

財デフレを止めた米供給制約問題 急がれる米西海岸主要港のコンテナ処理能力増強

調査部プリンシパル

小野亮

03-3591-1219

makoto.ono@mizuho-ir.co.jp

- 米国で起きている高インフレの一因は、「モノ」消費の急増に物流機能が追いつかないボトルネック問題。その結果、およそ4半世紀にわたるモノのデフレが高インフレに急変
- ボトルネック問題の象徴が西海岸主要コンテナ港の大混雑。サンペドロ湾内で陸揚げを待つコンテナ船数は過去最高水準にあり、港湾処理能力の低下と入船数の増加が混雑率上昇に寄与
- 米政権をはじめとして関係当局が対策を発表。コンテナ置き場の高さ制限緩和等の効果が期待されるが、財需要の強さを背景に、目に見える混雑緩和までには数カ月が必要

米国で起きている高インフレの一因に、「モノ」消費の急増に物流機能が追いつかないボトルネック問題がある。およそ4半世紀にわたるモノのデフレがコロナ禍によって高インフレへと急変した。

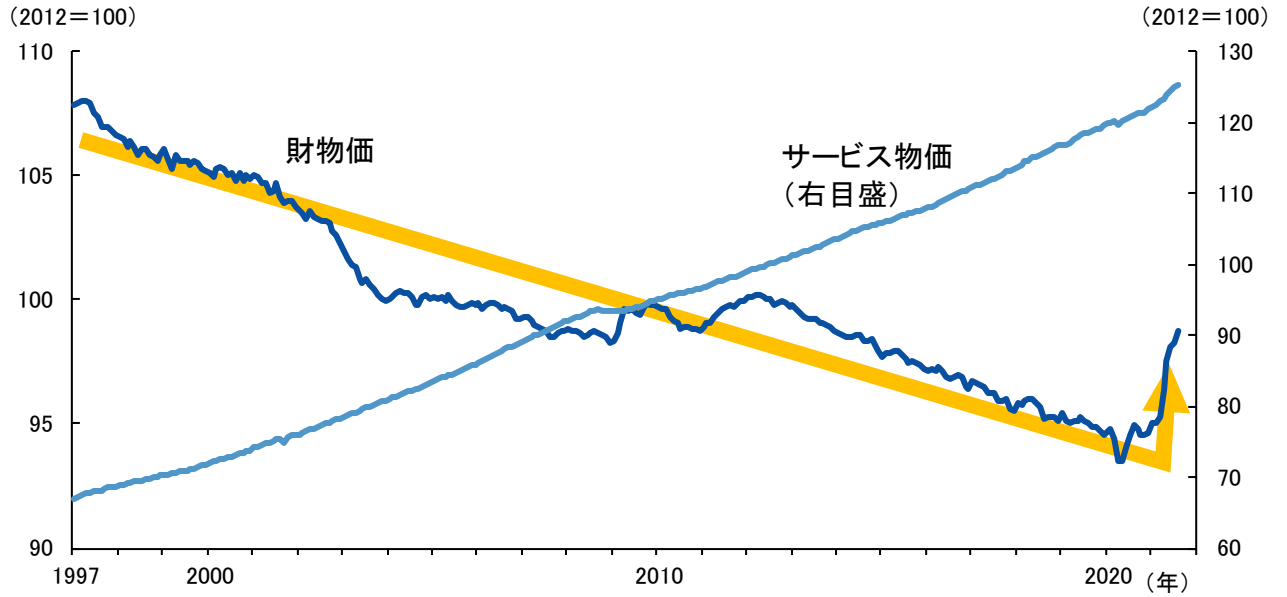
米国では、消費者物価指数（CPI）が2008年以来の前年比+5%台、基調的な物価動向を表すコアCPI（コア＝食料とエネルギーを除く）が1990年代前半以来の同+4%台という高インフレが、数カ月にわたって続いている。コアCPIと同様に基調的な物価動向を表すとされる加重メディアンCPIや刈込平均CPIといった物価指標も上昇しており、当初は一部品目に留まっていた物価上昇が幅広い品目にみられるようになってきていることを示している。米金融政策で重視されている個人消費支出デフレーター（PCED）でも、同様の動きが確認できる。

高インフレの主役は「モノ」のインフレである。コア物価指数を財とサービスに分けてみると、モノの物価に歴史的異変が生じている。

コア財の物価指数は、コロナ前までのおよそ4半世紀にわたって、ほぼ一貫して下がり続けてきた（図表1）。コアサービス物価が上昇を続けてきたのと対照的である。財デフレの中心は耐久消費財で起きており、技術革新によるデフレと、中国を中心とする世界的な供給能力の拡大に伴うグローバルデフレの2つの圧力が働いてきた。後者のデフレ圧力は輸入耐久消費財（除く自動車・同部品）の物価下落によって確認できる（図表2）。

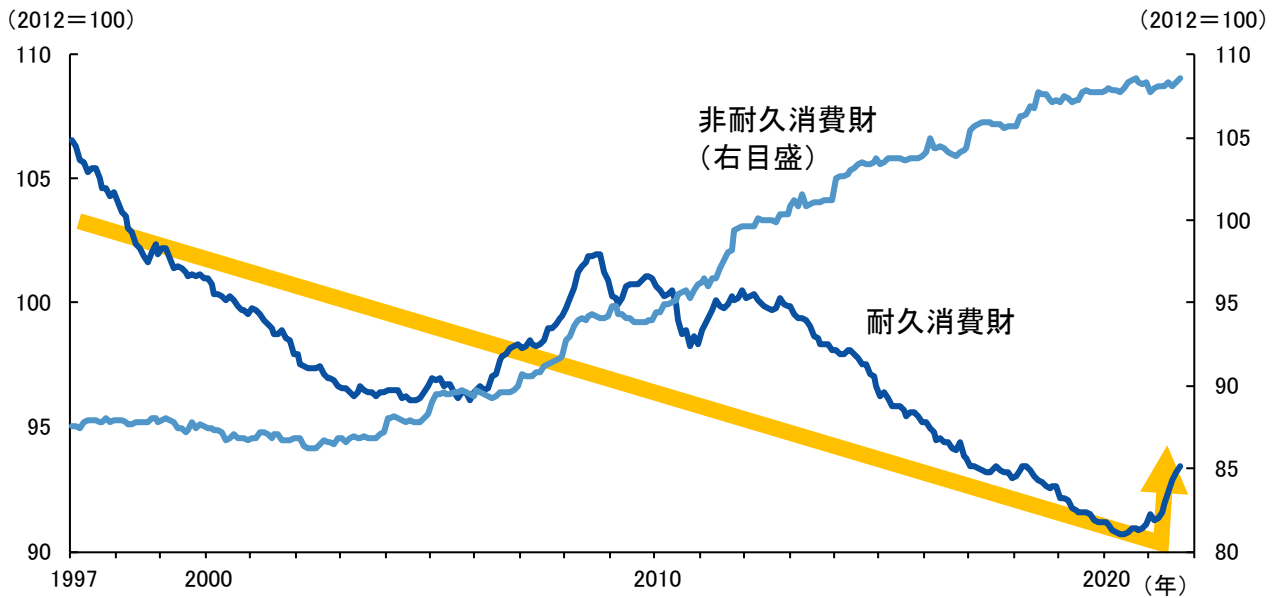
コロナ禍は、財物価の推移に大きな変化をもたらした。ロックダウンから2021年初めまでの時期にかけて、コア財物価は下げ止まるようになった。さらに2021年に入ってワクチン接種が本格化し、米国経済の再開の動きが強まるとコア財物価は上昇へと転じた。重要な点は、足元ではグローバルな物価上昇が国内の物価上昇をもたらしているというよりも、おそらくその逆と考えられることである。米国における「モノ」消費の急増が内外の財物価の上昇を引き起こし、米国の物流の機能不全がその動きに拍車をかけているという意味だ。

図表1 1990年代後半以降の米国消費支出物価の推移



(注) 消費支出物価は個人消費支出デフレーター。財、サービスともコア
 (出所) 米国商務省より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

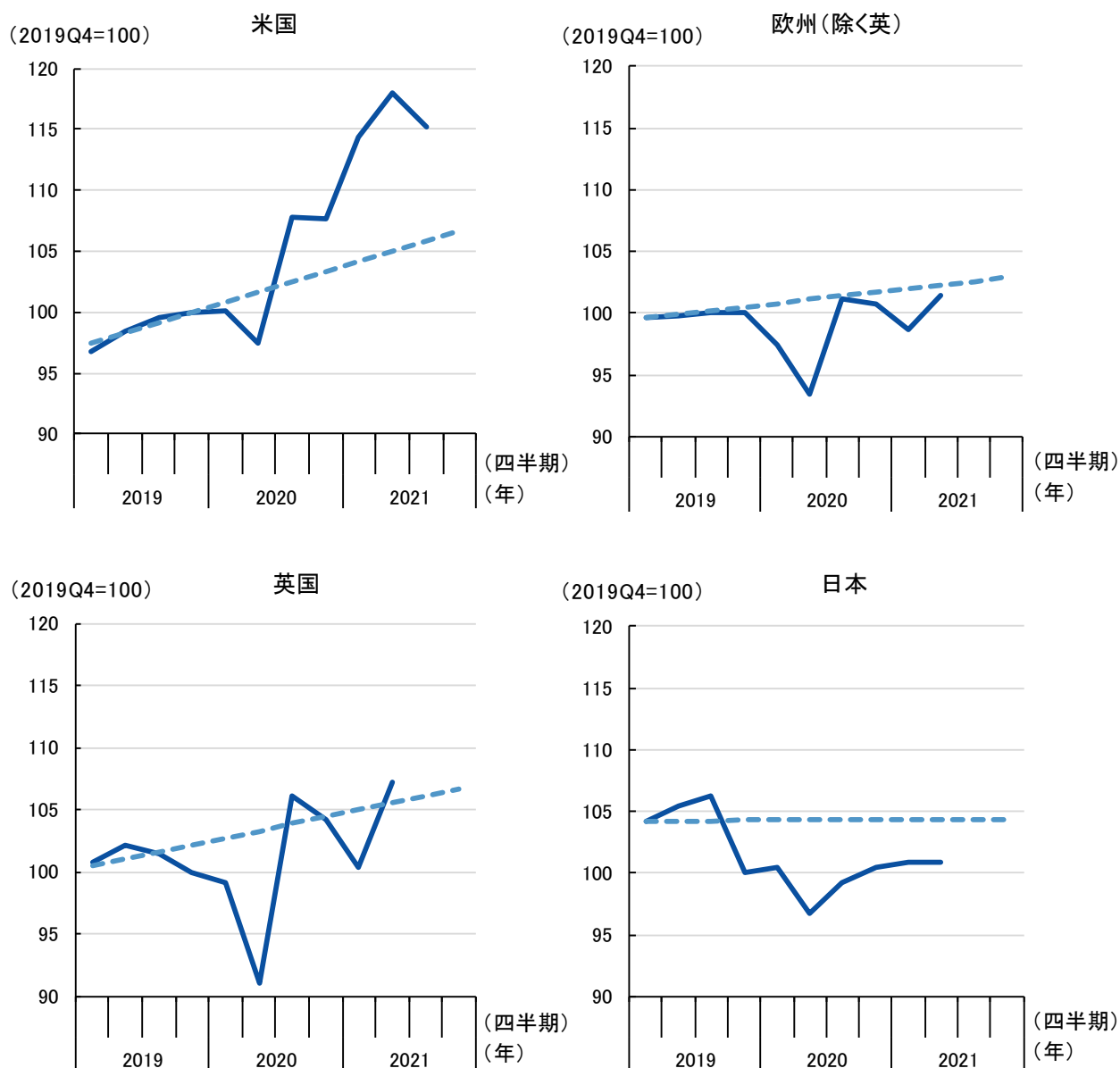
図表2 1990年代後半以降の米国輸入物価の推移



(注) いずれも工業製品であり、食品、自動車・同部品、エネルギーを含まない。
 (出所) 米国労働省より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

日英欧と比較すると、米国におけるモノ消費の強さは際立っている（図表3）。米国のモノ消費は、コロナ前のトレンドを1割以上上回る水準に回復している。これに対して、英欧のモノ消費はコロナ前のトレンドを小幅上回る水準に回復したに過ぎず、日本のモノ消費は同トレンドを下回ったままである。

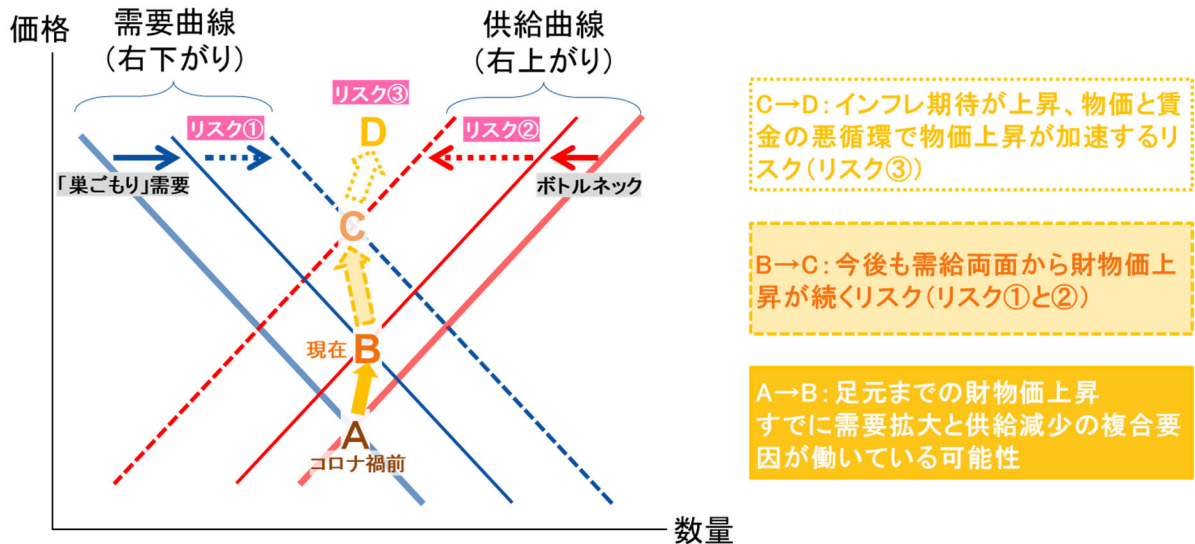
図表3 コロナ禍における財消費の国際比較



(注)財消費は実質ベース。直近値は2021年4～6月期、米国のみ2021年7～9月期。点線は2015年～2019年のトレンド
 (出所)米国商務省、Eurostat、英国統計局、総務省より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

こうした異常に強い米国の財需要の強さに、米国の物流機能が追いついておらず、米国のインフレに拍車をかけている。需要曲線と供給曲線の関係で捉えなおせば、需要曲線が右シフトすると共に、ボトルネック問題によって供給曲線が左シフトし価格が上昇している状況である（図表4のAからBへのシフト）。

図表4 高インフレのメカニズム：需要曲線と供給曲線のシフト



(注) 供給曲線は効率性も加味したものと考えれば、入荷遅延・リードタイムの長期化など物流機能の停滞は供給曲線の左シフトと考えることができる

(出所) みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

ボトルネック問題の象徴が西海岸主要コンテナ港の大混雑である。サンペドロ湾内で陸揚げを待つコンテナ船は過去最高水準にあり、港湾処理能力の低下と入船数の増加が混雑率上昇に寄与している。

米国運輸省によれば、米国の国際物流の4割（金額ベースで1.7兆ドル）を水運が担っている（2019年時点）。そのうち1.1兆ドルはコンテナ貨物であり、20フィートコンテナ換算で96%（5,550万TEU）がトップ25の港湾に集中している。コンテナ取扱量トップが西海岸サンペドロ湾のロサンゼルス港、第2位が同じサンペドロ湾に位置するロングビーチ港、第3位が東海岸のニューヨーク・ニュージャージー港である。このうちロサンゼルス港とロングビーチ港では、陸揚げされたコンテナで溢れかえり、大量のコンテナ船が沖合で錨を下ろし、長期にわたり着岸許可を待つ状態にある。南カリフォルニア・マリン・エクスチェンジ（Marine Exchange of Southern California）によれば、サンペドロ湾には11月5日時点で計72隻のコンテナ船が沖合で待機しており、過去最高近傍の水準が続いている（図表5）。

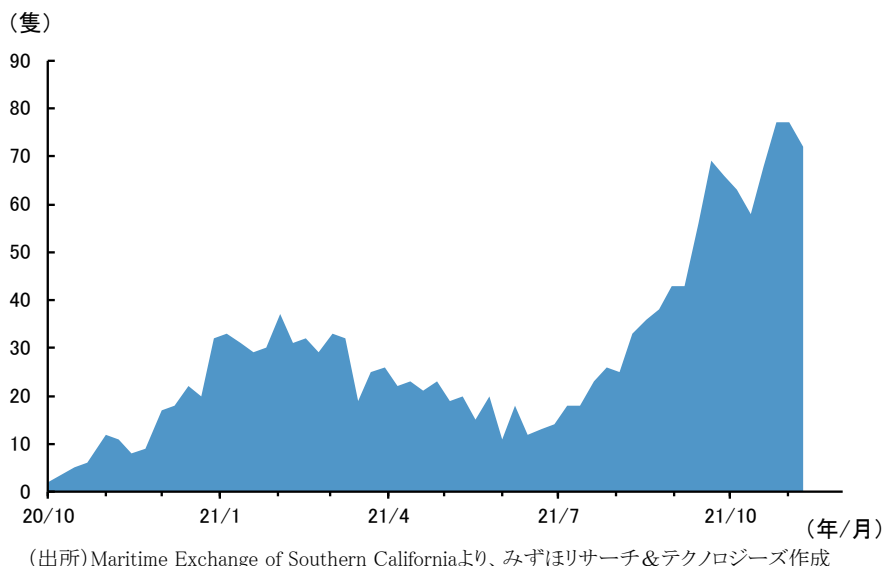
各港湾当局によれば、サンペドロ湾内での平均待機日数は2週間を超えている（ロサンゼルス港で14.6日、ロングビーチ港では14.1日、いずれも11月5日時点）。ロサンゼルス港の場合、コンテナ船が着岸し、再び離岸するまでの滞留時間が9.7日（10月28日までの30営業日平均）、陸揚げされたコンテナ自体も運び出されるまで9.3日（11月5日時点）かかっている。米国運輸省によれば2019年の滞留時間（月間平均値）はロサンゼルス港では平均3日以下であり、足元の港湾の処理能力は平常時の1/3以下に落ちている計算である。

待ち行列理論の考え方を使うことで、港湾の混雑原因を分析することができる。ロサンゼルス港湾

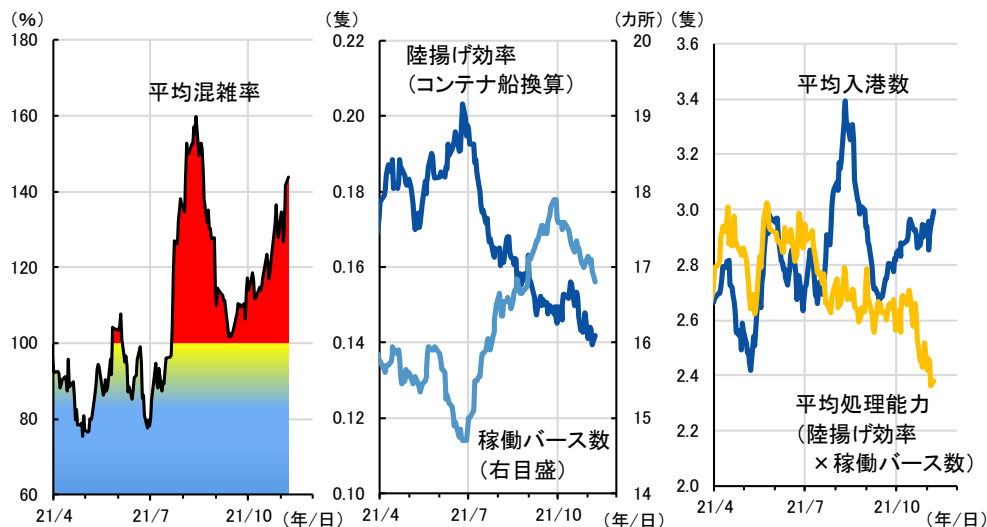
当局のデータを用いた推計によれば、港湾混雑率は140%まで悪化している（図表6）。こうした高い混雑率をもたらしているのは、①陸揚げ効率の悪化、②コンテナ船の入港増、③バース（コンテナ船の停泊場）の数縮小、という3要因が重なったためである。

7月以降、コンテナ船の数に換算した1日当たり・バース当たりの陸揚げ効率はほぼ一貫して減少してきた。陸揚げ効率の悪化の原因として指摘されているのは、コンテナの置き場や空シャーシーの不足である。コンテナをシャーシーに載せてターミナルから運び出そうにも、ターミナル外のコンテナ置き場に空きがなければ、トラックは動けない。コンテナを下ろせなければ新たなコンテナを積むシャーシーが足りなくなる。そうした悪循環により陸揚げ効率が悪化していく中、減少傾向にあったコンテナ船の入港数が9月中旬から増勢に転じ、混雑率を悪化させた。10月からは、バースの数がコンテナ船1隻分ほど減少した。陸揚げ効率の悪化により、バース稼働数を減らさざるを得ない状況とみられる。

図表5 ロサンゼルス港・ロングビーチ港沖合に停留するコンテナ船数



図表6 ロサンゼルス港のコンテナ混雑率とその要因



(注) 平均混雑率、陸揚げ効率、平均入港数、平均処理能力は状態別コンテナ船数等から筆者推計
 (出所) Port of Los Angelesより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

米政権をはじめとして関係当局は対策を打ち出している。コンテナ置き場の高さ制限緩和等の効果が期待されるが、財需要の強さを背景に目に見える混雑緩和には数カ月を要するとみられる。

10月13日、米政権はロサンゼルス港のフル稼働化（24時間・7日稼働）を進めるよう港湾運営主体と労働組合に働きかけた（ロングビーチ港は9月17日に移行済み）。フル稼働化によってロサンゼルス港の稼働時間は週当たり60時間増加する。単純計算では同港の処理能力が56%増加することを意味する。こうした米政権からの呼びかけに対し、大手荷主・物流6社（Walmart、UPS、FedEx、Samsung、The Home Depo、Target）も港湾フル稼働化に協力することを表明した。米政権によれば、コンテナ積み出しの夜間シフトを進めることで年末までに1週間あたり3,500のコンテナを追加的に積み出しできるという。

カリフォルニア州知事は10月20日、港湾の混雑を緩和する追加方法を特定するよう州当局に指示する行政命令に署名した。具体的には①トラックの車両総重量制限の一時免除に向けた優先貨物輸送路の特定、②貨物が船から陸揚げされた後、短期的な保管ニーズに対応するために利用可能な施設・土地の特定、③貨物コンテナ保管のための州保有地の緊急リースなどである。特に①に関しては30日以内、②に関しては港湾に近い州保有地の特定を12月15日まで、と期限を定めている。

ロングビーチ市は10月22日、緊急行政命令を発出し、90日間のコンテナ積載規制の緩和に乗り出した。内陸部のコンテナ保管施設において通常2基としているコンテナ積載規制を最大4基とするもので、ロサンゼルス・ロングビーチの港湾施設からコンテナを移動させ、港湾内に空きスペースを確保すると共に、コンテナを載せるシャーシの回転率を引き上げる狙いがある。

ロサンゼルス・ロングビーチの両港湾当局は10月25日、コンテナヤードで積み出しを待つコンテナに対して新たな手数料を課すことを決定した（プログラムは11月1日開始、手数料の査定は同15日以降）。鉄道で輸送するコンテナは陸揚げ後6日目から、トラックで輸送するコンテナは同9日目から手数料が課される。手数料は初日が100ドル、以後1日ごとに100ドルずつ手数料が増え、2日目は200ドル、3日目は300ドル等となる。超過延滞3日の場合、合計600ドルがコンテナ1基に対して課される仕組みだ。荷主に対してコンテナ引き受けを急ぐインセンティブが期待されているが、当該コストが消費者に転嫁されるほど、混雑緩和効果は削がれ、インフレ圧力が高まるだけである。

期待されるのはコンテナ処理能力の増強である。ロングビーチ市のコンテナ積載規制緩和（+100%）に加えて、12月中旬以降に決まるカリフォルニア州による新たなコンテナ保管用地の確保等が実現すれば、港湾のフル稼働化（+55%）等との相乗効果によってコンテナ処理能力は大幅に改善するはずである。ただ上述したように、足元では陸揚げ効率の悪化とコンテナ入船増が港湾の混雑に拍車をかけている。財需要の強さも踏まえると、問題解消にはまだ数カ月程度の時間が必要と思われる。

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。