

第Ⅱ部 中国の産業動向と日本

第3章 第三次産業

第4節 外航海運

2008年の外航海運については、当初米国経済とのデカップリング(非連動)論も強く、「持続可能な安定した経済発展」を予測する見方が大勢だったが、北京五輪閉幕後、ほどなくして経済成長率は一桁に減速し、貿易量の拡大も一気に冷え込んだ。

このため、2008年の秋以降は、それまでと状況は一変し、右肩上がりの急成長にブレーキがかかった。輸出量は前年比で減少し、輸入量は前年比で増加したものの伸び率は半減した。運賃市況についても同じ傾向で、エネルギー・原料輸送については、夏までは高値を更新したが、秋以降は急落して低位に推移した。

コンテナ輸送・ドライバルク輸送・タンカー輸送について、2008年を振り返ってみたい。

1. コンテナ輸送

1-1. 日中航路(日中ローカル貨)

日中間のコンテナ輸送に関しては、日中海運輸送協議会がメンバー船社の輸送実績の集計を行っていたが、2004年(暦年)より海運同盟事務局(SCAGA)にこの集計業務が移管されている。対象は、フィーダー貨を除いた日中ローカル貨であり、香港は含まれていない(日中海運輸送協議会で日中の主要船社がカバーされており、捕捉率はかなり高いと思われるが、第三国の船社は含まれていない)。ここでは昨年同様SCAGAの数字をベースに概観する。

(1) 日中間コンテナ輸送実績

図表1 日中間コンテナ輸送実績(日中間ローカル)

(単位: TEU、%は前年比)

暦年	2004	2005	2006	2007	2008
日本 → 中国	777,714 22.6%	860,208 10.6%	964,714 12.1%	982,324 1.8%	958,317 -2.4%
中国 → 日本	1,826,967 17.2%	2,006,606 9.8%	2,159,845 7.6%	2,174,130 0.7%	2,068,665 -4.9%
輸出入合計	2,604,681 18.8%	2,866,814 10.1%	3,124,559 9.0%	3,156,454 1.0%	3,026,982 -4.1%

Data: 海運同盟事務局

2008年に日中間で輸送されたコンテナ貨物数量は、輸出入の合計で302万7,000TEU(20フィートコンテナ換算)、前年比4.1%減であった。日中航路の輸出入合計の荷動きが減少したのは、前述の日中海運輸送協議会の時代も含めて、統計開始以降初めてである。

2007年の荷動きも前年比1.0%増でしかなく、2006年の前年比9.0%増に比べ大きく減速しており、その背景として、「材料部品の対中供給、製品の対日輸出と云う貿易構造が一定の成熟段階に達したのではないか」という見方が航路関係者の間で出ている。

中国製品の安全性問題が影を落としていることもあり、日中間のコンテナ荷動きは最終

需要が中国国内向けはまだ伸びる余地があるものの、「全体として頭打ち傾向にある」と昨年報告した。2008年は、こうした傾向に世界経済の動向が加わり、前年比減少に転じたものと思われる。世界経済との関係については、(3)で詳述する。

他方、2008年の日中貿易額は、前年比12.5%増の2,663億9,763万ドル(ジェトロ)と活況で、前述のコンテナ荷動き動向と乖離しているように見受けられるが、円ベースの日中貿易総額(輸出確報、輸入速報)は27兆7,828億円(前年比0.3%減)であり、円ベースの方がコンテナ荷動きの実態に近いものと思われる。

なおコンテナ本数の輸出入バランスは日本の輸入100に対して輸出46の割合であり、大幅な輸入超過の状況は従来同様であった(2007年は、日本の輸入100に対し輸出45の割合であった)。

(2) 日本から中国への動き

図表2 2008年 日本→中国 コンテナ 積揚地別状況

(単位: TEU)

積/揚	大連	天津新港	青島	上海	その他	合計	積港シェア
東京	13,729	10,378	16,875	98,837	30,595	170,414	17.8%
横浜	12,383	33,775	17,210	81,608	32,609	177,585	18.5%
名古屋	18,342	41,318	8,261	97,455	26,634	192,010	20.0%
大阪	5,824	10,587	6,707	63,856	16,159	103,133	10.8%
神戸	14,243	19,288	13,484	80,364	23,614	150,993	15.8%
門司	4,993	6,103	2,888	19,997	3,454	37,435	3.9%
博多	1,642	1,441	1,823	11,774	3,813	20,493	2.1%
その他	24,357	3,762	8,789	58,461	10,885	106,254	11.1%
合計	95,513	126,652	76,037	512,352	147,763	958,317	100.0%
揚港シェア	10.0%	13.2%	7.9%	53.5%	15.4%	100.0%	

Data: 海運同盟事務局

日本からの輸出を中国の揚地別にみると、上海がシェア53.5%と2007年(52.3%)に続き最大の揚地となっているが、前年比は0.3%減と減少に転じた(07年の前年比は2.2%増であった)。他の諸港も概ね低調であり、青島の前年比は8.6%減であった。

日本の積地別に見ると、名古屋が前年比0.8%増と carousel プラスの伸びを維持し、シェア20.0%で2007年に引続き首位を維持した(07年はシェア19.4%)。07年のシェアが18.9%で2位であった横浜は、前年比4.2%減であったが2位を維持した(08年のシェアは18.5%)。07年のシェアが17.4%で3位であった東京も、前年比0.3%減であったが3位を維持した(08年のシェアは17.8%)。他の諸港も概ね低調で、五大港ではないが、博多が前年比11.7%減と大きく減少しているのが目立つ。

(3) 中国から日本への動き

日本への輸入を中国の積地別に見ると、上海がシェア47.2%で2007年(シェア46.7%)に続き最大の積地であったが、前年比は3.8%減と07年に引続き減少であった(07年の

図表3 2008年 中国→日本 コンテナ 積揚地別状況

(単位：TEU)

揚/積	大連	天津新港	青島	上海	その他	合計	揚港シェア
東京	51,369	39,972	80,128	230,606	101,097	503,172	24.3%
横浜	28,394	31,174	31,863	96,705	73,977	262,113	12.7%
名古屋	28,679	38,673	35,578	161,769	51,271	315,970	15.3%
大阪	30,278	35,117	64,135	244,506	73,064	447,100	21.6%
神戸	19,924	22,668	26,457	74,612	38,524	182,185	8.8%
門司	12,547	8,767	6,198	25,580	12,788	65,880	3.2%
博多	8,362	2,382	10,720	22,812	11,407	55,683	2.7%
その他	43,665	8,212	43,882	120,052	20,751	236,562	11.4%
合計	223,218	186,965	298,961	976,642	382,879	2,068,665	100.0%
積港シェア	10.8%	9.0%	14.5%	47.2%	18.5%	100.0%	

Data：海運同盟事務局

前年比は0.9%減であった)。他の諸港も概ね低調であった。

日本の揚地別に見ると、東京が前年比3.4%減と減少であったが、シェア24.3%で首位を維持した(07年のシェアは24.0%)。大阪も前年比5.1%減と減少であったが、シェア21.6%で2位を維持した(07年のシェアは21.7%)。他の諸港も概ね低調で、五大港ではないが、博多が前年比19.5%減と大きく減少しているのが目立っている。

(4) コンテナ貨物の品目

SCAGAの統計では、コンテナ貨物の品目は捕捉されていない。そこで前回の報告書と同様、参考資料として、横浜と神戸の港湾統計を以下に掲載する。また、前回は掲載していなかったが名古屋の港湾統計も併記する。なお2007年の数字であること、フレートトンに基づく集計であること及び香港も含めたデータであることに留意願いたい。

日本からの輸出品目は港により特性があるが、概して中国で加工・組立される素材や部品が多いことが図表から読み取れる。日本への輸入品目は概ね類似している(上位三品目は三港とも衣類・履物関連、家具装備品、電気機械である)。

図表4 横浜港と中国各港(含香港)とのコンテナ輸出入上位貨物(2007年)

品目	横浜 → 中国		品目	中国 → 横浜	
	千トン	シェア		千トン	シェア
再利用資材	1,558	15.3%	衣類・履物関連	1,506	16.0%
産業機械	1,360	13.4%	家具装備品	839	8.9%
染料等化学工業品	1,006	9.9%	電気機械	673	7.2%
完成自動車	986	9.7%	製造食品	643	6.8%
金属くず	709	7.0%	産業機械	570	6.1%
自動車部品	676	6.7%	石材	552	5.9%
紙・パルプ	390	3.8%	金属製品	469	5.0%
電気機械	328	3.2%	木製品	295	3.1%
その他	3,142	30.9%	その他	3,864	41.1%
合計	10,155	100.0%	合計	9,411	100.0%

Data：横浜市港湾局 横浜港統計年報(2007年)

図表5 神戸港と中国各港(含 香港)とのコンテナ輸出入上位貨物(2007年)

品目	神戸 → 中国		品目	中国 → 神戸	
	千トン	シェア		千トン	シェア
染料等化学工業品	1,136	11.2%	衣類・履物関連	1,839	19.5%
産業機械	1,118	11.0%	家具装備品	617	6.6%
再利用資材	426	4.2%	電気機械	534	5.7%
電気機械	424	4.2%	製造食品	507	5.4%
その他繊維工業品	292	2.9%	野菜・果物	397	4.2%
紙・パルプ	262	2.6%	金属製品	213	2.3%
自動車部品	260	2.6%	化学薬品	180	1.9%
糸・紡績半製品	221	2.2%	染料等化学工業品	172	1.8%
その他	2,463	37.3%	その他	2,425	35.2%
合計	6,602	100.0%	合計	6,884	100.0%

Data: 神戸市みなと総局 神戸港大観 (2007年)

図表6 名古屋港と中国各港(含 香港)とのコンテナ輸出入上位貨物(2007年)

品目	名古屋 → 中国		品目	中国 → 名古屋	
	千トン	シェア		千トン	シェア
自動車部品	1,631	16.1%	衣類・履物関連	2,324	24.7%
再利用資材	543	5.3%	家具装備品	949	10.1%
産業機械	517	5.1%	電気機械	574	6.1%
その他化学工業品	416	4.1%	自動車部品	541	5.7%
電気機械	244	2.4%	輸送用容器	383	4.1%
完成自動車	223	2.2%	産業機械	378	4.0%
輸送用容器	140	1.4%	その他日用品	325	3.5%
紙・パルプ	88	0.9%	金属製品	317	3.4%
その他	754	16.5%	その他	4,023	41.0%
合計	4,556	69.0%	合計	9,814	142.6%

Data: 名古屋港管理組合 名古屋港統計年報 (2007年)

1-2. 配船社の動向

上述の荷動きの減少という変化を背景に、日中航路で年間70万TEU近くを輸送する大手船社であった山東省煙台国際海運公司(SYMS)が、昨年8月に配船を中止した。備船料不払いを事由に運航船を差し押さえられ、航路撤退に追い込まれたものであるが、これを契機に日中航路で運賃が乱高下する等、航路関係者にとり2008年最大の事件であった。荷動き回復の見通しも当面ないことから、航路の動揺が暫く続くのではないかと関係者に懸念されている。

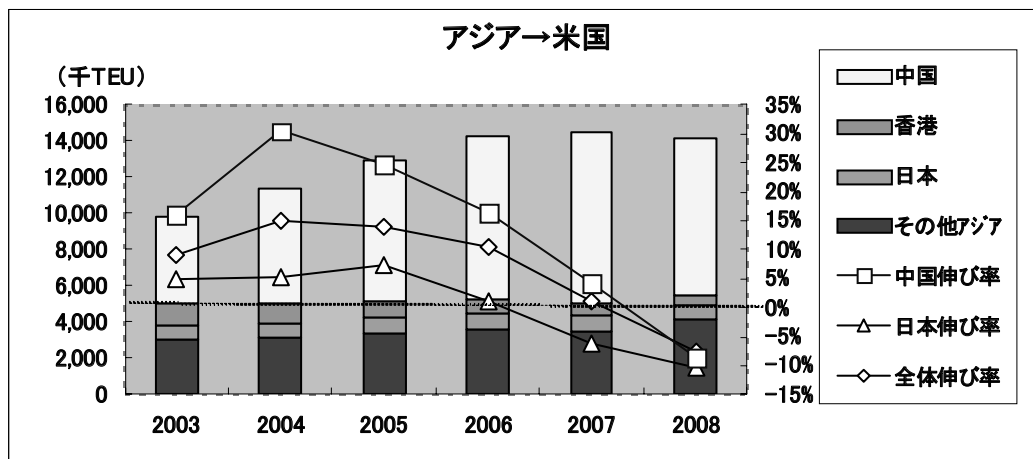
1-3. 世界経済(東西基幹航路)との関係

以上のような日中航路の大きな背景に世界経済(北米航路や欧州航路等の東西基幹航路)があり、ここでは北米航路(アジア/米国)に焦点を置いて概観する。

(1) アジア出し米国向けにおける中国輸出貨物

図表7は、アジア(中国を含む18カ国・地域)から米国へのコンテナ貨物荷動きの推

図表7



Data: PIERS

移である。

全体では、2003年から2006年まで前年比10%内外の高い成長が続いていたが(03年9.1%増、04年14.9%増、05年13.8%増、06年10.6%増)、2007年は住宅市場に端を発する米国経済の減速の影響を受けて荷動きも前年比1.2%増へ大きく減速した。

2008年は更に世界的な金融危機の影響も加わり、荷動きは減少(同7.7%減)へ転じている。これは年別集計が開始された1985年以来初めての前年比減少であったが、最大積出し国である中国積みも同じく集計開始以来初の減少となる前年比8.8%減であった。

ちなみに「中国から米国へのコンテナ貨物の主要品目は、家具・家財道具、玩具、一般電気機器、衣料品、履物などであり、米国住宅市場の調整が長期化すると中国経済にもかなりの影響が及ぶことが考えられる」と昨年報告したが、上記の荷動き減少と平行して、中国のGDPも従来の二桁成長から、2008年の前年比9.0%増へ減速している。

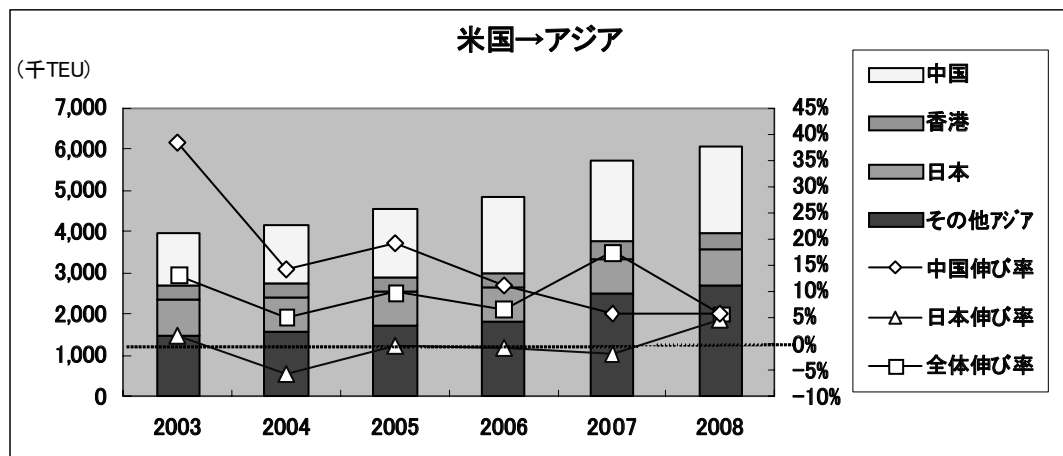
また、従来、中国より米国への荷動きの成長率がアジア全体より米国への荷動きの成長率より高かった結果、アジアより米国への荷動き全体に占める中国貨物の比重が年々高まっていたが(02年45.6%、03年48.5%、04年55.0%、05年60.3%、06年63.3%、07年65.3%)、2008年は中国出し荷動きがより大きく失速したことから中国貨物の比重も64.6%へ若干低下した(香港積みとの合計ベースでも、07年の69.9%から08年の68.9%へ低下している)。

他方、日本出し米国向け荷動きは過去20年近く概ね年間70万～80万TEU台で推移しており、アジア出し米国向け荷動き全体に占める日本貨物の比重は、長期トレンドとして低下傾向にある(08年は5.6%であり07年の5.7%から微減している)。

(2) 米国出しアジア向けにおける中国輸入貨物

図表8は、米国からアジア(中国を含む18カ国・地域)へのコンテナ貨物荷動きの推移である。

図表 8



Data: PIERS

全体では、2003年を除き、アジアより米国向けに比べ低い成長が続いていたが（03年13.2%増、04年5.1%増、05年9.9%増、06年6.7%増）、2007年は前年比17.5%増と著増しており、ドルの独歩安傾向（及び非コンテナ貨物の一部がコンテナ化する傾向にあったこと）に因るものと航路関係者の中で受け止められていた。2008年はドルの独歩安傾向が（円や人民元などの一部の通貨を除き）アジア通貨安傾向へ転じたこと（及び非コンテナ貨物の一部のコンテナ化傾向がバルク貨物船市況の悪化に因り逆転したこと）を背景に、前年比5.8%増へ大きく減速した。ちなみに「米国の輸出はドル安を反映して総体として増勢にあり、米国経済が失速するのを下支えしている要因の一つとなっている」と昨年報告したが、上記の減速は米国経済の失速を映している。

米国から中国への荷動きも、2007年の前年比5.8%増から2008年の同5.6%増へ、減速した（香港揚げとの合計ベースでは、07年の前年比7.0%増から08年の同4.1%増へ、減速している）。

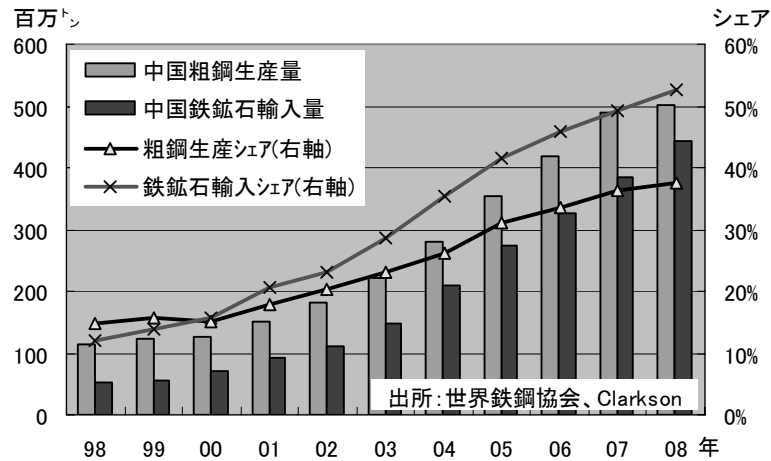
2. ドライバルク輸送

2-1. 急増にブレーキがかかった粗鋼生産

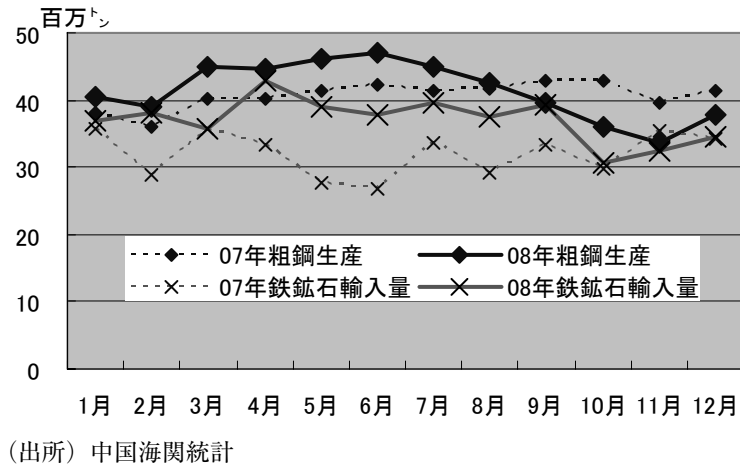
国内の旺盛なインフラ需要が続き、2008年の鋼材見掛け消費量は前年比4%増加して4億200万トン、粗鋼生産は同2%増加し5億トンにまで増加した。しかし、北京五輪開催を成功させるために、北京での生産を調整し、また米国の金融不安が世界に波及した秋以降は、鉄の需要が一気に冷え込み、輸出も振るわなかったため、粗鋼生産量の伸びは鈍化した。

他方、鉄鉱石の国内生産量は前年比12%増加したが、輸入量も同16%増加し4億4,400万トンとなり、世界の鉄鉱石輸入シェアの5割を超えるまでとなった（図表9）。

図表9 粗鋼生産・鉄鉱石輸入量とシェアの推移



図表10 粗鋼生産・鉄鉱石輸入量の月毎の推移



月毎の推移見ると、粗鋼生産は、当初前年同月を上回り好調だったが、6月をピークに前月比で減少に転じ、9月には前年同月比較でも下回った。

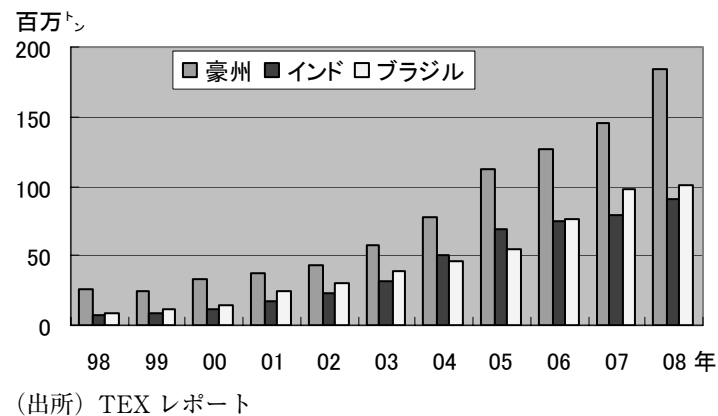
鉄鉱石の輸入量は、年初にブラジル・イタクアイ港で起きた事故で、船積みができなかった結果、3月に前年同月並みとなった以外は、前年同月比で大幅に増加していたが、10月に急落し11月には前年同月をも下回った(図表10)。

鉄鉱石の輸入先別では、主力の豪州が前年比25%増の1億8,400万トン、ブラジルが同3%増の1億100万トン、インドが同15%増の9,100万トンだった(図表11)。

しかし、鉄鉱石の調達では、価格交渉が大きく左右した。

ブラジル産鉄鉱石は主として粉鉱石だが、2月に2008年度価格が、6年連続となる前年度比65%の値上げで決着した。また、6月に豪州鉄鉱石価格が、前年度比2倍弱(塊状が96.5%、粉状が80%)で決着し、4月に遡及して適用されることで決着した。大幅な値上げにもかかわらず、中国ミル・トレーダーの強い需要に牽引され、輸入量が前年同月を上

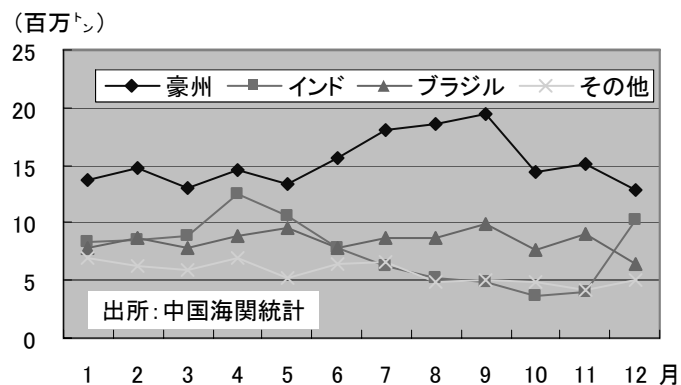
図表 11 鉄鉱石輸入の主要3カ国の推移



回るハイペースで増加した。

これらの動きに対して、ブラジル資源大手のバーレは、中国・日本を中心とする鉄鋼メーカーに対し、鉄鉱石価格の期中再値上げを通告したことで、中国のブラジル産離れは加速した(図表 12)。

図表 12 2008年鉄鉱石の輸入先推移



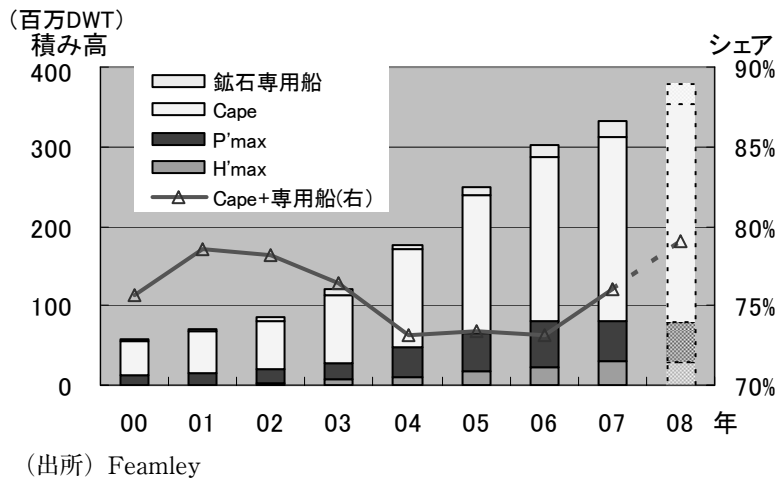
月毎の推移を見ると、豪州出しは、大幅な値上げにもかかわらず増加したが、10月に急落し、ブラジル出しは、横這いで推移してきたが、12月に急減した。

インドについては、この両国と異なった動きをしている。

すなわち、後半に輸出関税を度々変更し輸出量は減少したが、12月に輸出関税を撤廃したため急増した。価格・調達先のみならず、ミル毎の需要が異なったことに加えて、これらのめまぐるしい変化は、海上輸送にも大きな影響を及ぼした(図表 12)。

2003年以降、中国向けの鉄鉱石輸送需要の急増に、遠距離ソースからの調達、積み地での山元からの内陸輸送インフラ整備と港での積載能力増強投資が追いつかず、さらに天候不順による滞船が重なり、大型バルカーの供給が間に合わず、バルカーの市況は高騰し続けたが、大型鉄石専用船(載貨重量20万DWT以上のばら積み船)・ケープサイズバルカー(載貨重量10万~20万DWTのばら積み船)の新造船が相次いで竣工した。老齢船

図表 13 中国向け鉄鉱石の船型別輸送量と大型船積みシェアの推移



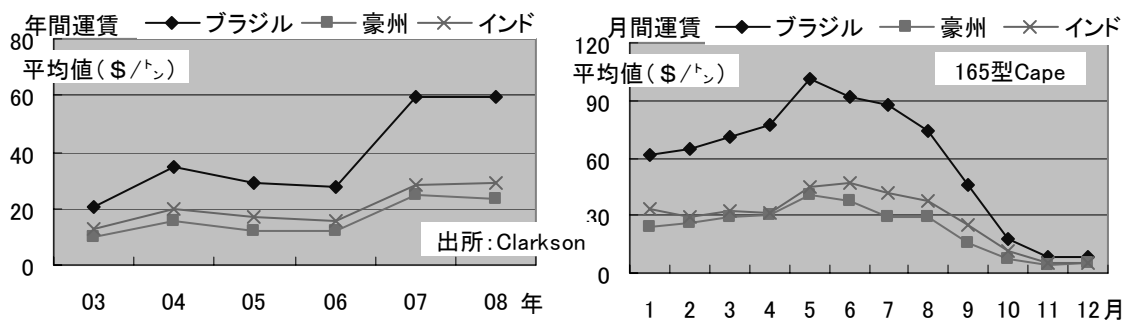
の延命ドック、中型バルカーでの代替輸送で、急増した需要を凌いできたが、2008年秋以降の需要急減で、大型バルカーのスポット需要は急落した。

このため、鉄鉱石の輸送需要に対応する大型鉄鉱石船とケープサイズバルカーの積みシェアは、大幅に回復し、2002年水準にまで回復しつつある（図表13）。

中国の鉄鉱石三大輸入国からのケープサイズバルカーの年平均運賃は、2007年並みと高水準を維持したが、その中身は月別で大きく変動した（図表14）。

すなわち、5月には未曾有の高水準にまで上昇したが、その後暴落し、11月には10年前の水準にまで落ち、天国と地獄を味わう一年となった。

図表 14 ケープの運賃推移年平均値（左）2008年月別運賃推移（右）



2-2. 国内への供給を最優先した石炭

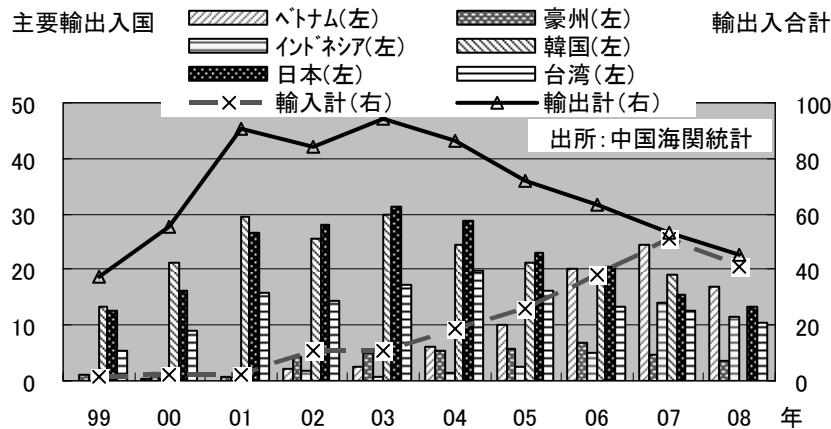
国内の旺盛な電力需要を満たす熱源としての石炭の需要は強く、小規模で非効率な鉱山の閉山は進められたが、2008年の生産量は前年比8%、1億9,300万トン増の27.2億トンまで増加した。

従来、近隣諸国にハンディサイズバルカーで華北から輸出していたが、内需優先で2004年の9,400万トン以降暫減し、2008年には4,500万トンと半減にまで落ちた。前年比

では韓国・日本・台湾向けが、それぞれ300万トン、200万トン、200万トン減少し、輸出量は800万トン減少した。

他方、華南での需要増、華北からの国内輸送コスト増、政府の輸入税廃止で、暫増していた輸入炭については、主力調達先のベトナムが、国内の電力需要増で導入した輸出関税を4月に10%から15%に、6月に20%に引き上げ、さらに12月には45%に引き上げを決定したため、2008年は前年比800万トン減の1,700万トンまで減少したのに加えて、インドネシア・豪州の石炭価格が上昇し、相対的に国内炭が競争力を維持したため、それぞれ200万トン・100万トン減少し、輸入量は合計で前年比1,000万トン減少し、4,000万トンとなった。

図表 15 石炭の輸出入量と主な貿易先の推移



これで、昨年続きかろうじて純輸出国を維持したが、純輸出量はわずか300万トンで、世界最大の産炭国は、既に内需で手一杯という状況は変わらない(図表15)。

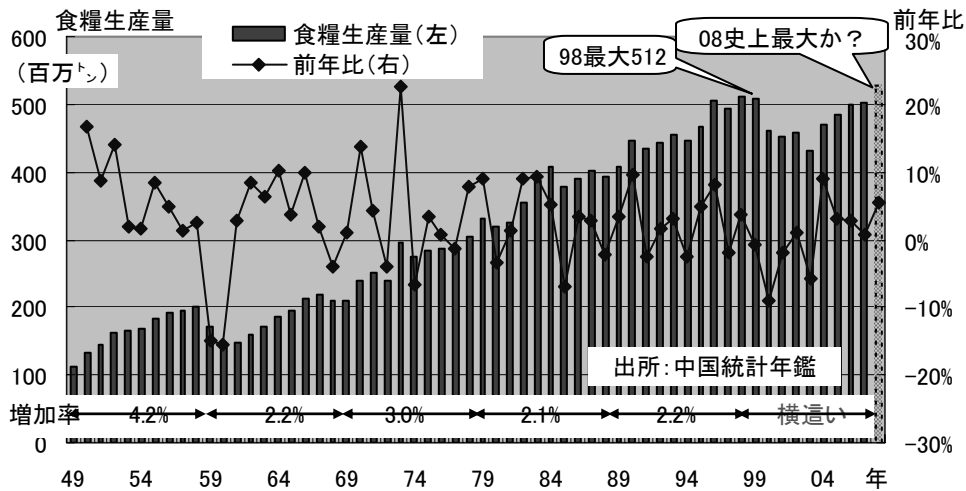
2-3. 暫増する穀物輸入

穀物の生産量は2003年を底に増加し、中国国家統計局によれば、2008年の食糧生産量は5億2,900万トンと史上最大を更新した模様。中国国家糧油信息中心によれば、2008年の食糧生産量は、コメが1億9,300万トン(前年比4%増)、小麦が1億1,250万トン(前年比3%増)、トウモロコシが1億6,550万トン(前年比9%増)と史上最高の豊作だった1998年と肩を並べる水準となりそうである(図表16)。

他方で、消費は所得・人口増と高級化に伴い暫増しており、国内ではトウモロコシの植え付けを大豆より優先させ、2008年1月から小麦、トウモロコシ、コメ、大豆などの穀物と穀物製品の8種類・57品目に5~25%の輸出関税を課すことで、穀物の輸出を減らし、国内消費に回す政策を発表した。

米農務省(USDA)によれば、中国は近隣諸国にトウモロコシを中心に輸出をしていた

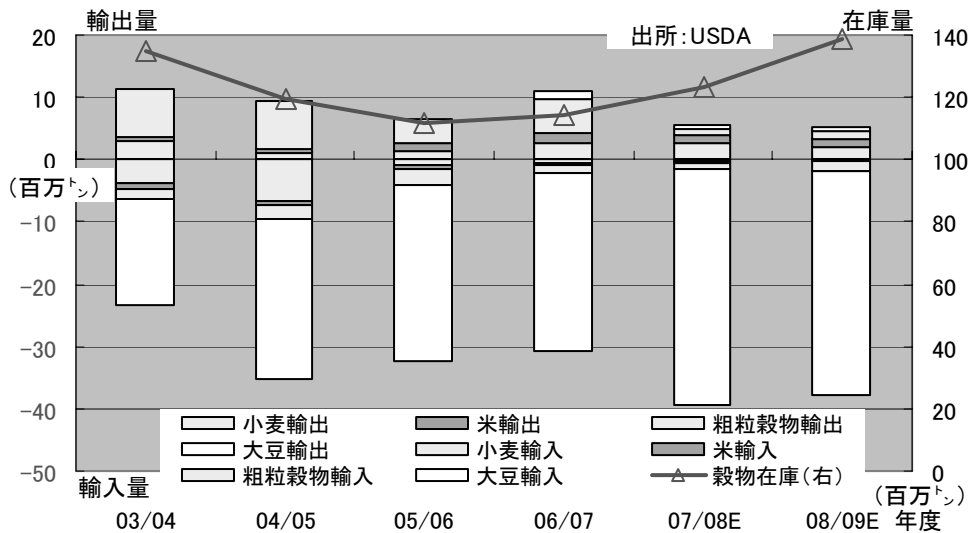
図表 16 食糧生産量と対前年比の推移



が、この国内消費優先策により、輸出量が大幅に減少している。

つまり、06～07年にトウモロコシ530万トンを中心に、1,100万トンの穀物を輸出したが、07～08年は同50万トンに急減したので、合計で550万トンにまで半減し、08～09年も同50万トン程度の見通しなので、合計では520万トンの見通し。

図表 17 穀物輸出入量と在庫量の推移



大豆は食用油の消費増加と搾りかすを養豚用のえさに供給され、食肉需要の増加で、大豆の輸入量を急増させている。03～04年には1,700万トンだったが、07～08年3,800万トン、08～09年3,600万トンと2倍の輸入量となっている。コメ・小麦・粗粒穀物の増産、大豆輸入の増加、輸出削減で、在庫状況も回復傾向に転じた(図表17)。

この大豆を、秋から春にかけては米国から、春から秋にかけてはブラジルから調達し、パナマックスバルカーの需要を下支えした。

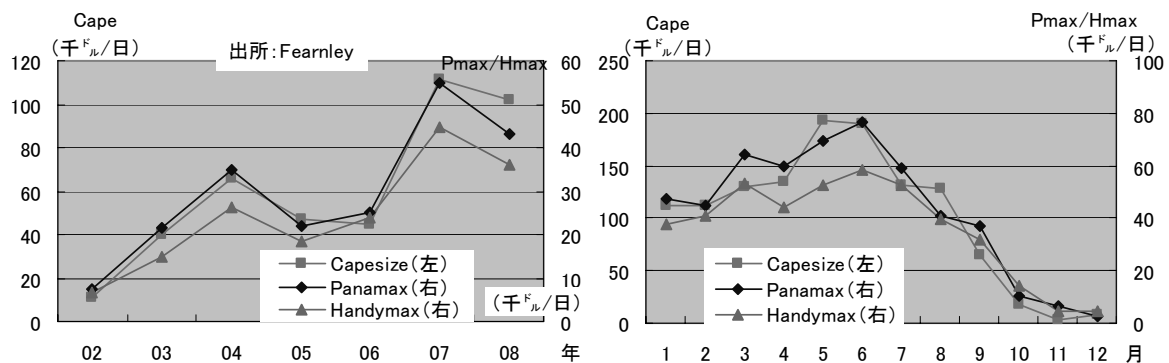
穀物貿易についても中国の消費・生産動向の海上輸送に与える影響は大きく、パナマックス・ハンディマックス・ハンディサイズバルカーの運賃市況を大きく左右している。

2-4. 急騰して急落したバルカー運賃市況

旺盛な鉄鋼需要が、銑鉄増産、鉄鋼原料の輸入増加をもたらし、2008年のバルカー備船料は、年初来右肩上がりが高騰し、5～6月には年初の2倍にまで上昇したが、その後急落した。

2008年初から、鉄鋼原料輸送の主力であるケープサイズバルカーが供給不足となり、積み地での滞船も重なり、運航効率が低下したため、不足に拍車がかかり備船料は大幅に上昇したが、船腹不足を解消するために中・小型のパナマックス・ハンディマックスバルカーにもその需要が波及した。また、石炭・穀物・鋼材・セメント・鉄鋼副原料・スクラップ輸送需要も旺盛で、これらがパナマックス・ハンディマックスバルカーの備船料市況を牽引したが、7月以降、内需・輸出が減少し、鉄鋼原料の需要も減少したため、ケープサイズバルカーのみならず、パナマックス・ハンディマックスの備船料も急落した(図表18)。

図表18 バルカーの船型別太平洋備船料の推移



3. タンカー輸送

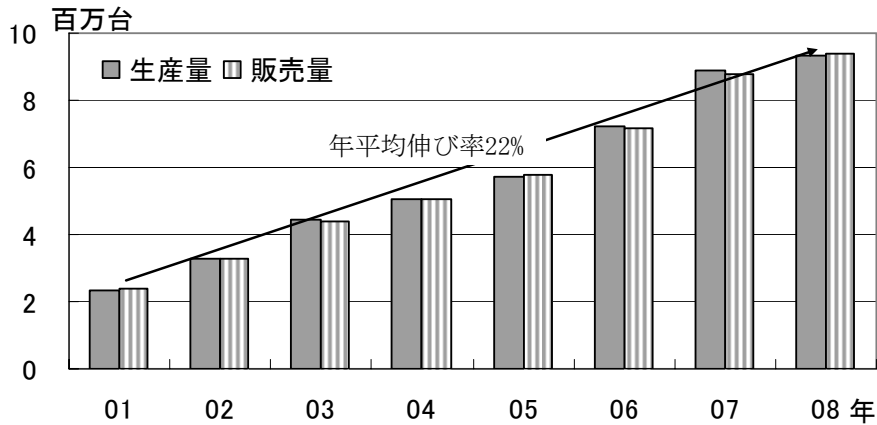
3-1. 増加が続く原油輸入

国内の高度経済成長と急速なモータリゼーションの進展(図表19)により、石油需要は急速に増加している。これは原油を中心に世界市場価格が高止まりする中で、物価急騰を回避するために中国国内価格を統制してことにもその原因がある。

国内の原油生産がほぼ頭打ちの状態、消費地精製主義を取り、国家備蓄も着々と進めており、石油製品よりも原油をより多く輸入し、2002年以降で見ると、石油製品が年平均11%の伸び率なのに対して、原油は同16%の高い伸び率で増加している。

原油の輸入量は、価格が暴騰した夏場も、暴落した秋以降も、ほぼ安定した量を調達し、景気減速で消費低迷から輸入量減少が心配されたが、2008年は前年比10%増と、増加の

図表 19 自動車生産量・販売量の推移



(出所) Fourin 中国自動車調査月報

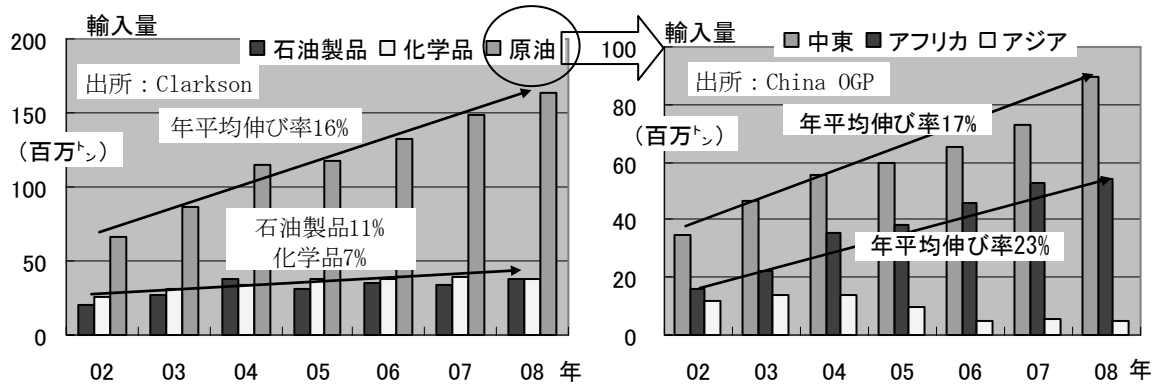
ペースは落ちたが、増加量は1,700万トンとほぼ前年並みだった。

輸入先をエネルギー安全保障上、多地域に分散し、タンカーのみならず、パイプライン・鉄道などの輸送で多様化している。

調達先では、2002年と比較するとアジアから半減させ、中東・アフリカから3倍増、また、2007年と比較すると中東ではサウジアラビア、アフリカではアンゴラからの輸入を大幅に増やしているが、ロシアからの輸入は大幅に減少している(図表20)。

この外交・安全保障上の政策が、タンカーの原油輸送距離を大きく伸ばしている。

図表 20 原油・石油製品・化学品の海上輸入量(左)と原油の海上輸入先(右)推移

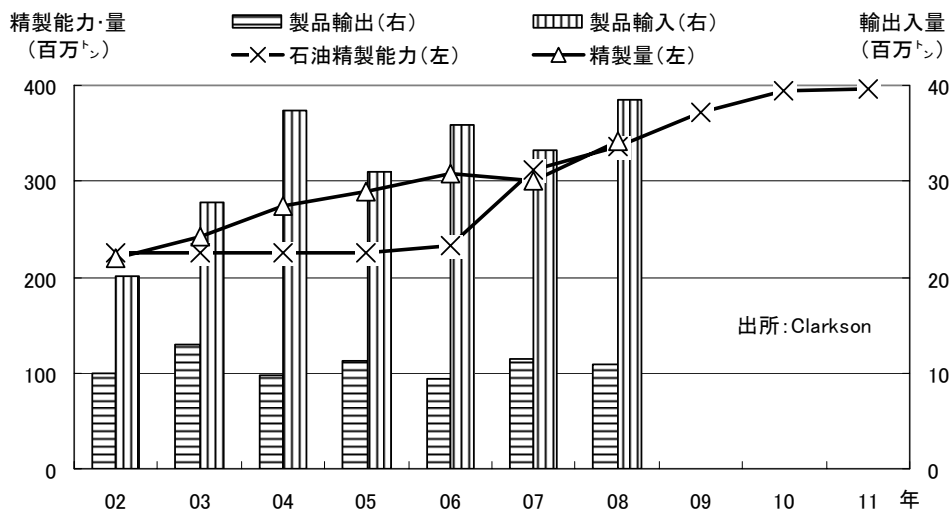


3-2. 増える精製量と製品輸入

中国は石油需要の約半分を海外からの輸入に依存しているが、国内の製品価格が統制されており、十分な投資が行われなかったため、今まで需要の増加に精製能力が追いつかなかった。

しかし、2007年以降精製能力は急増し、2011年までにCNPC、Sinopec、CNOOCが、あわせて7つの製油所の新設及び増設予定で、原油精製能力を4億トンにまで拡張する予定である(図表21)。

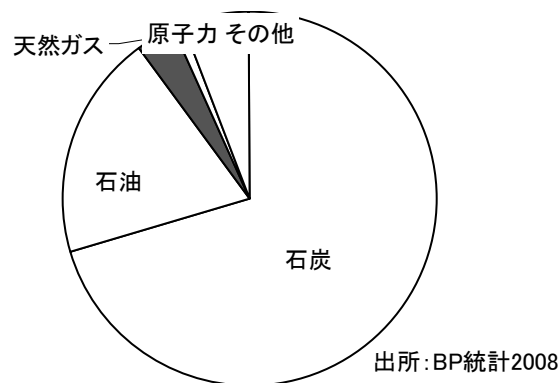
図表 21 石油製品輸出入の推移



急増する製品需要に 2008 年の精製量は、前年比 14%、4,100 万トンも増加して 3 億 4,100 万トンまで増えているが、製品毎でその様相は異なり、輸入量についても大きな変化があった。すなわち、主力の燃料油は前年比 10%減少し 2,160 万トン、LPG は同 36%減少し 260 万トン、ナフサは同 28%減の 80 万トンだったが、北京五輪需要もあり、軽油は同 4 倍の 620 万トン、ジェット燃料は同 25%増の 620 万トン、ガソリンは同 9 倍の 200 万トン、灯油が同 24%増の 650 万トンだった。

3 - 3. 液化ガス輸送

図表 22 エネルギー消費構成

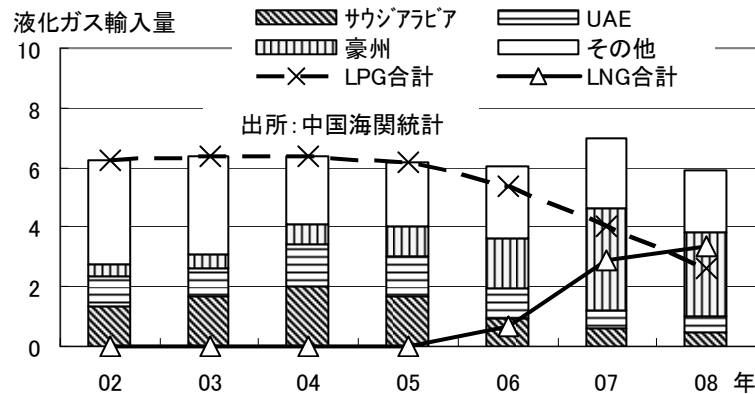


中国における天然ガスの一次エネルギー消費に占める比率は 3%程度とまだ小さいが(図表 22)、生産量は 6 年連続して二桁成長し、2008 年には前年比 12%増の 761 億立方メートルと報じられている。これに伴いタリム盆地・西部で生産されたガスを東部に運ぶ「西気東輸」プロジェクトの第二期工事も着工し、大慶油田とチチハル、西南油気田の北部環状パイプラインが操業を開始し、徐々に国内への供給を増やしている。

他方、液化ガスの輸入はLPGが減少しているが、2006年豪州から輸入を始めたLNGは、順調に増加している。

LPGの調達先であるサウジアラビア・UAEからの輸入量が暫減し、代わってLNGの調達先である豪州からの輸入量が増加したために、2008年にはついにLNGの輸入量がLPGの輸入量を上回った(図表23)。

図表23 液化ガスの海上輸送量の推移



広東大鵬液化天然気有限公司は、豪州NWSとMMBTU(英国熱量単位)当たり3.5ドル、年間370万トン、25年間の長期契約を結んだ。このLNG輸送にCNOOC、招商局、COSCOが、合弁でCLNG社(China LNG Shipping Holdings)を設立し、中国船舶工業集団公司(CSSC)に属する滬東中華造船(集団)に、メムレン(薄膜)型積載量14万7,000立方メートルのLNG船を一隻1億6,000万ドルで5隻発注していた。

2008年は、この5隻の内、4月に「大鵬昊」、7月に「大鵬月」が竣工し、この2隻を中心に広東省向けに290万トンを輸送した。

しかし、2隻の専用船だけでは調達量が足りず、スポット市場での調達を試みたが、2008年前半のアジアのLNGスポット価格は、MMBTU当たり20ドルを超え、広東大鵬液化天然気有限公司のエンドユーザーたる発電所・都市ガス事業者が負担できないため、スポット輸入量は低調で、アフリカからの4航海分のみ輸送した。

また、滬東中華造船(集団)に発注している残り3隻のLNG船は、2009年内に竣工予定で、豪州-南中国間の長期安定輸送に従事する予定である。

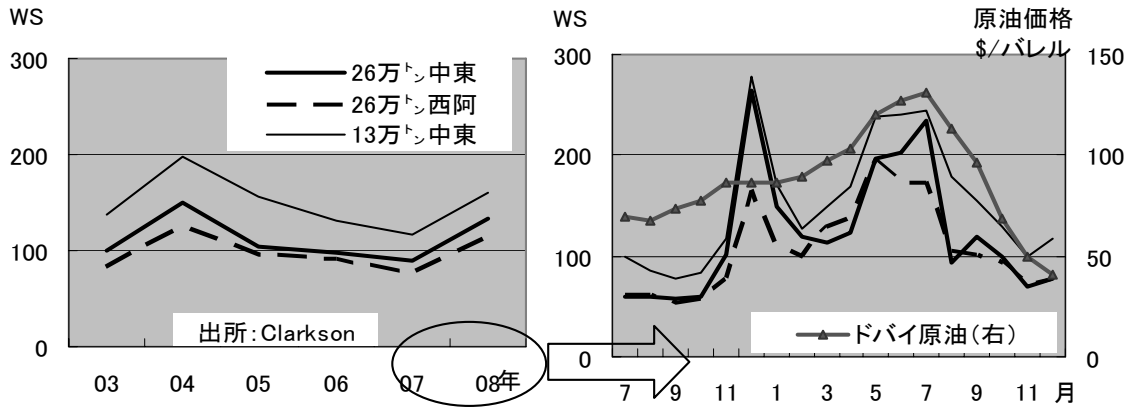
3-4. タンカー運賃市況も急騰後急落

2008年の原油タンカーの年平均運賃は、昨年比で高水準だったが、その中身は月別で激しく変化したためまぐるしい一年だった。

すなわち、2007年末に急騰し、2008年初に急落したあと、イランで原油保管用のVLCC需要があり、春から再び急騰した。しかし8月にはこの需要も一巡して再度急落した。

7月中旬に史上最高値を更新した原油価格は、夏以降急落し、世界不況が深刻化する過程で、中国の石油需要も増加のペースが落ち、11月には前年同月期比を下回り、スポット船の需要が減ったため、原油タンカーの運賃水準は急落した（図表24）。

図表24 原油タンカーの運賃推移 2003-2008年（左）、2008年1-12月（右）



中国では、国内のガス産出量が急増し、パイプラインの据付も順調に進み、ガスの需要は概ね国産で賄うことが可能だが、今後の需要増加に加えて、エネルギー調達が多様化と分散化を進めている。特に、プロパン・ブタンよりも、メタンの調達が増加している。つまり、主要な調達先であった中東からのプロパン・ブタン需要は減少したが、LPG船の年平均運賃は、昨年並みを維持したが、その中身は月別で大きく変動した（図表25）。

すなわち、7月には未曾有の高水準にまで上昇したが、9月に急落し、11月には6年前の水準にまで下落し、変化の激しい一年だった。

石油製品タンカーの年平均運賃は、昨年比で高水準だったが、その中身はLPG船と似ており、春から夏にかけて急騰し11月に急落し、これまた変化が激しかった。

図表25 石油製品タンカー・LPG船の運賃推移 2001-2008年（左） 2008年1-12月（右）

