

～海運業界を取り巻く環境について～ 第1回:アジアの主要港湾

◆海運業界におけるアジアの立ち位置◆ 我々海運業界を取り巻く環境についてお伝えします。

海上貿易の輸送量は年々増加をしており、地域別に見ると輸出元としてはアジアが最も多く貢献しています。コンテナ船貨物のメイン航路はアジア発、北米・欧州向けとなっており、下記の「国別コンテナ取扱ランキング」にあるように一大積荷地である**中国**のシェアが**約28%**と、続くアメリカに4倍以上の差をつけたTEU数を取り扱っています。また、「港湾別コンテナ取扱ランキング」を見てみると、上位20港のうち色付けをしている**9港**が中国の港となっています。これらの情報からも、いかに中国の取扱量が他国を圧倒しているかがわかります。

国別・港湾別コンテナ取扱ランキング(2018年、取扱量単位:TEU)

国別				港湾別			
順位	国名	TEU	シェア	順位	港湾名	国名	TEU
	世界合計	793,260,606	-		世界合計	-	793,260,606
1	中国	225,828,900	28.46%	1	上海	中国	42,010,200
2	アメリカ	54,688,353	6.89%	2	シンガポール	シンガポール	36,599,281
3	シンガポール	36,600,000	4.61%	3	寧波-舟山	中国	26,350,800
4	韓国	28,945,400	3.64%	4	深圳	中国	25,735,900
5	マレーシア	24,956,000	3.14%	5	釜山	韓国	21,662,572
6	日本	22,433,824	2.82%	6	広州	中国	21,622,700
7	香港	19,641,000	2.48%	7	香港	中国	19,596,000
8	ドイツ	19,597,633	2.48%	8	青島	中国	19,315,400
9	アラブ首長国連邦	19,054,000	2.40%	9	LAX/LGB	アメリカ	17,549,775
10	スペイン	17,189,759	2.16%	10	天津	中国	16,006,900
11	インド	16,382,600	2.07%	11	ドバイ	アラブ首長国連邦	14,954,116
12	ベトナム	16,374,195	2.06%	12	ロッテルダム	オランダ	14,512,661
13	台湾	15,321,600	1.93%	13	ポートケラン	マレーシア	12,316,003
14	オランダ	14,825,967	1.86%	14	アントワープ	ベルギー	11,100,408
15	インドネシア	12,853,000	1.62%	15	廈門	中国	10,702,300
16	ベルギー	12,682,100	1.59%	16	高雄	台湾	10,445,726
17	イギリス	11,695,222	1.47%	17	大連	中国	9,767,380
18	タイ	11,185,200	1.41%	18	タンジュンペレパス	マレーシア	8,960,865
19	イタリア	10,547,112	1.32%	19	ハンブルグ	ドイツ	8,770,000
20	ブラジル	10,312,431	1.30%	20	京浜港	日本	8,290,252
∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴

一方、日本の港湾に注目すると最高でも東京・横浜・川崎の3港を合わせた「国際戦略港湾」である**京浜港**が20位で、単独の港で比較をすると**東京港**(5,107,528TEU)が最高順位の27番目に位置しています。取扱量は上海の約1/8程度となります。アジア諸国の港湾と比較をすると、日本の港湾にはまだ上位を狙える余地があることがわかります。

また、他の地域について着目するとアジア発北米・欧州航路のハブ港である上海、シンガポールが上位に位置しており、更に輸送量が増える見込みがあることから今後も動向から目が離せません。

しかし、輸送量の増加について述べた一方で、米中貿易摩擦や、今回の新型コロナウイルスが今後どのように影響してくるのか弊社としても油断せずに注目していきます。

今回は「コンテナ船のマーケット環境」についてお伝えします。

ジャパントラストかわら版
情熱羅針盤



出典:UNCTAD「Container port throughput, annual 2018」

出典:国土交通省港湾局「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」
UNCTAD「Container port throughput, annual 2018」

2. 海上輸送なくしては生き残れない国、日本 貿易が我が国の経済を支える

島国で、かつ天然資源が乏しい日本にとって、貿易が非常に重要であることはいまでもありません。

そこでもまず原材料資源の輸入依存度を見てみると、鉄鉱石や石炭は100%が輸入。次にエネルギー資源の輸入依存度を見てみると、原油は99.7%、天然ガスは約97.5%となっています。

ちなみに我が国で原油を産出するのは秋田から新潟にかけての地域。最大の生産量を記録したのは2010年で八五万三〇〇〇tです。それでも国内消費量の0.4%にしか過ぎません。同様に、新潟県や北海道などで産出される天然ガスも約二四億二九〇〇万m³(二〇〇六年)でしかありません。つまり必要な残りのエネルギー資源は、先に見た専用船を使って海外から日本へ運ばれてくるのです。

また原材料・エネルギー資源に限らず、衣食住に関わるさまざまな物資が日々海を越えて日本に運ばれてきています。

衣に関する原材料として主要な位置を占める綿花や羊毛は100%が輸入です。また食に関していえば、主な品目で、大豆九三%、小麦八五%、砂糖六七%が輸入に頼っています。これらの数値から、我が国のカロリーベースの食料自給率を計算すると約四割にしかありませんから、いかに輸入が大事かわかります。

さらに住にまつわる素材でも、天然ゴムが100%、木材も約七割が輸入で占められています。まさに原材料・資源・食料の輸入大国が日本なのです。

さて、それでは輸出に関してはどうでしょうか？二〇一六年の日本からの輸出総額は約七〇兆円。その内訳を見ると、自動車や自動車部品など輸送用機器が二五%と最大の割合を占めています。以下、一般機械一九%、半導体など電子部品を含む電気機器が一八%となっています(一般社団法人日本貿易会「日本貿易の現状二〇一七」)。いまでもなく工業製品が圧倒的に大きな割合を占めています。

輸出依存度(GDP(国内総生産)に対する輸出額の比率)は約一四・九%です。同じアジアの香港一六・六%、韓国四〇・六%、中国二二・六%という数値に比べても、それほど大きくないことがわかります(データは二〇一四年、総務省統計局「世界の統計二〇一七」)。

この数字だけを見ると、日本は「貿易立国」というイメージからは程遠いかもしれません。それでも、日本のGDPは世界第三位。輸出額の国別ランキングでは、アメリカ、中国、ドイツに次ぐ第四位となっています(二〇一六年)。輸出依存度の数値は大きくないとはいえ、日本の輸出規模が世界有数のものであることは間違いありません。

そして、その輸送の大半を担っているのが海運なのです。

∴ 次回へ続く。