

特.3 コンテナ輸送需給の逼迫問題

新型コロナウイルス感染症の拡大にともなう世界的なロックダウン等で 2020 年前半に低迷した海上荷動きは、同年後半から「巣ごもり需要」等で反転急増したのち高止まりした。各地の港湾やトラック・鉄道など内陸のオペレーションに混乱が生じコンテナ船の運航にも大幅な遅延が発生したことで、国際海上コンテナ輸送力および空コンテナが不足し、世界的なコンテナ輸送の停滞を引き起こした。

上記背景により日本発着の国際海上コンテナ輸送の需給が逼迫した状況に鑑み、国土交通省は、当協会を含む関係団体に対して文書にて事態改善に向けた協力を要請（【資料特 3-1】）のうえ、農林水産省および経済産業省と共同でウェブ会議を 3 回開催し、関係者間での情報共有と連携の重要性を確認するなど事態の改善を図った。第 1～3 回ウェブ会議での主な議論は以下の通り。

【第 1 回（2021 年 4 月 23 日）：コンテナ不足問題に関する情報共有会合】

- 主な議論：問題の背景、北米西岸港における滞船状況
海上運賃の状況及び業界への影響
荷主・物流事業者・船社における取組の方向性

【第 2 回（2022 年 1 月 14 日）：国際海上コンテナ輸送の需給逼迫問題に関する情報共有会合】

- 主な議論：北米西岸港における滞船状況、貨物取扱状況や今後の見通し
海上運賃の高騰や輸送スケジュールの遅延等による影響
荷主・物流事業者・船社における課題や具体的取組

【第 3 回（2022 年 6 月 17 日）：国際物流に関する情報共有会合】

- 主な議論：北米西岸労使交渉等、直近の北米西岸港の状況および今後の見通し
ロシアのウクライナ侵攻、上海ロックダウン等国際情勢の変化による国際物流への影響
荷主・物流事業者・船社・航空会社における課題や具体的取組

また、コンテナ船社による臨時船や追加コンテナの投入をはじめ荷主、物流事業者、ターミナルオペレーターや陸上輸送業者等の関係者も改善に向けて最大限の努力を続けたが、旺盛な海上荷動きの下、混乱は長期化した。

当協会は、本件が我が国の国民生活にも重大な影響を与えることが懸念されることを踏まえ、関係者の取組状況等を把握するとともに、安定的な海上輸送、円滑なサプライチェーン維持に向け、国交省海事局とも連携して、適切に対応した。