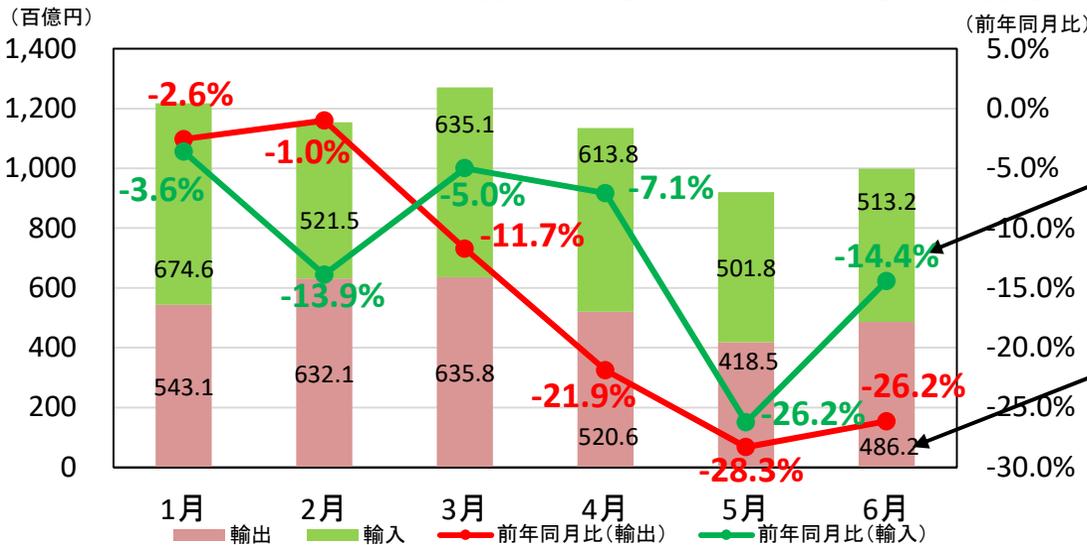


# 新型コロナウイルス感染症による 港湾物流への影響

令和2年8月19日  
国土交通省港湾局

# 新型コロナウイルス感染症の国際物流への影響

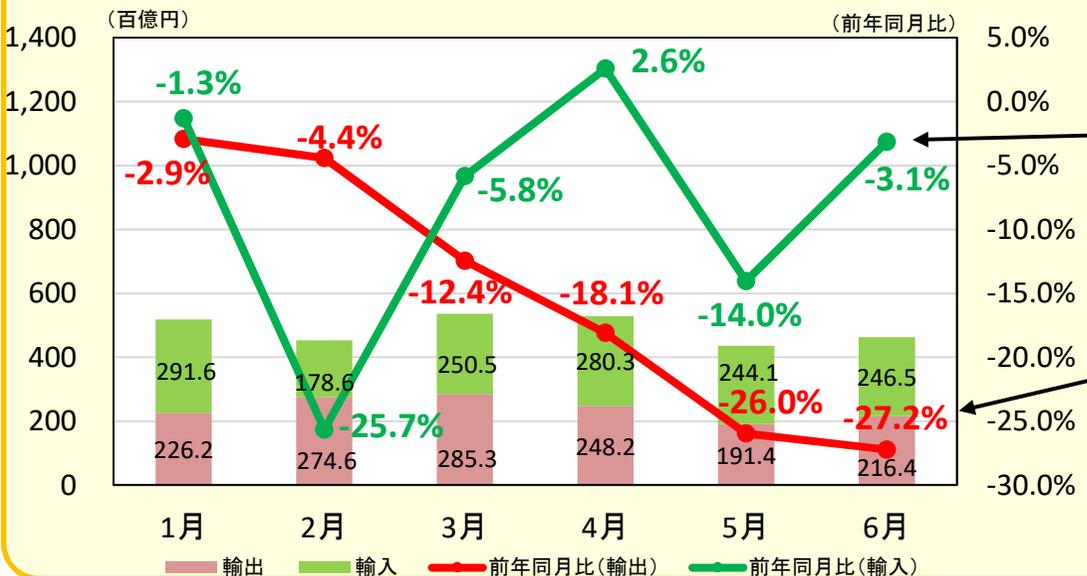
## 我が国の貿易額（海上・航空合計）の推移（2020年1月～6月） ※ばら積貨物含む



**【輸入】** 2月に急減。3・4月は改善したものの、5月は再び大幅減(▲26%減)。6月は回復傾向。  
 (参考) 2月の中国方面は▲47%減(その後は回復し、4月以降は前年同水準)。  
 なお、7月上中旬の前年同月比は▲24%減。

**【輸出】** 2～6月にかけて減少傾向であり、5月は▲28%減。6月は▲26%減と5月と同水準で推移。  
 (参考) 北米方面(6月): ▲47%減 欧州方面(6月): ▲34%減  
 なお、7月上中旬の前年同月比は▲21%減。

## 我が国の海上コンテナ貿易額の推移（2020年1月～6月）



**【輸入】** 2月に急減。3・4月は改善したものの、5月は再び大幅減(▲14%減)。6月は回復傾向。  
 (参考) 2月の中国方面は▲55%減(その後は回復し、4月以降は前年同水準)。

**【輸出】** 2～6月にかけて減少傾向であり、6月は▲27%減。  
 (参考) 北米方面(6月): ▲43%減 欧州方面(6月): ▲28%減

(出典) 貿易統計より国土交通省港湾局作成

## 【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】

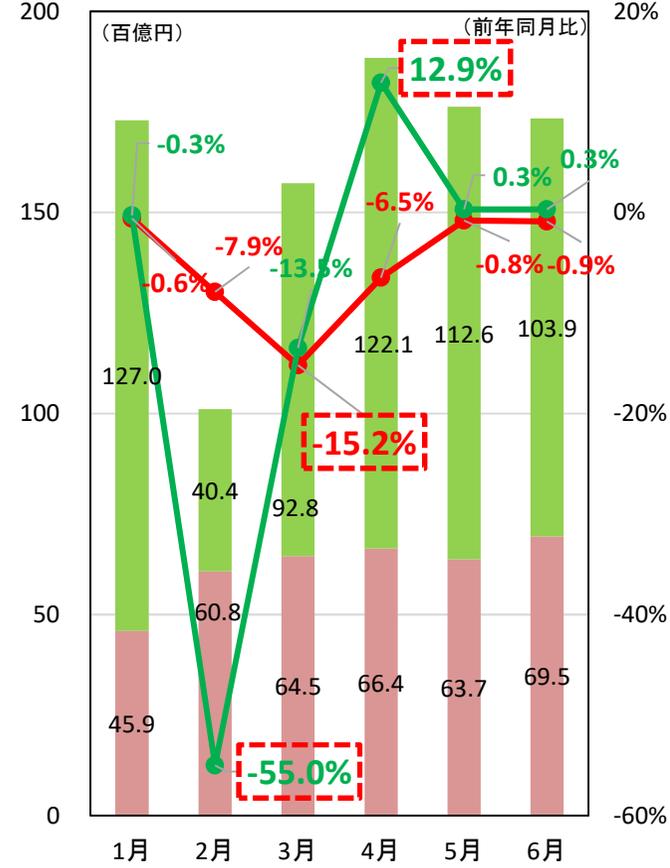
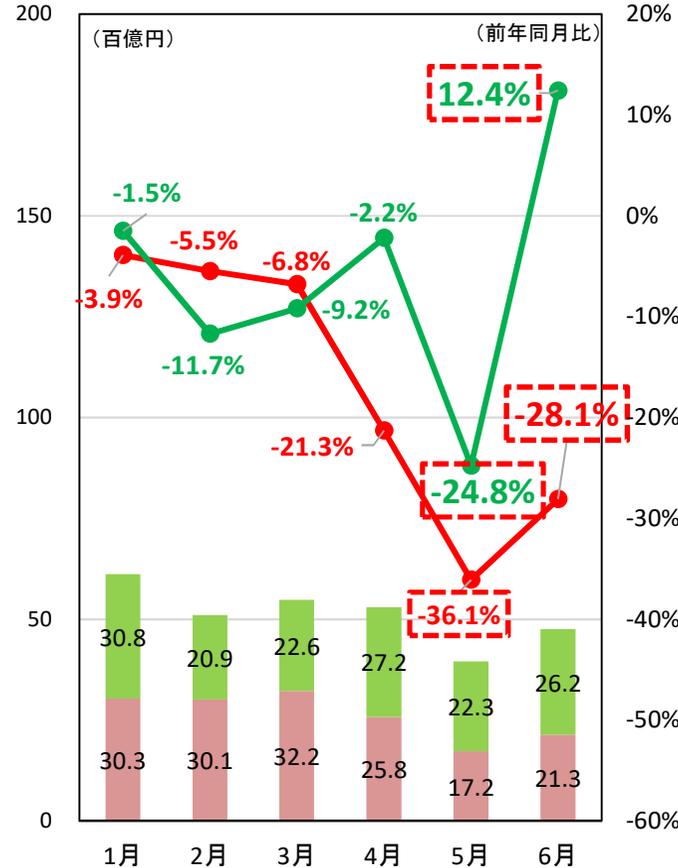
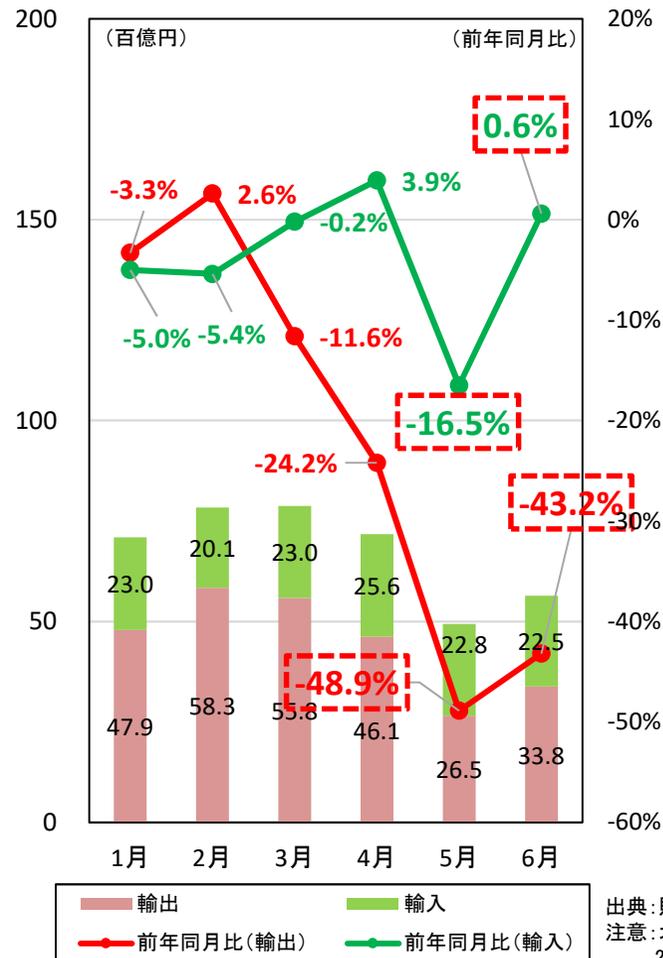
輸入: 5月に大幅減(▲25%減)。その後、前年度以上に回復(+12.4%増)。

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。

- 局地的な空コンテナの不足・余剰が問題になっている。コストはかかるが余剰地域から不足地域への本船でのコンテナ回送を進めている(外航船社:4月)
- 中国からの輸入減による国内のコンテナ不足が深刻。空コンテナ回送費用も通常の2重3重にかかっている (外航船社:4月)
- 空コンテナの保管場所を確保し、国内外のコンテナ需要に応えられるよう、余剰コンテナを集めておくことは有効(外航船社:5月)

日本海事新聞 2020年4月15日 1面

## 北米 輸出用の空コン不足 内陸部で滞留 影響

(一部抜粋)

北米西岸地域や中西部ではここにきて、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停滞している。

- 欧州・北米航路等の基幹航路について、輸送需要の減少に対応するため減便を決定 (外航船社:4月)

日本海事新聞 2020年4月22日 3面

## OA 4-5月欠便 欧州26・北米23

※オーシャン・アライアンス

(一部抜粋)

「オーシャン・アライアンス(OA)」は4-5月、アジア-欧州航路で26航路、アジア-北米航路で23航路の欠便を実施する。新型コロナウイルス感染拡大に伴う輸送需要の減少に対応する。

- 貨物需要が低調であることから、当面の間、自社船を待機船としている (内航船社:6月)
- 東南アジア・中国~北米間の基幹航路の減便もあり、東南アジア・中国各地と北米との間のコンテナ貨物について、阪神港でのトランシップを開始 (外航船社:7月)

日本海事新聞 2020年7月15日 1面

## 日本発北米向けコンテナ 余剰一転タイト化 一部ロールオーバーも

(一部抜粋)

自動車関連部品の出荷激減で5-6月の日本発北米向け直航サービスは消席率が大きく落ち込んでいたが、7月に入って状況が一転。一部ではロールオーバー(積み残し)まで出ているという。需給逼迫でアジアで積みきれなかった貨物が日本にトランシップされて日本発直航便の船腹を埋めているほか、7月に入って自動車関連貨物の出荷が再開されたことも作用している。

## 新型コロナウイルス感染症の影響前（1～3月）

## 新型コロナウイルス感染症の影響後（4～5月）

機械  
メーカー

○必ずしも国際基幹航路でなくとも良い。日数が同等であれば、安価なトランシップ便利用。



○上海積み替えする母船が欠航し、欧米向け貨物の到着が遅延。**積替えがあると直航便に比べて、それだけ遅延のリスクも高まる**ことを実感。

建設  
機械  
メーカー

○船上で在庫をコントロールしており、速達性よりも定時性が重要。



○トランシップのリスク（ロックダウンによる荷役停滞等）や運賃差を考えると、**国際基幹航路の利用にメリット**を感じる場面も出てきた。

自動車  
部品  
メーカー

○積替時の衝撃等で製品（シート）にシワができるため、トランシップは極力避けている。  
**品質の高さが国産製品の売り**であるため、**国際基幹航路が必要**。

【変更なし】

自動車  
メーカー

○組立側と部品供給側のアンマッチのリスク低減<sup>(※)</sup>のため**リードタイムの短い国際基幹航路にこだわっている**。

※例えば、組立側が消費者ニーズを受けて生産方針を変えた際に、部品生産側が発送した部品と組立側が必要とする部品が異なること

○トランシップ輸送では遅延リスク、積み残しリスク、抜港リスク（特に小さい港）がある。

これらのリスク低減のため、着地側の工場では余計に在庫<sup>(※)</sup>を持つようにしている。

※1週間分の在庫を余計に保有 【変更なし】

自動車  
部品  
メーカー

○これまで国際基幹航路が減少し、在庫が多くなっている。**在庫を多く抱える必要のない国際基幹航路を使いたい**。

【変更なし】

## 新型コロナウイルス感染症の影響後

【第四回 港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会(2020年5月14日)】

○新型コロナウイルス感染症の発生により、リモートワークが必要となっているものの、入出港における乗船しての打ち合わせや船長のサイン、そのほか必要書類の入手等、乗員との接触が避けられない現状であり、**未だに紙ベースでの届出等が多く、リモートワークの実施を妨げ**ている。ある意味、今般のコロナ禍が**サイバーポート構想**の我々としての進むべき方向を決めたように思う。**非接触型の業態を念頭にシステムを構築**、それに関わる関係各省庁並びに各地の港湾管理者の連携・統一を図っていただくことが必須。

サイバー  
ポート推  
進委員会  
委員  
ご発言

○我が国産業の競争力強化のため、スマートポート化も重要なポイント。**貿易手続き、貨物情報等の様々な情報を電子的に交換できる共通データ・プラットフォーム**による諸手続きの電子化通関や動植検の事前手配や簡素化、加えて、**荷役機器の自動化を進めることで競争力強化**が可能になる。

外航船社