

## マラッカ・シンガポール海峡通航量調査（2012年通航量調査）結果概要について

### 1. 目的

マラッカ・シンガポール海峡（マ・シ海峡）の航行安全と環境保全の確保を図るため、同海峡の利用状況の現状や変化を把握することを目的とする。

### 2. 調査手法

LLI社（Lloyd's List Intelligence）から提供を受けた船舶の動静に関する基礎データを基に、マ・シ海峡を通航した船舶の動静に係るデータベースを作成し、解析を行うことにより、同海峡の2012年通航量を調査し、2004年通航量との比較結果をとりまとめた。

### 3. 結果概要

#### （概括）

2012年の通航量は、隻数ベースで約12.7万隻、載貨重量トン数ベースで約69.4億トン。

2004年の通航量（約9.4万隻、39.9億トン）と比較すると、隻数ベースで約35%増、載貨重量トン数ベースで約74%増といずれも大幅に増加しており、マ・シ海峡を通航する船舶の大型化が進展していることが読み取れる結果となった。

#### （載貨重量トン数ベースでの分析結果）

載貨重量トン数ベースでの分析結果の概要は以下のとおり。

#### （1）<sup>1</sup>実質船主所在国別通航量の実態及び変化（載貨重量トン数ベース）

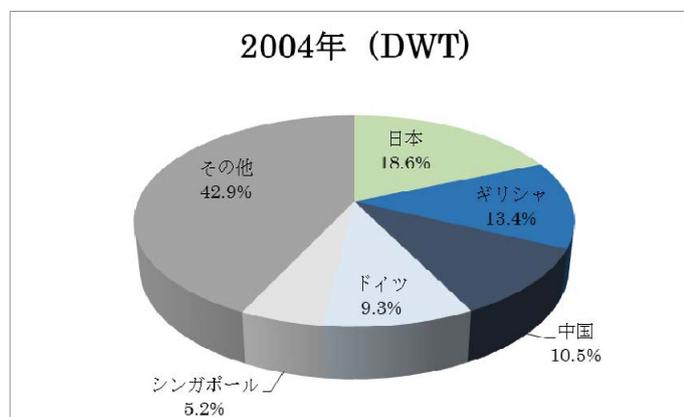
##### ① 2012年通航量

ギリシャ（13.8%）、※中国（13.1%）、日本（12.9%）、ドイツ（10.6%）、韓国（4.5%）、シンガポール（4.3%）、台湾（4.1%）、デンマーク（3.3%）が上位を占め、欧州の海運国と東アジア諸国の通航量が多いことが読み取れる。

※中国には香港を含むが、台湾は含まない。以下同じ。

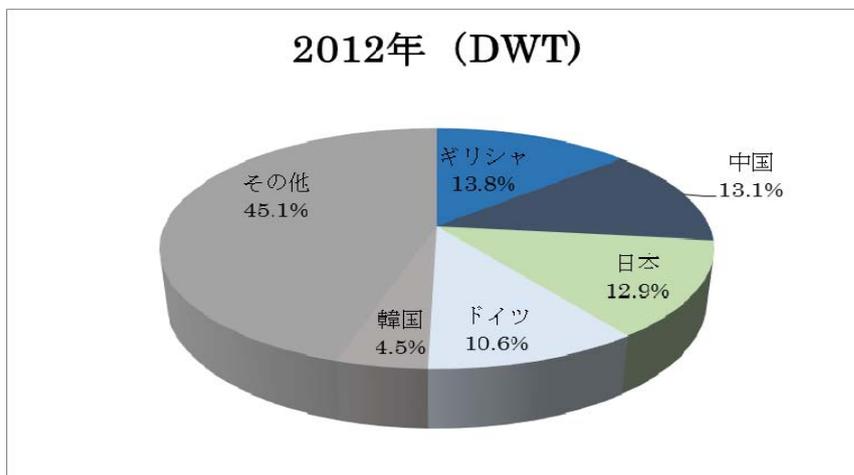
##### ② 2004年通航量との比較

2004年には第1位であった日本の通航量の割合が18.6%から12.9%へと低下し、第3位になっているのに対し、中国の通航量がトン数及び割合のいずれについても大きく増加（10.5%→13.1%）している。



<sup>1</sup> 実質船主とは、もし船舶が全損になった場合、保険会社から支払いを受ける会社又はその船舶を売却・処分を行う権利やその船舶の株を譲渡する権利を有する個人又は法人である。

## 2012年 (DWT)



上位5ヶ国における、載貨重量トン数ベースと隻数ベースの通航量は以下のとおり。

<載貨重量トン数ベース> 単位：千トン

| *順位 | 国名   | 2004年通航量 | 割合 (%) | 2012年通航量 | 割合 (%) |
|-----|------|----------|--------|----------|--------|
| 1   | ギリシャ | 535,261  | 13.4   | 954,950  | 13.8   |
| 2   | 中国   | 419,478  | 10.5   | 910,421  | 13.1   |
| 3   | 日本   | 743,609  | 18.6   | 895,955  | 12.9   |
| 4   | ドイツ  | 371,312  | 9.3    | 736,575  | 10.6   |
| 5   | 韓国   | 167,655  | 4.2    | 311,129  | 4.5    |

<隻数ベース> 単位：隻

| *順位 | 国名     | 2004年通航量 | 割合 (%) | 2012年通航量 | 割合 (%) |
|-----|--------|----------|--------|----------|--------|
| 1   | 日本     | 14,198   | 15.1   | 16,808   | 13.3   |
| 2   | ドイツ    | 9,199    | 9.8    | 14,307   | 11.3   |
| 3   | 中国     | 7,593    | 8.1    | 13,027   | 10.3   |
| 4   | ギリシャ   | 7,761    | 8.3    | 10,753   | 8.5    |
| 5   | シンガポール | 12,323   | 13.1   | 10,056   | 7.9    |

\*2012年通航量における順位。

(2) <sup>2</sup>仕向国別通航量の実態及び変化 (載貨重量トン数ベース)

① 2012年通航量

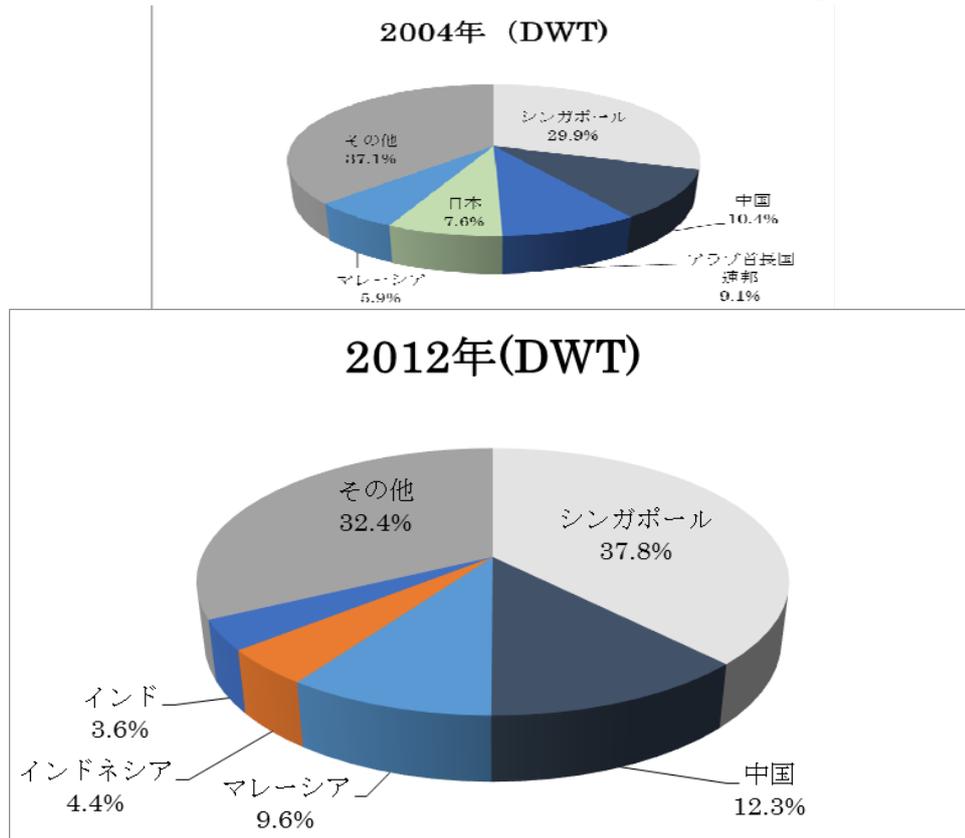
シンガポール (37.8%) が最も多く、中国 (12.3%) マレーシア (9.6%)、インドネシア (4.4%)、インド (3.6%)、ブラジル (3.6%)、アラブ首長国連邦 (3.5%)、エジプト (3.1%)、韓国 (2.0%) が続いており、マ・シ海峡沿岸3国、東アジアの経済大国及び産油国に関する通航量が多いことが読み取れる。

② 2004年通航量との比較

上位を占めている沿岸3国と中国の通航量の合計が通航量全体に占める割合が大きく増加し、5割近くから2/3近くに増加しているほか、20位以下だったブラジルが第6位になって

<sup>2</sup> 仕向国とは、マ・シ海峡を通航した直後に入港した港の所在国である。

いる。一方、日本の割合は7.6%（第4位）から1.8%（第13位）と大きく低下している。



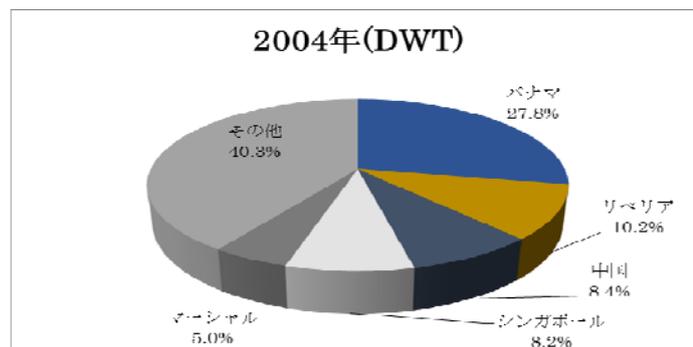
(3) 船籍国通航量の実態及び変化（載貨重量トン数ベース）

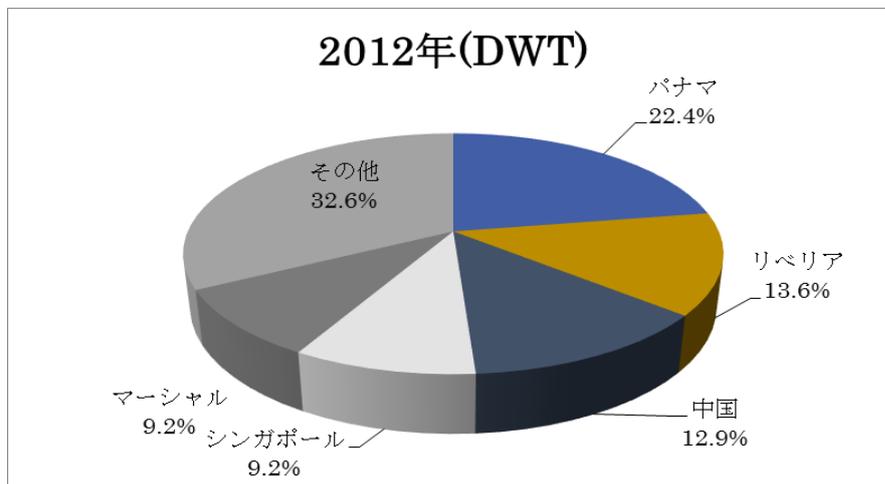
① 2012年通航量

代表的な便宜置籍国であるパナマ（22.4%）とリベリア（13.6%）、次に中国（12.9%）、シンガポール（9.2%）が上位を占めている。

② 2004年通航量との比較

パナマとリベリアの合計の割合がほとんど変化していない一方、中国の通航量が相対的にも大きく増加（8.4%→12.9%）している。





#### (4) その他

上記のほか、仕出国別、船籍国別及び船種別に、2012年通航量（隻数、総トン数及び載貨重量トン数ベース）、2004年通航量との比較結果（載貨重量トン数ベース）をそれぞれとりまとめた。詳細は、以下のホームページを参照のこと。

<http://www.nippon-foundation.or.jp/news/>

<http://www.jterc.or.jp/koku/press/20140225.pdf>