

往復航インバランスがさらに拡大

■アジア—欧州コンテナ航路

アジア—欧州コンテナ航路で往復航のインバランスが拡大している。日本海事センターが8月31日に発表したCTS (Container Trades Statistics) に基づくアジア16カ国・地域—欧州53カ国・地域間のコンテナ輸送統計によると、2026年1～6月期の往復航全体に占めるアジア発欧州向けの往航の比率は78.1%となった。前年同期と比べて1.9ポイント上昇した。インバランスが拡大すれば、空コンテナのポジショニング費用が高まるなど、コンテナ船社のコスト

が増加し、収益性の悪化要因となる。また、港湾混雑につながり、円滑なサプライチェーンを阻害する原因にもなる。

アジア—欧州航路では近年、アジア発欧州向けの往航が大きく伸びる一方で、欧州発アジア向けは減少傾向にある。この結果、インバランスが拡大している。2021年の往復航全体に占めるアジア発欧州向けの往航の比率は68.8%だったが、22年が69.6%、23年が71.8%、24年が74.2%、25年が76.9%と年々上

昇している。今年1～6月期は78.1%とさらに高まり、80%に近づきつつある。

インバランスが拡大すれば、輸出地側で輸出に使用する空コンテナが不足し、輸入地側では空コンテナが滞留しやすくなる。コンテナ船社は、復航で実入り貨物を輸送しながらコンテナを輸出地側に戻すことが望ましいが、インバランスの拡大によって復航貨物の確保が難しくなれば、空コンテナのまま回送する必要性が生じる。収益性を高めていくためには、コンテナの回送コストをいかにして抑えていくかが課題となっている。