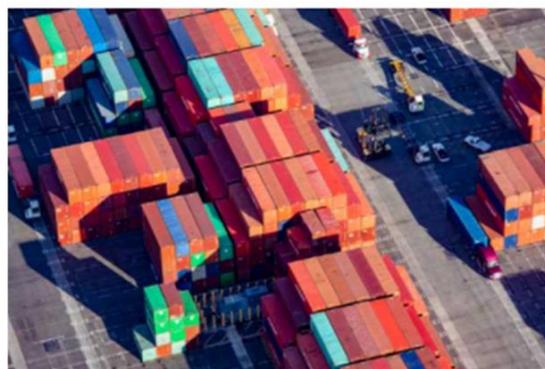


国際物流網の混乱～収束には時間を要する見込み

◆米国西海岸の2大港の大混雑続く、24時間無休稼働に

2021年10月13日、米国のバイデン大統領は、西海岸で続いている貨物船の混雑・滞留を改善するため、ロサンゼルス港とロングビーチ港を平日昼間だけでなく24時間・週7日無休体制に変更する方針を発表した。これを受けて10月20日には、カリフォルニア州知事が必要な措置を関係機関に指示する知事令を出した。

ロサンゼルス港とロングビーチ港では、米国内に入るコンテナ貨物の約4割を扱うが、20年11月以降、数十隻のコンテナ船が入港待ちのため沖合で長蛇の列をなし、荷揚げ後も港内で数日から長いときは2、3週間滞留するという状態が続いてきた。物流の混乱と商品



(出典：<https://www.portoflosangeles.org/news/latest-news>)

の供給不足は、クリスマス商戦などでの個人消費への影響やインフレ加速を通じ、経済回復の下押し要因となることが懸念されている。

◆コンテナ船滞留の経緯：コンテナ減産、中国から貨物急増、港湾作業員不足…

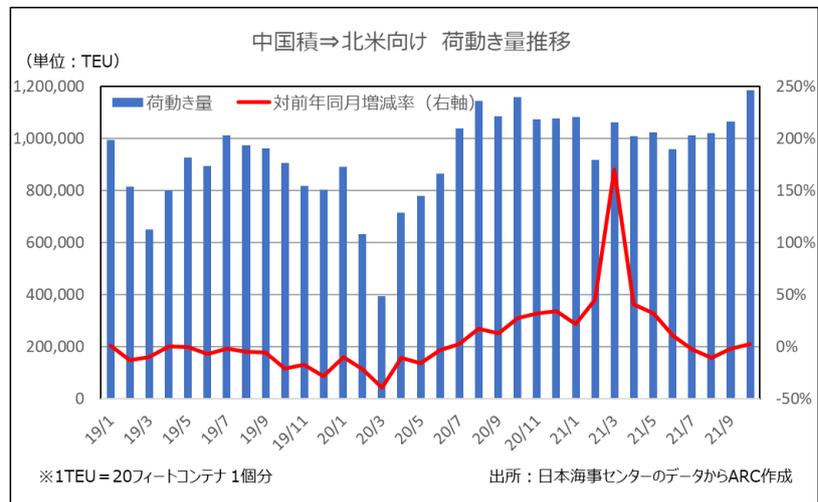
海上輸送の主要機材であるコンテナは、約98%が中国で生産されている。もともと19年頃から、米中貿易摩擦による荷動き悪化を懸念して、中国でのコンテナ生産量は減少していた（19年は対前年比40%減）。20年に新型コロナ感染が拡大してからは、中国が国内の経済活動を厳しく制限したため、コンテナ生産工場の稼働率はさらに低下した（20年1-6月は対前年同期比36%減）。

20年後半には、中国がいち早く経済活動を立て直し、供給力を急回復させる一方、欧米各国はロックダウンなどの経済制限措置を継続し、新型コロナ関連の緊急物資輸送や巣ごもり需要が増加したため、中国やアジア各国から欧米各国向けの輸出貨物が急増した。しかし、貨物を受け入れる米国では新型コロナ禍で港湾の荷役作業員が不足しており、さらに現場での感染対策や検査の強化などあって貨物の受け入れ作業が遅延し、急増した中国からのコンテナ船が20年夏頃から

滞留するようになった。

荷揚げした荷物を運ぶトラック運転手やシャーシ（コンテナ運搬用台車）なども不足し、21年初めにかけて貨物の滞留は悪化し続けた。その結果、空コンテナが米国内に滞留してアジアに回送されないため、さらにコンテナが不足するという悪循環に陥った。その後、コンテナの滞留状況は一時的に改善が見られたが、6月頃から再び悪化して今に至っている。

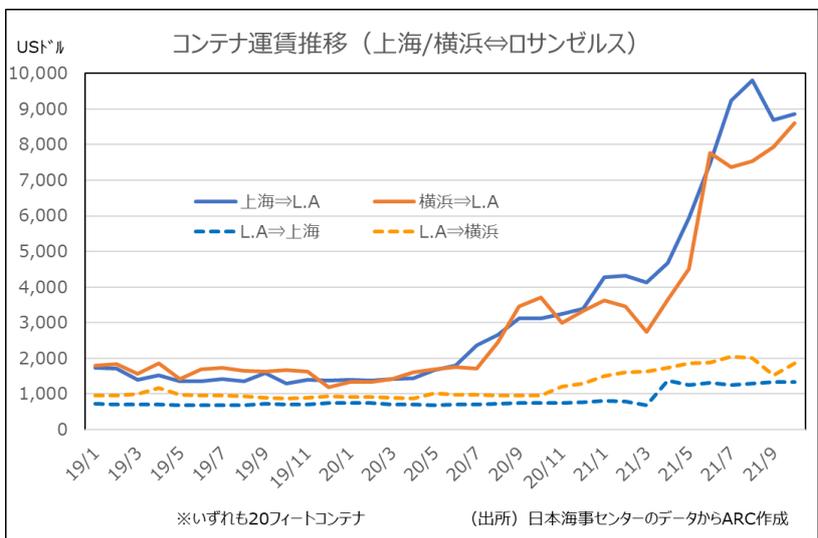
現状の混乱は、複数の要因が複合的に絡み合っ
て生じたものといえる。



◆海上運賃・航空運賃の高騰、インフレへの波及懸念

世界の貿易の約9割は海上輸送によるが、米中間のみならず、輸送能力不足は日本を含む世界各地に影響を及ぼし、国際物流の遅延を招いている。

また、これによってコンテナ船の輸送運賃が高騰している。日本海事センターによれば、上海からロサンゼルス向けのコンテナ運賃は、20年1～3月に20フィートコンテナで1,400ドル前後だったのが、21年7～9月は9,000ドル



前後と6倍以上に上昇した。横浜からロサンゼルス向けでも、1,300ドル台から8,000ドル前後まで高騰している。

その結果、荷主は、割高な航空便を緊急的に利用せざるを得なくなった。国際旅客便の減便と緊急空輸の増加で、航空運賃自体が上昇し、荷主へのコスト圧力はいっそう厳しくなっている。輸送費用等の物流コストに加えて原材料価格も上

昇したため、これらが製品価格に転嫁され、中長期的な物価上昇につながることも想定される。UNCTAD（国連貿易開発会議）は、コンテナ運賃の高騰がこのまま続けば、23年までに世界の輸入価格が11%上昇し、消費者物価を1.5%押し上げる可能性があるとの試算を11月18日に発表している。

◆需給ひっ迫の解消は緩やかなものになりそう

コンテナ不足により、荷主は各方面への海上輸送のブッキングに苦勞している。これに対し、輸送手段やルートの変更、他社とのコンテナ共有や混載化を進める一方、リードタイム設定や在庫水準の見直しが必要となっている。船会社は臨時便投入のみならず、大型船や新規コンテナの調達も進めている。英国のクラークソンズ・リサーチによれば、21年上半期の世界の新造船受注量は前年同期の2.92倍に達した。中国では、コンテナメーカーの生産も強化されている。

海上輸送混乱の収束時期を見通すのは難しい。米国西海岸の2港では、24時間・週7日体制によりコンテナ滞留の改善の兆しもみられる。また、海運コストの先行指標であるバルチック海運指数は10月以降、いったん下降に転じる局面もあった。しかし需要は高いレベルが続いており、新規船舶の生産は時間がかかるため、需給ひっ迫の解消は緩やかなものとなるだろう。オミクロン株など新型コロナウイルスの感染拡大状況にも大きく左右されるため、予断を許さない。

◆コロナ禍で改めて問われるサプライチェーン

サプライチェーンのグローバル化が進み、原材料・資材調達や製品供給において国際物流の重要性が高まるなか、コロナ禍は物流の停滞・寸断のみならず、生産活動の突如の停止や、世界中への影響の連鎖をもたらした。感染症のみならず、需要・供給の変動要因は多岐にわたり、精度の高い予測が難しくなっている。サプライチェーンの課題は、経済安全保障とも直結する。

日本企業は、東日本大震災を契機にBCP（事業継続計画）を軸としたサプライチェーンの見直しを進めてきたが、今回の混乱は、まだまだ想定外のリスクが起り得ることを認識させた。これらを踏まえ、企業としては、生産や在庫管理、物流業者との連携を含むグローバル・サプライチェーンのあり方を、もう一度基本から見直す必要があるだろう。

【本間克治、田中雄作】