

# コンテナ輸送業界の現状と見通しについて

---

2023年1月20日

日本郵船株式会社

調査グループ

# 目次

1. コンテナ輸送の概況
2. 運賃交渉の論点整理
3. 市況の変化点の深掘り

# 目次

- 1. コンテナ輸送の概況**
2. 運賃交渉の論点整理
3. 市況の変化点の深掘り

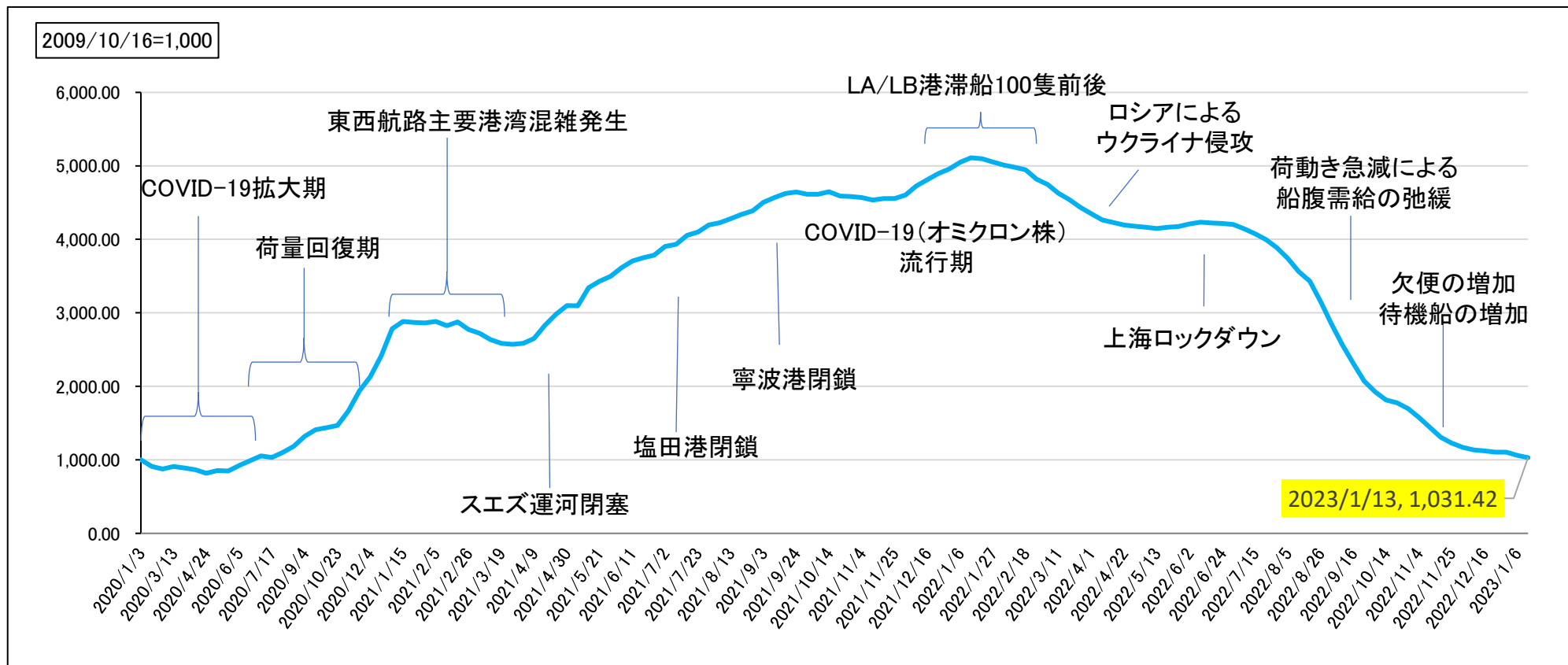
# 運賃市況 2022年末最終週にプラスに転じるも年初より2週連続で下落



SCFI総合指数2023年1月13日付最新は、**前週比▲29.72ポイントの1,031.42ポイントに下落**。

- 2022年1月16日に公表開始以来の**最高値5,109.36**となった。2022年8月末以降、市況は急落。  
過剰在庫によるブッキング減少、米国向け年末商戦向け貨物の前倒し、および個人消費の減速による荷動き減少が一因。
- 2022年12月以降、SCFIでも航路によっては前週比でプラスとなる週もある。  
FBXのようなSCFIの他の運賃市況でも前週比プラスとなり始めている。

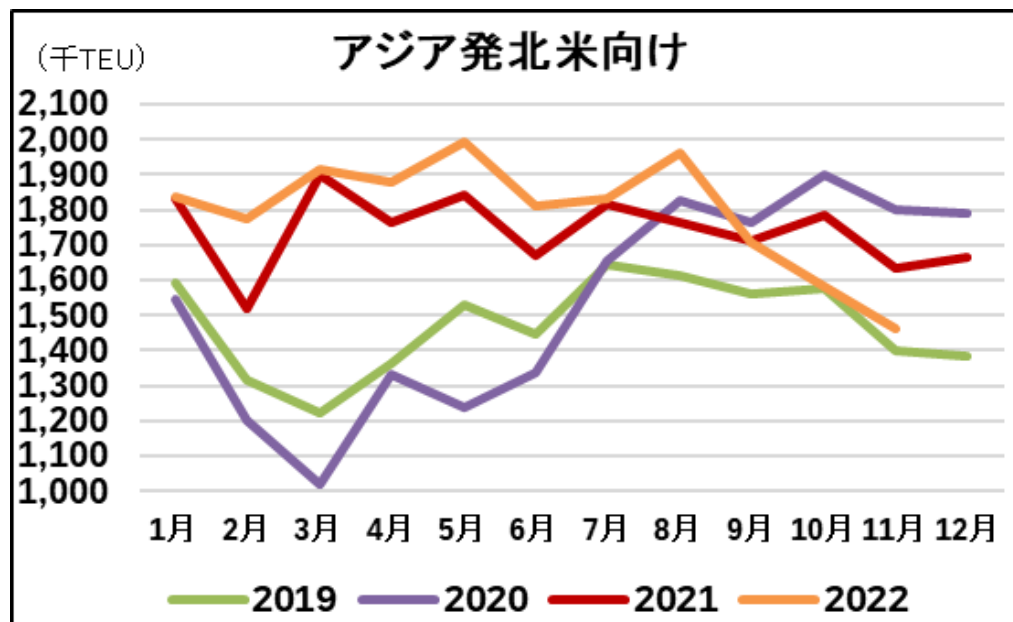
## 上海総合運賃指数



● 総合指数構成内訳  
 北欧州(20%)、地中海(10%)、  
 北米西岸(20%)、北米東岸  
 (7.5%)、中近東(7.5%)、豪州  
 (5%)、南米東岸(5%)、シンガ  
 ポール(7.5%)等、上海出し主要  
 輸出先のスポット運賃を荷主、船  
 社、FWDRよりヒアリングし運賃  
 指標を算出。



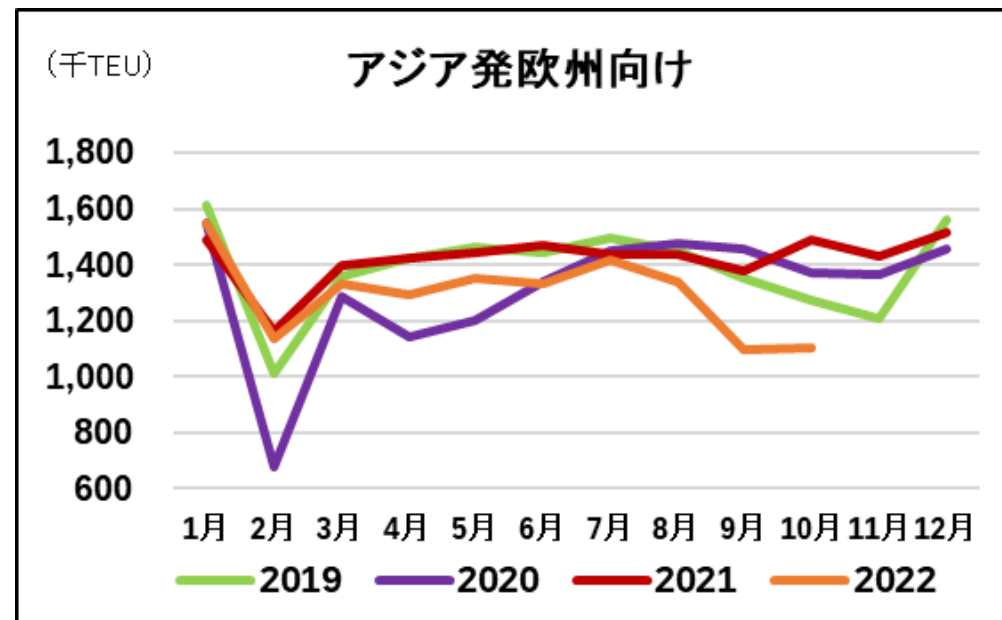
## 北米は11月にさらに減少



出所：JOC-PIERS

- ・北米往航（11月）単月：146.3万TEU（▲10.5%）  
累計：1,976.2万TEU（+2.8%）

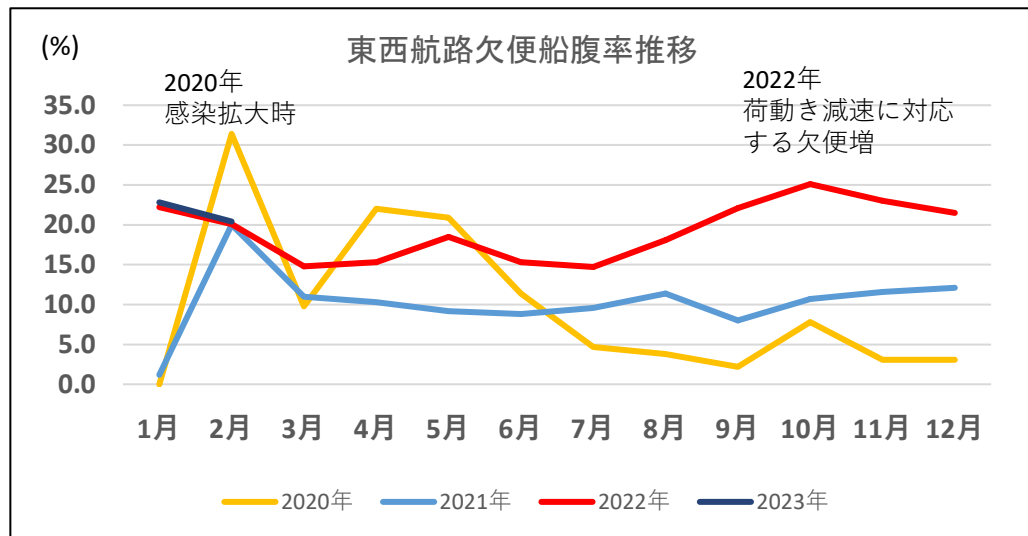
## 欧州は踏みとどまる



出所：CTS

- ・欧州往航（10月）単月：110.5万TEU（▲25.9%）  
累計：1,295.3万TEU（▲8.3%）

## 欠便船腹率推移 (2023年1月13日時点)



欠便船腹率：Drewryの欠便データをもとに調査グループで算出。

- 北欧州、北米西岸航路の欠便船腹率は、**30%以上**となる週もある。2020年の感染拡大時並みの欠便船腹率に相当する。
- 欠便で船腹量が絞られているため、12月にはスポット貨物のブッキングを断る船社も現れた。(JOC 2022年12月16日。ONEもスポット貨物を断る船社として報じられている。)
- 今年は春節前の貨物ラッシュは無い。オーダーが少ないため春節前に数週前倒しで工場の稼働を止めるサプライヤーもあるほど。
- 春節明けも欠便は増加傾向。
- なお、生産部品貨物の多い日本直航航路の欠便は年末年始など限定的。

## 航路別週別欠便船腹率 (WK2以降は予想)

北欧州	Sep Total	Oct Total	Nov Total	Dec Total	Jan(WK01)	Jan(WK02)	Jan(WK03)	Jan(WK04)	Jan Total	Feb(WK05)	Feb(WK06)	Feb(WK07)	Feb Total
欠便数	23	18	17	25	3	5	3	11	22	4	5	5	14
欠便船腹量(TEU)	376,287	320,839	301,815	410,226	50,955	89,003	32,214	183,840	356,012	71,319	87,857	69,979	229,156
供給船腹量(TEU)	1,727,110	1,381,688	1,381,688	1,727,110	345,422	345,422	345,422	345,422	1,381,688	345,422	345,422	345,422	1,036,266
欠便船腹量比率	21.8%	23.2%	21.8%	23.8%	14.8%	25.8%	9.3%	53.2%	25.8%	20.6%	25.4%	20.3%	22.1%

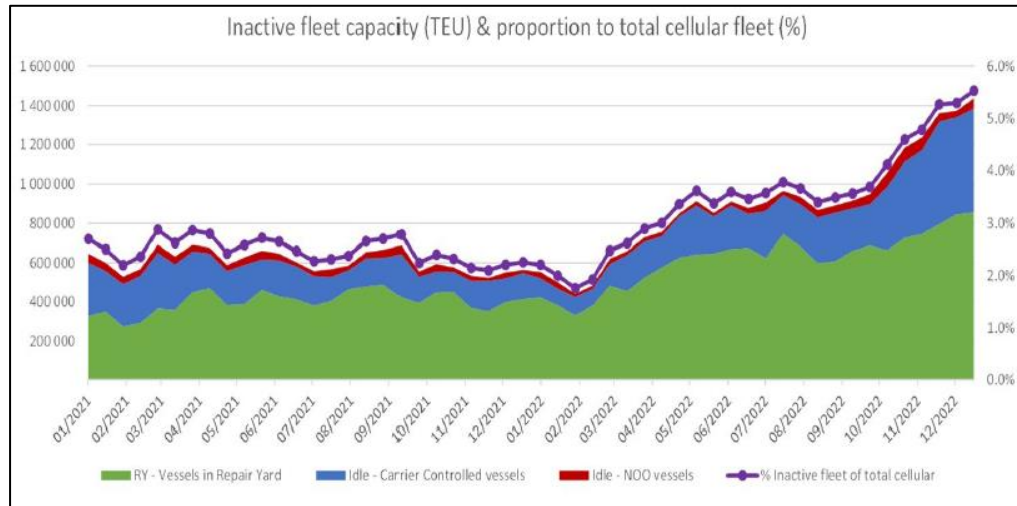
北米西岸	Sep Total	Oct Total	Nov Total	Dec Total	Jan(WK01)	Jan(WK02)	Jan(WK03)	Jan(WK04)	Jan Total	Feb(WK05)	Feb(WK06)	Feb(WK07)	Feb Total
欠便数	69	61	46	64	9	5	10	24	48	17	9	6	32
欠便船腹量(TEU)	619,383	549,849	457,681	542,977	83,440	43,612	83,397	209,438	419,887	147,023	82,378	59,643	289,044
供給船腹量(TEU)	2,167,131	1,733,705	1,733,705	2,167,131	433,426	433,426	433,426	433,426	1,733,705	433,426	433,426	433,426	1,300,279
欠便船腹量比率	28.6%	31.7%	26.4%	25.1%	19.3%	10.1%	19.2%	48.3%	24.2%	33.9%	19.0%	13.8%	22.2%

出所：Drewryの欠便データをもとに日本郵船調査グループで算出

荷動きは低調。コンテナ業界では、船腹量を絞る取り組みが、欠便の他にも複数並行して進んでいる。

## 1. 待機船船腹率増加（Alphaliner 2022-52より）

待機船船腹率5.5%に上昇



コンテナ船社（NOOではない）のコンテナ船で待機船増加

TEU Range	Units Inactive <sup>A</sup>	Trend	Idle**		RY*
			Carrier Units	NOO Units	
< 1 Kteu	41	↘	10	7	24
1-2 Kteu	42	↘	4	8	30
2-3 Kteu	36	↔	12	2	22
3-5.1 Kteu	51	↔	12	6	33
5.1-7.5 Kteu	25	↗	4	1	20
7.5-12.5 Kteu	29	↗	10	0	19
12.5+ Kteu	37	↗	17	0	20
Total units	261	↔	69	24	168
Total TEU	1,436,698		529,751	51,926	855,021

5000TEU型以上で待機隻数増加

## 2. 喜望峰経由の復航実施

THE AllianceおよびOcean Allianceで実施

北欧州からの復航で開始し、北米東岸の復航でも始まる。

## 3. Slow Steaming開始

## 4. 航路改編による船舶の再配置

Ocean Allianceでは、EEXI、CII導入をきっかけとして航路改編を23年1月に前倒しで実施。北米西岸航路を減便。航路によっては投入船を追加している。

## 5. 新造船Deliveryの延期

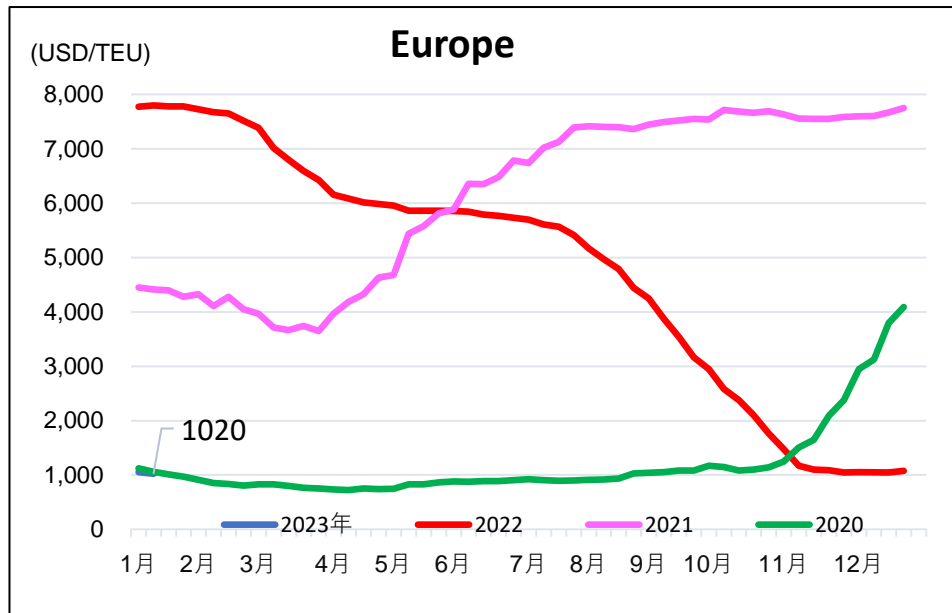
MSCは24,116TEU型（世界最大船型）のMSC TESSAの航路投入を2022年11月から2023年2月に延期している。MSC同様に、竣工が延期される新造コンテナ船は2023年に増加する見込み。（Alphaliner 2022-52）



▶ SCFI (2023年1月13日) 北欧州と北米西岸

小幅の下落が続いていたところ、12月に入り北欧州、地中海で前週比上昇するほどに変化。

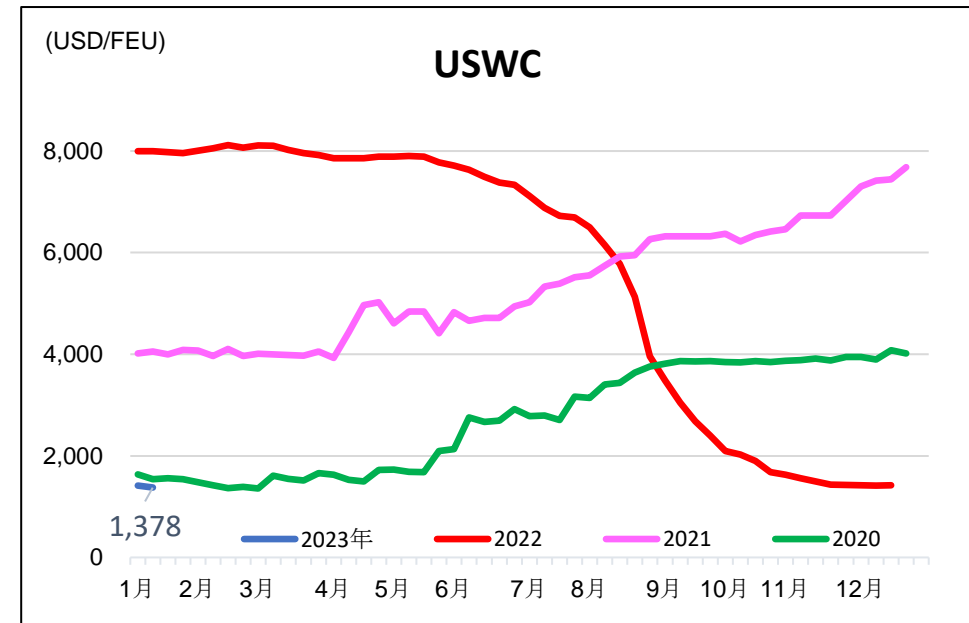
ついに北米西岸の運賃市況も12月最終週、前週比で上昇した。年明けは2週連続で前週比下落。



出所：上海航運交易所

(北欧州航路)

USD1,020TEUで前週比▲USD30/TEU。



出所：上海航運交易所

(北米西岸航路)

USD1,378/FEUで前週比▲USD36/FEU。

=> 荷動きが減速しているなか、運賃市況の下げ小幅に変化。  
 欠便などによる船腹削減が効いてきた。しかしまだ底を打ったとは言い難い。

# 目次

1. コンテナ輸送の概況
- 2. 運賃交渉の論点整理**
3. 市況の変化点の深掘り

## 荷主様の物流計画

計画本数（調達/生産/販売）  
在庫計画と輸送経路（揚積港設定）  
コスト計画（運賃の許容範囲）

## コンテナ船社のサービス

配船形態（寄港地/Transit Time）  
運賃水準、長期契約比率  
（利益最大化するポートフォリオ）

2023年運賃交渉  
論点一覧

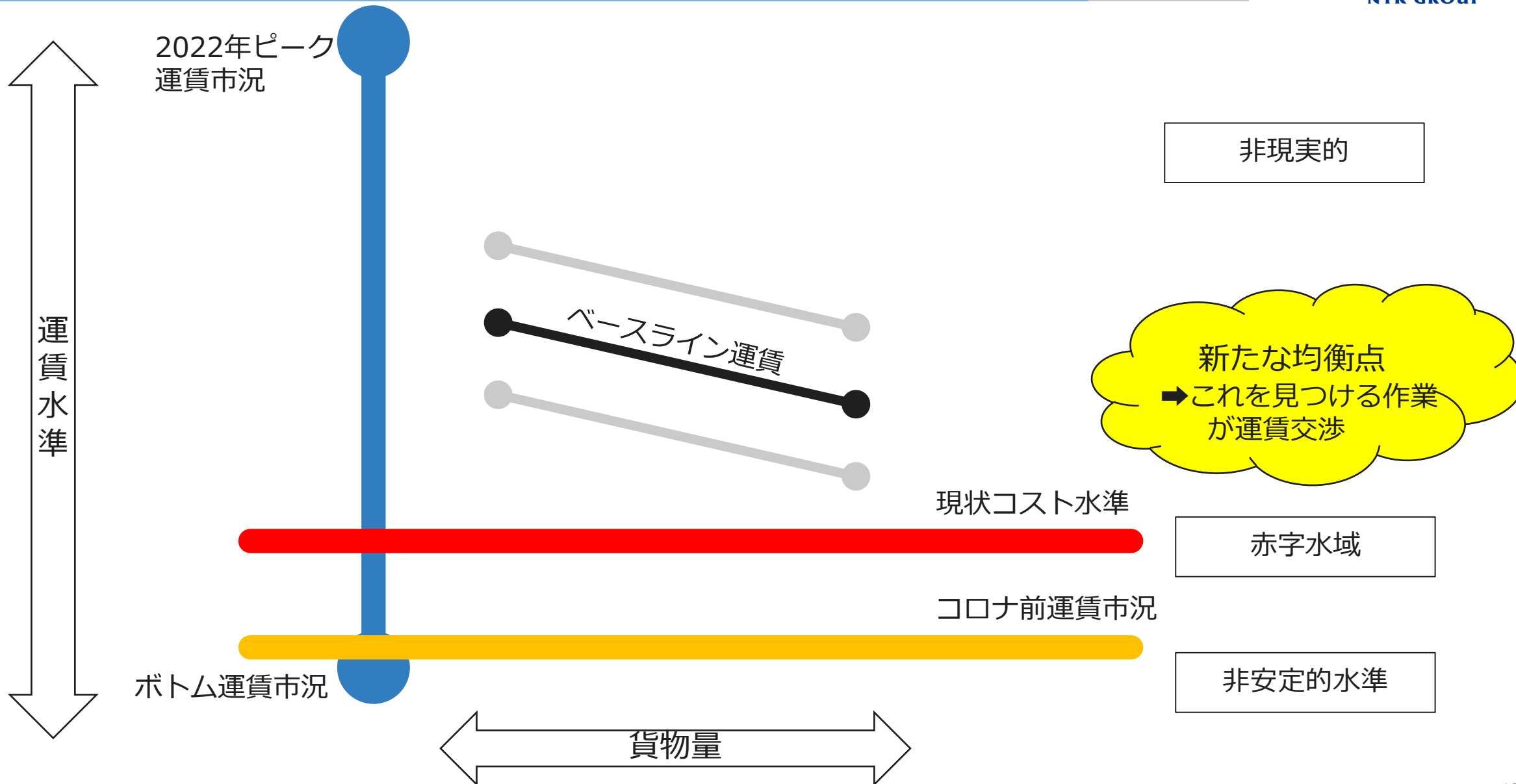
## 船腹需要

経済成長率減速/荷動き減速  
過剰在庫の解消が課題  
不確実性はまだ残る

## 船腹供給

新造船竣工による船腹量増加  
荷動きに応じた欠便実施

# 適正運賃水準とは 新たな均衡点を見つけるための運賃交渉

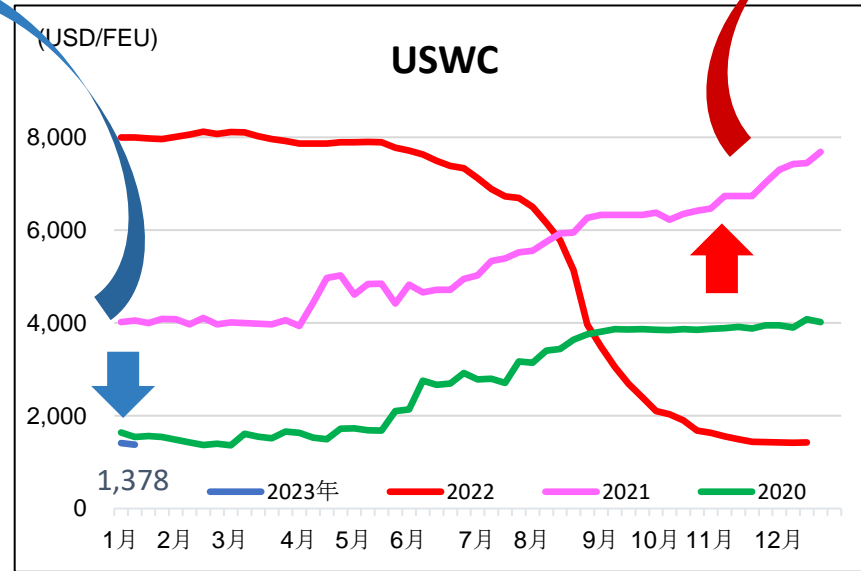


# 2023年の運賃交渉の出発点と方向性



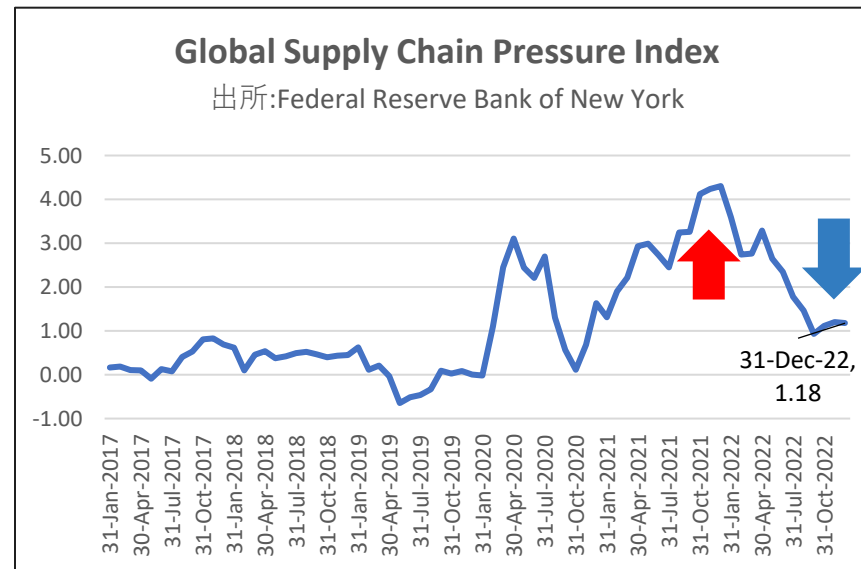
## 2023年度運賃交渉

1. 出発点の市況  
 スポット運賃は急落の後、22年12月からコロナ前水準並みで横ばい。
  2. 交渉の方向  
 安定化（荷主も船社も）  
 荷主は2022年比でコスト逡減  
 船社は損益分岐点を上回る水準を目指す
  3. 備えておくべき変化点  
 個人消費、インフレなど経済指標  
 在庫調整完了時期  
 荷動き反転時の勢い  
 輸送経路再設定（米国揚げ港）  
 サプライチェーン再編途上  
 新造船竣工による船腹量増加
- ➡物流制約解消しても変化点への備えが大事



## 2022年度運賃交渉

1. 出発点の市況  
 市況は未曾有の水準で上昇中。  
 港湾混雑による船腹不足解消目途立たず。下がる気配無し。
2. 交渉の方向  
 前年比10%以上増加の物流量に見合うスペース確保  
 早期決着（2021年交渉では、スペース売り切れの経緯あり）  
 複数年契約
3. 交渉時の不確実性  
 調達、生産、販売の安定回復時期  
 物流混乱解消時期  
 本船遅延解消時期  
 感染症拡大の収束



所感：高値が高値を追いかける運賃交渉

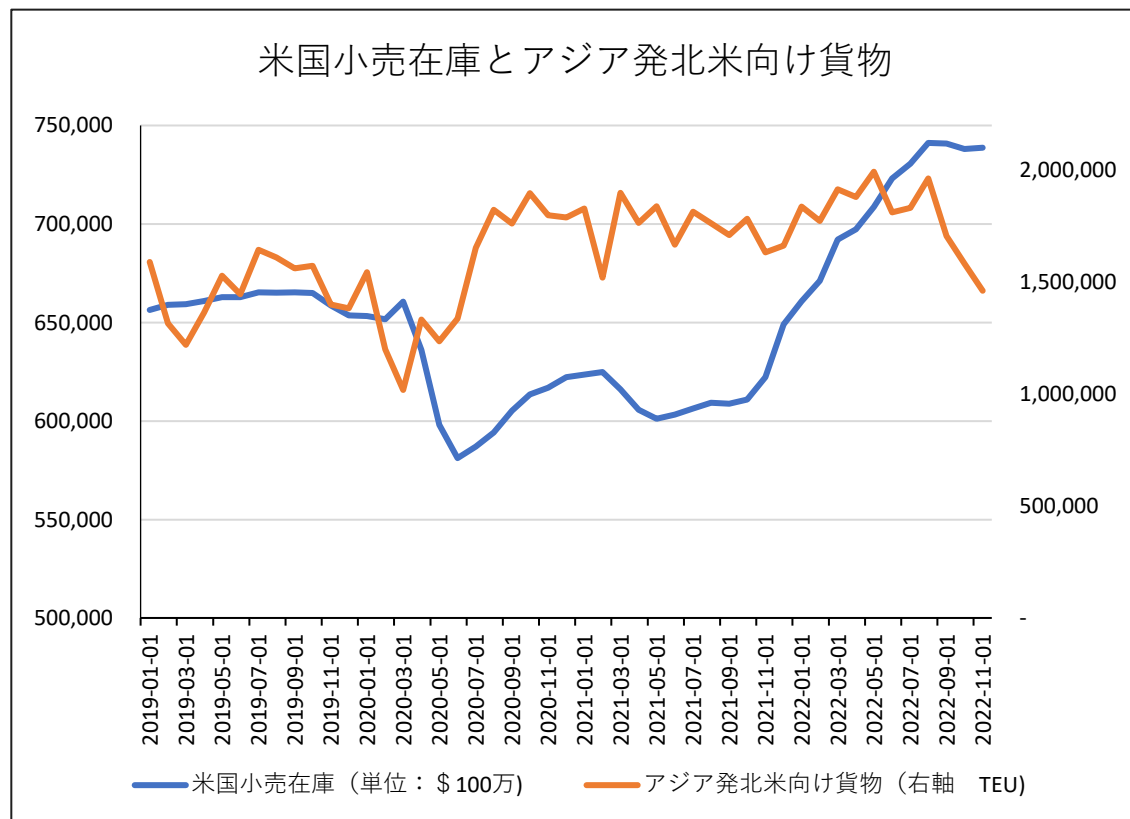
# 目次

1. コンテナ輸送の概況
2. 運賃交渉の論点整理
- 3. 市況の変化点の深掘り**

## 仮説：在庫解消のタイミングがオーダー再開のタイミング

現状：小売在庫は22年8月をピークに9月、10月と連続して減少。輸入コンテナ貨物は9月以降減少を続けている。

在庫は減少する方向にあると言える。実際にも、ナイキは、在庫は過去平均比較で依然高水準であるとしながらも、前期比で在庫が減少していると発表している。 ➡ **在庫の減少は、年末商戦の売れ行き、個人消費次第。**



出所：小売在庫はUS Census Bureau、荷動きはJOC PIERS

### 経済指標

#### 米國小売 経済統計

- 12月小売売上 1.1%減 11月比較
- 11月小売在庫 微増 10月比較

#### NRR発表 (年末商戦の売上 11月1日から12月31日)

- 結果 前年比5.3%増
- 予想 前年比6-8%増 (インフレ調整無)

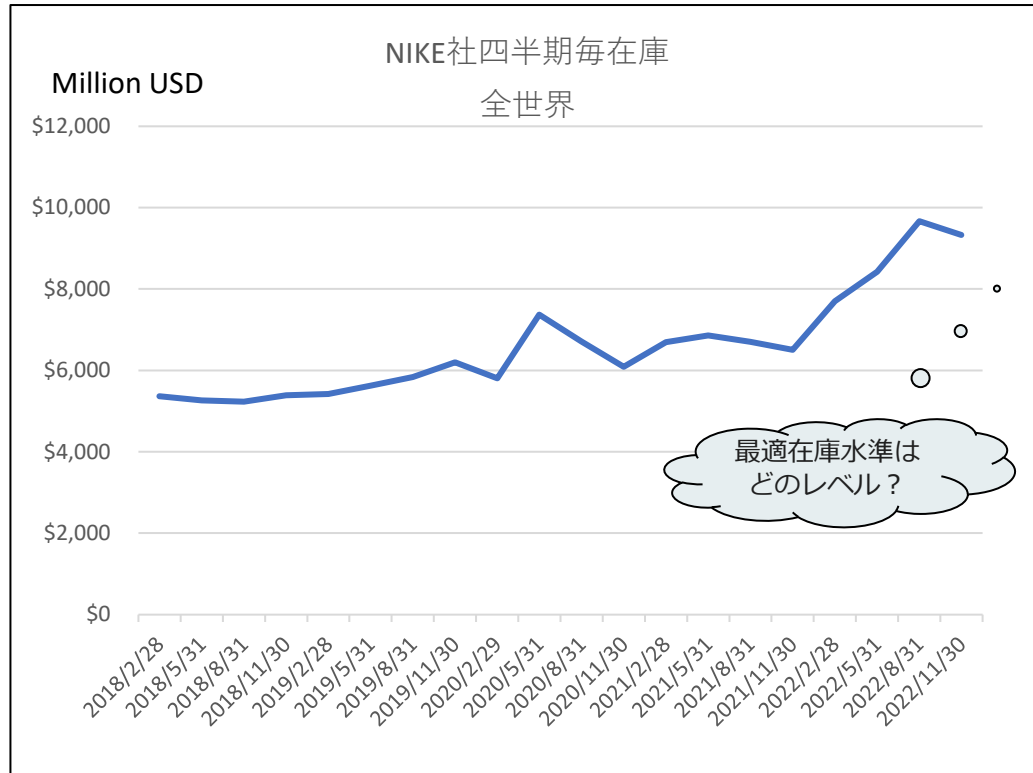
#### 米国ISM景況指数 12月

製造業、サービス業共に在庫の過剰感は上昇している。

小売業では在庫そのものは下落し標準を下回るにも関わらず、在庫過剰感は大幅に上昇し標準を上回る。

## ナイキ社四半期収支報告

- 北米で売上を伸ばしており、在庫も減少している。
- ところが、在庫は減少したとはいえ、全世界の在庫は、コロナ前をはるかに上回る水準にある。
- 米国での売り上げは39%増で個人消費はまだ強い。中国の売り上げは振るわない。



出所：NIKE決算報告

## ナイキ社全世界の在庫から分かること

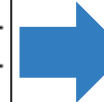
- 在庫は減っている。
- しかし、コロナ前平均を大幅に（レベル感が違う）上回っている。
- 脱巣ごもりで在庫が減少した後、2021年末から在庫が急増。
- 供給制約が解消に向かっているなか、不測の事態に備え在庫を厚めにする荷主もある。ナイキにとっての適正在庫はどのレベルなのか？コロナ前なのか？それともコロナ前以上コロナ禍未満のレンジなのか？



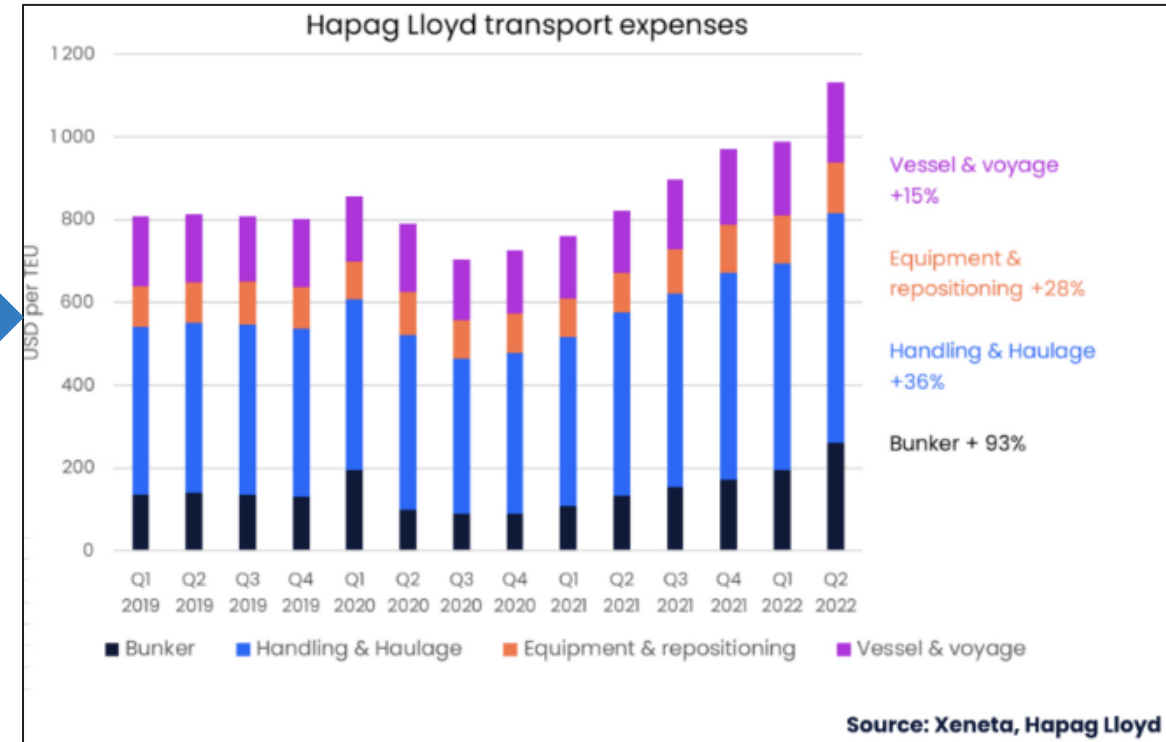
## Hapag-LloydのIR情報

Operating expenses				
million EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Transport expenses	3,770.0	2,675.3	10,148.1	7,434.2
thereof				
Transport expenses for completed voyages	3,814.5	2,669.7	10,195.6	7,420.0
Bunker	904.7	456.6	2,272.1	1,181.9
Handling and haulage	1,784.9	1,393.7	4,958.5	3,946.3
Equipment and repositioning <sup>1</sup>	441.0	315.7	1,158.3	880.4
Vessels and voyages (excluding bunker) <sup>1</sup>	683.9	503.7	1,806.7	1,411.4
Transport expenses for pending voyages <sup>2</sup>	-44.4	5.5	-47.5	14.2
Personnel expenses	222.5	175.0	649.5	532.3
Depreciation, amortisation and impairments	479.3	399.5	1,414.6	1,023.7
Other operating result	-122.7	-95.7	-357.2	-227.4
<b>Total operating expenses</b>	<b>4,594.5</b>	<b>3,345.4</b>	<b>12,569.4</b>	<b>9,217.5</b>

<sup>1</sup> Including lease expenses for short-term leases.  
<sup>2</sup> The amounts presented as transport expenses for pending voyages represent the difference between the transport expenses for pending voyages for the current period and the transport expenses for pending voyages for the previous period. The transport expenses for pending voyages recognised in the previous periods are presented in the current period as transport expenses for completed voyages.



## TEU単位 Xenetaの分析 (Xeneta 1月12日 News Letter)



スポット運賃市況はコロナ前並みの水準にまで下落したまま推移している。一方で、コンテナ輸送のコストは上昇している。

- 運航費を全Liftingで割ってTEU当たりのコストを算出。北米の鉄道コストや各地のトラックコストも含まれている。
- 2019年Q1以降、TEUあたりの運航費単価は上昇している。
- 現在(Q4 2022)のコストでは\$1,300/TEUを超える。

【2022年以降の発注残と竣工実績】

(2022年12月末時点)

竣工予定年	隻数 船腹量	船型						合計
		3,000TEU 未満	3,000~ 4,999TEU	5,000~ 7,999TEU	8,000~ 13,999TEU	14,000~ 17,999TEU	18,000TEU 以上	
2022年E	隻数	142	12	1	20	26	10	211
	TEU	255,153	41,707	5,940	244,689	383,634	239,720	1,171,113
(2022年12月末 時点竣工実績)	(隻数)	122	13	0	21	21	7	184
	(TEU)	215,922	46,438	0	257,686	318,534	167,776	1,006,356
(2022年11月末対 2022年予測値比率)	(隻数)	85.9%	108.3%	0.0%	105.0%	80.8%	70.0%	87.2%
	(TEU)	84.6%	111.3%	0.0%	105.3%	83.0%	70.0%	85.9%
2023年E	隻数	158	36	46	17	46	29	332
	TEU	311,351	131,249	302,575	222,026	702,810	689,508	2,359,519
2024年E	隻数	101	32	94	39	65	13	344
	TEU	189,277	109,307	637,029	477,012	1,003,612	303,848	2,720,085
2025年以降E	隻数	13	10	21	29	44	11	128
	TEU	27,080	33,310	146,544	323,740	688,720	255,664	1,475,058
2022年以降 予定発注残合計	隻数	338	90	162	94	170	59	913
	TEU	649,752	315,573	1,092,088	1,134,289	2,615,872	1,393,204	7,200,778

注1: E=Estimate。2022年以降のEstimateは2022年8月末時点の合計(9月に無効となったSeaspan 7,700TEU型の4隻は除外済)。

注2: 2022年以降予定合計は2022年Eより8月末時点の竣工実績を除外した合計。

出所: MDS、S&P Global、各種報道より日本郵船調査グループにて作成

- 2022年累計竣工実績は184隻・1,006千TEU、竣工予定からの竣工率はそれぞれ87.2%・85.9%となった。
- 2022年の竣工予定の発注残27隻は2023年に繰り越しとなっている。
- 中国造船所の滬東中華造船所及び江南造船建造のMSCの24,000TEUの超大型船3隻は2022年には間に合わず、2023年1~2月にかけて竣工予定となっている。
- 2023年もコンテナ船の発注は続く見込み。

## 2022年10月末時点の見立て

2021年船腹量実績及び2022年以降の予測

(2022年10月末時点)

	年初 隻数	年初 船腹量 (千TEU)	竣工 隻数	竣工量 (千TEU)	解撤 隻数	解撤量 (千TEU)	純増減 隻数	純増減 (千TEU)	年末 隻数	年末 船腹量 (千TEU)	船腹量 年増加 率
2021年実績	5,285	23,502	168	1,082	16	12	152	1,070	5,437	24,572	4.6%
2022年予測	5,437	24,572	141	796	10	10	131	786	5,568	25,358	3.2%
2023年予測	5,568	25,358	252	1,732	50	600	202	1,132	5,770	26,490	4.5%
2024年予測	5,770	26,490	362	2,490	75	850	287	1,640	6,057	28,130	6.2%

注：年間増減量は、年初船腹量に竣工分を加算し解撤を差し引いたもの。納期延期による未竣工分は含まない。

出所：MDS、S&P Global、Drewry、Clarksons Researchより日本郵船調査グループにて作成

- 2022年の船腹増加率は3.2%と予測。

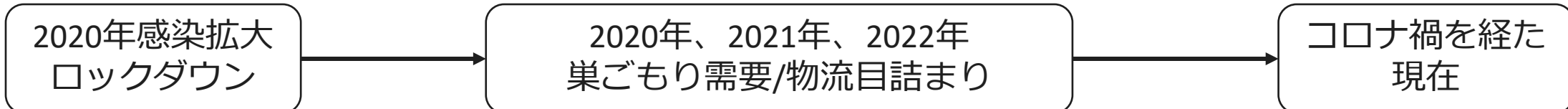
解撤船腹量はわずかながらも、上海ロックダウンと韓国造船所の人手不足による工期遅延のため、

竣工隻数141隻・船腹796千TEUにとどまると予測。なお、この工期の遅延は2023年にも影響が残る。

- 2023年からは新造船の竣工が続き、船腹量は堅調に増加する。

### 2023年現時点 変化点

- Drewryが船腹量増加率予想を下方修正（Container Forecaster Q4）新造竣工減、解撤増
- 新造船竣工時期の延期交渉が進んでいるとの情報
- 小型コンテナ船の船台をタンカーに船種変更あり
- コンテナ船発注は2023年も続く見込み。20,000TEU型未満の船型が主流になる予想。
- Lloyd's List、Alphaliner、Clarksonなど海事メディアも参考に、竣工状況注視する。



**ONE航路運営**  
生産部品の航路は止めず  
荷動きに応じて欠便

**他船社航路運営**  
日本貨Allocationを他国貨  
物に差し向ける



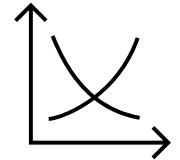
- 特記事項 ONEの組織連携**
- スペース管理
  - Pricing
  - 船舶運航
  - セールス（対荷主様）
  - 採算管理

**ONEスペースひっ迫**  
巣ごもり需要の貨物増加

**ONE本船遅延/欠便**  
港湾混雑で本船遅延、欠便頻発

**荷主様とONE 協力関係の強化**

- 荷主様とONEとWEB会議頻度増加
- 情報共有  
スペース、本船運航状況  
荷主様物流計画（生産計画）
- ONEより荷主様に諸々のご相談
- 1船当たりのお引き受け上限貨物本数を  
運賃契約に即して相談、確認
- 運賃市況の未曾有の高騰  
変化の幅、スピードは未経験  
1桁の変化 => 4桁 => 5桁台運賃に

**荷主様とONE**  
Business Partnerの関係強化  
運賃契約の重要性を再認識  
スペース  
運賃、諸条件

**ONE物流事業者の使命再認識**  
**ONEのモットー**  
1TEUでも多く  
1航海でも多く  
1USDでも底上げ

**ONE営業**  
運賃1桁の重要性を再確認  
(一箱入魂 原点再認識)

## 2010年まで

- 各国企業の中国進出
- 中国発貨物の急増
- サプライチェーンの変化  
Just In Time  
Lean  
コスパ重視（平時だった）
- インフレ圧力の抑制/デフレ基調

## 2010年～2022年

### 金融危機回復時

- 中国労賃上昇
- 対外投資減速
- スロートレード

### 2022年景気動向

- インフレの進行
- Recessionの可能性

### 2020年 コロナ感染拡大

### 2022年 地政学の変化

- ロシアのウクライナ侵攻
- 米中貿易戦争再燃

### 人口動態の変化（中長期的トレンド）

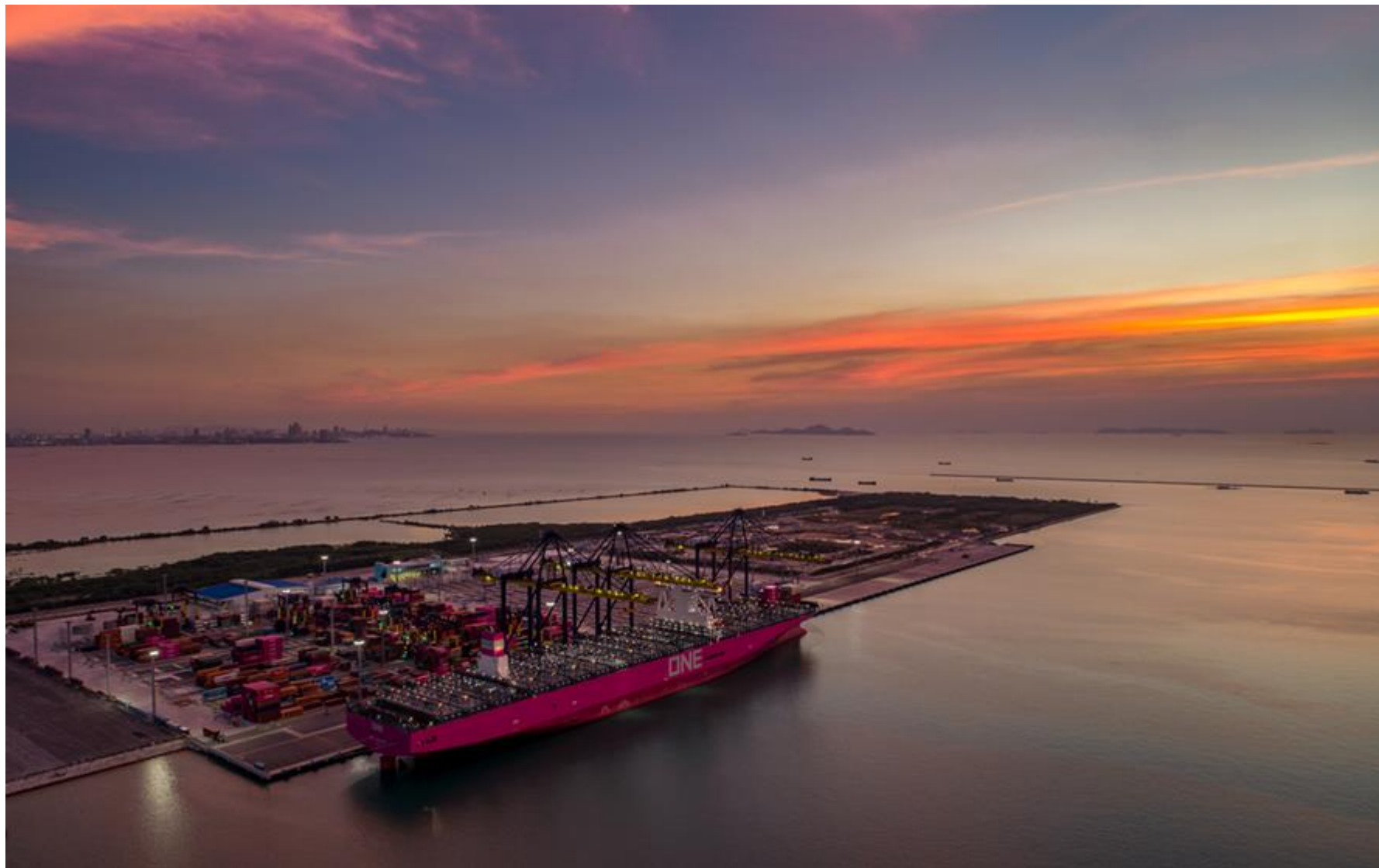
- 中国の高齢化加速/先進国の高齢化進行

## 2023年以降 ポストコロナ

- 2023年は荷動き低成長に（回帰）
- サプライチェーンの移行期  
海外進出企業の調達、生産、販売の再編。チャイナプラスワン
- 調達、生産、販売のNormalization  
物流要件は変化（物量、輸送経路）
- サプライチェーンはコスパから安全安定重視に。加えて、在庫厚め（棚卸資産の増加）に変化
- 製造原価は上昇傾向で、インフレ定着の可能性。（デフレ要因消滅）
- 高齢化の進行でコト消費比率の拡大（消費生活の変化）

2023年の荷主様とコンテナ船社の運賃契約、取引関係は、こうした変化点への備えにもなる。

# 夜が明ける 新造船の荷役作業が始まる 海は凧 いざ出帆





#### 免責事項

本資料に掲載されている将来計画や業績予測、戦略、方針、見込み等に関する記載は、資料作成時点で入手可能な情報及び一定の仮定に基づいて作成されたものであり、将来予想に関する記述に該当します。将来予想に関する記述は、予想、予測、期待、傾向、目的、計画、確信、模索、継続、可能性等の文言又は類似する表現が含まれることがありますが、これに限定されるものではありません。これらの記述は、様々な不確定要素及び可変要因により、実際の業績、結果、パフォーマンス等と大幅に異なる結果となる可能性があります。

本資料に掲載されている将来予想に関する記述と実際の結果との間に不一致をもたらす可能性のある要素としては、海運市況の著しい変動や、為替・金利・燃料油価格の変動などが挙げられますが、これらに限定されるものではありません。諸要素の詳細については、EDINETに掲載されている当社の有価証券報告書にも記載されていますので、ご参照ください。

本資料に記載されている将来予想に関する記述は、本資料作成日時点のものであり、当社は、本資料作成日以降に判明した新たな情報や将来の事象により、本資料に掲載された情報を最新のものに変更する義務を負うものではありません。

本資料に掲載されている情報は、信頼できる情報源より取得するよう努力していますが、その情報の正確性または完全性については保証または約束するものではありません。当社は、本資料において使用するデータ及び表現等の欠落、誤謬、本情報の使用により引き起こされる損害等に対する責任は一切負いかねますのでご了承ください。