新洋海運　アジア通信

202611

日本発のコンテナ船が積めない？

～アジア航路で進む船積みスペース不足と日本の物流への影響～

最近、日本発のコンテナ貨物で船積みスペースを確保しにくい状況が広がっています。アジア向けを中心に新規予約を停止する船会社が出ており、日本発ベトナム・タイ向けでは、11月末まで満船でキャンセル待ちとなっているケースもあるとの情報があります。では、なぜ日本発の船積みスペースが不足しているのでしょうか。


アジア港の混雑イメージ

■ アジア主要港の混雑が日本にも影響

大きな要因の一つが、上海港をはじめとするアジア主要港の混雑です。旺盛な貨物需要に加え、台風による港湾作業の停止や出荷の集中が重なり、船舶の入港待ちや運航スケジュールの乱れが発生しました。上海港で滞留した船舶や貨物が動き出すと、その影響は釜山や東南アジアなど、次の寄港地にも波及します。結果として、本来日本に寄港する予定だった船の到着が遅れたり、日本発の貨物に割り当てられるスペースが減少したりする状況につながっています。

■ 日本発貨物が後回しになる「買い負け」

もう一つの背景にあるのが、日本発貨物の運賃競争力です。
中国・韓国発と比較して日本発は貨物量が少なく、運賃水準も低いことから、船積みスペースの確保で不利になりやすいと指摘されています。
高い地域の貨物が優先されることで、日本発の貨物が後回しになる、いわゆる「買い負け」が起き船会社にとって、限られたスペースをどの地域の貨物に割り当てるかは、収益にも関わる重要な判断です。
さらに、アジア航路では日本が寄港順の端に位置することも多く、船舶の遅延が大きい場合、日本への寄港を見送って運航スケジュールを立て直すケースもあります。


船社の優先度

■ 荷主企業に求められる早めの輸送計画

こうした状況は、輸出を行う荷主企業にも影響します。希望する船に積載できず出荷が遅れるほか、納期の見直しや代替航路の検討が必要になる場合もあります。早めのブッキングは重要ですが、前航海の遅延や寄港地の混雑などにより、予約した船のスケジュールが変更されることもあり、早期手配だけでは安定した輸送を確保できないのが現状です。
そのため、フォワーダーには、ブッキング後も船会社の運航情報を継続的に確認し、状況の変化をいち早くお客様へ伝えるとともに、遅延や船積み変更が発生した際には、代替船や航路を検討する柔軟な対応力が求められます。
日本発の船積みスペース不足は、一時的な港湾混雑だけでなく、日本発貨物の運賃競争力や航路の構造的な問題も関係しています。今後も状況を注視し、荷主企業とフォワーダーが連携して安定した物流を確保することが重要になります。

新洋海運の強み

木材物流のさらなる成長へ。製材品輸出への取り組み

新洋海運の住宅関連事業部では、これまで製材品を中心とした木材の輸入業務に長年取り組んできました。海外から日本へ木材を安定して届けるため、船積み手配から通関、国内輸送まで、貨物の特性やお客様のニーズに合わせた物流サービスを提供しています。近年では、これまで輸入業務で培ってきた経験とノウハウを活かし、製材品の輸出にも積極的に取り組んでいます。日本国内で生産された製材品を海外へ届けるため、輸出に関する船積み手配や各種手続きなど、幅広い物流ニーズに対応しています。
従来の輸入を中心とした事業に加え、輸出にも対応することで、木材物流におけるサービスの幅を広げています。輸入と輸出の双方に携わることは、新たな取引機会の創出だけでなく、国内外のお客様との関係強化にもつながります。今後も住宅関連事業部と海外事業部が連携し、それぞれの経験や強みを活かしながら、木材の国際物流における新たな需要を取り込み、お客様の多様なニーズに応えてまいります。


製材品輸出