

## 2014 年日本・中国間コンテナ荷動き・運賃動向について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 1502

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

### はじめに

日本と中国の間を結ぶコンテナ航路、日中航路は日本にとって最も輸送量の多いコンテナ航路だ。14 年は、世界のコンテナ船社の連携や M&A が大きく進んだが、日中航路でも 5 月に船社間グループの再編が進む大きな変化があった。再編の結果、①国有船社系列 3 社（シノトランスコンテナラインズ（シノトランス系列）、上海浦海航運有限公司（CSCL 系列）、上海パンエシア SHIPPING 有限公司（COSCO 系列）、②SITC コンテナラインズと上海海華輪船（HASC0）のグループ、③中通国際海運有限公司（CCL）、共同海運国際有限公司（GOTO）と台湾の TS ラインズの 3 グループが形成された（詳しくは本紙 14 年 10 月 14～21 日号の中村晃輔記者による「激動の日中コンテナトレード（1）－（6）」を参照）。各グループはスペース交換や共同配船を通じて連携を深めたが、再編で日中航路への投入スペースも増えたため、日中航路の競争は激しさを増した。

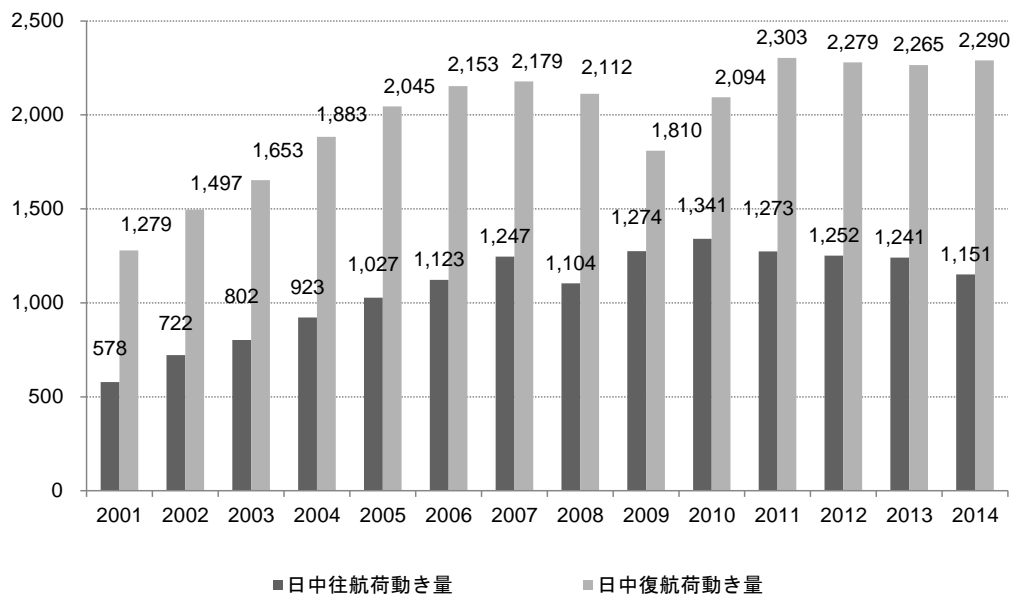
一方、近年は中国経済の減速や日中関係の悪化もあり、荷動きが伸び悩んでいる。その結果、市況は必ずしもいい状況となっていない。

（公財）日本海事センターでは、日中航路のトンベース荷動き量を算出し、11 年 5 月から毎月発表している。今回のレポートでは、14 年の日中航路のコンテナ荷動き動向・運賃動向について解説する。また、船社別配船動向についても簡単に触れることとしたい。

### 2014 年の日中往航荷動き

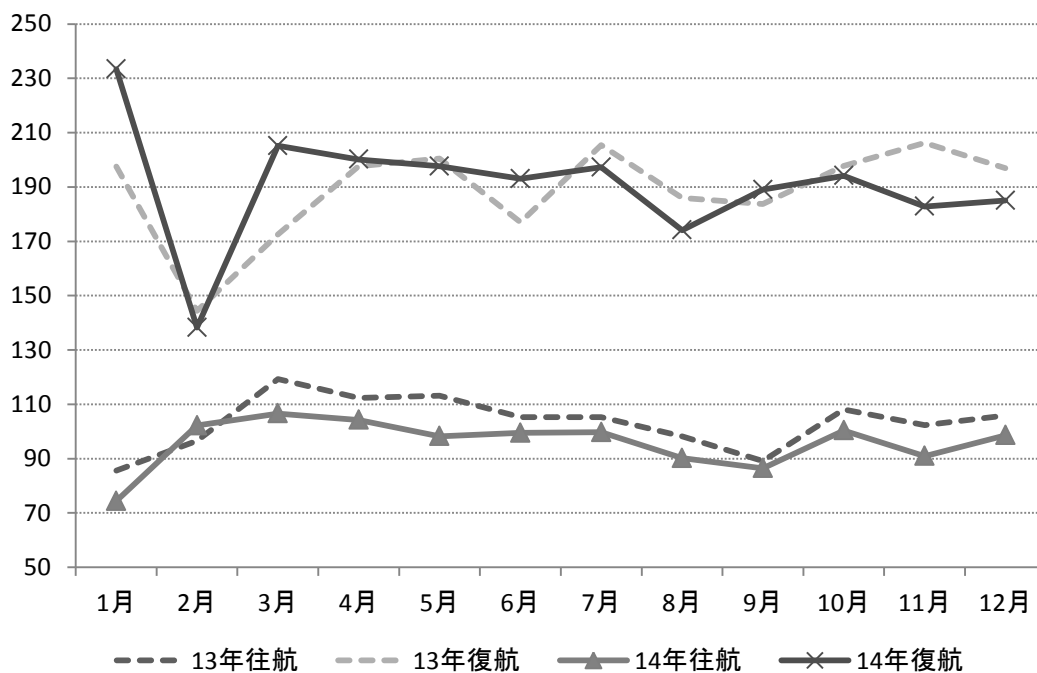
14 年の日本積中国揚コンテナ貨物（日中往航）荷動き量は 1,151 万トンだった（図 1 参照）。日中往航の荷動きは 01 年から 10 年まではリーマン・ショックの時期を挟みつつ年当たり 11.4%と順調に伸びてきた。しかしながら、11 年以降は減少が続き、14 年も 7.3%減と 4 年連続減となり、06 年の 1,123 万トンに近い水準まで戻った。金額ベースでは 7.3 兆円で、13 年の 7.0 兆円から 4.2%増だった。

月別にみると、2 月以外は前年同月比減となった。上半期の荷動きは前年同期比で 7.5%減、下半期では同 7.0%減だった（図 2 参照）。



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

図1：日中航路の荷動き量推移（単位：10,000トン）



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

図2：日中航路の月次荷動き量推移（2013年1月～2014年12月、単位：10,000トン）

品目別(HSコード2ケタ)上位10品目は表1に示されている。上位10品目には少々  
の入れ替えがあるものの、13年とすべて同じ品目となった。上位6品目で全品目の

80.9%のシェアだが、中でも上位2品目の荷動きが多く、これら2品目で50%近いシェアだった。

14年は上位2品目の荷動きが大きく落ちており、全体の7.3%減のうち、1位の「パルプ・古紙」の減少分が4.4%、「プラスチック及びその製品」の減少分が1.4%で減少分のほとんどがこれら2品目によるものだった。「パルプ・古紙」の9割以上が古紙、「プラスチック及びその製品」の約4割を廃プラスチックが占めるが、これらの輸出が減少したことが日中往航輸送量減の要因となった(本紙2月3日号「日中コンテナ航路、荷動き停滞 輸入減速、輸出は前年割れか」も参照)。中国向け古紙のコンテナ輸送量は北米復航でも減少傾向(14年は7%減(Zepol “Trade VIEW”による重量ベース))にあり、中国でのリサイクルの進展などがこれら貨物の減少につながっているとみられる。

表1：日中往航の品目別荷動き量(単位：10,000トン)、シェア(単位：%) (2012～2014年)

HSコード	品目名(※)	2012		2013		2014	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
47	パルプ・古紙	408.9	32.7%	386.4	31.1%	331.6	28.8%
39	プラスチック及びその製品	256.6	20.5%	259.2	20.9%	241.5	21.0%
84	機械類・部品	89.0	7.1%	83.0	6.7%	81.1	7.0%
72	鉄鋼	53.4	4.3%	54.2	4.4%	58.1	5.0%
29	有機化学品	64.3	5.1%	63.0	5.1%	53.5	4.6%
87	車両・車両部品	49.8	4.0%	51.6	4.2%	49.8	4.3%
74	銅及びその製品	50.7	4.1%	49.7	4.0%	48.6	4.2%
40	ゴム及びその製品	24.7	2.0%	37.4	3.0%	26.4	2.3%
85	電気機器・テレビなど	22.2	1.8%	20.9	1.7%	20.7	1.8%
73	鉄鋼製品	18.9	1.5%	21.4	1.7%	20.6	1.8%
	その他	213.3	17.0%	214.6	17.3%	219.6	19.1%
	合計	1,251.7	100.0%	1,241.3	100.0%	1,151.3	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) 品目名は(公財)日本海事センターによる要約

注2) 品目の並び順は2014年の荷動き量の順位

## 2014年の日中往航運賃

日中往航は復航に比べ貨物も少なく、古紙や廃プラスチックなど運賃負担力の小さい品目が多くを占めるため、運賃は復航より低く、変動も小さい(図3参照)。横浜・天津間は1TEUあたり500ドル弱、横浜・上海間は同350ドル強、横浜・塩田間は同600ドル近辺での推移となった。横浜・塩田間の運賃は船社グループの再編が行われた5月に降に下落しているが、下落率は1割程度にとどまっている。

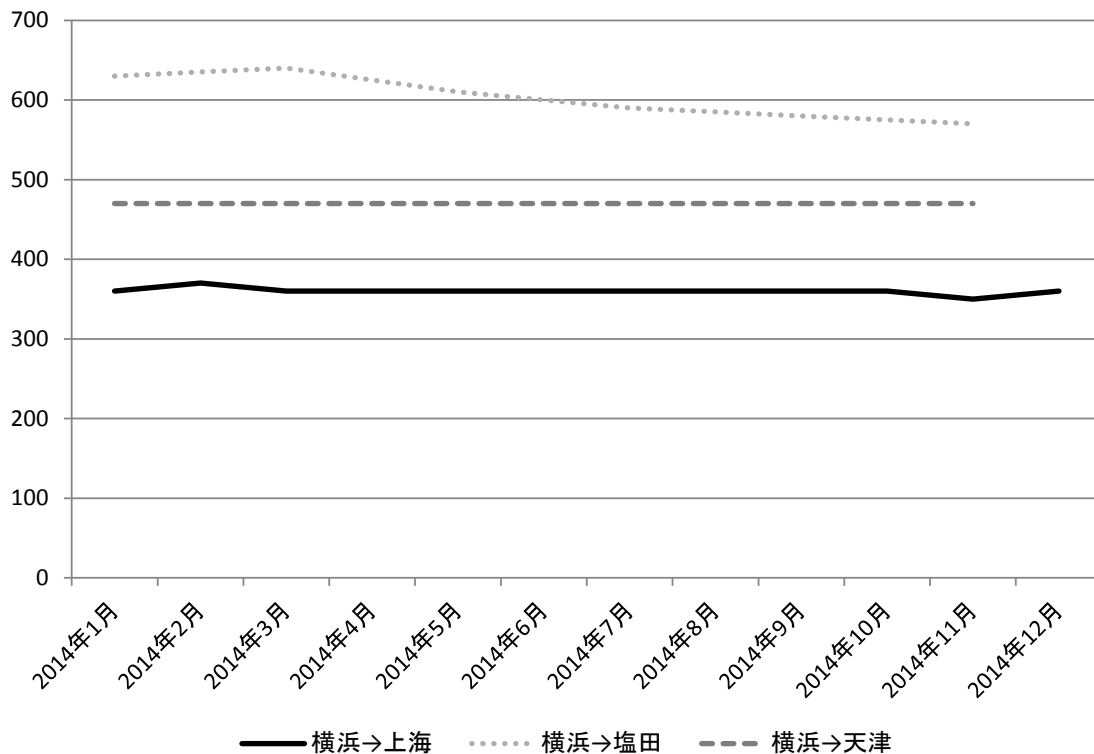


図3：横浜→上海、塩田、天津へのコンテナ運賃推移  
(2014年1月～2014年12月、単位：ドル/TEU)

データ出所：Drewry "Container Freight Rate Insight"

※横浜→塩田、横浜→天津は奇数月のみのデータしかなかったため、補間を行った

### 2014年の日中復航荷動き

14年の中国積日本揚コンテナ貨物（日中復航）荷動き量は2,290万トンだった（図1参照）。往航と同様、復航荷動き量は01年から11年までは年当たり6.2%で基本的に増加傾向だったが、12年と13年は減少に転じた。14年は3年ぶりに前年比で増加し、1.1%増だった。金額ベースでは13.9兆円であり、13年の12.9兆円と比べて7.4%伸びた。

月別でみると、上半期は前年同月比がマイナスになったのは2月と5月のみであり、上半期全体で前年同期比7.1%増となった。下半期は9月以外のすべての月において前年同月比マイナスで、下半期全体では前年同期比4.6%減となり、上半期の増加分を食いつぶす形となった（図2参照）。

品目別（HSコード2ケタ）の上位10品目は表2に示されている。上位10品目による荷動きの占有率は56.4%であり、往航（80.9%）に比べて小さい。

上位10品目中6品目が前年に比べ増加しており、上位4品目だけで1.6%分の増加と、全体の増加1.1%を上回っている。「機械類・部品」の中では建設用機械の部品、工

作機械の部品といった品目の増加が大きく、「鉄鋼製品」ではガス用の鉄鋼製容器が増加した。「プラスチック及びその製品」ではポリエステルへの輸入が大きく増加しており、「無機化学品、レアアースなど」では炭素、水素、希ガスその他の非金属元素が大きく増えた。逆に主に減少していたのは「石、プラスター、セメントなどを材料とした製品」のうち、墓石などの加工用の石や、ランキングには入っていなかった紙・板紙類だった。その他、パソコンやエアコンの輸入が下半期に急減しており、下半期の荷動き減の原因となった。

表2：日中復航の品目別荷動き量（単位：10,000トン）、シェア（単位：%）

HSコード	品目名(※)	2012		2013		2014	
		荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
84	機械類・部品	332.3	14.6%	326.0	14.4%	339.0	14.8%
73	鉄鋼製品	118.9	5.2%	140.3	6.2%	149.6	6.5%
39	プラスチック及びその製品	126.5	5.5%	134.8	5.9%	142.4	6.2%
28	無機化学品、レアアースなど	99.0	4.3%	102.3	4.5%	108.5	4.7%
68	石、プラスター、セメントなどを材料とした製品	113.8	5.0%	110.6	4.9%	103.6	4.5%
7	食用の野菜、根及び塊茎	105.0	4.6%	100.5	4.4%	103.2	4.5%
94	家具、家財道具類	96.7	4.2%	94.4	4.2%	92.5	4.0%
44	木材、木材製品、木炭	89.2	3.9%	92.1	4.1%	89.8	3.9%
85	電気機器・テレビなど	88.2	3.9%	86.8	3.8%	88.4	3.9%
20	野菜、果実などの調製品	88.9	3.9%	79.0	3.5%	75.3	3.3%
	その他	1,020.7	44.8%	998.7	44.1%	997.7	43.6%
	合計	2,279.1	100.0%	2,265.5	100.0%	2,289.8	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）品目名は（公財）日本海事センターによる要約

注2）品目の並び順は2014年の荷動き量の順位

## 2014年下半期の日中復航運賃

中国主要港から日本各港までのスポット運賃を指数化した運賃指標である中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）を参照すると、4月4日の838をピークに運賃の下落が続き、8月15日には597まで下落した。船社グループ再編の時期を挟んで悪化してきたことが分かる（図4参照）。以降10月まで運賃は上昇していたが、その後は650近辺で推移しており、15年1月23日時点では647となっている。なお、運賃の絶対額であるが、上海発の運賃水準を示す上海輸出コンテナ指数（SCFI）によると、コンテナ運賃の水準は15年1月23日時点で上海積み関西向けが1TEUあたり169ドル、関東向けが同195ドルとなっている。

14年は荷動きが伸びていないことに加え、船舶の大型化で供給が増えていることなど、運賃に下落圧力がかかる状況が続いたことを反映したとみられる。

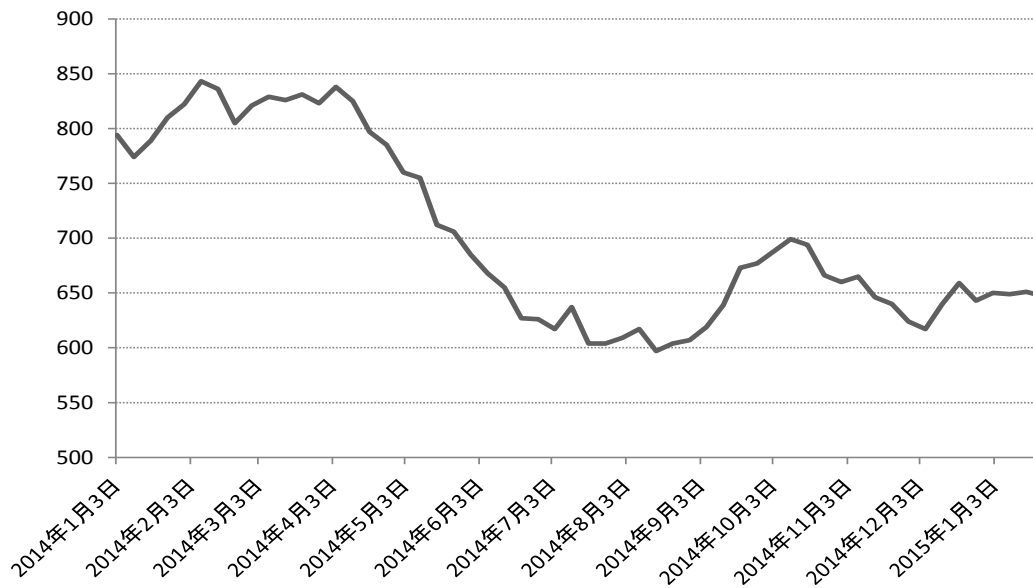


図 4：中国コンテナ運賃指数 (CCFI) 推移

(2013年1月3日～2015年1月23日、単位：1998年1月1日の水準を1000とした指数)

データ出所：上海航運交易所

### 船社別配船船腹量

表3は、14年6月時点の日中航路における船社別の配船船腹量（年換算したもの）である。中国以外に韓国などへも寄港する船腹量も含むなど、いくぶん過不足はあるものの、表3を見ることで日中航路の船社別状況はある程度確認できる。配船船腹量は輸送貨物量のシェアにほぼ正比例するため、輸送貨物量のシェアも表3と似たようなものになる。

表 3：日中航路の船社別配船船腹量（2014年6月、単位：TEU）

会社名	年換算配船量	シェア	平均船型	グループ
1 シトランスコンテナラインズ	498,238	13.0%	917	国有(シトランス系)
2 SITCコンテナラインズ(新海豊集装箱運輸)	458,579	12.0%	870	SITC/HASCO
3 上海浦海航運有限公司	376,870	9.9%	1,035	国有(CSCL系)
4 上海パンアジア SHIPPING 有限公司	375,752	9.8%	903	国有(COSCO系)
5 上海錦江航運(集団)有限公司	296,461	7.7%	912	
6 共同海運国際有限公司(GOTO)	291,512	7.6%	1,402	CCL/GOTO/TS
7 上海海華輪船(HASCO)	209,699	5.5%	956	SITC/HASCO
8 太倉港集装箱海運有限公司	176,228	4.6%	662	
9 神原汽船	171,340	4.5%	824	邦船社
10 TS ラインズ (台湾)	169,650	4.4%	1,121	CCL/GOTO/TS
11 中通国際海運有限公司(CCL)	168,454	4.4%	842	CCL/GOTO/TS
その他	632,814	16.5%		
総計	3,825,597	100%	970	
グループ別		年換算配船量	シェア	平均船型
国有	1,250,860	32.7%	944	
SITC/HASCO	668,278	17.5%	895	
CCL/GOTO/TS	629,616	16.5%	1,100	

データ出所：日本郵船『世界のコンテナ輸送と就航状況 2014年版』より著者作成

日中航路においては上位 10 船社のうち 8 つが中国系、そのうち 3 社が国有系船社である。国有系 3 社のシェア合計は 32.7%を占めている。SITC/HASCO のグループのシェアは 17.5%、CCL/GOTO/TS のグループのシェアは 16.5%となっている。日本船社による配船は、神原汽船による 5 つのサービスがあり、配船船腹量に占めるシェアは 4.5%となっている。

## おわりに

現在、日中航路のコンテナ荷動き量は日米間のそれを上回る。厳密な換算ではないが 1TEU 当たりで 10 トンを積み込むと考えれば、往航では約 115 万 TEU、復航では約 230 万 TEU の貨物量があったと考えられ、北米航路と比べて 2~3 倍の量となっている。往航については荷動きの低調が続いており、復航は通年では落ち着いているものの下半期では荷動きが大きく減少しており、気がかりな状況である。

日中往航の荷動きが低調であった理由としては、中国の経済成長が以前に比べて減速していることがまず挙げられる。実質経済成長率を見ると 11 年の実質経済成長率が 9.2%であったのに対して 12 年以降は 8%を割り込んでおり、14 年には 7.4%とさらに減速した。また、中国の経済成長が続いて、古紙や廃プラスチックなどのリサイクルが進んできたことも荷動きの減少に大きく寄与しているものとみられる。

一方、復航についてみると日本で消費される財が多いこともあり、需要側である日本経済がどうなるかに影響を受けることになると思われる。