

日本を発着地とする国際海上コンテナ貨物の海外トランシップに関する2, 3の分析

Several Analyses on Foreign Transshipment of International Maritime Container Cargo Flows departing from/arriving to Japan

柴崎隆一*・安部智久**・渡部富博**・前崎慎吾***・中嶋宏直***

By R. SHIBASAKI*, M. ABE**, T. WATANABE**, S. MAESAKI*** and H. NAKAJIMA***

1. はじめに

海上コンテナ輸送は、港湾荷役の効率化や海陸一貫輸送の実現、輸送時間・コストの削減等を目指して1960年代に開始されたが、その後急速に発展し、現在では世界の主要な定期航路のほとんどがコンテナ化され、世界の貿易・経済を支える主要な輸送手段となっている。近年では、中国をはじめとする東アジア諸国における急速な経済成長、国際的な水平分業や世界的な最適地調達・生産の進展等により、東アジア諸国を発着地とする海上コンテナ貨物が飛躍的に増大している。

このような状況のなか、我が国の港湾の相対的な地位の低下が進み、我が国の主要港湾が国際海上コンテナ輸送の基幹航路からはずれる事態、いわゆるフィーダーポート化が懸念されている。実際に、5年に一度実施されている全国輸出入コンテナ貨物流動調査¹⁾によれば、図1に示すように、わが国を発着地とする国際海上コンテナ貨物のうち、アジア主要8港(釜山・光陽・香港・上海・基隆・高雄・シンガポール・タンジュンペラパス)で積み替えられ、第3国との間を輸送される貨物の割合(いわゆる「非直送率」)が、1993年の2.1%(輸出入合計、以下同じ)から、1998年には5.3%、2003年には15.5%へと、急激に増加している。

いっぽうで、ハブ&スポーク輸送進展の間隙を縫った直航輸送(point-to-point輸送)も世界的に増加しているといわれる。わが国周辺の海上コンテナ輸送についてみても、後でみるように、北米・欧州等の基幹航路においてはハブ&スポーク輸送が進行しつつある一方で、対中国輸送に代表されるアジア域内輸送については、地方部も含めたわが国の各港湾と中国港湾を直接結ぶ航路が多数開設され、直航輸送も主要輸送形態のひとつとなっている。このように、荷主・船社双方がより効率的な輸送システムを求め、利用港湾や船社、寄港地や積替港の選択をきわめて合理的に行う傾向にシフトしつつあることの帰結として、国際海上コンテナ貨物の輸送状況は、複雑化の一途をたどっていると考えられる。そこで本稿で

は、全国輸出入コンテナ貨物流動調査データ¹⁾および日本海事新聞による航路データ³⁾を用いて、コンテナ流動調査の実施年である2003年と1998年時点における直送・非直送貨物のシェアや就航航路数について、日本の港湾、相手国や品目別など詳細な分析を行うことにより、複雑化する国際海上コンテナ貨物の輸送形態を理解する一助となることを目的とする。ここで、本稿においては、直送貨物率を「わが国を発着地とするコンテナ貨物のうち、わが国の港湾から、最終的な輸出入相手国(東・東南・南アジア以外の地域においては相手国の属する地域(中東・欧州・アフリカ・北米・中米・南米))の港湾まで直接輸送されるコンテナ貨物の比率」と定義する。これは、基本的には、図1に示した非直送率の逆の概念であるが、分析の対象とするトランシップ港をアジア主要8港に限らず、全世界の港湾としている点、特に断りのない限り、本稿では香港と中国を別の国と取り扱っている点が異なる。

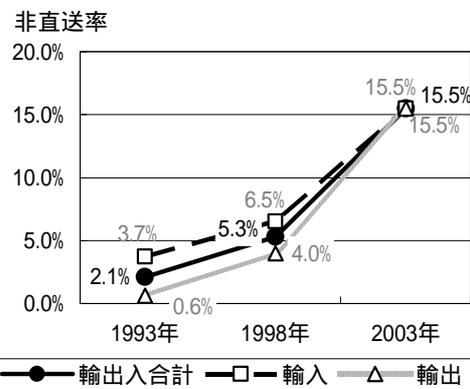


図1 最近10年間のわが国発着貨物における非直送率の推移(アジア主要8港を対象)²⁾

2. 対中国貨物における海外トランシップの現状

(1) 対中貨物における航路の変遷と直送貨物率の推移

図2に、わが国の主要8大港およびその他の港湾における対中国輸送の直送貨物率の推移を、輸出入別に示す(なお、地方港湾の区分については、表2を参照されたい)。8大港についてみると、輸出入ともに、両時点ではほぼ同様の直送率を維持していることがわかる。なお、8大港における対中国非直送貨物の大部分は香港経由であ

*正会員, 博(工), 国土交通省国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾システム研究室 (〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1, tel/fax: 046-844-5028, shibasaki-r92y2@ysk.nimim.go.jp), **同, 工修, 国土交通省国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾システム研究室, ***同, 工修, (社)日本港湾協会, キーワーズ: 国際海上コンテナ, トランシップ, 直送率, ハブ&スポーク輸送

表2 以降の分析で用いる港湾区分

図7の区分	図2~4の区分	港名	図7の区分	図2~4の区分	港名	図7の区分	図2~4の区分	港名
		東京港	南関東	南関東	千葉港		山陽	三田房中関港
		横浜港			川崎港			徳山下松港
		清水港			新潟港			若国港
		名古屋港			直江津港	近畿・山陽・四国	近畿・山陽・四国	徳島小松島港
		大阪港	日本海	北陸	伏木・富山港			高松港
		神戸港			金沢港			松山港
		北九州港			敦賀港			今治港
		博多港			舞鶴港			三島川之江港
					三河港			高知港
					四日市港			伊万里港
北海道	北海道	苫小牧港	東海	東海	堺港			唐津港
		室蘭港			和歌山下津港			長崎港
		石狩湾新港	近畿・山陽・四国	近畿	姫路港			八代港
		小樽港			和歌山下津港			熊本港
		釧路港			境港			大分港
		稚内港			浜田港			細島港
東東北・北関東	東東北	八戸港	日本海	山陰	水島港			油津港
		仙台			福山港			赤布志港
		仙台釜釜港			呉港			那覇港
		小名浜港			広島港			石垣港
日本海	西東北	秋田港	近畿・山陽・四国	山陽	下関港			
		酒田港			宇部港			
東東北・北関東	北関東	日立港						
		常陸那珂港						

る。その他の地方港湾についてみると、1998年時点では、地方によりかなりばらつきがあったものが、2003年時点では、ほぼすべての地域において一定の直送率が確保されるという違いがあり、特に輸入貨物において直送率がより高い。これは、各地方におけるコンテナターミナルの整備が進むとともに、対中貿易額がこの5年間で全国的に急増し、特に輸入貨物については、各地方港周辺に中国航路が開設できる程度の需要が確保されたことに起因するものと考えられる。これらの地方港湾における対中国非直送貨物の多くは、釜山港で積み替えられているものである。

これに関連して、日本海事新聞³⁾による、韓国・中国の各航路について、各地方における航路数の推移(図3)および就航船腹量の増減率(図4：香港/台湾/ASEAN航路も含む)を示す。なお、ここに示すデータは、日本海事新聞紙上において半年に1度掲載されるもので、前出のコンテナ流動調査が毎年10月に実施されて

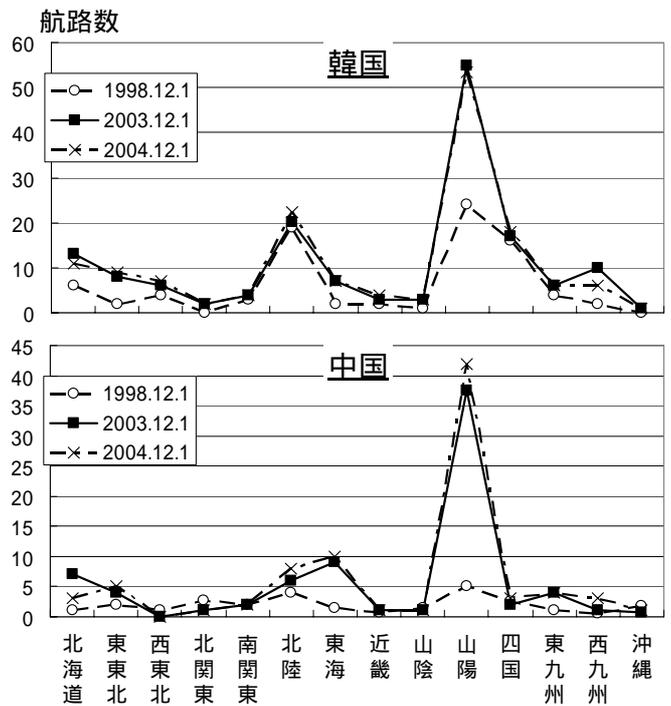


図3 韓国および中国航路の航路数の変化

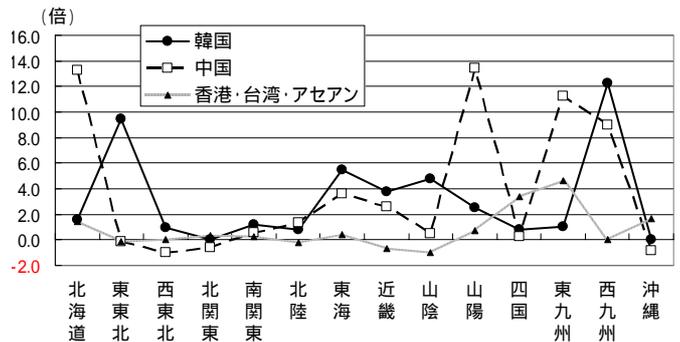


図4 韓国・中国・香港/台湾/アセアン航路における寄港総船腹量の増減率(1998-2003)

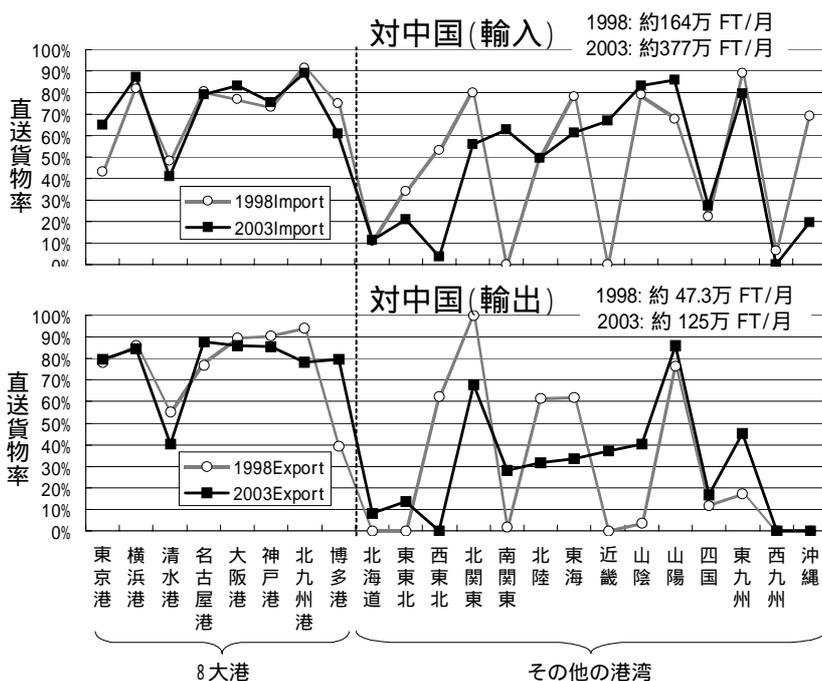


図2 対中国貨物の発着港湾別直送率(輸出入別)

いることを踏まえ、各年12月1日現在のものを使用している。図3の韓国・中国航路の航路数をみると、ほとんどの地方において両者とも増加していることがわかる。特に増加数が多いのは山陽地方で、次いで東海・北海道・九州地方などである。なお、九州地方については、東九州は中国航路(およびアセアン航路)、西九州は韓国航路の増加が大きいという差異が観察された。この理由としては、東九州の港湾は比較的九州南部に多く、本州各港を発着する中国・アセアン航路のコンテナ船が寄港しやすく、一方で西九州の港湾は九州北部に多く、釜山港と距離的に近いといった、地理的要因によるものと考えられる。いっぽう、図4に示される船腹量の増加率でみると、北海道・北陸・山陽・東九州で中国航路の

増加率が韓国航路を上回った。翌年に航路数が減少している北海道を除けば、中国航路の船腹量の増加率は、東海以西の西日本で比較的大きく、逆に東日本では負となる地方もあるなど、東西日本による差が見られた。また、図2に示す対中国貨物の直送率をみても、おおむね、東から西に行くに連れて増加する傾向にあり、特に山陽地方では8大港並みの直送率、東九州や山陰地方でも輸入を中心に高い直送率となっている。これより、東日本においては、中国との距離が比較的遠く、かつ釜山港を経由する時間的ロスが少ないため、対中国貨物も釜山経由の輸送が多いという状況が伺える。このように、対中国貨物については、海上輸送としては比較的近距離の輸送ということもあり、その輸送形態は、地方により状況が様々に異なるものと考えられ、今後、地方別・港湾別の詳細な分析などを、さらに行っていく必要があるといえる。

(2) 品目別の直送率

図5に、対中国貨物の直送率の推移、および単位重量あたりの内容物の価格(円/フレートトン)を、品目別に示す。直送率についてみると、以前はあまりみられなかった品目による差異が生じつつあり、同じ航路でもトランシップされるやすい品目があることが推察される。品目別の平均単価(2003年)については、非直送貨物のほうが若干小さいものが多いが、農水産品のように非直送貨物のほうが単価の大きい品目も存在する。この点については、もう少し詳細な品目ごとの分析が必要と思われる。

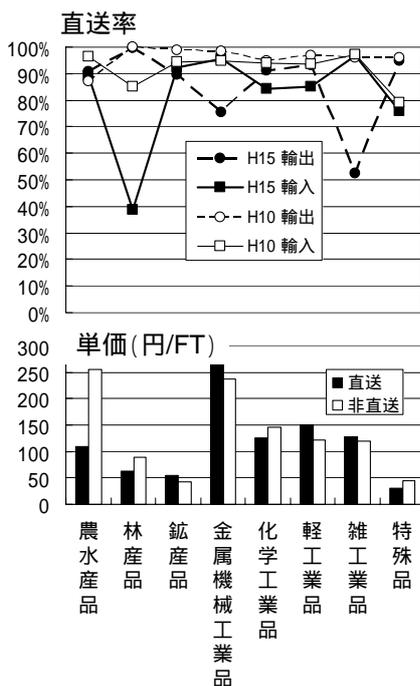


図5 対中国貨物の品目別直送率(輸出入別, 上) および単価(直送/非直送別, 2003年, 下)

3. 対アセアン貨物における海外トランシップの現状

対アセアン貨物についてみると、図6に示すように、8大港を含めたほとんどすべての地域において、直送率がこの5年間で明らかに低下している。8大港については、1998年には輸出でほぼ100%、輸入でも8~9割の直送率であったが、2003年時点では6~8割、特に北部九州2港は半分程度にまで減少している。その他の港湾についても、直送率がほぼゼロとなった地域も多い。ただし、図4に示す寄港船腹量や航路数(紙面の都合上図は省略している)でみれば、一部地域では減少しているものの、山陽・東九州など両者ともに大きく増加している地方も存在する(ただし、図4においては、香港・台湾方面の航路も含まれていることに注意されたい)。図7に、アセアン主要国(フィリピン・タイ・マレーシア・シンガポール・インドネシア)別の直送率を示す。なおここでは、紙面の都合上、輸入のケースのみを示しているが、輸出もほぼ同様の傾向であった。図より、1998年時点においては、最大のハブ港であるシンガポールにおいて、他国よりも直送率が若干高いほかは、各国の相違は特にみられなかった。ところが、2003年になると、シンガポール・タイでは、あまり変化が生じていない一方で、その他3国では直送率が大幅に低下している。特に対インドネシア貨物は、地理的に、シンガポール港を経由・積替する時間的ロスがあまり発生しないこともあり、日本のどの港湾についても、直送率が5割程度まで落ち込んでいる。このようなことが生じた理由として、アジア主要港におけるハブ機能の成長に加えて、

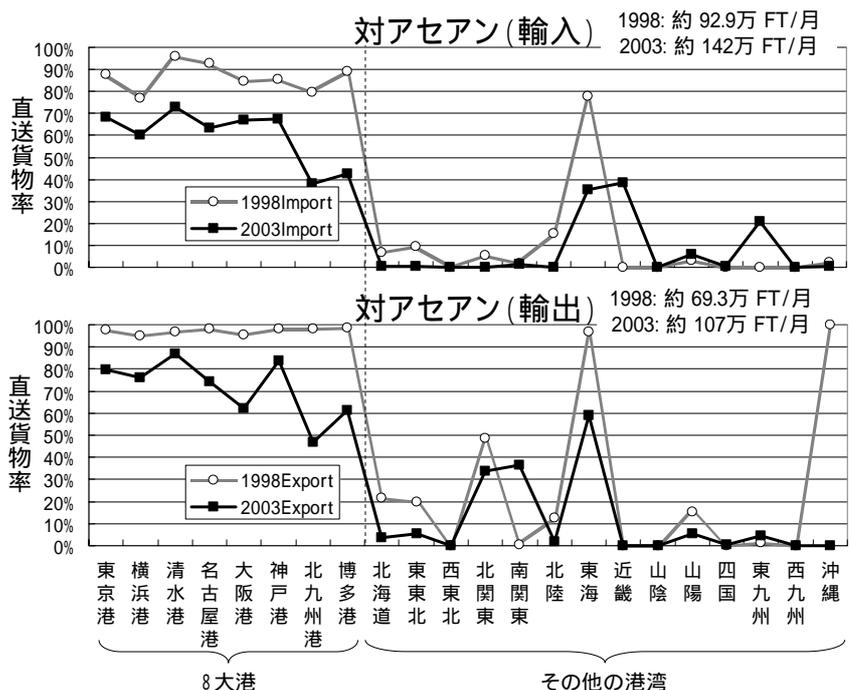


図6 対アセアン貨物の発着港湾別直送率(輸出入別)

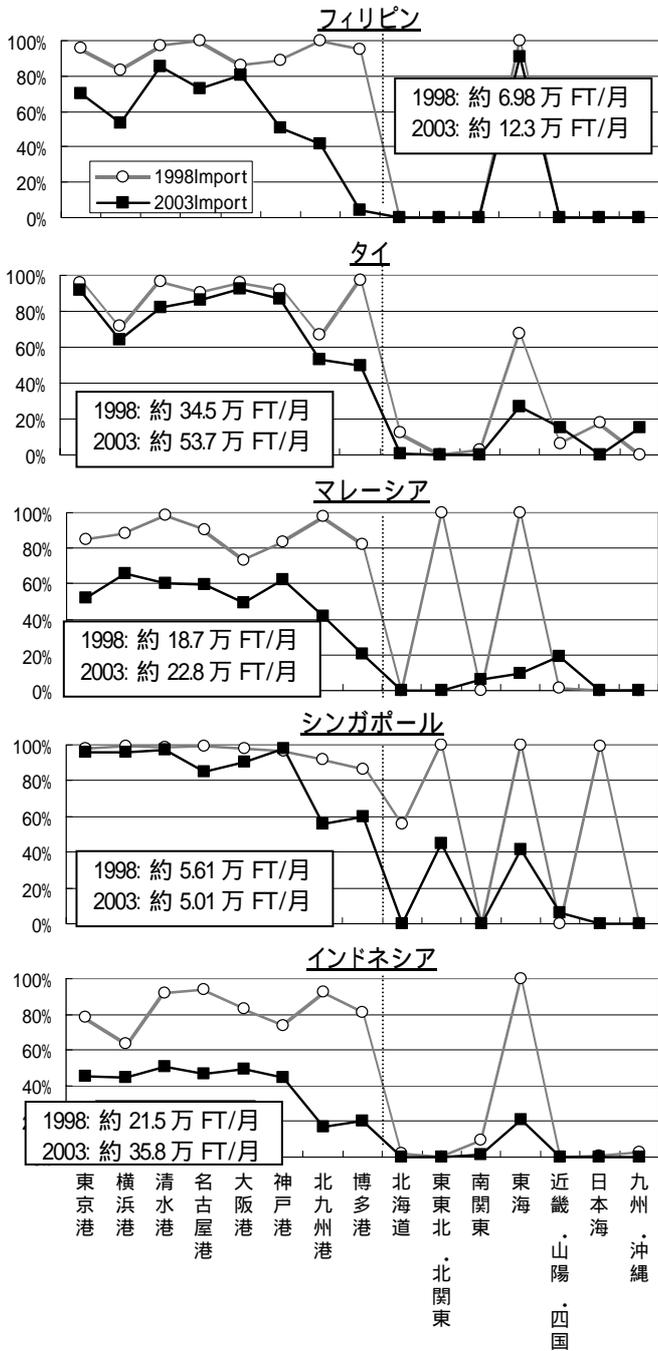


図7 アセアン諸国における直送率（輸入の場合）

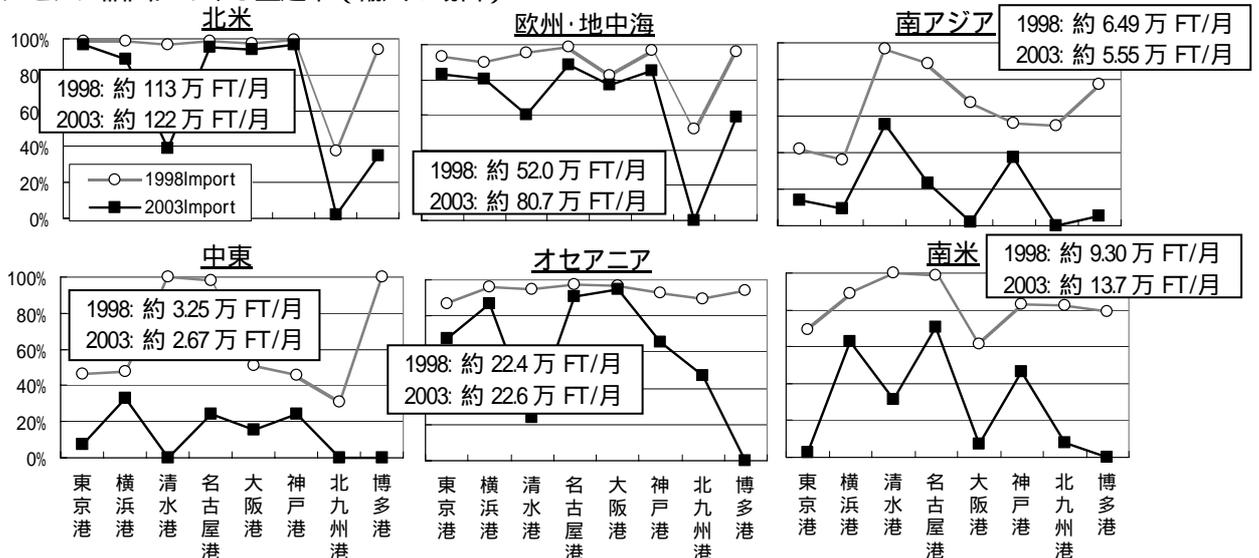


図8 世界各地に対するわが国発着コンテナ貨物の直送率（輸入の場合）

アジア経済の成長およびグローバル化・多様化等に伴い、目的地となる輸出入港湾が多様化し、直航輸送便の寄港ルートが組みにくくなった可能性も考えられる。この点を裏付けるためには、2国間ベースではなく、各国をいくつかの地域に分割した多地域ベースで、貿易や貨物輸送の動向を分析する必要があるといえる。

4. 基幹航路等貨物における海外トランシップの現状

図8に、東・東南アジア地域以外の各地域における直送率の推移（輸入，8大港別）を示す。図より、北米・欧州等の基幹航路や豪州方面については、3大湾ではそれほど直送率の低下が見られない（それでも数%～十数%の低下は見られる）のに対し、清水港および北部九州では直送率がかなり低下していることがわかる。また、他の方面については、日本の各港湾ともに直送率が低下しているケースが多い。このことから、この5年間でハブ&スポーク輸送が全世界に浸透し、各地域で寄港地の選別が進み、比較的規模の小さい港（またはOD貨物量の少ない航路）から、長距離航路が順次減少していく傾向にあることが予想される。このような傾向がさらに強まれば、わが国の3大湾においても、寄港地の厳しい選別に今後直面することが予想される。そういった意味では、これらの港湾の競争力強化を目標とするというスーパー中核港湾政策はタイムリーとはいえるものの、このような傾向が加速気味である現実を考えれば、できるだけ早期に実効的な政策を実施する必要があると思われる。

【参考文献】

- 1) 運輸省および国土交通省港湾局：平成5・10・15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査。2) 国土交通省港湾局：平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（速報値），<http://www.mlit.go.jp/kowan/data/15kontena.pdf>，2004。3) 日本海事新聞：地方港定期コンテナ航路 就航状況一覧