

日本近海コンテナ航路の行方 ～競争激化とその影響～

流通科学大学 商学部
教授 森 隆行

1. はじめに

中国が驚異的な経済発展を遂げている。今日のグローバル化の進展は、中国のみならず多くの新興国の経済発展を促すこととなった。特に東南アジアの経済伸長は著しい。これらの国は、初期の段階における安い労働力を基盤とした生産拠点としての役割から、今日では市場としても重要な地位を占めるに至った。その結果としての産業構造及び貿易構造の変化は物の流れを大きく変えつつある。これまでのコンテナ輸送における基幹航路は、太平洋航路、欧州／アジア航路、大西洋航路であった。長距離、遠洋航路が中心であった。グローバルキャリアと呼ばれる大手海運会社の経営戦略もこうした遠洋基幹航路に焦点が当てられていた。しかし、物の流れはアジアにその重点が移動した。2005年太平洋航路の往復航合わせたコンテナ荷動量は1,833万TEU、アジア／欧州航路は同1,435万TEUであった。この二つの航路に次ぐ規模を持つのがアジア域内航路であり、およそ1,300万TEU。2006年には約1,500万TEUと推計され、アジア／欧州航路に迫る勢いだ。

これまで中小の船社が中心であったにアジア域内航路へのグローバルキャリアの参入や新規航路の開設、あるいは1,000TEU程度であったコンテナ船型の大型化など、アジア域内航路に大きな変化が起きている。日中、日韓航路のように日本が中心であった日本近海コンテナ航路は東南アジアへ拡大、更に南へと広がりつつ、その勢力圏にも変化が現れている。このように、日本近海コンテナ航路におけるコンテナ輸送は大きな転換期を迎えている。その変化は日本の船会社だけでなく港湾、とりわけ日中、日韓航路によって支えられている地方港への影響が大きい。こうした変化を読み取り迅速に適切な対応策を考えなければ、厳しさを増す競争に勝ち残ることは難しい。選択と集中の大競争時代を生き残るためには、先を見通した適切な対応と従来と違った発想が求められる。

本稿は、日本近海コンテナ航路におけるコンテナ輸送事情が大きな転換期にあるという状況を正しく認識し、今後を考える材料を提供するものである。日本近海コンテナ航路に起こっている変化及び、考えられる日本の船社、港湾への影響について考察した。なお、本稿において、日本近海コンテナ航路という場合は、日中、日韓航路を中心とした東アジア沿岸部におけるコンテナ航路を指すものである。また、アジア域内航路は、東南アジアを中心として東アジアからインドまでを含めた広い範囲を指すものとして用いた。

2. 日中、日韓航路の現状

(1) 日中航路

2006年の日中コンテナ航路の輸送実績は、日本出し中国向けが96万TEU、中国出し日本向けが216万TEU、合計312万TEUであった。前年比9%増と好調な荷動きが続いている。しかし、原油価格の高騰による燃料費の上昇、高い備船料にもかかわらず競争は激化しており、運賃は上がり船会社にとって採算は厳しい状況だ。既存船社がコスト削減のために船社同士の共同配船や寄港地の絞込みなどの対策を取る一方で、新規参入もある。新規参入組の特徴は、備船によるサービス提供である。このことは、撤退も容易であるこ

とを意味する。また、JR 貨物が COSCON と手を組み北九州貨物ターミナル経由で門司港／上海間を JR12 フィートコンテナによるシーアンドレールサービスを開始するなど、RORO 船や国際フェリーとの競争が新たな現象として起こっている。一方で、東南アジアを中心に急激に荷動きが増加している。こうした状況の変化を背景に、採算の悪い日中航路から中国／東南アジアへのサービスに振り代える船社も出てきている。

表－1 日中コンテナ輸送実績(2006)

単位：TEU

	(日→中)	(中→日)	総計	(増減)
上 海	502,637	1,024,725	1,527,362	11.2%
天 津	141,564	181,910	323,474	9.9%
青 島	75,053	310,669	385,722	7.1%
大 連	96,133	227,315	323,448	5.0%
その他	149,291	415,226	564,517	6.3%
総 計	964,678	2,159,845	3,124,523	9.0%

データ：日本海事新聞 2007年2月7日付

(2) 日韓航路

韓国近海輸送協議会 (KNFC) によれば、2004 年の日韓航路のコンテナ輸送実績は 198 万 TEU。その後もコンテナ荷動きは好調に推移している。その反面、傭船料、燃料費はピークを過ぎたが依然高い水準にあり、運賃は下落傾向にある。また、ウォン高、円・ドル安も船会社経営に大きな影響を与えている。最近のウォンは、円やドルに対して 15%程上昇した。ウォン高によりコストでは中国に太刀打ちできない。品質では日本に及ばないという日本と中国に挟まれた状態を、サムソングループのイ・ゴンヒ会長は「日中サンドイッチ論」という言い方で危機感を表している(日経ビジネス 4月2日号)。また、韓国では近海航路においてはプール制をベースとした同盟により新規参入が抑えられていたが、1996 年の OECD 加盟と同時に自由化され新規参入が容易になった。2002 年パンスターラインは、釜山／大阪航路を週 3 便からデイリーサービスへと増便、2003 年東京船舶の北海道・東北／釜山航路開設、2004 年カメララインの博多／釜山航路の増便(週 3 便から週 6 便へ)などサービス増強や新規参入が相次ぎ国際フェリーや RORO 船を含めた競争の時代に入っている。

韓国のコンテナの 80%近くを釜山港が取り扱っている。その釜山港は「釜山港+日本地方港」というビジネスモデルを作ったともいえる。釜山港と日本のほとんどの地方港を結ぶ航路が出来上がっている。そのため、フィーダー貨物が多いのがこの航路の特徴のひとつだ。例えば高麗海運の輸送コンテナの 60%がトランシップ貨物である。釜山港全体の取扱コンテナの 40%がトランシップ貨物である。日本の地方港や中国北東部諸港が主な仕出し、仕向け地である。しかし、中国北東部もコンテナターミナルの整備と荷動き増加を背景に直接寄港するサービスが増加している。韓国船社も日韓航路を改変し、日中韓のペンデュラムサービスを実施するケースが増えている。2005 年から釜山港のコンテナ取扱量の伸び率は明らかに鈍化している。2005 年は前年比わずか 3.6%、2006 年は同 1.6%とほぼ

横ばい状態である。相変わらず 20%以上の伸び率を記録する中国の港を別にしても、日本でも 2006 年は 5 %以上の増加といわれていることを考えれば明らかな変化である。

韓国船社にはもう一つ大きな懸念材料がある。「黄海協定（イエローカンフェレンス）」といわれる韓国・中国間の配船数などの制限を取り決めた「韓国・中国海運協定」が 2009 年で廃止されることである。アジアの貨物の中国の割合が拡大し中国船社の商圏が拡大する中でコストの安い中国船社と韓国船社が日本近海市場で激突することが予想される。日中・日韓の日本近海コンテナ航路のプレーヤーのほとんどは中国船社、韓国船社であることから日本船社への影響は少ないと考えられるが、日本近海コンテナ航路の競争激化による運賃下落は日本国内のフィーダー輸送へ影響を与えることを考えれば他山の石ではない。

このように、燃料高、傭船料高、運賃の下落、ウォン高という状況の中で、RORO 船や国際フェリーなどの高速船との競争に加え黄海協定の廃止など韓国船社にとっては厳しい状況が続くと見込まれ、転換期を迎えているのは明らかである。

表－2 釜山港コンテナ取扱量推移 単位：TEU

	万 TEU	増減
2000	754	-
2001	791	4.9%
2002	945	19.5%
2003	1,041	10.2%
2004	1,143	9.6%
2005	1,184	3.6%
2006	1,203	1.6%

データ：商船三井営業調査室「定航海運の現状」

2000 年～2006 年各年度

3. 日本近海コンテナ航路における特徴と変化

(1) 日本近海コンテナ航路の特徴

日本近海航路には、太平洋航路をはじめとする遠洋航路とは違った幾つの特徴がある。そのことが、現在の状況変化にも大きな影響を与えている。その特徴は、まず輸送距離が短いことである。準国内輸送とも言われるゆえんである。第2は、RORO 船や国際フェリー、あるいは JR 貨物によるシーアンドレールといった多様なサービスが混在し、競争を激しくする要因になっていることだ。現在、日中韓外相会議で準国内輸送としてシームレス物流を実現するべく通関の迅速化や車両の相互乗り入れなどに向けた取り組みがなされている。こうした取り組みが実現すればより輸送時間が短縮されることになり、航空輸送との競合も視野に入ってくる。第3は、外航海運が基本的に海運自由の原則により自由競争であるのに対して、現在中韓においては「黄海協定」なる規制があること、そしてその廃止が決まっているということが挙げられる。第4は、日中韓の航路ではプレーヤーは中国船社と韓国船社であり中小規模の船社が中心である。これに近年増加している東南アジアまで広げた範囲で見た場合は、これら中国、韓国船社にアジアの船社が加わる。アジアの

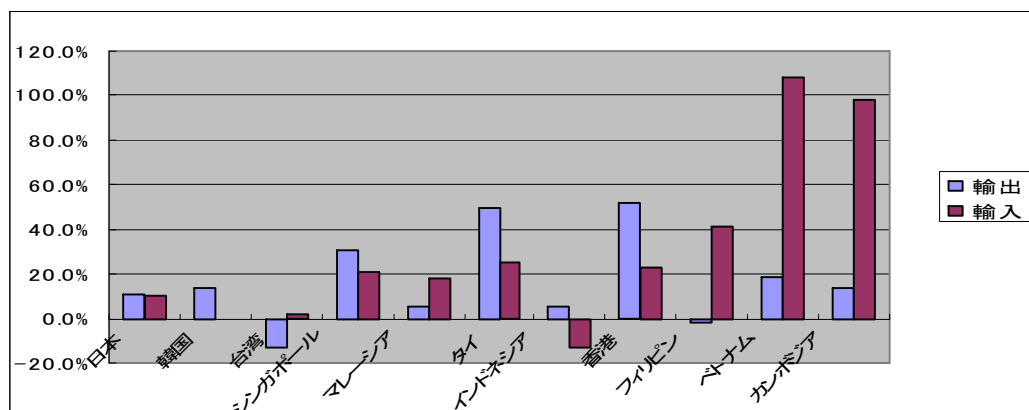
船社の多くも中小船社である。さらに、グローバルキャリアの欧州／アジア航路のスペースを利用したアジア域内貨物の積み取りもあり、中小、大手船社入り混じったサービスが混在する。こうした特長が日本近海コンテナ航路の市場を複雑なものにしている。

(2) 貿易構造の変化

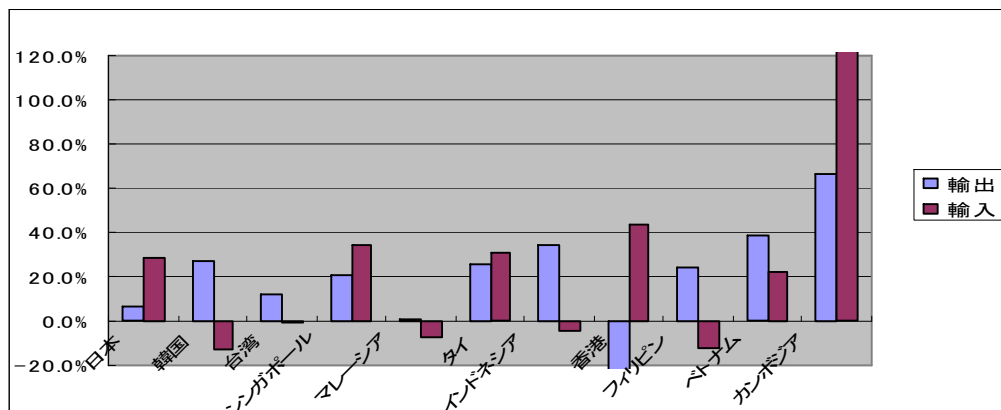
中国の経済が拡大しその商圈が東南アジアに延びている。ベトナムやインドの経済発展もあり、中国とタイ、ベトナムなどとの間のコンテナの輸出入量の伸びが目覚ましい。その結果、日本近海コンテナ航路とその市場は、日中・日韓から南に比重が移り、日本を経由しない、中国から東南アジアを結ぶサービスの開設が相次いでいる。エバーグリーン、韓進海運の中国・アジア／インド航路、APLのシンガポール／インドやシンガポール／ベトナム航路、COSCONの中国／インド、シンガポール／ベトナム航路開設などの例が挙げられる。これらの例は一部であり、多くの航路改編や航路開設が相次いでいる。タイ、ベトナムやインドの経済拡大と荷動きの増加を背景に益々この傾向は拡大すると見込まれる。

図－1 中国北部・中国南部の輸出入相手国のコンテナ数量伸び率(2005->2006)

<北部中国の輸出入>



<南部中国の輸出入>



データ：商船三井営業調査室データを基に作成

(3) 基幹航路のコンテナ船の大型化の日本近海コンテナ航路への影響

コンテナ船の大型化が進んでおり 10,000TEU型のコンテナ船がすでに投入された。次は 12,000TEU型の投入も噂されている。これらの大型コンテナ船は欧州／アジア航路や太平洋航路に投入されることになる。既存の 4,000～5,000TEU型のコンテナ船はアジア域内航路に代替船として投入されることになる。この地域におけるコンテナ船の大型化が進む。同時に、従来の小型コンテナ船も小回りが利く、きめ細かいサービスを生かして生き残ると考えられる。その結果、比較的大型のコンテナ船によるサービスと小型コンテナ船によるサービスが共存する。大型コンテナ船の多くはグローバルキャリアによるサービスであり、小型コンテナ船によるサービスはアジア域内航路に特化した中小のアジア、中国、韓国船社によるサービスというように分かれる。日本近海コンテナ航路は、いうまでもなく従来からアジア域内航路の一部であったが、最近のアジアにける貿易構造の変化によって、より密接にアジア域内航路の中に組み込まれることになった。その結果、アジア域内航路の変化はダイレクトに日本近海コンテナ航路にも影響を及ぼす。つまり、日本近海コンテナ航路においてもサービスの 2 極化と大手、中小船社が入り乱れての更なる競争の激化が避けられないと見るべきである。

4. 日本近海航路の競争激化の日本船社及び港湾への影響

基幹航路の中心が日本から東に移動し、中国がその中心となったことは数字が示す通りもはや動かし難い。1995 年国土交通省による港湾整備構想「大交流時代を支える港湾」により地方港の国際コンテナターミナル整備が進展、これに後押しされる形で釜山港と日本の地方港を結ぶというビジネスモデルが出来上がった。その結果、国際コンテナを取り扱う地方港は 1990 年の 13 港から 2005 年には 53 港に増えた。その取扱量も日本全体における地方港のシェアを 1990 年の 2%から 2005 年には 12%まで伸ばした。しかし、地方港のピークは過ぎ、地方港冬の時代になった。ここでは、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸の 5 大港及び清水・四日市・北九州・博多の 9 港以外の港を地方港として分類した。

2002 年交通政策審議会答申で「スーパー中枢港湾の育成」政策が打ち出され、その後国土交通省によりスーパー中枢港湾の指定港が決まった。これは、選択された中枢港湾への集中的投資をするというものである。「選択と集中」という名の集中化政策への方針転換を意味する。地方港にとっては淘汰の時代の始まりである。加えて、先述のとおり、日韓、日中航路において、船会社は競争の激化と運賃の低迷による採算悪化で合理化を余儀なくされている。日中航路の多くは主要港に寄港することが多く、逆に日韓航路は釜山港と地方港を結ぶというパターンが大多数である。このように、地方港のほとんどが日韓航路に依存しているのが現状である。つまり韓国船社に依存しているといえる。その韓国船社の状況は先に述べたように非常に厳しい状況であり、ウォン高、黄海協定の廃止など、さらに厳しさを増すと予想される。他船社との共同配船や航路の改編、撤退など日本近海コンテナ航路が大きな転換期を迎えている。釜山港自身が従来のような成長を期待できない状況の中で、「釜山港＋日本の地方港」というビジネスモデルの終焉のときがきたともいえる。

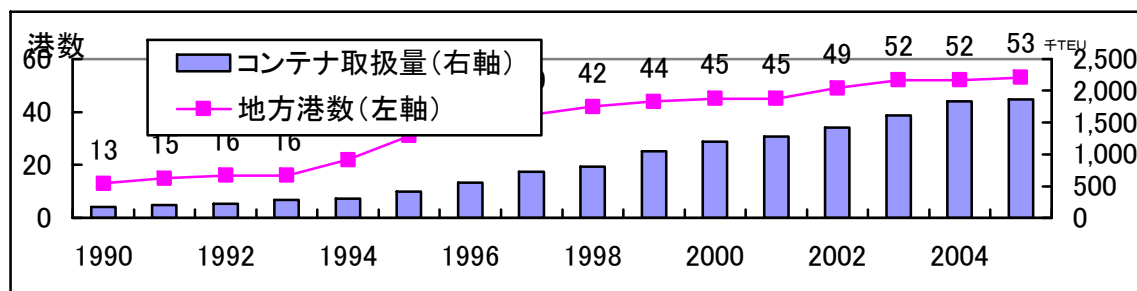
2005 年の日本の地方港 53 港のうち年間コンテナ取扱量が 1 万 TEU 未満の港が 15 港ある。これは地方港全体の 28%にあたる。2 万 TEU 未満では約半分である。また、2005 年の日本全体のコンテナ取扱量は 5%以上の伸びを示しており、好調であったといえるが、

その増加のほとんどが主要港の伸びであり、地方港では前年比マイナスであった港が 26 港と半数以上である。地方港の中での 2 極化が進んでいることを意味する。地方港が生き残るためには、従来の発想とは違った思い切った外科手術が必要である。撤退も選択肢から外すべきではない。特に、年間 1 万 TEU 以下の取扱量の港は撤退がもっとも望ましい選択だと考える。1 万 TEU ということは 1 週間当たり 200TEU 程度の取扱であり、週 1-2 隻の入港船しかないということだ。つまり、1 隻の寄港が取りやめになればコンテナ取扱実績ゼロに転落することを意味する。全て自前主義の時代は終わった。隣の港を共同で使ったほうが合理的であるケースは多い。こうした地方港には、撤退あるいは近隣の港との提携、アライアンスが合理的選択と考えられる。今や、グローバルキャリアだけでなく中小船社や国内フェリーでさえ共同運航やアライアンスは当たり前の時代だ。港も例外ではない。それが無理なら、得意な分野に特化することだ。北九州地方を含む日本海側の港は韓国、中国との準国内輸送が進むことで RORO 船や国際フェリーの需要が増すことが期待できる。競争の激しいコンテナターミナルの整備より RORO ターミナルの整備をすることで RORO 船の呼び込みに特化することも一つの方法だ。

日韓、日中航路はその運賃レベルの安さからほとんど中国船社、韓国船社によって占められている。しかし、日本近海コンテナ航路がアジア域内航路と一体化し、その市場がインドからさらに中東まで拡大する状況の中で、その市場規模はますます広がっており、もはや日本船社にとっても無視できないものとなった。日本船社だけでなく欧米のグローバルキャリアも交えての競争が待ち構えている。戦線は拡大し、日本海から東南アジア、インド、中東まで含めたエリアでの競争となる。日欧米のグローバルキャリアと中国、韓国をはじめとする中小船社との競争が激化する。先述のとおり、サービスは 2 極化すると考えられる。どちらのサービスを提供するのか、自らのポジションを見極め、いたずらに運賃競争に走らないことだ。大型コンテナ船が投入されることでスペース供給量は大幅に増えるのは間違いない。一方で、インドや東南アジアの荷動きの増加も大きく伸びる。工業製品だけではなく、経済の発展段階で欠かせないインフラの整備がまだまだ不十分な地域が多くインフラ需要も旺盛であることが荷動きの増加を約束するものだからである。

アジアは島や半島が多く、物流インフラとしての海上輸送ネットワークの経済発展に果たす役割は大きい。アジア域内航路の健全な競争がアジアの海上輸送網を充実させ、この地域の経済と企業の発展に貢献する。望まれることは、秩序ある競争だ。

図ー 2 外航定期航路を開設している地方港数とコンテナ取扱量推移 (2005 年)



地方港 = 5 大港と主要 4 港 (清水・四日市・北九州・博多) を除いた港。

データ：商船三井営業調査室