

2011 年上半期日本・アジア／米国間コンテナ荷動きの動向について

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1109

日本海事センター企画研究部

研究員 松田琢磨

はじめに

(財)日本海事センターでは、PIERS (Port of Import/Export Reporting Service) の統計データをもとに、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。今回の記事では、それらに基づき11年上半期(11年1～6月)の日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き(北米航路荷動き)動向を振り返ることとしたい。なお、今回の記事は速報値に基づいていることを注記しておく。12年以降に入手可能となる確定値でも大まかな傾向は変わらないと思われるが、確定値が発表された際に荷動き量の数値にある程度修正が入る。

11 年上半期の北米往航荷動き

11 年上半期のアジア積米国揚コンテナ貨物(北米往航)の荷動き量は 637.5 万 TEU だった(図 1 参照)。10 年上半期に比べ荷動きは 3.8%増加となり、上半期ベースでは 09 年以降徐々に回復を見せている。ただし、荷動き変化率(荷動き成長率)は 10 年上半期の 17.6%、10 年下半期の 13.5%に比べて大幅に低くなっている。これは、11 年に入っても失業率が 10%近い水準で高止まりし、住宅市場において回復の見通しが立たない中でガソリン価格の急騰もあって個人消費が増えなかったためと見られる。

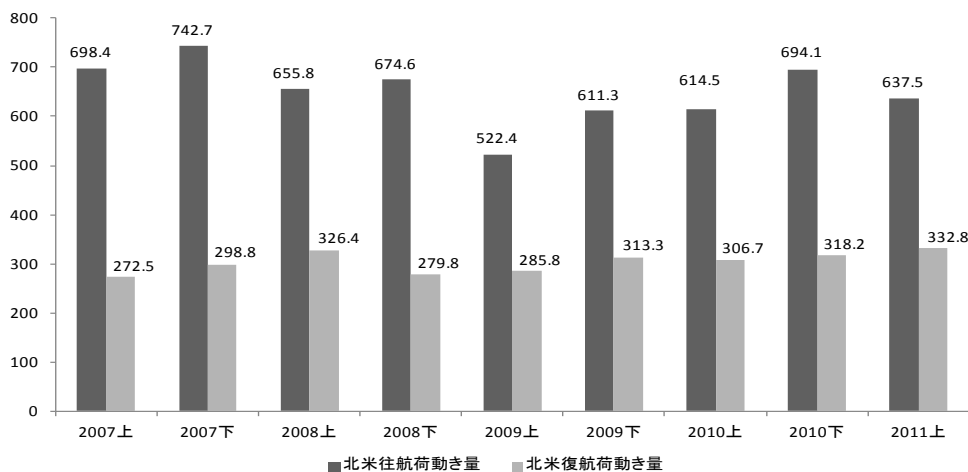


図 1：北米航路の荷動き量推移 (単位：10,000TEU)

荷動き量の上位5カ国は順に中国(シェア64.3%)、韓国(同5.6%)、日本(同4.8%)、台湾(同4.1%)、ベトナム(同3.7%)となっている。1位の中国積は半期ベースでは10年上半期以来3期連続の前年同期比増で、国別の寄与度(寄与度については表1の注を参照)を見ても中国積の寄与度は2.2%で、全体の変化率3.8%の半分以上が中国積の増加によって説明される。09年上半期はリーマン・ショック直前の08年上半期と比べ約80万TEU減であったが、11年上半期には同期比で11.1万TEU減まで戻ってきた。2位の韓国積はこのところのウォン安を背景に荷動きを伸ばし、5月までは月ベースで19カ月連続の前年同期比増を記録していた。ただし、6月は荷動きが低下しており、一時的な影響かどうか今後の動向を見定める必要があるだろう。日本積は東日本大震災があったにもかかわらず荷動きが増加している。

また、上位5カ国は10年以上同じ顔ぶれ(中国、韓国、日本、台湾、香港)が続いてきたが、このところ様子が変わってきている。10年下半期にベトナム積が台湾積を半期ベースで初めて抜いて5位になり、11年上半期も香港を上回って5位を維持している。また、6位の香港積(同3.7%)と7位のインド積(同3.2%)の荷動きの差が3.3万TEUまで近づいてきており、北米往航においても新興国の成長が目立っている。

表1：北米往航の国別荷動き量(単位：10,000TEU)、シェア(カッコ内)と寄与度、荷動き変化率(成長率)(単位：%)

荷動き量・シェア									
	中国積	韓国積	日本積	台湾積	ベトナム積	香港積	インド積	その他	合計
2010 ^上	396.1 (64.5%)	33.3 (5.4%)	29.0 (4.7%)	24.0 (3.9%)	21.5 (3.5%)	24.3 (4.0%)	18.5 (3.0%)	67.8 (11.0%)	614.5 (100.0%)
2010 ^下	454.3 (65.4%)	34.3 (4.9%)	31.3 (4.5%)	25.5 (3.7%)	25.9 (3.7%)	30.9 (4.5%)	19.4 (2.8%)	72.6 (10.5%)	694.1 (100.0%)
2011 ^上	409.7 (64.3%)	35.5 (5.6%)	30.4 (4.8%)	26.3 (4.1%)	23.7 (3.7%)	23.6 (3.7%)	20.3 (3.2%)	68.0 (10.7%)	637.5 (100.0%)
寄与度									荷動き変化率
2010 ^上	10.7%	1.7%	1.0%	0.7%	0.6%	0.8%	0.6%	1.6%	17.6%
2010 ^下	8.4%	0.9%	0.6%	0.5%	0.6%	1.2%	0.5%	0.7%	13.5%
2011 ^上	2.2%	0.4%	0.2%	0.4%	0.4%	-0.1%	0.3%	0.0%	3.8%

注) 寄与度は国や品目など個別の荷動き量の変化が北米往航(復航)の荷動き量をどの程度変化させたかを見るための指標となっている。例えば、表1で11年上半期(2011上と記載)の日本積の寄与度が0.2%ということは、全体の荷動き変化率3.8%のうち、0.2%分が日本積の荷動きの変動によって起こっていることを意味する。また、寄与度の合計は北米往航荷動き量の変化率(成長率)に等しい。

表 2：北米往航の品目別別荷動き量（単位：10,000TEU）、シェア（カッコ内）と寄与度

荷動き量・シェア									
	家具及び家財道具(①)	繊維及びその製品	一般電気機器	自動車部品	履物及び付属品	建築用具及びその関連品(②)	床材・ブラインド等のプラスチック製品(③)	その他	住宅関連(①+②+③)
2010上	95.1 (15.5%)	74.0 (12.0%)	50.0 (8.1%)	19.9 (3.2%)	21.6 (3.5%)	18.2 (3.0%)	18.1 (3.0%)	317.5 (51.7%)	131.5 (21.4%)
2010下	89.8 (12.9%)	92.7 (13.4%)	51.6 (7.4%)	22.5 (3.2%)	24.5 (3.5%)	18.6 (2.7%)	18.2 (2.6%)	376.3 (54.2%)	126.5 (18.2%)
2011上	90.8 (14.2%)	72.2 (11.3%)	52.3 (8.2%)	23.4 (3.7%)	22.2 (3.5%)	18.6 (2.9%)	17.7 (2.8%)	340.4 (53.4%)	127.0 (19.9%)
寄与度									
2010上	2.4%	1.9%	1.6%	1.2%	0.4%	0.7%	0.6%	8.8%	3.7%
2010下	1.1%	1.3%	1.4%	0.9%	0.6%	0.4%	0.3%	7.5%	1.8%
2011上	-0.7%	-0.3%	0.4%	0.6%	0.1%	0.1%	-0.1%	3.7%	-0.7%

品目別の上位 5 品目は家具及び家財道具（シェア 14.2%）、衣類及びその関連品（同 11.3%）、一般電気機器（同 8.2%）、自動車部品（同 3.7%）、履物及びその付属品（同 3.5%）だった（表 2 参照）。紙幅の都合もあり表では示せていないが、上位 10 品目のうち、10 年上半期に比べて荷動きが増加したのは半分の 5 品目に留まり、1 位の家具及び家財道具、2 位の繊維及びその製品では荷動きが減少している。また、往航貨物の中で大きな位置を占める住宅関連品 3 品目の合計をみても、住宅販売などが盛り上がり住宅市場の低調が続いていることを反映して荷動きは減少しており、寄与度は-0.7%となっている（表 2 参照）。

3 位の一般電気機器をみると、中国積の荷動きが 10 年上半期の 33.2 万 TEU から 11 年上半期の 35.2 万 TEU と約 2 万 TEU の増加となっており、一般電気機器の荷動き増はほとんどが中国積の増加分で占められている。一方、韓国積の一般電気機器の荷動きは 10 年上半期の 8.8 万 TEU から 11 年上半期の 8.6 万 TEU と減少している。これが一時的な要因によるものかどうかは今後の動向を確認しなければならない。4 位の自動車部品については、東日本大震災の影響もあってシェアの最も大きい日本積の荷動きが減少している。一方で中国積、韓国積、台湾積の荷動きは大きく増加している。日本製の自動車部品がこれらの国の製品で代替される流れは大震災の前から見られていたが、大震災以降、代替の動きが加速するかどうかについても注目していく必要がある。

11 年上半期の北米復航荷動き

11 年上半期の米国積アジア揚コンテナ貨物（北米復航）の荷動き量は 332.8 万 TEU だった（図 1 参照）。この荷動き量は現在の形で統計をさかのぼることのできる 00 年以來で最も大きなものであった。往航に比べても変化率は大きく、8.5%増と比較的堅調に推移している（表 3 参照）。

荷動き量の上位5カ国は中国（シェア37.3%）、日本（同13.4%）、韓国（同11.0%）、台湾（同9.2%）、香港（同6.9%）となった。上位5カ国の顔ぶれは00年以降変わっていない。

1位の中国揚は半期ベースでは09年上半期以来5期連続の前年同期比増で、国別の寄与度を見ても中国揚の寄与度は3.7%で、全体の変化率8.5%の4割強が中国揚の増加によって説明される。2位の日本揚も増加しており、寄与度は0.8%で揚げについても今のところ、復興需要など東日本大震災の影響は見られていない。

3位の韓国揚、4位の台湾揚は10年下半期にはいずれも前年同期比減となっていたが、11年上半期には増加に転じ、寄与度を見てもそれぞれ0.8%、1.3%と中国揚に次ぐ水準となっている。韓国揚の荷動き増については、豚肉の輸入が増えたことが大きく貢献したものと見られる。韓国では口蹄疫の発生による豚肉価格の上昇に対応する目的で11年1月に関税無税での輸入枠を設定した。その結果、米国からコンテナで運ばれる冷凍豚肉の輸入が急増した。実際、韓国揚の荷動き変化率7.3%のうち3.0%は「肉およびその調整品」の荷動き増で説明できる。

6位はインド（同5.0%）だが、インドにおける経済成長の減速傾向と歩を合わせて11年上半期におけるインド揚の荷動き変化率は9.4%で、20%近かった10年上半期、下半期に比べ減速気味となっている。このこともあって10年上半期には2.7万TEUだった5位の香港との差が11年上半期には6.6万TEUまで広がった。また、7位のインドネシア（同3.5%）と8位のベトナム（同2.9%）についても10年上半期の2.5万TEUから1.7万TEUで少し差が縮まっている。

表3：北米復航の国別荷動き量（単位：10,000TEU）、
シェア（カッコ内）と寄与度、荷動き変化率（成長率）（単位：%）

荷動き量・シェア									
	中国揚	日本揚	韓国揚	台湾揚	香港揚	インド揚	ベトナム揚	その他	合計
2010上	112.5 (36.7%)	42.1 (13.7%)	34.2 (11.2%)	26.7 (8.7%)	22.0 (7.2%)	14.7 (4.8%)	9.5 (3.1%)	44.9 (14.7%)	306.7 (100.0%)
2010下	121.5 (38.2%)	40.5 (12.7%)	31.6 (9.9%)	30.3 (9.5%)	24.3 (7.6%)	16.5 (5.2%)	9.6 (3.0%)	43.8 (13.8%)	318.2 (100.0%)
2011上	124.0 (37.3%)	44.5 (13.4%)	36.7 (11.0%)	30.7 (9.2%)	23.1 (6.9%)	16.5 (5.0%)	9.8 (2.9%)	47.5 (14.3%)	332.8 (100.0%)
寄与度									荷動き変化率
2010上	0.3%	2.1%	1.9%	1.3%	0.1%	-0.1%	0.1%	1.7%	7.3%
2010下	0.3%	0.8%	-0.5%	-0.3%	0.8%	0.7%	-0.2%	0.0%	1.6%
2011上	3.7%	0.8%	0.8%	1.3%	0.3%	0.6%	0.1%	0.8%	8.5%

品目別の上位5品目は、紙・板紙類及びその製品（シェア20.7%）、ペットフード及び動物用飼料（同6.6%）繊維及びその製品（同5.0%）、非金属及びスクラップ（同4.8%）、木材及びその製品（同4.6%）となっている（表4参照）。上位10品目のうち前年同期比で増加している品目は7品目で、減少した品目のうち2位のペットフード及び動物用

飼料と 8 位のレジン等の合成樹脂は中国揚で大幅な減少が見られている。前者については中国において醸造・蒸留後の搾りかすの輸入が大幅に減少していることが理由と見られる。また、非金属及びスクラップ、穀物及びその調整品、木材及びその製品と採油用の種及び油脂からなるバルク貨物は荷動きが増加しているものの、シェアは 14.2%と低下している。

表 4：北米復航の品目別荷動き量（単位：10,000TEU）、シェア（カッコ内）と寄与度

荷動き量・シェア										
	紙、板紙類及びその製品	ペットフード及び動物用飼料	繊維及びその製品	非金属及びスクラップ	木材及びその製品	鋼材及びその製品	家具及び家財道具	レジン等の合成樹脂	その他	バルク貨物(注参照)
2010上	61.2 (19.9%)	25.8 (8.4%)	13.3 (4.3%)	16.1 (5.2%)	11.5 (3.7%)	10.4 (3.4%)	10.6 (3.4%)	14.8 (4.8%)	143.0 (26.8%)	45.0 (16.7%)
2010下	65.7 (20.7%)	27.8 (8.7%)	12.7 (4.0%)	16.4 (5.2%)	11.5 (3.6%)	12.9 (4.1%)	11.7 (3.7%)	13.2 (4.2%)	146.3 (28.4%)	43.1 (16.6%)
2011上	68.8 (20.7%)	21.9 (6.6%)	16.8 (5.0%)	15.9 (4.8%)	15.2 (4.6%)	14.7 (4.4%)	12.9 (3.9%)	12.5 (3.8%)	154.1 (29.0%)	46.3 (14.2%)
寄与度										
2010上	-3.0%	4.4%	-0.1%	-1.4%	0.6%	-1.0%	0.2%	0.0%	7.5%	-0.7%
2010下	-0.5%	4.3%	1.1%	-0.9%	0.0%	-0.7%	-0.5%	-1.2%	-0.1%	-4.7%
2011上	2.5%	-1.3%	1.1%	0.0%	1.2%	1.4%	0.8%	-0.8%	3.6%	0.4%

注) バルク貨物は「非金属及びスクラップ」、「木材及びその製品」、「採油用の種及び油脂」と「穀物及びその調整品」の荷動き量の合計となっている。

おわりに

10 年になってようやく復活の目処が立ったように見えた北米往航荷動きであるが、11 年初めの時点で予想されていたほどには上半期の荷動きは伸びていない。米国では失業率が高止まりしてしまい住宅市場も回復の兆しが見られていない中で、10 年の下半期ごろには堅調に推移していた個人消費もガソリン価格の高騰があって増えず景気回復が進まないためであると考えられる。とくに直近の荷動きは芳しいとは言いがたく、月ベースでみると 6 月になって往航荷動きは 18 カ国中、日中韓の上位 3 か国を含む 12 か国が前年同月比減少となっている。米国において個人消費が大きく悪化しているわけではないものの、クリスマスシーズンに向けて荷動きが活発化する下半期についても、消費者信頼感指数が悪化傾向にあるなど、明るい見通しとは言い難い。また、9 月 8 日にオバマ大統領が 4,470 億ドルに上る雇用対策を発表したが、発表されている法案が成立するかどうかは明らかではなく、すべて成立したとしてもこの対策の効果が表れるのは 12 年以降となる。このように考えると 11 年下半期に向けて北米往航荷動きの見通しは基本的には大きな落ち込みはないものの、10 年下半期に比べて大きく伸びるということはないと言えるだろう。

一方、比較的堅調に荷動きの伸びてきた北米復航荷動きであるが、往航同様、直近の荷動きは良いとは言えない。月ベースで見えていくと、6 月には日中韓の上位 3 か国を含む 9 カ国で前年同月比が減少している。アジア地域においても景気拡大のペースが鈍化

する可能性が高いこと、復航によって輸入した原料を加工した製品の主要な輸出先である欧米の景気動向が明るいとはいいがたいこともあり、荷動きの見通しについては慎重に見積もっておくことが望ましいと考えている。

なお、毎月『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』は日本海事センターのウェブサイト (<http://www.jpmac.or.jp/>) からも見ることができる。興味のある方はこちらもぜひご覧いただきたい。