

2013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：日刊 CARGO 1404

日本海事センター企画研究部

研究員 上野 絵里子

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13年(13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。

13年のアメリカ経済概況

アメリカ経済は緩やかながら回復傾向にある。実質経済成長率の推移は、11年第2四半期以降プラスの成長を維持している。13年の実質経済成長率を項目別に見ると、09年第3四半期以来、個人消費がプラスの伸びを継続する中、民間投資と輸出が大きく伸びるなど、全体的に民間需要がけん引する形となった。しかし直近をみると、住宅投資については、10年第4四半期以来プラスの成長を維持していたが、13年第4四半期には約3年ぶりにマイナスに転じている。

雇用面を見ると、緩やかな景気回復を反映して、非農業部門の雇用者数は10年10月以来伸びている。また、失業率においても、09年10月の10%を底に緩やかではあるが改善されており、13年には7%台までに回復した。

一方で、アメリカ財政は、先行きが不透明となっている。11年予算管理法に基づく歳出自動削減が13年3月から実施されており、財政緊縮による経済成長率への影響が懸念されている。13年10月には、14年新年度予算をめぐる議会での与野党対立により、政府機関の一部閉鎖という事態にまで発展した。

13年の北米往航荷動き

13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、1,384.8万TEUとなった(図1参照)。08年から減少傾向にあった荷動き量は、リーマンショックの影響から大きく落ち込んだ09年を底に、10年以降回復。11年、12年、13年の対前年伸び率は、それぞれ0.3%、1.9%、3.5%と増加し、アメリカ経済の緩やかな回復基調を反映する形となっている。米国内地域別荷動き(構成比)では、69.5%が北米西岸揚、28.4%が東岸揚、残り2.1%がガルフ揚となっている。ここ2,3年の動向を見ると、西岸揚がわずかにシェアを下げると一方で、ガルフ揚のシェアが上昇している。

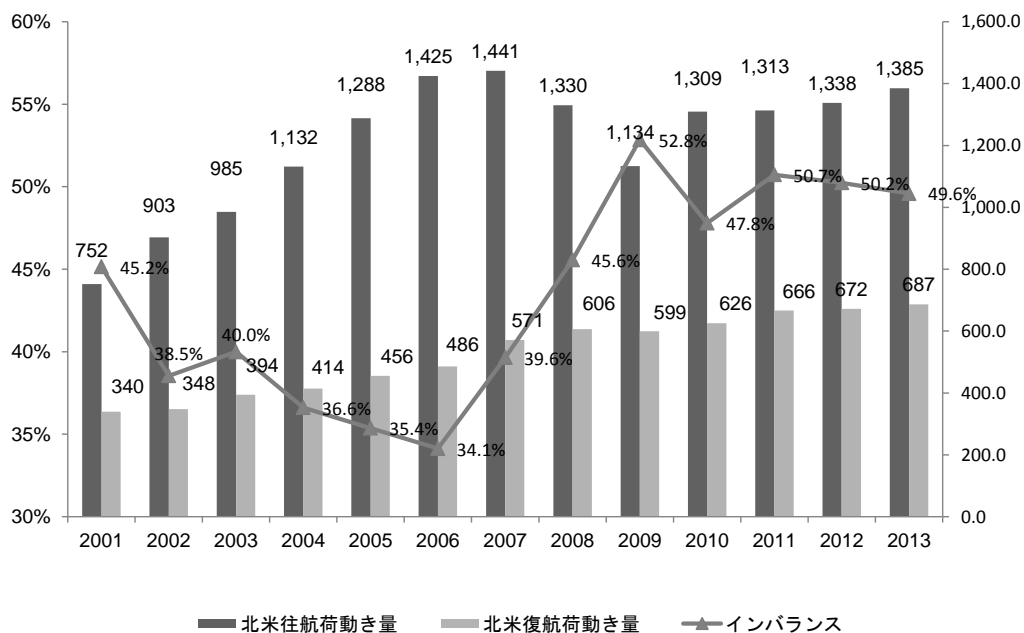


図 1：北米航路の荷動き量推移（単位：10,000TEU）

国別の対前年伸び率は、中国 4.9%、韓国 0.2%、ベトナム 10.7%、台湾 1.2%、インド 2.7%、タイ 3.7%の増加となった。全体のシェアでは、中国、ベトナムが増加した。現在、ベトナムでは、積極的に工業化が進められており、荷動きからもベトナムの生産拠点としての成長が伺える。また、インドについても 09 年以降堅調に増加しており、09 年には 2%台であったシェアが 11 年以降 3%台を維持している。一方、タイについては、11 年 7 月に発生し 3 ヶ月以上続いた大洪水の影響で、12 年の荷動き量は対前年比 3.0%減となったが、13 年は回復。しかし、09 年以降のベトナム、インドの成長もあり、シェアの回復までには到っていない。この結果、13 年の荷動き量上位 5 カ国は、順に中国（シェア 65.2%）、韓国（同 5.2%）、ベトナム（同 4.6%）、日本（同 4.5%）、台湾（同 3.9%）となり、11 年まで 6 位であったベトナムが 12 年 4 位に、そして、13 年には、日本、台湾、香港も抜いて第 3 位となった。

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、対前年伸び率（単位：%）

荷動き量・シェア										
	中国積	韓国積	ベトナム積	日本積	台湾積	インド積	香港積	タイ積	その他	合計
2009	743.1 (65.5%)	52.9 (4.7%)	40.5 (3.6%)	51.5 (4.5%)	42.9 (3.8%)	31.6 (2.8%)	43.6 (3.8%)	32.6 (2.9%)	95.0 (8.4%)	1,133.7 (100.0%)
2010	850.9 (65.0%)	67.5 (5.2%)	47.4 (3.6%)	60.3 (4.6%)	49.6 (3.8%)	37.9 (2.9%)	55.3 (4.2%)	36.4 (2.8%)	104.0 (7.9%)	1,309.3 (100.0%)
2011	849.3 (64.6%)	69.9 (5.3%)	49.9 (3.8%)	62.9 (4.8%)	52.5 (4.0%)	41.5 (3.2%)	50.7 (3.9%)	35.1 (2.7%)	102.3 (7.8%)	1,314.1 (100.0%)
2012	860.6 (64.3%)	71.5 (5.3%)	57.3 (4.3%)	65.4 (4.9%)	53.6 (4.0%)	45.1 (3.4%)	45.5 (3.4%)	34.0 (2.5%)	104.8 (7.8%)	1,337.8 (100.0%)
2013	902.5 (65.2%)	71.6 (5.2%)	63.5 (4.6%)	63.0 (4.5%)	54.2 (3.9%)	46.3 (3.3%)	41.7 (3.0%)	35.3 (2.5%)	106.7 (7.7%)	1,384.8 (100.0%)
寄与度										
2009	-8.7%	-0.6%	-0.1%	-1.7%	-0.8%	-0.4%	-1.1%	-0.4%	-0.9%	-14.8%
2010	9.5%	1.3%	0.6%	0.8%	0.6%	0.6%	1.0%	0.3%	0.8%	15.5%
2011	-0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	-0.3%	-0.1%	-0.1%	0.4%
2012	0.9%	0.1%	0.6%	0.2%	0.1%	0.3%	-0.4%	-0.1%	0.2%	1.8%
2013	3.1%	0.0%	0.5%	-0.2%	0.0%	0.1%	-0.3%	0.1%	0.1%	3.5%
対前年伸び率										
2009	-13.5%	-12.8%	-2.6%	-30.7%	-20.4%	-15.8%	-25.4%	-13.6%	-11.6%	-14.8%
2010	14.5%	27.7%	17.2%	17.1%	15.6%	19.9%	26.8%	11.6%	9.5%	15.5%
2011	-0.2%	3.5%	5.3%	4.3%	6.0%	9.5%	-8.3%	-3.7%	-1.5%	0.4%
2012	1.3%	2.2%	14.8%	3.9%	2.0%	8.7%	-10.3%	-3.0%	2.4%	1.8%
2013	4.9%	0.2%	10.7%	-3.7%	1.2%	2.7%	-8.3%	3.7%	1.7%	3.5%

表2：北米往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、対前年伸び率（単位：%）

荷動き量・シェア															
品目	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	その他	注-2 住宅関連	注-3 自動車関連	合計
2009	165.5 (14.6%)	149.1 (13.1%)	84.5 (7.5%)	30.5 (2.7%)	50.1 (4.4%)	31.5 (2.8%)	40.1 (3.5%)	27.8 (2.4%)	30.6 (2.7%)	35.3 (3.1%)	21.6 (1.9%)	467.2 (41.2%)	227.6 (20.1%)	79.9 (7.0%)	1,133.7 (100.0%)
2010	184.9 (14.1%)	166.8 (12.7%)	101.6 (7.8%)	42.4 (3.2%)	60.0 (4.6%)	36.3 (2.8%)	46.0 (3.5%)	34.2 (2.6%)	36.8 (2.8%)	40.1 (3.1%)	25.8 (2.0%)	534.5 (40.8%)	258.0 (19.7%)	102.3 (7.8%)	1,309.3 (100.0%)
2011	179.8 (13.7%)	157.5 (12.0%)	102.8 (7.8%)	49.5 (3.8%)	54.4 (4.1%)	35.9 (2.7%)	46.1 (3.5%)	36.3 (2.8%)	37.0 (2.8%)	38.6 (2.9%)	29.3 (2.2%)	547.3 (41.6%)	252.7 (19.2%)	115.1 (8.8%)	1,314.1 (100.0%)
2012	191.1 (14.3%)	156.0 (11.7%)	105.3 (7.9%)	56.1 (4.2%)	53.3 (4.0%)	37.8 (2.8%)	39.8 (3.0%)	35.2 (2.6%)	37.3 (2.8%)	39.6 (3.0%)	31.4 (2.3%)	554.9 (41.5%)	266.2 (19.9%)	122.8 (9.2%)	1,337.8 (100.0%)
2013	196.4 (14.2%)	160.3 (11.6%)	108.7 (7.8%)	58.1 (4.2%)	52.0 (3.8%)	47.3 (3.4%)	45.8 (3.3%)	39.6 (2.9%)	38.2 (2.8%)	37.5 (2.7%)	32.8 (2.4%)	568.2 (41.0%)	281.9 (20.4%)	130.5 (9.4%)	1,384.8 (100.0%)
寄与度															
2009	-2.1%	-0.7%	-0.8%	-0.5%	-0.6%	-0.3%	-0.3%	-0.4%	-0.7%	-0.6%	-0.8%	-6.9%	-3.2%	-1.7%	-14.8%
2010	1.7%	1.6%	1.5%	1.0%	0.9%	0.4%	0.5%	0.6%	0.5%	0.4%	0.4%	5.9%	2.7%	2.0%	15.5%
2011	-0.4%	-0.7%	0.1%	0.5%	-0.4%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	-0.1%	0.3%	1.0%	-0.4%	1.0%	0.4%
2012	0.9%	-0.1%	0.2%	0.5%	-0.1%	0.1%	-0.5%	-0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.6%	1.0%	0.6%	1.8%
2013	0.4%	0.3%	0.3%	0.1%	-0.1%	0.7%	0.4%	0.3%	0.1%	-0.2%	0.1%	1.0%	1.2%	0.6%	3.5%
対前年伸び率															
2009	-14.7%	-6.2%	-11.0%	-18.1%	-14.4%	-12.5%	-7.8%	-14.9%	-23.8%	-19.4%	-32.8%	-16.4%	-15.8%	-21.7%	-14.8%
2010	11.7%	11.9%	20.2%	38.8%	19.6%	15.3%	14.9%	23.0%	20.2%	13.6%	19.5%	14.4%	13.4%	28.1%	15.5%
2011	-2.8%	-5.6%	1.2%	16.7%	-9.3%	-1.2%	0.1%	6.2%	0.6%	-3.6%	13.7%	2.4%	-2.1%	12.5%	0.4%
2012	6.3%	-0.9%	2.4%	13.4%	-2.0%	5.3%	-13.6%	-2.8%	0.9%	2.5%	7.1%	1.4%	5.3%	6.7%	1.8%
2013	2.8%	2.8%	3.2%	3.5%	-2.4%	25.1%	14.9%	12.3%	2.3%	-5.3%	4.4%	2.4%	5.9%	6.3%	3.5%

注-1)2013年の合計を基にした順位。

注-2)「住宅関連」とは、品目「家具及び家財道具」、「床材・ブラインド等のプラスチック製品」、「建築用具及びその関連品」3品目の合計数値。

注-3)「自動車関連」とは、品目「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」3品目の合計数値。

国別の寄与度を見ると、北米往航荷動き量の13年対前年成長率3.5%増に対する中国の寄与度は3.1%と最も高く、この他、ベトナムは0.5%であったものの、韓国積0.0%、日本、香港はそれぞれ-0.2%、-0.3%となった。

品目別に見ると、上位5品目は家具及び家財道具（シェア14.2%）、繊維及びその製

品（同 11.6%）、一般電気機器（同 7.8%）、自動車部品（同 4.2%）、おもちゃ（同 3.8%）であった。住宅関連品目の合計荷動きは、11 年にわずかながら減少したが、増加傾向にあるといえ、全体のシェアも 12 年、13 年と増えている。09 年にリーマンショックの影響で一時的に荷動きが減少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）は、10 年以降、伸び率の面でもシェアの面でも堅調に伸びている。

13 年の北米復航荷動き

13 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、686.7 万 TEU となった（図 1 参照）。往航と同じくリーマンショックの影響を受けた 09 年を底に、復航荷動き量も 10 年以降回復。10 年、11 年、12 年の対前年伸び率では、それぞれ、4.4%、7.3%、0.1%の増加となり、13 年は 2.2%増となった。一方、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では 49.6%となり、両者の差はわずかながら広がった。米国内地域別荷動き（構成比）では、64.9%が北米西岸積、32.3%が東岸積、2.8%がガルフ積となっており、往航と同じく、ここ 2,3 年、西岸積のシェアがわずかに下がる一方で、ガルフ積のシェアが上昇している。

国別の対前年伸び率では、中国、インドネシア、ベトナムの三国がそれぞれ 8.2%、インドネシア 3.5%、ベトナム 9.9%の増加となった。一方、13 年の荷動き量上位 5 カ国は、順に中国（シェア 44.2%）、日本（同 12.3%）、韓国（同 9.5%）、台湾（同 8.3%）、香港（同 5.0%）となり、往航の上位 5 カ国と若干顔ぶれが異なる。往航でシェアを伸ばしたベトナムは、09 年以降復航でのシェアを徐々に下げ、復航での順位は 8 位であった。往航と復航におけるこれら荷動き量の違いは、北米向け材の生産地と北米からの財の消費地の片寄りを示している。往航での荷動きは、北米向け財の生産地が、これまでの中国からベトナム、インドなどへ拡大しつつあることを意味する。一方、北米からの財の消費地としては、依然、中国が圧倒的に高いことを示している。このほか目を引くのは、6 位のインド（同 4.9%）である。13 年インドは、5 位の香港に迫り、両者の差はわずか 1 万 TEU になった。香港は、ここ 2 年連続で荷動き量がマイナス成長となり、インドが香港の後を追っている。13 年は両国とも前年に比べ荷動き量は低下したものの、両者の差は 10,868TEU にまで縮まった。この傾向が続くと、早ければ 14 年にも、インドが香港を抜いて上位 5 カ国に入る可能性が高い。

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、対前年伸び率（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%)	31.2 (5.0%)	22.7 (3.6%)	19.1 (3.1%)	66.0 (10.5%)	625.8 (100.0%)
2011	257.0 (38.3%)	86.4 (12.9%)	70.5 (10.5%)	65.2 (9.7%)	46.6 (6.9%)	34.1 (5.1%)	22.2 (3.3%)	20.3 (3.0%)	69.2 (10.3%)	671.4 (100.0%)
2012	280.4 (41.7%)	86.2 (12.8%)	66.1 (9.8%)	59.7 (8.9%)	40.6 (6.0%)	34.7 (5.2%)	21.0 (3.1%)	18.3 (2.7%)	65.3 (9.7%)	672.1 (100.0%)
2013	303.5 (44.2%)	84.4 (12.3%)	65.1 (9.5%)	57.2 (8.3%)	34.6 (5.0%)	33.5 (4.9%)	21.7 (3.2%)	20.1 (2.9%)	66.8 (9.7%)	686.7 (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	3.5%	0.6%	0.7%	1.3%	0.0%	0.5%	-0.1%	0.2%	0.5%	7.3%
2012	3.5%	0.0%	-0.7%	-0.8%	-0.9%	0.1%	-0.2%	-0.3%	-0.6%	0.1%
2013	3.4%	-0.3%	-0.1%	-0.4%	-0.9%	-0.2%	0.1%	0.3%	0.2%	2.2%
対前年伸び率										
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%	6.4%	9.2%	-2.2%	5.0%	4.4%
2011	9.4%	4.5%	7.1%	14.4%	0.3%	9.4%	-2.3%	6.1%	4.8%	7.3%
2012	9.1%	-0.1%	-6.3%	-8.4%	-12.9%	1.7%	-5.7%	-9.9%	-5.6%	0.1%
2013	8.2%	-2.2%	-1.5%	-4.2%	-14.8%	-3.5%	3.5%	9.9%	2.3%	2.2%

国別の寄与度では、中国の3.4%が最も高かった。その他の国の寄与度を見ると、インドネシア、ベトナムといった上位5カ国以外の国の伸びが13年全体の荷動きにプラスに寄与している。

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、対前年伸び率（単位：%）

注-1 荷動き量順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	その他	注-2 バルカー競 合貨物	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	木材及びそ の製品	家具及び家 財道具	金属スク ラップ	繊維及びそ の製品	肉及びその 調整品	鋼材及びそ の製品	採油用の種 及び油脂	レジン等の 合成樹脂			
2009	137.0 (22.9%)	27.5 (4.6%)	21.1 (3.5%)	23.2 (3.9%)	39.3 (6.6%)	22.6 (3.8%)	18.9 (3.1%)	28.3 (4.7%)	18.2 (3.0%)	31.9 (5.3%)	231.1 (38.6%)	107.0 (17.9%)	599.1 (100.0%)
2010	126.9 (20.3%)	53.6 (8.6%)	22.9 (3.7%)	22.3 (3.6%)	32.5 (5.2%)	25.9 (4.1%)	20.3 (3.2%)	23.4 (3.7%)	17.2 (2.7%)	28.1 (4.5%)	252.7 (40.4%)	96.0 (15.3%)	625.8 (100.0%)
2011	140.1 (20.9%)	48.5 (7.2%)	30.0 (4.5%)	27.7 (4.1%)	34.5 (5.1%)	25.1 (3.7%)	25.2 (3.7%)	29.8 (4.4%)	18.1 (2.7%)	25.9 (3.9%)	266.5 (39.7%)	112.4 (16.7%)	671.4 (100.0%)
2012	149.4 (22.2%)	53.0 (7.9%)	29.7 (4.4%)	29.8 (4.4%)	34.7 (5.2%)	27.9 (4.1%)	22.8 (3.4%)	24.3 (3.6%)	18.7 (2.8%)	22.5 (3.3%)	259.3 (38.6%)	107.4 (16.0%)	672.1 (100.0%)
2013	141.4 (20.6%)	51.9 (7.6%)	35.1 (5.1%)	30.0 (4.4%)	29.4 (4.3%)	28.3 (4.1%)	22.1 (3.2%)	19.7 (2.9%)	18.6 (2.7%)	18.5 (2.7%)	291.7 (42.5%)	102.8 (15.0%)	686.7 (100.0%)
寄与度													
2009	2.3%	-0.1%	-0.1%	0.7%	-0.3%	-0.6%	-0.3%	-0.6%	-0.8%	1.3%	-2.7%	1.6%	-1.2%
2010	-1.7%	4.4%	0.3%	-0.2%	-1.1%	0.6%	0.2%	-0.8%	-0.2%	-0.6%	3.6%	-1.6%	4.4%
2011	2.1%	-0.8%	1.1%	0.9%	0.3%	-0.1%	0.8%	1.0%	0.1%	-0.3%	2.2%	2.0%	7.3%
2012	1.4%	0.7%	0.0%	0.3%	0.0%	0.4%	-0.4%	-0.8%	0.1%	-0.5%	-1.1%	-0.2%	0.1%
2013	-1.2%	-0.2%	0.8%	0.0%	-0.8%	0.1%	-0.1%	-0.7%	0.0%	-0.6%	4.8%	-0.6%	2.2%
対前年伸び率													
2009	11.1%	-1.9%	-2.1%	21.0%	-4.7%	-13.9%	-7.6%	-11.7%	-21.2%	33.9%	-6.5%	9.2%	-1.2%
2010	-7.4%	95.2%	8.5%	-4.1%	-17.4%	14.6%	7.6%	-17.5%	-5.5%	-12.0%	9.3%	-8.5%	4.4%
2011	10.4%	-9.5%	30.9%	24.4%	6.1%	-3.4%	23.9%	27.7%	5.2%	-7.5%	5.5%	11.7%	7.3%
2012	6.7%	9.2%	-1.1%	7.6%	0.7%	11.2%	-9.4%	-18.5%	3.3%	-13.2%	-2.7%	-1.2%	0.1%
2013	-5.4%	-2.1%	18.3%	0.6%	-15.3%	1.6%	-3.1%	-19.0%	-0.7%	-17.8%	12.5%	-3.2%	2.2%

注-1)2013年の合計を基にした順位。

注-2)「バルカー競合貨物」とは、バルカーとの競合関係が強いと思われる「木材及びその製品」、「金属及びスクラップ」、「鋼材及びその製品」、「採油用の種及び油脂」の合計数値。

品目別での上位 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 7.6%）、木材及びその製品（同 5.1%）、家具及び家財道具（同 4.4%）、金属スクラップ（同 4.3%）、繊維及びその製品（同 4.1%）となっている。対前年度伸び率がプラスのものは、木材及びその製品、家具及び家財道具、繊維及びその製品で、それぞれ 18.3%、0.6%、1.6%と増加した。

木材及びその製品、金属及びスクラップ、鋼材及びその製品、採油用の種及び油脂など、従来はばら積み船でその多くが運ばれていた貨物（バルク貨物）のシェアが一定程度ある。これまで、ばら積み船で運ばれていた貨物がコンテナ輸送に移行した背景には、昨年の当センターの寄稿記事「バルクキャリアとコンテナ船の選択問題について」でも言及したが、一つには運賃市況の変化が考えられる。この他、高頻度、小口輸送が可能で、貨物管理が容易であるというコンテナ輸送の利便性もあげられる。

おわりに

13 年北米航路の荷動き量は、全体的に緩やかな回復を見せた。中国の荷動きが、往航、復航ともに伸びる一方で、アジア域内における香港の相対的地位が低下している。北米航路の荷動き量は、最大の輸出入国であるアメリカや中国をはじめ、アジア域内の経済に大きく左右される。アメリカ経済は緩やかに回復しつつあるものの、近頃の中国の経済成長においては、一服感があり、やや減速しつつある。先行きについては、関係国の比較的堅調な内需とともに、世界経済の底堅さが増すことに従い外需も回復し、全体として荷動きの持ち直しの動きが 14 年も続くものと見込まれる。