




国際物流の混乱と企業の対応状況

－世界の主要物流拠点からの報告－

※本資料に記載の情報は、2021年11月4～15日の各国・地域におけるインタビュー結果に基づく

日本貿易振興機構（ジェトロ）

2021年11月18日



1 | 世界の物流ハブにおける状況（全体ポイント）

1 港湾混雑・運航スケジュール

- コンテナ船の輸送スペースの確保は、FCL、LCLともに困難。路線によって**数か月待ちが常態化**。
- 貨物の増加、現場人員の入場制限等による混乱が継続。主要港湾の**遅延・欠航・滞貨**が深刻化。
- 上海、シンガポール等の**ハブ港での積替え時間**が長期化。日本発着便やアジア域内航路に影響。
- 地域のハブ港以外ではスケジュール**遅延解消の為の抜港**等が頻発化。手配見通しが立たない状況

3 推奨される対応・取り組み

- 他社と共同でのスペース確保、航空チャーター便などによる輸送機会確保と効率的な活用
- 特に、トランジットやコンテナを積替えが発生する航路では、**遅延を見越した納期設定・交渉**
- 輸送頻度やスペースに応じた貨物量／回の調整。**積載増**でリスク低減、**分割**によるスペース確保
- ハブ空港の混雑・遅延を回避するための、**近隣都市の空港・航路の活用**（陸送との併用）検討
- 荷姿（FCL/LCL、コンテナ/バルク）や輸送条件（積地⇄揚地手配、引渡場所・条件）の再検討

2 輸送価格・契約形態

- コンテナ輸送価格は路線によりバラツキも、アジア発北米向けなどで、**平常の10倍以上**との報告も
- 長期契約（レート）は機能せず。**短期スポット化**。半月毎の価格改定の事例多数
- 航空輸送価格も急激な代替需要+燃料費で高止まり。
- プレミアム料金での優先予約や、一部、法外な価格での売り込みに応じざるを得ない事例も
- 大手船会社主導の**売り手市場は当面継続**の見通し

4 今後の見通し（解消時期など）

- 少なくとも2022年の中国の**春節が終わるまでは現在の混乱が続く**、というのが共通の見通し。
- 価格高騰の解消は、現在発注済みの大型船舶が就航可能となる23年以降との見方もあり
- 航空輸送は、便数回復が2022年も不十分。スペース不足と運賃高騰は継続。**燃料価格高騰**が拍車
- 港湾におけるマンパワー不足解消は、感染状況と抑止措置次第のため見通し立たず。
- 北京五輪等のイベントや、北米西岸港湾の労働協約失効を見据えた労使交渉の影響を要注視

2 | 各地域の主要港湾の状況（主なポイント）

- 欧米向けの長距離航路が優先され、日本向け船腹確保が困難。片荷問題で欧米にコンテナが滞留
- 11月に入り**北米に滞留するコンテナを戻す動き**あり
- 防疫措置強化による**港湾・空港の人員不足**が深刻
- 五輪閉幕までは、主要港湾・空港の防疫措置強化が発着便の混雑・遅延に影響するとの見方あり。
- 長距離航路の混乱は2022年春節～6月ごろまで続くとの見通し。米国主要港の混雑解消がカギ

欧州

ドイツ、ベルギー、オランダ

- 米国発⇒欧州向け貨物で数カ月の遅れも。キャンセルも頻発。
- 中国発貨物の需要増により日本発着便の予約が困難、遅延多発。
- 年末に向け状況悪化。22年も継続、**23年の新規コンテナ船導入後に状況改善**との見通しあり。
- 大手小売店でコンテナ船のチャーターを開始。
- 貨物の小分け・分割による滞留リスク分散を推奨

中国

上海、広州

東南アジア

シンガポール、タイ、マレーシア、ベトナム、フィリピン

- ハブ港である**シンガポールの混雑慢性化が地域全体に影響**。抜港も頻繁に発生。アジア域内も遅延、価格高騰
- 規制解除で生産が回復も、輸送手配の問題で輸出が困難
- 2022年春節をピークに徐々に解消に向かう見通しがある一方、23年まで継続するとの見方もあり不透明
- 貨物の荷姿、輸送ルート、輸送条件の変更などを推奨

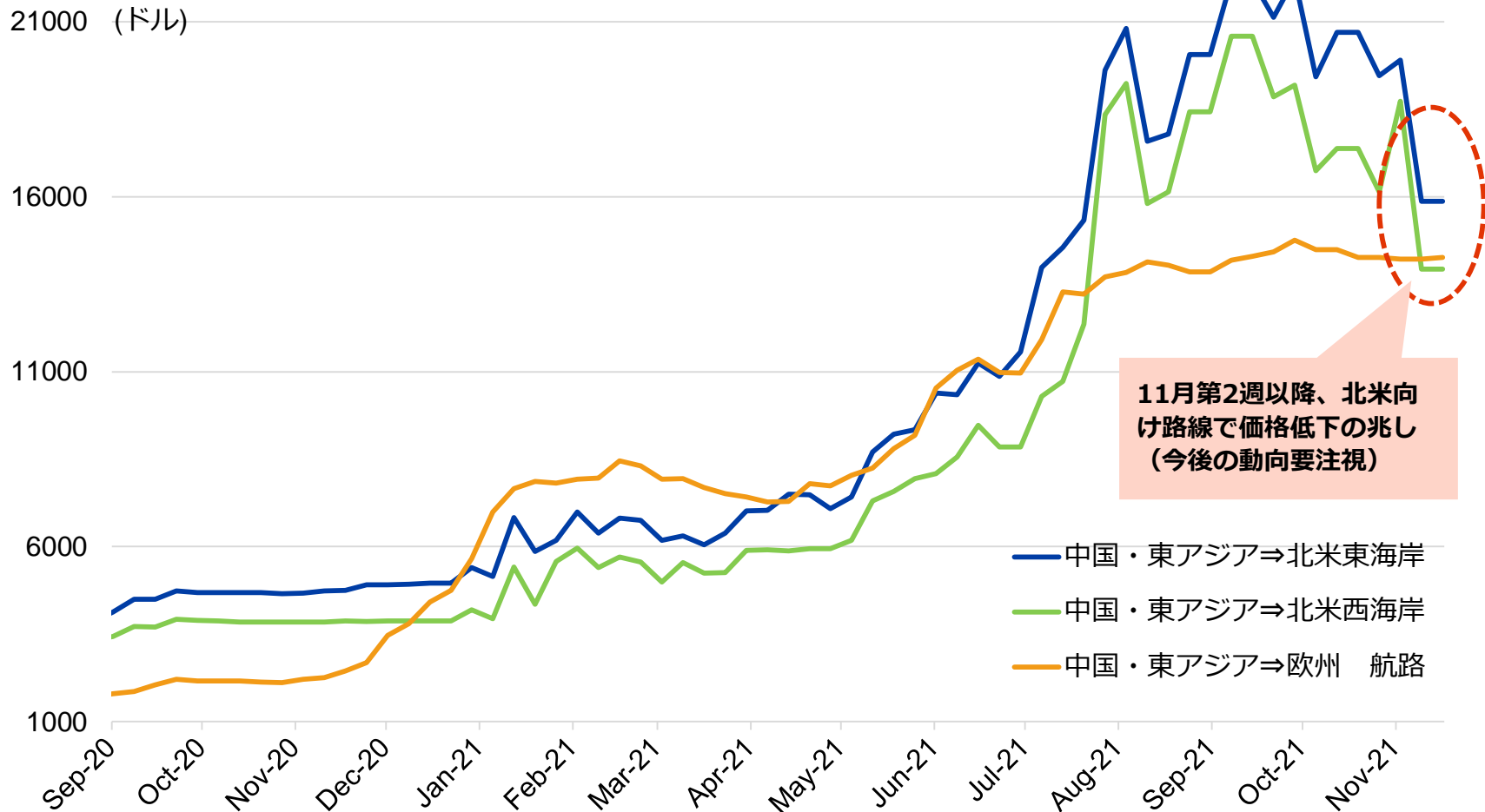
米国

ロサンゼルス、ニューヨーク

- 港湾混雑による沖待ち、引き取り遅延が慢性化。西海岸の沖待ちは17日間、搬入作業に3～4日、CYでのコンテナ滞留は約10日間（10月末）
- 西海岸2港は**24時間7日制**に。11/22以降は**コンテナ滞留料金**を導入予定。
- 国内のドライバー不足、トラック輸送費も高騰。
- **滞留料導入の発表で価格低下の兆し**。混雑もやや改善。他方、春節～夏頃まで混雑継続との見通し。
- 複数の荷主の協力によるコンテナ運び出しのトラック共同運航などを推奨（港湾局）

3 | コンテナ輸送価格（中国・東アジア発欧米向け）

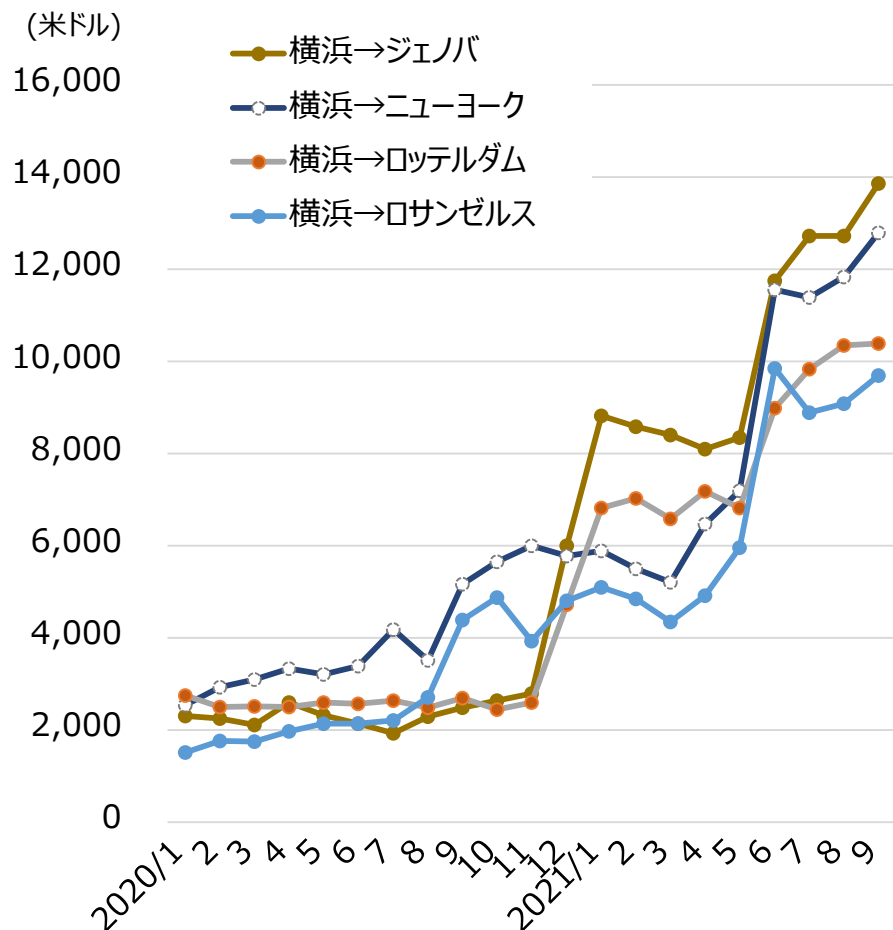
主要コンテナ航路別の価格推移（40ftコンテナ）



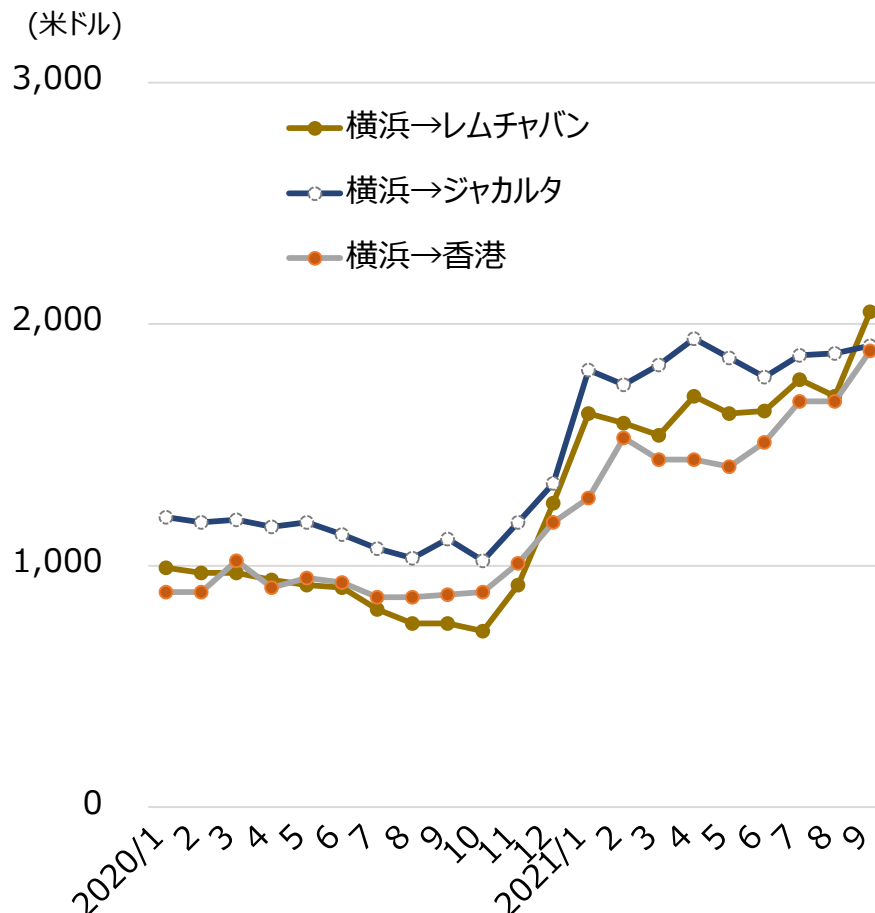
(注) コンテナ価格の推移は週次データを取得。各地域で貨物取扱いの多い主要港湾間のコンテナ輸送価格（40ft）を加重平均して算出（出所）Freightos Baltic Index（FBX）ウェブサイトおよびRefinitive Datastreamより作成

4 | コンテナ輸送価格（日本発航路）

主要コンテナ航路別の価格推移（40ftコンテナ）
日本⇒欧米



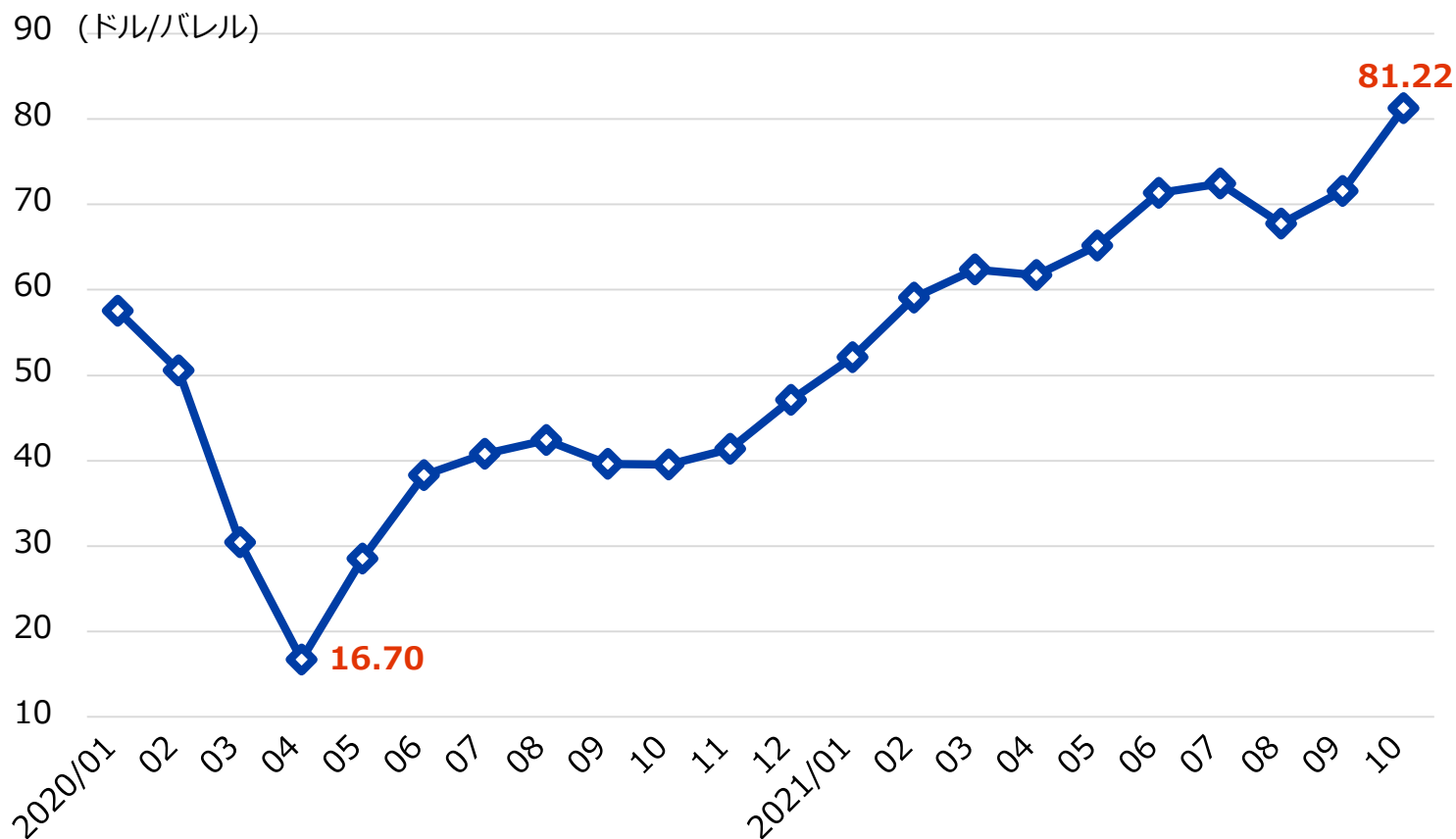
主要コンテナ航路別の価格推移（40ftコンテナ）
日本⇒アジア



5 | (参考) コロナ禍における原油価格の推移 (月次)

- WTI原油先物価格は、コロナ発生直後から低下し、2020年4月には1バレル16ドル台まで下落。
- 20年5月以降、過去最大規模の協調減産の開始、および生産・輸送活動の回復を受け価格は高騰。

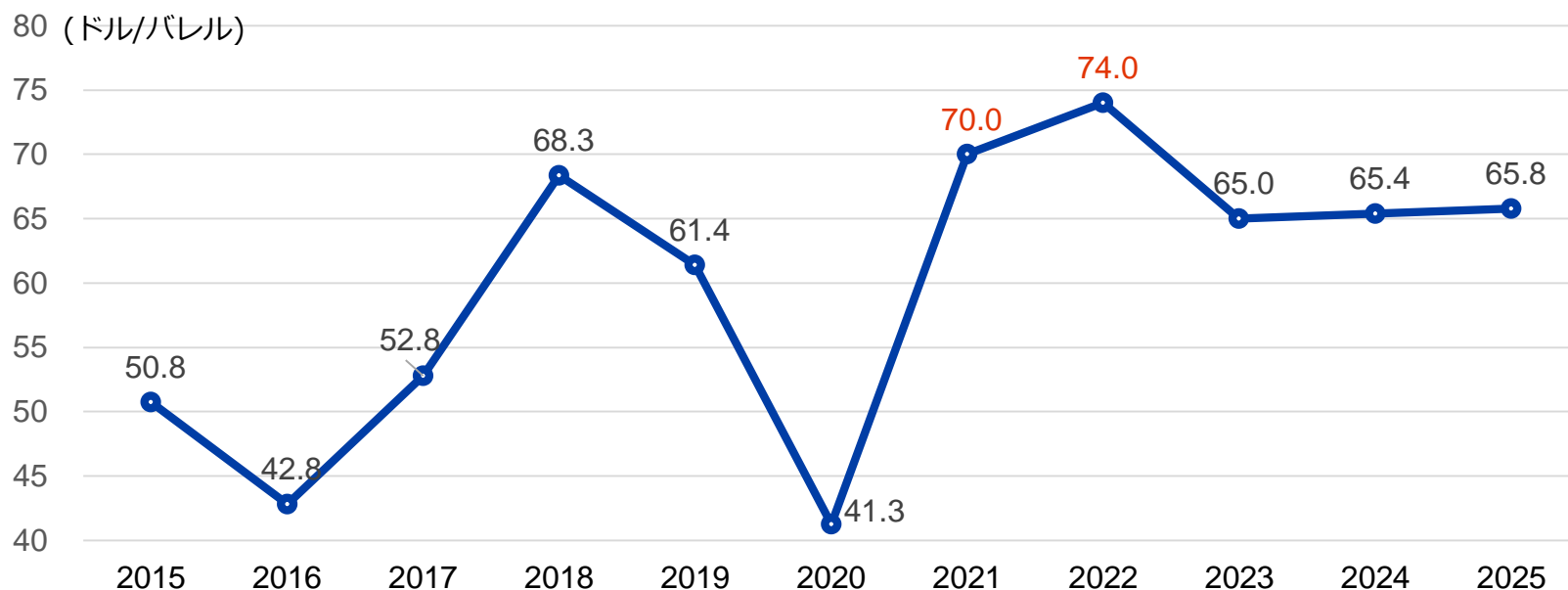
WTI原油先物価格 (月次) の推移 (直近2年間)



6 | (参考) 原油価格および主要エネルギー価格の見通し

- 世界銀行によれば、2022年の原油価格（平均）は21年比でさらに上昇する見通し
- 原油価格に加え、石炭や天然ガス、LNGの価格も高騰。2022年も当面は高止まりが見込まれる

原油価格（ブレント、ドバイ、WTIの平均値）の推移（2025年までの見通し）



原油以外のエネルギー関連製品価格（2015～2025）

品目	単位	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
石炭（豪州）	\$/mt	58.9	66.1	88.5	107.0	77.9	60.8	140.0	120.0	90.0	86.4	82.9
天然ガス（欧州）	\$/mmbtu	6.8	4.6	5.7	7.7	4.8	3.2	14.6	12.6	9.2	8.9	8.7
天然ガス（米国）	\$/mmbtu	2.6	2.5	3.0	3.2	2.5	2.0	4.1	4.0	3.9	3.9	3.9
LNG（日本）	\$/mmbtu	10.9	7.4	8.6	10.7	10.6	8.3	11.9	11.4	10.0	9.8	9.5

（出所）世界銀行「October 2021 Commodity Markets Outlook」（2021年10月21日発表）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

北米西海岸（ロサンゼルス）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 日本出荷貨物のコンテナ輸送予約に時間を要しており、平時よりも輸送手配に時間を要したり、希望する船の予約ができない。アジアから北米向けの貨物量増加の影響で、日本の抜船も目立っており、貨物が出荷可能でも船積みできない状況も多々見受けられる。（機械商社）
- 2021年8月までは月30本の40ftコンテナを輸入してきたが、9月以降は30本ブッキングしても抜港により20本しか輸入できていない。遅延も深刻で予定より2週間から2カ月は遅れる。（食品商社）
- 港に到着してから引き取りができるまで10～14日かかり、混雑の状況次第では当日に引き取りがキャンセルになることがある。引き取りが可能になってもドレージやシャーシが確保できず、さらに2～3日かかる場合もある。特に20ftシャーシの確保が難しい。また、運転手の確保ができず、数日滞留してしまう場合もある。（小売）
- コンテナ超過滞留料金課金の発表後、若干コンテナ到着が早くなった印象。（食品商社）
- 港側で空コンテナを引き取ってもらえず、その上、その延滞料を支払わねばならず困っている。（食品商社）
- 港湾が24時間7日体制になったものの、夜間シフトの稼働率は低く、貨物引き取りニーズも少ない。夜間の時間帯の有効活用が課題。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 日本や中国、東南アジアから米国向けの路線では、40ftコンテナの運賃は、コロナ前の3,000ドルから、最大で18,000～20,000ドルまで上昇。ここ一か月半ほどで下降気味となり、足下では11,000～13,000ドル程度。（小売）
- コンテナ運賃は、通常、4～5月に3社から年間のフラットレートの見積もりをもらい、その中から状況に応じて使い分けているが、コロナ禍でそれが機能しなくなった。プレミアム料金の追加支払いも発生。極端な場合、200万円の商品を搭載しているコンテナに170万円の運賃を支払う場合もあるが、欠品を出せないためしょうがない。（食品商社）
- 米国内のトラック輸送のコストが平時の1.5倍から2倍に高騰している。（機械商社）
- 船会社は新規顧客を受け付けておらず、輸送貨物増を目的とした新規契約ができない。（機械商社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

北米西海岸（ロサンゼルス）日系企業

3. 対応策・事例

- 商品の不足が深刻で、代用品を提供することもあるが、その代用品も奪い合いとなり、顧客には代用品を本日仕入れなかったら明日以降に卸せる保証はないと話している。物流の混乱などで商品がないため、顧客側では運賃の転嫁も含めて価格を2倍にしても理解して受け入れてくれている。バブルと感じている。（食品商社）

4. 今後の見通し

- 現在の物流の混雑は、2022年の中国の春節が終わるまでは続くだろう。その段階に至って貨物の動きが落ち着くというレベル。（物流会社）

北米西海岸（ロサンゼルス）港湾局

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- ロサンゼルス港、ロングビーチ港における貨物滞留日数は9～10日程度。
- 両港において、24時間週7日体制化したことにより、稼働率が低かった夜間シフトでのコンテナ引き取りが可能に。
- コンテナ滞留料金を1コンテナ1日当たり100ドルの累積追加料金を課す方針を発表（当初11月15日からの予定を11月22日に延期）しており、それまでに状況が改善した場合には同措置が回避される可能性もあるとして、貨物の引き取りの早期解決の兆し。実際、11月上旬には両港で約20%程度の改善がみられた。

3. 対応策・事例

- 現状、個々の荷主がバラバラで、異なる時間にコンテナを引き取りに来るため、効率が非常に悪く、それが結果としてトラックの待ち時間を長くしている。一定の荷主が集まり、トラックを共同運行すれば、スムーズにコンテナを運び出すことができる。日本企業の、特に取り扱うコンテナの量が少ない荷主は、コンテナを円滑に運び出すために、共同して対応してはどうか。

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（アムステルダム）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- ロッテルダム港の各ターミナルともに**混雑状況は悪化傾向**。（物流会社）
- リーファー船の予約を2ヶ月前から入れていたが、機材不足で間近でキャンセル。同様の事態は頻発。（物流会社）
- リードタイムは通常時（2ヶ月）から+3ヶ月かかっている。（輸送機器）
- 日本発と上海発でロッテルダム向けの2ルートを利用しているが、どちらのルートもスペース確保に大変苦労している。**貨物の出荷準備が出来てもスペース確保が出来ず、出荷が数週間遅れる**ケースが出ている。（電気・電子）
- **アジアから欧州向けの運賃高騰が激しく**、輸送スペースの必要量の確保も難しい状況。（化学品）
- 日本発欧州向けでは、FCL、LCL共に予約が大変取りづらく、10月時点で約2カ月待ちとなっている。（食品）
- 欧州発日本向けでは中国経由を使用しているが、**中国での積み替えに時間がかかり日本への入港が大幅に遅延**。（食品）

2. 輸送価格・契約形態

- 輸送費（コンテナ単位）は1年前と比べて日本発が1.5倍、上海発は8倍強に値上がりしている。（電気・電子）
- 旺盛な需要と供給不足により運賃市況が高騰しているため、**フォワーダーとの価格交渉は困難**。（化学品）

3. 対応策・事例

- リードタイムがコロナ前の倍以上になることが多いので、できる限り輸送計画を立て、フォワーダーに早期に相談することが重要。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 状況は年末にかけてさらに厳しくなると予測。年明け以降もコンテナ不足は長期化。（物流会社）
- 2022年の価格水準は現在の高水準と比較して75~100%に留まる。燃油価格の高騰も懸念。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（ブリュッセル）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- アントワープ港では、2021年春から沖待ち船の数と待機時間が長期化。船舶スケジュールの遅延（米国西海岸港の混雑が影響）、コンテナヤード混雑、トラックドライバー不足、中国発欧州向けのコンテナ需要が拡大し、欧州向け貨物スペースのひっ迫など複合要因。（物流会社）
- 船舶が確保できないため、コンテナ輸送依頼から1～2週間で輸送開始できていたが、現在は1ヵ月後と遅れが発生。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 日本発欧州向けの価格が高騰。中国からの輸出増が背景。元々アジア発の需要が大きいことに加え、一部の中国企業が欧州からの空コンテナ回送分の輸送費を上乗せして支払うことも発生しており、コンテナ価格の上昇を招いている。（物流会社）
- トラックドライバー不足を理由に、輸送業者はコロナ前と比べて約10～15%ほどの値上げを実施。（物流会社）
- 欧州から米国向けの航空貨物の輸送需要が大きい。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 現在、船舶会社で船舶を増やす動きがある。2023年頃に発注分の船舶が就航可能となる見込みで、価格高騰の解消もそれ以降とみている。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（デュッセルドルフ）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 中国発北米向けの実入りコンテナが滞留している状況が、アジア～欧州のコンテナ船のスケジュールにも影響している。ハンブルク港やロッテルダム港の到着が2週間くらい遅れるケースもある。ハンブルク港では、港に入港の許可が出るまで時間がかかる状況になっている。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 日本からドイツまでの40ftコンテナの海上輸送費は16,000ドル程度。2019年は2,000ドル程度であったため、約8倍の値上げ。欧州域内の長距離輸送も1.3～1.4倍に上昇している。（物流会社）

3. 対応策・事例

- 海上輸送、航空輸送ともに、まとめて送るのではなく、小分けにして送ることを勧める。分割した荷物を複数回に分けて輸送した方が、コストは上がるがスペースがとりやすく、まとめて滞留してしまうリスク分散にもなる。輸送できるものから輸送していくという対応をとれた方が望ましい。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 今後、クリスマスで欧米での輸送需要が高まること、2022年春節が終わるまでは少なくともコンテナの需給がひっ迫した状況が続くとみている。（物流企業）
- 米国西海岸での労使協約更新の交渉が、混乱材料の1つになるのではないかと。欧州～アジアの路線は、アジア～北米の路線とも密接につながっており、北米の混乱は欧州にも影響をもたらす。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

欧州（ベルリン）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- ハンブルク港の4つのターミナルは2021年2月より、ターミナルの実入り輸出コンテナ搬入制限（本船到着48時間以内）を設けており、本船の遅延が生じた場合は、本船到着に合わせてコンテナのターミナル搬入の再手配を行う必要があり、手続きが煩雑に。（物流会社）
- FCL、LCL貨物ともに、現在は比較的希望通りの本船スケジュールで手配できるが、10月末よりクリスマスシーズンにより手配がしづらくなる。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 仕向け地によっては、燃油サーチャージ料が大きく高騰しているほか、特殊コンテナ（特にリーファーコンテナ）には、通常のサーチャージ料とは別の料金（ピークシーズンサーチャージなど）が付加されるなど、例年よりも厳しい海上運賃の高騰がみられる。（物流会社）

欧州（ベルリン）地場船会社

4. 今後の見通し

- 物流のひっ迫状況は2022年2月の春節以降にやや改善すると予測。ただし、正常化するのは、コロナ禍の終息が視野に入り、感染防止のための規制が緩和されてからの見通し。（船会社）

欧州（ベルリン）その他

4. 今後の見通し

- コンテナ不足や港湾の混雑状況の解消時期の予測は難しいが、現状が調整されるには数か月は要する見通し。正常化は2022年前半に兆しが見えた後、夏頃から本格的に始まるのではないかと。（研究所アナリスト）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

中国（上海）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 港湾でのコンテナ消毒やPCR検査などの防疫対策のため、上海港では船が滞留している。（物流会社）
- 慢性的なコンテナ不足、荷物の積載需給に対して、提供される船舶スペースが少ない状況が続く。（物流会社）
- 中国～日本間の船便についても、遅れの解消のために船会社が船便の本数を減らしており、積めるはずの荷物が詰めないという状況も発生。長ければ10日間ほどの遅れ。（物流会社）
- 米国向け貨物の需要が拡大しており、船舶が米国向けに流れているため、中国発日本向け船腹の確保に苦勞。（自動車）

2. 輸送価格・契約形態

- 海上運賃は高騰しており、元々安い運賃で契約している場合、船積みしてもらえないケースも。（物流会社）
- 運賃は本社と船会社の間で年間契約しているが、期の途中で価格の見直し要請が来ている。（自動車）

4. 今後の見通し

- コンテナ不足の状況は新型コロナの感染拡大が落ち着かない限り続くとみている。改善は2022年6月頃か。（物流企業）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

中国（広州）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 広州南沙港や黄埔港において、10月中旬より外航船を受け入れる際の港の水先案内人（パイロット）不足により、錨地から着桟までの日数に最大10日前後の遅延（通常は2～3日）が生じている。（化学品）
- 広州南沙港、深セン塩田港のオペレーションは、5月頃の沖待ち船の増加やリードタイムの延長などの事態からは落ち着きつつある。11月初旬時点では、港の積み下ろしに関する混雑・混乱は発生していない。（物流会社）

2. 輸送価格・契約形態

- 輸送コストは高止まりが続く。契約は、船会社・荷主との契約ともに短期契約になりつつある。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 運賃の高騰は少なくとも2022年の春節明けまでは続くとみている。米国の物流滞留が解消するまでは、コンテナ不足の状況も続くだろうとみている。（物流会社）

※参考（鉄道輸送）

- 中欧鉄道のキャパシティも切迫している。リードタイムは、通常2～3週間程度のところ、中国からデュイスブルク（ドイツ）向けは50日、チェコやイスタンブール向けは40日くらいかかっており、船便の方が早い状況。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（シンガポール）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- シンガポール港の混雑が続く。入港までに少なくとも3日を要する。（物流会社）
- シンガポール沖に船舶が到着してから、倉庫に貨物が届くまでのリードタイムが伸びている（通常2~3日→7日）。（電気・電子）
- 混雑を理由に、船会社がシンガポールへの寄港を避ける傾向があり、さらにスペースが減っている。（物流会社）
- 長距離航路（北米、欧州、中東、インド）ではスペース不足が顕著。特に、北米向けは西海岸での港湾混雑も加わり、輸送日数が増加している。（物流会社）
- 日本発シンガポール向け、シンガポール発欧州向けで、混雑や貨物滞留による遅れ、船腹予約ができない事態が発生。（電気・電子）
- 予約した上海発シンガポール向けの船が、上海への到着遅延により1~2週間遅れることが常態化。船会社のオーバーブッキングにより、予約した船に貨物が積めず、強制的に次便に変更されたことも。（機械）

2. 輸送価格・契約形態

- 運賃交渉が難しく、総じて長期契約から短期へ。特に、長距離航路では長くて半年、大体は1カ月の短期料金しか提示されない場合が多い。また、プレミアムレートのみでのブッキングしかできず、2週間に1度の料金改定が行われており、運賃の上昇は続いている。（物流会社）

3. 対応策・事例

- 1回あたりの貨物量を増やすことで輸送頻度を減らし、遅れリスクを低減。（電気・電子）
- 貨物の荷姿、輸送ルート、輸送条件、出荷地などを変更して対応。（商社）

4. 今後の見通し

- 現在の混雑状況は少なくとも2022年春節まで継続し、その後夏ごろにかけて緩やかに解消されるという見方もあるが、先行きは不透明。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（バンコク）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- タイの主要港においては、滞留・混雑などはない。（物流会社）
- どの航路もスペースがタイトで、コンテナ不足が継続。11月に入り、日本向けのスペースも確保できない。（物流会社）
- 北米向けも全く確保できず、運賃は20ftで100万円超、40ftで140万円など。下手すると、コンテナの中身と輸送費が同額程度ということも。（物流会社）
- レムチャバン発ジャカルタ向けは5～10日の本船遅延が常態化。抜港による混乱も起こっている。（商社・シンガポール）

2. 輸送価格・契約形態

- タイ発の海上運賃は1カ月～最長3カ月で変動。（物流会社）
- アジア発の長距離航路（北米、中南米、欧州など）では、年間契約での締結はほぼできず。（物流会社）

3. 対応策・事例

- 米国向けの荷揚げ港を変える、現地での輸送を鉄道からトラックに切り替えるなどで、リードタイムの改善に対応している。（金属製品）

4. 今後の見通し

- 2022年の春節くらいまでコンテナ不足は続くと見込まれるが、2020年末も同様のことを言っていたため、先行きは不透明。（物流会社）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（ジャカルタ）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 船のダウンサイジングや減便の影響で、ほぼ満船状態が続く。（物流会社）
- インドネシア～日本間の貨物は、スケジュール決定後も慢性的に出航予定に遅れが発生。途中寄港地のシンガポール港が混雑しており、遅れの要因になっている。（物流会社）

ASEAN（ベトナム）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- 本船の滞留、港湾周りのトラックオペレーションともに、大きな改善は見られず横ばいという印象。ただし、7～8月の感染拡大による防疫措置強化の際と比べ、緩和傾向にはある。（物流会社、繊維）
- 中国発北米向けなどの長距離航路が優先され、ベトナムなどの東南アジアは抜港されたり、コンテナ手配の優先度が下がりやすい。（物流会社）
- ハイフォン港で恒常的に輸出コンテナが不足。緊急の場合には、1,500キロ以上離れたホーチミンからコンテナを陸送するなどの手段をとる輸出者もいる。（商社・シンガポール）

2. 輸送価格・契約形態

- ベトナム航路は上昇しているが、上昇幅は大きくない。中国・青島航路の変動が大きい。（繊維）
- コロナ前は3～6カ月の契約が可能だったが、最近では最長1カ月でしか契約できなくなった。（繊維）

主要地域別の状況（現地ヒアリングまとめ）

ASEAN（クアラルンプール）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- クラン港のターミナル利用率が95%程度と混雑が継続。半日～1日程度の沖待ちが発生。（物流会社・シンガポール）
- マレーシア発の場合、予約本数にもよるがコンテナ機器の確保は2020年後半頃に比べてやや容易になった印象。10月の台風や中国各港での防疫措置により、特にアジア域内で本船スケジュールの乱れが発生している。（物流会社）
- 日本向けの貨物の遅れが深刻。スペース確保に1カ月半以上待ちの場合もある。また、日本からの貨物も遅れている。（電子・部品）

4. 今後の見通し

- 新造コンテナ船の発注ブームだが、実際の引き渡しは超大型船の場合でおよそ2年程度。今後1年～1年半は現在の需要過多の状況が継続するとみられる。（物流会社）
- すでに引き渡しが始まった数千TEU程度の小型コンテナ船がアジア域内に投入されてきているが、船腹供給量の少ないコンテナ船が数多く出回ることで、港の本船荷役が増加、港湾の荷役作業遅れやバースの混乱も懸念される。

ASEAN（マニラ）日系企業

1. 港湾混雑・運航スケジュール

- フィリピンの港湾はやや混雑しているが、そこまで深刻な状況ではない。ただし、世界的な物流の混乱により、フィリピンに出入りする船舶スケジュールには影響が出ている。（物流会社）

4. 今後の見通し

- 造船会社では新造船に着手しているが、1隻の船が完成するまでに2～3年かかるため、スケジュールの乱れや運賃の高水準は2022年、2023年も継続する可能性がある。（物流会社）

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 国際経済課



03-3582-5177



ori@jetro.go.jp



〒107-6006

東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

■ ご注意

【注】記載内容はあくまで各国・地域におけるインタビュー結果を記載したものであり、事実と異なる場合があります。

【免責条項】本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

【禁無断転載】