

## ●2023 年データの考察

### ①アジア⇄米国間コンテナ貨物輸送量

＜米国内小売業の在庫量増加等の影響により、全体的に減少傾向＞

- ・ アジア各国の輸出量は、前年の 1,880 万 TEU から 11%減少し、1,670 万 TEU となった。微増した韓国を除いて各国ともに減少し、最も絶対量の多い中国発貨物は 1,140 万 TEU から 12%減の 990 万 TEU に、増加を続けていたベトナム発貨物は 250 万 TEU から 220 万 TEU になり、過去 10 年で初めての減少（-11%）となった。アジア各国の輸出量の減少傾向については、新型コロナウイルスの流行や国際情勢（ウクライナ、中東等）によるサプライチェーンのリスクを踏まえ、アメリカ国内において小売業の在庫量が増えていたことが要因の 1 つとして考えられる。中国については、2018 年頃からの米中貿易摩擦、長期的には製造業の ASEAN・インドへのシフトの影響があるとみられる。ベトナムについては、国内の経済成長の鈍化が背景にあると考えられる。
- ・ アジア各国の輸入量は、前年の 513 万 TEU から 1%減少して 508 万 TEU となった。2017 年（610 万 TEU）以降は減少が続いており、当時より 100 万 TEU 程度減っている。国別で最もシェアの大きい中国が米国との貿易摩擦で貿易量を減少させ、ドル高によって各国の米国からの輸入が減少したことが考えられる。

### ②日本⇄米国間コンテナ貨物輸送量（米国東西岸別）

＜コロナ流行時の米国西岸港湾混雑により東岸シェアが上昇＞

- ・ 日本からの輸出量は、前年の 64 万 TEU からやや減って 61 万 TEU となった。西岸／東岸のシェアは 70%/26%で前年からはほぼ横ばいであったが、長期的に見ると東岸シェアが上昇傾向にあり、2013 年の 16%から 10 ポイント増加している。特に 2020～2022 年頃については、新型コロナウイルスの流行に起因する海運スケジュールの混乱が生じ、米国西岸港湾において船舶の顕著な混雑が発生したことが、東岸シェアの増加の要因の 1 つと考えられる。なお、2023 年もそのシェアは前年同水準となった。
- ・ 日本への輸入量は、前年の 68 万 TEU から 62 万 TEU となった。2023 年は 1 年間で概ね 130 円／ドルから 140 円／ドルにドル高・円安が進展し、輸入量の押し下げ圧力があつたものと考えられる。なお、西岸／東岸のシェアは 81%/16%で、前年と比べると東岸シェアが減少したが、長期的に見ると概ね横ばいである。

### ③日本⇄米国間コンテナ貨物輸送量（トランシップ経路別）

＜東岸直行航路開設により直行率上昇＞

- ・ 日本からの輸出については、米国東岸行きの直行率が 2022 年は 3.4%と低迷していたが、2023 年は 14.2%に回復した。これは 2021 年夏頃から無くなっていた日本－米国東岸の定期直行航路が、2023 年 3 月に CMA-CGM により開設されたことが要因として挙げ

られる。なお、米国西岸行きの直行率は 87%であり、過去 10 年にわたり 9 割前後の高い水準を維持している。

- ・ 日本への輸入について、米国西岸発の直行率は 91.7%から 2.4%上昇して 94.1%となった。米国東岸発は昨年と同じく低調であったが、上述した直行航路（航路名：CBX、東回り世界一周航路）において横浜港はアジア→米国の輸送時（太平洋、パナマ運河経由）のアジア側の最終寄港地であり、米国→アジアの輸送時（大西洋、スエズ運河経由）は横浜港が最初寄港地ではないため、東岸からの輸入貨物の直行率が上昇しなかったものと考えられる。

・