

港 灣 技 研 資 料

TECHNICAL NOTE OF
THE PORT AND HARBOUR RESEARCH INSTITUTE
MINISTRY OF TRANSPORT, JAPAN

No. 662 Dec. 1989

外貿貨物のコンテナ輸送の動向

大	野	正	人
夏	海	松	子
加	藤		寛

運輸省港湾技術研究所



目 次

要 旨	3
1. はじめに	3
2. 利用データの特徴	3
3. 外貨コンテナ貨物の概要	4
4. 輸出貨物のコンテナ輸送の動向	9
5. 輸入貨物のコンテナ輸送の動向	20
6. コンテナ輸送率に関する考察	38
7. おわりに	39
参考文献	39
別 表	40

外貨貨物のコンテナ輸送の動向

大野正人*
夏海松子**
加藤寛***

要 旨

外貨コンテナ貨物の将来展望を行う際の基礎資料とするため、外貨コンテナ貨物の動向を輸出入別、品目別に整理した。その結果、①輸出・輸入貨物ともにコンテナ化はもうかなりの程度進行していること、②詳細な品目別のコンテナ輸送率をみるとコンテナに馴染む貨物と馴染み難い貨物が存在していること、③コンテナにならないライナー貨物は、近海、東南アジアなどの限られた航路で、しかも鉄鋼や軽工業品などの限られた品目の輸送に特化してきており、貨物量自体も横ばいまたは減少の傾向にあること、④近海、東西アジア航路のコンテナ貨物の増加が顕著で、コンテナ貨物全体に占めるシェアも高まっていること、などを明らかにした。

キーワード：港湾統計、コンテナ、港湾貨物

1. はじめに

我が国で外貨コンテナ輸送が行われはじめてから概ね四半世紀が過ぎるが、その間コンテナ貨物は増加を続け1988年の速報値で約1億トンの貨物量を取り扱うまで進展をみた。コンテナ化の進展では、従来、定期船により運ばれる貨物（ライナー貨物）のうちコンテナ貨物がどの程度の比率を占めているか（いわゆる「コンテナ化率」）が重要な指標として用いられてきた。しかし、近年の外貨コンテナ貨物の動向を見ると、輸出・輸入貨物ともにコンテナ化はもうかなりの程度進行して来ている反面、我が国の産業構造の転換や為替レートの変化に対応して、輸入貨物を中心にコンテナ貨物の増加が顕著に見られ、逆に、輸出では鉄鋼などの非コンテナのライナー貨物の減少が目立つなど、特徴ある傾向を示している。コンテナ貨物は今後とも増加が期待されるが、その需要をよりの確に予測するためには、このようなコンテナ貨物の動向を正確に把握しておく必要がある。

そこで、本資料では主要な品目についてコンテナにより輸送される貨物の動向や、全貨物に占めるコンテナ貨物の割合（以下「コンテナ輸送率」という）などを整理し、コンテナ貨物の需要予測の基礎資料としてまとめたものである。

2. 利用データの特徴

今回の解析には3つの異なるデータを使用した。

最も基本としたデータは外貨定期船貨物について港湾管理者が航路別・品目別に集計したものを運輸省港湾局において取りまとめたものであり、ライナー貨物とコンテナ貨物の全数を調べたものである。このデータは、主として航路別、品目別のライナー貨物量とコンテナ貨物量及びコンテナ化率の推移をみるために利用した。

2つ目は、昭和62年10月に行われた三大湾における陸上出入貨物調査のデータである。このデータは、品目別の詳細なコンテナ輸送率をみるために用いた。

3つ目は、運輸省情報管理部で取りまとめている「港湾統計」である。このデータでは、我が国で取り扱っている外貨貨物の全体像を明かにするために利用した。

分析にあたっては、港湾貨物を18の品目分類に絞り込み、その中からコンテナに結び付きの強い品目を取り出した。この18品目分類は別表-1に示している。また、航路別の分析の際の分類は別表-2に示している。

* 計画設計基準部 主任研究官（港湾経済担当）

** 計画設計基準部 計画基準研究室

*** 計画設計基準部 計画基準研究室長

3. 外資コンテナ貨物の概要

1) 外資コンテナ貨物量の推移

昭和42年（1967年）に我が国に初めて外資コンテナ航路が開設して以来、外資コンテナ貨物は増加を続け、1987年は約9千万トン、1988年には約1億トンのコンテナ貨物が取り扱われている。

これを、輸出・輸入別にみると（図-1）、つねに輸出貨物が輸入貨物を上回っており、輸出貨物が先行する形でコンテナ化が進展してきた。しかし、最近の動向をみると、輸出貨物は1985年ごろから伸び悩んでいるのに対し、輸入貨物は急激に増加してきており、輸出貨物を追い越す勢いとなっている。

2) 品目別コンテナ輸送率

コンテナ貨物を品目別に見ると（図-2）、かなりコンテナ化が進んでいる品目と、ほとんどコンテナ化されていない品目とがみられる。主要品目（18分類）別のコンテナ輸送率をみると、雑工業品や軽工業品はコンテナ輸送率が高く、原油やセメントや石油類はコンテナ輸送率が低い。

コンテナ輸送率の低い品目の特徴をみると、貨物ロットがある程度大きく、専用船により輸送されているものや、液体や比重の大きい金属など荷姿がコンテナに馴染み難いものとなっている。

これに対し、コンテナ輸送率の高い品目は雑工業品や軽工業品などのいわゆる雑貨貨物と呼ばれる品目である。

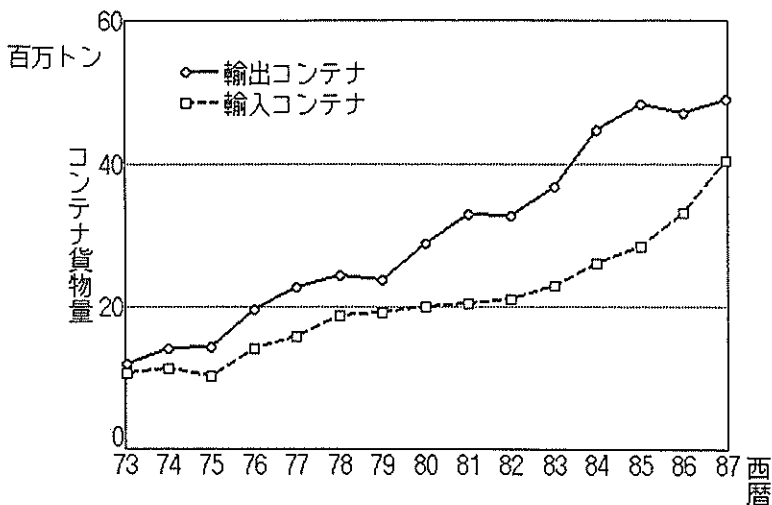


図-1 外資コンテナ貨物の推移

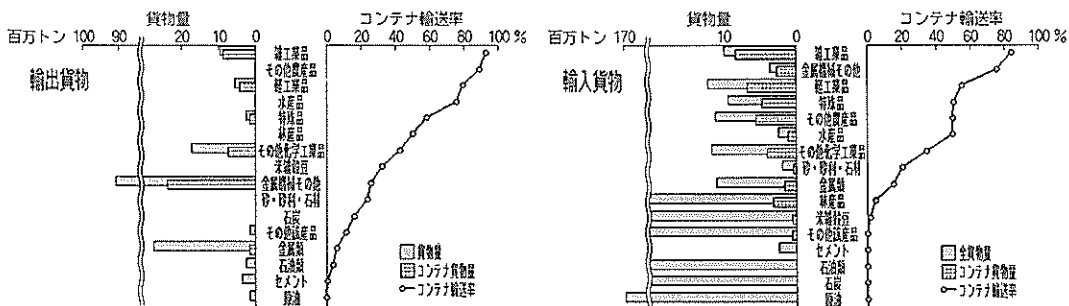


図-2 外資コンテナ貨物の品目別コンテナ輸送率（1987年）

3) ライナー化率の推移

定期船により運ばれる貨物をライナー貨物というが、コンテナ輸送は、当初定期船により輸送される「ライナー貨物」がコンテナ化するという形で進展してきた。

ところで、全貨物量に占めるライナー貨物の比率（以下「ライナー化率」という）の経年的な推移を主要な品目についてみたものが図-3であるが、これを見ると、一部には輸入の軽工業品のようにある程度増加の傾向を示すものもみられるが、全般的には一定の傾向はみられ

ない。つまり、非ライナー貨物のライナー化が進んだり、あるいは逆にライナー貨物の非ライナー化が進展するというような一定の傾向はみられない。

4) コンテナ化率の推移

次に、ライナー貨物に占めるコンテナ貨物の比率（以下「コンテナ化率」という）をみたものが図-4である。コンテナ化率は輸入コンテナの方が高く、1987年では85%を超えている。また、輸出コンテナについても、近年その率は高まっており、80%近くまで達している。

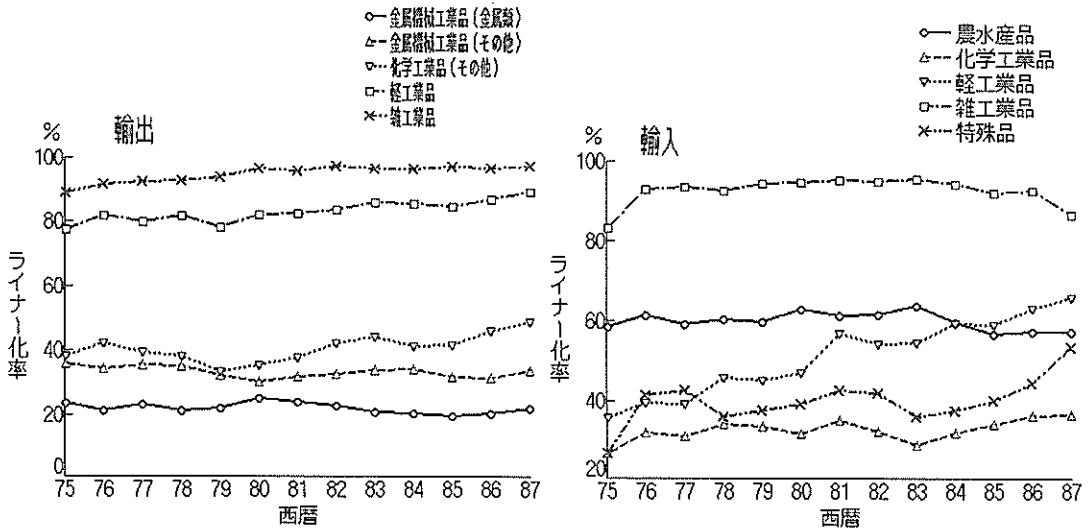


図-3 外資貨物の主要品目別ライナー化率の推移

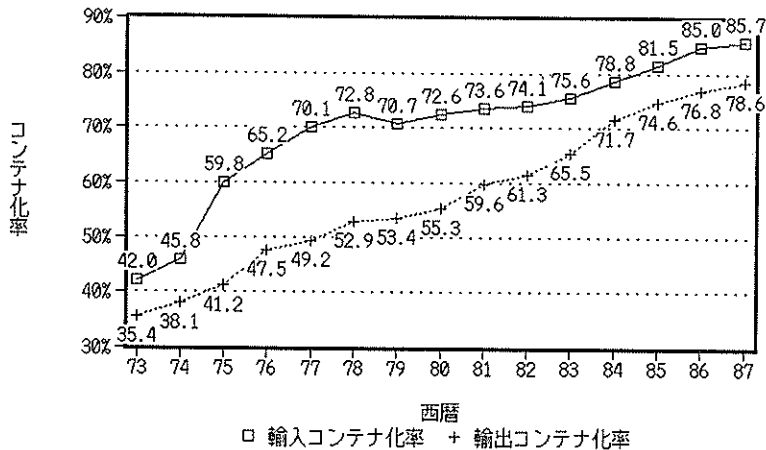


図-4 外資ライナー貨物のコンテナ化率の推移

コンテナ化率の推移を経年的にみると、輸入貨物では1977年より既に7割を超えており、その後、しばらく横ばいであったが、1983年ごろより再び高まる傾向を示している。一方、輸出貨物では直線的にコンテナ化率が上昇してきている。ただし、最近ややコンテナ化率の上昇が鈍化する傾向にある。

このように、コンテナ化率は依然として増加基調にあるものの、もう既にコンテナ化はかなり高いレベルに達してきている。

5) 航路別コンテナ化率

さらに、このコンテナ化率を航路別にみたものが図-5である。これによると、北米西岸、北米東岸、欧州の各航路のコンテナ化率が高く、100%近くに達している。一方、近海や東南アジア航路はコンテナ化率は比較的低く、輸出では約6割、輸入でも約8割となっている。つまり、先進国を相手とした比較的長距離のライナー航路ではコンテナ化率は非常に高く、近海や東南アジア航路についてはコンテナに乗らないライナー貨物が依然多く存在している。

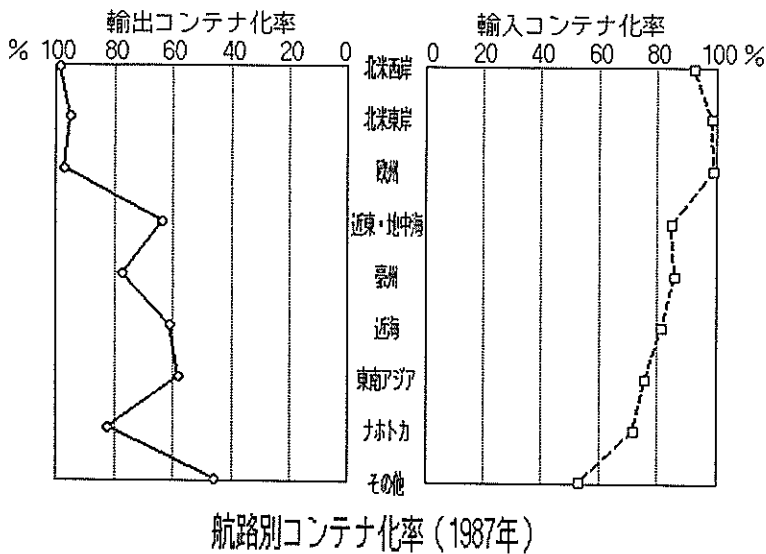


図-5 外資ライナー貨物の航路別コンテナ化率の推移

6) 非コンテナのライナー貨物の特徴

ライナー貨物のうちコンテナに乗っていない貨物(以下「非コンテナライナー貨物」という)について貨物量の推移を見ると、(図-6)、輸出貨物は1980年以降減少傾向にあり、近海、東南アジアなどの限られた航路だけになってきている。輸入貨物は輸出貨物の半分ほどしかなく、1975年以降ほぼ横ばいで推移している。航路別にみても、輸出同様に近海、東南アジア、北米西岸などの航路に限られてきている。

輸出、輸入別に航路別の構成比をみると(図-7)、輸出では、近海、東南アジア、近東地中海、その他の各航路のシェアが高く、これらを合わせると全体の9割を超えるシェアを占めている。また、輸入については北米西岸、近海、東南アジア、その他の各航路のシェアが高く、やはりこれらの航路を合わせると9割を超えるシェ

アを占めている。これを、全ライナー貨物の航路別構成比と比較すると、全ライナー貨物の構成比と大きくことなり、さらに、コンテナ貨物の航路別構成比と比較すると、その相異はもっと明白になる。つまり、ライナー貨物の航路全体からみると、非コンテナライナー貨物は限られた航路での輸送に特化していることが分かる。

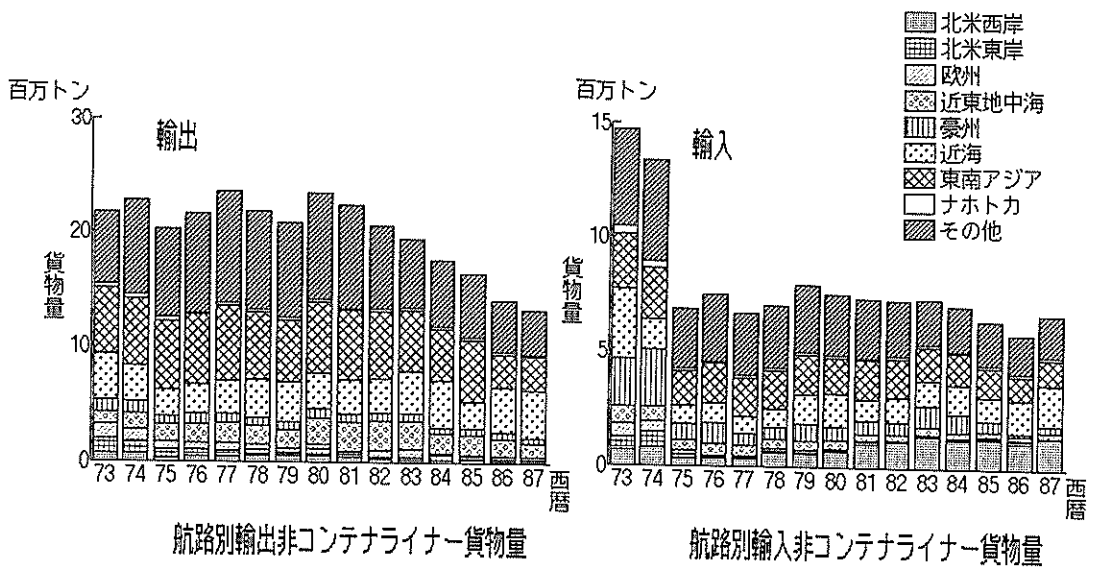


図-6 航路別非コンテナライナー貨物量

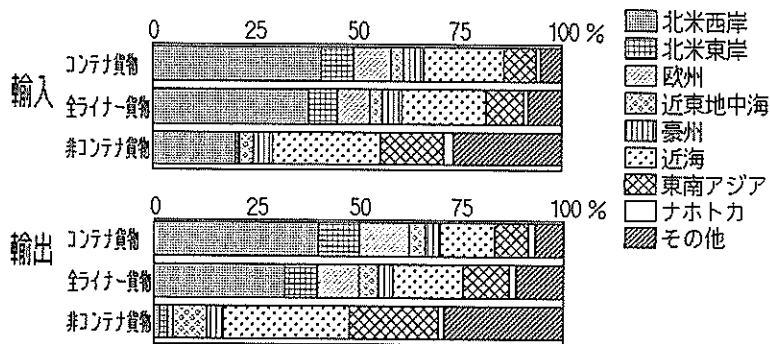


図-7 ライナー貨物の航路別構成(1987年)

非コンテナライナー貨物の中身について品目別にみると(図-8、図-9)輸出では金属機械工業品(金属類)、金属機械工業品(その他)が大きなシェアを占めており、輸入では金属機械工業品(金属類)、軽工業品などが大きなシェアを占めている。こうした品目構成は、コンテナ貨物の品目構成とはかなり異なっている。これを経年的に比較するため、1973年、1980年、1987年の3時点での品目構成をみると、1973年には全ライナー貨物の品目構成は非コンテナライナー貨物とコンテナ貨物の品目構成の中間的なものであったが、1980年、1987年と進むに従って、全ライナー貨物の品目構成が非コンテ

ナライナー貨物の品目構成から外れ、コンテナ貨物の品目構成に近付いている。つまり、ライナー貨物全体からみると、非コンテナライナー貨物はマイナーな限られた品目に特化してきているとみることができる。

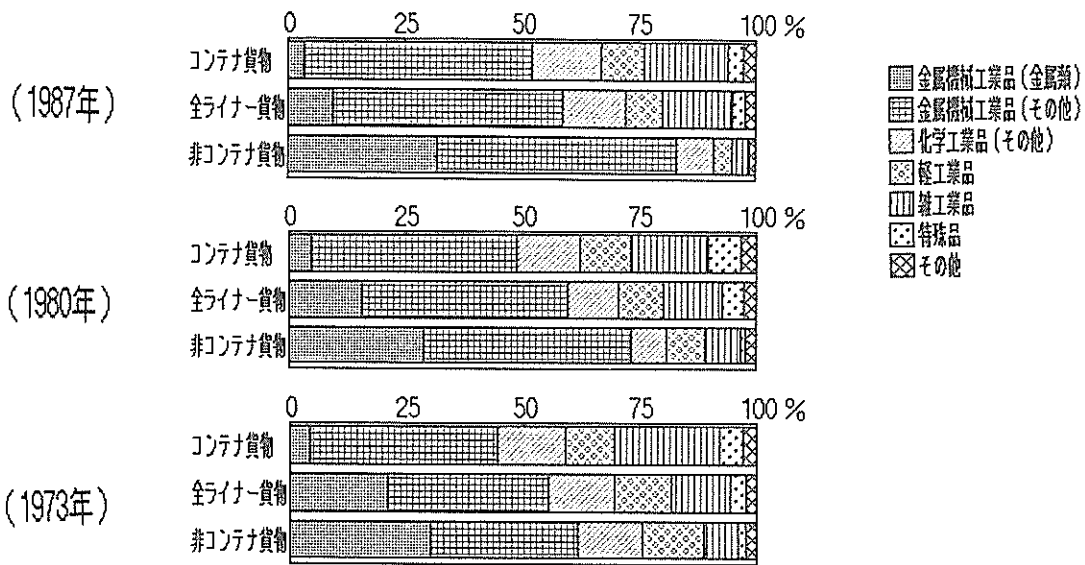


図-8 輸出ライナー貨物の主要品目構成の推移

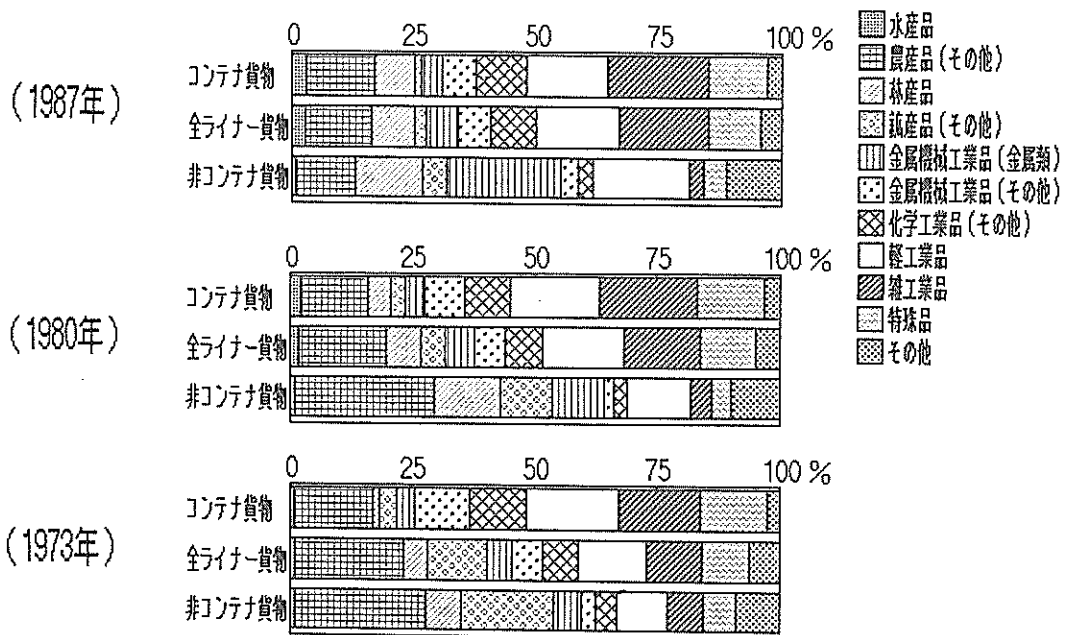


図-9 輸入ライナー貨物の主要品目構成の推移

7) コンテナ貨物の品目構成

ところで、外資コンテナ貨物の品目構成をみると、輸出貨物と輸入貨物とはその傾向が異なっている。ライナー貨物の内、輸出コンテナ貨物の構成比をみると(図-10)自動車や家電製品などの金属機械工業品(その他)が大きく、全体の5割近くを占めている。ついで、雑工業品、化学工業品(その他)、軽工業品、金属機械工業品(金属類)と続いている。これら上位5品目で全体の94.5%を占めている。

一方、輸入コンテナ貨物の構成比をみると、とび抜けて多い品目はなく、雑工業品が20.7%、軽工業品が16.6%、以下農産品(その他)、特殊品、化学工業品(その他)、林産品、金属機械工業品(その他)、金属機械工業品(金属類)、水産品といろいろな品目に分散している。

以上、外資コンテナ貨物の概要を促してきたが、以下では、主要な品目について輸出と輸入とに分け詳細にみていくこととする。

4. 輸出貨物のコンテナ輸送の動向

輸出コンテナ貨物の主要な品目について最近の動向を整理すると以下ようになる。

1) 金属機械工業品(金属類)

金属機械工業品(金属類)の輸出貨物は産業構造の転換や円高に伴い1985年以降その総量は減少してきている(図-11)。このうち、ライナー貨物についてみると、やはり近年減少傾向にあり、全貨物に占めるライナー貨物の比率(ライナー化率)は20%程度で推移している。

主な貿易相手地域をみると(図-12)、東アジア、東南アジア、南アジアで合わせて約60%を占めており、

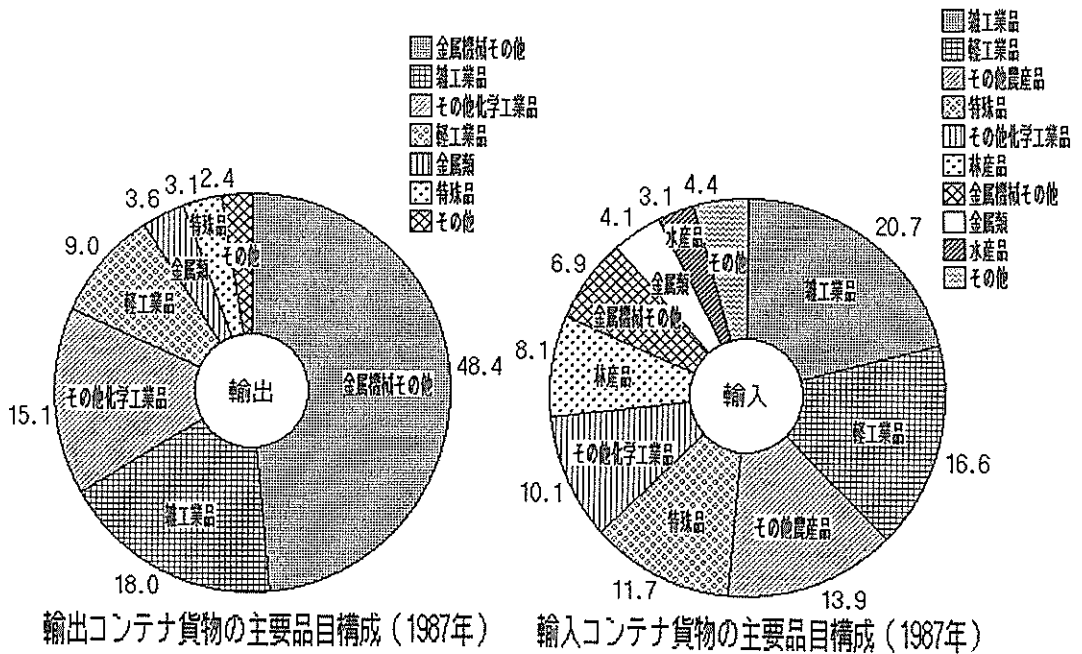


図-10 コンテナ貨物の主要品目構成

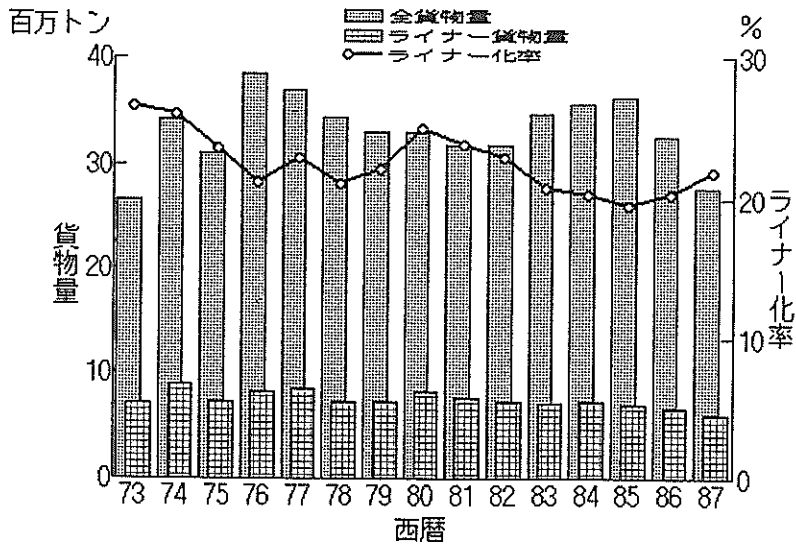


図-11 輸出貨物量とライナー化率<金属機械工業品(金属類)>

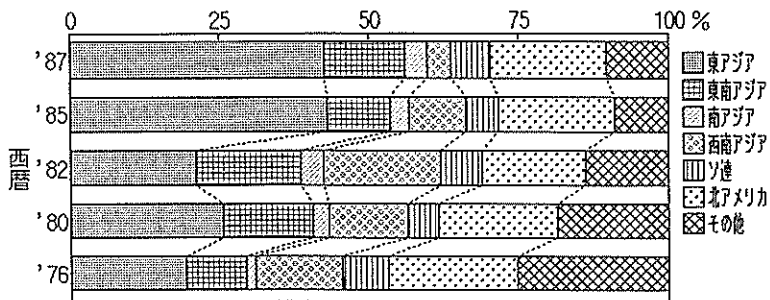


図-12 輸出貨物の貿易相手地域<金属機械工業品(金属類)>

アジア地域を中心とした貿易が主流となっている。この中でも中国への輸出が多く、次いで台湾、韓国が続いている。これを経年的にみると、アジアのシェアは高まる傾向にある。また、北アメリカへの輸出は約2割程度で経年的なシェア変化はあまりみられない。

ライナーのコンテナ貨物を見ると(図-13)1984年までは増加を続けてきたが、85年以降は減少に転じており、コンテナ化率をみても、1984年までは高まってきたが、ここ数年は30%前後で横ばいとなっている。

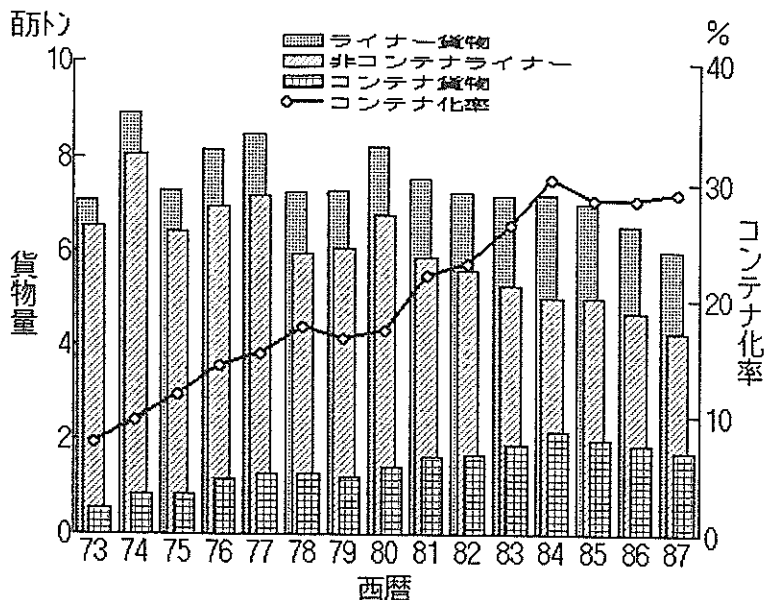


図-13 コンテナ貨物量とコンテナ化率<金属機械工業品(金属類)>

三大湾の陸上出入貨物調査(1カ月間のデータ)をもとに、金属機械工業品(金属類)をさらに細かく品目別にみたものが表-1である。これによると、鉄鋼はコンテナ輸送率が低く1%強であり、1982年と1987年を比較してもさほど変化はみられない。一方、非鉄金属、金属製品はコンテナ輸送率が高く、各々47.5%、75.9%となっている。また、1982年と1987年を比較するとコ

ンテナ輸送率は大幅に上昇している。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-14)、欧州、北米東岸航路のシェアが低下し、近海、東南アジア、北米西岸航路のシェアが上昇している。特に近海、東南アジアの航路は量的にはまだまだ少ないがシェアの上昇は著しい。

表-1 外資搬入貨物のコンテナ輸送率<金属機械工業品(金属類)>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
鉄鋼	1,078,717	11,510	1.07%	1,292,298	14,899	1.15%
非鉄金属	47,831	22,712	47.48%	58,247	13,290	22.82%
金属製品	106,737	80,982	75.87%	88,475	40,924	46.25%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

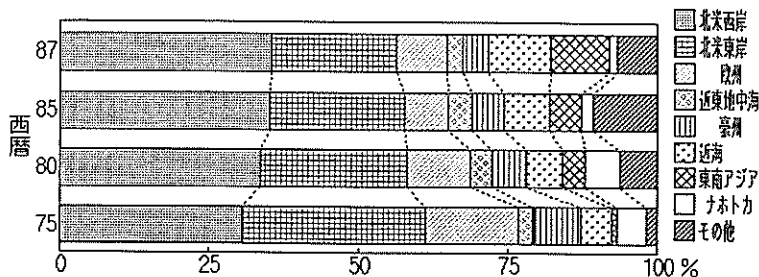


図-14 航路別輸出コンテナ貨物<金属機械工業品(金属類)>

2) 金属機械工業品（その他）

金属機械工業品（その他）には自動車などの「輸送機械」と電気機械や産業機械などの「その他機械」が含まれており、我が国の輸出コンテナ貨物の約5割を占めている。

全貨物量の推移をみると（図-15）全体として増加傾向を示しているが、1985年以降は貿易摩擦などの影響もあり減少している。ライナー貨物量も1985年以降停滞ぎみである。自動車などが専用船により輸送されるため、ライナー化率をみると、比較的低く3割～4割の間で推移している。

主な貿易相手地域をみると（図-16）、比較的先進地域への輸出が多く、北アメリカが全貨物量の約5割と大きなシェアを占めており、次いでEC諸国の2割弱のシェアとなっている。

ライナー貨物の内訳をみると（図-17）、1978年よりコンテナ貨物が非コンテナ貨物を上回り、その後もコンテナ貨物は増加を続けたが、1985年から横ばいとなっている。コンテナ貨物の比率（コンテナ化率）をみると、単調な上昇を続けており、現状ではかなり高く8割近くに達している。ただし、最近やや頭打ちの傾向がみられる。

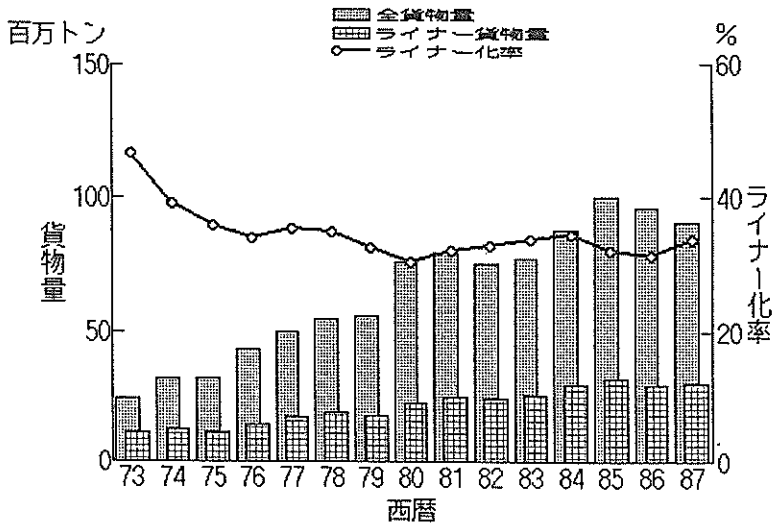


図-15 輸出貨物量とライナー化率<金属機械工業品（その他）>

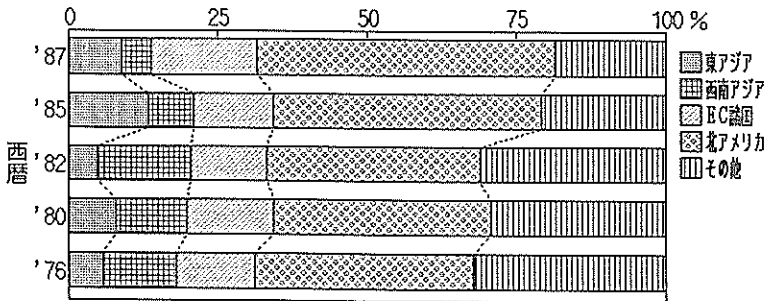


図-16 輸出貨物の貿易相手地域<金属機械工業品（その他）>

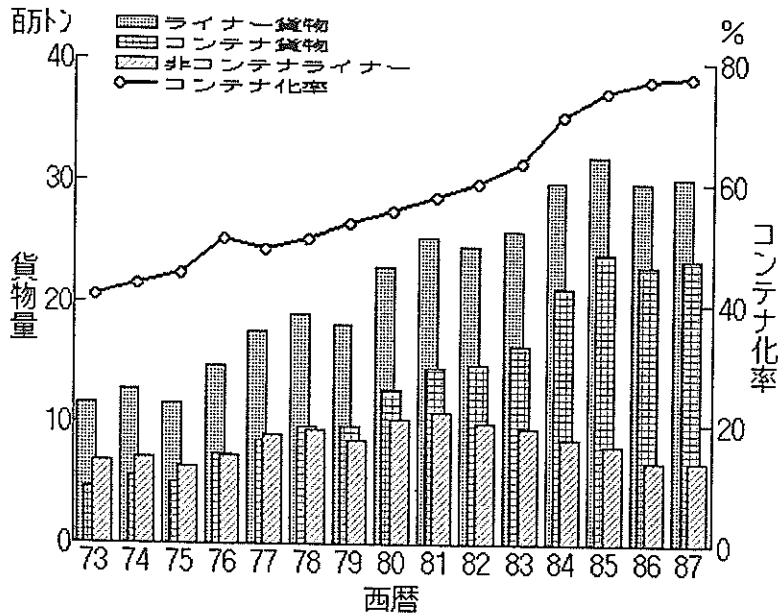


図-17 コンテナ貨物量とコンテナ化率<金属機械工業品(その他)>

三大湾の陸上出入貨物調査をもとにさらに細かく品目をみると(表-2)、輸送機械ではコンテナ輸送率の低い自動車が大きなウェイトを占めているため、コンテナ輸送率は低く14%程度しかない。ただし、1982年と1987年とを比較するとコンテナ輸送率の上昇がみられる。今後、完成車の輸出規制やKDセット(自動車の部品を輸出し海外で組み立てるいわゆるノックダウン)の動向により、輸出コンテナ貨物全体に大きく影響する可能性が

ある。その他機械では産業機械は比較的コンテナ輸送率が低く5割を切っているが、電気機械はコンテナ輸送率は高く8割を超えている。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-18)、北米西岸航路のシェアが上昇している。また、近海、東南アジアの航路も量的にはまだまだ少ないがシェアは上昇している。

表-2 外資搬入貨物のコンテナ輸送率<金属機械工業品(その他)>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
輸送機械	1,593,245	503,806	14.02%	1,078,401	299,706	9.74%
鉄道	12,848	2,102	16.36%			
自動車	1,534,873	460,395	13.02%			
自転車	31,297	28,481	91.00%			
船	12,348	11,262	91.21%			
飛行機	1,879	1,523	81.05%			
その他機械	1,045,473	782,650	74.86%	774,394	445,770	57.56%
産業機械	255,659	115,025	44.99%			
電気機械	598,559	510,132	85.23%			
その他	191,255	157,493	82.35%			

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

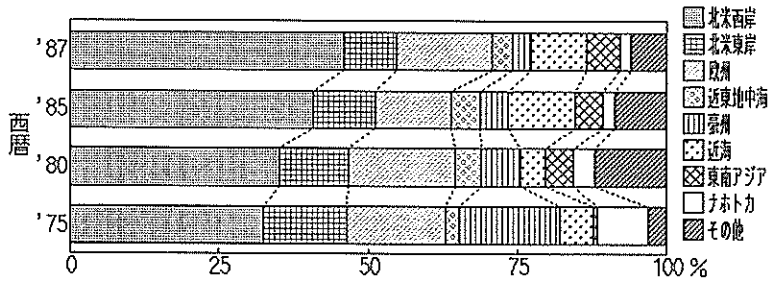


図-18 航路別輸出コンテナ貨物<金属機械工業品(その他)>

3) 化学工業品(その他)

化学工業品(その他)の輸出貨物は1979年に約1670万トンに達したが、1982年には約1300万トンまで減少した。その後再び増加し約1700万トン前後で推移している(図-19)。このうちライナー貨物についてみると1982年以降増加を続けているが、化学薬品などケミカルタンカーにより輸送される貨物等があるためライナー化率はさほど高くなく、1987年には約50%となっている。ただし、最近はやや上昇傾向にある。

主な貿易相手地域をみると(図-20)、東アジアが多く全体の約4割程度のシェアを確保しており、そのシェアは増加の傾向を示している。主な品目は化学薬品と染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品であるが、ガラス類やその他窯業品の輸入も多い。また、東南アジアを加えると全体の5割を上回っており、アジア地域を中心とした貿易となっている。一方、北アメリカへの輸出シェアは2割を切っているが中身としては陶磁器などが多い。

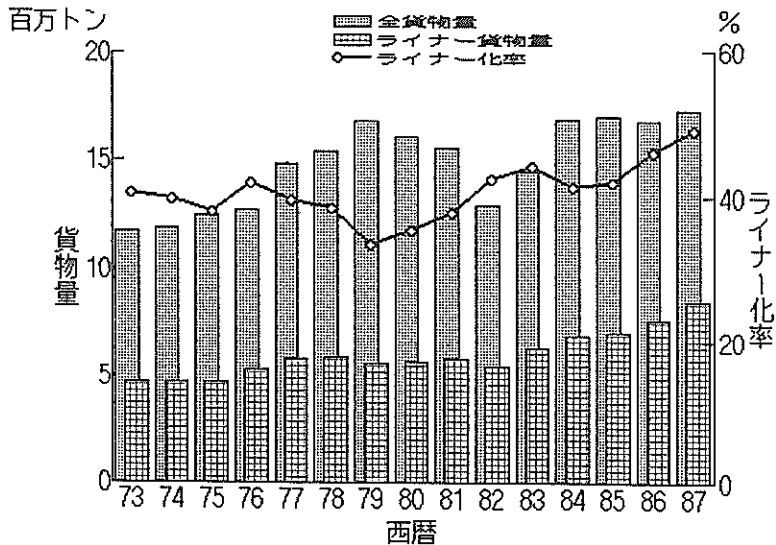


図-19 輸出貨物量とライナー化率<化学工業品(その他)>

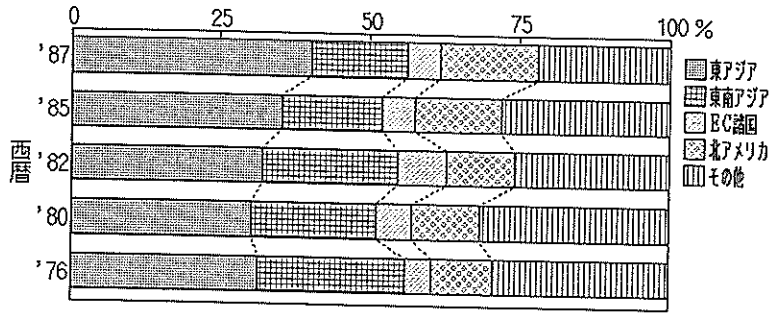


図-20 輸出貨物の貿易相手地域<化学工業品(その他)>

ライナーの内コンテナ貨物をみると(図-21)増加を続けており、特に1982年以降の増加には目を見張るものがある。コンテナ化率をみても上昇を続けており、1987年には既に80%を上回っている。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かい品目別にみても(表-3)、陶磁器、ガラス類、染料

・塗料・その他化学工業品のコンテナ輸送率が比較的高く、各々82.4%、85.3%、74.3%となっている。一方、化学薬品のコンテナ輸送率は比較的低く43.5%となっているが、それでも1982年と比較するとコンテナ輸送率は上昇している。

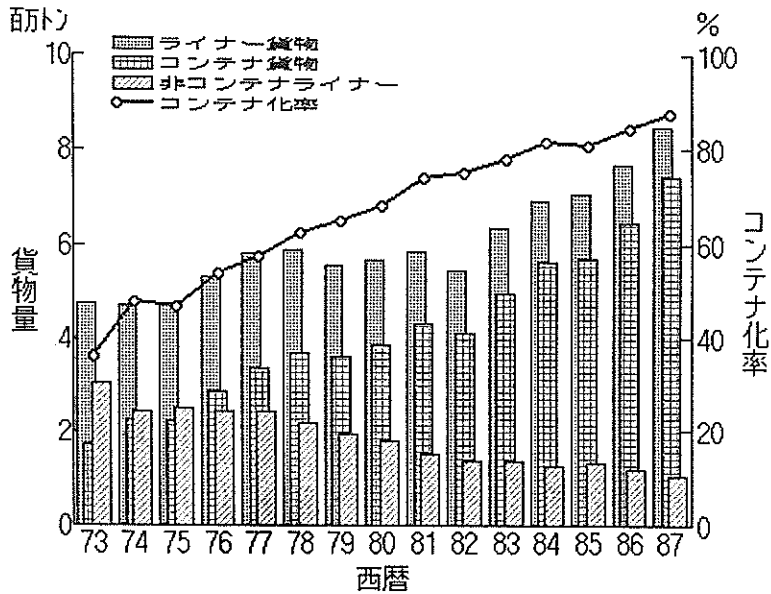


図-21 コンテナ貨物量とコンテナ化率<化学工業品(その他)>

表-3 外資搬入貨物のコンテナ輸送率<化学工業品(その他)>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
陶磁器	55,574	45,798	82.41%	91,264	77,221	84.61%
ガラス類	31,233	26,653	85.34%	14,497	10,801	74.51%
その他窯業	17,262	10,027	58.09%	19,688	9,539	48.45%
レンガ	2,861	2,312	80.81%			
セメント製品	195	169	86.67%			
石灰	150	94	62.67%			
コークス	127	127	100.00%	10,076	0	0.00%
その他石炭	4,062	4,036	99.36%	572	97	16.96%
化学薬品	99,707	43,364	43.49%	64,403	20,966	32.55%
硫酸	871	443	50.86%			
ソーダ	1,584	1,449	91.48%			
その他	97,252	41,472	42.64%			
化学原料	10,374	3,982	38.38%	39,194	5,569	14.21%
染料、塗料	214,555	159,416	74.30%	138,852	89,537	64.48%
染料塗料	14,278	10,175	71.26%			
合成樹脂	104,210	75,395	72.35%			
動物油脂	4,022	2,024	50.32%			
その他	93,409	73,260	78.43%			

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

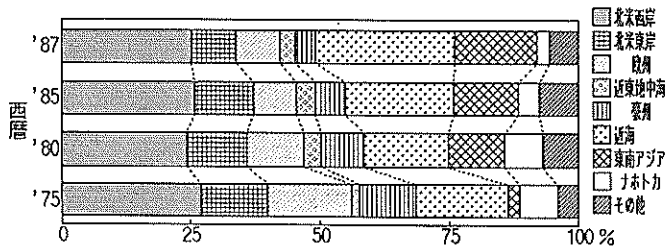


図-22 航路別輸出コンテナ貨物<化学工業品(その他)>

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-22)、近海及び東南アジアの航路のシェアの増加が著しく、87年で全体の4割を上回っている。

4) 軽工業品

軽工業品には紙パルプ、糸及び紡績、その他繊維製品、

砂糖、その他食料工業品などがある。全貨物量の推移をみると(図-23)、特に一定の傾向はみられずかなり変動しているが、最近はやや減少傾向にある。ライナー貨物量も全貨物と同じような傾向で推移しており、ライナー化率は高く80%を上回っている。

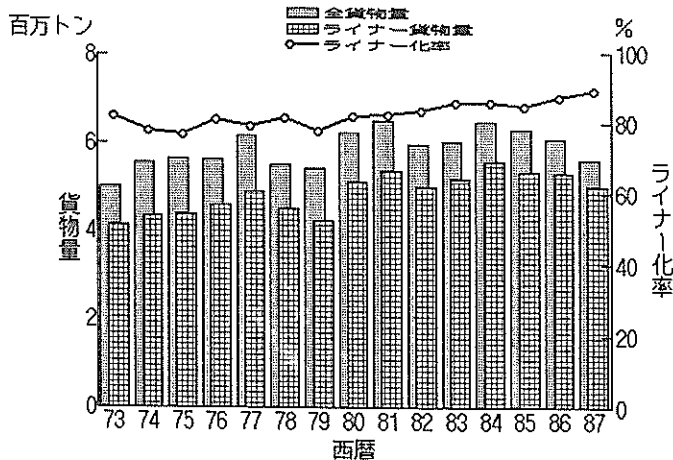


図-23 輸出貨物量とライナー化率<軽工業品>

主な貿易相手地域をみると(図-24)、東アジアが全体の約5割を占め、東南アジアも含めると全体の約6割を占める。特に、東アジアのシェアは高まる傾向にあり、アジア地域を中心とした貿易が主流となってきている。

ライナー貨物のうちコンテナ貨物の推移をみると(図-25)、全般的には増加の傾向を呈しているが、84年以降は横ばいぎみである。コンテナ化率は単調に上昇を続け

ており、87年では90%近くにまで達している。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かく品目別にみたものが表-4である。これによると、紙の輸出のコンテナ輸送率が比較的低く57.5%しかなく、また、その他の品目でもコンテナ輸送率は65%~70%程度となっている。82年の調査を比較すると、紙パルプやその他繊維製品のコンテナ輸送率の上昇が顕著である。

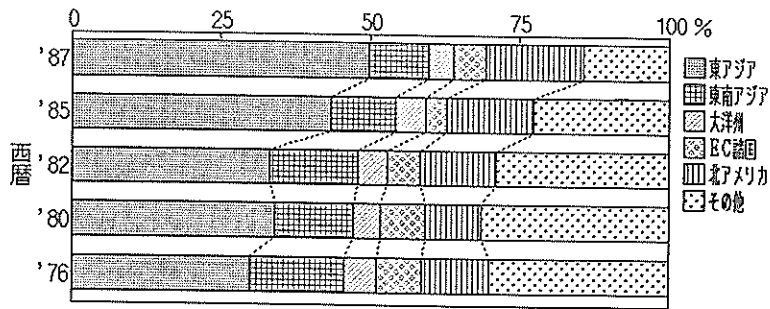


図-24 輸出貨物の貿易相手地域<軽工業品>

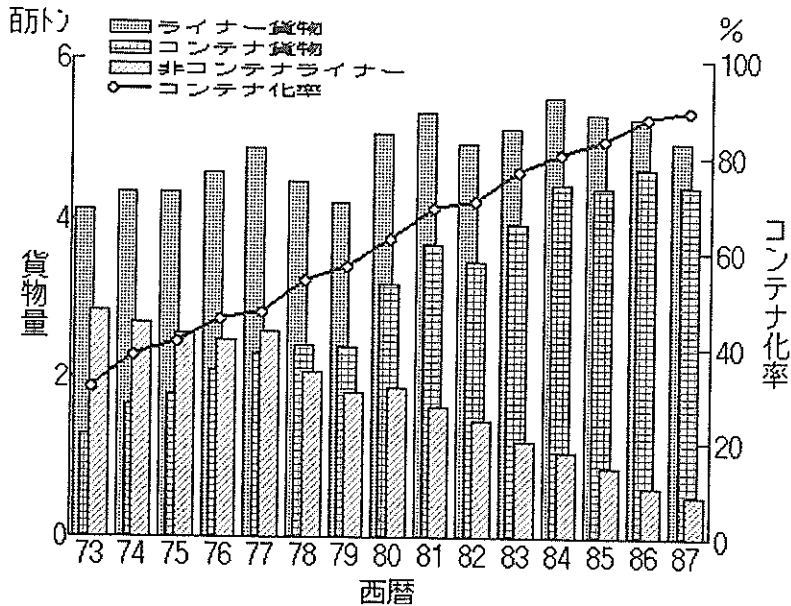


図-25 コンテナ貨物量とコンテナ化率<軽工業品>

表-4 外資搬入貨物のコンテナ輸送率<軽工業品>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
紙、パルプ	48,155	29,136	60.50%	58,436	26,464	45.29%
パルプ	3,506	3,476	99.14%			
紙	44,649	25,660	57.47%			
糸及び紡類	45,737	29,819	65.20%	48,946	28,983	59.21%
その他繊維	80,037	56,518	70.61%	84,080	43,234	51.42%
砂糖	757	496	65.52%	1,818	1,136	62.49%
その他食料	49,333	34,425	69.78%	63,058	41,453	65.74%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-26)、北米西岸、近海、東南アジアの各航路のシェア増加が顕著である。

5) 雑工業品

雑工業品には玩具、日用品、ゴム製品、木製品、その

他製造工業品がある。輸出は全体として増加傾向にあるが、1985年以降やや停滞ぎみに推移している(図-27)。このうちほとんどがライナー貨物であり、ライナー化率は90%を超えており、1987年には98%にも達している。

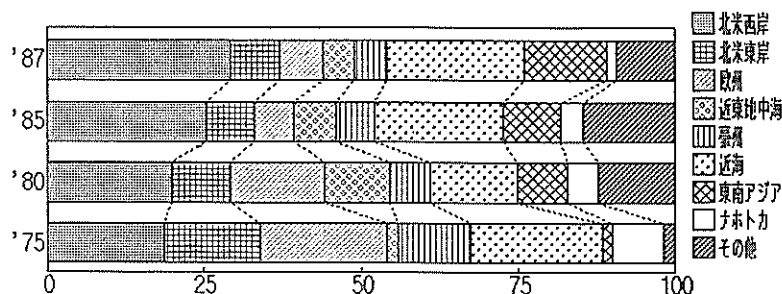


図-26 航路別輸出コンテナ貨物<軽工業品>

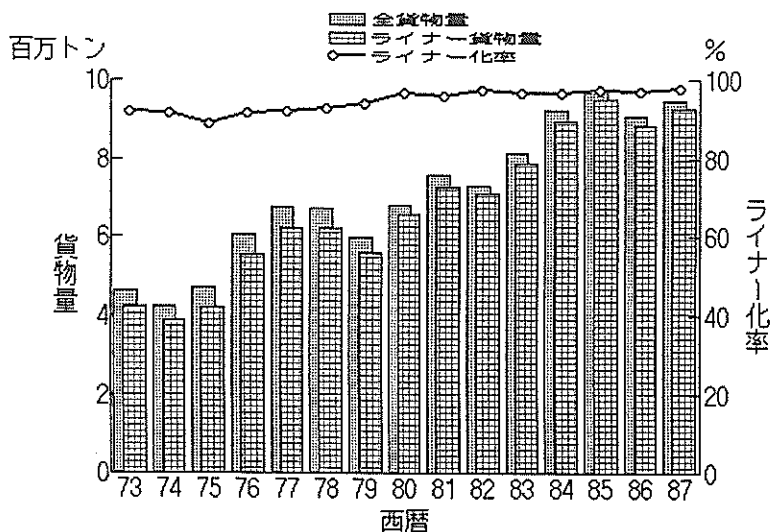


図-27 輸出貨物量とライナー化率<雑工業品>

主な貿易相手地域をみると(図-28)、北アメリカが大きなシェアを占めており全体の5割を上回っている。また、量的にはまだ少ないが東アジアのシェアの伸びは顕著にみられ、東南アジアと合わせると全体の約2割のシェアとなっている。

ライナー貨物のうち、コンテナ貨物の推移をみると(図-29)、ライナー貨物の推移と同様の傾向を示して

おり、全体として増加傾向にあるが、1985年以降やや停滞ぎみに推移している。コンテナ化率も上昇傾向にあり1987年には95%にも達している。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かい品目別にみたものが表-5であるが、いずれもコンテナ輸送率は高い。1982年と比較するとゴム製品のコンテナ輸送率の上昇が顕著である。

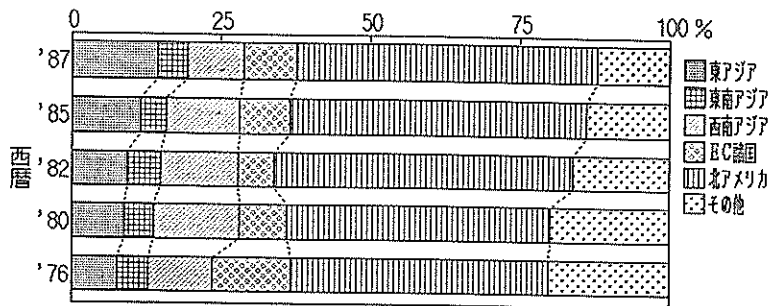


図-28 輸出貨物の貿易相手地域<雑工業品>

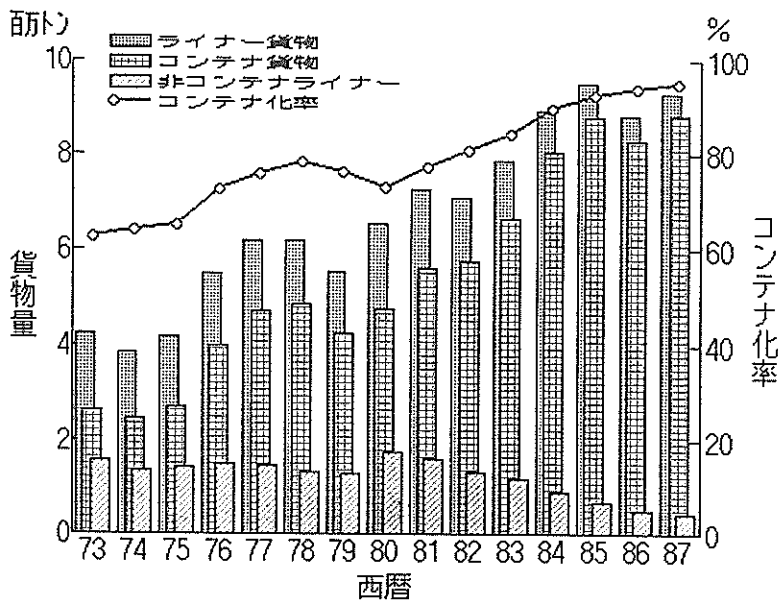


図-29 コンテナ貨物量とコンテナ化率<雑工業品>

表-5 外貨搬入貨物のコンテナ輸送率<雑工業品>

品目	'87		'82			
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
玩具	14,487	13,721	94.71%	7,753	6,951	89.66%
日用品	127,492	116,185	91.13%	150,120	127,118	84.68%
ゴム製品	185,849	158,090	85.06%	130,468	80,645	61.81%
木製品	2,544	2,493	98.00%	5,538	4,553	82.21%
その他製造	20,645	15,066	72.98%	12,834	9,154	71.33%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-30)、北米西岸航路のシェアが高く、北米東岸航路を含めると全体の5割を大きく上回っている。また、シェアはまだまだ低いが近海、東南アジアの各航路の伸びが顕著にみられる。

5. 輸入貨物のコンテナ輸送の動向

輸入コンテナ貨物の主要品目について最近の動向をみると以下のとおりである。

1) 水産品

水産品の輸入は増加傾向にあり、特に1985年以降の増加は顕著である(図-31)。ライナー化率をみると、全体としてやや増加傾向にあり、最近は40%~50%あたりで変動している。

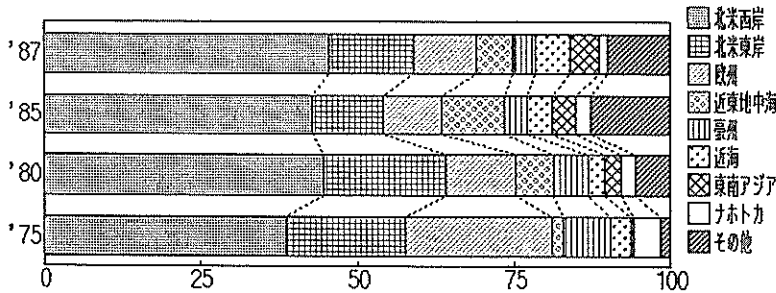


図-30 航路別輸出コンテナ貨物<雑工業品>

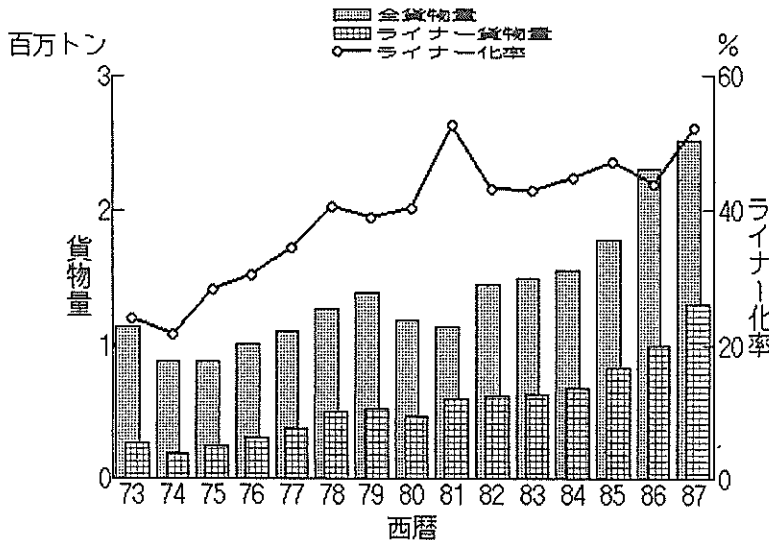


図-31 輸入貨物量とライナー化率<水産品>

主な貿易相手地域をみると（図-32）、東アジアが最もシェアが高く、全体の約4割を占めており、東南アジアを含めると5割近くのシェアを占めている。一方、北アメリカのシェアも比較的高く、約2割を占めている。

ライナー貨物のうち、コンテナ貨物の推移をみると（図-33）、ライナー貨物の推移と同様に増加傾向にある。コンテナ化率をみても、毎年上昇しており、1987年

には95%を上回っており、ほとんどのライナー貨物がコンテナにより運ばれていることが分かる。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると（図-34）、北米西岸航路のシェアが高く、全体の約4割を超えており、北米東岸を含めると全体の5割を上回っている。一方、近海および東南アジアの各航路も比較的シェアは大きく2地域を合わせれば3割を超えている。

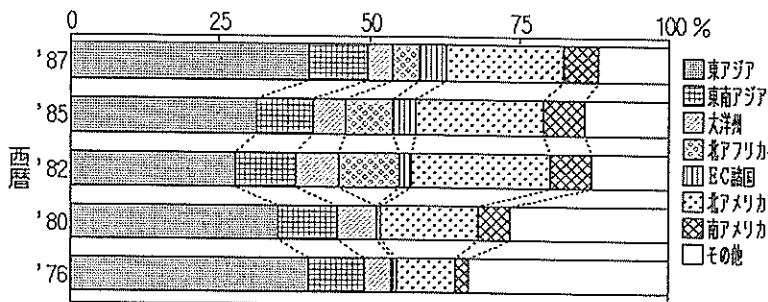


図-32 輸入貨物の貿易相手地域<水産品>

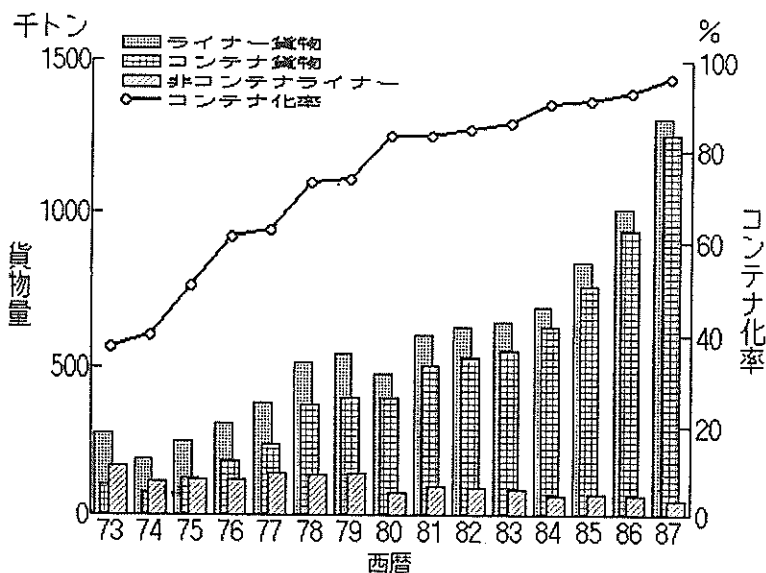


図-33 コンテナ貨物量とコンテナ化率<水産品>

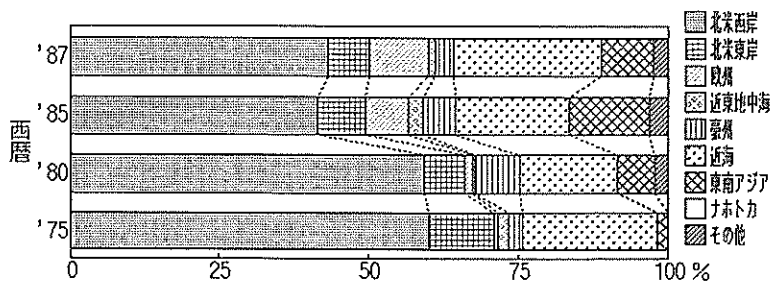


図-34 航路別輸入貨物<水産品>

2) 農産品(その他)

農産品(その他)には野菜果物、綿花、その他農産品、羊毛、その他畜産品がある。農産品の輸入は全体としてやや増加傾向で推移している(図-35)。中でも1985年以降の貨物増加は顕著である。このうちライナー貨物の推移をみると全貨物量の推移と同様の傾向がみ

れ、このため、ライナー化率は60%前後で横ばいの状態で推移している。

主な貿易相手地域をみると(図-36)、北アメリカのシェアが高く4割弱を占め、東アジア、東南アジア、大洋州と続いている。増加が顕著なのは東アジアであり、全体の2割を上回るまでシェアを高めている。

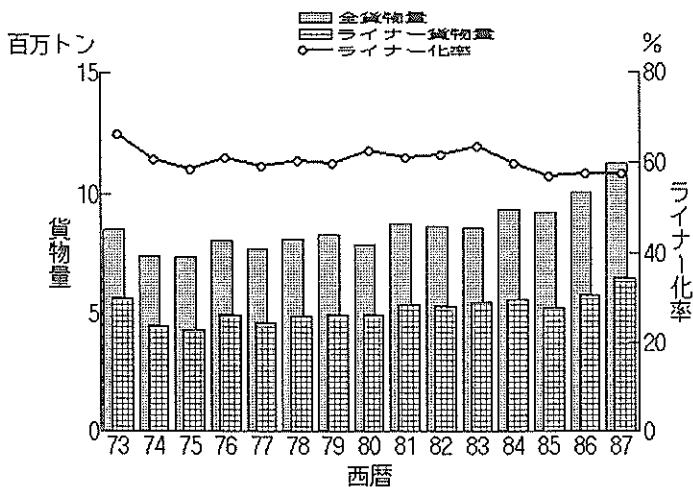


図-35 輸入貨物量とライナー化率<農産品(その他)>

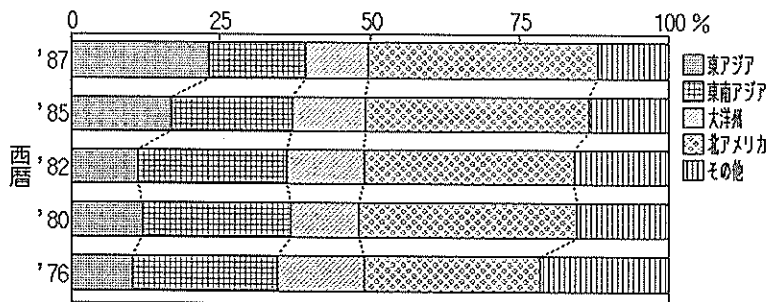


図-36 輸入貨物の貿易相手地域<農産品(その他)>

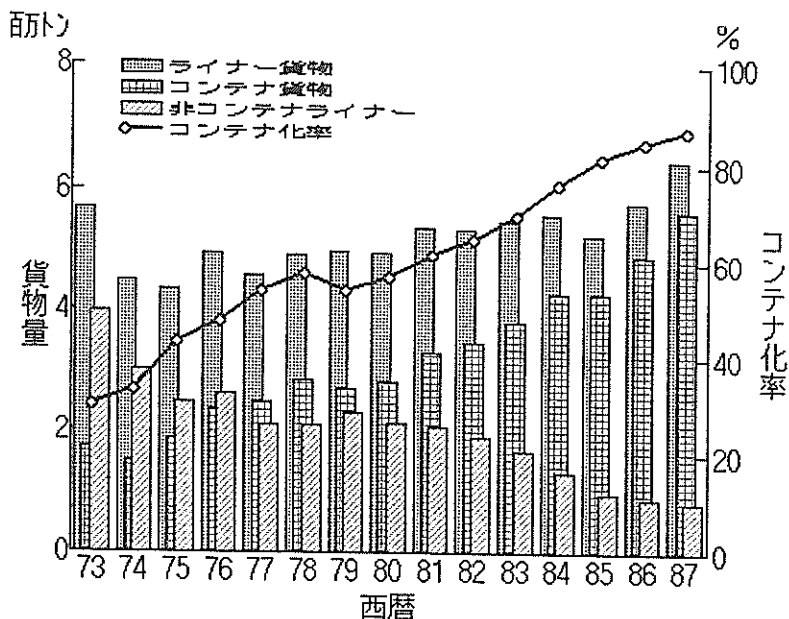


図-37 コンテナ貨物量とコンテナ化率<農産品(その他)>

ライナー貨物のうちコンテナ貨物の推移をみると(図-37), 単調に増加を続けており, コンテナ化率も上昇しており, 1987年には87%に達している。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに, さらに細かい品目別にみたものが表-6であるが, 品目によりコンテナ輸送率の高いものと低いものとはかなりはっきり別れていることが分かる。野菜果物では野菜はコンテナ輸送率が高いが果物はコンテナ輸送率が低い。また, その他農

産品はコンテナ輸送率が低く, 羊毛やその他畜産品はコンテナ輸送率が高い。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-38), 北米西岸航路のシェアが高く, 全体の約5割を占めている。次いで, 羊毛の輸入が行われている豪州のシェアが高いが, 全体に占めるシェアは低下の傾向にある。それに対し, 近海航路のシェアが近年拡大している。

表-6 外貨搬出貨物のコンテナ輸送率<農産品(その他)>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	計	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
野菜、果物	142,622	34,446	24.15%	65,932	15,120	22.93%
いも	2,188	1,873	85.60%			
野菜	17,806	16,294	91.51%			
果物	122,628	16,279	13.28%			
綿花	108,630	68,418	64.16%	91,129	53,834	59.07%
その他農産	263,028	65,253	24.81%	98,099	15,853	16.16%
工芸作物	134,936	23,561	17.46%			
農産加工	9,040	7,100	78.54%			
その他	119,052	34,592	29.06%			
羊毛	52,525	52,038	99.07%	35,682	32,844	92.05%
その他畜産	105,180	92,137	87.60%	79,116	69,313	87.61%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

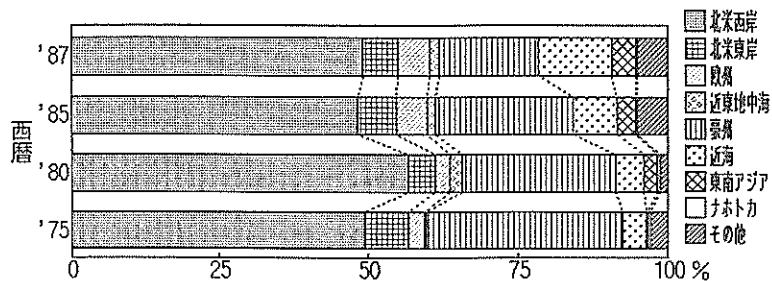


図-38 航路別輸入コンテナ貨物<農産品(その他)>

3) 林産品

林産品には原木、樹脂類、その他木材、薪炭がある。林産品の輸入は全体としては非常に波がある(図-39)。ただし、このうちのライナー貨物については、ライナー化率は1987年で約7%と非常に低いものの、毎年増加を

続けている。

主な貿易相手地域をみると(図-40)、北アメリカ及び東南アジアが大きなシェアを占めており、次いで大洋州、ソ連と続いている。経年的にみると、東南アジアのシェアが減少している。

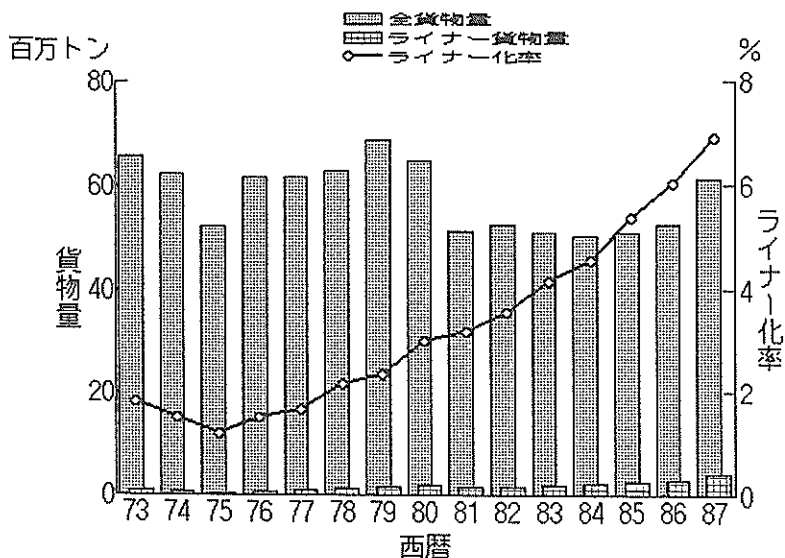


図-39 輸入貨物量とライナー化率<林産品>

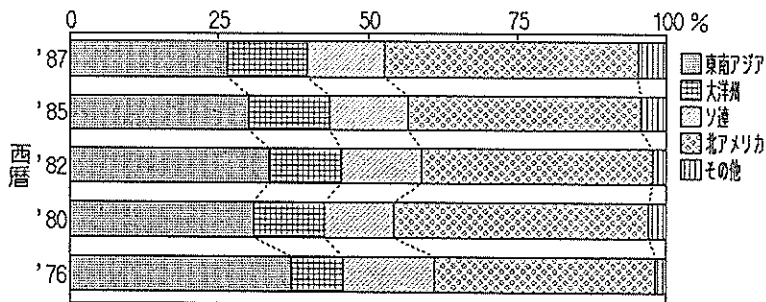


図-40 輸入貨物の貿易相手地域<林産品>

ライナー貨物のうち、コンテナ貨物の推移をみると(図-41)、ライナー貨物の推移と同様増加を続けており、その伸びも非常に大きい。コンテナ化率をみると毎年上昇を続け、1986年で既に80%を上回ったが、1987年にはやや減少している。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かい品目別にみたものが表-7であるが、原木とその他木材のコンテナ輸送率が低い。原木の中をさらに細かく原木と製材とに分けてみると、製材ではコンテナ化率が50

%近くになっているのに対し、原木は10%にも達していない。1982年の値と比較すると、原木のコンテナ輸送率が4.6%から23.0%へと大幅に上昇していることが分かる。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-42)、北米西岸航路のシェアが高く、全体の65%を上回っている。次いで高いシェアを占めているのは東南アジア航路となっている。

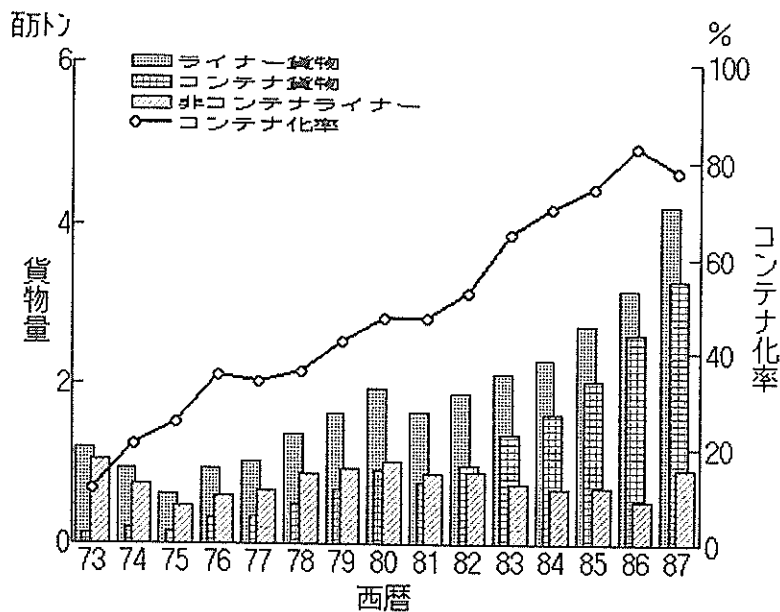


図-41 コンテナ貨物量とコンテナ化率<林産品>

表-7 外貨搬出貨物のコンテナ輸送率<林産品>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
原木	1,091,664	251,229	23.01%	1,001,153	45,759	4.57%
製材	720,515	68,538	9.51%			
樹脂類	371,149	182,690	49.22%			
その他木材	27,445	26,549	96.74%	25,439	14,874	58.47%
薪炭	131,008	3,939	3.01%	93,569	1,617	1.73%
	3,543	3,342	94.33%	899	647	92.56%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

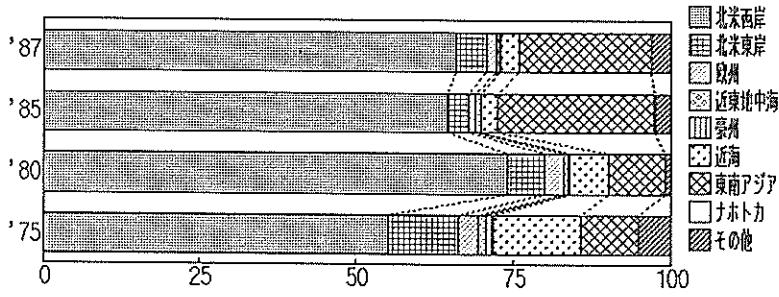


図-42 航路別輸入コンテナ貨物<林産品>

4) 金属機械工業品(金属類)

金属機械工業品(金属類)の輸入は全体として増加傾向にある(図-43)。ライナー貨物についても、増加の傾向を示している。ライナー化率は30%前後で変動しつつも、概ね横ばいで推移している。

主な貿易相手地域をみると(図-44)、東アジアのシェアが比較的高く、それ以外の地域からはとび抜けて輸入の多い地域はない。経年的にみると量的には少ないが東南アジアからの輸入のシェアが高まっている。

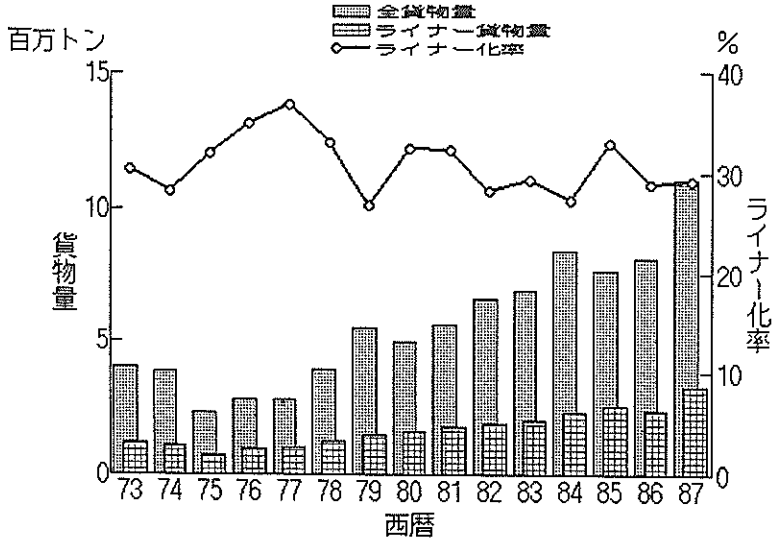


図-43 輸入貨物量とライナー化率<金属機械工業品(金属類)>

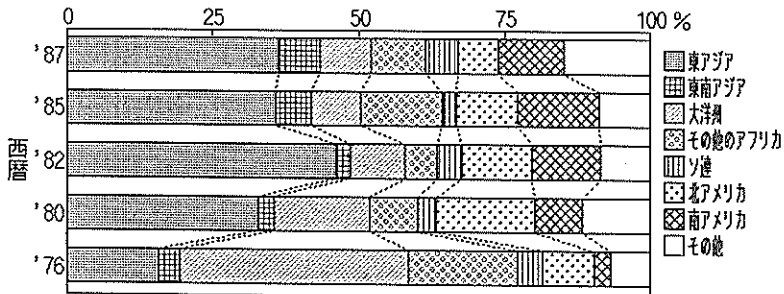


図-44 輸入貨物の貿易相手地域<金属機械工業品(金属類)>

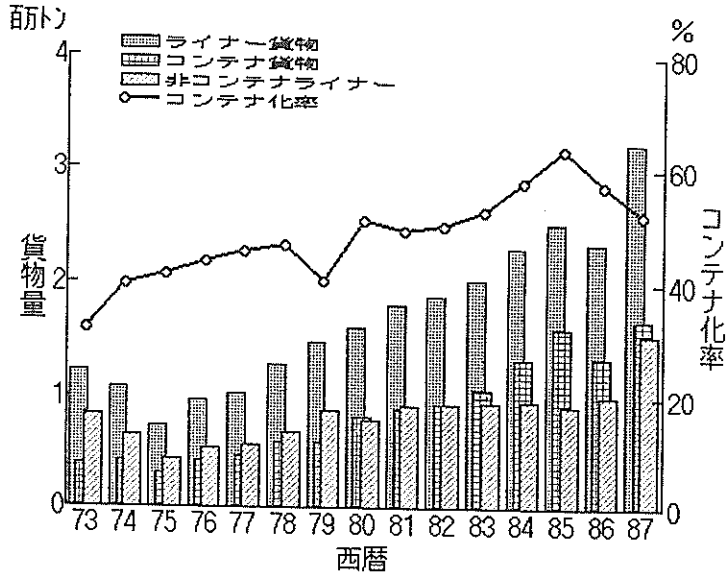


図-45 コンテナ貨物量とコンテナ化率<金属機械工業品(金属類)>

ライナー貨物のうち、コンテナ貨物の推移をみると(図-45)、1985年までは増加傾向を示しているが、1986年に減少しており、1987年にも非コンテナ貨物の増加ほど増えていない。このため、コンテナ化率は最近2年間は低下しており、一時60%を超えていたものが50%近くにまで落ちてきている。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かい品目別にみたものが表-8であるが、コンテナ輸送率が低

い品目と高い品目とにかなり明確に分けることができる。鉄鋼はコンテナ輸送率は低く、1982年と比較してもほとんどコンテナ化が進んでいない。一方、金属製品はコンテナ輸送率が高く75%にも達しており、1982年と比較してもコンテナ輸送率の上昇は著しい。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-46)、北米西岸と近海航路が比較的シェアが高いが、特にとび抜けた航路は存在しない。

表-8 外資搬出貨物のコンテナ輸送率<金属機械工業品(金属類)>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
鉄鋼	433,453	11,058	2.55%	168,614	5,781	3.43%
非鉄金属	193,329	56,576	29.26%	119,734	20,850	17.41%
金属製品	14,284	10,737	75.17%	24,756	3,910	15.79%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

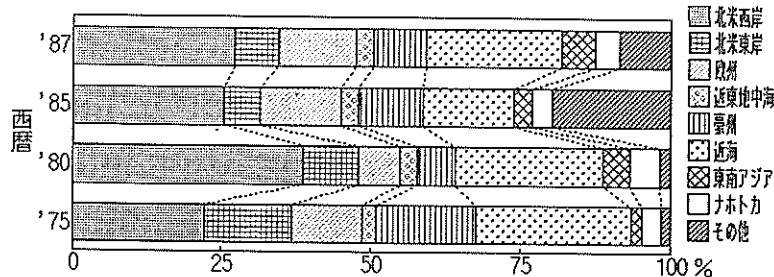


図-46 航路別輸入コンテナ貨物<金属機械工業品(金属類)>

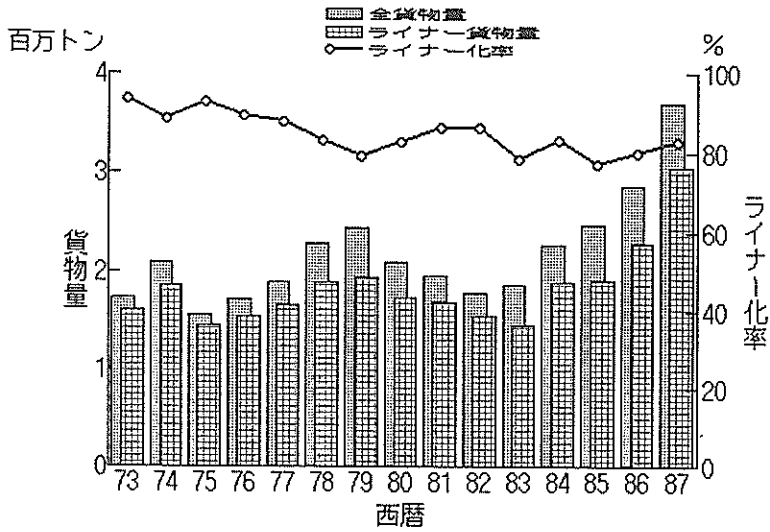


図-47 輸入貨物量とライナー化率<金属機械工業品(その他)>

5) 金属機械工業品(その他)

金属機械工業品(その他)の輸入量は波打ちながらも1982年から増加に転じ、それ以降順調に増加を続けている(図-47)。また、ライナー貨物量も同様の傾向を示している。ライナー化率をみると、比較的高く、80%前後で推移している。

主な貿易相手地域をみると(図-48)、東アジア、E

C諸国、北アメリカからの輸入が多い。経年的にみると、東アジアとEC諸国のシェアが高まっており、北アメリカのシェアが低下している。

ライナー貨物の内訳をみると(図-49)、ほとんどがコンテナ貨物であり、コンテナ化率は非常に高く90%を上回っている。

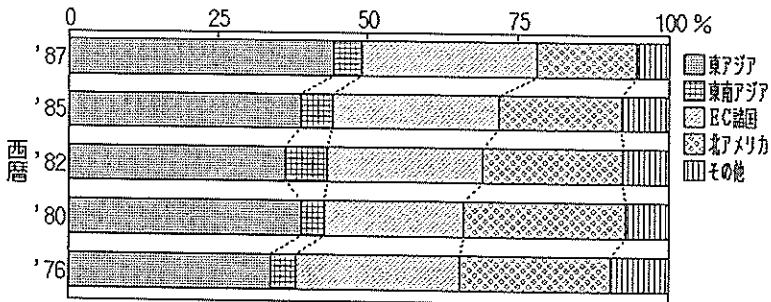


図-48 輸入貨物の貿易相手地域<金属機械工業品(その他)>

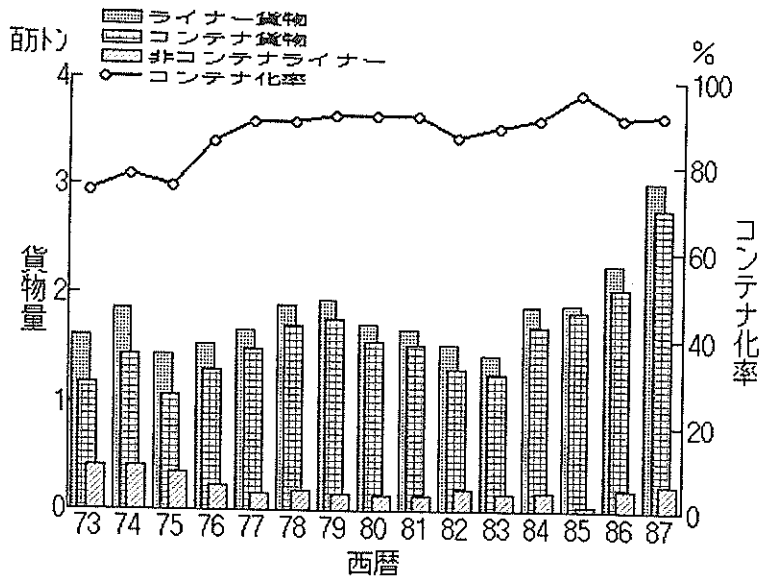


図-49 コンテナ貨物量とコンテナ化率<金属機械工業品(その他)>

三大湾の陸上出入貨物調査をもとにさらに細かく品目をみると(表-9)、輸送機械が比較的コンテナ輸送率が低い、その他の品目はコンテナ輸送率は高い。1982年と比較してみると輸送機械のコンテナ輸送率の上昇が顕著にみられる。

主な航路別にコンテナ貨物のシェアをみると(図-50)、北米西岸と近海航路のシェアが大きい。経年的には北米

西岸航路のシェアの上昇がみられる。ところで、この傾向は先の図-48でみた輸入貨物全体の傾向(北アメリカ地域のシェアの低下傾向)とかなり異なっている。これは、北米西岸航路の船に東アジアから輸入される貨物が乗っているためであると考えられる。そういう意味では、ここでいう航路と貿易相手国とは必ずしも一致しない。

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
輸送機械	86,642	47,645	54.99%	34,066	13,427	39.41%
鉄道	493	488	98.99%			
自動車	80,112	42,384	52.91%			
自転車	3,934	3,180	80.83%			
船	1,790	1,315	73.46%			
飛行機	313	278	88.82%			
その他機械	89,954	82,989	92.26%	45,591	41,590	91.22%
産業機械	21,985	19,169	87.19%			
電気機械	54,435	51,636	94.86%			
その他	13,534	12,184	90.03%			

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

表-9 外貨搬出貨物のコンテナ輸送率<金属機械工業品(その他)>

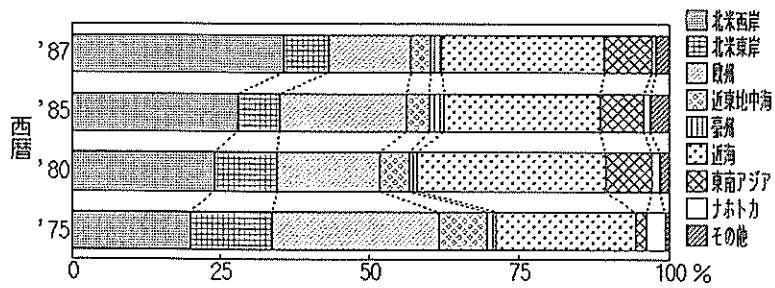


図-50 航路別輸入コンテナ貨物<金属機械工業品(その他)>

6) 化学工業品(その他)

化学工業品(その他)の輸入は毎年増加を続けている(図-51)。このうち、ライナー貨物についてみると、全貨物と同様の傾向を示しており単調増加を続けている。ライナー化率をみると、概ね30%~40%の間で変動がみ

られる。

主な貿易相手地域をみると(図-52)、北アメリカのシェアが大きく全体の約40%を占めている。経年的には、量的にはまだまだ少ないが、東南アジアのシェアが拡大してきている。

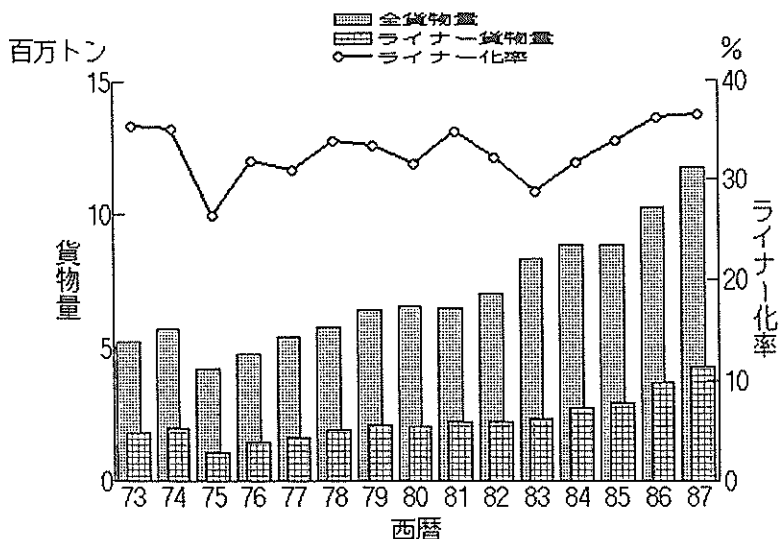


図-51 輸入貨物量とライナー化率<化学工業品(その他)>

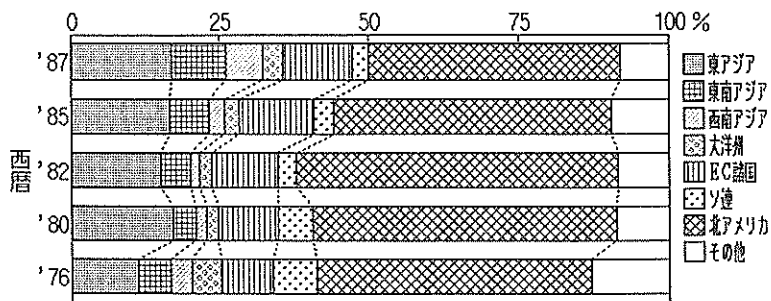


図-52 輸入貨物の貿易相手地域<化学工業品(その他)>

ライナー貨物の内訳をみると(図-53)、ほとんどがコンテナ貨物であり、コンテナ化率は非常に高く、1987年には95%近くに達している。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かい品目別にみても(表-10)、コンテナ輸送率の低い貨物と高い貨物とにかなり明白に分かれている。化学薬品や動物性油脂はコンテナ輸送率は低く、陶磁器、ガラス

類、合成樹脂などはコンテナ輸送率が高い。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-54)、特にずば抜けてシェアの高い航路はみられない。経年的にみると近海、東南アジアの航路のシェアがやや増加傾向を示している。

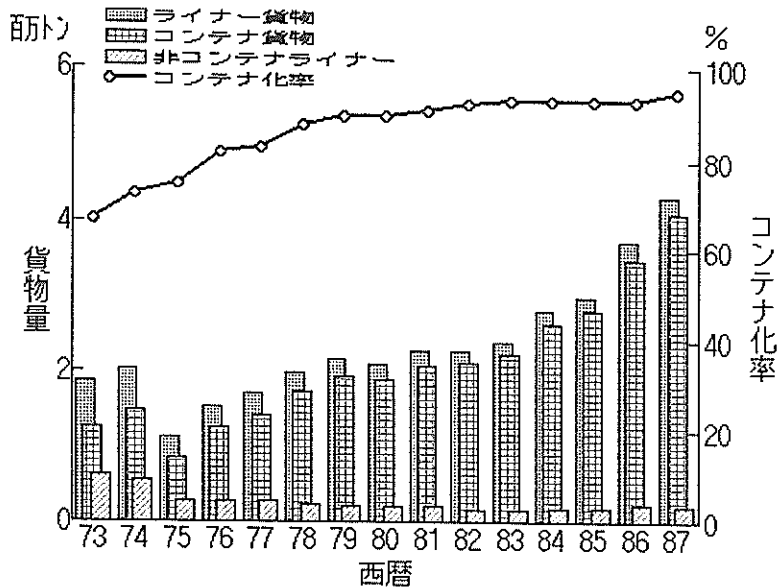


図-53 コンテナ貨物量とコンテナ化率<化学工業品(その他)>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
陶磁器	6,060	5,945	98.10%	2,737	2,395	87.50%
ガラス類	9,690	9,303	96.01%	5,747	4,940	85.96%
その他窯業	15,172	10,618	69.98%	110,718	7,527	6.80%
レンガ	669	658	98.36%			
セメント製品	1,455	1,375	94.50%			
石灰	278	34	12.23%			
コークス	40,768	235	0.58%	29,688	24	0.08%
その他石炭	2,881	266	9.23%	774	499	64.47%
化学薬品	128,491	26,661	20.75%	92,616	19,376	20.92%
硫酸	1,018	44	4.32%			
ソーダ	5,563	1,561	28.06%			
その他	121,910	25,056	20.55%			
化学肥料	28,224	2,816	9.98%	29,901	460	1.54%
染料、塗料	149,818	100,847	67.31%	92,975	47,743	51.35%
染料塗料	11,188	7,803	69.74%			
合成樹脂	37,334	32,754	87.73%			
動物油脂	35,156	6,964	19.81%			
その他	66,145	53,327	80.62%			

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

表-10 外貨搬出貨物のコンテナ輸送率<化学工業品(その他)>

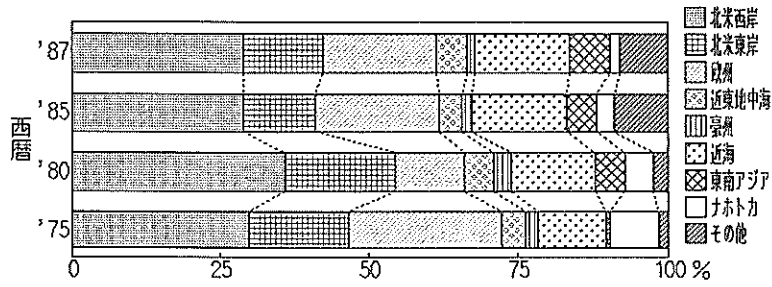


図-54 航路別輸入コンテナ貨物<化学工業品(その他)>

7) 軽工業品

軽工業品の全貨物量の推移をみると(図-55), 1981年以降増加を続けており、ライナー貨物量についても、単調増加を続けている。ライナー化率も上昇しており、1987年のライナー化率は60%を上回っている。

主な貿易相手地域をみると(図-56), 北アメリカの

シェアが最も多く、しかもそのシェアは高まる傾向にある。この内訳をみると、アメリカ、カナダから輸入される紙・パルプのウエイトが大きい。次いで高いシェアを占めている地域は東アジアで約20%のシェアを占めており、その他食料工業品、糸および紡織半製品、その他繊維工業品などが輸入されている。

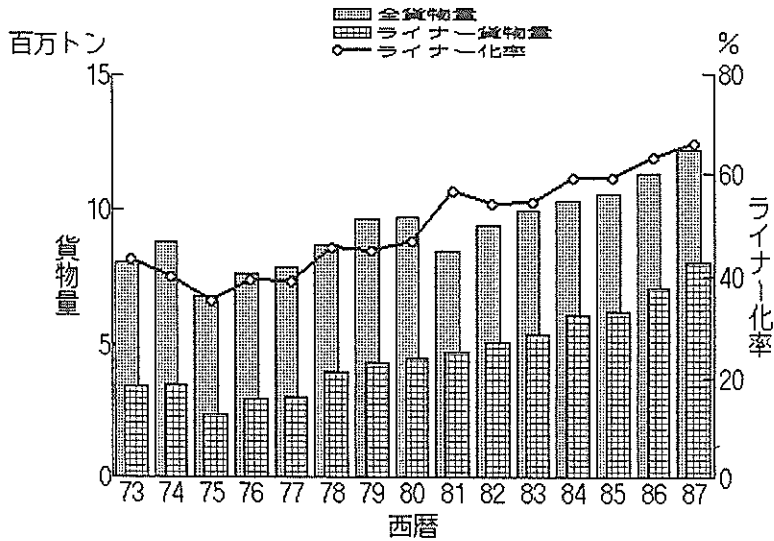


図-55 輸入貨物量とライナー化率<軽工業品>

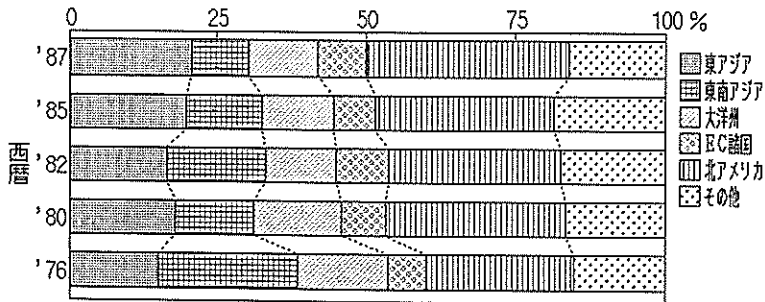


図-56 輸入貨物の貿易相手地域<軽工業品>

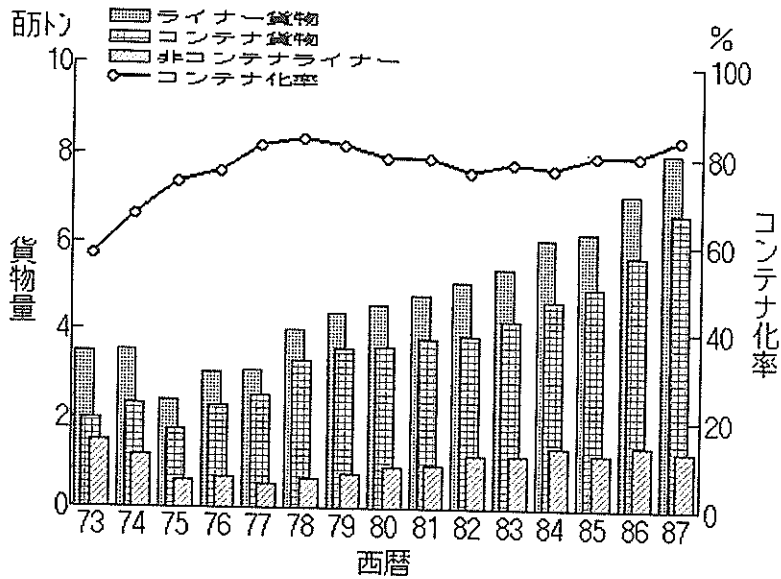


図-57 コンテナ貨物量とコンテナ化率<軽工業品>

ライナー貨物の内訳をみると(図-57)、コンテナ貨物が大きな割合を占めており、コンテナ化率は80%を上回っている。経年的にコンテナ化率をみると1977年頃より横ばいの状態である。

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かく品目別にみたものが表-11である。これによると、パルプや砂糖のコンテナ輸送率は低く、紙、糸及び紡績半製品、

その他繊維工業品、その他食料工業品などのコンテナ輸送率は高い。1982年と比較すると、その他繊維のコンテナ輸送率の上昇が顕著である。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-58)、北米西岸、近海、欧州の各航路のシェアが比較的高い。また、経年的にみると東南アジア航路のシェアが上昇している。

表-11 外貨搬出貨物のコンテナ輸送率<軽工業品>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
紙、パルプ	238,343	76,643	32.16%	123,232	40,680	33.01%
パルプ	150,097	22,340	14.88%			
紙	88,246	54,303	61.54%			
糸及び紡績	33,359	31,942	95.75%	30,472	23,633	77.56%
その他繊維	40,545	36,397	89.77%	21,758	10,735	49.34%
砂糖	69,544	3,443	4.95%	106,570	4,437	4.16%
その他食料	200,915	179,000	89.09%	105,765	83,125	78.59%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

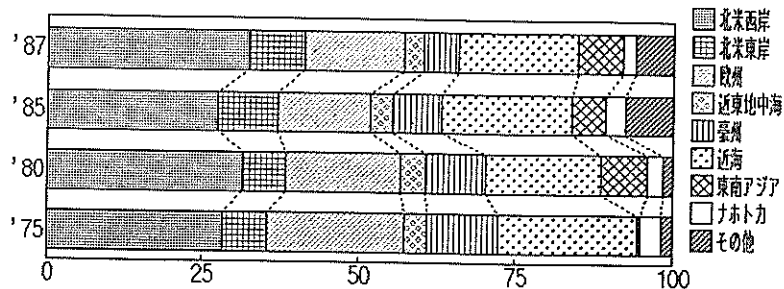


図-58 航路別輸入コンテナ貨物<軽工業品>

8) 雑工業品

雑工業品の輸入は1970年代の後半から1980年代の前半にかけて横ばいで推移していたが、1984年以降急激に増加している(図-59)。この内のほとんどがライナー貨物であり、ライナー化率は概ね90%前後で推移している。主要な貿易相手地域をみると(図-60)、東アジアが

大きなシェアを占めており、全体の65%を上回っている。また、近年東南アジアのシェアも高まっており、東アジアと合わせると80%を上回っている。

ライナー貨物の内訳をみると(図-61)、そのほとんどがコンテナ貨物であり、コンテナ化率は95%を超えている。

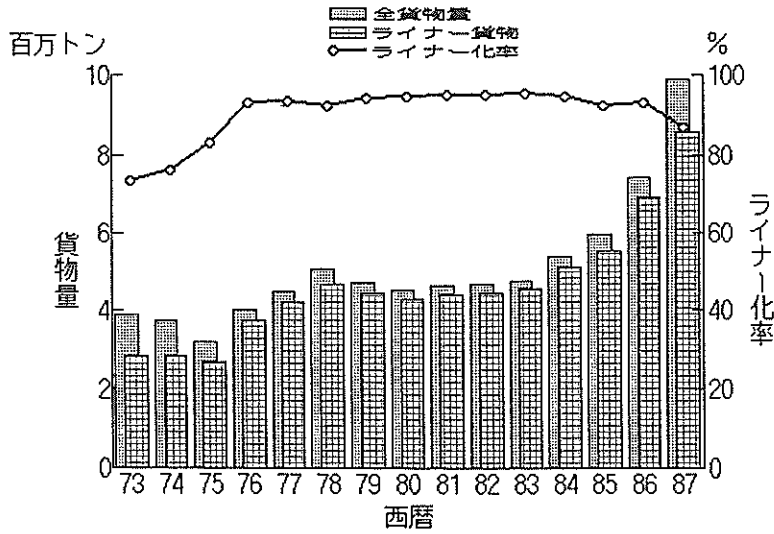


図-59 輸入貨物量とライナー化率<雑工業品>

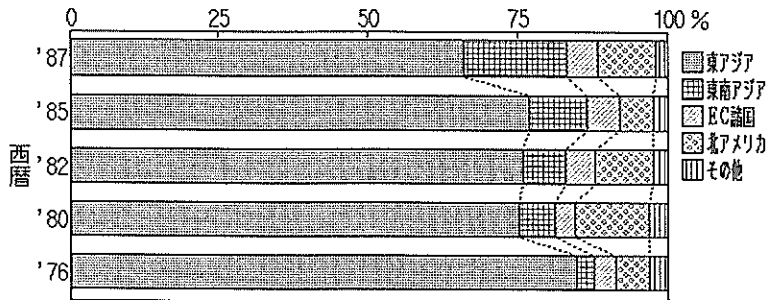


図-60 輸入貨物の貿易相手地域<雑工業品>

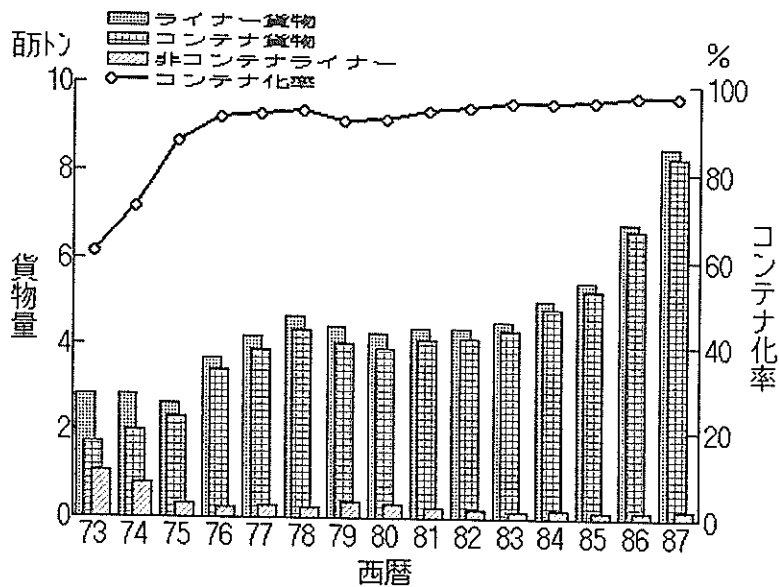


図-61 コンテナ貨物量とコンテナ化率<雑工業品>

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かく品目別にみたものが表-12であるが、木製品を除けばいずれもコンテナ輸送率は高く、95%を超えている品目がほとんどである。木製品はコンテナ輸送率が低く、1982年の値と比較してもコンテナ輸送率は低下している。ただし、取り扱う貨物量は大幅に増えている。

主な航路別にコンテナ貨物の量のシェアをみると(図-62)、近海航路と北米西岸航路が大きなシェアを占

めている。経年的にみると、近海航路はシェアの低下がみられ、北米航路はシェアが上昇している。この傾向は先の図-60にみられた貿易相手地域の傾向と異なっている。これは、北米西岸航路の船に東アジアから輸入される貨物が乗っているためであると考えられる。そういう意味では、ここでいう航路と貿易相手国とは必ずしも一致しないことがこのデータからもうらづけられる。

表-12 外資搬出貨物のコンテナ輸送率<雑工業品>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
玩具	23,107	22,306	96.53%	3,870	3,298	85.22%
日用品	272,705	259,409	95.12%	106,203	91,164	85.84%
ゴム製品	24,892	24,484	98.36%	17,243	15,436	89.52%
木製品	69,825	18,468	26.45%	6,482	3,569	55.06%
その他製造	24,679	23,296	94.40%	8,837	5,925	67.05%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

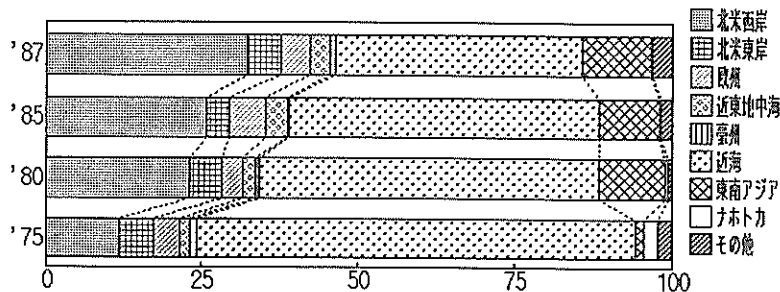


図-62 航路別輸入コンテナ貨物<雑工業品>

9) 特殊品

特殊品には金属くず、くずもの、動植物性製造飼肥料、廃棄物、輸送容器、取合せ品がある。特殊品の輸入はかなり変動がはげしく、少ない年と多い年の間の波が大きい(図-63)。このうち、ライナー貨物についてみると、比較的安定した傾向を示しており、1981年以降単調に増加している。ライナー化率は全貨物量の変動がはげしい

ため一定の傾向がつかみ難いが、最近ではライナー化率が上昇しており、1987年には50%を超えている。

主な貿易相手地域をみると(図-64)、北アメリカが大きなシェアを占めており、5割を大きく上回っている。

ライナー貨物の内訳をみると(図-65)、そのほとんどがコンテナ貨物であり、コンテナ化率は90%を上回っている。

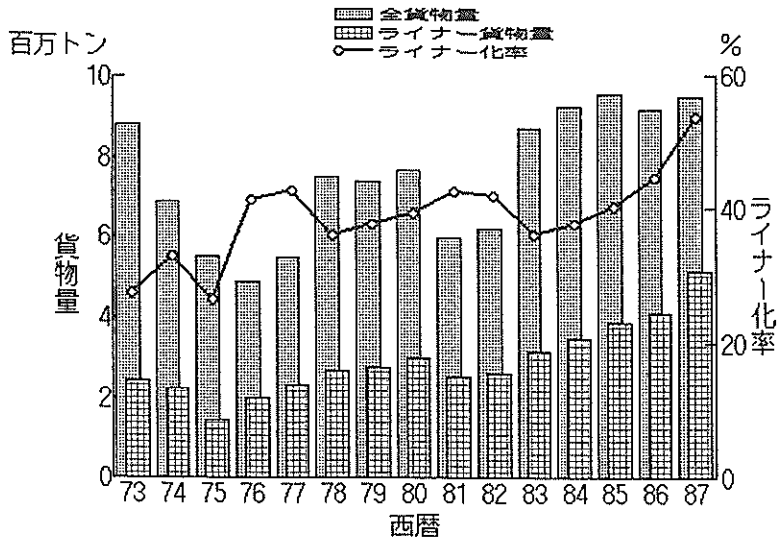


図-63 輸入貨物量とライナー化率<特殊品>

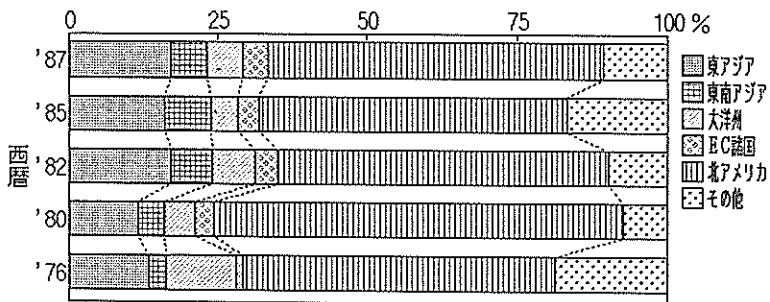


図-64 輸入貨物の貿易相手地域<特殊品>

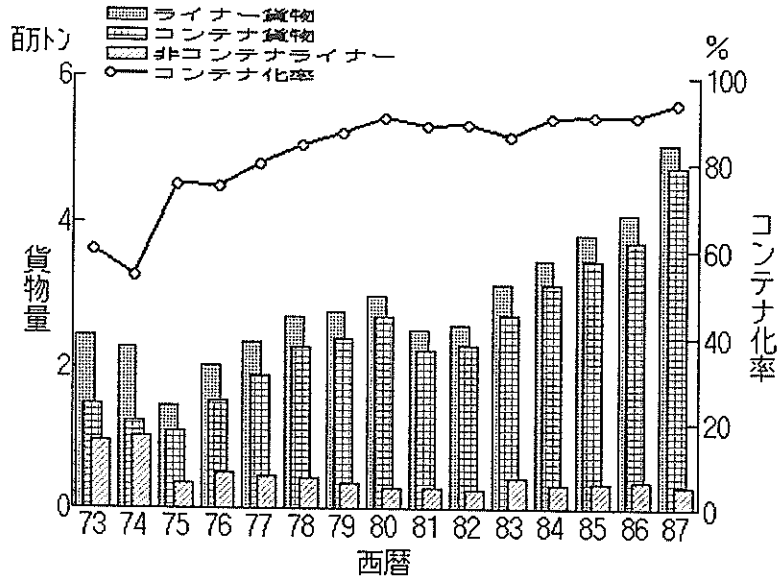


図-65 コンテナ貨物量とコンテナ化率<特殊品>

三大湾の陸上出入貨物調査をもとに、さらに細かい品目別にみたものが表-13であるが、コンテナ輸送率の低い品目と高い品目にはっきり分けることができる。金属くず、動植物性製造飼肥料、輸送容器はコンテナ輸送率が比較的低く、くずもの、取合せ品などはコンテナ輸送

率が高い。

主な航路別にコンテナ貨物量のシェアをみると(図-66)、北米西岸航路のシェアが高く6割を上回っており、経年的にみても近年増加の傾向を示している。

表-13 外貨搬出貨物のコンテナ輸送率<特殊品>

品目	'87			'82		
	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率	全貨物量	コンテナ貨物	コンテナ輸送率
金属くず	75,842	43,751	57.69%	35,948	19,583	54.48%
くずもの	30,902	30,711	99.38%	7,836	6,884	87.85%
動植物性製	142,399	59,448	41.75%	99,826	27,039	27.09%
農薬物	77	77	100.00%	131	130	99.24%
輸送用容器	80,734	6,626	8.21%	195,504	5,898	3.02%
取合せ品	17,362	16,372	94.30%	7,769	4,779	61.51%

三大湾の陸上出入貨物調査(1987年10月)による

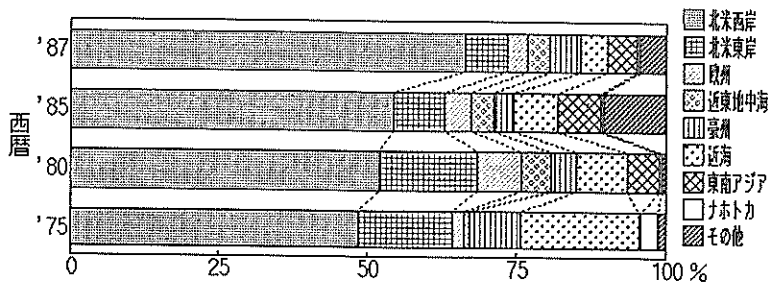


図-66 航路別輸入コンテナ貨物<特殊品>

6. コンテナ輸送率に関する考察

コンテナ輸送の進展について品目別にみてきたが、我が国のコンテナ輸送の特徴をもう一度ここで整理してみよう。

まず1つは、コンテナ輸送が定着して久しいということである。我が国にはじめてコンテナ航路が開設されて以来、ライナー貨物は次々にコンテナ化し、コンテナ貨物の著しい増加をみたが、主要航路である北米西岸をはじめ、欧州、北米東岸等の航路は1970年代の後半には既にコンテナ化率が9割を超えており、コンテナ輸送は一般化していたとみられる。(図-67)

一方、近海、東南アジア、近東地中海などの航路のコンテナ化率は相対的に低く推移していたが、これは、①鉄鋼などのコンテナに馴染み難い品目の貨物が多くライナー貨物として運ばれていたこと、②国によっては港湾においてコンテナを取り扱う施設が整備されていなかったこと、などによると考えられる。しかし、こうした航路においても、我が国の産業構造の変化に伴い、コンテ

ナに乗らないライナー貨物が輸出貨物を中心に近年減少する傾向にあり、また、輸入コンテナの著しい伸びも影響し、コンテナ化率が上昇している。

次に、コンテナ貨物は我が国の産業、経済活動と密接に繋がってきている点である。このことは、品目別の貨物量の推移をみてもうなずける。例えば、林産品の輸入の増加や、金属機械工業品(金属類)の輸出貨物の減少、金属機械工業品(その他)の輸出貨物の頭打ち現象など、我が国の産業、経済活動と深く結び付きつつ貨物量が推移してきていることがうかがえる。

また、コンテナ貨物の国内産業との結び付きについて陸上出入貨物調査のデータよりみると(図-68)、輸出貨物・輸入貨物とも製造業から搬出または製造業へ搬入されている貨物のシェアが減少しており、運輸・倉庫業や卸売業との結び付きが相対的に強くなってきている。特に、輸入貨物について卸売業のシェアが高まっており、加工貿易型の貨物ではなく国内消費型の貨物が相対的に増加しているとみることもできる。

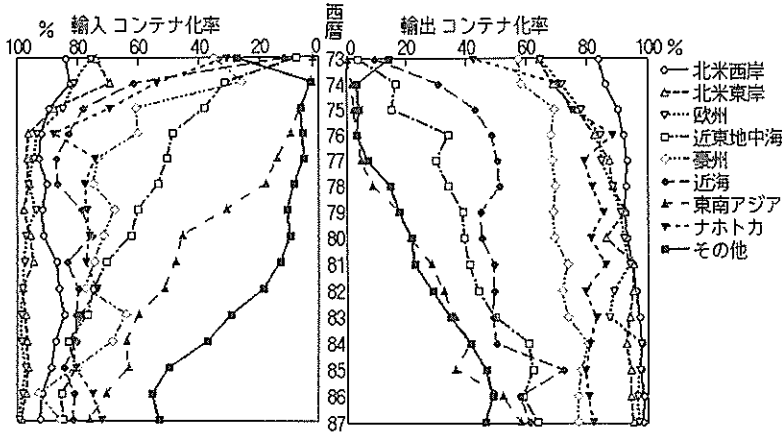


図-67 航路別コンテナ化率の推移

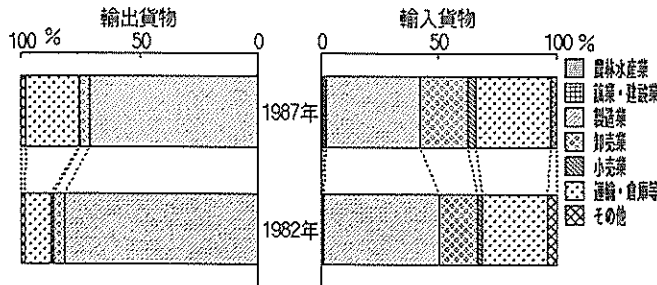


図-68 コンテナ貨物と国内産業との結び付き

このようにコンテナ貨物の推移や国内産業との結び付きをみると、コンテナ貨物は我が国の産業や経済情勢と深く関わっていることが分かる。

ところで、今回のデータの取りまとめにあたり、航路別と貿易相手地域別の対比を行ってみたが、その結果、コンテナ貨物の輸送が激しい国際的な航路間の競争の中にさらされていることがうかがわれる一端を覗くことができた。これは、北米西岸航路に乗っている貨物が必ずしも北米貿易の貨物ではないというデータから推測できる。コンテナ輸送率の非常に高い雑工業品の輸入貨物に

ついて、航路別のコンテナ貨物量と貿易相手地域別の全貨物量とを対比させたものが表-14である。これによると、貿易相手地域別には東アジアからの輸入が群を抜いて多いが、航路別コンテナ貨物を見ると、北米西岸航路の貨物量が近海の貨物量を上回っている。これは、北米西岸航路に東南アジアや東アジアとの貿易の貨物がかなり乗っているためと考えられる。つまり、北米西岸航路の貨物が必ずしも北アメリカとの貿易を表しているものではないことが分かる。

表-14 輸入雑工業品の貿易相手地域と航路別コンテナ貨物量との比較

単位:千トン					
貿易相手地域	東アジア	東南アジア	北アメリカ	その他	合計
貨物量	6,528	1,721	952	688	9,890
シェア	66.0%	17.4%	9.6%	7.0%	100.0%
航路	近海	東南アジア	北米西岸	その他	合計
貨物量	3,299	937	3,711	445	8,392
シェア	39.3%	11.2%	44.2%	5.3%	100.0%

7. おわりに

以上、外資コンテナ輸送の最近の動向をマクロな視点から整理してきたが、コンテナ貨物の推移とその中身を見ると、コンテナ輸送は、特にコンテナ化と騒ぐまでもなく、普通の輸送として定着してきているとみられる。このことを極言すれば、いずれは船による輸送は、一部の例外的な貨物を除けば、専用船のようなものかコンテナによる輸送のようなものの2つに集約されるといえるのではないか。

そうした中で今後、外資コンテナ貨物がどのように推移するかを予測するにあたって注目すべきことは、我が国を取り巻く産業、経済情勢の変化や物流の技術革新とともに、我が国の貿易構造や国際物流がどのように変化してくるかを捉えることであろう。たとえば、ここ数年の円高や貿易摩擦の影響により、輸出コンテナ貨物は低迷し、輸入コンテナ貨物は著しく増加しているが、この因果関係を把握することは重要なことである。それ以外にも、林産品などにみられるように製材のコンテナによる輸送や、最近増加している保冷コンテナ等による水産品や農産品等のコンテナ輸送の増加なども、我が国を取

り巻く産業・経済情勢や技術革新を反映したものであらう。今後、このような産業や経済情勢とコンテナ貨物の推移との因果関係を品目毎に明かにしていきたいと考えている。

ところで、我が国の貿易は今や我が国だけの問題ではなく、我が国を取り巻く国際的な経済環境を踏まえた視点（つまりグローバルな視点）でコンテナ貨物の動向を捉えていく必要があらう。特に、経済成長率が高く、しかも我が国と密接に繋がりを持つ東アジアや東南アジアとの貿易が今後どのように発展するかを見届けることも重要なテーマである。

最後になるが、本資料を作成するにあたって多くの方々の御協力を得た、ここに篤く謝意を表し、お礼の言葉としたい。どうもありがとうございました。

(1989年9月30日受付)

参考文献

- 1) 大野正人・夏海松子・金子彰：陸上出入貨物調査に基づく三大湾の貨物流動状況，港湾技研資料No.633，1988
- 2) 運輸省運輸政策局情報管理部：港湾統計（流動表）

別表-1 18品目の分類

大分類 (9品類)		中分類 (18品目)		小分類(54品種) 「港湾統計」品種分類	
1	農水産品	11	米穀類	01	麦
		12	水産品	02	麦, 雑穀, 豆
		13	その他	03	野菜, 果物
				04	綿花
05	その他農産品				
				06	羊毛
				07	その他畜産品
2	林産品	20	林産品	09	原木
				10	樹脂類
				11	その他木材
				12	薪炭
3	鉱産品	31	石炭	13	石炭
		32	砂・砂利	16	砂利, 砂, 石材等
		33	原油	17	原油
		34	その他	14	鉄鉱石
				15	その他金属鉱
18	りん鉱石				
19	石灰石				
				20	原塩
				21	その他非金属鉱物
4	金属機械工業品	41	金属類	22	鉄鋼
		42	その他	23	非鉄金属
				24	金属製品
				25	輸送機械
				26	その他機械
5	化学工業品	51	石油類	31	重油
		52	セメント	32	石油製品
				28	セメント
		53	その他	27	陶磁器
				29	ガラス箱
30	その他窯業品				
33	コークス				
				34	その他石炭製品
				35	化学薬品
				36	化学肥料
				37	染料, 塗料, 合成樹脂, その他化学工業品
6	軽工業品	60	軽工業者	38	紙, パルプ
				39	糸及び紡績半製品
				40	その他繊維工業品
				41	砂糖
				42	その他食料工業品
7	雑工業品	70	雑工業品	43	がん具
				44	日用品
				45	ゴム製品
				46	木製品
				47	その他製造工業品
8	特殊品	80	特殊品	48	金属くず
				49	くずもの
				50	動植物性製造飼料
				51	廃棄物
				52	輸送用容器
9	分類不能のもの	90	分類不能のもの	53	取合せ品
		99	フェリー	54	分類不能のもの

別表-2 コンテナ航路の分類

航 路	港湾調査上の航路名
北 米 西 岸	北米西岸
北 米 東 岸	北米東岸
欧 州	北 欧
近 東・地中海	近東・地中海
豪州(NZ含む)	豪州・ニュージーランド、南太平洋諸島
近 海	香港、台湾、韓国、中国
東 南 ア ジ ア	インドネシア、タイ、インドシナ、シンガポール、マレーシア、北ボルネオ、フィリピン
ナ ホ ト カ	ナホトカ
そ の 他	世界一周、カリブ海・メキシコ湾、南米西岸、南米東岸(パナマ経由)、南米東岸(南ア経由)、東南アフリカ、西アフリカ、印・パ・ベルシャ湾、ベンガル湾

港湾技研資料 No.662

1989・12

編集兼発行人 運輸省港湾技術研究所

発行所 運輸省港湾技術研究所
横須賀市長瀬3丁目1番1号

印刷所 ニッセイエプロ株式会社

Published by the Port and Harbour Research Institute
Nagase, Yokosuka, Japan.