

2017 年第一四半期における欧州復航荷動きの動向

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201705

日本海事センター 企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

欧州航路において動向が大きく注目されるのは欧州往航（アジア積み・欧州揚げ）であり、欧州復航（欧州積み・アジア揚げ）は輸送量も少なく、運賃も低いということであまり注目されることはなかった。また、北米航路に比べるとデータが充実していないこともあり、多く述べられることもなかった。

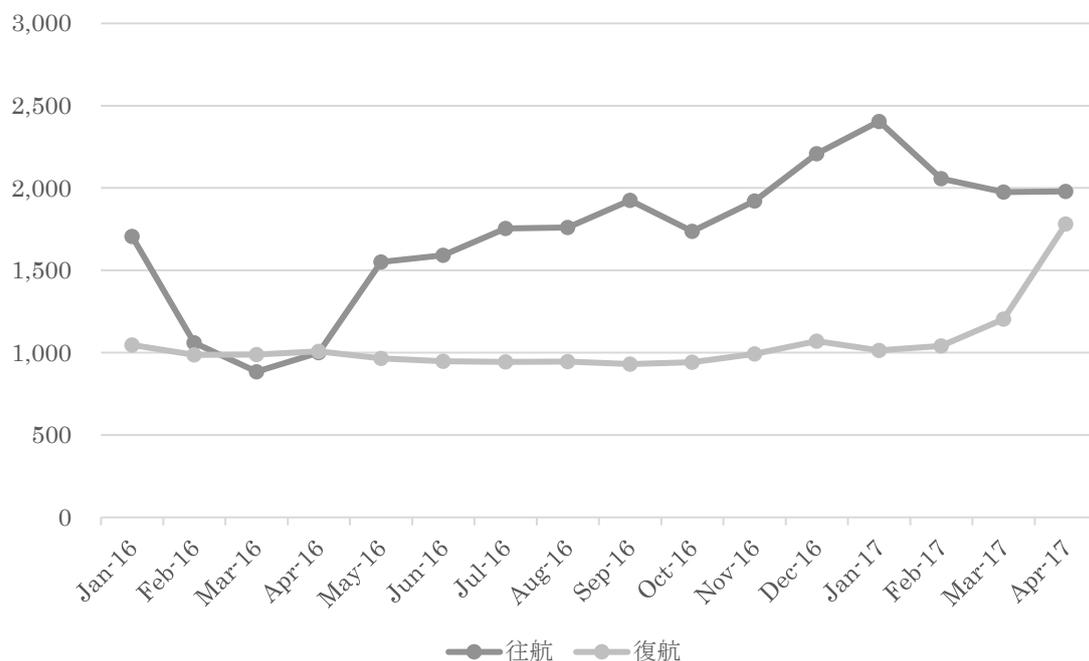
しかしながら、直近では欧州復航の運賃が高騰し、一部では往航を上回るケースも出た。たとえば、横浜・ロッテルダム間の 40 フィートコンテナ貨物の輸送では、17 年 4 月のスポット運賃は往航で 1,940 ドルであったのに対し、復航では 2,220 ドルであった（ただし、これらの運賃には双方の港におけるターミナル・ハンドリング・チャージが含まれている）。

往航運賃が復航運賃を下回るケースは 16 年頭にもみられたものの、こちらは往航運賃が急激に下落したことで相対的に安定していた復航運賃を下回った動きであった。Drewry が各港間のスポット運賃の動向を取りまとめて作成している欧州航路の運賃指数を見ると、16 年 1 月から 3 月にかけて往航運賃が 40 フィートコンテナ当たりで 1,706 ドルから、885 ドルと約半分まで下落した。一方で復航運賃は 1,000 ドル近辺で推移していた。

これに対し、直近の往航と復航の運賃差縮小は、復航運賃が上昇したことで生じている（図参照）。17 年 1 月に 40 フィートコンテナ当たり 1,014 ドルであった復航運賃は同年 4 月に 1,781 ドルまで上昇した。一方で往航運賃は 1 月の 2,405 ドルから 1,980 ドルまで下落したため、運賃差が 199 ドルまで縮小した。

今回の記事では、このような状況について背景を説明すべく、第一四半期における欧州復航荷動きの動向について述べていくこととしたい。

なお、ここでいう「欧州」はスカンジナビア半島やロシアなど、北欧・東欧地域からエジプト、リビアなど地中海沿岸各国、シリアやイスラエルなどの地域までを含んでいる。一方で「アジア」は日本やロシアの極東側からタイ、ミャンマーなどの ASEAN 地域までを含んでいる。



データ出所：Drewry

図：欧州往航と復航の運賃指数の推移（単位：USD/40ft）

欧州復航の揚げ地別荷動き

表 1 は 17 年第一四半期における欧州復航の揚げ地別のコンテナ貨物輸送量を示している。前年からの変化を見るために 2016 年第一四半期の輸送量を示しているほか、前年同期比と寄与度の計算も行っている。寄与度は国や品目など個別の輸送量の変化が欧州復航全体の輸送量をどの程度変化させたかを表す指標である。たとえば、表 1 では 17 年第一四半期における日本揚げの寄与度が 0.9%となっている。これは全体についての前年同期比のうち、0.9%分が日本揚げ輸送量の増加によって生じていることを意味する。また、それぞれの寄与度の合計は全体の成長率に等しい。表 1 は寄与度の大きい順に揚げ地を並べている。

17 年第一四半期において、欧州復航全体の荷動きは前年同期比で 18.9%増加した、194.9 万 TEU に上っている。そのうち、中国揚げが 107.4 万 TEU と輸送量の 55.1%を占めており、寄与度をみても 10.6%と荷動き増加の 56.2%（18.9%のうちの 10.6%）が中国揚げの寄与となっている。さらに香港、台湾を含めた「グレーター・チャイナ」をみると寄与度は 11.7%、寄与率は 62.0%となった。

次に輸送量の増加が大きいのは韓国とベトナムであった。それぞれ前年同期比で 3 万 TEU 前後増加し、寄与度はそれぞれ 1.9%、1.8%にのぼっている。韓国揚げの輸送量は 16.7

万 TEU と復航でも日本揚げに近付いていることがわかる。ベトナムは往航だけでなく復航輸送量も増加しており、17 年第一四半期では香港とマレーシアを抜いて第 4 位の揚げ地となっている。これら両国に次いで輸送量が増加したのがタイ揚げで、前年同期比で 1.7 万 TEU の増加がみられた。タイはベトナムに次いで第 5 位の揚げ地となった。その次に増加したのが日本揚げであり、前年同期に比べて 1.5 万 TEU の輸送量増となった。

地域別にみると、中国、北東アジアでの荷動き増加が中心であり、タイを除くと東南アジア地域での荷動きは比較的少なかったことがわかる。

表 1: 2017 年第一四半期における欧州復航の揚げ地別荷動き量と寄与度 (単位: 1,000TEU、%)

揚げ地	2017Q1	2016Q1	前年同期比	寄与度
中国	1,074	900	19.3%	10.6%
韓国	167	135	23.1%	1.9%
ベトナム	90	61	47.6%	1.8%
タイ	78	61	28.9%	1.1%
日本	168	153	10.1%	0.9%
台湾	55	45	23.6%	0.6%
香港	76	69	10.6%	0.4%
シンガポール	56	52	7.0%	0.2%
フィリピン	35	33	5.2%	0.1%
マレーシア	67	66	1.7%	0.1%
インドネシア	54	58	-6.0%	-0.2%
その他	29	8	269.8%	1.3%
合計	1,949	1,640	18.9%	18.9%

データ出所: Container Trades Statistics

欧州復航の品目別荷動き

次に、品目別で見た欧州復航の荷動き動向についてみる。表 2 は 17 年第一四半期における EU 積み、アジア揚げの品目別海上輸送量と寄与度を示している。欧州航路のコンテナ輸送量を集計している Container Trades Statistics 社は品目別データを集めていないため、今回の記事では欧州委員会統計局 (Eurostat) が集計している EU 地域に関する貿易統計を用いて確認を行うことにする。Eurostat は欧州域外との貿易について品目別・輸送モード別の貿易量を発表している。

ただし、品目別・相手国別のコンテナ輸送量については発表がなされていないため、海上輸送量のデータで代替を行っている。そのため、表記は TEU ベースではなくトンベースになっている。また、基本的にコンテナで運ばれているとは考えにくい HS コード 27 の「原油および石油製品」、HS コード 72 の「鉄鋼」および HS コード 8702~8705 の「完成車」を除外している。

さらに、先述した通り、欧州航路は EU よりも広い地域での発着貨物を取り扱っているが、欧州航路の輸送量における EU 発着貨物のシェアは約 80%であり、このような方法であっても大まかな傾向をつかむうえでは有用であると考えている。なお、表 1 と同様、表 2 も寄与度の大きい順に品目を並べている。

表 2：2017 年第一四半期における EU アジア間の品目別海上輸送量と寄与度（単位：トン、%）

HSコード	品目名	2017Q1	2016Q1	前年同期比	寄与度
44	木材及びその製品並びに木炭	2,614,681	2,127,474	22.9%	3.0%
47	木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ及び古紙	3,553,286	3,177,760	11.8%	2.3%
39	プラスチック及びその製品	1,469,851	1,236,032	18.9%	1.4%
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	684,449	577,316	18.6%	0.7%
74	銅及びその製品	358,111	265,539	34.9%	0.6%
31	肥料	408,471	336,184	21.5%	0.4%
25	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント	693,915	631,861	9.8%	0.4%
22	飲料、アルコール及び食酢	519,992	461,157	12.8%	0.4%
84	原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	586,930	532,399	10.2%	0.3%
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	237,960	193,689	22.9%	0.3%
	その他品目	6,777,894	6,933,930	-2.3%	-0.9%
	総計	17,905,541	16,473,342	8.7%	8.7%

データ出所：Eurostat

注：品目名は財務省「貿易統計」のものを使用

注：HS コード 27 の「原油および石油製品」、HS コード 72 の「鉄鋼」および HS コード 8702～8705 の「完成車」を除外

17 年第一四半期において、EU 積み・アジア揚げの海上輸送量全体の荷動きは前年同期比で 8.7%増加した、1,790 万トンとなっている。そのうち最も荷動きが増加したのは「木材及びその製品並びに木炭」であった。この品目では 48.7 万トンの貨物が増加しており、40 フィートコンテナ当たり 25 トンの貨物を積んだとすると 1.9 万個、3.8 万 TEU 程度の貨物の増加につながったと考えられる。

次に多かったのは「木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ及び古紙」であり、「紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品」と並んで製紙原料が大きく増えている。これについては中国においてインターネット通販が拡大したことで、それを包装する段ボールのための原紙の需要が（古紙なども含めて）増えていることが一因とみられている。これらの品目で 48.3 万トンの貨物が増加し、やはり 3.8 万 TEU 程度の貨物増につながったと考えられる。

これらに次ぐのが「プラスチック及びその製品」であった。北米復航、日中往航など中国

向けの貨物では廃プラスチックの輸送が多いが、欧州復航でもこれらの品目が多くなって
いる。復航という性質もあり、「銅及びその製品」や「原子炉、ボイラー及び機械類並びに
これらの部分品」といった単価が高くかつ比較的重い品目を除くと単価が高くない品目が
荷動きの中でもともと大きなシェアを占めており、直近でも輸送量増加の多くがこれらの
品目であったことが見て取れる。

直近における運賃高騰

はじめにも言及した通り、17年第一四半期には欧州復航の運賃が高騰し、往航との運賃
が急激に縮まった。さらには復航であるにもかかわらず貨物の積み残しが発生するなど、通
常の想定では見られないような事象が発生したのも特徴であったといえる。

今般の事態が発生した理由の第一は、これまでに述べてきたとおり、貨物量自体が増加し
たこと、すなわち、中国、北アジア地域を中心に需要が伸びたことである。17年第一四半
期の経済成長率を見ると中国が6.9%（前年同期比）、韓国0.9%（前期比）、日本0.5%（前
期比、年率2.2%）などと比較的良好な結果であった。比較的望ましい需要を受けて輸送量
の増加につながった。また、中国の経済発展が進んでマクロ経済における消費の重要度が高
まったことで消費のために使用されるような品目の需要が伸びていることも背景として指
摘できる。

理由の第二としては、この時期、貨物を運ぶコンテナが不足したことが挙げられる。17年
4月からコンテナ船社が新しいアライアンス体制に入り、サービス体制が一新されることを
受けて、中国で利用できるコンテナをそろえておくため、空コンテナの返送が盛んに行われ
た。そのため、貨物を運ぶためのコンテナが足りなくなり、需給が逼迫して運賃の高騰につ
ながったと考えられる。さらに17年4月から、全土の中国のコンテナメーカーに対して水
性塗料をコンテナの塗装に使用することが義務付けられるようになったこともコンテナ不
足感を強め、運賃の高騰につながった。

コンテナ不足については、コンテナメーカーの水性塗料での生産体制と、アライアンスの
サービス体制が整備されることで基本的には収束の方向に向かうと考えられる。そのため、
これらの要因に基づく運賃高騰は早かれ遅かれ収束の方向へ向かうことは間違いない。あ
とは需要の動きがどうなるか、とくに中国における景気がどうなるかであるが、中国では共
産党大会を控えていることもあり、ペースは鈍化するものの安定した経済成長となると考
えられる。したがって、運賃にそれが反映されるかどうかは不透明ながら、復航の荷動き自
体は今後も増えていくのではないかと考えられる。

以 上