

コンテナ荷動き(米国往航 9~10月/復航 7~8月、欧州往復航 8~9月、世界 9月)

(1) アジア／米国間のコンテナ荷動き (JOC-PIERSを基に日本海事センターまとめ)

往航 2023年9月は、1,679,467TEU 前年同月比 0.8%の減少。
 同年10月は、1,774,731TEU 前年同月比 13.7%の増加。
 (1~10月累計では、15,327,786TEU 前年同期比 15.9%の減少。)

国・地域	9月(往航)			10月(往航)			1~10月累計(同)	
	TEU	増減率	シェア	TEU	増減率	シェア	TEU	増減率
中国	943,267	▲0.5%	56.2%	1,005,085	19.8%	56.6%	8,516,487	▲17.9%
ベトナム*	199,797	▲2.7%	11.9%	203,757	5.9%	11.5%	1,792,853	▲17.4%
韓国	93,917	▲3.0%	5.6%	111,464	19.3%	6.3%	980,022	▲2.8%
インド#	99,163	3.6%	5.9%	89,635	3.6%	5.1%	838,336	▲10.8%
タイ*	79,809	11.7%	4.8%	84,959	6.4%	4.8%	746,597	▲7.4%
台湾	51,149	▲9.6%	3.0%	63,176	6.0%	3.6%	532,782	▲19.8%
日本	62,272	26.1%	3.7%	57,143	8.7%	3.2%	525,546	▲3.5%
インドネシア*	41,139	▲11.1%	2.4%	43,258	▲3.6%	2.4%	377,609	▲20.5%
マレーシア*	31,641	▲11.8%	1.9%	37,531	7.7%	2.1%	304,045	▲17.9%
カンボジア*	19,619	▲5.4%	1.2%	18,525	18.2%	1.0%	167,422	▲10.4%
シンガポール*	11,845	▲9.2%	0.7%	13,401	▲0.9%	0.8%	112,684	▲10.5%
フィリピン*	11,795	▲11.1%	0.7%	13,402	9.8%	0.8%	107,194	▲17.6%
パキスタン#	11,354	2.8%	0.7%	11,225	11.9%	0.6%	101,766	▲20.5%
バングラデシュ#	9,825	▲29.9%	0.6%	9,313	▲30.2%	0.5%	98,927	▲25.7%
香港	5,395	▲21.1%	0.3%	5,283	▲5.1%	0.3%	57,325	▲39.3%
スリランカ#	5,480	▲28.9%	0.3%	5,412	▲12.5%	0.3%	51,791	▲20.7%
ミャンマー*	1,989	22.2%	0.1%	2,139	52.9%	0.1%	16,192	16.0%
マカオ	9	▲56.6%	0.0%	25	915.6%	0.0%	207	19.3%
アセアン計	397,635	▲2.4%	23.7%	416,971	5.6%	23.5%	3,624,597	▲15.3%
18カ国合計	1,679,467	▲0.8%	100.0%	1,774,731	13.7%	100.0%	15,327,786	▲15.9%

*アセアン #南アジア

出所：2023/11/28 日本海事センター

JOC-PIERS 往航荷動きデータ：

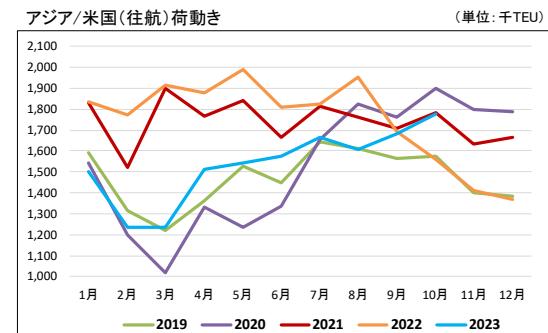
米国での輸入通関ベースの月次実績であり、積地出帆ベース実績とは異なる。

1. 2020年以降の往航荷動き概況（太字部分は今回更新分）

2020年の前半はCOVID-19拡大の影響により荷量が大幅減となったが、年後半は米国での「巣ごもり需要」を受けて、家具、電気機器などを中心に大幅増となった。通年では2年ぶりの増加となる4.3%増となった。続く2021年は前年比13.6%増となった。

右グラフが示す通り、2020年8月から米国の輸入需要が過去に例を見ない水準に跳ね上がり、2022年半ばまでハイレベルの荷量が続いてきた。しかしながら、月次荷量は2022年8月にピークアウトして9月以降は急減し、12月には137万TEUまで低下した。この結果、2022年通年の荷動きは前年比0.6%増にとどまった。

2023年の荷量は、春節休暇の影響で低位となった2~3月のあと、4月以降は上向き基調となった。夏場からは年末商戦向けの出荷も増加し、10月の輸入量は177万TEUと当年の月次数値としては最大となった¹（前年同月比13.7%増）。前年同月の水準を上回るのは2022年8月以来。



¹ 全米小売業協会(NRF)は、12月8日付けのレポートで「2023年の月次輸入のピークは予想より遅くなった」と述べており、この先の輸入についても「比較的安定した水準が続く」との見方を示している。

2. 往航荷動きに影響を及ぼす最近の動向

◆米国住宅市場の動向

米国住宅市場の動向は、家具や建材などの荷動きに影響する。住宅ローン金利上昇の影響を受けて、2022年の早い時期から新築/中古住宅市場はともに不調となり、販売件数は大きく減少した。その後、2022年12月頃から新築販売が回復基調となったが、2023年8月に住宅ローン金利が21年ぶりの高水準となり、更にその後も高位で推移していることにより、新築販売見通しは厳しさを増している。また中古販売件数は目下、ボトムレベルにある。このような住宅市況が好転するには、FRBによる利下げが必要条件となる。

◆米国小売大手の動向

ウォルマート、ターゲットなど米国小売大手では、2022年半ばから過剰在庫の問題に直面したため、アジアからの輸入量を絞り込んできた。しかしながら2023年の年末商戦向けには、商品仕入れを着実に行うことで十分な量の在庫を確保した模様である。

なお在庫調整に関しては、2023年半ばまでに「一定程度進展した」と判断される。但し、荷動きに対する在庫影響が払拭されるには、あとしばらく時間がかかる可能性がある。

◆米国個人消費の動向

インフレのなか米国個人消費は一定の底堅さを示している。小売売上高の月次推移について見ると、2023年10月に前月比0.2%減（減少は7カ月ぶり）となったあと、11月は0.3%増で2カ月ぶりの増加となった。11月の増加に関しては、「年末商戦が好調なスタートを切ったことが売り上げを押し上げた」との見方がある。2023年の年末商戦では実店舗離れが進んだものの、オンライン販売が好調であったと報じられている。

3. 単月及び累計の動き（前ページ冒頭の表をご参照）

◆9月単月（前年同月比）

アジア全体では0.8%減。個別に見ると、中国は13カ月連続の減少となる0.5%減。アセアンは10カ月連続の減少となる2.4%減。日本は5カ月ぶりの増加となる26.1%増。

◆10月単月（前年同月比）

アジア全体では13.7%増。中国は19.8%増となり、2022年8月以来となる前年比プラス。アセアンは2022年11月以来となる前年比プラス。日本は8.7%増。韓国が19.3%増と大幅増。

◆1~10月累計（前年同期比）

アジア全体では15.9%減。中国が17.9%減。アセアンは15.3%減。アセアンではベトナムなどが不振となった。日韓台では、日本/韓国に比べて台湾の低迷が目立つ（約20%減）。インドは10%程度の減少。

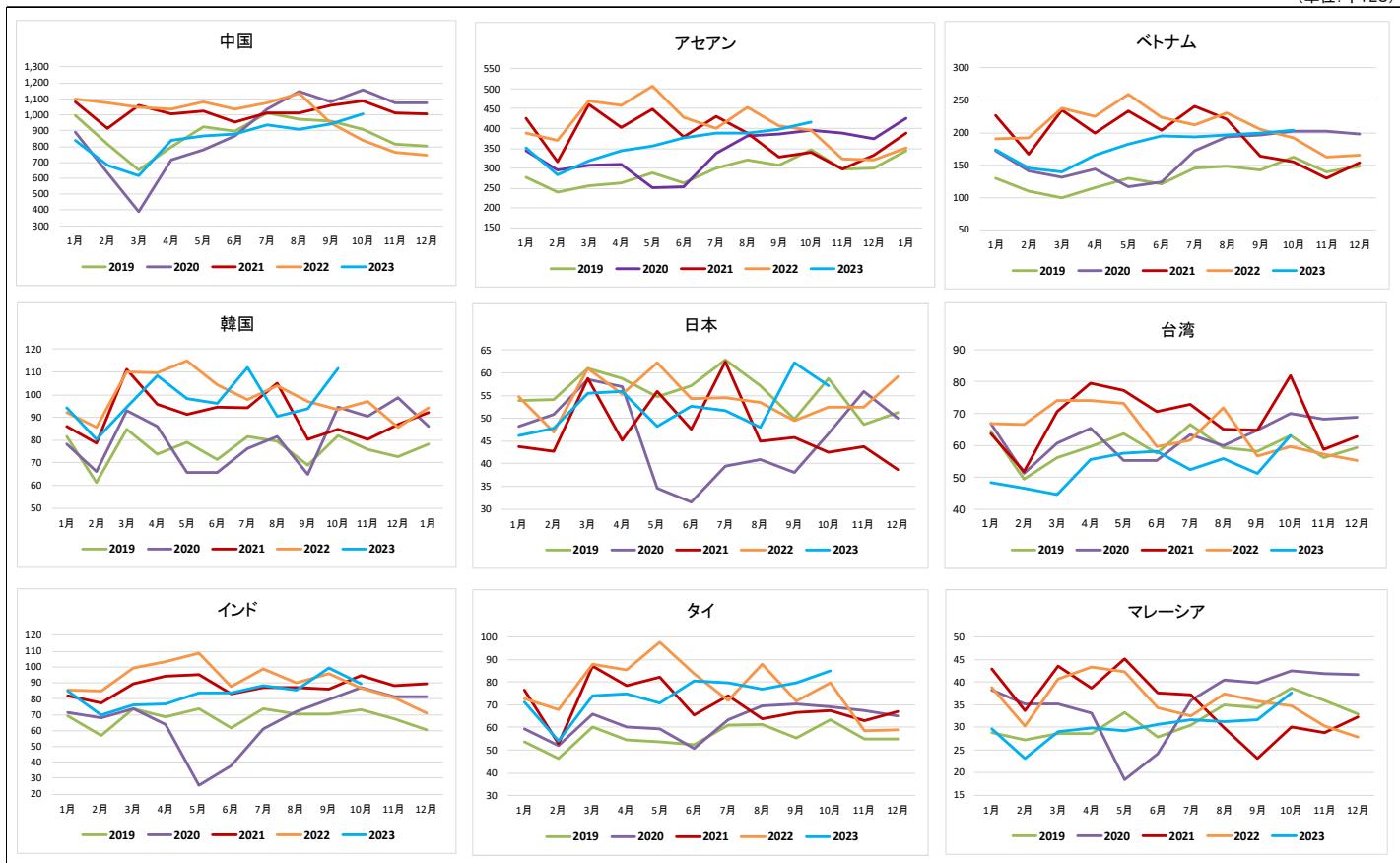
4. 国別の荷動き

2022年は、中国出しがゼロコロナ政策の影響もあって伸び悩んだが、アセアン出しが10月頃までは一定水準の荷量を保った。2023年は中国/アセアンとも低位でスタートしたが、ピークシーズンを迎えて荷量が上向いている。10月の中国出しが前月比で約7%、アセアン出しが約5%の伸びとなった。

また日韓台を見ると、2022年は日本と韓国が堅調に推移した（自動車部品、タイヤなどが増加）。台湾は2022年半ばにCOVID-19拡大により出荷減となったこともあり、前年比で減少した。2023年も日本や韓国に比べて台湾が不振となっている。日本は9~10月の荷量が6万TEU前後まで持ち上がった（自動車部品や車両機器・部品などが増加）²。韓国も10月に荷量が大きく上向いた。

² 半導体不足による制約が無くなり、米国での自動車生産が本来の軌道に乗ったことを反映したものと考えられる。

(単位:千TEU)



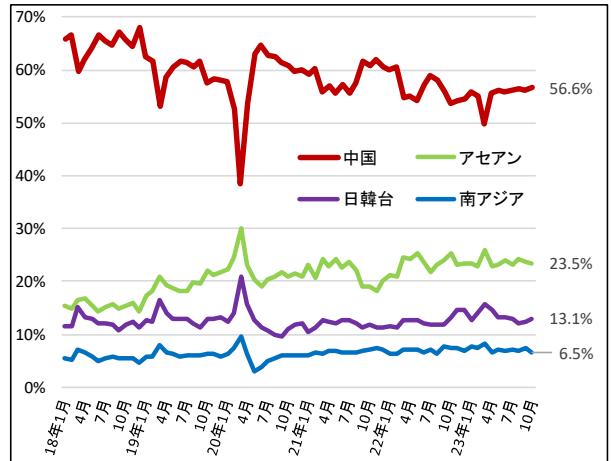
5. 積地シェアの推移

2019年は米中貿易戦争により中国シェアが低下して、それとは対照的にアセアンを中心とした地域のシェアが高まった。

2020年3月にはCOVID-19拡大の影響により中国出しが激減したため中国シェアが急落し、その動きを受ける形で中国以外の各地域のシェアが高まった。その後、中国出しのシェアは急回復して暫くは60%台の水準を維持したもののが漸減傾向となり、2021年3月以降は50%台に低下した。これに対し、アセアンのシェアは増加傾向となって推移していた。しかしながら2021年9～11月はCOVID-19拡大影響によりアセアン出しの荷量が低下し、対して中国出しは上向いたため、それに応じて両者のシェアも変動した。同年12月以降はアセアン出しの荷量が回復基調となったため、アセアンのシェアは上向きとなった一方、中国のシェアは再び50%台に低下している。

直近の2023年10月は、中国56.6%、アセアン23.5%、日韓台13.1%、南アジア6.5%となった。

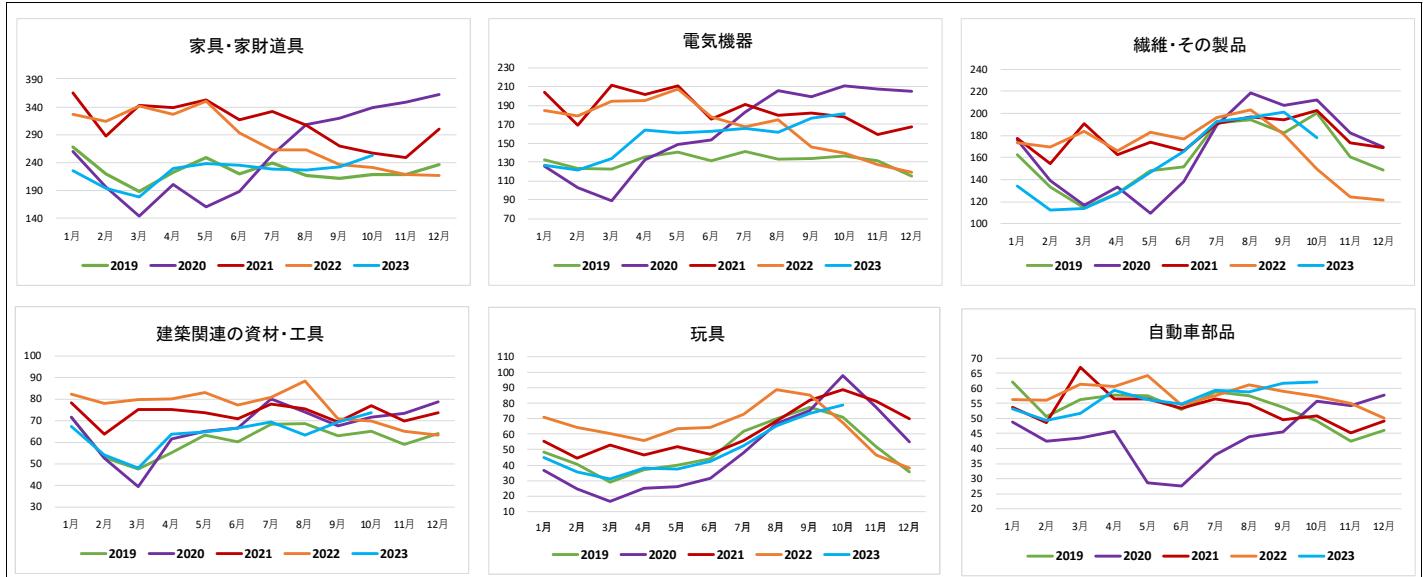
アジア/米国(往航) 積地シェア推移



6. 品目別の荷動き

往航では、2022年の半ばから家具や電気機器、繊維(大宗は衣類)など幅広い品目で荷量が低下した。以下、主要品目につき個別にコメントを付記する。

(単位:千TEU)



■家具・家財道具

月次荷量は2022年5月まで堅調であったものの、6月以降は月を追って低下した。2023年に入っても荷量回復はなかなか進まず、(家具と同様に耐久消費財である)電気機器に比べても出遅れ気味であったが、10月は前月比で約9%増と上向いた。2022年以来の在庫調整が進行した結果、在庫補充が静かに進み始めた可能性がある。

本品目は住宅購入に伴う需要が多いという特徴があり、2022年4月頃まで活況であった住宅市況が荷動きを下支えしてきたが、このモメンタムが失われるなかで需要も縮小した。

■電気機器

月次荷量は2022年5月まで堅調であったものの、6月以降は月を追って低下した(但し実質的に12月で底入れした模様)。2023年は4月以降に荷量が一定程度回復し、9~10月は月間18万TEU前後まで水準を切り上げた。

電気機器は、脱巣ごもりが進むなかで需要が鈍化した。また、高インフレを背景に消費活動において食料品など生活必需品への指向が高まったため、耐久消費財については購入意欲が減退した。しかしながら、2023年の荷量推移を見ると、電気機器に関しては需要が(家具に比べて)持ち直す動きとなっている。

■織維・その製品(大宗は衣類)

本品目は季節性が高いという特徴があり、米国側の冬物衣料販売(年末商戦を含む)に向けた仕入れにより、例年8~11月頃がピークシーズンとなる。

2022年は商品仕入れが前倒しされたため、荷量は例年より早い7月にピークアウトした。その後は過剰在庫の問題もあり、月次荷量は例年に比べ大幅に低い水準で推移した。2023年は4月頃までは例年以上に低調であったが、ピークシーズンとなった7月以降9月までは荷量が比較的堅調に推移した。但し当年度は9月でピークアウトとなった(例年は10月まで一定水準を保つことが多い)。

■建築関連の資材・工具

本品目も家具同様、住宅市況と相関する需要が多いとみられている。月次荷量は2022年8月までは堅調であったものの、9月以降は低下した。2023年も低調な推移となっていたが、9~10月は荷量が上向いている。在庫調整がある程度進んだ可能性がある。

■玩具

本品目は季節性が高いという特徴があり、年末商戦に向けた仕入れにより、7月頃から荷量が増加し9~10月頃に輸入量のピークとなる。

月次荷量は2022年9月までは堅調であった。2022年は商品仕入れが前倒しされたため、例年より早い8~9月に荷量

のピークが来たが10月以降は荷量が大幅に低下した。2023年は6月頃まで荷動きが鈍かったが、ピークシーズンに入つて以降は荷量が比較的堅調に推移している。10月も前月比で約7%増となり、増加基調を保っている。

■自動車部品

他の主要品目に比べて月次荷量は安定的に推移している。2023年に入ってからは、特に7~10月の月次荷量が好調となっている(9~10月は6万TEU台となった)。

2020年12月頃から世界的な半導体不足が深刻になり、米国でも自動車生産減に至ったため、本品目の荷動きはその影響を受けた。しかしながら、半導体不足に関しては2022年半ばから需給逼迫の緩和が徐々に進み、2023年半ばの時点では基本的に制約は無くなつた模様である。その結果、自動車生産が増加し、本品目についても足下の荷動きが上向いていふと考えられる。

7. 2023年1~10月の国別・品目別の荷動き

2023年1~10月の往航荷動きについて前年との比較を行つた。これを見ると主要品目の大半が大幅減となっていることが確認できる。そのなかで「自動車部品」に関しては減少幅が例外的に小さいものになっている。足下での自動車生産増加に伴い、「自動車部品」の減少幅は、このあと更に縮小が進むと考えられる。

2023年1~10月(往航) アジア主要国別・主要品目別荷動き動向

(上段:月間平均TEU、下段:前年同期比増減率)

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	130,057	57,697			4,368	5,740	26,306	224,169
	▲ 20.4%	▲ 28.2%			▲ 22.0%	▲ 27.5%	▲ 28.9%	▲ 23.8%
電気機器	97,019	11,991	15,597	2,666	4,485		23,840	155,599
	▲ 17.7%	18.3%	▲ 5.7%	7.9%	0.2%		▲ 5.1%	▲ 11.9%
繊維・その製品	77,023	20,646	3,492			16,369	39,417	156,948
	▲ 8.1%	▲ 14.6%	▲ 15.8%			▲ 9.9%	▲ 17.7%	▲ 11.9%
建築関連の資材・工具	38,641	8,395	3,033	1,181	6,205	3,564	2,933	63,953
	▲ 22.6%	▲ 5.4%	▲ 20.4%	▲ 3.1%	▲ 23.5%	3.0%	▲ 18.3%	▲ 19.0%
自動車部品	22,604		12,651	8,985	5,101	3,603	3,723	56,667
	▲ 8.8%		7.7%	5.0%	▲ 23.2%	11.8%	▲ 3.6%	▲ 3.6%
玩具	43,749	3,111					3,169	50,029
	▲ 28.0%	▲ 26.2%					▲ 28.2%	▲ 27.9%
履物	19,692	9,584					5,218	34,494
	▲ 36.3%	▲ 40.0%					▲ 48.7%	▲ 39.5%
その他	422,863	67,860	63,230	39,723	33,118	54,557	109,569	790,920
	▲ 16.5%	▲ 7.4%	▲ 2.1%	▲ 5.9%	▲ 20.3%	▲ 10.9%	▲ 9.4%	▲ 13.1%
合計	851,649	179,285	98,002	52,555	53,278	83,834	214,176	1,532,779
	▲ 17.9%	▲ 17.4%	▲ 2.8%	▲ 3.5%	▲ 19.8%	▲ 10.8%	▲ 15.3%	▲ 15.9%

注:原則として個別国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。

=次ページ、「米国復航 7~8月」に続く=

復航 2023年7月は、474,434TEU 前年同月比 6.4%の増加。
 同年8月は、457,484TEU 前年同月比 6.0%の減少。
 (1~8月累計では、3,902,615TEU 前年同期比 1.6%の増加)

国・地域	7月（復航）			8月（復航）			1~8月累計（同）	
	TEU	増減率	シェア	TEU	増減率	シェア	TEU	増減率
中国	119,988	7.7%	7.1%	123,106	0.3%	26.9%	995,328	5.8%
インド#	51,014	20.8%	3.0%	51,711	11.5%	11.3%	423,462	13.2%
韓国	45,536	▲8.0%	2.7%	40,579	▲24.7%	8.9%	393,787	▲8.7%
日本	45,586	▲9.7%	2.7%	40,224	▲24.4%	8.8%	379,330	▲15.3%
台湾	38,284	▲5.1%	2.3%	42,294	▲9.4%	9.2%	333,494	▲7.0%
ベトナム*	33,938	4.4%	2.0%	34,875	▲5.7%	7.6%	286,087	▲1.8%
マレーシア*	39,190	43.7%	2.3%	32,666	9.6%	7.1%	282,726	27.8%
タイ*	29,869	20.2%	1.8%	25,333	▲1.8%	5.5%	248,717	32.5%
インドネシア*	26,667	20.7%	1.6%	22,934	4.9%	5.0%	193,686	1.9%
シンガポール*	12,120	7.9%	0.7%	10,586	▲9.7%	2.3%	97,847	▲0.1%
パキスタン#	9,726	▲10.8%	0.6%	9,083	▲17.0%	2.0%	82,691	▲13.2%
香港	7,245	▲5.0%	0.4%	7,823	▲21.2%	1.7%	70,680	▲10.5%
フィリピン*	8,570	▲8.5%	0.5%	8,739	▲21.8%	1.9%	65,849	▲15.4%
バンダラデシュ#	3,026	9.1%	0.2%	2,829	▲11.7%	0.6%	19,228	3.8%
スリランカ#	1,588	117.9%	0.1%	1,486	170.1%	0.3%	11,865	▲8.9%
カンボジア*	1,209	▲32.0%	0.1%	2,309	67.7%	0.5%	10,212	▲26.2%
ミャンマー*	870	27.6%	0.1%	899	90.2%	0.2%	7,496	81.4%
マカオ	9	▲46.2%	0.0%	11	0.0%	0.0%	132	▲6.2%
アセアン計	152,433	17.4%	9.1%	138,340	▲0.6%	30.2%	1,192,620	10.0%
18カ国合計	474,434	6.4%	100.0%	457,484	▲6.0%	100.0%	3,902,615	1.6%

*アセアン #南アジア

出所：2023/11/28 日本海事センター

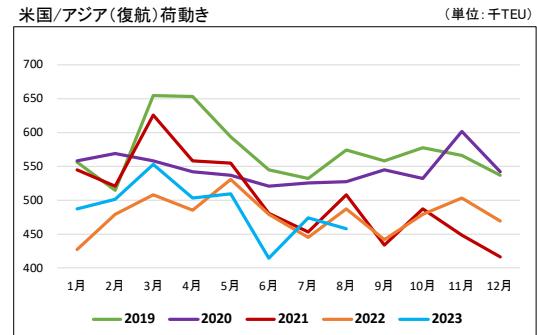
JOC-PIERS 復航荷動きデータ：

米国での輸出通関ベースの月次実績である。

1. 2020年以降の復航荷動き概況（太字部分は今回更新分）

復航の荷量は、2020年から2022年まで3年連続で前年比減少となっている。2020年はアセアン向けや日韓台向けが不振となったことが響き、2年ぶりに減少して4.4%減となった。2021年は更に減少幅が拡大して8.0%減となった。特に中国向けが20.2%減と大幅減になった（輸入規制が強化された古紙の激減などが影響した）。2022年の荷量も例年に比べ低位で推移した。通年では4.9%減（中国向け8.9%減、アセアン向け4.3%減）となった。中国向けは、中国住宅市況の低迷を受けて、木材が大幅減となつた。

2023年の月次荷量は、前年を幾分上回る水準でスタートし、3月は55万TEUと前年5月以来の荷量となったものの、その後は下降して再び50万TEUを割り込む動きとなった（8月は46万TEU）。



2. 単月の動き（本ページ冒頭の表をご参照）

◆7月単月（前年同月比）

アジア全体では6.4%増。個別に見ると、中国が7.7%増と3カ月ぶりの増加。アセアンは17.4%増と2カ月ぶりの増加。マレーシア、タイなどで増加幅が大きい。インドは20%を超える増加。一方で日韓台は減少基調。

◆8月単月（前年同月比）

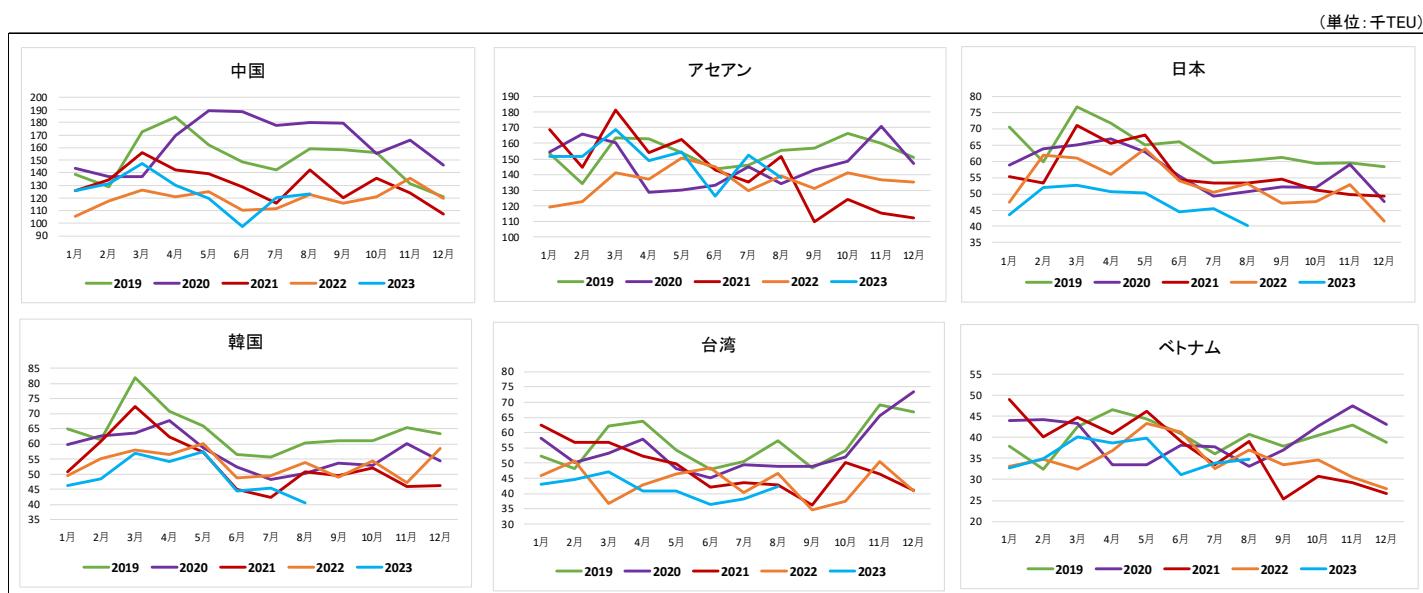
アジア全体では6.0%減。個別に見ると、中国が0.3%増と2カ月連続の増加。アセアンは0.6%減と2カ月ぶりの減少。インドは2カ月連続の二桁増。日韓台では、日本と韓国との減少幅が20%台に拡大した。

◆1~8月累計（前年同期比）

アジア全体では1.6%増。中国が5.8%増。アセアンは10.0%増。インドは二桁増。日本は二桁減で、韓国/台湾も減少。

3. 国別の荷動き

2021年以降の荷動きを見ると、中国向けの荷量低下が顕著となっている。中国向けは古紙が激減したが、これについては2020年9月から始まった固形廃棄物の輸入規制強化が大きく影響した。2022年の中国向けは、木材や肉類などが減少した。これに続く2023年はレジンなどの増大により前年比増加でスタートしたが、4月以降は荷量が低下した（木材や穀物、レジンなどが減少）。アセアン向けの荷量は、COVID-19拡大影響もあり2021年9月～2022年2月にかけて低位での推移となったが、2022年3月以降は荷量が幾分上向いた。2023年のアセアン向けは前年を上回る水準で推移していくが、6月と8月は幾分減速した。また日韓台を見ると、いずれも2021年半ばから荷量が低下しており、日本は飼料や肉類など、韓国/台湾では飼料や古紙などの品目で減少傾向となっている。2023年に入ってからの荷量も低迷している。



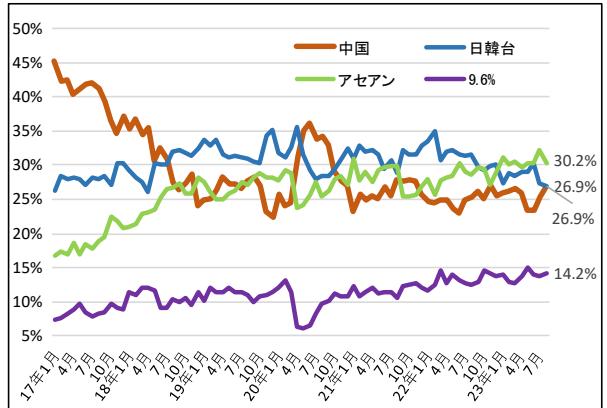
4. 揚地シェアの推移

中国は2017年1月には45%程度のシェアがあったが、2019年にかけて急減にシェアを落とした。それとは対照的に、アセアンが大きくシェアを伸ばした。また日韓台のシェアも一定程度拡大した。

2020年には、4月以降に中国向け荷量が増加したことによって中国シェアが30%台に上昇したが、10月以降は中国向け荷量の水準が低下したため、シェアは20%台に下降した。このような中国のシェア低下に伴い、日韓台とアセアンのシェアが持ち上がる格好になっていたが、2021年9～11月はアセアン向けの荷量が低下したため、そのシェアも下降した。但し同年12月以降はアセアンのシェアは回復基調となった。

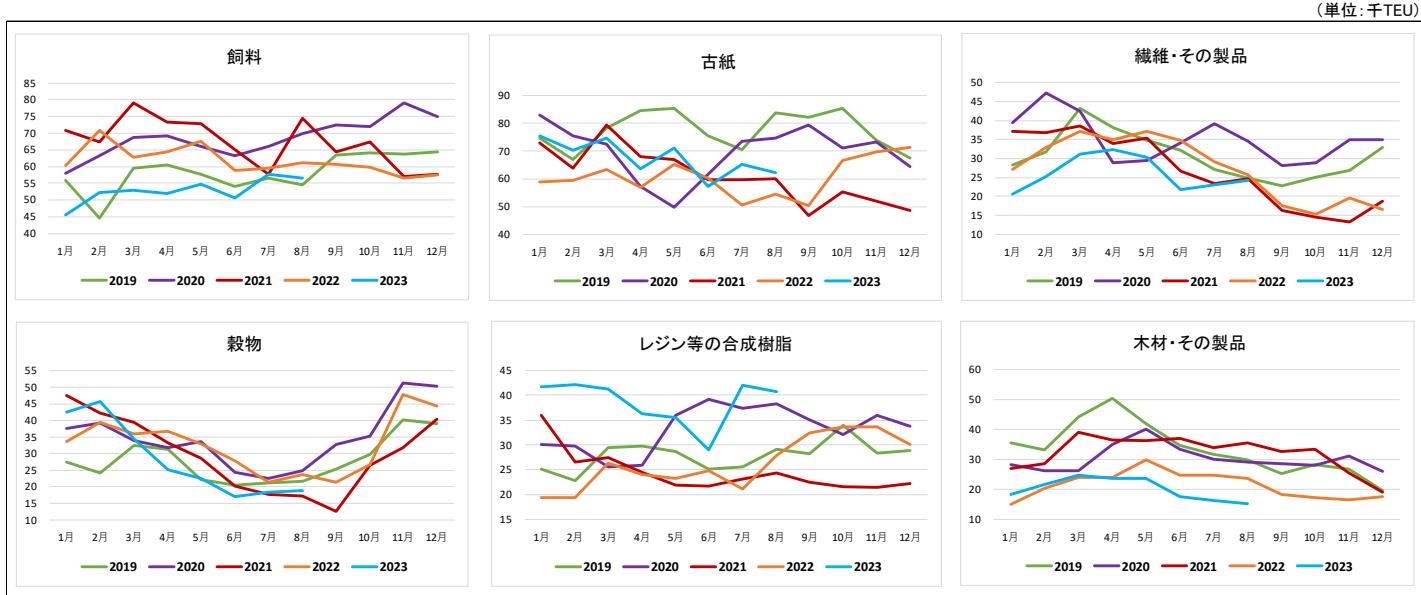
2023年にはアセアンのシェアは30%台で推移しており、日韓台を上回る水準となっている。直近の2023年8月は、アセアン30.2%、日韓台26.9%、中国26.9%、南アジア14.2%となった。

米国/アジア(復航) 揚地シェア推移



5. 品目別の荷動き

復航の主要品目を見ると以下の通り。以下、主要品目につき個別にコメントを付記する。



■飼料

2021年の荷量は比較的高い水準で推移していたが、11～12月には低下した。2021年には米国で干ばつの影響により牧草の生産が減少したため米国内での引き合いが強まった。更に2022年も米国での牧草生産量は前年割れとなった。このように牧草の供給制約（及び価格上昇）が続くなかで、本品目の荷量は減少傾向となった。但し2023年7～8月は荷量が幾分上向いた（中国向け/ベトナム向けが増加した）。

■古紙

中国では2020年9月から固体廃棄物の輸入規制が強化されたため、同年10月から2021年にかけて本品目の荷量が大幅に低下した。その一方で、2020年10月頃から、ベトナム、インド、マレーシア向けの荷量が増え始めた。古紙について中国以外の国への代替的な商流が生じたとみられる。中国輸入減によって低調となった2021年に続き、2022年の荷量も低位で推移していたが、10～12月は荷量が増大した（インド向け、マレーシア向けが増勢となった）。2023年の荷量は前年比二桁増で推移しており、国別ではマレーシア向けで高水準の荷動きが続いている（マレーシアの輸入量は前年比で約72%増加）。7～8月はインド向けも上向いた。

■繊維・その製品（大宗は繊維原料）

本品目の月次推移には季節性があり、冬物衣料向けの繊維原料輸入が増加する2～4月頃がピークとなる。2021年は輸入荷量が低調に推移した（COVID-19拡大影響により、衣類需要があまり強くなかったことも影響した）。月次荷量は2021年11月に底打ちして上向きとなったものの、2022年はピークシーズンとなる2～3月に月間4万TEUに届かず、その後もモメンタムは弱いままで推移した。2023年の前半も例年に比べ低位となった。但し7～8月は、これまで不振であった中国向けが急速に盛り返したこともあり³、荷量が上向いた。

■穀物

本品目の大宗は大豆である。北米大豆は秋が収穫期であるため、例年10月頃から翌年年初にかけてピークシーズンとなる。逆に収穫期前の夏場はスラックシーズンとなる。2020年まで本品目の中国向けコンテナ貨物数量は限定的であった（穀物の大半は、バルク貨物として輸入されている）。しかしながら、2021年以降は中国向け当該貨物数量の存在感が目立つようになった。2022年も中国以外の輸入荷量が伸び悩むなか、中国輸入は増加が続いた（2021年は前年比で約

³ 7～8月は繊維原料の輸入が減っていく時期にあたるが、この時期に中国向けが上向いているということは、中国の衣類輸出受注が復調しつつあることを示唆している可能性がある。

82%増、2022年は約66%増)。2023年1~2月も中国向けは好調であったが、その後は大幅に減速し、前年比減少基調となっている。このような中国向けの鈍化もあり、2023年の足下までの本品目の荷量は前年を下回っている。

■レジン等の合成樹脂

本品目はプラスティック製品などの素材となる。2020年に荷量が顕著に増加したが、2021年は供給制約によって⁴、低調な荷動きとなった。2022年に入ってからも荷量は低位で推移していたが、8月以降に荷量が増大した(特に中国向けが増加した)。2023年1~3月は更に荷量が増大し、2019年以降で最も高水準の月次推移となった。その後、4~6月にかけて減速したものの、7~8月にはモメンタムを回復した(特に中国向けが持ち直した)。

本品目の2023年1~8月累計の前年比増加幅(65.3%増)は、復航の主要品目のなかで突出している。当年の輸入量は、中国だけでなく、それ以外の国でも幅広く増加しており、アジア全般で需要が堅調であることが窺える(本品目に関しては2022年半ばまで供給制約が存在したために、在庫が枯渇していたと推察される)。

■木材・その製品

中国の対米制裁関税により、2018年以降は中国向けの減少が顕著になった。本品目は中国シェアが高いため、中国向けの減少がストレートに品目としての減少に反映する構図となっている。2021年の中国向けは比較的堅調であったが、2022年以降は荷量の低下が鮮明になっている(2023年8月は当年で最小の月次荷量となった)⁵。

6. 2023年1~8月の国別・品目別の荷動き

2023年1~8月の復航荷動きについて前年との比較を行った。復航全体では1.8%増となっているが、品目別に見ると増減は様々である。

増加した品目は、「レジン等の合成樹脂」「古紙」など。このうち「レジン等の合成樹脂」の増加幅は突出したものとなっており、同品目の大幅増が寄与した結果、2023年足下までの復航全体の荷動きが前年比プラスに浮上しているという見方ができる。

減少した品目は、「飼料」「繊維」など。このうち「飼料」は、牧草の供給制約により、各輸入国で軒並み前年比マイナスとなっている。

(次ページに図表)

⁴ 米国のレジン輸出は2021年から2022年前半にかけて低迷したが、これは港湾混雑などの(出荷側の)制約要因によるものであった。2022年後半からは状況が改善したため月次荷量が大きく上向いた。

⁵ 中国での住宅建設低迷を反映しているとみられる(中国向け木材は、住宅用の壁材・床材などが多い)。

2023年1～8月(復航) アジア主要国別・主要品目別荷動き動向

(上段:月間平均TEU、下段:前年同期比増減率)

品目	中国	日本	韓国	台湾	ベトナム	マレーシア	その他	アジア合計
飼料	8,442	9,203	10,882	5,627	5,561	759	26,978	67,452
	▲ 35.8%	▲ 27.6%	▲ 22.5%	▲ 12.2%	8.7%	▲ 9.4%	▲ 5.4%	▲ 16.5%
古紙			3,989	6,124	10,357	11,987	20,312	52,767
			▲ 5.2%	0.8%	▲ 3.4%	71.7%	13.4%	15.0%
織維・その製品	7,471				4,019		14,576	26,067
	▲ 35.7%				1.5%		▲ 13.0%	▲ 19.4%
穀物	6,718	2,008	2,609	3,815	2,218	1,372	9,278	28,019
	▲ 18.2%	▲ 22.1%	15.1%	▲ 43.4%	12.5%	▲ 34.7%	22.5%	▲ 10.9%
レジン等の合成樹脂	16,797		1,816	1,615	1,633	5,367	11,283	38,511
	117.4%		28.4%	5.6%	96.4%	46.0%	38.9%	65.3%
木材・その製品	12,320				2,436		5,375	20,131
	▲ 8.2%				▲ 41.1%		▲ 5.9%	▲ 13.5%
肉類	6,184	5,648	3,401	2,559			3,320	21,112
	▲ 8.0%	▲ 4.0%	▲ 10.3%	19.1%			3.8%	▲ 2.9%
その他	66,484	30,556	26,526	21,948	9,537	15,856	62,861	233,768
	17.2%	▲ 12.3%	▲ 5.9%	0.2%	▲ 1.4%	12.7%	12.0%	5.5%
合計	124,416	47,416	49,223	41,687	35,761	35,341	153,983	487,827
	5.8%	▲ 15.3%	▲ 8.7%	▲ 7.0%	▲ 1.8%	27.8%	7.0%	1.6%

注:原則として個別国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。

=次ページ、「欧州往航 8～9月」に続く=

(2) アジア／欧州間のコンテナ荷動き (CTSを基に日本海事センターまとめ)

往航 2023年8月は、1,420,645TEU 前年同月比 6.3%の増加。
 同年9月は、1,425,644TEU 前年同月比 29.8%の増加。
 (1~9月累計では、12,532,848TEU 前年同期比 5.7%の増加。)

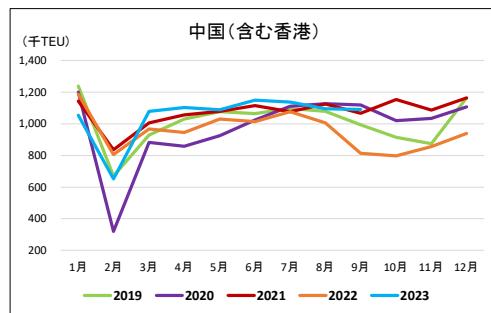
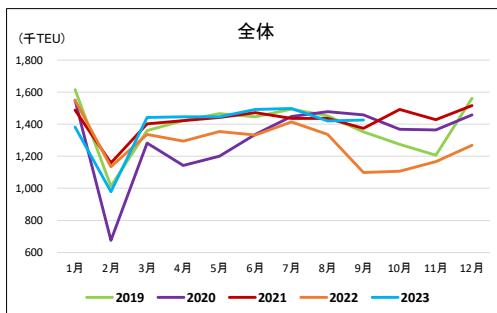
出所：2022/11/28 日本海事センター

国・地域	8月 積地				
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~8月累計 (TEU)
中国+香港	1,095,097	8.9%	▲3.6%	77.1%	-
北東アジア(日・韓・台)	136,676	8.2%	▲13.5%	9.6%	-
ASEAN	188,872	▲8.1%	▲7.5%	13.3%	-
合計	1,420,645	6.3%	▲5.2%	100.0%	-

国・地域	8月 払地				
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~8月累計 (TEU)
北欧州	884,974	▲2.3%	▲5.3%	62.3%	-
西地中海・北アフリカ	251,623	7.6%	▲8.2%	17.7%	-
東地中海・黒海	284,048	44.1%	▲1.9%	20.0%	-
合計	1,420,645	6.3%	▲5.2%	100.0%	-

国・地域	9月 積地				
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~9月累計 (TEU)
中国+香港	1,089,800	34.1%	▲0.5%	76.4%	9,446,993
北東アジア(日・韓・台)	159,141	40.2%	16.4%	11.2%	1,392,563
ASEAN	176,703	2.6%	▲6.4%	12.4%	1,693,292
合計	1,425,644	29.8%	0.4%	100.0%	12,532,848

国・地域	9月 払地				
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~9月累計 (TEU)
北欧州	879,395	22.0%	▲0.6%	61.7%	7,696,092
西地中海・北アフリカ	255,114	34.3%	1.4%	17.9%	2,284,035
東地中海・黒海	291,135	54.9%	2.5%	20.4%	2,552,721
合計	1,425,644	29.8%	0.4%	100.0%	12,532,848



CTS 荷動きデータ：往復航とも、月間の積実績を集計したもの。

1. 2020年以降の往航荷動き概況（太字部分は今回更新分）

2020年はCOVID-19拡大影響により年前半は荷量が大幅減となり、年後半は着実に持ち直したものの、通年では2015年以来の減少となる前年比5.4%減となった。2021年は年初から堅調な荷動きが続き、伸び率は2年ぶりの増となる8.4%増となった。

2022年は1~2月は前年並みで推移したものの、3月以降はロシア・ウクライナ向け貨物が途絶したことなどにより前年比で荷量が低下し、8月までの月次実績は概ね130万TEU台の前半で推移した（7月のみ141万TEU）。そうしたなか欧州では高インフレやエネルギー価格高騰などの影響で景況感の悪化が進んだため、9月には荷量が110万TEUに急低下した。その後の10~11月も110万TEU台での推移となったが、12月は127万TEUまで持ち直した。2022年通年荷動きは前年比9.8%減となった。

2023年に入ってからは荷量回復が更に進んでおり、前年比では9月まで7ヵ月連続の増加となった。3月以降の荷量は月間140万TEU台となり、6~7月は150万TEU近辺で推移した（但し8~9月は142万TEU程度に減速⁶）。方面別では

⁶ 北欧州向けが2ヵ月連続で前月比減少となった。ドイツなどで景気悪化が鮮明となっているため、その影響が及んできた可能性がある。

特に「東地中海・黒海向け」の荷量増が目立っている。

このように欧州向け荷量が前年比で増加していることに関しては、幾つかの要因が考えられる⁷。この点、以下に列記する。

✓中欧班列からの貨物シフト

「中欧班列で中国から中欧・北欧州向けに鉄道輸送されていた貨物」について、海上ルートへのシフトが進んでいる模様⁸。当該の海上貨物に関しては北欧州ルート/地中海ルートの2パターンがあると考えられる。このうち地中海ルートでは、アドリア海の港を経由して内陸輸送を行うパターンが主流になっていると推察される⁹。

✓トルコ向け貨物の増加

2023年1月以降、トルコ向け貨物が前年比で30~50%（月間荷量では3~4万TEU）程度増大している模様。荷量の増加は1月から顕著になり、3月頃からは（2月に発生した地震に伴う）復興関連貨物も加わって一層増大したように見受けられる。なおトルコのGDPでは個人消費の伸びが目立っており、輸入増にも寄与しているとみられる。

✓中国出しEV完成車の輸出増加によるコンテナ貨物増大

中国出し欧州向けEV完成車の輸出が増加し、自動車船のスペースが逼迫するなか、海上コンテナによる輸出も増加している。COSCOのコンテナ部門は月間2万台の輸出を手掛けていると言われている（ラックを使用すると40FTコンテナに4台が積載可能のため、約1万TEUに相当する）。

✓建機・工作機械などの荷量増加

自動車船だけでなくRORO船全般のスペースが逼迫しているため、建機・工作機械などの貨物がコンテナ船にシフトしてきている。

2. アジア積地別：単月及び累計の動き（前ページ冒頭の左表をご参照）

◆8月単月（前年同月比）

アジア全体では6.3%増。前年比プラスとなるのは6カ月連続。個別に見ると、中国は8.9%増。日韓台の北東アジアは8.2%増。アセアンは8.1%減。

◆9月単月（前年同月比）

アジア全体では29.8%増。前年比プラスとなるのは7カ月連続。前年同月の水準が低かったため当月の増加幅が大きくなっている。個別に見ると、中国は34.1%増。日韓台の北東アジアは40.2%増。アセアンは2.6%増。

◆1~9月累計（前年同期比）

アジア全体では5.7%増となった。中国は6.8%増。日韓台の北東アジアは13.1%増。アセアンは4.9%減。

3. 欧州揚地別：単月及び累計の動き（前ページ冒頭の右表をご参照）

◆8月単月（前年同月比）

北欧州が2.3%減と2カ月連続の減少。西地中海・北アフリカは7.6%増と6カ月連続の増加。東地中海・黒海は44.1%増で8カ月連続の増加。

◆9月単月（前年同月比）

北欧州が22.0%増と3カ月ぶりの増加。西地中海・北アフリカは34.3%増と7カ月連続の増加。東地中海・黒海は54.9%増で9カ月連続の増加。

⁷ 欧州においては「消費需要の指標（小売売上など）が冴えない」「製造業の景況感も悪い」という状況がある。従って通常であれば荷量が前年比で相当程度の減少となつてもおかしくないが、「そうなっていない」背景には、幾つかの個別要因があると考えられる。

⁸ 2022年の後半以降、欧州航路のスポット運賃が大幅に低下したことも貨物シフトを促進したとみられる。

⁹ 当該ルートの輸送に関しては、欧州系フォワーダーが強みを持っているとみられるが、日通も以前から手掛けている（スロベニアのコペル港を経由したサービス）。

◆1~9月累計（前年同期比）

北欧州が1.6%減。西地中海・北アフリカは8.5%増。東地中海・黒海は32.3%増と大幅増。景気が減速している北欧州向けに関しては、前年比で若干のマイナスとなっている。

=次ページ、「欧州復航8~9月」に統く=

復航 2023年8月は、506,594TEU 前年同月比 6.7%の減少。
 同年9月は、527,518TEU 前年同月比 2.2%の減少。
 (1~9月累計では、4,749,475TEU 前年同期比 6.0%の減少。)

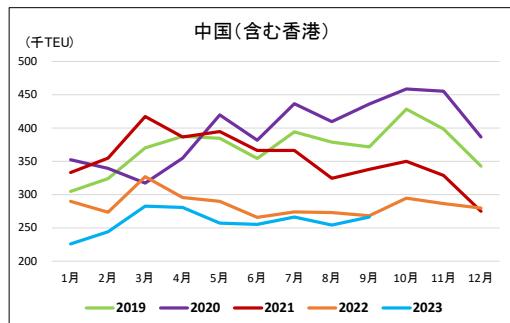
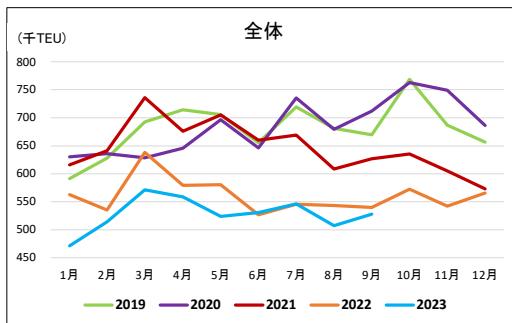
出所：2023/11/28 日本海事センター

国・地域	8月 揚地					
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~8月累計 (TEU)	増減率
中国+香港	254,327	▲6.8%	▲4.4%	50.2%	-	-
北東アジア(日・韓・台)	104,513	▲18.8%	▲12.5%	20.6%	-	-
ASEAN	148,114	4.3%	▲7.8%	29.2%	-	-
合計	506,954	▲6.7%	▲7.2%	100.0%	-	-

国・地域	8月 積地					
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~8月累計 (TEU)	増減率
北欧州	354,871	▲5.9%	▲8.4%	70.0%	-	-
西地中海・北アフリカ	75,908	▲18.1%	▲12.2%	15.0%	-	-
東地中海・黒海	76,175	3.4%	5.0%	15.0%	-	-
合計	506,954	▲6.7%	▲7.2%	100.0%	-	-

国・地域	9月 揚地					
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~9月累計 (TEU)	増減率
中国+香港	266,162	▲0.8%	4.7%	50.5%	2,331,822	▲8.8%
北東アジア(日・韓・台)	110,227	▲10.3%	5.5%	20.9%	1,023,467	▲14.3%
ASEAN	151,129	1.9%	2.0%	28.6%	1,394,186	7.2%
合計	527,518	▲2.2%	4.1%	100.0%	4,749,475	▲6.0%

国・地域	9月 積地					
	TEU	増減率 (前年比)	増減率 (前月比)	シェア	1~9月累計 (TEU)	増減率
北欧州	371,693	▲6.2%	4.7%	70.5%	3,362,503	▲5.6%
西地中海・北アフリカ	72,787	▲9.2%	▲4.1%	13.8%	735,166	▲9.4%
東地中海・黒海	83,038	31.7%	9.0%	15.7%	651,806	▲3.7%
合計	527,518	▲2.2%	4.1%	100.0%	4,749,475	▲6.0%



1. 2020 年以降の復航荷動き概況（太字部分は今回更新分）

2020 年には COVID-19 が拡大したが、復航荷動きへの影響は軽微なものにとどまり、通年で 0.4%増となった。2021 年については年前半には総じて堅調に推移したものの、年後半に月次荷量が大幅に減少し、通年では 3 年ぶりの減少となる 5.4%減となった。2022 年はロシア/ウクライナ出し貨物の途絶、ゼロコロナ政策に伴う中国の景気減速の影響などにより、減少幅は 13.4%減に拡大した（中国向けが 19.6%減と大幅減）。

2023 年は 1 月に荷量が 47 万 TEU と過去 4 年間の月次数値として最小となった。2 月以降は 50 万 TEU 台に復帰したものの依然として低位で推移している（9 月は 53 万 TEU）。今後の月次荷量に関しては、シェアの大きい中国の輸入需要の動向が鍵になるとみられる¹⁰。

2. アジア揚地別：単月及び累計の動き（本ページ冒頭の左表をご参照）

◆8月単月（前年同月比）

アジア全体では 6.7%減。個別に見ると、中国は 6.8%減と 8 カ月連続の減少。日韓台の北東アジアは 18.8%減と 17 カ月連続の減少。アセアンは 4.3%増と 11 カ月連続の増加。

¹⁰ 中国経済は足下で内需／外需とも停滞感が鮮明となっている。そのため、輸入需要の本格回復は当面難しいと考えられる。

◆9月単月（前年同月比）

アジア全体では2.2%減。個別に見ると、中国は0.8%減と9カ月連続の減少。日韓台の北東アジアは10.3%減と18カ月連続の減少。アセアンは1.9%増と12カ月連続の増加。

◆1～9月累計（前年同期比）

アジア全体では6.0%減となった。中国は8.8%減。日韓台の北東アジアは14.3%減。アセアンは7.2%増。

3. 欧州積地別：単月及び累計の動き（前ページ冒頭の右表をご参照）**◆8月単月（前年同月比）**

北欧州が5.9%減と2カ月ぶりの減少。西地中海・北アフリカは18.1%減と2カ月連続の減少。東地中海・黒海は3.4%増と4カ月連続の増加。

◆9月単月（前年同月比）

北欧州が6.2%減と2カ月連続の減少。西地中海・北アフリカは9.2%減と3カ月連続の減少。東地中海・黒海は31.7%増と5カ月連続の増加。

◆1～9月累計（前年同期比）

北欧州が5.6%減。西地中海・北アフリカは9.4%減。東地中海・黒海は3.7%減。

=次ページ、「世界のコンテナ荷動き 9月」に続く=

(3) 世界のコンテナ荷動き量(CTS データ)

2023年9月は、15,231千TEU 前年同月比 12.8%の増加。
(1~9月累計では、前年同期比 1.7%の減少。)

9月積高の各地域間(=計7地域)の明細は以下の通り。

2023年9月コンテナ積高 (単位:1,000TEU)

From \ To	Asia	Europe	North America	ISC/ME	South/Central America	Sub Saharan Africa	Australasia /Oceania	Total	9月増減率 (前年同月比)	2023年1~9月 増減率 (前年比)
Asia	4,024	1,426	1,976	844	445	330	277	9,320	20.7%	▲1.3%
Europe	528	646	395	342	140	184	50	2,284	▲1.8%	▲7.8%
North America	497	196	16	134	240	26	20	1,130	3.3%	▲1.5%
ISC/ME	274	265	154	345	42	138	15	1,233	11.9%	4.8%
South/Central America	3	163	160	43	216	127	33	745	1.5%	▲1.2%
Sub Saharan Africa	2	72	102	73	12	3	27	290	3.0%	5.3%
Australasia/Oceania	28	12	142	25	17	1	4	229	▲6.5%	1.6%
Total	5,355	2,779	2,944	1,806	1,113	809	426	15,231	12.8%	▲1.7%

なお、9月の前年比増減率の地域間明細は以下の通り。

2023年9月コンテナ積高 増減率 (前年同月比)

From \ To	Asia	Europe	North America	ISC/ME	South/Central America	Sub Saharan Africa	Australasia /Oceania	Total
Asia	11.5%	29.8%	24.8%	37.0%	37.4%	25.4%	22.4%	20.7%
Europe	▲2.2%	5.6%	▲11.8%	5.6%	▲8.8%	▲2.6%	▲17.9%	▲1.8%
North America	9.1%	▲2.4%	▲13.1%	12.3%	▲1.5%	0.1%	▲31.9%	3.3%
ISC/ME	11.8%	15.0%	13.8%	2.7%	40.0%	23.2%	11.0%	11.9%
South/Central America	▲5.0%	▲5.9%	11.2%	21.5%	▲2.3%	2.0%	1.6%	1.5%
Sub Saharan Africa	0.5%	▲15.2%	19.1%	21.4%	▲16.9%	▲22.4%	▲15.3%	3.0%
Australasia/Oceania	▲25.7%	▲9.3%	▲5.6%	21.9%	▲4.3%	▲40.9%	10.6%	▲6.5%
Total	9.5%	15.2%	14.8%	19.5%	10.7%	12.4%	7.0%	12.8%

2023年1~9月コンテナ積高 増減率 (前年同期比)

From \ To	Asia	Europe	North America	ISC/ME	South/Central America	Sub Saharan Africa	Australasia /Oceania	Total
Asia	▲4.6%	5.7%	▲10.7%	17.4%	13.8%	20.3%	▲3.2%	▲1.3%
Europe	▲6.0%	▲8.0%	▲12.8%	0.7%	▲15.3%	▲5.4%	▲16.4%	▲7.8%
North America	0.3%	▲1.6%	▲16.2%	8.4%	▲6.9%	▲1.0%	▲19.5%	▲1.5%
ISC/ME	▲0.9%	2.4%	▲7.7%	10.4%	25.0%	21.4%	2.2%	4.8%
South/Central America	▲11.8%	▲3.3%	3.8%	8.9%	▲6.1%	▲2.3%	17.4%	▲1.2%
Sub Saharan Africa	17.4%	1.3%	13.5%	5.0%	▲1.1%	▲24.9%	▲5.5%	5.3%
Australasia/Oceania	▲11.1%	▲10.0%	6.5%	10.5%	▲3.3%	▲32.7%	▲19.9%	1.6%
Total	▲4.1%	0.6%	▲8.5%	10.9%	▲0.3%	8.6%	▲5.3%	▲1.7%

(調査グループ 加藤邦彦)