

COVID-19 感染症が海運に与えた影響

2020年11月4日

公財) 国際港湾協会協力財団

富田就将

船員交代問題 - CRISIS



- ・ 即時交代が必要な乗船中船員 15万人
- ・ 契約延長を余儀なくされている船員 25万人
- 合計 40万人
- ・ 乗船待機中の船員 40万人

リスク

- ・ 肉体的・精神的疲労とくにメンタルヘルス
- ・ 待機中は無給またはないし微々たる収入
- ・ 船員プールのひっ迫



本船の安全運航・海上輸送への支障

船員の乗船期間

- ILO 海上労働条約（MARITIME LABOUR CONVENTION 2006） MLC 2006
最長連続乗船期間は12か月未満
- 休暇の1か月を含めるか否かで11か月～13か月と運用には差がある
豪州は最大11か月
- 通常は6か月から9か月の連続乗船のあと休暇ないし期間契約満了
- 乗組員 20数名／隻 交代は積港／揚港／ドック入渠時 数回に分けて交代を行う
- 主要船員供給国 中国・フィリピン・インドネシア・ロシア・ウクライナ・インド
- 2015 世界の船員 約 1,647,500人(BIMCO) 日本人外航船員 2,188人（国土交通省）
- PSC（Port State Control）の検査対象－違反行為はDetention（出航差止）
- 豪州海洋安全局（AMSA）3月MLC2006規定違反でもDetentionの対象としないとしたが
7月－10月は最大連続乗船期間14か月＋Detentionの対象とするに変更
- 日本の場合検疫法、出入国管理法で入港（入域）を拒否できる根拠がない

船員交代をめぐる国際的な動き

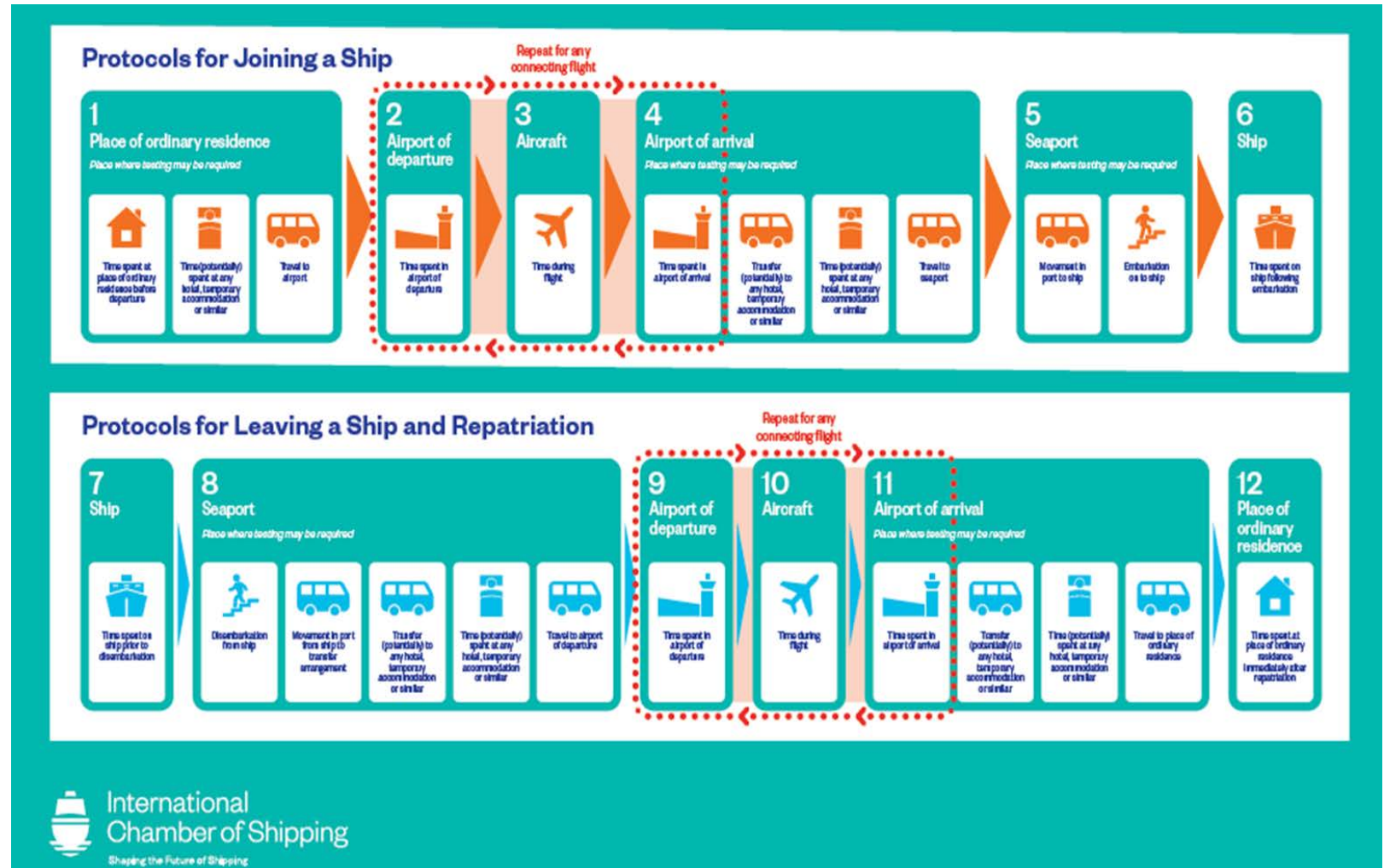
・3月IMO 感染症を乗り越えて海運サービスを提供を継続することが大切であり船員はその前線に立つというメッセージを発信

・5月IMO 乗下船に関わる12ステップのプロトコルを発表 船員も医療従事者に準じる<キーワーカー>であると位置づけ円滑な協力を要請 ILO WHOも同調

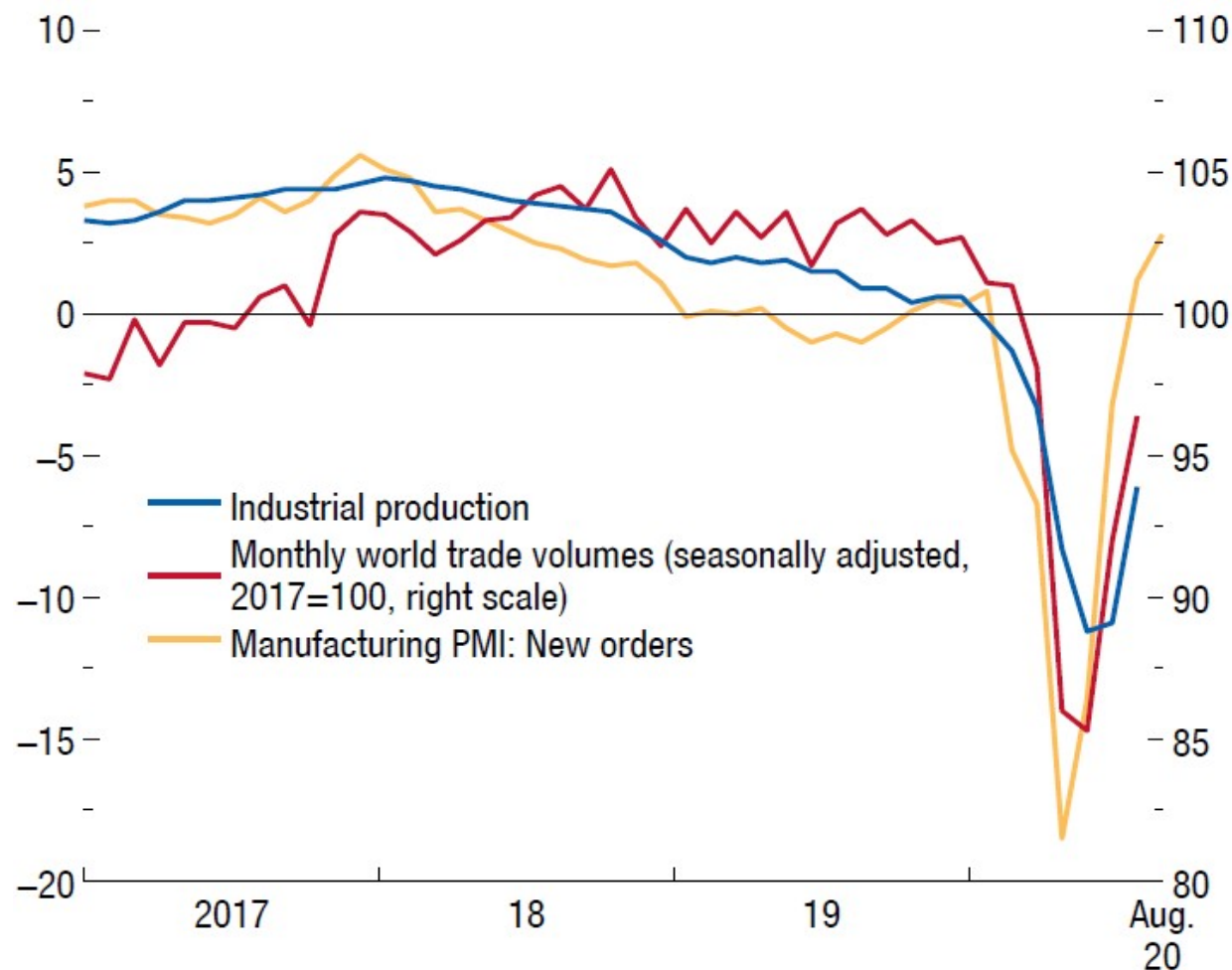
・5月ICS 感染予防のガイダンス 2.1版を公表し、諸外国によるポートクリアランス（入港許可）遅延、乗組員変更を含む船員乗下船阻止(Prevent)、荷役阻止(Prevent)、燃料水食糧の積込阻止(Prevent)等の事例を報告

- ・7月船員交代に関する国際海事サミット開催
- ・8月ローマ教皇が船員交代問題に懸念表明
- ・9月24日 中国が交代基準を厳格化

・9月16日10月3日 豪州ポートヘッドランド港フィリピンで船員交代した直後の鉄鉱石運搬船（ケープサイズ）が入港後のPCR検査で乗組員の多数が陽性反応、西豪州政府首相感染者乗船船舶の強制出港を検討



世界経済の動き - 主要指数



IMF GDP 予測 ▲ 4.4%

・ 2020 Q2 中国のロックダウン後 4月からの経済活動再開回復が政府支援によるインフラ（鉄道・空港等）整備を中心として成長回復が予測以上に強力

・ 米国 EUは2020 Q2 歴史的落込みとなったが、政府の家計支援策により予測したほどは悪くはなかった 外食やエンターテインメントなどのサービスに振り向けなかった消費需要は医療機器やリモートワーク浸透にともなう電気機器 住宅関連品ガーデニング用品ゲーム類 玩具 衣類などコンテナで輸送されるモノに需要が向かった

・ Q3からはサービス消費も上向く

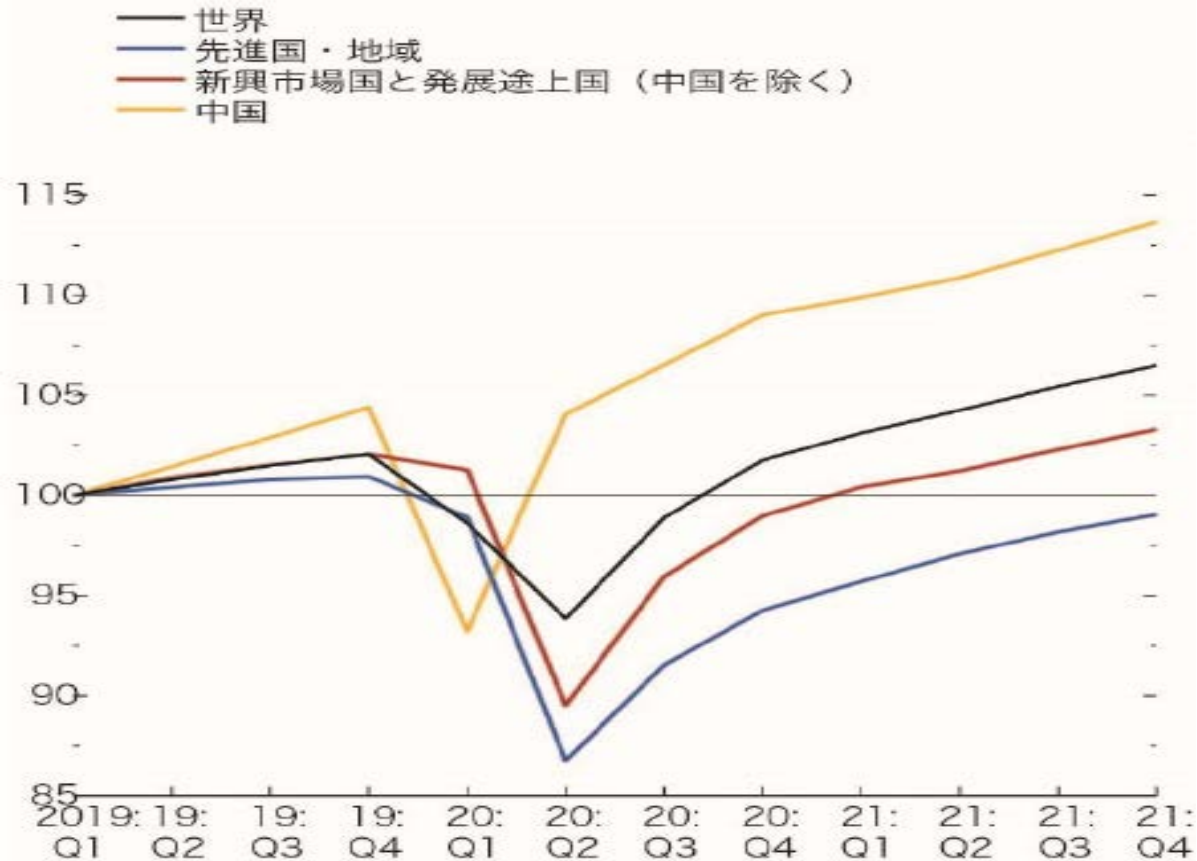
・ 投資活動は全世界で縮小

・ 感染拡大継続（メキシコ等）Q4以降再拡大の様相（米国・欧州）

GDP予測

IMF 6月2020 ▲ 4.9% 10月▲ 4.4%

(2019:Q1 = 100)



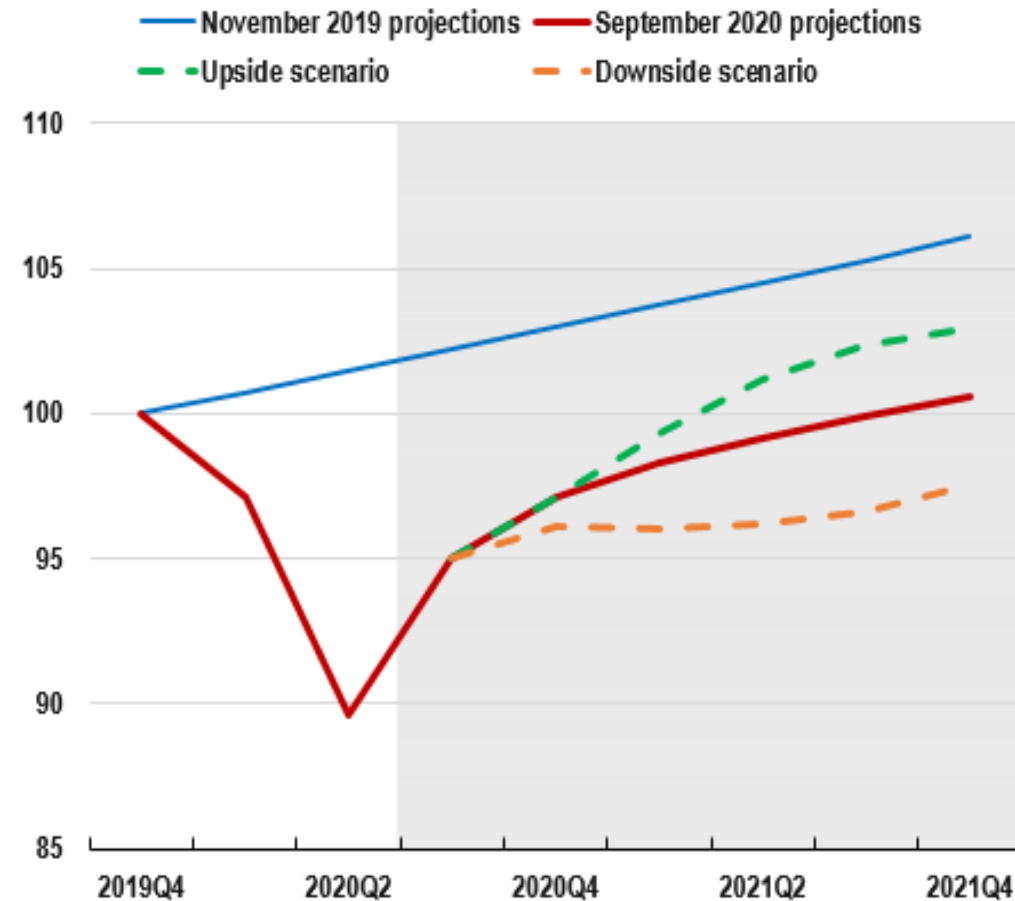
出所：IMF職員による試算

	World	Advanced	Emerging	China
2019:Q1	100.0	100.0	100.0	100.0
2019:Q2	100.8	100.4	100.9	101.4
2019:Q3	101.5	100.8	101.5	102.9
2019:Q4	102.1	100.9	102.1	104.4
2020:Q1	98.6	98.9	101.3	93.2
2020:Q2	93.8	86.8	89.5	104.1
2020:Q3	98.9	91.5	96.0	106.5
2020:Q4	101.8	94.3	99.0	109.0
2021:Q1	103.1	95.7	100.4	109.9
2021:Q2	104.3	97.1	101.2	110.9
2021:Q3	105.4	98.2	102.3	112.2
2021:Q4	106.5	99.1	103.3	113.7

出所 IMF World Economic Outlook June 2020

GDP 予測

OECD ▲ 4.5 %

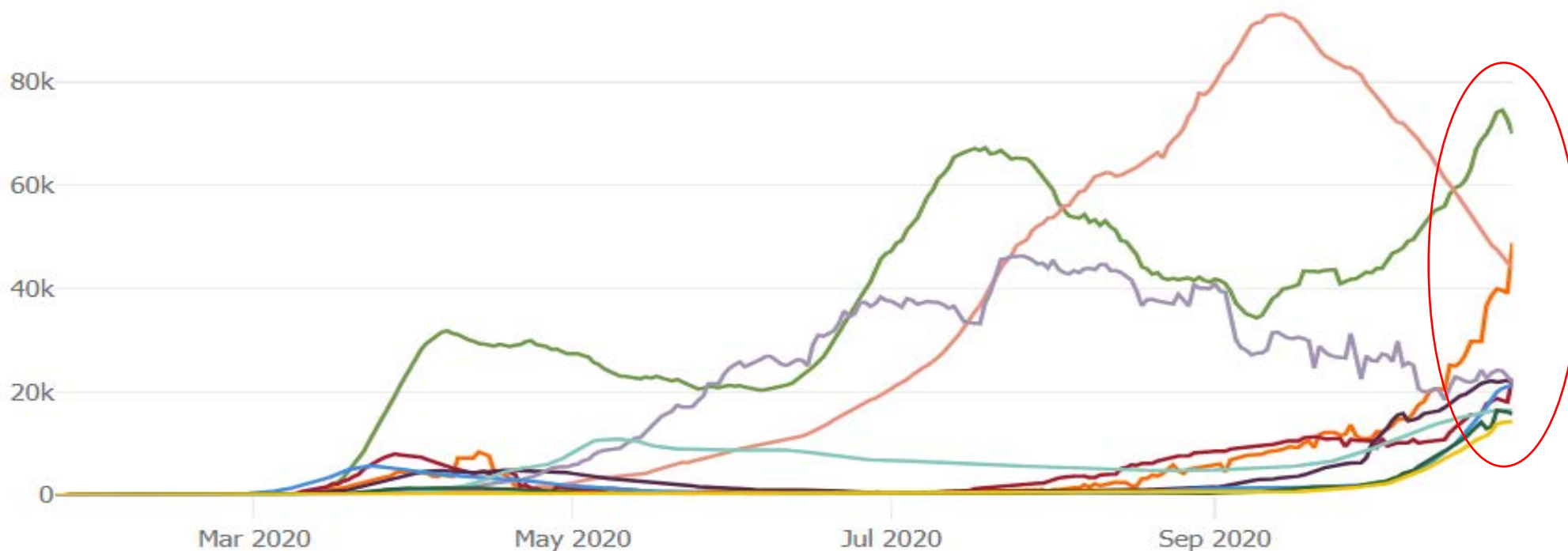


	November 2019 projected	September 2020 projected	Upside scenario	Downside scenario
2019Q4	100.0	100.0		
2020Q1	100.7	97.2		
2020Q2	101.4	89.8		
2020Q3	102.2	95.0	95.0	95.0
2020Q4	102.9	97.1	97.1	96.1
2021Q1	103.7	98.3	99.3	96.0
2021Q2	104.5	99.1	101.1	96.2
2021Q3	105.3	99.9	102.4	96.6
2021Q4	106.1	100.6	102.9	97.5

OECD Interim Economic Assessment September 2020

COVID-19 Critical Trends

Daily confirmed new cases (7-day moving average)

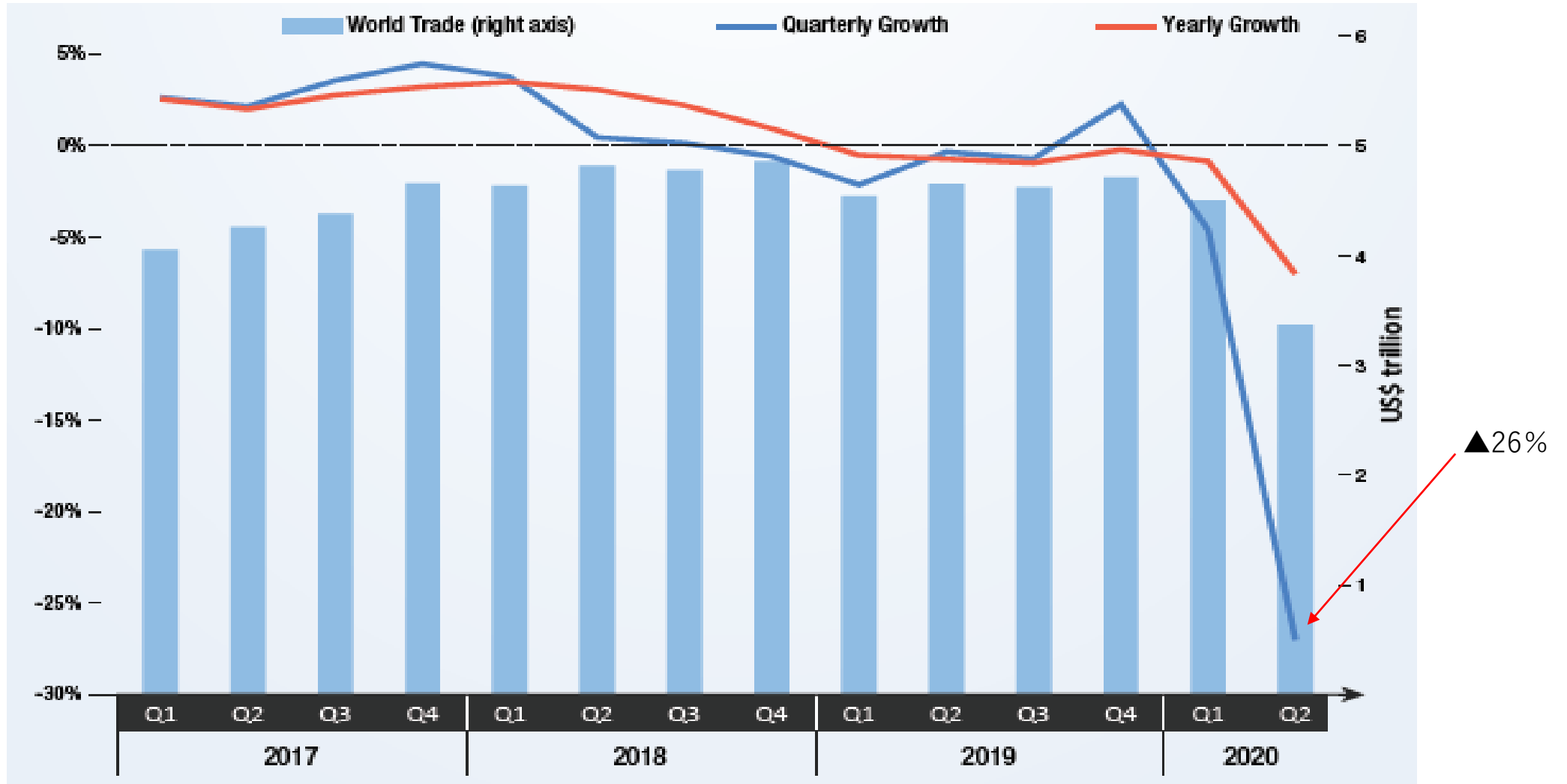


Click any country below to hide/show from the graph:

- | | | | |
|----------------|--------|-------|--------|
| US | France | India | Spain |
| United Kingdom | Brazil | Italy | Russia |
| Belgium | Poland | | |

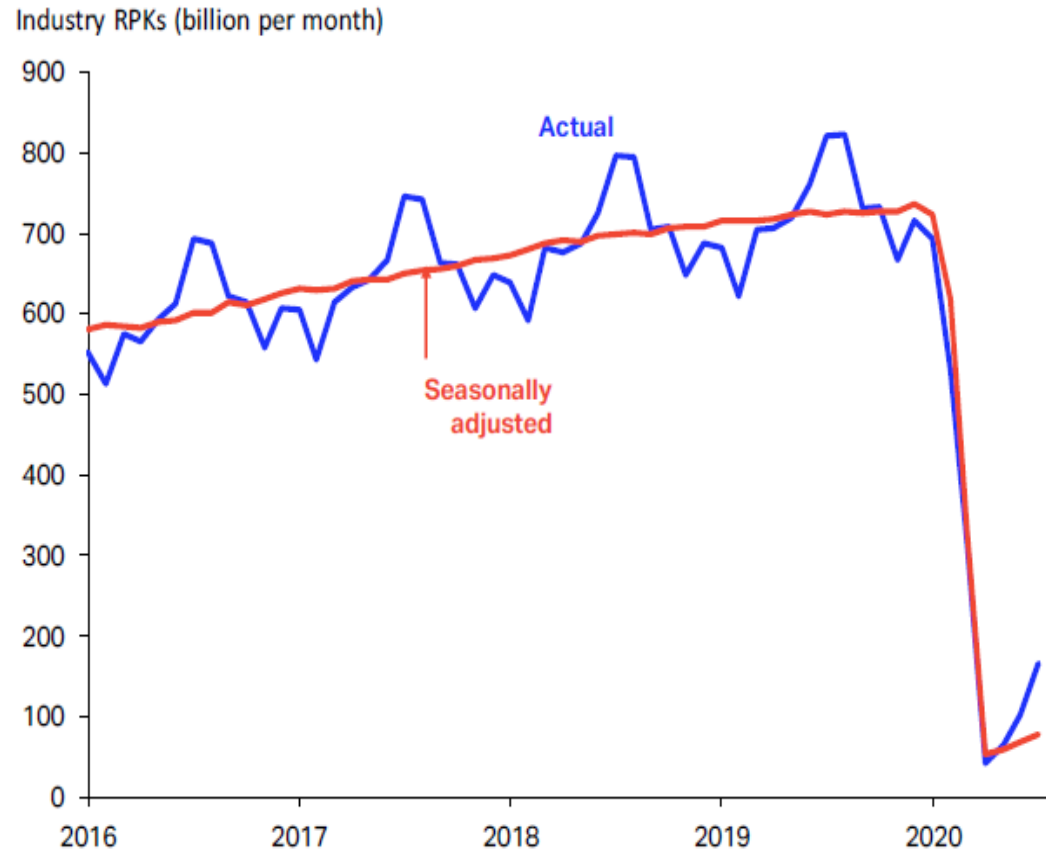
World Trade Volume Q1-Q2 2020

UNCTAD 2Q ▲ 26% UNCTAD Global Trade Update June 2020



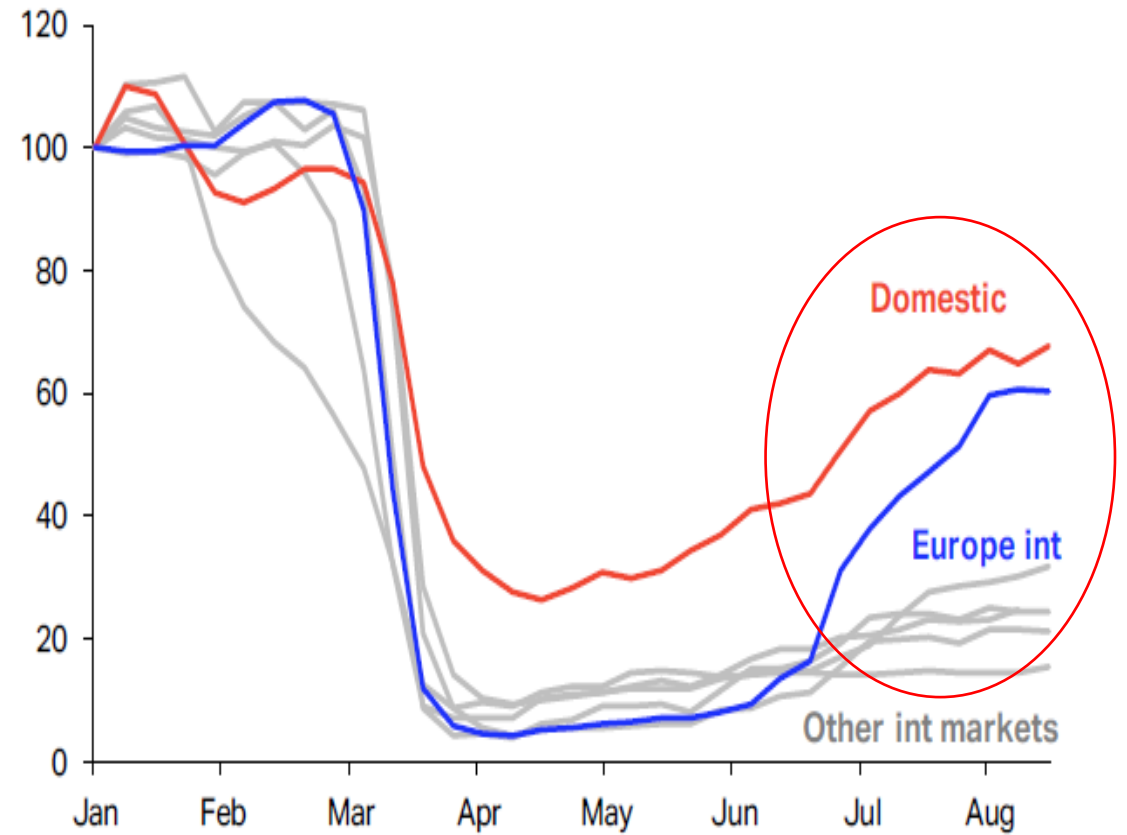
航空機業界（旅客）

旅客キロ (revenue passenger kilometers)



出所 IATA RKP 6月▲ 86.8% 7月▲ 79.8%

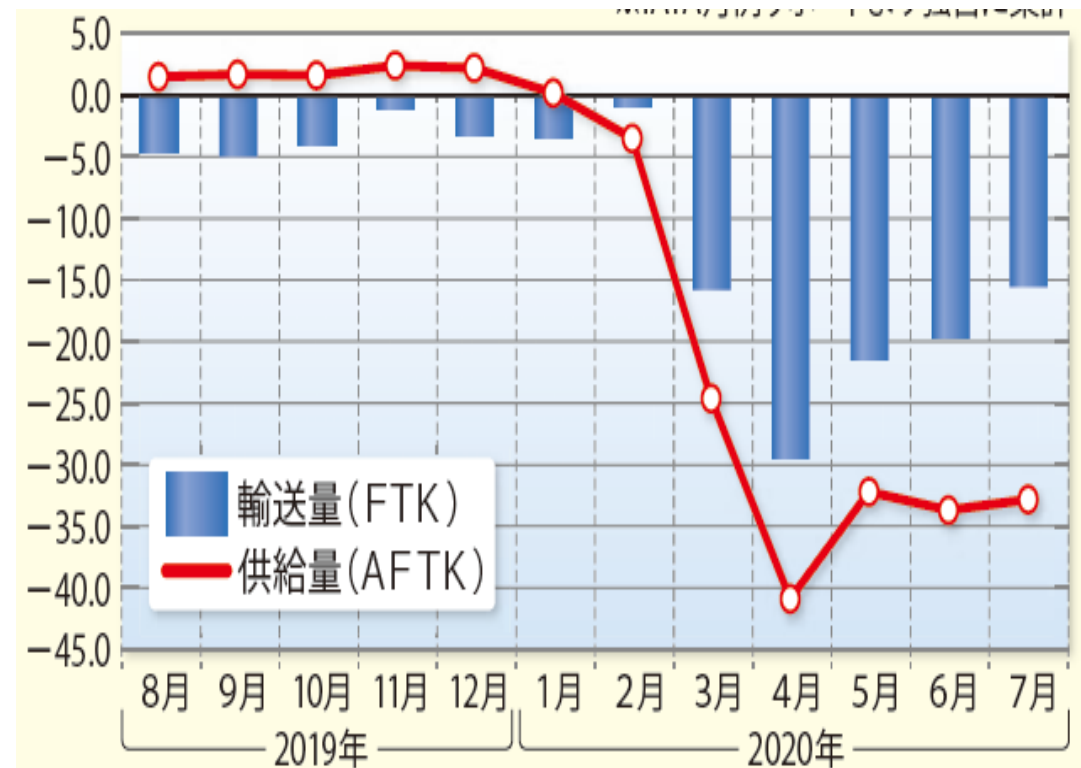
フライト数 (Weekly flights indexed 2nd week =100)



Europe international : The Schengen Area

航空機業界（国際貨物）

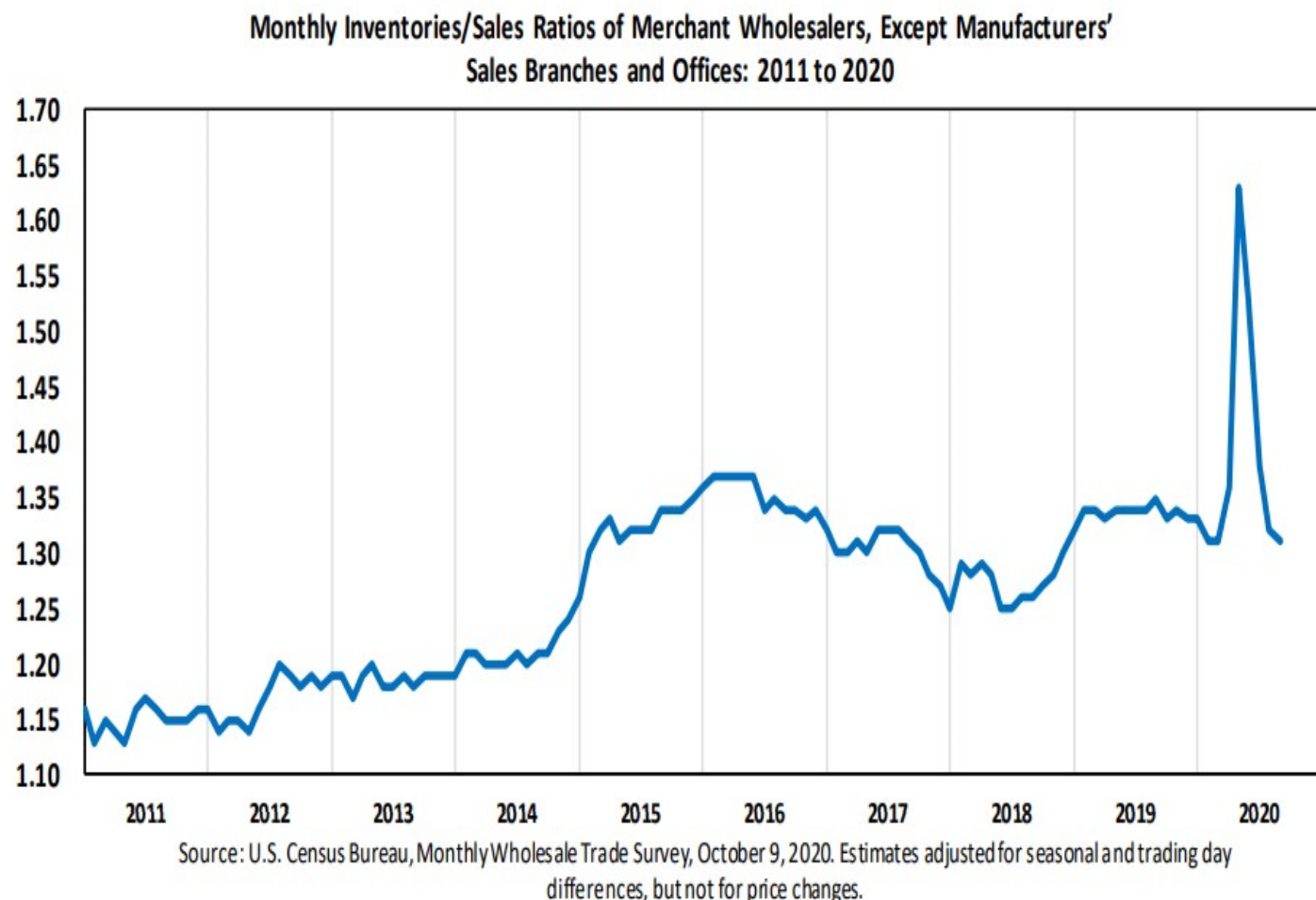
- トンキロベース
- 4月貨物量は▲30%弱
- 製造業購買担当者景気指数が重要なドライバーとなる
- 9月上旬現在16,000機が運航停止し係留されている
- 約2,300機が旅客貨物便として運航され、そのうち150機の座席が撤去された



出所 デイリーカーゴ IATA 月例レポートから独自集計

米国在庫販売比率

- 在庫販売比率
月初在庫高／当月売上高
- 8月卸売売上額
4,866 億ドル
前月比 + 1.4 %
前年同月比 ▲ 2.3 %
- 8月卸売在庫額
6,355 億ドル
前月比 + 0.4 %
前年同月比 ▲ 5.2 %
- 在庫販売比率
1.31
前年同月 1.35



過剰

品薄

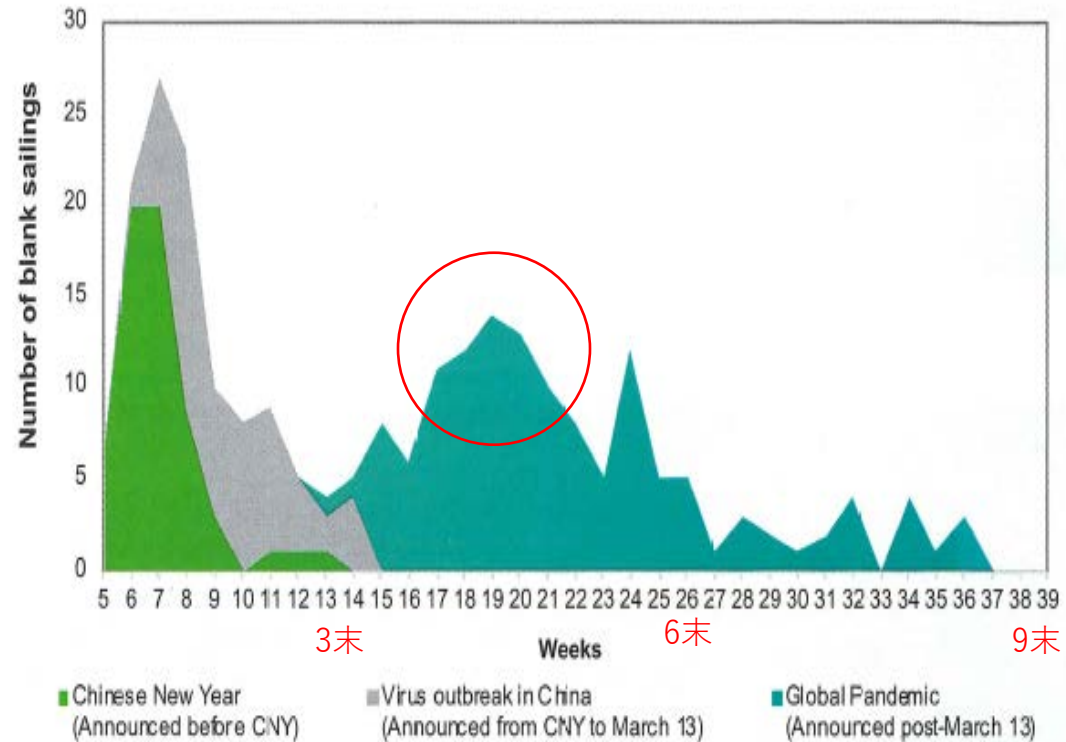
ロックダウン期間の船社対応

- アジア／欧州　アジア／北米
航路を中心に係船
欠航＝Blank Sailingsの採用
- 解撤（スクラップ）傭船契約
終了
- 喜望峰回りでアジアに向かう
航路の選択
4月
欧州航路
CMA CGM
北米東岸航路東航
Ocean Network Express



Blank Sailings

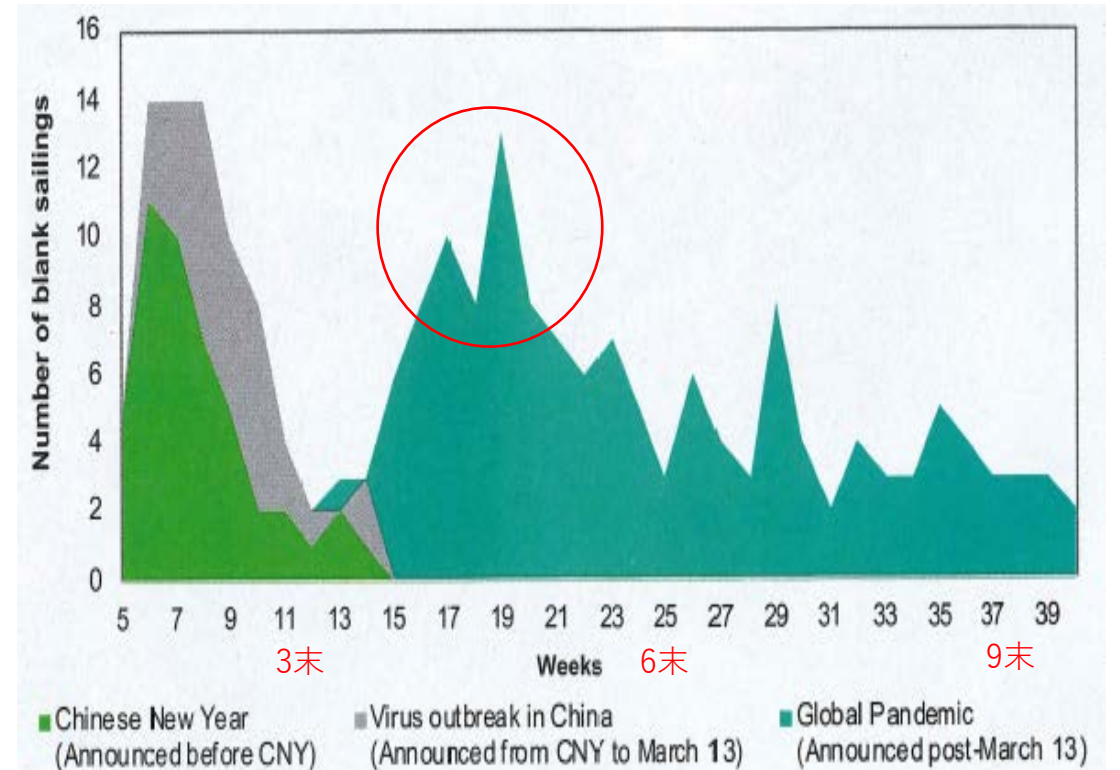
アジア北米航路



Source: Sea-Intelligence

© 2020 IHS Markit

アジア欧州航路

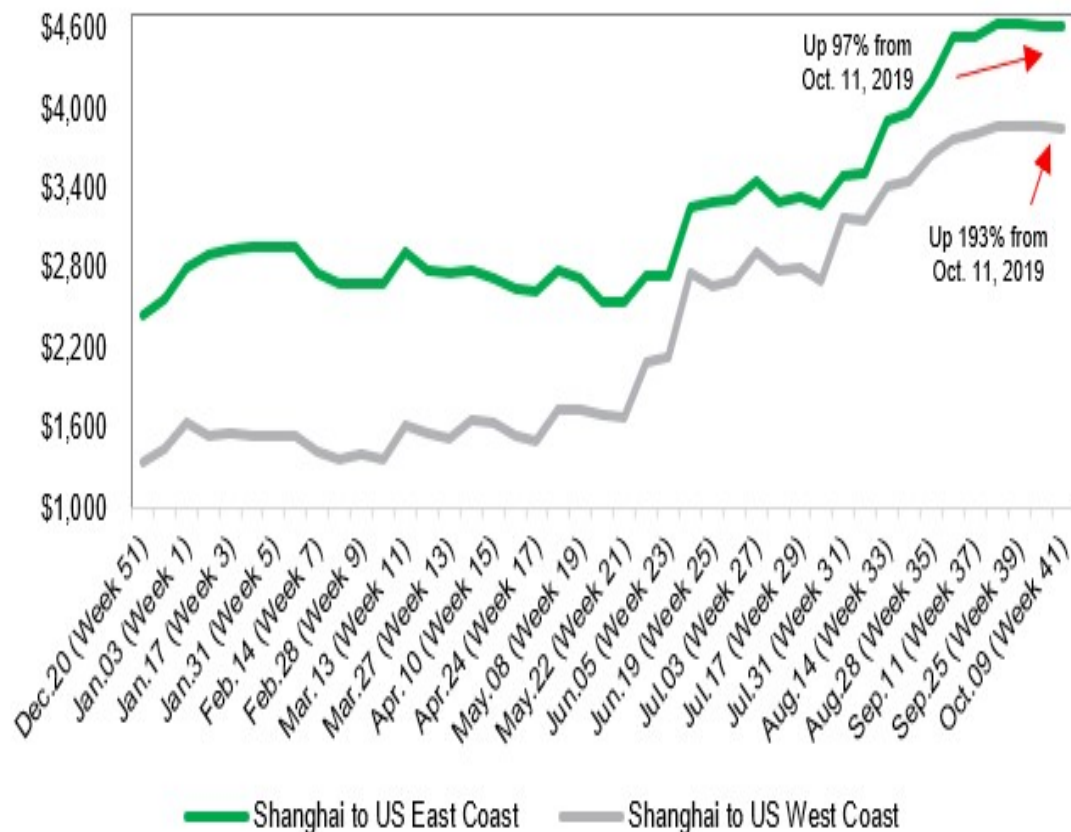


Source: Sea-Intelligence

© 2020 IHS Markit

コンテナスポット運賃の推移

Shanghai Containerized Freight Index rate per FEU



Source: Shanghai Shipping Exchange

© 2020 IHS Markit

アジア北米運賃

Asia-Northern Europe*

Asia-Mediterranean*



Source : Shanghai Shipping Exchange/Lloyds List

アジア北欧州運賃

コンテナ荷動き

- 1月－5月のコンテナ荷動きは前年比7%減少も中国の回復は5月下旬からと早く6月には輸出量1%増加
- Q2からの北米欧州向けトレードの回復顕著 例 LA+LB スループット
Q2 3.71百万TEU Q3 4.96百万TEU(前年比+20% Q2比較+33%)
- 財政支援あり休暇需要準備+ 地政学的 天候不順 感染症第二波を警戒した自衛手段として予備的な在庫を厚くしようとしたのではと推測
- 上海 シンガポール 香港 釜山など主要アジアトランシッパハブ港で20%から30%のコンテナが積み残し
- 空コンの不足
- LA+LB でヤードオペレーションが混乱しヤード混雑が発生
トラックワーカーとりわけスキルフルなクレーンオペレーター不足
- 10月27日現在サンペドロ湾内コンテナ船33隻うち26隻着岸7隻沖待ち

RWI/ISL Container Throughput Index, index (2015 = 100)¹



Container throughput index 出所 Mckinsey & Company

独占禁止法の視点

米国

- ・ FMC (Federal Maritime Commission) 米連邦国海事委員会
- ・ 外国船社や船社間の協定が、1984年米国海運法および1998年米国改正海事法に違反しないし反競争的か否かの監視等を目的とする
- ・ コミッショナー5名 7月初旬 2名のコミッショナーがBlank Sailingsの状況に“満足しているわけではない 競争が保障されているかどうかを注視したいと発言

中国

- ・ 中国交通部が9月11日関係14船社代表を招き“コンサルテーション”を実施
- ・ 翌週 COSCO が予定していた値上げとBlank Sailingsの中止を発表

EU

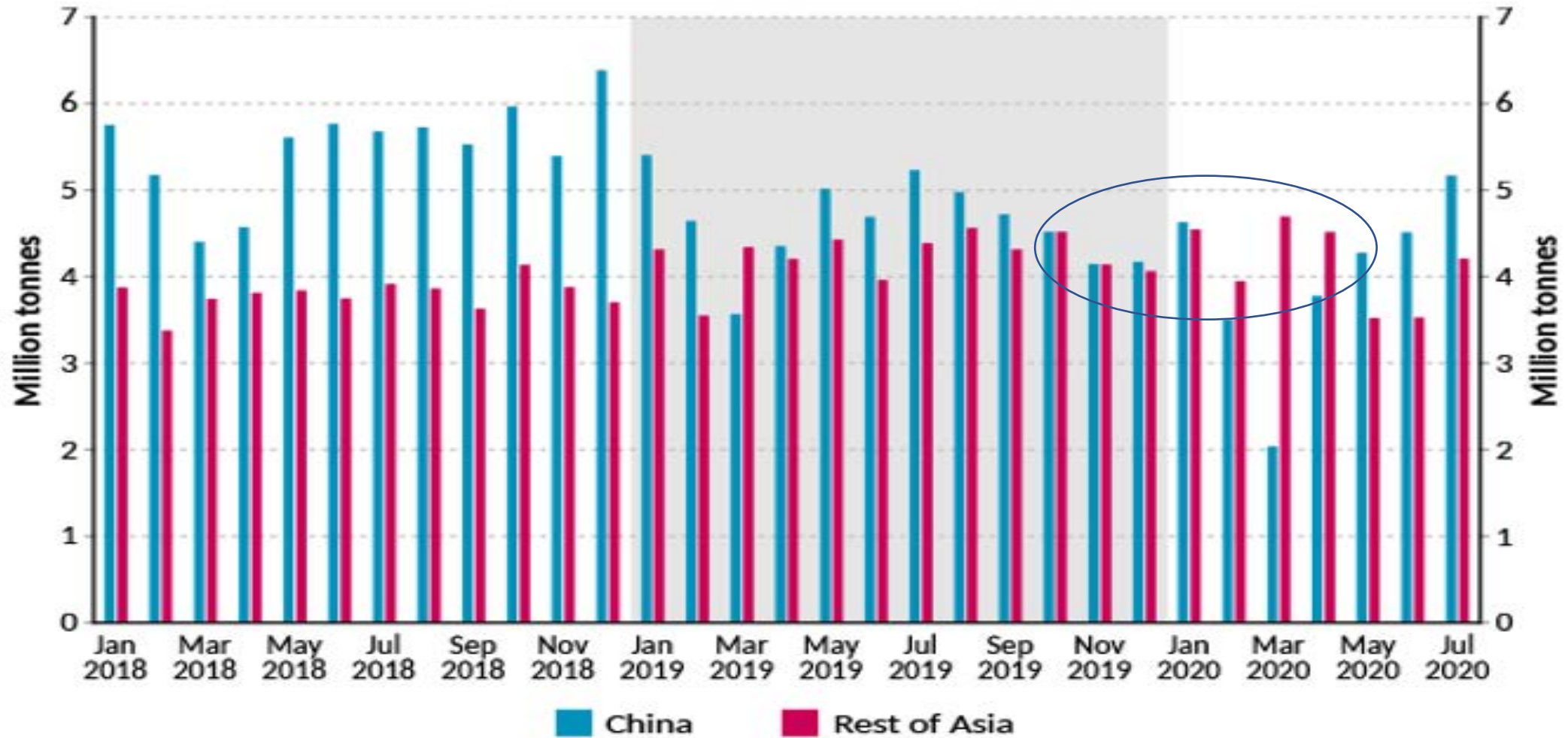
- ・ 現在のところ不明

OECD (ITF:International Transport Forum)

- ・ Blank Sailings = 船腹輸送量調整を共同行為 (**Joint efforts** of container lines to eliminate capacity through **a coordinated strategy**)として問題視
- ・ フランス・韓国・台湾はコンテナ船社へ政府財政支援をしていると指摘

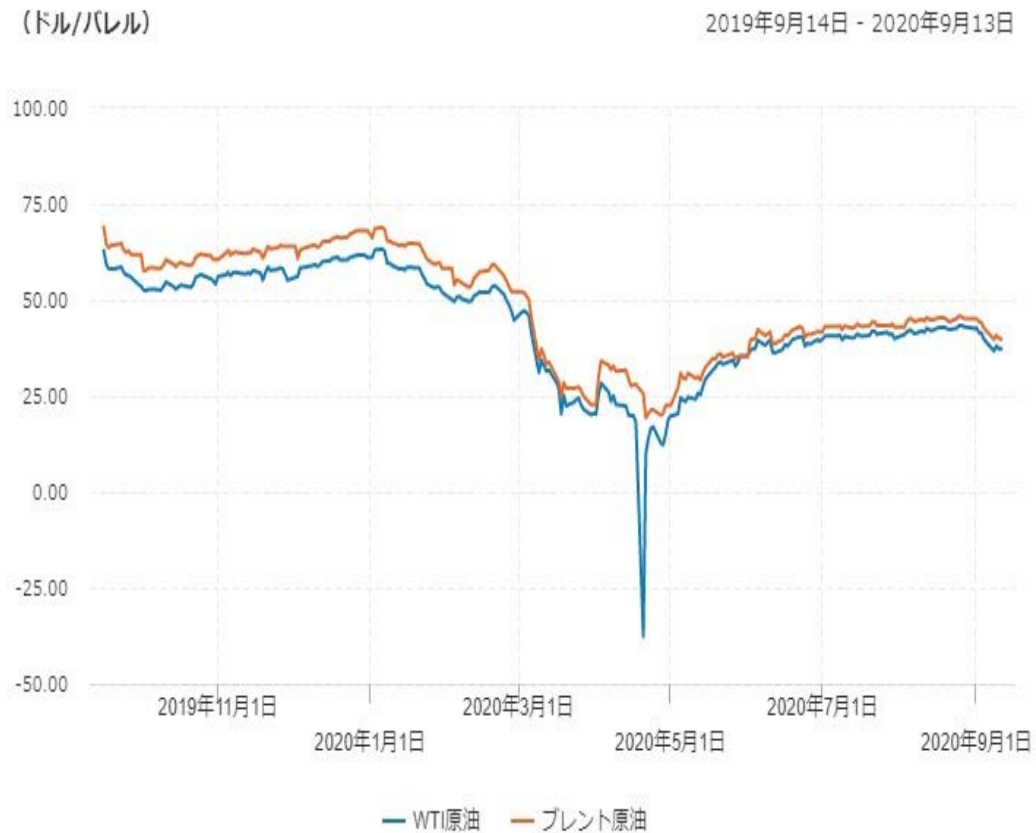
China + ONE

US containerised imports from Asia
2018-2020

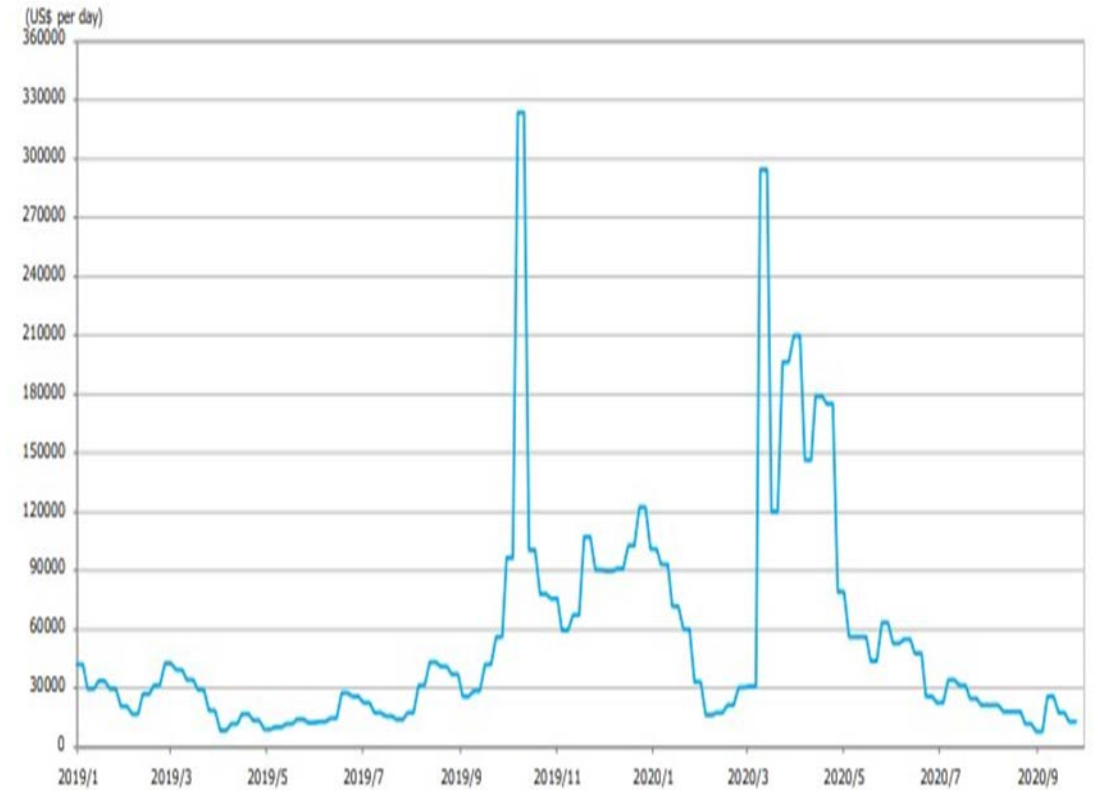


Source: BIMCO, US Census Bureau

原油・石油製品

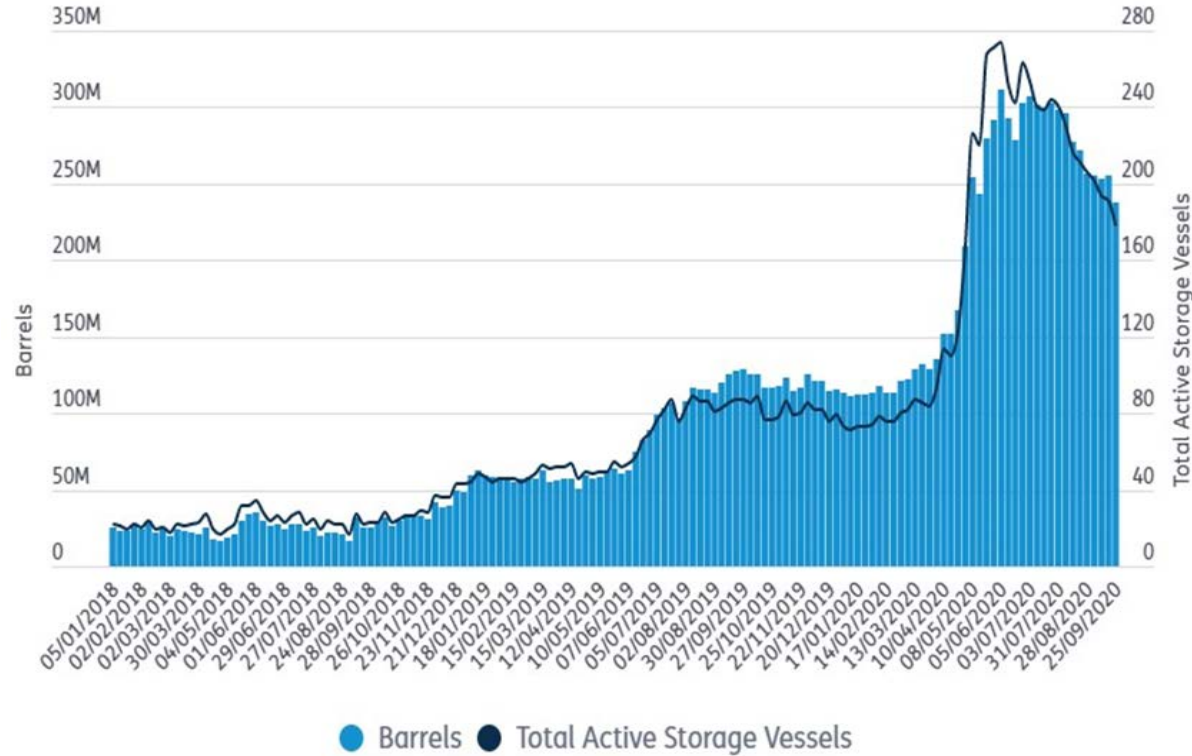


出所 ENEOSホールディングス株式会社



出所 商船三井 マーケットデータ VLCC市況（傭船料）

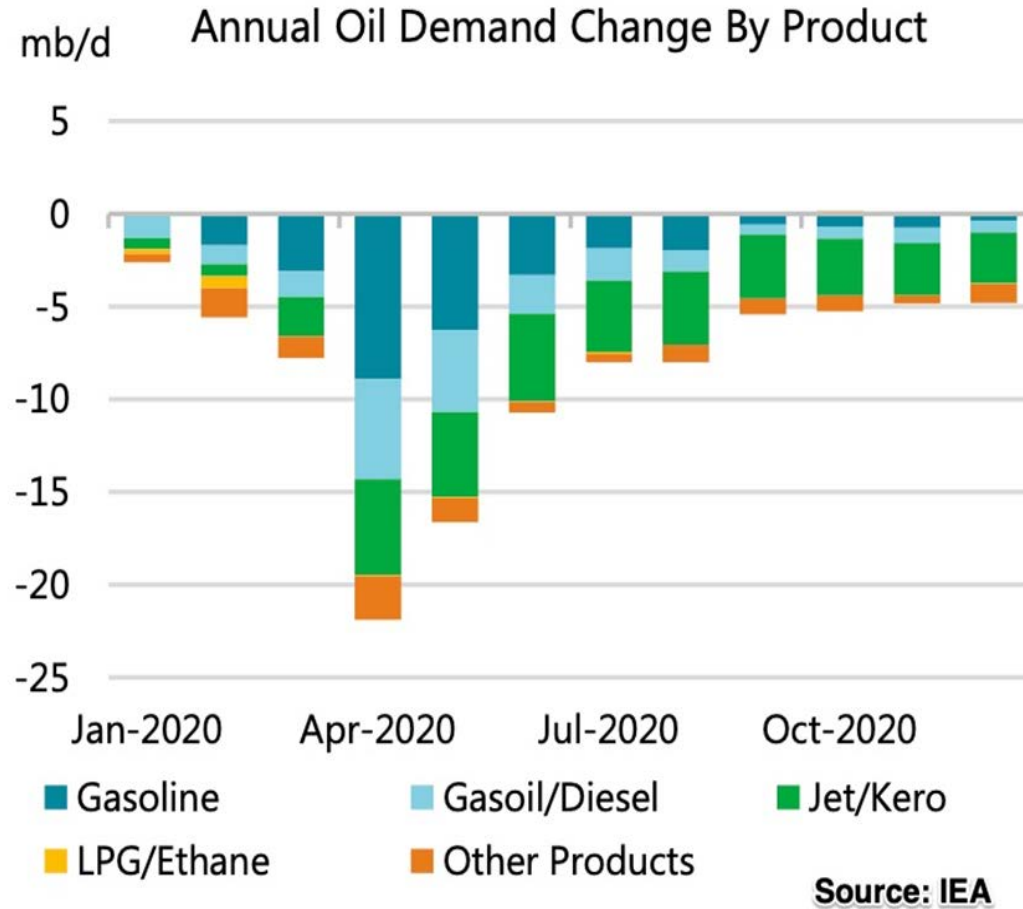
原油・石油製品



石油トレーダーや中国が記録的に安値となったスポット原油と原油タンカーを短期傭船し洋上備蓄や備蓄用輸入に回した結果原油タンカー市況は急騰し中国諸港では滞船が発生した

出所 Lloyds List Intelligence Short term floating storage

石油製品 - 交通用燃料中心に縮小



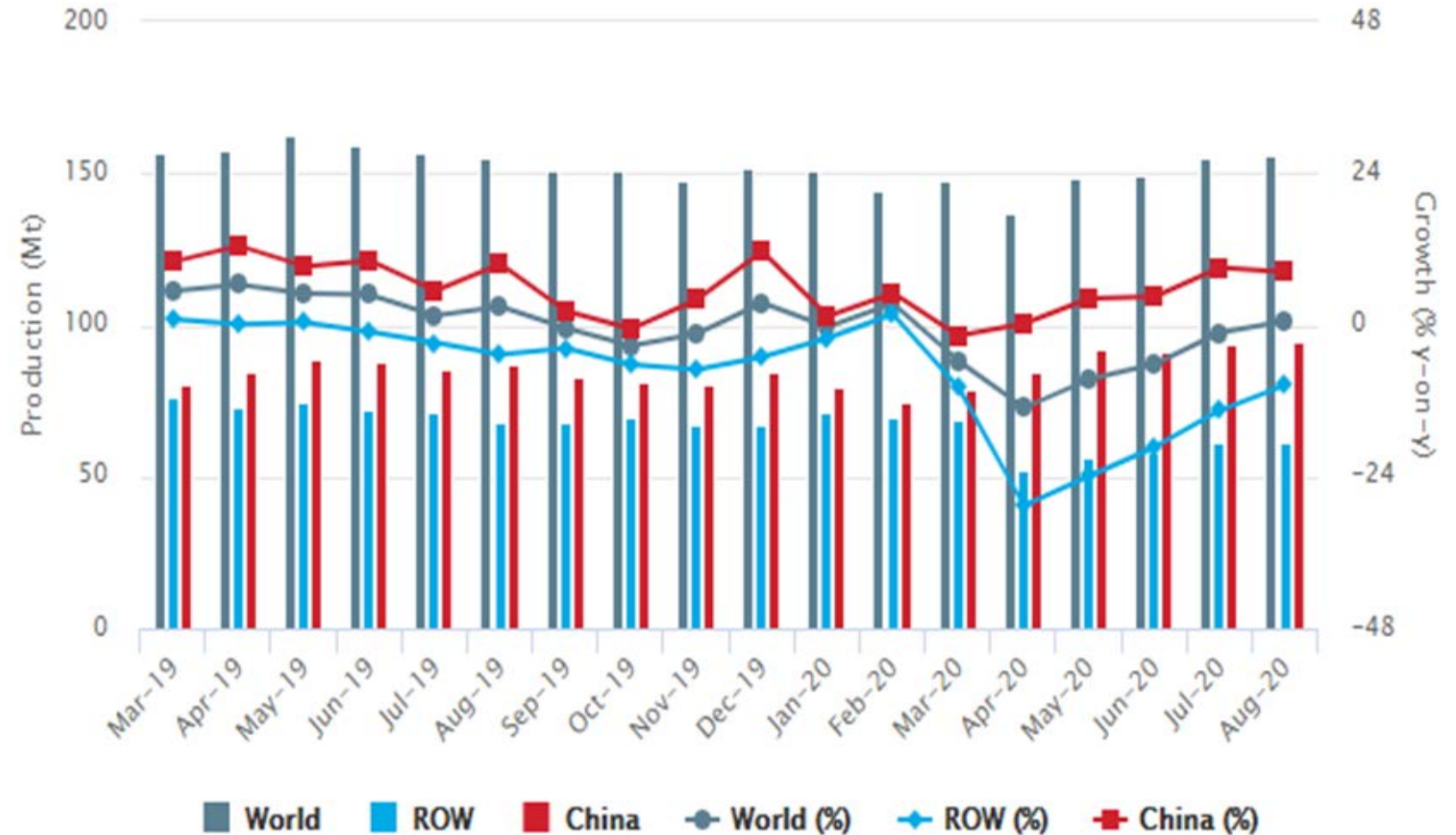
- 航空機用ジェット燃料の減少
- 米国産メキシコ ブラジル向
自動車用燃料縮小
- 北米 欧州
交通用燃料の減少
在宅勤務浸透とともに
自家用車両用燃料の縮小

バルク輸送 - 粗鋼生産

中国粗鋼生産量の
世界シェアが6割
を超える

- 4月62%
- 5月62.03%
- 6月61.77%
- 7月61.17%

中国以外 米国・
EU・インドの
生産量は低迷



worldsteel.org

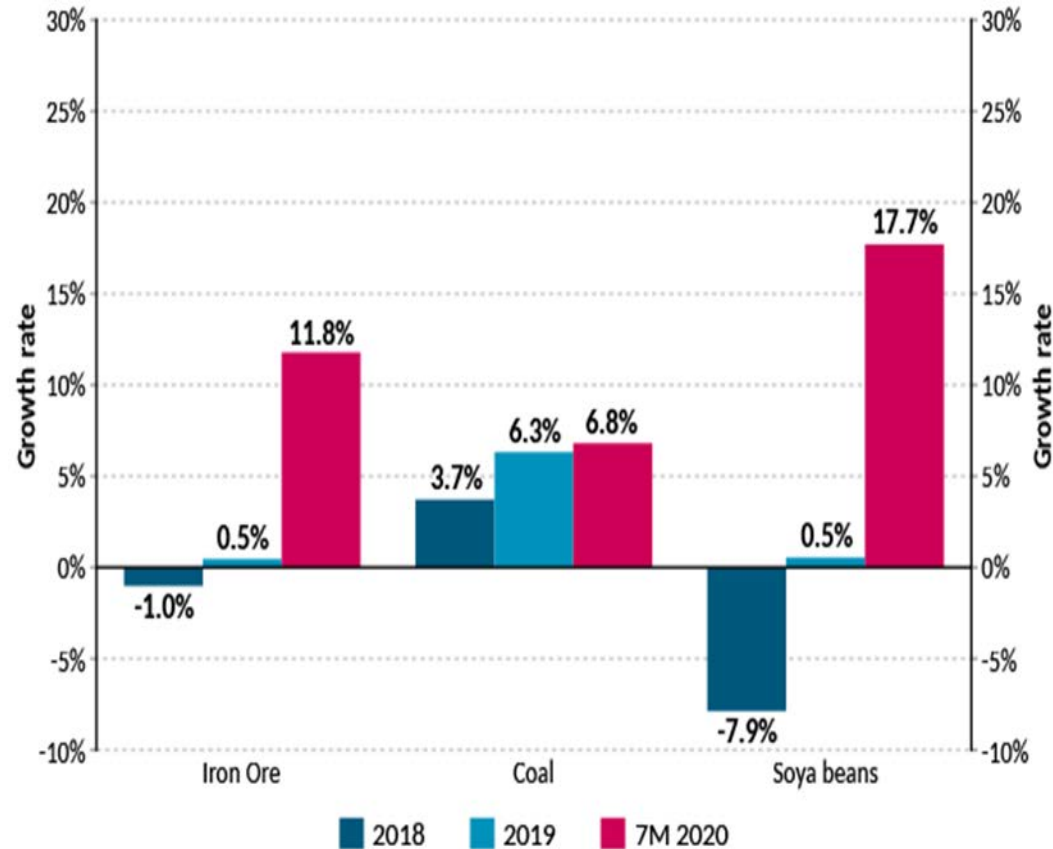
中国粗鋼生産 出所 World Steel Association

バルク輸送 - 鉄鋼製品需要予測

- 全世界 **17億2,500万トン**
前年比 **▲2.4%**
- 中国 **9億8,000万トン**
前年比 **+8.0%**
全世界シェア**56.8%**

Regions	million tonnes			y-o-y growth rates, %		
	2019	2020 (f)	2021 (f)	2019	2020 (f)	2021 (f)
European Union (28)	158.3	134.3	149.0	-5.5	-15.2	11.0
Other Europe	33.8	35.2	39.3	-10.0	4.0	11.9
CIS	58.9	53.6	56.5	5.9	-9.0	5.5
USMCA	135.3	114.6	122.2	-4.0	-15.3	6.7
Central and South America	41.6	37.4	40.5	-3.0	-10.1	8.2
Africa	36.4	30.6	33.4	0.4	-16.0	9.3
Middle East	47.9	38.5	40.9	-3.5	-19.5	6.2
Asia and Oceania	1 254.5	1 280.9	1 313.1	6.6	2.1	2.5
World	1 766.7	1 725.1	1 795.1	3.5 *	-2.4	4.1
World excl. China	859.2	745.0	815.0	-1.4	-13.3	9.4
Developed economies	393.4	336.7	363.5	-3.8	-14.4	7.9
China	907.5	980.1	980.1	8.5 *	8.0	0.0
Em. and dev. economies excl. China	465.8	408.3	451.6	0.8	-12.3	10.6
ASEAN (5)	77.8	73.1	77.3	0.8	-6.0	5.8
MENA	65.9	54.8	58.4	-3.1	-16.8	6.7

バルク輸送・鉄鉱石 石炭 穀物



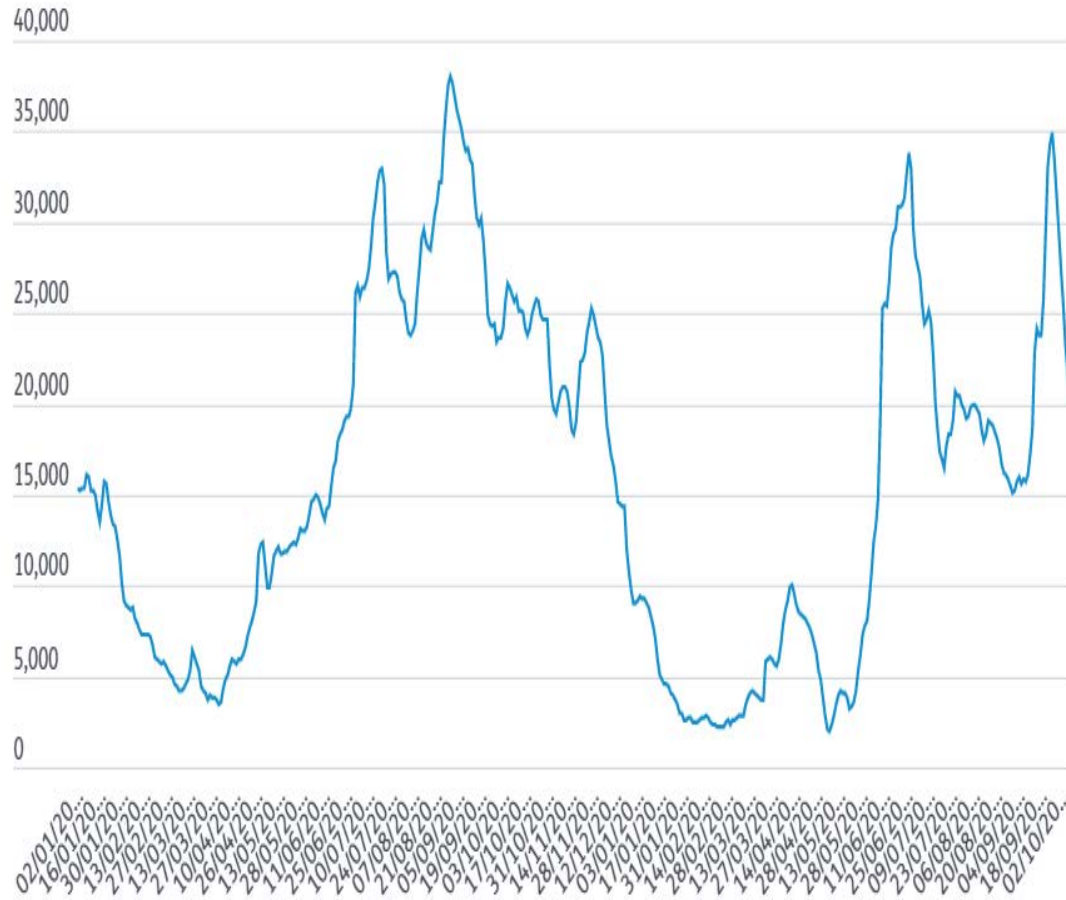
Source: BIMCO, General Administration of Customs PR China

中国の主要バルク輸入
2020年1月～7月実績

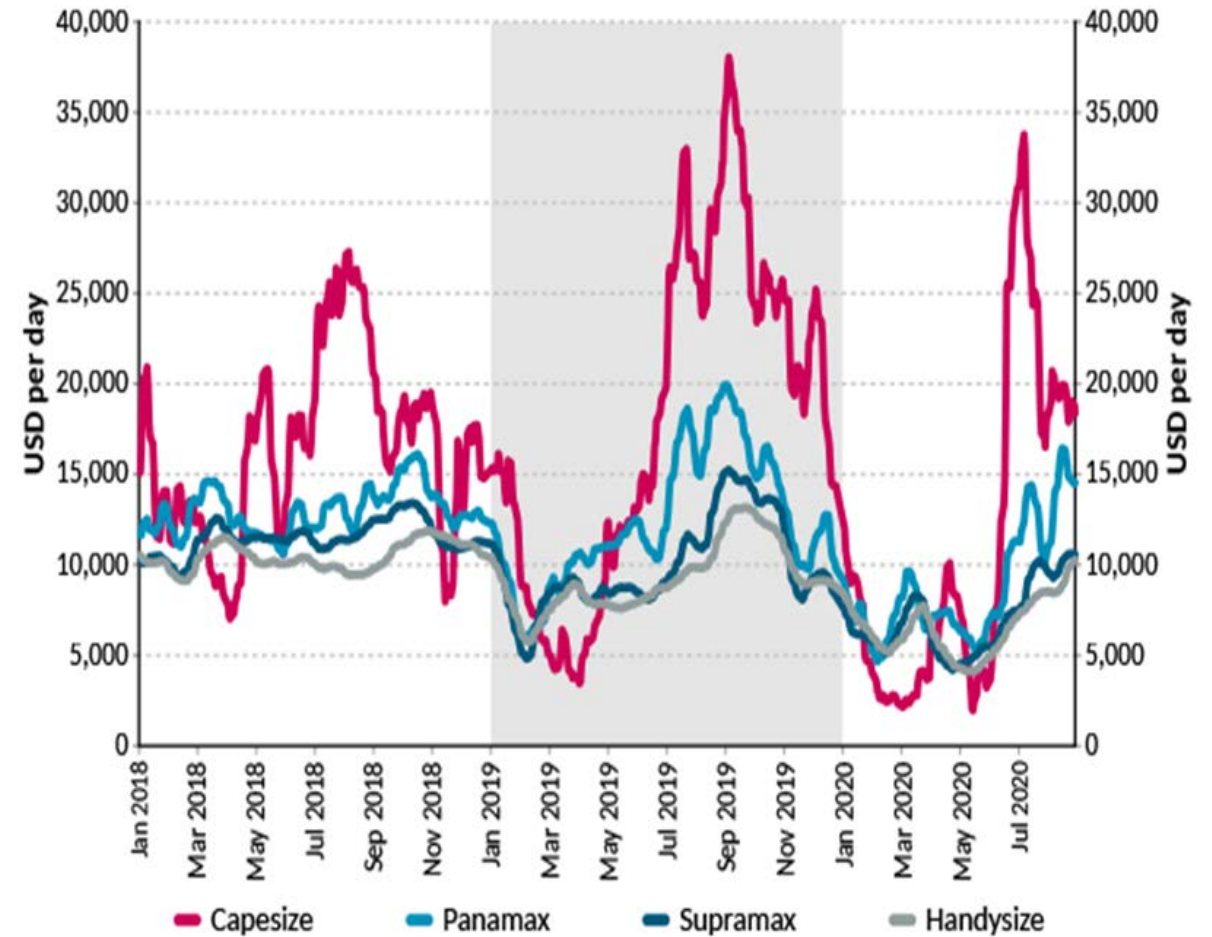
- ・鉄鉱石 前年比 11.8%増加
- ・石炭 前年比 6.8%増加
- ・大豆 前年比 17.7%増加

中国主要バルク輸入量前年比較 出所 BIMCO/中国税関

バルク船市況



ケープサイズバルカー市況 出所 Baltic Capesize rate index



バルク船市況 出所 BIMCO/Clarkson