

# アナリストの眼

## 高騰する海運、コンテナ船市況

### 【ポイント】

1. コンテナ船市況はかつてないほど高騰している。
2. 背景には、新型コロナウイルスの感染拡大が大きく影響しており、他にも様々な要因が複雑に関連している。
3. 米国主要港の沖合での待機船が過去最高を記録するなど、引き続き事態は深刻だが、米国政府の取組みで状況は変わりつつある。
4. コンテナ船運賃は少なくとも2021年度中は高水準が続くとみられるが、その後、ゆるやかに「正常」へ向かうだろう。

コンテナとは、主に雑貨、家電、工業製品などの貨物輸送に用いられる容器・ボックスを指す。コンテナは、ISO（国際標準化機構）で世界的に規格化されたことで、効率的に貨物を運ぶことができるため、鉄道、船舶、トラックなどあらゆる輸送で用いられている。中でも、本稿ではそのコンテナを運搬するコンテナ船市況について言及する。

### 1. コンテナ船市況は高騰

コンテナ船運賃が過去類を見ないほど高騰している。代表的なものとして、CCFI（China Containerized Freight Index）を挙げる（図表1）。これは、上海航運交易所が算出・公表する中国からの輸出用コンテナを対象とした運賃指数であり、世界の主要な船社から提供されるコンテナ運賃に基づく。中国は、最大の輸出国であり、世界の荷動きを測るために重要である。実際、アジア地域発米国行き国・地域別でみると、非常に高い割合を中国が占めている（図表2）ため、現在の海運市況を見るには、CCFI を見ておくことが望ましいと考える。平時のCCFIは1,000程度だが、足元では3,300程度まで上昇しており、いかに運賃が高騰しているかがうかがえる。

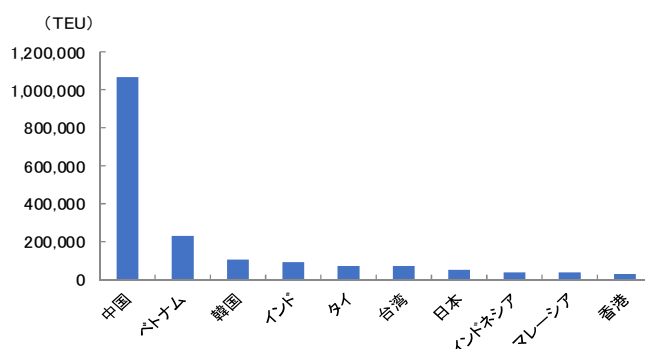
他方、市況高騰の背景にある需給バランスを確認するために、Global Schedule Reliability（定時順守率）を

図表1. CCFI



(資料) 上海航運交易所より富国生命投資顧問作成

図表2. アジア地域発米国行き荷動き量  
国・地域別上位10カ国（2021年8月）



(資料) 日本海事センターより富国生命投資顧問作成

見ておきたい（図表 3）。これは、世界主要 34 航路を対象としたコンテナ船社の定時順守率のことで、コンテナ船の需給がタイトになれば水準が低下する傾向がある。平時の定時順守率は 70%程度であるが、2020 年の夏ごろから下がりをはじめ、2021 年 8 月には 33.5%と過去最低水準を記録した。海上貨物が期日通りに届く方がまれという状況であり、歴史的にも異例の低水準である。

航路によっては、前年同期比 6 倍程度になるなど、世界的にコンテナ船運賃が上昇している。当初は、一過性のものという見方であったが、実際はコロナ禍以降右肩上がりで推移している。

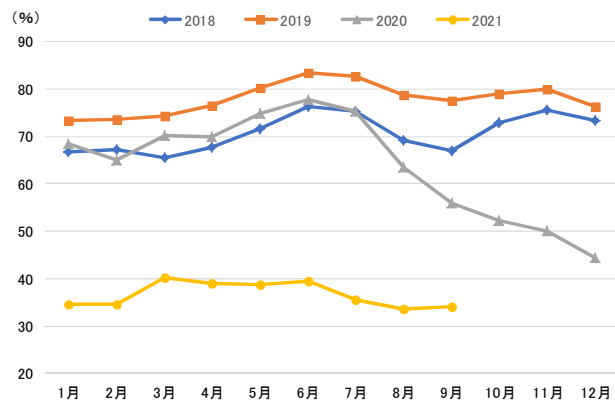
## 2. 市況高騰の背景

コンテナ船市況は新型コロナウイルスの感染拡大を契機に、様々な要因が複雑に関連しながら高騰し、現在に至る。その大まかな流れを説明したい。

まず、需要側としては、2020 年初頭、新型コロナウイルスの感染拡大によって中国における生産活動が停滞。荷動きは落ち込み、停滞は長期化すると懸念されたが、中国政府の封じ込め策が功を奏して貨物量は想定外の回復となった（図表 4）。その後、世界中で新型コロナウイルスの感染が拡大し、各国でロックダウンが起こったものの、それに伴い、いわゆる「巣ごもり需要」が発生。「サービス」から「モノ」へ需要がシフトしたことで貨物量は一段と増加した。品目別では、巣ごもり需要のため家具、寝具や、玩具などが増加したようだ。また、米国の新築住宅ブームを受け、海外木材輸入増の影響も大きいと見られる。

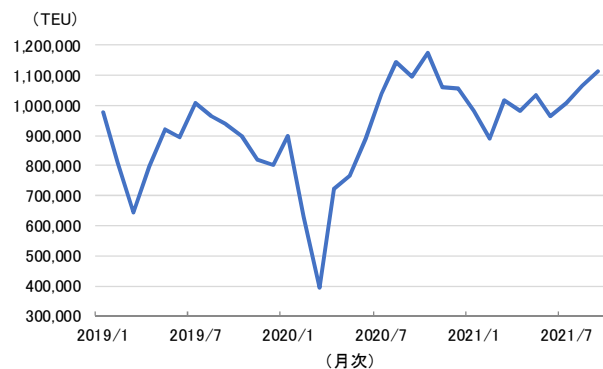
一方、供給側では、2020 年初頭、中国の生産量低下から船会社は、コンテナ船の運航量を減少させていたため、その後の急速な回復についていけず、需給ひっ迫から最初の混乱が起こった。その後、巣ごもり需要で荷動きが活発化するなか、新型コロナウイルスの感染拡大により港湾労働者不足に陥った。すると、港湾の荷役効率が低下し、鉄道、トラックなど物流全体へ影響が波及し、遅延が発生した。トラックドライバーについては、元々世界的に不足していたが、コロナ禍を機に離職が相次ぎ、その後の復職も進まなかった。通常、コンテナは荷物を下ろしたあと、空になったコンテナを回収し輸送元へ返却しなければならないが、上記理由からコンテナやシャーシ（貨物を載せる台車）が倉庫や内陸部で滞留してしまい、港へ戻らなかった。更に、コンテナの供給量は、米中貿易摩擦などによる物流減を見越して、コロナ禍以前から減少していたことも、需給ひっ迫に拍車をかけ、この悪循環が世界的に波及した。結果として、現在の歴史上まれ

図表 3. 定時順守率



（資料）Sea-Intelligence, GLP report issue 122より富国生命投資顧問作成

図表 4. 中国積荷動き量



（資料）日本海事センターより富国生命投資顧問作成

にみるコンテナ船市況の高騰につながったと考えている。

### 3. サプライチェーンの混乱は続いているが変化の兆しも

米国では、ホリデーシーズン前の 2021 年 8 月頃よりアジアからの輸入が急増し、港が更に混乱している。10 月の米國小売売上高も高水準であり、引き続き荷動きは活発である。

ロサンゼルス港とロングビーチ港は、米国内に入るコンテナの 4 割を扱っている。両港においても、コンテナの処理は混乱しており、両港の沖合での待機船は、2021 年 8 月初めには 20 隻強だったが、足元の 11 月は 80 隻前後まで増加している。つまり、港で荷下ろしが出来ていない状況が更に悪化し、それが続いているということだ。待機船は、過去最高水準を記録し、状況は極めて深刻といえよう。理由は、前述の各種要因を背景に港のターミナルの処理能力が需要に追いついていないためである。

こうしたなか、米国のバイデン大統領は、両港の港湾局や関係する労働組合と面談し、深刻化する貨物輸送の遅れなどサプライチェーン上の問題を解決する取組みを発表した。具体的には、ロサンゼルス港は運営時間を拡大し、夜間、週末も運営を行うことになった。また、コンテナ滞留の早期解消への動機付けとして、港で滞留している貨物に対して追加料金を課す予定である。

加えて、米国内の港湾分野へ、170 億ドルの投資計画を打ち出した。短期間の施策としても、港を近代化する (modernization) プログラムを発表し、2 億 4,000 万ドル以上の助成金を提供する予定とのことだ。詳細は不明だが、港のターミナルの処理能力を向上させるための設備投資に充てられるとみている。サプライチェーンの混乱に対して、米政府も問題解決に取り組み始めたと考えられる。執筆時点では、状況は大きく好転していないものの、今後の動向を注視したい。

### 4. コンテナ船運賃は高水準が続くが、ゆるやかに「正常」へ

ここまで高騰している運賃は、来年度以降も持続可能だろうか。おそらく不可能であろう。やはり、現在のコンテナ船市況は新型コロナウイルスの感染拡大を起点としたものであり、異常さが際立っているため、今後は「正常」に向かうのではないかと考える。一方、コロナ禍前の水準まで急速に運賃が下がるか、といえばそうではないと考える。前述のように、サプライチェーンの目詰まりを解消する取組みもあり、日本の海運各社は 2021 年度末にかけて正常化していくとコメントしているが、この問題は構造的かつ複雑に絡み合っており、2021 年度中の回復 (運賃下落) を期待するのは難しい。2022 年度以降も高水準が続くと考えられる企業もあるようだ。海運各社やフォワーダー (自らの輸送手段を持たない利用運送業者) 各社もスタンスが異なっており、収束する時期や水準については誰も分からない、というのが本音であろう。

いずれにせよ、注目すべきは現在の問題が解決された後の運賃動向である。コンテナ業界の中長期的な発展を占う意味でも運賃の適正水準の維持は極めて重要であり、アフターコロナにおいて、コンテナ船運賃の「正常」は、以前より高い水準であると考えている。リーマンショック以降、海運各社はキャパシティの削減に加え、企業の統廃合にまで踏み込んだ経営努力を積み重ねてきた。今回の混乱の中でこれらの成果は見えにくいだが、海運各社の実力は向上しているものと期待したい。