

## 日本の国際コンテナ海上輸送と国際コンテナ港湾

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1502（掲載は3月）

日本海事センター企画研究部

首席研究員 池田 敏郎

### ポイント

- ・日本発着のコンテナ貨物方面別割合は、経済成長著しい東アジア域内航路が過半で拡大、基幹航路が減少。また、東アジア発着全体で見ても同様の傾向。
- ・コンテナ貨物は、背後圏を中心に一定の貨物の発生量がある港湾間の直接輸送が自然。
- ・東アジアを中心とした対外直接投資の進展による中間財貿易の比重の高まり等を受けた「アジア物流圏」の輸送の効率化に向けた施策の一層の推進が重要。
- ・なお、意見にわたる部分は、筆者の個人的見解。

### はじめに

従来、基幹航路を中心としたコンテナ貨物の動向及びこの関連において東アジアの巨大なコンテナ港湾の動向がよく注目される。日本においても港湾の国際競争力を増すべく、「国際コンテナ戦略港湾」政策が提唱・推進されている。中期的な貿易・輸送の推移を見て、果たして、基幹航路の占める重要度合は変わらないかを、2000年と2012年ないしは2013年の実績の比較等により、考察してみた。

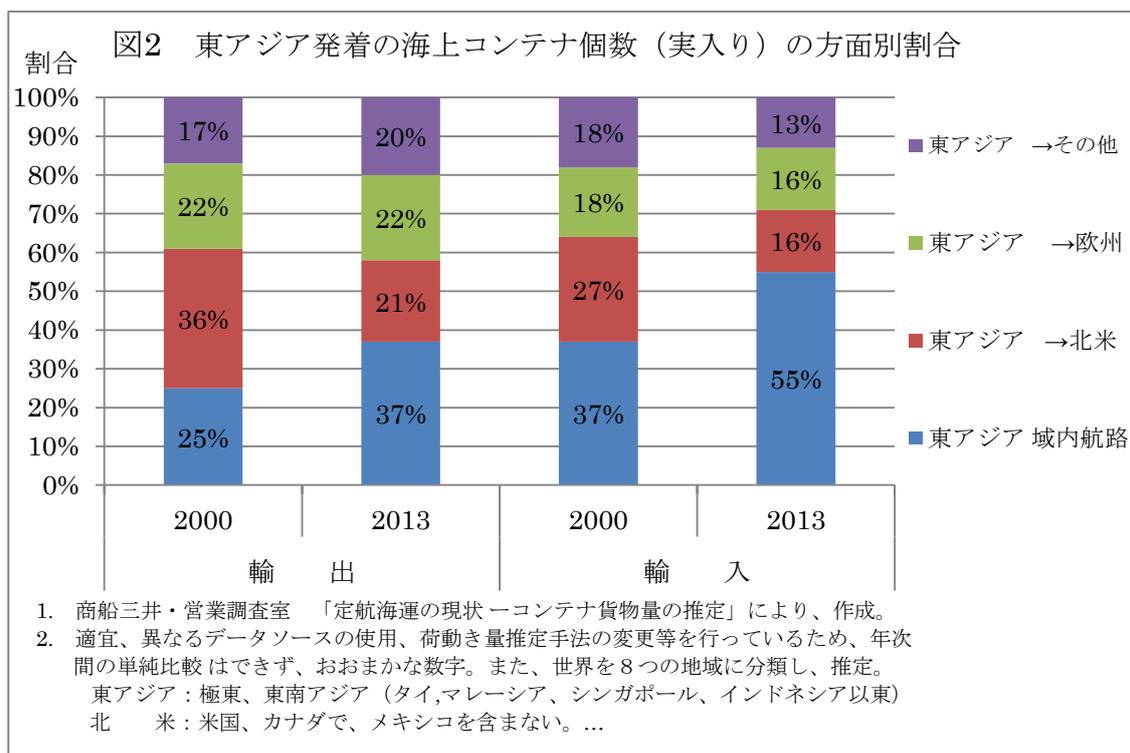
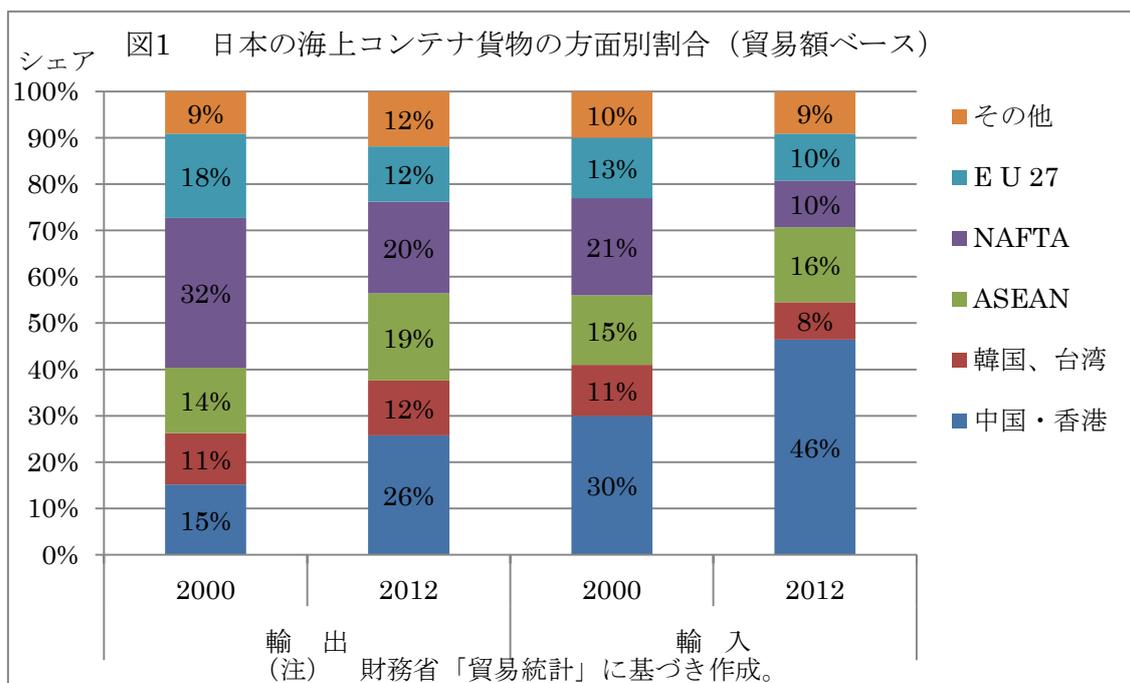
なお、「東アジア」とは、「日本」のほかに、「中国・香港」、「韓国、台湾」及び「ASEAN」と設定した。また、欧米では、「NAFTA」（北米自由貿易地域）は「米国」、「カナダ及びメキシコ」、「EU27」（ヨーロッパ連合）は2012年現在の加盟27か国のことである。

#### 1. 日本、東アジアを発着する国際海上コンテナ貨物の方面別割合の中期的動向

「日本の海上コンテナ貨物の方面別割合（貿易額ベース）」の2000年と2012年の比較は、図1のとおりである。輸出では、東アジア向けが40%から57%への増加に対して、NAFTA向けは32%から20%、EU27向けは18%から12%へとそれぞれ減少している。また、輸入では、東アジア域内は56%から70%への増加に対して、NAFTAよりは21%から10%、EUよりは13%から10%へとそれぞれ減少している。このように、日本発着のコンテナ貨物貿易額は、中期的には、域内航路に関連する東アジア域内の割合が過半でかつ拡大傾向で、特に中国関連の伸びが著しいのに対して、基幹航路に関連するNAFTA、EU27との間の割合は減少傾向で、特に、NAFTAとの間の割合の減少は著しい。

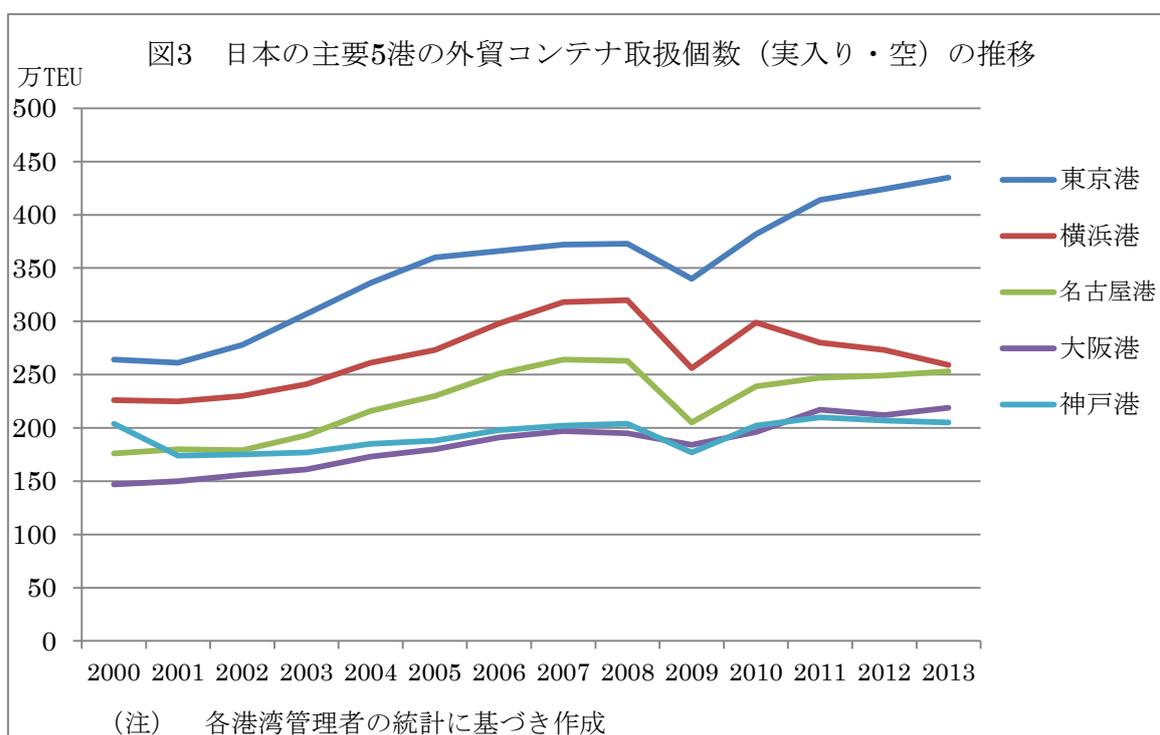
「東アジア発着の海上コンテナ個数（実入り）」の方面別割合」の2000年と2013年の比較を商船三井・営業調査室の推定を基に、図2のとおり作成した。輸出では、北米航路の36%から21%への減少、欧州航路の22%の横ばいに対して、域内航路は25%から37%へ

と増加している。また、輸入では、北米航路が27%から16%へ、欧州航路が18%から16%への減少に対して、域内航路は37%から55%へと増加している。このように、東アジア発着全体でも、域内航路の大きな増加に対して、基幹航路（特に、北米航路）のシェアは減少している現実がある。



## 2. 日本、東アジアの主要港湾のコンテナ取扱個数の推移

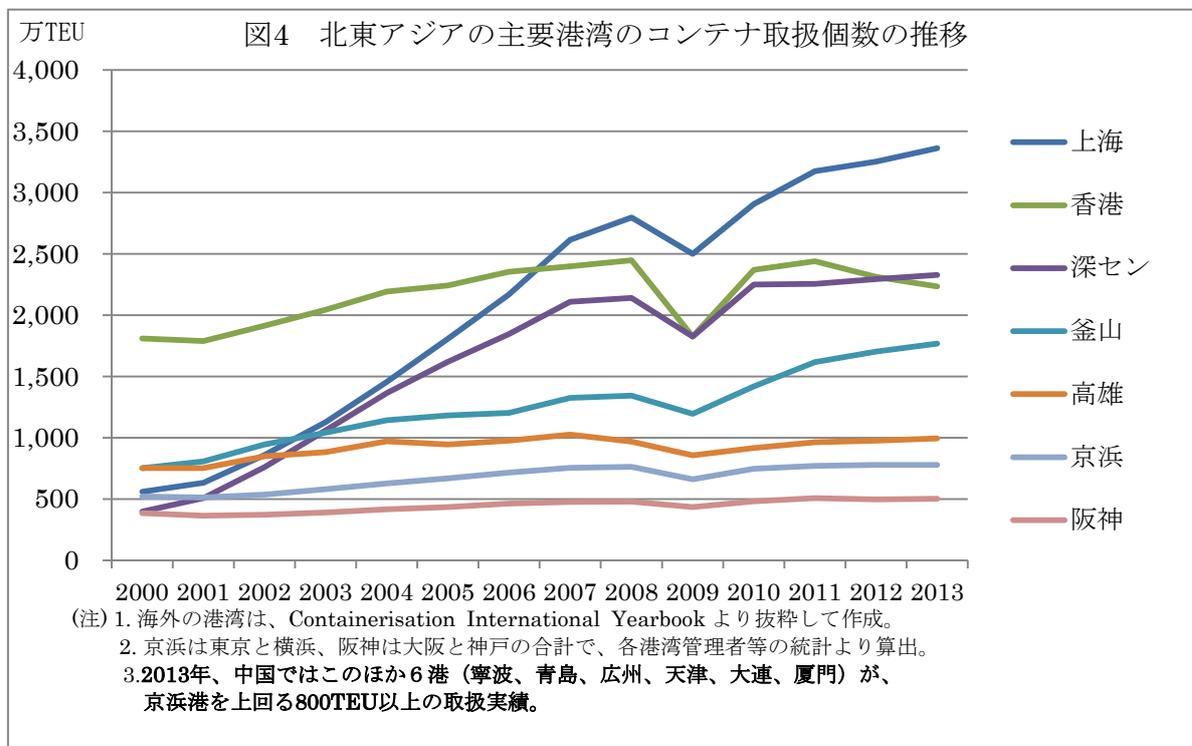
まず、日本の主要5港の外貿コンテナ取扱個数（実入り・空）の2000年から2013年までの推移は、図3のとおりである。近年、日本の貿易は輸出よりも輸入の伸びが大きいこともあり、国際戦略コンテナ港湾である京浜港、阪神港の中でも、それぞれ、東京港、大阪港のコンテナ貨物取扱個数が伸びてきており、停滞気味の横浜港、神戸港のそれを、近年では上回っている。これは、コンテナ貨物の需要地域に、より近接しているからの見方もある。



次に、東アジアの主要港湾のコンテナ取扱個数（外貿・内貿、実入り・空）の2000年から2013年までの推移を見る。北東アジアは、図4のとおりで、日本の京浜港及び阪神港の伸びが緩やかであるのに対して、有力な生産基地を背後に抱える上海港、深セン港等の中国の港湾の伸びが著しい。2013年に京浜港（800万TEUにやや欠ける）を上回る港湾は、韓国の釜山港、台湾の高雄港を含め、北東アジアで11港にもものぼる。なお、中国・北部港湾、日本・日本海側の港湾等からのトランシップ貨物を含め着実に増加してきた釜山港は、トランシップ貨物のうち太宗を占める中国・北部港湾が取扱個数の増加に伴い欧米への直航ルートが拡大見込みで、今後、そのトランシップ貨物に従来どおりは頼れないとされる。

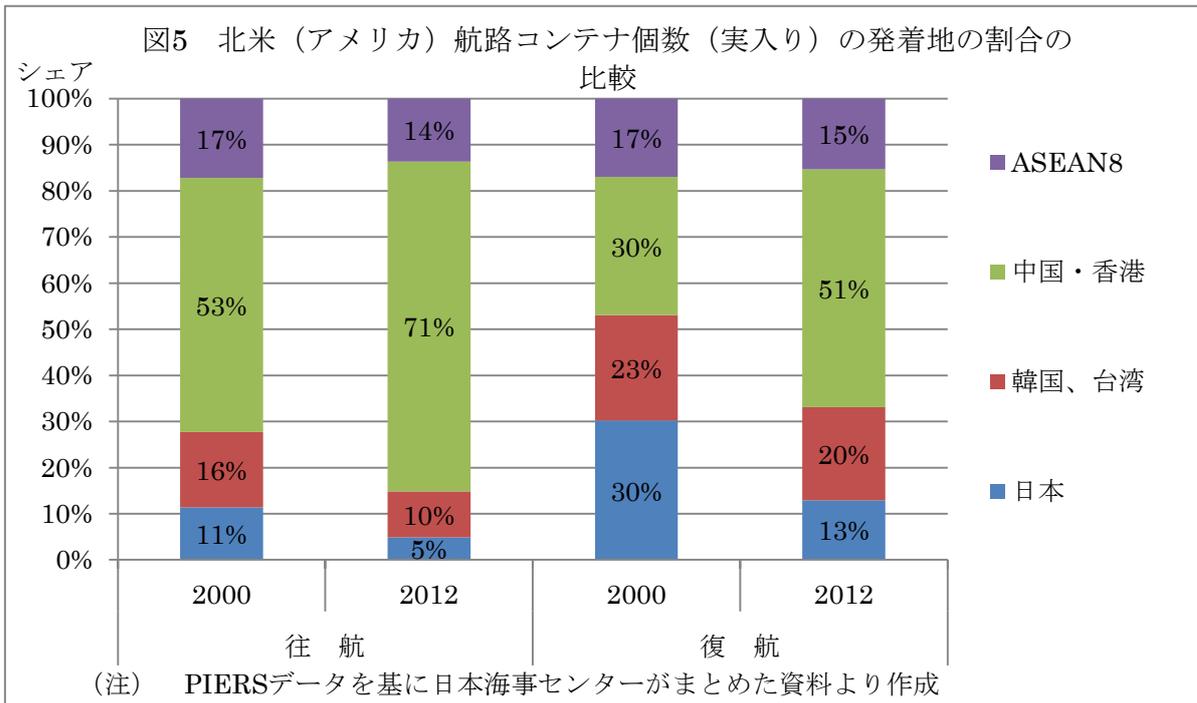
また、東南アジアは、トランシップ貨物がほとんどのシンガポール港は、工業等の経済成長著しい周辺ASEAN諸国の主要港湾の伸びが大きく、2010年に取扱個数で上海港に

抜かれ、また、マレーシアのタンジュンペレパス港にハブ港の機能の一部が移るなどして、ハブ港湾としての地位は脅かされ始めていると言われる。



### 3. 基幹航路の発着地別割合と GDP の推移の比較

基幹航路のうち、北米航路（データの制約上、米国のみ）について、コンテナ取扱個数（実入り）の発着地別の割合を、2000年及び2012年について比較したものが、図5である。往航では、日本からが11%から5%への減少に対して、中国・香港からが53%から71%へと増加している。また、復航でも、日本向けの30%から13%への減少に対して、中国・香港向けが30%から51%へと増加している。このように、基幹航路の寄港地選定の決定的要素となるコンテナの取扱個数において、中国・香港の港湾の割合はより圧倒的になるのに対して、日本の港湾はより限定的となってきた。



これは、貿易依存度の違い（中国、ASEAN は日本よりかなり高い）もあるが、日本企業の海外での地産地消の進展（4.で後述）のほか、中国等の急速な経済発展と日本経済の停滞が大きな原因と考えられる。ここで、国際通貨基金が半年ごとに発表する経済見通しに基づき、GDPの推移の比較を試みる。（なお、中国、インドの人口は、日本の約10倍、米国の約4倍であることに留意）

為替レート、物価上昇で変動する「名目ベースのGDP」では、2000年から2014年にかけて、中国・香港は7.8倍となり、2014年には、10.6兆ドルと米国（17.4兆ドル）に次ぐ世界第2位、日本（4.8兆ドル）の2.2倍に達する見込みである（日本はここ2年間の急速な円安もあり2000年の4.8兆ドルから停滞）。

非貿易財・サービスを含めた物価水準を調整した経済活動のより現実的な姿である「購買力平価ベースのGDP」では、中国・香港は、2000年の3.8兆ドルから2014年の18.0兆ドルへと4.8倍となり、2014年には米国（17.4兆ドル）を上回るとされる。なお、日本は、2000年の3.2兆ドルから2014年の4.8兆ドルへと1.5倍にとどまり、2014年では、中国・香港（日本の3.8倍）、米国、インドに次ぐ世界第4位に低下している。

#### 4. 東アジアを中心とした地産地消、国際分業体制の進展

日本の製造業は、東アジアを中心とした海外展開が進むとともに、現地での「地産地消」の動きが広まっている。日本の東アジアへの対外直接投資残高（国際物流との関連が深い製造業に限る）は、2000年末7.1兆円（対全世界でシェア 26.2%）から2013年末19.1兆円（対全世界でシェア 34.8%）へと増加している（日本銀行「国際収支統計—直接投

資残高」より算出)。また、日本の製造業の現地（アジア）法人の「現地・域内調達比率」は、現地政府の意向や生産システムの効率化のため、2003年度67.6%から2012年度71.2%へと、「現地・域内販売比率」は、2003年度70.1%から2012年度75.4%へと、それぞれ高まっている（経済産業省「海外事業活動調査」（2013年7月調査））。

コンテナ貨物に限定しないが、「表 東アジアと世界の主要地域との貿易フロー」に、貿易額と中間財（「加工品」及び「部品」）比率の2000年と2012年の比較を掲げた。日本と欧米間の貿易額が横ばいであるのに対して、東アジア域内貿易額（日本と中国・香港、ASEAN等間の貿易も含む）の伸びが大きい。また、東アジア域内貿易の中間財比率は、組み立て基地となっている中国・香港からの輸出以外は高い傾向にあり、特に、日本から東アジアへの輸出でその比率が高いことがわかる。

このように、日本の製造業は、最終製品の輸出中心という構造から変貌し、高度な生産システム構築能力や技術ノウハウ、それを可能とする「高品質の部品、素材、設備」（需要の価格弾力性が低い）を提供する方向にシフトしつつあり、東アジア域内での国際分業体制が形成されてきている。（現在の円安状況が長期化した場合の影響は別途検討）

日本の2000年と2014年の経常収支の内訳を比較すると、輸入が輸出よりも伸びている等のため貿易収支が12.7兆円の黒字から10.4兆円の赤字になる反面、海外展開の進展に伴う利子、配当等の直接投資収益（製造業、非製造業）が1.8兆円から6.5兆円まで拡大する等で経常収支を支えるようになってきている。

このように、基幹航路の維持・拡大の根拠となっている「日本から欧米に輸出する最終消費財」の貿易・経常収支に占める比重が小さくなってきている。

表 東アジアと世界の主要地域との貿易フロー

(単位 貿易額：10億ドル、中間財比率：%)

輸入 輸出	暦年	日本		韓国、台湾		ASEAN		中国・香港		NAFTA		EU27		世界合計	
		貿易額	中間財 比率	貿易額	中間財 比率	貿易額	中間財 比率	貿易額	中間財 比率	貿易額	中間財 比率	貿易額	中間財 比率	貿易額	中間財 比率
日本	2000			70	62	69	71	67	71	126	43	90	44	503	53
	2012			111	73	130	70	211	65	126	47	92	52	824	58
韓国、 台湾	2000	38	56			37	78	34	83	87	48	47	46	334	61
	2012	59	72			137	82	178	78	119	55	86	50	857	69
ASEAN	2000	58	53	38	68	86	68	44	71	97	41	67	43	908	55
	2012	122	54	82	62	258	67	255	66	138	35	135	44	1,160	56
中国・ 香港	2000	56	26	22	55	27	58			129	24	82	28	454	32
	2012	176	33	122	62	177	60			509	30	394	32	2,004	40
NAFTA	2000	82	45	58	53	53	70	43	54	636	50	212	54	1,213	52
	2012	92	40	76	47	98	65	193	44	1,010	47	327	51	2,158	48
EU27	2000	47	40	29	54	40	64	50	56	262	50	1,391	51	2,131	50
	2012	81	39	72	48	112	59	249	43	454	52	3,029	52	4,907	51
世界 合計	2000	375	40	298	54	367	66	427	58	1,605	44	2,131	50	6,193	48
	2012	854	39	779	51	1,171	63	2,048	49	2,980	42	5,349	46	16,388	47

(注) 1. 独立行政法人 経済産業研究所「RIETI-TID 2012」(2014年3月)より作成。

2. 中間財は、国連貿易分類に基づく「加工品」及び「部品」で、「素材」、「資本財」及び「最終消費財」を含まない。

3. 韓国、台湾は、隣接していないが、相互の貿易額は、他の主要国・地域との貿易額に比べて相対的に少なく、また、貿易構造も似ているため、便宜上、一体のものとして扱った。

## 5. 国際コンテナ戦略港湾等に関する考察

現在、国が進める国際コンテナ戦略港湾政策には、「アジア主要港並みのサービスを実現」することと、日本の地方及び東アジアを発着するコンテナ貨物の戦略港湾への集約・積み替えを促進する「国内外のハブ港化」という大きく2つの政策目標がある。

東アジア主要港並みのサービスを実現するとの目標を掲げての諸施策は、利用者である荷主、船社の利便性を向上させ、利用の選択肢も多様化することにつながるので、推進すべきである。また、「国際ハブ港化」の目標については、地理的位置等にも恵まれトランシップ貨物を多く取り扱う釜山港、シンガポール港等でも、近隣諸国の経済・港湾の発展に伴う直航ルートの拡大等で、国際ハブ港湾としての地位が脅かされ始めているのではないかと状況も十分踏まえて、対処しなければならないと考えられる。「利用する港湾や物流体系を決めるのは荷主や船社」であることを念頭に置きつつ、物量をどう束ねていくかという視点が重要で、いわゆる集貨、創貨の考え方を適時、適切に推進していく必要があると考える。

むしろ、日本発着のコンテナ貨物のうち、東アジア域内の割合が約6～7割を占めていることにかんがみ、「総合物流施策大綱」(2013年6月閣議決定)でうたっている「アジア物流圏」全体の効率化を進めるべく、日中航路、日韓航路等の東アジア域内航路及びその両端をいかに効率よく回していくかが、日本の港湾にとっても重要な課題である。この観点からは、次のような施策等の一層の推進・拡大が望まれると考える。

- ・荷主・物流事業者等が、コンテナに係る物流情報を一元的にかつタイムリーに把握する「北東アジア物流情報サービスネットワークシステム」を東アジア地域全般に展開
- ・空きコンテナを円滑に処理すべく、インランドデポの整備、コンテナの企業間融通
- ・フェリー・RORO船を活用した海陸輸送の強化(韓国・中国との間のシャーシの相互通行、東南アジア地域への拡大等)