

## 日ロ貿易のゲートウェー

# LOGISTICS NAVI

近年の貿易統計によると日ロ間貿易は輸出入ともに金額ベースで激減している。しかし貿易の玄関である港湾における荷動きを見ると数字とは異なる映像が見られる。本邦港湾から日ロ貿易の動向を分析する

### 日ロ貿易の指標：金額対物流量

2016年の日ロ貿易額は2014年と比較して、ドルベースで輸出45%減、輸入55%減、総額で52%減と激減した。数字だけ見ると経済関係が壊滅的に後退したかのように錯覚する。しかし、品目により状況は異なり、悲観的材料ばかりではない。

輸出額の縮小は完成車輸出の激減によるものである。完成車輸出は2000年以降、驚異の成長を遂げ、2008年に104万台を輸出したのをピークに、リーマンショックの激震を経て2016年は新車・中古車合わせて15万台まで縮小した。要因は現地生産へのシフト、原油安や経済制裁の影響を受けたロシア国内市場の低迷、中古車市場の縮小などが挙げられる。2008年頃の自動車特需の水準に戻ることは期待できないが、今後は現地生産の深化に伴う原料や部品の供給が期待できる。

一方、輸入額の激減は原油等の国際資源価格低迷を反映したもので、輸入総額の70%を占める燃料資源の輸入量が縮小したわけではない。例えば、石炭輸入量は増加を続けてい

る。また、伝統的輸入品目である非鉄金属、魚介類、木材等は堅調に推移している。以下、主要貿易品目の税関別流動量の動向を追う。

### 自動車(輸出)

自動車及び部品を含む輸送用機器の輸出は、激減したとはいえ、今なお対ロ輸出の最大品目(58.3%)である。その太宗を占めるのが乗用車(45.7%)で2016年は新車101,872台、中古車43,168台が輸出された。

図1 ロシア向け新車乗用車輸出台数の推移

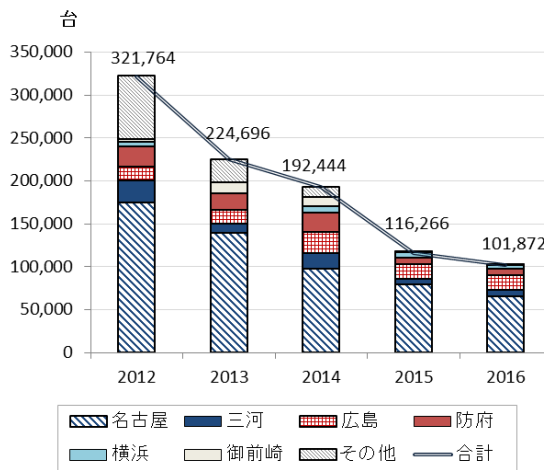
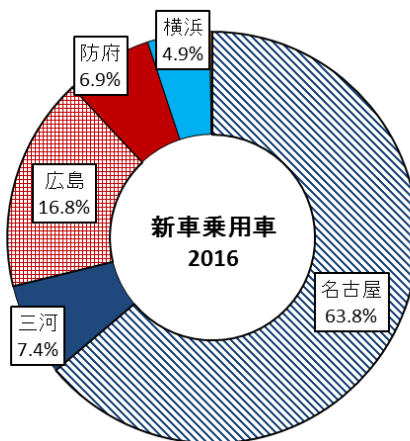
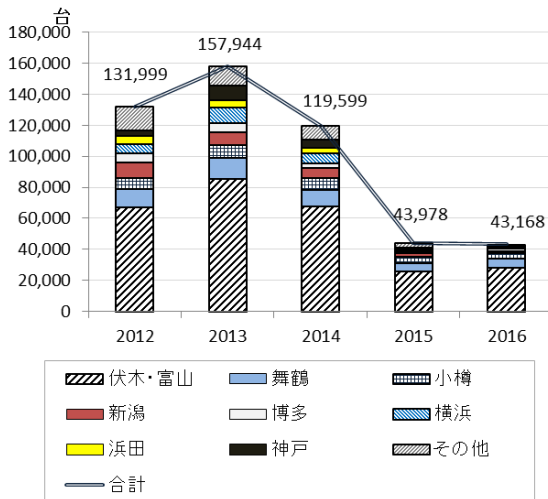


図2 2016年の新車乗用車輸出税関シェア



乗用車（新車）輸出台数を税関別に見ると、名古屋（63.8%）が突出しており、広島、三河、防府、横浜が続く。いずれも有力自動車メーカーの工場に隣接している。輸出台数は2012年からの4年間に約1/3に縮小した。この間に輸出港湾の整理・集約が行われてきた。御前崎、門司、水島、千葉などは撤退し5税関に絞られた。太宗を占める名古屋の輸出台数は年々減少したにもかかわらず、シェアは高まっている（図1、2）。

図3 ロシア向け中古乗用車輸出台数の推移



中古車の輸出台数を税関別にみると、伏木・富山両税関の合計（65.9%）が突出している。それに次ぐのが舞鶴、小樽、博多、新潟となっている（図3、4）。

中古車の輸出では日本海沿岸税関が全体の95%以上を占めている。中古車の輸出は1990年代に富山、新潟などの日本海沿岸港からロシア人が個人の手荷物として持ち帰ったのが始まりだ。取扱台数が増えるにしたがって太平洋側港湾の利用も増え、最盛期の2008年には52万台輸出されたうち14万台（27%）が神戸、横浜、名古屋等太平洋側港湾経由で輸出された。日本海側港湾だけでは処理できないほどの規模に達したという事情もあった。しかし、輸出量が縮小した今、中古車輸出は再び日本海沿岸の地場産業になっている。なお、中古車輸出は2017年に入ってから回復の兆しが見られる。

自動車メーカーの現地生産向けや補修目的の部品輸出は、2016年には総輸出の9.2%を占めた。前年比5.8%増（トンベース）、8.1%増（ドルベース）と堅調に増えている。税関別では名古屋（60.7%）が突出しており、横浜、伏木・富山などが続いた（図5）。

図4 2016年の中古乗用車輸出税関シェア

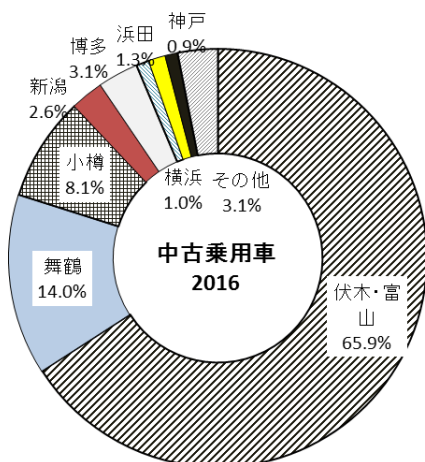
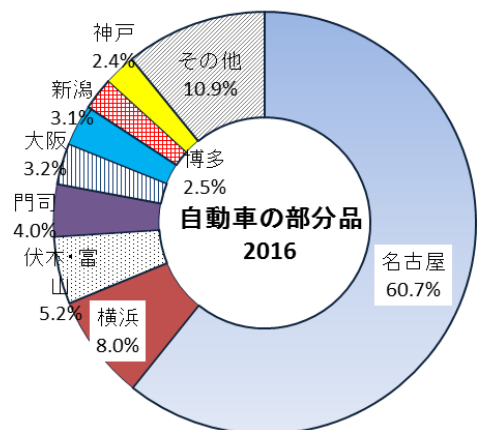


図5 自動車部品の輸出税関シェア



### ゴムタイヤ、一般機械、電気機器(輸出)

自動車や建機に使われるゴムタイヤ・チューブの2016年の輸出量は前年比4.2%増(トン)であった。税関別では門司(29.3%)、博多(26.3%)、仙台塩釜(17.5%)、名古屋(15.0%)などタイヤ工場近辺の港湾が利用されている。2016年に目立ったのは仙台塩釜で、数量で、前年比48%増と躍進した(図6)。

一般機械の輸出は前年比2.2%増(ドルベース)で2016年は日本の輸出の16.1%を占めた。税関別では神戸(32.0%)、横浜(19.9%)、名古屋(15.7%)、日立(9.3%)の太平洋側上位4港が77%を占める。何れも主要機械メーカーの立地地域に近い(図7)。

電気機器の輸出は前年比5.7%増(ドルベース)で、日本の輸出の5.8%を占めた。税関別では名古屋(41.5%)、横浜(17.2%)、成田(11.9%)、東京(8.1%)、関西空港(3.8%)など、太平洋側主要港湾に加えて空港も利用されている。全国の空港を利用して輸出された割合は28.2%に達した。小型化、高価格でスピードが求められる電子機器が航空輸送されている結果である(図8)。

図6 輸出税関シェア:ゴムタイヤ・チューブ

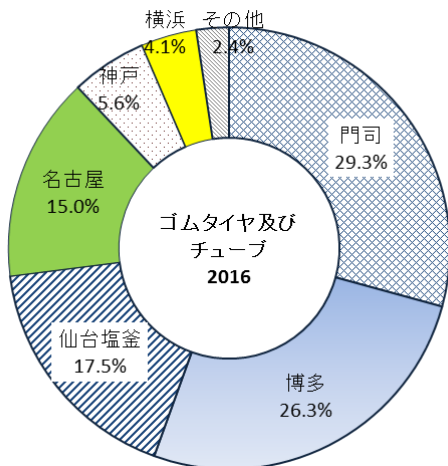


図7 一般機械の輸出税関シェア

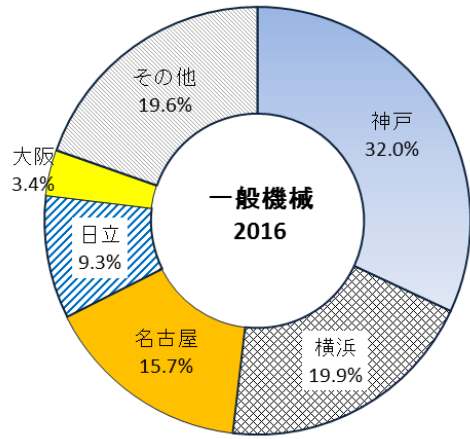
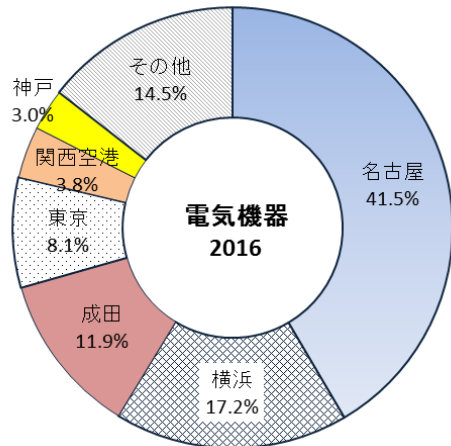


図8 電気機器の輸出税関シェア



### 鉱物性燃料:石油・ガス・石炭(輸入)

2016年のロシアからの原油輸入量は1,193.4万KL(前年比30.4%減)であった。対ロ輸入額の29.3%を占める最大品目であることに変わりはない。ロシアはサウジアラビア、UAE、カタール、クウェート、イランに次ぐ第6位輸入元で、日本の原油輸入量の6.1%を占める。極東のヴォストーチヌイ港、デカストリ港、プリゴロドノエ港から積出され、2016年は本邦9税関で受け入れた。多い順に鹿島、堺、千葉、今治、四日市、鹿児島となっており、

製油所や備蓄基地に隣接する港湾が利用されている。なお、日本海側港湾では受け入れている（図9）。

図9 原油・粗油の輸入税関シェア

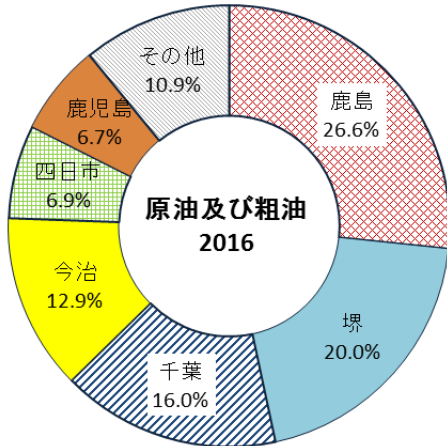
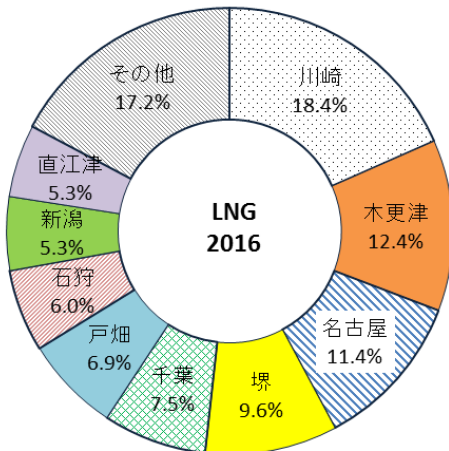


図10 LNGの輸入税関シェア

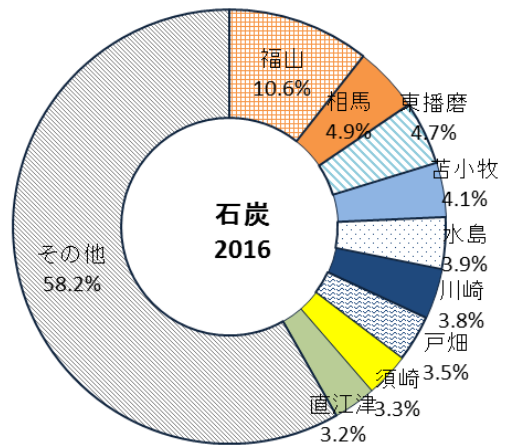


LNGは2016年に731.5万トン（前年比3.4%減）がロシアから輸入された。対口輸入額の22.1%を占める第2位の輸入品目である。LNGの輸入元として、ロシアは豪州、マレーシア、カタールに次ぐ第4位にランクされ、日本の輸入量の8.8%を占めている。全量がサハリン州のプリゴロドノエ港で専用タンカーに積み込

まれ、日本の17税関で受け入れた。多い順に川崎、木更津、名古屋、堺、千葉、戸畑となっており、日本海側の新潟及び直江津でも受け入れている。何れも発電所や都市ガス供給基地を備えている。

2016年のロシア炭の輸入量は過去最大の1,796.4万トン（前年比6.8%増）に達した。対口輸入額の12.3%を占め第3位の輸入品目である。ロシアは豪州、インドネシアに次ぐ第3位輸入元で、日本の輸入量の9.5%を占めている。ロシア側主要積出港はヴォストーチヌイ港、ナホトカ港、ワニノ港、ポシェット港である。日本側荷揚げ港は61税関に上る。受け入れ港が限定的なLNGや原油と異なり、全国津々浦々の港湾に少量高頻度で届けられている。受け入れ量が多い順に、福山、相馬、東播磨、苫小牧、水島、川崎、戸畑、須崎、直江津等が挙げられる。輸入炭の60.2%が一般炭で発電所やセメント工場で使用される。直江津、相馬、須崎がその代表である。残りは原料炭で主として製鉄所で使用される。福山、水島、戸畑、東播磨、和歌山等が主たる需要地である。

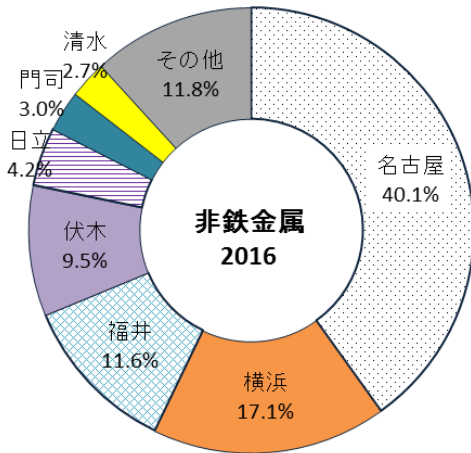
図11 石炭の輸入税関シェア



## 非鉄金属・魚介類・木材(輸入)

アルミニウムなどの非鉄金属は対ロ輸入額の11.9%を占め、第4位の輸入品目である。2016年の輸入量は52.9万トン(前年比6.2%増)、そのうち約65.9%がコンテナに詰められて輸入された。税関別では、名古屋(40.1%)が最大で、横浜、福井、伏木が続く。荷揚げ後、近くの加工工場自動車、建材、飲料缶などに加工される(図12、表1)。

図12 非鉄金属の輸入税関シェア



魚介及び同調整品は伝統的輸入品目で、2016年は輸入額の9.0%を占めた。前年比0.6%減(トンベース)、16.2%増(ドルベース)となった。受け入れ地は産地に近い東北・北海道、巨大市場に近い東京・大阪・博多等に分かれる。コンテナ化率は年々高まり、2016年は71.3%に達した(図13)。

木材も伝統的輸入品目で、2016年は貿易額の3.6%を占めた。前年比21.5%増であった。近年製材化して輸入する比率が高まり、2016年は91.4%に達した。また、コンテナ化率は62.1%であった。荷揚げ港は市場に近い東京、大阪、川崎などと伝統的加工産業を有する秋田、富山、新潟、石巻等に2分される。2015年との比較で

は石巻が38%増加しており、震災からの復興の結果ではないかと推察する(図14)。

図13 魚介類の輸入税関シェア

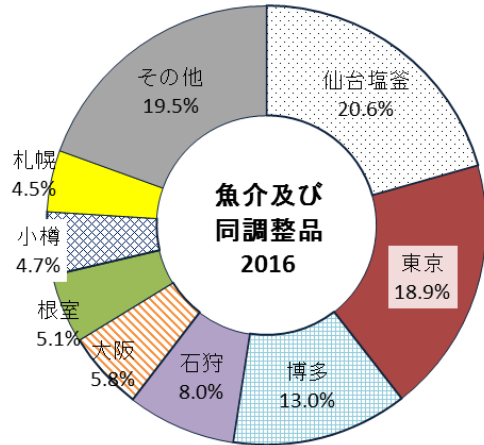


図14 木材の輸入税関シェア

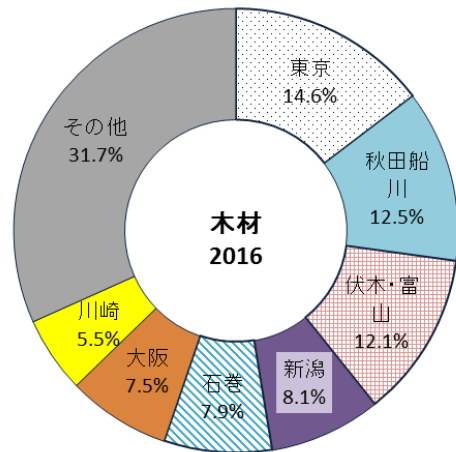


表1 輸入品のコンテナ化率の進展

品目		2010	2013	2015	2016
非鉄金属	輸入量(t)	477,852	441,864	498,020	528,928
	コンテナ利用(t)	197,486	265,556	317,892	345,736
	コンテナ化率	41.3%	60.1%	63.8%	65.9%
魚介類	輸入量(t)	168,654	163,540	121,639	120,933
	コンテナ利用(t)	85,565	99,146	82,548	86,241
	コンテナ化率	50.7%	60.6%	67.9%	71.3%
製材	輸入額(百万円)	30,035	44,405	37,240	41,240
	コンテナ利用	7,588	26,314	23,951	25,610
	コンテナ化率	25.3%	59.3%	64.3%	62.1%

(環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子)



