

2014 年アジア・欧州間往航コンテナ荷動き量概況

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1504

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

日本海事センターでは、主要船社による欧州航路荷動き量をもとに Container Trades Statistics 社が発表するデータを毎月まとめている。扱っているデータはアジア（北東アジア+ASEAN）－欧州（北欧州+地中海、北アフリカ諸国）間となっている。

欧州航路の輸送規模は北米航路と並ぶ 2 大基幹航路であり、TEU ベースでは北米航路よりも大きい。ASEAN 諸国の台頭などを背景にアジア域内航路の荷動き量が存在感を増し、欧州および北米の主要東西航路はそのシェアを下げつつあるが、いまだその重要性は揺らいでいない。

14 年の欧州航路往航荷動き量は、欧州経済が緩やかな回復にとどまったものの堅調に伸び、データの比較可能な 08 年以降では過去最高を記録した。

その一方で、運賃については大型船が相次いで欧州航路へ投入されたこともあり、13 年のような乱高下こそないものの荷動き量に比べて低調な推移となった。

15 年の荷動き量についても地政学的な不安は残るが、14 年同様に堅調に推移するものと見込まれる。

今回は、この欧州航路について CTS 社の 14 年往航荷動きデータに注目し、地域間の荷動き量について概観する。

14 年主要国経済概況

欧州経済は、国毎に異なるものの、英国やスペインを中心に、EU28 カ国全体では堅調に伸びた一年であった（図 1 参照）。13 年第 2 四半期以降回復基調にあったドイツは、14 年夏に一時的な減速も見られたが、14 年第 3 四半期以降上昇に転じており、フランスも 14 年夏以降 2 四半期連続でプラスの増加となっている。また、イタリアでは 13 年後半に一時的な回復が見られたものの、まだ本格的な回復基調には至っていない。一方、14 年夏以降の急激な原油安は各国の個人消費を下支えする一方で、原油輸出国にとっては下振れリスクとなる可能性を秘めている。この他、英国のスコットランド独立問題、ギリシャの EU 脱退問題をはじめ、欧州の主要鉄鋼生産国であるウクライナ東部を巡る情勢は EU 諸国のロシアへの経済制裁という形にまで発展しており、欧州経済全体の不安要因は拭えていない。

欧州航路往航荷動き量全般

14年のアジア積欧州揚コンテナ貨物（欧州往航）の荷動き量は前年比7.3%増の1,539.6万TEUであった（図1参照）。ここ2、3年の荷動き量は、2012年欧州債務危機以降安定的に伸びている。

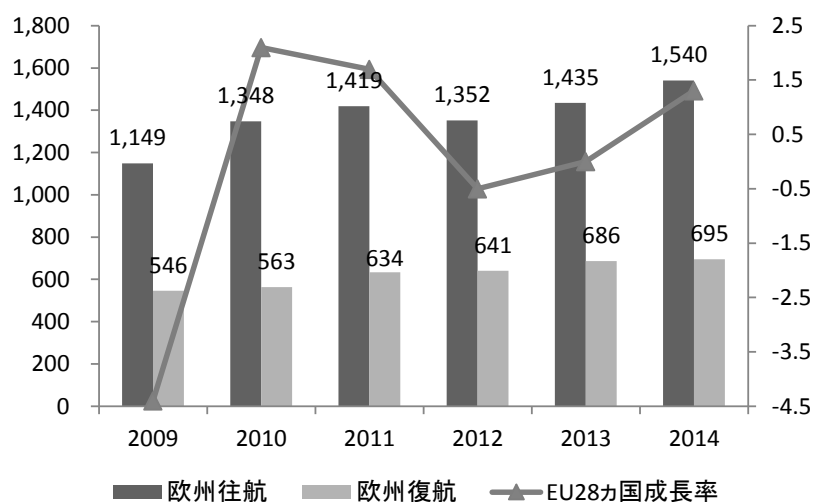


図1：欧州航路の荷動き量推移（2009年～14年、単位：10,000TEU）とEU28カ国実質経済成長率（%）

データ出所：Container Trades Statistics および EUROSTAT より作成

積み地別では、中国積みが前年比4.5%増の1069.7万TEUで、中国国内の内訳をみると、上海・寧波・厦門などを含む華東が前年比5.5%増の561.2万TEU（中国積みに占めるシェア52.5%）を占め、次いで深圳（塩田、蛇口、赤湾など）を中心とした華南が前年比1.5%減の305.0万TEU（同28.5%）、天津・大連・青島など華北が前年比11.9%増の203.5万TEU（同19.0%）となっている（図2参照）。

中国以外では、韓国が前年比36.3%増の114.1万TEU（欧州往航全体に占めるシェア7.4%）、ベトナムが同25.6%増の64.2万TEU（同4.2%）、タイが同19.8%増の56.0万TEU（同3.6%）、日本は同6.4%減の55.9万TEU（同3.6%）となり、ベトナムおよびタイが日本を抜いた年でもあった。また、これら上位5カ国で航路全体の88.3%を占める。

積み地国全体の中では、中国（特に華東および華北）、韓国、ベトナム、タイ、インドネシア、マレーシアおよびカンボジアなどの貨物の増加が成長率の増加に寄与した。

揚げ地別では、英国が前年比4.0%増の196.8万TEU（欧州揚げに占めるシェア12.8%）、ドイツが同4.6%減の193.9万TEU（同12.6%）、オランダが同6.7%減の153.9万TEU（同10.0%）、フランスが同8.6%増の96.0万TEU（同6.2%）、イタリアは同2.6%減の

90.5万TEU(同5.9%)であった。これら上位5カ国でEU全体の8割近くを占めるが、欧州航路全体に占める割合は47.5%であった。また上位10カ国で2桁増となったのは、ロシア、スペイン、トルコおよびポーランドであり、これまでEU加盟国以外で上位に上がっていたウクライナは大きく後退した。

揚げ地国全体の中では、スペイン、ポーランド、トルコ、ロシア、アルジェリア、フランスおよび英国揚げ貨物の増加が成長率の増加に寄与した。(図2参照)

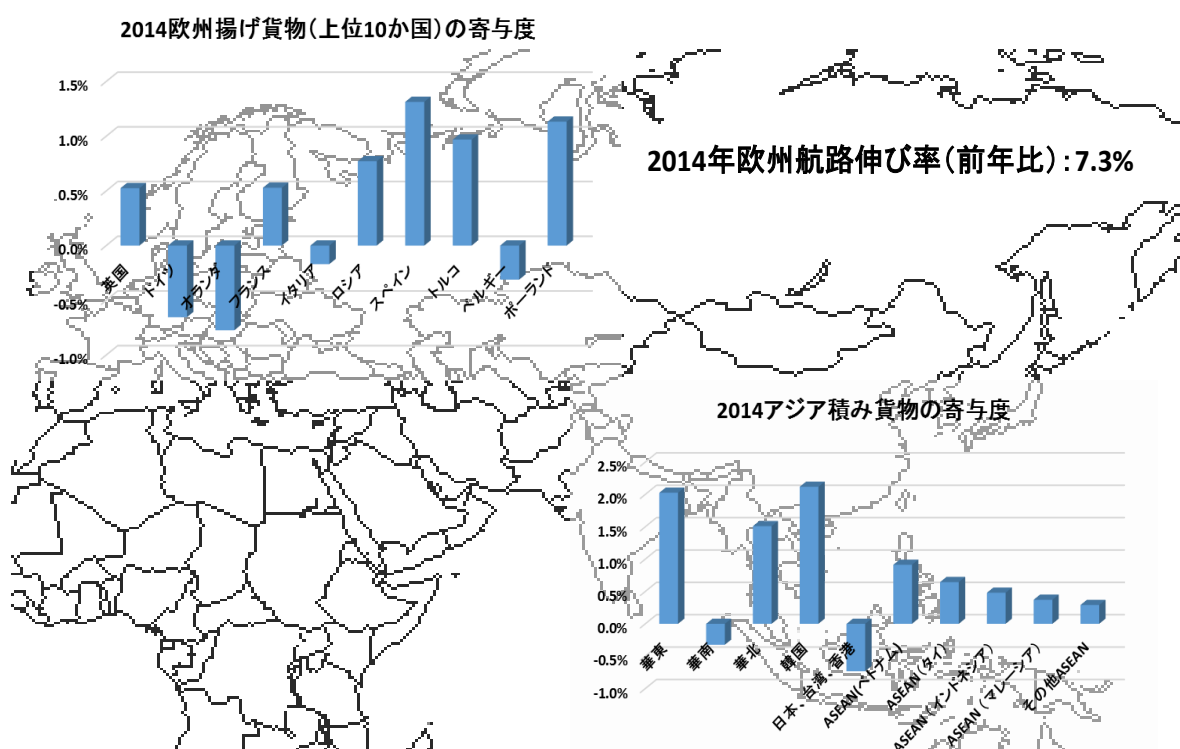


図2 2014年欧州航路(往航)伸び率に対する積み地及び揚げ地別寄与度

出所: CTS社データより作成

国別輸送量

積み地国上位3カ国は先述の中国、韓国、ベトナムとなっており、これら3カ国で欧州航路全体の約8割を占める。まず、中国積み欧州向け貨物は前年比4.5%増となったが、スペイン、ポーランドおよびアルジェリア向け貨物が伸びたことが荷動き量増加の主な要因であり、上記以外ではフランスおよびロシア向け貨物が伸びたことが寄与している。韓国積み欧州向け貨物は前年比36.3%増となったが、トルコ、スペインおよびロシア向け貨物が伸びたことが荷動き量増加の主な要因であり、上記以外ではスロベニアおよびポーランド向け貨物が伸びたことが寄与している。ベトナム積み欧州向け貨物は前年比25.6%増となったが、ドイツ、英国およびオランダ向け貨物が伸びたことが主な要因である。上記以外ではイタリアおよびトルコ向け貨物が伸びており、中国や韓国積

み貨物の仕向地とは特徴が若干異なっている。

揚げ地国上位 3 カ国は先述の英国、ドイツ、オランダである。積み地国と異なり、これら 3 カ国で欧州航路全体の 3 割強、EU の約 5 割を占める。まず、英国揚げでは前年比 4.0%増となったが、中国、ベトナムおよび韓国積み貨物が伸びたことが要因であり、上記以外ではマレーシアおよびインドネシアからの貨物が伸びた。ドイツ揚げは前年比 4.6%減であり、中国、日本および香港積みが減ったことが要因であり、上記以外では台湾およびインドネシア積み貨物が減ったことが減少の要因となった。オランダ揚げでは前年比 6.7%減であり、中国、日本および香港積みが減ったことが要因であり、上記以外では台湾積み貨物が減ったことが要因となった。

最後に、揚げ地で 2 桁増となったロシア、スペイン、トルコ、ポーランドについてみる。これら 4 カ国の欧州航路に占めるシェアは 20.3%である。

まず、14 年の伸び率が最も高かったポーランドは、中国積みの増加によるもので、華東積みが 2 桁増であった。中国以外では韓国およびベトナム積み貨物の増加が寄与している。次に伸び率の高かったスペインでも、中国積みの増加によるもので、その中では華東積みが 2 桁増であった。中国以外では韓国およびベトナム、台湾およびインドネシア積み貨物の増加が寄与している。また、トルコ揚げ貨物では、韓国積みの寄与度が最も高く、次いで華東および華北積み、タイ、インドネシアおよびベトナム積みの増加によるものであった。また、ロシアでも特に伸び率の高かった黒海沿岸地域に絞ってみると、中国積みの寄与度が最も高く、華東積みが 2 桁増であり、続いて日本、ベトナム、マレーシアおよびタイ積み貨物が多かった。また黒海沿岸地域以外のロシアで見ると、韓国の寄与度が最も高く、次いで中国華北、インドネシア、タイおよび日本という順序であった。(図 3 参照)

2014年主要(揚/積)国別寄与度

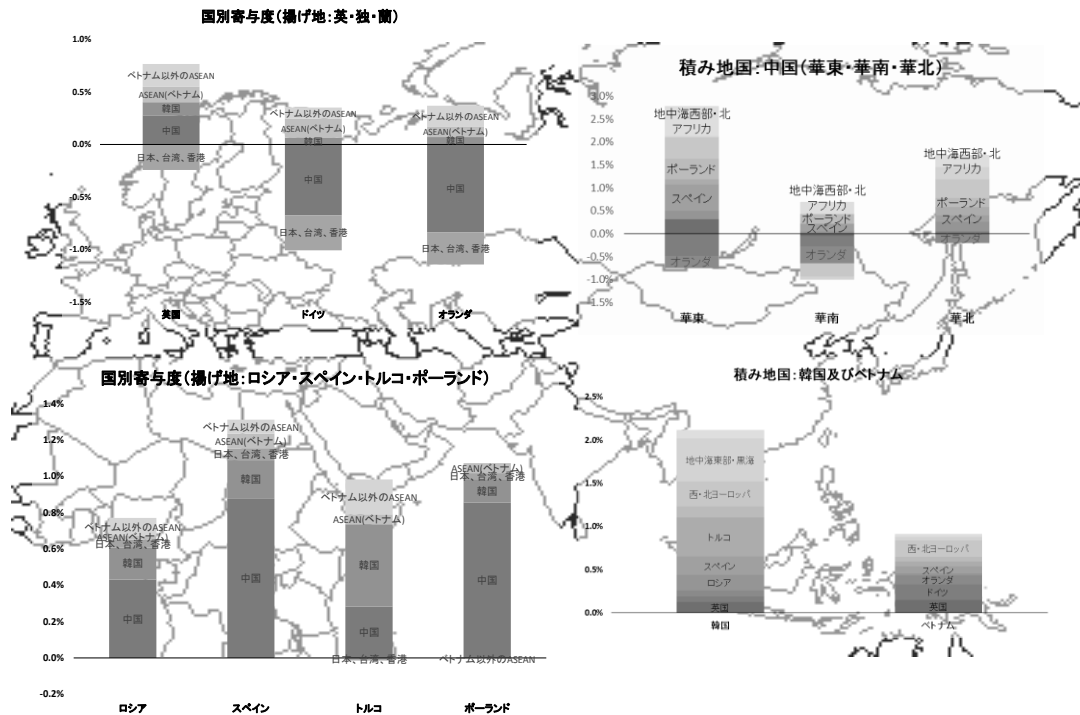


図3 14年主要(揚/積)国別寄与度
出所: CTS社データより作成

まとめ

欧州航路の荷動き量については現在のところ、各国の貿易統計を除いては Container Trades Statistics 社が発表するデータに限られ、データ上の制約は否定できない。しかしながら、今回は、この欧州航路について CTS 社の 14 年往航荷動きデータをもとに地域間の荷動き量を概観した。

14 年欧州航路往航荷動き量を積み地別にみると、中国では特に華北からの貨物が増え、これと連動するように韓国からの貨物が増加した。また、ベトナム、タイ、インドネシアなどをはじめとする ASEAN 諸国の伸びが寄与し、ASEAN の存在感はアジア域内航路だけではなく欧州航路においても増している。また、ASEAN の取扱量が増えたことで中国のシェアは相対的に低下した。

こうした中、14 年韓国の取扱量は伸びた。韓国積み貨物が増加した背景の 1 つとして、欧州航路における大型船投入にともなうサービスの変更が挙げられる。

また、14 年はスペインおよびトルコ揚げ貨物の増加が目立つ年でもあった。スペインについてみると、13 年第 3 四半期以降 GDP はプラスの成長を維持し、個人消費は堅調に伸びている。14 年にはスペインの雇用環境も改善された。一方、トルコについてみると、13 年以降トルコの雇用環境は低下している。こうした中、トルコ揚げの貨

物が増加した一因には、周辺国からの影響が考えられる。トルコが位置する黒海沿岸には、グルジア、ロシア、ウクライナ、ルーマニア、ブルガリアが黒海を取り巻くように位置している。このため、トルコの主要港があるイスタンブールは、東西南北を結ぶ交通の要衝である。相次ぐ欧州航路への大型船の投入により、黒海周辺地域の船舶も大型化が進んでいる。このため、大型船が直接入港できない黒海周辺地域の港に対して、トルコで直接大型船からフィーダー船に積み替え最終揚げ地まで輸送する形態が増えているという。また、ドゥルーリーでは、西欧諸国とイランとの政情不安がトルコ貨物の増加の一因と見ており、15年以降西欧諸国とイランとの関係が改善されると、イスタンブールでのトランシップ貨物は徐々に減少すると見込んでいる。こうした周辺国の環境によりトルコでのトランシップ貨物が増えていることがトルコ揚げ貨物増加の背景の一つとしてあげられる。

今回は14年の荷動きデータをもとに、地域別、国別のコンテナ貨物取扱量の推移を概観した。

欧州航路で船舶の大型化が進む中、船舶供給過剰により荷動き量の増加に比べて運賃は低迷している。こうした一方で、トルコをはじめいくつかの国では、船舶の大型化に対応できない港へのトランシップ貨物が増えている。また、船舶の大型化に伴う寄港地の選択を含めたサービスの変更による影響は、国によっても影響が異なる。

現在欧州は、さまざまな地政学的リスクを負っており、特に地中海、黒海周辺地域はこれらの影響を受けやすい地域であるといえる。一方、アジアは中国経済が緩やかな成長に移行した中で、ASEANが徐々に台頭してきており、その存在感は欧州航路の中においても増している。

今後は、二国間貿易統計を用いて、具体的にどのような品目が動いているのか見ていくことも海上輸送を考える上で必要である。