

日口貿易の復調と国内港湾

LOGISTICS NAVI

2018年の日口貿易はドルベースで前年比15.5%増と2年連続の上昇となりました。主要品目の輸出量も増加しました。本稿では貿易の勢いが国内諸港湾・空港に及んだ物流のうねりを品目別に追ってゆきます。

完成車(輸出)

自動車は最大の輸出品目として揺るがぬ地位にある。2018年は対前年比で台数が31%増、金額が25%増と回復を見せた。対口輸出全体に占めるシェアは自動車計が44.9%、このうち乗用車が41.1%であった。乗用車の新車と中古車の比率は、台数で54:46、金額で85:15となっている。

2018年の新車乗用車輸出は10万4,222台(+29.8%)で2012年以来続いていた減少傾向に歯止めがかかった(図1)。

新車は各メーカーの工場に近い港湾から専用船で世界の市場へ輸送される。ロシア向けの大部分がスエズ運河経由でサンクトペテルブルグ港に揚げられている。なお、極東向けはウラジオストク港などに揚げられる。

輸出税関別割合もこの数年安定的である。2018年は名古屋が過半を占め、広島、防府、横浜、水島が続いた。2017年との比較では、各税関ともに輸出量を増やした上に、水島が新たに加わった。同管内には三菱自動車の工場がある(図2)。

図1 ロシア向け新車乗用車輸出数：税関別

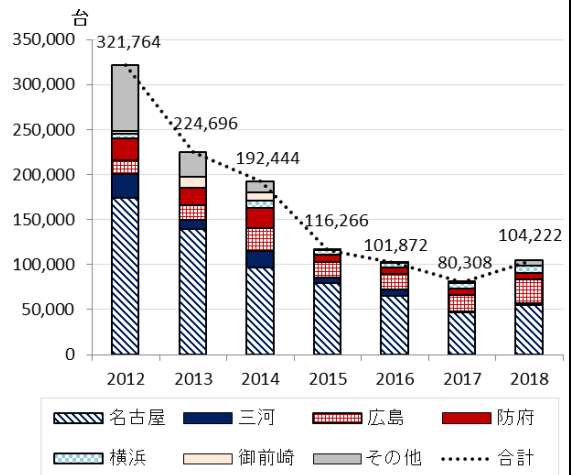
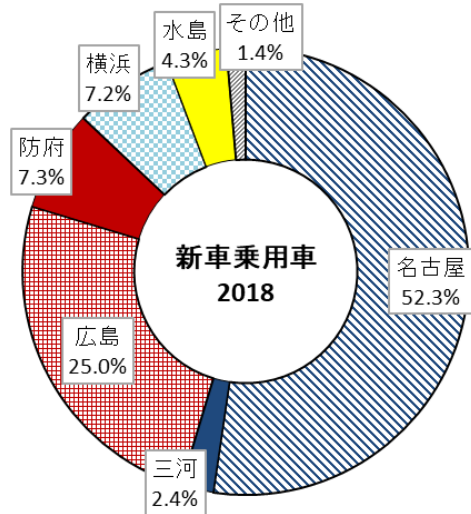


図2 2018年の新車乗用車輸出税関シェア



中古車(輸出)

2018年の中古車輸出は8万7,561台(+39.7%)で2年連続の増加となった(図3)。中古車の多くは日本海沿岸港から極東向けに専用船やフェリーで輸出されてきたが、2018年は輸出港湾に構造変化が見られ高まって。伏木・富山、舞鶴などの既存の日本海側実績港は取扱台数を増したもののシェアを下げ、新潟や福岡は大幅減少となった。一方、従来中古車に

力を入れてこなかった太平洋側や九州の港湾が積極的に輸出を伸ばしているのだ（図4）。2017年との比較で、神戸 - 15倍、川崎 - 19倍、木更津 - 99倍などの急激な変化には驚かされる（表1）。神戸の場合は専用船を運航するECLが定期的に寄港していると聞く。この傾向が続くと「中古車イコール日本海側」という伝統的概念が揺るぎかねない。

図3 ロシア向け中古乗用車輸出数：税関別

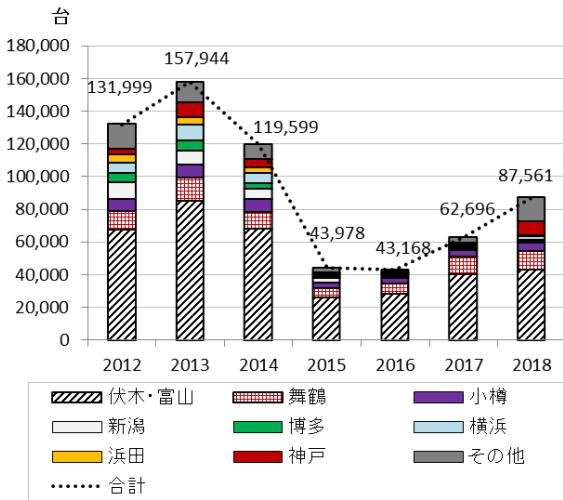


図4 2018年の中古乗用車輸出税関シェア

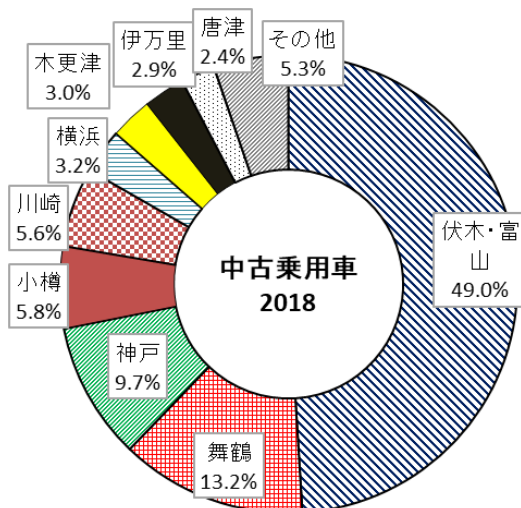


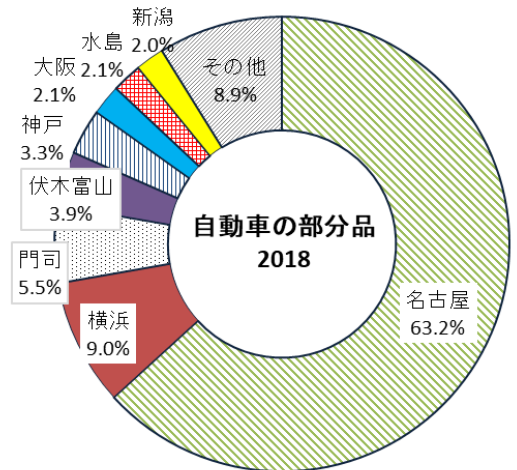
表1 中古車取扱数の急変（台）

税関	2017	2018	変動
神戸	554	8,464	15倍
川崎	261	4,900	19倍
横浜	869	2,764	3.2倍
木更津	26	2,586	99倍
伊万里	559	2,568	4.6倍
唐津	1,227	2,123	1.7倍
博多	928	766	-17%
新潟	866	659	-24%
浜田	1,247	197	-84%

自動車部品及びゴムタイヤ(輸出)

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増勢にあり、2018年は総輸出の11.7%を占めた。部品の大部分は通常、コンテナでスエズ運河経由、バルト海港湾に輸送されるが、補修品などの急ぎのコンテナにはシベリア鉄道も利用されている。税関別シェアは前年と殆ど変わらず、名古屋が突出しており、横浜、門司、伏木・富山が続く（図5）。

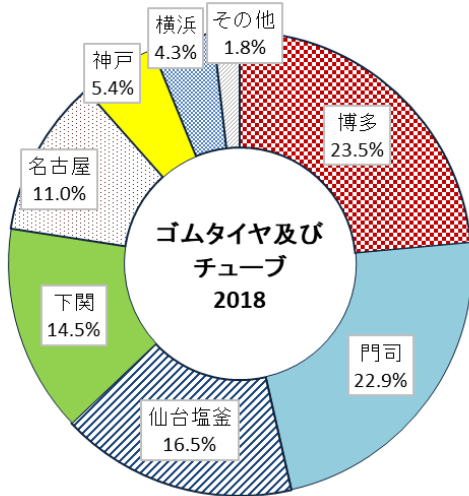
図5 自動車の部分品の輸出税関シェア（トッパース、2018年）



自動車や建機に使われるゴムタイヤ・チューブの輸出量は2018年に前年比8.4%増加し、総輸出の4.7%を占めた。主要タイヤメーカー

の工場に近い港湾から輸出されており、税関別シェアは北九州地区（門司、博多、下関）が過半を占め、仙台塩釜、名古屋、神戸、横浜が続く（図6）。

図6 ゴムタイヤ及びチューブの輸出税関シェア（トッペース、2018年）



一般機械、電気機器(輸出)

一般機械に含まれるのは原動機、建設・鉱山用機械、荷役機械、ポンプ遠心分離機など多岐にわたる。2018年の総輸出の16.8%を占めた。税関別では、神戸、横浜、名古屋、日立など太平洋側の機械メーカーが集積している地域が太宗を占める（図7）。

電気機器は2018年の総輸出の7.5%を占めた。主な品目は通信機器、重電機器、電線、音響機器、映像機器、電池、自動車用電気機器、電気計測機器、医療用機器など実に多彩だ。税関別では、名古屋、横浜、神戸といった海港に加えて成田、関西空港、中部空港など空港も目立つ（図8）。2018年の航空輸送の割合（金額ベース）は、電気機器全体の22.0%、通信機の41.3%、映像機器の75.6%、半導体電子部品の99.8%に上った。

図7 一般機械の輸出税関シェア（2017年）

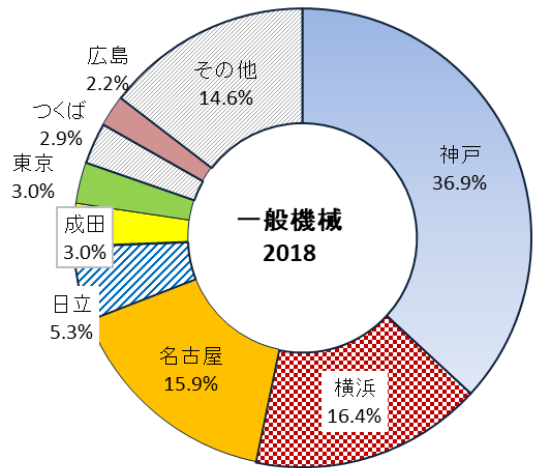
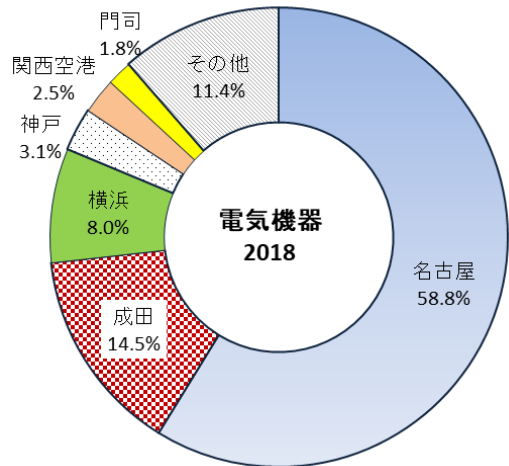


図8 電気機器の輸出税関シェア（2018年）



石油、ガス、石炭(輸入)

原油は対口総輸入額の25.1%を占める最大品目であるが、2018年の輸入量は対前年比22.0%減少した。ロシアはサウジアラビア、アラブ首長国連邦、カタール、クウェートに次ぐ第5位の輸入元で、日本の原油輸入量の4.8%を占めた。サハリンや東シベリアで産出し、極東港湾から積出された原油は国内の10

税関で受け入れた。主要受け入れ港は鹿島、堺、四日市、今治、千葉、鹿児島など、製油所や備蓄基地に隣接する港湾である（図9）。

図9 原油・粗油の輸入税関シェア（2018年）

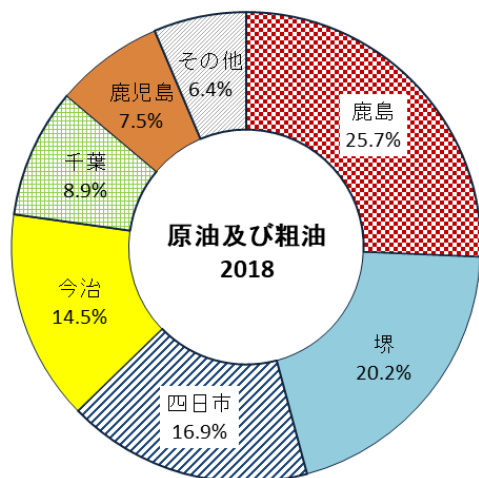
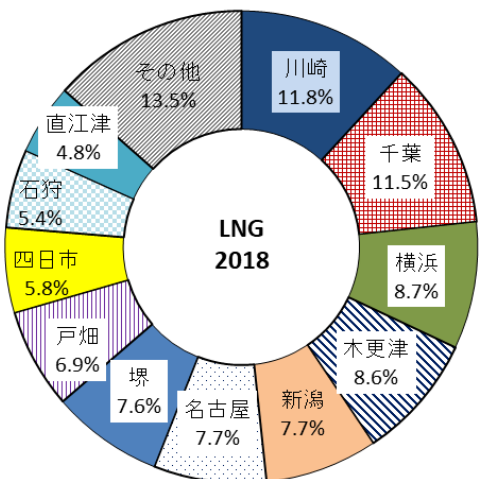


図10 LNGの輸入税関シェア（2018年）



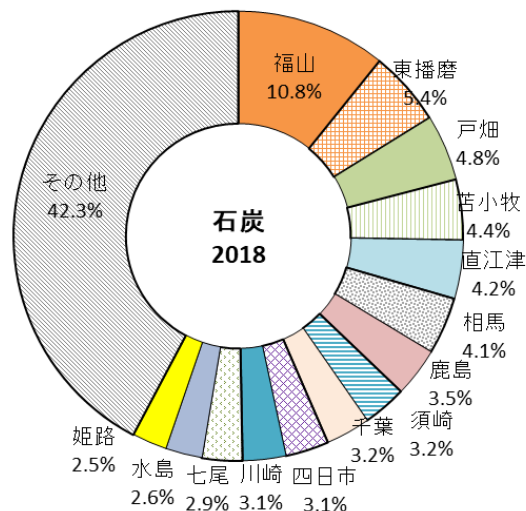
LNGは2018年の対ロ総輸入額の20.8%を占めた。LNGの輸入元としてロシアは豪州、マレーシア、カタールに次ぐ第4位であり、日本の輸入量の8.1%を占めた。2018年に日本に輸入されたLNGはサハリン産だけであったが、

2019年は北極海のヤマルLNG産の輸入が始まった。2018年は18税関で受け入れ、主力は川崎、千葉、横浜、木更津など、各港で同程度の量を受け入れている。（図10）。

2018年の石炭輸入量は過去最大の1,873.7万トに達し、対ロ輸入額の15.3%を占めた。ロシアは豪州、インドネシアに次ぐ第3位輸入元で、日本の総輸入量の9.9%を占めた。

石炭荷揚げ港は全国63税関に上る。多い順に福山、東播磨、戸畑、苫小牧、直江津、相馬、鹿島など、石炭火力、製鉄所、セメント工場に隣接する港湾に揚げられている。ロシア炭は極東港湾から専用船で各港に直接持ち込まれるが、貯炭施設の制約があるため、小ロットの石炭を高頻度で各港に配達して回る方式が採られている（図11）。

図11 石炭の輸入税関シェア（2018年）



アルミ、魚介類、木材(輸入)

2018年のアルミニウム及び同合金の対ロ輸入量は55.9万ト（10.1%減）であったが、ロシアは最大（18.1%）のアルミの輸入元である。2018年の対ロ輸入総額の7.7%を占めた。輸入アルミは主に自動車製造、建材、飲料缶など

に使われ、主要受け入れ税関は名古屋、横浜、福井、日立、伏木などとなっている（図12）。アルミインゴットはシベリアで精錬され、シベリア鉄道で極東港湾まで輸送された後、コンテナ船や在来船で本邦港湾まで運ばれる。近年コンテナ化率が伸び悩んでおり、2018年は55.6%に留まった。コンテナ化率は海運市況と関係があるといわれる（図12、表2）。

図12 アルミニウム及び同合金の輸入税関シェア（トッパーズ、2018年）

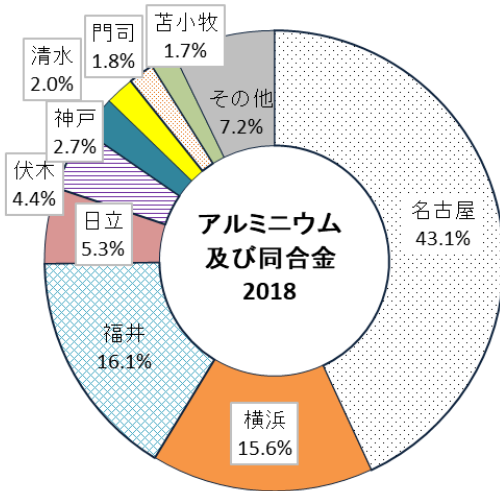


表2 輸入品のコンテナ化

品目		2015	2017	2018
魚介類及び同調整品	輸入量(t)	121,639	125,707	128,956
	コンテナ利用	82,548	91,532	97,397
	コンテナ化率	67.9%	72.8%	75.5%
アルミニウム及び同合金	輸入量(t)	494,876	622,652	558,974
	コンテナ利用	314,852	347,639	310,601
	コンテナ化率	63.6%	55.8%	55.6%
製材	輸入額(百万円)	37,240	44,491	46,505
	コンテナ利用	23,951	27,774	26,737
	コンテナ化率	64.3%	62.4%	57.5%

魚介類及び同調整品は伝統的輸入品目で、2018年は輸入全体の8.2%を占めた。輸入税関のシェアは、東京、仙台塩釜、博多、石狩など、産地と市場に二分される。興味深いのは北海道の際立った存在で、2018年は28.1%が北海道税関経由であった。また、コンテナ化が

進み、2018年は75.5%に達した（図13）。

木材も伝統的輸入品目で、2018年は輸入額の2.9%であった。近年は丸太に代わって、製材化して輸入する比率が高まっている（93.7%）。荷揚げ港は東京、大阪などの消費地と日本海側生産地に二分され、日本海側が43.9%と存在感を示している（図14）。

図13 魚介類及び同調整品の輸入税関シェア（トッパーズ、2018年）

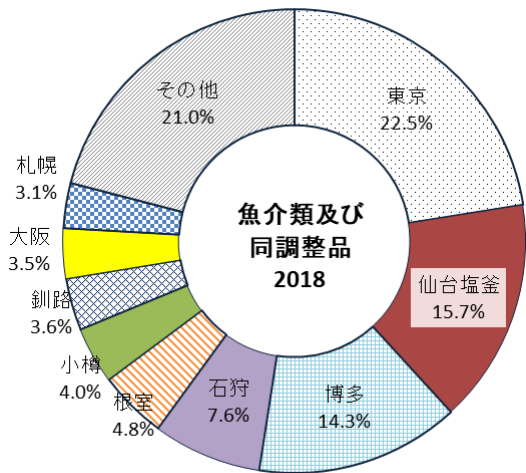
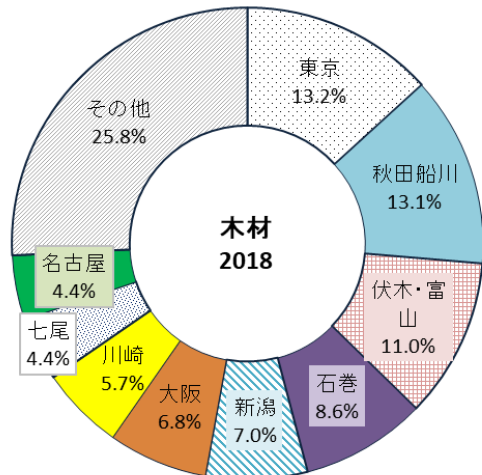


図14 木材の輸入税関シェア（金額ベース、2018年）



（環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子）