

## 海上コンテナ輸送の回顧と展望 —2020年から2023年第1四半期—

日本海事新聞 202306

日本海事センター 企画研究部

研究員 後藤 洋政

### 1. はじめに

2020年代は、すでに1/3にあたる3年4か月が経過したが、この間の海上コンテナ輸送は、パンデミックに伴う荷動き量の縮小から過去最高水準に転じたことによる、輸送需給のひっ迫により、60年強の海上コンテナ輸送の歴史において前例のない市況の変動が起こった。また、コンテナ不足、港湾混雑やスエズ運河でのコンテナ船座礁などのトピックはサプライチェーンの混乱と合わせ大きく注目され、船社や海事関係者のみならず、荷主や消費者に至るまでコンテナ輸送と世界経済のつながりを改めて認識することとなった。

運賃高騰の恩恵を受けてコンテナ船社は、記録的な好業績をあげた。例えば、オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）の税引き後損益をみると、19年度は1億500万ドル、20年度は34億8,400万ドルと推移していたが、21年度は167億5,600万ドル、22年度は149億9,700万ドルと2年連続で日本円にして2兆円を超える利益に達した。株主である邦船大手3社も配当収入を通じて過去最高益を記録し、各社の株価は20年3月ごろに底を打ってから10倍前後の上昇をみせた。

本稿では、上述の状況をふまえ、2020年以降における海上コンテナ輸送の動向を荷動き、船腹、市況の面から整理するとともに、今後の展望を述べる。なお、本稿は執筆時点（2023年6月中旬）で入手可能な情報とデータをもととしている。

### 2. 荷動きの動向

大きく振り返ると、2020年前半は、COVID-19感染拡大の影響が直撃した。この時期は、ロックダウン措置を受けた工場や港湾の操業停止などサプライチェーンの寸断による供給制約が発生し、荷動き量は大きく減少した。その後、2020年中ごろから、生産側では工場の生産再開や生産量が回復し始めた。消費者側も在宅勤務、転居等が広がったことに加え、政府による経済支援、サービス消費ができないこと、Eコマースの拡大による財消費の増加、すなわち「巣ごもり需要」が起こった。需要拡大に合わせて輸送需要が上昇して荷動き量も大きな増加に転じた。翌21年は、港湾混雑がピークに達するなど輸送混乱が依然として課題であったものの、全体を通して各航路の荷動き量は概ね堅調に推移した（表1参照）。

北米航路は、22年前半も輸送混乱に備えた在庫積み増しなどが寄与し、荷動き量が増加したが、同年後半から23年にかけて輸送量が大きく落ち込み、クリスマス商戦に向けたピークシーズンに荷動きが盛り上がりえない珍しい年となった。欧州航路は、22年2月に起こっ

たロシアによるウクライナ侵攻でこの 2 国に関連する貨物が減少したことや、エネルギー価格高騰による財消費の低迷、コロナ禍への対処が進んだことによるサービス消費の増加によってこちらも 22 年の荷動き量が低迷した。アジア域内航路も、上海市のロックダウンをはじめとする中国によるゼロコロナ政策の影響を受け、22 年は 21 年の荷動き量を下回った。

### (1) 北米航路

北米往航（アジアから米国）では、20 年の第 1～2 四半期で荷動きの前年割れが続き、いずれも 400 万 TEU を下回った。しかし、下半期には米国の輸入が拡大に転じたため、20 年の合計では 4.3%増の 1,840 万 TEU と通年で 1,800 万 TEU を初めて上回った。21 年は 2,089 万 TEU、22 年は 2,112 万 TEU と 2 年連続で 2,000 万 TEU を上回り、高水準の荷動きは続いた。近ごろは輸送需要が鈍化しているため、22 年第 4 四半期は前年同期比 13.2%減、23 年第 1 四半期は同 27.7%減と荷動き量は減速している。

北米復航（米国からアジア）は、前年の反動もあり 20 年合計は 656 万 TEU（4.4%減）となった。空コンテナ輸送の増加による積載スペースのひっ迫が影響し、21 年は 603 万 TEU、22 年は 571 万 TEU と 2 年連続で減少した。特に中国向け荷動き量の減少が目立ち、09 年以来の 600 万 TEU 割れとなった。23 年に入り、第 1 四半期は 7.5%増と荷動き量は持ち直しつつある。

### (2) 欧州航路

欧州往航（アジアから欧州）は、20 年 7 月まで前年割れが続いたが、年末にかけ荷動き量は回復した。北米往航と異なり、20 年合計は 5.4%減の 1,577 万 TEU となった。21 年はスエズ運河座礁事故の影響は受けたものの、着実に荷動き量を伸ばし、通年では過去最高となる 1,707 万 TEU となった。22 年は荷動き量の停滞に転じ、9.8%減の 1,540 万 TEU となった。一方で 23 年に入り、荷動き量は上向きつつあり、第 1 四半期は 5.4%減の 380 万 TEU と、依然として水準は低いものの回復傾向にある。

欧州復航（欧州からアジア）は、木材の荷動き量が増加したこともあり、20 年合計は 0.4%増の 821 万 TEU と通年で過去最高を更新した。21 年は北米復航と同様に海上コンテナ輸送の供給面での影響がみられ、合計は 5.6%減の 775 万 TEU となった。22 年は、ウクライナ侵攻や中国におけるロックダウンの影響も加わり、合計は 13.2%減の 673 万 TEU と、14 年以來の 700 万 TEU 割れとなった。23 年においても荷動き量は低調であり、第 1 四半期は 10.4%減の 155 万 TEU にとどまっている。

### (3) 日中航路

日中往航（日本から中国）は、前年の反動もあり 20 年合計は 990 万トン（1.8%増）となったものの、古紙や廃プラスチックなど主要品目の減少傾向は変わらず、21 年は 944 万ト

ン、22年は860万トンと輸送規模の縮小が続いた。23年もトレンドに変化はなく、第1四半期は16.4%減の180万トンという状況である。

日中復航（中国から日本）は、中国における生産や日本の輸入需要の停滞が要因となり、20年合計は1,973万トン（8.3%減）となった。21年は一転して荷動き量の増加が続き、通年で2,188万トンと10年代の水準まで回復した。22年は中国におけるロックダウンの影響があり、減少局面もあったが、通年で2,167万トンとなった。輸入額は円安の影響を受けて増加しており、21年は14兆589億円、22年は17兆7,144億円と過去最高を更新している。

こうした状況のなか日中航路では輸出入貨物の差であるインバランスは拡大しており、10年代の対中国海上コンテナ輸出は輸入の概ね半分ほど（重量ベース）であったが、足元では1/3まで低下している。

#### (4) アジア域内航路

アジア域内航路（東アジアおよび東南アジア）は、20年上半期に荷動き量の縮小があったものの下半期は荷動き量が伸び、20年合計は4,321万TEU（0.5%減）とほぼ19年並みの水準となった。21年も、基幹航路の好調さに支えられ荷動き量は高水準で推移し、合計は4,715万TEU（9.1%増）と過去最高を記録した。22年下半期は中国の景気低迷やアジア発海上コンテナ輸送が減速したことが影響し、22年合計は4,629万TEU（1.8%減）となった。

### 3. 船腹量の動向

2000年以降のコンテナ船船腹量の推移を図1に示したとおり年々拡大を続けており、23年年初の時点で2,575万TEUにのぼった。過去10年では8,000TEU型以上のコンテナ船の増加が船腹量拡大の要因となっており、大型化が着実に進展している。20年以降の動向として、船舶需要の上昇による解撤量縮小があげられる。21年は16隻（計1.2万TEU）、22年は8隻（計1.1万TEU）と歴史的な低水準となった。コンテナ船の発注も数多くみられ、23年および24年に竣工予定のコンテナ船の船腹量はそれぞれ200万TEUを超えるなど、さらなる船腹量拡大が見込まれる。

船社別の動向として、93年から首位を維持していたMaerskとMSCが入れ替わるなど運航船腹量において変動があり、Alphaliner（23年6月20日時点）によると、507万TEUのMSCを筆頭に、Maersk、CMA-CGM、COSCO、Hapag-Lloyd、Evergreen、ONE、HMM、Yang Ming、ZIMの順である。これら上位10社で世界全体の運航船腹量のおよそ85%を占めている。

### 4. 市況の動向

海上コンテナ運賃は、荷動き量の縮小により20年前半は低迷していたが、20年後半から

徐々に高騰して 21 年前半に一度一段落した。しかし、その後港湾や陸上輸送での混雑に加え、荷動き量の増加も続き輸送需給のひっ迫が継続したため、ふたたびコンテナ運賃は高騰した。一時は東西航路におけるスポットレートが 1 万ドルを超えるなど、22 年に入っても運賃は高水準で推移した。海上輸送の混乱が落ち着き、荷動き量も軟化したことを受けて、22 年後半から 23 年にかけて急速に下落し、現在に至る（図 2 参照）。

合わせて用船料、中古船価格指数の動向を図 2 に示している。コンテナ船需要の高まりに応じて共に上昇し、おおむねコンテナ運賃の変動に連動するかたちで推移した。

## 5. おわりに

本稿では、各種統計から 2020 年以降の海上コンテナ輸送における荷動き、船腹、市況の動向を振り返った。この 3 年は世界的な感染症拡大という特殊な出来事が海上コンテナ輸送の市場環境を大きく変動させた。

現在は感染対策が進み、行動制限が緩和されて社会的・経済的影響は小さくなっている。社会経済活動がほぼ正常化しているなか、いわゆるコロナ禍後の新たな節目となる時期だといえよう。

今後は、25 年まで新造船の投入が続いて船腹過剰が懸念される一方で、環境規制による航行速度の低下、係船や解撤などでの調整がポイントとなることが考えられ、配船・サービスの変化も供給面での注目点である。需要面では、物価上昇や金利引き上げからの着地、とくに小売売上高、住宅市場などの経済動向がポイントとなるだろう。また、海上コンテナ輸送に関するトピックとして、2M の提携解消、アライアンスの動向、船社による M&A や独占禁止法の適用除外に関する動向あるいはパナマ運河などチョークポイントや港湾の状況、米中対立などの国際関係の変化と貿易への影響、荷主側のサプライチェーンの再編といったことも注目すべきであり、その他関連事項の動向も含め引き続き情報収集と分析をすすめたい。

以上

表 1 各航路における四半期別・年別海上コンテナ荷動き量（単位：TEU、日中航路はトン）

	北米往航		北米復航		欧州往航		欧州復航		日中往航		日中復航		アジア域内		
	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	
2020年	1-3月	3,764,906	▲ 8.8%	1,684,043	▲ 2.4%	3,509,307	▲ 12.0%	1,894,252	▲ 0.9%	2,012,237	▲ 12.4%	4,507,680	▲ 14.9%	9,269,993	▲ 7.3%
	4-6月	3,907,227	▲ 10.0%	1,600,845	▲ 10.6%	3,681,162	▲ 15.2%	1,988,853	▲ 4.3%	2,419,504	▲ 5.5%	5,375,479	▲ 2.8%	11,021,930	▲ 1.1%
	7-9月	5,239,569	8.8%	1,597,908	▲ 4.1%	4,385,073	2.0%	2,127,157	2.6%	2,613,350	14.0%	4,710,672	▲ 12.6%	11,122,288	2.7%
	10-12月	5,487,465	25.9%	1,674,633	▲ 0.3%	4,192,994	3.5%	2,199,419	4.2%	2,851,836	11.1%	5,131,610	▲ 2.8%	11,795,833	2.8%
	<b>通年</b>	<b>18,399,168</b>	<b>4.3%</b>	<b>6,557,430</b>	<b>▲ 4.4%</b>	<b>15,768,536</b>	<b>▲ 5.4%</b>	<b>8,209,681</b>	<b>0.4%</b>	<b>9,896,928</b>	<b>1.8%</b>	<b>19,725,441</b>	<b>▲ 8.3%</b>	<b>43,210,044</b>	<b>▲ 0.5%</b>
2021年	1-3月	5,249,157	39.4%	1,691,230	0.4%	4,048,228	15.4%	1,992,561	5.2%	2,298,559	▲ 14.2%	5,182,041	15.0%	10,506,449	13.3%
	4-6月	5,273,267	35.0%	1,593,462	▲ 0.5%	4,337,015	17.8%	2,041,427	2.6%	2,422,652	0.1%	5,578,220	3.8%	12,396,616	12.5%
	7-9月	5,288,368	0.9%	1,396,643	▲ 12.6%	4,248,586	▲ 3.1%	1,904,052	▲ 10.5%	2,232,964	▲ 14.6%	5,451,749	15.7%	11,847,683	6.5%
	10-12月	5,081,561	▲ 7.4%	1,351,618	▲ 19.3%	4,434,972	5.8%	1,812,914	▲ 17.6%	2,485,845	▲ 12.8%	5,671,914	10.5%	12,395,308	5.1%
	<b>通年</b>	<b>20,892,354</b>	<b>13.6%</b>	<b>6,032,953</b>	<b>▲ 8.0%</b>	<b>17,068,801</b>	<b>8.2%</b>	<b>7,750,954</b>	<b>▲ 5.6%</b>	<b>9,440,020</b>	<b>▲ 4.6%</b>	<b>21,883,924</b>	<b>10.9%</b>	<b>47,146,056</b>	<b>9.1%</b>
2022年	1-3月	5,525,983	5.3%	1,414,015	▲ 16.4%	4,019,436	▲ 0.7%	1,733,320	▲ 13.0%	2,152,603	▲ 6.3%	5,301,964	2.3%	10,682,293	1.7%
	4-6月	5,687,445	7.9%	1,493,700	▲ 6.3%	3,983,201	▲ 8.2%	1,685,527	▲ 17.4%	2,184,427	▲ 9.8%	5,538,796	▲ 0.7%	12,553,714	1.3%
	7-9月	5,490,495	3.8%	1,373,850	▲ 1.6%	3,849,978	▲ 9.4%	1,628,566	▲ 14.5%	2,059,271	▲ 7.8%	5,472,442	0.4%	11,632,861	▲ 1.8%
	10-12月	4,412,178	▲ 13.2%	1,424,439	5.4%	3,542,627	▲ 20.1%	1,680,277	▲ 7.3%	2,202,494	▲ 11.4%	5,357,680	▲ 5.5%	11,420,128	▲ 7.9%
	<b>通年</b>	<b>21,116,101</b>	<b>1.1%</b>	<b>5,706,004</b>	<b>▲ 5.4%</b>	<b>15,395,242</b>	<b>▲ 9.8%</b>	<b>6,727,690</b>	<b>▲ 13.2%</b>	<b>8,598,795</b>	<b>▲ 8.9%</b>	<b>21,670,882</b>	<b>▲ 1.0%</b>	<b>46,288,996</b>	<b>▲ 1.8%</b>
2023年	1-3月	3,996,424	▲ 27.7%	1,520,500	7.5%	3,803,809	▲ 5.4%	1,553,881	▲ 10.4%	1,799,620	▲ 16.4%	5,100,308	▲ 3.8%	10,056,842	▲ 5.9%

出所：PIERS（北米航路）、CTS（欧州航路・アジア域内航路）、財務省貿易統計（日中航路）

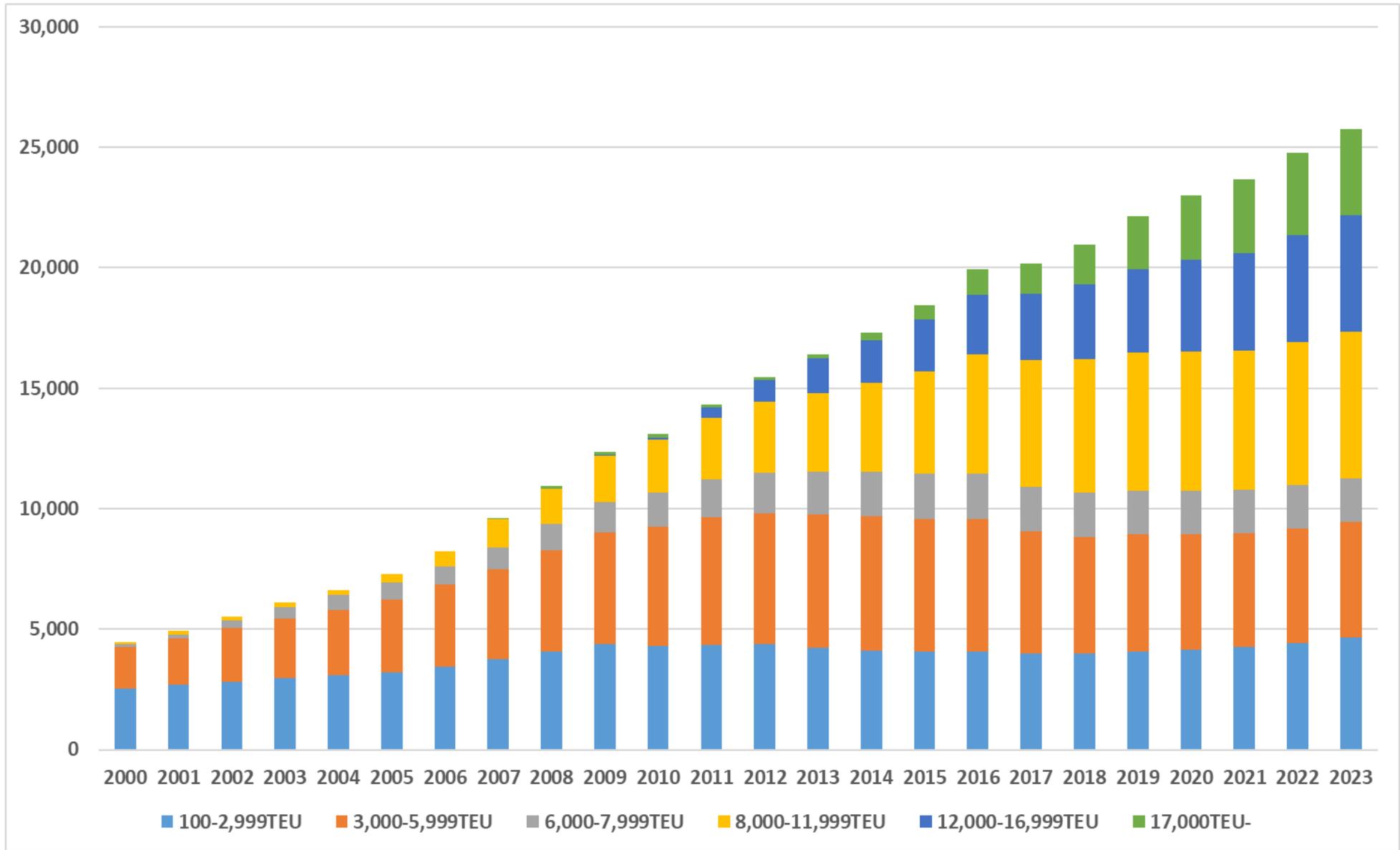


図 1 船型別船腹量の推移（単位：千 TEU）

出所：Clarksons Research

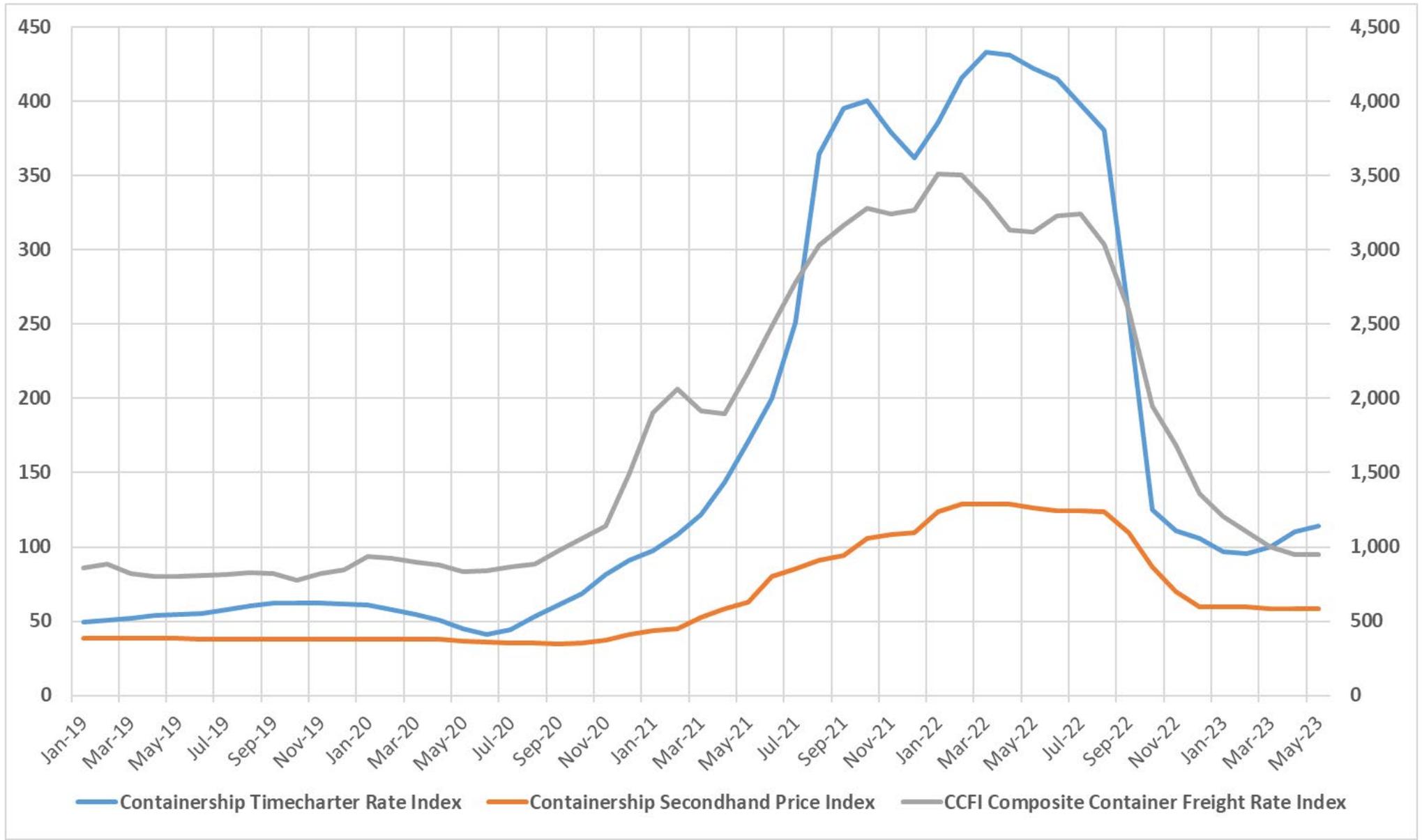


図 2 コンテナ船市況の指標

出所：Clarksons Research (注) 用船料指数：1993年=100、中古船価格指数：1996年=100、CCFI 総合指数 (右軸)：1998年=1000