

グローバル化する中国海運の現状

～コンテナ輸送を中心に～

〈要 旨〉

1. 改革・開放政策の始動から30数年、中国経済の持続的高成長は世界経済に大きな影響をもたらした結果、“ものトカネ”が世界から大量かつ急激に中国へシフトした。その役割の一端を担ったのが海運である。現在、世界第2位の中国経済の行方は海運市況にも大きな影響を及ぼしている。アジアから欧米へのコンテナ輸出の約7割を握る中国の存在は年々高まり、最近では運賃面でも主導権を握っている。また、中国にはコンテナ運賃の取引所(CCAFI)があり、主要航路の運賃指数をリアルタイムで公表している。中国の港湾のコンテナ取扱量は2010年現在、7年連続で世界1位であり、ここ10年間の平均成長率は30%前後で、この伸びは世界でも類例をみない。
2. 上海国際港務集団によると、2011年の中国・上海港の年間のコンテナ取扱量は3150万TEUで、初めて3000万TEUを突破し、2年連続で世界1になったと公表した。過去の推移をみると1994年100万TEU、その後、経済成長に伴い取扱量が着実に増加し、2003年に1000万TEU、2006年に2000万TEUを突破した。因みに2010年の世界の港湾のコンテナ取扱量は1位上海、以下、シンガポール、香港、深圳、釜山、寧波-舟山、広州、青島、ドバイ、ロッテルダム、天津、高雄、ポートクラン、アントワープ、ハンブルグ、ロサンゼルス、タンジュンペラパス、ロングビーチ、厦門、NY/NJの順である。
3. 中国の港湾貨物取扱量は、新中国成立初期(1949年)は約100万トンであったが、2010年現在76億5700万トンである。貨物取扱量が1億トン以上の港湾は2008年の16港から現在は20港になり7年連続で世界1になった。また、貨物取扱量の年間増加量は現在、上海港の最近の年間取扱量に相当する5億トンである。現在、中国の国際航路と沿海輸送航路は数千本あり、国際コンテナの定期航路は2000強である。海運業は対外貿易輸送量の93%を引き受けている。全国の港湾は輸入鉄鋼石の99%、輸入原油の95%が積み下ろされ、1日当たりのコンテナは28万個、輸入鉱石は約100万トン、輸入原油40万トンなどを取り扱っている。
4. 中国のGDPは毎年10%前後で推移しており、2010年には日本を抜き米国について世界第2位である。中国経済の台頭は国際経済、国際貿易、国際金融などの面で大きな影響をあたえている。成長センターのアジアは中国を中核に大きな飛躍が期待され、今後、東アジアにおけるEPA/FTAなどによる経済連携が進展すると、一層の国際物流の増大や構造的な変化が促進される。

反面、日本経済の長期停滞は海運面でも沈滞している(表-1 参照)。2010年2月、前原国土交通相は失地の回復のため名古屋港を訪問し、釜山、上海に対抗する港湾を選定し、ハブ港湾として重点的に整備をする方針を明らかにした。しかし、現在までのところ、大きな変化はみられない。

5. 中国交通部翁孟勇副部長は、「2020年までに中国は“海運強国”になることを目指す」(2006年5月)と表明。1992年以来、中国経済は10%前後の高成長を持続してきたが、中長期的には潜在成長率は低下する。政府直属のシンクタンク国務院発展研究センターの余斌マクロ経済研究部長は、中国はすでに年7~8%の“中速成長時代”に入ったと指摘する。世界経済の低迷で外需頼みの成長は困難であり、内需拡大が最重要課題である。加えて、最近外需の面で、“ユーロ経済圏の危機”は中国の輸出企業にとって大きな痛手となっており、その影響から海運市況は暫く軟調で推移すると思われる。

I 海運の発展と現況

1. 新中国成立初期(1949年10月)、中国には約200の港湾バースしかなく、年間の貨物取扱量も1000万トン程度で、主に一般貨物・雑貨を取り扱っており、埠頭での荷役作業は人手によって行われていた。1950年代中頃以降、中国では内陸河川の航路建設ブームが始まった。1973年当時、周恩来総理は「3年で港湾の状況を変える」と発言したことを機に中国では最初の港湾建設ブームを起した。改革・開放政策(1978年12月)始動以来、30年余りを経て、中国の沿岸部の港湾では多機能、資源節約、安全・エコ、便利・高効率などで連携したことにより、石炭、鉱物、石油、コンテナ、食糧の5大輸送システムがつけられた。現在、中国の国際航路と沿海輸送航路は数千本あり、国際コンテナの定期航路は2000強、海運業は対外貿易輸送量の93%を引き受けている。全国の港湾では輸入鉄鉱石の99%、輸入原油の95%が積み下ろされ、1日当たりのコンテナは28万個、輸入鉄鉱石は約100万トン、輸入原油40万トンなどを取り扱っている。
2. 港湾の発展に伴い中国の海運船団は急速な発展を遂げ、現在は世界4位に躍進している。18万4000隻の輸送船を保有し、輸送能力は1億2400万積載重量トンで、それぞれ1949年比41倍と310倍である。海運会社の中核である中遠グループの総輸送能力は世界2位である。中国の1万8000キロの海岸線は船舶運送と港湾業がかかっていないほどの活況を呈している。水運市場システムの整備が進むにつれて公平な競争秩序が確立され、業務効率が目に見えて高まった。中国の港湾サービスコスト、特に時間コストが大幅に削減された。入港船舶トン数は2倍近く増加し、外国貿易船の停留時間は80年代中頃と比べると僅か10分の1になり、輸出貨物1トン当たりの輸送コストは30年前より20%以上減少している。中国は渤海地域、長江デ

ルタ地域、東南沿海地域、珠江デルタ地域、西南沿海地域に大規模かつ集中的な5大沿海港群をすでに建設している。また長江水系、珠江水系、北京－杭州運河と淮河、黒竜江および松遼水系にも沿江(河)港湾ベルトが建設されている。このように合理的に配置され機能の相互補完性を備えた近代的港湾システムがすでに全国範囲で形成されている(注1)。

表－1

世界のコンテナ貨物取扱量の港湾順位 (単位:万 TEU)

1980年		2010年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ ニュージャージー	195	1 上海	2907
2 ロッテルダム	190	2 シンガポール	2843
3 香港	146	3 香港	2353
4 神戸	146	4 深圳	2251
5 高雄	98	5 釜山	1416
6 シンガポール	92	6 寧波	1314
7 サンファン	85	7 広州	1255
8 ロングビーチ	82	8 青島	1201
9 ハンブルグ	78	9 ドバイ	1160
10 オークランド	78	10 ロッテルダム	1115
13 横浜	72	27 東京	420
16 釜山	63	36 横浜	328
18 東京	63	46 神戸	225
39 大阪	25	51 名古屋	211

(出所):国土交通省港湾局

(出典):March2011 CONTAINERISATION INTERNATIONAL

II コンテナ輸送の経緯と中国

1. 一説によると、海上コンテナ輸送がグローバル化を推進したとの見方がある。コンテナの始まりは1954年に米国のニュージャージー州ニューアークからテキサス州ヒューストンまで58個のコンテナ輸送したのが海上コンテナ輸送の始まりといわれている。1960年代に外航コンテナサービスが開始されてから2008年までコンテナ荷動き量は毎年10%近い増加を続け、2008年には1億4910万TEU(※)となったが、リーマン・シヨ

クの影響によって2009年は歴史上初めて10.9%のマイナス成長となった。しかし、2010年にはアジアを中心にコンテナの荷動きが回復し、成長率15.3%と2008年の1億4910万TEUを上回る1億5210万TEUであった(注2)。

海上コンテナの発展目標について一港湾荷役の効率化や海陸一貫輸送の実現、輸送時間・コストの削減などを目指して1960年代に開始されたが、以後、急速な発展を遂げ、現在では世界の主要な定期航路のほとんどがコンテナ化され、世界の貿易・経済を支える主要な輸送手段となっている。近年、中国をはじめとする東アジア諸国の急速な経済成長、国際的な水平分業や世界最適地調達・生産の進展などにより、東アジア諸国を発着地とする海上コンテナ貨物が飛躍的に増大している(注3)。

3. 2011年の上海港の年間のコンテナ取扱量は世界で初めて3150万TEUと、初めて3000万TEUを突破し、2年連続で世界一になった。特に注目されるのは2008年現在、世界5位のコンテナ港湾、世界3位の積み替え貨物処理港(トランシップ)の釜山港は年間1400万TEU以上の物流を処理し、内外港湾関係者が注目している。1万TEU以上船舶まで収容できる平均16m以上の水深と最先端荷役装備、優秀な港湾人材が釜山港を訪れる顧客に最上の港湾サービスを提供している(注4)。

中国科学院と香港城市大学は2012年6月21日、2012年の世界で最もコンテナ取扱量が多い上位10港のうち7港が中国(香港を含む)で占めている予測を発表した。上海、シンガポールの順位は変わらないが、欧州経済の不振でトップ10から外れるロッテルダム(オランダ)に代わり天津港が10位につけ、中国は2011年から1港増えるという。日本の港は上位20港に入らなかった(注5)。

4. 日本郵船調査グループによると、2010年8月現在、世界のコンテナ船は、5008隻、船腹は1499万1000TEUで、その平均船型は2993TEUとなっている。3000TEU未満のコンテナ船が3164隻と全体の63.2%を占めている。これに対して、8000万以上の大型船は僅か380隻(7.6%)と8分の1の隻数となっている。このことから世界全体を見れば比較的小型のコンテナ船が多く就航していることが分かる。

航路別にみると、欧州航路(アジアー欧州)のコンテナ船は464隻、船腹量は379万1000TEUである。北米航路(アジアー北米)のコンテナ船は447隻、船腹量は244万6000TEUである。アジア航路(東アジア域内)のコンテナ船は849隻で世界全体の17%を占め、欧州航路や北米航路の2倍弱の隻数が就航している。これは中国を中核とするアジアの経済力の強さを象徴する動きである(注6)。

※1TEU=20フィートコンテナ換算。

Ⅲ 中国の台頭

1. 中国は毎年 10%近くの GDP 成長率を遂げ、世界経済に大きな影響を及ぼしてきた。2010 年には米国に次ぐ世界第 2 位の経済大国となった。この中国経済の台頭は国際経済・国際貿易・国際金融にも大きな影響を及ぼし、“ものトカネ”が中国を中核にして成長するアジア諸地域への大規模かつ急速にシフトしている。

中国の輸出入の急増は、輸送量の面でも国際運賃競争は激しさを増し、コンテナ船会社同士の国境を越えた合併が相次いでいる。船舶自体も 8000~14500TEU という全長 300m を超える超大型船が運航している。これに対応するため、世界中でガントリー・クレーンの大型化や水深 15m 級岸壁(大水深)の整備など、設備の大型工事が盛んである。現在、1 年間の船舶輸送のうち 90%以上がコンテナ化され、毎年 2 億個以上のコンテナを輸送している。

2. 中国国有の海運最大手、中国海洋運輸集団(コスコ= COSCO)が米国やドイツ、インドの港湾への大規模出資に動いており経営権の大半を握る港を確保し、大型コンテナ船のハブ港として港湾管理業務で収益を担っている。欧州債務危機を契機に世界的な景気後退が懸念される中、安定した接岸料収入を見込まれる港湾管理で活路を探るが、出資先の国では安全保障上の観点から「中国膨張」への警戒を招く可能性もある(表-2 参照)。ギリシャ・ピレウスはバルカン半島を通じ欧州大陸、黒海を抜け中央アジアにアクセスできる。地中海を挟んで対岸は北アフリカである。極東と欧州を結ぶ懸け橋という海運の要衝を築くため COSCO がギリシャ政府から 35 年間の埠頭運営権を 42 億ドルで取得したのは 2009 年で、欧州の債務危機が本格化する直前であった(表-2 参照)。

今後の投資先についてコスコの魏家福会長は、「興味があるのはコスコの航路上にあるハブ港」と説明—①米東海岸かメキシコ湾のいずれかの港、②独ハンブルグ港、③インドの港の名を挙げている。特に米東海岸の港湾は「2014 年にパナマ運河の拡張工事が完成した後、太平洋から大西洋に直接航行する大型コンテナ船が寄港できる港の(大水深岸壁などの)整備が遅れている」と重要性を強調した。なお、国有企業で保有船の積載能力が世界 2 位のコスコであるが、しかし、経済的な影響力の拡大を進める中国の動きとの絡みを警戒する声もある(注7)。

3. 日本海側港湾へ物流シフト

日本における米中韓の貿易拡大の影響を見ると、H7 年~17 年までの外貿コンテナ貨物量は、年平均伸び率は全国平均 4.6% VS 日本海沿海 11 港 12.6%である。すでに日本海物流時代の到来を示唆している。また、最近の動きとして上海と博多を往復する「上海快航」高速コンテナ船は 2009 年 2 月 10 日、50 回目の運航を終えた。

表-2

コスコが現在出資している海外の港湾

国・港湾名	出 資
ギリシャ/ピレウス	100%
米国/ロングビーチ	51%
イタリア/ナポリ	50%
シンガポール	49%
ベルギー/アントワープ	20%
エジプト/ポートサイド	20%

(出 所):「日本経済新聞」(夕) 2011年12月13日。

半年間の運航は中日間海運における高速定期航路の形成を表している。現在、「上海快航」コンテナ船は、週に2回上海と博多を往復し、所要時間は往復でたった23時間であるので、上海税関は24時間対策で貨物の輸出入の手続きを行っているため、貨物の「今朝発、翌日到着」が実現できる。

IV 展 望

中国交通部翁孟勇副部長は、「2020年までに中国は“海運強国”になることを目指す」(2006年5月)と表明している。1992年以来、中国経済は10%前後の高成長を持続してきたが、中長期的には潜在成長率は低下する。政府直属のシンクタンク国務院発展研究センターの余斌マクロ経済研究部長は、中国はすでに年7~8%の“中速成長時代”に入ったと指摘する。世界経済の低迷で外需頼みの成長は困難であり、現在、中国当局は内需拡大が最重要課題としている。加えて、最近外需の面で、“ユーロ経済圏の危機”は中国の輸出企業にとって大きな痛手となっており、その影響から海運市況は暫く軟調で推移すると思われる。(了)

(注1):「人民網」2010年6月29日。

(注2):「池上寛編『アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状』調査研究報告書、アジア経済研究所、第1章 黒川久幸「アジアにおける海上輸送の現状分析」～海上コンテナ輸送について～。

(注3):北澤壮介論文「東アジアを中心とした国際海上コンテナ物流の動向分析」、国土技術政策総合研究所。

(注4):「WEIDGE」、November 2011。

(注5):「日本経済新聞」2012年6月22日。

(注6):(注2)に同じ。

(注7):「産経新聞」2012年6月8日。

<グローバルイノベーション研究所>代表 五十嵐正樹

