

Shipping Guide

元旦

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 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. 11,183

Wednesday, January 1, 2025

© Shipping Guide



2025年 主要航路の展望

トランプ2.0、アライアンス再編の動向に注目

2024年は渇水によるパナマ運河の通航制限、紅海危機による地政学的な影響や米東岸でのスト脅威による出荷前倒しなどを要因にサプライチェーンが混乱、港湾混雑で船腹需給が引き締まり、運賃が劇的に上昇、凶らずも海運会社の業績は急回復した。2025年もパナマ運河の通航制限は緩和も、紅海危機の見通しは不透明な一方、米国のトランプ第2次政権による海外からの輸入品に対する高関税やアライアンス再編の動向が吉と出るか凶と出るか注目される。

北米航路

トランプ新政権の政策で左右

米国の実質GDP成長率は2023年の2.9%から2024年も2.7%と底堅く推移する模様。2025年は昨年11月の大統領・上下院選挙でオール・レッド（すべて共和党が勝利）、追加関税措置や不法移民排除など景気を押

し下げる政策で、景気全体への影響は不確実性が高く2.2%程度に減速が予想されている。

こうした中、2024年の北米東岸航路はパナマ運河の渇水にともなう通航制限や一昨年11月からの紅海危機

で一部の北米東岸船がスエズ運河の通航を回避、喜望峰経由の迂回ルートに変更を余儀なくされ、さらには9月末の北米東岸・ガルフ諸港における港湾労使協約期限切れを控え交渉の行方が不透明中で、スト懸念に備え米小売り業者が輸入を前倒しするなど、アジアからの荷動きが増加すると

ともに北米西岸へ貨物がシフトしたことなどを背景に運賃が予想外の上昇をみせ、船社の業績も好転をみせた。

荷動き過去最高に匹敵

日本海事センターがJOC-PIERSデータをもとにまとめた米国向け往航コンテナ荷動きは1~10月累計で前年同期比16.8%増の1,775万6,111TEUで、通年で2022年の2,100万9,583TEU前後の高水準になった模様だ。

米中貿易摩擦でアジアの生産拠点が中国から

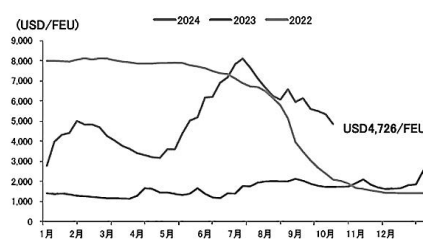
ASEANにシフトが進む中、中国+香港が前年同期

比15.5%減となった一方、ASEANは合計で23.3%増、うちベトナムは29.5%増。南アジアは合計で14.5%増、うちインドは16.0%増も大幅な増加が目立った。

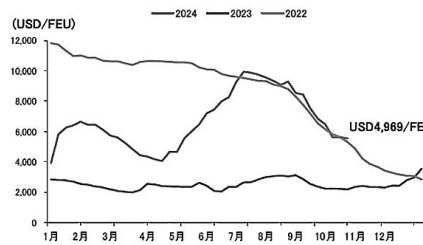
また、Descartes Datamyneが米国税関データを基にまとめた24年1~11月のアジア

主要10カ国・地域発米国向けコンテナ（母船積み地べ

北米西岸航路SCFI



北米東岸航路SCFI



#MSCJourneyToNetZero



MSC BIOFUEL SOLUTION

脱炭素への具体的な行動

MSCが提供するバイオ燃料ソリューションは、認証された脱炭素プログラムであり、二酸化炭素排出削減を当社の事業活動の中で達成するものです。皆さんの供給網の二酸化炭素排出削減に寄与する一方で海運産業の脱炭素を加速し、双方にとって有益です。

msc.com/biofuel

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



ース)でも前年同期比16.4%増の1,859万4,286TEUで過去最高だった2021年に匹敵する水準で推移した。

米國小売業協会(NRF)と調査会社、Hacket Associatesが主要コンテナ港のデータを基に小売業向け荷動きを6カ月先まで予測するGlobal Port Trackerの最新レポートによると、2024年は年間前年比14.8%増の2,560万TEUに達する見込みで、25年1月は12%増の220万TEU、2月は中国の春節休暇で4.1%減も3月は12.7%増、4月も6.6%増を予測している。

船腹増も需給堅調

一方で日本郵船調査グループの資料によると、2024年の船腹量増加率は23年10月末時点で前年比6.3%と予測していたが、新造船の竣工は順調で、2025年竣工予定の一部が前倒しで竣工、また、高齢船の解撤が前年を大きく下回る見込みから、2024年の船腹量は11.1%増と高い増加率を予測する。

アジア/北米航路の船腹量は24年8月時点で907隻・598.2万TEUと前年比14.6%増加したが、紅海危機の影響で一部の北米東岸船が喜望峰を迂回するルートに変

更、航海日数が延び、船腹需要が増加、地政学的な先行き不透明な中、荷動きのピークが早くも4月から始まり、需給は堅調に推移した。

スポット運賃が急騰

こうした情勢のもと、米国のバイデン大統領が24年5月、電気自動車(EV)、半導体、医療用製品など中国からの輸入品に対する関税を2024年から2026年にかけて段階的な引き上げを発表。紅海危機やパナマ運河の通航制限など、コンテナ輸送市場が大きなブラックスワン現象(予想外の出来事が降り注ぎ大きな衝撃を起こす現象)の影響を受け、再び地政学が世界のサプライチェーンに影響を与えていることが懸念。

また、北米東岸・ガルフ諸港のスト脅威により、運賃の高騰と米東岸・ガルフ諸港の大規模な混乱の懸念が高まり、米国の小売り業者が在庫積み増しで、前年より中国を中心としたアジアからの商品輸入を前倒したことで、ピークシーズンの輸送需要増加が早まって、需給が引き締まり、船舶需要の増加、貨物需要の反発、短期的な船舶供給不足などの影響で4月頃からスポット運賃が急騰し、運

賃市場の変動性が拡大した。

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)を反映した上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)も北米西岸航路は、平均で23年3Qの1,884ドル/FEUから23年4Qが1,885ドル/FEUから24年1月初旬の2,775ドル/FEUから7月5日に8,103ドル/FEUまで高騰したあとは、下落傾向が続く、11月8日には4,729ドル/FEU、北米東岸航路は24年年初の3,931ドル/FEUから7月5日に8,103ドル/FEUへ上げたあと下落傾向をみせ、11月下旬には5,281ドル/FEUまで落ち込んだ。

Freightos(香港)のFreightos Baltic Index(FBX)は、アジア発北米西岸向け(FBX01 Weekly)が8,101ドル/FEU、アジア発北米東岸向け(FBX03 Weekly)9,620ドル/FEUと、年初来の最高値を記録した。月初の急激な上昇の後、上昇のペースは鈍化、スポット運賃はピークに達し、11月下旬には北米西岸向けが5,122ドル/FEU、北米東岸向けは5,383ドル/FEUへ、それぞれ約47%、約46%落ち込んだ。

アライアンス再編の影響

さて24年下半年に入ってからは、北米西岸航路には新規のコンテナ船の投入が加速、船腹が増え、短期的には需給タイトがしばらく続くものと予想されるが、中長期的には緩和圧力がかかる可能性も指摘されており、地政学的な脅威や保護貿易などを含むリスクに直面する。

また、トランプ第2次政権(Tramp 2.0)の発足で、米国の貿易保護主義が強化、関税政策や外交政策で中東紛争による紅海危機の変化の可能性も予想される中で、これによる海運市場への影響も懸念されている。トランプ1.0の時代

は、米中による報復関税合戦で、世界のコンテナ荷動きが減少、増加率は2017年の5.7%から2018年に4.4%、2019年には2.2%に鈍化した。

トランプ2.0ではトランプ氏が大統領選公約していた中国からの輸入品に60%超の一律追加関税、その他の国からの輸入品には10%~20%の一律追加関税導入が実施されれば荷動き減、また、外交政策では親イスラエル、反イランの傾向をはっきり示していたが、中東紛争終結が実現すれば紅海危機が解消、スエズ運河の通航を回避、喜望峰経由の迂回ルートを余儀なくされていた大型コンテナ船が

スエズ運河に戻り、船腹需要が急減し、運賃市況も急落することが予想される。

こうした中で、25年2月にはアライアンスが再編、Maersk(デンマーク)とHapag-Lloyd(独)で構成するGemini Cooperation、ONE、HMM(韓国)、Yang Mingで構成するPremier Alliance+MSC(スイス)が船出、既存のCMA CGM(仏)、COSCO(中国)、Evergreen(台湾)、OOCL(香港)で構成するOcean Allianceに再編、コンテナ船業界も新たな競争時代を迎えることになり、動きが注目される。

欧州航路

紅海危機で運賃上昇

国際通貨基金(IMF)はユーロ圏の経済成長見通しを24年が0.8%、25年が1.5%とした。また、欧州委員会はEU経済は停滞が続いた後、緩やかな回復、公共投資の増加を促すとし、全体として、EU域内需要が引き続き経済成長をけん引すると見込み、実質GDP成長率はEUが24年0.9%、25年1.5%、26年1.8%、ユーロ圏は24年が0.8%、25年1.3%、26年1.6%を予測している。

ただ、経済見通しの不確実性と下方リスクは増大。ロシアのウクライナ侵攻、中東紛争が地政学的リスクと欧州のエネルギー安全保障へのリスクを煽り、貿易相手国による保護主義的措置が増加すれば、国際貿易の重荷になる可能性も指摘、域内政策の不確実性及び製造部門における課題は更なる競争力低下をもたらし、成長の重荷となり得るとしている。

荷動き過去最高

こうした欧州の経済状況のもと、日本海事センターがContainer Trades Statistics(CTS、英国)の統計をもとにまとめたアジア

ア/欧州航路のコンテナに荷動き量は、2024年1~9月累計で前年同期比6.8%増の1,339万1,856TEU、第3四半期(7~9月)も6.9%増の463万9,425TEUと、いずれも過去最高になった。一方、欧州からの復航コンテナ荷動き量は前年同期比0.9%減の471万7,064TEU、第3四半期も3.7%減の152万6,683TEUだった。

往航をアジアの積み地域別にみると、北東アジアが前年同期比9.9%減の125万7,268TEU、中華地域が9.8%増の1,036万5,675TEU、東南アジアが4.3%増の176万8,888TEU、欧州と欧州のエネルギー安全保障へのリスクを煽り、貿易相手国による保護主義的措置が増加すれば、国際貿易の重荷になる可能性も指摘、域内政策の不確実性及び製造部門における課題は更なる競争力低下をもたらし、成長の重荷となり得るとしている。

船腹増、港湾混雑

また、日本郵船調査グループの資料によると、24年8月末時点でアジア/北米航路には10船社が23ループに285隻・495万6,514TEUを投入、アジア/地中海航路には17船社が22ループに224隻・283万1,358TEUを投入、合計で

489隻・738万8,000TEUと前年比で21.0%も増加した。紅海危機でスエズ運河の通航を回避、多くのコンテナ船が喜望峰経由の遠回りルートに変更、航海距離が延びたことで追加の船腹需要が増加したことが要因だ。

こうした中で、5月以降、ピークシーズン

向け前倒し出荷の増加、寄港地の絞り込みによるトランシップ貨物の増加と港湾混雑により船腹需給が逼迫し、運賃市況が上昇、7月初旬にピークに達したが、8月に入り、新学期や年末商戦向け商材の前倒し出荷はピークアウトし、新造船の竣工量は増加し1月からの累計竣工量は200万TEUを超え、船腹需給が緩み下落基調が続いた。

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)の推移でみると、1月初旬は欧州航路2,871ドル/TEU・地中海航路3,620ドル/TEU、7月初旬が欧州航路4,857ドル/TEU・地中海航路5,432ドル/TEUに達し、950ドル/TEU・地中海航路2,312ドル/TEU、11月上旬が欧州航路2,442ドル/TEU・2,907ドル/TEUだった。

25年は運賃に下方圧力も

みずほ銀行産業調査部は日本産業の中期見通しレポートの中で、外航海運は短期で荷動量回復も、中期では伸び率は緩やかになると予測し、欧州往航は2024年が前年比6%増の1,760万TEU、25年が1,810万TEU、29年が1,930万TEUを見込んでいる。

Maersk(デンマーク)は欧州市場のレポートで、2025年の中国の春節休暇は1月29日から始まるが、多くの生産拠点は早期に稼働停止への準備に入り3週間前から生産量を削減、また休暇期間後は2月の第2~3週までに通常の稼働を回復するとの見通しを示した。

韓国海洋水産開発院(KMI)は2025年に上海出しスポット運賃(THC除く)を反映した上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の総合指数が平均で1600~1900と、24年より26~38%



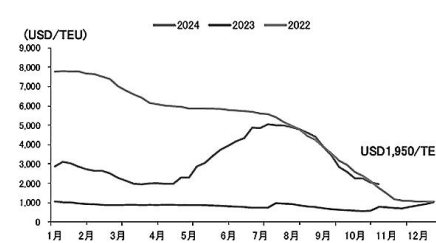
- | | |
|---|---|
| Alcatel-Lucent Co. (France) | Scottish Development International (U.K.) |
| Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong) | Sea Consortium Pte Ltd. (Singapore) |
| ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore) | Siem Car Carriers (U.K.) |
| Asset Maritime Security Service (U.K.) | TE Subsea Communications LLC (U.S.A.) |
| China United Lines (China) | Thames Port (U.K.) |
| Dalian Jifa Bonhai Rim Container Lines (China) | The Shipping Corporation of India Ltd. (India) |
| EAS International Shipping (China) | Tropical Shipping, Inc. (U.S.A.) |
| Global Marine Systems (U.K.) | T. S. Lines (Taiwan) |
| Kestrel Global Logistics (U.K.) | Tyco Tele Communications (U.S.A.) |
| M&S Logistics (U.K.) | UAFL (Indian Ocean Islands & Mozambique) |
| Nile Dutch Africa Line (Netherlands) | Wuhan New Port Datong Int'l Shipping (China) |
| Pacific International Lines (Singapore) | X-Press Feeders (Singapore) |
| Port of Houston Authority | |



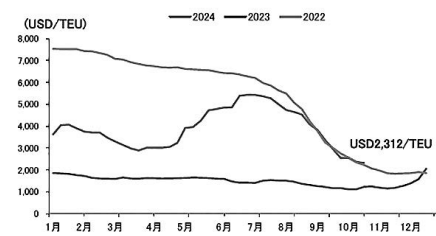
BEN LINE AGENCIES (JAPAN) LTD.

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

北欧州航路SCFI



地中海航路SCFI



下落すると予測した。SCFIは24年1~10月の平均が2560と、前年の平均1006から2.5倍(155%)も急騰したが、25年は船腹過剰が続くなか、国際情勢とサブ

ライチェーンの不確実性が高まり、運賃に下方圧力がかかり今年より低迷するものの、依然として高水準を維持するとみている。アジア/欧州航路の25年

の需要見通しについてKMIは1.5%増、Clarksons Reserch (英国)は1.5%、Drewry Maritime Reserch (英国)は欧3.8%の成長を見込んでいる。

ており、さらに、地政学的緊張、特にメキシコを經由

して米国に流入する関税回避疑惑が、貿易に影響を及

ぼす可能性がある指摘する。

中東・南アジア航路

経済成長で需要増続く

国際通貨基金(IMF)は、中東・北アフリカ(MENA)地域の経済成長率は21%、25年は40%に回復すると予測している。MENA地域の中でも石油の輸出国と輸入国でその状況は大きく変わるとし、2024年、2025年の成長率の見通しをそれぞれ23%と40%、15%と39%と予測した。

一方、アジア開発銀行(ADB)は南アジア地域の2024年GDP成長率を6.3%、2025年は6.5%を予想する。同地域経済の約80%(GDPベース)を占めるインドは、引き続き強靱な成長が見込まれ、2024/2025年度(2024年4月~2025年3月)のGDPは7.0%成長、2025/2026年度は7.2%成長を予測、農業分野の回復や工業およびサービス分野の堅調さを挙げた。

133%増と2年連続で2ケタ成長を記録した。一方、インド亜大陸・中東から極東向けコンテナ荷動き量は2022年の322万6,100TEUから2023年は300万3,800TEUへ93%増加したが、2024年は1~9月累計で217万6,300TEUと0.7%の小幅減少となった。

一方、日本郵船グループの資料によると、24年8月末時点のアジア/中東・南アジア航路の船腹量は446隻・227.6万TEUで前年より7.6%増加している。

運賃は後半下落

2024年の極東から中東・南アジア向け運賃動向を中国の上海航運交易所(SSE)が公表している上海出しスポット運賃(THC除く)の上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の推移をみると、1月下旬の1,662ドル/TEUが、4月下旬に2,047ドル/TEU、6月下旬には2,711ドル/TEUに達したあと、市況は調整が続き9月下旬は862ドル/TEUまで下落したが、10月は国慶節の長期休暇の反動で、スポット市場が上昇を続け10月下旬は1,427ドル/TEU、11月下旬は1,362ドル/TEUとなった。

中東・南アジア航路 CCFI



増を予想している。アルゼンチンは24年のGDP予測が3.5%減と、中南米・カリブ海地域の主要国で唯一マイナス成長を見込み、25年は5.0%の増加を予想している。一方、世界銀行はラテンアメリカ・カリブ海地域(LAC)の2024年の成長率は1.9%になると予測、2025年の地域成長率は、世界の全地域の中で最も低い2.6%になるとみられ、根強い構造的ボトルネックが浮き彫りになっていると指摘している。

証されており、2024年1~9月累計のコンテナ荷動き量は中国出しがけん引し、160万TEUと前年同期比14.8%増加した。一方で船腹量も過去最高を記録し、10月の最初の4週間(9月30日から10月27日まで)の平均で6万3,900TEUで前年同期比73%の増加した。

運賃上昇、9,000ドル台

2024年のアジアから南米向け運賃動向をみると、上海出しスポット運賃(THC除く)を反映した上海輸出コンテナ運賃指数(SCSF)は、1月上旬が2,901ドル/TEU、2月上旬が2,552ドル/TEU、3月上旬が2,625ドル/TEU、4月上旬が3,082ドル/TEU、5月上旬が5,461ドル/TEU、6月上旬が7,936ドル/TEU、7月上旬が9,026ドル/TEU、8月上旬が7,867ドル/TEU、9月上旬が7,523ドル/TEU、10月上旬が6,341ドル/TEU、11月下旬が5,259ドル/TEU

TEUで推移した。

米中対立で米墨貿易影響

Xenetaでは、米国がトランプ新大統領の下で輸入関税を引き上げる予定であるのと同じように、中国は南米などの地域への輸出を拡大しようとしているようで、2025年には世界の貿易パターンにさらなる変化が見られると予想する。

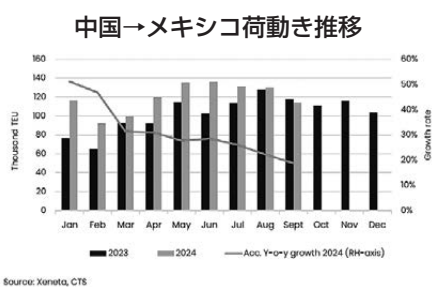
また、2024年は米中対立の激化で米国生産のリスクを避けてメキシコを選ぶケースが多く、海外からメキシコへの投資が急増、USMCA(米国・メキシコ・カナダ協定)、ニアシヨアリングによる新規顧客の増加などの様々な要因から現地での需要が増加した。

Xenetaによると、中国→メキシコのコンテナ荷動き量は2024年に前例のない成長を遂げ、6月には両国間の荷動き量が13万5,724TEUとなり、歴史的なピークを記録した。25年を見据えると、同航路はいくつかの課題に直面、輸入量の増加に伴い、インフラの容量と潜在的なボトルネックに関する懸念が高まっ

荷動きは順調な伸び

アジア発中南米向けコンテナ貨物は、前年を大きく上回る荷動きの成長が続いており、Container Trade Statistics(CTS)が公表しているデータによると、極東から中南米向けコンテナ荷動き量は1~9月累計で381万2,300TEUと前年同期の344万4,400TEUに比べ10.7%の2ケタ増を記録した。一方、中南米から極東向けのコンテナ荷動き量は1~9月累計で155万TEUと前年同期の148万3,600TEUに比べ4.5%増だった。

また、ブラジルの海運調査会社、



荷動き過去最高

Container 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2022年が731万9,100TEU、2023年は832万9,200TEUと前年比13.8%増加、2024年も1~9月累計で729万2,000TEUと前年同期比





賀正



Carry your dream

Agents in Japan:
Pan Ocean Container (Japan) Co., Ltd.
<https://container.panocean.com/>

Tokyo: (Tel) 03-5425-3701
 Osaka: (Tel) 06-4707-7900

アフリカ航路

24~25年の経済安定

アフリカ開発銀行 (AfDB) のアフリカ経済は複合的危機にもかかわらずレジリエンスを維持しており、2024~25年の平均成長率は4.0%で安定し、2023年の推定3.1%を1%ポイント近く上回ると見込んだ。

東部アフリカは、アフリカ随一の急成長地域として復活すると予想され、実質GDP成長率は2023年の推定1.5%から2024年には4.9%に、2025年には5.7%に上昇、中部アフリカ2023年の4.3%から2024年には4.1%に鈍化した後、2025年には4.7%へと力強く回復、西部アフリカの成長率は持ち直し、2023年の推定3.6%から2024年には4.2%に上昇し、2025年には4.4%に加速、北部アフリカの成長率は、2023年の推定4.1%から2024年には3.6%に低下した後、2025年には4.2%、南部アフリカの成長率は、2023年の推定1.6%から2024年には2.2%へと若干上昇し、2025年には2.7%に加速する見通し。

一方、国際通貨基金 (IMF) は2024年10月に発表した「世界経済見通し」で、サブサハラ・アフリカ地域の成長率は、悪天候や災害による影響が和らぎ、供給の制約が徐々に緩和され、2023年に3.6%、2024年も3.6%の成長となり、2025年には4.2%に加速す

ると予測した。

荷動きは2年連続増加

極東/サブ・サハラアフリカ航路のコンテナ荷動き量をContainer Trade Statistics (英国) の統計からみると、極東→サブ・サハラアフリカは2022年の300万1,800TEUから2023年は前年比12.4%増の371万TEU、2024年は1~9月累計で前年同期比6%増の280万400TEUで推移、一方、サブ・サハラアフリカ→極東は2022年の118万1,400TEUから2023年は前年比19.1%増の131万9,900TEU、2014年は1~9月累計で前年同期比12.1%増の110万8,000TEUと往復航ともに2年連続で順調な伸びを記録している。

ただ、グローバルサウスの中でも、アジア発中南米向け貨物は、前年を大きく上回る荷動きの成長が続いているのは対照的に、前年に大きく伸びたアジア発サブサハラアフリカ向け荷動きは、減速、グローバルサウスの荷動きは、地域によって拡大ペースの違いが見えてきた。

また、日本郵船調査グループの資料によると、24年8月末時点のアジア/アフリカ航路の船腹量は165隻・90.7万TEUで前年より4.8%減少した。

運賃は7月最高値も高水準

こうした情勢の下、2024年のアジアからアフリカ向けコンテナ運賃動向を中国の上海航運交易所 (SSE) が公表している上海出しスポット運賃 (THC除く) の上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) の推移で見ると、南アフリカ航路は1月初旬の1,741ドル/TEUから7月上旬には5,424ドル/TEUに最高値に達したあと、下落傾向をみせ、11月下旬が3,776ドル/TEUで推移した。

また、東・西アフリカ航路は1月初旬の2,209ドル/TEUから7月初旬には5,563ドル/TEUとピークとなり、その後下落傾向となり、11月下旬で4,480ドル/TEUまで低下したが依然高水準で推移した。

一方、韓国海洋振興公社 (KOBIC) が公表している釜山港を基準とする韓国型コンテナ運賃指数 (KCCI: KOBIC Container Composite Index) をもとに2024年をみると、南アフリカ航路 (荷動き量などを反映したTHC含むスポット運賃) は1月初旬の1,944ドル/FEUから7月上旬には7,590ドル/FEUの最高値を付けたあと下落したが12月初旬で5,297ドル/FEUと高水準で推移した。

また、西アフリカ航路も1月初旬に2,005ドル/FEUだったものが、7月初旬には8,510ドル/TEUの最高値を記録したあと下落、12

月初旬に4,683ドル/FEUま

で下落しながらも高水準が

続いた。

豪州・NZ航路

荷動き船腹とも減で運賃上昇

24年の豪州経済は様々な要因が起因する形での物価高に加え、中銀 (RBA) による引き締め政策も重なり、物価高と金利高の共存が長期化するとともに、最大の輸出相手である中国景気の不透明感が外需の足かせとなる状況に直面、実質GDP成長率は前年比1.3%と23年より更に低下するが、2025年はRBAが利下げに転じる中で同2.3%まで持ち直す見通し。

一方、ニュージーランドの経済は、物価高、金利高、自然災害の影響を受けており、これが成長の停滞を引き起こし、国際通貨基金 (IMF) による2024年は+0.04%にとどまる見通し。ニュージーランド (NZ) 準備銀行 (中央銀行) は、失業が増大しており、企業も資金難で投資を遅らせ、国内経済活動の弱さが以前よりも顕著になっており、世界経済の低迷と高金利を背景に需要が減少、企業は利益率低下と需要低迷に見舞われており、長引くコスト圧力で事業環境が一段と厳しくなっている。

24年の荷動き減少

Container Trade Statistics (CTS、英国) のデータによると、極東からオーストララシア・オセアニア向けコンテナ荷動き量は、2022

年の261万7,100TEUから2023年が274万3,000TEUへ48%増加したが、2024年は1~9月累計で219万1,500TEUと前年同期比2.1%減少した。一方、オーストララシア・オセアニアから極東向けコンテナ荷動き量は2022年の167万4,800TEUから2023年が179万6,900TEUへ7.3%増加したが、2024年は1~9月累計で134万1,100TEUと前年同期同期比4%減少した。

日本郵船調査グループの資料によると、24年8月末時点のアジア/オセアニア航路の船腹量は150隻・67.9万TEUと前年よりも9.2%減少している。

運賃は9月に最高値

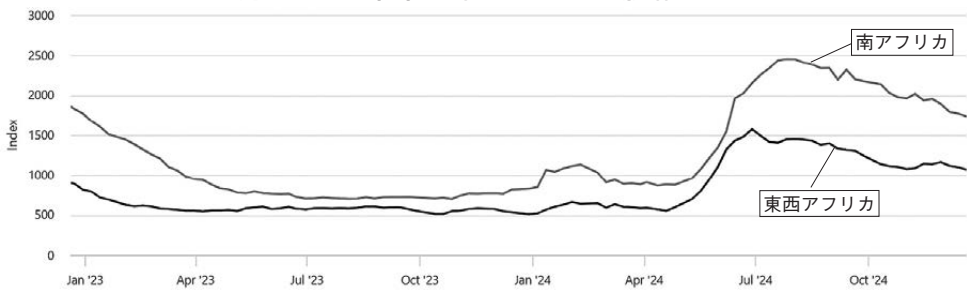
また、24年の運賃動向を中国の上海航運交易所 (SSE) が公表している上海出しスポット運賃 (THC除く) を反映した上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) の推移をみると、1月初旬の1,084ドル/TEUから4月初旬に824ドル/TEUまで下落したが、月末にかけては輸送需要に持ち直しの動きが見られ、市況も反発し9月初旬には2,268ドル/TEUと最高値を付け、国慶節明け後の10月中旬には1,966ドル/TEUへ下降傾向をみせ11月下旬には1,858ド

ル/TEUまで下げた。

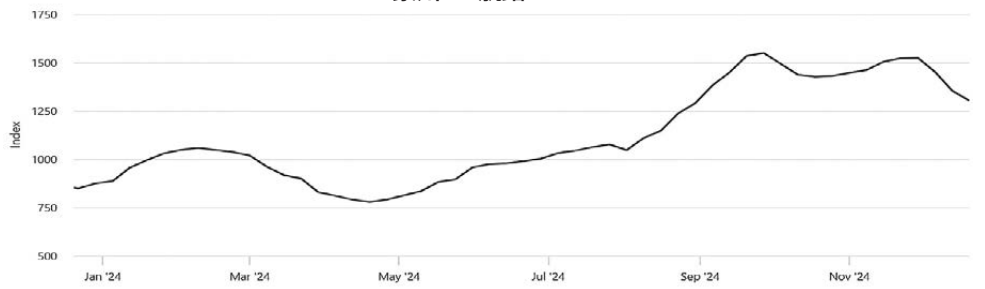
また、釜山港を基準とする韓国型コンテナ運賃指数 (KCCI、KOBIC Container Composite Index) の豪州向け運賃 (THCなど含み、荷動き量を勘案) の推移をみると、1月初旬が1,746ドル/FEU、4月初旬に1,672ドル/FEUまで落ちたが、その後上昇傾向をみせ、9月上旬には4,001ドル/FEUへ跳ね上がり、その後、10月初旬に4,293ドル/FEU、11月初旬に4,351ドル/TEU、12月初旬には4,452ドル/TEUまで上がった。

アジア/豪州航路のコンテナ輸送は、近年さまざまな課題に直面。パンデミックによって引き起こされた混乱、世界的なサプライチェーンのボトルネック、そして最近では輸送路に影響を与えている地政学的な緊張が含まれ、例えば、紅海の危機により多くの船社が船舶のルート変更を余儀なくされ、世界で最も混雑する港の一つであるシンガポールなどの主要港で渋滞が発生した。さらにパンデミック後の経済回復を受けて需要が急増しているが、この需要により輸送コストの増加や遅延などの問題が発生し、一部船社は特に東南アジアからの輸出に対する需要の増大に対応するために、船腹を追加投入している。

南アフリカ (上)、東・西アフリカ航路CCFI



豪州NZ航路CCFI



アジア域内航路

荷動き穏やかな増加続く

アジア開発銀行 (ADB) によると、日本など一部先進国を除くアジア太平洋地域の2024年の経済成長率は5.0%、東南アジア全体の2024年成長率は4.6%と予想する。国際通貨基金 (IMF) はアジア太平洋地域の短期的な見通しは、2024年と2025年に成長率が依然としてやや減速を見込む。日本総研では、24年のアジア景気は財輸出の底打ちを背景に回復が続く見込みだが、中国経済の低迷、高金利の継続、インフレ率の高止まりが重石となり、景気は勢いを欠く展開を予想、NIEsの成長率は21%、ASEAN5は4.9%と前年から上昇するものの、コロナ禍

前を下回る伸びにとどまると見通している。

こうした中で、アジア域内航路は、世界の海運市場におけるコンテナ貿易の重要性を反映する注目すべき傾向と発展を示している。日本海事センターがContainer Trade Statistics (CTS、英国) のデータをもとにまとめているアジア域内航路のコンテナ荷動き量は22年、23年と2年連続でマイナスとなったが、2024年に入ると、1~3月が前年同期比5.9%増の1,066万3,058TEU、4~6月が4.7%増の1,204万2,341TEU、7~9月も5.3%増の1,234万5,391TEUと順調に成長した。

みずほ銀行産業調査部で

は、アジア域内航路のコンテナ荷動き量は2024年は4,710万TEU、2025年は4,830万TEU、2026年は5,010万TEU、2027年は5,090万TEU、2028年は5,180万TEU、2029年は5,260万TEUに達すると予測している。

船腹減、運賃は後半回復

また、日本郵船調査グループの資料によると、24年8月末時点の船腹量は就航船腹量は、2,329千TEUと前年同月末比1.8%減、サービス数は同18サービス減の599サービス、隻数は32隻減少し1,230隻となった。平均船型は前年1,879TEUより0.8%大型化し1,894TEUとなった。

スポット運賃はかなりの変動が見られ、2024年後半からは域内の需要と供給

の変化を反映して回復、コンテナ輸送市場は世界の成長を上回っており、より広範な経済変動の中でその重要性が高まっている。

貨物需要の急増に加え、紅海危機による喜望峰経由への迂回ルートへの変更でアジア域内航路で用船料の運賃上昇に拍車をかけた。

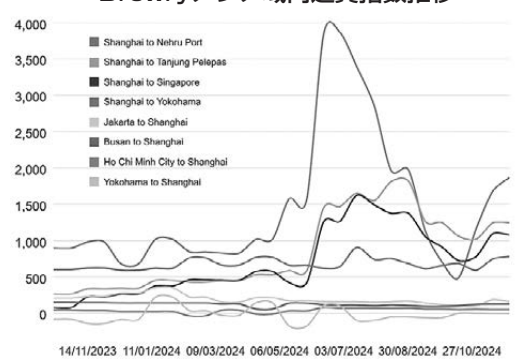
中国の上海航運交易所 (SSE) が発表している上海出しスポット運賃 (THC除く) の上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) の東南アジア航路の推移をみると、1月初旬の259ドル/TEUだったものが、6月下旬には743ドル/TEUへ急騰した。その後、7アジアの主要港における混雑がやや緩和、8月上旬は628ドル/

TEUへ低下し、主要船社が投入船腹量を拡大し、供給が増加する一方、貨物確保のために船社による値下げ集荷が激化、スポット運賃は下落傾向が続く、下旬には497ドル/TEUへ急落、9月上旬に386ドル/TEUまで落ちた。しかし、11月は台風21号の余波で、台湾、中国、日本などアジア地域の主要コンテナ港で港湾混雑やコンテナ船の遅延が発生したことなどから、11月には600ドル/TEU台へ戻している。

一方、

Drewry Maritime Research (英国) は24年9月中旬に新たにアジア域内コンテナ指数 (Intra-Asia Container Index: IACI) を発表した。それによると、アジア域内のスポット運賃のボラティリティがここ数年で高まっており、昨夏は大幅に上昇したが、現在は地域需要の鈍化で急激に下方修正していると指摘した。

Drewryアジア域内運賃指数推移



日中航路

日中関係の改善次第

日本の財務省貿易統計と中国の海関(税関)統計を基に、2023年の日中貿易を確認してみる(双方とも、輸入ベースで計上)。その結果、貿易総額は前年比10.4%減の3,347億974万ドルになった。過去最高を記録した2021年から2年連続で減少したほか、減少幅も拡大した。24年も不動産市場が低迷し、民間投資・消費とも不振だった一方、日本も、景気は緩やかな回復局面にあったものの、消費や投資に力強さを欠き、1~9月累計で2,246億ドルで前年同期比4.9%減少、うち日本向け輸出は1,115億ドルで5.7%減、日本からの輸入も1,131億ドルで4.2%減少した。

荷動きは24年にやや回復

日本海事センターが財務省の貿易統計をもとにまとめている日中航路のコンテナ荷動き量(トン数ベース)をみると、日本から中国向け輸出は2021年が前年比4.6%減の944万20トン、2021年から3年連続で減少したあと、2024年は、1~3月期は前年同期比1.1%増の181万8,794トン、4~6月期が1.1%増の192万6,603トンとプラスが続いたが、7~9月期は7.0%減の176万983トンへ落ち込んだ。

一方、中国から日本への輸入は2021年が前年比10.9%増の2,188万3,925トンとプラスだったが、2022年は1.0%減の2,167万780トン、2023年も5.6%減の2,045万トンと2年連続でマイナスとなった。2024年は1~3月期が前年同期比2.9%減の495万1,525トンとマイナスだったが、4~6月期は3.4%増の538万2,020トン、7~9月期も3.8%増の515万3,851トンと2四半期連続でプラスとなり、回復の兆しをみせた。

運賃は小幅変動

また、日中航路のスポット運賃の推移をDrewry Maritime Research(英国)とデータでみると、日本から中国向けは2021年が平均で692ドル/FEUだったものが、2022年は826ドル/FEU、2023年は580ドル/FEUまで低下、2024年は1~3月期が平均656ドル/FEU、4~6月が527ドル/FEU、7~9月期が534ドル/FEUで推移している。一方、中国から日本向けは2021年が平均で1,628ドル/FEUだったものが、2022年は1,866ドル/FEU、2023年は1,329ド

ル/FEU、2024年は1~3月期が1,225ドル/FEU、4~6月期が1,102ドル/FEUまで低下したが、7~9月期は1,306ドル/FEUへ持ち直している。

また、中国の上海航運交易所(SSE)が発表している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)の2024年の推移をみると、1月上旬に関西

航路が294ドル/TEU、関東航路が301ドル/FEUだったものが、9月下旬には関西航路が301ドル/TEU、関東航路が307ドル/TEUまで上昇し、10月下旬は関西航路が304ドル/TEU、関東航路が305ドル/TEU、11月下旬は関西航路が304ドル/TEU、関東航路が307ドル/TEUと小幅な上下動はある

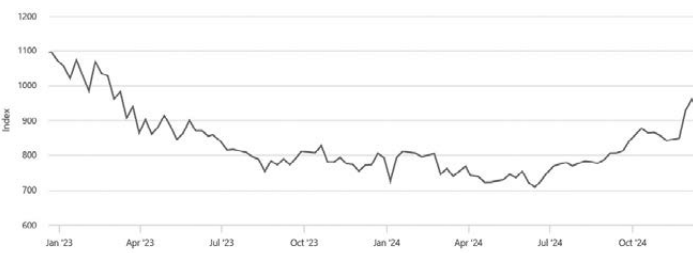
ものの、ほぼ横ばいだった。

国際通貨基金(IMF)の世界経済見通しによると、中国の実質GDP成長率は2024年が4.8%、2025年は4.5%を予想、25年も不動産開発会社の資金繰りの悪化

や消費者からの信頼低下が続き、不動産の低迷が経済成長の足かせになる可能性が高いと指摘、さらに米国でトランプ第2次政権が発足、中国製品への追加関税で中国経

済に大きな打撃を与えることが懸念される中で、日中貿易にも影響しそうだ。

中国→日本CCFI



年	日本→中国		中国→日本			
	荷動き量 (トン)	伸び率 (%)	荷動き量 (トン)	伸び率 (%)		
2019年	9,718,500	-13.8	792	21,501,617	-0.6	1,021
2020年	9,896,928	1.8	778	19,725,440	-8.3	1,100
2021年	9,440,020	-4.6	992	21,883,925	10.9	1,628
2022年	8,598,288	-8.9	826	21,670,780	-1.0	1,866
2023年	7,707,068	-10.4	580	20,456,546	-5.6	1,329
2024年						
1-3月	2,298,559	14.2	1,227	5,182,041	15.0	1,587
4-6月	2,422,652	0.1	897	5,578,220	3.8	1,473
7-9月	2,232,964	-14.6	920	5,451,749	15.7	1,837
10-12月	2,485,845	-12.8	923	5,671,915	10.5	1,613
1-3月	2,152,603	-6.3	845	5,301,964	2.3	1,852
4-6月	2,184,152	-0.8	839	5,538,700	-0.7	2,104
7-9月	2,059,040	-7.8	793	5,472,435	0.4	1,789
10-12月	2,202,493	-11.4	827	5,357,681	-5.5	1,718
1-3月	1,799,517	-10.4	745	5,100,324	-3.8	1,552
4-6月	1,905,213	-12.8	597	5,205,774	-6.0	1,422
7-9月	1,892,633	-8.1	474	4,964,736	-9.3	1,223
10-12月	2,109,705	-4.2	502	5,185,712	-3.2	1,120
1-3月	1,818,794	1.1	656	4,951,525	-2.9	1,225
4-6月	1,926,603	1.1	527	5,382,020	3.4	1,192
7-9月	1,760,983	-7.0	534	5,153,851	3.8	1,306
10-12月						

年頭の辞

一般社団法人 日本船主協会

会長 明珍 幸一



新年あけましておめでとうございます。
2025年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年は、中東や紅海を巡る情勢の悪化により、当協会会員会社の運航船舶は、スエズ運河に繋がる紅海の航行を回避して喜望峰経由へ迂回せざるをえない状況が常態化した他、ロシアのウクライナ侵攻長期化等の地政学リスクによって、経済安全保障の観点からも、海上輸送を通じて物流の多くを担うわれわれ海運の重要性が改めて認識された1年でした。

またEU-ETS(欧州域内排出量取引制度)の海運セクターへの適用が開始され、国際海事機関(IMO)におけるGHG排出削減の為の中期対策の議論も進む等、環境規制への対応も一気に進展し始めた年でもありました。

本年は米国トランプ次期大統領による通商・エネルギー政策の動向、上述の地政学リスク等をはじめとして、海運を取り巻く情勢は不確実性が高い状態が継続することが予想されます。業界としても、これまでの経験や従来のやり方を踏襲するだけでは対応が難しい状況に直面していますが、わが国の暮らしと経済を支える海運業としてその使命を果たすべく、当協会は、本年も業界をめぐる諸課題に着実に取り組んでまいります。

まずは、船舶の安全運航の確保です。船舶の航行の自由と安全の確保は、海運業界にとって安全で安定的な海上輸送サービスの提供における大前提です。2023年10月のイスラエルとハマスの軍事衝突以降、紅海周辺海域ではイエメンの武装勢力ホーシー派による民間商船を標的とした攻撃が続いています。当協会会員会社の運航船舶がハイジャックされ、乗組員全員と船舶が拘留されてから1年以上が経過しましたが、同船は未だ解放されておらず、拘束されている乗組員の精神的な苦痛は相当なものであると心配しています。本船と乗組員の一日も早い解放を強く望みます。

民間商船への攻撃や不審船追尾などの事案は、イスラエルとは無関係な船舶も含めこれまでに130件以上発生しており、2隻が沈没、4名の船員が犠牲になる等、周辺海域の治安の悪化に伴い、世界のライフライ

ンを支える商船の安全運航は大きく脅かされています。当協会は、こうした非道な行為を断固非難するとともに、一刻も早く船舶の自由かつ安全な航行が確保されるよう、引き続き強く求めたいと思います。

こうした紅海情勢に呼応するかのようには、ソマリア沖・アデン湾海域での海賊事案が増加し始めており、事態を大変憂慮しています。わが国自衛隊や海上保安庁および各国政府が協調した海賊対処行動は引き続き必要不可欠ですので、厳しい環境下での護衛活動に深く感謝申し上げますと共に、活動継続へのご支援をお願い申し上げます。

次に、環境問題・規制への対応です。世界の海を舞台に活躍する海運業界にとって、気候変動対策としてのGHG削減・脱炭素への対応は、最重要課題の一つです。当協会はIMOに先駆けて「2050年GHGネットゼロへの挑戦」を表明していますが、本年も果敢に挑戦してまいります。

現在IMOでは、2023年に採択された「2023 IMO GHG削減戦略」の達成に向けた具体的な規制(中期対策)と、それらを反映する条約改正案が議論されています。一方、EUでは、昨年1月1日に海運セクターに適用開始となった欧州域内排出量取引制度(EU-ETS)に加え、本年1月1日からは、船舶の使用燃料のGHG強度に係るFuelEU Maritime規制の適用が始まる等、IMOの動きに先行して地域規制の導入が進んでいます。海上輸送の安定やグローバルなサプライチェーンの維持において、統一的な国際規制の整備により地域規制の乱立を防ぐことが肝要であることは明白です。国際規制の議論を着実に進めることが、より重要な意味合いを持つ中、引き続き日本政府がIMOでの議論をリードしていくことを期待すると共に、海運業界としてもバックアップしていく所存です。

一方、IMOの目標達成には、新燃料・新技術の開発や新たな燃料の供給体制の構築に向け、業界や立場を越えて連携した抜本的な取り組みや体制作りが欠かせません。昨年8月末には、海運大手3社と国内造船4社が、液化CO₂輸送船の標準仕様・船型の確立に向けた共同検討を開始し、将来的にはアンモニア燃料等の脱炭素技術を活用した新燃料船の設計・開発・開発に係る協業も

視野に入れていきます。わが国海事クラスターを担う海運・造船の両業界が、タッグを組んで厳しい国際競争に立ち向かう大きな一歩だと考えています。こうした業界の垣根を超えた連携の輪が拡がり、わが国海事産業における脱炭素の取り組みが飛躍的に発展することを期待しています。

また、海運を目指す人材の確保と育成も重要な課題です。日本の海運は優秀な日本人海技者によって支えられており、前述の環境や安全の取り組みを実施する際の“核”となる存在です。少子化が進み、他産業と激しい人材獲得競争に晒されている中、わが国海運の安全を支え、国際競争力を維持・強化する上でもその確保と育成は極めて重要です。当協会は、産官学による海技人材の確保・育成のあり方の検討に参画し、関係者との連携を強化して業界としての要望を反映しながら、船員不足、後継者の確保・育成等に係る諸課題に取り組んでまいります。

さらに、次世代を担う若者に海運に対する興味や関心を持ってもらい、未来の海運業界を担う仲間となっていただくことも大切です。本年も1月に「開運」ではなく、「海運」です。」をキャッチフレーズとするPRキャンペーンを全国で実施する他、施設見学や出前授業等の草の根の広報活動も通じて、海事産業の重要性に関する認知度向上と海運への理解を深めていただけるよう取り組んでまいります。

最後に、海運業界を取り巻く情勢が日々刻々と変化し、先行き不透明な状態が続く今日、従来以上に様々なリスクや事業環境の変化に備える必要があります。近年、とりわけその重要度が増している経済安全保障の観点から、わが国商船隊の国際競争力の維持・強化は必要不可欠です。来年3月には、「外航船舶の特別償却制度および買換特例制度」が期限を迎えます。わが国商船隊が、持続可能で安全で安定的な海上輸送サービスを提供し続け、国民生活を支えるインフラとしての使命を果たすことができるよう、海事局をはじめとする関係の皆様と連携の上、両制度の確保に向けた対応を進めてまいります。

当協会の活動に対しまして、本年も引き続き皆様のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

日本貿易会

2025年度貿易収支、経常収支の見通し
円高で輸出入とも減少、原油価格下落で貿易赤字縮小

日本貿易会は2025年度の貿易収支、経常収支の見通しを発表、円高により輸出入ともに減少、原油価格の下落などにより貿易赤字が一段と縮小するとの見通しだ。2024年度の輸出総額は2023年度比5.3%増の108兆3,880億円となり、4年連続で過去最高額。内訳は、輸出数量が同1.8%減少、輸出価格が同7.2%上昇。世界経済の減速により数量は減少するものの、円安の効果などにより、幅広い品目で輸出価格が上昇する。輸入総額は2023年度比2.9%増の112兆1,220億円。内訳は、輸入数量が同0.7%減少、輸入価格が同3.6%上昇。一般機械、原料品などの要因により増加し、3年連続で100兆円超となる。この結果、通関貿易収支は3兆7,350億円と3年連続の赤字となるものの、赤字幅は大幅に縮小する。

24年度輸出額は4年連続で過去最高を更新

同会の見通しにおける最大の特徴は、専門委員会参加7商社が社内外の関係各所にヒアリングし、それらを商品別に積み上げて作成している点にある。今回の見通しは、世界経済がデフレからソフトランディングに向かって推移し世界貿易は回復に向かうという潮流の中、ロシアのウクライナ侵攻の継続や中東情勢の緊迫化などの国際情勢、脱炭素を取り巻く環境の変化とエネルギー需給動向、中長期的な産業と貿易構造などを想定した前提条件に基づいて、作成したものである。

今後の貿易動向は、各国の政策変更、資源価格、為替相場など、国内外の要因に大きく左右されるため、見通しからの上振れ、下振れの可能性があるが、今回の見通しのポイントとしては、以下の3点が挙げられる。

(1) 通関貿易収支における2024年度の輸出額は100兆円を超え、4年連続で過去最高を更新する見込み。輸送用機器の輸出増などが寄与。輸入は一般機械、原料品、化学製品が輸入増に寄与する見込み。2025年度は、輸出、輸入ともに円高の影響もあり、2024年度比で減少となる。

(2) 輸出入を数量・価格に分けると、数量は輸出入ともに、2024年度は減少するものの、2025年度は増加に転じる見通し。価格は輸出入ともに、2024年度は円安の影響で上昇する一方、2025年度は一転、円高の影響で低下する。為替動向に加え、エネルギー価格の影響が大きい。

(3) 経常収支は、2024年度、2025年度ともに過去最高を更新する。貿易収支の赤字は2024年度に大幅に縮小し、2025年度は5年ぶりに黒字転換となる。デジタル赤字の拡大に伴いサービ

ス収支の赤字幅は拡大するが、第一次所得収支は高水準の黒字を維持する。

今回の見通しでは、貿易収支（通関貿易統計ベース）の赤字は2024年度が3兆7,350億円、2025年度が300億円の見通し。貿易収支の赤字は、過去最大だった2022年度の22兆350億円をピークに、3年連続で縮小する。

輸出総額（通関貿易統計ベース）は2024年度に108兆3,880億円（前年度比5.3%増）に増加した後、2025年度には108兆1,920億円（同0.2%減）と微減となる。

2024年度の輸出額は1979年以降の比較可能な過去最高を4年連続で更新する。海外需要が全般的に軟調な中で数量ベースでは微減となるが、円安の効果により、輸出価格は押し上げられる。品目としては、輸送用機器、電気機器、化学製品などが成長を牽引する。

2025年度の輸出額は、2024年度に比べて小幅の減少となる。電気機器や食料品が増加する一方で、輸送用機器、化学製品などが減少となる。また、円高による輸出価格押し下げの影響も大きい。

一方、輸入総額は2024年度に112兆1,220億円（前年度比2.9%増）と増加した後、2025年度には108兆2,210億円（同3.5%減）と減少に転じる。

2024年度の輸入額は2023年度から増加し、3年連続で100兆円超となり、過去最高だった2022年度に次ぎ史上2位の水準となる。一般機械、原料品、化学製品、原料別製品などが増加する一方、鉱物性燃料は需要減の傾向が続く。

2025年度の輸入額は減少に転じるが、引き続き100兆円超になる見通し。円高による価格面での押し下げが予想されるものの、日本経済の回復基調の影響もあり、数量ベースでは全体としては増加に転じるため、輸入額は高水準を維持する。

2024年度の経常収支は2023年度の26兆6,400億円の黒字から増加し、29兆1,620億円の黒字となる。主要要因としては、貿易収支が2.0兆円改善することに加え、対外投融資による利子や配当の受払である第一次所得収支の黒字（受取超）が1.5兆円拡大する。

2025年度の経常収支は29兆9,610億円となり、3年連続で過去最高を更新する。貿易収支が3.6兆円改善し、1.9兆円の黒字に転換する一方、デジタル赤字の影響でサービス収支の赤字幅が拡大する。

また、円高の影響で第一次所得収支の黒字幅は2.4兆円縮小するが、金額としては36.2兆円となり、引き続き高水準の黒字を維持する見通し。

主要商品別の見通し（通関ベース）

1. 輸出

◆2024年度◆

2024年度の輸出額は2023年度比5.3%増となり、4年連続で過去最高を更新する見込みである。数量・価格の内訳をみると、数量は同1.8%減と減少するのに対し、価格は円安を背景に同7.2%上昇する。

品目別に見ると、輸出額が大きい自動車などの輸送用機器が同6.6%増と堅調な増加になることが最大の要因である。自動車は上半期において認証不正問題を起因とする生産停止があったほかEUの景気低迷といった下押し要素があったものの、下半期には北米やEUなどで需要が持ち直し、全体としては堅調に推移する見込み。一方で、鉱物性燃料は国内製油所の閉鎖や一部元売りの定期修理で輸出余力が減り同20.1%減となる。また、鉄鋼は製造業や建設業などの海外需要が力強さを欠き数量が減少する見込みで金額ベースでは同1.0%減となる。2024年度は2023年度平均の1ドル=145円から一段と円安が進んだことで価格の伸びを主体に金額全体が増加する見込みとなっている。

◆2025年度◆

世界経済は堅調に推移し、世界貿易も復調に向かうが、為替が円高に反転するとの前提により、日本の輸出額は2024年度比0.2%減となる。数量・価格の内訳をみると、数量が同2.1%増となる一方、価格は円高方向へのシフトもあり、同2.2%減となる。

品目別にみると、自動車は半導体供給の安定などにより、台数は増加する。しかし、輸出額は円高進行に伴い2024年度比3.4%減になる見通し。一般機械は、原動機の減少傾向が続くものの、デジタル機器の増加やデータセンターの増設などによる半導体需要の高まりを受けて、半導体等製造装置が同10.0%増と伸びることを主因に一般機械全体でも同0.9%増となる。電気機器については、海外需要の回復により数量が増加し、同6.8%増になる見通し。中国の生産能力が拡大する化学製品はプラスチックを中心に輸出数量への影響も受け円高もあることから同4.5%減となる。

輸出については、海外の景気が緩やかに回復に向かうことから数量では緩やかな増加となる。一方で、円高進行に伴い価格が押し下げられることから、輸出金額では微減となる。中長期的には、欧州、中東における地政学リスクや、各国での保護主義の台頭に伴うサプライチェーンの変化も生じるが、一般機械や輸送用機器の需要は堅調に推移する。

2. 輸入

◆2024年度◆

2024年度の輸入額は、2023年度比2.9%増とな

る。数量・価格の内訳をみると、数量が同0.7%減少する一方、価格は同3.6%増加する。背景には円安進行があり、価格が輸入額全体を押し上げる。

品目別にみると、食料品が国内消費者の低価格志向や国産品回帰により需要自体は低調なものの供給減少に伴う現地相場価格の上昇や為替相場の円安進行に伴い、同1.8%増となる。化学製品はジェネリック原薬の増加や欧州からの高価品が増える医薬品を中心に同4.3%増となる。原料別製品は、鉄鋼、非鉄金属、織物用糸と繊維製品がいずれも増加し、同3.9%増となる。

多くの分野で円安により金額が増加する一方、鉱物性燃料は同2.5%減となる見通し。鉱物性燃料は猛暑による発電需要を受けたLNGの増加、国内製油所のトラブルや内航船不足による国内石油供給の不安定さといった増加要因があるものの、原子力発電所再稼働等の影響により基調とし

ては減少傾向となる見込み。また、原油・LNG・石炭の国際価格は下落基調にあり、輸入額の押し下げ要因となる。輸送用機器は同0.8%減と微減の見通し。自動車は、国内市場の回復やEV補助金の影響で底堅く同4.4%増となるが、航空機類が機材の納入遅れのために同21.5%減と大幅に減少する。

◆2025年度◆

2025年度は、国内経済の緩やかな回復により輸入数量が2024年度比2.3%増と増加する一方、為替が円高方向に転換することから、価格は同5.6%減となり、輸入額は同3.5%減となる。

品目別にみると、鉱物性燃料が2024年度比7.2%減となり、全体を押し下げる見通し。国内需要についてはジェット燃料の回復がコロナ禍以降で続いていたが、2025年度には終息する見通し。足元ではLNGの価格が下落する見通しとなっており、天候と原子力発

【通関貿易】

	2023年度実績		2024年度見込み		2025年度見通し	
	(10億円)	対前年増減率(%)	(10億円)	対前年増減率(%)	(10億円)	対前年増減率(%)
通関貿易収支	▲ 8,053	+16,032	▲ 3,735	+2,319	▲ 30	+3,705
輸出	102,897	(3.7%)	108,388	(5.3%)	108,192	(-0.2%)
数量要因		-2.3%		-1.8%		2.1%
価格要因		8.2%		7.2%		-2.2%
輸入	108,951	(-10.2%)	112,122	(2.9%)	108,221	(-3.5%)
数量要因		-5.2%		-0.7%		2.3%
価格要因		-5.2%		3.6%		-5.8%

【経常収支】

	2023年度実績		2024年度見込み		2025年度見通し	
	(10億円)	対前年増減率(%)	(10億円)	対前年増減率(%)	(10億円)	対前年増減率(%)
貿易・サービス収支	▲ 8,335	+16,842	▲ 5,457	+878	▲ 2,208	+3,249
貿易収支	▲ 3,738	+14,049	▲ 1,710	+2,028	1,885	+3,584
輸出	101,936	(2.2%)	107,178	(5.1%)	106,984	(-0.2%)
輸入	105,674	(-10.1%)	108,888	(3.0%)	105,099	(-3.5%)
サービス収支	▲ 2,597	+2,793	▲ 3,748	-1,150	▲ 4,093	-345
第一次所得収支	37,141	+1,797	38,621	+1,479	38,233	-2,388
第二次所得収支	▲ 4,167	-1,108	▲ 4,002	+165	▲ 4,063	-82
経常収支	26,640	+17,531	29,162	+2,522	29,961	+800

(注)金額は表示単位未満を四捨五入しているため計算が合わないことがある。

【前提条件】

	2023	2024	2025
世界貿易 (価格)	-0.8 %	2.6 %	3.1 %
世界経済 (価格・実質)	3.3 %	3.1 %	3.1 %
米 国	2.9 %	2.7 %	2.0 %
ユーロ圏	0.4 %	0.8 %	1.1 %
アジア新興市場及び途上国・地域	5.7 %	5.2 %	5.0 %
日本経済 (年度・実質)	1.0 %	0.5 %	1.1 %

(注1) アジア新興市場及び途上国・地域はIMF定義によるEmerging and Developing Asia。
(注2) 上記の前提条件に加え、11月中旬の対米為替相場および原油市場の動向を参考に、円相場は2024年度148円/円、2025年度140円/円、原油価格は2024年度44円/バレル、2025年度43円/バレルの前提条件を以て積み上げ作業を実施。

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
船積前検査・アジア型マイマイガ検査
放射線量測定検査業務と証明業務
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

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
https://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)

電所の稼働状況による変動要因はあるものの、総じて減少傾向となる。化学製品は2024年度に膨らんだ輸入が減少し、同6.3%減となる。食料品は国内在庫が高水準であることや円高シフトによる価格の減少により金額が減少して、同5.5%減となる見通し。一般機械は2024年度並みの輸入を見込む。一方で、半導体など電子部品では産業機器向け製品の需要回復、データセンターをはじめとするITプラットフォームへの投資拡大、車載半導体の需要増などにより同5.2%増となる。また、原料別製品では、非鉄金属、織物用糸と繊維製品が増加し、同2.0%増となる。

輸入については、2024年度までの円安進行により金額が上昇し、国内のインフレの一因となってきた。

また、地政学リスク、各国の政策変更リスクにより国際価格が急騰し、輸入金額を押し上げるリスクにも留意する必要がある。

経常収支の見通し

◆2024年度◆

経常収支は29兆1,620億円の黒字となり、2023年度の26兆6,400億円から黒字が拡大する。内訳を見ると、輸出が大きく増加する一方で輸入は小幅の増加にとどまるため、貿易収支の赤字は1兆7,100億円と赤字幅が縮小する。サービス収支は訪日外国人観光客の増加の影響でインバウンド需要が拡大する一方で、デジタル赤字の拡大により3兆7,480億円の赤字となり、2023年度の2兆5,970億円の赤字と比べ、約1.2兆円の赤字拡大となる。第一次所得収支は、企業業績の回復や海外からの配当金送金の

増加、円安の影響を受けて過去最高の38兆6,210億円となり、2023年度から約1.5兆円の上積みとなる。

◆2025年度◆

経常収支は、29兆9,610億円と2024年度から更に増加し、3年連続で過去最高

を更新する見通し。貿易収支は、輸出が輸入を上回り1兆8,850億円の黒字となり、2020年以来5年ぶりの黒字転換となる。

サービス収支では、インバウンド需要の増加が一巡する一方、デジタル赤字が拡大し、全体としては4兆930億円の赤字となり、赤

字幅は2024年度より約3,500億円拡大する。第一次所得収支は、円高シフトの影響で、36兆2,330億円と高水準を維持する。

年 頭 の 辞

明けましておめでとうございます。新しい年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

昨年を振り返りますと、ウクライナや中東地域では、依然として緊迫した情勢が続く、地政学リスクの高まりによって、国際社会では分断化が進み、世界経済の先行きに不透明感と不確実性が大きく増して参りました。グローバル化が後退し、ますます流動性が増す国際情勢に対し、我が国の経済安全保障の推進、防衛力の強化が重要となっています。政府の新たな経済対策によって、今後も、我が国経済が安定した経済成長を遂げ、景気の好循環が続くことを期待したいと思います。

一方、我が国の造船業を取り巻く環境は、一時期の危機的な状況から脱して、好調な海運市況により新造船発注は回復し、造船各社とも手持ち工事量を確保するに至っております。鋼材等のコスト上昇圧力は依然としてあるものの、船価の上昇に加え、外国為替は円安傾向にあり、各社の損益は黒字へ転換しました。しかしながら、我が国の造船業が厳しい国際競争を繰り広げている競合国では、造船業への公的支援等を行っており、受注を積み上げ、設備の増設や再稼働を目指す動きも見られます。世界の造船市場は歪曲され、歪んだ競争環境は変わらず、我が国の造船業界に大きな影響を与えております。

今後の見通しにつきましては、緊張が続くウクライナや中東地域の情勢、世界が注視している米国のトランプ新政権の動向等によって、世界経済の先行きには不透明感があるものの、中長期的な視点で見ると、世界経済の成長や人口の増加にあわせて海

上荷動き量は、持続的に増加しており、今後もその成長は続くものと見ております。また、2023年7月開催のIMO（国際海事機関）会合にて、GHG削減戦略が見直され、「2050年頃までに排出ゼロ」と目標が強化され、現在、この目標達成のための具体的な条約改正案の検討が進められ、2027年から規制が始まる予定と伺っております。GHG削減目標の強化によって、新造船の建造需要は、今後増加していくものと見ております。

こうした建造需要を取り込み、経営を安定化させるために、造船業界といたしましては、ゼロエミッション船の開発、早期の実用化に取り組んでいるところであります。このためには、各社毎の自助努力を続けると共に、企業間の連携や協業、海事クラスター内での連携の強化を進めております。我が国の強みは、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、早期にゼロエミッション船を開発して社会に還元すると共に、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

幸いに開発は順調に進んでおり、内航船であるアンモニア燃料タグボートが、世界に先駆けて2024年8月に竣工しました。外航船については、アンモニア燃料アンモニア輸送船が、2026年11月に竣工する予定です。また、他船種のアンモニア燃料船や水素燃料船、液化二酸化炭素（LCO₂）輸送船の開発も進められています。

また、昨年11月、GX経済移行債を活用し、造船・船用事業者に対して、ゼロエミッション船等の建造に必要な設備投資を支援する公募が行われました。5年間で支援総額600億円（補助率1/3で計算すると総事業費1800億円相当）の支援が予定されてお

ります。造船・船用の多くの事業者から予算規模相応の申請があったと伺っております。造船業界としては、この支援制度を積極的に活用し、ゼロエミッション船等の次世代船舶の建造に向け、海事クラスターの皆様と一緒に早期の建造体制の構築を進めて参る所存です。

また、今後需要が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船等の次世代船舶においては、複雑化する船舶の設計・開発効率や性能を革新的に高めるデジタル技術の活用が必要となっており、各社ともスマートファクトリー化に向けたDX推進に取り組んでいるところであります。補正予算でもロボット開発等の予算が計上されております。これらの支援も活用しつつ、造船業界としては、DX化を進め、生産性を飛躍的に向上させ、就労環境を改善し、魅力ある産業に変貌すべく、業界を挙げて対応して参ります。

2050年の船舶のゼロエミッション化と今後の経済成長により新造船需要は高いレベルが継続すると想定されています。私たちの生活に必要な不可欠な物資の海上輸送に欠くことのできない船舶を建造する造船業は、世界の経済発展と日本の安全保障になくしてはならないエッセンシャルな産業であります。

日本造船業は、今後も発展し続け、地域密着型の産業として、多数の関連産業と共に、地域の経済・雇用に貢献して参る所存です。そのためには、海運、船用などの海事クラスターの皆様との連携・支援が欠かせません。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。



一般社団法人 日本造船工業会
会長 金花 芳則

～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 石田 正明

- 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

JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会

代表理事会長 江 寄 喜 一

〒104-0045 東京都中央区築地一丁目13番14号
NBF 東銀座スクエア 8階・9階
TEL (03) 3543-3212

URL <https://www.jctc.or.jp/>

日本物流学会・中部部会がセミナーで日本港湾、複合輸送の課題洗い出し 国内港湾の成長へ、集約化、鉄道輸送強化など提言

世界のコンテナ港湾、特にアジア港湾のコンテナ取扱量の急成長は目覚ましいが、日本の港湾は取扱量が伸び悩み、直航コンテナ船の寄港数は減少しつつある。それに対応するため国土交通省は国際コンテナ戦略港湾政策などに沿った港湾振興による「集貨・創貨・競争力強化」に取り組んでいるが、今日の日本の地理的環境、経済構造などから取扱量の伸び悩みが続いている。そんななか、日本物流学会・中部部会は将来の日本の港湾の向かうべき方向について、新たな見方を模索する取り組みとして昨年12月に会員向けオンラインセミナーを開催し、鉄道マーケティングに詳しい識者が内陸輸送の面から海外のハブコンテナ港と日本の主要コンテナ港を比較し、日本と港と内陸輸送の課題を浮き彫りにした。今回はセミナーの概要を紹介しつつ、日本港湾の将来像に向けた新たな視点を紹介したい。

日本港湾の相対地位低下 海外港湾躍進の秘密は？

日本物流学会・中部部会は2024年12月7日、会員向けにオンラインセミナーを開催し会員らが参加した。今回登壇したのは鉄道事業再生、アドバイザー事業などを手がける日本鉄道マーケティングの山田和昭代表（写真）で、「世界のコンテナ輸送と海陸連携」をテーマに講演、海外の主要ハブ港と日本の主要港の構造や港湾政策など比較し、今後の日本の港湾政策へ新たな提言を行った。山田氏はこれまでに由利高原鉄道のITアドバイザーやマーケティング支援、鳥取県の若桜鉄道の社長として鉄道を活用した地域再生など手がけた経験を持ち、現在は鉄道と港湾がリンクするモー



ダルシフト促進へ向けた研究に取り組んでいる。山田氏がコンテナ複合輸送の研究を始めたきっかけは、米国における内陸鉄道物流でISO規格コンテナと、ほぼ米国内専用として使われる53'コンテナが同列車で一緒に輸送され、鉄道コンテナ輸送では国内外物流が統合されている実態を目の当たりにし「製造効率より物流効率の方が国際競争力に影響するのではな

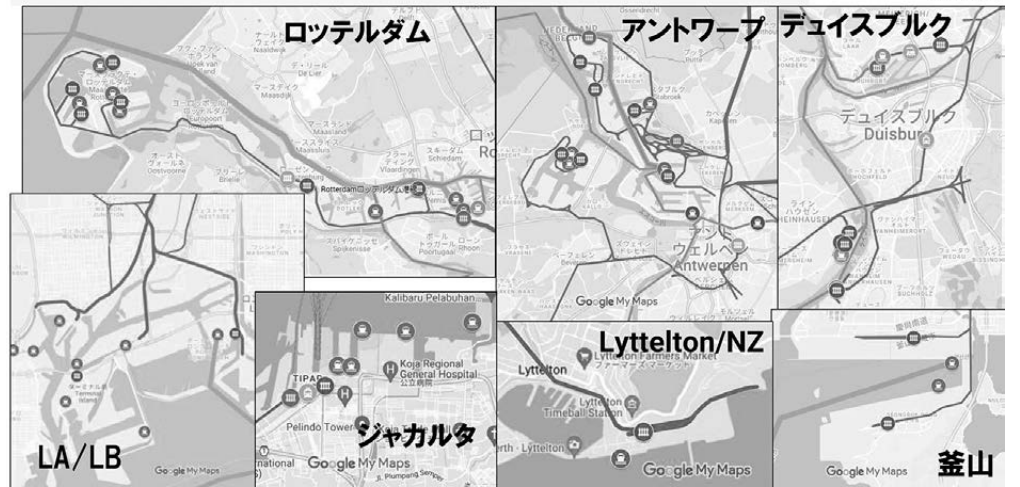
いか？」との疑問を抱いたからだという。山田氏はまず、日本の港湾では国際コンテナ貨物量が伸び悩み、相対的に取扱量で諸外国に順位で遅れをとり、基幹航路の寄港回数も減少している現状を説明したうえで、過去30年間の世界のコンテナ港湾の発展過程を、Google Earthの地図を使いながら、中国、韓国、インド、欧州などの主要港を紹介した。海外港湾ではいずれも国内や地域の港湾を主要ハブ港に集約、さらに背後圏とのアクセスには必ず充実したオンドック鉄道積み替え施設やバargeなど貨運による大量の貨物に対応した複合輸送ルート構築している点を指摘した。また中国政府は、ロシアによるウクライナ侵攻が始まって以降中央アジア

を経由した鉄道による中国／欧州間の輸送需要の高まりを受け、国家プロジェクトとなる「鉄道先行国策」による地域発展策を打ち出している。山田氏は、中国が中央アジアへのアクセスをさらに強化す

る、標準軌による新線開発に取り組んでいる事例を紹介し、「険しい地形に取って鉄道の敷設する意図を想像するに、中国／欧州間で標準軌による積み替えなしによる接続を図っている可能性がある」との見立てを示した。またイギリス港湾としてロンドンゲートウェイ、フェリクストウの2港の様子を説明し、イギリスの鉄道は断面の車両限界が日本よりも小さく、コンテナの鉄

道輸送では日本より不利な条件にあったが、1960年代から低床貨車を導入しHQコンテナを含めた海上コンテナを輸送しているとし、またフェリクストウ港が欧州大陸最大規模のロッテルダム港と海峡を挟んで最短距離に位置する地理的利点から大規模港湾として開発された経緯を説明、「どこに港ができるかは、実は陸側の都合ではなく、海側の都合で決まってくることを示しているのではないかと

世界の基幹港は Sea & Rail が常識



日本鉄道マーケティング・山田和明氏提供

高麗海運株式会社



KMTC LINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD. e-KMTC

70th ANNIVERSARY

WE BRIGHTEN YOUR FUTURE BUSINESS.
WEBでBOOKING - <https://www.ekmtc.com/>



Your Reliable Partner

KMTC (JAPAN) Co., Ltd.
Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661
KMTC's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr/>
KMTC(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>



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

40th ANNIVERSARY

Your Best Shipping Partner

HOMEPAGE : djship.co.kr
dongjinagency.jp



Newly built "Dongjin Continental" (12,120dwt, 1,011TEU)



ISM CODE & KS A / ISO 9002
APPROVED BY KOREAN REGISTER OF SHIPPING

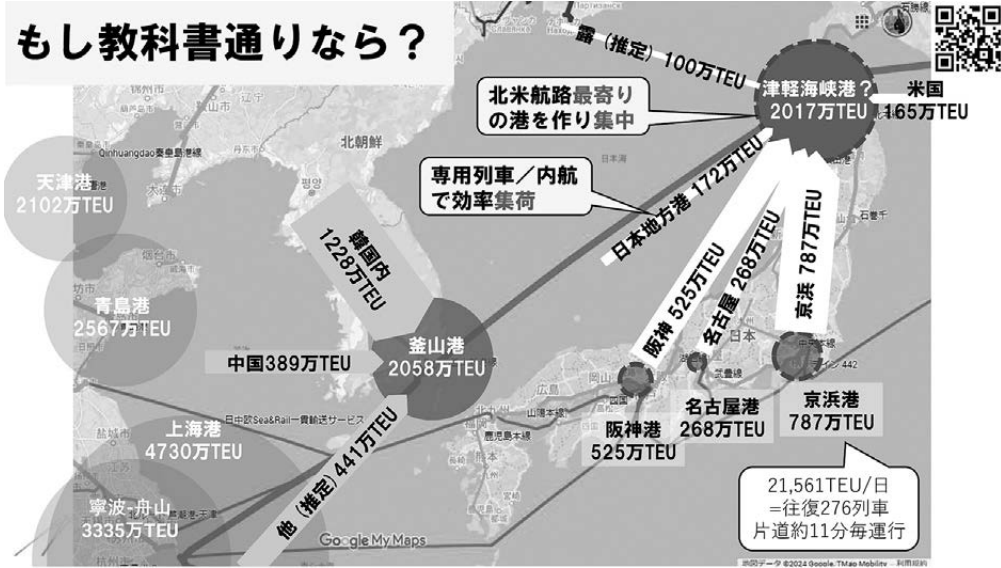
— General Agent in Japan —

東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.

Tokyo
TEL : 03-6778-1801(代)
FAX : 03-6778-1822

Osaka
TEL : 06-6120-2100
FAX : 06-6120-2098

もし教科書通りなら？



日本鉄道マーケティング・山田和明氏提供

と述べた。

鉄道でコンテナ輸送効率を最大化 米国内陸輸送とコスト削減のセオリー

続けて山田氏は米国東西両岸の主要港を紹介し、特に西岸のロサンゼルス/ロングビーチ港（LA/LB港）の内陸鉄道輸送の仕組みを解説した。2002年に完成した両港と内陸部に位置するロサンゼルス鉄道ターミナルを結ぶ貨物鉄道路線アラメダ・コリドーの完成とそれによる鉄道での大量のコンテナ輸送が可能になり、また元々効率が良かった海上コンテナのダブルスタック貨車による輸送に国内輸送を統合することで、鉄道貨物駅から海上コンテナとともに米国内専用の53'コンテナも同時に輸送し輸送効率の向上を図った。これにより1980年と比較し2020年のClass1鉄道による複合貨物輸送量は約5倍に増加、国全体の輸送効率の向上と国際競争力の強化を実現した。

山田氏によると、米国の鉄道会社は年平均230億ドルを投資し巨額な利益を出しているとし「米国の大手鉄道会社は1970年代に一度破綻し、一時国有化を経て1980年代にスタッガー法による規制緩和と競争要件の見直しにより再構築後、低運賃により多く利用者が集まり大躍進することになった経緯があり、決して順風

満帆ではなく、米国は課題に適切に対応してきた歴史がある」と指摘した。

セオリーに倣う海外港湾 対照的な日本の港湾と複合輸送

山田氏は次に日本のコンテナ港湾や現状を振り返り、日本ではコンテナ港湾が分散、背後圏輸送は港でのデバンカドレージ、国際輸送と国内輸送は分離、輸送幹線の冗長性は代替ルートがなく、船/鉄道の互換もない状況などから、海外の主要港や輸送システムとは両極端な状況になっていると指摘した。山田氏は、経済学者Marc Levinsonによる、オイルショック期に景気が低迷しても世界経済が成長を実現できたのは輸送コストの低減が寄与した、との論を引用し「世界の輸送コストは低減したが、なぜか日本の輸送コストは低減しなかった」との疑問を示し、仮説として日本の港湾の地位低下の構造的なメカニズムを提示し「国内貨物の分散と海外港湾の成長が大型船を中心に日本基幹航路の減少をもたらし、さらに生産拠点の移転と成長の停止が貨物を伸び悩ませ、基幹航路のさらなる減少に拍車をかけ、海外港との差を拡大させているのではないかとこれは一過性の課題ではなく、複合的な悪循環を引き起こしているかもしれない」と述べ、今後の検証に意欲を示

した。McKinsey & Company（米国）は1965年に発表した報告書で、コンテナによる輸送コストの低減を実現

港湾を集約し、鉄道網、港湾、内港のインフラが整備されシンクロモダル化を促進できれば地域の主要コンテナハブ港を構築する潜在力は持っているとし、モデルケースの一つとして北東アジアから北米西岸、さらに南米西岸向けの重要な航路の要衝となる津軽海峡付近に新たなハブ港湾を構築する構想を紹介した。山田氏は『これは教科書のセオリーに沿った妄想』と前置きしつつ、内航海運、鉄道などで接続し日本の貨物を集約すれば、韓国・釜山港に匹敵する取扱量になり、高速かつシームレスな鉄道輸送により国内背後圏と接続できれば、物流コストの大幅な低減を実現でき

るという。また津軽海峡は地政学的な要衝でもあり、シベリアランドブリッジや中央班列との分岐点に位置し、関東、関西、北海道とも鉄道で接続しているため、多くの有利な条件を備えていると述べた。山田氏は「日本は十分な潜在力を持ちつつも、港湾政策がセオリーと逆行し続けている様子を見ると、過去30年間原則・ドクトリンの何かが外れているように思う」と述べ、太平洋岸港へ注力する政策、国内インフラへの投資不足、鉄道のコンテナ輸送対策の不足、道路偏重の公共予算など様々な障害がある現実を示したうえで今後も「どこから直せば良く

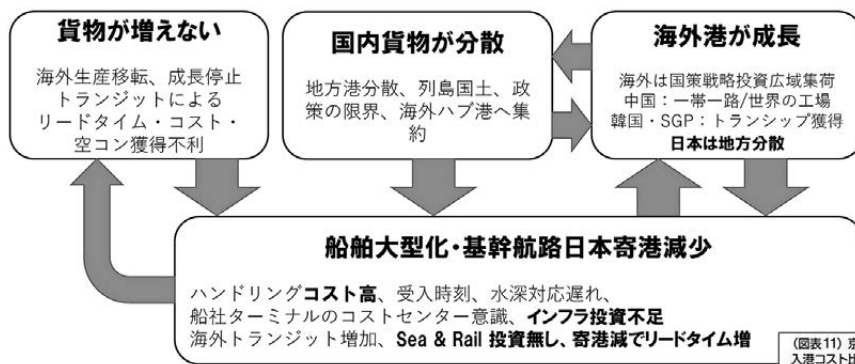
なのかを探る研究を進めていく」と述べ講演を締めくくった。

港湾政策やドクトリンの 錯誤か？ 政策の検証、新たな提言 求める声相次ぐ

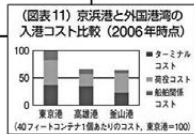
講演後は会員からは、物流セクターのセクショナリズムの積み重なりが主因があるのでは？という声や自社線路を持たないJR貨物の特殊性を変える必要性を求める声、また国鉄の民営化のあり方に問題があったとの指摘や政策立案に当たり現在の延長線上にある政策立案しかしてこなかったことに原因があるのでは？港湾政策のドクトリンを再度見直す必要があるなどの声があがり、同学会として政府などへ新たな港湾政策を提言していくべきとの声相次いだ。

講演後に山田氏は、記者に対し自身を「業界新入生」と称しつつ「なぜこうして負けているの？という素朴な疑問から研究をはじめた。まだまだ日本の物流について見えてこない課題の本質は多く、仲間を募りつつ研究・問いかけを続けていきたい」と述べた。

コンテナ日本港地位低下の悪循環



一過性の事ではなく、悪循環に見える。どこから改善するか？



日本鉄道マーケティング・山田和明氏提供

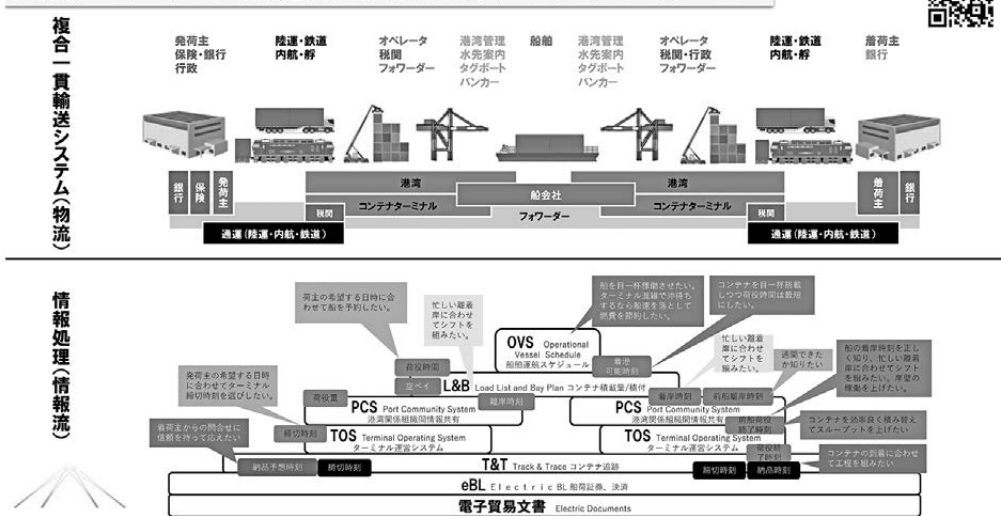
するための条件を示し、巨大港一港に貨物を集中し、国内の都市には専用列車でコンテナ輸送体制を整備した場合にのみ実現できるとし、港も規模の経済が重要であること指摘している。

山田氏は「韓国をはじめ海外の成長港は60年前のセオリーに沿ってシステムを構築し成長しつつあるが、日本だけSea&Rail輸送を実現していない。日本港湾が60港に分散し鉄道が分断したままの30年間だった」と指摘した。

港湾立地は海側の都合で決まる セオリーに沿った野心的な『妄想』

一方で山田氏は、日本も

国際コンテナ輸送は手順が確立している



日本鉄道マーケティング・山田和明氏提供



2024年問題のその後～輸送量は増加し過去最高水準に

荷主、輸送業者とも輸送効率化の取り組み推進

2025年が始まった。昨年、物流業界で大きなテーマとなったのが2024年問題。2024年4月からドライバーの時間外労働上限を年間960時間とする規制を開始、割増賃金率も50%に引き上げられるなど、大きな変化が起きた。この見直しで不足する輸送能力は全体の14%、営業用トラックの輸送トン数にして4億トンに達すると試算されていた。さて、その1年を振り返ってどのような動きがあったのか、まとめてみた。

それでも輸送量は3.6%増

帝国データバンク（TDB）の調査によると、「モノが運べなくなる」という物流の2024年問題だが、輸送量のデータを見ると、貨物営業用自動車の輸送量は、2024年4～7月で8.6億トンと前年同期（2023年4～7月の8.3億トン）比3.6%増加しており、過去5年でも最も高い水準となったことが明らかとなった。

時間外労働の上限規制を適用したものの、現時点では輸送量においては、前年から同水準かそれ以上を維持している。その裏では、苦しいなかでもパレット輸送や中継輸送などの配送効率の向上をはじめとする企業の各種効率化施策が進んだものと想定でき、適正な運賃設定なども徐々に進んできているといった声も聞かれると指摘している。運送業界は人手不足が深刻な状況であるなかで、企業努力により徐々に輸送の効率化が進んできているといえ

るとしながらも、依然として燃料費の高止まりや深刻な人手不足など業界全体では厳しい環境に置かれている。2024年問題も解消したわけではなく、さらなる輸送の効率化や自動化などを推進することだけでなく、引き続き物流に対する行動変容も安定的な物流機能の確保に必要な点と指摘している。

東ト協連の5割超が値上げ

東京都トラック運送事業協同組合連合会は第41回「運賃動向に関するアンケート調査結果」を発表、7月末日時点で運賃・料金の収受状況は、「値上げになった」が前回調査と比べ236ポイント増の51.2%のトラック事業者が回答する結果となり、2024年問題を契機に運賃値上げが大きく進んだことが明らかとなった。

その一方で、希望する運賃料に対する収受運賃は86.1%が「低い」と回答、希望する現行収受運賃料

の割増率は「5%以上～10%未満」が41.1%と最多、15%以上は23.4%。「高速道路料金」は94.5%が収受。これから半年後の運賃料金の収受予想では「特に変わらない」が75.8%と最多。

同調査は東ト協連に加盟する協同組合から、39協同組合を選定、調査対象197社中、167社から回答があり、回収率は84.8%。

2024年問題の影響はコスト高騰

一方、三菱地所リアルエステートサービスとニッセイ基礎研究所が共同で調査した「企業の物流戦略および物流施設利用状況に関するアンケート調査」によると、「物流2024年問題」の影響は、「輸送コストの高騰」が最多で、対策に取り組んでいるが、まだ十分でない企業が多いことが判明した。

多くの企業は、大都市圏ごとに物流施設を配置している。一方、全国でビジネ

スを展開している大手物流企业や、製造業、小売業の物流機能の一部を担っている商社・卸売業などは、きめ細やかな物流サービスを実現するため、地域ごとに物流施設を配置している実態が明らかとなった。

物流企业と荷主企業約4,486社を対象として2024年7月～9月に調査、企業の物流戦略に対する考え方や、物流施設利用の現状と今後の方向性について確認した。有効回答数は234社。

また「物流施設（拠点）数の方針」について質問したところ、「物流拠点の数は現状維持」との回答が最も多く、次いで「物流拠点の数を増やす」「物流拠点の数を減らす」の順に多かった。特に、物流企业においては、物流拠点数を「増やす（45%）」との回答が「減らす（4%）」との回答を大幅に上回った。ネット通販市場の拡大などに伴い、物流需要が堅調に推移していることを受けて、物流企业は物流拠点を拡大（増加）する意向が強いことがうかがえる。（左図参照）

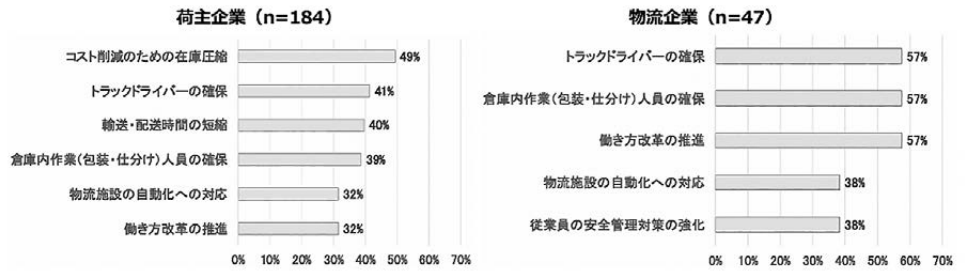
コスト削減へ在庫圧縮

「物流業務における主要な課題」について荷主企業に質問したところ、「コスト削減のための在庫圧縮」との回答が最も多く、「トラックドライバーの確保」、「輸送・配送時間の短縮」、「倉庫内作業（包装・仕分け）人員の確保」、「物流施設の自動化への対応」、「働き方改革の推進」との回答が上位に挙げられた。物流企业では、「トラックドライバーの確保」、「倉庫内作業（包装・仕分け）人員の確保」、「働き方改革の推進」との回答が最も多く、次いで、「物流施設の自動化への対応」、「従業員の安全管理対策の強化」との回答が多かった。（上図参照）

荷主企業、物流企业ともに、トラックドライバーの確保が喫緊の課題となっている状況がうかがえる。ま

た、ドライバー不足とともに倉庫内作業人員の不足も重大な課題となっている。こうした人手不足などを背景に、物流施設の自動化や働き方改革を積極的に推進したい企業が増えているようだ。さて、荷主企業が2024年問題への対応として取り組んでいる最近の主な事例を以下に紹介する。

物流業務における課題（上位5位）



た、ドライバー不足とともに倉庫内作業人員の不足も重大な課題となっている。こうした人手不足などを背景に、物流施設の自動化や働き方改革を積極的に推進したい企業が増えているようだ。さて、荷主企業が2024年問題への対応として取り組んでいる最近の主な事例を以下に紹介する。

コメリ

ホームセンターのコメリ（新潟県新潟市）は、同社の関西地域における多店舗出店の要となる物流拠点を設置すべく、コメリ（新）関西流通センターを24年6月に着工、25年度に稼働予定だ。敷地面積8万7,383㎡に、延べ床面積7万8,884㎡の規模で、設備投資額は約120億円（土地建物・機械設備・システム関連）。同社グループ11カ所の物流拠点の中で最大規模の延べ床面積を取りまく「2024年問題」への対策を考慮し、作業効率の向上や新たな仕組みを導入することで生産性向上に向けた取り組みを実現していく方針だ。

カインズ

ホームセンターチェーンのカインズ（埼玉県本庄市）は、25年1月に稼働開始予定の「カインズ日高流通センター」が埼玉県日高市で24年4月に竣工した。同施設は、日本GLPが開発した先進的物流施設「GLP狭山日高倉」で、カインズが専用施設として一棟全体を利用する。延べ床面積が約6万6,166.08㎡、保管能力が約1万8,000パレットと関東エリアでは敷地面積、保管能力がカインズ最大級の流通センター。トラックバースを3面採用した設計で、127台の車両の同時接車が可能で、トラックドライバーの荷待ち時間削減につなげ、物流2024年問題への対策を図る。構内作業では、荷物の仕分けや荷下ろしなどの自動化で省人化を図る。

アサヒグループ

アサヒグループジャパンとNEXT Logistics Japan（NLJ）は持続可能かつ生産性の高い物流の実現に向け、NLJの25mダブル連結トラックを活用した工場間の直送を24年5月から開始した。アサヒ飲料明石工場・群馬工場間の商品輸送の一部をNLJが所有するダブル連結トラックによる直送に切り替えた。これにより、大型トラック2台が両工場間を直送する場合と比較し、ドライバー1名での輸送が可能となるとともに、CO₂排出量は約35%削減できる。

シャトレーゼ

菓子製造・販売のシャトレーゼと東京九州フェリーは、東京九州フェリーと同じSHKライングループのマリネックスを通し、山梨～九州間の輸送を、一部フェリーを活用した海上輸送へ切り替えた。シャトレーゼの工場がある山梨県から九州までの輸送を、一部横須賀～新門司間を結ぶ東京九州フェリーを利用することで、従来のトラック輸送よりもCO₂排出量を約55%削減するとともに、フェリーにシャシーのみを積載することによる労務問題の解決などを図っている。

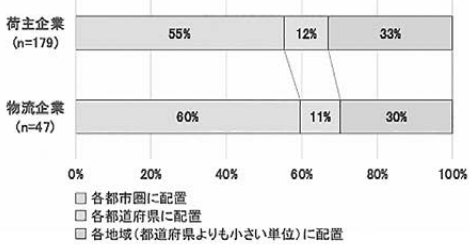
日立建機

日立建機は、国内の全製造拠点を含む9拠点（土浦工場、霞ヶ浦工場、常陸那珂臨港工場、常陸那珂工場、龍ヶ崎工場、播州工場、つくば部品センター、日立建機ティエラ、日立建機ロジテック）に、Hacobuが提供するトラック予約受付サービス「MOVO Berth」を24年6月から導入した。日立建機は、油圧シ

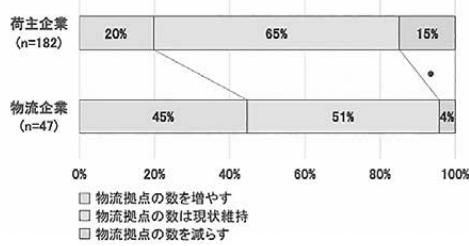
キリンビール

キリンビールは物流2024年問題に対応、24年6月から名古屋工場に自動倉庫の

物流施設の配置方針



物流施設(拠点)数の方針



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・多目的船舶
電話 03-5769-7633 FAX 03-5769-7634

ECLイー・ジェンシー株式会社
〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
平和不動産日本橋ビル4F
電話 03-5204-0251 FAX 03-5204-0257
東京湾支店 電話 0438-97-6071 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

ヨベル、ホイールローダ、道路機械、鉱山機械などの開発・製造・販売・サービスの事業をグローバルで展開している。日立建機の事業活動を物流インフラが支えており、同社の国内拠点には部品の納入や製品の出荷のために1日あたり計約1,300台のトラックが出入りしている。運送事業者の負荷を軽減するためには構内の車両を整流化し、荷待ち時間を短縮することが重要な課題だった。MOVO Berthの導入で、効率的な入出荷環境を実現し、トラックの荷待ち時間を30分以内に短縮することを目指している。

日本デキシー

ファストフード店やコンビニ、カップ麺などの紙カップ・紙製品を製造する日本デキシーは、SHKライングループのマリネックスを通し、栃木県真岡市の工場から九州までの輸送を、一部フェリーを活用した海上輸送へ切り替えた。従来まではトラックによる陸送だったが、SHKライングループの東京九州フェリーの横須賀発新門司向けフェリー（海上輸送）の活用を開始、フェリーにトレーラー（シャーシ・荷物部分）のみを積載することによる省力化、労働時間削減など2024年問題へのアプローチと、CO₂排出量削減という2つの社会問題の解決に貢献している。

伊藤園／日清食品

伊藤園と日清食品は、持続可能なサプライチェーンの構築を目指し、往路だけでなく復路の車両活用にも着目した「循環型」の物流連携を強化、その一環として「往路に茶葉、復路に即席麺」を運ぶ「ラウンド輸送」の毎日運行を24年7月から開始した。共同輸送の毎日運行は、両社ともに初となる取り組みで、同取り組みで従来の輸送と比べてトラックの使用台数が約19%減少し、またCO₂排出量も約17%削減できる。

日本ストライカー

米国の医療テクノロジー企業の日本法人、日本ストライカー（東京都文京区）は24年8月、宮城県仙台市泉区に東北物流センターを新たに開設するとともに、札幌市に北海道物流センターを10月に開設した。両物流センター開設で、東日本（東京都）、西日本（大阪府）、23年の九州（福岡県）に次いで国内5拠点体制となった。緊急手術への対応や、症例に合わせた幅

広いサイズバリエーションが必要な整形外科領域のインプラント製品、貸出用器械を中心に、東北・北海道の顧客向けに出荷・返戻業務を一括して担う。サプライチェーンの継続的な強化によって物流業界の「2024年問題」や台風・大雪などの影響を最小限に抑え、タイムリーかつ効率的に製品を届ける体制を整えて流通の安定化を図ることで地域での事業成長に寄与する。

上新電機

家電量販大手の上新電機は、LOZI（愛知県名古屋市）とZEROBILLBANK JAPAN（東京都港区、ZBB）、東芝デジタルソリューションズ（神奈川県川崎市）が構築したブロックチェーン技術を活用した物流管理システムを、店舗配送業務において段階的に導入、全国にある上新電機の大多数の店舗で24年8月に本格稼働を開始した。三井倉庫ロジスティクス（MSL）が物流運営を支援する。導入した店舗向けの配送では、ドライバー1人あたりの待機時間について1日平均45分の削減効果を確認できている。

同システム導入で、帳票や伝票など配送にかかる紙の帳票のデジタル化により、現場とのシームレスなやり取りや事務処理の効率化を実現するとともに、システム上で連携し配送情報を事前に共有することで、ドライバーが施設に到着後すぐに検品、積み込み作業を開始できるようになり、ドライバーの拘束時間を削減できる。商品の出荷から納入までの取引履歴をブロックチェーン上に記録することで、リアルタイムで追跡・管理情報を共有しながら、不正行為の抑止にも貢献する。物流情報の透明性を大幅に向上させることで、安心できる企業間の情報管理が可能になる。

イオン

イオンの連結子会社で物流を担うイオングローバルSCMとHacobuは、物流領域の喫緊の課題である「2024年問題」に起因するドライバー不足解消に向けた取り組みを開始した。導入済みのトラック予約受付サービス（バス予約システム）「MOVO Berth」を、24年8月末までにイオングローバルSCMの55施設に拡大導入した。MOVO Berthで取得した、「予約時間」や「受付時間」、「作業開始・終了時間」などの各種データから荷待ち・荷降ろし時間の短

縮に向けた課題や要因を特定し、予約時間の最適化、人員配置の最適化、また作業時間の短縮に向け発荷主に対してパレット化などを提案する。

アズワン／日立

理化学機器の総合卸・商社のアズワン（大阪府大阪市西区）と日立製作所は、サプライチェーン全体の最適化を支援するシミュレーション基盤の構築に向けた検討を24年8月に開始した。すでにPoC（概念検証）に着手、9月末まで、複数の物流センターと代表的な品目を対象に各種データを活用し、基盤導入によるアズワンユーザーの利便性向上の効果を検証する。両社は輸配送における無駄の排除を喫緊の課題とし、自社だけではなくサプライチェーン全体を捉えて検討する必要があると考え、同基盤の構築に向けた取り組みを開始した。さらにアズワンは受注・発注・出荷・売上などの膨大なトランザクションデータに加え、1,000万点を超える取扱商品のデータベースなどのさまざまなデータを保有しており、それらの活用による業務の高度化を目指している。25年度中にそれらのデータと同基盤を連携、全拠点・全品目を対象としたサプライチェーン全体の最適化を目指している。

ニトリ

ニトリホールディングスとニトリグループの物流部門を担うホームロジスティクス、福山通運は、ホームロジスティクスが運営する物流センター間の輸送に、福山通運のダブル連結トラックを導入、ダブル連結トラックを活用することで、大型トラック2台分をドライバー1人で搬送することが可能となり、商品配送におけるドライバーの労働力不足を解消するとともに、CO₂排出量の削減による地球温暖化や大気汚染などの環境負荷軽減に貢献する。関西から九州への長距離輸送で8月から運行を開始した。

伊藤園／コカ・コーラ

伊藤園とコカ・コーラボトラーズジャパンは、愛知県新城市を中心としたエリアにおける物流面での協業を8月から開始した。同協業は、両社の物流拠点から小売店舗への配送部分を、コカ・コーラ ボトラーズジャパンの物流パートナーが両社製品を混載して配送する。トラックとドライバーをシェアすることで、1配

送当たりの積載量の向上と輸送距離を最小化することで、配送効率の向上と環境負荷の低減に貢献する。

LIXIL

トイレ、風呂、キッチンなどの水まわり製品と窓、ドア、インテリア、エクステリアなどの建材製品を開発、提供しているLIXILは、Hacobuが提供するトラック予約受付サービス「MOVO Berth」を、物流2024年問題対策として9月、新たに7拠点に導入した。入場予約・入退場受付によって、物流センターにおける車両待機の改善や生産性向上を支援する。すでに導入している社（やしろ）物流センター（兵庫県）では、MOVO Berth導入で、待機時間・荷役時間を含めた滞在時間の情報を即座に可視化できるようになり、事前調整などさまざまな分析・対応策を講じることで、ドライバーのセンター滞在時間を約24%削減できた。また、デジタル化することで庫内の作業効率が向上し、1日あたり160分の業務時間削減に成功している。

日用品・ヘルスケアメーカー

ヘアケアブランド「TSUBAKI」などを扱う日用品メーカーのファイントゥデイ（東京都港区）、「リステリン」などを扱うコンシューマーヘルスメーカーのケンビューの日本法人であるJNTLコンシューマーヘルス（東京都渋谷区）、丸紅ロジスティクス、日本パレットレンタル（JPR）は4社協働で、製品の物流で荷役、輸送、保管などに使用する国内用レンタルパレットを用いた、2荷主の日本・中国間で輸出入マッチングし、当該国内用レンタルパレットを海外でも循環利用する「パレットラウンドユース」を9月から開始した。ファイントゥデイの中国輸出時における年間約6万枚分の海外用パレットへの製品積み替え作業が不要となり、最大5,000時間のトラックドライバーの荷待ち時間削減につながる可能性がある。さらにこの4社連合の取り組みで、ファイントゥデイにおける海外用使い捨てパレットの廃棄取り止め、ケンビューにおける日本への輸出のための空パレット事前輸送の解消を実現し、CO₂排出量の削減にも貢献する。

日産

NIPPON EXPRESSホー

ルディングスのグループ会社の日本通運と神奈川臨海鉄道は、日産自動車の栃木工場向け自動車輸入部品の一部をトラック、トレーラー輸送から鉄道輸送へ切り組みとして、横浜本牧駅から宇都宮貨物ターミナル駅まで国際海上コンテナの鉄道輸送を10月に開始した。輸送するのは栃木工場で生産するEVクロスオーバー「日産アリア」の生産用自動車輸入部品。同部品輸送は、主に中国から輸入した部品を積載した40フィートコンテナを、横浜本牧駅から宇都宮貨物ターミナル駅まで（営業キロ143.2km）を1日当たり2本、週5日を基本としてダイレクト輸送するもので、CO₂排出量も年間140.4トン削減する。

イオン北海道

イオン北海道は、イオングローバルSCM、栗林商船、センコーと連携し、10月から、イオン釧路店に納品する衣料品、くらしの品（住居余暇商品、ヘルス&ビューティーケア商品）、食料品の一部商品について、苫小牧港～釧路港間でRo/Ro船を活用した海上輸送による店舗配送を開始した。Ro/Ro船が運航する月曜日、火曜日、金曜日、土曜日にくらしの品、衣料品の一部商品を配送。食料品は、配送する物量が増加し、トラックに積載しきれない場合にRo/Ro船に積載する。この取り組みは順次拡大し、今春には釧路市内にも拡大する予定。海上輸送で、陸上輸送で使用するトラックの車両便数削減やそれに伴うドライバー不足問題の解消、トラックからのCO₂排出削減が見込まれる。釧路市内と厚岸町、根室市内の店舗配送にRo/Ro船を活用した場合、トラック運行距離は1万914時間削減（約83%削減）、CO₂排出量は302.8t削減（約55%削減）の効果を想定している。

東洋製罐G

東洋製罐グループホールディングス（東京都品川区）の連結子会社である東罐興業と東罐ロジテックは、「物流2024年問題」への対策の一環として、長距離のトラック輸送から貨物鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しており、物流事業を手掛ける東罐ロジテックが新たに31ft私有コンテナを2基導入し、東罐興業の製造する包装容器の貨物鉄道輸送を24年11月から開

始した。輸送品目は東罐興業の小牧工場、静岡工場、福岡工場で生産した飲料メーカー、ファストフード、コンビニ向けなどの飲料・食品用包装容器（紙・プラスチック製品）で、輸送区間は、（1）西浜松駅（発地・静岡工場）～福岡貨物ターミナル（着地・福岡倉庫）、（2）名古屋貨物ターミナル駅（発地・小牧工場）～福岡貨物ターミナル駅（着地・福岡倉庫）、（3）福岡貨物ターミナル駅（発地・福岡工場）～西浜松駅（着地・大東倉庫）の3ルートが対象。25年度にトラック輸送時間を現在の1,601時間から286時間への削減（省力化時間：1,315時間、省力化率：82.2%）と、トラック輸送量を66.8万トンキロから5.5万トンキロへの削減（転換量：61.3万トンキロ、転換率：91.8%）、GHG排出量を112.1tから23.4tへ削減（削減量：88.7t、削減率：79.1%）を目指す。

ブルボン/ロッテなど6社

ブルボン（新潟県柏崎市）、ロッテ、曙運輸（埼玉県越谷市）、全国通運、日本貨物鉄道（JR貨物）、日本石油輸送の6社は、日本石油輸送が所有する31フィートスーパーURコンテナを活用した鉄道によるラウンドマッチング輸送を11月から開始した。ブルボンの福岡県内物流センターへの納品後、同じコンテナをロッテ九州工場（福岡県）から大阪府内の倉庫向けへの輸送に活用することで、ブルボン、ロッテによるラウンドマッチング輸送を開始した。これによって往路と復路の車両の積載率を高め、ドレージコストの低減を可能とした。

アイ・テック

アイ・テック（静岡市清水区）は、トピー工業（東京都品川区）、日本貨物鉄道（東京都渋谷区）、浜松委託運送（静岡県浜松市）、三八五通運（岩手県紫波郡矢巾町）とモーダルシフト豊橋北上コンテナ輸送協議会を設立し、鋼材輸送で鉄道輸送を活用したモーダルシフトに取り組みと12月に発表した。トピー工業で製造された鋼材製品のアイ・テック北上D・M・C向け輸送で、輸送工程の一部をトレーラー輸送から新造コンテナを使用した鉄道輸送に切り替えるもの。これにより、トレーラーの総走行時間を削減し、物流の2024年問題への対応に大きく貢献することができ、CO₂排出量の削減も可能と

ロボティクス、AIを活用した物流システム 人手不足対応や効率化へ加速する成長市場

総合マーケティングビジネスの富士経済は、今以上に人手不足が顕在化する2030年問題の解決に向け、ロボティクス、AI、IoTなど先端技術を活用したシステムの導入が進む次世代物流システム・サービス市場を調査、同市場は2024年に23年比5.3%増の7,542億円を見込むが、2030年には23年比62.9%増の1兆1,670億円に成長すると予測している。今後ますます物流業界における人手不足は深刻化するものと予想でき、自動化、省力化への投資は今以上に加速するものが見込まれる。その現状と今後を各種レポートから探ってみた。

物流システム機器売上高 6,330億円と過去最高

一方、日本ロジスティクスシステム協会（JILS）は、物流システム機器の生産出荷状況を定量的かつ継続的に把握することを目的として、1985年から物流システム機器生産出荷統計調査を継続している。2023年度の調査結果がまとまり報告書を公表しているが、これによると2023年度の物流システム機器の総売上金額は2022年度の6,139億円か

ら3.1%増の6,330億円となり、総売上金額6,000億円を超え、過去最高水準を記録したという。

同調査によると、売上件数は2022年度の110,429件から118,357件へと増加した。前年度から続く高水準の受注動向と一致、前年度に引き続き売上件数が増加していることから、半導体不足が解消、出荷が進みつつあるのではないかと推察している。

売上金額を領域別に見ると、海外向けは2022年度の

1,422億8,100万円から2023年度は1,832億900万円へと28.8%増加した。海外向けは従来からクリーンルーム向けの割合が高く、その影響を強く受ける傾向がある。これに関し、2023年度は、クリーンルーム向けの海外売上高は1,177億4,100万円から1,597億7,500万円へと35.7%増加、クリーンルーム以外の売上高については、250億3,300万円から234億3,400万円へと6.4%減少する結果となった。業種別に見ると、「電

機・精密機器」の売上比率が依然として高水準（31.6%）となっているほか、「輸送機器・部品」（22年度5.6%→23年度12.6%）や「卸・小売」（22年度15.9%→23年度27.0%）の業種の売上比率が昨年度比大きく増加している。2013年度調査から業種分類を変更しており、従来「小売業」の内数であった「通信販売」を新たに業種分類として独立させ、調査しているが、2023年度の「通信販売」の売上金額は

なる。

日本農業

日本の農産物の生産から販売まで一気通貫で展開する日本農業（東京都品川区）は、11月から八戸港を利用した青森県産りんごの船舶輸送の本格稼働を開始した。2023年10月から国土交通省東北地方整備局の支援のもと八戸港からの青森県産りんごの船舶輸送のトライアルを開始。3度の検証によりトラック輸送に比べ3～13%のコスト増加となるものの、リードタイムやりんごの品質もトラック輸送と変わらず問題ないことが確認でき、本格稼働に至った。青森県弘前市にある日本農業のりんご選果場から輸出するりんごを陸上輸送で八戸港まで輸送、八

戸港からRo/Ro船またはコンテナ内航船で京浜港まで海上輸送し、京浜港からは外航コンテナ船で台湾や香港、タイなどのアジアを中心とした仕向け国まで輸送する。

海上輸送は2024年11月～2025年1月の期間中、週4本程度で開始、陸上輸送と併用で最適化を図る。青森県産りんごで、Ro/Ro船を活用した海上輸送は初めて。

東急ストア

SBSロジコムと日本アクセス、東急ストアの3社は、物流2024年問題に伴う課題解決に向けて連携し、ルールを抜本的に改定、複数課題の同時解決を実現した取り組みで、経済産業省と国土交通省の「物流パートナーシップ優良事業者表

彰」において物流構造改革表彰を受賞した。日本アクセスとSBSロジコムでは現状分析と改善策の策定・提案を、東急ストアでは店舗側の理解と協力を得て、改善を進め、課題を解決するため、既存のルールを抜本的に改定し、便ごとの納品カテゴリ・店着時間指定の緩和、積載100%後配送、最終便追走廃止などに取り組み、新しいダイヤグラムを開発した。

この結果、197.4t-CO₂/年（4%）を削減するとともに、運行数やドライバーの拘束時間は22運行/日（545→523運行）、239h/日が削減できた。積載率（定期便）は2.5%向上（81.8→84.3%）、ドライバーの長時間拘束コース解消、収入確保に配慮した労

務管理の実現などの効果があった。2024年問題未対応による費用をカバーした総抑制効果として7億4,600万円/年と算出している。

大成ユーレック

大成ユーレックは、NIP-PON EXPRESSホールディングスのグループ会社・日本通運、日本貨物鉄道（JR貨物）と連携し、クレーンによる積み下ろし作業が可能なオープントップ仕様の20ft鉄道用貨物コンテナを開発した。屋根の開閉が可能な20ftコンテナは、国内の海上・鉄道貨物兼用として初の試みとなる。

3社は2023年6月から鉄道貨物を利用したプレキャストコンクリート部材の輸送に取り組んでいる。埼玉県川越市の大成ユーレックのプレキャストコンクリート工場から各地の建設現場まで、トレーラーによる運搬から鉄道にモーダルシフトすることによりCO₂排出量を80%以上削減するとともに、中長距離ドライバーの運行時間の短縮に効果をもたらしてきた。10月、集合住宅の階段部材を積載し、日本通運・JR貨物の手配により川越工場（新座貨物ターミナル駅）から愛知県一宮市（名古屋貨物ターミナル駅）へ向けた鉄道輸送を開始した。

ナイキ

SGホールディングスグループでロジスティクス事業を展開する佐川グローバルロジスティクス（SGL）は、佐川急便、ナイキジャパングループ、3PL事業を



433億2,900万円だった。この割合は、総売上金額の約68%に相当する。

物流設備投資：社内調整と社外連携が必要

またJILSは、物流・ロジスティクスにおける設備投資のための調査報告書を公開、物流効率化の設備投資の阻害要因に対する打ち手として、荷主企業各社は、経営陣によるコミットの下で、社内全体での危機感の共有、物流部門と他部門との交流、他部門の投資との連動、数字・試算による説明などといった社内向けの

連携施策と、他事業者との目的や現状の課題点の共有などの社外向けの連携施策の必要があると指摘している。

また、荷主企業やその物流部門単独では取り組みづらい部分においては、サプライチェーンの川上・川下との連携を促進する枠組みの整備や先進事例を紹介する勉強会など、業界・行政として支援することも必要としている。

同調査は、物流・ロジスティクス領域における設備投資を促進するため、特定業界を対象にした上でその

展開するアッカ・インターナショナルと共同で運用するモーダルシフトの取り組みで、CO₂排出量を年間24.1トン削減（削減率：59.0%）するとともに、幹線輸送ドライバーの運転時間を年間5,460時間削減することができた。同取り組みは第1回モーダルシフト優良事業者大賞表彰の革新的取り組み部門賞を共同受賞した。ナイキ倉庫2拠点の九州向け貨物を、アッカが運営するナイキ倉庫の千葉県内の拠点に集約のうえ九州のエリア別に仕分けてコンテナに積み込み、九州向け貨物をすべて鉄道輸送にモーダルシフトするもので、さらに、コンテナに積み込む際、ナイキ以外の九州向け貨物もあわせて積載することで、高い積載率を実現した。

コクヨロジテム

コクヨロジテムは、NIP-PON EXPRESSホールディングスのグループ会社、日本通運と日本物流団体連合会主催の第1回モーダルシフト優良事業者大賞表彰で大賞を受賞した。千葉県松戸市～佐賀県三養基郡基山町のコクヨの自動車輸送を海上輸送に全量転換したもので、効率化・省人化と、輸送品質の向上、環境負荷の低減を実現した。トラック輸送は、滋賀地区で中継輸送していたが、海上輸送にモーダルシフトしたことで中継輸送が不要となるとともに、荷量に応じて海上12ftコンテナとシャーシを柔軟に使い分けることが可能となり、繁忙期の輸送能力向上にもつながった。ま

た積み荷をバラ積みからパレット積みへ切り替えたことで、荷役時間を含めたドライバー拘束時間と荷物のダメージリスクの低減も実現。関東～九州の長距離区間でのモーダルシフトにより、CO₂排出量削減に大きく貢献した。

キリン海老名物流センター

キリングループの海老名物流センター（神奈川県海老名市）で24年12月、三菱重工業と同グループの三菱ロジスネクストが開発した自動ピッキングソリューションが国内で初めて稼働を開始した。同ソリューションは、ピッキング作業を、独自開発のΣSynXによって自動化・知能化したもので、最適化エンジンや統合制御システムにより、複数のAGF（無人フォークリフト）、AGV（無人搬送車）、パレタイザーを効率的に連携させて搬送・ピッキング回数を削減、ピッキング工程の最適化とスループット（処理能力）向上を実現する。

飲料倉庫などの物流現場では、オペレーター不足や重量物ピッキングへの対策といった、労働環境の改善が課題となっており、その解決に向け、三菱重工グループとキリングループは、飲料倉庫に自動ピッキングソリューションを導入する共同実証を22年11月から開始した。物流現場への実効性が検証されたことから、23年11月に自動ピッキングソリューションの海老名物流センターでの導入を決定し、今回の稼働開始に至った。

TOKO LINE

東興海運株式会社

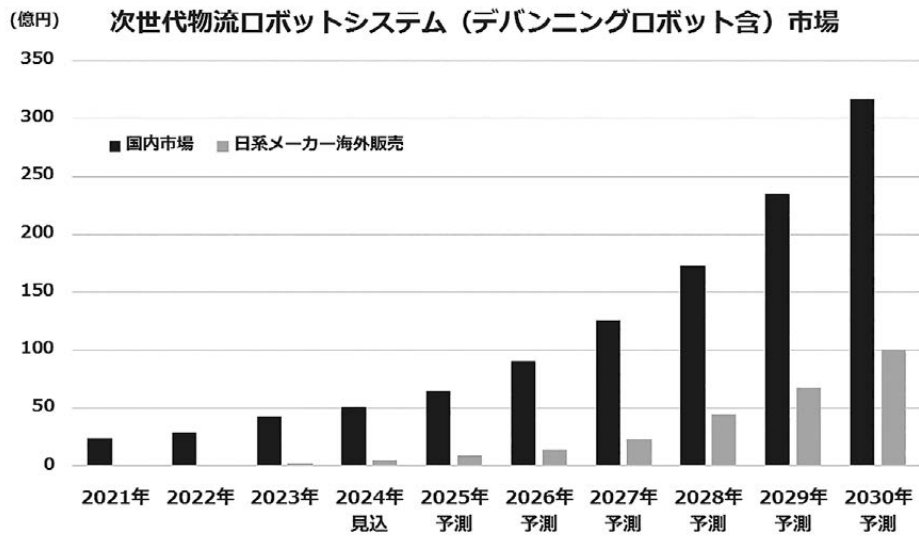
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□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

<https://www.tokoline.co.jp>

The Name to Trust



富士経済「2024年版 次世代物流ビジネス・システムの実態と将来展望」

阻害要因を明らかにし、有効な打ち手を検討することを目的としたもので、まず産業界全体における設備投資状況の調査によって、一定量の物流量が存在し、物流に関する設備投資が一定程度進んでいる業界として、「食料品製造業」「化学工業」「各種商品小売業」を抽出、これら業界のうち、特に設備投資が進んでいる事業者ヒアリング調査し、整理したもの。

先進的な荷主企業は、将来的なリスクとして、物流コスト増大や、確実な輸送ができなくなるリスク、規制・コンプライアンス対応を認識、労働力不足や社会的要請の変化など、これらリスクを生じさせる外部環境変化に対応するため、自動化やシステム導入、業務プロセス削減、拠点配置・流通網の見直しなどに取り組んでいる。また、これらに取り組む上では、「社内の意思統一」、「人材やノウハウの不足」、「投資予算の限界」、「限定的な投資対効果」、「投資対効果の不確実性」、「効果発揮の前提としての他社との連携」、「既存設備・システム・標準の不統一」、「他社の説得と役割・負担分担の合意形成」、「（サプライチェーンの川上・川下を含む）連携すべき企業数の多さ・多様さ」の10の阻害要因があるとしている。

これらの阻害要因に対処するために、先進的な荷主企業やその物流部門は、経営陣によるコミットなどの土壌作りの上で、「社内他

部門との連携・コミュニケーション」と「他社との連携・コミュニケーション」の両面に取り組んでいるとしている。

自動化率51%、荷主は86%、物流事業者21%

さて、現状の自動化への取り組みは実際どのような状況か。物流不動産の所有・運営・開発のプロロジスが同社の調査レポート「物流施設自動化の実態調査」で明らかにしている。調査対象拠点における1工程以上での自動化率は51%（うち複数工程での自動化26%、1工程での自動化25%）、自動化ソリューション未導入の拠点は49%で、半数の拠間で自動化が進んでいることが判明した。

2023年6月から2024年3月にかけて、プロロジスが運営する関東圏の物流施設に入居する物流企業や荷主企業を対象に調査、施設内で入居企業が運営する63事業拠点で、プロロジスの物流コンサルティングチームが対面でヒアリング、調査レポートとしてとりまとめた。

荷主企業は長期的な視点で自動化を進めており、自動化ソリューション導入率は86%と高い。一方、物流企業では21%に留まっており、その差は4倍。一部自動化済みの企業はその後とも自動化を進める傾向があり、未導入企業との間の格差が拡大している。

またtoB（企業向け）と比較して、toC（一般消費者向け）で自動化が進んでお

り、中でも出荷工程での自動化率は100%に上る。作業工程や自動化ソリューション別では、ピッキング工程におけるAGV（Automatic Guided Vehicle）やAMR（Autonomous Mobile Robot）、仕分け工程における立体仕分けロボットなど、設置が容易で拡張性の高いロボティクス型ソリューションの普及が進んでいる。

2024年問題対策としてのパース予約・管理システムの利用率は17%に留まる。

利用率が低い要因として、トラックバースを多く備えたマルチテナント型物流施設では、バース不足に陥ることがほとんどないことを上げている。また、パース予約システムの導入には、複数のステークホルダーとの協力が不可欠であることも影響している。積み込みや荷下ろし工程での自動化は0%。2024年問題対策のソリューションを望む声が上がった。

2030年に1.2兆円市場に拡大

富士経済の調査によると、前述した通り、次世代物流システム・サービス市場は2024年に23年比5.3%増の7,542億円を見込む。さらに2030年には23年比62.9%増の1兆1,670億円に成長すると予測している。

	2024年見込	2023年比	2030年予測	2023年比
全体	7,542億円	105.3%	1兆1,670億円	162.9%
ロボティクス・オートメーション	562億円	107.9%	1,542億円	3.0倍
IoT(ソフトウェア・ソリューション)	506億円	111.0%	891億円	195.4%

※ロボティクス・オートメーション、IoT(ソフトウェア・ソリューション)は全体の内数 ※国内市場+日系メーカー海外販売の合計

年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 真貝 康一



新年あけましておめでとうございます。

2025年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年は、ロシアによるウクライナ侵攻やイスラエルと周辺諸国との紛争について、終息が見えず長期化する一方、アメリカ大統領選挙の結果や中国の景気停滞の影響もあり、世界景気の動向が見通せない状況となっています。

国内に目を転じますと、元旦に能登半島地震が発生し、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が初めて発表されたほか、猛暑や大雨災害等、自然の変化の影響を大変多く受けた年でもありました。

我々物流業界においては、4月にいよいよ「物流の2024年問題」トラックドライバーの時間外労働規制の適用が開始されました。

この対応については、国において改正物流法の公布、物流関係予算の大幅な増加や、「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」の公表等さまざまな動きがあり、「持続的な物流の発展」を目指す国の強い意志が示された年でありました。

このようななか、物流連でも様々な活動を実施してまいりました。

まず「物流を等身大で社会一般から見ていただく活動」では、学生を対象として従来行ってきた物流業界セミナーやインターンシップについて、学生の就職活動の早期化に対応し、会員企業のご協力のもと、時期や運営方法を見直しました。その結果、夏のイベントについては、昨年と比較し学生の参加数が大幅に増加しました。そのほか、少人数を対象とする物流業界セミナー・座談会をWebで新たに開催する等、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、人材育成と広報活動の強化を継続しました。

また「国際的な課題への取り組み強化」では、一昨

年より実施してきたベトナムに対する調査のとりまとめを行い、それに続くものとしてインドの物流事情の調査を開始したほか、世界情勢の不安定化や感染症拡大により中止してきた海外物流視察団を9年ぶりに結成し、タイ・ベトナムの物流施設に対する視察を行いました。

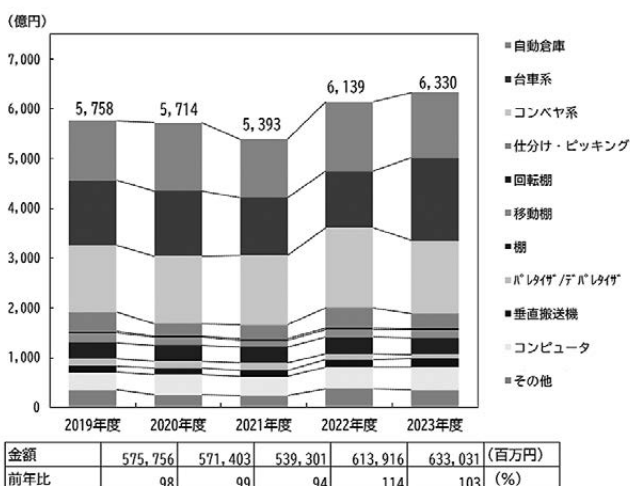
「物流環境対策への取り組み」では、モーダルシフトを強力に推進するという国の方針を受け、物流連としてもこれまで以上に「モーダルシフト」の促進を図るため、従来行ってきた表彰制度である「モーダルシフト取り組み優良事業者賞」について、荷主企業も共同で応募できるようにする等、規定と名称を見直し、装いも新たに「モーダルシフト優良事業者大賞表彰」として実施しました。

「物流の2024年問題」だけでなく今後の少子高齢化が不可避な日本において、また激甚化する自然災害への対応やカーボンニュートラル実現への対応等、さまざまな課題に直面しているなか、今後も物流の持続的な成長を実現していくためには、物流構造の抜本的かつ革新的な根幹からの改革が社会から求められており、国や地方自治体、荷主の皆様・一般消費者の皆様など、関係者すべてが連携・協力し、モーダル総体での「モーダルコンビネーションの最適解」を追究していかなければなりません。

物流連としても、人材の確保や効率化を進めるための標準化を推進するほか、物流業界が抱える様々な問題について、荷主・消費者等一般の皆様にご協力いただき理解していただく取り組みを、引き続き国と連携して積極的に進めていく所存です。

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、そして物流の現場での安全を祈念し、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げます。新年の挨拶とさせていただきます。

物流システム機器総売上金額の推移



今年発効する国際条約・規則 世界の貿易・海運業界に影響

2025年も1月を皮切りに、世界の貿易・海運業界に影響を与える可能性のある国際的な条約、規則の施行が相次ぐ。英国の大手保険会社、Northstandardの資料をもとにまとめた。

●FuelEU Maritime

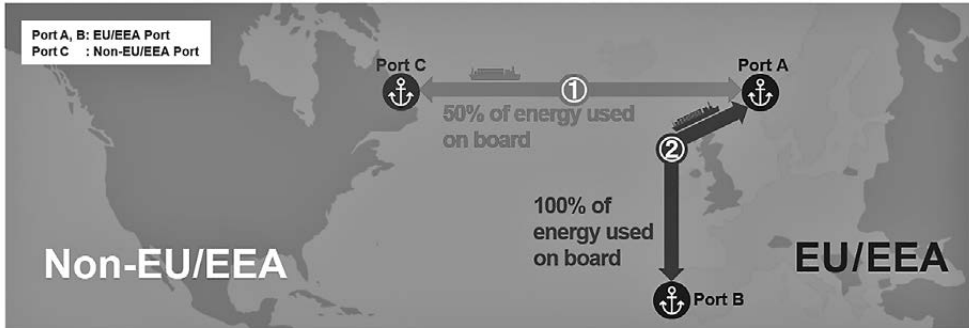
FuelEU Maritimeは欧州委員会が2021年7月14日に提示した「Fit for 55」パッケージの一部で、5,000gt超の船舶を対象にEU港内、EU港間の航海の100%、仕出港/到着港がEU域外（EU最遠地域含む）の航海の50%に適用し、GHG排出量を2025年に2020年比2%、30年に14.5%、40年に31%、45年に62%、2050年に80%削減する。また2030年までに欧州主要港でコンテナ船と旅

客船の着岸時の陸電供給の使用義務付けも盛り込まれている。

GHG（温室効果ガス）強度（単位エネルギー当たりのGHG排出量）の高い化石燃料の使用に罰金を課し、船舶の低・脱炭素燃料への移行促進を目指しており、規制値は5年ごとに厳しくなり、重油など化石燃料にかかる罰金は重くなっており、罰金は高価なゼロエミ燃料を使用したほうが重油を利用するよりも有利になるよう制度設計されているという。

今年1月1日からは、EU/EEA内で、またはEU/EEAへ航行する船舶は、その国籍を問わず、航行に使用するエネルギーの年間平均GHG強度が一定のレベル以下であることが要求、GHG強度は、エネルギー単位あたりのGHG排出量（gCO₂e/MJ）として算出、2020年の基準値である91.16 gCO₂e/MJに対する減少率として設定されており、要求される減少率は、2050年まで5年ごとに段階的に上がり、例えば2025年から

FuelEU Maritimeの対象となる航海及び停泊



(注: 上記航路②のうち、EU/EEA加盟国の海外領土(Outermost regions)にある港湾を発着する航海で使用したエネルギー使用量については、その100%ではなく50%が対象となります。)

2029年末までの間であれば、2%のまま据え置かれるが、50年には80%へ引き上げられる。

EUは、GHG排出量の2050年実質ゼロの達成を目指して、GHG排出量を2030年までに1990年比で55%以上削減する目標を掲げている。「Fit for 55」では、炭素課金制度であるEU排出量取引制度(EU-ETS)の海運セクターへの拡大、船舶で使用する燃料の脱炭素化を促進するFuelEU Maritime規制案などが含まれEU-ETSについては2024年1月から海運セクターへの導入済みだ。

●STCW-電子証明書

世界的なデジタル化に対する業界の支援および国際海事機関(IMO)の第107回海上安全委員会(MSC107)で概説されているとおり、1978年船員の訓練、認定および当直の基準に関する国際条約(STCW条約)規則I/2を改正、船員は一定の要件を満たせば電子証明書を保持できるようになる。改正は2025年1月1日に発効。電子証明書は最小限の情報を示す必要があり、回覧MSC.1/Circ.1665でこれらの詳細が通知される。

●IMSBCコード 第7次改正

2023年6月に第107回海上安全委員会(MSC107)で、個々の貨物に対する要件を見直したIMSBCコード第7次改正が採択、2025年1月1日以降に固体貨物をばら積みする全ての船舶に対して、強制適用とる。

●MARPOL 付属書 特別地域の最新情報

MEPC.381(80)/382(80)で2025年1月1日から紅海およびアデン湾がMARPOL Annex I(油汚染)やAnnex V(食品廃棄物)についての特別排出要件を適用する特別海域となった。これらの海域を通過する船舶は、MEPC.381(80)MEPC.382(80)に準拠した規則15.3、15.5、および34.2~34.5に準拠する必要がある。

これには、油性廃棄物の排出には、付属書1の規則14.7を満たす承認済みの油濾過装置(油分が15ppmを超えた場合の警報および自動停止装置が装備されている)や、これらの海域を通過する船舶は、特別海域での廃棄物管理について、付属書V規則6にも準拠する必要がある。

●MARPOL付属書 VI-EEDIフェーズ3

IMOは脱炭素化目標に沿って、新造船燃費規制(EEDI規制)は新造船が

最小限のエネルギー効率レベルで設計されることを保証しておりフェーズ3では、2025年以降の契約船に対して基準値比30%削減に準拠する必要があり、コンテナ船はすでに2022年4月から適用、400gtを超える残りの船舶もすべて、2025年1月1日から適用となった。対象は2025年1月1日以降に建造契約を締結、または2025年7月1日以降の起工船、2029年1月1日以降の引き渡し船。

●バラスト水管理条約 (BWM) 記録簿

バラスト水記録簿の書式変更に関する改正(IMO決議MEPC369(80))は2025年2月1日に発効する。この改正により、これまでは記録する項目を数字のみで記載していたところ、アルファベットでCodeも同時に記入する必要がある。さらに、IMO決議MEPC.383(81)に従って、BWM用の電子記録簿の使用が2025年10月1日から許可される。電子記録簿は旗国海事当局の承認が必要で、電子BWM記録簿については、IMOが発行したIMO決議MEPC.372(80)のガイダンスを使用する必要がある。BWM条約は2017年に発効、要求されるバラスト水排出時の水質基準を満足するためには、バラスト水処

何よりも「大」自然。

自然との共生を、永続的に。

自然は何より大切な存在。大切に思うものなら必ず目をひきます。地球のパートナーとして、エバーグリーンマリンはこの広い海で、共生、共存、共栄の歩みを、永続的に。

EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

Navigating with You As Always

OOCL navigates today's supply chain challenges together with you, providing high-quality, intelligent solutions for your evolving requirements: on land and sea, from end to end.

OOCL makes every part of your business a part of ours:
We take it personally

OOCL
We take it personally

www.oocl.com



理装置を搭載する必要がある。
 <MARPOL条約（海洋汚染防止条約） 附属書 VI（船舶による大気汚染の防止）>

●大気汚染物質放出規制 海域（ECA）

IMO決議MEPC.261(79)で、2025年5月1日から、地中海が排出規制区域の一部となった。ECAを航行する船舶には、硫黄酸化物（SOx）と粒子状物質（PM）に関するECA規制の順守、硫黄分0.1%の適合燃料の燃焼、または承認されたスクラバー（EGCS、排ガス洗浄装置）の設置が義務付けられる。船舶は、硫黄分を記載した明確なパンカー納品書（BDN）を入手し、これを石油記録簿パートIIに正確に記録する必要がある。また、所要時間を考慮して、燃料切り替えの実行方法を説明した書面による手順を必要とし、燃料システム全体のパイプ



ライン内で適合燃料に完全に切り替えることが義務付けられる。

●さらなる修正

IMO決議MEPC.385(81)に

従ってMARPOL附属書VIにさらなる修正が加えられ、2025年8月1日に発効する予定だ。

●規則 2、14 および付録1は、ガス燃料の定義を明確にするために改訂され、船内のサンプリングポイントはガス/低引火点燃料には適用されないことが明記された。

●規則18は、ガス/低引火点燃料をパンカー納品書（BDN）要件に含めるように改訂された。ガス/低引火点燃料で運航する船舶は、受け取ったBDNにMARPOL附属書VIの付属書に従ってすべての必要な情報が含まれていることを確認する必要がある。

●規則 13.2.2は、蒸気エンジンをディーゼルエンジンに置き換えることが主要な転換であることとみなされることを明確化している。交換用エンジンは窒素酸化物（NOx）に関する規則13に準拠する必要がある。TierIIIエンジンが使用できない場合は、解決策：MEPC.396(81)に沿ってTierIIエンジンを使用でき、旗国海事当局はこれをIMOに報告しなければならない。

●規則 27の修正により、IMOは厳格な機密保持のもと、企業の同意を得て、

船舶の燃料油消費データを分析コンサルタント会社や研究機関と共有することが可能になり、さらに、IMO

に提出する情報に関して付録IXが更新された。これにより、燃料消費量と航海データに関してさらに詳細な情報が得られ、5,000gtを超える船舶は、データ収集

用のSEEMP Part II が新しい更新に合わせて変更されていることを確認する必要がある。

●シップリサイクル条約

2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（通称シップリサイクル条約）は2009年5月に採択。条約の発効後は、500gt以上の全ての船舶にインベントリ

（船舶に存在する有害物質等の概算量と場所を記載した一覧表）の作成と維持管理が義務付けられる。また、所管官庁により承認された船舶リサイクル施設でなければ船舶を解体・リサイクルすることが



できなくなる。
 (1) 15カ国以上締結 (2) 締結国の商船船腹量の合計が40%以上 (3) 締結国の

直近10年における最大年間解体船腹量の合計が締結国の商船船腹量の3%以上、が発効要件となっていたが、2023年6月6日に主要解撤国のバングラデシュと主要旗国のリベリアが批准、さらに11月末にパキスタンが批准したことで、採択から14年かかり発効要件をクリア、2年後の2025年6月26日の発効が決定した。

パナマ運河の通航正常化で一安心も トラUMP氏返還示唆で海運界に波紋

世界の2大 choke point（海上交通の要衝）の一つであるパナマ運河は、23年以降、干ばつによる水位低下で通航が規制されていたが、24年半ばから水位が上がり、秋には通常に戻り一安心、と思いきや、米国のトラUMP次期大統領が運河の通航料が高すぎると、返還を匂わす発言が波紋を広げている。

気候変化が通航左右

パナマ運河は1日あたり最大36隻・ドラフト50ft以下の制限で運用する設計となっているが、2023年に発生したエルニーニョ現象の影響で、運河流域の23年の降雨量がわずか1.85mと、過去の平均2.6mを大きく下回り、これを受け、パナマ運河庁（ACP）が節水のため、2023年に通航を許可する船舶数を徐々に減らし、節水を図ってきた。

23年11月には、通航可能な船舶数を40%から50%削減、世界的なサプライチェーンの混乱と輸送コスト上昇を引き起こした。ただ、2024年5月になり水位が上がり始め、9月から通常の36隻に戻した。

その後もパナマの生命線であるガツウン湖の水位は着実に上昇、また、昨夏からの太平洋赤道域の日付変更線付近から南米沿岸にかけて海面水温が平年よりも低くなり、その状態が1年

程度続くラニーニャ現象のおかげで、25年は水不足は発生しないと予想される。

ACPが発表した2024年度（2023年10月～2024年9月）の通航船隻数は前年度比20.2%減の1万1,240隻で、うち大型商船は21.3%減の9,943隻と大幅に減少した。一方、通航船の大幅な減少にもかかわらず、期中の通行料収入は特別オークション枠の高騰で50億バルボア（50.1億米ドル）で前年比1億8,000万バルボアの増収となった。

トラUMP氏発言の思惑は？

こうしたパナマ運河の通航が正常に戻り、一安心と思っていた矢先、あと数週間で米国の次期大統領に就任するトラUMP氏がパナマ運河の通航料が高すぎると非難、中国が運河の管理に介入しているとし、米国の運河の管理権を再び主張する可能性を示唆したことで海運業界に波紋を広げている。

る。パナマ政府の指導者らはすぐに反発、運河に対する自国の主権を主張、トラUMP氏に発言に拒否反応を示し、メキシコ大統領もパナマ政府を援護射撃した。

パナマ運河は1914年に開通、長らく米国が管理していたが1999年12月31日正午にはACPが管理、通航料を徴収している。

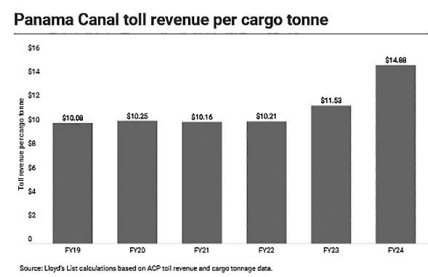
トラUMP氏は米国が運河を返還、管理する権利を主張するが中立条約では永久に中立を保つと謳っているという疑惑も、中国企業が港を含めパナマに大きな権益を持っているのは事実だが、中国が運河の管理に何も携わっていない。また、法外な通航料を徴収するほったくりをただちに中止しろと非難するが、通航料はACPが市場の状況や運営コスト、国際競争などを考え公聴会も開催、利害関係者の意見を踏まえ決めており、確かに通航料は過去1年間で上昇したが、これは気候によるもので料金体系を値



上げたわけではなく、運河の通航が正常化、特別オークション枠の棚ぼた収入もなくなる。

運河を通航する貨物の75%は米国の輸出入貨物だが、通航料を払っているのは、米国以外の船社で、米国の輸出入貨物だけに特別割引料金を適用する法的権限はないとされる。

だとしたら、トラUMP氏がパナマ運河を米国へ返せと示唆したのは、関税で脅しをかける外交ディールとは思惑が違うように思えるが、トラUMP2.0の政策が世界貿易、港湾運営、米国の海洋戦略を再構築する可能性を秘めていることは確かだ。トラUMP氏の海洋への思い入れは注目に値するワイルドカードともいわれる。



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

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 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)

Wednesday, January 1, 2025

© 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。

2025年 元旦

オーシャンコマース



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.

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: <https://www.logix.co.jp/>