

## MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご閲覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine\_navi/)

## 新型コロナウイルスが物流業界にもたらした影響と求められる対応

国際通貨基金（IMF）が4月6日に公表した「世界経済見通し」の最新版では、2021年の世界経済の実質国内総生産（GDP）成長率は対前年比プラス6.0%と、2020年6月時点の予測から0.6%ポイント引き上げられました。新型コロナウイルスのワクチン接種効果により「健康ならびに経済の出口が徐々に見えてきている」と評価されている一方で、各国間や業種間では改善状況に差が生じています。物流業界で生き残るためには今後何が求められてくるのでしょうか。新型コロナウイルスが物流にもたらした影響から考察してみたいと思います。

## 1. 物流業界を取り巻く環境の変化

## (1) 概観

物流業界が従来から抱えている課題や新型コロナウイルスの感染拡大による影響には、以下のようものが挙げられます。

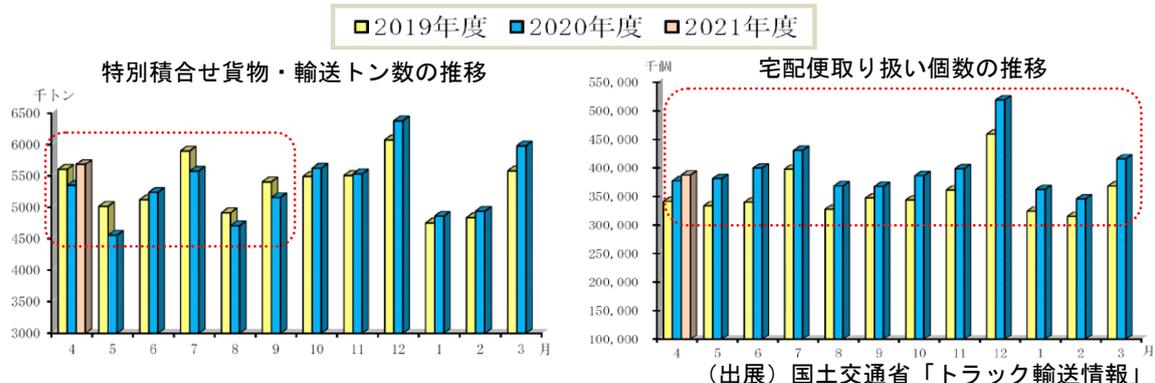
従来から業界を取り巻いていた環境や課題	新型コロナウイルス感染拡大の影響
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人手不足</li> <li>・ EC 市場の拡大</li> <li>・ 輸送の小口化、多頻度化</li> <li>・ 輸送効率悪化（ラストワンマイルの複雑化）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ グローバルサプライチェーンの寸断</li> <li>・ 営業自粛による国内 B2B 物流の鈍化</li> <li>・ 巣ごもり需要による国内 B2C 物流の急増</li> <li>・ 非対面・非接触ニーズの高まり</li> </ul>

## (2) 国内物流への影響

コロナ禍において、仕事が減った・減らなかった運送業者にはそれぞれ以下のような特徴があったと言われています。

仕事が減った運送業者	仕事が減らなかった運送業者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸出入貨物（特に中国からの輸入資材）を扱っていた。</li> <li>・ 営業自粛を余儀なくされた外食産業や観光業向けの物流を扱っていた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 配送量の減少を、医薬品や食品・日用品、ネット通販品の配送増加でカバーできた。</li> <li>・ 複数の業界と取引があった。</li> <li>・ 差別化できるまたは参入障壁の高い業務を行っていた。</li> </ul>

国内トラック輸送の動向を、特別積合わせ貨物と宅配便で比較したものが以下のグラフです。左のグラフが特別積合せ貨物の輸送量動向を示しており、2020年度上期は6月を除き対前年マイナスとなっています。一方、右側のグラフは宅配便の取り扱い個数の推移を示しており、EC市場の拡大をコロナ禍の巣ごもり消費が後押ししている状況を表しています。



## (3) 国際物流への影響

①WTOの発表によれば2020年第2四半期（4月～6月）の世界貿易量は前四半期比で14.3%減となり、世界金融危機下の2009年第1四半期（1～3月）の落ち込み（世界貿易量で前四半期比

10.2%減)を大幅に超える水準となりました。

また、大手自動車メーカーなどの相次ぐ操業停止による日本・アジア仕出しのコンテナ貨物停滞や北米西岸地域や中西部で輸出貨物用の空コンテナが不足した影響で、局地的な空コンテナの不足・余剰が発生しました。各船会社も、アジア-欧州・北米航路などで欠便を実施するなど、新型コロナウイルス感染拡大に伴う輸送需要の減少への対応を迫られました。

②その後2020年7月頃より物流は回復に転じ、日本海事センターの発表によれば2021年5月のアジア(18ヶ国・地域)から米国へのコンテナ荷動き量は、家具・寝具・機械類・繊維製品等の需要増により前年比50.6%増の186.1万TEU、1-5月の累計では前年同期比39.5%増の883.7万TEUとなり5月単月で過去最高を更新しました。

一方でコンテナ不足やスペース不足により海上運賃が高騰し、また感染拡大期の緊急物資輸送の増加と減便が重なり航空運賃も高騰しています。

(例：2021年5月の海上運賃は横浜→LA向け40FTコンテナで対前年比179.8%)。

## 2. 再認識された物流の課題

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会が2020年3月に実施した緊急アンケート調査の結果報告では、新型コロナウイルスの感染拡大により、物流面での課題が「発生した・一部発生した」と答えた企業が半数を超えています。

コロナによる対面を避けたオペレーションなどが新たな課題として発現したとともに、変動する需要への柔軟な対応や人手不足など、元々抱えていた課題が浮き彫りになりました。

(発生した課題の具体的事例)

荷主企業	物流企業
<ul style="list-style-type: none"> <li>急激な販売増による車両確保や出荷調整</li> <li>輸送ルート(特に中国発着便)の途絶や航空便数削減に伴う代替手段の確保</li> <li>サプライチェーンの維持</li> <li>船便で抜港・遅延が発生⇒航空便で代替</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>品目による輸送量の増減</li> <li>入荷の大幅遅延と急な出荷対応</li> <li>スタッフの健康管理、テレワーク出来ない倉庫内作業や納品現場における安全配慮</li> <li>BCPにおける感染症対策の策定</li> </ul>

## 3. With コロナ・After コロナを生き残るために

新型コロナの影響は、私たちの生活様式や働き方に大きな変化をもたらしました。物流業界では今後ますます、同業者間の協業や異業種との連携、荷主企業の物流アウトソースなどが進むものと考えられ、輸配送の効率化やIT化への更なる取り組みが不可欠となっています。同業界はこれまで、他業界と比べIT化や、システム化が必ずしも十分とは言えない状況でしたが、人手不足を補いスムーズな配送を実現するため、印鑑を不要とするための伝票の電子化や、非対面型のオペレーション、リモートでの指示出しなど、システム化による業務効率化取組が徐々に進められています。

内閣府が2021年6月に閣議決定した「総合物流施策大綱(2021年度~2025年度)」では、今後取組むべき施策の一つに「感染症や大規模災害など有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」が掲げられています。鍵を握るのは物流のデジタル化であり、そのための主要取組として「SIP物流(物流・商流データ基盤)」や「サイバーポート(港湾物流データ連携基盤)」の構築を挙げています。これは、社会全体で事務フローやシステムの規格を標準化し、共通のデータ基盤を使うことで業務を合理化しようという試みであり、事業者、荷主、一般消費者等全てのステークホルダーの連携、協働によるデジタル化への継続的な取組が今後ますます重要になると考えられています。



(国土交通省「SIPスマート物流サービスの取組」より引用)

<参考文献一覧>

国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/index.html>

公益財団法人日本海事センター <http://www.jpmac.or.jp/>

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 <https://www1.logistics.or.jp/>

以上