

## ユーロスタット（Eurostat）を使ったアジア・欧州間コンテナ荷動きの動向について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1301

日本海事センター企画研究部

研究員 松田琢磨

### はじめに

かつて欧州航路の荷動きを知るためには、同盟統計が用いられてきた。しかしながら、08年9月以降同盟統計が集計されなくなり、代わって欧州定航協会（ELAA）、さらにはその子会社のCTS（コンテナトレーズスタティスティックス）社が発表を行うようになった。

また、12年まではCTS社を通じて欧州航路全体の荷動きデータを無料で入手することができたが、12年に入ってCTS社がこれらの荷動きデータを有料化し、データ入手のハードルが上がった。（これらのデータは（公財）日本海事センターと海事プレス社がそれぞれ発表しており、（公財）日本海事センターのウェブサイトでも見ることも可能となっている。）そこで今回の記事では、EUの公式統計であるユーロスタット（Eurostat）の問題点を適宜CTSと比較しながら指摘したうえで、欧州航路の荷動き量がユーロスタットでどのように把握できるか述べることにし、あわせて11年の状況を説明する。

### ユーロスタットについて

ユーロスタットは欧州連合統計局が発表している公式統計であり、インターネット経由で無料でのデータ入手が可能である。コンテナ荷動き量であれば00年以降は利用に耐えるデータが入手可能となっている（00年以前のデータも存在するが、ドイツ発着のデータがないなど利用するうえでは問題がある）。また、海上輸送による品目別データもユーロスタットの中にある貿易統計に掲載されており、これも00年以降のデータが入手可能である。品目別データではHSコードに基づいてかなり詳細なデータを知ることが可能である。CTSでは過去にさかのぼれるのは09年までであり、ある程度長期的な動向を比較できることはユーロスタットを用いる大きな利点の一つである。欧州側の港湾別に荷動き量を把握することもできる。

ただし、CTS同様、ユーロスタットでも船社別データやトランシップの動向を知ることは難しい（北米航路や大西洋航路であれば、米国税関を通して船荷証券（B/L）をもとに船社別データやトランシップのデータが把握できている）。

また、ユーロスタットにはデータとしての大きな欠点があることも指摘できる。その一つはコンテナ荷動き量が四半期ベースのデータであり、かつ更新が遅いことである。この記事を執筆した13年1月中旬の時点で、コンテ

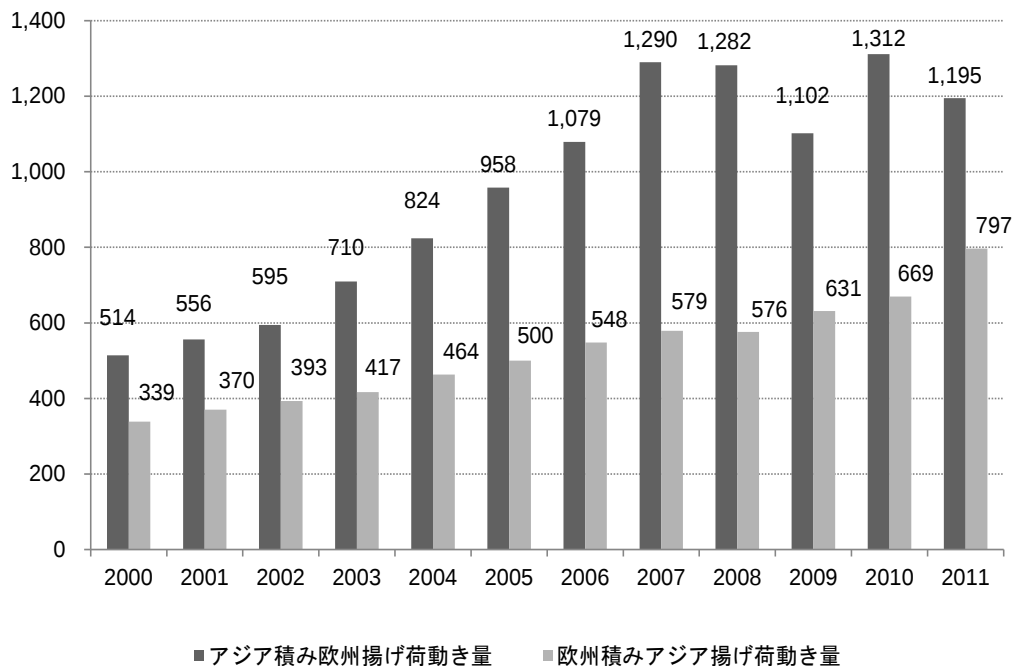
ナ荷動き量統計の最新データは 12 年第 2 四半期となっている。国によっては第 1 四半期までしか利用可能ではないため、結局欧州航路全体の動向を把握できるまでには 9 ヶ月程度のタイムラグが生じてしまう。CTS データの 2 ヶ月遅れに比べてもかなりの差がある。なお、海上荷動き量の品目別データは月次データでかつ 2 ヶ月遅れであるが、コンテナ荷動き量の品目別データは存在しない。

二つ目はデータの内容に連続性に欠けるケースや整合性が取れていないケースがみられることである。コンテナ荷動き量で言えば、スペイン発着の 11 年のデータが存在しないほか、トルコ発着のデータで空コンテナの量と総コンテナ取扱量が同じになっている。

なお、ユーロスタットで入手できるコンテナ荷動き量の発着地は最大 25 ヶ国、海上貿易量の発着地は 27 ヶ国であるが、CTS の発着地はエジプトやモロッコなど北アフリカ諸国を含む 42 ヶ国であることにも注意が必要である。

## 11 年の欧州往航荷動き

11 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 1,195 万 TEU であった（図 1 参照）。欧州往航コンテナ荷動き量は 00 年以降 07 年までは年あたり 14.0%と順調に伸びていたが、リーマン・ショックの起こった 08 年に 0.6%減となり、09 年に 14.0%減となった。10 年は 19.0%増であった。11 年は 8.9%減となっているが、上述した通り 11 年はスペインのデータが欠損しており、10 年のコンテナ荷動き量からスペインを抜いて 11 年と比較すると 3.0%の増加となっている。いずれにせよ 11 年の荷動きの伸びが 10 年に比べて鈍化していると言える。これは債務危機の影響で経済成長も鈍化したことが大きな要因とみられる。ちなみに、CTS のデータによると 12 年 11 月までの時点で前年比 4.7%減となっており、12 年全体でも経済の減速に沿って欧州航路のコンテナ荷動き量も減少するとみられる。



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

図 1：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推移（2000－2011 年、単位：10,000TEU）

注 1：欧州はベルギー、ブルガリア、デンマーク、ドイツ、エストニア、アイルランド、ギリシャ、スペイン、フランス、イタリア、キプロス、ラトビア、リトアニア、マルタ、オランダ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロベニア、フィンランド、スウェーデン、英国、クロアチア、ノルウェー、トルコの 25 ヶ国のデータを使用している。

注 2：2000－2006 年と 2011 年のデータには含まれていない国がある。たとえば 2006 年以前はトルコが含まれておらず、2011 年にはスペインが入っていない。

注 3：トルコの荷動き量には空コンテナの荷動き量が含まれている。

注 4：アジアは日本、韓国、中国、香港、台湾、マカオ、シンガポール、フィリピン、ベトナム、マレーシア、インドネシア、タイ、カンボジア、ミャンマー、バングラディシュ、インド、パキスタン、スリランカの 18 ヶ国のデータを使用している。

積み地・揚げ地別の荷動き量を見ると、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 56.5%）。それに次ぐのはシンガポール（同 10.4%）、マレーシア（同 7.8%）、香港（同 6.9%）、韓国（同 4.9%）、日本（同 3.0%）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 19.2% と北米往航の 12.4% 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 25.9%）、英国（同 15.9%）の順になっており、これら 3 ヶ国で欧州往航の 71.1% 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 1：2011 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 |       |      |       |       |        |       |      |      |         |
|-------------|-------|-------|------|-------|-------|--------|-------|------|------|---------|
|             |       | 東アジア  |      |       | ASEAN |        |       | 南アジア |      | 合計      |
|             |       |       | 日本   | 中国    |       | シンガポール | マレーシア |      | インド  |         |
| 揚<br>げ<br>地 | ドイツ   | 270.6 | 11.8 | 199.8 | 56.3  | 31.8   | 23.5  | 23.3 | 14.6 | 350.2   |
|             |       | 22.7% | 1.0% | 16.7% | 4.7%  | 2.7%   | 2.0%  | 2.0% | 1.2% | 29.3%   |
|             | オランダ  | 244.8 | 17.1 | 173.3 | 52.8  | 29.9   | 20.0  | 11.4 | 5.7  | 309.0   |
|             |       | 20.5% | 1.4% | 14.5% | 4.4%  | 2.5%   | 1.7%  | 1.0% | 0.5% | 25.9%   |
|             | 英国    | 136.7 | 4.8  | 111.9 | 32.3  | 11.7   | 15.9  | 20.9 | 11.4 | 189.8   |
|             |       | 11.4% | 0.4% | 9.4%  | 2.7%  | 1.0%   | 1.3%  | 1.7% | 1.0% | 15.9%   |
|             | フランス  | 71.3  | 1.5  | 59.7  | 17.9  | 6.0    | 10.0  | 2.5  | 1.9  | 91.8    |
|             |       | 6.0%  | 0.1% | 5.0%  | 1.5%  | 0.5%   | 0.8%  | 0.2% | 0.2% | 7.7%    |
|             | イタリア  | 49.1  | 0.3  | 36.3  | 26.4  | 24.9   | 0.7   | 10.5 | 6.1  | 86.0    |
|             |       | 4.1%  | 0.0% | 3.0%  | 2.2%  | 2.1%   | 0.1%  | 0.9% | 0.5% | 7.2%    |
|             | その他   | 116.0 | 0.5  | 94.0  | 43.3  | 19.9   | 22.5  | 8.5  | 6.1  | 167.8   |
|             |       | 9.7%  | 0.0% | 7.9%  | 3.6%  | 1.7%   | 1.9%  | 0.7% | 0.5% | 14.0%   |
|             | 合計    | 888.4 | 36.1 | 674.9 | 229.0 | 124.2  | 92.6  | 77.1 | 45.8 | 1,194.6 |
|             |       | 74.4% | 3.0% | 56.5% | 19.2% | 10.4%  | 7.8%  | 6.5% | 3.8% | 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は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。

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 18.7%）」、「鉄鋼（同 7.4%）」、「原子炉・ボイラー・機械類並びにこれらの部分品（同 5.4%）」、「電気機器・テレビなど（同 4.6%）」、「鉄鋼製品（同 4.3%）」、「家具、家財道具類（同 3.8%）」、「石、プラスター、セメントなどを材料とした製品（同 3.8%）」、「動物性又は植物性の油脂類（同 3.8%）」、「プラスチック及びその製品（同 3.6%）」、「石灰・セメント類（同 3.4%）」であった（表 2 参照）。上位 10 品目で荷動きの 58.8%を占めている。コンテナで運ばれていると思われる電気製品や機械、家具類、プラスチック類が多いことは北米往航と似た傾向であるが、自動車部品が上位に入っていない点は北米往航と異なっている。

表 2：2011 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     |        |
|-------|------------------------|----------|--------|
|       |                        | 荷動き量     | シェア    |
| 27    | 鉱物性燃料及び鉱物油など           | 2,134.3  | 18.7%  |
| 72    | 鉄鋼                     | 845.2    | 7.4%   |
| 84    | 原子炉・ボイラー・機械類並びにこれらの部分品 | 619.0    | 5.4%   |
| 85    | 電気機器・テレビなど             | 520.6    | 4.6%   |
| 73    | 鉄鋼製品                   | 492.2    | 4.3%   |
| 94    | 家具・家財道具類               | 433.7    | 3.8%   |
| 68    | 石、プラスター、セメントなどを材料とした製品 | 430.4    | 3.8%   |
| 15    | 動物性又は植物性の油脂類           | 428.8    | 3.8%   |
| 39    | プラスチック及びその製品           | 412.3    | 3.6%   |
| 25    | 石灰・セメント類               | 383.0    | 3.4%   |
|       | その他                    | 4,687.2  | 41.2%  |
|       | 合計                     | 11,386.7 | 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 ヶ国のデータを使用している。表 1 とは対象国が異なる点に注意されたい。

注 2：アジアは表 1 と同じ 18 ヶ国のデータを使用している。

注 3：品目名は（公財）日本海事センターによる要約

### 11 年の欧州復航荷動き

11 年の欧州積アジア揚コンテナ貨物（日中復航）の荷動き量は 797 万 TEU であった（図 1 参照）。往航と同様、欧州復航コンテナ荷動き量は 01 年から 07 年までは年あたり 8.0%と順調に伸びていたが、08 年には 0.6%減となった。以降 09 年は 9.7%増、10 年は 6.0%増、11 年はスペインのデータがないにもかかわらず 19.0%増となっている。

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 00 年に 65.9 で、以降 07 年までインバランスを拡大し続けてきたが、07 年と 08 年の 44.9 をボトムに近年は縮小する方向にあり、11 年は 66.7 となっている。

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 40.3%）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 17.4%）、日本（同 8.4%）、香港（同 8.0%）、インド（同 6.0%）、韓国（同 5.9%）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%に比べて格段と大きい（表 3 参照）。

積み地を見ると、オランダ（シェア 40.3%）、ドイツ（同 25.4%）、英国（同 8.2%）の順になっており、これら 3 ヶ国で欧州往航の 73.9%を占める。往航に比べてドイツ、オランダへの集中度が高いことがわかる。

表 3：2011 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 |       |      |       |        |       |      |      |      |        |
|-----|-------|-------|------|-------|--------|-------|------|------|------|--------|
|     | 東アジア  | ASEAN |      |       | 南アジア   |       | 合計   |      |      |        |
|     |       | 日本    | 中国   |       | シンガポール | マレーシア |      | インド  |      |        |
| 積み地 | オランダ  | 219.9 | 43.2 | 130.7 | 80.0   | 42.2  | 12.4 | 21.1 | 15.6 | 321.0  |
|     |       | 27.6% | 5.4% | 16.4% | 10.0%  | 5.3%  | 1.6% | 2.6% | 2.0% | 40.3%  |
|     | ドイツ   | 129.8 | 16.2 | 74.1  | 47.5   | 36.8  | 10.5 | 24.9 | 17.7 | 202.3  |
|     |       | 16.3% | 2.0% | 9.3%  | 6.0%   | 4.6%  | 1.3% | 3.1% | 2.2% | 25.4%  |
|     | 英国    | 37.6  | 2.1  | 22.8  | 18.6   | 16.7  | 1.8  | 9.0  | 5.1  | 65.2   |
|     |       | 4.7%  | 0.3% | 2.9%  | 2.3%   | 2.1%  | 0.2% | 1.1% | 0.6% | 8.2%   |
|     | イタリア  | 32.9  | 0.1  | 19.0  | 17.4   | 16.1  | 1.1  | 4.4  | 3.2  | 54.7   |
|     |       | 4.1%  | 0.0% | 2.4%  | 2.2%   | 2.0%  | 0.1% | 0.6% | 0.4% | 6.9%   |
|     | フランス  | 26.9  | 3.3  | 15.9  | 13.8   | 9.2   | 4.2  | 1.3  | 1.0  | 42.0   |
|     |       | 3.4%  | 0.4% | 2.0%  | 1.7%   | 1.2%  | 0.5% | 0.2% | 0.1% | 5.3%   |
|     | その他   | 80.6  | 2.0  | 58.5  | 23.3   | 17.8  | 5.0  | 7.7  | 5.1  | 111.6  |
|     |       | 10.1% | 0.2% | 7.3%  | 2.9%   | 2.2%  | 0.6% | 1.0% | 0.6% | 14.0%  |
|     | 合計    | 527.8 | 66.8 | 320.9 | 200.6  | 139.0 | 34.8 | 68.4 | 47.8 | 796.8  |
|     |       | 66.2% | 8.4% | 40.3% | 25.2%  | 17.4% | 4.4% | 8.6% | 6.0% | 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は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。

品目別（HS コード 2 ケタ）の上位 10 品目は「木材パルプ・古紙類（シェア 14.0%）」、「鉄鋼（同 11.3%）」、「鉱物性燃料及び鉱物油など（同 9.2%）」、「プラスチック及びその製品（同 7.0%）」、「木材、木材製品、木炭（同 5.7%）」、「石灰・セメント類（同 4.8%）」、「紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品（同 4.0%）」、「原子炉・ボイラー・機械類並びにこれらの部分品（同 4.0%）」、「有機化学品（同 3.8%）」、「鉱石、スラグ及び灰（同 3.6%）」だった（表 2 参照）。上位 10 品目で荷動きの 67.3%を占めている。木材パルプ・古紙類がトップにあるのは北米復航と同様で、大半が中国向けの輸入となっている。また、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、北米航路と同様、一定量がコンテナで運ばれているものとみられる。

表 4：2011 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    |        |
|-------|-------------------------|---------|--------|
|       |                         | 荷動き量    | シェア    |
| 47    | 木材パルプ・古紙類               | 1,229.8 | 14.0%  |
| 72    | 鉄鋼                      | 991.6   | 11.3%  |
| 27    | 鉱物性燃料及び鉱物油など            | 814.6   | 9.2%   |
| 39    | プラスチック及びその製品            | 615.7   | 7.0%   |
| 44    | 木材及びその製品並びに木炭           | 498.4   | 5.7%   |
| 25    | 石灰・セメント類                | 425.9   | 4.8%   |
| 48    | 紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品 | 350.5   | 4.0%   |
| 84    | 原子炉・ボイラー・機械類並びにこれらの部分品  | 348.1   | 4.0%   |
| 29    | 有機化学品                   | 337.2   | 3.8%   |
| 26    | 鉱石、スラグ及び灰               | 317.7   | 3.6%   |
|       | その他                     | 2,879.4 | 32.7%  |
|       | 合計                      | 8,808.9 | 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：欧州は EU 加盟 27 ヶ国のデータを使用している。表 1 とは対象国が異なる点に注意されたい。

注 2：アジアは表 1 と同じ 18 カ国のデータを使用している。

注 3：品目名は（公財）日本海事センターによる要約

## おわりに

今回の記事はユーロスタットを使って欧州航路のコンテナ荷動き量の動向を把握しようとするものであった。データ更新が遅いこと、整合性や連続性に問題があること、実際の欧州航路とカバレッジが異なることなどいくつか問題点はあるが、積み地、揚げ地の動向を知ることでもあるし、海上貿易量についての品目別データを用いて品目別の動向についてもある程度確認することができた。

実務上の利用に関しては、CTS に比べて速報性に劣るため直近の動向を把握するというよりも、少し長いスパンで欧州航路の輸送状況がどのように変化してきたかを長い目で見ていく場合にユーロスタットを利用することが有用であると思われる。