

日中・日韓貿易における海上コンテナ貨物と航空貨物の競合について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1310

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

今回のレポートでは日中・日韓貿易における海上コンテナ貨物と航空貨物の競合について、財務省「貿易統計」を用いて確認したい。なお、今回のレポートでは金額ベースでの比較を行うこととする。

北東アジア地域における海運シフト

これまで、当連載では北米航路を中心に「海上コンテナ貨物と航空貨物との競合」について4回にわたって取り上げてきた。北米航路に加え、海上コンテナ輸送と航空輸送の間での競合が注目されているのが北東アジアである。現在、日本・中国・韓国の北東アジア三か国では小型で比較的低速度のコンテナ船が主要な海上輸送手段として使われているが、フェリーや RORO 船といった高速船が「“海”より速く、空より安く」を合言葉に、日本と中国・韓国間で高速の海陸一貫複合輸送サービスを提供している。日本と中国・韓国の間では11航路、週33便（13年3月現在）の高速船が就航している。

一般に、航空貨物は海上貨物と比べ、価値が高く、重量が軽い（その結果、重量当たりの価値も高い）などの特徴を持つとされてきた。一方、海上貨物として運ばれる品目は航空輸送とは逆に、低価値でかつ重量も重い（その結果、重量当たりの価値も低い）特徴を有するものが多いと考えられている。国際東アジア研究センターの藤原利久氏と江本信哉氏の著書によると大まかにみて日本と中国・韓国の間では1万円/kg以上の価格の製品が航空貨物、1,000～3,000円/kgのものが高速船、コンテナ船では1,000円/kg以下であることが指摘されている。

しかし、近年は海上貨物と航空貨物の競合が近年拡大を続け、上記のような棲み分け区分は徐々に明確ではなくなっており、輸送手段が競合する品目も増加傾向にあるとする研究もある。このような競合は航空輸送から海上輸送への移行、すなわち「航空貨物の高速船やコンテナ船への海上シフト」を通じて起こっているとされる。たとえば、電化製品などの精密機械類、医薬品、食料品、書類、衣類などの品目で輸送手段の競合が進むと考えられている。

日本と中国間の貿易におけるコンテナ貨物と航空貨物の動向

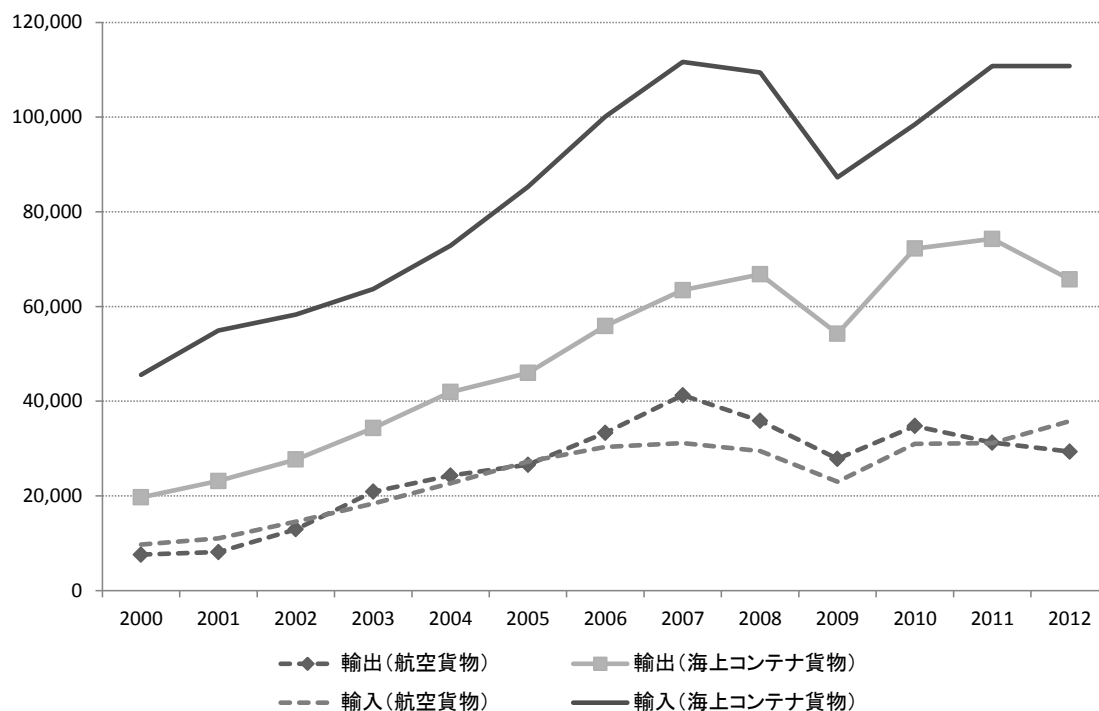
以下では海上シフトの動向がデータ上で現れているかどうかを見ていくことにする。日中・日韓貿易における海上コンテナ貨物と航空貨物の動向について、財務省「貿易統

計」によって、海上コンテナ貨物および航空貨物による貿易額のデータを用いて確認する。貿易統計のデータでは高速船で運ばれたコンテナ貨物（鉄道用 12 フィートコンテナ含む）も、通常のコンテナ船で運ばれたコンテナ貨物も海上コンテナ貨物のカテゴリに含まれていると想定してまず間違いない。ただし、海上コンテナで運ばれたことまではわかるものの、コンテナ船を使って運ばれたか、高速船で運ばれたかどうかまでは直接判別できない点には注意が必要である。

まず、日本・中国間の海上コンテナ貨物と航空貨物の貿易額の推移を図 1 に示す。

00 年には海上コンテナ貨物による日本から中国への輸出額は 1.97 兆円、航空貨物による輸出額は 0.76 兆円であった。いずれも 07～08 年までは順調に増加を続けたが、サブプライム危機、リーマンショック後の世界的な景気悪化の影響もあって 08～09 年にかけて減少に転じた。10 年には海上コンテナ貨物も航空貨物も増加しているが、11 年には航空貨物が再び減少している。12 年は日中関係悪化の影響もあり、両者とも減少している。12 年における海上コンテナ貨物による輸出額は 6.57 兆円、航空貨物による輸出額は 2.94 兆円、00 年と比べると前者は 3.34 倍、後者は 3.86 倍に増えている。00 年時点で海上コンテナ貨物の輸出額は航空貨物の 2.59 倍、その後 07 年まではこの倍率が小さくなる傾向にあり、07 年には 1.54 倍となった。しかし、その後は増加に転じて 11 年には 2.38 倍と大きくなっており、近年は海上コンテナでの輸出が航空貨物に比べ大きくなる傾向が見られている（12 年には 2.24 倍）。

一方、00 年における海上コンテナ貨物による中国から日本への輸入額は 4.56 兆円、航空貨物による輸入額は 0.97 兆円であった。両者ともに 07 年までは順調に増加を続けたが、08 年に減少に転じた。10～11 年には海上コンテナ貨物も航空貨物も増加したが、12 年には海上コンテナ貨物が減少した。12 年における海上コンテナ貨物による輸入額は 11.08 兆円、航空貨物による輸入額は 3.58 兆円、00 年と比べ前者は 3.68 倍、後者は 2.43 倍に増えている。00 年時点で海上コンテナ貨物輸出額は航空貨物の 4.69 倍であり、その後 05 年には 3.13 倍まで小さくなったが、その後 09 年まで増加に転じ 09 年には 3.80 倍となった。ただしその後は減少傾向で 12 年には 3.10 倍となっている。



データ出所：財務省「貿易統計」

図1：日本中国間航空貨物・海上コンテナ貨物の推移（2000-2012年、単位：億円）

表1には、輸出と輸入に分けて12年の海上コンテナ貨物の貿易額が00年と比べて大きく増加した5品目（HSコード2桁分類に基づく）について、航空貨物による貿易額（A）、海上コンテナ貨物による貿易額（B）、00年と12年における海上コンテナ貨物の航空貨物に対する比率（ $B \div A$ ）、00年に比した海上コンテナ貨物貿易額の増加額を示している。また、海上コンテナ貨物貿易額の増加額から航空貨物貿易額の増加額を引いたものを示し、航空貨物に比べて海上コンテナ貨物の貿易額が増加しているかどうかを見ている。

輸出側の5品目のうち、航空貨物の輸出額と比べても伸びが大きい品目はHS84の「機械類とその部品」もしくはHS87の「自動車・自動車部品」、HS39の「プラスチック及びその製品」であった。HS87のほとんどは自動車部品である。機械類は、海上コンテナの輸出額増加の3分の1弱、海上コンテナ輸出額から航空貨物輸出額を引いたものについては全体の半分強を占めており、日本から中国への海上コンテナ輸送拡大の中心が機械類であったことが分かる。また、自動車部品やプラスチック類の輸出の増加のほとんどが海上コンテナ輸送を通じていることも見て取れる。

輸入側の5品目のうち、航空貨物の輸出額と比べても伸びが大きい品目はHS84の「機械類とその部品」もしくはHS87の「自動車・自動車部品」、HS61の「衣類及び衣類附属品」、HS39の「プラスチック及びその製品」、HS95の「おもちゃ、運動用具類と

部品・附属品」であった。「機械類とその部品」「衣類及び衣類附属品」は以前の本連載（12年12月13日の本紙参照）でも、北米航路において海運シフトが進んでいる品目が多いことを指摘したが、中国からの輸出について米国だけではなく、日本についても海運シフトが進んでいることが示唆されている。電気機器・録音機・テレビ類と部品・附属品は輸出・輸入ともに航空貨物の割合が高まっており、逆に航空貨物での輸送シフトが進行している。

表1：日本中国間でコンテナ貿易額が増加した上位5品目の航空貨物・コンテナ貨物輸出入額と輸出入増加額（2012年、単位：億円）

輸出(2012年)							
HS	品目名	航空貨物(A)	海上コンテナ貨物(B)	B÷A (2012年)	B÷A (2000年)	コンテナ輸出 増加額 (対2000年)	コンテナ輸出増加額- 航空輸出増加額 (対2000年)
84	機械類とその部品	2,677	18,730	7.00	4.28	14,198	12,581
85	電気機器・録音機・テレビ類と部品・附属品	14,543	9,792	0.67	0.95	5,843	-4,551
87	自動車・自動車部品	87	6,215	71.09	191.26	5,641	5,557
90	光学機器・精密機器類と部品・附属品	4,423	5,094	1.15	1.15	4,118	542
39	プラスチック及びその製品	819	5,439	6.64	14.59	3,783	3,077
全品目合計		29,352	65,744	2.24	2.59	46,057	24,309
輸入(2012年)							
HS	品目名	航空貨物(A)	海上コンテナ貨物(B)	B÷A (2012年)	B÷A (2000年)	コンテナ輸入 増加額 (対2000年)	コンテナ輸出増加額- 航空輸出増加額 (対2000年)
84	機械類とその部品	7,339	18,316	2.50	1.90	15,546	9,663
85	電気機器・録音機・テレビ類と部品・附属品	19,915	17,929	0.90	1.77	12,204	-4,471
61	衣類及び衣類附属品	863	9,475	10.98	5.70	3,817	3,946
39	プラスチック及びその製品	252	3,911	15.55	19.77	2,964	2,761
95	おもちゃ、運動用具類と部品・附属品	398	4,449	11.17	8.12	2,767	2,576
全品目合計		35,768	110,769	3.10	4.69	65,176	39,138

データ出所：財務省「貿易統計」

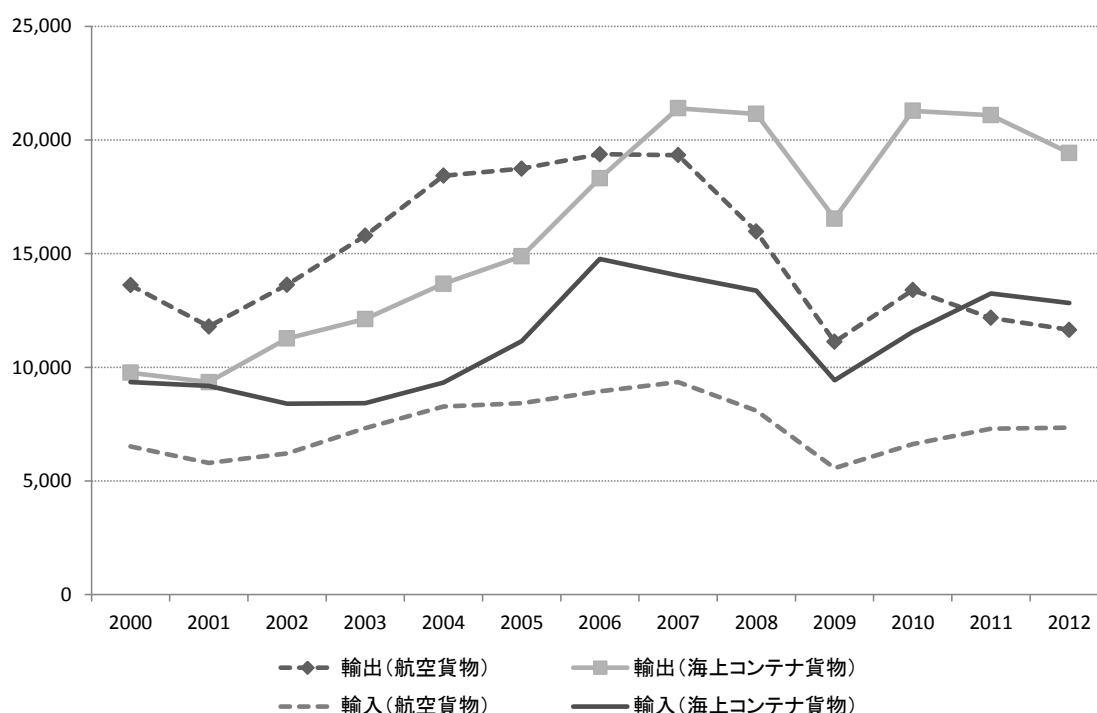
注) 品目名は著者による要約が行われている

日本・韓国間の貿易におけるコンテナ貨物と航空貨物の動向

00年における日本から韓国への海上コンテナ貨物による輸出額は0.98兆円、航空貨物による輸出額は1.36兆円であった（図2参照）。いずれも06～07年までは増加傾向にあったが、その後09年まで減少に転じた。10年には海上コンテナ貨物も航空貨物も増加したが、11年には再び減少している。輸出額についてはもともと航空貨物が海上コンテナ貨物を上回っていたが、07年に逆転し、それ以降は差が広がる傾向にあり、海上貨物へのシフトの傾向が明確にみられている。12年における海上コンテナ貨物による輸出額は1.94兆円、航空貨物による輸出額は1.16兆円となり、00年と比べると前者は1.99倍に増えているが後者は0.86倍で減少している。00年時点で海上コンテナ貨物の輸出額は航空貨物の0.72倍であったが、この数字は大きくなる傾向にあり、11年には1.73倍となっている（12年は1.67倍）。

一方、00年における海上コンテナ貨物による韓国から日本への輸入額は0.93兆円、

航空貨物による輸入額は 0.65 兆円であった。両者ともに 06～07 年までは順調に増加を続けたが、その後減少に転じた。10～11 年には海上コンテナ貨物も航空貨物も増加したが、12 年には海上コンテナ貨物が減少している。12 年における海上コンテナ貨物による輸入額は 1.28 兆円、航空貨物による輸入額は 0.73 兆円となり、00 年と比べると前者は 1.37 倍、後者は 1.13 倍に増えている。00 年時点で海上コンテナ貨物の輸出額は航空貨物の 1.44 倍であり、その後 04 年までこの倍率が小さくなって 04 年には 1.13 倍となったが、その後 09 年まで増加に転じて 11 年には 1.81 倍（12 年は 1.75 倍）。



データ出所：財務省「貿易統計」

図 2：日本韓国間航空貨物・海上コンテナ貨物の推移（2000-2012 年、単位：億円）

海上コンテナ貨物の貿易額の伸びが大きい上位 5 品目をみると、輸出入いずれについても航空貨物の貿易額と比べた海上コンテナ貨物の伸びが大きくなっている（表 2 参照）。とくに輸出に関しては HS84 の「機械類とその部品」もしくは HS90 の「光学機器、精密機器類と部品・附属品」は、航空貨物による輸出額が減少する一方で海上貨物による輸出額が増加して、海運シフトがかなり明確に見られる。輸入に関してはプラスチック類や鉄鋼、自動車部品、ゴム製品など、原材料や部品となる品目で海上コンテナによる輸送が増えている傾向が明確に見られている。日本と韓国の間で、生産工程ごとに部品や製品を貿易する国際分業体制が進んでいることが海上コンテナ輸送の増加や

海上輸送へのシフトの背景の一つにあると考えられる。

表 2：日本韓国間でコンテナ輸出額が増加した上位 5 品目の航空貨物・コンテナ貨物輸出入額と輸出入増加額（2012 年、単位：億円）

輸出(2012年)							
HS	品目名	航空貨物(A)	海上コンテナ貨物(B)	B÷A (2012年)	B÷A (2000年)	コンテナ輸出 増加額 (対2000年)	コンテナ輸出増加額- 航空輸出増加額 (対2000年)
39	プラスチック及びその製品	587	3,249	5.54	3.07	2,493	2,153
84	機械類とその部品	950	3,797	4.00	1.37	1,715	2,286
90	光学機器、精密機器類と部品・附属品	1,416	1,975	1.39	0.35	1,273	1,847
70	ガラス及びその製品	90	1,221	13.61	2.50	1,003	1,001
38	各種化学工業生産品	902	1,186	1.31	0.76	848	393
	全品目合計	11,646	19,432	1.67	0.72	9,671	11,638
輸入(2012年)							
HS	品目名	航空貨物(A)	海上コンテナ貨物(B)	B÷A (2012年)	B÷A (2000年)	コンテナ輸入 増加額 (対2000年)	コンテナ輸出増加額- 航空輸出増加額 (対2000年)
71	真珠、貴石、貴金属とその製品類	170	1,005	5.91	0.44	972	876
39	プラスチック及びその製品	49	1,286	26.31	40.23	585	553
72	鉄鋼	1	512	688.68	1,101.12	346	346
87	自動車・自動車部品	19	472	25.09	42.36	329	314
40	ゴム及びその製品	2	371	201.22	120.40	277	276
	全品目合計	7,339	12,827	1.75	1.44	3,479	2,653

データ出所：財務省「貿易統計」

注) 品目名は著者による要約が行われている

おわりに

今回の貿易統計を用いた分析によって、中国との貿易に関しては海上コンテナ輸送による貿易額が大きく伸びる中で一部の品目に海運シフトが生じていると見られること、韓国との貿易に関しては海運シフトの傾向がかなり明確に見られることがわかった。先にも述べたとおり、日中韓の北東アジア三か国では国際フェリーや RORO 船による高速の海陸一貫複合輸送サービスが注目を集めており、今後もこれらの動向について検証を進めていきたいと考えている。