第6章

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、2023年の動向および2024年 の展望を以下の通り総括する。

コンテナ船の動向

2023年回顧

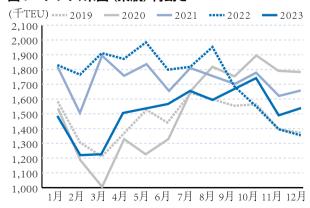
2023年は前年から続くインフレや過剰在庫などの影響によ り、米国や北欧州における輸入需要は限定的なものにとどまっ た。これに対し、中南米やインド・中東、アフリカなどでは輸入 需要が旺盛となり、前年比で荷量増が顕著となった。以下、航 路毎に2023年のコンテナ荷動き状況を振り返ってみたい。

北米航路の荷動き状況(対米国)

東航 (アジア発)では、2023年通年の中国出し貨物は前年 比14.5%減の1,017万TEUとなった。これに対し、アセアン出 しは11.6%減となり、東航全体では12.7%減の1,833万TEUと なった(図1)。

2023年におけるアジア発貨物の国・地域別/品目別荷量 について、前年比での増減を示したものが表1である。これ を見ると、減少率の大きい品目は「履物」38.3%減、「玩具」 23.1%減、「家具・家財道具」18.8%減などとなった。これに対 し、「電気機器」「自動車部品」の減少率は1桁の水準にとど まった(それぞれ7.1%減、2.4%減)。

図1: アジア/米国(東航)荷動き



出所: JOC/PIERS

表1:2023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:前年比增減率)

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	1,587,911	708,814	_	_	52,002	69,180	323,203	2,741,110
	△15.6%	△22.6%	_	_	△20.1%	△23.9%	△23.7%	△18.8%
電気 機器	1,168,313	147,772	189,485	31,232	53,485	_	280,842	1,871,128
	△12.1%	21.9%	△2.5%	4.4%	1.4%	_	△1.9%	△7.1%
繊維・ その製品	916,254	243,200	41,727	_	_	195,499	459,617	1,856,297
	△3.9%	△10.4%	△14.0%	_	_	△6.0%	△16.0%	△8.5%
建築関連 の資材・ 工具	472,413	103,737	37,386	14,343	73,702	43,454	35,875	780,910
	△18.2%	0.0%	△18.1%	△2.1%	△22.6%	9.3%	△12.5%	△14.9%
玩具	522,014	37,143	_	_	_	_	39,313	598,470
	△23.4%	△20.9%	_	_	_	_	△21.8%	△23.1%
自動車 部品	268,249	_	151,807	108,166	61,318	42,887	44,144	676,571
	△6.9%	_	8.4%	4.2%	△21.2%	11.8%	△2.3%	△2.4%
履物	224,508	111,576	_	_	_	_	61,372	397,456
	△35.0%	△39.3%	_	_	_	_	△46.8%	△38.3%
その他	5,005,795	814,484	769,695	470,151	390,453	651,896	1,308,622	9,411,097
	△14.2%	△4.6%	1.0%	△7.4%	△19.6%	△8.8%	△6.6%	△10.8%
合計	10,165,456	2,166,726	1,190,100	623,892	630,959	1,002,917	2,552,988	18,333,039
	△14.5%	△13.2%	0.0%	△4.9%	△18.7%	△8.1%	△12.2%	△12.7%

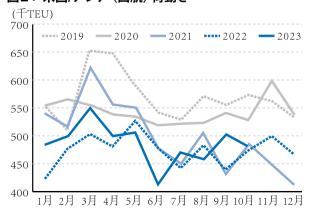
注:原則として個別国・地域におけるそれぞれの上位10品目中に当該品目 が存在する場合にその数字を抽出した。

出所: IOC/PIERS

西航 (アジア着) では、2023年1~10月累計の中国向け貨 物は前年比6.7%増の126万TEUとなった。これに対し、アセア ン向けは10.4%増となり、西航全体では2.8%増の490万TEU となった(図2)。

西航荷動きを品目別に見ると、前年比での増減は以下の ようになっている。増加した品目は「レジン等の合成樹脂」 55.1% 増、「古紙 | 15.0% 増。減少した品目は「繊維 | 15.0% 減、「飼料」11.0%減、「穀物」9.5%減など。

図2: 米国/アジア (西航) 荷動き



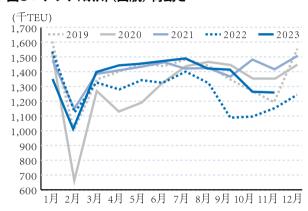
出所: JOC/PIERS

欧州航路の荷動き状況

西航 (アジア発) では、2023年1~11月累計の中国出し貨物は前年比8.3%増の1,136万TEUと堅調に伸びた。これに対し、アセアン出しは4.1%減となり、西航全体では6.8%増の1,509万TEUとなった(図3)。

西航荷動きを仕向け地別に見ると、北欧州向けが0.3%減。 西地中海・北アフリカ向けは10.5%増。東地中海・黒海向けは 30.6%増。北欧州向けが前年比マイナスとなった一方で、トルコなどを含む東地中海方面については大幅増となっている。

図3: アジア/欧州(西航)荷動き

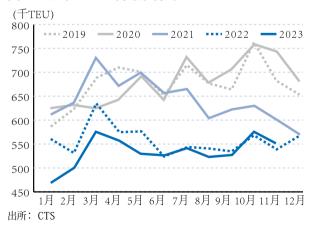


出所: CTS

東航 (アジア着) では、2023年1~11月累計の中国向け貨物は前年比6.9%減の292万TEUとなった。これに対し、アセアン向けは8.7%増となり、東航全体では前年比4.2%減の591万TEUとなった(図4)。

東航荷動きを仕出し地別に見ると、北欧州出しが5.0%減。 西地中海・北アフリカ出しは6.4%減。東地中海・黒海出しは 2.8%増となっている。

図4:欧州/アジア(東航)荷動き



アジア発中南米向け/アフリカ向けなどの荷動き状況

2023年1~11月累計のアジア発中南米向け貨物は前年比11.6%増の419万TEU、インド亜大陸・中東向けは18.3%増の825万TEU、アフリカ向けは20.4%増の333万TEUとなった。いずれのトレードも2桁の増加率となっており、これらの地域

において輸入需要が増大していることがうかがえる。

日中航路の荷動き状況

2023年1~11月累計の日本出し貨物は前年比11.3%減の699万トン、中国出し貨物は前年比6.1%減の1,879万トンとなった。このうち日本出し貨物では、機械類、鉄鋼製品、自動車部品などが減少した。中国出し貨物では、機械類、繊維製品などが減少した。

2024年展望

米国向け荷動きは、米国での在庫調整の進展に伴い回復傾向が続くとみられる。ただし大宗貨物である家具の需要が本格回復するには、住宅市況の好転が前提となる(そのためにはFRBによる利下げや住宅資材価格の低下が必要条件となる)。北欧州向け荷動きは、2023年に停滞した景気が上向くかどうかが鍵になるとみられる。なお地中海方面のトレードは、紅海危機に伴う時間的/コスト的な影響を受けやすいため、荷動きに変化が生じる可能性がある。

バルク輸送の動向

2023年回顧

2023年の中国ドライバルク需要は各コモディティの輸入増加を背景に強含みで、2022年比11%増加の21億9,600万トンを記録した。特に、石炭輸入量増加が著しく、国内石炭生産量が前年比4.2%1億9,000万トン増加の46億8,000万トンと増加したにもかかわらず、石炭輸入量は61.8%1億8,000万トン増加の4億7,400万トンと過去最高を記録した。中国景気の回復の遅れはあるものの、海外炭が国内炭に比較して価格競争力があること、豪州からの石炭輸入再開、また年後半には国内炭鉱事故による国内炭規制強化等が追い風となった。2023年粗鋼生産量は前年比1%増とほぼ横ばいなるも、国産鉱石生産の伸び悩みをカバーして鉄鉱石輸入量は前年比6.6%増、また大豆輸入は好調なブラジルからの輸入を反映して前年比10.4%増といずれも増加した。

図5:中国の石炭輸入量推移

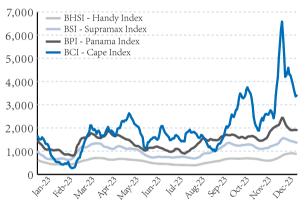


出所:中国国家統計局

2023年の大型船市況は年初にはインデックスが1,000を大きく割り込む低位なスタートとなったが、ブラジル鉱石輸出が

季節的要因から復調するにつれ市況は上昇、5月上旬にピーク を迎えた。ただしそのピークは前年比較ではかなり弱く、その 後も弱い展開続いた。10月に悪天候と中国経済対策への期待 感による鉄鉱石輸入期待が原因となって、市況が上昇。10月 下旬にピークを打ち下降局面に入るも、大西洋での船不足を 背景に11月下旬から市況が再度上昇。12月初旬に2023年最 高値をつけることとなった。この12月の市況高騰は珍しく、中 国経済政策の期待感が市況に与えるインパクトの大きさを認 識させることとなった。中小型船は例年通りの傾向として旧正 月時期は市況が低位で推移。2月後半にフリー船隻数が底打 ちしたことと、ブラジル出し穀物出荷が軌道に乗り始めたこと により、回復し始めた。4月には豪州炭の輸入再開もあったも のの、市況は強含まず。ピークの12月初旬に航路加重平均が 2万ドルをヒットした程度であり、年を通して重い展開が続い た。前述の通り、中国向け貨物は順調に動いていたものの、市 況が上がりきらない一年となった。その理由の一つとして、コ ンテナ船運賃が高騰することにより小型船に流れてきていた 貨物が、コンテナ運賃下落に伴い再度コンテナに貨物が戻っ てしまったことが要因として考えられる。

図6:2023年ドライバルクマーケット推移



出所: Baltic Exchange

2024年展望

海運先物市況であるFFAはいずれの船型においても2023 年より高い値を示しており、市況をポジティブにみる市場参加 者が多いことを示している。中国の国債追加出動により不動 産市況からのネガティブな雰囲気がなくなったこと、大型船を 中心にバルカーの新造船少なく老齢船の退出を考えれば需給 バランスは締まり気味な展開が続くことが要因と考えられる。 市況のアップダウンはあるものの、ファンダメンタルとしては低 位に張り付くような展開にはなりづらい。2023年に過去最高 輸入量である4億7.000万トンを記録した石炭は、中国にとっ て安定的な確保が課題となっている。輸入量減少こそ予想さ れるものの以前のような3億トンまで落ちることはなく、2024 年輸入量は3億4,000万トンと予想されている。2024年の粗 鋼生産量については、中国経済の回復遅れはあるものの鋼材 輸出が増加している。また、中国からの自動車輸出の増加、経 済対策としての不動産支援策、インフラ投資の拡充が進み、 国内鋼材需給も締まってくるとの予想。中国粗鋼生産は前年

比較微減の10億トン近辺と予想。穀物についても安定的な輸入量増加が期待できる。年初は旧正月があるため経済活動がスローとなり市況が下がる時期であるが、大型船は例年に比較して高い市況レベルで推移している。先に述べた需給バランス以外に、大型船では主として西アフリカから輸送されるボーキサイトは2023年は1億4,000万トンの輸入を記録し、安定した輸送続いた。今後も成長が期待できることも市況を支えている。

中国経済の回復遅れと先行き不透明感はあるものの、2024 年は経済対策も行われる。以前のような突出したものではない が安定したGDP成長率が期待できることから、中国への原材料 の輸入、すなわち海上荷動きは堅調に推移すると予想される。

LNG輸送の動向

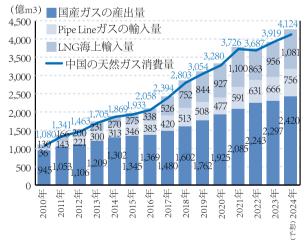
2023年回顧

2023年、中国の天然ガス消費量は、新型コロナウイルス感染症後の経済正常化と天然ガス価格の鎮静化により、前年比8.0%増となり、初めてマイナス成長となった2022年から一転して成長軌道に復帰した。

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5.8%増、6.1%増と順調に成長を継続した。

LNGの輸入量は12.6%増と2022年にLNG価格の高騰を主要因として前年比21.6%減と中国のLNG輸入開始以来初めて減少したものが、本年はLNG価格の平静化により大幅な増加に転じ、中国は2021年に続き日本を抜いて世界一のLNG輸入国となった(図7)。

図7: 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/中国石化石油勘探開発研究院

2024年展望

中国石化石油勘探開発研究院の予測によると、2024年の中国の天然ガス消費量は前年比5.2%増の4,124億立方メートルと予想される。

国産ガスの産出量は安定的な増加を継続し前年比5%増の

2.420億立方メートル、パイプラインガスの輸入量は特にロシ アからの輸入増加が予測され同11%増の756億立方メートル と大幅な成長が見込まれる。

LNGの輸入量は2024年中に6契約・合計800万トン/年 規模の長期契約が開始され、前年比7.5%増の1,081億立方 メートルと堅調に増加し、輸入量がピークであった2021年の 1,100億立方メートルに近づくと予想される(図7)。

一方で、渇水によるパナマ運河の通峡制限や中東の不安定 化によるスエズ運河・紅海の航行回避による輸送距離の増 加、アークティックLNG2プロジェクトへの米国制裁や米国に よる同国LNG新規認可の一時停止など、天然ガス需給・価格 に大きな影響を与える要素に関しては注視する必要がある。

自動車輸送の動向

2023年回顧

中国汽車工業協会 (CAAM) の発表によると、2023年の中 国の自動車輸出台数は前年比57.9%増の491万台に達し、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414万台で同63.7%増、商用 車の輸出は77万台で、同32.2%増となった。新エネルギー車 (NEV)の輸出は2022年の68万台から120万台に増加した。

また、中国汽車工業協会がまとめた税関総署の統計による と、2023年1~11月の中国の自動車輸出台数上位10カ国のう ち、ロシアおよびスペインの伸び幅が大きく、ロシアが前年比 5.5倍、スペインが同1.3倍と好調であった。新エネルギー車上 位3市場は、ベルギー、タイ、イギリスの順であった。

2024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 局面を打破し年率50%を超える飛躍的な速度で増加を見せ ている。

一方で、EV製造の中国サプライチェーン依存の高まりに対 して、米国の経済安全保障に対する懸念や欧州の中国製自 動車輸入に対する排除の動きがあり、中国自動車メーカーの 海外現地生産の検討が具体化してくる見込みである。

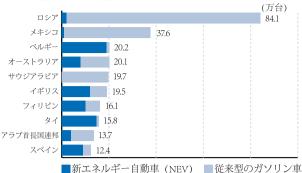
図8:中国の自動車輸出台数および成長率推移 (2008~2023年)



出所: 中国汽車工業協会(CAAM)

中国経済と日本企業2024年白書

図9:2023年1~11月の中国の自動車輸出台数 (仕向け地別)



<建議>

① 新しい船舶燃料の安定的補給が可能となるネット ワークの構築および法的整備の促進

外航海運に対する環境規制が進む中で、環境負荷 の小さな新しい船舶燃料に対する需要が高まって いる。中国は重要な寄港地であり、国際航海に従 事する船舶が中国寄港中に、港湾で新しい船舶燃 料(LNGやアンモニア等)を安定して補給可能な ネットワークの構築および法的整備を促進するよ う要望する。

②完成車輸出入税関手続の一体化促進および「沿 岸輸送特許」の制度化実現

自動車輸出需要の急激な高まりで、自動車運搬船 の供給スペースがひっ迫している。船舶の運航効 率を向上させ中国自動車輸出需要を満足させるた めに、完成車輸出入税関手続の一体化促進(特に 広東省黄埔税関と広州税関の一体化運営) およ び、中国籍船以外の船舶が中国沿岸各港の間に おいて輸出貨物の輸送を行う「沿岸輸送特許」の 制度化を実現するよう要望する。

③ 貿易上の制限、海運および港湾関連の規則の変更 等における事前の明示

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。