィーダーが拮抗する中間港タイプ。</p> <p>③中国発生貨物量はアジアの 64%を占め世界最多であるので、中国の主要港を指標により分析。塩田、上海、寧波はゲートウェイ港。青島、厦門は直航優勢の中間港。天津、大連はフィーダー優勢の中間港。12 年の中国発生フィーダー貨物量は 03 年より減少したが、釜山は増加、香港、高雄は減少。</p> <p>④ハブ港を、中継貨物率により、中継型ハブ港と地元貨物と中継貨物が併存する併存型ハブ港に分類。中継型ハブ港は、シンガポール、高雄など。併存型ハブ港は、釜山と香港。貨物発生地を定量把握。</p> <p>⑤ハブ・フィーダー圏はアジアに 3 圏域。北東アジア（中国ノースと日本）圏の規模は 45 万 TEU でハブ港は釜山が独占。東南アジア・中国サウス圏は 140 万 TEU、ハブ港はシンガポール、香港、高雄などが競合状態。インド等フィーダー圏の規模は 20 万 TEU で最小、ハブ港はコロンボなどで、直航とフィーダーが拮抗状態。</p> <p>⑥大型ハブ港のうち、中継貨物量の増加は釜山とシンガポール、横這いは香港、減少は高雄。釜山、シンガポール、高雄の貨物量のトップは自国船社が占めた。</p>			
<p>【成果の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本港湾経済学会第 52 回全国大会（平成 25 年 8 月 29 日富山県射水市）で「北東アジアのコンテナ港と経路（国際港）選択—日本海側拠点港湾における北米向コンテナ貨物輸出について」を発表、またシンポジウム「日本海側拠点港湾への期待」にパネリストとして参加。 港湾経済研究第 52 号（日本港湾経済学会、平成 26 年 3 月発行）に「米国向コンテナ貨物輸出における北東アジアのコンテナ港の地位—日本海側拠点港湾における米国向コンテナ貨物輸出について」を掲載。 本研究で得た知見を、港湾、海運に関する学会、研究会で発表する。また港湾、海運関係者との意見交換等で発表、提供する。 			