

## 国際分業とアジアにおける海上コンテナ輸送の展望

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201802

日本海事センター 企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

### はじめに

2011年、中国のWTO加盟以降、中国を中心にアジアは急成長を遂げ、海上コンテナ輸送も飛躍的に伸びてきた。2010年をピークに中国経済は減速しているが、依然、日本の海上コンテナ輸送を考える上で、いかにアジアの動きを取り込むかが今後の成長の鍵を握ると考えられる。しかしながら、アジア域内についてはデータ入手などの制約もあり、なかなかその全容を把握することは難しい。

そこで今回は、国際分業の観点から、アジアにおける貿易、経済などを考察し、コンテナ輸送の今後の方向性について概観する。

### 1. 世界のコンテナ貿易におけるアジアの現状

世界の貿易量の約8割、金額にすると約7割が海上輸送によって運ばれているといわれる。海上貨物の主要貨物は、原油、石油製品、石炭、鉄鉱石、穀物などの原料と、工業製品などであり、このうち工業製品は主に海上コンテナによって運ばれる。

英CTS社による2016年の世界のコンテナ荷動き量は、1億5,460万TEUであった。リーマンショックを経た2011年以降、世界のコンテナ荷動き量は平均3.3%で伸びてきたのに対して、アジア発のコンテナ荷動き量は平均3.5%と世界のコンテナ荷動き量より早いペースで伸びてきた。

世界のコンテナ荷動き量をアジア、インド・中東地域、欧州、北米、南米、大洋州、サハラ以南アフリカ地域の7地域に分けてみると、最もシェアの高い地域はアジアであり、仕出地ベースで57%を占める。次いで、欧州17%、北米10%、インド、中東地域8%が続く。

発着ベースのシェアをそれぞれ見ると、アジア域内は輸出貨物の割合が57%、輸入貨物の割合が40%と輸出貨物の方が高い。欧州、北米などその他の地域は、輸入貨物のシェアが高くなっていることから、アジアが世界の工場として世界各地へ工業製品を輸出する構造が伺える。

アジア発コンテナ荷動き量の内訳では、アジア発貨物のうちアジア域内間の荷動きが全

体の 45%を占める。次いで、北米向けが 20%、欧州向けが 17%、インド・中東向けが 8% などとなっており、アジア域内と北米および欧州航路を結ぶ東西基幹航路が主要航路となる。

基幹航路におけるアジア発コンテナ貨物の動向をみると、北米航路(アジア発北米向け)では 2000 年の 742 万 TEU から 2005 年には 1,288 万 TEU、2010 年には 1,309 万 TEU、2017 年には 1,642 万 TEU とリーマンショックを除いて一貫して伸びてきた。2011 年以降の伸び率では ASEAN が平均 7%、次いで、中国が 3%、北東アジア(日韓台香)は 0.2%となっている。しかし、その構造をシェアで見ると、中国が 65%、ASEAN が 15%、北東アジアが 14%となっており、2011 年以降 ASEAN 地域がシェアを回復する一方で、北東アジアの相対的シェアが落ちてきた。国別ではタイやベトナムなどが伸びている。

欧州航路(アジア発欧州向け)については、2011 年以降、債務危機問題、原油急落に伴う原油輸出国の経済減速などもあり、荷動き量全体では 2012 年および 2015 年は前年割れをおこしているが、全体としては増加傾向を示している。また、その傾向および構造は北米航路と同じである。2013 年以降の伸び率では、ASEAN が平均 6%、次いで、中国が 2%、北東アジアは▲2%で推移してきた。その構造をシェアで見ると、中国が 72%、ASEAN が 14%、北東アジアが 14%となっており、ASEAN 地域が伸びる一方で、北東アジアの相対的シェアが落ちている。国別ではタイやベトナムなどが伸びている。

東西基幹航路においては、中国を中心に ASEAN 地域の増大と北東アジア地域の相対的シェアの低下がみられる。また、伸び率では ASEAN 地域が健闘してはいるものの、シェアで見れば中国は圧倒的なシェアをもち、現段階では中国の動向が全体の動向に影響を与えらるといえる。

## 2. アジアにおける輸出額の動向

アジア航路配船主要船社が取りまとめたアジア域内のコンテナ荷動き量をみると、2017 年は前年比 1.6%増となる 1,285 万 TEU であった。同データの補足率は 6 割前後といわれるが、アジア域内の荷動き量は 2011 年以降 1,300~1,400 万 TEU 前後でほぼ横ばいで推移してきた。

アジア域内については、データ入手の制約もあり、アジア域内のコンテナ荷動き量の全体の把握は難しい。そこで、独立行政法人経済産業研究所が東アジアの製造産業活動を貿易動向から把握する観点から作成した貿易データベースの「RIETI-TID2015」を用いて、アジア域内の貿易動向(地域別輸出額)から、国際分業の展開とそれに関わるコンテナ輸送のお

およその方向性について見ることにする（ここでの北米および欧州はそれぞれ NAFTA、EU28 カ国の数値を用いている。また、アジアにおける日本の特徴を見るために、北東アジア（韓国、台湾、香港）の中に日本は含まれていない）。

金額ベースの指標は物価変動の影響に注意しなければならないが、中国、ASEAN、北東アジアおよび日本について 2005–2015 年までの輸出額推移を 5 年毎にみると、中国については 9,880 億米ドル（2005 年）、1 兆 6,610 億米ドル（2010 年）、2 兆 620 億米ドル（2015 年）と伸びている。ASEAN 地域は、6,520 億米ドル（2005 年）、9,680 億米ドル（2010 年）、1 兆 1,060 億米ドル（2015 年）、北東アジアは、5,700 億米ドル（2005 年）、7,940 億米ドル（2010 年）、8,490 億米ドル（2015 年）、日本は、6,490 億米ドル（2005 年）、7,750 億米ドル（2010 年）、6,720 億米ドル（2015 年）となっている。

中国、ASEAN および北東アジアについてはリーマンショック期を除いてほぼ一貫して増加してきた。これに対して、日本は 2011 年の 8,590 億米ドル以降、15 年まで輸出額は減少している。これら輸出額について、次に、方面別シェアでその構造推移をみる。

中国の 2015 年のシェアは北米向け 27%、欧州向け 18%、北東アジア向け 17%、ASEAN 向け 10%、日本向け 7%となっている。このうち、アジア域内向け貿易額は約 3 割強で全体としてはほぼ横ばいで推移している。アジア域内では、ASEAN 向けがシェアを伸ばしているのに対して、北東アジアおよび日本向けは徐々に相対的シェアが落ちている。この他、北米および欧州向けも徐々にシェアを下げているが、北米向けは、2011 年以降伸びている。

ASEAN は、ASEAN 域内向け 20%、中国向け 16%、北米向け 15%、欧州向け 12%、北東アジア向け 12%、日本向け 8%の順となり、アジア向け貿易額のシェアは全体の約 6 割前後で推移している。アジア域内では、中国向けシェアは増加、ASEAN および北東アジア向けはほぼ横ばい、日本向けはややシェアが落ちている。この他、欧州向けは減少、北米向けは中国と同じく 2011 年以降伸びている。

北東アジアは、中国向け 29%、北米向け 16%、ASEAN 向け 15%、北東アジア域内向け 10%、欧州向け 10%、日本向け 5%の順となり、アジア向けシェアは全体の 5 割から 6 割まで徐々に上昇してきた。アジア域内では、中国および ASEAN 向けは増加、北東アジア域内および日本向けはシェアの減少がみられる。この他、欧州向けは徐々に減少してきているが、北米向けはリーマンショック以降緩やかに増加傾向を示している。

日本は、北米向け 23%、中国向け 20%、北東アジア向け 17%、ASEAN 向け 14%、欧州向け 11%の順となっており、アジア向け貿易額のシェアは全体の 5–6 割で推移してい

る。アジア域内では、中国および ASEAN 向けは増加、北東アジアは 2011 年以降ほぼ横這い。欧州向けは減少、北米向けは他の地域と同じく増加傾向を示している。上記より、ASEAN および中国地域を中心としたアジア域内の結びつきが強まっていること、および、2011 年以降アジア全体と北米との結びつきが強まっていることが見て取れる。

中国、ASEAN を中心とするアジアのコンテナ輸送量や輸出額の増加は、これらの地域の高い経済成長率等を背景としている。UNCTAD 国連統計によると、2010 年をピークに中国経済も ASEAN 経済も減速傾向が見られる。2010 年の両地域の成長率はそれぞれ 11%、8%であったが、2016 年は 7%、5%となっている。しかし、依然として世界経済の中では先進諸国が 1%台であるのに比べて高い成長率を維持している。さらに人口で見れば、中国 14 億人、ASEAN 6 億人と世界の 3 割以上を占め、欧州や日本などに比べて人口増加率も高い。こうしたことから、両地域は先進国にかわる工業生産地として、また、これらの人口や中間所得層の増加に伴う消費地としても今後しばらくは一定の成長が見込まれる地域であるといえる。

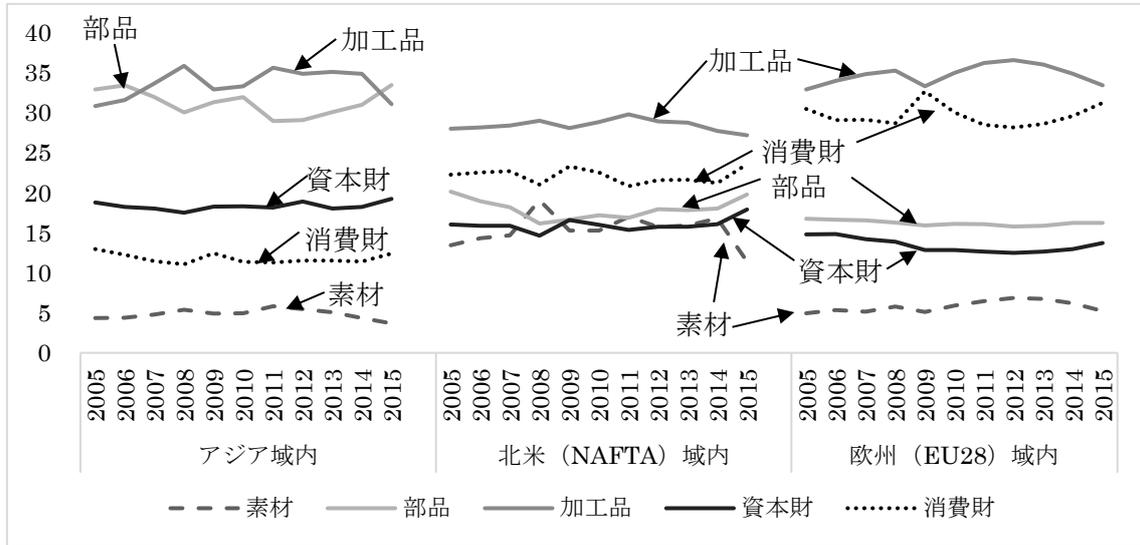
### 3. アジアにおける国際分業

アジア域内では、「国際的な生産分業が発達しており、貿易を通じて生産拠点間で必要な中間財の移動が行われている。日本等が基幹部品を中心とした中間財の輸出をし、比較的労働コストの低いアジアの他の地域で組み立てが行われ、最終需要地としての欧米へ輸出される、いわゆる「三角貿易」の構造がある」といわれる（「通商白書」2012）。

国際分業について、アジア域内の貿易動向を生産段階別財の動きから見たのが図 1 および 2 である。図 1 は各域内の生産段階別財の輸出額の構成をグラフ化したもので、アジア域内貿易の特徴を見るために、北米および欧州域内貿易の構造と比較したものである。これによると、アジア域内の生産段階別財の輸出額は欧米地域に比べて生産活動に直接関わる部品、加工品や資本財の割合が高く、消費財の割合が低いことを特徴とする。

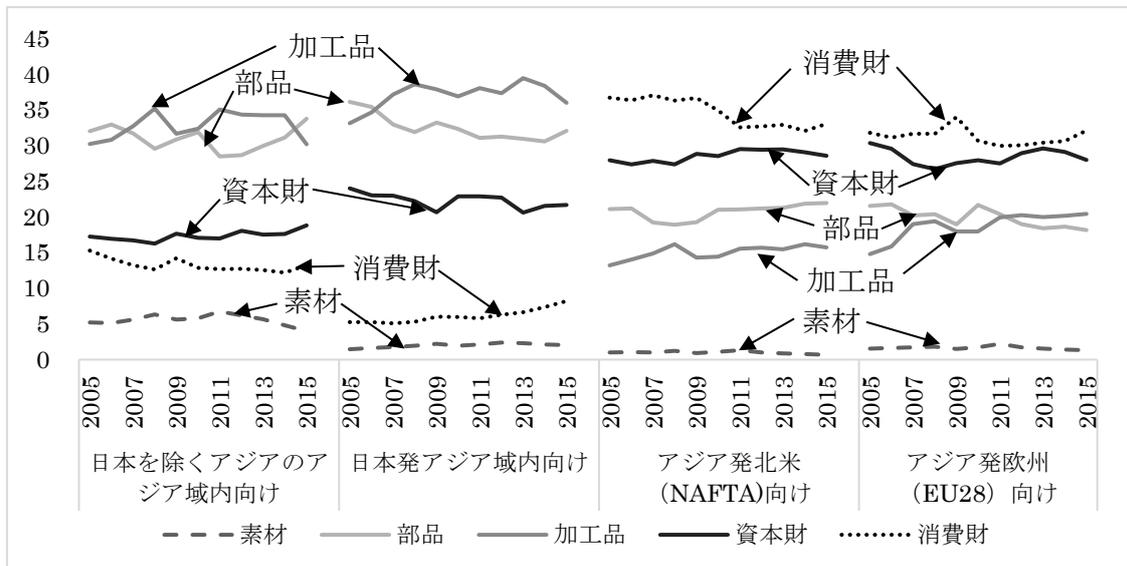
図 2 のアジア発方面別生産段階別財の輸出額構成を用いて日本についてみると、さらに上述の傾向が強くなる。また、アジアから欧米向けの品目をみると、消費財や資本財といった最終財のシェアが高く、このことから、アジアを中心とした生産体制と最終需要地である欧米をはじめとする第 3 国向け輸出の三角貿易の構造を見て取ることができる。ここで用いたデータは、陸、海、空輸全ての貿易額となるが、アジア発各方面別荷動き量の動向とも矛盾しない。

図1 各域内の生産段階別財の輸出額の構成



出所：RIETI-TID2015

図2 アジア発方面別生産段階別財と日本発アジア域内向け生産段階別財の輸出額構成



出所：RIETI-TID2015

これまでみてきた中国や ASEAN を中心とする高い経済成長率や国際分業に伴う貿易構造の背景には、これらの地域における海外企業の直接投資の増加があげられる。93 年以降国民経済計算にもとづく一国の経済成長率の指標は GNP（国民総生産）から GDP（国内総生産）へと変わった。このため、企業の海外拠点における生産活動は、展開先の国の GDP として集計されることになる。

製造業を中心とする日系企業の海外展開の動向は、コンテナ貨物の増減に双方向に働きうるものと考えられるため、あくまで間接的な指標として次にみる。

経済産業省「海外事業活動基本調査」によると、2015 年の日系現地法人数は全部で 25,233 社あり、製造業現地法人数は全体の 44%にあたる 11,080 社ある。このうち全体の約 8 割にあたる 8,528 社がアジア、特に、中国進出日系製造業の 93%が立地する中国沿海部（華東、華北、華南地域合計 3,673 社、シェア 43%）およびタイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム、シンガポール、フィリピン 6 か国の ASEAN6（3,295 社 同 39%）で主に活動している。2010 年から 2015 年にかけての伸び率では、ASEAN6 が 42%、中国（沿岸地域以外も含む）38%、北東アジア 14%となっており、ASEAN の伸び率が高い。欧州や北米へ進出する日系製造業の数がそれぞれ 11%ずつ減少したことも対照的である。また、2010 年以降の ASEAN への進出先としては、ベトナム、インドネシア、タイなどが伸びているが、これら 6 カ国以外の ASEAN 地域も伸びている。

2015 年の海外展開する日系製造業の活動状況を、その売上高や仕入高の動向でみると、2015 年の日系製造業の売上高は 135 兆円であった。これは同年の日本の輸出総額 76 兆円を 2 倍近く上回る規模である。2005 年以降の日系製造業の売上高の推移について、為替を考慮して米ドルベースでみると、2005 年の 7,900 億米ドルから 2010 年には 1 兆 200 億米ドル、2015 年には 1 兆 1,200 億米ドルへと一貫して伸びている。2015 年の売上高の内訳をみると、日本向け輸出額が 1,000 億米ドル、現地販売額は 6,100 億米ドル、第三国向け輸出額は 4,000 億米ドルとなっている。第三国輸出額について見れば、2005 年は 1,900 億米ドル、2010 年には 2,700 億米ドルであり、北米およびアジア向けを中心に 2015 年まで一貫して売上を伸ばしてきた。

2015 年の日系製造業の仕入高についてみると、2005 年の 5,900 億米ドルから 2010 年には 7,000 億米ドル、2015 年には 7,200 億米ドルへとこちらも一貫して伸びている。2015 年の仕入高の内訳では、日本からの輸入額が 1,600 億米ドル、現地調達額は 4,400 億米ドル、第三国からの輸入額は 1300 億米ドルとなっており、日本からの輸入額は日本向け輸出額を上回っている（四捨五入の関係で合計は一致しない）。

また、第三国からの輸入額ではアジアからの輸入額が最も高く、2015年は600億米ドルであった。

## まとめ

アジアを中心とするコンテナ荷動き量は世界のコンテナ荷動き量を上回るペースで成長している。中でも、アジア域内におけるASEANの存在が北東アジアを凌ぐ勢いである。しかし、貿易構造を見ると、依然、中国が圧倒的なシェアを誇る。アジア域内の国際分業という観点から2011年以降の貿易額の推移をみると、中国、ASEAN間を中心とするアジア域内の結びつきとアジアと北米の結びつきが強くなっている。

本稿は主に2015年までのデータであるが、2017年の世界経済は堅調な推移となり、北米、欧州、アジア域内のコンテナ輸送量が高い伸び率を示した。7年ぶりに日中航路のコンテナ貿易量もプラスに転じた。こうしたことから、今後のアジアを中心としたコンテナ輸送は、欧米および日本等先進地域の経済の影響を受けながらも中国およびASEANを中心に推移していくものと考えられる。

アジアにおける国際分業の背景には、日系製造業の直接投資による同地域への進出もあげられる。日系製造業の売上高は一貫して伸びており、中でも第3国向け輸出が北米およびアジアを中心に伸びている。こうした中国、ASEAN地域を中心とした製造業の海外展開の流れは今後もしばらくは続くと考えられる。また、現段階では中国に展開する日系製造業の7%程度である中国中部および内陸部への製造業の展開も今後の動向を注視する必要がある。

物流面においては、サプライチェーンを中心としたアジアの動き、特に、中国や東南アジア方面の動きを取り込むことが必要であると考えられる。従来の物流コスト低減のためのサービスに加え、ビジネスにおけるスピードを重視した高付加価値輸送サービスの提供など、荷主のニーズとアジアへの地理的近接性を活かした多様なサービスの展開が今後期待される。