

日本・韓国間コンテナ航路の動向（２） 船社別配船船腹量、港湾別輸送量

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1501

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

前回（本紙 2014 年 12 月 11 日号）と今回の記事では、2 回に分けて日本と韓国を結ぶ日韓航路の動向を述べることにしている。先月は、日韓航路の概要とローカル（純粋な両国間）貨物の品目別動向について説明した。具体的には、①13 年においては日韓往航が 160.4 万 TEU、復航が 138.8 万 TEU で往航の方が上回っている一方、実入りコンテナだけを見ると復航の方が多く、日韓往航においては大きな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、②運賃も韓国から日本に向かう復航の方が高いこと、③ローカル貨物よりもフィーダー・トランシップ貨物の方が輸送量は大きく、往航ではフィーダー・トランシップ貨物がローカル貨物の約 1.4 倍、復航では約 1.8 倍に上ること、④ローカル貨物では加工用の原料・部品が輸出入の多くを占めており、地域別にみると山口・九州地区からの輸出入が大きな割合を占めていることを挙げた。今回は（1）船社別配船量、（2）港湾別輸送量の直近の動向を中心に説明を進めていくこととしたい。

船社別配船船腹量

表 1 は、14 年 6 月時点の日韓航路における船社別の配船船腹量である。韓国以外に中国などへも寄港する船腹量も含むことなどの理由で、いくぶん過不足はあるものの、表 1 を見ることで日韓航路の船社別の状況は確認できる。また、配船船腹量は輸送貨物量のシェアにほぼ正比例するため、輸送貨物量のシェアもこの表と似たようなものになると考えられる。

表 1：日韓航路の船社別配船船腹量（2014 年 6 月、単位：TEU）

	船社名	年間配船量	配船量シェア	平均船型
1	南星海運	458,588	17.7%	670
2	KMTC	335,764	12.9%	608
3	興亜海運	282,464	10.9%	577
4	天敬海運	238,004	9.2%	692
5	SITC(中国)	192,036	7.4%	991
6	東進商船	174,582	6.7%	539
7	長錦商船	154,856	6.0%	429
8	Pan Continental	130,572	5.0%	754
9	陽明海運(台湾)	93,860	3.6%	1,805
10	Centrans(中国)	91,000	3.5%	875
	その他	441,688	17.0%	
	総計	2,593,414	100.0%	685

データ出所：日本郵船『世界のコンテナ輸送と就航状況 2014 年版』より著者作成

日韓航路においては上位 10 船社のうち 7 つを韓国系船社が占める。なかでも上位 4 船社（南星海運、KMTC、興亜海運、天敬海運）のシェア合計は 50.7%と大きなものとなっている。この表には出てこないが、日本船社による配船は、日本郵船による HAS（苫小牧、新潟、釜山）と HBS（富山新港、釜山）のみとなっており、配船船腹量に占めるシェアは 3%弱にとどまっている。

表 1 に見られるように日韓航路において日本船社のプレゼンスが大きい理由には歴史的な経緯がある。90 年代半ばまで、韓国の輸出入貨物は原則として韓国船で運ぶことが義務付けられていたために、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いた。90 年代後半に日本船社の参入が可能になったのちに輸送シェアを獲得しようとしても、すでに韓国船社を利用した物流システムが構築されていたこともあって、状況は今になっても変わっていない。

経済学的にみると、この状況は「経路依存性」と呼ばれる概念が当てはまる典型的な状況である。「経路依存性」とは、ゲームが開始された時点での状況によって、自分の利益を最大化するプレイヤーの行動によって決まる最終的な結果（均衡）が異なってくることを指す。歴史的経緯に基づいて、経済活動を行う環境が構築されてしまったため、単に法律や規制が変更されただけでは企業が行動を変更する動機づけにならない、ないしはインセンティブを持たないのである。これは荷主や物流業者から見れば、日本船社を起用するためには既存の物流システムを変更しなければならないことを指している。このような状況を変えるには「ゲームのルール」ないしは「ゲームをプレイする環境」を変更することが必要になる。環境を変化させることで、荷主や物流業者にとって、日本船社を起用するインセンティブを持つようにしなければならない。

また、表 1 を見ると平均船型が 1000TEU を切っていることが示されている。日韓航路においては小型のコンテナ船が高い頻度で活躍していることが改めて確認できる。

港湾別貨物の動向

表 2 は、韓国船社の協議協定である韓国近海輸送協議会（KNFC）がウェブサイトで発表している 13 年時点の日韓航路における日本側の港湾別コンテナ輸送量である。韓国側の港湾はほとんどが釜山であるとみて差支えない。表 1 と同様、KNFC に加盟していない船社による輸送分もあるため幾分かの過不足はあるものの、日韓航路の大半は KNFC 加盟船社によって輸送が担われているため、表 2 を見ることで港湾別の状況はほぼ確認できる。

表 2：日韓航路の港別コンテナ輸送量（2013 年、単位：TEU）

港名	ローカル		トランシップ・フィーダー		合計	シェア
	輸出	輸入	輸出	輸入		
東京	33,402	89,962	11,953	30,025	165,342	8.5%
横浜	41,039	31,056	14,009	17,409	103,513	5.3%
大阪	46,122	63,567	19,577	38,940	168,206	8.7%
神戸	26,353	26,261	14,775	16,467	83,856	4.3%
名古屋	30,010	38,463	16,588	19,897	104,958	5.4%
博多	6,620	14,375	15,534	23,244	59,773	3.1%
広島	4,096	5,057	8,220	15,886	33,259	1.7%
新潟	12,945	6,757	24,612	35,574	79,888	4.1%
下関・北九州	14,615	21,379	20,077	26,046	82,117	4.2%
北海道	8,126	9,183	49,973	81,009	148,291	7.7%
東北(日本海側)	2,378	1,705	33,722	34,849	72,654	3.8%
東北(太平洋側)	5,322	9,941	33,236	39,857	88,356	4.6%
関東	2,770	6,727	2,487	7,800	19,784	1.0%
東海	16,379	25,569	11,355	29,028	82,331	4.3%
北陸	19,622	19,732	30,850	45,109	115,313	6.0%
関西・中国(日本海側)	3,080	2,165	13,319	12,369	30,933	1.6%
関西・中国(瀬戸内海側)	13,970	13,918	29,036	33,421	90,345	4.7%
四国	10,257	11,786	46,945	58,783	127,771	6.6%
九州	9,335	8,603	38,376	57,082	113,396	5.9%
全国計	306,927	406,539	565,582	657,125	1,936,173	100.0%

データ出所：KNFC ウェブサイト

日韓航路の輸送量が最も多いのは大阪港、次いで東京港であり、いずれも大きな消費地を背後に抱えた輸入港であり、ローカル輸入貨物が多いことが特徴となっている。輸送量の多い主要 5 港（東京・横浜・大阪・神戸・名古屋）には基幹航路の母船が寄港することもあり、ローカル貨物が多い。主要 5 港のローカル貨物は輸出入合わせて 42.6 万 TEU であるが、トランシップ・フィーダー貨物は半分以下の 20.0 万 TEU にとどまっている。

これらの港以外ではトランシップ・フィーダー貨物の方が圧倒的に多くなり、様相は逆転する。ローカル貨物の合計が 28.6 万 TEU、トランシップ貨物の合計が 85.8 万 TEU であった。日本側の輸出入の拠点として釜山港が利用されていることが明確に表れている。

異なるデータを見ても同様の傾向が見られる。釜山港湾公社と国土交通省港湾局による統計を見ると、01 年時点では釜山港の日本発着コンテナ・トランシップ輸送量は 46.8 万 TEU で、日本港湾のコンテナ輸送貨物量のうち 3.8%にとどまっていた。しかし、年々トランシップ貨物の輸送量は増加しており、13 年では 137.1 万 TEU と 01 年の約 3 倍に達している。日本港湾のコンテナ輸送貨物量に占める割合も 7.7%と倍増している。なかでも地方港において、釜山港トランシップの比率は高く、コンテナ貨物取扱量の約 3 割を占めている。

また、表 2 のトランシップ・フィーダーの輸送量を見るとは、釜山港との距離が短く、トランシップ輸送が行いやすいと考えられている西日本や日本海側の港湾だけでなく、

日本全国に普及していることを示唆している。とくにトランシップ貨物輸送量が多いのは、北海道の苫小牧港で、8万 TEU を超えている。苫小牧港はコンテナ輸送量に対する釜山港フィーダーの比率が 50% を超えており、日本の中でも釜山港フィーダーの割合がとくに高い港である。東北地方を見ても仙台塩釜港でのトランシップ・フィーダー輸送量が 5 万 TEU を超えていることもあって日本海側より太平洋側の方が日韓航路の輸送量が多い。中部地方に分類される東海地方（太平洋側）と北陸地方（日本海側）を比べても両地方でそれほど大きな差があるわけではない。おおまかにみて、太平洋側の方が各港発着の輸送量に占める日韓航路・釜山港フィーダーのシェアは小さくなる。ただし、基本的に太平洋側の方が人口が多く、大きな背後地を抱えているため、日韓航路・釜山港フィーダーの輸送量そのものは太平洋側や、東日本であっても、小さいわけではない。

おわりに

今回の記事では、日韓航路における（1）船社別配船量と（2）港湾別輸送量の直近の動向について説明を行った。（1）については、従来言われている通り、日韓航路においては韓国船社が大きなシェアを占めており、小さな船舶を用いて主要港だけでなく地方港の貨物を集めていることが示唆された。歴史的経緯によって、荷主や物流業者が韓国船社を起用することが、経済的に見たときの最適な状況になっている可能性が高い。したがって日本船社のシェアを増やそうと考える場合、運賃や輸送サービス以外のものを含めた環境の大きな変化が必要となる。たとえば、それが可能であったとしたときに、韓国側の物流業者の買収などを通じて日本船社を起用するインセンティブを持つように状況を変える、といった手段を取ることも一つの手段であろうし、韓国船社を買収してしまう、資本参加するなどさまざまな参入方法がありうる。ただし、コストやベネフィットの観点から見て、さらに日本船社の競争力を前提としたときに、現在の状況を変えていくべきかどうかについて考慮する必要があるだろう。

（2）の港湾別輸送量からは、主要港については基本的にローカル貨物の取り扱いが多いが、地方港湾、とくに山口・九州地区以外の地方港湾ではトランシップ・フィーダー貨物が日韓航路の中心を占め、東日本や太平洋側の港湾でも貨物量が多いことが示唆されている。地方港湾発着の貨物で釜山港フィーダーが良く用いられる背景には、地方港湾がもともと海外との間で運航頻度の高いコンテナ航路を開設できるほどの需要を抱えていないことがある。京浜港や阪神港から遠い地域に所在している荷主の場合、アジアとの貨物輸送を行おうとしても京浜港や阪神港との間でトラック輸送を用いると割高になってしまう。このため、各地の地方港湾を発着して釜山港などでトランシップを行うフィーダー航路を増やすことで対応したのである。地方荷主は釜山港フィーダーを利用することで、主要港への内航フィーダー輸送や国内でのトラック輸送を国際海上輸送に切り替えて物流コストを削減してきたとされている。日韓航路における地方港湾のフィーダー輸送の状況は、地方荷主の物流をどうするか、ひいては地方荷主の立地をどうすべきかという問題にもつながってくるため、慎重に分析を行ったうえで対応が取られるべきであろう。

以上