

第6章 運輸業

1. 海運

中国に関連するコンテナ、バルク、LNGおよび成長著しい自動車輸送の各分野について、2022年の動向および2023年の展望を以下の通り総括する。

コンテナ船の動向

2022年回顧

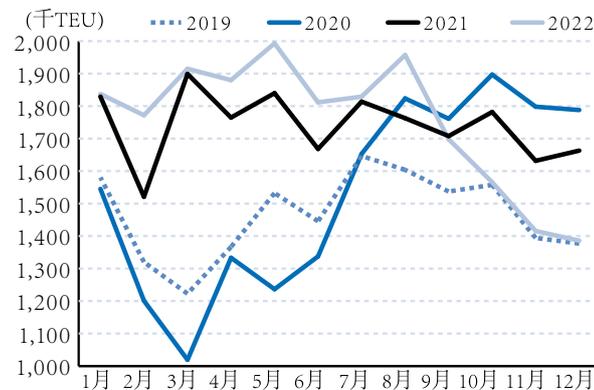
2021年から続いた旺盛なコンテナ荷動きは2022年8月にピークアウトして減速した。荷動き増減の背景として、コロナ禍の鎮静化による「巣ごもり消費」から「脱巣ごもり消費」への消費習慣の変化、物流混乱を背景に消費財の前倒し発注が重なったことによる消費地での過剰在庫、米国住宅需要が急速に冷え込んだことによるアジア-米国航路大宗貨物である家具類の荷動き需要の急減、などさまざまな要因が挙げられる。

アジア-米国、アジア-欧州を中心とする東西航路は2022年8月以降荷動きが急減した一方、アジア域内の荷動きは依然堅調に推移した。荷動きは全ての航路で一様に変化したのではなく、航路毎に異なるトレンドとなった。以下、主要航路毎に2022年のコンテナ荷動き状況を振り返る。

アジア-米国航路の荷動き状況

東航（アジア発北米向け）では、2020年8月以降「巣ごもり消費」の増加を受けて家具類や家電製品などを中心に増加し、荷動き需要は2022年半ばまで高水準で推移したが、2022年8月にピークアウトした（図1）。

図1: アジア-米国（東航）荷動き

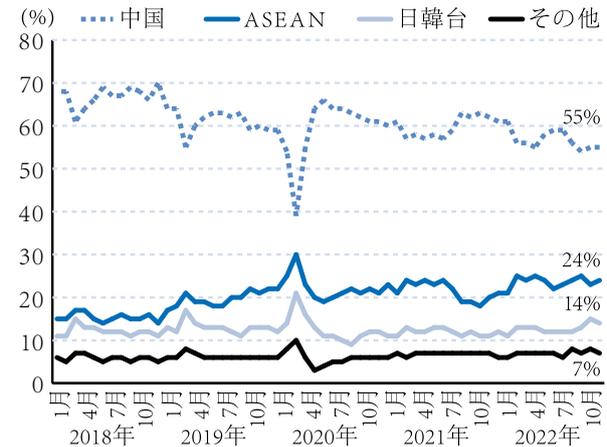


出典: JOC/PIERS

積地別のシェアでは、2021年後半ASEAN地域での感染

再拡大により同地域からの出荷シェアが下がったことで中国出しは上向いたが、2022年1月以降のASEAN出し荷動き回復により中国のシェアは低下し50%台となった（図2）。

図2: アジア-米国（東航）積地シェア推移（国・地域別）



出典: JOC/PIERS

2022年通年のアジア出しの国別・品目別荷動きは、「履物」（前年比25.2%増）、「自動車部品」（前年比12.3%増）、「建築関連の資材・工具」（前年比9.0%増）などで増加率が大きくなった。ただし、前述のとおり8月以降については、住宅需要の冷え込みと小売関連の在庫過剰の顕在化により家具や家電製品、アパレル関連などで大幅減となった（表1）。

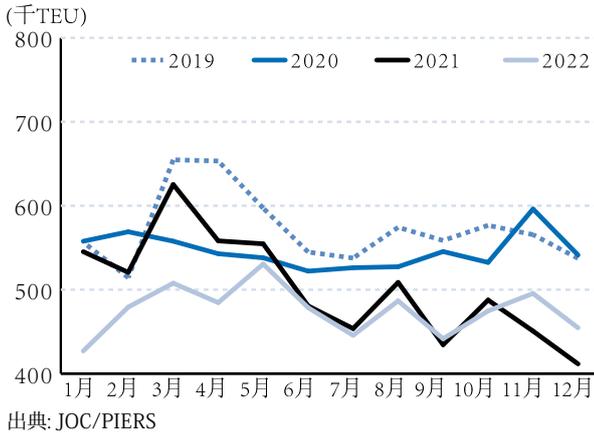
表1: 2022年通年（東航）アジア主要国・地域別・主要品目別荷動き動向（上段：年間TEU、下段：前年比増減率）

品目	中国	ベトナム	韓国	日本	台湾	インド	その他	アジア合計
家具・家財道具	1,980,770 △8.2%	956,175 1.1%	36,263 △1.1%	6,126 13.2%	70,289 △18.0%	95,147 1.5%	414,046 5.2%	3,558,816 △4.3%
電気機器	1,096,229 △12.8%	83,852 6.4%	188,953 △5.4%	28,226 13.6%	41,920 10.0%	31,409 32.8%	223,921 △9.2%	1,694,512 △9.3%
繊維・その製品	129,449 △3.4%	45,998 11.3%	36,200 △0.1%	12,092 70.2%	13,799 6.9%	64,230 △10.5%	66,247 10.0%	368,014 1.2%
建築関連の資材・工具	600,916 3.4%	107,999 35.0%	47,702 40.4%	15,186 22.7%	100,225 8.4%	41,540 19.5%	45,266 1.6%	958,835 9.0%
玩具	691,791 6.4%	48,484 19.4%	7,764 115.0%	2,581 74.2%	7,282 5.2%	6,079 4.6%	28,827 △18.8%	792,808 6.5%
自動車部品	304,622 10.1%	10,075 4.6%	141,370 18.0%	104,502 11.4%	80,440 12.6%	40,876 20.5%	38,361 5.5%	720,245 12.3%
履物	352,904 13.7%	189,534 39.9%	3,472 66.2%	132 △21.9%	1,687 △12.4%	11,306 74.9%	101,596 42.8%	660,631 25.2%
その他	7,117,326 3.6%	1,142,155 14.9%	764,122 16.2%	499,218 16.9%	491,792 △3.5%	872,246 11.1%	2,162,399 13.4%	13,049,257 7.4%
合計	12,274,006 0.3%	2,584,272 11.1%	1,225,846 12.5%	668,064 16.8%	807,434 △1.4%	1,162,831 10.2%	3,080,664 10.2%	21,803,117 4.4%

出典: JOC/PIERS

西航（北米発アジア着）では、2021年6月以降荷動きの低下が鮮明になった（図3）。特に中国向けについては、2020年9月から始まった固形廃棄物の輸入規制強化により古紙の荷動きが減少した。それに伴い、中国向けのシェアは低下し、ASEAN向けシェアは拡大傾向にある。

図3: 米国-アジア（西航）荷動き



欧州航路の荷動き状況

西航（アジア発欧州向け）について、2022年1～12月の荷動きは前年比15.9%減となった（図4）。2022年1月～2月は前年並みで推移したものの、2月のロシアによるウクライナ侵攻以降はロシアおよびウクライナ向け荷動きが剥落した。さらにインフレの進展やエネルギー価格の高騰により欧州の景況感が悪化し、消費が減退した結果、コンテナ荷動き需要は低迷した。

品目別動向についてEU貿易統計を参照すると、2022年1月～11月累計の中国からの主要輸入品目は「電気機器、AV機器など」（前年同期比19.9%増）、「プラスチックおよびその製品」（16.1%増）など「巣ごもり需要」と関係の深い品目で相対的に伸び率が高くなった。一方で「機械類」（12.0%減）、「家具、寝具など」（8.5%減）など容積が大きくコンテナ荷動きへの影響が大きい品目では顕著に減少した。

図4: アジア-欧州（西航）荷動き

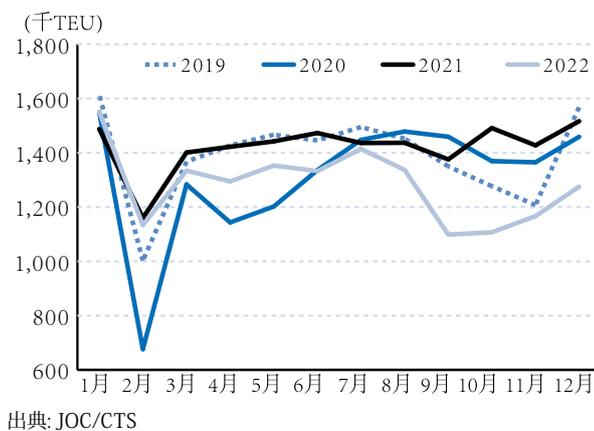


表2: 2022年11月末 中国出し主要品目

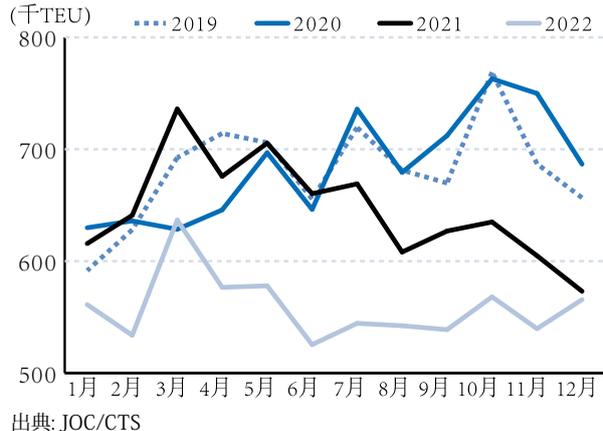
品目	2022年1-11月輸出量		前年比
	(1,000トン)	シェア	
電気機器、AV機器など	7,456	14.2%	19.9%
機械類	6,458	12.3%	△12.0%
鉄鋼製品	3,680	7.0%	5.5%
家具、寝具など	3,608	6.9%	△8.5%
プラスチックおよびその製品	3,512	6.7%	16.1%
繊維類およびその製品	3,100	5.9%	7.7%
有機化学品	2,914	5.5%	20.0%
玩具、遊戯用具、スポーツ用品	1,508	2.9%	△20.2%
無機化学品および希土類金属	1,435	2.7%	78.0%
卑金属およびその製品	1,411	2.7%	3.7%
木材	1,286	2.4%	19.5%
合計	52,653	100.0%	8.4%

出典: EU貿易統計

東航（欧州発アジア着）について、全体では前年同期比13.4%減の671万TEUで、そのうち中国向けは6.8%増の340万TEU、東南アジア向けは6.1%減の174万TEU、北東アジア向けは5.9%減の156万TEUであった。

品目別動向についてEU貿易統計を参照すると、2022年1月～11月累計の欧州から中国への輸出では、「木材」、「野菜・穀物類」、「塩、硫黄、土石類」「木材パルプ、古紙」など広範な品目で大幅に前年同期比減少した。

図5: 欧州-アジア（東航）荷動き



日中航路の荷動き状況

2022年通年における日本出し荷動きは前年比8.9%減の859万トンで、中国出しは前年比1.0%減の2,167万トンとなった。日本出し荷動きでは、中国のゼロコロナ政策下で自動車や機械など生産活動が抑制されたことで自動車部品、タイヤ、希土類金属の需要が減少したほか、不動産およびインフラへの投資の抑制を受けて鉄鋼製品の輸入も減少した（表3）。

表3: 2022年通年 日本から中国向け主要品目

品目	2022年通年輸出货量		前年比
	(1,000トン)	シェア	
プラスチックおよびその製品	1,878	21.8%	△11.3%
木材パルプ、古紙、板紙など	1,013	11.8%	6.8%
機械類	856	10.0%	△13.2%
鉄鋼	531	6.2%	△15.7%
銅およびその製品	528	6.1%	4.1%
有機化学品	369	4.3%	△11.3%
石鹼、調整潤滑剤など	315	3.7%	△13.1%
自動車部品など	311	3.6%	△20.4%
電気機器、AV機器など	234	2.7%	△2.9%
アルミニウムおよびその製品	213	2.5%	△13.3%
ゴムおよびその製品	206	2.4%	△14.5%
合計	8,599	100.0%	△8.9%

2023年展望

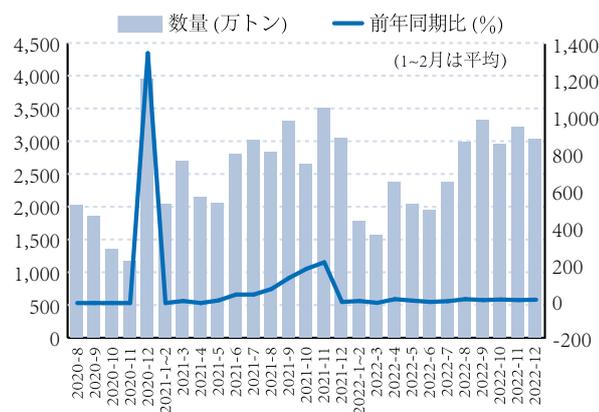
欧米のインフレ進展にピークアウトの兆しが見られ、また中国もウィズコロナ政策に転換したことで、消費者や企業の景気見通しに改善の兆候が見られる。物流混乱を経て消費財の前倒し発注の増加傾向が強まったことで消費地において生じた過剰在庫の解消が進み、個人消費の回復とあいまって、2023年央以降コンテナ荷動き需要は回復するとの見方が有力である。

バルク輸送の動向

2022年回顧

2022年の中国ドライバルク需要はやや弱含みで、輸入量は前年比2%減であった。鉄鉱石と大豆の輸入量はそれぞれ前年比2.0%減と5.6%減であった。石炭は環境政策の影響もあり、結果として前年比9.3%減の着地(図6)となった一方、国内石炭生産量は前年比9.0%増と、2021年の4.7%増を上回るペースで拡大した。

図6: 中国の石炭輸入量推移

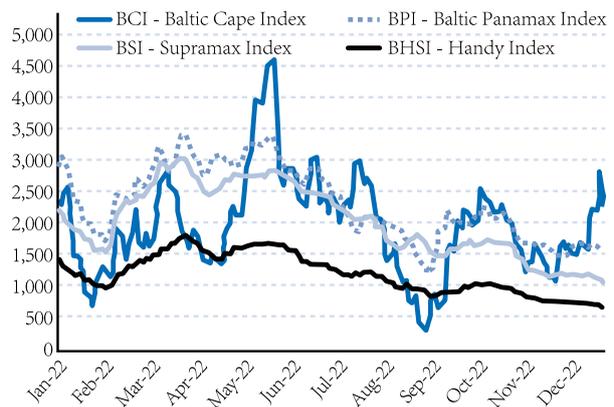


出所: 中国国家统计局

大型船の市況は、旺盛なインド向け石炭需要を背景に5月中旬にピークを迎えたが、世界経済の先行き不透明感に加え、新型コロナウイルス規制の緩和・撤廃による船腹稼働率上昇が船腹需給の緩みをもたらし、8月末までに大幅に下落した。その後、10月上旬の中国の悪天候を受け、滞船の増加から一時的に強含みする局面が見られたものの、

他のプラス材料に乏しく、年間を通して上値の重い展開が継続した。中小型船は、年初に旧正月要因で落ち込んだ後、3月の南米積み穀物の影響で上昇したが、6月の上海ロックダウン解除後も中国向け貨物の回復傾向がみられず、石炭需要も一服した事で緩やかな下落に転じた。この他、2月のウクライナ戦争を受けて、ウクライナ出しの小麦・トウモロコシが制限された事を背景に世界的な穀物の値上がりとなった。また、ドル高元安、国内の豊作などの影響により通期の穀物輸量は前年比10.7%減と大幅減少となったが、金額ベースでは13.7%増となった。なお、マイナー貨物であるボーキサイトは成長が著しく、2022年に脚光を浴びた貨物であった。

図7: 2022年ドライバルクマーケット推移



出所: Baltic Exchange

載貨重量トン目安: Cape 18万t/Panamax 8.3万t/Supramax 5.8万t/Handy 3.8万t

2023年展望

中国冶金工業計画研究所は、2023年の鉄鉱石の輸入量を前年比2.4%減の10億7,500万トン、粗鋼生産量を前年比1.3%減の10億トン(2022年実績10億1,300万トン)と予測している。石炭は、エネルギーミックスの観点から欧米が石炭回帰の部分もあり、中国へのプレッシャーが低くなる事、また豪州炭の輸入解禁により2022年比で若干の輸入増を見込む。穀物に関しては、畜産業の安定成長に伴い、飼料用の大豆、トウモロコシ需要が堅調である一方、過去2年間は国際情勢に応じて先取りして輸入した部分があり、2023年に国際情勢が安定すれば、この部分の需要は減少する可能性がある。大型船の市況は、雨季によるブラジル鉄鉱石出荷の伸び悩みや豪州のサイクロン、積地メンテナンスによる出荷減が見込まれることから、2023年前半は上値が重い状況が継続されるが、後半は社会インフラ、不動産に対する政府支援により鋼材需要も復調し、市況は徐々に回復する見通し。

2022年12月のゼロコロナ政策撤廃以降、中国の国内経済は着実に回復しており、2023年の実質GDP成長率目標も5%前後と設定されている事から、海上荷動きの復調が期待できる。

LNG輸送の動向

2022年回顧

2022年、中国の天然ガス消費量は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け前年比1.0%減と初めてマイナス成長となった。天然ガス供給量の内訳をみると、国産ガスの産出量とパイプラインガスの輸入量はそれぞれ前年比7.6%増、6.8%増と順調に成長を遂げたが、LNGの輸入量は前年比21.6%減と大幅に減少している。LNG海上輸入量減少の主な要因は、ロシア・ウクライナ問題に端を発するLNG価格の高騰である(図8)。

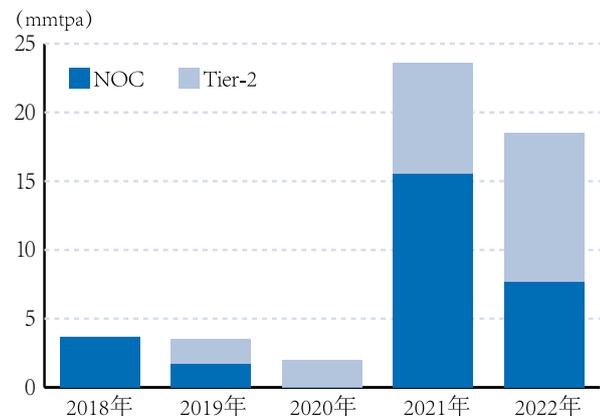
図8: 中国の天然ガス消費量と供給内訳



出所: 国家エネルギー局/SIA Energy

一方で、2022年は中国国営石油会社(NOC)と、それに次ぐ規模の地方政府系・民営エネルギー企業(Tier-2)による大型のLNG長期売買契約が相次いだ。LNGの契約数量ではピークの2021年には及ばないが、2022年の傾向として、Tier-2による契約数量の増加が顕著である。これらのLNG長期売買契約の多くは米国産のLNGであり、2026年以降に本格的に産出が開始する見込みである(図9)。

図9: 中国のLNG長期売買契約数量



出所: SIA Energy

2023年展望

SIA Energyの予測によると、新型コロナウイルス感染症でマイナス成長となった2022年から一転、2023年の中国

の天然ガス消費量は前年比8.0%増の3,980億立方メートルと予想される。国産ガスの産出量とパイプラインガスの輸入量はそれぞれ前年比6.7%増、9.5%増の2,393億立方メートル、691億立方メートルと引き続き堅調な成長が見込まれる。LNGの輸入量は前年比10.3%増の952億立方メートルと2022年比では大幅に回復するものの、輸入量がピークであった2021年の1,100億立方メートルには及ばないと予想される(図8)。長期的には、上述の長期購買契約の締結増により、LNGの海上輸送需要がさらに増加していくと考えられる。

自動車輸送の動向

2022年回顧

中国自動車工業協会(CAAM)の発表によると、2022年の中国の自動車輸出台数は、海外の供給不足と中国の自動車メーカーの輸出競争力の大幅な強化により、前年比54.4%増の311万台に達し、中国自動車業界全体の成長を牽引した。車種別では、乗用車の輸出が253万台で同56.7%増、商用車の輸出は58万台で、同44.9%増となった。新エネルギー自動車(NEV)の輸出は2021年の31万台から2022年は68万台に増加した。また、中国自動車工業協会がまとめた税関総署の統計によると、2022年1~11月の中国の自動車輸出台数上位10カ国のうち、アラブ首長国連邦とメキシコの市場需要が強く、それぞれ前年同期比2.7倍、1.6倍に伸びた。新エネルギー自動車(NEV)の輸出の上位3市場は、ベルギー、イギリス、フィリピンである(図10)。

海関総署の発表によると、2022年の中国の自動車輸出台数は、前年比6.5%減の87万8,000台となった。

2023年展望

2021年に中国の自動車の年間総輸出台数が初めて200万台を突破して以降、それまで長年100万台前後で推移していた局面を打破し飛躍的な増加を見せている。2023年も中国の自動車メーカー各社は新エネルギー車の競争力を生かして、さらなる積極的な輸出計画を立てており、増加が期待されている。

図10: 中国の自動車輸出台数推移

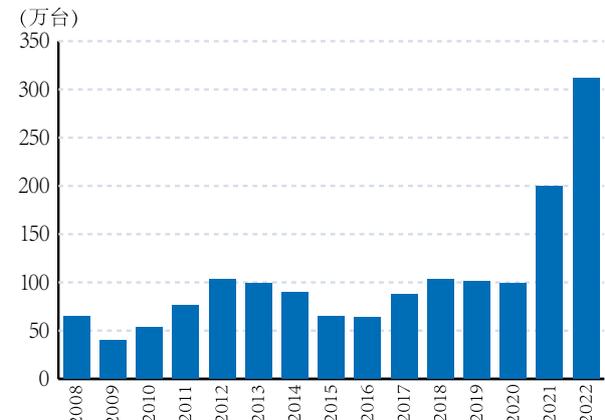
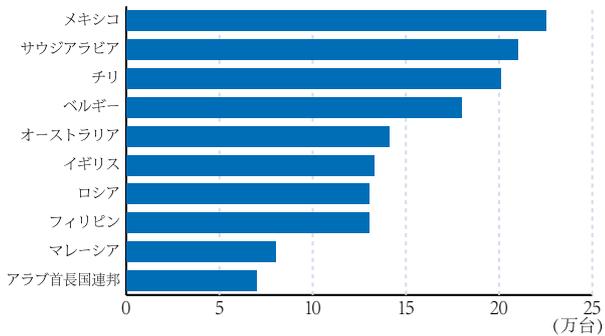


図11: 中国の自動車輸出台数(仕向け地別)



<建議>

- ① 外航海運にとって、船種を問わず中国は重要な寄港地であり、同地における船員交替は効率的な運航を行う上での要である。幸い、2022年年末より中国国内はポストコロナに向け大きく動いており、船員交替のプロセス円滑化も歩調を併せて進めることを要望する。
- ② 今後、両国の観光産業も活発化すると予想され、その需要に応えるべく中国客船の日本寄港、および日本客船の中国本土寄港が可能となる条件が早期に整備されることを要望する。
- ③ 中央・地方政府、港湾諸官庁から示される貿易上の制限、海運および港湾関連の規則の変更について、円滑に対応するためには一定の準備期間が必要となるため、具体的な規則・要領等をできるだけ事前に明示していただけるよう要望する。