

5月6日付アグウィーク・マガジン (KRT)

ノースダコタ州カッセルトン

コンテナ不足、危機的状況に

グレート・プレーンズ北部の特殊作物輸出業者は、すでに法外な陸上輸送費に苦しめられている上に、作物を海外に輸出するために必要なコンテナを確保できるかどうかとも危ういという状況に直面している。

ノースダコタ州カッセルトンにあるユニティー・シード社のゼネラルマネージャー、デイブ・モルケン氏は、「我々は常に高すぎる輸送費に苦しんできたが、いまや輸送手段の確保すらできず、輸送費以前の問題となってしまった」と話す。

同社は日本、韓国、タイ、シンガポールに顧客を持っているが、皆同社の非遺伝子組み換え大豆をこぞって求めているという。ところが専用の貨物コンテナが手に入らないために、せっかくの商品を出荷できない状態である。

同じカッセルトンの **SB&B** フーズ社のボブ・シナー社長は、アジアおよびヨーロッパの 10 数ヶ国に分別生産流通管理の非遺伝子組み換え穀物を販売している。

「コンテナ不足は出荷期間のさまざまな時期に発生し（中略）、3年ぐらい続いているが、今の深刻さとはまるで比べものにならない」とシナー氏は話す。

経済の副作用

コンテナ輸送は往復のバランスが重要である。巨大コンテナ船には 1 万個ものコンテナを積み込めるものもあり、それらが米国バイヤーの元に輸入品を運んでくる。そして、以前なら農産物などの米国産の物品でコンテナを一杯にしてアジアやヨーロッパへの帰路に就くことができた。往路・復路ともに貨物を満載することで利益を生み、船は航行し続けられるのだ。

ここ3年間のドル安により、米国の輸出入バランスは逆転した。今ではアメリカの消費者が購入する輸入製品よりも、他国が購入する米国製品の方が多くなっている。その結果、コンテナ船が米国の港に持ち込むコンテナ数より、運び出すコンテナ数の方が多くなっている。また、持ち込むコンテナも、付近の主要積出港に留まり、輸出品を積み込まれてそのまま次の遠洋航海に出る場合が多い。

このことにより、米国内陸部に送られ、モルケン氏らが利用できるコンテナが極端に減少している。モルケン氏は15年間、食品用穀物コンテナで大豆を出荷してきたが、コンテナ不足が発生する前から、競争力の点で厳しい戦いを強いられてきた。

数年前に鉄道網が再整備され、ノースダコタ州やミネソタ州西部からの路線が廃止されたことで状況は厳しくなった。モルケン氏は輸送料を払って空きコンテナをミネアポリスからトラック輸送し、出荷品を詰めてミネアポリスの車両基地に戻し、そこから鉄道で西海岸の港まで輸送するという手段を強いられた。

「シカゴ地域では私たちのわずか半分の輸送費で大豆を輸出することができる。本当に頭に来る。私たちはミネアポリスとのコンテナ往復のために1,000ドル以上支払っている」とモルケン氏は話す。

重量制限のため、モルケン氏がコンテナ1台に積み込める大豆はわずか735ブッシェル（約20トン）程度。上記の余分な1,000ドルを足すとモルケン氏がこのコンテナを台湾まで送るのにかかる費用は2,600ドルとなり、顧客にとっては1ブッシェル当たり3.50ドルの負担増となる。

それでも、モルケン氏は売上の半分を占める海外顧客のニーズに応えるためには、コンテナを確保するためだけに余分な1,000ドルを喜んで払うという。

「もしコンテナ不足が続けば、顧客に非常に悪い印象を与えることになる。顧客は生産計画を立て、それに合わせてほしいと思うのが当然だ。しかしコンテナがキャンセルされれば当然計画に合わせることは

不可能になり、顧客を激怒させてしまう」とモルケン氏は話す。

コンテナ獲得戦争に加え、船積スペースの確保も難しくなっている。

モルケン氏は話す。「この冬じゅう無茶苦茶な状態が続いた。つい先日も、台数予約でコンテナ 10 台の予約をしていたのに、あろうことかコンテナがミネアポリスに来ていないという理由で送ってもらえない。その後別の船に予約を回すと、いっぱいすぎてさらに 1 ヶ月半待たされる。こんなひどい遅れが出ている」

今まで氏は何とか凌いで来てはいるが、アジアの潜在市場が拡大するに伴い、事態はさらに悪化すると考えられる。

「今までは緊急対応で顧客に埋め合わせをしてきたが、事態がさらに悪化すれば、手違いの余地はどんどん減ってくる」と氏は話す。

シナー氏は、顧客に転嫁する価格上昇にはさらに他の要因もあると話す。

「燃料の高騰と輸送費の上昇は、他のあらゆる人々と同じく我々にも影響を与えている。終わったと思ったらまた E メールで顧客に新しい価格を送信しなければならず、振り返るともう次の値上げが来ている。信じられない」と氏は言う。

近い将来に事態が好転する兆しはない。

「汽船会社は皆、事態が好転することはなく、さらに悪化すると言う。サービスも設備も。恐ろしいことだ」とシナー氏は言う。

これらの状況が世界的な食糧供給不安に拍車をかけており、シナー氏の顧客も例外ではない。彼らにとってアメリカ中西部のコンテナ不足など知ったことではない。彼らはただ穀物が確実に工場に届くことを求めている。倉庫容量に余裕のある顧客は少ないため、出荷と出荷の間に時間的余裕はない。東南アジアでは、高温多湿環境にもかかわらず冷蔵倉庫がない顧客もいる。彼らは作物を保存できないため、納期

遵守が特に重要となる。

シナー氏は語る。「そういった事情を総合すると、問題は本当に深刻だ。あまりに事態が深刻化してきたため、世界中でパニックのようになっている。アメリカ国内もそうだ。政府もやっと事態を直視し始めた」

介入措置

連邦および州当局も、シナー氏やモルケン氏らが直面する問題に気付き始めた。

「当局が介入してこの問題を解決する施策を取ってくれるかどうか、皆見守っている」とシナー氏は言う。

氏は当局の動きをどう考えているのか。「わからない。ロングビーチ港（カリフォルニア）などには、中西部で入手できるより多くの空きコンテナがあるのは確実だ。何らかのコストコントロールなどのシステムがあれば…わからない」

ノースダコタの大豆畑から韓国の食卓まで作物を届ける過程には、多くの業者が関与している。

「問題の一部を軽減・解決し、スムーズな輸送を実現するために、荷主も努力してきた」とシナー氏は話す。コスト削減はその一例である。しかしこれらの努力の多くは失敗に終わっている。

「そのため、残念ながら我々は政府に支援を求めざるを得なかった。議会からの派遣団、政府当局は皆非常に寛容な態度で、いつでも可能な手助けをしてくれると言ってくれた。現在も可能な対策を取ってくれている」

シナー氏らは船会社や鉄道会社との話し合いを続け、州当局がセッティングした会議に何度も出席している。「残念ながら、まだこれらの会議からは何らかの建設的な成果は上がっていません」と氏は認めている。

これらの問題を解決できなければ、低迷するアメリカ経済の数少ない
明るい材料である輸出産業の関係者らの閉塞感をいっそう募らせるこ
とになるだろう。

シナー氏は語る。「船会社は、事態がここまで悪化するとは全く予想し
ていなかった。こんな事態を経験したことはなかったのだ。船会社の
代表者と話せば、ただただ首を振るばかりだ」

燃料価格が上昇し、米国に向かう船舶が貨物を満載できなくなってい
ることで、往路・復路ともより多くの貨物を積むために、海運会社幹
部は貿易ルートの変更を検討せざるを得なくなっている、と氏は話す。

「今はアジアからヨーロッパへのルートの方が利益が上がる。今でさ
えアメリカ国内のコンテナは圧倒的に不足しているというのに、船会
社は『我々だって生き延びなければならないのでね』と言うばかりだ」