

## 2013 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査と近年の傾向

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1408

日本海事センター企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

### はじめに

2013 年「全国コンテナ貨物流動調査」（以下「コンテナ流動調査」と略す）の結果概要が 6 月 30 日に国土交通省より公表された。この調査は、我が国発着の海上コンテナ輸送の実態を把握するため、国土交通省港湾局が 5 年おきに実施しているものであり、1970 年に第 1 回調査が行われて以来、今回で 11 回目となる。

2013 年のコンテナ貨物量は、輸出 692 万トン（前回調査比 36.8%増）、輸入 1,098 万トン（同 32.7%増）、輸出入合計 1,791 万トン（同 34.2%増）と、2008 年の前回調査よりも貨物量が大幅に増加した。

1970 年から 2013 年までの約 40 年間のコンテナ貨物量の推移をみると、1970 年には 64.1 万トン（輸出入合計）だったものが、2013 年には 1,791 万トン（同）となり、約 28 倍に増加している。海上コンテナ輸送の成長は著しいが、近年は、中国や韓国の港湾が急成長する中、船舶が大型化し、寄港地や航路も変化するなど、その輸送環境は大きく変化した。また、時を同じくして日本の産業構造も変化してきた。

今回の記事では、1993 年以降のコンテナ流動調査結果を元に、ここ 20 年間の日本のコンテナ貨物流動の傾向を概観する。

### 2013 年コンテナ流動調査の概要

コンテナ流動調査は、国土交通省港湾局が 5 年に 1 度、1 ヶ月間（2013 年は平成 25 年 11 月 1 日～11 月 30 日）にわたって行うものである。調査対象は、この期間中に通関申告が行われる海上コンテナ貨物全量（空コンテナは含まない）となっている。コンテナ流動調査は、調査期間が 1 ヶ月というサンプル調査で、日本発着のコンテナ物流の実態を詳細に記録し、1970 年から約 40 年間記録を取り続けていることから貴重なデータとなっている。

主な調査項目は、生産地・消費地、コンテナ詰め場所・取出場所、船積港・船卸港、仕向国・原産国などのほか、貨物量（トン）、品目、申告件数、申告価格（円）、国内での輸送手段などで、これによりコンテナ貨物の流動状況、利用港湾が把握できる。（図 1 参照）

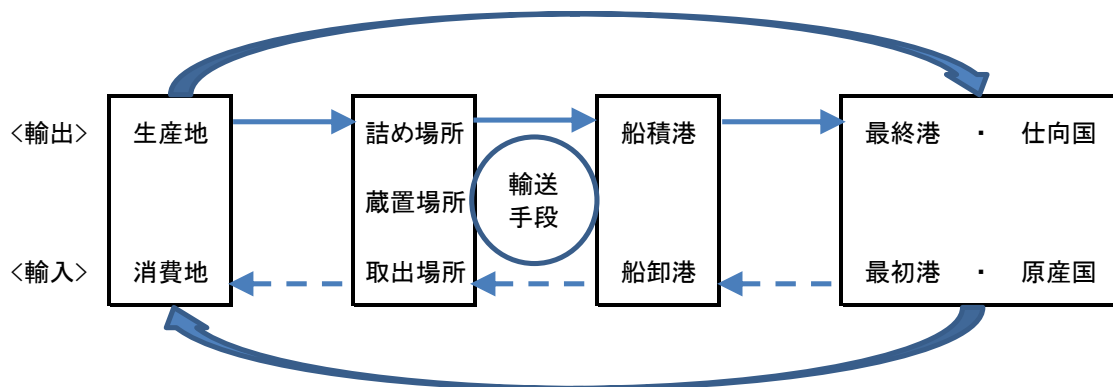


図 1. コンテナ流動調査イメージ

出所：国土交通省資料より作成

さらに 2013 年調査では、公表される調査報告書に加え、調査項目の集計データの多くが国土交通省のホームページからエクセルの形式でダウンロード可能となった。このため、各県別や外貿コンテナ取扱港に関する詳細なデータが入手でき、より利便性が高まっている。

主要なデータをみると、生産地及び消費地は各県別、船積港及び船卸港は各港湾別、仕向国及び原産国は各国別となっており、これらのデータは、各県別港湾別、各港湾別各国別、各県別各国別などにそれぞれクロス集計されている。これらを用いれば、各県、各港湾及び各国間との取引の流れを正確に掴むことができる。品目別データでは、各県別及び各港湾別貨物量も集計されている。このほか、港湾別輸出入関連手続きの所要日数や、荷送人・荷受人業種別貨物量などのデータもある。仕向国及び原産国別では、最終船卸港及び最初船積港がわかり、大まかな航路別貨物量を見ることもできる。また、申告額データを使えば金額ベースでの分析も可能であり、例年、財務省貿易統計に対するコンテナ流動調査の捕捉率は 80～85%前後となっている。

### 2013 年調査結果概要と近年のコンテナ輸送の傾向

#### (1) 貨物量全般

次に、2013 年のコンテナ流動調査の結果をみると、期間中の貨物量は、先述のとおり、輸出入合計 1,791 万トン、前回調査比 34.2%増という大幅増加となり、平成に入ってから 6 回の調査の中で 2003 年調査の 38.6%に次ぐ高い伸び率となった。輸出入別に見ると、リーマンショック直後の 2008 年を除けば、1970 年の調査開始以来貨物量は輸出入とも堅調に増加してきた。調査開始当初の日本は、輸出が輸入を上回っていたが、1993 年頃から輸入が輸出を上回り、その差は年々広がっている。(図 2 参照)

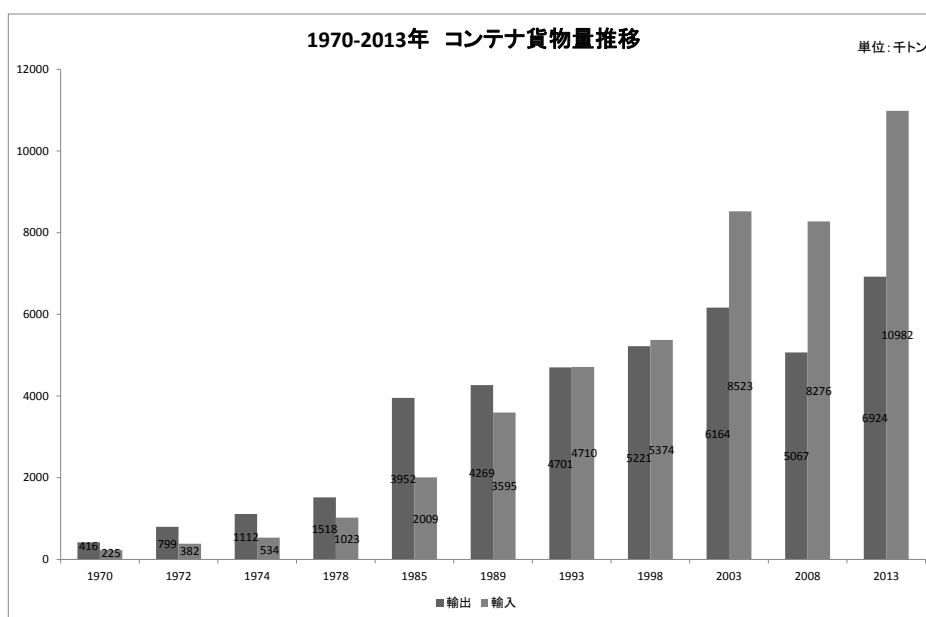


図 2. コンテナ貨物量の推移

出所:「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」2013年調査結果より作成

## (2) コンテナ貨物の相手地域

コンテナ貨物の輸出入の相手地域では、貨物量の多いほうから、東アジア州（中国、韓国、香港及び台湾）、その他のアジア州（上記以外のアジアの国々）、北アメリカ州、ヨーロッパ州の順となっており、前回調査と比べると、東アジア州は 44.1%増の 923.4 万トン、その他のアジア州は 43.4%増の 402.9 万トン、北アメリカ州は 13.1%増の 206.0 万トン、ヨーロッパ州は 18.7%増の 169.9 万トンとなった。これら地域のシェアを 20 年前と比較すると、東アジア州が 19.2 ポイント増の 51.6%、その他のアジア州が 1.1 ポイント増の 22.5%、ヨーロッパ州が 3.0 ポイント減の 9.5%、北アメリカ州は 16.5 ポイント減の 11.5%となっており、アジア域内の取引が大きく伸び、その他が減少している。

## (3) 国際コンテナ戦略港湾

国際コンテナ戦略港湾についてみると、2013 年の調査結果によれば、京浜港（東京港、横浜港）は、東日本全体、阪神港（大阪港、神戸港）は西日本全体を広く背後圏としており、依然、広域インフラとして機能している。

港湾別にみると（表 1 参照）、京浜港は輸出が前回調査比 39.5%増の 234.3 万トン、輸入が同 44.3%増の 452.9 万トン、輸出入合計では同 42.6%増の 687.3 万トンであった。港湾別シェアで見ると、輸出が 33.8%、輸入は 41.2%、輸出入合計では 38.3%で、前回調査から 2.2 ポイント、20 年前と比較すると 0.1 ポイント増加した。京浜港の主な背後圏である東日本地域の貨物量は（ここでは北海道・東北・関東の合計値）、輸出が前回

調査比 48.9%増の 237.0 万トン、輸入が同 46.1%増の 475.6 万トン、輸出入合計では同 47.0%増の 712.5 万トンであり、東日本地域貨物全体の 89.7%が京浜港を利用している。

生産地、消費地別の全国シェアをみると、東日本地域の生産地は前回調査比 2.8 ポイント増の 34.2%、20 年前と比べると 2.6 ポイント増、消費地は前回調査比 4.0 ポイント増の 43.3%、20 年前と比べると 4.0 ポイント増で、特に消費地としての貨物量が増加している。

一方、阪神港をみると、輸出が前回調査比 25.8%増の 136.1 万トン、輸入が同 19.0%増の 258.3 万トン、輸出入合計では同 21.3%増の 394.5 万トンであった。港湾別シェアで見ると、輸出が 19.7%、輸入は 23.5%、輸出入合計では 22.0%となり、前回調査から 2.4 ポイント、20 年前と比較すると 12.1 ポイント低下した。阪神港の主な背後圏である西日本地域の貨物量は(ここでは近畿、中国、四国の合計値)、輸出が前回調査比 32.8%増の 168.3 万トン、輸入が同 23.2%増の 302.0 万トン、輸出入合計では 26.5%増の 470.3 万トンであり、西日本地域貨物全体の 76.1%が阪神港を利用している。生産地、消費地別の全国シェアをみると、西日本地域の生産地は前回調査比 0.7 ポイント減の 24.3%、20 年前と比べると 6.1 ポイント減、消費地は前回調査比 2.1 ポイント減の 27.5%、20 年前と比べると 5.0 ポイント減で、生産地、消費地ともに貨物量が減少している。

#### (4) 港湾別貨物量

つづいて港湾別貨物量をみると、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港の五大港全体の貨物量シェアは、前回調査より 0.7 ポイント、20 年前より 9.8 ポイント低下させた。なかでも横浜港、神戸港の低下が大きく、それぞれ前回調査より 0.7 ポイント、1.6 ポイント、20 年前より 8.5 ポイント、13.9 ポイント低下している。一方、五大港の中では東京港がシェアを伸ばしている。これら五大港にかわりシェアを伸ばしてきたのは 10 主要港以外の「その他地方港」であり、前回調査より 1.5 ポイント、20 年前より 8.6 ポイント増加した。五大港以外の主要港では、四日市港、博多港がそれぞれシェアを伸ばしてきた。その他地方港のシェア増加の背景には、90 年後半以降の外貿コンテナ取扱港増加があるものと考えられる。

表1. 主要港湾別貨物量、シェア、伸び率

10主要港	輸出				輸入				合計				
	H5	H15	H20	H25	H5	H15	H20	H25	H5	H15	H20	H25	
五大港	4170	4777	3917	5304	4159	6793	6621	8720	8329	11570	10538	14023	
うち京浜港	1697	2083	1677	2340	1898	3034	3137	4525	3595	5118	4814	6865	
うち阪神港	1533	1344	1084	1364	1672	2369	2168	2581	3205	3713	3253	3945	
清水	207	333	269	263	80	213	199	242	287	546	467	505	
四日市	9	92	106	138	14	94	83	110	24	186	189	248	
下関	14	12	10	7	52	34	41	33	66	46	52	40	
北九州	136	191	111	180	174	230	199	297	311	421	310	477	
博多	66	154	274	319	137	264	306	406	202	418	580	725	
その他(地方港)	94	598	375	713	89	886	828	1175	184	1484	1203	1888	
合計	4696	6158	5062	6924	4705	8514	8276	10982	9402	14672	13338	17906	
五大港	89	78	77	77	88	80	80	79	88	79	79	78	
うち京浜港	36	34	33	34	40	36	38	41	38	35	36	38	
うち阪神港	33	22	21	20	36	28	26	24	34	25	24	22	
清水	4	5	5	4	2	3	2	2	3	4	4	3	
四日市	0	2	2	2	0	1	1	1	0	1	1	1	
下関	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	
北九州	3	3	2	3	4	3	2	3	3	3	2	3	
博多	1	3	5	5	3	3	4	4	2	3	4	4	
その他(地方港)	2	10	7	10	2	10	10	11	2	10	9	11	
合計	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
H10~25 伸び率 単位:%	H10	H20	H25	H5→H25	H10	H20	H25	H5→H25	H10	H20	H25	H5→H25	
	五大港	1	▲18	35	27	7	▲3	32	110	4	▲9	33	68
	うち京浜港	4	▲19	40	38	8	3	44	138	6	▲6	43	91
	うち阪神港	▲7	▲19	26	▲11	▲8	▲8	19	54	▲8	▲12	21	23
	清水	41	▲19	▲2	27	68	▲7	22	202	49	▲14	8	76
	四日市	289	15	30	1373	166	▲12	33	677	215	2	31	955
	下関	▲63	▲18	▲32	▲51	▲38	21	▲20	▲36	▲43	11	▲23	▲40
	北九州	▲8	▲42	61	32	20	▲14	49	70	8	▲26	54	53
	博多	233	78	16	384	22	16	33	197	91	39	25	258
	その他(地方港)	250	▲37	90	659	272	▲7	42	1213	261	▲19	57	929
合計	11	▲18	37	47	14	▲3	33	133	13	▲9	34	90	

港湾別シェア

※四捨五入の関係で100%とはならない場合がある

※五大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）

※京浜港（東京港、横浜港）、阪神港（大阪港、神戸港）

出所：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」各年調査結果より作成

### (5) トランシップ率推移

日本を発着するコンテナ貨物のうち東アジアの主要7港で積み替えられる貨物が占める割合を示すトランシップ率は、北米方面については前回調査の12.4%より12.3%に微減し、トランシップ率の上昇に歯止めがかかった。一方で、欧州方面については、この5年間でアライアンスの変化等もあり、前回12.9%から24.6%に大幅に上昇した。北米を除く、全ての方面でトランシップ率が上昇しており、特にアジア域内に比べ、欧州方面や、南アメリカ州、アフリカ州及び大洋州をまとめた「その他地域」において上昇率が高かった。この点については、トランシップ貨物全体の35%前後<sup>1</sup>を占める釜山港でも、同様の傾向が見られた。

### おわりに

今回の記事では、過去のコンテナ流動調査結果と比較して近年の傾向を見た。ここ20年のコンテナ貨物流動の傾向としては、貨物量全体としてはリーマンショックの2008年を除けば輸出入ともに伸びている。特に輸入の伸びは大きく、1993年以降輸入が輸出を逆転した。海上コンテナ輸送の相手地域は、この20年で大きく変わった。

<sup>1</sup> 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（2008年）の「主要12港トランシップ貨物量」をもとに計算

徐々に北米州との取引のシェアが低下し、中国を中心とした東アジア州やその他アジア州との取引が高まっている。国際戦略港湾である京浜港及び阪神港それぞれの背後圏の貨物量は、前者で増加し、後者で減少している。トランシップ率においては、北米航路でこそ上昇に歯止めがかかったものの、釜山港などのトランシップ率は北米航路を除くと増加している。2013年のコンテナ流動調査の結果は貨物量が前回調査よりも大きく伸びたことが特徴であった。多くの港湾で貨物量が伸びる結果となった一方で、貨物量の低下が続いている港湾も存在している。

リーマンショック後の2008年の調査では、日本の貨物量全体が大きく落ち込んだ。この結果、多くの港湾の貨物量が低下した（表1参照）。しかし、こうした状況の中でも貨物量を伸ばした港もあった。港湾別貨物量の推移の要因としては、新規航路の開設、船舶の大型化、寄港地や寄港回数など航路をはじめとする海上輸送環境の変化や、日本の産業構造の変化などが考えられる。