

複合的要因で混雑悪化

■欧州コンテナ港、需給逼迫も

欧州主要コンテナ港湾における混雑が、円滑なコンテナ物流のボトルネックになっている。複合的な要因により、主要ターミナルのヤード利用率が高止まりしており、作業効率の低下によって遅延につながっている。また、欧州の内陸輸送においても、ライン川の水位低下に加え、ドイツやイタリアでの一時的な鉄道輸送の停止などにより、コンテナ物流への支障が懸念されている。今後は季節的な要因でアジア発欧州向けにおけるコンテナ荷動きが増加する見通しだが、しばらくは混雑の影響が続く可能性がある。



港湾混雑が市況の上昇要因になる可能性もある

欧州主要港では元々、2万4000 TEU型などの超大型コンテナ船が寄港することから、ターミナルへの負荷がかかりやすい。これに加えて、近年は複合的な要因により、混雑や遅延が常態化している。

1つは喜望峰経由ルートの定着だ。2023年末以降、紅海情勢の悪化によりスエズ運河経由から喜望峰経由へとルートが切り替わったことで、航行距離が延び、リードタイムの長期化や遅延の発生要因につながっている。今後は南半球の冬季入りに伴う荒天や海象の悪化を懸念する声もある。昨年も7月には喜望峰周辺で計3回のコンテナ落水事故が発生するなど、気象・海象が厳しくなった。コンテナ船社は安全運航を最優先としており、気象・海象が悪化すれば遅延が増加する可能性もありそうだ。遅延が増えれば、欧州港湾へのコンテナ船の到着が集中し、船混みが発生する。コンテナターミナル（CT）の処理能力を上回り、混雑がさらに悪化する事態に陥る。

2つ目がコンテナ船社のアライアンス再編の影響だ。今年は、MSCとマースクによる2Mが解消となり、マースクとハパックスロイドはジェミニ・コーポレーションを発足。MSCは単

独運航を中心としたサービス体制に移行した。オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）とHMM、ヤンミン・マリン・トランスポートにおいてもハパックスロイドがザ・アライアンスを抜けたため、新たにプレミアアライアンスを立ち上げた。これらにより、サービス改編に伴う寄港スケジュールの変更や、使用ターミナルの変更が発生した。サービス体制移行の過渡期にはターミナルに寄港船が集中するケースもあり、混雑につながった。

各港個別の事情もある。ベルギーのアントワープ港では6月25日に行われた全国的なストライキにより、同港の物流にも悪影響を及ぼした。現在、積み残しの解消に向けて積極的に取り組んでいるものの、遅延が発生している状況だ。この影響は、他の欧州主要港へも波及しており、北欧州全体として物流が滞る事態となっている。

ロッテルダム港では、猛暑の影響を受けて今月1日、一部ターミナルの陸側業務で支障が発生した。同日中に段階的に業務が再開されたものの、今後は気候変動に伴う高温や自然災害の影響も持続的な港湾運営におけるリスクになる可能性もある。

内陸輸送においてもボトルネック

要因は多い。ドイツのハンブルク港では道路工事の影響で、7月4日から8日まで主要CTであるCTAやCTB、CTHから内陸ターミナルへの鉄道輸送が停止する予定だ。イタリアにおいても、ジェノア港やラスペチア港、バド・リグレ港を結ぶ鉄道の大規模工事が進められている。マースクによると、8月2日から31日までジェノア港では鉄道が運休となり、7月21日から鉄道貨物の受け入れも停止されるようだ。再開後もバックログの解消などに時間がかかり、混雑が発生する懸念も生じている。

ライン川の水位低下の影響も出ている。水位が下がることで、バージの輸送量が制限されるほか、コストも上昇する。内陸への輸送に支障が出ることで、港湾でのコンテナ貨物の滞留につながっている。

今後は荷動きのピークシーズン入りにより、アジア発欧州向けのコンテナ輸送量は増加すると予想されている。他方で、供給面では港湾混雑に伴うボトルネックや、太平洋航路など他航路への本船転配などを背景に、船腹供給が一部絞られている。需給が引き締まることで、アジア発欧州向けの短期コンテナ運賃が一時的に上昇する可能性もありそうだ。