

4. 海上荷動き・国際物流

1) 「主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値）」

（日本海事センター2023年4月～2024年3月発表）

研究員 後藤 洋政

2) 「海上コンテナ輸送の回顧と展望－2020年から2023年第1四半期－」

（日本海事新聞2023年6月）

研究員 後藤 洋政

3) 「東アジアの欧州向け物流における中国の国際物流戦略から学ぶべき取り組み」

（日本海事新聞2023年10月）

客員研究員 福山 秀夫

4) 「サプライチェーン最適化に向けた荷主と船社のウィンウィンのパートナーシップの構築について-第8回JMC海事振興セミナーを振り返って-」

（日本海事新聞2023年12月）

客員研究員 福山 秀夫

5) 「コンテナ船船腹量と市況の動向」

（日本海事新聞2024年1月）

研究員 後藤 洋政

6) 「第3章 中国のコンテナ港湾戦略と主要港の概要（執筆要約）」

「第4章 中欧班列と中国の港湾（執筆要約）」

（日本港湾経済学会叢書 「東アジアの港湾と貿易」【成山堂書店】

日本港湾経済学会2024年1月）

客員研究員 福山 秀夫

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年3月）1,278,220TEU（33.3%減）（2022年3月：1,915,588TEU）

・《中国積みが前年同月比 38.9%減、ASEAN 積みと同 29.7%減少》

復航（2023年1月）466,945TEU（9.4%増）（2022年1月：426,952TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 33.3%減で 7 か月連続のマイナス。
2023年3月の北米往航運賃指数は、前年比 78.0%減の 2,443 ドル/40ft で 10 か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 9.4%増で 3 か月連続のプラス。
2023年3月の北米復航運賃指数は、前年比 24.8%減の 1,367 ドル/40ft で 8 か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年2月）977,862TEU（13.8%減）（2022年2月：1,133,779TEU）

・《100万TEUを下回るのは、20年2月以来となる ※速報値》

復航（2023年2月）512,108TEU（4.1%減）（2022年2月：533,780TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 13.8%減で 13 か月連続のマイナス。
2023年3月の欧州往航運賃指数は、前年比 81.4%減の 2,295 ドル/40ft で 10 か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 4.1%減で 20 か月連続のマイナス。
2023年3月の欧州復航運賃指数は、前年比 57.9%減の 991 ドル/40ft で 11 か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年2月）638,398トン（18.4%減）（2022年2月：782,598トン）

・《上位品目を中心に輸出量が減少し、貿易額も減少》

復航（2023年2月）1,283,076トン（12.1%減）（2022年2月：1,459,211トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 18.4%減で 12 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 12.7%減の 7,133 億円で 3 か月連続のマイナス。
2023年3月の横浜-上海間の運賃は、前年比 14.1%減の 670 ドル/40ft で 15 か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 12.1%減で 4 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 2.0%減の 1 兆 428 億円で 10 か月ぶりのマイナス。
2023年3月の上海-横浜間の運賃は、前年比 13.6%減の 1,590 ドル/40ft で 3 か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年2月）3,207,059TEU（6.5%増）（2022年2月：3,011,116TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 6.5%増の 320.7 万 TEU で 7 か月ぶりのプラス。
2023年3月のアジア域内運賃指数は、前年比 26.9%減の 1,330 ドル/40ft で 7 か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight* に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年4月）1,543,889TEU（17.9%減）（2022年4月：1,880,931TEU）
・《中国積みが前年同月比17.3%減、ASEAN積みが同22.9%減少》

復航（2023年2月）498,180TEU（3.9%増）（2022年2月：479,303TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比17.9%減で8か月連続のマイナス。
2023年4月の北米往航運賃指数は、前年比79.7%減の2,229ドル/40ftで11か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比3.9%増で4か月連続のプラス。
2023年4月の北米復航運賃指数は、前年比30.9%減の1,274ドル/40ftで9か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年3月）1,442,562TEU（8.0%増）（2022年3月：1,335,968TEU）
・《14か月振りの増加、23年第一四半期は5.4%減》

復航（2023年3月）568,835TEU（10.9%減）（2022年3月：638,358TEU）

・《23年第一四半期は、10.4%減の155.4万TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比8.0%増で14か月ぶりのプラス。
2023年4月の欧州往航運賃指数は、前年比80.8%減の2,202ドル/40ftで11か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比10.9%減で21か月連続のマイナス。
2023年4月の欧州復航運賃指数は、前年比62.5%減の874ドル/40ftで12か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年3月）745,629トン（15.0%減）（2022年3月：876,906トン）
・《23年第一四半期は、16.4%減の1,799,620トン》

復航（2023年3月）1,903,643トン（5.7%増）（2022年3月：1,800,957トン）

・《23年第一四半期は、3.8%減の5,100,308トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比15.0%減で13か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比5.8%減の8,580億円で4か月連続のマイナス。
2023年4月の横浜-上海間の運賃は、前年比20.3%減の630ドル/40ftで16か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比5.7%増で5か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比24.5%増の1兆6,201億円で2か月ぶりのプラス。
2023年4月の上海-横浜間の運賃は、前年比33.0%減の1,460ドル/40ftで4か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年3月）3,666,804TEU（4.8%減）（2022年3月：3,849,692TEU）
・《23年第一四半期は、5.9%減の1,005.7万TEU》

- ◆ アジア域内航路は、前年比4.8%減の366.7万TEUで2か月ぶりのマイナス。
2023年4月のアジア域内運賃指数は、前年比33.5%減の1,233ドル/40ftで8か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*.に基づく

2023年6月27日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年5月）1,582,195TEU（20.7%減）（2022年5月：1,994,208TEU）

・《中国積みが前年同月比18.4%減、ASEAN積みが同27.6%減少》

復航（2023年3月）536,667TEU（5.7%増）（2022年3月：507,760TEU）

・《23年第1四半期は、前年同期比7.5%増となる152.1万TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比20.7%減で9か月連続のマイナス。
2023年5月の北米往航運賃指数は、前年比79.3%減の2,179ドル/40ftで12か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比5.7%増で5か月連続のプラス。
2023年5月の北米復航運賃指数は、前年比32.9%減の1,222ドル/40ftで10か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年4月）1,445,814TEU（11.7%増）（2022年4月：1,294,952TEU）

復航（2023年4月）556,170TEU（3.9%減）（2022年4月：578,967TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比11.7%増で2か月連続のプラス。
2023年5月の欧州往航運賃指数は、前年比79.4%減の2,169ドル/40ftで12か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比3.9%減で22か月連続のマイナス。
2023年5月の欧州復航運賃指数は、前年比64.6%減の810ドル/40ftで13か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年4月）642,824トン（13.7%減）（2022年4月：744,469トン）

復航（2023年4月）1,692,407トン（4.3%増）（2022年4月：1,621,940トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比13.7%減で14か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比8.7%減の7,583億円で5か月連続のマイナス。
2023年5月の横浜-上海間の運賃は、前年比25.3%減の650ドル/40ftで17か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比4.3%増で2か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比24.3%増の1兆4,382億円で2か月連続のプラス。
2023年5月の上海-横浜間の運賃は、前年比32.4%減の1,420ドル/40ftで5か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年4月）3,702,695TEU（1.5%減）（2022年4月：3,759,157TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比1.5%減の370.3万TEUで2か月連続のマイナス。
2023年5月のアジア域内運賃指数は、前年比44.1%減の1,007ドル/40ftで9か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*.に基づく

2023年7月25日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年6月）1,613,132TEU（11.0%減）（2022年6月：1,812,306TEU）
・《23年上半期は、22.7%減の867.1万TEU（速報値）》

復航（2023年4月）484,862TEU（0.1%増）（2022年4月：484,592TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比11.0%減で10か月連続のマイナス。
2023年6月の北米往航運賃指数は、前年比79.0%減の2,066ドル/40ftで13か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比0.1%増で6か月連続のプラス。
2023年6月の北米復航運賃指数は、前年比35.1%減の1,157ドル/40ftで11か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年5月）1,445,264TEU（6.6%増）（2022年5月：1,355,612TEU）
・《3ヶ月連続の増加、東地中海向けは前年同月比38.5%増》

復航（2023年5月）520,150TEU（10.3%減）（2022年5月：580,008TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比6.6%増で3か月連続のプラス。
2023年6月の欧州往航運賃指数は、前年比80.8%減の2,019ドル/40ftで13か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比10.3%減で23か月連続のマイナス。
2023年6月の欧州復航運賃指数は、前年比66.4%減の767ドル/40ftで14か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年5月）611,130トン（10.2%減）（2022年5月：680,335トン）

復航（2023年5月）1,745,053トン（7.3%減）（2022年5月：1,882,067トン）

・《荷動き量は3か月ぶりに減少した一方、貿易額の増加は続く》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比10.2%減で15か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比7.7%減の7,053億円で6か月連続のマイナス。
2023年6月の横浜-上海間の運賃は、前年比38.8%減の520ドル/40ftで18か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比7.3%減で3か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比5.9%増の1兆5,011億円で3か月連続のプラス。
2023年6月の上海-横浜間の運賃は、前年比32.4%減の1,380ドル/40ftで6か月連続のマイナス。

アジア域内航路（2023年5月）4,320,147TEU（4.1%減）（2022年5月：4,502,522TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比4.1%減の432万TEUで10か月連続のマイナス。
2023年6月のアジア域内運賃指数は、前年比49.6%減の919ドル/40ftで10か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*.に基づく

2023年8月29日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年7月）1,678,838TEU（8.3%減）（2022年7月：1,830,636TEU）
復航（2023年5月）500,956TEU（5.6%減）（2022年5月：530,527TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比8.3%減で11か月連続のマイナス。
2023年7月の北米往航運賃指数は、前年比75.2%減の2,305ドル/40ftで14か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比5.6%減で7か月ぶりのマイナス。
2023年7月の北米復航運賃指数は、前年比41.8%減の1,060ドル/40ftで12か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年6月）1,491,197TEU（11.9%増）（2022年6月：1,332,637TEU）
《23年上半期累計は、前年同期比2.3%増となる818.8万TEU》
復航（2023年6月）527,906TEU（0.3%増）（2022年6月：526,552TEU）
《23年上半期累計は、前年同期比7.5%減となる316.6万TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比11.9%増で4か月連続のプラス。
2023年7月の欧州往航運賃指数は、前年比81.0%減の1,865ドル/40ftで14か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比0.3%増で24か月ぶりのプラス。
2023年7月の欧州復航運賃指数は、前年比67.0%減の735ドル/40ftで15か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年6月）651,290トン（14.2%減）（2022年6月：759,348トン）
《23年上半期累計は、前年同期比14.6%減となる370.5万トン》
復航（2023年6月）1,768,312トン（13.1%減）（2022年6月：2,034,693トン）
《23年上半期累計は、前年同期比4.9%減となる1030.6万トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比14.2%減で16か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比7.3%減の8,076億円で7か月連続のマイナス。
2023年7月の横浜-上海間の運賃は、前年比42.0%減の470ドル/40ftで19か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比13.1%減で2か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比3.3%減の1兆5,340億円で4か月ぶりのマイナス。
2023年7月の上海-横浜間の運賃は、前年比34.7%減の1,260ドル/40ftで7か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年6月）4,201,978TEU（2.1%減）（2022年6月：4,292,035TEU）
《23年上半期累計は、前年同期比5.8%減となる2,187.9万TEU》

- ◆ アジア域内航路は、前年比2.1%減の420.2万TEUで11か月連続のマイナス。
2023年7月のアジア域内運賃指数は、前年比51.3%減の849ドル/40ftで11か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年8月）1,680,602TEU（13.9%減）（2022年8月：1,951,912TEU）

復航（2023年6月）415,981TEU（13.2%減）（2022年6月：479,206TEU）

《23年上半期累計は、前年同期比1.8%増となる296.1万TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比13.9%減で12か月連続のマイナス。
2023年8月の北米往航運賃指数は、前年比65.1%減の2,844ドル/40ftで15か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比13.2%減で2か月連続のマイナス。
2023年8月の北米復航運賃指数は、前年比42.0%減の1,028ドル/40ftで13か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年7月）1,497,840TEU（5.9%増）（2022年7月：1,414,322TEU）

復航（2023年7月）543,698TEU（0.3%減）（2022年7月：545,597TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比5.9%増で5か月連続のプラス。
2023年8月の欧州往航運賃指数は、前年比76.1%減の2,153ドル/40ftで15か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比0.3%減で2か月ぶりのマイナス。
2023年8月の欧州復航運賃指数は、前年比66.3%減の750ドル/40ftで16か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年7月）640,752トン（12.5%減）（2022年7月：732,600トン）

復航（2023年7月）1,624,605トン（14.3%減）（2022年7月：1,894,707トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比12.5%減で17か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比14.7%減の7,703億円で8か月連続のマイナス。
2023年8月の横浜-上海間の運賃は、前年比40.5%減の470ドル/40ftで20か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比14.3%減で3か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比11.6%減の1兆4,262億円で2か月連続のマイナス。
2023年8月の上海-横浜間の運賃は、前年比29.3%減の1,300ドル/40ftで8か月連続のマイナス。

アジア域内航路（2023年7月）4,005,914TEU（1.1%増）（2022年7月：3,964,076TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比1.1%増の400.6万TEUで12か月ぶりのプラス。
2023年8月のアジア域内運賃指数は、前年比49.9%減の828ドル/40ftで12か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

2023年10月24日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年9月）1,736,751TEU（2.6%増）（2022年9月：1,693,459TEU）
《23年第3四半期は、前年同期比8.3%減となる501.6万TEU》

復航（2023年7月）463,368TEU（3.9%増）（2022年7月：445,798TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比2.6%増で13か月ぶりのプラス。
2023年9月の北米往航運賃指数は、前年比56.4%減の2,801ドル/40ftで16か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比3.9%増で3か月ぶりのプラス。
2023年9月の北米復航運賃指数は、前年比40.6%減の998ドル/40ftで14か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年8月）1,420,473TEU（6.2%増）（2022年8月：1,337,072TEU）
《6ヶ月連続の増加、東地中海向けは前年同月比44.1%増》

復航（2023年8月）505,082TEU（7.1%減）（2022年8月：543,443TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比6.2%増で6か月連続のプラス。
2023年9月の欧州往航運賃指数は、前年比76.1%減の1,754ドル/40ftで16か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比7.1%減で3か月ぶりのマイナス。
2023年9月の欧州復航運賃指数は、前年比66.6%減の716ドル/40ftで17か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年8月）607,266トン（10.5%減）（2022年8月：678,140トン）

復航（2023年8月）1,630,008トン（13.8%減）（2022年8月：1,890,197トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比10.5%減で18か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比11.5%減の7,332億円で9か月連続のマイナス。
2023年9月の横浜-上海間の運賃は、前年比38.5%減の480ドル/40ftで21か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比13.8%減で4か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比10.9%減の1兆5,202億円で3か月連続のマイナス。
2023年9月の上海-横浜間の運賃は、前年比30.6%減の1,110ドル/40ftで9か月連続のマイナス。

アジア域内航路（2023年8月）4,088,577TEU（0.5%減）（2022年8月：4,108,900TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比0.5%減の408.9万TEUで2か月ぶりのマイナス。
2023年9月のアジア域内運賃指数は、前年比43.2%減の821ドル/40ftで13か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*.に基づく

2023年11月28日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年10月）1,774,731TEU（13.7%増）（2022年10月：1,560,677TEU）
復航（2023年8月）457,484TEU（6.0%減）（2022年8月：486,713TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比13.7%増で14か月ぶりのプラス。
2023年10月の北米往航運賃指数は、前年比44.6%減の2,447ドル/40ftで17か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比6.0%減で2か月ぶりのマイナス。
2023年10月の北米復航運賃指数は、前年比34.3%減の975ドル/40ftで15か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年9月）1,425,644TEU（29.8%増）（2022年9月：1,098,584TEU）
《23年第3四半期は、12.8%増の434.5万TEU》
復航（2023年9月）527,518TEU（2.2%減）（2022年9月：539,526TEU）
《23年第3四半期は、2.9%減の158.1万TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比29.8%増で7か月連続のプラス。
2023年10月の欧州往航運賃指数は、前年比70.2%減の1,522ドル/40ftで17か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比2.2%減で2か月連続のマイナス。
2023年10月の欧州復航運賃指数は、前年比51.2%減の697ドル/40ftで18か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年9月）644,616トン（0.6%減）（2022年9月：648,300トン）
《23年第3四半期は、8.1%減の189.3万トン》
復航（2023年9月）1,712,302トン（1.5%増）（2022年9月：1,687,531トン）
《23年第3四半期は、9.2%減の496.7万トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比0.6%減で19か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比3.0%減の8,132億円で10か月連続のマイナス。
2023年9月の横浜-上海間の運賃は、前年比34.0%減の515ドル/40ftで22か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比1.5%増で5か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比1.9%増の1兆5,889億円で4か月ぶりのプラス。
2023年10月の上海-横浜間の運賃は、前年比32.3%減の1,136ドル/40ftで10か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年9月）4,023,525TEU（11.5%増）（2022年9月：3,608,476TEU）
《23年第3四半期は、2.3%増の1,197.5万TEU》

- ◆ アジア域内航路は、前年比11.5%増の402.4万TEUで14か月ぶりのプラス。
2023年10月のアジア域内運賃指数は、前年比43.0%減の809ドル/40ftで14か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年11月）1,553,655TEU（10.3%増）（2022年11月：1,408,409TEU）

復航（2023年9月）504,506TEU（14.3%増）（2022年9月：441,338TEU）

《23年第3四半期は、前年同期比4.8%増の144.0万TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比10.3%増で2か月連続のプラス。
2023年11月の北米往航運賃指数は、前年比34.7%減の2,625ドル/40ftで18か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比14.3%増で2か月ぶりのプラス。
2023年11月の北米復航運賃指数は、前年比34.4%減の986ドル/40ftで16か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年10月）1,270,886TEU（14.7%増）（2022年10月：1,108,183TEU）

《8か月連続の増加、中華地域積みは18.8%増》

復航（2023年10月）581,004TEU（1.5%増）（2022年10月：572,382TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比14.7%増で8か月連続のプラス。
2023年11月の欧州往航運賃指数は、前年比52.6%減の1,760ドル/40ftで18か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比1.5%増で3か月ぶりのプラス。
2023年11月の欧州復航運賃指数は、前年比46.0%減の688ドル/40ftで19か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年10月）722,286トン（4.0%減）（2022年10月：752,498トン）

復航（2023年10月）1,698,866トン（6.2%減）（2022年10月：1,810,674トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比4.0%減で20か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比5.1%減の8,718億円で11か月連続のマイナス。
2023年11月の横浜-上海間の運賃は、前年比43.1%減の484ドル/40ftで23か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比6.2%減で2か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比8.6%減の1兆5,378億円で2か月ぶりのマイナス。
2023年11月の上海-横浜間の運賃は、前年比33.3%減の1,146ドル/40ftで11か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年10月）4,330,834TEU（10.5%増）（2022年10月：3,919,230TEU）

《荷動き量は、10月単月としては過去最高である（21年10月：417.7万TEU）》

- ◆ アジア域内航路は、前年比10.5%増の433.1万TEUで2か月連続のプラス。
2023年11月のアジア域内運賃指数は、前年比42.7%減の825ドル/40ftで15か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

2024年1月30日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年12月）1,546,603TEU（13.2%増）（2022年12月：1,366,558TEU）
《23年年計（速報値）は、前年比12.7%減の1,833.3万TEU》

復航（2023年10月）484,766TEU（1.3%増）（2022年10月：478,581TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比13.2%増で3か月連続のプラス。
2023年12月の北米往航運賃指数は、前年比28.6%減の2,465ドル/40ftで19か月連続のマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比1.3%増で2か月連続のプラス。
2023年12月の北米復航運賃指数は、前年比34.5%減の971ドル/40ftで17か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年11月）1,269,276TEU（8.8%増）（2022年11月：1,166,351TEU）
《9か月連続の増加、中華地域積みは12.3%増》

復航（2023年11月）554,575TEU（2.3%増）（2022年11月：542,242TEU）

《2か月連続の増加、東南アジア向けは12.7%増》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比8.8%増で9か月連続のプラス。
2023年12月の欧州往航運賃指数は、前年比27.8%減の2,104ドル/40ftで19か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比2.3%増で2か月連続のプラス。
2023年12月の欧州復航運賃指数は、前年比44.2%減の683ドル/40ftで20か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年11月）672,016トン（8.1%減）（2022年11月：731,594トン）

復航（2023年11月）1,822,389トン（3.2%減）（2022年11月：1,883,138トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比8.1%減で21か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比3.2%減の8,409億円で12か月連続のマイナス。
2023年12月の横浜-上海間の運賃は、前年比40.3%減の508ドル/40ftで24か月連続のマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比3.2%減で2か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比6.9%減の1兆6,056億円で2か月連続のマイナス。
2023年12月の上海-横浜間の運賃は、前年比38.8%減の1,077ドル/40ftで12か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年11月）4,136,076TEU（7.5%増）（2022年11月：3,847,557TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比7.5%増の413.6万TEUで3か月連続のプラス。
2023年12月のアジア域内運賃指数は、前年比43.9%減の806ドル/40ftで16か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*.に基づく

2024年2月21日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2024年1月）1,664,035TEU（11.0%増）（2023年1月：1,498,792TEU）
復航（2023年11月）529,941TEU（5.3%増）（2022年11月：503,178TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比11.0%増で4か月連続のプラス。
2024年1月の北米往航運賃指数は、前年比11.5%増の3,684ドル/40ftで20か月ぶりのプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比5.3%増で3か月連続のプラス。
2024年1月の北米復航運賃指数は、前年比34.0%減の963ドル/40ftで18か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年12月）1,490,682TEU（19.1%増）（2022年12月：1,251,619TEU）
《2023年累計は、前年比7.8%増の1,657.7万TEU》
復航（2023年12月）563,645TEU（1.1%減）（2022年12月：569,891TEU）
《2023年累計は、前年比3.9%減の647.2万TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比19.1%増で10か月連続のプラス。
2024年1月の欧州往航運賃指数は、前年比97.4%増の5,309ドル/40ftで20か月ぶりのプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比1.1%減で3か月ぶりのマイナス。
2024年12月の欧州復航運賃指数は、前年比4.8%増の1,207ドル/40ftで21か月ぶりのプラス。

日中航路 往航（2023年12月）715,403トン（0.4%減）（2022年12月：718,401トン）
《2023年累計は、前年比10.4%減の770.7万トン》
復航（2023年12月）1,664,457トン（0.04%増）（2022年12月：1,663,869トン）
《2023年累計は、前年比5.6%減の2,045.9万トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比0.4%減で22か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比1.1%増の8,759億円で13か月ぶりのプラス。
2024年1月の横浜-上海間の運賃は、前年と同一の843ドル/40ftで増減なし。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、0.04%増で2か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比2.0%減の1兆4,426億円で3か月連続のマイナス。
2024年1月の上海-横浜間の運賃は、前年比23.9%減の1,208ドル/40ftで13か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年12月）3,608,556TEU（3.2%減）（2022年12月：3,726,866TEU）
《2023年累計は、前年比3.8%減の4,483.1万TEU》

- ◆ アジア域内航路は、前年比3.2%減の360.9万TEUで2か月連続のマイナス。
2024年1月のアジア域内運賃指数は、前年比38.9%減の848ドル/40ftで17か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

2024年3月25日

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2024年2月）1,600,635TEU（29.4%増）（2023年2月：1,236,575TEU）
《中国積みが前年同月比29.5%増、ASEAN積みが同41.9%増加》

復航（2023年12月）513,715TEU（9.5%増）（2022年12月：469,309TEU）
《2023年累計は、前年比4.3%増の597.9万TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比29.4%増で5か月連続のプラス。
2024年2月の北米往航運賃指数は、前年比71.3%増の5,381ドル/40ftで2か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比9.5%増で4か月連続のプラス。
2024年2月の北米復航運賃指数は、前年比34.2%減の953ドル/40ftで19か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2024年1月）1,461,274TEU（7.1%増）（2023年1月：1,364,077TEU）
復航（2024年1月）473,658TEU（0.3%減）（2023年1月：475,098TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比7.1%増で11か月連続のプラス。
2024年2月の欧州往航運賃指数は、前年比106.4%増の5,186ドル/40ftで2か月連続のプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比0.3%減で2か月連続のマイナス。
2024年2月の欧州復航運賃指数は、前年比30.7%増の1,333ドル/40ftで2か月連続のプラス。

日中航路 往航（2024年1月）496,367トン（19.4%増）（2023年1月：415,592トン）
《上位品目を中心に増加し、全体では前年同月比の輸出が23か月ぶりに増加》
復航（2024年1月）1,854,307トン（3.1%減）（2023年1月：1,913,594トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比19.4%増で23か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比28.3%増の5,985億円で2か月連続のプラス。
2024年2月の横浜-上海間の運賃は、前年比16.7%減の598ドル/40ftで2か月ぶりのマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比3.1%減で2か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比4.7%減の1兆5,852億円で4か月連続のマイナス。
2024年2月の上海-横浜間の運賃は、前年比13.6%減の1,282ドル/40ftで14か月連続のマイナス。

アジア域内航路（2024年1月）3,585,673TEU（7.5%増）（2023年1月：3,335,019TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比7.5%増の358.6万TEUで2か月ぶりのプラス。
2024年2月のアジア域内運賃指数は、前年比36.4%減の854ドル/40ftで18か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*.に基づく

海上コンテナ輸送の回顧と展望 —2020年から2023年第1四半期—

研究員 後藤 洋政

1. はじめに

2020年代は、すでに1/3にあたる3年4か月が経過したが、この間の海上コンテナ輸送は、パンデミックに伴う荷動き量の縮小から過去最高水準に転じたことによる、輸送需給のひっ迫により、60年強の海上コンテナ輸送の歴史において前例のない市況の変動が起こった。また、コンテナ不足、港湾混雑やスエズ運河でのコンテナ船座礁などのトピックはサプライチェーンの混乱と合わせ大きく注目され、船社や海事関係者のみならず、荷主や消費者に至るまでコンテナ輸送と世界経済のつながりを改めて認識することとなった。

運賃高騰の恩恵を受けてコンテナ船社は、記録的な好業績をあげた。例えば、オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）の税引き後損益をみると、19年度は1億500万ドル、20年度は34億8,400万ドルと推移していたが、21年度は167億5,600万ドル、22年度は149億9,700万ドルと2年連続で日本円にして2兆円を超える利益に達した。株主である邦船大手3社も配当収入を通じて過去最高益を記録し、各社の株価は20年3月ごろに底を打ってから10倍前後の上昇をみせた。

本稿では、上述の状況をふまえ、2020年以降における海上コンテナ輸送の動向を荷動き、船腹、市況の面から整理するとともに、今後の展望を述べる。なお、本稿は執筆時点（2023年6月中旬）で入手可能な情報とデータをもととしている。

2. 荷動きの動向

大きく振り返ると、2020年前半は、COVID-19感染拡大の影響が直撃した。この時期は、ロックダウン措置を受けた工場や港湾の操業停止などサプライチェーンの寸断による供給制約が発生し、荷動き量は大きく減少した。その後、2020年中ごろから、生産側では工場の生産再開や生産量が回復し始めた。消費者側も在宅勤務、転居等が広がったことに加え、政府による経済支援、サービス消費ができないこと、Eコマースの拡大による財消費の増加、すなわち「巣ごもり需要」が起こった。需要拡大に合わせて輸送需要が上昇して荷動き量も大きな増加に転じた。翌21年は、港湾混雑がピークに達するなど輸送混乱が依然として課題であったものの、全体を通して各航路の荷動き量は概ね堅調に推移した（表1参照）。

北米航路は、22年前半も輸送混乱に備えた在庫積み増しなどが寄与し、荷動き量が増加したが、同年後半から23年に向け輸送量が大きく落ち込み、クリスマス商戦に向けたピークシーズンに荷動きが盛り上がらない珍しい年となった。欧州航路は、22

年 2 月に起こったロシアによるウクライナ侵攻でこの 2 国に関連する貨物が減少したことや、エネルギー価格高騰による財消費の低迷、コロナ禍への対処が進んだことによるサービス消費の増加によってこちらも 22 年の荷動き量が低迷した。アジア域内航路も、上海市のロックダウンをはじめとする中国によるゼロコロナ政策の影響を受け、22 年は 21 年の荷動き量を下回った。

(1)北米航路

北米往航（アジアから米国）では、20 年の第 1～2 四半期で荷動きの前年割れが続き、いずれも 400 万 TEU を下回った。しかし、下半期には米国の輸入が拡大に転じたため、20 年の合計では 4.3%増の 1,840 万 TEU と通年で 1,800 万 TEU を初めて上回った。21 年は 2,089 万 TEU、22 年は 2,112 万 TEU と 2 年連続で 2,000 万 TEU を上回り、高水準の荷動きは続いた。近ごろは輸送需要が鈍化しているため、22 年第 4 四半期は前年同期比 13.2%減、23 年第 1 四半期は同 27.7%減と荷動き量は減速している。

北米復航（米国からアジア）は、前年の反動もあり 20 年合計は 656 万 TEU（4.4%減）となった。空コンテナ輸送の増加による積載スペースのひっ迫が影響し、21 年は 603 万 TEU、22 年は 571 万 TEU と 2 年連続で減少した。特に中国向け荷動き量の減少が目立ち、09 年以来の 600 万 TEU 割れとなった。23 年に入り、第 1 四半期は 7.5%増と荷動き量は持ち直しつつある。

(2)欧州航路

欧州往航（アジアから欧州）は、20 年 7 月まで前年割れが続いたが、年末にかけ荷動き量は回復した。北米往航と異なり、20 年合計は 5.4%減の 1,577 万 TEU となった。21 年はスエズ運河座礁事故の影響は受けたものの、着実に荷動き量を伸ばし、通年では過去最高となる 1,707 万 TEU となった。22 年は荷動き量の停滞に転じ、9.8%減の 1,540 万 TEU となった。一方で 23 年に入り、荷動き量は上向きつつあり、第 1 四半期は 5.4%減の 380 万 TEU と、依然として水準は低いものの回復傾向にある。

欧州復航（欧州からアジア）は、木材の荷動き量が増加したこともあり、20 年合計は 0.4%増の 821 万 TEU と通年で過去最高を更新した。21 年は北米復航と同様に海上コンテナ輸送の供給面での影響がみられ、合計は 5.6%減の 775 万 TEU となった。22 年は、ウクライナ侵攻や中国におけるロックダウンの影響も加わり、合計は 13.2%減の 673 万 TEU と、14 年以来の 700 万 TEU 割れとなった。23 年においても荷動き量は低調であり、第 1 四半期は 10.4%減の 155 万 TEU にとどまっている。

(3) 日中航路

日中往航（日本から中国）は、前年の反動もあり 20 年合計は 990 万トン（1.8%増）となったものの、古紙や廃プラスチックなど主要品目の減少傾向は変わらず、21 年は 944 万トン、22 年は 860 万トンと輸送規模の縮小が続いた。23 年もトレンドに変化はなく、第 1 四半期は 16.4%減の 180 万トンという状況である。

日中復航（中国から日本）は、中国における生産や日本の輸入需要の停滞が要因となり、20 年合計は 1,973 万トン（8.3%減）となった。21 年は一転して荷動き量の増加が続き、通年で 2,188 万トンと 10 年代の水準まで回復した。22 年は中国におけるロックダウンの影響があり、減少局面もあったが、通年で 2,167 万トンとなった。輸入額は円安の影響を受けて増加しており、21 年は 14 兆 589 億円、22 年は 17 兆 7,144 億円と過去最高を更新している。

こうした状況のなか日中航路では輸出入貨物の差であるインバランスは拡大しており、10 年代の対中国海上コンテナ輸出は輸入の概ね半分ほど（重量ベース）であったが、足元では 1/3 まで低下している。

(4) アジア域内航路

アジア域内航路（東アジアおよび東南アジア）は、20 年上半期に荷動き量の縮小があったものの下半期は荷動き量が伸び、20 年合計は 4,321 万 TEU（0.5%減）とほぼ 19 年並みの水準となった。21 年も、基幹航路の好調さに支えられ荷動き量は高水準で推移し、合計は 4,715 万 TEU（9.1%増）と過去最高を記録した。22 年下半期は中国の景気低迷やアジア発海上コンテナ輸送が減速したことが影響し、22 年合計は 4,629 万 TEU（1.8%減）となった。

3. 船腹量の動向

2000 年以降のコンテナ船船腹量の推移を図 1 に示したとおり年々拡大を続けており、23 年年初の時点で 2,575 万 TEU にのぼった。過去 10 年では 8,000TEU 型以上のコンテナ船の増加が船腹量拡大の要因となっており、大型化が着実に進展している。20 年以降の動向として、船舶需要の上昇による解撤量縮小があげられる。21 年は 16 隻（計 1.2 万 TEU）、22 年は 8 隻（計 1.1 万 TEU）と歴史的な低水準となった。コンテナ船の発注も数多くみられ、23 年および 24 年に竣工予定のコンテナ船の船腹量はそれぞれ 200 万 TEU を超えるなど、さらなる船腹量拡大が見込まれる。

船社別の動向として、93 年から首位を維持していた Maersk と MSC が入れ替わるなど運航船腹量において変動があり、Alphaliner（23 年 6 月 20 日時点）によると、507 万 TEU の MSC を筆頭に、Maersk、CMA-CGM、COSCO、Hapag-Lloyd、

Evergreen、ONE、HMM、Yang Ming、ZIM の順である。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. 市況の動向

海上コンテナ運賃は、荷動き量の縮小により 20 年前半は低迷していたが、20 年後半から徐々に高騰して 21 年前半に一度一段落した。しかし、その後港湾や陸上輸送での混雑に加え、荷動き量の増加も続き輸送需給のひっ迫が継続したため、ふたたびコンテナ運賃は高騰した。一時は東西航路におけるスポットレートが 1 万ドルを超えるなど、22 年に入っても運賃は高水準で推移した。海上輸送の混乱が落ち着き、荷動き量も軟化したことを受けて、22 年後半から 23 年にかけて急速に下落し、現在に至る（図 2 参照）。

合わせて用船料、中古船価格指数の動向を図 2 に示している。コンテナ船需要の高まりに応じて共に上昇し、おおむねコンテナ運賃の変動に連動するかたちで推移した。

5. おわりに

本稿では、各種統計から 2020 年以降の海上コンテナ輸送における荷動き、船腹、市況の動向を振り返った。この 3 年は世界的な感染症拡大という特殊な出来事が海上コンテナ輸送の市場環境を大きく変動させた。

現在は感染対策が進み、行動制限が緩和されて社会的・経済的影響は小さくなっている。社会経済活動がほぼ正常化しているなか、いわゆるコロナ禍後の新たな節目となる時期だといえよう。

今後は、25 年まで新造船の投入が続いて船腹過剰が懸念される一方で、環境規制による航行速度の低下、係船や解撤などでの調整がポイントとなることが考えられ、配船・サービスの変化も供給面での注目点である。需要面では、物価上昇や金利引き上げからの着地、とくに小売売上高、住宅市場などの経済動向がポイントとなるだろう。また、海上コンテナ輸送に関するトピックとして、2M の提携解消、アライアンスの動向、船社による M&A や独占禁止法の適用除外に関する動向あるいはパナマ運河などチョークポイントや港湾の状況、米中対立などの国際関係の変化と貿易への影響、荷主側のサプライチェーンの再編といったことも注目すべきであり、その他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

表 1 各航路における四半期別・年別海上コンテナ荷動き量 (単位：TEU、日中航路はトン)

	北米往航		北米復航		欧州往航		欧州復航		日中往航		日中復航		アジア域内	
	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比	荷動き量	前年比
2020年														
1-3月	3,764,906	▲ 8.8%	1,684,043	▲ 2.4%	3,509,307	▲ 12.0%	1,894,252	▲ 0.9%	2,012,237	▲ 12.4%	4,507,680	▲ 14.9%	9,269,993	▲ 7.3%
4-6月	3,907,227	▲ 10.0%	1,600,845	▲ 10.6%	3,681,162	▲ 15.2%	1,988,853	▲ 4.3%	2,419,504	▲ 5.5%	5,375,479	▲ 2.8%	11,021,930	▲ 1.1%
7-9月	5,239,569	8.8%	1,597,908	▲ 4.1%	4,385,073	2.0%	2,127,157	2.6%	2,613,350	14.0%	4,710,672	▲ 12.6%	11,122,288	2.7%
10-12月	5,487,465	25.9%	1,674,633	▲ 0.3%	4,192,994	3.5%	2,199,419	4.2%	2,851,836	11.1%	5,131,610	▲ 2.8%	11,795,833	2.8%
通年	18,399,168	4.3%	6,557,430	▲ 4.4%	15,768,536	▲ 5.4%	8,209,681	0.4%	9,896,928	1.8%	19,725,441	▲ 8.3%	43,210,044	▲ 0.5%
2021年														
1-3月	5,249,157	39.4%	1,691,230	0.4%	4,048,228	15.4%	1,992,561	5.2%	2,298,559	▲ 14.2%	5,182,041	15.0%	10,506,449	13.3%
4-6月	5,273,267	35.0%	1,593,462	▲ 0.5%	4,337,015	17.8%	2,041,427	2.6%	2,422,652	0.1%	5,578,220	3.8%	12,396,616	12.5%
7-9月	5,288,368	0.9%	1,396,643	▲ 12.6%	4,248,586	▲ 3.1%	1,904,052	▲ 10.5%	2,232,964	▲ 14.6%	5,451,749	15.7%	11,847,683	6.5%
10-12月	5,081,561	▲ 7.4%	1,351,618	▲ 19.3%	4,434,972	5.8%	1,812,914	▲ 17.6%	2,485,845	▲ 12.8%	5,671,914	10.5%	12,395,308	5.1%
通年	20,892,354	13.6%	6,032,953	▲ 8.0%	17,068,801	8.2%	7,750,954	▲ 5.6%	9,440,020	▲ 4.6%	21,883,924	10.9%	47,146,056	9.1%
2022年														
1-3月	5,525,983	5.3%	1,414,015	▲ 16.4%	4,019,436	▲ 0.7%	1,733,320	▲ 13.0%	2,152,603	▲ 6.3%	5,301,964	2.3%	10,682,293	1.7%
4-6月	5,687,445	7.9%	1,493,700	▲ 6.3%	3,983,201	▲ 8.2%	1,685,527	▲ 17.4%	2,184,427	▲ 9.8%	5,538,796	▲ 0.7%	12,553,714	1.3%
7-9月	5,490,495	3.8%	1,373,850	▲ 1.6%	3,849,978	▲ 9.4%	1,628,566	▲ 14.5%	2,059,271	▲ 7.8%	5,472,442	0.4%	11,632,861	▲ 1.8%
10-12月	4,412,178	▲ 13.2%	1,424,439	5.4%	3,542,627	▲ 20.1%	1,680,277	▲ 7.3%	2,202,494	▲ 11.4%	5,357,680	▲ 5.5%	11,420,128	▲ 7.9%
通年	21,116,101	1.1%	5,706,004	▲ 5.4%	15,395,242	▲ 9.8%	6,727,690	▲ 13.2%	8,598,795	▲ 8.9%	21,670,882	▲ 1.0%	46,288,996	▲ 1.8%
2023年														
1-3月	3,996,424	▲ 27.7%	1,520,500	7.5%	3,803,809	▲ 5.4%	1,553,881	▲ 10.4%	1,799,620	▲ 16.4%	5,100,308	▲ 3.8%	10,056,842	▲ 5.9%

出所：PIERS (北米航路)、CTS (欧州航路・アジア域内航路)、財務省貿易統計 (日中航路)

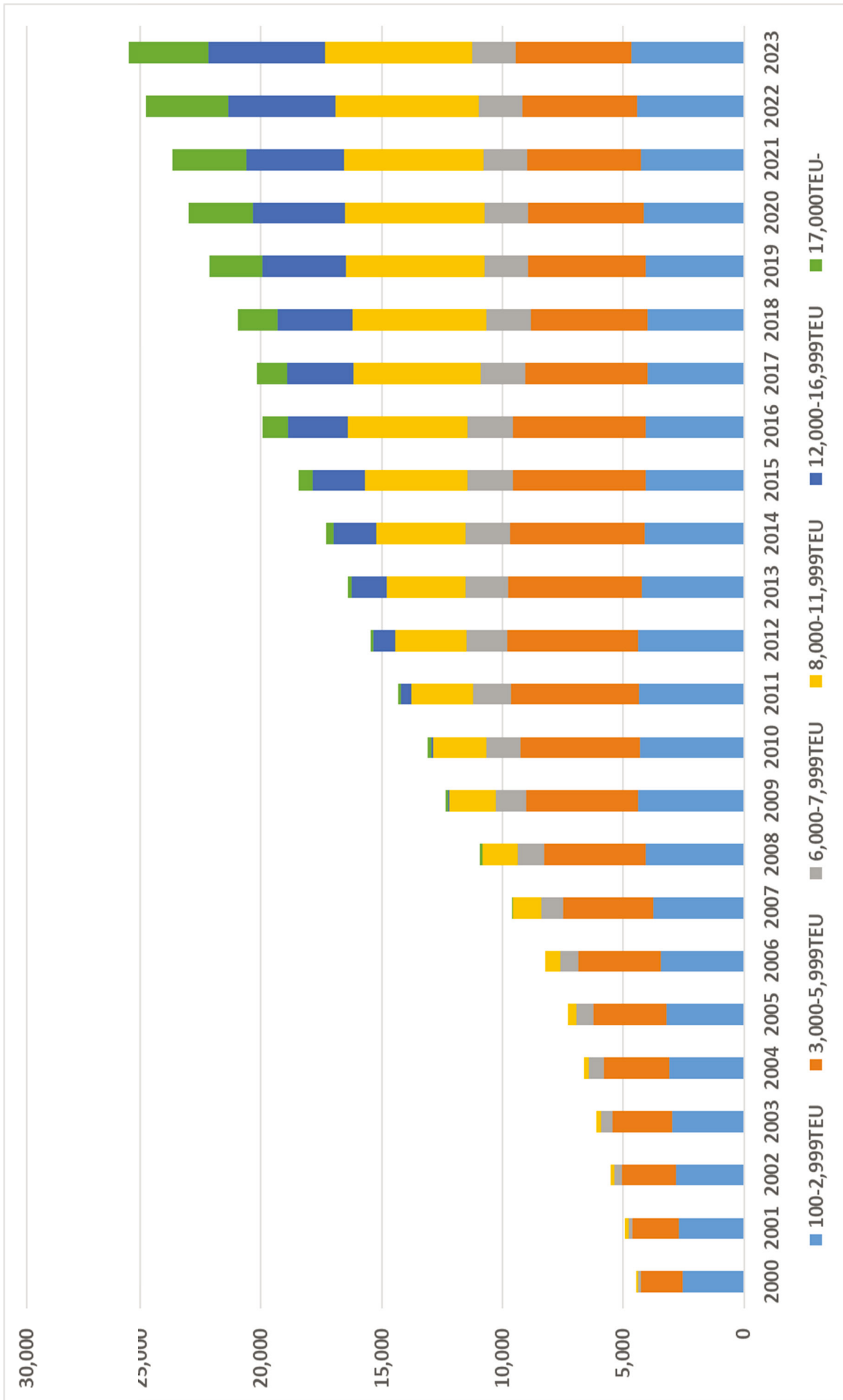


図 1 船型別船腹量の推移 (単位：千 TEU)

出所：Clarksons Research

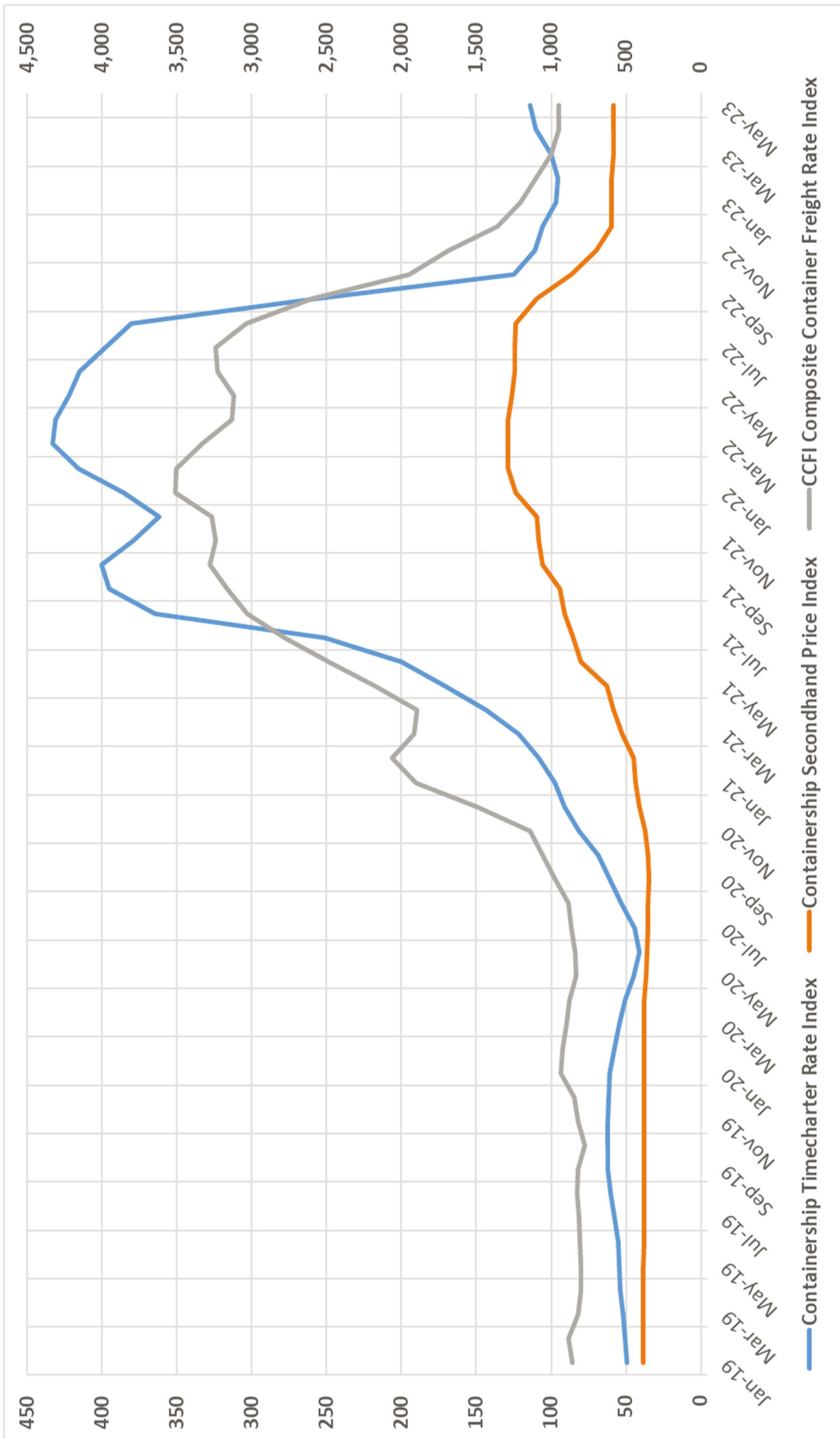


図 2 コンテナ船市況の指標

出所：Clarksons Research (注) 用船料指数：1993年=100、中古船価格指数：1996年=100、CCFI 総合指数 (右軸)：1998年=1000

東アジアの欧州向け物流における中国の国際物流戦略から学ぶべき取り組み

客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

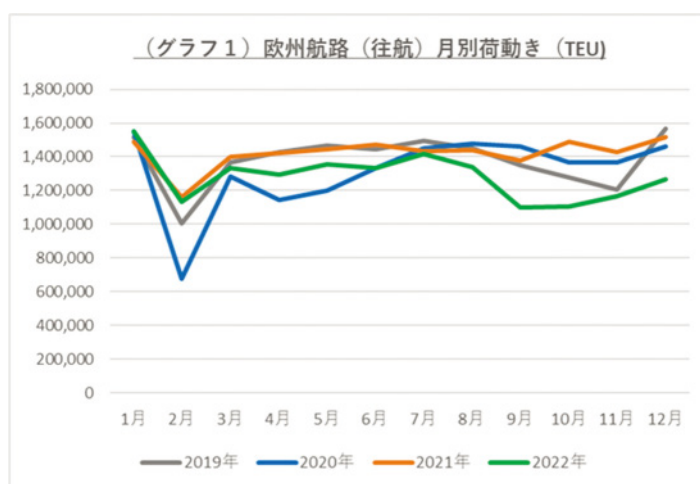
コロナ禍の国際海上輸送の混乱は、正常化に向かいつつある。2020-23年の間に世界の物流は大きく変化した。アジア発着の北米・中南米航路も欧州・地中海航路もコンテナは不足し、港湾は大混雑し、運賃は暴騰した。

航空機のベリー（旅客便の貨物スペース）輸送は後退し、欧州向け輸送では、シベリア・ランドブリッジ（SLB=Siberian Land Bridge）や中欧班列（CRE=China Railway Express）が利用拡大によって急成長した。北米向けでは、パナマ運河経由の東岸航路の利用が急回復し、メキシコのマンザニーロ経由北米向けルートが開発されるなど、新ルート開設のトライアルが見られた。その結果、「輸送ルート・モードの多様化」が、ポストコロナのキーワードの一つとなっている。

本稿では、ポストコロナにおけるサプライチェーン強靱（きょうじん）化・最適化のための対応策を検討する上で、コロナ禍で中欧班列が果たした役割や、中国の海運・港湾・鉄道などの国際物流戦略から学ぶべき取り組みを整理した。

2. 欧州航路と中欧班列の動向

グラフ1と2によると、アジア-欧州航路の22年の荷動きは、コロナ前の19年をかなり下回り、急減している。コロナ禍の20、21年は19年に比べ、それほど増えたわけではないが、港湾は混雑、コンテナは不足した。21年3月のスエズ運河での座礁事故、中国での台風や上海、寧波、塩田などでのロックダウン（都市封鎖）の影響が重層的に積み重なって滞船が常態化したと推測される。

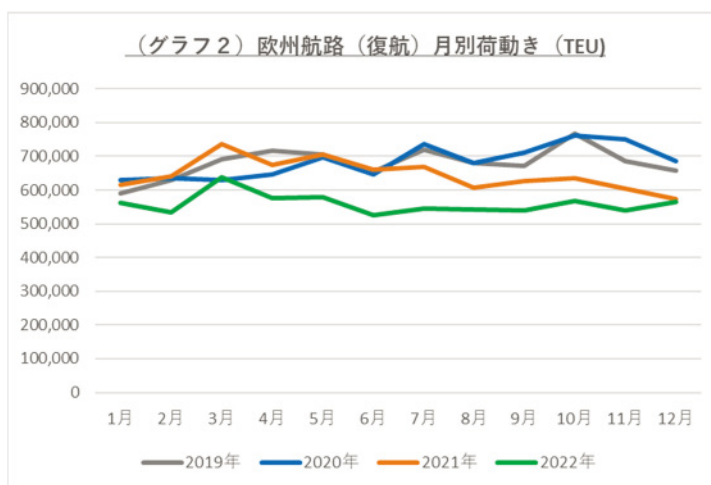


日本海事センターの荷動き情報によると、23年2月までは欧州航路の東アジア発貨物は前年比減少が続いていたが、3-7月はトルコ地震の復興需要もあり、東地中海揚げの貨物が急増しただけでなく、中欧班列やSLBの鉄道貨物の海上輸送へのシフトが進み、増加傾向にある。ただ、復航は前年比減少傾向にある。

荷動きが長期的には減少傾向にある欧州航路に対し、グラフ3から分かるように中欧班列は、伸び率は鈍化しているものの、依然増勢を保っている。コロナ禍前の19年

の荷動き量は 8,225 便・72 万 5,000TEU だったが、22 年は 1 万 6,562 便・161 万 4,000TEU と倍増している。

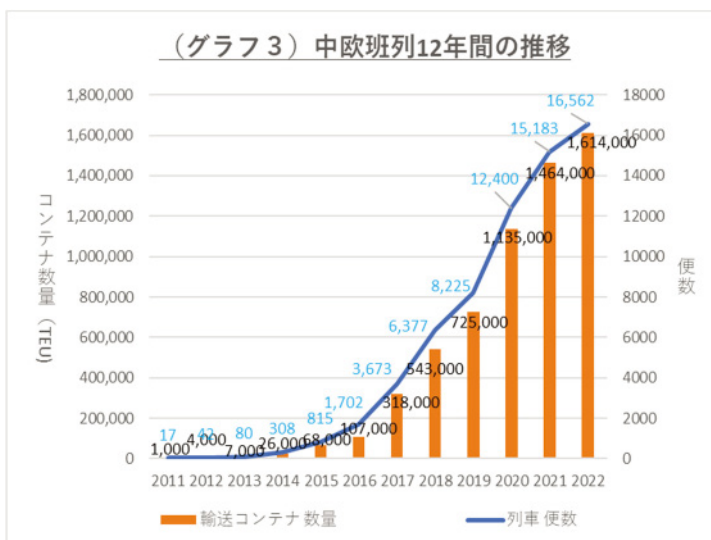
23 年 9 月に中国の国家発展改革委員会が発表した 1-8 月のデータによると、便数は 1 万 1,638 便、コンテナ数は 126 万 1,779TEU で、伸び率はそれぞれ 9.6%と 22.7%だった。単純に 8 カ月平均を 12 倍すると、23 年は 1 万 7,457 便・約 189 万 2,669TEU となり、22 年の年間便数とコンテナ数を上回る可能性が見えてきた。



3. 中欧班列の輸送ルート of 拡大

ウクライナ戦争以降、中欧班列はルート選択が自由で多様なルートへと変貌しつつある。

代替ルートの第 1 候補は、カスピ海ルートである。中国のホルゴスを出て、カザフスタンのカスピ海のアクタウ港からカスピ海横断国際輸送ルート (TCITR) を渡り、アゼルバイジャンのバクー港へ向かい、陸路ジョージアのポチ港へ運び、ルーマニアのコンスタンツァ港へと黒海を渡るルートと、バクー港からジョージアの首都トビリシを通り、BTK (バクー・トビリシ・カラス) 鉄道でトルコのイスタンブールや東地中海沿岸部のメルシン港へ運ぶルートなどがある。



マースクや日本通運はカスピ海ルートサービスを提供している。これまでカザフスタンやアゼルバイジャンは、港湾整備を行ってきたが、ウクライナ戦争勃発以降、港湾混雑に対処するため、急ピッチでインフラ整備を進めている。

また、中欧班列の西 3 通道は、新疆ウイグル自治区のカシュガルからキルギス・ウズベキスタンに至る全長 523 キロメートルの鉄道が完成して初めて利用可能となるルートだが、この鉄道の完成により、欧州までの距離を 900 キロメートル、リードタイムを 7-8 日短縮

できるとされている。

4. 中国の国際物流戦略から学ぶこと

22年の世界のコンテナ港湾取扱量のトップ10のうち、中国港湾が7港を占め、上海港は13年連続首位をキープした。中国港湾はなぜ発展するのか。00年以降の発展史を考慮すると、以下の三つの理由によると考えられる。

第一に、港湾戦略による海運戦略への支援が、国家の経済戦略であること。第二に、海上コンテナを鉄道が輸送する海鉄連運（シー&レール）が、国家政策であること。第三に、国際コンテナを中欧班列で輸送することが広域経済圏構想「一带一路」への貢献であること。

このように基本指針が明確な港湾政策により、10年には上海港がシンガポール港を追い抜き世界1位となった。港湾にあふれるコンテナの内陸輸送を効率化することが期待されたのが鉄道だった。海上コンテナの鉄道輸送は経済発展の起爆剤になると考えられ、「海鉄連運」が推進された。00年代初頭、中国の海運・鉄道・港湾は、1960年代にコンテナリゼーションが始まった欧米や日本に比べると約40年の遅れがあった。

中国が海運・港湾発展戦略を経済発展戦略の要に据えたことは、その後の中国の経済発展を生み出す上で大きな成功の要因となった。海運・港湾の発展戦略を実現するために取られた戦略が「海鉄連運の推進」と「ランドブリッジの推進」である。

これらを支え、国内交通と国際交通を一体化する双循環を生み出した政策が、海鉄連運推進における「港湾の現代化の推進」と「鉄道の現代化の推進」であり、ランドブリッジ推進における「中欧班列の推進」と「周辺国の海運および鉄道との接続の推進」だった。海鉄連運の二つの政策が、ランドブリッジの二つの政策をさらに強固なものにするという関係になっていた。

「港湾の現代化の推進」では、世界の工場として生産品の内陸から港湾への効率的輸送と港湾にあふれるコンテナの内陸への効率的輸送が課題となった。港湾整備は、海運と一体で進められ、五つの港湾群に分けられた。「環渤海地区港湾群」「長江デルタ地区港湾群」「東南沿海地区港湾群」「珠江デルタ地区港湾群」「西南沿海地区港湾群」である。

港湾群には、その地域の有力港を基点に国際航運（航運とは海運の意）センターが建設された。その典型は上海港だが、上海国際航運センターが建設され、海運の一大中心地が形成された。そのエリアの集貨対策として荷主や海運が利用しやすいインフラ・ルートの整備・構築を行った。運河、道路、鉄道、その他の交通手段や税関なども含め、貿易関連手続きや海運情報センターなども整備された。他の港湾群も同様の航運センターを建設した。

「鉄道の現代化の推進」については、もともと軍隊組織だった鉄道の軍需物資優先、

次に資源・エネルギー優先、第三に旅客優先で、一般貨物は4番目という優先度の低さを改革するために中鉄集装箱運輸（CRCT）という中国全土のコンテナ輸送を管理する専門運輸会社が03年に設立され、同年、国際複合輸送を管理する中鉄国際多式連運が設立され、他の一般貨物は中鉄快運（06年新組織発足）、中鉄特貨物流（03年設立）扱いとされた。

06年、昆明を皮切りに、重慶、成都、西安など18カ所のハブ駅となる鉄道コンテナセンター駅が建設され、それを管理するため07年にCRCTの子会社として、中鉄国際集装箱（CUIRC）が設立され、ハブ駅同士、ハブ駅と港湾、ハブ駅と国境都市、ハブ駅と地方有力都市との連携輸送体制が構築された。

「中欧班列の推進」戦略については、92年に始まったユーラシア・ランドブリッジの三大海鉄連運ルート、連雲港港－阿拉山口、天津港－二連浩特、大連港－満州里のネットワークを、18カ所の鉄道コンテナセンター駅を中心とした鉄道コンテナ輸送ネットワークに移行させることが課題となった。

11年3月の渝新欧国際列車（中国の重慶とドイツのデュイスブルクを結ぶ貨物鉄道）の出発を皮切りに、他の鉄道コンテナセンター駅からも続々と国際列車が出発した。その後、鉄道コンテナセンター駅は地域企業へのサービスと利便性を提供し、税関や通関施設の誘致、貿易拡大や貿易品の輸入販売、商業施設の建設、金融サービスの提供へと発展して、鉄道駅を中心とした港湾に匹敵する国際陸港が誕生し、同時に国際陸港を通過する貨物の税関手続きも簡素化された。

このようなコンテナ輸送体制の変化が、国際輸送と国内輸送の結合、海港と陸港の鉄道ネットワークとランドブリッジ輸送のネットワークの結合を促し、巨大な複合輸送ネットワークシステムを誕生させた。

「中欧班列と周辺国の海運・鉄道の接続の推進」については、国際陸港が中心となり、東西南北への集貨拡大戦略を取っている。

成都鉄路港の「四向拓展」（全方位拡張）、「全域開放」（グローバルオープン）戦略、武漢新港と武漢鉄道コンテナセンター駅が連携した日韓発貨物の上海港抜きの「中部陸海連運大通道」構築、重慶・欽州港を鉄道・道路・運河で結び中国西部・内陸部をASEAN（東南アジア諸国連合）と連携輸送する「西部陸海新通道」構築とその中欧班列との連携輸送、さらに、中越班列・中老（ラオス）班列・中緬（ミャンマー）班列と重慶基点の中欧班列との連携輸送などが急速に輸送量を増やしており、東アジアの物流を大きく変えようとしている。

5. まとめ

中国の海運・港湾・鉄道の現代化という物流戦略の展開は、グローバル・サプライチェーンの再構築のため、国家主導で官民一体となって計画的に実行されており、港湾と海運の連携、国際海運と鉄道を含む内陸輸送の連携、さらには集中と選択といっ

た取り組み意識が強くうかがわれる。横串となっているのがデシタライゼーションとカーボンニュートラルである。

日本も今後、日本の輸送の実情を踏まえつつ、海運・港湾・鉄道の連携を強く意識した取り組みが求められる。また、海外トランシップ（積み替え）に頼らなくて済む基幹航路の維持・拡大も課題である。これらの課題克服を通じた、荷主も含めた海陸連携のグローバル・サプライチェーンの再構築が大きな課題となろう。今後、官民が一体となった日本独自の骨太な取り組みに期待する。

サプライチェーンの最適化に向けた荷主と船社のウィンウィンのパートナーシップの構築について －第8回 JMC 海事振興セミナーを振り返って－

客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

コロナ禍に伴う海上コンテナ輸送の混乱で、グローバル・サプライチェーンは困難に直面した。海上コンテナ輸送の状況は正常化したものの、物流の混乱を通じて、サプライチェーンの強靱化が大きな課題となったが、さらに、グローバル・サプライチェーンの効率性・計画性・持続可能性のある物流プロセスを実現するための取組みとしての「サプライチェーンの最適化」の必要性が高まっている。ここで取り上げるグローバル・サプライチェーンとは、「国境を越えて形成されているサプライチェーン」¹、そして、それを支える物流ネットワーク（ノード・リンク・モード）等の物流をグローバル・ロジスティクスと定義する。

我が国の製造業を中心として、国際分業体制が進む中で、日本の中間財の海外依存度が進み、サプライチェーンの脆弱性はますます高まってきている。そのような中、荷主と船社の協調により、サプライチェーン全体の脆弱性を克服し、最適化を追求する動きが進んでいる。

ポストコロナと不透明な国際情勢、異常気象等混迷が続く今日の情勢下では、これまで以上に荷主と船社による積極的な協調体制やウィンウィンのパートナーシップ構築、物流を安定化させる物流プロセスの構築が鍵となると考える。

2. 今後の取組みの方向性

その方向性として、大きく4つある。一つ目は、荷主と船社の連携、2つ目は、物流情報の把握・デジタル化の取組、3つ目は、脱炭素化・グリーン化の取組、4つ目は、2024年問題への対応である。

まず、一つ目の荷主と船社の連携についてであるが、3つのポイントがある。第一は、グローバル・サプライチェーンの多様化・多元化など、既存ルート・モードと新規ルート・モードの組合せによるルート・モードの最適化と適正な輸送量の分散輸送体制構築、いわゆるグローバル・ロジスティクスの最適化である。第二に、最適なコンテナ手配とコスト削減で、コンテナ情報管理の最適化、インランドコンテナデポ（ICD）やインランドコンテナポート（ICP）の活用を前提としたコンテナラウンドユース（CRU）の活用とコンテナ管理の最適化、第三に、船社サービス品質の向上であり、具体的には、定曜日ウィークリーサービスの維持と運航船スケジ

¹ 苦瀬博仁編著『サプライチェーン・マネジメント概論 基礎から学ぶSCMと経営戦略』（白桃書房）「第13章グローバル・サプライチェーンのシームレス化」219ページ。

ールの順守である。コンテナ船の抜港や遅延は、荷主と船社の信頼関係に影響を与えるだけでなく、サプライチェーンの停滞を引き起こす。コンテナ船社に大きな負担を課すことになるが、両者の密なコミュニケーションと連携が、サプライチェーンの安定化につながる。荷主と船社の最大の連携と言える。

次に、物流情報の把握・デジタル化の取組についてであるが、ポイントは4つある。第一は、輸送状況の把握である。具体的には、貨物情報や本船動静情報等のデータの可視化がキーワードである。第二に、港湾状況の把握である。港湾状況の情報については、荷主・船社・港湾の連携・協調によるデータの可視化が大切である。第三に、港湾混雑の解消である。これは、港湾の現場における船社・港業者のコンテナデポ増設、荷主・船社の協調による ICD・ICP の設立とその活用における荷主間共同が前提となる。そこに、デジタル化が効率性、コスト削減の観点で導入される必要がある。第四に、通関手続きの効率化・最適化である。これは、長年取り組まれてきている課題ではあるが、コンテナ船の大型化等によるコンテナ貨物の増大・国際複合輸送の拡大等に対応するための DX（デジタル・トランスフォーメーション）による簡素化・高度化であり、船社・港湾・荷主・通関業者等が連携して対応する課題である。

方向性の3つ目の脱炭素化・グリーン化の取組であるが、具体的には、ICD、ICP 活用によるトラック輸送距離削減の取組みや船舶燃費規制（CII）による CO2 削減、新燃料への代替等がある。

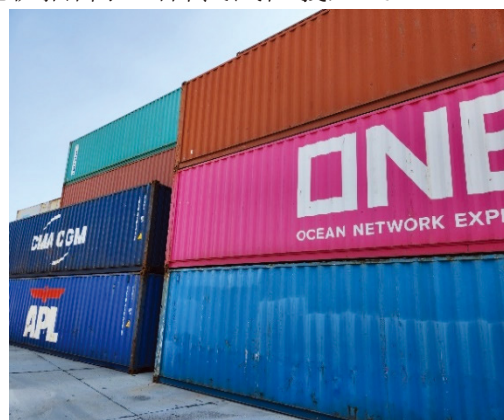
方向性の4つ目の2024年問題への対応であるが、具体的には、トラック輸送を含む物流プロセスの効率化やモーダルシフトなどが必要となる。そのためのコンテナ輸送の効率化、特に、コンテナ手配の効率化、ICD や ICP における CRU などによるトラック輸送時間短縮への取組が重要と思われる。

3. 荷主と船社の取り組み

荷主の取り組み事例として、荷主の㈱クボタと船社のオーシャン ネットワーク エクスプレス（ONE）を取上げる。12月6日（水）に開催された日本海事センター主催の第8回海事振興セミナーの㈱クボタの物流統括部担当部長武山義知氏と ONE の代表取締役社長中井拓志氏の講演に基づき説明する。

武山氏は、「CRU/ICD の有効活用と官民（写真1）坂東インランドコンテナデポ（ICD）連携・複数企業連携による日本の国際物流最適化」というテーマで講演した。

武山氏は、コンテナ輸送を取り巻く状況として、トラックドライバー不足、港湾エリアの慢性的渋滞、2024年問題を挙げ、荷主視点でのトラック輸送の改善と CO2 削減の解決を課題



（出所）2023年7月筆者撮影

として挙げた。

そのため、ICD を活用した荷役作業の定時率の向上、陸送業者、輸出入企業、海貨業者のウィンウィンな関係構築と輸送コストの抑制、そして、CO2 排出量の削減を提案している。具体的には CRU を提起し、港湾とのトラック往復において片荷の空コンテナ輸送を無くすことを目的として様々な体制構築を提案している。CRU の手順は以下のとおりである。

① コンテナ事前確認

船社コンテナにはエリア指定や契約期限がある為、事前に使用するコンテナ確認が必要

② ブッキング紐づけ連絡

ヤードで受取拒否されない為に事前にコンテナに対してブッキングの紐付けが必要

③ 関係各社へのラウンド利用の周知

輸入側輸出側ともに登場人物全員に対しラウンドユースを行う意思を周知徹底する

④ 輸送業者へ希望作業時間の確認

効率的に輸送できる作業スケジュールを行い、計画的な予定が必要

⑤ (ダメージ) 利用確認

EIR 上や現物のダメージを確認後、使用に際し問題が無ければ船社に対してダメージクレームを回避する為、利用の意思と確認が必要

以上を前提として、クボタは次の4つの戦略を展開している。

① 船社ブッキングの変更：目の前にあるコンテナ(車両)を使うというコンセプトに基づいて利用船社変更を行う

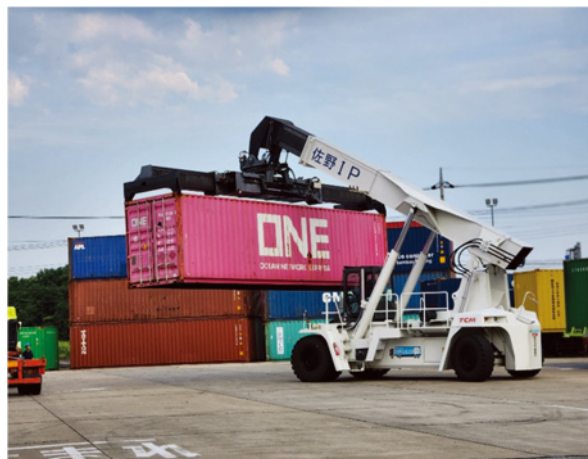
② 新規船会社起用：輸入貨物情報をもとに既存利用船社だけではなく、積極的な新規起用開拓を行う

③ リペア作業対応：ダメージコンテナをリペアすることにより一つでも多くのコンテナを使い切る

(写真2) 佐野インランドコンテナポート (ICP)

④ 閑散期の対応：輸出・輸入バランスを ICD (内陸デポ) に実入コンテナを事前準備することで輸送負荷を軽減する

以上のことを実現するには、輸出入の荷主の共同行動と船社や陸運業者との協調的な関係が重要な鍵となる。どこかが停滞すれば、サプライチェーンは停滞する可能性がある。港湾とつながるコンテナの内陸輸送が滞れば、船社の活動にも影響を及ぼすことになる。ICD と CRU の複数企業連



(出所) 2023年7月筆者撮影

携の実現には、ICD／CRU 活用のためのコスト負担の問題解決のために船社との協調関係重視が最大のポイントとなる。

次に、ONE ジャパンの中井社長の講演から明らかになったことは、定航船社の使命は、定時制運航に尽きるということである。だが、それを船社の負担だけで徹底追求すれば、現下の厳しい環境下、船社は厳しい責任が問われることになる。やはり、ここで荷主と船社の信頼関係が重要になる。その上で、具体的な持続可能性のある様々な船社のサプライチェーン最適化に向けた取組みが必要となる。講演では、以下のような取組みが列挙された。

- ①環境対応（2050 カーボンフリーを目指して）
 - a)ゼロエミッション船の建造と投入を含めた船隊整備及び運航効率化
 - b)成長戦略（航路網の拡充と新技術を取り入れたコンテナ整備）
 - c)DX（デジタル化）の推進について
- ②日本の 2024 年問題・環境対応における貢献について
 - a)CRU/ICD の展開・活用について
 - b)内航フィーダーを活用したモーダルシフトについて
 - c)輸出入貨物輸送と国内貨物輸送のコラボについて

ここでは、②の a) CRU／ICD の展開・活用と b) 内航フィーダーを活用したモーダルシフトに問題を絞りたい。

ONE ジャパンは、CRU の推進として、下記の通り説明している。

WEB からの申請で CRU ID を取得すれば簡単に CRU の申請が可能とし、自社コンテナを簡単に CRU のために転用できる体制を整えている。また、船社インランドデポの拡充として、既存の太田、坂東、古河に加え、新たに山梨、瑞穂、筑波、真岡、伏見を船社デポとして整備し、2022 年 8 月にインランド CY として坂東 CY をオープンしている。

従来の内陸デポの機能に加え、実入りコンテナを取扱い、輸出入の B/L が切れるのが、ONE で国内初のインランド CY ということである。荷主が、物流改善、輸送の効率化や環境対応を検討する上での選択肢となるよう、今後もインランドデポやインランド CY の拡充を検討してゆくとしている。

また、モーダルシフトが進む中で、内航船社との連携を更に強化し、幅広い地方港（全国に 67 港）発着のニーズに対応（内航船の場合、同じ距離をトラックで輸送した場合と比較し、CO2 排出量

（写真 3）オーシャンネットワークエクスプレスのコンテナ船



（出所）（公財）日本海事センターHP の写真

はおよそ 1/6 に削減) し、2024 年 4 月から阪神港と敦賀・境港・福山・宇部・長崎・熊本・八代・薩摩川内の 8 港を結ぶ新たな内航ルートをセットアップすることを計画
中とのことである。

4. まとめ

(公社) 日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所 新領域開発エキスパート 遠藤 直也氏は、世界銀行の LOGISTICS 競争力ランキングを使い、日本企業が前回から 8 ランクダウンの 13 位 (139 ヶ国中)、なかでも「国際輸送コスト」と「定時性」、「貨物追跡」の順位が大きく低下していることから、SCM (サプライチェーンマネジメント) と物流の連携やデジタル化の遅れ、荷主と船社、フォワーダーの連携の遅れを指摘したが、私は、それに加えて、「基幹航路の少なさ」と「日本の港湾の競争力低下」、「荷主と船社の協調関係の遅れ」も指摘したい。コロナ後の現在、サプライチェーンの強靱化におけるレジリエンス (復興力) やアジリティ (敏捷性) の時期を過ぎて、効率性・計画性・持続可能性 (サステナビリティ) を前提としたグローバル・サプライチェーンの最適化、その一部としての国内物流とサプライチェーンの最適化が求められている。

荷主と船社が求める今日の共通のテーマは、不確実な情勢下の中で持続可能な安定したコンテナ輸送を実現していくことである。持続可能な物流プロセスを構築するためには、クボタや ONE が行っている取組みをウィンウィンの協調関係で再構築してゆくことが必要ではないか。これらの取組みがいずれは、基幹航路を日本に呼び込み、日本の定期船海運をさらに発展させることにも繋がってゆくと考え。

中井氏は、コロナ禍で港湾と陸上インフラがボトルネックとなった点を踏まえて、「陸と海が両輪で回転することあつてのコンテナ船業界だと再認識した」と述べたが、これは、国際複合輸送の重要性とグローバル・サプライチェーンの最適化の必要性を述べたものであると考える。海運業界は、荷主との協調関係を重視し、今後その方向へ向かうべきであろう。

以上

ふくやま・ひでお 80(昭和 55)年 3 月九大法卒、同年 4 月山下新日本汽船 (当時) 入社、91 年 9 月日本郵船移籍、04-08 年日本郵船北京代表、20 年 8 月日本郵船退職、同年 9 月から現職。日本海運経済学会など 4 学会の会員。55 年 8 月、熊本県生まれ。

コンテナ船船腹量と市況の動向

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¹。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%

¹ 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。

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²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³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

² 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。

³ 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」

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を経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

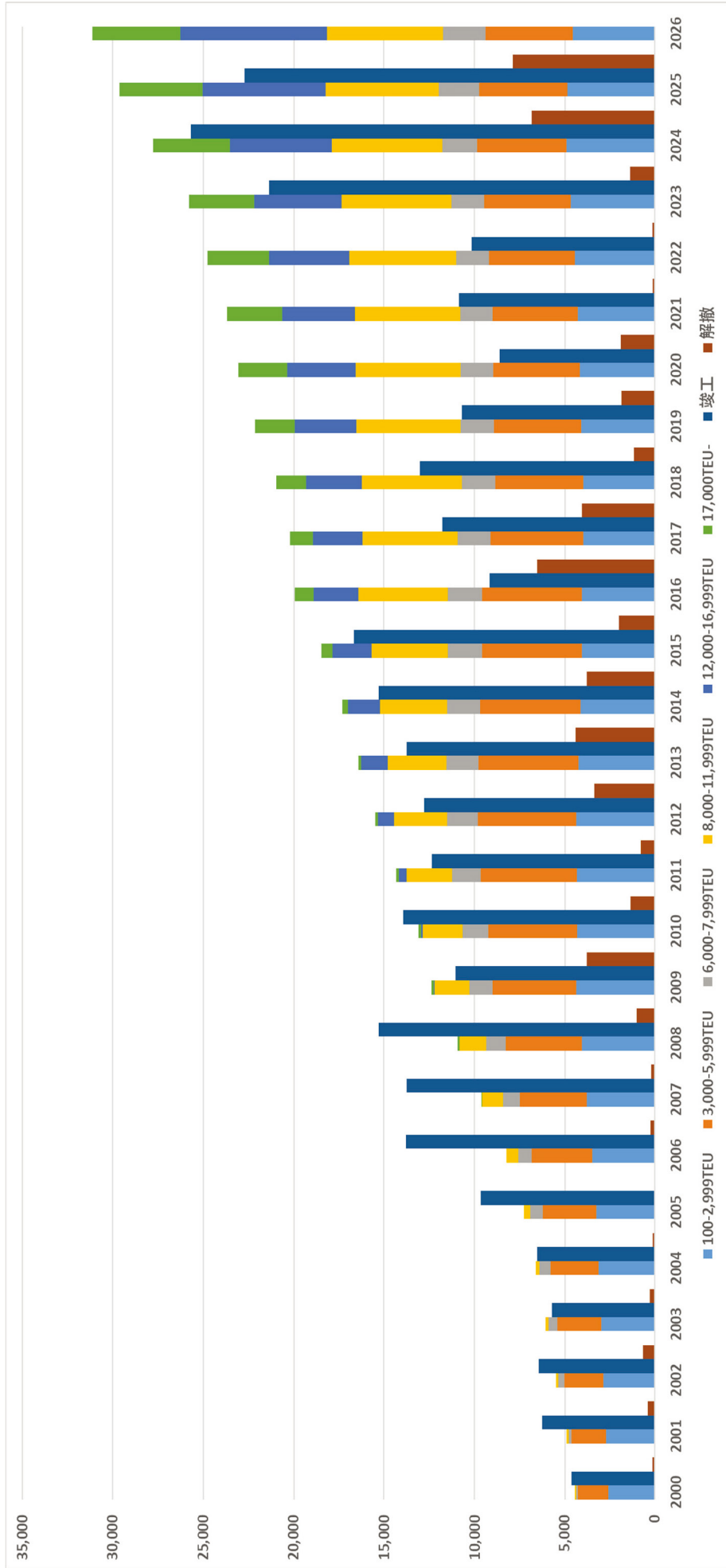


図 1 2000 年以降におけるコンテナ船の船型別船腹量、竣工量、解撤量（単位：船型別船腹量は千 TEU、竣工量および解撤量は百 TEU）

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。

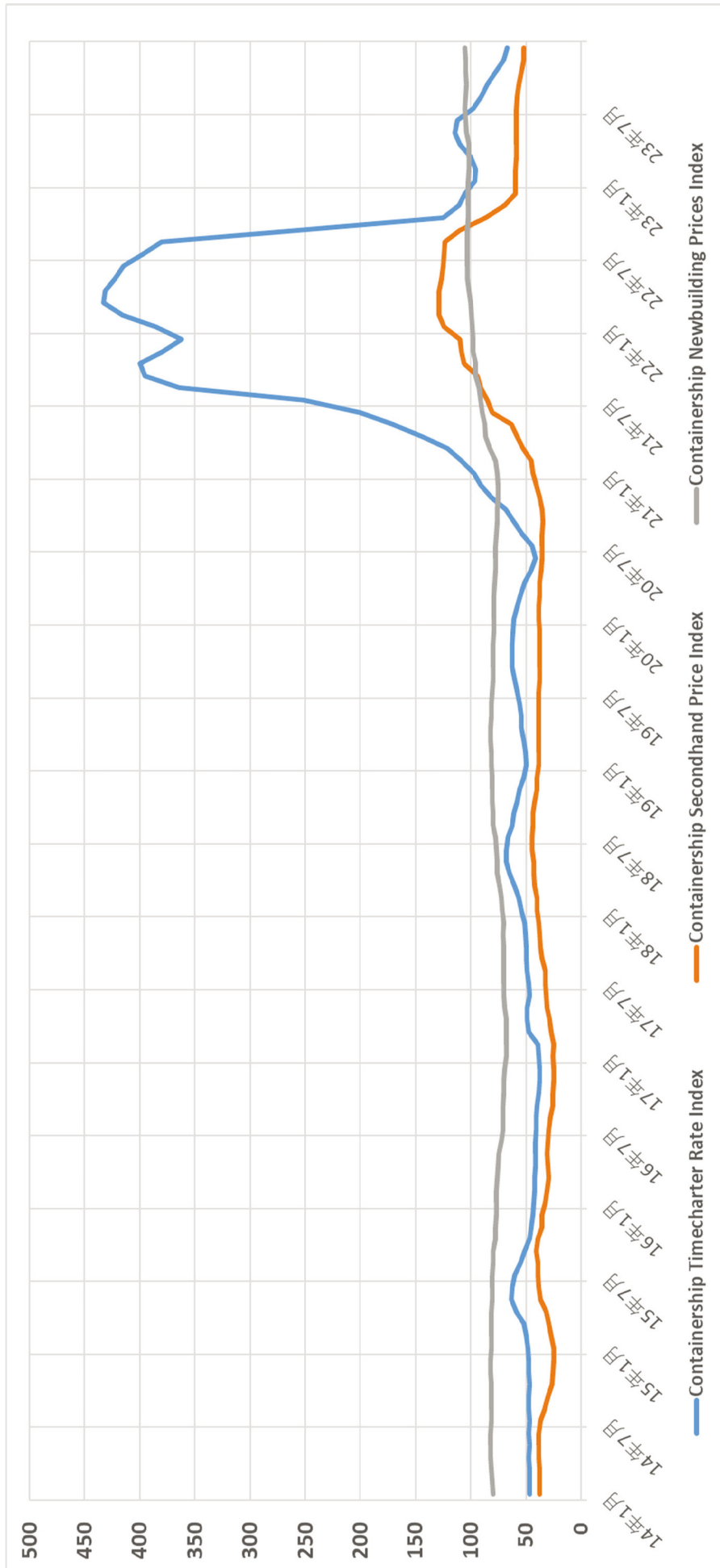


図 2 2014 年以降におけるコンテナ船用船料、中古船価格、新造船価格指数の動向

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

【執筆要約】

第3章 中国のコンテナ港湾戦略と主要港の概要

客員研究員 福山 秀夫

本章では、日中間の貿易状況を概観した上で、国際貿易を支える中国のコンテナ港湾の現状を述べる。

2001年に中国は、WTOに加盟し、その「世界の工場」としての本格的な経済発展が始まり、日中貿易は急速に成長するが、中国の反日運動の高まりは、日系企業の工場の一部を東南アジアへシフトさせるチャイナプラスワンの動きを生み出すことになった。日中貿易は、日中韓アセアンの4地域間の貿易の要素を含む複雑な貿易形態を生み出す一方、物流の面では、中国アセアンクロスボーダー輸送という新しい流れを生み出すことになった。

日中貿易は、2022年1月1日に発効したRCEP（地域的な包括的経済連携協定）により、今後、大きく変貌すると予想されている。なぜなら、RCEPは、北東アジアの日中韓3か国にとっては、初めてのFTA（自由貿易協定）であり、貿易量増加は、北東アジア地域及び東南アジア地域を併せた東アジア地域の海上コンテナ輸送の活性化、グローバルな基幹航路である北米航路及び欧州・地中海航路の活性化、ひいては、東アジアのコンテナ港湾の取扱量増大・活性化をもたらすことが予想されているからである

中国のコンテナ港湾の取扱量は、貿易量の増加に合わせて、21世紀に入ってから、急速に伸びてきた。2004年1月末「中国港口(港湾)法」公布、2004年1月施行、2006年「全国沿海港口布局規画」は、中国港湾を「環渤海地区港湾群」、「長江デルタ地区港湾群」、「東南沿海地区港湾群」、「珠江デルタ地区港湾群」、「西南沿海地区港湾群」の五つに整理した。旧鉄道部と交通運輸部が、2011年に「鉄水連運発展合作協議の共同推進について」に調印し、国際海上コンテナの鉄道輸送が、本格的に開始された。

鉄水連運（海鉄連運）政策は、その後発展し港湾の整備には、鉄道駅をセットとする戦略的展開をみせ、港湾を内陸の鉄道コンテナセンター駅と連携させ、2011年に誕生した中欧班列を支えるために、内陸鉄道コンテナセンター駅を中心とした『国際陸港』を生み出すことになった。中国の港湾発展戦略は、海運発展戦略が土台となり、その上で港湾自体の整備戦略と海鉄連運政策を車の両輪として発展していったのである。

こうして、中国港湾は右肩上がりの発展を生み出し、2022年の世界のコンテナ港湾取

扱量では、世界トップ 10 の内 7 港を占め、上海港は 13 年連続首位を維持した。だが、現在の五大港湾群を基礎とした上海港を中心とした構図は、今後、RCEP 下で大きく変動してゆくことが予想される。それは、コロナ禍における中欧班列の急速な発展と、西部陸海新通道のハブ港である欽州港等とアセアンとの関わりの深い港湾等の更なる成長を通して、さらには、重慶を中心とした欽州港・ベトナム・ラオス・ミャンマーへ展開する鉄道ネットワークを通して、東南アジア物流と北東アジア物流が、相互に連携・浸透し、東アジア物流のあり方を変化させつつある。

中国の港湾開発の基本的な考え方は、各地区の有力なハブ港を対象として、「国際航運（海運）センター」を設置することによって海運の発展拡大を、港湾戦略によって支えるというものである。「環渤海地区港湾群」では、大連港、天津港、青島港を、「長江デルタ地区港湾群」では上海港、寧波港、連雲港港を、「東南沿海地区港湾群」では、福州港、厦門港を、「珠江デルタ地区港湾群」では、深圳港、広州港、珠海港、汕頭港を、「西南沿海地区港湾群」では、湛江港、防城港港、海口港を対象に、「国際航運センター」を設置した。これにより、有力なハブ港は、経済発展戦略の核としての海運戦略を支援する港湾として位置づけられた。五大港湾群の港湾戦略は、グローバルな海運戦略の一環であり、港湾による海運戦略の支援＝国際港湾発展戦略である。

最後に、五大港湾群の代表的な港湾をピックアップして概要を説明する。

- (1) 環渤海地区港湾群・・・天津港、青島港
- (2) 長江デルタ地区港湾群・・・上海港、寧波舟山港
- (3) 東南沿海地区港湾群・・・厦門港
- (4) 珠江デルタ地区港湾群・・・深圳港、広州港
- (5) 西南沿海地区港湾群・・・広西北部湾港（特に、欽州港）
- (6) 香港港

以上

【執筆要約】

第4章 中欧班列と中国の港湾

客員研究員 福山 秀夫

本章では、国際貿易を支えるユーラシア・ランドブリッジとしての中欧班列の現況を概観した上で、中欧班列と中国港湾の関係について述べる。

コロナ禍で、コンテナ海上輸送と港湾は大きく混乱した。一方で、中欧班列は、輸送運賃の急騰する海上輸送とベリ―輸送のできない航空貨物輸送の代替輸送手段として活用され、急成長した。これは、中国におけるコンテナリゼーションが、海運、港湾、鉄道、道路、河川等による統一的な交通戦略や計画に基づいて展開されてきたため、それほどの軋轢や抵抗もなく、代替輸送への切り替えが可能となったことを示している。中国では、国際複合一貫輸送やランドブリッジ輸送という国際的な循環と海鉄連運など国内輸送の国内的な循環の連携が、経済や物流の発展を推進する原動力となっていると言える。

中欧班列は、2011年3月、重慶発の渝新欧国際列車をもって始まるが、これは、1992年に始まった「ユーラシア・ランドブリッジ」が、2016年に「中欧班列」というブランド名を与えられて、再出発したものである。中国鉄道コンテナ輸送には、「海鉄連運」と「ランドブリッジ」の2つの核があり、日韓のビジネス上では、前者は、海運と鉄道の協調であり、後者は海運と鉄道の協調と競争の側面が現れる。これまで港湾経由で欧州方面に輸送されていたコンテナが、鉄道輸送に切り替わり、ランドブリッジに貨物が流れれば、その分海運市場の貨物が、減少することになり、競争的側面が生まれることになる。だが、大事なことは、海運や物流業者や荷主が多く選択肢を有し自由に選択できる利便性を確保し、持続可能なコンテナ輸送が行われることである。今や多くの海運・物流企業が、輸送ルートやモードの多様化については、ロジスティクス戦略を駆使し、サプライチェーンの最適化を考えるようになっている。特に、コロナ禍における海上輸送の混乱を経験した多数の企業が、中欧班列という輸送モード・ルートの活用を、サプライチェーン強靱化の選択肢に加える新たな方向性を模索し始めている。今後は海運と鉄道と港湾の一層の自由な連携が必要となり、三者が連携する統一的なメカニズムを持った体制の構築が必要になると考えられる。

中国の主要港湾は、国際航運センターを中心とした五大港湾群地域の一体化運営戦略、

海鉄連運戦略、中欧班列との連携戦略、一帯一路の振興戦略、港湾の建設戦略（自動化、スマート化、グリーン化）を、一斉に追及しており、中欧班列を海上輸送と並んで、活用することをビジネスの中心に置いている。単に、鉄道を業者と見るのではなく、鉄道コンテナセンター駅に自らの複合輸送部門、コンテナの修理部門、税関や検査部門を設置したり、港湾と鉄道の共通の EDI プラットフォームを導入したりと、様々な事業を展開している。鉄道コンテナセンター駅を中欧班列との接続のために使うだけでなく、自らの集貨のため影響力を広げ、集貨圏の拡大に努めているのである。

港湾の航運センターの集貨圏の拡大は、港湾の影響力を五大港湾群のエリアを越えて拡大し、無水港の高度化・高品質化を生み出していった。さらに、地域企業へのサービスの提供、そのための税関や通関施設の誘致、貿易拡大や貿易品の輸入販売、商業施設の建設、金融サービスの提供と自然に発展していった。一方、鉄道の海鉄連運政策とランドブリッジ拡大戦略に基づいて展開された鉄道コンテナセンター駅は、地域企業へのサービスと利便性の提供のために発展し、鉄道駅を中心とした物流園区や保税區、試験区などが、人民政府と協力して建設されていった。海運・港湾側からの無水港の展開と鉄道側からのコンテナセンター駅とコンテナ取扱駅の高度化・自動化の展開が、統合されて国際港務区と呼ばれる港湾に匹敵するインフラを保有する巨大エリアとしての国際陸港を誕生させた。国際港湾は、国際陸港の親と見なされ、国際陸港同士は子同士の関係で並列的な関係を保つ。国境駅は、国際陸港を介して、港湾との連携を維持する体制が出来上がっている。国際港湾から見れば国境駅まで含めて影響力が及ぶ航運センターの範囲であり、国際陸港から見れば、国際港湾は集貨範囲となり、相互の影響力がカバーしあう相互連携の広大なエリアが出来上がっている。

国際陸港は、国際貿易の内陸ハブとなり、他の陸港、港湾、国境ハブ都市と連携している。鉄道コンテナセンター駅が中心となっているケースが多く、ブロックトレインを運営するプラットフォーム会社が、政務・商務・貿易・金融なども管理している。政府や地方政府の後押しを受け運営され、陸港独自の中欧班列の発展戦略や海鉄連運政策を展開している。

以上