

## 2022 年の特記事項

### 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伴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のうえ、農林水産省および経済産業省と共同で WEB 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。(詳細は「年報 2021」参照)

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、旺盛な海上荷動きに加えて、北米等での労使交渉や中国のゼロコロナ政策など不確定要素も重なり、2022 年の末頃に沈静化するまで先行き不透明な状況が続いた。さらにロシアのウクライナ侵攻による影響懸念や物価上昇なども背景に、コンテナ輸送の状況には依然として高い関心が示された。

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、また、我が国をめぐる国際海上物流の更なる悪化が業界全体に悪影響を及ぼさないように、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、国土交通省海事局とも連携して、適切に対応した。