



13. 海運(外航)

業界動向

海外市場動向～コンテナ・バルカーは低迷、タンカーは高水準

コンテナ船の運賃は、米国を中心に港湾・内陸混雑が緩和したことから、2022年8月以降急落し、コロナ禍前の水準まで低下しましたが、足元では大手船社を中心とした減便や好況下で参入した船社の撤退等により、運賃下落ペースは鈍化しています。今後荷動きの回復も期待されるものの、新造船の竣工も相応に予定されており、市況の本格的な回復には相応の時間を要するとみられます。

バルカーは、各国の水際対策緩和に伴う滞船の解消に加え、世界的な景気の先行き不透明感を受けた荷動きの軟化を背景に船腹需給が緩み、市況は低迷が続いています。

他方、タンカーは、2022年11月に一時運賃が下落しましたが、ロシアへの経済制裁などから遠距離取引を中心に需給がタイトな状態が続いており、市況は高水準で推移しています。

今後の見通し

脱炭素目標に向けた戦略強化～脱炭素分野への投資拡大

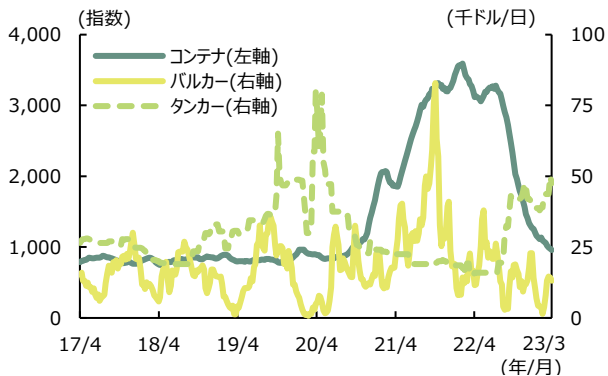
既存船に対する燃費規制(EEXI規制)や燃費実績の格付け制度(CII)が2023年1月に施行したことに伴い、海運各社は、省エネ技術の活用や運航効率化、次世代燃料への切り替えなど、様々な対応が求められています。さらに、国際海事機関(IMO)はより野心的な目標を取り入れたGHG削減戦略を2023年7月に採択する可能性があること等から、海運業界では、脱炭素関連の投資が引き続き拡大していくことが予想されています。

脱炭素化による新たなビジネス機会～液化CO2輸送船などで取組みを加速

海運業界では、世界的な脱炭素化の動きが化石燃料の輸送需要減少などを将来的に引き起こすことが想定される一方、CCS(CO2の回収・貯留)事業に用いられる液化CO2輸送船の運行など、新たなビジネス機会の獲得にも関心が集まっています。具体的には、大手船社は、CCSプロジェクトの世界各地での商用化を見越して、液化CO2輸送船に関する実証実験への参画やエネルギー関連企業との提携などの取組みを活発化させています。

図表1 海運市況の推移

～コンテナ・バルカーは低迷、タンカーは高水準



出所：Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」より弊社作成

図表2 コンテナ船社の船腹量シェア (2023年3月)

～2022年度にMSCはMaerskを抜いて首位へ

	企業名		シェア
1	MSC	スイス	17.6%
2	Maersk	デンマーク	16.2%
3	CMA CGM	フランス	13.0%
4	COSCO	中国	10.9%
5	Hapag-Lloyd	ドイツ	6.8%
6	Evergreen	台湾	6.3%
7	Ocean Network Express	シンガポール(注)	5.9%
8	HMM	韓国	3.2%
9	Yang Ming	台湾	2.8%
10	ZIM	イスラエル	2.1%

注：日本郵船、商船三井、川崎汽船が出資
出所：Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」より弊社作成

図表3 邦船3社による主な取組事例 (2022年1月～)

～液化CO2輸送船事業などで取組みを加速

企業名	時期	事例
日本郵船	2022年1月	Knutsen Group(ノルウェー)と液化CO2輸送船を開発する新会社を設立
	2022年12月	関西電力とCCS事業検討の覚書締結
商船三井	2022年11月	Chevron(米国)と液化CO2海上事業開発協力に関する覚書を締結
	2022年2月	Petronas(マレーシア)と液化CO2海上輸送の事業開発検討の覚書締結
川崎汽船	2023年1月	関西電力とCCS事業検討の覚書締結
	2022年12月	Northern Lights(ノルウェー)と液化CO2輸送船の長期契約を締結
	2022年7月	JAPEX、日揮とともにマレーシアにおけるCCS共同研究に参加

出所：各社プレスリリースより弊社作成