

第2回国際海上コンテナ輸送の需給逼迫問題に関する情報共有会合  
議事概要

### 1. 総括的な状況説明

#### 【野村総合研究所 宮前 直幸氏】

- ・コンテナ生産量は回復しているが、巣ごもり需要等の影響で欧米の主要港湾で混雑が深刻化し、スケジュールの遅延やスペースの逼迫、海上運賃の高騰が継続。
- ・海上輸送から航空輸送への切替等により、航空運賃も上昇。日系荷主の生産・販売や物流コストにも影響。

#### 【JETROロサンゼルス事務所 森本 政司氏】

- ・北米西岸港は最大限稼働しているが、処理能力を超える荷動きにより、滞船が継続。
- ・今後も北米西岸港の労使交渉や海上輸送に係る年間契約交渉の先行きに加え、新型コロナウイルスの蔓延による労働力不足、労働コスト上昇等が懸念され、少なくとも夏頃までは全体の状況は大きく改善しないと考えて準備すべき。

### 2. 各業界からの発表

#### 【船社(OCEAN NETWORK EXPRESS(JAPAN)、A.P.Moller-Maersk)】

- ・北米港等の混雑による運航スケジュールの遅延により、日本発着サービスでも欠便が発生。今後も米国の消費財需要の高止まりが予想され、混雑解消の目処は立っていない。
- ・臨時船の投入、コンテナの追加購入などにより輸送スペースの確保に努めている。

#### 【物流事業者(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会)】

- ・代替的な輸送手段として、航空輸送のほか、欧州方面については中欧班列やシベリア鉄道、北米方面についてはメキシコの港湾を活用する動きも出ている。

#### 【荷主(日本機械輸出組合、日本醤油協会)】

- ・輸送スケジュールの遅延や物流コストの増大など、大きな影響を受けている。
- ・在庫の積み増しや輸入国の変更により、安定的な生産・輸送体制の確保に努めている。

### 3. 意見交換・質疑応答における主な発言

- ・北米向け程ではないものの、中国・台湾向けについても海上輸送に遅れが生じている。
- ・日本の製造業はサプライチェーン全体の見直しも考えるべき時期にきている。
- ・コンテナ船の予約キャンセルがあった場合も、効率的に船腹スペースを活用している。
- ・海上運賃の高騰について、価格転嫁が難しく、荷主にとって大きな負担となっている。
- ・東京港含め、国内の長期的なインフラ整備をお願いしたい。
- ・船社、物流事業者、荷主が一致団結してサプライチェーンの維持に努めていきたい。
- ・リチウムイオンバッテリー等の危険品輸送について、港や船社で規制が異なり、一部船社において内外での取扱いの差異が見られる。
- ・生鮮品については賞味期限があるため、品質保持のためにもコンテナ船のウィークリーサービスを維持していただきたい。

以上