

日本郵船・調査グループによる コンテナ船・自動車船需給に関する分析

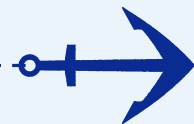
2024.1.22 (月)

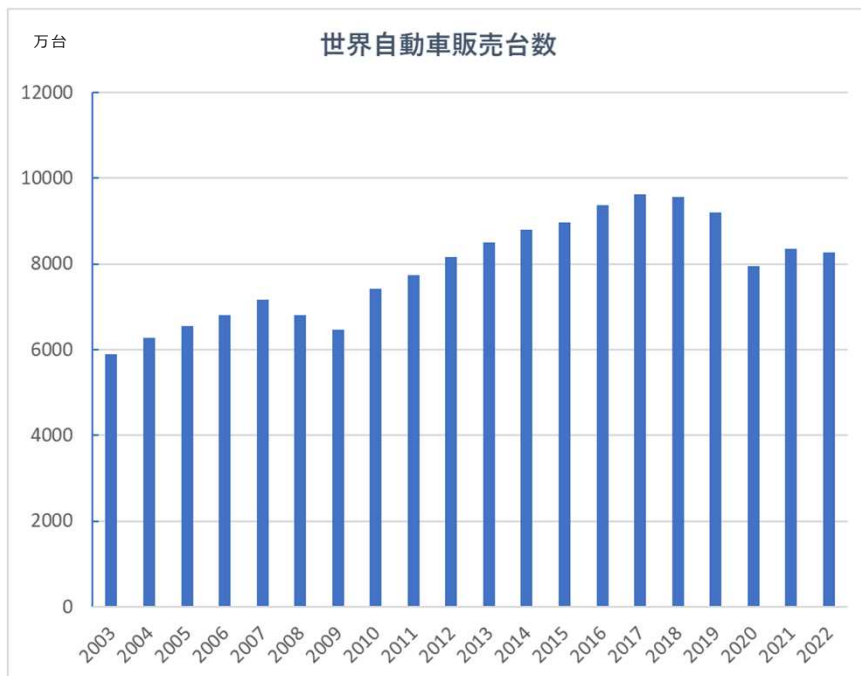
日本郵船株式会社 調査グループ

目次

- 1.自動車船 p.3
- 2.コンテナ船 p.12
- 3.紅海情勢による影響 p.22

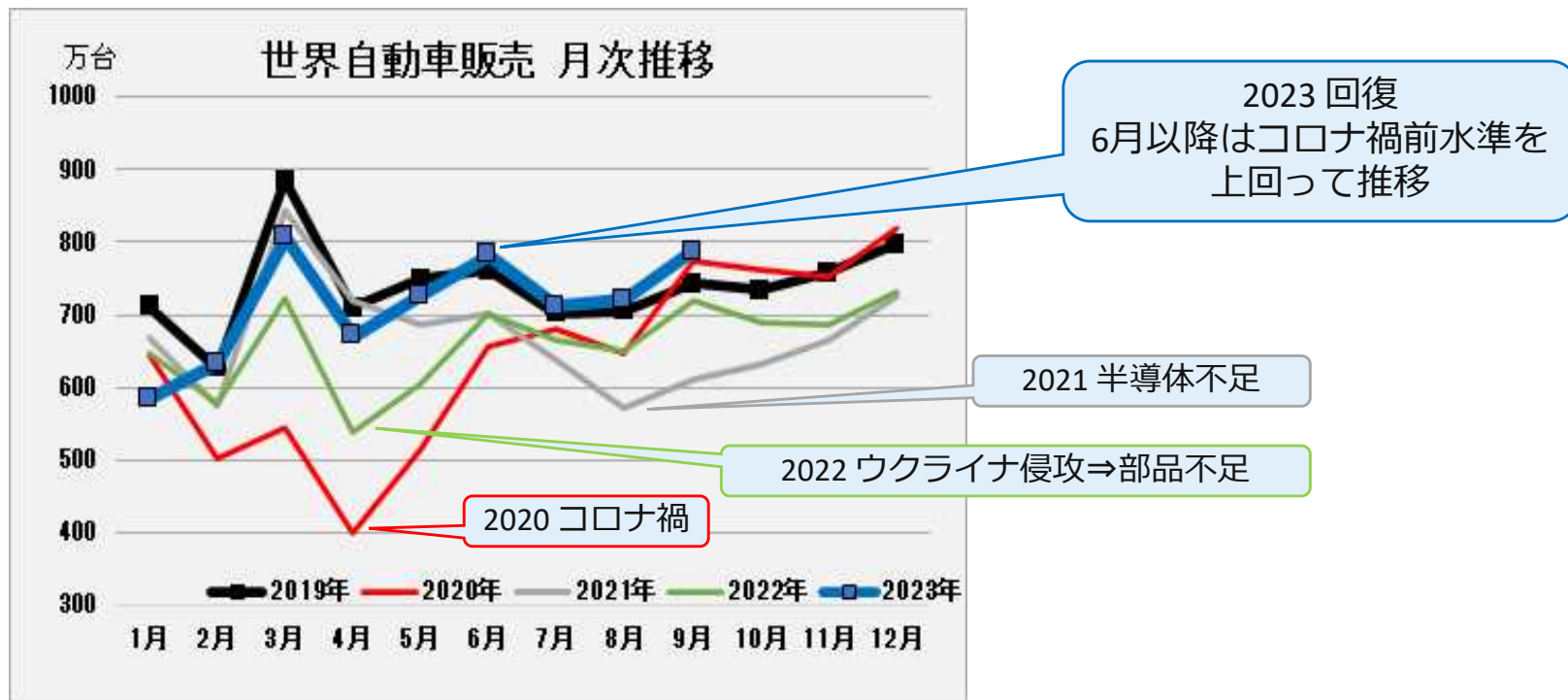
1. 自動車船





- 世界の自動車販売台数は徐々に増加
- 2008年のリーマンショックにより一時的に減少したが、中国の成長がけん引しV字回復
- 米中貿易摩擦により2017年をピークに減少
- 2020年のコロナにより激減
- 新興国の需要増などにより
今後は緩やかに伸びると予測

■ 世界自動車販売台数 コロナ禍前（2019年）との比較



■ 主要国自動車輸出台数 (1月-9月実績)

国	台数(万台)			前年 同期比
	2021	2022	2023	
中国	136	212	339	59.9%
日本	285	275	319	15.8%
メキシコ	201	212	243	14.2%
ドイツ	188	192	234	21.9%
韓国	152	166	205	23.9%
スペイン	138	137	168	22.4%
米国	121	92	n.a.	n.a.
チェコ	76	85	94	10.7%

出所：各国自工会等、ドイツは乗用車のみ

中国：輸出増加のペースは衰えず
2023年には491万台となり世界第1位へ

■ 主要国自動車輸出台数 (通年、2023年は予測含む)

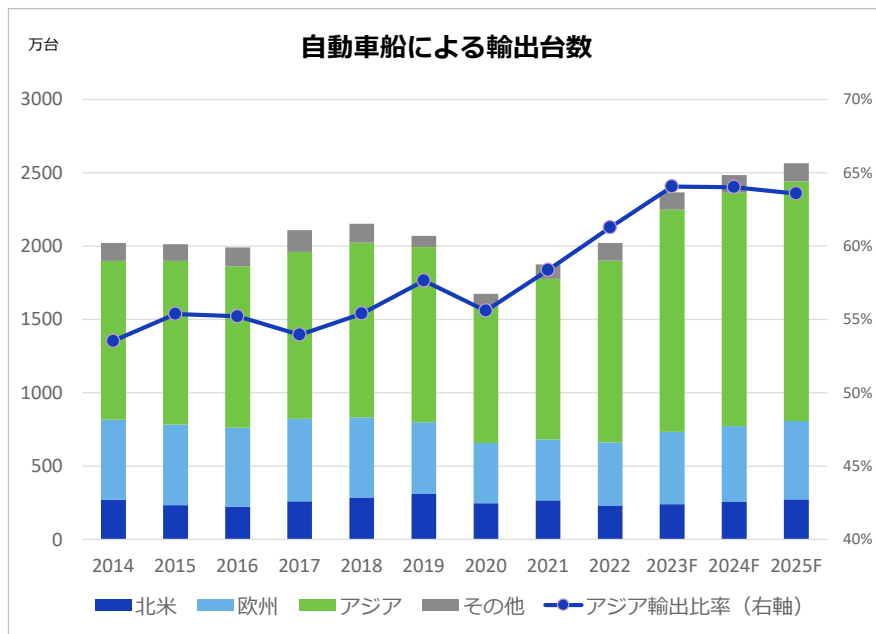
国	台数(万台)				
	2019	2020	2021	2022	2023F
中国	102	100	202	311	491
日本	482	374	382	381	435
メキシコ	339	268	271	287	330
ドイツ	349	281	253	265	312
韓国	240	189	204	230	273
スペイン	231	195	182	188	223
米国	187	145	162	122	n.a.
チェコ	132	106	101	113	125

出所：各国自工会等、ドイツは乗用車のみ、日本郵船調査グループ予測含む

日本：世界2位となるも、輸出は回復
コロナ以降初めて400万台回復へ

注：陸送など、船以外での輸出も含む

1-2. 輸出と荷動き 自動車船による輸出台数の推移

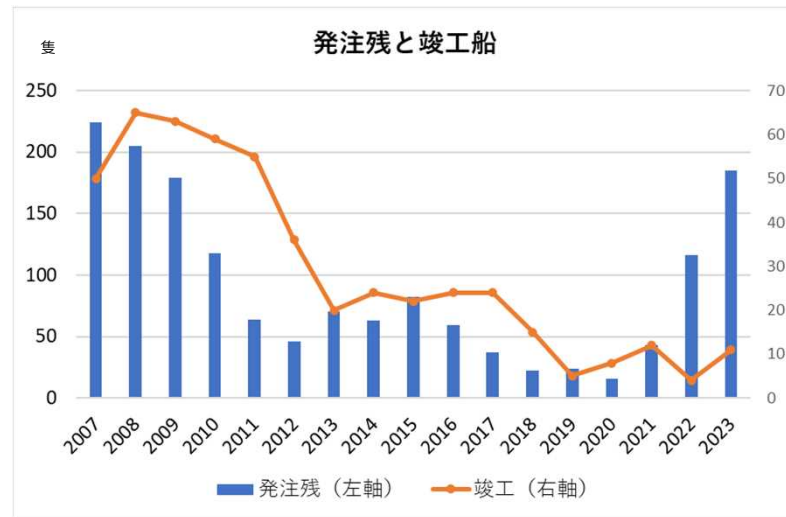
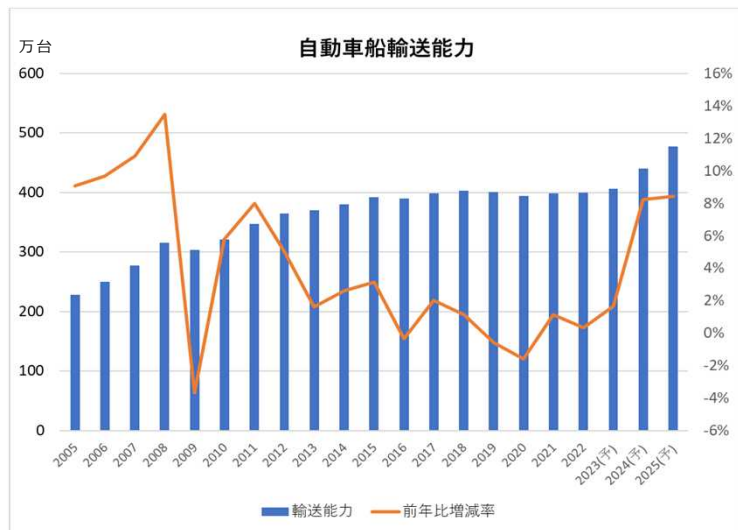


出所：Clarksons Researchを基に日本郵船作成

- 自動車船による輸送はリーマンショック後の減少を経て回復
 - コロナ禍以前も日本・韓国からの輸出が多かった
 - コロナ禍からの輸出回復に際し、中国からの輸出増加が従前と異なる
- ⇒ 東アジアからの輸出比率拡大



1-3. 船腹供給 輸送能力と発注残



■ 自動車市場の拡大とともに輸送能力増加

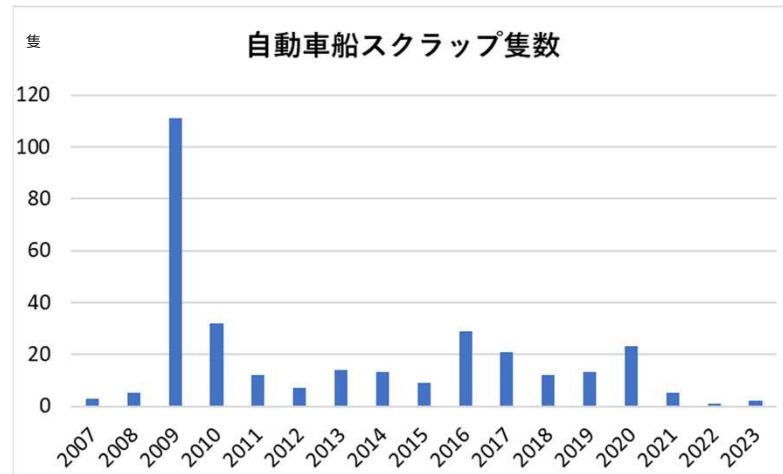
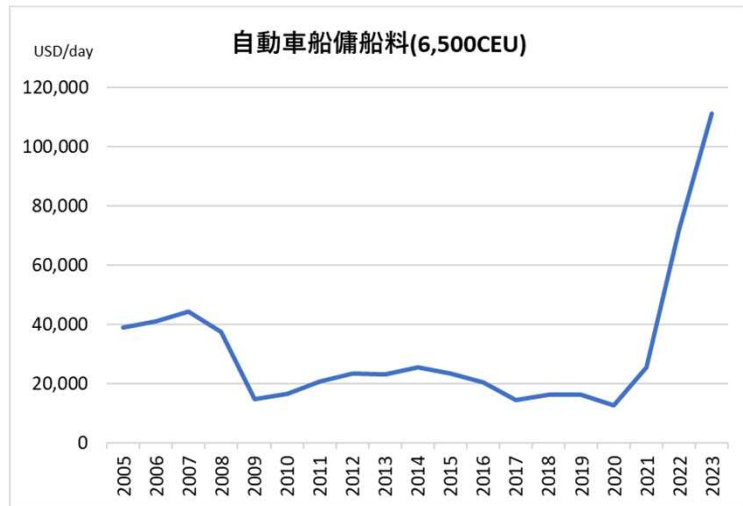
■ 足元で発注残は増加

⇒ 今後数年で竣工船増加

■ 2000年代に竣工した船が徐々に退役を迎える

出所：Clarksons Researchを基に日本郵船作成

1-3. 船腹供給 備船料とスクラップ



■ 備船料は急騰

- リーマンショック時には大量のスクラップ
- 足元の需要増により、スクラップは減少

EV関連

■ EV市場において各地で高まる保護主義的な動き

● 米国 インフレ抑制法 (IRA)

一定の車両価格や製造要件を満たした車両について税額控除 ⇒ 生産現地化

● 欧州

フランス：電動車(BEV)購入補助の適用基準を変更

(従前) 車両サイズ、価格等 ⇒ (改正後) 車両製造・輸送過程のCO2排出量

⇒ 東アジアから輸入される車両は補助対象外になるとみられる



地産地消化
⇒ 荷動き減少要因

■ 各国のEV補助金の行方

● ドイツでは補助金が違憲とされ突如補助金が終了 ⇒ EV価格高騰へ

● 各国も補助金でEV市場を維持している状態

■ 充電 (充電速度、充電設備数)

■ 技術革新 (航続距離、電池価格)

■ EVの再販価格 (EV中古車市場)



消費者はEVを
選択するか？

EV化が難航
⇒ 荷動き増加要因

自動車船腹需給

緩和要因

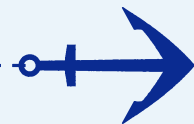
- 米国やEUによる域内生産シフト
(EV関連：IRA、EUの中国補助金調査など)
- EV化の進行による全体需要の減少
- 新造船竣工による輸送能力増加

引き締め要因

- コンテナ船輸送からの回帰
- EV輸出増加（デッキ強度、積載台数減）
- 1台当たり輸送距離の増加
(+パナマ運河、スエズ運河通航の問題)
- 環境規制による減速航海

当面はタイトな需給が続くと見込まれるものの、
EV政策/政治情勢などの不確定要素も多い

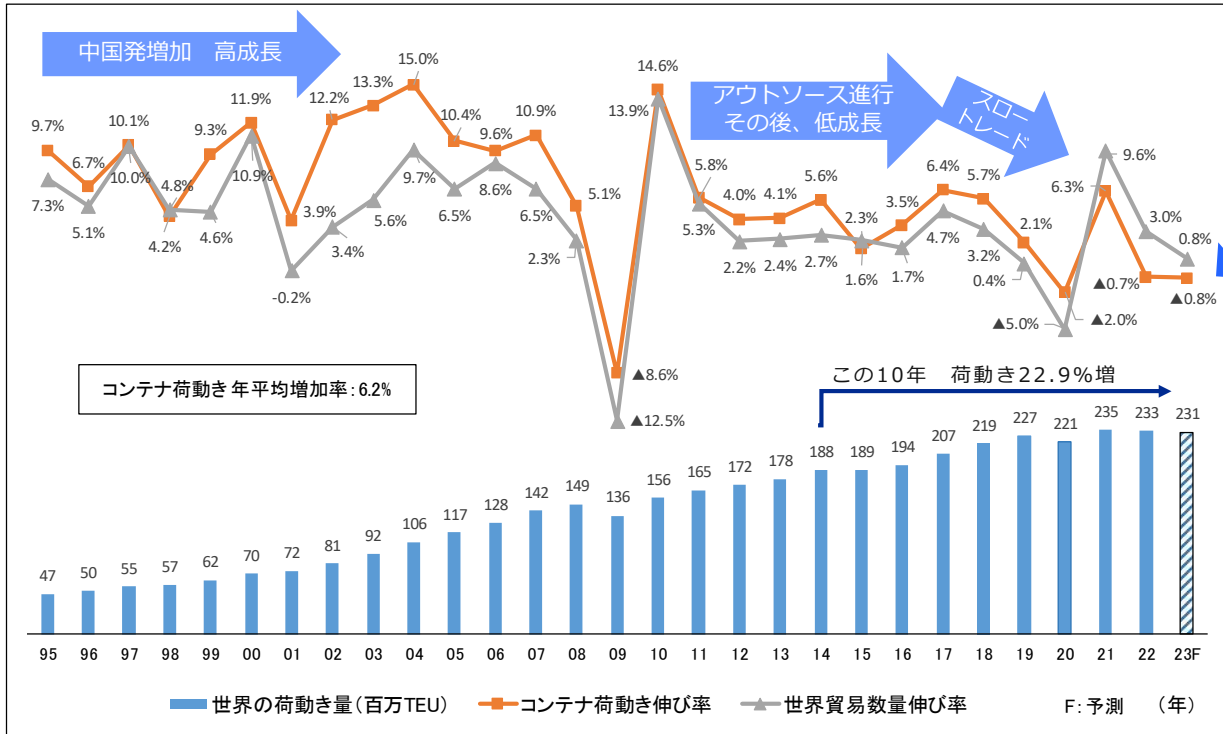
2. コンテナ船



2-1. 世界のコンテナ荷動き: 2023年は前年比で微減の見込み

世界のコンテナ荷動き推移

(2023年10月末時点)



- 2023年の全世界の荷動き量は前年比で▲0.8%と予測
- 前年同期を下回る荷動きが、2022年下期から2023年上期まで継続
- 2023年下期からは、北米や欧州の東西主要航路の荷動きが回復し、加えて、インド中東、アフリカ、中南米航路の荷動きの増加が目覚ましい。そのため、通年では前年比微減の水準にまで回復

出所: Drewry、WTOより日本郵船調査グループにて作成

2-2. 航路別荷動き: アジア発インド中東/中南米/アフリカ向け増加が顕著

2023年1～8月コンテナ積高（月間平均）

（単位：千TEU）

From \ To	アジア (東アジア)	欧州	北米	インド亜大陸・中東	中南米	アフリカ	オセアニア	合計
アジア（東アジア）	3,703	1,388	1,694	731	378	299	208	8,402
欧州	528	629	409	311	138	171	51	2,236
北米	506	214	18	133	230	25	22	1,149
インド亜大陸・中東	262	273	148	355	32	134	12	1,217
中南米	3	169	165	38	210	123	30	738
アフリカ	2	84	113	65	15	2	27	308
オセアニア	27	15	149	19	18	1	3	233
合計	5,031	2,772	2,696	1,652	1,022	755	354	14,282

出所:CTS

- 北米、欧州の東西主要航路、および域内航路に次いで荷動き規模が大きい航路は、アジア発インド中東/中南米、アフリカ航路
- コンテナ航路の新たなフロンティアが見えてきた

2023年1～8月コンテナ積高 増減率（前年同期比）

From \ To	アジア (東アジア)	欧州	北米	インド亜大陸・中東	中南米	アフリカ	オセアニア	合計
アジア（東アジア）	▲6.0%	3.3%	▲14.3%	15.0%	11.0%	19.6%	▲6.5%	▲3.5%
欧州	▲6.4%	▲10.1%	▲13.0%	0.1%	▲16.0%	▲5.7%	▲16.2%	▲8.8%
北米	▲0.6%	▲1.6%	▲18.9%	8.3%	▲7.6%	▲1.0%	▲18.0%	▲2.1%
インド亜大陸・中東	▲2.4%	1.0%	▲9.6%	11.4%	23.0%	21.2%	▲1.0%	3.9%
中南米	▲12.6%	▲2.9%	2.7%	5.2%	▲6.3%	▲2.8%	19.9%	▲1.6%
アフリカ	19.9%	3.5%	12.9%	3.1%	0.9%	▲25.3%	▲4.1%	5.6%
オセアニア	▲8.9%	▲10.1%	8.1%	7.7%	▲3.3%	▲31.5%	▲23.0%	2.6%
合計	▲5.3%	▲1.1%	▲11.1%	9.8%	▲1.6%	8.2%	▲6.9%	▲3.3%

出所:CTS

- アジア発インド中東/中南米/アフリカ向けの荷動きの増加率は、2023年1月～8月の累計で前年同期比+10%以上と高成長
- アジア発アフリカ向けの荷動きも、前年同期比+19.6%と高成長

■ 荷動きは低成長に変化

2028年まで全世界荷動き増加率は最大で3%台

全世界荷動き増加率予想

調査機関	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
Drewry	-0.2	2.0	2.8	3.0	2.8	
Clarkson	0.4	3.7	3.1			
UNCTAD	-0.1	3.2	3.2	3.2	3.0	2.9

注：単位 % 前年比増加率

出所：Drewry Container Forecaster 2023 Q3 (2023年10月)

Clarkson Container Intelligence Monthly 2023/December (2023年12月)

UNCTAD Review of Maritime Transport 2023 (2023年11月)

2-4. コンテナ船腹量実績と予測: 竣工量が増加し船腹増加率が拡大

2022年船腹量実績及び2023年以降の予測

(2023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 増加率
2022年実績	5,437	24,572	184	1,052	11	16	173	1,036	5,610	25,608	4.1%
2023年予測	5,610	25,608	294	2,035	80	143	214	1,892	5,824	27,500	7.4%
2024年予測	5,824	27,500	384	2,376	150	650	234	1,726	6,058	29,226	6.3%
2025年予測	6,058	29,226	247	2,112	180	800	67	1,312	6,125	30,538	4.5%

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

- 2023年船腹量増加率 前年比7.4%増を予測。過去10年では、2015年の8.5%増に次ぐ増加率
2023年11月末時点の新造船竣工量は194.3万TEU
- 2024年の竣工量 過去最多の237.6万TEUを予測
- 2025年の竣工量 200万TEU 以上を予測 ➡ 荷動きの伸びに比して船腹量の伸びが大きい
- 解撤量 2023年は当初予想を下回った
環境規制への対応、南北航路の荷動き増加、コロナ禍での傭船契約更改により、解撤時期が先送りになったと推察

2-5. 航路別船腹量: 輸送需要の変化と新造船竣工をきっかけに船隊再配置が進行

コンテナ船航路別/船型別船腹量(2023年8月末)

(増減・増減率: 対2022年8月末比)

航路	隻数	船腹量 (千TEU)	船腹量 シェア	船腹量 増減率	平均 船型 (TEU)	3,000TEU 未満 (隻数)	3,000~ 4,999TEU (隻数)	5,000~ 7,999TEU (隻数)	8,000~ 13,999TEU (隻数)	14,000~ 17,999TEU (隻数)	18,000TEU 以上 (隻数)
東西											
アジア/欧州	408	6,099	22.7%	5.6%	14,612	29(11)	26(▲1)	25(11)	57(▲20)	105(2)	166(20)
アジア/北米	500	4,958	18.4%	▲9.8%	9,839	13(▲44)	35(▲58)	80(▲42)	300(▲9)	70(3)	2(2)
欧州/北米	243	1,338	5.0%	11.3%	5,746	49(0)	82(15)	48(7)	63(6)	0(▲1)	0(0)
アジア/中東・南アジア	365	1,988	7.4%	18.2%	5,331	136(▲17)	69(17)	81(0)	50(11)	25(10)	4(0)
欧州/中東・南アジア	119	888	3.3%	31.4%	7,627	18(9)	6(▲12)	30(4)	63(20)	3(2)	0(0)
南北											
アジア/中南米	182	1,775	6.6%	8.1%	9,686	0(▲8)	17(▲2)	16(▲5)	133(▲5)	16(13)	0(0)
アジア/アフリカ	176	953	3.5%	10.2%	5,461	27(▲3)	89(0)	28(9)	23(▲3)	9(3)	0(0)
アジア/オセアニア	177	748	2.8%	2.3%	4,513	63(▲1)	49(5)	52(1)	13(▲2)	0(0)	0(0)
欧州/中南米	124	744	2.8%	5.1%	6,083	37(5)	28(▲7)	8(▲2)	51(5)	0(0)	0(0)
欧州/アフリカ	139	625	2.3%	13.0%	5,025	45(▲16)	50(7)	23(2)	20(6)	1(0)	0(0)
北米/中南米	171	471	1.8%	12.2%	2,789	122(8)	15(▲1)	33(5)	1(0)	0(0)	0(0)
その他	48	225	0.8%	11.8%	5,523	7(1)	24(▲3)	11(4)	6(1)	0(0)	0(0)
南南											
その他	102	362	1.3%	43.6%	3,561	60(7)	28(6)	8(6)	4(0)	2(2)	0(0)
域内											
アジア域内	1,262	2,371	8.8%	10.1%	1,879	1,101(26)	125(26)	36(4)	0(0)	0(0)	0(0)
欧州域内	594	1,025	3.8%	14.3%	1,727	521(44)	46(8)	22(1)	5(3)	0(0)	0(0)
その他	386	850	3.2%	21.3%	2,203	310(36)	63(10)	7(5)	4(1)	2(2)	0(0)
その他	767	1,476	5.5%	23.2%	1,922	624(54)	85(22)	32(0)	25(5)	2(0)	1(1)
合計	5,761	26,895	100.0%	6.9%	4,668	3,160(112)	836(31)	540(8)	818(18)	199(19)	173(23)

注1: 隻数、船腹量は、振り子配船などによって同一船が他航路にも関わっている場合、適宜按分した。

注2: 増減については、按分後の少数点以下の隻数を表示していないため、船型別の増減と増減の合計は必ずしも一致しない。

注3: 各航路での国内サービスを含み、欧州域内航路は北アフリカを含む。

注4: ()内は前年同月比

出所: MDSより日本郵船調査グループにて作成

<起点>

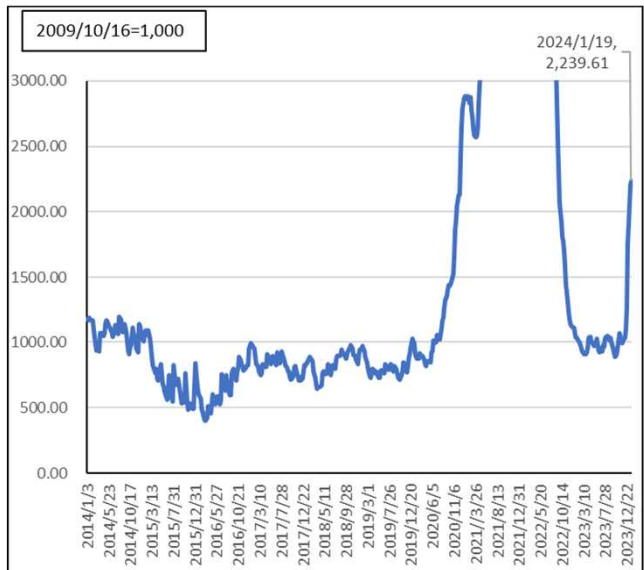
- アジア/欧州 新造船竣工で船腹増
- アジア/北米 輸送需要減で船腹減
➡ カスケード効果の起点に

<その他航路>

- アジア/中東・南アジア、
アジア/中南米、アジア/アフリカ
➡ 荷動き増により船腹増
カスケード効果で船腹調達
- 域内航路
東西航路からの転配で船腹量増加
- ONEの場合
ONEでは2023年に南北航路で複数の
航路を新設。同航路の船腹量増加
に反映

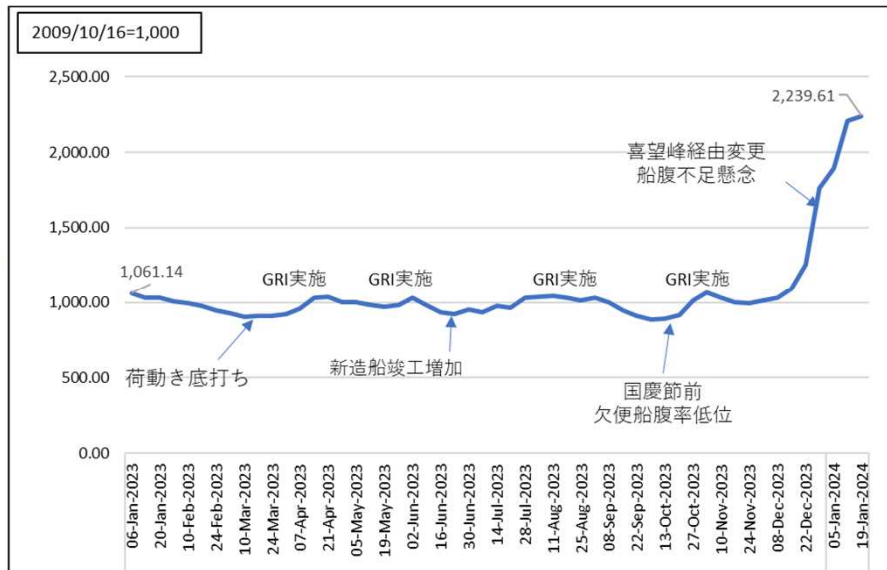
SCFI総合指数は前週比33.58ポイント増の2,239.61ポイント

総合指数 2014年1月以降



23年1月以降

総合指数 2023年1月以降



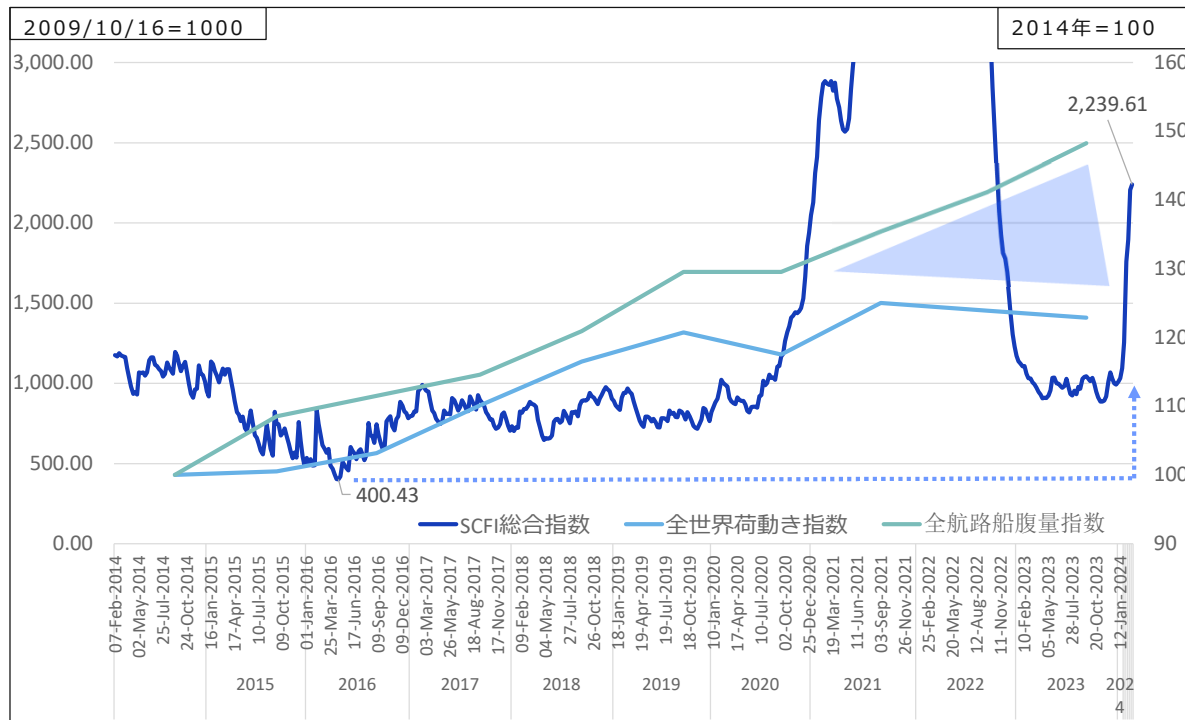
出所：上海航運交易所

● 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、Forwarderよりヒアリングし運賃指標を算出

2-7. 運賃市況と船腹需給推移：船腹量は荷動きを上回る伸び。現状の運賃水準は2016年を上回る

SCFI総合指数、荷動きと船腹量の指数（2014年以降2024年1月19日まで）



- 過去10年間ににおけるSCFI総合指数の最低水準は2016年に記録した400.43ポイント
- 2014年以降2023年にかけて、荷動きも船腹量もいずれも増加
- 2014年の荷動きと船腹量を100として指数化すると、船腹量の伸びが荷動きの伸びを上回る

注：2014年の通年の荷動き量、2014年8月末時点の船腹量を100とし、年次の伸びを指数で示した。2023年の荷動き量はDrewryの予測値を前提とした。

出所：運賃市況 上海航運交易所、全世界荷動き指数 Drewryから日本郵船調査グループで作成、全航路船腹量指数 MDSなどから日本郵船調査グループで作成

2-8. 2023年コンテナ輸送のまとめ

■ 荷動き

- ✓ 全世界の荷動きは回復傾向にあり、2023年通期では前年並みか微減を予想
- ✓ アジア発インド中東向け/アフリカ向け/南米向けは、荷動き増加率が高成長に変化
- ✓ 2024年以降は前年比2~3%の低成長を予想

■ 船腹供給

- ✓ 新造船竣工量が増加している。竣工量は2023年は過去最多で年間200万TEUを突破し、2024年がピークとなる見込み
- ✓ 高齢船の解撤量は、当初予想を下回った。
環境規制への対応、南北航路の荷動き増加、コロナ禍での傭船期間延長により、解撤時期が先送りになったと推察

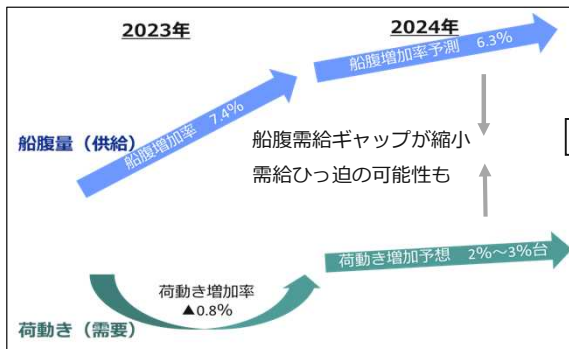
■ 配船

- ✓ 輸送需要の変化、荷動きの増減変化に応じ、航路横断的に本船の配置替えが進行中
- ✓ 荷動きの成長が著しい航路の船腹量は増加し、また船型は大型化

■ 運賃市況

- ✓ 荷動きの伸びに比して船腹量の伸びが上回る状況だが、運賃市況は2016年のような低水準にはなっていなかった

■ これまでの経緯と今後に見込まれる変化点



2024年1月現時点での変化点

- ・ 紅海のリスク長期化の見通し
- ・ スエズ運河経由から喜望峰迂回が常態化
- ・ 航海日数延長による在庫管理、物流管理の変化の兆し

2024年に考慮すべきこと

- ・ 紅海航行の安全状況
- ・ パナマ運河通航隻数制限強化 (2月)
- ・ アライアンス24年新サービス (4月)
- ・ 金利引き下げ開始の期待感
- ・ 大型メタノール燃料船竣工
- ・ 北米東岸港湾労使交渉 (9月)
- ・ 南北航路、南南航路の荷動き増加
- ・ 2M解体 (25年1月) 後の新秩序形成

2024年航路運営の見通し

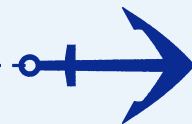
船腹需給がひっ迫する可能性

- ・ **船社 配船の変更**
 - 投入隻数は、物流 choke point (パナマ運河、スエズ運河) の状況次第
 - LT延長の場合には投入隻数の追加が必要
 - 荷動き増加によっても船腹需要が高まる
- ・ **荷主 物流計画の変更**
 - 航路変更によるLT延長を踏まえた物流計画再編と実行 (調達、生産、販売)
 - ブッキング本数は在庫日数の変化に伴い増減する (在庫伸びればブッキング増)
- ・ **輸送需要 荷動きは回復から増加に**
 - 在庫補充の本格的開始
 - サプライチェーン不安定でブッキング増
 - 新興国向け荷動きが伸びあり (詳細は後述)

2023年経緯

- ・ 荷動き回復 全世界、東西主要航路
- ・ インド、アフリカ、中南米向け増加
- ・ パナマ運河水位低下でサプライチェーン変化 (北米西岸揚げ比率増加)
- ・ 在庫調整が進行し在庫補充始まった気配
- ・ 輸送需要変化に応じた最適配船 (減速、航路休止、欠便、待機船)
- ・ 環境規制への対応

3. 紅海情勢による影響



3-1. 紅海情勢とコンテナ輸送の変化 -現状認識-

- 12月半ばから紅海にて商船への攻撃が相次いでいる
- スエズ運河経由のコンテナ航路は、喜望峰経由に迂回し航路を変更（アジアと北欧州/地中海/北米東岸航路）
- またパナマ運河では水位低下による通航隻数制限が長期化
- 1月半ばとなり、航海途中で喜望峰経由に航路変更した本船が、アジア、欧州、北米に遅れて到着を始めている
- 喜望峰の迂回に起因する欠便により、船腹不足が発生。船腹需給はタイトな状況に変化
- サプライチェーンにも影響あり。テスラのベルリン工場は、喜望峰への迂回による部品不足により、1月末に生産停止
- 本船のアジア遅着によりコンテナ返送が予定通りにできないため、アジアでコンテナ不足が現実味を帯びている

喜望峰迂回で本船が不足する原理

- **コンテナサービスは定曜日配船**
 - 投入隻数×7日（1週間）が往復航の所要日数
 - **言い換えると**
航海日数÷7日が定曜日配船に必要な投入隻数
- 航海日数が伸びる分÷7日 = 定曜日サービス維持に必要な追加本船数

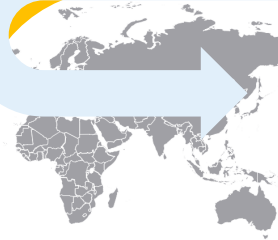
平常時

往復スエズ運河経由

現状

往復、喜望峰に迂回。
航海距離が延びること
で航海日数が往復で短
くても20日伸びる。

往復スエズ運河経由



往復 喜望峰迂回

本船 A丸

往復航路で喜望峰迂回により、アジア側への戻りも20日伸びる。

→3週間、配船が無い
3週分の積み残し発生

3-2. 喜望峰の迂回による本船の遅着が発生。欧州航路ではWK2以降で欠便が増加

アライアンス別欠便船腹量予定 欧州航路 2024年1月12日時点

アジア/北欧州航路

北欧州	Dec Total	Jan(WK01)	Jan(WK02)	Jan(WK03)	Jan(WK04)	Jan Total	Feb(WK05)	Feb(WK06)	Feb(WK07)	Feb Total
2M	2	0	0	1	0	1	1	2	1	4
Ocean Alliance	3	1	3	3	2	9	0	0	2	2
The Alliance	2	1	0	1	0	2	0	2	1	3
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欠便数	7	2	3	5	2	12	1	4	4	9
欠便船腹量(TEU)	135,008	38,014	61,560	98,284	41,040	238,898	19,230	73,448	77,764	170,442
供給船腹量(TEU)	1,406,608	351,652	351,652	351,652	334,249	1,389,205	351,652	351,652	351,652	1,054,956
欠便船腹量比率	9.6%	10.8%	17.5%	27.9%	12.3%	17.2%	5.5%	20.9%	22.1%	16.2%

出所：MDS及びDrewryより調査グループにて作成

アジア/地中海航路

地中海	Dec Total	Jan(WK01)	Jan(WK02)	Jan(WK03)	Jan(WK04)	Jan Total	Feb(WK05)	Feb(WK06)	Feb(WK07)	Feb Total
2M	1	0	0	1	1	2	1	1	0	2
Ocean Alliance	5	2	2	1	2	7	0	0	2	2
The Alliance	2	1	0	2	0	3	0	1	3	4
その他	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1
欠便数	10	3	2	4	3	12	1	2	6	9
欠便船腹量(TEU)	113,107	35,782	21,360	58,815	40,651	156,608	19,291	33,713	70,412	123,416
供給船腹量(TEU)	948,312	237,078	237,078	237,078	237,078	948,312	237,078	237,078	237,078	711,234
欠便船腹量比率	11.9%	15.1%	9.0%	24.8%	17.1%	16.5%	8.1%	14.2%	29.7%	17.4%

出所：MDS及びDrewryより調査グループにて作成

W2以降欠便船腹率が増加

WK2、WK3にアジア折り返しでアジアに向かっていた本船が、12月中旬にスエズ運河経由から喜望峰経由に航路を変更。

WK2、WK3の欠便率が拡大しているのは、航路変更による到着遅延が理由。

見通し 定曜日サービスの維持は困難

2023年の新造コンテナ船の竣工量が200万TEUを超えている。ところが、欠便週にすぐに投入しうる本船は無い。

2月も本船遅着により、高い欠便船腹率を見込む。

定曜日サービスの維持は困難な状況。

積み残しが発生するおそれあり。

3-3. Simulation : Weekly Serviceを維持するために必要な隻数と船腹量

- 喜望峰への迂回で航海距離と日数が増加。Weekly Service維持には、本船の追加投入が必要
- アジア発北欧州、アジア発地中海、アジア発スエズ経由北米東岸のループ数を抽出
- 航海日数の延長日数に応じて追加隻数を設定し、航路別の平均船型を乗じ、追加船腹量を試算

2023年8月末時点の航路表から喜望峰迂回のループ数を抽出

	アジア/欧州	アジア/地中海	アジア/スエズ 経由北米東岸	合計
2M	5	3	2	10
OA	7	4	1	12
THE Alliance	5	3	2	10
その他	0	7	4	11
ループ数合計	17	17	9	43
平均船型(TEU)	17,590	11,280	10,629	
追加隻数	51	85	27	180
追加船腹量(TEU)	897,090	958,800	286,983	2,142,873

出所：航路別のループ数、平均船型は、2023年8月末時点のもの。

MDSなどから日本郵船調査グループで作成

注

航海日数の延長分（往復航）と追加隻数

北欧州およびスエズ経由北米

追加日数 20日 ➡ 3隻追加

地中海

追加日数 30日～40日 ➡ 5隻追加

追加隻数の合計は、上記隻数にループ数を乗じて算出

3-4. Weeklyサービス維持に必要な追加船腹量と2024年以降船腹増加量の関係

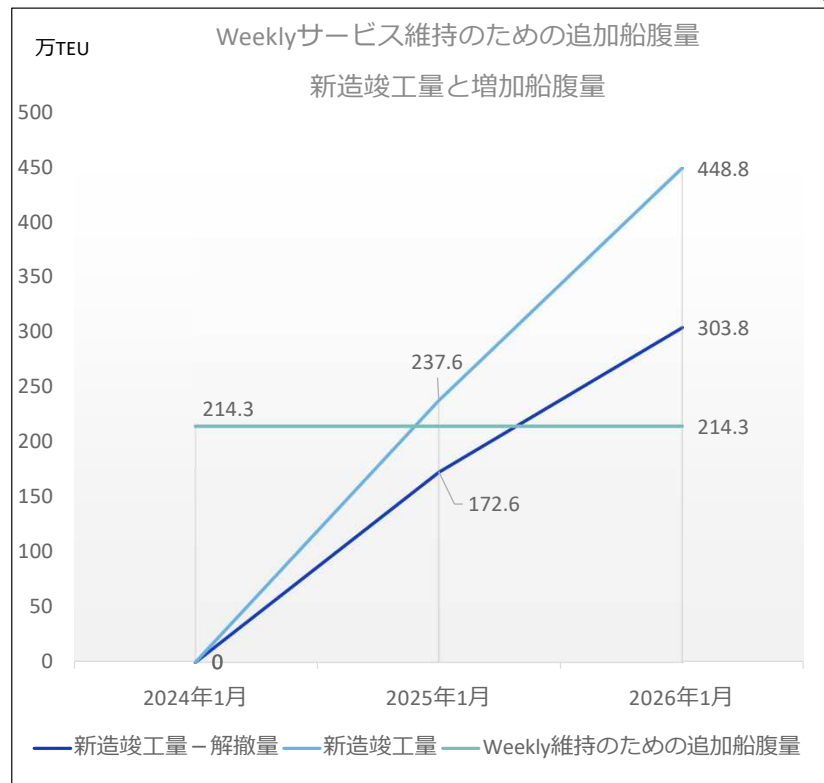
- 北欧州、地中海、スエズ経由北米東岸サービスのWeeklyサービス維持に必要な船腹量（214.3万TEU）は、2024年新造船の竣工量（237.6万TEU）に匹敵
- 2024年1月時点では、Weeklyサービスを維持しうる船腹量の全量を調達することは不可能
- **船腹を捻出する必要あり（方法と進捗）**

短期

1. 配船変更/臨時船の投入 開始
2. 待機船の投入 待機船は12月以降減少
3. 高齢船の解撤予定の延期 未確認
4. 本船の転配（市況が下降する航路からの転配） 開始

中期（半年から1年単位）

1. 航路改編（寄港地削減、サービス新設） 開始
2. 新造船竣工 新造船の航路投入（順次）



出所：追加船腹量はP4で試算した数値

新造竣工量、解撤量はP5の調査グループ資料から

3-5. 船腹不足を緩和するための航路改編が始まった

航路改編 寄港地削減による隻数捻出

MSCのインド/北欧州 IPAKサービス

- MSCのIPAKサービスでは、従来の寄港地だったGdynia (Poland) と Kaleipeda (Lithuannia)を不寄港とすることにより、喜望峰迂回となってもなお12隻体制を維持

航路新設 地中海/紅海シャトル便

Hapag Lloydの事例

- Hapag LloydではJeddah発着貨物のために、JeddahとTanger Med間のShuttleサービスを新設。投入隻数は2隻。ただし10日間隔。Weekly Serviceにはなっていない

隔週のインド/地中海サービス

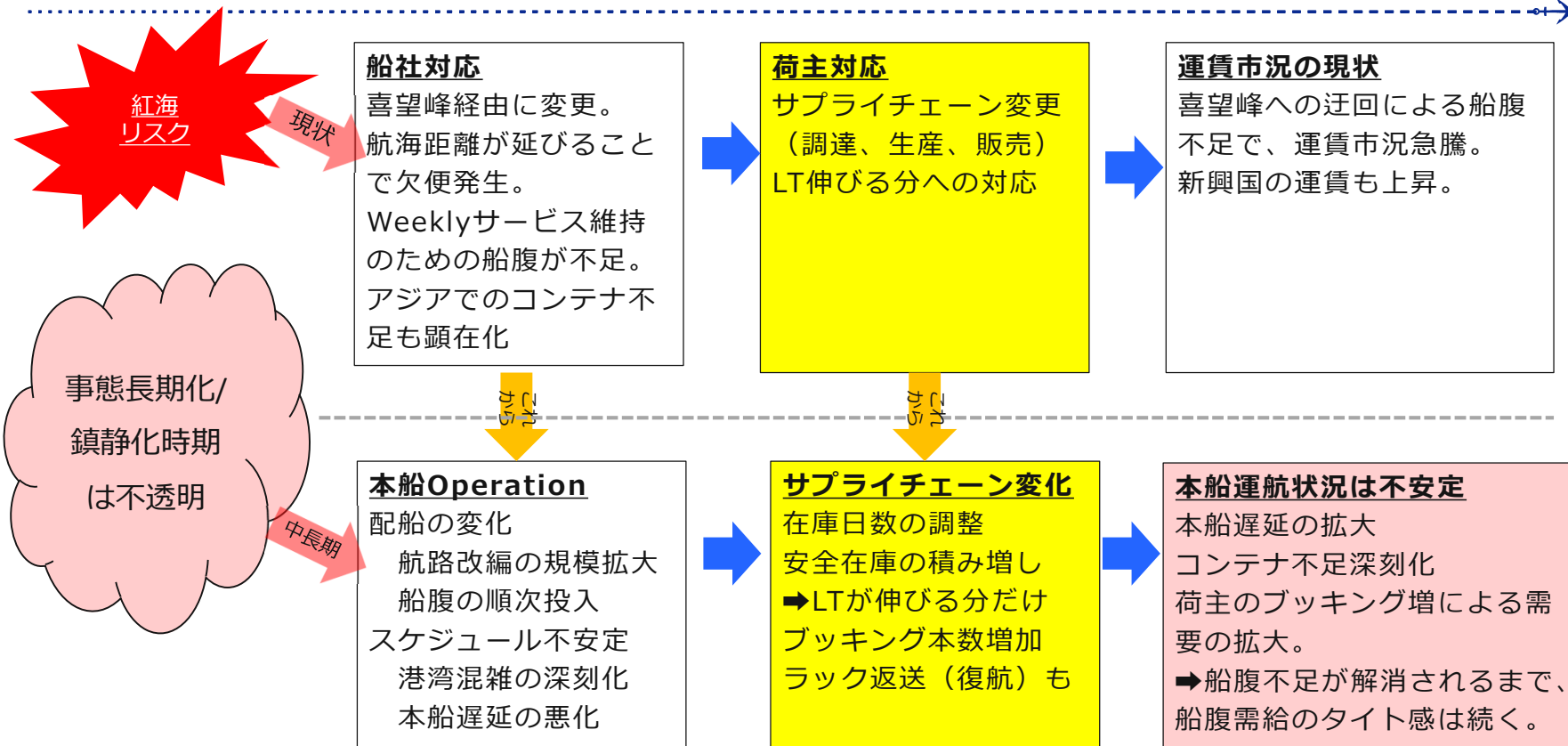
ONEのIOMサービス

- BUSAN/インド/東西地中海航路は、喜望峰経由への迂回に伴い、1 Round18週のサービスに変更。Weekly Serviceのためには18隻必要だが、9隻投入で隔週便に

いくつかのポイント

- 寄港地変更時のサービス維持/代替サービスによる補完
- 隔週サービスへの対応能力 積み港でのコンテナ蔵置Capacity (cf 生産や出荷はWeekly単位)
- コンテナ積み替えのためのターミナル蔵置スペース
Hapagの事例。Tangier Medでシャトル便積み替え貨物の蔵置余力あり
- アジア/インド/中東と東地中海およびJeddah (紅海諸港) への航海距離が延びることによるサプライチェーンへの影響
アジア/東地中海間の航路の場合、従来比で片レグで少なくとも20日の航海日数の伸びとなる

3-6. 事態は長期化の見通し。船腹不足が解消するまで船腹需給はタイトな状況





免責事項

本資料は、電子的または機械的な方法を問わず、当社の書面による承諾を得ることなく複製又は頒布等を行わないようお願いいたします。

Legal Disclaimer

No part of this document shall be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of NYK Line.