

2015 年日本・中国間コンテナ荷動き・運賃動向

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201602

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

日本から見た場合、中国は世界第一位（輸出入額の合算ベース）の貿易相手国で、中国から見ても米国に次ぐ第二位（同）となっている。規模の大きさを反映して、日中航路は日本にとって最も輸送量の多いコンテナ航路だ。

しかし、近年は中国経済の減速、生産拠点の東南アジアへのシフト、円安などもあって往航、復航ともに荷動きが伸び悩んでいる。

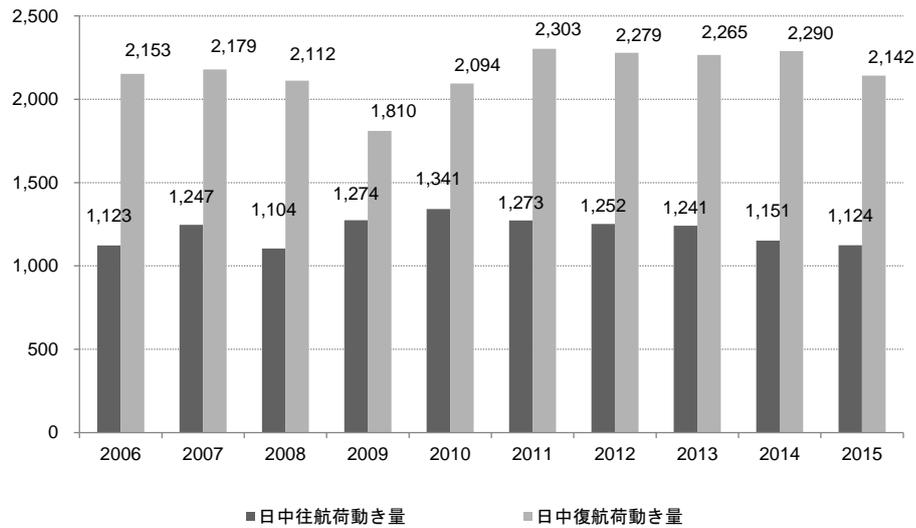
採算悪化を背景に、14年には日中航路配船社の中で船社グループが再編され、3つのグループが形成された。各グループはスペース交換や共同配船を通じて連携を深めているものの、日中航路への投入スペースも増え、日中航路における競争はさらに激化している。

今回の記事では、日中航路の荷動きと運賃に関するデータを示し、15年の日中航路のコンテナ荷動き動向・運賃動向について概説する。船社別配船動向についても簡単に触れることとした。そのほか、15年10月に寄稿した日本積み中国揚げの紙おむつの輸送動向（本誌15年10月16日）についての情報も追加する。

2015年の日中往航荷動き

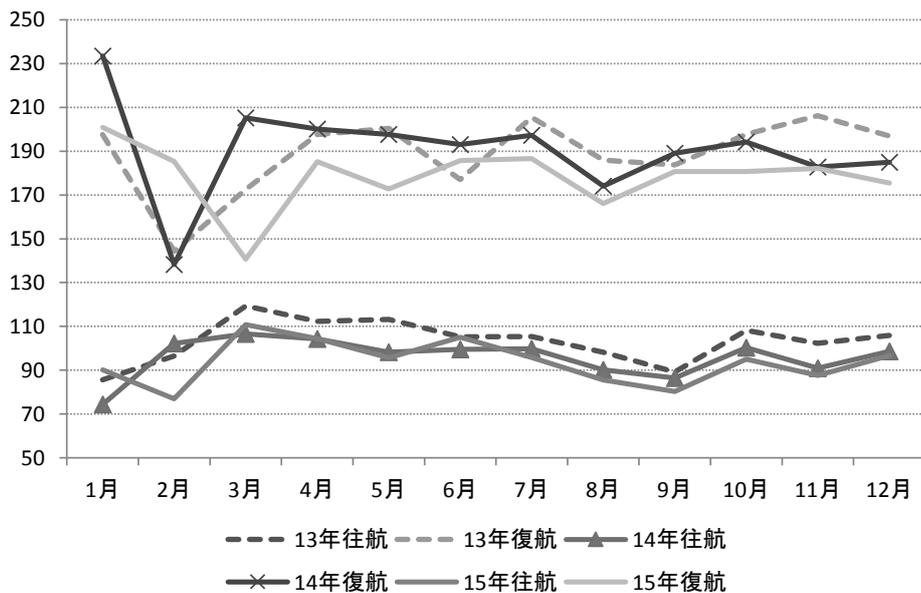
15年の日本積み中国揚げコンテナ貨物（日中往航）荷動き量は1,124万トンだった（図1参照）。荷動きは11年以降減少が続き、15年も2.4%減で、06年の1,123万トンとほぼ同水準となった。金額ベースでは7.2兆円で、14年の7.3兆円から1.7%減だった。

月別では、3、4、6月以外前年同月比減となった（図2参照）。上半期荷動きは前年同期比0.4%減、下半期は同4.5%減だった。



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：日中航路荷動き量推移（単位：10,000 トン）



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 2：日中航路月次荷動き量推移（2013年1月-2015年12月、単位：10,000 トン）

品目別（HSコード2ケタ）上位10品目は表1に示されている。上位10品目で全品目の80.9%のシェアを占め、そのうち上位2品目（「パルプ・古紙」と「プラスチック及びその製品」）だけで50%のシェアを占める。ただし、15年の減少に対する寄与度が高かったのはこれら2品目ではなく、「機械類・部品」、「車両・車両部品」、「有機化学品」および「鉄鋼」だった。全体の減少2.4%のうち1.8%がこれら4品目の減少によるものだった。

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：%）（2013～2015年）

HSコード	品目名(※)	2013		2014		2015	
		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	386.4	31.1%	331.6	28.8%	328.8	29.2%
39	プラスチック及びその製品	259.2	20.9%	241.5	21.0%	240.5	21.4%
84	機械類・部品	83.0	6.7%	81.1	7.0%	73.7	6.6%
72	鉄鋼	54.2	4.4%	58.1	5.0%	55.2	4.9%
29	有機化学品	63.0	5.1%	53.5	4.6%	49.4	4.4%
74	銅及びその製品	49.7	4.0%	48.6	4.2%	48.3	4.3%
87	車両・車両部品	51.6	4.2%	49.8	4.3%	43.6	3.9%
40	ゴム及びその製品	37.4	3.0%	26.4	2.3%	24.0	2.1%
85	電気機器・テレビなど	20.9	1.7%	20.7	1.8%	19.5	1.7%
48	紙・板紙、紙製品類	21.4	1.7%	19.4	1.7%	18.9	1.7%
	その他	214.6	17.3%	220.7	19.2%	222.1	19.8%
	合計	1,241.3	100.0%	1,151.3	100.0%	1,124.0	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1）品目名は（公財）日本海事センターによる要約

注2）品目の並び順は2015年の荷動き量の順位

2015年の日中往航運賃

日中往航は復航に比べ貨物が少なく、古紙や廃プラスチックなど運賃負担力の小さい品目が多くを占めるため、運賃は低く、変動も小さい（図3参照）。横浜・天津間は1TEUあたり500ドル弱、横浜・上海間は同350ドル強、横浜・塩田間は同600ドル近辺で推移しており、14年と大きな変化は見られなかった。

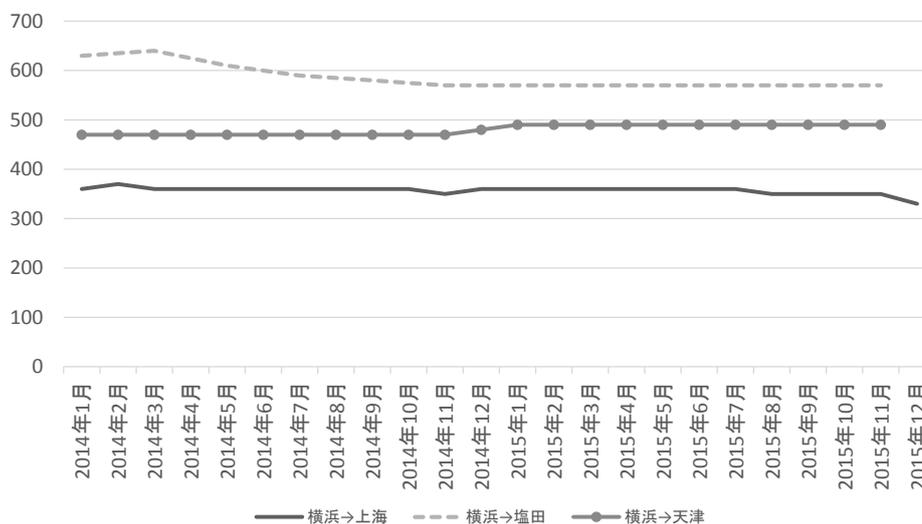


図3：横浜→上海、塩田、天津へのコンテナ運賃推移

(2014年1月～2014年12月、単位：ドル/TEU)

データ出所：Drewry “Container Freight Rate Insight”

※横浜→塩田、横浜→天津は奇数月のみのデータしかなかったため、補間を行った。

2015年の日中復航荷動き

15年の中国積日本揚コンテナ貨物（日中復航）荷動き量は2,142万トンだった（図1参照）。14年は3年ぶりの前年比増だったが、15年は再び減少に転じ6.4%減となった。金額ベースでは14.1兆円で、14年の13.9兆円から1.9%増だった。

月別でも、2月以外のすべての月で前年同月比マイナスとなっている。（図2参照）。上半期の荷動きは前年同期比で8.3%減、下半期では同4.5%減だった。

品目別（HSコード2ケタ）の上位10品目は表2に示されている。上位10品目による荷動きの占有率は55.7%であり、往航（80.2%）に比べて小さい。

上位10品目中9品目が前年に比べ減少している。荷動き量第一位の「機械類・部品」の減少分は全体の減少分6.4%のうち、1.7%を占めるが、なかでもパソコンやエアコンの輸入が14年下半期に引き続いて減少し、この2品目で1.2%分の減少がもたらされた。ついで減少の多い「木材、木材製品、木炭」では合板や木製建具、ハンガーなどの木製品の減少が多い。また、「石、プラスター、セメントなどを材料とした製品」のうち、墓石などに用いる花崗岩の減少は12万トンに及び、荷動き全体の約1割が花崗岩の減少で説明できる。

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(※)	2013		2014		2015	
		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	326.0	14.4%	339.0	14.8%	300.1	14.0%
73	鉄鋼製品	140.3	6.2%	149.6	6.5%	147.8	6.9%
39	プラスチック及びその製品	134.8	5.9%	142.4	6.2%	143.1	6.7%
28	無機化学品、レアアースなど	102.3	4.5%	108.5	4.7%	102.4	4.8%
7	食用の野菜、根及び塊茎	100.5	4.4%	103.2	4.5%	99.0	4.6%
68	石、プラスター、セメントなどを材料とした製品	110.6	4.9%	103.6	4.5%	89.4	4.2%
94	家具、家財道具類	94.4	4.2%	92.5	4.0%	84.7	4.0%
85	電気機器・テレビなど	86.8	3.8%	88.4	3.9%	80.8	3.8%
44	木材、木材製品、木炭	92.1	4.1%	89.8	3.9%	75.4	3.5%
20	野菜、果実などの調製品	79.0	3.5%	75.3	3.3%	71.2	3.3%
	その他	998.7	44.1%	997.7	43.6%	948.6	44.3%
	合計	2,265.5	100.0%	2,289.8	100.0%	2,142.5	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1）品目名は（公財）日本海事センターによる要約

注2）品目の並び順は2014年の荷動き量の順位

2015年の日中復航運賃

中国主要港から日本各港までのスポット運賃を指数化した運賃指標である中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）は、2月27日の714をピークに8月まで下落が続き、8月15日には597まで下落した（図4参照）。荷動きが伸びていないことに加え、競争激化で運賃に下落圧力がかかっていたことが市況悪化の背景にある。

中国交通運輸部はベースレートをゼロもしくはマイナスにする「ゼロ運賃」や「マイナス運賃」を防ぐため、09年から日中航路でサービスを提供する船社に対して運賃届出を義務化している。

しかしながら、これらは根絶に至っていない。14年には運賃届出法が厳格化されたが、届け出に非協力的だったり、内容が実際の運賃水準と乖離しているとして、中国交通運輸部は6月、日中航路配船社21社に対し、総額425万元の罰金を科した。

そのこともあって8月以降10月まで運賃は上昇したが、その後下落に転じ、15年12月25日時点では628だった。

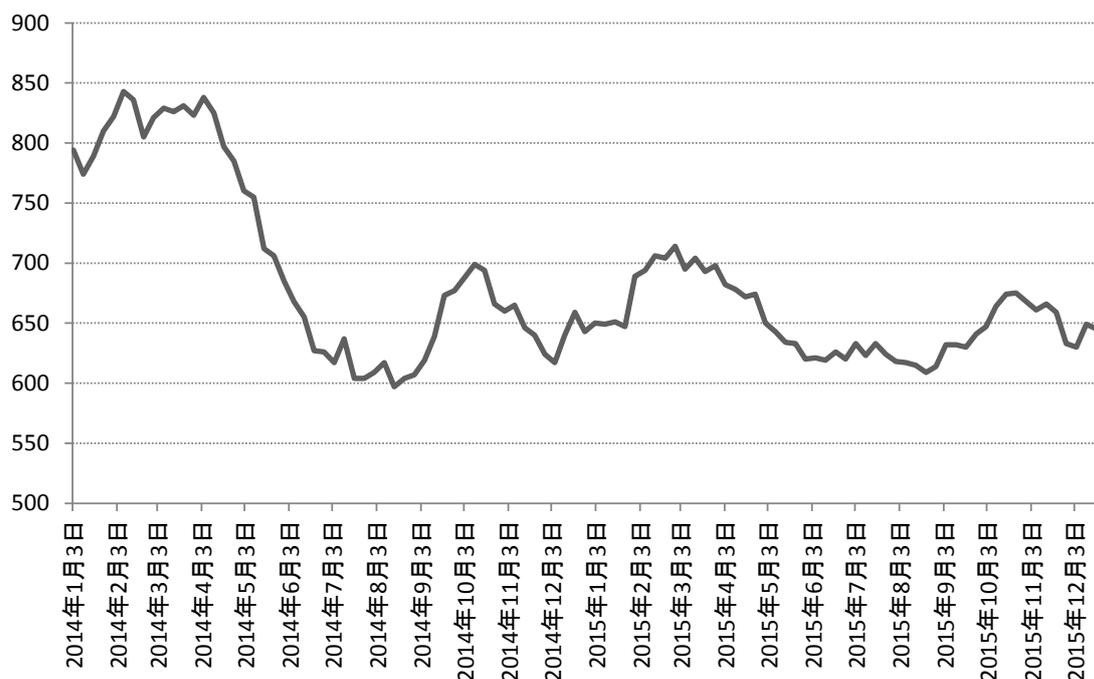


図4：中国コンテナ運賃指数（CCFI）推移

（2014年1月3日～2015年12月25日、単位：1998年1月1日の水準を1000とした指数）

データ出所：上海航運交易所

船社別配船船腹量

表3は、14年6月時点の日中航路における船社別の配船船腹量（年換算したもの）である。中国以外に韓国などへも寄港する船腹量も含むなど、過不足はあるものの、日中航路の船社別状況はある程度確認できる。配船船腹量は輸送貨物量のシェアにほぼ正比例するため、輸送貨物量のシェアも表3と似たようなものになると考えられる。

15年の配船量は423.1万TEUと14年に比べて10.6%増加し、平均船型は1,026TEUで14年に比べて57TEU大きくなった。

表 3：日中航路の船社別配船船腹量（2015 年 6 月、単位：TEU）

	会社名	年換算配船量	シェア	平均船型	グループ
1	シトランスコンテナラインズ	519,636	12.3%	1,042	国有(シトランス系)
2	SITCコンテナラインズ(新海豊集装箱運輸)	498,247	11.8%	907	SITC/HASCO
3	上海パンアジア SHIPPING 有限公司	410,540	9.7%	1,096	国有(COSCO系)
4	上海錦江航運(集団)有限公司	362,683	8.6%	979	SITC/HASCO
5	上海海華輪船(HASCO)	335,192	7.9%	921	SITC/HASCO
6	TS ラインズ (台湾)	227,058	5.4%	1,523	CCL/GOTO/TS
7	太倉港集装箱海運有限公司	211,016	5.0%	664	
8	中通国際海運有限公司(CCL)	184,210	4.4%	918	CCL/GOTO/TS
9	共同海運国際有限公司(GOTO)	175,240	4.1%	1,123	CCL/GOTO/TS
10	神原汽船	164,320	3.9%	790	邦船社
	その他	1,143,428	27.0%		
	総計	4,231,569	100%	1,026	
	グループ別	年換算配船量	シェア	平均船型	
	国有	1,022,632	24.2%	1,098	
	SITC/HASCO	1,196,121	28.3%	953	
	CCL/GOTO/TS	586,508	13.9%	1,171	

データ出所：日本郵船『世界のコンテナ輸送と就航状況 2014 年版』より著者作成

注：15 年には上海海華輪船（HASCO）と上海錦江航運(集団)有限公司と合併することが発表されたため錦江航運は SITC/HASCO のグループに入れている。ただし、COSCO、CSCL が子会社を介さずに航路を運営している分についても国有のグループには含めていない。

日中航路においては上位 10 船社のうち 8 つが中国系、そのうち 2 社が国有系船社である。国有系 3 社のシェア合計は 24.2%を占めている。SITC/HASCO のグループのシェアは 28.3%、CCL/GOTO/TS のグループのシェアは 13.9%となっている。国有系のシェアは上海浦海航運有限公司（CSCL 系）の配船船腹量が減少し、14 年の 32.7%から大きく低下した。これは国有系船社がグループ化後、配船の合理化を進めたために起こったと考えられる。一方で、SITC/HASCO のグループのシェアが大きくなっている上海海華輪船（HASCO）と上海錦江航運（集団）有限公司の合併による分もあるものの、SITC コンテナラインズと HASCO だけでも 2.2%のシェア増となった。日本船社による配船は、神原汽船による 4 つのサービスがあり、配船船腹量に占めるシェアは 3.9%となっている。

紙おむつの荷動き量

表 4 は日本から中国に財務省発表の貿易統計をもとに、日本からの中国への紙おむつ輸出量について輸出される上位 5 位の税関別に取りまとめたものとなっている。表 4 は港別輸出量と読み替えてさしつかえない。また、日本からの輸出量のほとんどが海上コンテナで運ばれているため、Zepol "TradeIQ"を用いて日本から米国に輸出される紙おむつの重量と TEU の量の換算も行っている。

表 4：輸出税関別中国向け紙おむつ輸出量（2012～2015 年 7 月、単位：トン、TEU）

	2012				2013				2014				2015			
	税関名	トン数	TEU換算	シェア	税関名	トン数	TEU換算	シェア	税関名	トン数	TEU換算	シェア		トン数	TEU換算	シェア
1	神戸	7,320	2,077	30.2%	東京	11,944	3,389	24.2%	大阪	13,779	3,910	16.1%	大阪	30,655	8,698	18.6%
2	東京	5,578	1,583	23.0%	三島川之江	8,923	2,532	18.1%	東京	13,581	3,853	15.8%	酒田	26,798	7,603	16.2%
3	今治	2,693	764	11.1%	大阪	6,922	1,964	14.1%	酒田	10,638	3,018	12.4%	東京	22,413	6,359	13.6%
4	大阪	2,377	674	9.8%	神戸	6,658	1,889	13.5%	神戸	10,414	2,955	12.1%	名古屋	19,776	5,611	12.0%
5	名古屋	1,881	534	7.8%	今治	5,100	1,447	10.4%	名古屋	9,352	2,654	10.9%	三島川之江	13,399	3,802	8.1%
	その他	4,384	1,244	18.1%		9,718	2,757	19.7%		27,954	7,931	32.6%		52,186	14,807	31.6%
	合計	24,233	6,876	100.0%		49,264	13,978	100.0%		85,718	24,321	100.0%		165,227	46,880	100.0%
	前年比					103.3%				74.0%				92.8%		

データ出所：財務省「貿易統計」

注：トンから TEU への換算には Zepol "TradeIQ" を使用

注：TEU 換算値はすべてコンテナで運ばれたと仮定した場合の推計値

中国向けの紙おむつ輸出量は年々増加しており、15 年には 16.5 万トン、4.7 万 TEU が中国に輸出された。15 年の輸出量は前年比 92.8%増となっている。増加を続けた結果、紙おむつは品目別でも第 12 位まで上昇している。

港別にみると、上位 2 港の増加が大きく、38.5%分が両港からの輸出増加によって実現している。以前の記事で指摘したように生産拠点に近い港からの輸出が増加したことが要因の一つだ。それに加え、日本の小売店で紙おむつを買い集めて輸出した分の増加も輸送量の増加につながっている。大阪、東京、名古屋、さらに表には掲載されていないが博多など都市部に近い港の増加が多いことは、買い集められて輸出された紙おむつの量が決して少なくないことを示唆している。