

Shipping Guide

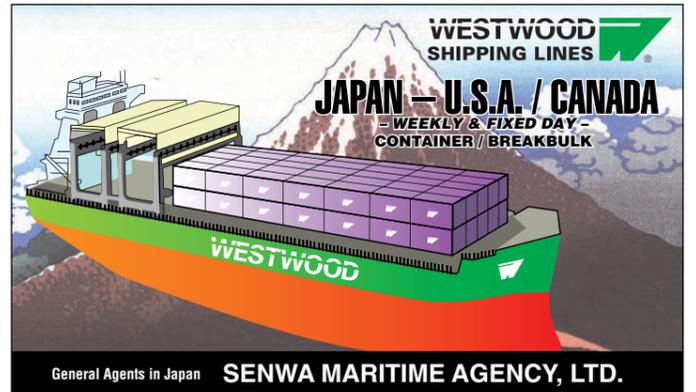
元旦

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール）☎：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）

No. 10,568 <臨時増刊号>

Friday, January 1, 2021

© Shipping Guide



2021年 主要航路の展望

サプライチェーン混乱も前半に正常化が期待

2020年の国際コンテナ船業界は新型コロナウイルス（COVID-19）に翻弄、未曾有の変化に見舞われ、サプライチェーンのいたるところでボトルネックが現れ、コンテナ不足で運賃が高騰、コンテナ船社は過去最高を業績をあげる一方で、スペース不足や港湾の混雑、配送遅れで物流コストが増大し荷主業界からは悲鳴をが上がった。2021年はワクチンの開発が進み、前半にはサプライチェーンの混乱も収まり、正常に戻る事が期待されている。

北米航路

新型コロナが様々な影響

米中貿易摩擦に加え、2020年に入り新型コロナウイルス（COVID-19）が世界に蔓延、感染拡大防止のため経済活動が制限、米国の景気が大きく下振れ、コンテナ荷動き量も減少、上半期の実績は2009年以来の前

年割れとなったが、下半期から一転して増加、一方でアライアンスを中心に輸送需要の減退に対応した減便による船腹調整が奏功し、往航の運賃が急騰、北米西岸向けは史上最高を記録、配船社の採算も大きく改善

した。船腹とコンテナ不足で下半期も運賃は高水準に推移、2021年の春節まで好景気が続く見通しだが、中国、米国などの規制当局が介入の動きをみせ、米中関係、COVID-19の流行の行方など先行きはいぜん不透明。

荷動き下期に回復

日本海事センターがJOC-

PIERSデータをもとにまとめた20年1～11月累計は前年同期比2.1%増の1,659万9,910TEUと小幅増加した。9月以降は米国でのモノ消費需要の増加で「家具、寝具」、「機械類」、「玩具、遊戯用具、スポーツ用品」が大きく伸び、自動車関連も復調し増加に寄与した。また、米国からの復航は、1～9月累計は前年同期比6.2%減の486万2,482TEUだった。

米国の調査会社、Descartes Datamyneが11日に発表した米国税関のACE・B/Lデータをもとに

した11月のアジア主要10カ国・地域発米国向け往航コンテナ輸送実績（母船積地ベース）は、前年同月比23.6%増の162万7,215TEUと11月の最高を記録、1～11月累計は前年同期比2.5%増の1,548万3,677TEUとなった。

また、米国小売業協会（NRF）と調査会社のHacket Associatesが発表した毎月の米国小売業向けコンテナ荷動きをまとめて6カ月先まで予測するPort Trackerレポートによれば、20年10月の輸入実績は211万TEUで前月比5.2%増、前

年同月比17.6%増加し、2018年10月の204万TEUを超え過去最高を記録した。7～10月のピークシーズンでの輸入量は830万TEUで前年同期比8.8%増加、過去最高だった2018年の770万TEUを大きく上回った。

2020年は年間で、年初の落ち込みが影響し前年比3.4%減の2,090万TEUを予想していたが、年末の輸入増で0.8%増の2,180万TEUへ上方修正、2021年1月は2.4%増の186万TEU、2月は2.6%増の155万TEU、3月も17.8%増の、4月も8.3%増の174万TEUを見込んでい

TAKING YOU EVERYWHERE.

As a world leader in shipping and logistics, we transport 21 million containers every year. We take your cargo on 560 vessels, across 155 countries, to 500 ports, along 200 sailing routes.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

msc.com

る。
デンマークの海運コンサルタント、Sea-Intelligenceの調査によると、COVID-19の影響は2020年3月にピークに達し、下半期にはCOVID-19の危機を乗り越え、第3四半期に船腹量が北米西岸航路で前年同期比13.1%増、アジア/北米東岸航路で16.6%増と過去10年間で最大のコンテナ船腹量の増加を促した。
第4四半期(10-12月)の太平洋航路におけるコンテナ船腹量は過去に前例がないほど増加、8週間の平均増加率は前年同期より20%以上となり、SeaIntellが統計を取り始めた2012年以降の最高水準になった模様だ。

スポット運賃急騰
輸送需要の減退に対応した船社の大幅な運休措置による船腹調整で運賃市況は20年5月以降に急騰した。
上海航運交易所(SSE)が公表している上海出しスポット運賃(THC除く)のである上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の推移をみると、1月は北米西岸航路1,558ドル/FEU、北米東岸航路2,849ドル/FEUだったものが、6月には船社の運休規模がわずかに低下したものの、市場全体の需給が良好に推移し、スペースタイトを受け船社が月初から複数回の値上げを実施したことで、市況は北米東岸航路で20.9%の値上がりで達し、それぞれ2,488ドル/

FEU、3,074ドル/FEUへ急騰した。
そして8月には北米西岸航路3,639ドル/FEU、北米東岸航路3,805ドル/FEUと北米西岸航路が過去最高を記録、9月には北米東岸航路が4,207ドル/FEUと4,000ドル台へ乗せ、11月は北米西岸航路3,884ドル/FEU、北米東岸航路4,674ドル/FEUと高水準で推移し、2019年の年間平均に比べ北米西岸航路は2.5倍、北米東岸航路は約1.8倍に達した。

期契約運賃も上昇

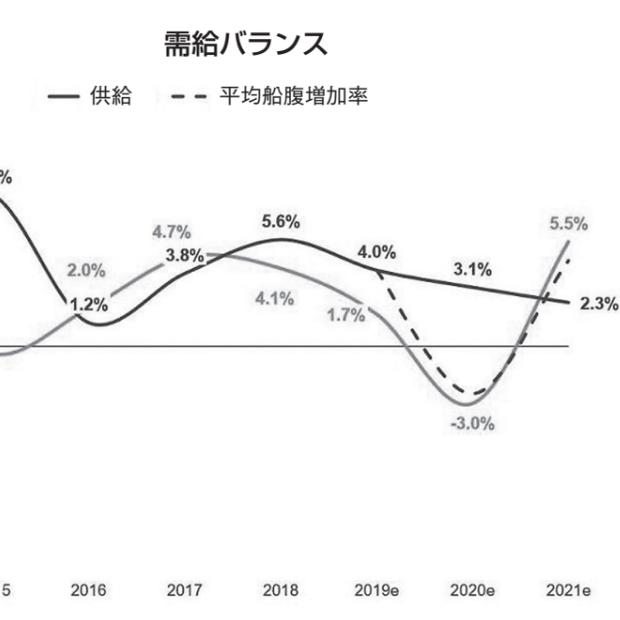
一方、オスロに本拠を置くXenetaのXSI(Xeneta Shipping Index、海上運賃指数)は16万港間間をカバーする1億6,000万件のデータポイントを使用し、最新の市況動向を分析、毎月長期契約海上運賃指標、Xeneta Shipping Index(XSI)を発表しているが、20年11月の長期契約海上運賃指標、Xeneta Shipping Index(XSI)は113.64と前月比1.6%上昇、5月以来の最高を記録した。
前年同月比で1.9%上昇したが、2019年末比では0.9%低い水準となり、大手コンテナ船社は新型コロナウイルス(COVID-19)の嵐と経済的な困難を乗り越

え、長期契約運賃を2カ月連続で押し上げた。
このうち、米国の輸入XSIは123.96と前月比2.8%上昇、前年同月比で0.4%上昇したが、昨年末より0.9%下落、一方の輸出XSIは88.66と前月からほとんど変化なく、前年同月比で7.7%上昇、19年末よりは7.5%低かった。

極東/米国航路はコンテナ不足が続くなかで運賃が急騰、船社は来年の年間契約交渉を優位に進めるため、少なくともスポット運賃の維持を目指していると分析している。

米国の景気回復

米国では、2020年3月半ば以降、COVID-19の感染拡大防止のための活動制限が広がるなか、景気が大きく下振れ、1~3月期、4~6月



期まではマイナス成長となったが、7~9月にはプラスに転じ、その後も景気回復が続く、年間の実質GDP成長率は2019年の+2.2%から▲3.5%に低下したあと、新しいワクチンの効果、COVID-19の感染拡大状況が大きく影響するものの、実質GDP成長率は+3.6%に好転するものとの見方も出ている。
みずほ銀行の調査によると、2021年も前年比+1.3%

の1,815万2,000TEUと引き続き増加基調で推移、今後5年間で年率2.5%伸び2025年に2,029万8,000TEUに達すると予想している。
ただ、先行きを楽観視する向きが多い中、COVID-19の第2波や米中関係の悪化の懸念で不透明感も漂い、コンテナ船社は、荷動き状況に応じた柔軟な船腹調整や減便によるコスト圧縮への取り組みを続けていくこととなる見通し。

世界経済見通し総括表(主要国・地域抜粋)

■実質GDP成長率(%)	当季見通し(11月)			IMF見通し(10月)	
	2019	2020	2021	2020	2021
世界	2.7	▲3.9	5.1	▲4.4	5.2
米国	2.2	▲3.5	3.9	▲4.3	3.1
ユーロ圏	1.3	▲7.5	4.8	▲8.3	5.2
英国	1.3	▲11.6	5.2	▲9.8	5.9
日本(年度)	0.0	▲5.4	3.5	-	-
日本(暦年)	0.7	▲5.3	2.4	▲5.3	2.3
アジア(11カ国)	5.0	▲1.4	7.1	▲2.0	7.5
中国	6.1	1.8	8.5	1.9	8.2
ASEAN(5カ国)	4.9	▲3.3	6.0	▲3.4	6.2
インドネシア	5.0	▲1.8	5.6	▲1.5	6.1
タイ	2.4	▲5.8	4.1	▲7.1	4.0
マレーシア	4.3	▲6.2	7.7	▲6.0	7.8
フィリピン	6.0	▲8.1	7.6	▲8.3	7.4
ベトナム	7.0	2.7	6.8	1.6	6.7

(注)当季見通しは12月4日時点の予想。
(資料)IMF等より三菱UFJ銀行経済調査室作成



これまでも これからも

Evergreen Lineは、デジタルデータを活用したスマートサービスを拡大中。
お見積りからブックイング、書類の電子化から貨物追跡まで、
オールインワンサービスで今まで以上に便利な国際輸送を実現します。

Smarter & Easier

Dedicated to Enriching Your Life
EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

欧州航路

欧州の経済正常化は22年後半

欧州では、ユーロ圏・英国ともに、2020年7-9月期の実質GDPは新型コロナウイルス(COVID-19)流行前の9割を超える水準まで回復した。輸出などの回復が遅れる一方、個人消費が急速に持ち直したことが主因。

10月入り後は、COVID-19の感染再拡大を受け、各国は再び活動制限を強化。雇用・所得環境の一段の悪化は避けられず、サービス関連を中心に、個人消費は再び落ち込む公算が大。一方、企業活動への影響は小幅にとどまる見込み。海外景気の持ち直しなどに支えられ、製造業生産は底堅く推移した模様だ。

荷動き後半に回復

2020年上半期(1~6月)のアジア/欧州航路の往航コンテナ荷動きは、引き続き新型コロナウイルス(COVID-19)の影響による需要減が続き前年同期比12.3%減の729万9,440TEUだった。

下半期に入り、7月は前年同月比1.9%増の152万

2,251TEUと7カ月ぶりのプラス、1~7月累計は前年同期比10.1%減の882万2,417TEU、8月は前年同月比1.6%増の147万6,235TEUと2カ月連続のプラスで8月の過去最高を記録、1~8月累計は前年同期比10.3%減の1,011万1,249TEU、9月の往航コンテナ荷動きは、欧州で感染再拡大に備えた在庫確保の動きにより前年同月比8.0%増の146万1,407TEUと3カ月連続のプラスで9月の過去最高を記録した。1~9月累計は前年同期比8.3%減の1,157万3,460TEUとマイナス幅が1ケタに縮小した。

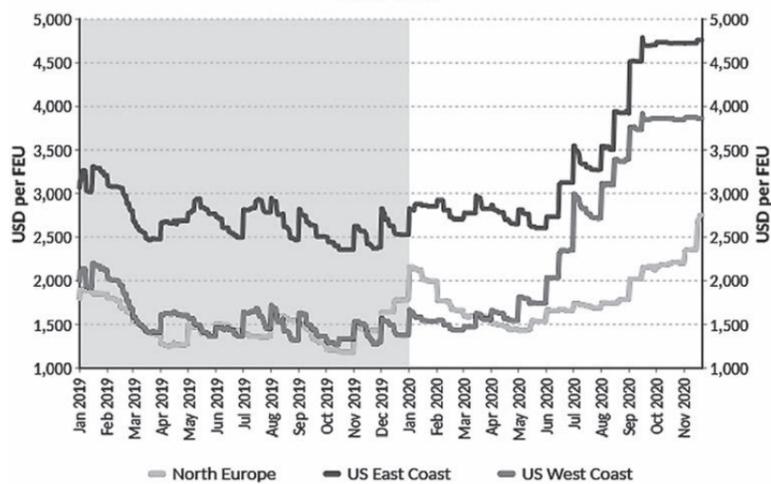
10月は前年同月比7%増の136万4,273TEUと4カ月連続のプラス、1~10月累計は前年同期比6.9%増の

1,293万8,021TEUとなった。

AXS-Alphaliner(仏)のレポートによると、中国におけるCOVID-19の流行による春節休暇の延長で、船社による中国発サービスの運休が拡大し船腹量が167万TEUに達したが、その後はペースダウン、中国のデジタル海運情報メディア、Sofreight(搜航網)が5月に発表したデータによると、20年5~7月にアジアと北米、欧州・地中海を結ぶ4航路の運休便は合計189便(5月106便、6月73便、7月10便)となった。

夏場に入ると、Drewry Maritime Research(英国)のWeekly Cancelled Sailings Trackerによると、9月第2週(7-13日)における太平洋航路とアジア/欧州・地中海航路の運休便は合計でわずか2便、9月前半までの累計でも8便と運航予定便230

スポット運賃推移 2019-2020



Source: BIMCO, Xeneta
Note: rates to US include destination terminal handling charges, those to Europe do not.

便のわずか3%にとまどり、8月からの運休減少傾向が続き、中国の国慶節連休後、コンテナ輸送市場は季節的なオフシーズンに入ったが、船腹供給はコンテナ船社が10月初旬に運休計画をキャンセルした。

運賃は11月に急上昇

こうした情勢の中、アジアから欧州・地中海向けスポット運賃を上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) の推移でみると、1月の欧州航路1,048ドル/TEU、地中海航路1,180ドル/TEUから下落が続き、4月に欧州航路743ドル/TEU、地中海航路853ドル/TEUと底打ち、5月には欧州航路801ドル/TEU、地中海航路872ドル/TEUへ上昇に転じ、6月以降も上昇傾向をみせ、秋にはCOVID-19が欧州諸国で再流行、仕向け地での様々な生産活動や日常生活に悪影響が出る中、現地の物資需要が高まり輸送需要が旺盛となり、11月には欧州航路1,530ドル/TEU、地中海航路1,652ドル/TEUまで上がった。

12月に入ると、香港を拠点とするロジスティクス企業で、発送見積もりをワンストップのオンラインサービスを提供しているFreightosによると、アジア→北米向けFreightos Baltic Index (FBX) が約4,000ドル/FEUと10月末から77%上昇、アジア→北米西岸の水準となり、FEUあたり4,000ドルのスポット運賃が新たな標準になった。さらにDrewry Maritime Research (英国) が発表している米国、欧州、アジア発着主要8航路の世界コンテナ運賃指数 (WCI) は12月第3週のスポット運賃は上海→ジェノアが6,661ド

ル/FEU、上海→ロッテルダムも6,503ドル/FEUと初の6,000台へ乗せた。

アジア/欧州・地中海航路は荷動きが活況を呈し、21年2月の旧正月まで続くものと見込まれている。コンテナ船社が旧正月までに中国へ空コンの返送を急い

でおり、英国では輸出貨物のコンテナ不足が深刻化し、一部には10,000万ドルを超えるまでに高騰した。

21年も荷動き堅調

欧州では、ユーロ圏・英国ともに、2020年7-9月期の実質GDPは新型コロナウ

イルス (COVID-19) 流行前の9割を超える水準まで回復、10月入り後は、COVID-19の感染再拡大を受け、各国は再び活動制限を強化したが、10~12月期の実質GDPは再びマイナス成長となり、2021年は、感染が収束するにつれ活動制限が緩

和され、景気は回復コースに戻るとみられ、W字型の回復が期待されるものの、雇用・所得環境の悪化などから、経済活動が以前の水準に回復するのは2022年後半となる見通し。

みずほ銀行はアジアから欧州向け荷動きは2021年以

降、COVID-19感染の影響からの緩やかな回復に加え、引き続き欧州経済の堅調な成長が見込まれることから、2021年は+3.9%の1,611万8,000TEU、今後5年間で年率+2.9%成長、2025年に1,785万4,000TEUを見込む。

南北航路

中南米航路

荷動きは8月以降回復

中南米諸国では2020年に入り、COVID-19の感染拡大が深刻化、マイナス成長となり、中南米諸国の経済動向を反映、英国のContainer Trade Statistics (CTS) によると、極東から中南米向けコンテナ荷動き量は1~10月累計で308万3,400TEUと

前年同期の376万6,700TEUに比べ4.6%減少した。1月が前年同月比6.2%増、2月が6.0%増、3月も22.4%増とプラスで推移したが、4月から7月にかけて3か月連続でマイナスとなったあと、8月から10月まではプラスとなり回復傾向をみせた。

一方、コンテナ船腹量は、日本郵船の調査によると、20年8月時点で127万1,000TEUと1年前より6.6%減、サービス数も1サービス減

Far East to South & Central America Price Index (2020)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
2020	60	66	53	62	56	47	43	50	70			
2019	64	51	56	48	55	51	60	50	62	58	58	64
Change:	-6.8%	+30.1%	-6.0%	+28.7%	+1.8%	-8.7%	-28.2%	-0.3%	+12.1%	0.0%	0.0%	0.0%

の14サービス、隻数は15隻減少し148隻となった。

秋にスポット運賃急騰

こうした需給動向を背景に中国の上海航運交易所 (SSE) が発表している上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) から中南米航路の

推移をみると、1月の2,102ドル/TEUから2月は1,778ドル/TEU、3月1,460ドル/TEU、4月1,021ドル/TEUと下落傾向が続いた。

5月には1,060ドル/TEUへ上昇したが、6月には968ドル/TEUへ再び下落、7月も市況が低迷を続け615ドル/TEUまで落ち込んだ

後、8月にはCOVID-19の流行が現地の生産活動へ悪影響を与え、南米諸国の外需への依存度が高まり、旺盛な需要に支えられ、1,878ドル/TEUと前月末から95.8%アップ、9月には3,126ドル/TEUと前月から147.2%もの大幅な上昇を記録、10月3,979ドル/TEU、4,313ドル/TEUと4,000ドル台へ乗せ、最低だった6月の7倍にも急騰した。

21年経済は持ち直し

中南米では2020年に入り、新型コロナウイルス (COVID-19) の感染拡大が

Far East to South & Central America Trade Volumes (2020)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2020	371,100	202,800	255,200	233,500	209,300	252,900	394,800	389,300	372,500	402,200			3,083,400
2019	348,200	198,700	267,400	317,100	349,400	344,300	314,400	373,600	351,200	370,200	295,600	338,100	3,868,200
Change:	+6.6%	+2.1%	-4.6%	-26.4%	-40.1%	-26.5%	+25.5%	+4.2%	+6.1%	+8.6%	0.0%	0.0%	

迎春 2021

YANG MING
Yang Ming delivers GOOD for life

YANGMING (JAPAN) CO., LTD
Tokyo : 03-5440-2681 Osaka : 06-6244-9531

20th ANNIVERSARY 2021

T.S. LINES

迎春

Full Container Service
Connecting All Asia & Australia to/from Japan

T. S. Lines (Japan) Ltd.
TOKYO EX(03)5826-8731 IM(03)5826-8734
OSAKA EX(06)6447-4600 IM(06)6447-4700

"TS KAOHSIUNG"

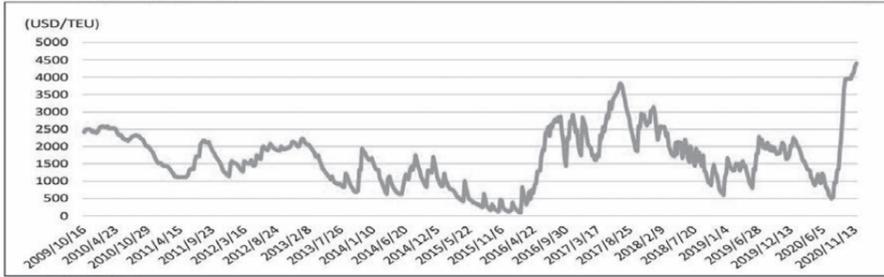
PAN OCEAN

迎春 Carry your dream

Agents in Japan:
Pan Ocean Container (Japan) Co., Ltd.
<https://container.panocean.com/>
Tokyo: (Tel) 03-5425-3701 (Fax) 03-5425-3704 Osaka: (Tel) 06-4707-7900 (Fax) 06-4707-7901

上海/南米航路運賃指数

(2020年11月13日時点)



出所)上海航運交易所

深刻化、国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会(ECLAC)は、中南米地域の2020年の実質GDP成長率を▲9.1%と予測する。

主要国のブラジルは、今後の景気の行方は依然不透明感が強く、2020年の実質GDP成長率は前年比▲7.5%と大幅なマイナス成長となった後、2021年についても同+2.5%の持ち直しに止まる見通し。メキシコは景気の行方には依然不透明感が熾り、2020年の実質GDP成長率は前年比▲7.5%と大幅に悪化する見通し。2021年は最大の貿易相手である米国経済の持ち直しに連れてメキシコ経済も回復するものの、前年比+3.0%の成長に止まり、アルゼンチンも国内の感染者も増加が続いていることに加え、同国と経済関係の深いブラジル経済も苦境が続くことから、実質GDP成長率は、2020年は前年比▲9.5%、2021年は同▲1.0%と4年連続のマイナス成長となると見通し。

中東・西アジア航路

2020年の中東諸国の経済成長はエジプトを除きマイナス、インドも4-6月以降マイナスとなる中、CTS(英国)の統計によると、極東からインド亜大陸・中東向け荷動きは1~10月累計で506万7,800TEUと前年同期比10%減少した。1月が前年同月比1.7%減にと

どまったが、2月以降は6月まで2ケタのマイナス、8月と9月も2ケタの歩幅な落ち込みとなった。一方、日本郵船の調査によると、20年8月時点のコンテナ船腹量は161万5,000 TEUと1年前より4.0%減、サービス

休措置で輸送能力規模が抑制されたものの需給改善に効果なく581ドル/TEU、6月下旬も輸送需要がラマダン明け後に再び停滞、米国がイランに制裁を課したことなどから、一部船社が段階的に輸送能力を縮小した

Far East to Indian Sub Cont & Middle East Trade Volumes (2020)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2020	567,900	335,800	571,700	441,300	417,700	398,600	598,100	558,800	657,300	520,500			5,067,800
2019	578,000	400,200	584,400	539,600	560,000	590,800	626,300	665,200	584,300	497,300	644,900	605,300	6,878,200
Change:	-1.7%	-16.1%	-2.2%	-18.2%	-25.4%	-32.5%	-4.5%	-16.0%	+12.5%	+4.7%	0.0%	0.0%	

数は2サービス減の36 サービス、隻数は8隻減少し61隻となった。

運賃は7月以降上昇

2020年のアジアから中東向けスポット運賃の推移を中国の上海航運交易所(SSE)が公表している上海→ドバイの上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)で見ると、1月下旬1,123ドル/TEU、2月下旬1,027ドル/TEU、3月下旬、1,004ドル/TEU、4月下旬637ドル/TEU、5月には中東地域でのCOVID-19拡散に加えラマダン(断食月)で荷動き量は低調、一部船社の運

が、船社間の集荷競争で市況は下落、470ドル/TEUまで落ちた。

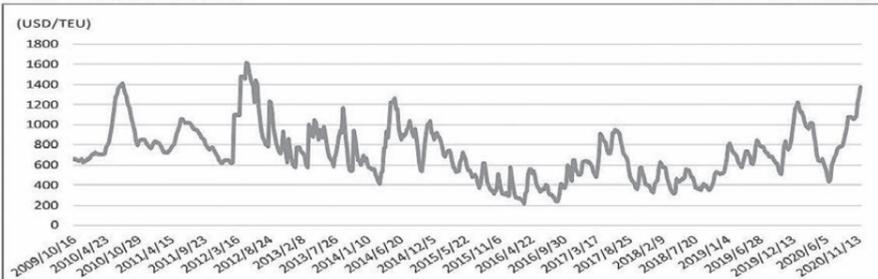
7月下旬からは、中東でイスラム教のイード・アル・アドハー(犠牲祭)を迎える中、市場は伝統的なピークシーズンに入り、輸送需要は着実に増加、船腹量も適正水準に751ドル/TEUに回復、8月下旬837ドル/TEUで5.2%上昇、9月下旬1,081ドル/TEU、10月下旬1,085ドル/TEU、11月下旬、1,412/TEUと上昇傾向を続けた。

中東経済回復へ

国際通貨基金(IMF)が

上海/中東航路運賃指数

(2020年11月13日時点)



出所)上海航運交易所

2020年10月に発表した「世界経済見通し」によると2020年の中東各国の実質GDP成長率は、エジプトを除く全ての国でマイナス成長となった。産油国のサウジアラビアは▲5.4%と、6月時点の予測値(▲6.8%)より上方修正されたが、アラブ首長国連邦(UAE)は▲6.6%、米国制裁に苦しむイランは▲5.0%、クウェートでは▲8.1%となった。非産油国も、新型コロナウイルスの感染者数が再増加傾向にあるイスラエルは▲5.9%、トルコは▲5.0%となった。他方で、2021年は

パンデミックから回復し、ほとんどの国でプラス成長に転じると見込まれている。サウジアラビアの実質GDP成長率は2021年に3.1%に回復する見通し。米国で1月に誕生するバイデン政権は、同じ民主党のオバマ政権が進めていたイランとの関係改善などを再開させる見込みで、中東の和平機運が加速する可能性もある。

インド経済も21年に回復

2020年のインドの実質経済成長率は1-3月期が+3.1%とプラス成長を維持したが、4-6月期に▲23.9%、7-

9月期も▲7.5%となり、1996年の四半期統計開始以来初となる2期連続での前年比マイナス成長となった。段階的な経済活動再開に伴い景気は底打ちしたものの、「封じ込めゾーン」に指定された地域での活動制限や州政府による独自のロックダウンが残り、全体

の回復ペースは緩慢で、スタグフレーションに対する懸念もあり、2021年は2020年の反動で+11.0%と高い成長が予想されている。

アフリカ航路

国際通貨基金(IMF)は2020年10月に発表した「世界経済見通し」の中で、サブサハラ・アフリカの2020年の経済成長率を▲3.0%とし、6月の発表時から0.2ポイント上方修正した。ナイジェリアやアンゴラなどの石油輸出国(注)は平均で▲4.1%、南アフリカ共和国を含む中所得国は平均で▲5.1%となった。

また、世界銀行が10月に発表した報告書「Africa's Pulse(アフリカの鼓動)」の2020年10月版によると、新型コロナウイルス感染症の世界的流行がもたらした景気低迷により、サブサハラ・アフリカ地域の2020年の成長率はマイナス3.3%に低下し、25年ぶりに景気後退局面に入ると予測した。

IMFでは2021年の経済成長はサブサハラ・アフリカ全体で+3.1%、うちナイジェリアは+1.7%、南アフリカは+3.0%へプラスに好転するとみている。

極東発荷動き2ケタ減

CTS(英国)の統計によると、2020年1-10月累計の極東からサブサハラ・アフリカ向けコンテナ荷動きは261万200TEUと前年同期比5%減少した。1月は前年同月比8.7%増となったが、2月と3月はマイナスが続き、4月と5月は2ケタ減となり、9月までマイナスと不振、10月になって9.9%とプラスに転じている。一方、コンテナ船腹量は日本郵船の調査で20年8月時点で101万1,000TEUと1年前より3.3%増え、サービス数は前年同様21サービス、隻数も変動なく191隻だった。

運賃は秋に大幅アップ

また、2020年の運賃推移をSCFIで見ると、西アフリカ向けは1月2,807ドル/TEU、2月2,929ドル/TEU

とプラスで推移したあと、3月2,895ドル/TEU、4月2,765ドル/TEUと2カ月連続で落ち込んだが、5月2,771ドル/TEU、6月2,801ドル/TEUへ回復、夏場のピークシーズンに入ると7月は2,692ドル/TEU、8月も2,686ドル/TEUへやや落ち込んだあと、9月に3,101ドル/TEUへ大幅アップ、10月3,383ドル/TEU、11月も3,972ドル/TEUと4,000ドル/TEU近くまで上昇し、2019年の年間平均値を20.3%も上回った。

南アフリカ向けは1月1,119ドル/TEU、2月1,042ドル/TEU、3月839ドル/TEU、4月1,021ドル/5月が744ドル/TEU、そして6月には12.1%低下し654ドル/TEUと2020年の最低を記録した。その後、ピークシーズンに入ると7月694ドル/TEUへ戻し、8月835ドル/TEU、9月は75.7%もアップし一挙に1,000ドル台の1,467ドル/TEUへ急騰、10月1,852ドル/TEU、11月1,913ドル/TEU、1-11月平均で1,098ドル/TEUと2019年平均を40%近く上回った。

豪州・NZ航路

荷動き5月から回復

2020年はCOVID-19の影響で豪州、ニュージーランドとも景気後退に陥り、CTS(英国)の統計によると、極東からオーストララシア・オセアニア向け荷動きは1~10月累計で236万3,600TEUと前年同期に比べ3.8%増だった。1月に前年同月比4.7%減、2月も23.9%と落ち込んだあと、3月は0.1%増をやや回復したが、4月に6.4%減と再びマイナスとなったものの、その後は6月から9月まで5カ月連続で推移した。

運賃は過去最高に

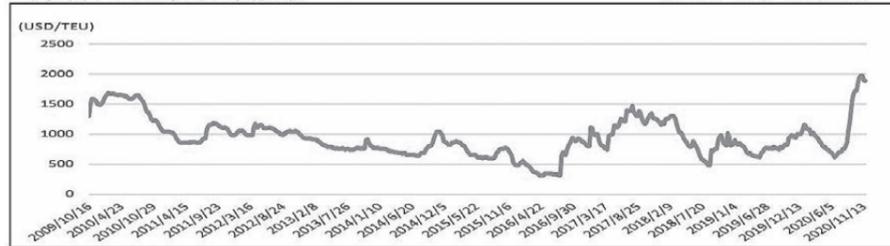
2020年のアジアから豪州・ニュージーランド向けのスポット運賃の動向を、上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の推移で見ると、1月943ドル/TEU、2月883ドル/TEU、3月808ドル/TEUと下落傾向が続いたあ

Far East to Sub Saharan Africa Trade Volumes (2020)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2020	266,300	160,300	255,300	246,000	245,700	282,400	280,600	280,600	269,500	323,500			2,610,200
2019	244,900	175,800	268,000	300,800	287,900	302,800	297,500	257,500	317,000	294,500	241,100	265,600	3,253,500
Change:	+8.7%	-8.8%	-4.7%	-18.2%	-14.7%	-6.7%	-5.7%	+9.0%	-15.0%	+9.9%	0.0%	0.0%	

上海/南アフリカ航路運賃指数

(2020年11月13日時点)



出所)上海航運交易所

TOKO LINE
東興海運株式会社
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□本社 HEAD OFFICE 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511 MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□東京事務所 TOKYO OFFICE 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661 TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

http://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

Far East to Australasia & Oceania Trade Volumes (2020)

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2020	210,800	145,700	212,100	230,700	244,900	235,900	269,100	289,200	249,500	275,700			2,363,600
2019	221,100	191,500	211,900	246,400	238,000	210,400	243,800	200,700	230,500	282,700	254,600	217,000	2,748,700
Change	-4.7%	-23.9%	+0.1%	-6.4%	+2.9%	+12.1%	+10.4%	+44.1%	+8.3%	-2.5%	0.0%	0.0%	

と、4月に入るとCOVID-19の流行が徐々に改善、企業の生産・経営活動の回復に伴い、市場のファンダメンタルズに改善の兆しが見られ907ドル/TEUへ上昇、5月944ドル/TEU、6月917ドル/TEU、7月1,079ドル/TEU、8月1,112ドル/TEUと前月比3.0%上昇、9月1,375ドル/FEU、10月1,816ドル/TEU、11月には2,313ドル/TEUと2,000ドルを突破し過去最高を記

録、最低だった3月の約2.9倍までアップした。

AXS-Alphaliner (仏)によると、昨秋から極東/豪州航路の輸送需要が大幅に増加、配船社も相次いで大型船を投入、休止・抜港していたサービスを完全に再開するとともに、追加のサービス・増便の運航に乗り出した。需要が高まる一方、豪州では港湾ストで港湾が混雑、NZのオークランド港でも港湾労働者が減少、

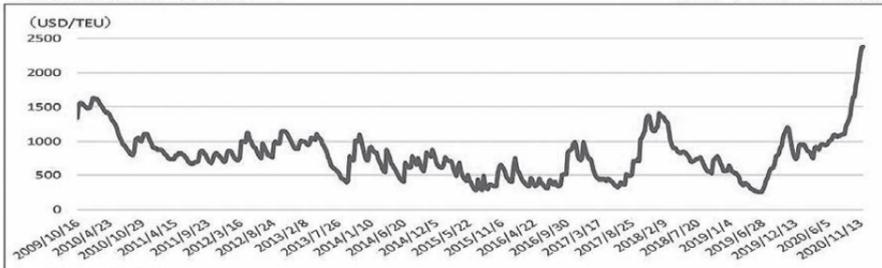
荷役効率が低下し混雑し、サービスに影響を与えた。

21年は経済回復

豪州の実質GDP成長率は、2019年が+1.8%だったが、2020年に入り1-3月期に前期比▲0.3%と2011年以来9年ぶりのマイナス成長、続く4-6月期も前期比▲7.0%と2四半期連続のマイナス、調査開始以来最大の落ち込みを記録した。約29年にわたり世界最長の景気

上海/豪州航路運賃指数

(2020年11月13日時点)



出所)上海航運交易所

回復が続いてきた豪州でも、コロナ禍で景気後退に追い込まれた。今後も景気の回復ペースは緩慢なものにとどまり、2021年の実質GDP成長率は3.2%程度が見込まれている。ただ、中国が豪州の主要商品の輸入を停止、豪州の報復措置で緊張が高まっていることが懸

念材料。ニュージーランドでは2020年に入り実質GDP成長率は、1-3月期が前期比▲5.63%、4-6月期も前期比▲40.47%と2四半期連続のマイナス成長となるなど9年半ぶりにリセッション入りするとともに、マイナス幅は統計開始以来最大となる

など景気は大きく下振れ。最大の輸出相手である中国では景気底入れの動きがみられるものの、世界経済の減速を受けて財輸出が大きく下振れ、サービス輸出も大幅に減少するなど外需に総じて下押し圧力が強まっている。

アジア域内航路

7月から荷動き回復

国際通貨基金 (IMF) は、2020年10月の世界経済見通しで、アジア太平洋地域においてもひとまず回復が始まっているが、そのペースにはばらつきが見られる。2020年には、主要新興市場国における予想以上の経済活動の低迷によりマイナス2.2%成長を予測した。

こうしたアジア諸国の経済状況を背景にCTS (英国)の統計をもとに日本海事センターがまとめたアジア域内航路のコンテナ荷動きは、2019年が年間で4,343万7,777TEUと前年比2.4%増加したが、2020年は1-9月累計で3,196万4,261TEUと前年同期比1.9%減少した。

2020に入り、1月は前年同月比5.8%減の331万892TEU、2月が9.0%減の245万1,154TEU、3月が7.5%減の350万8,052TEU、4月が1.8%減の337万23TEU、5月も4.1%減の392万4,560TEUと5カ月連続でマイナスとなった。

しかし、6月には3.1%減の372万7,410TEUと持ち直し、7月が2.2%増の381万1,764TEU、8月が0.9%増の379万1,197TEU、9月が3.3%増の344万9,965TEUと増加傾向をみせた。

四半期別の推移をみると、1-3月期は前年同期比7.3%減の927万TEUと大幅に落ち込んだが、中国が新型コロナウイルス (COVID-19) の感染が落ち着き、経済が回復へ向かった4-6月期は1.1%減の1,102万1,993TEUとマイナス幅が縮小、7-9月期は2.1%増の1,105万2,926TEUとプラスに転じた。10月も前年同月比0.6%増の394万8,524TEUと5カ月連続のプラス。1-10月累計では前年同期比1.6%減の3,532万9,486TEUだった。

一方、コンテナ船腹量は、

日本郵船の調査によると、2020年8月時点で230万8,000TEUと1年前より2.8%減、サービス数は9サービス減り、554サービス、隻数は9隻減少し1,156隻となった。

中国発運賃が秋に急騰

2020年に入ってからの運賃推移を上海→シンガポールであるスポット運賃 (THC除く) の上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) でみると、2019年は年平均値が138ドル/TEUと低迷していたが、1月が前月比15.4%上昇し186ドル/TEU、2月が0.7%上昇し187ドル/TEU、3月が6.0%上昇し198ドル/TEUと3カ月連続でアップした。

しかし、5月に12.3%低下し175ドル/TEU、6月が8.6%低下し160ドル/TEU、7月が0.8%低下し147ドル/TEU、8月には9.5%低下し133ドル/TEUと最低を記録した。

その後、9月になって14%上昇し135ドル/TEUとプラスに転じ、10月が21.5%上昇し164ドル/TEU、11月には283.9%も急騰し630ドル/TEUへアップ、12月中旬時点で899ドル/TEUと約900ドル/TEUへ最低だった8月の6.8倍までアップした。

秋になって遠洋航路の状況が近海航路まで波及、中国発東南アジア向けスポット運賃が天井知らずに上昇し、SSEが公表している11月20日の上海発の東南アジアコンテナ運賃指数 (SEAFI、2015年11月30日=503.39) は総合指数で正式に統計を取り始めた2017年以来、最高の4902.50を記録、1カ月前の800台から急上昇した。12月4000台まで低下したものの、いぜん高水準を維持した。SEAFIはこれ

年頭の辞

一般社団法人 日本船主協会
会長 内藤 忠顕



新年あけましておめでとうございます。

2021年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

はじめに、新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々に謹んでお悔み申し上げますとともに、罹患された方々には心よりお見舞い申し上げます。また、今も感染拡大の防止や治療にご尽力されている医療関係者をはじめとした多くの皆さまに心より感謝申し上げます。一日も早くこの事態が収束し、平穏な日常に戻ってくるよう切に願っております。昨年、新型コロナウイルス感染症により、多くの国で渡航規制や外出制限が実施されるなど、世の中の様相が一変した年になりました。世界は、人・モノの動きや経済活動の減退により、歴史的な低迷に陥り、様々な業界に大きな影響を与えました。

海運業界においても例外ではなく、これまでにない問題が発生しました。とりわけ深刻化したのが、船員交代問題です。各国が人の移動に対する厳しい規制を掛けたことにより、船員の交代が滞り、就業契約期間を延長して乗船をせざるを得ない事態が世界中で発生しました。これは船舶の安全運航上の観点からも極めて憂慮すべき問題でした。現在では交代に関する状況は改善したものの、未だ移動の規制があるなかで、滞留している船員の交代を進める必要があります。多くの船員は物流を止めないという使命感を持って、乗船を続けており、船員は社会を支える「エッセンシャルワーカー」であることをご理解いただき、応援していただければと思います。

こうしたなか、日本船主協会は、コロナ禍を乗り越えて、日本の海

運がさらなる前進と発展をしていくよう、山積する重要課題に積極的に取り組んでまいります。

海運業界にとって取り組むべき重要な課題の一つ、地球温暖化対策については、IMOは国際海運からのGHG総排出量を2050年までに2008年比で50%削減する目標を掲げており、新造船に続き、既存船への国際ルールも出来上がろうとしています。また、重油からLNGへの燃料の切り替えや、アンモニアや水素といった次世代燃料の実用化に向けた取り組みなど、脱炭素化の流れは加速していくものと考えます。海運業界としては、世界と社会の動向を見極め、こうした課題に真摯に向き合うことで、環境分野における先進的な取り組みを産業の力としていくとともに、社会の持続的な発展にも貢献していきたいと考えています。

次に厳しい国際競争にさらされている外航海運企業にとって、他国の企業と同条件で競争できる経営環境の整備は、極めて重要です。昨年は令和3年度税制改正において「外航船舶の特別償却制度の延長」、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長」が認められました。新型コロナウイルスで大変な状況のなかでの国会議員の先生方、国土交通省および関係者の皆さまのご尽力に改めて御礼申し上げます。他方、昨年、交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」において、わが国海運の基盤整備策等が検討されておりますが、現行のトン数標準税制の期限 (2023年3月末) を念頭に、わが国外航海運の競争力強化に資する税制として、今後も維持できるようしっかりと議論を進めていく必要があります。

ソマリア沖・アデン湾における

海賊事案については、状況がかなり改善されてきております。特に日本においては、海賊対処法の下、自衛隊や海上保安庁の皆さまにご尽力いただいていることから、例年、当協会と関係団体より編成された訪問団をジブチに派遣しておりますが、コロナ禍の下、残念ながら昨年派遣することができませんでした。このため、当協会としては統合幕僚長、海上幕僚長、海上保安庁長官を訪問させていただき、現地でご苦労いただいている皆さま及び関係者の皆さまに、改めて感謝申し上げたところで

です。海運業の認知度向上につきましては、昨年より、小学5年生の社会科の教科書において、海運が取り上げられ、それを活用した授業が始まりました。また本年からは、中学校の教科書においても、海運が取り上げられることとなっております。今後ますます海運について認知が広がり、理解が深まることを期待するとともに、当協会としても認知度向上に向けた取り組みをさらに進めてまいります。

本年の干支の「丑」には「苦勞に耐える」という意味があると言われております。7月には、延期になりました東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されておりますが、新型コロナウイルス感染症の脅威を克服し、無事の開催を願っております。海運業界としても、この感染症に屈することなく、わが国を支えるインフラとして、日本経済や社会の更なる発展に寄与できるよう努めてまいります。最後に、皆さまにとって、この苦勞の先に、素晴らしい未来が訪れますことを心より祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

2020年代はLNG燃料への大転換期 コンテナ船社、港湾も導入を加速

国際海事機関 (IMO) は、2018年4月に開催した第72回海洋環境保護委員会 (MEPEC72) で国際海運に由来する温室効果ガス (GHG) 削減目標を定める「GHG削減戦略」を採択し、2030年までにGHG排出を2008年比40%減、2050年までに50%減を目指す長期目標を設定し、海運各社も低炭素燃料やLNG燃料使用の拡大へ向け、本格的な取り組みを開始した。コンテナ船社も例外ではなく、新たな燃料への転換を目指し取り組みを活発化、また港湾も燃料サプライチェーン構築などを通じて競争力強化に乗り出している。



LMG燃料船舶の実用化 重油脱却の最初の一步に

気候変動への懸念や二酸化炭素 (CO₂) 排出削減の必要性が高まりつつあるなか、重油に代わる次世代燃料として、再生可能エネルギーを活用した次世代燃料を模索する動きが活発化している。海運会社ではバイオ燃料、LNG、また水素燃料、アンモニア燃料などソリューション、さらには風力を活用したソリューションも提案されている。その中で完全なGHG排出ゼロを実現する次世代燃料の商用利用へ向かう途上の、つなぎのソリューションとして、コストと技術面で実用性が高

いとされているのがLNG燃料だ。

LNGを船舶用燃料として普及させることを目的とした世界的業界団体のSEA LNG Limited (SEA/LNG、本部：ロンドン) が発表した2020年2月現在のLNG燃料船の竣工建造状況レポートによると、LNG燃料船は175隻が運航、新造船の発注残は203隻、さらに141隻のLNG対応船が発注済みになっていると報告している。

運航中のLNG燃料船の内訳はタンカー44隻、フェリー船12隻、コンテナ船9隻、ばら積み船6隻、クルーズ客船2隻、自動車船2隻となっている。

また、世界の93港ではすでにLNG燃料の供給が始まっており、さらに54港がLNGバンカリング施設の開発を進めている。すでに欧州ではロッテルダム港、アムステルダム港、ゼーブルージュ港、バルセロナ港でLNG燃料供給が実施中だ。

2019年初めにはわずか6隻に過ぎなかったLNGバンカリング船は2020年2月には12隻が運航、さらに27隻が発注または試験運航中となっており、シンガポールでは2020年後半からShip To Ship方式によるLNGバンカリング船の第1船が稼働を開始、2021年には第2船として商船三井がPavilion Gas Pte Ltd (PGPL) 向けにア

ジア最大の12,000m³型LNG燃料供給船の運航を開始する予定となっている。

造船会社などは2010年代初頭から相次いでLNG燃料コンテナ船の開発を本格化させ、川崎重工やアイエイチアイマリンユナイテッド (現ジャパンマリンユナイテッド) はLNG燃料コンテナ船の設計承認を海外の船級協会から相次いで取得するなど実用化、商用化の動きをはじめた。

LNG燃料船は一般の重油を燃料とした船舶に比べCO₂の排出量を23%、硫黄酸化物 (SO_x) は95%以上を削減することが可能で、燃料費も約35%節減できる。

2015年には韓国の大宇造船海洋 (DSME) が開発した高圧LNG燃料供給装置 (HiVARR) を搭載した世界初のLNG燃料3,100TEU型コンテナ船「Isla Bella」が竣工し、米国内航・近海船社の Totem Ocean Trailer Express (TOTE) に引き渡した。

韓国の現代三湖重工業では2015年に当時アラブ湾岸6カ国による合弁船社のUASC (現Hapag-Lloyd) 向けに、将来LNG燃料化への転換改造が容易な18,800TEU型コンテナ船の引き渡しを始めている。

また日本でも同年9月、LNG燃料船の嚆矢となるLNG燃料タグボートの「魁」が竣工し、横浜、川崎港で

タグボート作業に従事している。

さらに2016年10月には日本郵船とWallenius Lines (スウェーデン) が50%ずつ出資するUnited European Car Carriers社 (UECC、スウェーデン) が川崎重工に発注していた、LNG燃料で航行可能な世界初の自動車専用船「Auto Eco」(3,985台積み) が中国の南通中遠



川崎船舶工程有限公司 (NACKS) で竣工するなど、LNG燃料船は様々な船種でその利用を拡大していく。

まで最も高かったのが1000の水準だったが、過去の5倍余りに上昇している。10月16日に860だったものが、10月30日には1420まで上昇した後、11月6日に3570に急騰し、一週間後には4000を突破したものだ。

また、寧波航運交易所 (NBSE) が公表している寧波輸出コンテナ運賃指数 (NCFI、2012年第10週=1000) の推移をみても、2020年初頭で300台だったものが、11月には1,800台までアップしており、爆発的は輸送需要が増している中国出し貨物へのスペースを割くため、日本出し貨物のスペース確保が困難になり、船社から年明けに日本発の運賃修復を打ち出す動きも始まった。

21年にはプラス成長に

国際通貨基金 (IMF) は、2020年10月の世界経済見通しで、アジア太平洋地域においてもひとまず回復が始まっているが、そのペースにはばらつきが見られる。

2020年には、主要新興市場国における予想以上の経済活動の低迷によりマイナス2.2%成長となるが、2021年にはプラス6.9%成長と予測する。

また、日本総合研究所は、コロナ禍による活

動規制の後遺症、医療・IT関連以外の外需低迷、さらに社会情勢の不安定化により、回復ペースが上がらない状況は当面続く公算が大きく、ベトナムを除くASEANとインド経済の低迷を主因に、2020年の実質GDP成長率はアジア経済全体で▲1.4%と、マイナス成長。2021年はどの国も比較的高い成長率を見込む。2020年のNIEs (韓国、台湾、香港) の実質GDP成長率は前年比▲0.6%と、2019年の+1.8%からマイナスに転じる見込み。

NIEsはIT関連需要の好循環と中国経済回復の恩恵を受けることで好調に推移し、前年比+3.2%と高めの成長率になり、2022年には+2.1%と巡航速度に落ち着く見込み。ASEAN5 (インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム) は2021年以降、プラス成長に転じ、実質GDP成長率は2021年が同+5.7%、2022年が同+5.0%になると予想する。

みずほ銀行産業調査部は日本産業の向こう5年 (2021~2025年) の中期見通し (需給動向と求められる事業戦略) 中国とASEAN諸国の経済成長及び相互の経済的な連携の拡大により、2021年は+5.4%の4,511万4,000TEUと引き続きアジア域内航路の荷動きは堅調に推移し、2025年にかけては年率+3.8%で成長、2025年に5,148万5,000TEUになると見込んでいる。

日中航路

荷動き回復でマイナス

財務省の貿易統計をもとに日本海事センターがまとめている日中航路のコンテナ荷動き量 (トン数ベース) によると、日中貿易摩擦の影響で、日本から中国向け往航は2018年が前年比2.3%減の1,127万188トン、2019年が13.8%減の971万7,921トンと2年連続のマイナス。

2020に入ると新型コロナウイルスの影響も加わり、1-3月期が前年同期比12.5%減の201万1,937トン、4-6月期

が5.5%減の241万9,545トンとマイナスが続いたあと、7-9月期は14.0%増の261万3,356トンとプラスに転じ、1-10月累計では前年同期比0.6%増の704万4,838トンとなった。

復航も2018年、19年と2年連続でマイナスとなったあとも、2020年に入っても1-3月期が14.9%減の450万7,720トン、4-6月期が2.8%減の537万5,639トン、7-9月も12.6%減の471万1,342トンとマイナスが続く、1-10月累計で前年同期比9.4%減の1,626万6,218トンと落ち込んだ。

運賃は秋から回復に

運賃はDrwery (英国) の運賃指数をみると、日本から中国向けは2020年1月の490ドル/TEUから下落傾向をみせ、4月に前年同月比7.4%上昇したが、5月以降は再び下落、8月には390ドル/TEUまで落ち横ばいで推移、日本向けも1月の700ドル/TEUからほぼ下落、8月に640ドル/TEUと底打ち、9月は650ドル/TEUまで戻している。

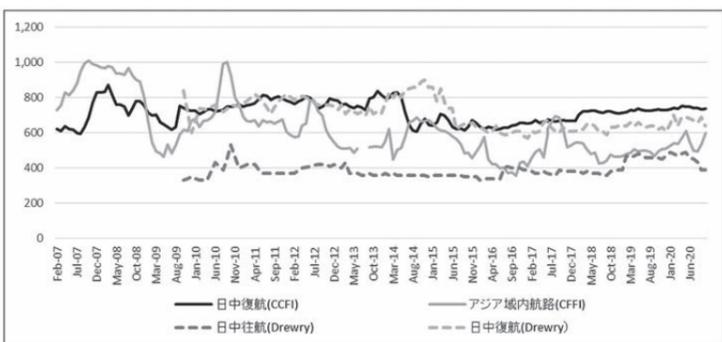
上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) も2019年の220~239トン/TEUから20年11月は232~238トン/TEU

とほぼ横ばいだった。

中国の経済成長で期待

コロナ禍を受けて2020年の中国経済は、1~3月期の四半期の統計がある1992年以降で初のマイナス成長に陥った後、日米欧に先駆けて回復し、7~9月期は前年同期比+4.9%と四半期連続でプラス成長となった。10~12月期の成長率は+5.6%へ持ち直すと予想、2020年は+1.8%成長になる見通し。2021年は、前年の水準が低いと、その反動でやや上振れ、+8.2%になると見込まれる。

アジア域内航路における運賃指数の推移



ANCC ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION 政府公認検数・検量・検査機関

輸出入貨物荷捌・検品と立会検数業務、木材検量業務
コンテナ中品検査・船積前検査・アジアマイマイガ検査
放射線量測定検査業務と証明業務
外国産農産物の検査・検量・検数の証明業務
理化学分析業務 (輸出入食品、一般食品、放射能核種分析) と証明業務

ISO9001 認証取得

一般社団法人 全日検

代表理事会長 宇和村 忠

本部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号
TEL (03) 5765-2113 FAX (03) 5440-3396
http://www.ancc.or.jp

支社 北日本支社 (東北支部・北海道事業所) 関東支社 (横浜支部・東京支部)
中部支社 (名古屋支部・北陸事業所) 関西支社 (神戸支部・大阪支部)
西日本支社 (九州支部・中国支部) 理化学分析センター (神戸支部内)

年頭の辞



一般社団法人 日本造船工業会
会長 齋藤 保

明けましておめでとうございます。
 新年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。
 さて、昨年の世界経済は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、リーマン・ショック以来の危機的状況に直面しました。

一方、我が国造船業を取り巻く環境は、世界的な船舶過剰と供給力過剰に加えて、中韓の造船企業の巨大化、市場を歪曲する外国政府助成の存在、地球温暖化対策の急激な加速の影響を受けた船主様方の発注マインドの低下等により、新型コロナウイルスの感染拡大による先行きの不透明感、また世界的に人の移動が制限されたため、新造船の商談はほぼ停止状態となり、我が国の2020年上半期の受注量は前年2分の1以下にまで減少するなど極めて厳しい状況に追い込まれております。

しかしながら、明るい兆しも見えてきました。2020年末には新型コロナウイルスのワクチン接種が欧米で始まり、また治療薬の開発も進展しておりますので、今後は、新型コロナウイルスの悪影響も相当緩和されてくることが期待されます。幸いに、海上荷動き量の落ち込みは、リーマン・ショック時

程度であり、すでに世界各国は史上空前の規模で金融緩和や財政拡大といった経済対策を実施しておりますので、世界で人やモノが動き出せば、世界経済は成長を取り戻し、海運市況も成長トレンドに復帰すると考えています。

加えて、2023年から既存船への環境規制(=EEXI規制)を実施する方向の議論が進んでおりますので、既存船の代替建造を促す効果が期待されます。また、2010年前後に大量に竣工した船舶の代替建造需要も見込まれることから、足元は厳しい状況が続きますが、近い将来、造船市況も回復するものと確信しております。

ただ、中韓との激しい国際競争の中で、我が国造船業が生き残るためには、短期的には、経営基盤を安定させるための再編・協業を進めるとともに、環境に優しい船舶の発注喚起、不公正な国際競争環境の除去等の方策が必要と考えております。中期的には、現場での生産力を持続的に高めつつ、業界を結集して自動運航船、GHG大幅削減船等の世の中のニーズを先取りした船舶やサービスの提供等の非価格競争力を強化する必要があります。

このためには、各社毎の自助努力を続けるとともに、企業間の連

携や協業、海事クラスター内での連携の強化等、業界として最大限の注力をする所存です。

国としても、日本海事産業の長期安定に向けた政府の総合的な対策を策定し、造船、船用工業へは、仕事量の確保を図るための船舶の発注喚起策、また国際競争力の維持・向上を目指した事業再編や生産性向上等の基盤整備に対する支援やGHG大幅削減船等の技術開発支援を打ち出していると考えております。これらの支援策に大きな期待を寄せております。

我が国の造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ、我が国の経済、安全保障に寄与するとともに、地域密着型の産業として、多数の関連産業とともに地域の経済・雇用に貢献しております。今次の不況も、海事クラスターの力を結集し、官民が連携していくことで、必ずや乗り越え、将来にわたって我が国の海事産業が維持・発展することができ、国、地方に対する役割、貢献を続けていけるものと確信しております。引き続き関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

世界最大のLNG燃料コンテナ船 "CMA CGM Jacques Saade"が竣工

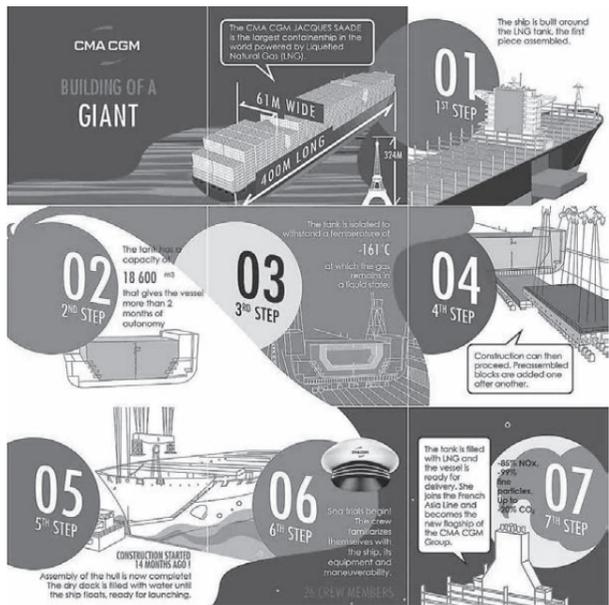
2020年のコンテナ船業界でもっとも注目を集めたコンテナ船の1隻が、9月に竣工した、CMA CGM (仏) が保有する世界初の23,112 TEU型LNG燃料超大型コン

テナ船の第1船となる"CMA CGM Jacques Saade"だ。

CMA CGMは2016年にENGIE (フランスガス公社とスエズの合併会社) と船用重質燃料油の代替燃料であ

るLNG船の研究で覚書(MoU)を交わし、次世代コンテナ船の燃料であるLNGを技術面と経済性で共同研究を開始、2017年には韓国の現代重工業と中国の外高橋造船が受注合戦を展開、同年9月に中国の中船集団(CSSC)と22,000TEU

型コンテナ船6隻+オプション3隻の計9隻の建造契約を締結した。建造船価は1隻あたり1億4,000万ドル、総額12億ドルと推定され、CCSC傘下の滬東中華造船が5隻、外高橋造船は4隻を建造することになった。またCMA CGMは同船の竣工



SEA LNG Limited (英国) は2019年1月に、2020年1月から強化される硫黄酸化物排出規制強化(SOx規制)対応策としても、コンテナ船はLNG燃料の使用が最高の自己資本利益率(ROE)をもたらすと、研究結果を発表し、スクラバーよりLNG燃料の方がROIが高く、CAPEX(設備投資のために支出する金額)が漸減、エネルギーコスト面で競争力があるとの分析を発表している。

実際に新たな燃料転換に向けてHapag-Lloyd(独)は世界初となる大型コンテナ船へのLNG機関のレトロフィットを開始した。同社は2019年2月に、保有する15,000TEU型コンテナ船"Sajir"にLNG燃料機関をレトロフィットし、二元燃料化する契約を中国の上海華潤大東船務工程有限公司と締結した。"Sajir"はHapag-Lloydが買収する以前に

UACGSがLNG機関搭載を想定し発注した16隻シリーズの1隻で、中国で工事のためドック入りし、現在のエンジンにLNG機関と硫黄分が0.5%以下の低硫黄燃料(LSFO)を併用できるユニットを増設する。大型コンテナ船によるレトロフィットと運航状態を試験するので、主にLNG燃料で航行し、バックアップとしてLSFOを使用する。

"Sajir"にはMAN Energy Solutions(独)製の重油とLNGを使用する二元燃料ディーゼル機関搭載し、2020年末までに換装工事を終える予定となっている。Hapag-Lloydは、"Sajir"によるパイロットプロジェクトが成功すれば同型船16隻を二元燃料ディーゼル機関に主機換装するほか、将来建造する新造船にも二元燃料ディーゼル機関を搭載する方針だ。



～信頼のブランド NKKK～

International Surveyor & Inspector



一般社団法人 日本海事検定協会

創立1913年(大正2年) 2月

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

NKKK

代表理事会長 齋藤 威志

- 船舶安全法に基づく危険物検査
- 海事および流通に関する鑑定、検査、検量
- 理化学分析・試験、食品分析
- 入出庫一貫検定
- コンサルタント

本社：〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
 TEL. (03) 3552-1241 FAX. (03) 3552-1260 URL: <http://www.nkkk.or.jp>
 事業所・事務所：全国主要港79ヶ所、アムステルダム、シンガポール、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ホーチミン、ヤンゴン、台北、高雄、天津、上海、香港、広州
 理化学分析センター：北海道、千葉、横浜、名古屋、大阪

輸出入貨物の検数・検量及び検査に関する証明業務

JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会
THE JAPAN CARGO TALLY CORPORATION

代表理事会長 関 口 忠 孝

本部 〒104-0045 東京都中央区築地一丁目10番3号
 TEL (03) 3543-3212 FAX (03) 3542-0409
 事業所 全国主要港 / 理化学分析センター 東京
 URL <http://www.jctc.or.jp/>



する2020年までにアジア／大西洋航路でLNGバンカリングの補給体制を構築すると発表し、同年末にはフランスの石油・ガス大手Totalと新造コンテナ船向けに2020年から年間30万トンのLNG燃料を10年間にわたり供給する契約を締結した。

建造は2018年7月に中国の滬東中華造船長興造船基地ではじまり、2019年9月25日に第1船が進水し、CMA CGMの創業者で2018年6月に亡くなったJacques Saade前会長の名前を冠した“CMA CGM Jacques Saade”と命名された。

全長399.90m、幅61.3m、LNGタンク容量18,600m³、リーファープラグ2,200口を備え、船橋には拡張現実技術を用いた最新の運航管理システムを導入したほか、安全確保のため自動換気システム、プロペラの推進効

率を高めるベッカーツイストフィンを搭載し、2020年9月に竣工した。

同船はアジア／欧州航路に就航し11月には欧州各港に初入港を果たし、11月13日にはロッテルダム港に入港後、商船三井が子会社Emerald Green Maritimeを通じて保有し、Total Marine Fuels Global Solutions（シンガポール、TMFGS）が用船している世界最大のLNG燃料供給船“Gas Agility”によりLNG燃料のバンカリングを受け、LNG約17,300m³を補給した。これは同船がロッテルダムからアジアまでの航路を十分に往復できる量となる。

また10月には姉妹船の第2船“CMA CGM Champs Elysees”、11月には第3船“CMA CGM Palais Royal”が相次いで竣工し、アジア／欧州航路に投入されてい

る。またCMA CGMは23,112 TEU型に続き、2019年3月にはCSSCと2021年引き渡し予定で15,000TEU型コンテナ船10隻の建造契約も締結しており、うち5隻にはLNG燃料推進エンジンを搭載、アジア／地中海航路への投入を計画している。

2020年6月の国連グローバル・コンパクト会議に出

席した、CMA CGMのRodolphe Saade CEO兼会長は、2023年までにエネルギー供給の10%までを代替燃料に切り替え、2050年の脱炭素化を目指すIMOが設定した2030年まで中期目標、CO₂排出を2008年比で40%削減を実現すると表明し、代替燃料を試用した船隊拡張を今後も継続する姿勢を明らかにしている。

LNG燃料に港湾も対応 バンカリング拠点は世界100港以上に

近年、港湾でのLNG供給体制は整備が加速し、すでにロッテルダム、ゼーブルージュ、シンガポールなど有力港がLNGの供給拠点として競争力を強化している。

ロッテルダム港は2016年8月に初のLNGバンカリングをプロダクト船“Ternsund”に実施した。この際、同港は環境優遇策により、港費の10%割引措置をとり、グリーンエネルギーへの転換を後押しする取り組みを加速させる。

また2017年6月には、日本郵船が三菱商事や欧州のガス・エネルギー関連会社ENGIE SA（仏）、FLUXYS SA（ベルギー）と設立した合弁会社がベ

ルギーのゼーブルージュ港でLNG燃料供給・販売サービスを開始し、LNG供給船の“ENGIE Zeebrugge”がUnited European Carriers（ノルウェー）が運行する自動車専用船“Auto Eco”と“Auto Energy”にLNG燃料供給を実施した。

日本の国土交通省もLNG燃料の利用拡大を視野に港湾間協力を推進、2016年10月に日本とシンガポール、釜山、アントワープ、ゼーブルージュ、ロッテルダム、ノルウェー海事庁、ジャクソンビルの間で世界初となるLNGバンカリングを促進するための国際的な港湾間協力に関する覚書を締結し、LNG燃料船の普及を促進

し、多国間でLNGバンカリング拠点のネットワークを構築する取り組みに参画した。

国交省は前年に横浜港における船舶へのLNG燃料供給拠点の整備に関する方策をとりまとめ、バンカリング拠点形成に向けたロードマップとして2020年までに約60億円を投入し、国、横浜市、横浜川崎国際港湾（YKIP）、事業者が一体となって需要創出や供給体制づくり、国際連携などに取り組む方針を示し、フェーズ1でTruck to Ship方式のバンカリングの効率化、フェーズ2でより効率的なShip to Ship方式のバンカリング実現に取り組むほか、実際にLNG燃料タグボートの港内での運用を始めている。

シンガポール港は2017年9月、港内で初の商用LNGバンカリングを実施した。シンガポールの複合企業Keppelと石油メジャーのShell（英蘭）の合弁会社FuelNGにより、Golar LNGのFLNG（洋上天然ガス液化設備）“Hilli Episeyo”へTruck to Ship方式でバンカリングを実施、2018年から二元燃料タグにLNGの補油サービスを開始している。

シンガポールは政府主

導でLNGバンカリング構想を推進、FuelNGは2016年10月、政府系投資会社Temasek Holdingsの子会社であるPavilion Energyと共にLNGバンカリングのライセンスを取得し実地検証を進めており、2020年までにLNGバンカリング拠点化への整備を進めてきた。

2018年10月には世界最大のLNG燃料供給船、“Keios”（7,500m³）が韓国の現代尾浦造船で建造された。Nauticorが90%、Klaipėdos nafta（KN）が10%を共同出資する合弁会社だが、船主のBabcock Shulte Energy（BSE）から用船、同年末からリトアニアのクライペダ港を拠点にバルト海地域でLNGのバンカリング事業を開始している。

英国の調査会社Clarksonsによると2020年11月現在、世界で船舶へのLNG供給能力を持つ港湾は124港に拡大し、2022年には新たに50港以上がバンカリング機能を整備すると見通している。またShip to Ship方式で供給できるバンカリング船は24隻が就航し、今後2年間で急増すると予想しており、次世代燃料として2020年代前半は重油からLNGへ燃料の大転換が起こる節目となりそうだ。

高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

SOLUTION FOR SHIPPING SUCCESS



Your Dependable Partner, KMTCLINE

**日本主要港から
アジア(海峡地/ベトナム/タイ)直行!**

定評の釜山(TS)コンテナサービスと併せてご利用下さい。
詳しくは <http://www.ekmtc.com/>



KMTCLINE (JAPAN) Co., Ltd.

Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661
KMTCLINE's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr/>
KMTCLINE(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtc-japan.com/>

The Bridge to Everywhere

We're celebrating the opening of the new bridge at the Port of Long Beach! This iconic span is moving vehicles and cargo more efficiently than ever before and will help us accommodate bigger ships at more terminals.

Operational excellence and world-class customer service continue to make Long Beach the Port of Choice.



Port of
LONG BEACH
THE PORT OF CHOICE



遠隔操作RTGの導入へ向け港湾労使が合意

国土交通省は導入事業へ設備投資費用を補助

港湾労使は20年10月末、「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」を開催、港湾における遠隔操作RTG（Rubber Tired Gantry Crane、タイヤ式門型クレーン）導入の必要性について確認書を締結、日本港湾のターミナル自動化へ大きく前進した。日本港運協会と全国港湾労働組合連合会、全日本港湾運輸労働組合同盟は、港湾におけるRTGの遠隔操作化が港湾労働者の雇用と職域に深刻な影響を及ぼしえることを共通認識として、安定的な雇用環境の維持を目的に確認書を締結した。日港協によると、世界の自動化・遠隔操作ターミナルは60ターミナル弱が稼働、屋外労働が減り、労働災害もほぼ無く、労働環境の改善が図られるとともに、労働安全への関心も高まっているという。

港湾労働者の雇用へ配慮
国土交通省では深刻化する港湾労働者不足に対応、日本のコンテナターミナル（CT）で「ヒトを支援するAIターミナル」を実現するため、遠隔操作RTGとその導入に必要となる施設の整備を支援する補助事業を推進している。その一方で組合側は、国ベースでのAIターミナルなどの動きに対してはRTGの遠隔操作などの実験はともかく労使合意なき「自動化」システムの本格導入は認めないと反対姿

勢を示すとともに、港湾労働者の雇用と職域に深刻な影響を与えるとして、日港協と「AIターミナル高度化事業」について話し合いを重ねてきた。同確認書では、遠隔操作RTG導入の必要性を確認しつつも、「港湾労働者の雇用に影響を及ぼさないよう最大限の配慮をする必要がある」との共通認識を持ち、導入にあたっては、「現行の産別協定である作業基準協定のCY内での現業労働者の定数を基本に、各ターミナルごとの作業基準に基づく定数を履行する」としている。このためRTG以外のCYにおける業務にも港湾労働者を起用、CY業務以外、元

請業務を含め港湾全域を視野に港湾労働者の雇用と職域を確保、港頭地区の物流倉庫など港湾運送事業の業務、ゲートやコンテナ修理などの港湾運送事業に前後する作業は同職域として確立することなどで合意している。

名古屋港飛島ふ頭南側CTで導入

日本の港湾では、大型コンテナ船の寄港の増加により、1寄港当たりのコンテナ取扱数量が増大しており、コンテナ船の着岸時間が長期化しているため、ターミナル荷役能力を向上させ、荷役時間の短縮を図る必要がある。また、労働力人口の減少や高齢化により、将来的な港湾労働者の不足が懸念されており、港



(C)名古屋港管理組合

湾労働者の確保に向けて、労働環境の改善が必要となっている。これらの課題に対応するため、日本港湾の飛島ふ頭南側コンテナターミナル（TCB）で、既に遠隔操作RTGが導入されているが、さらに他CTでの導入が期待されている。

国土交通省では19年度から、遠隔操作RTGの導入促進をとりあげ、大型コンテナ船の寄港増加や将来の労働力人口減少・高齢化に対応したコンテナターミナルでの荷役能力向上や労働環境改善のため遠隔操作RTGとその導入に必要な設備の整備に対する支援制度を創設している。具体的には遠隔操作RTG導入に対する補助事業を公募、対象港は苦

小牧、仙台、京浜、新潟、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、水島、広島、関門、博多。対象事業者は国際戦略港湾の港湾運営会社と特定外資埠頭

名古屋／清水／横浜／神戸で導入へ

会社を除く民間事業者で、一般港湾運送事業者、複数の出資によって設立されたターミナルの運営者、コンテナターミナルを借り受けている事業者などで、設備投資費用の3分の1を補助する。19年度に公募し事業採択されたのは、名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル遠隔操作RTG導入事業で、名古屋ユニテッドコンテナターミナル（NUCT）に対して、遠隔操作RTG40基（改造：8基、新規：32基）と遠隔操作RTGの導入に必要な施設（遠隔操作卓、データ転送施設など）を対象に19年7月～24年3月（予定）の期間、補助金を交付する。

また20年度は、清水港新興津地区・国際コンテナターミナル遠隔操作RTG導入事業、横浜港本牧BCターミナルQA、QBレーン遠隔操作RTG導入事業、神戸港ポートアイランド地区PC18荷役システム高度化整備事業の3事業が採択された。清水港の事業は、事業者が鈴与、遠隔操作RTG22基（改造5基、新規17基）と遠隔操作RTGの導入に必要な施設（遠隔操作卓、データ転送施設など）を対象に20年12月～25年3月の期間、横浜港は事業者が鈴江コーポレーション、遠隔操作RTG・新規2基と遠隔操作RTGの導入に必要な施設を対象に20年12月～23年3月の期間、神戸港は事業者が上組、遠隔操作RTG新規18基と遠隔操作RTGの導入に必要な施設を対象に20年12月～27年3月の期間、それぞれ補助金を交付する。

関係法令も改正

一方、遠隔操作RTGの港湾への導入に関する技術的な対応も進んでいる。主に既設コンテナターミナルに導入する際、稼働中のターミナルにおいて施設の設置やレイアウトの変更などの大規模な工事を行えば、ターミナルの運営に支障をき



(C)名古屋港管理組合

World-Wide Services Through Ours

謹賀新年

Seven Seas Shipping Co., Ltd.



Tokyo: 03-3523-3692 Osaka: 06-6264-7541

GES Japan Co., Ltd.

International Logistics Solution Provider



Tokyo 03-3523-3491



WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

Providing the Vital Link to All Asia, Middle East & South America

賀正



General Agents: **WAN HAI LINES (JAPAN), LTD.**

Tokyo (03)5511-1562 (B/L:5511-1575) Osaka (06)4963-8601 (B/L:4963-8603)

たし、国際貿易に甚大な影響を与えかねない。このため国土交通省港湾局では、既設コンテナターミナルに対して大幅なレイアウトの変更や工事を行うことなく遠隔操作RTGを導入する際の安全確保のための方策について実証を行い、既設コンテナターミナルにおける遠隔操作RTGの導入環境を整備することを目的に、16年度から18年度まで「荷役

システム高度化実証事業」を実施した。18年4月には、港湾法施行令等の関係法令を改正し、遠隔操作RTGを技術基準対象施設に追加している。

これにより、遠隔操作RTGの設置者は、その運用方法の明確化とその他の危険防止に関する対策として、自然状況、利用状況その他の当該施設が置かれる諸条件を勘案して、衝突防

止に必要な措置や当該措置の実施について責任を有する者の明確化、遠隔操作RTGなどを安全な状態に維持するために必要な運用規程の整備を行うことが標準となった。

さらに19年3月には、遠隔操作RTGの設置者が整備などを行う運用規程の参考として、「遠隔操作RTGの安全確保のためのモデル運用規程」を策定している。

(IMO)で国際ルールの策定を主導する。

物流を構成する各種要素が標準化されることで、物流現場の作業が簡素化することはもちろん、自動化機器の導入による省人化が促され、人手不足の中でも物流の機能と高度なサービスの維持が可能となる。物流標準化を真に効率的で持続可能な物流への転換のための社会全体の課題として捉え、その必要性を一般消費者を含め広く、強く発信していく。加工食品分野における標準化・商慣習改革のために推進体制を整備するとともに、周辺分野への横展開や連携を図る。業種分野ごとの物流の標準化や国際化やデジタル化を視野に入れた標準化を推進する。

「港湾関連データ連携基盤」を整備し、同基盤の利便性向上と利用促進を図るため、「ヒトを支援するAIターミナル」との連携を推進するほか、NACCSなど他のシステムとの連携について検討する。個社・業界の垣根を越えてSC上でデータを収集、蓄積、共有、活用するに当たっては、そのデータに関するセキュリティの確保が極めて重要である。

物流DXの実現のためには、物流業務の革新のための企画・提案ができる人材が必要で、その確保のため、諸外国の人材育成の先進的事例なども踏まえながら、これからの物流を担う高度人材に求められる能力を明確化していく。多様な能力を備えた人材が物流分野に参画し、物流改革が促進されるよう、産官学が連携し教育段階における高度

物流人材育成の取り組みを推進する。

提言②：時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進
(担い手にやさしい物流の実現)

トラックドライバーをはじめ、物流に従事する労働者の働き方については、輸配送を委託する発荷主や着荷主を含む物流関係者全体で見直すべきである。物流事業者の効率化に向けた取り組みも必須で、輸配送業務を共同化、季節変動など需要にムラがある状況では、効率的に空きスペースをマッチングするほか、既存のリソースを有効活用するなど、革新的な工夫により物流の生産性を引き上げなければならない。

物流のサービス水準維持のためには、新たな労働力の確保という観点も重要である。働き方の改善により、若年層を含む担い手の確保に最大限努めるほか、デジタル機器などを駆使し、業務内容を簡素化・汎用化することで、多様な労働力の確保に努めるべきである。物流が社会において見直される中、担い手がゆとりを持って働ける魅力的な産業に変貌することで、「担い手にやさしい物流」が実現するものと考えられる。

提言③：強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築
(強くてしなやかな物流の実現)

昨今頻発している豪雨や台風などに起因する大規模災害や、今般の新型コロナウイルス感染症の

流行により、SCの途絶がクローズアップされている。幹線輸送、物流施設、配送網そして国際物流も含め、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保は喫緊の課題である。

道路や港湾などの物流インフラの耐震化や老朽化対策など、ハードそのものを強靱にしていくことに加え、代替輸送ルートの確認や、有事の際の関係者間での連絡体制や調整スキームの構築など、平時から行うソフト面での対応が非常に重要だ。災害や感染症流行などの有事においても強靱性や弾力性を確保した物流ネットワークの構築を目指すべきである。

国際経済の不確実性が増す中において、日本の産業の国際競争力を物流面で支える取り組みも重要である。そのためにも、強靱なSCを支えるインフラ整備の促進、特に農林水産物・食品輸出の積極的展開に必要な物流基盤の整備は重要だ。加えて、SCの多元化や企業の生産拠点整備などに柔軟に対応できる物流ネットワークの構築、成長著しいアジアなどからのトランシップ貨物など物流需要の取り込み、物流事業者の国際展開に対する支援なども重要な施策である。さらに、物流産業における低炭素化・脱炭素化やゼロエミッションの確立に向けた取り組みなど、環境対策についても最大限取り組む。国際情勢の大きな変化や有事であっても維持される強靱性・弾力性を確保した、いわば「強くてしなやかな物流」を実現することが必要だ。

次期総合物流施策大綱の策定へ

20年代の施策の方向性を提言

次期総合物流施策大綱の策定に向け、今後の物流施策のあり方について検討してきた物流業界関係者や学識経験者などからなる「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」は12月末に提言をとりまとめた。

17年7月に閣議決定した総合物流施策大綱は20年度が計画期間の最終年度となり、日本の物流をめぐる環境は、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足の深刻化、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う社会・経済環境の変化、AI・IoTなどの最新技術の進化など、さまざまな変化が生じている。検討会では、ポストコロナも見据えた新たな物流のあり方への転換とともに、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取り組みを加速度的に促進させるまたとない機会だとして、今後の取り組むべき施策を提言した。今後、検討会の提言を基に、国土交通省が総合物流施策大綱を策定、21年春ごろに閣議決定する予定だ。同提言の要旨は以下の通り。

提言①：物流DXや物流標

準化の推進によるサプライチェーン(SC)全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)

紙やFAXなどによるやりとりの多い港湾物流手続きについて電子的に取り扱うことを標準とする「港湾関連データ連携基盤」などの取り組みを推進し、効率的な業務環境を実現することを目指す。川上から川下まで物流に関わるステークホルダーが一貫してシステムを活用できるようなデータ基盤の整備を目指すほか、複数の事業者の連携によるシステムの共有と各種センサー、RFIDなどで収集・共有したデータの活用を推進するなど、SCの全体最適を見据えたデジタル環境の整備を図る。特殊車両の通行手続きの迅速化、AIなどを搭載した点呼機器の認定制度を構築し、非対面の点呼が行えるようにするなど、デジタル

化に資する取り組みについて規制緩和や手続の特例を検討する。

SC全体でのシステム共有やデータ連携などの取り組みと合わせた自動化・機械化を推進することで、物流効率化に向けた相乗効果の発揮を目指す。海運では、AI、IoTなどの先進技術の船舶への活用を促進することにより、①陸上からの船舶の常時状態監視、機関故障などの予防保全、不具合発生時の迅速な復旧支援、②気象、海象などの周辺情報に基づく最適航路、速度などの自動設定などを実現し、より安全かつ効率的な船舶の航行を実現する。また、こうした先進技術を組み合わせた次世代技術開発を推進することにより、海難事故の減少や船員の労働環境の改善などを目的として、2025年までの自動運航船の実用化を目指す。さらに、実船を用いた自動運航技術の実証結果などを踏まえ、国内向けガイドラインの策定を進めるとともに、国際海事機関



EASTERN CAR LINER
Challenging The Oceans

あらゆる貨物をあらゆる地域へ安全に効率よく海上輸送することを常に心がけております。

イースタン・カーライナー株式会社
〒140-0002 東京都品川区東品川2-5-8
天王洲パークサイドビル5階
自動車船部
電話 03-5769-7631 | FAX 03-5769-7632
在来・多目的船部
電話 03-5769-7633 | FAX 03-5769-7634

ECLエージェンシー株式会社
〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
ヒューリック江戸橋ビル4F
電話 03-5204-0251 | FAX 03-5204-0257
名古屋支店 電話 052-218-5800 大阪支店 電話 06-6243-2200
福岡支店 電話 092-734-2611 川崎営業所 電話 044-280-2977



KANSAI LINE

CONVENTIONAL LINER SERVICE

TO/FROM
JAPAN - BANGKOK
JAPAN - CHITTAGONG
JAPAN - VIETNAM

株式会社関西ライン
KANSAI STEAMSHIP CO., LTD.
TOKYO 6222-8996 YOKOHAMA 211-1920 NAGOYA 652-6610
OSAKA 6532-4101 KOBE 857-8869

物流連 新型コロナ対応動向調査

事業への影響長期化懸念

日本物流団体連合会は、物流業における新型コロナウイルス感染症への対応動向について調査を行い、21年度は状況改善を見込むと多くの物流企業がみているものの、現状はEC市場などBtoCは堅調な一方、BtoB（企業間取引）貨物量が回復に至らず、(1)輸送単価の下降、(2)車両などの固定費負担、(3)低稼働率など事業への影響が長期化するなどと、懸念していることも明らかとなった。同調査は、9~10月に会員企業81社にアンケート調査（回答29社）、11月には10社を対象にヒアリング調査したもので、今回概要速報版を発表した。

感染拡大期における初期対応と課題

コロナ禍では、物流が人々の生活に欠かせない職業（エッセンシャルワーカー）として、あらためて認知された一方、緊急事態宣言時下には多くの会員企業が現場を原則出社、一部は自転車・車通勤して対応するなど物流を止めてはならないという懸命な活動が続けられていたことが判明した。危機感を持って対応を始めた時期は、国内拠点2月（41.4%）、海外拠点1月（34.5%）が最多で、緊急対策本部が設置、経営トップがメッセージを発信するなど全社的な支援体制が形成された。

現場では、①接触・対面が避けられないドライバー業務や庫内作業における集団感染リスクへの対策、②人の移動制限があるなかでの業務遂行の体制維持、③貨物の急増減による自宅待機・応援指示への対応、が急務となった。事務系業務は、テレワーク・WEB会議の下地があったものの、①紙ベースの業務、押印手続き、②ノートPCなどのツール不足、③個別システムへのアクセスなどに課題が残った。

テレワーク、Web会議、ペーパーレス化の推進

働き方改革の一環で、昨年からのテレワーク・サテライトオフィスなどを始めた企業は比較的スムーズに実施できたものの、全社ベースでの運用は想定していなかったこと、必要な機器・通信環境（持ち運び可能なパソコンや携帯電話、通信機器、個別システムなど）も整わない中、対応を強いられた企業も多かったことが判明した。テレワーク・在宅勤務の効果有無について、事務74%、現場（現場事務）69.3%と高い一方、「全く機能しなかった」、「なんとも言えない」と否定的な意見もあり、テレワークに向く仕事と

そうでないものの整理に課題がみられた。

メリットとして、①電話対応が減り業務に集中できるようになったこと、②全国規模の社内会議がwebで完結されて経費削減が実現、③個人のやるべき仕事が定義（ジョブ型化）さえされていれば、生産性の確保が可能などが判明した。一方デメリットとして、①会議の数・時間ともに以前よりも増えたこと、②業務の指示、進捗具合、評価など、生産性の評価が難しいこと、③入出庫作業など“現地現物”の性質上そぐわない（手間が増える）業務もある。

ペーパーレス化について、①現場における関係者間の署名、②官公庁の許認可、③社内決裁、④作業指示書など、書面業務が多く残されていることが明らかとなった。一部は、ファクスを電子データ化に変更する取り組みも現れた。

新型の感染症に対応したBCPの整備

初期対応に関して、既存の自然災害BCP・新型インフルエンザ対応マニュアルなどの内容では不足、新たに総務部や対策本部などで検討、すでに策定/改定済みの事業者もみられる。今回の感染拡大をふまえ、多くの事業者が今後の感染症拡大、未知のパンデミック発生も視野にいれたBCPの早急な策定の必要性を感じている。

ウィズコロナ、アフターコロナの物流に向けて

今後の見通しについて、決して明るくないものの、多くが21年度は状況改善を見込んでいる（20年度比）が、現状はEC市場などBtoCは堅調な一方、BtoB（企業間取引）貨物量が回復に至らず、①輸送単価の下降、②車両などの固定費負担、③低稼働率、など事業への影響が長期化している。一部

では、コロナ禍の暫定的な対応として、①月末・月初納品などの分散化、②時間指定の緩和、③専用車両など固定費の補てん要求、④助成金の活用などを行っている状況だ。

このような応急処置に留まらず、コロナ対応を機に、①パレットなどの荷姿の標準化、②納期の分散化、③商習慣の見直しなど、関係者が一体となって物流の生産性向上の取り組みを加速させていくことが重要であるとの意見が多数だった。物流事業者も、これを機に①無人フォーク・AGVなどの実証研究など省人化への取り組みの加速、のほか、②テレワークの継続運用、サテライトオフィス整備による本社のスリム化、③テレワーク推進に関わるデジタル化・ペーパーレス化の検証など、柔軟な働き方を探る動きがみられた。

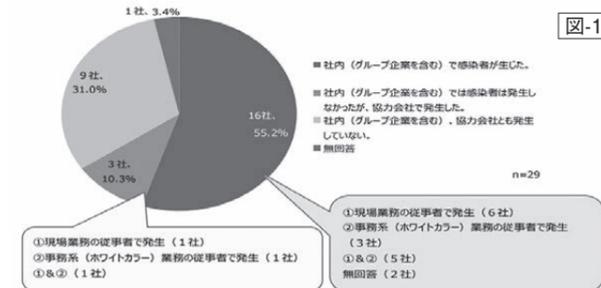
国内の感染者総数が15万人を超える（20年12月1日時点）状況にあることから、このコロナ禍を乗り切り、新しい物流業界のためにも、取引条件の改善や商慣習の見直し、荷役作業の効率化やテレワークを含む働き方改革は、継続的に取り組むべき課題と言えよう。

主なアンケート調査結果

1. 新型コロナウイルス感染症の影響

回答事業者の半数以上において、社内（グループ企業を含む）で感染者が発生した。発生した事業所では、事業所の消毒・清掃や濃厚接触が疑われる従業員に係る対応などに追われた。（図-1）

日常業務に変化や影響が出始めた時期は、国内拠点では2月（日本国内で市中感染の懸念が強まり

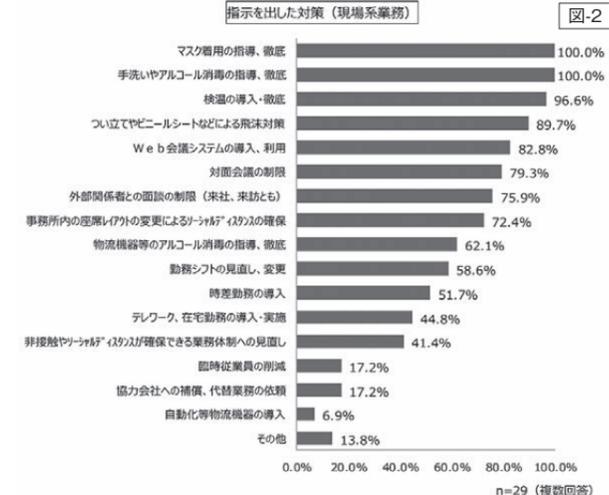


始めた頃）、海外拠点では国内拠点よりも影響が出始めたのが若干早く、1月（政府が中国・武漢へチャーター便を派遣した頃）からの回答が最多だった。輸送量・取扱量などへの影響は、特に国内の輸送部門（B to B）や倉庫部門の減少が目立つ結果となったが、いずれも現在（9月）は4月期、5月期と比して状況の改善がみられた。国内の輸送部門（B to C）では、一部「大幅に増加した」という回答も見られたが、海外では厳しい状況となっている。

2. 新型コロナウイルス感染症対策

現場系業務、事務系業務ともに、すべての回答事業者において、「マスク着用の指導・徹底」および「手洗いやアルコール消毒の指導・徹底」の指示が出された。また、事務系業務では「Web会議システムの導入・利用」についてもすべての回答事業者で指示が出された。

指示を出した経緯は、多くの対策に関して、「既存のBCP（事業継続計画）や非常時の対応マニュアル等では不足していたので、追加で検討した」あるいは「BCP（事業継続計画）や非常時の対応マニュアル等はなかったため、新たに社内で検討した」が大半であり、「既存のBCP（事業継続計画）や非常時の対応マニュアル等に基づいて」新型コロナウイルス感染症に対応できた事業者は少なか



年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 渡邊 健二



新年あけましておめでとうございます。

昨年、1月に中国・武漢市で感染が急拡大した新型コロナウイルスが、その後世界を席卷し、今日に至るまで社会・経済全体がその対応に追われる1年でありました。人々の移動や外出の制限から、食料品や生活必需品を供給する物流の重要性はかつてないほど注目され、エッセンシャルワーカーという言葉も定着しました。

また、世界の各所で工場等が稼働停止となり、輸送手段にも制約が生じる中で、グローバルサプライチェーンの分断を避けるために国の内外で奮闘したのも物流事業者でした。しかし経済環境の大きな変化により陸海空の輸送モード毎の需給ギャップが生まれ、感染状況の行方も不透明であることから、コロナとの闘いは今しばらく続くものと思われま

このような中で物流連ではこの一年間、かねてより掲げてきた四つの活動を推進してきました。まず、「物流を等身大で社会一般から見てもらう活用」としてインターンシップや大学内での業界セミナー等の取組みは、対面開催にwebでの開催日を加えることで、参加人数を大幅に増やすことができました。

また、「国際的な課題への取組み強化」に向けた、アセアン及び中国での新型コロナウイルスによる影響等に係る講演会、「社会インフラとしての物流機能

強化」を進める活動として、自然災害に対応するBCP作成に関する講演会等をweb併用で開催することで、東京地区以外の方々の参加も得たところ。また、コロナによる物流業者への影響については、会員アンケートとヒアリングを行いました。

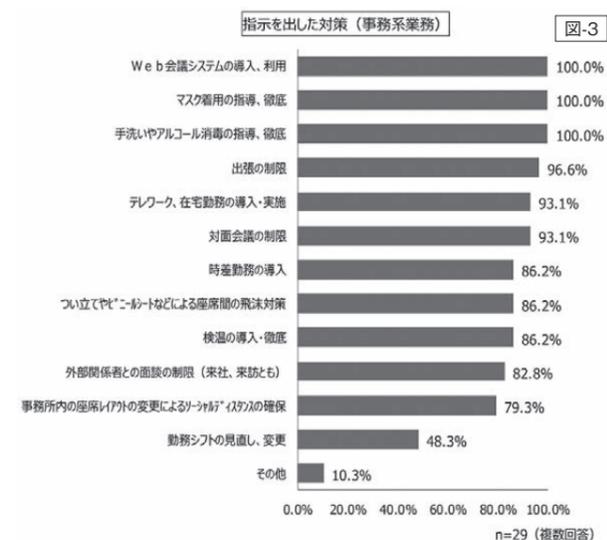
「物流環境対策の取組み」では、コロナ禍にも拘わらずモーダルシフト取組み優良事業者賞へは多数の応募をいただき、脱炭素社会に向けた物流事業者の取組みを社会に公表しました。

世界で猛威を振るう感染症は、サプライチェーンのあり方や、物流の姿をも変えようとしています。物流の担い手が減少するなかで、運転や荷役の自動化への取組みや、受渡しや輸送の効率化に向けた「共通基盤の構築」、感染を防止するための非接触による受渡しなど、様々な取組みを並行して進めなければなりません。そしてこれらを可能とする前提となるのは、パレットを始めとする容器の規格や情報等の共有、統一を進める「物流標準化」と「デジタル化」の推進です。これらについて物流業界を超え、製造、流通等の業界とも連携し推進していきたいと考えます。

皆様のご健康、ご多幸をお祈りするとともに、当連合会に対して引き続き温かいご支援をよろしくお願いたします。

った。
 出社目標は、現場系業務については回答事業者の6.9%が設定(目標出社率70~90%)。事務系業務について出社目標を設定した事業者は34.5%(目標出社率20~90%)、部門により設定した事業者は27.6%。目標を達成できなかった場合に、社内アンケートやヒアリングを実施し、ボトルネックの洗い出しおよび解決に努めた事業者もあった。

現場系業務では、マスクやアルコール消毒液、手袋などの衛生用品などの確保や定期的な棚卸の実施、感染症を想定したBCPの見直し(緊急連絡先一覧への管轄保険所の追加を含む)などが対応の反省点として挙げられた。事務系業務につ



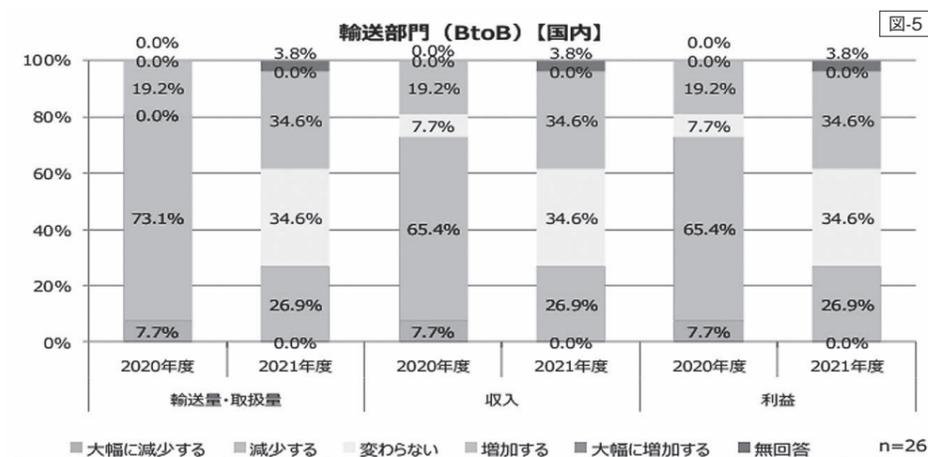
いては、平時からのテレワーク制度の整備不足に関する反省点が多く挙げられた。

3. 今後の物流への影響

新型コロナウイルス感染症の今後の物流への影響

は、20年度は特に国内の輸送部門(B to B)の輸送量・取扱量、収入、利益が減少するとの回答が約7割と高い結果となったが、回答事業者の約3分の1は21年には輸送量・取扱量、収入、収益が対前年比で増加するとみている。(図-5)

国内の輸送部門(B to C)では、20年度について一部「大幅に増加する」という回答もあった。21年度は国内・海外ともに、約半数の回答事業者が対前年比で増加を見込んでいる。倉庫部門も20年度は輸送部門(B to B)ほどではないものの、減少が目立つ結果となったが、21年度は、20年度よりは状況が改善するとの見方が多かった。



4. ウィズコロナ、アフターコロナ下の物流業経営に必要な対応

半数以上の回答事業者が、今後のウィズコロナ、アフターコロナ下の物流

業経営には「非接触型、少人化、自動化など物流システムの見直し」「事務系従業員の出勤体制やテレワークの見直し」が必要と回答した。その他、

「運賃・料金水準の見直し」「荷主企業に対する取引条件見直しの要求」「サプライチェーン全体での商慣習の見直し」なども上位に挙がった。

主なヒアリング調査結果

(アンケート結果に基づき実施)

1. 物流への影響

今年1月末から輸出入貨物に影響が及びはじめ、その後、国内工場の生産縮小・稼働停止により、機械、鉄鋼、自動車等の取扱量が減少、また外出自粛による移動の削減(テレワークの増加、会議やイベント、外食の減少など)により、石油、紙パルプ、業務用食品等の取扱量が減少した。一方で、家庭用食品や医療関連、テレワーク関連機器などには増加もみられた。新規業務として、複数社がマスクや消毒液、防護服等、コロナ関連の案件を受注した。

貨物量が激減したことによってトラックが余剰となり、一部でトラック運賃を下げ受注する運送事業者がいたり、大手荷主や大手物流事業者が傘下の物流子会社のトラックを優先的に活用するなど、一部では国内輸送を船や鉄道輸送から一時的にトラック輸送に戻す「逆モーダルシフト」の動きもみられている。

2. 物流現場における感染症対策

現場職はエッセンシャルワーカーであることから出社が前提となっていたが、本来の業務がない場合は、繁忙となった他部門の応援に出たり、自宅待機、休業、有給休暇

の取得奨励などの措置がとられた。集団作業となることが多い倉庫現場では、クラスターの発生防止に細心の注意が払われ、作業時間帯や作業場所を分けるなど、グループ分けをすることでリスク分散を図る取り組みがあった。仮に1つのグループで感染者が出てグループ内の濃厚接触者が自宅待機となる場合でも、他のグループが同じ業務を継続できる体制が敷かれた。

事業所外で就業するドライバーへの対策には、基礎的な感染防止策に加え、ドライバー自身の感染予防と顧客の安心感のためにビニール手袋を着用する例、ドライバー乗り換え時の車両消毒、同一車両に乗務するドライバーの人数を限定・固定化し、濃厚接触者となる人数を最小化、かつ特定しやすくした例などがあった。

3. テレワーク、WEB会議等の活用

他者との接触を避ける一番の方法は出勤・外出しないことであり、この観点では在宅勤務を中心としたテレワークが有効な手段であるとされた。特に緊急事態宣言期間中は、事務系業務に携わる従業員は原則在宅勤務とし、出勤は事業継続に必要な最低限の人員に限定

した事業者が多かった。従前よりテレワーク環境整備が進んでいた事業者からは、これまで導入されていたもののあまり活用されていなかったテレワーク制度やWEB会議システムなどの利用が進んだという声が聞かれた。一方で、整備が進んでいなかった事業者では、持ち運べるパソコンや通信機器の不足、社内システムへの接続の問題などハード面のほか、コミュニケーションの取り方や管理方法、ペーパーレス化の遅れなど、ソフト面の双方で反省点が多く挙げられた。在宅勤務以外に、社内の遊休施設や支店などを活用したサテライトオフィスの設置・活用も進んでおり、より職場に近い執務環境で、安全に社内システムに接続でき、かつ移動を短縮できる働き方として注目されている。

4. 働き方改革や取引改善に向けた取り組み/意見

生産性向上のために、コロナ前からペーパーレス化、省人化、自動化など物流システムの見直しに取り組んでいた事業者が多いが、まだ残っている手積み手卸しは、直接人の手が触れるため、これを機に非接触となるパレタイズ化の推進が望まれている。現状、トラックの余剰状態により実勢運賃が下がっている実感が

KYOWA LINE
 JAPAN, SOUTH EAST ASIA, CHINA, KOREA, TAIWAN / MICRONESIA,
 SOUTH PACIFIC ISLANDS, PAPUA NEW GUINEA & AUSTRALIA SERVICES

KYOWA SHIPPING CO., LTD.
 東京：03(5510)1992 大阪：06(6533)5821
 inquiry@kyowa-line.co.jp
 Kyowa URL http://www.kyowa-line.co.jp/

Ben Line Agencies (Japan) Ltd.
 Worldwide Principals

- Alcatel-Lucent Co. (France)
- Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)
- ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore)
- Asset Maritime Security Service (U.K.)
- Dalian Jifa Bonhai Rim Container Lines (China)
- EAS International Shipping (China)
- Global Marine Systems (U.K.)
- Kestrel Global Logistics (U.K.)
- M&S Logistics (U.K.)
- Nile Dutch Africa Line (Netherlands)
- Port of Houston Authority
- Scottish Development International (U.K.)
- Sea Consortium Pte Ltd. (Singapore)
- Siem Car Carriers (U.K.)
- Swire Shipping (Singapore)
- TE Subsea Communications LLC (U.S.A.)
- Thames Port (U.K.)
- The Shipping Corporation of India Ltd. (India)
- Tropical Shipping, Inc. (U.S.A.)
- Tyco Tele Communications (U.S.A.)
- UAFL (Indian Ocean Islands & Mozambique)
- Wuhan New Port Datong Int'l Shipping (China)
- X-Press Feeders (Singapore)
- Yew Choon Pte. Ltd. (Singapore)

BEN LINE AGENCIES (JAPAN) LTD.
 4th Fl, Shinagawa TS Bldg., 2-13-40 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-0075 Japan
 Tel: (03)6718-0704 Fax: (03)6718-0717
 logistics.it@benline.co.jp http://www.benlineagencies.com

あるが、適正取引の推進にはトラック運賃の適正化が望まれる。コロナや自然災害などのBCP対策としてのみならず、働き方改革やダイバーシティ対策、優秀な人

材確保のためにも、コロナ終息後も継続してテレワーク勤務環境を整備していきたいとする事業者が多かった。一方で、既にコロナ前の出勤状態に戻っている事業者もみら

れた。今後はテレワーク勤務時も生産性を担保できるよう、ハード面のみならず、評価や管理体制などのさらなる検討の必要性を感じている事業者も多くあった。

「港湾関連データ連携基盤」構築へ 21年4月のシステム稼働に向けテストを進める

港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会は昨年12月16日に、第5回の会議をオンライン開催し、2020年末の構築を目指してきた港湾関連データ連携基盤（港湾物流）の構築状況などについて報告した。内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室と国土交通省港湾局は18年度から連携して、港湾の電子化により港湾情報処理の効率化や情報の利活用を促進する環境を整備し、港湾物流の生産性向上を図るため、同推進委を設置し、「港湾関連データ連携基盤」構築に向けて、関係者の共通理解を図りつつ、電子化に向けた連携基盤の基本的な構造や展開戦略の検討、既存の情報システムとの連携確保策といった技術的検討を進めてきた。同会議での報告内容を紹介する。

港湾関連データ連携基盤（港湾物流）構築状況

港湾関連データ連携基盤については、詳細設計／製造工程作業は完了しており、現在、21年4月からのシステム稼働に向け、構築事業者にてエラーチェックなどをテストしている段階だ。また同テストと並行して、API（Application Programming Interface）GUI（Graphical User Interface）連携テストに協力する事業者と、システム改修の仕様調整などを個別に進めている。これらテストは21年1月から3月までを予定、API連携テストとGUI連携テスト、併せて約15者が協力する予定だ。港湾関連データ連携基盤に関する公開APIは、仕様を確定し国交省のウェブサイトにおいて公表済み。

情報セキュリティ対策

港湾関連データ連携基盤の情報セキュリティは、主にクラウド上の情報セキュリティ、アプリケーション上の情報セキュリティ、構築におけるテスト工程での外部監査の導入の3点で確保している。同基盤は、クラウドセキュリティ推進協議会によるCSゴールドマークの認証を受けているクラウド“Microsoft Azure”のPaaS（Platform as a Service）上に構築する。Microsoft Azure サービスを利用した安全性の高いID管理・アクセス管理を実施し、機密性を確保するとともに、高い可用性（システムが停

止することなく稼働し続ける能力）を持つデータベースを使用し、データ保存時の暗号化も実施する。アプリケーション上の情報セキュリティは、ユーザーの2段階認証を行うことにより、ユーザーのなりすましや情報漏洩を防止する。事業種別に基づいた帳票APIの権限制御を行うことにより、機密性を確保する。情報更新された情報は、実行者を含めて更新内容を全て保持する仕組みとすることで、意図しない改ざんを抑制できる。また構築におけるテスト工程で、構築事業者の内部監査を実施するとともに、外部事業者による情報セキュリティ監査を行う。この情報セキュリティ監査でシステムの脆弱性などのテストを実施する。

運用ルールの明確化

港湾関連データ連携基盤の利用開始にあたっては、利便性のみならず、安全性・信頼性を確保するため、運用ルールの明確化が必要となる。他方、多様な関係者の利用が想定される中、各利用者と運用ルールを個別に調整することも非効率であり、このため、想定される関係者との調整のもと、利用範囲や責任の所在などについて予め明示しておくことを目的に、データ作成者、データ利用者、基盤の運営者間で包括的に適用される「規約」を整備する必要がある。20年度内に規約を確定さ

せる予定だ。

料金体系の構築

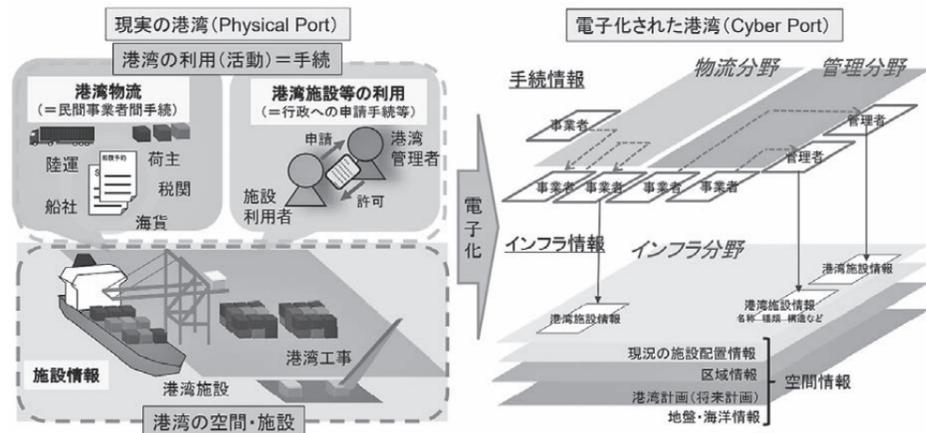
また21年度からのシステム稼働、23年度以降の運営組織による運用体制の確立を念頭に、運用体制確立までの間の利用料金は原則無料とし、運用体制確立以降に利用料金を徴収することを想定している。さまざまな利用主体ごとの受益に応じた料金設定とすることを基本とし、基盤が日本の国際物流における「国際競争力強化」を目的としているため、利用料金は極力低廉に設定する。

データ活用について

港湾関連データ連携基盤のデータやNACCSデータを集計・加工し、匿名化を行った上で、国際海上コンテナ輸送動向に関するデータの速報として公開することを想定している。公開するデータ項目は利用港湾、コンテナ本数などで、基盤の利用状況を踏まえて、将来的にデータ項目の拡充も検討していく。またデータの収集や公開の方針については、関係者の意向を確認しながら実施、特にデータの公開は個社情報に十分配慮する。公開開始時期は22年度以降とし、21年度以降に必要なシステム改修を実施する。

港湾管理・港湾インフラ分野の検討状況

以上みてきたように、国交省と内閣官房IT総合戦略室は、まず民間事業者



間の手続きを電子化する港湾関連データ連携基盤（港湾物流分野）の構築に向けた取り組みを進めてきたが、港湾全体の電子化に向けて港湾の利用（活動）については各種の手続きを電子化（物流分野・管理分野）、港湾の空間・施設については、港湾と港湾内の各施設の情報を電子化（インフラ分野）する必要がある、民間手続き（港湾物流分野）とは別に、サイバーポート検討WG（港湾管理分野）と同WG（港湾インフラ分野）を20年8月に設置し基本仕様の検討を開始した。これら2分野はそれぞれ、21年度にシステムを設計・構築し、22年度からテスト稼働し社会実装するスケジュール。

港湾管理分野

管理分野は、既存システムで既に電子化されている手続きを含め、原則全ての港湾管理者に関する手続きの電子化を図るものとし、NACCSや港湾独自のシステムと連携し、連携基盤経由での申請を可能とすることで、全国の港湾における申請窓口の一元化が可能となる。港湾行政手続きの電子化に向け申請実態の把握調査やアンケートを実施した。これらの結果を踏まえ、必要な機能のうち、NACCSで早期に対応可能なものは、NACCSの改修による対応を検討し、対応が困難な機能は港湾関連データ連携基盤での機能構築による対応を検討し、基盤とNACCSとの必要な連携を実現する。

港湾インフラ分野

インフラ分野は港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を連携させ、国と港湾管理者による適切なアセットマネジメント（適切な維持管理の実施、更新投資の計画策定）を実現する。港湾管理者（166者）と関係業界団体（埋没協会・港コン協会）（71社）に港湾管理者の保有するデータや同基盤

（港湾インフラ）の機能や情報などについてアンケート調査し、機能については、港湾管理者は90%以上、関係業界団体は60%以上が「十分」との回答だった。港湾台帳、維持管理情報データベース、管理者の独自データベース、港湾計画などを連携基盤に連携させる必要がある、21年度内にデータ取り扱いに関するルールを策定する。10港程度をプロトタイプとして21年度にシステム設計、データ規格化、22年度からテスト稼働、22年度内に運用開始する。第2段階として125港（重要港湾以上）を対象に3年程度、第3段階は全港湾（932港）を対象に5年程度で連携を目指す。

連携基盤（港湾物流）の効果

港湾関連データ連携基盤を利用することにより、紙・FAXなどで行われている民間事業者間の港湾物流手続きの電子化が可能となり、データの取得・再入力や書類の作成・送信などの業務に要する時間が削減される。国交省によると、事業者や実務経験者へのヒアリングをもとに、港湾物流手続き（輸出）の「モデルケース」を設定し、1取引あたりの削減時間を試算すると、全体で38%の時間が削減されるとの効果が得られたという。

CONPASとの連携

「CONPAS（新・港湾情報システム）」をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種施策と連携することで、ゲート前混雑の緩和など、さまざまな効果が期待される。CONPASは、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消や、コンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ輸送の効率化と生産性の向上を図ることを目的として、国交省が開発した新・港湾情報システムで、情報技術の活用でゲ

ート処理とヤード内荷役作業を効率化するための実証を進めており、20年度末までに横浜港で本格運用を開始するとともに、今後、阪神港など他港へも拡大を予定している。

港湾関連データ連携基盤による搬入票の電子化を活用し、CONPASで搬入票情報の事前突き合わせが可能となるなど、コンテナターミナルにおけるゲート処理時間を短縮することが可能となる。これに併せ、CONPASの予約機能を活用し、コンテナターミナルに到着するトレーラー台数を平準化することで、ゲート前待機時間をゼロ（目標値）とし、コンテナターミナルごとの待機時間解消による効果は、概ね年間数億円から数10億円と試算される。さらに港湾関連データ連携基盤・CONPAS・出入管理システムの連携により、出入管理（本人確認など）によるセキュリティを確保しつつ、遠隔・非接触の情報入力・確認により、効率的な貨物搬入を実現し、かつ「ヒトを支援するAIターミナル」によるターミナル作業の遠隔化を実現する。

利用促進に向けた取り組み

21年度からの本格稼働に向け、機能改善などを進め利用促進を図ることを検討している。具体的には港湾関連データ連携基盤について全国で業界ごと、地方ごとに説明会を開催し、同基盤の特徴、効果、利用方法などを紹介していく。またNACCSとの直接のデータ連携（システム間自動連携）を実現することで、利便性向上を図る。OCR機能と自動入力機能の構築によって書類の文字情報を読み取り、データ化し、基盤に自動入力する機能を導入、手続きの完全な電子化前の過渡期対応を進める。港湾関連データ連携基盤の利用に係る情報を公開する専用ウェブサイトを構築する。

		2020年					2021年		
		8	9	10	11	12	1	2	3
作業工程	詳細設計・開発	構築事業者によるテスト実施					協力事業者によるAPI・GUI連携テスト		
API連携テスト	協力事業者	仕様調整・開発作業（システム改修）・疎通テスト					API連携テスト		
	国交省構築事業者	テスト仕様作成・テスト準備							
GUI連携テスト	協力事業者	仕様調整・疎通テスト					GUI連携テスト		
	国交省構築事業者	テスト仕様作成・テスト準備							



丑(牛)の英語あれこれ

牛とカルピス

新年早々、変なサブタイトルで失礼します。以前、「初恋の味」と言われていたカルピスが牛とどのような関係があるのか?と不思議に思われる方が多いかもしれません。実は、牛とカルピスは英語の面で密接に関連しているのです。

「カルピス」は日本人に不足していた「カルシュウム」とサンスクリット語の「サルピス」の合成語で、「サルピス」は仏教の五味の中で一番美味しいものである「醍醐」に次いで2番目に美味しいものである「熟酥」です。音声学の権威山田耕筈に相談して、「カルシュウム」の「カル」と「サルピス」の「ピス」を合成してできたのが「カルピス」なのです。

英語名をCALPISにしてアメリカで売り出したのですが、評判が悪くあまり売れなかったのです。売れ行き不振の原因を分析した結果、英語名CALPISが原因

であったことが判明しました。アメリカ人はCALPISを「カルピス」ではなく「カウピス」のように発音する傾向があったわけです。あえて、英語で表記すればCOW-PISSで、「牛」+「おしっこ」という意味です。すから売れないのは当然でした。その結果、CALPISをCALPICOに変名しました。

Cash Cow

コロナウイルス (Covid-19) の感染拡大が続いていますが、世界的な不況風はいつ止むのか見当もつきません。景気の早期回復を願うのみですが、景気が早期に戻らない、という声があちこちから聞こえてきます。ところで、下記の英文はどういう意味でしょうか。

You can wait till the cows come home.

中学生なりに直訳すれば、「あなたは牛が戻ってくるまで待つことができます」という意味になります

が、Close, but no cigar. (いまいちだ) です。牛は放っておくといつまでも牛小屋に戻らないことから、長い間、いつまでも、永久に、という意味で、till the cows come home といいます。したがって、上記の英文は、いつまでも待つがいいさ、待っても無駄だ、ということです。

不況を克服するには cash cow が必要です。cash cow は「現金牛」ではありません。口語で、利益を生み出す商品、事業、財産、頼りになる資金源、金のなる木、などを意味します。皆様の会社の cash cow は?

牛の名称については後で詳述しますが、bull (雄牛) を使った英語のことわざに Take the bull by the horns. というのがあります。「雄牛の角をつかめ」という意味ですが、恐るべき者に立ち向かうには、まともなぶつかる方がよい、ということで、難局に当たっては勇敢に正面から立ち向かえ、という意味です。これも不況

に対する心構えの一つといえるでしょう。

牛と人間

さて、牛の先祖は、ヨーロッパ原牛または単に原牛と呼ばれる野生のウシが家畜化されたもので、英語では aurochs = urus (オーロクス) といいます。今から約15,000年前に人類は野生牛オーロクスを知っていたようですが、まだ家畜化されていませんでした。紀元前6,000年頃に西アジアの農耕遺跡から家畜牛の遺骨が出土していることから、その頃には既に牛が家畜化されていたといえます。牛が日本に渡来してきたのはいつごろでしょうか。弥生時代 (紀元前300年から紀元後300年) の遺跡から牛の歯や骨が出てくることから、牛は弥生時代に既に日本に渡来していた、という説が有力です。

何れにせよ、人類は牛の乳や肉を食料とし、その皮から靴や鞆などを作り、農耕作業の労働力としても利用してきました。乳を搾られ、肉はいうまでもなく、舌まで食べられ、剥がれた皮も使われ、牛としては、

山田雅重

「モー (英語では、moo [ムー]) 止めてくれ」と言いたいでしょう。とにかく人間にとって、牛には無駄なもの一つもないようです。その上、牛がげっぷ (英語で belch といいます) を出すと、二酸化炭素を排出する、と言われてい

牛と菅原道真

一方、牛は尊い動物と見

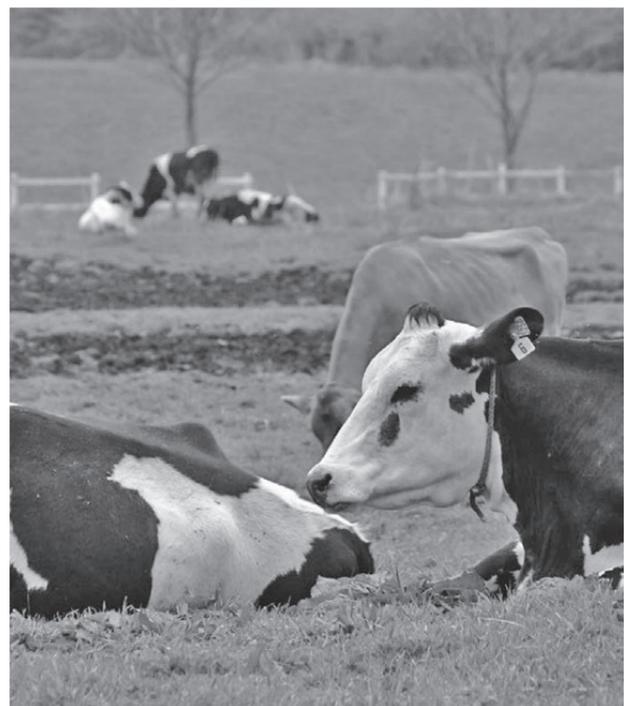
做され、牛信仰の風習があり、今でも豊作祈願の祭りに牛が登場します。そして、古来の仏像や神像には牛に乗っているものがあり、学問の神様といわれる菅原道真が牛に乗っている騎牛天神像もその一つです。ところで、この学問の神様が承知12年 (845) 乙丑、丑の月、丑の日、丑の刻生まれだったことをご存じでしょうか。

ヒンドゥー教では、牝牛は聖獣とされ、豊穰、豊富、大地の象徴です。牛頭天王 (ごずてんのう) はインド祇園精舎の守護神、疫病除け、京都祇園神社の祭神です。

いろいろな牛

日本語では、総称として「牛」といいますが、英語では、牛の性別、種類、用途などによってそれぞれの名称が下記のように異なります。

ox 動物学的な総称 (去勢された雄牛、という意味もあります)




DONGJIN SHIPPING

迎春 Your Best Shipping Partner

HOME PAGE : <http://www.djship.co.kr/>
<http://www.dongjinagency.jp/>




Container & Conventional Service
Japan/Korea
Japan/China
Japan/South East Asia

—General Agent in Japan—
東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.

Tokyo Tel : 03-3548-2928 (代) Osaka Tel : 06-6120-2100 Fukuoka Tel : 092-661-7711
Fax : 03-3548-2918 Fax : 06-6120-2098 Fax : 092-661-7712

謹賀新年

Transport Your Dreams Come True

Full Container/Break Bulk Service
Japan to/from
Korea, China & S.E. Asia



Tokyo (03) 3271-1311
Osaka (06) 6264-7631
URL: <http://www.ckm.co.jp>

C.K. MARITIME CO., LTD.



cow 牛乳と結びついた一般的な名称
 bull 去勢していない雄牛
 calf 仔牛
 steer 去勢された雄の食肉用の牛
 bullock 去勢された雄の荷役用の牛
 heifer 子を産んでいない3歳未満の雌牛
 cattle 集合的に家畜としての牛の総称
 bovine ウシ亜科の動物

いじめっ子は臆病者

上記の bull には、手強く、がさつで、力強く、強気、というイメージがあります。株式用語の bullish は相場が上向きの、強気の、という意味です。bull は買方、強気筋のことで、その逆が bear で、売方、弱気筋のことで、次の英語のことわざはどういう意味でしょうか。

No price is too low for a "bear" or too high for a "bull." 株式市場を考慮して意識すれば、「株価が下がっても弱気であれば買わないし、強気であれば、上がっても売らない」ということです。

bull から派生する bulldoze は、押し通す、ことで、国会で法案などを強行採決して強引に通すことも bulldoze といいます。法案に反対して野党が「牛歩戦術」を取ることもありますが、英語では、snail's pace tactics, slow-down tactics などとあって、牛ではなく、snail (カタツムリ) が用いられています。

学校や職場でのいじめが社会問題になっています



が、英語では bullying といいます。いじめっ子に相当する英語は bully で、人をいじめる、という意味の動詞としても使われます。研究社の『英語語源辞典』によりますと、この bully の語源は bull です。ところで、英語には A bully is always a coward. (弱い者いじめは臆病者) ということわざがあります。

この coward を見て、cow と何か関係があるのでは、と思われた方もあるかもし

れませんが、残念ながら、直接的な関係はありません。coward の cow の語源はラテン語の cauda (しっぽ) で、その後に「極端に〜する人」という意味の ard がついたので coward です。「しっぽを両脚の間に隠して逃げるもの」つまり、「臆病者」ということです。

牛飲馬食(する)

正月休みで「牛飲馬食」された方もあるでしょう。お分かりのように、牛のように飲み、馬のように食べることを、つまり、暴飲暴食する、という意味です。たまにはストレスの解消にもなっているでしょう。

「年末年始の休みには牛飲馬食したよ」を英語で、I drank like a cow and ate like a horse during the year-end and New Year holidays. と言えるだろうか。言えないことはないでしょう。何とか意味は通じるでしょう。しかし、クリスマス休みの後の年末や新年は欧米人にとっては単なる一年の通過点に過ぎない上に、drink like a cow という英語表現はないので、この英文を読むと一種の違和感を持つようです。なお、eat like a horse は英語の慣用句の一つで、「大食いする」という意味ですから問題ありません。

「牛飲馬食する」に相当する英語表現は drink like a fish and eat like a wolf で、「牛」が「魚」に、「馬」が「狼」に変身します。

牛首を掲(かか)げて馬肉を売る

「看板に偽りあり」や「羊頭狗肉」と同じ意味です。英語では、「ぶどう酒を売ると称して酢を売る」(He cries wine, and sells vinegar.) といいます。とにかく、牛肉に限らず、他の商品でも、品名と中身が異なることがよくありますが、英語では、Names and natures don't agree. といえ

ばいいでしょう。余談ですが、筆者の住む町に「英語の迷文を掲げて牛肉を売る」店があります。その英文は下記の通りです。

Everyone does a dinner happy with meat that loves and is delicious.

物凄い英文ですね。何となく意味が分かりますが、余りにもお粗末で非文法的です。この間違った英文を見て、何とかその意味を把握しようと空しい努力を重ねている大学受験生がいるかもしれませんが、時間の無駄ですね。To milk a bull. です。「雄牛の乳を搾ろうとする」こと、つまり、

「比丘尼(びくに)に髭(ひげ)出せ」と同じことで、無理難題ですから。

振り込め詐欺

用心に用心を重ねているにもかかわらず、振り込め詐欺が続発しています。犯人は、特に(他人の)年長いた親に「俺、俺」(It's me, it's me.)と言って、自分の息子からの電話と思ひ込ませ、自分の窮状を訴え、挙句の果てにお金を振り込ませる詐欺(bank transfer swindle)が後を絶ちませ



ん。

このような詐欺に限りませんが、人が老け込んだ、不運に見舞われた、という意味の英語のことわざを下記に紹介します。

The black ox has trod on one's foot.

「黒い雄牛が人の片足を踏みつけた」という意味です。trod は tread (踏みつける) の過去分詞で、tread とほぼ同じ意味の trample を使った trampled on one (人を踏みつけた) という表現になっていることわざもあります。

とにかく、だまされない

ように十分注意して、「軽率なことをしない」ことが大切です。英語では、Don't play the giddy ox. といいます。

欲張らない

人間の欲望には際限がないことから、『老子』の三十三章に「足るを知る者は富む」という言葉があります。英語の Content is a kingdom. (満足は王国である) もほぼ同じ意味ですが、cow を使った他の表現を二つ紹介しましょう。



(1) You cannot sell the cow and drink the milk.

(2) Our neighbor's cow gives more milk than ours.

まず(1)ですが、「牛を売って牛乳は飲めない」ということで、日本語のことわざ「田の事をすれば、畠が荒れる」と同じ意味です。英語では「菓子は食べればなくなる」という意味のことわざとして You can't have your cake and eat it too. や You can't eat your cake and have it too. もよく知られています。要するに、No two things are equally good. ということです。

次に(2)のことわざは「隣家の牛は、我が家の牛より多くの乳を出す」という意味で、日本語のことわざ「隣りの花は赤い」がこれに相当します。同じ趣旨の英語のことわざとして、Our neighbor's ground yields better corn than ours. (隣家の土地は我が家の土地よりも良い穀物を産出する) や The grass is greener on the other side of the fence. (隣りの芝生は青い) があります。

上記以外にも ox, cow,

boef です。牛肉は部位によって細分され名前も異なります。詳細は下記の通りで() は英語名です。

首肉(neck)、肩肉(chuck)、あばら肉(rib)、腰肉(loin)、しり肉(rump)、もも肉(round)、すね肉(shank)、胸肉(brisket)、バラ肉(plate)、わき腹肉(flank)、舌(tongue)

更に、loinはshort loin(腰肉の前半部)とsirloin(腰肉の上位の肉で最高肉)に分けられ、short loinは、あばらに近いclub steak(クラブ・ステーキ)、腰に近い上質のporterhouse steak(ポーターハウス・ステーキ)、そして、骨つきのT-bone steak(T字型の骨が付いた腰肉のステーキ)に切り分けられます。

なお、牛に関する英語について更にお知りになりたい方は拙著『動物にたとえる英語表現事典』(丸善プラネット発行)をご覧ください。

虚空蔵菩薩(こくぞうぼさつ)

十二支にはそれぞれ守り本尊があるそうです。虚空蔵菩薩(Akāsagarbha)が丑(牛)と寅(虎)の守り本尊で、限りない福德円満、大いなる智慧を授けてくれる菩薩とのことです。では、最後に、ここまで拙稿を読んでいただいた皆様に幸いあれかし、と祈念いたします。

May Akāsagarbha bestow on you infinite, good luck and peace and also profound wisdom. (虚空蔵菩薩が皆様に限りない福德円満と大いなる知恵をお授けになりますように!)

牛肉は cow meat か?

日本語では動物の名前の後に「肉」を付けて牛肉、豚肉、羊肉、鹿肉などと言います。しかし、英語では動物名と食肉名が異なることがあります。上記の4つは beef, pork, mutton, venison で、cow meat, pig meat, sheep meat, deer meat とは言いません。beef の語源は(家畜用の)牛、という意味の古フランス語の

基礎から分かる

船荷証券の「Q&A」

書籍コード: BQA サイズ: B5判 64頁
 定価: 2,090円(税込) 2020年7月刊
 編: オーシャンコマース編集部

本書は、海の日Booksシリーズで初めての「Q&A」方式の書籍です。「Q&A」の項目数は183。本書は船会社、商社系物流会社で長きにわたりドキュメンテーションを担当してこられた吉田誠治氏の実務経験をもとに書かれたものです。

同シリーズの「ピギナーのための 船荷証券・ウェイブルの基礎知識」(2016年発行)の改訂版ではありませんので、併せてご利用下さい。ピギナーの方から実務経験の豊富なベテランまで、幅広くご利用頂ける内容です。基本書として、辞書のようにお使い頂き、実務上での問題解決の一助になれば幸いです。

ISBN978-4-900932-80-7

改訂版 基礎から分かる

海運実務マニュアル

書籍コード: KKM サイズ: B5判 138頁
 定価: 2,090円(税込) 2019年7月刊
 編: オーシャンコマース編集部

本書は2014年以降の改訂版。1977年の初版発行以来、7回目の改訂で第8版に相当します。海の日Booksシリーズは1977年発行以来、本書で通巻43巻。シリーズとして15のテーマで発行していますが、最も改訂を重ねているロングセラーです。

海の日Booksは基礎知識シリーズとして編集されていますが、本書は前版よりさらに理解しやすい平易な内容をめざして発行しました。

国際物流に携わるビジネスマンの実務マニュアルとして日常業務にお役立て頂ければ幸いです。

ISBN978-4-900932-77-7

株式会社 **オーシャンコマース**

〒105-0013 東京都港区浜松町 1-2-11 葵ビル

お申込み、お問い合わせは

電話 (03) 3435-7630/7558
 FAX (03) 3435-7896
 フリーダイヤル
 ☎0120-827-773

Shipping Guide

新春特集号

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール） ☎：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）



(16) <臨時増刊号>

Friday, January 1, 2021

© Shipping Guide



謹賀新年

新年にあたり心から皆様のご多幸とご繁栄をお祈り申し上げます。

2021年 元旦

オーシャンコマース



謹賀新年 2021

旧年中は大変お世話になりました。本年もどうぞよろしくお願いいたします。

LOGIX セイノロジックス株式会社
SEINO LOGIX CO.,LTD.

物流の「困った」を解決！お気軽にお問い合わせください！

ホームページ URL: <http://www.logix.co.jp/>

横浜 本社 〒220-6011 横浜市西区みなとみらい2-3-1 クイーンズタワーA 11F TEL:045-682-5315 FAX:045-682-5306
大阪 支店 〒541-0052 大阪市中央区安土町1-8-15 野村不動産大阪ビル 12F TEL:06-6260-1031 FAX:06-6260-1030
名古屋支店 〒460-0003 名古屋市中区錦2-9-27 NMF名古屋伏見ビル 8F TEL:052-221-7221 FAX:052-221-7230

SHINYEI SHIPPING CO.,LTD.

日本から世界へ
世界から日本へ

信永海運株式会社
TEL: 03-5405-7600（代表） FAX: 03-5405-7400
フリーダイヤル：0120-549-489
横浜：045-210-0766 名古屋：052-209-9388
大阪：06-6220-2800 福岡：092-452-8025
仙台：022-742-5022
Digital Shinyei: <http://www.shinyei-ship.co.jp>