

2011年の船社別荷動きの動向について

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO1204

日本海事センター企画研究部

研究員 川崎智也

研究員 松田琢磨

はじめに

(公財)日本海事センターでは、米 PIERS (Port of Import/Export Reporting Service) の統計データを基に「日本・アジア-米国間のコンテナ荷動き動向」を毎月発表している。2011年12月の米国積みアジア揚げ荷動きデータの速報値が確定したことで、2011年のデータが出揃った。そこで今回のレポートでは、PIERS データに基づき、2011年(1~12月)の北米航路における船社別荷動きの動向を振り返ることとしたい。なお、内容は速報値に基づくものであることを注記しておく。

往航の船社別荷動き動向

11年のアジア積み米国揚げコンテナ貨物(往航)の荷動き量は、前年比0.3%増とほぼ横ばいの1,313.4万TEUであった。影響の大きい中国積み貨物が前年比0.2%減の743.1万TEUとなり、アジア積み全体が伸び悩む結果となった。

11年の往航では、52の船社がコンテナ貨物を運んだ。そのうち、上位10社+邦船3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)の合計荷動き量は1,035.8万TEUで往航全体の79.2%に達している。そこで本レポートでは、上位10社+邦船3社の動向を中心にみていくこととしたい。

表1に、上位10船社+邦船3社の過去5年における船社別往航荷動き量の推移を示す。11年の往航トップはマースクで、00年以降12年連続の1位となったが、前年比2.5%減の133.3万TEUで、世界金融危機の影響で荷動きが落ち込んだ09年に次ぐ低水準となった。しかしながら、中期的にみると、マースクの往航貨物取扱量は、06年の188.3万TEUをピークに減少傾向にある。マースクが取り扱うアジア積み貨物のうち、約6割が中国積みと中国の影響が大きく、マースクの中国積み貨物取扱量が減少したこととリンクしている。日韓台では、マースクは各国・地域の船社のみならず OOCL の後塵を拝し、存在感が薄い。

北米往航荷動き量の上位4ヶ国・地域である中韓日台においては、中国以外の3ヶ国・地域では自国船社のシェアが大きく、マースクのような外国船社のシェアは比較的小さい。これは、本紙で昨年発表したレポートで報告したように、コンテナは標準化された輸送手段であり、船社間で運賃に大きな差がないため、自国の船社を利用することで、荷主はより大きな利便性を享受できることを示しているといえよう。中国においては1~4位までマースク(9.7%)、エバーグリーン(9.3%)、MSC(8.2%)、CMA-CGM(7.5%)の外国船社が占めており、5位でようやく中国系のコスコ(7.1%)が登場するように、自国船社を選択する傾向が見られない。これは、急速に貨物量が増加したことに伴い、どこの国の船社であるかを問わず輸送力の確保に努めていることが背景にある。(詳細

は 11 年 11 月 14 日号を参照されたい)。

前年比 4.5%の減少となったものの、119.5 万 TEU で 5 年連続の 2 位となったエバーグリーンについては、台湾積みシェアが 24.1%でトップであったことに加え、中国積み取扱貨物量が 2 位と多かったため、往航全体での取扱貨物量が 2 位となった。しかし、中国積みにおいてはマースクと同様、前年比 9.5%減の 77・9 万 TEU となり、往航全体の取扱貨物量も 4.5%減となる 119.5 万 TEU と押し下げられた。3、4 位の APL/NOL 及び韓進海運も上位 2 社 (マースク、エバーグリーン) と同様の傾向を示しており、中国積み取扱貨物量の減少が影響し、往航全体の取扱貨物量が押し下げられている。

以上のように、11 年の往航年間取扱貨物量が 100 万 TEU を超える上位 4 社全てにおいて、中国積み取扱貨物量の減少が影響して往航全体の取扱貨物量の減少を招いた。シェアの大きい上位船社の荷動き減少は、北米往航市場における競争の激化を反映している可能性がある。そこで、海運市場の集中度を定量的に把握する目的で、市場の集中度を測る指標であるハーフィンダール・ハーシュマン指数 (HHI) をみってみる。HHI は、業界各社の市場占有率 (シェア) の二乗和により求めることができ、値が大きいほど、市場の集中度が進行していると判断される。HHI の計算結果を表 1 に示す。11 年の HHI は 615・7 で、過去 5 年で最も低い値となった。また、08 年から減少傾向が続いており、往航の海運市場においては、上位船社のシェアが分散し、市場の集中化が緩和傾向にあることが推し量られる。つまり、上位 4 社とそれ以外の船社によるシェアのギャップが縮小されたと解釈できる。

では、上位 4 社以外の船社のうち、シェアを伸ばしている船社はどこであろうか。欧州系の MSC 及び CMA-CGM の 2 社が近年大きく取扱貨物量を伸ばしており、それぞれ前年比 11.1%増の 86.2 万 TEU、前年比 10.2%増の 79.7 万 TEU となっている。表 2 に船社個別の荷動き量の変化が全体荷動き量をどの程度変化させたかを表す指標である寄与度を示す。MSC、CMA-CGM の寄与度はそれぞれ 0.7%、0.6%と、上位 10 社 + 邦船三社の中で最も大きく、競争激化の大きな役割を果たしたものと想定される。

上位船社の取扱貨物量について、中国積みの減少により往航全体の取扱貨物量が減少したことに触れた。MSC 及び CMA-CGM の中国積みについては、それぞれ前年から 5.9 万 TEU 増、4.5 万 TEU 増と大きく伸びており、中国積みシェアで 3、4 位となった。MSC 及び CMA-CGM は中国積み貨物の獲得により、アジア積み全体で存在感を増す結果となった。

船社のシェアは中国積みに大きく影響を受けることが分かるが、中国積みが伝統的に少ない邦船三社の動向について触れておく。11 年は三社とも前年比 2~3%減となったが、川崎汽船がトップ 10 に入った。これはチャイナ SHIPPING が前年比 24.6%減の 19・2 万 TEU (そのうち 9 割が中国積みの減少) と大幅な荷動き減により、5 位から 12 位に転落したことが主たる原因である。邦船三社は、通年ではマイナス成長を記録したものの、下半期は三社とも前年同期比 0.2%~0.7%のプラス成長となった。11 年は円高や東日本大震災など、邦船各社にとってはマイナスの外的要因が多い年であったにも関わらず、邦船三社の日本積み貨物量は 1.9%~2.9%の減少に留まり、健闘したといえる。

その他上位 10 社では、前年比 10.4%減の 73.7 万 TEU となり、寄与度 -0.7%で APL/NOL と並んで最も全体の落ち込みに寄与した現代商船の減少が目立つ。

復航の船社別荷動き動向

11年の米国積みアジア揚げコンテナ貨物（復航）の荷動き量は、前年比6.5%増と00年以降最大の666.2万TEUであった。往航荷動きを100%とした場合の復航荷動きの比率を示すインバランスは50.7%で、両者のギャップは2・9ポイント改善された。

復航においても、マースクが前年比0.4%減となったものの、荷動き量64.6万TEUとなり、往航と同様に、統計データが存在する00年以降12年連続の1位となった。マースクの取扱貨物量について内訳をみると、香港、日本、韓国揚げがそれぞれ1.4万TEU、1.3万TEU、0.8万TEU減少し、中国揚げの2.9万TEUの増加分を上回った。復航におけるマースクの取扱貨物量については、中期的には横ばい傾向にある。なお、11年の復航において、マースク以外の上位10社で荷動きが減少したのは現代商船（前年比2.3%減の44.0万TEU）のみで、香港、フィリピン、タイ揚げ取扱貨物量の落ち込みが目立った。

11年の復航における取扱貨物量2位はMSCとなった。11年は前年比11.0%増の61.0万TEUで、00年以降で過去最大の荷動きとなった。00年の復航取扱貨物量においては、MSCは僅か1.0万TEUであったことを考えると、急激な上昇である。これは、往航と同様に中国揚げが00年以降一貫して伸びていることが最も大きな理由である。07年以降はASEAN（東南アジア諸国連合）、08年以降は南アジアでの伸びも顕在化し始めた。一方、日韓台では比較的シェアは低く、日本積みで2.3%、韓国積みで4.3%、台湾積みで5.1%に留まっている。復航全体に占めるMSCの00年以降における平均伸び率は26%であり、マースクの減少傾向と併せて、この傾向が今後も続けば、12年は00年以降初めてマースクが1位を譲り渡すことになると予想される。

なお、往航と同様にCMA-CGMの貨物取扱量も前年比17.1%の33.4万TEUと大幅に伸びた。こちらも00年以降の平均伸び率は22%と大きく、MSC及びCMA-CGMは往復航ともに、プラスの寄与度が最も大きい上位2社となった。欧州船社2社は近年急激に取扱貨物量を伸ばしており、今後の動向が注目される。

ここで、復航についてもHHIを確認しておく（表3参照）。11年のHHIは653・0で、往航ほど顕著ではないものの、過去5年で最も低い値となった。往復航とも同様の傾向を示していることから、北米航路市場では、集中化が緩和される傾向にあると解釈できる。これは、上位船社がシェアを落とす一方、MSC及びCMA-CGMの欧州系船社が急激に伸びてきたことによる、シェアの分散が最も大きな理由であると考えられる。

最後に、復航における邦船三社の動向について確認する。日本郵船は下半期に前年同期比14.9%増と大きく伸び、通年でも前年比10.9%増の二桁成長となった。この伸びは中国、インドの寄与が大きい。川崎汽船は下半期で前年同期比11.5%増と二桁成長を記録したが、上半期のマイナス分が影響し、前年比1.6%増に留まった。商船三井は、下半期の減少が影響し、通年で前年比4.2%減となった。

おわりに

本レポートでは、11年の船社別荷動きの動向を振り返りつつ、HHIによる分析も加えて、MSC及びCMA-CGMの欧州系船社の活躍により、北米航路における市場の集中

化が緩和されたことを示した。この傾向が本年も続けば、12年の復航においては、MSCがマースクをかわしてトップになることが予想され、今後の動向が注目される。

表1：上位10船社+邦船3社の船社別往航荷動き量の推移（単位：10,000TEU）

カッコ内はシェア、一番下はハーフィンダール・ハーシュマン指数

	2007	2008	2009	2010	2011	(参考) 2011下
1 マースク	157.0 (10.9%)	151.2 (11.4%)	123.8 (10.9%)	136.7 (10.4%)	133.3 (10.1%)	71.8 (10.7%)
2 エバーグリーン	133.7 (9.3%)	148.3 (11.2%)	118.9 (10.5%)	125.1 (9.6%)	119.5 (9.1%)	60.8 (9.1%)
3 APL/NOL	107.5 (7.5%)	99.7 (7.5%)	87.7 (7.7%)	112.4 (8.6%)	103.3 (7.9%)	52.5 (7.8%)
4 韓進海運	120.9 (8.4%)	105.9 (8.0%)	87.6 (7.7%)	107.8 (8.2%)	101.5 (7.7%)	51.9 (7.8%)
5 MSC	59.4 (4.1%)	63.8 (4.8%)	67.7 (6.0%)	77.6 (5.9%)	86.2 (6.6%)	43.3 (6.5%)
6 CMA-CGM	71.0 (4.9%)	81.8 (6.1%)	77.9 (6.9%)	72.4 (5.5%)	79.7 (6.1%)	43.2 (6.5%)
7 現代商船	73.3 (5.1%)	72.7 (5.5%)	63.7 (5.6%)	82.3 (6.3%)	73.7 (5.6%)	37.5 (5.6%)
8 コスコ	88.7 (6.2%)	62.0 (4.7%)	50.5 (4.5%)	74.5 (5.7%)	72.1 (5.5%)	37.5 (5.6%)
9 陽明海運	80.4 (5.6%)	70.3 (5.3%)	56.9 (5.0%)	67.0 (5.1%)	70.7 (5.4%)	38.2 (5.7%)
10 川崎汽船	82.3 (5.7%)	74.8 (5.6%)	64.0 (5.6%)	65.6 (5.0%)	64.2 (4.9%)	33.1 (4.9%)
13 日本郵船	72.5 (5.0%)	72.5 (5.4%)	58.1 (5.1%)	60.0 (4.6%)	58.3 (4.4%)	32.5 (4.9%)
14 商船三井	54.2 (3.8%)	51.6 (3.9%)	44.8 (4.0%)	54.5 (4.2%)	53.5 (4.1%)	31.2 (4.7%)
ハーフィンダール・ハーシュマン指数 (HHI)	644.6	669.6	665.1	648.5	615.7	626.1

表2：上位10船社+邦船3社の船社別往航荷動き量の変化率（成長率）

（単位：％）カッコ内は寄与度

	2007	2008	2009	2010	2011	(参考) 2011下
1 マースク	-13.5% (-1.7%)	-3.7% (-0.4%)	-18.1% (-2.4%)	10.4% (1.0%)	-2.5% (-0.3%)	4.7% (0.5%)
2 エバーグリーン	33.6% (2.3%)	11.0% (1.1%)	-19.8% (-2.6%)	5.2% (0.5%)	-4.5% (-0.4%)	13.9% (1.3%)
3 APL/NOL	4.4% (0.3%)	-7.2% (-0.6%)	-12.1% (-1.1%)	28.2% (1.9%)	-8.1% (-0.7%)	-14.7% (-1.4%)
4 韓進海運	4.5% (0.4%)	-12.4% (-1.1%)	-17.3% (-1.6%)	23.1% (1.5%)	-5.8% (-0.5%)	-6.0% (-0.5%)
5 MSC	-3.9% (-0.2%)	7.5% (0.3%)	6.1% (0.3%)	14.6% (0.8%)	11.1% (0.7%)	0.1% (0.0%)
6 CMA-CGM	20.4% (0.8%)	15.1% (0.8%)	-4.7% (-0.3%)	-7.1% (-0.4%)	10.2% (0.6%)	14.0% (0.8%)
7 現代商船	-0.8% (-0.0%)	-0.8% (-0.0%)	-12.4% (-0.8%)	29.2% (1.4%)	-10.4% (-0.7%)	-12.1% (-0.8%)
8 コスコ	8.2% (0.5%)	-30.1% (-2.0%)	-18.6% (-1.0%)	47.5% (1.8%)	-3.2% (-0.2%)	-4.4% (-0.3%)
9 陽明海運	14.0% (0.7%)	-12.5% (-0.8%)	-19.0% (-1.2%)	17.7% (0.8%)	5.5% (0.3%)	8.9% (0.5%)
10 川崎汽船	16.6% (0.8%)	-9.1% (-0.6%)	-14.4% (-1.0%)	2.4% (0.1%)	-2.1% (-0.1%)	0.7% (0.0%)
13 日本郵船	-0.4% (-0.0%)	-0.1% (-0.0%)	-19.8% (-1.3%)	3.3% (0.1%)	-2.9% (-0.1%)	0.2% (0.0%)
14 商船三井	7.5% (0.3%)	-4.9% (-0.2%)	-13.1% (-0.6%)	21.6% (0.7%)	-1.9% (-0.1%)	0.6% (0.0%)

表3：上位10船社+邦船3社の船社別復航荷動き量の推移（単位：10,000TEU）

カッコ内はシェア、一番下はハーフィンダール・ハーシュマン指数

	2007	2008	2009	2010	2011	(参考) 2011下
1 マースク	58.6 (10.3%)	60.8 (10.0%)	67.1 (11.2%)	64.9 (10.4%)	64.6 (9.7%)	32.8 (10.0%)
2 MSC	33.8 (5.9%)	42.1 (6.9%)	55.4 (9.3%)	54.9 (8.8%)	61.0 (9.2%)	29.3 (8.9%)
3 エバーグリーン	48.6 (8.5%)	56.2 (9.3%)	56.2 (9.4%)	54.1 (8.7%)	57.3 (8.6%)	28.6 (8.7%)
4 韓進海運	56.3 (9.9%)	50.8 (8.4%)	45.8 (7.6%)	45.6 (7.3%)	50.6 (7.6%)	24.5 (7.5%)
5 APL/NOL	47.8 (8.4%)	48.9 (8.1%)	40.9 (6.8%)	47.5 (7.6%)	50.4 (7.6%)	26.3 (8.0%)
6 現代商船	37.3 (6.5%)	41.6 (6.9%)	39.3 (6.6%)	45.1 (7.2%)	44.0 (6.6%)	22.7 (6.9%)
7 陽明海運	41.9 (7.3%)	39.8 (6.6%)	36.1 (6.0%)	39.3 (6.3%)	39.6 (5.9%)	20.2 (6.2%)
8 OOCL	41.2 (7.2%)	42.2 (7.0%)	39.6 (6.6%)	37.0 (5.9%)	39.5 (5.9%)	20.2 (6.2%)
9 コスコ	33.7 (5.9%)	30.5 (5.0%)	28.6 (4.8%)	34.9 (5.6%)	35.7 (5.4%)	17.7 (5.4%)
10 CMA-CGM	22.5 (3.9%)	25.5 (4.2%)	28.2 (4.7%)	28.5 (4.6%)	33.4 (5.0%)	16.9 (5.1%)
11 日本郵船	29.6 (5.2%)	34.9 (5.8%)	26.7 (4.5%)	28.4 (4.5%)	31.5 (4.7%)	15.7 (4.8%)
12 川崎汽船	24.0 (4.2%)	29.5 (4.9%)	31.7 (5.3%)	30.9 (4.9%)	31.4 (4.7%)	16.3 (5.0%)
14 商船三井	26.3 (4.6%)	28.4 (4.7%)	27.8 (4.6%)	27.7 (4.4%)	26.5 (4.0%)	13.6 (4.1%)
ハーフィンダール・ハーシュマン指数 (HHI)	677.7	665.6	681.5	655.2	653.0	659.4

表4：上位10船社+邦船3社の船社別復航荷動き量の変化率（成長率）

（単位：%）カッコ内は寄与度

	2007	2008	2009	2010	2011	(参考) 2011下
1 マースク	-19.3% (-2.9%)	3.8% (0.4%)	10.3% (1.0%)	-3.3% (-0.4%)	-0.4% (-0.0%)	7.4% (0.7%)
2 MSC	32.4% (1.7%)	24.7% (1.5%)	31.7% (2.2%)	-1.0% (-0.1%)	11.0% (1.0%)	-3.4% (-0.3%)
3 エバーグリーン	111.5% (5.3%)	15.6% (1.3%)	0.0% (-0.0%)	-3.7% (-0.3%)	5.9% (0.5%)	4.6% (0.4%)
4 韓進海運	17.1% (1.7%)	-9.9% (-1.0%)	-9.8% (-0.8%)	-0.5% (-0.0%)	11.0% (0.8%)	7.2% (0.5%)
5 APL/NOL	35.0% (2.5%)	2.4% (0.2%)	-16.4% (-1.3%)	16.3% (1.1%)	6.1% (0.5%)	15.0% (1.1%)
6 現代商船	19.4% (1.2%)	11.5% (0.8%)	-5.4% (-0.4%)	14.6% (1.0%)	-2.3% (-0.2%)	-4.5% (-0.3%)
7 陽明海運	39.3% (2.4%)	-4.9% (-0.4%)	-9.4% (-0.6%)	8.9% (0.5%)	0.8% (0.0%)	-3.9% (-0.3%)
8 OOCL	28.0% (1.9%)	2.5% (0.2%)	-6.1% (-0.4%)	-6.7% (-0.4%)	6.8% (0.4%)	11.6% (0.7%)
9 コスコ	10.8% (0.7%)	-9.7% (-0.6%)	-6.2% (-0.3%)	22.1% (1.1%)	2.5% (0.1%)	3.8% (0.2%)
10 CMA-CGM	39.4% (1.3%)	13.3% (0.5%)	10.7% (0.4%)	1.2% (0.1%)	17.1% (0.8%)	8.7% (0.4%)
11 日本郵船	16.8% (0.9%)	17.7% (0.9%)	-23.5% (-1.4%)	6.5% (0.3%)	10.9% (0.5%)	14.9% (0.6%)
12 川崎汽船	6.5% (0.3%)	22.8% (1.0%)	7.3% (0.4%)	-2.4% (-0.1%)	1.6% (0.1%)	11.5% (0.5%)
14 商船三井	19.1% (0.9%)	7.8% (0.4%)	-2.0% (-0.1%)	-0.4% (-0.0%)	-4.2% (-0.2%)	-9.6% (-0.5%)