

16 年上半期欧州航路往航コンテナ荷動き動向

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201609

日本海事センター 企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

はじめに

(公財)日本海事センターでは、北米航路のほか、欧州航路、日中航路、アジア域内航路について『主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。そのうち、欧州航路に関しては 英コンテナトレードスタティスティクス (CTS) 社が発表を行っているアジア (東アジアおよび東南アジア)・欧州 (北欧州、地中海および北アフリカ) 間コンテナ航路のデータを基に、コンテナ荷動き量を毎月発表している。今回の記事では、上記資料などを参考に 16 年上半期の欧州航路往航 (アジア発欧州向け) の荷動き動向を振り返る。

16 年上半期の欧州往航荷動き量

16 年上半期のアジア発欧州向け (欧州往航) のコンテナ荷動き量は、前年同期比 1.6% 増の 746.2 万 TEU であった (表 1 参照)。

14 年の荷動き量が過去最高を記録したが、15 年は、中国経済の減速、14 年以降のロシアへの経済制裁や原油価格の急落によりロシア経済が悪化したことなどを背景に、前年割れとなった。しかし、16 年上半期のアジア発欧州向けの荷動き量は回復の傾向を示している。

方面別輸送量では、西・北欧州向けが前年同期比 0.5% 増の 484.8 万 TEU と微増に留まったが、地中海東部・黒海向けが 2.2% 増の 129.9 万 TEU、地中海西部・北アフリカ向けは 5.5% 増の 131.5 万 TEU と伸びている。

表1:2013-2016年上半期(1-6月累計)アジア発欧州向け輸送量

(単位:万TEU)	西・北欧州	地中海東部・黒海	地中海西部・北アフリカ	合計
2013上	453.9	127.7	121.4	702.9
2014上	493.0	135.0	133.3	761.3
2015上	482.4	127.1	124.6	734.2
2016上	484.8	129.9	131.5	746.2
2016年上半期 (単位:%)				
シェア	65.0	17.4	17.6	100.0
前年比伸び率	0.5	2.2	5.5	1.6
前年比寄与度	0.3	0.4	0.9	1.6

出所: Container Trades Statistics

積み地別荷動き量では、シェア 7 割強を占める中国が 2.0%増の 538.8 万 TEU で欧州往航全体の底上げに寄与した（表 2 参照）。

2 位の韓国は 5.2%増の 50.0 万 TEU となり、中国を除いた東アジア全体（日本、韓国、香港、台湾の合計値、以下、東アジアと略す）の伸び率が横ばいに留まる中、荷動き量の増加に健闘している。

3 位のベトナムおよび 4 位のタイを含む ASEAN 諸国全体の荷動き量は、13 年以降一貫して伸びており、16 年上半期は 1.2%増の 102.0 万 TEU であった。欧州往航に占める同地域のシェアは 13.7%で、東アジア積みの 14.1%に肉薄する。このままいくと、5 年以内には ASEAN 積みの貨物が東アジア積みの貨物を上回ることが予想される。

ASEAN 積みのシェア 5 割強を占める上位 2 か国をみると、首位のベトナムは 0.1%増の 29.4 万 TEU、タイは 1.9%減の 23.9 万 TEU と低調な推移となった。続く、インドネシアは 1.8%増の 20.0 万 TEU、マレーシアは 3.0%増の 16.2 万 TEU となり、これら上位 4 か国で ASEAN 積みの 9 割弱を占める。シンガポール積みは 13 年以降一貫して減少しており、16 年は 0.9%減の 4.7 万 TEU であった。また、輸送量自体はまだ大きなものではないが、カンボジアは 13 年以降一貫して伸びている。16 年は 27.3%増の 3.9 万 TEU で、3 年前に比べて 2 倍近く貨物量を増やした。また、ミャンマーも 8.9%増の 1.0 万 TEU で、3 年前に比べて 3 倍強増えている。両国が「チャイナ・プラス・ワン」「タイ・プラス・ワン」の生産拠点候補として成長していることが伺える。ベトナムからカンボジア、タイを経由してミャンマーのダウエイまで至る南部経済回廊を活用した越境物流事業も進展しており、今後、同地域の輸送量の一層の拡大が見込まれる。

一方、揚げ地別にみると、CTS で集計される欧州航路の揚げ地は、60 カ国近くあり、積み地に比べて対象国が多岐にわたる。合計シェアで 4 割弱を占める上位 3 か国のうち、首位の英国が 3.7%増の 101.8 万 TEU（欧州航路に占めるシェア 13.6%）、2 位のドイツは 1.4%減の 96.5 万 TEU であった。3 位のオランダは 2.6%増の 81.1 万 TEU。上記以外では、フランスが 0.8%増の 49.0 万 TEU、イタリアが 7.8%増の 46.1 万 TEU、スペインが 3.8%増の 42.2 万 TEU などとなっている。

次に、寄与度を用いて、16 年上半期の増加要因について見ることにする。

ここでの寄与度とは、欧州往航全体の前年同期比の伸び率に対して、どの国・地域の増減がどの程度影響を与えたのかを示す指標である。各国・地域の寄与度の合計は全体の伸び率に等しくなる。

積み地では、中国が 1.5%増と最も大きく、中でも、華北および華東の伸び率が高かった。次いで、韓国が 0.3%増、マレーシアおよびカンボジアが各 0.1%増と続く。これら 5 か国の貨物量の増加が欧州航路荷動き量の全体を押し上げる要因となった。

その一方で、中国の中でも華南（深圳、塩田、蛇口、赤湾など）は 0.4%減となり、最も減少幅が大きい。次いで、日本および香港が各 0.2%減、タイが 0.1%減と続き、欧州往航全

体の伸び率を押し下げる要因となっている。

また、揚げ地側でみると、英国およびイタリアは各 0.5%増と最も高く、次いで、ポーランドが 0.4%増、オランダが 0.3%増、スペインおよびアルジェリアが各 0.1%増と続く。これらの国・地域の貨物量の増加が 16 年上半期の押し上げ要因となっている。

一方で、エジプトは 0.3%減、次いでドイツが 0.2%減、トルコおよびスウェーデンが各 0.1%減となり、これらの減少が欧州往航全体の伸び率を押し下げる要因となっている。

先述の方面別輸送量では地中海地域が伸びている。国別の内訳をみると、地中海西部・アフリカ地域では、イタリア、スペイン、アルジェリアの荷動き量の増加が寄与している。また、地中海東部・黒海沿岸では、ウクライナ、スロベニア、イスラエルが伸びている。表 2 には上位 15 か国までしか記載されていないが、ウクライナは、クリミア情勢を巡り、14 年 1 月以降荷動き量の 2 桁減が続いてきたが、15 年 12 月を底に、プラスに転じ、16 年 3 月以降は 2 桁増で回復している。

表2: 欧州往航の主な積み地・揚げ地別輸送量(単位:万TEU、%)

積み地	上半期(1-6月累計)荷動き量				2016上半期		
	2013	2014	2015	2016	シェア	前年比 伸び率	前年比 寄与度
中国	500.2	544.2	528.0	538.8	72.2	2.0	1.5
うち華東	261.3	286.6	271.3	277.0	(37.1)	2.1	0.8
うち華北	88.7	102.7	99.9	107.9	(14.5)	8.0	1.1
うち華南	150.2	154.9	156.8	153.9	(20.6)	▲ 1.8	▲ 0.4
韓国	41.4	52.3	47.5	50.0	6.7	5.2	0.3
ベトナム	25.2	27.0	29.4	29.4	3.9	0.1	0.0
タイ	23.3	25.6	24.3	23.9	3.2	▲ 1.9	▲ 0.1
日本	29.1	28.6	24.8	23.4	3.1	▲ 5.7	▲ 0.2
インドネシア	18.1	19.8	19.7	20.0	2.7	1.8	0.0
台湾	19.5	18.2	17.6	17.9	2.4	1.6	0.0
マレーシア	15.2	16.3	15.7	16.2	2.2	3.0	0.1
香港	20.0	18.5	15.4	14.0	1.9	▲ 9.3	▲ 0.2
シンガポール	5.4	5.1	4.7	4.7	0.6	▲ 0.9	▲ 0.0
カンボジア	2.2	2.4	3.0	3.9	0.5	27.3	0.1
フィリピン	3.0	2.7	2.9	2.9	0.4	▲ 0.6	▲ 0.0
ミャンマー	0.3	0.7	1.0	1.0	0.1	8.9	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	130.6	0.0
合計	702.9	761.3	734.2	746.2	100.0	1.6	1.6
うち中国を除く東アジア (日本、香港、韓国、台湾)	110.0	117.5	105.3	105.2	14.1	▲ 0.1	▲ 0.0
うちASEAN	92.6	99.6	100.7	102.0	13.7	1.2	0.2

揚げ地	上半期(1-6月累計)荷動き量				2016上半期		
	2013	2014	2015	2016	シェア	前年比 伸び率	前年比 寄与度
英国	88.4	93.4	98.2	101.8	13.6	3.7	0.5
ドイツ	99.4	100.5	97.8	96.5	12.9	▲ 1.4	▲ 0.2
オランダ	81.5	78.5	79.1	81.1	10.9	2.6	0.3
フランス	43.5	48.0	48.6	49.0	6.6	0.8	0.1
イタリア	46.5	45.8	42.7	46.0	6.2	7.8	0.5
スペイン	32.2	39.3	40.7	42.2	5.7	3.8	0.2
ベルギー	41.8	41.7	40.7	40.7	5.5	▲ 0.0	▲ 0.0
トルコ	36.1	39.9	40.5	39.9	5.3	▲ 1.4	▲ 0.1
ロシア	38.1	45.8	30.5	31.0	4.1	1.4	0.1
ポーランド	16.6	25.9	26.9	29.8	4.0	10.9	0.4
アルジェリア	11.2	14.8	14.3	16.1	2.2	12.8	0.2
イスラエル	13.4	14.3	15.0	16.0	2.1	6.7	0.1
エジプト	15.5	15.1	17.1	14.9	2.0	▲ 13.1	▲ 0.3
スウェーデン	13.9	14.8	15.7	14.8	2.0	▲ 5.9	▲ 0.1
その他	124.8	143.5	126.4	126.4	16.9	▲ 0.0	▲ 0.0
合計	702.9	761.3	734.2	746.2	100.0	1.6	1.6

注1. 2016年上半期の順位に基づく

出所: Container Trades Statistics

■ドイツ揚貨物の減少について

表2によれば、ドイツの荷動き量が14年下半期以降4期連続のマイナスが続き低調な推移となり、15年以降の欧州航路全体の弱含みの一因と考えられる。

ドイツ経済は、EUROSTATによると、12年以降の欧州経済回復の中で堅調に回復して

きた。15年第3四半期以降、輸入超過の状態が続き外需の伸びが低調であり、やや減速感が見られるものの、ドイツ経済は堅調に推移している。このことから、ドイツ経済がコンテナ荷動き量に影響を与えているかどうかは今の段階では明確ではない。

アジア積みドイツ揚げコンテナ荷動き量について地域間の動向をみると、北欧州揚げドイツ向け貨物では、15年以降、7割強を占める中国出し貨物が減少しており、特に、16年上半期は、華南出しの荷動き量が落ちた（表3参照）。また、日本、香港および韓国の東アジア出し貨物の減少がドイツ向け貨物の減少要因の1つである。

さらに、ドイツ揚げ貨物の約5%を占めていた地中海揚げドイツ向け貨物が、14年は13年4.6万TEUから、約5分の1の0.8万TEUにまで減少し、16年上半期は前年同期比72.4%減の120TEUであった。この地中海揚げドイツ向け貨物の減少が、14年下半年以降、ドイツ揚げの貨物量が4期連続でマイナスになった要因となっている。

ところで、現在、中国は一带一路構想の一環で、中国と欧州を結ぶ陸路と海路の整備を進めており、2011年以降重慶、成都、武漢、西安など中国各都市とポーランド、ドイツ、オランダなど欧州各地を結ぶサービスが次々と開通している。

EUROSTATによると、中国からのドイツ向け貨物は96%強が海上輸送によるもので、残り4%弱のうち、2%が航空、1%が鉄道、残りがトラック輸送で運ばれる（表4参照）。中国発ドイツ向け貨物の鉄道による輸送量は、中国発ドイツ向け全輸送量の約1%に過ぎず、16年上半期の輸送量は、重量にして3.4万トン程度である（表4参照）。しかし、13年と比べると10倍近く輸送量を増やしており、中国－欧州間の鉄道輸送がここ2,3年で順調に実用化されていることが伺える。

こうした輸送モードのシフトによるコンテナ荷動き量への影響も今後どの程度起こるのか注目される。

表3: 方面別ドイツ向け輸送量の推移

(単位: 万TEU)			中国計			中国を除く東アジア(香・日・台・韓)	ASEAN10	合計	
			華東	華南	華北				
2013	上半期	北欧州揚げドイツ向け貨物	68.4	38.7	18.7	11.0	13.8	12.6	94.9
	下半期		72.3	40.0	20.4	11.8	14.0	12.9	99.3
2014	上半期		72.7	39.8	19.8	13.1	13.2	13.7	99.6
	下半期		75.1	40.5	21.3	13.3	12.7	14.1	101.9
2015	上半期		71.2	38.3	20.4	12.5	12.4	14.2	97.8
	下半期		71.8	36.0	22.0	13.8	12.3	14.0	98.1
2016	上半期	70.0	37.9	19.4	12.8	11.9	14.5	96.5	
2013	上半期	地中海揚げドイツ向け貨物	3.4	1.9	1.0	0.5	0.7	0.4	4.5
	下半期		3.6	2.0	1.0	0.5	0.7	0.4	4.6
2014	上半期		0.5	0.2	0.1	0.1	0.3	0.1	0.8
	下半期		0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
2015	上半期		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	下半期		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2016	上半期	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
2016年ドイツ揚げ合計			70.0	37.9	19.4	12.8	11.9	14.5	96.5
シェア(%)			72.6	39.3	20.1	13.2	12.4	15.0	100.0
前年比伸び率(%)			▲ 1.6	▲ 1.1	▲ 5.1	2.4	▲ 4.0	2.4	▲ 1.4
前年比寄与度(%)			▲ 1.2	▲ 0.4	▲ 1.1	0.3	▲ 0.5	0.3	▲ 1.4

出所: Container Trades Statistics

表4: ドイツ: 中国からの輸入合計(輸送モード別)

(単位: 千トン)	2012		2013		2014		2015		2016	2016		
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	シェア	前年比伸び率	前年比寄与度
航空	122.3	125.2	111.9	129.0	121.4	136.3	121.0	146.6	129.0	2.7	6.6	0.2
鉄道	0.0	0.0	3.8	10.1	13.8	23.7	25.4	35.7	34.5	0.7	35.8	0.2
道路	11.5	9.0	9.4	9.0	12.6	10.1	10.9	11.0	11.0	0.2	1.5	0.0
海上輸送	4622.8	4235.8	4268.6	4286.5	4622.8	4631.8	4466.5	4254.8	4529.6		1.4	1.4
うちコンテナ貨物※	4532.7	4143.5	4172.7	4195.4	4537.6	4517.7	4365.7	4158.6	4424.3	94.1	1.3	1.3
うちコンテナ以外	90.1	92.2	95.9	91.1	85.2	114.1	100.8	96.2	105.3	2.2	4.4	0.1
中国からの輸入合計	4756.6	4370.0	4393.7	4434.6	4770.6	4801.9	4623.7	4448.1	4704.1	100.0	1.7	1.7

※HSコード27「原油および石油製品」、HSコード72「鉄鋼」、および、HSコード8702-05「完成車」はコンテナ貨物から除外している。

出所: EUROSTATより作成