

Shipping Guide

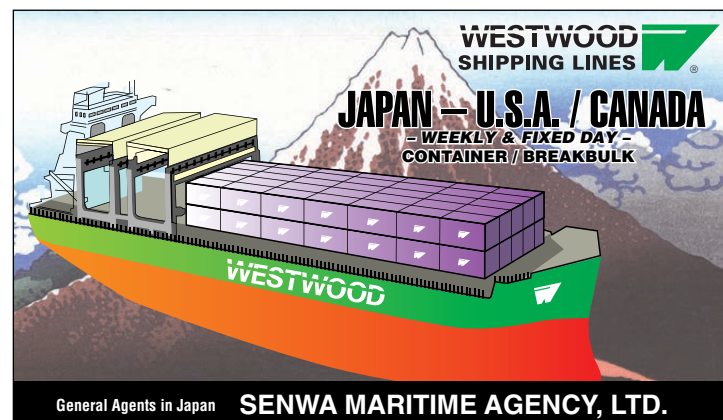
元旦

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. 10,720 〈臨時増刊号〉

Saturday, January 1, 2022

© Shipping Guide



2022年 主要航路の展望

サプライチェーン改善はまだ先に

2021年のコンテナ船業界は、新型コロナ禍の中、世界でサービスからモノへの消費シフトが進み、輸送需要が増加する一方で、船腹不足、コンテナ機器不足が顕在化、輸送の遅延、港湾混雑、サプライチェーン混乱で運賃が高騰、好景気に沸いた。サプライチェーンの改善はまだ先になるとの見方が多く、2022年も運賃は高値圏で推移する見通し。

北米航路

海上物流の正常化は先

新型コロナのパンデミック（世界的大流行）が2020年に発生したあと、2021年は都市封鎖（ロックダウン）などの厳しい外出規制による巣ごもり現象が顕在化、輸送需要の急増や、コンテナ船の船腹不足、コンテナ機器不足、トラック運転手

や港湾労働者の不足などで、港湾の混雑、輸送の遅延に伴うサプライチェーンの混乱で、コンテナ船の運賃が予想をはるかに上振れ、2022年も輸送需要は堅調に推移する見通しで、年間を通して高値圏で推移する可能性がある。

往航荷動き2ケタ増

日本海事センターがJOC-PIERSデータをもとにまとめた6月のアジア18カ国・地域から米国向け往航の2021上半期（1～6月）コンテナ荷動き量は前年同期比38.1%増の1,059万7,455TEUと、上半期で初めて1,000万TEUを超え過去最高を記録した。首位の中国が42.3%

増の608万3,993TEU、韓国は22.9%増の55万9,272TEU、台湾が18.3%増の41万9,625TEUと前年を大きく上回り日本も5.0%増の29万5,031TEUだった。ASEANはほぼすべての国で2ケタの増加となり、1～11月累計は前年同期比17.5%増の1,951万4,217TEUだった。

2021上半期の復航コンテナ荷動きは、前年同期比0.2%減の327万8,262EUだった。国別では、中国が前年同月比14.4%減の82万6,021TEU、日本は2.1%減の36万5,229TEU、韓国も4.7%減の34万7,789TEUと

前年割れとなり、台湾のみ2.2%増の32万21TEUとプラスを維持した。1～9月累計は前年同期比4.2%減の467万9,581TEUだった。

みずほ銀行産業調査部は、北米航路の荷動きについて、往航は2021年が米経済回復による輸送需要拡大を受け前年比16.1%の2,136.4万TEUの大幅増加、2022年は、21年の大幅な需要拡大の反動で3.4%減の2,064.6万TEUの減速、米国経済成長に伴い緩やかに拡大し、26年にかけて年率2.0%増を見込む。

復航は、コンテナ不足が

続き、通年で1.8%減の643.9万TEUの減少となる見通しで、2022年は、新型コロナの影響からの回復と海上混乱の改善により通年で増加基調に転じ1.2%増の651.9万TEUまで荷動きを戻し、26年にかけて年率0.8%増を予測している。

一方、日本郵船調査グループに資料によると、2021年8月末時点の北米航路の船腹量は、前年同期比19.3%増の501万1,747TEU、3大アライアンスの供給船腹量は1年で増加したものの、シェアは下がった半面、MSC（スイス）やCMA

TAKING YOU EVERYWHERE.

As a world leader in shipping and logistics, we transport 23 million containers every year. We take your cargo on 600 vessels, across 155 countries, to 500 ports, along 230+ sailing routes.

MSC

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

Photo credits: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau.

[msc.com](https://www.msc.com)

CGM（仏）の単独配船、ZIM（イスラエル）やWan Hai（台湾）のサービス拡充、CULine（中国）やBAL Container Line（中国）などが新規参入その他シェアが前年同期比141.9%増えた。西岸航路は新たに18サービスが開設、28.9%増え、その他のシェアが3アライアンスより高く、東岸航路は新たに5サービスが開設、10.6%増加し、欧州航路でシェアを減らした2Mが船腹量、シェアを伸ばした。

スポット、契約運賃も上昇

こうした中で、2021年初

めから続く運賃の上昇は第3四半期にも続き、高運賃と船腹不足が市場にも影響を与え、2005年以来最も強力市場を形成し、サプライチェーンの目詰まりが続く中、季節的な繁忙期に入ると港湾混雑船腹不足、スケジュール遅延で輸送需要を維持するために船隊拡充が必要な状況となった。

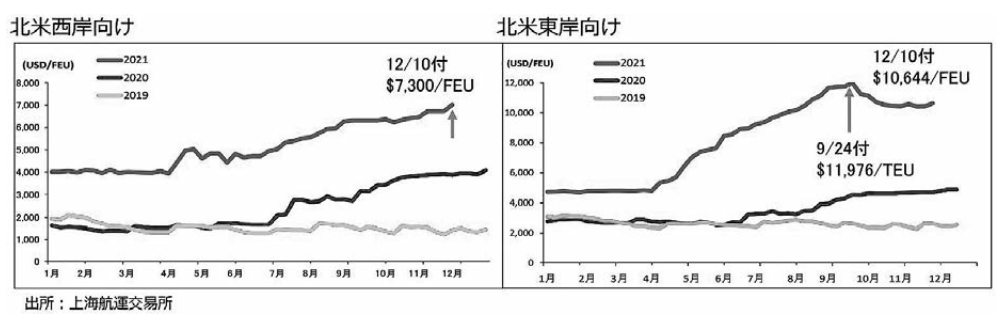
運賃水準をみると、コンテナ船運賃の国際的に代表な指標である中国の上海航運交易所（Shanghai Shipping Exchange＝SSE）が発表している上海出しスポット運賃（THC除く）は、

2020年11月初旬と2021年11月初旬を比較でみると、北米西岸航路は3,871ドル／FEUから6,730ドル／FEUへ74%上昇、北米東岸航路は4,665ドル／FEUから10,589ドル／FEUへ227%も上昇している。英国の海運調査会社、Drewry Maritime Researchのデータでは、2021年12月17日時点で上海→ロサンゼルスが1年前に比べ148%高の10,180ドル／FEU、上海→ニューヨークが163%高の13,13ドル／FEUへそれぞれ大幅上昇した。

運賃分析専門サイトのXeneta（ノルウェー）による11月の長期契約海上運賃指数のXSI（Xeneta Shipping Index、2017年1月＝100）は、米国の輸入が前月比39.3%上昇し275.66とXSIを公表し始めて以来最高の上昇率を記録、前年同月比では122.4%上昇、昨年末から125.6%上がった。一方の輸出は前月比9.0%上昇し111.92と劇的な上昇とならず、前年同月比では26.2%上昇、昨年末からは26.1%の上昇だった。

2022年も高水準を維持

米国を中心としたサプライチェーンの混乱に伴うコンテナ船の高運賃は、いつまで続くのだろうか。関係



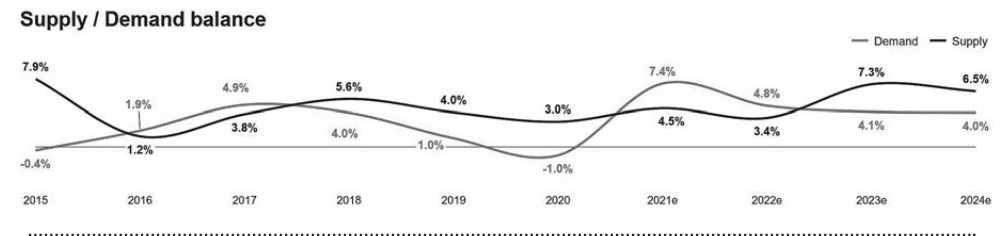
者は少なくとも2022年2月の中国の春節連休までと見るが、2023年まで続く可能性も指摘されている。

「サプライチェーンの混乱と港湾混雑と成層圏にあるコンテナ船の運賃はどのくらい続くのか」、という問いには2020年後半から続き、多くの業界アナリストと海運会社は、2020年末から2021年初頭には改善すると予測、その後は、2021末、あるいは2022年の春節後に

サプライチェーンの混乱が解消、運賃水準も調整されると予測を修正したが、市場の動向をみると、以前の予測は比較的保守的すぎる事が事実として証明された。

米国政府は、輸入貨物の滞留や輸送費高騰、商品の供給不足の懸念に対応、ターミナルの稼働時間を延長などを要請、長距離トラック運転が不足、荷主企業の中には海外で運転手を募集

する動きまで出ており、港湾の稼働率が向上しても、米国内のサプライチェーン全体の正常化にはまだ時間がかかり、政府が関与できる余地も限定的にならざるを得ないとの見方も出ている。2022年7月に有効期限を迎える西岸港湾労使による労働協約改定を巡る交渉の行方によっては、労働争議による混雑が発生すると事態はさらに悪化することが懸念されている。



欧州航路 往航荷動き堅調、復航微減

ユーロ圏の実質GDP成長率は2020年のマイナス6.4%から2021年4-6月期に年率14%を記録、2四半期振りのプラス成長に復帰し、7-9月期も需要復元による個人消費の力強い拡大を背景に高成長、10-12月期入りの景気には減速の兆しが広がり、2021年は年間で5.0～5.3%程度、今後も回復傾向が続くものの、成長力の弱さなど懸念材料もあり、2022年の実質GDP成長率は5%前後で推移するとみられている。

こうした経済情勢のもと日本海事センターがCTS（英国）の統計をもとにまとめたアジア／欧州航路の往航コンテナ荷動きは、1～10月累計で前年同期比9.1%増の1,412万8,348TEU、うち北東アジア出しは9.0%増の157万7,981TEU、中華地域出しが11.3%増の1,065万8,866TEU、東南アジア出しが1.3%減の189万1,496 TEU、揚げ地域は北欧が10.9%増の929万3,335 TEU、西地中海が14.5%増の238万6,008 TEU、東地中海が1.2%減の244万9,005 TEUだった。

欧州からアジア向け復航は3.0%減の656万8,348 TEU

で、北欧出しが5.5%減の457万9,171 TEU、西地中海出しが5.5%増の100万9,670 TEU、東地中海出しが1.8%減の97万9,507TEUだった。2021年に入りアジア／欧州航路のコンテナ荷動きは、新型コロナのパンデミック（世界的大流行）からの経済の回復に続いて、前例のないレベルの輸送需要が高まり、この需要から生じるいくつかの困難にもかかわらず、船腹量は引き続き増加し続けた。

船腹不足などで運賃高騰

日本郵船調査グループの資料によると、2021年8月時点の供給船腹量は1年前より9.8%増えて539万9,514 TEU、うち北欧州航路は7.8%増の369万6,990TEU、地中海航路は14.5%増の161万2,524TEUと大幅に増加した。

輸送需要が拡大する一方、船腹不足、コンテナ機器不足や港湾混雑などを背景に、運賃が高騰、中国の上海航運交易所（SSE）が発表している中長期契約運賃指標である中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）をみると、北欧州向けは2021年1～11月平均で4200と前年

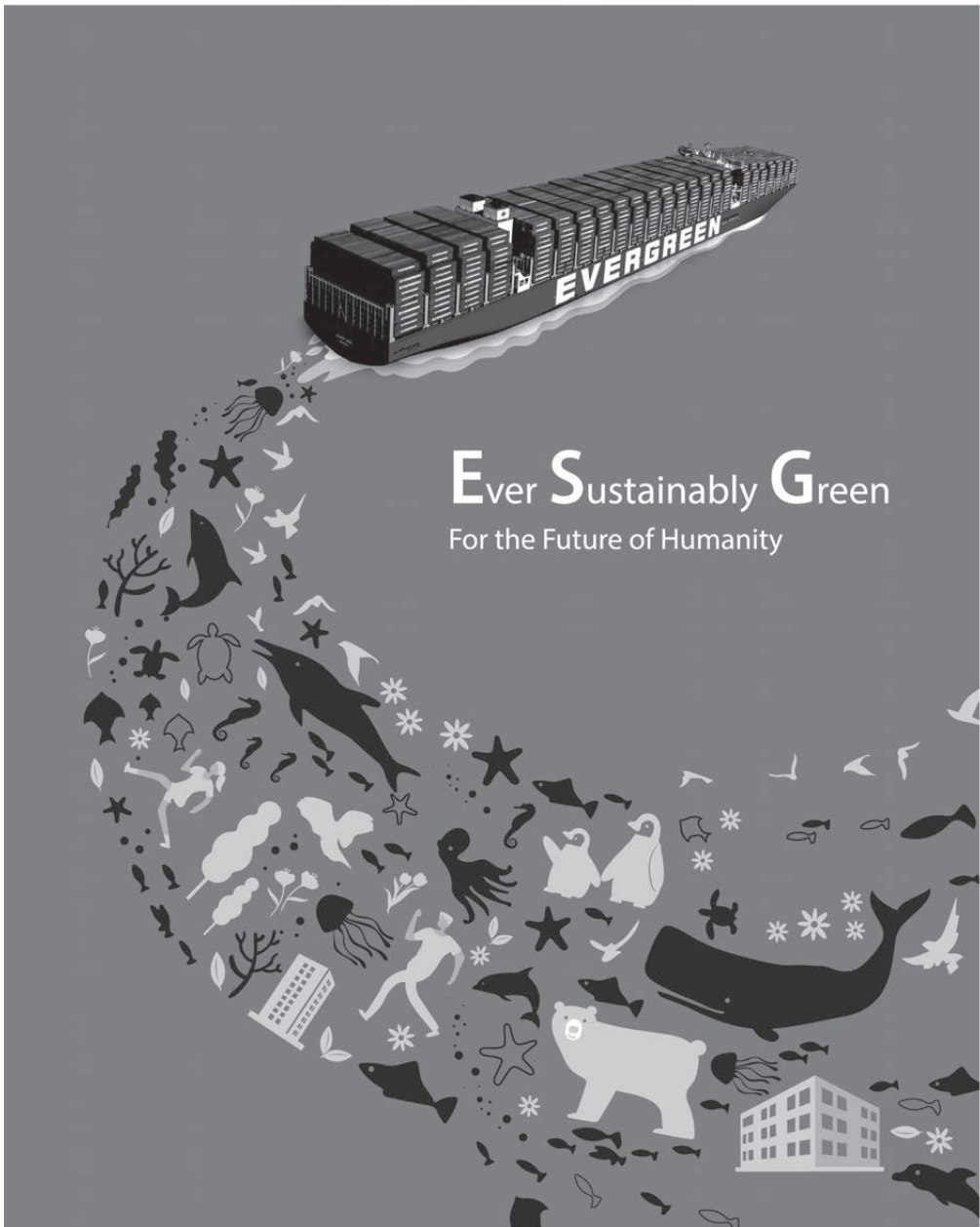
同期の1158の3.6倍、地中海向けは4742と前年同期の1353の3.5倍に跳ね上がっている。

また、上海出しスポット運賃（THC除く）の上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）は、2021年1月中旬で北欧州向けが4,413ドル／TEU、地中海向けが4,296ドル／TEUだったものが、12月中旬にはそれぞれ7,603ドル／TEU、7,329ドル／FEUに達し、それぞれ72.3%、70.6%アップしている。

22年も需要が供給上回る

みずほ銀行産業調査部は、アジア／欧州航路（西航）のコンテナ荷動き量は2022年に巣ごもり需要の衣服が予想されるものの、新型コロナウイルスや海上混乱の収束後でも、引き続き欧州経済の堅調な成長が見込まれることから、今後5年間で年率2.8%の増加を見込み、欧州航路（東航）の荷動き量は2022年以降は中国の堅調な成長や、米中貿易摩擦の影響による木材や食料品の調達先の米国から欧州へのシフトの流れが継続することを主因に、2026年にかけての荷動きは年率3.4%増を予測している。

また、韓国海洋水産開発院（KMI）は、2022年のア



Ever Sustainably Green
For the Future of Humanity

私たちは、人、社会、地球との共存共栄を理念に
環境保護、社会貢献、コーポレートガバナンスの充実に
全力で取り組んでおります。

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

アジア／欧州航路のコンテナ荷動き量の増加率は21年に5.7%から4.5%に減速、Drewry（英国）の6.3%よりは低い、Clarkson（英国）の3.6%と比べると高く、ウィズコロナ政策による投資活性化は需要に肯定的だが、新型コロナの感染拡大の影響を懸念する。

南北航路

中南米航路

需給不均衡で運賃最高

国際通貨基金（IMF）が2021年10月に発表した世界経済見通しによると、中南米・カリブ地域の実質GDP成長率は2020年の-7.0%から2021年は6.3%、2022年は3.0%を予測、このうちブラジルは2020年が-4.1%、2021年が5.2%、2022年が1.5%、メキシコは2020年-8.3%、2021年6.2%、2022年4.0%を見込む。

こうした中南米地域の経済情勢を反映、CTS（英国）のデータによると、中南米地域での新型コロナの感染拡大にともなう外出規制などで日用品の買いだめや医療品の輸送需要が増加し、極東から中南米向けコンテナ荷動き量は2020年の年間で381万600TEUだったが、2021年に入り、1月から前年同月比で2けたの増加が続いたが、9月に入り12.5%減とマイナスに転じたものの、1～9月累計では340万3,900TEUに達した。

一方、日本郵船調査グル

一方、船腹供給の増加率は前年比2%にとどまり、18,000TEU型超大型船10隻の引き渡しが見込まれているが、新規航路開設よりは既存船隊の代替の可能性が高く、高運賃が続く場合、中小船社の新規開設や追加船投入が予想されるが、その影響は軽微とみる。

ープの資料によると、アジア／中南米航路の船腹量は2021年8月時点で、96隻・59万5,000TEUと1年前より2%減少している。

世界的な輸送需要の増加とサプライチェーンの混乱に伴うコンテナ船のスケジュール遅延で船腹不足、コンテナ機器不足が顕在化する中、運賃が高騰、極東から中南米向けもCTSの運賃指数（2015年＝100）も2020年9月から値上がり、2021年に入りと前年の2～3倍にも大幅上昇し、過去最高を更新した。

上海航運交易所（SSE）が公表している中長期契約運賃指標である中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）は2021年1～11月平均で2220と前年同期の733から300%も上昇、上海出しスポット運賃（THC除く）は1月中旬の8,907ドル／TEUから12月中旬には10,161ドル／TEUへ14%上昇している。

ただ、第4四半期から中南米など遠洋港で運賃が一定水準下落、原油価格の引き上げなどによる需給不均衡が加わり、運賃は依然として高い水準を維持した

が、2022年は海運・物流市場全体が徐々に安定化段階を踏み出して運賃と荷動き量が下降局面に入ると見通し、再び市場の不確実性が高まる。

中東・西アジア航路

MENAの経済成長プラスに

国際通貨基金（IMF）が2021年10月に発表した「地域経済見通し（中東・中央アジア）で、中東・北アフリカ（MENA）地域の2021年の実質GDP成長率予測を4.1%とし、2021年の世界の成長予測の5.9%を下回ったが、2020年のマイナス3.2%からは回復し、2022年も同じく4.1%の成長を見込む。世界銀行も10月に発表した中東・北アフリカ地域経済報告でMENAの実質GDP成長率は2020年にマイナス3.8%を記録し、2021年は2.8%の成長を見込んだ。

また、南アジアの大国、インドの経済は、ウィズコロナ下の回復が続き、人流の増加や新たな変異株の流入により感染リスクが再び高まり、経済活動が一時停滞する恐れがあるが、ワクチンの普及などにより経済活動の正常化が進むなかで対面型サービス業が持ち直し、景気が徐々に安定感を取り戻し、21年のGDP成長率は、前年の低水準だった反動増により9.3%に上昇、22年も7.6%と高めの成長が予想されている。

往航コンテナ荷動き増加

Cotainer Trade Statistics（CTS、英国）のデータによると、極東からインド亜大陸・中東向けコンテナ荷動き量は、2021年1月が前年同月比2.7%減の65万3,600TEUとマイナスだったが、2月は44.8%増の54万1,300TEUに急増、3月は



21.0%減の55万2,500TEUと急減、4月は14.9%増の53万5,200TEUと再びプラスに転じ、5月が40.4%増の62万1,000TEU、6月も27.7%増の58万7,200TEUと好調が続いた。しかし、7月は19.5%減の48万2,200TEUとダウン、8月は23.6%増の57万200TEU、9月は13.2%減の47万9,900TEU、10月は9.2%増の60万4,600TEUと月により上げ下げを繰り返し、1～10月累計で552万9,000TEUと前年同期の525万6,300TEUに比べ5.2%増えた。

復航は、2020年が271万800TEU、2021年は1月が前

年同月比7.3%増の29万300TEU、2月が22.1%増の30万5,900TEU、4月が4.5%減の25万8,800TEU、5月が12.0%減の26万7,900TEU、6月が14.1%増の27万300TEU、8月が0.7%減の25万6,000TEU、9月が16.9%減の22万6,900TEU、10月が15.5%減の24万3,200TEUと8月以降はマイナスが続き、1～10月累計で255万4,800TEUと前年同期の271万5,600TEUに比べ6%減少した。

一方、日本郵船営業調査グループの資料によると、2021年8月時点のアジア／中東・南アジア航路のコン

Outside the Box

Moving containers is big business, but the Port of Long Beach thinks outside the box, too. Innovation, sustainability and long-term vision make Long Beach the Port of Choice.

Port of LONG BEACH
THE PORT OF CHOICE

迎春

We Deliver Service To All Asia and Australia

T.S. LINES

Sailing along your needs

T. S. Lines (Japan) Limited

東京本社 〒110-0005 東京都台東区上野5-8-5 フロンティア秋葉原 6階
TEL 輸出03-5826-8731 輸入03-5826-8734
大阪支店 〒550-0004 大阪府大阪市西区靱本町1丁目10-24 三共本町ビル 11階
TEL 輸出06-6447-4600 輸入06-6447-4700

迎春 Carry your dream

PAN OCEAN

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

The Name to Trust



でも船腹を確保できない場合も出た。

また、たとえ船積みがで

きても、通常より数十日も遅く到着することも少なく

なく、さらに追い打ちをか

けるように、豪州では、豪州海事労組（MUA）が各州の港でストライキを繰り返し、運賃上昇、遅延に拍車をかけた。

世界銀行とIHS Markit（英国）が発表した2020年の世界のコンテナ港のパフォーマンスにおけるランキング

で、全351港中、メルボルン港は313位、シドニーのボタニー港は327位と、と

もに最下位レベルとなった。

豪州自由競争・消費者委員会（ACCC）は、この原因は新型コロナだけでなく、港湾の低い生産性や高いコストにあるとし、さらに、この背景について、「労使関係が極めて重要な役割を果たしている」と指摘している。

MUAは、豪州港湾でのコンテナ取扱量で40%のシェアを占める最大の港湾事業者のPatrickとの労使交渉が激しく対立、2020年6月に

前回の労働協約が失効して以降、MUAはシドニーのボタニー港だけでも20回以上の労働争議を繰り返した。

新型コロナの影響もあり、各港では、入港に最大9日の遅れが生じ、スケジュール遅延を回避するため、一部の港を抜港する措置を講じた。

中国では、ゼロコロナ政策を続け、2021年には華南の塩田港、華東の寧波港や、上海浦東の空港などでも、たった1人の感染者発生でコンテナターミナルを閉鎖

するなど大きな混乱が生じた。

中国は例年、旧正月の期間中、多くの工場が稼働を停止し、コンテナ貨物の輸送需要が減退、このタイミングでどれだけ正常な状態に近づけられるかが、世界のコンテナ不足における最初の焦点になりそうだが、新たなオミクロン変異株の出現など、まさに不確実な状況で、今後どんな影響要因が生じるか予想するのは容易ではなさそうだ。

アジア域内航路

経済成長は国・地域でばらつき

アジア開発銀行（ADB）が2021年9月に発表した主要経済報告書「アジア経済見通し2021年改訂版」（Asian Development Outlook 2021 Update）によると、2021年の経済成長率予測は7.1%と、4月時点の見通しである7.3%から下方修正した。2022年の成長予測は、5.3%から5.4%に引き上げた。新たな変異株の出現や局地的な感染再拡大、様々なレベルでの行動規制やロックダウン措置の再適用、また、ワクチン配分の遅れやその不均等な分配がアジア開発途上国の見通しに暗い影を落としており、アジア開発途上国の回復への道のりは依然として均一ではなく、東アジアは4月時点の見通し7.4%から7.6%に上方修正、2022年の成長予測は、5.1%と変わらない。地域最大の経済大国である中国の成長予測は、2021年が8.1%、2022年は5.5%で据え置いた。

また、日本総合研究所は2021年はアジア経済において総じて回復基調が続いたが、そのペースは国・地域ごとで大きくばらつき、ASEAN5（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム）は2021年2.9%、東アジアも同様に感染再拡大による活動制限の悪影響はあったが、好調な輸出などに押し上げられ、2021年7.6%と、当初予想よりも上振れを見込んだ。2022年については、2021年の反動増の一股に加えて、増勢鈍化が予想される。世界の財貿易取引数量

は頭打ち傾向にあるなど、けん引役であったアジアの輸出がこれまでのように速いペースを維持することは難しくなっているという。

荷動きは好調続く

こうしたアジアの経済情勢を背景に、Container Trade Statistics（CTS、英国）のデータ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量2021年に入り、前年が新型コロナの影響で落ちこんだ反動もあり、1月は前年同月比8.8%増の360万3,001TEU、2月が21.0%増の296万5,858TEU、3月も12.2%増の393万7,590TEUと好調に推移、第1四半期（1-3月）は前年同期比10.8%増の1,050万6,449TEUとなった。続く4月は14.1%増の384万4,982TEU、5月が14.2%増の448万1,550TEU、6月が9.2%減の407万84TEUと3カ月連続でプラス、第2四半期（4-6月）で前年同期比13.3%増の1,050万6,449TEUと好調が続いた。

7月は4.1%増の393万8,124TEU、8月が8.2%減の417万2,053TEU、9月が8.8%増の379万818TEUで、第3四半期（7-9月）は前年同期比7.0%増の1,190万995TEU、10月は前年同月比8.8%増の379万818TEUで推移した。

26年にかけて堅調に推移

みずほ銀行産業調査部のレポートによると、アジア域内航路の2021年の荷動量は、2020年後半からの需要拡大の流れが継続し、特に

1-6月は前年の反動もあり2,290万33,000TEU（前年同期比12.9%増）と急拡大した。足下の港湾混雑、コンテナ不足により、運賃の高

い北米航路への輸送が優先される状況や東南アジアの主要都市での5月以降のロックダウンの影響も踏まえ、通年では荷動き拡大ベ

ースが鈍化することが想定されることから、通年では4,639万5,000EU（前年比7.4%増）での着地を予想する。2022年以降は、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引き続き堅調な荷動きが見込まれ、2026年にかけては年率3.4%の増

年頭の辞

一般社団法人 日本船主協会

会長 池田 潤一郎



新年あけましておめでとうございます。

2022年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

新型コロナウイルスの発生から2年が経ち、わが国・世界の海運や経済、社会への影響が続いております。先進国を中心にワクチン接種が進み、改善の兆しはあるものの、依然として一進一退の状況です。今年こそは、世界を取り巻くコロナ禍の状況が一層改善し、世界中の人々にとってより良い一年になることを祈ります。

世界の物流を支える海運は、コロナ禍においても日夜活動を停めることなく、その使命を果たし続けています。各国の水際対策の強化によって乗船期間の長期化や制限を受けた乗下船などご苦労が絶えない船員の皆様の努力に対し、この場を借りて御礼申し上げます。

コロナ禍により、サプライチェーンで重要な役割を担う海運の存在が改めて浮き彫りになったことは嬉しいことですが、その一方で、港湾や陸上輸送の停滞など様々な要素が相俟って発生しているコンテナ輸送の需給逼迫も、広く認知されました。責任の一端を担う海運業界として、状況改善に向けて出来る限りの努力を続けたいと思います。

さて、当協会は、本年においても、山積する海運業界の課題に鋭意取り組み、日本の海運のさらなる発展に貢献して参ります。

まず、世界の海を舞台に活動する海運業界にとって、GHG（温室効果ガス）をはじめとする環境問題への対応が、最重要課題の一つです。昨年COP26でも脱炭素化に向けた活発な国際的議論が交わされましたが、IMO（国際海事機関）の第77回海洋環境保護委員会においても、GHG削減戦略の見直しに係る議論が始まりました。

当協会では、これらに先立ち、日本の海運業界として「2050年GHGネットゼロ」へ挑戦することを表明しました。環境問題への積極的対応は、海運業界としてのSDGsへの貢献のみならず、日本の海運業界、ひいては国内海事クラスター全体にとって、新たな国際競争力の源につながると強く信じています。引き続き世界を牽引していく姿勢で挑んでいきます。

次に、同じく国際競争力強化の観点で、海運税制を挙げます。厳しい国際競争に晒されている外航海運企業にとって、他国の競争相手と同条件で競争するための環境整備は非常に重要な課題です。

昨年は、令和4年度税制改正において当協会が重点要望事項としていた「国際船舶に係る登録免許税の特例措置の延長」が認められました。改めて、国会議員の先生方、国土交通省および関係の皆様のご支援に厚く御礼申し上げます。

2022年度末には、トン数標準税制、船舶の特別償却制度、船舶の買換特例（圧縮記帳）制度が期限を迎えます。いずれの税制も、わが国外航海運の国際競争力の維持・強化に不可欠な制度です。国土交通省海事局とも連携して、令和5年度税制改正に取り組んで参ります。

また、海賊対処をはじめとした船舶の安全運航課題への取り組みも、最重要課題の一つです。

ソマリア沖・アデン湾海域における海賊発生件数は、本邦自衛隊と海上保安庁職員を含む各国政府による海賊対処行動などのお蔭で、近年大幅に減少しておりますが、まだ完全になくなったわけではありません。

中東海域においては船舶の拿捕や船舶への攻撃リスクが消えることはなく、また、日本海付近では北朝鮮から飛来するミサイルが船舶に着弾する潜在的リスクにも晒されています。

これらリスクは、日本商船隊の船舶とその乗組員を危険に晒すだけでなく、わが国の経済安全保障への大きな脅威になります。民間企業の自助努力だけでは解決できない問題ですので、引き続き政府による力強いご支援をお願い致します。

上述した諸課題への取り組みを進める上では、国民の皆様の海運に対するご理解、ご協力が必要不可欠になります。国民の皆様に海運の重要性を知って頂くための海事広報には、従来に増して尽力して参る所存です。

最後に、海運業にとってSDGsへの貢献といえば、昨今は低・脱炭素化への取り組みが注目されておりますが、本来海運が担っているSDGsへの最大の貢献は、安全運航を通じ、人々の生活を支える様々な生活必需品、物資、エネルギーなどの輸送を絶やさず、グローバル経済、社会の持続的成長を支えることです。

原点に立ち返り、より高いレベルの安全運航を業界一丸となって目指す、そんな一年にしたいとも考えています。関係の皆様のご指導、ご支援をお願いし、私の挨拶の結びとさせていただきます。



GHG排出削減へ向け 船社、次世代燃料船導入を加速

GHG排出削減圧力高まり LNG船発注加速

国際海事機関（IMO）が2018年4月に採択したGHG（温室効果ガス）削減戦略では2050年までに国際海運のGHG排出量を2008年比で50%削減を掲げていたが、GHG排出対策強化を求める世論の後押しを受け2021年には米国や欧米などはIMOに対し、2050年までの排出ゼロ、カーボンニュートラル化を求める声が高まり、11月に開催された第77回海洋環境保護委員会（MEPC77）では島嶼国や先進国を中心にGHG排出ゼロへ目標を上方修正する動きが高まり、目標改訂の採決には至らなかったが、最終的に各国がより高い目標を設定するべき方向性を示した。

加を予想する。

運賃は大幅上昇

寧波輸出コンテナ運賃指数（NCFI、2012年第10週＝1000）でみると、2021年上半期は輸送需要がやや不十分で下落傾向を示した。タイ・越航路と海峡地航路は、それぞれ1月末と2月中旬から下旬にかけオフシーズンに入り、船腹余剰となり、3月中旬までに、タイ・越航路、海峡地航路のスポット運賃は、それぞれ1,167ドル／FEU、1,367ドル／FEUへ下落した。

4月中旬以降は、船の運航効率の低さ、利用可能な船腹の減少、空コンテナの供給制限により、市況は急上昇し、5月中旬の時点で、タイ・越航路と海峡地航路のNCFIは、4月初旬からそれぞれ22.1%、22.0%上昇し、1556.1、2287.8となった。5月中旬以降、タイ・越航路、海峡地航路の運賃は下落傾向を示したが、その下落幅は比較的小さく、輸送需要が限られ、市十分なスペースが確保されているため、船社が値上げを積極化した。効果的な実施は難しく、6月末現在、タイ・越航路、海峡地航路の

海運会社も近年、次世代燃料船開発への動きを加速、またゼロエミッションを実現するまでのつなぎとしてLNG燃料船の建造、サービスへの投入も本格化してきた。

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であるSEA-LNG（英国）は2021年9月、英国の海運・造船調査会社、Clarksons Researchの最新レポートを引用し、21年に入りLNG燃料船の発注が急増、総トンベースの発注量の30%に近づいていることを明らかにした。

SEA-LNGによると、今後自動車・トラック運搬船（PCTC）の90%以上がLNG二元燃料、同様にコンテナ船の船主と運航船社はLNG燃料船にシフト、LNG燃料コンテナ船の発注は2020年

スポット運賃はそれぞれ1,231ドル／FEU、1,621ドル／FEUと前年同期比でそれぞれ343.8%、448.7%上昇したが、5月中旬からはそれぞれ8.2%、5.3%下落し、NCFIはタイ・越航路が1563.9で、前期比89.1上昇、前年同期比189.5%上昇、海峡地航路は2383.4で、前期比94.9%上昇、前年同期比330.3%上昇した。

第3四半期（7-9月）は、欧州や北米などの航路に比べ、アジア域内の変動は比較的小さく、その中でも停滞・遅延により、運賃が8月中旬以降大幅に上昇した。7月は、タイ・越航路の船腹は十分であり、運賃は毎週小幅低下、海峡地航路は変動し、8月中旬には、タイ・越航路でコンテナ供給が不足し、運賃は週ごとに上昇、9月の第2週までに、NCFIは1459.3と8月中旬から17.5%上がった。海峡地航路は新型コロナの影響を受け、多数の船舶が停船し、スペースの供給が不足し、運賃も急上昇し、9月のNCFIは2535.9と、8月中旬から25.1%上昇した。第3四半期の平均NCFIは、タイ・越航路が1375.1で、前期比4.4%下落、前年同期比

1月からの18カ月間で5倍に増え、タンカーとバルカーもそれに続き、それぞれ7倍と2倍に増加している。

LNGが硫黄酸化物（SOx）と粒状物質（PM）の排出量をゼロに、窒素酸化物（NOx）を最大85%、GHG



（温室効果ガス）を最大23%削減でき、ドロップイン燃料としてバイオLNG製品を使用することで、IMOによる2030年までに2008年比でCO₂排出量を40%削減するという中間目標を達

270.4%上昇、海峡地航路は2264.2と、前期比6.9%増、前年同期比334.3%上昇した。

日中航路

荷動きは復航が回復

日本海事センターが財務省の貿易統計をもとにまとめた日中航路のコンテナの動き量（トン数ベース）は、2021年第1四半期（1～3月）の往航が前年同期比13.9%増の229万1,000トン、輸出額は26.6%増の2兆1,672億円、復航も13.5%増の511万6,000トンで輸入額は22.9%増の3兆2,001億円、上半期（1～6月）では、前年同期比6.2%増の470万8,000トン、輸出額は23.5%増の4兆5,805億円、復航は7.3%増の1,060万2,000トン、輸入額が10.8%増の6兆6,410億円だった。

下半期は7月の往航が前年同月比12.7%減の77万972トン復航は前年同月比6.7%増の178万4,017トンと3カ月連続のプラス、8月は往航が前年同月比17.9%減の72万2,041トンと4カ月連続のマイナスとなった。復航は前年同月比22.9%増の179万3,055トンと4カ月連続のプラス。

9月は往航が前年同月比13.3%減の73万6,992トンと5カ月連続のマイナスで、9月の過去最低を記録、復航は11.1%増の175万4,889トンと5カ月連続のプラス、10月も前年同月比16.6%減の84万1,320トンと6カ月連続のマイナス中国からの復

成、その後、バイオLNG、そして最終的には合成LNGへの移行により、海運業界は船舶からのGHG排出量を2050年に08年比で半減する目標を達成することができるとしている。

コンテナ船も一斉にLNG燃料対応へ

船社によるLNG燃料船の具体的な導入も進んでいる。

CMA CGM（仏）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

航は1.2%増の169万1,414トンと6カ月連続のプラスで、金額ベースでも6.5%増の1兆1,410億円と5カ月連続のプラスに1～10月累計では往航が前年同期比1.5%減の693万8,056トンと小幅マイナス、復航は9.2%増の1,593万3,485トンと前年同期の2ケタ減から大幅に回復した。

運賃も上昇続く

復航の荷動きが好調に推移する中、中国の上海航運交易所（SSE）が発表している中長期契約運賃指標である中国輸出コンテナ運賃の総合指数（1998年1月1日＝1000）は、2019年の平



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。

その第1船となる“CMA CGM Jacques Saade”（23,112TEU）は2020年9月に竣工し同社のアジア／北欧州航路に就航したのを皮切りに、2021年6月末には9番船“CMA CGM Sorbonne”が竣工し9隻が出そろった。同社は今後2024年末までに、グループのコンテナ船44隻をLNG燃料とし、この技術で2050年までに脱炭素化を目指す目標達成へ向けた最初のステップのひとつとしている。

またMSC（スイス）は貨物輸送による炭素排出量を、2008年比44.3%削減を実現し低炭素、ゼロミッシ

均が729、2020年の平均が747だったが、2021年に入ると、1月が前月比6.2%上昇し845.1、2月が2.0%上昇し862、3月が4.6%上昇し902、4月が2.9%上昇し928.5と上昇を続け、5月は1.3%下落し916となったが、6月は0.2%上昇し918とプラスに転じ、7月が0.2%上昇し919、8月が0.6%上昇し925、9月が6.0%上昇し、10月には5.5%上昇し1034と1000台へ乗せ、11月はさらに4.2%上昇し1077と、1～9月平均で913と前年同期の748に比べ22%もアップした。

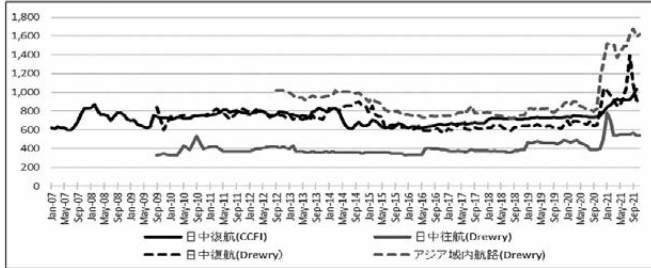
また、Drewry Maritime Research（英国）のデー

タによる、上海→横浜のスポット運賃は2021年に入り前年同月比で2ケタ上昇が続く、8月には前年同月比101.9%上昇し2,080ドル／FEUに達した。

中国の技術的發展に伴い、日本の対中輸入依存度が高まる中、日中韓や東南アジア諸国連合（ASEAN）など15カ国が参加する地域的な包括的経済連携（RCEP）協定が2022年1月1日に発効、世界経済の3割を占める巨大な自由貿易圏がアジアに誕生、日本にとっては中国と初めて結ぶ自由貿易協定（FTA）が動き出し、日中航路にも好影響が期待される。

開発にはMSC（スイス）

日中アジア域内運賃指数の推移



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）

傘下のMSC Ship Managementが協力、今後はWartsila製主機関を搭載した大型コンテナ船で技術実

証を開始し、将来的にMSC船隊への導入も進めていくとしている。

的なメリットを損なわないことも重視しており、車両積載能力は現在の最大型自動車専用船と同水準の7,000台積みが可能になる。また

航海速力も、帆走時に10～12ノットで航行可能で、スケジュールの乱れや顧客のサプライチェーンに影響を与えずに運航できるとして

いる。

同社は今後、船級協会などの協力を得て、安全性や技術的な実現可能性などの検証や、設計認証を取得後、

2022年に造船会社と正式な建造契約を締結し、2025年までにサービスへの就航を目指している。

一足先にゼロエミッション化へ 北欧Ro/Ro船社による次世代船建造

またRo/Ro船社もゼロエミッション化へ向け新たな船の開発に取り組んでいる。

自動車・Ro/Ro船のHoegh Autoliners（ノルウェー）は21年4月、排出ゼロへ向けた次世代9,100台積みの“Aurora”級Ro/Ro船の建造を発表した。

“Aurora”級は世界最大級の完成車積載能力と延長デッキ、船内ランプシステムの強化、電気自動車への対応、様々なプロジェクト貨物への柔軟な対応能力を備え、また持続可能性に最大限配慮し、MAN Energy Solutions（独）製の多元燃料機関を搭載し、在来燃料だけでなくLNGやバイオ燃料を搭載しサプライチェーンのカーボンフットプリントの大幅な軽減を実現できるほか、将来的にCO₂の排出ゼロを実現する次世代燃料としてグリーン・アンモニア燃料の搭載を想定した設計にすることで、将来小規模な改修でアンモニア燃料船としても運航可能になる。

同船はノルウェー船級協会（DNVGL）が設計認証

し、10月には中国の招商局重工（江蘇）（CMHI）と建造に向けた基本合意書を締結した。

Hoegh Autolinersは2008年以降、自社船隊の炭素排出量の37%削減を実現し、世界のIMOの2030の目標を上回り、2040年までに排出ゼロの目標達成を目指している。最初の2隻は2024年中の竣工予定となる。

またノルウェー船社Wallenius Wilhelmsenは21年4月、風力を活用した自動車専用船Orcelle Windを2025年までに就航させると発表した

“Orcelle Wind”は全長約220m、幅40m、伸縮可能な風力帆5枚備え、それを最大に展開した場合の海面からの高さは100m、また気象条件の変化や高さ制限のある場所での航行時は3段の入れ子で帆を縮め、高さ50mまで低くすることができる。現在同社が運航中の自動車専用船の水面からの高さは約45mで、従来船とほぼ同じ条件で航行、港への寄港を可能にする計画だ。

また帆走化によって商業



年頭の辞

一般社団法人 日本造船工業会
会長 宮永 俊一



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。

昨年は、新型コロナウイルスの感染症が断続的に拡大と収束を繰り返した影響で、本格的な景気回復とまではいきませんでしたが、秋以降、ワクチン接種の広がりによって様々な感染予防対策の普及により、人々の暮らしも落ち着きを取り戻し、経済活動も正常化し始めてきました。現在はコロナの感染者数が落ち着きを見せておりますので、オミクロン株の感染対策が上手く行き、このまま終息を迎えられることを祈るばかりです。

我が国の造船業を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染拡大の問題が発生する以前から非常に厳しい状況にありました。世界的な船腹過剰と供給力過剰に加えて、市場を歪曲する競合国の政府助成、地球温暖化対策の加速化による船主の発注マインドの低下、さらには新型コロナウイルス感染拡大などが主な要因となって、受注低迷が続き、一時は危機的な水準に落ち込みました。

昨年以降は、海運市況の好調を背景に、新造船受注も回復基調にあり、仕事量は確保しつつありますが、鋼材などの資機材価格が高騰しており建造中の船舶の採算が悪化するなど造船業界を取り巻く状況は、まだまだ安定していません。

我が国の海運・造船業は、経済安全保障を支えていくためにも維持される価値がある産業と考えております。また、オミクロン株の出現など不透明な状況ではありますが、新型コロナウイルスの感染が収束していけば、落ち込んでいた世界経済も回復し、それに伴い海上荷動き量も成長トレンドを取り戻すことでしょう。さらに、2010年前後に大量に竣工した船舶の代替建造需要に加え、世界的な環境規制強化に伴う代替建造も見込まれるなど、造船市場は再び活性化することが期待されます。

このような中、我が国造船業が国際競争の中で生き残っていくためには、事業と経営の基盤強化を図っていくことが必要であります。昨年8月に施行された「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」に定められた制度を最大限に活用して、現場での生産力を持続的に高めつつ、ゼロエミッション船、自動運航船等の世の中を先取りした船舶の開発やサービスの提供等も必要と考えております。

特に、ゼロエミッション船については、国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出総量を2050年までにゼロにすることを目指す方針を政府及び海運業界が表明しました。日本造船・船用工業としては、ゼロエミッションを目指す社会要請等をしっかりと受け止め

て、早期の実用化を目指さなければなりません。

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がますます重要です。日本造船業の強みは裾野の広い産業基盤を擁する海事クラスターですので、この強みを生かして、日本にしか造れない船を開発して社会に還元するとともに、中国や韓国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。この例として昨年は、グリーンイノベーション基金でアンモニア、水素燃料船の開発プロジェクトで、海運クラスターの連携により開発がスタートしました。今後も各種プロジェクトで海事クラスターの力を結集して対応して参りたいと考えております。

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基幹産業として、地域社会の雇用と経済を支えて参りました。今次の難しい局面も、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、将来に亘って我が国の海事産業が維持・発展していく事が出来、国、地方に対する役割、貢献を続けて行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。

～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: <https://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 <https://www.jctc.or.jp>

TradeLensや船社独自のシステムが続々

顧客向けデジタルプラットフォーム拡充

新型コロナウイルス（COVID-19）感染拡大後、世界のコンテナ物流の混乱が長期化するなか、その収束にはデジタル技術を活用した物流の効率化が不可欠と言われている。特に港湾での円滑なコンテナ荷役や搬出には船社と荷主、もしくは物流業者間の情報共有や可視化、迅速な手続き処理が不可欠だ。今回は船社などが荷主向けにリリースしているオンラインプラットフォームの直近の動きをピックアップした。

DCSAがプラットフォームを始動

A.P. Moller-Maersk（デンマーク）、Hapag-Lloyd（独）、Mediterranean Shipping Company（MSC、スイス）、Ocean Network Express（ONE）の4船社が2019年4月、業界標準化、デジタル化、相互運用を促進するために設立したのがDigital Container Shipping Association（DCSA）だ。

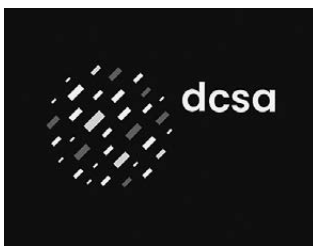
DCSAは2021年4月、主要なメンバー船社のMSC、ONE、CMA CGM（仏）、Yang Ming（台湾）、Evergreen（台湾）が、荷送人がコンテナの所在をリアルタイムに把握、確認が可能になるプラットフォームのDCSA Track & Trace（T&T）の導入を開始した。

DCSA T&Tは、コンテナ船業界で共通のコンテナ可視化プラットフォームを構

築し、物流の可視化と効率化、デジタルトランスフォーメーションを促進するため2019年に船社からの要望をもとにベースモデルを構築し開発を進めてきたもので、ウェブサイトから無料でダウンロードできるプラットフォームとインターフェイス規格、異なるシステムとの連携を可能にするAPIの定義も公開しており、幅広い関係者が容易に自社システムと連携して顧客へ輸送状況の詳細を公開することが可能になっている。

eB/L拡充やe-コマース取り込みで海外船社も独自プラットフォーム

海外船社は、DCSAの枠組に参画する一方で、独自のe-コマースサービスの強化による新規顧客の取り込みや独自の電子船積み文書システムを構築し、利便性の向上をはかっている。



A.P. Moller-Maerskのベンチャーキャピタル部門のMaersk Growthは2021年4月、短距離輸送に特化した3PLプラットフォーム開発を手がけるTorch（米国）に総額350万ドルを出資し、Torchのネットワークサービスを分析機能の拡充支援を発表した。

Torchは2019年に多数の荷主と短距離専門の運送事業者を結ぶネットワークサービスを開発し、最終消費者へのラストワンマイル輸送の効率化を進めており、今回の出資を受け、いっそうの機能強化を図る。

またMaersk傘下の中小企業向けe-コマースデジタル

物流プラットフォームTwill（蘭）は、2017年からエンドツーエンドでグローバルロジスティクスを管理でき、中小企業でも導入しやすいシンプルな設計で、容易に貨物の管理・業務の効率化を実現できるプラットフォームを提供しており、2017年にMaersk傘下のDamcoが運用を開始し、4年間に5,000社以上の顧客を獲得、プラットフォームとしてのプレゼンスを拡大している。

MSCは4月から、独自のブロックチェーンプラットフォームWAVE BLのソリューションを使用し、試験段階の成功に続いて、世界中の顧客に向け電子船荷証券（eBL）を正式導入した。eBLにより、荷主と他の主要なサプライチェーン関連事業者は、日常業務を変更または中断することなく、B/Lを電子的に送受信することができる。

WAVE BLは、ブロックチェーン（分散型台帳）技術を使用し貨物のブッキングに関連するすべての当事者が安全で分散化されたネットワークを通じ、書類を発行、転送、承認、管理でき



るようにするもの。ユーザーは流通性のあるnegotiableまたは非流通性のnon-negotiableのオリジナルB/Lを発行し、直接暗号化、ピアツーピアの各取引でそれらを交換することができ、また、ユーザーが書類を変更することも可能。WAVE

BLの通信プロトコルは、国際P&Iグループによって承認、セキュリティとプライバシーにおいて最高の業界標準を満たしている。

またZIM Integrated Shipping Services（イスラエル）も、10月から新たに中小事業者向けデジタル越境物流プラットフォームShip4wdを開設し、サービスを開始した。

Ship4wdはZIMの子会社のプラットフォームとして運営し、主に米国・カナダの中小事業者を対象とした中国、ベトナム、イスラエルとの輸出入をエンドツーエンドでカバーする物流プラットフォームとなる。これにより複雑で多くの手続き、手配が求められる越境物流を未経験の事業者でも簡潔にシングルウィンドウで処理、手配が可能になるシステムで、海上輸送のほか、航空、鉄道、トラックなどあらゆる輸送モードでの輸出入手続き・手配に対応し、エンドツーエンドでカバーする。

業界最大規模のTradeLens本格的に船社と接続

A.P. Moller-Maerskと米国の大手コンピューターメーカーのIBMが2017年3月に海運、物流などグローバルサプライチェーンを一括で管理するデジタルプラットフォーム構築で提携し、2018年にブロックチェーン（分散型台帳技術）を活用し、業務の効率化とともに参加者が取引情報の透明化、改ざん防止を実現し、船社、荷主、物流業者、税関など様々な関係者が共通のネットワークで手続き、書類の収受ができるTradeLensを公開した。

TradeLensのもたらした大変革は「コンテナのトレ

ーサビリティ」と「貿易関係書類の電子化」の2つで、前者はブロックチェーンの力を借りることで、透明性の高い情報共有を行うことができ、後者はブロックチェーンのスマートコントラクトで、貿易関係書類が電子化され、ペーパーレスとなることで、コスト削減と業界全体の効率化を実現する。

TradeLensはブロックチェーンの力を借りることで、透明性の高い情報共有を行うことができ、貿易関係書類を電子化して、ペーパーレス化することで荷主、船社、フォワーダー、運送業者、税関当局など物流に関わる多くの関係者のコスト削減と業界全体の効率化を推進する。

例えば荷主やフォワーダーは船社とブッキングや船積み書類の送信は原産地証明の提出や認証、また船社は港湾ターミナルと入出港や荷揚げ・船積み情報の共有や貨物追跡、さらに荷揚げ貨物のトラック事業者との共有や税関当局の認証、貿易金融との情報共有を可能にするソリューションで2019年にはZIM、CMA CGM、MSC、THE Allianceを構成するONEとHapag-Lloydが相次いで参画し世界のコンテナの3分の2近くをカバーすることになった。また2019年から2020年には米国の主要4港や中南米の50ターミナルを皮切りに世界の主要港やターミナル運営会社が相次いで同システムとの連携を開始し、ターミナル管理システム（TOS）を統合することで管理プロセスを自動化することでコンテナ取扱能力を強化する動きが広がっている。

また2020年3月には金融機関としては初めて英国の



高麗海運株式会社

KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

謹賀新年 2022

SOLUTION FOR SHIPPING SUCCESS



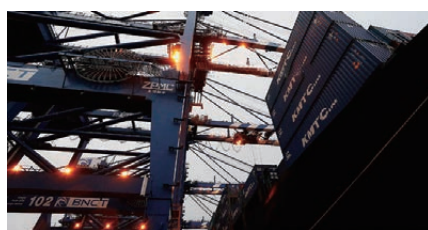
Your Dependable Partner, KMTCLINE

日本主要港から

海峡地(シンガポール/マレーシア)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.kmtcjapan.com>



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 Fax : 03-3548-2918
Osaka Tel : 06-6120-2100 Fax : 06-6120-2098
Fukuoka Tel : 092-661-7711 Fax : 092-661-7712



スタンダードチャータード銀行がTradeLensに加盟、同月には海運保険会社組合の国際P&Iグループ（IG）がTradeLens eBL（電子商取引システム）を承認した。

TradeLensの強みは、稼働開始当初からAPI（アプリケーション・プログラミング・インターフェース）を公開することで利用者の独自システムや他のプラットフォームとの連携を容易にしており、今後プラットフォーム間の連携、統合が進むとみられる。海運・物流業界向けシステム開発を手がけるYouredi（フィンランド）は2020年10月にTradeLensへのシステム接続を図る参加企業向けソフトウェア統合サービスを発表し、TradeLensに接続を希望しつつも社内リソースの不足やノウハウの欠如などにより、円滑なシステム連携が困難な企業に対し、スムーズな連携をサポートするなど、ネットワーク拡大を後押しする動きも見られ、今後業界の単一プラットフォーム化はいつそう加速するとみられる。

TradeWaltz リリースからの1年

NTTデータら7社が集まって、貿易文書の收受や処理をオンライン上でペーパーレス処理する日本独自のプラットフォームも本格的に稼働を開始し利用者が拡大しつつある。



17年8月にNTTデータを事務局とした業界横断のコンソーシアムを発足し、商社・銀行・保険・船会社などの関係者とともに、デジタル技術を活用した貿易業務における事務処理の効率化、安全性の向上などについて、議論を重ねてきた。また20年の税制改正では電子帳簿保存法が見直されるなど、政府も企業が作成する書類の電子化を積極的に促進している。

そんななかNTTデータ、三菱商事、豊田通商、東京海上日動火災保険、三菱UFJ銀行、兼松、損害保険ジャパンの7社は2020年10月、貿易業務の作業量を半

減させる貿易情報連携プラットフォーム「TradeWaltz」を運営するトレードワルツへの共同出資に合意した。

トレードワルツは、2018年8月にNTTデータが事務局となり、日本郵船、商船三井、川崎汽船の邦船3社、丸紅、双日、豊田通商、みずほフィナンシャルグループ、三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、損害保険ジャパン日本興亜、東京海上日動火災、三井住友海上火災、日本通運など貿易に携わる企業全14社で構成するコンソーシアムが、電子貿易情報連携基盤の実現の可能性を検討し、実証実験を終えて2020年4月に運営会社として設立、ブロックチェーン技術を活用し運用を開始した。

同システムの実用化により貿易に関わる全ての業務を一元的に電子データで管理することができ、貿易業務の作業量を最大50%程度削減できる

11月には輸出入・港湾関連情報処理センター（NACCSセンター）と貿易・物流のデジタル化による効率化と利便性向上を図るため連携・協力で合意し覚書（MoU）を締結した。TradeWaltzと具体的なシステム連携のあり方を検討し、利便性向上と利用拡大

を目指している。

12月からは三菱商事プラスチック、三菱商事、三菱UFJ銀行、東京海上日動火災保険の先行ユーザー4社は互いに連携し、2021年3月から三菱商事プラスチックと三菱商事のベトナム向け商流で電子化実証に取り組むと発表。

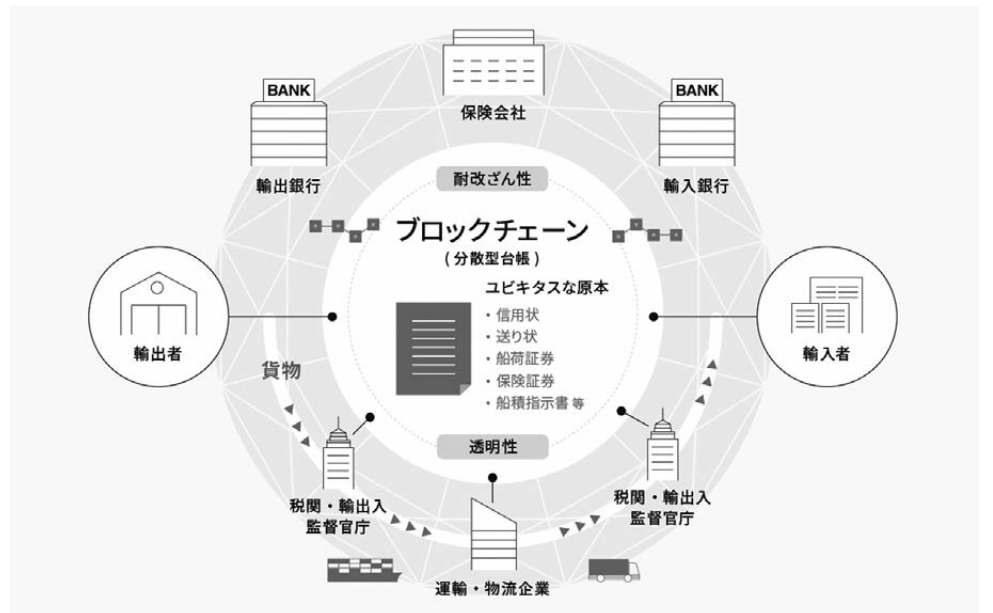
また2021年10月からは国際物流システムで7,400社のユーザーを抱えるTOSSシリーズを開発・販売するバイナルとシステム間をAPI連携し、一部ユーザーの書類連携業務から完全電子化機能をトライアル利用している。バイナルは約40年にわたる国際物流システムの開発経験で培われたノウハウを活用し、貿易現場で実

際に求められるUI（User Interface）をはじめとした詳細設計のノウハウと、TradeWaltzによる貿易情報の一元管理を組み合わせ、バイナルとトレードワルツは貿易業界の働き方改革を提案する。TradeWaltzは、日本国内の貿易実務者がそれぞれどのようなシステムを利用していようと、それらをAPI連携で縫い合わせ、それぞれが持つ貿易に必要な情報を共有し再入力作業から解放、さらにブロックチェーンで各データに対改ざん性・原本性を持たせることで紙保管からも解放する。

10月には新たに輸出機能を追加したトライアル版をリリースした。これにより

取引管理や物流会社への輸出通関依頼の他、通知・メール・電子承認機能を活用した社内手続きなどが可能になった。

トライアル版の主な機能は通知・メール/電子承認/アーカイブ、取引登録/取引管理、Purchase Order送付・受領/Contract of Sales締結、輸出通関依頼/輸出許可証保管、Marine Insurance Policy保管、B/L保管、SWB保管、決済書類送付で、トライアル期間中にユーザーの声をヒアリングしながら、機能や画面イメージをアジャイル開発手法でブラッシュアップし、2022年4月に輸入機能を実装した製品版のリリースを予定している。



World-Wide Services Through Ours

謹賀新年

Seven Seas Shipping Co., Ltd.

HAMBURG SÜD
A Maersk Company



SINOTRANS Japan



United Ocean Lines

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

GES Japan Co., Ltd.

International Logistics Solution Provider



Tokyo 03-3523-3491

PIL
Pacific International Lines



Japan, Asia / South Pacific Islands, Australia & New Zealand, Weekly Container Service
Japan, Asia / West, East & South Africa, Red Sea, Gulf & India, Weekly Container Service
Japan, Asia / West & East Coast of South America, Weekly Container Service

MARIANA
EXPRESS LINES, Ltd.



General Agent: Mariana Shipping Japan

東京 輸出: 03-5541-2100 輸入: 035541-2110
名古屋 Mariana: 052-651-1299 PIL: 052-231-7991
大阪 06-6262-5321

CONPAS

横浜港南本牧で本格導入、神戸港では試験運用を開始 ゲート前混雑解消やトレーラーのターミナル滞在時間短縮へ

国土交通省は、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新・港湾情報システム（CONPAS）を開発した。現在、国交省関東地方整備局は、CONPASを活用した横浜港コンテナ輸送効率化の取り組み内容について検討会を開催、南本牧コンテナターミナルで21年3月30日から本格運用を開始、さらに本牧BCコンテナターミナルで新たな試験運用を開始する。一方、国交省近畿地方整備局は、神戸市港湾局、阪神国際港湾とともに、今年から試験運用を開始、3月と8～9月に2回試験運用を重ねてきた。同システムの本格運用と試験運用の経緯と結果についてまとめた。

18年から試験運用を継続

関東地方整備局（国土交通省）は16年、横浜市港湾局や横浜川崎国際港湾（YKIP）などと「ICT（情報通信技術）を活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会」を設置し横浜港でのコンテナ輸送の効率化の実現を目的に、検討を進めてきた。同検討会は、横浜港を利用する港運・海貨やトラックなど港湾物流関係業者と国や市など官民で構成、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ることで、コンテナ物流の効率化と生産性向上の実現を目的とした「CONPAS」の試験を18年から継続して運用してきた。

横浜港南本牧コンテナターミナルは水深16～18m、総延長1,600mの岸壁を有する高規格コンテナターミナルだが、21年4月の南本牧MC-4の全面供用により、MC1～4の一体運用が開始、多方面の航路スケジュールや船型などに応じて、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用を実現した。これにより、高規格な施設能力を最大限に発揮でき、基幹航路の維持・拡大や貨物の増加などが期待できる。その一方で同ターミナルでは今年3月30日から「搬出入予約機能」の常時運用を開始している。

搬出入予約機能の常時運用

予約については、搬出入日の3日前の14時から予約時間の直前まで予約が可能で、予約時間の前後1時間以内に予約状況確認場所へ来場できる。参加は21年10月時点で85店社が登録、事前予約枠は、搬入が5台／3分（上限550台／日程度）、10時～15時半に予約できる。ちなみにゲートオープン時間は7時半から16時半。搬出は5台／3分（上限600台／日程度）、9時半～15時半に予約できる。CONPAS

で予約すると、入場可能時間内に予約状況確認場所（CONPAS優先レーン手前に設置）に到着する車両が利用できる。入場可能時間外に到着した場合は、CONPAS優先レーン・優先ゲートを利用しての入場はできず、通常の経路で入場することとなる。

予約件数は日によってバラツキがあるが、平均で217件／日、最大で592件／日。10月までの実績では、各週の前半は搬出、後半は搬入の予約が多い傾向にある。予約件数は、非予約車のゲート前待機時間に連動して増減する傾向が認められ、ターミナルが混雑することが予想される日（CYカットが集中するなど）では、予約を活用してトレーラーの回転率を向上させるため、CONPAS利用率が増加した可能性がある。4月30日は、ゲートオープン前の待機が後の時間帯にも伝播し、終日にわたって非予約車のゲート前待機時間が長かったたことも、CONPAS予約の利用増加要因となった可能性がある。

混雑時に大きな効果を発揮

CONPAS利用率は、これまでの試験運用と常時運用の結果を踏まえると、非予約車の待機時間が長くなる期間ほど高くなる傾向にある。予約取得のタイミングを考慮すると、混雑が予想される日に予約したケースと、混雑しているため予約したケースがあると想定できる。CONPAS利用率の上昇に連動してゲート前の総待機時間削減率が上昇した。常時運用開始後の南本牧コンテナターミナルにおける搬入トレーラーの総待機時間削減率は、これまでの試験運用と同程度の6.4％と推計できる。効果検証期間（4月22日～5月12日）平均の総待機時間削減率6.4％（推計値）に対して、ゲート前の混雑が顕著であった4月30日の削減率は15.7％（推計値）に達し、

CONPASは混雑時に大きな効果を発揮することを確認できた。

常時運用（効果検証期間）における非予約車の平均ゲート前待機時間が30分である一方、予約車の平均ゲート前待機時間は7分。ゲート前混雑が顕著であった4月30日においては、非予約車の平均ゲート前待機時間が65分である一方、予約車の平均ゲート前待機時間は9分と効果が表れている。ターミナル全体の搬入車両の総待機時間の削減率は平均で約6％、最大で約16％となっている（図1）。予約車は、（1）予約状況確認場所からゲート前まで優先レ

ーンを走行できること、（2）優先ゲートを設けていることから、非予約車よりも所要時間が少なくなっている。CONPAS利用率の上昇に連動し、ゲート前の総待機時間削減率も大きくなることから、さらなる総待機時間の削減にはCONPAS利用率の向上が必要だ。

待機時間短縮に効果あり

4月26日～5月12日の期間、CONPAS予約状況確認場所に来場したドライバーに対して、ランダムで

図1

対象	CONPAS利用率	平均ゲート前待機時間（分/台）			ゲート前総待機時間（試算値）（時間/日）		
		非予約車※2	予約車※3	予約車/非予約車	CONPAS利用なし※4	CONPAS利用あり※5	削減率※6
2021.4.30 ※効果検証期間中CONPAS利用率、ゲート前総待機時間削減率が最大	18.2%	65	9	13.8%	2,265	1,910	15.7%
2021.4.22～5.12 ※効果検証期間中の平均	8.5%	30	7	23.3%	949	888	6.4%

※1：常時運用時の効果を検証するため関東地方整備局が2021.4.22～5.12（GW前後）に調査を実施。
※2：非予約車は、第一待機場入口～南本牧ターミナルの各ゲート入場までの所要時間をゲート前待機時間として計測。なお、非予約車は、CONPAS予約車がCONPAS予約状況確認場所に来場した直後に第一待機場へ来場した非予約車トレーラーを対象に計測。
※3：予約車は、予約状況確認場所～南本牧ターミナルの各ゲート入場までの所要時間をゲート前待機時間として計測。
※4：非予約車の平均ゲート前待機時間×（非予約車数+予約車数）
※5：非予約車の平均ゲート前待機時間×非予約車数+予約車の平均ゲート前待機時間×予約車数
※6：ゲート前総待機時間削減率：CONPAS予約車と非予約車のすべての搬入車両のゲート前待機時間の総和が削減された割合

年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 池田潤一郎



令和4年の新年を迎え、謹んでお慶びを申し上げます。

昨年も新型コロナウイルスの感染がおさまらず、社会、経済全体がその対応に追われる一年でした。そのような中、東京オリンピック・パラリンピックが無事開催され、ワクチン接種が進むとともに国内感染者の数が徐々に減少し、緊急事態宣言がひとまず解除されるなど、先行きの不透明感は拭えないものの明るい兆しも見え始めた年でもありました。

物流を取り巻く環境は、感染症の影響でグローバルサプライチェーンの混乱が続く中、物流を止めないことに注力したことで、物流が重要な社会インフラであることがあらためて認識された一年でもありました。サプライチェーンの安定化までは今しばらく時間を要するものと考えます。

このような中、物流連では様々な活動を実施してまいりました。

「物流を等身大で社会一般から見ていただく活動」として、会員企業のご協力のもと学生を対象とした物流業界セミナーやインターンシップをウェブ併用で開催し、人材育成と広報活動の強化を継続しました。大学での寄付講座や学内セミナーにおいても、より多くの学生に「リアルな物流業の実態と物流業の重要性」を認識してもらう機会を増やしました。「社会インフラとしての物流機能強化」の取り組みでは、国交省等と連携し、総合物流施策大綱の方向性を踏まえ、官民物流標準化懇談会にて関係者の連携・協働による物流標準化について議論・検討を開始しました。

「国際的な課題への取組み強化」については、海

外物流戦略ワーキングチームにおいて、ウェブを活用したアセアン各国の現地実態調査を行いました。「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に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。さらに新たな取り組みとして、国や産業界のカーボンニュートラルに向けた動向を把握するとともに、陸運、海運、倉庫等、業態を超えてベストプラクティスを共有する情報交換会を立ち上げました。

本年は、これまで継続しておこなってきた多様な活動が実を結び、物流業界の発展に役立つものとなるよう一層充実した取組みを推進していきたいと考えます。物流業界における労働力不足は深刻化しており、規格の統一や共通基盤の構築、自動化やDXを活用した様々な取組みにより生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっています。また、サプライチェーンの根幹として安全は最重要の課題であり、地球温暖化対策、自然災害や感染症など有事の際にも対応できるサプライチェーンの強靱化へ向けた取組みも必要と考えます。

物流連としても官民連携、他産業との連携を一層強化するとともに、インフラを支える「血液」として物流業界からの発信力強化を推進していく所存です。

新しい年を迎えるにあたり、本年が物流業界にとり飛躍の年となることを祈念し、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げ、新年の挨拶とさせていただきます。



さらに試験運用を予定

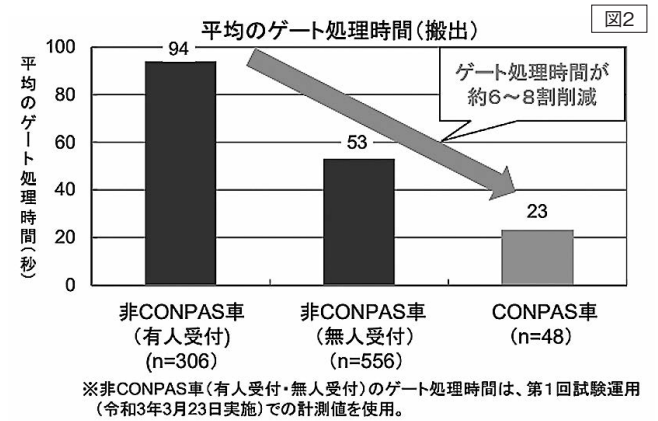
これら南本牧ふ頭の実運用に加え、新たに本牧BC2コンテナターミナルで21年度中に2週間程度を想定して試験運用を計画しており、ショットガン方式による搬出入予約機能の運用の検証、予約情報を活用したコンテナヤード内の荷役効率化に関する取り組みの検証を調整中だ。ショットガン方式はターミナル近傍に予約状況を確認する場所のスペースが確保できない立地条件のため、離れた待機場場を利用する新方式で搬出入予約機能の運用を検証するもの。予約時間枠は搬入が1台/3分で60台/日、搬出が1台/3分で60台/日。一方、荷役効率化の検証は、予約情報を活用してトレーラーがコンテナを引き取りに来場する前に、搬出対象のコンテナを本船荷役の影響などを受けない場所に移動、本船荷役の影響や不要な荷役を回避することで、コンテナの円滑な引き取りが可能となり、コンテナヤード内のトレーラー滞留時間の短縮を実現するもので、対象は実入り搬出のみとなる。

阪神港でも試験運用を開始

横浜港で試験運用を重ねるとともに、今年から同港で本格運用も開始したCOMPASだが、阪神港でも今年から本格的に導入への

取り組みを開始している。国土交通省近畿地方整備局と阪神国際港湾が主体となって、神戸港、大阪港のコンテナ輸送の効率化、生産性向上に向けて両港関係者が参加する「阪神港におけるCOMPAS導入に向けた検討会」を20年2月に開催した。阪神港での導入に向けて、具体的かつ継続的に検討する場として同会を結成、AIターミナル政策とCOMPAS導入の現状、阪神港で追加を検討する機能（携帯端末機能追加）、運用の在り方、スケジュール案などを検討した。その後21年2月に第2回会合の開催を経て、3月には近畿地方整備局、神戸市港湾局、阪神国際港湾がCOMPASの阪神港（神戸港、大阪港）での導入に向けて神戸港で試験運用した。神戸港PC-18の上組コンテナターミナル（兵庫県神戸市中央区港島8丁目）で、輸入貨物を想定して搬出（実入り）コンテナのみを対象に、非営業コンテナとダミー貨物データを用いた一連のシステムフローの動作を確認するとともに効果を検証した。具体的には、事前予約枠の登録、PSカード受付（ハン

ディ端末読み取り）、出入管理情報システムとの連携、COMPAS専用携帯端末の行先表示のCOMPASの一連のフローを確認し、さらにゲート処理時間の削減や搬出不可の車両の来場削減などの想定効果を検証した。予約枠には朝一、日中、宵積みの3枠を設定した。さらに8月23日から9月3日までの期間、神戸港PC-18・上組コンテナターミナルで、輸入貨物（実入り）の搬出を対象に、事前予約制度の運用（COMPAS専用端末への予約情報の配信やターミナル内行先表示含む）、GPS位置情報表示機能、ゲート前渋滞情報の表示機能などを実証した。第2回試験運用では、参加店社も第1回から大幅に拡大して、海運貨物取扱業者5社と海上コンテナ輸送事業者10社、参加車両台数27台で、予約本数は営業コンテナ83本だった。具体的には初めて営業コンテナを対象として輸入の実入りコンテナを搬出するとともに、各機能の運用を確認し、ゲート処理効率化の効果を検証した。その結果、COMPASを利用したトレーラー（COMPAS車）については、利用しないトレーラー（非COMPAS車）に比べて、1台あたりのゲート処理時間を約6～8割削減することが分かった（図2）。



Ben Line Agencies (Japan)'s Worldwide Principals

Alcatel-Lucent Co. (France)
Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)
ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore)
Asset Maritime Security Service (U.K.)
China United Lines (China)
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

ジェトロ2021年度海外進出日系企業実態調査

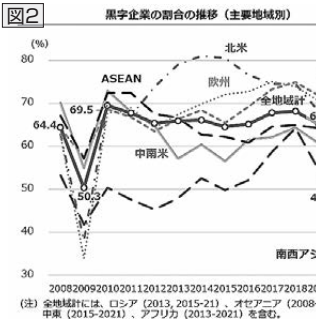
黒字企業は6割超えも回復のペース鈍い ホテル・旅行業界と好調業種との格差拡大

日本貿易振興機構（ジェトロ）の2021年度海外進出日系企業実態調査によると、2021年の日系企業の業績は全世界的に上向くも、回復の勢いは力強さを欠く、黒字企業の割合は6割を超えるも、過去10年間で2番目に低い、リーマンショック直後の2010年との比較でも回復のペースは鈍い、景気回復・需要増に沸く一部の業界と、経済活動制限が直撃する旅行などのサービス業ととの業種間格差が一段と拡大したとの結果を発表した。

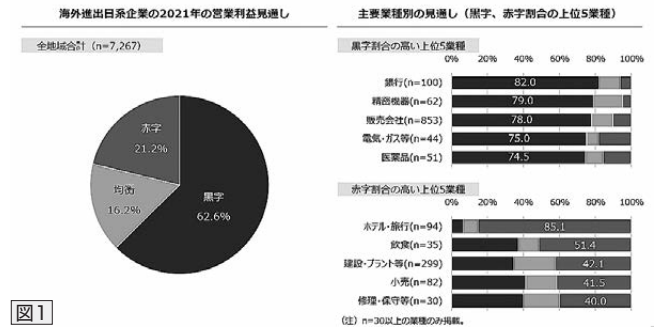
同調査は1年8～9月にかけて、海外82カ国・地域の日系企業（日本側出資比率が10%以上の現地法人、日本企業の支店、駐在員事務所）1万8,932社を対象に、オンライン配布・回収方式でアンケートし、7,575社より有効回答を得た（有効回答率40%）。同調査は、北米、中南米、欧州、アジア大洋州などの主要地域別に、原則年1回、ビジネスの最前線にいる進出日系企業の活動実態を把握するために調査しているもの。昨年度に続き、全地域で調査時期を統一し、全地域で共通化した。

黒字企業の割合、過去10年間で20年に次ぐ低水準

海外進出日系企業（有効回答7,267社）のうち、21年に「黒字」を見込む企業は62.6%、一方の赤字は21.2%だった。黒字の割合は過去最低を記録した前年（48.0%）から上昇したものの、過去10年間で2番目に低い数値だった。

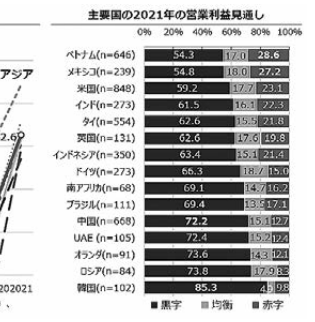


需要回復で8割前後が黒字を見込む「銀行」や「精密機器」、「販売会社」に対し、新型コロナ禍の行動制限の影響が続く「ホテル・旅行」で、前年に続き85%超が赤字を見込むなど、業種間の格差が一層拡大している（図1）。黒字企業の割合は前年比で14.6ポイント増加も、リーマンショック後の2010年（前年比19.2ポイント上昇の69.5%）と比べ、回復は鈍い。地域別では、黒字企業の割合はASEANで57.1%と低く、欧州、北米も2019年の水準まで回復していない。国別では、2021年の中国、韓国の「黒字」の割合は、72.2%、85.3%と、いずれも2019年



の割合を上回る。一方、新型コロナ感染が急速に再拡大したベトナム、メキシコでは、「赤字」の割合が3割近い（図2）。

2021年の営業利益見込みが、前年比で「改善」する企業の割合は5割近く、前年調査との比較で30.5ポイント上昇。改善の最大の要因は前年の売り上げ減からの反動増。一方、新型コロナに起因する売り上げ増加を挙げる企業も2割前後ある。他方、前年比で「悪化」する企業も依然として2割を超える。また、2019年との比較では「悪化」とする企業の割合が3割を占め、新型コロナ発生前の水準への業績回復に向け、多く



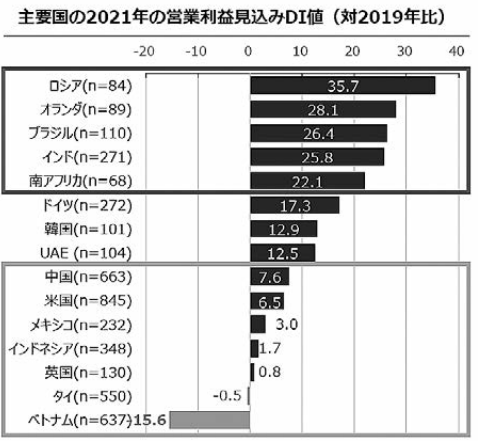
の企業にとって、困難な局面が続いている。

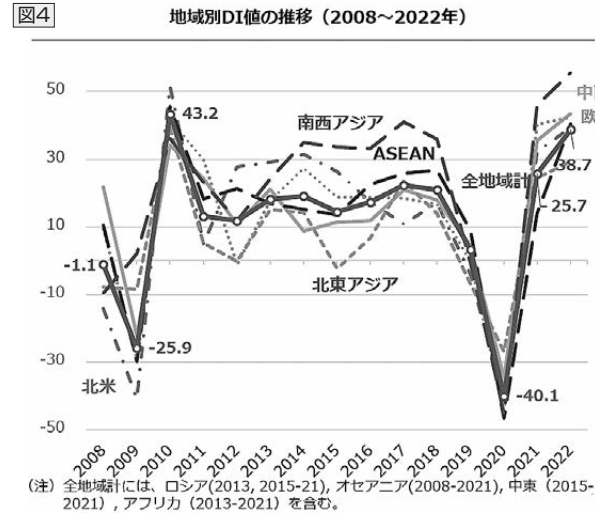
ベトナム、感染再拡大に伴う操業規制の影響強く

景況感を示すDI値（Diffusion Index。同調査では前年比「改善」する企業の割合%から「悪化」する割合を差し引いた値）は、新型コロナ発生前の2019年との比較において、ロシア、オランダ、ブラジル、インド、南アフリカで20ポイント超となった一方、中国、米

国、メキシコ、インドネシア、英国、タイ、ベトナムでは10ポイント未満。調査時点で新型コロナ・デルタ株の感染拡大のピークにあったベトナムでは、操業規制による「稼働率の低下」を主因に、前年比で「悪化」を見込む企業が4割近い。また、2019年との比較では、「悪化」が「改善」を15.6ポイント上回った（図3）。前年調査で「悪化」が6割を超えたインドはV字回復。2021年は対19年比でも「改善」が約5割を占めた。一方、前年調査で「悪化」の割合が相対的に低かった中国は、2021年については「悪化」が2割超。自動車市場の伸び悩みや調達コストの上昇などを背景に、輸送機器や同部品で「悪化」の割合が相対的に高い。ベトナムでは「悪化」の割合が前年比、2019年比ともに4割前後となり、主要国で最も厳しい見通しだ。

業種別にみると、製造業では、繊維で「悪化」の割合が3割を超えたほか、衣服・繊維製品では「改善」「悪化」とともに3割前後。外出自粛の定着に伴う進出先市場や輸出市場での消費意欲の減退が響いた。非製造業では、行動制限による影響が大



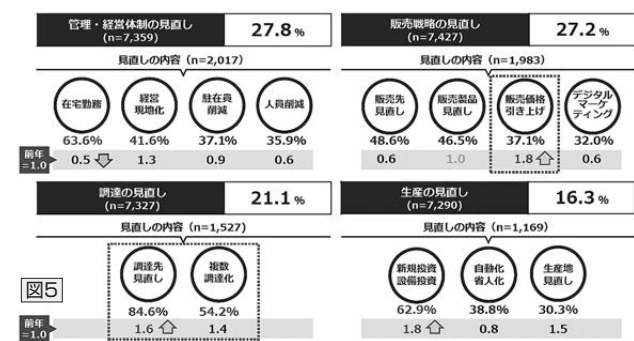


きい「ホテル・旅行」で47.4%、新型コロナに起因する進出先市場の消失を受けた「建設・プラント等」で37.6%の企業が「悪化」と回答。運輸・倉庫の「改善」の要因として、新型コロナに起因する売り上げ増を挙げる企業の割合が相対的に高い。

2022年の見通し（21年対比）では、全地域で「改善」を見込む企業が48.3%、「横ばい」が42.1%、「悪化」が9.6%。DI値は38.7ポイントと、21年をさらに13ポイント上回った。地域別では、南西アジアで55.5ポイントで最も高い。主要15カ国の中では、メキシコ、インド、インドネシアで、DI値が50ポイントを上回った。一方、北東アジアでは、DI値が29.2ポイントにとどまった。中国、韓国では、2022年の営業利益を前年比で「横ばい」とする企業の割合がそれぞれ47.5%、57.0%と多数を占めた（図4）。

事業拡大意欲は回復基調も地域差あり

日系企業の事業拡大意欲は前年から急回復したが、今後1～2年で「拡大」を見込む企業は44.9%で、コロナ前の水準（2019年は48.9%）に届かず。新型コロナ感染再拡大と経済活動制限による先行きの不確実性が影響している。一方、インドでは7割の企業が「拡大」に意欲示し、営業利益見通しの厳しいベトナムでも、拡大意欲

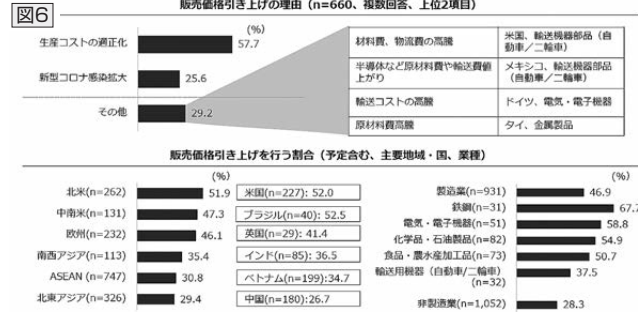


は高い。また、新型コロナ発生前の2019年との比較では、南西アジア、北米、北東アジアにおいて「拡大」の割合が増加した。業種別にみると、製造業

では、医療機器および食品・農水産加工品で、事業拡大を見込む企業の割合が7割近くに達し、製造業全体に比べ2割超上回る。いずれも、新型コロナ禍で需要が底堅く、一部では新型コロナによる特需も報告されている。他方、外出自粛の余波で需要低迷が続いたアパレルや繊維製品、航空産業など自動車以外の輸送用機器、同部品では事業拡大意欲が依然として低い。また、ホテル・旅行は唯一、事業拡大を見込む企業が2割を下回った。

サプライチェーン強靱化、販売価格引き上げが進む

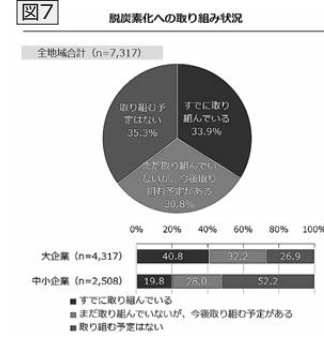
事業戦略見直しに関しては、約3割の企業が管理・経営体制の見直しを実施（見直し予定を含む）。また2割前後の企業がサプライチェーン（生産・販売・調達）を見直す。生産コストの増加を価格に転嫁せざるを得ない状況の下、「販売価格の見直し」に取り組む企業の割合が前年から約8割増加。また、調達先見直しや複数調達化に取り組む企業の割合も、それぞれ前年比で6割、4割の増加（図5）。日本企業が緊密なサプライチェーンを構築するアジア大洋州地域では、進出先で、日本から調達する部材を現地調達に切り替える企業が多い。ASEANでは日本調達品を中国からの調達に切り替える動きも進む。他方、通商環境の変化などを理由に、中国か



複数調達化や調達先見直しの流れを加速している。半導体不足や鉄鋼など原材料価格の上昇、コンテナ不足による海外輸送コストの増加とスケジュール遅延、原油価格の急騰など、新型コロナ禍からの経済活動再開に伴うサプライチェーンの混乱が、広範な業種に影響している。部材調達コストや生産コスト、輸送コスト上昇分の上乗せにより、販売価格を引き上げる動きが全世界的に広がった。実施時期については約7割が2021年以内（うち、実施済み約5割）となった（図6）。

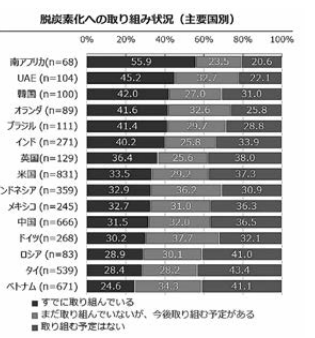
脱炭素化への取り組み

脱炭素化（温室効果ガスの排出削減）について、「すでに取り組んでいる」（33.9%）または「まだ取り組んでいないが、今後取り組む予定がある」（30.8%）と答えた企業の割合は、あわせて6割を超えた。「すでに取り組んでいる」との回答は、大企業が40.8%に対し、中小企業は19.8%と大きな差がある。主要国別では、2019年に炭素税が導入された南アフリカで55.9%と最も高い。またエネルギー関連企業の多いUAEでも5割に取り組んでいる」企業は、



製造業では繊維や輸送用機器（自動車/二輪車）で5割を超えた。繊維では、リサイクル原料の使用などに取り組む事例があった。輸送用機器では、省エネ車やEVへの関心・需要の増加が背景にある。非製造業では、銀行（46.6%）やノンバンク（37.9%）における取り組みが進展。具体的には、グリーンファイナンスの実施、ESG事業への投融資、炭素排出関連事業への融資や保険引き受けを制限する動きなどがある。脱炭素化に取り組む理由と

しては、「本社からの指示・推奨」が7割近く最大。「進出先の政府による規制や優遇税制」（31.5%）が続く。また、運輸、自動車、鉱業・エネルギー、化学品などでは、業界のトレンドという理由も多い。取り組み内容では、「省エネ・省資源化」が約6割で最大、「再エネ・新エネ電力の調達」、「環境に配慮した新製品の開発」も3割を超えた。全世界的に、太陽光発電の導入や社用車のEV化、梱包資材の簡素化などの取り組み事例が多数あった。製造業では、製造工程における電力・エネルギー消費の効率化・環境対応が求められる製品が多く、本社の指示や現地の規制対応のほか、取引先や投資家、消費者など、あらゆる方面からの指示・要望が、少なからず取り組みを後押ししている。「進出先の政府による規制や優遇措置」では、上位の国で自動車及び部品製造業が多くを占めた。中国やインドにおける排ガス規制の強化、EUにおける2035年以降の排ガスゼロ車（新車）へのシフト（規制）が関連しているとみられる。また、南アフリカでは、2019年に導入された炭素税や審議中の気候変動法案を背景とし



て、脱炭素対応の必要性が高まっていると考えられる。「省エネ・省資源化」の取り組みとしては、照明のLED化、ペーパーレス化、資材の簡素化やリサイクルなどが挙げられた。「再エネ・新エネ電力の調達」では、太陽光発電の導入が最も多い。他方、政府の法令やインセンティブが不透明または煩雑、再エネ100%由来の電力が得られないなど、進出国や地域によって再エネや新エネへの移行が困難な企業も多い。欧州では社用車をEV化する企業も比

較的多く見られたほか、運輸業では鉄道輸送へのモーダルシフトに取り組む事例もあった。

サプライチェーンと人権、約6割が経営課題と認識

全ての地域で、半数以上の企業がサプライチェーンにおける人権問題を経営課題として認識している。特に欧州では7割超

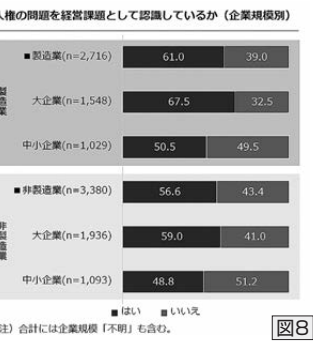


の企業が経営課題と認識。EUでは2021年1月、指定地域から調達する鉱物が紛争・人権侵害を助長していないことの確認を義務付ける紛争鉱物資源規則の適用を開始。また既に施行済みの既存の非財務情報開示指令を強化する改正案の公表や人権デューデリジェンスを義務化する新たな指令案の準備が進んでいることが背景にある。業種別では、衣服・繊維製品で8割、情報通信機器・事務機器や電気・電子機器部品、繊維などで、4社に3社が人権を経営課題として認識している。衣類や繊維では、新疆ウイグル自治区産の綿製品などに対する、米国での輸入差し止め措置や主要アパレルブランドによる使用停止措置の発表などが報告されており、認識が高まっている事情もある。企業規模により認識に格差があり、製造業では大企業が中小企業を15ポイント超、非製造業でも10ポイント超上回っている。海外進出日系企業のうち、サプライチェーン全体で人権尊重に関する方針を持つ企業は52.7%。このうち半数強の27.1%は調達先へも準拠を求めている。地域別ではアフリカにおいて高く、鉱物の採掘地におけるEUの紛争鉱物資源規則への準拠などを理由に挙げる企業が多数。欧州向けの取引では、英国の現代奴隷法も含め、法令準拠の対応が進展している。日系企業の集積する東南アジアでは方針を有する企業の割合が5割を下回り、作成予定のない企業も4割近くを占める。

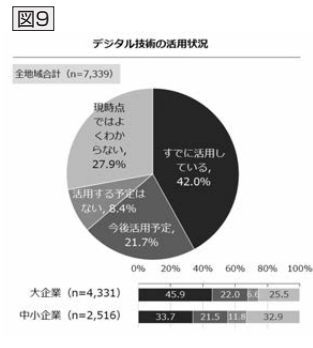
4割を超える企業がすでにデジタル技術を活用

デジタル技術をすでに

活用している企業は全地域で42.0%（図9）。オセアニア、アフリカでは5割を超えた。北米、中東でも5割近い企業が活用する。一方、活用する予定はないとの回答は北東アジアで11.0%と最も多かった。アフリカでは、電力やインフラ不足、金融へのアクセス不備などの社会問題をデジタル技術で解決



しようとする企業が躍進した。新たな技術・アイデアの社会実装の取り組みが進展するほか、現地スタートアップへの出資も拡大している。活用しているデジタル企業のうち、製造業ではECやロボット、非製造業ではクラウドおよびECの割合が高い。また中小企業による



デジタル技術活用はECが突出して高い。一方、今後活用を検討する技術としては、企業規模や製造業／非製造業に関わらず、人工知能やビッグデータを挙げる企業の割合が高い。日本発スタートアップで、ベトナムでスマートクリニック展開を目指すメドリングはクラウド型の電子カルテを開発している。診断データの蓄積、AI活用による医療水準の向上を目指ビッグデータを利用し、医療AIを開発する。ウミトロンは、エビの養殖産業向けに、IoT/AIを活用した池中のエビの状態を自動解析する技術を開発、生産効率の改善と環境保護、労働負荷の軽減の実現を目指す。EC、クラウド、デジタルマーケティングの分野では、デジタル技術の活用による「マーケティングの強化・販売先の拡大」に最もメリットを感じている企業が多い。デジタルマーケティングとビッグデータの活用メリットでは、「新しいビジネスモデルを創出できる」と回答した企業が5割を上回った。

寅（虎）の英語あれこれ



五黄の寅

今年、中国に伝わる民間信仰の九星では五黄、十二支では寅に当たる「五黄の寅」の年です。36年に1度やってくる強運の世代で、前は1986年（昭和61年）で次回は2058年ですが、次回は筆者はあの世で迎えます。なお、「五黄の寅」は英語で Gohuang Tiger というようです。

この年の生まれの人は非常に気が強いとされますが、例外もあるでしょう。女性では、和田アキ子、沢尻エリカ、北川景子、杏な

どがこの年（1986）の生まれで、男性では、フィギュアスケートの高橋大輔、ラグビーの五郎丸歩、サッカーの本田圭佑、野球のダルビッシュ有、元横綱の稀勢の里です。

寅年生まれの有名人

参考のため、（五黄ではない）寅年生まれの有名人は下記の通りです。

徳川家康、空海、吉田松陰、大久保利通、吉田茂、寺田寅彦、与謝野晶子、土屋文明、坪田譲治、前畑秀子、羽黒山、森英恵、ジャイアント・馬場、植木等、

堀江謙一、坂東玉三郎、松井秀喜など。

虎とtigerの語源

「虎」の語源については諸説がありますが、「トラ」を意味する中国の華南地方の方言である「タイラ」が転じて「トラ」になったという説が有力です。

英語の tiger の語源はギリシャ語の tigris で、swift animal（敏捷な動物）という意味です。なお、上流が急流のチグリス川（Tigris）が tiger の語源であるという説もあります。いずれにせよ、動作が素早いことに

変わりはありません。

大虎小虎

新年はのんびりとお酒を飲んで、虎になったり、大虎になった方もあるでしょう。「虎」には「酔っぱらい」という意味もあります。英語の tiger には drunk の意味はありません。英語では drunk, drunkard, boozier, toper, sot, 俗語では lush, souse などといいます。「大虎小虎」は drunkards and drinkers といいます。泥酔して（警察の）虎箱に入れられることもあります。この虎箱を英語に直訳すれば tiger box ですが、これは、いわば「和製英語」ですから英語話者には全く通じません。英語では通常 sobering-up station といいます。sober up は自動詞では「酔いがさめる」、他動詞で

ールのベトナム戦争時代の戦友だった将校の名前から Tiger の middle name が名付けられたとのことですが、tiger 自体に「テニス・ゴルフなどの旨い人」という意味があります。彼の父親はこのことを知っていたのかもしれませんが。なお、テニスやゴルフの下手な人を英語で rabbit といいます。

山田雅重

燕に負けた虎

このサブタイトルはプロ野球に興味のない方にはお分かりにならないかもしれませんが、昨年、セントラル・リーグでは、阪神タイガース（Hanshin Tigers）は優勝できませんでした。優勝したヤクルト・スワローズ（Yakult Swallows）との試合では勝ち越しました。ところで、両チームの日本語と英語のチーム名の表記をご覧になって違和感を持たれた方は英語に強い方です。英語では、大抵、

タイガー・ウッズ

タイガー・ウッズといえ、アメリカの有名なプロゴルファーである Eldrick Tiger Woods を連想する方も多いでしょう。彼の父ア



Overcoming distances, together

For many years, OOCL has been an ambassador of world trade, using our ships to bring markets closer together and business relationships even closer, no matter the distance.

Faced with new health challenges in our global community, our virtual network capabilities and mobile applications are used to keep trade moving, your businesses running, and our relationships are closer than ever.

By working together, we can overcome any challenges and achieve wonders.

OOCL
We take it personally

www.oocl.com

W Wallenius
Wilhelmsen

Sustainable Logistics for a World in Motion

Taking a bold step towards our zero emission vision

For shipping to become a zero-emission industry is a challenge that requires innovation, courage, and collaboration, as there are several ways of moving towards this goal. At Wallenius Wilhelmsen, sustainability is a fundamental drive for our development and growth and underpins our belief that the environment and business must go hand-in-hand. The Orcele Wind project is a manifestation of our purpose: Sustainable logistics for a world in motion – and is an important step in our journey toward zero emissions.

Learn more at www.walleniuswilhelmsen.com



単数形の名詞にsを付けて複数形にします。例えば tiger は tigers, swallow は swallows になりますが、問題は語尾の発音です。通常、「～ズ」と発音します。ところが、上記の Swallows の発音は「スワローズ」で、Tigers の発音は「タイガーズ」ではなく「タイガース」になっています。つまり「阪神タイガース」は間違いで、パシフィック・リーグの「楽天イーグルス」も間違いです。12球団の中で語尾の発音が間違っているのは阪神と楽天の2球団のみです。

重箱の隅をつつくようなこと (hairsplitting) ですが、正しい英語を身につけるためには必要です。名詞の複数形については他にも説明すべきですが紙面の余裕がないので割愛します。詳細については英文法の参考書をご覧ください。

阪神タイガースのファンの応援英語

熱烈的阪神ファンが大阪弁で応援しますが、その英語を少し紹介します（『英語で阪神タイガースを応援できまっか? (Can you root for the Hanshin Tigers in English?)』より）。

トラネコちゃうやろ、トラやろが……

(Came to watch a tiger, not pussy cats …)

勝たんでええから、負けんといてくれや……

(You don't need to win, just try not to lose …)

バットは振らな、当たらんてえ……

(Gotta swing to hit …)

三振するだけならワシでもできるでえ……

(You don't need to be a ball player to strike out …)

やっぱり、あかんか……

(Well, so much for that …)

どないなってんねん……

(What the fuck is going on?)

いまのはセーフやろ!

(You call THAT an out? Yeah, and I'm the pope of Rome!)

ボケ! アホ! カス! すかたん!

(You dip shit! Idiot! Piece of shit! Air head!)

万歳! 優勝、おめでとう! よッ、日本一!

(Banzai! Congratulations! Yo! Japan number 1!)

来年も頼むでえ!

(Same thing next time around!)

阪神タイガースは永遠に不滅や!

(Hanshin Tigers forever!)

「虎」を含む慣用句と諺

当然のことですが、「虎」のイメージを含む日本語の表現に相当する英語の表現に tiger は登場しません。

●虎の子

英語では the apple of one's (or the) eye といいます。しかし、「虎の子」がなぜ英語では「目のリンゴ」なのかサッパリ分かりませんね。この apple はリンゴではなく pupil (瞳) のことで、口語で「非常に大切な物や人」を意味します。My granddaughter is the apple of my eye. (私は孫娘を目に入れても痛くないほど可愛がっている) という方も多いでしょう。

●虎の巻

「～の秘訣」という意味で、英語では a secret of ~, a key to ~ といいます。学校の教科書の自習書を指す場合は、cab, crib, help book などといいますが、俗語の

horse, pony, trot など使われます。

●虎の威を借る狐

自分には実力がないのに、権力者の威信をかさに着て威張り散らすことです。

このような人が皆さんの周りにもいるのでは?

英語では、ズバリ An ass in a lion's skin (ライオンの皮をかぶったロバ)

といいます。これは「インツプ物語」に由来する言葉です。その他、例えば He is a small man using borrowed authority to act arrogantly. といえます。そして、「虎の威をかりて」を in borrowed plumes, under the shelter of another's influence などと英訳できます。

●虎穴に入らずんば虎児を得ず

出典は『後漢書』で、危険をおかさなければ望みのものを手に入れることはできない、という意味です。

出典は『後漢書』で、危険をおかさなければ望みのものを手に入れることはできない、という意味です。

●虎の子

英語では the apple of one's (or the) eye といいます。しかし、「虎の子」がなぜ英語では「目のリンゴ」なのかサッパリ分かりませんね。この apple はリンゴではなく pupil (瞳) のことで、口語で「非常に大切な物や人」を意味します。My granddaughter is the apple of my eye. (私は孫娘を目に入れても痛くないほど可愛がっている) という方も多いでしょう。

●虎の巻

「～の秘訣」という意味で、英語では a secret of ~, a key to ~ といいます。学校の教科書の自習書を指す場合は、cab, crib, help book などといいますが、俗語の



英語に直訳すれば、It is impossible to catch a tiger's cub without entering the den. となります。しかし、あなたが国際ビジネスマンとして外国人と話をするときには、Nothing ventured, nothing gained. (冒険なしでは、何も手に入らない) や The best fish swim near the bottom. (最良の魚は深



いところにいる) などの英語の諺を使えば会話が円滑に進むと思います。

tiger を含む慣用句と諺

●work like a tiger

バリバリ働く、という意味です。日本人はよく workaholic (仕事中毒の人) といわれますが、Australia や New Zealand では「仕事人間」のことを a tiger for works といいます。

●paper tiger

張り子の虎、こけおどし、威張り散らす人、などという意味です。1964年に毛沢東が「帝国主義は紙虎である」と言いましたが、その

中の「紙虎」が paper tiger と翻訳され、この発言は Imperialism is a paper tiger. と英訳されました。

●three cheers and a tiger

政治的な集会やスポーツの試合の応援などで、three cheers (万歳三唱) した後に、“tiger” という歓呼の発声をするがありますが、これを three cheers and a tiger といいます。日本語では「万歳四唱」といいます。

●The child of a tiger is a tiger.

(虎の子は虎) ハイチ起源の諺で、日本

語では虎が蛙に変身して「蛙の子は蛙」といいます。なお類義の英語の諺 The like breeds the like. は「同類は同類を生む」という意味です。

今年はどういう年になるか分かりませんが、最後に皆様に激励の言葉を!

Hip, hip, hurrah! Tiger! (さあ、行け、行け、頑張れ、ワオー!)

発音通りに書けば、「ヒップ、ヒップ、フレイ、タイガー」ですが、これを直訳して「お尻を、お尻を、振れ!トラ!」と和訳するのは間違いです。上記のような意味の応援の掛け声です。



WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

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

謹賀新年



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

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

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/

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〉

Saturday, January 1, 2022

© 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。

2022年 元旦

オーシャンコマース



LOGIX セイノー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

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>

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.