

2017年コンテナ船市場の回顧と展望

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201801

日本海事センター 企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

2017年の定期船市場は、荷動きが増加して市況改善につながった。一方で船腹量増加が続き、運賃が大きく上がりにくい状況のため、市況回復の余地はまだ残っている。

市況が回復傾向にあるため、各社定期船部門の業績は16年に比べ改善した。邦船三社の部門別経常利益をみると、17年4～9月期、川崎汽船のコンテナ船部門は前年同期の210億円の赤字から90億円の黒字、日本郵船でも定期船事業が153億円の赤字から133億円の黒字へと転換した。商船三井のコンテナ船部門は213億円の赤字から41億円の赤字となった。

海外船社でも17年1～9月におけるマースクライン（マースクのコンテナ船部門）のEBIT（金利・税引き前利益）は6.0億ドル（約661億円）の黒字で16年同期の2.6億ドル（約265億円）の赤字から転換した。マースクは6月のサイバー攻撃の影響で7～9月の業績は悪化したものの、市況回復による平均運賃上昇、採算改善を通じ業績回復を達成した。CMA-CGMのコンテナ船部門も17年1～9月のEBITが12.6億ドル（約1,396億円）の黒字で、16年同期の1.9億ドル（約198億円）の赤字から脱却、ハパグロイドのEBITも2,590万ユーロ（約30億円）の黒字から2.7億ユーロ（約353億円）と黒字が増えた。

供給過剰が続くなかコンテナ船部門ではアライアンスが再編され、17年4月からは2M（マースク、MSC、現代商船（戦略的提携）、オーシャン・アライアンス（CMA-CGM、OOCL、COSCO、エバーグリーン）、ザ・アライアンス（邦船三社、ハパグロイド、陽明海運）の三大アライアンス体制が始まった。14年からのM&A（合併・買収）の動きも続き、COSCOは7月にOOCLの親会社OOILの買収を発表した。15年初めには17社あった主要なコンテナ船社（2M、G6、O3、CKYHEの各アライアンスに加盟していた船社とハンブルグ・スード）が17年末には12社となった。ONEが誕生する18年4月には10社、最終的には9社まで集約される。

本稿では上述の状況を念頭に、17年のコンテナ船市場における荷動き、船腹量と運賃の動向を振り返る。さらに、18年の展望につき私見を述べる。なお、本稿は執筆時点（18年1月中旬）で入手可能な情報とデータをもととしている。

1. 荷動き動向

16年における世界のコンテナ貨物輸送量は Container Trades Statistics 社（以下、CTS 社）の発表によると、1億 5,460 万 TEU で前年比 4.0%の増加だった。17年に入っても、荷動きは前年を上回るペースで推移し、17年 1~11 月累計では前年同期比 4.7%増の 1億 4,779 万 TEU だった。近年は内向きな経済政策への支持が一部みられ、英国の EU 離脱に関する国民投票での離脱派勝利や米国におけるトランプ大統領の当選など保護主義的動きの高まりが国際貿易の縮小をもたらす可能性が懸念された。米国ではトランプ大統領就任後すぐに TPP（環太平洋経済連携協定）離脱表明が行われるなど 17年にも保護主義的動きがみられている。しかし、先進国、途上国の両方で 16年と比べて経済成長率が高まっており、世界経済は同時に回復した。これを受けて、国際貿易は 17年時点では拡張傾向にある。金融危機後、貿易構造が変化し、貿易の伸びが経済成長を下回る「スロートレード」現象が起こっていた。しかし 17年の第三四半期までは逆に貿易が経済の伸びを上回っている。これがコンテナ輸送量の伸びにつながった。

基幹航路（北米航路（アジア・米国間）、欧州航路（アジア・欧州（北アフリカ・地中海含む）間））のコンテナ貨物輸送量を見ると、北米往航は 17年計で前年同期比 5.4%増の 1,642 万 TEU、北米復航は 1~10 月累計で同 0.8%減の 557 万 TEU だった（いずれも PIERS 社発表統計による）。米国経済は金融危機後から景気回復が続いているが、失業率が低い雇用環境のもとで個人消費は増加が続いており、17年も引き続き堅調に推移した。その結果、輸入も増加して北米往航は 14年から 4年連続で過去最高を更新した。欧州経済を見ると、ユーロ圏では 13年 4~6 月から実質経済成長率がプラスと緩やかな回復が続き、雇用情勢の回復も続いている。一方、これまで英国経済は比較的堅調に推移してきたが、17年では物価上昇に対して賃金が伸び悩んだことが個人消費に影響して同国の経済成長率はユーロ圏を下回り、緩やかなものとなっている。緩やかな経済成長が続く状況のもと、欧州往航は 1~11 月累計で前年同期比 4.3%増の 1,442 万 TEU (CTS 社統計) を記録しており、過去最高を更新する見通しだ。

CTS 社の統計は域間・域内航路として世界全体を 48 航路に分けているが、基幹航路も含め、荷動きを最も大きく伸ばしているのはアジア域内航路だった。同社の統計によると、1~11 月累計で前年同期比 4.3%増の 3,734 万 TEU に上り、増加分は 156 万 TEU と北米往航の 118 万 TEU (PIERS 社統計でも 86 万 TEU) や欧州往航の 59 万 TEU を上回った。中国だけでなく東南アジア諸国も 5%前後の経済成長を達成し、これを背景に順調な荷動きの伸びが見られている。そのほか、欧州・北米航路（大西洋西航）、アジア・中南米航路、アジア・インド亜大陸間航路、欧州域内航路、インド亜大陸・中東域内航路、欧州・中南米航路などが輸送量を増やしている。48 航路のうち 1~11 月累計で前年同期比減の航路は 9 つにとどまった。いちばん大きく荷動きが減少した航路はアジア積みオセアニア揚げの航

路だった。

2.船腹量動向

世界で就航しているコンテナ船は17年12月1日時点で、5,161隻、2,078万TEU、前年比で12隻減少したものの、70.5万TEU(3.5%)増加した。このうち、12,000TEUから14,999TEUの船舶は216隻、293万TEUで、前年比で18隻、25.5万TEU(9.5%)増えた。15,000TEU以上の船舶は93隻、171万TEUで、前年比24隻、46.7万TEU(37.4%)の増加となった。船腹量の増加ペースは3.5%で13年と14年12月の5%台、15年12月の8.4%は下回ったが、16年12月の1.6%は上回り、まだ増加は止まっていない。

全体の平均船型は16年12月の3,881TEUから17年12月には4,029TEUへと引き続き大きくなった。12年12月時点では3,205TEUだったが、5年で平均船型は1.25倍に拡大した。また、16年12月からの船腹量増加3.5%のうち2.3%分が15,000TEUを超える船舶、1.3%分が12,000TEUから14,999TEUの船舶によって起こっている(表参照)。その一方で、8,000TEU未満の船舶の船腹量は減少しており、コンテナ船の大型化が続いていることをこちらでも裏付けている。

表：船型別コンテナ船船腹量の推移と寄与度(2013～2017年)

船腹量(単位:1,000TEU)								
	3,000TEU未満	3,000-5,999TEU	6,000-7,999TEU	8,000-11,999TEU	12,000-14,999TEU	15,000TEU以上	合計	
Dec-13	4,100	5,586	1,823	3,650	1,815	257	17,230	
Dec-14	4,016	5,540	1,855	4,188	2,165	472	18,237	
Dec-15	4,021	5,563	1,876	4,875	2,448	985	19,768	
Dec-16	3,960	5,150	1,812	5,231	2,677	1,248	20,077	
Dec-17	3,937	4,887	1,800	5,513	2,932	1,714	20,783	
寄与度								
	3,000TEU未満	3,000-5,999TEU	6,000-7,999TEU	8,000-11,999TEU	12,000-14,999TEU	15,000TEU以上	合計	
Dec-13	-0.6%	-0.1%	0.6%	2.7%	2.3%	0.6%	5.6%	
Dec-14	-0.5%	-0.3%	0.2%	3.1%	2.0%	1.2%	5.8%	
Dec-15	0.0%	0.1%	0.1%	3.8%	1.6%	2.8%	8.4%	
Dec-16	-0.3%	-2.1%	-0.3%	1.8%	1.2%	1.3%	1.6%	
Dec-17	-0.1%	-1.3%	-0.1%	1.4%	1.3%	2.3%	3.5%	

注1：各年12月1日の値

データ出所：Clarkson Research Services

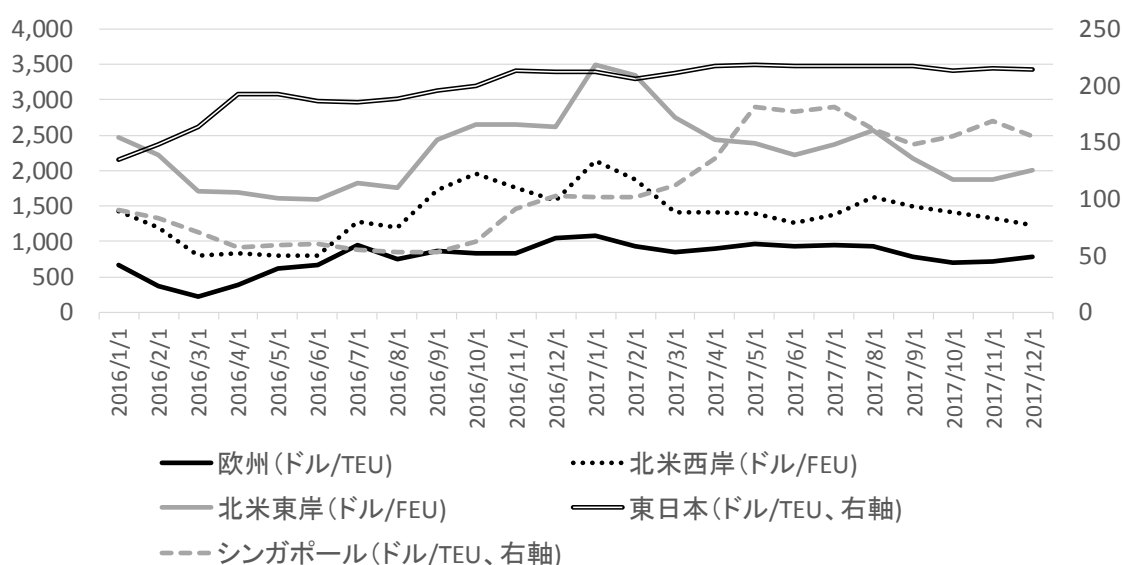
3.運賃動向

船腹過剰傾向が続くなか、輸送量は増えているものの17年の運賃は3月まで低い水準で推移し、4月から上昇して6月以降は同じ程度で推移し、8月以降は下落した。CTS社発表の世界全体に関する運賃指数をみると17年1～3月は65、5～7月には70まで上がったが、10～11月には66に下がった。

北米往航に関しては17年に入っても荷動きは堅調で、上海発コンテナ貨物の運賃指標で

ある上海コンテナ運賃指数（SCFI）をみると2月の旧正月前まで上昇を続けたものの、それ以降は基本的には下落傾向で推移した。とくに9月以降は16年を下回る水準だった。同様に欧州往航のSCFIは3～5月にかけて一度上昇したが、それから10月まで下落傾向が続き、こちらもなかなか運賃の上がらない状況となっている（図参照）。9月以降、16年を下回っているのは北米航路と同様となった。

アジア域内航路については、荷動きの伸びに合わせて運賃が上がってきた。上海・シンガポール間のSCFIを見ると1月時点で102ドルであったが5月と7月には181ドルまで上がった。しかしその後下落し、12月時点では155ドルとなった。しかし運賃回復ペースは遅く、12月時点では15年の平均水準（187ドル）までは戻っていない。



注1：航路の起点はいずれも上海、凡例の地名はいずれも終点となる港湾のある地域

注2：運賃の単位は凡例の横に記載

注3：出発港・到着港でのターミナル・ハンドリング・チャージ（THC）は含まれていない

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、2016年1月～2017年12月）

4.2018年の展望

18年の輸送量に関し、各種調査機関は世界全体で4.7～5.3%程度の荷動き増が起これることを見込んでいる。筆者も世界経済が引き続き堅調に成長を続けていること、米国経済が個人消費を中心に今のところ好調を維持していること、欧州経済も個人消費の拡大を通じて回復傾向を続けていることから世界全体および欧米発着のコンテナ輸送量もある程度伸びると考えている。懸念される点としては、現在トランプ米大統領が中国に対する貿易赤字を

憂慮しており、強硬な姿勢を取り続けた場合に中国からの輸入が減って北米往航に影響を与える可能性が挙げられる。

中国については 15 年以降の減税や 16 年以降のインフラ投資拡大の効果によって、景気は持ち直し傾向にある。17 年には経済成長率が前年比 6.9%と前年の 6.7%を上回る伸びを見せ、輸出も増加した。これがコンテナ輸送量の増加につながったが、18 年は構造改革や環境汚染対策などに政策の重点が移ると見込まれており、成長はふたたび鈍化すると考えられている。コンテナ輸送についても国務院が 17 年 7 月に発表した、古紙や廃プラスチックのうち、18 年から環境に有害とみられるものの輸入を規制する方針が影響を与える可能性がある。古紙や廃プラスチックは北米復航や日中航路で大きな割合を占める貨物であり、中国着の荷動きにどのような影響を与えるか注視する必要がある。

東南アジア経済は堅調に推移している。IMF（国際通貨基金）による予測では 17 年におけるフィリピン、ベトナム、タイ、インドネシア、マレーシアの 5 か国の経済成長率は 5.2%（シンガポールは 2.5%）と予測している。これらの国では個人消費も拡大しており、18 年についても同程度の成長を見込んでいる。輸出は成長の鈍化が進む可能性の高い中国向けが減速する可能性があるが、先進国向けの輸出は順調に進み、今後もベトナム、タイを中心にコンテナ貨物輸送における東南アジアのプレゼンスは高まっていくものとみられる。

船腹供給については 3~4%程度の増加が見込まれている。船腹量は引き続いて高水準が維持されており、船腹過剰の状況は基本的に変わらない。17 年には 2 万 TEU を超える船舶が相次いで投入されているが、18 年も大型船舶を中心に船隊の拡充が進む。そのため、運賃の上がりにくい状況は続き、業績をさらに改善していくためには何らかの対策を打つことが必要となるだろう。

アライアンスの改編や M&A については、まだ噂は尽きないが 17 年までに発表されたもので主要船社については一段落した感がある。今後は 18 年 4 月からサービスが開始される ONE を始め、合併後の船社の状況に注目したい。

以 上