

海上コンテナ物流を取り巻く最近の状況について

令和4年6月23日
国土交通省港湾局

【目次】

1. 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫などの
コンテナ輸送を巡る状況 …… 2
2. KPIの状況評価 …… 11

1. 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫などの コンテナ輸送を巡る状況

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について(概況)

背景・経緯

2019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。

2020年前半

- ◆ 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)

2020年後半

- ◆ 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・鉄道等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。

2021年

- ◆ トラックドライバーやシャーシ、倉庫の空きスペースの不足により、北米西海岸の港湾混雑が更に悪化。世界的な海上輸送の需給逼迫に伴い、海上輸送運賃が更に高騰。
- ◆ 10月13日、バイデン大統領がLA港の24時間/週7日操業や大手荷主のコンテナの夜間搬出を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9日、ホワイトハウスは、サプライチェーンの強靱化のため、米国の港湾と水路に関わるインフラ改善のためのアクションプランを発表。11月15日、170億ドルの港湾・水路への投資を含む超党派インフラ投資法が成立。
- ◆ 12月16日、ホワイトハウスは、トラックドライバーの確保・維持を目的とするアクションプランを発表。

2022年

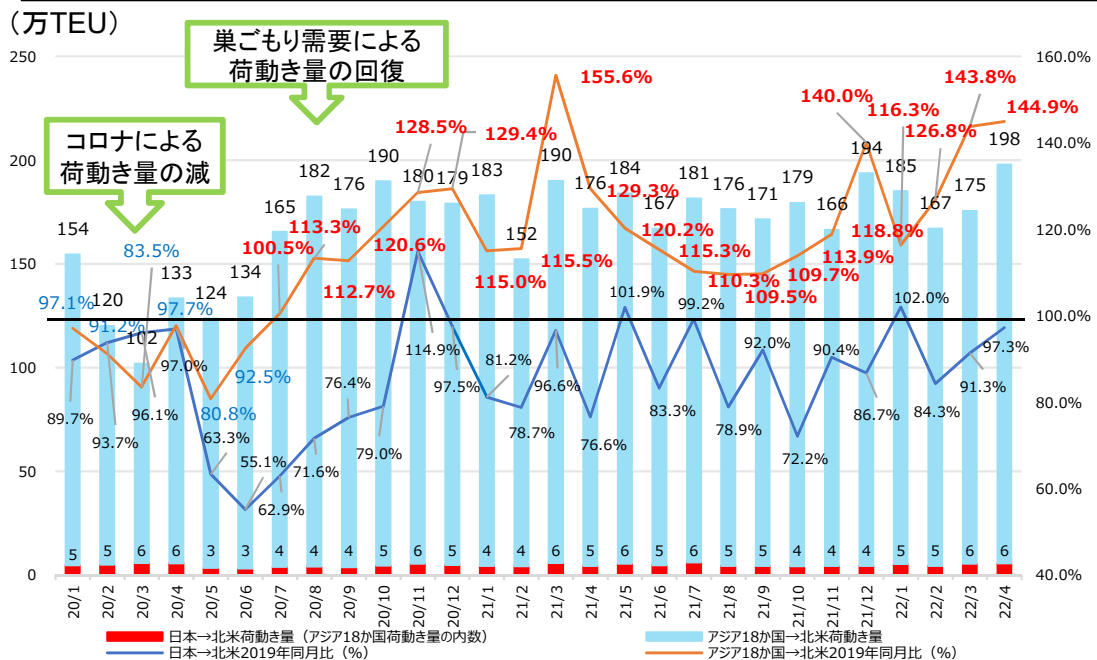
- ◆ 3月15日、ホワイトハウスは、荷主、物流事業者、港湾などサプライチェーン全体が参加し、物流情報を共有するためのプラットフォーム(FLOW)の構築を発表。
- ◆ 6月16日、バイデン大統領は、サプライチェーンの混乱に対応するために策定された、連邦海事委員会の規制権限を強化する海上輸送改革法案に署名。

現状・今後の見通し

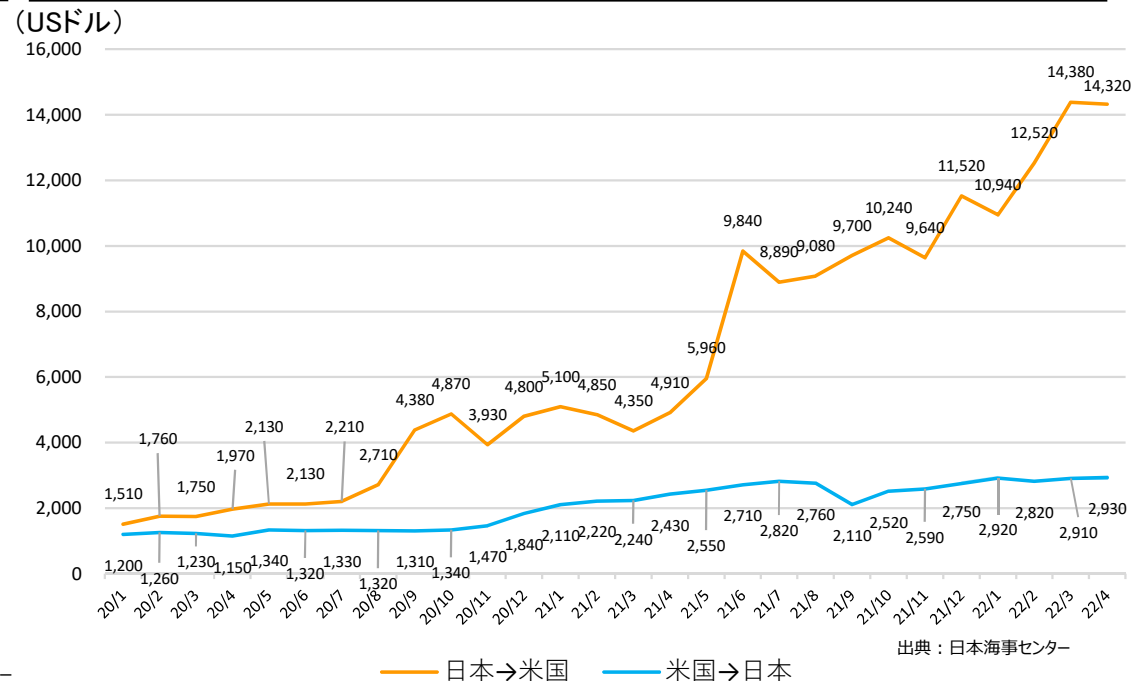
- ◆ LA/LB港の長期滞留コンテナや滞船数の減少など一部改善の兆しが見られるが、海上輸送運賃の高騰や運航スケジュールの乱れが継続。
- ◆ 今夏の北米西岸労使交渉の影響等を懸念する声もあり、全体的な状況の改善・正常化にはもう暫く時間を要すると予想する関係者が多い。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について(データ)

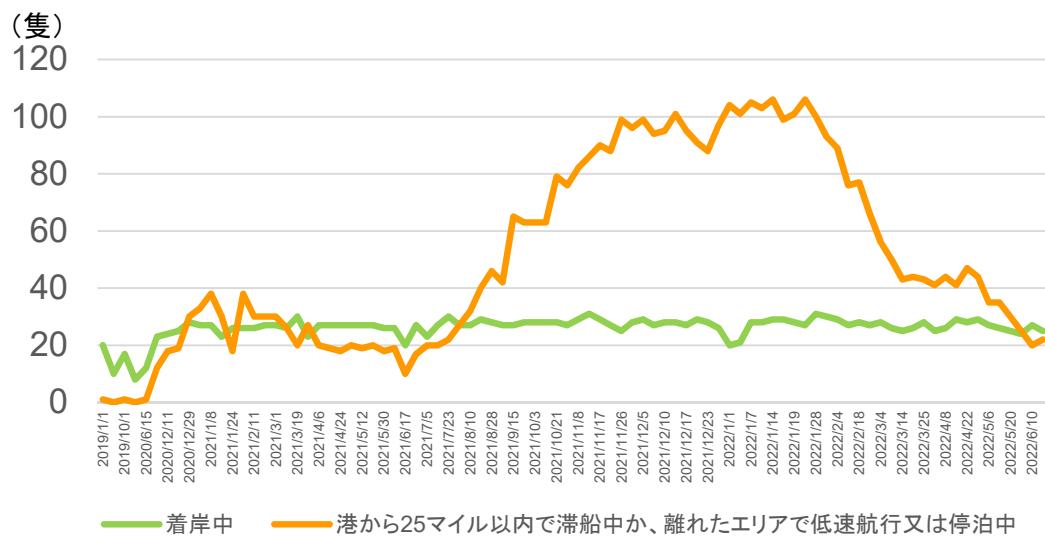
米国航路(アジア18か国⇒米国)の月別荷動き量の推移



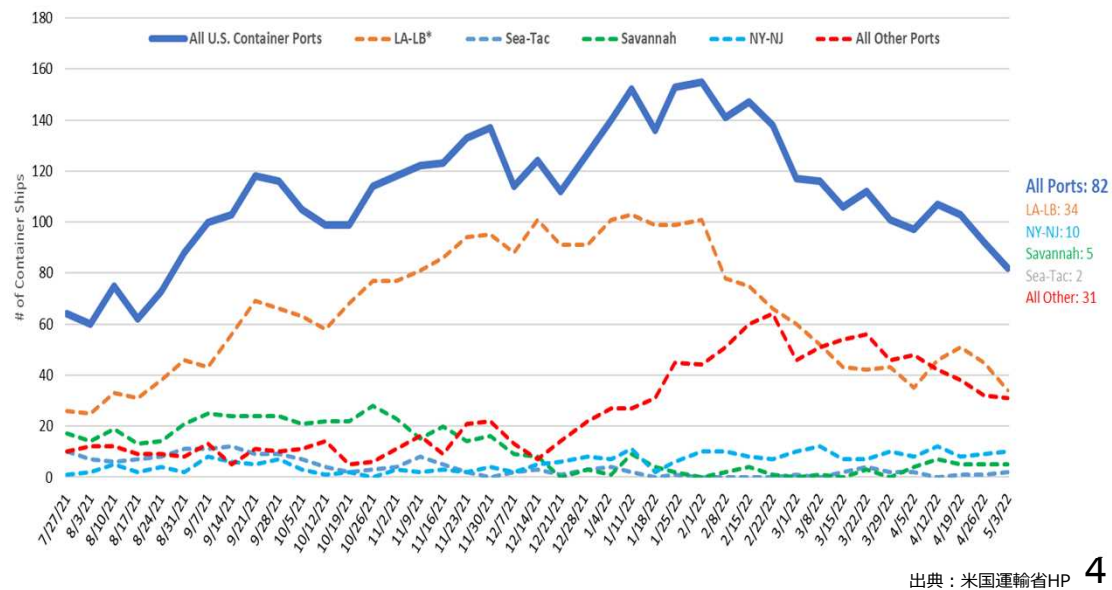
北米航路(横浜⇄ロサンゼルス)のコンテナ(40ft)スポット運賃動向



LA/LB港のコンテナ船滞船状況



米国各港のコンテナ船滞船状況



国際海上コンテナ輸送の需給逼迫に係る対応

1. これまでの対応

(1) 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫への対応に関する協力要請(令和3年2月5日発出)

国土交通省では、世界的な国際海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足を受け、日本発着の国際海上コンテナ輸送の需給の逼迫状況の改善に向け、荷主、船社及び物流事業者等の関係団体に対し、コンテナの効率的な利用や輸送スペースの確保等に係る協力要請文書を出発。

(2) 情報共有会合(①令和3年4月23日、②令和4年1月14日、③令和4年6月17日)

農林水産省及び経済産業省と共同で、荷主、物流事業者、船社等による情報共有のための会合をWEB会議形式で開催。関係者間で現在の状況・取組内容等の情報共有を行うとともに、関係者がそれぞれの取組を連携して実施していくことの重要性を確認。

①コンテナ不足問題に関する情報共有会合	②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	③国際物流に関する情報共有会合
<ul style="list-style-type: none"> ○日時：令和3年4月23日(金) 14:00~16:00 ○主な議論 <ul style="list-style-type: none"> ・問題の背景、北米西岸港における滞船状況 ・海上運賃の状況及び業界への影響 ・荷主・物流事業者・船社における取組の方向性 	<ul style="list-style-type: none"> ○日時：令和4年1月14日(金) 10:00~12:00 ○主な議論 <ul style="list-style-type: none"> ・北米西岸港における滞船状況、貨物取扱状況や今後の見通し ・海上運賃の高騰や輸送スケジュールの遅延等による影響 ・荷主・物流事業者・船社における課題や具体的取組 	<ul style="list-style-type: none"> ○日時：令和4年6月17日(金) 9:30~12:30 ○主な議論 <ul style="list-style-type: none"> ・北米西岸労使交渉等、直近の北米西岸港の状況及び今後の見通し ・ロシアのウクライナ侵攻、上海ロックダウン等国際情勢の変化による国際物流への影響 ・荷主・物流事業者・船社・航空会社における課題や具体的取組

2. 現在の取組

(1) 外国政府機関との連携

①米国

- ・米国運輸省や在日米国大使館に対して、我が国の状況や対応の必要性等について伝達するとともに、米国内における貨物の滞留解消に向けた取組を働きかけ。

②その他

- ・政府間会合等の場を活用して、我が国の状況を共有するとともに、関係国における状況等を聴取。

(2) 情報収集及び関係者への情報提供

- ・北米西岸港及びアジア主要港の混雑状況や要因、対応等について調査を実施し、関係団体に情報を共有。
- ・随時、荷主、物流事業者、船社等から現状や課題に関するヒアリングや意見交換を実施。
- ・北米西岸労使交渉の動向について情報を収集し、海上輸送に与える影響を注視。

過去の北米西岸港湾労使交渉について

- 北米西岸港湾の労使交渉は、ILWU(International Longshore and Warehouse Union: 国際港湾倉庫労働組合)とPMA(Pacific Maritime Association: 太平洋海事協会)との間で行われる。
- 現行の労働協約は今年7月1日までとされており、5月10日から交渉が開始された。
- 2002年以降に行われた3回の交渉では、いずれも労働協約失効前の妥結には至らず、交渉が長引くことにより港湾物流にも影響を及ぼしてきた。

【2002年】

5月13日よりILWUとPMAが交渉を開始したものの、7月1日の協約期限までに妥結に至らず。7月にPMAが提案した合意覚書をILWUが拒否、9月下旬よりILWUがスローダウン(荷役作業を意図的に遅らせること)を開始。これを受け、9月29日にPMAが米国西岸全港のロックアウト(港湾封鎖)を実施。10月9日、ブッシュ大統領がタフト・ハートレー法^{※1}に基づく80日間の暫定的な職場復帰命令を発令しロックアウト解除。 ※1 ストライキ等の労使紛争に対して、連邦政府が最長80日間の中断命令を行使できる等を定めている

11月23日、6年間の新協約締結で労使が暫定合意。翌2003年1月22日、ILWUにおいて新協約を承認(期間:2003年2月1日~2008年7月1日)。

スローダウンやロックアウトにより滞船や貨物の滞留が発生するなど、数か月にわたり物流への影響が生じたとされる。

【2008年】

3月より交渉を開始したものの、7月1日の協約期限までに妥結に至らず。7月中旬よりILWUがスローダウンを開始したが、7月28日に新協約について労使が暫定合意。9月8日に新協約が成立。

リーマンショックによる景気低迷で荷動きが減少局面に入っていたこともあり、物流への影響は限定的であったとされる。

【2014年】

5月12日より交渉を開始したものの、7月1日の協約期限までに妥結に至らず。11月上旬、PMAはILWUによるスローダウンや熟練労働者の配置拒否が行われていると発表。これに対して、ILWUは混雑の原因はシャーシ不足、トラック運転手不足、鉄道輸送力不足が原因と反論。12月22日、PMAが米国連邦調停局に仲裁を要請。

翌2015年2月4日、PMAがILWUに対する提案を公開。同月17日、オバマ政権が特使としてペレス労働長官を派遣。同月20日に労使が暫定合意。5月26日、ILWUにおいて新協約を承認(期間:2014年7月1日~2019年7月1日^{※2})。

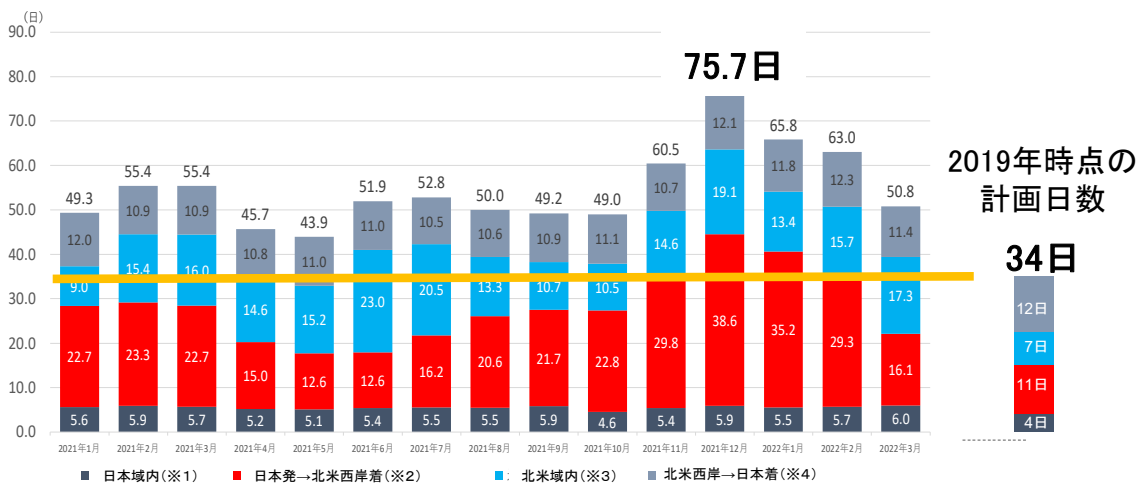
滞船や貨物の滞留など、2014年秋から2015年4月頃まで長期間にわたり物流への影響が生じたとされる。

※2 その後、協約は2022年7月1日まで延長

北米港湾の混雑によるコンテナ船運航への影響

- 北米港湾の混雑により、北米航路の所要日数は、通常の2倍程度になる航路もあるなど、大幅に遅延。
- 北米航路のコンテナ船の日本への寄港隻数も減少傾向。

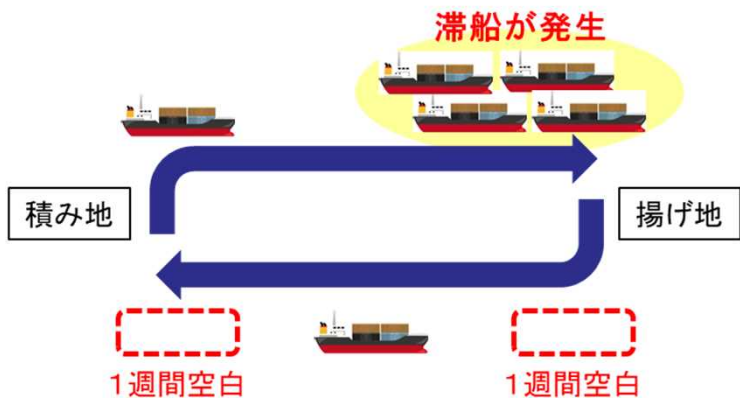
日本～北米間の所要日数の推移(1航路の例)



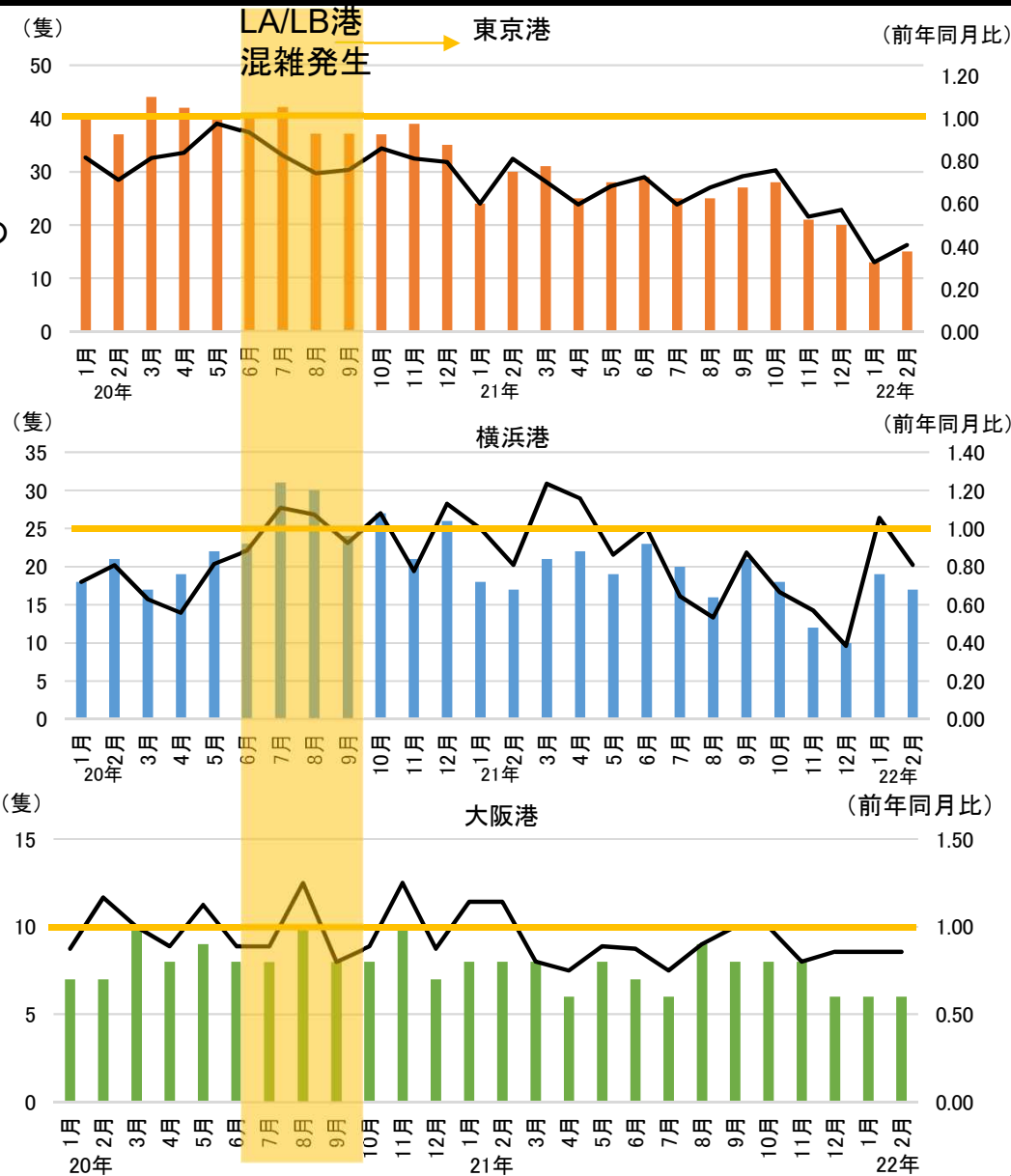
航路投入船の入出港履歴データ(過去1年間)について、区間別に所要日数を集計
 ※1:ファーストポート入港月でのカウント。 ※2:日本出港月でのカウント。 ※3:北米港入港月でのカウント。 ※4:北米港出港月でのカウント。
 (注)北米西岸(LA/LB)では、2021年11月16日(UTC)、新たな待機プロセスが導入され、72時間以内に着岸予約がないコンテナ船は、新たにLA/LB港に設定された海域(Safety & Air Quality Area(SAQA))の外側で待機するか、SAQAに向かって減速航行を実施。

出典: Marine Traffic「船舶出入港データ」より日本港湾協会作成

北米での滞船があたえる運航への影響



主要港における北米コンテナ航路寄港隻数の推移



出典: 各港HP及び港湾管理者調べにより国土交通省港湾局作成

今回の北米西岸労使交渉の争点

PMA : 2022年5月7日頃 労使交渉における5項目の基本方針

- 港湾業務を止めることなく誠実な交渉に取り組む
- 港湾労働者に世界最高クラスの賃金と福利厚生を提供する
- 安全を最優先にしながら技能の習熟機会を充実する
- 貨物の増加に対応するため、自動化によりターミナルを近代化する
- 港湾区域における環境規制への対応

ILWU : 2022年5月7日 PMA に対する公開書簡

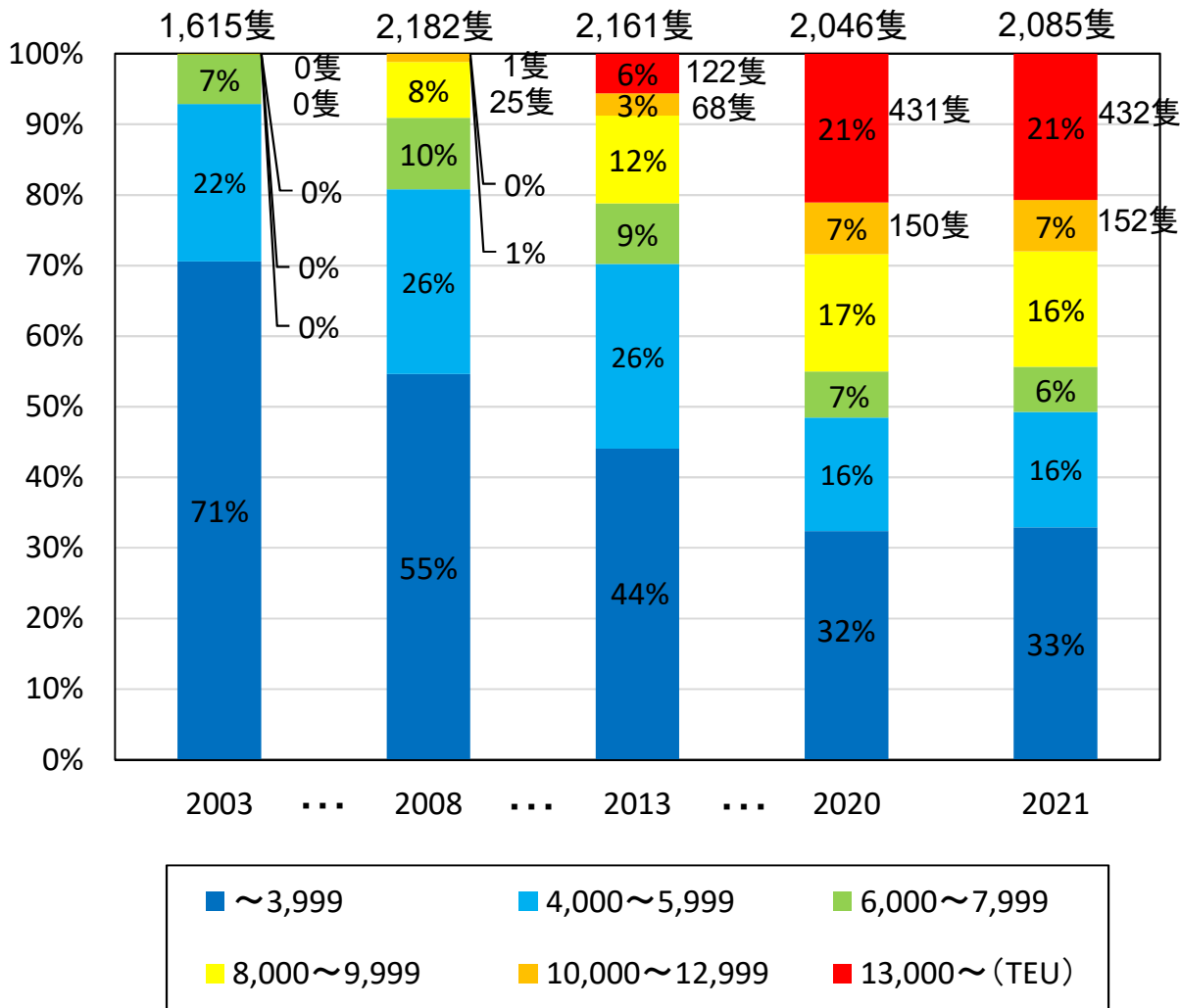
- 各国でロックダウンが実施されるなど、パンデミックの中でも西岸港湾の労働者は歴史的な貨物量の取り扱いに貢献したことを強調
- 西岸CTの多くが「通常の10倍の運賃を課徴する巨大な海外船社」の系列企業によって運営され、米国経済のインフレを促進していると指摘
- 自動化は貨物取扱量の増加につながらず、雇用の喪失をもたらすことに加え、ハッキングの危険性を助長し安全保障上のリスクになると指摘

PMA・ILWU共同声明 2022年6月14日

- 7月1日の現行の労働協約の期限までには労使交渉はまとまらない見通し
- 一方で、労働協約が失効しても港湾でのオペレーションは継続する
- ILWU、PMAいずれもストライキやロックアウトの実施を準備しているという事実はない

投入船舶規模別の隻数の推移及びコンテナ船の竣工見通し

投入船舶規模別の隻数の推移



2022年以降の竣工見通し(船型別)

	2022	2023	2024	総計
22,000TEU級~	6	32	13	51
13,000~21,999TEU級	20	67	104	191
10,000~12,999TEU級	16	2	2	20
4,000~9,999TEU級	2	37	93	132
~3,999TEU級	125	196	99	420
総計	169	334	311	814

<参考>

14,000TEU以上の船舶(技術基準上、18m岸壁が必要とされる一般的な船型)の割合は
 2003年:0% 2008年:0% 2013年:2% 2020年:14% 2021年:15%

出典:Clarkson「Ship Type Orderbook Monitor」2022/4を基に
 国土交通省港湾局作成

出典:国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成。
 なお、各年データは11月時点である。
 日本発着航路を中心としたアジア発着の国際定期コンテナ航路に就航している船舶を中心に記載。

EEXI規制

既存船を含め、設計性能(EEDI)ではなく実際に航行する場合の燃費性能を検査・認証



CO₂

((



相互補完により
CO₂削減を加速

【対策】

- **EEXI規制**: エンジン出力制限等により、**新造船と同レベルの燃費性能**を義務化。

※EEXI: 二酸化炭素放出抑制航行指標 (Energy Efficiency Existing Ship Index)

【効果】

- 全船の燃費性能を新造船並みに底上げ

CII格付け

1年間の燃費実績を事後的にチェック



【対策】

- **CII格付け**: A-Eで5段階評価。
- 低評価時 (E、3年連続D) は改善計画を提出させ、主管庁が認証。

※CII: 二酸化炭素放出実績指標 (Carbon Index Indicator)

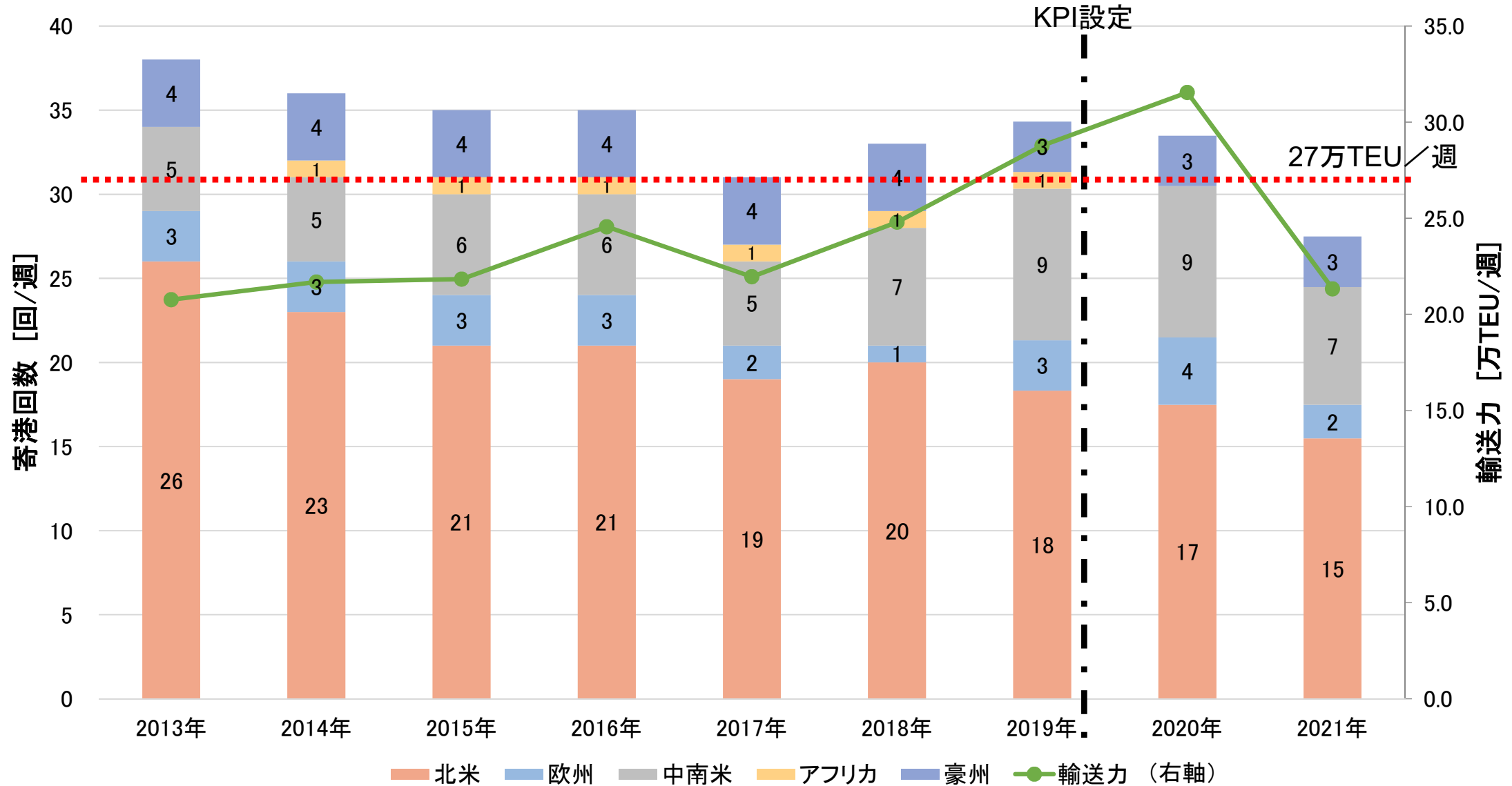
【効果】

- 実際の燃費実績を把握可能

IMO第76回海洋環境保護委員会 (MEPC 76、**2021年6月**) で海洋汚染防止条約改正案を**採択**
その後、**2022年11月に発効、2023年1月から導入**

2. KPIの状況評価

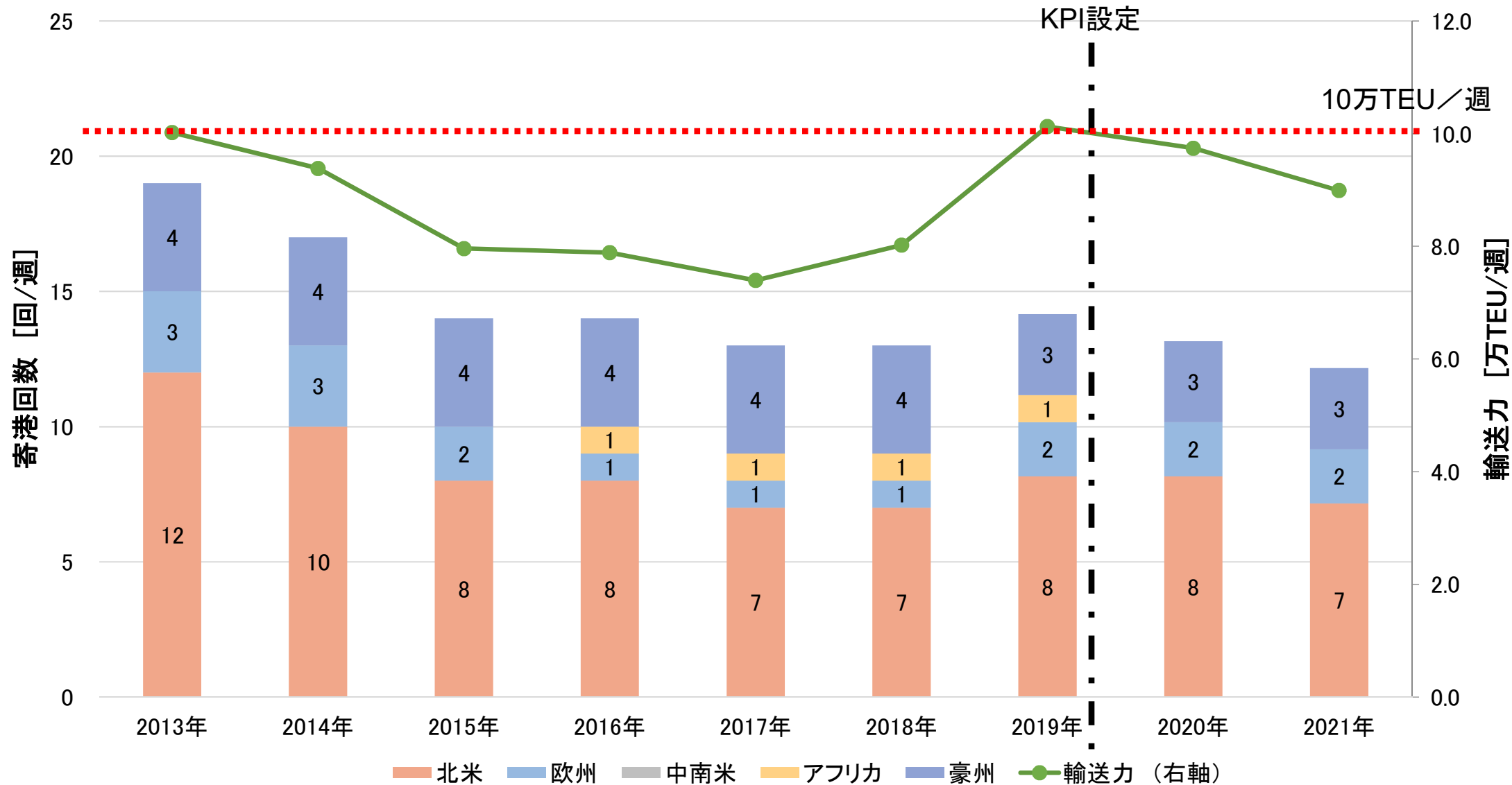
各方面へ寄港回数及び輸送力の推移(京浜港)



(出典)国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

- (参考) 京浜港のKPI(輸送力)は全体で27万TEU/週。
- (※1) 全て11月時点
- (※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

各方面へ寄港回数及び輸送力の推移(阪神港)



(出典)国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

(参考) 阪神港のKPI(輸送力)は全体で10万TEU/週。

(※1) 全て11月時点

(※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。