

新型コロナウイルスの流行と世界のコンテナ荷動き

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202004

日本海事センター企画研究部客員研究員

拓殖大学商学部教授 松田 琢磨

はじめに

2019年12月以降、中国に端を発した「新型コロナウイルス (SARS-CoV2、または COVID-19)」は世界に広がり、3月30日時点で感染者が累計70万人以上、死者は3万4千人に上っている。米国やイタリアでは感染者数が中国を上回り、スペイン、ドイツでも多くの感染者が発生している。治療薬やワクチンがないため、感染が広がるにつれて、各国は渡航制限や臨時休校、検疫、都市封鎖などの措置をとり、これ以上の流行を防ぐために動いている。

他方、これらの措置は一時的ながら、人の流動を抑制する。人の行き交いが抑えられることは、需要側と供給側の双方に影響を与える。供給側への影響としては、労働者の罹患や、休校のため子どもの面倒を見るための休暇などによる直接的な労働供給の減少を挙げることができる。さらに工場の操業停止によって生産が減少して十分な供給が行えなくなること（供給ショック）、倉庫や物流企業の活動縮小、都市封鎖などによるサプライチェーンの寸断が供給側の制約を加速することも影響に含まれる。

さらにサプライチェーン寸断の影響は国外にもおよぶ。IMF（国際通貨基金）のゴピナート経済顧問兼調査局長は、サプライチェーンが切れてしまうことで国内外での部品調達ができなくなって生産コストが高まることを通じて、経済活動を低下させると述べている。この点については、すでに中国でのサプライチェーン寸断による中間財供給が滞って、下流に位置する企業への連鎖反応が起こっていることを同氏は指摘している。

需要側への影響は、まず、消費者と企業が支出を控える形で発生する。感染の恐怖や臨時休校などに伴う所得減、それが起こるかもしれないという不確実性の高まりに直面して、人々は支出を抑えることで対応しようとする。その結果、企業が売り上げを減らし、賃金を支払えなくなると、労働者の所得減や失業が起こり、さらなる需要減をもたらす。この点はすでに日本でも企業が内定取り消しや新卒採用の絞り込みを行う動きを見せる形でみられている。さらに資金繰りの悪化した企業が投資や採用を控える悪循環が現れる可能性もある。

影響の規模や様相については、3月中旬に発表されたIMFのレポートで、2月の時点で中国における製造業の後退は09年の世界金融危機発生当初と同程度ではあったものの、サー

ビス部門の落ち込みは今年の方が大きいと伝えている。さらに同レポートは「ドライバルク貨物の世界的な需要と供給も、空前の感染封じ込め努力に伴う経済活動縮小を受けて、世界金融危機が最も深刻であった時期と同水準にまで低下している」と述べており、海上輸送への影響についても言及している。本稿では、サプライチェーンの重要な一角を担うコンテナ輸送に与えている影響について述べていくこととしたい。

世界のコンテナ輸送

まず、世界のコンテナ輸送の規模を確認するため、表1でコンテナ・トレーズ・スタティスティックス社（CTS社）による地域間のコンテナ輸送量のデータを示す。同社は、船社からの申告と推計を組み合わせたコンテナ輸送量のデータを毎月発表している。19年における全世界のコンテナ輸送量は約1.7億TEU、トップとなるのは東アジア域内航路で、世界の25.2%のシェアを占める。次が北米往航でシェアは11.1%となる。なお、日本海事センターが発表しているPIERS社の北米航路データと異なり、カナダ、メキシコが発着地に含まれている。次いで、欧州往航（同9.8%）の順となっている。

表1：世界各地域間のコンテナ輸送量（単位：TEU）

		2019	2018	変化率	シェア
1	東アジア域内航路	42,696,324	42,403,137	0.7%	25.2%
2	北米往航（東アジア→北米）	18,793,777	19,241,558	-2.3%	11.1%
3	欧州往航（東アジア→欧州（地中海、北アフリカ含む））	16,603,129	16,186,589	2.6%	9.8%
4	欧州域内航路	8,222,757	7,731,914	6.3%	4.9%
5	欧州復航（欧州（地中海、北アフリカ含む）→東アジア）	8,134,003	7,649,363	6.3%	4.8%
6	北米復航（北米→東アジア）	7,448,372	7,513,748	-0.9%	4.4%
7	東アジア→インド亜大陸・中東	7,046,672	7,275,139	-3.1%	4.2%
8	大西洋西航（欧州→北米）	5,102,065	4,978,253	2.5%	3.0%
9	欧州→インド亜大陸・中東	4,037,392	3,964,833	1.8%	2.4%
10	インド亜大陸・中東域内	3,946,614	3,783,053	4.3%	2.3%
	その他	47,075,858	46,910,838	0.7%	27.8%
	世界合計	169,106,963	167,638,425	0.9%	100.0%

データ出所：Container Trades Statistics

全世界では19年のコンテナ輸送量は増加している。ただし、北米往航と復航は米中貿易摩擦の影響を受けて、東アジア→インド亜大陸・中東間は、米国のイランに対する経済制裁を受けて減少がみられている。また、上位7航路が中国に関連する航路である点も注目点である。中国の生産もしくは需要の減少がコンテナ輸送に大きな影響を与える可能性を示唆している。

中国の生産・輸出に関していえば春節休みとコロナウイルスによる休暇期間の延長の影響でコンテナ貨物の輸出が落ち込んだことが海上輸送量の減少に寄与したとみられている。これを裏付けるように、フランスのシンクタンク、アルファライナーは中国において1-2月累計で10.1%のコンテナ貨物取扱量（輸送量に加えて、トランシップ、空コンテナを含む）の減少がみられたことを伝えている。一方で、ボストンにあるカーゴメトリックス社によると、旧正月以降、2月に中国の海上輸送量は一時期大きな落ち込みを見せたものの、2月中旬以降徐々に平年の動きへの回帰傾向がみられていると報道した。中国の生産に関しては山東省以北の荷動きを中心に回復しつつあるようだ。とはいえ、完全に中国の生産状況や中国を經由したサプライチェーン体制が完全に戻ったとまでは言えない。この点について、国際海運経済学会の名誉会長、テオ・ノッテボーム氏は中国の状況が3月末時点で正常化していなければ、サプライチェーンに対する影響が秋、または冬ごろまでは続いてもおかしくないと述べており、波及効果が長期化する可能性を示唆している。

さらに、今後は需要側の動向が大きな懸念材料となってくる。つまり、米国側、欧州側といった、コンテナ貨物の主要な輸入国での需要減退が荷動きを大きく減らすことに注意が向けられる必要がある。コロナウイルスの影響は、米中貿易摩擦と異なり、中国以外の国々が生産した部品や製品に対しても同様に需要を減らす形で現れる。米中貿易摩擦では中国にあった衣料品や家具、ゴム製品などの軽工業品の工場を東南アジア・南アジア各国へ移転するという対応が行えた。しかし、コロナウイルスの場合、大元の需要が減少するため、その対策が有効とは言えない。

コロナウイルスが最終的にコンテナ輸送に対して、どの程度の大きさの影響を与えるか明言は避けたい。影響の大きさは、ウイルスの流行がどの時点で終息するか、に依存するためである。デンマーク海運大手マースクも同様に事業環境が極めて不透明になったことを考慮して、20年の通期見通しの公表を見合わせている。また、北米航路を除くと2月以降の荷動きが判明していないため、初めのインパクトについてもまだ明確な数字が出ていないのが実情である。しかし、4月以降に発表される欧州航路、アジア域内航路の2月以降の輸送量は良くないものであることが予想される。さらに少なくとも第二四半期まで荷動きの影響が続く可能性は高い。

米国向け貨物における直近の状況

米国向け貨物については、直近の速報値を利用できるため、1月1日から原稿執筆時点で利用可能な3月26日までのデータを表2に示して、簡単に動向を述べたい。2020年のアジア発米国向けコンテナ輸送量は、中国積みが20年で前年同期比22.0%減、香港積みが同37.9%減と大きく減少していることがわかる。一方で、日本（3.1%減）を除くと、ベトナムを中心に増加を続けており、現時点で米国向け貨物に大きな影響が表れている国や地域は

見当たらない。したがって、現時点では米国側の需要による荷動き減少というより、中国での操業停止やサプライチェーンの寸断による供給制約を受けたものが影響の中心となっていると判断するのが望ましい。

表 2：1 月 1 日から 3 月 26 日のアジア発米国向けコンテナ輸送量（単位：TEU）

積地	2020	2019	2018	2017	2016	2020 前年同期比	2020 寄与度
中国	1,739,637	2,231,048	2,400,045	2,107,260	2,088,835	-22.0%	-13.1%
ベトナム	401,602	317,315	248,384	217,722	189,571	26.6%	2.2%
韓国	208,858	202,694	169,210	159,115	171,419	3.0%	0.2%
インド	191,948	182,927	160,921	141,869	133,329	4.9%	0.2%
台湾	159,337	153,441	137,690	128,188	129,949	3.8%	0.2%
タイ	156,588	142,599	119,839	108,495	94,858	9.8%	0.4%
日本	146,908	151,691	145,989	142,160	143,086	-3.2%	-0.1%
インドネシア	101,745	96,442	85,509	83,695	83,013	5.5%	0.1%
マレーシア	99,612	78,303	64,521	60,979	63,068	27.2%	0.6%
香港	36,129	58,142	65,546	61,410	67,003	-37.9%	-0.6%
カンボジア	30,638	20,221	14,588	10,501	10,399	51.5%	0.3%
フィリピン	29,039	30,348	27,426	28,181	27,797	-4.3%	0.0%
シンガポール	27,972	19,699	20,325	17,738	20,774	42.0%	0.2%
バングラデシュ	27,434	25,589	23,108	22,041	24,378	7.2%	0.0%
パキスタン	26,331	26,236	22,869	23,050	21,820	0.4%	0.0%
スリランカ	14,378	12,880	10,555	9,363	9,618	11.6%	0.0%
ミャンマー	6,106	2,577	1,424	1,146	724	137.0%	0.1%
マカオ	51	41	82	73	78	23.5%	0.0%
合計	3,404,312	3,752,193	3,718,031	3,322,986	3,279,721	-9.3%	-9.3%

データ出所：デカルト・データマイน์

おわりに

以前著者は、短期間にコロナウイルスの治療方法が確立し、終息すれば影響は限られたものになると考えていた。しかしながら、コロナウイルスの影響はまだ終息する様子がなく、欧州や米国にも感染が広がっている。コロナウイルスがもたらすコンテナ輸送量の減少は北米航路や欧州航路への市況へ下押し圧力になると考えられる。

市況悪化が続けば、16年のように苦境に陥るコンテナ船社が出てくる可能性もある。現に、船腹量で世界第9位のシンガポール船社PILは、コロナウイルスの影響で中国の銀行からの送金が遅れたことを理由にではあるが、2月末支払いのBBC（裸用船契約）用船料につ

いて遅延する旨を、日本船主を含む船主に通達し、売上債権 1 億 4,723 万ドル（約 163 億円）の大半が延滞されており、支払いについて協議中だ。

本記事では現時点で考えられることをまとめているが、今後はコンテナ輸送への影響をより詳細に分析していくことが肝要であり、われわれも注視を続けたい。その際には供給側のみならず、需要側の要因による荷動きの減少がどう進んでいくか、市況の動向がどのように変わっていくか、注意し、荷動きだけでなく、船社への影響の大きさ、対策について考察していく必要がある。

以 上

まつだ・たくま 97（平成 9）年筑波大第三学群社会工学類卒、東工大院理工学研究科博士課程単位取得退学（博士〈学術〉）。11 年 4 月（公財）日本海事センター研究員、18 年 4 月同主任研究員、20 年 4 月 1 日から現職。73 年 12 月 26 日、東京都生まれ。