

2013 年上半期アジア・欧州間コンテナ荷動き・運賃の動向について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1309

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

(公財)日本海事センターでは、北米航路のほか、欧州航路、日中航路、アジア域内航路について『主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。そのうち、欧州航路に関しては英 CTS (コンテナトレーズスタティスティックス) 社が発表を行っているアジア (東アジア・東南アジア)・欧州 (北欧州・地中海・北アフリカ) 間コンテナ航路のデータを基に、コンテナ荷動き量を毎月発表している。今回の記事では、上記資料などを参考に 13 年上半期の欧州航路の荷動き・運賃の動向を振り返っていくこととしたい。

2013 年上半期の欧州往航荷動き

13 年上半期のアジア積欧州揚コンテナ貨物(欧州往航)の荷動き量は前年同期比 1.1% 増の 690.5 万 TEU であった (図 1 参照)。09 年から 11 年下半期までは前年同期比で増加が続いていたものの、12 年上半期と下半期は欧州経済の不調を反映して前年同期比でマイナスとなり、13 年上半期に入って若干ながらもプラスに転じた。5 月時点では累計ベースで前年を下回っていたが、6 月の荷動き量は前年同月比 9.7% と大きく伸びたことで逆転した。欧州委員会によると、13 年 4~6 月のユーロ圏、EU27 か国の域内総生産は前期比で 0.3% 増と 7 四半期ぶりにプラスに転じており、そうした動きを反映したと考えられる。

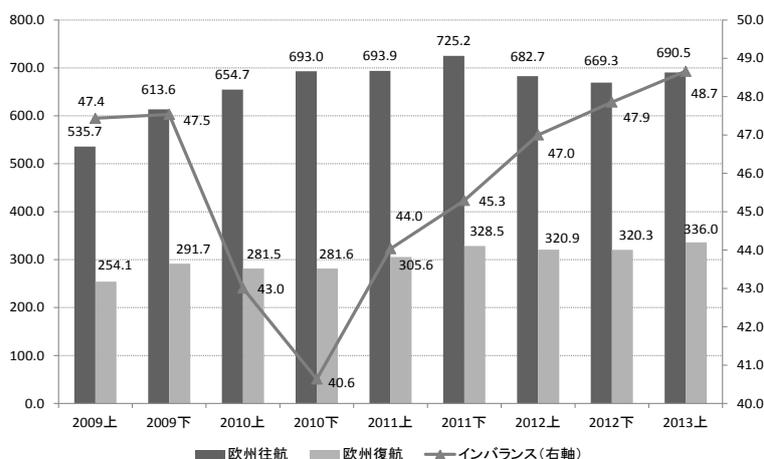


図 1：欧州航路の荷動き量推移 (2009 年上半期～2013 年上半期、単位：10,000TEU)

データ出所：Container Trades Statistics

次に積み地別の荷動き量のデータを見てみることにしよう。積み地では中国が 491.8 万 TEU、71.2%と圧倒的なシェアとなっている。北米航路における中国のシェアは 13 年上半期で 64.3%であり、欧州航路の方が中国の存在が大きくなっている。中国国内の内訳をみると、上海・寧波・厦門などを含む中部地域が中国積みの 5 割以上の 258.2 万 TEU を占め、次いで深圳（塩田、蛇口、赤湾など）を中心とした南部が 146.3 万 TEU（中国積みに対するシェア 29.7%）、天津・大連・青島など北部は 87.3 万 TEU（同 17.8%）となっている。

それに続くのが韓国の 41.1 万 TEU（欧州往航全体に占めるシェア 6.0%）、日本の 27.1 万 TEU（同 3.9%）、ベトナムの 24.0 万 TEU（同 3.5%）、タイの 22.6 万 TEU（同 3.3%）である（表 1（左）参照）。上位 5 か国で航路全体の 87.8%を占める。

一方、揚げ地ではドイツの 96.9 万 TEU（シェア 14.0%）、英国の 84.7 万 TEU（同 12.3%）、オランダの 80.4 万 TEU（同 11.7%）、イタリアの 45.6 万 TEU（同 6.6%）、フランスの 46.6 万 TEU（同 6.1%）が上位 5 位を占めている（表 1（右）参照）。これら 5 か国でも欧州往航の 50.6%である。

表 1：欧州往航の主な積み地・揚げ地別輸送量（2013 年上半期、単位：10,000TEU）

積み地	荷動き量	シェア
中国	491.8	71.2%
うち中部	258.2	
うち南部	146.3	
うち北部	87.3	
韓国	41.1	6.0%
日本	27.1	3.9%
ベトナム	24.0	3.5%
タイ	22.6	3.3%
香港	19.7	2.9%
台湾	19.4	2.8%
インドネシア	17.7	2.6%
マレーシア	14.8	2.1%
シンガポール	5.2	0.8%
その他	7.1	1.0%
合計	690.5	100.0%

揚げ地	荷動き量	シェア
ドイツ	96.9	14.0%
英国	84.7	12.3%
オランダ	80.4	11.7%
イタリア	45.6	6.6%
フランス	41.6	6.0%
ベルギー	41.4	6.0%
ロシア	37.5	5.4%
トルコ	35.9	5.2%
スペイン	31.5	4.6%
ポーランド	16.5	2.4%
エジプト	14.3	2.1%
ウクライナ	14.0	2.0%
イスラエル	13.7	2.0%
その他	136.5	19.8%
合計	690.5	100.0%

データ出所：Container Trades Statistics

方面別では北ヨーロッパ向けが 444.9 万 TEU、地中海東部・黒海向けが 126.5 万 TEU、地中海西部・北アフリカ向けが 119.2 万 TEU となっている。シェアは北ヨーロッパ向けが 64.4%、地中海東部・黒海向けが 18.3%、地中海西部・北アフリカ向けが 17.2%である。

2013 年上半期の欧州往航運賃

一方、上海発のスポット運賃指標である SCFI（上海輸出コンテナ運賃指数）を用いて上半期の欧州往航の運賃を見ると、1 月 11 日時点で北欧州（主要港）向けが 1,418 ドル/TEU、地中海（主要港）向けが 1,356 ドル/TEU となっていた。しかし運賃は 1 月から下落が続き、3 月の運賃修復を受けていったん上昇したものの、地中海向けでは 6 月の運賃修復まで、北欧州向けでは 7 月の運賃修復まで下落が続いた。このとき、地中海向けは 5 月 24 日に 760 ドル/TEU（年初と比べ 34.4%下落）、北欧州向けは 6 月 21 日に 514 ドル/TEU（同 59.5%下落）となった。

その後は、7 月以降も運賃は弱含みである。8 月にも運賃修復があったため 8 月上旬には運賃が上昇したが、8 月末にはすでに運賃修復前を下回る水準まで運賃が下がっている。欧州航路では 9 月にも運賃修復が予定されている。

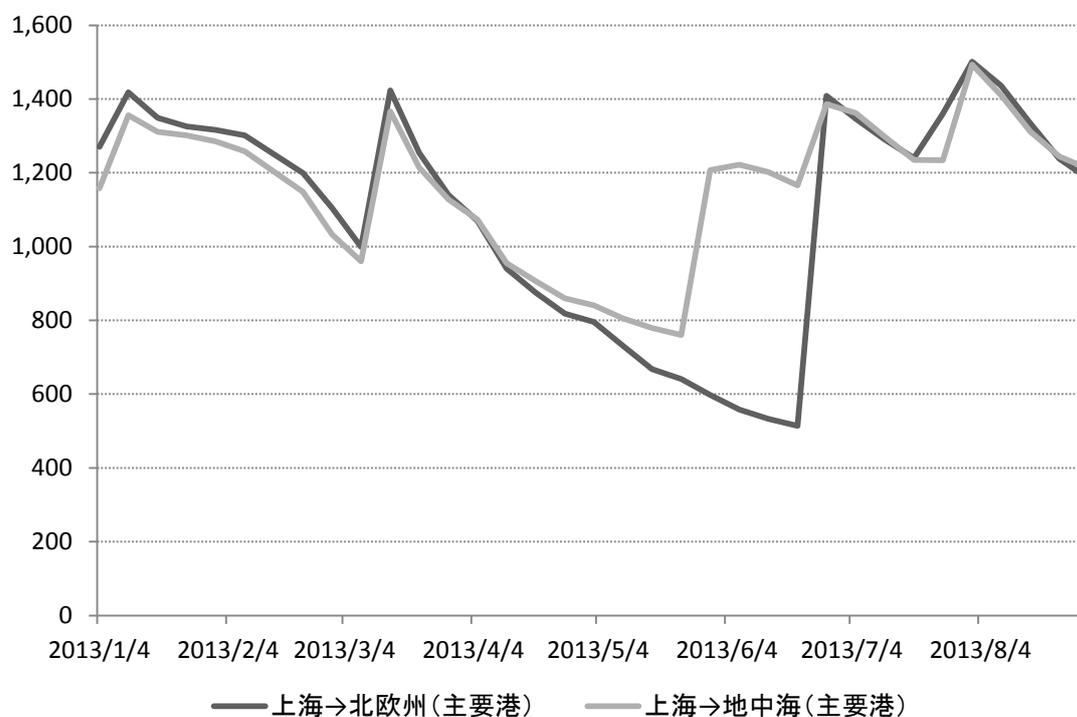


図 2：上海→北欧州、地中海主要港へのコンテナ運賃推移
(2013 年 1 月～2013 年 8 月、単位：ドル/TEU)

データ出所：上海航運交易所

2013 年上半期の欧州復航荷動き

13 年上半期の欧州積アジア揚コンテナ貨物(欧州復航)の荷動き量は前年同期比 4.7% 増の 336.0 万 TEU であった (図 1 参照)。欧州復航のコンテナ荷動き量は 10 年上半期が前年同期比 10.8%増、10 年下半期が 3.5%減、11 年上半期が 8.5%増、11 年下半期が

16.7%増、12年上半期が5.0%増と、比較的堅調に増加してきた。12年下半期は8月から10月の荷動きが不調であったことなどから前年同期比2.5%減となったが13年上半期は前年同期比増となっている。2013年上半期は、2月以降2011年、2012年の輸送量を上回る動向となっている。直近の6月は前年同月比9.4%となっており、往航と同様大きく伸びている。

荷動き量の偏りを示す往航と復航のインバランス（＝復航荷動き量÷往航荷動き量×100）は、往航よりも復航の方が堅調に推移していることを反映して、10年下半期をボトムに上昇傾向にある。13年については1月に39.9となり、2月と3月が春節の影響で50を超えたが、4月以降は40台で推移し、上半期全体では48.7となった（図1参照）。

次に揚げ地別の荷動き量のデータを見てみることにしよう。揚げ地では中国が167.7万TEU、49.9%と往航ほどではないにせよ大きなシェアを占めている。北米航路における中国のシェアは13年上半期時点で42.1%であり、往航同様、欧州航路の方が中国の存在が大きくなっている。中国国内の内訳をみると、中部地域が中国揚げの47.4%の79.5万TEUを占め、次いで北部地域が51.5万TEU（中国揚げに対するシェア30.7%）、南部地域は36.6万TEU（同21.8%）となっている。往航に比べて中国北部地域のシェアが高くなっており、南部地域を上回っている。

表2：欧州復航の主な積み地・揚げ地別輸送量（2013年上半期、単位：10,000TEU）

揚げ地	荷動き量	シェア	積み地	荷動き量	シェア
中国	167.7	49.9%	ドイツ	61.4	18.3%
うち中部	79.5		オランダ	37.2	11.1%
うち南部	36.6		英国	32.6	9.7%
うち北部	51.5		ベルギー	29.2	8.7%
日本	37.7	11.2%	イタリア	25.5	7.6%
韓国	23.1	6.9%	トルコ	22.2	6.6%
香港	16.8	5.0%	フランス	19.1	5.7%
インドネシア	16.2	4.8%	スペイン	16.2	4.8%
シンガポール	14.4	4.3%	フィンランド	12.9	3.8%
タイ	13.6	4.0%	スウェーデン	10.3	3.1%
マレーシア	13.2	3.9%	ロシア	9.9	2.9%
台湾	11.4	3.4%	ウクライナ	5.7	1.7%
ベトナム	8.6	2.6%	エジプト	5.4	1.6%
その他	13.2	3.9%	その他	48.4	14.4%
合計	336.0	100.0%	合計	336.0	100.0%

データ出所：Container Trades Statistics

それに続くのが日本の37.7万TEU（全体でのシェア11.2%）、韓国の23.1万TEU（同6.9%）、香港の16.8万TEU（同5.0%）、インドネシアの16.2万TEU（同4.8%）である（表2（左）参照）。上位5か国で欧州復航全体の77.8%を占める。日本はアジアの他

の国に比べ、付加価値の高い製品を輸出し、付加価値の低い製品や原料を輸入する構造となっていることもあって欧州航路でも北米航路でも復航貨物の方が往航貨物を大きく上回っており、ほかの国と状況が異なっている。

一方、積み地ではドイツの 61.4 万 TEU (シェア 18.3%)、オランダの 37.2 万 TEU (同 11.1%)、英国の 32.6 万 TEU (同 9.7%)、ベルギーの 29.2 万 TEU (同 8.7%)、イタリアの 25.5 万 TEU (同 7.6%) が上位 5 位を占めている (表 2 (右) 参照)。これら 5 か国で欧州復航の 55.3%を占めている。

方面別では北ヨーロッパ発が 234.1 万 TEU、地中海東部・黒海発が 51.0 万 TEU、地中海西部・北アフリカ発 50.0 万 TEU となっている。シェアは北ヨーロッパ発が 69.7%、地中海東部・黒海発が 15.2%、地中海西部・北アフリカ発が 15.1%である。

2013 年上半期の欧州復航運賃

次に、英国フェリックストウ港から中国塩田港 (広東省深圳市にある港) の間のスポット運賃のデータを使って上半期の欧州復航の運賃を見ると、12 年後半から続いた運賃の下落傾向が 13 年上半期まで続いていることが分かる (図 3 参照)。1 月時点のスポット運賃は 970 ドル/TEU となっていた。しかし運賃は 5 月まで下落が続き、5 月の運賃は 800 ドル/TEU となり、1 月と比べて 17.5%の下落となった。6 月、7 月には運賃がわずかながら上昇に転じているが、4 月以前の運賃水準にはまだ戻っていない。

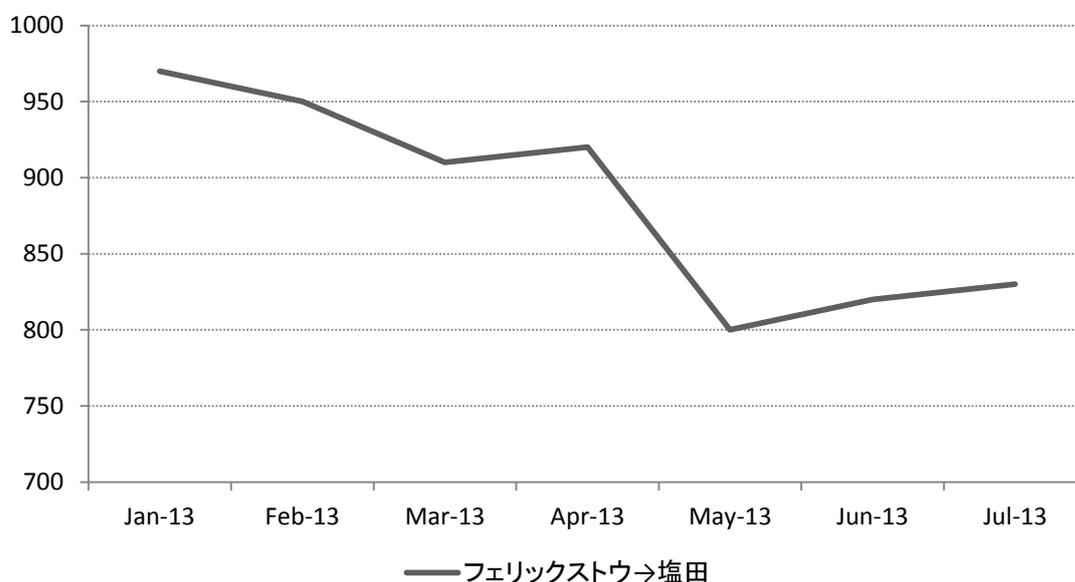


図 3：フェリックストウ港 (英国) →塩田港 (中国) へのコンテナ運賃推移
(2013 年 1 月～2013 年 7 月、単位：ドル/TEU)

データ出所：Drewry "Container Freight Rate Insight"

おわりに

今回の記事では13年上半期の欧州航路の荷動き・運賃動向についてまとめた。往航では、直近6月の荷動き回復もあり、上半期ベースで荷動きが増加した。これはドイツやフランスなどを中心とした欧州経済の動向を反映したものと考えられる。欧州の景気に関しては、直近を見ると薄日は差してきたものの、今後もゆっくりとした成長になるとみられている。今後の欧州往航の荷動きについては、欧州の景気回復に合わせて荷動きが行きつ、戻りつ推移していくのか、それとも直近の勢いを維持して伸びていくのかが注目点である。一方で往航の運賃動向は下落傾向が続いており、9月の運賃修復によってふたたび上昇するかどうかは現在の注目点であろう。

復航では、中国がこれまでの年率10%を超える外需依存型の高度成長から年率7%弱の内需重視の成長へと移行することが見込まれているが、ほかのアジア地域についても着実な経済成長が見込まれていることもあり、ある程度荷動きが堅調に推移するものとみられる。

付記：欧州航路などの荷動き・運賃統計について

欧州航路、北米航路、日中航路およびアジア域内航路の荷動きデータと運賃データは（公財）日本海事センターが毎月取りまとめて発表しており、ウェブサイトでも見ることが可能となっている。興味のある方はぜひ <http://www.jpmac.or.jp/> をご覧いただきたい。