

# コンテナ不足問題に関する政府における取組

---

令和3年4月23日(金)

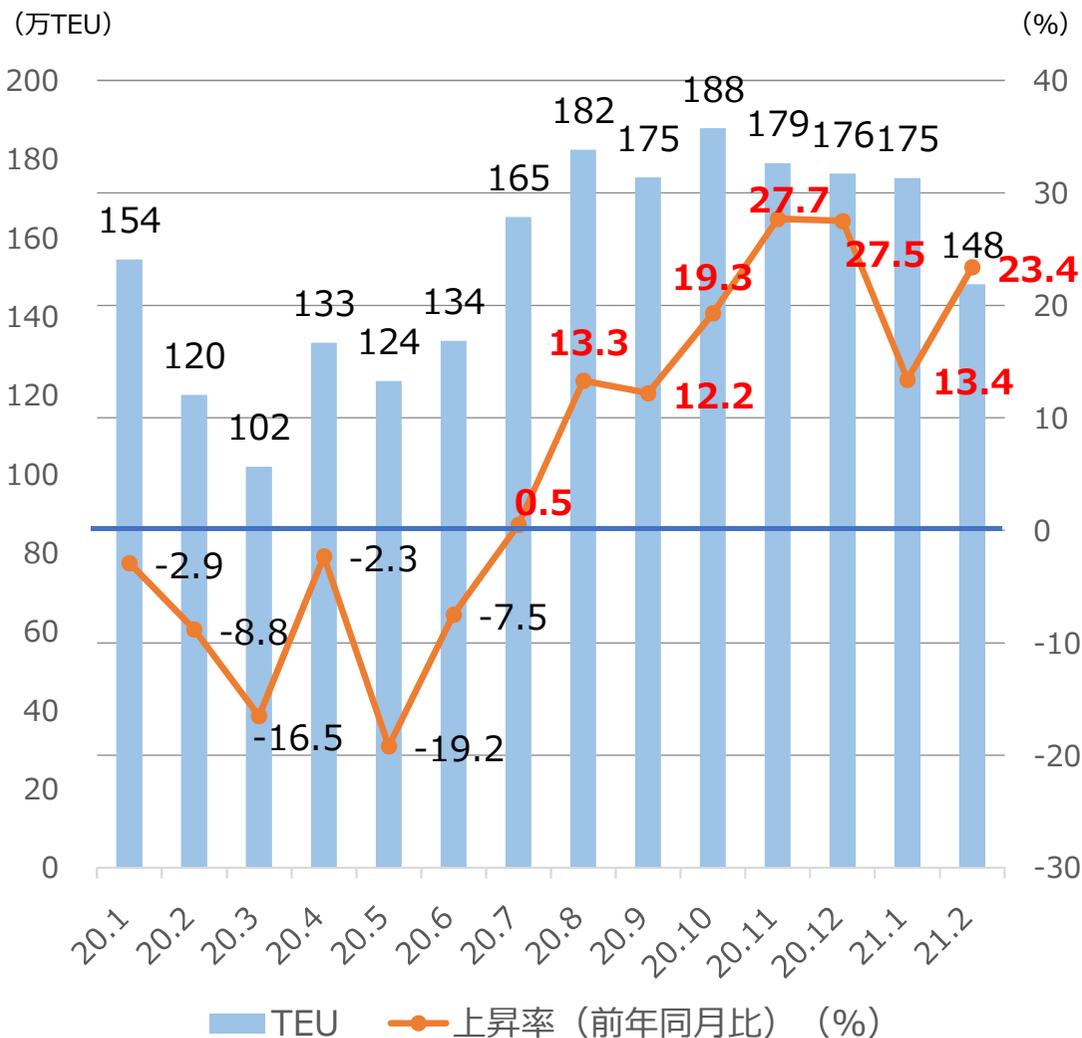
コンテナ不足問題に関する情報共有会合

# コンテナ不足問題について①

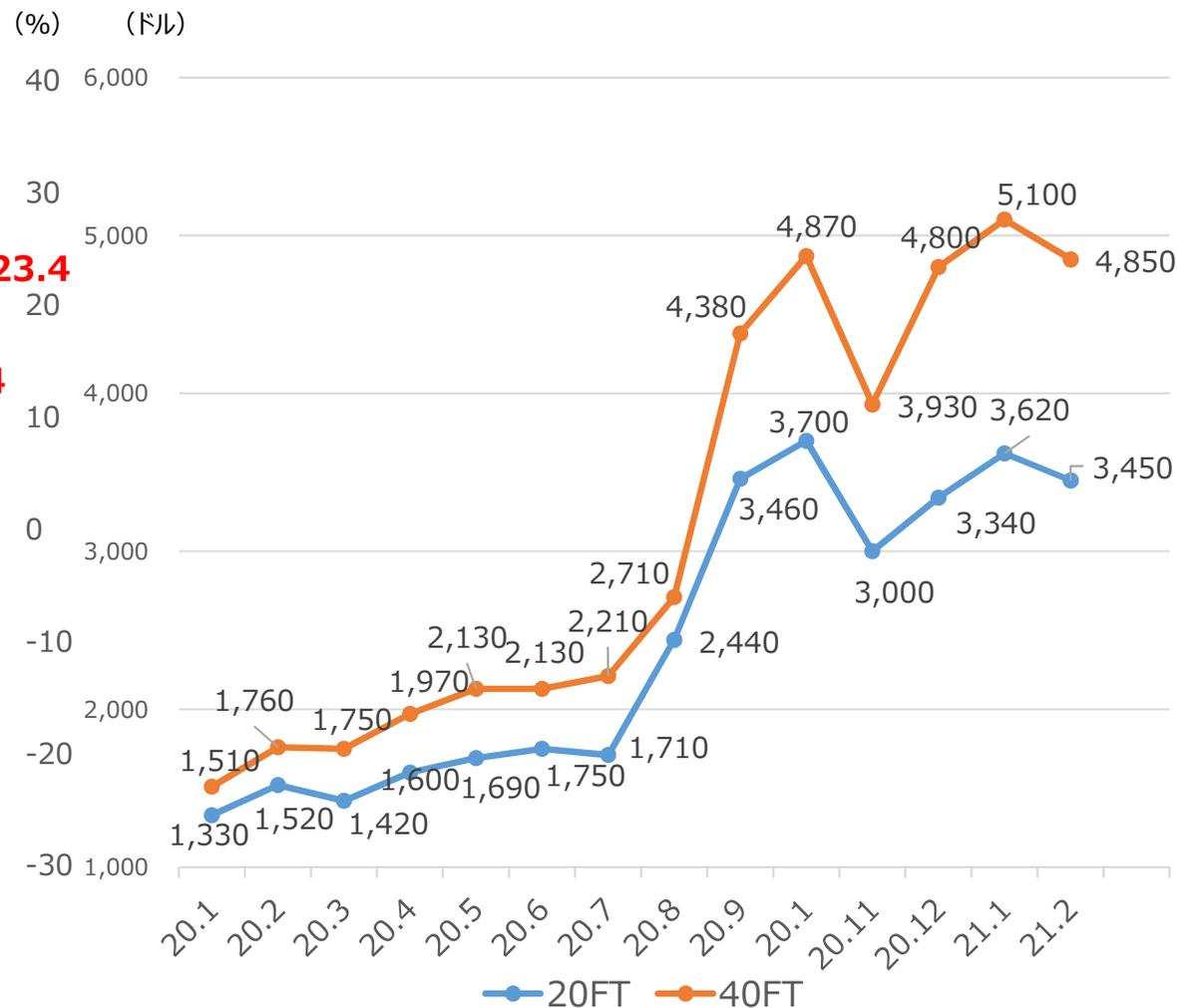
- 米国向けコンテナ荷動き量は、2020年前半はコロナ等の影響により低迷。同年後半は北米の巣ごもり需要等の影響により、急速に回復。
- 北米向けコンテナ運賃も、荷動き量の増加に併せて、同様に上昇。

※ ただし、年間契約(サービスコントラクト:SC)を締結している場合、一般的に、高騰前の運賃で輸送しているとのこと。

### 米国航路(アジア18か国⇒米国)月別荷動き量の推移



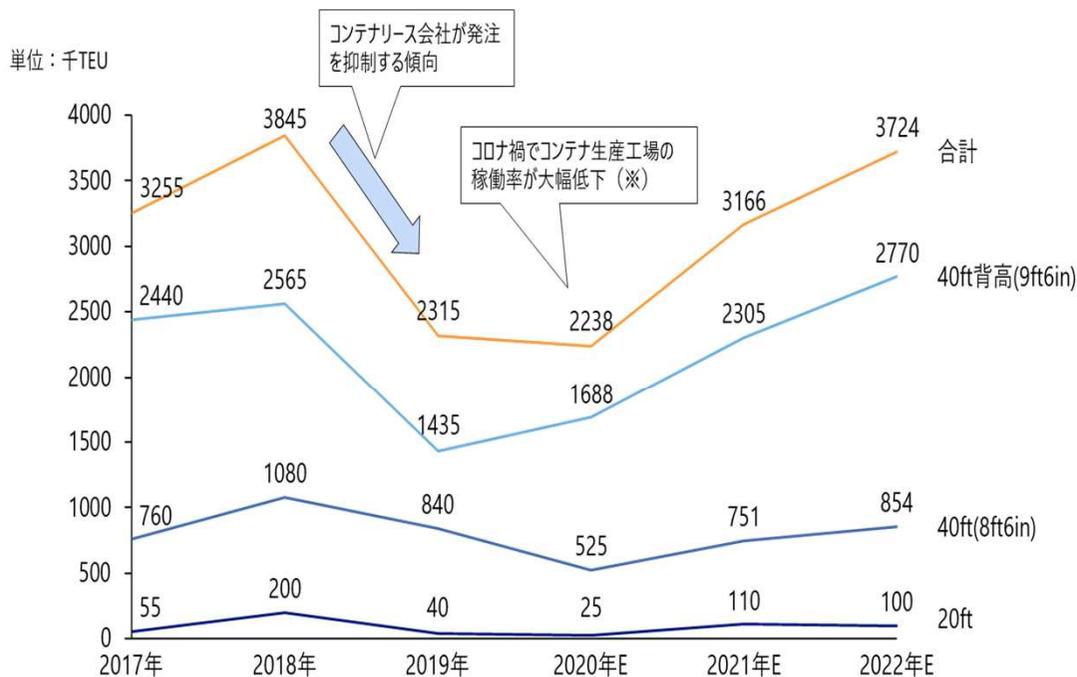
### 北米航路(横浜⇒ロサンゼルス)コンテナ運賃動向



# コンテナ不足問題について②

- 2019年～2020年前半にかけて、米中貿易摩擦やコロナによる先行き懸念の影響により、中国におけるコンテナ製造量が低下。  
(ただし、コンテナ製造量は回復見込み。)
- 北米航路、特に北米西海岸の港湾混雑等がひどい状況であり、コンテナ船の運航遅延等により、コンテナ回転率が低下。

## コンテナ生産量の推移



出所) 世界のコンテナ輸送と就航状況 2020年版 (日本郵船株式会社 調査グループ)

注) 世界のコンテナ生産の約98%を占める中国工場が、数週間に不稼働になった影響で、2020年1-6月期のコンテナ生産量は前年同期比36%減の110万TEUまで落ち込んだ。

出典：野村総合研究所調査資料

## ロサンゼルス・ロングビーチ(LA・LB)港の港湾混雑状況

4月8日現在、約23隻のコンテナ船が港沖合で待機中。



出典：ONE公表資料

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て、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、令和3年2月5日付で、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発出した。

## 協力要請文書の概要

### 対象

### 要請事項

#### 荷主及び船社以外の物流事業者

- ①実入りの輸入コンテナの早期引取・空コンテナの早期返却
- ②実入りの輸出リーファーコンテナのカット日搬入
- ③フリータイム(無料保管期間)、デマレッジ(超過保管料)及びディテンション(返却延滞料)の適切な運用
- ④実際の予定を上回る過剰な予約(ブッキング)や直前のキャンセルの自粛
- ⑤国際海上コンテナ輸送の利用にあたっての日程上の余裕や経路上の柔軟性のある計画

#### 外航コンテナ船社

- ①国際海上コンテナ輸送力の増強及び空コンテナの確保のための努力(臨時船の運航、日本発着貨物へのスペースの割当の確保、コンテナの新規調達増加の検討等)
- ②国際海上コンテナのフリータイム、デマレッジ、ディテンション及びカット日の適切な運用

# コンテナ不足における日本企業の現状認識 (1/4)

コンテナ輸送逼迫にかかる要請文書の発出後、令和3年2月から3月にかけて、各社(コンテナ船社、荷主)の現状認識について、下記内容を中心にヒアリングを実施した。

- ①現在生じている具体的な課題
- ②これまでに講じた対策と今後講じる・強化する予定の対策

## 荷主

①現在生じている具体的な課題 ⇒ **コンテナ不足により、全方面におけるブッキングが困難な状況。また、スポットでのコンテナ手配も困難であるため、スポット運賃が高騰(2~6倍)している状況**

### 【各社からのコメント】

- 一番の課題は、2020年11月以降のコンテナスペースの不足。
- 米国西海岸向けは2週間程度、欧米向けは1週間等、各方面で遅れが発生し、場合によっては空輸で対応。
- 中国・ロシアの一部都市向けが全くブッキングできない状況。
- 中国の一部港湾では2020年11月下旬からコンテナ不足が顕著になり、12月に入ると新型コロナ第4波の深刻化の影響で遅れが生じている。
- 地方港はコンテナがなく、欠航も相次いでいる。
- 船積み数日前に空コンテナが出されることもある。
- 荷主と船会社の年間契約であるSERVICE CONTRACTの運賃では運ぶことができず、スポット契約として2~6倍の運賃で輸送している。

等

## 荷主

②これまでに講じた対策と今後講じる・強化する予定の対策



コンテナの共用や鉄道・航空・陸送を活用、コンテナ1本貸切から混載コンテナへ変更して輸送等を実施

## 【各社からのコメント】

- コンテナを他社と共用し、積載率を上げる取組を実施。
- ロシアの一部都市のブッキングが困難のため、バックアップ船社及びNVOCCに依頼し、コンテナ1本貸切から混載コンテナへ変更して輸送。場合によっては、シベリア鉄道も利用して対応。
- 通常は長江を使用して河川コンテナ輸送していた中国の一部都市向けのブッキングも手配が困難のため、上海から陸送で対応。
- リードタイム設定を変えて余分に在庫を持って対応。
- 今後の対応としては、リードタイムの延長や、物流費用抑制のための在庫管理精度の向上など。
- UK向けは港湾で労働者が不足し、混雑悪化の一途で改善めどが立たないため、欧州の大陸側に仕向地を変更し欧州内フィーダーで英国まで転送するなど、きめ細やかに対応。

等

## 外航コンテナ船社

①現在生じている具体的な課題 ⇒ 北米西岸の港湾や欧州湾等が混雑しており、遅延が発生。

### 【各社からのコメント】

- 米国西海岸が一番状況がひどく、着岸するまでに1週間、荷役に1週間かかり、全体で通常の2~2.5倍の時間を要している。
- アジアのハブ港が混雑しているため、全航路の遅延が発生し、回復しにくい状況。
- SC契約は、一般的に、高騰前の運賃で輸送。
- ブッキングキャンセル、コンテナの引取／返却の遅延等が発生。
- 米国西海岸の沖待ちの原因は、港湾混雑以外に、鉄道の貨車不足による鉄道輸送の遅延やコンテナ到着後の検疫の増加がある。
- 東シナ海や日本海の荒天の影響、中国における陽性者の判明等による港の機能停止等の理由で、2020年の年末にコンテナの滞留が発生していた(現在は回復傾向)。

等

## 外航コンテナ船社

②これまでに講じた対策と今後講じる・強化する予定の対策 ⇒

臨時船等による空コンテナ回送やコンテナの絶対数を増やす等を実施

### 【各社からのコメント】

- 臨時船を追加投入し空コンテナを回収する方策を実施。
- 船舶の大型化や新規コンテナ本数の追加。
- 一日でも早くCYにコンテナを返し、また、一日でも早くCYから回収するよう呼びかけ。
- 船舶追加投入により、船腹量を増強。

等

関係者ヒアリングや以下の調査結果を踏まえ、関係省庁とも連携し、政府として必要な取組を検討・実施

## 海外港湾の混雑状況や関係機関等の対応状況の把握・共有

北米西岸港とアジア主要港について、現在の混雑状況や要因、港湾管理者、政府や民間団体などの対応について把握するための調査を実施中。結果がとりまとめ次第、関係者と情報共有を予定。

### 対象港

- 北米西岸港 (LA港等)
- アジア主要港 (釜山港、上海港、シンガポール港)

### 調査概要

各港で生じている状況に応じ、以下の情報を収集予定

- 港湾等での混雑状況と要因
  - 各港のコンテナ貨物取扱量の変化
  - コンテナターミナル内の混雑状況と要因
  - 滞船の発生状況
  - 内陸輸送のボトルネックの発生状況 など
- 関係者の対応状況
  - 関係者への協力要請等の中央政府や港湾管理者の取組
  - 民間団体等の対応状況 など