

2015-16 定期船市場の回顧と展望
—供給過剰のなかで緩やかながらの回復—
～市況は今年も苦しい状況か～

掲載誌・掲載年月：KAIUN201601

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

2015年の定期船市場は、かげりの見える展開となった。2014年は北米往航（アジア→米国）や欧州往航（アジア→欧州・地中海・北アフリカ）で史上最高の輸送量を実現したものの、2015年に入ってから荷動きが伸び悩んだ。この状況で欧州航路を中心に大型船投入が続いていることが市況悪化を促した。

各社定期船部門の業績も2014年に比べやや厳しいものとなった。2015年4～9月期において、川崎汽船のコンテナ船部門の経常利益は前年同期の95億円から31億円に減少し、商船三井のコンテナ船部門の経常利益も同マイナス109億円からマイナス91億円で推移した。日本郵船では定期船事業の経常損益が2014年度4～9月期の49億円から78億円に増えたが、当初の業績予想を下回った。

海外船社でも2015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15.7億ドルと2014年同期の18.1億ドルを下回っている。同社の輸送量は2015年1-9月で712万FEUと2014年1～9月の704万FEUを上回っており、市況悪化が業績の足を引っ張った。CMA-CGMのコンテナ船部門をみてもEBITが8.6億ドル、2014年1～9月が6.1億ドルだったものの、7～9月期のみでは2014年の2.3億ドルから1.5億ドルへ減少している。

供給過剰気味の状況下、定期船市場においてはアライアンスの改編やM&Aが進行している。2015年も年末近くになって2件のM&Aが決まった。11月にCMA-CGMとシンガポール政府系投資会社テマセク・ホールディングスの間で、同社傘下のNOL株式購入の交渉が始まり¹、12月にはCMA-CGMがNOL株式66.8%を約24億ドルで購入することが決まった。さらに12月には中国国務院が国有海運企業であるコスコグループとチャイナ SHIPPING グループの各コンテナ船部門（COSCONとCSCL）の合併を承認²した。両社合併後、コンテナ船部門はCOSCONに集約され、船腹量はハパグロイドを抜き世界第4位に浮上する。

¹ 予備交渉の段階ではマースクも交渉を行っていた。

² この合併はコンテナ部門だけでなく、ドライバルク、タンカー・ガス、港湾、リース・金融の各部門の統合を含む内容となっている（たとえば2015年12月11日付 Wall Street Journal “China Approves Merger of Cosco, China Shipping”などを参照）。

今回の記事では上述の状況を念頭に、まず、2015年の定期船市場における荷動き、船腹量と運賃の動向を見ていく。さらに、2016年の展望について私見を述べる。

なお、今回の記事は執筆時点（2015年12月中旬）で入手可能な情報とデータをもととしている点、ご承知願いたい。

1. 荷動き動向

2014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、1億2770万 TEU で前年比 4.8%の増加となった³。しかし、2015年に入ってから、いくつもの航路で輸送量が前年比減に転じ、2015年1～10月累計では前年同期比 0.02%の微減であった。

基幹航路（北米航路、欧州航路）のコンテナ貨物輸送量⁴を見ると、北米往航は1～11月累計で前年同期比 3.2%増の1,397万 TEU、北米復航は1～9月累計で同 5.6%減の477万 TEU であった。米国経済が堅調に推移しているため、北米往航は2014年に続き過去最高を更新することが見込まれている。一方、復航は2014年後半から輸送量の減少が続いている。主な減少品目は古紙や木材、野菜・種苗類や金属スクラップであり、中国での需要減が大きく影響している。

欧州往航は1～10月累計で前年同期比 4.5%減の1,232万 TEU、欧州復航は同 0.2%増の578万 TEU だった。ECB（欧州中央銀行）の量的緩和と政策で生じたユーロ安や原油安を背景に欧州経済は緩やかな回復傾向にあり、なかでもスペイン、イギリスなどは堅調に推移している。ただし、荷動きには欧州経済の回復傾向が反映されていない。欧州関連航路では大西洋東航（米国→欧州）や欧州域内航路も輸送量が減っている。背景の一つとしてはユーロ安の輸入阻害効果が考えられる。また、原油安と経済制裁を背景にしたロシア経済の不調も要因として挙げられる。ロシアの輸入額をみると2015年1～9月は前年同期比 38.0%減で、機械、設備、輸送機械の輸入が大きく減少したほか、衣料品や食料品などの輸入も減っている⁵。

基幹航路以外で前年比減となった主な航路としては、アジア域内航路、北米から中南米への航路などが挙げられる。アジア域内航路では中国の経済成長鈍化による需要減の影響が大きい。また、中国から欧州へ輸出される完成品の量が減少して、中国向け部品輸出の量が減ったこともアジア域内航路の貨物減少につながっている。

³ Clarkson Research Services の推計では2014年について前年比 5.3%増の1億7100万 TEU となっている。

⁴ （公財）日本海事センターウェブサイト <http://www.jpmac.or.jp/>

⁵ 「ロシア NIS 経済速報」（ロシア NIS 貿易会）2015年11月15日号による。

2. 船腹量の動向

世界で就航しているコンテナ船は2015年12月1日時点で、5,239隻、1,968万TEU⁶、前年比で111隻、152.6万TEU(8.4%)増加した。このうち、12,000TEUを超える船舶は237隻、342万TEUで、前年比で48隻増えた。船腹量の増加ペースは2013年12月の前年同月比5.6%増、2014年12月の同5.8%を上回り、船腹過剰傾向に歯止めがかかっている。

全体の平均船型は2014年の3540TEUから2015年には3756TEUへと大きくなった。また、2014年12月からの船腹量増加8.4%のうち4.4%分が12,000TEUを超える船舶、3.8%分が8,000TEUから11,999TEUの船舶によって起こっている(表参照)。5,000TEU未満の船舶の船腹量はほとんど増えておらず、大型化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(2011～2015年)

船腹量(単位:1,000TEU)						
	3000TEU未満	3000-4999TEU	5000-7999TEU	8000-11999TEU	12000TEU以上	合計
Dec-11	4,357.5	3,978.9	3,192.0	2,773.1	967.0	15,268.5
Dec-12	4,196.5	3,984.1	3,398.4	3,086.7	1,576.5	16,242.1
Dec-13	4,105.5	3,805.8	3,658.8	3,528.8	2,057.5	17,156.3
Dec-14	4,021.5	3,646.4	3,796.6	4,065.6	2,624.2	18,154.3
Dec-15	4,026.6	3,576.2	3,906.9	4,750.6	3,419.8	19,680.2
寄与度						
	3000TEU未満	3000-4999TEU	5000-7999TEU	8000-11999TEU	12000TEU以上	合計
Dec-11	0.1%	0.1%	2.1%	2.1%	3.4%	7.8%
Dec-12	-1.1%	0.0%	1.4%	2.1%	4.0%	6.4%
Dec-13	-0.6%	-1.1%	1.6%	2.7%	3.0%	5.6%
Dec-14	-0.5%	-0.9%	0.8%	3.1%	3.3%	5.8%
Dec-15	0.0%	-0.4%	0.6%	3.8%	4.4%	8.4%

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示す指標。たとえば、表で2011年12月の3,000TEU未満の船舶の船腹量変化による寄与度が0.1%ということは、同年同月の全体の船腹量変化率7.8%のうち、0.1%分が3,000TEU未満の船舶の変動で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

航路別の平均船型⁷は、2015年第三四半期の欧州航路では北欧州向けが1,3596TEU、地中海向けが8,961TEUであった。北米航路では西岸向けが7,447TEU、スエズ経由東岸向けが7,771TEU、パナマ経由東岸向けが4,567TEUであった。2013年第一四半期時点では西岸向けで6,448TEU、スエズ経由東岸向けが6,415TEUと、2年半で約1,000TEU船型が大型化しており、北米航路に

⁶ Clarkson Research Services による。

⁷ この段落の内容はDrewry“Container Forecaster 2015 Quarter3”のデータをもとにしている。

においてもカスケーディング⁸を通じた大型化傾向が見て取れる。そのほか、南北航路でもアジア・南米航路、欧州・南アフリカ航路で平均船型が 7,000TEU を超える航路が出ている。南北航路全体では 2013 年第一四半期から 2015 年第三四半期の 2 年半で平均 900TEU の船型大型化が見られている。

3. 運賃の動向

船腹過剰の傾向が続くなかで荷動きにかげりが見えてきたため、2015 年の運賃は軒並み下落傾向で推移した（図参照）。

北米往航に関しては、2014 年の荷動きが好調であり、北米西岸港湾における労働協約の更新⁹が紛糾したこともあって、年初の時点の運賃は高い水準であった。とくに北米東岸向け航路では西岸の労使問題による混雑や遅延を回避するために東岸経由での迂回輸送に対する需要が増え、一時はスポット運賃が 5,000 ドル/FEU を超えた。しかし、労使問題が終息し、西岸港湾で荷役活動が正常化されてから運賃は下落傾向が続いている。2015 年の北米往航の輸送量は最高記録を更新する勢いであったにもかかわらず、カスケーディングを含め投入船腹量が増加したことが運賃の下落につながった。TSA（太平洋航路安定化協定）は 2015 年に適用される運賃修復のガイドラインを 7 回発表した（うち一回は 2014 年中に発表）が、運賃修復の効果が表れない、または持続していない。直近では 12 月 1 日付の運賃修復が推奨されていたが、スポット運賃に反映される様子が見られなかった。

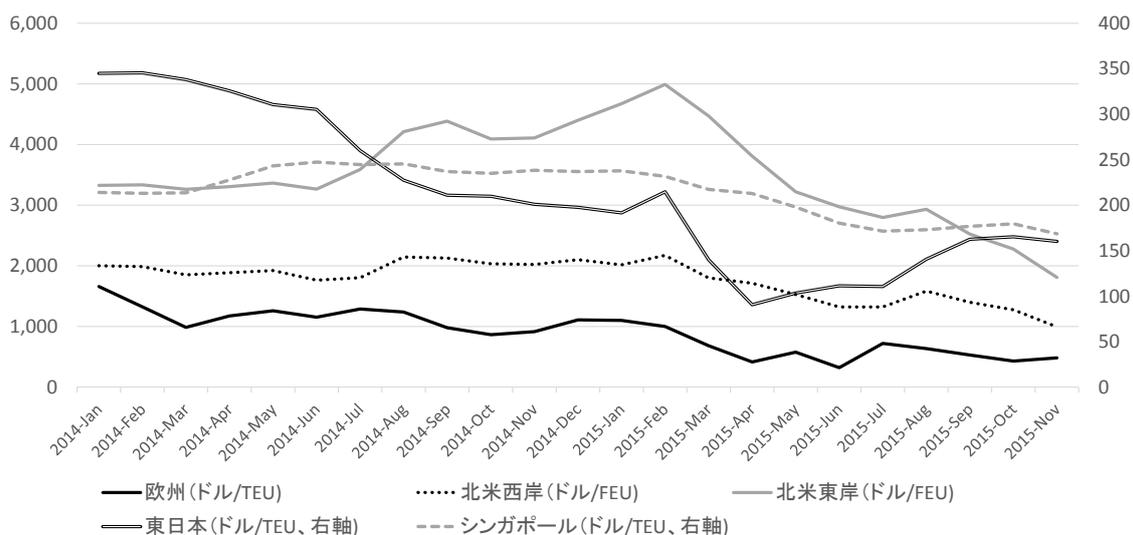
欧州航路では、運賃が記録的低水準となっている。2015 年初時点では上海発欧州向け運賃は TEU 当たり 1,000 ドルを超える水準であった。しかし、大型船投入と輸送量減が続いていることを背景に運賃下落が続き、7 月 19 日付で 205 ドル/TEU にまで下落した。欧州航路でも、北米航路同様、各船社による運賃修復の効果が表れない、またはなかなか持続しない状況である。運賃下落で往航のオールイン運賃が復航を下回るケースも見られており、たとえば、10 月における上海・フェリックストウ（英国）間の 40 フィートコンテナ貨物のオールイン運賃は往航では 660 ドル、復航では 860 ドルとなった。

アジア域内航路の運賃も荷動きが伸びない中の供給増で、運賃下落傾向が続いている。上海・シンガポール間の 20 フィートコンテナ運賃は 1 月時点で 238 ドルであったが、11 月には 169 ドルまで下がった。上海・東日本間の 20 フィートコンテナ運賃は年初から 4 月まで下落が続

⁸ 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。

⁹ 米国西岸港湾の労使問題についてはたとえば松田琢磨「北米西岸労使協約改定の経緯とコンテナ物流への影響」（日本海事新聞 2015 年 3 月 30 日号）を参照されたい。

いた。日中航路、なかでも中国から日本向け航路ではベースレートをゼロに近い水準まで低くする「ゼロ運賃」や「マイナス運賃」が提示されることがある。しかし届出に、非協力的であったり、内容が実際の運賃水準と乖離しているとして、中国交通運輸部は6月に日中航路配船社21社に対し、総額425万円の罰金を科した¹⁰。これを受けて、8月以降は運賃水準が上昇したものの1月の水準までは回復していない。



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、2014年1月～2015年11月）

4. 2016年に向けての展望

2016年の輸送量に関し、各種調査機関は2016年に3～6%程度の荷動き増が起これと予想している。筆者は米国経済が好調であり、欧州経済も緩やかな回復傾向にあることから輸送量はある程度伸びを確保するものの、欧州ではテロや難民問題など地政学的リスクが存在する点には留意する必要があると考えている。また、中国とASEAN地域については輸送量の伸びは緩やかなものになると考えている。

米国経済では2014年に引き続き雇用情勢の改善、これを受けた個人消費の堅調な推移、住宅市場の持ち直しが見られ、輸入需要の拡大につながった。2016年以降の一つの懸念は、2015年12月16日のFRB（連邦準備制度理事会）で決まったゼロ金利政策解除の影響がどうなるかである。利子率上昇は、投資意欲の減退などが景気後退を促さなければドル高促進による輸

¹⁰中国交通運輸部は「ゼロ運賃」や「マイナス運賃」を防ぐために日中航路でサービスを提供する船社に対して運賃届出を義務化している。

入需要の拡大効果がある。すなわち、利上げがうまくいけば北米往航の輸送量を増やす方向へ進むと考えられる。

欧州経済も相変わらず緩やかながら、回復傾向が見込まれている。しかし 2015 年は景気回復が輸送量増大につながらない状態であった。ユーロ安という阻害要因があるなか、消費・投資の回復が輸入需要の増大につながるかが今後の注目点であろう。なお、欧州についてはテロ、難民問題などによる混乱や、ウクライナ情勢の変化といった地政学的リスクも懸念材料である。

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 6% 台が見込まれている。ただし、これまでの投資中心の経済成長から消費中心の経済成長への移行が進みつつあり¹¹、さらに生産拠点の東南アジアへの移行も進んでいるため、欧米諸国の景気回復に沿った輸送量の増加はこれまでに比べると緩やかなものになる可能性が高い。今後は中国向け消費財輸出も増えていく¹²ものと思われるが、こちらは少し長期的な見込みになろう。東南アジア経済も中国減速の影響は免れないが、今後は外需の回復に合わせて緩やかな経済成長が見込まれている。コンテナ輸送量の増加もこれまでに比べると緩やかなものとなるものとみられる。

一方、2016 年の船腹供給はこれまでに比べてペースが落ちるとみられているものの、大型船のデリバリーや就航は 2016 年になっても続き、船腹過剰の状況は基本的に変わらない。そのため、運賃の上がりにくい状況は続く¹³。このような状況を受けてさらなる M&A が続く可能性もある。たとえば、現在中国ではシノトランス & CSC と招商局集団も合併を検討しているとの報道もある。

アライアンスの改編やさらなる船社間協定の結成についても 2016 年以降、さらに進む。CMA-CGM に買収された NOL は 2016 年まで G6 に残留すると発表されたが、2017 年以降は O3 アライアンスへ移行する。CSCL の合併もアライアンスをまたぐため、COSCON の所属する CKYHE に集約されるにせよ、ほかの形をとるにせよ改編が進むことになる。また、2015 年 7 月にアジア・南米西岸航路でハパックロイド、ハンブルクスード、CMA-CGM、CSCL で船腹共有協定が結ばれ、12 月には MSC と現代商船も協定に加入した。アジア・南米航路は船舶の大型化が進む一方で、南米諸国の経済状況悪化に合わせて需給が軟化し、市況が悪化している航路であった。このように今後も市況の悪化した航路を中心にさらなる協調の形が模索さ

¹¹ 内閣府「世界経済の潮流<2015 年下半期 世界経済報告>」第一章参照 http://www5.cao.go.jp/j-j/sekai_chouryuu/sa15-02/index-pdf.html

¹² 最近の中国における消費の増加がコンテナ貨物輸送量を増加させた例のひとつとして松田琢磨「中国の紙おむつ輸入と日中航路コンテナ輸送量」（日刊 CARGO2015 年 10 月 15 日号）が挙げられる。

¹³ スエズ運河通航の問題や、欧州航路以外で十分な貨物が確保できないこともあり、船舶の大型化についても現時点では 20000TEU がほぼ上限であろうという見解が多くを占めている。詳しくは KAIUN2015 年 10 月号の特集や日刊 CARGO2015 年 9 月 15 日号、9 月 24 日号などを参照されたい。

れることとなるだろう。

以 上