

2014 年日本・アジア／米国間コンテナ荷動き・運賃の動向について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO15 年 3 月

日本海事センター企画研究部

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（PIERS 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¹。PIERS は米国情報公開法に基づき米国税関が発表する自動積荷目録システム（AMS）による B/L 記載データに基づいたデータである。今回の記事では、PIERS データに基づき 14 年の北米航路荷動き動向を振り返ることとしたい。また、運賃動向についても述べることとする。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。

2014 年の北米往航荷動き

14 年のアジア積米国揚（北米往航）コンテナ貨物輸送量は 1,465.2 万 TEU だった（図 1 参照）。14 年上半期の成長率は前年同期比 5.3%増、下半期は同 6.4%増と好調で、通年では前年比 5.9%増となった。北米往航の荷動き量はリーマン・ショック前のピークであった 07 年の 1,441.1 万 TEU を上回り、過去最高となった。

好調の要因はやはり米国経済が堅調なことにある。14 年の実質経済成長率は 2.4%であった。なかでも家計消費（寄与度 1.7%）、設備投資（同 0.8%）が堅調に推移し、荷動き量を押し上げる要因となった。

¹ （公財）日本海事センターでは日本、韓国、中国、台湾、香港、マカオ、タイ、フィリピン、シンガポール、マレーシア、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、インドネシア、インド、パキスタン、スリランカ、バングラデシュの 18 か国と米国との間のコンテナ輸送量を発表している。

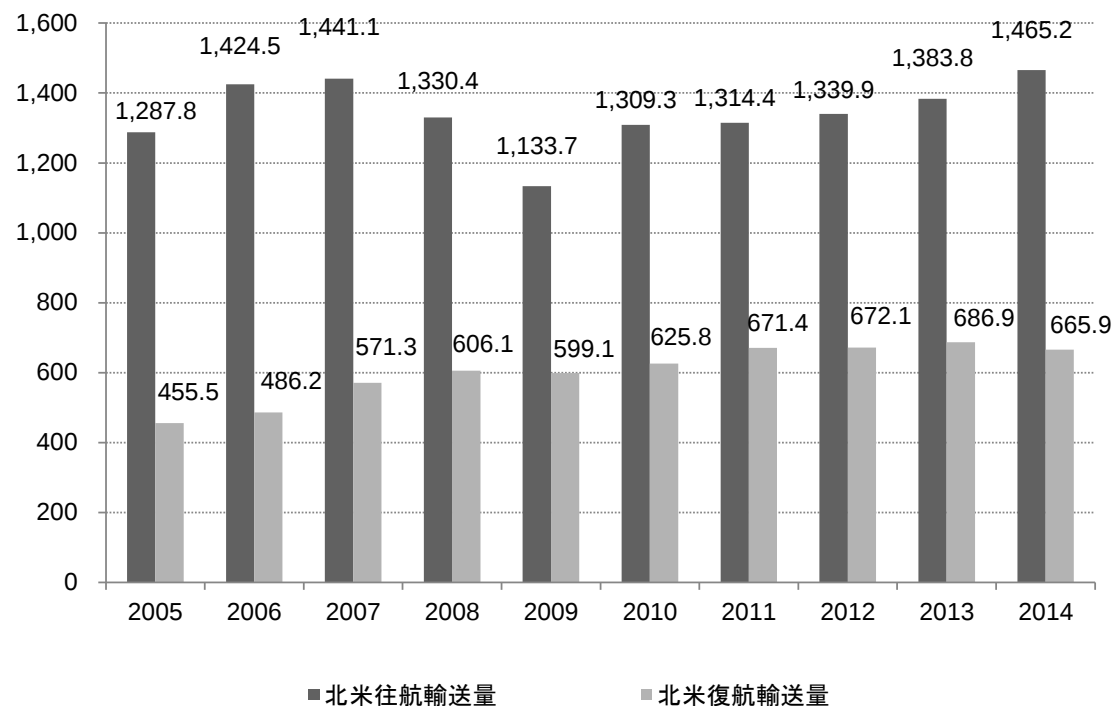


図1：北米航路の荷動き量推移（2005～2014年、単位：10,000TEU）

表1：北米往航の国別輸送量（単位：10,000TEU）、シェア（カッコ内）と寄与度、成長率（2012～2014年、単位：%）

輸送量・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	その他	合計
2012	861.9 (64.3%)	71.7 (5.4%)	57.6 (4.3%)	65.4 (4.9%)	53.6 (4.0%)	45.1 (3.4%)	45.5 (3.4%)	139.1 (10.4%)	1,339.9 (100.0%)
2013	901.9 (65.2%)	71.6 (5.2%)	63.4 (4.6%)	63.0 (4.5%)	54.2 (3.9%)	46.3 (3.3%)	41.7 (3.0%)	141.8 (10.3%)	1,383.8 (100.0%)
2014	958.5 (65.4%)	74.7 (5.1%)	69.9 (4.8%)	65.3 (4.5%)	59.0 (4.0%)	53.1 (3.6%)	38.1 (2.6%)	146.6 (10.0%)	1,465.2 (100.0%)
成長率									
2012	1.5%	2.6%	15.2%	4.0%	2.1%	8.8%	-10.3%	1.1%	1.9%
2013	4.6%	-0.2%	10.2%	-3.8%	1.1%	2.5%	-8.3%	2.0%	3.3%
2014	6.3%	4.4%	10.2%	3.7%	8.9%	14.7%	-8.5%	3.3%	5.9%
寄与度									
2012	1.0%	0.1%	0.6%	0.2%	0.1%	0.3%	-0.4%	0.1%	1.9%
2013	3.0%	0.0%	0.4%	-0.2%	0.0%	0.1%	-0.3%	0.2%	3.3%
2014	4.1%	0.2%	0.5%	0.2%	0.3%	0.5%	-0.3%	0.3%	5.9%

注1) 2014年の輸送量の多い順

注2) 寄与度は国や品目など個別の輸送量の変化が北米往航（復航）の全体の輸送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14年の日本積の寄与度が0.2%ということは、全体の成長率5.9%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、それぞれの寄与度の合計は全体の成長率に等しい。

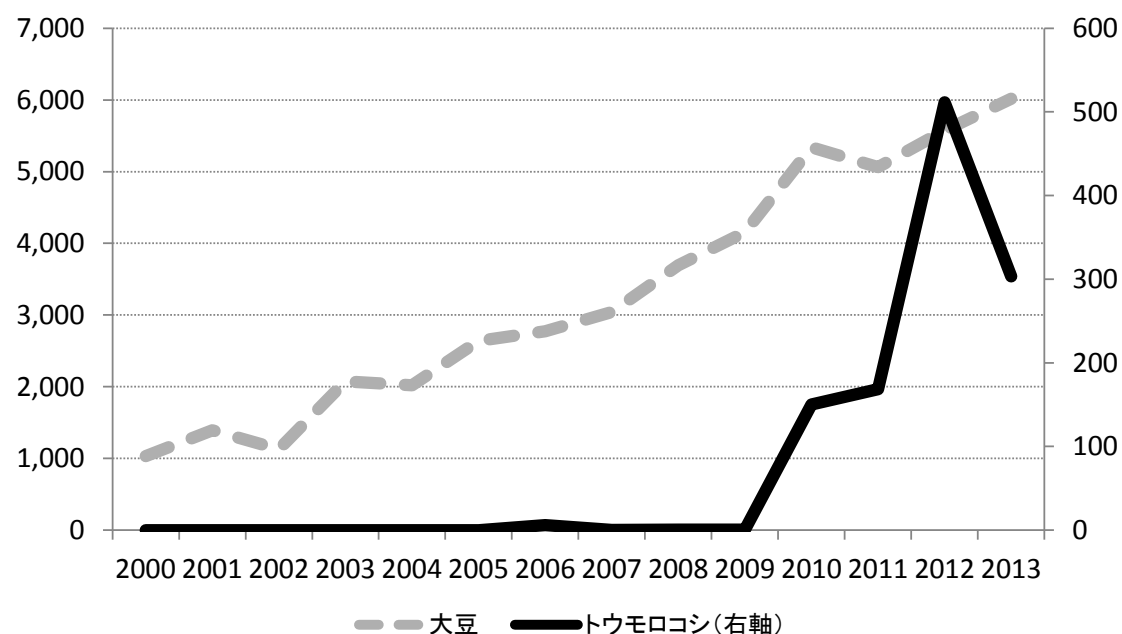
往航輸送量の上位 5 カ国は、中国（シェア 65.4%）、韓国（同 5.1%）、ベトナム（同 4.8%）日本（同 4.5%）、台湾（同 4.0%）の順となっている（表 1 参照）。上位 5 カ国の顔ぶれは 10 年以上変わっていなかったが、12 年にベトナムが香港、台湾を抜いて 4 位に入り、13 年には日本を抜いて 3 位となった。韓国との輸送量の差も年々縮まっており、09 年には 19.1 万 TEU あった両国間の差は 14 年には 4.8 万となった。14 年には単月で韓国を抜く月も 4 か月（1、8、9、12 月）あり、今後、いつベトナムが韓国を抜くかが一つの注目点となる。また、インド積みも年々増加しており、台湾積や日本積の水準に近づいている。一方で香港積の輸送量は年々減少する傾向にあり、14 年にはタイ積（36.8 万 TEU）やインドネシア積（35.1 万 TEU）と変わらない水準となっている。

寄与度をみると中国積が 4.1%で最も大きく、ベトナム積、インド積が各 0.5%で続いている。往航については、これら 3 カ国からの貨物増加が荷動き増に大きく貢献したと言える。

2014 年の北米復航荷動き

14 年の米国積アジア揚（北米復航）コンテナ貨物輸送量は 665.9 万 TEU だった（図 1 参照）。14 年上半期の成長率は前年同期比 0.3%増でほぼ前年並みであったが、下半期は 8 月以降荷動きが伸びず同 6.4%減と落ち込み、通年では前年比 5.9%減となった。北米復航の輸送量が前年比マイナスになったのはリーマン・ショック直後の 09 年以来の 5 年ぶりのことである。

復航輸送量減少の大きな要因としては中国向けの紙・板紙類と動物用飼料の輸送量が大きく減少したことが挙げられる。中国国内で古紙の回収やリサイクルが進んでいること、製紙工場が増加してチップを用いた紙の生産が増加していることなどから、中国では古紙輸入が減少している。日中往航でも中国の古紙輸入が減少しているが（本紙 15 年 2 月 17 日号の拙稿参照）、同じ動きが北米復航でも見られている。また、中国では米国やブラジル、アルゼンチンからの大豆、トウモロコシのばら積み船での輸入が近年増加していることが中国による動物用飼料の輸入を減らしている。図 2 は中国による米国、ブラジル、アルゼンチンからの大豆とトウモロコシの輸入量を示しており、09 年以降、大豆もトウモロコシも輸入量が急増していることがわかる。すなわち、中国において自前での配合飼料の生産が増えたことが要因となっている。



(データ出所) 国連商品貿易統計データベース (UN Comtrade)

図 2: 中国による米国・ブラジル・アルゼンチンからの大豆・トウモロコシ輸入量 (2000～2013 年、単位: 10,000 トン)

表 2: 北米復航の国別輸送量 (単位: 10,000TEU)、シェア (カッコ内) と寄与度、成長率 (2012～2014 年、単位: %)

輸送量・シェア									
	中国揚	日本揚	韓国揚	台湾揚	インド揚	香港揚	インドネシア揚	その他	合計
2012	280.4 (41.7%)	86.2 (12.8%)	66.1 (9.8%)	59.7 (8.9%)	34.7 (5.2%)	40.6 (6.0%)	21.0 (3.1%)	83.6 (12.4%)	672.1 (100.0%)
2013	303.6 (44.2%)	84.5 (12.3%)	65.2 (9.5%)	57.2 (8.3%)	33.5 (4.9%)	34.6 (5.0%)	22.0 (3.2%)	86.4 (12.6%)	686.9 (100.0%)
2014	285.7 (42.9%)	78.7 (11.8%)	63.3 (9.5%)	59.2 (8.9%)	36.2 (5.4%)	33.5 (5.0%)	23.8 (3.6%)	85.4 (12.8%)	665.9 (100.0%)
成長率									
2012	9.1%	-0.1%	-6.3%	-8.4%	1.7%	-12.9%	-5.7%	-6.6%	0.1%
2013	8.3%	-2.0%	-1.4%	-4.2%	-3.5%	-14.8%	5.0%	3.4%	2.2%
2014	-5.9%	-6.8%	-2.9%	3.5%	8.0%	-3.0%	8.3%	-1.1%	-3.1%
寄与度									
2012	3.5%	0.0%	-0.7%	-0.8%	0.1%	-0.9%	-0.2%	-0.9%	0.1%
2013	3.5%	-0.3%	-0.1%	-0.4%	-0.2%	-0.9%	0.2%	0.4%	2.2%
2014	-2.6%	-0.8%	-0.3%	0.3%	0.4%	-0.2%	0.3%	-0.1%	-3.1%

注) 2014 年の輸送量順

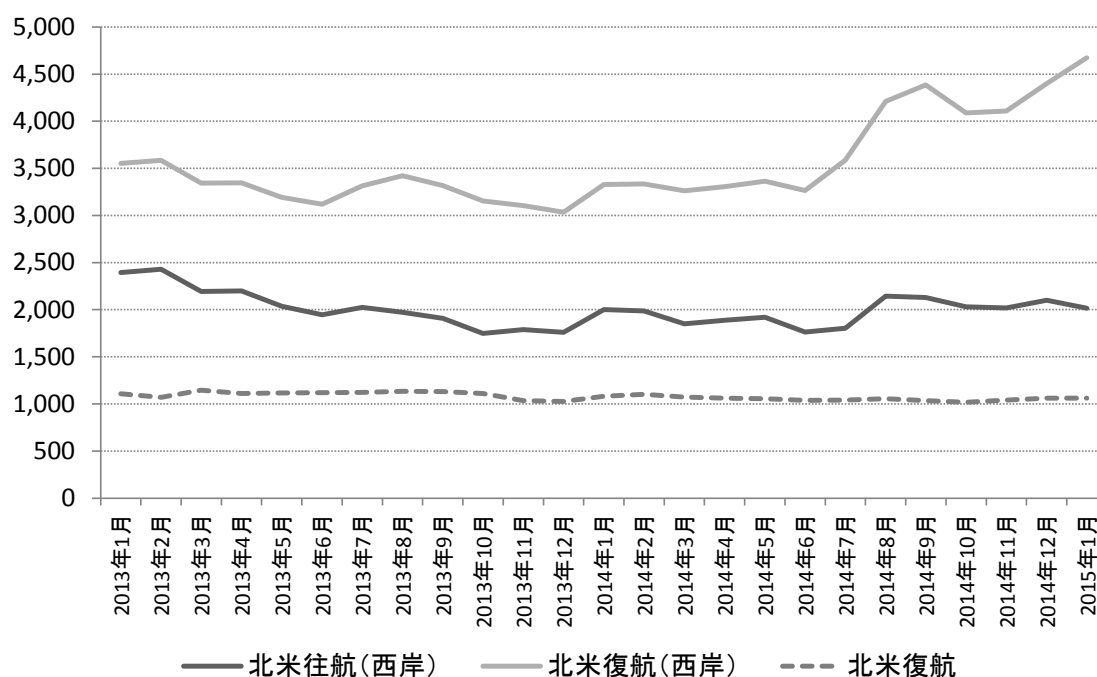
注) 寄与度については表 1 の注を参照

復航輸送量の上位 5 カ国は、中国 (シェア 41.7%)、日本 (同 11.8%)、韓国 (同 9.5%)、台湾 (同 8.9%)、インド (同 5.4%) の順となっている。寄与度をみると中国揚が-2.6%、

日本揚げが－0.8%となっており、これら 2 カ国の輸入量が減ったことが復航貨物の減少につながったことがわかる。

2014 年の北米航路運賃動向

図 3 は北米航路の運賃動向を示したものであり、往航に関しては、上海から北米東岸、北米西岸に向けたコンテナ貨物のスポット運賃動向（上海航運交易所発表の上海コンテナ運賃指数、SCFI）が示されている。上海発米国西岸向けの運賃指数は、14 年 1 月 3 日時点で 1815 ドル/FEU であった。TSA（太平洋航路安定化協会）は 14 年に運賃修復ガイドラインを 8 回発表したが、船舶大型化による供給圧力もあって運賃修復の効果が持続しない状況となっており、グラフを見ると運賃修復前後に運賃が上昇するものの、その後にじりじりと下がる形となっている。12 月 26 日時点では 2,125 ドル/FEU であった。（図 1 参照）。



注：北米往航の起点はいずれも上海

データ出所：上海航運交易所、Drewry “Container Freight Rate Insight”

図 3：北米航路の運賃推移（2013 年 1 月～2015 年 1 月、単位：ドル/FEU）

一方で、東岸向け運賃をみると、SCFI は 14 年 1 月 3 日時点で 3,137 ドル/FEU であったが、上半期は西岸向けに比べると安定した状況が続いた。14 年下半期に入ると運賃が上昇を始め、11 月以降さらに上昇した。12 月 26 日には 4538 ドル/FEU となった。北米西岸港湾労組（ILWU）と使用者団体である太平洋海事協会（PMA）の間で取り交

わされる労使協約改定が難航し、物流が混乱したことが東岸向け運賃上昇の大きな要因となった。西岸港湾の混乱を避ける目的で、ニューヨークやサバンナなど東岸の港湾へコンテナ貨物を直接運ぶオールウォーターでの輸送が増えたためである。アジア積北米東岸向け貨物のうち、このオールウォーターのシェアはここ数年 60%近辺で推移してきたが、労使間の対立が激化した14年10月以降このシェアが上昇を始め、15年1月以降は70%近いシェアとなっている。

北米復航の運賃指数は米国・アジア間の各港間の運賃から計算されたものであるが、14年もそれほど大きな変動はなく、1100ドル/FEUの近辺を推移している。

おわりに

14年、北米往航では過去最高の荷動きを達成したが、この好調さは米国経済が堅調に推移していることから15年になっても続くと見込まれている。IMFが15年1月に発表した「世界経済見通し改訂見通し」において、米国の実質経済成長率を15年が3.6%、16年が3.3%と予測している。

米国では14年1月時点で6.7%であった失業率が12月には5.6%まで小さくなるなど雇用状況の改善が続いている。経済的理由のためにパートタイム雇用で働く労働者や、雇用情勢がよくないために求職活動をあきらめた人々を失業者に含めたU6失業率を見ても、1月が12.7%、12月が11.2%と改善がみられている。経済的理由のためにパートタイム雇用で働く雇用者の数は高止まりが続いており、雇用の質の改善余地は残っている。しかしながら、堅調な経済状況が続けば、労働需給が引き締まって雇用の質が改善することが見込まれる。雇用状況が改善すれば個人消費の堅調な推移、住宅市場での持ち直しの動きといったことが起こるため、輸入需要の拡大につながり、荷動きを増やすと考えられる。15年も米国経済の状況が順調にいけば過去最高の値を更新することになるだろう。

一つの懸念は、北米西岸での混乱がどれだけ早く収束するかである。14年5月から西岸港湾における労使協定改定交渉が始まったが、交渉は難航し、15年2月の暫定合意まで9か月に及んだ。その間、荷役活動にかかる時間が長くなったために船舶が港の中に滞在する時間が増え、その結果次の船舶が入れなくなってしまい、貨物取扱量の減少につながった。(公財)日本海事センターの調査によると、西岸主要6港(シアトル、タコマ、ポートランド、オークランド、ロサンゼルス、ロングビーチ)における、3,000TEU以上のコンテナ船の港内平均滞在時間は14年9月には44.3時間であったが、15年2月には173.9時間(2月26日時点、以下同様)まで増加した。入港隻数は14年9月には延べ339隻であったものが、15年2月には223隻まで減少した。15年1月には北米往航コンテナ輸送量が前年同月比14.6%減となった。米国経済が堅調であることから15年も荷動き自体は旺盛と見込まれているが、今回の混乱が最終的に収束するまでには数カ月かかると見込まれており、その間の影響が気になりなところである。