

東アジア時代における国際海上コンテナ物流への対応*

International Container Shipping of Japan in the coming Era of East Asia*

西村尚己**・松岡恭弘***

By Naoki NISHIMURA**・Yasuhiro MATSUOKA***

1. はじめに

東アジア諸国の経済発展や経済活動のグローバル化、荷主企業のサプライ・チェーン・マネジメント（以下「SCM」）の進展等に伴い、今後、わが国と東アジアとの物流量がますます増大するとともに、東アジア地域内での物流ニーズもより一層高度化・多様化することが予想されている。

こうした中で、我が国の各「地域ブロック」が東アジア諸国と独自の国際交流を行っていくためには、「地域ブロック」ごとに輸送需要等に対応した国際ゲートウェイ機能を充実させることが必要である。

本稿では、わが国の貿易額の36%を占め、地域経済等と密接に関連する国際海上コンテナ物流を対象とし、近年の東アジア域内貿易の動向や「地域ブロック」の国際ゲートウェイ機能の現状及び課題等を整理するとともに、需要予測結果にもとづいた将来の東アジアとの国際海上ネットワークとその対応の基本的方向性について検討した。

2. 東アジア域内貿易の拡大

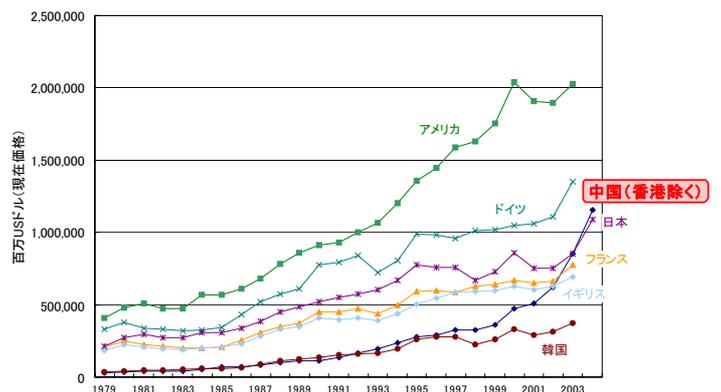
(1) 東アジア諸国の経済的台頭

2000年の世界のGDPは、北米、欧州、東アジアの三極で80%以上を占めている。1990年から2000年の10年間で、世界全体のGDPが約1.4倍の伸びを示

しているのに対し、東アジア地域のGDPの伸びは約1.7倍と急成長を遂げている。

特に中国については、1990年から2003年の間にGDPが約6.3倍に急成長し、2004年には貿易総額でわが国を抜いて世界第三位となった。今後の世界的な自由貿易の枠組みの形成により、世界経済における北米、欧州、アジアの三極化はさらに鮮明になるものと予想される。

これに伴い、これまでの欧米との緊密な関係に加え、東アジア諸国との関係は、生産拠点として、市場として、さらに深化することが予想される。



出典：WTO 統計データベースより作成

図－1 世界各国の貿易額の推移

(2) 東アジア域内貿易の拡大

近年の東アジア諸国の経済発展、アジア域内での国際水平分業体制や国際的なSCMの進展等に伴い、わが国の主要な貿易相手国は、欧米から東アジア諸国にウェイトを急速に移している。特に中国については、2004年に米国を抜いて第1位となった。

こうした中、ASEAN諸国を中心にアジア域内でのFTA締結に向けた動きも活発化している。わが国の国際海上コンテナの将来需要試算（以下「コンテナ需要試算」という）によると、2030年の国際海上コンテナ貿易額は、東アジアの経済成長とEU並の東

*キーワード：国土計画、港湾計画、物流計画、海上交通

** 国土交通省政策統括官付政策調整官付

(東京都千代田区霞が関2-1-3、
TEL03-5253-8111、FAX03-5253-1675)

*** 東日本旅客鉄道株式会社 東京工事事務所

(東京都渋谷区代々木2-2-6、
TEL03-3370-9087、FAX03-3372-8026)

アジア自由貿易圏の成立などを前提とした場合、対2003年比で約3.3倍に増加し、特に東アジアとの貿易が一層活発化することが見込まれている。

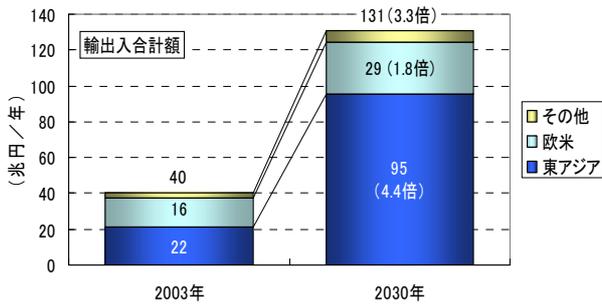
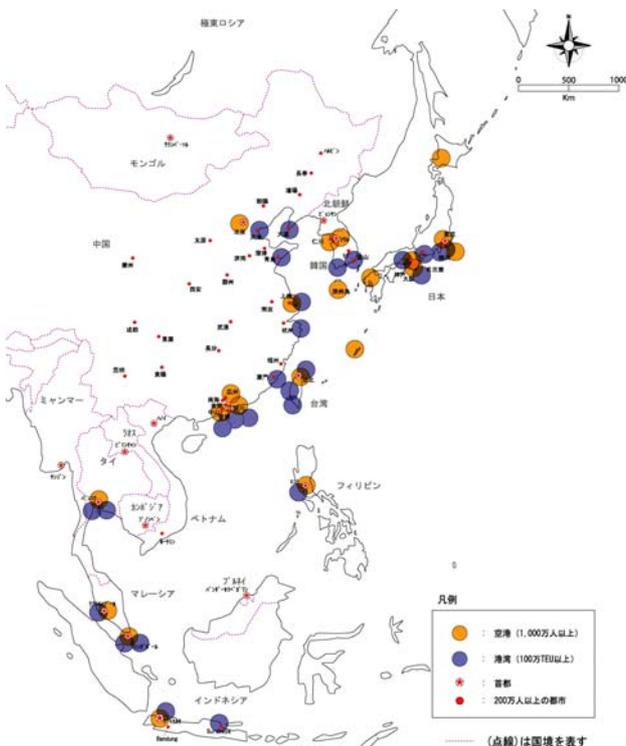


図-2 わが国の国際海上コンテナ貿易額の試算結果

3. 「地域ブロック」と東アジアとの交流・連携

(1) 「地域ブロック」と東アジアとの連携強化

東アジアとの貿易拡大に伴い、各地域の経済的、地理的条件等に応じ、「地域ブロック」と東アジア諸国間の海上ネットワークが形成されつつある。



注1) 空港については各国首都の空港および年間乗降客数1000万人以上の空港をプロット。乗降客数データは国際空港評議会(ACI)データ「Worldwide Airport Traffic Report-2003」による。

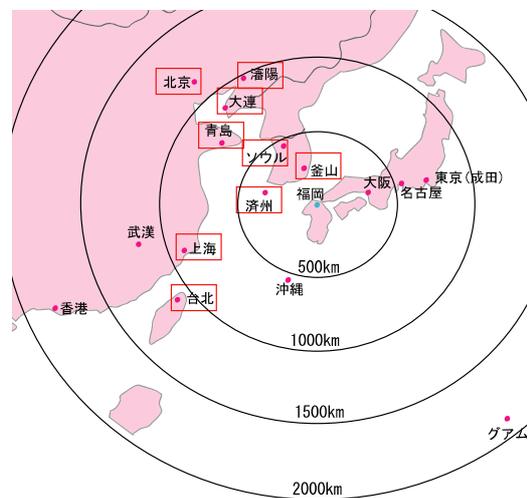
注2) 港湾についてはコンテナ取扱量100万TEU(2002年)以上の港湾をプロット。取扱量データは「Containerisation International Yearbook 2004」による。但し、極東ロシア・中国・北朝鮮の港湾については、上記の他に「北東アジアのグランドデザイン」ERINAからのデータも含まれる。

注3) 人口については「2001 United Nations Demographic Yearbook, Population of capital cities and cities of 100,000 and more inhabitants: latest available year」より作成。台湾についてはHPより。

図-3 東アジアの国際ゲートウェイの現状

一方、中国における沿岸三大経済圏（華北、華中、華南）ごとの国際ゲートウェイ機能強化の戦略的取り組みなど、東アジア諸国では国際ゲートウェイの機能強化が図られつつある。

コンテナ需要試算によると、今後は、三大都市圏に限らず、「地域ブロック」と東アジア諸国との物流量も一層増大することが予想される。これに対応するためには、それぞれの「地域ブロック」の特性を活かした相手国、東アジアの諸都市との交流・連携を強化することが重要である。その際には、東アジアとの交流は、距離的に見ても国内輸送と大差のない圏域で行われることから、今後は東アジア域内での移動が準国内輸送化していくことを視野に入れる必要がある。



□ 福岡から2時間半以内でアクセス（航空）できる都市

図-4 福岡と国内・東アジアとの距離

(2) 対東アジア・ゲートウェイ機能の現状と課題

一方、「地域ブロック」ごとに国際海上コンテナ輸送に係る東アジアとのゲートウェイ機能の現状をみると、各「地域ブロック」ともサービス面、施設面で一定の整備がなされている。しかし、需要量が多く寄港頻度が高い三大都市圏及び九州ブロックに隣接し、需要量が少ない東北、中国、四国ブロックでは自ブロックの港湾利用率が低くなっている。また、面積が大きい北海道、東北、関東ブロックでは、コンテナ港湾までのアクセシビリティが相対的に低くなっている。こうしたことから、現状においては、すべての「地域ブロック」が独自の対東アジア・ゲートウェイ機能を構築するには至っていない。

表-1 「地域ブロック」の対東アジア・ゲートウェイ機能の現状（国際海上コンテナ輸送）

	国際海上コンテナ(対東アジア方面)					
	現況航路	現況施設	現況貨物流動		現況アクセス	
			需要量	利用港湾	輸出	輸入
検討基準	2004年12月時点のアジア航路の有無	コンテナ対応岸壁(-10m以上)の有無	輸出・輸入量(万TEU/年)	港湾利用率(%)	アジア航路就航港とのアクセス(週2便以上)	アジア航路就航港とのアクセス(週2便以上)
北海道	○苫小牧港等3港	○苫小牧港等5港	8.0 (1%)	自ブロック 73% 三大湾 10%	82%	58%
東北	○仙台塩釜港等4港	○仙台塩釜港等4港	16.9 (3%)	自ブロック 11% 三大湾 66%	74%	78%
関東	○東京港等8港	○東京港等9港	234.1 (38%)	自ブロック 90% 三大湾 3%	81%	87%
中部	○名古屋港等4港	○名古屋港等4港	108.5 (18%)	自ブロック 74% 三大湾 13%	100%	98%
近畿	○大阪港等9港	○大阪港等10港	158.0 (26%)	自ブロック 90% 三大湾 5%	98%	98%
中国	○広島港等4港	○広島港等4港	33.3 (5%)	自ブロック 14% 三大湾 37%	100%	98%
四国	○松山港等5港	○松山港等5港	12.2 (2%)	自ブロック 9% 三大湾 59%	100%	93%
九州	○博多港等14港	○博多港等12港	46.9 (8%)	自ブロック 86% 三大湾 3%	100%	91%

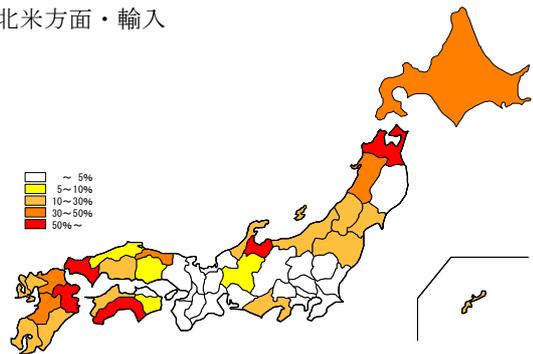
凡例 1) 現況航路 : ○: 週2便以上あり 港湾数・便数は、地域ブロックごとの合計数。
 2) 現況施設 : ○: 該当する公共・公社バースが地域ブロックに1箇所以上あり 港湾数は、地域ブロックごとの合計数。
 3) 現況貨物流動: 平成15年度全国コンテナ流動調査をもとに各地域ブロック発着コンテナ量を推計。需要量の()内は全国シェア。需要量全国シェア5%以上10%未満のブロックを [] で、5%未満のブロックを [] で網掛け。自ブロック港湾利用率25%以上50%未満のブロックを [] で、25%未満のブロックを [] で網掛け。
 4) 現況アクセス: NITASIによるアクセシビリティ分析結果。輸出は工業出荷額の2時間圏カバー率で評価。工業出荷額は、H14工業統計における金属機械工業品出荷額(金属製品、機械器具、電子部品・デバイス製造業の合計)。輸入は消費物資と関係する人口の2時間圏カバー率で評価。全国平均未満のブロックを [] で、全国平均の半分未満のブロックを [] で網掛け。

(3) 地方部等からの海外フィーダー輸送の増加

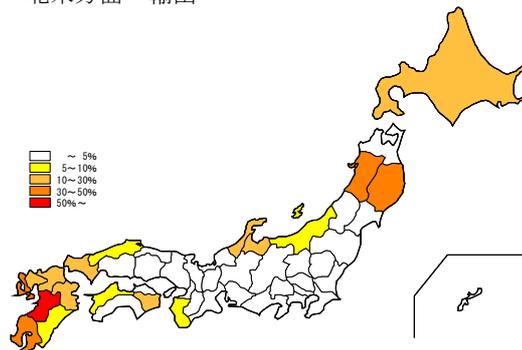
近年、地方部等のコンテナ港湾からの釜山港等近隣諸港を利用した海外フィーダー輸送が増加しており、2003年にはわが国を発着する国際海上コンテナ貨物全体の約15%を占めている。海外フィーダー輸送は、荷主の立地場所等にもよるが、直近の港を利用でき、国内フィーダー輸送(トラック・内航海運)に比べ輸送費用が安くなることのあるといったメリットがある。一方、コンテナ船の寄港頻度が少ないため、一般的に輸送時間が長く、到着遅れ・荷傷みといったリスクもある。

都道府県別の海外フィーダー比率を見ると、基幹航路が多く寄港している三大湾までの輸送距離が長い日本海側や北海道、地理的に釜山港との距離が近く、釜山港との航路数も多い九州・四国地域を中心に、比較的運賃負担力の小さい輸入貨物で海外フィーダー比率が高い。ただし、そうした地域でも海外フィーダー比率が国内フィーダー比率と比べ極端に高いということではない。時間指定の度合いや貨物価値(運賃負担力の大小)、国内物流との共同輸送などによって、荷主が海外フィーダー輸送と国内からの直航輸送とを使い分けられていると考えられる。

北米方面・輸入



北米方面・輸出



資料)「平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに作成

図-5 都道府県別の釜山港経由海外フィーダー比率

4. 将来の東アジアとの国際海上ネットワークとその対応

(1) 対東アジア・ゲートウェイ機能の充実

「地域ブロック」内に存する国際海上コンテナ

を取り扱う港湾のうち、東アジアに対するゲートウェイ機能については、増大する東アジア諸国との輸送需要に対応する必要がある。コンテナ需要試算に

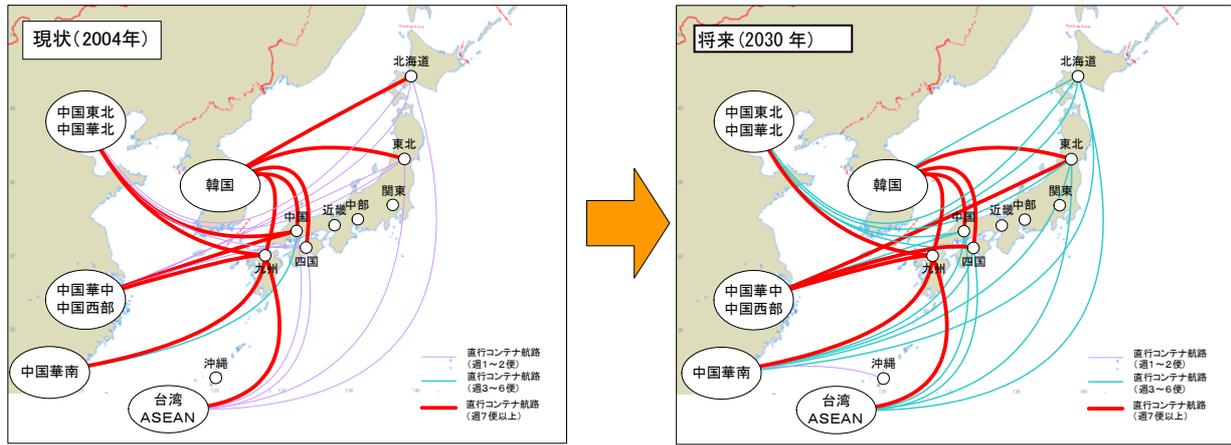


図-6 「地域ブロック（三大都市圏以外）」と東アジアとの航路ネットワーク（現状・2030年）

よると、わが国と東アジアとの流動量は、2030年には現状の約4.4倍となる試算結果を得た。それに対応して、「地域ブロック」と東アジア諸国とを結ぶ国際海上ネットワークも充実することが想定される。

今後、より効率的な海上ネットワークを形成するためには、「地域ブロック」内に存する国際海上コンテナ港湾については、その拠点整備やアクセス整備などハード面での機能の充実を図ることが重要である。さらに、港湾コストの低減やリードタイムの短縮、高速国際RO-RO船などの新しい輸送システムの導入など、国際競争力のあるSCMに対応できる物流サービスの提供など、ソフト面のサービスや機能の向上を図る必要がある。

(2) スピーディーな輸送サービスの提供

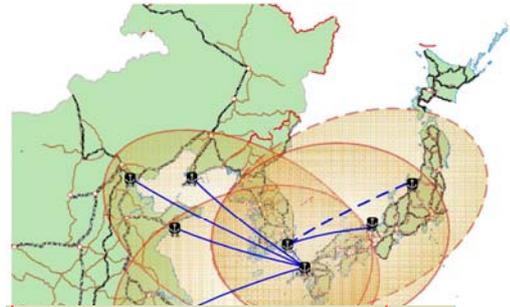
東アジア域内での準国内輸送化が進展した場合、さらなる迅速な輸送サービスの提供が求められる。

このため、今後、わが国との輸送需要で大幅な増大が見込まれる北東アジア地域（日本—韓国、中国沿岸部）間を結ぶ海上ネットワークと、高速道路ネットワークや鉄道網などの国内ネットワークとの連携を図った、インターモーダルな輸送体系を構築することも重要である。これによって、24時間フルオープンで在庫ゼロ、物流拠点間で国内並みの翌日には配送可能となるグローバルSCMに対応した「北東アジア翌日配達圏（仮称）」の形成を目指していくことなどが考えられる。

5. おわりに

本稿では、需要予測結果を踏まえ、今後の東アジ

(想定される航路及び範囲)



(想定されるスケジュール)



図-7 「北東アジア翌日配達圏（仮称）」イメージ

ア時代における「地域ブロック」と東アジア諸国との国際海上コンテナ物流とその対応の基本的方向性を検討したものである。今後は、国土形成計画の全国計画や広域地方計画の策定が予定されており、「地域ブロック」ごとに、より詳細な検討が必要となる。本稿がその際の一助となれば幸いである。

最後に、本検討にあたっては「二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会（委員長：森地茂・政策研究大学院大学教授）」及び「国際貨物需要予測ワーキンググループ（座長：稲村肇・東北大学大学院教授）」の各委員及び関係者にご指導を頂いた。ここに謝意を表す。