

東アジアにおける港湾と海運

池上 寛

特集／東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題

経済のグローバル化に伴い、企業の海外展開が増加している。そのため、国際分業がさらに進展し、特にアジア域内ではその依存度を高めている。このことは国際物流がさらに活発になる要因になっている。

国際物流における輸送手段は主に海運と空運で担われている。本稿では海運に焦点をあて、東アジアにおける港湾と海運について検討する。海運は貨物を大量、かつ低価格で輸送できる一方、空運よりも時間がかかり、小ロットの輸送には適さない特徴がある。しかしながら、国際物流の主流は海運によって担われているのが現状であるため、多くのアジア諸国では競って港湾インフラの整備を行っている。このような動きを踏まえつつ、近年の日本の状況についても併せて検討する。

●世界の海上荷動き状況

海上荷動きは通常貨物船によって行われる。運ばれる貨物によって、貨物船は数種類に分類される。主な貨物船としては、原油を運ぶタンカー、液化天然ガスを運ぶLNG船、石炭や鉄鉱石、小麦などの貨物を

バラで積み込み、船体内部の船倉に搭載して運搬するバルク船、自動車専用船、コンテナ船が挙げられる。

これらの中で、コンテナ船を除いた貨物船は特定の品目を運搬する船舶である。一方、コンテナ船は国際規格で定められたコンテナを輸送する船舶であり、貨物船の中では最速で運搬ができる。このコンテナに積み込まれる貨物は原油などの専用貨物に搭載される以外の貨物全てを搭載することができるため、コンテナ船は世界の海上輸送を大きく変えたとされている。また、このコンテナはトラックや鉄道にそのまま搭載することもできるため、ドア・ツー・ドアの実現や海陸一貫輸送に大きく貢献したのである。現在では、主要定期航路のほとんどはコンテナ船と言われ、国際海上物流を支える主要な貨物船になった。

これらの貨物船の種類を踏まえた上で、世界の海上荷動きを考えてみよう。図1は、一九九〇年以降から二〇〇八年までの海上荷動き量の推移と予測を示したものである。一九九〇年の全体の荷動き量は一七兆トンマイル余であったのに対し、二〇〇六年の

荷動き量は三〇兆トンマイルを超えたと推測されている。その間、一貫して海上の荷動きは増加していることが理解できよう。

その内訳を見ると、一九九〇年代初頭には原油は六・六兆トンマイルを占めて最大の割合であった一方で、その他は四・四兆トンマイルであった。しかし、二〇〇二年には原油の荷動き量は七・八兆トンマイル、その他は七・七兆トンマイルというように、ほぼ五角の荷動き量になった。「その他」に分類される貨物の大部分はコンテナで輸送されたものである。それ以外の石油製品、鉄鉱石、石炭は原油や「その他」ほど急激に取扱量を増やしていない。つまり、この二〇年間の主な海上輸送はコンテナが主流になったと言つてよいであろう。

では、これらの海上貨物を運ぶ貨物船会社はどのような構成になっているであろうか。表1は定期貨物船取扱会社上位一〇社を示したものである。この一〇社で世界の定期貨物船の取扱い全体の六〇%を占める。また、第一位から第三位にランクされている会社は欧米系の船会社であることが分かる。これら上位三社は一九九〇年代後

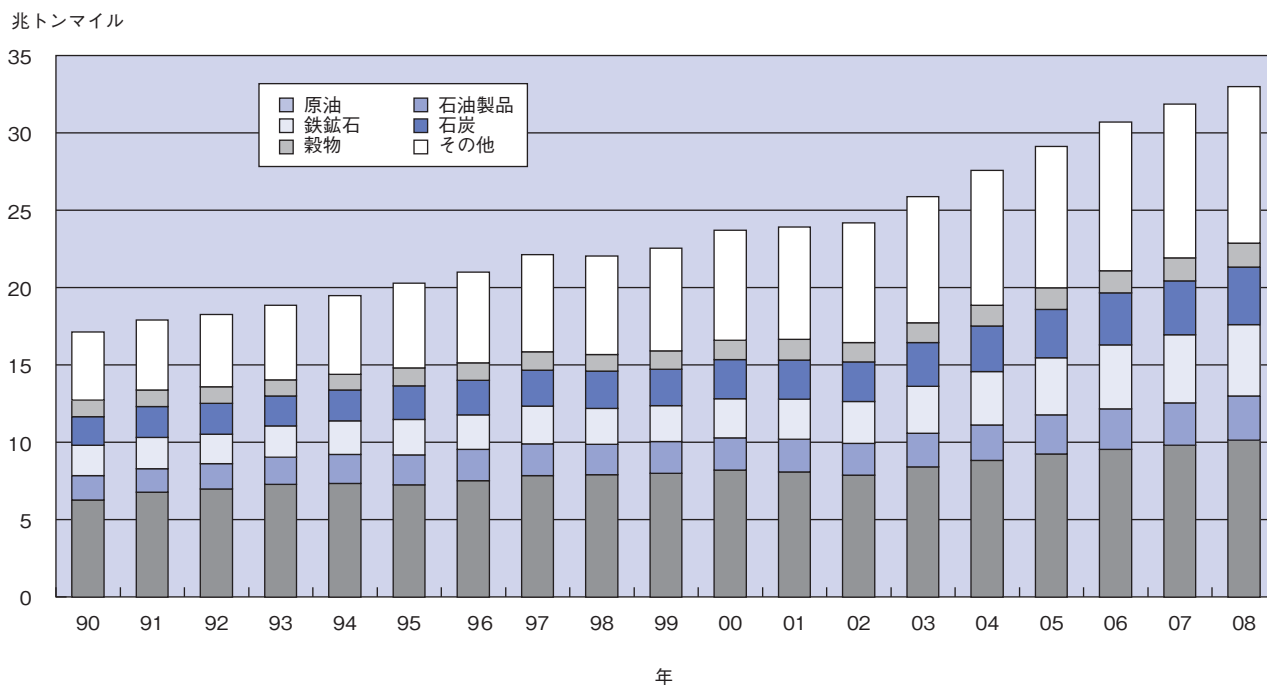
表1 定期貨物船会社取扱上位10社(2007年1月1日現在)

順位	会社名	国籍	取扱量(千TEU)
1	A.P.モラー・マースク	デンマーク アメリカ	1,760
2	メディテラニアン・ SHIPPING・カンパニー (MSC)	スイス	1,026
3	CMA-CGM グループ	フランス	685
4	長栄海運 (Evergreen)	台湾	548
5	ハパグ・ロイド	ドイツ	458
6	中海集運 (CSCL)	中国	400
7	中国遠洋運輸公司 (COSCO)	中国	388
8	韓進海運・セネターライン	韓国 ドイツ	348
9	アメリカン・プレジデント・ライン (APL)	シンガポール アメリカ	339
10	日本郵船 (NYK)	日本	329

(出所) AXS-Alphaliner, Liner Shipping Report, Jan 2007.

(注) 国籍が2カ国あるのは、上に書いた国の会社が下に書いた国の会社を合併したが、買収された会社の本部がそのまま変更されなかったためである。

図1 世界の海上荷動き量の推移



(出所) 社団法人日本造船工業会のウェブサイト (<http://www.sajn.or.jp>) より引用 (2007年11月8日)。

(注) (1) Fearnleys "Review" より作成。(2) 06~08年は推定値。

●アジアにおける港灣の現状

海上輸送のためには、港灣の整備も必要であり、港灣が整備されないと船舶も着岸できない。そのため、取扱高が大きければ

長栄海運のほかにも、中国、韓国、シンガポール、日本の海運会社も上位に入っている。また、上位一〇社には入らなかったが、商船三井、香港の東方海外(OOCL)、川崎汽船も一―番目から一三番目の規模を誇っている。以上の事実を踏まえると、アジアの海運会社が海上における国際物流で大きな役割を果たしていると言える。

半に別の船会社と合併した結果、規模が大きくなったものである。その中でも、A・P・モラー・マースクがずば抜けて多い取扱量を扱っている。

一方、アジアの海運会社も六社が入っている。その中でも、四番目に取扱量の大きい長栄海運は台湾に本拠地を置き、コンテナ輸送に特化した海運会社として知られている。この会社は一九八〇年代半ばから一九九〇年代前半まで世界最大のコンテナ輸送会社であった。また、長栄グループとしては航空貨物にも参入し、二〇〇六年には八三万トンを取り扱って、その取扱規模は一〇番目であった。長栄グループのような海運、空運の両方で国際物流を担い、しかも両分野で上位一〇社に入っているものは他にはない。

表2 2006年におけるコンテナ取扱上位十港 (速報値) (単位:千TEU)

	港名	取扱量
1	シンガポール	24,792
2	香港	23,230
3	上海	21,710
4	深圳	18,469
5	釜山	12,030
6	高雄	9,775
7	ロッテルダム	9,600
8	ドバイ	8,923
9	ハンブルク	8,862
10	ロサンゼルス	8,469

(出所) Containerisation International Yearbook, March 2007.

大きいほど、港湾インフラが整備されているともいえる。コンテナ取扱量の高から検討してみよう。表2は二〇〇六年のコンテナ取扱量上位一〇港のランキングである。ここから明らかのように、シンガポールを筆頭に、香港、上海、深圳、釜山、高雄といったアジアを代表する港が上位六位までを独占している。このことは、これらの港湾が整備されているというだけではなく、アジアにおける貿易や物流が活発に行われていることを物語っていると言えよう。

これら上位にランクされている港は二つの特徴に分けることができる。一つは一九九〇年代から世界を代表するコンテナ港であったシンガポール、香港、高雄の三港である。これらの中で、シンガポールは、四つのコンテナ・ターミナルと四三バースをもつ大型港である。また、シンガポール港は東アジア最大のトランシップ港でもあり、現在でもその優位性を保ちながらさらなる港湾整備を実施している。

また、香港は近隣にある深圳港と激しい競争関係にある。そのため、近年コンテナ取扱量の上昇率は低調になっている。これは、中国本土に拠点を持つ製造企業が輸送コストの点から深圳港へシフトしているためである。しかし、現在でも香港は大型コンテナ船の寄航頻度、効率的な通関制度などで非常に高い優位性を持っている。一方、台湾の高雄港は最新鋭のコンテナ船の接岸ができない、中国との直航ができないなど

の問題があり、近年そのランクを下げる結果となった。

もう一つの特徴は二〇〇〇年に入ってから急速にその取扱量を増加させた中国の上海と深圳、韓国の釜山である。その中でも、上海と深圳の両港は二〇〇一年以降の取扱量は毎年二〇%以上増加している。両港では一九九〇年代以降数年にわたる大型の港湾インフラ工事を行い、その一部が完成すると順次開設する形で、次々とコンテナ・ターミナルを拡張してきた。また、現在でもコンテナ・ターミナルの開発・拡張工事は継続し、特に上海港は近い将来世界最大のコンテナ港になるとの見方もされている。現在も港湾の開発を行っているという点では韓国も同様である。現在の釜山港におけるターミナルでは既に能力を超えたコンテナ取扱量、港に通じる道路の渋滞などの問題も顕在化している。そのため、政府は一九九五年から釜山新港の開発を進め、二〇〇一年には工事が完工する予定である。

上位にランクされているこれらの港では名称や制度に違いがあるが、物流が効率的に運用できるような政策も数多く実施されている。政策の中には、港湾の二四時間営業、通関サービスの効率化、書類の電子化などがある。また、大規模な物流団地などの物流インフラ設備も設置し、施設使用料や税金の優遇措置を実施している場合も多い。例えば、香港、シンガポール、台湾では自由貿易港を設置し、区域内では加工

作業も認めることで、製造企業の入居を認めている場合もある。

このような諸政策を実施することで、これらの港はアジアだけではなく、世界で有数の港になった。また、これらの港は海運における国際物流のハブになるため、競い合っている。その競争に勝つために、ソフト、ハード両面の整備を進め、ロジステイクス機能を強化して新たな貨物を獲得しようとしている。

●日本における港湾の現状と課題

では、日本における港湾の現状はどうか。先程の表2には日本の港湾はどこにも入っていない。一方で、定期貨物船における取扱量では、日本郵船、商船三井、川崎汽船といった日系海運会社が上位の取扱量をしているのとは対照的である。日本で最大の東京港は三六七万TEUで二三位、横浜港は三二〇万TEUで二七位にランクされている。上位三〇位までに広げて、ようやく日本の港湾がランクされるのが現状である。データは古いが国別・地域別コンテナ取扱量を見た場合、日本は中国(七四五四万TEU、香港含む)、アメリカ(三五六一萬TEU)、シンガポール(二二二二萬TEU)に次いで第四番目の一五九四万TEUの取扱量がある(二〇〇四年データ)。では、なぜ世界で四番目のコンテナ取扱量があるにもかかわらず、世界を代表するコンテナ港が日本には存在しないので

あろうか。

この主な理由として挙げられるのは、港湾の多さである。日本では特定重要港湾として二三港、重要港湾として一〇五港が指定されている。周辺に大きな経済圏を持つ東京湾（千葉港、木更津港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港）、大阪湾（大阪港、堺北港、阪南港、神戸港、尼崎西宮芦屋港）、伊勢湾（名古屋港、衣浦港、三河港、四日市港、津松阪港）の三大湾での港湾取扱い貨物量をみても、ある程度は集中されているが、それでも割合で見ると、決して高くはない。三大湾での二〇〇四年における取扱量は一一・二億トンであり、全国港湾に占める割合は、三五・四％に過ぎなかった。なお、この数値には内貿と内航フェリーも含まれているので注意が必要である。しかし、輸出入それぞれで見ても、決して高い割合は占めていない。輸出では一・六億トン、輸入では四・五億トンであり、全国に占める割合は輸出で六六・二％、輸入で五〇・〇％である。つまり、日本の貿易は港湾レベルで見ると、分散されて行われていると言える。

このような現状は貿易を中心に、様々な影響を及ぼす。日本では港湾が分散化され、大部分の港湾はその規模も小さいために、接岸や作業が行える船舶の規模も限られる。また、規模の経済が働かないために、港湾に関するコストも高くなるという悪循環に陥っている。

しかも、アジア諸国・地域における主要港のうち、シンガポール港、釜山港、高雄港はトランシップ（積替え）貨物の取扱いを積極的にを行い、ハブ港の役割を担っている。そして、周辺（スプーク）から貨物を集め、それを欧米行の長距離幹線航路（基幹航路）船に積み替えて欧米市場に貨物を届けるといった中継港として、ハブ・アンド・スプーク輸送ができるように整備している。一方、日本の港湾では、欧米行き定期航路船の寄航が減少しているという現実がある。そのため、国土交通省も危機感を持ち、日本の港湾が基幹航路から外れると、日本からの貨物は一度他のアジアのハブ港に集められてから欧米に届けられることになり、これによって物流コストが増加し、日本の産業競争力が低下する要因になると指摘している（参考文献②、一五五ページ）。

日本のような島国にとっては、海上輸送は国際物流における最も重要な手段である。アジア有数の港湾をもはや持っていない日本にとっては、早急に国際物流に関する対策を打つ必要があるのが現状であろう。

●おわりに

アジア経済危機を克服して、今では中国を中心にアジアは製造業の拠点になっている。その拠点は国際分業によるものであり、分業を維持するためには物流の整備は必須条件である。本稿では一部の港湾について

のみしか言及しなかったが、ここで取り上げなかった国も港湾の整備に乗り出している。その背景には、港湾をはじめとする国際物流インフラの整備状況が企業の対外直接投資を行うかどうかの判断基準の一つになりつつあるためである。

しかし、このような港湾インフラの整備はアジア域内での港湾間の競争にもなりつつある。こうした状況にあるにもかかわらず、日本は既に遅れをとっているとわざわざ言わない状況である。アジアにおける日本の地位確保のために、港湾整備は急がれていると言えよう。

（いけがみ ひろし／アジア経済研究所 新領域研究センター）

《参考文献》

- ① 大高俊記「東アジアの海運と港湾インフラ」池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代』アジア経済研究所、二〇〇七年。
- ② 国土交通省編刊『国土交通白書二〇〇七』二〇〇七年。
- ③ Cullhane, Kevin and Dong-Wook Song, *Asian Container Ports*, Palgrave Macmillan, 2007.
- ④ Levinson, Marc, *The Box*, Princeton University Press, 2006（村井章子訳『コンテナ物語』日経BPP社、二〇〇七年）。