

国際物流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 プリンシパル 宮前 直幸氏】

- ・本年1月以降、北米西岸港におけるコンテナ船の滞船数は減少しているが、世界的な運航スケジュールの遅延や運賃の高騰は継続している。
- ・米国・EU においては、サプライチェーンの混乱により在庫不足が発生。混乱が解消に向かっても、適正在庫への積み増し需要が発生する見込み。
- ・ウクライナ情勢の影響により、ロシア向けの海上・鉄道輸送はサービスを停止。欧州向けの航空輸送は、ロシア上空の迂回による運航時間・燃料搭載量の増加により、貨物搭載量・供給量が減少しており、運賃が高騰している。
- ・上海のロックダウンにより、製造業の調達、出荷等に支障を生じ、上海港では沖待ち時間が増加したが、5月以降は回復傾向。一方、内陸の物流機能の回復は遅れている。
- ・コンテナ船の大量発注により、中長期的には供給船腹量が増加し、需給逼迫の改善が期待される。国際航空貨物については、今後、国際旅客便の復便により、ベリースペースの増加が期待される。

【JETROロサンゼルス事務所 物流アドバイザー 森本 政司氏】

- ・北米西岸港の混雑は改善傾向にあるが、上海のロックダウンが解消されたことにより、6月末から7月にかけて新たなピークを迎える可能性がある。
- ・米国では消費が減速する兆候も見られるが、現在の物流混乱は少なくとも秋口まで続くのではないかと見られる。
- ・北米西岸港の労使交渉は、ターミナルの自動化が焦点となっている。過去の労使交渉の経緯に鑑みれば、労使協定が期限を迎える6月中に妥結する可能性は小さい。労使の隔たりが小さい場合、港湾オペレーションに影響せずに交渉が進行すると考えられるが、労使の隔たりが大きい場合、港湾オペレーションに影響するおそれがある。ただし、その場合、連邦政府が早期に介入する可能性が高い。
- ・米国連邦議会でも可決された海上輸送改革法案について、即効性があるかは疑問だが、連邦海事委員会の権限強化により、船社等に対して運賃交渉の「着地点」を考えさせる効果は期待できる。

2. 各業界からの発表

【海運業界(OCEAN NETWORK EXPRESS(JAPAN)、A.P.Moller-Maersk)】

- ・北米西岸港の滞船数は改善しており、日本寄港サービスについても運航スケジュールや供給スペースが改善傾向。ただし、スケジュール遵守率はウクライナ情勢の影響により再び低下。海上運賃についても、上海のロックダウン等の影響により再び上昇傾向。
- ・今後、労使交渉の推移や内陸の輸送キャパシティの圧迫等により、状況がさらに悪化する可能性がある。

【航空業界(定期航空協会)】

- ・国際航空貨物取扱量は、海上輸送の混乱等により、コロナ前を上回る実績で推移してい

たが、現在は落ち着いている。航空会社は、需要に応えるべく、貨物臨時便の運航等により対応している。

- ・ウクライナ情勢の影響により、欧州路線は迂回ルートで運航中であり、貨物搭載量の減少や運航コストの増加が発生している。燃油価格高騰の長期化も懸念される。
- ・上海のロックダウンにより空港の防疫体制が強化されており、航空貨物の荷動きも復調には程遠い。

【物流業界(国際フレイトフォワードーズ協会、航空貨物運送協会)】

- ・米国においては、海上コンテナの予約スペースに余裕が出てきており、運賃も低下傾向にあるが、鉄道接続貨物の滞留が増え始めており、国内陸送運賃も上昇基調。BCP の観点から、米国東岸、カナダ、メキシコ等の港湾に切り替える動きも見られる。
- ・中国においては、ロックダウン解除後の上海港の動き出しは比較的緩やか。
- ・欧州や東南アジアにおいても、経由港の混雑の影響により、コンテナ船の遅延等が発生。
- ・欧州向け航空輸送においては、「迂回ルート」が常態化しており、スペース不足や経由地での滞貨、遅延等が発生している。

3. 意見交換・質疑応答における主な発言

- ・リーファーコンテナがタイで不足しているが、同国において需給のバランスがとれていないこと、東南アジアのコールドチェーンの展開が進んでいること等が原因ではないか。
- ・日本発の海上輸送オプションが他国発に比べて限定的で、主要港が関東・関西・中部に集中している。船社の誘致や地方港の整備をお願いしたい。
- ・京浜港以外の抜港により、京浜港から他港へのトラック輸送が増加している。CO2排出量増加の懸念もある。
- ・海上貨物輸送にかかる運賃の高騰に関連して、米国ではコンソーシアムの監視を強化する動きがあるが、我が国の対応や他国との連携について教えてほしい。

以上