

2011 年日本・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 1203

日本海事センター企画研究部

研究員 川崎智也

研究員 松田琢磨

はじめに

(公財)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、そのデータに基づき11年(11年1～12月)の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くものであることを注記しておく。

11 年の北米往航荷動き

11 年のアジア積米国揚コンテナ貨物(北米往航)の荷動き量は 1,313.4 万 TEU だった(図 1 参照)。11 年上半期の荷動き変化率(荷動き成長率)は前年同期比 3.7%増だったものの、下半期は同 2.7%減となったことが影響し、通年の荷動きは前年比 0.3%増とほぼ横ばいであった。

これは米国経済が 10 年下半期から立ち直りの傾向を見せる一方で荷動きに大きな影響を与える住宅市場を中心に、本格的な回復に至っていないことが背景にあると考えられる。11 年における米国の小売売上高は前年比 7.7%増となった。特に、自動車関連の売上高が伸び、前年比 9.9%増で米国経済を引っ張り、それに合わせて自動車関連の品目の荷動きも増加した。しかしながら、住宅市場では新築住宅販売戸数が前年比 5.3%減となるなど、家具、家財道具の売り上げも前年比 1.7%増と伸び悩んだ。これが家具、家財道具の荷動き減につながった。

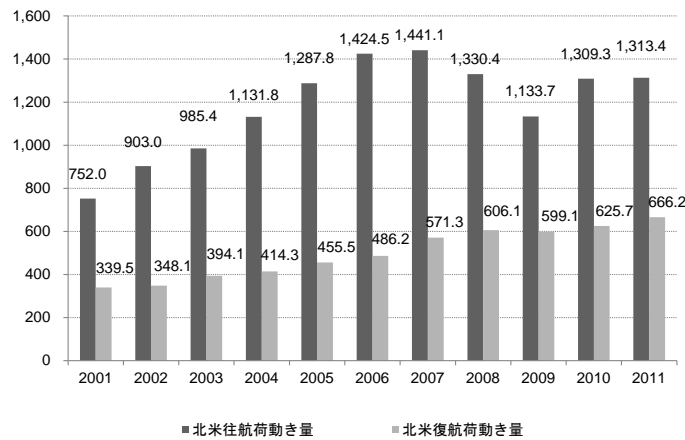


図 1：北米航路の荷動き量推移（単位：10,000TEU）

荷動き量の上位 5 カ国は、順に中国（シェア 64.6%）、韓国（同 5.3%）、日本（同 4.8%）、台湾（同 4.0%）、香港（同 3.9%）となっている。上位 5 カ国の顔ぶれは 10 年以上変わっていないが、11 年は台湾が香港を上回って 4 位となった。韓国はウォン安を背景に輸出が好調で、09、10 年に続き日本を上回って 2 位を維持した。また、6 位のベトナム積（同 3.8%）が 5 位の香港積に迫り、両者の差は僅か 0.7 万 TEU になった。香港積は、10 年こそリーマンショック後の反動でプラス成長となったものの、過去 10 年は減少傾向が続いており、10 年間で約 50 万 TEU 減少した。一方、ベトナム積は過去 10 年にわたって堅調に増加し、10 年間で 50 万 TEU 近くの伸びとなり、香港積とは正反対の動きを見せている。この傾向が続けば、12 年にはベトナム積が香港積を抜いてトップ 5 に入る可能性が高い。また、タイ積は、上半期も前年同期比 0.6%の減少であったが、11 年 7 月に大洪水が発生し 3 ヶ月以上続いたこともあり、下半期が前年同期比 6.6%減の 18.0 万 TEU となり、通年では 3.7%減の 35.1 万 TEU となった。

表 1：北米往航の国別荷動き量（単位：1 万 TEU）、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	香港積	ベトナム積	インド積	タイ積	その他	合計
2009	743.1 (65.5%)	52.9 (4.7%)	51.5 (4.5%)	42.9 (3.8%)	43.6 (3.8%)	40.5 (3.6%)	31.6 (2.8%)	32.6 (2.9%)	95.0 (8.4%)	1,133.7 (100.0%)
2010	850.9 (65.0%)	67.5 (5.2%)	60.3 (4.6%)	49.6 (3.8%)	55.3 (4.2%)	47.4 (3.6%)	37.9 (2.9%)	36.4 (2.8%)	104.0 (7.9%)	1,309.3 (100.0%)
2011	848.7 (64.6%)	69.9 (5.3%)	62.8 (4.8%)	52.5 (4.0%)	50.7 (3.9%)	49.9 (3.8%)	41.5 (3.2%)	35.1 (2.7%)	102.3 (7.8%)	1,313.4 (100.0%)
(参考)2011下	439.0 (65.0%)	34.4 (5.1%)	32.5 (4.8%)	26.2 (3.9%)	27.1 (4.0%)	26.2 (3.9%)	21.2 (3.1%)	18.0 (2.7%)	51.3 (7.6%)	675.8 (100.0%)
寄与度										
2009	-8.7%	-0.6%	-1.7%	-0.8%	-1.1%	-0.1%	-0.4%	-0.4%	-0.9%	-14.8%
2010	9.5%	1.3%	0.8%	0.6%	1.0%	0.6%	0.6%	0.3%	0.8%	15.5%
2011	-0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	-0.3%	0.2%	0.3%	-0.1%	-0.1%	0.3%
(参考)2011下	-2.2%	0.0%	0.2%	0.1%	-0.6%	0.0%	0.3%	-0.2%	-0.3%	-2.7%
荷動き変化率(荷動き成長率)										
2009	-13.5%	-12.8%	-30.7%	-20.4%	-25.4%	-2.6%	-15.8%	-13.6%	-11.6%	-14.8%
2010	14.5%	27.7%	17.1%	15.6%	26.8%	17.2%	19.9%	11.6%	9.5%	15.5%
2011	-0.3%	3.5%	4.1%	5.9%	-8.2%	5.2%	9.5%	-3.7%	-1.6%	0.3%
(参考)2011下	-3.4%	0.3%	3.8%	2.4%	-12.4%	1.1%	9.3%	-6.6%	-3.8%	-2.7%

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表す指標である。例えば、表 1 で 11 年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-0.3%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、寄与度の合計は全体の荷動き変化率（荷動き成長率）に等しい。

表 2：北米往航の品目別別荷動き量（単位：1 万 TEU）、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													
荷動き量順位	1	2	3	4	5	8	9	10	12	その他	住宅関連 (①+③+⑤)	自動車関連 (②+④+⑥)	合計
品目	家具及び家財運具(①)	繊維及びその製品	一般電気機器	おもちゃ	自動車部品(②)	建築用具及びその関連品(③)	自動車、トラック等のタイヤ及びチューブ(④)	床材・ブラインド等のプラスチック製品(⑤)	車両機器及び部品(⑥)				
2009	165.5 (14.6%)	149.1 (13.1%)	84.5 (7.5%)	50.1 (4.4%)	30.5 (2.7%)	30.6 (2.7%)	27.8 (2.4%)	31.5 (2.8%)	21.6 (1.9%)	542.5 (47.9%)	227.6 (20.1%)	79.9 (7.0%)	1,133.7 (100%)
2010	184.9 (14.1%)	166.8 (12.7%)	101.6 (7.8%)	60.0 (4.6%)	42.4 (3.2%)	36.8 (2.8%)	34.2 (2.6%)	36.3 (2.8%)	25.8 (2.0%)	620.6 (47.4%)	258.0 (19.7%)	102.3 (7.8%)	1,309.3 (100%)
2011	178.6 (13.6%)	156.6 (11.9%)	102.1 (7.8%)	54.1 (4.1%)	49.1 (3.7%)	36.7 (2.8%)	36.0 (2.7%)	35.7 (2.7%)	29.1 (2.2%)	635.5 (48.4%)	251.0 (19.1%)	114.1 (8.7%)	1,313.4 (100%)
(参考)2011下	87.8 (13.0%)	84.4 (12.5%)	49.9 (7.4%)	32.6 (4.8%)	25.6 (3.8%)	18.2 (2.7%)	17.5 (2.6%)	18.0 (2.7%)	15.2 (2.3%)	326.6 (48.3%)	124.0 (18.3%)	58.3 (8.6%)	675.8 (100%)
寄与度													
2009	-2.1%	-0.7%	-0.8%	-0.6%	-0.5%	-0.7%	-0.4%	-0.3%	-0.8%	-7.8%	-3.2%	-1.7%	-14.8%
2010	1.7%	1.6%	1.5%	0.9%	1.0%	0.5%	0.6%	0.4%	0.4%	6.9%	2.7%	2.0%	15.5%
2011	-0.5%	-0.8%	0.0%	-0.4%	0.5%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	1.1%	-0.5%	0.9%	0.3%
(参考)2011下	-0.3%	-1.2%	-0.2%	-0.7%	0.4%	-0.1%	-0.1%	0.0%	0.2%	-0.7%	-0.4%	0.5%	-2.7%
荷動き変化率(荷動き成長率)													
2009	-14.7%	-6.2%	-11.0%	-14.4%	-18.1%	-23.8%	-14.9%	-12.5%	-32.8%	-16.0%	-15.8%	-21.7%	-14.8%
2010	11.7%	11.9%	20.2%	19.6%	38.8%	20.2%	23.0%	15.3%	19.5%	14.4%	13.4%	28.1%	15.5%
2011	-3.4%	-6.1%	0.5%	-9.8%	15.8%	-0.2%	5.4%	-1.7%	12.8%	2.4%	-2.7%	11.5%	0.3%
(参考)2011下	-2.2%	-9.0%	-3.3%	-12.6%	13.8%	-2.3%	-3.9%	-0.8%	9.3%	-1.5%	-2.0%	6.8%	-2.7%

往航の荷動き動向は、シェアの大きい中国積の貨物に大きく影響を受ける。国別に寄与度（寄与度については表 1 の注を参照）を見ると、中国積の寄与度は-0.2%で、北米往航荷動き量の変化率 0.3%とは正負が異なる。これは、中国を除外した北米往航荷動き

き量が0.5%増であることを意味しており、中国積が全体荷動きの伸び率を4割近く低下させている。その他の寄与度は、韓国積、日本積、台湾積がいずれも0.2%となっているほか、香港積が-0.3%となった。

品目別の上位5品目は家具及び家財道具（シェア13.6%）、繊維及びその製品（同11.9%）、一般電気機器（同7.8%）、おもちゃ（同4.1%）、自動車部品（同3.7%）だった（表2参照）。往航の貨物で大きな割合を占める住宅関連品（家具及び家財道具、建築用具及びその関連品、床材・ブラインド等のプラスチック製品の3品目）は、新築住宅販売が30.6万戸で前年比5.3%減と盛り上がり欠けるなど、住宅市場が低調であったこともあり、寄与度は-0.5%となっている。（表2参照）。

次に多かった繊維及びその製品は、中国だけでなくインド、バングラデシュ、香港、パキスタンなどからの荷動きも減少し、5ヶ国の減少分は9.3万TEUとなった。これはアジア積の当該品目の減少分の91.3%を占め、繊維及びその製品の寄与度-0.8%のうち-0.7%は5ヶ国からの荷動き減に起因している。

なお、09年にリーマンショックの影響で荷動きが減少したものの、10年の増加で09年の減少分を取り戻した自動車関連製品（自動車部品、自動車・トラック等のタイヤ及びチューブ、車両機器及び部品の3品目）については、11年も荷動きが堅調に伸び、前年比11.5%増の114.1万TEUとなった。09年の減少分の約5割が日本積であったにもかかわらず、10年の増加分の中で日本積が占める割合は2割強にとどまっておらず、中国積や韓国積の方が増加していた。11年ではその傾向に拍車がかかり、11年の増加分の中で日本積が占める割合は1割弱にまで落ち込んだ。一方、中国の増加分は約3割弱、韓国の増加分は約2割弱となったほか、台湾の増加分は2割強を占めた。これは東日本大震災によって日本国内の自動車製造のサプライチェーンが途絶したことにより国内の自動車生産が止まったことに加え、割安で性能も向上した東アジアの自動車関連製品が日本製のものから代替されるようになった事情を反映しているものと考えられる。

11年の北米復航荷動き

11年の米国積アジア揚コンテナ貨物（北米復航）の荷動き量は、666.2万TEUだった（図1参照）。この荷動き量は現在形で統計を遡ることのできる00年以来で最も大きなものであった。往航に比べて荷動き変化率は大きく、6.5%増となり（表3参照）、往航荷動きを100%とした場合の復航荷動きの比率を示すインバランスは50.7%となり、両者のギャップは2.9%ポイント縮まった。

荷動き量の上位5カ国は、中国（シェア38.3%）、日本（同12.9%）、韓国（同10.5%）、台湾（同9.7%）、香港（同6.9%）となった。順位こそ異なるが往航と同じ顔ぶれとなっている。6～8位はいわゆる新興国と呼ばれる国々で、近年荷動き量を伸ばしている。しかし、11年のインドネシア揚に関しては3.3%減となった。洪水被害を受けたタイは10位で、11年は3.1%減となった。洪水被害が始まった下半期に特に大きな落ち込みを

見せており、前年同期比 13.5%減となった。荷動き変化率でみると、タイの洪水が荷動きに与える影響は復航の方が大きかったことになる。

表 3：北米復航の国別荷動き量（単位：1 万 TEU）、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	インドネシア揚	ベトナム揚	その他	合計
2009	232.3 (38.8%)	74.1 (12.4%)	62.1 (10.4%)	54.3 (9.1%)	43.8 (7.3%)	29.3 (4.9%)	20.8 (3.5%)	19.5 (3.3%)	62.9 (10.5%)	599.1 (100.0%)
2010	234.9 (37.5%)	82.6 (13.2%)	65.8 (10.5%)	57.0 (9.1%)	46.4 (7.4%)	31.1 (5.0%)	22.7 (3.6%)	19.1 (3.1%)	66.0 (10.5%)	625.7 (100.0%)
2011	255.2 (38.3%)	85.7 (12.9%)	69.8 (10.5%)	64.5 (9.7%)	45.9 (6.9%)	34.0 (5.1%)	22.0 (3.3%)	20.1 (3.0%)	68.9 (10.3%)	666.2 (100.0%)
(参考)2011下	130.5 (39.3%)	41.1 (12.4%)	33.0 (9.9%)	33.7 (10.2%)	22.7 (6.8%)	17.5 (5.3%)	10.4 (3.1%)	10.3 (3.1%)	32.9 (9.9%)	332.2 (100.0%)
寄与度										
2009	3.9%	-1.9%	-1.3%	-2.7%	0.5%	1.2%	-0.4%	0.8%	-1.2%	-1.2%
2010	0.4%	1.4%	0.6%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	-0.1%	0.5%	4.4%
2011	3.2%	0.5%	0.6%	1.2%	-0.1%	0.5%	-0.1%	0.2%	0.5%	6.5%
(参考)2011下	2.6%	0.2%	0.4%	1.1%	-0.5%	0.3%	-0.1%	0.2%	-0.1%	4.2%
荷動き変化率(荷動き成長率)										
2009	11.2%	-13.6%	-10.9%	-23.3%	7.6%	31.2%	-10.6%	31.8%	-10.1%	-1.2%
2010	1.2%	11.5%	6.0%	4.8%	5.8%	6.3%	9.2%	-2.2%	5.0%	4.4%
2011	8.6%	3.8%	6.0%	13.3%	-1.1%	9.1%	-3.3%	5.4%	4.4%	6.5%
(参考)2011下	6.7%	1.6%	4.4%	11.4%	-6.8%	6.0%	-3.0%	7.4%	-0.5%	4.2%

復航の荷動き量も中国の影響は大きいですが、11年の往航では全体荷動き量に占める割合が 64.6%であるのに対し、復航では 38.3%と圧倒的なシェアを持っているわけではない。ただし、プラスの寄与度が最も大きかったのは中国で 3.2%となった。その他の国の寄与度を見ると、日本揚の寄与度は 0.5%、韓国揚が 0.6%、台湾揚が 1.2%、香港揚が -0.1%となっている。

表 4：北米復航の品目別荷動き量（単位：1 万 TEU）、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													
荷動き量順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	その他	バルク貨物 (①+②+③+④)	合計
	紙、板紙類及びその製品	ペットフード及び動物用飼料	非金属及びスクラップ(①)	鋼材及びその製品(②)	木材及びその製品(③)	家具及び家庭道具	レジンの合成樹脂	衣類及びその関連品	肉及びその製品	鋼油用の種及び油脂(④)			
2009	137.0 (22.9%)	27.5 (4.6%)	39.3 (6.6%)	28.3 (4.7%)	21.1 (3.5%)	23.2 (3.9%)	31.9 (5.3%)	22.6 (3.8%)	18.9 (3.1%)	18.2 (3.0%)	231.1 (38.6%)	107.0 (17.9%)	599.1 (100.0%)
2010	126.9 (20.3%)	53.6 (8.6%)	32.5 (5.2%)	23.4 (3.7%)	22.9 (3.7%)	22.3 (3.6%)	28.1 (4.5%)	25.9 (4.1%)	20.3 (3.2%)	17.2 (2.7%)	252.7 (40.4%)	96.0 (15.3%)	625.8 (100.0%)
2011	137.0 (20.6%)	47.4 (7.1%)	33.6 (5.0%)	29.7 (4.5%)	28.9 (4.3%)	26.9 (4.0%)	25.6 (3.8%)	24.8 (3.7%)	24.4 (3.7%)	17.9 (2.7%)	270.0 (40.5%)	110.1 (16.5%)	666.2 (100.0%)
(参考)2011下	68.2 (20.7%)	25.5 (7.7%)	17.7 (5.4%)	15.0 (4.6%)	13.7 (4.2%)	14.0 (4.3%)	13.1 (4.0%)	8.0 (2.4%)	12.7 (3.8%)	9.9 (3.0%)	131.8 (40.0%)	56.3 (17.1%)	329.7 (100.0%)
寄与度													
2009	2.3%	-0.1%	-0.3%	-0.6%	-0.1%	0.7%	1.3%	-0.6%	-0.3%	-0.8%	-2.7%	-1.8%	-1.2%
2010	-1.7%	4.4%	-1.1%	-0.8%	0.3%	-0.2%	-0.6%	0.6%	0.2%	-0.2%	3.6%	-1.8%	4.4%
2011	1.6%	-1.0%	0.2%	1.0%	0.9%	0.7%	-0.4%	-0.2%	0.6%	0.1%	2.8%	2.3%	6.5%
(参考)2011下	0.8%	-0.7%	0.4%	0.7%	0.7%	0.7%	0.0%	-1.4%	0.8%	0.8%	0.7%	2.6%	3.4%
荷動き変化率(荷動き成長率)													
2009	11.1%	-1.9%	-4.7%	-11.7%	-2.1%	21.0%	33.9%	-13.9%	-7.8%	-21.2%	-6.5%	-9.3%	-1.2%
2010	-7.4%	95.2%	-17.4%	-17.5%	8.5%	-4.1%	-12.0%	14.6%	7.6%	-5.5%	9.3%	-10.3%	4.4%
2011	8.0%	-11.6%	3.5%	27.3%	25.8%	21.0%	-8.8%	-4.4%	20.0%	4.0%	6.8%	14.7%	6.5%
(参考)2011下	3.8%	-8.3%	7.8%	16.2%	19.6%	20.0%	-1.0%	-36.5%	25.2%	35.9%	1.7%	17.2%	3.4%

品目別の上位 5 品目は、紙・板紙類及びその製品（シェア 20.6%）、ペットフード及び動物用飼料（同 7.1%）、非金属及びスクラップ（同 5.0%）、鋼材及びその製品（同

4.5%)、木材及びその製品（同 4.3%）となっている（表 4 参照）。また、非金属及びスクラップ、鋼材及びその製品、木材及びその製品と採油用の種及び油脂など、一般的にはばら積み船で運ばれる貨物（バルク貨物）のシェアが 15%程度あり、これは往航と異なる特徴である。

復航は、上位 10 品目のうち 7 品目で前年比の荷動き量が増加している。中でも復航で大きなシェアを占める紙、板紙類及びその製品の増加が大きく、10 年に落ち込んだ分を取り戻し、寄与度は 1.6%に達した。この品目の荷動きは中国揚で 10.2 万 TEU の大きな増加を見せており、増加分のほとんどを中国揚げが占める。逆にこの品目の荷動きはインドネシア揚、韓国揚、台湾揚で合わせて 20.5 万 TEU 減少した。しかしながら、中国揚の増加によって半分近くがカバーされ、全体での荷動き増につながった。

2 位のペットフード及び動物用飼料は、10 年に前年比 95.2%増の 53.6 万 TEU と大幅に増加した品目である。この品目の荷動きを押し上げたのはベトナム揚で、0.3 万 TEU から 31.4 万 TEU となり約 30 万 TEU 増加した。この品目の 11 年のアジア揚は 11.6%減で、寄与度も-1.0%だが、ベトナム揚については 6.1%増の 33.4 万 TEU と増加している。Zepol 社の TradeView を用いて貿易統計ベースでペットフード及び動物用飼料の内訳をみると、畜産で用いられる「飼料用植物」が多くを占め、10 年に大幅な伸びを示している。すなわち、ベトナムにおける飼料の輸入需要が増大したことが荷動き増の原因となったと解釈できる。これはベトナムの経済発展によって消費者の食生活に変化が起これ、肉の消費量が増加したために飼料の需要が大きくなったことが最も大きな要因ではないかと考えられる。また、牛乳の生産量も増加しており、乳牛の飼料に利用する目的としての荷動きの増加があることも推し量られる。

おわりに

08 年下半期以降、世界的な景気悪化を受けて急激に減少した北米航路荷動きは、10 年で荷動きの落ち込み分をほぼ取り戻した。11 年は国・品目別に増減はあるものの、全体としては 10 年からほぼ横ばいの荷動きであった。米国では 10 年下半期から小売売上高も順調に伸びており、11 年に入ってから失業率も急速な回復を見せ始めている。この傾向が今後も続けば、12 年の荷動きについては基本的に明るい見通しを立てられるのではないかと考える。

タイでは大規模洪水が発生し、多くの工場が操業停止に追い込まれるなどの被害を受けた。その影響で 11 年のタイ発着の荷動きは下半期を中心に減少した。しかし、今後は洪水の復興需要が期待でき、それに先行して船社もタイ発着航路のスペース確保に努めている。また、産業の国際分業化やアセアン自由貿易協定などにより、アジア域内では部品や資本財の取引が活発化している。なかでもタイはサプライチェーンで重要なポジションを担っていることから、タイの復興に合わせて、アジアの他国においても 12 年の荷動きは明るい方向に向かうものと考えられる。