

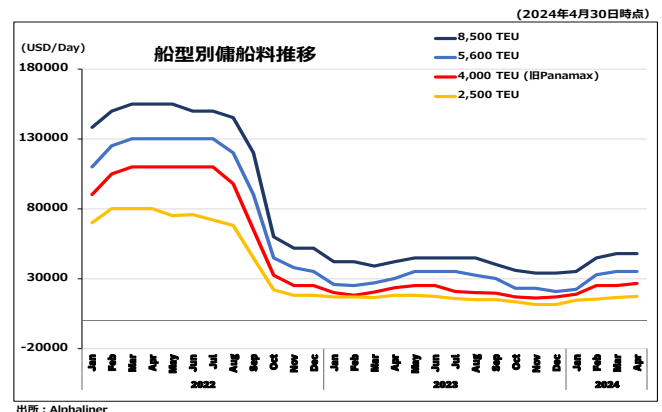
コンテナ船マーケット動向（4月）

1. 備船市場概況

(1) 4月の概況

Alphaliner による 4 月 30 日時点の 8,500TEU 型コンテナ船備船料（備船期間は 12 カ月）は、USD48,000/DAY（変動無し）、5,600TEU 型は USD35,000/DAY（変動無し）、4,000TEU 型は USD26,800/DAY（7.2%増）となるなど、前月に比べ全ての船型が横這い乃至上昇した。

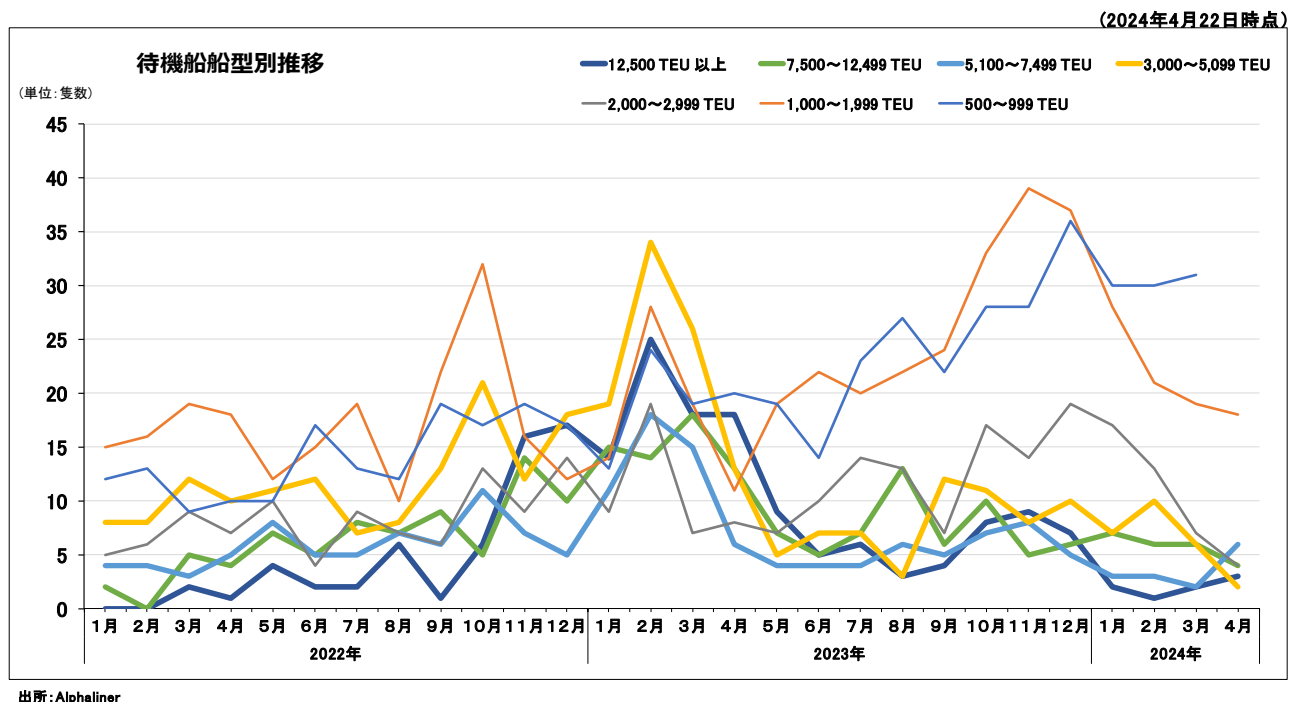
直近の成約では、Hapag-Lloydが4,308TEU型をUSD26,800/DAY（期間11-14カ月）、Maerskが3,534TEU型をUSD25,000/DAY（期間12カ月）で新規に成約したほか、SeaLeadが4,636TEU型をそれぞれUSD32,000/DAY（期間12-14カ月）で延長した。



(2) 待機船状況

Alphalinerによると、4月22日時点の待機コンテナ船の隻数・船腹量は196隻・71.8万TEUとなり、3月11日時点に比べ、隻数では6隻減、船腹量では5.0万TEU増となった。全供給船腹量に占める割合は2.4%と前月より変動はなかった。

Repair（入渠船）、Idle Ship（不稼働船）ともにほとんど変動がなかった。Idle Ship（不稼働船）の全供給船腹量に占める割合は、前月より0.1ポイント減となる0.6%となっている。



このうちIdle ship（不稼働船）は運航船社が保有する待機船が47隻、15.7万TEU、非運航船主の保有する待機船が26隻、2.4万TEUとなっており、3月11日時点に比べて前者は隻数に変動無く0.2万TEU増、後者も隻数に変動無く、0.9万TEU減であった。一方、Repair（入渠）のため待機状態となった船は131隻・

53.7万TEUで3月11日時点から隻数は2隻増、船腹量は5.6万TEU増加した。

Idle ship(不稼働船)を船型別でみると、3,000TEU未満が前月から7隻減の50隻、3,000～5,099TEU型が4隻減の2隻、5,100～7,499TEU型は4隻増の6隻、7,500～12,499TEU型は2隻減の4隻、12,500～17,999TEU型は変動無く2隻、18,000TEU以上は1隻増の1隻であった。不稼働船全体では前月から8隻減となる65隻であった。

待機船状況内訳

(単位:隻)

船型	2024年4月22日時点				2024年3月11日時点				Idleship 増減数	Repair 増減数
	待機船	Idleship(不稼働船)		Repair (入渠船)	待機船	Idleship(不稼働船)		Repair (入渠船)		
		船社 支配船	非運航 船主船			船社 支配船	非運航 船主船			
3,000TEU未満	181	28	22	-	186	33	24	-	▲ 7	-
3,000～5,099TEU	2	2	0	-	6	4	2	-	▲ 4	-
5,100TEU～7,499TEU	6	6	0	-	2	2	0	-	4	-
7,500TEU～12,499TEU	4	4	0	-	6	6	0	-	▲ 2	-
12,500TEU～17,999TEU	2	2	0	-	2	2	0	-	0	-
18,000TEU以上	1	1	0	-	0	0	0	-	1	-
計	196	43	22	131	202	47	26	129	▲ 8	2

出所: Alphaliner

2. 2024 年 4 月成約状況

成約情報の提供元である Alphaliner 社との契約上、NYK 従業員のみの閲覧となっています。NYK 従業員は以下 Sharepoint の 12 ページをご覧ください。

【4 月】

[調査グループ社内共有 - Alphaliner Monthly Monitor 4 月, 2024.pdf \(sharepoint.com\)](#)

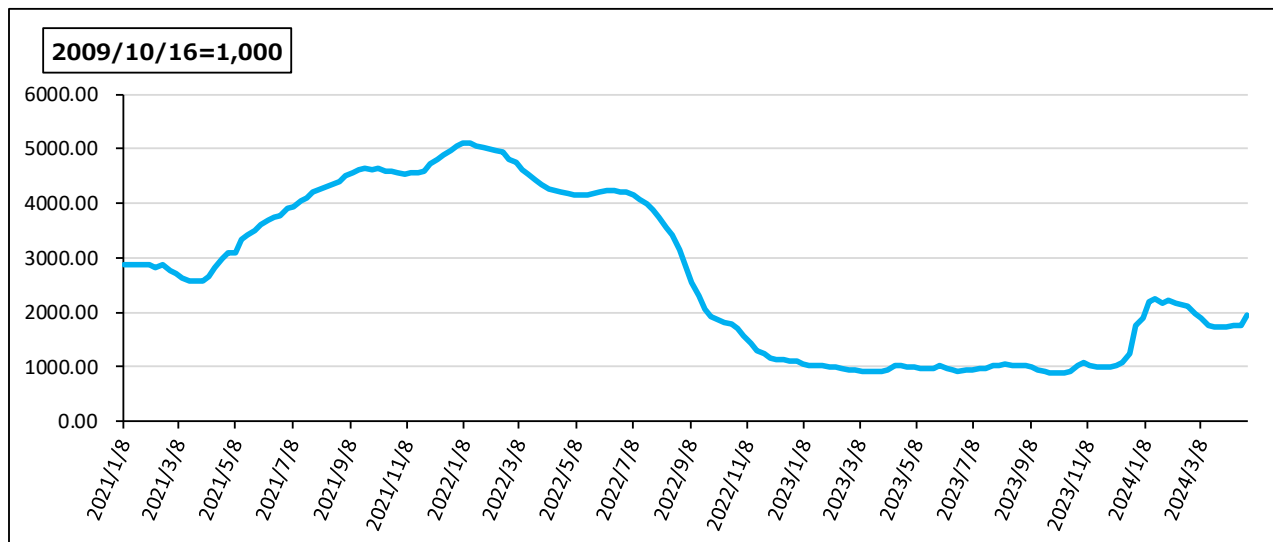
3. コンテナ船運賃

上海航運交易所(SSE)の上海輸出コンテナ総合運賃指数は、2月9日付け以降7週連続で下落していたが4月3日付け以降4週連続で上昇し、1,940.63ポイントとなった。3月末との比較では209.65ポイント増であった。指数を構成する主要航路では、一部のアジア域内航路を除き全ての航路で増加した。北欧州往路(ウェイト20%)が3月末に比べ+15.3%、地中海航路(10%)が同+7.5%、北米西岸航路(20%)が同+5.7%、北米東岸航路(7.5%)が同+4.8%となっている。

欧州・北米航路の運賃市況は、4航路全てで上昇した。中国の労働節休暇前の駆け込み需要の影響があったと考えられる。欧州航路では、4月中旬に一部の船社が実施したGRIが市況の下支え要因となったと考えられるほか、紅海危機の長期化を踏まえこれから迎えるピークシーズンに向けた前倒し出荷が影響を与えている可能性がある。

5月の欧州・北米航路における欠便予定は、4月末時点では北米西岸航路を除き前月に比べ増加する予定となっている。新造大型船の就航が続く中、ピークシーズンに向けた荷動きの動向次第ではあるものの、欠便の増加による供給船腹量の減少による市況の安定化を期待したい。

SCFI 総合指数



東西主要航路における SCFI の推移は以下の通りである。

【2024年4月SCFI】

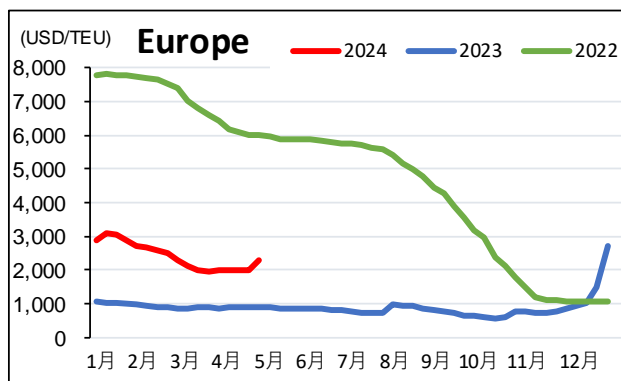
*総合指数 2009/10/16 = 1,000

SCFI	2024/4/3	2024/4/12	2024/4/19	2024/4/26
総合指数*	1,745.43	1,757.04	1,769.54	1,940.63
上海－欧州 (USD/TEU)	1,997	1,971	1,971	2,300
上海－地中海 (USD/TEU)	3,014	3,010	3,048	3,235
上海－北米西岸 (USD/FEU)	3,308	3,205	3,175	3,602
上海－北米東岸 (USD/FEU)	4,359	4,179	4,071	4,661

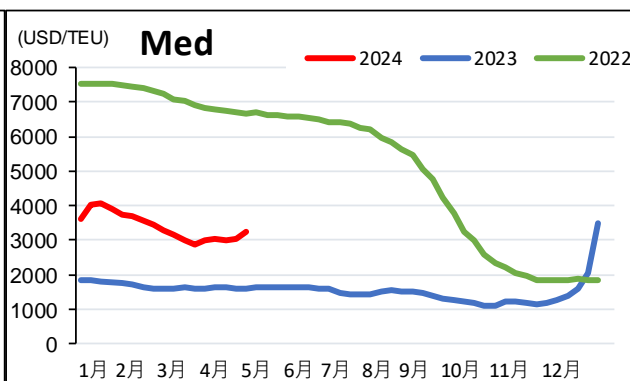
出所：上海航運交易所

(1) 欧州航路の SCFI 推移

【北欧州航路の SCFI】



【地中海航路の SCFI】



北欧州航路のSCFIは、3月29日付け以降僅かながらも2週連続で上昇し、その後は横這いで推移したが4月末時点ではUSD2,300/TEUと上昇した。前月末に比べUSD306/TEU(15.3%)の上昇であった。

地中海航路のSCFIは、3月29日付け以降僅かながらも2週連続で上昇し、4月12日付けでは僅かに下落したものの、その後は2週連続で上昇し、4月末時点ではUSD3,235/TEUとなった。前月末に比べUSD226/TEU(7.5%)の上昇であった。

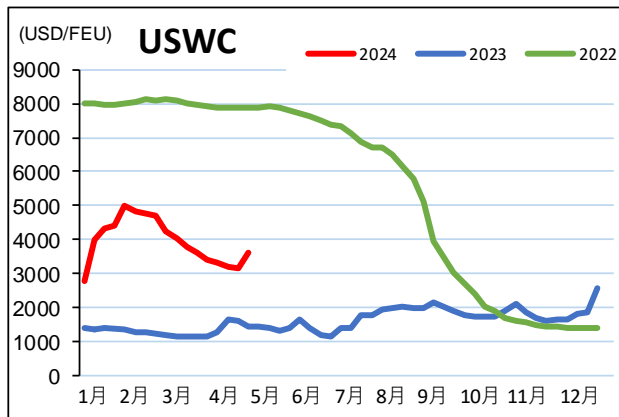
欧州航路のSCFIは、北欧州・地中海航路とも3月下旬以降僅かながらも上昇傾向で推移した。4月中旬に一部の船社が実施したGRIが市況の下支え要因となったと考えられるほか、中国の労働節休暇前

の駆け込み需要が影響を与えているとみられる。

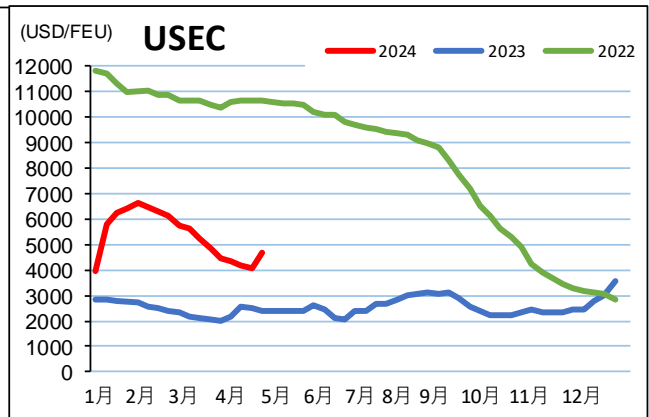
欧州航路における4月の欠便は、5月3日時点で、北欧州航路で6便、欠便船腹量の割合は前月に比べ14.7ポイント減となる8.7%、地中海航路では5便、欠便船腹量比率は前月から5.0ポイント減となる7.1%となっている。5月（WK18～22）の欠便は、北欧州航路が9便（10.3%）、地中海航路で10便（11.2%）が予定されている。

（2）北米航路の SCFI 推移

【北米西岸航路の SCFI】



【北米東岸航路の SCFI】



北米西岸航路のSCFIは、2月9日付け以降10週連続で下落していたが、4月26日付けでは11週ぶりに上昇に転じ、前月末比USD195/FEU（5.7%）の上昇となるUSD3,602/FEUとなった。

北米東岸航路のSCFIは、2月9日付け以降2週連続で下落し、2月9日付け以降10週連続で下落していたが、4月26日付けでは11週ぶりに上昇に転じ、前月末比USD214/FEU（4.8%）の上昇となるUSD4,661/FEUとなった。

北米航路の運賃市況は両航路とも2月上旬以降下落傾向で推移していたが、4月末時点では11週ぶりに上昇した。中国の労働節休暇前の駆け込み需要が影響を与えたとみられる。

北米航路における4月の欠便は、5月3日時点で、北米西岸航路では18便、供給船腹量に占める欠便船腹量の割合は前月末比2.8ポイント減となる10.5%、北米東岸航路では9便、欠便船腹量比率は前月比3.7ポイント増となる9.0%となった。5月（WK18～22）の欠便は、北米西岸航路で14便（6.4%）、北米東岸航路で13便（11.5%）が予定されている。

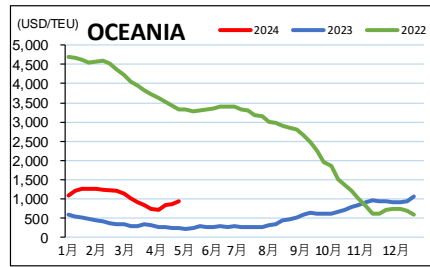
（3）豪州、中東、南米航路の SCFI 推移

豪州航路のSCFIは、4月12日付け以降3週連続で上昇し、4月26日付では前月末比USD484/TEU（39.9%）の上昇となるUSD929/TEUとなった。

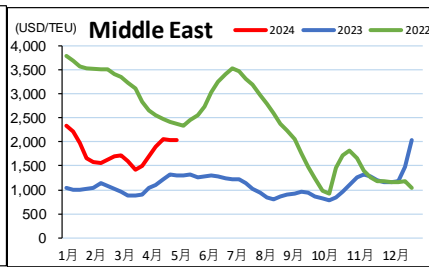
中東航路のSCFIは、3月22日付け以降4週連続で上昇した後翌週には下落したものの、4月末時点では上昇し、USD2,047/TEUとなった。前月末からUSD350/TEU（20.6%）の上昇であった。

南米航路のSCFIは、3月22日付け以降6週連続で上昇し、4月末時点では前月末に比べUSD1,835TEU（65.8%）の上昇となるUSD4,623/TEUとなった。

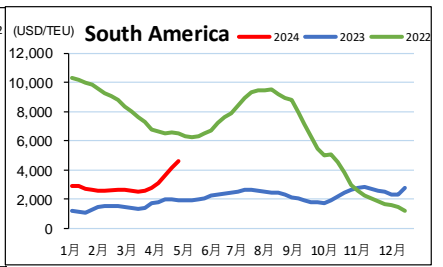
【豪州航路の SCFI】



【中東航路の SCFI】



【南米航路(Santos)の SCFI】



出所: Shanghai Shipping Exchange、Drewry、Clarksons

(調査グループ 松尾 聡)