

国際コンテナ輸送市場の現状と展望

市場をどう捕らえるかー

Review of International Container Transport Market (I)

-What are going at the market? -

神戸大学工学部教授 黒田勝彦

Prof., Kobe University, Katsuhiko KURODA

1. はじめに

国際コンテナ輸送市場は戦後続いた同盟船社時代と比較すると、1970年代以降の韓国、台湾、中国などの諸国のいわゆる盟外船社の台頭により太平洋航路を中心に様相が一変している。盟外船社の台頭はそれまで同盟船社によって結ばれていた運賃協定を崩す結果となり、海運市場における熾烈な競争の引き金になった。

これらの盟外船社台頭の背景には、東・東南アジアの急激な経済発展がある。特に、1973年および1978年のオイル・クライシスさらには1985年のプラザ合意による円高容認は先進工業諸国、取り分け日本企業の海外直接投資を加速させることになった。これらの直接投資は同時に技術移転も伴い、ASIAN NIES（韓国、香港、台湾、シンガポール）、続いてASEAN諸国（タイ、マレーシア、フィリピン）さらには中国経済の急速な工業化への離陸を促し、今や、東・東南アジアが世界経済の三極の一つを担うまでに成長した。世界経済の1極に成長したこの地域への出入りおよび地域内々の国際貿易貨物量も急速に拡大し、海運市場にとっても巨大なマーケットとして成長している。

このような背景を受けて、コンテナ輸送市場はここ数年大きな変化を見せている。本稿では、市場の主要な経済主体としての船社・港湾管理者・ターミナルオペレータ・荷主の内外の動きについて外観するとともに、将来の動向について議論するものである。

2. 中国経済の急成長とコンテナ貨物量

鄧小平国家主席による提唱が1978年の第11

キーワード：海運市場、船社、オペレータ、港湾管理者

*フェロー会員、神戸市灘区六甲台町1-1、

TEL&FAX: 078-803-6008、kurodak@kobe-u.ac.jp

回全中大により承認されて以来、中国はいわゆる改革開放経済政策を推進、2001年のWTO加盟以降自由貿易国としての道を歩み出している。これに伴い中国発着のコンテナ貨物は東・東南アジアで最大規模になりこの伸びは図1に示すように今後も続くと予想されている¹⁾。ここに示したESCAP予測では、2011年には日本の2.68倍に伸びる。このような中国コンテナ貨物の急激な伸びは、

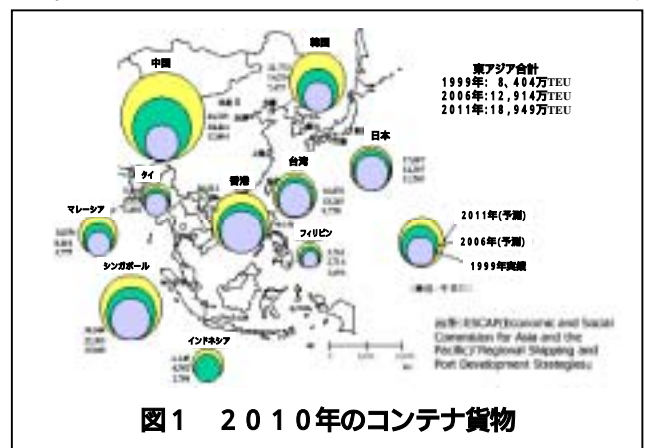


図1 2010年のコンテナ貨物

東・東南アジアのコンテナ輸送市場に影響を及ぼす第一の要因と考えられる。中国の地場コンテナ貨物の拡大は大手外航定期船社（以降、メガ・キャリアと称す）の寄港地選択に大きな影響を及ぼすと考えられる。これについては後述する。

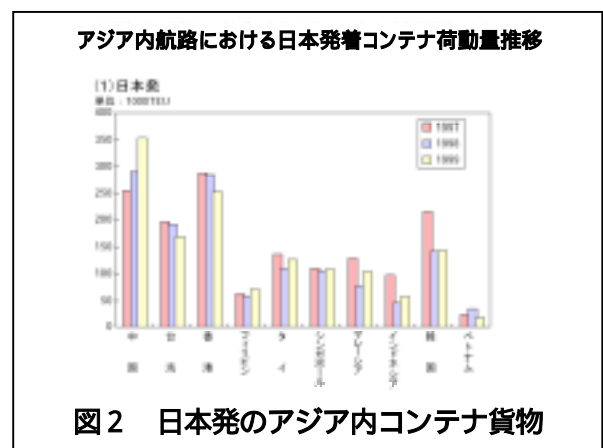


図2 日本発のアジア内コンテナ貨物

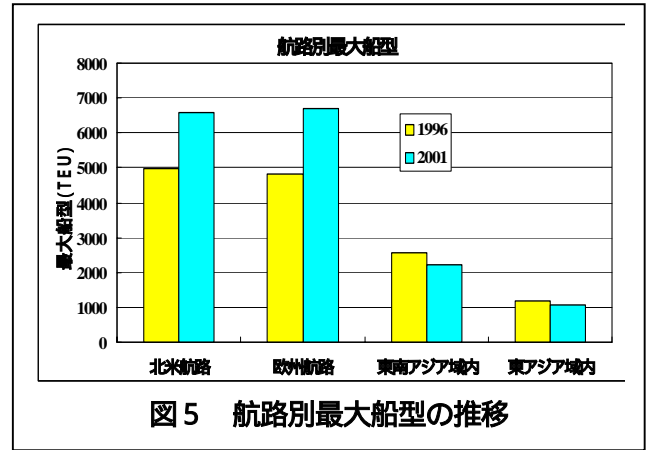
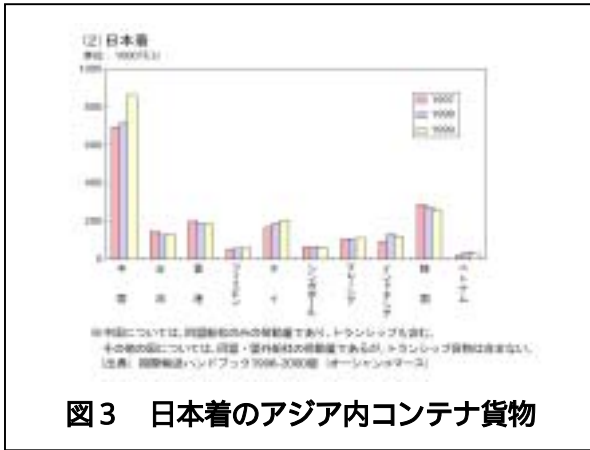
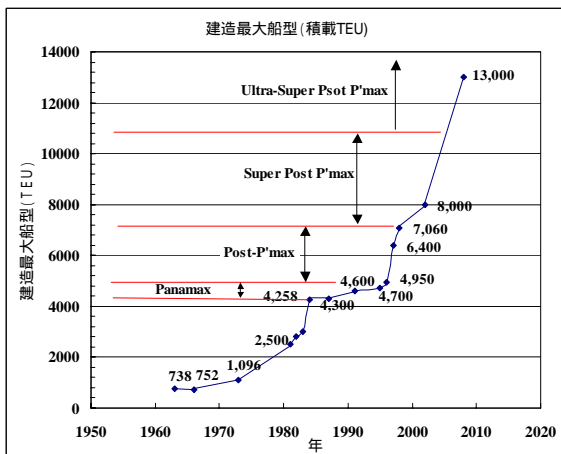


図2、図3は日本とアジア諸国のコンテナ貨物の動向を示したものであるが、これからも中国との貿易量が急激に拡大していることが理解されよう。

3. 船社の動向

コンテナ輸送市場における競争の激化はメガキャリアの行動にも大きな影響を与えている。図4は外航航路のコンテナ船最大船型の推移と予測を示したものであるが、規模の経済を追求して基幹航路での最大船型は急激に大型化している様子が理解される。



このような東西貿易主軸の基幹航路における船型の増大は、港湾側に大水深コンテナバースを要求する結果となり、港湾管理者に多大な投資を強いることになっている。実際、平均船型の統計で見ても図5に示すように次第に大型化しているが、北米・欧州などの航路とアジア近海航路とは大きな隔りがある。この原因は2つ考えられる。一つは、基幹航路では、ハブ&スポーク型の輸送航路ネットワークに集約して輸送効率を上げようとする方向に向かっているのに対し、アジア内近海航路では企業

による国際分業体制の必然的要求から多頻度輸送サービスが希求されることに加えて、大水深バースは北米・欧州基幹航路に振り向けられることからアジア内近海航路用には大水深バースの供給が足りないことも反映されていると思われる。

さて、先に基幹航路を中心に定期輸送市場での競争激化を指摘したが、実際、最近のニュースを拾ってみても表1に示すように合併・買収など船社グループの再編が急速に進んでいる。

表1 主要コンテナ船社の合併・買収

'94.1	DSR Lines と Senetor Lines (独) が合併、DSR-Senetor が誕生 ('00.7 Senetor Lines に社名変更)
'97.1	P&O (英) と Nedlloyd Lines (蘭) が合併、P&O Nedlloyd が誕生
'97.11	NOL (シンガポール) が APL (米) を買収、APL に社名統一
'99.11	Maersk (デンマーク) が Sealand (米) を買収、世界最大の Maersk-Sealand 社が誕生
'00.1	CMA と CGM (仏) が合併、CMA=CGM が誕生

このような船社の再編と並行して、各定航船社は更なるコスト・ダウンと航路サービス向上を目指してスペース・チャーターやコンテナの融通などを目的に表2に示すようなアライアンスを構成して荷主の要請に応えようとしており、主要アライアンスの市場占有率は70～80%に及んでいる。

表2 世界の主要船社グループ

グループ	メンバー	隻数	船腹量 (TEU)	航路
Grand Alliance	NYK, HAPAG-LOYD, NEDLLOYD, OOCL, MISK	175	469,702	37
The New World Alliance	MOL, NOL-APL, HANJIN, SINOTRANS, DSR-ENETOR	137	355,382	43
United Allinace	HYUNDAI, MSC, NORASIA	137	450,304	26
Maersk-Sealand	1社	158	518,920	35
COPSCO, K-line, YangMing	COSCO, K-line, Yang Ming	131	304,690	31
Evergreen	1社	66	228,371	9

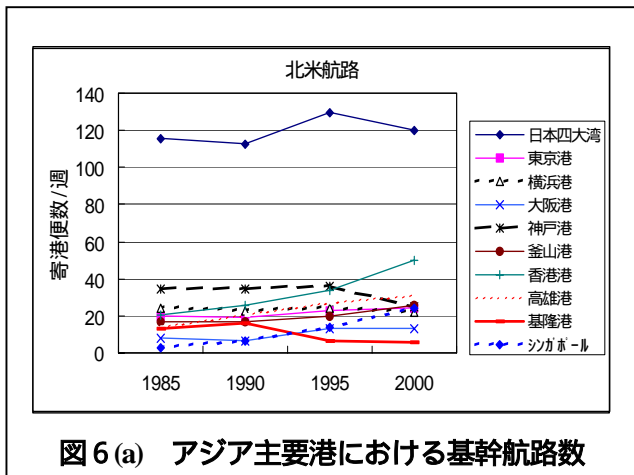


図 6(a) アジア主要港における基幹航路数

図 6 はアジア主要港における北米および欧州基幹航路数の推移を示した図である。北米航路では、香港、高雄、釜山などの伸びが大きく、日本全体としてはやや減少の傾向にある。一方欧州航路では、シンガポール、香港の伸びが大きく、こちらも日本全体では減少の傾向が著しい。このように、東・東南アジアでは、明らかに日本中心の航路編成から大きく香港・シンガポール、高雄へとシフトしてきており、この地域の貿易構造の変化に伴って船社が航路再編成を行っている様子が理解されよう。

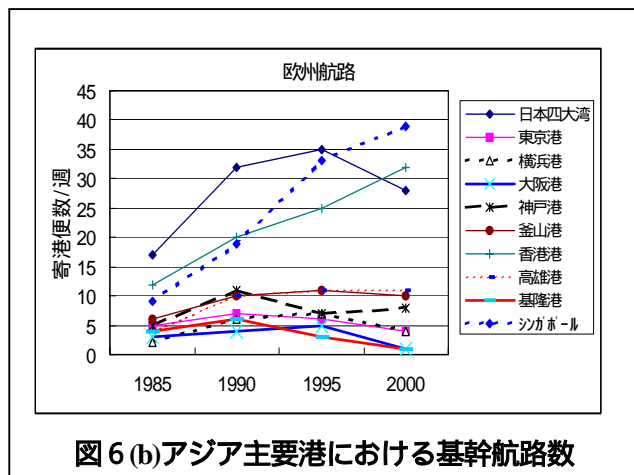


図 6(b) アジア主要港における基幹航路数



図 7 北米航路船腹供給量と需要動向

4. 船腹供給と需要の動向

3. では市場における船社の動向を中心に概要を述べたが、ここでは市場全体として船社のサービス供給量と各航路の需要の傾向を見てみる。図 7 ~ 図 9 は M O L リサーチセンタによる調査結果である。図から明らかなように、北米航路では東・東南アジア 北米 (East Bound) の貿易貨物と北米 東・東南アジア (West Bound) の貿易貨物のインバランスが甚だしい。欧州航路及び大西洋航路では貿易貨物量インバランスは北米航路ほどではないが、船腹供給は明らかに過剰であることが解る。しかし、EU 加盟国の拡大 (10カ国 → 15カ国) は東ヨーロッパでの生産拡大をもたらし、大西洋航路でのインバランスは拡大傾向に向かうものと予想される。

これらの貿易インバランスは船社にとっての空コンの配送コストに大きく影響を及ぼす要因である。空コンの配送と船社相互のスペースチャータは、先に述べた船社グループによるアライアンス構成の一つの動機にもなっている。船社はこのような動向を踏まえつつ更なる航路再編に迫られるものと考えられる。

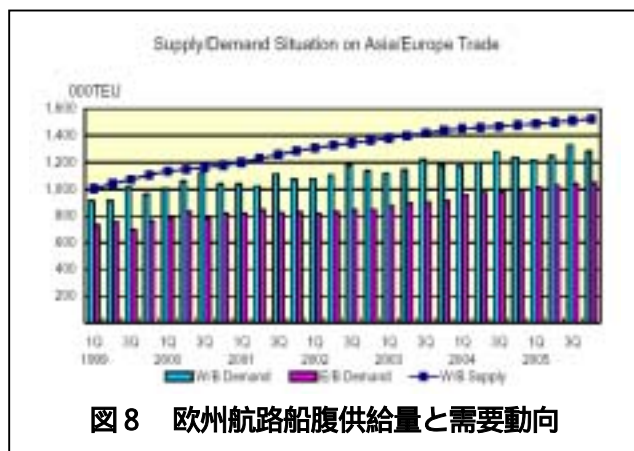


図 8 欧州航路船腹供給量と需要動向

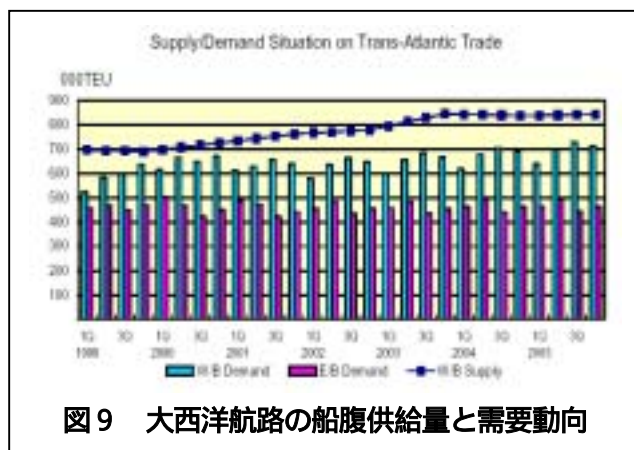


図 9 大西洋航路の船腹供給量と需要動向

5. ターミナル・オペレータの動向

さて、コンテナ輸送市場に影響を持つ他のプレイヤーはターミナル・オペレータである。図10は世界の主要ターミナル・オペレータの展開図である。ここに示されたオペレータはターミナルをまさにグローバルな展開で運営しており、自社の経営するターミナルの情報やサービスを激しい競争の中で船社・荷主に提供している。図11は世界の主要なオペレータのコンテナ貨物取り扱いシェアを示した図である。この図でも理解されるように、メガ・オペレータは世界のコンテナ貨物の30%を取り扱っているが、このような世界の市場での競争は我が国のオペレータにはほとんど見られない。その原因は、港湾運送事業者による伝統的事前協議システムによるターミナル間での棲み分けであり、世界のオペレータからみると小資本の業者がほとんどである。このことが我が国コンテナ・ターミナルの競争力欠如の一因でもある。このような状況を鑑み、近年ではターミナルの24時間、365日オープン化が進められ、免許制から届け出制への移行が可能となるように法律が改正されつつある。さらにターミナル内のオペレーションの近代化も意欲的に推進されつつあるが、これには多大の資本投下が必要になり一挙に自動化のような方向に向かうにはいくつかの障害もクリアルヤされねばならない状況である。

6. 港湾整備と管理の方向

以上のような国際コンテナ輸送市場の急激な変化に対応するため、港湾における施設の整備や手続きの簡素化・電子化は我が国港湾の国際競争力を向上させるために必須の条件になっている。しかしながら、我が国では、東京・伊勢・大阪・北九州の四大湾をはじめ地方港湾におけるコンテナ貨物取り扱いに対応するための投資に追われ、国際経済競争を担う中枢となるべき京浜や阪神における港湾の競争力はアジア近隣諸国の港湾にすら後塵を拝する状態になっている。我が国の中枢港湾の競争力の低下は国際物流の視点からの競争力の低下となり誣いては経済競争力の低下を招く原因ともなりかねない。港湾の競争は背後の経済圏と一体的となった競争であるので、どちらの競争力の欠如も地域しいては国家の経済競争力の欠如に結びつくことになる。

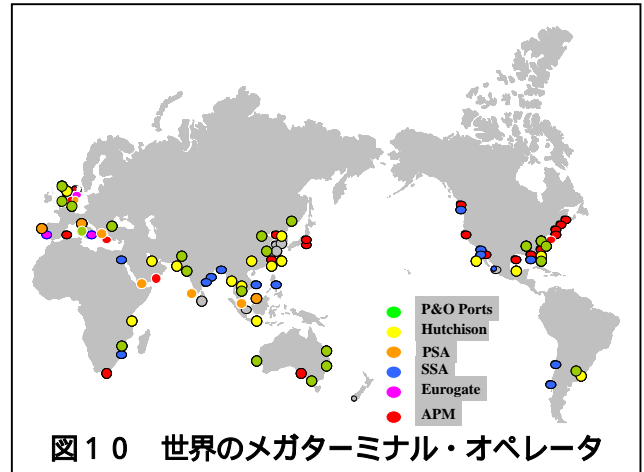


図10 世界のメガターミナル・オペレータ

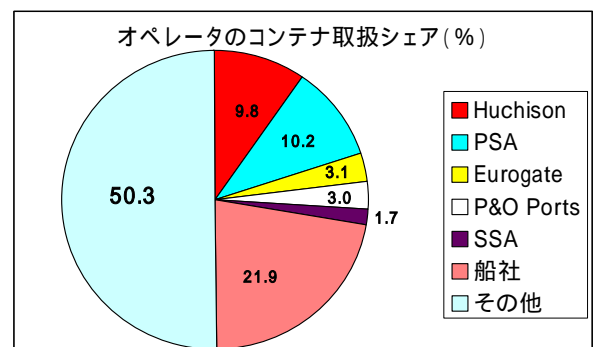


図11 メガオペレータの貨物取扱シェア

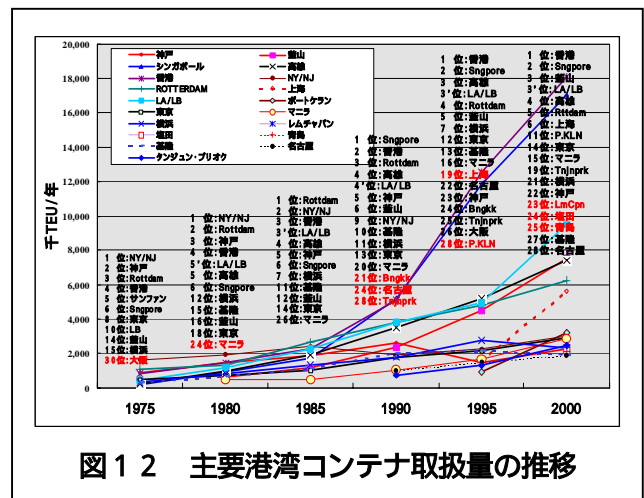


図12 主要港湾コンテナ取扱量の推移

図12は世界の主要な港湾におけるコンテナ取扱量の推移を示すが、我が国港湾の相対的地位の低下と東アジア港湾の著しい躍進が見取れるであろう。これは、先に述べたように、港湾背後圏の経済成長による発生集中貨物量の伸びとこれを背後に持つ港湾の競争力とを合わせて読み取る必要がある。

本特別セッションではこのような国際コンテナ輸送市場の動向を踏まえた広範は話題と分析ツールについて議論を重ねたい。