

第6章 運輸業

1. 海運

2015年の中国の貿易総額は前年比8.0%減の3兆9,586億ドルとなった。リーマン・ショックの影響を受けた2009年以来6年ぶりに前年水準を下回った。世界経済を牽引する存在となった中国の貿易不振は貨物輸送を支える外航海運の業績にも大きく影響を与えた。需要の低迷により船腹過剰が一層浮彫りとなり市況の悪化に苦しんだ年となった。

以下、バルク輸送の動向、コンテナ船輸送の動向を概観する。

バルク輸送の動向

2015年回顧

ドライバルク市況は、各船型の主要水域平均が通年値で、ケープ/パナマックス/ハンディマックス/ハンディで各々6,918ドル/5,506ドル/6,929ドル/5,355ドル（前年度は1万3,798ドル/7,733ドル/9,825ドル/7,683ドル）と、全船型で下がるという結果になった。

ケープサイズ市況は6月中旬頃までは低調（約5,000ドル）に推移していたが、西豪州からの鉄鉱石出荷増・遠距離ソースであるブラジルからの鉄鉱石出荷量増を背景に上昇、一時は約20,000ドルまで回復した。しかし、中国の景気減速への懸念等を背景に下落基調に転じる。解撤もケープサイズを中心に進んだが、新造船の竣工はピークアウトこそしたものの、未だ続いており、船腹過剰の解消には至っていない。

パナマックス以下の中小船型のばら積み船でも、中国の石炭輸入量の減少や、南米積み穀物の出荷時期の平準化に伴う滞船の緩和等の影響により依然として船腹余剰感が解消されず、市況は低調に推移。期待された冬季の需要増も殆ど見受けられず、12月中旬にはバルチック海運指数（BDI）が史上最低水準を記録するなど、全船型・全航路で大きく低迷した。

2016年展望

政府の製造業の過剰生産能力引き締めが市況に影響を与えるという見方が多い。政府は2015年12月の中央経済工作会議にて、2016年の施策の中に、生産量の増加を抑制し、新たな生産能力の過剰を防止するという事項を盛り込んだ。既に鉄鉱石の埠頭在庫は2015年4月頃から増加傾向にある。実際に大幅な人員削減を発表している鉄鋼

メーカーも有り、資源輸入が好転する材料は目下見当たらない。また、とうもろこしの在庫過多による穀物の輸入減少等、中小船型のばら積み船の市況に悪影響を及ぼす材料もある。

一方で、2016年以内とは限らないが、海運市況好転材料になり得る要素もある。特に中国政府が力を入れている環境規制関連には注視すべきである。目前に迫ったバラスト水管理条約の批准に伴う、改造に高コストを要する老齢船のスクラップや、中国の排出規制海域（Emission Control Area: ECA）導入に伴う、信用不安のある船会社の市場からの撤退等がこれに当てはまる。

コンテナ船輸送の動向

2015年回顧

上海国際港務集団のまとめによると、上海港の2015年コンテナ取扱量は前年比3.5%増の3,653万7,000TEUで世界一を堅持した。主要航路毎に2015年を2014年と比較して振り返ってみたい。

北米貨物輸送量

東航（アジア→北米）の1～12月累計ベースでは前年比2.9%増となった。このうち中国（含む香港）積みは前年比1.7%増。西航（北米→アジア）の中国（含む香港）揚貨物は前年比4.6%減と落ち込んだ。

出所：PIERS社の統計を「日本海事センター」が纏めたデータ

欧州貨物輸送量

西航（アジア発）は前年比3.7%減、東航（アジア着）は前年比1.0%増となった。

出所：CTS(Container Trade Statistics)社の統計を「日本海事センター」が纏めたデータ

日中間貨物輸送量

日本→中国向けが前年比2.4%減、中国→日本向けが前年比6.4%減となった。

出所：財務省貿易統計に基づく日本海事センターの推計

アジア域内貨物輸送量

アジア域内貨物輸送量について、2015年は前年比2.5%増の1,479万TEUであった。うち中国からの輸出は52億4,488万TEU（前年比7.3%増）、中国への輸入は294万TEU（前年比0.7%減）であった。中国貿易のアジア域内貨物輸送量に占める割合は55.3%となっている。

出所：日本海事センターの取り纏め数値

2016年の展望

貨物需要が伸び悩み船腹過剰に苦しんだ2015年と同様、2016年も厳しい状況が続くと見込まれる。2015年に荷動き減少が顕著であったアジア→欧州航路では欧州側の在庫調整が進むことで荷動きが回復する期待もある。しかし船腹過剰である状況に変わりはなく、コスト削減やサービスの統廃合など、航路運営の合理化・効率化に一層取り組むことが業界に求められるだろう。

<建議>

- ①人民元建てのサーチャージ（運賃とは別に徴収される料金）に関して、その基となるコストが上昇した場合には、船社から交通運輸部に対して料金引き上げの申請を行うこととなるが、最近では認可を受けられないケースが多くなっている。実際に中国国内において諸コストは上昇しており、船社からこういった資料を提出すれば認可を受けられるのか、明確なガイドラインの提示を要望する。
- ②2015年12月2日発表の交通運輸部「珠三角、長三角、環渤海（京津冀）水域船舶排放控制区実施方案」に関して、円滑に新規制に対応していくためには十分な準備期間が必要。ついてはより詳細な規則・要領等を実施6カ月前までに明示していただくよう要望する。