

平成18年9月15日

マラッカ・シンガポール海峡通航量調査について（中間発表）

1. 調査の目的

マ・シ海峡の航行安全確保に関する沿岸国及び利用国の協力、公平な費用負担等について国際的な議論が本格化していく中、同海峡の航行利用の現状や変化を把握することは極めて重要であることから、日本財団と国土交通省が共同で『マ・シ海峡通航量調査』を実施している。これは、①マ・シ海峡の航行利用の現状を把握するための「2004年通航量調査」、②2004年通航量調査結果と比較するための「1994年通航量調査（1994年のデータを用いて2004年調査と同様の手法で実施）」、さらには③両調査データを基に世界的な船舶動静や経済指標との分析による「通航量将来予測調査」から構成されている。

現時点で、①2004年通航量調査と②1994年通航量調査が終了したことから、両データを比較・分析したものを中間的に発表する。

2. 調査結果

(1) 船種別通航量の構成及び変化

船種別通航量の構成及び変化は、別紙1のとおりであり以下の特徴があった。

最初に、通航量全体の動きを見ると、1994年からの10年間で隻数25%の増加、載貨重量トン数65%の増加と通航量は大幅に増加している。また、平均載貨重量トン数の変化で見ても、通航船舶全体で1994年の33千M/T／隻から2004年の43千M/T／隻に28%大型化、タンカーで1994年の66千M/T／隻から2004年の81千M/T／隻に23%大型化と通航船舶の大型化が進展したことを示している。

船種別通航量の構成及び変化を載貨重量トン数で見ると、タンカーの構成比が1994年の48.6%、2004年の46.6%とともに高くなっており、マ・シ海峡のオイル・ルートとしての重要性を示している。また、コンテナ船の構成比が1994年の16.0%から2004年には25.4%と大幅に増加している。

(2) 船籍国別通航量の実態及び変化

船籍国別通航量の実態及び変化（載貨重量トン数）は、別紙2（中国には香港を含む。別紙3も同じ。）のとおりであり以下の特徴があった。

1994年と2004年ともに代表的な便宜置籍国であるパナマとリベリア、沿岸

国であるシンガポール、中国が上位を占めている。

(3) 実質船主所在国別通航量の実態及び変化

実質船主所在国別通航量の実態及び変化（載貨重量トン数）は、別紙2のとおりであり以下の特徴があった。

1994年と2004年ともに1位が日本となっているが、構成比が1994年の20.8%から2004年には18.6%（10.6%減）へと減少し、日本の相対的地位は低下している。一方、2位のギリシャ、3位の中国の構成比が、各々、1994年の8.1%から2004年の13.4%（65.4%増）へと、1994年の7.8%から2004年の10.5%（34.6%増）へと大幅に増加している。

また、ドイツの構成比も1994年の2.2%から2004年の9.3%（222.7%増）へと大幅に増加しており順位も11位から4位に上昇している。

このように実質船主所在国別に見ると日本の相対的地位が低下する一方で、中国等東アジア諸国や欧州の海運国がシェアを増加させている

(4) 入峡・出峡前最終寄港国別出港量の実態及び変化

入峡・出峡前最終寄港国別出港量の実態及び変化（載貨重量トン数）は、別紙3のとおりであり以下の特徴があった。

1994年及び2004年ともに、1位がシンガポールで、日本、中国、アラブ首長国連邦、インドネシア、サウジアラビア、韓国、マレーシアが上位を占めており、特徴として沿岸国、東アジアの経済大国、産油国に関係する通航量が多いことが読み取れる。

構成比を見ると、日本が1994年の12.3%から2004年の7.8%（36.6%減）へと大幅に減少したのに対し、中国が1994年の7.3%から2004年の10.7%（46.6%増）へと大幅に増加し、順位も日本を抜いて2位に上がっている。また、この他に、マレーシアが1994年の3.5%から2004年の5.9%（68.6%増）へと大幅に増加している。

(5) 入峡・出峡後第一寄港国別寄港量の実態及び変化

入峡・出峡後第一寄港国別寄港量の実態及び変化（載貨重量トン数）は、別紙3のとおりであり以下の特徴があった。

1994年及び2004年ともに、1位がシンガポールで、日本、アラブ首長国連邦、中国、インドネシア、サウジアラビア、韓国、マレーシアが上位を占めており、特徴として、仕出国別と同様に、沿岸国、東アジアの経済大国、産油国に関係する通航量が多いことが読み取れる。

構成比を見ると、日本が1994年の12.0%から2004年の7.6%（36.7%減）へと大幅に減少したのに対し、中国が1994年の6.4%から2004年の10.4%（62.5%増）へと大幅に増加し、順位も日本を抜いて2位に上がっている。また、この他に、マレーシアが1994年の4.1%から2004年の5.9%（43.9%増）と大幅に増加している。

(6)以上を要約すると、まず1994年から2004年にかけてマ・シ海峡の通航量は、隻数ベースで25%増、載貨重量トン数ベースで65%増と大幅に増加しており、また船型の大型化が急速に進んでいることが結論できる。

次に、マ・シ海峡の通航の受益国について見ると、日本が大きな受益国であるが、その他の国についても、東アジア諸国、欧州諸国、産油国等の幅広い国々が受益していることが明らかになった。

また、最近の10年間ではマ・シ海峡の通航における日本の相対的地位は低下と東アジア諸国や欧州諸国等他の利用国の地位が上昇し、利用状況の変化が進展している。

3. 今後の方向

1994年及び2004年通航量調査によって、マ・シ海峡の通航量の増加及び船型の大型化傾向、利用実態の多様化が明らかになった。アジア経済の成長を考慮すると、マ・シ海峡の通航量の増加傾向及び船型の大型化は今後も続くと考えられ、マ・シ海峡の航行安全及び環境保全のための対策を一層強化していく必要は明白であり、もはや沿岸国及び一部の利用国の努力で行っていくことは不可能であると考えられる。国土交通省としては、この調査結果を、今月18日から開催予定の「IMOクアラルンプール会議」で発表し、マ・シ海峡の運航実態の変化を踏まえた新たな国際的協力の枠組み構築に向けた議論を促進することとしている。