

## 「2019年欧州航路コンテナ荷動き動向」

掲載誌・掲載年月：Daily Cargo 202004

日本海事センター 企画研究部

研究員 後藤 洋政

### はじめに

(公財)日本海事センターでは、Container Trades Statistics Ltd (CTS) 発表のデータをもとに、『日本・アジア／欧州間 (欧州航路) のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。CTS データが同航路の範囲に含めているのは、欧州側がスエズ運河を越えて地中海からバルト三国、欧州側ロシアまでの地域に至る 54 か国・地域、アジア側がミャンマーから極東ロシアまでの 16 か国・地域である。本稿では、2019 年における欧州航路の荷動き動向を上記データおよび欧州委員会統計局 (Eurostat) による公表データを参考に振り返る。なお、本稿の内容は速報値に基づいているため、今後確定値が発表された際、数値に修正が入る可能性があることをあらかじめ注記しておく。

### 欧州往航(アジアから欧州)

2019 年、アジアから欧州へのコンテナ貨物 (欧州往航) 荷動き量は、前年比 2.6%増の 1,660.2 万 TEU で過去最高を記録した。

月別では、2 月が前年同月比 16.2%減と大きく落ち込んだほか、9、11 および 12 月は前年同月を下回った。その他の月では前年同月比で荷動き量が増加した。地域別に動向をみると、積地側では日本、韓国、台湾、極東ロシアからなる北東アジアが前年比 0.3%増の 204.5 万 TEU (シェア 12.3%)、中国と香港、マカオからなる中華地域が同 3.3%増の 1,207.2 万 TEU (72.7%)、フィリピン、ベトナムからミャンマーまでの地域にわたる東南アジアが同 0.9%増の 248.5 万 TEU (15.0%) であった。いずれの地域も前年と比べ荷動き量が増加した。揚地側ではジブラルタル海峡から北大西洋側、さらに北欧を含む北欧州が前年比 2.9%増の 1,055.7 万 TEU (シェア 63.6%)、リビア、イタリアから西の地中海地域とカナリア諸島を含む西地中海が同 1.6%増の 287.9 万 TEU (17.3%)、エジプトやギリシャ、トルコなど東地中海が同 2.3%増の 316.7 万 TEU (シェア 19.1%) となった。とくに積地側のシェアの 7 割以上を占める中華地域 (中国+香港) の伸びが往航全体の変化率の上昇に寄与している。

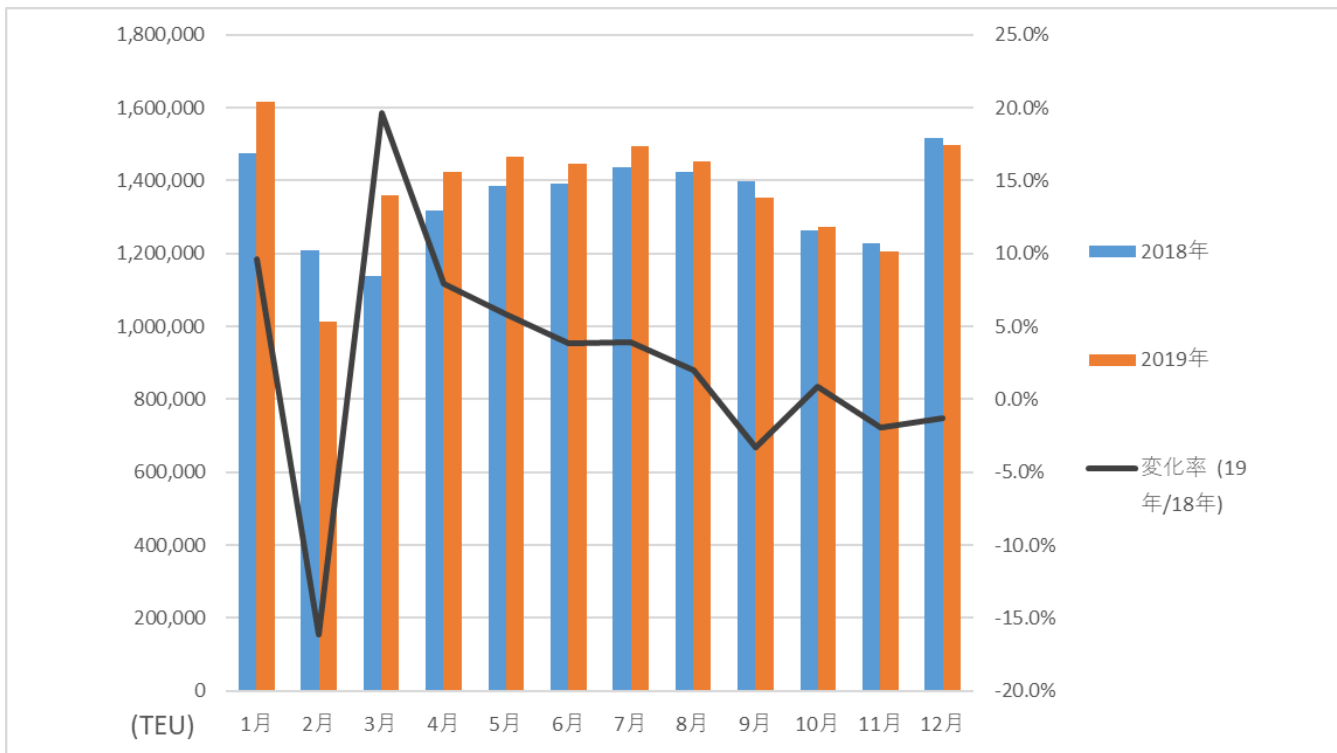


図 1 欧州往航の月別荷動き動向

データ出所：Container Trades Statistics より筆者作成

表 1 は 2019 年における中国から EU28 各国への海上輸送貨物の品目別荷動き動向を示している。CTS は船社から荷動きデータを収集しているものの、コンテナに入っている品目まではデータを集めていない。そのため CTS データには品目別の荷動き量の記載がない。したがって、欧州航路における品目の輸送動向を知るため、Eurostat が公表しているデータベースを利用する。同データベースでは、EU 加盟国とそれ以外の国・地域間の輸送モード別、HS コードによる品目別の貿易量および貿易額を知ることができる。CTS データは EU 諸国以外を含むため、カバー範囲は異なるが、本稿では、EU28 各国（英国含む）と欧州往航の約 7 割、復航の約 5 割を占める中国との間の海上輸送貨物（非コンテナ貨物含む）を見ることで欧州航路の品目別輸送動向を扱う。

2019 年の中国から EU28 各国への荷動きの合計は、前年比 4.5%増の 5,657.0 万トンとなった。貿易額の合計は、前年比 8.7%増の 2,612.5 億ユーロだった。HS コードに基づく品目別輸送重量の上位 10 品目は、「機械類（前年比 10.4%増）」、「電気機器、AV 機器など（同 13.4%増）」、「家具、寝具など（同 6.5%増）」、「鉄鋼製品（同 10.4%増）」、「繊維類及びその製品（同 0.5%増）」、「プラスチック及びその製品（同 7.6%増）」、「石材、セメント製品など（同 3.1%減）」、「有機化学品（同 4.3%増）」、「木材（同 16.7%増）」、「玩具、遊戯用具、スポーツ用品（同 3.4%増）」であった。石材、セメント製品などを除く 9 品目が増加しており、全体の荷動き変化率に対して、それぞれの品目の増減が与えた影響の大きさを示す寄与

度をみると、1位の機械類が1.2%分、2位の電気機器、AV機器などが1.3%分となった。上位2品目が前年と比較した重量増加分の過半を占めており、全体の荷動きを牽引している。

このように、全体的に上位品目の輸出が増加した背景として、欧州の消費動向が安定して推移したことのほかに、米中貿易摩擦の存在が挙げられる。貿易摩擦に伴う関税引き上げに伴って、荷主の多くは様々な対応を迫られた。たとえば、人件費の上昇した中国沿岸部から東南アジアやインド亜大陸方面へ生産、物流拠点を移す「チャイナプラスワン」の加速といったものがある。とはいえ、いずれの対応も中国から米国への輸出を減らすものであった。その一方で、中国から完全に生産拠点が撤退したわけではなく、余剰となった生産力を活用する輸出先も必要になった。米国へ輸出されていた品目の代替的な輸出先として欧州が選択されたことで、中国から欧州への輸出が全体的に増加したことにつながったとみられる。

表1 中国からEU28か国への品目別海上荷動き動向（2019年、単位：1,000トン、100万ユーロ、%）

HSコード	品目名	荷動き量	前年比	貿易額	前年比
84	機械類	6,984	10.4	45,560	9.0
85	電気機器、AV機器など	5,874	13.8	59,342	14.7
94	家具、寝具など	4,327	6.5	16,945	10.5
73	鉄鋼製品	4,129	10.4	9,370	12.5
50-63	繊維類及びその製品	3,572	0.5	28,303	3.5
39	プラスチック及びその製品	3,189	7.6	9,404	8.4
68	石材、セメント製品など	2,485	▲ 3.1	1,327	4.4
29	有機化学品	2,261	4.3	8,035	6.8
44-46	木材	1,758	16.7	2,564	4.5
95	玩具、遊戯用具、スポーツ用品	1,734	3.4	12,995	6.2
87	自動車部品など	1,648	2.4	7,284	9.4
78-83	卑金属及びその製品	1,531	1.3	6,985	5.0
70	ガラス及びその製品	1,325	3.0	2,278	10.5
16-24	調製食料品、飲料、アルコール、食酢など	1,288	4.9	2,017	9.6
40	ゴム及びその製品	1,226	0.1	3,496	2.2
06-14	野菜、穀物、果実、採油用種子、茶など	1,169	7.4	1,925	5.8
69	陶磁製品	1,112	▲ 4.7	1,634	7.8
47-49	木材パルプ、古紙、板紙など	1,072	7.3	3,092	10.4
64-67	履物、帽子、傘、つえ、調製羽毛など	1,033	▲ 3.5	9,186	2.8
76	アルミニウム及びその製品	1,020	5.4	3,292	6.7
	上位20品目合計	48,737	6.2	235,032	9.1
	合計	56,570	4.5	261,251	8.7

出所：Eurostat より筆者作成

註：品目名は、（公財）日本海事センターによる要約

### 欧州復航(欧州からアジア)

他方、2019年の欧州からアジアへのコンテナ貨物(欧州復航)荷動き量も、前年比6.3%増の813.0万TEUで過去最高を記録した。通年で800万TEUを超えたのは、データが現在の形で入手可能な2008年以降初めてのことであり、昨年の北米復航(米国→アジア)コンテナ荷動き量も上回っている。

月別では、12月が前年同月比7.1%減となったものの、その他の月では前年同月と比べ荷動き量が増加した。地域別に動向をみると、積地側では北欧州が前年比8.5%増の568.3万TEU(シェア69.9%)、西地中海が同1.4%増の120.9万TEU(14.9%)、東地中海が同1.4%増の123.8万TEU(15.2%)となった。揚地側では北東アジアが前年比2.3%増の166.9万TEU(シェア20.5%)、中華地域が同9.8%増の441.2万TEU(54.3%)、東南アジアが同2.5%増の204.8万TEU(25.2%)となった。積地側で約7割のシェアを占める北欧州が荷動き量の増加に大きく寄与している。また、揚地側の荷動きは往航と同様、中華地域での輸入が大幅に上昇している。

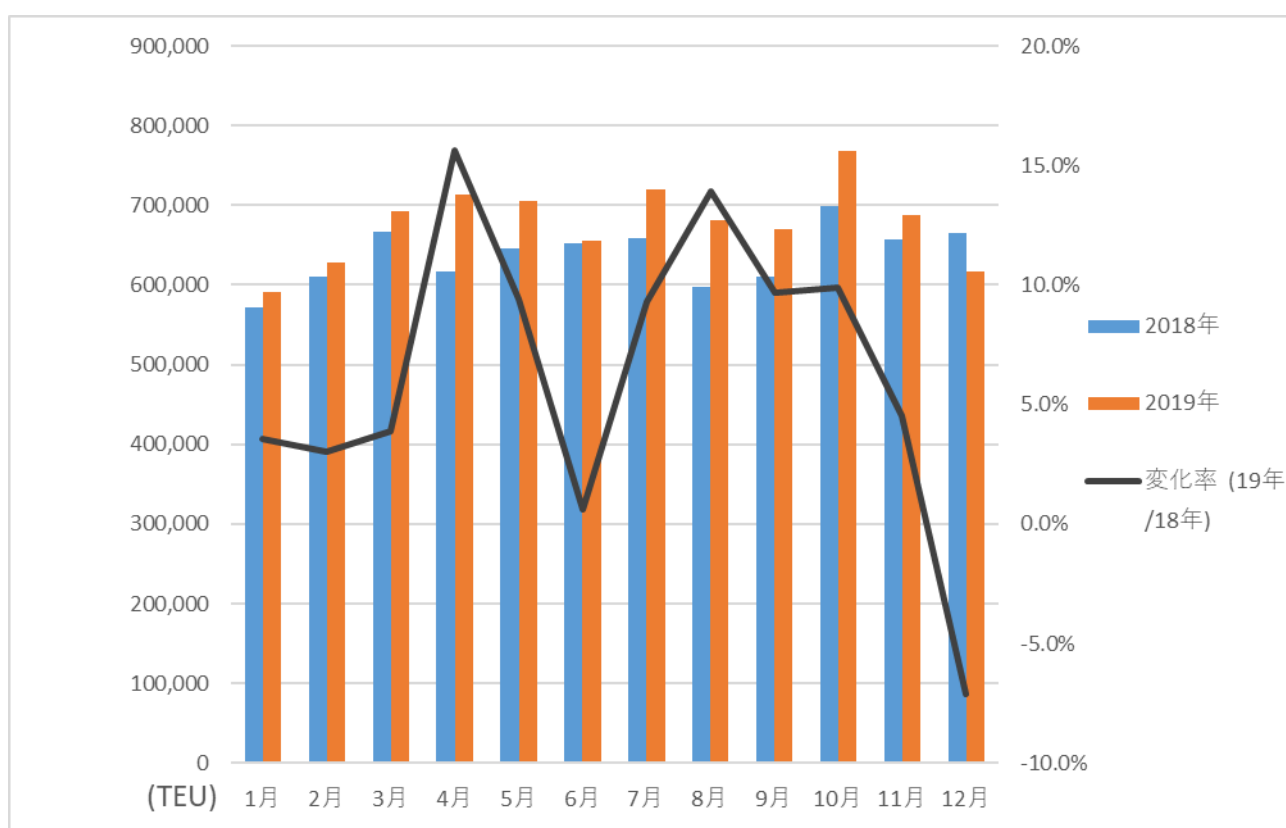


図 2 欧州復航の月別荷動き動向

出所：図 1 に同じ

表 2 は 19 年における EU28 か国から中国への海上輸送貨物の品目別荷動き動向を示している。この数値は、往航と同様、Eurostat が公表するデータベースを利用して算出した。19 年の EU28 か国から中国への荷動きは、前年比 25.0%増の 4,157.9 万トンと大幅に増加した。貿易額は、前年比 6.9%増の 960.2 億ユーロとなった。HS コードによる品目別の輸送重量上位 10 品目は、「木材（前年比 107.3%増）」、「木材パルプ、古紙、板紙など（同 15.0%減）」、「肉及び食用のくず肉、酪農品、魚介類など（同 55.2%増）」、「鉱石、スラグ及び灰（同 56.7%増）」、「野菜、穀物、果実、採油用種子、茶など（同 148.0%増）」、「塩、硫黄、土石類、石灰及びセメントなど（同 0.4%増）」、「プラスチック及びその製品（同 2.2%増）」、「調整食料品、飲料、アルコール、食酢など（同 3.1%減）」、「機械類（同 8.6%減）」、「有機化学製品（同 8.0%減）」であった。

前年と比べ輸送量が大幅に増加した品目として、1 位の木材（約 2 倍）、5 位の野菜類（約 2.5 倍）が挙げられる。また、3 位の肉類および魚介類も輸入量が前年比の約 1.5 倍まで増加しており、中国による農林水産品の輸入拡大が欧州復航全体の荷動き量の増加に大きく寄与したといえる。

復航荷動きの変化を生んだ要因として、往航同様の米中貿易摩擦による影響のほか、豚コレラによる影響を挙げることができる。18 年 7 月、中国政府は米国による第 1 弾の関税引き上げに対抗して 545 品目の米国製品に対する 25%の追加関税を実施した。対象品目には大豆などの農産物、牛肉、豚肉などの畜産物、水産物が含まれていた。このため、米国からの輸入依存度の高い品目を中心に輸入元を変更する動きがあり、この動きに沿って欧州産品の輸入が増加したとみられる。中国におけるアフリカ豚コレラの感染拡大は、豚肉生産を急激に落ち込ませたため、豚肉をはじめとする欧州産の食肉輸入を増加させたとみられる。

表 2 EU28 か国から中国への品目別海上荷動き動向（2019 年，単位：1,000 トン，100 万ユーロ，%）

HSコード	品目名	荷動き量	前年比	貿易額	前年比
44-46	木材	11,210	107.3	2,217	46.8
47-49	木材パルプ、古紙、板紙など	6,305	▲ 15.0	3,021	▲ 6.8
01-05	肉及び食用のくず肉、酪農品、魚介類など	3,631	55.2	7,354	99.0
26	鉱石、スラグ及び灰	3,252	56.7	1,456	▲ 3.3
06-14	野菜、穀物、果実、採油用種子、茶など	2,740	148.0	923	63.3
25	塩、硫黄、土石類、石灰及びセメントなど	2,667	0.4	633	▲ 1.3
39	プラスチック及びその製品	1,666	2.2	4,646	2.1
16-24	調製食料品、飲料、アルコール、食酢など	1,489	▲ 3.1	4,580	2.9
84	機械類	1,099	▲ 8.6	23,304	0.8
29	有機化学品	1,033	▲ 8.0	2,167	▲ 2.8
74	銅及びその製品	706	▲ 6.4	3,207	▲ 3.6
87	自動車部品など	640	▲ 12.8	9,097	▲ 5.4
31	肥料	578	9.0	230	10.9
50-63	繊維類及びその製品	459	▲ 6.8	1,818	5.3
76	アルミニウム及びその製品	364	30.6	706	5.9
38	各種の化学工業生産品	354	▲ 7.5	1,613	▲ 1.2
73	鉄鋼製品	350	▲ 1.1	1,996	2.2
40	ゴム及びその製品	328	10.6	1,318	0.2
41-43	皮革及び毛皮並びにこれらの製品など	317	13.7	506	6.4
34	石けん、有機界面活性剤、調製潤滑剤、ろう等	312	4.2	865	4.6
	上位20品目合計	39,500	27.8	71,655	6.5
	合計	41,579	25.0	96,022	6.9

データ出所：表 1 と同じ

註：品目名は，（公財）日本海事センターによる要約

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は，19 年全体で 49.0 となった。欧州側地域別では，北欧州が 53.8，西地中海が 42.0，東地中海が 39.1 となった。一方，アジア側地域別では，北東アジアが 81.6，中華地域が 36.5，東南アジアが 82.4 となった。欧州航路全体でのインバランスの値は前年と比べ 1.7 ポイント上昇し，往復航のバランスを取り戻す方向に動いたものの，荷動き量の過半を占める中華地域の荷動き量のインバランスはまだ大きい。

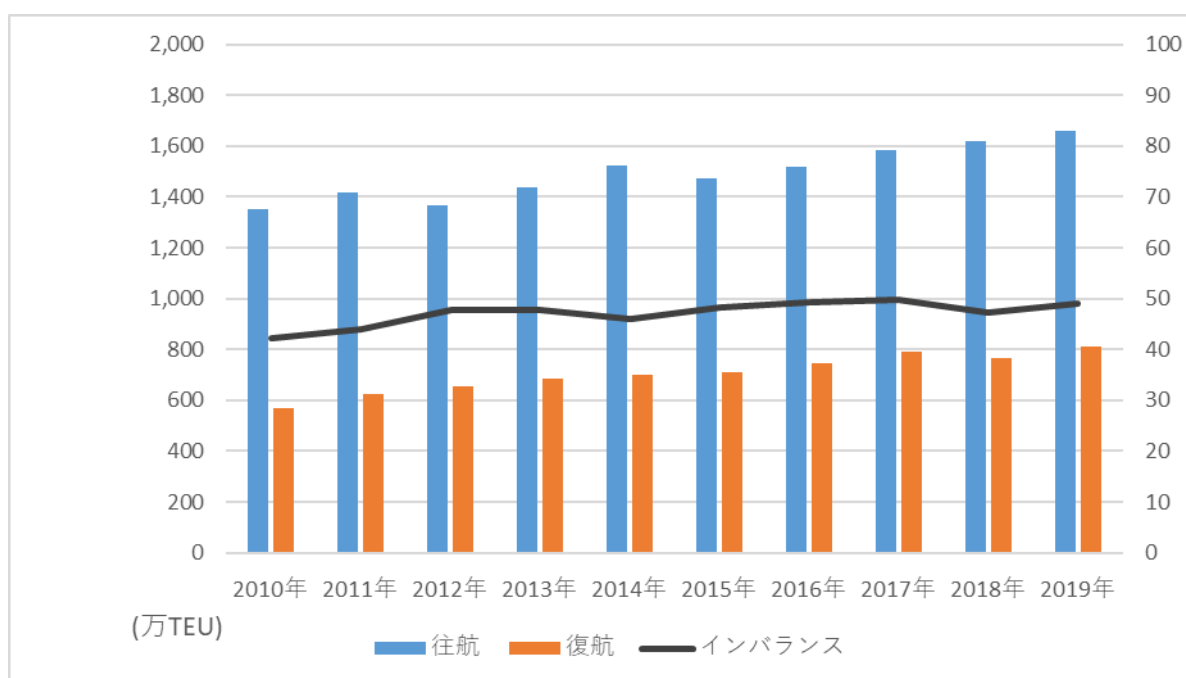


図 3 直近 10 年間の欧州航路の荷動きとインバランスの推移

出所：図 1 に同じ

### まとめ

欧州航路のコンテナ荷動き量は、往航復航ともに通年で過去最高の荷動き量を記録した。地域別の荷動き量を見ても往航復航で全ての地域の荷動き量が増加しており、主要航路のなかでも好調さが目立つ年だった。EU 域内では緩やかながら経済成長がつづいていることや、ペースは鈍化したものの中国・ASEAN での経済成長は持続していることを背景に、アジア・欧州間の輸出入は拡大傾向にある。ただし、中華地域の荷動き量が大きいことから、その変動が航路全体の動向に大きく影響している側面があり、米中貿易摩擦の影響も少なからず存在している。

19 年後半から米中双方は、貿易摩擦の激化や自国経済への悪影響を回避すべく歩み寄りを模索し、一物品目の追加関税の適用除外や引き下げを実施している。20 年 1 月に両国は第 1 段階の経済・貿易協定を結んだことから、中国による米国産品の輸入がある程度回復するとみられる。

しかしながら、19 年末から発生した新型コロナウイルス感染症の蔓延の影響を受けて足元の荷動きは大きく減少している。中国以外にも日本・韓国をはじめ欧州でも感染症の拡大が進んでいる。景気後退リスクが高まるなかで影響が長期化すれば、荷動きを減少させることが見込まれる。