

国慶節前のスペース不足懸念

■コンテナ船、港湾混雑や本船遅延で

世界各地の港湾混雑がコンテナ海運のボトルネックとなっている。アジアでは相次ぐ台風の影響で中国港湾を中心に港湾混雑が悪化。欧州ではドイツで労働組合による港湾ストライキが発生し、ドイツ主要港でオペレーションに影響が出た。コンテナ船のスケジュール遅延が発生することで、船腹需給が引き締まりつつある。影響が長引けば、国慶節前のアジアからの出荷ラッシュと重なり、運賃市況への上昇圧力やスペース不足が顕在化する可能性がある。

7月中旬から8月にかけて相次いで台風がアジア各地を襲った。台風によって港湾オペレーションが一時中断したほか、作業再開後に本船の到着が集中することで、港湾混雑が悪化している。海事調査会社ライナーライティカによると、特に中国では混雑が深刻化しており、上海港や寧波港、深圳港では待ち時間が最大12日に達しているという。

欧州側ではドイツ統一サービス産業労働組合 (Ver.di) が17日夜から、24時間ストライキを実施した。これにより、ハンブルク港やブレーマーハーフェン港、ヴィルヘルムスハーフェン港の港湾オペレーションに影響が出た。また熱波の影響で、ライン川など欧州の主要河川の水位も低下しており、内陸輸送にも悪影響が出ている。貨物が滞留することで、混雑がさらに悪化する可能性もある。

あるコンテナ船社関係者は、「中国のみならず、シンガポール港や釜山港などのアジアのハブ港や、北米東岸などでも混雑が発生している」と話す。一連の混雑を受け、コンテナ船社はスケジュール遅延を最小限に抑えるために抜港や調整を進めている。一方で、「スケジュール維持のため、特定のサービスで抜港することで、代替となる別のサービスのスペースが逼迫しつつある」（コンテナ船社関係

者）との声もある。

今年は地政学リスクの高まりや米国の関税政策などを受けて、前倒し輸送が進んだものの、「足元ではまだ荷動きがピークアウトしていない」（コンテナ船社関係者）との声もある。例年は中国の国慶節前にアジア発の荷動きラッシュが発生するが、荷動きの拡大と船腹需給の逼迫が重なれば、短期運賃に上昇圧力がかかる可能性もある。

スケジュール順守率が悪化すれば、空コンテナの需要地への回送も遅れることになる。「現時点ではあまり問題にはなっていない」（コンテナ船社関係者）との声もあるが、港湾混雑や遅延の影響が長期化すれば、空コンテナ不足が顕在化するケースも想定される。

海事調査会社シー・インテリジェンスは19日、コンテナ船のスケジュール遅延によって約170万TEUの船腹量が失われていると発表した。世界全体のスケジュール順守率は現在、60～65%前後で推移しており、改善の兆しが見られないと指摘。「平常時だった2011～19年の70～80%から悪化しており、遅延日数もコロナ禍前の3～4日から、現在は5～5.5日へと長期化している。遅延時間の長期化という構造的な変化は世界の船腹量の一部を利用不可能な状況

にしている」と説明する。具体的には、「2011～19年に遅延によって吸収されていた船腹量は平均で2.2%に過ぎず、需給調整によって対応していた。しかし、コロナ禍後は約5.0%が使用不能となっている」とする。

あるコンテナ船社首脳は、「コンテナ船の発注残は記録的水準に積み上がっているが、足元では船が足りない状況だ」と話す。別のコンテナ船社首脳は、「現在の船隊稼働率は高い水準を維持しており、対応できる限界に近づきつつある。マーケットポジションを維持するためには、ある程度の船隊規模の拡大も視野に入れる必要がある」とする。こうした中、一部のコンテナ船社が安全状況を踏まえた上でスエズ運河経由に回帰する動きもある。航海距離の削減につながり、少ない隻数でサービスを構成することが可能となる。

近年はターミナルオペレーターや船社が港湾投資を積極化しているが、「処理能力の増強には時間がかかるため、港湾混雑は当面続く可能性が高い」（コンテナ船社関係者）との見方も強い。今後もコンテナ輸送需要の拡大が見込まれる中、港湾の処理能力の増強とスケジュールの維持に向けた取り組みが重要な課題となる。