

COVID-19と海上輸送の動向

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202007

日本海事センター 企画研究部

研究員 後藤 洋政

1. はじめに

2019年末に中国において発生が確認された新型コロナウイルス感染症(COVID-19)は、全世界に広がり、累計感染者数は約1,035万人、死亡者数は約51万人となった(7月1日時点)。感染症の拡大によって人びとの健康状態や生命に被害がおよぶことはもとより、経済活動にも大きな影響がおよんでいる。政府・自治体による移動制限や都市封鎖が実施され、製造業、建設業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業をはじめとする多くの産業の活動状況が大幅に悪化した。また、個人や企業の消費ならびに投資額が減少し、リーマンショック以来の世界的な景気後退が見込まれている。このことにより国際貿易も縮小しており、主要なモードである海上輸送の荷動きも減少を余儀なくされている。

本稿では、以前掲載された海事ウォッチャー記事「新型コロナウイルスの流行と世界のコンテナ荷動き」(本紙20年4月10日)をふまえ、20年における海上輸送の動向を北米航路(往航:1-5月、復航:1-3月)、欧州航路(1-4月)、日中航路(1-4月)、アジア域内航路(1-4月)のコンテナ荷動き量データをもとに振り返る。そして、運賃市況、船舶の動向に関して記述するとともに、各機関が算出している経済ならびに国際貿易の統計データや予測値を参考に今後の見通しについてまとめる。

2. 各航路2020年最新月までの荷動き

(1) 北米航路

北米往航(アジアから米国)における20年1-5月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比9.6%減の635.1万TEUとなった。

荷動き量の上位7カ国は、中国(341.5万TEU)、ベトナム(70.7万TEU)、韓国(38.9万TEU)、インド(30.6万TEU)、台湾(30.0万TEU)、タイ(29.8万TEU)、日本(25.1万TEU)であった。このうち前年と比べ荷動き量が増加したのは、ベトナム(前年同期比20.8%増)、韓国(同2.3%増)、台湾(同2.2%増)、タイ(同11.2%増)となった一方、中国(同18.4%減)、インド(同10.6%減)、日本(同11.1%減)は減少となった。また、地域別ではASEANが14.4%増、南アジアが9.7%減となった。

表1は、2020年における各航路の月別コンテナ荷動き量を示したものである。北米往航は、3月の荷動き量が最小となっている。これは、シェアの半分以上を占める中国積みの貨物が39.2%減と大幅に減少したためである。減少幅が最も大きいのは5月で、米国側の需要減の影響ではほぼ全ての国・地域からの荷動き量が減少した。

品目別では、主要な貨物である住宅関連品や自動車部品の減少が大きい。多くの品目が前年と比べ減少した一方で、コンピュータ及び半導体や電気機器の荷動きは在宅勤務や外出制限がプラスに働き前年並みの水準を維持している。

北米復航（米国からアジア）における 20 年 1~3 月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比 3.2%減の 166.9 万 TEU となった。

荷動き量の上位 7 カ国は、中国（41.8 万 TEU）、日本（18.3 万 TEU）、韓国（18.3 万 TEU）、台湾（16.1 万 TEU）、インド（13.1 万 TEU）、ベトナム（13.0 万 TEU）、インドネシア（9.0 万 TEU）であった。このうち前年と比べ荷動き量が増加したのは、ベトナム（前年同期比 15.7%増）のみであり、中国（同 5.1%減）、日本（同 11.3%減）、韓国（同 12.2%減）、台湾（同 1.3%減）、インド（同 3.2%減）、インドネシア（同 25.2%減）は減少となった。また、地域別では ASEAN が 6.0%増、南アジアが 5.5%増となった。

品目別では、紙類（古紙含む）や動物用飼料などの上位品目は増加しているものの、復航は 3 月までの数値であり、今後、感染症の影響が統計データに現れると予想される。

(2) 欧州航路

欧州往航（アジアから欧州）における 20 年 1-4 月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比 14.0%減の 465.4 万 TEU となった。

積地側の約 7 割を占める中華地域（中国・香港）発が同 15.7%減の 325.9 万 TEU と大きく落ち込み、特に 2 月単月では前年比 50.3%減と半減したことが往航全体の荷動き減の要因となっている。表 1 にあるように 3、4 月は、2 月の荷動きの急減から回復したものの、欧州側の需要減により荷動きは依然低調である。

つぎに中国と EU28 カ国（英国含む）間の海上輸送貨物（非コンテナ貨物含む）データを用いて、1-4 月における EU が中国から輸入した貨物の品目別荷動き動向を述べる。ほとんどの品目の荷動きが減少し、合計で重量ベースでは 11.7%の減少、金額ベースでは 17.2%の減少となった。上位品目では、機械類、家具・寝具、繊維類、プラスチック類、自動車部品が減少した一方、北米往航と同様に電気機器の荷動きは比較的好調であり、輸入量は前年同期より増加した。

欧州復航（欧州からアジア）における 20 年 1-4 月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比 3.6%減の 253.1 万 TEU となった。表 1 の月別データから分かるように、1 月から 4 月までの荷動きは 60 万 TEU 台前半で安定して推移している。

往航と同じデータを用いて、1-4 月における中国が EU から輸入した貨物の品目別荷動き動向を述べる。合計で重量ベースでは、8.3%の増加、金額ベースでは、0.2%の増加となった。上位品目では、首位の木材が前年同期比で 29.5%増と大幅に増加している。また、肉、酪農品、魚介類、野菜、穀物、果実といった食料品の増加率が最も大きく、米中貿易摩擦の影響で 19 年から拡大した欧州からの農林水産品の輸入は引き続き増加している。

(3) 日中航路

日中往航（日本から中国）における20年1-4月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比10.7%減の282.6万トンとなった。貿易額は、同8.4%減の2兆3,755億円である。主要な品目は、古紙や廃プラスチックといったリサイクル品であるが、中国政府による環境規制強化の影響で18年以降荷動きは減少傾向にある。1-4月においてもこれらの品目の荷動きは減少しており、感染症拡大の側面よりも環境規制の存在が荷動きに影響を与えている。

日中復航（中国から日本）における20年1-4月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比9.2%減の647.1万トンとなった。貿易額は、同11.6%減の3兆8,219億円である。シェアが最も大きい機械類をはじめ、ほぼ全ての品目で減少となった。月別では、中国における生産停滞が要因となり2月が前年比47.4%減の76.2万トンと急減した。その後荷動きは回復し、4月は前年同月の輸入量を上回った。今後の荷動きは日本側の需要に左右される見込みである。

(4) アジア域内航路

アジア域内航路における20年1-4月累計のコンテナ貨物荷動き量は、前年同期比13.0%減の1168.7万TEUとなった。

割合の大きい中国発着貨物の減少により、2月から3か月連続で300万TEUを下回っている。また、東南アジア地域の国においても政府による外出制限を受け、経済活動の停滞や港湾の機能が低下し、貨物が滞留した事例があるなど、感染症拡大の影響がみられる。しかし、東アジアおよび東南アジアにおいては、比較的感染状況が改善し、概ね港湾の制約が解消されたため荷動きの回復が見込まれている。

表 1 2020 年における各航路の月別コンテナ荷動き量

	1月	2月	3月	4月	5月	累計
北米往航	1,553,012 ▲ 2.4	1,210,448 ▲ 8.0	1,023,390 ▲ 16.2	1,345,912 ▲ 1.4	1,218,090 ▲ 20.4	6,350,853 ▲ 9.6
北米復航	557,310 0.1	569,522 10.7	542,599 ▲ 17.1			1,669,431 ▲ 3.2
欧州往航	1,550,232 ▲ 4.1	689,584 ▲ 31.9	1,273,631 ▲ 6.4	1,140,321 ▲ 19.8		4,653,768 ▲ 14.0
欧州復航	629,584 6.5	633,828 0.9	627,541 ▲ 9.4	640,449 ▲ 10.3		2,531,402 ▲ 3.6
日中往航	530,644 ▲ 5.5	689,214 ▲ 17.6	792,078 ▲ 12.0	813,652 ▲ 6.1		2,825,589 ▲ 10.7
日中復航	2,022,172 ▲ 1.1	761,655 ▲ 47.4	1,723,894 ▲ 4.5	1,963,279 7.4		6,470,999 ▲ 9.2
アジア域内	3,310,711 ▲ 5.8	2,450,919 ▲ 9.0	2,979,028 ▲ 21.4	2,946,403 ▲ 14.1		11,687,061 ▲ 13.0

出所：PIERS（北米航路）、CTS（欧州航路・アジア域内航路）、財務省貿易統計（日中航路）
単位は、上段：TEU（日中航路はトン）、下段：前年比（%）

3. 船舶の状況

イギリスの調査機関 Drewry によると、今年に入り基幹航路での減便が増加しており、2月には 105 便が欠便した。3月には 33 便と一時減少したが、4月には 95 便（本来の予定は 338 便）。5月には 83 便（同 460 便）、6月には 51 便（同 462 便）と推移している。各アライアンスが定期航路サービスを調整したことで、運賃水準は、昨年並みもしくは昨年を上回っている。特に、上海発米国西岸向けなどの一部航路では、需給がひっ迫しスポット運賃が高騰している。なお、欧州航路では復航を中心に原油安を受けて喜望峰回りの航路を取る船社もみられた。船員費などは余分にかかるものの、スエズ運河通航料の支払いを回避することで、コストを削減できるためである。

コンテナ船の待機船の規模は、スクラバー搭載工事により 19 年後半から増加していたこともあり、3月初めには 246 万 TEU（402 隻）となった。フランスの調査機関アルファライナーは、4月中に待機船の規模は 09 年（リーマンショック後）や 16 年（韓進倒産の年）に記録した 150 万 TEU の倍となる 300 万 TEU まで拡大すると見込んでいたが、コンテナ貨物の輸送需要の減少が下げ止まったため 200 万 TEU 台前半に留まっていた。しかし、全世界に感染拡大の影響が広がり生産・消費活動が停滞するなか、輸送需要低迷が持続しているため、5月末には、全船腹量の 11.6%となる 272 万 TEU（551 隻）と待機船は再び増加した。各船社のサービス再開などにより、待機船の規模は減少傾向となる予想であるが、依然として高い水準にある。

4. 今後の見通し

国際機関が発表したレポート内の GDP ならびに国際貿易に関する数値を表 2 に示す。世界貿易機関 (WTO) のみ 4 月時点のもので、他は全て 6 月に発表されたものである。2020 年と 21 年における世界の経済成長率と貿易量の変化率を算出しており、WTO と経済協力開発機構 (OECD) の予測値は 2 つのシナリオが存在する。

どの予測値も GDP の減少率と比べ、貿易量の減少率のほうが大きくなるとしている。貿易量は、WTO の悲観シナリオを除き 1 割程度減少することが予想されているが、21 年の貿易量の増加率は概ね数%となっている。つまり、短期での V 字回復は起こらず、2019 年の水準に達するのは 22 年以降とみられる。

表 2 各機関による経済・貿易の予測

	実質GDP		貿易量	
	2020	2021	2020	2021
WTO (4月) ・ 楽観シナリオ	▲ 2.5	7.4	▲ 12.9	21.3
・ 悲観シナリオ	▲ 8.8	5.9	▲ 31.9	24.0
IMF (6月)	▲ 4.9	5.4	▲ 11.9	8.0
世界銀行 (6月)	▲ 5.2	4.2	▲ 13.4	5.3
OECD (6月) ・ 第1波のみ	▲ 6.0	5.2	▲ 9.5	6.0
・ 第2波あり	▲ 7.6	2.8	▲ 11.4	2.5

出所：WTO, IMF, 世界銀行, OECD 資料

5. おわりに

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、世界の海上輸送量は大きく減少することとなった。初期の段階では、中国国内における生産の急減やサプライチェーンの寸断といった輸出国側の制約により、貿易量が減少していた。世界中に感染が広がるにつれ、需要側が要因となる荷動きの減少というフェーズへとシフトしている。

今後の見通しで示したように、再び感染症の拡大局面を迎え、これまで実施されたような感染拡大防止措置がとられた際には、国際貿易の停滞が長期化する可能性があるなど不確実な状況が続くことが見込まれる。

本稿では、日本海事センターが毎月発表しているコンテナ荷動き量のデータを中心に、海上輸送の動向について紹介した。COVID-19 と海運に関する当センターの取り組みとしては、6 月の海事ウォッチャーで紹介したように船員交代問題について調査研究を行っており、それに加え、造船業や船主をはじめとする海事クラスター全体への影響についても調査研究していければと考えている。

以上