



# 2022年 海上コンテナ運賃 予測レポート

---

- 「北米・アジアの港湾事情の解説と予測」
- 「海上運賃の市況動向を読み解く」
- 「2022年の海上運賃市況を予測」

### Q. 日本発北米向けのオールインの海上運賃水準はどれくらいになる？

#### A. (FEU あたり) 北米西岸1万ドル、東岸2万ドル、内陸3万ドルと見ておくべき。

- 👉 アジア域内も市況の混乱が続く。
- 👉 北米西岸港での滞船は過去最大。本船やコンテナ、特にコンテナは（米国）内陸からアジアに戻ってくるのに時間がかかっている。
- 👉 世界的に大幅遅延したスケジュールを改善するため、抜港が行われている。
- 👉 今年（2021年5月改定）の日本の平均SCレート(中長期固定レート)は以前より数倍になったものの、それでも現状の香港発の半額以下。来年（2022年5月改定）の日本のSCレートは跳ね上がる。

**Q. 米国好景気に支えられて海上コンテナ運賃（北米向け）が高騰しているが、いつまで続く？**

**A. 春節に向けて中国からの貨物がかけこみで増え、今は高止まりしているが、春節までは下がらない。もしくは微増すると予想される。**

- ☞ 春節明けに1～2週間、一瞬下がると思われる。また、中国マーケットは毎週上下すると予測される。
- ☞ 新型コロナウイルスの影響もオミクロン株により、さらに減便が起こり、好景気に支えられてというより、混乱に支えられて海上運賃は上昇する。
- ☞ 運賃の上昇は2023年末までは、今の水準以上であると予想していた方が安全。
- ☞ また、2025年以降は新造船とかコンテナの追加分が市場に出てくるとと思われる。

**Q. 中国・アジアからの輸入コンテナ輸送が、スペース不足や運賃高騰などこれまでに類のない現象が発生している。なぜこのようなことが起きているのか？**

**A. 北米に船・コンテナが滞留して、内陸にはコンテナが滞留していて、なかなかアジアに戻ってこれない。それによってアジア域内のコンテナ不足が混乱の要因の一つであるといえる。**

- ☞ ロサンゼルスやロングビーチ港では船が未だ浮いている状態。先に着いた船を優先するのではなく、定期通り着いた船を優先している。早く着いて待たせている船は、とことん待たせていて、運行スケジュールを守っている。
- ☞ アメリカの約40%といわれているロサンゼルスロングビーチ港は、荷役は24時間化で対応しているが、混んでいるから一生懸命やろうというのはアメリカの労働者の中には少ないと思われる。
- ☞ カナダへ逃がす、メキシコ逃がすとかそういった策は有効だと思われるが、そちらも混んでいるので限界がある。
- ☞ 今のうち、使えるルートは使っておいたほうがよい。コロナの混乱が起きる前の7年前の労使交渉も同じだったが、急にカナダ航路を使いたいとなっても、カナダが混みだしたら、例年使ってもらっていて、今まで実績のある荷主を優先する。
- ☞ 来年はカナダもおそらくアメリカと同じ状況になる可能性が高い。

### Q. アジア域内の海上輸送混乱はいつまで続くのか？

#### A. はっきり言って、日本は最優先にスキップする国として扱われている。そのため、今後も混乱はまだまだ続く。

- 👉 日本に寄るときには、東京・名古屋・大阪の3ポートは寄らなければならないし、国内物流のコストが高いので、できるだけ近い港で積みたいと考えられている。3ポート寄ると日本だけで2週間ぐらいかかる。
- 👉 日本をスキップするだけで、まるまる一週間はスキップできる。日本と東南アジアを含めたシェアが3%程なので効率が悪く、寄ることがない。
- 👉 日本発運賃はアメリカ航路の中で世界一安い。
- 👉 最近は船会社自体が荷主を評価している。船会社からすると安定的に荷物を供給してくれる荷主が取引しやすい。
- 👉 貨物を契約通りに、500本であれば500本出してくれるか、ブッキングに偏りがいいのか、そういうところを船会社は見ている。

# ● 香港からロサンゼルスへの料金

香港からロサンゼルスへの料金（ドリュウリー-毎週）      \$ 7,911.50      \$ 7,895.00 (↑ 0.2%) 。      3,870.50ドル (↑ 104.4%) 。



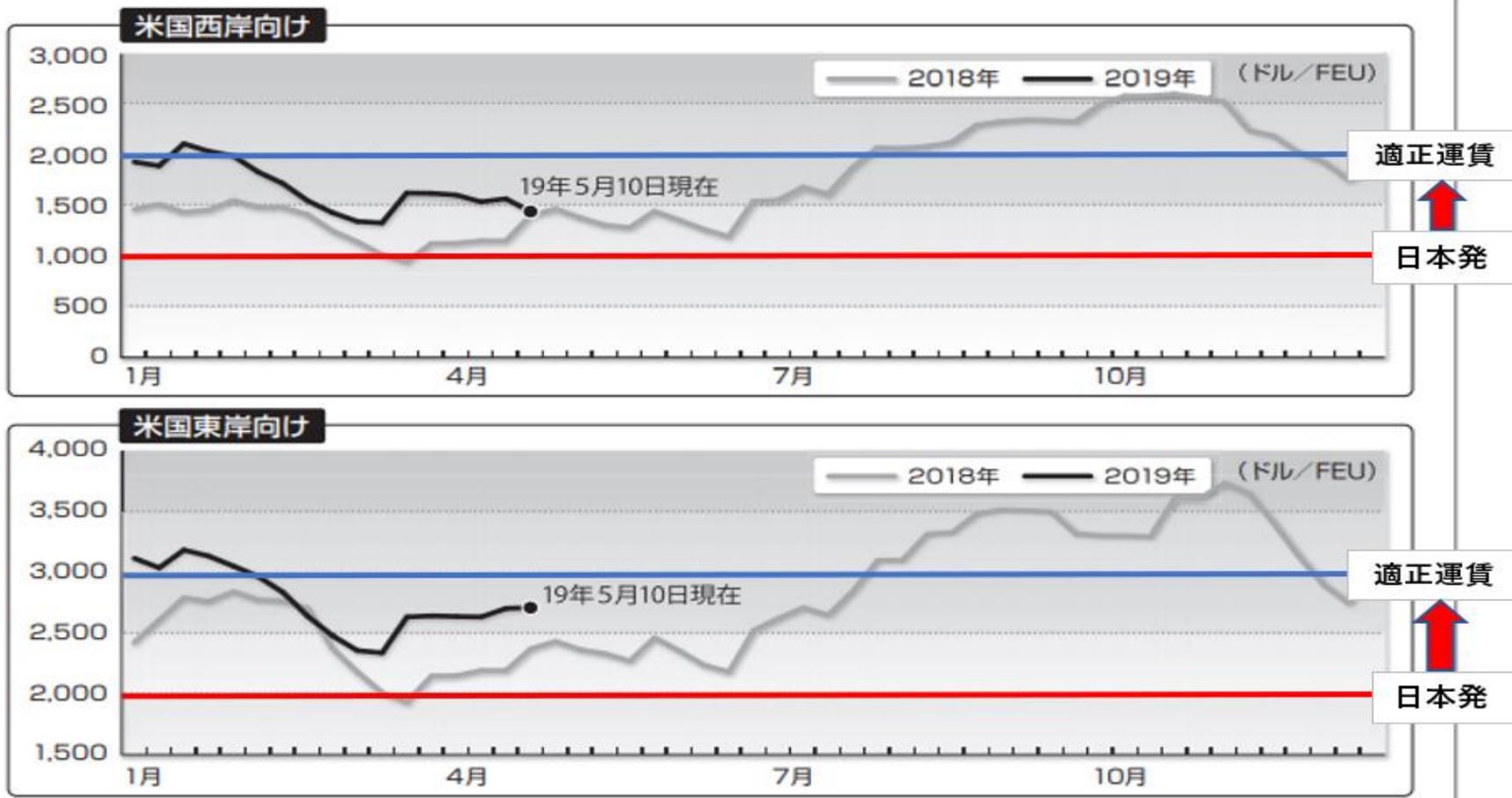
40フィートコンテナあたりの米ドル (FEU)

出典：Drewry Container Freight Rate Insight

香港からロサンゼルスへの公表されているマーケットレート。去年の11月時点で既に4,000ドル。去年の年末から上がって6,000ドル。徐々に上がって今8,000ドルとなっている。赤い線は大手荷主の大体平均の仕入れ価格。日本は約半値で一年間固定している

# ● 上海発米国・欧州向けコンテナ運賃推移

データ・統計 上海発米国・欧州向けコンテナ運賃推移<2019年>



毎週のように中国マーケットは上がり下がりをしており、例えばクリスマス前の10月はピークで、コロナ前でさえ2,500ドル中国に支払っている。東海岸でいうと、3,500ドル以上払っていて、ボトムですら春節後でも西で1,000ドル、東で2000ドル払っている。

### ◆ 日本の海運業界の現状

船会社の視点から日本の海運マーケットを考えると、貨物量および料金面において日本以外のアジア他国のほうが魅力的にみえる。

そのため、日本のアジアにおける貨物量シェアや配船数が年々減っており、結果として日本企業の輸出競争力がさらに低下するという悪循環が生じている。

### ◆ ジャパントラストができること

日米間輸送において、他国と比べて遜色ない適正料金へと牽引し（現時点では海上運賃引き上げが必要）、輸送キャパシティー、輸送の選択肢を確保・安定化させる。

日米間輸送においての様々な生きた情報を提供し、荷主・同業他社・船会社をバックアップする。

**海上コンテナ輸送でお困りの方は、  
まずはジャパントラストにご相談ください！**

# 日米間の海上輸送の司令塔

ハードを一切持たず、独立資本の完全にニュートラルな立場で、荷主はもちろん、海貨業者（CUSTOM BROKER）・倉庫業者・フォワーダー・NVOCCなど同業者も含めて、すべての物流業者と船会社の間に入って最適な物流を提案・構築する

## 日米間の海上輸送に特化したプロフェッショナル集団

### 会社の 特徴

- ・ **経営者**が、創業時取り扱いゼロの状態から営業活動を行い、日米間海上輸送に **23年以上** 従事専念し、日米間トレードを熟知している。
- ・ **駐在員**が **16年以上** 米国に駐在。日米間海上輸送に従事専念したことで米国内物流事情に精通し、物流業者との深いパイプを全米に持つ。
- ・ 名古屋に本社をおく。（トヨタ系荷主の厳しい輸送品質への要求に応えることで、鍛えられてきた）

### サービスの 特徴

- ・ 船腹、トラックの確保は必須とする。（あきらめない、断らない）
- ・ 船会社の立場も十分理解し、荷主に説明責任を果たす。
- ・ 物流情報を能動的・積極的にどこよりも早く発信。（スピードと情報）
- ・ 万が一のトラブル時は、さらなる改善、サービス向上をして、顧客に感動を与える対応をする。