

欧州航路コンテナ輸送量 (2015年7月分) <sup>1</sup>

1. 欧州往航 (東アジア・東南アジア→欧州)

(1) 輸送量

2015年7月のコンテナ貨物輸送量は、5か月連続の減少となる前年同月比▲7.1%の130.6万TEUとなった。1-7月累計では前年同期比▲4.5%の862.6万TEUであった(表1参照)。

表1: 欧州往航 (アジア発→欧州向) の輸送量推移

	往航			
	2014年		2015年	
	単位: TEU	対前年同期比伸び率 (%)	単位: TEU	対前年同期比伸び率 (%)
1月	1,443,287	9.7	1,403,563	▲ 2.8
2月	880,934	▲ 5.3	1,166,366	32.4
3月	1,272,720	16.4	981,548	▲ 22.9
4月	1,276,807	9.1	1,163,295	▲ 8.9
5月	1,371,207	13.9	1,329,596	▲ 3.0
6月	1,380,977	12.3	1,274,819	▲ 7.7
7月	1,406,338	8.8	1,306,460	▲ 7.1
8月	1,419,277	9.7		
9月	1,257,019	7.2		
10月	1,192,690	4.7		
11月	1,143,938	7.6		
12月	1,355,326	6.1		
1-7月累計			1-7月累計	
	<b>9,032,270</b>	<b>8.4</b>	<b>8,625,647</b>	<b>▲ 4.5</b>

欧州復航 (欧州→東アジア・東南アジア)

(1) 輸送量

2015年7月のコンテナ貨物輸送量は、3か月連続の増加となる+5.5%の62.3万TEU、1-7月累計では1.2%増の411.9万TEUであった(表2参照)。

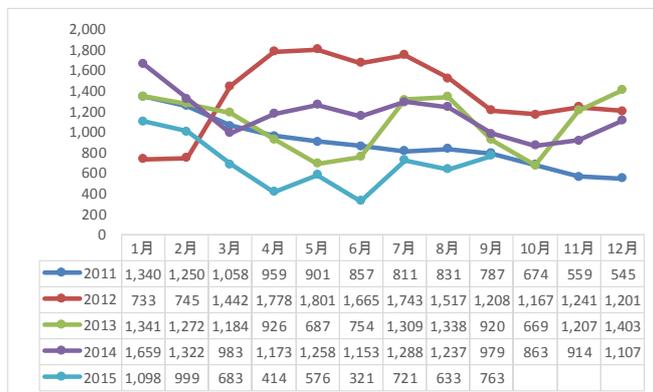
表2: 欧州復航 (欧州発→アジア向) の輸送量推移

	復航			
	2014年		2015年	
	単位: TEU	対前年同期比伸び率 (%)	単位: TEU	対前年同期比伸び率 (%)
1月	554,558	4.7	501,775	▲ 9.5
2月	554,516	▲ 0.2	558,442	0.7
3月	615,076	4.7	614,657	▲ 0.1
4月	589,356	0.6	576,827	▲ 2.1
5月	603,620	5.4	621,787	3.0
6月	561,281	▲ 5.0	622,492	10.9
7月	590,813	▲ 1.7	623,171	5.5
8月	562,813	0.4		
9月	553,227	▲ 3.6		
10月	578,409	0.5		
11月	588,639	2.9		
12月	602,623	8.4		
1-7月累計			1-7月累計	
	<b>4,069,220</b>	<b>1.1</b>	<b>4,119,151</b>	<b>1.2</b>

データ出所: CTS社データを元に作成

## 2. 欧州航路運賃

### (1) 中国上海航運交易所（SCFI）に基づく往航運賃



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2011	1,340	1,250	1,058	959	901	857	811	831	787	674	559	545
2012	733	745	1,442	1,778	1,801	1,665	1,743	1,517	1,208	1,167	1,241	1,201
2013	1,341	1,272	1,184	926	687	754	1,309	1,338	920	669	1,207	1,403
2014	1,659	1,322	983	1,173	1,258	1,153	1,288	1,237	979	863	914	1,107
2015	1,098	999	683	414	576	321	721	633	763			

図 2-1：欧州往航（上海→欧州）の月別運賃推移（2011年1月-2015年9月）

データ出所：上海航運交易所および英クラークソン社

※地中海向けは含まれない

※9月の運賃については、9月4日発表の速報値（週、スポット運賃）。

### (2) 英 Drewry に基づく往航運賃

塩田（中国）→フェリックスストウ（英国）間の運賃は、ドゥルーリが記録を開始した2011年以来では最低レベルで推移（図 2-2 参照）。

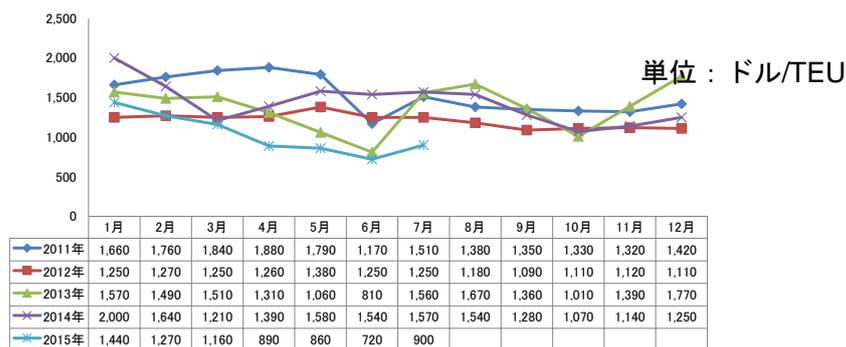


図 2-2：欧州往航（塩田→フェリックスストウ）の月別運賃推移（2011年1月-2015年7月）

データ出所：Drewry “Container Freight Rate Insight”

(3) 英 Drewry に基づく復航運賃

欧州復航（フェリックストウ（英国）→塩田（中国）間）運賃は3月の830ドルをピークに下落傾向が続いている。（図2-3参照）。

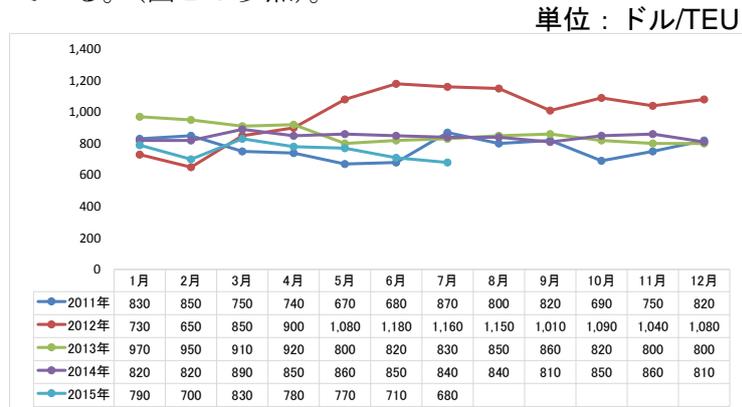


図2-3：欧州復航（フェリックストウ→塩田）の月別運賃推移（2011年1月-2015年7月）  
データ出所：Drewry “Container Freight Rate Insight”

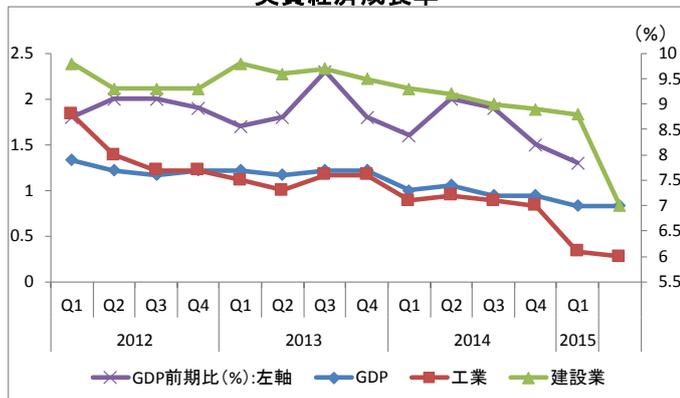
(参考) 荷動きに関連する中国および欧州主要経済指標

2015年9月作成 中国経済:低調

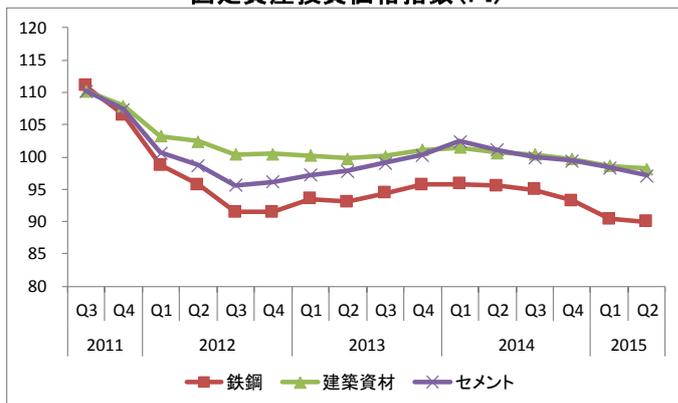
- ◆GDPは全体に下方修正された。第2四半期のGDPは7.0%（前年同期比）。
- 工業生産の落ち込みに加え、建設業が下降した。
- ◆2015年の住宅建設済及び建設着工床面積は、2011年以来最低レベルで推移。
- ◆2014年夏以降減少していたPMI（製造業購買担当者景気指数）は、2015年に入り僅かに持ち直しの兆しが見られたものの下降している。
- ◆2014年以降生産者物価指数（農産物）、固定資産投資価格指数は低下傾向。

データ出所：中国国家统计局

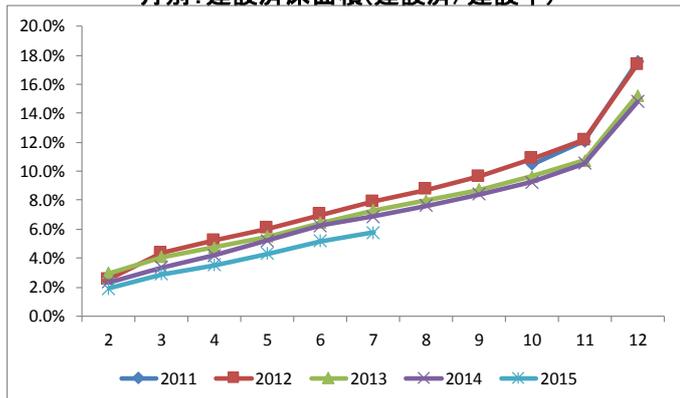
実質経済成長率



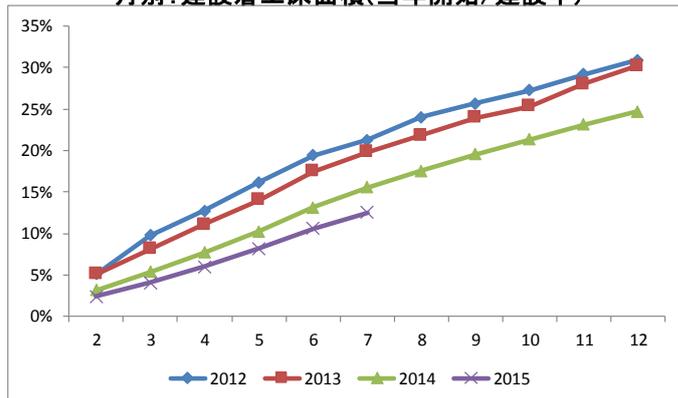
固定資産投資価格指数 (PI)



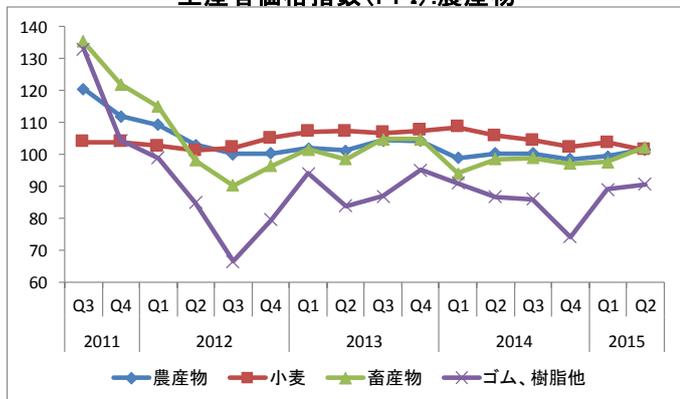
月別: 建設済床面積 (建設済/建設中)



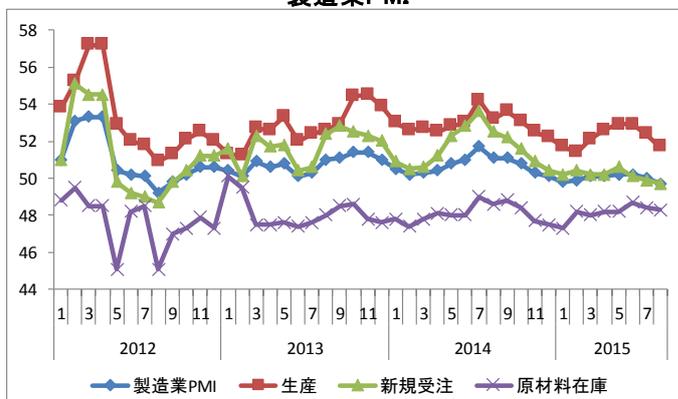
月別: 建設着工床面積 (当年開始/建設中)



生産者価格指数 (PPI): 農産物



製造業PMI

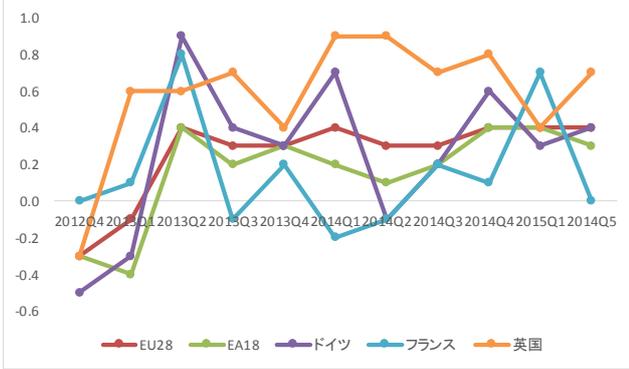


2015年9月作成 欧州経済:低調な成長

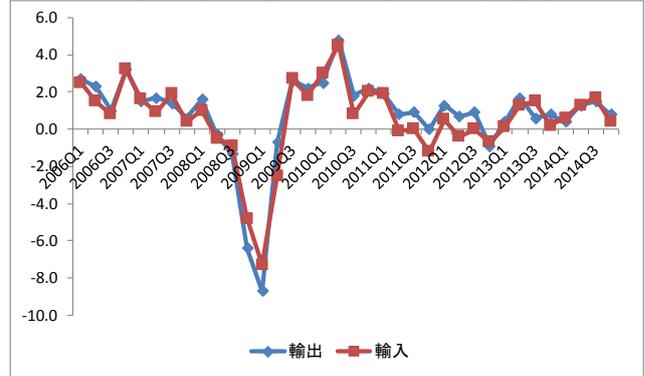
- ◆ EU28カ国およびユーロ圏18カ国のGDPは低調ながらプラスを維持。
- ◆ 失業率は欧州全体は低下傾向、英国は2015年に入り上昇傾向にあり。
- ◆ 2015年に入り製造業生産指数は全般的に減少傾向を示す。
- ◆ 2015年は輸出入ともに増加傾向にあり。ロシアへの経済制裁を背景に、ロシアとの貿易額の減少は拡大している。
- ◆ 原油価格低下により、原油輸出国の景気に影響するリスクあり。

データ出所: 欧州連合(EU)統計局

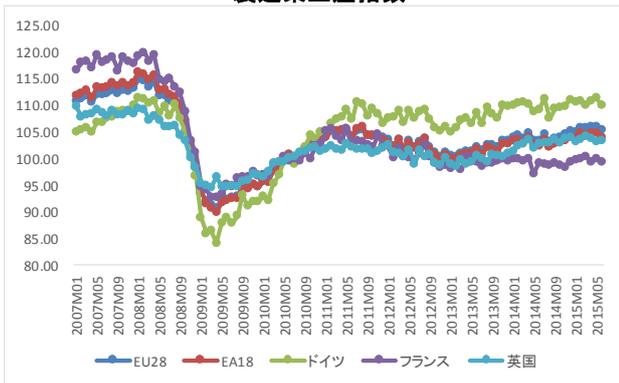
実質経済成長率(ユーロ, 前期比%)



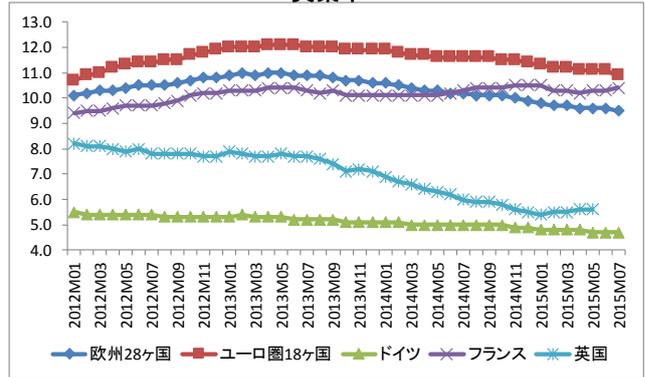
ユーロ圏(18ヶ国) 輸出入成長率(ユーロ, 前期比%)



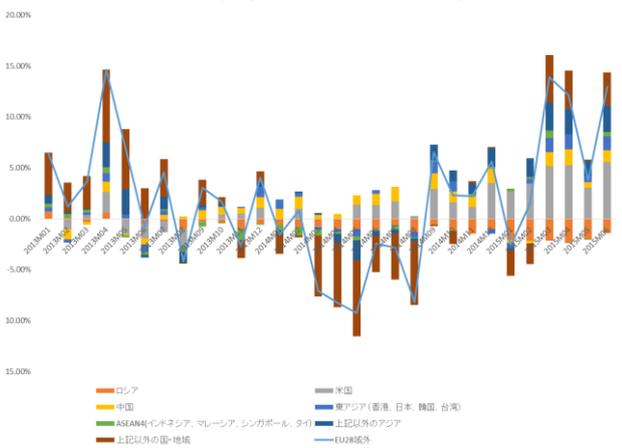
製造業生産指数



失業率



EU28カ国域外貿易(輸出) ※前年比に対する国・地域別寄与度



EU28域外貿易(輸入) ※前年比に対する国・地域別寄与度

