

# 日本と北東アジア地域との間の海上輸送貨物流動量

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

## はじめに

本稿は、日本と北東アジア各国・各地域との間の貿易貨物のうち、海上交通により輸送される貨物の量を、統計データに基づいて把握することを試みたものである。基本的なデータとしては、国土交通省が実施する港湾調査を用いたが、後述するように単純集計では一部の国や地域の貨物量を得ることはできないため、一定の仮定の下、他のデータ等を組み合わせて用いることにより、推計を行っている。

## 1 日本発着の海上輸送貨物量

### 1.1 利用データについて

まず、日本全体を対象として、北東アジア地域との間の海上輸送の貨物流動量を把握する。集計ベースに用いたのは、国土交通省が実施している「港湾調査」の統計データである。「港湾調査」は統計法に定める指定統計である。本調査は、すべての入港船舶から港湾管理者に提出される調査票によりデータ収集が行われ、港湾管理者を経て、最終的には国土交通省が集計することにより全国統計として取りまとめられる。主に、入港船舶、船舶乗降人員及び海上出入貨物等に関連する事項について調査を行っている。

各船舶が提出する調査票における貨物量に関する調査項目は、輸移出入の区分、仕向港または仕出港、最終船卸港または最初船積港、貨物形態（コンテナ、シャーシ、その他の別）、品名、数量となっており、コンテナもしくはシャーシの場合は、そのタイプなども記入する。これを各港湾管理者が集計して国土交通省に提出するのだが、その際、輸出入貨物については、仕向地や仕出地などの港別の情報を国別に集計してしまうため、港別の情報が捨象されてしまう。

港湾調査の結果は、国土交通省が全国ベースで公表しているものと、主要港湾について港湾管理者が公表しているものが利用できる。国土交通省が公表している統計は、同省のウェブサイトで見ることが可能であるが、特定の項目別に集計した結果だけが公開されており、第三国における積替など、詳細な貨物流動状況を読み取ることはできない。集計前のデータは、一般財団法人運輸政策研究機構から有償提供されており、今回はこのデータ（以下、「港湾調査データベース」）を利用した。対象年は2006年～2010年の5年間である。

ところで、港湾調査データベースを利用して、北東アジア地域との貨物輸送量を把握しようとする際、大きく2つ

の障害あるいは限界に直面する。第1に、船舶から陸揚げされた国（輸入の場合は、船舶に船積された国）を対象としてデータ収集、集計がなされていることである。したがって、北東アジア地域のケースでは、内陸国モンゴルは輸出入貨物の発着地としては把握されない。主要なトランジットルートである天津港、あるいは他のトランジット港との間の貨物として計上されることになる。逆にいえば、中国やロシアなどの貨物として集計されている数値の中には、内陸国向けのトランジット貨物を含むことになる。したがって、特定の貿易相手国との間の「貿易貨物量」を正確に把握することはできない。そもそも統計自体が、貿易実態を正確に把握することを主たる目的とはしておらず、国内港湾を利用する貨物の動きを捉えることを主眼とする調査であることから、このような限界があることはやむを得ない。

第2に、相手国側のデータが港湾単位での集計になっていないことである。例えば、ロシア極東向けの貨物量という形では集計されておらず、全ロシア分のデータしかない。対ロシア貨物のうち、どの程度が極東発着なのかを読み取ることはできない。同様の問題は、中国東北部においても発生する。もちろん、仮にロシア極東の港湾あるいは中国東北部の港湾で取り扱われた貨物量が集計・公表されていたとしても、それらのデータが実際のそれぞれの地域発着の貨物量を正確に表しているわけではない。上述の通り、他国発着のトランジット貨物を含むほか、国内他地域発着のトランジット貨物を含むためである。それでもロシア・中国の国土の大きさを考えれば、立地港湾の位置によりロシア極東及び中国東北部をそれぞれ発着する貨物量の概要を把握することには役立つはずである。これに関しては、第2節において港湾管理者が公表しているデータを用いることで、実態を把握することを試みている。港湾管理者が公表しているデータでは、仕向港・仕出港（及び最終船卸港・最初船積港）に関する情報が利用可能な場合があるためである。

他方、港湾調査が持っている利点は、国外港湾での積替（トランシップ）情報を含んでいる点である。輸出の場合、日本から最初に向かう仕向国と最終荷卸国が異なる場合は、その両方の国名が特定されている。このことは、日本の地方港発着のコンテナ貨物で一般的に行われている韓国での積替の状況を把握することができるという点で有効である。第3節において、韓国、中国及びロシアを対象に積替貨物量の集計を行っている。

## 1.2 仕向国・仕出国別の集計結果

まず、仕向国・仕出国別の単純集計を行った。すなわち、輸出の場合であれば、日本の港を出港した後、最初に向かう国（仕向国）を単位として集計したものである。集計値は、当該国向けの輸出貨物量及び当該国で積替えを行った後に第三国に向かう輸出貨物の量の合計の値となる。輸入の場合も同様に、当該国からの輸入と当該国経由で輸入される第三国貨物との合計値となる。

このようにして集計した北東アジア4カ国（港湾のないモンゴルを除く）と日本との間の海上輸送貨物量を表1-1に示す。全体として、リーマンショックの影響による2009年の落ち込みが観察できる。輸出では、2007年、2008年及び2010年はほとんど同じレベルにある。国別には、中国向け、韓国向けが90%以上を占めており、その比率は増加傾向になる。輸入は2010年に大幅に増加している。ロシアからの輸入が大幅に増加したことが影響している。過去5年間で、ロシアからの輸入は2倍以上に増加し、韓国からの

輸入を上回るようになった。中国は、引き続き、最大の輸入国であるが、その量は減少傾向にある。

## 1.3 最終船卸国・最初船積国別の集計結果

次に、最終船卸国・最初船積国の単純集計を行った。すなわち、輸出の場合であれば、積替のない貨物については仕向国を最終船卸国として扱いつつ、最終船卸国を単位として集計したものである。仕向国ベースの集計と比べると、当該国経由で第三国へ輸送される貨物を除き、逆に他国経由で当該国に輸送されてくる貨物を加えたことになる。輸入の場合も同様に、仕出国ベースの集計値から、当該国経由で第三国から輸入される貨物量を減じ、当該国から第三国経由で輸入される貨物量を加えた値となる。

集計結果は表1-2に示すとおりである。輸送量全体の経年変化の傾向としては、仕向国・仕出国別の場合と同様、2009年の落ち込みが目立つ。4カ国向け輸出の合計量は、仕向国別の貨物量に比べて、300～600万トン程度小さいが、

表1-1 北東アジア各国との海上輸送貨物量（仕向国・仕出国ベース）（トン）

	2006	2007	2008	2009	2010
輸出計	81,217,921	89,772,401	89,761,381	82,857,053	89,052,249
韓国	33,328,133	36,620,436	34,317,986	32,053,569	36,196,875
北朝鮮	138,440	18,682	7,036	2,102	2,080
中国	42,742,366	47,424,857	48,693,747	49,775,803	50,714,880
ロシア	5,008,982	5,708,426	6,742,612	1,025,579	2,138,414
輸入計	136,782,217	136,997,734	129,718,046	115,115,521	143,733,198
韓国	30,418,747	28,292,504	28,073,224	22,837,998	28,233,798
北朝鮮	311,196	4,747	151,816	55	11,318
中国	87,567,916	83,707,546	79,943,394	66,693,958	76,342,778
ロシア	18,484,358	24,992,937	21,549,612	25,583,510	39,145,304

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

表1-2 北東アジア各国との海上輸送貨物量（最終船卸国・最初船積国ベース）（トン）

	2006	2007	2008	2009	2010
輸出計	77,834,900	84,540,201	83,805,286	79,800,099	83,667,255
韓国	29,301,149	32,211,937	29,037,608	27,596,520	30,133,403
北朝鮮	139,285	18,846	8,320	2,102	2,098
中国	43,157,600	46,222,472	47,340,040	50,792,664	50,657,664
ロシア	5,236,866	6,086,946	7,419,318	1,408,813	2,874,090
輸入計	135,252,215	135,156,350	128,397,874	114,554,746	143,175,162
韓国	26,823,450	24,398,303	24,677,815	20,518,696	25,666,821
北朝鮮	311,196	4,747	151,816	0	3,954
中国	89,573,021	85,660,652	81,437,604	68,181,316	78,099,323
ロシア	18,544,548	25,092,648	22,130,639	25,854,734	39,405,064

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

その違いは主に韓国によるものである。これは、韓国における積替量の多さを示唆している。他方、輸入貨物量での集計方法による違いは、4カ国合計で見た場合、輸出ほどは大きくない。国別では、韓国からの輸入量で300~400万トン程度の違いがあるが、そのかなりの部分を中国が打ち消している。すなわち、中国からの輸入のうちの相当量が韓国経由で日本に輸入されていることを示唆している。この積替の状況については、第3節にて述べる。

各国別に経年変化の状況を概観しておこう。対中国では、日本からの輸出が増加傾向にあるのに対し、中国からの輸入貨物の量は減少傾向にある。貿易関係が縮小しているわけではないので、資源など重量・体積の大きい貨物が減って、消費財などが増加していることが背景にあると思われる。対韓国の貨物量は2009年の落ち込みを除けば、輸出が2,900万トン~3,200万トン程度、輸入は2,400万トン~2,700万トン程度の水準で推移している。2009年の対ロシア輸出の落ち込みは、前年比5分の1程度となっており、極端に大きい。これには、リーマンショックのみならず、この年に導入された中古車輸入関税の引き上げも影響している。ロシアからの近年の輸入の急拡大は、原油及びLNG輸入が本格化したことによるものである。北朝鮮については、経済制裁により、近年貿易量が激減している<sup>1</sup>。

#### 1.4 最終荷卸地域・最初積出地域別の推計結果

以上の作業は、データを国別に単純集計したものであるが、これでは北東アジア地域とへの間の貨物量は捉えきれない。そこで、本項では、最終荷卸地域・最初積出地域ベースでの貨物量の推計を行った。

##### 1.4.1 中国東北部及びモンゴル

前出の表1-2の対中国貨物量には、モンゴルをはじめとする内陸国等のトランジット貨物が含まれている。また、本稿における関心事項である中国東北部の貨物量も内数として含まれている。そこで、これらの地域とへの間の貨物量を把握すべく、3つの仮定の下で推計を行った。第1に、中国経由トランジット貨物の最終仕向・最初仕出国はモンゴルのみであり、他の国は無視できるほど小さいということ。第2に、モンゴル発着の対日貿易貨物はすべて、中国経由であり、ロシアなど他国経由トランジット貨物は無視できるほど小さいということ。そして第3に、貨物量は貿易額に比例するということである。このうち、特に第3の仮定は品目別の重量単価を無視するものであり、実態からかなりかい離した結果となる恐れもあるが、簡易に実態を把握するために採用した。

結果は、表1-3及び表1-4のとおりである。これによれば、モンゴルと日本との間の貨物量は輸出入合計で数万トン程

表1-3 中国向貨物量の最終荷卸地域別推計（トン）

	単位	2006	2007	2008	2009	2010
中国向貨物量 (O)	トン	43,157,600	46,222,472	47,340,040	50,792,664	50,657,664
対中国輸出額 (A)	百万円	10,794	12,839	12,950	10,236	13,086
対モンゴル輸出額 (B)	百万円	12	18	24	10	14
対モンゴル輸出シェア (C) = (B) / ((A) + (B))		0.00114	0.00141	0.00184	0.00097	0.00107
東北三省シェア* (D)		0.050	0.050	0.050	0.050	0.050
最終仕向地						
モンゴル (E) = (O) * (C)	トン	49,326	65,080	86,984	49,264	54,029
中国 (F) = (O) - (E)	トン	43,108,274	46,157,392	47,253,056	50,743,400	50,603,635
うち東北三省 (F) * (D)	トン	2,155,414	2,307,870	2,362,653	2,537,170	2,530,182

\* 2010年の中国の対日貿易に占める東北三省のシェア（朱永浩「中国東北部と日本の貿易・投資関係」、ERINA REPORT no.106, 2012による。）

（出所）国土交通省「港湾調査」、財務省「貿易統計」等より筆者作成

<sup>1</sup> 財務省の貿易統計では、輸入は2007年から、輸出は2010年からゼロとなっている。したがって、本来は貨物量もゼロとなるはずである。データ処理作業中に、2件のケースについて港湾管理者に問い合わせたところ、国土交通省に報告したデータにミスがあったことが確認できた。他にも同様のミスがあることが推測される。

表1-4 中国発貨物の最初積出地域別推計 (トン)

	単位	2006	2007	2008	2009	2010
中国発貨物量 (O)	トン	89,573,021	85,660,652	81,437,604	68,181,316	78,099,323
対中国輸入額 (A)	百万円	13,784	15,035	14,830	11,436	13,413
対モンゴル輸入額 (B)	百万円	1	2	4	1	2
対モンゴル輸入シェア (C) = (B) / ((A) + (B))		0.00007	0.00013	0.00025	0.00006	0.00015
東北三省シェア* (D)		0.088	0.088	0.088	0.088	0.088
最初仕出地						
モンゴル (E) = (O) * (C)	トン	6,353	10,856	20,602	4,044	11,698
中国 (F) = (O) - (E)	トン	89,566,668	85,649,796	81,417,002	68,177,272	78,087,625
うち東北三省 (F) * (D)	トン	7,881,867	7,537,182	7,164,696	5,999,600	6,871,711

\* 2010年の中国の対日貿易に占める東北三省のシェア (朱永浩「中国東北三省と日本の貿易・投資関係」, ERINA REPORT no.106, 2012による。)

(出所) 国土交通省「港湾調査」、財務省「貿易統計」等より筆者作成

表1-5 対ロシア貨物の地域別貨物量推計 (トン)

	2006	2007	2008	2009	2010
対ロシア輸出					
極東・シベリア地域*	5,118,060	5,910,235	7,100,932	1,266,189	2,441,286
欧州ロシア地域*	118,806	176,711	318,386	108,711	432,804
合計	5,236,866	6,086,946	7,419,318	1,374,900	2,874,090
対ロシア輸入					
極東・シベリア地域*	18,504,022	24,841,006	21,990,876	25,666,728	39,214,749
欧州ロシア地域*	40,526	251,642	139,763	188,006	190,315
合計	18,544,548	25,092,648	22,130,639	25,854,734	39,405,064

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

度、中国の東北三省との間の貨物量は輸出入合計で年間850万トン～1,000万トン程度と評価することができる。

#### 1.4.2 ロシア

ロシアについては、国別のデータを基に地域別の貨物量を推計した。具体的には、日露間の直航貨物と韓国及び中国での積替貨物をロシア極東・シベリア地域の貨物とみなし、その他の国を経由した積替貨物をそれ以外の地域（以下、欧州ロシア地域）の貨物とみなした。日本と欧州部ロシアとの間には直航定期航路が無い場合、基本的に途中のいずれかの国で積み替えが必要なためである<sup>2</sup>。

#### 1.4.3 北東アジア各地域別の貨物量

上掲の表1-2をベースに表1-3～表1-5の推計を取り入れて、日本と北東アジア地域（国・地域別）の一覧表に取りまとめると表1-6の通りとなる。この区分の場合、輸出では対韓国が圧倒的に多い。輸入では、2006年時点では韓国が最大であったが、その後ロシア極東・シベリア地域が急増し、2010年時点では北東アジア全体の半分以上を占める。

## 2 主要港湾発着の対中国海上貨物輸送量

### 2.1 利用データ

前述の通り、港湾調査の輸出入貨物に関するデータは調査票記入時点では相手国の港湾別で記録されるが、集計表

<sup>2</sup> 一部のバルクカーゴなど備船輸送しているケースがあると聞かすが、これらは無視した。また、韓国、中国で積み替える貨物の中にも欧州部ロシア貨物が含まれるが、相対的に小さいものと考えた。

表1-6 北東アジア各地域との間の貨物量（最終荷卸地域・最初積込地域ベース）（トン）

	2006	2007	2008	2009	2010
輸出計	36,763,234	40,513,968	38,596,497	31,451,245	35,160,998
韓国	29,301,149	32,211,937	29,037,608	27,596,520	30,133,403
北朝鮮	139,285	18,846	8,320	2,102	2,098
中国東北部	2,155,414	2,307,870	2,362,653	2,537,170	2,530,182
モンゴル	49,326	65,080	86,984	49,264	54,029
ロシア極東・シベリア	5,118,060	5,910,235	7,100,932	1,266,189	2,441,286
輸入計	53,526,888	56,792,094	54,005,805	52,189,068	71,768,933
韓国	26,823,450	24,398,303	24,677,815	20,518,696	25,666,821
北朝鮮	311,196	4,747	151,816	0	3,954
中国東北部	7,881,867	7,537,182	7,164,696	5,999,600	6,871,711
モンゴル	6,353	10,856	20,602	4,044	11,698
ロシア極東・シベリア	18,504,022	24,841,006	21,990,876	25,666,728	39,214,749

(出所) 筆者作成

として各港湾管理者（県・市等）から国土交通省に提出される時点で国別に集計されてしまい、港湾別情報が捨棄されてしまう。その一方で、一部の港湾管理者は相手港湾別の輸出入貨物データを公表している。多くの場合は、輸送量が大きい相手港湾（例えば、上位10港湾）のみを公表しているが、一部の港湾管理者は荷動きのあった全ての港湾を対象として品種別の貨物量を公表している。これらのデータを利用することで、より詳細な地域的な分析が可能となる。本節では、主要港湾の港湾管理者によるデータを利用して、中国東北部との間の海上貨物輸送量の推計を試みる<sup>3</sup>。

集計に利用したのは、千葉港、東京港、横浜港、川崎港、名古屋港、大阪港、神戸港のいわゆる「三大湾」の7港、北部九州にある北九州港、博多港の2港、並びに新潟港の計10港の港湾統計である。表2-1に示した通り、これら10港合計で、我が国の輸出入海上貨物の半分弱（輸出61.4%、輸入40.3%）を取り扱っている。対象を对中国貨物（仕向港・仕出港ベース）に絞った場合は、表2-2の通り、合計で4分の3（輸出69.5%、輸入77.7%）に達する。より多くの港湾の統計データを利用すれば、カバー率を高めることも可能であるが、次項において取り扱う中国東北部との海上輸送貨物量の概況を把握するには、これら10港のデータを分析することで十分であろう。

## 2.2 对中国東北部貨物量

对中国東北部の海上輸送貨物量を把握するにあたり、対象とする相手港を大連港、營口港、丹東港（いずれも遼寧

表2-1 主要港湾の海上貨物輸送量（2010年）（トン）

	輸出	輸入	合計
千葉	11,627,506	82,924,498	94,552,004
東京	13,574,996	31,574,692	45,149,688
横浜	46,701,882	50,080,385	96,782,267
川崎	7,615,696	51,069,476	58,685,172
新潟	1,120,580	13,019,890	14,140,470
名古屋	50,043,104	76,135,656	126,178,760
大阪	10,054,401	25,096,620	35,151,021
神戸	22,400,264	25,538,787	47,939,051
北九州	6,772,587	23,761,312	30,533,899
博多	6,278,546	5,222,939	11,501,485
小計	176,189,562	384,424,255	560,613,817
全国	286,972,201	954,923,874	1,241,896,075
(対全国比)	61.4%	40.3%	45.1%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

表2-2 主要港湾の对中国海上貨物輸送量（2010年）（トン）

	輸出	輸入	合計
千葉	1,980,700	1,235,730	3,216,430
東京	4,450,082	11,915,073	16,365,155
横浜	9,583,431	9,770,240	19,353,671
川崎	1,418,548	531,050	1,949,598
新潟	251,523	976,163	1,227,686
名古屋	6,793,800	10,408,852	17,202,652
大阪	2,717,768	13,141,609	15,859,377
神戸	4,429,393	5,445,145	9,874,538
北九州	1,586,038	2,747,820	4,333,858
博多	2,049,275	3,156,171	5,205,446
小計	35,260,558	59,327,853	94,588,411
全国	50,714,880	76,342,778	127,057,658
(対全国比)	69.5%	77.7%	74.4%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

<sup>3</sup> なお、港湾管理者の公表データは、ほとんどの場合、仕向港・仕出港ベースであるが、一部で最終船卸港・最初船積港ベースで公表されているケースがある。したがって、それらを同列に扱って処理すると、厳密には正確さを欠くことになる。ただし、概要把握を試みるという本分析の趣旨からして、大きな問題はないものとして、そのまま利用している。

省)の3港とした。

まず輸出について、主要港湾10港から東北部の3港向けの貨物量を集計したのが、表2-3である<sup>4</sup>。容易に想像されるように、3港のうちでは大連港向けの輸出量が最も多い。営口港及び丹東港向けの輸出量が未掲載の港湾があることを勘案しても、3港合計の輸出量は約160万トン程度と考えられ、中国向け輸出の約5%を占めることになる。主要港湾以外の全国港湾からの輸出貨物においても同様の比率であると仮定すれば、約250万トンの貨物が東北部の3港向けに輸出されたものと推定される。これは、上述の1.4.1(表

表2-3 主要港から中国東北諸港向の輸出貨物量(2010年)  
(トン)

	中国	大連	営口	丹東
千葉	1,980,700	30,343	7,315	7,903
東京	4,450,082	218,244	30	n.a
横浜	7,999,847	289,181	6,888	n.a
川崎	1,418,548	4,787	1,966	n.a
新潟	372,478	12,289	366	0
名古屋	6,262,758	435,290	n.a	n.a
大阪	2,717,212	104,076	n.a	n.a
神戸	4,429,393	232,432	0	0
北九州	1,586,038	89,545	0	0
博多	2,007,232	121,721	n.a	n.a
合計	33,224,288	1,537,908	16,565	7,903

注) n.aは、取扱量が無いか、少ないため数値の掲載がないもの。  
(出所) 各港湾統計年報、港湾管理者提供データを基に筆者作成。

表2-4 主要港への中国東北諸港発の輸入貨物量(2010年)  
(トン)

	中国	大連	営口	丹東
千葉	1,235,730	511,401	73,623	27,637
東京	11,915,073	949,796	17,228	n.a
横浜	8,141,726	506,418	8,299	n.a
川崎	531,050	29,561	n.a	n.a
新潟	1,381,602	234,244	3,460	0
名古屋	10,371,688	757,905	n.a	n.a
大阪	13,140,592	866,280	n.a	n.a
神戸	5,396,130	431,260	0	0
北九州	2,747,820	228,199	35,217	2,500
博多	3,302,259	347,032	1,985	n.a
合計	56,927,940	4,350,695	139,812	30,137

注) n.aは、取扱量が無いか、少ないため数値の掲載がないもの。  
(出所) 各港湾統計年報、港湾管理者提供データを基に筆者作成。

1-3)における推計値とはほぼ合致する結果である。

次に、輸入について同様の集計を行った(表2-4)。大連港の取扱が圧倒的に大きいことは、輸出の場合と同様である。この表から、東北3港発の輸入貨物量が中国全体に占める割合は、約8%と計算され、これを日本全体の対中輸入貨物量に当てはめると、約610万トンが中国東北部から日本に輸入されていると推定される。上述の1.4.1(表1-4)の推計値と比べると、1割程度小さな値となったが、比較的近い値と言えよう。

### 3 北東アジアにおける海上輸送貨物積替(トランシップ)

#### 3.1 韓国における積替

韓国の釜山港は、日本の主要港はもとより数多くの地方港湾との間に定期コンテナ航路を持ち、これら地方港にとってのいわゆるハブ港となっている。同様に、中国各地の港湾にとってもハブ港としての機能を果たしている。前述(1.3)の通り、日中間の貨物のかなりの部分が韓国経由となっている。ここでは、港湾調査データベースの2010年のデータを用い、韓国における積替量を把握する。

表3-1は、韓国を仕向国・仕出国とする貨物を最終船卸国・最初積出国別に集計したものである。なお、コンテナ貨物以外の貨物を外国港湾で積み替えるケースは少ないため、コンテナ貨物のみを集計した<sup>5</sup>。

輸出入ともに、韓国で積み替える貨物の量が4分の1弱を占めている。中でも特に中国発着の貨物の量が多く、輸出入ともに100万トンを超えている。中国は、積替貨物の発着国としては最大で、全体の5%前後を占めている。

表3-1 韓国を仕向国・仕出国とする海上コンテナ貨物量  
(2010年)(トン)

	輸出	(%)	輸入	(%)
二国間貨物	19,043,936	77.0%	15,035,445	76.9%
第三国貨物	5,693,903	23.0%	4,514,916	23.1%
北朝鮮	18	0.0%	3	0.0%
中国	1,028,944	4.2%	1,154,558	5.9%
ロシア	223,691	0.9%	97,580	0.5%
その他	4,441,250	18.0%	3,262,775	16.7%
合計	24,737,839	100.0%	19,550,361	100.0%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

<sup>4</sup> 横浜港、新潟港、名古屋港、大阪港及び博多港で、表2-2の数値と表2-3の数値が合致しない。このうち、横浜港及び新潟港のデータは「最終船卸国・最初船積国」ベースであることがその理由である。他の3港については、「最終船卸国・最初船積国」ベースの数値とも合致せず、統計上の誤りと考えられる。表2-4についても同様。

<sup>5</sup> 非コンテナ貨物の積替貨物量は、輸出が56万トン、輸入が4万トンである。これらも含めた合計積替貨物量は、それぞれ625万トン、455万トンとなる。

表3-2 日本と中国との間の海上コンテナ貨物量 (2010年)  
(トン)

	輸出	(%)	輸入	(%)
直航	34,431,495	90.1%	62,434,621	95.6%
積替計	3,791,416	9.9%	2,896,378	4.4%
韓国経由	1,028,944	2.7%	1,154,558	1.8%
台湾経由	172,966	0.5%	95,626	0.1%
香港経由	2,589,506	6.8%	1,646,194	2.5%
その他経由	6,123	0.0%	41,972	0.1%
合計	38,222,911	100.0%	65,330,999	100.0%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

### 3.2 中国発着貨物の積替

前項で見たように、中国と日本との間の貿易貨物のうち、輸出入とも100万トン強の貨物が韓国経由で輸送されている。それ以外の港湾経由で輸送される海上貨物も相当あると言われている。そこで、中国の視点から積み替えの状況を捉えてみたい。

表3-2は、中国を最終船卸国・最初積出国とする貨物（コンテナ貨物のみ）がどの国を経由して輸送されたかを集計したものである。これによれば、韓国経由以上に香港経由の貨物量が多いことがわかる。韓国、香港など他港経由の貨物量は、輸出で約380万トン、輸入で約290万トンとかなりの量に達する。しなしながら、全体貨物量が多いため、構成比としては、10%あるいは5%程度である。

### 3.3 ロシア発着貨物の積替

前項の中国の場合と同様に日本とロシアとの間のコンテナ貨物がどのような経路で輸送されているかを見てみよう。表3-3からわかるように、ロシア発着のコンテナ貨物のうち、直航ルートを取るものは比較的少ない。輸出で4割弱、輸入で6割弱であり、9割以上が直航ルート利用の中国のケースとは大きく異なる。日本と欧州部ロシアとの間には、直航のコンテナ航路が無いので、これはほぼ全量が極東港湾向けと考えられる。また、韓国での積替も主に極東方面向けと思われるが、輸出で2割弱を占めている。日本とロシア極東との間の直航定期コンテナ航路の競争力

表3-3 日本とロシアとの間の海上コンテナ貨物量 (2010年)  
(トン)

	輸出	(%)	輸入	(%)
直航	445,617	37.6%	415,008	60.1%
積替計	740,136	62.4%	275,541	39.9%
韓国経由	223,691	18.9%	97,580	14.1%
台湾経由	83,641	7.1%	9,330	1.4%
中国経由	80,897	6.8%	14,590	2.1%
オランダ経由	98,841	8.3%	8,719	1.3%
ドイツ経由	233,635	19.7%	70,973	10.3%
その他経由	19,431	1.6%	74,349	10.8%
合計	1,185,753	100.0%	690,549	100.0%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

が低く、遠回りとも言える韓国経由のルートに貨物を奪われている状況が垣間見える。なお、中国経由の貨物には極東向けの貨物と欧州向けの貨物の両方が含まれると思われる。それ以外の経由地では、ロシア極東向けの定期航路が無いため、基本的に欧州部ロシア向けの貨物であると考えられる。

### おわりに

以上、本稿では港湾調査のデータを用い、日本と北東アジア地域との間の海上輸送貨物の流動量の把握を行った。直接には集計が不可能な中国東北部やロシア極東などの地域については、一定の仮定の下で、推計を行った。北東アジア地域における物流の状況を量的に把握する基礎資料と位置付けられる。

今後は、品目別のデータ処理を行って、より詳細な物流実態を把握する必要がある。少なくとも国単位の分析は、今回利用した港湾調査データベースで可能である。地域単位の踏み込んだ分析にはデータ制約があるが、何らかの工夫を考えていきたい。また、釜山港を中心とする韓国での積替輸送については、北東アジア地域港湾間の相対的な力関係により、状況変化が起きているのではないかと思われることから、時間軸での変化など分析してみたい。