

日本への穀物供給視点で見る北米の港湾における新型コロナウイルスの影響

公益財団法人流通経済研究所

研究員 佐々木 舞香

■はじめに

新型コロナウイルスが感染拡大している中、世界の港湾では混乱が起きている。日本国内で食用・飼料用・油糧用に使用される穀物の多くは海外から輸入されており、海外の港湾事情は日本の穀物供給に大きく関係している。特に北米からの輸入が多く、重量ベースでの2019年度の各穀物の輸入国の内訳^{※1}によると、小麦は米国：47%、カナダ：34%、豪州：17%、大豆は米国：73%、ブラジル：16%、カナダ：10%、とうもろこしは米国：92%となっている。そこで、本稿では、日本の穀物の主要輸入先である北米に焦点を当て、北米の港湾における新型コロナウイルスの影響、また今後の見通しについて説明をする。

■空コンテナ問題

日本の穀物の主な輸入先である北米からの、穀物の輸送方法を簡単にまとめると以下の通りである。

米国の日本を含むアジア向けの穀物輸出は、産地や品目により複数ルートがあるものの、①バージでニューオーリンズまで輸送し、米ガルフ（メキシコ湾）からパナマ運河経由で輸出 ②鉄道で太平洋岸北西部（PNW、以下 PNW）または米ガルフまで輸送し、その港からコンテナ船で輸出するケースが主となっている。カナダの日本を含むアジア向けの穀物輸出はカナダディアン・ナショナル鉄道、カナダ太平洋鉄道で港まで輸送し、バンクーバー港・モントリオール港・ハリファックス港・サンダーベイ港¹から輸出するケースが主となっている。

このように穀物輸送には港湾の利用がつきものであるが、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、北米西岸地域や中西部で、輸出貨物用の空コンテナ不足やコンテナヤードの混雑という問題が発生している。

すでに発生している空コンテナの不足の要因は、コンテナにより輸出入量の多い中国の影響が大きい。1月後半から2月にかけては旧正月を迎えた中国からの供給量減少が空コンテナの要因がとなっていた。今年は、旧正月の影響で全体的な輸送量が減少している中、新型コロナウイルスの感染拡大の影響によって輸送量の減少に追い打ちをかけた²ことで、船社の欠便（ブランクセーリング）が発生³し、各国が空コンテナを取り戻せ

¹ QGI Consulting 「Description of Canada's Rail Based Freight Logistics System」 p33,43

（http://docplayer.net/4316366-Description-of-canada-s-rail-based-freight-logistics-system-prepared-for-rail-freight-service-review.html#show_full_text）（2009年11月）

² USDA 「Grain Transportation Report」

（<https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/GTR03192020.pdf>）（2020年3月19日）

³ South China Morning Post 「Container shipping lines cancel hundreds of sailings to stem losses as Covid-19 pandemic hits global trade」 （<https://www.scmp.com/business/companies/article/3079234/container-shipping-lines-cancel-hundreds-sailings-stem-losses>）（2020年4月10日）

なくなったことが背景にある。現在では中国からの供給が徐々に回復しているものの、その他の国では依然、生産・製造停止や倉庫・店舗の閉鎖により、輸入コンテナ貨物の引き取りが進まないため⁴、コンテナヤードの混雑が継続している。中には滞貨の問題はなく稼働している港湾もあり、モントリオール港湾局は、ケベック州における非必須事業の一時的な中止は、モントリオール港でのコンテナの滞貨につながっていない⁵という見解であり、現状、モントリオール港のすべてのターミナルはフル稼働している⁵。ただし、中国からの輸出量が減少していることが引き続き影響し、現在も北米では全体的に空コンテナ不足となっている⁶。また、仮にコンテナに荷物を搭載できたとしても、そのコンテナを搭載する船が減少していることも問題になっており、カナダのバンクーバー港ではブランクセーリングの影響から船にコンテナを搭載しきれず、前例にないほど多くのコンテナが滞貨している状態となっている⁷。

また、カナダでは4月1日にはモントリオールとオンタリオ湖を結ぶセントローレンス水路が開通^{※2}したことで、穀物はサンダーベイ港からケベック州にバージ等で輸送され⁸、海外市場向けの外航船に積み込まれる予定⁹であり、世界中で小麦の需要が増加していることから、サンダーベイ港での穀物取扱量も例年以上になることが予想されている⁹。

新型コロナウイルスの影響による穀物需要の高まりを受けて、輸送需要も高まっているが、空コンテナ不足が続けば、穀物の輸送に影響が出ることも考えられる。

■港湾関係者の感染リスクの問題

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、今日働き方が変化している中、例外なく港湾関係者の働き方にも影響が出ている。

その一つは港湾のオペレーションに携わる関係者についてである。港湾のオペレーションは必須事業であるため、港湾関係者を自宅待機要請の例外としていたり、配置人員の削減を行うことで新型コロナウイルス感染拡大への対応をしたりするなどして港湾オペレーションの稼働を続けている。例えば、シアトル港、タコマ港の港湾関係者については、州が定めている自宅待機要請は例外¹⁰となっており、通常通り稼働している。また

⁴ Transport Topics 「Activity at US Ports Plummets as Coronavirus Slows World Economy」

(<https://www.ttnews.com/articles/activity-us-ports-plummets-coronavirus-slows-world-economy>) (2020年4月8日)

⁵ Global NEWS 「Port of Montreal operating at full capacity, no backlog of containers amid coronavirus lockdown」 (<https://globalnews.ca/news/6773495/port-of-montreal-coronavirus/>) (2020年4月3日)

⁶ THE WESTERN PRODUCER 「Shipping container shortage continues to threaten pulses」

(<https://www.producer.com/2020/04/shipping-container-shortage-continues-to-threaten-pulses/>) (2020年4月23日)

⁷ Swift Current Online 「COVID19 Leads To Container Concerns」 (<https://www.swiftcurrentonline.com/ag-news/covid19-leads-to-container-concerns>) (2020年3月19日)

⁸ GREAT LAKES ST.LAWRENCE SEAWAY SYSTEM 「The Seaway Story」 (<https://greatlakes-seaway.com/en/the-seaway/>)

⁹ WORLD-GRAIN.com 「Port of Thunder Bay anticipates a busy April」 (<https://www.world-grain.com/articles/13499-port-of-thunder-bay-anticipates-a-busy-april>) (2020年4月2日)

¹⁰ Port of Tacoma 「Port of Tacoma response to COVID-19」 (<https://www.portoftacoma.com/news->

パナマ運河では正常に機能しているものの、常駐スタッフをトランジットオペレーションに不可欠な人員だけにするなど配置する人員削減を行っている¹¹。バンクーバー港も稼働しているものの、バンクーバー港湾局^{*3}は閉鎖され、ほとんどのスタッフはリモートワークをしている状態¹²である。

また、米国の税関・国境取締局（CBP）の職員 305 名¹³（4月28日時点）の新型コロナウイルスの感染も確認されている。全員が税関に関わる職員ではないものの、4月5日時点では160名¹⁴だった感染者が増加している状況であり、CBPは在宅勤務が難しい職員については感染を防ぐ防護具などを供給して対応を行っている¹⁵。

現状、輸送を担う事業者やミシシッピ川、イリノイ川、オハイオ川で操業するバージ会社等の民間企業、米ガルフとPNWの輸出施設はおおむね正常に機能している¹⁶ことやカナダの主要な港は稼働していることから、北米発日本向の穀物輸出が突然滞ることは考えにくい。しかしながら、今後については港湾関係者の新型コロナウイルスの感染や、港湾地域での感染拡大により、更なる港湾の人員削減による荷物の滞貨やターミナルのオペレーションの停止が今後考えられる。また、4月30日時点では、北米の税関に問題は生じていないが、穀物の輸送需要が増えている中、港湾関係者へ感染が広まった場合は、高い確率で輸送の遅延を引き起こすだろう。

■今後の見通し

感染拡大前に発注された商品を積んだコンテナが港に到着しても引き取り手がおらず、輸入コンテナがコンテナヤードに積みあがる状況は今後も続くと考えられ、空コンテナ不足やコンテナヤードの混雑は引き続き問題となるであろう。新型コロナウイルスの影響による穀物需要とともに輸送需要も高まっているが、空コンテナの流動性の低下やコンテナヤードの滞貨が見受けられる北米の港湾が今後の輸送需要の高まりに対応できるかどうか注視する必要がある。

releases/2020-04-02/port-tacoma-response-covid-19) (2020年3月23日)

¹¹ Rivera 「Panama Canal sees tonnage increase, keeps eye on coronavirus impact」

(<https://www.rivieramm.com/news-content-hub/panama-canal-responds-to-coronavirus-impact>) (2020年4月20日)

¹² The Columbian 「Port of Vancouver is weathering pandemic so far」

(<https://www.columbian.com/news/2020/mar/24/port-of-vancouver-is-weathering-pandemic-so-far/>) (2020年3月24日)

¹³ U.S. Customs and Border Protection 「CBP COVID-19 Updates and Announcements」

(<https://www.cbp.gov/newsroom/coronavirus>)

¹⁴ Nogales International 「CBP says three local employees tested positive for COVID-19」

(https://www.nogalesinternational.com/news/coronavirus/cbp-says-three-local-employees-tested-positive-for-covid-19/article_72665b4c-783e-11ea-b4ec-2b733077acb3.html) (2020年4月6日)

¹⁵ U.S. Customs and Border Protection 「CBP COVID-19 Updates and Announcements」

(<https://www.cbp.gov/newsroom/coronavirus>)

¹⁶ U.S.GRAINS COUNCIL 「U.S. Grains Council Letter To Global Customers On COVID-19 Response And Continued U.S. Grains Exports」 (http://grainsjp.org/cms/wp-content/uploads/dlm_uploads/USGC-COVID-19.pdf) (2020年3月23日)

また、感染拡大が広がることで、港湾の人員削減による荷物の滞貨やオペレーションの停止の可能性も否定できない。現状、北米においては穀物の輸出制限はなく、日本への穀物供給に問題はないとされているものの、今後、空コンテナがなく荷物を輸出できないケースや港湾のオペレーションが停止するケースが発生することで、「もの」はあるが、運ぶ手段がないという状況が起こる可能性も考えられる。穀物供給は輸出制限の有無に関わらず、港湾状況によっては穀物輸出ひいては日本の穀物供給に影響がでる恐れがあることを改めて認識する必要がある。仮に穀物供給に影響が出た場合は、日本の食品産業のみならず穀物を飼料として使用している食肉産業にも影響が広がることが考えられる。

以上のように、北米からの穀物輸入について、日本にとって非常に重要なものであると同時に、港湾による影響を受けやすいことがわかる。そのため、日本としては、様々なリスクヘッジが求められる。例えば、輸入国を増加させる、輸入港を増やす、また国産の穀物生産比率を上げるなどが考えられる。ただし、日本と北米との穀物に関する関係は、穀物メジャーや日本の商社等を通じて長年築き上げてきた信頼関係があり、やみくもに他の国から輸入を増加させることはできないだろう。弊所研究員が、一昨年に米国へ視察に行った際、穀物メジャーや現地の日本商社などへ各社のリスクヘッジについてヒアリングを実施したが、仮に米国内で穀物を集められなかったら、彼らのもつ世界的なネットワークを駆使することで、日本にどうにか穀物を行き届かせると言っていた。これには、日本が大量ではないものの、常にコンスタントに北米から輸入を続けていることから築かれた日本と北米の穀物に関する信頼関係に他ならないだろう。

※1 財務省貿易統計 品別国別表より算出。小麦、大豆、とうもろこしの HS コードは全て播種用、その他を対象とした。

※2 セントローレンス水路は、冬になると水路が凍結するため、冬季は閉鎖される。去年は、12月末から閉鎖されていた。¹⁷

※3 バンクーバー港湾局が同港の港湾会社として一体的に管理運営を行っている。一般的に、港湾公社自身は各ターミナルのオペレーションを行わず、所有する土地を民間のターミナルオペレーションに長期で貸し出す形式がとられている¹⁸。よって、バンクーバー港では港湾局は閉鎖しているものの、オペレーションは引き続き行われている。

¹⁷ GREAT LAKES ST.LAWRENCE SEAWAY SYSTEM 「Seaway Notice Closing of the 2019 Navigation Season」 (<https://greatlakes-seaway.com/wp-content/uploads/2020/01/notice20191204.pdf>) (2019年12月4日)、「Navigating the Great Lakes St. Lawrence Seaway Under COVID-19」 (<https://greatlakes-seaway.com/wp-content/uploads/2020/04/FAQ-COVID19-V3-SG-AB-BN-PB-April-9-EN.pdf>) (2020年4月9日)

¹⁸ 日本港湾協会 港湾「カナダの貿易を支えるバンクーバー港の経営戦略」(2017年3月) (https://www.phaj.or.jp/distribution/lib/world_watching/North_America/202.pdf)