

1 主要港2022年コンテナ取扱量

世界主要港の1、2位は前年に引き続き上海、シンガポール。

上位10位港のうち、シンガポール、釜山、ロッテルダムを除く7港を中国の港湾が占める。

順位	21年順位	港	国	取扱量	前年比
1	1	上海	中国	47,303	0.6
2	2	シンガポール	シンガポール	37,290	▲0.5
3	3	寧波	中国	33,351	7.3
4	4	深圳 ※1	中国	30,036	4.4
5	6	青島	中国	25,670	8.3
6	5	広州	中国	24,858	1.6
7	7	釜山	韓国	22,078	▲2.8
8	8	天津	中国	21,021	3.7
9	9	香港	中国	16,685	▲6.3
10	10	ロッテルダム	オランダ	14,455	▲5.5
11	11	ドバイ	アラブ首長国連邦	13,970	1.7
12	14	アントワープ	ベルギー	13,500	12.3
13	12	ポートクリン	マレーシア	13,220	▲3.7
14	13	廈門	中国	12,435	3.2
15	15	PTP (タンジュンペラパス)	マレーシア	10,513	▲6.1
16	16	ロサンゼルス	米国	9,911	▲7.2
17	19	NY・NJ ※2	米国	9,494	5.7
18	17	高雄	台湾	9,492	▲3.8
19	18	ロングビーチ	米国	9,134	▲2.7
20	21	レムチャバン	タイ	8,741	4.9
21	20	ハンブルグ	ドイツ	8,262	▲5.2
22	25	太倉	中国	8,026	14.0
23	22	ホーチミン	ベトナム	7,905	▲0.6
24	24	タンジェ MED	モロッコ	7,597	5.9
25	26	タンジュンプリオク	インドネシア	7,232	5.6
26	23	コロンボ	スリランカ	6,860	▲5.4
27	27	ムンドラ	インド	6,503	▲2.4
28	29	ジャワハルラール・ネルー	インド	5,959	5.8
29	30	サバンナ	米国	5,892	5.0
30	35	日照	中国	5,804	12.2

出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2023

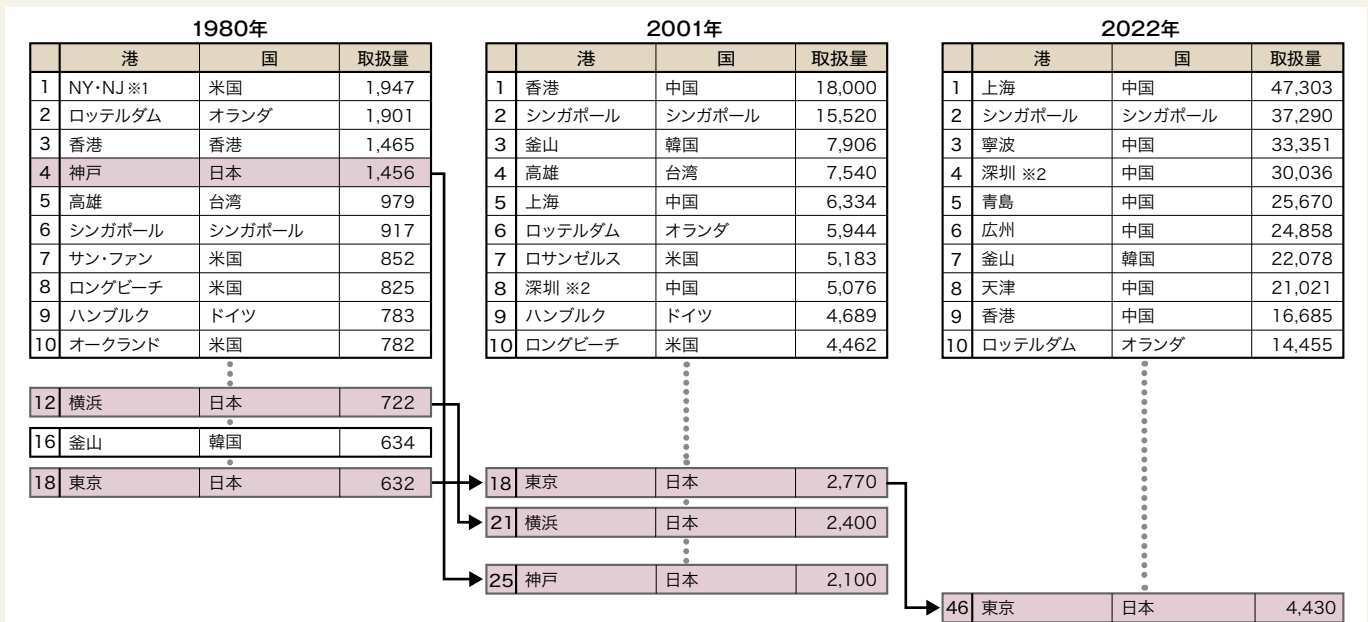
(注) 取扱量単位は千TEU。

※1 深圳 (Shenzhen)は、赤湾 (Chiwan)、蛇口 (Shekou)、塩田 (Yantian)の3港の合計。

※2 NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

2 主要港コンテナ取扱量の推移 (1980、2001、2022年経年比較)

わが国港湾は、1980年には神戸港(4位)、横浜港(12位)及び東京港(18位)が20位以内に入っていた。2022年時点では東京港は46位だったが、神戸港、横浜港とも70位以下となった。世界の中でわが国港湾の位置づけは低下している。



出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2023

(注) 取扱量単位は千TEU。

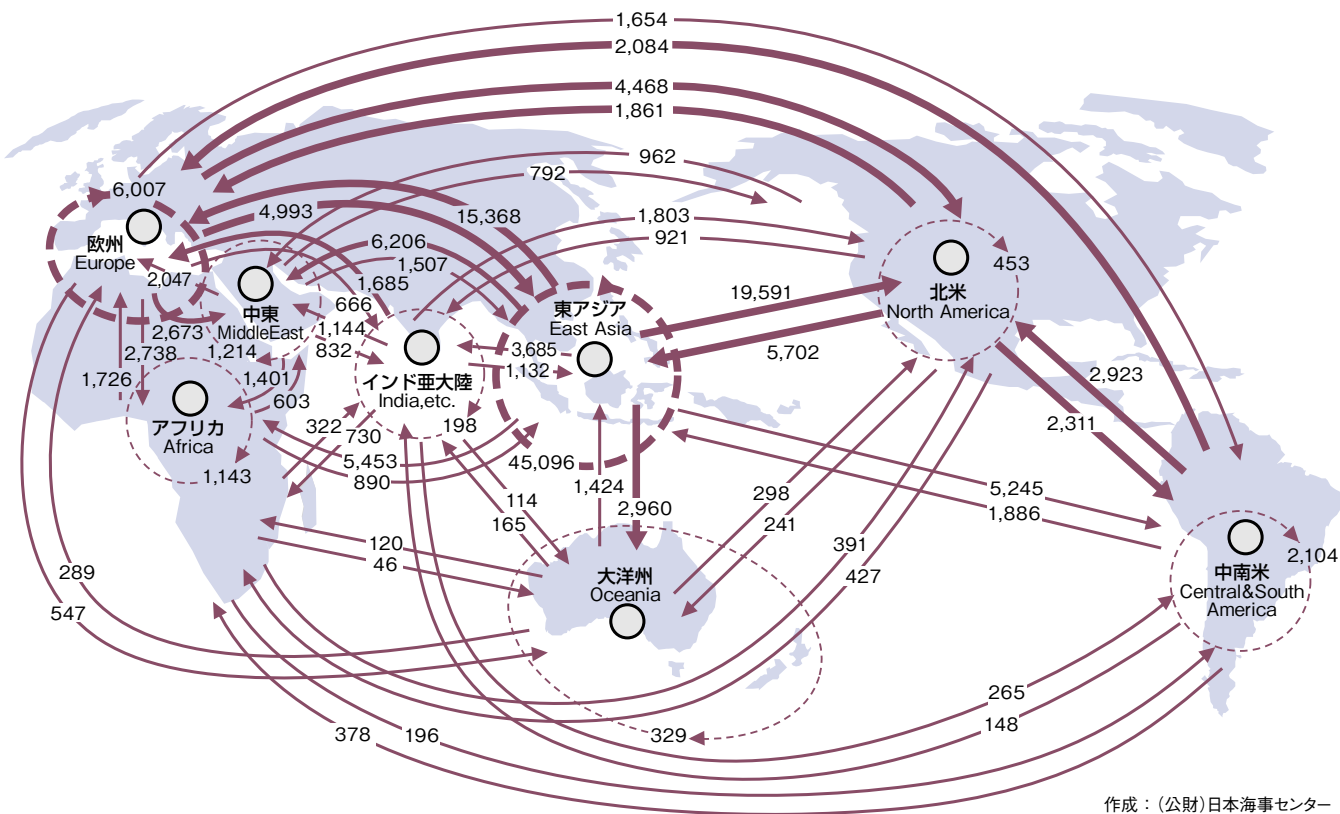
※1 NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

※2 深圳 (Shenzhen)は、赤湾 (Chiwan)、蛇口 (Shekou)、塩田 (Yantian)の3港の合計。

3 コンテナの荷動き (推計)

2023年の世界のコンテナ荷動き量は、173,781,937TEUで前年比5.9%の減少だった。東アジア域内だけで見ると、前年比3.6%の減少である。現在の世界のコンテナ荷動きは、アジア／北米、アジア／欧州の基幹航路よりも東アジア域内の方が圧倒的に多くなっている。

World Container Estimated Movement in 2023 Total:173,781,937 TEU 前年比5.9%減 単位：千TEU

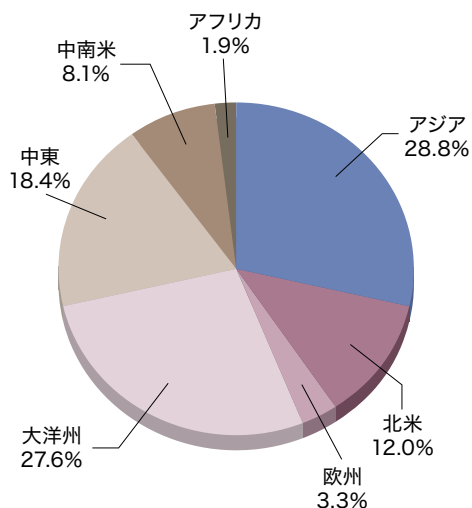


作成：(公財)日本海事センター

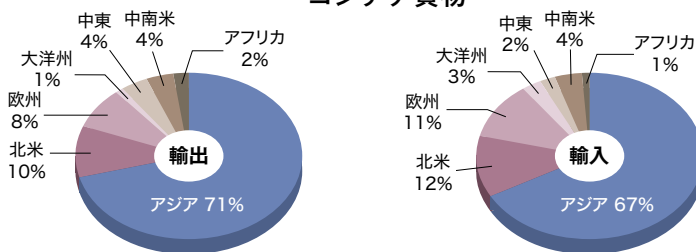
4 わが国の海上貿易量の内訳

わが国の海上貿易をみると、コンテナ貨物では、輸出入ともにアジア地域内との貿易が6割以上を占めている。不定期船貨物については、輸出ではアジア域内が約7割、輸入では大洋州や中東等の資源保有国からの輸入がシェアの半分以上を占める。

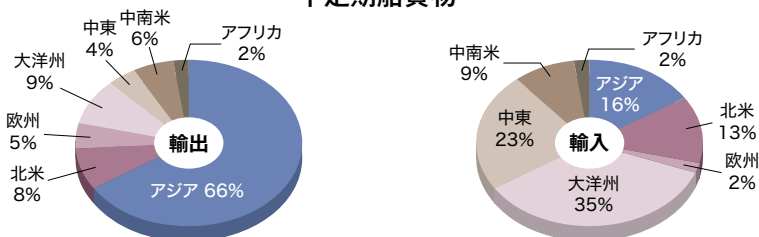
日本の地域別海上貿易量の内訳



コンテナ貨物



不定期船貨物

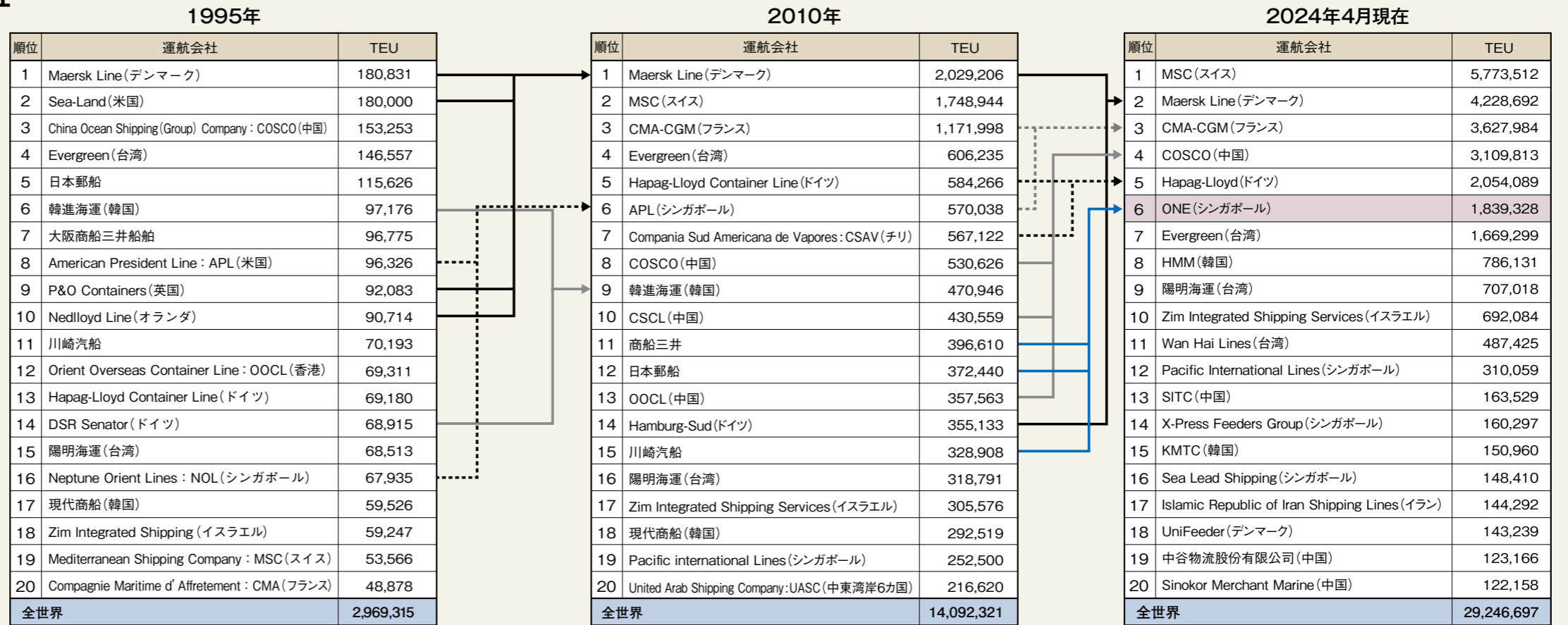


出典：財務省貿易統計

(注) ①2023年の数値。②コンテナ貨物と不定期船貨物のデータについては「財務省貿易統計」を基に海事局作成。③端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

5 フルコンテナ船運航船腹量上位20社

近年、コンテナ業界では上位船社への集中度が高まっている。1995年では上位3船社のシェアは17.3%であったが、2024年には46.6%まで上昇している。



出典：Alphaliner、日本郵船調査グループ「世界のコンテナ輸送と就航状況」 作成：(公財)日本海事センター

6 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き(暦年順)

作成：(公財)日本海事センター

- 1956年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がDeutsche Levante Linie(ドイツ)を吸収合併
- 1970年 ●HAPAG(Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien-Gesellschaft : ドイツ)とNord Lloyd(ドイツ)が合併
Hapag Lloyd A.G(ドイツ)となる
- 1973年 ●CGT(Compagnie Generale Transatlantique : フランス)とMM(Messageries Maritimes : フランス)が合併
- 1986年 ●P&O(英国)がOCL(Overseas Containers Ltd(P&O、Alfred Holt、British Commonwealth Shipping、Furness Withyの合併企業 : いずれも英国))を買収
- 1987年 ●韓進海運(韓国)がKorea Shipping Co(韓国)を買収
●USL(United States Line : 米国)が倒産
- 1991年 ●EAC(East Asiatic Container : デンマーク)がBen Line(英国)を吸収合併
●日本郵船が日本ライナーシステム(山下新日本汽船、ジャパンラインのコンテナ部門)を吸収合併
- 1993年 ●Maersk Line(デンマーク)がEAC(デンマーク)を吸収合併
- 1995年 ●CP Ships(英国)がCAST(CAST Container Line : ベルギー)を買収
- 1996年 ●TMM(Transportacion Maritima Mexicana国営会社 : メキシコ)がFlota(Flota Mercante-Grancolombiana : コロンビア)を買収
- 1997年 ●P&O(英国)とNedlloyd Line(オランダ)が合併
P&O Nedlloydとなる
●CP Ships(英国)がLykes Line(米国)とContship Container Line(英国)を買収
●NOL(Neptune Orient Lines : シンガポール)がAPL(American President Line : 米国)を買収
●韓進海運(韓国)がSenator Line(ドイツ)を買収
- 1998年 ●P&O Nedlloyd(英国・オランダ)がBlue Star Line(英国)を買収
●CMA(Compagnie Maritime d'Affretement : フランス)がANL(Australian National Line : オーストラリア)を買収
●Evergreen(台湾)がLloyd Triestino(イタリア)を買収
●CP Ships(英国)がANZDL(Australia-New Zealand Direct Line : オーストラリア、Ivaran Lines(ノルウェー)を買収
●Hamburg-Sud(ドイツ)がAlianca(ブラジル)、South Pacific Container Line(米国)を買収
●Safmarine(南アフリカ)がCMB(Compagnie Maritime Belge : ベルギー)を買収
- 1999年 ●Maersk Line(デンマーク)がSea-Land(米国)、Safmarine(南アフリカ)を買収

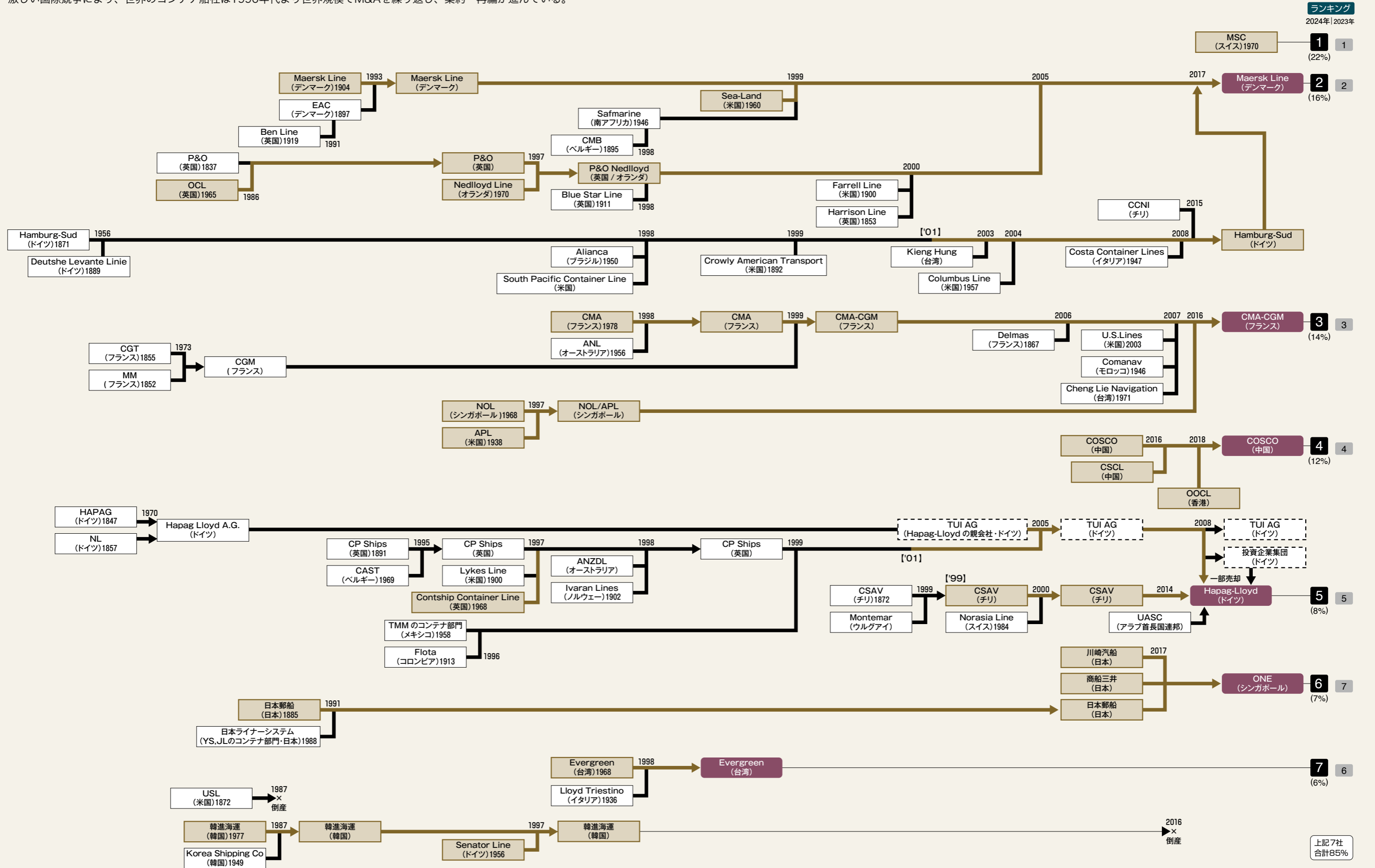
- 1999年 ●CMA(フランス)とCGM(Compagnie Generale Maritime : フランス)が合併
●CP Ships(英国)がTMM(メキシコ)のコンテナ部門を買収
●Hamburg-Sud(ドイツ)がCrowly American Transport(米国)を買収
●CSAV(Compania Sud Americana de Vapores : チリ)がMontemar(ウルグアイ)を買収
- 2000年 ●P&O Nedlloyd(英国・オランダ)がFarrell Line(米国)、Harrison Line(英国)を買収
●CSAV(チリ)がNorasia Line(スイス)を買収
- 2001年 ●朝陽海運(韓国)倒産
- 2003年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がKieng Hung(台湾)を買収
- 2004年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がColumbus Line(米国)を買収
- 2005年 ●Maersk Line(デンマーク)がP&O Nedlloyd(英国・オランダ)を買収。これにより、米国、英国、オランダの大手コンテナ船社は、すべて消滅した
●TUI AG(Hapag-Lloydの親会社・ドイツ)がCP Ships(英国)を買収。CP Shipsの買収した各社が傘下の会社となる
- 2006年 ●CMA-CGM(フランス)がDelmas(フランス)を買収
- 2007年 ●CMA-CGM(フランス)がCheng Lie Navigation(台湾)、U.S.Lines(米国)、Comanav(Compagnie Maroccaine de Navigation : モロッコ)を買収
- 2008年 ●TUI AG(ドイツ)がHapag-Lloyd及び傘下のコンテナ各社の株式の一部をドイツの投資企業集団に売却
●Hamburg-Sud(ドイツ)がCosta Container Lines(イタリア)を買収
- 2014年 ●Hapag Lloyd(ドイツ)とCSAV(チリ)のコンテナ船部門が合併
- 2015年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がCCNI(チリ)のコンテナ船部門を買収
- 2016年 ●CMA-CGM(フランス)がNOL(シンガポール)を買収
●韓進海運(韓国)が法定管理を申請、のち倒産
●中国海洋運輸集団(COSCOグループ)と中国海運集団が合併
- 2017年 ●Hapag-Lloyd(ドイツ)とUASC(アラブ首長国連邦)が合併
●Maersk Line(デンマーク)がHamburg Sud(ドイツ)を買収
●川崎汽船、商船三井、日本郵船の大手3社が定期コンテナ船事業統合新会社「Ocean Network Express : ONE」を設立
- 2018年 ●COSCO(中国)がOOCL(香港)を買収

7 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き (企業グループ別フローチャート) 作成：(公財)日本海事センター

激しい国際競争により、世界のコンテナ船社は1990年代より世界規模でM&Aを繰り返し、集約・再編が進んでいる。

※2024年4月現在のデータを元に作成

- ① **濃い紫** は、2024年現在のコンテナ船腹量上位20社にランクされ、この20年の間にM&Aが行われた企業である。
- ② **薄い紫** は、2010年以前に上位20社にランクされる状況にあったことを示す。(['00]はこの時点で上位20社にランクされたことを示す。)
- ③ 上位20社にランクされない状況にある場合は、**黒** で示してある。
- ④ 右欄のランキングの下段() 書きは、上位20社中のシェア(%)である。
- ⑤ **数字** 内の数字は前年のランキングである。
- ⑥ 枠内の数字は会社設立年である。



上記7社
合計85%

8 コンテナ船社のアライアンス

世界規模での最適配船、コスト合理化を図るため、コンテナ運航船社間協定による複数の航路やサービスでの協調体制である「アライアンス」が1990年代に誕生。2017年7月に邦船3社が定期コンテナ船事業部門を統合しOcean Network Express (ONE) を設立、2018年4月にサービスを開始した。

作成：(公財)日本海事センター

