

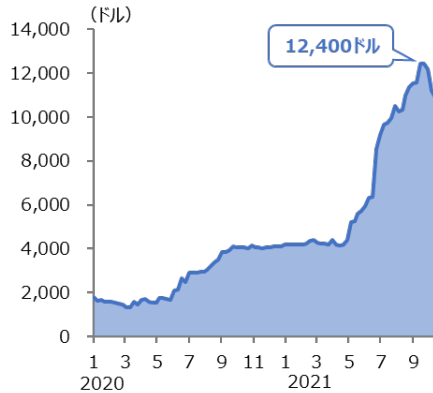
世界

高騰する海上運賃

需要増に港湾処理能力が追い付かず、世界的な物価押し上げ要因に

政策・経済センター
森重彰浩
03-6858-2717

1 上海→ロサンゼルス航路のコンテナ運賃



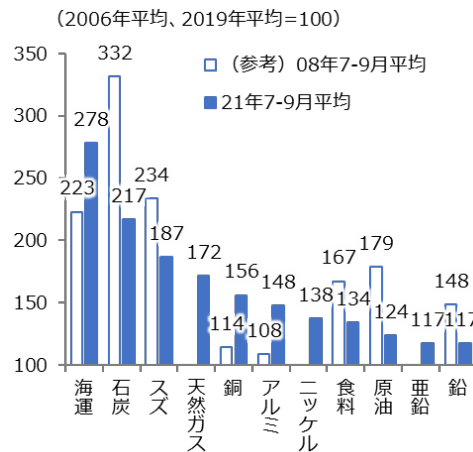
出所：Bloombergより三菱総合研究所作成

2 米西海岸ロングビーチ港の沖待ちコンテナ船数



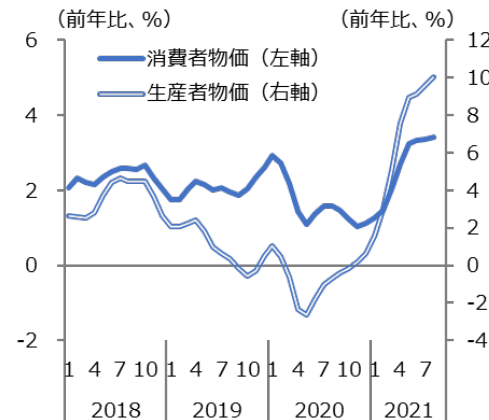
注：棒グラフの空白日はデータなし。
出所：Marine Expressより三菱総合研究所作成

3 海上運賃・資源価格（国際指標）



出所：CEICより三菱総合研究所作成

4 消費者・生産者物価（主要国平均）



注：2019年時点のGDP金額上位40カ国のうちデータ取得可能な国の平均（消費者物価は38カ国、生産者物価は31カ国）。
出所：CEICより三菱総合研究所作成

評価ポイント

海上運賃の状況

- 海上の運賃が高騰している。太平洋を横断する上海→ロサンゼルス航路のコンテナ運賃は、20年前半は2,000ドルを下回る水準で推移していたが、20年後半以降に上昇をはじめ、9月下旬には12,000ドルを突破した（図表1）。

海上運賃高騰の背景

- 海上運賃高騰の背景としては、海上輸送への需要増に対して供給が追いついていない点がある。コロナによる外出抑制で、消費需要がサービスから財へシフトしてきたなかで、米国の現金給付等による消費喚起、クリスマス商戦向けの需要増も重なり、港湾の処理能力が限界を超えているとみられる。
- 米西海岸ロングビーチ港の沖合で入港待ちをしているコンテナ船数は9月半ばに70隻に達した（図表2）。港湾の混雑は太平洋の西側でも深刻であり、デンマークのeeSea社によると、上海と寧波沖の沖待ちコンテナ船数は9/24時点で154隻に上った。中国の停電による生産減などにより、中国側の混雑は足元では改善されているとみられるが、依然として逼迫した状況にある。
- 運賃の高騰を受けて、大手小売や飲料メーカーが独自に輸送船をチャーターする動きや、異業種が新たに海上物流に乗り出す動きもみられるが、港湾の処理能力に限界があり、十分な解決策にはなっていない。

今後の流れ

- バイデン政権は問題解消に向けて、ロサンゼルス港の24時間365日の操業を目標に掲げたが、内陸への輸送も含めた人員やトラックの確保など課題は多い。
- 欧米先進国を中心に、経済活動の正常化に伴って財からサービスへの消費内訳の揺り戻しはあるものの、全体として需要回復が進むとみられる。海上輸送への負荷が高い状況が続くとみられ、海上運賃は高止まりが予想される。
- 他の資源価格も軒並み上昇しており、上昇率は世界金融危機前に近い水準にある（図表3）。海上運賃と併せて、物価押し上げ圧力が強まっており（図表4）、コロナ危機からの景気回復の重しとなる可能性がある。