

定期船市場の回顧と展望

掲載誌・掲載年月：KAIUN 1501

日本海事センター企画研究部

松田 琢磨

はじめに

定期船市場では、基幹航路を中心に荷動きが大きく増加し、2014年の北米往航（アジア→米国）や欧州往航（アジア→欧州・地中海・北アフリカ）では史上最高の輸送量を実現する見込みとなっている。これを受けて各船社定期船部門の業績についても明るい兆しが見えてきた。たとえば日本郵船では定期船事業の経常損益（4-9月）が2013年度のマイナス8億円から50億円に、川崎汽船でコンテナ船部門の経常利益が16億円から95億円と大きく増加している¹。海外船社でも2014年1-9月におけるマースクラインのEBIT（金利・税引き前利益）は18.1億ドルで2013年の12.3億ドルを大きく上回った。韓進海運やNOL、CSCLやOOCLなどでもコンテナ部門は好調となっている。

一方で新造大型船の投入は2014年になっても続き、船腹過剰気味の状況は変わっていない。2013年から就航が始まったマースクラインのトリプルEシリーズは2014年になっても投入が続いており、CSCLが発注した19,000TEUクラスのコンテナ船は11月からデリバリーが始まっている。USACも18,800TEUのコンテナ船6隻を発注しており、2015年からデリバリーが始まる予定である。イタリアの船主スコルピオ・グループも19,000TEUの船舶を発注している。船腹供給が過剰気味であることから、荷動きが好調であるにもかかわらず運賃の上がりにくい状況が続いている。

この状況を背景に、定期船市場においては、運航の効率化を目指してアライアンスの集約が進んでおり、2014年は大きな動きの見られた一年となった。2014年年初においては²既定路線と思われたP3ネットワーク（マースクライン、MSC、CMA-CGM）が、6月に中国商務部の認可が得られずに破談したことは大きなサプライズとなった。しかしながら、連携強化の流れは変わっておらず、翌月にはマースクラインとMSCが10年間の船腹共有協定を結び、2Mの結成が発表された。2Mは10月に米国連邦海事委員会（FMC）からの認可を取得し、2015年1月から連携³が始まる予定となっている。P3ネットワークのもう一社CMA-CGMは9月、CSCL、UASCとの間でオーシャン・スリー（O3）を結成することを発表し、主要航路での提携を行うこととなっている。CKYH（COSCO、川崎汽船、Yang Ming、韓進海運）も4月からエバーグリーンが参加し、CKYHEアライアンスとなった。当初は欧州・地中海航路での提携であったが、2015年春からは北米航路でも提携が行われることとなっている。G6（日本郵船、商船三井、現代商船、NOL/APL、ハパグロイド、OOCL）と合わせ、上位20船社のう

¹ 2014年4-9月期における商船三井の定期船部門の経常損益は108億円の赤字であった。

² 昨年における本誌の新春海運市況展望でもP3ネットワークの開始について記載がある。

³ 2Mは船腹共有協定に基づくため、ループはマースクラインもしくはMSCの単独運航となっている。

ち18社⁴が4大アライアンスのいずれかに所属することとなり、集約の流れが進んでいる。主要船社の中でアライアンスに入っていないハンブルグ・スードもO3に加盟しているUASCとの世界規模での提携強化を9月に発表している。

また、4月に発表されたハパグロイドによるCSAV（チリ）買収や7月に発表されたハンブルグ・スードによるCCNI（チリ）買収など、リーマン・ショックの時期以降あまり見られていなかった大きなM&Aも見られた。ハパグロイドはこの買収によって船腹量で世界第4位に浮上する。これら二つのM&Aは市況の低迷が続く南北航路^{5,6}における船社提携という側面がある。ほかにも、CMA-CGMも欧州近海航路の運航や複合一貫輸送サービスを営むドイツ船社ODPRの買収を11月に発表している。

今回の記事では2014年の定期船市場の状況（荷動き動向、船腹量の動向および運賃の動向）を再確認するとともに、2015年の展望について私見を述べることにしたい。

なお、この原稿で述べられた見解は執筆時点（2014年12月上旬）で入手可能な情報とデータを基としている。

1. 荷動き動向

2013年における世界のコンテナ貨物輸送量はクラークソン社の推計⁷によると、1億6,100万TEUとなり、前年比で4.9%の増加となった。2014年については同社では前年比6.1%増の1億7,100万TEUを見込んでおり、Container Trades Statistics社の推計では2014年1~10月までの時点で前年同月比4.6%の増加となっている。2013年の後半から基幹航路の往航を中心に荷動きは好調が続いている。

基幹航路（北米航路、欧州航路）の荷動き量⁸を見ると、1-10月の時点で北米往航は前年同月比6.0%増の1231万TEU、一方で北米復航は同1.7%減の558万TEUであった。北米航路は2011年以降、米国経済の緩やかな回復を背景に増加を続けてきたが、2014年は消費動向や住宅投資が堅調であることを背景に荷動きは堅調なものとなっている。欧州往航は同8.9%増の1,290万TEU、欧州復航は同1.0%増の574万TEUであった。欧州経済は2012年の債務危機以降、経済全体では大きな回復は見られていない。しかし、イギリス、スペイン、ポルトガルなどが堅調に推移していること、消費が堅調であることが荷動き増の背景にあったものとみられる⁹。北米往航でも欧州往航でも自動車部品、建材などの輸出が荷動き増に貢献した。

⁴ 4大アライアンスに所属していないのはシンガポールのPILとイスラエルのZIMの2社であるが、PILは基幹航路には参入していない。

⁵ 南北航路における大型化については昨年の新春海運市況展望でも指摘されており、とくに東アジア・中南米航路においては平均船型が6,244TEUと東アジア・北米航路の5,908TEUを上回っていたことが示されている（本誌2014年1月号参照）。

⁶ 商船三井は単独配船でアジア・南米東岸航路を持っているが、同往航の市況低迷が2014年4-9月期のコンテナ部門の経常損益がマイナスになった要因の一つであると発表している。

⁷ Clarkson Research Services “Container Intelligence Monthly”, November-2014.

⁸ 公益財団法人 日本海事センターウェブサイト <http://www.jpmac.or.jp/>

⁹ 中国沿岸部の人件費上昇を受けた生産拠点のシフトが、東南アジアだけではなく東欧やトルコに向けて起こったことも理由ではないかとする見解もある。

2. 船腹量の動向

2014年12月1日時点で、5113隻、1,811.5万TEUが就航しており、前年比で14隻、97.5万TEU（5.7%）増加した。このうち、12,000TEUを超える船舶は188隻、261.0万TEUで、隻数は前年に比べて35隻増加した。

大型化の傾向は2014年になっても変わらず、全体の平均船型は2013年の3,383TEUから3543TEUへと大きくなった。また、2013年12月からの船腹量増加4.9%のうち2.9%分が12,000TEUを超える船舶の増加によって起こっている（表参照）。その一方で5,000TEU未満の船舶の船腹量は減少しており、カスケーディング¹⁰が起こって小型船舶から大型船舶へと入れ替わっている傾向が明確に表れている。

表：船型別コンテナ船船腹量の推移と寄与度（2010－2014年）

船腹量(単位:1,000TEU)						
	3000TEU未満	3000-4999TEU	5000-7999TEU	8000-11999TEU	12000TEU以上	合計
Dec-10	14,278.6	3,939.3	2,912.1	2,548.0	544.3	24,222.2
Dec-11	15,381.1	3,959.8	3,202.6	2,844.8	1,020.1	26,408.5
Dec-12	16,355.9	3,965.0	3,409.0	3,158.3	1,629.6	28,517.9
Dec-13	17,268.9	3,786.7	3,669.3	3,600.3	2,110.7	30,435.7
Dec-14	18,114.9	3,626.9	3,801.4	4,051.8	2,610.3	32,205.3
寄与度						
	3000TEU未満	3000-4999TEU	5000-7999TEU	8000-11999TEU	12000TEU以上	合計
Dec-10	0.2%	2.5%	1.6%	2.9%	2.2%	9.4%
Dec-11	0.1%	0.1%	2.0%	2.1%	3.3%	7.7%
Dec-12	-1.0%	0.0%	1.3%	2.0%	4.0%	6.3%
Dec-13	-0.6%	-1.1%	1.6%	2.7%	2.9%	5.6%
Dec-14	-0.4%	-0.9%	0.8%	2.6%	2.9%	4.9%

注1：各年12月1日の値

注2：寄与度は個別船型の船腹量の変化が全体のコンテナ船船腹量をどの程度変化させたかを表す指標である。例えば、表で2010年12月の3,000TEU未満の船舶の船腹量変化による寄与度が0.2%ということは、同年同月の全体の船腹量変化率9.4%のうち、0.2%分が3,000TEU未満の船舶の変動によって起こっていることを意味する。また、寄与度の合計は全体の船腹量の変化率（船腹量の成長率）に等しい。

データ出所：Clarkson Research Services

3. 運賃の動向

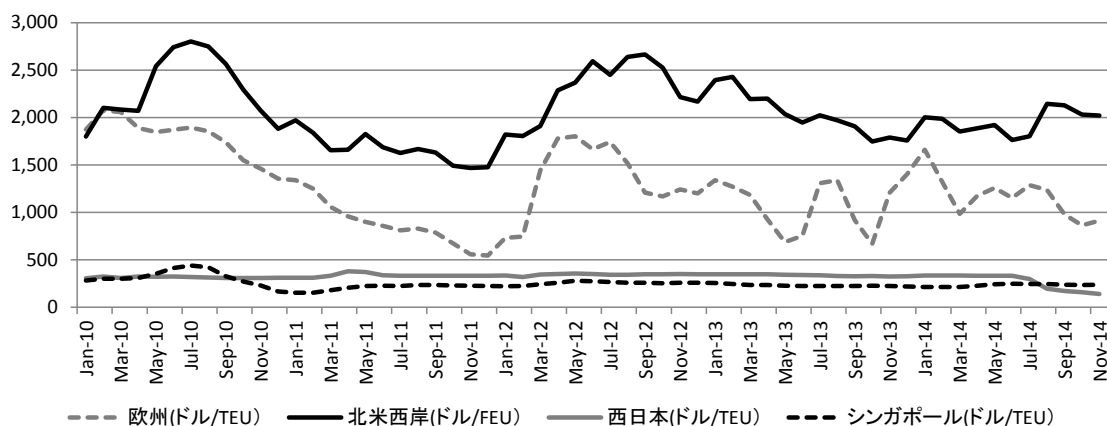
船腹過剰の傾向があるため、荷動きが好調であるにもかかわらず2014年の運賃はいずれも上がりにくい状況で推移した。北米往航に関しては、2013年半ばから少しずつ改善傾向を見せてはいるものの、基本的に下落傾向が見られている。TSA（太平洋航路安定化協会）は2014年に運賃修復のガイドラインを9回発表した。運賃修復の効果が持続しない状況となっている。直近では8月の運賃修復以降、荷動き増を反映して運賃水準は上がったものの11月まで

¹⁰ コンテナ船の場合、最新大型船が竣工するとまず欧州航路で用いられる。それまで欧州航路で用いられていた船舶が北米航路、大西洋航路（北米・欧州間航路）に転用され、さらにこれら航路で用いられていた船舶がアジア域内航路や南米航路などに転用される。すなわち、大型コンテナ船導入で順々に船舶の大型化が進行する。これを「カスケーディング」と呼んでいる。

下落傾向が続いている（図参照）。

欧州航路については、北米よりも運賃の上がらない傾向が強くみられている。欧州往航の運賃は2月上旬まで上昇傾向にあったが、旧正月の荷動き減少を受けて急落した。欧州航路では各船社が運賃修復を公表しても、北米航路同様、運賃修復の効果がなかなか持続しない状況が続いている。直近では11月の運賃修復で運賃は上昇したもののその後反動減が起こっている（図参照）。

アジア域内航路は北米航路や欧州航路に比べると運賃の推移は安定している。その一方で日中航路では、荷動きが伸びない中で船舶大型化による供給増、5月に行われたコンテナ航路の再編による競争激化といった要因があり、運賃は下落傾向が続いている¹¹（図参照）。華北地域発の貨物ではゼロ運賃やマイナス運賃が発生し、交通運輸部が運賃届出法を厳格化するなどの措置が取られた。



注1：航路の起点はいずれも上海であり、凡例の地名はいずれも終点となる港湾

注2：運賃の単位は凡例の横に記載

データ出所：上海航運交易所

図：上海発コンテナ航路運賃の推移（SCFI統計、2010年1月-2014年11月）

4. 2015年に向けての展望

2014年の荷動きの好調さは欧米経済が回復傾向を見せていることから2015年になっても続くことが見込まれている。各種調査機関は2015年における5%前後の荷動き増を予想している。

米国経済では雇用情勢の改善、これを受けた個人消費の堅調な推移、住宅市場での持ち直しの動きといったことが、輸入需要の拡大につながり、荷動きを高めると考えられている。2015年も順調にいけば過去最高の値を更新するとみられる。一つの懸念は、北米西岸各港の動向であろう。2014年は北米西岸港湾労組（ILWU）と使用者団体の太平洋海事協会（PMA）の間で、

¹¹ 直近の日中航路の状況については中村晃輔“激動の日中コンテナトレード（1）～（6）”（日刊CARGO 2014年10月14日号～10月20日号）を参照されたい。

6年間の米国西岸労使協約が更新される年にあたっていた。しかしながら、2014年6月末の協約失効後、8月末の健康保険給付金暫定合意以降、前進がみられていない。11月からは各港で荷役のスローダウンや熟練作業員の配置拒否混雑が深刻化した。輸送量増加やシャーシ不足とも相まって輸送遅延が続いている。労使問題の解決と混雑解消がいつになるかが懸念材料の一つである。欧州経済は緩やかではあるものこのちからも回復傾向が見込まれており、経済の回復に合わせてコンテナ貨物輸送量も順調に推移すると考えられる。欧州経済に関する大きな懸念材料の一つはギリシャにおける財政危機の再燃である。ギリシャのサマラス政権は2015年以降財政緊縮策を伴うIMFからの借り入れからの脱却を目指そうとしており、同国の先行きに対する不透明感が高まっている状況にある。中国経済に関しては経済成長の鈍化が見込まれるものの、依然として経済成長の水準は7%台が見込まれている。アジア経済も順調な経済成長が見込まれているため、2015年もアジア域内のコンテナ貨物輸送量は堅調に推移するとみられる。

一方で大型船のデリバリーや就航は2015年になっても続くため、船腹過剰の状況は基本的に変わらない。そのため、当面は運賃の上がりにくい状況であるものとみられる。ただし、直近では燃料価格が大きく下落しており、この状況が続けば燃料コストの削減を通じた船社の業績改善につながるであろう。日本船社にとっては円安も追い風になる。

一方で、今後に向けてはアライアンスを通じた運航の合理化に加えて、貿易増による自然増以外のコンテナ貨物増加策も進めていくべきであろう。海上輸送におけるコンテナ化はすでにかなり進展しており、さらなるコンテナ化の余地はあまり残されていないと考えられている。しかしながら、これまでばら積み船で運ばれていた貨物をコンテナで運ぶバルク貨物のコンテナ化や生鮮品や医薬品などコールドチェーン貨物の開拓^{12,13}、航空貨物の海運シフト¹⁴などのような工夫を通じてコンテナ貨物を増やし、輸送を効率化する策はまだ残されているように思われる。

以上

¹² Rodrigue, J-P and T. Notteboom "Looking Inside the Box: Evidence from the Containerization of Commodities and the Cold Chain" (Maritime Policy and Management にて近刊) では、コンテナ貨物増大の方策として、バルク貨物のコンテナ化、冷凍品輸送の増加などの提言がなされている。

¹³ バルク貨物のコンテナ化については、松田琢磨・川崎智也「バルク貨物コンテナ化の決定要因について-北米/韓国・台湾航路における金属スクラップ輸入の分析-」(海運経済研究 47号)、Tomoya Kawasaki and Takuma Matsuda "Containerization of bulk trade: A case study of US-Asia wood pulp transport" (Maritime Economics and Logistics にて近刊)なども参照されたい。

¹⁴ 航空貨物の海運シフトについては川崎智也「海上・航空輸送間シフト品目の特性分析(1)(2)」(日刊 CARGO 2014年9月12日号および10月17日号)などを参照されたい。