

2022年3月22日（火）

# 海上コンテナ物流の現状と 地方港の活用・優位性

松田琢磨（拓殖大学商学部国際ビジネス学科）

e-mail:tmatsuda@ner.takushoku-u.ac.jp



拓殖大学  
Takushoku University

商学部  
Faculty of Commerce

# プレゼンテーションの構成

- 海上コンテナ物流の現状
  - (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
  - (2) 2022年のコンテナ輸送の見通し
- 地方港の活用・優位性

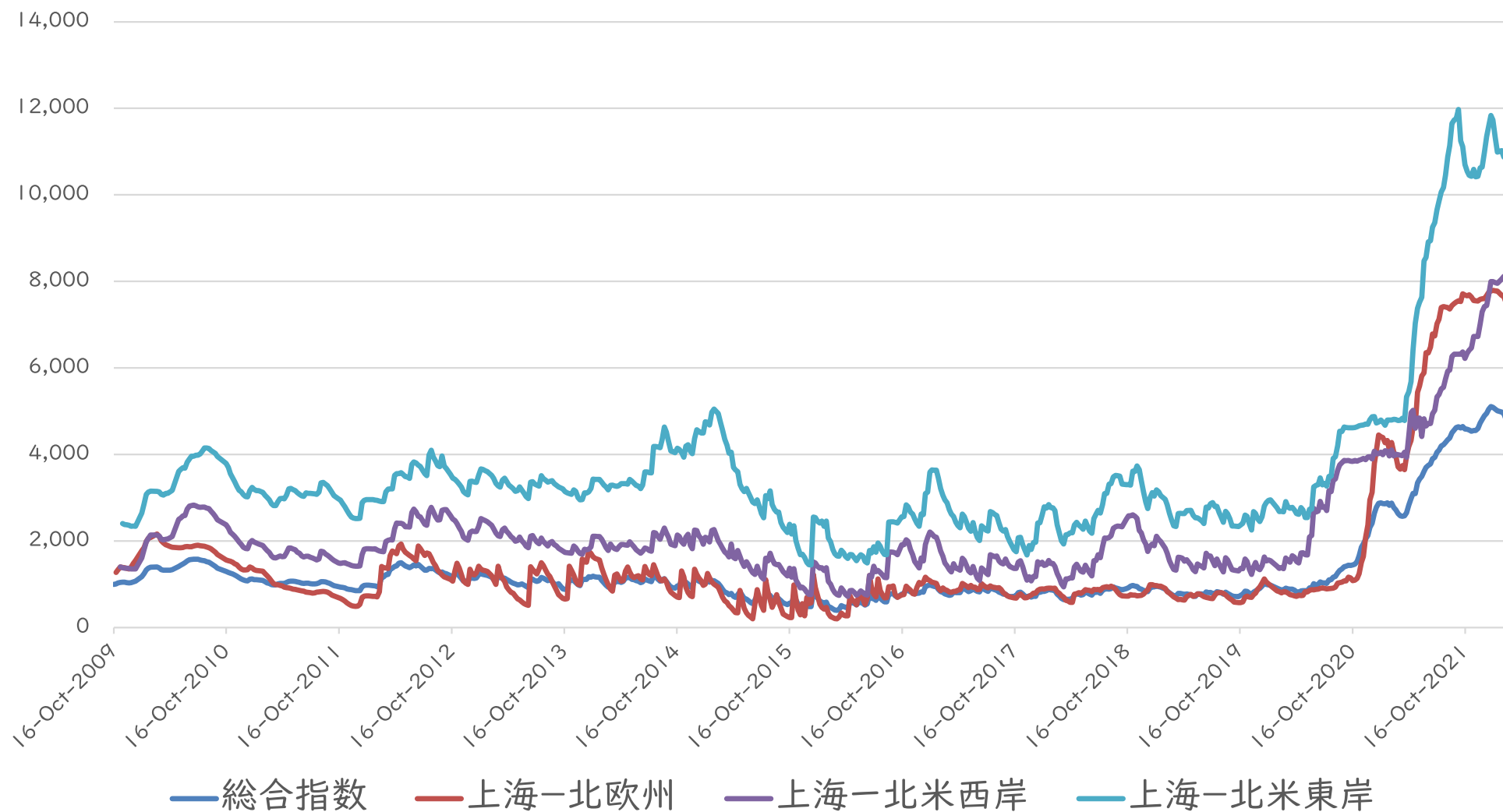
# 海上コンテナ物流の現状

## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 供給：コンテナ不足・コンテナ回転不足
  - 内陸輸送の混乱
    - 荷主側受け取り人員不足
    - トラックドライバー, 鉄道車両不足
  - 港湾労働者不足
  - 本船滞留によるスペース不足
- 需要
  - 巣ごもり需要, 在庫確保を含む堅調な需要

# 海上コンテナ物流の現状

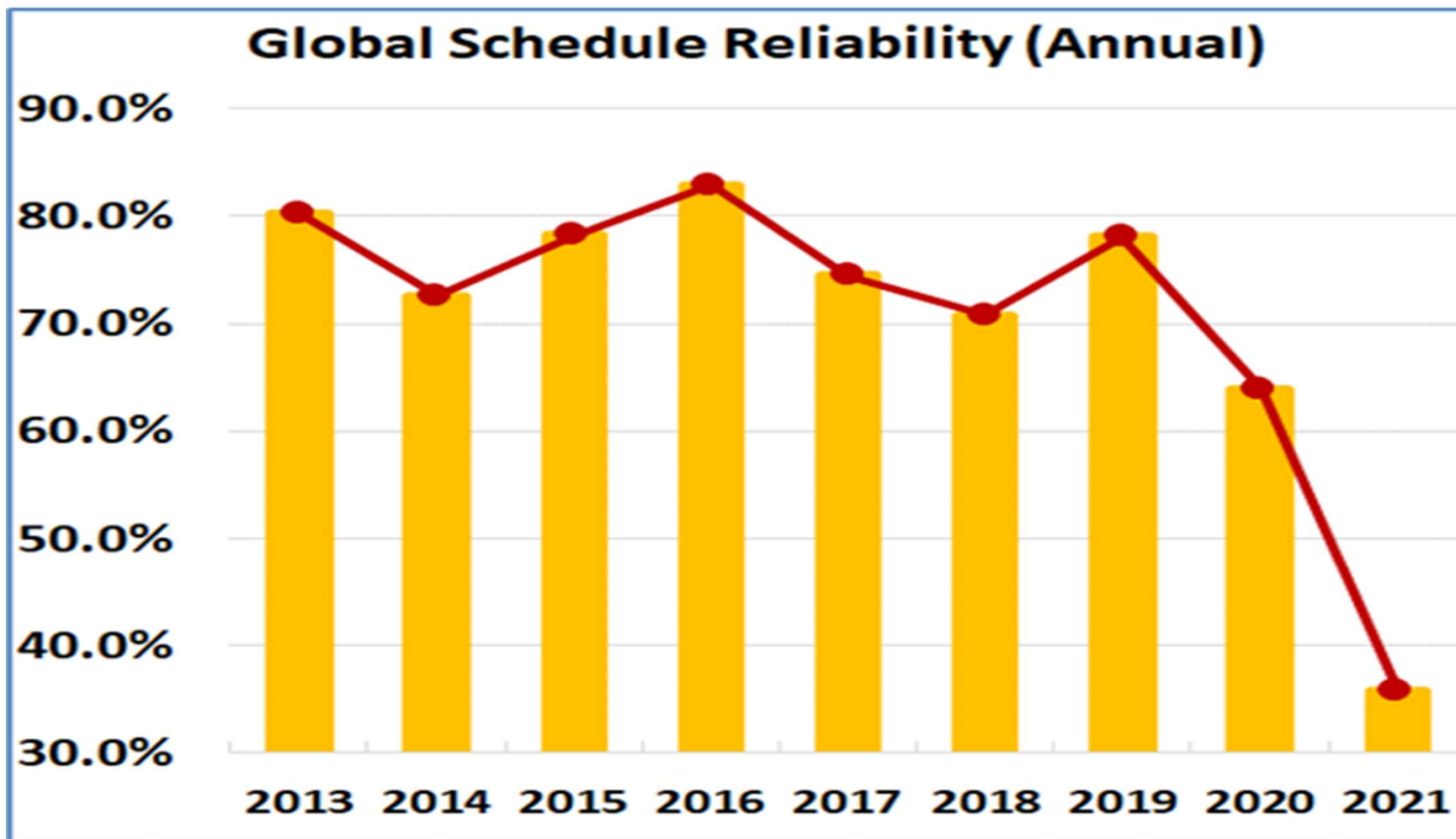
## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ



図表1: 上海コンテナ運賃指数  
(単位:index(総合指数), USD/TEU, USD/FEU(北米航路))

# 海上コンテナ物流の現状

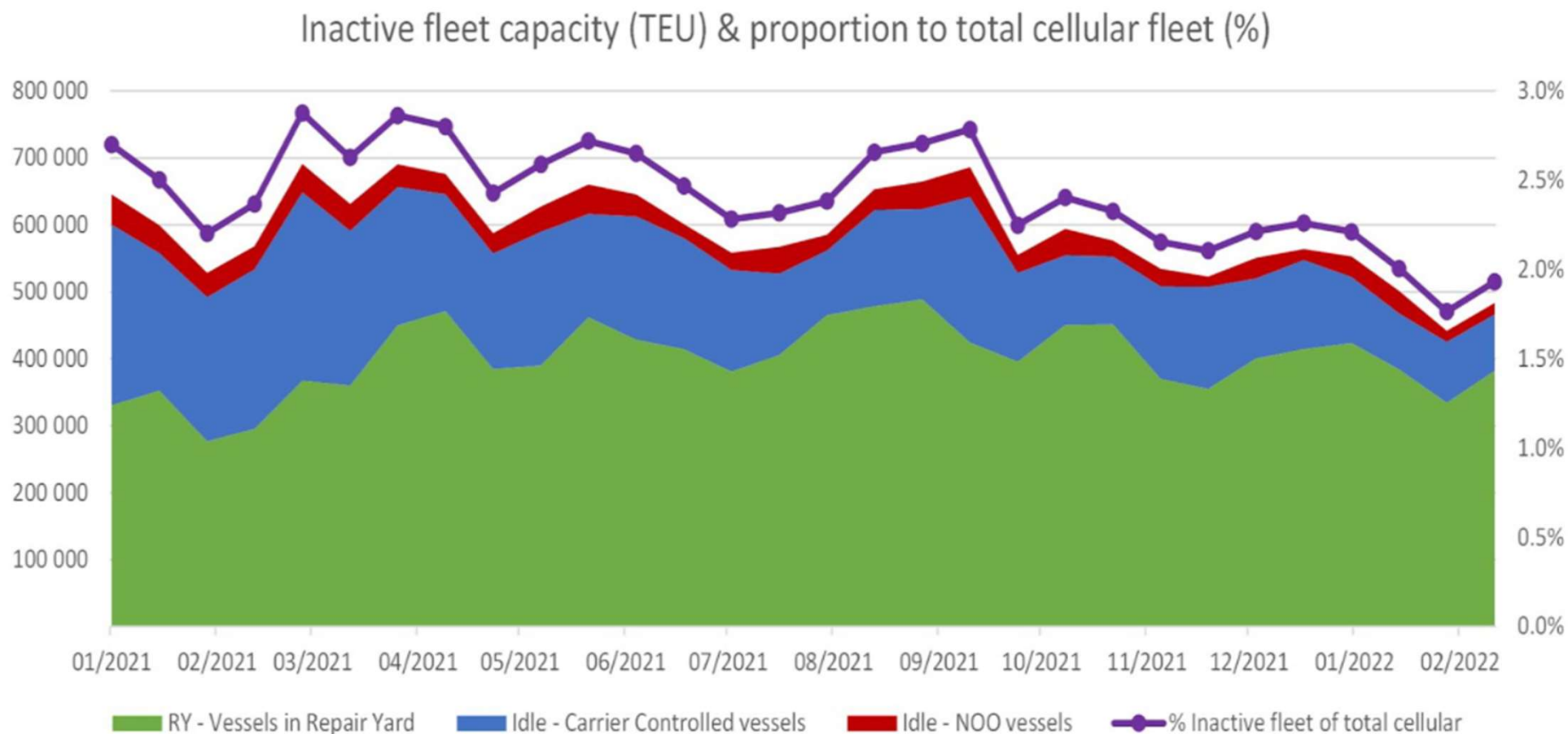
## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ



図表2:世界のコンテナ船日程順守率(2021年まで)

# 海上コンテナ物流の現状

## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ



図表3:コンテナ船の係船船腹量と全体に占める割合(2022年2月まで)

# 海上コンテナ物流の現状

## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 欠便の発生
  - 22年2月の欧州航路22便（北欧州15便, 地中海7便）
  - 北米航路82便（西岸66便, 東岸16便）
- 欧州航路, 北米航路の供給船腹量に対する欠便比率は21.9%
- 現時点では使える船がほとんどない
  - 船舶発注は増えており, 2023年以降に竣工増
    - 23年の竣工増にあまり期待すべきではないという見方

# 海上コンテナ物流の現状

## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

Port congestion (AIS)

Congestion measure: vessels in port vs vessels waiting outside (bubble map)

Color (percentage) and size (number of vessels waiting) . Hover over each port to see more details



図表4:世界のコンテナ港湾の混雑状況(2022年2月25日)



# 海上コンテナ物流の現状

## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

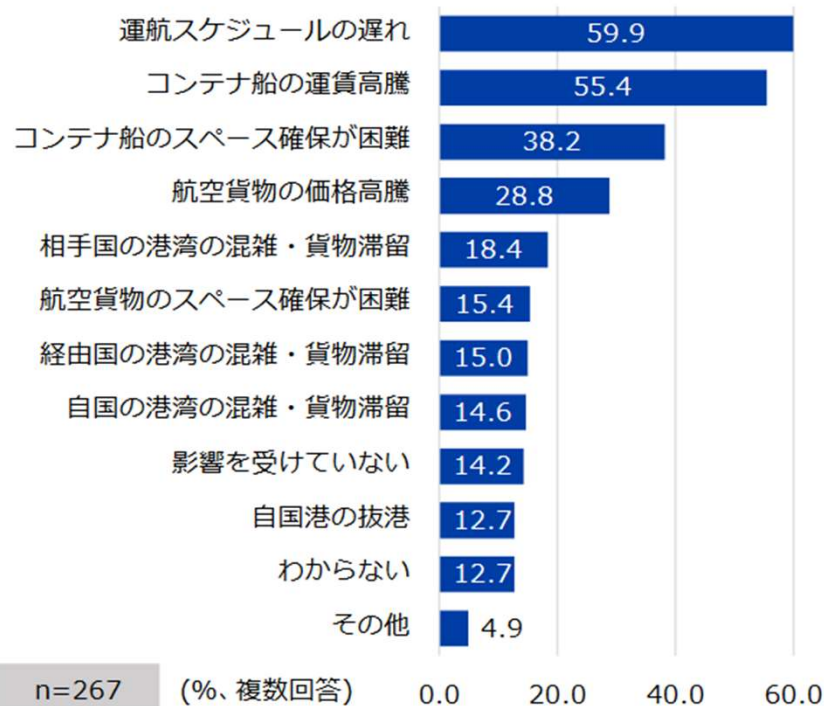
- 港湾混雑の解消：回転率向上の必要条件
  - 北米だけではなく、世界に
  - 内陸部の混雑解消が必要
  - コロナの収束が必要条件
  - 米国西岸での労使協定更新の影響
- 物流の遅滞
  - 日本でも食品、製造業、住宅機器など広い影響
  - 企業の資金繰りにも影響

# 海上コンテナ物流の現状

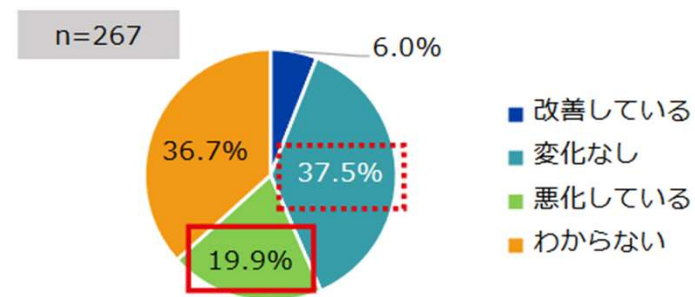
## (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 国際輸送混乱の自社への影響について、22年2月上旬時点で、主にASEANに所在する日系現地法人の約6割が、「運航スケジュールの遅れ」、「運賃高騰」による影響を受けていると回答。
- 2月初旬の状況は、3カ月前（21年10～11月）と比較して、**4割が変化なし、2割が悪化**。

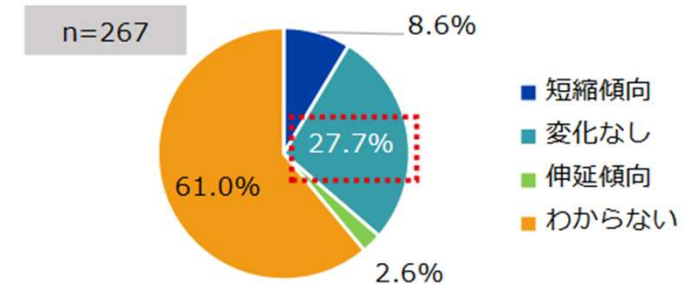
国際物流の混乱による自社への主な影響



海上輸送の混乱、運賃高騰の変化  
(2月初旬時点、3カ月前との比較)



海上輸送の長期契約の期間の変化  
(2月初旬時点、3カ月前との比較)



(出所) 2月9日、在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」参加者向け緊急アンケート結果。  
回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

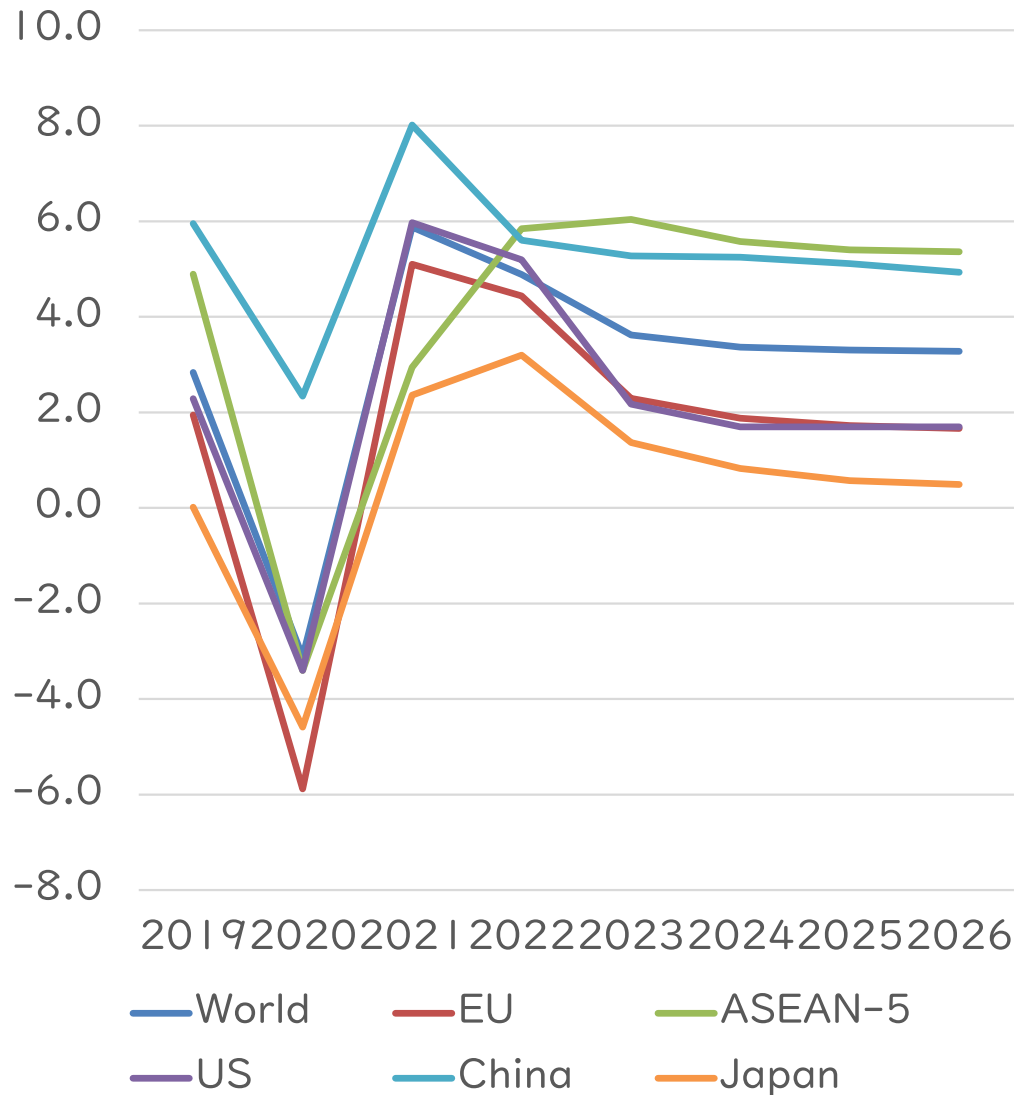
Copyright © 2022 JETRO. All rights reserved

# プレゼンテーションの構成

- 海上コンテナ物流の現状
  - (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
  - (2) 2022年のコンテナ輸送の見通し
- 地方港の活用・優位性

# 経済成長率の見通し

単位:%



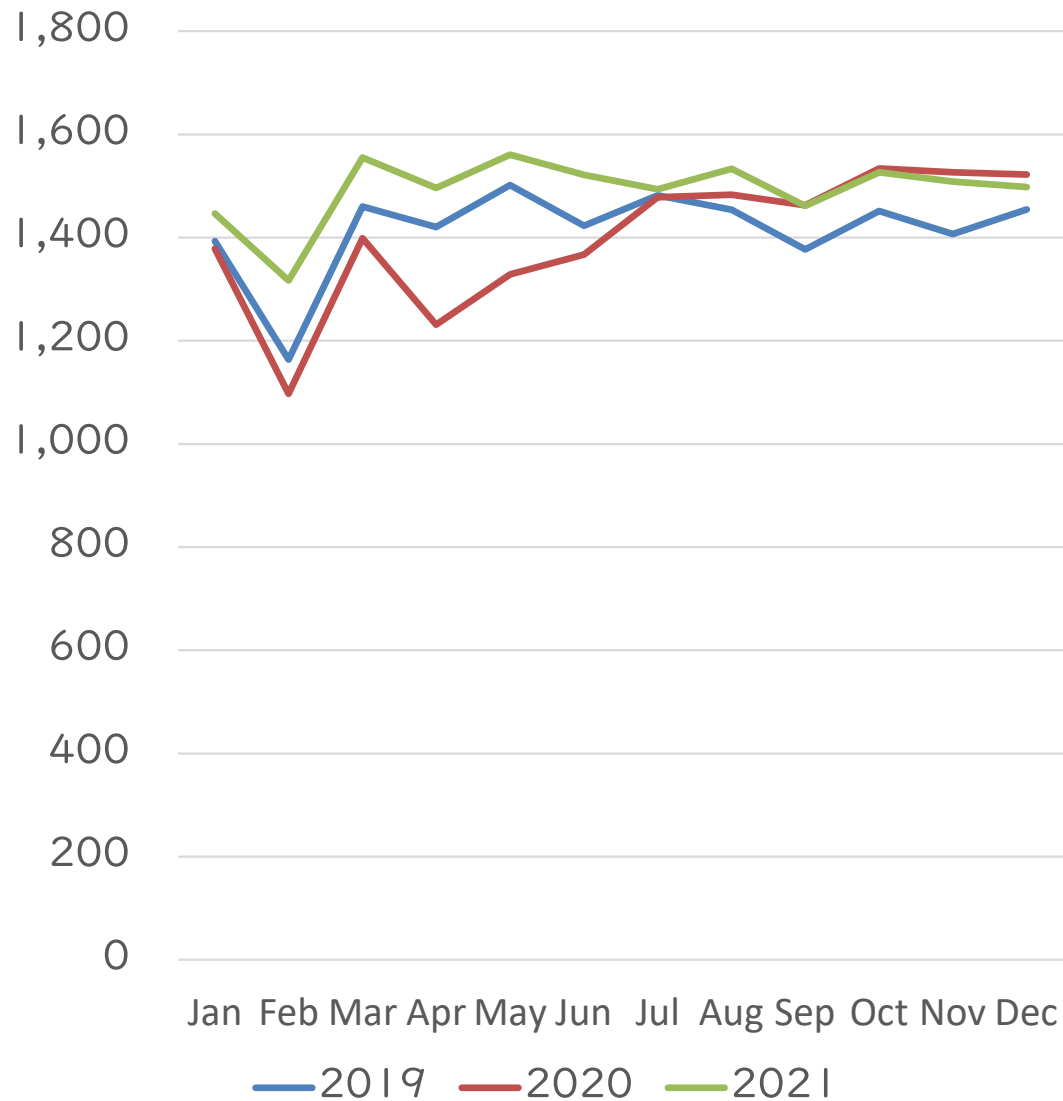
	World	EU	ASEAN-5	US	China	Japan
2019	2.8%	1.9%	4.9%	2.3%	6.0%	0.0%
2020	-3.1%	-5.9%	-3.4%	-3.4%	2.3%	-4.6%
2021	5.9%	5.1%	2.9%	6.0%	8.0%	2.4%
2022	4.9%	4.4%	5.8%	5.2%	5.6%	3.2%
2023	3.6%	2.3%	6.0%	2.2%	5.3%	1.4%
2024	3.4%	1.9%	5.6%	1.7%	5.2%	0.8%
2025	3.3%	1.7%	5.4%	1.7%	5.1%	0.6%
2026	3.3%	1.7%	5.4%	1.7%	4.9%	0.5%

図表6:IMFによる実質経済成長率の見通し

出所:IMF”World Economic Outlook Database October 2021”

# 2022年のコンテナ輸送の見通し

単位: 1万TEU



	Clarksons	Drewry	IHS Markit
2021	6.2%	5.7%	9.7%
2022	3.9%	5.4%	1.5%
2023		4.9%	3.4%
2024		3.7%	3.0%
2025		3.2%	2.8%
2026			3.1%
2027			2.7%
2028			2.6%
2029			2.7%
2030			2.7%

図表7: 世界コンテナ輸送量の推移と各機関による見通し

出所: CTS, Drewry, IHS Markit, Clarksons

# 2022年のコンテナ輸送の見通し

- 荷動きは22年も一定の成長が見込まれる
  - いまのところ、荷動きは順調
- 船腹が増加し始めるのは23年以降→過剰な期待は禁物
- 正常化
  - 2022年の運賃は比較的高水準で推移する見込み
  - ILWU協約更新などの影響を考えると、本格的な正常化は23年以降
  - インフレ、ロシア侵攻による需要の腰折れがリスク
    - 米国の金融政策は住宅市場対策の側面

# プレゼンテーションの構成

- 海上コンテナ物流の現状
  - (1) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
  - (2) 2022年のコンテナ輸送の見通し
- 地方港の活用・優位性

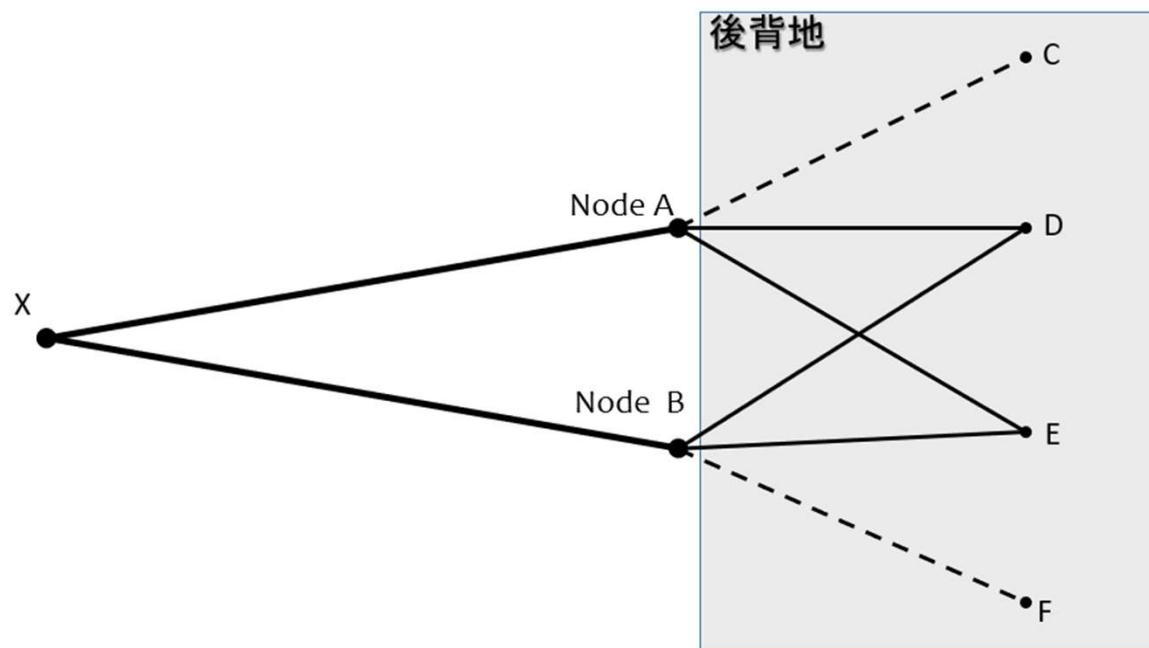
# 地方港の活用・優位性

- 後背地獲得のための競争
  - Inter-port Competition
    - 地理的に多くの後背地が重なり, 類似の顧客に対してサービスを提供する競争
  - 容量制約のない状態の港湾間競争
    - 全体として需要は一定(人口減などの要因)
    - 取り扱われるコンテナは同質的
      - 差別化の難しさ→価格競争になりやすい



# Inter-port Competition

地理的に大部分の後背地が重なり, ほとんど同じ顧客に対してサービスを提供する競争

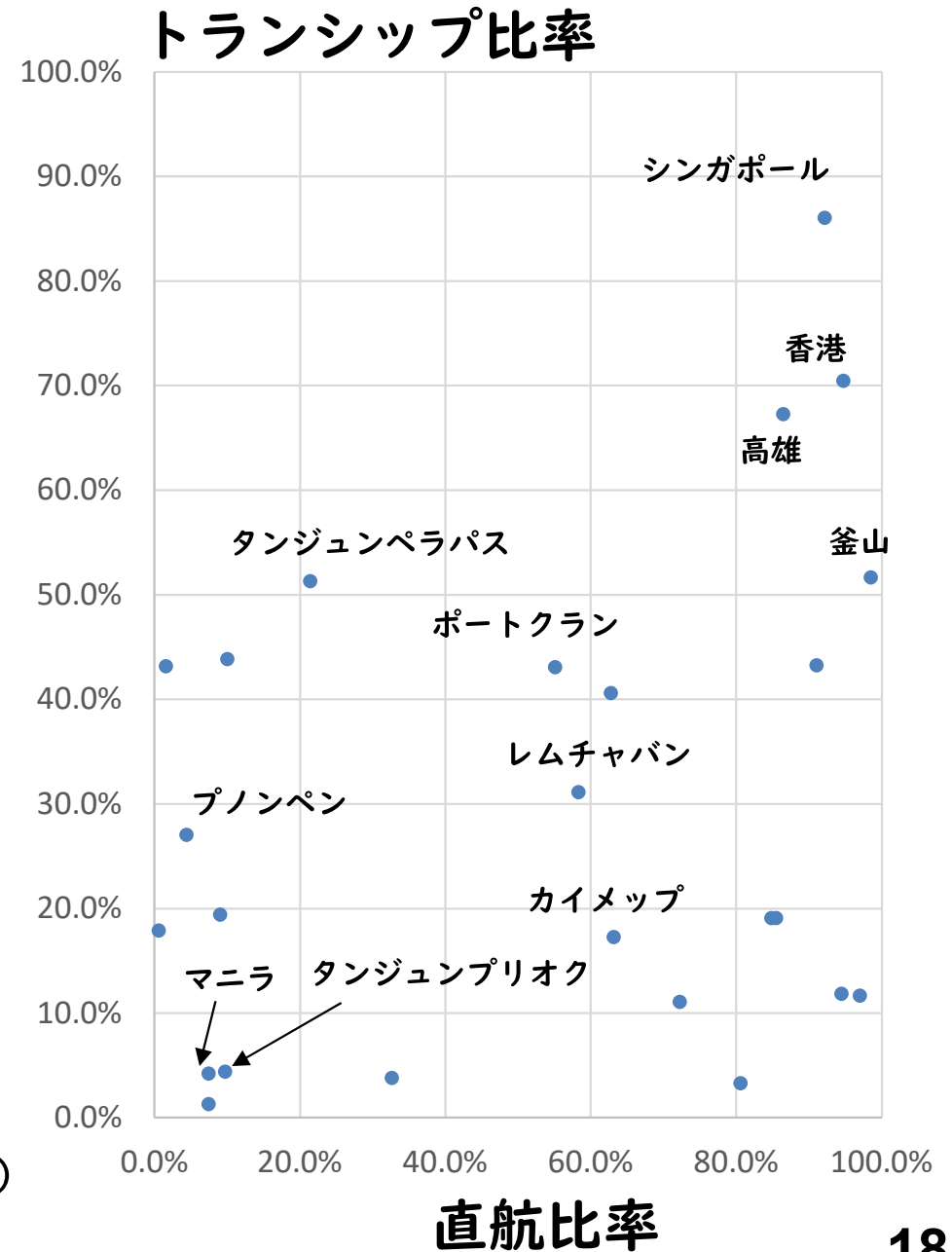


図表8 : Inter-port Competitionの概念図

# 地方港の活用・優位性

## (参考1) 東アジア各港のコンテナ港湾の類型

- (i) 「中継型ハブ港」トランシップ比率が高い  
(シンガポール, タンジュンペラパス)
- (ii) 「併存型ハブ港」直航比率が高く, トランシップ比率も比較的高い (香港, 釜山, ポートクラン)
- (iii) 「ゲートウェイ港」直航比率が高い, トランシップ比率が低く, 直航貨物が大半を占める  
(上海や塩田, 寧波)
- (iv) 「中間港」直航比率が比較的高く, トランシップ比率が低い (レムチャバン, カイメップ)
- (v) 「フィーダー港」直航比率もトランシップ比率も低い (プノンペン, タンジュンプリオク, マニラ)



図表9: アジア港湾の北米往航をもとにした分類 (2020)

# 地方港の活用・優位性

## (参考2)東アジア各港の混雑と対応策

- タンジュンプリオクやマニラの港湾周辺の混雑が深刻化, 分散化のため, 代替港湾の建設や港湾と産業地域との連結強化のためのインフラ整備が計画中
  - 2022年完了予定のパティンバン港
  - スービック港・バタンガス港の整備



マニラ港周辺図

# 地方港の活用・優位性

- コンテナ港が相対的に“競争力”を有する条件 (Notteboom and Yap, 2012)
  - 生産と消費の中心地域に近接
    - かつ主要な貿易経路に入る
  - 高い生産性で港湾費用(ポートチャージ)を下げられる
  - 船社や荷主にビジネス上の付加価値を与えられる
    - 貨物のルートを自分の港に引き付けることができる
  - 需要に応じて容量の拡張が可能
    - 開発や容量拡張もできるように十分な用地を有する

# 地方港の活用・優位性

- コンテナ港が相対的に“競争力”を有する条件 (Notteboom and Yap, 2012, 続)
  - 利用者が他の交通モードと有効に競争できる
    - コンテナ輸送利用が有利である
  - ターミナルオペレーションで優れた民間の参入がある
  - 新たなビジネス環境による課題に対応できる
  - 主要ステイクホルダーから長期にわたる支援を受けられる

# 地方港の活用・優位性

## (参考)東南アジアにおけるハブ港競争

### 東南アジアにおけるハブ港競争

- 東南アジア諸国・南アジアトランシップ貨物の獲得競争
  - マラッカ海峡(シンガポール・TPP・PKG)
  - シンガポールの評価は依然として高い



# 地方港の活用・優位性

## (参考) 東南アジアにおけるハブ港競争

Criteria	SIG	PKG	TPP	Remarks	Criteria	SIG	PKG	TPP	Remarks
Location with Other Hub Ports	2.62	1.08	1.23	SIG>PKG, SIG>TPP	Efficiency of Navigational Services	2.15	1.46	1.08	
Hub Port Accessibility	2.69	1.62	1.54		Efficiency of Husbandry Services	2.39	1.15	0.62	
Location with Indian East coast Feeder Market	1.69	1.46	0.92		Professional Employees	2.15	1.23	1	SIG>TPP
Location with Indian West coast Feeder Market	1.08	0.69	0.62		Marketing Efforts	1.77	1.08	1.08	
Port Capacity	2.54	1.39	1.08	SIG>TPP	Port's Flexibility	1.69	0.62	0.69	
Berth Availability	2.31	0.92	1	SIG>PKG, SIG>TPP	Financial Clearance Capability	1.92	1.08	0.77	SIG>TPP
Frequency of Delays	1.85	0.54	0.62	SIG>PKG, SIG>TPP	Frequency of Ship Visits	2.54	1.31	1	SIG>PKG, SIG>TPP
Records of Damages	1.62	1.08	1.08		No. of Services Calling at Port	2.23	0.92	0.62	SIG>PKG, SIG>TPP
Policies and Regulations	2	1.23	0.92		Availability of Dedicated/Own Terminal	1.15	0.85	1.08	
Port Infrastructures	2.46	1.46	1.15	SIG>TPP	Personal Contacts	1.62	0.77	0.69	
Port Superstructures	2.39	1.31	1	SIG>TPP	Special Preferences on Shipping Lines	1.08	0.77	0.77	
IT and Advanced Technology	2.31	1.39	1.08	SIG>TPP	Availability of Customers/Captive Cargo	1.54	1.31	0.92	
Logistics Facilities	2.62	1.46	1.08	SIG>TPP	Availability of Feeder Services	2.62	1.31	1.15	SIG>PKG, SIG>TPP
Opinion/ Preferences of Shipper and Forwarders	2.08	0.77	0.77	SIG>PKG, SIG>TPP	Location of Hub Port with Shipping Line's services	1.54	1	0.77	

図表10：シンガポール，PKG，TPPの評価例

Source:Kavirathna, Kawasaki and Hanaoka (2018) "Transshipment Hub Port Competitiveness of the Port of Colombo against the Major Southeast Asian Hub Ports", The Asian Journal of Shipping and Logistics

# 地方港の活用・優位性

- 今後のサプライチェーンについて荷主が考えなければならぬこと
  - サプライチェーンの在り方
    - 複線化, 冗長化, 短縮化
- これを踏まえた, 港湾の競争と競争力とは?



# 地方港の活用・優位性

- 地方港のコンテナ輸送：地方港湾はハブ港湾の動向に影響を受ける
  - このネットワークを前提に港湾開発・運営を進める
  - 複線化, 冗長化のための活用は？
- 競争の中で荷主や船社に選ばれるために
  - ネットワークはもちろんICTの活用
  - 高水準のサービス（物流業者の存在も重要）
  - 地域における経済政策との連携が取れることが望ましい
    - インバランス解消の問題：航路誘致では重要