

## コンテナ船船腹量と市況の動向

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202401

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

海上輸送におけるコンテナ化が始まってから 70 年近く経過した現在、海上コンテナ輸送は経済活動において欠かせない存在だといっても過言ではない<sup>1</sup>。黎明期には、既存の貨物船を利用してコンテナを輸送していたが、コンテナ専用船の建造、コンテナターミナルの整備や海上コンテナ規格の統一等によりコンテナリゼーションは急速に進展した。1980 年の港湾別コンテナ取扱量をみると、首位のニューヨーク・ニュージャージー港は 194.7 万 TEU（4 位神戸港：145.6 万 TEU）であった一方で、2022 年の首位である上海港は 4,730.3 万 TEU とおよそ 24 倍の規模となっている。また、船舶の大型化も進展しており、1968 年に三菱重工業神戸造船所で竣工し、日本郵船が所有・運航していた日本初のコンテナ専用船である箱根丸の積載能力は 752TEU であったが、現在は、最大積載能力が 24,000TEU を超えるコンテナ専用船が運航されている。

本稿では、海上コンテナ輸送における供給面の状況に着目し、近年のコンテナ船船腹量の動向を中心に市況や関連情報とあわせ現状を整理し、今後の展望を述べる。なお、本稿は執筆時点（2024 年 1 月中旬）で入手可能な情報とデータをもととしている。

### 2.船腹量の動向

#### (1) 船腹量の推移

世界のコンテナ船船腹量は現在に至るまで拡大を続けており、合計 6,027 隻、2,720 万 TEU（2023 年 10 月時点）となっている。00 年以降の船型別コンテナ船船腹量の推移（図 1）をみると、この十数年は 8,000TEU 型を超えるコンテナ船の増加が船腹量拡大の要因であることがわかる。00 年初の平均船型は 1,711TEU であったが、23 年 10 月の平均船型は 4,513TEU とコンテナ船における大型化が着実に進展している。今後も大型船を中心にコンテナ船の竣工が予定されており、世界の総船腹量は 24 年から 25 年の間に 3,000 万 TEU を超え、平均船型は 20 年代後半に 5,000TEU に達することが予想されている。

船腹量ベースでコンテナ船の船齢のシェアをみると、5 年未満が 21.6%、5-9 年が 24.3%、10-14 年が 23.0%、15-19 年が 20.7%、20-24 年が 7.5%、25 年以上が 2.9%である。平均船齢は 13.4 年（隻数ベース）であるが、船腹量で加重平均をとった船齢は 10.7 年と近年の大

---

<sup>1</sup> 松田琢磨（2023）『コンテナから読む世界経済』では、コンテナ輸送の重要性を「経済の血液」ないしは「赤血球」と例えている。また、海運業界関係者の間では「水と空気とコンテナ輸送」と言われることがあると紹介している。

型船の増加により差が生じている。船齢 20 年以上（03 年以前建造）のコンテナ船は合計 1,195 隻、289.1 万 TEU と全体の 10.4%（船腹量ベース）を占める。

## （2）竣工量および解撤量の推移

図 1 では、00 年以降のコンテナ船竣工量および解撤量も示している。23 年における竣工量は 200 万 TEU を上回っており、これまで最も多かった 15 年の約 170 万 TEU を更新している。また、24 年および 25 年に竣工予定のコンテナ船船腹量はそれぞれ 256.9 万 TEU、227.3 万 TEU であり、今後さらに船腹供給が増加する見込みである。

一方、解撤量は 16 年の 65.4 万 TEU が過去最多であり、21 年と 22 年は合わせて 27 隻、2.8 万 TEU と低水準で推移した。24 年および 25 年は、それぞれ 68.6 万 TEU、79.0 万 TEU と老齢船を中心に解撤がすすむことが予測されている。

## （3）船社別の動向

船社別にコンテナ船船腹量をみると、93 年から首位を維持していたマースクを MSC が上回ったのは 22 年 1 月であったが、その後も MSC は船腹量の拡大を続け、アルファライナー（24 年 1 月 12 日時点）によると運航船腹量 565 万 TEU と全体の約 2 割のシェアを占めている。以下、マースク、CMA-CGM、コスコ、ハパグロイド、ONE、エバーグリーン、HMM、陽明海運、ジムの順であるが、発注残を加味すると、26 年前後に CMA-CGM がマースクを抜いて 2 位となる見込みである。船社の統合や規模の拡大により、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）代替燃料への対応動向

国際海運業界は、50 年ごろまでに GHG 排出をゼロにする目標を掲げており、海上コンテナ輸送でも環境対応への取り組みが求められている。なかでも重油と比べ GHG 排出量が少ない、もしくは排出量がゼロの燃料を利用したコンテナ船の活用は主要な対応策のひとつである。

代替燃料への対応状況として、12 年以降に発注された燃料別のコンテナ船船腹量を表 1 に示している。10 年代は LNG 燃料船のみであったが、足もとではメタノール燃料船の割合が急拡大している。さらに、アンモニア等も含めると 23 年における発注船腹量の 94.3% を代替燃料に対応できる船が占めており、重油のみで運航できる船の発注は現在ではほとんどない。なお、運航中のコンテナ船に限定すると、LNG およびメタノール燃料船の船腹量は全体の 3-4%に過ぎない。また、日本郵船調査グループによると、これまでに発注された LNG、メタノール、アンモニアに対応したコンテナ船の船腹量は、548 隻、624.8 万 TEU であり、そのうち 79 隻、104.1 万 TEU が竣工している（23 年 12 月末時点）。

## （5）待機船等の動向

コンテナ船の待機船の規模は、コロナ禍初期における輸送需要の減少を受け、20年5月には、世界金融危機の影響を受けた09年や韓進海運が経営破綻した16年に記録した150万TEU台を大きく上回る272万TEU(551隻)となった。しかし、その後はコンテナ船の船腹需要が急回復したため、待機船の規模は50万TEUほどまで縮小し、ほぼ全ての船舶が運航されている状況が続いた。過剰在庫等により輸送需要が減退したため、22年から23年にかけて150万TEU前後まで拡大したものの、減速航行等を受け船舶が投入<sup>2</sup>されたため、直近ではおよそ100万TEUとなっている。

コンテナ船の航行速度は、21年がこの数年間で最も速く、一年を通して16.5-17ノットの間で推移していたが、その後航行速度の低下が続き23年初頭にはおよそ15ノットとなった。現在に至るまで15ノット台前半で推移している。

### 3.用船料・造船市況

20年後半からの海上コンテナ運賃高騰を受け、コンテナ船の市況は大きく変動した。用船料、中古船価格もコンテナ船需要の高まりに応じて共に上昇し、コンテナ運賃の変動にやや遅行するかたちで推移した。特に用船料の変動は顕著であり、図2に示すように50前後で推移していた用船料指数が430まで達した。その後は、海上コンテナ輸送の混乱が落ち着き、輸送需要も軟化したことを受けて、23年12月の用船料、中古船価格指数はそれぞれ、67、52と概ね20年後半の水準となっている。

新造船価格に関しては、21年以降緩やかに上昇し、現在も高水準を維持している。要因として、資機材価格の高騰<sup>3</sup>や人件費の上昇等が考えられ、今後も現在の船価水準が維持されるあるいは緩やかに上昇することが予想される。

### 4.おわりに

本稿では、各種統計をもとに近年の海上コンテナ輸送における船腹量の動向を振り返るとともに将来の見通しを整理した。サプライチェーンの混乱期に発注されたコンテナ船の竣工が始まっており、船腹量の拡大は加速するなか、供給過剰が懸念されている。一方で、足もとでは欧州航路を中心に運賃が上昇しており、現在の海上コンテナ輸送を取り巻く環境は流動的で、2大運河の動向等をはじめ先の見通しが難しい局面となっている。

直近では、紅海周辺で発生しているイエメンの武装組織フーシ派による商船への攻撃がコンテナ船の供給面に大きな影響を与えている。運航中のコンテナ船に対する攻撃事例があるなど、航行リスクは高まっており、主要コンテナ船社は、スエズ運河を迂回して喜望峰

---

<sup>2</sup> 減速航行により所要日数が伸びると、ウィークリーサービスを維持するために場合によっては追加船の投入が必要となる。

<sup>3</sup> 例えば、日本造船所が国内鉄鋼ミルから調達する造船用厚板価格は上昇している。日本海事新聞24年1月10日1面「造船・鉄鋼の交渉決着、厚板2万円値上げ。日本と中韓、価格差拡大。再び最高値圏に」

を經由する対応をとっている。アジア欧州間の場合、10日ほど所要日数が増加するが、スケジュールを維持するためには船舶を投入する必要があるため、船腹需給がひっ迫することが見込まれる。

パナマ運河においては、23年に水不足が深刻化し通航隻数や喫水の制限が強化され、混雑による滞船や積載コンテナの一部を鉄道で陸送する事例がみられた。ピーク時と比べ制限は緩和されたものの、依然としてガトゥン湖の水位は低く、通常時と同様の運用には至っていない。

23年より運航燃費(CII)格付け制度が導入され、24年よりEU排出量取引制度(EU-ETS)が海運部門に適用されるなど海運における環境規制の強化が進展している。こうした規制に伴い船社の行動が変容していることから、脱炭素化への対応は船腹需給により一層影響を与える要素となっている。

その他、海上コンテナ輸送において、消費活動、貿易構造や国際関係の変化等の政治経済の動向、船社の配船・サービス、アライアンスの動向などが注目点であり、こうした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

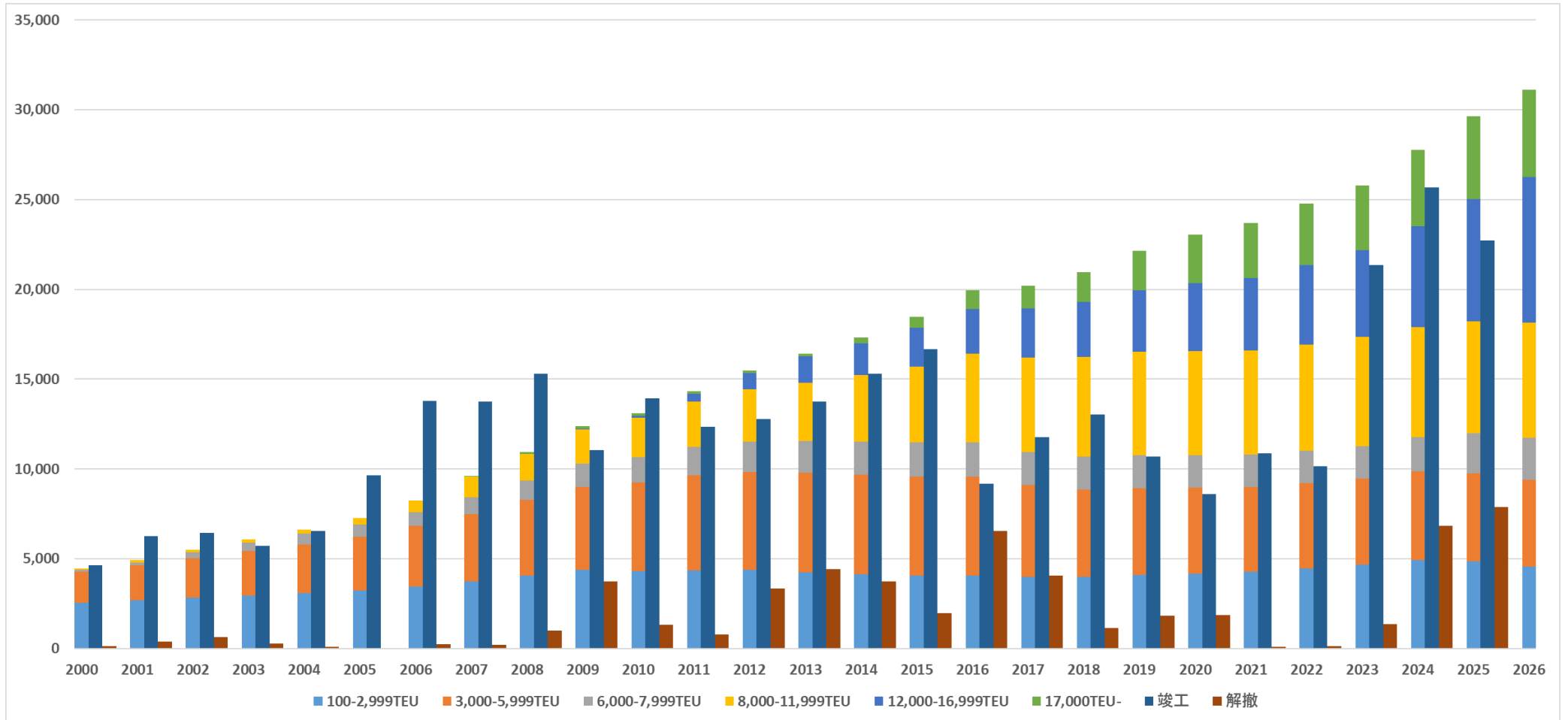


図 1 2000 年以降におけるコンテナ船の船型別船腹量、竣工量、解撤量(単位: 船型別船腹量は千 TEU、竣工量および解撤量は百 TEU)

出所: Clarksons Research より筆者作成

注) 船型別船腹量は各年年初時点、24 年以降は予測値。竣工量および解撤量は各年における実績値、23 年以降は予測値。

表 1 2012 年以降における燃料別コンテナ船の発注動向(単位:千 TEU)

	LNG	メタノール	その他	年合計	発注船腹量に占める割合
2012年	6	0	0	6	1.4%
2013年	158	0	0	158	7.3%
2014年	324	0	0	324	27.7%
2015年	612	0	0	612	27.3%
2016年	64	0	0	64	20.6%
2017年	545	0	0	545	66.5%
2018年	629	0	0	629	50.1%
2019年	232	0	0	232	29.9%
2020年	517	0	12	529	49.7%
2021年	1,588	325	128	2,042	43.2%
2022年	1,302	772	646	2,721	73.0%
2023年*	423	1,048	241	1,712	94.3%
計	6,400	2,145	1,028	9,573	

出所：Drewry Maritime Research より筆者作成

注) 改造可能なレディ船が含まれる。その他の代替燃料にはアンモニアと水素が含まれる。一部のコンテナ船は複数の代替燃料に対応しているため、二重にカウントされている。2023 年は 12 月 14 日時点の数値。

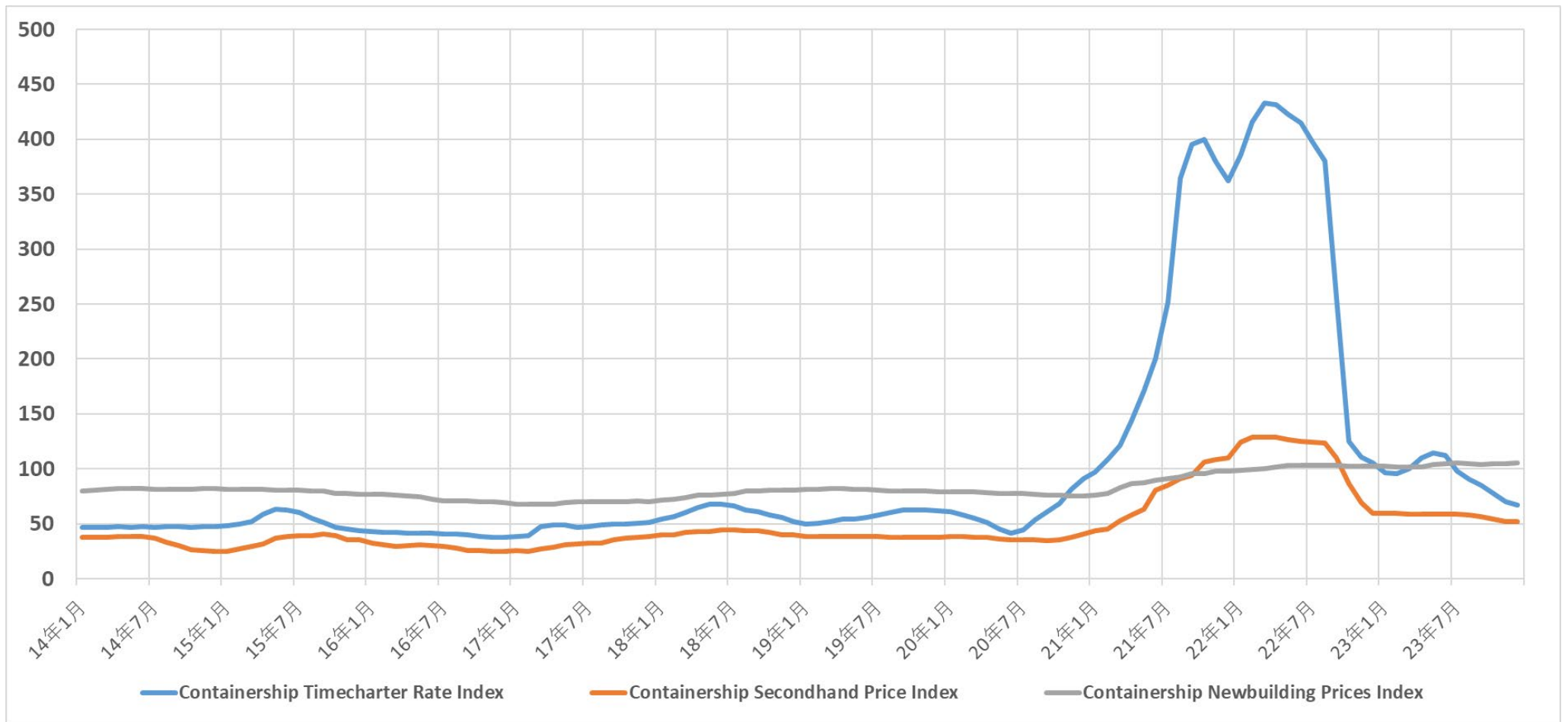


図 2 2014 年以降におけるコンテナ船用船料、中古船価格、新造船価格指数の動向

出所：Clarksons Research より筆者作成

注) 用船料指数：1993 年=100、中古船価格指数・新造船価格指数：1996 年=100