

上期コンテナは増加傾向

■世界主要港、ハブ分散化で混雑波及も

世界の主要コンテナ港湾における今年上半期（1～6月）のコンテナ取扱量は、前年同期と比べて増加傾向にある。消費地側の在庫状況が改善したのに加え、消費の活性化や、サプライチェーンの混乱懸念を踏まえた出荷の前倒しにより、荷動きが回復している。他方で、コンテナ貨物量の急増や、コンテナ船のスケジュール遅延の常態化などに伴い港湾側の負荷が高まっており、ハブ港を中心に混雑が悪化している。複数のコンテナ船社はハブ港シフトや分散化を進めるが、結果として混雑が周辺他港にも広がる事態も発生している。港湾によって状況に濃淡はあるものの、しばらくは混雑の影響が続くとの見方が強くなっている。

7月に入り、世界の主要コンテナ港湾が今年上半期におけるコンテナ取り扱い実績を発表し始めている。荷動きの回復を背景に、香港を除いた多くの主要港で前年同期実績を上回る状況となっている。

世界首位となる上海港の今年上半期のコンテナ取扱量は、前年同期比7.5%増の2551万TEUとなり、上半期ベースでは過去最高を更新した。今年に入ってから毎月、前年同月実績を上回っている。世界2位のシンガポール港も6.4%増の2025万TEUと堅調に推移し、上半期ベースでは初めて2000万TEUを上回り、過去最高を記録している。世界3位の寧波舟山港は8.4%増の1916万TEUだった。上位3港の中では最も伸び率が高く、通年では4000万TEUに近づく見通しだ。

北東アジアのハブ港となる韓国・釜山港は5.6%増の1224万TEUとなった。日本発着貨物は減少しているものの、港全体としてはトランシップ貨物が8.3%増の670万TEUと伸び、成長を牽引した。台湾の高雄港は24日時点で上半期実績を公表していないが、1～5月累計では1.8%増となっている。一方で、香港は5.4%減の674万TEUと減少した。

東南アジア港湾は現時点で上半期実績を明らかにしていない港湾が多

いが、マレーシアのポートクランやタングジュンペラパス港は第1四半期（1～3月）実績では前年同期実績を上回っており、その後も堅調に推移している。タイのレムチャバン港においても1～5月累計実績で前年同期比9.2%増と伸びている状況だ。

米国港湾では、ロサンゼルス港が14.4%増の473万TEU、ロングビーチ港が15.0%増の429万TEU、ヒューストン港が12.9%増の210万TEU、シアトル・タコマ港が11.5%増の156万TEU、オークランド港が12.2%増の113万TEUといずれも2ケタ増となった。

欧州港湾では、上位2港となるオランダのロッテルダム港が2.2%増の684万TEU、ベルギーのアントワープ・ブルージュ港が4.1%増の667万TEUとなり、前年同期実績を上回った。

多くの主要港でコンテナ取扱量が増加する一方、足元では港湾混雑がグローバルサプライチェーンの阻害要因となっている。昨年末以降は、紅海情勢の悪化を契機とした航路迂回に伴い、コンテナ船のスケジュール遅延が発生している。海事調査会社シー・インテリジェンスによると、今年に入ってからスケジュール順守率は50%台で推移しており、前年同期と比べて悪化している状況だ。遅延が

常態化すれば、本船の寄港タイミングが集中するケースも増え、船混みが発生する。結果として港湾の荷役効率が低下し、さらなる混雑につながるという悪循環に陥る。一部の港湾では港湾労働者によるストライキなども起こっており、オペレーションに影響が出ている事例も発生している。

港湾混雑は、地中海や中東の港湾、シンガポールやマレーシアなど東南アジアのトランシップハブ港、中国港湾などで問題となった。その後、船社が港湾混雑の影響を抑えるためにハブ港シフトや分散化を図った結果、混雑状況が周辺のハブ港にも波及しつつある。複数の船社関係者は、「各地の港湾混雑の影響は、今後数カ月間にわたって続くだろう」と見通す。

中長期的な視点で見ると、世界の人口は今後も増加し、コンテナ荷動きはさらに成長すると予想される。港湾インフラの脆弱性が、将来的なコンテナ物流のボトルネックになる可能性がある。抜本的な混雑抑制に向けては、港湾インフラの増強やデジタル化などを通じた効率性の飛躍的向上が求められており、各港は取り組みを加速している。船社としても混雑の影響を最小化していくため、ハブ港に自社ターミナルを構築し、優先荷役などで対応する動きがあるほか、ハブ港の分散化を検討する動きも出ている。