

## 自動車船市場の動向

今回の Topics は、自動車船市場の動向についてお届け致します。

### 1 自動車輸送の需給

世界の地域間(アジア/北米、アジア/欧州などの長距離輸送)完成車輸送の荷動きは、2008年の世界経済の後退により2009年に925万台(対前年比35%減)に落ち込みましたが、2010年に1,263万台、2014年は1,422万台と、2008年の水準にまで回復しました。また、今後も緩やかな増加が続くと見込まれています。

一方、輸送能力(2,000台積み以上の集計)は、2009年に629隻・約316.7万台でしたが、2015年には673隻・384.3万台と、台数ベースで2009年対比21%増加しました。

現在の船腹量673隻のうち、4,000台積み以上の大型船は569隻あります。更には同船型以上の大型船の発注残も50隻以上にもおよんでいることから、2019年の輸送能力は2015年対比10%増と見込まれており、船腹供給の過剰が懸念されています。



海の日に一般公開された、川崎汽船の新造自動車運搬船“Hawaiian Highway”

### 2 自動車船輸送市場の特徴

自動車船による世界の完成車輸送市場は、台数ベースで大手8社が90%近く(本邦大手3社で40%以上)を占めるマーケットで、一般に運航規模が大きく、荷主との連携や輸送技術に高い専門性が求められるという特徴があります。大手8社とは、本邦大手3社に加え、EUKOR Car Carriers、Hyundai Glovis、Wallenius Wilhelmsen Logistics、Grimaldi、Hoegh Autolinersを指します。

自動車の荷動きは一般消費財と異なり、景気変動の影響を大きく受けるために、上記のとおり2008年の世界経済後退時に大幅な落ち込みがありました。その際にも170隻の解撤処分や新造船発注の抑制が行われ、市場は比較的短期間で回復しました。

### 3 輸送ルートの多様化

完成車の輸送ルートは、依然として日本・韓国から欧州・北米が中心ですが、日系・韓国系メーカーの海外生産の拡大による、メキシコから北米向け輸送や、北アフリカから欧州向け輸送が増加しているほか、少量ながらインドからメキシコ・欧州向けもあり、さらには欧州系メーカーの中国生産車の米国や発展途上国への輸出も計画されているなど、仕出地・仕向地が分散し、それに伴い輸送ルートが多様化しています。自動車船運航船社は、このような変化の中で採算性向上に向けて、船型の大型化、重量物・プロジェクト貨物の取込み、ハブ港を活用したフィーダー輸送などの対応策に取り組んでいます。次項より、それぞれについてご紹介します。

### 4 船舶の大型化

採算性向上に向けた対応策としてまずあげられるのが船舶の大型化と、省燃費の高効率船の投入による輸送車両1台あたりの輸送コスト削減です。自動車船の標準船型は、長らくパナマ運河を通航可能な6,000~7,000台積みみの船舶(パナマックス船型)でしたが、2016年4月のパナマ運河拡張を控え、この標準船型を上回る7,000~8,000台積み(最大8,500台積み)の船舶(ポストパナマックス船型)が建造されています。ポストパナマックス船型の積載台数は、パナマックス船型の20%増ですが、省燃費エンジンの利用により、1台当たりの輸送コストは約半分になると言われています。

しかし、船舶の大型化は荷動きの読みを間違えると需給のバランスを崩し、運賃の低下を招く恐れもあります。一般に自動車船運航船社は、消スペース率の目標値を「健全ライン」とされる 85% (ちなみに満船運航は 90%) に設定していますが、2014 年は輸送実績が前年対比ほぼ横ばいであったのに対して、輸送能力が 2% 程度増加したことから、全世界の消スペース率は前年比 1.3% 下落し、推定で 84% 程度となった模様です。また今後の見通しについて、船腹供給の過剰が懸念されているのは先述のとおりです。



横浜港に入港した世界最大の自動車・トラック専用船“Hoegh Target”

## 5 船舶の大型化に向けた船社の対応

自動車船運航船社における船舶の大型化への対応ですが、本邦の船社でも 7,500~8,000 台積みのポストパナマックス船型と、荷主の出荷パターンや寄港地の制約などから、7,000 台積み程度の汎用性の高いパナマックス船型に対応が分かれています。

現在のところ各船社は、輸送ルートが日本・韓国積み中心からどのように変化するかを模索し、その最適船型やハブ港を活用したフィーダー輸送を含めた次世代自動車船輸送形態を探っている状況にあるものと思われます。

## 6 重量物・プロジェクト貨物の取込み

自動車船運航船社は消スペース率向上に向けて、自動車船の船尾ランプと艙口の大型化、調節可能デッキの増設などを行い、プロジェクト貨物や建設機械・鉄道車両などの、かさ高・重量貨物の取込みにも取り組んでいます。原油価格の下落に伴い投資意欲が弱まったものの、エネルギー関連資材の中東や北米向け貨物、鉱山機械などの欧州から豪州向け貨物が増加し、アジアから米国向け建設機械の輸送需要が今後も続く見通しです。

## 7 ハブ港を活用したフィーダー輸送

完成車の貨物損傷の大半は荷役時に発生するため、自動車船運航船社はこれまで損傷発生要因となる積替えを可能な限り回避してきました。しかし、仕出地・仕向地の分散が進み、船舶が大型化する中で効率的な配船を行うために、一部の船社ではハブ港から小型船を利用した近隣地域へのフィーダー輸送を開始しており、今後このような形態の運航が増加する見通しです。同環境下、積み替え時の損傷発生動向などが注目されます。

本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せくださいますよう、宜しくお願い申し上げます。

(写真および情報提供: <「荷主と輸送」>より)

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」  
[http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/index2.html](http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html)  
 TOKIO MARINE Topics (船舶)  
[http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/news/tokiomarine\\_topics/hull.html](http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/tokiomarine_topics/hull.html)

## TOKIO MARINE Topics (本船事故情報)

(2015年11月発信分を纏めて掲載しております)

### 1. 2015年11月24日配信分

#### (1)本船明細・航路・積載貨物

“MSC KATRINA”

コンテナ船、140,096 G/T、2012年建造

船籍：パナマ

登録船主：Potty Holdings SA(スイス)

航路：廈門、香港、シンガポール(各10.19、22、25出帆) → アントワープ、ハンブルク(各11.18、22出帆)

積載貨物：コンテナ貨物

#### (2)事故概要

- ・本船 MSC KATRINA は、2015年11月20日、アントワープ／ハンブルク航行中、2番船艙から出火。
  - ・本船はドイツ・ヘルゴランド島沖まで進み、乗組員はクックスハーフェンからの消防士の助けを得て消火活動にあたり、鎮火した。
  - ・乗組員2名が負傷し、ヘリコプターで病院に搬送されている。
  - ・11月21日日本船はハンブルクのユーロゲートターミナルに接岸、火元近辺の数本のコンテナを荷卸した。
- (情報入手元：W.K.Webster)

### 2. 2015年11月10日配信分

#### (1)本船明細・航路・積載貨物

“MSC FLAVIA”

コンテナ船、140,096 G/T、2012年建造

船籍：パナマ

登録船主：Compania Naviera Flavia SA(スイス)

航路：中国(廈門(10.20出帆)) → 米国(ロングビーチ(11.9出帆))

積載貨物：コンテナ貨物

#### (2)事故概要

- ・本船 MSC FLAVIA は、2015年10月20日に中国廈門を出帆し、米国西海岸向け航行中、太平洋上にて台風25号(英語名：チャンパー)による荒天に遭遇。2015年11月9日に本件事故が報告された。
  - ・本船は米国ニューポートビーチに到着、複数のコンテナが荷崩れしており、貨物も損傷ないし流失した可能性もある。
- (情報入手元：W.K.Webster)

(内容は、いずれも情報配信時点のものです)