

## (公財) 日本海事センター企画研究部研究員 松田 琢磨



ご紹介にあずかりました日本海事センター研究員の松田琢磨です。どうぞよろしくお願い致します。中村研究員の制度調査の発表とは打って変わって、「日韓航路の動向」という話でプレゼンテーションをさせていただきます。内容ですが、簡単な輸送動向、運賃動向、ローカル貨物、つまり日本

と韓国の間で直接行き帰りする日韓貿易に用いられる貨物で運ばれる貨物の品目別動向、そして船社別の配船動向について説明させていただきます。日本船社のシェアが小さい理由についても少し触れます。最後に港湾別輸送量と書いておりますが、日本側の港湾別輸送量の説明をさせて頂いて、最後にまとめということで話を進めたいと思います。

まず、なぜ日韓航路の話をするのかという話になるわけですが、日韓航路は意外と注目されておらず、調べてみようと思うとデータがない、よく分からないということが理由にあります。注目されない理由はいろいろありますが、後で触れるように日本船社の参入が少ないことが大きいです。また、そこそこ経済的に出来上がっている国同士の貿易がベースになるということで、あまり変化がないことも注目をあびない理由の一つになります。

船社さんから見ると、距離が近いので、運賃収入の面での魅力があまりないことも注目されないに理由として挙げられます。

ただ日韓貿易自体は、元々大きいのです。ローカル貨物、日韓だけで貿易する貨物を見ても、日本から韓国が 36 万 TEU ですね。あと韓国から日本が 43 万 TEU ということになります。韓国を経由して世界に運ばれる、もしくは韓国を経由して日本に輸入される貨物を含めると、200 万 TEU を超えるわけです。これは日本からアメリカに運ばれる貨物、米国から日本に来る貨物、もしくは日本から欧州、欧

州から日本へ運ばれる貨物よりも断然数は多いわけです。今回日韓航路について調べてみようと考えたのはまず現状を知りたいということと、日本の港を見た中で、日本の主要港を除くと、外国航路と言えれば中国航路か韓国航路であるので、その状況についてもあらためて調べてみたいと考えたためです。日本全国で見ますと日韓航路は地方港との間に 60 港に航路、週 89 便あります。また、日韓航路に関してよく言われる話が西日本側、日本海側が中心に航路があるという話になるわけですが、太平洋側にも航路網がそこそこあったりするわけです。ということで、現在の日韓航路の状況について、まずは動向をきちんと調べてみようというような動機づけで始めています。その途中経過、ここまでやってきたことを発表しようというのが今回の内容になります。

先程、就航数のお話をしましたけれども、週 89 便、これは京浜、阪神、名古屋以外の港で見えています。赤いひし形が付いているところは週 5 便以上ある、比較的便数の多いところですが。九州とか西日本は便数の多い港が多いんですけど、例えば清水、四日市、仙台塩釜といったような東日本や太平洋側でも便数の多いところがあります。また、北海道でも苫小牧のように、便数が結構多いところがあるわけです。

日本から韓国へ向かう、往航と呼んでおりますが、これが 160.4 万 TEU、ただし実入りコンテナ、中に貨物が入ったコンテナはあまり多くなくて、87.6 万 TEU。逆に復航は約 140 万 TEU ということになっておりますが、実入りコンテナで言うと、121.2 万 TEU 往航よりも多くなっております。もう 1 つ特徴として挙げられるのは、日本へやってくるトランシップ・フィーダー、つまり韓国まで他の国から持ってきて、そこで積み替えて日本へ持ってくる貨物が増加傾向にあるということです。3 年間で 20 万 TEU。通常は 2 TEU で 40 フィートコンテナ 1 個ですから、大体 10 万個位のコンテナが増えているというようなことになるわけです。

実入りコンテナでは、復航が上回る傾向が明確に出ており、往航に関しては、空コンテナがとて多くなっています。空コンテナは、もちろん貨物の起点にコンテナを用意するための回送ということもありますが、もうひとつは韓国の方が修繕費用が安いので、修繕目的で運ばれることもあると聞いており

ます。

復航の方が、貨物の入ったコンテナが多いということで、運賃は復航の方が高くなっております。復航運賃の平均は1個当たり794ドル位です。一方、それに比べると往航は100ドルちょっと安い状況になっております。これは釜山―横浜間の運賃ですが、他の航路に比べて、運賃の変動が小さい状況になっています。これは市況にあまり大きな動きがないということです。

運賃変動が小さいという話をさせて頂きましたが、標準偏差÷平均値というかたちで、運賃変動の割合を計算しています、日韓航路に関して言いますと、他の航路よりもかなり小さくなっておりまして、これが「変動が小さい」という根拠になっております。

次に、ローカル貨物の品目別動向の話をさせて頂きます。つまり日韓貿易でどういう貨物が運ばれているかという話なんですけれども、一番多いのが機械類・部品で特殊な機械、放送システムとかセキュリティゲートとかそういった機械とか、あとエンジンの部品、あとは印刷機の部品、産業用ロボットといったようなものが一番多いです。その次に多いのがプラスチックでその製品で、繊維とかフィルム原料となる酢酸セルロースがかなり多く、関西や山口、九州近辺から輸出されています。工学精密機器とその部品というのが第3位になっていて、これは液晶パネルの原料、下関港から輸出されるものが多いです。先程、工程間分業の話が柳川先生からもありましたが、加工用原料とか部品が多くて、山口、九州地区からの輸出が比較的多いのが特徴です。九州と韓国の間で、経済の結びつきが強まっているという側面もこういった形で反映されています。

次に、輸入の方を説明させて頂きますが、一番多いのは電気機器パネル、太陽電池、基地局、蓄電池の類の品目になっています。門司とか博多、東京で太陽電池を輸入していたり、基地局を東京、大阪など輸入港で輸入しています。

2番目に多いのが機械類で、ゴム・プラスチック成型用の型というものがあまして、これがかな

り下関港で輸入されています。その他プラスチックの原料もあります。往航と同様に原料や部品を中心にさまざまなものが輸入されております。全体的にみても輸入される場所はもちろん阪神、京浜が多いんですが、博多港、下関港のプレゼンスが大きいです。特に下関港に関して言いますと、関釜フェリーの存在がかなり大きいと考えられます。

いずれの表でも、十位まで書いてあるんですが、ちょっとその辺は端折らせて頂きます。例えば輸入の方の飲料、アルコールなんていうのは、博多港で輸入される第3のビールなんていうのがすごく多かったです。その辺の話もちょっと端折らせて頂きたいと思います。

次に、船社別の配船動向と、先程日本船社の参入が少ない、シェアが少ないという話をさせて頂きました。上位10船社のうち7船社が韓国系船社になります。そして上位4社でシェアの5割位を占める状況になっています。配船量というのは、コンテナサービスでいうと供給量ということになるわけですが、日本船社による配船は少ないのが実状です。日本郵船は2つ主なサービスを提供しておりますし、もちろん関釜フェリーなどもありますが、基本的には日本船社の数は少ない状況で、日本郵船のシェアを見ても、配船船腹量で3%弱というところになっています。もう1つ特徴として挙げられるのは、日韓航路の平均船型、使われている船というのが1000TEUを切る、685TEUというふうに小さいことです。小さい船を頻繁に動かして活動が行われているという傾向がお分かり頂けるかと思います。

日本船社のシェアが小さい理由ですが、ウエーバー制度という制度がありまして、1995年まで韓国の輸出入に関する輸送は、韓国籍船でないと基本的にできなかったという事情があります。1995年、20年位前になりますけれども、その時点で韓国船を使って、そして韓国の物流会社を使って輸送することが有利になってしまったのが実状ではないかと思います。経済学的に言うと、経路依存性という概念の典型例になります。日韓航路での物流体制等、環境が1995年の時点でかなりの部分が構築されていて、韓国船社を使うのがそもそも日韓航路では有利だとなったわけです。ウエーバー制が廃止されたからといって、あまりそれ自体が「じゃあ、日本船社を使いましょうか」という動機づけにはならなかったというのが実際のところではないかと思います。

もう1つデータとして示している港湾別輸送量なんですけれども、上位の港を見ますと、輸出も輸入もどちらもそうなんですけれども、大阪、横浜、名古屋、東京、神戸のように、基本的には主要港が多くなっています。ただ、主要港ではトランシップ・フィーダーの比率が低いというのが、1つの傾向になっています。これは主要港にはヨーロッパやアメリカに行く船が直接あるわけなのでそれにそのまま母船に載せればよいということを反映しています。一方で、苫小牧だとか新潟とか地方港になると一気にこの値が大きくなります。これは輸出でも輸入でもほぼ同様の傾向であります。

さらに違うデータでこの話を確認しても、地方港もしくは日本の港における釜山港トランシップの比率は、高まる傾向にあることがわかります。2001年時点では、日本の輸出入コンテナの取扱量に占める釜山トランシップ、釜山港での日本発着コンテナをトランシップ、積み替えた量の比率というのは、3.8%だったんですけれども、2013年にはこの数字が約倍の7.7%に膨れ上がりました。

トランシップが多い港というのは、先程もちよつと日本海だけじゃなくて太平洋側でも航路が多い港があるよと言いましたが、貨物量でも同様でして、先程挙げたような、苫小牧、仙台、塩釜、清水みたいな例を挙げることができます。

つまり、日韓航路の貨物量というのは、日本海側や西日本だけではなくて、東日本の太平洋側でも十分多いことが示されております。

最後、簡単にまとめの話をさせていただきます。まず、日韓航路においては復航貨物が多く、往航貨物が少ないので、往航貨物を増やすことが重要課題になります。先程輸出自体が少ないという話をしましたが、輸出貨物をどう開拓するかというのも、重要なポイントになってくると考えます。これは特に韓国向けというわけではなくて、全世界に向けて輸出貨物をどう開拓するかというようなことがポイントになってくるかと思っております。

日本船社のシェアが少ないことに関して言いますと、経路依存といったような状況もございますので、日本の船社のシェアを増やそうという場合は、海上運賃だけじゃなくて、物流輸送サービスの在り方を含む大きな変化が必要になってきます。色々方法はあると思われませんが、その辺のコストなどを見込んでどうするかを考慮する必要があるのではないかと思います。

また現在、韓国船社が東南アジアに進出している流れがあります。日韓航路自体があまり変化がなくて、競争も激しくなってきたので、日本—東南アジア—中国、そしてロシアも含めて積極的に連結させていこうという動きであります。これは船舶の大型化と呼ばれる動きとつながっております。日本船社が日韓航路に関係していくということであれば、アジア域内における航路の統合といった動きも見据えていく必要があるのではないかと考えております。

港湾別輸送量の話になりますが、柳川先生の講演で拠点選択の話がありましたけれども、基本的に今まで地方港湾が韓国を経由して輸出入するという行動に関しては、物流コストの削減という側面が結構あるわけで、こういった課題を云々するという話になってくると、地方荷主の物流をどうするか、そして地方荷主の立地をどうすべきかという問題になってきます。この点については先程世の中の流れが速いという話がありましたけれど、その辺の速さに対応する必要もありますが、慎重に分析を行った上で、対応がとられるべきではないかなと考えております。

以上、少し駆け足になってしまいましたが、日韓航路の動向について説明をさせて頂きました。本日はどうもありがとうございました。

## 日韓航路の動向

2015年2月9日(月)  
第17回海事立国フォーラム in 東京 2015@海運ビル  
(公財)日本海事センター 研究員 松田琢磨  
E-mail: t-matsuda@jpmac.or.jp



## 今回発表の内容

- はじめに
- 輸送動向(概要)
- 運賃動向
- ローカル貨物の品目別動向
- 船社別配船動向
  - 日本船社のシェアが小さい理由
- 港湾別輸送量
- まとめ

## はじめに(1)

- これまであまり大きな注目はされず
  - 参入している日本船社がほとんどない(後述)
  - 輸送量の伸びがほかの航路に比べて大きくない
  - 近距離輸送のため運賃収入の面で魅力が小さい
- しかしながら大きな存在
  - ローカル貨物(日韓貿易貨物、実コンテナのみ)で79.0万TEU
    - 日本→韓国 36万TEU
    - 韓国→日本 43万TEU
  - フィーダー、トランシップ貨物を含め208.8万TEU
    - 日本→韓国 52万TEU
    - 韓国→日本 78万TEU
  - 日本・米国間や日本・欧州間を上回る

## はじめに(2)

- 日韓貿易の規模
  - 日本から見て韓国は世界第3位の貿易相手国
    - 輸出額の約8%、輸入額の4%
  - 韓国から見て日本は世界第3位の貿易相手国
    - 輸出入額の各約6%
  - 日韓貿易の約4割が海上コンテナ輸送(金額ベース)
- 日韓航路の航路網
  - 日本全国60港に航路
    - 西日本、日本海側中心だが、太平洋側にも航路網
  - 地方港発着便数は週89便(延べ)
  - 釜山でのトランシップ・フィーダーが主目的

調査の主目的:まずは動向の整理

図1: 地方港の日韓航路就航数  
(2014年12月、単位: 便/週)



## 輸送動向(概要)

- 日本→韓国(往航): 160.4万TEU  
- (実コンテナ87.6万TEU)
- 韓国→日本(復航): 138.8万TEU  
- (実コンテナ121.2万TEU)  
- 近年復航トランシップ・フィーダーが増加
  - 2010年: 56.8万TEU
  - 2013年: 78.1万TEU
- 実コンテナでは復航が上回る
  - 往航におけるポジショニング(空コンテナの回送)
  - 修繕目的のコンテナ輸送が多いことも一因

図2: 日韓航路コンテナ貨物輸送量  
(2010~2014年10月、単位: 1万TEU)

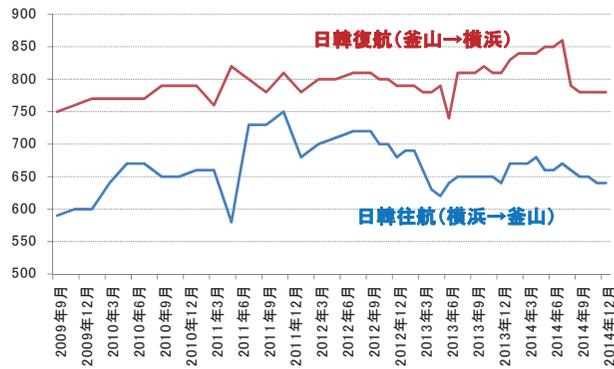


データ出所: 韓国国家物流情報センターウェブサイト  
※2014年は10月までのデータ

## 運賃動向

- 運賃: 復航の方が高い
  - 復航運賃: 750~850ドル/TEU
    - 平均794ドル/TEU(2009年9月~2014年12月)
  - 往航運賃: 600~750ドル/TEU
    - 平均665ドル/TEU(2009年9月~2014年12月)
- 日韓復航と日中復航は同じような水準
  - 日中航路の方が船舶が大きく、コスト安
- 他の航路に比べて運賃の変動が小さい
  - 需要変動が大きくない

図3: 横浜⇄釜山間のコンテナ運賃  
(2009年9月～2014年12月、単位:ドル/TEU)



データ出所: Drewry "Container Freight Rate Insight"

表1: 日韓航路の相対的な運賃水準  
(2009年9月～2014年12月、単位:ドル/TEU)

|                  | 平均値     | 標準偏差  | 標準偏差÷平均値 |
|------------------|---------|-------|----------|
| 日韓往航(横浜→釜山)      | 665.4   | 38.5  | 5.8%     |
| 日韓復航(釜山→横浜)      | 794.2   | 24.7  | 3.1%     |
| 北米往航(塩田→NY)      | 2,880.9 | 360.7 | 12.5%    |
| 北米復航(NY→塩田)      | 1,306.6 | 311.9 | 23.9%    |
| 欧州往航(塩田→サウザンプトン) | 1,538.0 | 383.8 | 25.0%    |
| 欧州復航(サウザンプトン→塩田) | 872.6   | 140.9 | 16.1%    |
| 日中往航(横浜→上海)      | 383.2   | 36.1  | 9.4%     |
| 日中復航(上海→横浜)      | 770.8   | 54.8  | 7.1%     |
| 中国→東南アジア航路       | 641.0   | 112.3 | 17.5%    |

データ出所: Drewry "Container Freight Rate Insight"、中国国際海運網

ローカル貨物の品目別動向  
(往航、金額ベース)

- 第1位: 機械類・部品 (HSコード84)
  - 放送システムやセキュリティゲートなどの機械、エンジン部品、印刷機部品、産業用ロボットなど
- 第2位: プラスチック及びその製品 (HSコード39)
  - 繊維やフィルム原料の酢酸セルロース
  - 関西や山口・九州近辺から輸出
- 第3位: 光学・精密機器・その部品 (HSコード90)
  - 6割以上が「偏光材料製のシート及び板」(液晶パネルの材料)
  - 「偏光材料製のシート及び板」の約6割が下関港から輸出

加工用原料や部品が多く、山口・九州地区からの輸出が多い

表2: 日韓往航の品目別貿易額  
(2011～2013年、単位:億円)

| HSコード | 品目名(※)       | 2011     |        | 2012     |        | 2013     |        |
|-------|--------------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
|       |              | 貿易額      | シェア    | 貿易額      | シェア    | 貿易額      | シェア    |
| 84    | 機械類・部品       | 4,304.0  | 20.4%  | 3,797.5  | 19.5%  | 4,086.5  | 20.1%  |
| 39    | プラスチック及びその製品 | 3,647.3  | 17.3%  | 3,249.3  | 16.7%  | 3,171.5  | 15.6%  |
| 90    | 光学・精密機器・その部品 | 1,561.5  | 7.4%   | 1,975.2  | 10.2%  | 2,001.8  | 9.9%   |
| 85    | 電気機器・テレビなど   | 1,763.2  | 8.4%   | 1,566.5  | 8.1%   | 1,785.5  | 8.8%   |
| 38    | 各種の化学工業生産品   | 1,209.1  | 5.7%   | 1,185.7  | 6.1%   | 1,111.4  | 5.5%   |
| 70    | ガラス及びその製品    | 1,359.6  | 6.4%   | 1,220.8  | 6.3%   | 1,038.8  | 5.1%   |
| 29    | 有機化学品        | 712.6    | 3.4%   | 708.4    | 3.6%   | 794.1    | 3.9%   |
| 28    | 無機化学品        | 667.1    | 3.2%   | 569.0    | 2.9%   | 617.1    | 3.0%   |
| 87    | 車両・車両部品      | 862.3    | 4.1%   | 605.8    | 3.1%   | 548.2    | 2.7%   |
| 32    | 染料・顔料類       | 440.9    | 2.1%   | 407.6    | 2.1%   | 478.0    | 2.4%   |
|       | その他          | 4,561.3  | 21.6%  | 4,146.1  | 21.3%  | 4,676.2  | 23.0%  |
|       | 合計           | 21,088.8 | 100.0% | 19,431.8 | 100.0% | 20,309.0 | 100.0% |

データ出所: 財務省「貿易統計」

## ローカル貨物の品目別動向 (復航、金額ベース)

- 第1位: 電気機器・テレビなど (HSコード85)
    - 太陽光パネルの部品となる太陽電池、基地局、蓄電池
    - 太陽電池は近年門司港や博多港、東京港での輸入
    - 基地局は東京港、大阪港での輸入
  - 第2位: 機械類・部品 (HSコード84)
    - ゴム・プラスチック成型用型が多く、その半分以上が下関港で輸入
  - 第3位: プラスチック及びその製品 (HSコード39)
    - ポリエチレンテレフタレート製の板やシート、樹脂が中心
- 博多港に加え、下関港のプレゼンス大、関釜フェリーがローカル貨物貿易で重要な役割

## 表3: 日韓復航の品目別貿易額 (2011～2013年、単位: 億円)

| HSコード | 品目名(※)       | 2011     |        | 2012     |        | 2013     |        |
|-------|--------------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
|       |              | 貿易額      | シェア    | 貿易額      | シェア    | 貿易額      | シェア    |
| 85    | 電気機器・テレビなど   | 1,546.8  | 11.7%  | 1,538.2  | 12.0%  | 2,531.6  | 16.8%  |
| 84    | 機械類・部品       | 2,065.9  | 15.6%  | 2,018.3  | 15.7%  | 2,317.4  | 15.3%  |
| 39    | プラスチック及びその製品 | 1,319.2  | 10.0%  | 1,285.8  | 10.0%  | 1,444.2  | 9.6%   |
| 71    | 真珠・宝石・貴金属    | 1,232.0  | 9.3%   | 1,005.2  | 7.8%   | 1,248.8  | 8.3%   |
| 87    | 車両・車両部品      | 402.6    | 3.0%   | 472.2    | 3.7%   | 570.0    | 3.8%   |
| 72    | 鉄鋼           | 591.4    | 4.5%   | 512.4    | 4.0%   | 518.5    | 3.4%   |
| 73    | 鉄鋼製品         | 445.9    | 3.4%   | 452.8    | 3.5%   | 487.6    | 3.2%   |
| 29    | 有機化学品        | 383.4    | 2.9%   | 381.9    | 3.0%   | 449.2    | 3.0%   |
| 40    | ゴム及びその製品     | 390.1    | 2.9%   | 370.8    | 2.9%   | 323.4    | 2.1%   |
| 22    | 飲料、アルコール及び食酢 | 313.1    | 2.4%   | 299.0    | 2.3%   | 307.5    | 2.0%   |
|       | その他          | 4,551.0  | 34.4%  | 4,490.0  | 35.0%  | 4,900.9  | 32.5%  |
|       | 合計           | 13,241.4 | 100.0% | 12,826.6 | 100.0% | 15,099.2 | 100.0% |

データ出所: 財務省「貿易統計」

## 写真: 下関港で関釜フェリーを待つトラック (2014年11月)



出所: 講演者撮影

## 船社別配船の動向

- 上位10船社のうち7船社が韓国系船社
- 上位4船社のシェア合計は50.7%
- 日本船社による配船は少ない
  - 日本郵船による以下2サービスのみ
    - HAS (Hokkai Arirang Service, 苫小牧、新潟、釜山)
    - HBS (Hokkai Busan Service, 富山新港、釜山)
  - 配船船腹量に占めるシェアは3%弱
- 平均船型は1,000TEUを切る
  - 小型のコンテナ船が高い頻度で活躍

表4: 日韓航路の船社別配船船腹量  
(2014年6月)

| 船社名               | 年間配船量(TEU) | 配船量シェア  | 平均船型(TEU) |
|-------------------|------------|---------|-----------|
| 1 南星海運            | 458,588    | 17.70%  | 670       |
| 2 KMTC            | 335,764    | 12.90%  | 608       |
| 3 興亜海運            | 282,464    | 10.90%  | 577       |
| 4 天敬海運            | 238,004    | 9.20%   | 692       |
| 5 SITC(中国)        | 192,036    | 7.40%   | 991       |
| 6 東進商船            | 174,582    | 6.70%   | 539       |
| 7 長錦商船            | 154,856    | 6.00%   | 429       |
| 8 Pan Continental | 130,572    | 5.00%   | 754       |
| 9 陽明海運(台湾)        | 93,860     | 3.60%   | 1,805     |
| 10 Centrans(中国)   | 91,000     | 3.50%   | 875       |
| その他               | 441,688    | 17.00%  |           |
| 総計                | 2,593,414  | 100.00% | 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

## 日本船社のシェアが小さい理由

- ウェーバー制度の名残
  - 1967年: 韓国で海運振興法制定
    - 基本的に韓国船による輸出入貨物輸送を義務化
    - 外国籍船での輸送はウェーバー取得を義務付け
      - ウェーバー: 自国籍船不就航証明書、その航路に韓国籍船が就航していないことの証明書
    - 韓国船社が日韓航路の輸送を担う状況(尹,2006)
  - 1995年1月: ウェーバー制度廃止
    - 経緯もあって韓国船社優位の状況は変わらず

## 参考: 経路依存性 (Path Dependence)

- 歴史的経緯によって、経済活動などのあり方や様式が規定されてしまうこと
  - 例: キーボード配列(QWERTY)
- 日韓航路の状況→経路依存性の典型
  - 日韓航路での物流体制など環境がすでに構築→韓国船社起用がコスト面からも有利
  - 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ず



## 港湾別輸送量(1)

- 輸出: 大阪港、横浜港、名古屋港、東京港、苫小牧港
- 輸入: 東京港、大阪港、苫小牧港、名古屋港、横浜港
  - 苫小牧以外はローカル貨物(韓国との輸出入貨物)が多い
- 京浜・阪神・名古屋
  - ローカル貨物: 42.6万TEU(輸出入計)
  - トランシップ・フィーダー貨物: 20.0万TEU(輸出入計)
- 上記以外の港
  - ローカル貨物: 28.6万TEU(輸出入計)
  - トランシップ・フィーダー貨物: 85.8万TEU(輸出入計)
  - 輸出入拠点として釜山港が利用されていることが明確に
    - 韓国のコンテナ取扱量の7割以上が釜山港
  - 日本発着貨物のうち、釜山港トランシップの割合7.7%
    - 地方港に限ると25.7%

図4: 日韓復航港別輸出货量  
(2013年、単位: TEU)

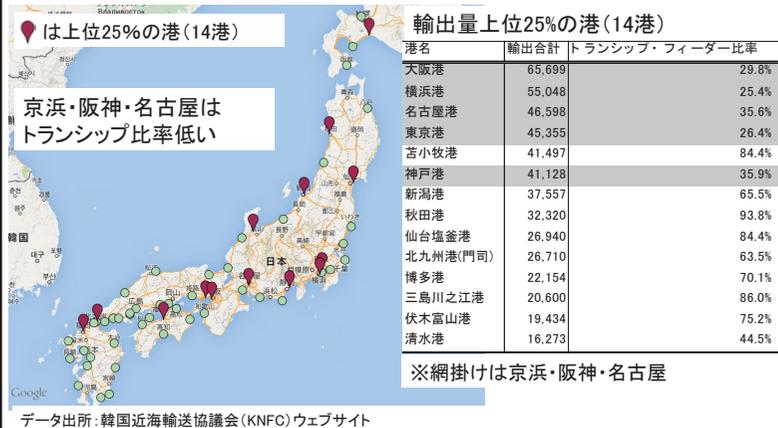


図5: 日韓復航港別輸入量  
(2013年、単位: TEU)

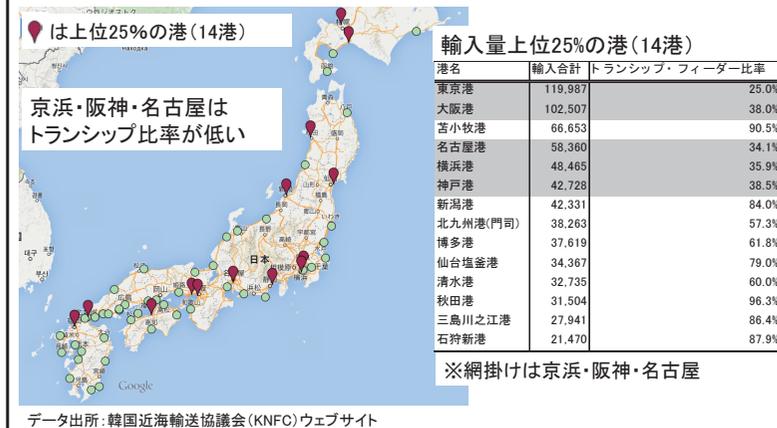
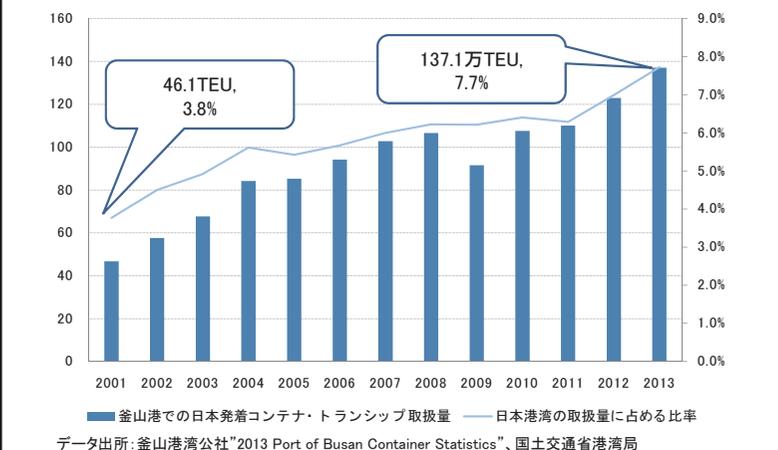


図6: 釜山港における  
日本発着コンテナトランシップ取扱量  
(2001~2013年、単位: 1万TEU)



港湾別輸送量(2)

- 釜山港トランシップの全国的普及を示唆
  - 東日本でも太平洋側の方が輸送量が多い
- トランシップ貨物が多い太平洋側地方港
  - 苫小牧港
    - 釜山港フィーダーの割合がとくに高い(約5割)
  - 仙台塩釜港
    - ゴムなどの輸入が多い
  - 清水港

表5: 日韓航路地方別輸送量  
(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      |           |        |
| 京浜・阪神・名古屋      | 176,926 | 249,309 | 76,902       | 122,738 | 625,875   | 32.3%  |
| 北海道            | 8,126   | 9,183   | 49,973       | 81,009  | 148,291   | 7.7%   |
| 東北(日本海側)・北陸    | 22,000  | 21,437  | 64,572       | 79,958  | 187,967   | 9.7%   |
| 東北(太平洋側)・関東・東海 | 24,471  | 42,237  | 47,078       | 76,685  | 190,471   | 9.8%   |
| 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)   | 18,066  | 18,975  | 37,256       | 49,307  | 123,604   | 6.4%   |
| 四国             | 10,257  | 11,786  | 46,945       | 58,783  | 127,771   | 6.6%   |
| 九州             | 30,570  | 44,357  | 73,987       | 106,372 | 255,286   | 13.2%  |
| 全国計            | 306,927 | 406,539 | 565,582      | 657,125 | 1,936,173 | 100.0% |

データ出所: 韓国近海輸送協議会(KNFC)ウェブサイト

## まとめ(1)

- 空コンテナ込みの輸送量は往航が上回るが  
実入りコンテナだけでは復航が多い  
– 日韓往航での大規模なポジショニング
- 運賃は復航が高い
- 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い  
– 地方港で顕著
- ローカル貨物では加工用原料・部品が多く、  
山口・九州地区からの輸出入が大きな割合

## まとめ(2)

- 日本・韓国間では国際分業体制の構築も進展  
– 山口・九州地域を中心に経済的な結びつきは強化  
– ローカル貨物だけでも日韓航路は今後も重要
- 課題の一つ: 往復航のインバランス解消  
– 一番大きな理由は輸出貨物が少ないこと
  - ローカル向けはバルク貨物コンテナ化などの工夫  
– 韓国向けスクラップ輸出のコンテナ化(ただし、運賃負担力低)
  - 航空貨物の取り込み
  - フェリー、RORO船の活用(藤原・江本, 2013)
- トランシップ貨物のインバランス解消がとくに重要
  - 輸出貨物の開拓  
– さらなる中小企業の国際化促進(戸堂, 2011)など?

## まとめ(3)

- 従来言われる通り、韓国船社が大きなシェア  
– 主要港以外にも小さな船で地方港貨物を集める  
– 歴史的経緯で荷主や物流業者が韓国船社を起用することが合理的になっている可能性高い  
– 日本船社のシェアを増やそうと考える場合、海上運賃だけでなく、輸送サービスの在り方を含む大きな変化が必要  
– 参入方法: 買収、資本参加などさまざま
  - 現在の状況を変えるべきかどうか考慮する必要
  - 大型化(後述)に伴う船社間協調への参加も選択肢?
  - 統合アジア航路の一寄港地として、進出する方向は?

## まとめ(4)

- 韓国船社の東南アジア進出
  - 韓国企業の海外移転や景気停滞などもあり、日韓航路の貨物自体はあまり伸びていない
  - 日本の地方港でも(韓国船社間で)競争激化
  - 韓国を基点に地方港・東南アジア・中国航路を積極的に開設する動き
- 船舶の大型化
  - 現在、日韓航路では小型船舶中心
  - 1990年代建造船多く、高齢化進行
  - コンテナ船大型化とカスケーディング
  - 日韓航路でも大型化の流れ
    - コスト削減
    - 船社間協調の進化(日刊CARGO, 2014)

## まとめ(5)

- 港湾別輸送量
  - 主要港はローカル貨物の取り扱いが多い
  - 地方港湾、とくに山口・九州地区以外ではトランシップ・フィーダー貨物が中心
    - 運航頻度の高いコンテナ航路を開設できる需要がない
  - 京浜・阪神港から遠い荷主はトラック輸送が割高
  - 地方荷主の物流をどうするか、地方荷主の立地をどうすべきかという問題にも
  - 慎重に分析を行ったうえで対応が取られるべき

表6: 20フィートコンテナのフィーダー料金比較

| 積み地 |     | 単位: 円/TEU   |            |         |       |        |        |
|-----|-----|-------------|------------|---------|-------|--------|--------|
| 積み地 | 揚げ地 | 積み地<br>荷役費用 | 海上輸送<br>運賃 | 揚げ地荷役費用 |       |        | 合計     |
|     |     |             |            | ターミナル   | 横持ち   | 母船荷役   |        |
| 瀬戸内 | 阪神港 | 8,800       | 17,700     | 8,500   | 7,500 | 19,000 | 61,500 |
|     | 釜山港 | 8,800       | 16,400     | 3,600   | 1,350 | 6,300  | 36,450 |
| 差 額 |     | 0           | 1,300      | 4,900   | 6,150 | 12,700 | 25,050 |

| 積み地: 北海道 |     | 単位: 円/TEU   |            |         |        |        |        |
|----------|-----|-------------|------------|---------|--------|--------|--------|
| 積み地      | 揚げ地 | 積み地<br>荷役費用 | 海上輸送<br>運賃 | 揚げ地荷役費用 |        |        | 合計     |
|          |     |             |            | ターミナル   | 横持ち    | 母船荷役   |        |
| 北海道      | 阪神港 | 11,000      | 29,500     | 9,500   | 12,000 | 19,000 | 81,000 |
|          | 釜山港 | 11,000      | 16,000     | 3,600   | 1,350  | 6,300  | 38,250 |
| 差 額      |     | 0           | 13,500     | 5,900   | 10,650 | 12,700 | 42,750 |

データ出所: 松尾俊彦(2014)「コンテナの「集貨」とフィーダー輸送」内航海運研究第3号

## 参考文献・資料

- 書籍・論文・報告書など
  - 尹宋漢(2006)「韓国海運政策をめぐる最近の動向に関する一考察」, 海事交通研究, 第55号
  - 戸堂康之(2011)『日本経済の底力』, 中央公論新社
  - 日刊CARGO 2014年11月27日号
  - 日本郵船株式会社(2014)『世界のコンテナ輸送と就航状況 2014年版』, 日本海運集会所
  - 日本海事新聞 2015年1月30日号
  - 釜山港湾公社(2014)『2013 Port of Busan Container Statistics』
  - 藤原利久・江本伸哉(2013)『シームレス物流が切り開く東アジア新時代-九州・山口の新成長戦略-』, 西日本新聞社
  - 松尾俊彦(2014)「コンテナの「集貨」とフィーダー輸送」, 内航海運研究, 第3号
  - 松田琢磨(2014)「日本・韓国間コンテナ航路の動向(1)概要」, 日刊CARGO 2014年12月12日号
  - 松田琢磨(2015)「日本・韓国間コンテナ航路の動向(2)船社別配船艘量、港湾別輸送量」, 日刊CARGO 2015年1月22日号
- ウェブサイトからのデータ
  - 韓国近海輸送協議会(KNFC)ウェブサイト <http://www.knfc.or.kr/>
  - 韓国貿易協会(KITA)ウェブサイト <http://www.kita.org/>
  - 国土交通省港湾局ウェブサイト <http://www.mlit.go.jp/kowan/>
  - 財務省「貿易統計」 <http://www.customs.go.jp/toukei/info/>
  - 日刊CARGOウェブサイト <http://www.daily-cargo.com/>

## ご清聴ありがとうございました



マリタイム・エコノミクス 第3巻 (上巻)  
— 海事業の全貌を理解するために —

Martin Stopford 著  
公益財団法人 日本海事センター 編訳  
九州大学教授 星野裕志 監修  
公益財団法人 日本海事センター 編集協力  
一般社団法人 日本海運集会所 発行

Martin Stopford, *Maritime Economics*  
の日本語訳(上巻)が発売中です!

著者: Martin Stopford  
編訳: 公益財団法人 日本海事センター  
監修: 九州大学教授 星野裕志  
編集協力: 公益財団法人 日本海事センター  
発行: 一般社団法人 日本海運集会所

2014年5月23日発行  
A5判 上製本 本文528ページ  
本体価格: 3,000円、送料600円(別途消費税)

**下巻は2015年度発売予定**

日本海運集会所ウェブサイトから購入可能  
<http://www.jseinc.org/cart/item.php?type=2>