

日ロ貿易における日本海沿岸港湾の役割

Logistics Navi 2014-6 (2014/6/26)

環日本海経済研究所名誉研究員 辻久子

2013年の日ロ貿易の総額は過去最高の348億ドルに達した。輸出(111億ドル)と比べて輸入(238億ドル)の拡大が顕著である。日ロ間の輸出入貨物はどのようなルートを通して輸送されているのだろうか。極東港湾経由なのか、欧州航路経由なのか、それとも第3のルートなのか、2013年実績について品目別にまとめた(表1)。

輸出品の輸送ルート

日本の主要輸出品目は自動車(新車及び中古車)、自動車部品、タイヤ、一般機械、電機機器などで自動車関連が目立つ。一般にモスクワ方面市場向けには欧州航路、極東・シベリア市場向けには極東港湾が利用される。

輸出の52%を占める乗用車の場合、新車(38.3万台)の主要市場はモスクワ周辺であるため、国内の自動車工場に近い港から大型PCCに搭載され、スエズ運河経由で欧州におけるハブ港(マルメ、ニューキャッスル、ゼーブルージュなど)に一旦荷揚げされた後、小型PCCに積替えられてバルト海沿岸港(ウスチルガ港、サンクトペテルブルグ港、コトカ港など)に荷揚げされる。日本からバルト海沿岸港湾までの輸送日数は50日~70日、さらにロシア国内の消費地までトレーラーか鉄道で輸送される。

この伝統的ルートに加え、2008年~2012年の数年間、極東のザルビノ港までPCCで輸送し、シベリア鉄道のブロックトレインでモスクワまで11日、日本から合計18日程度で運ぶというスピードルートが利用され好評を博した。しかし、ロシア側意向による鉄道運賃値上げの影響で2013年初めに中止され、バルト海沿岸港へと移った。なお、極東市場向けの新車はウラジオストク港などで細々と荷揚げされている。

中古車(15.8万台)の場合主要市場が極東及び東シベリアであるため、主に日本海沿岸に位置する積出し港からRORO船でウラジオストク港など極東港湾へ運ばれる。

日系自動車メーカーの現地生産が本格化するのに伴い、自動車の部分品やゴムタイヤの輸出が増勢にある。2013年の自動車の部分品の輸出は重量、金額ともに前年比43%の増加となった。自動車の製造部品の輸出ルートについても、ウラル以西の欧州部向けにはバルト海経由、極東工場向けは極東港湾へ直接コンテナ船で輸送されている。

2013年からウラジオストクのSollers工場で組み立て生産(SKD)を行っているトヨタは、三河港~ウラジオストク港を結ぶ定期直航路を新規に開設した。同じくSollers工場で組み立てを行っているマツダの場合は、完成車をPCCで日本から韓国に運び、現地でSKD化した後、コンテナでウラジオストクへと運んでいる。

輸入品の輸送ルート

日本の輸入品目は石油、LNG、石炭などの資源品が大宗を占め、非鉄金属(アルミ、ニッケルなど)、魚介類、木材なども安定的に輸入されている。いずれも極東・シベリアが産地であるため原則として極東湾経由となっている。

原油は輸入の43.1%を占める最大品目であり、2013年は1,451万KL輸入された。ロシア側積出し港はヴォストーチヌイ港(コジミノ埠頭)、デカストリ港、プリゴロドノエ港で、3港の2012年の比率は49%:31%:20%であった。石油製品のロシア側の主な積出し港はナホトカ港およびワニノ港である。

LNGの輸入は年々増加し、2013年は857万トン、金額で輸入の26.6%を占めた。全量がサハリン州

のプリゴロドノエ港で積込まれた。

伝統的輸入品目である石炭は、2013年は1,235万トンが輸入された。主な積出し港と比率（2012年）はヴォストーチヌイ港（52%）、ワニノ港（25%）、ナホトカ港（9%）、ポシェト港（7%）であった。

アルミニウム、ニッケルなどの非鉄金属はシベリア極東地域で生産され、ナホトカ港、ワニノ港、ヴォストーチヌイ港などから積み出される。非鉄金属のコンテナ化率は2010年に41.3%であったのが2013年には60.1%へと上昇した（表2）。なお、白金、パラジウム、ロジウムなどは空輸されている。

木材輸入はロシアの関税政策に振り回され、原木の輸入は激減したが製材は上昇傾向にある。その結果原木の比率が下がり、製材が木材の90%を占めるまでになった（図1）。製材のコンテナ化率は2010年に25.3%であったが、2013年には59.3%まで高まった（表2）。ロシア側積出し港は極東のオリガ港、ワニノ港、ナホトカ港、ヴォストーチヌイ港などであるが、サンクトペテルブルグ港からも積み出している。

ロシア産魚介類は極東港湾出しと見られるが、コンテナ化率が60.6%まで高まった。

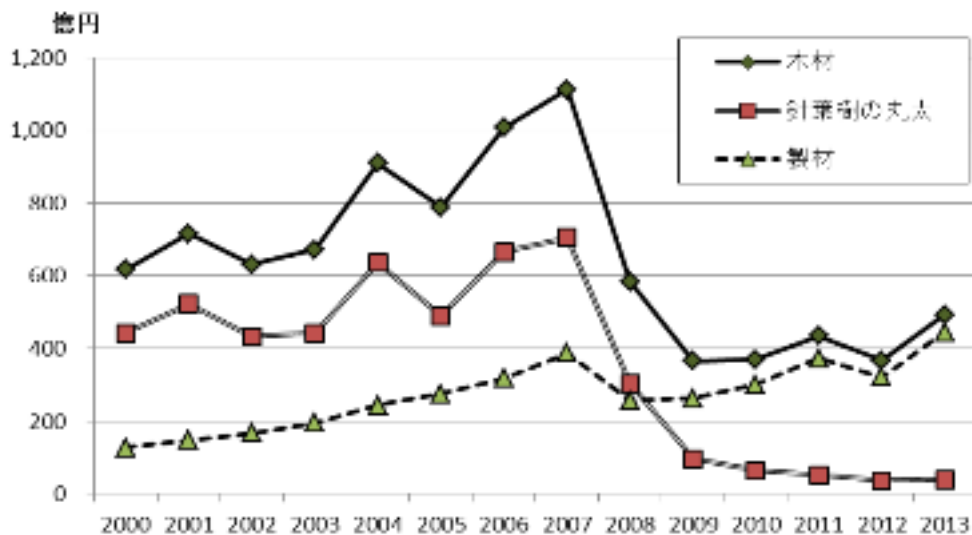
表1 日ロ貿易貨物の主な輸送ルート

品目	単位	数量	金額シェア(%)	輸送方法	主な既存物流ルートとロシア側港湾	
					欧州航路	極東港湾
輸出						
輸送用機器			63.4			
乗用車	台	382,640	51.9			
（新車）	台	224,696	42.9	PGC	ウスチルガ、サンクトペテルブルグ、コトカ	ウラジオストク
（中古車）	台	157,944	9.0	RORO、在来		ウラジオストク、ナホトカ
バス・トラック	台	30,113	2.9	RORO		ウラジオストク
自動車部品	トン	91,608	7.8	コンテナ	サンクトペテルブルグ、タリン	ウラジオストク、ヴォストーチヌイ
一般機械			14.8	コンテナ、在来	サンクトペテルブルグ、コトカ	ウラジオストク、ヴォストーチヌイ
電気機器			4.7	コンテナ	サンクトペテルブルグ、コトカ	ウラジオストク、ヴォストーチヌイ
ゴム製品	トン	86,822	5.3	コンテナ	サンクトペテルブルグ	ウラジオストク、ヴォストーチヌイ
鉄鋼	トン	197,640	3.0	コンテナ、在来	サンクトペテルブルグ	ウラジオストク、ナホトカ
その他			8.8			
合計			100.0			
輸入						
原油および粗油	千KL	14,509	43.1	専用船		ヴォストーチヌイ、プリゴロドノエ、デカストリ
石油製品	千KL		6.6	専用船		ナホトカ、ワニノ
液化天然ガス	千トン	8,566	26.6	専用船		プリゴロドノエ
石炭	千トン	12,346	6.0	専用船		ヴォストーチヌイ、ポシェト、ワニノ、ナホトカ
非鉄金属	トン	441,864	6.7	コンテナ(60%)、在来		ナホトカ、ヴォストーチヌイ、ワニノ、ウラジオストク
魚介類	トン	163,540	5.2	コンテナ(61%)		ウラジオストク、カムチャッカ
木材			2.1	コンテナ(製材の59%)、在来	サンクトペテルブルグ	オリガ、ワニノ、ナホトカ、ヴォストーチヌイ
その他			3.7			
合計			100.0			

2 輸入品のコンテナ化率

品目		2010年	2013年
非鉄金属	輸入量(t)	477,852	441,864
	コンテナ利用(t)	197,486	265,556
	コンテナ化率	41.3%	60.1%
魚介類	輸入量(t)	168,654	163,540
	コンテナ利用(t)	85,565	99,146
	コンテナ化率	50.7%	60.6%
製材	輸入額(百万円)	30,035	44,405
	コンテナ利用	7,588	26,314
	コンテナの割合	25.3%	59.3%

図1 ロシア産木材の輸入の推移



日本海沿岸の取扱港湾

日本の輸出貨物がどの港湾（税関）から出ているかを見る（表3）。自動車の新車及び部分品は国内自動車工場に近い港湾から輸出されている。ゴムタイヤチューブはタイヤ各社の工場に近い港湾から出ている。

それに対し、中古車は日本海沿岸港湾が主役を務めている。伏木・富山が圧倒的シェア（54.0%）を有し、舞鶴（8.7%）、新潟（5.4%）、小樽（5.3%）、博多（3.8%）、浜田（3.2%）などが続く。仕向け港がウラジオストクなど極東港湾であることも要因とみられる。

ロシア産の輸入荷揚げ港を見よう。原油の受け入れ港湾は鹿島、堺、鹿児島、千葉、川崎など製油所や備蓄基地に近い所が選ばれている。LNGの場合は火力発電所のある川崎、木更津、戸畑、千葉などが主要荷揚げ港である。日本海沿岸港湾ではやはり発電所のある新潟が名を連ねる。

石炭は全国に散在する製鉄所、石炭火力、セメント工場が受け入れている。日本海沿岸港では直江津に入っている。

非鉄金属もアルミ加工工場の近くに荷揚げされている。名古屋（45.9%）が最大であるが、日本海沿岸の伏木（9.2%）、福井（4.7%）にも荷揚げされている。

木材の輸入では日本海沿岸港が主役で、伏木・富山、秋田船川、そして新潟の合計が全国の36%を占める。

表3 本邦港湾の対ロシア輸出入貨物取扱実績

輸出積出港(2013年)			輸入荷揚げ港(2013年)		
税関	貨物量	シェア	税関	貨物量	シェア
乗用車(新車)	台	%	原油および粗油	千KL	%
名古屋	138,804	61.8	鹿島	4,657	32.1
防府	19,355	8.6	堺	1,983	13.7
広島	16,463	7.3	鹿児島	1,975	13.6
御前崎	12,290	5.5	千葉	1,687	11.6
三河	10,712	4.8	川崎	1,517	10.5
千葉	9,836	4.4	LNG	千トン	%
門司	7,968	3.5	川崎	1,538	18.0
乗用車(中古車)	台	%	木更津	1,289	15.0
伏木・富山	85,287	54.0	戸畑	1,281	14.9
舞鶴	13,738	8.7	千葉	1,059	12.4
横浜	9,578	6.1	名古屋	827	9.7
神戸	9,033	5.7	新潟	515	6.0
新潟	8,467	5.4	石炭	千トン	%
小樽	8,317	5.3	福山	1,279	10.4
博多	6,020	3.8	苫小牧	728	5.9
浜田	5,072	3.2	直江津	624	5.1
自動車の部分品	トン	%	須崎	618	5.0
名古屋	23,128	25.2	戸畑	603	4.9
横浜	19,558	21.3	川崎	548	4.4
門司	10,851	11.8	相生	545	4.4
博多	9,157	10.0	非鉄金属	トン	%
伏木・富山	4,610	5.0	名古屋	20,263	45.9
新潟	3,484	3.8	横浜	64,606	14.6
ゴムタイヤ/チューブ	トン	%	伏木	40,863	9.2
博多	21,746	25.7	清水	31,093	7.0
門司	20,740	24.5	福井	20,714	4.7
名古屋	13,707	16.2	八代	18,946	4.3
横浜	8,760	10.3	魚介類	トン	%
仙台塩釜	6,322	7.5	東京	31,012	19.0
			仙台塩釜	24,624	15.1
			石狩	18,577	11.4
			博多	16,865	10.3
			札幌	14,854	9.1
			小樽	8,097	5.0
			木材	百万円	%
			伏木・富山	7,398	15.0
			秋田船川	5,731	11.7
			東京	5,642	11.5
			川崎	5,028	10.2
			新潟	4,809	9.8
			石巻	3,090	6.3

表1、表2、表3、図1の出所：通関統計