

日ロ間コンテナ流動の実態

LOGISTICS NAVI

日ロ間貿易でコンテナは、どんな品目を詰めてどのルートで運んでいるのでしょうか。2018年11月に実施された国土交通省の調査データに基づき、日ロ間コンテナ流動を発着港湾別、ルート別、品目別に説明します。

コンテナ貨物流動調査

全国輸出入コンテナ貨物流動調査は、国土交通省が5年に一度、1か月間限定で実施している統計調査である。最近では平成30年度調査が2018年11月に全国の港湾で実施された。

調査結果から貨物の流動実態、生産地から消費地までの輸送ルート、品目、輸送量（トンベース）等が把握できる。本調査は1か月間限定の調査であるため、正確な通年の貨物量の把握は不可能であるが、貿易統計などと合わせて分析を行うことにより、コンテナ流動の全体的傾向の理解に役立つと考えられている。本稿では同調査の分析結果を紹介する。

日ロ間で関心が持たれるのは、①コンテナ輸送品目、②欧州航路vs.極東港湾経由、③日本側港湾の利用状況、④日本港湾から極東港湾までのルートにおける直航vs.釜山トランシップ等である。

日ロ間コンテナ流動の全体的傾向

日ロ間コンテナ流動量の輸出入比率は、55：45で輸出が輸入を上回った。欧州航路等

利用と極東港湾経由の比率は55：45で欧州航路等が上回った。欧州航路等としたのは、極東港湾以外という定義であるため、欧州の港湾経由、黒海経由などが含まれていると推測できるが詳細なルート側不明なためである。

極東港湾経由の貨物のうち直航便利用と釜山等TSの比率は、47:53で釜山TSの方が多し。

また、輸出と輸入の非対称性も顕著である。輸出の場合は欧州航路等の利用が67%に達する反面、極東港湾経由は33%に留まる。逆に、輸入は極東港湾経由が59%で、欧州航路等の41%を上回る。日本から極東港湾までの海上ルートについても、輸出の場合は直航船利用が釜山TSよりも多いのに対し、輸入の場合は釜山TSの方が多し（表1）。

表1 日ロ間貿易コンテナ流動（トン）

| | 輸出 | (%) | 輸入 | (%) | 合計 | (%) |
|--------|---------|-------|--------|-------|---------|-------|
| 日ロ間総合 | 121,255 | 100.0 | 99,557 | 100.0 | 220,812 | 100.0 |
| 極東港湾経由 | 40,063 | 33.0 | 58,704 | 59.0 | 98,767 | 44.7 |
| 直航路 | 22,627 | 18.7 | 24,035 | 24.1 | 46,662 | 21.1 |
| 釜山等T/S | 17,436 | 14.4 | 34,669 | 34.8 | 52,105 | 23.6 |
| 欧州航路等 | 81,192 | 67.0 | 40,853 | 41.0 | 122,045 | 55.3 |

コンテナ貨物の品目構成

ロシア向け輸出貨物の構成を見ると、金属機械工業品が53.2%を占める。具体的には完成自動車（16.7%）、自動車部品（16.2%）、金属製品（11.3%）、産業機械（6.7%）などである。それに次ぐのが、ゴム製品（6.3%）、家具装備品（3.4%）などの雑工業品（15.9%）、化学工業品（5.7%）である（図1）。

ロシアからの輸入貨物では、製材（39.5%）が最大で、非鉄金属（20.7%）、鉄鋼（3.9%）などの金属機械工業品（25.5%）が続く。さらに水産物（12.5%）など農水産品（13.9%）、木製品（5.4%）などの雑工業品、紙パルプ（3.8%）などの軽工業品が伝統的輸入品目である（図2）。

一言でいうと、コンテナを利用した主なロシア向け輸出品は、ゴムタイヤを含む自動車関連、一般機械類であり、主要消費地はロシア西部である。一方、輸入品は製材及び林業加工品、非鉄金属（アルミ）、水産品など、シベリア／極東で生産される資源品である。

図1 ロシア向け輸出コンテナ貨物の品目

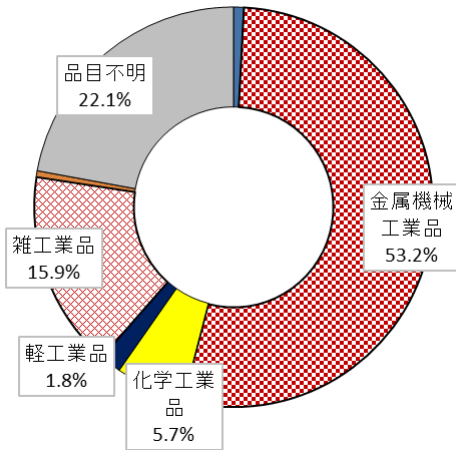
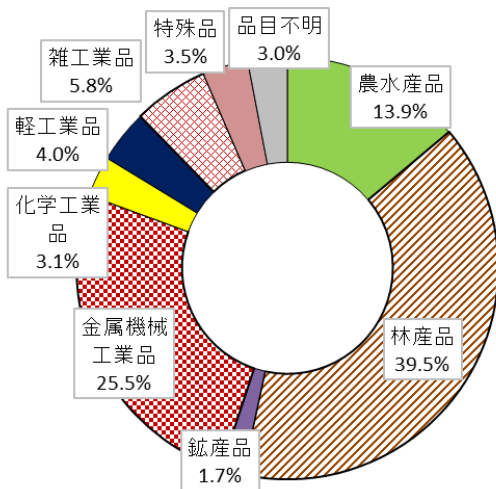


図2 ロシア発輸入コンテナ貨物の品目



港湾別コンテナ取扱量

港湾別ロシア貿易コンテナ取扱量は名古屋（27.3%）、横浜（23.7%）、東京（12.2%）、神

戸（7.4%）の順であった。太平洋側の大型港湾への集中が顕著である（図3、4）。

図3 日ロ貿易コンテナ取扱量の港湾シェア

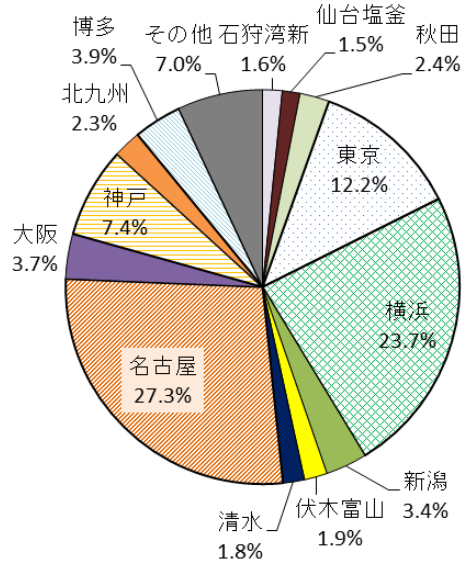
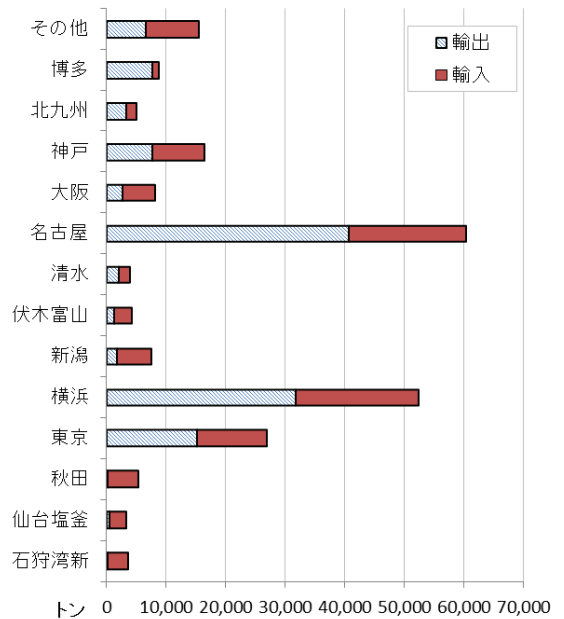


図4 港湾別輸出入コンテナ量



輸出入別を見ると、名古屋、横浜、東京、博多、北九州の5港では輸出が輸入を上回っ

ているが、その他の港湾では輸入が輸出を上回っている（図4）。

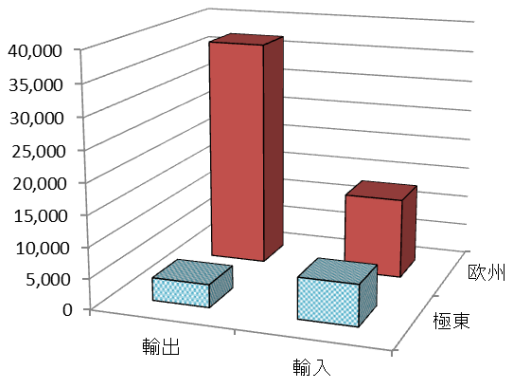
また、欧州航路等を利用するか、極東港湾を利用するかを選択についても似たような傾向がみられる。名古屋、東京、博多、北九州、清水の5港は欧州航路等の利用が極東港湾経由を上回るが、その他の港湾では極東港湾経由の方が多という傾向にある。

港湾の特色:3つのパターン

輸出入の割合、欧州航路対極東港湾という2つの要素から、各港湾のロシアコンテナ取扱に3つのパターンが読み取れる。

① **名古屋型**（輸出＞輸入、欧州航路＞極東港湾）：名古屋、東京、清水、北九州、博多
主に欧州航路等を利用して自動車関連商品、タイヤ、機械類をモスクワ／サンクトペテルブルグ方面へ輸出する。一方、極東との経済関係は希薄（図5）。

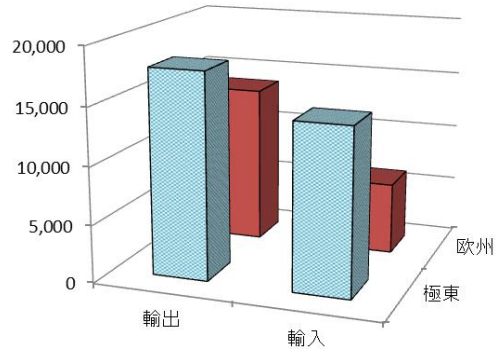
図5 名古屋港の対ロシアコンテナ取扱量



② **横浜型**（輸出＞輸入、欧州航路＜極東港湾）：横浜、神戸、大阪

大都市を背後に持ち、消費地としても生産地としても集積の利がある。輸出入、貿易ルートのパランスが取れている（図6）。

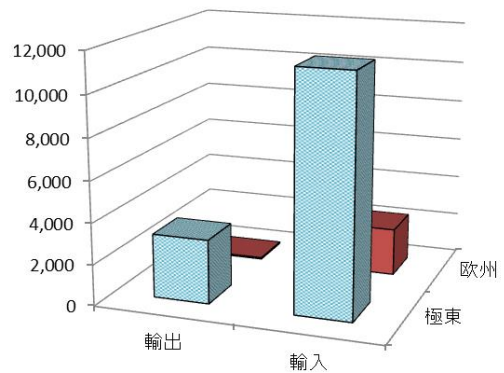
図6 横浜港の対ロシアコンテナ取扱量



③ **日本海側型**（輸出＜輸入、欧州航路＜極東港湾）：新潟、秋田、伏木富山、仙台塩釜、石狩湾

主にシベリア／極東から木材、非鉄金属、水産品等を輸入し、地元で加工する構造。港湾の近くに伝統的加工産業が存在し、一定の需要がある。一方輸出量は少ない。

図7 新潟港/秋田港/伏木富山港の対ロシアコンテナ取扱量



極東港湾と結ぶ:直航対釜山トランシップ

ロシア極東までの輸送には直航船、或いは釜山TSが利用されている。本調査によると、直航対釜山TSの比率は47：53と釜山TSが過半を占めている。輸出では56：44と直航が多いのに対し、輸入では41：59と釜山TSの利用が多い。

日本と極東を結ぶコンテナ直航船サービスとしては、FESCO/APLのコンテナ船2隻によるJTSLが毎週運航している。寄港港湾は、仙台、横浜、清水、名古屋、神戸、伏木富山、釜山、ウラジオストク、ヴォストチヌイであるが、仙台、伏木富山は隔週に留まっている。

本調査によると、直航船が運ぶ貨物の取扱港では横浜（61.0%）が圧倒的シェアを占め、名古屋、神戸が続く（図8）。

図8 直航船による極東向け港湾内訳

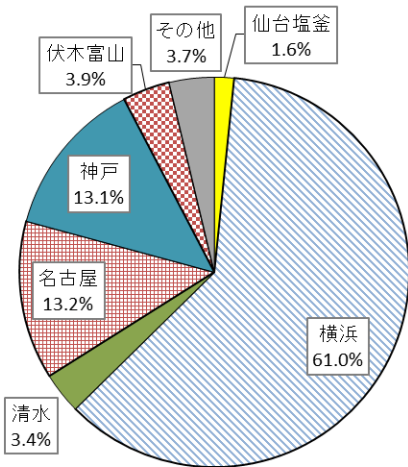
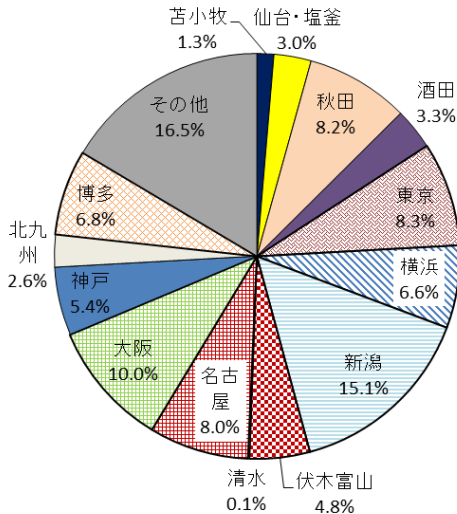


図9 釜山TSによる極東港湾向け港湾内訳



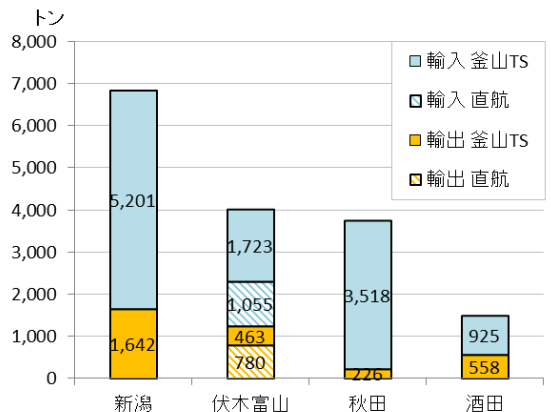
一方、釜山TSの利用港湾は全国に広がっている。全国各地の港湾が主に韓国船社のサービスにより釜山と高頻度で繋がっているという釜山のハブ化がそれを可能にしている。釜山～ウラジオストク／ヴォストチヌイのフィーダーサービスは毎日運航されている。

予想されるように、直航船が寄港しない港湾が釜山で積替えて極東港湾へ向かっている。新潟、大阪、東京、秋田、博多などにとって、釜山は救いのハブ港である。

興味深いことに、極東向け直航サービスのある港湾、横浜、名古屋、神戸、伏木富山などからも釜山TSを利用している（図9）。配船サービスの問題なのか、料金面の差なのか、釜山TSの競争力は侮れない。

日本海側港湾は極東港湾向けに直航路を持ちたいとの潜在的願望を持っている。しかし、釜山TSの競争力を考えると簡単ではない。現在日本海側で直航路を持っているのは伏木富山であるが、直航よりも釜山TSの貨物量の方が多い。その傾向は輸入で顕著である（図10）。なぜ釜山なのか、荷主の答えを聞く必要があらう。

図10 日本海側港湾と極東港湾を結ぶルート
の輸送実績



(環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子)

