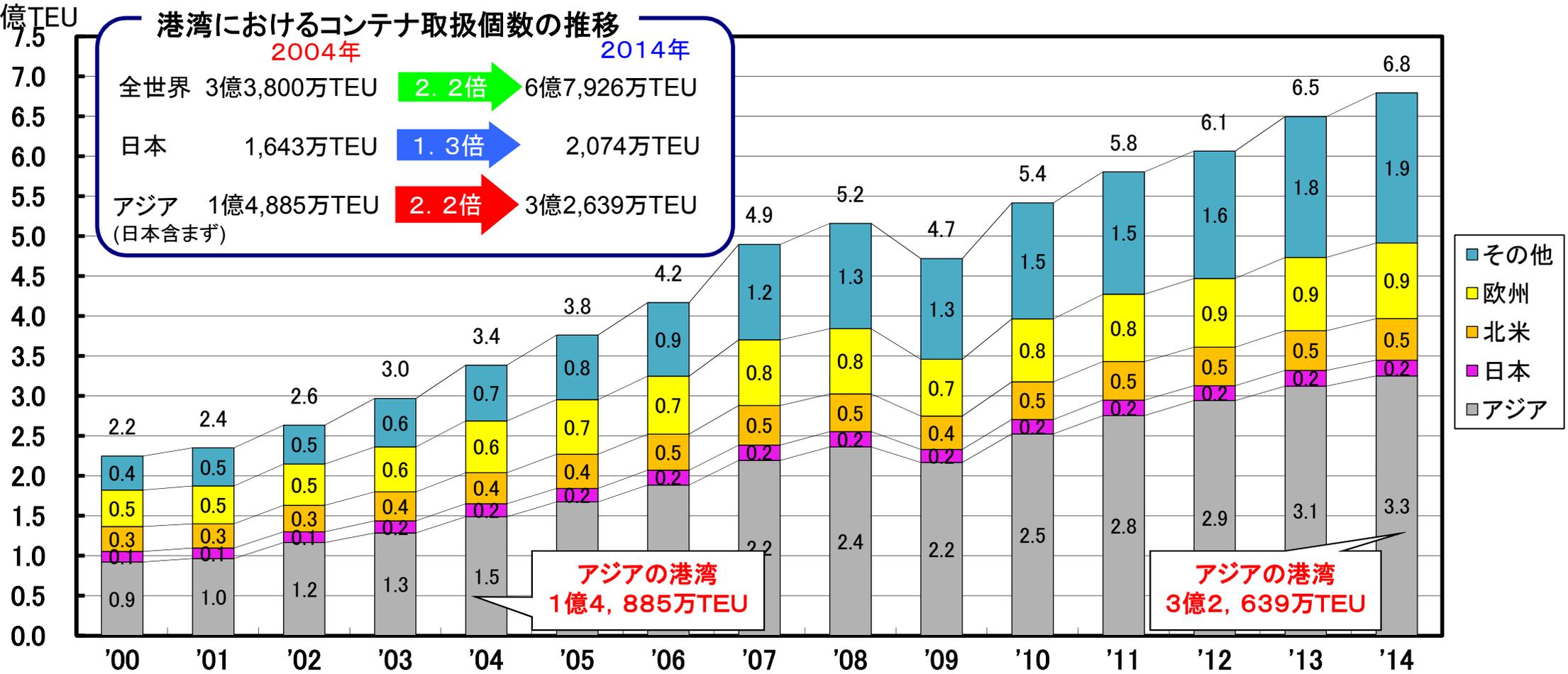


近年の港湾・海運を取り巻く状況

平成29年6月15日
国土交通省港湾局

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

2004年から2014年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は2.2倍に増加。
 日本は1.3倍であるが、この間の日本の経済成長の伸び(1.1倍)を大きく上回っている。



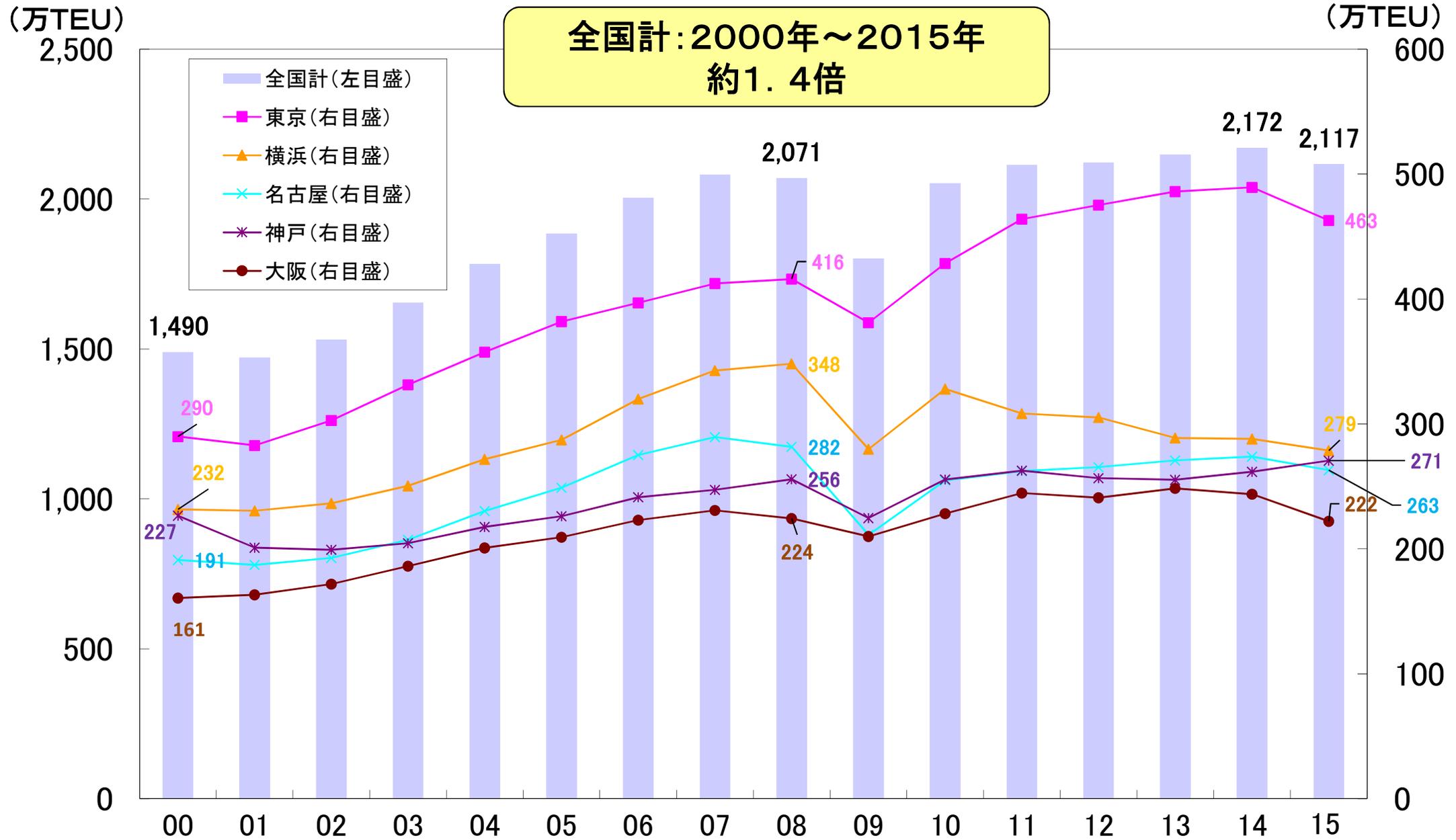
- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

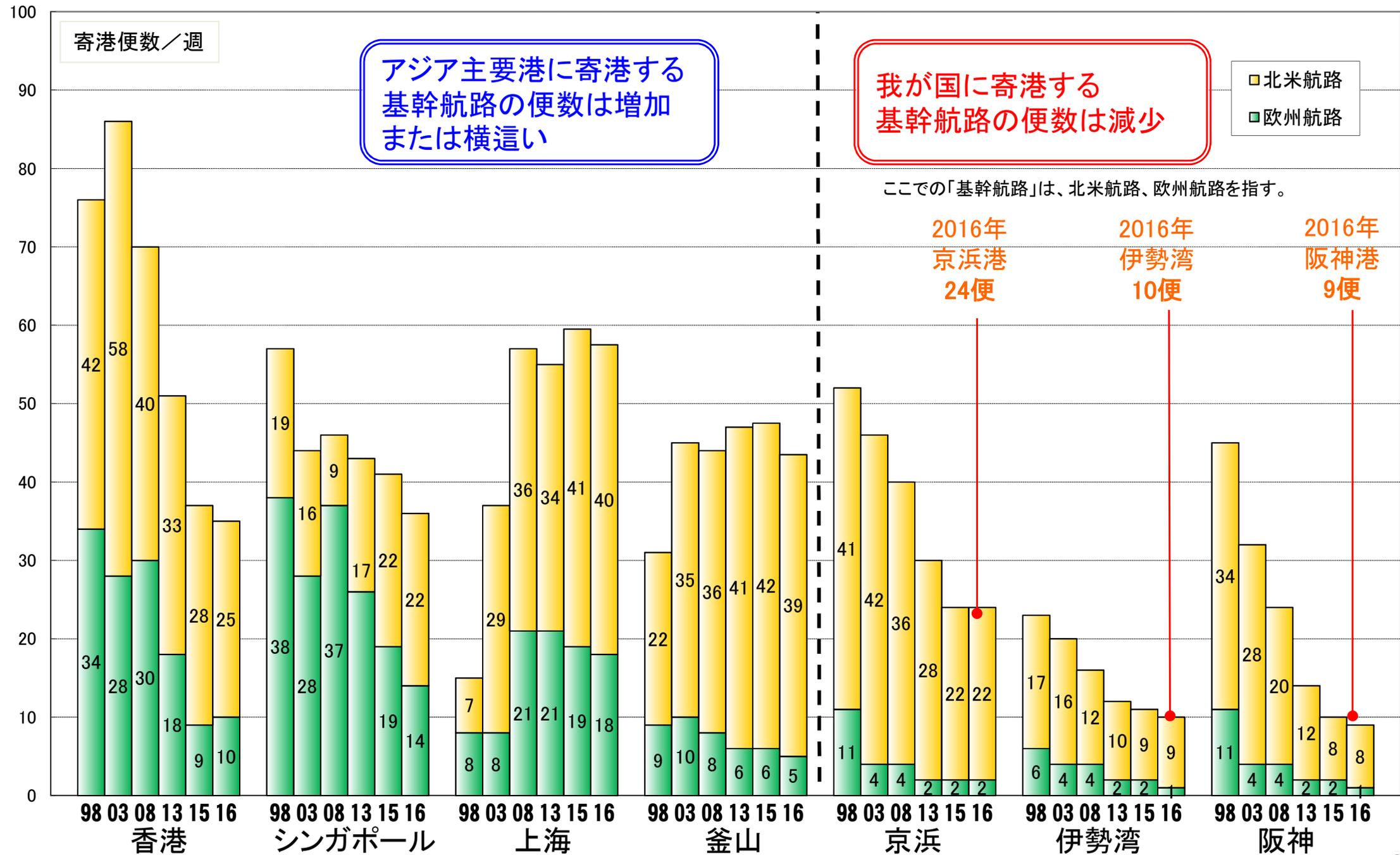
出典: 1990~99年はContainerisation International Yearbook、CI-onlineより国土交通省港湾局作成
 2000~13年はTHE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)
 より国土交通省港湾局作成

注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、1,655万TEU(2003年)から2,178万TEU(2014年)に、10年間で1.3倍に増加している。(港湾統計より)

国内各港の外内貿コンテナ取扱個数の推移



我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較

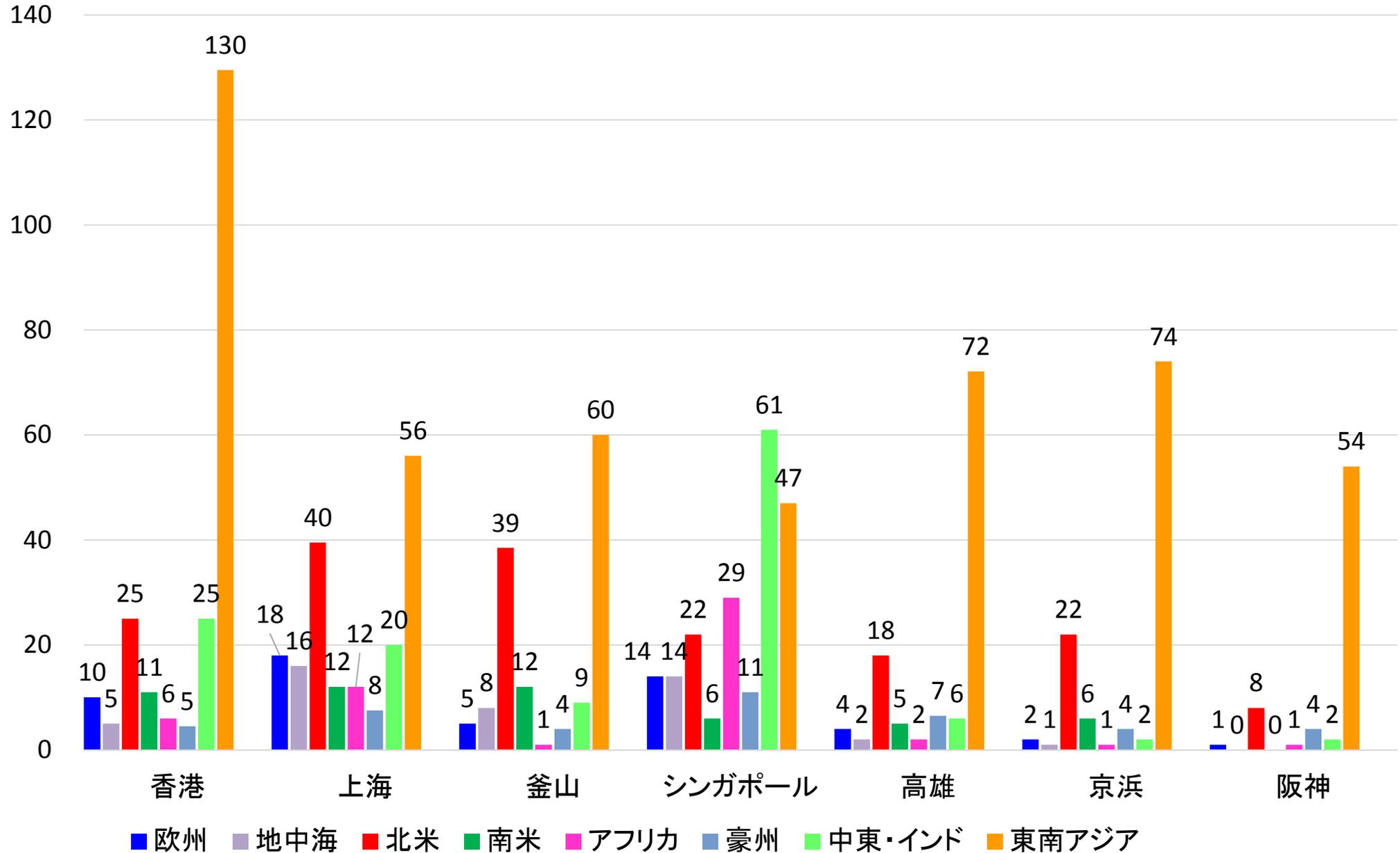


資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

※寄港便数は当該年の11月の値

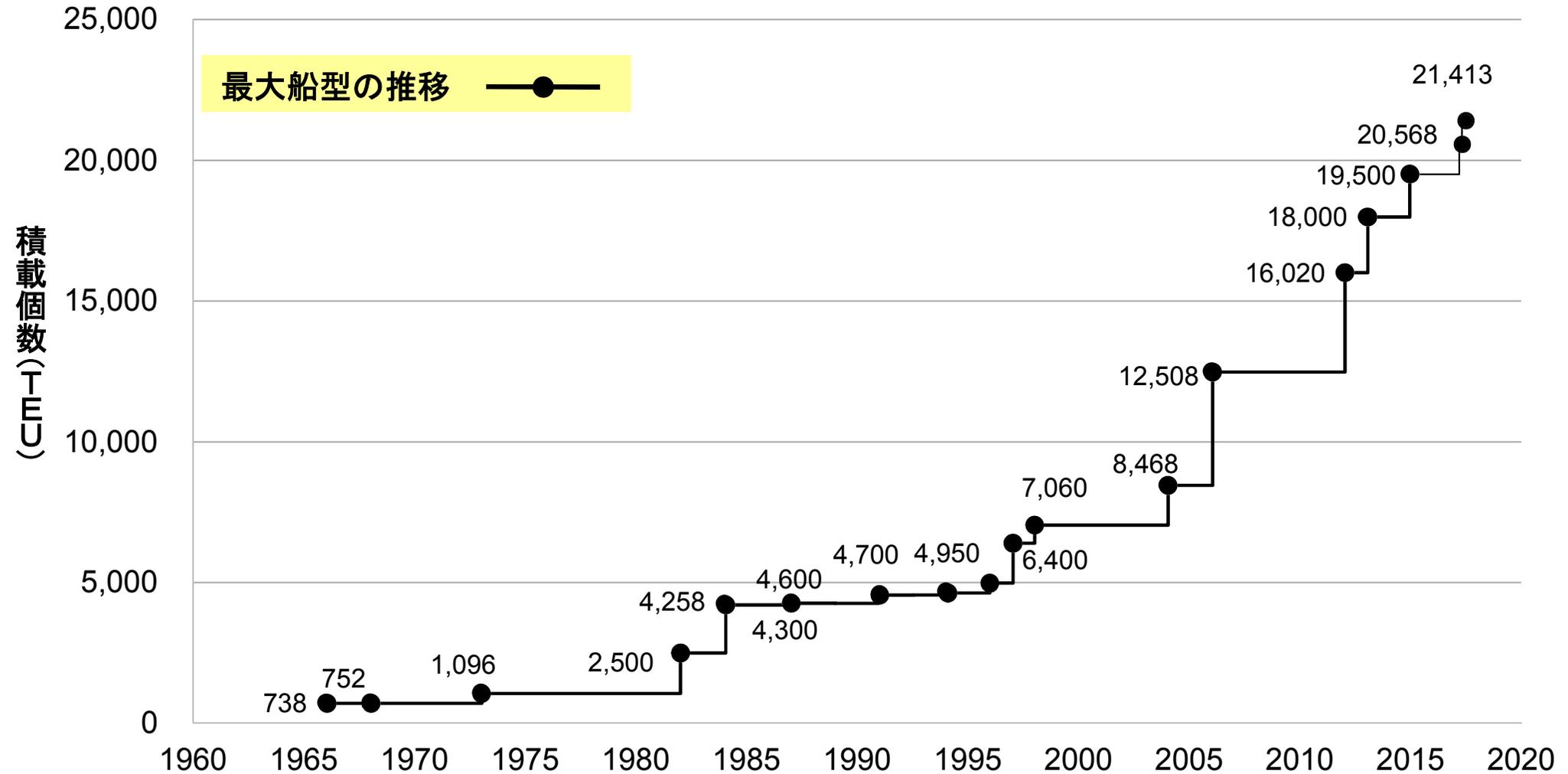
アジア主要港に寄港する航路

週／便



コンテナ船の大型化の推移

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化。
現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、2万1千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万5千個積み。



注：TEU (twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格 (ISO規格) の20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位

20,000TEU級コンテナ船は2015年に67隻発注され、MOLが2017年に欧州-アジア航路への就航を予定しているなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

出典：2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

海運・港湾を取り巻く情勢(アライアンスの再編)

2015年末以降、アライアンスの枠を超えた船社の再編の発表が相次ぎ、2016年5月には、新たなアライアンスとして「オーシャンアライアンス」の結成が発表、同年5月には邦船三社を含む「ザ・アライアンス」の結成について基本合意が発表された。2017年4月以降は、2Mを含めた3大アライアンスに再編された。同年10月、邦船三社がコンテナ船事業の統合を発表(2018年4月からサービス開始予定)。

2Mアライアンス

(船腹シェア28%)

マースクとMSCは、2014年9月に米連邦海事委員会「FMC」に2Mアライアンスの承認を申請。同年10月に承認。アジア-欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路で約30%のシェアを占める。

(2015年1月よりサービス開始)

2M Network

Maersk Line(デンマーク)

MSC(スイス)

G6アライアンス

(船腹シェア17%)

Hapag-Lloyd、OOCL、日本郵船からなる「グランドアライアンス(GA)」とAPL、Hyundai、商船三井からなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジア-欧州航路におけるアライアンス。(2012年3月よりサービス開始)。

G6 Alliance

Hapag-Lloyd(ドイツ)

APL(アメリカ)

Hyundai(韓国)

日本郵船(日本)

OOCL(香港)

商船三井(日本)

CKYHE

(船腹シェア16%)

COSCO、Hanjin、Yang Ming、川崎汽船からなるCKYHグリーンアライアンスにEvergreenが加入した、アジアと北欧州、地中海におけるアライアンス。(2014年4月よりサービス開始)

CKYHE

COSCO(中国)

Hanjin(韓国)

川崎汽船(日本)

Yang Ming(台湾)

Evergreen(台湾)

経営破綻

OCEAN THREE

(船腹シェア15%)

CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC)が結成した、アジアと北欧州、地中海、北米西岸、北米東岸間におけるアライアンス。

(2015年1月よりサービス開始)

OCEAN THREE

CMA CGM(CMA-CGM; フランス)

China Shipping Container Lines(CSCL; 中国)

UASC(UAE)

存続(拡大)

Maersk LineによるHamburg Südの買収

CMA-CGMによるAPLの買収

CSCLとCOSCOの経営統合

再編

Hapag-LloydとUASCの経営統合

NYKとK-LineとMOLのコンテナ船事業の統合

2Mアライアンス

(船腹シェア34%)

世界トップのシェアを誇るMaersk Lineと第2位のMSCのアライアンス。2016年12月にはMaersk LineがHamburg Südを買収。2017年以降も、引き続き、**世界最大のシェアを有するアライアンス**として存続予定。Hyundaiとは2M枠外で提携。

Maersk Line(デンマーク)

MSC(スイス)

戦略的協力関係
(2M+H Strategic Cooperation)

Hyundai(韓国)

オーシャンアライアンス

(船腹シェア27%)

2015年末からのCMA CGMによるAPL買収やCOSCOとCSCLの経営統合を引き金として、2016年4月に発表された、CMA CGM、COSCO、Evergreen、OOCLの4社による新アライアンス。**2Mに次ぐ大規模なアライアンスが実現。**

(2017年4月よりサービス開始)

CMA CGM(フランス)

COSCO(中国)

OOCL(香港)

Evergreen(台湾)

ザ・アライアンス

(船腹シェア18%)

邦船三社を含む新たなアライアンスとして、2016年5月に基本合意。2M、OCEANに次ぐ**第3のアライアンス**となる(Hapag-LloydとUASCの経営統合並びにHANJIN破綻により5社連合に。その後、同年10月には、日本郵船と川崎汽船と商船三井がコンテナ船事業の統合を発表)。

(2017年4月よりサービス開始)

日本郵船(日本)

川崎汽船(日本)

商船三井(日本)

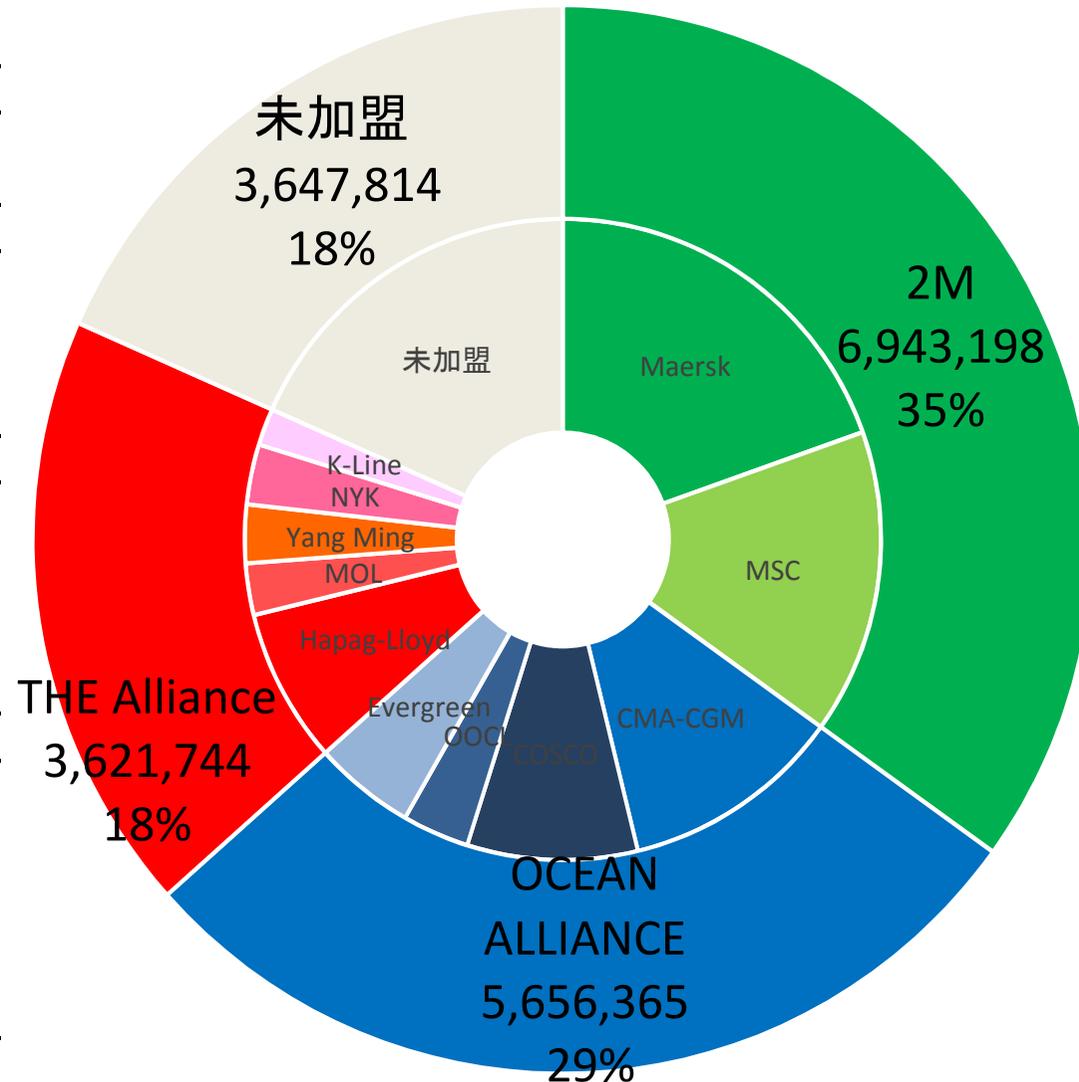
Hapag-Lloyd(ドイツ)

Yang Ming(台湾)

コンテナ船事業の統合

再編後のアライアンスごとの船腹シェア

アライアンス	船腹(TEU)	シェア
2M Network	6,943,198	34.9%
AP Moller Maersk Group【APMM】(デンマーク)(Hamburg Südを含む)	3,887,615	19.6%
Mediterranean Shipping Company【MSC】(スイス)	3,055,583	15.4%
OCEAN ALLIANCE	5,656,365	28.5%
CMA-CGM(フランス)(APLを含む)	2,238,167	11.3%
China Ocean Shipping Company【COSCO】(中国)	1,718,797	8.7%
Orient Overseas Container Line【OOCL】(中国)	676,570	3.4%
Evergreen(台湾)	1,022,831	5.1%
The Alliance	3,621,744	18.2%
Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)(UASCを含む)	1,547,973	7.8%
商船三井【MOL】	516,263	2.6%
陽明海運【Yang Ming】(台湾)	585,206	2.9%
日本郵船【NYK】	603,692	3.0%
川崎汽船【K-Line】	368,610	1.9%
未加盟	3,647,814	18.4%
Pacific International Line【PIL】(シンガポール)	375,965	1.9%
Zim	336,300	1.7%
Wan Hai Lines	238,071	1.2%
X-Press Feeders Group	141,850	0.7%
KMTC	123,871	0.6%
SITC	103,334	0.5%
合計	19,869,121	100.0%



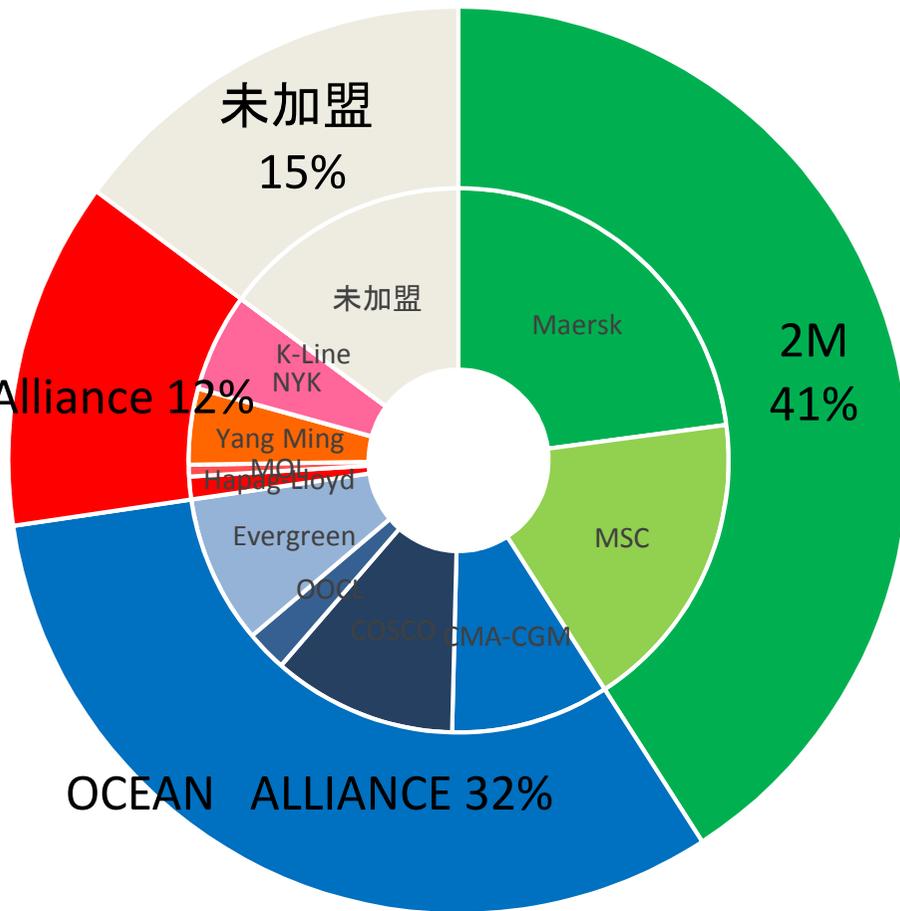
- 2M
- Maersk
- MSC
- OCEAN ALLIANCE
- CMA-CGM
- COSCO
- OOCL
- Evergreen
- The Alliance
- Hapag-Lloyd
- MOL
- Yang Ming
- NYK
- K-Line
- 未加盟

※アライアンス毎の船腹は加盟船社の船腹を単純合計したもの
 出典: Alphaliner 09 May 2016、定期フルコンテナ船が対象

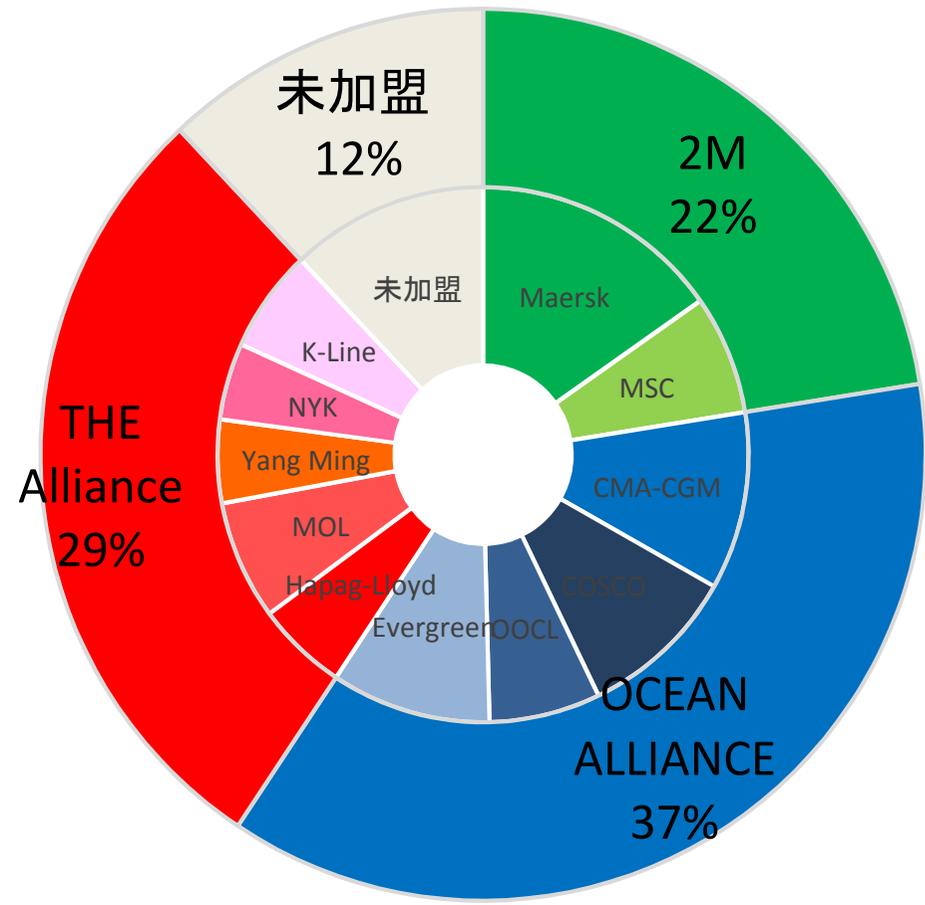
再編後の北米・欧州航路における各アライアンスの船腹シェア

2Mネットワークのシェアは、欧州航路で41%、北米航路で22%に達する。
 OCEAN ALLIANCEのシェアは、欧州航路で32%、北米航路で37%に達する。
 THE ALLIANCEのシェアは、欧州航路で12%、北米航路で29%に達する。

アジアー欧州航路



アジアー北米航路



■ 2M ■ Maersk ■ MSC ■ OCEAN ALLIANCE ■ CMA-CGM ■ COSCO ■ OOCL ■ Evergreen ■ The Alliance ■ Hapag-Lloyd ■ MOL ■ Yang Ming ■ NYK ■ K-Line ■ 未加盟

韓進海運の経営破綻について

韓国の海運企業である韓進海運(コンテナ船世界8位)は、昨年来、競争激化等による運賃低迷で業績が急激に悪化。多額の用船料の滞納が発覚し、今年上半期に巨額の赤字。韓進グループからの支援もなく債権団が求めた追加資金負担を準備できず、2016年8月に法的管理に到る。

その後、北米航路営業網や海外港湾ターミナルの売却を経て、2017年2月にソウル地方裁判所が破産を宣告。1977年の創業以来、40年の歴史に幕を閉じることとなった。

2016年 8月25日 ・韓進海運が債権団に経営正常化案を提出
8月30日 ・債権団が経営正常化案を拒否

9月 2日 ・韓進海運がソウル中央地方裁判所に法定管理申請

※SMグループ: 建設・製造業を中心とした韓国の中堅グループ

2017年 1月 9日 ・韓進海運の北米航路をSM(サムラ・ミダス※)グループが設立したSMラインに約27億円で売却

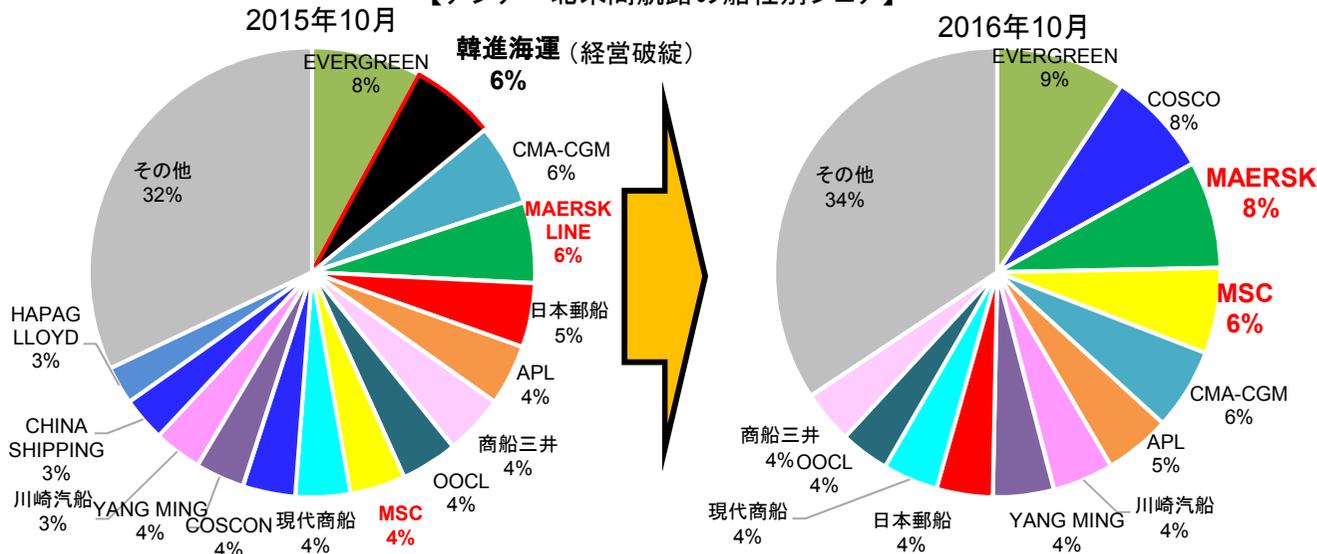
2月 1日 ・米国・ロングビーチ港韓進ターミナル(TTI)をMSCに約90億円で売却

(その後、MSCは現代商船に株式の一部を売却し、株式の持ち分はMSC80%、現代商船20%に)

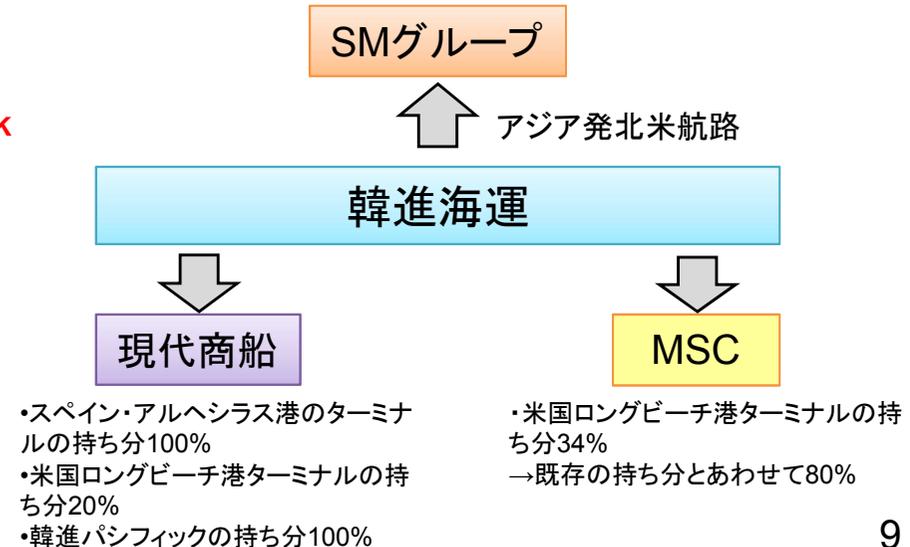
2月16日 ・韓進パシフィック(韓進海運傘下のターミナル運営会社)を現代商船に売却

2月17日 ・ソウル中央裁判所が韓進海運の再生手続き打ち切り、破産を宣告

【アジア～北米間航路の船社別シェア】



【韓進海運の資産売却】



韓進海運の経営破綻により2M(マースク・MSC)がシェアを伸ばす

邦船三社のコンテナ船事業統合について

2016年10月31日、邦船三社（川崎汽船、商船三井、日本郵船）が**定期コンテナ船事業統合を発表**。新たに**定期コンテナ船事業（海外ターミナル事業含む）統合を目的とした合併会社を設立予定**。

統合コンテナ船事業会社は**世界第6位のコンテナ船社**となり、**アジアー北米航路における同社のシェアは単独船社として最大となる約18%に達する**。

アジアー北米航路の最大シェアを有するコンテナ船社が我が国に誕生することや、韓進海運の破綻による韓国海運の競争力低下などを踏まえ、こうした機会を逃さず我が国の統合コンテナ船事業会社を支える港湾機能の強化を図る必要。

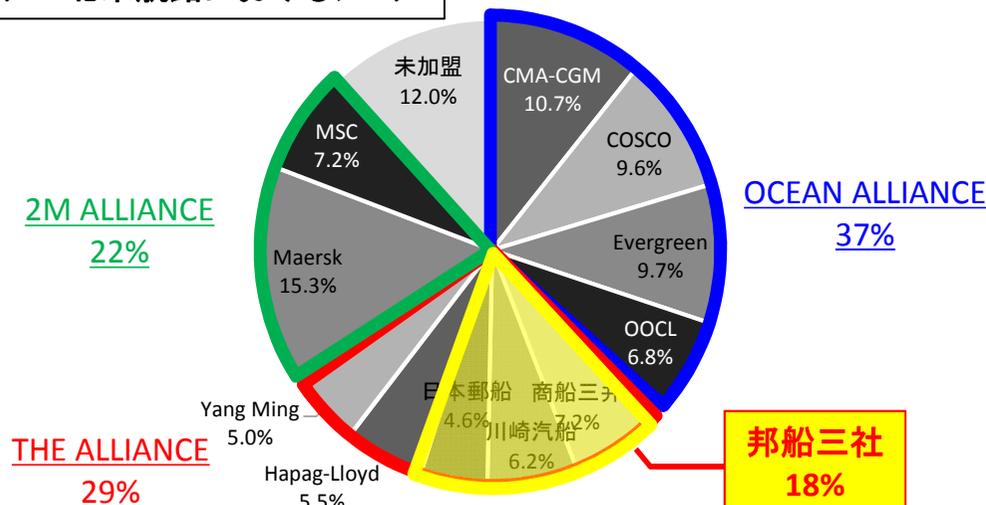
合併会社の概要(予定)

項目	概要
出資比率	川崎汽船31% 商船三井31% 日本郵船38%
出資額	約3,000億円（船舶、ターミナル株式の現物出資等を含む）
事業内容	定期コンテナ船事業（海外ターミナル事業含む）
船隊規模	約140万TEU（業界6位、グローバルシェア約7%に相当）

統合の日程

契約締結日 2016年10月31日
 合併会社設立日 2017年7月1日(予定)
 サービス開始日 2018年4月1日(予定)

アジアー北米航路におけるシェア



船腹量ランキング

		2016年10月時点		
順位	会社名	船腹量 (千TEU)	シェア	【参考】売上高 (億円)
1	Maersk	3,172	16%	24,441
2	MSC	2,800	14%	非公表
3	CMA CGM(+APL)	2,172	11%	21,717
4	COSCO(+CSCL)	1,555	8%	13,386
5	Hapag-Lloyd(+UASC)	1,477	7%	12,720
6	邦船三社	1,382	7%	20,403
7	Evergreen	983	5%	4,416
8	Hamburg Süd	598	3%	6,449
9	OOCL	573	3%	6,105
10	Yang Ming	561	3%	4,209
11	Hyundai	454	2%	5,192
12	PIL	370	2%	-

(出典) Alphaliner、各社IR情報

(注) 売上高：海外船社は2015年12月期、邦船三社は2016年3月期。
 売上高が確認できなかった船社は「-」で表記。
 1ドル=103円、1ユーロ=115円、1元=15円、1台湾ドル=3.3円、1ウォン=0.09円で算出。

2015年9月時点

順位	会社名	船腹量 (千TEU)	シェア
1	Maersk	3,053	15%
2	MSC	2,680	13%
3	CMA CGM	1,791	9%
4	Hapag-Lloyd	958	8%
5	Evergreen	946	5%
6	COSCO	866	5%
7	CSCL	702	3%
8	Hamburg Süd	625	3%
9	Hanjin	622	3%
10	OOCL	591	3%
11	商船三井	585	3%
12	APL	556	3%
13	Yang Ming	530	3%
14	日本郵船	516	2%
15	UASC	450	2%
16	川崎汽船	399	2%
17	PIL	384	2%
18	Hyundai	380	2%

統合対象事業の規模

	川崎汽船	商船三井	日本郵船	合併会社 (単純計算)
売上高(億円) ^{※1}	6,149	7,191	7,063	20,403
運航船腹量 ^{※2}	357千TEU	517千TEU	508千TEU	1,382千TEU
運航隻数 ^{※3}	66	92	98	256
我が国発着の基幹航路数 ^{※2}	北米: 3 欧州: 0	北米: 2 欧州: 1	北米: 3 欧州: 1	

※1: 2016年3月期(統合対象事業の含まれるセグメント情報のため統合対象事業全ての売上高とは異なる)、※2: 2016年10月時点、※3: 2016年9月時点

邦船三社の定期コンテナ船事業統合会社について

2017年5月31日、**邦船三社**（川崎汽船、商船三井、日本郵船）が**定期コンテナ船事業統合会社の商標や拠点等を発表**。持株会社を日本（東京）に設立し、事業会社をシンガポールに設立し、提供するサービスの商標を「Ocean Network Express」とすることを発表。

定期コンテナ船事業統合会社について

サービス商標：Ocean Network Express

<持株会社>

拠点：日本（東京）

<事業会社>

拠点：シンガポール

地域統括拠点：香港、シンガポール、英国（ロンドン）、

米国（バージニア州リッチモンド）、

ブラジル（サンパウロ）

90カ国以上でサービス展開予定

今後の予定

合併会社設立日 2017年 7月 1日（予定）

サービス開始日 2018年 4月 1日（予定）

（出典）川崎汽船株式会社、株式会社商船三井、日本郵船株式会社報道発表資料（平成29年5月31日）より

マリタイムデーリーニュース 平成29年6月1日（木）

邦船3社の統合会社

社名はOcean Network Express

本社は東京、事業会社を星に

日本郵船、商船三井、川崎汽船の邦船3社は5月31日、今年7月1日に統合する定期コンテナ船事業の持株会社の社名を「Ocean Network Express Holdings」とし、提供するサービスの商標を「Ocean Network Express」にすると発表した。持株会社を東京に、事業会社はシンガポールに設立する。事業会社の地域統括拠点は香港、シンガポール、英国（ロンドン）、米国（バージニア州リッチモンド）、ブラジル（サンパウロ）に設立する予定。ただ、持株会社・事業会社ともにトップ人事は明らかにされなかった。

日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社では昨年10月31日、3社の定期コンテナ船事業（海外ターミナル事業含む）について同日付で事業統合契約を締結し、合併会社を設立すると発表。当時は統合会社の社名、本社所在地、人員体制などは未定とし、船舶の保有・用船についてもこれから検討していくとされていた。

今回の発表では、持株会社の社名を「Ocean Network Express Holdings」と決定し、提供するサービスの商標については「Ocean Network Express」にすることが明らかにされた。

所在地については、持株会社は東京都内に設立し、事業会社をシンガポールに設置する。事業会社の地域統括拠点は香港、シンガポール、英国（ロンドン）、米国（バージニア州リッチモンド）、ブラジル（サンパウロ）に設立する予定だとしており、世界90カ国以上でサービスを展開していくとしている。

一方、注目が集まっていた社長人事については未定で、この日は公表されなかった。ただ、関係者は「活動拠点は、持株会社の社長が東京、事業会社の社長はシンガポールになる」と説明しており、それぞれ事業会社のトップは海外から登用する可能性を示唆した。

今後の流れとしては、予定通り17年7月1日に3社が出資して合併会社（統合持株会社）を設立。来年4月1日からサービスを開始することになっている。

また、持株会社と事業会社の詳細は「関係各国の競争法上の審査・承認手続きが完了した段階で、改めてお知らせする」としている。合併についての各国の審査状況については先にシンガポールで承認されたが、米国・欧州・日本についても「それぞれ着



来年4月にサービスを開始する統合会社
（写真は商船三井のコンテナ船「MOL Triumph」）

実に進行している」としている。

統合会社の資本金は船舶、現物出資を含めて約3000億円、出資比率は日本郵船38%、商船三井と川崎汽船はそれぞれ31%となる。合併会社は各社の持分法適用会社として継続されるため、3社とも社の中核事業の1つであるという位置付けは変わらない。

事業統合におけるシナジー効果は約1100億円を見込んでおり、3社を合わせた売上高は2兆円超、船腹量は143万TEU（4月現在）に達する。これにより「シェア約7%、世界5位」（新会社のホームページ記載、4月時点）のメガキャリアが誕生することになる。

なお、3社は今年4月から、ハバックロイド、陽明海運との5社で結成されたコンテナ船アライアンス「ザ・アライアンス（TA）」による協調配船サービスをスタート。アジア～欧州・地中海航路、アジア～北米西岸・東岸航路、大西洋航路、アジア～中東航路の計6航路でサービスを展開している。

統合会社についてのホームページ（<https://ocean-networkexpress.com>）も開設されている。