

JMC海事振興セミナー
2022年06月15日(水)

韓国の国際物流への取り組みと課題

九州産業大学 商学部 経営流通学科

魏 鍾振

目次

1

韓国における国際貿易の動向

2

近海物流における現状とシームレス化への取り組み

3

ユーラシア横断鉄道の活用に向けた取り組みと現状

4

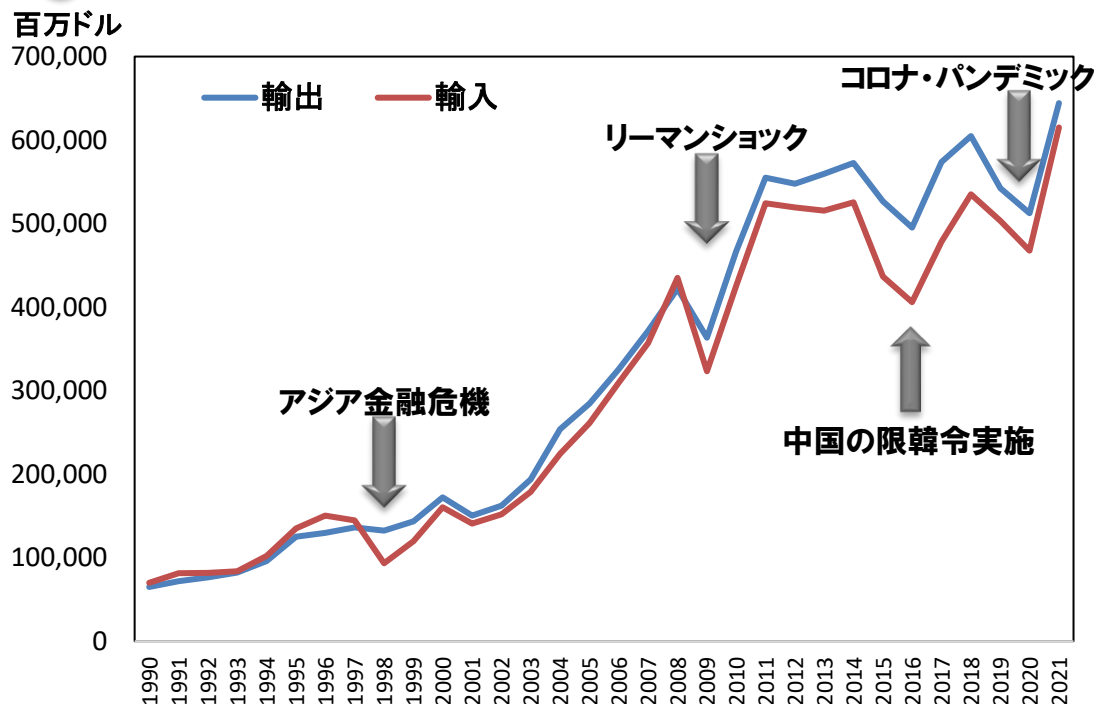
韓国における国際物流の課題

韓国における国際貿易の動向①

● 韓国における国際貿易額の推移

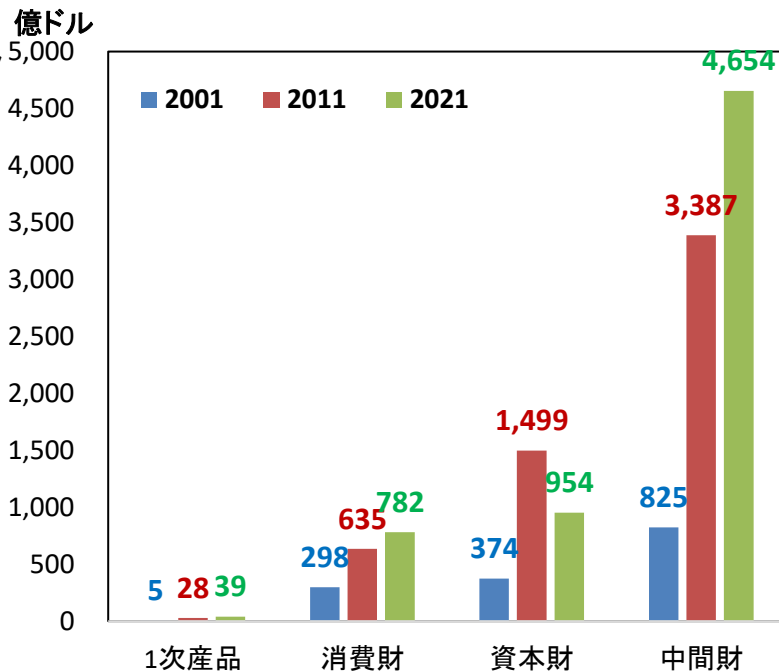
- 韓国における国際貿易額は、2001年以降から高い成長を見せており、その中でも部品などの中間財貿易額の増加が目立っている。

● 貿易額の推移



資料：韓国貿易協会「貿易統計」(<https://stat.kita.net/newMain.screen>)より作成。

● 生産段階別貿易額の推移



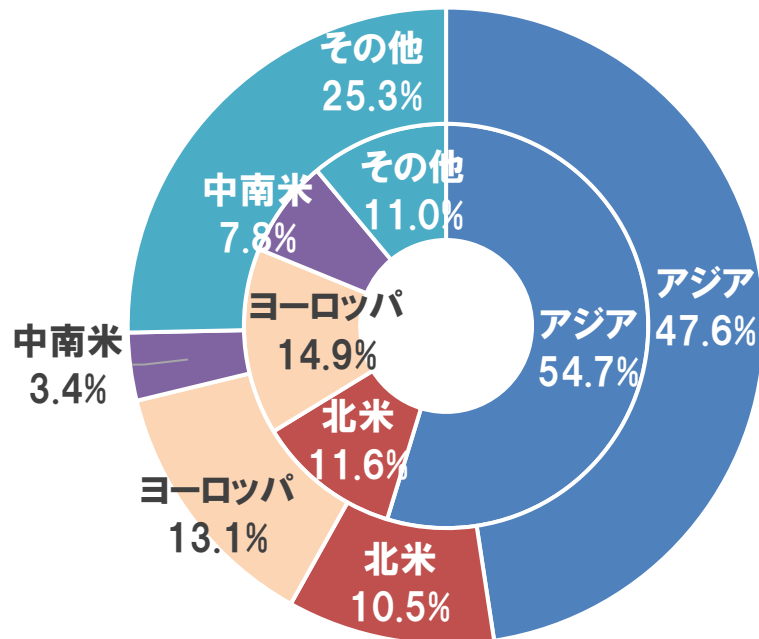
資料：韓国貿易協会「貿易統計」(<https://stat.kita.net/newMain.screen>)より作成。

韓国における国際貿易の動向②

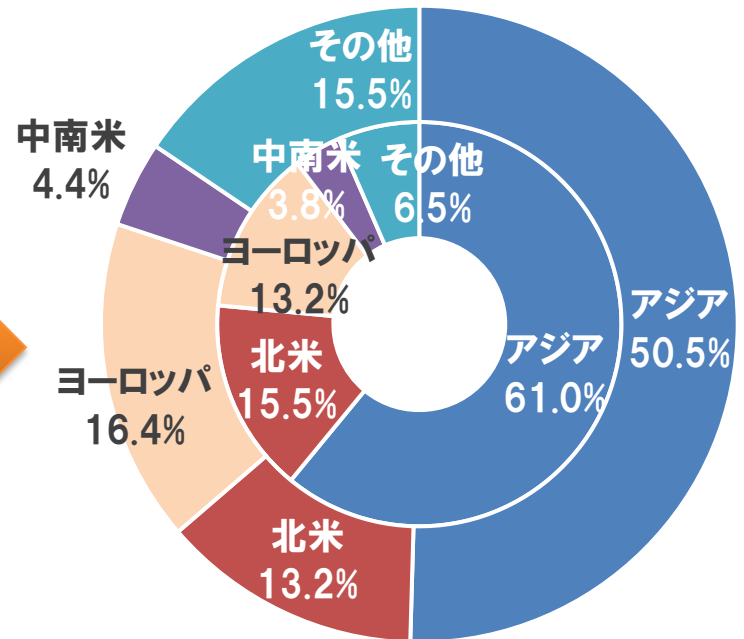
● 韓国における貿易相手国の推移

- 韓国における主な貿易相手国(地域)はアジアであり、中間財貿易においては東アジア諸国間の割合が高くなっており、北米やヨーロッパがあとを続いている。

● 2010年の貿易相手国(地域)



● 2020年の貿易相手国(地域)



注: 内側の円グラフは輸出で、外側の円グラフは輸入である。

資料: 韓国貿易協会「貿易統計」(<https://stat.kita.net/newMain.screen>)より作成。

目次

1

韓国における国際貿易の動向

2

近海物流における現状とシームレス化への取組み

3

ユーラシア横断鉄道の活用に向けた取組みと現状

4

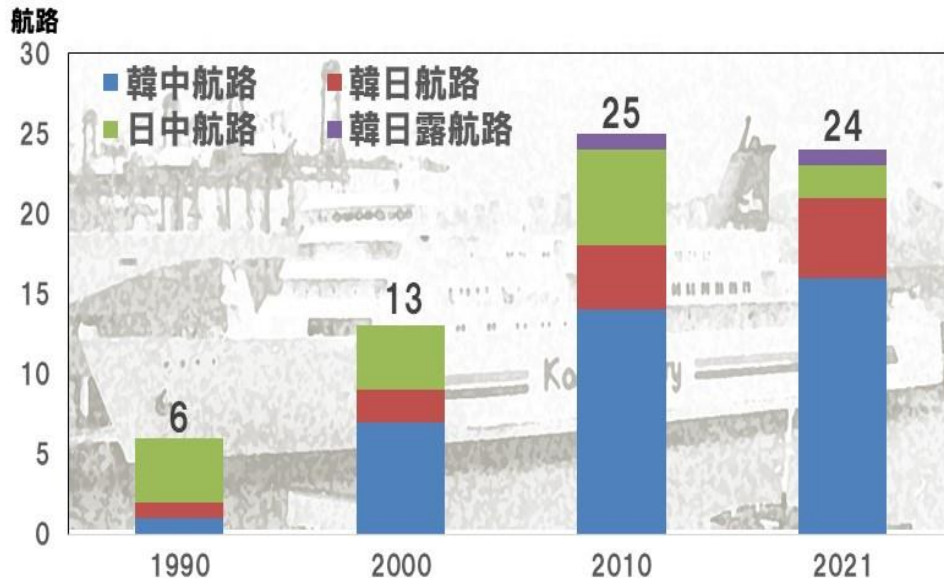
韓国における国際物流の課題

北東アジアにおける定期国際高速船の現況①

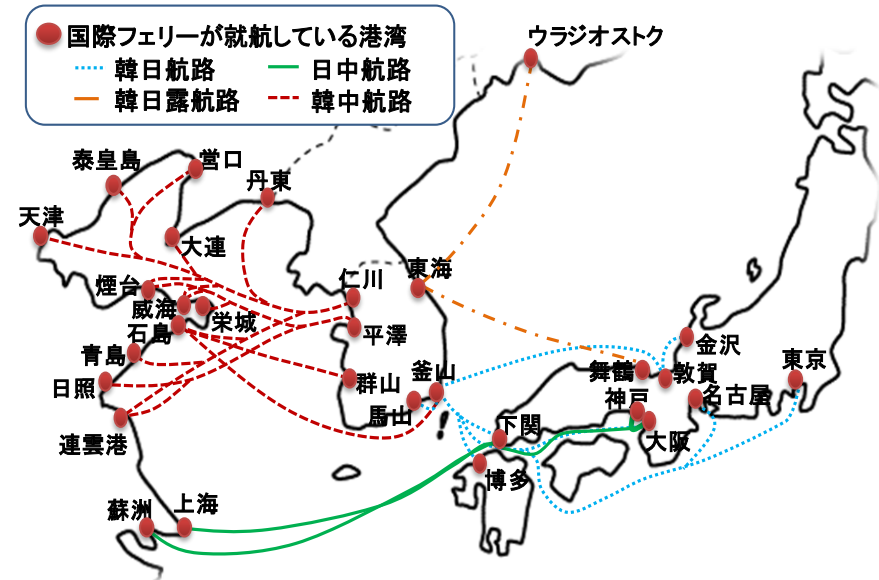
● 北東アジアにおける国際高速船航路の推移とネットワーク

- 韓日中間の国交正常化に伴い、高速船航路の開設が増加し、1990年の6航路から2010年には約4.2倍増の25航路に拡大したが、2020年のコロナの影響により24航路に再編。

- 2022年2月末現在、韓日中を結ぶ高速船航路は、国際フェリー航路が21航路、国際RORO船航路が3航路となっている。



資料: 各港湾局および船社のホームページより作成。



資料: 各港湾局および船社のホームページより作成。

北東アジアにおける定期国際高速船の現況②

● 国際高速船による貨物輸送量の推移

・北東アジアの高速船航路は、一部の航路を除き増加傾向。

単位:TEU

航 路		2010	2021	増減率
韓中航路	仁川⇄大連	20,811	15,450	-25.8%
	仁川⇄丹東	19,696	14,665	-25.5%
	仁川⇄石島	38,710	65,756	69.9%
	仁川⇄煙台	37,122	41,765	12.5%
	仁川⇄營口	17,444	20,603	18.1%
	仁川⇄秦皇島	16,278	35,688	119.2%
	仁川⇄威海	54,098	54,111	0.0%
	仁川⇄青島	56,867	64,528	13.5%
	仁川⇄天津	36,496	-	-
	仁川⇄連雲港	43,428	60,325	38.9%
	群山⇄石島	14,143	32,840	132.2%
	平澤⇄威海	12,741	50,372	295.4%
	平澤⇄榮城	36,444	49,244	35.1%
	平澤⇄連雲港	30,173	44,354	47.0%
	平澤⇄日照	-	67,572	-
平澤⇄煙台	-	53,799	-	
韓日航路	釜山⇄下関*1	43,587	44,644	2.4%
	釜山⇄博多*1	25,928	45,236	74.5%
	釜山⇄大阪*1	58,965	46,420	-21.3%
	馬山・釜山(新)⇄敦賀・金沢*1	1,247	8,551	585.7%
日中航路	下関⇄蘇洲太倉*1	32,853	11,124	-66.1%

注:1.貨物輸送量(1TEU)は13.73t(20ftコンテナ当たりの平均積載重量)として換算。

2.釜山⇄大阪・釜山⇄博多は2010年と2017年のデータであり、釜山⇄下関・下関⇄蘇洲太倉は2010年と2020年のデータである。

資料:韓中カーフェリー協会などより作成。

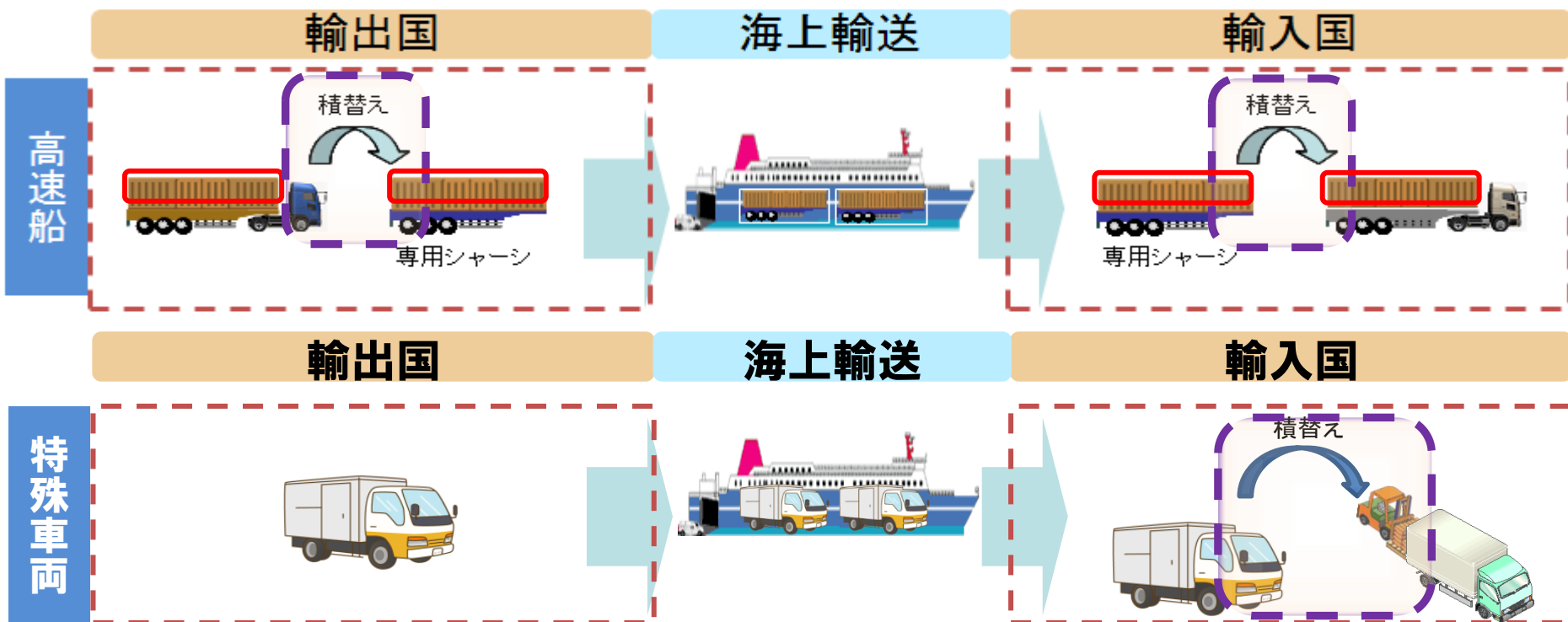
国際高速船を活用した貨物輸送の現状

● 北東アジアの国際高速船による貨物輸送特性

— 国際高速船による貨物輸送方法には、

→ コンテナ（オンシャーシ方式）による貨物輸送方法

→ 特殊車両を用いた貨物輸送方法（活魚・重量物等）



韓日中におけるシームレス物流の実現に向けた取組み

● シームレス物流システム（韓日中物流大臣会合）

—2006年に創設された韓日中物流大臣会合では、シームレス物流システムの実現に向けた物流課題の解決とそのための協力を推進している。

● シームレス物流システムの三つの柱

シャーシの相互通行

北東アジア物流情報
サービスネットワーク
(NEAL-NET)

パレットの標準化
・パレットの再利用促進

● 国際高速船を活用したシャーシ相互通行の仕組み

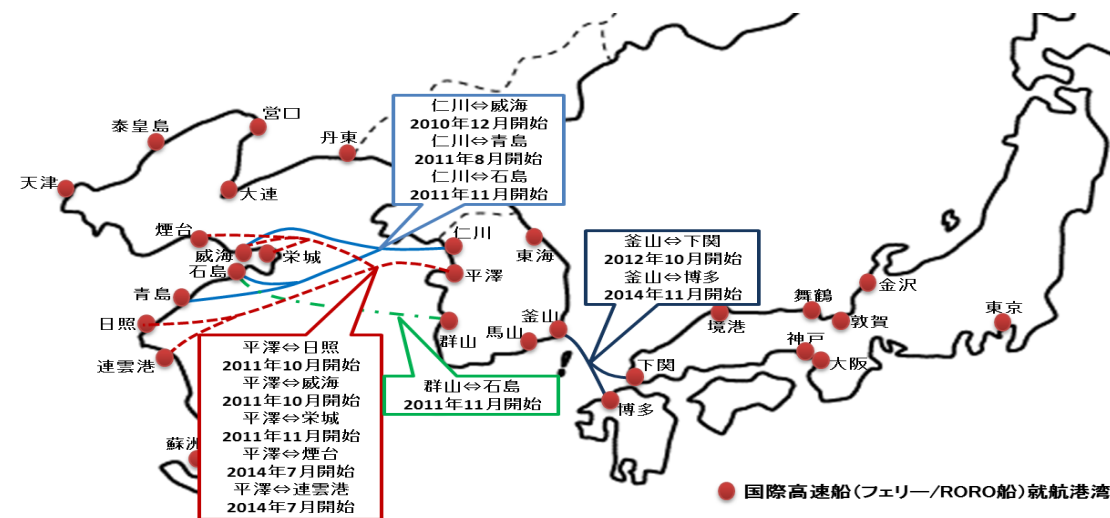


国際高速船を活用した取組みの事例

● 韓国を中心としたシャーシ相互通行の取組み

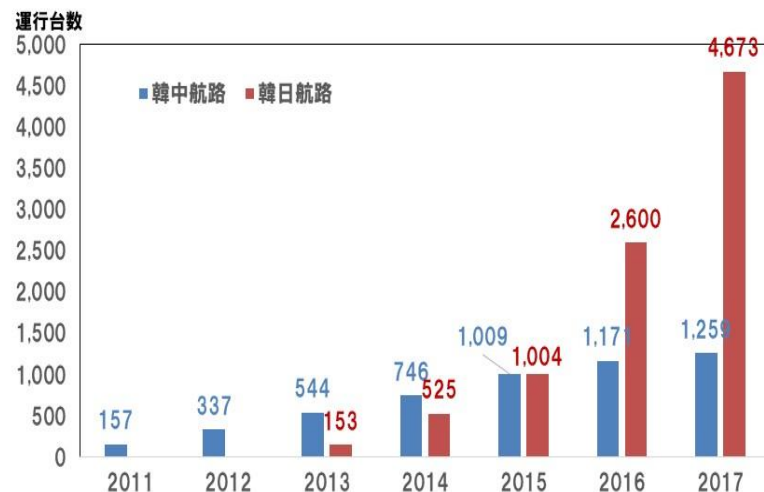
- 韓中航路では、2010年より韓国(3港湾)と中国(7港湾)を結ぶ航路においてシームレスな国際物流に取り組んでいる。
- 韓日航路においても2012年よりルノー三星と日産九州が自動車部品の物流においてシームレスな国際物流に取り組んでいる。

● シャーシ相互通行が可能な国際高速船航路



注: 対象航路は2021年末現在のものである。
資料: 著者作成。

● シャーシ相互通行の実績



注: 実績は累計値であり、韓日航路はダブルナンバーのみである。
資料: 韓国海洋水産開発院提供資料より作成。

目次

1

韓国における国際貿易の動向

2

近海物流における現状とシームレス化への取組み

3

ユーラシア横断鉄道の活用に向けた取組みと現状

4

韓国における国際物流の課題

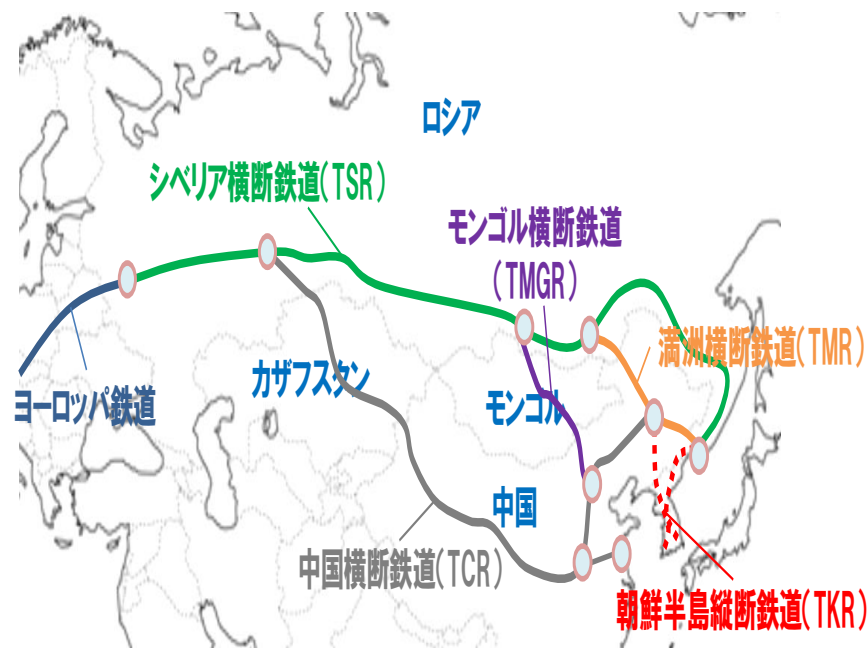
韓国におけるユーラシア横断鉄道の活用戦略①

● ユーラシア横断鉄道の活用に向けた韓国の戦略

- 韓国政府は2017年に朝鮮半島とTCR (Trans China Railway) とTSR (Trans Siberian Railway) との連結や利用促進などを盛り込んだ「ナインブリッジ戦略」を発表。

● 韓国におけるナインブリッジ戦略と鉄道活用構想

分野	主要な内容
水産	- 漁港、物流・加工施設の造成
農業	- 沿海州への農業拠点整備 など
電力	- 北東アジアの広域電力網構築
鉄道	- TCRの活性化、TSRの利用促進 - 南北鉄道の連結 など
北極航路	- 北極航路の商業利用活性化 など
ガス	- 朝鮮半島とロシア間のガス管整備 など
造船	- 砕氷LNG船の建造 など
港湾	- 極東地域への港湾建設/現代化
産業団地	- 沿海州への産業団地造成

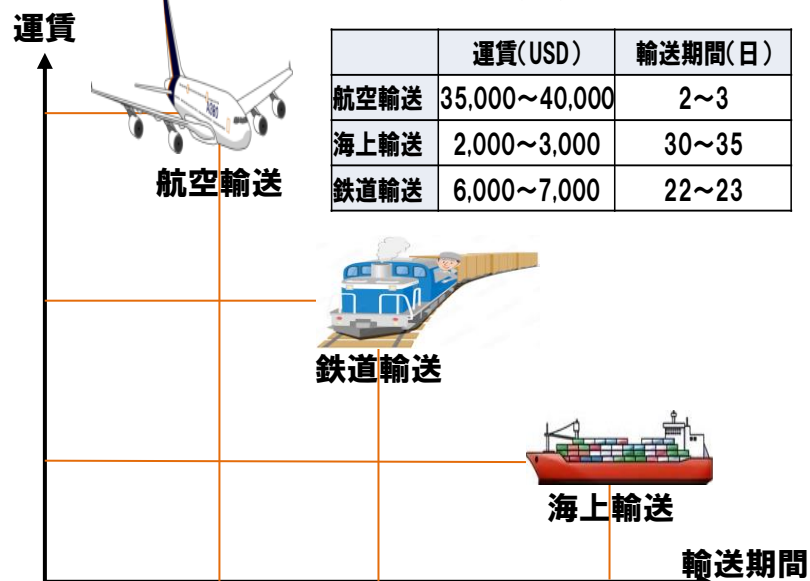


韓国におけるユーラシア横断鉄道の活用戦略②

●ユーラシア横断鉄道の利用背景と今後の予測

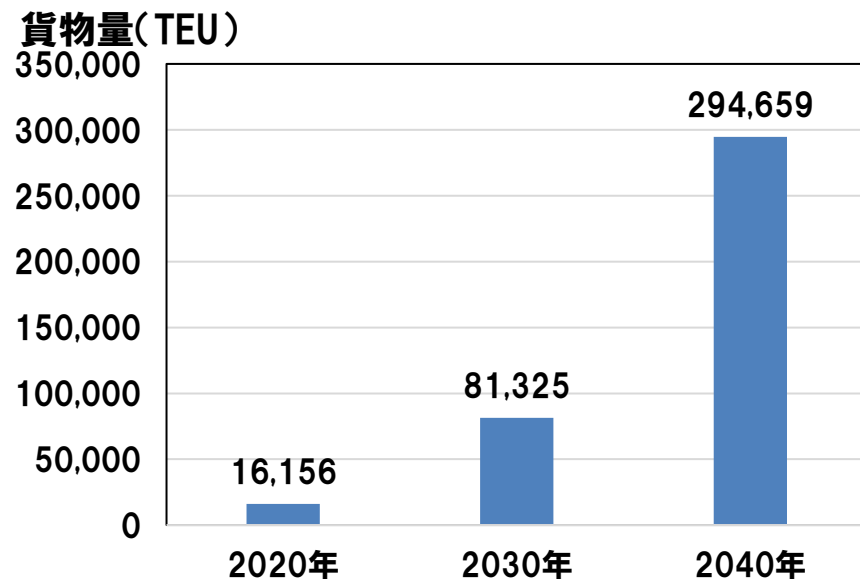
- 韓国企業のヨーロッパ進出に伴い、安価かつ迅速な貨物輸送ルートが必要になったことと南北縦断鉄道の整備による韓国の物流ハブ化のためユーラシア横断鉄道の利用を促進。

●アジア-ヨーロッパ間の運賃と輸送期間比較



注: 韓国-西安など-東ヨーロッパ間の運賃と輸送機関である。
資料: 韓国海洋水産開発院(2020)『中国-ヨーロッパ間の貨物列車の利用実態分析及び我が国企業の利用率向上方案』。

●韓国企業によるユーラシア横断鉄道の貨物輸送量の予測



資料: 韓国鉄道公社資料より作成

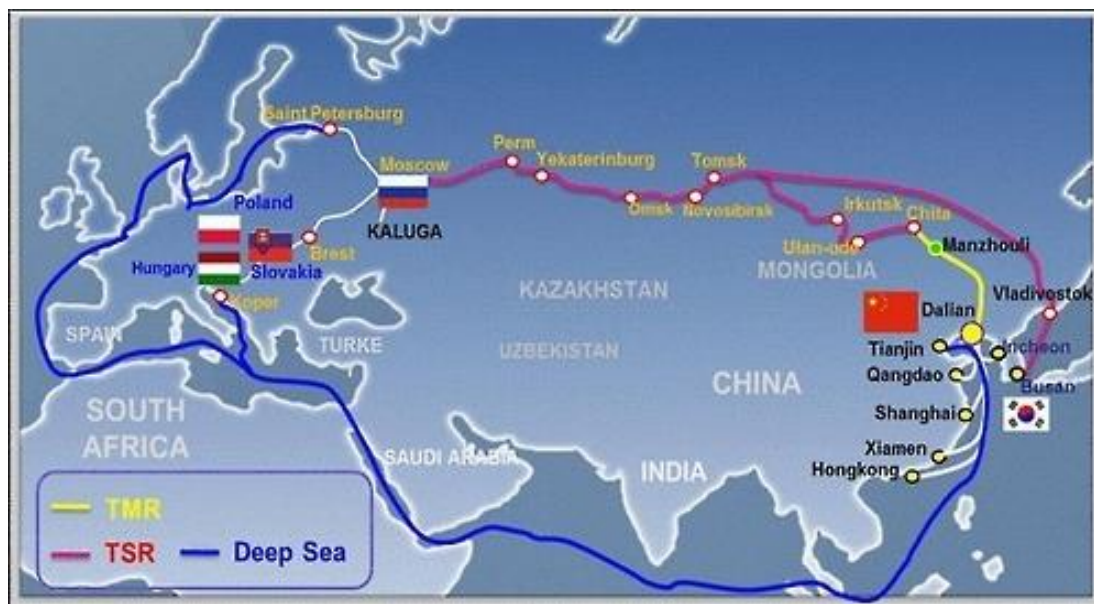
韓国企業によるユーラシア横断鉄道の活用①

● SAMSUNG電子（荷主）の取組み

- SAMSUNG電子は、2016年にロシア鉄道庁とMOUを締結し、自社の完成品や部品などの輸送を従来の海上輸送からTSRに転換。

● SAMSUNG電子のユーラシア横断鉄道の活用ルート

目的地		ルート	期間
カルーガ向け (2016.1.~)	海上輸送 (既存)	韓国各港湾→サンクトペテルブルク→カルーガ	50日
	鉄道輸送 (TSR+TMR)	仁川→大連→カルーガ	18日
東ヨーロッパ向け (2016.10.~)	海上輸送 (既存)	韓国各港湾→コペル→東ヨーロッパ	35日
	鉄道輸送 (TSR)	釜山→ウラジオストク→東ヨーロッパ	18日



韓国企業によるユーラシア横断鉄道の活用②

● CJ大韓通運（物流事業者）による取組み

- CJスピデックスは、2018年よりTCRとTSRを活用したヨーロッパ-中国間の輸送サービス (EABS) を開始。
- 2020年10月、中国の製紙企業向けのパルプ貨物の輸送実験を実施（フィンランド-中国）。

● ユーラシア横断鉄道の活用に向けた取組みと新ルート

	主な取組み
2018	ヨーロッパ-中国間の輸送サービスを開始
2019	EABSによる輸送実績5,912TEUを達成
2020.10.	フィンランド-中国間のパルプ貨物輸送実験を実施(82TEU)



注：EABSは、EURASIA Bridge Serviceの略である。

資料：CJ大韓通運ホームページより作成。

韓国企業によるユーラシア横断鉄道の活用③

● 現代グロービス（物流事業者）による取組み

- 現代グロービスは、中国の長久集団と2021年3月より鉄道輸送ブランドのECT (Euro China Train) を立ち上げ、中国-ヨーロッパ間の輸送サービスを提供している。

— 完成車を含む電子・化学製品などの貨物を年間8,200TEUのコンテナ輸送を目標としている。

● 現代グロービスのECTサービス



資料: 現代グロービスホームページより作成。

目次

1

韓国における国際貿易の動向

2

近海物流における現状とシームレス化への取組み

3

ユーラシア横断鉄道の活用に向けた取組みと現状

4

韓国における国際物流の課題

韓国における国際物流の課題

● 国際高速船航路に対する認知と信頼性

☞ 国際高速船に対する荷主の認知と信頼を獲得することが国際高速船航路の持続的な発展において重要なポイント。

-採算性に見合った適切な需要評価を行う。

-採高速船を利用する貨物の背後圏設定に基づいて在荷量を把握する。

⇒荷主に信頼される安定した国際高速船の構築が可能になると考えられる。

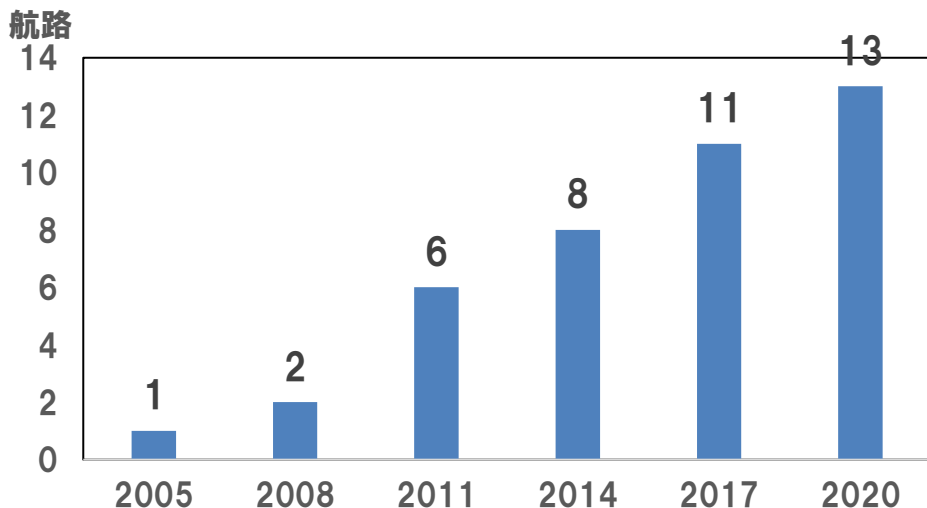
韓国における国際物流の課題

● 北東アジアにおける国際高速船航路の廃止状況

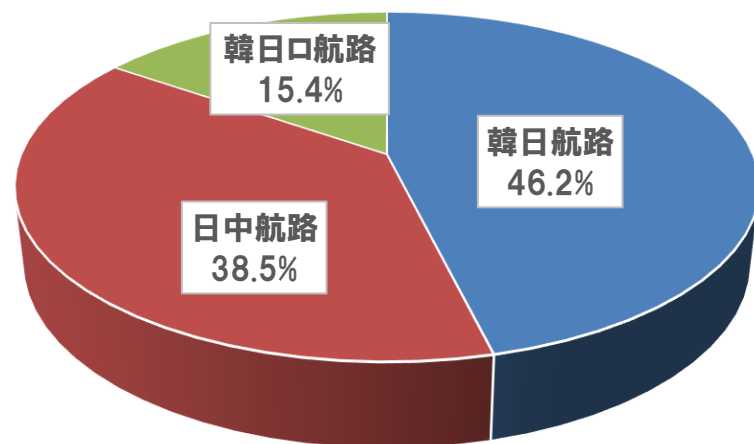
- 2005年から2020年までの廃止航路は13航路で、うち38.5%の5航路は5年未満の短期間で航路が廃止となっている。

👉 航路別では、韓日航路が46.2%、日中航路が38.5%と後を続いている。

● 国際高速船航路の廃止件数の推移と航路別廃止状況



注: 東アジアの国際高速船の廃止件数は累計値である。
資料: 各港湾局および船社のホームページより作成。



資料: 各港湾局および船社のホームページより作成。

韓国における国際物流の課題

● シャーシ相互通行の拡大に向けた課題

韓
中
航
路

・ 運送事業者に対する保証金負担

☞ 中国側の事業者は韓国に入国するたびに保証手数料を支払う必要があり、事業者への負担が大きくなっている。

・ 利用貨物のアンバランス

☞ シャーシ相互通行を利用する貨物は、中国から韓国向けがほとんどであり、中国向けのシャーシ相互通行は空車運行となっている。

・ 対象品目の限定

☞ シャーシ相互通行で輸送可能な貨物は、自動車部品に限定されている。

・ 対象航路の限定

☞ シャーシ相互通行の利用ニーズがある企業の所在地は関西地域が多いことを勘案すれば、対象航路の拡大が必要である。

韓
日
航
路

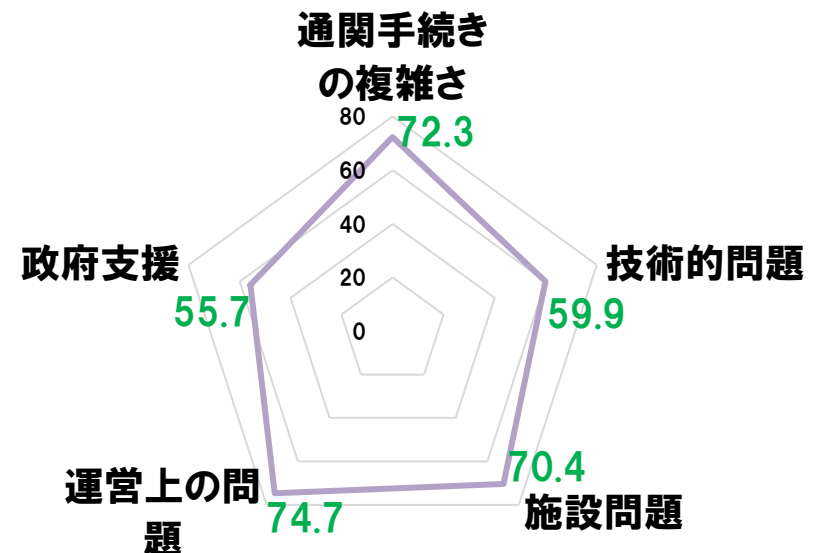
韓国企業における国際物流の課題

● ユーラシア横断鉄道の利用に関する課題

- ・ユーラシア横断鉄道は、複数の国を通過するため、国ごとの制度や技術、インフラ整備状況などの相違により、輸送の安全性や質の確保が困難である。

● ユーラシア横断鉄道の利用上の問題

	主な内容
通関手続きの複雑さ	国ごとの通関手続きが必要、通関書類が複雑 など
技術的問題	積替え設備の老朽化、特殊貨車の不足 など
施設問題	施設の老朽化・不足、輸送の安全性確保が困難 など
運営問題	運賃変動が激しい、空コンテナの回収や貨車の手配が困難 など
政府支援	国間の協力不足、運行情報の不足 など



ご清聴有難うございます

