

日本・中国間コンテナ荷動きの動向について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1206

日本海事センター企画研究部

研究員 松田琢磨

はじめに

(公財)日本海事センターでは、日本・中国間コンテナ荷動き(以下日中航路)のトンベース荷動き量を算出し、11年5月から毎月発表している。今回のレポートでは、発表の経緯と、11年の日中航路のコンテナ荷動き動向について解説することとしたい。

発表の経緯

北米航路や欧州航路といった基幹航路のほかにアジア域内航路でのコンテナ荷動きの重要性が唱えられて久しい。現在はIADA(アジア域内航路協議協定)加盟船社によるコンテナ荷動き量だけでも、そのアジア域内航路のコンテナ荷動き量は、北米東航や欧州西航に比肩する水準となっている。さらにアジア域内航路の中でみると日中航路は現在も荷動きの大きな航路である(IADA発表の荷動き量に基づくと日中航路のコンテナ荷動きは182.8万TEUでアジア域内航路の13.0%(11年)を占める。PIERS発表による北米航路の日本発着のコンテナ荷動きは148.5万TEUであることからその大きさを伺うことができる)。

日中航路のコンテナ荷動き量に関しては、船社の団体である日中海運輸送協議会がメンバー船社の輸送実績の集計を行っていた。その後、04年より海運同盟事務局(SCAGA)にこの集計業務が移管され、毎月発表がなされてきた。日中海運輸送協議会には日中の主要船社が加盟しており、荷動きの捕捉率は高かったとみられるが、SCAGAは10年のデータをもって取りまとめを終了した。

SCAGAが発表してきたデータの代わりになるものの一つとして、先に示したIADAのデータを活用することが考えられる。IADAでも加盟船社が輸送した各国間のコンテナ荷動き量のデータを毎月発表している。しかしながら、日中海運輸送協議会に加盟する一方でIADAに加盟していない船社も多い。そのため、IADA加盟船社ベースの荷動きデータでは、高い捕捉率で日中航路の荷動き量を把握することは難しい。

このような状況の中、SCAGAに代わって日中航路のコンテナ荷動き量を把握する目的で(公財)日本海事センター(以下、海事センター)は11年5月から日中航路のコンテナ荷動き量を発表している。SCAGAが発表してきたコンテナ荷動きデータは日中海運輸送協議会に加盟する船社の申告に基づくTEUベースであったが、海事センターでは財務省「貿易統計」をもとにトンベースでの発表を行っている。貿易統計は海上コンテナで輸送され

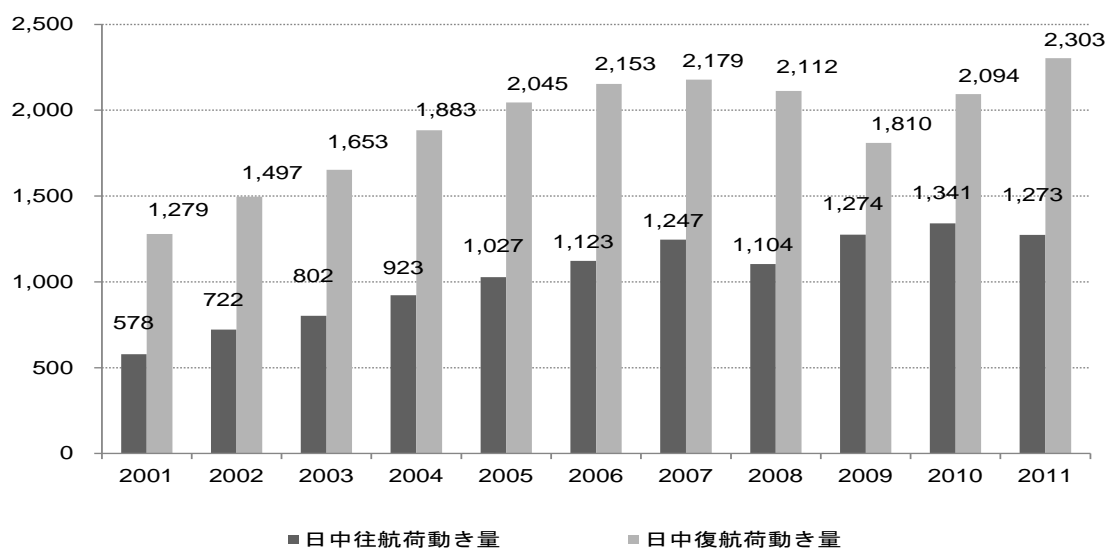
た貨物の数量と金額を公表しており、これをもとに一部推計の上でトンベースへの換算を行っている。

海事センターのデータを SCAGA のものと比べると、TEU ベースではないこと、方面別の荷動き量（中国については上海、天津、青島、大連港の個別の荷動き量を知ることができた）を明らかにできないことの欠点がある。しかしながら、貿易統計をベースにしているため基本的に日中間すべてのコンテナ荷動きを把握できること、品目別に詳細な荷動きがわかることが SCAGA のものと比べた利点と言える。なお、SCAGA の TEU ベースのデータと海事センターのトンベースのデータの動き方に相関があるかどうかを、相関係数のプラスマイナスの符号と絶対値が 1 に近いかをもって判断すると、日本積中国揚（以下、往航）で 0.72、中国積日本揚（以下、復航）で 0.77 と高い正の相関を示している。

11 年の日中往航荷動き

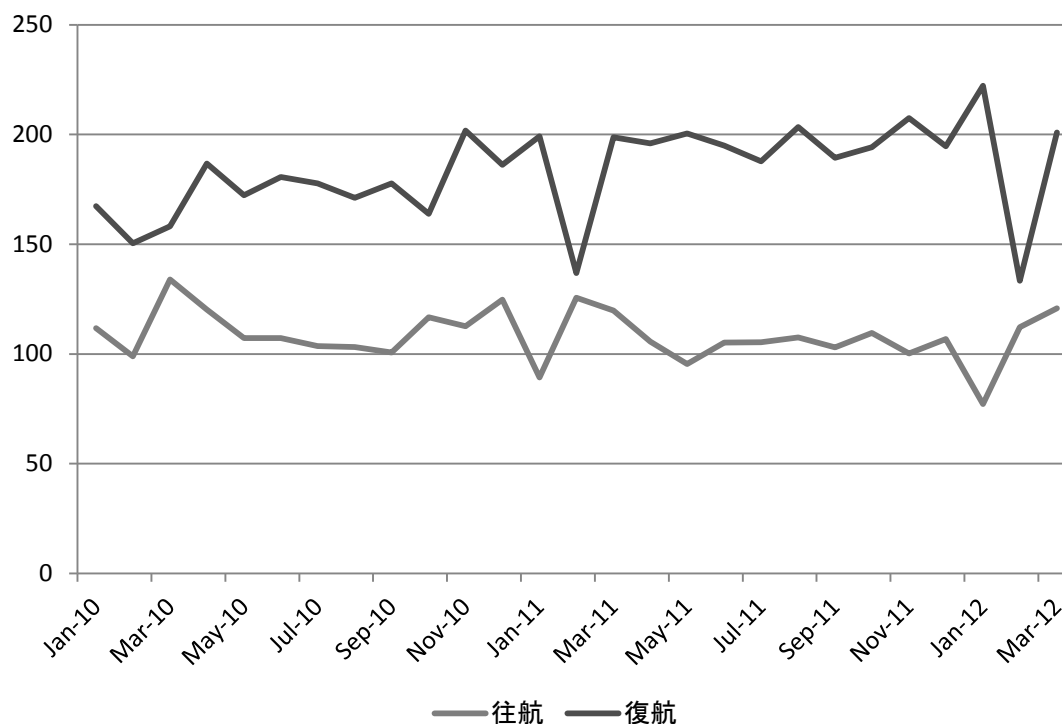
11 年の日本積中国揚コンテナ貨物（日中往航）の荷動き量は 1,273 万トンだった（図 1 参照）。日中往航コンテナ荷動き量は 01 年から 07 年までは年あたり 13.7%と順調に伸びていたが、08 年には 11.4%減となった。以降 09 年は 15.4%増、10 年は 5.2%増、11 年は 0.5%増となっている。

月別でみると、11 年 2 月には前年同月比 26.9%と大きな伸びを見せて順調だったものの、3 月の東日本大震災以降、5 月まで荷動きの減少が続き、上半期の荷動きは前年同期比 5.7%減となった。7 月から 9 月までは前年同月比でプラスが続いていたが、10 月以降は前年同月比でマイナスに転じ、下半期の荷動きは前年同期比 4.4%減となった。通年の荷動きは前年比 5.0%減となった（図 2 参照）。下半期については、中国経済の伸びに減速が見られ始めたこと、欧州の債務危機の影響もあったとみられる。



データ出所：財務省「貿易統計」より（公財）日本海事センター作成

図 1：日中航路の荷動き量推移（単位：10,000 トン）



データ出所：SCAGA および（公財）日本海事センター

図 2：日中航路の月次での荷動き量推移（2010年1月-2012年3月、単位：10,000 トン）

品目別(HSコード2ケタ)の上位10品目は「パルプ・古紙(シェア28.2%)」、「プラスチック及びその製品(同20.8%)」、「機械類・部品(同9.9%)」、「有機化学品(同5.4%)」、「鉄鋼(同4.8%)」、「車両・車両部品(同4.6%)」、「銅及びその製品(同3.5%)」、「電気機器・テレビなど(同2.1%)」、「ゴム及びその製品(同2.0%)」、「紙・板紙、紙製品類(同1.9%)」だった(表1参照)。上位10品目で荷動きの80%以上を占めている。11年は上位品目の荷動きが減少しており、上位10位までの品目の減少分で、11年の減少5.0%のうち4.1%を説明できてしまう。

第1位の「パルプ・古紙」の大半は古紙であり、日本から世界に向けて443.3万トン(11年)の輸出がなされているが、その8割近くがコンテナによって中国に運ばれている。北米西航でも中国向けの品目で最も多いのが古紙となっている。第2位の「プラスチック及びその製品」の大半は再生資材となる廃プラスチックであり、原料となる程度の良いものやその一手前のものである。第3位の「機械類・部品」で多いものはブルドーザー、クレーン、フォークリフトなどの部品、印刷機の部品といったものである。第4位の「有機化学品」はテレフタル酸など樹脂原料に用いられるものが多くなっている。第6位の「車両・車両部品」は自動車部品が大半を占め、最も多

いのはギアボックスである。これらの製品は 11 年 3 月の東日本大震災後のサプライチェーンの混乱を受けて大幅に減少が見られた。第 7 位の「銅及びその製品」も銅合金や銅のくずなど原料となるものが多く運ばれている。第 8 位の「電気機器・テレビなど」の中で最も多く運ばれているのは電池類であった。「ゴム及びその製品」では合成ゴム、「紙・板紙、紙製品類」でも原料となる品目がトップとなっており、総じて日中往航では原材料となる品目が多く運ばれていることがわかる。

表 1：日中往航の品目別荷動き量（単位：10,000 トン）、シェア（単位：％）

HSコード	品目名(※)	2009		2010		2011	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
47	パルプ・古紙	430	33.7%	374	27.9%	359	28.2%
39	プラスチック及びその製品	267	21.0%	279	20.8%	265	20.8%
84	機械類・部品	74	5.8%	123	9.2%	126	9.9%
29	有機化学品	72	5.7%	80	5.9%	68	5.4%
72	鉄鋼	62	4.8%	71	5.3%	61	4.8%
87	車両・車両部品	46	3.6%	60	4.4%	58	4.6%
74	銅及びその製品	47	3.7%	42	3.2%	45	3.5%
85	電気機器・テレビなど	23	1.8%	27	2.0%	27	2.1%
40	ゴム及びその製品	25	1.9%	27	2.0%	26	2.0%
48	紙・板紙、紙製品類	26	2.0%	34	2.5%	25	1.9%
	その他	202	15.9%	225	16.8%	213	16.8%
	合計	1,274	100.0%	1,341	100.0%	1,273	100.0%

データ出所：財務省「貿易統計」より（公財）日本海事センター作成

注）品目名は（公財）日本海事センターによる要約

11 年の日中復航荷動き

11 年の中国積日本揚コンテナ貨物（日中復航）の荷動き量は 2,303 万トンだった（図 1 参照）。往航と同様、日中復航コンテナ荷動き量は 01 年から 07 年までは年あたり 9.3%と順調に伸びていたが、08 年には 3.1%減となった。以降 09 年は 14.2%減、10 年は 15.7%増、11 年は 1.4%増となっている。01 年には復航荷動き量が往航荷動き量の 2.2 倍あったが、07 年までは往航の荷動き量の伸びの方が大きかったこともあり、08 年には 1.9 倍まで縮まった。09 年、10 年は 1.5 倍程度となったが、11 年は 1.8 倍に広がっている。

月別でみると、11 年 2 月を除き前年同月比でプラスとなっており、上半期の荷動き変化率は前年同期比 10.9%増となった。下半期も荷動きは基本的に順調で荷動き変化率は前年同期比 9.1%増となった。通年の荷動きは前年比 10.0%増となった（図 2 参照）。

品目別(HSコード2ケタ)の上位10品目は「機械類・部品(シェア14.4%)」、「プラスチック及びその製品(同5.2%)」、「鉄鋼製品(同5.1%)」、「無機化学品、レアアースなど(同4.9%)」、「石、プラスター、セメントなどを材料とした製品(同4.8%)」、「電気機器・テレビなど(同4.7%)」、「食用の野菜、

根及び塊茎（同 4.4%）」、「家具、家財道具類（同 4.0%）」、「木材、木材製品、木炭（同 4.0%）」、「紙・板紙、紙製品類（同 3.5%）」だった（表 2 参照）。上位 10 品目で荷動きの 55%を占めており、往航に比べて品目の偏りは大きくない。また、往航と異なり、11 年は上位品目の荷動きが横ばいないしは増加しており、上位 10 位までの品目の増加分で、11 年の増加 10.0%のうち 6.0%を説明できる。

表 2：日中復航の品目別荷動き量（単位：10,000 トン）、シェア（単位：%）

HSコード	品目名(※)	2009		2010		2011	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
84	機械類・部品	232	12.8%	284	13.6%	332	14.4%
39	プラスチック及びその製品	98	5.4%	109	5.2%	120	5.2%
73	鉄鋼製品	100	5.5%	113	5.4%	118	5.1%
28	無機化学品、レアアースなど	73	4.1%	109	5.2%	114	4.9%
68	石、プラスター、セメントなどを材料とした製品	111	6.1%	106	5.1%	111	4.8%
85	電気機器・テレビなど	75	4.2%	99	4.7%	109	4.7%
7	食用の野菜、根及び塊茎	77	4.3%	91	4.4%	101	4.4%
94	家具、家財道具類	81	4.5%	88	4.2%	93	4.0%
44	木材、木材製品、木炭	74	4.1%	84	4.0%	92	4.0%
48	紙・板紙、紙製品類	62	3.4%	61	2.9%	80	3.5%
	その他	826	45.6%	951	45.4%	1,034	44.9%
	合計	1,810	100.0%	2,094	100.0%	2,303	100.0%

データ出所：財務省「貿易統計」より（公財）日本海事センター作成

注）品目名は（公財）日本海事センターによる要約

第 1 位の「機械類・部品」で多いのはプリンタやディスプレイ類、エアコン、ブルドーザー、クレーン、フォークリフトなどの部品、洗濯機といったものである。ちなみに、ブルドーザー、クレーン、フォークリフトなどの部品に関しては、往航と同じ品目となっているが、単価を比べると往航で運ばれるものが 1 キログラム当たり 562 円である一方、復航で運ばれるものは同 171 円であり、大きく単価が異なる。第 2 位の「プラスチック及びその製品」の大半はエチレン製の袋のほか製品化されたものが中心である点で往航と異なっている。第 3 位の「鉄鋼製品」は 21 世紀に入ってから増えており、11 年は 01 年に比べて約 3 倍となっている。第 4 位の「無機化学品、レアアースなど」のなかでは半導体などの原料となる珪素のほか、フッ化水素が多くを占めている。第 5 位の「石、プラスター、セメントなどを材料とした製品」では、花崗岩が 7 割近くを占めるほか、舗装用の石などがある。第 6 位の「電気機器・テレビなど」では、液晶テレビやテレビの付属品が多い。11 年は発電機や懐中電灯、ポータブルラジオといった製品の荷動きも増加した。たとえば発電機は 10 年の 4.9 倍、懐中電灯とポータブルラジオは 2.2 倍の荷動きとなっており、東日本大震災後の防災用品の需要が増えた影響が見られている。第 7 位の「食用の野菜、根及び塊茎」ではたまねぎが約 4 分の 1、冷凍野菜が 8 分の 1 ほどを占めるほか、ニンジンやカブといった野菜も見られる。第 8 位の「家具、家財道具類」は家具が多く、第 9 位の「木材、木材製品、木炭」では合板などが多い。第 10 位の「紙・板紙、紙製品

類」はノートや印刷用に加工された紙が多くを占めている。日中復航では原材料となる品目も多いものの、先にも品目の偏りが大きくないと述べた通り、上位 10 品目の中にも多様な製品類が多く運ばれていることがわかる。

おわりに

現在、日中航路のコンテナ荷動き量は日本米国間のそれを上回るほどの量を維持している。これは日本にとって最大の貿易相手国であることからわかるように日中間の貿易関係が緊密になっていること、日本が中間財と目される付加価値の高い部品や加工品を生産して中国への輸出が拡大していることなどが背景にある。