

# 新型コロナウイルス感染症(COVID-19)による 阪神港を取り巻くコンテナ物流への影響

近畿地方整備局

# 目次

1. COVID-19の状況及び経済への影響
2. 世界のコンテナ物流への影響
3. 阪神港における貿易やコンテナ物流への影響

(参考)神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組、  
農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向けた取組

1. COVID-19の状況及び経済への影響

2. 世界のコンテナ物流への影響

3. 阪神港における貿易やコンテナ物流への影響

(参考)神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組、

農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向けた取組

# (1) COVID-19 地域別感染状況

WHOが2月28日時点でまとめたデータによると、全世界の累計感染者数は1億1,347万人、累計死者数は252万人。10月以降ヨーロッパやアメリカにおいて急激な感染拡大が見られたが、年明け以降徐々に収束しつつある。

感染者数 **113,467,303**

死亡者数 **2,520,550**

Americas 50,426,060 confirmed

Americas 1,205,245 deaths

Europe 38,674,452 confirmed

Europe 861,803 deaths

South-East Asia 13,517,009 confirmed

South-East Asia 208,013 deaths

Eastern Mediterranean 6,388,249 confirmed

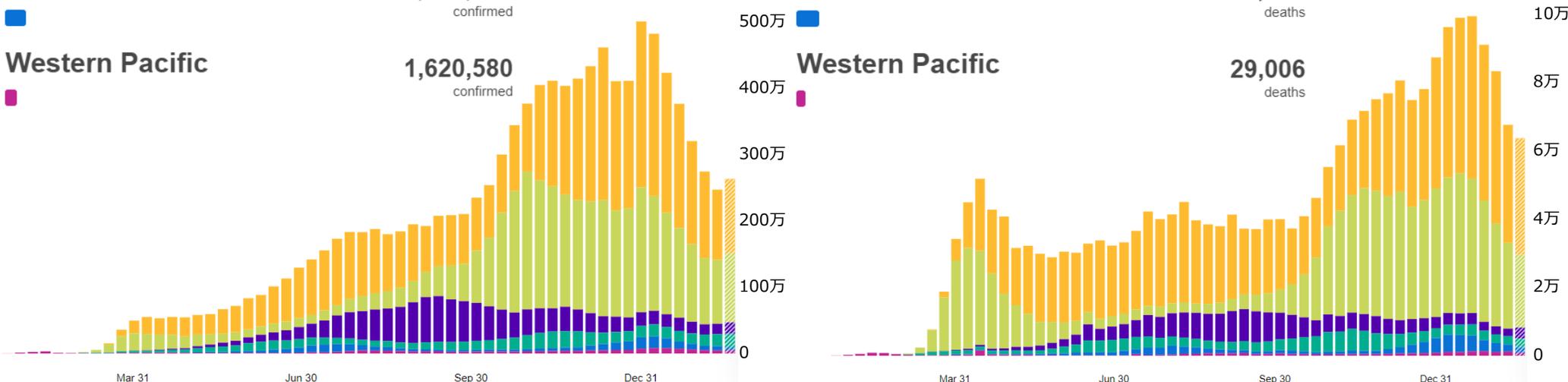
Eastern Mediterranean 144,479 deaths

Africa 2,840,208 confirmed

Africa 71,991 deaths

Western Pacific 1,620,580 confirmed

Western Pacific 29,006 deaths



※Americas:北米・南米、  
Africa:エジプト等を除くアフリカ、

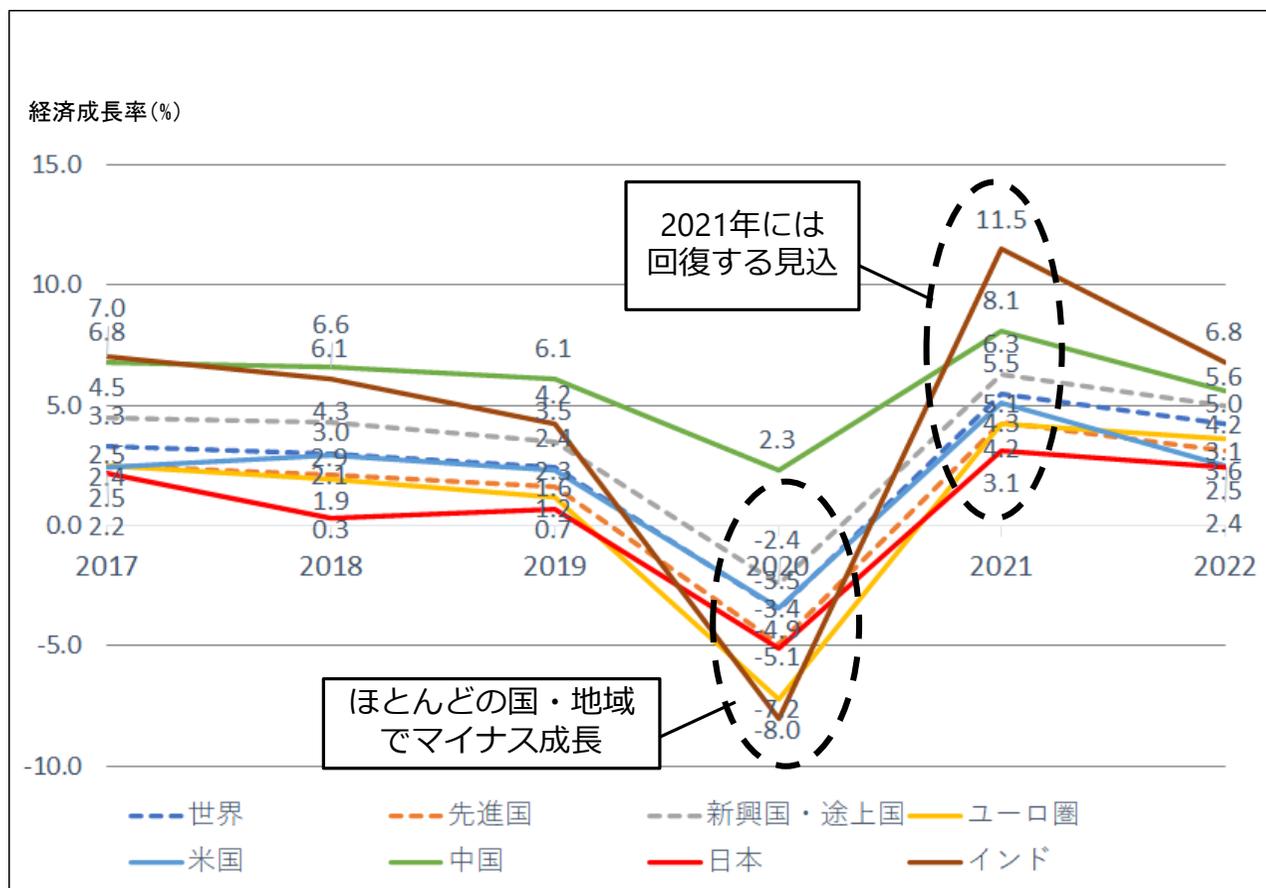
Europe:ヨーロッパ・ロシアなど、  
Eastern Mediterranean:中東アジアなど、

Western Pacific:中国、日本、オーストラリアなど、  
South-East Asia : インドなど

## (2) 世界GDPの変化と見通し

IMFは**2021年1月22日**、「世界経済見通し（WEO：World Economic Outlook）改訂見通し」を公表し、**2020年の世界経済成長率は▲3.5%になると推計**。2021年には**5.5%**（先進国では**4.3%**、新興国・途上国では**6.3%**）まで回復すると予測。

- 先進国は、国内の需給、貿易、金融が大きく混乱したことにより、▲4.9%、新興国・途上国でも、▲2.4%。新興国・途上国の経済成長率が低下するのは、少なくとも過去60年間では初。
- ユーロ圏▲7.2%、米国▲3.4%、中国2.3%、日本▲5.1%、インド▲8.0%
- 今回のコロナ危機は、世界経済の90%以上が連鎖的に縮小する「世界同時後退」と指摘。08年の金融危機時は新興国がけん引役となったが、今回の予測では南米やアフリカの21年の成長率は、先進国よりもむしろ低位にとどまる。
- また、20年の世界の貿易量が前年比10%も落ち込むと分析し、国際的なサプライチェーンの傷痕は極めて大きい。世界で増大した失業者を労働市場に戻すには、インフラ投資など追加対策も必要になると指摘。



出典：IMF HPより

1. COVID-19の状況及び経済への影響

**2. 世界のコンテナ物流への影響**

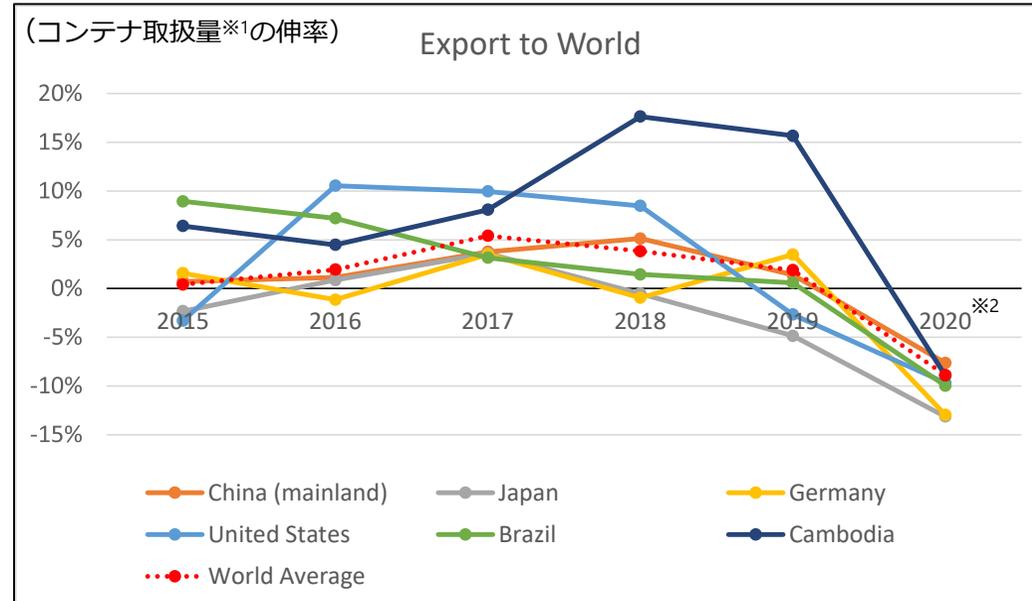
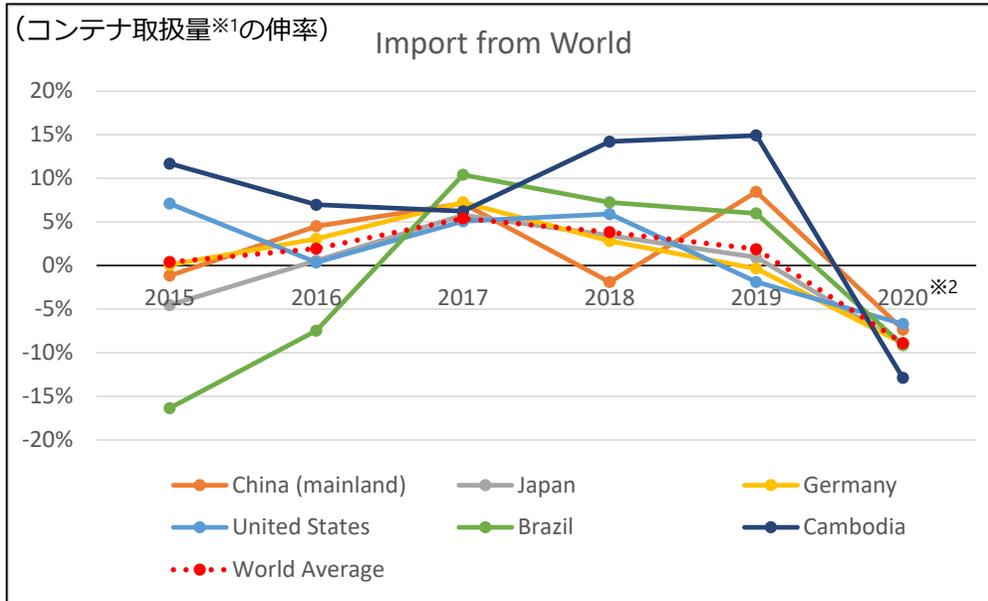
3. 阪神港における貿易やコンテナ物流への影響

(参考)神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組、

農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向けた取組

### (3) COVID-19による各国のコンテナ取扱量への影響（経年変化）

○世界の貿易量は回復しつつあるが、年間コンテナ取扱量はマイナス10%程度の減少見込み。  
 ○アジア、北米、欧州、南米地域の先進国も発展途上国もコンテナ取扱量※1は落ち込む傾向である。  
 新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な経済減退がその要因であると考えられる。



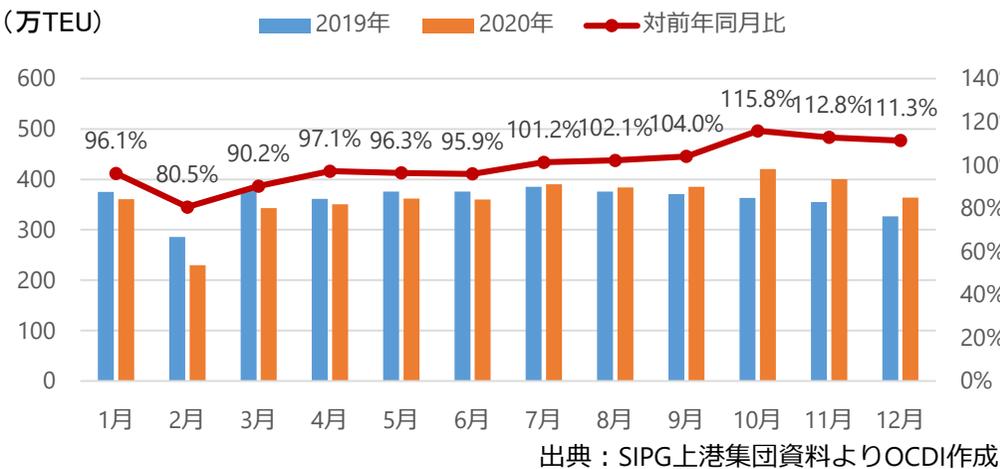
※1：コンテナ取扱量は純流動（トランシップ貨物を除く）としている。

※2：2020年はIHS社による推定値。（GDP予測値等より推定）

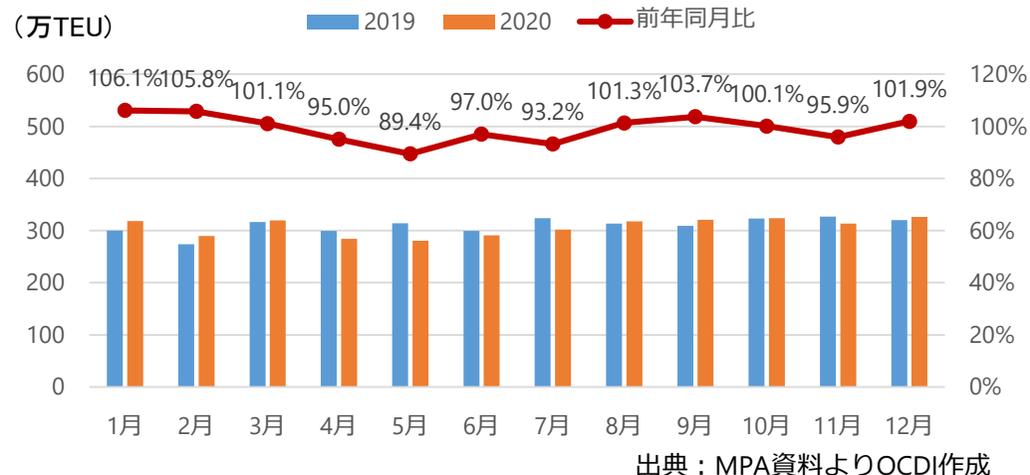
# (4) 海外主要港のコンテナ取扱量

上海港のコンテナ取扱量は2月・3月に落ち込んだが、4月以降は前年並みに回復、7月には過去最多の390万TEUに達した。  
 釜山港では4月から7月にかけて前年を割り込んだが、8月以降は前年並みに回復している。  
 シンガポール港では4月から7月にかけて前年を割り込み8月には前年並みに回復したが、11月は混雑による抜港・遅延の影響で落ち込んだ。  
 ロサンゼルス・ロングビーチ港では、6月まで前年を割り込んだが、7月以降前年を上回り、10月以降は前年比+20%を超えている。

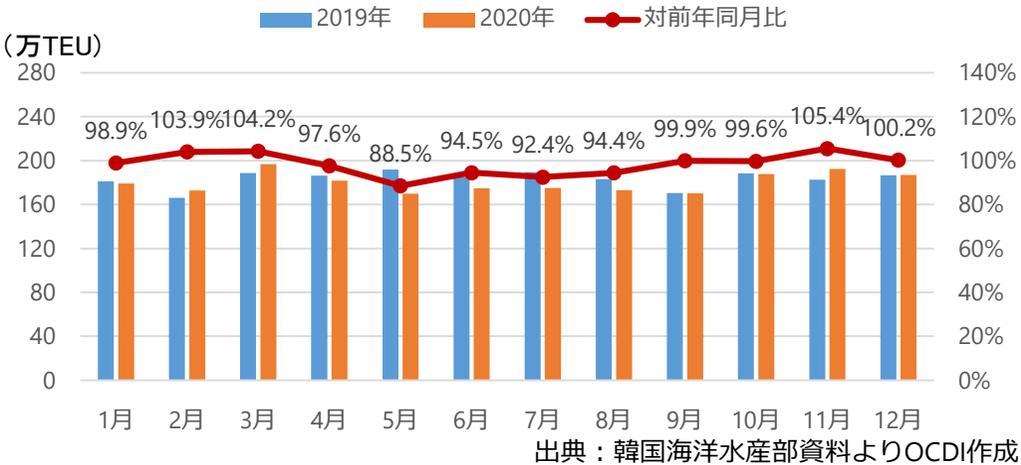
### 上海港



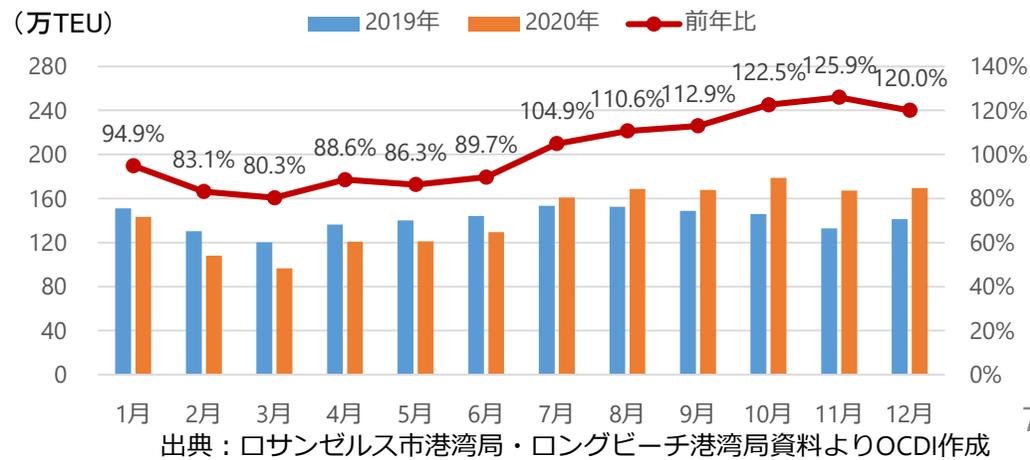
### シンガポール港



### 釜山港



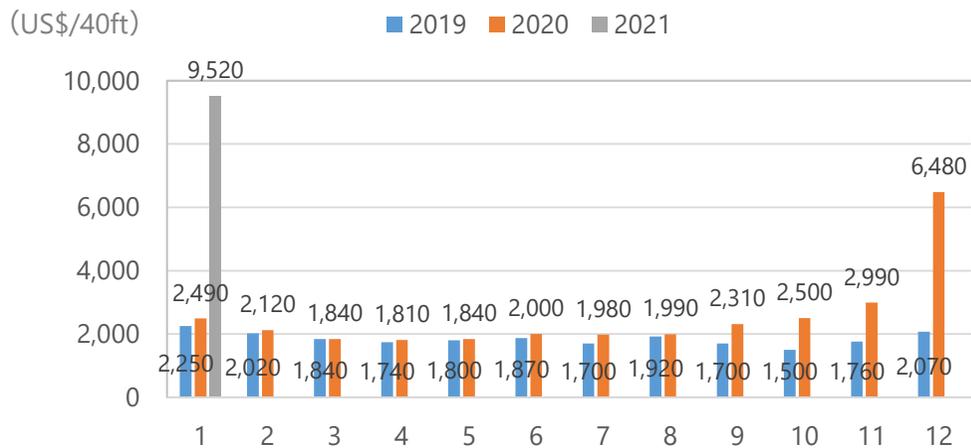
### ロサンゼルス・ロングビーチ港



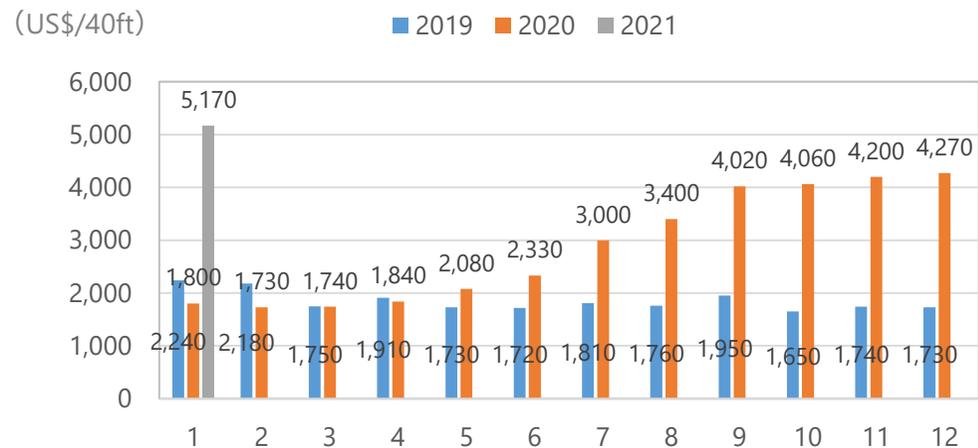
# (5) COVID-19によるコンテナ物流への影響 (コンテナ運賃の高騰)

① 2019年の米中貿易摩擦による先行き不安及び2020年初頭のCOVID-19による経済活動の制限に伴う中国でのコンテナ生産量の2年連続減少 ② 欧米でのCOVID-19感染拡大に伴う北米からの輸出激減による空コンテナの滞留、③ アジアにおける生産活動の再開、これらの要因によりアジア地域において輸出用の空コンテナが不足し、特にアジアから欧州や北米向けのコンテナ運賃が高騰している。

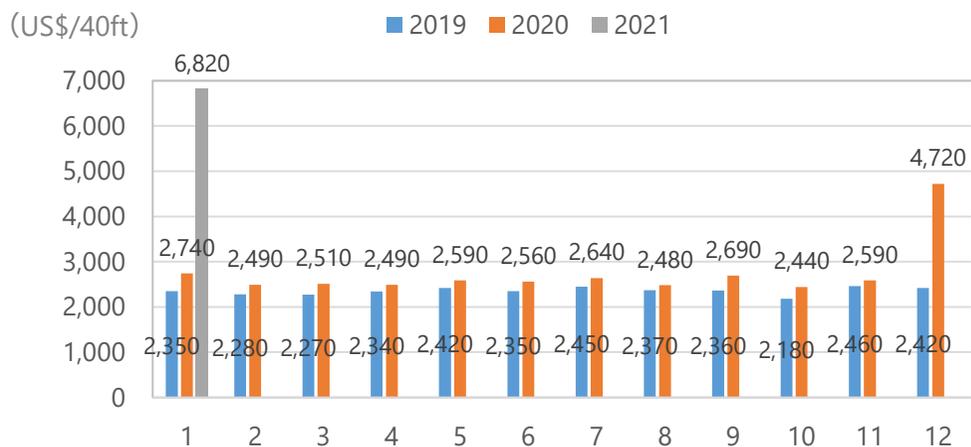
コンテナ運賃動向 上海→ロッテルダム (40ft)



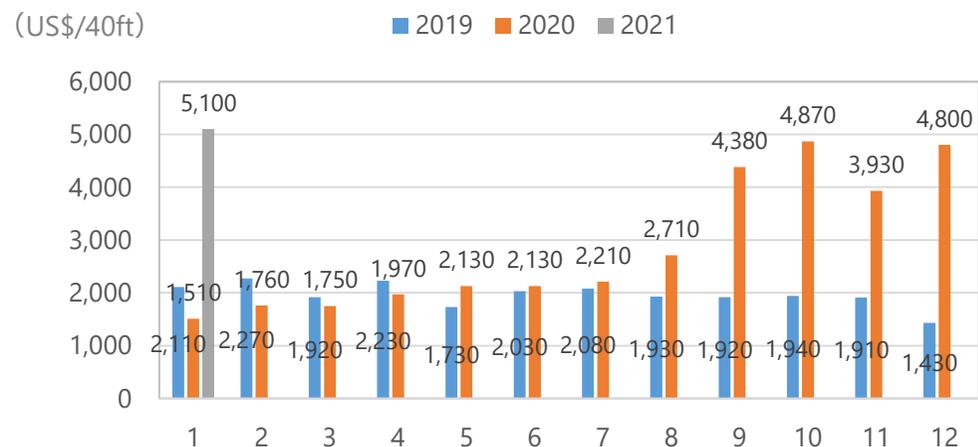
コンテナ運賃動向 上海→LA (40ft)



コンテナ運賃動向 横浜→ロッテルダム (40ft)



コンテナ運賃動向 横浜→LA (40ft)



1. COVID-19の状況及び経済への影響

2. 世界のコンテナ物流への影響

**3. 阪神港における貿易やコンテナ物流への影響**

(参考)神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組、

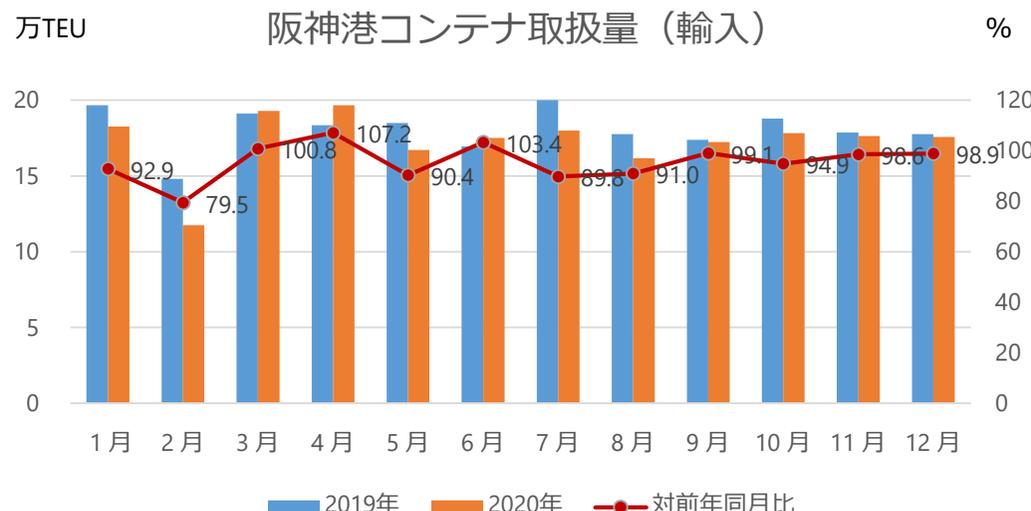
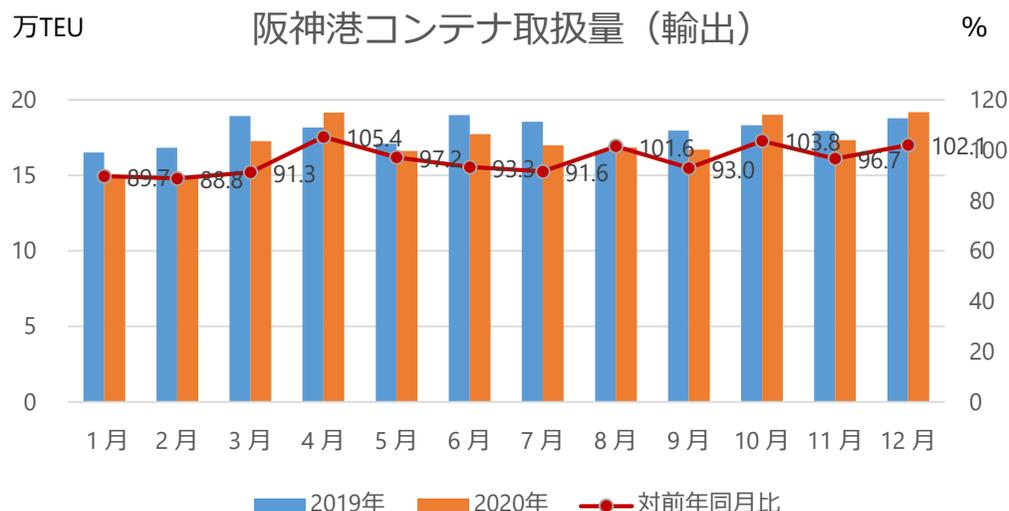
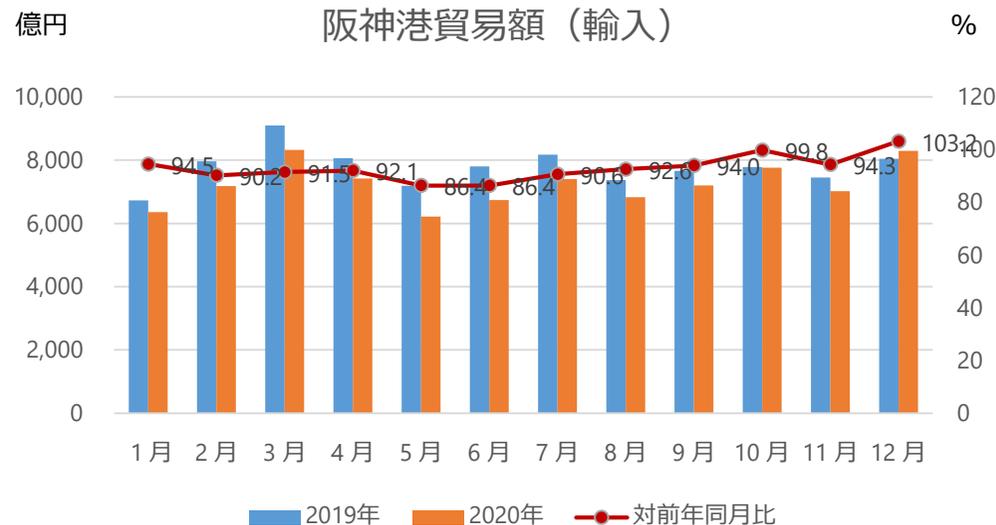
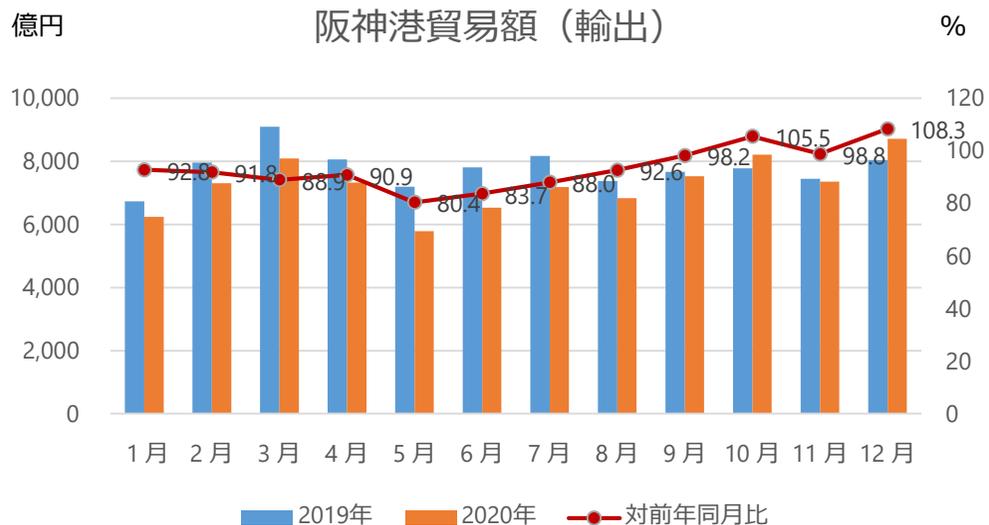
農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向けた取組

# (6) 阪神港の貿易額・コンテナ取扱量

1月～12月の阪神港の輸出・輸入について、

- ・輸出では、1月から対前年同月に対して全体的に減少で推移しているが、5月以降は少しずつ回復傾向にある。11月には一時減少したものの、12月には貿易額・取扱量ともに前年同月比を上回った。

- ・輸入では、貿易額は対前年同月に対してほぼ減少傾向で推移し、伸び率は横ばいであるが、12月には貿易額が前年同月比を上回った。



# (7) 阪神港の貿易額 (品目別：2020年通年 1月-12月)

※主要10品目中の貿易額が大きい順に記載

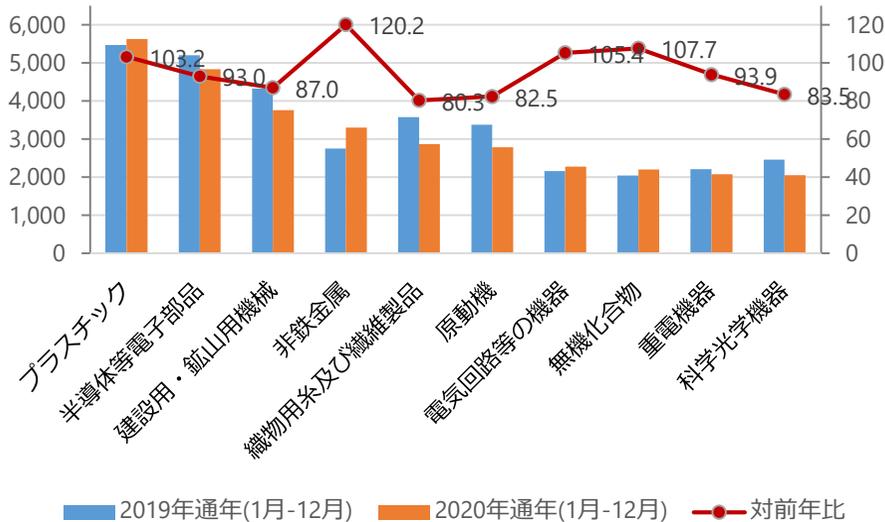
品目別 (輸出) : 「原動機」2,787億円 (前年比18%減、593億円減)、「建設用・鉱山用機械」3,764億円 (同13%減、561億円減) 等が減少。「非鉄金属」3,304億円 (同20%増、555億円増)、「無機化合物」2,201億円 (同8%増、157億円増) 等が増加。

◆「原動機」及び「建設用・鉱山用機械」は、米国を中心にコロナの影響による都市封鎖など経済活動の停滞から海外での機械類および自動車需要の後退を反映した。また、リチウムイオン電池や太陽光パネルの材料になる「無機化合物」は特にコロナの影響を受けずに需要増になった。

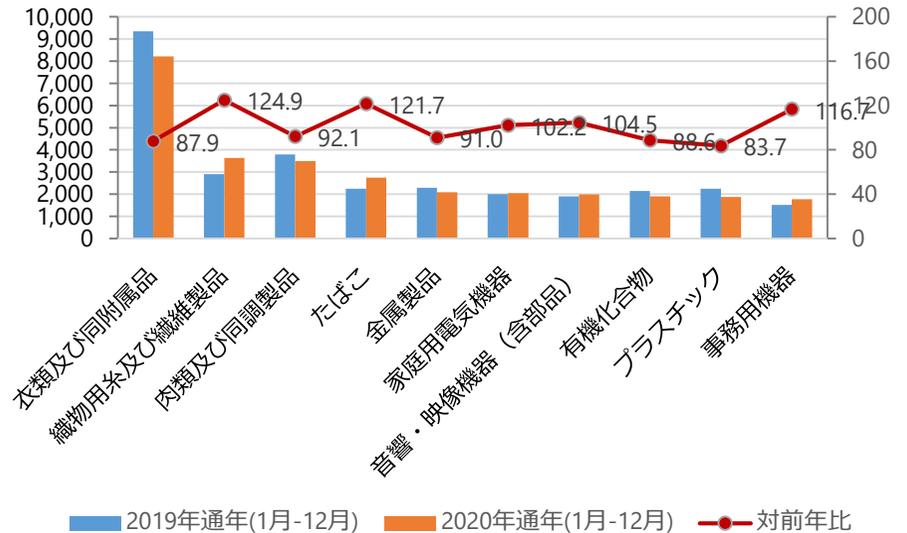
品目別 (輸入) : 「衣類及び同附属品」8,218億円 (同12%減、1,133億円減) 等が減少。「織物用糸及び繊維製品」3,634億円 (同25%増、724億円増)、「たばこ」2,742億円 (同22%増、490億円増)

◆コロナによるマスク需要の拡大で中国からの「織物用糸及び繊維製品」が増加した。また、たばこは特にコロナの影響を受けずに需要増となった。

億円 阪神港貿易額 (輸出) / 主要10品目別 %



億円 阪神港貿易額 (輸入) / 主要10品目別 %



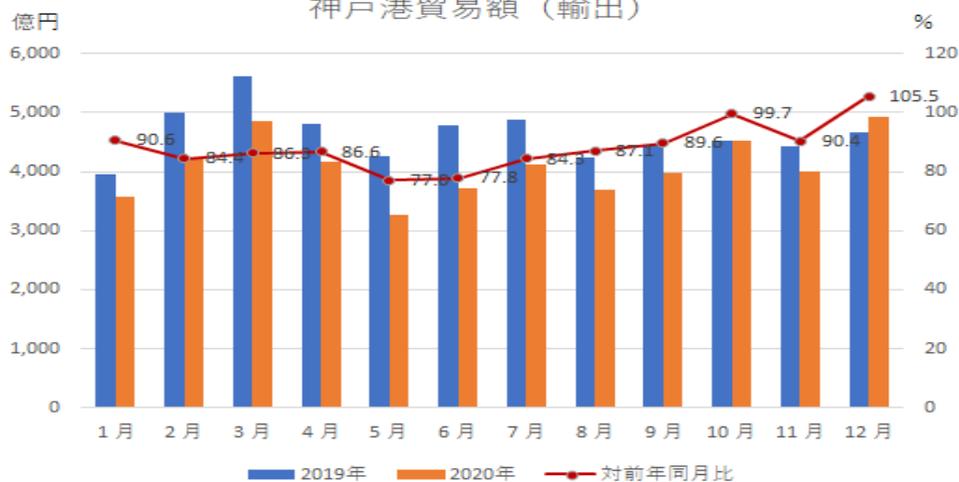
# (参考) 神戸港の貿易額・コンテナ取扱量

1月～12月の神戸港の輸出・輸入について、

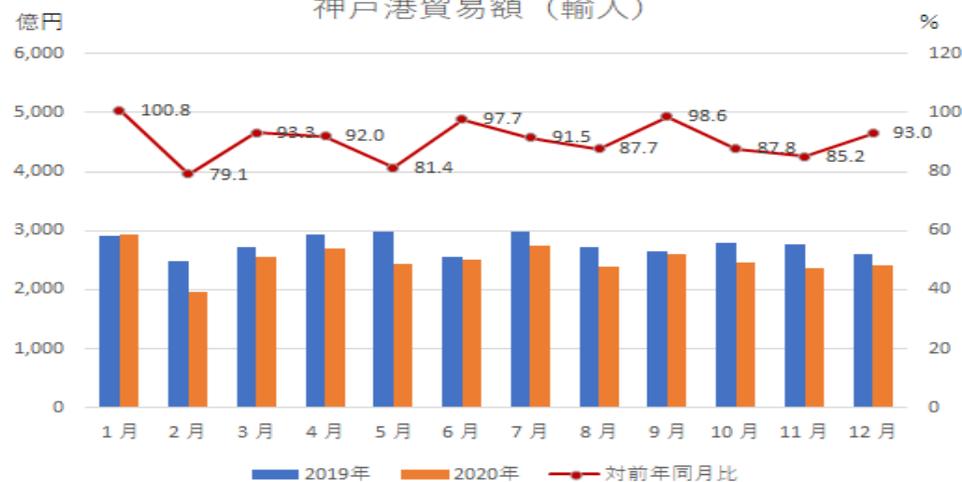
・輸出では、1月から対前年同月に対して全体的に減少で推移しているが、5月以降は少しずつ回復傾向にある。11月には一時減少したものの、12月には前年同月比を約5%上回った。アジアで2か月連続マイナス、ASEANで15か月連続マイナスに対し、中国、アメリカおよびEUではプラスに転じた。

・輸入では、対前年同月に対してほぼ減少傾向で推移し、伸び率は横ばいである。主要地域では、アジアおよびASEANで10か月を超える連続マイナスで、EUおよびアメリカでも数か月の連続マイナスである。しかし、中国では、8か月ぶりにプラスに転じた。

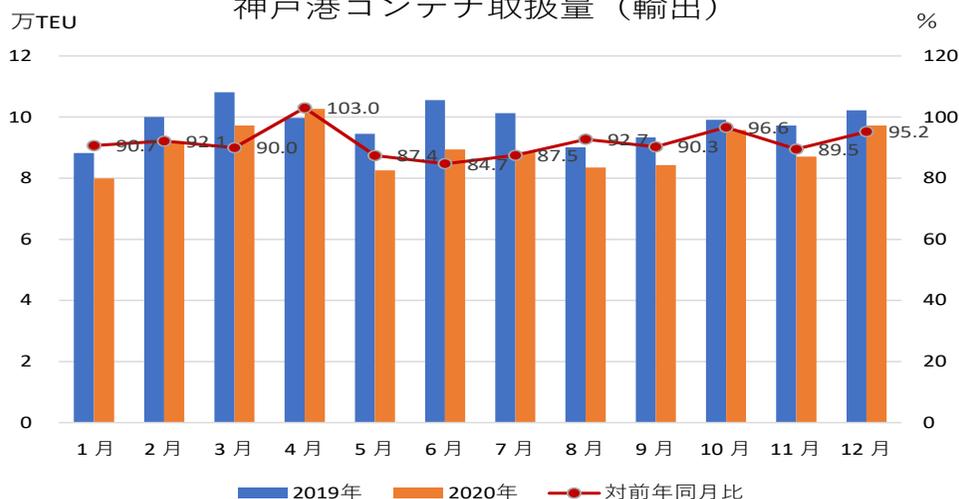
神戸港貿易額（輸出）



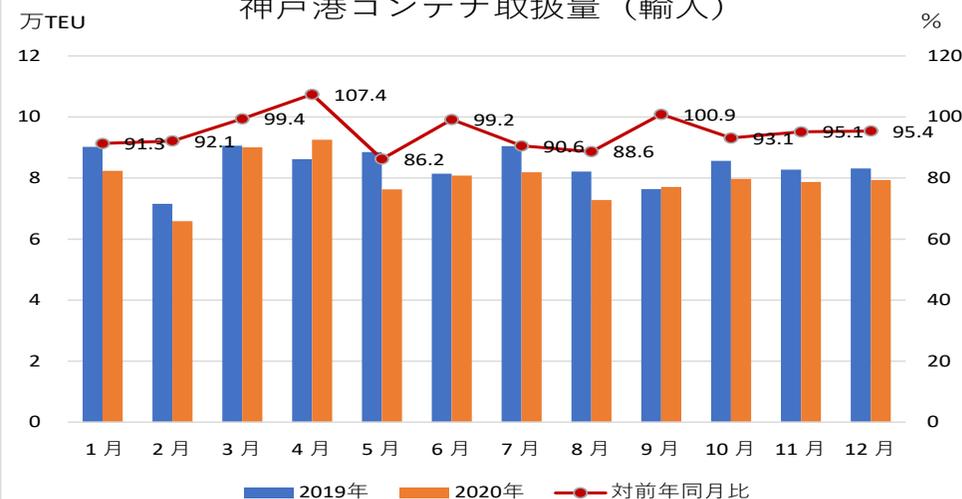
神戸港貿易額（輸入）



神戸港コンテナ取扱量（輸出）



神戸港コンテナ取扱量（輸入）



# (参考) 神戸港の貿易額 (品目別：2020年通年 1月-12月)

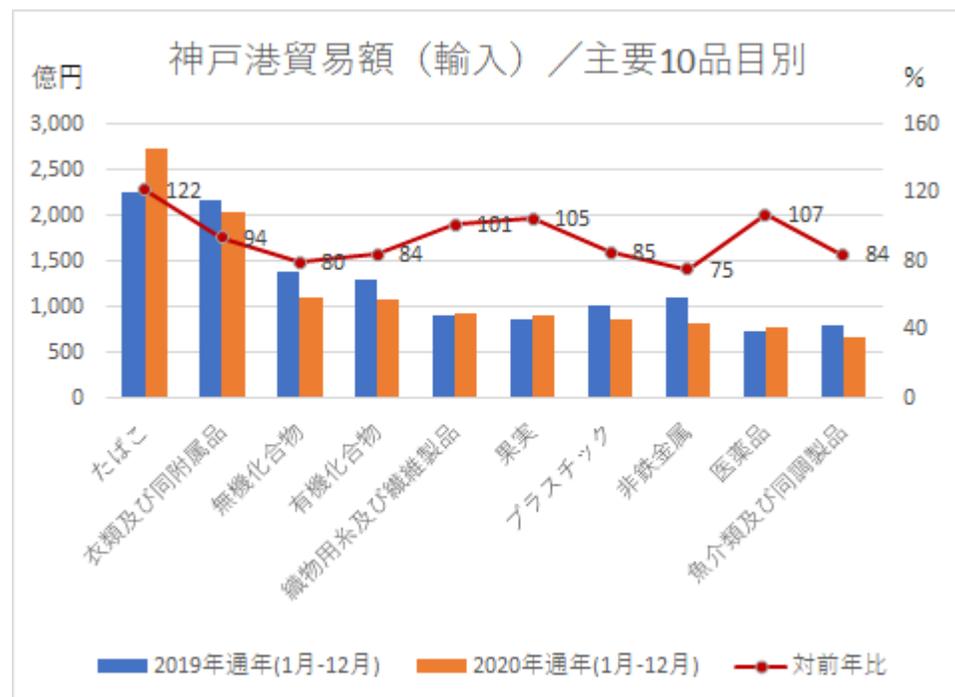
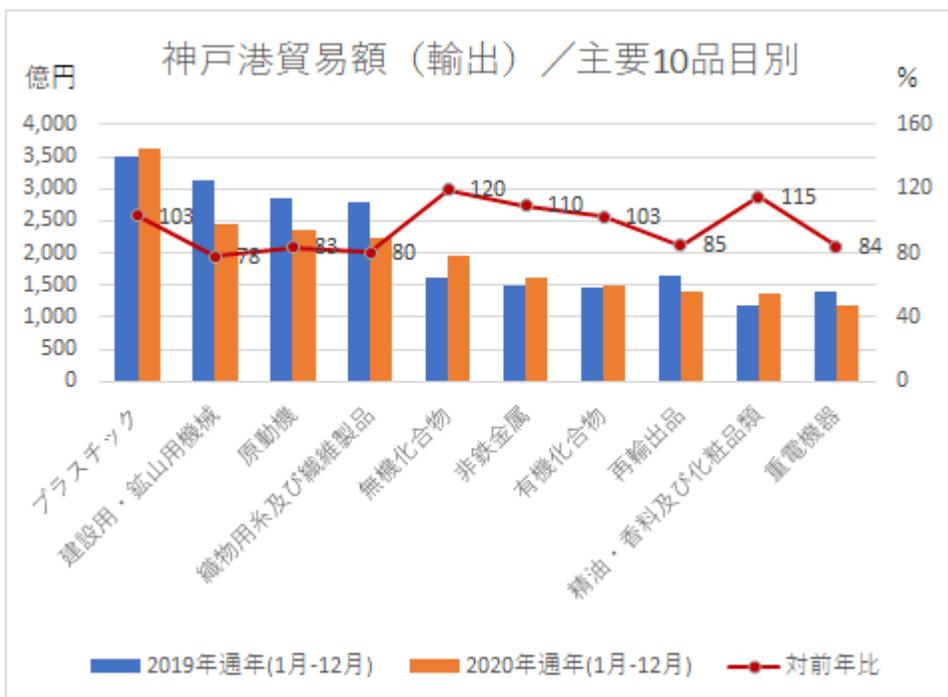
※主要10品目中の貿易額が大きい順に記載

品目別 (輸出) : 「建設用・鉱山用機械」2,438億円 (同22%減、698億円減)、「原動機」2,372億円 (同17%減、469億円減) 等が減少。「無機化合物」1,945億円 (同20%増、318億円増)

◆「建設用・鉱山用機械」および「原動機」は、米国を中心にコロナ影響による都市封鎖など経済活動の停滞から海外で機械類および自動車需要の後退を反映した。また、リチウムイオン電池や太陽光パネルの材料になる「無機化合物」は特にコロナの影響を受けずに需要増になった。

品目別 (輸入) : 「非鉄金属」822億円 (同15%減、271億円減) 等が減少。「たばこ」2,741億円 (同22%増、489億円増)、「織物用糸及び繊維製品」922億円 (同1%増、12億円増)

◆コロナ影響により工場稼働の停滞などからコバルトや銅といった「非鉄金属」が減少したとされる反面、コロナによるマスク需要の拡大で中国からの「織物用糸及び繊維製品」は増加した。また、たばこは特にコロナ影響を受けず需要増となった。



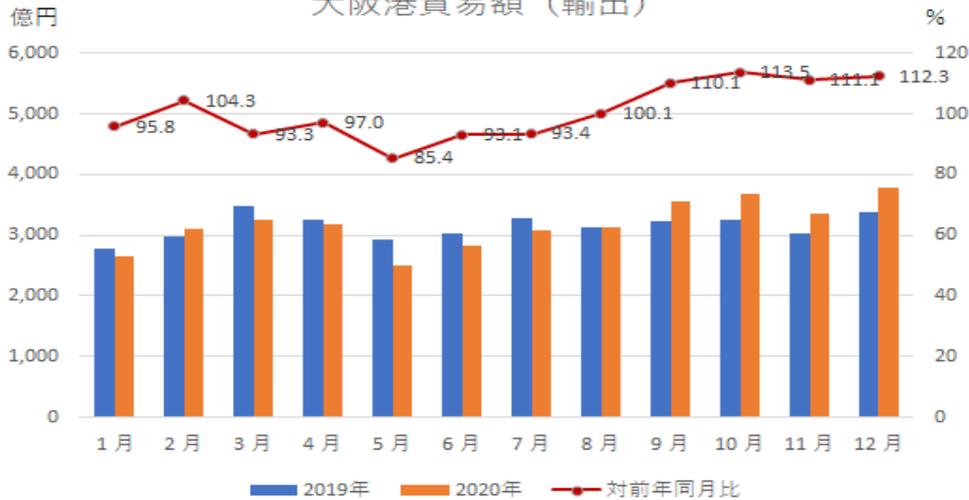
出典：神戸税関 貿易統計よりOCDI作成

# (参考) 大阪港の貿易額・コンテナ取扱量

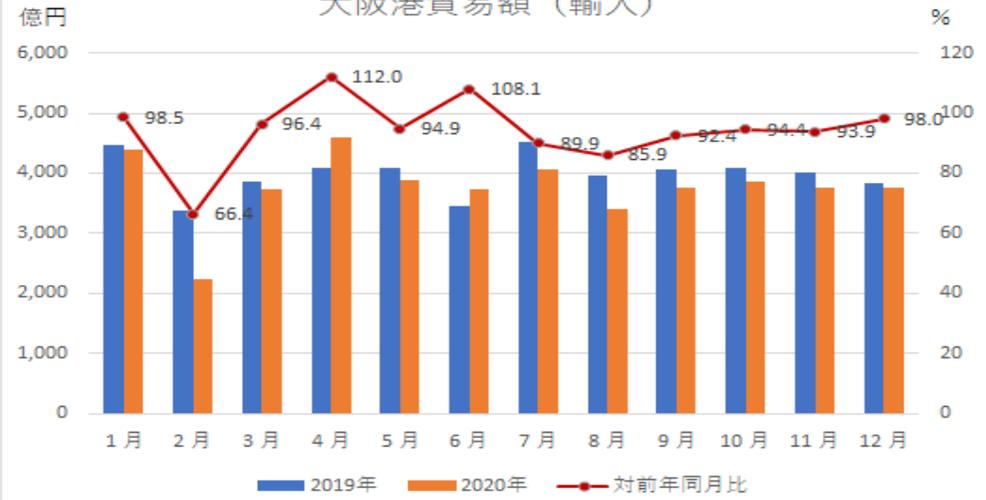
1月～12月の大阪港の輸出・輸入について、

- ・輸出では、4月から5月にかけて減少傾向にあったが、6月以降は増加傾向にあり、EU,アジア,中国での増加に伴い8月以降は前年同月比を上回る。特に9月以降は前年同月に対して約10%以上の上回りを示す。
- ・輸入では、貿易額の大きいアジア,中国の3か月連続マイナスによる影響のため7月以降から前年同月比を下回っているが、徐々に増加の傾向を示す。

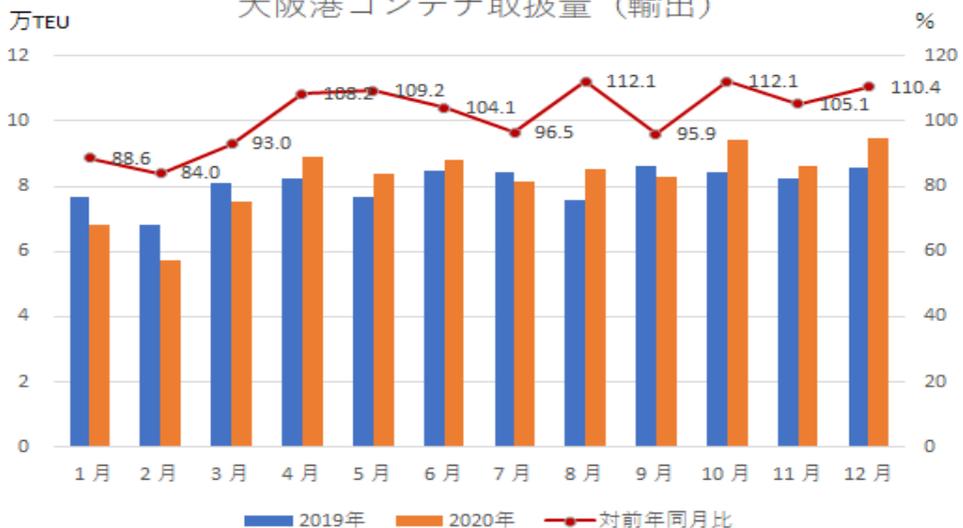
大阪港貿易額（輸出）



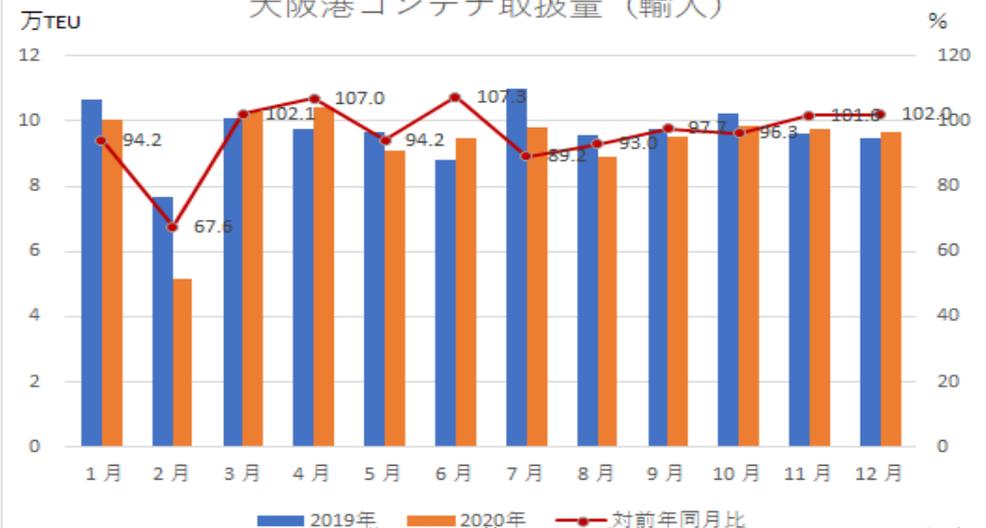
大阪港貿易額（輸入）



大阪港コンテナ取扱量（輸出）



大阪港コンテナ取扱量（輸入）



# (参考) 大阪港の貿易額 (品目別：2020年通年 1月-12月)

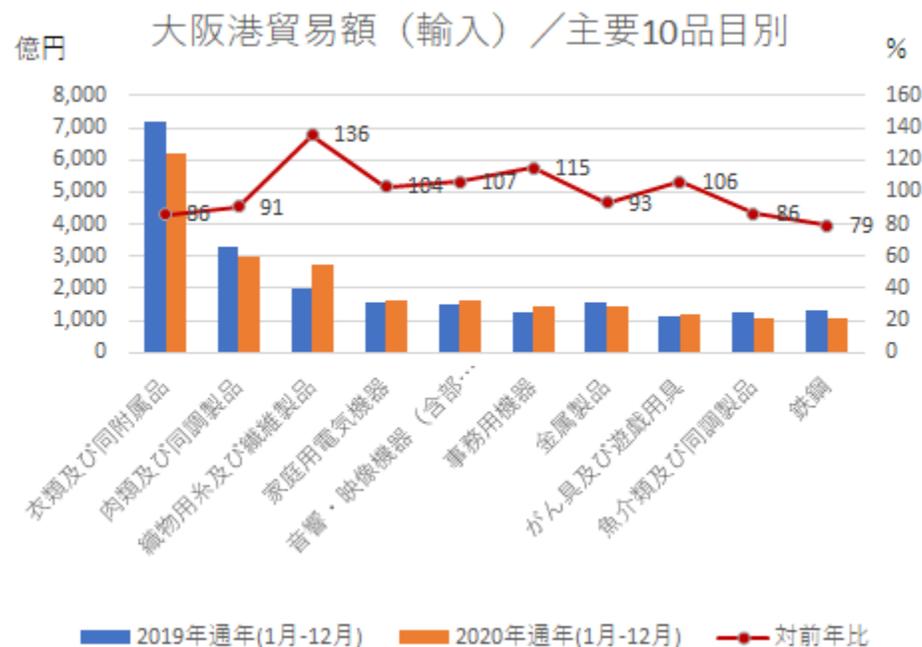
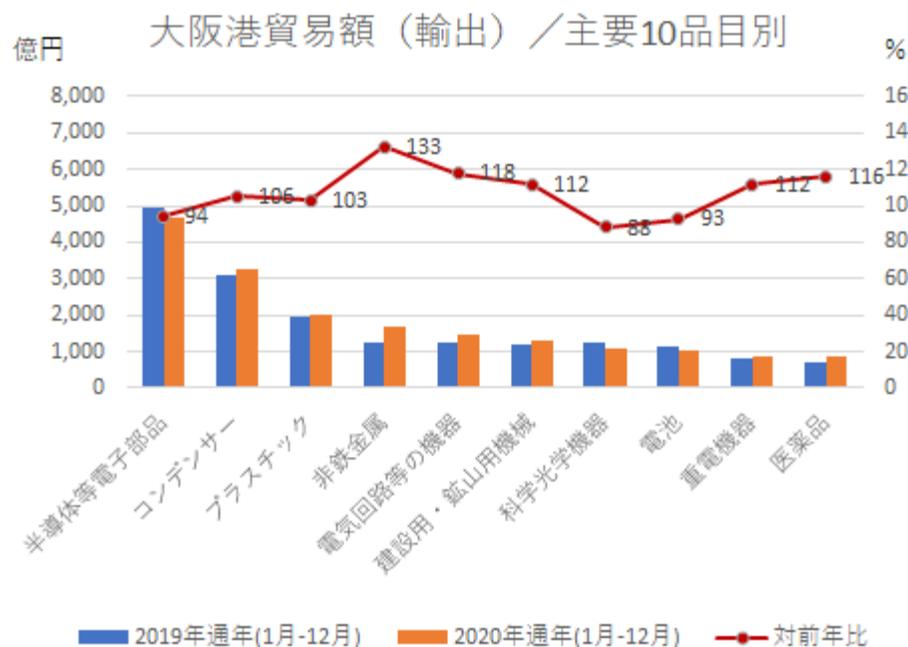
※主要10品目中の貿易額が大きい順に記載

品目別 (輸出) : 「科学光学機器」1,080億円 (同12減、146億円減)。「非鉄金属」1,675億円 (同33%増、411億円増)、「医薬品」845億円 (同16%増、117億円増)

◆輸出は前年比0・9%増の3兆8087億円、半導体等電子部品が低調だったがコンデンサーやプラスチックが伸長した。また、パンデミックによる医薬品サプライチェーンへの影響の懸念等から「医薬品」の需要が高まったものと推測される。

品目別 (輸入) : 「衣類及び同附属品」6,188億円 (同14%減、999億円減)。「織物用糸及び繊維製品」2,712億円 (同36%増、712億円増)

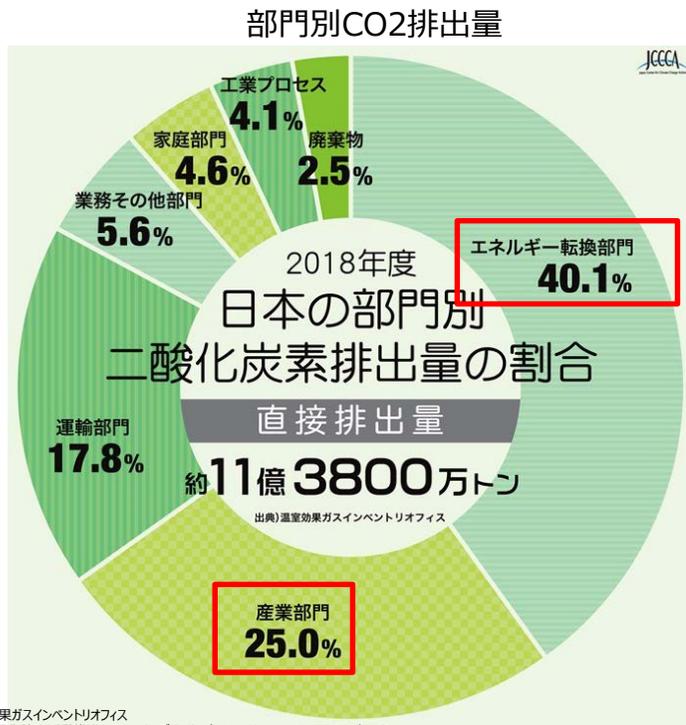
◆輸入は5・5%減の4兆5143億円、主力の衣類はコロナ影響により中国やベトナムからの輸入が減少した一方で、中国からのマスクを含む「織物用糸及び繊維製品」やテレワーク導入で国内需要が急増した米国や中国からのパソコンを含む「事務用機器」の輸入は高い伸びを示した。



1. COVID-19の状況及び経済への影響
2. 世界のコンテナ物流への影響
3. 阪神港における貿易やコンテナ物流への影響

(参考)神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組、  
農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向けた取組

# (参考) 港湾を核とした次世代エネルギー（水素・アンモニア等）利活用の促進



出典 温室効果ガスインベントリオフィス  
全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<http://www.jccca.org/>) より

- 【CO2排出量】 約11億3800万トン(2018年)
- エネルギー転換部門(製油所・発電所等): **40.1%**(約4.6億トン)
  - 産業部門: 25.0%(約2.9億トン)  
(このうち、**鉄鋼:約12%**、**化学工業:約5%** 等)

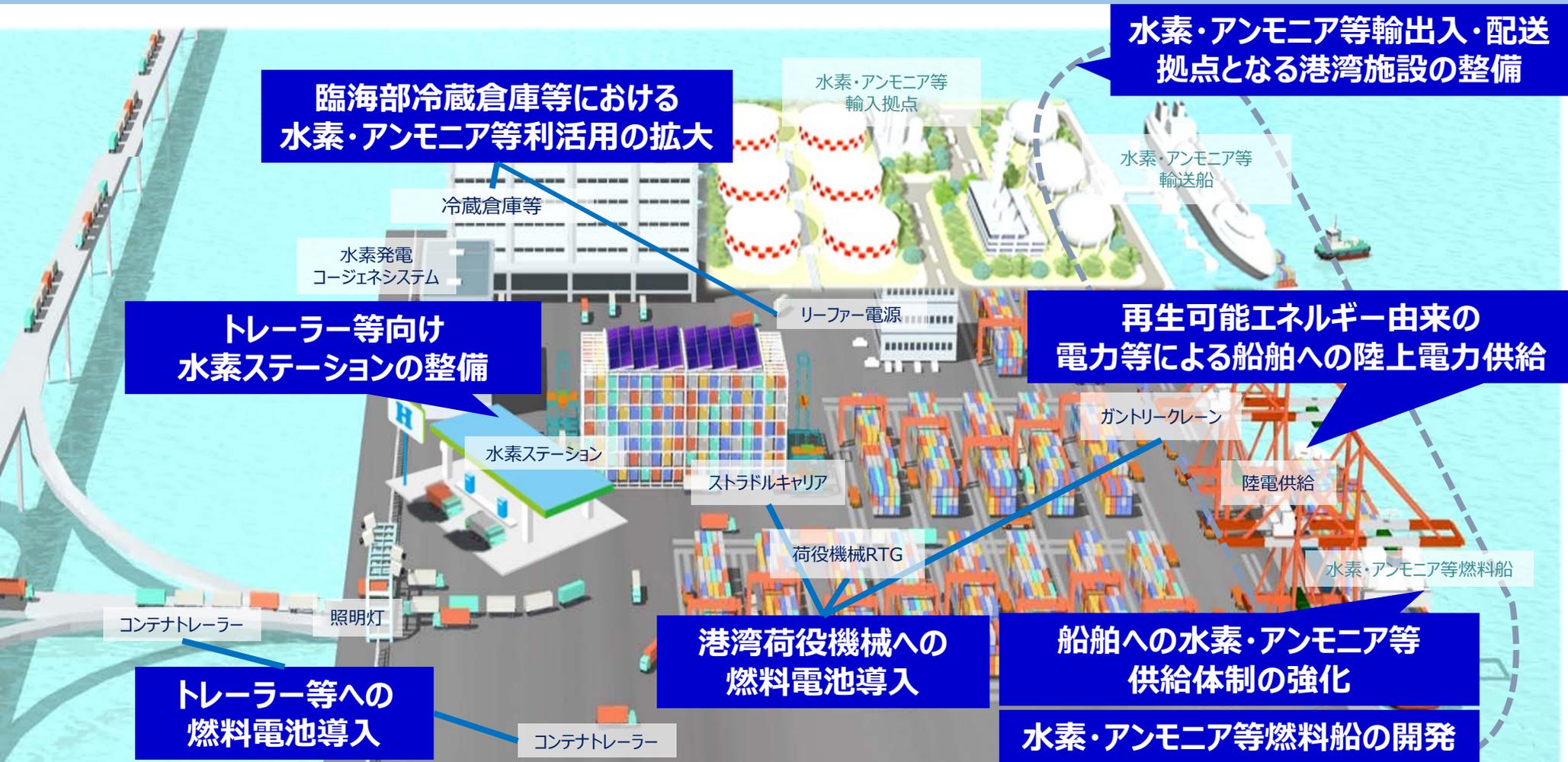


## カーボンニュートラルレポート検討会の対象港湾

**製油所・発電所等、鉄鋼、化学工業のシェア:約6割**

CO2排出量が多い港湾・臨海部は、次世代エネルギー利活用(製造、貯蔵・輸送、利用)のポテンシャルが高い

# (参考) カーボンニュートラルポート (CNP) のイメージ (コンテナターミナル等)



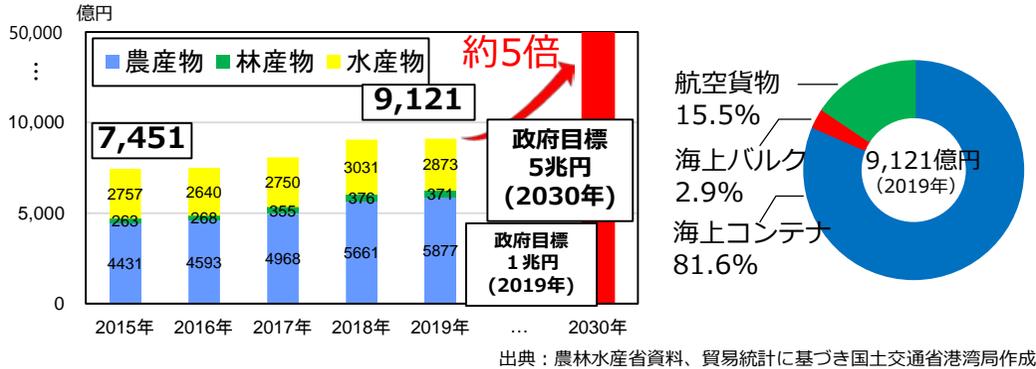
照明灯 水素ステーション コンテナトレーラー ストラドルキャリア 荷役機械RTG 水素・アンモニア等 輸入拠点 水素・アンモニア等 輸送船 ガントリークレーン 陸電供給

出典: トヨタ自動車(株)HP ※FCV: 燃料電池自動車 (Fuel Cell Vehicle) ※FC: 燃料電池 (Fuel Cell) ※RTG: タイヤ式門型クレーン (Rubber Tired Gantry crane) 出典: HySTRA HP 出典: 川崎重工(株)HP

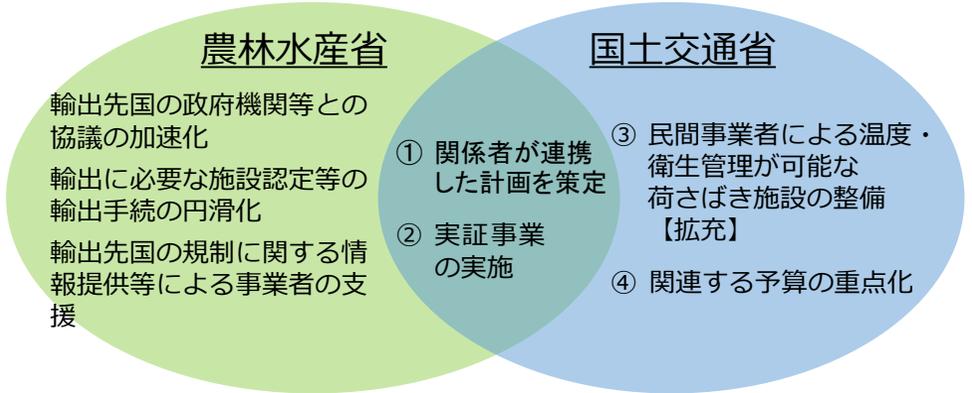
# (参考) 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進

○ 2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の拡充や、関連する予算の重点化を行う。

## <農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



## <農林水産省の取組と国土交通省が連携して推進する取組>



## <具体の取組イメージ>



② 高機能コンテナやRORO船を活用した実証事業の実施



③ 民間事業者による温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備【拡充】



④ 関連する予算の重点化



コールドチェーンの確保など、輸出の川上から川下までの連携を強化