

【寄稿論文】

日韓コンテナ航路と釜山トランシップ、 韓国船社の状況

拓殖大学商学部教授 松田 琢磨

要旨

日本と韓国の間を結ぶ日韓コンテナ航路（日韓航路）は、日韓貿易を支える重要な役割を担っている。また、九州地方含む日本の地方港にとって、釜山港との航路は重要な国際航路であり、釜山港は外国との貿易に際して通過するチェックポイントとなっている。

本稿では改めて日韓航路の基本的な動向と現状について確認する。主な内容としては、概して、九州地方が日韓航路を通じてアジア地域との経済的結びつきを強めていることがあげられる。ほかの地方より九州地方が韓国向け輸出貨物を集めている一方で、博多港以外で日韓航路の便数が少なくなっていることも確認された。

また、日韓航路は10社以上の中小韓国船社が大きなシェアを占めている。これらの会社は再編の可能性もときおりさやかれており、日韓航路に参入する船社間で再編が見られれば、日本の荷主にとってコスト上昇要因になる可能性がある。

さらに、本稿では日本発着貨物が釜山トランシップへの依存度を高めている傾向も指摘している。今後はサプライチェーンの強靱化に資する形でコンテナ港湾の利用を考えること、九州におけるコンテナ輸送の在り方考えることが重要になる。

貿易の主要な手段であるコンテナ輸送を、地方で活発化させる意義は大きい。九州地方をはじめ日本の多くの地方港について「実入りコンテナの輸出量を増やすこと」は共通した課題である。地方の雇用を促進し、経済の活発化を促すためにも輸出促進の試みが期待される。

1. はじめに－コンテナ輸送における日韓航路の重要性－

コンテナ輸送の市場動向で注目を浴びるのは、世界の中でも輸送距離が長く、量も多いアジア・北米間の北米航路やアジア・欧州間の欧州航路の基幹航路とアジア域内航路である。基幹航路は輸送量で年間5,000万TEU^{注1)}あり、世界のコンテナ輸送量の30%近くを占める上、運賃水準もほかの航路より高いため、(とくに規模の大きい)海運企業や物流企業の活動や業績に顕著な影響

注1) 20フィートコンテナ換算 (TEU: Twenty-foot Equivalent Units)。コンテナ輸送では、貨物量や船腹量を20フィートコンテナの個数に換算する慣例がある。40フィートコンテナで貨物が運ばれたときは、多くの場合2TEUとみなす。TEUという概念が用いられるようになった背景については、幡野・松田(2023)を参照されたい。

を与える。

アジア地域内の各国間を結ぶアジア域内航路は、航行距離が短く運賃収入に与えるインパクトは小さい。しかし、その輸送量が北米・欧州の基幹航路の合計と遜色ない年間約5,000万TEUと大きいため、基幹航路ほどではないものの重視される航路である。また、アジア域内航路では、基幹航路の主力貨物である各種商品の製造プロセスで必要となる材料や部品を運ぶことが多く、経済活動の観点からの重要性が認識されている。もちろん、経済成長・発展を受けた中国や東南アジア各国における消費拡大を支えるための商品輸送も盛んである。

日本と韓国の間を結ぶ日韓コンテナ航路（日韓航路）は、アジア域内航路の1路線である。コンテナ輸送量は2021年で80.2万TEU^{注2)}にのぼり、日本・米国間の125.2万TEUや日本・欧州間の131.1万TEU^{注3)}と比べても決して小さくない。また、同航路は韓国、とくに釜山港での積み替え（トランシップ）を行うためにも利用されている。釜山港における日本との間のコンテナ取扱量^{注4)} ^{注5)}は、日韓両国を目的地とするローカル輸送が119.8万TEU、フィーダー^{注6)}またはトランシップが行われたコンテナの数は171.7万TEU（いずれも2021年）にのぼる。

日韓航路がこれだけの大きさを持つ背景には、両国間の貿易規模の大きさがあげられる。日本から見て、韓国は2021年において輸出入総額9.3兆円、シェア5.5%を占める世界第4位の貿易相手国である^{注7)}。韓国から見ても日本は輸出入総額847億ドル、シェアは6.7%で世界第3位の貿易相手国^{注8)}となっており、両国の貿易上の結びつきは大きい。九州経済圏にとっても、2021年において輸出額1.5兆円で全体の17.0%、輸入額4,271億円で5.7%を占め、総額でも11.8%で中国、オーストラリアに次ぐ世界第3位と結びつきはさらに強い^{注9)}。金額ベースでみた全国での日韓貿易総額のうち、2021年では40.8%^{注10)}が海上コンテナ貨物として運ばれており、日韓航

注2) S&P “GTA Forecasting Database”, Accessed Mar 20, 2023。この数値には、フェリーで運ばれたコンテナ貨物も含まれる。

注3) 公益財団法人日本海事センター「海上荷動きの動向」, Accessed Mar 20, 2023。

注4) コンテナ貨物輸送量（Container Cargo Movement）とコンテナ取扱量（Container Throughput）はともにコンテナの運ばれた量に関する指標であるものの、微妙に内容が異なる。コンテナ貨物輸送量は貨物の入ったコンテナ（実コンテナ）を運んだ量である。コンテナ取扱量では輸送量に加えて、空コンテナ輸送量、積み替えを行ったトランシップ輸送量が含まれる。海運会社は、実コンテナを運ぶことで運賃収入を得るため、実コンテナが運ばれているかの「コンテナ貨物輸送量」を重視する一方、港湾業務では港の中でどれだけコンテナを移動させたかが料金に関わるため「コンテナ取扱量」が重視される（松田，2023）。

注5) 韓国発着のコンテナ貨物のうち、75.6%は釜山港発着であり、トランシップ貨物に限ると96.7%が釜山港を経由している（2021年）。そのため、日韓航路の大半は釜山港発着の貨物であるとみなして差し支えない。

注6) ハブ港湾とそれ以外の港湾を比較的小さな船で連絡する支線航路のことをフィーダー航路と言い、フィーダー航路の輸送をフィーダー輸送と呼ぶ。韓国船社は、日本と韓国の間でコンテナ貨物を輸送して積み替えを行った後に自社で韓国以外の地域まで運ぶことをトランシップ、韓国で大手船社など他の船社の船に乗り換えて他地域に運ぶことをフィーダーと呼んで区別している。ただし、一般的にはいずれもトランシップと呼んで差し支えない。

注7) 財務省「貿易相手国上位10カ国の推移」（<https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y3.pdf>）Accessed Mar 20, 2023。

注8) UNCTAD “COMTRADE”（<https://comtradeplus.un.org/>）Accessed Mar 20, 2023。

注9) 門司税関「九州経済圏の貿易（確定値）」（<https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y3.pdf>）Accessed Mar 20, 2023。

注10) 財務省「貿易統計」による。ただし、同統計によるコンテナの定義には通常の海上コンテナ以外のものも含まれている。日韓の貿易では、日本独自の規格であるJR貨物の12フィートコンテナを使って貨物をフェリーで輸送する事例があり、貿易統計はこれらの貨物もコンテナ輸送に含む。

路は日韓貿易を支える重要な役割を担っている。

また、九州地方を含む日本の地方港にとって、釜山港との航路は重要な国際航路であり、釜山港は国際貿易を行う上で、初めまたは最後に通過するチェックポイントとなっている。しかも、アジア港湾への基幹航路寄港数が伸びているにもかかわらず、日本の主要港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）への基幹航路寄港数は減少を続け、1995年の143便/週から2019年には37便/週となった。そのため、日本発着コンテナ貨物のトランシップ利用割合は増加傾向にあり、なかでも釜山港を経由する量が最も多い。日本から見ると発着コンテナの約1割が釜山港を経由してほかの国との間を行き来している。

ただし、日韓航路の注目度は決して高くない。そのため、日韓航路の状況について言及した文献は、いくつか存在するものの決して多いとは言えない。たとえば、韓国港湾の概況を報告書の中で取りまとめている李・神代・小柳（2000）や日中航路、日韓中の域内物流構造と政策を検証した具（2012）のほか、魏（2016）のように北東アジアにおける高速船活用の文脈でコンテナ輸送に言及するものがある。本稿では、これら既存文献に加えて、九州地方を中心に日本と韓国間の貿易や貨物輸送の在り方について考える材料を提供すべく、日韓航路の動向と現状について確認することから説明を始める。さらに、近年の日本港湾と韓国経由トランシップ、地方港の利用を促すためのインセンティブ政策について述べていくこととしたい。

2. 日韓航路の概況

日韓航路の便数と寄港の動向は、毎年海事関係の業界紙が2022年12月末時点で発表している。それによると、東京、横浜、清水、名古屋、大阪、神戸および博多の基幹航路が寄港する港以外の58地方港のうち48港で、韓国の港に寄港する便が存在する（日本海事新聞、2023年1月31日付）。便数は週で延べ171.67便にのぼる^{注11)}。

表1は地方別の日韓航路の便数の動向である。東北地方と中国地方は日本海側であるかそうでないかで分けた。日韓航路に含まれる便は主に、日本と韓国の港の間を結ぶサービスと、日本と中国の間を結ぶ途中で韓国に寄港するサービスをあげることができる。後者のサービスは日本からの輸出の場合、日本で集荷した韓国向け貨物を釜山港などでいったん下ろし、当該港で韓国から中国向けの貨物を積み込む（ウェイポート〔Way port〕と呼ばれる）。ほかにも東南アジアへ向かう船や基幹航路の船が韓国に立ち寄って、同様の積み下ろしを行うケースもあるものの、中国発着便に比べると便数も少ないため、ひとまず除外する。

地方別の寄港動向を見ると、北陸、中国（瀬戸内海側）、東北（日本海側）、四国の順で日韓航路の頻度が高いことがわかる。概して日本海側の方が日韓航路の寄港数は多く、関東、中部、近畿といった地方への寄港は少ない。関東などの港への寄港が少ない要因としては、まずは距離的に遠いことが要因にある。ほかには、韓国との航路を持つ東京港や横浜港など大きな港が近くにあることも寄港を減らす要因になっていると思料される。

注11) 小数点以下の便数となるのは和歌山下津港に3週間に2回寄港する便があるためである。ほかに、仙台塩釜港と伏木富山港に隔週寄港の便がある。

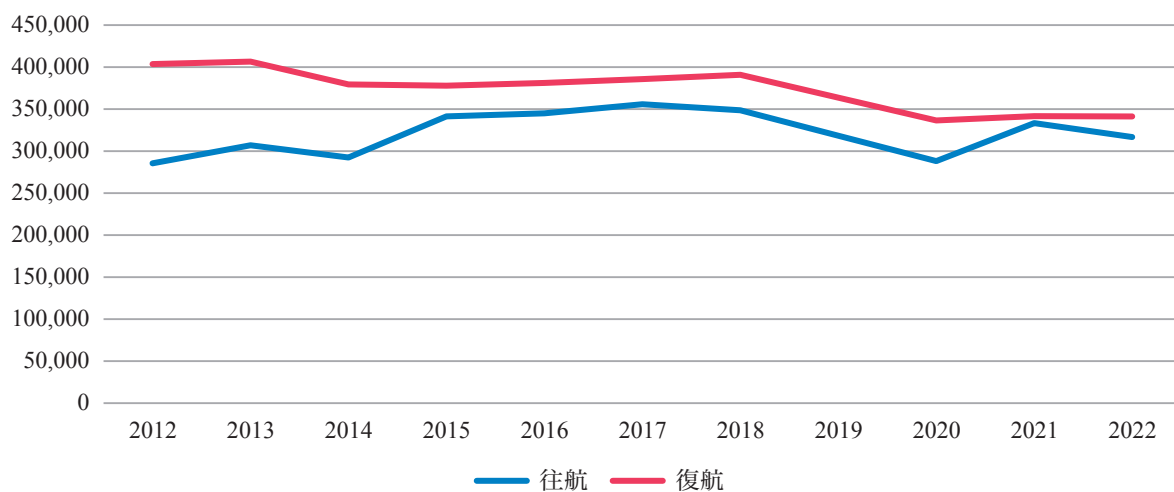
表1 地方別日韓航路便数の動向

	港数	韓国便	韓国寄港の中国便	合計	1港あたり便数
北海道	5	6	7	13	2.6
東北（太平洋側）	5	4.5	9	13.5	2.7
東北（日本海側）	2	4	4	8	4.0
関東	4	6	3	9	2.3
北陸	5	16.5	10	26.5	5.3
中部	3	6	0	6	2.0
近畿	4	3.67	0	3.67	0.9
中国（日本海側）	2	5	1	6	3.0
中国（瀬戸内海側）	8	30	0	30	3.8
四国	7	23	0	23	3.3
九州・沖縄	13	32	1	33	2.5
	58	136.67	35	171.67	3.0

(注) 九州・沖縄には下関港を含む。

(出所) 日本海事新聞（2023年1月31日付）に基づき筆者作成

図1 日韓航路のローカル貨物推移（単位：TEU）



(注) 2019年のデータが不明のため線形補間している。

(出所) 韓国近海輸送協議会の発表データに基づき筆者作成

釜山港との距離と寄港数の関連は、荷主の港湾選択行動とも関連していると考えられる。実際、上記の寄港数の動向について、松田・川崎（2015）は2011年の西日本の26港発の米国向けコンテナ貨物のデータを用いて、神戸港と釜山港までの航行距離と港湾選択行動の関係を整理、分析した結果と整合している。彼らの分析結果では、阪神地方、中国地方、四国地方、九州地方の順に神戸港の利用率が高くなっており、貨物が発生した港から母船積出港までの距離が母船積出港の選択に影響していることが示唆されている。釜山までの距離が短い地方では、荷主が釜山トラ

ンシップを使いやすいため、寄港数に影響していると考えられる。

九州地方において1港あたり便数が少ない理由には、日韓航路の寄港が博多港に集中していることが大きな理由にあげられる。博多港には毎日運航のカメリアラインのRORO船をはじめ週24便が就航している。表1に博多港を含めた場合、1港あたり便数は週4.1便まで増加して、中国地方の瀬戸内海側や四国地方と遜色のない寄港数となる。

つぎに、輸送量の動向について述べたい。日本と韓国をそれぞれ最終目的地とするローカル貨物のコンテナ輸送量は、図1の通り韓国からの輸出（復航）が日本からの輸出（往航）を上回る形で推移している。

日韓航路のさらに詳細な動向については、韓国の海運会社が輸送している分のみであるが、韓国近海輸送協議会（KNFC）が取りまとめて発表している^{注12)}。このデータでは、ローカル貨物以外の輸送量の動向も示している。ただし、ローカル貨物輸送以外の最新データを入手することが難しいため、表2では入手可能な中で最も新しい2018年のデータをもとに九州地方と全国、東京港での日韓航路のローカル貨物以外のトランシップやフィーダー輸送の状況を示す。

表2ではローカル貨物以外にフィーダー貨物やトランシップ貨物でも韓国からの輸入が日本からの輸出を上回っていることが示される。日本からの輸出が上回っているのは、フィーダー（空コンテナ）の項目だけである。日本に比べて韓国でのコンテナ修繕費用が安いことから、修繕目的の空コンテナ輸送があるものの、基本的にはインバランスを埋めるために日本から韓国に向けた回送（リポジショニング）が行われていることを反映している。

少し古いデータではあるが、韓国国家物流情報センターの発表資料によると、2013年においては往航の方が全体のコンテナ輸送で約20万TEU上回っていたにもかかわらず、実コンテナ輸送では復航が往航を30万TEU強上回り、日韓往航においては輸送量の半分弱がリポジショニング

表2 九州、全国、東京港における日韓航路の輸送量（2018年、単位：TEU）

		ローカル貨物	フィーダー (実コンテナ)	フィーダー (空コンテナ)	トランシップ 貨物	合計
九州	韓国からの輸入	43,557	13,984	11,062	40,445	109,048
	日本からの輸出	40,378	32,451	3,922	72,310	149,061
	合計	83,935	46,435	14,984	112,755	258,109
全国	韓国からの輸入	390,841	132,719	17,573	575,715	1,116,848
	日本からの輸出	348,582	63,348	76,679	379,894	868,503
	合計	739,423	196,067	94,252	955,609	1,985,351
東京	韓国からの輸入	83,121	1,864	336	35,434	120,755
	日本からの輸出	35,655	1,372	8,071	11,978	57,076
	合計	118,776	3,236	8,407	47,412	177,831

(注) 九州には下関港を含む。

(出所) 韓国近海輸送協議会の発表データに基づき筆者作成

注12) 後述するように、日韓航路においては韓国船社のシェアが大きいため韓国船社をカバーできれば輸送貨物量の大半は補足できると考えられる。

であることが示唆されていた（松田，2014）。

九州地方（下関含む）での注目点は、まずローカル貨物において輸出が輸入を上回っていることである。これは2016年や2017年も同様の傾向がみられているため、安定的な傾向といえる。全国的に見るとローカル貨物の輸出は輸入を大きく下回っており、日本の地方港は輸出貨物の少なさに悩まされることが多い。その一方で、九州地方ではほかの地方に比べると韓国向け輸出貨物を集められている点は特筆すべきであろう。また、九州地方の港の発着貨物輸送量の合計（25.8万TEU）は、東京港の輸送量合計（17.8万TEU）を上回る。これは九州地方が日韓航路の大きなユーザーであり、日韓航路を通じてアジア地域と経済的結びつきを強めていることを反映しているといえる。

以下では、トランシップ貨物以外のローカル貨物で日本と韓国の間でどのような品目が取り扱われているか、説明していくこととしたい。表3は日韓往航の品目別輸送量を示している。全体的に、加工用の原料や材料、部品が多くを占める。フラットロール製品や銑鉄、鉄鋼は輸出品目

表3 日韓往航の品目別輸送量（単位：TEU）

品目	2020年	2021年	2022年
1 鉄鋼のフラットロール製品	43,116	40,692	47,741
2 鉄くず・スクラップ	34,693	36,158	37,602
3 有機化学品	40,555	40,668	32,938
4 紙・板紙の廃棄物およびスクラップ	19,142	33,409	30,485
5 非鉄金属	17,935	23,919	27,091
6 銑鉄	21,763	19,312	22,306
7 プラスチックおよびその製品	15,230	15,344	13,737
8 消石灰，セメント	13,019	13,876	13,697
9 プラスチックの一次製品	16,251	15,181	12,587
10 新聞紙，非塗工紙，板紙	10,064	17,036	11,535
11 スラグ，ドロス，灰	7,308	8,224	11,453
12 一般産業機械	8,705	11,132	10,560
13 塩，硫黄，土，左官材料	10,272	10,688	9,587
14 特殊産業機械	6,132	4,854	5,981
15 ガラスおよびガラス製品	8,068	7,753	5,035
16 自動車部品	5,578	4,562	4,578
17 化学製品	4,909	5,006	4,437
18 鉄鋼製品	3,881	4,396	4,394
19 印刷・筆記用具	3,528	3,648	4,359
20 工作機械および部品	3,802	4,104	4,029
その他	91,757	97,622	95,658
合計	385,708	417,584	409,790

（注）データソースが異なるため、表3の合計値は表2のローカル貨物の合計と一致しない。

（出所）S&P “GTA Forecasting Database” に基づき筆者作成

でも九州のシェアが高い。プラスチック及びその製品では繊維やフィルムの原料になる酢酸セルロースの輸送量が多く、これらも関西や山口・九州近辺から運ばれている。

表4は日韓復航の品目別輸送量を示したものである。復航も部品、材料、原料が多い傾向がある。また、往航に比べて食品が多いことが特徴となっている。有機化学品は、塗料や接着剤に使われるアクリル酸エステル、テトラブromo無水フタル酸などが多くなっている。車両・車両部品では合成ゴムや車両用のタイヤが多く、タイヤは神戸港、仙台塩釜港、博多港などでの輸入が多い。そのほか、一般産業機械には、下関港での輸入が多いゴム・プラスチック成型用の型が含まれている。蒸留酒、リキュール、その他の酒類には分類されているものの、九州では水俣や八代で輸入される工業用アルコール原料が多い。

表4 日韓復航の品目別輸送量（単位：TEU）

品目	2020年	2021年	2022年
1 鉄鋼のフラットロール製品	43,489	48,424	45,231
2 プラスチックの一次製品	31,364	36,940	45,208
3 有機化学品	17,969	20,665	22,627
4 プラスチックおよびその製品	15,942	16,807	16,537
5 無機化学化合物	12,174	13,771	13,156
6 食品調製品、酵母、ソース、スープ、エキス類	11,122	11,662	11,197
7 一般産業機械	9,326	10,914	11,003
8 自動車部品	11,500	11,286	10,844
9 鉄鋼製品	11,012	10,203	10,499
10 絶縁電線・ケーブル、蓄電器・電池、電池くず	8,403	9,990	10,064
11 繊維製品、皮革製品、衣料品	10,242	9,942	9,526
12 蒸留酒、リキュール、その他の酒類	4,845	4,364	8,575
13 その他の鉄鋼製品	10,194	8,590	8,303
14 小麦粉、ミール、パスタ、パンなどの食品調製品	6,479	6,979	7,289
15 鉄および鋼鉄の構造物、貯水池およびタンク	10,473	10,385	7,101
16 印刷用紙、筆記用具	6,273	6,958	5,811
17 ゴム製品、ゴムの廃棄物およびスクラップ	3,632	4,728	5,759
18 ビール、サイダー、発酵飲料	5,979	5,529	5,601
19 石けん、洗剤	4,926	4,316	4,701
20 ココアおよびココア調味料	4,698	4,339	4,675
その他	123,879	127,684	115,273
合計	363,921	384,476	378,980

(注) データソースが異なるため、表4の合計値は表2のローカル貨物の合計と一致しない。

(出所) S&P "GTA Forecasting Database" に基づき筆者作成

3. 日韓航路と韓国船社

日韓航路の多くのシェアを韓国船社が持っている。背景にあるのは、1967年に韓国で制定された海運振興法である。同法では、韓国の輸出入貨物は原則として自国船で運ぶことが義務付けられ、自国船で運べない証明（ウェーバー）があるときにのみ、外国船社による輸送を実施できることとなっていた。韓国政府がウェーバーを発給しなかったこともあり、基本的に韓国船社が日韓航路の輸送を担っていた。韓国船社の海運同盟である KNFC も運賃プール制を通じて各社のシェア割りを実施するとともに、新規参入に対し一致団結して対応してきた。1996年に韓国が OECD（経済協力開発機構）へ加盟する際に海運自由化の原則を受け入れたため、1995年にウェーバー制が廃止され、運賃プール制など競争制限施策も廃止された。

しかしながら、1990年代後半に日本船社の参入が可能になったあとに輸送シェアを獲得しようとしても、すでに韓国船社を利用した物流システムが構築されていた。そのため、状況は現在になっても変わっていない。典型的な経路依存の状況である。

表5では（筆者が入手可能な中で最も新しい）2016年2月時点の日韓航路に参入する韓国船社と同航路への投入船腹量、隻数を示している。日韓航路は、中小規模の韓国船社が多数参入していることが特徴である。中小船社が中心であるため、平均船腹量は平均1,000TEUを下回り、比較的小さめであるものの、運航頻度が高いため提供できるスペースの量は大きくなる。2017年には日韓航路の船腹量で65%を韓国船社が占めていた。

表5 日韓航路に参入する韓国船社と投入船腹量、隻数（2016年2月、単位：TEU）

船社名	TEU	隻数
高麗海運 (KMTC)	9,070	14
南星海運 (Namsung)	8,388	11
興亜海運 (Heung-A)	7,528	12
汎洲海運 (Pan Continental)	4,023	5
天敬海運 (CK Line)	3,630	7
東進商船 (Dongjin)	2,576	4
長錦商船 (Sinokor)	2,479	6
韓進海運 (Hanjin)	2,338	3
東暎海運 (Dongyoung)	1,416	2
パンオーシャン (Pan Ocean)	1,400	2
釜関フェリー (Pugwan Ferry)	140	1
太栄商船 (Taiyoung)	169	2
Hansung Shipping	126	1
パンスターライン (Panstarline)	—	1
韓国船社以外	93,264	81
総計	136,547	152

(注) 2016年に韓進海運は倒産、2019年に興亜海運は長錦商船とコンテナ事業を統合している。

(出所) MDS Transmodal data に基づき筆者作成

2016年に韓進海運が倒産^{注13)}したのち、基幹航路に参入する韓国海運会社はHMM（旧：現代商船）と韓進海運の北米航路事業を引き継いだSM（サムラミダス）ラインのみである。それ以外の海運会社は日韓航路や韓中航路、東南アジア航路など近距離航路に参入している。

日系^{注14)}でフルコンテナ船を用いて海外との定期航路を運航している船社は、Ocean Network Express (ONE) 以外には神原汽船があるが、日韓航路のサービスはONEによる苫小牧・釜山間のHokkai Arirangサービスのみである。ほかに日系船社による日韓航路サービスは、フェリーを使用したカメラライン、関釜フェリーによるサービスが存在する。

リーマン・ショック後に大韓海運やSTXパンオーシャンといった海運会社が倒産し、2010年代のコンテナ海運市場の悪化を背景に最大手の韓進海運も倒産に至った。当時ではもうひとつの最大手船社である現代商船も経営危機にあり、雇用をはじめとする経済的な影響に対する危機感を強めた韓国政府は2017年8月に韓国船社14社を集めて、韓国海運連合（KSP）の結成を後押しした。KSPは韓国船社同士での競争が過熱化している東南アジア航路、韓中航路、日韓航路の航路で、加盟船社同士がスペース交換・航路の合理化・新航路の共同開設などの協調をすすめることで、韓国船社の競争力回復を図ることを目的としている。

2018年には現代商船と長錦商船、興亜海運の3社がアジア域内航路を対象に戦略的提携である「HMM + K2」コンソーシアムを結成した。2019年には長錦商船と興亜海運のコンテナ船事業が統合した。2021年9月にはコンテナ船5社が加盟する東南アジア航路での韓国型海運同盟「Kアライアンス」が正式に発足している。

2010年代はコンテナ運賃が世界的に低迷したこともあって、韓国船社は日韓航路でもコスト削減メリットを得るための共同運航をKSP結成以前から進めてきた。いまでも地方港に寄港する航路の多数で共同運航が行われている。そのため、船社間競争の激しい東南アジア航路や韓中航路に比べれば合理化の優先順位は低い。しかし、輸送シェアが高い日韓航路に参入する船社の間で再編が見られれば、需給調整機能が働きやすくなり、日本の、とくに地方港を利用する荷主にとってはコスト上昇の要因になる可能性がある。

一方で韓国における船社再編に不透明感があることは否めない。KSPは船会社同士の仲介を主目的としており、加盟各社の独立性は非常に強いとされる（渡邊，2018）。オーナー企業が多い韓国の中小船社に対してKSPがどこまで影響を及ぼせるか疑問も持たれている（浦野，2021）。

韓国政府の対応に一貫性がないことも指摘できる。もともとKSPは競争制限や需給調整を想定したスキームであり、公正で自由な市場競争の実現を目指す競争当局から見れば微妙な存在である。したがって、KSPによるスキームを推し進めるのであれば、韓国政府の中で対応に整合性がとれている必要がある。にもかかわらず、2022年6月に韓国の公正取引委員会が2003～2019年の間に計76回の運賃に関して談合があったと認定し、日韓航路を運航するコンテナ船社15社に対して総額800億ウォン（約84億円）の課徴金を課すと発表しており、政府内で政策の一致が見

注13) 2016年に倒産（2017年に清算）した韓進海運は韓国を代表する海運会社であり、韓進グループの創業者である趙重勳が1977年に設立した。韓進海運の倒産については松田（2023）を参照されたい。

注14) Ocean Network Expressは2017年に日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社のコンテナ部門を統合して設立されたが、本社はシンガポールにある。カメララインは日本郵船と高麗海運の合併会社である。

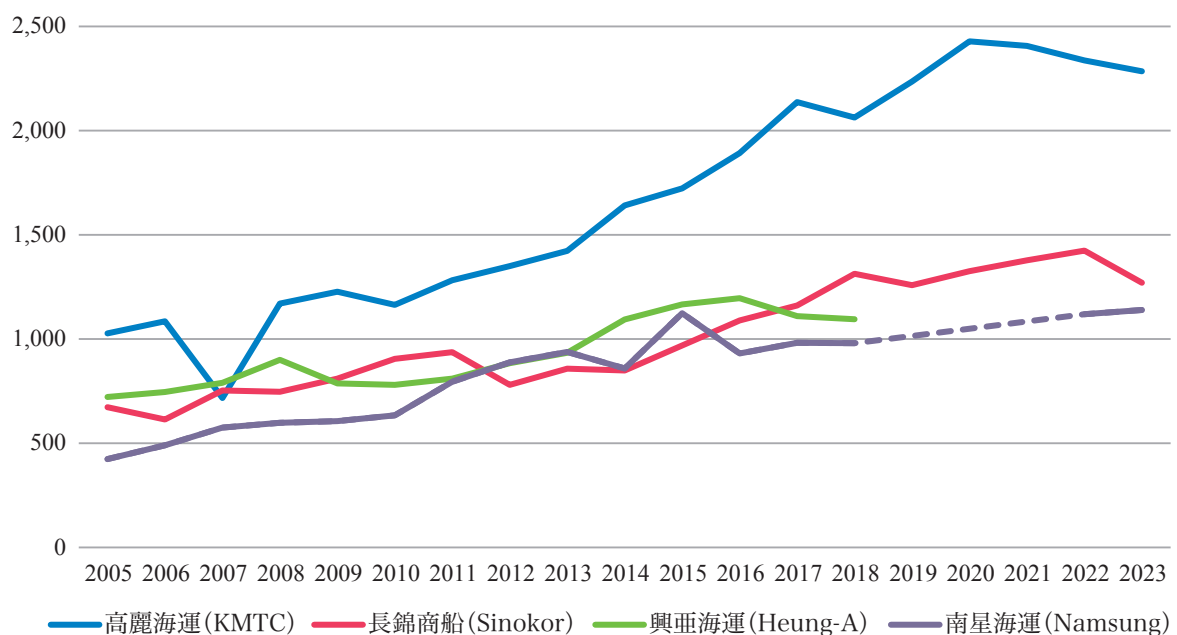
られているとは考えにくい。

再編が起こると、船社間で航路や寄港地の重複が起こり、合理化が促される。なかでも日韓航路を通じて国際貿易へアクセスする地方経済にとっては、寄港頻度の低下と運賃の上昇が懸念点となる。頻度の低下はリードタイムの増加を通じて、運賃の上昇は輸送コストの増加を通じて地方港の利点を減ずる。さらに貨物量の少ない地方では、スケジュール上航路が維持されていても抜港の可能性が高まる。寄港数が少なく、代替便が少ない状況で抜港のリスクがあると、その港だけでは荷主に安定したサプライチェーンを供給することが難しくなる。

再編に加え、コンテナ船の大型化傾向も地方港にとって懸念点である。図2は韓国の中小船社のうち、比較的大きな4社、高麗海運、長錦商船、興亜海運および南星海運の1隻当たり船腹量の推移を示している。2000年代から2010年代にかけて1隻当たりの船腹量の大型化が進行しており、2005～2023年の間で3社の船腹量はそれぞれ1.9倍から2.7倍に増大した。日韓航路でも1990年代に韓国船社が主力としていた340TEU型の船舶が入れ替わる過程で、700TEU型や1,000TEU型への入れ替えが進行している（藤原，2020）。

運航船が大型化すると、1回の寄港で集めなければならない貨物の量が増えるため、各社間で共同運航が促進される。加えて、1回の航海で運ぶ貨物を増えることに対応して、寄港頻度の減少も検討されるようになる。さまざまな海運会社が同時に航路を開設している大きな港であれば寄港頻度の問題はあまり大きくない。しかし、地方港における寄港頻度の減少は、利用荷主にとって利便性の急激な低下につながる。安定したサプライチェーンを維持するために他港の併用や移行を検討するなど、荷主に対して物流施策の変更すら促す可能性もある。

図2 主な韓国近海船社の1隻当たり船腹量（単位：TEU）



(注) 興亜海運は長錦商船とコンテナ事業を統合しているため、直近までのデータはない。また、南星海運の欠損部分は点線で示している。

(出所) Alphaliner data に基づき筆者作成

4. 釜山トランシップの増加

1990年代以降、韓国政府による物流立国を目指した施策に基づき、コンテナ貨物は釜山、航空は仁川に集中させる形で釜山港の港湾整備が拡大した。2000年には同港がコンテナ取扱量で世界第3位に躍進した。近年は青島港や天津新港、大連港など中国北部港湾の取扱量増加に合わせて順位は低下気味ではあるものの、2021年でもコンテナ取扱量で2,000万TEUを超えて世界第7位を維持している。同港はシンガポールに次いで世界第2位のトランシップ港湾であり、中国華北地方や日本発着のトランシップ貨物を1,200万TEU以上取り扱っている。

日本発着の釜山トランシップは年々増加している。日本発着コンテナ貨物が同じ港2000年に46.1万TEUであり、日本港湾のコンテナ取扱量の3.8%であった。トランシップ貨物量は年々増加を見せ、2010年には107.6万TEUで6.4%、2017年には159.1万TEUで8.7%、2021年には171.7万TEUで9.6%まで伸びている。北米航路では、2022～2023年にかけて日本からの米国に向け輸出貨物を基幹航路の母船に積みこむ港として、釜山港が東京港を上回る事態も生じた。コロナ禍の時期に基幹航路の母船の日本寄港が減ったことがトランシップ増加を招いた側面もあるが、日本発着貨物のゲートウェイの役割を釜山港が担う状況が現実起こった。

しかもコロナ禍に際して釜山港が混雑したことは日本向け貨物の到着をさらに遅らせ、日本における物資輸送の乱れの大きな原因になった。荷主や生産者、消費者が安定したサプライチェーンを確保するためには在庫確保や輸送ルートやモードに幅を持たせる複線化は重要な施策のひとつであり、釜山トランシップへの依存度が極度に高まりすぎることは、有事の際に問題になる可能性を否定できない。複線化以外にも、国内調達に切り替える短縮化などの選択肢を考慮して、サプライチェーンの強靱化に資する形で、九州地方におけるコンテナ輸送とコンテナ港湾の在り方を考えることが重要である。

5. おわりに

貿易の主要な手段であるコンテナ輸送を、地方で活発化させる意義は大きい。しかしながら、日本においては貨物を輸入するのに使われてきたコンテナの約30%が空コンテナとして返送されており、多くの港で輸出貨物の増加が課題となる^{注15)}。とくに地方港湾では輸出と輸入のコンテナの数が合わないインバランス傾向が進行している。この問題が大きくなると、海運会社が寄港を避けるケースも出てくる。日本の多くの地方港にとって「実入りコンテナの輸出量を増やすこと」は共通した課題である。九州地方は日韓のローカル貨物では輸出が超過しているものの、トランシップ貨物を含めると輸入超過であるため、やはり輸出促進は重要である。

地方港の輸出促進のため考えられる方策として、①地元大企業などの最寄り港利用拡大に注目する、②中小企業、または未輸出企業の貨物に注目する、の2点があげられる。ただし、①は日本全体の輸出量を再配分する役割にとどまる。①の目的で地方港の利用を促すためのインセンティ

注15) 大分港のようにコンテナ貨物の輸出が超過気味の港では、輸入を増やしてバランスをとることが必要になると考えられる。

ブ政策は、自治体間の競争を激化させるなどの問題点も熟考した上で慎重に採用することが必要であろう注16)。

地方港湾におけるインセンティブ制度を検証した渡邊・川崎・松田(2020)では、新規荷主に対するインセンティブで金額を変化させても有意な変化はみられていない。各地方港湾が独自に実施しているインセンティブ助成の個別メニューについても、有意な結果が得られなかった。すなわち新規荷主に関しては助成条件が有意にならず、助成対象にすることも再考すべきという結果になった。これに関しては、行動変更を促すインセンティブの額が小さすぎるのではないかとの見解もあるが(渡邊・川崎・松田, 2021), 増額する場合でも荷主獲得のメリットと財政上のデメリットを勘案しつつ対応することが必要である。

九州地方を含め地方港の活用を促進する上でより重要になるのは②であろう。なかでもアジアとの貿易の仲介を行う商社やフォワーダーをはじめ物流業者の存在が重要になる。輸出を増やし、アジアとのつながりを強めて地方経済の活性化を目指すためにも、現在輸出を行っていない企業に対して、海外進出のための商品開発やマーケティング活動を助け、地域金融機関や商社や物流企業などとのマッチングを促すことで間接輸出を増やしていくことが欠かせない。

マーケティング、マッチングを通じて発見した課題を解決するため、地方では自治体の港湾担当以外の部署との協力が必要になるほか、港湾・物流関連以外の民間企業など産業部門を超えた協調が必要な点は言うまでもない。輸出促進を通じて背後地の産業振興と地方港の活用をともに進めることは、港を中心とした産業集積の形成や雇用の確保につながる点でも望ましい。

参考文献

- 浦野綾(2021)「K アライアンス発足、地方港への影響分析を」『日本海事新聞』2021年9月28日付
- 魏鐘振(2016)「北東アジア諸国を結ぶ高速船輸送の実態と競争優位性に関する考察—コンテナ船輸送と高速船輸送の比較を中心に—」『経済貿易研究』42, pp. 59~68
- 具京模(2012)「北東アジア日韓中の域内物流問題に関する考察—域内物流の分析と今後の政策協調案について—」『東アジアへの視点』23(4), pp. 15~29
- 幡野武彦, 松田琢磨(2023)『日の丸コンテナ船社 ONE はなぜ成功したのか?』日経 BP
- 藤原裕士(2020)「地方港外貿コンテナ航路の未来(下) 外貿航路の維持どこまで 地方港, 環境変化で迫られる将来設計」『海事プレス』2020年10月30日付
- 松田琢磨(2014)「日本・韓国間コンテナ航路の動向(1)」『日刊 CARGO』2014年12月8日付
- 松田琢磨, 川崎智也(2015)「国際物流の変貌と港湾」, 川崎芳一, 寺田一薫, 手塚広一郎編著『コンテナ港湾の運営と競争』成山堂書店, pp. 62~88
- 松田琢磨(2023)『コンテナから読む世界経済 経済の血液はこの「箱」が運んでいる!』KADOKAWA
- 李濟民, 神代順平, 小柳貢(2000)「北東アジア地域の海運を担う韓国港湾の状況」『北東アジア—サハリン研究会調査研究報告書』(小樽商科大学ビジネス創造センター), pp. 85~124
- 渡邊壽大(2018)「韓国海運事業者の再編とわが国地方港湾への影響」『日刊 CARGO』2018年6月8日付

注16) ほかに、統計の整備も必要となるであろう。インセンティブ助成制度は、港湾管理者が行う場合は税金を原資とする。ポートセールス協議会等を通じた助成であっても、その原資には公金が含まれる。公金支出の効果検証を行ううえでも、国および地方公共団体が全国的な資料、統計整備に力を注ぐことが望まれる(渡邊・川崎・松田, 2020)。

渡邊壽大，川崎智也，松田琢磨（2020）「地方コンテナ港のインセンティブ助成の実証分析」『日本物流学会誌』28，pp. 141～148

渡邊壽大，川崎智也，松田琢磨（2021）「地方港インセンティブの“直感”と“実態”」『Daily Cargo 臨時増刊号 地方港縦断 2021』，pp. 3～10