

海上コンテナ輸送の現状、事業者の対応、今後の展望

2024.5.9 (木)

日本郵船株式会社 調査グループ

原 源太郎

氏名 原 源太郎

所属 日本郵船株式会社 調査グループ

1994年 日本郵船株式会社 入社

2005年 東京船舶株式会社

2010年 NYK LINE (N.A.) INC

2014年 NYK Container Line株式会社 名古屋支店

2017年 オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社
中部支店

2022年 日本郵船 調査グループ

コンテナ貨物、自動車、物流、個品輸送全般を担当
『世界のコンテナ輸送と就航状況』作成

世界のコンテナ輸送と就航状況

2023年版



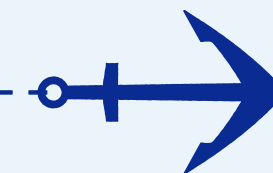
日本郵船調査グループ編

一般社団法人 日本海運集会所 発行

目次

- | | |
|-----------------------------|-------------|
| 1. コンテナ事業の環境変化と課題 | p.3 |
| 2. 紅海情勢の変化とコンテナ航路 | p.6 |
| 3. 荷動きとグローバルバリューチェーン | p.14 |
| 4. アライアンスの再編 | p.21 |
| 5. コンテナ荷動きを読み解くカギ | p.32 |

1. コンテナ事業の環境変化と課題



外部環境

国際情勢の変化/環境変化

国際紛争の影響

- 紅海、Bab el-Mandeb海峡のリスク
- ホルムズ海峡のリスクの高まり

エルニーニョと都市化による水不足

- パナマ運河の水位低下

グローバルバリューチェーン

- 米中対立の先鋭化
- デカップリングとチャイナプラスワン
- グローバルサウスの台頭
- バリューチェーンの外延的拡大と多層化

規定

規定

企業対応

コンテナ船社

- 航路変更と航路改編
- 需要変化に応じた配船
- 航路網の整備
- アライアンスの再編と競争関係の変化
- 船隊整備とGX

相互作用

荷主

- 最適在庫の再定義
- グローバルバリューチェーンの再編
調達、生産、販売のネットワークの世界規模の再編

1-2. 航路ネットワークとグローバルバリューチェーンの関係

コンテナ航路
ネットワーク



コンテナ航路網

調達、生産、販売の3つのネットワークを重ね合わせたもの

事業企画
研究開発



調達 ネットワーク



生産 ネットワーク



販売 ネットワーク

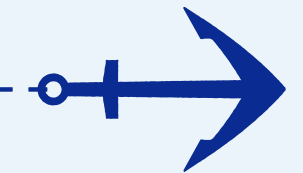


アフターサービス
カスタマーサービス

Global Value Chain



2. 紅海情勢の変化とコンテナ航路



2-1. 紅海情勢の変化とコンテナ航路の変化

紅海のリスク
高まり

在庫調整終盤
Restock開始

航路変更



安全航行 喜望峰への迂回

- 航海日数の伸び
- 本船追加投入
- 航路改編

船腹需要の拡大

TEU MILES 11%増
Clarksonの予想
2024年4月時点

荷動き増加

- Restock開始 ↑
- LT延長に対応 ↑
- Peakに備えた前倒し ↑

2024年4月末時点

新造船竣工量は100万TEU
あるが、5月もなお欠便発
生し、船腹は不足する状況

船腹需給 ギャップ

船腹需要 > 船腹

スポット運賃市況 上昇

SCFI 4月26日付
北欧州、地中海
北米西岸、北米東岸

FP1サービス



出所：ONE サービスマップ

12月中旬 喜望峰迂回決定直後

年始船の対応

対応③ 臨時船投入

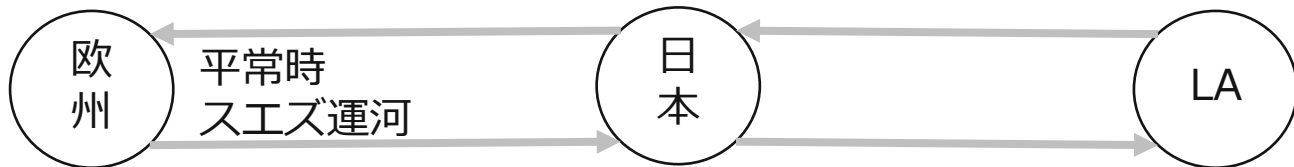
日本折り返しの穴を埋めるため、
臨時船を日本から投入。
→ 配船変更の連鎖が続く



喜望峰 迂回

航海日数で往復20日前後増加

- ➡ 定曜日維持のためには、本船3隻の追加投入が必要
- ➡ 迅速な配船（オペレーション部門の機動力）と現場のご尽力



対応① 増速

平常時16kntを19~20kntで航行

迂回決定直後 ヴェルデ岬沖

日本への遅着を抑えるため増速

対応② 配船変更 日本折り返し

欧州からの戻りの遅れが決定的
欠便を発生させないため、LAから
の戻りの本船を日本折り返しで対応。

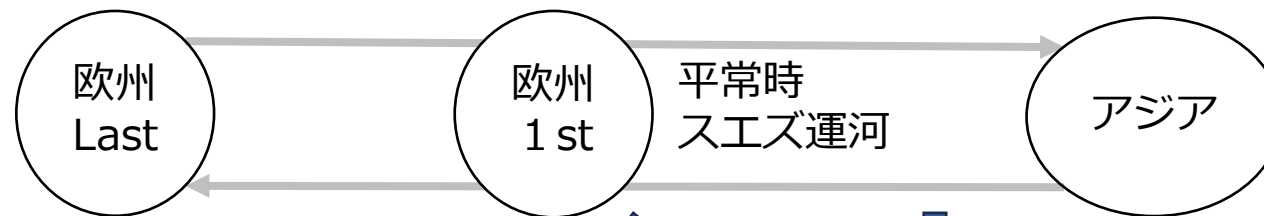
対応④ 臨時船投入

喜望峰迂回の本船の遅着が決定的となった
状況で、欠便を避けるため臨時船を投入。

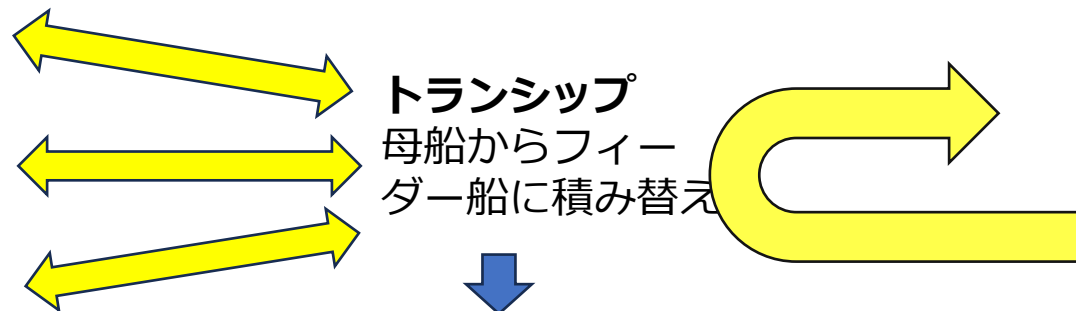
航路構造の変化



地中海港湾はジブラルタル海峡から東に延航すると往復で航海日数増加する。その分、本船が必要になる。



①本船早回しとトランシップ（喜望峰迂回直後）

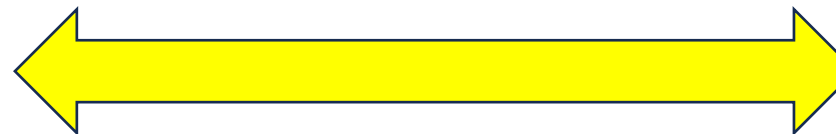


アジア欧州
末端港を端折る
地中海レグ、北欧州レグ
をフィーダーで代替

貨物増加に伴いトランシップ港で混雑発生

西地中海港湾
4月末から
MaerskのAdvisory
Financial Times記事

②隻数追加して直航に 一部で変化あり（24年5月）



荷動き量の増加とトランシップ港の混雑状況を踏まえ、投入隻数を追加してLast Portまで延航。

事例
Maerskのインド/欧州
西地中海折り返しを北欧
州直航に変更

2-4. Weekly Serviceを維持するために必要な隻数と船腹量 214.3万TEU

- 喜望峰への迂回により航海距離と日数が増加する。Weekly Serviceを維持するためには、本船の追加投入が必要。
- 喜望峰に迂回しているのは、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。このループ数を抽出。
- 航海日数（航海距離）の延長に応じて追加隻数を仮定し、航路別の平均船型に乗じて追加船腹量を試算する。

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

Weekly維持に必要な船腹量

計算式

喜望峰迂回の追加隻数×航路別平均船型

追加隻数

航海日数の延長分（往復航）から設定する

アジア北欧州およびアジアスエズ経由北米

追加航海日数 20日 ➡ 3隻追加

アジア地中海

追加日数 30日～40日 ➡ 5隻追加

（地中海を西のジブラルタルから往復する分が追加となるため、北欧州比でプラスに。）

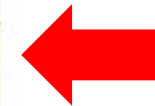
2-5. 2024年4月末時点 竣工船腹量 100万TEUは超えている、だが、、、

- 新造コンテナ船 2024年3月末時点 竣工量 73.4万TEU
- 4月末では100万TEU超え確実。しかし、定曜日サービス維持に必要な船腹量には達していない。

【2024年以降の竣工実績及び発注残】

(2024年3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	
2024年E	隻数	203	46	101	41	79	13	483
	TEU	367,892	154,263	684,924	475,070	1,233,512	311,088	3,226,749
(2024年3月末 時点竣工実績)	隻数	45	8	19	7	21	3	103
	TEU	85,516	26,993	126,892	92,828	329,946	72,040	734,215
(2024年3月末対 2024年予定値比率)	隻数	22.2%	17.4%	18.8%	17.1%	26.6%	23.1%	21.3%
	TEU	23.2%	17.5%	18.5%	19.5%	26.7%	23.2%	22.8%
2025年E	隻数	47	18	16	48	56	10	195
	TEU	69,615	60,315	118,162	540,396	889,720	233,192	1,911,400
2026年E	隻数	20	5	6	47	33	9	120
	TEU	27,644	17,315	35,430	506,780	517,000	214,584	1,318,753
2027年E	隻数	0	2	0	15	9	12	38
	TEU	0	7,240	0	146,600	143,500	289,128	586,468
2028年E	隻数	0	0	0	0	0	5	5
	TEU	0	0	0	0	0	120,752	120,752
合計	隻数	270	71	123	151	177	49	841
	TEU	465,151	239,133	838,516	1,668,846	2,783,732	1,168,744	7,164,122



基礎データ 運航船腹量

2023年12月末時点

2769万TEU

注1: E=Estimate。

注2: 2024年以降の各年Estimate及び予定発注残合計は2023年12月末時点集計結果となる。

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

2-6. 船腹需給ギャップと二つの事業環境認識 -Clarksonの予想-

2024年 年末時点

前年比増加率

11%

9.0%

4.1%

0

船腹需要 TEU MILES

輸送距離と荷動きで算出

船腹量

2,790万TEUから3,090万TEUに増加

現時点の新造竣工量は予定の半分以下

荷動き 全航路荷動き

上方修正の余地あり

(WTOなど国際機関は貿易量予想を上方修正)

着眼点1 船腹不足

船腹需要が船腹を上回る
喜望峰迂回による船腹不足

着眼点2 船腹余剰

荷動き増加率を船腹増加率
が上回る。

出所 Clarksonのレポート

Container Intelligence Monthly 2024-04

Red Sea Disruption Market Tracker 29th April 2024

2-7. 欧州航路 スポット運賃市況、荷動き、船腹量

欧州航路 運賃市況の概況

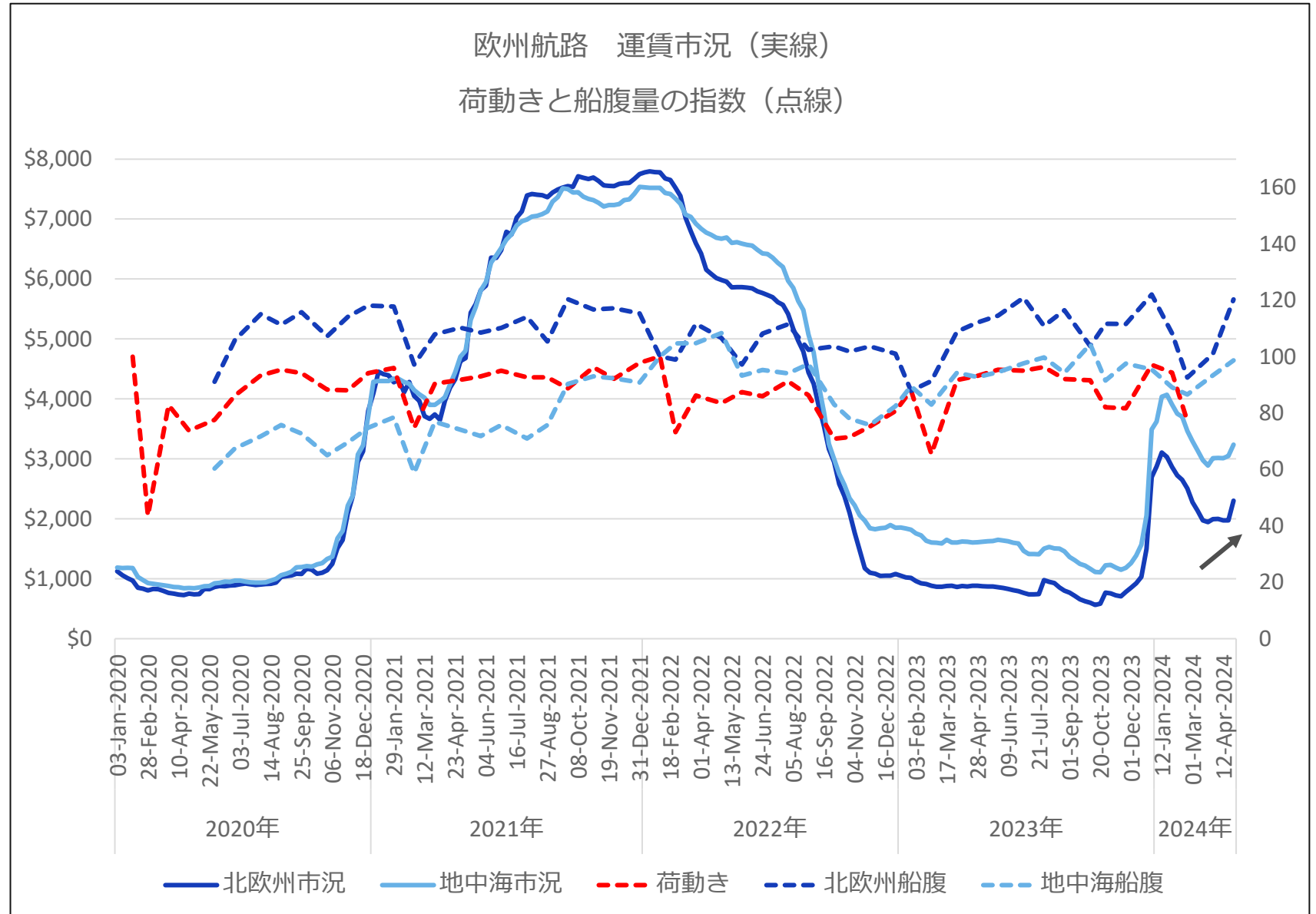
欧州の輸入荷動きは前年同月を上回る荷動きが続いている。喜望峰迂回の開始直後に市況は急騰したものの、1月中旬に上昇はピークアウト。3月末まで市況の軟化が続いたが、4月以降、上昇に転じている。

右グラフ

- 2020年1月以降のSCFI運賃市況（週次）
- 2022年1月を100とした指数（月次）
- 荷動き（CTS）
- 船腹量（欠便分を引き算した週の平均船腹）

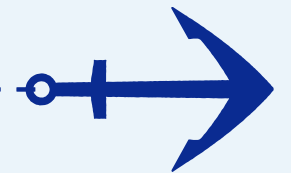
欧州向け運賃市況は4月末にかけて上昇。5月にGRIを予定する船社もある。

➡船腹需給関係が変化している
荷動き変化に注目



出所：運賃市況はSCFI、荷動きはCTS、船腹量はDrewryとMDSを出所とし、調査Gで指数化した。

3. 荷動きとグローバルバリューチェーン



3-1. 全航路コンテナ貨物荷動き 2023年 CTSデータ

2023年全航路荷動き 1億7350万TEU

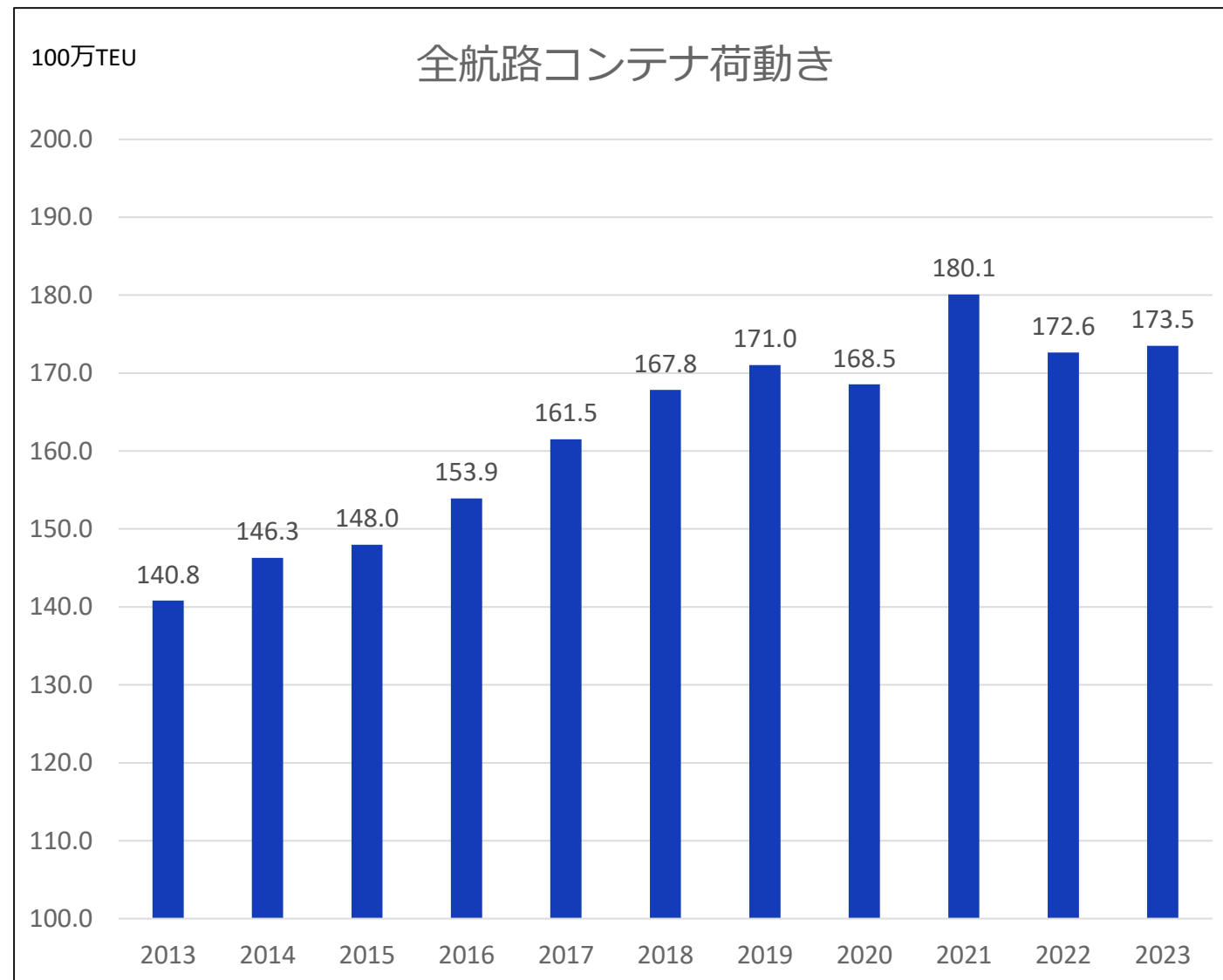
前年比 0.5%増

ほぼ横ばい

航路全体では低成長

スロートレードはデータ上は続いているように見える。

しかし、航路別には増減変化が顕著。



出所：CTSから郵船調査グループで作成

3-2. 全航路コンテナ貨物 航路別増減率マトリックス

■ インド中東発着航路の荷動き増加が顕著

【航路別荷動き増減率 2023年 前年比較】

積地 \ 揚地	アジア	ヨーロッパ	北米	インド中東	中南米	アフリカ	豪州NZ	合計
アジア	-3.8%	7.8%	-4.2%	18.0%	11.7%	20.5%	1.7%	1.0%
ヨーロッパ	-3.9%	-7.9%	-11.0%	1.1%	-13.2%	-3.9%	-12.5%	-6.5%
北米	3.6%	-2.6%	-10.8%	7.7%	-7.2%	-0.4%	-21.9%	-0.4%
インド中東	0.6%	4.6%	-1.6%	10.0%	34.9%	20.7%	5.1%	6.6%
中南米	-4.2%	-2.8%	7.4%	13.7%	-4.2%	0.3%	15.7%	0.9%
アフリカ	9.3%	1.5%	15.0%	10.5%	0.1%	-22.7%	-4.7%	7.2%
豪州NZ	-11.3%	-8.1%	5.6%	17.0%	-2.0%	-23.9%	-12.6%	2.0%
合計	-2.9%	1.8%	-3.4%	11.5%	0.0%	9.6%	-1.9%	0.5%

出所：CTSから郵船調査グループで作成

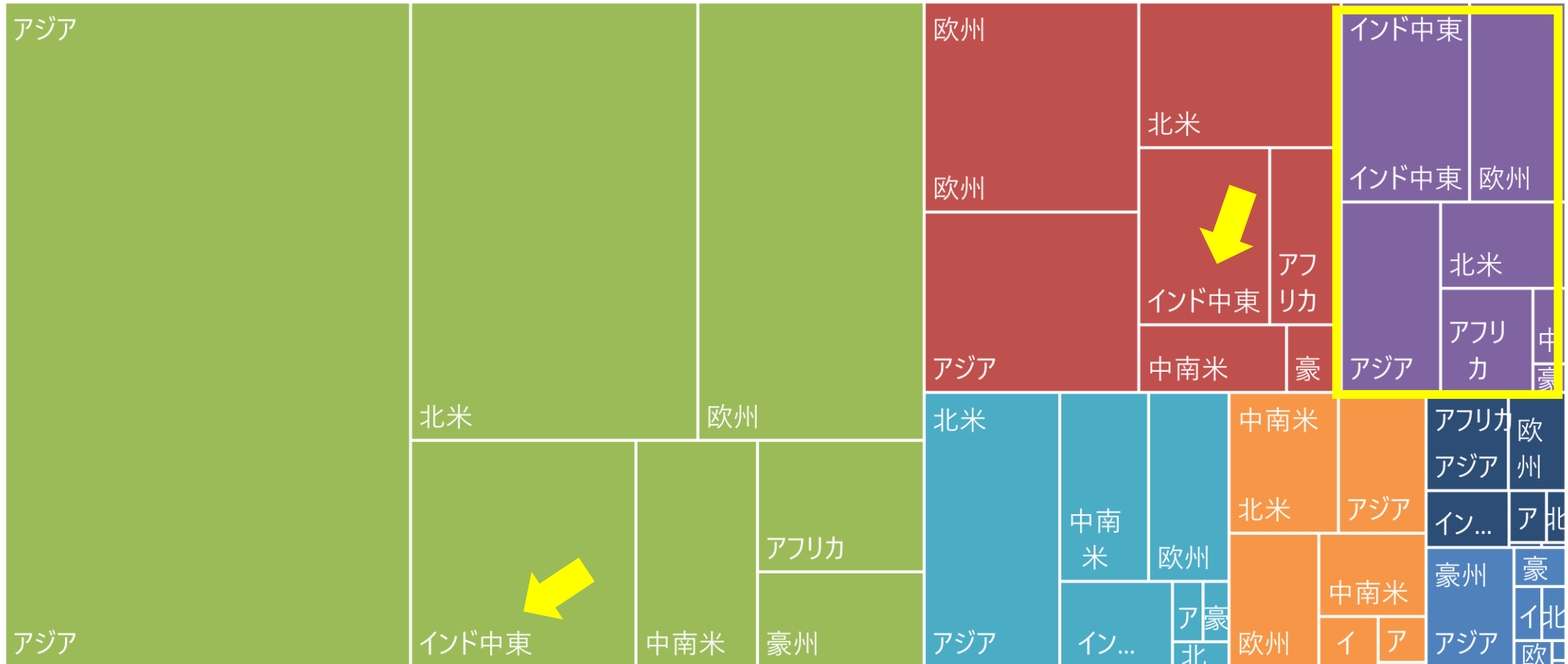
補足 コンテナ船の配船管理は、航路別の荷動き増減変化と船腹需要に応じて行われる。喜望峰に迂回する航路（欧州航路）は船舶が決定的に不足し、荷動き増加が著しい航路（インド発着航路）には船腹追加が必要となる。ヨーロッパ/北米航路では、荷動きが減少し実際に船腹余剰感がある。こうした状況を俯瞰し、ヨーロッパ/北米から欧州航路への本船の転配のように、本船の最適配置が行われている。

3-3. 全航路コンテナ貨物 航路別荷動き量

■ インド中東発着荷動き 中南米荷動きを凌駕する規模に拡大

2023年航路別荷動き量(左上 積/左下 揚)

■ 豪州 ■ 欧州 ■ アジア ■ インド中東 ■ 北米 ■ 中南米 ■ アフリカ

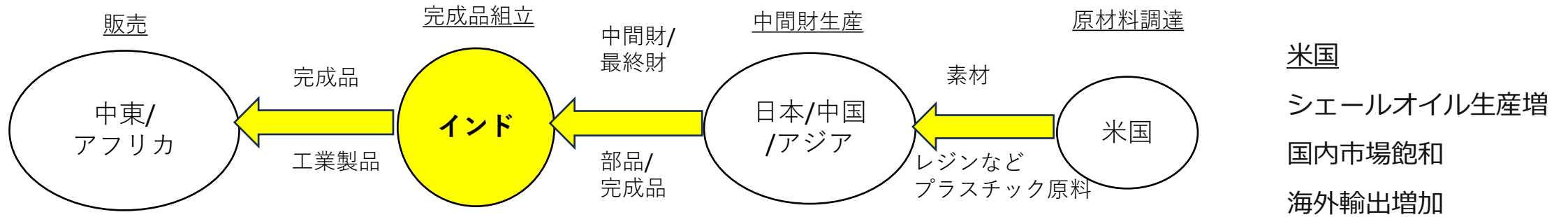


出所：CTSから郵船調査グループで作成

3-4. 荷動き増加の背景としてのグローバルバリューチェーンの変化 インド

■ 製造業 インドの生産規模拡大、輸出拠点化が進行している

これにともない、インド向けの荷動き、インド発の荷動きが増加する。



インド発輸出貨物の増加

中東、アフリカ東部、アフリカ南部、西部、貿易圏の形成

中間財の輸入増

インドで製造するために必要なモノ
例えば自動車の生産部品、自動車部品

中間財を作るための原材料調達

米国から中国およびアジア向けにレジ
(プラスチック原料) の荷動き増加

コンテナ航路の変化

- 航路網の拡大
- 船型の大型化と直航化
- 投入船腹量の増加

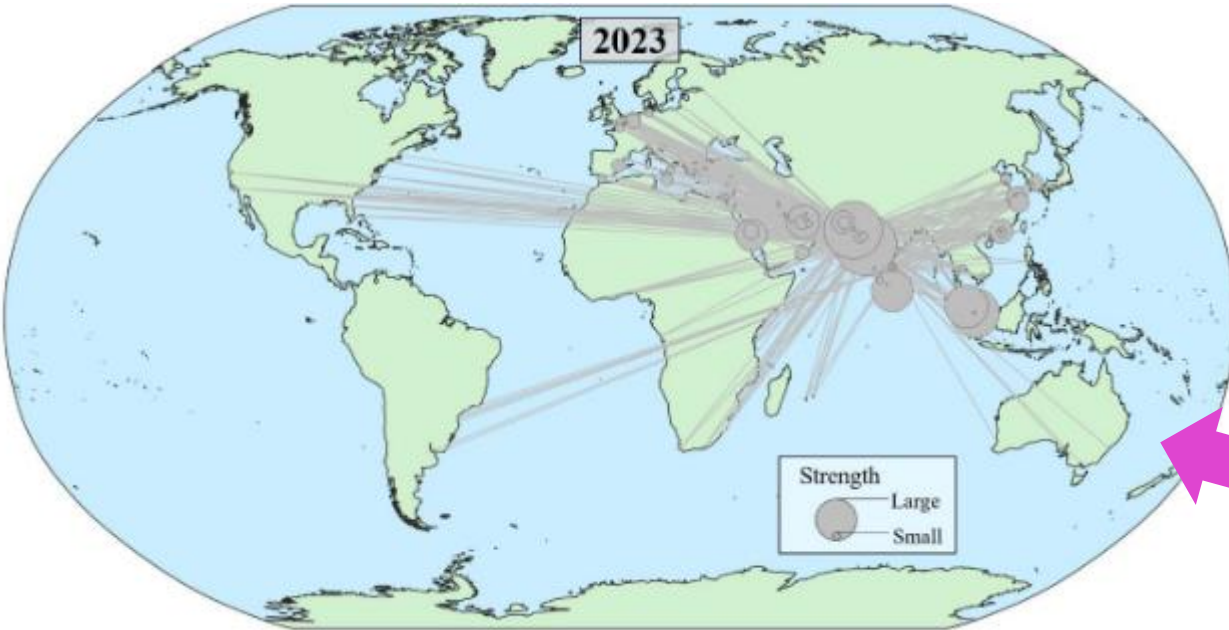
中東、アフリカ、中南米で新規航路の開設、Bi WeeklyサービスのWeekly化
北米西岸/インド航路で日本寄港を追加
新規航路開設と大型化による船腹量増加

3-5. インド発着コンテナ航路 ネットワークの変化 2018年と2023年

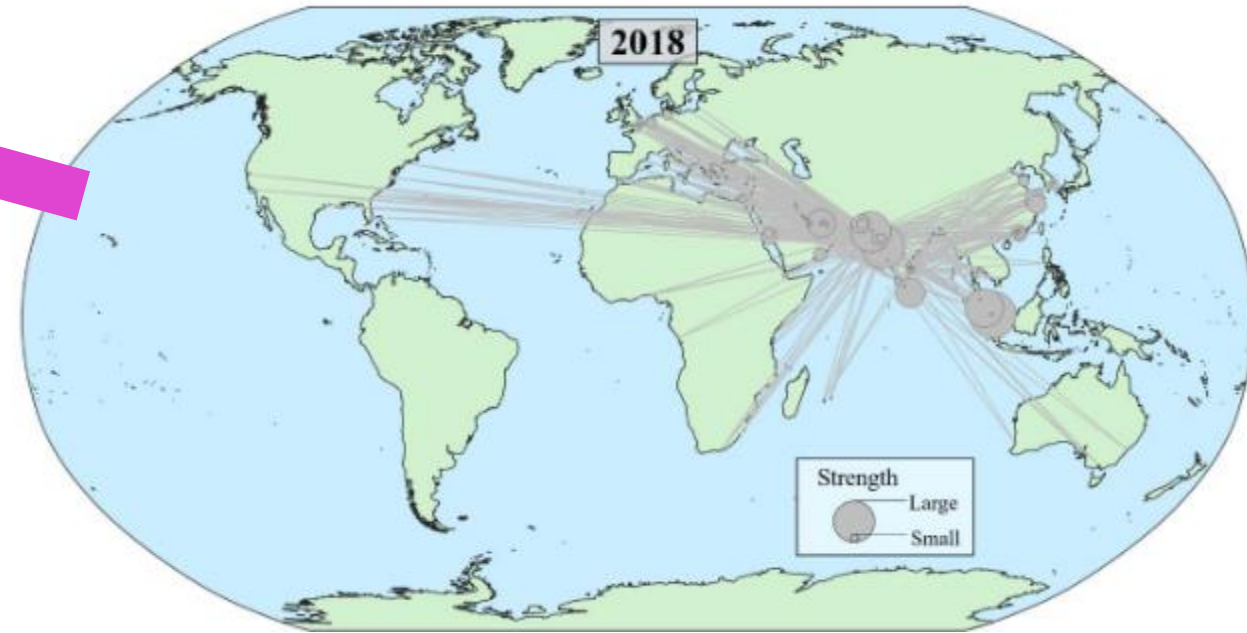
- インド発着コンテナ航路 航路数、船腹規模が拡大
ネットワーク理論を用いた航路図

2018年から2023年にかけての変化

- 航路数が増加 航路数の増加で線の密度増加
- 航路規模拡大 南米、北米東岸、アフリカ
- インドのStrength拡大 寄港数増、船型拡大



線 航路を示す
Strength 船腹規模 寄港数と船型から算出



ONEのインド航路の整備

- インド北米東岸航路 2024年5月に新規開始

出所：MDSデータから、日本郵船調査グループ、東京工業大学環境・社会理工学院特別研究員 田川帆師（2024年1月当時）が作成

3-6.インド航路網の長期的変化の可能性 インドがコンテナ航路ネットワークの中心

変化の契機： インド 人口は中国を抜いて1位に増加、経済規模は日本を抜いて3位に拡大

新設できるLong Haul Loop

- 中国/東アジア→インド→スエズ運河（喜望峰迂回）→北米東岸航路 インド発を中国発まで延伸
 - 中国/東アジア→インド→アフリカ
 - 中国/東アジア→インド→南米東岸
- ⇒15,000TEU型ネオパナマックス型が汎用性のある船型となる。

インドの輸出入貨物

輸入 生産部品など中間財
輸出 完成品

※印中国境紛争あるが印中の貿易額は拡大続けている。

将来：24,000TEU型 超大型船の投入航路拡大

港湾取り扱い能力拡大進めば、24,000TEU型の超大型船のインド/北米東岸投入もあり得る。

(CMACGMは構想しているとSaade CEOコメント)

域内航路の結合、統合による拡大

- 日中韓の極東アジア航路
- 極東と東南アジア間のアジア域内航路
- インド航路 → これら3航路の統合 → 航路網の拡大

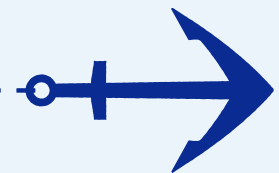
これまで

北米向け航路は太平洋メインだった。

これから

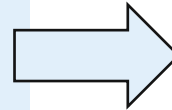
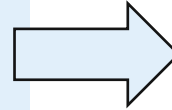
北米西岸サービスは残るが、スエズ経由航路の拡大

4. アライアンスの再編



コンテナアライアンスに関し決定していること

- **MaerskとMSCの2 M**が2025年1月に終了する
- **MaerskとHapag Lloyd Gemini Cooperation**を2025年2月に開始する。
航路形態はHub & Spoke
90%の定時性にコミット
GHG排出量削減の取組を加速
- **Ocean Alliance** 2032年まで5年延長
- **The Alliance** 2025年2月以降北米サービス決定



アライアンスの新時代

船隊規模の大小だけでアライアンスを評価できない時代に

Gemini Cooperationの何が新しいのか？

- 品質 = 定時性を競争力の源泉とするアライアンス登場
- アライアンス間、船社間の競争関係の変化は必至
- 取引先荷主の比率変化（BCO、NVOCC比率の変化）
- Hub & Spokeの大きがり、かつ、初めての航路運営
- アセットの有効活用が成否の鍵
ハブ港である自営、出資ターミナルの利便性が定時性を維持する鍵。

2025年2月以降 未決定、未発表のこと

- **THE Alliance**
欧州航路の2025年2月以降の詳細
- **MSC**の航路網

船社間の競争関係はどう変化するのか？

- アライアンスそれぞれの輸送品質は、荷主の在庫管理 サプライチェーン管理への寄与度はいかほどか？
➡ 航路そのものの特徴（個性）に注目する必要性

4-2. 船社別船腹量とアライアンスの変化

【2024年4月 コンテナ船社船腹】

順位	船社	隻数	TEU
1	MSC	779	5,492,501
2	Maersk	688	4,075,672
3	CMA CGM	606	3,516,814
4	COSCO	427	2,944,033
5	Hapag-Lloyd	267	1,953,980
6	ONE	232	1,798,897
7	Evergreen	210	1,623,995
8	HMM	70	796,271
9	Yang Ming	95	715,400
10	ZIM	121	603,936
11	Wan Hai	141	521,576

出所：MDSデータから日本郵船調査グループで作成

【2025年1月まで】

2 M
MSC
Maersk

Ocean Alliance
CMA CGM
COSCO
Evergreen

THE Alliance
Hapag-Lloyd
ONE
HMM
Yang Ming

【2025年2月から】

MSC 単独

Ocean Alliance
CMA CGM
COSCO
Evergreen

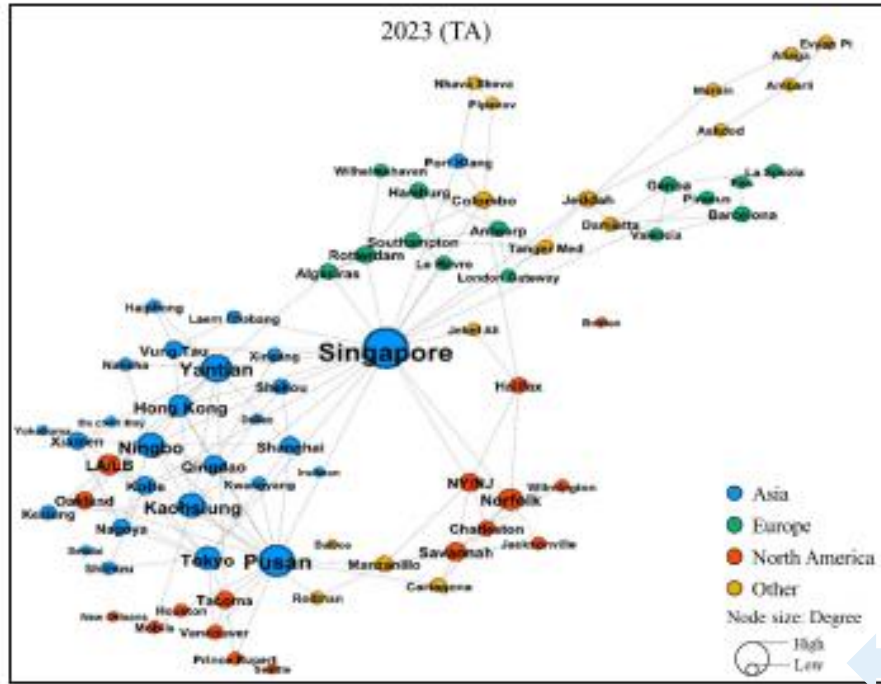
THE Alliance
ONE
HMM
Yang Ming
Wan Hai (北米)

Gemini Cooperation
Maersk
Hapag-Lloyd

5年延長
で2032年
まで

4-3.アライアンスには個性がある ネットワーク分析によるサービス比較

■ アライアンスサービス網 2023年度のもの



※ネットワーク図はソフトウェアで生成したものの。リンクの長さは距離を示しているわけではない。

ノード（港）の丸印の大きさが強度（寄港数と船腹量の多寡）を示す。

THE Alliance

- Singaporeの強度が大きい ハブ港
- Tokyo、Nagoyaの強度が他アライアンス比で大きい

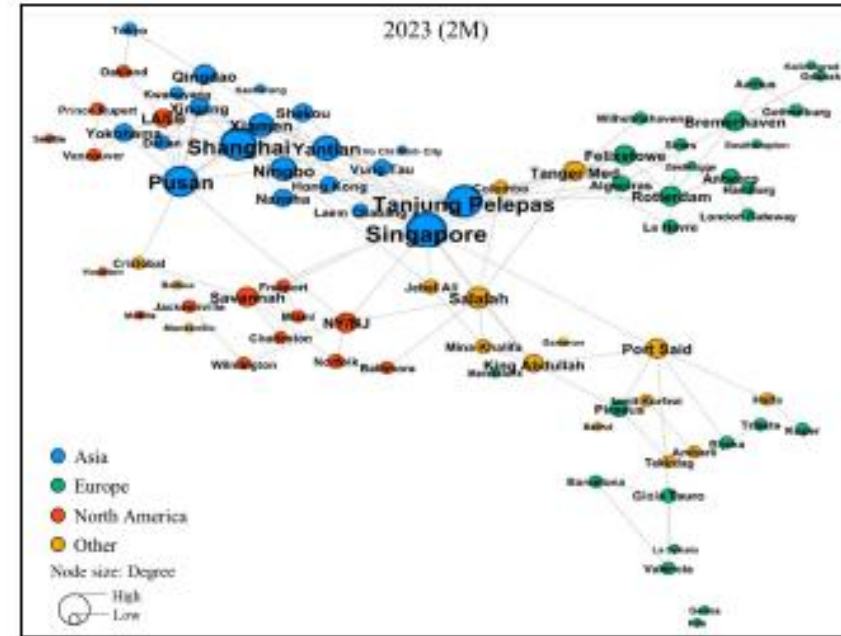
2M

- アジアの港の数は少ないが強度の大きさのばらつきが小さい

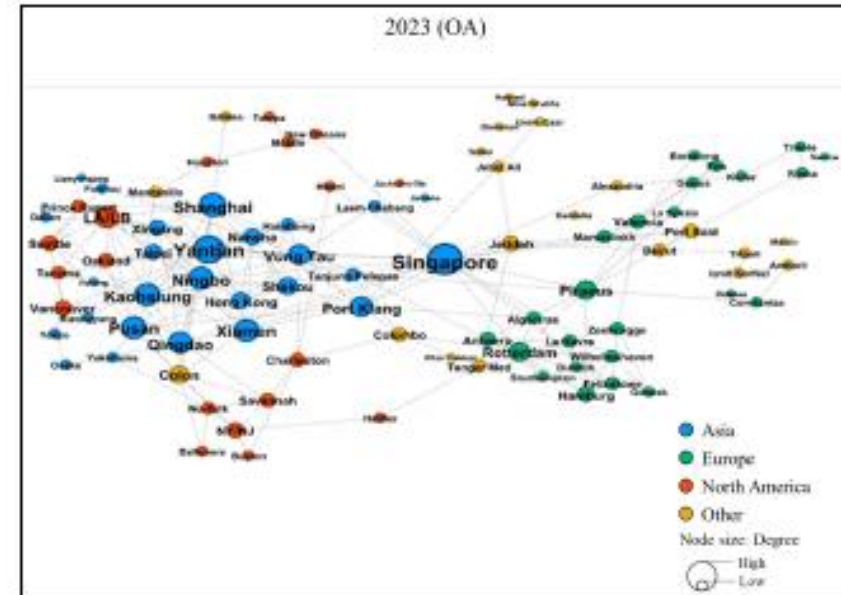
OA

- アジア港の寄港地の数が多い
- 特に、中国の寄港地は強度が中程度で揃っている アジア系船社ゆえ

もっと知りたい：アライアンスのネットワークの2023年までの変化、変容の軌跡



Tanjung Pelepasの強度大。
Bremerhavenの強度大（MSCやMaerskのターミナル出資が背景か？）



中国・台湾の強度のばらつき小さい
上海
青島
塩田
寧波
高雄
廈門
新港

4-5.ネットワーク理論による航路網分析

■ そもそもネットワーク理論とは

1. 物理、生物、社会現象を分析する学問。つながり具合を分析し、法則性を発見する。
2. **ノードとリンク**から、事象や構造を分析する。
3. ネットワークの網の目における、それぞれの点（ノード）の役割や徴を数値化する。
4. ネットワーク全体の特徴を、様々な切り口で数値化、可視化する。
5. ネットワークそれぞれの時系列上の変化、ネットワーク別の比較も可能。

ネットワークのイメージ



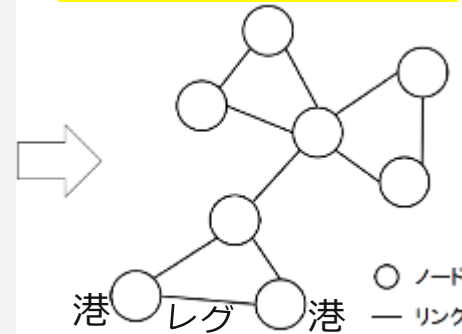
出所：四日市港管理組合HP

四日市寄港コンテナ航路図

● コンテナサービスのネットワーク分析で使うデータ

- ✓ 寄港する港
 - ✓ 寄港順 (港と港の間 リンク)
 - ✓ 港別の寄港数
 - ✓ 港別船腹量 (船型を寄港する港の数に応じて配分)
 - ✓ 2017年から2023年まで (年数経過の変化を見る)
- MDSの船舶のエクセルデータを用いる
(郵船調査グループのコンテナ年報の作成時に用いるデータに同じ)

ネットワーク理論 ネットワーク分析



● ネットワーク分析の諸指標への変換

- ✓ ノード 港
- ✓ リンク レグ 港と港の間
- ✓ 次数 港別の寄港数
- ✓ 強度 港別の寄港船腹量
- ✓ 次数分布 ハブ港の識別指標
- ✓ 効率性 A港とB港間の港数の多寡
- ✓ ネットワーク図

■ 日本海運経済学会/日本物流学会

関東部会にて報告 (2024年2月20日)

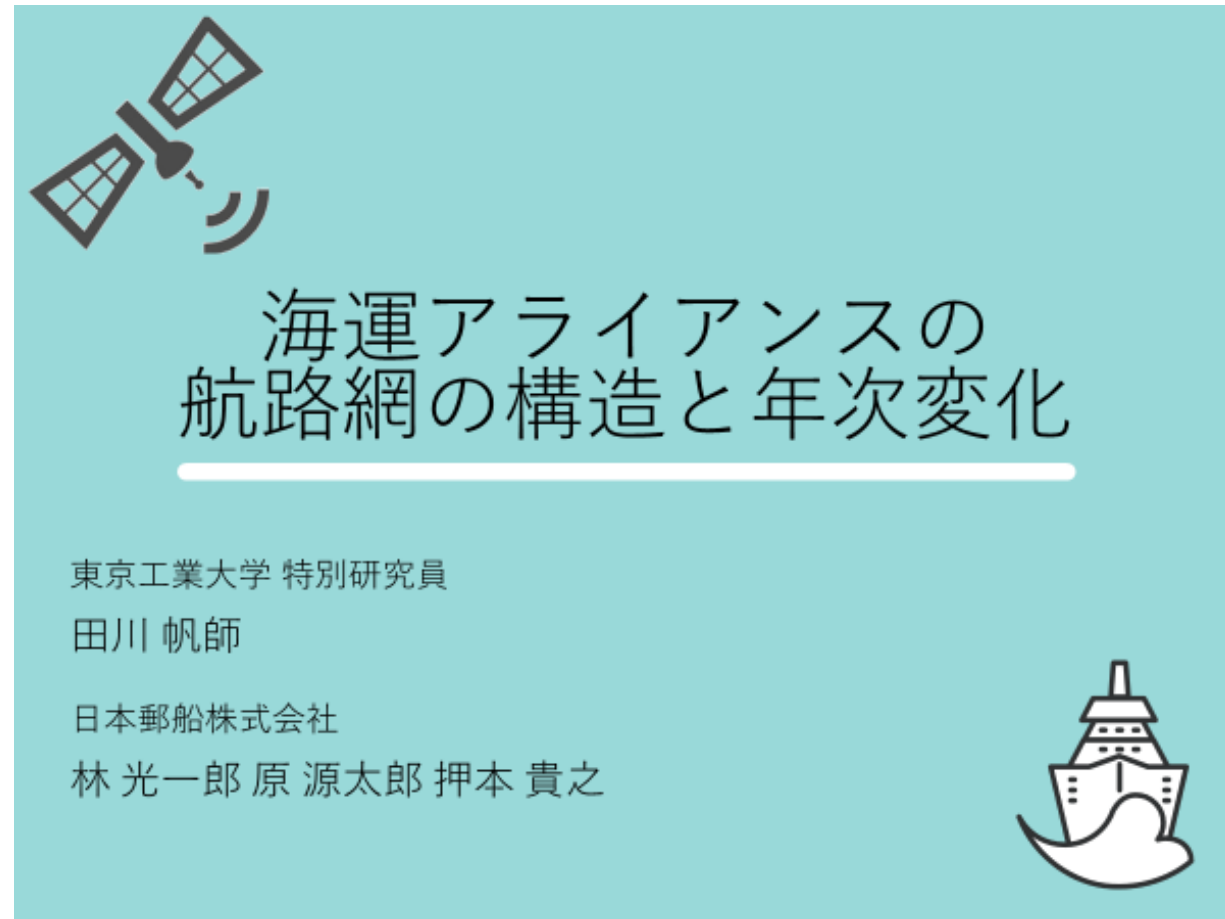
「海運アライアンスの航路網の構造と年次変化」

2017年から2023年にかけてのアライアンス航路網について、ネットワーク理論の分析結果を報告。

※ 田川帆師氏の現在の所属

国土交通省 国土技術政策総合研究所

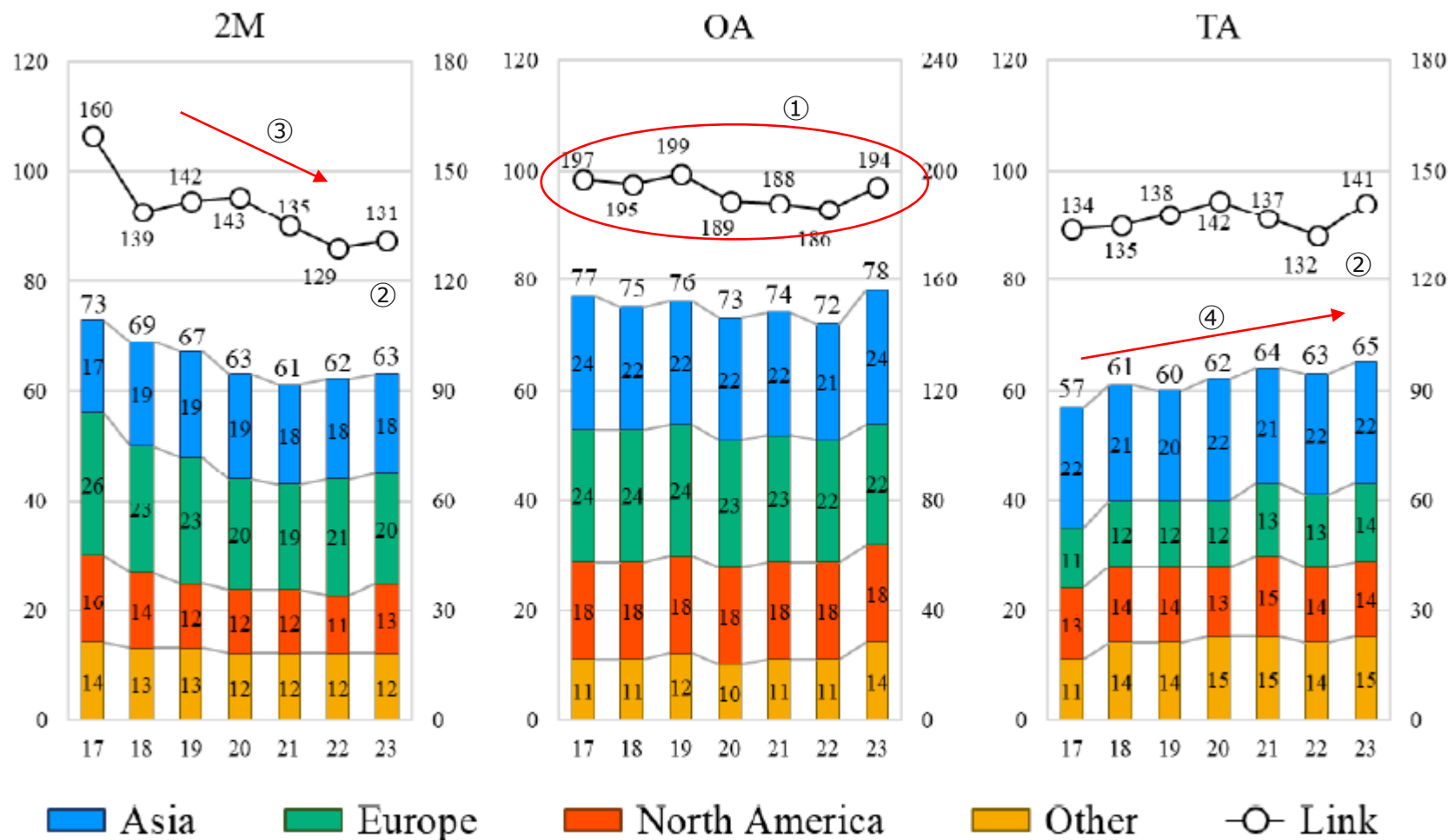
港湾・沿岸海洋研究部 港湾システム研究室 研究官



4-7. サービス網の時間変化の比較分析 寄港地数（ノード）とレグ（リンク）の数

■ 港数（ノード）とレグ数（リンク数）でサービスを比較する

■ アライアンスのネットワークは年々変化（成長）する 2017年から2023年まで変化の軌跡



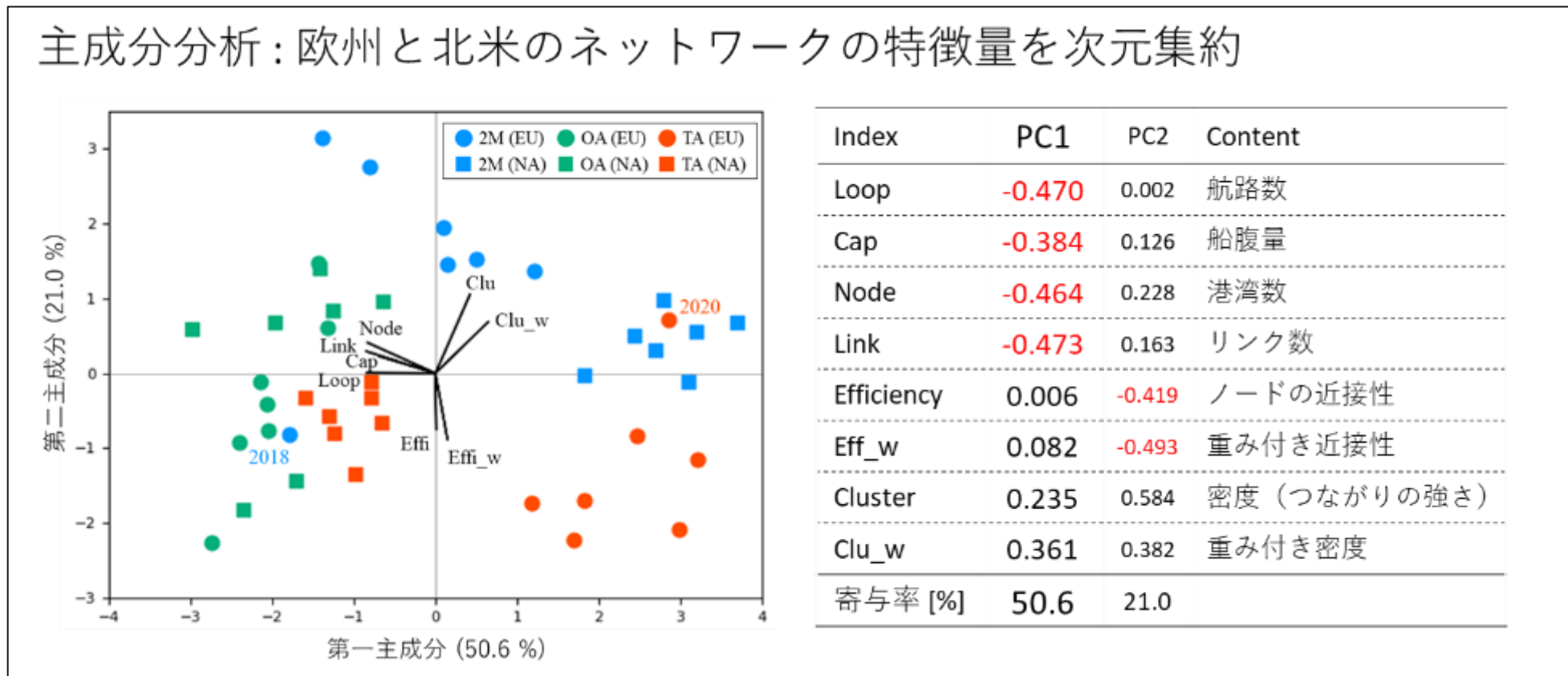
<分析と考察>

- ① リンク数はOAが突出して多い
 - ➔ アジア、北米のノード（港）数が多い
- ② 2MとTA(The Alliance) は、ノードとリンクの数がだいたい似ている。
 - ➔ 船腹数と船腹量は大きく異なる。でも2Mの小型版がTAではない。効率性が2MとTAは異なる（後述）
- ③ 2Mは2017年以降、ノード数が減少している。そのためリンク数も減少傾向にある。
 - ➔ 船舶の大型化をきっかけとした航路合理化が背景にあると推察。この時、2Mは何かを考えていたに違いない。
- ④ 対照的にTAはノード数は増加傾向にある。
 - ➔ 船腹量の増加とASEANの港湾開発の進行に伴い、Port Coverageの拡大を続けた歴史に重なる。

図2. ノード（港湾）の地域別の内訳とリンク数

4-8.アライアンスのネットワークには個性がある (主成分分析)

- 日本海運経済学会/日本物流学会 関東部会 (2月20日) 報告資料から



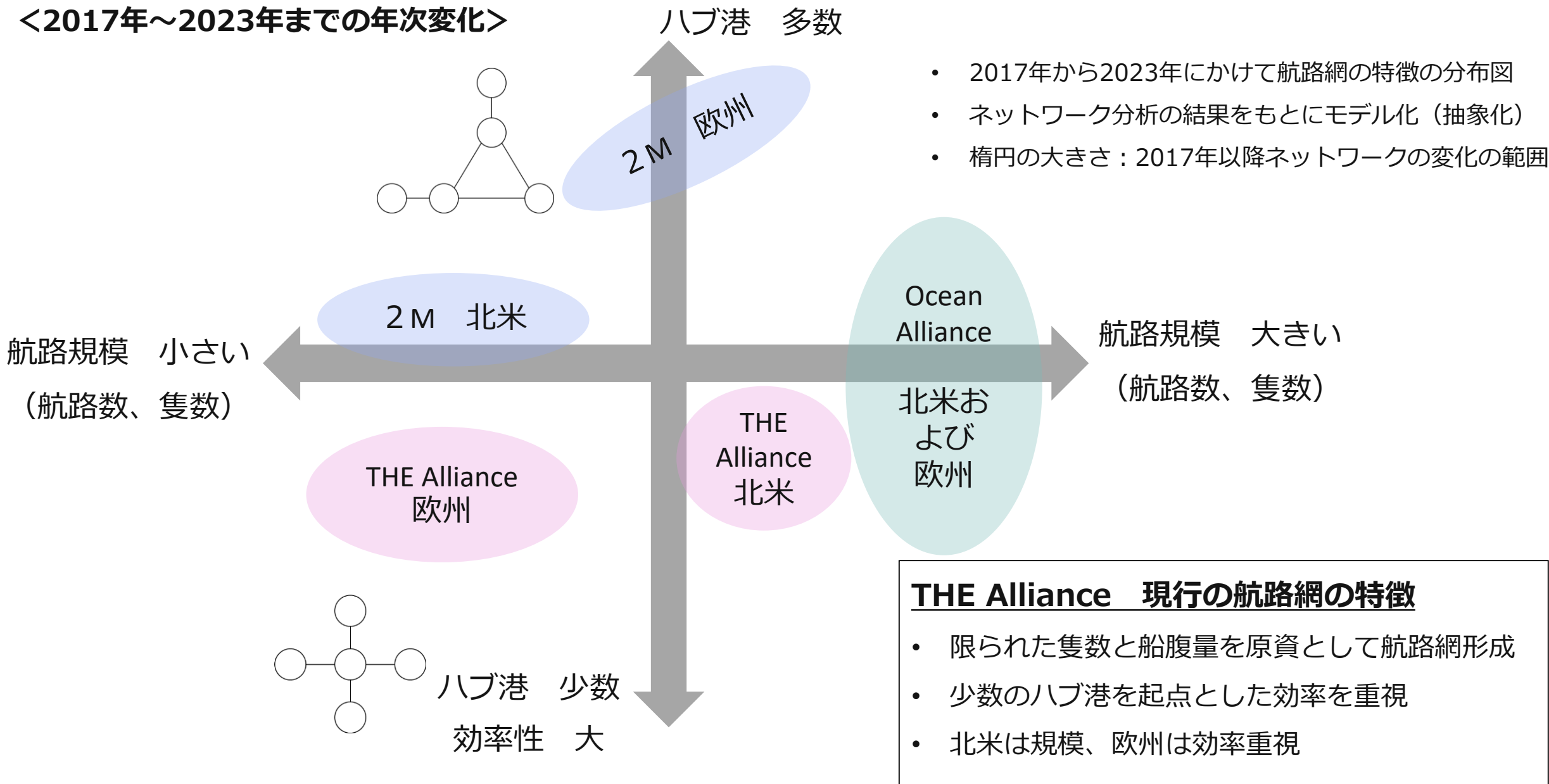
アライアンスの航路網を、8つの特徴（航路数、船腹量、港湾数、リンク数、ノードの近接性、など）で仕訳けたところ、アライアンス別、航路別で特徴が明らかになった。

特徴は同一象限に重なってはいない。それぞれの特徴が比較的是っきりと区別されることも分かった。

➡ 次頁 Academic AnalysisからBusiness Analysisへの変換

4-9.アライアンスの航路網の特徴 (Business Analysis用に単純化)

＜2017年～2023年までの年次変化＞



8.2025年アライアンスの航路の変化 GEMINI開始、OAは船腹拡大

予想し得ること 2025年の航路網

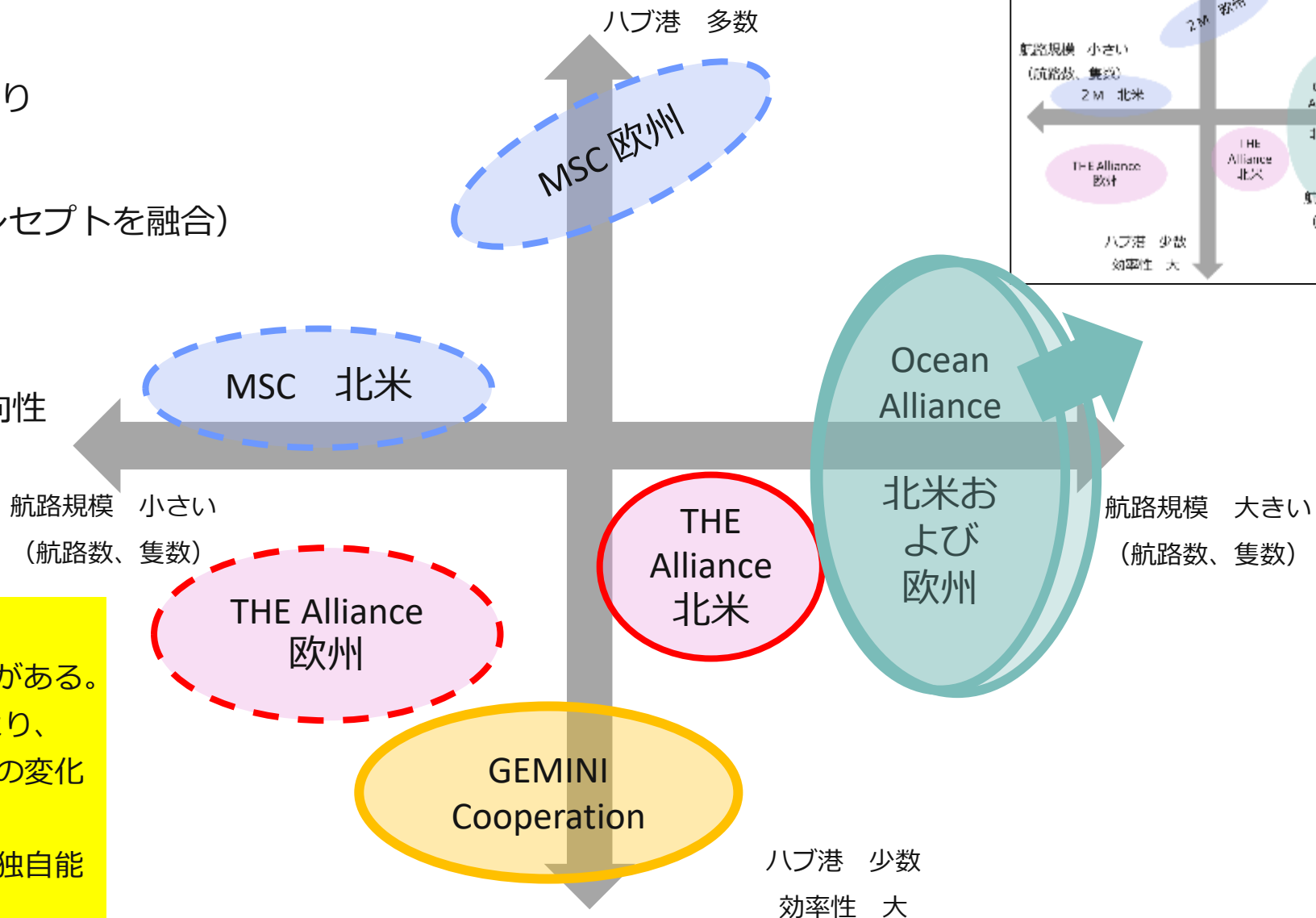
- GEMINI Cooperation開始**
 Hub & Spokeで新たに位置取り
 (第三、第四象限に追記)
 (THE Allianceと2 Mのコンセプトを融合)
- Ocean Alliance**
 新造船竣工続き船隊規模拡大
 航路の「規模」を拡大する方向性

右図の実線部分

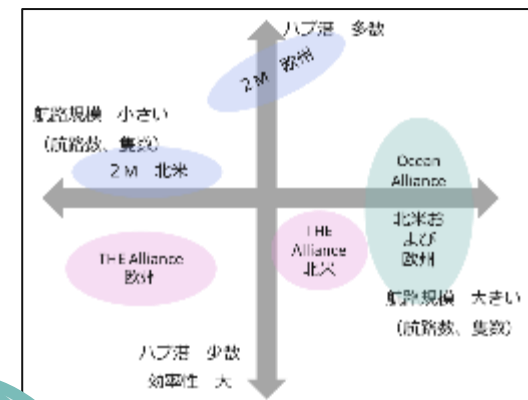
2025年以降のアライアンス航路網

- 船社にはそれぞれ、航路設計の特徴がある。
- GEMINI COOPERATIONの開始により、アライアンス間、船社間の競争関係の変化は必至。
- 競争関係の変化に伴い、各社各様に独自能力を形成。

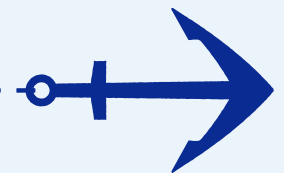
<2025年2月以降>



<アライアンス再編前 2023年8月末>



5. コンテナ荷動きを読み解くカギ



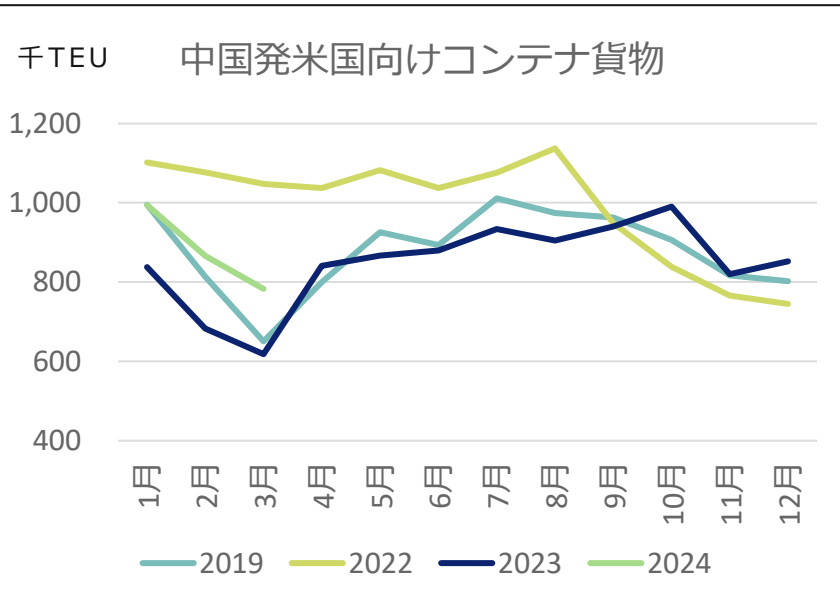
5-1.中国発の高成長の荷動きは経済指標だけでは説明が難しい

中国発米国向け コンテナ貨物荷動き

2024年1-3月 264.2万TEU

前年同期比 23.6%増

出所：日本海事センター



中国経済データ

● 中国輸出税関統計

米国向け輸出額の伸びは一桁台

● 国家统计局 製造業PMI

2024年2月まで50割れ

3月と4月は連続で50以上

(輸出受注の景況感も同じ)

米国経済データ

● GDP (2024年1-3月)

前年同期比3.0%増

● 小売売上高 3月

前月比+0.7%、前年同月比+4.0%

● 名目個人所得 3月

前月比+0.5%、前年同月比+4.5%

● 名目個人消費 3月

前月比+0.8%、前年同月比+5.4%

● 住宅市況 3月

新築住宅着工件数 前年同月比▲4.3%

中古住宅販売件数 前年同月比▲3.7%

課題認識 高成長の荷動きを説明し得る経済指標が無い。

全米小売業協会の米国輸入コンテナ貨物予想によれば、2024年6月までの上期の荷動きは前年同期比で11%増で (Global Port Tracker 2024年4月)、高い伸びであることは予想がつく。ところが、通関統計、景況感、GDP、小売り売上高など経済指標だけで20%以上の荷動き増加を説明することは難しい。

Maersk 2024年1-3月期 業績発表の関連記事から

荷動きに関するコメント（JOC、Lloyd's List記事から）

- No Direct GDP Relationship （Maersk Vincent Clerc CEO）

荷動きはGDPの成長率を上回る状況になっている。

- Operationalな荷動き

欧州航路の場合、喜望峰迂回の長期化とLTの伸びを踏まえ

た在庫量を設定。1ロットあたりのブッキング本数は増加。

ピークを前倒しした出荷が始まっている

米国荷動きにあてはめると？

- Disruptionへの備えが必要
東岸港湾労使交渉
カナダ鉄道労使交渉
これからのピークの混雑対策
- 変化への備え
金利引き下げ、住宅市況変化
（関税引き上げ？、、、）

現状認識 実需に加えて、実需とは別の力が荷動きに加わっている

コロナ禍に積みあがった過剰在庫の調整は目途が付き、在庫補充が始まっている。

Walmartの在庫水準はコロナ前を回復した。

ピーク時のリスクが視野に入っている。こうしたことも荷動きが増幅する一因と考えられる。

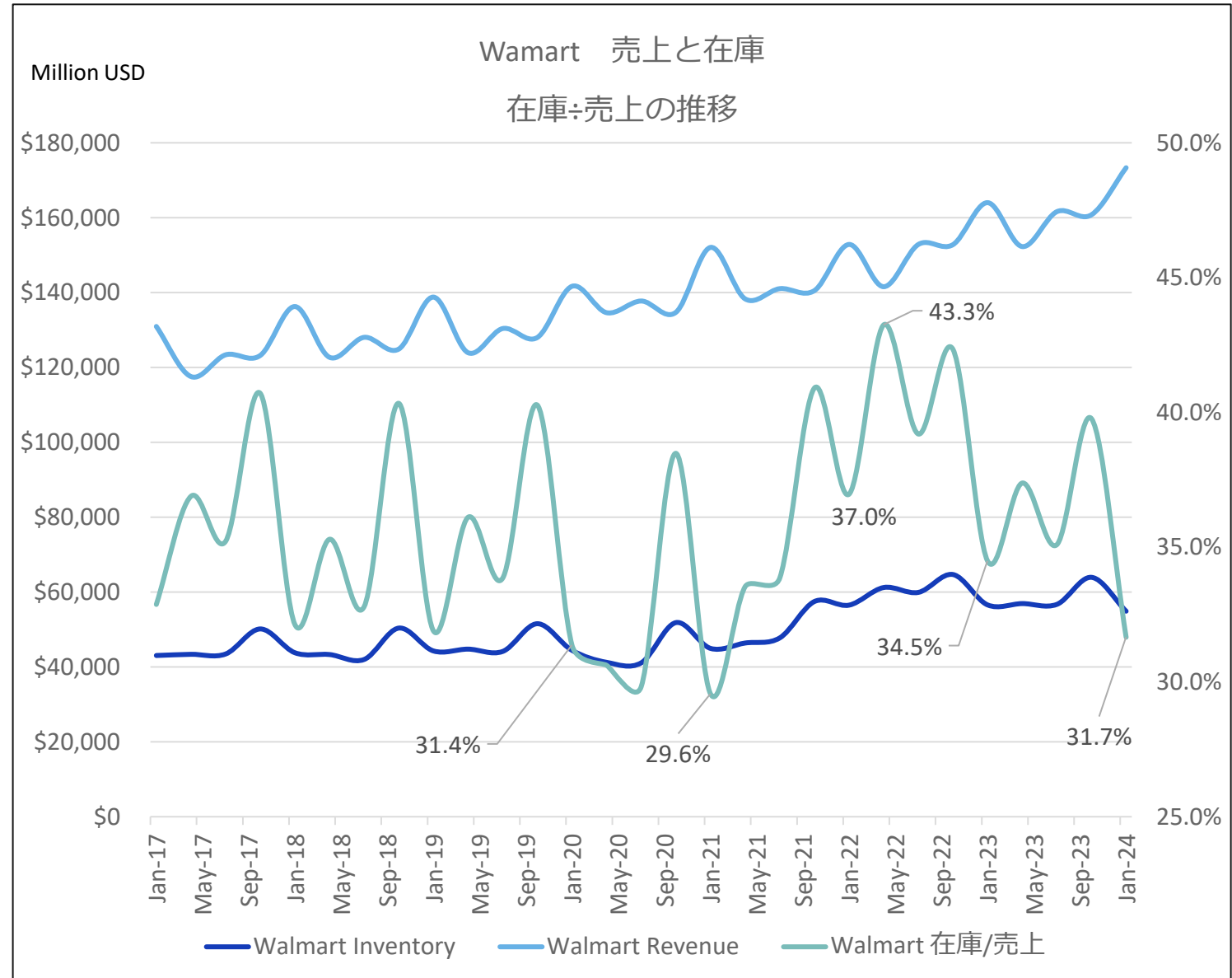
5-3.大手小売りの在庫調整 Walmart コロナ前並みの水準に

Walmartの分析

在庫調整の進行度を売り上げに占める在庫の割合から推測する (右グラフ)

- 在庫を売上高で割り算をして在庫比率をグラフ化。
- 年末商戦の直後に在庫率は例年低下をしているが、2024年1月末時点の在庫率は31.7%で、昨年同期34.5%から低下している。
- 売上の拡大を続けている一方で、在庫の解消は着々と進行をしている。年末商戦明けの在庫比率は、コロナ前水準にまで低下をした。

➡ 在庫調整は進行し、在庫率はコロナ前水準を回復した。過剰在庫が解消した分だけ在庫補充の荷動きには勢いがつく可能性がある。



出所：WalmartのIRレポートをもとに調査Gで作成

外部環境

国際情勢の変化/環境変化

国際紛争の影響

- 紅海、Bab el-Mandeb海峡のリスク
- ホルムズ海峡のリスクの高まり

エルニーニョと都市化による水不足

- パナマ運河の水位低下

グローバルバリューチェーン

- 米中対立の先鋭化
- デカップリングとチャイナプラスワン
- グローバルサウスの台頭
- バリューチェーンの外延的拡大と多層化

規定

規定

企業対応

コンテナ船社

- 航路変更と航路改編
- 需要変化に応じた配船
- 航路網の整備
- アライアンスの再編と競争関係の変化
- 船隊整備とGX

相互作用

荷主

- 最適在庫の再定義
- グローバルバリューチェーンの再編
調達、生産、販売のネットワークの世界規模の再編



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.

©NYK Group. All rights reserved.