

年末年初市況見通しと現状

はじめに

年末から年初にかけて業界紙などで今年の市況見通しについて、ご祝儀相場的な楽観論を含め様々な考え方が示された。ほぼ第一四半期を過ぎた段階でそれらを整理すると共に、現状を確認してみた。

I. タンカー

1. VLCC

<見通しと論点>

新聞紙上などに見る業界関係者の年初の見通しには、楽観的な見方と、2013 年と同程度に戻るといふ悲観的な見方との双方があった。楽観的な見方については、①国際エネルギー機関 (IEA) による世界原油需要の増加予測 (前年比 1.3%増の日量 9,240 万バレル)、②海上荷動きの微増予測 (パイプライン敷設と米シェールオイル増産による微増)、及び③中国・インドの西アフリカからの原油調達増加に伴うトンマイルの増加予測に基づき、船腹需要の増加を予測する一方、世界の新造船供給量が過大ではない (純増 10 隻程度) という船腹供給の予測から、2014 年の市況は緩やかに上昇すると主張されていた。悲観的な見方については、船腹供給引き締めに関しては好意的な材料 (新造船竣工が前年と比べ若干減少) があるものの、マーケットのファンダメンタルズが改善していないことからすれば、年初の市況上昇は一時的なものであって、いずれ 2013 年と同程度に戻ると主張されていた。

<現状>

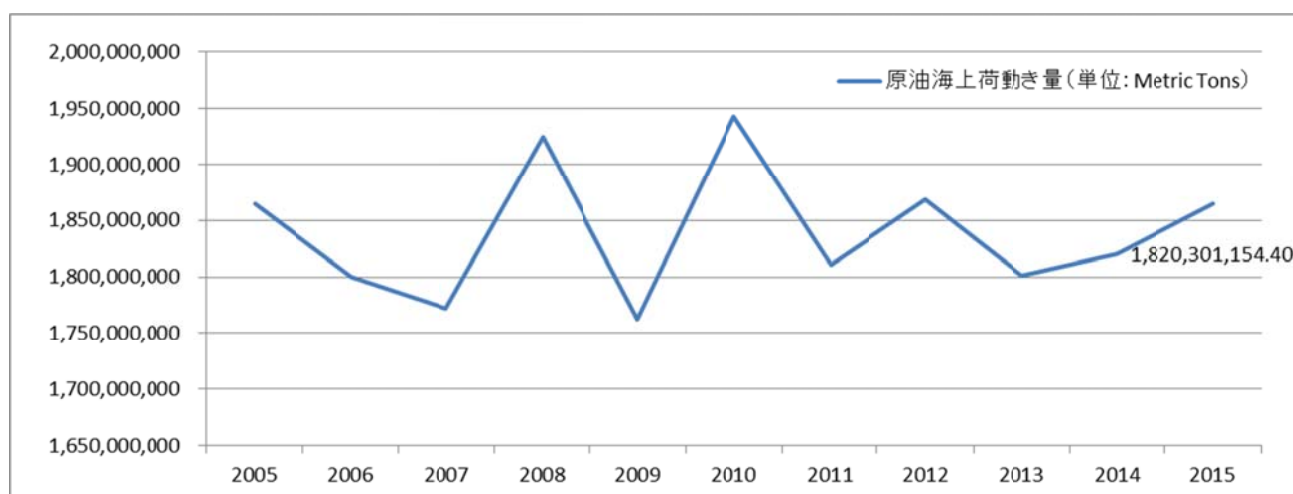
2014 年 3 月末までの市況動向からは、低位安定に近いものの楽観的な見通しが概ね妥当しているものと思われる。

まず、VLCC 市況に影響を与える経済動向・海上荷動き・船腹需給等を確認する。Global Insight 社の 2014 年 4 月時点での見通しでは、2014 年の世界の GDP 年平均成長率は 3.3%、世界の海上荷動き量の伸び率は全体で 3.8%、原油の海上荷動き量については 1.1%が見込まれている (図表 1)。クラークソン (*Oil & Tanker Trades Outlook*) も原油の海上荷動き量伸び率を 1.1%と予測する。

更に、IEA がこの 3 月に 2014 年世界原油需要予測を日量 9,270 万バレルに上方修正していること、西アフリカ諸国からの一日当り原油輸出量が 2013 年比 3% 増の 8.0 百万バレル、中国の一日当り原油輸入量が 2013 年比 8% 増の 5.5 百万バレルにそれぞれ増加が見込まれること（ともにクラークソン）、及び 1 月に中国の原油輸入量が過去最高を記録したこと（2014 年 4 月 9 日付日刊海事通信）からも、経済動向、海上荷動き共に好材料が出ているといえる。

船腹需給に関しては、現在世界で運行中の VLCC は 621 隻、今年竣工予定は 30 隻程度で、過去 4 年間で最も低い水準にあるとされる（2014 年 3 月 10 日付日本海事新聞）。クラークソンによれば、VLCC の積載重量トンベースで見た 2014 年の世界船腹需給バランスは、需要が 1.7 百万積載重量トン増、供給が 4.1 百万積載重量トン増で、2.3 百万積載重量トンの供給超過と予測されている。なお、VLCC における係船は、2013 年 3 月に 12 隻 3.5 百万積載重量トンであったのに対し、2014 年 3 月では 19 隻 5.7 百万積載重量トンと前年同期比で微増となっている（Drewry, *Shipping Insight*）。

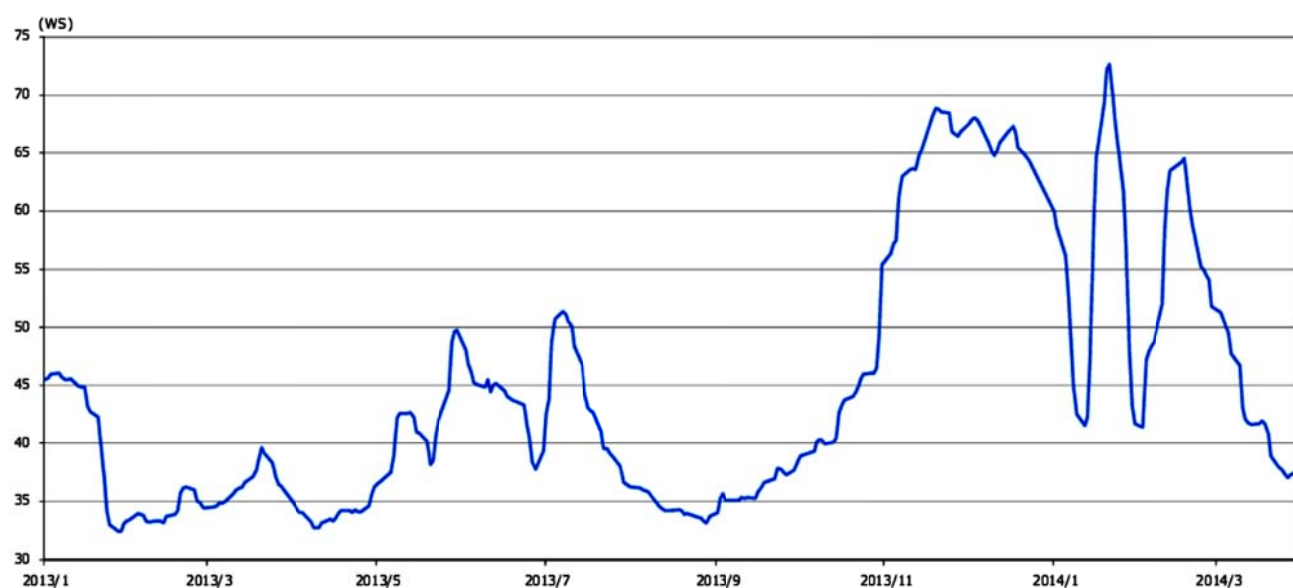
図表 1：【原油海上荷動き量（2014 年 4 月予測）】



IHS Global Insight (2014.4)より作成

つぎに、市況の動向を確認する。商船三井の公表データ（マーケットデータ、2014 年 4 月）によれば、2014 年 1-3 月の中東—アジア VLCC スポット市況（WS：日足）は前年同期との単純比較で 10 ポイント以上上昇し（図表 2）、中東—極東 VLCC スポット市況（WS：最高値）も、1、2 月ともに昨年の数値を大きく上回っている（図表 3）。2014 年 1-3 月の中東—日本 VLCC スポット市況（WS：平均値）についても、前年（WS39.9）と比べて約 16 ポイント上昇（WS55.7）となっており、邦船大手想定（WS45-47）を上回っている（2014 年 4 月 9 日付日刊海事通信）。

図表 2：【VLCC 市況 (WS)：日足 (アラビア湾→アジア)】



														(ws)
月間平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均	
VLCC	2013	41	34	36	34	42	44	44	35	36	43	64	66	43
	2014	56	56	43										51

商船三井『マーケット・データ』より (2014.3 末時点)

図表 3：【VLCC 市況 (WS)：月間最高値 (アラビア湾→極東)】

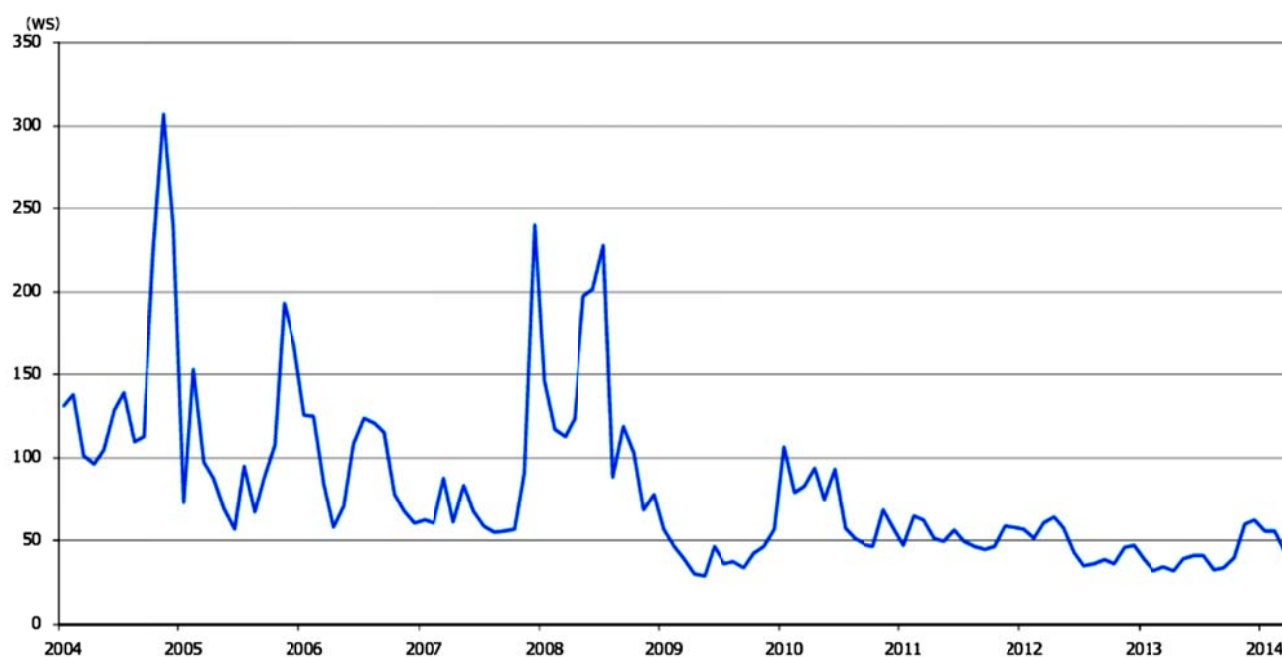
															(ws)
最高値		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均	
VLCC	2012	65	53	68.5	72.5	62.5	43.5	34.5	35	39.75	37.5	50	49.75	50.96	
	2013	44	34	33.5	33	45	46.5	47.5	34.5	36	43.5	64	65	43.88	
	2014	73	62.5											67.8	

日本海事新聞 (2014.3.26) より作成

したがって、経済動向、海上荷動き等船腹需給の引き締まりを受け、市況もまずは堅調に推移しており、現状では楽観的な見方が当てはまっているといえる。

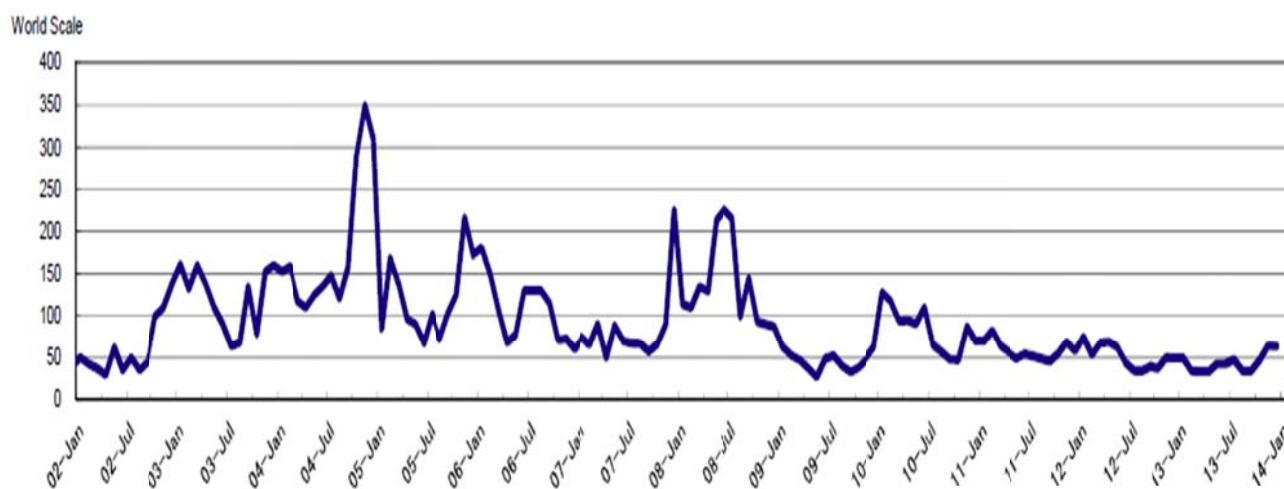
ただ、図表 4 や、図表 5 の日本郵船公表データ (NYK Fact Book II, 2014 年 1 月 31 日) に示した 2008 年以降の VLCC 市況の低調さからすれば、悲観的な見通しにもあるように 4 月以降下振れする可能性も否定できず、注意が必要である。

図表 4：【VLCC 市況 (WS)：月間平均 (アラビア湾→アジア)】



商船三井『マーケット・データ』より (2014.3 末時点)

図表 5：【中東湾岸積日本向け VLCC 最高値の推移】



NYK 調べ (2014.1.31 現在)

2. プロダクトタンカー

<見通しと論点>

年初の見通しとしては、市況は堅調に推移するというものが多く見られた。本格的な回復へは未だしの感があるが、荷動き増大と、それを裏付けるオイルメジャーのロット発注があり、その発注が **MR** 新造発注残に含まれることから、回復基調であった **2013** 年よりもさらに好転するとの見方や、市況は十分に堅調であり、中東、アジアにおける新規製油所稼働に

より特に **LR2, LR1, MR** など改善が見込まれるとの予測も示されていた。他方で、先行き 2015 年の新造 MR が 1 0 0 隻超竣工されることの市況への影響に懸念も示されていた。

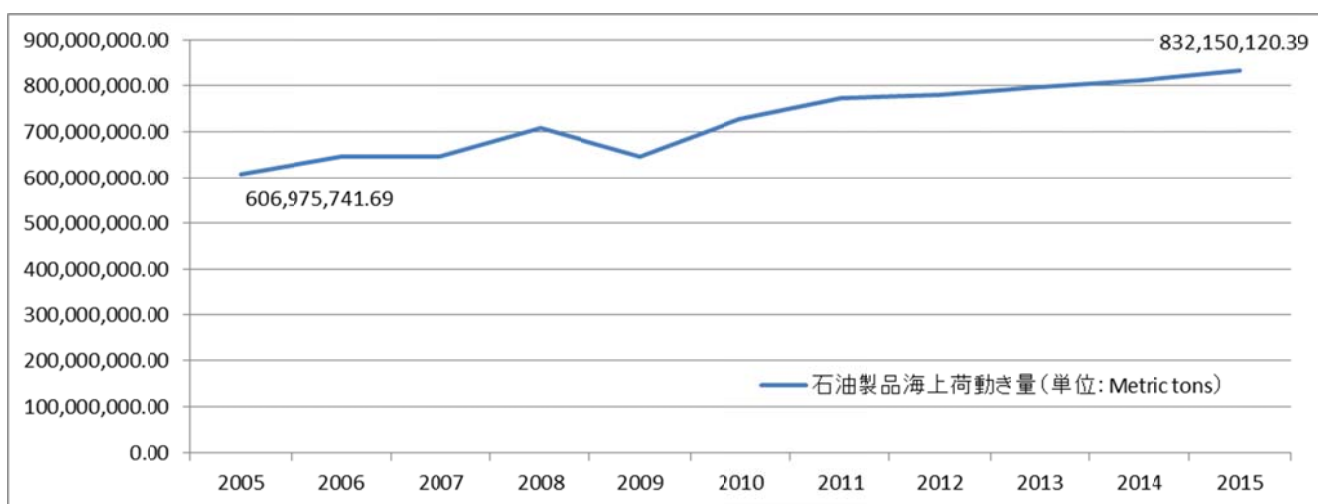
<現状>

2014 年の GDP 年平均成長率、世界海上荷動き量伸び率、原油需要量の見込みは前述 VLCC の箇所述べたとおりだが、同じく Global Insight によれば、石油製品の海上荷動き量伸び率は 1.9%が見込まれている（図表 6）。クラークソンは、石油製品の海上荷動き量伸び率を 3.5%と予測している。

米エネルギー情報局（EIA）によれば、シェールオイル革命の影響で、米国からの石油製品輸出量は増加傾向（例：2014 年 1 月の対前年同月増加率は 23.4%）にあり、その増加率は輸入量の減少率（例：2014 年 1 月の対前年同月減少率は 12.9%）を上回っている（図表 7）。他方、欧州からの米国向け石油関連製品の輸出量は 2010-2012 年で横這い傾向にある（図表 8）。また、クラークソンの予測によれば、2014 年の世界の石油精製能力が前年比で 4.1%の伸び率である（ちなみに、中東の伸び率は 16.3%と目を見張るものがある）。経済動向、海上荷動き共に好材料が出ているといえる。

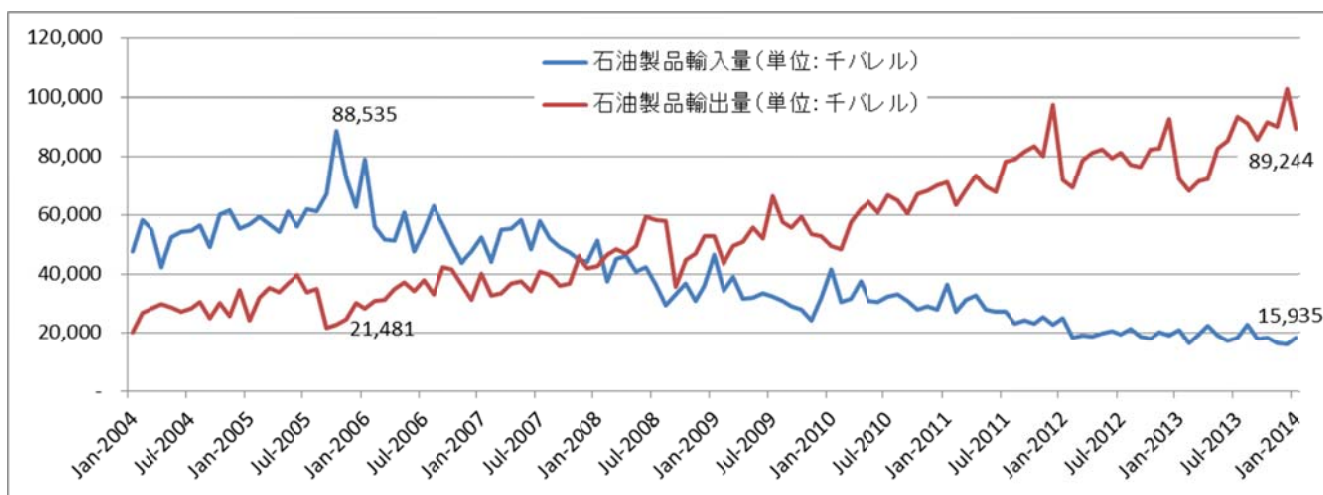
Drewry によれば、プロダクト船（Handy, Panamax, Aframax）における係船は、2013 年 3 月では 48 隻 3.1 百万積載重量トン、2014 年 3 月では 46 隻 2.8 百万積載重量トンとほぼ同程度となっている。積載重量トンベースで見た 2014 年のプロダクト船世界船腹需給バランスについても、クラークソンが需要 5.0 百万積載重量トン増、供給 4.7 百万積載重量トン増で、0.3 百万積載重量トンの需要超過と予測していることから、船腹需給面でも見通しは明るい。

図表 6：【石油製品海上荷動き量（2014 年 4 月予測）】



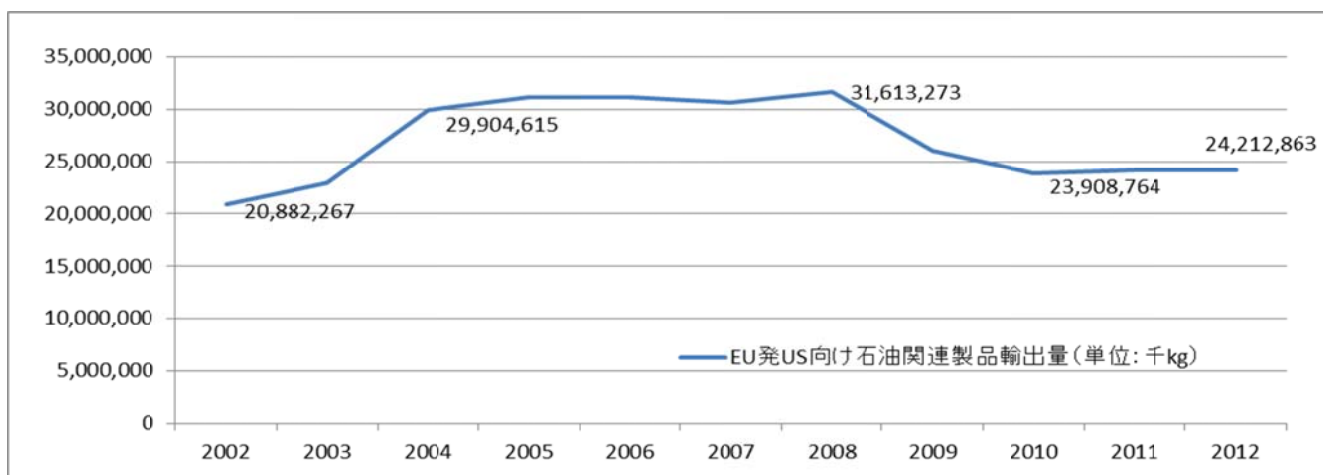
IHS Global Insight (2014.4)より作成

図表 7：【米国石油精製品輸出入量】



米 EIA 公表データより作成

図表 8：【EU—対米石油精製品輸出力】



欧州委員会統計資料 (Market Access Database) より作成

こうした好材料に市況が反応しているとは言い難い。直近では、日本海事新聞（2014 年 3 月 6 日付）によれば、スエズ以東の MR 型傭船料は、東南アジアや豪州揚げの軽油荷動きが増加したことなどから、日本・韓国で暖房用の燃料需要が一段落した 1-2 月低迷時の日建て 7,000—8,000 ドルから足元では 13,000 ドル台に回復、スエズ以西についても、欧州の暖冬、米国の寒波を要因に米国積み欧州揚げの軽油荷動きが鈍化したことから、MR 型傭船料は 9,000 ドル台まで下げていたが、ここ 1, 2 週間で底打ちし、足元は 12,500 ドル前後に戻っているとされるが、タンカーの運賃指標であるワールドスケール (WS) ベースにおける 1-3 月期の前年との単純比較では、MR、LR いずれも前年の数値を下回っている（図表 9）。2013 年以上の回復基調の兆しとしては、いささか弱い市況状況と言えよう。2009 年以降の市況の推移状況（図表 10）から推察するに、2009 年や 2012 年のように、年後半にかけて市況が大きく上昇することでもない限り、2014 年における 2013 年以上の上昇局面は望めないのではないだろうか。船腹供給サイドの要因に秘密が隠されていると考えられ

る。

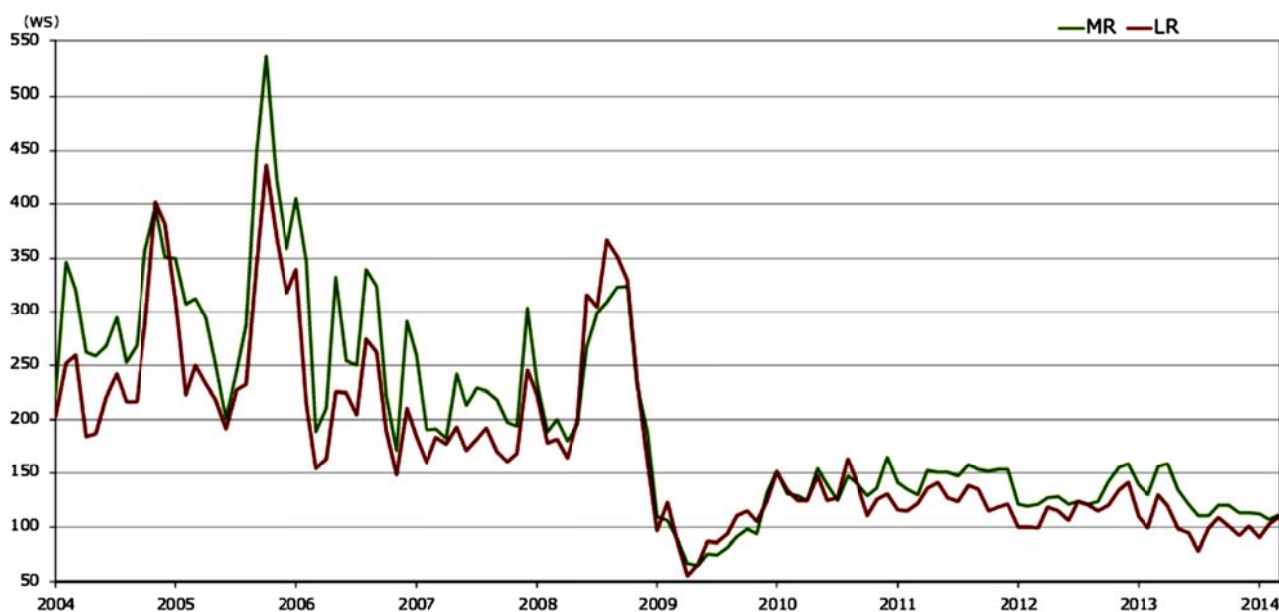
図表 9：【プロダクト船市況 (WS)：日足 (LR 型：アラビア湾→日本) /MR 型：シンガポール→日本】



														(ws)
月間平均		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
LR	2013	117	106	138	127	105	100	83	106	116	108	98	107	109
	2014	90	103	109										101
MR	2013	149	139	167	170	143	130	118	118	128	128	121	121	136
	2014	112	107	111										110

商船三井『マーケット・データ』より (2014.3 末時点)

図表 10：【プロダクト船市況 (WS)：月間平均 (LR 型：アラビア湾→日本) /MR 型：シンガポール→日本】



商船三井『マーケット・データ』より (2014.3 末時点)

II. バルカー

1. ケープサイズ

<見通しと論点>

年初の見通しには、市況は概ね堅調に推移すると予想されていた。その一因として、数年にわたる市況低迷の主因であった新造船の大量竣工が一服することを挙げるものや、2014年の船腹伸び率を主要貨物（鉄鉱石）荷動き伸び率が上回るとの予想を示すものもあった。

また、2014年は先物相場水準が実勢市況を常に上回る展開が予想される点、そして減速航行の浸透による船腹供給の抑制が寄与する点を積極的要因として挙げる一方、消極的要因として、船腹供給量過多に加え、原油価格低迷・バンカー価格低迷により減速航行からの離脱分岐線が下がることを挙げつつも、2014年は2012、2013年との比較では良好な市況と見込むものもあった。

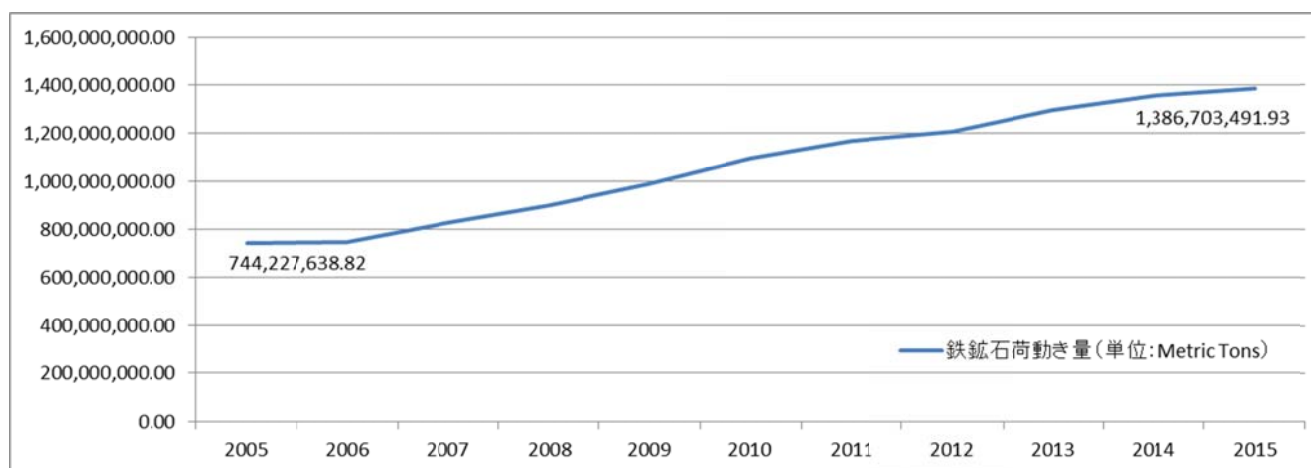
<現状>

経済動向、荷動き関連であるが、Global Insightによれば、鉄鉱石海上荷動き量の前年比伸び率は4.6%と見込まれる（図表1-1）。クラークソン（Dry Bulk Trade Outlook）にいたっては、伸び率9.3%と強気の見込みである。

世界鉄鋼協会（WSA）によると、中国の粗鋼生産量は2014年1-2月対前年同期比4.3%増（図表1-2）であり、2014年1-3月期鉄鉱石輸入量も、前年同期比で19.4%増の2億2,201万トンに達している（2014年4月11日付チャイナプレス）。海事プレス（2014年4月25日及び5月7日付）によれば、輸出国側でもある豪州からの1-3月期鉄鉱石出荷量が過去最高ペースの1億5,000万トン台となり、前年同期比で21%増加している。BHP ビリトン、リオ・ティント、フォーテスキュー・メタルズ・グループ（FMG）など同地の資源会社の1-3月鉄鉱石輸出量も、それぞれ前年同期比で約1,000万トンの増加となっている。他方で、ブラジル積み極東揚げ（フロントホール）の鉄鉱石荷動きが鈍化、これに伴い大西洋での船腹余剰が生じている（2014年4月21日付日本海事新聞）。

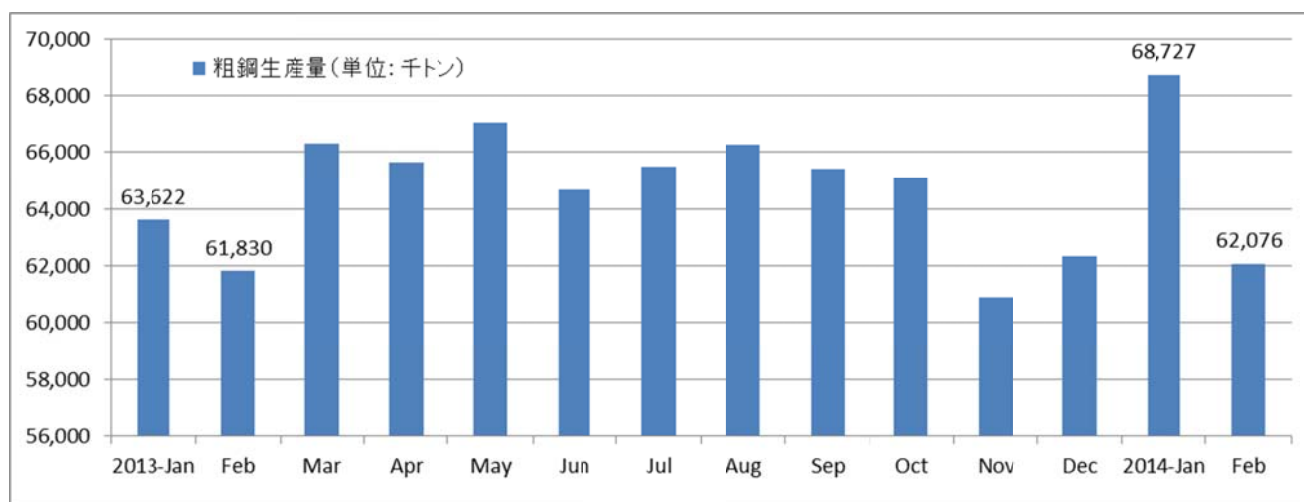
次に、船腹需給面では、クラークソンが2014年の世界のケープサイズ船腹量を対前年比3.7%増の304.6百万積載重量トンと予測しているが、荷動きの高い伸び率を考えれば、需給は一致することになると説明されている。そして、減速航行からの離脱分岐線に影響を与えると指摘された原油価格及びバンカー油価格であるが、クラークソンの発表資料によれば、2014年の第一四半期の原油価格は2013年平均と同程度又は若干上回る水準にあるものの（図表1-3）、バンカー油の価格については、2013年平均よりも若干下回る水準で推移している（図表1-4）。したがって、減速航行からの離脱が生じ始めるような価格水準にはないといえる。

図表 11：【鉄鉱石海上荷動き量（2014 年 4 月予測）】



IHS Global Insight (2014.4)より作成

図表 12：【中国粗鋼生産量】



World Steel Association データより

図表 13：【原油価格の推移】

Oil Prices...						
Average	Brent	WTI	Bonny	Dubai	LLS	Minas
2008	96.99	99.67	100.16	93.61	102.35	100.29
2009	61.48	61.64	63.01	61.68	64.26	63.95
2010	79.53	79.41	81.06	78.14	82.70	81.67
2011	110.90	95.08	114.11	106.18	112.24	113.09
2012	111.67	94.19	113.50	109.09	111.60	115.13
2013	108.74	97.88	111.09	105.56	107.31	108.50
Mar-13	108.41	92.88	111.45	105.46	112.71	110.17
Apr-13	102.30	92.00	105.44	101.75	105.42	102.93
May-13	102.66	94.66	105.46	100.42	104.32	101.02
Jun-13	102.95	95.74	104.87	100.41	104.17	102.63
Jul-13	107.94	104.51	109.84	103.52	110.40	106.96
Aug-13	111.26	106.50	113.56	106.87	110.94	109.71
Sep-13	111.89	106.22	115.14	108.37	108.32	110.98
Oct-13	109.20	100.43	111.95	106.69	102.87	108.35
Nov-13	108.02	93.79	109.61	106.07	97.07	106.97
Dec-13	110.83	97.81	112.10	107.79	102.72	109.79
Jan-14	108.28	94.87	109.54	103.96	102.53	107.37
Feb-14	108.91	100.75	110.49	105.05	106.35	107.89
y-o-y %	0%	8%	-1%	0%	-6%	-2%

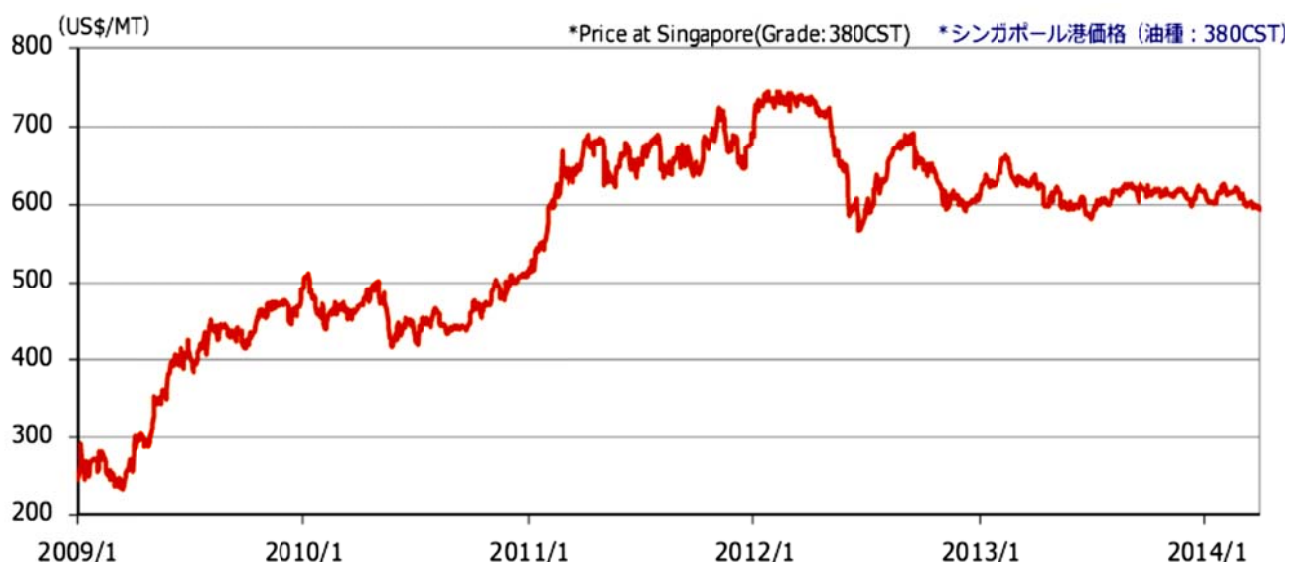


Clarkson, *Oil & Tanker Trades Outlook* より抜粋

図表 14：【バンカー油価格の推移】

	380CST, US\$/tonne		
	Rott.	Sing.	Fuj.
2009	353.81	371.87	372.78
2010	450.23	464.14	468.17
2011	617.94	646.94	652.93
2012	639.64	664.06	668.51
2013	594.80	615.93	616.79
28-Feb	582.00	614.50	602.00
07-Mar	578.00	610.00	598.00
14-Mar	575.00	602.50	605.00
21-Mar	570.00	609.50	602.00

Clarkson, *Oil & Tanker Trades Outlook* より抜粋



商船三井『マーケット・データ』より（2014.3 末時点）

確かに、2014 年の市況は 2013 年の市況よりも良好といえる。日本海事新聞（2014 年 2 月 26 日、28 日付）によれば、新造船の供給減を追い風に市場心理に先高観が強まっていることから、一年物期間傭船レートが 25,000～27,000 ドルに上昇した。その後も、中国の鉄鉱石輸入量が過去最高だった去年を上回る可能性が出ていることを理由として、一年物期間傭船レートが 1 日当り 28,000 ドルを突破するなど（2014 年 3 月 7 日付日本海事新聞）、市況は上昇基調を強めていた。しかし、3 月初旬ごろからの市況は軟調傾向といえる。フロントホールの鉄鉱石荷動き鈍化とそれに伴う大西洋での船腹余剰もあり、同航路の平均スポットレートは 3 月 28 日の 37,250 ドルから 4 月 18 日の 22,083 ドルまで下落（図表 15）、これに影響を受ける形で、4 月に入ってから主要航路平均レート指標も 13 営業日続落し、4

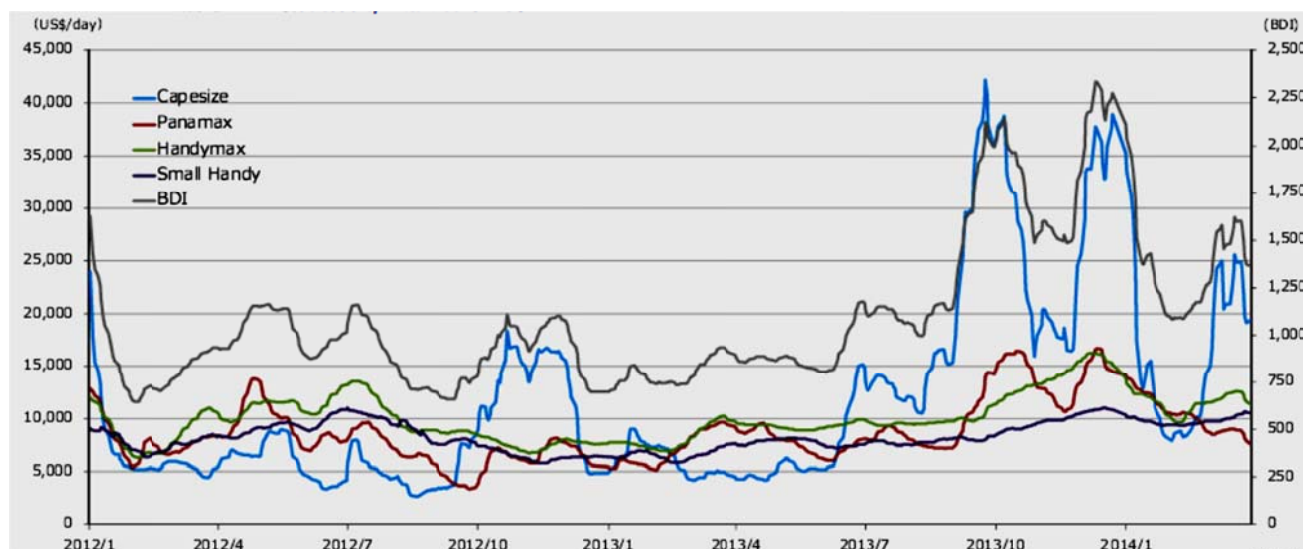
月 17 日に 8,831 ドルの値をつけた（2014 年 4 月 21 日付日本海事新聞）。ただ、図表 16 から分かる通り、2014 年 1-3 月期の平均レート（傭船料／4 航路平均：日足）は 16,180 ドルで、前年同期比で約 1 万ドルの高値（2013 年：6,025 ドル）となっている。一部予測にあった「1～3 月平均 3 万 7 千ドル」との開きは大きいものの、前年との比較でいえば 2014 年の市況は良好といえる。

図表 15：【ドライバルク船市況（傭船料／航路平均スポットレート）】

船種（船腹量）	航路	第 13 週	第 16 週
ケープサイズ (160-175 千 DWT)	バックホール (Far East – ATL)	4,459	－1,750
	フロントホール (Cont/Med – Far East)	37,250	22,083
	太平洋 (Far East RV)	19,386	10,350
	大西洋 (TransAtlantic RV)	15,750	4,639
4 航路平均		19,211	8,831

Shiptrade services S.A., *Weekly Shipping Market Report* より作成

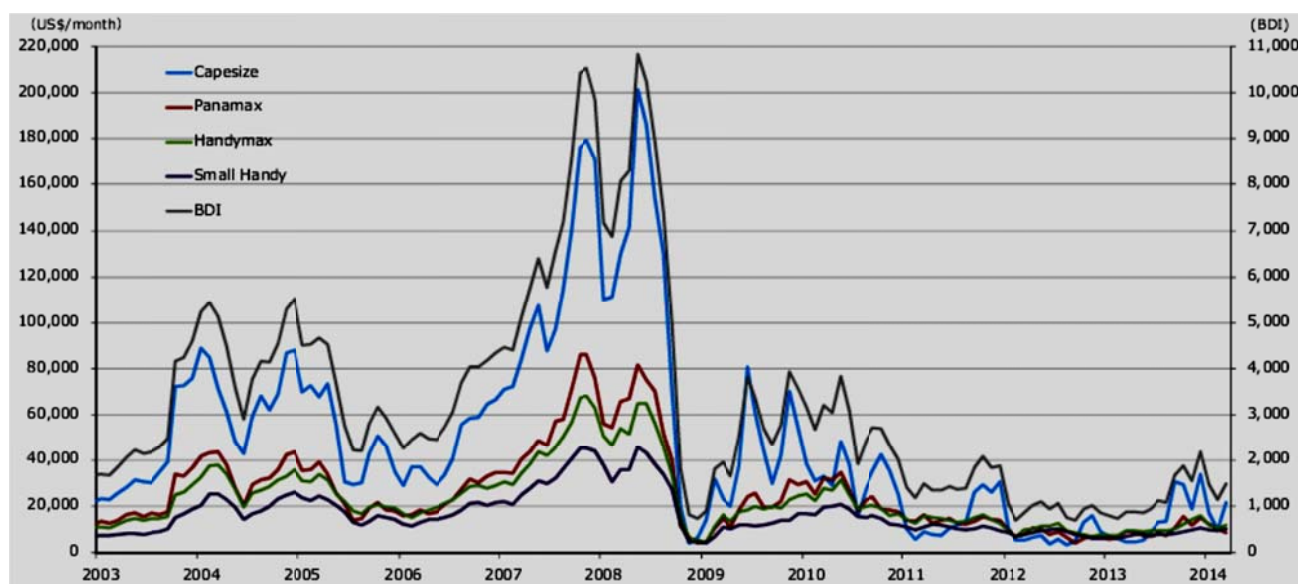
図表 16：【ドライバルク船市況（傭船料／4 航路平均）：日足】



月間平均		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均	(us\$/d)
Cape	2013	7,039	6,311	4,726	4,448	5,474	8,845	13,315	13,643	30,485	29,415	18,840	34,069	14,717	
	2014	17,089	9,680	21,773										16,180	
Panamax	2013	5,696	6,428	9,176	8,982	7,417	6,884	8,618	7,495	10,695	15,513	11,943	15,332	9,515	
	2014	12,360	10,141	8,674										10,391	
Handy	2013	7,592	7,235	9,473	9,457	9,021	9,485	9,556	9,597	10,151	12,475	14,176	15,926	10,345	
	2014	12,084	10,628	12,113										11,608	
Small	2013	6,643	6,176	6,926	7,761	8,034	9,485	7,722	7,783	8,108	9,019	9,970	10,846	8,030	
	2014	9,801	9,523	10,134										9,819	
BDI	2013	771	745	876	874	851	941	1,123	1,088	1,681	1,883	1,559	2,178	1,214	
	2014	1,472	1,140	1,484										1,365	

商船三井『マーケット・データ』より（2014.3 末時点）

【ドライバルク船市況（備船料／4 航路平均）：月間平均】



商船三井『マーケット・データ』より（2014.3 末時点）

2. パナマックス

<見通しと論点>

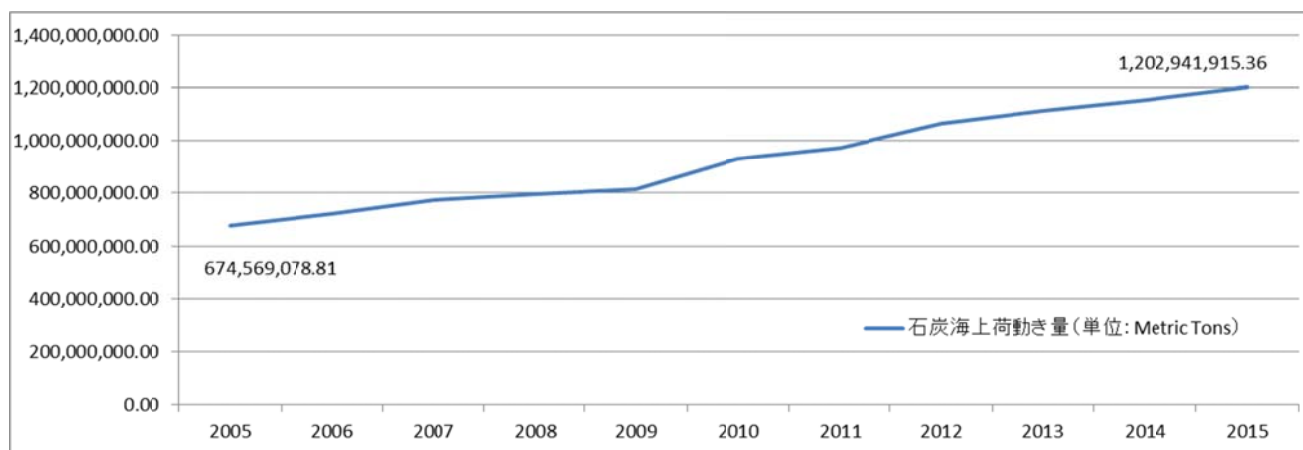
年初の見通しで、市況は 2013 年後半からの上昇局面を受け、概ね堅調と予想するものがあった。新造船の竣工はあるものの、中小バルカー市況と連動性を持つケープサイズ市況の回復、中国、インド等の新興国向けの石炭、穀物等の安定した輸送需要が見込まれることをあげていた。

<現状>

荷動き動向について、Global Insight によれば、2014 年石炭海上荷動き量の対前年伸び率は 3.6%、同年穀物（小麦、大豆、とうもろこし）海上荷動き量の対前年伸び率は 2.6%と見込まれる（図表 1 7 及び 1 8）。クラークソンでは石炭についての伸び率は 4.5%、小麦及びとうもろこしその他雑穀類については 0.7%、大豆については 6.8%と予測されている。

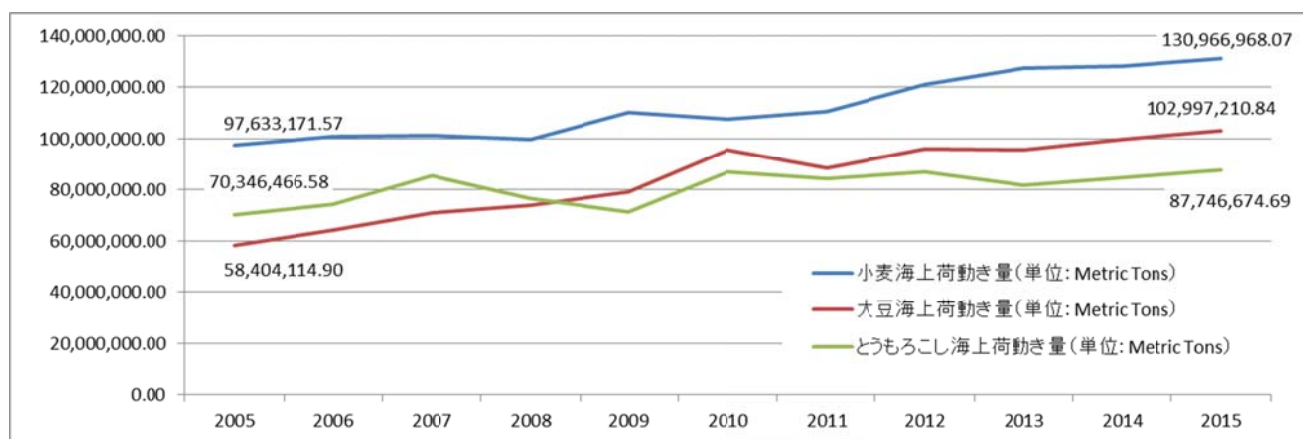
他方、船腹需給については緩和が見られる。クラークソンによれば、パナマックスサイズの船腹伸び率は前年同期比で 5.6%であり、上記荷動き量伸び率を上回る可能性が高い。また、4 月 21 日付日本海事新聞によれば、南米東岸には穀物出荷シーズンを狙いフリー船が集結していたが、すでに穀物メジャーが船腹手当済みであったこともあり、船腹余剰が生じている。

図表 17：【石炭海上荷動き量（2014 年 4 月予測）】



IHS Global Insight (2014.4)より作成

図表 18：【穀物海上荷動き量（2014 年 4 月予測）】



IHS Global Insight (2014.4)より作成

市況動向について、2014 年 3 月 7 日付日本海事新聞によれば、パナマックス市況は太平洋水域では堅調なもの、大西洋水域では、2013 年 9 月以来の低水準（8,000 ドル台）となった。これは、先述の通り、南米の穀物出荷シーズン入りを見越して太平洋からのバラスト航海が増加、同水域のパナマックスに船腹余剰感高まったことによる。3 月下旬に至っても南米積み穀物輸送の傭船レートで上値が重い展開となっている（2014 年 3 月 24 日付日本海事新聞）。これは、南米の国内物流未整備によるパナマックスの滞船が生じ、出荷ペースが上がらないなど、船腹余剰感の解消に手間取っていることによる。そのため、図表 15 から分かる通り、2014 年 3 月期の平均レート（傭船料／4 航路平均：日足）は前年を下回っている。ただ、同年 1-3 月期の平均レートは 10,391 ドルであり、前年同期よりも高い数値（2013 年：7,100 ドル）となっている。なお、2014 年 3 月 28 日付クラークソン資料（Shipping Intelligence Weekly）によれば、3 月 27 日付パナマックス定期傭船料平均レート（Panamax TC Avg.）は、2014 年第二四半期物（Q2 14）が 10,825 ドル、2015 年物（Cal

15) が 13,125 ドルであったのに対し、実勢レートは 8,210 ドルであり、先物相場が実勢を上回っていることから、明るい兆しが見られるともいえ、4 月以降に前年水準を上回るよう推移するか、見守ることが肝要となろう。

III. 定航（コンテナ）

<見通しと論点>

年初の見通しでは、市況の改善は見込めないとの予想が大勢であった。これは、積極的要因として、北米住宅市場の本格的な回復など欧米関係荷動きが少しずつ伸びはじめている点（北米東航荷動き：前年比 5.0%増加の予測）、消極的要因として、2014 年は 2013 年末全船腹量の 8%前後の新造船竣工が予測されていることなどから、需給引き締めとはなりにくい環境と予測されたことによる。

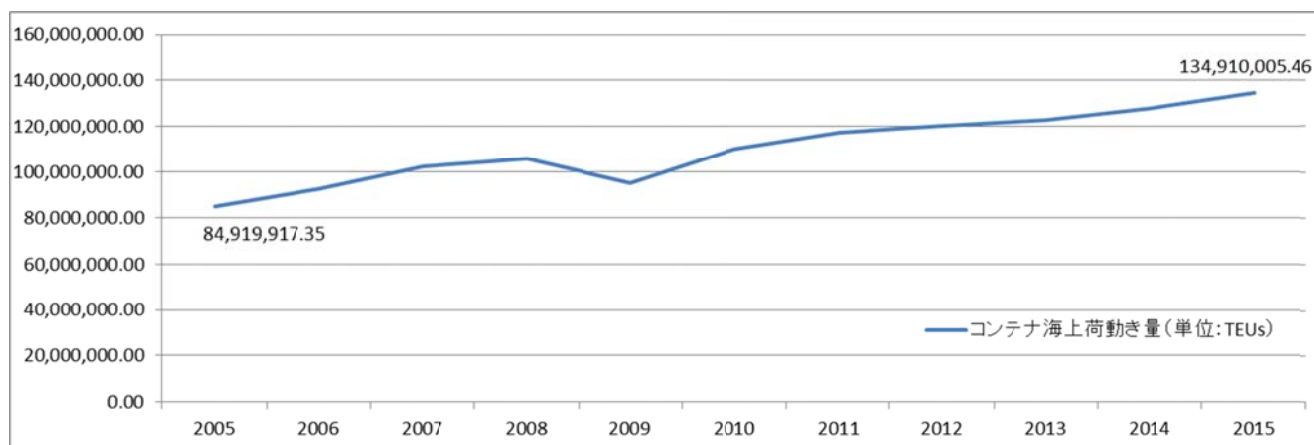
<現状>

荷動き動向については、世界経済全体で成長及び輸出入量の増大が見込まれるなどの好調な経済動向を背景に、コンテナ荷動きについても増加が見込まれている。Global Insight によれば、2014 年コンテナ海上荷動き量の対前年伸び率は 4.3%と見込まれている（図表 19）。実際にも、たとえば北米東航のコンテナ貨物量は 1-3 月期累計で前年同期比 6.3%増（4 月 14 日付日本海事新聞）、欧州西航の 1-2 月期累計は前年同期比 2.9%増（2014 年 4 月 18 日付日本海事新聞）となっており、前年と比べれば共に好調な滑り出しといえる。この背景として、たとえば北米航路の動向に影響を与える北米住宅市場については、S&P ケース・シラー住宅価格指数及び米国住宅建築許可件数から 2013 年から 2014 年にかけての回復基調がうかがえ（図表 20 及び 21）、米国の個人消費支出（PCE）についても、堅調に推移していることが影響しているといえよう（図表 22）。2013 年に好調な伸びを見せた EU 圏の個人消費支出（図表 23）についても、みずほ銀行（『みずほ欧州経済動向』2014 年 4 月号）が 2014 年第一四半期を「個人消費は全体として底堅く推移している」と評価していることから、荷動き増加にとって好材料になっているといえる。実際、欧州西航では、2014 年 2 月の貨物量は前年割れしたものの、それまでは 11 か月連続で貨物量が前年を上回る回復ぶりをみせていた（2014 年 4 月 18 日付日本海事新聞）。アジア域内航路についても、2014 年 1 月のコンテナ荷動き量は対前年同月比で 4.7%増の 1,189,719TEU、2 月も 2.5%増の 978,882TEU と、こちらも好調な滑り出しとなっている（当センター『主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向』：2014 年 3 月 27 日及び 4 月 17 日発表分）。2013 年には ASEAN 主要 5 か国の個人消費支出推計が 120 兆円に達し（2014 年 2 月 23 日付日本経済新聞）、2014 年の同 5 か国実質経済成長率も 4.9%と見込まれる（IMF World Economic Outlook）など、こちらも好材料の存在が指摘できる。

2014 年の世界船腹需給バランスについては、クラークソン（*Container Intelligence Monthly*）が需要の増加（コンテナ貿易量：10 百万 TEU 増）が供給の増加（コンテナ積載能力：0.75 百万 TEU 増）を上回ると予測していることから、船腹需給面での改善傾向がうかがえる。しかしながら、3 月時点で係船が船隊全体の 4.3%にあたる 0.74 百万 TEU に上っており、クラークソンは、構造的な供給過剰は依然として解消されていないと指摘している。こうした状況に加え、1 万 TEU 超の大型コンテナ船“ULCS”の大量竣工と、それに

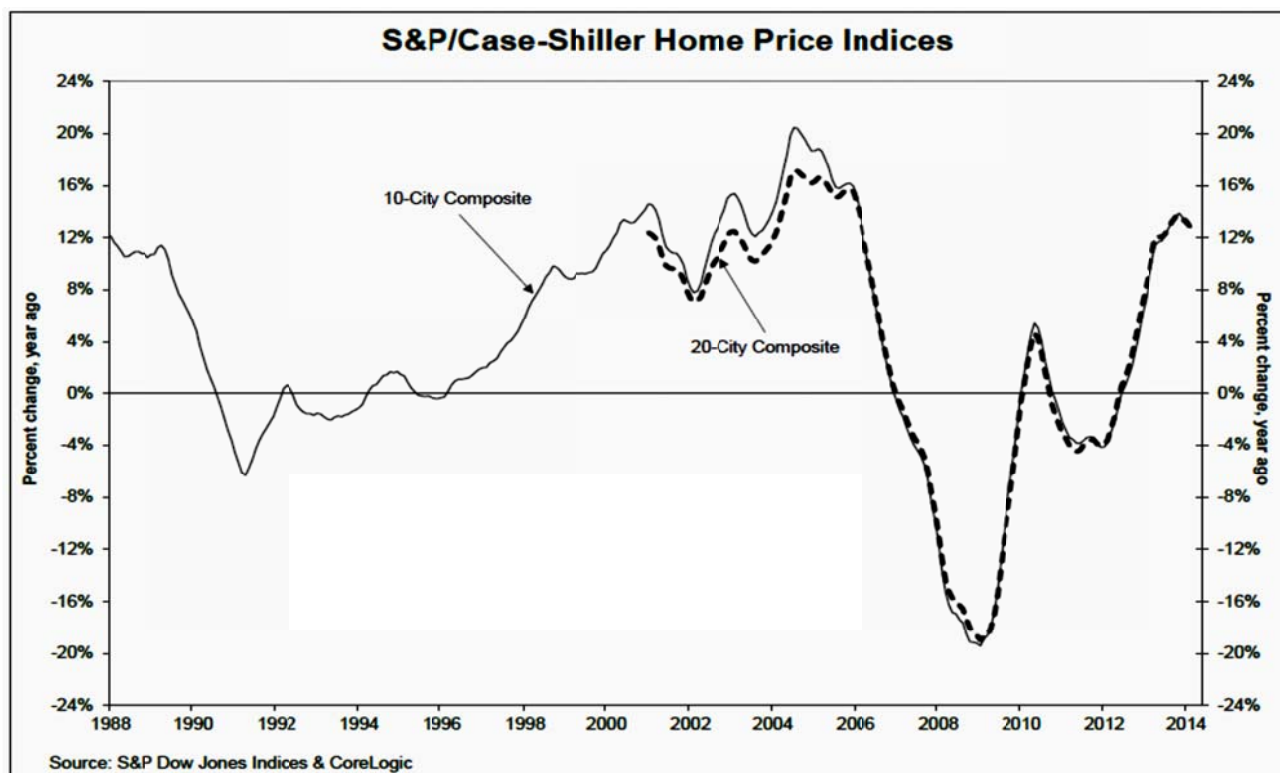
伴うカスケード（転配）による大型化の影響から、船腹供給の過剰感が強まる可能性も指摘されている（2014年4月7日付日本海事新聞）。実際、Drewryによれば、世界のコンテナ船船腹量は2013年12月末に5,125隻、17,113千TEUであったものが、2014年3月末には隻数全体が5,087隻に減少したものの、そのうち8,000TEUを超える大型船の隻数は17隻増、コンテナ船船腹量も17,157千TEUに増加しており、船型大型化の影響を伴う供給過剰状態となっていることがうかがえる。

図表 19：【コンテナ海上荷動き量（2014年4月予測）】



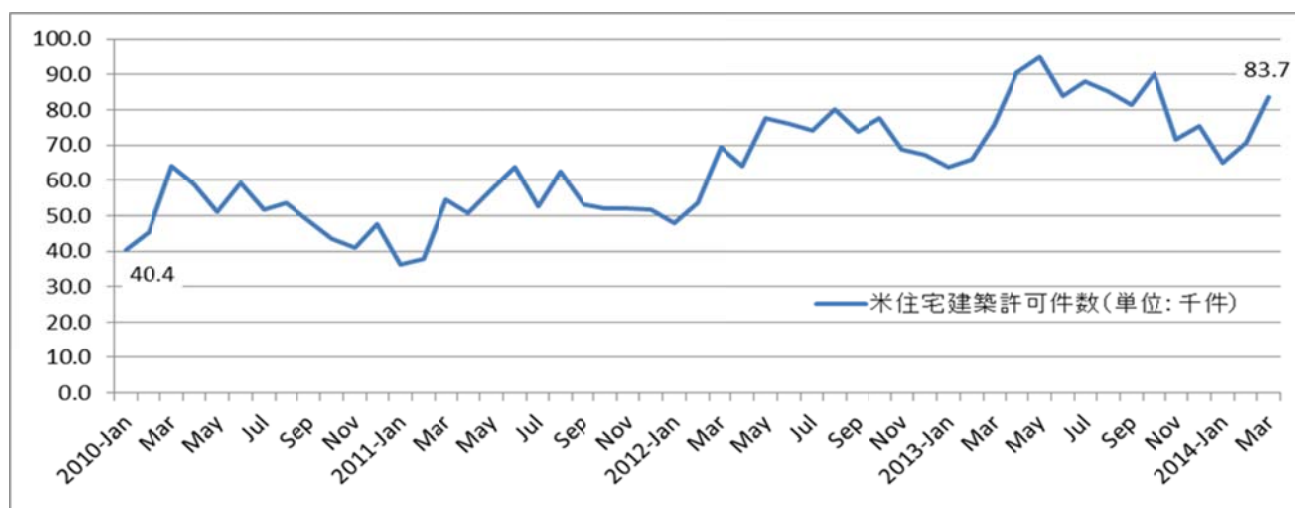
IHS Global Insight (2014.4)より作成

図表 20：【S&P ケース・シラー住宅価格指数】



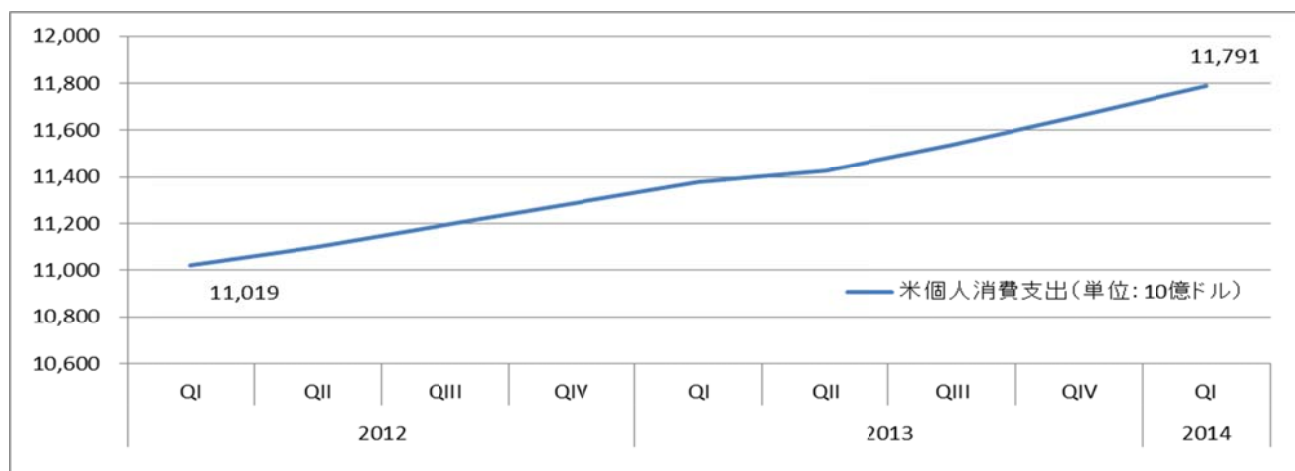
S&P プレスリリース（2014年4月29日）より抜粋

図表 21：【米住宅建築許可件数（2014 年 3 月発表）】



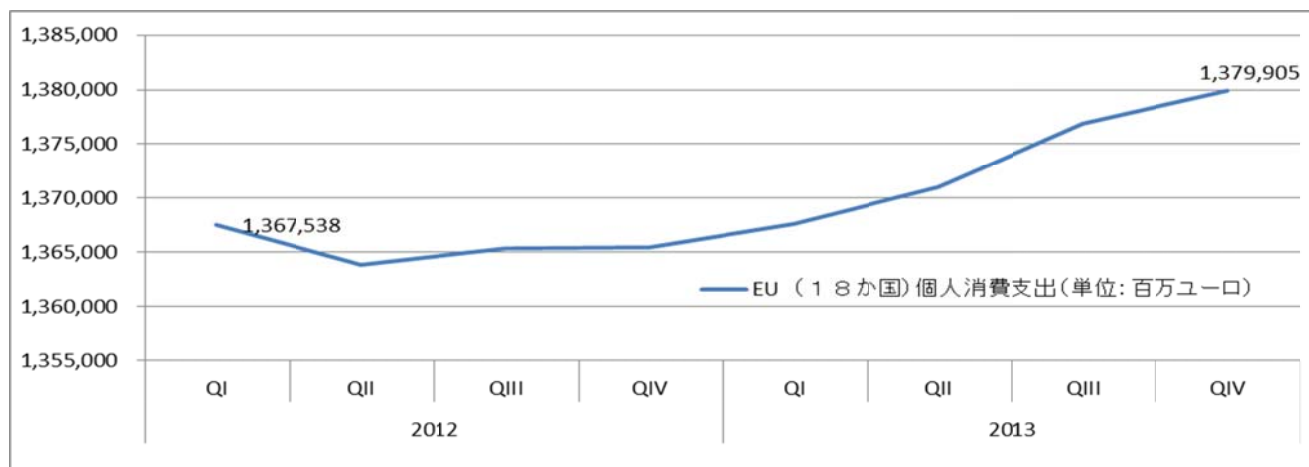
米商務省経済分析局データより作成

図表 22：【米個人消費支出額（2014 年 3 月発表）】



米商務省経済分析局データより作成

図表 23：【EU（18 か国）個人消費支出額（2014 年 4 月発表）】

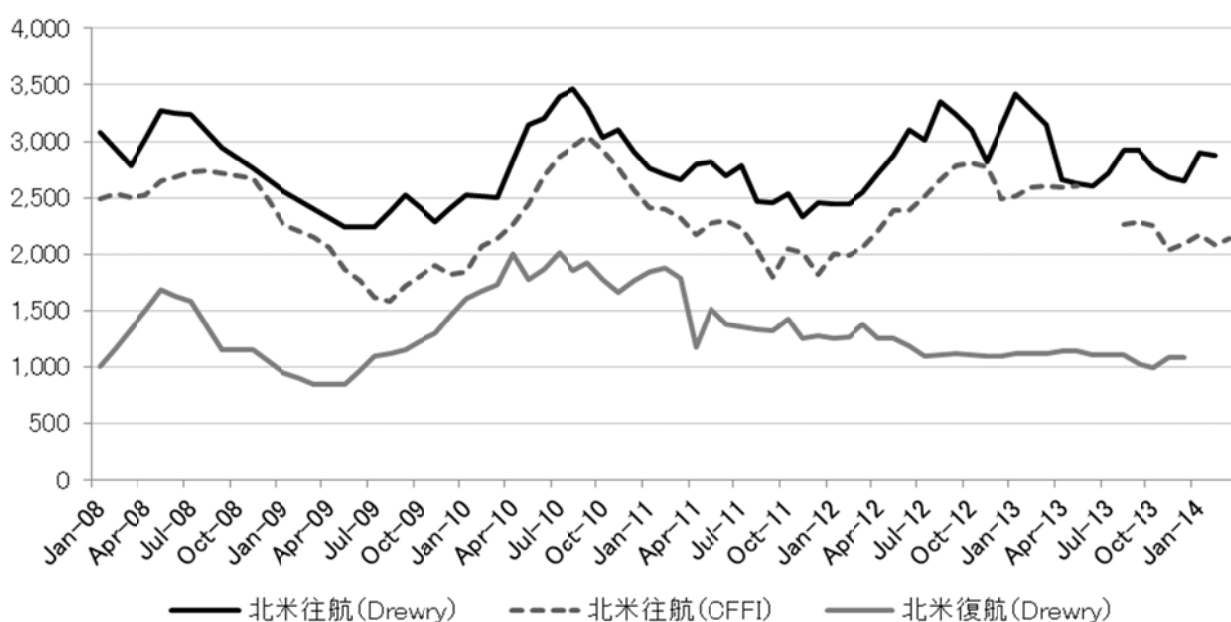


欧州中央銀行月次報告より作成

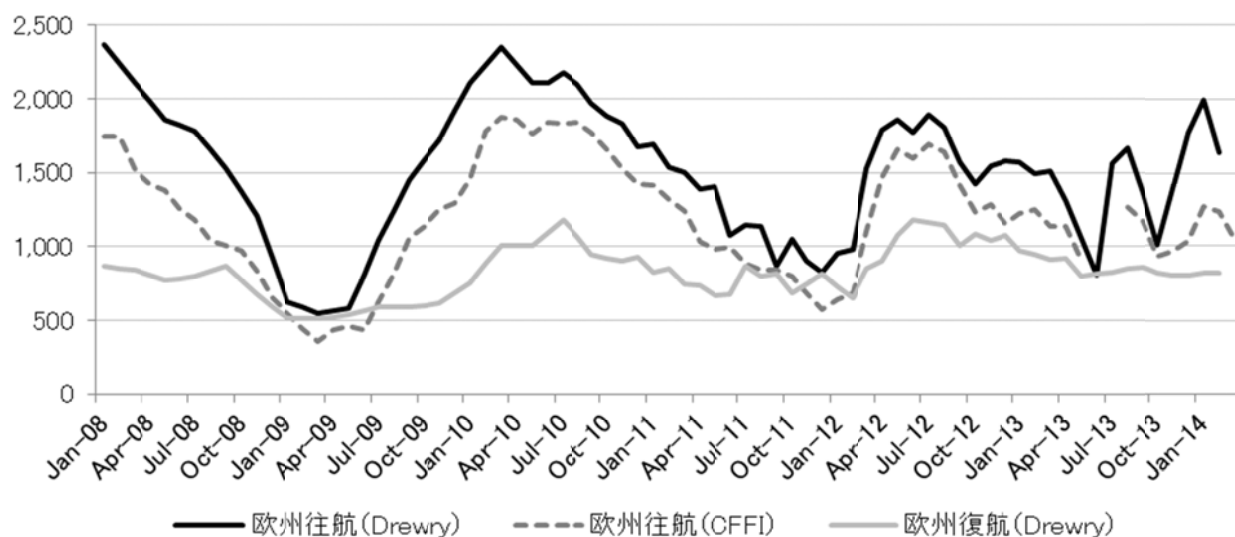
市況については、当センター発表『主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向』（2014年4月17日）の見解を引用する。北米往航では、CFFIによると運賃は2013年4月以降緩やかな下降傾向が続いていたが、TSA加盟船社による2013年末及び2014年初の運賃修復の結果上昇に転じたが、2月には再び下落傾向となった。北米復航については、2013年12月の990ドル/TEUから上昇し、2014年1、2月は1,080ドル/TEUとなっている。欧州往航については、2013年末に運賃修復が行われ上昇に転じたが、2014年2月に入ってから下落、3月も同様の傾向にある。欧州復航では、2014年1月から2月にかけて僅かに上昇している。日中往航では、2013年2月をピークに運賃水準が下落、以降360～370ドル/TEUでの推移が続いている。日中復航では、2013年7月後半からCCFIが上昇、11月に入り少し下落したものの、直近では再び上昇傾向にある（参考図表）。

2014年4月16日付日本海事新聞によれば、TSAが公表した2014年2月の運賃指数（2008年6月を100）は、アジア発北米西岸向けが87.33となり、前月比で4.91ポイントの大幅な上昇となっているが、他方、4月9日付日本海事新聞によれば、2014年2月の世界コンテナ運賃指数（2008年12月を100）は前月比2ポイント減の85であった。2013年後半にかけて底をうち、以後上昇基調にあるものの、依然として勢いを欠くものとされる。市況の動向としては、改善とまでいえるような動きにはなっていないといえ、年初の予想が概ね妥当しているといえる。

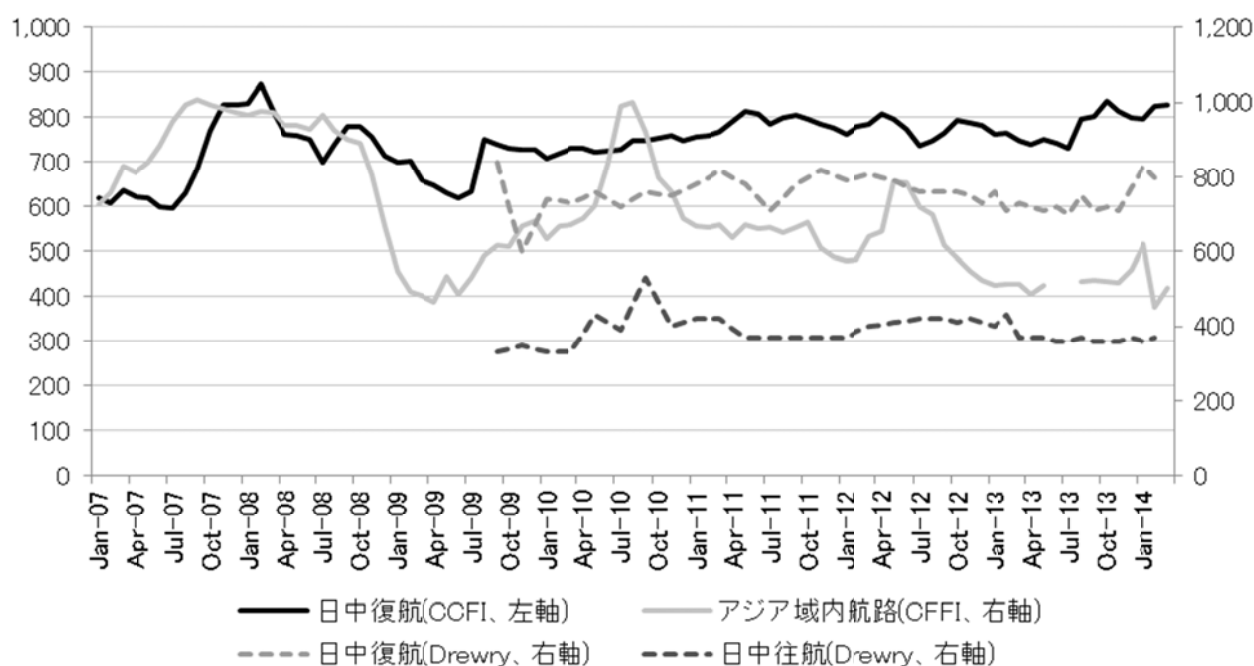
<参考図表> 【北米航路運賃指数の推移（単位：ドル/TEU）】



< 欧州航路運賃指数の推移（単位：ドル／TEU） >



< 日中航路・アジア域内航路における運賃指数の推移（単位：指数（左軸）、ドル／TEU（右軸）） >



（以上『主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向』（2014年4月17日）添付資料）