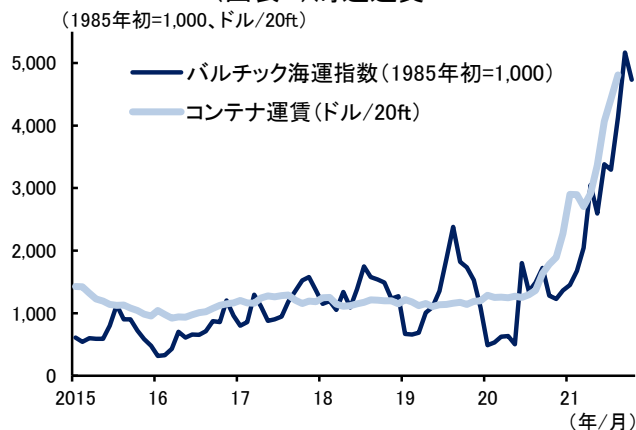


海運の需給ひっ迫、港湾の混雑と船舶の不足が背景

— 主要国の中ではわが国への影響大 —

- (1) 海運の需給がひっ迫しており、市況が高騰。ばら積み船運賃（バルチック海運指数）やコンテナ運賃はコロナ前対比約5倍の水準へと上昇（図表1）。海運需給のひっ迫は財需要が世界的に急回復したことが影響しているほか、供給面の要因として、以下2点が指摘可能。
- (2) 第1に、港湾の処理能力の低下。海運取扱量が世界1位の中国では、広州で新型コロナウイルスの感染者が発生した際、港湾や高速道路をすべて閉鎖するなどの厳格な措置を実施（図表2）。これに伴い各種手続きが大幅に遅延。また、同2位の米国でも、コロナ禍による港湾作業員の不足や陸運の混雑も港湾の処理能力を低下させ、入港待ちの貨物船が大量発生。
- (3) 第2に、船舶の不足。船舶はリーマン危機前に大量発注された影響で、危機後に過剰となり、海運市況は長らく低迷（図表3）。これを受けて、近年は新規発注が抑制されたため、足許の海運需要の増加に船舶供給が追いつかず。
- (4) 今後、感染抑制や労働者の復帰に伴い、港湾の処理能力は改善に向かう見込み。もともと、年末商戦に向けて需要が増加するほか、船舶供給の増加には時間を要することから、需給ひっ迫の解消ペースは緩やかとなる見込み。仮に、海運需給のひっ迫が長期化した場合、世界経済の回復の重石に。特にわが国製造業は、主要国のなかでも、海運コスト増加による減収圧力を受けやすい点に要注意（図表4）。

(図表1) 海運運賃



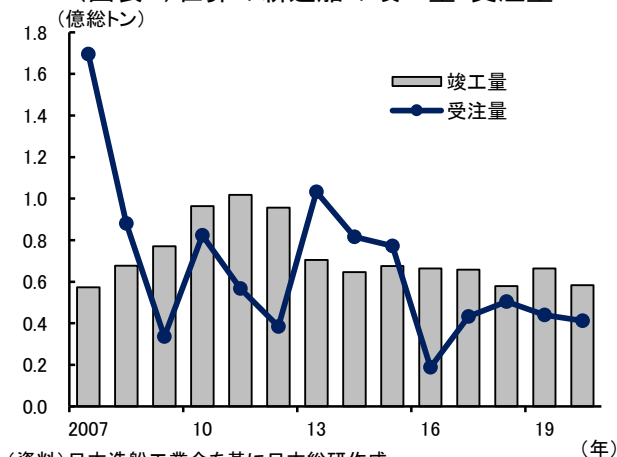
(資料) 日本海事センター、Bloomberg L.P.を基に日本総研作成
(注) コンテナ船は主要24航路の運賃の単純平均。

(図表2) 主要港湾における新型コロナ禍での状況・対応

港湾	コンテナ量	状況・対応
広州 (中国)	2,319万TEU	感染者確認で港や高速道路、高速鉄道をすべて閉鎖。陸運業社の入港には72時間以内のPCR検査陰性証明が必要。
深セン (中国)	2,655万TEU	到着3日前までに予約申請したコンテナのみ受け入れ。
ロサンゼルス (米国)	1,733万TEU	EC(電子商取引)利用の拡大などを背景にコンテナ取扱量が増加。内陸輸送の混雑もあり、港湾で処理しきれないコンテナが積みあがっている状況。
横浜	266万TEU	新型コロナ感染の疑いがある場合、錨地検疫を実施。その後着岸する場合、地元関係者への周知や排水・廃棄物の対応などを調整。

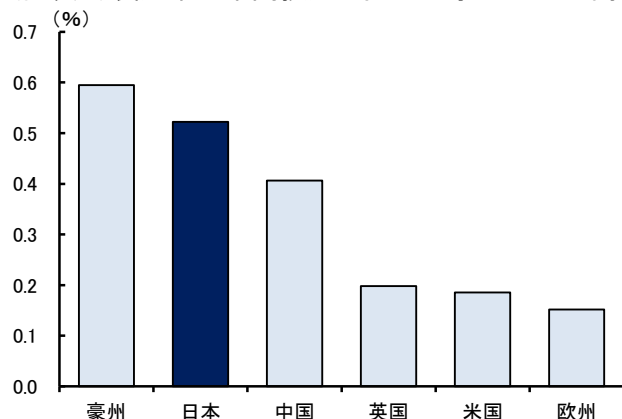
(資料) 国土交通省、横浜港、JETRO
(注) コンテナ量は2020年のコンテナ取扱個数。TEUは物流における貨物の量を表す単位で、20フィートの海上コンテナに換算した荷物の量。

(図表3) 世界の新造船の竣工量・受注量



(資料) 日本造船工業会を基に日本総研作成

(図表4) 製造業の中間投入に占める海運コストの割合



(資料) WIODを基に日本総研作成
(注) 欧州はEU加盟27カ国。

【ご照会先】調査部 研究員 内村 佳奈子 (uchimura.kanako@jri.co.jp, 090-6526-1690)、小澤 智彦

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時点で弊社が一般に信頼出来るとされる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがあります。本資料の情報に基づき起因してご閲覧者様及び第三者に損害が発生したとしても執筆者、執筆にあたっての取材先及び弊社は一切責任を負わないものとします。