

## 欧州航路の市況を取り巻く現状と背景

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO201507

日本海事センター企画研究部

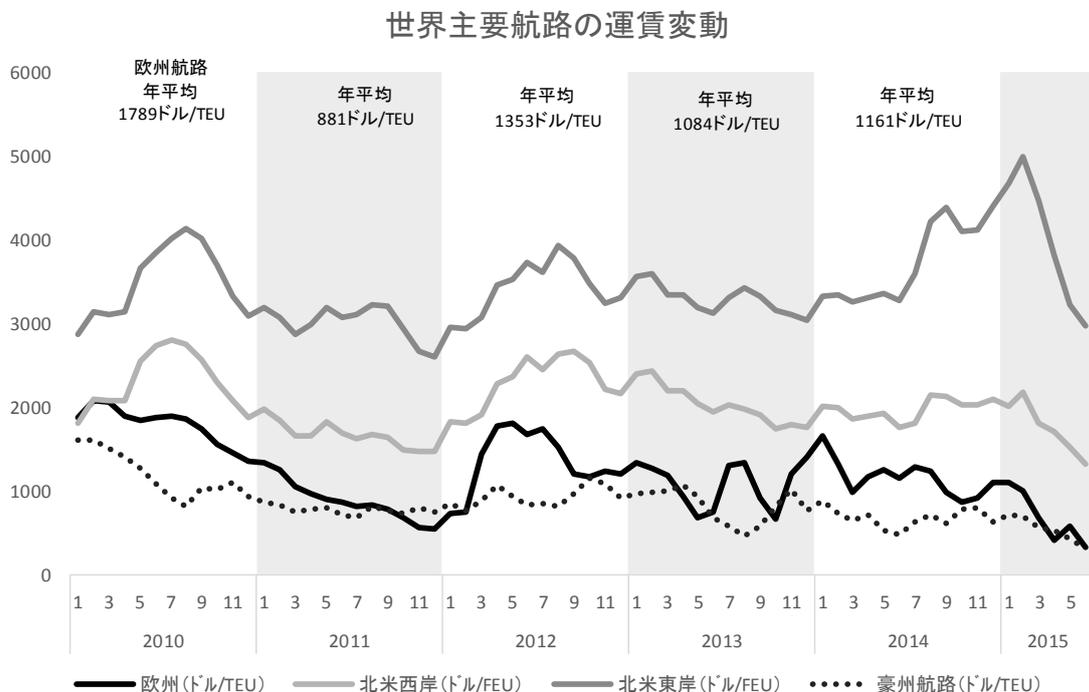
専門調査員 上野 絵里子

### はじめに

2014年の夏以降、海運市況は全般的に低迷している。14年7月から、鉄鉱石や原料炭、穀物を運ぶばら積み船市況の指標であるバルチック海運指数が下落し、15年2月には史上最安値を記録した。一方、コンテナ船市況も15年に入り下落を続けている。今回はアジア/北欧州航路の市況を取り巻く現状を整理する。

### ■ 15年欧州航路市況概況

(図1)



出所: 上海航運交易所

注1: 北米航路は\$/FEU(40フィートコンテナ)であるが、航路間の変動傾向を見るために載せてある。

上海航運交易所発表の指数（Shanghai Container Freight Index:以下 SCFI）では、15年に入り北米航路、欧州航路をはじめ世界の主要航路が軒並み下落している。

中でも、アジア発北欧州向けコンテナ貨物のスポット運賃は、14年12月半ばに1,353ドル/TEUを記録して以来減少に転じ、15年6月半ばには過去最低の205ドル/TEUを記録し、一時は200ドル台を切ることも危惧された。一時、欧州航路の運賃は、「上海—北欧州間」よりも距離の短い「上海—メルボルン間」と同水準にまで低下した。直近では、配船各社による7月1日付けの運賃修復を前に6月26日付で2か月ぶりに運賃は上昇。7月3日には879ドルまで回復したものの、7月10日には再び699ドルに下落している。

また、非常に粗いデータ変動の見方ではあるが、ここ5年間の欧州航路の運賃変動の特徴を単純年平均でみると、一年おきに上昇局面と下降局面を繰り返す傾向を示しており、15年はこの傾向で行くと下降局面に当たる（図1参照）。

15年に入ってから欧州航路の運賃下落の要因は、荷動き量が前年比を割る中で、18,000TEUを超える超大型船の竣工がピークを迎え船腹供給量が大幅に増えたことが大きな一因である。さらに、船腹供給量が過剰な中での各船社の経営戦略上の動きや14年7月以降原油価格が急落したことも運賃の伸び悩みに追い打ちをかけていると見られる。今回は、この欧州航路の運賃下落の背景にある要因を整理する。なお、アジア発地中海向けの運賃はアジア発北欧州向けとほぼ連動しているため、今回の記事では運賃市況のデータとしてアジア発北欧州向けの運賃指標を取り扱っている。

## ■船腹供給量と各アライアンスの動き

欧州航路市況低迷の要因は、荷動き需要が前年割れしている一方で、18,000TEU級の超大型船を始めとする新造船の竣工がピークを迎えており、需給ギャップが拡大したことが背景にある。15年7月時点で12,000TEUを超える船舶が220隻存在する。これらの大型船舶は通航可能船舶に制限のない欧州航路に最初に投入されるため、とくに欧州航路において船腹供給量の過剰が問題となる。

15年のコンテナ船の解撤状況は、船が大型化したこともあり1隻当たりの解撤量は増えているものの、コンテナ発注量（TEU）に対する解撤量（TEU）の比率を表す解撤率については1%を割り込む低い水準となっており、解撤による船腹調整が進んでいるとは言えない。

こうした中、アライアンスも船腹調整を打ち出している。現在東西主要航路は4大アライアンスにほぼ集約されているが、それぞれ、減便や投入船舶の小型化などの方針を打ち出した。こうした状況の中、マースクは、欧州航路投入の船型を小型に変更し船腹調整する一方で、「船価の下落を好機と捉え、20,000TEUクラスの超大型船を追加発注している」（『週刊東洋経済』15年7月18日）という話もある。同社は11年の欧州航路運賃下落の際も同じ経営戦略上の動きをしている。英Clarksonによれば各船社によ

る 10,000TEU を超えるコンテナ船の新造船発注は 13 年が 30 隻、14 年は 43 隻であったのに対して、15 年は 1 月から 7 月までの半年間ですでに 57 隻となっている。また、このうち 37 隻が 18,000TEU を越える船型である。こうした船社間の経営戦略上の動きも、欧州航路運賃の変動に影響を与えるものと見られる。

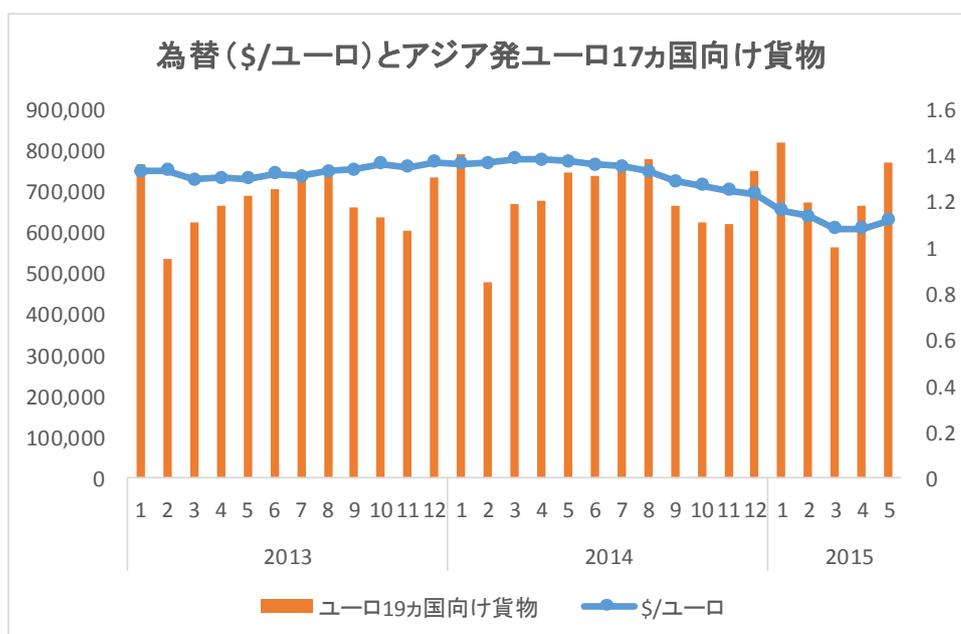
## ■荷動きの減少

15 年の荷動き量は、前年割れで推移しており、1~5 月のアジア発欧州向け西航荷動き量は累計で前年同期比 3.3%減の 604 万 TEU となった。5 月単月では 133 万 TEU と低い値ではないが、荷動きが好調であった 14 年と比較すると 3.4%減となり、3 か月連続のマイナスとなっている。

EU28 カ国およびユーロ圏 18 カ国の実質成長率をみると、13 年第 2 四半期以降緩やかながらも一貫して伸びている。欧州全体としては製造業が伸び悩んでいるものの、15 年も引き続き緩やかな回復基調を維持するものと見られ、今後、一定の荷動き量が期待される。

この他、荷動き量減少の要因の 1 つとしてユーロ安とロシアの経済情勢が指摘されている。原油が急落を開始した 14 年 7 月頃から、ほぼ時を同じくして、ユーロもルーブルも急落している。こうした通貨の下落は、その国の輸入量に影響を与えると言われるが、実際のところどうなのであろうか。日本海事センターが取りまとめている Container Trade Statistics 社のデータを元に検討してみた。

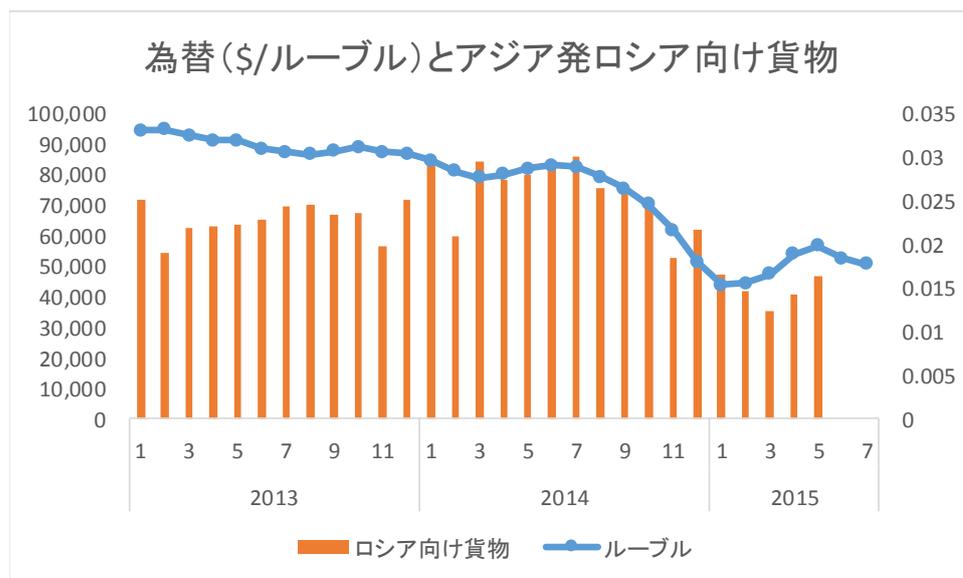
(図 2)



出所: FRB, CTS社データより作成

図2はユーロの為替相場とアジア発ユーロ圏17か国（ルクセンブルクを除く）向けのコンテナ貨物輸送量を示している。このグラフを見る限り、コンテナ貨物は例年通りの動きを示しており、14年7月から15年3月のユーロの下落率は17.3%となっているが、ユーロ安の影響を受けているとは見受けられない。

(図3)



出所:FSSS, CTS社データより作成

一方、ロシア向けコンテナ貨物の荷動き量をみると、確かにルーブル安と連動した動きが見受けられる（図3参照）。14年7月から15年3月までのルーブルの下落率は58.9%であり、ユーロに比べ大幅に下落している。荷動き量を1月から5月の累計で見ると、ロシア向けコンテナ貨物は前年同期比42.2%減、黒海沿岸地域は同56.9%減のマイナスとなっており、ロシア全体では同45.2%減となっている。14年4月以降のウクライナ情勢に端を発したロシアへの経済制裁に加え、同年夏から急落している原油安は石油輸出国であるロシア経済にルーブル安および荷動き量の減少という形でも影響しているといえる。

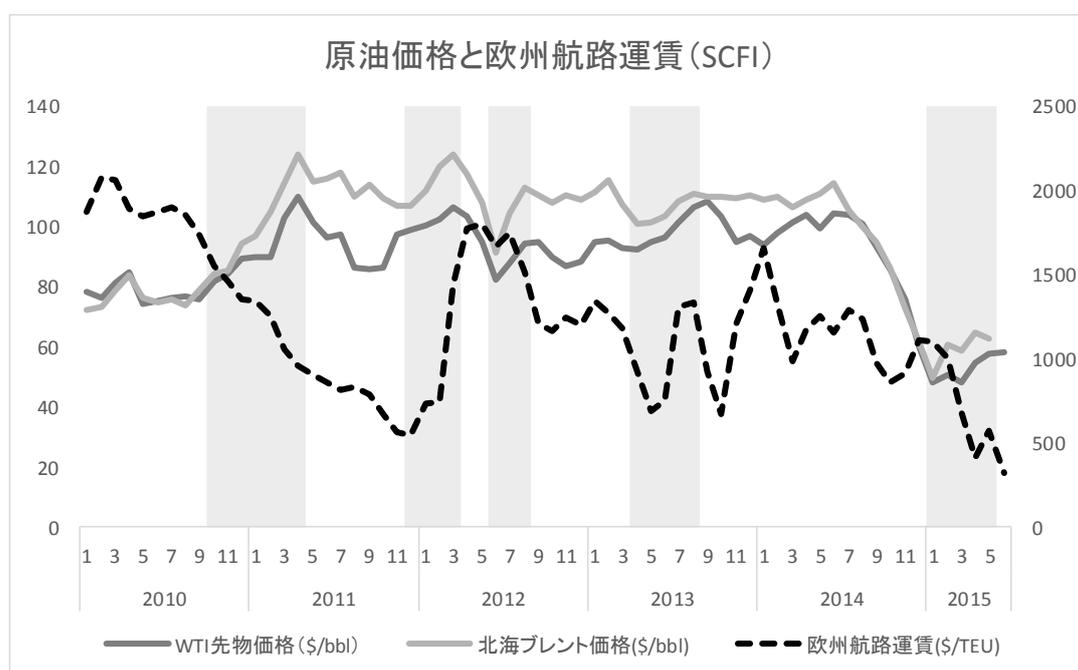
### ■原油価格の影響

原油価格は各国経済への影響ばかりでなく、海上輸送の際の燃料油価格にも影響を及ぼすため、運賃を考察する上で重要な指標の1つである。

図4は、10年から15年までの原油価格の推移について、上昇局面と下降局面に分けてグラフ化したものである（網掛け部分が原油価格の上昇局面、白抜き部分が下降局面）。これ見ると、原油価格の下降局面では、多くの場合欧州航路の運賃が下がっていること

がわかる（図 4 参照）。一方、原油価格の上昇局面をみると、多くの場合、運賃の上昇圧力となつてはいるものの、10 年後半から 11 年にかけての原油価格の上昇局面と 12 年半ばの原油価格の上昇局面のように、運賃が連動して上昇していないことがある。このことは、原油価格の上昇は必ずしも即座に運賃の修復につながるわけではないことを示唆している。

(図 4)



出所: EIA、英Clarksonおよび上海航運交易所各データより日本海事センター作成

昨年 7 月より急落を始めた原油価格は、15 年に入りようやく底を打ったと思われるが、これが海上運賃にどのように影響するのかは不明である。

原油安が経済に与える影響は、物価水準の下落を通じて個人消費を下支えする一方で、ロシアやアルジェリアなど石油輸出国にとっては景気悪化の要因ともなる。UNCTAD の統計によると、06 年以降、ロシアはサウジアラビアを抜いて金額ベースでは世界最大の石油輸出国となっている。原油安がロシア経済に与える影響は大きいものと考えられ、結果的に欧州航路における荷動き量に影響が出ているようだ。

## ■まとめ

今回の記事では、15 年に入ってからの同航路の運賃市況の低迷とその背景について整理した。

運賃市況低迷の最も大きな要因はコンテナ船の解撤があまり進まない中 15 年に入り超大型船の竣工がピークを迎えていることである。欧州航路の運賃低迷を受け、各アライアンスはそれぞれ減便や船型を小型化するなどして船腹調整を行っているものの、各船社は 20,000TEU クラスの新造船を発注する戦略的な動きは活発である。

また、直近の荷動き量減少に見られるとおり、コンテナ輸送に対する需要が減退したことも市況低迷の理由の一つである。この背景として、ユーロ安や原油安に加え、経済制裁を背景としたロシアの経済情勢などがあると見られるが、データを見る限りユーロ安による影響は今のところ大きくはない。一方で、ロシアの経済情勢については、ロシア向けコンテナ貨物およびルーブルが 50%から 60%近く減少している。

現在、欧州ではギリシャの債務問題が深刻化している。今のところ、ギリシャ経済が欧州経済に大きな影響を与えるとは考えられないが、今後、EU 内におけるギリシャの進退の行方が欧州経済にどのように波及するのかは不透明である。

間もなく荷動きのピークシーズンを迎えるが、欧州経済全体では緩やかな回復基調を維持しており、今後の荷動き量は伸びていくものと予想される。これに伴い運賃の下落幅も緩和されるのではないかと見込まれる。