

## 日本の欧州行き物流と韓国港湾

掲載誌・掲載年月日：日本海事新聞 20211223

日本海事センター 企画研究部

客員研究員 福山秀夫

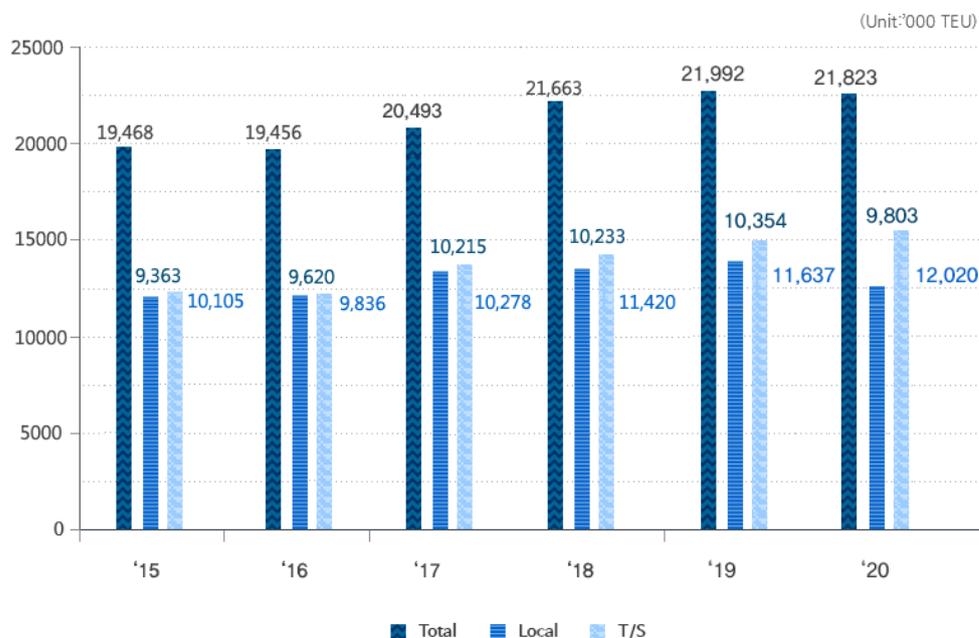
### 1. 韓国港湾と日本から見た北東アジア物流

日本の欧州行きの物流を見る場合、韓国港湾、特に、釜山港と日本の関係を直視し、日本から見た北東アジアの国際物流の特色を把握しておく必要がある。

釜山港湾公社は、現在、釜山港をその戦略的位置という観点から、北米航路・欧州航路等の海上航路とユーラシア大陸のシベリア・ランドブリッジ (SLB) やチャイナ・ランドブリッジ (中欧班列) のハブ港として位置付けている。

釜山港のコンテナ取扱量の推移(図表1)をみると、2020年の総取扱量21,823,962TEU、輸出4,951,219TEU、輸入4,852,617TEU、トランシップ (T/S) 12,020,126TEUで、T/S比率55.1%とT/Sが約6割を占めており、増加傾向にあり、また、2018年の釜山港の対日コンテナ取扱量のT/S比率は56.35%と約6割を占めており、個別には博多・苫小牧・門司・新潟等のT/S比率が高いが、国際コンテナ戦略港湾の東京・横浜・大阪・神戸のT/S比率も高く、事実上、釜山港がハブ化していると言える。

(図表1) 釜山港のコンテナ取扱量



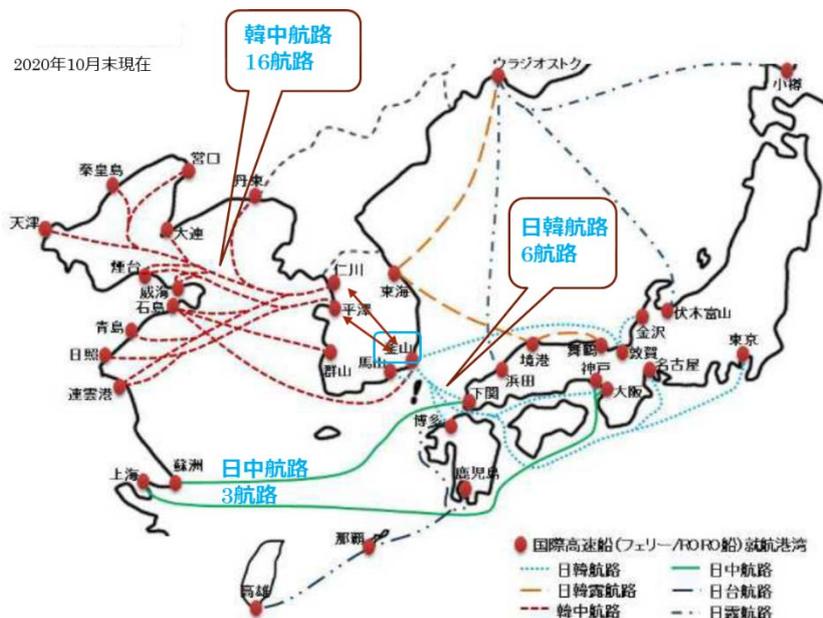
(出所：釜山港ホームページ)

船社レベルでみると、例えば、韓国近海コンテナ船社最大手の高麗海運 (KMTC) は、

釜山港を中心に日本の五大港・北部九州港を始めとし、日本全国の地方港 38 港を結ぶ、33 航路 41 港寄港サービスを展開している。

国際フェリー・RORO 船という国際高速船においても、2020 年現在、そのネットワークは、日韓航路 6 航路、韓中航路 16 航路、日中航路 3 航路、日台航路 1 航路、日韓口 1 航路から構成されており、日韓航路の基点釜山港と韓中航路の基点仁川港を陸路で連結して、RORO to RORO サービスによる日本から中国の環黄海諸港への高速サービスを提供されている（図表 2）。この恩恵に預かっているのが、九州山口経済圏である。

（図表 2）北東アジアにおける国際高速船ネットワーク



出所：九産大魏鍾振准教授の提供資料を筆者加工

日本から見た北東アジアの国際物流の特色は次の通りである。

- ① 五大港を含め、殆どの地方港においては、釜山港が東西基幹航路の T/S 港として利用されている。特に、九州山口経済圏の北部九州港と釜山港間は約 220km と近いため常態化している。
- ② 釜山港基点のコンテナ船、RO/RO 船のネットワークが充実しており、釜山港とは頻繁な往来がある。
- ③ 釜山港及び北部九州港を物流拠点とする良質な物流サービスが形成されている。

良質なサービスの事例として、日本通運の MCC（マルチ・カントリー・コンソリデーション）や西濃運輸の PPP（プサン・プラットフォーム・プロジェクト）という釜山港拠点型混載貨物の国際配送サービスがある。また、下関の SHK グループは、釜山港－仁川港の RORO to RORO サービスを利用した青島港経由の山東省へのサービスを行っている。

さらに、2012年4月より本格稼働した、九州の日産苅田工場への韓国からの部品輸入で採用されているシャーシの日韓ダブル No.による輸送も RORO 船の輸送形態を利用した良質なサービスの1例である。トリプル No.については、幾つかの地方自治体の要望もあるようだが、筆者は、トリプル No.を中欧班列と日韓発の貨物との接続に活用すれば、最大限の効果を発揮すると考える。

## 2. 日本の欧州行き物流と東アジア物流の競争環境

日本の欧州行き物流には、海上輸送サービスと SEA&RAIL サービスがあり、後者には、SLB と中欧班列がある。概要以下の通り。

### (ア) 海上輸送サービス

- ① 日本－欧州直行ルート
- ② 日本－釜山港 (T/S 港)－欧州ルート
- ③ 日本－釜山港以外のアジア域内港 (T/S 港)－欧州ルート

### (イ) SEA&RAIL サービス

- ① SLB (TSR)
  1. 日本－ポストーチヌイ港等－欧州ルート
  2. 日本－釜山港 (T/S 港)－ポストーチヌイ港等－欧州ルート
- ② 中欧班列 (競争中)
  1. 日本－中国港湾－欧州ルート
  2. 日本－釜山港－仁川港－中国港湾－欧州ルート (RORO to RORO)
  3. 日本－釜山港 (T/S 港 (未確定))－中国港湾－欧州ルート

東アジアの海上輸送は、北東アジア航路、東南アジア航路、欧州・中東航路、北米・中南米航路、オセアニア航路等に分かれており、北東アジア航路と東南アジア航路を併せてアジア域内航路と呼ぶ。北東アジア航路は、日韓航路・日中航路・韓中航路・台湾航路・極東航路から構成される。アジア域内航路の2020年の荷動き量は、約3,800万TEU、欧州航路のアジア－欧州往復荷動きは、約2,400万TEU、アジア－北米往復の荷動きは約2,500万TEU(3航路ともIHSマークイットのデータに基づく)で、合計約9,000TEUという膨大な量のコンテナが動いている。東アジア地域には、世界トップ10のコンテナ港のうち9つがある。1位から順に、上海、シンガポール、寧波・舟山、深圳、広州・南沙、青島、釜山、天津、香港で、釜山港は第7位である。

アセアン地域内には、主要7大港湾、シンガポール港(2位)、ポートクラン港(マレーシア)(12位)、タンジュンペレパス港(マレーシア)(15位)、レムチャバン港(タイ)(22位)、ホーチミン港(ベトナム)(20位)、タンジュンプリオク港(インドネシア)(23位)、マニラ港(フィリピン)(41位)がある。ちなみに、東京44位、横浜70位、神戸71位で、東京港がかるうじて主要七大港レベルにある。

欧州航路は、3大アライアンスという9社を中心に運営されている。9社の船腹シェアは、約8割で寡占状態となっている。2Mは、マースク（デンマーク）、MSC（スイス）の2社、Ocean Alliance（OA）は、CMA CGM（仏）、COSCO（中）、エバーグリーン（台）の3社、The Alliance（TA）は、HMM（韓）、ONE（星/日）、ハパックスロイド（独）、陽明海運（台）の4社から構成され、欧州船社が強みを持つ。

欧州航路の日本への寄港は、TA4社の1航路のみ（日本海事新聞社「コンテナ航路一覽」2021年8月2日発行）であるが、釜山港は、16のサービス航路を提供しており（釜山港湾公社HP2020年統計資料）、釜山港がハブとなる配船となっている。

次に、SEA&RAILのSLBは、日本とソ連の間で1971年に開始されたルートだったが、1991年ソ連崩壊後、崩壊したランドブリッジを2000年以降に復活させたのは、韓国企業だった。現在、釜山港がハブ港となっている。日系フォワーダーは、旧来型の日本港湾ーロシア極東港サービスを行うのに対し、UNICOなどの韓国系フォワーダーは、中国、東南アジア、日本から釜山港T/Sで、ロシア極東港につなぎ、TSRサービスと称し、日系フォワーダーと異なった運営をしている。ちなみに、2018年のSLB全体の取扱量は、約94.9万TEU、ロシア～韓国約13.8万TEU、ロシア～日本約7.3万TEUで、韓国は日本の2倍の取扱量となっている。2020年はSLB全体で約1,422,400TEUとなり、コロナ禍で前年比25.4%と急増した。

中欧班列とは、1992年12月1日に、連雲港～ロッテルダムまで輸送したCLBがベースになっている。連雲港ー阿拉山口（カザフスタン国境駅）、天津ー二連浩特（外モンゴル国境駅）、大連ー満州里（ロシア国境駅）の三ルートを使用していたが、2011年3月19日に3ルート以外の重慶鉄道コンテナセンター駅から出発した渝新欧国際列車が、初便とされる。これ以降、成都、西安、鄭州等の内陸センター駅からも続々出発し、2016年に国家発展改革委員会が、「中欧班列（China Railway Express）」というブランド名を与えた。鉄道コンテナセンター駅とは、鉄道近代化のための国際コンテナ輸送を目的としたハブ駅で、18か所計画され内陸型と海港型に分かれる。両者は海鉄連運（SEA&RAIL）というコンセプトでつながり、内陸輸送とランドブリッジに対応している。中欧班列は、内陸ハブとしての鉄道コンテナセンター駅から出発したため、当初、日本との接続はなかったが、2018年5月に日通が、ユーラシアトレインダイレクトという重慶や武漢を拠点とするSEA&RAILサービスを開始、日新が、2019年4月に「日中欧SEA&RAIL一貫輸送サービス」を商標登録し、横浜港発厦門港・重慶駅経由ドイツまで25日のサービスを開始した。韓国系企業SJロジスティクスは、韓国と中国工場からのLG電子の製品を仁川港ー日照港経由成都コンテナセンター駅に集約し、ポーランドのウッジまで25日で輸送した。中国系企業シノトランスも日本貨物との接続サービスに乗り出し、2018年に日本ー威海港ー重慶ーデュイスブルクルートを開発した。

コロナ禍で環境は一変し、旅客機によるペリー輸送ができなくなり、SLBや中欧班列に貨物が流れ急成長した。さらに、世界的な定期コンテナ航路の海上運賃高騰により、鉄

道運賃が割安となり利用が急増、歯止めがかからない状況が続いており、SLB ではボストーチヌイ港等で滞船・混雑が発生し、中欧班列では、国境駅で大渋滞が発生、また、欧州側の積替え駅でも渋滞が発生した。だが、こんな状況下でも中欧班列では、新しい可能性を目指して新ルートが相次いで誕生している。2020 年 12 月に武漢新港が、シノトランスや日新と提携し、2019 年に既に配船していた武漢新港－名古屋港・東京港などの直行コンテナ船ルートを活用した日本貨物との接続サービスを開始し、武漢駅経由欧州まで 25 日で運んだ。武漢新港側は、このルートを「中部陸海連運大通道」と呼び、武漢発中欧班列の目玉にしている。今年 10 月 26 日には、武漢新港－釜山港直行便を開設、釜山港 T/S 貨物狙いで、釜山港ハブ化の展望に一石を投じた。中欧班列の取扱量は、'19 年 8,225 便 72.5 万 TEU、'20 年には 12,400 便 113.5 万 TEU と 6 割の増加、'21 年 1－10 月の輸送量は、121.6 万 TEU と前年を超えた。

### 3. アフターコロナと RCEP 下の展望

一方、中国西部では、重慶・成都と広西北部湾の欽州港を鉄道で接続する西部陸海新通道の構築が進んでおり、西部とアセアンが中欧班列と接続され、経済圏一体化の流れが進んでいる。アセアンから中欧班列を活用して欽州 - 重慶 - 欧州のサービスがすでに始まり、アセアンからの貨物と北東アジアからの貨物が、重慶や成都で集約できる可能性も生まれ、中欧班列と欧州・東南アジア・北東アジアの諸航路が、中国沿岸部を接続域として接続される流れが生まれている。

中欧班列と日韓発貨物の接続についての最適ルートの検討を急ぐ必要がある。私は、国際高速船ネットワークを活用した接続体制の構築が重要だと考える（図表 2）。日韓航路と韓中航路を釜山港と仁川港の陸路で結び、北部九州港の戦略性も生かしつつ、地方港からの貨物の集約方法を検討して、日本の貨物と韓国の貨物を併せて、中国港湾に送る方法と日中航路活用による集約方法を調整し中国港湾へ送る方法でのブロックトレインの編成が、将来的な課題となるだろう。韓国港湾と密接な関係を築くことがポイントになると思う。

ポストコロナに向けて、日韓発貨物と中欧班列との接続ビジネスのチャンスが到来している。成長のためには、コンテナ船、RORO 船等の航路、港湾、鉄道の整備拡充、通関の効率化などの制度改革などが課題となるが、これら多くの日中韓国際複合輸送の課題解決のための日中韓の協議が必要であろう。

(2021 年 12 月 23 日付日本海事新聞に掲載)