

コンテナ運賃の指標と物価に与える影響の整理

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 20220127

日本海事センター 企画研究部

研究員 後藤 洋政

1. はじめに

2020 年下半期より需給ひっ迫を受け、主要航路を中心に海上コンテナ運賃が高騰しており、19 年以前と比べ依然として高い水準での推移が続いている。この背景には複数の要因が重なっており、当初は 21 年の春節明けに一段落するのではないかといった見通しもみられたにもかかわらず、その時期は後ろ倒しを繰り返し現在に至っている。

一般的にコンテナ貨物の価値に占めるコンテナ運賃の割合は低く、米ホフストラ大学のロドリグ教授によると、最も低いのは中価格帯の衣類でその値は 0.1%-0.6%、最も高いのは組み立て済みの家具でその値は 1.8%-13.8% である。¹しかし、コンテナ不足や港湾混雑といった事象も発生し、コンテナ運賃の高騰と合わせ輸出入における遅延や機会確保の困難さが課題となった。原材料の調達、製造現場や陸上輸送の機能低下などを含むコロナ禍によるサプライチェーンの混乱は長期化しており、幅広い業界に影響を与えている。また、サプライチェーンの混乱は米国を中心とした物価上昇の要因のひとつと認識されており、値上げや欠品など日常生活にも影響が及んでいる。

本稿では、代表的なコンテナ運賃の指標について、発表機関、指標の定義、対象航路などの情報を整理し、直近の推移を報告する。そして、海上運賃の変動が物価上昇率に与える影響を分析した文献をレビューし、内容を説明するとともに今後の見通しをまとめる。

2. 代表的なコンテナ運賃の指標

・ドゥルーリー

ドゥルーリーは英国の調査会社で、海上輸送、海運市況など海事分野を中心とした調査分析およびコンサルティングサービスを提供している。毎月発行の「Container Freight Rate Insight」では、港湾間および地域間のコンテナ運賃を公表している。

このコンテナ運賃は一般的なドライコンテナが対象であり、20 フィートおよび 40 フィートそれぞれのスポット運賃が把握可能である。また、ベースレートに加え、発着港湾のターミナルハンドリングチャージ (THC) や燃料費調整係数 (BAF) など各種サーチャージが含まれる。同社はフォワーダーから「海運会社に支払った代表的な運賃」を収集し、平均額を発表している。

対象港湾は、アフリカ、ヨーロッパ、東・東南アジア、中東、北米、オセアニア、南米、南アジアの主要港湾であり、港湾ペアは 700 を超える。地域間の総合運賃指数も公表しており、アジア・北米間 (往復)、アジア・欧州間 (往復)、大西洋間 (往復)、アジア域内ならびにグローバル、東西航路のデータが存在する。

図1および図2は、地域間総合運賃指数の推移を示している。図1は、グローバル、東西航路、アジア発の運賃指数で、20年後半から徐々に高騰し21年4月にかけて一段落したものの、スエズ運河座礁事故の影響などを受けて再び秋口まで急騰した後やや下落し現在に至る。図2のアジア着およびアジア域内に関しては20年から緩やかに高騰しており、上昇率では図1と比べ低いものの、19年と比較して高い運賃水準を維持している。

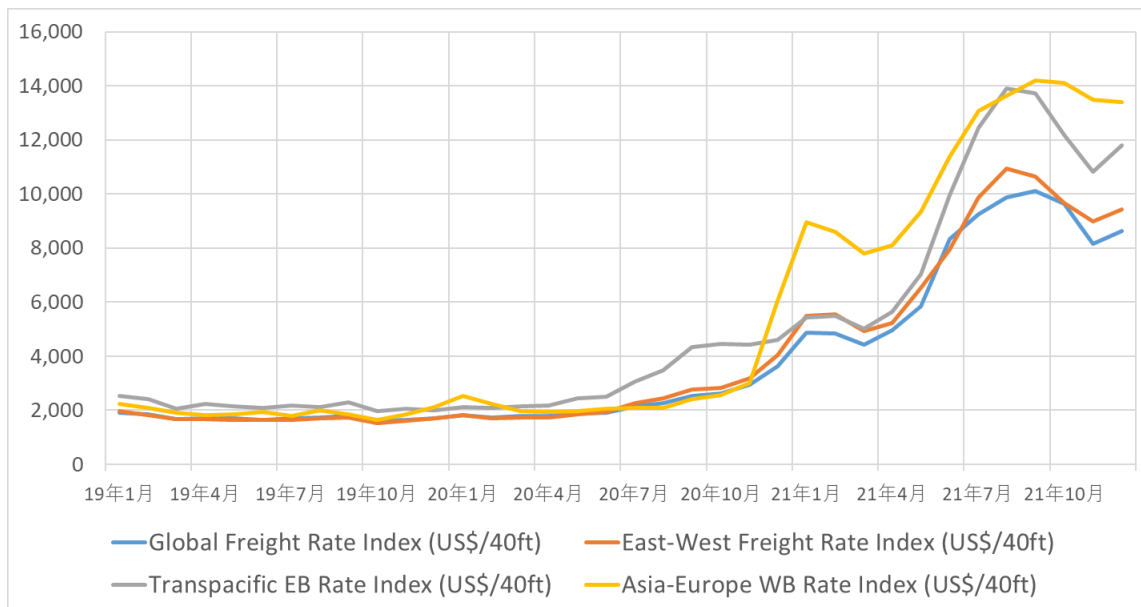


図1 Drewry のコンテナ運賃指数の推移① (2019年1月～2021年12月) 単位：USドル/FEU
(出所) Drewry ”Container Freight Rate Insight”

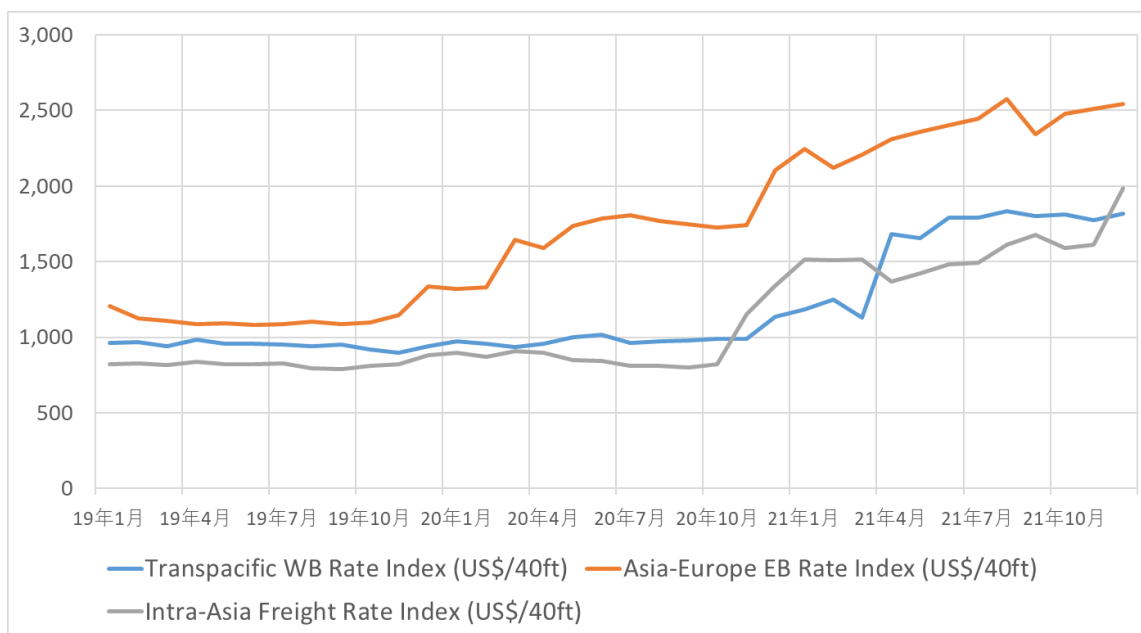


図2 Drewry のコンテナ運賃指数の推移② (2019年1月～2021年12月) 単位：USドル/FEU
(出所) Drewry ”Container Freight Rate Insight”

・上海航運交易所

上海航運交易所は、中国交通運輸部と上海市が 96 年に設立した機関で、中国における海運市場の振興と活性化を主な目的としている。Web サイトでは、コンテナ、ドライバルク、タンカーなど中国発着の様々な海運市況を公表しており、コンテナ運賃の代表的な指標である CCFI（中国輸出コンテナ運賃指数）および SCFI（上海輸出コンテナ運賃指数）は、幅広く参照されている。

CCFI は中国発のコンテナ運賃指数であり、1998 年 1 月 1 日を 1,000 とした運賃指数を毎週公表している。総合指数と日本、欧州、北米西岸、北米東岸、韓国、東南アジア、地中海、オーストラリア・ニュージーランド、南アフリカ、南米、東西アフリカ、ペルシャ湾・紅海向け航路の運賃指数があり、対象となる中国側港湾は、大連、天津、青島、上海、南京、寧波、厦門、福州、深セン、広州の 10 港である。運賃情報は、国内外の海運会社 22 社による委員会によって収集されており、スポット運賃と契約運賃の両方が含まれている。

SCFI は上海港発のコンテナ運賃指数であり、2009 年 10 月 16 日を 1,000 とした総合指数と日本（主要港）、欧州（主要港）、北米西岸（主要港）、北米東岸（主要港）、韓国（釜山）、東南アジア（シンガポール）、地中海（主要港）、オーストラリア・ニュージーランド（メルボルン）、南アフリカ（ダーバン）、南米（サントス）、東西アフリカ（ラゴス）、ペルシャ湾・紅海（ドバイ）向け航路の 20 フィートコンテナあたりのスポット運賃（北米西岸と北米東岸は 40 フィートコンテナ）を毎週公表している。この運賃には、BAF、通貨調整係数（CAF）やピークシーズンサーチャージ（PSS）などが含まれるが、発着港湾の THC は含まれない。運賃情報は、国内外の海運会社 22 社とフォワーダー 26 社が報告するデータにもとづいている。

・フレイトス

フレイトスは香港の企業で、国際貨物市場のオンラインプラットフォームサービスを提供している。Web サイトでは、2018 年からバルチック海運取引所と共同でコンテナ運賃情報である **Freightos Baltic Index (FBX)** を公表している。

FBX は、世界の主要 12 航路におけるコンテナ運賃とこれらを各航路の荷動き量シェアで加重平均したグローバル運賃から構成されている。対象航路は、中国/東アジア・北米西岸間（往復）、中国/東アジア・北米東岸間（往復）、中国/東アジア・北欧州間（往復）、中国/東アジア・地中海間（往復）、北米東岸・北欧州間（往復）、欧州発南米東岸着、欧州発南米西岸着である。一般的な 40 フィートドライコンテナを対象としたスポット運賃であり、BAF、CAF、PSS など各種サーチャージが含まれるが、発着港湾での料金や通関費用は含まれない。同社は海運会社、フォワーダー、NVOCC から運賃情報を収集しており、運賃データは毎日更新される。

・ゼネタ

ゼネタはノルウェーの企業で、海上および航空貨物市場の分析やプラットフォームを提供している。Web サイトでは、コンテナ運賃情報である **Xeneta Shipping Index by Compass (XSI-C)** を公表している。

XSI-C は、世界の主要 8 航路におけるコンテナ運賃から構成されている。対象航路は、東アジア・北欧州間（往復）、東アジア・米国西岸間（往復）、東アジア発南米東岸着、北欧州・米国東岸間（往復）、北欧州発南米東岸着である。一般的な 40 フィートのドライコンテナを対象としたスポット運賃であり、各種サーチャージが含まれている。THC に関しては航路ごとに取り扱いが異なり、発着地港湾における THC を含むのは北欧州発米国東岸着、発着地港湾における THC を含むのは北欧州発東アジア着と北欧州発南米東岸着、着地港湾における THC を含むのは米国西岸発東アジア着、米国東岸発北欧州着と東アジア発米国西岸着、いずれも含まないのは東アジア発北欧州着と東アジア発南米東岸着である。同社は海運会社、フォワーダーから運賃情報を収集しており、運賃データは毎日更新される。

・CTS

Container Trades Statistics はかつて欧州定航協会 (ELAA) の子会社であった英国の企業で、現在は世界の海上コンテナ荷動き量データの取りまとめおよび提供を主なサービスとしている。毎月、地域間コンテナ運賃指数の公表もしており、有料で 2008 年を 100 とした運賃指数データを Web サイト上にて提供している。世界の 7 地域（オセアニア、欧州、東・東南アジア、南アジア・中東、北米、中南米、サブサハラアフリカ）、計 49 ペアの運賃指数およびグローバル運賃指数が存在する。

3. 海上運賃変動が物価上昇率に与える影響を分析した文献

カンザシティ連銀のレポートは、輸送費用の変動が米国のインフレに与える影響を推計している。分析では輸送費用としてコンテナ船用船料を用いており、2016 年第 3 四半期に輸送費用が前年比 15% 上昇し、それが 1 年にわたって継続した場合、2017 年のコアインフレ率がおよそ 0.1% ポイント押し上げられるとしている。² また、輸送費用上昇が続くことで、輸入物価指数が低くても、コアインフレ率に上昇圧力がかかる可能性があるとして指摘している。

OECD は、エコノミック・アウトルック 2021 第 1 号内で、コンテナ運賃と OECD 諸国におけるインフレを論じている。推計によると、2021 年第 1 四半期におけるコンテナ運賃が前年比 50% 上昇し、1 年にわたって継続した場合、来四半期の輸入物価上昇率を 2.5% ポイント引き上げ、1 年後は 2.0% ポイント引き上げるとしている。また、消費者物価へのパススルーも推計しており、輸入物価上昇率が 10% ポイント上昇すると消費者物価上昇率は 0.26% ポイント上昇するとしている。³

UNCTAD が毎年発行する「Review of Maritime Transport」の 2021 年版では、コンテ

ナ運賃の高騰と経済への影響を分析している。主要な結果として、現在のコンテナ運賃の水準が 23 年まで継続した場合、23 年までの間に世界の輸入物価指数が 10.6%上昇し、消費者物価指数が 1.5%上昇する可能性があると分析している。⁴また、品目別でも分析を実施しており、コンピュータなどの電子機器は 11.4%、家具、衣類はそれぞれ 10.2%の価格上昇につながると推計している。

なお、日本ロジスティクスシステム協会の 2021 年度物流コスト調査によると、売上高物流コスト比率は 5.70%（全業種平均、物流コストには輸送、保管、包装、荷役、管理費を含む）である。19 年度は 4.91%、20 年度は 5.38%と年々上昇しており、わが国においても世界的なサプライチェーンの混乱は、各産業に影響が及んでいると考えられる。

4. おわりに

本稿では、代表的なコンテナ運賃指標の情報を取りまとめるとともに、輸送費用と物価の関係を分析した先行研究を調査した。その結果、海上運賃の変動が物価に与える影響は一定程度存在することが明らかとなった。

22 年においてもサプライチェーンの混乱は続いており、オミクロン株の感染拡大など依然として先行きは不透明である。昨年は、複数の船社によるスポット運賃の値上げ停止といった動きがみられたものの、契約運賃は上昇傾向にあるうえ、本年は北米西岸港湾における労使協約の改定が予定されている。過去の改定時にみられたような交渉の長期化が発生した場合、国際物流のさらなる混乱が生じることも想定される。

物価の変動要因として、原油価格、原材料の高騰、為替レート、労働市場、需要ショック、金融政策など様々な要因があげられるものの、企業物価指数の上昇は続いており、わが国におけるコンテナ運賃含む輸送費用と物価の関係を分析することは今後の課題としたい。また、昨年韓国では関税庁が韓国発輸出海上コンテナ運賃統計の公表を開始し、今後輸入および航空貨物における運賃統計を公表する計画である。一方、わが国において海上コンテナの輸出入に係る運賃情報の公的な統計資料は公表されていない。現在は、本稿で述べた情報などを参照しなければならないことやわが国港湾に関連するデータが乏しいこともあり、今後こうした統計の整備が必要であると考えられる。

¹ <https://transportgeography.org/contents/chapter5/intermodal-transportation-containerization/container-shipping-costs-value/>

² Herriford, T., E. Johnson, N. Sly, and A. Lee Smith (2016), “How Does a Rise in International Shipping Costs Affect U.S. Inflation?” Macro Bulletin, Federal Reserve Bank of Kansas City.

³ OECD (2021), “Rising container shipping costs could push up near-term inflation in OECD countries”, OECD Economic Outlook No 109 (Edition 2021/1), Chapter 1, Box 1.3.

⁴ UNCTAD (2021), “Review of Maritime Transport 2021”