

2023年7月13日 第7回JMC海事振興セミナー

# 海上コンテナ輸送の概況

－荷動き・市況・船舶等の動向－

(公財) 日本海事センター 企画研究部研究員 後藤洋政

# はじめに

- 2020年から現在の海上コンテナ輸送は、世界的な感染症拡大という特殊な事象によって、市場環境が大きく変化した
- 輸送需給のひっ迫や市況の変動など海上コンテナ輸送に関するトピックは大きく注目され、世界経済との結びつきを改めて認識することとなった
- 当センターで公表している資料等から20年以降を中心に荷動き、市況、船舶の動向を説明する

# 世界の主要航路

- 北米航路

- アジア ↔ 北米西岸

- アジア ↔ 北米東岸

- パナマ運河経由

- マラッカ海峡 → スエズ運河 → 大西洋  
経由

- 西岸から鉄道・トラックに積み替え

- 欧州航路

- アジア ↔ スエズ運河 ↔ 地中海 ↔ 北欧

- ランドブリッジも近年発達している  
が海運が主流

- アジア域内航路

- 極東ロシアからASEANの域内で航行

- 世界で最も荷動き量が多い

- 航海距離が短い

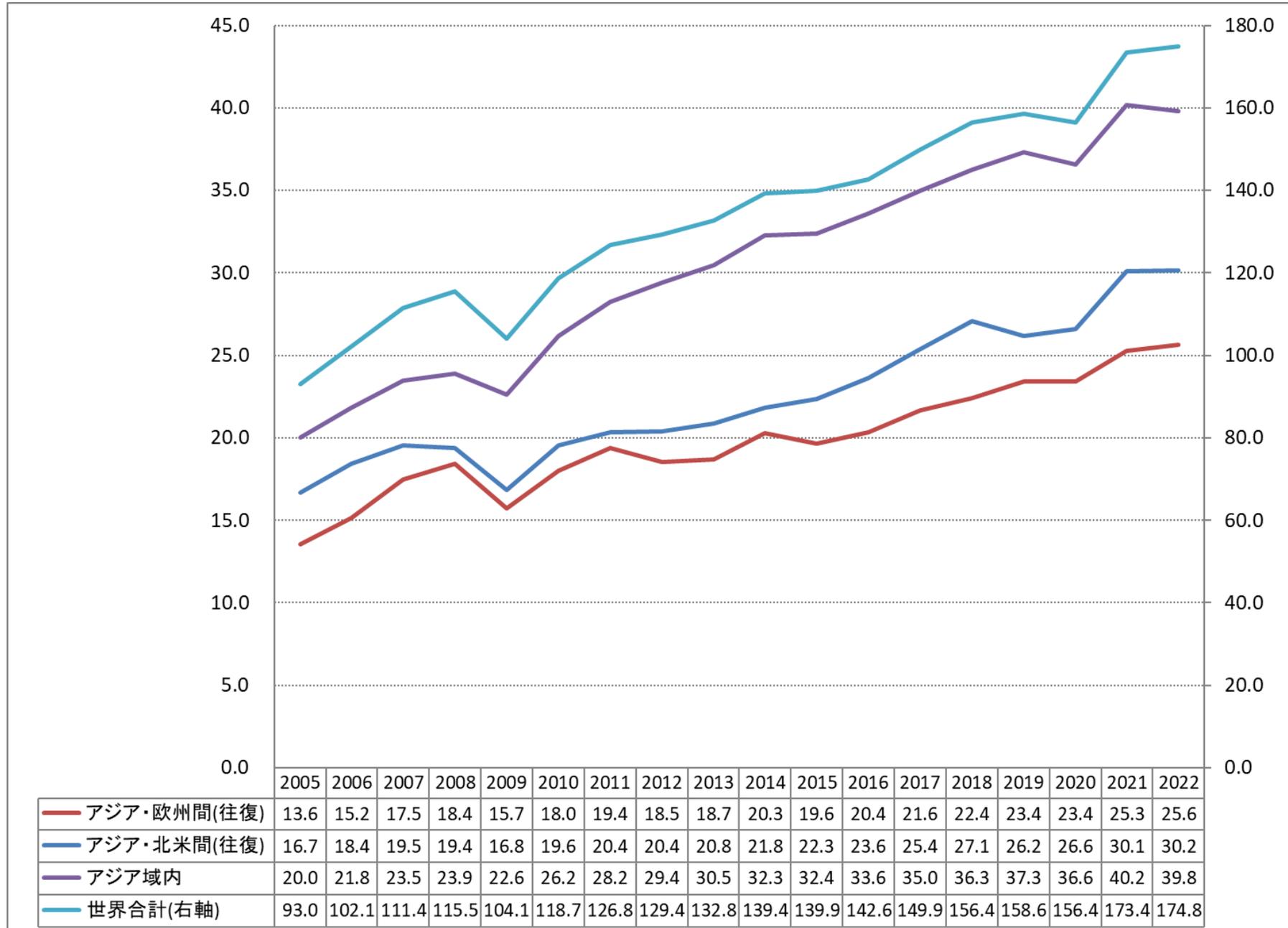
2022年における地域間の海上コンテナ流動  
(500万TEU以上は太字、1,000万TEU以上は下線付き)

出所：IHS Markit

2022		輸入									世界合計
		アフリカ	中米・カリブ	北米	南米	アジア	中東	オセアニア	欧州	その他	
輸出	アフリカ	99	4	39	14	127	55	4	177	4	523
	中米・カリブ	5	35	118	17	18	4	1	70	2	269
	北米	44	121	59	129	<b>675</b>	87	28	203	1	1,348
	南米	73	47	228	108	207	62	5	163	1	894
	アジア	<b>510</b>	132	<u>2,340</u>	393	<u>3,982</u>	<b>623</b>	335	<u>1,898</u>	13	10,226
	中東	153	12	93	29	262	146	14	230	11	949
	オセアニア	12	1	28	3	158	22	35	34	13	305
	欧州	308	52	<b>511</b>	155	<b>664</b>	301	61	<b>831</b>	19	2,902
	その他	9	3	0	3	20	12	11	9	0	68
	世界合計	1,214	406	3,416	851	6,113	1,312	494	3,614	64	17,484

\* アジア＝東アジア、東南アジア、南アジア、中央アジア \* 中東＝西アジア

# 主要航路の動向 2005年～



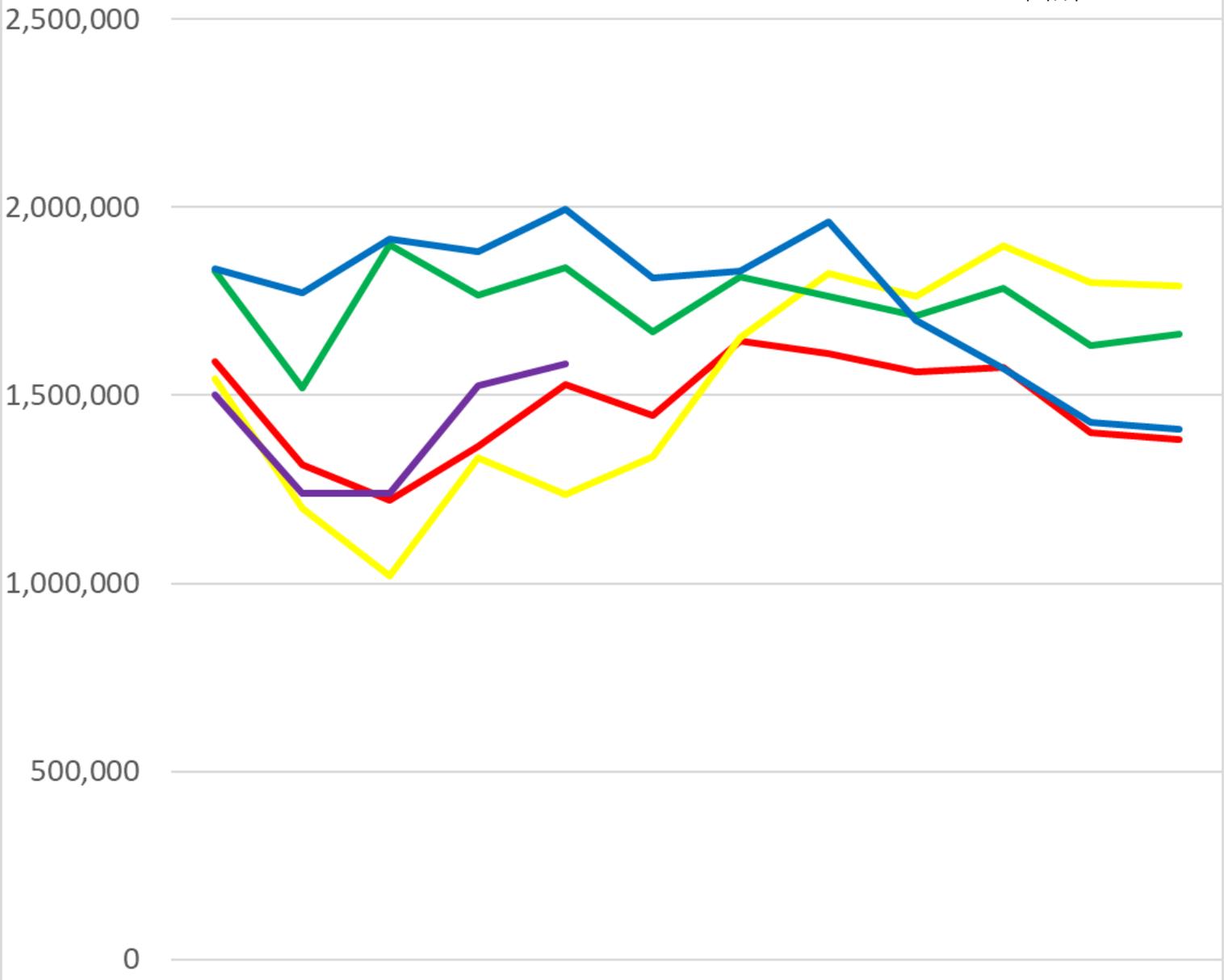
(単位：100万TEU)

出所：IHS Markit

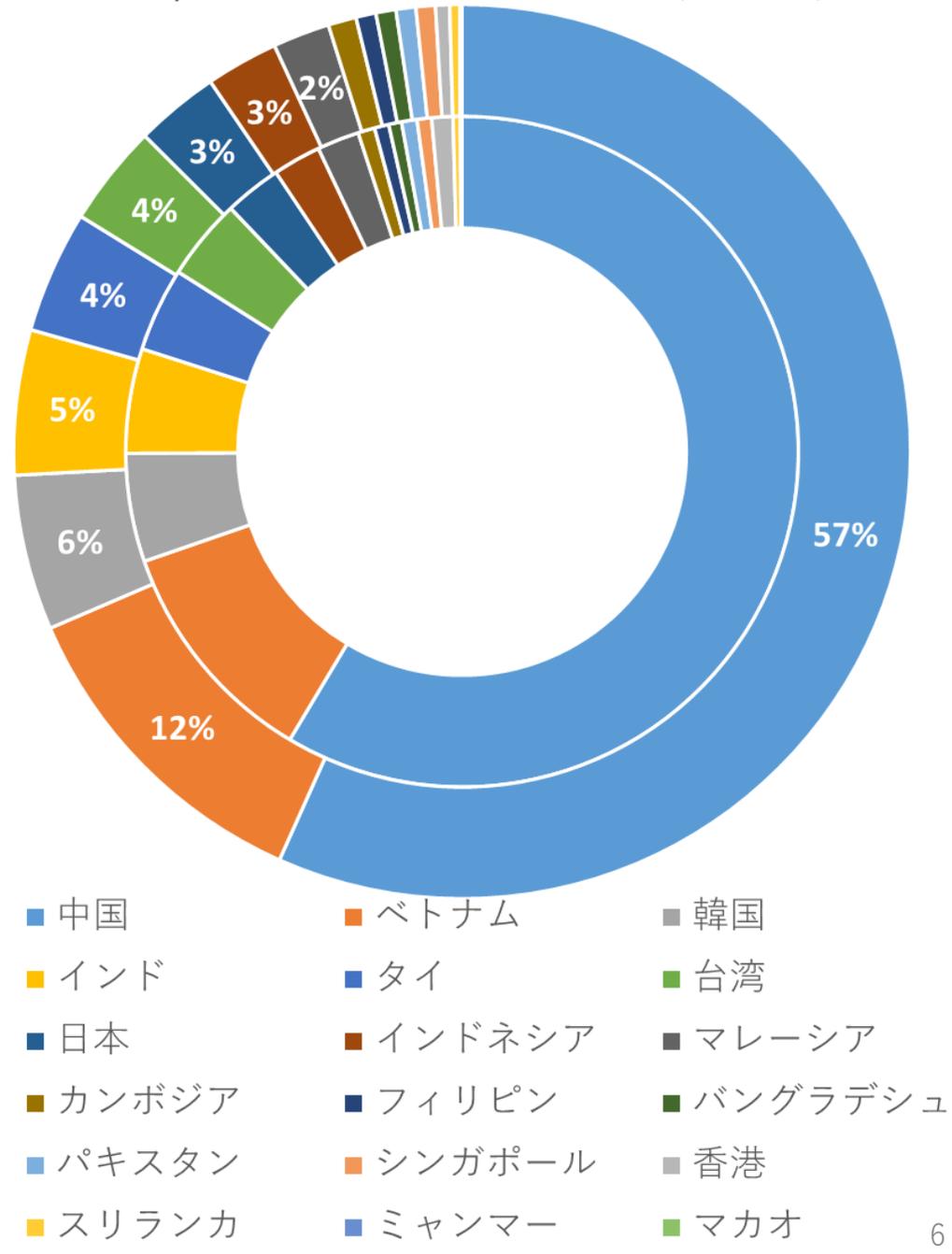
# 各航路の動向

# アジア→米国 月別荷動き量

出所：PIERS

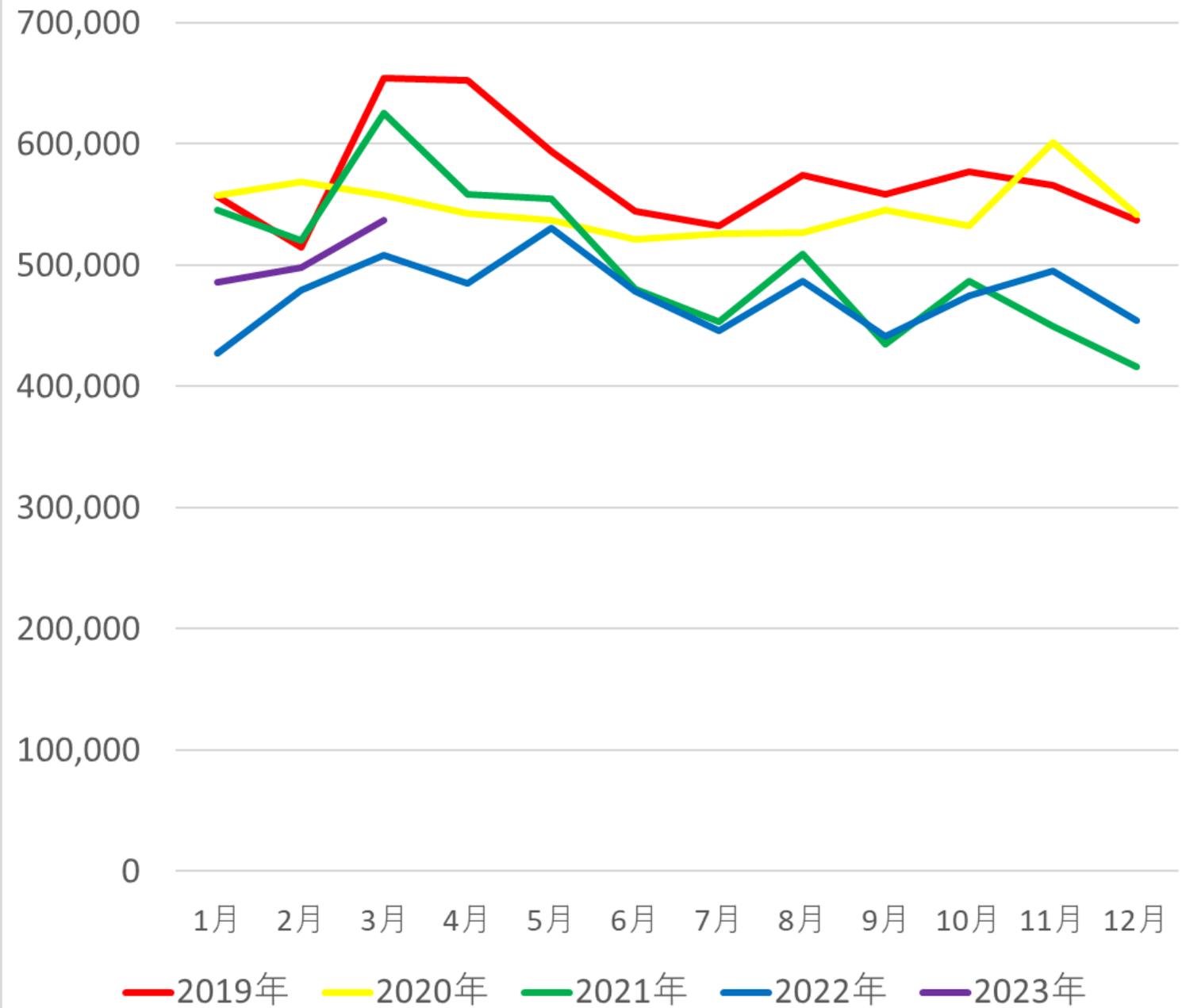


# 2021年, 2022年 国・地域別発地構成比 (北米往航)

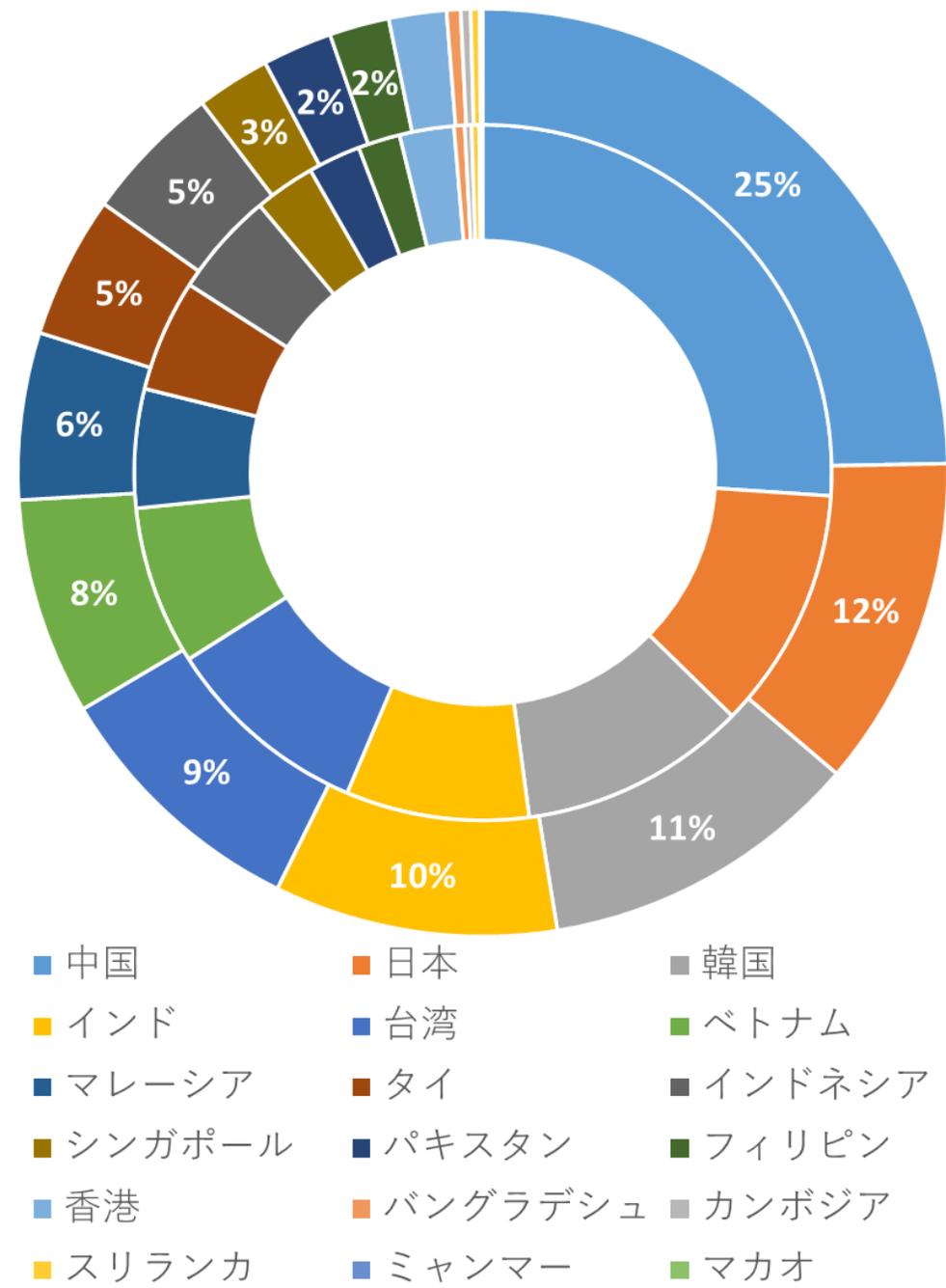


# 米国→アジア 月別荷動き量

出所：PIERS

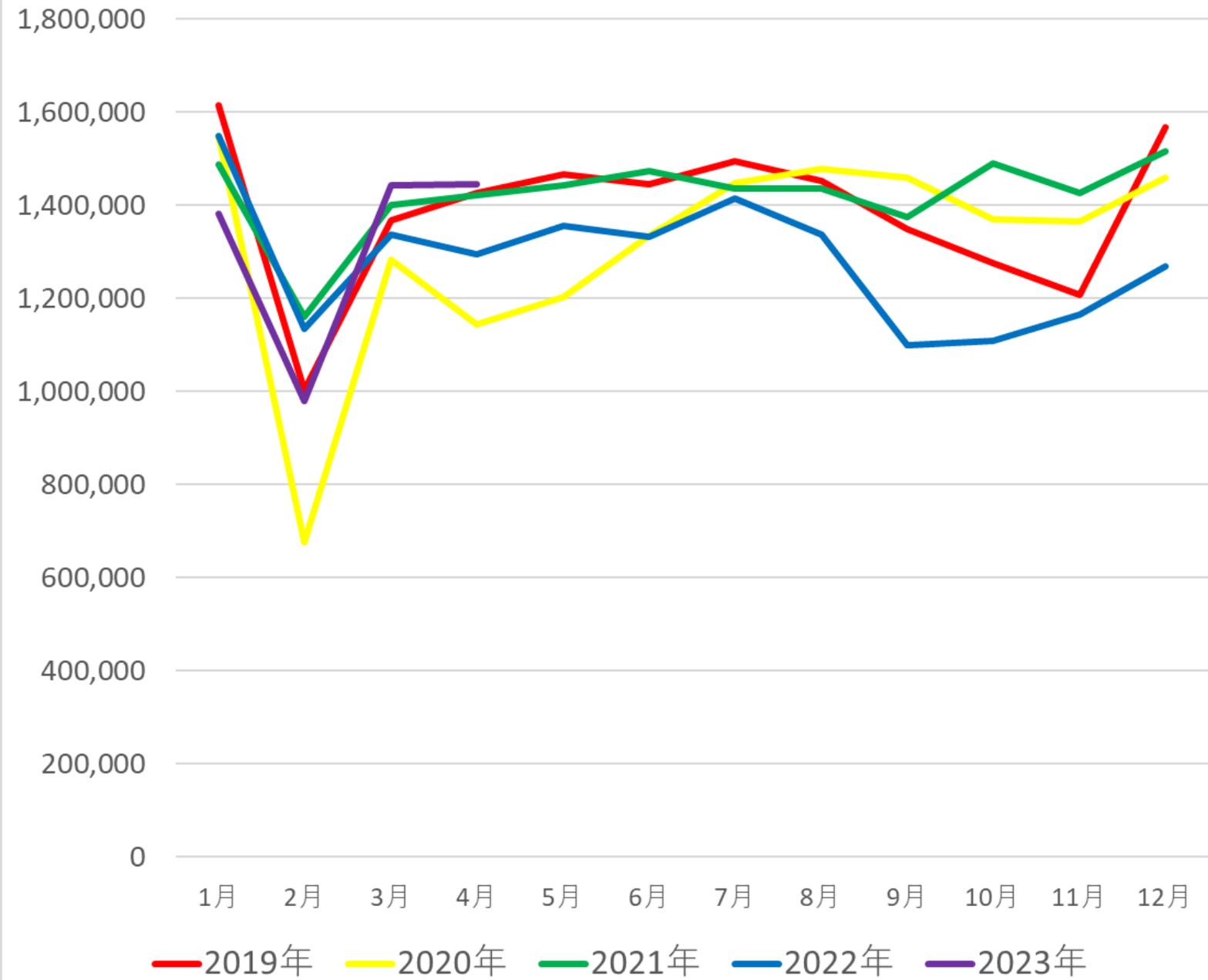


# 2021年, 2022年 国・地域別着地構成比 (北米復航)

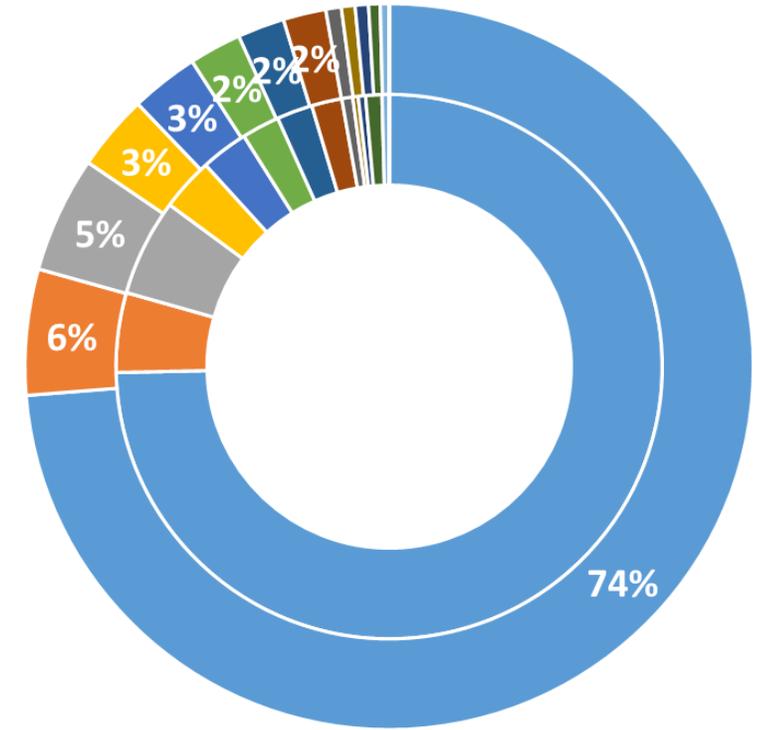


# アジア→欧州 月別荷動き量

出所：CTS



2021年, 2022年 国・地域別発地構成比 (欧州往航)

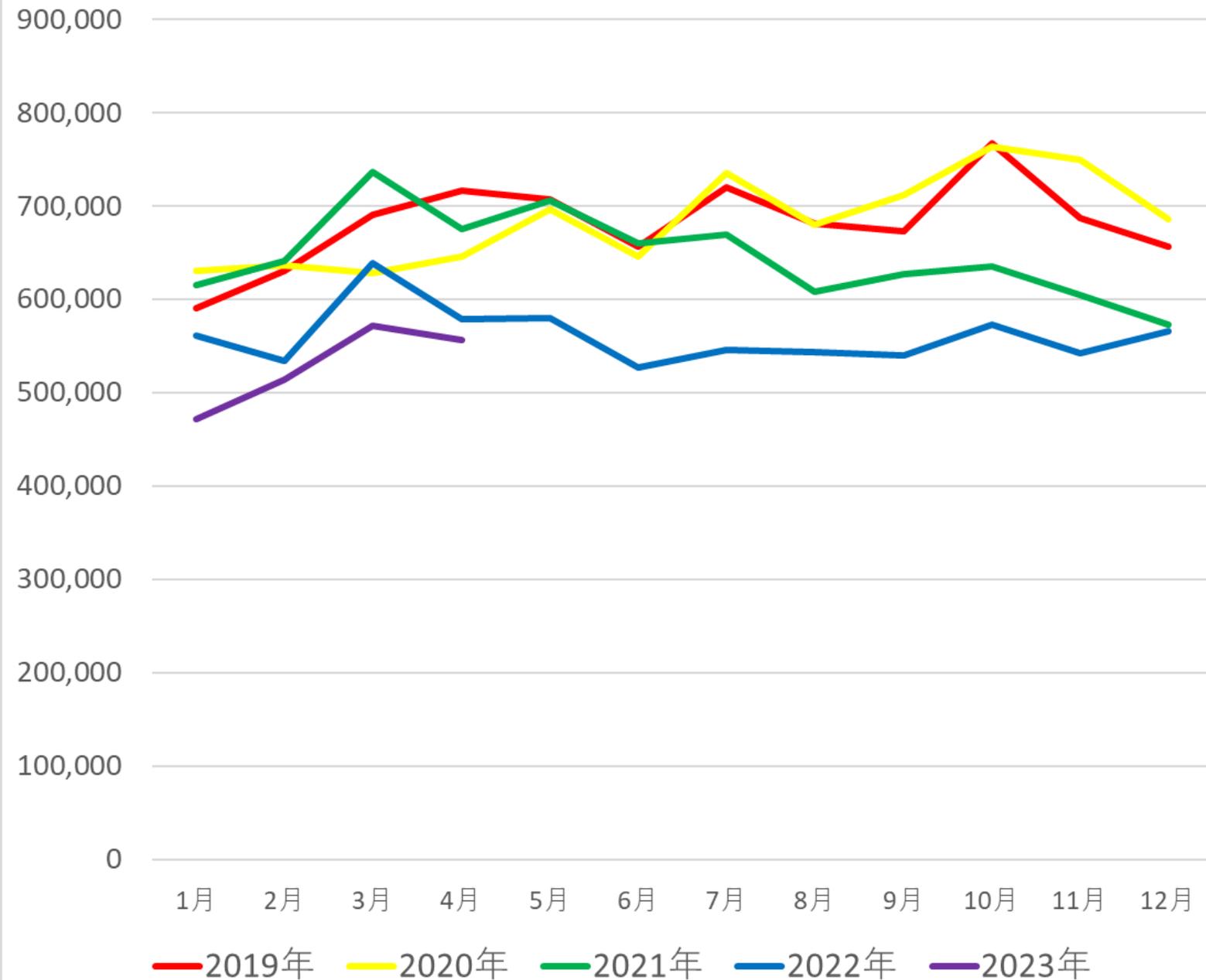


- 中国
- タイ
- シンガポール
- フィリピン
- モンゴル
- ベトナム
- インドネシア
- ミャンマー
- ロシア
- 韓国
- 台湾
- カンボジア
- ブルネイ
- 日本
- マレーシア
- 香港
- ラオス

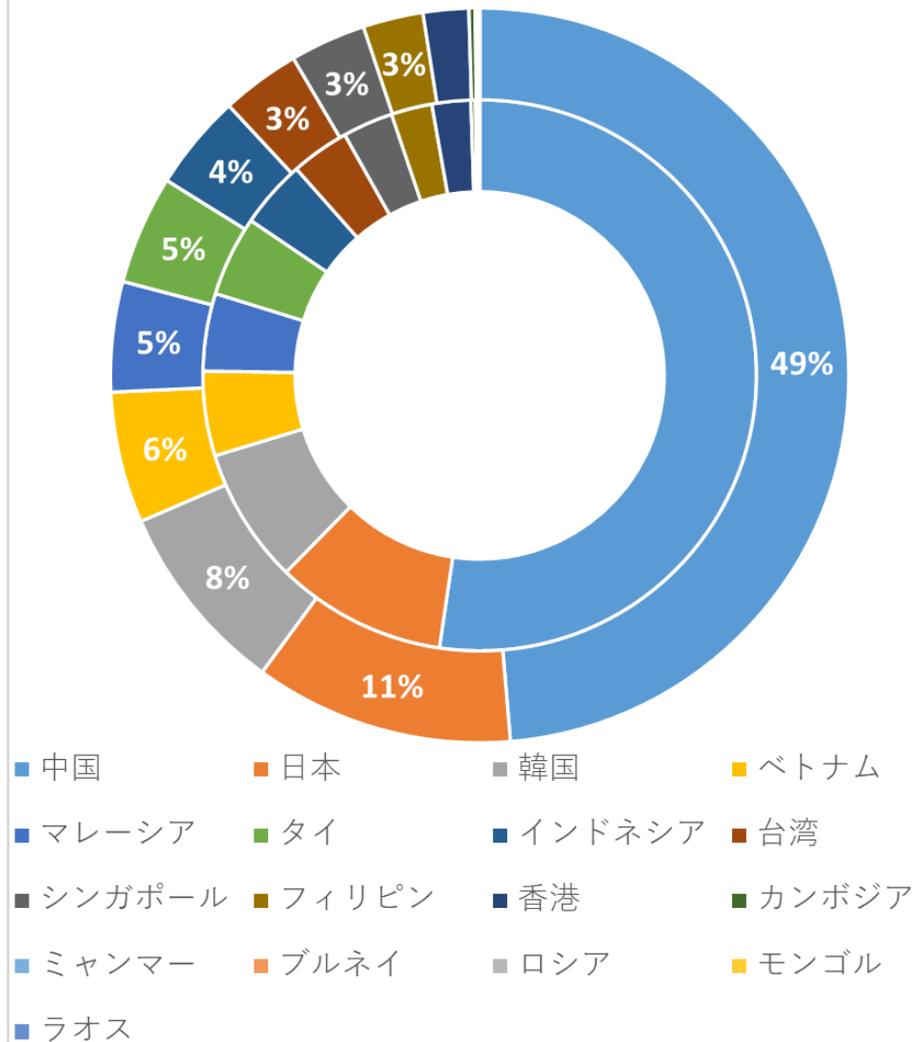
	2021年	2022年
総合計	17,068,801 シェア	15,395,242 シェア
ロシア	619,855 <b>3.6%</b>	109,390 <b>0.7%</b>
ウクライナ	246,381 <b>1.4%</b>	32,969 <b>0.2%</b>

# 欧州→アジア 月別荷動き量

出所：CTS



## 2021年, 2022年 国・地域別着地構成比 (欧州復航)

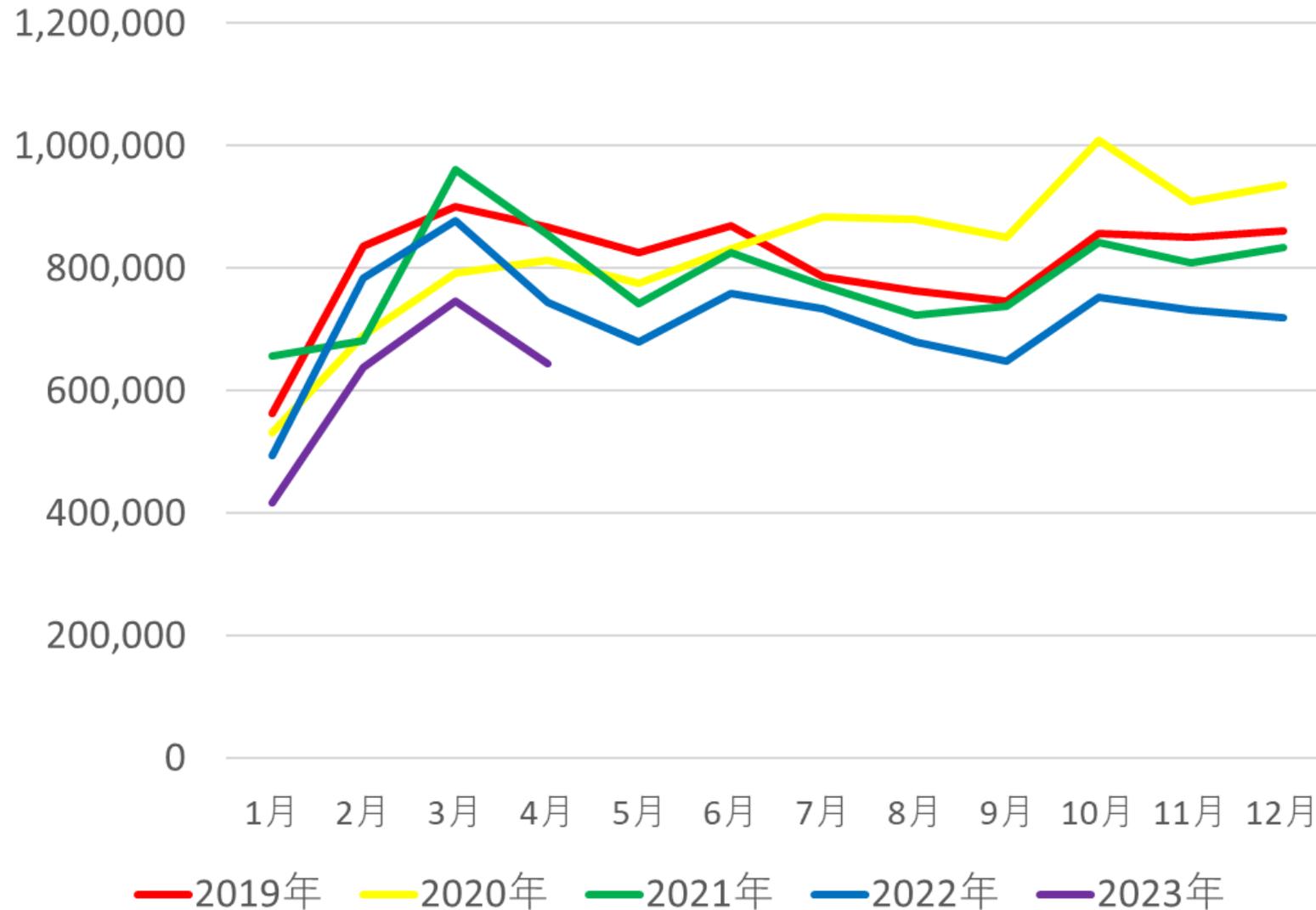


	2021年		2022年	
総合計	7,750,954	シェア	6,727,690	シェア
ロシア	305,428	<b>3.9%</b>	92,570	<b>1.4%</b>
ウクライナ	160,150	<b>2.1%</b>	32,212	<b>0.5%</b>

# 日中航路

- 財務省貿易統計をもとに海上コンテナ貨物の輸送重量（推計値）と金額を毎月発表

日本→中国 月別荷動き量（トン）



## 主要品目

「プラスチック及びその製品」  
(HS:39類)

「木材パルプ・古紙・板紙など」  
(HS:47-49類)

「機械類」(HS:84類)

重量シェアは、それぞれ約22%、12%、10%  
(2022年)

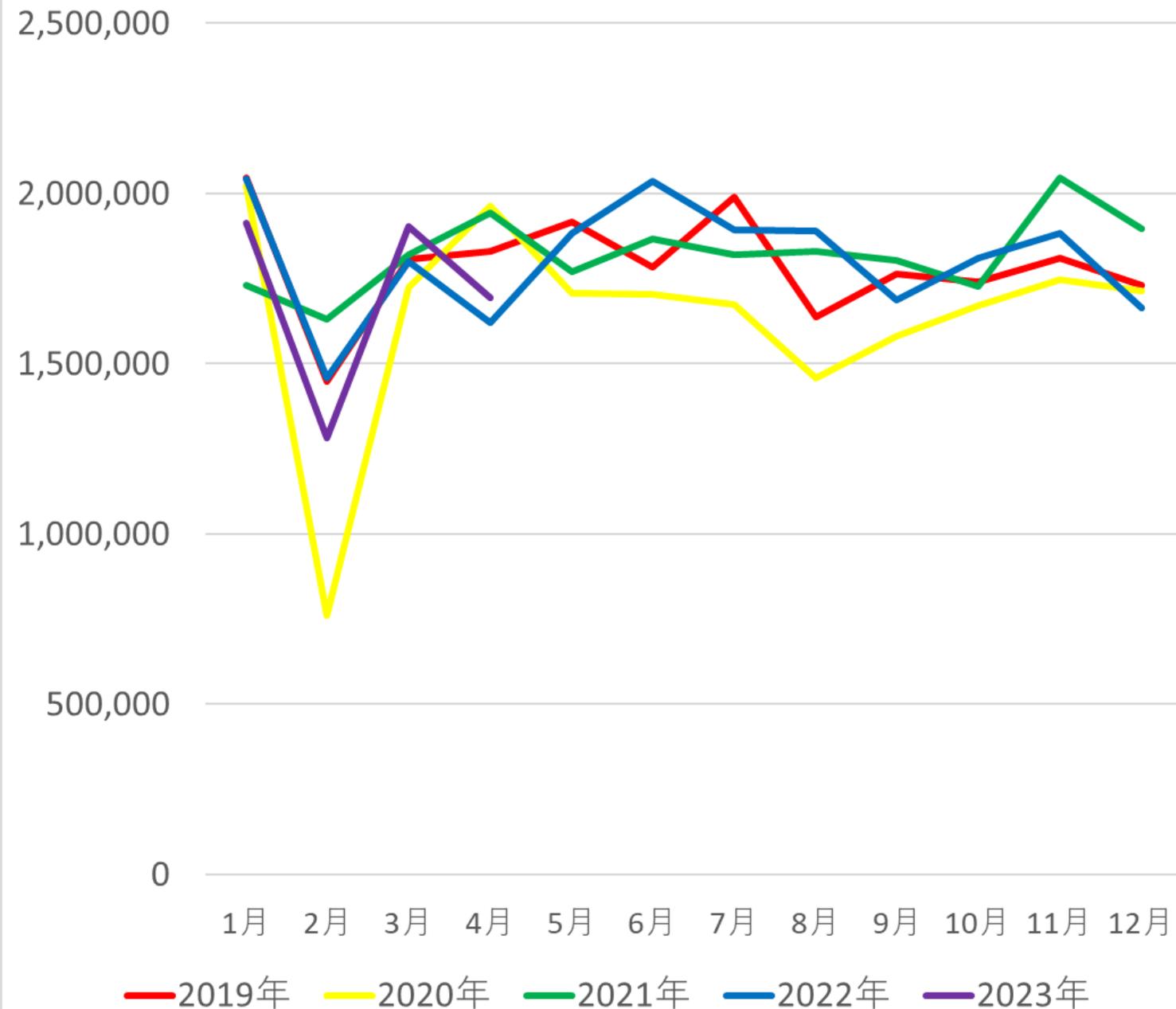
金額ベース 2022年 計10兆円

「機械類」(HS:84類) 2.7兆円

「電気機器、AV機器など」1.1兆円  
(HS:85類)

「プラスチック及びその製品」1.0兆円  
(HS:39類)

## 中国→日本 月別荷動き量 (トン)



### 主要品目

- 「機械類」(HS: 84類)
- 「野菜、穀物、果実、採油用種子、茶など」(HS: 6-14類)
- 「繊維類およびその製品」(HS: 50-63類)
- 「木材」(HS: 44-46類)
- 「調製食料品、飲料、アルコールなど」(HS: 16-24類)
- 「鉄鋼製品」(HS: 73類)
- 「プラスチックおよびその製品」(HS: 39類)
- 「家具、寝具など」(HS: 94類)

金額ベース 2022年 計17.7兆円

- 「電気機器、AV機器など」(HS:85類) 3.3兆円
- 「機械類」(HS: 84類) 3.0兆円
- 「繊維類およびその製品」(HS: 50-63類) 2.5兆円

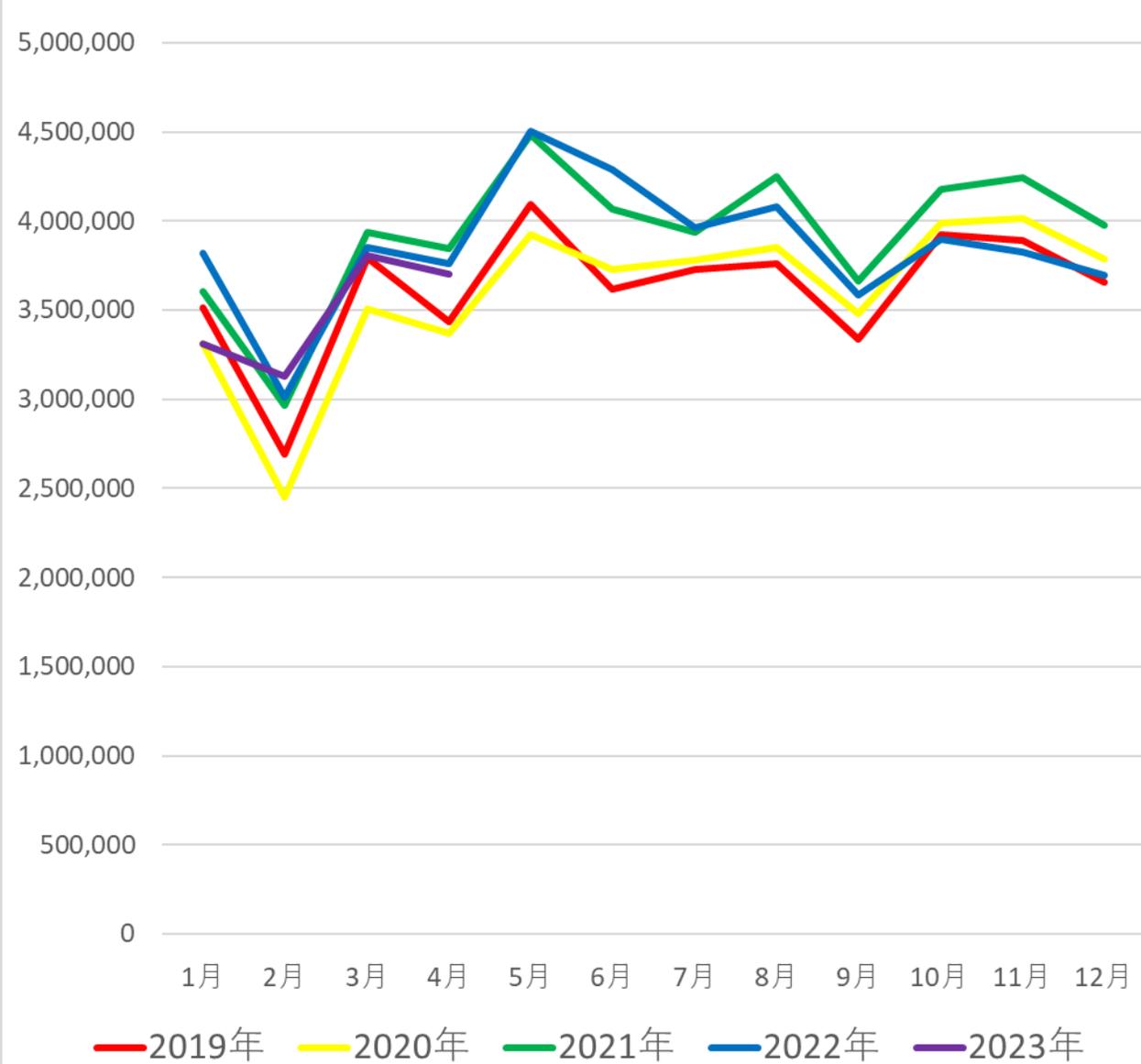
日本から中国への輸出(2022年)  
約860万トン 9兆9,850億円

中国から日本の輸入(2022年)  
約2,167万トン 17兆7,144億円

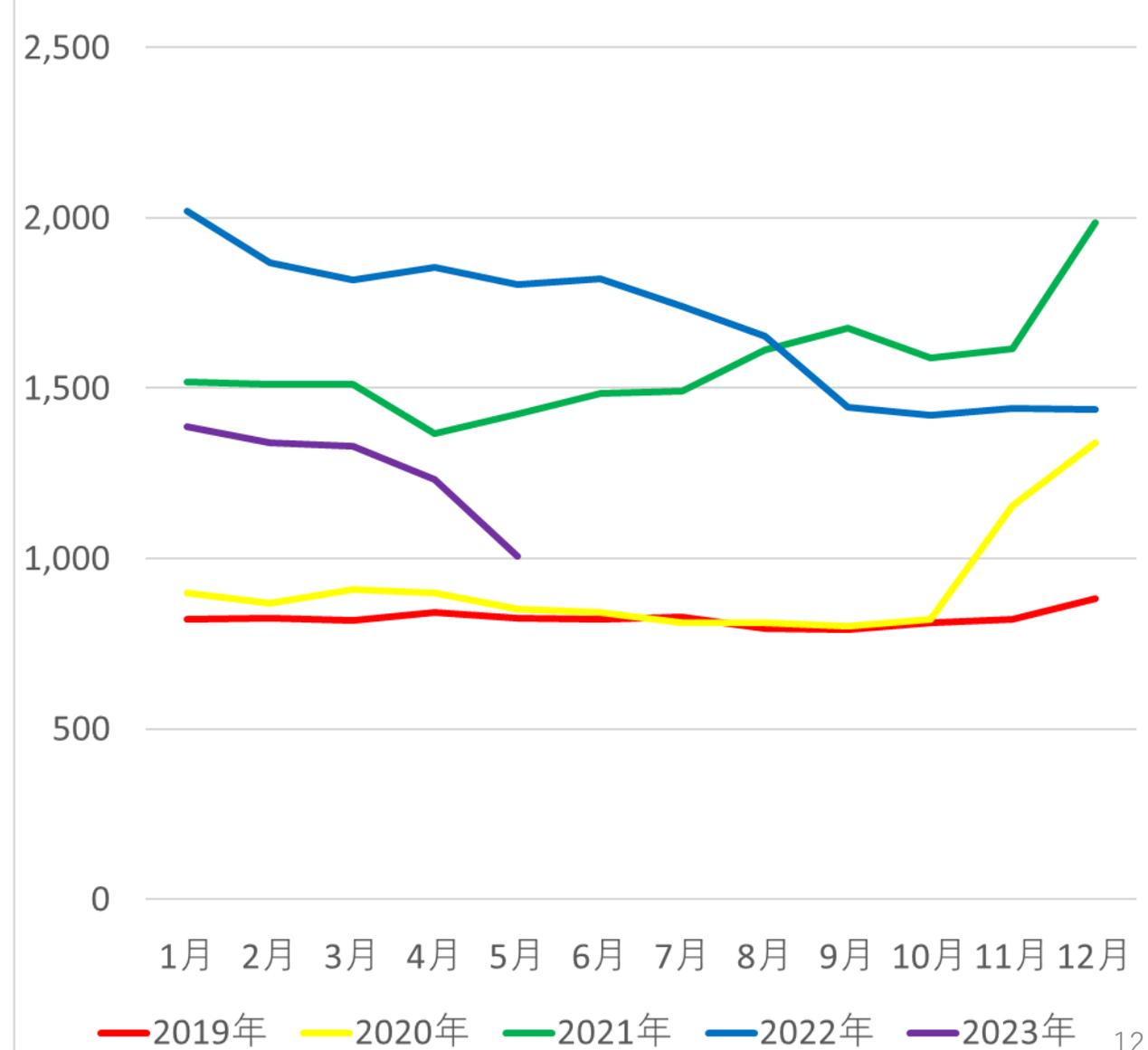
# アジア域内航路

出所：Drewry “Container Freight Rate Insight”  
\*スポットレート

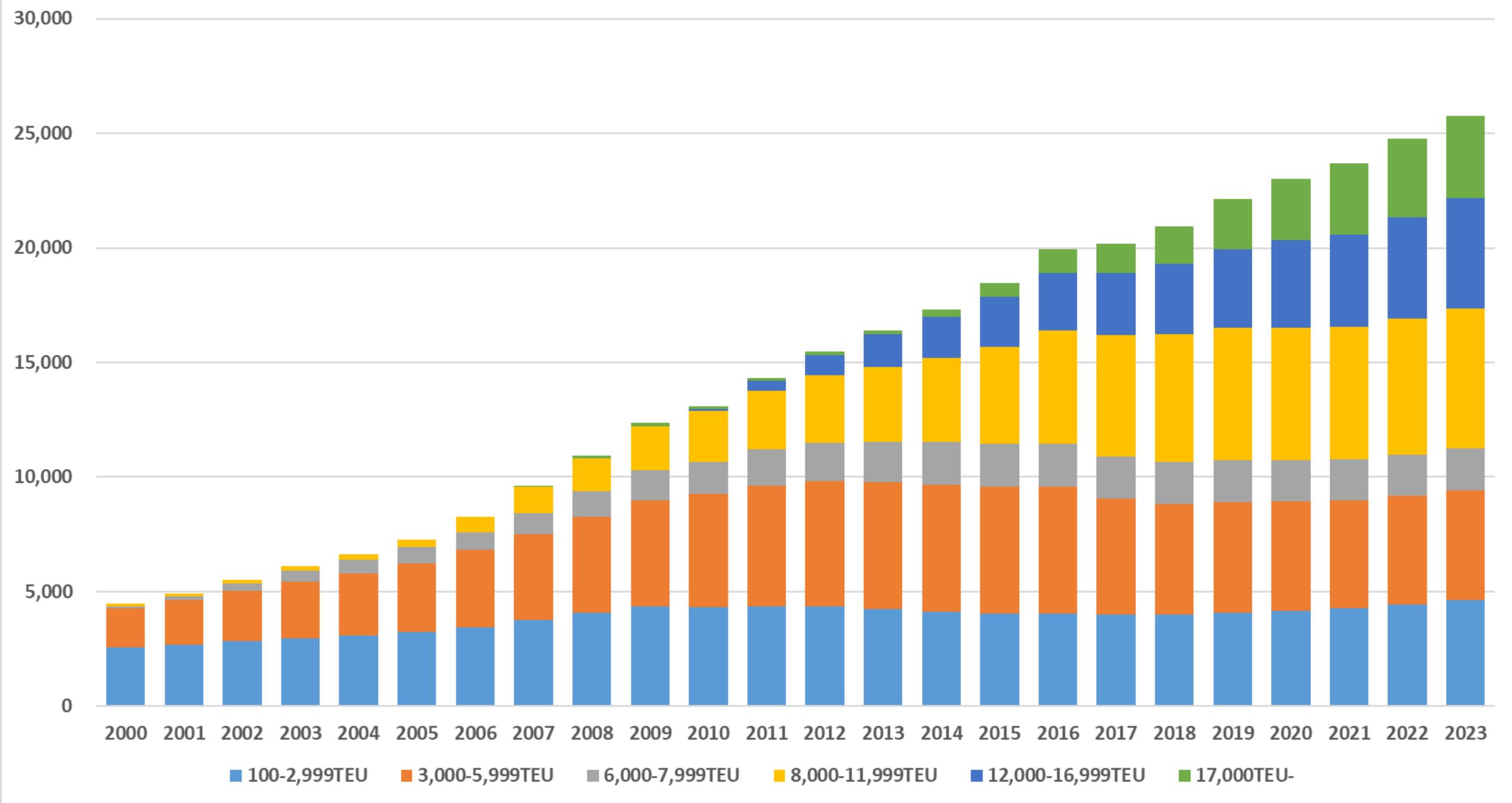
## アジア域内航路 月別荷動き量 出所：CTS



## アジア域内航路 コンテナ運賃指数 (USドル/40ft)



# 船舶の動向

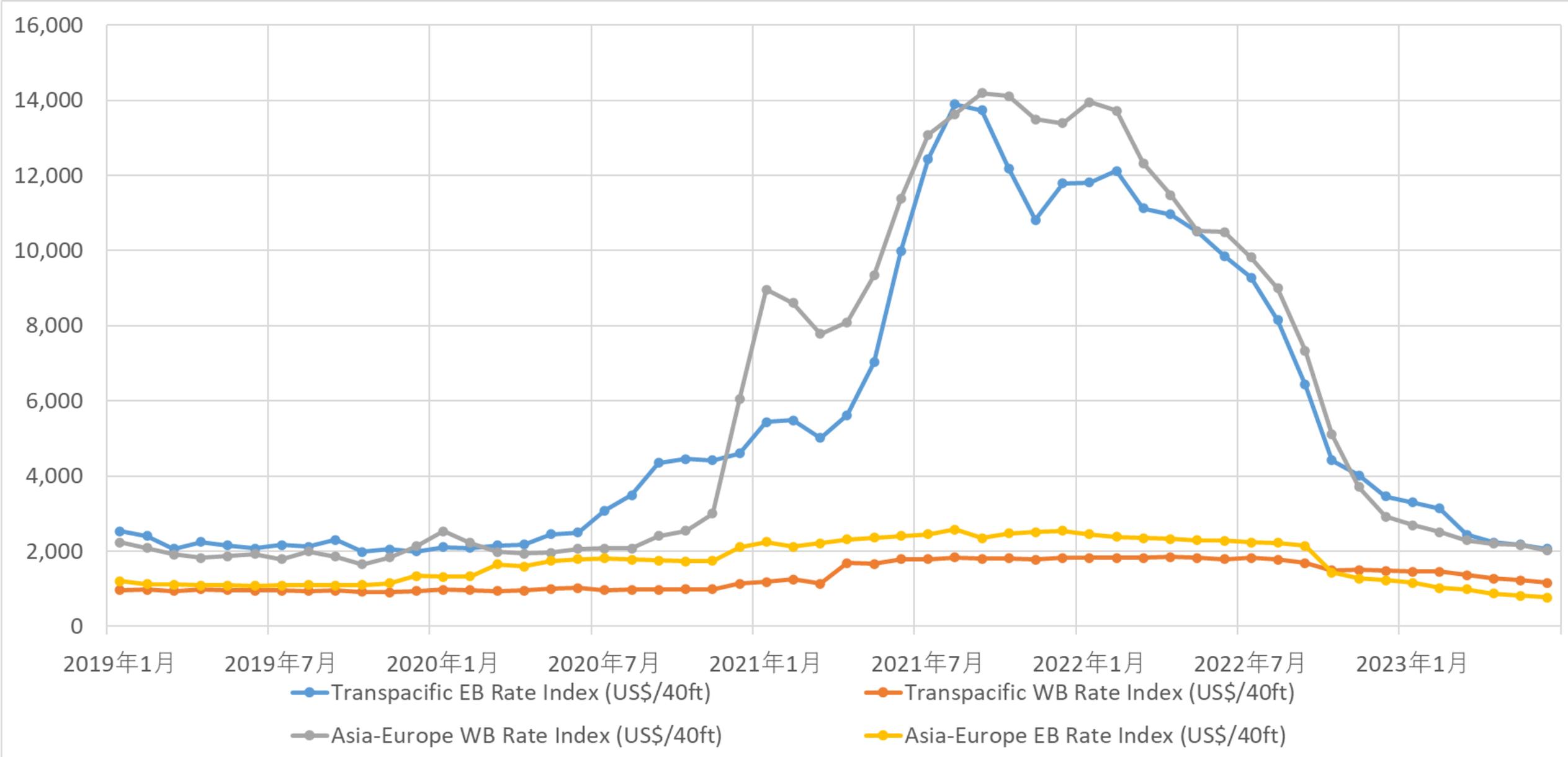


- 23年年初の時点で、2,575万TEU
- 直近10年では8,000TEU型以上のコンテナ船の増加が船腹量拡大の要因
- 足元では、船舶需要増によって解撤量が縮小している
  - 21年は16隻（計1.2万TEU）、22年は8隻（計1.1万TEU）と低水準
- コンテナ船の発注も数多くみられ、23年および24年に竣工予定のコンテナ船の船腹量はそれぞれ200万TEUを超える
- LNG、メタノール、アンモニアに対応したコンテナ船の累計発注隻数・船腹量は、398隻-約477万TEU　そのうち46隻-63.2万TEUが竣工済

（日本郵船調査グループ調べ、2023年5月末時点）

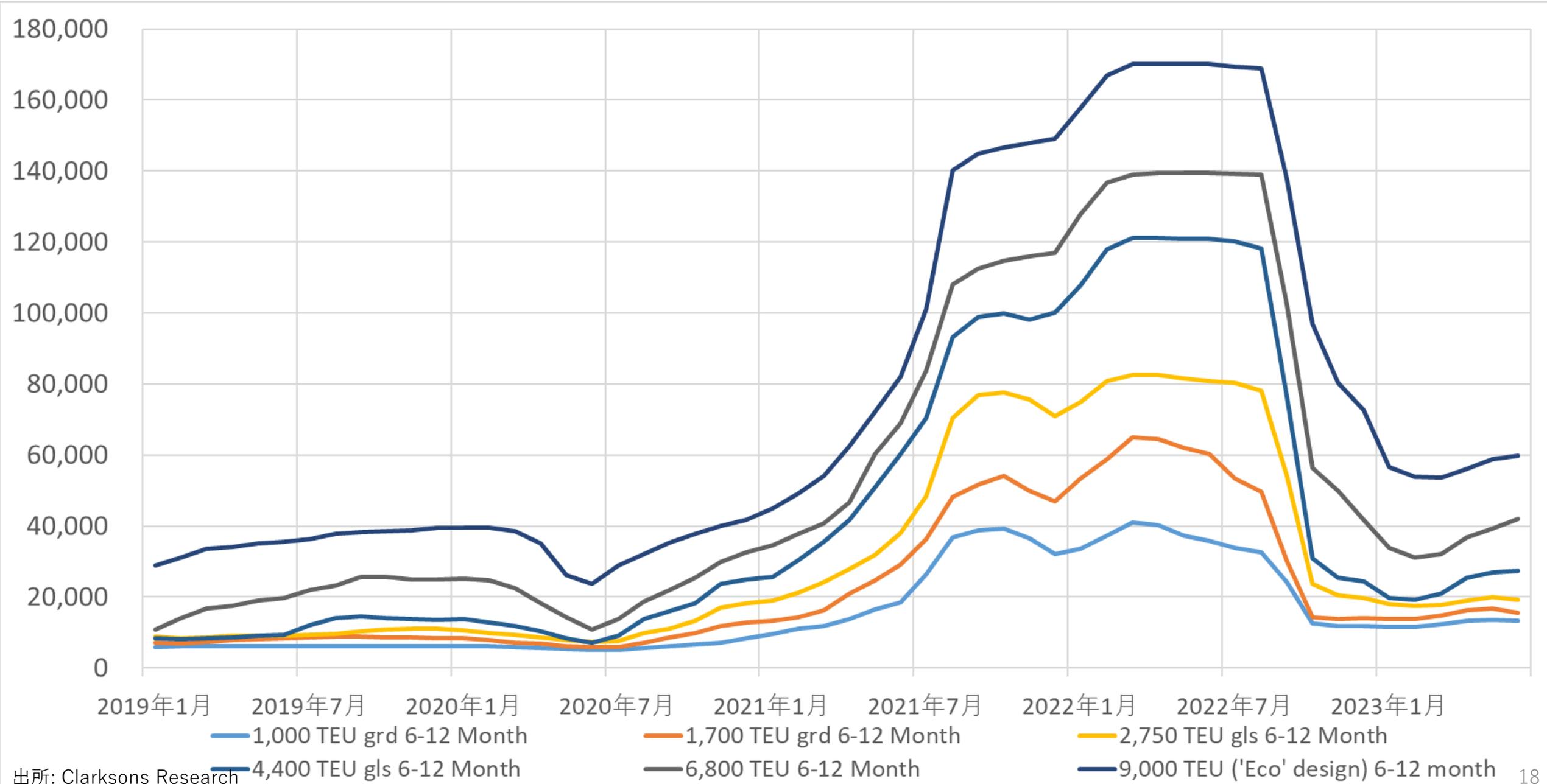
# 市況の動向

# 北米航路・欧州航路 海上コンテナ運賃推移 2019.1-2023.6



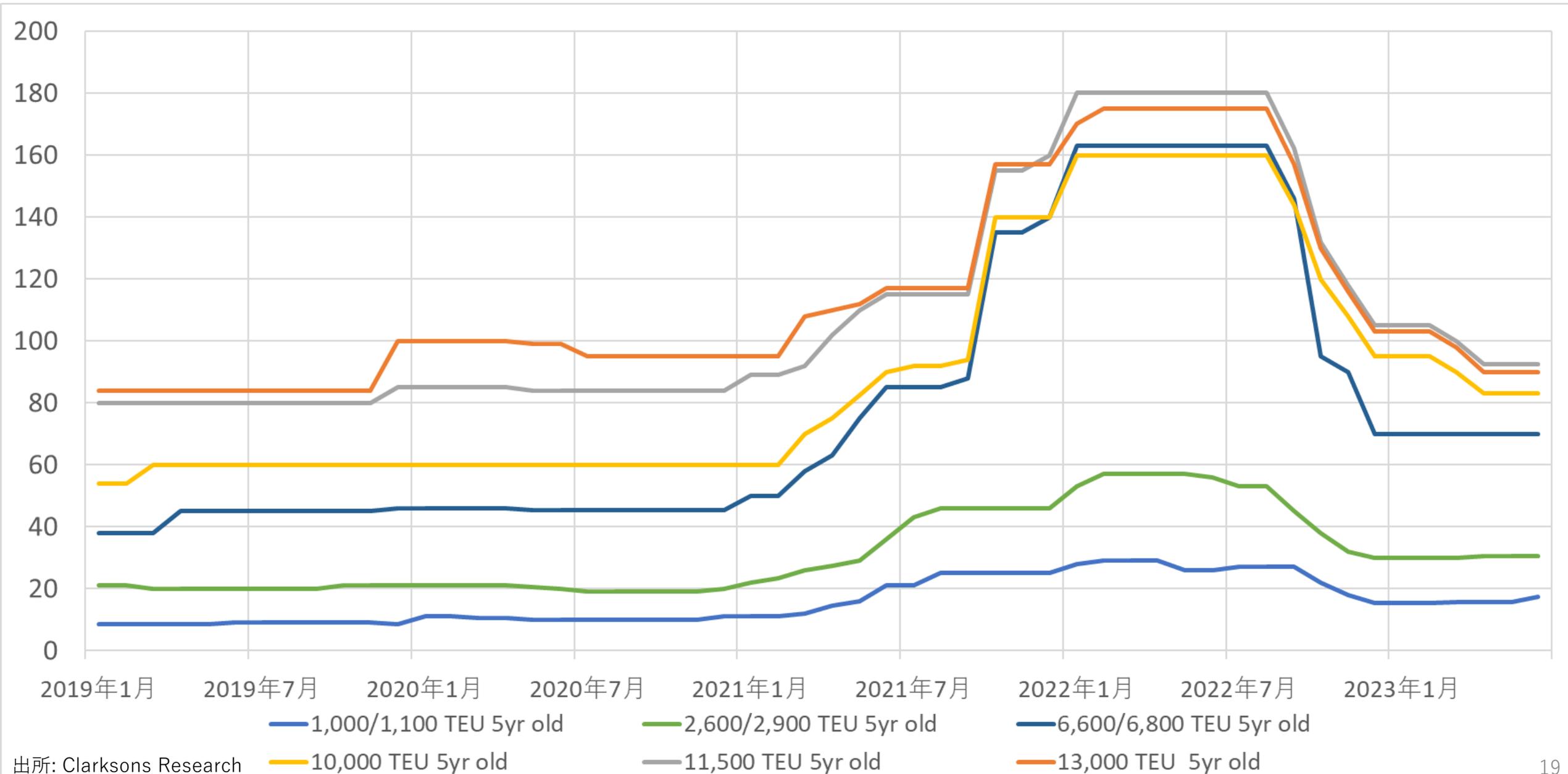
# コンテナ船用船料の推移

ドル/日 2019.1~2023.6



# 中古コンテナ船価格の推移

100万ドル 2019.1~2023.6



# コンテナ船の平均船速の推移 (knot, 2018~)

## Global Cellular Fleet - Average Speed



# おわりに

- 2020年から現在の海上コンテナ輸送は、世界的な感染症拡大という特殊な事象が、荷動きや市況に大きな変動をもたらした
- 感染対策の進展と社会経済活動の正常化が進み、その影響は小さくなっており、コロナ禍後の節目の時期になると考えられる
- 今後の海上コンテナ輸送における供給面および需要面の動向について
- 政治経済などその他の関連事項

ご清聴ありがとうございました

公益財団法人 日本海事センター 企画研究部

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル8階

TEL : 03-3265-5481

MAIL : [planning-research@jpmac.or.jp](mailto:planning-research@jpmac.or.jp)

<https://www.jpmac.or.jp>