


# グローバルコンテナ海運の動向 と 韓国海運の対応

韓鍾吉(ハンジョンギル、Han, Jong Khil)

韓国聖潔大学校グローバル物流学部 教授

(Professor, Division of Global Logistics, Sungkyul University, Korea)



# 目次

---

1. コンテナ海運の動向
2. 韓国経済と韓国海運の現況
3. 韓国海運の対応
4. 日韓航路、そして新潟

# 1. コンテナ海運の動向

- コンテナアライアンスの再編
- 寡占化の現況
- グローバルコンテナ船隊の変化
- コンテナ船隊の供給
- 需要の変化
- 再編の流れ（Pre-Pandemicとその以降）
- これからの課題と再編の方向

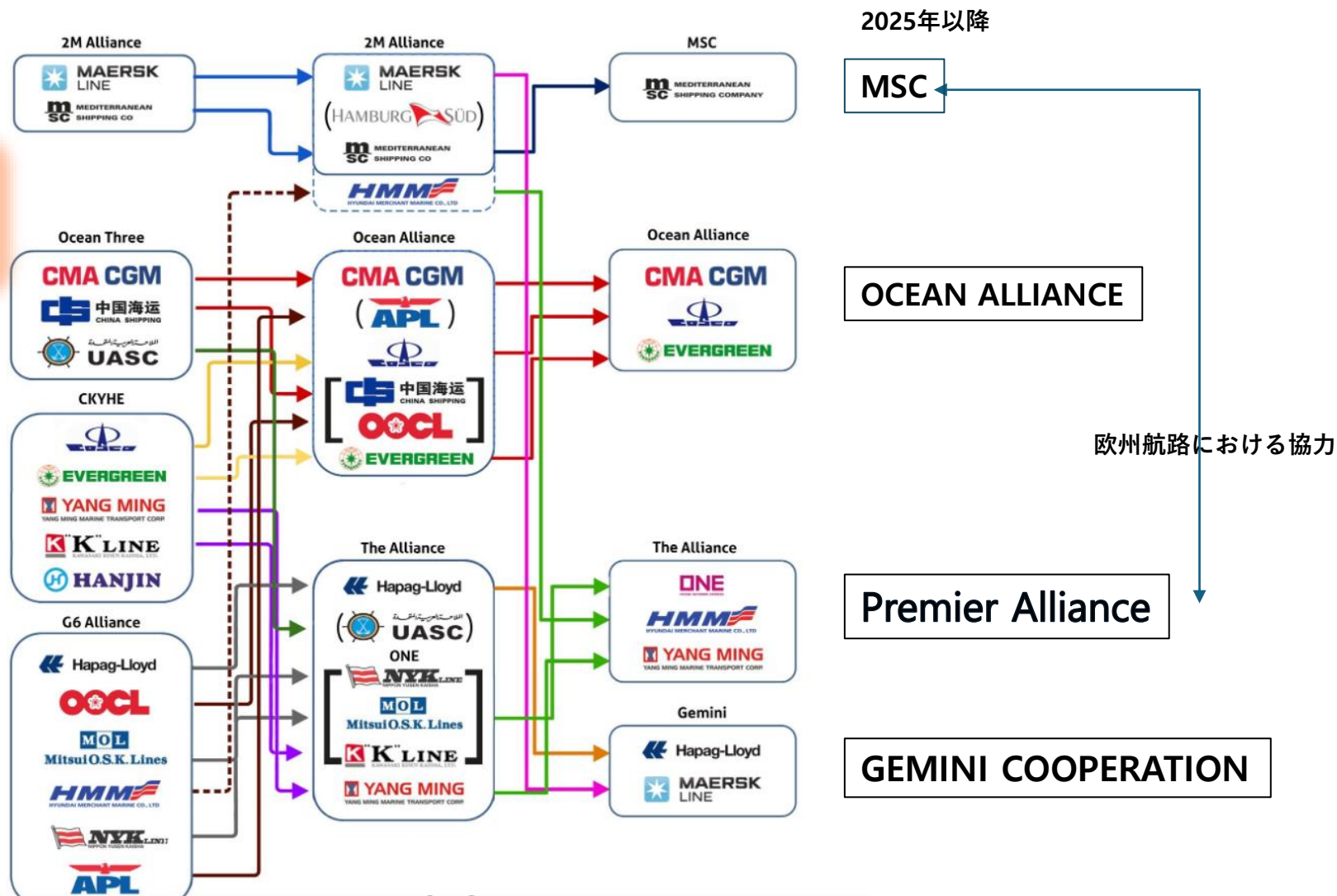
# コンテナ Alliance の再編 (2014-2024)

規模の経済性を追求  
アライアンスを超えたM&A

一国一船社が常識？

寡占化の流れは止まらない？  
9社に集約された2024年

- 2025年以降、4つの集団に再編
- MSC, GEMINI Cooperation, OCEAN Alliance, Premier Allianceの4つの集団に集約



# 寡占化の現況

- 2024年9月25日現在
- 世界コンテナ船腹量
- 7113隻（うち、フルコン6311隻）
- 30,817,865TEU
- 上位9社の船腹量：87.2%
- 上位5社の船腹量：67.7%

| Rank | Operator                         | Teu       | Share | Existing fleet | Orderbook |
|------|----------------------------------|-----------|-------|----------------|-----------|
| 1    | Mediterranean Shg Co             | 6,099,136 | 19.9% |                |           |
| 2    | Maersk                           | 4,372,032 | 14.3% |                |           |
| 3    | CMA CGM Group                    | 3,823,571 | 12.5% |                |           |
| 4    | COSCO Group                      | 3,283,876 | 10.7% |                |           |
| 5    | Hapag-Lloyd                      | 2,244,719 | 7.3%  |                |           |
| 6    | ONE (Ocean Network Express)      | 1,935,104 | 6.3%  |                |           |
| 7    | Evergreen Line                   | 1,706,753 | 5.6%  |                |           |
| 8    | HMM Co Ltd                       | 868,227   | 2.8%  |                |           |
| 9    | Zim                              | 760,309   | 2.5%  |                |           |
| 10   | Yang Ming Marine Transport Corp. | 696,816   | 2.3%  |                |           |
| 11   | Wan Hai Lines                    | 523,182   | 1.7%  |                |           |
| 12   | PIL (Pacific Int. Line)          | 349,751   | 1.1%  |                |           |
| 13   | X-Press Feeders Group            | 182,825   | 0.6%  |                |           |
| 14   | SITC                             | 179,831   | 0.6%  |                |           |
| 15   | Sea Lead Shipping                | 172,642   | 0.6%  |                |           |
| 16   | KMTC                             | 160,644   | 0.5%  |                |           |
| 17   | UniFeeder                        | 144,594   | 0.5%  |                |           |
| 18   | IRISL Group                      | 143,178   | 0.5%  |                |           |
| 19   | Sinokor Merchant Marine          | 129,125   | 0.4%  |                |           |
| 20   | Emirates Shipping Line           | 104,563   | 0.3%  |                |           |
| 21   | TS Lines                         | 101,468   | 0.3%  |                |           |
| 22   | RCL (Regional Container L.)      | 96,638    | 0.3%  |                |           |
| 23   | Zhonggu Logistics Corp.          | 84,112    | 0.3%  |                |           |
| 24   | Ningbo Ocean Shg Co              | 79,889    | 0.3%  |                |           |
| 25   | Antong Holdings (QASC)           | 77,041    | 0.3%  |                |           |
| 26   | Global Feeder Shipping LLC       | 76,152    | 0.2%  |                |           |
| 27   | Matson                           | 69,235    | 0.2%  |                |           |
| 28   | Swire Shipping                   | 66,436    | 0.2%  |                |           |
| 29   | Tangshan Port Hede Shipping      | 64,958    | 0.2%  |                |           |
| 30   | SM Line Corp.                    | 59,998    | 0.2%  |                |           |

上位10社の分化  
 Bigger：4社(MSC, MAERSK, CMA CGM, COSCO)  
 Middle：3社(Hapag, ONE, EVERGREEN)  
 Smaller：3社(HMM, ZIM, Yang Ming)

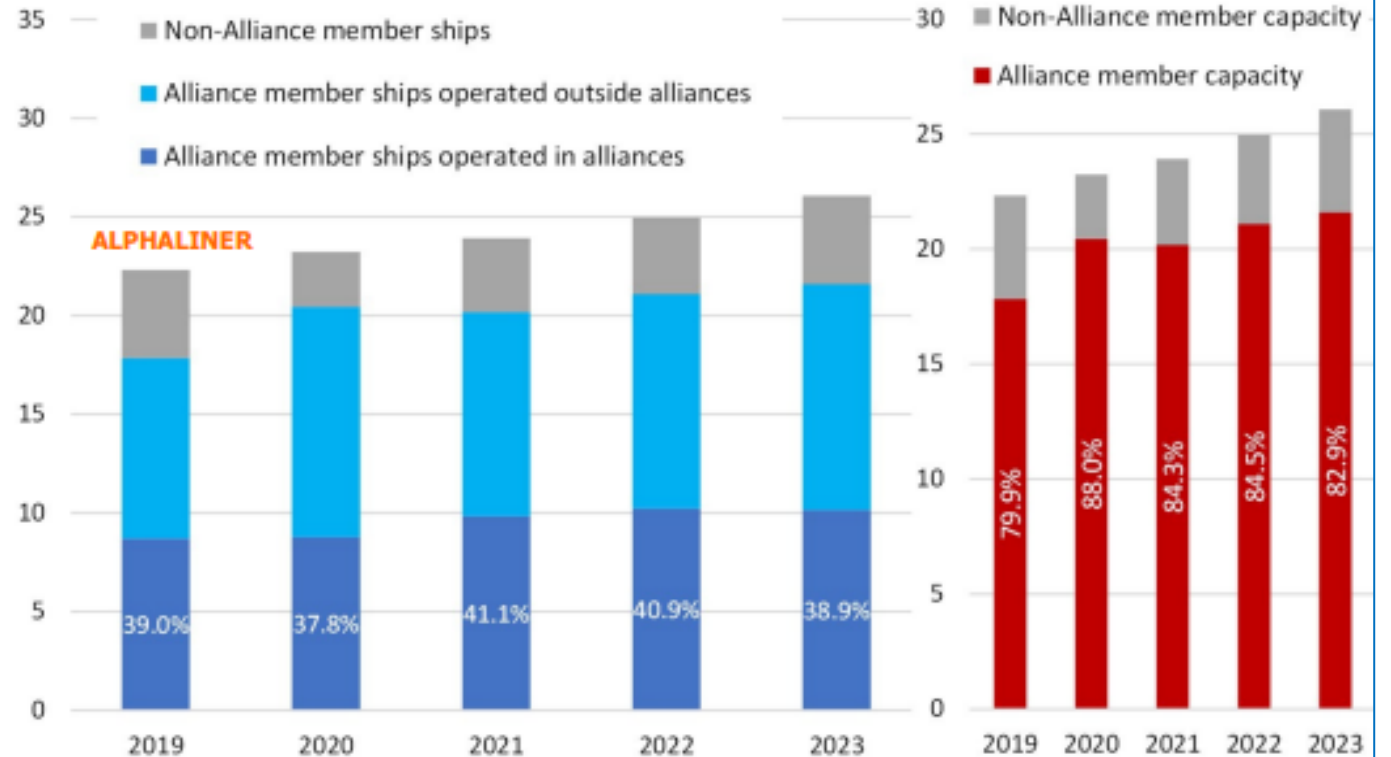
1%でも保有している船社は上位12社のみ  
 独自でグローバルネットワークを確立できる船社は上位4社のみ？

出所：[Top 100 \(axsmarine.com\)](http://axsmarine.com)

# Alliance Fleet – Alpha 2023-18, May 2

- 寡占化に対する規制当局と荷主の反発
- グローバルサービスネットワーク戦略上、東西の基幹航路ではアライアンス
- しかし、南北航路やRegional 航路では独自色が強い
- アライアンス内での運航は38.9%
- 残りの60%船腹は、独自運航

LH: Proportion of world fleet operated in alliance services RH: Alliance member total capacity



At 1 January of each year, cellular fleet only. OOCL included in COSCO Grp. Alliances include 2M, OA, THE, and prior to 2021 the transpacific VSA between COSCO, Wan Hai Lines and PIL. ZIM cooperation with 2M not included in alliances.

# グローバルコンテナ船隊の変化

|                       | 2020. Sept | 2024. Aug. |
|-----------------------|------------|------------|
| 隻数                    | 5,334      | 6,243      |
| Total Capacity(百万TEU) | 23.591     | 29.975     |
| 前年比増加率                | 2.8%       | 10.60%     |
| 用船比率                  | 55.8%      | 43.1%      |
| Orderbook(百万TEU)      | 2.069      | 6.460      |
| Order 比率              | 8.8%       | 21.6%      |

## 特徴的な変化

- 船腹量の急激な増加
- 用船比率の減少
- 発注量の増加

資料 : Alpha MM 2020/4~2024/Aug

# コンテナ船腹の供給状況

## ✓ Global コンテナ船隊の成長

- 2017 : 2,000万 teu
- 2022 : 2,500万 teu(5年)
- 2024 : 3,000万 teu(2年)

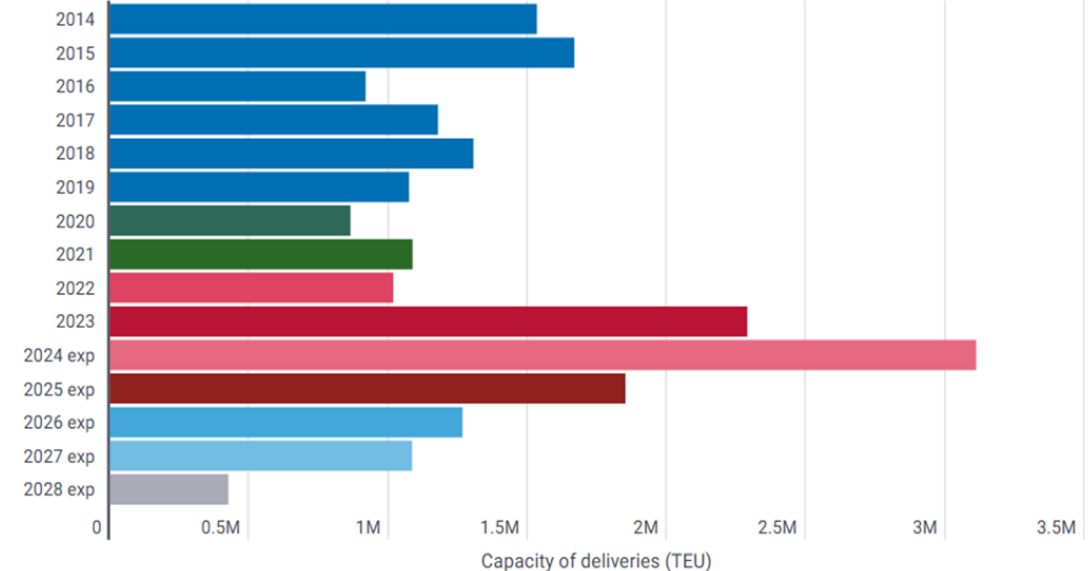
## ✓ 最近の引き渡し量

- 2015 : 170万TEU (当時最高の量)
- 2023 : 235万TEU
- **2024 : 310万TEU(予定) 2年間545万TEU**
- 2025 : 200万TEU (予定)
- 2026~2028 : 200万TEU(発注済)'23~'28年 945万(30%)

## ✓ 最近の発注現況

- 2022/446→2023/195隻
- 2024年1月~8月の新規発注量 : 183隻/220万teu
- MSC : 19,000 LNG DF 12隻(中国)
- Maersk : 60隻80万 teu(30万/社船, 50万/用船)
- Cosco : 14,000 メタノール DF 12隻(中国)
- Seaspan : 9,000~16,800 teu x 27隻(Maersk & ONE)
- WanHai : 7,500~8,000 teu x 20隻(CSBC, HDSamho)

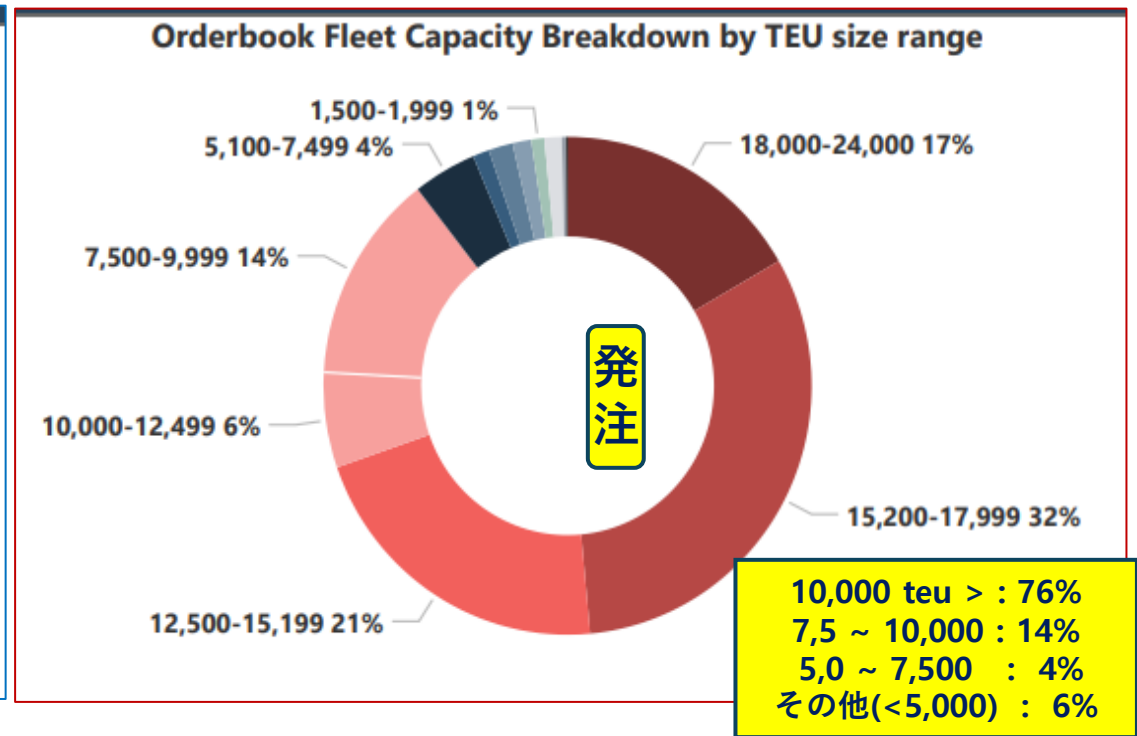
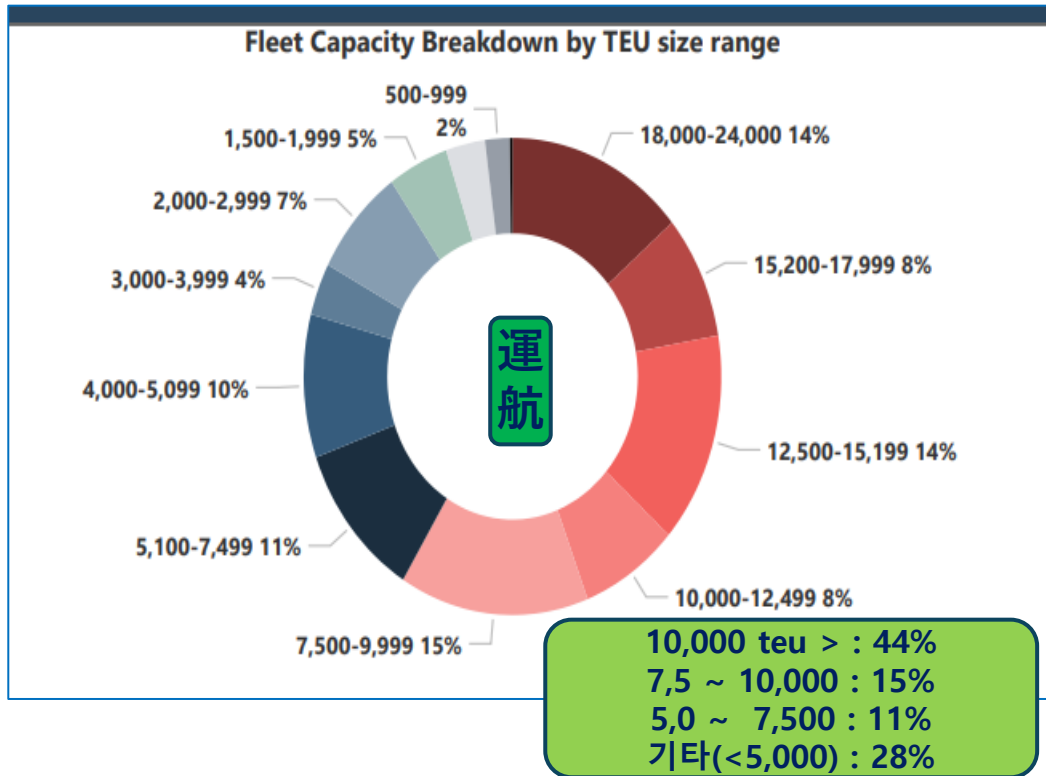
Annual containership delivery pace, 2014-2028



2024年、3千万TEU  
2030年、4千万TEU?  
現在の約1.5倍



# Active vs Order Aug. 2024

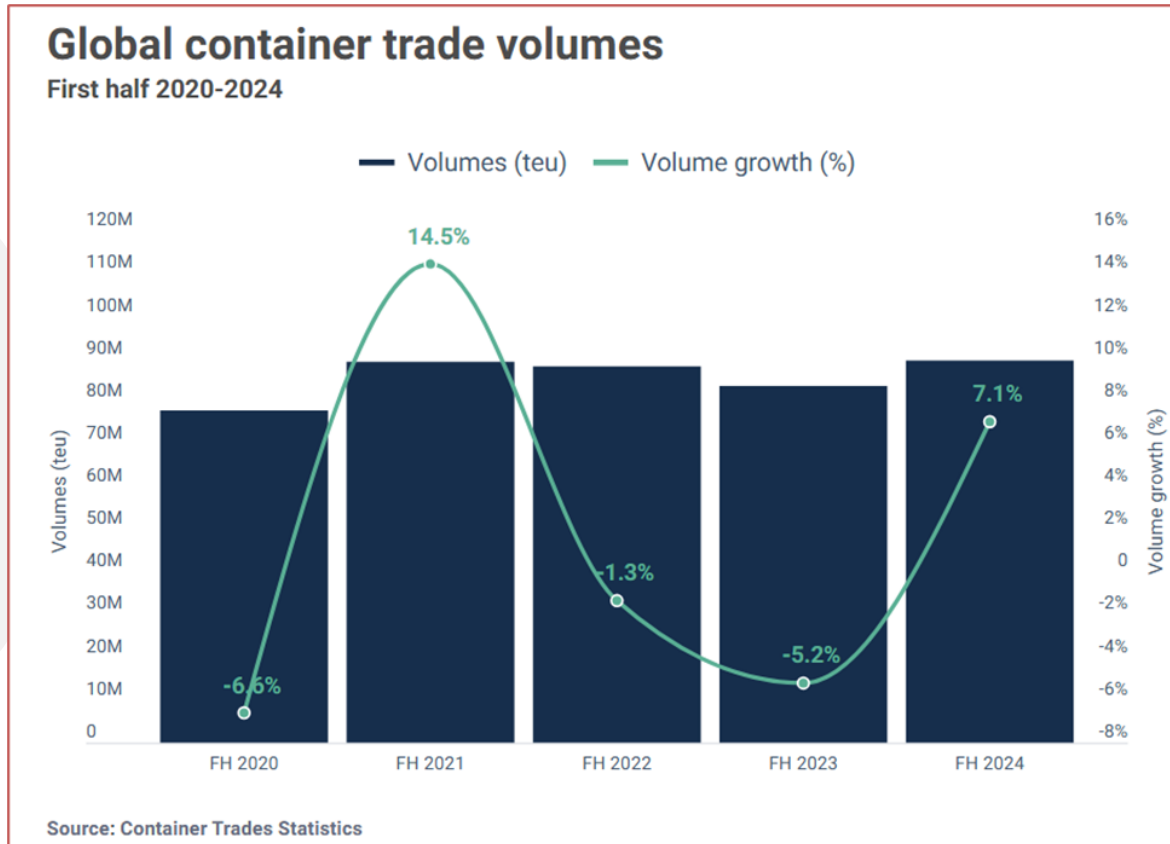


## 発注から見える特徴

- 1万TEU以上の船舶の増加 : 44%→76%
- 5K~7.5Kの比率減少

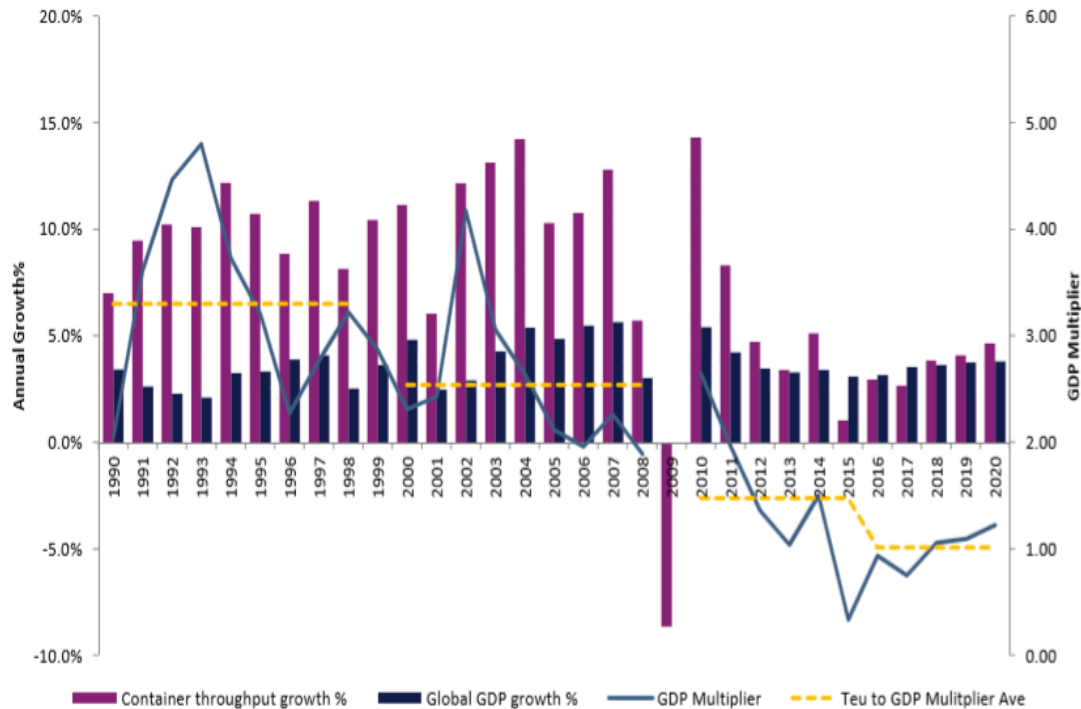
# 需要の変化：コンテナ輸送量の変化

- ✓ **GDP Multiplierの下落**
  - GDP成長率 vs Ton-mile
  - 過去 **GDP 4%すると、ton-mileは8~10%増加**
  - 主な理由：Sourcing shift, near-shoring
- ✓ **最近の動向**
  - GDP成長率：平均5%前後から2~ 2.5%へ下落予想
  - **コンテナ荷動き量の変化: 171m/2019, 173.5m teu /2023**
  - 年平均：0.5%と事実上停滞(Bimco)
  - 2020~2023年：0.14へ下落(トンマイルの増加は期待しにくい)



# 需要の変化 : GDP Multiplier (荷動き量/GDP)

Global container throughput vs GDP Growth (TEU-to-GDP Multiplier)



Source: Drewry Maritime Research

## ✓ 需要と荷動き量の現況

- 2023年 flat
  - アジア-US : -4.2%
  - アジア-欧州 : flat
- **2024年以降、3%前後予想**
- 過去の4~5%成長の時代はもう終わり... 今後は2.5%もLucky!

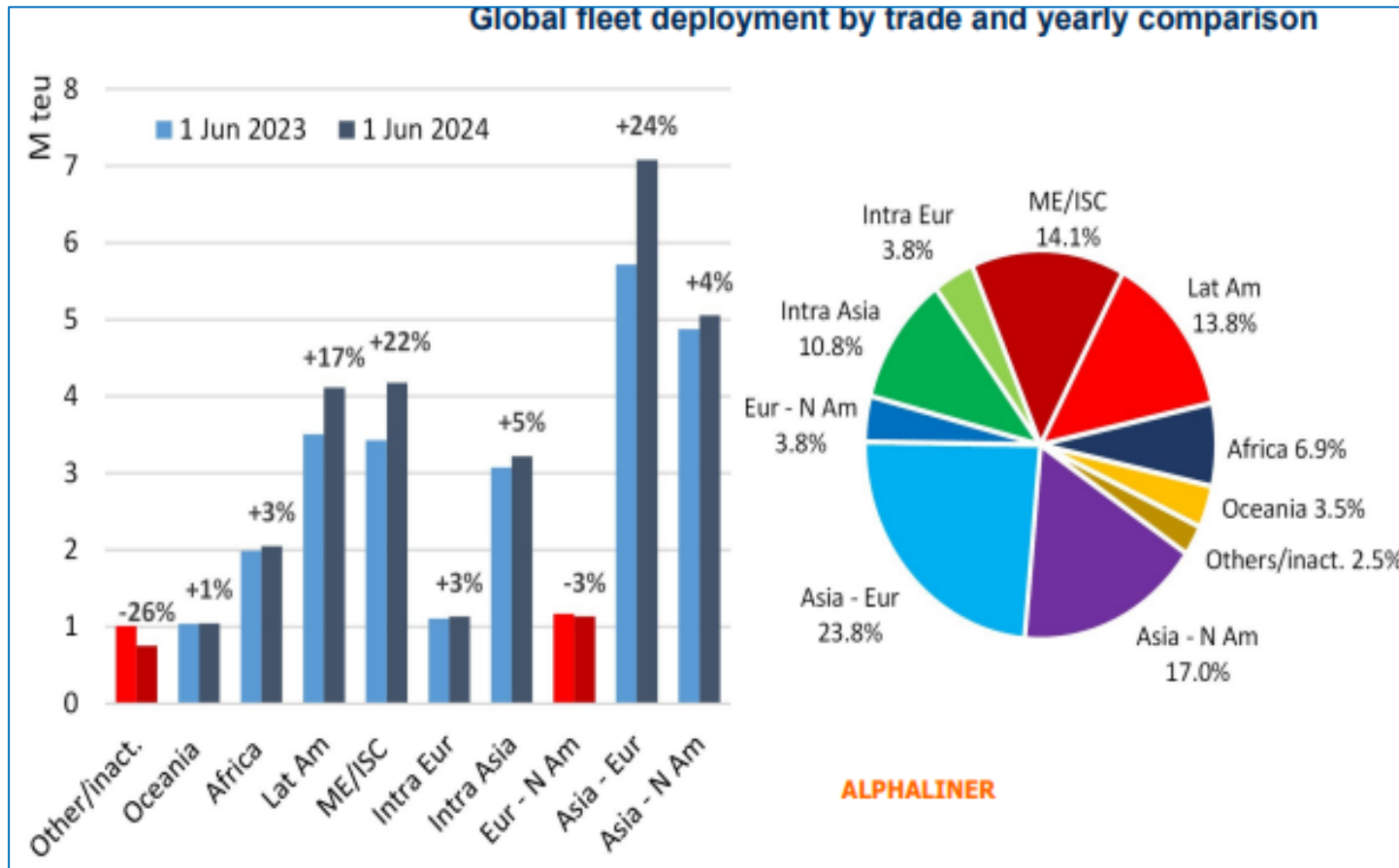
## ✓ サプライチェーンの再編:

- 荷主の認識変化 : Just-in-time → Just-in-caseへ
- 主な荷主国の50%以上がサプライチェーン再編推進
- Trade route shiftが必然となる

## • 用船から社船へ(用船比率- as of Aug. 2024)

- マースク : 2009~2012年 : 50% → 最近 40%
- MSC : 2015年60% → 最近 30%
- HMM 70% → 15%
- 船価調達の困難
- 運航船腹量の弾力的な運営(供給調節)
- 船舶統制力の強化(弾力的な運航)

# 航路別の船腹量変化 Alpha 2024-27, Jul 2



## コンテナ船社の需給調整

- ✓ 航海速度の調整(欧州航路)→Slow Steaming
  - 2015: 22~23 knts, 52日
  - 2022: 14.3 knts
  - 2023: 13.8 knts → 2024年は喜望峰迂回で14.5knts
  - **Speed : Capacity management & cost saving tool!**

# 再編の流れ：市場の3分化(Pre-Pandemic)

## ✓ Market Player

- Ocean Operator
- International freight forwarder
- Logistic player/e-commerce

## ✓ Ocean Player

- Elite club under alliance
- Niche player under alliance
- Outsider with ULCs

### • Size matters ?

- Large carriersが Small carrierより、良好
- 最近、2～3年の大型海運企業統合の背景

## ✓ Workhorse (船舶)

- Regional Trade : 2,~ 3,000 teu
- Transpacific & N-S trade : 8,~14,000 teu
- Europe Trade : 18,000 + Megamax
- **Classic/Neo Panamax 3,~8,000 teu Fade out**

### • Work-horseの変化

- ✓ **東西幹線航路 : Downsizing**
  - ✓ ULCs, Mega max → Neo-panamax
- ✓ **Regional : Upsizing**
  - ✓ Intra Asia 2, ~3,000 teu → 5,000 ~8,000 teu
- ✓ **Major player : Intra AsiaなどRegional航路の補強**

## ✓ Corporate Governanceの類型

- Strong family controlled : MSC, CMACGM
- State runned : COSCO
- Management by Professional : ONE

### • Governance

- 欧州船社(家族経営)の攻撃的経営にアジア船社(専門経営)が苦戦：意思決定の問題

結果は、19年後、2038年には60%が消える？

• 2000~2019年(**100社のうち60社が撤退 - 生存率40%?**)、すると**2038年には16社?**

• OECD, Mckinseyの展望：Big 3~4 (Incl COSCO) + Regional carrier

• 地域別にアライアンス1~2, 独立系は地域別に最大2~3社?

• **予想できる高い可能性 Highly Likely !! (グローバル5社 + Regional 9社)**

# 再編の流れ(pandemic以降)

## ✓ Top-9 Carriers

- Global share : 83.5%→84.4%(1% only)
- Consortia/Alliance capa : 28%→20%減
- Individual/Non-Alliance capacityの増
- Consortia/Allianceへの依存度減

## ✓ 再編の動機

- Alliance初期 : 中小型船中心の集まり
- 大型化の背景 : 賃上げの限界, コストの引き下げ用
- **Allianceの有効性に限界**
  - Economy of scaleがもう聞かない
  - 戦略的な差別化とメンバー内の葛藤
- Allianceに対する認識の差
  - Biggest & Larger : **Superfluous tool**
  - Smaller players : **Critical survival mechanism**

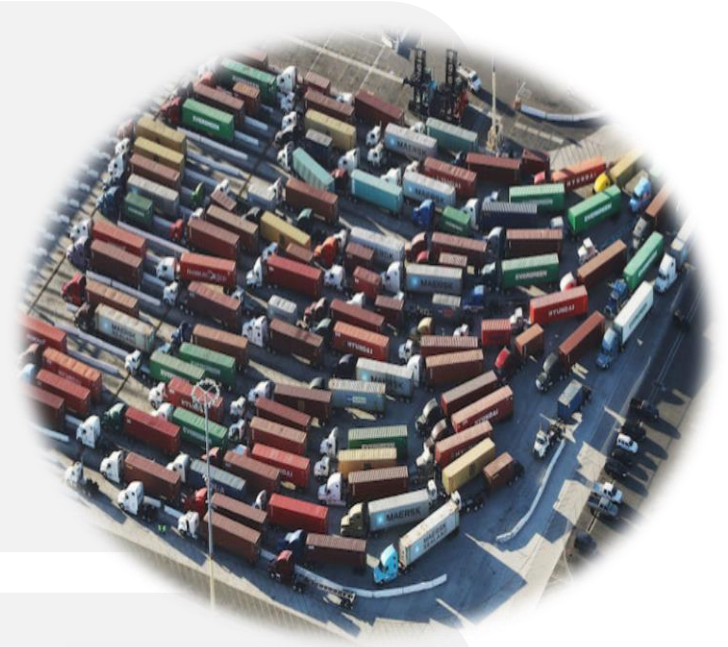
## ✓ 再編の方向

- **Independent, Non-alliance serviceの拡大**
- Customers' need orientedした改変
- **事実上のPlayerの数の拡大, more competitive Market!**

# これからの課題：最近のグローバルサプライチェーン

## ✓ Supply Chainの混乱

- 2020、Covid Pandemic
- 2022、Black Sea 混乱
- 2023、Panama運河通航制限
- 2023、Red Sea crisis
- 2024、イラン、中東紛争?



## ✓ Pandemicの教訓

- グローバル供給連鎖の脆弱性(fragility)
- グローバル消費のMade In China 高い依存
- National self-sufficiencyの必要
- グローバル供給連鎖の再設計が必要
- サプライチェーンの再編と経済性



# これからの課題：地政学的な不確実性の増加 ( Geo-political risks & Uncertainty )

## ✓ Risks & Uncertainty

- Black Sea
- Red Sea & Strait of Hormuz
- China/Taiwan strait
- 米中葛藤(Tariff on China)
- Labour unrest
- 米選挙と保護主義
- 気候危機と規制の動向

## ✓ Red Sea

- 2023年11月：Galaxy Leader号拉致
- 2023年末基準: 262隻/340万teuが迂回
- 欧州航路の船腹量: 24%(700万teu)：50%が迂回
- Round voyage基準：20~30日延長
- Capacity 8%の吸収効果: Overcapacityを緩和
- Good News : Beneficiary : Shipping Ind.
- Bad News : Return fleet ?, Uncertainty(供給過剰の深化)



# これからの課題：海運経営と持続可能性

## ✓ コンテナ海運の属性

- 常にOversupply
- Uphill → Moderate & slow
- Down hill → Stiff and fast
- 不況は長く、好況は短い
- S&D（常数）と地形学的な変数が並行



## ✓ 個別船社の持続可能な経営

- Market fundamental(S&D)
- 海運外部の要因(geo-political risks)
- 戦略的な差別化
- Corporate culture(Top-down vs Bottom-up)
- 支配構図(Ownership & Leader's risk)

## ✓ 警戒すべきこと

- 過度のGreed(供給過剰の主な原因)
- 自信過剰、 It's me !, This time different !
- Customerは、正道経営を支持 → Partnershipに発展

# これからの再編の方向

## ✓ 経営戦略の二極化(Service provider/Carrier)

- Scale economy & Efficiency
- Aグループ：輸送と物流志向
  - One-stop service(Door to door)
  - Multimodal carrier
  - Contracting carrier
- Bグループ：Ocean carrier専門
  - Mid-Low船社
  - Port to port carrier
  - Segment & actual carrier
- Customer's Need：物流を全部任せ/責任輸送を引受



## ✓ 供給過剰と市場再編

- Consortia/Allianceの再編が進行中
- 3大グループ→4大グループ(大型-少数→中型-多数)
- GeminiのHub-and-Spoke：香港の脱落
- Gemini Network→Alliance Benchmark

# これからの再編の方向 : **Future Uncertainty** (Next decade)

- **紅海事態の影響**

- 業績 : 2024 Q1 < Q2 < Q3予想, それ以降は予想困難
- 中期展望(2025年以降): 市場に対する影響は限定的
- アメリカ選挙の行方、当事国は戦況拡大を自制

- **Headwinds**

- **Chronic Overcapacity**
  - Projected unbalance (需要3% vs 供給7%)
  - Red Sea return(6% capacity増加)
- **Shoring shift(ton-mile減少)**
  - Near-shoring
  - Re-shoring
- **China + 1, de-risk**

- **Climate & Decarbonisation**

- Fossil fuel cargo phase-out(40%減少)
- 運航原価(燃料)の上昇, low-paying cargoの退出
- 在来燃料を利用する船舶の建造/運航の禁止規制はいつ?

## 2. 韓国経済と海運の現況

- 日韓の比較
- 韓国の商船隊の推移
- 韓国の海上荷動き量と自国船積取り比率

## 韓国の貿易推移

(単位：百万ドル, %)

# 日韓の比較 (2022年)

### 1. 人口：

韓国 約 5,130万 VS 日本 約 1億 2,300万

### 2. GDP (国内総生産):

韓国 約 1兆 7,000億USD VS 日本 約 4兆 2,000億USD (日本の40%の規模)

(2000年 58百億USD VS 4兆97百億USD、日本の11.6%)

### 3. 一人当たり GDP:

韓国 約 33,100USD VS 日本 約 33,900USD

(2000年 12,263USD VS 39,173USD、日本の31.3%)

| 年度   | 輸出 (FOB) |       | 輸入(CIF) |       | バランス    |
|------|----------|-------|---------|-------|---------|
|      | 金額       | 増加率   | 金額      | 増加率   | 金額      |
| 2010 | 466,384  | 28.3  | 425,212 | 31.6  | 41,172  |
| 2011 | 556,514  | 19.3  | 524,375 | 23.3  | 32,139  |
| 2012 | 547,870  | △1.3  | 519,584 | △0.9  | 28,285  |
| 2013 | 559,632  | 2.1   | 515,586 | △0.8  | 44,047  |
| 2014 | 572,665  | 2.3   | 525,515 | 1.9   | 47,150  |
| 2015 | 526,756  | △8.0  | 436,499 | △16.9 | 90,258  |
| 2016 | 495,426  | △5.9  | 406,193 | △6.9  | 89,233  |
| 2017 | 573,694  | 15.8  | 478,478 | 17.8  | 95,216  |
| 2018 | 604,860  | 5.4   | 535,202 | 11.9  | 69,657  |
| 2019 | 542,333  | △10.4 | 503,343 | △6.0  | 38,890  |
| 2020 | 512,789  | △5.4  | 467,549 | △7.1  | 45,240  |
| 2021 | 644,400  | 25.7  | 615,090 | 31.5  | 29,310  |
| 2022 | 683,590  | 6.1   | 731,370 | 18.9  | △47,790 |

# 支配商船隊の船腹量(2022年1月)

|                 | 国家     | 隻数            |               |               | 船腹量(1,000DWT)  |                  |                  |
|-----------------|--------|---------------|---------------|---------------|----------------|------------------|------------------|
|                 |        | 自国籍船          | 外国籍船          | 合計            | 自国籍船           | 外国籍船             | 合計               |
| 1               | ギリシャ   | 620           | 4,246         | 4,866         | 55,716         | 328,703          | <b>384,419</b>   |
| 2               | 中国     | 5,357         | 2,599         | 7,956         | 113,036        | 163,977          | <b>277,013</b>   |
| 3               | 日本     | 933           | 3,070         | 4,003         | 35,971         | 200,656          | <b>236,627</b>   |
| 4               | シンガポール | 1,371         | 1,400         | 2,771         | 67,869         | 68,312           | <b>136,181</b>   |
| 5               | 香港     | 861           | 948           | 1,809         | 72,061         | 39,474           | <b>111,535</b>   |
| 6               | 韓国     | 804           | 867           | 1,671         | 14,768         | 77,501           | <b>92,269</b>    |
| 7               | ドイツ    | 185           | 2,036         | 2,221         | 6,977          | 72,616           | <b>79,593</b>    |
| <b>上位20か国合計</b> |        | <b>16,619</b> | <b>23,538</b> | <b>40,157</b> | <b>489,432</b> | <b>1,370,288</b> | <b>1,859,720</b> |
| <b>世界合計</b>     |        | <b>23,345</b> | <b>28,509</b> | <b>53,973</b> | <b>621,816</b> | <b>1,528,247</b> | <b>2,116,401</b> |

- 出所：UNCTAD, Review of Maritime Transport 2022
- \* 1千総トン以上

# 韓国商船隊 の推移

2006年に比べ、隻数で1.93倍、  
トン数で3.91倍増加

| 年度   | 隻数    | 千G/T   |
|------|-------|--------|
| 2006 | 578   | 14,269 |
| 2011 | 972   | 32,163 |
| 2012 | 1,034 | 37,293 |
| 2013 | 1,016 | 39,747 |
| 2014 | 1,031 | 42,558 |
| 2015 | 1,088 | 43,269 |
| 2016 | 1,028 | 40,091 |
| 2017 | 1,024 | 41,603 |
| 2018 | 993   | 39,453 |
| 2019 | 998   | 43,144 |
| 2020 | 1,033 | 48,453 |
| 2021 | 1,094 | 52,616 |
| 2022 | 1,114 | 55,800 |

# 韓国の外航商船隊の現況（2022年末）

・ 出所：2023海運統計年報

| 船種           | 隻数    | G/T        | DWT        |
|--------------|-------|------------|------------|
| バルカー         | 260   | 14,372,952 | 26,772,915 |
| 鉱石運搬船        | 49    | 7,798,979  | 14,954,137 |
| 鋼材運搬船        | 6     | 80,120     | 84,018     |
| 自動車専用船       | 61    | 3,693,889  | 1,341,777  |
| フルコンテナ船      | 176   | 8,495,180  | 9,300,996  |
| セミコンテナ船      | 3     | 35,926     | 38,626     |
| 原油輸送船        | 77    | 10,630,991 | 20,401,724 |
| 一般貨物船        | 106   | 1,509,867  | 2,501,334  |
| リファーキャリアー    | 32    | 145,909    | 184,904    |
| ケミカル線        | 10    | 41,425     | 56,642     |
| LPG船         | 54    | 1,368,593  | 1,530,139  |
| LNG船         | 42    | 4,361,617  | 3,300,370  |
| 石油製品運搬船      | 12    | 550,398    | 1,009,458  |
| 石油製品・ケミカル兼用船 | 214   | 2,612,858  | 4,291,302  |
| 曳船           | 1     | 288        | 0          |
| その他          | 11    | 100,909    | 121,794    |
| 合計           | 1,114 | 55,799,901 | 85,890,136 |



# 韓国の海上貿易荷動き量（単位：R/T）

| 年度   | 合計            | 輸入          | 輸出          |
|------|---------------|-------------|-------------|
| 2012 | 912,952,627   | 625,006,930 | 287,945,697 |
| 2013 | 913,638,286   | 629,368,022 | 284,270,264 |
| 2014 | 951,720,460   | 658,575,772 | 293,144,688 |
| 2015 | 970,467,361   | 674,110,957 | 296,356,404 |
| 2016 | 999,590,269   | 698,009,209 | 301,581,060 |
| 2017 | 1,052,985,509 | 730,909,947 | 322,075,562 |
| 2018 | 1,089,405,718 | 753,012,994 | 336,392,724 |
| 2019 | 1,097,360,982 | 760,510,025 | 336,850,957 |
| 2020 | 982,937,782   | 696,414,259 | 286,523,523 |
| 2021 | 1,030,489,326 | 729,578,099 | 300,911,227 |
| 2022 | 1,008,008,712 | 716,676,432 | 291,332,280 |

# 韓国の上陸貿易貨物の国籍船輸送量（単位：R/T）

| 年度   | 韓国籍船        |            |            | 外国籍船        |             |             |
|------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
|      | 計           | 輸入         | 輸出         | 計           | 輸入          | 輸出          |
| 2012 | 115,476,614 | 79,881,021 | 35,595,593 | 797,476,013 | 545,125,909 | 252,350,104 |
| 2013 | 111,753,312 | 74,384,624 | 37,368,688 | 801,884,974 | 554,983,398 | 246,901,576 |
| 2014 | 115,731,465 | 78,437,862 | 37,293,603 | 835,988,995 | 580,137,910 | 255,851,085 |
| 2015 | 110,535,423 | 73,530,101 | 37,005,322 | 859,931,938 | 600,580,856 | 259,351,082 |
| 2016 | 108,847,494 | 70,480,787 | 38,366,707 | 890,742,775 | 627,528,422 | 263,214,353 |
| 2017 | 113,109,195 | 74,191,857 | 38,917,338 | 939,876,314 | 656,718,090 | 283,158,224 |
| 2018 | 105,600,539 | 63,273,162 | 42,327,377 | 983,805,179 | 689,739,832 | 294,065,347 |
| 2019 | 111,279,454 | 65,180,892 | 46,098,562 | 986,081,528 | 695,329,133 | 290,752,395 |
| 2020 | 111,529,775 | 72,477,055 | 39,052,720 | 871,408,007 | 623,937,204 | 247,470,803 |
| 2021 | 121,741,715 | 75,895,269 | 45,846,446 | 908,747,611 | 653,682,830 | 255,064,781 |
| 2022 | 113,419,158 | 70,409,783 | 43,009,375 | 894,589,554 | 646,266,649 | 248,322,905 |

# 韓国の主な海上貨物量（単位：R/T）

| 貨物     | 2018          | 2019          | 2020        | 2021          | 2022          |
|--------|---------------|---------------|-------------|---------------|---------------|
| 穀物     | 10,734,271    | 10,332,792    | 10,016,882  | 10,783,322    | 11,133,541    |
| 石炭     | 148,384,668   | 140,436,304   | 122,821,230 | 126,271,694   | 123,830,717   |
| 鉄鉱石    | 78,763,336    | 79,631,497    | 74,713,176  | 79,420,295    | 70,806,960    |
| その他の鉱石 | 27,861,672    | 28,890,071    | 26,610,429  | 28,250,248    | 27,230,131    |
| 原油     | 153,369,835   | 148,603,221   | 136,801,901 | 134,736,068   | 140,761,968   |
| 石油製品   | 129,706,294   | 141,881,236   | 132,452,617 | 135,662,791   | 132,154,315   |
| 石油ガス   | 87,088,117    | 93,324,309    | 94,622,699  | 107,829,222   | 107,158,992   |
| 化学工業品  | 65,224,331    | 55,920,247    | 46,223,573  | 47,027,075    | 45,860,979    |
| 繊維など   | 79,562,975    | 83,070,250    | 71,387,993  | 76,082,387    | 67,971,576    |
| 鉄鋼製品   | 59,152,823    | 63,443,088    | 53,784,910  | 52,971,220    | 50,620,901    |
| 機械類など  | 25,267,516    | 27,982,691    | 22,148,273  | 24,599,832    | 24,010,819    |
| 電気機器   | 21,766,558    | 23,050,220    | 18,360,363  | 19,013,785    | 18,961,871    |
| 車両及び部品 | 51,018,955    | 51,789,611    | 42,470,233  | 48,663,905    | 50,791,014    |
| その他    | 151,504,367   | 149,005,445   | 130,523,503 | 139,177,482   | 136,714,928   |
| 合計     | 1,089,405,718 | 1,097,360,982 | 982,937,782 | 1,030,489,326 | 1,008,008,712 |

# 韓国のコテナ荷動き量（単位：TEU）

| 年度   | 合計         | 輸入        | 輸出        | 積換え        | 内航      |
|------|------------|-----------|-----------|------------|---------|
| 2013 | 23,469,238 | 6,937,010 | 7,010,597 | 9,321,245  | 200,386 |
| 2014 | 24,798,210 | 7,268,308 | 7,332,646 | 9,989,959  | 207,298 |
| 2015 | 25,680,530 | 7,379,645 | 7,321,474 | 10,719,106 | 260,306 |
| 2016 | 26,005,344 | 7,694,459 | 7,719,866 | 10,328,661 | 262,359 |
| 2017 | 27,468,077 | 8,083,202 | 8,228,133 | 10,710,178 | 446,564 |
| 2018 | 28,970,367 | 8,314,569 | 8,321,777 | 12,063,033 | 271,589 |
| 2019 | 29,225,619 | 8,368,439 | 8,368,033 | 12,282,957 | 206,190 |
| 2020 | 29,100,531 | 8,139,228 | 8,289,721 | 12,487,076 | 184,506 |
| 2021 | 30,038,303 | 8,597,739 | 8,569,721 | 12,689,864 | 180,979 |
| 2022 | 28,807,462 | 8,222,122 | 8,214,791 | 12,153,530 | 217,020 |

# 3. 韓国海運の対応

- 韓国の海運部門の国政課題
- 2024年の韓国政府の海運政策課題
- 韓国海運の課題
- 港湾政策の危機？

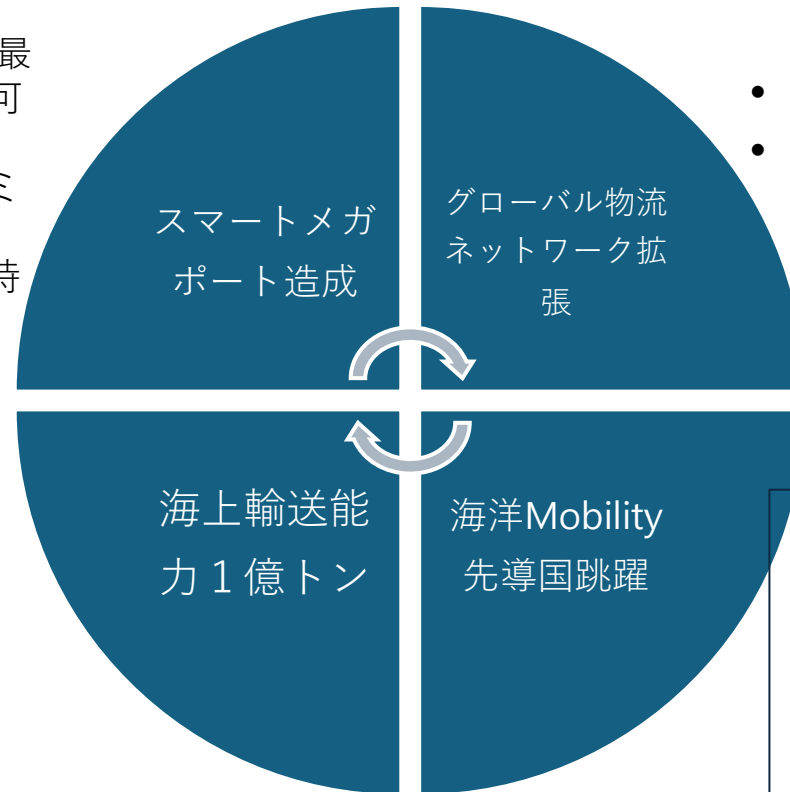
# 韓国の海運部門の国政課題

- ビジョン：世界をリードする海上物流体系の構築
- 課題目標
  - 船舶・物流拠点の拡充、スマート港湾の構築で海運物流産業の競争力確保
  - デジタル海上交通網の構築、自律運航・グリーンシップの開発及び普及など新市場開拓
- 主な内容
- (輸送能力の向上) 船舶・物流センターの追加確保で輸出企業に安定的に船積の空間を提供
  - 船舶投資会社にインセンティブ提供、公共部門の支援・投資拡大で国籍船舶発注量拡大、海外港湾ターミナル・共同物流センター追加確保
  - '23年から主要中小企業の業種別協会とコンテナ船積空間の長期運送契約締結
  - 教育・雇用・保健安全・災害補償などの全周期にわたる船員に対する支援体制の整備
- (ハープ港) '26年まで光陽港に完全自動化港湾を構築し、新港湾(釜山、仁川)にも拡大導入
  - 修理造船・LNGバンカーリングなどサービス拡大、航路・背後団地造成で競争力強化
- (未来船舶市場主導) '25年までに自律運航船舶技術(無人遠隔制御レベル)および無炭素船舶の核心技術開発、グリーン船舶導入時の船価の最大30%支援
- (海上交通網の構築) 全国沿岸に広域・支線・港湾進出入などタイプ別の海上交通路を指定し、「27年までにデジタル海上交通管理体系に転換」
  - 誤差5cm未満の海洋位置情報サービス(PNT)提供('24年)、デジタル航海・通信装備の高度化などで国内企業のデジタル海上交通サービス市場先占支援
- 期待効果
  - 国籍船腹量8,900万トン('21年)→1億トン('27年)、共同物流センター3個('21年)→8個('27年)拡大
  - '26年まで環境にやさしい船舶に転換：総296隻(民間船舶85隻、官公船211隻)

# 2024年の韓国政府の海運物流の政策課題

- 最大3万TEU級超大型船舶（現世界最大規模2.4万TEU級）が常時入出港可能なスマート港湾
- 港湾生産性の向上：スマートターミナル開場
- 圏域別背後産業の育成を牽引する特化港湾

- 韓国船社の船舶確保支援
  - ①ギリシャ（4.2億トン）
  - ②中国（3.7億トン）
  - ③日本（2.5億トン）
  - ④韓国（1億トン↑）



- 官民共同でグローバル拠点確保支援
- 東欧とベトナムに拠点確保

- 環境に優しい船舶の転換率20%（現14%）を早期に達成
- 公共開発の自律運航船舶の初運航開始
- 韓米グリーン海運航路
- 国内港湾をグリーン燃料供給拠点として育成するための実証

# 韓国海運の課題：国内大手荷主の確保

- 日本：国内完結型 VS 韓国：グローバル進出型
  - 荷主：韓国の自国船積取り比率（定期船35%、不定期船65%）
  - 大手荷主は韓国定期船社より外国船社を主に利用。
    - HANJINの破産などから韓国船社に対する信頼度に問題
    - 運賃及び航路選択の多様性問題
  - 三星電子, 現代自動車, LG電子、ポスコ、SKハイニックス、韓火の事例
    - 系列の物流子会社の存在：三星SDS、現代GLOVIS、LGCNS、ポスコフローなど
    - 直接輸送まで担当
    - 迂回相続の道具





# 韓国海運の課題：人材不足

- 人材(海技者)の深刻な離職
  - 2022年末韓国人外航船員は、8,066名、内航7,435名
  - 深刻な高齢化（60代以上、43.8%）と高い離職率
    - 2015年12.8%に過ぎなかった船員離職率は2017年22.2%、2021年21.9%。韓国人海技者の供給が減り、2030年には3分の1の韓国籍船に韓国人海技者の乗船が困難
    - 韓国海運協会が年平均海技者の職級別増減率及び雇用比率、船腹増加傾向を考慮した「韓国人海技者の需給見通し」によると、2030年の供給は需要に比べて2千710人、2040年には3605人、2050年には4426人不足と予想
  - 韓国海運の発展における海技者の役割：海技経験者の起業や経営（SINOKOR、KMT C）、行政（大臣やIMO事務総長）などの分野に人材供給パイプライン
    - 少子高齢化の進展、若者の海事産業離れ
- 船舶（造船）：日本船社－国内造船、韓国船社－国内調達（15%）

# 韓国海運の課題：安定経営

---

- 安定経営 VS 短期成果重視
  - 長期輸送契約 VS SPOT市場に頼る経営
- HMMの国営化と民間売却の目途が立たない。
  - 2016年、現代グループから分離され、（旧）現代商船はKDBの管理体制
  - 2024年7月現在、政府系機関が66.25%持ち分（KDB 30.87%, 海洋振興公社 30.38%, 国民年金公団 5%）
  - 転換社債（CB）を株式に転換すると政府の持ち分は71.7%まで増加。
  - グリーンシップ、アライアンスの再編などの課題に迅速な対応、長期的な投資決定などのために民間への売却が望ましい。しかし、適当な買い手がない。最近の景気動向は、企業価値の上昇でHMMの売却をさらに困難としている。
- 韓国企業同士の協力は困難
  - ONEのような産業内協力ができない。
  - リーディング企業の不在。

# 韓国海運の課題：政府組織と政治

---

- 海運造船物流などの行政が一元化されていない。
  - 海運港湾：海洋水産部、造船：産業通商部、物流：国土交通部
  - 政府内でも意見調整ができない。
- トン数標準税制の延長
- 港湾政策：東アジアハブ港湾政策の危機
- サプライチェーンの安定化
- 政治による行き過ぎた干渉：重大災害処罰法の施行

# 港湾政策：東アジアハブ港政策の危機？

## － GEMINI と Premier －

- 世界船腹量の22%を占めるがGEMINIがシンガポール、2025年1月から上海など12の港湾を核心ハブ港湾とし、釜山港を欧州航路の母港から除外し、マレーシアのタンジュンパリスで積換えを発表。
- マスクが所属する2Mは過去5年間、寄港港湾を73個から63個に縮小。北中国と日本港湾を対象とした安価で迅速な積換えサービスを基盤に釜山港をグローバル10大ハブ港、東アジアの関門港という成功ストーリーの崩壊の可能性に備えなければならない。
- 釜山港は、積換え率が高いうえ、新しく2040年までに21船席が供給予定
  - 2023年、釜山港のコンテナ貨物量(総計23,153,508、輸入5,330,59、輸出5,413,644、積換え12,408,763、内航510TEU)
  - 積換えコンテナの国別割合：中国33%、米国15%、日本15%。近年ベトナム、メキシコの比率が増加
- ONE, YANG MING, HMMのPremierAlliance + MSCの協力：北欧・地中海航路で船腹交換協力
  - TAの26航路をPAでは30に増やす。(うち、北欧・地中海航路は8から11に増やす)
- HMMの新規投資戦略
  - 2024年91万TEU (85隻) を2030年までに155万TEU (130隻) に増やす予定
  - GlobalのMid-tierに成長するために12.7兆ウォンをコンテナ部門に投資
  - 新規ターミナル確保など物流事業に4.2兆ウォン投資
  - 2030年までに売上15兆ウォン目標

# 4. 日韓航路, そして新潟

- 日韓航路の概要
- 日韓航路の荷動き量
- 港湾別の荷動き量
- そして、新潟港

SINOKORのCKJサービス(China-Korea-Japan Service)



# 日韓航路の概要

| 区分                  | 主な寄港地          | 船社  | 隻数<br>(社船) | 隻数<br>(用船) | 計  | 積載能力<br>(TEU) |
|---------------------|----------------|-----|------------|------------|----|---------------|
| Japan-Korea-China航路 | 韓国 5 港、中国 約15港 | 9 社 | 19         | 5          | 24 | 22,017        |
| Japan-Korea航路       | 韓国 9 港 日本 約60港 | 8 社 | 22         | 8          | 30 | 20,050        |

出所：海運統計要覧2,023、韓国海洋水産部

| 運航船社                   |                                    |
|------------------------|------------------------------------|
| 韓国近海輸送協議会加盟社           | KMTC, SINOKOR など14社                |
| 外国船社 + Ferry(下関、博多、大阪) | ONE, APL, 関釜、高麗フェリーなど19社 (M/S 15%) |

| 日韓航路の港の分類 |                 |                                 | 荷動き量 |
|-----------|-----------------|---------------------------------|------|
| 韓国        | Main Port(5 港)  | 釜山、蔚山、馬山、光陽、仁川                  |      |
|           | Local Port(5 港) | 郡山、大山、木浦、平沢、浦項                  |      |
| 日本        | Main Port(5 港)  | 東京、横浜、大阪、神戸、名古屋                 | 50%  |
|           | Near Port(5 港)  | 千葉、川崎、豊橋、清水、四日市 (MainPortの隣接港湾) | 20%  |
|           | Local Port(5 港) | 上記以外の約50の港                      | 30%  |

# 日韓航路の荷動き量

## 貨物の分類と動向

- Local Cargo : 日韓両国への需要に属する貨物  
(2013年71.3万→2022年65.8万)
- T/S Cargo : 第3国で契約され3国間輸送される貨物  
(2013年65.2万→2022年72.9万)
- Feeder Cargo : T/S Cargoのうち、他船社が一部区間を  
追加輸送する貨物  
(2013年41.5万→2022年31.6万)  
→T/Sもローカルも減少

## 貨物量は、2022年現在、170万TEU

- Inboundは、2003年72万Tから2018年111.7万へ増加、2022年には94万へと減
- Outboundは、45.2万から2018年86.8万へと増加、2022年には75.9万へと減

| Year |          | Local  | Feeder | T/S    | Total   |
|------|----------|--------|--------|--------|---------|
| 2013 | Outbound | 406539 | 217600 | 411045 | 1035184 |
|      | Inbound  | 306927 | 197823 | 241324 | 746074  |
|      | Total    | 713466 | 415423 | 652369 | 1781258 |
| 2014 | Outbound | 410490 | 206559 | 420097 | 1037146 |
|      | Inbound  | 322264 | 197121 | 239785 | 759170  |
|      | Total    | 732754 | 403680 | 659882 | 1796316 |
| 2015 | Outbound | 377846 | 181259 | 451228 | 1010333 |
|      | Inbound  | 341356 | 166740 | 275423 | 783519  |
|      | Total    | 719202 | 347999 | 726651 | 1793852 |
| 2016 | Outbound | 381134 | 167196 | 488903 | 1037233 |
|      | Inbound  | 344961 | 155574 | 288218 | 788753  |
|      | Total    | 726095 | 322770 | 777121 | 1825986 |
| 2017 | Outbound | 385761 | 163572 | 535037 | 1084370 |
|      | Inbound  | 355796 | 155334 | 329131 | 840261  |
|      | Total    | 741557 | 318906 | 864168 | 1924631 |
| 2018 | Outbound | 390841 | 150292 | 575715 | 1116848 |
|      | Inbound  | 348586 | 140027 | 379894 | 868507  |
|      | Total    | 739427 | 290319 | 955609 | 1985355 |
| 2019 | Outbound | 370046 | 143847 | 575832 | 1089725 |
|      | Inbound  | 324815 | 126256 | 362101 | 813172  |
|      | Total    | 694861 | 270103 | 937933 | 1902897 |
| 2020 | Outbound | 336504 | 159652 | 494083 | 990239  |
|      | Inbound  | 288135 | 144464 | 312410 | 745009  |
|      | Total    | 624639 | 304116 | 806493 | 1735248 |
| 2021 | Outbound | 341617 | 169481 | 474801 | 985899  |
|      | Inbound  | 335279 | 140950 | 297997 | 774226  |
|      | Total    | 676896 | 310431 | 772798 | 1760125 |
| 2022 | Outbound | 341334 | 178468 | 424256 | 944058  |
|      | Inbound  | 316681 | 137206 | 304705 | 758592  |
|      | Total    | 658015 | 315674 | 728961 | 1702650 |

# 港湾別の荷動き量

- **ローカル輸出貨物**は、東京7.6万、大阪4.8万、名古屋3.3万の順、MainとNearの**10港が全体の67%**、地方港は33%
- **ローカル輸入貨物**は、大阪4.2万、東京4万、横浜3.2万、名古屋3.7万の順、**10港が全体の62%**、地方港は38%
- **T/S(Outbound)貨物**は、大阪3.2万、東京2.9万、清水2.8万の順、10港の割合は15%、**地方港が85%**
- **T/S(Inbound)貨物**は、東京1.7万、名古屋1.7万、清水1.2万の順、10港の割合は20%、**地方港が80%**
- サービスの差別化が困難、主に運賃競争。平均積載率は50%以下で(2008年から2021年)、供給過剰。
- 韓国船社は盟外船社との競争意識し、低運賃を維持しながら貨物量が少ない地方港湾までネットワークを充実させる戦略を実施



# そして、新潟

- 韓国船社の新潟港に対する認識
  - ✓ 港湾施設やサービスが他港より良好
  - ✓ 韓国船社は、新潟港を日本海の関門港と位置づけ
  - ✓ 最近、輸出貨物が中国系船社に取られ、輸送量が減
- 韓国船社は、新潟港への寄港を増やしたいけど、
  - ✓ 船社に対するインセンティブが荷主より足りないと感じている。
  - ✓ (IN-OUTのインバランスのため)、必要なコンテナBOX修理サービスが不在
  - ✓ 空コン取り扱い費用が追加される。自治体の空コン荷役費用支援(他港での先例あり)
  - ✓ 潜在荷動き量(新潟県の貿易量)に比べ、利用荷動き量(新潟港の取扱量)が少ないので、新潟港利用促進のために自治体のさらなる努力



ご清聴、ありがとうございます。