

供給制約、輸送の混乱と企業の対応状況

日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部

2022年2月17日



全体のポイント（アンケート調査、インタビュー結果より）

1 グローバルサプライチェーンを取り巻く情勢 ～国内外アンケート調査より～

- 国際輸送の混乱、部材供給不足などにより、日本企業のサプライチェーンは未曾有の混乱が続く。
- 多くの企業が、材料調達難・コスト高、受注残拡大、輸送確保難・出荷遅延、運賃負担増という負のサイクルに直面。その中で、21年末以降、6割を超える企業がサプライチェーンの見直しに取り組む。
- 2月上旬時点で約6割の企業が、輸送混乱による「スケジュールの遅れ」、「運賃高騰」の影響を受ける。
- 4分の3の企業が原材料不足を訴え、そのうち6割超の企業が、解消時期は「2023年以降」と回答。
- 素材メーカーや関連商社、部材内製プロセスを有する企業などの比較優位と、素材・部材を国外に依存する企業の劣位が顕著。輸送では大手船会社の力が強く、回復局面での業種・業態間格差が拡大。

2 世界の主要物流拠点からの報告 ～最新の現地インタビュー結果より～

- 供給・物流網混乱の状況、背景や見通しつき、調達・物流の最前線にいる担当者さえ実態がつかめていない。多くの企業が直面する苦境に「対応の取りようがない」、「価格転嫁もできない」状況に置かれる。
- 主要航路のスペース確保の難しさは22年も継続。運賃は高止まり。日本発着便の状況は特にタイト化。各地で、港湾に加え、国内配送・倉庫関連の人材・設備、スペース不足が深刻化・長期化する。
- 22年は抜港やスケジュール変更がさらに増加する可能性も高く、輸出入計画への影響に注視。全世界で深刻化する荷役や国内輸送の人材不足の解消も各地の感染状況と抑止措置次第。見通し立たず。
- 輸送混乱の発生要因の解消見通しが立たない状況下、地産地消の流れが加速するとの見通しも。

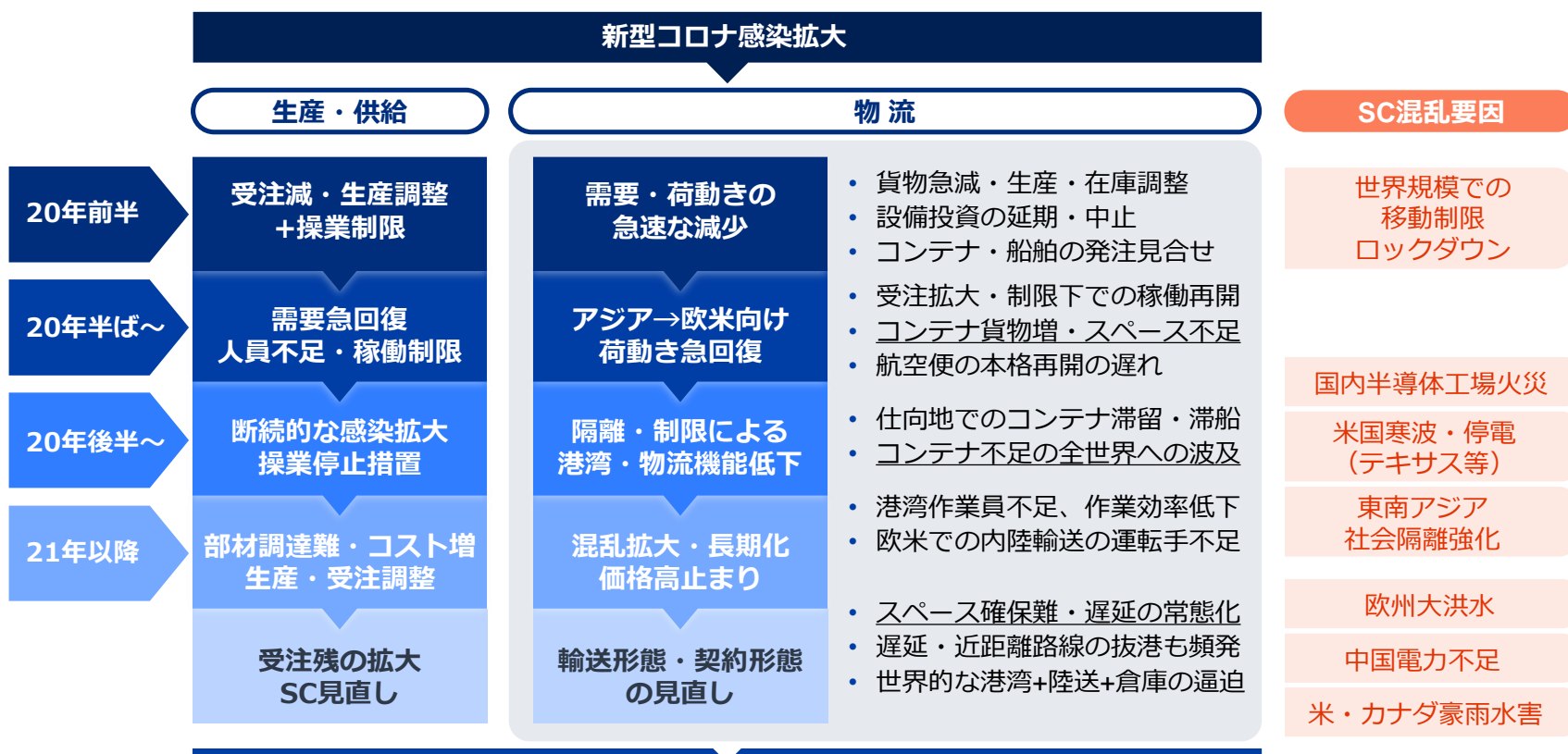
グローバルサプライチェーンを取り巻く情勢

～国内外の日本企業向けアンケート調査結果より～

1 | コロナ禍のサプライチェーンを取り巻く動き

- 20年半ば以降の需要急回復の半面、社会隔離措置の継続・強化が、部材や輸送の需給を逼迫化。自然災害等による港湾・工場の機能低下、電力不足、主要半導体工場の火災などが混乱に拍車を
- 混乱長期化、混乱拡大を見据えたサプライチェーン（SC）の見直し、リスク管理が重要に

新型コロナ感染拡大後のサプライチェーン混乱の経緯

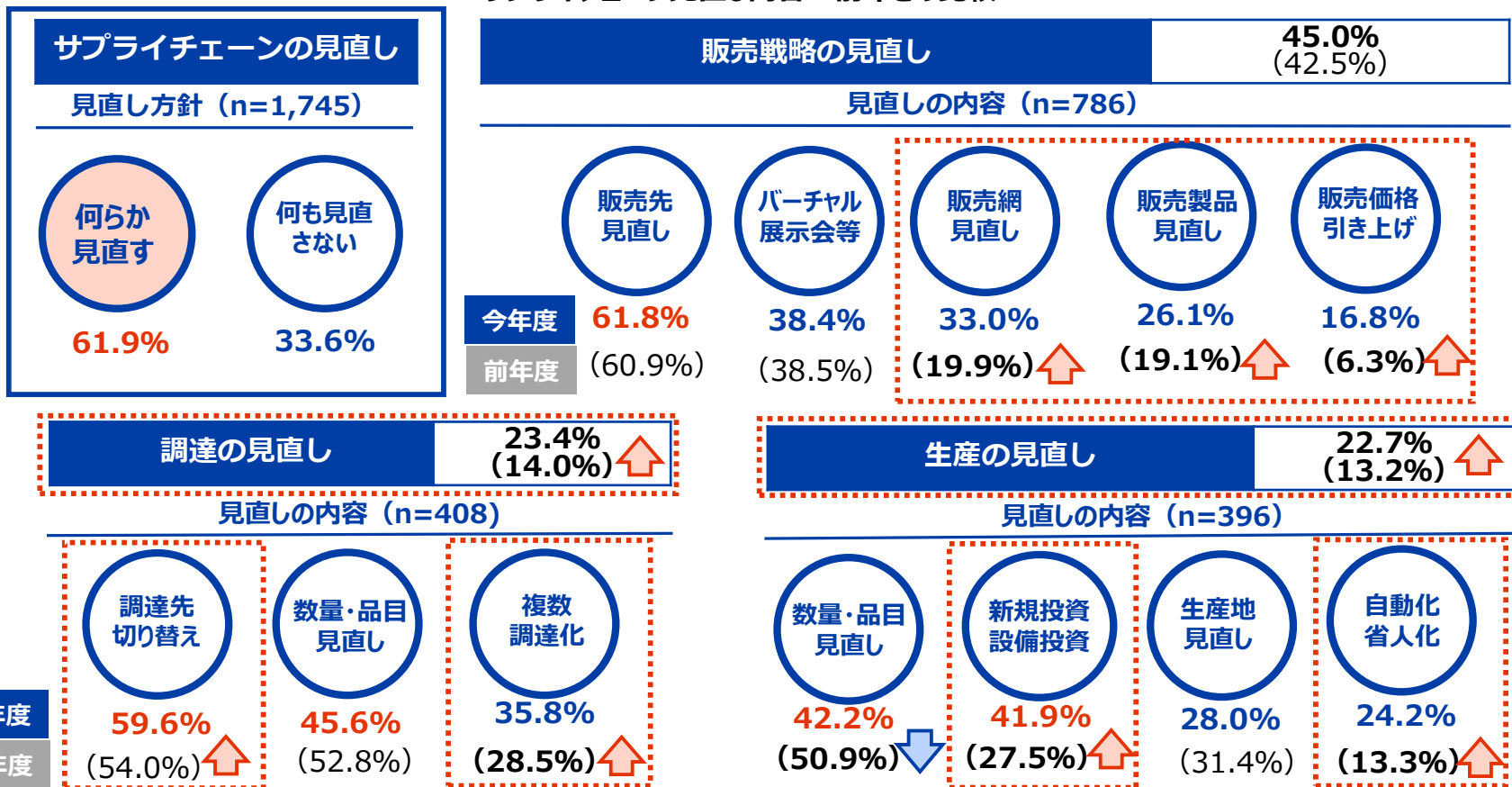


混乱長期化・拡大を見据えたリスク対応・事業戦略の再構築

2 | 日本企業、サプライチェーンの見直しを加速

- 21年11～12月時点で、6割を超える企業が、サプライチェーンの見直しを推進。「販売網の見直し」や「販売価格の引き上げ」、「調達先の切り替え」や「複数調達化」に取り組む企業の割合が前年から大きく増加。
- 生産の見直しでは、需要回復に伴う「新規投資・設備投資」の割合が大きく増加。また、コロナ禍での作業員の出社制限リスクへの対応、現場の非接触の推進などを背景に「自動化・省人化」の取組みも進展。

サプライチェーン見直し内容：前年との比較

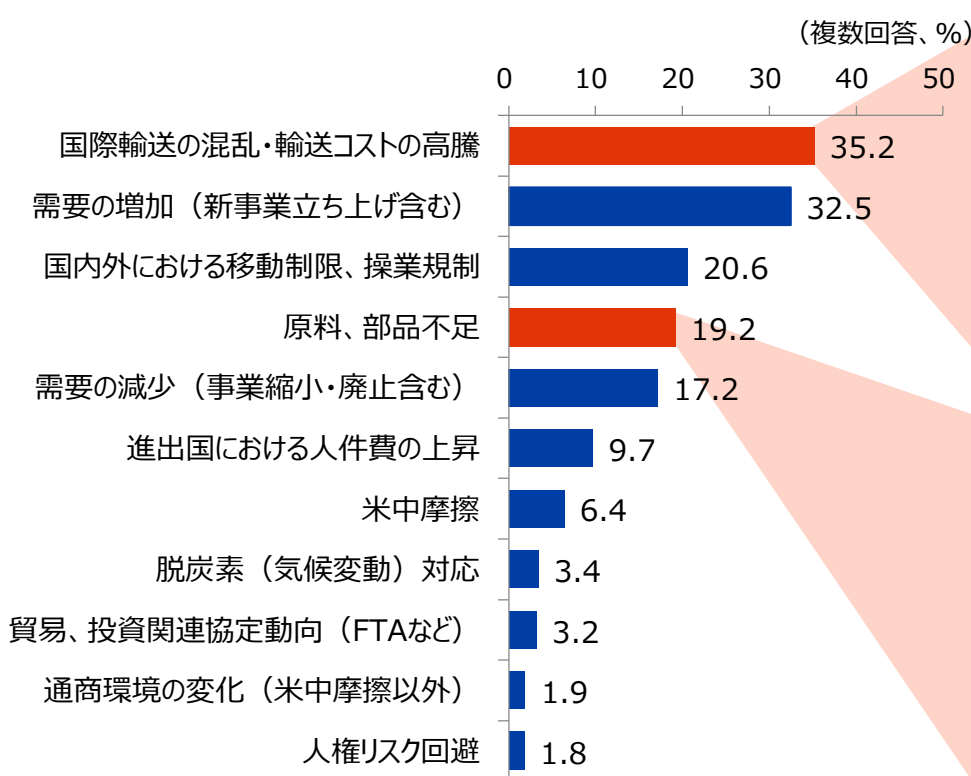


(出所) 2021年度「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(ジェトロ) ※毎年、海外ビジネスに関心の高い日本企業の本社に対して実施。最新の調査は21年11月4日～12月7日、13,456社を対象にオンラインで実施。1,745社より回答)

3 | サプライチェーン見直しの最大理由は国際輸送の混乱

- サプライチェーン見直し理由では、コロナ禍での需要回復に伴う「国際輸送の混乱・輸送コストの高騰」（35.2%）や「需要の増加」（32.5%）が上位を占めた。
- サプライチェーン見直しに関する課題やその取り組みに関する自由記述からは、「ロットの調整により、国際物流の混乱による影響を抑制」、「複数調達先の確保により原料・部品不足へ対応」、などのコメントがみられた。

サプライチェーン見直し理由



(n=1,080：販売、調達、生産の見直しを行うと回答した企業)

(注) 選択できる見直し理由は各社最大3つまで。

(出所) 2021年度「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(ジェトロ)

「国際輸送の混乱」に関するコメント

- 「船舶のスペースを確保できないため、**生産しても出荷できない状態が発生**。材料調達難による生産の停滞に加え、生産後の出荷の物流のネットワークも麻痺という負のサイクル」(電気機械)
- 「フレート高騰による**調達ルートの国内回帰、外注製品の自社への取り込み**が必要」(ゴム製品)
- 「(コンテナ単位での受注から) ロットを小さくし、積み合わせで輸出できる対応に変更」(飲食料品)
- 「個別に注文に応じて日本から発送しているが物流費の高騰などもあり、(現地に)物流拠点を設けることを検討」(繊維織物)

「原料、部品不足」に関するコメント

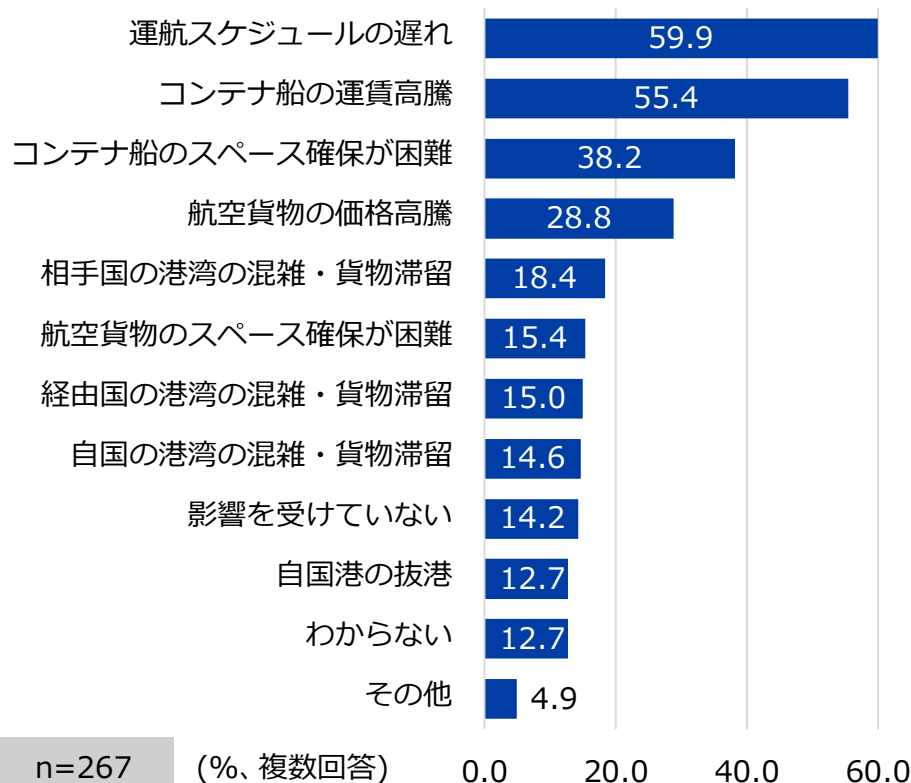
- 自動車・同部品 (41.7%)、建設 (36.0%)、情報通信機器・電子部品 (33.3%) などの業種で特に深刻
- 「原料入手が困難。価格も高騰。納期も守れなくなっており、**複数購入先を確保しないと販売機会を失う**」(プラスチック製品)
- 「電気部品の供給不足もあり、海外でも同等の電気部品を手に入られるように準備をしておく」(その他製造業)
- 「半導体関連は、通常**3カ月程度の納期が、1年近くまで延伸**。同装置関連では、1年の納期が2年に。」(電子部品)

4 | 輸送の混乱、直近3カ月の変化：悪化>改善

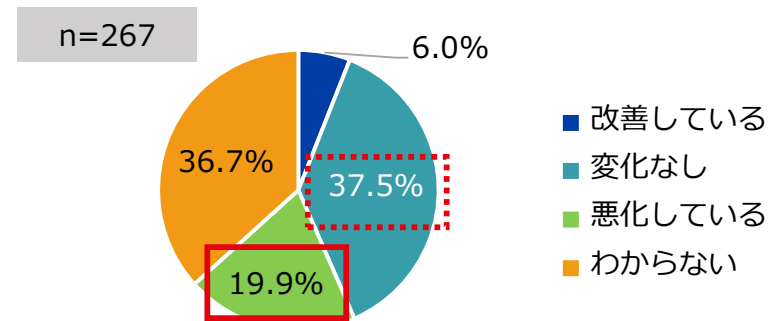
在ASAEN日系企業
P8~10とも

- 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**。

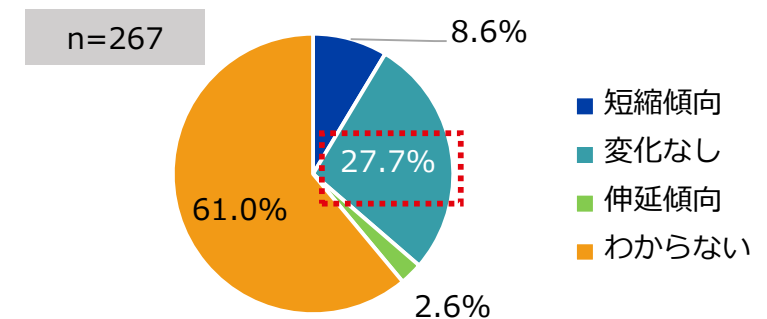
国際物流の混乱による自社への主な影響



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)



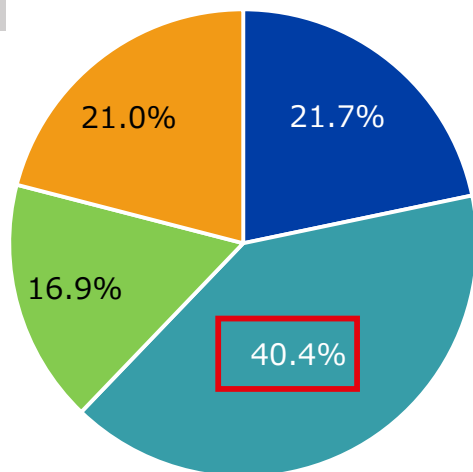
(出所) 2月9日、在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」参加者向け緊急アンケート結果。
回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

5 | 解消は2023年以降、もしくは見通し立たず

- 運賃の高騰の影響がありながら、当該コストを、自社製品・サービスの価格に転嫁できていない企業が4割を超える。価格に転嫁済み、と回答した企業の約2倍に相当する。
- 解消時期の見通しは、22年後半が19.1%、23年以降が27.3%。「見通しが立たない」も15.7%に上る。

運賃高騰による貴社の製品・サービス価格への影響

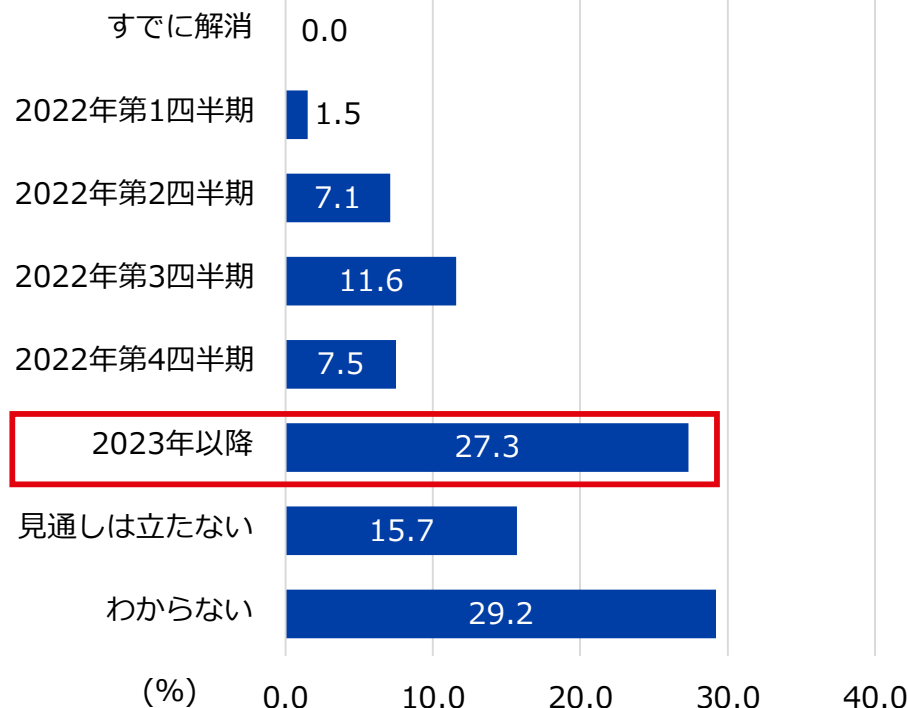
n=267



- 影響があり、コスト上昇分を製品・サービス価格に転嫁済み
- 影響があるが、製品・サービス価格に転嫁できていない
- 特に影響はない（もしくは少ない）
- わからない

混雑・輸送費高騰等の解消時期の見通し

n=267

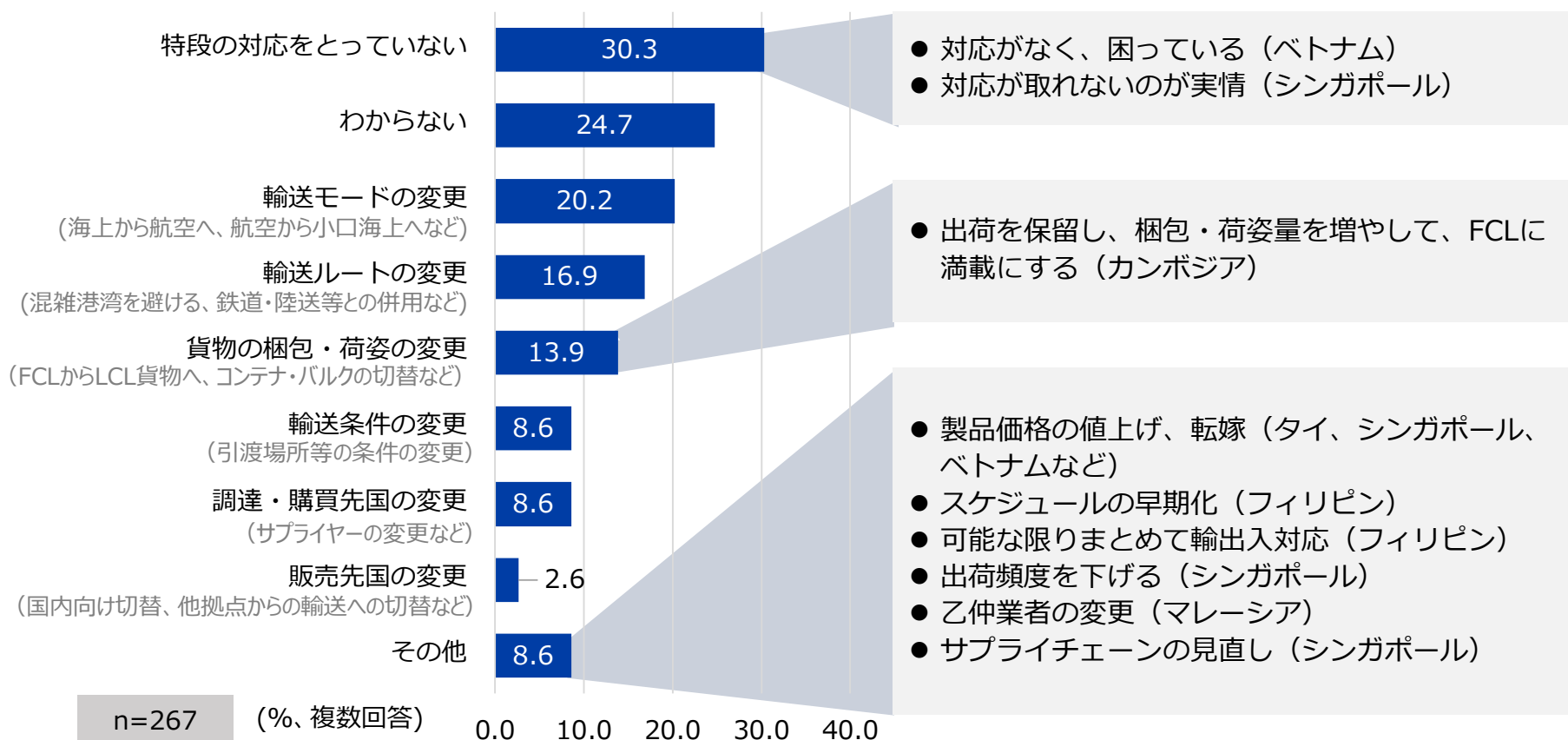


(出所) 2月9日、在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」参加者向け緊急アンケート結果。
回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

6 | 対応に苦慮する企業、さまざまな手段を模索

- 「特段の対応を取っていない」との回答が30.3%と最も高い。輸送混乱が影響しないという業種も含まれるが、**「取りうる対応がない」という声も散見。**
- 次いで、輸送モードの変更（20.2%）、輸送ルートの変更（16.9%）などが高かった。

海上輸送の混乱、運賃高騰に対する対応と主なコメント

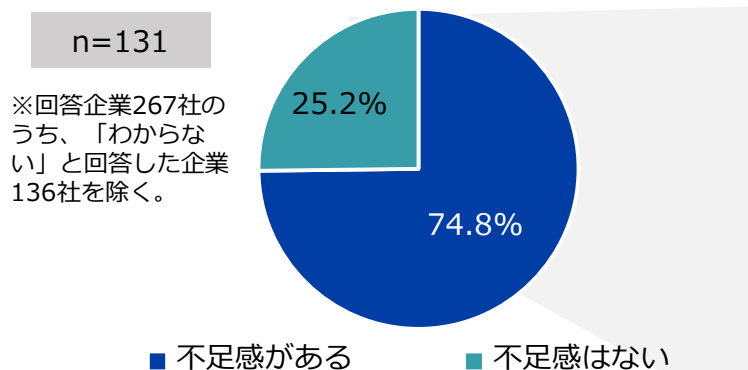


(出所) 2月9日、在ASEANJETRO事務所主催「RCEPセミナー」参加者向け緊急アンケート結果。
回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

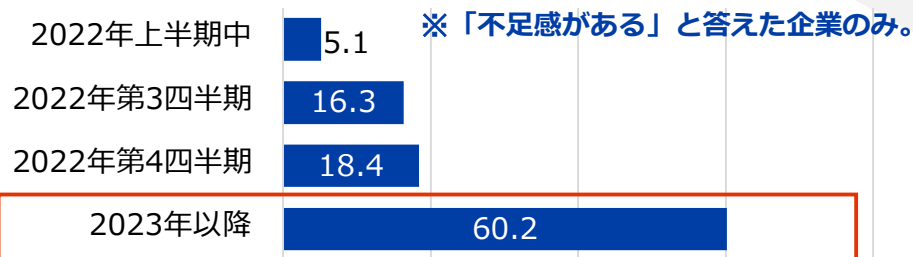
7 | 原材料の供給不足感：「ある」が「ない」の3倍

- 4分の3の企業は、半導体や素材などの原材料供給に「不足感がある」と回答。（2月初旬時点）。特に、**半導体、電子部品**への不足感が強い。また、**解消時期は2023年以降**とする見方が6割超。
- 部材調達市場では、業界横断的な取り合い・困り込みが発生。資金力、材料メーカーとの関係構築に劣る**小規模メーカーの苦境がより深まる傾向**。輸送の混乱によるコスト増と納期の延伸も苦境に拍車。

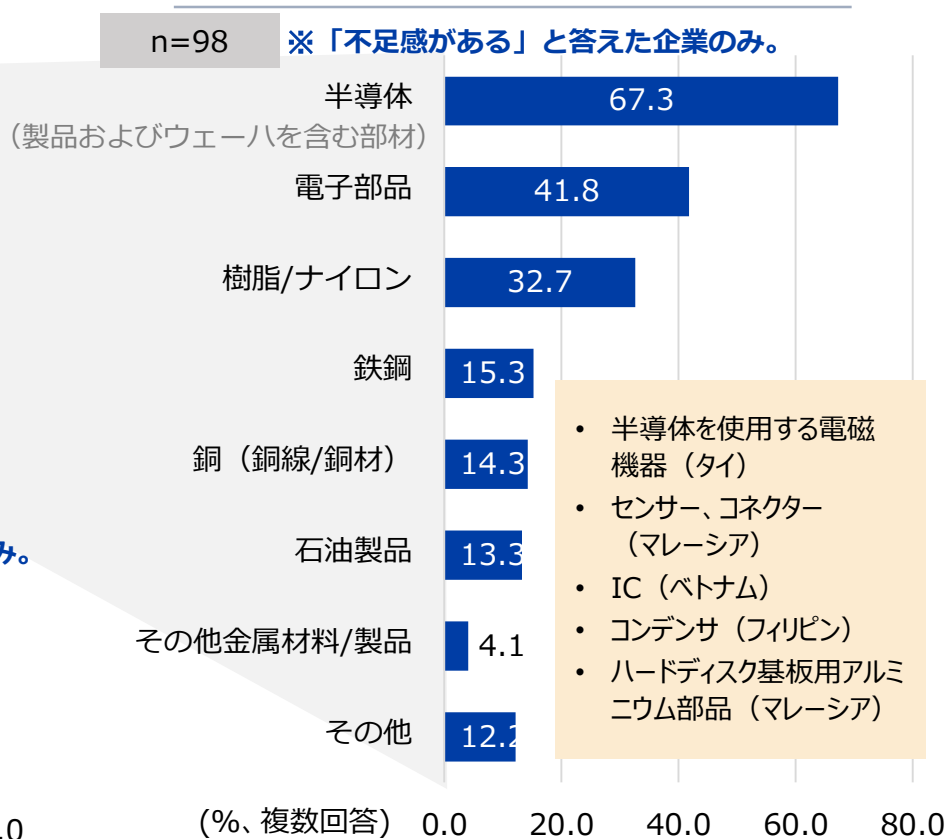
半導体や電子部品、素材・材料（金属、樹脂など）の供給に対する不足感（2月初旬時点）



供給不足の解消時期の予測



不足感がある製品

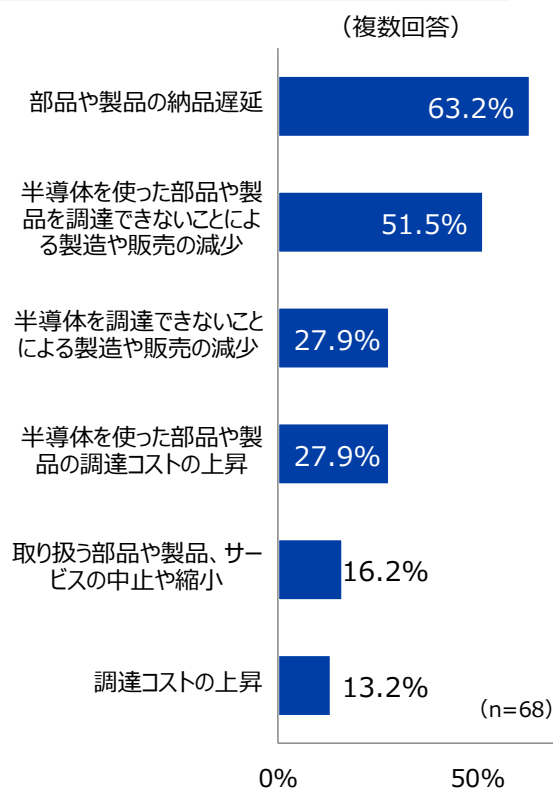


（出所）2月9日、在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」参加者向け緊急アンケート結果。
回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

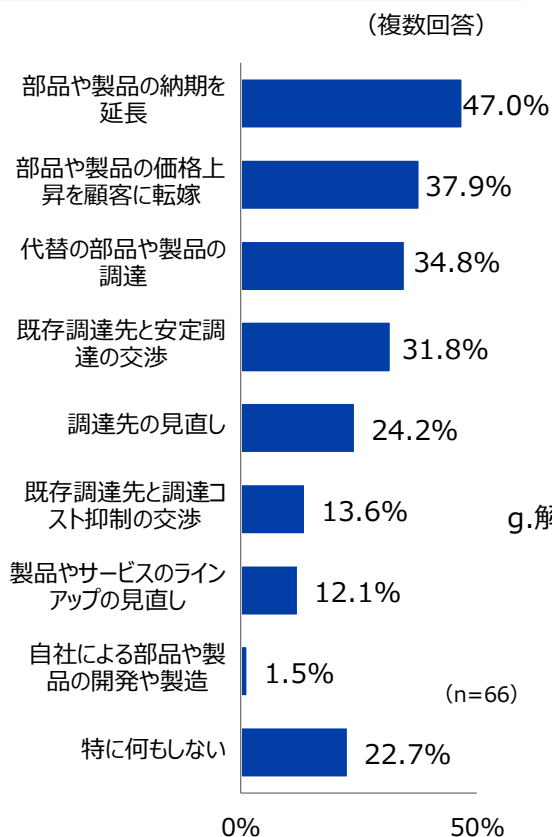
8 | 半導体不足の影響（在米国日系企業）

- 在米日系企業の米国事業における半導体不足の影響について、**61.3%**が「**マイナスの影響**」があると回答。具体的な影響は、「部品や製品の納品遅延」が6割超で最大（調査は21年9月23日～29日実施）
- 具体的な対策では**5割近い企業が「部品や製品の納品を延長」**と回答。また、不測の解消時期については、約半数の企業が2022年後半以降、3分の1が「分からない」と回答。

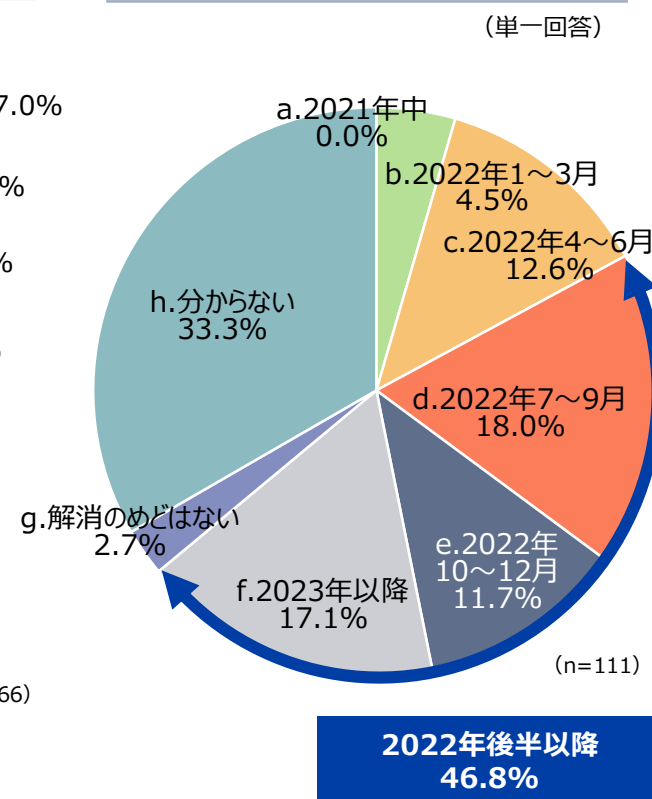
半導体不足の具体的影響



具体的な対策

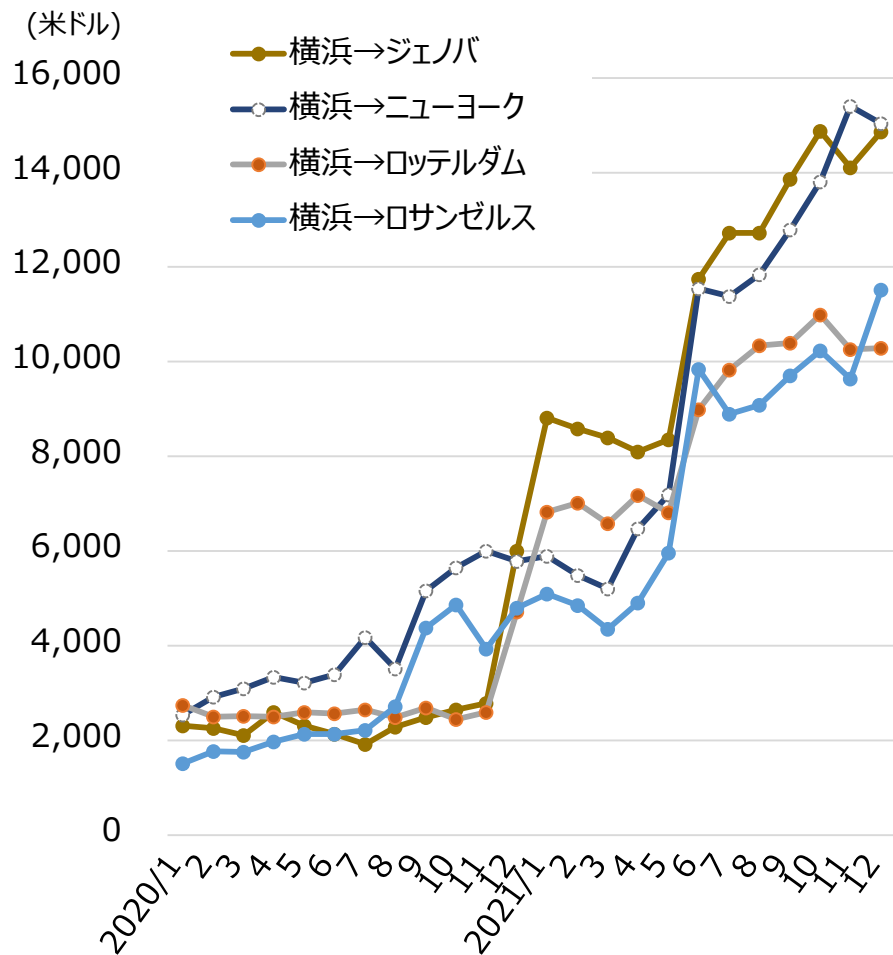


不足の解消時期

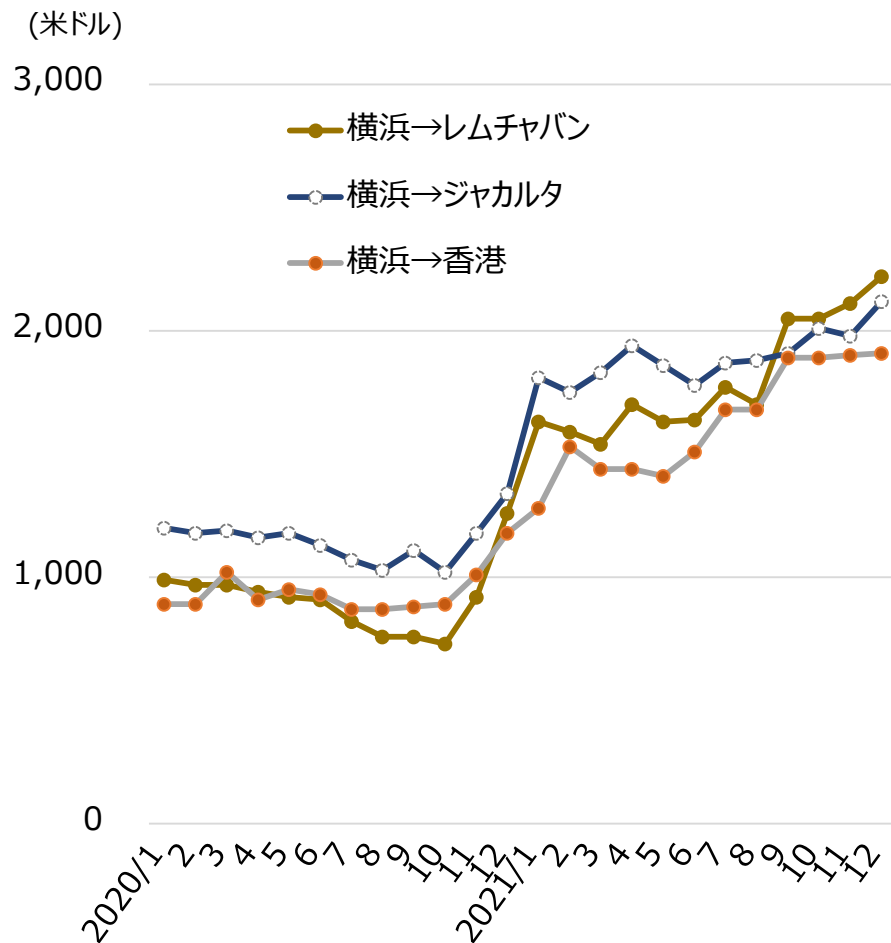


9 | (参考) 日本発主要航路の国際コンテナ輸送価格

主要コンテナ航路別の価格推移 (40ftコンテナ)
日本⇒欧米



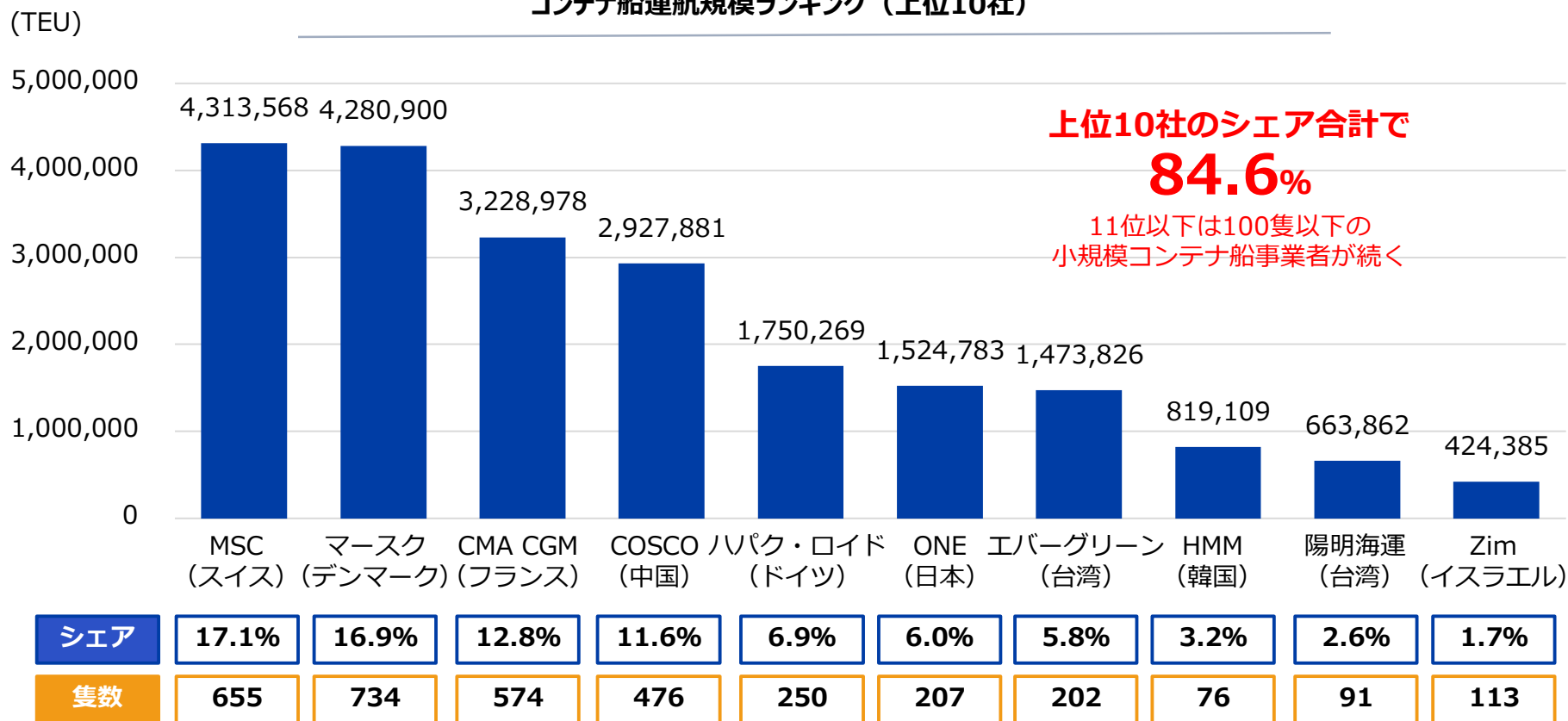
主要コンテナ航路別の価格推移 (40ftコンテナ)
日本⇒アジア



10 | (参考) 世界のコンテナ船会社ランキング

- 2008年頃から、コンテナ船会社のアライアンス再編、M&Aが進む。
- 2022年2月時点で、上位10社で運航コンテナの約85%を占める。

コンテナ船運航規模ランキング（上位10社）

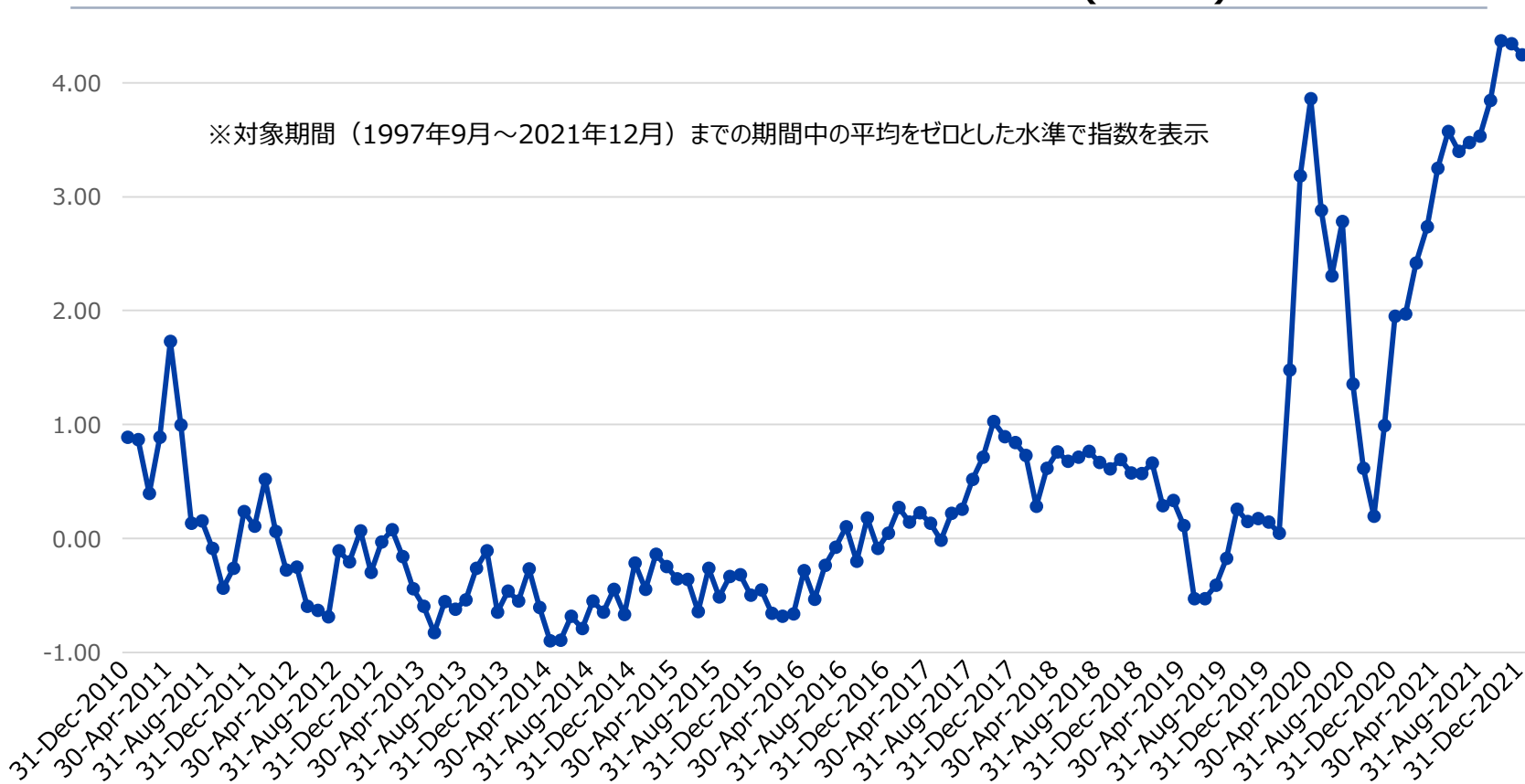


- MSCはここ2年で100隻以上の船を購入。2021年末にブラジルの船社を買収し、供給力を伸ばした。
- マースクは、2021年末に香港物流大手の買収を決定。ロジスティクスを強化。

11 | 世界のサプライチェーンへの圧力 (GSCPI)

- 世界のサプライチェーンに影響を及ぼす潜在的な混乱を包括的に測る目的で開発されたGSCPIは、輸送のコストを追跡するバルチック海運指数や、各国の製造業購買担当者景気指数 (PMI) など27の変数を基に算出。
- 同指数は2020年2月頃から上昇し、いったん低下したものの、21年10月以降は4ポイントを超える最高水準に達した。サプライチェーンの混乱が、東日本大震災発生時などの過去の危機を上回り、歴史的な水準であることを示す。

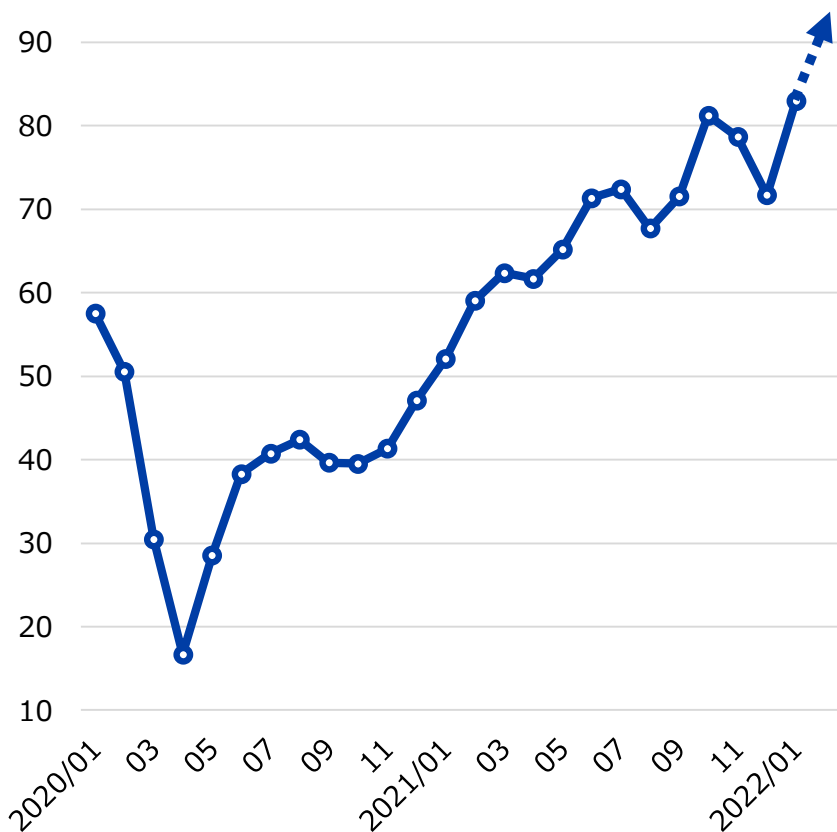
グローバル・サプライ・チェーン・プレッシャー・インデックス(GSCPI)



12 | (参考) 原油価格および金属価格の推移 (月次)

- WTI原油先物価格は、コロナ発生直後から低下し、2020年4月には1バレル16ドル台まで下落。
- 20年5月以降、過去最大規模の協調減産の開始、および生産・輸送活動の回復を受け価格は高騰。

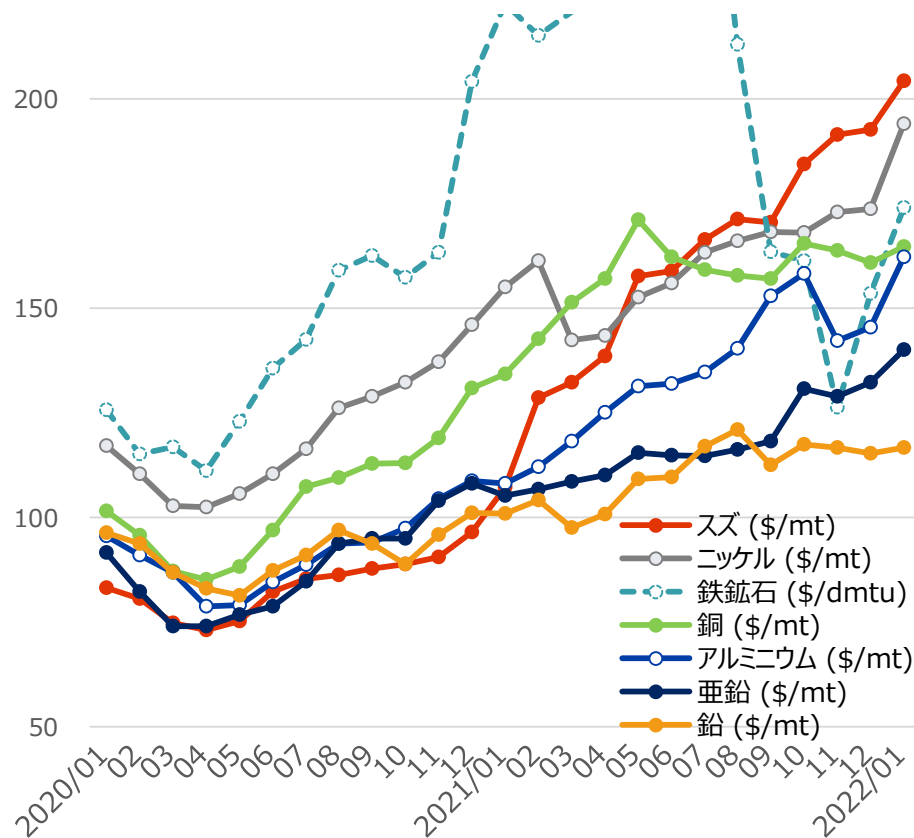
WTI原油先物価格 (月次) の推移 (2020～)



(出所) 日経バリュエーションから作成

金属価格の推移 (指数ベース) (2020～)

(2019年1月 = 100とした場合の単位あたり価格)



(出所) 世界銀行, Commodity Markets (Feb.2022) をもとに作成

Copyright © 2022 JETRO. All rights reserved.

世界の主要物流拠点からの報告

～2022年1月26日～2月10日の各国・地域のインタビュー結果より～

1 | 世界の主要拠点からの報告まとめ（2月上旬時点）

1 港湾混雑・運航スケジュール

- 22年2月時点で、主要航路のスペース確保の難しさは継続。日本発着便の状況がよりタイトに。
- 北米や欧州で、港湾、国内配送・倉庫関連の人材・設備、スペース不足が深刻化・長期化。
- 日本を含むアジア域内も、寄港・経由地での混雑・荷役時間長期化による到着遅延が常態化。
- オミクロン株流行に伴う検疫、規制強化で、港湾の荷役作業・国内輸送・倉庫等の機能が低下
- 出発地によっては2-3月の遅延も発生。抜港により手配見通しが立たないケースも継続的に発生

3 推奨される対応・取り組み

- 荷主から物流会社に対する可能な限り早めの情報提供。2週間以上の延伸を想定した納期設定。
- フィーダー船社など主要船社以外の選択肢の増加。乙仲・倉庫を含む契約の見直し・比較検討。
- 消費地での在庫積み増し（在庫リスク・保管コスト増と遅延リスク・運賃上昇コストを比較検討）
- 物流会社や船会社と協議による貨物量／回の調整。積載増でリスク低減、分割によるスペース確保
- ハブ港／空港の混雑・遅延を回避した代替輸送ルートや近接港／空港の活用（陸送と併用）検討
- 荷姿、輸送条件などに関する複数の選択肢の検討

2 輸送価格・契約形態

- 21年後半以降、アジア→欧米路線に加え、アジア域内路線の運賃も高騰。22年前半も高止まり。
- 船会社との契約は1カ月以内の短期スポット化が定着。中国発では1～2週間のみの提示例も。
- 航空輸送価格も代替需要+燃料費で高止まり続く。
- 海上・航空運賃に加え、各地で陸路輸送料や倉庫保管料の値上げも相次ぐ。当面は上昇継続の見通し。
- 欧州などを中心に船舶大手の力が一層強まる。コンテナ輸送の売り手市場は当面継続の見通し。

4 今後の見通し（解消時期など）

- コロナの収束時期などに左右されるものの、2022年内は現在の混乱が続く、という共通の見通し。
- 22年は抜港やスケジュール変更がさらに増加する可能性も高く、輸出入計画への影響に注視が必要。
- 深刻化する荷役や国内輸送の人材不足の解消見通しも各地の感染状況と抑止措置次第。見通し立たず。
- 22年6月末に期限を迎える北米西岸港湾労使協約の更改に伴う混乱、運航への影響に注視が必要
- 輸送混乱の発生要因の解消見通しが立たない状況下、地産地消の流れが加速するとの見通しも。

2 | 各地域の主要港湾の状況（主なポイント）

- 旺盛な輸出需要の半面、コンテナ不足は継続。北米航路優先で、**東南アジア・日本航路のスペースひっ迫**が顕著。
- 国内物流にかかるPCR検査強化などで、**ドライバー確保が一層困難**に。感染抑止策強化による影響が顕在化。
- 欧米向け、アジア域内とも船会社から1-2週間単位での料金提示。年間契約が効力を持たず。
- 香港の感染者増加で、中国とのクロスボーダーの規制が厳格化。ダブルライセンス車両の往来に支障（2月時点）。

欧州

ドイツ、ベルギー、オランダ、英国

- アジア→欧州、欧州→北米の運賃高止まり。物流混乱は構造問題化。
- 日本発便は経由地の混雑で遅延。**主要港湾のシャーシ（注）不足**も継続。
- 域内で在庫積み増し・分散による**倉庫の逼迫、ドライバー不足**による遅延、コスト上昇が深刻化
- 契約は**スポットのみ**の状況継続。大手船会社の力が強く売手主導。
- 2週間後の**延伸を見据えた納期設定、輸送費増の価格転嫁**が徐々に進展

中国

上海、広州

東南アジア

シンガポール、タイ、マレーシア、ベトナム、フィリピン

- 航空、海上運賃ともに22年度は高止まりが続くとの見通しが大半。
- アジア域内路線も、寄港・経由地での混雑・荷役時間長期化による到着遅延が常態化。**日本発着貨物のスペース確保が一層困難**に。
- 労働力不足による港湾荷役の停滞、貨物滞留、各港周辺でのトラック、シャーシ不足も深刻化。同状態が23年まで継続するとの見方。
- 混乱長期化を前提に**消費地の在庫積み増し、非居住者在庫の検討**推奨。

米国

ロサンゼルス
ニューヨーク

- 西海岸で入港待機する船舶は、2月上旬、80隻前後で推移。混雑は緩和せず。LA港の平均滞船日数は18.1日(2/9時点)
- 西海岸へ集中していた混雑は、東海岸を含む広範囲に拡大
- 運航遅延・出航スケジュール変更の頻発・常態化で**貨物引取り・搬入手配が大混乱**。シャーシ不足が混乱に拍車
- **コンテナ滞留料金は延期のまま未導入**。輸入コンテナの滞留よりも、内陸から集まる空コンテナの滞留が深刻化。
- 西海岸周辺のトラック輸送遅延も常態化。ドライバー、荷役業者不足も継続。**物流コストは当面高止まり**の見込み。
- 日本発コンテナ船の予約が取りにくい状況が継続し、運賃も高止まり。40ftコンテナで2万ドルを超える事例も

(注) シャーシとは、コンテナ運搬車両（トラック）のコンテナを載せて牽引する車体部分のことを指す
(出所) 現地ジェットロ事務所からの報告（1月26日～2月10日の現地インタビュー結果に基づく）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

北米西海岸（ロサンゼルス）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- **コンテナ船の運航遅延、スケジュールの頻繁な変更**により、コンテナの引き取りの予定が立てられない状況が続いている。また、シャーシが不足しており、ターミナルアポイントが取れても物理的にコンテナの引き取りができないという事態も発生している。（物流会社）
- 港到着から着岸まで1ヵ月待つこともある（1~2月）。**改善に向かっている感覚はない**。（製造業）
- **着岸からロサンゼルスの倉庫入庫までの平均日数は10日**（着岸後の荷下ろしに3日、その後のコンテナ引き取りに6日）。今後はコンテナ引き取り日数が、1週間、遅れれば2~4週間かかるとの見通しも。（製造業、食品商社）
- **日本発のコンテナ船の予約が取りにくい**状況が続いている。特に、2~3月は隔週運航になる船社が多く、スケジュールが確定できない。スペースを確保するため、複数のフォワーダーを起用しているが、フォワーダーによっては商品知識が不足しており、通関などで問題が発生することも。（食品商社）
- ロサンゼルス港やロングビーチ港での混雑を避けるため、**シアトル港やタコマ港を利用するようになったが、同様の混雑が発生**しつつある。（物流会社）※全米小売業協会では、東海岸の港湾にも広範囲に影響しているとのコメント有。
- 輸出に関しても、ターミナルへのコンテナ搬入締め切り日が、出航直前になって頻繁に変更され、トラックやシャーシの手配に混乱と無駄が生じている。（物流会社）
- 内陸部からの輸出の際には、出航日の10~14日前に出荷する必要があるが、西海岸への移動中に運航スケジュールが変更になっても、輸送自体を止めることができず、港に滞留してしまうという状況が常態化している。（製造業）
- 2021年に米国内の鉄道網が混乱したことを受け、急遽トラック輸送に切り替えた業者が多かったが、2022年1月末現在では**鉄道ターミナルの混乱は収まりつつある**。（物流会社）
- **トラック輸送の遅れが目立つ**。**運転手不足に加え、シャーシ不足**が遅れに拍車をかけている。（物流会社）
- ロサンゼルス港で降ろされた複数のコンテナについて、トラックで輸送してロサンゼルスの倉庫に到着するのと、鉄道で輸送してシカゴの倉庫に到着するのが同日という日もある。（製造業）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

北米西海岸（ロサンゼルス）日系企業

2. 輸送価格・契約形態

- 日本発ロサンゼルス向けの40ftコンテナの運賃は、以前（コロナ前）は2,000～3,000ドルだったが、**2022年1月末現在では平均で6,000～7,000ドル程度（約3～4倍）**になっている。一時、2万ドル超になったことも。（食品商社）
- **タイ発ロサンゼルス向けの40ftコンテナの運賃では、1万ドルを超える**こともある（2022年1月末）。（食品商社）
- サービスコントラクト（荷主が一定期間船会社に行って数量の積み荷保障をすることで、船会社が一定のサービス水準と一般荷主より安い運賃の提供を約束した契約形態）での予約が確保できず、**スポットでの予約になり、運賃が割高**になる状況が続く。サービスコントラクトの交渉は続けているが、**単年契約になる見通し**。（食品商社）
- トラックヤードの費用、トラック運賃、燃油サーチャージなどの関連費用も値上がりしている。（食品商社）

3. 対応策・事例

- 物流混乱長期化に伴い、輸入に日数がかかるため、**2022年は在庫を例年より積み上げることも視野に入れている**。しかし、取り扱い製品が食品であるため、賞味期限の関係から対応が難しいのが実態。（食品商社）

4. 今後の見通し

- ターミナルからのコンテナ引き出しは2021年末よりは若干改善されたが、**港湾混雑は2022年の秋ごろまで続く**とみている。（物流会社）
- 2022年7月1日に期限となる米太平洋海事協会（ターミナルオペレーター：使用者側の代表）と国際港湾倉庫組合（労働者が加盟）との**労働協約の改定交渉の行方が懸念事項**。（物流会社）
- 2022年4月1日からの「Clean Truck Program」、2023年1月1日より古いトラック（2014年型エンジンより古いトラック）は使用できなくなるため、古いトラックを使う多くの個人ドライバーが、高価なゼロエミッショントラックを購入できず、トラック会社に就職するとの見方もある。（物流コンサルタント）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

北米西海岸（ロサンゼルス）港湾局

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 港湾混雑は、2021年夏以降顕著になった輸入コンテナ滞留の問題から、内陸各地から集められた空コンテナの滞留問題にシフトしつつある。
- 輸入コンテナの滞留は2021年10月末の課徴金発表から減り続け、ピーク時から6割減少している（課徴金の導入は延期が続く）。長期滞留している空コンテナにも同様の課徴金賦課が検討されている。2022年中旬現在で、約6万の空コンテナがロサンゼルス港に滞留しており、早急に改善されないと課徴金が現実味を帯びる。
- シャーシ不足の背景には、滞留輸入コンテナに対する課徴金を、トラックでは9日目から、鉄道では6日目から課すとしていたため。ロサンゼルス港では、輸送モードを問わず9日目からとする方針へ変更、ロングビーチ港も検討中。
- 港湾の24時間365日運営については、労働者の確保やかかるコストの観点から、実際にはほとんど行われていない。ロングビーチでは、まだ始まっておらず、週5日16時間でオペレーションしている。
- 港湾の労働者は不足していないが、クレーンオペレーターなどの経験が必要な労働者は不足している。

3. 対応策・事例

- 労働者の研修、新卒者に対する大型トラック免許の短期取得サポートなどを実施。

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（アムステルダム）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 本船スケジュールの遅れ（約1週間の恒常的な遅れ）が続く。シャーシ不足によるコンテナ引き取りの遅れも影響。着岸からコンテナ引き取りまでの日数は1～3日程度で、2021年11月と比較するとやや改善傾向。（物流会社）
- 輸送リードタイムは、2021年11月と比較して変化はなし。ただ、目立って悪化しているということもない。（製造業）
- スペースの予約リードタイムは多少改善されているが、以前として1か月以上待ち。運航スケジュールも、経由地の中国での積み替えに時間がかかり遅れている。（製造業）
- 港湾自体の混雑は、ロッテルダム、ハンブルグともにほとんどない。（物流会社）
- 倉庫需要がひっ迫している。輸入企業が、貨物のスケジュール遅延による製品・部品の不足に備えて、在庫の積み増しを行っていること、より市場に近い場所に在庫を持つ（在庫分散）の動きなどが背景にある。（物流会社）
- ドライバー不足が深刻。リードタイムの長期化、遅延、コスト上昇につながっている。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 少数派ではあるが、一部で過去に例を見ない複数年契約に踏み切る荷主・船会社もある。（物流会社）
- 依然としてスポットでの価格オファーしか提示されず、長期の固定レートを確保できない。（商社）

3. 対応策・事例

- 輸送費の高騰が経営を圧迫し始めており、顧客への費用負担を依頼する方針。（製造業）

4. 今後の見通し

- 2022年は、例年と違って旧正月前後に船会社が船腹を絞る度合いが低く、スケジュール遅延やアジアでの空コンテナ不足解消に努めようとしているものの、2022年も引き続き需要が供給を上回ることが予測され、スペースひっ迫の状態は続くと思われる。（物流会社）
- カーボンニュートラルの観点から、あえて輸送コストをかけるのではなく、現地生産・地産地消を検討せざるを得ないと考えている。（商社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（ブリュッセル）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 旧正月のある国・地域発⇒ベルギー向けの貨物について、旧正月前の出荷の需要が高く、2022年1月末の1週間が特に混雑している。（物流会社）
- 本船への積載予約は取れていても、船積みの段階で空のコンテナがなく、本船変更などが頻発。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 旧正月需要に連動した海上運賃の高騰は見られないが、高止まりの状況が続く。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 運航スケジュール混乱の主な要因の1つである米国西海岸での混雑について、米国政府が解消に取り組むというニュースもあり、業界では米国の対応に期待する声が上がっている。（物流会社）

欧州（ブリュッセル）業界団体

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 物流の混乱と運賃の高騰は、構造的・長期的な問題になりつつある。大手船会社の交渉力が強く、中小フォワーダーが生き残れない事態になりつつある。
- 港に入れずに海上に停留する船が出ている現状で、船会社は一つの航路上の船舶数を絞り込む方向に向かっている。また、アジア便の場合は、日本や中国から欧州への輸出の方が輸送量が多く、欧州からアジアへは空コンテナを輸送していることも頻発しており、船を増やせないのが実情。
- ドライバー不足が顕著。

4. 今後の見通し

- コロナそのものの影響という意味では、2022年は改善に向かうと言えるだろう。

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（デュッセルドルフ）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 運航スケジュールは引き続き混乱している。旧正月で中国発の貨物やコンテナの動きが鈍る影響は、欧州では3月頃で始めるのではと予測。ちょうどイースターなどで物量が増える時期と重なり、混乱する可能性がある。（物流会社）

3. 対応策・事例

- 消費地に在庫を積み増すなどの対応ができるか。ただし、倉庫のキャパシティもひっ迫傾向。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 米国の労使交渉の影響で、輸送費高騰のほか、スペース確保ができなくなる事態が発生するのではと懸念。（物流会社）

欧州（ミュンヘン）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- EUの主要港（ロッテルダム、ハンブルク、アントワープなど）では、オミクロン株の感染者が増え、人員を減らして稼働していることから、遅れが発生。（物流会社）
- トラックドライバーの感染により、当日の引き取りキャンセルなど予期せぬ事態が陸送でも発生している。（物流会社）
- 鉄道輸送もキャパシティを越えており、遅れが生じている。（物流会社）

3. 対応策・事例

- 製造計画や輸送したい物量を事前に物流業者へ相談することを勧める。コンテナ船だけでなく、在来線、航空機チャーターなどのあらゆる輸送方法を駆使することも必要。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（ベルリン）地場船会社

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 旧正月により、アジア全域における配送遅延は最大1ヵ月にわたる。（船会社）
- 海上、航空輸送ともに、旧正月後も混乱状況は変わらず。（物流会社）
- ドイツ発アジア向け海上輸送も混雑感強く、ブッキングは取りづらい状況。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 2022年も中国が厳格なコロナ対策を維持すると見込まれることから、都市封鎖などにより、物流がひっ迫する状況が発生する可能性は継続。（船会社）

欧州（ロンドン）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 神戸～シンガポール～サウザンプトンの航路は、港湾混雑とコンテナ不足の影響で、英国到着が2週間程度遅延している（2022年1～2月）。（製造業）
- アジア発英国向けの本船入港予定は2～3週間の遅れ。日本発は1ヵ月先の予約も受けられない状況。（物流会社）
- 港湾自体に貨物が滞留していた状況は改善がみられるが、人手不足の影響もあり、本来の稼働率と比べると低い。（商社）
- 陸送ドライバー確保が困難なケースもある。（製造業）

2. 輸送価格・契約形態

- アジア～英国航路では、2022年1～3月の運賃が、2021年の年間平均から2.7倍に。（製造業）
- 英国発日本向けの海上運賃は、2021年5月以降から変化がなく、高止まりの状況が続く。（物流会社）

3. 対応策・事例

- 高価格製品は、戦略的な空輸の検討も重要。ただし、航空貨物は、旅客需要の低迷が続き、供給の少ない状況が続いている。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

中国（上海）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 日本から中国向けの船便は、2021年7～10月あたりで1週間程度、タイから中国向けの船便では、2021年12月頃に1週間程度の遅れがあったが、現状（2022年1月末）では、目立った遅れはない。（製造業）
- 主要港でのコンテナ取扱量は増加しているが、**慢性的にコンテナが不足**している。（物流会社）
- 中国のゼロコロナ政策により、船員の交代ができない、中国のドックで船を受け入れないという事態が起こっている。（物流会社）
- 中国の国内物流では、感染拡大に伴い、特に天津などについては、ドライバーへのPCR検査が必要となり、**トラックドライバーの確保が難しくなっている**。（製造業）
- ロックダウンや市内の出入りが滞り、大型トレーラーを用意しても貨物を満載できず、少しの貨物で輸送したりルート変更などを余儀なくされている。（製造業）

2. 輸送価格・契約形態

- 2021年11月以降、珠江三角洲のバースhipが一時停止し、コンテナが香港に滞留したことで、**特に東南アジア路線の輸送コストが上がっている**。また、船会社では、東南アジア路線の4分の1を需要が旺盛な米国航路をシフトしたため、**東南アジア及び日本路線がひっ迫し、スケジュール遅延、価格高騰が起こっている**。（物流会社）
- 米国向けなど長距離貨物のスペースが優先され、**日中間の近距離貨物スペースが減少**。コロナ前は40ftコンテナ300ドルが、**2022年1月時点で1,000ドルに高騰**。（物流会社）
- 2022年4月からの運賃値上げが物流業者から示唆されている。（製造業）
- 中国からの輸出の運賃については、**米国向けの上昇が激しく、毎月のように値上げされている**（コロナ前比で約3倍）。続いて、欧州、メキシコ向けが2021年7～9月頃で約2倍、ブラジル、インド向けも60%程度の値上げがあった。（製造業）

4. 今後の見通し

- 貨物量が世界最大の米中航路の停滞が、中国・アジア航路に影響する。**中国が停止する旧正月期間中～後（2月中）に船会社が調整できるかが、旧正月後の運賃及びスケジュールの安定化の鍵**となる。（物流企業）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

中国（広州）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 旧正月前後でかなりスケジュールの乱れが発生。（物流会社）
- 旧正月のピークシーズン時に、深セン地区でコロナ感染者が出たため、1月14日から、蛇口港では本船到着予定の3日前（本来は5日前）、塩田港では本船到着予定の4日前（本来は7日前）でないと、コンテナヤードに実入りのコンテナを搬入できなくなった。1月29日より、本来の予定日まで搬入可能になった。（物流会社）
- 塩田港でのオペレーションが混乱したため、一部を南沙港に切り替える動きがあり、一部貨物が滞留したと聞かすが、旧正月明けには解消。（製造業）
- 港湾の混雑のピークは過ぎたようだが、貨物の滞留は続く。旧正月明けを見込んだオーバーブッキングが相当あり、ロールオーバー（次の便への変更）が多発している。（物流会社）
- 香港でのコロナ感染者増加により、香港～中国間のクロスボーダー規制が厳しくなり、ダブルライセンストラック（香港と華南地域の往来が可能なトラック）による往来・確保に支障が出てきている。具体的には、ダブルライセンストラックの輸送に必要なロケーションコード（運転手ごとに貨物やトラックの運行ルートを申請・登録する）が一旦失効し、新たに取り直さなければならなくなったほか、塩田総合保税区との往来が不可となった。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 2020年11月より日本向け、2021年9月頃よりアジア向けの海上運賃の高騰が激しい。（物流会社）
- 欧米向け、日本・アジア向けともに、船会社から1～2週間単位での料金提示がされている（2月初旬）。低価格での年間契約を結んでいても、船会社からスペースが提供されず、年間契約料金を反故にされた形に。（物流会社）
- 日本から輸入している原料の輸送価格は、対2021年比で2～3割ほど高い状況が続いている。（製造業）

4. 今後の見通し

- 旧正月明けの運賃は下がってきているが、米国における労使協約の交渉の影響などから4月頃から再度高騰してくるとの見通し。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（シンガポール）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- **本船の2~3日の沖待ちは常態化。**ただし、2021年11月頃の7日程度の滞留は減ってきている。（物流会社）
- **日本発シンガポール向けの海上輸送は、ブッキング時のスケジュールから1~2週間の遅れが恒常化。**場合によっては3週間の遅れが発生する場合もある。（物流会社）
- 台湾、シンガポール、ポートクランなどでの経由地での混雑を理由に、日本発インド向けのスペース確保が難しくなっている印象を受ける。（物流会社）
- **インド向け船便のスケジュール遅れ（約1カ月）が続いている。**（販売会社）
- シンガポール発タイ、インドネシア向けの30~40%程度で、1~2週間程度の出航スケジュール遅れ。ただし、直近（2022年1月末）で多少緩和されているような印象。中国向けは、2~3週間の遅れが常態化。（販売会社）
- **シンガポール国内でのコンテナ輸送が回らない状況が発生している。**港混雑+コンテナデポの混雑が影響。1日2~3回転していたものが、1.5回転程度に。旧正月前に状況が悪化。（物流会社）
- 年末年始の日本・中国発ASEAN各港向けの船便はかなり遅延が発生していた。（販売会社）
- 主要港湾での混雑の影響から、**船会社が例年以上に抜港、運航スケジュールの変更を実施する可能性も高い。**（販売会社）

2. 輸送価格・契約形態

- **契約期間は1カ月が主。**3カ月契約もあるが、運賃が格段に上がる。（物流会社）
- **陸路の輸送料金・保管料の値上げ**が見受けられる。（物流会社）
- 短期契約をしているが、2022年1月の運賃は、2020年1月と比較して、ベトナム向けで約3~4倍、インド向けで5~6倍になっている。（製造業）
- 燃料費高騰の影響から、2021年11月と比較して微増。（販売会社）
- 2021年末から2022年1月にかけて、アジア各港向けは値上がり傾向だったが、2月に入り、据え置き感。（物流会社）
- 船会社からの運賃改定は、EU向け、アジア向けでは、1月まで月2回更新だったが、**2月に入り1カ月固定の見積もりを提示する船会社が増えてきた。**（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（シンガポール）日系企業

3. 対応策・事例

- 陸路の活用、事前の物流業者への相談、主要船社のみ利用からフィーダー船社を使うなどの対応など。（物流会社）
- 輸出地での在庫の充実。ただし、在庫／保管リスクと遅延／運賃上昇リスクの比較検討が重要。（物流会社）
- 出荷ごとの物量を増やし、出荷頻度を減らすことで輸送費の低減を図っている。（販売会社）
- これまでは、1社メインの輸送会社を決めていた荷主が、複数の物流会社に振り分けて輸送する案件が増加。（製造業）
- 消費地近くでの在庫積み増しの検討。シンガポール、ドバイ、コロンボなど、保税地域での非居住者在庫案件の増加がみられる。（販売会社）

4. 今後の見通し

- 海上・航空ともに2022年は高止まりの状況が続くとみている。米国での労使交渉の影響により、ストライキ発生による混乱、スペース確保状況の悪化などが懸念。（物流会社）
- 全く見通しが立たないのが正直な感想。2022年中は解消しないのでは。（物流会社）
- 各船社での大型新造船の投入、中国での新造コンテナ製造が回復する予定の2023年以降が安定化の目安。（販売会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（バンコク）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- レムチャバン港において、インド・スリランカからの大型船が遅延したため、日本からのコンテナ船の入港が後回しにされて遅れが発生するという事態も。（物流会社）
- 定期就航率は30～40%が続く。（物流会社）
- コンテナ不足が恒常化。（日本人商工会議所）
- 日本向けのスペース確保は引き続き厳しい。タイでの生産は回復してきているが、日本への出荷が大変。（物流会社）
- インドネシア向けの出荷に滞りが発生しているという声も。輸入時の現物チェック・制限による影響。（日本人商工会議所）

2. 輸送価格・契約形態

- 中国系の船会社の値上げが顕著。コストは上がる一方。（物流会社）

ASEAN（ジャカルタ）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 2021年11月後半に一時的にスペース確保ができる状況になったが、その後混雑が再度ひどくなり、スペース確保の困難に直面している。特に、日本向けスペースの確保が難しい。（物流会社）
- インドネシアでの輸入時の現物検査は、コロナの感染拡大による税関側の繁忙度が上がったことから、少し時間がかかるケースが出てきている。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（クアラルンプール）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 港湾オペレーションや待機船数は落ち着いているが、**2021年末の洪水の影響で荷役処理能力を超えたことから、本船の抜港などで強引に安定化を図っている状況。**抜港の影響で、滞留したコンテナを優先的に積み込んでいることから、1~2月の新規スペース予約がしづらい。（物流会社）
- **本船スケジュールの遅延が恒常化。**米国、中東向け輸出の混雑は継続。日本向けは3週間先まで満船。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 既に取り引のある継続的な船積みでは本数限定で確保できるが、**燃油サーチャージやベース運賃の値上げに対して船会社が強気な交渉。新規案件では見積もりも取れないケースも。**（物流会社）

4. 今後の見通し

- コンテナ不足は徐々に解消される見通しだが、中国発貨物向けに集中するとの予測。（物流会社）

ASEAN（マニラ）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 港湾自体の混雑はないが、一部の船会社の空コンテナ置き場がいっぱいになり、輸入配送後の空コンテナを引き取ってもらえない事態が発生した。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- **欧米向けを中心にスペース確保が困難。一部船会社では2月以降のさらなる値上げの打診あり。**（物流会社）

3. 対応策・事例

- **在庫の積み増し**をする企業が増えている。（物流会社）

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 国際経済課



03-3582-5177



ori@jetro.go.jp



〒107-6006

東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

■ ご注意

【注】記載内容はあくまで各国・地域におけるインタビュー結果を記載したものであり、事実と異なる場合があります。

【免責条項】本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

【禁無断転載】