

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

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1305

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

日本の海上貨物がフィーダー船で釜山など外国港湾に運ばれ、そこで貨物の積み替え（トランシップ）が行われて欧米に運ばれるようになってきているとの話は人口に膾炙している。北米航路におけるトランシップについては、当連載でもすでに何回か取り上げており、直近では12年10月16日号において川崎智也氏（現・日本大学助教）が西日本からの母船積み出し港の選択について整理を行っている。ただし、日本全体で発生した貨物がどこでどの程度トランシップがなされているかについてはこれまでの連載でも整理はされてこなかった。

今回のレポートでは、日本・米国間コンテナ航路におけるトランシップの現状を説明することを主眼に置く。すなわち、日本各地で生産された、もしくは日本のどこかの港からの海上貨物がどこの港で母船に積まれていくか、逆に日本各地へと運び込まれる海上貨物がどこの港まで母船で運ばれてきたかについて探っていく。なお、今回のレポート作成に当たっては日本積米国揚貨物について Zepol 社の TradeIQ を、米国積日本揚貨物について PIERS データを使用している。

港別トランシップ荷動き量

表1は、11年と12年の東京、横浜、名古屋、神戸、釜山、高雄の各港における日本積・揚コンテナ貨物のトランシップ荷動き量を示している。トランシップ荷動き量は各港で母船に積み込み・積み下ろしがされた荷動き量から、ほかの港で積み込み・積み下ろしを行わない分を差し引くことで求めている。

12年における日本積米国揚（往航）コンテナ貨物の荷動き量は66.2万TEUだが、そのうち27.1%にあたる17.9万TEUがこれら6港のいずれかで積み替えられている（表1「往航」参照）。データを見る限り、東京、横浜、名古屋、神戸以外の日本の港でトランシップはあまり見られず、外国港でも上海、塩田、赤湾、寧波の各港でも合わせて4千TEU強の積み替えが行われている程度だ。

上記6港の中では東京港と釜山港におけるトランシップ貨物が他の港に比べて多く、この2港で往航トランシップ貨物の64.1%を占めている。釜山でのトランシップ貨物（5.2万TEU）の62.2%は、韓進海運、APL、現代商船の3社が運んでいる。12年において往航コンテナ貨物のうち、釜山でのトランシップ比率は全船社平均で7.9%であるが、上記3社はそれぞれ37.2%、13.5%、18.2%となっており、とくに韓国船社の比率

が高いことがわかる。

東京、釜山に次ぐのは神戸港で、以下横浜港、名古屋港、高雄港の順となっている。高雄港での荷動き（0.5万TEU）は名古屋港の3分の1弱にとどまっている。台湾船社のハブ港である現状を反映して、高雄港でのトランシップ貨物の8割以上がエバーグリーン、残りのほとんどが陽明海運の母船で運ばれている。

一方、12年における米国積日本揚（復航）コンテナ荷動き量は83.9万TEUで、そのうち19.9%にあたる16.7万TEUが先に挙げた6港のうちいずれかで積み替えられている（表1「復航」参照）。往航と同様、東京、横浜、名古屋、神戸以外の日本の港ではあまりトランシップは見られない。外国の港をみると、釜山、高雄のほかには台北港を経由して約6千TEUのトランシップ貨物が運ばれている。台北港への母船はエバーグリーンであり、セメント・石・砂・粘土、飼料などを運んでいる。

上記6港の中では釜山港と横浜港のトランシップ貨物が多く、これら2港で復航トランシップ貨物の63.4%を占める。復航では韓国船社の母船が運ぶトランシップ貨物は多くなく、日本船社に比べても荷動き量が少ない。次いで神戸港、東京港、高雄港、名古屋港の順にトランシップ貨物が多くなっている。

往航と復航で東京港と横浜港には顕著な特徴がみられ、往航のトランシップが東京港、復航のトランシップが横浜港という役割分担が京浜港の間でなされていることが示唆される。神戸港では往復航でトランシップ荷動き量に大きな差がない一方、名古屋港では往航に比べ復航のトランシップでの荷動き量がかなり小さくなっている。高雄港では往航に比べて復航の荷動き量が多く、エバーグリーンとNOL/APLの母船で運ばれてきた貨物がその大半を占めている。

表1：主要港における日本積・揚コンテナ貨物のトランシップ荷動き量（単位：TEU）

	往航		復航	
	2011	2012	2011	2012
東京港	55,320	62,602	10,148	15,093
横浜港	18,106	19,404	55,610	52,590
名古屋港	14,723	14,541	4,618	3,961
神戸港	27,096	25,919	29,430	32,461
釜山港	53,900	52,265	49,359	53,077
高雄港	6,037	4,543	12,903	9,405
日本積・揚合計	657,268	662,023	863,538	838,671

Data Source: PIERS, Zepol "TradeIQ"

注1) 各港から母船に積まれた貨物のうち、当該港で発生した貨物（直航貨物）を除いた荷動き量

注2) 実入りコンテナの荷動き量

往航トランシップ荷動き量の推移

図1では往航について、10年間のトランシップ荷動き量の推移を示している。06年までは東京港における往航トランシップ荷動き量は増加する傾向にあった。03年に9.4万TEUであったトランシップ荷動き量は06年には11.4万TEUまで増えたが、以降は10年まで大きく減少し、10年には4.7万TEUと03年の半分近くまで落ち込んだ。ただし、11年以降は再び増加に転じている。06年以降に起きた大きな減少の原因としては、世界的な景気悪化で荷動き量自体が減ったことに加え、母船の寄港が減少したことが挙げられる。北米航路に関していえば07年には週に20便が寄港していたが、12年には週に17便に減っており、積み替える母船が来ないために荷動きが大きく減ったものと考えられる。

神戸港、横浜港は05・06年ごろまでトランシップ荷動き量が増加傾向にあったが、以降は減少傾向にある。名古屋港の荷動き量には特段の傾向が見られていない。高雄港での荷動き量は08年にいったん増加した後は減少傾向にある。

一方、釜山での往航トランシップ荷動き量は基本的に増加傾向にある。03年の往航トランシップ荷動き量は2.9万TEUだったが、06年まで増加を続けた。07年から09年まで荷動き量が減少したが、12年には5.2万TEUと06年の1.7倍となっている。図1を見ると、07年以降神戸、横浜の両港と釜山港のトランシップ荷動き量に差ができてはじめていくことがわかる。10年には一度東京港を上回ったが、現在は東京港の方が荷動き量は多くなっている(図1参照)。

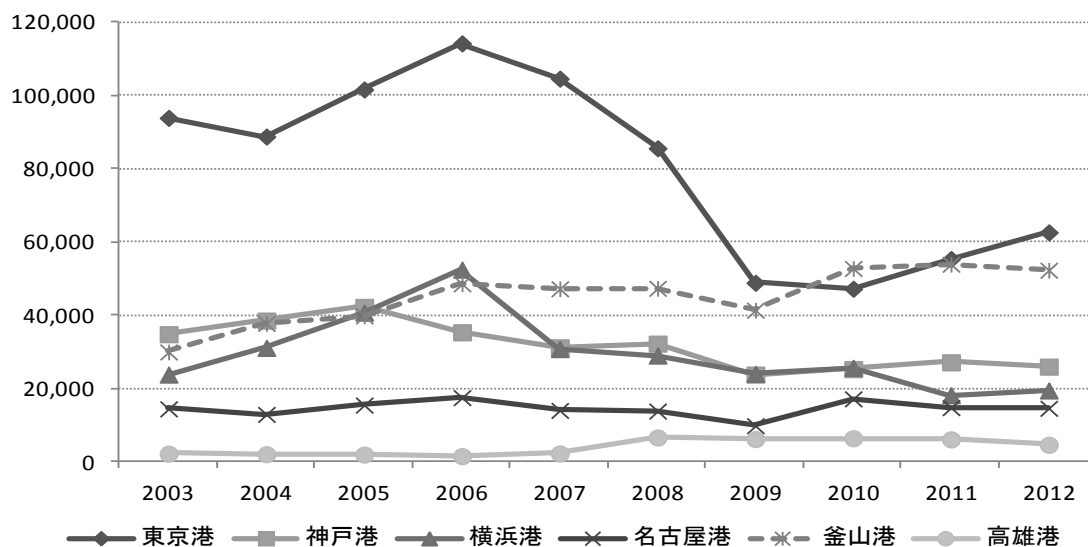


図1: 主要港における日本積米国揚コンテナ貨物のトランシップ荷動き量の推移(単位: TEU)

Data Source: Zepol "TradeIQ"

注1)、注2) 表1と同じ

往航トランシップ貨物の発生地

図2は東京、横浜、名古屋、神戸、釜山、高雄の各港を往航での母船積み込み港とする海上貨物の発生地と荷動き量を示している。

東京港における往航トランシップ貨物の55.2%は横浜港の近辺を発生地としている。逆に横浜港におけるトランシップ貨物の42.2%は東京港を発生地としている。東京港、横浜港ともに2番目に多いのは清水港から運ばれてきた貨物であり、清水港を発生地とする品目が両港を通じて輸出されている。次は仙台港で発生した貨物となっている。

名古屋港の往航トランシップ貨物の7割が四日市港で発生した貨物で、神戸港で母船に積み替えられる貨物の半数強が大阪港で発生した貨物となっている。名古屋港に関しては四日市港と神戸港発生分以外の貨物はほとんどない。一方、神戸港は往航トランシップの貨物発生地として、大阪港だけではなく、広島港や水島港といった瀬戸内海地方の港湾や、博多、志布志といった九州地方の港湾が上位に入っている。

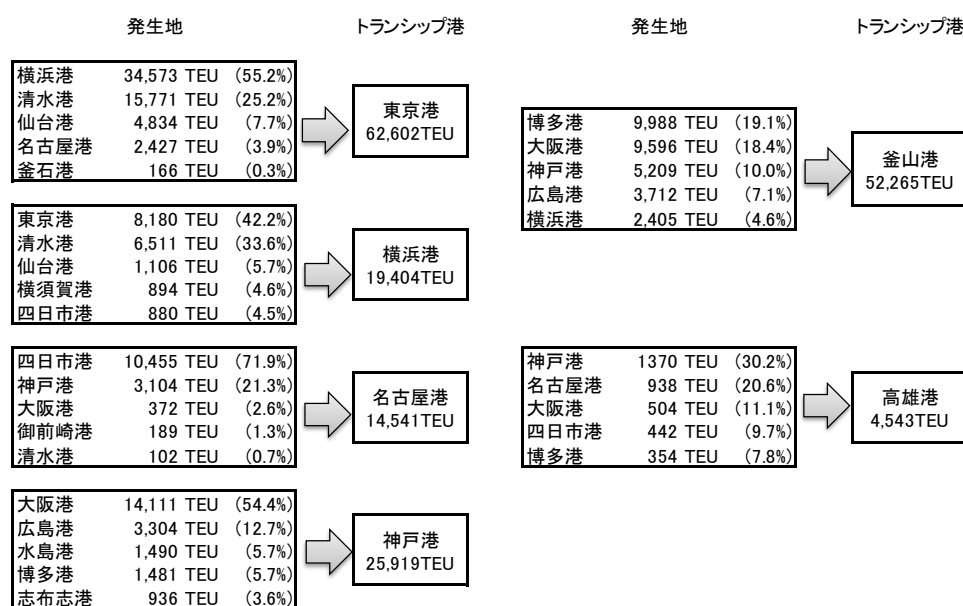


図2：主要港における日本積米国揚トランシップ貨物の発生地（2012年、単位：TEU）

Data Source: Zepol "TradeIQ"

注1)、注2) 表1と同じ

注3) カッコ内の数値は各トランシップ港における日本積米国揚トランシップ貨物量に対するシェア

一方、釜山港における往航トランシップ貨物の約2割ずつが博多、大阪の両港で発生したものである。ただし、これら2港の釜山トランシップの動向は正反対となっている。11年5月からマースクが北米航路のサービスを博多に寄港させるようになってから、

釜山を経由する博多港発生貨物は大きく減少した。10年には釜山トランシップ貨物は2.1万TEUあったが、12年には1.0万TEUとほぼ半減した。逆に大阪港からの荷動き量は近年大きく増加している。10年には0.38万TEUであった釜山トランシップの貨物が12年には0.96万TEUまで2.5倍に増えた。大阪港で発生し釜山でトランシップされるコンテナ貨物の80%以上を韓進海運が運んでいる。また、釜山港におけるトランシップ貨物の発生地の上位には広島港が入っており、その大きさは広島港で発生して神戸港でトランシップされる貨物の量と拮抗している。この傾向は多少の変動があるもののこの10年続いている。

神戸港と横浜港で発生した釜山トランシップ貨物の量も、大阪港ほどではないが増加している。神戸港で発生した釜山トランシップの貨物も大阪港と同じく韓進海運によって運ばれており、横浜港で発生した釜山トランシップ貨物の増加はマースクとCMA-CGMによるものと考えられる。

復航トランシップ貨物の目的地

図3は東京、横浜、名古屋、神戸、釜山、高雄の各港を復航でのトランシップ港とする貨物の目的地と荷動き量を示している。

横浜港における復航トランシップ貨物の42.0%は東京港を目的地としている。逆に東京港におけるトランシップ貨物の26.0%は横浜港を目的地としている。横浜港で揚げられるトランシップ貨物の目的地で2番目に多いのは横須賀港で、3番目が博多港、そのほか清水、名古屋と東海地方の港が入っている。清水港、名古屋港は東京港における復航トランシップ貨物の目的地にもなっている。博多港向けトランシップ貨物は牧草などの飼料であり、11年後半から荷動きが増えてこのような結果となっている。これらは主にマースクが運んでいる。

名古屋港の復航トランシップ貨物の4割が四日市港を目的地とするもので、神戸港の復航トランシップ貨物のうち約8割が大阪港を目的地とするものだ。

釜山港における復航トランシップ貨物の1割強が博多、名古屋が8.4%を目的地としており、以下清水、下関、神戸の順になっている。名古屋港を目的地とするトランシップ貨物は、釜山港のほうが東京、横浜、神戸などの国内港よりも大きな規模となっている。下関港についても同様であり、下関港を目的地とする貨物の40.3%は釜山港でトランシップがなされており、神戸港、高雄港でのトランシップ貨物よりも圧倒的に多い。

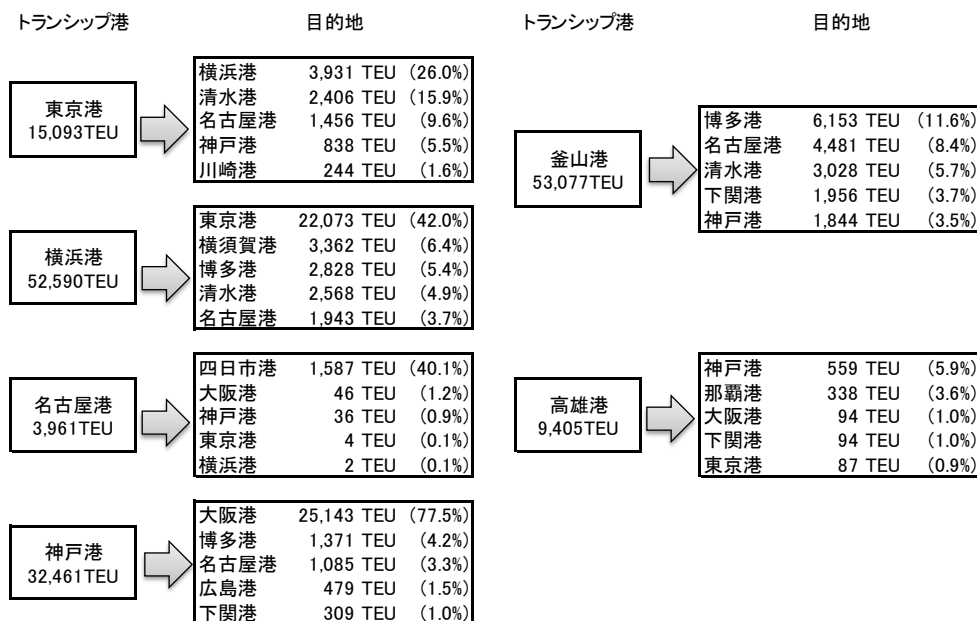


図 3：主要港における米国積日本揚トランシップ貨物の目的地（2012年、単位：TEU）

Data Source: PIERS

注 1)、注 2) 表 1 と同じ

注 3) カッコ内の数値は各トランシップ港における米国積日本揚トランシップ貨物量に対するシェア

おわりに

今回のレポートで示した図表からは、日本・米国間コンテナ航路のトランシップに関して釜山港は京浜港（東京+横浜）に次ぐ規模であり、釜山港の存在感が大きくなっていることがあらためて感じられる。また、図 2 と図 3 をみると、釜山港は地理的に近い九州や日本海側の港だけではなく、関西圏や東日本の港を発生地または目的地とする貨物のトランシップも行っており、より広い地域のトランシップ貨物を取り扱っていることがわかる。その一方で国内港の発生地や目的地が比較的近い地域に限られていることもわかる。

日本の港湾の存在感や競争力についてはこれまでも多くの指摘がなされてきているが、今後大切なことは現状を踏まえることだ。東京港埠頭会社の平野社長も「強くするためには、いまの力を知ることがスタートだ。現状を把握し、良いところと悪いところを見定めた上で、前者を伸ばしていく。」と述べている（本紙 13 年 5 月 13 日号を参照）。今回のレポートのような分析も港湾をめぐる議論において少しでも現状把握に資することができれば幸いである。