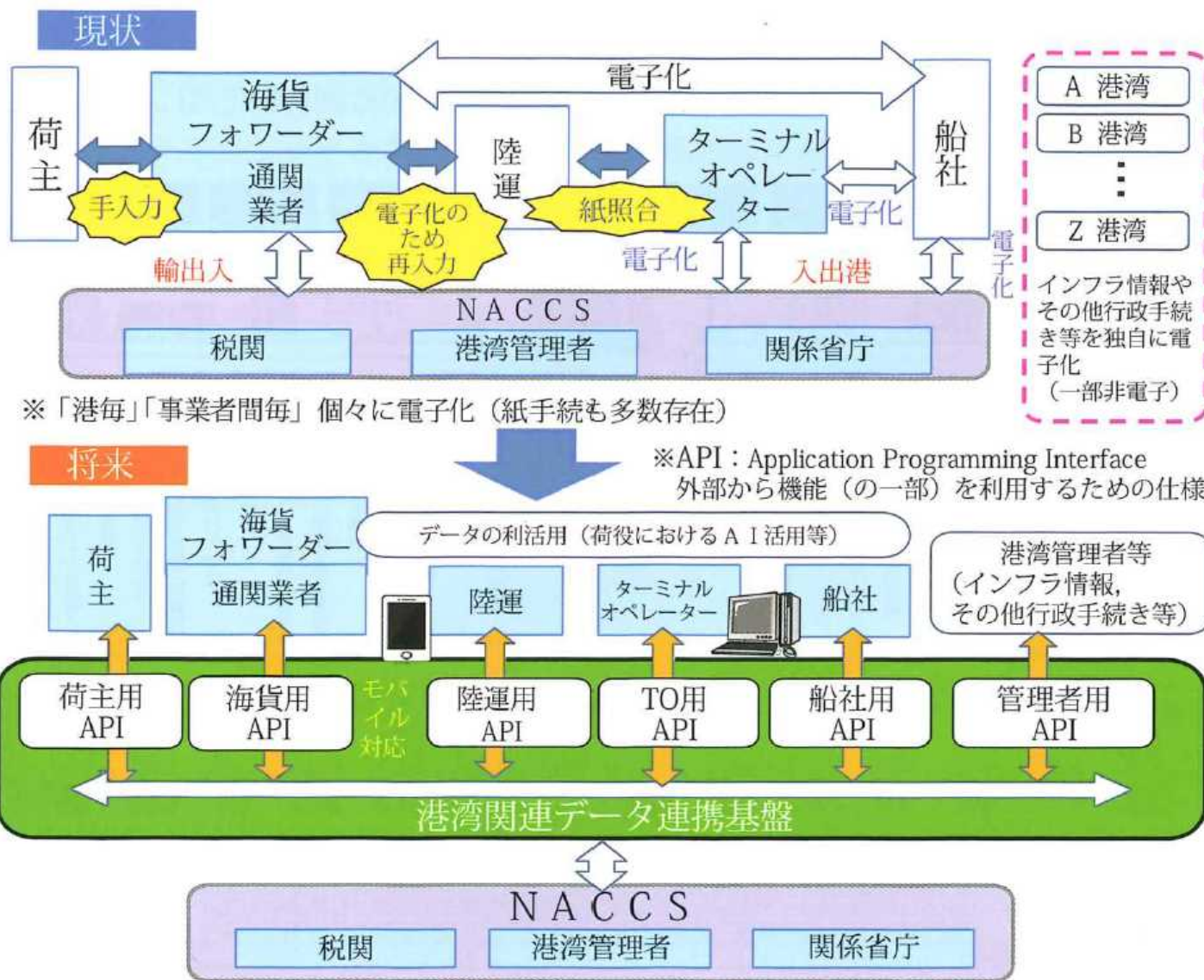


最近の国際物流の課題

京都大学名誉教授
小林潔司

港湾関連データ連携基盤

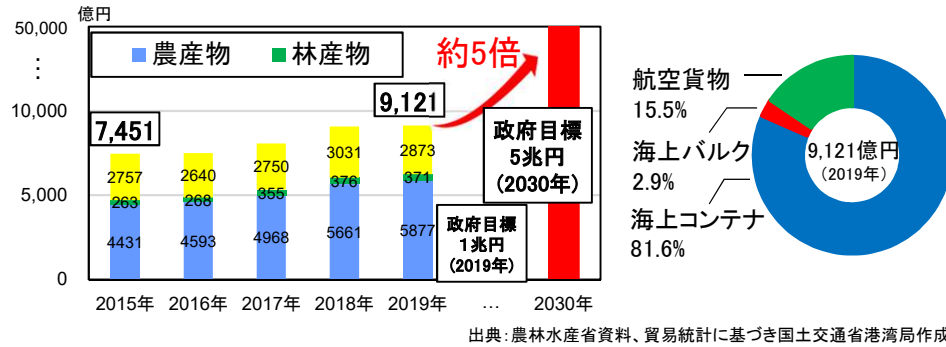


資料：国土交通省港湾局

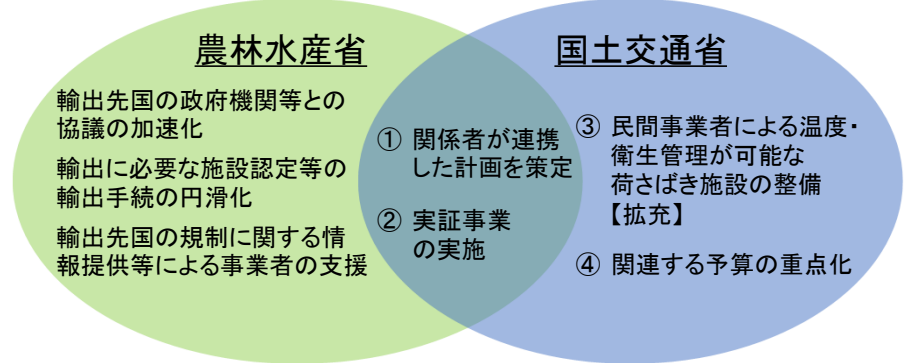
産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進

○2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の拡充や、関連する予算の重点化を行う。

＜農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合＞



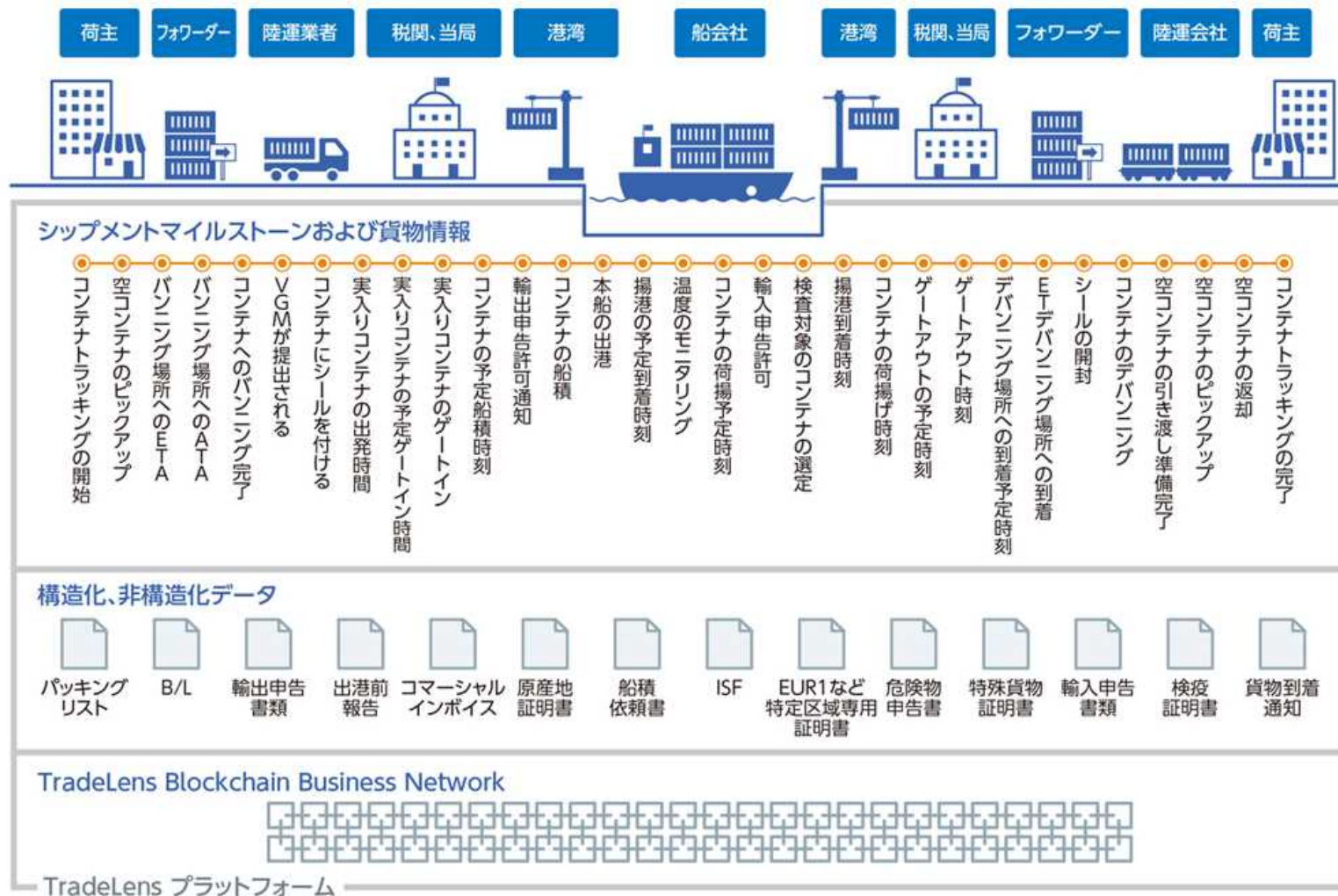
＜農林水産省の取組と国土交通省が連携して推進する取組＞



＜具体の取組イメージ＞



マースク社のトレードレンズに関わる各種の手続き



資料：日経ビジネスオンラインSpecial

コールドチェーンの促進

我が国物流サービスの国際標準化の推進

コールドチェーン物流サービスの国際規格化の意義

アジア諸国の低品質なコールドチェーン物流サービス

- ▶ 長時間日光に曝されている
- ▶ 過剰な量の保冷ボックスを運ぶ

▶ コールドチェーンが安定した社会インフラにならない

▶ 日系物流事業者の高品質なコールドチェーン物流の訴求力が弱くなる

コールドチェーン物流標準規格

ISO **ISO23412**
令和2年5月に発行済

小口保冷配送サービス (BtoC)

JSA-S1004
令和2年6月に発行済

コールドチェーン物流サービス (BtoB)

政府間対話等のスキームを活用し、日系物流事業者及びASEAN等の現地物流事業者への規格普及に取り組む

(国土交通省プレゼン資料をもとに作成)

日ASEAN交通連携における取組

日ASEAN包括的経済連携構想 (2002年)

日ASEAN交通連携 (2003年10月)

パッケージ・アクションプラン (2013年12月)

日ASEAN交通連携 (2003年~)

パッケージ・アクションプラン
期間: 2014年~2023年

交通円滑化

交通インフラ

質の高い、持続可能な交通

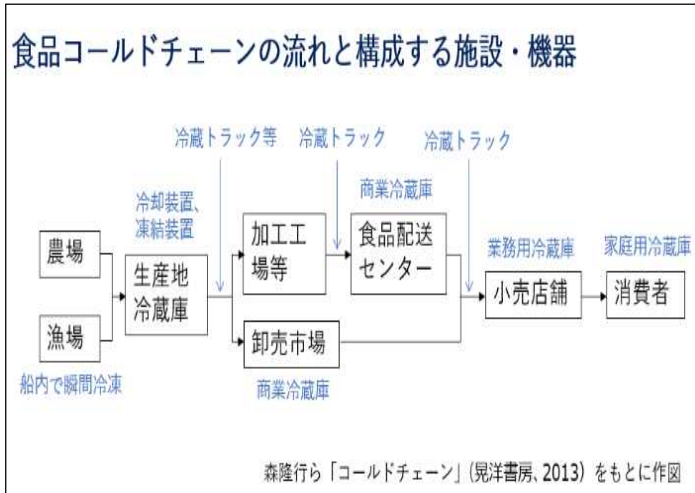
人材育成

4つの政策の柱

日ASEANコールドチェーン物流プロジェクト

- 日ASEANコールドチェーン物流ガイドラインの策定
- パイロット事業
- 物流機器の普及促進 等

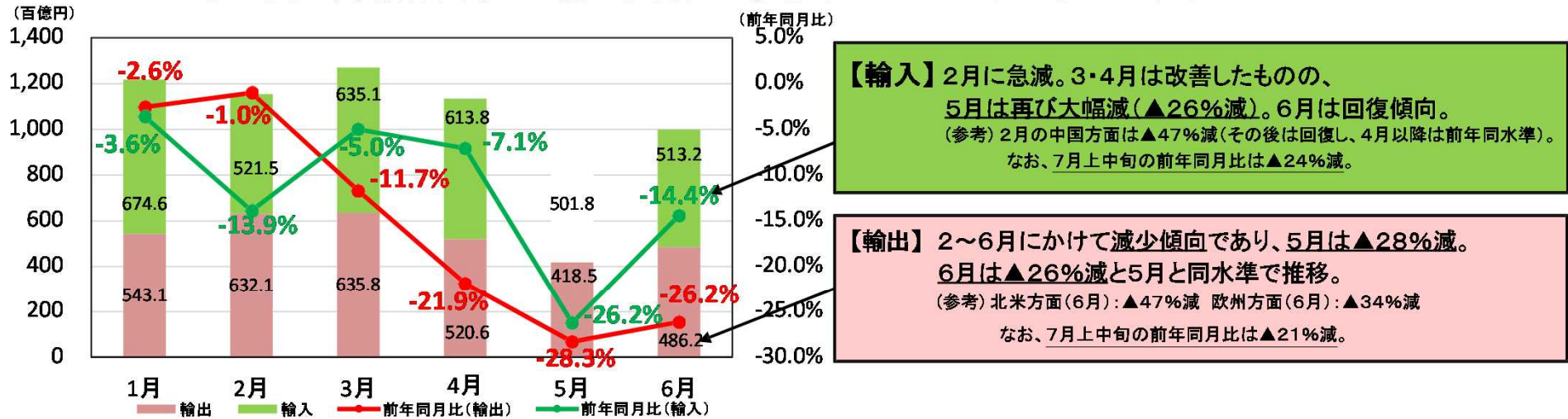
- 物流人材育成
- グリーン物流の推進



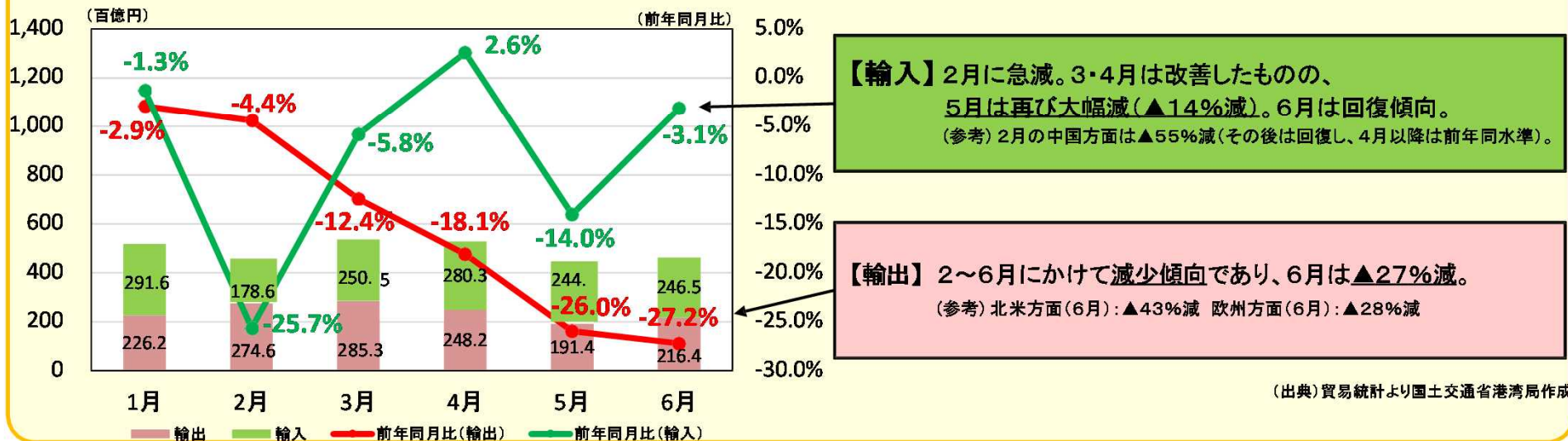
(公社)国際農業者交流協会 清水利広様ご提供

新型コロナウイルス感染症の国際物流への影響

我が国の貿易額（海上・航空合計）の推移（2020年1月～6月）※ばら積貨物含む



我が国の海上コンテナ貿易額の推移（2020年1月～6月）



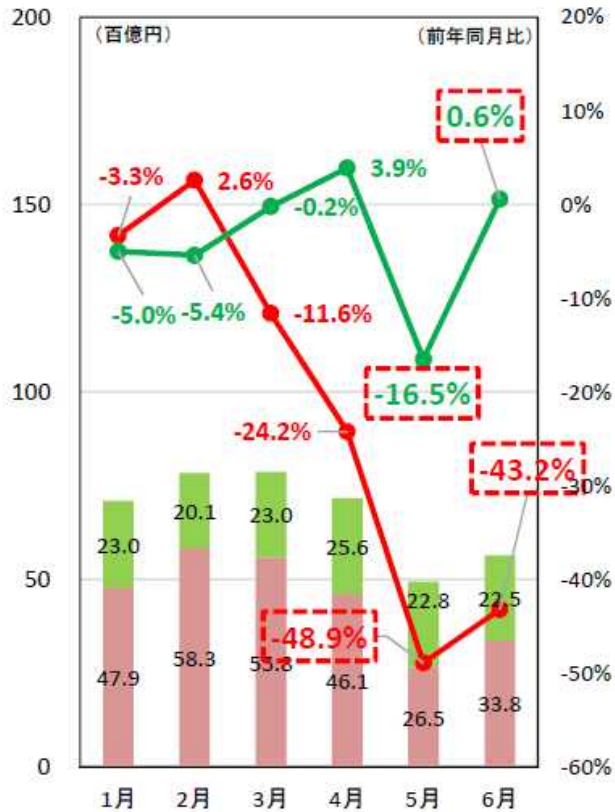
(出典) 貿易統計より国土交通省港湾局作成

新型コロナウイルス感染症の国際物流への影響【海上コンテナ貨物】

【日本⇄北米】

輸入: 5月に大幅減(▲17%減)。その後、6月には前年度並みに回復。

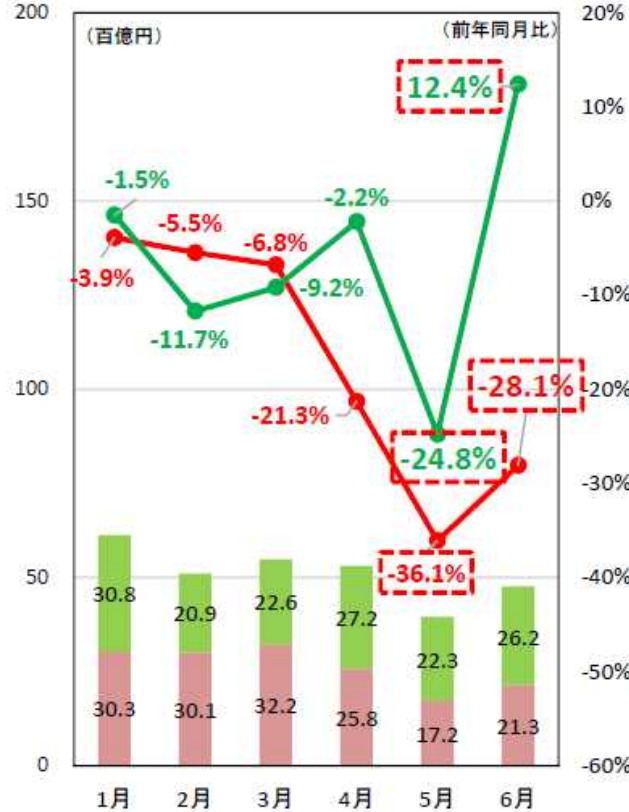
輸出: 1月以降減少傾向。6月は大幅減(▲43.2%減)。



【日本⇄欧州】

輸入: 5月に大幅減(▲25%減)。その後、前年度以上に回復(+12%増)。

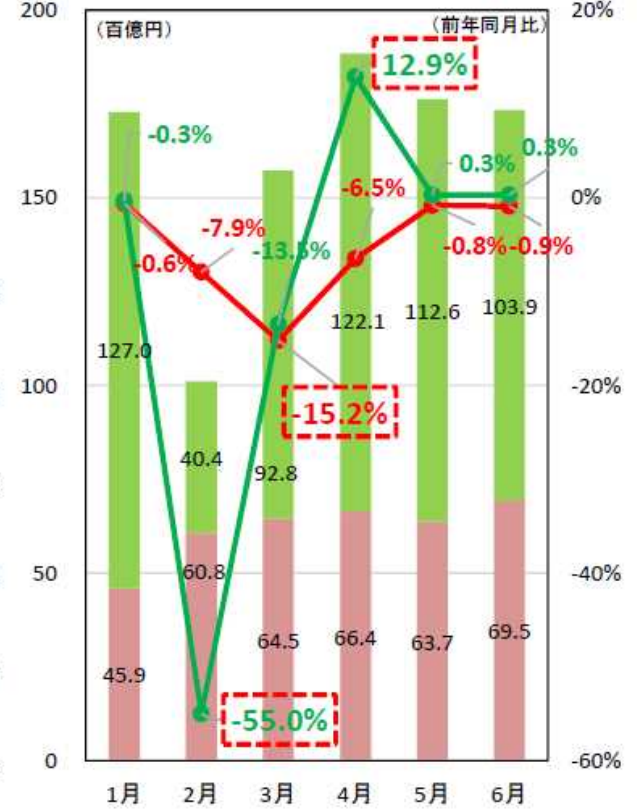
輸出: 1月以降減少傾向。6月は大幅減(▲28.1%減)。



【日本⇄中国】

輸入: 2月に大幅減(▲55%減)。4月からは前年度並みに回復。

輸出: 3月に▲15%減となったものの、5月からは前年度並みに回復。



出典: 財務省貿易統計より国土交通省港湾局作成(速報値含む)。
 注意: 北米はアメリカ・カナダ、欧州はEUを計上(英国がEUを離脱したため2020年2月以降のデータには英国を含まない。ただし、対前年同月比の算出においては2019年の英国を除いたEUの数値をもとに算出)。海上輸送(荷姿、経路問わず)・航空輸送のいずれも含む。

海上コンテナ輸送へのインパクト

日本海事新聞2020年4月15日 抜粋

北米、輸出用の空コン不足。内陸部で滞留影響

北米西岸地域や中西部ではここに来て、輸出貨物用の空コンテナ不足が目立ってきている。新型コロナウイルス感染拡大に伴って、3月末から大手自動車メーカーなどが相次いで操業を停止。これにより日本・アジアからのコンテナ貨物が内陸部で滞留している。

日本海事新聞2020年10月13日 抜粋

コンテナ船市況、リーマン時より早い回復。供給10%増も追い付かず

また北米航路や欧州航路で顕著だったコンテナ不足が続いていることで、空コンテナをより収益性の高い航路に集める傾向が増加。アジア域内航路などで今後、コンテナ不足の可能性について示唆する。

アジア発北米航路のコンテナ運賃の高騰

日本海事新聞2020年8月25日 抜粋

北米航路を中心にアジア発のコンテナ運賃が高騰している
一方、日本発は荷動きが弱く、船腹に余裕があるため、運賃が低迷している

- ✓ 外船社を中心に日本発のアロケーションを削減してアジアに割り当てる動き
- ✓ 日本への輸入で発生した空コンテナを輸出に回さずアジア諸港に回送する動き

8月21日時点 上海発～北米西岸向け 3,440 \$ /40ftコンテナ
上海発～北米東岸向け 3,953 \$ /40ftコンテナ

⇒ 日本発は**1,200～1,300 \$ 程度** (NVOCC向けスポット価格)

日本発は上海発と比較すると2,500 \$ ほど安価

日本寄港する航路の減便

『Maerskは8月5日、日本～南アフリカ航路のSafariを改編し、9月第2週から日本発着貨物について上海トランシップ (T/S) で対応すると発表』

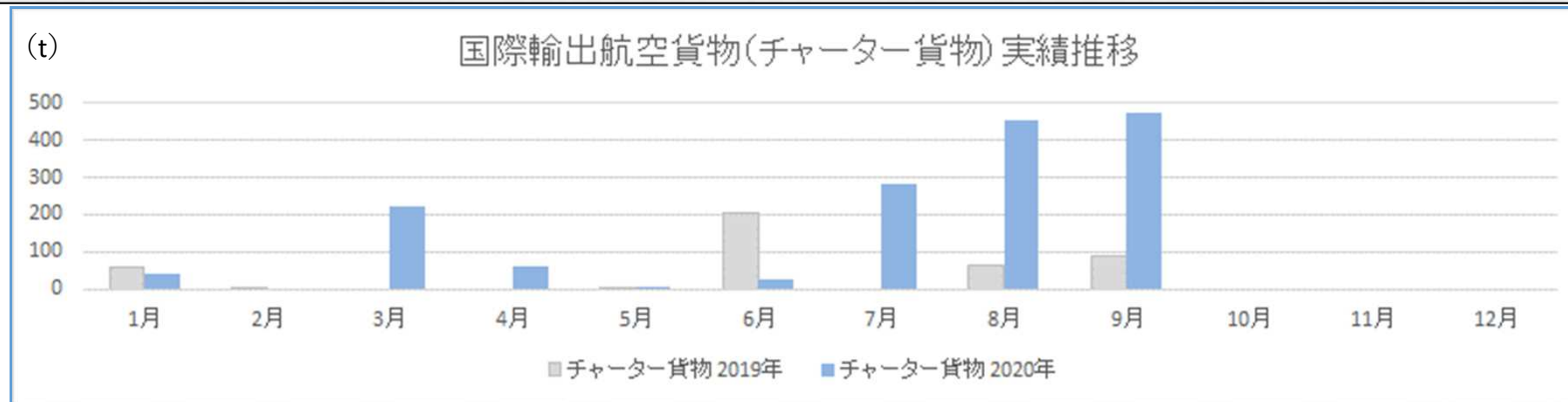
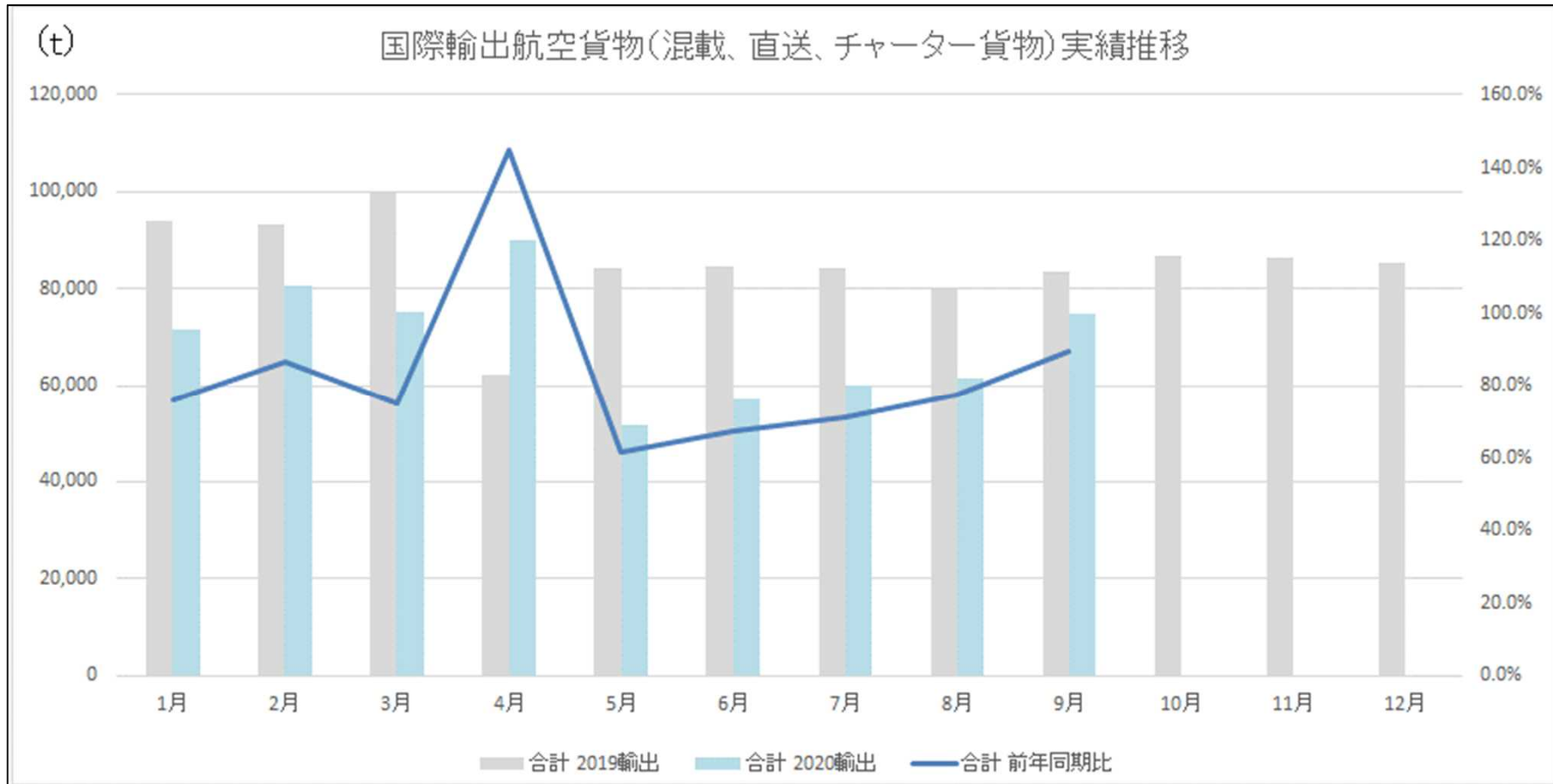
Shipping Gazette 2020年8月7日 抜粋

日本でトランシップする事例

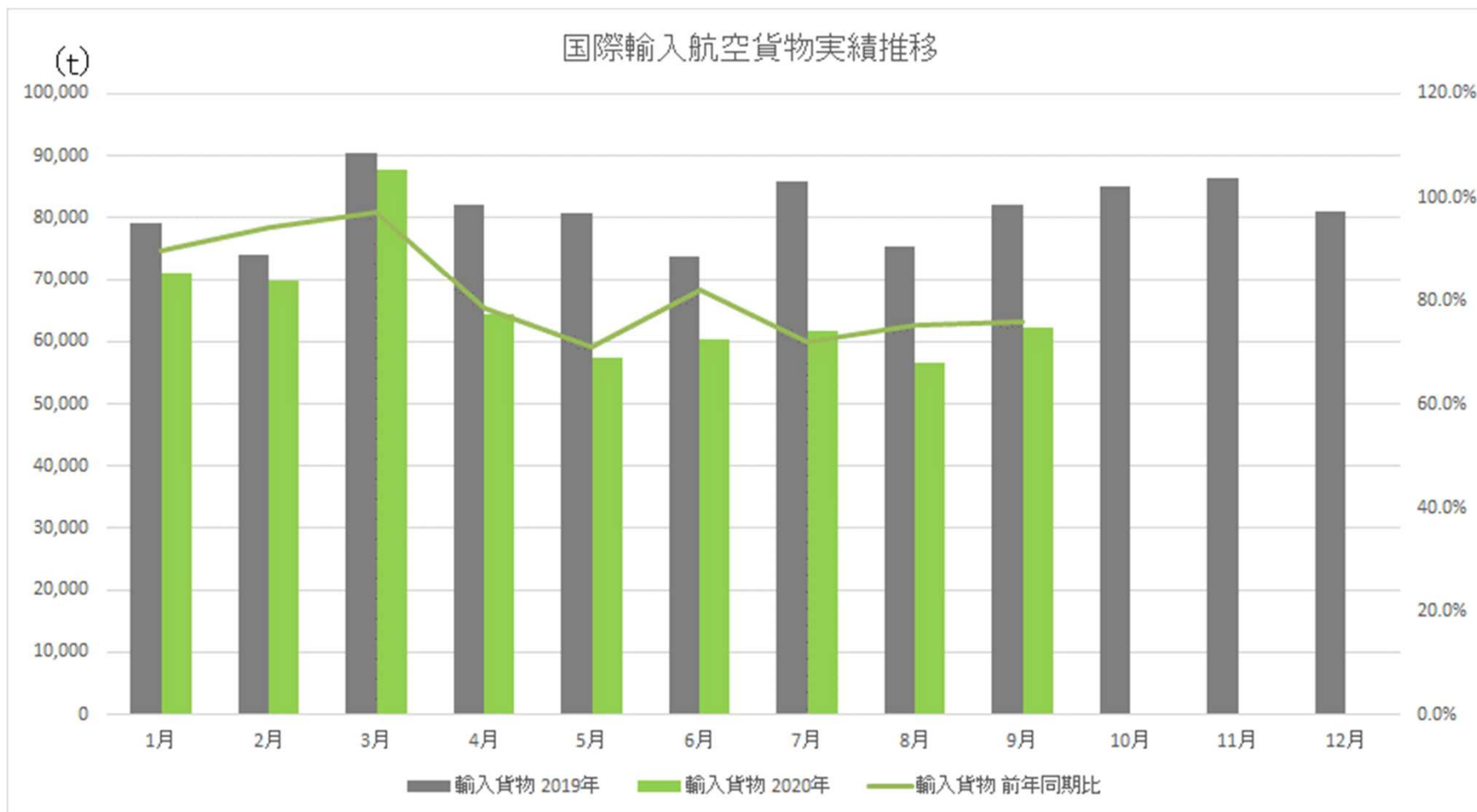
『ある日系荷主の東南アジア発の貨物だが、現地ではまとまった量のスペースを確保できないので、日本にトランシップしてFP1に船積みした』
(ある外船社関係者)

日本海事新聞2020年7月15日 抜粋

国際航空貨物へのインパクトー輸出ー



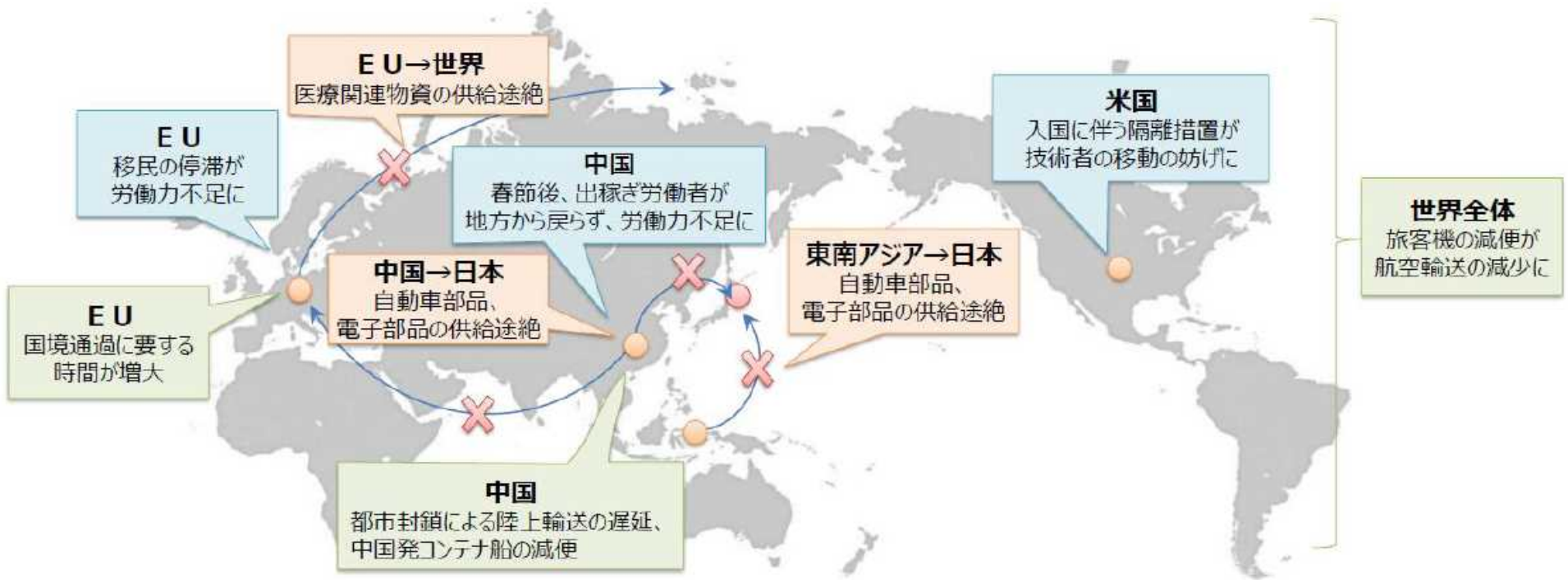
国際航空貨物へのインパクトー輸入ー



供給体制の変化～グローバル・サプライチェーンのリスク～

○ グローバル・サプライチェーンは、コロナ危機により世界各地で寸断。様々な物資の供給途絶や人材の移動の停滞等の様々なリスクが顕在化。

新型コロナウイルスを受けたサプライチェーンの寸断の一例



(出典) 経済産業省「産業構造審議会 通商・貿易分科会資料」(令和2年5月26日)より抜粋
※元データ出典: 企業リリース, Global Trade Alert