

# 国際物流を取り巻く環境変化

---

宮前 直幸

株式会社野村総合研究所  
アーバンイノベーションコンサルティング部  
モビリティ・ロジスティクスグループ  
プリンシパル

2022年1月14日

**NRI**

*Share the Next Values!*



## はじめに

- 国際物流では、2020年11月以降に発生した世界的な港湾混雑・コンテナ船の沖待ちにより、輸送遅延、貨物の滞留が起きました。
- 世界的な海上輸送の需給逼迫は、海上運賃、航空運賃の高騰をもたらしました。
- 荷主は、輸送リードタイムが延びることと定時性が低下したことで、在庫積み増しや緊急輸送により物流コストが増加し、生産や物流に多大な影響を受けています。
  
- 本日本話したい内容
  1. 国際海上コンテナ輸送の需要・供給動向
  2. 国際航空貨物の需要・供給動向
  3. 海上運賃、航空運賃の変化
  4. 荷主の生産や物流に与えた影響

# 国際海上コンテナ輸送を取り巻く動き

2019年

2020年前半

2020年後半

2021年

- ◆ 米中貿易摩擦の影響等による先行き懸念から、新規コンテナ製造量が減少。
- ◆ コロナにより中国における生産活動が縮小し、米国向けのコンテナ荷動きが低迷。  
(新規コンテナ製造量も同様に減少)
- ◆ 中国における生産活動が回復、北米等における巣ごもり需要もあいまって、米国向けのコンテナ荷動きが急拡大。
- ◆ LA(ロサンゼルス)/LB(ロングビーチ)港等の北米西海岸の港湾において、コンテナヤードのほか、トラック・鉄道などの内陸輸送に混雑が発生し、貨物の滞留や滞船、船舶の運航遅延が発生。
- ◆ 世界的に海上輸送の需給が逼迫、海上輸送運賃が高騰。
- ◆ 米国向け荷動き量が高止まりする一方、港湾から貨物を運び出すトラックドライバーやシャーシ、倉庫の空きスペースが不足し、貨物が滞留。北米西海岸の港湾において滞船が継続・悪化。世界的な船舶運航遅延も継続。
- ◆ 海上輸送の需給逼迫に伴い、海上輸送運賃が更に上昇。
- ◆ 10月13日、バイデン大統領がLA港の24時間/週7日操業や、Walmart等の荷主に対しコンテナ搬出の夜間時間の活用について要請したことを発表。
- ◆ 10月29日、LA/LB港の両港湾管理者が課徴金の徴収によりターミナル内のコンテナ搬出を促す措置を発表(11月1日より開始予定だったが、延期中)。
- ◆ 11月15日、LA/LB港において、海事当局と関連団体が、港湾周辺の密集滞船による危険の回避や大気汚染を避けるため、より広範囲の海域(SAQA)での待機制限及び両港向け船舶の減速航行を促す制度を導入。

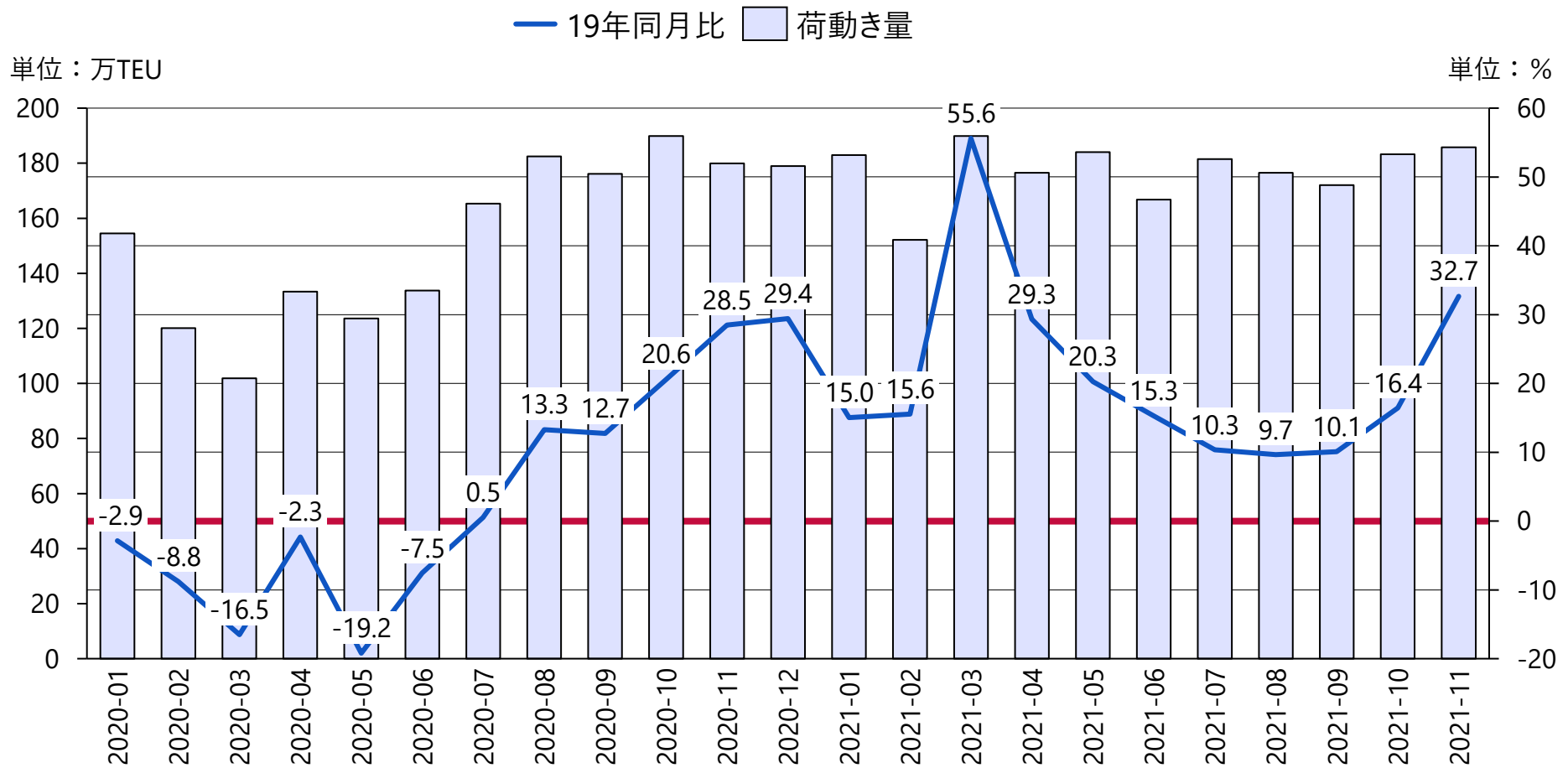
# 1. 国際海上コンテナ輸送の需要・供給動向

---

## アジア⇒北米のコンテナ輸送量

アジア⇒北米のコンテナ輸送量は、2019年同月比で17カ月連続して増加する。  
米国の巣ごもり需要が旺盛で、家具、電気機器等が大幅に増加する。

アジア18か国⇒米国 月別荷動き量の推移



出典) 日本海事センター企画研究部

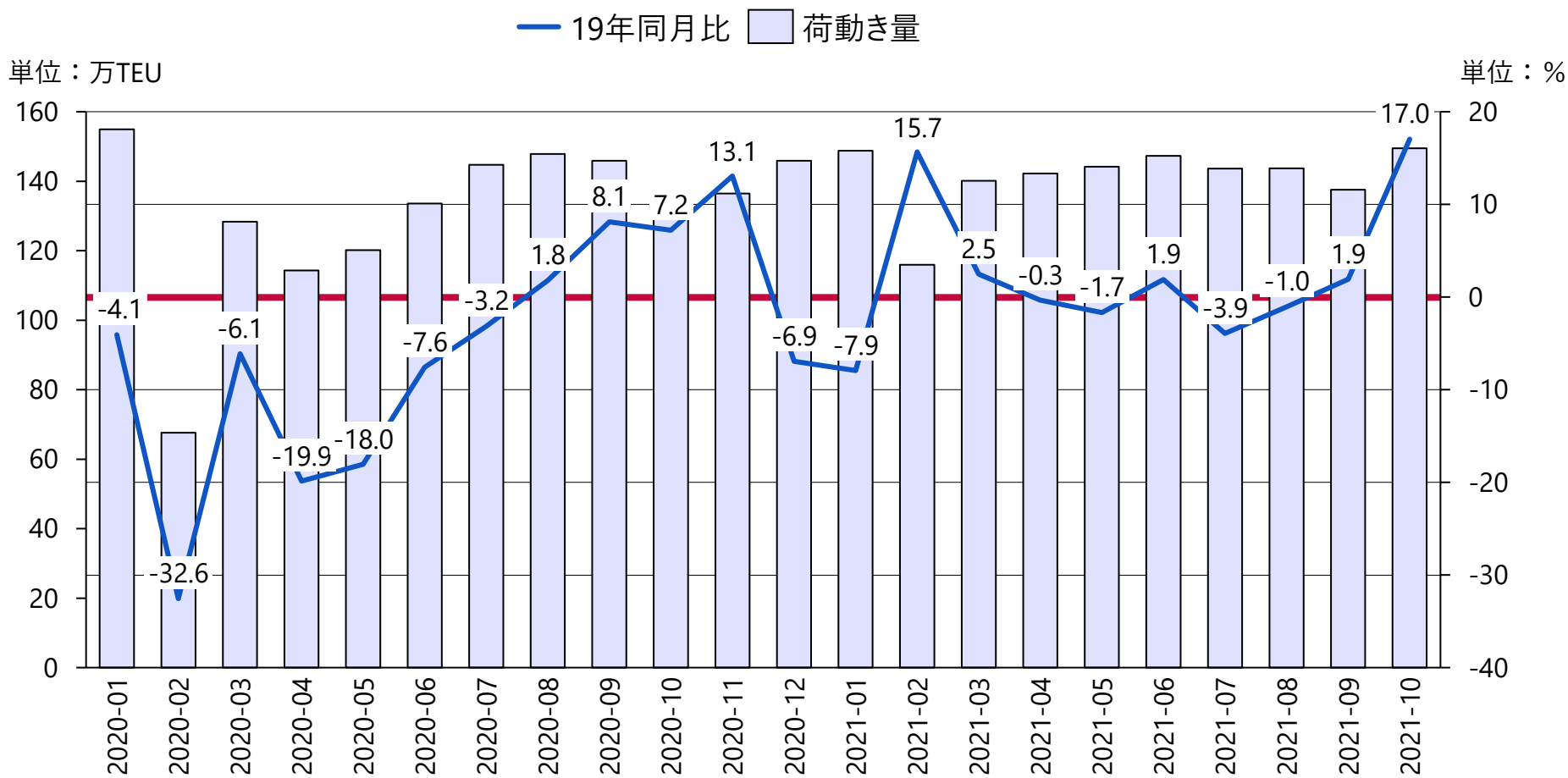
注1) PIERS社データ。速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある

注2) アジア18か国：日本、韓国、台湾、中国、香港、マカオ、シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、スリランカ、バングラディッシュ、パキスタン、インド

## アジア⇒欧州のコンテナ輸送量

アジア⇒欧州のコンテナ輸送量は、2019年と同水準で推移しており、例年と大差はない。  
米国同様、巣ごもり需要により、家具、電気機器等の増加がみられた。

アジア16か国⇒欧州 月別荷動き量の推移



出典) 日本海事センター企画研究部

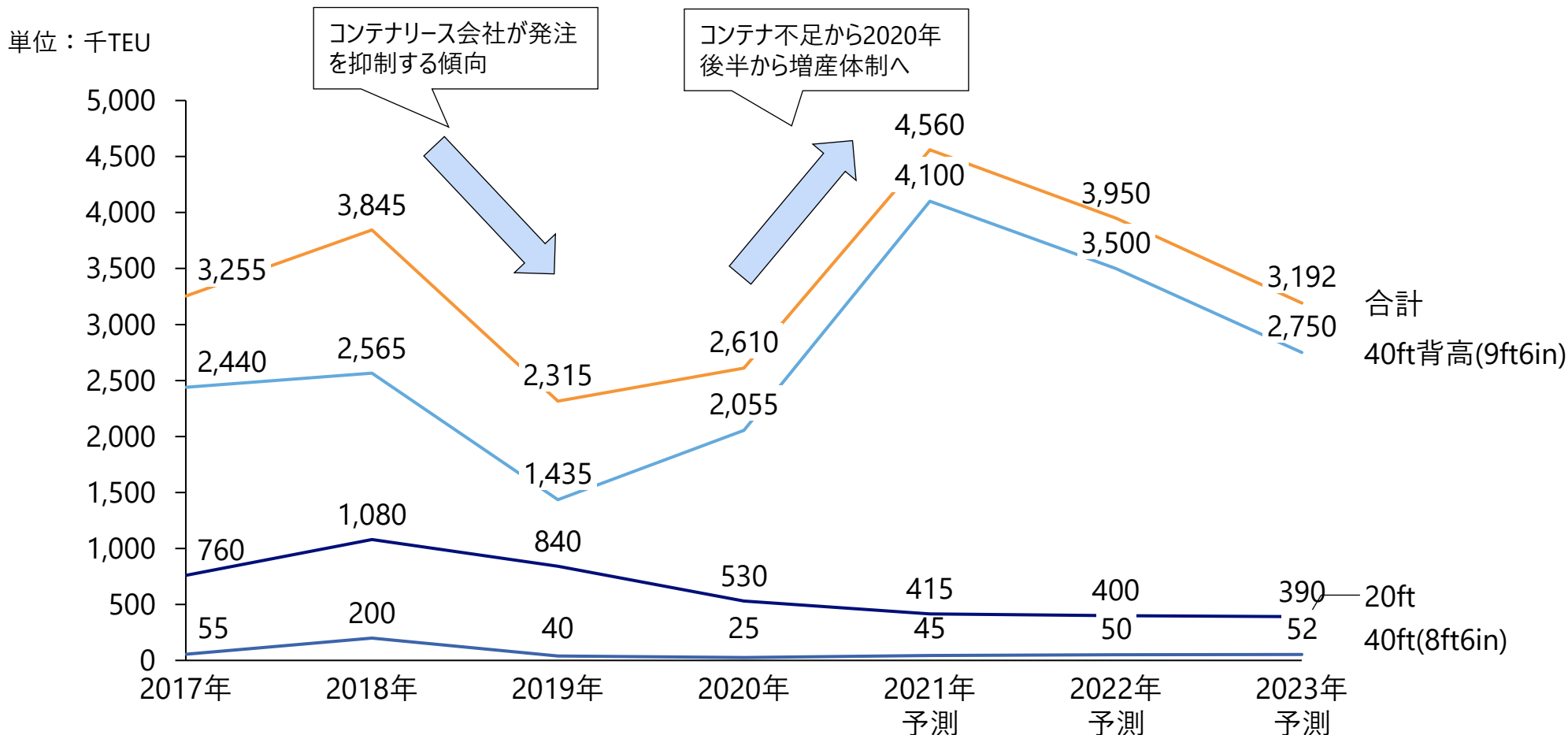
注1) Container Trade Statistics社データ。速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある

注2) アジア16か国：日本、韓国、台湾、中国、香港、極東ロシア、シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオス、ブルネイ

## 新造コンテナ生産

2019年に米中貿易摩擦に伴う荷動き低迷の懸念から、新造コンテナ生産量が前年比40%減と激減。2020年後半からコンテナ生産の増産体制が敷かれ、2021年は前年比75%に増加の見通し。

海上ドライ・コンテナ年間生産量の予測（Drewry社予測）

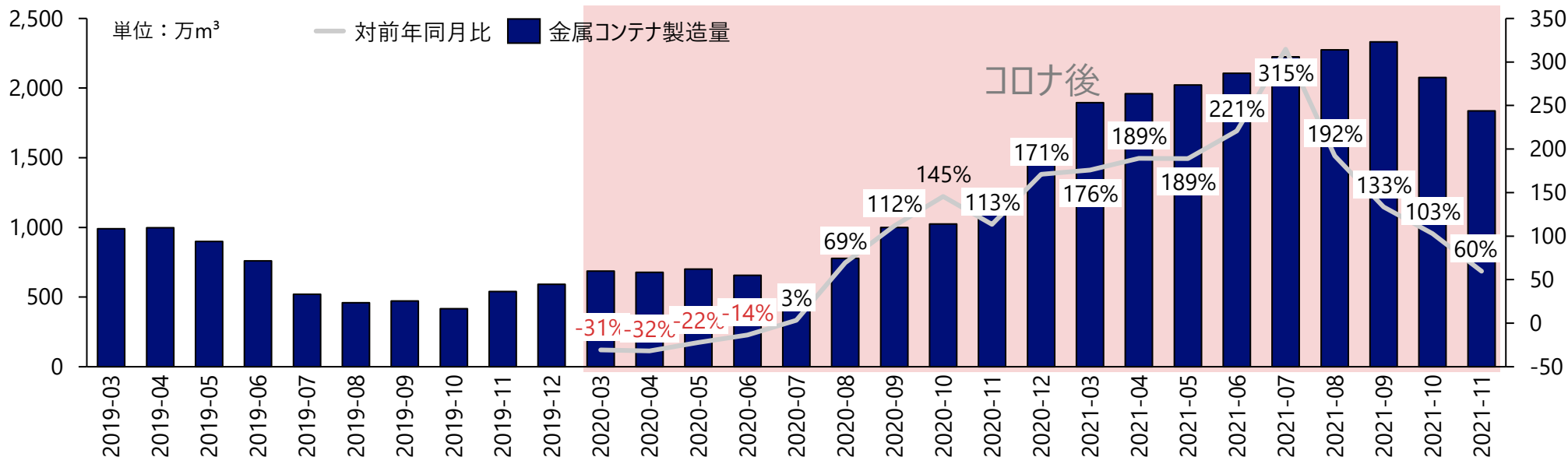


出所) 世界のコンテナ輸送と就航状況 2021年版 (日本郵船株式会社 調査グループ) よりNRI作成

## コンテナ供給状況

中国国内のコンテナ生産は2020年下半期から回復、2021年は通常の2倍に達する。  
現在、主要コンテナメーカーが約70万TEUの在庫を持っている。

金属コンテナ生産量の推移（中国国内）



政府の  
取組

コンテナメーカーの生産を促進  
(原材料調達に協力等)

海外から空コンテナを回収  
(2021年10月までに490万TEUを回収)

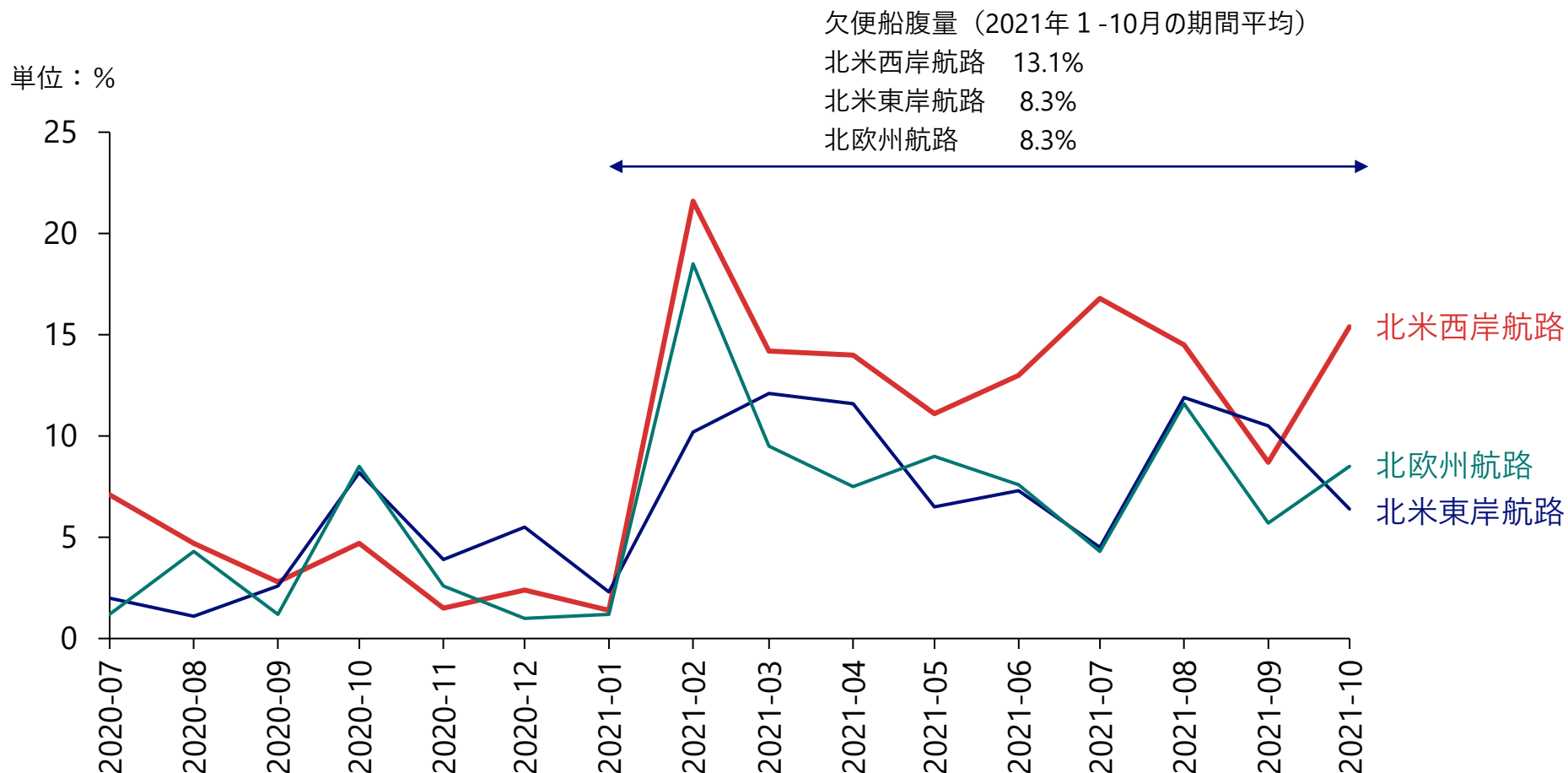
出所) 中国国家统计局、中華人民共和国交通运输部よりNRI作成



## コンテナ船航路の欠便船腹量

2021年2月に、欧米の主要港湾で混雑が深刻化し、中国の春節時期も重なり欠便船が増加した。世界の主要港湾での滞船発生やスケジュール遅延により欠便発生が続いている。

コンテナ船航路の欠便船腹量比率の推移（2020年7月～2021年10月）

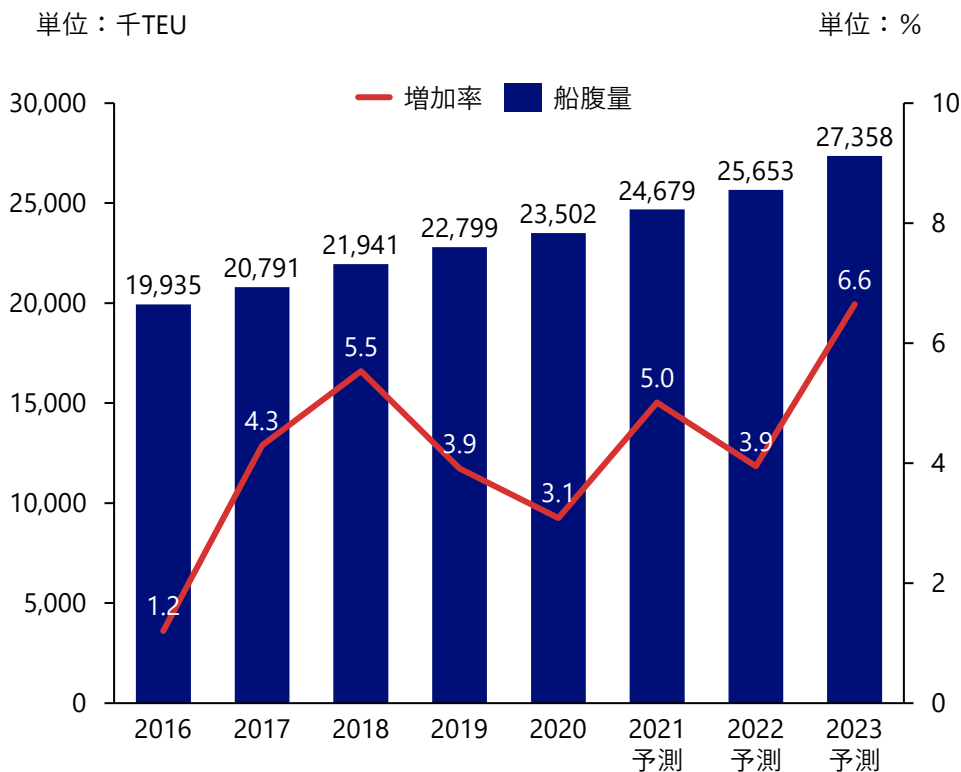


出所) MDS、Drewryより日本郵船調査グループにて作成

## コンテナ船の供給船腹量

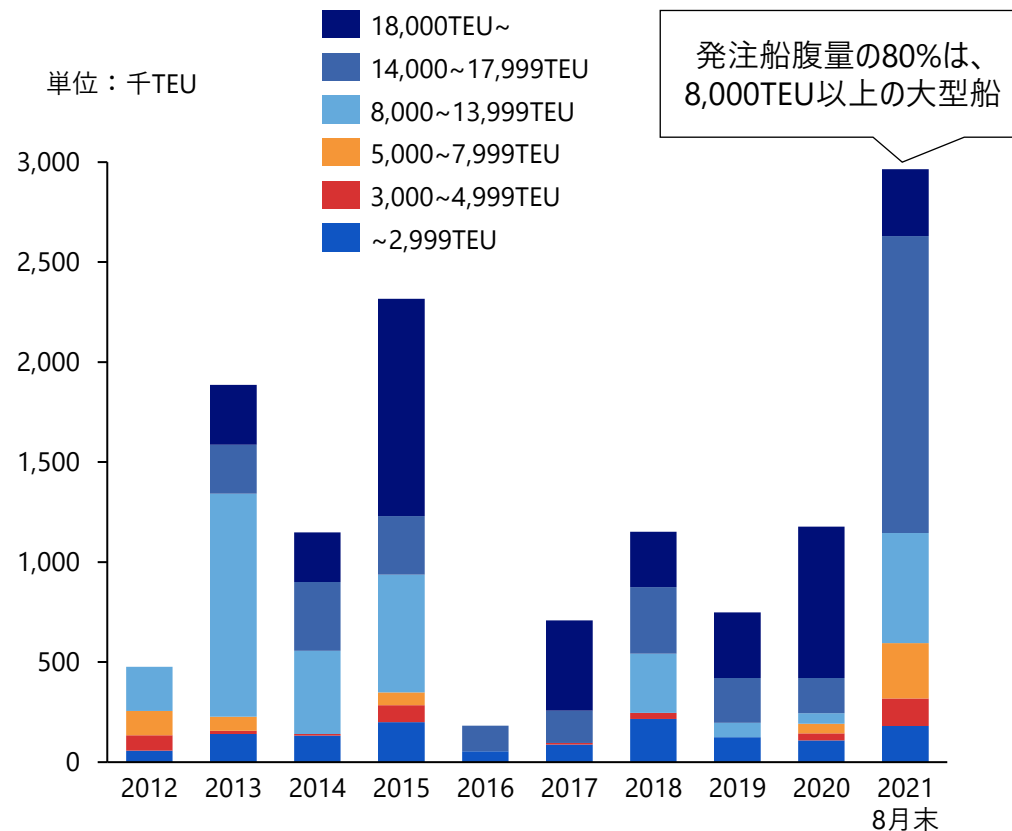
2020年末の世界のコンテナ船の供給船腹量は2,350万TEUである。2021年8月末時点で297万TEUの発注があり、過去最も多かった2015年を既に超えており、今後の需給逼迫の改善が期待される。

世界のコンテナ船の供給船腹量の推移（2016年～2023年）



出所) MDS、IHS Markitより日本郵船調査グループにて作成  
注) 年末時点の供給船腹量

コンテナ船の船型別発注船腹量（2012年～2021年）



出所) MDS、IHS Markitより日本郵船調査グループにて作成

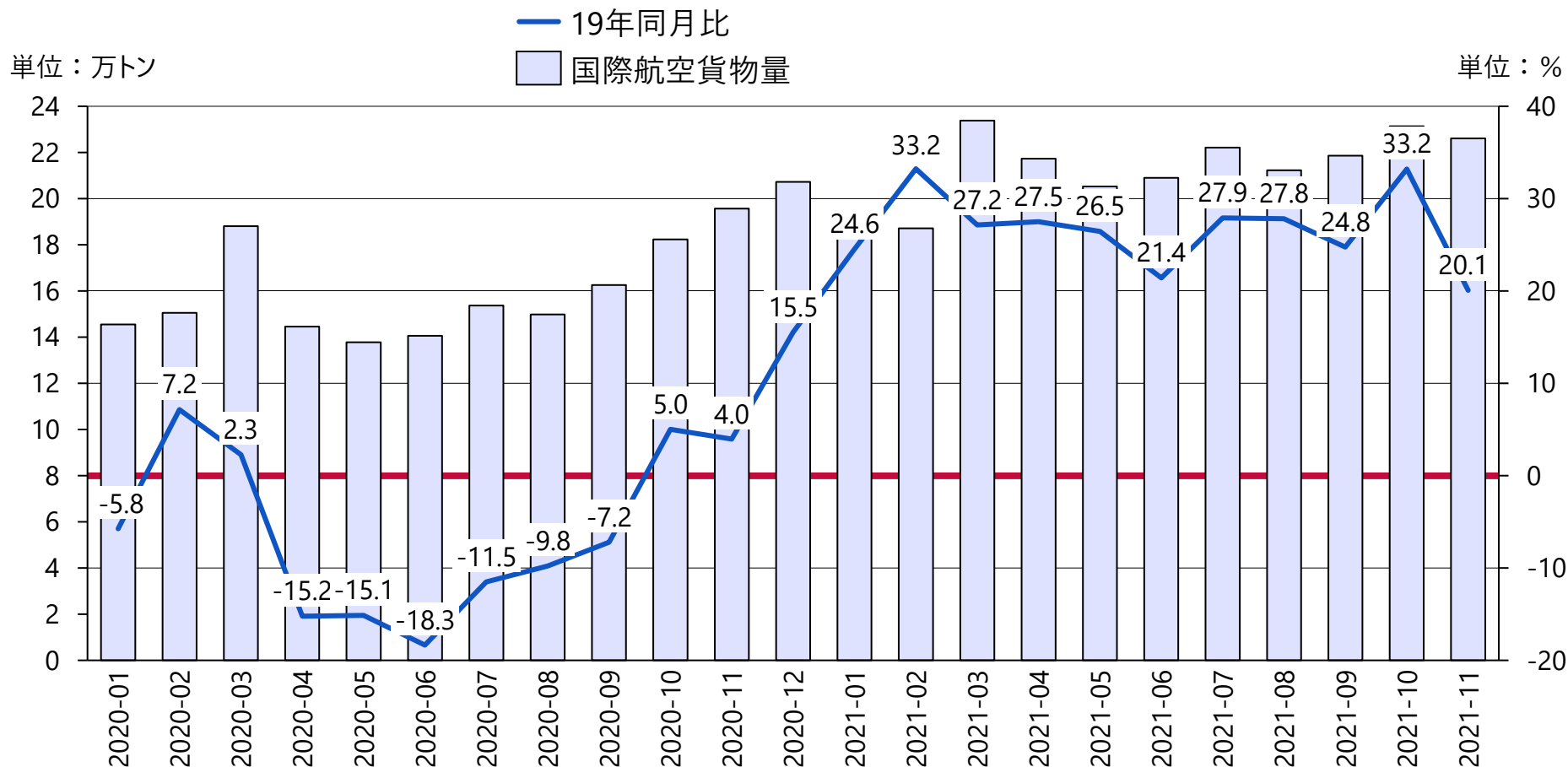
## 2. 国際航空貨物の需要・供給動向

---

## 成田国際空港の国際航空貨物量

20年10月以降、自動車部品、半導体・電子機器を中心に荷動きが回復した。  
自動車・半導体・EC貨物の需要は堅調で、海上貨物の切替の動きも継続する。

成田国際空港 月別国際航空貨物量の推移

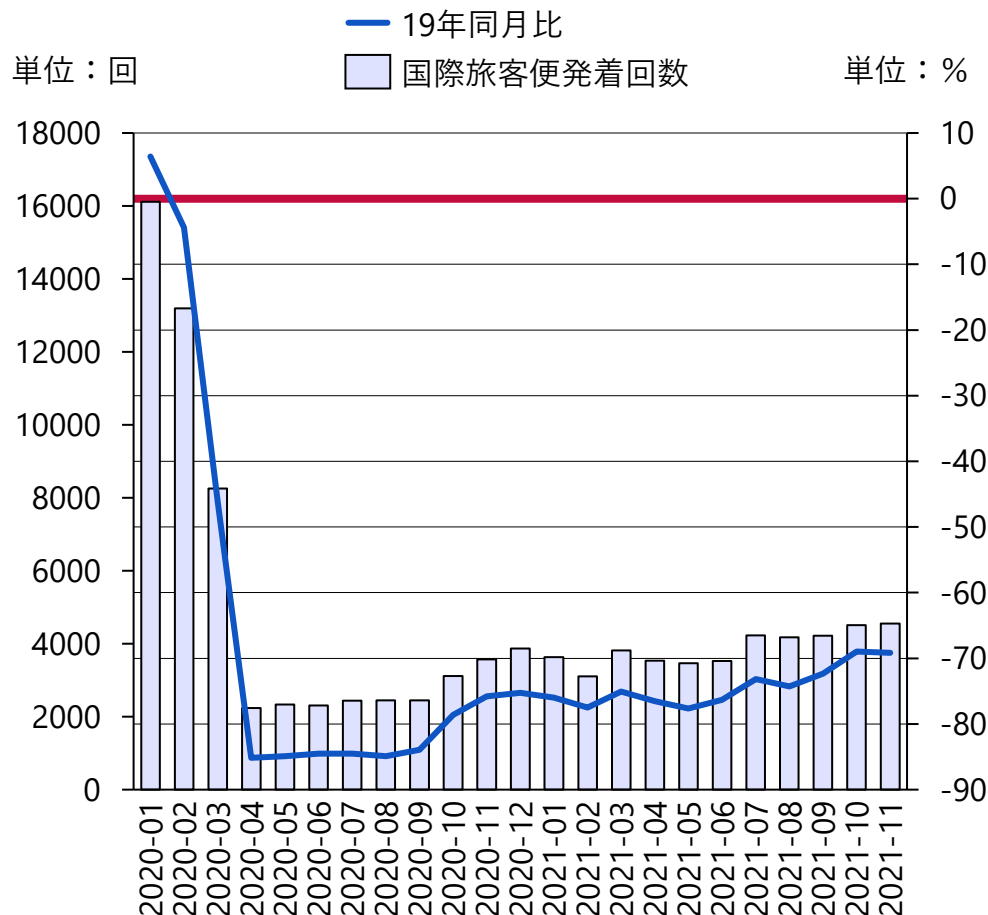


出所) 成田国際空港運用状況よりNRI作成

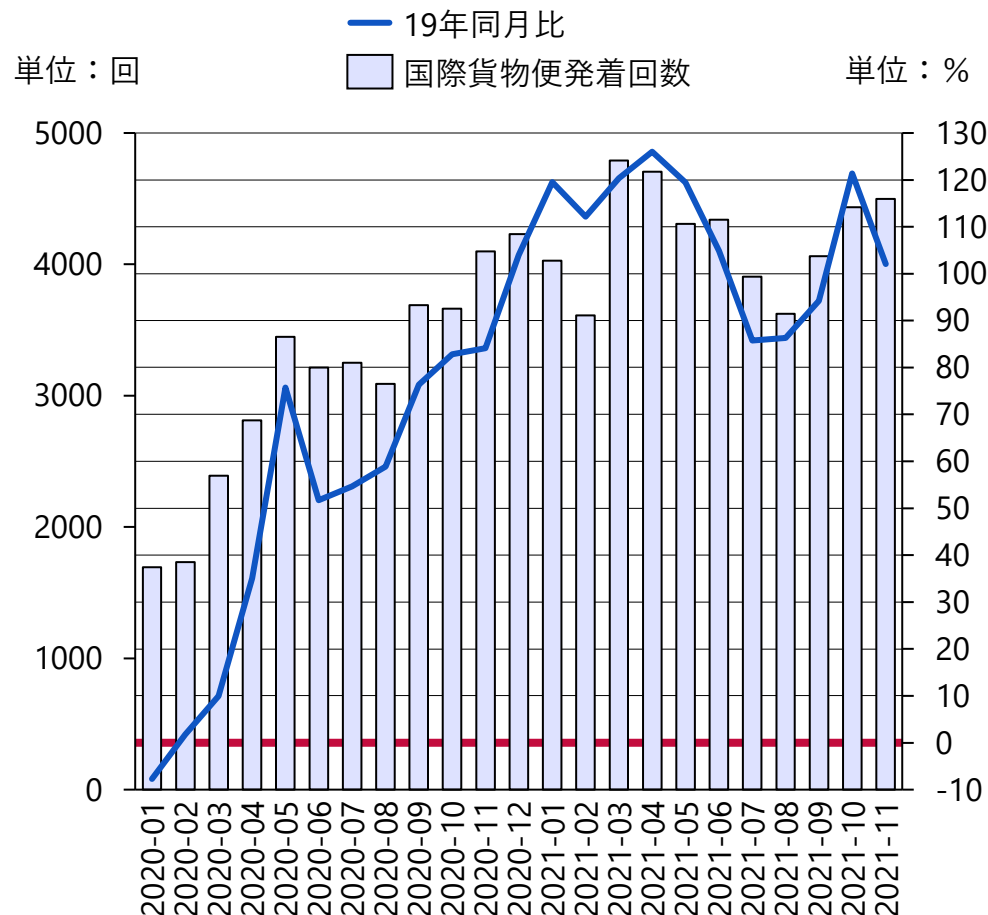
## 成田国際空港の国際旅客便、国際貨物便の発着回数推移

コロナ以降は、成田空港の国際旅客便は大幅減便された一方で、国際貨物便は増便を続けている。

### 成田空港の国際旅客便発着回数



### 成田空港の国際貨物便発着回数



出所) 成田国際空港運用状況よりNRI作成

### 3. 海上運賃・航空運賃の変化

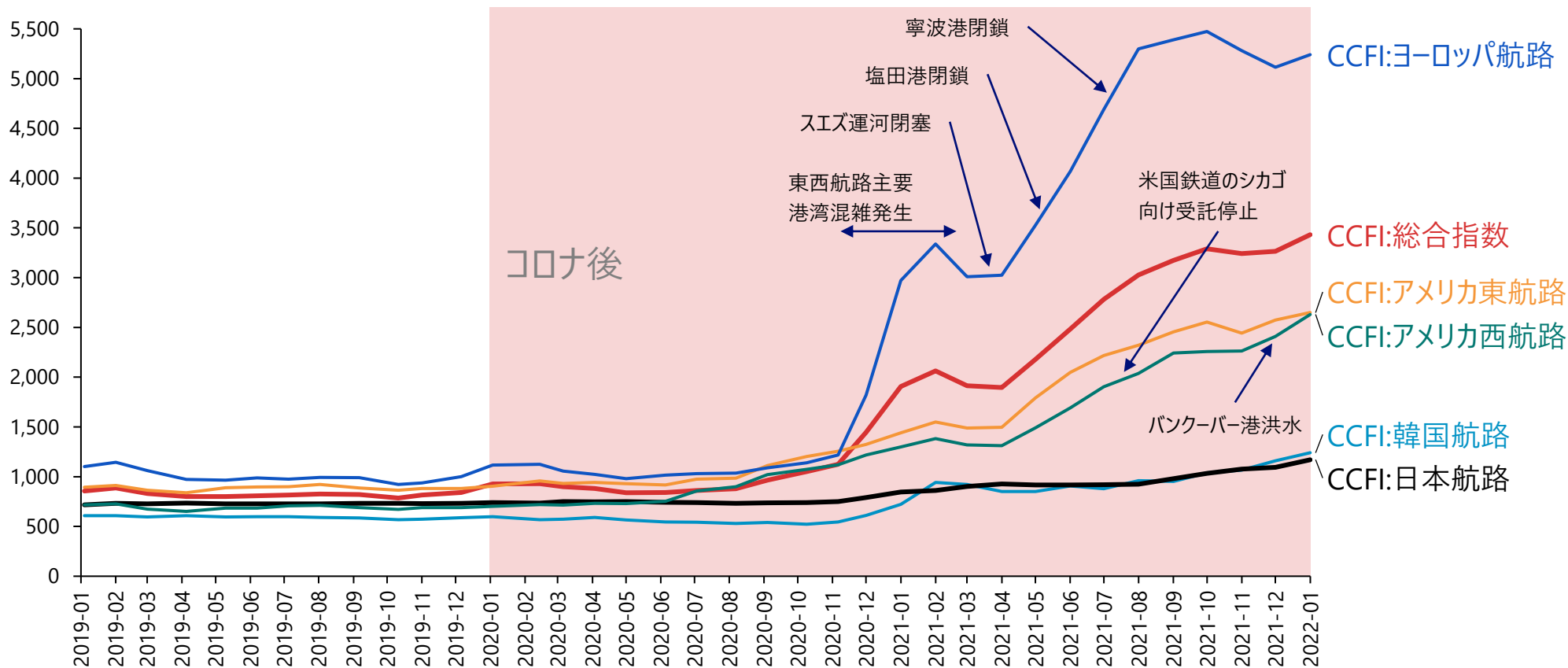
---

## 海上運賃の変化

2020年11月以降に世界的な港湾混雑が発生しコンテナ不足、スペース不足により、海上運賃の高騰がはじまった。その後も輸送遅延、需給逼迫が続き、運賃上昇が継続した。

China(Export) Containerized Freight Index  
1998 1/1 = 1000

中国輸出コンテナフレイトインデックス（2019年1月～2022年1月）



出所) 上海航運交易所よりNRI作成

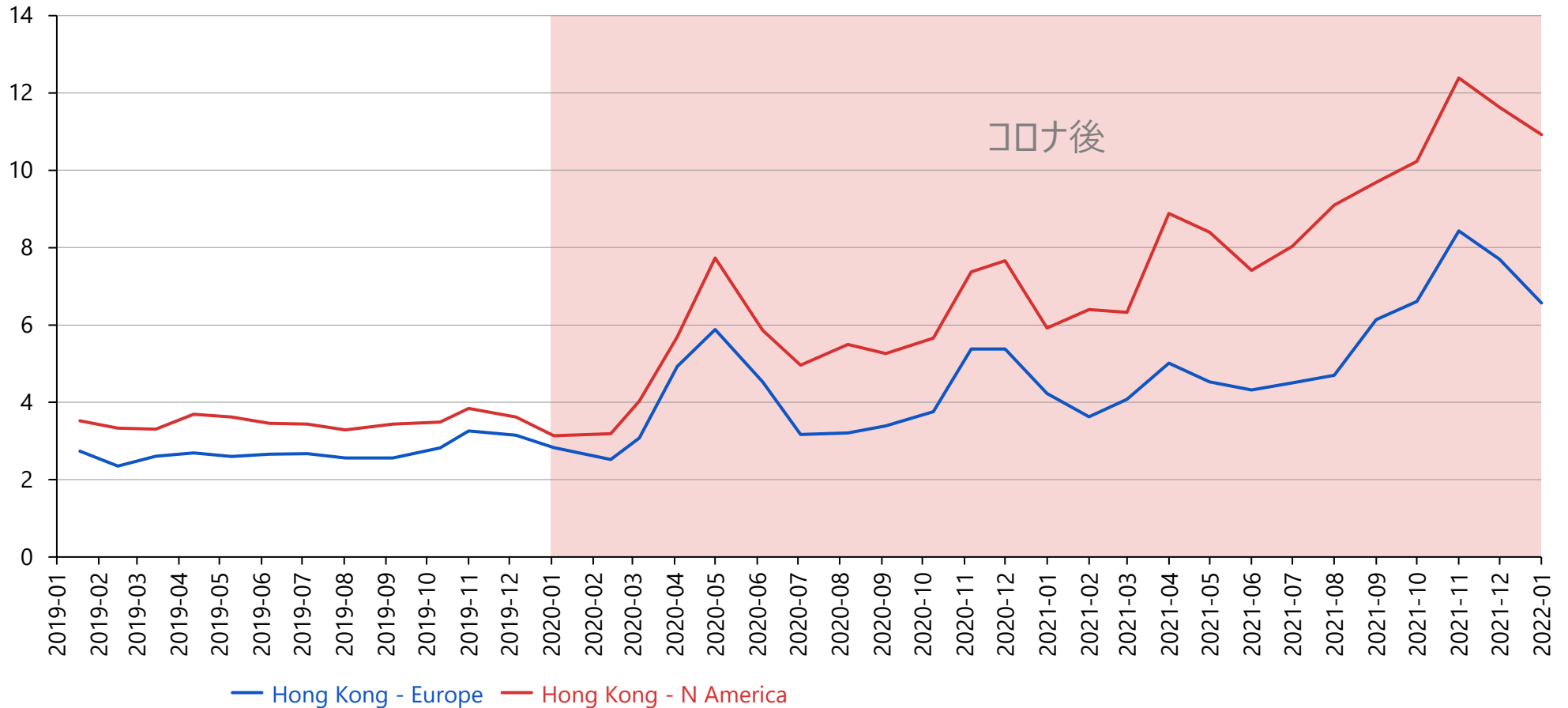
注) 中国出しコンテナを対象として運賃指数。1998年1月1日の値を1,000としている。

世界の主要なコンテナ船社から提供されるコンテナ運賃に基づき、毎週金曜日に公表されている。

## 航空運賃の変化

国際旅客便が運休止、国際貨物便のチャーターが増便するものの、供給量は大きく絞られる。  
自動車・半導体・EC貨物の需要堅調、海上貨物の切替の動きもあり、航空運賃の上昇が継続した。

【空運】バルチック航空貨物指数(BAI)の推移 (2019年1月~2022年1月)



出所) The Baltic ExchangeよりNRI作成



## 4. 荷主の生産や物流に与えた影響

---

#### 4. 荷主の生産や物流に与えた影響

### 日系荷主の生産・販売、物流への影響

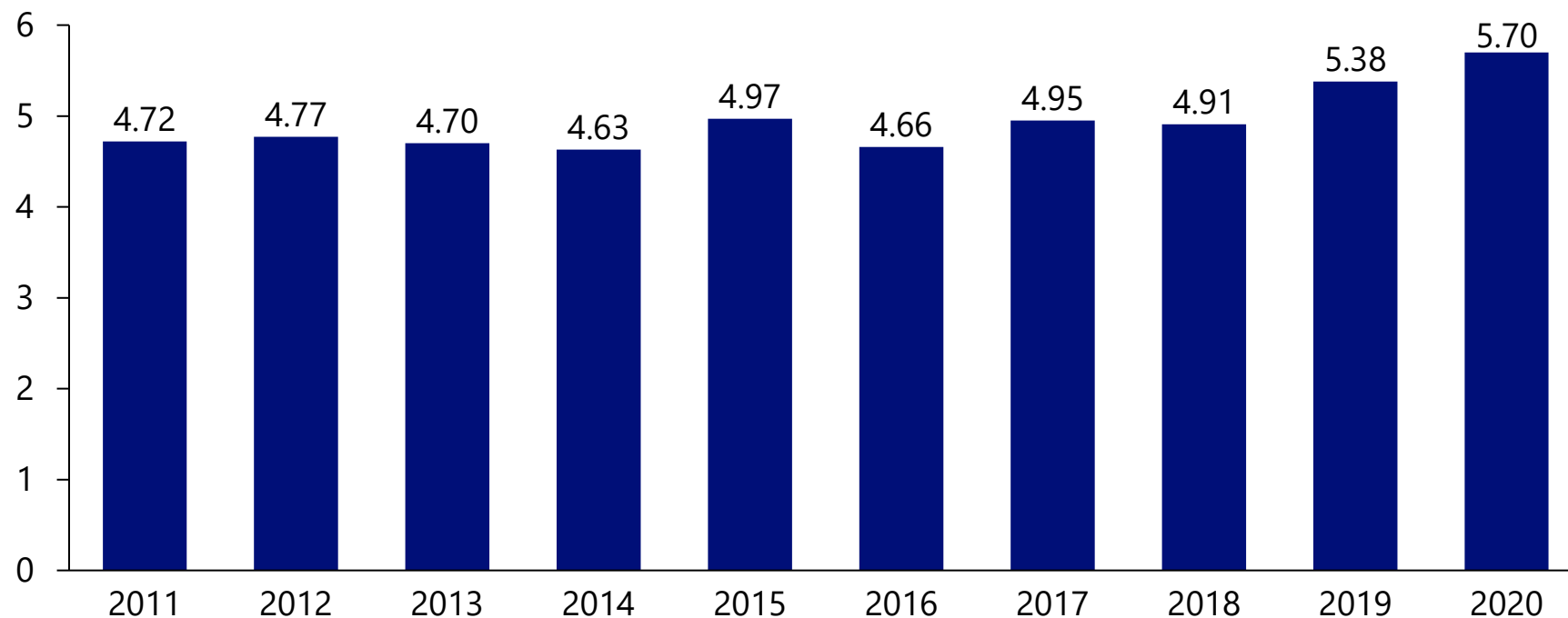
| 業種                 | 生産、販売への影響  | 物流への影響   |
|--------------------|--|--|
| 生鮮食品<br>(青果物、チルド品) | <ul style="list-style-type: none"><li>生ものであるため、在庫積み増しできない</li><li>海上輸送遅延で、収穫から販売までのリードタイムが増加し、品質劣化により販売に影響</li></ul>                       | <ul style="list-style-type: none"><li>一部を航空輸送に切り替えるが、差損は輸出者負担</li></ul>  |
| 電気・電子機器            | <ul style="list-style-type: none"><li>コンテナ船のスケジュール遅延のため、納期回答ができず、販売・商談に影響がでている</li><li>コンテナ船はループサービスでは偏差が大きくなり、在庫コントロールが難しくなっている</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>航空輸送に切り替え</li><li>米国西岸の他港利用に切り替え</li><li>通常取引のない船会社とのスポット取引を行う</li></ul> |
| 自動車                | <ul style="list-style-type: none"><li>輸送遅延による部品不足から、生産調整を余儀なくされた</li><li>部品在庫を積み増し対応</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li>物流効率化に取り組むものの、売上高物流費率が上昇した</li></ul>                                     |
| アパレル               | <ul style="list-style-type: none"><li>輸送遅延により、生産委託先への発注からの納品までのリードタイムが増加</li><li>製品在庫を積み増し対応</li><li>将来的な国内生産回帰を検討する</li></ul>             | <ul style="list-style-type: none"><li>在庫積み増しのために、国内の倉庫確保を進めた</li></ul>   |

出所) 荷主ヒアリングよりNRI作成

2020年の売上高物流コスト比率は前年より0.32ポイント上昇した。

売上高物流コスト比率の推移（全産業平均）

単位：%



出所) 2021年度 物流コスト調査報告書【速報版】(公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会)

注) 調査時点における直近の決算期から、各年実績年度をあてはめている。

The text is framed by two decorative swooshes. The top swoosh is a gradient bar transitioning from blue on the left to red on the right. The bottom swoosh is a solid blue bar.

***Share the Next Values!***