

日本・韓国間コンテナ航路の動向（1）概要

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1412

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

日本と韓国の間を結ぶ日韓航路は参入している日本船社がほとんどないことや、近距離輸送であり運賃収入の面から見てあまり魅力がないとみなされていることもあって、あまり注目されていない。しかしながら、13年における日韓航路の荷動き量はローカル貨物（日韓貿易貨物、実入りコンテナのみ）で79.0万TEU、フィーダー、トランシップ貨物を含めると208.8万TEUにのぼり、日本・米国間や日本・欧州間を上回る。

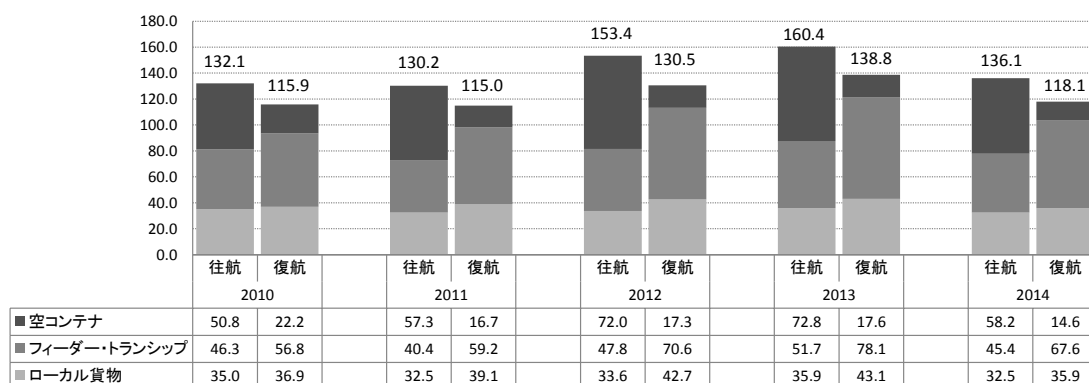
背景には、日韓貿易の規模の大きさ、さらにはトランシップの増加がある。日本から見て韓国は世界第3位の貿易相手国、韓国から見ても日本は世界第3位の貿易相手国であり、輸出額の約8%、輸入額の4%を占めている。金額ベースでみた日韓貿易総額のうち、約4割が海上コンテナ貨物で運ばれており、日韓航路は日韓貿易の大きな担い手となっている。また、基幹航路の寄港数減と地方港湾のフィーダー航路増加を背景に、日本発着コンテナ貨物は釜山港までいったんフィーダー航路で輸送したのちに欧米に向かう母船に積み替えるトランシップがなされる割合が増えており、現在では日本発着コンテナ貨物の約8%は釜山港を経由している。

このような現状を考えると、日韓航路の動向と現状について改めて確認することは、韓国との間の海上貿易の動向を知ることに加え、日本においても貿易相手国のアジアシフトが顕著となっているなかでアジアとの貿易航路のあり方をどうすべきかなど、近年の日本港湾と韓国経由トランシップをめぐる議論のためにも役立つものとする。当連載においても、トランシップをめぐる動向については何度か取り上げたことがあるが（たとえば、本紙13年5月15日号における拙稿「日本・米国間コンテナ航路におけるトランシップ荷動き量の現状」などを参照）、今回のレポートの後半では、韓国経由トランシップについてももう少し詳細に述べていくこととしたい。今回と次回の二回に分けて日韓航路の動向をまとめていくが、第一回となる今回は日韓航路の概要とローカル貨物の品目別動向について説明し、次回のレポートにおいて日本地方港発着トランシップについて説明を加えていくこととする。

日韓航路の概要

韓国国家物流情報センターの発表資料によると、13年における日韓航路のコンテナ輸送量は、13年で日本から韓国への往航が160.4万TEU（うち実入りコンテナは87.6万TEU）、韓国から日本への復航が138.8万TEU（うち実入りコンテナは121.2万TEU）であった（図1参照）。輸送量だけを見ると往航の方が復航を約20万TEU上回っている。

るが、実入りコンテナだけを見ると復航が往航を 30 万 TEU 強上回っており、日韓往航においてはかなりの規模でポジショニング（空コンテナの回送）が行われていることがわかる。この状況を反映して、運賃も韓国から日本に向かう復航の方が高く、往航の運賃は 1TEU あたり 750 ドルから 850 ドルあたりで推移しているが、復航の運賃は 600 ドルから 750 ドルの範囲で推移している（図 2 参照）。

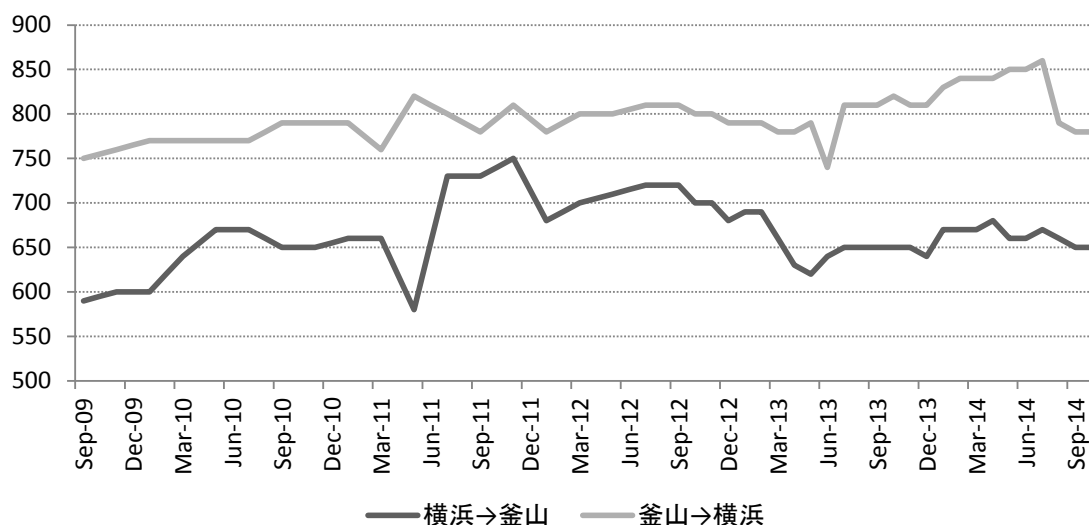


データ出所：韓国国家物流情報センターウェブサイト

注：2014 年は 10 月までのデータ

図 1：日韓航路のコンテナ貨物輸送量の推移（2010-2014 年、単位：1 万 TEU）

往航においては、韓国向け輸出品を積んだローカル貨物 35.9 万 TEU に対して、欧州航路や北米航路への積み替えを行うフィーダー貨物、中国、東南アジアなどへ向けた積み替えを行うトランシップ貨物の合計は 51.7 万 TEU（いずれも 13 年）となっており、約 1.4 倍の大きさとなっている。復航ではこの傾向がさらに顕著であり、ローカル貨物が 43.1 万 TEU であったのに対し、フィーダー・トランシップ貨物の合計は 78.1 万 TEU と約 1.8 倍にのぼる（図 1 参照）。



データ出所：Drewry ”Container Freight Rate Insight ”

図 2：横浜→釜山、釜山→横浜間のコンテナ貨物運賃の推移（2009 年 9 月-2014 年 10 月、単位：ドル/TEU）

品目別ローカル貨物の動向（往航）

以下ではトランシップ貨物以外のローカル貨物で日本と韓国の間でどのような品目を取り扱われているか、説明していくこととしたい。

表 1：日韓往航の品目別貿易額（単位：1 億円）、シェア（単位：%）

HSコード	品目名(※)	2011		2012		2013	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
84	機械類・部品	4,304.0	20.4%	3,797.5	19.5%	4,086.5	20.1%
39	プラスチック及びその製品	3,647.3	17.3%	3,249.3	16.7%	3,171.5	15.6%
90	光学・精密機器・その部品	1,561.5	7.4%	1,975.2	10.2%	2,001.8	9.9%
85	電気機器・テレビなど	1,763.2	8.4%	1,566.5	8.1%	1,785.5	8.8%
38	各種の化学工業生産品	1,209.1	5.7%	1,185.7	6.1%	1,111.4	5.5%
70	ガラス及びその製品	1,359.6	6.4%	1,220.8	6.3%	1,038.8	5.1%
29	有機化学品	712.6	3.4%	708.4	3.6%	794.1	3.9%
28	無機化学品	667.1	3.2%	569.0	2.9%	617.1	3.0%
87	車両・車両部品	862.3	4.1%	605.8	3.1%	548.2	2.7%
32	染料・顔料類	440.9	2.1%	407.6	2.1%	478.0	2.4%
	その他	4,561.3	21.6%	4,146.1	21.3%	4,676.2	23.0%
	合計	21,088.8	100.0%	19,431.8	100.0%	20,309.0	100.0%

データ出所：財務省「貿易統計」より筆者作成

注 1) 品目名は筆者による要約

注 2) 品目の並び順は 2013 年の貿易額の順位

表 1 では日本から韓国に向けた海上コンテナ貨物（往航）の品目別貿易額（HS コード 2 桁）を示している。第 1 位の機械類・部品では固有の機能を持つ機械（たとえば包装システムやセキュリティゲートなど）、エンジンの部品、印刷機の部品、産業用ロボットなどの品目が含まれている。第 2 位のプラスチック及びその製品で最も多いのは繊維やフィルムの原料になる酢酸セルロースで、関西や山口・九州近辺から運ばれている。第 3 位の光学・精密機器・その部品の 6 割以上が「偏光材料製のシート及び板」であり、主に液晶パネルなどに使用される。そのうち約 6 割が下関港から輸出されている。第 4 位の電気機器・テレビなどでは 1,000 ボルト以下の配電盤、電気回路用の部品といった品目が多い。第 5 位の各種の化学工業生産品はシリコンウエハーなどが多くを占めている。第 6 位のガラス及びその製品の大半を占めるのは液晶ディスプレイ用のものである。第 7 位の有機化学品は、有機硫黄化合物や樹脂原料となる 4,4'-イソプロピリデンジフェノールなどが多くなっている。第 8 位の無機化学品はシリコンや酸化アルミニウムなどが上位を占めている。第 9 位の車両・車両部品では清水港、大阪港、名古屋港からの

ギヤボックスとその部品が半分以上を占めている。第十位の染料・顔料類では油性塗料のシェアが高い。全体的に、加工用の原料や部品が多くを占めており、山口・九州地区からの輸出が多い傾向が見て取れる。

品目別ローカル貨物の動向（復航）

表2は韓国から日本に向けた海上コンテナ貨物（復航）の品目別貿易額（HSコード2桁）を示している。第1位の電気機器・テレビなどでは太陽光パネルの部品となる太陽電池、基地局、蓄電池の品目が含まれている。太陽電池は近年門司港や博多港、東京港での輸入、基地局は東京港、大阪港での輸入が多くを占めている。第2位の機械類・部品で最も多いのはゴム・プラスチック成型用の型で、この製品の半分以上は下関港で輸入される。第3位のプラスチック及びその製品ではポリエチレンテレフタレート製の板やシート、樹脂などが多い。第4位の真珠・宝石・貴金属の大半を占めるのは銀である。銀は装飾品だけではなく、写真の感光材や触媒、電気機械の接点に使用するが、9割以上は韓国からの輸入であり、ほとんどが海上コンテナ貨物で東京港と横浜港に運ばれる。表2は金額ベースでの表記であるため、銀が上位品目に入っているが、重量ベースでは1,221トンであり、コンテナの個数で見るとそれほど多くはないとみられる。第5位の車両・車両部品は車輪用部品、車体などが多くを占めている。第6位、第7位の鉄鋼、鉄鋼製品では横浜港、徳山下松港で輸入されるステンレス鋼のスクラップのほか、鉄鋼製のロープなどが多い。第8位の有機化学品は、塗料や接着剤に使われるアクリル酸エステル、テトラブromo無水フタル酸などが多くなっている。第9位の車両・車両部品では合成ゴムや車両用のタイヤが多く、タイヤは神戸港、仙台塩釜港、博多港などでの輸入が多い。第10位の飲料・アルコール及び食酢の大半を占めるのは「第三のビール」で、ほとんどが博多港経由で輸入されている。往航と同様、部品、原料品などが中心で、こちらも山口・九州での輸入が多い傾向が見て取れる。日韓航路においては博多港以外にも下関港のプレゼンスが大きく、関釜フェリーの存在がローカル貨物の貿易において重要な役割を果たしていることがわかる。

表2：日韓復航の品目別貿易額（単位：1億円）、シェア（単位：%）

HSコード	品目名(※)	2011		2012		2013	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
85	電気機器・テレビなど	1,546.8	11.7%	1,538.2	12.0%	2,531.6	16.8%
84	機械類・部品	2,065.9	15.6%	2,018.3	15.7%	2,317.4	15.3%
39	プラスチック及びその製品	1,319.2	10.0%	1,285.8	10.0%	1,444.2	9.6%
71	真珠・宝石・貴金属	1,232.0	9.3%	1,005.2	7.8%	1,248.8	8.3%
87	車両・車両部品	402.6	3.0%	472.2	3.7%	570.0	3.8%
72	鉄鋼	591.4	4.5%	512.4	4.0%	518.5	3.4%
73	鉄鋼製品	445.9	3.4%	452.8	3.5%	487.6	3.2%
29	有機化学品	383.4	2.9%	381.9	3.0%	449.2	3.0%
40	ゴム及びその製品	390.1	2.9%	370.8	2.9%	323.4	2.1%
22	飲料、アルコール及び食酢	313.1	2.4%	299.0	2.3%	307.5	2.0%
	その他	4,551.0	34.4%	4,490.0	35.0%	4,900.9	32.5%
	合計	13,241.4	100.0%	12,826.6	100.0%	15,099.2	100.0%

データ出所：財務省「貿易統計」より筆者作成

注 1) 品目名は筆者による要約

注 2) 品目の並び順は 2013 年の荷動き量の順位

おわりに

今回のレポートでは日韓航路の動向について、その概要とローカル貨物の品目別動向について述べてきた。1967年に韓国で制定された海運振興法によって、韓国の輸出入貨物は原則として自国船で運ぶことが義務付けられ、自国船で運べないという証明（ウェーバー）があるときにのみ、外国船社による輸送が行えることとなっていた。韓国政府がウェーバーを発給しなかったこともあり、基本的に韓国船社が日韓航路の輸送を担う状況となっており、95年にウェーバー制が廃止された後も、それまでの経緯もあって韓国船社の優位が続く状況は変わっていない。さらに航行距離が短いこともあって日韓航路の注目度はそれほど高いものではなかった。

しかしながら、日本と韓国の間では、生産工程ごとに部品や製品を貿易する国際分業体制の構築も進んでいるほか、山口・九州地域を中心に経済的な結びつきは強まっている。そのため、ローカル貨物だけを見ても日韓貿易の担い手たる日韓航路の重要性が減じることはないものと思われる。

日韓航路の動向を見たとき、今後の課題の一つは往航と復航のインバランスをどのように解消していくか、ということである。先に見たとおり、日韓航路では往航における空コンテナ移動がとても大きな割合を占めている。この要因には、日本に比べて韓国での修繕費用が安いために修繕目的でのコンテナ輸送がなされていることもあるものの、一番大きな理由は輸出貨物が少ないことである。輸送の効率化のためにはバルク貨物のコンテナ化などの工夫が必要となってくるだろう。

以 上