

2012 年におけるアジア・欧州間コンテナ荷動きの動向について

掲載誌・掲載年月：荷主と輸送 1302

日本海事センター企画研究部

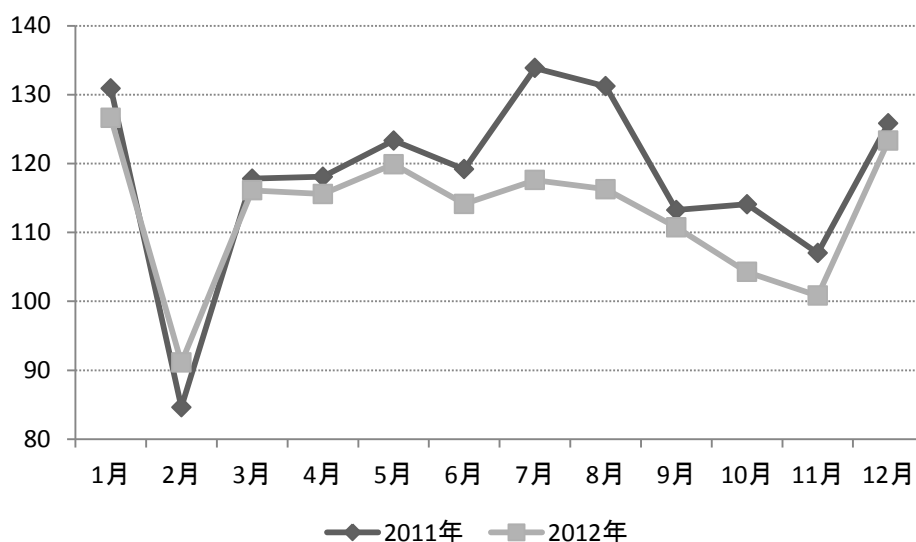
研究員 松田 琢磨

はじめに

(公財)日本海事センターでは英 CTS (コンテナトレーズスタティスティックス) 社が発表を行っているアジア・欧州間コンテナ航路 (欧州航路) のコンテナ荷動き量のデータを毎月発表している。今回の記事では、2012 年の欧州航路の荷動き動向を、欧州委員会の公式統計 (Eurostat) など補完的なデータも交えつつ振り返っていくこととしたい。

2012 年の欧州往航荷動き

2012 年のアジア積欧州揚コンテナ貨物 (欧州往航) の荷動き量は前年比 4.4%減の 1,356 万 TEU であった。月別に見ても 2 月は前年を上回ったが、3 月以降は前年を下回る月が続いた (図 1 参照)。とくに 7 月、8 月は前年同月比で 10%を超える減少となるなど荷動きの不調が続き、9 月以降も荷動きが大きく回復することはなかった。



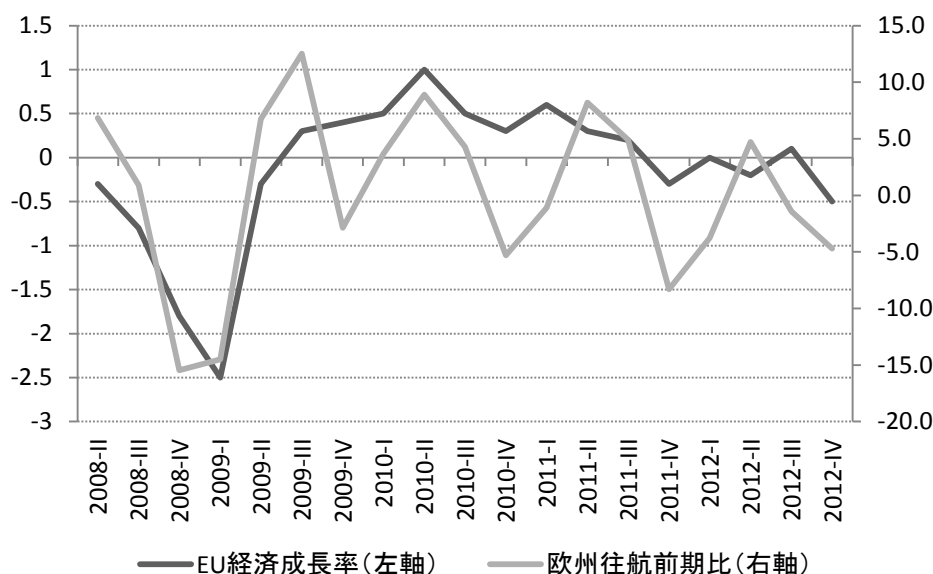
データ出所：CTS より (公財)日本海事センター作成

図 1：アジア積み欧州揚げコンテナ航路 (欧州往航) のコンテナ荷動き量推移 (2011 年 1 月～2012 年 12 月、単位：10,000TEU)

荷動きの減少に大きくかかわっているのが欧州の経済動向である。現在の欧州経済の

悪化要因は債務危機であるが、その淵源は2007年のサブプライム・ローン問題までさかのぼる。一橋大学の小川英治教授は、サブプライム・ローン問題の顕在化以降、保有している資産価値を大きく減らした金融機関に対する公的資金注入をしなければならなかったこと、経済刺激のための財政政策が国際的に協調して取られたことを挙げ、この時期に欧州で財政危機が潜在化していたと述べている。

このような状況のなか、ギリシャでは2009年の政権交代によって財政に関する統計の不備が指摘されたことをきっかけに欧州の財政危機・債務危機に火が付いた。2010年6月にはギリシャがEUとIMFから総額1,100億ユーロの支援を受けることで合意が成立したが、スペインやイタリア、アイルランドなどほかの国の財政状況や、これらの国の国債を保有する金融機関の経営状況に対しても疑念が抱かれるようになった。自律的な景気回復軌道に乗っていないなかで財政の緊縮化を進めなければならなくなったため、南欧諸国を中心に緊縮財政が景気悪化を招き、さらに財政状況が悪化する状態に陥ってしまった。



データ出所：Eurostat および CTS より（公財）日本海事センター作成

図 2：EU27 カ国の前期比経済成長率と欧州往航コンテナ荷動き量前期比変化率（2008 年第 2 四半期～2012 年第 4 四半期、単位：%）

2011 年夏以降、2 度目のギリシャ支援を巡る混乱やイタリアやスペインといった債務の大きい国への疑念を巻き起こし、債務危機はさらに大きくなった。これは金融機関による資金調達環境を著しく悪化させたほか、企業活動の低下や消費マインドをくじく結果となり、欧州諸国の内需を低迷させることとなった。その結果、EU27 カ国の実質経済成長率は2012年に四半期ベースで前期比の経済成長率がゼロを超えたのは第3四

半期のみであり、欧州委員会は年ベースの経済成長率が 0.3%になるとの見込みを示している。

欧州経済が盛り上がらなかったため、欧州側の需要をベースにする欧州往航の荷動き量が増えなかった。実際、図 2 を見ても 2、3 の例外を除き、EU の前期比経済成長率と欧州航路の前期比荷動き量変化率は連動性が高い（図 2 参照）。2 変数の動きの連動性の方向と強さを -1 から 1 の間の数で示す相関係数を計算しても、0.69 と比較的強い正の相関がみられている。

CTS のデータには品目別の荷動き量は掲載されていないため、品目の動向をある程度確認するために、ここでは 2012 年におけるアジア・欧州間の海上荷動き量を確認したい。欧州委員会の公式統計である Eurostat では、HS コードごとに品目別の海上荷動き量を知ることができる（ただし、コンテナ以外の貨物の重量も含まれている）。品目別（HS コード 2 ケタ）の上位 10 品目は「鉱物性燃料及び鉱物油など（シェア 15.1%）」、「原子炉・ボイラー・機械類並びにこれらの部分品（同 6.3%）」、「鉄鋼（同 5.7%）」、「動物性又は植物性の油脂類（同 5.5%）」、「電気機器・テレビなど（同 5.1%）」、「家具、家財道具類（同 4.6%）」、「鉄鋼製品（同 4.6%）」、「プラスチック及びその製品（同 4.4%）」、「石、プラスター、セメントなどを材料とした製品（同 3.6%）」、「食品工業の残留物・くず並びに調整飼料（同 3.4%）」であった（表 1 参照）。上位 10 品目で荷動きの 58.8% を占めている。4 位の油脂類と 10 位の食品工業の残留物・調整飼料を除くと海上輸送量は減少している。なかでも電気製品は重量ベースで -13.2% の減少となっている。

表 1：2011 年におけるアジア積み欧州揚げの品目別海上荷動き量（単位：10,000 トン）、シェア（単位：%）

HSコード	品目名	2011		2012	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
27	鉱物性燃料及び鉱物油など	1,498.3	15.6%	1,293.3	15.1%
84	原子炉・ボイラー・機械類並びにこれらの部分品	591.1	6.1%	538.9	6.3%
72	鉄鋼	690.6	7.2%	488.0	5.7%
15	動物性又は植物性の油脂類	413.2	4.3%	473.3	5.5%
85	電気機器・テレビなど	506.9	5.3%	440.0	5.1%
94	家具・家財道具類	423.2	4.4%	392.8	4.6%
73	鉄鋼製品	441.7	4.6%	390.4	4.6%
39	プラスチック及びその製品	375.8	3.9%	374.9	4.4%
68	石、プラスター、セメントなどを材料とした製品	357.0	3.7%	306.0	3.6%
23	食品工業の残留物・くず並びに調整飼料	232.9	2.4%	292.9	3.4%
	その他	4,092.9	41.2%	9,374.5	41.2%
	合計	9,623.8	100.0%	8,555.8	100.0%

データ出所：欧州連合統計局”Eurostat”より（公財）日本海事センター作成

注 1：欧州は EU 加盟 27 カ国のデータを使用。

注 2：アジアは東アジアから南アジアまでの 14 カ国。

注3：品目名は（公財）日本海事センターによる要約

同様に CTS では積み地・揚げ地別の荷動き量のデータも掲載されていないため、ここでは参考に、Eurostat を使って 2011 年の積み地・揚げ地別コンテナ荷動き量を示すことにする。北米往航と同様に中国積みの貨物が過半を占めることがわかる（シェア 60.4%）。それに次ぐのはシンガポール（同 11.1%）、マレーシア（同 8.3%）、香港（同 7.4%）、韓国（同 5.3%）、日本（同 3.2%）となっている。北米航路では入っていないシンガポールやマレーシアが上位国に入っており、東南アジア積み貨物のウェイトが高くなっていることがわかる。実際、荷動き量のシェアを見ると ASEAN が 20.5%と北米往航の 12.4%（2011 年の値）に比べて大きい。

揚げ地を見ると、ドイツ（シェア 29.3%）、オランダ（同 26.6%）、英国（同 15.1%）の順になっており、これら 3 か国で欧州往航の 71.0%を占める。とくにドイツのハンブルグ、オランダのロッテルダムが欧州におけるハブ港となっていることが明確に示されている。

表 2：2011 年におけるアジア積み欧州揚げ（欧州往航）の積み地・揚げ地別コンテナ荷動き量（単位：10,000TEU）、シェア（単位：%）

	積み地							合計
	東アジア		ASEAN					
	日本	中国	シンガポール	マレーシア				
揚	ドイツ	270.6	11.8	199.8	56.3	31.8	23.5	326.9
		24.2%	1.1%	17.9%	5.0%	2.8%	2.1%	29.3%
げ	オランダ	244.8	17.1	173.3	52.8	29.9	20.0	297.6
		21.9%	1.5%	15.5%	4.7%	2.7%	1.8%	26.6%
地	英国	136.7	4.8	111.9	32.3	11.7	15.9	168.9
		12.2%	0.4%	10.0%	2.9%	1.0%	1.4%	15.1%
	フランス	71.3	1.5	59.7	17.9	6.0	10.0	89.2
		6.4%	0.1%	5.3%	1.6%	0.5%	0.9%	8.0%
	イタリア	49.1	0.3	36.3	26.4	24.9	0.7	75.5
		4.4%	0.0%	3.3%	2.4%	2.2%	0.1%	6.8%
	その他	116.0	0.5	94.0	43.3	19.9	22.5	159.3
		10.4%	0.0%	8.4%	3.9%	1.8%	2.0%	14.3%
合計		888.4	36.1	674.9	229.0	124.2	92.6	1,117.5
		79.5%	3.2%	60.4%	20.5%	11.1%	8.3%	100.0%

データ出所：欧州連合統計局”Eurostat”より（公財）日本海事センター作成

注1：トルコの荷動き量に空コンテナの荷動き量が含まれている。

注2：スペイン着の荷動き量は含まれていない。

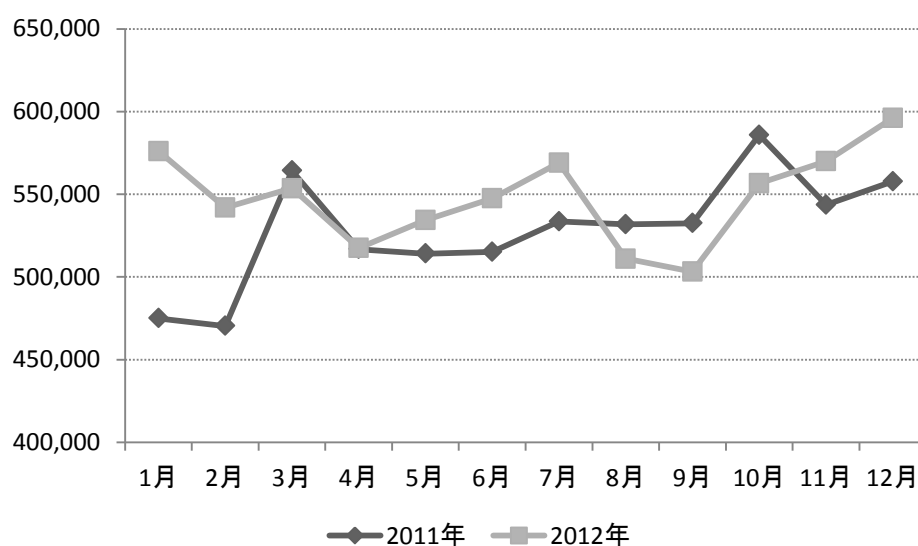
2012 年の欧州復航荷動き

2012 年のアジア積み欧州揚げコンテナ貨物（欧州往航）の荷動き量は前年比 3.7%増の 657.7 万 TEU であった。月別に見ると 3 月と 8～10 月は前年を下回ったものの、ほかの月では前年を上回った（図 3 参照）。直近の 11 月、12 月も前年を上回っており、往航

に比べると堅調に推移しているといえる。

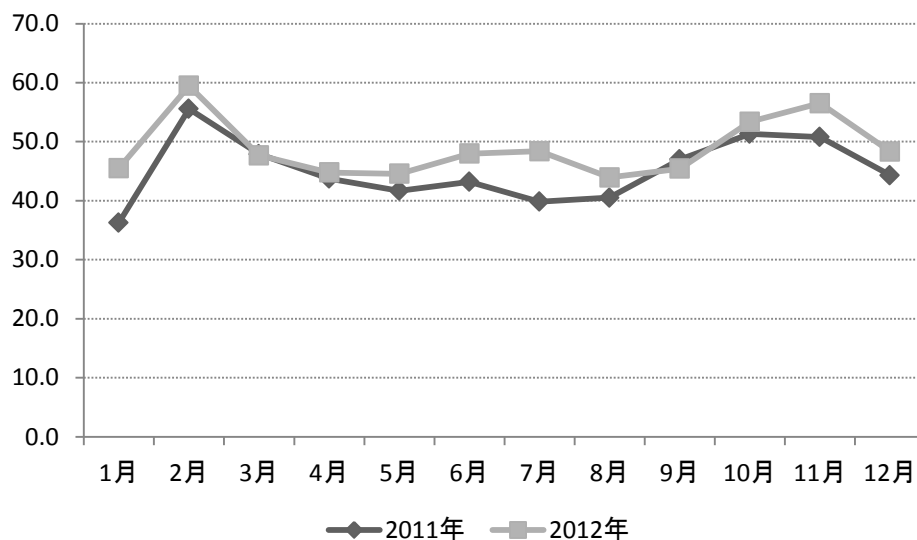
アジア揚げについては、中心となる中国の経済が13年ぶりに8%を割ったとはいえ2012年で7.8%の実質経済成長率であったことや、東南アジア地域の経済が好調なことなどが荷動きの堅調な理由であると思われる。

荷動き量の偏りを示す往航と復航のインバランス（=復航荷動き量÷往航荷動き量×100）は2月に春節の影響で59.5となつてからは9月まで40台で推移したものの、10、11月は50を超えた。ただし、12月は48.3となった。2012年は往航の荷動きが不調だったこともあって2011年に比べ復航荷動き量の往航荷動き量に対する比率は高くなっている（図4参照）。



データ出所：CTSより（公財）日本海事センター作成

図3：欧州積みアジア揚コンテナ航路（欧州復航）のコンテナ荷動き量推移（2011年1月～2012年12月、単位：10,000TEU）



データ出所： CTS より（公財）日本海事センター作成

図 4：アジア・欧州間コンテナ航路（欧州航路）の往復航インバランスの推移（2011 年 1 月～2012 年 12 月、単位：％）

往航と同様にここでは 2012 年におけるアジア・欧州間の海上荷動き量を確認したい。品目別（HS コード 2 ケタ）の上位 10 品目は「鉱物性燃料及び鉱物油など（同 17.5%）」、「木材パルプ・古紙類（シェア 14.4%）」、「鉄鋼（同 6.4%）」、「プラスチック及びその製品（同 6.3%）」、「木材、木材製品、木炭（同 5.1%）」、「石灰・セメント類（同 4.4%）」、「鉱石、スラグ及び灰（同 3.5%）」、「紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品（同 3.3%）」、「有機化学品（同 3.3%）」、「鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品（同 3.3%）」だった（表 3 参照）。上位 10 品目で荷動きの 67.3%を占めている。2 位の木材パルプ・古紙類は主にコンテナで運ばれているとみられ、大半が中国向けの輸出となっている。この品目は 2012 年に比べて重量ベースで 7.3%の増加であった。3 位に入った鉄鋼の多くはインドと中国が輸入する金属スクラップであり、北米復航と同様、一定量がコンテナ化されて運ばれているものとみられる。この品目も重量ベースで 2.7%の増加となった。

表 3：2012 年における欧州積みアジア揚げの品目別海上荷動き量（単位：10,000 トン）、シェア（単位：%）

HSコード	品目名	2011		2012	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
27	鉱物性燃料及び鉱物油など	734.6	9.6%	1,500.3	17.4%
47	木材パルプ・古紙類	1,148.6	15.1%	1,232.1	14.3%
72	鉄鋼	536.4	7.0%	550.7	6.4%
39	プラスチック及びその製品	548.3	7.2%	540.5	6.3%
44	木材、木材製品、木炭	461.6	6.1%	436.5	5.1%
25	石灰・セメント類	378.1	5.0%	379.9	4.4%
26	鉱石、スラグ及び灰	312.8	4.1%	300.2	3.5%
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	277.7	3.6%	285.0	3.3%
29	有機化学品	282.4	3.7%	280.9	3.3%
87	鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	249.2	3.3%	278.4	3.2%
	その他	2,686.5	35.3%	2,845.7	33.0%
	合計	7,616.3	100.0%	8,630.1	100.0%

データ出所：欧州連合統計局”Eurostat”より（公財）日本海事センター作成

注 1：トルコの荷動き量に空コンテナの荷動き量が含まれている。

注 2：スペイン着の荷動き量は含まれていない。

往航と同様に Eurostat を使って積み地・揚げ地別の荷動き量を見ると、揚げ地では中国がトップである（シェア 44.1%）が北米航路と同様に往航ほどのシェアはない。中国に次ぐのはシンガポール（同 19.1%）、日本（同 9.2%）、香港（同 8.7%）、韓国（同 5.9%）、マレーシア（同 4.8%）となっている。東南アジア揚げ貨物のウェイトが高く、荷動き量のシェアを見ると ASEAN が 25.2%と北米復航の 15.0%（2011 年）に比べて格段と大きい（表 4 参照）。

積み地を見ると、オランダ（シェア 41.2%）、ドイツ（同 25.4%）、英国（同 8.2%）の順になっており、これら 3 か国で欧州往航の 73.2%を占める。また、往航に比べてオランダへの集中度が高いことがわかる。

表 4：2011 年における欧州積みアジア揚げ（欧州復航）の積み地・揚げ地別コンテナ荷動き量
（単位：10,000TEU）、シェア（単位：%）

	揚 げ 地							合計
	東アジア		ASEAN					
	日本	中国	シンガポール	マレーシア				
積 み 地	オランダ	219.9	43.2	130.7	80.0	42.2	12.4	299.9
		30.2%	5.9%	17.9%	11.0%	5.8%	1.7%	41.2%
	ドイツ	129.8	16.2	74.1	47.5	36.8	10.5	177.3
		17.8%	2.2%	10.2%	6.5%	5.1%	1.4%	24.3%
	英国	37.6	2.1	22.8	18.6	16.7	1.8	56.2
		5.2%	0.3%	3.1%	2.6%	2.3%	0.2%	7.7%
	イタリア	32.9	0.1	19.0	17.4	16.1	1.1	50.4
		4.5%	0.0%	2.6%	2.4%	2.2%	0.1%	6.9%
	フランス	26.9	3.3	15.9	13.8	9.2	4.2	40.7
		3.7%	0.5%	2.2%	1.9%	1.3%	0.6%	5.6%
	その他	80.6	2.0	58.5	23.3	17.8	5.0	111.6
		11.1%	0.3%	8.0%	3.2%	2.4%	0.7%	15.3%
	合計	527.8	66.8	320.9	200.6	139.0	34.8	728.4
		72.5%	9.2%	44.1%	27.5%	19.1%	4.8%	100.0%

データ出所：欧州連合統計局”Eurostat”より（公財）日本海事センター作成

注 1：トルコの荷動き量に空コンテナの荷動き量が含まれている。

注 2：スペイン着の荷動き量は含まれていない。

2013 年の欧州航路荷動き量

2013 年の欧州往航の荷動き量がどうなるかについては、需要面からみると欧州経済がどうなるか、ということが大きなカギを握ることになる。欧州での債務問題に対する対策が身を結んで、2014 年以降は経済の回復がみられるものの、2013 年はまだ大きな経済回復にはつながらないというのがおおよその見方であるようだ（表 5 参照）。たとえば内閣府の「世界経済の潮流」では、欧州経済は政府の債務危機を背景に弱含みではあるものの、2013 年以降、米国や中国などの経済が持ち直すのにあわせて、ドイツなどから輸出主導で回復するという見方をしている。2013 年 1 月に発表された IMF “World Economic Outlook” でも 2014 年に向けて経済回復が進むという見方では一致している。ただし、IMF は債務危機に対する対策が進み大規模な経済危機をもたらすリスクは減少しているものの、経済活動へその成果が波及することが遅れているために予想される経済成長率を 2012 年 10 月の発表から下方修正している。原稿執筆時点では欧州委員会の見通しによる経済成長率は 2013 年で 0.7%となっているが、2 月 22 日に新しい見通しが発表される予定であり、今号が発売されている時点では、下方修正された数値となっている可能性が高い。

表 5：国際機関による欧州地域の経済成長の予測値（単位：％）

	2013年	2014年	
OECD(2012年11月発表)	-0.1	1.3	※ユーロ圏15か国
欧州委員会(2012年11月発表)	0.7	1.6	※EU27か国
IMF(2013年1月発表)	0.2	1.4	※EU27か国

データ出所：OECD “Economic

Outlook 92”、欧州委員会 “European Economic Forecast –Autumn 2012”、IMF “World Economic Outlook”より（公財）日本海事センター作成

2013年には欧州で着実な経済成長がみられないと考えられることから、2013年の欧州往航の荷動き量はそれに合わせて大きくは伸びないとするのが妥当である。その一方でこのところ、1万 TEU を超える大型コンテナ船の投入が続いており、2013年にも商船三井が NOL/APL から用船した 1万 4,000 型コンテナ船 5 隻が欧州航路に投入されるなど大型化はさらに進むとみられる。

一方で欧州復航についてはある程度堅調に荷動きが推移するとみられる。アジア地域については、着実な経済成長が見込まれている。2013年1月に発表された IMF の”World Economic Outlook ”では、2013年の実質経済成長率について、韓国、台湾などの NIEs では 3.3%、中国やインドなどについては 7.1%の経済成長率を予測している。復航ではアジア地域の経済成長をベースに堅調な荷動き需要が生まれると考えられる。

付記：欧州航路の荷動き統計について

欧州航路の荷動きデータは（公財）日本海事センターが発表しており、（公財）日本海事センターのウェブサイトでも見ることが可能となっている。興味のある方はぜひ <http://www.jpmac.or.jp/> をご覧いただきたい。

以 上