

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、2024年の動向および2025年の展望を以下の通り総括する。

コンテナ船の動向

2024年回顧

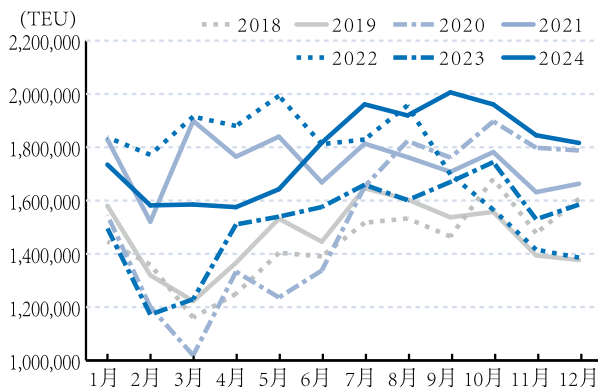
2024年は前年と比べ米国・欧州ともに輸入需要が増加し、アジア-米国航路（東航）およびアジア-欧州航路（西航）の荷動きは過去最高水準となった。一方アジア向けの荷動きについては、中国の景気減速を主要因として同国への輸出量が減少したことで、米国発・欧州発ともに年初来から荷動きは低調に推移した。以下、航路毎に2024年のコンテナ荷動き状況を振り返ってみたい。

アジア-米国航路の荷動き状況

東航（アジア発）では、2024年通期の荷動き量は前年比17.1%増の2,145万TEUとなり、年間の荷動き量としては過去最高を記録した（図1）。積地毎の国別シェアで見ると、中国出し貨物は1,180万TEU（前年比16.2%増）、ASEAN諸国出しは538万TEU（同23.6%増）となり、両カテゴリーで東航の8割を占める。

2024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。増加率の大きい品目として「家具・家財道具」は19.8%増、「建築関連の資材・工具」は18.6%増を記録したが、一方で同じく荷動き量が好調であった2022年との同品目の比較では順に5.6%減、17.6%減となった。これは、米国における新築・中古住宅の販売戸数回復が十分でないことが一因と考えられる。

図1：アジア-米国（東航）荷動き



出所：JOC/PIERS

表1：2024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）

2024年 アジア主要国別・主要品目荷動き動向								
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	1,876,391	968,988	45,085	10,835	50,305	75,586	333,046	3,360,235
	15.2%	34.0%	27.5%	31.0%	△6.8%	9.4%	16.4%	19.8%
電気機器	1,132,356	125,048	193,985	26,220	43,854	33,850	256,127	1,811,439
	17.8%	43.6%	7.5%	△6.5%	15.6%	31.1%	12.6%	17.0%
繊維・その製品	1,087,998	300,425	45,137	12,029	21,755	237,805	471,887	2,177,035
	20.2%	19.1%	8.8%	△3.6%	4.8%	24.2%	11.1%	17.8%
建築関連の資材・工具	485,609	136,408	39,633	7,743	35,160	41,561	44,041	790,154
	13.1%	39.2%	23.7%	14.5%	15.0%	10.3%	40.2%	18.6%
玩具	586,304	51,329	5,565	3,203	4,438	5,821	24,916	681,576
	13.5%	39.0%	△4.9%	11.1%	△4.7%	35.2%	19.6%	15.1%
自動車部品	298,980	13,241	177,381	119,776	66,255	46,224	42,037	763,895
	14.2%	38.5%	17.2%	11.6%	2.2%	14.7%	25.5%	14.3%
履物	222,737	124,634	2,032	92,91	825	6,925	62,274	419,520
	0.0%	14.1%	46.9%	△26.3%	△12.6%	18.7%	18.9%	6.8%
その他	6,113,544	1,084,870	855,179	490,485	438,439	722,962	1,736,269	11,441,748
	16.9%	27.3%	16.3%	7.7%	5.5%	15.2%	17.7%	16.8%
合計	11,803,920	2,804,942	1,363,996	670,385	661,030	1,170,732	2,970,597	21,445,602
	16.2%	29.3%	15.3%	7.9%	5.0%	16.8%	16.4%	17.1%

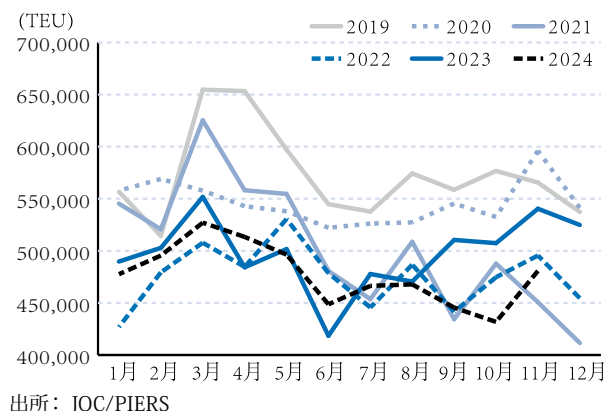
注：原則として個別国・地域におけるそれぞれの上位10品目中に当該品目が存在する場合にその数字を抽出した。

出所：JOC/PIERS

西航（アジア着）では、2024年1～11月累計の荷動き量は前年比3.7%減の525万TEUとなり、コロナ禍以降最低水準となった（図2）。中国向け貨物については、同21.5%減の121万TEUと急減し、ASEAN向け貨物も同8.9%減の169万TEUとなった。

西航荷動きを品目別に見ると、荷動き量の上位品目は総じて減少しており、「パルプ」28.8%減、「レジン等の合成樹脂」23.8%減、「古紙」21.9%減などが目立った。一方、増加した品目としては「野菜および種苗類」137.4%増、「自動車、トラック等のタイヤおよびチューブ」36.2%増、「家具および家財道具」21.8%増などが見られた。

図2：米国-アジア（西航）荷動き

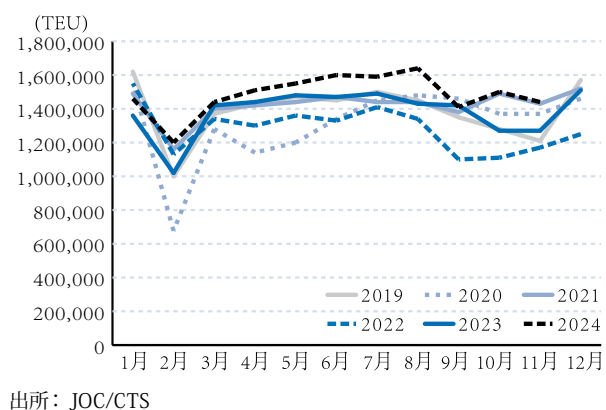


アジア-欧州航路の荷動き状況

西航（アジア発）では、2024年1～11月累計の荷動き量は前年比8.3%増の1,633万1,000TEUとなった（図3）。うち、中国出し貨物は前年比11.4%増の1,264万TEUとなり、ASEAN出し貨物は6.0%増の217万TEUとなった。

西航荷動きを仕向け地別に見ると、北欧州向けが10.0%増。西地中海・北アフリカ向けは11.3%増。東地中海・黒海向けは0.8%増となった。

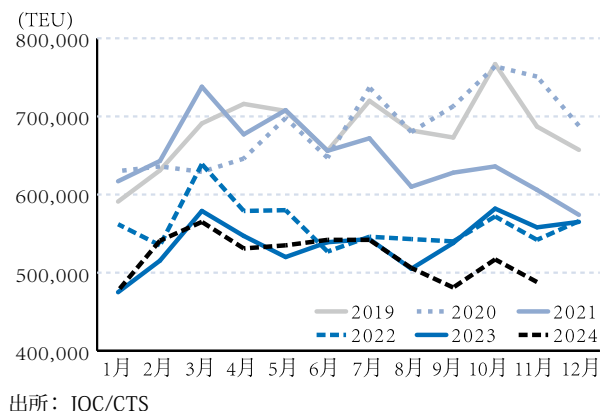
図3：アジア-欧州（西航）荷動き



東航（アジア着）では、2024年1～11月累計の荷動き量は前年比2.9%減の572万8,000TEUとなった（図4）。うち、中国向け貨物は前年比7.5%減の270万TEUとなり、ASEAN向け貨物は0.8%減の171万TEUとなった

東航荷動きを仕出し地別に見ると、北欧州出しが4.6%減。西地中海・北アフリカ出しは2.1%減。東地中海・黒海出しは前年比横ばいとなっている。

図4：欧州-アジア（東航）荷動き



日中航路の荷動き状況

2024年1～11月累計の日本出し貨物は前年比0.2%減の67万1,000トン、中国出し貨物は前年比0.2%増の182万7,000トンとなった。このうち日本出し貨物では、鉄鋼、有機化学品、機械類などが減少した。一方、中国出し貨物では鉄鋼、有機化学品、プラスチックおよびその製品などが増加した。

2025年展望

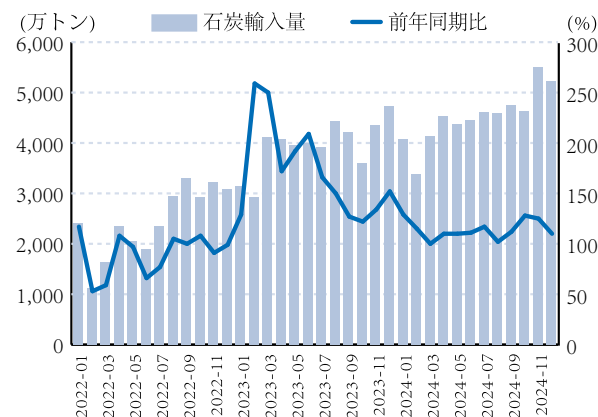
2025年の荷動きは、米国トランプ大統領の関税施策による影響を一定程度受けると見られる。同施策の具体的な中身やその影響は現時点では不透明だが、グローバルに貿易活動が停滞し荷動きに悪影響を与えるシナリオに注視したい。アジア-米国航路では特に、大宗貨物である家具類の需要回復が一つのテーマとなると考える。住宅ローン金利の高止まりと、それに伴う住宅販売戸数の低調推移が解消するか否かに注視したい。アジア-欧州航路では、ドイツを中心に製造業の不振が顕著ゆえ、これらの復活と欧州諸国の景気回復が鍵となると考えられる。

バルク輸送の動向

2024年回顧

2024年の中国ドライバルク需要は総じて堅調に推移した。中国粗鋼生産量は建築分野の需要不振等を理由に前年比1.7%減となったものの、品位・価格面で有利な海外鉱石への強い需要を受けて、鉄鉱石輸入量は前年比11.7%増の12億3,700万トンと過去最高を記録した。石炭輸入量は2023年に引き続き増加が顕著であり、国内石炭生産量も約1億トン伸びているにもかかわらず、堅調なエネルギー需要と海外炭の価格競争力を背景に、石炭輸入量も前年比14.4%増となる5億4,300万トンと過去最高値を更新した。2024年に過去最高の収穫量を記録した穀物関連では、トウモロコシと小麦は2023年比で輸入減少に転じたものの、穀物輸入で最大を占める大豆は同6%増加の1億500万トンとなった。

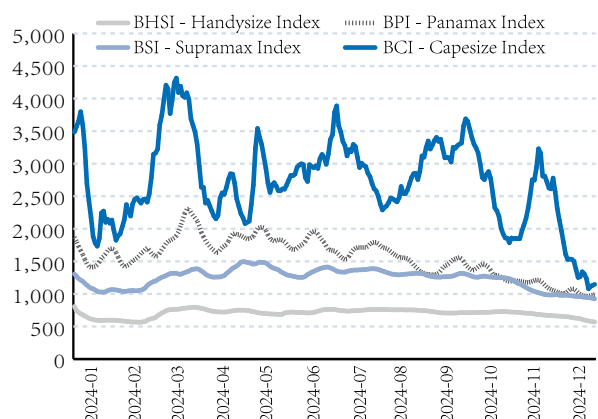
図5：中国の石炭輸入量推移（万トン）



出所：中国国家统计局

2024年の大型船市況は、西豪州・ブラジルの鉱石出荷が堅調だったことに加え、西アフリカのボーキサイト出荷も旺盛だったこと、また多くの船社が船舶攻撃の懸念があるスエズ運河通航を避けて喜望峰経由の航路を選択したことで、船腹需給が例年より逼迫した状態となり市況を下支えした結果、主要5航路の年間平均傭船料は22,593ドルと3年ぶりに2万ドルを超える水準で着落した。中小型船は2023年から続くパナマ運河の渇水に伴う通航制限や、前述のスエズ運河通航回避の影響で船腹需給が引き締まったこと、南米からの穀物出荷が堅調だったこと等から、上半期は比較的底堅く推移したものの、7月に南米からの出荷最盛期が終わり、9月にはパナマ運河もほぼ通常のオペレーションに回復、年末にかけて太平洋海域での石炭等の限定的な荷動きが船腹需給を緩和傾向に転じさせたことから、下半期は総じて下落基調で推移することとなった。

図6：2024年ドライバルクマーケット推移



出所：Baltic Exchange

2025年展望

不動産をはじめとする経済回復の遅れもあり、中国国内の鉄鋼需要は2024年に続いて減少するとの見方も強い一方で、雇用維持や税収確保の観点から政府による明確な減産指示も出されない状況が続くと考えられ、2025年の粗鋼生産量は前年比同程度ないしは微減となる10億トン弱を維

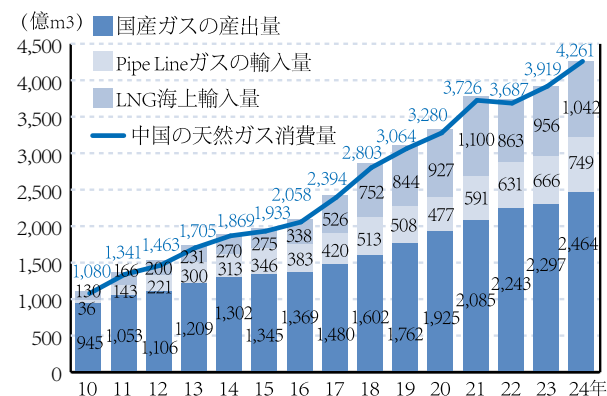
持し、国産鉱石に対して競争力のある海外鉱石の輸入量も2024年並の12億5,000万トン前後になるものと予測する。鉱石輸送に関しては西豪州・ブラジルからの堅調な出荷に加えて、中国資本も参画するギニアで今年末頃から稼働開始予定のシマンドウ鉱山向け船腹需要が高まっていること、主として西アフリカから大型船で輸送されるボーキサイトもEV向けアルミ需要の高まりを受けて、1億5,900万トンの最高値を記録した2024年輸入量と同水準以上が継続する見込みであること、また新造船の竣工隻数が限定的であること等から、大型船の市況は足元の一時的な低迷から脱して堅調に推移する見通し。石炭輸入量は国内炭の生産量増加を背景に、また穀物は輸入依存度を下げたための政府による増産キャンペーンや米中貿易摩擦の影響も相まって、若干の減速も予測されるが、世界最大の輸入国である中国の需要が極端に減少する事態は考えづらく、増加は見込めないまでも安定的な輸送が期待される。新エネルギー関連のインフラ投資や国内需要押上げの景気刺激策は今後も継続して行われる公算が高く、中国の原材料輸入に伴う堅調な荷動きが、ドライバルク市況を支えるものと予想される。

LNG輸送の動向

2024年回顧

中国の2024年のGDPは対前年比5%の増加を維持した一方、中国国内天然ガス消費量は4,260億5,000万m³で前年比8.7%増、中国国内天然ガス産出量は2,463億7,000万m³で前年比7.3%増と、GDP以上の成長を達成した。中国経済の継続的な成長に加え、市場メカニズムにより最適化された結果、天然ガスの需要は大幅に拡大し、さらに積極的に生産量を増やした結果、天然ガスの消費量と生産量が同時に増加することになった。

図7：中国の天然ガス消費量と供給内訳



出所：中国国家统计局/SIA Energy

2025年展望

CEthinktankの予測によると、2025年の中国の天然ガス消費量は前年比7.5%増の4,584億m³と予想される。2025年に新規稼働あるいは拡張予定のLNG受入基地は7つもあり、すでに過剰気味のLNG受入基地の競争は一段と

激化すると予想される。2026年から2028年にかけてLNG受入能力はさらに増え、長期契約によるLNG購入量を大きく超える見込み。当該受入能力の増加を背景に、LNGの輸入量が引き続き増加すると予想される。

一方で、地政学リスクや上流プロジェクトの相次ぐFID遅延など、さまざまな外部要因が中国のLNG安定調達に影響を及ぼす可能性があり、注視していく必要がある。

自動車輸送の動向

2024年回顧

中国汽车工業協会（CAAM）の発表によると、2024年の中国の自動車輸出台数は、新エネルギー車（NEV）への買替え支援策や豊富なNEV新モデルの発表などを追い風に、前年比19.3%増の585万9,000台に達し、2023年から引き続き世界一の輸出台数を維持した。

車種別では、乗用車の輸出が495万台で同19.7%増、商用車の輸出は78万台で、同1.0%増となった。NEVの輸出は前年比で6.7%増の128万4,000台に達した。

また、税関総署の統計によると、2024年の中国の自動車輸出台数上位10カ国のうち、ロシアとメキシコが各115万台、44万台と2023年に続いて1,2位を維持したほか、ブラジルの伸び幅が大きく、2023年は10位圏外であったところ、2024年は23万台で6位に位置した。NEV輸出先上位3市場は、ベルギー、タイ、アラブ首長国連邦の順であった。

2025年展望

2023年に中国の自動車の年間総輸出台数は491万台となり世界一の自動車輸出国となったが、2024年はそれをさらに上回る586万台に達し、既に中国の自動車輸出産業は中国産業の核の一つとなっている。

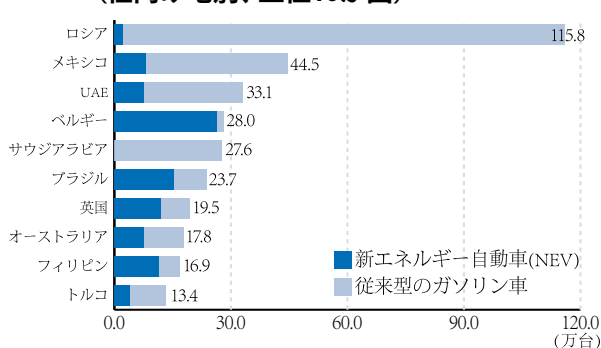
EUによる追加関税、米国安全保障の観点からの中国製品等排除、ロシア・ウクライナ戦争といった動きが中国自動車メーカーにとっての変動要因ではあるが、アジア・中東・南米といった欧米軸以外の第三国の工場建設含めた開拓を図っていくものと予想される。

図8：中国の自動車輸出台数および成長率推移（2008～2024年）



出所：中国汽车工業協会（CAAM）

図9：2024年の中国の自動車輸出台数（仕向け地別、上位10か国）



出所：中国海関総署

< 建議 >

① LNG 燃料供給の規制緩和

LNG燃料の供給はまだ普及段階であるため、安全等の観点から既存の重油燃料と比較してより厳格な規制が設けられる事は理解できるが、現状中国では限られた港・錨地でしか許可されていない。今後、拡大するLNG燃料の船舶需要、スムーズな本船の運航に対応できるよう、当局の判断する安全の範囲内での当該規制の緩和および明確化を要望する。

② 入港航路を含めた港湾近辺の水路情報の開示

入港ならびその検討に際して海図・測深図を確認したい場合に、諸々の事情で情報入手が困難なケースが存在する。差し支えない範囲で、商業利用される主要港湾の水路情報の開示を要望する。

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。