

## セミナー報告

新潟経済同友会第3回国際戦略委員会セミナー  
新潟県立大学北東アジア研究所産学連携セミナー

### 東アジアの経済と国際物流

月日：2024年2月22日(木)

場所：ホテルイタリア軒

#### プログラム

##### ■開 会

新潟経済同友会専務理事 藤澤成

##### ■開会挨拶

新潟経済同友会国際戦略委員長 宇尾野隆

##### ■講 演

「東アジアの経済とコンテナ輸送 —台湾を中心に」…………… 大阪経済法科大学国際学部准教授 池上寛

##### ■対 談

「新潟港から見た東アジアコンテナ輸送」

…………… 大阪経済法科大学国際学部准教授 池上寛／新潟県立大学北東アジア研究所教授 新井洋史

##### ■閉会挨拶

新潟県立大学北東アジア研究所長 中島厚志

#### 講 演

### 東アジアの経済とコンテナ輸送 —台湾を中心に

大阪経済法科大学国際学部准教授

池上寛

#### はじめに

今年1月13日、台湾では8回目の直接選挙が行われ、頼清徳副総統が当選した。実際の就任は5月20日なので、それまであと3ヶ月くらいある。1996年に初めて選挙をやってから、総統が変わる時に政権も変わってきたが、今回は、総統は変わるが政権与党

が変わらないという初めての経験になる。

北東アジアの中国、韓国、台湾と日本とは歴史的にも経済的にも関係が深い。昨年の日本の輸出が100兆8866億円あった中で、この3か国・地域が30兆3659億円ではほぼ3割、輸入も110兆1779億円のうち33兆円ということで30パーセントだった。特に中国が大きく、輸出で2位、輸入で1位、韓国は輸出で3位、輸入で8位、

台湾は輸出で4位、輸入で6位である。日本の貿易において非常に重要な地域である。

国際物流における輸送手段としては、海上輸送と航空輸送、陸上輸送という3つがある。これらの中で90パーセントぐらいが海上輸送である。日本と台湾は島国である。一方、韓国は島国ではないが、北朝鮮との往来ができないので国際物流の輸送手段として陸路はないと言ってよい。そのため、中国以外は国際貿易が海上輸送と航空輸送に限られている。日本の場合、重量ベースで見ると、99.6パーセントが海上輸送で、新潟港などを含め港湾経由で運ばれている。港湾をしっかりと管理運営することは、国際貨物輸送や国際貿易において要になる。

また、現在は製造業企業が高度な物流システムとして、サプライチェーンマネジメントとかジャストインタイムという形で、国をまたぐ国際分業を構築している。そういう中で、港湾や空港が整備されているかとか、就航路線とかが考慮されている。北東アジアについて見ると、積極的な港湾政策や海上輸送の展開が見取れる。

新潟港には韓国航路があると思うが、韓国政府の港湾に対する考え方は「釜山に集中させる」というものである。そういうことを韓国ははっきり言っている。中国、台湾も積極的にやっている。

## 北東アジアの経済概況

2020年から22年の時点で、中国の名目GDPは日本の3倍、4倍という差がついてきている一方で、韓国はまだ日本の半分以下で、台湾に至っては6分の1といった状況である。

他方で、一人当たり名目GDPは大きく変わってきている。日本は円安が進んでいるので、2020年時点では1人当たり名目GDPは4万4000ドルあったが、2022年に1万ドル減っている。昨年のもっと減っているだろう。実は韓国は上がってきて、2022年時点で3万2000ドル余りだった。そして、台湾はその韓国を上回るという状況になってきている。2023年の数値がまだ出ていないが、もしかしたら、日本は1人当たりGDPで、韓国、台湾を下回る可能性もある。

実質GDP成長率は、この3、4年、新型コロナウイルスの影響もあって、世界各国が低成長だった。その中で、台湾は半導体があったため、ずっとプラス成長を続けてきた。ただ、昨年の成長

率は速報値で1.4%となっていて、この数年で1番低かった。その要因は、半導体の在庫調整があったこと、世界的に貿易が下がったことなどである。

GDPの構成を見ると、日本は80パーセント弱がサービス業で、韓国も7割であるが、中国はまだ半分強である。とはいえ、濃淡こそあれ日本も含めた4つの国・地域は、サービス業が経済の中心である。

消費者物価上昇率は、日本では2022年に4パーセントだったが、世界的にもこの数年で1番高い物価上昇率だった。ウクライナ侵攻があって原油高となった結果、日本、韓国、台湾という資源輸入が中心の国・地域で物価上昇率が高くなった。失業率は、日本が3パーセント弱、台湾は4パーセント、中国は5.6パーセントと公表しているが、実際はもっと高いだろうと言われている。

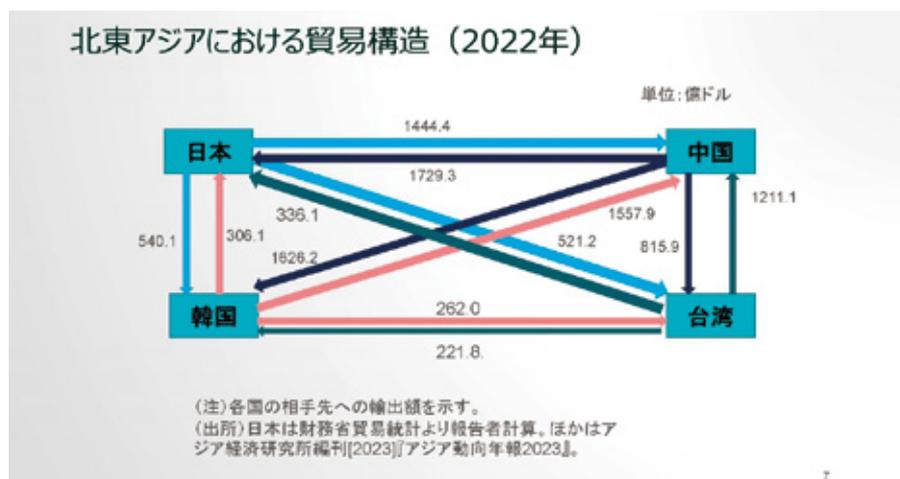
貿易収支については、2022年は、日本、韓国とも赤字だった。日本の赤字は151億ドルだったが、韓国は477億ドルで、3倍強の赤字だった。中国は黒字額が8分の1ぐらいに急減した。台湾は比較的安定的な貿易収支になっている。

外貨準備高については、中国が非常に大きく、3兆ドル以上ある。日本は1兆2000億ドル余り。台湾の方が韓国よりも多い。人口は、日本が1億約3000万人弱で、韓国はその半分弱、台湾は2300万で、中国は昨年4月にインドに抜かれたが、それでも13億人いる。中国については、最近のレポートで、アメリカの債権を売って、金の保有を増やしているという報告も出てきている。米中貿易対立において何らかのことが起きるかもしれないということで金を増やしているとか、あるいは、食料安全保障という観点から果物を作っていたところで米を作るとか、緑地公園的なものを農地に変えているとかという動きもあると伝えられている。

## 北東アジアにおける貿易構造

貿易額の現地統計を見ると数値に差がある。韓国と台湾については、日本の植民地時代に統計技術が移転されていて、そんなに間違いがない。中国については、例えば日本にとっての輸出、中国にとっての輸入を見ると、数字があまりにも違うということも起きる。ここでは、各国の輸出の数値のみに焦点を当ててみた(図1)。

図1 北東アジアにおける貿易構造(2022年)



日本と中国の間では、日本の貿易赤字となっている。2022年、日本から中国へ1444億ドル輸出し、輸入については、中国の統計上1729億ドル日本へ輸出、つまり日本が輸入している。日本と韓国については、日本は540億ドル輸出し、韓国から日本への輸出、つまり日本にとっての輸入は306億ドルで、約200億ドル貿易黒字になっている。日本は、台湾へ521億ドル輸出し、台湾側からの輸出が336億ドルで、台湾側の貿易赤字となっている。台湾にとって、日本は中国、アメリカに次ぐ3番目の輸入国になっている。実は台湾は50年以上、対日貿易においてずっと赤字である。傾向として全く変わってないという特徴がある。

次に韓国については、中国からの輸出が1626億ドルで、韓国の輸出が1558億ドル。韓国にとって70億ドル弱の赤字である。台湾との関係では、韓国から台湾へ262億ドル、台湾から韓国が222億ドルで、韓国にとって黒字、台湾にとって赤字という形になっている。

最後に台湾と中国を見ると、中国は台湾へ816億ドル輸出し、台湾から中国への輸出が1211億ドルなので、中国から見ると貿易赤字となっている。日本、韓国は中国に対して赤字を計上しているが、台湾貿易については実は中国が赤字を出している。中国は

どこの国に対しても大体貿易黒字である。赤字を出しているのは、主要国で言うと、台湾だけである。

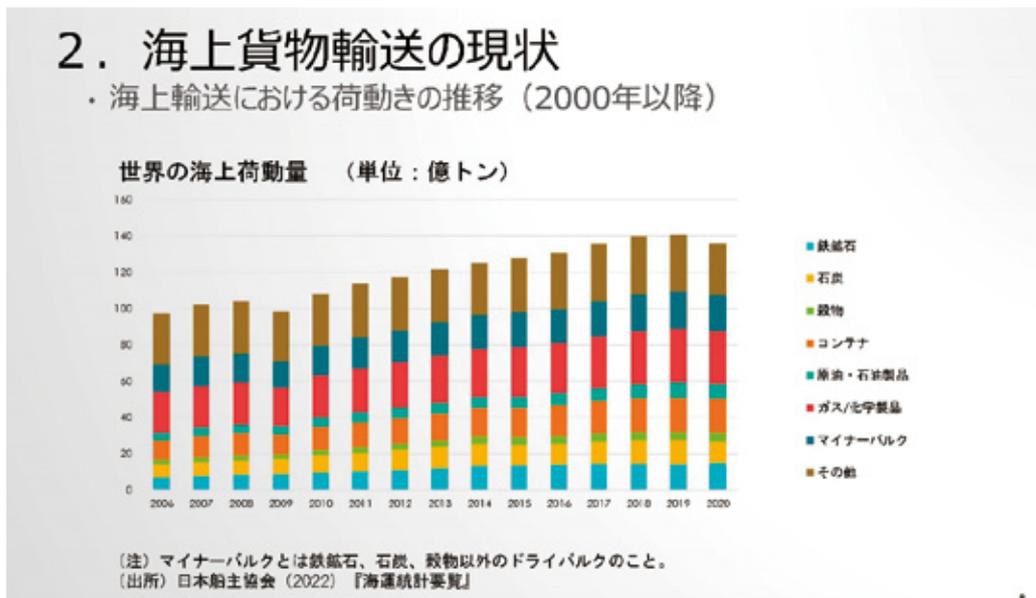
台湾は、日本にも韓国にも貿易赤字だが、中国に対してだけ貿易黒字を出している。

北東アジアでは、こういう貿易構造が成り立っている。実は10年ほど前にも1回調べたことがあるが、この傾向は全然変わらない。金額は全然違うが、どちらが黒字か赤字かについては実は変わっていない。

## 海上貨物輸送

世界的に見て、海上輸送は上昇傾向であった。コロナ禍で少し下がって、140億トンを下回ったというのが2020年までの状況である(図2)。品目に分けて見ても、コンテナ船は安定的に少しずつ増加している。穀物も、世界的な食料事情の関係で、やはり少しずつ増加をしている。どれも基本的には伸びてきている。全体として、2006年に100億トン弱だったのが、2018年までの間で1.4倍ぐらいまで荷動きが増えている。つまり、貿易が活発に行われたと言える。

図2 海上輸送における荷動きの推移



船腹量の変化を見ると、世界の商船数の合計は1995年に8万2890隻だったのが、2020年時点で12万3488隻になっていて、約1.5倍に増えている。その中でも、コンテナ船、一般貨物、液体貨物、冷凍船とか旅客船、RORO船などをまとめた「その他貨物船」が1万隻増えている。

船の大きさを表すトン数の合計でみると、「その他貨物船」が、約1億7000万トンから5億7000万トンということで、非常に船が大きくなっている。オイルタンカーも倍になっており、ばら積み船も3倍以上増えているが、「その他貨物船」が非常に増えている。コンテナ船を中心に大型化していた。全体として、4億9000万トンだったのが、14億トンを超えるような状況になっている。船が大きくなってきているのが、この25年の流れだと言える。

現状で1番大きい船の大きさを調べてみた。コンテナ船は、エバーグリーンという台湾の船社が世界で1番大きい船を持っている。全長400メートル、幅61.5メートルで、20フィートコンテナを2万4000個載せられる船である。載貨重量トン数ではタンカーが1番大きい。長さではコンテナ船が1番大きい。幅は、コンテナ船よりも、タンカーや鉱石運搬船の方が大きい。

ただ、大型化しても、対応できる港湾には限りがある。例えば、全長420メートルとか450メートルというコンテナ船ができるかということ、そう簡単ではない。船が大きくなれば、港を浚渫しなければならぬ。香港を例にすると、かつて世界最大のコンテナ港としてシンガポール港としのぎを削っていたが、ここは実は常時浚渫が必要な港であって、近年ランクが下がるという現象が起きている。大型

化が全ていいことかという、決してそうではないということを知って  
 おいていただきたい。

コンテナについては、コンテナ物語という本が10年前に出ている、今は改訂版が出ているので、それを見ていただければと思うが、「コンテナは20世紀最大の発明品の1つ」とも言われている。ドア・ツー・ドアという形で、工場からトラックに積み上げることができる。トラックにも、鉄道にも、船にも載せられるコンテナというものができたことで世界の物流が変わった。

2020年の港湾貨物取扱重量の上位20港湾を見ると、半分ちかい9港が中国である。1位の寧波舟山から上海、広州、青島という順で、トップ10の中で6港が中国であるというくらい、中国が中心になっている。中国を除くと、アジアではシンガポールと釜山、光陽、さらにマレーシアのポートケランが最近入ってきているという状況である。やはりアジアが大きく、それだけアジアでは活発に海上輸送の物流が行われている。

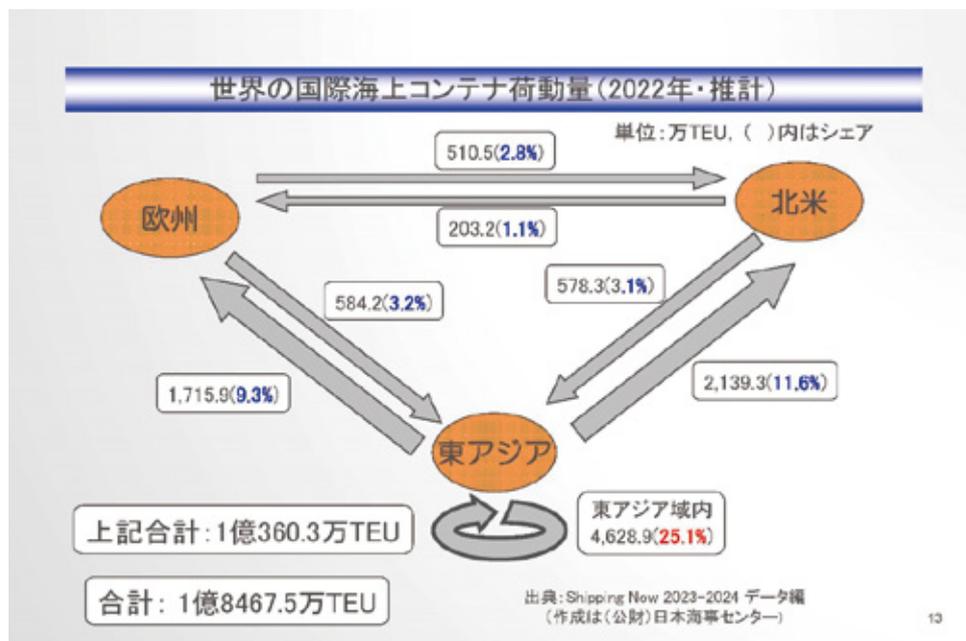
日本で今一番大きいのは名古屋で1億6900万トン、次が千葉で世界32位の1億3400万トン、横浜が47位の9400万トン、北九州が8800万トンということで、この4港湾が上位50以内にある。名古屋は自動車の輸出拠点になっており、千葉は君津の鉄鋼業の影響だと思ふ。

## 海上コンテナ輸送の現状

貨物船にはいくつかの種類があるが、今一番早く輸送できるのがコンテナ船だと言われている。1956年に海上輸送コンテナが始まった。コンテナ船の大型化の歴史を概観すると、2000年時点で一番大きいのは、20フィートコンテナが7000から8000個載るくらいであったが、わずか6年で1万1000個になり、それから7年後には1万8000個、さらに4年後に2万、そして2020年に2万4000個になった。港湾的に見ると、おそらく限界に近づいてきているだろうと思う。

2022年のコンテナ荷動きは、世界合計で1億8467.5万TEUあった(図3)。このうち、欧州、東アジア、北米の3地域だけで1億361万TEUが動いている。その中でも、東アジア域内が全体の25パーセントである。東アジアから欧州は1715万TEUが動いており、欧州からはその3分の1弱しか来ていない。東アジアから北米には2139万TEUが動いている一方で、北米から来ているのは578万TEUという推計が出ている。北米と欧州は、欧州から北米は510万TEU動いているけれど、北米から欧州は200万ほどしかない。こう見ていくと、アジアが自分たちの中でも動かしているし、出す方の立場としても活発にコンテナを動かしている。それだけモノを作っていて、そのモノを動かすコンテナを使っているということである。

図3 世界の国際海上コンテナ荷動量(2022年・推計)



世界のコンテナの輸送量は2001年と比べて3倍になっている。輸送量と距離をかけた輸送距離でも2.5倍である。それだけ、世界的に貿易や物流が活発になった。コンテナ船の大型化で大量輸送が可能になり、遠距離も可能となったと言える。

コンテナ船の数は、2000年には3000隻なかったのが、今や5000隻を超えている。1隻あたりどれくらいコンテナを積めるのかという平均値は、約2000TEUであったものが4000TEUへと倍になっている。隻数は5000で頭打ちだが、平均が上がってきている。これは、コンテナ船が大型化してきていて、スクラップした船の代わ

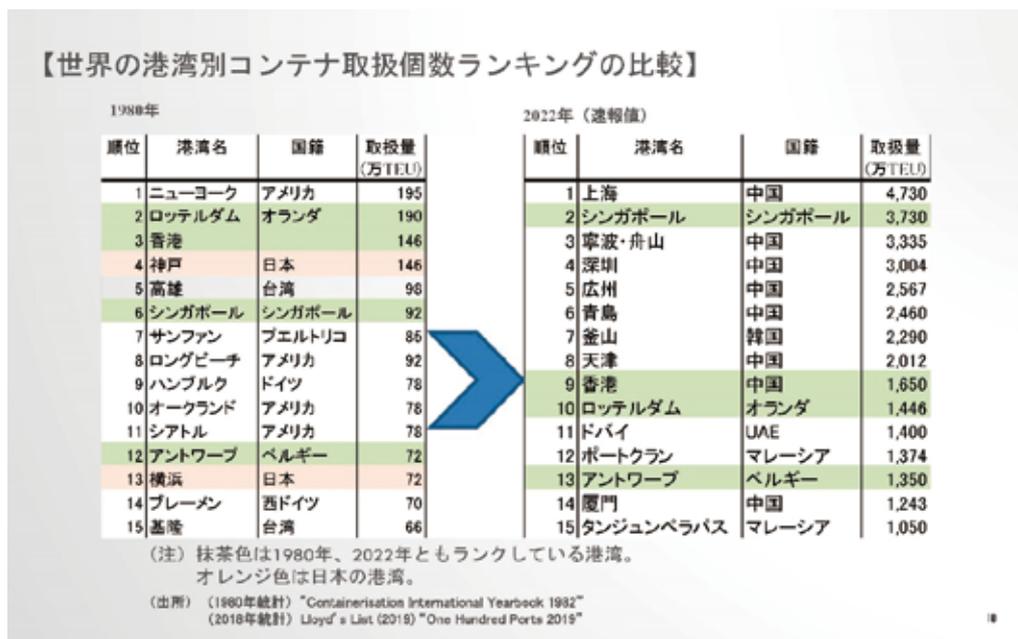
りに新たに投入するのは全部大きな船という感じになってきている。エバグリーンは、創業者の時代は1万を超える船は持ってなかったが、今は先ほど言ったように、世界最大の2万4000TEUのコンテナ船を所有している。コンテナ取扱量が多い港湾を見ると、貨物量全体では1位だった寧波舟山がコンテナ取扱量では3335万TEUで3番目である。シンガポールが2位で3730万TEU、1番大きいのは上海(4730万TEU)となっている。上位15位内に入っているのは、香港を含めた中国ばかりという状況である。実は2000年頃は、シンガポールと香港でトップ争いをしていた。台湾の高雄

港がかつては3番目だったが、今は17番目くらいで、上位15港に入っていない。この20年ぐらいの間に大きく変わって、中国の港湾におけるコンテナ取扱量が非常に大きくなった。日本で1番多いのは東京で、430万TEUで45位である。1000万TEUを扱わなかったら上位15位にも入っていない。トップテンで1500万弱取り扱っている。中国は世界の工場として、投資を受け入れて、活発な生産を行ってきた。ただ、一部の港湾は伸びが鈍化している。香港は20年前に比べると増えてはいるが、先ほど言った通り浚渫が必要なので、順位は下がってきている。

先ほど話した通り、1956年からコンテナ輸送が始まった。それから約25年経った1980年と、さらに40年経った2022年とを比べ

てみたい(図4)。1980年、世界最大のコンテナ取扱いはニューヨークで195万TEUであった。146万TEUあった神戸(4位)までが100万TEUを越えていた。横浜が72万TEUであった。その時のトップ15で、今も残っているところは、4港しかない。シンガポールは92万TEUだったのが3730万TEUになり、それだけ40年間で大きな開発をした証である。香港は146万TEUから10倍以上の1650万TEUになっている。中国は、改革開放が始まろうとする前夜ぐらいだったので名前が出てこないが、今は中国が中心になっている。台湾は、基隆と高雄の2つが入っていたが、今は入っていない。

図4 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングの比較



国別取扱量は、中国が当然多くて、2億6800万TEU。アメリカが第2位であるが、中国より2億TEU少ない6000万TEUほどである。日本は国別では6番目の2252万TEUで、実は国別で見ると大きい。ところが、非常に大きい港湾はないというのが日本の特徴である。韓国や台湾は国が管理しており、シンガポールも実質的に国が管理している。

近年ではベトナムがコンテナ取扱量を増やしていて、2022年段階では日本とはもう200万TEUの差となっている。現在、ベトナムの製造業が発展しているので、今後貨物量が増えていこうし、港湾整備なども考えると、近いうちに日本を逆転することは十分に考えられる。日本は以前4番目だったところから、鈍化してきている。今後、経済に影響を及ぼす可能性は否定できない。

コンテナ船の寄港回数については、国交省の研究所が毎年その分析をやっていたが、2018年に公表されなくなった。したがって、少し古い2017年のデータしかないが、多分傾向としてはあまり変わっていないと思う。その前提で話をすると、寄港回数では、実はシンガポールが1番多く、あと上海、釜山、香港、青島、高雄という順番になっている。上位15位の港は、ロッテルダムとUAEのジュベール・アリを除くと、全部アジアである。レムチャパン、東京、横浜など、取扱量の上位に見当たらない港湾が入っている。さらに、

神戸が17番目、大阪が29番目となっている。日本は、分散しているという特徴がある。国別で見ると、実は日本は2番目に多く寄港している。中国の半分にもなっていないが、寄港回数が4万回であった。

東アジアの主要港湾の航路別の寄港回数を見ると、上海港は北米=東アジア航路、欧州=東アジア航路の寄港数もそれぞれ多い。一方、東京、大阪、神戸、横浜の各港は東アジア域内航路の割合が70パーセント前後で、非常に高いという特徴がある。特に横浜を除く3港は、北米=東アジア線、欧州=東アジア線は決して多くはないので、別の港を経由する形になっている可能性が高い。東南アジアについては、シンガポールとポートケランでは、東アジア域内の割合が40パーセント、日本の港湾と比べると半分程度になっている。中東とかアフリカとか、いわゆる主要航路以外が多いと言えるであろう。

主要航路における規模別のコンテナ船の就航状況を見ると、欧州=東アジア線で1番多いのは1万2000TEUクラス、北米=東アジア線で1番多く使われているのが8000TEUクラスである。東アジア域内は、1000から1499TEUという、そんなに大きくない船舶が多い。長距離であれば日数も必要で、寄港地を増やしていく必要があるので、大型化してたくさん運べる形になっている。東アジ

ア域内は、コンパクトな船での輸送に適していると言える。そして、大型船をどこかに集約させて大量輸送、ということをやっている。このように小さな船でどんどんやっていることが、アジア域内でジャストインタイムだとかサプライチェーンとか、国際分業で動くのに良い、という点を挙げることができる。

## 台湾におけるコンテナ港湾

台湾では、日本の国土交通省に当たる交通部が指定している国際港湾が7つある。かつては4つの港に港務局があったが、2012年3月に港務局を廃止して、管理は交通部の航港局が行い、運営は台湾港務公司という形で株式会社化した。各港は、その支社という形になっている。

基隆港は、先ほど述べた通り、80年代にはトップ15にあったが、現在、台湾は53のコンテナふ頭のうちの半分を高雄港に集中させている。高雄港では現在、第7ターミナルの運営を始めている。最初の第1コンテナセンターは、1968年にできた輸出加工区を取り囲む形でできたもので、今は2つしかコンテナふ頭が残っていないが、昔はそれ以外でもコンテナを取り扱っていた。ちなみに、高雄というのは台湾語で「打狗」という地名だったが、日本の統治時代に「高雄」の漢字を当てて、これが今でも使われている。輸出加工区では、世界から部品を輸入して、そこで加工して、昔だったら例えば、テレビを作ってそれをそのまま輸出するというモデルだった。それが、経済が高度化して、台湾からの貨物は減少していった。近年は、先ほどの通り、中国の港湾整備が進んで、直接寄港できるようになってトランシップが頭打ちになってきている。2008年の政権交代で国民党の馬英九が総統になった直後の2008年12月に、中国との間で船も飛行機も直接往来ができるようになった。それで、貨物が増えるかと思っていたら、実は増えなかった。2012年には、中国の三大海運企業である、COSCO、招商局、中国国際海運集装箱(CSCL)が香港経由で第6コンテナターミナルへ出資するという動きがあり、現在も台湾第2のコンテナ船社である陽明海運と中国との合弁企業が運営する形となっている。昨年、第7コンテナセンターで2.5ふ頭分の供用が始まった。ここは、長栄海運(エバーグリーン社)が60年間の賃貸契約を結んでいる。政府と同社がほぼ折半して整備して、今年7月に残り2.5ふ頭分が供用開始する予定である。この工事が始まった時には、最大のコンテナ船は2万TEUクラスだったが、途中で2万4000TEUの船が出てきたので、工期を伸ばしてでも2万4000TEUを扱えるような港として整備することになり、この講演会時点では半分だけで供用を始めている。

実際に、第7コンテナセンターでは、幅が50メートルを超える船を受け入れることができる。水深も第1コンテナセンターは10メートルしかなかったが、第7コンテナセンターでは18メートルになっている。既存のコンテナターミナルセンターでは地下トンネルのために大きい船が運航できないという問題も、第6、第7の両コンテナセンターを作ったことで解決を図った。実は、第5コンテナセンターの供用後、第6コンテナセンターの供用開始までに10年かかった。その間も選挙公約で整備には言及していたが、結局10年かかった。

## 質疑応答

(質問) 新潟県でも、東アジア、東南アジアと深い関係を持っている会社が多いと思う。今、台湾有事ということが、メディアでも非常にクローズアップされている。台湾有事が起こるのかどうか、起こるとしたらその可能性はどれくらいあるのか。そして起こった時に、我々はどういう形でロジスティクスを考えればいいのかを教えてください。これが一つ目の質問。

二つ目として、これだけコンテナの取り扱いが増えている中で、確か2021年の後半にコロナの影響だと思うが、アジアを中心に世界的にコンテナ不足が起こった。私もでも、サプライチェーンを切ってはいけないということで、エアに切り替えて物を運んだので、非常にコストが高くなった。どうしてこのようなことが起きたのか、このようなことはこの後も起こりうるかということについて、ご見解をいただきたい。

(池上寛) 台湾有事が起きるか起きないかというのはなかなか難しい。ただ1つ言えるのは、中国側にとっても非常に起こりにくい。なぜかと言うと、中国は国土としては世界で4番目に大きいですが、国内貨物を輸送する内航航路を考えると、台湾有事の時に台湾海峡が最大の問題になってくる。ここを封鎖したら、自分たちの国内経済に影響を及ぼしかねないので、実は非常にやりにくい。

今年度、以前勤めていたアジア経済研究所のプロジェクトで、半導体の専門家などと一緒に、どういことが起こり得るかの分析をしている。今書いている原稿は、今後アジア経済研究所のホームページでアップされていくので、それを読んでいただくよと思うが、1つのポイントは、自国にも相当影響を及ぼすようなことが簡単にできるかどうか。ウクライナもロシアも経済はそれなりに大きいですが、中国は世界のGDPの18パーセントぐらいを占めている。台湾は0.8パーセントで、数字自体は小さく見えるが、世界の約210の国・地域の中では決して簡単ではない数字である。しかも、台湾の場合は先端半導体がある。ご存じのように、熊本でTSMC(台湾積体電路)が合弁で日本工場を作っているが、ここで作るのは最先端のものではない。最先端のものは台湾でしか作っていない。だから、今、台湾を攻めると、中国ももちろん返り血を浴び、世界全体が返り血を浴びる。これは絶対にさせられないというのが、多分アメリカの立場である。台湾は先進国側だからアメリカにとっての影響は、ロシア、ウクライナの比じゃないと思う。

中国はすごく脅すようなことをやっているが、どこまで行動が伴うかについては怪しい。台湾側が何か変なことをやったら、それを口実にして行動する可能性はある。少なくとも今の蔡英文は法律の専門家なので、自分がどこまで発言したらまずいかということ全部わかりながら発言している。台湾の民衆からすると、「もっとガンガン言え」とか思うだろうけれど、この線を超えると中国に口実を与えるから言わないっていうことを、多分彼女は分かりながらやっている。任期が切れる5月20日までは多分問題ない。

そのあとは頼清徳であるが、彼は台南市長を務めて行政の経験は持つが、法律の専門家ではない。彼が問題発言的なことをし

た場合、それを口実として中国が何らかの行動をとる可能性がある。そこは現時点では見通せない。今回、副総統候補の蕭美琴が当選したが、英語が非常に堪能である。その人を副総統に置いたということは対米シフトだろう。対日、対米を重視していることは間違いない。頼清徳も、総統と台南市長では立場が違うということはずがにわかっていると思うので、変なことは多分言わないだろうと思われる。

あとは偶発的に何か起こるかもしれない。ニュースにもなったが、中国の漁船が転覆して、2人が亡くなって、2人は金門島で返した。生き残った人を返還したから、とりあえずこれで終わるのかなと思う。なにかの偶発的なことが起きると、ちょっと何かが起きる可能性はあるかもしれない。

コンテナ不足の話は、結局は、動かすコンテナがなくなったということである。海運企業は慌ててコンテナを増産したが、増産している工場の多くは中国にあって、その中国は非常に厳しいコロナ政策をやったので、結局はそこで止まってしまうということが起きた。

本来、空コンテナを動かして帳尻を合わせなければいけないが、中国でモノが動かなくなって、空コンテナがなくなったということが原因である。

今後もパンデミック的なことが起きる可能性は否定できない。これだけ物流が発展し、あるいは人の動きが活発になっていけば、また何らかのことで起こりうるとは思う。すぐ起こるかどうかは、なんとも言えないが。

## 対 談

# 新潟港から見た東アジアコンテナ輸送

大阪経済法科大学国際学部准教授

池上寛

新潟県立大学北東アジア研究所教授

新井洋史

### 話題提供：新井洋史

まず日本全体の地方港の状況に触れたい。日本でコンテナ貨物を取り扱う港は64ぐらいある。そのうち、主要港と言われているのは、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5つである。これら主要港は、かつては世界でトップクラスにランクされるような港だった。それ以外に、全国に約60のコンテナ港がある。

その取扱貨物量の推移を見ると、地方港の合計はこの30年で急速に伸びている。同じように伸びているのは東京港。それ以外の4つの港は、30年間あんまり伸びていない。ただ、この東京港も、先ほどの話にあった通り、世界で見れば40何位でしかない。しかも、日本の地方港は60港合わせてやっと東京と同じでしかないというぐらいの規模感になる。

地方港でどうして、取り扱いが伸びてきたのか。いわゆるトランシップという形の貨物輸送ルートが開拓されて、その利用が増えてきたことで、この30年間に急速に取り扱いを増やしている。それぞれの港からまず釜山港へ運び、そこで積み替え(トランシップ)をして、

ヨーロッパ、アメリカ、東南アジアなどに運ぶ。「こういう形で運ぶので、地元の港を使ってください」という形でPRして、取り扱いを増やしてきた。

その結果、現状で貨物がどのような形で動いているか。グラフの外側の円はそれぞれの港から直接どの国に行っているかを示している(図1)。韓国、中国に合わせて8割ぐらいが行っている。内側の円がそのうち最終的にどの国に行っているかを示していて、韓国に行っている貨物のうち、半分ぐらいは韓国向けだが、その次に多いのは中国向け、そして東南アジア向けという形になっている。このように韓国は、半分ぐらいが韓国に留まって、半分ぐらいは積み替えられて他の地域に行っている。中国の場合は、中国に着いた貨物はほとんどがそのまま中国国内に輸送されている。台湾は、台湾に輸送された貨物のうちの3分の1ぐらいが台湾向けだが、それと同じぐらい積み替えられて東南アジアに運ばれている貨物がある。

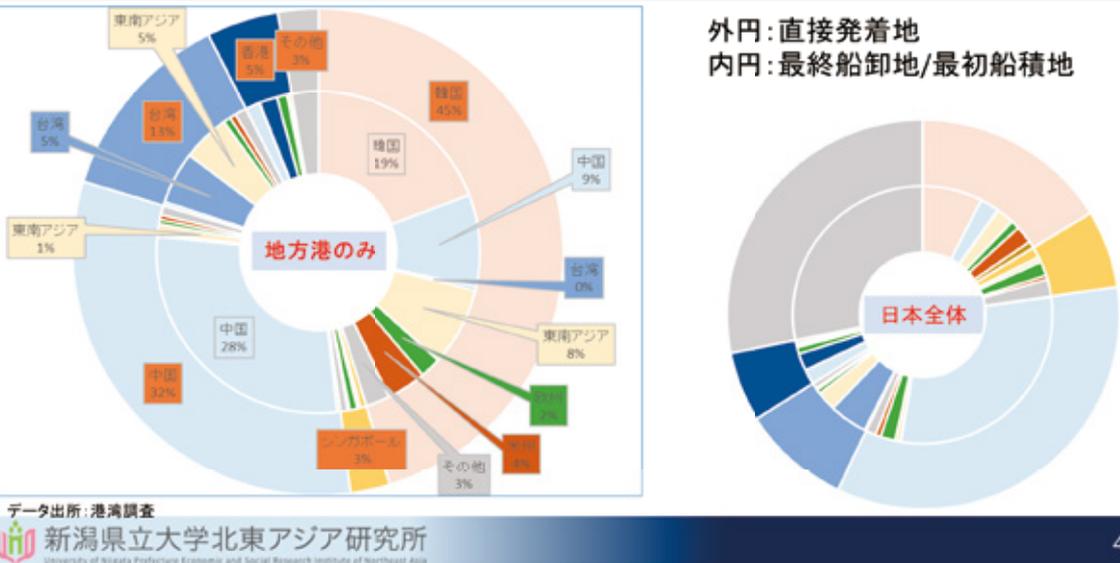
図1 地方港貨物の主な経由地と最終(最初)発着地

## 地方港貨物の主な経由地と最終(最初)発着地

直接発着地：韓国(45%)、中国(32%)、台湾(13%)...

韓国、台湾は積替中心 ⇄ 中国は自国発着  
(韓国は幅広く、台湾は東南アジア中心)

最終(最初)発着地：中国(36%)、韓国(18%)、ベトナム(7%)...



このように、釜山で積み替える動きが続いてきたので、釜山港の貨物取扱量は、この30年間、急速に伸びている。先ほども説明があった通り、世界7位ぐらいの取扱量となっている。年間2200万TEUのうち半分は、日本からあるいは中国などから運んできて積み替える貨物が占めるという形で動いている。

釜山港側から見てどこに船が行っているのかを見ると、多いのは瀬戸内海と日本海側である。1週間あたり、12航路が瀬戸内海に行き、10航路が日本海側の港を回っている。

新潟港のコンテナ貨物の取り扱いが東日本大震災があった2011年が最も多かった。この時は、仙台港が使えなかったのが代替利用があった。それまで伸びてきた動きが近年はちょっと横ばいという形になっている。

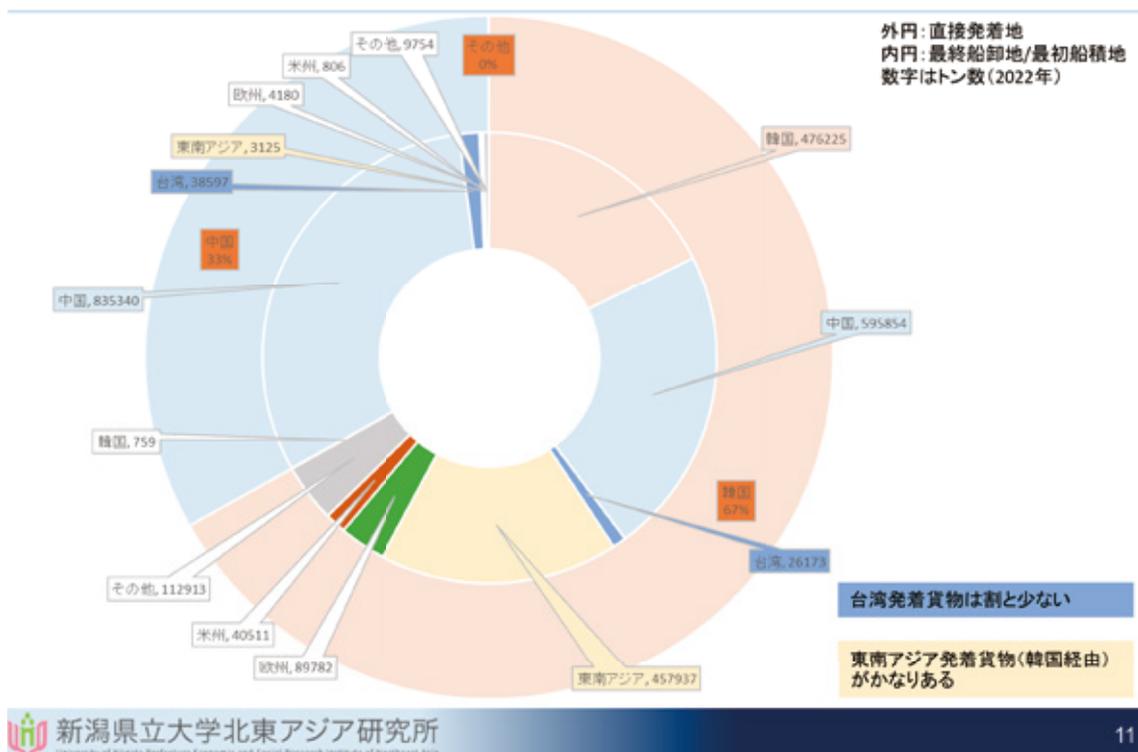
新潟港には、韓国向け、あるいは韓国と中国の両方に行くとい

う航路がある。船のサイズは、1000TEUぐらい。先ほどの話に、東アジア域内航路では1000TEUから1499TEUの船が1番多いという説明があったが、まさに新潟港にはそのサイズの船が入っている。また国際航路だけではなく、日本国内のフィーダー航路として、北九州、神戸などへの航路を持っている。

先ほど地方港全体で見たのと同じような形で、行先の割合を新潟港に限って見ると、当然のことながら、直接の行先は航路のある韓国と中国しかない(図2)。台湾には直接行く航路はないが韓国で積み替えて台湾に行く貨物がある。ただし、その貨物は非常に少ない。他方で、意外と多いのは、釜山経由で東南アジアへ輸送される貨物。この後、池上先生との対談の中で台湾航路や東南アジア航路の可能性について少し考えてみたい。

図2 新潟港発着貨物の発着地・経由地

## 新潟港発着貨物の発着地・経由地



## 対談

(新井洋史)まず、台湾の方々から見て、日本と台湾の間のコンテナ航路がどのように見えるのか。また、日本との航路開設、中でも地方港との航路について、台湾船社側にどんな期待があるかなど、もしご存知なら教えていただきたい。

(池上寛)まず、エバーグリーン社は、非常に大阪に力を入れてきた歴史がある。以前、大阪港でヒアリングを行ったときに聞いたが、40年くらい前、海運会社が海運同盟で価格調整をしていた時期に、エバーグリーン社はそれに殴り込んだ。その時に、いろんな港で寄港できないという中で、大阪港に来てくださいと言われたという歴史がある。だから大阪港に恩があるので力を入れてきた、という話を聞いた。エバーグリーンは、東京港などにも寄港しているが、大阪港を日本の拠点としている。近くの神戸港はほぼ寄港していない。

ヤンミン(陽明海運)は、どちらかというとグローバルに展開している。同社はコンテナを専門にしているが、元々は中国の招商局という清の時代にさかのぼる会社からの流れがある元国営会社なので、その意味では国との結びつきがある。

ワンハイ(萬海航運)はアジアを中心としているので、地方港に入ってくる可能性はあるかもしれない。同社は元々アジアを中心に力を入れてきている。最近では欧米、北米にも出しているが、基本はアジアを中心としている。そして、遠距離はアライアンスを利用することになっている。ワンハイ自体はアライアンスに入るつもりがないと、

社長が雑誌などで言っている。独自路線を歩んでいることを考えると、可能性としてはワンハイが1番あるのかなと思う。

貿易面で台湾にとっても日本にとってもお互いの国は大きい。日本も台湾もそのことは理解している。日本の財務省の貿易統計を見ると、実は日台貿易の半分は航空貨物である。例えば、対中国だと結構な割合が海上輸送である。日台の半分くらいが航空貨物という現実がある中で、海上輸送で他の港から取ってくるのは少し難しい。

ただ一方で、日本海に全然拠点がないのも事実なので、そこは1つの狙い目なのかなという気がする。

(新井洋史)日台間では海上貨物はそんなにないという話だったが、例えば日台間ではなくて、高雄港でトランシップして東南アジアという可能性はあるか。先ほどグラフで示したとおり、実は新潟港から東南アジア向けの貨物が結構あって、現状では多くが釜山トランシップで運ばれている。それを釜山トランシップではなく、高雄トランシップで運ぶという形のビジネスモデルは成り立ちうるか。

(池上寛)それはできると思う。高雄の半分くらいがトランシップなので。ただ、高雄港の1000万TEUのうち3割は実はエバーグリーンである。一方で、ワンハイも専門のコンテナふ頭を持っているので、可能性があるかと思う。

あとは、どれだけ貨物があるかということ。ご存知の通り、船会社は自分で航路を作ることができる。飛行機は二国間協定がないと無理なので簡単にはできないが、航路は海運会社が需要がある

と判断さえすれば作ることができる。

その際、現状で釜山トランシップになっているところを、「釜山ではなく高雄で」ということを正当化する必要がある。高雄と釜山を比べた時に、どういう面で優位かとか、どこかの辺が得意かとか、比較競争優位を示すということ。

数で言うと、高雄は釜山の半分以下になっている。先ほどの新井先生の話でも釜山は2000万TEUを超えている。一方で、高雄は1000万TEU弱。第7コンテナセンターがフルで動いて、1050万TEUが実現できるのではないかと言われている。一度、1000万を超えたが、今はそれ以下に減っている。釜山と比べると、コストにおいても、多分路線的に言っても、釜山の方が多分勝っている。では、どこがいいのかと言うと、距離。釜山から東南アジアまで運ぶ時間と距離と比べると、より短いというところはメリットである。

新潟発で貨物を出すことを考えると、先ほどの質問にあった台湾有事との関連で、台湾海峡を通らない航路を開設できれば非常にメリットがある。例えば、沖縄経由といった形ができれば、非常に明るいのではないかと。

北九州港は確か高雄と何らかの協定を結んだはず。十数年に北九州でピアリングしたことがあって、電子システムか何かを共同化したという話を聞いた。例えば、新潟港と同じシステム使うとか、電子通関といったところで一緒のことができれば、非常にメリットがあるのではないかと。

**(新井洋史)**北九州港の名前が出てきたが、実は日本の地方港の中で一番取り扱いが多いのは博多と北九州である。これらの港をどう評価されるかということ、博多、北九州と比べた時に新潟はどういう風に見えるのかというイメージをお持ちだったらお聞かせ願いたい。

**(池上寛)**北九州には大企業のブリジストンがあることが非常に大きい。博多の場合は空港と非常に接続がいい。僕が知っている中で一番空港と港湾が近いのは博多だと思われる。その意味で博多は、航空貨物との関連でメリットがあるという気がする。北九州にも一応北九州空港があるが、北九州は間違いなくブリジストンの影響が大きいと思う。

北九州港では、シンガポールのPSAがひびきコンテナターミナルの運営をやったが、結局失敗した。なかなか貨物が集まらなかった。地方港の中で多いというのは間違いはないが、効率的にできるかどうかは、また別問題という気がする。

**(新井洋史)**新潟港が今後さらに取扱量を増やして、航路を増やしていくためには、どんなことを考えればいいのか、何かヒントみたいなものをお示しただけないか。

港の話をしているといつも問題になるのは、ニワトリとタマゴという話で、航路がないから誰も使わない。航路が少ないから、使う人が少なくて貨物が増えない。そして、貨物がない港に船をつける船会社はない。貨物があるところにしかこないから、航路が増えない。結局、航路が増えないから貨物が増えない、貨物が増えないから航路が増えないという議論になる。これを乗り越えていくため

のヒントみたいなものを、これまでいろんな港をご覧になってきた経験からお示しただけないか。

**(池上寛)**今、新井先生が言われた貨物を集められるかどうかというのは重要だが、あとは、使用料といったところでどれだけメリットがあるものができるか。例えば、釜山港は、いわゆる規模の経済で、たくさん集まるから費用を下げる事ができている。韓国政府が釜山に集中させるということを確認しながら、釜山の開発をしてきた経緯がある。

日本の場合、コンテナとそれ以外の貨物の両方を扱っている港が結構多くある。そこでいかにコンテナを集中させていけるか。一方で、新潟は非常に歴史がある港湾で、極端な話で言うと、「日本海側のコンテナを全部集めてやる」というぐらいのことができればいいのではないかと。先ほどの新井先生の資料でも、一部の荷物は、例えば神戸とかに内航フィーダーで輸送する形になっているが、逆に集めることができれば、海外の路線が増えると思う。

## <質疑応答>

**(質問者)**基本的な話で恐縮だが、今日の説明にあった港湾取扱量に内航貨物は入っていないと考えてよいか。

**(池上寛)**入っては、いる。ただし、それを区別した数字を出していない。例えば、ある港が1000万TEU扱っているという時に、必ずしも国内部分と海外分を明確には出していない。ランキングは1000万TEUという数字に基づいて、その内訳は各港が公開しているかどうか次第である。ただ、台湾では、国内の割合は非常に少ない。中国は、おそらくそれなりの数は内訳としてあるだろうが、それを出している港と出していない港がある。実態がよくわからない港の方が多いと思う。

**(質問者)**米中対立ということが、かなり言われている。でも実際は米中の貿易量は変化していないという報道もある。米中対立がどうなるか、トランプが当選して政権交代があると、中国経済がどうなるか、貿易量がどうなるか、といったことについて先生の見方を伺いたい。

**(池上寛)**トランプの大統領在任中に米中貿易対立が起きて、バイデンに変わった時に米中関係は改善するのと思ったが、実は全く改善しなかった。どちらかと言うと共和党よりも民主党の方が中国に近いという感じがあったので、多分、中国政府側は元に戻るもしくは少しはよくなるだろうと思っていたが、バイデンは元通りにはしなかった。例えば、台湾に対して武器輸出の承認をやっている。就任してから何度も承認している。そのため、米中関係はトランプ時がそのままずっと続いている。おそらくトランプになろうが、民主党のバイデンが再選されても多分変わらない。良くなる要素は全くない。

それでいて、新聞報道も出ていたが、去年、アメリカの貿易において、中国が1位から転落してメキシコに変わった。メキシコでは、国境沿いの自動車部品産業で作って輸出している。カナダとともに

アメリカとFTAを結んでいる。陸続きであるということも大きい。中国は安いけれど、物流コストがかかる。大量輸送ができなくなるとか、通関に時間がかかるというようなことが起きてくると、簡単に貿易ができる場所に代わるということは当然あり得る。

米中関係は、トランプだろうがバイデン再選であろうが、変わらない。しかも、中国の世界に対する態度というか行為というところから考えても、現状において米中関係が良くなる要素は全くない。台湾問題についても、アメリカ側は台湾独立を絶対認めないけれど、一方で中国が有事を起こすことも絶対認めない。なので、現状維持しか落とすところがない。

(新井洋史)私も基本的には同じような感じで、トランプになるかバイデンになるか、いずれにしても、中国に対する厳しい見方は変わらないだろうと思う。良くなる要素は基本的にない。

他方で、経済人として、あるいは企業としてはそれでは困るということで、中国企業自身が第三国に出ていく、例えば東南アジアで生産して、それをアメリカに輸出するといった動きがもうすでに起こっている。そうした流れが強まっていくという事はあり得る。貿易統計で見れば米中貿易は増えないけれど、実は米国企業と中国企業の取引は増えているということは起こりうると思う。

(文責：新井洋史)