

## 海外港湾の状況について（2022年5月末時点）

海上コンテナ輸送の需給逼迫に関して、北米西岸港（LA/LB港、オークランド港）、カナダバンクーバー港及びアジア主要港（釜山港、塩田港、宁波舟山港、上海港、シンガポール港）について収集した主な情報は以下のとおりです。

引き続き必要に応じて情報収集・分析を行い、情報共有を行う予定です。

### ◆今回の主なアップデート◆

#### ①LA（ロサンゼルス）/LB（ロングビーチ）港の状況

- ・ LA/LB 港周辺海域の滞船数は 2022 年 1 月 9 日に 109 隻を記録し、1 月下旬まで 100 隻前後を推移したのち減少し、4 月から 5 月にかけては 30~40 隻程度で推移している。
- ・ コンテナターミナル内に 9 日間以上蔵置されているコンテナに対する課徴金について、アナウンス効果により蔵置コンテナが減少していることから、導入の開始については延期を繰り返しており、2022 年 5 月 25 日現在も延期中となっている。
- ・ 北米航路（横浜⇒LA）のコンテナ（40ft）スポット運賃は、2022 年 1 月以降も上昇を続け、4 月時点で 14,320 ドル。

#### ②米国政府・議会の動きについて

- ・ 2022 年 3 月 15 日、ホワイトハウスは、荷主、物流企業、港湾などのサプライチェーンに関わる利害関係者が物流情報を共有しサプライチェーンの改善を図るプラットフォーム（FLOW : Freight Logistics Optimization Works）の構築を発表。
- ・ 2022 年 3 月 31 日、海上輸送の管理等強化を目的とした海運改革法案が上院で可決。

#### ③北米西岸労使交渉が開始

- ・ 2022 年 5 月 10 日、PMA（太平洋海事協会）と ILWU（国際港湾倉庫労働組合）間の労使交渉が開始。現在の労使協定は 7 月 1 日に失効する。交渉が合意に至るまでの間、両者は貨物移動の円滑化に努めるとしている。
- ・ 今回の交渉ではターミナルの自動化が重要な論点になるものと見込まれる。

#### ④上海市ロックダウン（都市封鎖）の状況

- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大により、2022 年 3 月末に開始した上海市のロックダウン（都市封鎖）に伴い、従業員の移動制限等により、倉庫・工場等の稼働停止や内陸部へのトラック輸送の目詰まりが発生。これに伴い、輸入コンテナのターミナルでの滞留・バースの混雑等が発生。2022 年 5 月 18 日現在、上海市内の封鎖措置はほとんどの地域で継続中であるが、稼働再開する工場や倉庫も出てきている。
- ・ 5 月 30 日、上海市政府は、都市封鎖を 6 月 1 日に実質的に解除する方針を発表。

<b>1. LA/LB 港</b> .....	<b>4</b>
【コンテナ船の滞船状況】 .....	4
【コンテナターミナル内のコンテナ蔵置日数】 .....	6
【コンテナターミナルのゲート搬出入の予約可能数と実際の予約状況】 .....	6
【コンテナ貨物量】 .....	6
【新型コロナ拡大による荷役時間等への影響】 .....	7
【政府、港湾当局の対応】 .....	7
【ターミナルから内陸への輸送】 .....	14
【荷主の動向等】 .....	16
【シャーシ、倉庫など】 .....	17
【北米西岸労使交渉関連】 .....	17
<b>2. オークランド港</b> .....	<b>21</b>
【コンテナ船の滞船状況】 .....	21
【コンテナ貨物量】 .....	21
【新型コロナ拡大による荷役時間等への影響】 .....	21
【政府、港湾当局の対応】 .....	21
【その他】 .....	22
<b>3. バンクーバー港</b> .....	<b>25</b>
【滞船状況・コンテナ蔵置日数】 .....	25
【コンテナ貨物量】 .....	25
【政府、港湾当局の対応】 .....	26
【関連企業からの聞取・提供情報】 .....	26
【ターミナルから内陸への輸送：鉄道関係】 .....	27
【ターミナルから内陸への輸送：トラック関係】 .....	28
【その他】 .....	28
<b>4. 釜山港</b> .....	<b>30</b>
【滞船状況・コンテナ蔵置日数】 .....	30
【コンテナ貨物量】 .....	31
【政府、港湾当局の対応】 .....	32
<b>5. 塩田港</b> .....	<b>35</b>
<b>6. 寧波舟山港</b> .....	<b>36</b>
<b>7. 上海港</b> .....	<b>37</b>
【ロックダウン（都市封鎖、2022年3月末～）に係る概況】 .....	37
【滞船状況・コンテナ蔵置日数】 .....	37
【コンテナ貨物量】 .....	37
【政府、港湾当局の対応】 .....	38
【関連企業等からの聞取・提供情報】 .....	38
<b>8. シンガポール港</b> .....	<b>40</b>
【コンテナ船の寄港状況】 .....	40

【コンテナ取扱量】 .....	40
【その他】 .....	40

※下線部は、前回（2022年1月末時点）からの更新箇所。

# 1. LA/LB 港

## 【コンテナ船の滞船状況】

### LA/LB 港全体概要

- ・2020年9～10月中旬以降より沖待ちコンテナ船が発生し始め、その後2月1日には40隻に達した。その後緩やかに改善し6月末時点では10隻を下回る日もあったが、その後2021年11月16日に86隻まで増加した。

ただし、以下の11月16日以降にLA/LB港で実施された新たな待機プロセス導入により、LA/LB港近傍で滞船できなくなったため、海事当局から従来の滞船カウントと異なる方法で滞船数がカウントされて発表されている。

新たなカウントの滞船数によれば、2022年1月9日に109隻、1月下旬まで100隻前後を推移したのち減少し、2022年5月20日時点で30隻となっている。

(統計情報：米国のカリフォルニアの海事関係NPO：Marine Exchange of Southern California のFacebook)

- ・2021年11月16日(UTC)、LA/LB港関係の海事当局者間によって、入港に伴う待機プロセスの変更が実施された

主な内容は以下の通り

(目的)

LA/LB港の錨地等で多数のコンテナ船が密集・滞船していることについて、「冬場の荒天の安全確保のため船間距離確保」及び「港湾周辺の大気汚染への対応」のため、新たな待機プロセスが導入。

(新たな待機プロセスの主な概要)

#### ① 待機プロセスの変更

【変更前】・コンテナ船がLA/LB港の20海里以内に入れば、待機プロセスに入る。

【変更後】・LA/LB港の直前港を出発した時点で、待機プロセスに入る。

#### ② 安全・大気汚染回避エリア(Safety & Quality Area:SAQA)を新たに海域に設定

・72時間以内に着岸予約がある船以外は、SAQAの外側で待機しなければならない。

(結果)

- ・新たな待機プロセスでは、72時間以内に着岸予約がないコンテナ船は、新たにLA/LB港に設定された海域(SAQA)の外側で待機が、最適な時間に到着できるようSAQAに向かって航行することになる。結果としてLA/LB港のSAQA内には72時間以内に着岸予定のコンテナ船だけが滞船し、その他のコンテナ船は、SAQAの外側の広い海域に分散して滞船、またはゆっくりと航行して接近する状況となっている。

(詳細は以下、Marine Exchange of Southern California の発表HPを参照ください)

<https://marineexchange->

[my.sharepoint.com/personal/jkaplan\\_mxsocial\\_org/\\_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fjkaplan%5Fmxsocial%5Fforg%2FDocuments%2FMX%5Fwebsite%2FPacMMS%5FExecutive%5FSummary%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fjkaplan%5Fmxsocial%5Fforg%2FDocuments%2FMX%5Fwebsite](https://my.sharepoint.com/personal/jkaplan_mxsocial_org/_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fjkaplan%5Fmxsocial%5Fforg%2FDocuments%2FMX%5Fwebsite%2FPacMMS%5FExecutive%5FSummary%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fjkaplan%5Fmxsocial%5Fforg%2FDocuments%2FMX%5Fwebsite)

- ・2021年12月4日 新たな待機プロセスの導入（11月16日より導入）により、従来のLA/LB港での滞船のカウント方法（LA/LB港から40海里内の滞船数をカウント）では、LA/LB港の混雑状況を必ずしも反映したものではなくなったことから、一定の計算方法に基づく滞船数が新たに12月4日から公表された。

新たなカウント方法による滞船数（40海里内のコンテナ船数+SAQA外の待機・接近中コンテナ船数）は、2021年11月16日のデータから公表され、2022年1月9日時点109隻となった後、100隻前後を推移したのち減少し、2022年5月20日時点で30隻となっている。（LA/LB港統計情報図1）

（統計情報： 米国のカリフォルニアの海事関係 NPO: Marine Exchange of Southern California の Facebook (<https://www.facebook.com/Mxsocal/>)、Twitter (<https://mobile.twitter.com/mxsocal>) ページで LA/LB 港の両港の統計の取りまとめデータが随時更新・公表されていますので参照ください）

- ・新たな待機プロセスの導入にあたって、現在 LA/LB 港に入港する予定の待機コンテナ船のリストは、海事団体\*によって新たに設置されたシステム Pacific Maritime Management Services (PacMMS)の HP によって以下に公開されている。

\* the Pacific Maritime Association, Pacific Merchant Shipping Association、Marine Exchange of Southern California  
（詳細は以下 PacMMS の HP で公表されていますので参照ください）

<https://www.pacmms.org/one-page-express/stm/resources/>

- ・荷役中のコンテナ船は2020年11月頃から2022年5月まで27~30隻前後を推移している。なお、2019年9月以前では、沖待ちが0隻~数隻、荷役中のコンテナ船は約20隻前後であった。  
（統計情報： 米国のカリフォルニアの海事関係 NPO: Marine Exchange of Southern California）

## LA 港近況

- ・コンテナ船の沖待ちは2021年1月末~2月頭に一度増加し2月5日の24隻に最初のピークに達したが、その後いったん減少した。その後、上昇し、11月10日時点では42隻に達したがその後急激に減少。理由は新たな待機プロセスの導入により、LA港より40海里内のコンテナ船の数は72時間以内の着岸予約がある船舶のみが滞船しているため。（LA港統計情報）
- ・着岸中に要する時間については、2021年2月1日~5日間の各日の実績の平均は約4~6日であったが、6月15日~21日間は約2~3日に減少。その後、上昇し11月10日~17日間は5.5~10.5日に増加。その後11月15日の待機プロセスの導入によって、その後急激に減少。理由は新たな待機プロセスの導入により、LA港より40海里内のコンテナ船の数は72時間以内の着岸予約ある船舶のみが滞船しているため。（LA港統計情報）

（LA港の滞船状況などは下記で随時更新されていますので参照ください。）

<https://kentico.portoflosangeles.org/getmedia/3bc2c710-5783-4f92-a39f-ae9b167d5f1f/container-vessels-in-port>

## LB 港近況

- ・コンテナ船の沖待ち状況については、2021年5月11日では8隻であったが、6月に入り減少し、6月15日は2隻になるなど概ね減少傾向であったが、再度上昇し、11月8日時点では39隻で横這い状態であった。その後急激に減少。理由は新たな待機プロセスの導入により、LB港より40海里内のコンテナ船の数は72時間以内の着岸予約ある船舶のみが滞船する仕組のため。（LB港統計情報）

（LB港の滞船状況などは下記で随時更新されていますので参照ください。）

<https://polb.com/business/covid-19-information/#covid-19-overview>

### 【コンテナターミナル内のコンテナ蔵置日数】

- ・ LA/LB 港では、2020 年 7 月期から輸入コンテナのターミナル内蔵置平均日数（船から荷下ろしされトラックでターミナルから搬出される日数）が上昇（2020 年 6 月：約 2.5 日→2021 年 1 月：約 5 日）。1 月以降は減少に転じ改善傾向だったが 5 月から再度上昇し続け、2021 年 11 月で 8.37 日を記録。これをピークとして、以後、減少傾向となり、2022 年 2 月時点で 5.84 日、2022 年 5 月 27 日時点で 4.2 日となっている。

また、コンテナがターミナルから鉄道で搬出されるまでの蔵置日数は、2021 年 1 月時点で 7.9 日となり、2021 年 4 月時点では 12.4 日に上昇。その後増減した後に減少傾向に転じており、12 月に 3.3 日まで減少。以後、再び増加し 2022 年 5 月 27 日時点では 6.4 日となっている。

（LA/LB 港ターミナル内蔵置日数などの状況は、PMSA（太平洋商船協会）及び LA 港港湾局の下記 HP で随時更新されているので参照下さい。）

<https://www.pmsaship.com/press-releases/>

<https://www.pmsaship.com/wp-content/uploads/2021/12/November-2021-Container-Dwell-Time-Press-Release.pdf>

<https://www.portoflosangeles.org/business/operations>

### 【コンテナターミナルのゲート搬出入の予約可能数と実際の予約状況】

- ・ LA 港は各コンテナターミナルのコンテナ搬出入に関するゲート予約可能数と予約枠状況について HP 上に公開しており、2022 年 5 月 24 日実績で 1 シフト、2 シフトの予約可能数に対し、平均約 47%の予約状況。

（詳細は以下、LA 港港湾局 の発表 HP を参照ください）

<https://www.portoflosangeles.org/getmedia/e7e35d31-c560-49fe-be52-f335412879e8/appointment-report>

### 【コンテナ貨物量】

- ・ 2022 年 1 月 20 日 LA 港管理者ジーン・セロカ局長は、2021 年のコンテナ取扱量は前年 13%増の 1070 万 TEU になり、前年の記録を更に更新したことを発表。LA 港の 2021 年 3 月コンテナ取扱量は、957,599TEU で前年比 113%（LA 港史上 3 月最高）。その後、5 月に 100 万 TEU（前年比 46.89%増）を超えて上昇。9 月は 90 万 TEU で前年度（前年比 5.54%増）と同程度で、その後前年同月比同程度又は前年同月比より減少傾向で推移した。

（詳細は以下、LA 港港湾局 の発表 HP を参照ください）

[https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news\\_012022\\_sotp](https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news_012022_sotp)

- ・ LA 港の 2022 年 4 月のコンテナ取扱量は 887,357TEU（前年同月比-6.29%減）。4 月としては過去 2 番目の取扱量を記録（4 月の過去最高は、昨年に記録した 946,966TEU）。また、2022 年 1~4 月のコンテナ取扱量は 3,569,391TEU（前年同期比 0.85%増）。

（詳細は以下、LA 港港湾局 の発表 HP を参照ください）

[https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news\\_051722\\_april\\_cargo](https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news_051722_april_cargo)

- ・ 2022 年 1 月 19 日 LB 港は 2021 年のコンテナ取扱量が前年 15.7%増の 938 万 TEU になり、前年の記録を更に更新したことを発表。LB 港の取扱量も LA 港と同様の傾向で、2021 年 5 月に約 90 万 TEU を超えて上昇し 9 月は約 74 万 TEU（前年比 19.14%増）で、その後前年同月比同程度又は前年同月比より減少傾向で推移した。

（詳細は以下、LB 港港湾局 の発表 HP を参照ください）

<https://polb.com/port-info/news-and-press/port-of-long-beach-sets-annual-record-with-9-38-million-teus-01-19-2022/>

- ・ LB 港の 2022 年 4 月のコンテナ取扱量は 820,718TEU（前年同月比 10%増）。4 月としては過去最高の取扱量を記録。また、2022 年 1～4 月のコンテナ取扱量は 3,281,377TEU（前年同期比 5.1%増）。

（詳細は以下、LB 港港湾局 の発表 HP を参照ください）

<https://polb.com/port-info/news-and-press/port-of-long-beach-has-record-setting-april-05-13-2022/>

### 【新型コロナ拡大による荷役時間等への影響】

- ・ 2022 年 5 月 15 日の時点で、(LA 港 LB 港を含む) ロサンゼルス郡全体で 18,840,721 回の COVID-19 ワクチンが投与。これらのうち、6,665,721 が 2 回目の投与。いわゆるブースターショット（3 回目）接種は 4,169,096 回。ロサンゼルス郡の 12 歳以上の住民のうち、88.3%がワクチンを 1 回接種し、80%が 2 回目を接種済、44%がブースターショット（3 回目）接種済。(統計情報)

（上記のロサンゼルス郡における COVID-19 ワクチン接種状況は以下から確認可能です。）

<http://publichealth.lacounty.gov/media/coronavirus/vaccine/vaccine-dashboard.htm>

### 【政府、港湾当局の対応】

- ・ LA 港湾局は2021年2月1日から「The Port's Truck Turn-Time and Dual-Transaction Incentive Programs」を導入。トラックのターンタイムの短縮5%～20%毎に対し、50セントから2.75ドルのインセンティブ。またターミナルで貨物を下ろし、別コンテナを積み出発する場合、積載されたTEUあたり40セント～1.4ドルのインセンティブ。

（上記の発表は下記HPを参照ください。）

[https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news\\_011921\\_truck\\_incentives](https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news_011921_truck_incentives)

- ・ 2021年6月8日、ホワイトハウスがサプライチェーンの短期的課題解決のためTF（Supply Chain Disruption Task Force）設置を発表

（上記の発表は下記HPを参照ください。）

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/08/fact-sheet-biden-harris-administration-announces-supply-chain-disruptions-task-force-to-address-short-term-supply-chain-discontinuities/>

- ・ 2021年7月16日、米国運輸省のブティッジ運輸長官が、LA港、LB港の混雑・サプライチェーンの問題に関して関係者による円卓会議を7月15日に主催したと発表

（概要）

- ・ ブロナウ農務副長官、トロッテンバーグ運輸副長官、連邦海事局レスリー長官代行、連邦鉄道局ボース長官代行、ロサンゼルス市ガーセッティ市長、ロングビーチ市ガルシア市長、その他、港湾やサプライチェーンの関係者が出席。
- ・ サプライチェーンの混乱は一時的なものであると信じているが、連邦政府が使えるツールは全て使って対処することとしており、今回の円卓会議もその一環として行われたもの。

（上記の米国政府の報道発表は以下のHPを参照ください。）

<https://www.transportation.gov/briefing-room/secretary-pete-buttigieg-hosts-roundtable-port-congestion-supply-chain-disruptions>

- ・2021年9月17日、LA港管理者、LB港管理者は、「トラックがコンテナ搬出と返却できるように夜間と週末の稼働時間を拡大する。」「LB港が「24/7サプライチェーン」の最初のステップを行う」などの共同発表  
 （上記のLA/LB港管理者の報道発表は以下のHPを参照ください。）  
<https://polb.com/port-info/news-and-press/san-pedro-bay-ports-announce-new-measures-to-speed-cargo-throughput-09-17-2021/>
- ・2021年10月13日、バイデン大統領が「世界的な運輸・サプライチェーンのボトルネックの改善にむけて尽力する」旨の声明を出し、広報資料を発表（以下は抜粋・概要）。
  - ・LA港は24時間/週7日操業する。LB港は1週間前に24時間/週7日の操業を開始。世界の主要港は24/7操業している。
  - ・貨物がより迅速に移動できるよう夜間の操業を行うこと、閑散時を活用することの声明は、潜在的に変革をもたらすだろう。
  - ・本日、米国の最大の小売業者であるWalmartはピークオフ時間の活用を50%増加することに同意した。その他、FedEx、UPSは夜間に貨物を動かす量を増加させることに同意した。またTarget, Home Depot, Samsungもピークオフ時活用に同意した。
  - ・明確にしておきたいのは、港湾の24/7はサプライチェーンの迅速な貨物移動の大きな一歩であるが、残りの民間のチェーンも同様に必要。ターミナル、鉄道、トラック、荷主、小売業者等。
  - ・長期視点に立って、パンデミックや気候変動、サイバー攻撃などの衝撃に対する強靱性に投資する必要がある。
  - ・インフラストラクチャー法案、Build Back Better Actで港湾、道路、鉄道を改善する。港湾に歴史上最大の投資を行う。等々  
 （詳細は以下、ホワイトハウスの発表HPを参照ください）  
<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/10/13/remarks-by-president-biden-on-supply-chain-bottlenecks/>  
<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/10/13/fact-sheet-biden-administration-efforts-to-address-bottlenecks-at-ports-of-los-angeles-and-long-beach-moving-goods-from-ship-to-shelf/>
- ・2021年10月13日、ジーン・セロカ LA 港湾局長は、今般のホワイトハウスがLA港を24時間年中無休の運用に移行する旨を発表したことに関して、「サプライチェーンのオーケストラの参加者全員が同じカレンダー・同じスケジュールで行動する必要がある」「運用の詳細については、サプライチェーンの利害関係者と話し合い、検討中」「まだたくさんの作業がある」旨コメント。  
 （詳細は以下、LA港の発表HPを参照ください）  
[https://www.portoflosangeles.org/references/news\\_101321\\_portstatement](https://www.portoflosangeles.org/references/news_101321_portstatement)  
[https://www.portoflosangeles.org/references/news\\_101421\\_portenvoy](https://www.portoflosangeles.org/references/news_101421_portenvoy)
- ・2021年10月20日、カリフォルニア州知事は知事令（Executive Order N19-21）を発出し、滞船やコンテナ・シャーシの滞留、倉庫などのボトルネックにより世界的な影響が出ているため対策を実施する旨を発表。（以下は、抜粋・概要）
  - ・今後30日以内に優先的な貨物輸送ルート（道路）を特定し、当該ルートにおける車両重量制限の一時的な免除を行うこと
  - ・州政府所有の土地、更には州政府以外の者（民間、自治体、連邦政府等）の所有する土地のうち、短期的な貨物蔵置スペースとして活用可能な土地を特定すること。州政府所有の土地

のうち必要なものは12月15日までに貨物蔵置スペースとして活用できるようにする。

- ・ 港湾労働者及びその他のサプライチェーンに関わる労働者の教育訓練の機会を最大化する
- ・ 来年度の知事提案予算案の策定において考慮するために、港湾でのオペレーションや貨物輸送を改善するためのより長期的な提案書を立案すること。この提案には、港湾及び交通インフラ改善、港湾から配送までの貨物輸送システムの電子化、労働力確保等を含む 等  
(詳細は以下、カリフォルニア州政府の発表 HP を参照ください)

<https://www.gov.ca.gov/2021/10/20/governor-newsom-signs-executive-order-to-help-tackle-supply-chain-issues>

- ・ 2021年10月22日、LB市は、コンテナターミナルの混雑緩和のため、ターミナルの外側にある土地のコンテナ蔵置場所としての利用について、コンテナ2段積みの規制を緩和し一時的に4段積み認める旨を発表

(詳細は以下、LB市の発表HPを参照ください)

<https://longbeach.gov/press-releases/city-of-long-beach-statement-on-temporarily-allowing-additional-container-stacking/>

- ・ 2021年10月29日、LA/LB港の両港湾管理者が、コンテナターミナル内のコンテナ搬出を促すため、9日間以上蔵置されているコンテナについて、課金する制度を11月1日から開始することを発表 (以下 LA 港 HP 資料抜粋)

#### 【背景と目的】

- ・ コンテナターミナル内に9日以上蔵置している輸入コンテナは約40%
- ・ LA港の混雑を緩和するため、コンテナターミナル内の貨物流動性を向上させる。
- ・ コンテナターミナル内の輸入コンテナの滞留時間を短くすることで、空コンテナ、輸出コンテナを扱えるようにし、荷主の貨物の幅広い貨物流動性を改善する。
- ・ 目的は、LA港の収入を増やすことではなく、課金によりターミナルからコンテナ貨物が搬出されることにある。
- ・ このプログラムがLA港のパートナー達に行動変容を促すことを望んでいる。

#### 【実施方法】

- ・ 90日実施方針で、LA港のタリフ No.4 に “Container Excess Dwell Fee” を新設
- ・ 輸入コンテナを対象に、2つの分類。トラックによる搬出は9日以上、鉄道搬出は6日以上の滞留コンテナに課される。(※)
- ・ 11月1日から適用し、船社に課金する。11月15日以降になるまで課金されない。等

※2022年1月13日より、トラックに加え鉄道についても9日以上の滞留コンテナに対し課徴金が課されることとなった。(詳細は以下、LA港管理者の発表 HP を参照ください)

[https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news\\_011322\\_dwell\\_fee\\_extended](https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news_011322_dwell_fee_extended)

#### 【実施時期】

- ・ 9日以上ターミナルに蔵置されているコンテナが減少していることから、2022年5月20日現在で実施は見送られている。

(詳細は以下、LA港管理者の発表 HP を参照ください)

[https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news\\_051322\\_dwell\\_fee](https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news_051322_dwell_fee)

- ・ 2021 年 11 月 9 日、ホワイトハウスは、\$240million 以上の補助金を使って、港湾と海上交通の近代化するプログラムのなどを含む「米国の港及び水路のための、バイデン - ハリス行動計画」“The Biden-Harris Action Plan for America’s Ports and Waterways”を発表  
(詳細は以下、ホワイトハウスの発表 HP を参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/09/fact-sheet-the-biden-harris-action-plan-for-americas-ports-and-waterways/>

- ・ 2021 年 11 月 10 日、ホワイトハウスは、港湾混雑に関する近況の進捗と行動状況を発表。抜粋・概要は以下のとおり。
  - ・ 鉄道会社 BNSF と Union Pacific が週末のコンテナ輸送について料金値下げを発表、また、Union Pacific は駅をほぼ 24/7 で操業する旨を発表した。
  - ・ 11/1~/8 にかけて、LA/LB 港のターミナルで 9 日以上蔵置されているコンテナの数が 127,000TEU から 101,000TEU に約 20%減少した。蔵置期間 (dwell time) の減少は港でのスピードを改善する重要な要素。
  - ・ ターミナルオペレーターは PierPass システムについて、トラックドライバーがコンテナ搬出に払う手数料 (Fee) について、夜間と週末の利用に関して料金的な動機付けが出るように検討中
  - ・ 新しく、オフピークのコンテナ搬出に同意するパートナーとして、Stanley Black&Decker 社、GAP 社が参加
  - ・ 北米東岸コンテナ港のサバナ港での混雑について、ジョージア港湾管理者は DOT の支援を受け、5 カ所のコンテナ蔵置所 (500,000TEU 分) を用意するため \$8million を準備  
(詳細は以下、ホワイトハウスの発表 HP を参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/blog/2021/11/10/recent-progress-and-actions-on-port-congestion/>

- ・ 2021 年 12 月 8 日 米国下院本会議にて、「2021 年海運改革法案」(Ocean Shipping Reform Act of 2021, HR 4996 (117)) が可決 (賛成 364 反対 60)。12 月 9 日に上院に送付され、2022 年 3 月 31 日に可決。なお、法案内容は下院の法案「2021 年海運改革法案」と異なる部分があるため、米国議会にて立法のための調整手続きが行われ、その後、大統領署名により発効予定。  
米国議会 HP による法案の主な概要 (仮訳) は以下のとおり。

(主な概要 (仮訳))

- ・ 法案は、海運政策に関する条項を更新すること、及び米国輸出の成長と開発を支援し、米国の外国貿易における海運における相互貿易促進のために制度設計されている。
- ・ 米国の港における、船ごとの輸出入トン数、TEU 換算の全実入貨物量と空コンテナ量を 4 半期毎に FMC に報告することを、船社に求める。
- ・ 苦情を申し立てたこと、別の運送業者の顧客であること、その他の理由で、荷送人に対して船社やターミナルが報復することを禁ずる。
- ・ 船社及びターミナルオペレーターが貨物を安全かつ時間内に積み込める場合、海運業者が輸出貨物の予約を不当に拒否すること、荷送人による機器の利用機会を不当に減少させること、又はコンテナその他の輸送サービスを実行するために必要な機器を提供しないことを禁ずる。
- ・ 船社及び海上ターミナルオペレーターは、コンテナの超過保管料又は返却遅延料 (demurrage or detention charge) が連邦海事委員会 (FMC) の規制に準拠していることを証明しなければならない。

- ・当該証明書が請求書に添付されていない場合、請求を受けた者は、超過保管料または返却遅延料の支払いを免除される。海運業者と海上ターミナルオペレーターは、請求された超過保管料又は返却遅延料に関するすべての記録を少なくとも 5 年間保持し、要求に応じて FMC または請求を受けた者にそれらの記録を提供しなければならない。 等

(詳細は以下、米国議会、下院運輸委員会の HP を参照ください)

<https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/3580>

<https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/4996>

<https://transportation.house.gov/news/press-releases/house-approves-bipartisan-legislation-to-help-ease-supply-chain-challenges>

<https://transportation.house.gov/download/2021-12-07-hr-4996-section-by-section>

- ・2021 年 12 月 16 日 米国運輸省 (USDOT)、農業省 (USDA) の両長官が、オークランド港などでの航路サービス減少や米国の農産物輸出者向けのサービスが減少していることについて、船社に対して改善を求める連名書簡を发出。

(詳細は以下、USDA の発表 HP を参照ください)

<https://www.usda.gov/media/press-releases/2021/12/17/transportation-and-agriculture-departments-urge-end-reduced-and>

- ・2021 年 12 月 16 日 ホワイトハウスは「米国のトラックの労働力強化のための、バイデンーハリス行動計画」を発表

- ・パンデミックは長期間に及んでいるトラック産業における労働問題を更に悪化させた。具体的には、高い離職率、労働者の高齢化、自宅を長時間不在にすること、そして混雑した港、倉庫、流通センターでの荷積・荷下のために長時間の待機 (時に無給)。

- ・課題への取組としては、商業用ドライバー免許取得の障壁の減少/登録ドライバー見習いを拡大する 90 日チャレンジ開始/ベテランドライバーへの働きかけと雇用/米国運輸省、労働省のドライバーを魅力的な仕事にするイニシアティブ 等

(詳細は以下、ホワイトハウスの発表 HP を参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/12/16/fact-sheet-the-biden-%E2%81%A0harris-administration-trucking-action-plan-to-strengthen-americas-trucking-workforce/>

- ・2021 年 12 月 17 日 ホワイトハウスは、サプライチェーンにおける改善状況について発表

- ・LA/LB 港のターミナル内 90 日以上蔵置コンテナが 49%減少

- ・17 日 海事改革法案 2021 が下院を追加したこと賞賛

- ・16 日 ブディッジ運輸省長官、ビルサック農業省長官が船社に対し、米国の農産物輸出の支援のために、西岸港 (特にオークランド港) の利用を促進することなどを強く要請

- ・16 日に米国のトラックの労働力強化に関する行動計画を作成したこと 等

(詳細は以下、ホワイトハウスの発表 HP を参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/nec/briefing-room/2021/12/17/months-of-coordination-bring-signs-of-good-cheer/>

- ・2021 年 12 月 22 日 バイデン大統領は、サプライチェーン・ディスラプション・タスク・フォースとの会合で声明を発表

(概要)

- ・サプライチェーンに関して、問題の解決にビジネスと労働者のリーダーとともに取り組み、結果、深刻な危機は生じていない。貨物は動いている。商品棚は空ではない。

- ・ 専門家による2つの小売貨物在庫統計として、去年から小売在庫が3%上昇しており、商品棚アベイラビリティ（どれだけ多くの小売商品が実際に購買可能状態かを示す指標）は90%であり、パンデミック前は91%だった。

- ・ これらは歴史的な貨物量を動かしている米国の港における大きな進捗によるもの。LA/LB 港における8日以上ターミナルに蔵置されているコンテナのほぼ半分が減少した。

- ・ トラックドライバーがもっと必要との話はあるし、現実だ。我々は改善に取り組んでいる。

等

(詳細は以下、ホワイトハウスの発表 HP を参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/12/22/remarks-by-president-biden-in-meeting-with-the-supply-chain-disruptions-task-force/>

- ・ 2021年12月30日 LA 港管理者は、ターミナル内に9日以上蔵置されている空コンテナに対し、課金することを計画しており、1月13日の理事会にて検討される旨を公表。計画では課金は1月30日から実施予定。

- ・ 2022年1月13日の理事会の様子は LA 港管理者の HP 上で動画が公開されており、ジーン・セロカ局長からの空コンテナへの課金に関しプレゼンテーションと質疑応答がされている。

(詳細は以下、LA 港湾管理者の発表 HP を参照ください)

[https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news\\_123021\\_fees](https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news_123021_fees)

(LA 港湾管理者の1月13日理事会は、以下 HP を参照ください)

<https://www.portoflosangeles.org/commission/agenda-archive-and-videos/agendas/2022/01132022-regular-agenda>

- ・ 2022年1月24日 LA 港管理者は、国際乳食品協会(IDFA:The International Dairy Foods Association) と CMA-CGM と共に、米国の乳製品輸出を阻害するサプライチェーンに関することを特定し解決することを目的とした、乳製品輸出ワーキンググループ(Dairy Experts WG)を設置したことを発表。

(詳細は以下、LA 港湾管理者の発表 HP を参照ください)

[https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news\\_012422\\_dairy\\_exports](https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news_012422_dairy_exports)

- ・ 2022年3月15日、ホワイトハウスは、荷主、物流企業、港湾などのサプライチェーンに関わる利害関係者が物流情報を共有しサプライチェーンの改善を図るプラットフォーム(FLOW: Freight Logistics Optimization Works)の構築を発表した。初期段階では港湾管理者、船社、ターミナルオペレーター、荷主、物流事業者など18者が参画し、サプライチェーンの改善、商品の物流迅速化、ひいては米国消費者のコスト低減に向けて、政権と協力して物流情報共有の概念実証に取り組むとしている。

(詳細は以下、ホワイトハウスの発表 HP を参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/03/15/fact-sheet-biden-harris-administration-announces-new-initiative-to-improve-supply-chain-data-flow/>

- ・ 2022年4月12日、LA 港ジーン・セロカ港湾局長が ILWU のウィリー・アダムズ組合長と対談を実施。貨物輸送において労働者が担う役割について幅広い議論を行った。

(詳細は以下、LA 港の HP を参照ください。)

<https://www.portoflosangeles.org/news/latest-news>

- ・ 2022年4月19日、LA港ジーン・セロカ港湾局長は yahoo のインタビューで以下のコメント
  - ・ 現在のところ上海のロックダウンによるスローダウンは起こっていない。
  - ・ ターミナルは通常どおり機能しているが、現在、通常より少し多い 50 隻のコンテナ船が沖待ちしている。
  - ・ 北米西岸労使交渉が 5 月 12 日に開始される。
  - ・ 過去 5 週間で鉄道によるインターモーダル貨物が 6 倍に増え、LA のターミナルでは 1.6 万個のコンテナが鉄道への積み込み待ちとなっており（通常は 9 千個程度）、これらの貨物の搬出に向けて UP 等の鉄道会社と緊密に協力して取り組んでいる。  
 （以下、LA 港の HP にインタビューの見出しを掲載。）  
<https://www.portoflosangeles.org/news/latest-news>  
 （インタビュー内容は、上記 HP から以下リンクを参照）  
<https://finance.yahoo.com/video/port-la-exec-covid-lockdowns-155326507.html>
- ・ 2022年4月28日、LB港は、貨物鉄道の活用によるコンテナ物流効率化や道路混雑の削減に向けて、PierG から PierJ 間の鉄道複線化が完成したと発表。延長約 8,000 フィートの複線化により、南エリアの 4 つのターミナルにおいて到着と出発列車が同時に処理できるようになり、PierG から PierJ の鉄道輸送効率が 25%向上するとしている。  
 （詳細は以下、LB 港の発表 HP を参照ください）  
<https://polb.com/port-info/news-and-press/port-boosts-rail-capacity-with-new-project-04-28-2022/>
- ・ 米国運輸省の 5 月 13 日の発表によれば、鉄道貨物のターミナル内の滞留時間は 2021 年春以降、多くの路線で上昇傾向にある。鉄道輸送を所掌する陸上運輸委員会（the Surface Transportation Board）は 4 月 26 日、27 日に関連産業や関係政府関係者等から鉄道貨物輸送における喫緊の課題に関するヒアリングを行い、5 月 6 日には鉄道会社に対して輸送サービス改善計画や必要な情報を報告するよう指示するなど、改善に向けて取り組んでいる。  
 （以下、米国運輸省の発表 HP を参照ください）  
<https://www.transportation.gov/briefing-room/usdot-supply-chain-tracker-shows-historic-levels-goods-coming-us-continued-challenges>  
 （5 月 6 日の STB 発表内容）  
<https://www.stb.gov/news-communications/latest-news/pr-22-28/>
- ・ 2022年5月6日、LA港ジーン・セロカ港湾局長は記者会見を実施し、最近のロサンゼルス港の状況を発表した。また、PMA（太平洋海事協会）ジム・マッケナ会長をインタビューし、パンデミック時の操業の課題、今後の貨物量の見通し、港湾労働者の訓練と能力開発、今後のロングショア労働契約交渉など、幅広い問題について議論を行った。  
セロカ港湾局長が記者会見で港の現状について述べた主な概要は以下の通り。
  - ・ 4 月の貨物量は約 890,000 TEU に相当すると推定。昨年 4 月の 946,000TEU マークに続き、港の歴史上 2 番目に忙しい 4 月となった。
  - ・ 中国で COVID-19 によるロックダウンが実施されているが、中国からの船舶や貨物の量に劇的な変化はなかった。
  - ・ 港の取扱い貨物量が増加する中、国内市場への搬出の為に更に多くの鉄道設備が必要となっている。この問題はバイデン政権も認識しており、サプライチェーンの改善に向けて様々な関係者を含む議論を続けている。  
 （記者会見は、下記 HP のリンクから視聴可能）

[https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news\\_050622\\_briefing\\_pma](https://www.portoflosangeles.org/references/2022-news-releases/news_050622_briefing_pma)

- ・2022年5月31日 FMC（米連邦海事委員会）は、国際的な海上輸送サプライチェーン（Fact Finding 29 International Ocean Transportation Supply Chain Engagement）に関し、「アメリカの出入者が経験した歴史的な海上輸送運賃は多くの打撃を与えた。しかし委員会はCOVID19のパンデミックの期間であっても競争を管轄する組織として業務を行った。市場は競争的で高騰している海上運賃は、特に米国における予想を超える消費需要が船舶の許容量を上回った結果である。混雑がさらに許容量を逼迫した」などを旨とする最終報告書を公表した。

（詳細はFMCのHPを参照ください）

<https://www.fmc.gov/commissioner-dye-releases-final-report-for-fact-finding-no-29/>

## 【ターミナルから内陸への輸送】

（トラック関係）

- ・内陸輸送については、中古トラックが市場で高騰。トラックドライバーの人手不足と相まって逼迫が2021年中続くと予想する声もある。（港湾関係者）

- ・2021年10月25日、アメリカトラック協会（ATA）は、ドライバー不足について試算を公表。概要は、試算によると、2021年現在、80,000トラック不足。2030年には160,000トラックが不足する。貨物増加やパンデミック関係影響（早期退職、免許学校閉鎖など）がドライバー需要増と不足を起こしているなど

（詳細は以下、ATAの発表HPを参照ください）

<https://www.trucking.org/news-insights/ata-chief-economist-pegs-driver-shortage-historic-high>

- ・カリフォルニアトラック協会ショーン・エイデンCEOは、ドライバー不足の産業だったが、パンデミック後のドライバー離職があり、ドライバー不足は、サプライチェーン全体に深刻な事態（Perfect Storm）になった。加えてLA/LB港の記録的貨物量が更に影響している旨発言。

（報道情報）

- ・2021年11月8日、米国国土安全保障省は、1月中旬から、国境を越える米国民でない者で、トラック運転手含むエッセンシャルワーカーであっても、ワクチン接種完了済みであることを証明する必要がある旨を公表。

（詳細は以下、DHSの発表HPを参照ください）

<https://www.dhs.gov/news/2021/11/08/starting-today-fully-vaccinated-travelers-permitted-enter-us-land-and-ferry-border>

- ・北米西岸港の海上コンテナのトラック運送者団体のハーバートラック協会（Harbor Trucking Association）は、「現実として、トラックが港に返却できない空コンテナがシャーシの上に置かれたままアメリカ南西部のトラック会社のヤードに滞留している。」等（10月25日）、「この危機は、サンペドロ湾の港湾におけるドライバー不足の問題ではなく、輸入コンテナを搬出するためのシャーシを稼働可能にする必要があるため、空コンテナを載せたシャーシを港に返却すること」等（11月3日）の旨のステートメントを公表

（詳細は以下、HTAの発表HPを参照ください）

<https://harbortruckers.com/Press-Releases>

- ・2022年1月5日 全米トラック協会（ATA）HPにおいて、「1月15日に適用されるカナダに入国する米国ドライバーへのカナダ政府のワクチン接種規制」、及び「1月22日に適用される米国に入国するカナダドライバーへの米国政府のワクチン接種規制」について、14の上院議員がバイデン政権に対して懸念を示す書簡を出した旨を紹介するとともに、ATAはサプライチェーンに与える影響の懸念を示しつつも、当面の規制の対応について説明

（詳細は以下、ATAの発表HPを参照ください）

<https://www.trucking.org/news-insights/supreme-court-hear-atas-challenge-vax-or-test-mandate>

- ・2022年5月13日、米国運輸省は、サプライチェーン混乱タスクフォースの活動の一環として取り組まれている、輸送サプライチェーン・インジケーター・トラックの最新データを発表。2022年4月現在のトラック関連雇用者数データによると、トラック業界の労働者数は過去1年で5万人以上の回復を見せており、パンデミック開始時より約4万人増加していると述べた。（このデータには、ドライバー、メカニック、マネージャー、および労働者/引越し業者が含まれ、オーナーオペレーターである自営業のドライバーは含まれない。）

（詳細は以下、米国運輸省のHPをご参照ください）

<https://www.transportation.gov/briefing-room/usdot-supply-chain-tracker-shows-historic-levels-goods-coming-us-continued-challenges>

#### （鉄道関係）

- ・米国鉄道（UNION PACIFIC RAIL）は、急激なコンテナの増加で機能不全に陥っているシカゴの主要鉄道ターミナルの滞留コンテナの排出処理を優先するため、西海岸4港（ロサンゼルス、ロングビーチ、オークランド、タコマ）からのコンテナ列車輸送を2021年7月15日から7日程度止めていたが、22日に西海岸4港からの受入を再開した。（報道情報）
  - ・2021年10月27日、米国鉄道、LB港管理者、及びユタ内陸港管理者は、サプライチェーンの混雑解消に向けて、緊急的に行動することを共同発表
- （詳細は以下、UPの発表HPを参照ください）

<https://www.up.com/media/releases/211027-utah-long-beach-port.htm>

- ・2022年1月16日 米国鉄道UPのHPにおいて、ロサンゼルスでの鉄道の貨物盗難について解決のための行動をとっていることや、12月20日にUPからカリフォルニア地方検事に対し書簡を送付し、組織的で機に乗じた鉄道貨物の盗難に対して行動をとることなどを書簡で要請した旨を公表。
- （詳細は以下、UPの発表HPを参照ください）

[https://www.up.com/aboutup/community/inside\\_track/la-cargo-threats-aggressive-response-220116.htm?agfc=InsideTrack&agfm=HomePage&agfs=UP.com](https://www.up.com/aboutup/community/inside_track/la-cargo-threats-aggressive-response-220116.htm?agfc=InsideTrack&agfm=HomePage&agfs=UP.com)

（詳細は以下、UPからの書簡の発表HPを参照ください）

[https://www.up.com/cs/groups/public/@uprr/@newsinfo/documents/up\\_pdf\\_natedoc/pd\\_up\\_la\\_district\\_atty\\_211221.pdf](https://www.up.com/cs/groups/public/@uprr/@newsinfo/documents/up_pdf_natedoc/pd_up_la_district_atty_211221.pdf)

- ・2022年5月13日、米国運輸省は、サプライチェーン・ディスラプション・タスクフォースの活動の一環として取り組まれている、輸送サプライチェーン・インジケーター・トラックの最新データを発表した。発表記事によると、主要鉄道路線での列車の速度は低下しており、ターミナルで列車が滞在する時間は長くなっている。この鉄道サービスの崩壊によって、ロサンゼルス港とロングビーチ港のドックからの積荷の搬出が困難になっており、9日以上ドックに滞留しているトラック

コンテナ数は減っているが、長距離の鉄道コンテナの数は毎週新記録を更新していると述べている。また、同記事で発表された鉄道インターモーダル量データによると、2022年4月現在、貨物鉄道による輸送は、パンデミック以前（2019年）のレベルを上回る回復傾向にある。

（詳細は以下、米国運輸省のHPを参照ください。）

<https://www.transportation.gov/briefing-room/usdot-supply-chain-tracker-shows-historic-levels-goods-coming-us-continued-challenges>

## 【荷主の動向等】

- ・ NRF（全米小売業協会）マシュー・シェイ CEO は、PMA（太平洋海事協会）ジェームズ・マッケナ会長及び ILWU（国際港湾倉庫労働組合）ウィリー・アダムズ組合長あての書簡を送付し、両者に6月末の北米西岸労使協約満了前の早期の交渉開始を要請した。夏の出荷ピーク時期に向けて労使交渉の進展が重要であり、労使交渉の遅れは北米西岸の港に依存する小売業者に影響を及ぼすとの懸念が示されている。

（詳細は以下、NRFの発表HPを参照ください）

<https://nrf.com/media-center/press-releases/nrf-stresses-urgency-west-coast-port-contract-negotiations>

（書簡）

<http://d22f3d5c92fe72fd8ca1->

[d54e62f2f7fc3e2ff1881e7f0cef284e.r22.cf1.rackcdn.com/\\*JGold%20docs/NRF%20Letter%20to%20ILWU-](http://d54e62f2f7fc3e2ff1881e7f0cef284e.r22.cf1.rackcdn.com/*JGold%20docs/NRF%20Letter%20to%20ILWU-)

[PMA%20-%20West%20Coast%20Port%20Labor%20Negotiations%20Letter%20-%20Final%202022422.pdf](http://d54e62f2f7fc3e2ff1881e7f0cef284e.r22.cf1.rackcdn.com/*JGold%20docs/NRF%20Letter%20to%20ILWU-PMA%20-%20West%20Coast%20Port%20Labor%20Negotiations%20Letter%20-%20Final%202022422.pdf)

- ・ 2022年3月1日、全米49業界団体がバイデン大統領に書簡を送付し、港湾での更なる貨物の滞留や運賃高騰を回避すべく、PMA（太平洋海事協会）及びILWU（国際港湾倉庫労働組合）の労使交渉への早期かつ継続的な関与を要請。

（詳細は以下、The National Industrial Transportation League(NITL：米国産業運輸連盟)の発表HPを参照ください)

<https://www.nitl.org/nitl-signs-onto-letter-to-the-white-house-requesting-fast-negotiations-between-ilwu-and-pma-this-spring/>

- ・ 2022年4月7日、NRF（全米小売業協会）は、米国の主要な小売製品の輸入港での貨物の滞留が解消し始めているが、今年の夏には滞留が増加する可能性がある」と発表。上海のロックダウンにより、中国からLA地域に到着する船舶は減少しているが、通常運航が再開されれば米国港湾で新たな混雑が発生する可能性に言及。

（詳細は以下、NRFの発表HPを参照ください）

<https://nrf.com/media-center/press-releases/us-ports-seeing-brief-slowdown-last-year-imports-remain-high>

- ・ 2022年4月27日、FMC（米連邦海事委員会）NSAC（National Shipper Advisory Committee：荷主諮問委員会）は、FMCに検討を求める2つの勧告を採択した。※NSACは、Walmart,Amazon,Target等の輸入業者とDuPont,Cargill等の輸出業者で構成される委員会（委員は計23名）

（勧告の概要）

- ① サプライチェーンの混乱や港湾混雑に伴い高額な超過保管料等が発生していることを踏まえ、滞留コンテナに対する不当な課金の適用を禁止しつつその責任は船社やターミナルに求めること、超過保管料等に関する紛争を適切に解決するための方策を強化すること、これらについての規則を体系化すること
- ② 現在、海上輸送の延長としての鉄道輸送部分はFMCの監督下には無く、鉄道部分における延滞料金等について紛争が発生した場合の解決プロセスが存在しないことを踏まえ、鉄道輸送やこれ

### に関連する料金に関する FMC の監督範囲を拡大すること

(勧告の詳細は以下、NSAC の HP を参照ください)

<https://www.fmc.gov/industry-oversight/national-shipper-advisory-committee/>

- ・ 2022 年 4 月、米国の港で記録的な輸送コンテナ量が発表されるなか、NRF (全米小売業協会) のサプライチェーン税関政策担当副社長のジョナサン・ゴールド氏は、小売業者はインフレが更に進むコストが上昇する前に在庫を増やすため、また、5 月 10 日から始まった米国西海岸の港湾労働の労使交渉により起こるかもしれない潜在的な混乱に備えるために、より多くの商品を輸入していると述べた。

(報道情報)

### **【シャーシ、倉庫など】**

- ・ 内陸輸送機器業者は、LA/LB 港の記録的な輸入貨物取扱が続けば、南カリフォルニアのシャーシ不足は来年まで継続するとの見通し (報道情報)
- ・ サプライチェーンの危機の中であって、米国の倉庫内スペースの空スペースはほとんどなくなっている。(報道情報)

### **【北米西岸労使交渉関連】**

- ・ 2022 年 5 月 2 日、PMA (太平洋海事協会) は、カリフォルニア大学バークレー校教授で元国防次官補のマイケル・ナット博士とコンテナトラック社の創業者ラリー・ヘンリー氏に委託したコンテナターミナル自動化に関する調査結果を発表。自動化により西海岸の港は競争力を維持し、貨物と雇用の両面での成長を促し、温室効果ガス排出を削減することができるとしている。また、LA/LB 港の 13 のコンテナターミナルのうち、2 ターミナル (LA 港 TraPac、LB 港 Long Beach Container Terminal) では、自動化が進められたことで、商業、港湾労働、環境の面での成果が上がっていると指摘。

#### (主な概要)

OLA/LB 港は、物理的な拡張には制約があるため、自動化により、既存の貨物処理能力を拡大することが可能となる。

・ 2019 年以降、自動化されたターミナルは、従来のターミナルの 2 倍以上の速度でコンテナを処理している。

・ 自動化により、コンテナを効率的に列車やトラックに積み替えることで、1 エーカーあたりの 20 フィートコンテナの処理能力は、非自動化ターミナルよりも 44% 向上。

○雇用喪失の懸念に反して、自動化による処理能力の増加は、港湾労働者の雇用と労働機会を増加させた。

・ 自動化に移行する前の最後の年である 2015 年から 2021 年までの間に、自動化された 2 つのターミナルでの ILWU 登録労働者の有給労働時間は 31.5% 増加し、非自動化ターミナルでの有給労働時間の 13.9% の増加の 2 倍以上となった。

・ 同期間に、LA/LB 港の ILWU 登録労働者は 11.2% 増加したが、他の西海岸の 27 港は 8.4% の増加にとどまる。

(レポートは以下、PMA の HP を参照ください)

<https://www.pmanet.org/terminal-automation-in-southern-california-implications-for-growth-jobs-and-the-future-competitiveness-of-west-coast-ports/>

- ・ 2022年5月5日、PMAは、海洋経済学者のジョン・マーティン博士に委託した西岸の港湾混雑が将来に及ぼす影響に関する調査結果を発表。報告書では、LA/LB港がターミナル容量とコンテナ処理能力を拡大しなければ、東岸港の容量増加によるアジア貨物のシフトにより、西岸港湾の優位性が失われ、当該地域の経済が長期的に弱体化する可能性を指摘。なお、短期的には、東岸港においても処理能力の余力はほとんどないことから、西岸労使交渉が難航すれば、サプライチェーンの混乱を再び悪化させ、米国経済に打撃を与える恐れがあるとしている。

また、東岸港の魅力が高まっている要因として、コンテナ取り扱いの流動性向上とコスト低減が図られていることや、ニューヨーク、ノーフォーク、サバナ港におけるターミナルの近代化と拡張への投資、西海岸における港湾労働争議の影響を挙げている。

西海岸地域の継続的な経済損失を回避するためには、LA/LB港の港湾容量を拡大し、将来の成長に対応できるようにすることが必要であるが、ターミナルの敷地を拡大するための土地は限られているため、自動化などターミナルの効率化を図ることにより達成が可能としている。

(レポートは以下、PMAのHPを参照ください)

<https://www.pmanet.org/assessment-of-the-impacts-of-congestion-at-san-pedro-bay-ports-on-market-share-and-future-utilization-of-atlantic-and-gulf-coast-u-s-ports/>

- ・ 2022年5月7日、ILWUはウィリー・アダムズ組合長の署名でPMAに対する公開書簡を発表。各国でロックダウン（都市封鎖）が実施されるなど、パンデミックの中でも西岸港湾の労働者は歴史的な貨物量の取り扱いに貢献したことを強調。また西岸CTの多くが「通常の10倍の運賃を課徴する巨大な海外船社」の系列企業によって運営され、米国経済のインフレを促進していると指摘。また、海外船社がターミナルの自動化を進めようとしていることに対して、自動化は貨物取扱量の増加につながらず、雇用の喪失をもたらすことに加え、ハッキングの危険性を助長し安全保障上のリスクになると指摘している。

(書簡は以下、ILWUの公式facebookを参照ください)

<https://www.facebook.com/LongshoreWorkers/posts/10159372352302702>

- ・ 2022年5月、PMAは公式HPにおいて労使交渉における以下5項目の基本方針を公表。

- ・ 港湾業務を止めることなく誠実な交渉に取り組む
- ・ 港湾労働者に世界最高クラスの賃金と福利厚生を提供する
- ・ 安全を最優先にしながら技能の習熟機会を充実する
- ・ 貨物の増加に対応するため、自動化によりターミナルを近代化する
- ・ 港湾区域における環境規制への対応

(以下、PMAのHPを参照ください)

<https://www.pmanet.org/2022-negotiations/introduction/>

- ・ 2022年5月9日、PMAとILWUは連名で5月10日から西岸労使交渉を開始すると発表。交渉は合意に至るまでサンフランシスコで開催されるとし、それまでの間、両者は貨物移動の円滑化に努めるとしている。

(以下、ILWUの公式facebook(5月9日)にPMA・ILWU連名の文書が掲載されています)

<https://m.facebook.com/pages/category/Nonprofit-organization/International-Longshore-and-Warehouse-Union-ILWU-88237196189/>

- ・ ILWUはPMAに対して5月20日から6月1日までの交渉中断を要請したと報じられている。

(報道情報)

図1 LA/LB 港のコンテナ船滞船状況

(2022年5月27日時点)

※前述の11月15日からの待機プロセス導入により港近傍での滞船数は減少しています。混雑度合いについては、新たに待機プロセスに入ったコンテナ船の数を以下HPで参照ください。

(米国のカリフォルニアの海事関係 NPO: Marine Exchange of Southern California の Facebook

(<https://www.facebook.com/Mxsocal/>)、Twitter (<https://mobile.twitter.com/mxsocal>) ページで LA/LB 港の両港の統計の取りまとめデータが随時更新・公表されていますので参照ください)

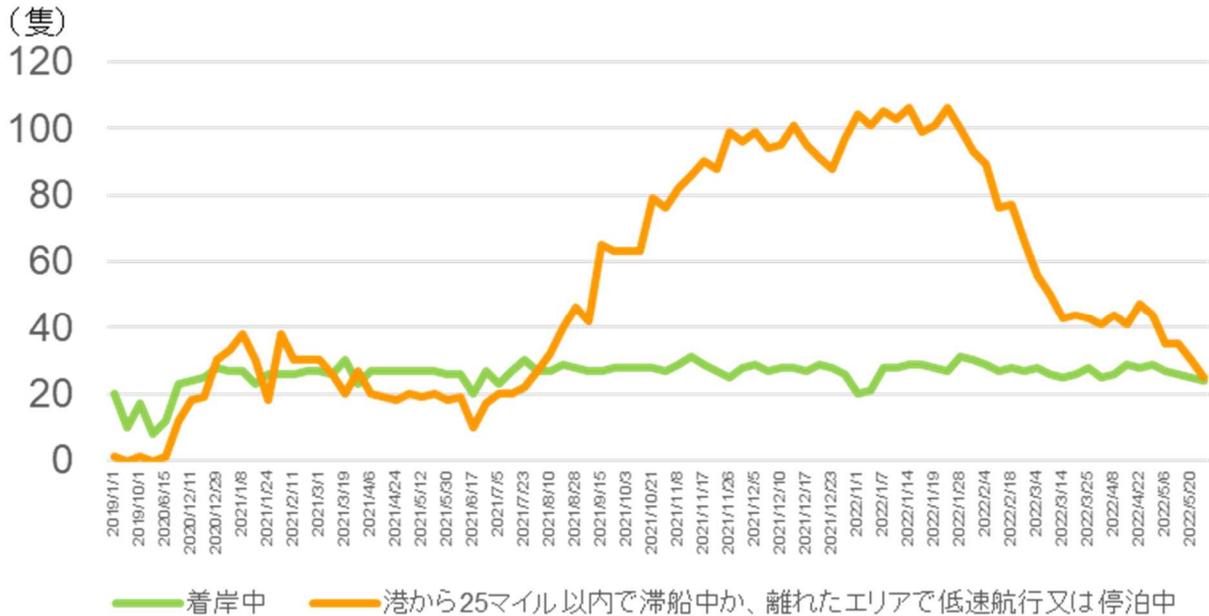


図2 北米航路(横浜⇄ロサンゼルス)のコンテナ(40ft)スポット運賃動向

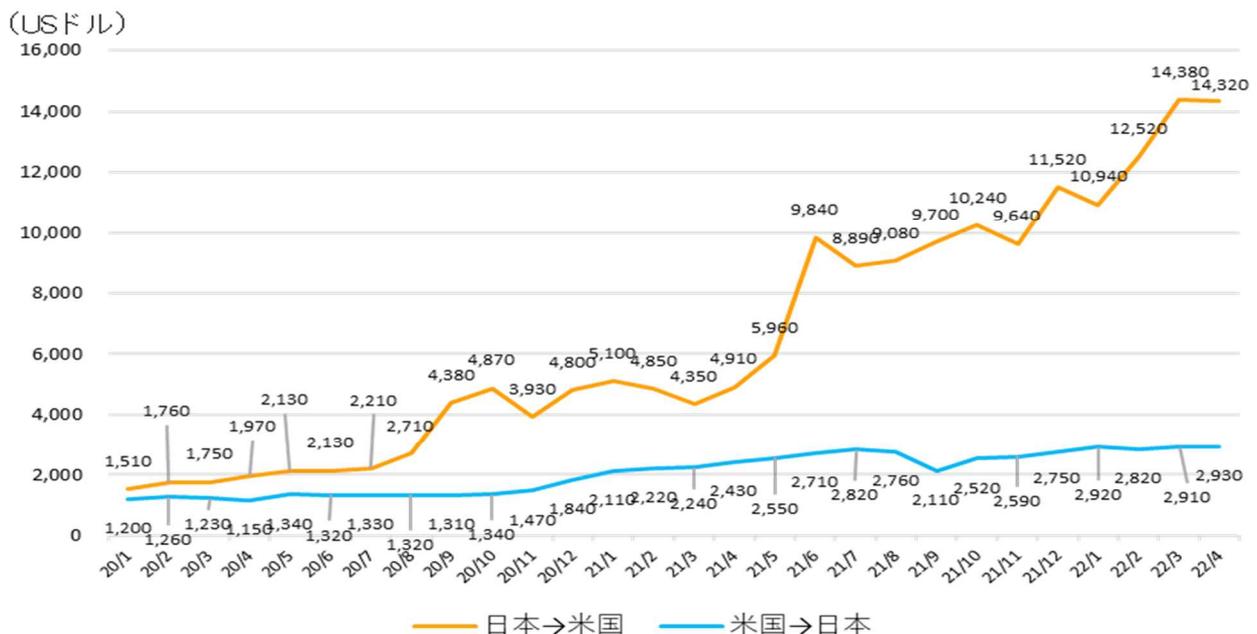


図 3-1 LA 港コンテナ取扱量推移

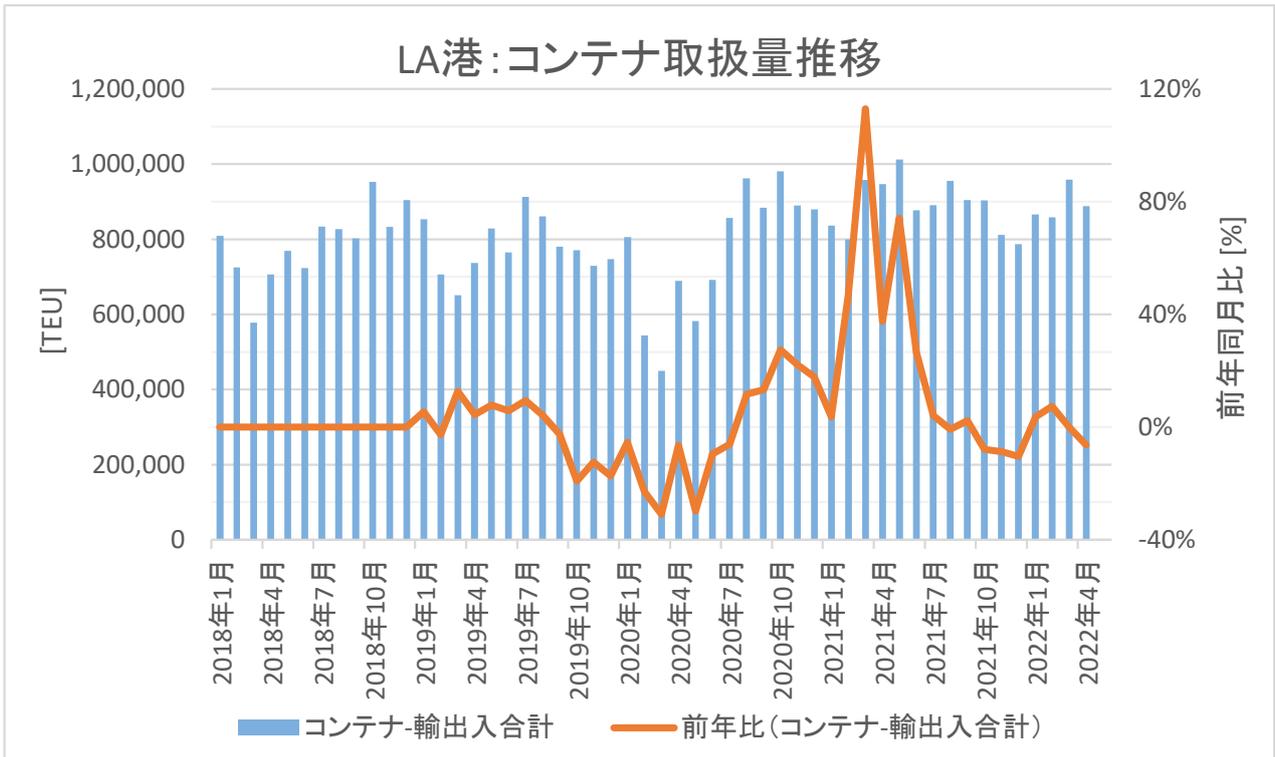
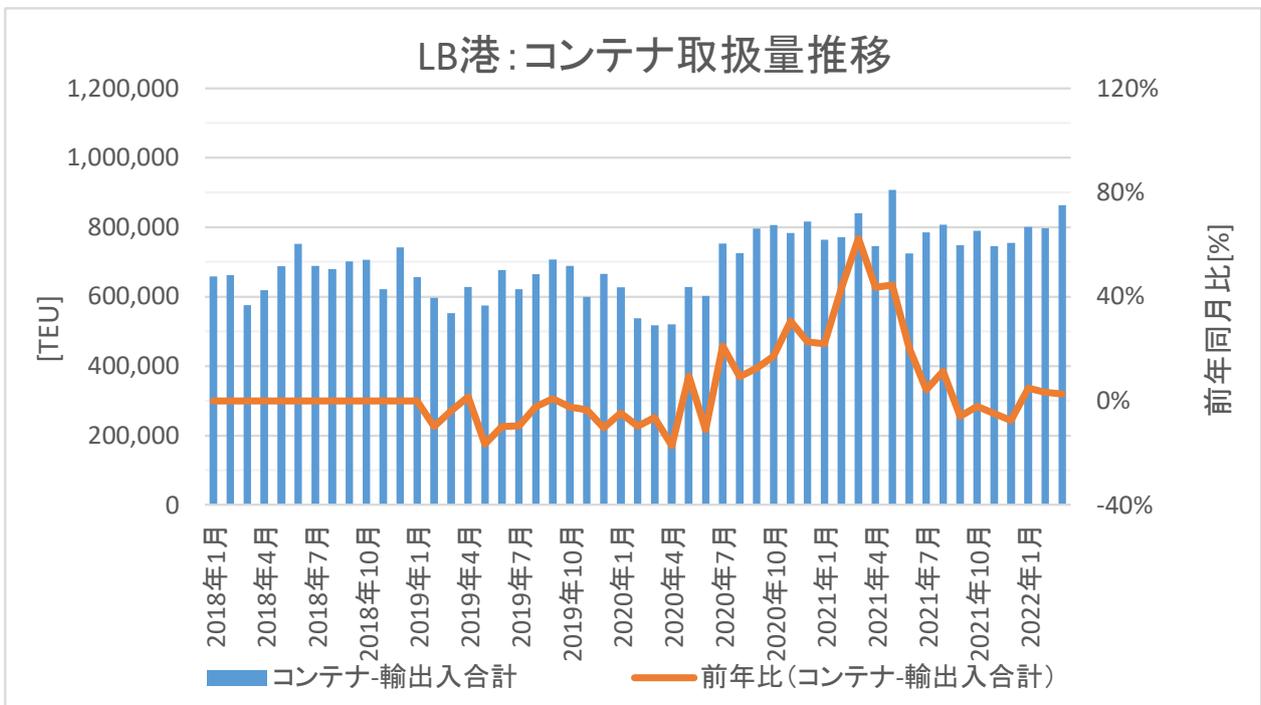


図 3-2 LB 港コンテナ取扱量推移



## 2. オークランド港

### 【コンテナ船の滞船状況】

- ・2021年3月から15～22隻が沖待ちしている。ほとんどの船舶がLA/LB港に寄港した後にオークランド港に寄港。オークランド港で農産物やリサイクル材を積み込み（港湾関係者）。
- ・例えば、5月4日のオークランド港のコンテナ船の状況は、5隻が着岸して荷役。9隻が錨地でアンカー。13隻が湾外で待機中（いわゆる沖待ちは22隻）
- ・2021年9月に入ってから、ほとんど沖待ちは発生しておらず、10月22日時点で0隻であった。（オークランド港提供情報）
- ・2021年11月以降、徐々に沖待ちが発生し始め、2022年1月18日時点で10隻、その後減少に転じ、2022年5月20日現在、沖待ちするコンテナ船は数隻となっている。

（詳細はオークランド港提供情報 図4-1 および以下HPをご参照ください）

<https://www.portofoakland.com/press-releases/port-of-oakland-volume-declines-as-shanghai-struggles/>

### 【コンテナ貨物量】

- ・オークランド港における2019年からのコンテナ取扱数は図4-2の通り。
- ・オークランド港のコンテナ取扱数は2021年3月に急激に増加。3月のコンテナ取扱数（約24万TEUs）は単月での過去最高。その後、取扱数は前同月比で減少し9月は約14万TEU。オークランド港関係者は「混雑状況はしばらく収まりそうにない」との見立て。（港湾関係者）
- ・その後、2021年4月～6月のコンテナ取扱量実績は、2019年、2020年の取扱実績を超えて推移したが、7月以降は、前年同月比で減少。一方で、輸入貨物は輸出貨物に比べて減少幅は小さく、11月以降は再び増加傾向となっている。（オークランド港提供情報 図4-2 参照）

### 【新型コロナ拡大による荷役時間等への影響】

- ・オークランド港では荷役従事者に週3回（1回当たり50～70名）ワクチン接種を行っており、全員がワクチン接種を行うまで実施予定。（港湾関係者）

### 【政府、港湾当局の対応】

- ・2020年より多くのコンテナ取扱量のため、運送業者向けにコンテナ蔵置用の土地を平常時より多く提供。更なるコンテナ蔵置用の土地確保に向けてターミナル運営会社と協議（港湾関係者）。
- ・2021年10月19日、オークランド港管理者はプレスで、「オークランド港では8月以降混雑は解消している。さらに多くの貨物を取り扱えるキャパシティの余裕を有しており、他の場所で発生しているサプライチェーンの混雑緩和に寄与することができる」として、今夏以降にオークランド港を迂回してきた輸送サービスの回復を船社に対して促す状況となっている。

（詳細は以下、オークランド港の発表HPを参照ください）

<https://www.portofoakland.com/press-releases/port-of-oakland-sees-no-backlog-on-docks-calls-for-cargo/>

- ・2022年1月3日、オークランド港は、農産物の輸出促進プログラムを発表。具体的には、ターミナル側に25エーカーのコンテナ蔵置ヤードを新設し、農産物輸出者による同ヤードの利用を連邦政府及び州政府の農業担当機関がサポートする。これにより、輸出用コンテナを事前に港湾近郊に蔵置することができ、ターミナル内への持ち込みを迅速に行うことが可能となる。サプライチェーンの混乱の影響により、船社から通知されるターミナル内へのコンテナ持ち込み期限が短縮され24

時間以内の持ち込みを求められるケースも生じており、特にオークランド港から遠方の農産物生産者から対応を求められていたものである（港湾関係者）。

※本コンテナ蔵置ヤードは、3月7日より運用を開始。

（詳細は以下、オークランド港の発表 HP を参照ください）

<https://www.portofoakland.com/press-releases/port-of-oakland-launches-program-to-expedite-ag-exports/>

- ・2022年4月21日、本コンテナ蔵置ヤードの使用にかかる費用に対する米国農務省からの補助制度を発表。同補助制度は、同ヤードへの実入り輸出用コンテナの仮置きその他、農産物の輸出に使用される空コンテナの仮置きに対しても適用される。

（詳細は以下、オークランド港の発表 HP を参照ください）

<https://www.portofoakland.com/press-releases/port-of-oakland-launches-program-to-expedite-ag-exports/>

- ・2022年1月10日、サンフランシスコ湾での滞船について、オークランド港における滞船による影響に鑑み、「安全性の向上」と「空気の質の改善」を目的に、LA/LBと同様の待機プロセス導入を発表。待機コンテナ船のリストも公表している。

（詳細は以下、PacMMS HP のプレスなどを参照ください）

<https://www.pacmms.org/one-page-express/stm/resources/>

## 【その他】

- ・ターミナルオペレーターと船会社は、荷送人（shippers）に対して、適切なタイミングで貨物を引き取ることを求めるペナルティを課している。（港湾関係者）
- ・荷主に対しては、カットオフ日や関連するペナルティを確実に把握するため、船会社と早めかつ頻りに連絡を取るよう強く要請している。（港湾関係者）
- ・様々なサイズのコンテナが不足している。（港湾関係者）
- ・2021年6月末時点で、ワクチン接種完了者は、カリフォルニア州の全人口約3,947万人中、約2,445万人（州全人口の約62.0%）、ワクチンを一回接種した人は約267万人（同約6.8%）、併せて68.8%となっている。なお、オークランド港の属する地域は1回以上の接種を受けた人が82%となっている（報道情報等）。
- ・2022年4月25日、カリフォルニア州の複数の農業団体等を中心として、連邦政府の農務省・運輸省やカリフォルニア州政府等に対し、サプライチェーンの混乱に伴う農産物の輸出停滞に対処するよう求める書簡を提出した。農産物の輸出に必要なコンテナの不足等により、例えばアーモンドの在庫が今シーズン末には昨シーズン末の148%に上る可能性があるなど、農産物の輸出に大きな支障が出ていることが示されている。

（書簡は以下を参照ください）

<https://almondalliance.org/wp-content/uploads/2022/04/4.25-WH-DOT-USDA-Letter.pdf>

図 4-1 オークランド港 コンテナ船の沖待ちと着岸中の隻数  
(2022年1月25日時点)

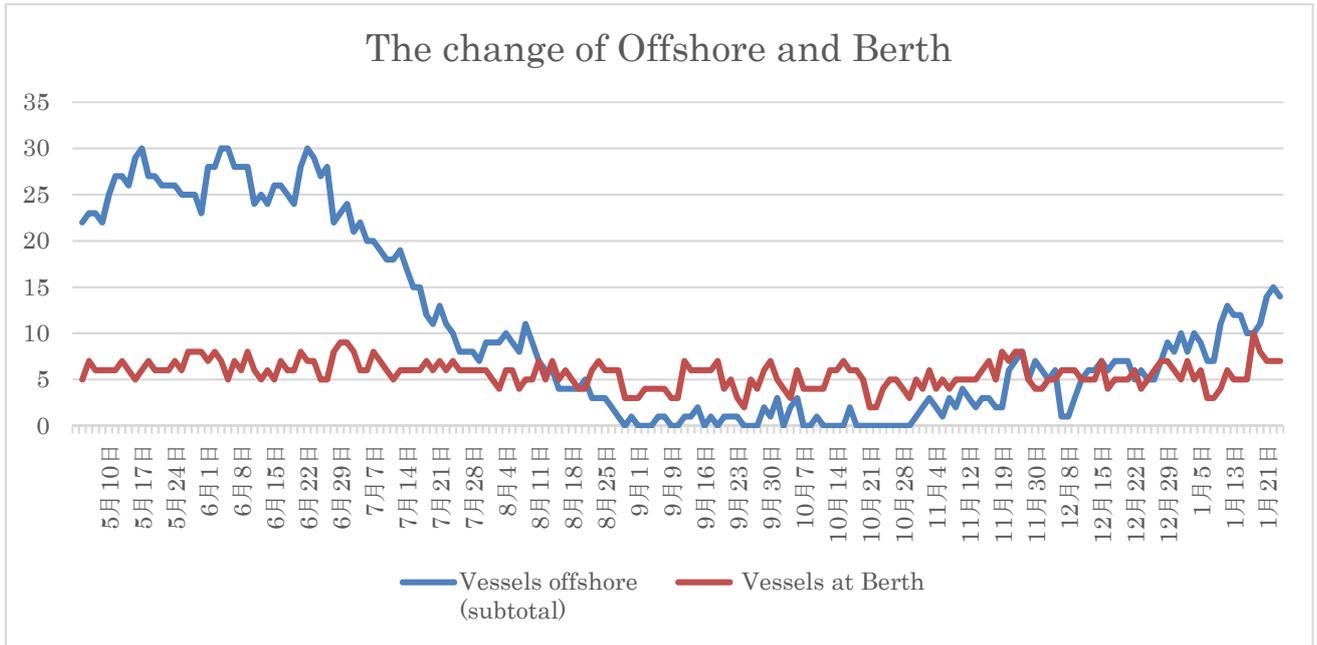


図 4-2 オークランド港コンテナ取扱量推移

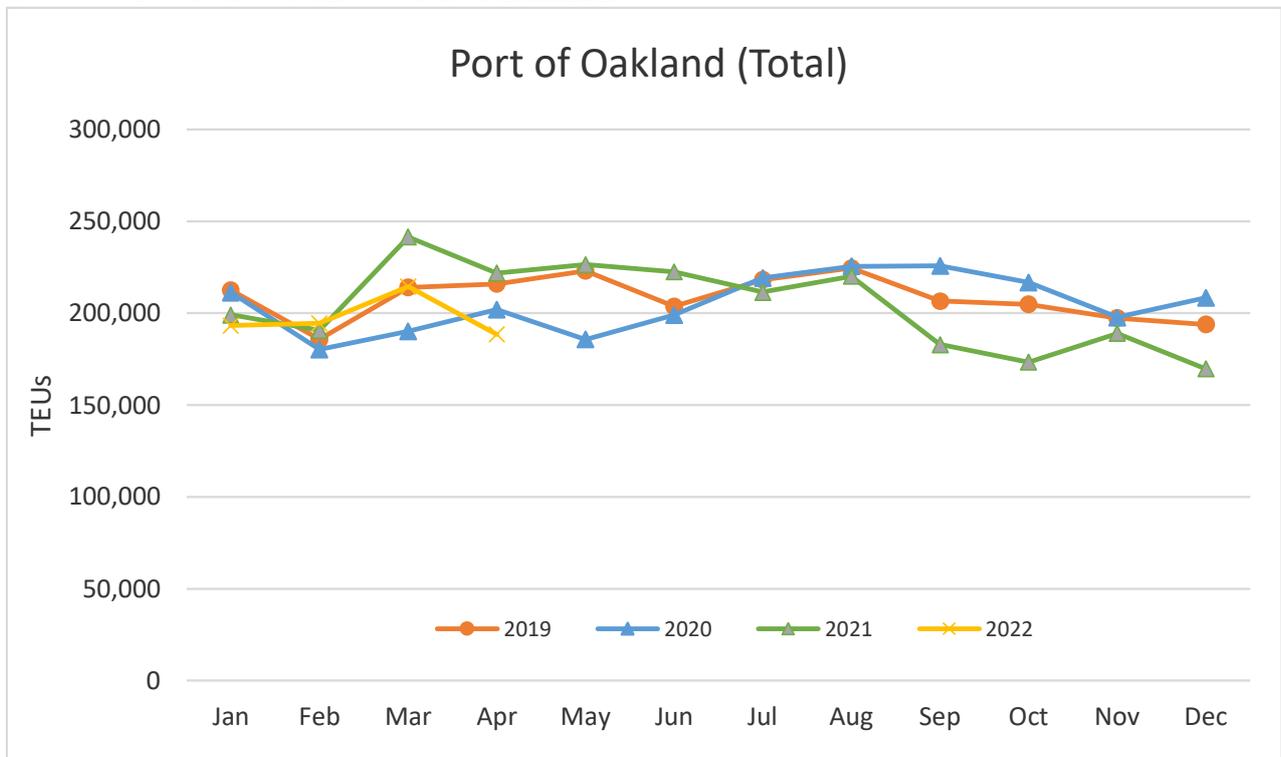
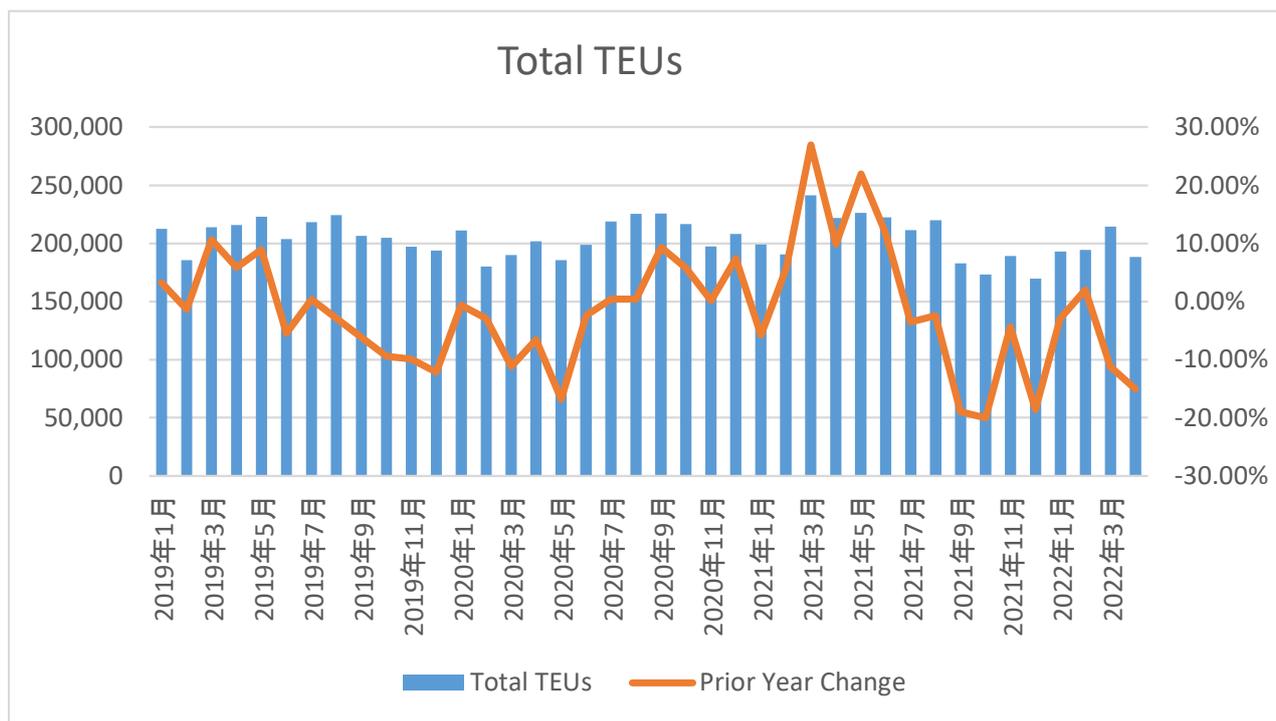


図 4-3 オークランド港コンテナ取扱量推移



### 3. バンクーバー港

#### 【滞船状況・コンテナ蔵置日数】

- ・ 2022年5月13日時点で、バースに着岸しているコンテナ船は4隻、錨泊地に停泊しているコンテナ船は4隻となっている。
- ・ 2022年4月中の実績では、バースに直行するコンテナ船は31隻であり、錨泊地に向かうコンテナ船は23隻となった。それら23隻の錨泊地での停泊日数は平均8.0日となっている。

(詳細は、バンクーバー港 HP で随時更新されていますので参照ください)

<https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2022/05/May-13-2022-Container-Vessel-Line-Up-1.pdf>

- ・ 輸入コンテナを鉄道に乗せるまでの滞留時間は、2021年7月時点では4.6日であったがその後減少し、10月には2.6日となった。11月の滞留時間は3.0日であったが、その後ブリティッシュ・コロンビア（BC）州において洪水が発生した影響により、12月の滞留時間は8.1日と急増した。その後は12月をピークとして滞留時間は減少し、2022年4月は5.0日となっている。

(詳細は、バンクーバー港 HP で随時更新されていますので参照ください)

<https://www.portvancouver.com/port-dashboard/supply-chain-performance/>

- ・ 4つのコンテナターミナルでのトラックの日平均待ち時間、ゲート待ち時間、ターミナル内待ち時間、1時間毎の待ち時間、1日の車両数などが以下 HP で公表されています。

(詳細は、バンクーバー港 HP で随時更新されていますので参照ください)

[https://www1.portmetrovancover.com/COGS\\_Chart/GPSTruck/pmindex](https://www1.portmetrovancover.com/COGS_Chart/GPSTruck/pmindex)

#### 【コンテナ貨物量】

- ・ 2021年のコンテナ貨物量は約368万TEUで前年比約6%増（過去5年連続で最高記録を更新）。月別では、2021年10月から12月までは対前年同月比約10%減となり、2022年1月は対前年同月比約20%減まで落ち込んだが、その後回復し、2022年3月の貨物量は前年同月とほぼ同程度となっている。（図5-1参照）

(詳細は、バンクーバー港 HP で随時更新されていますので参照ください)

<https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2022/02/Container-Statistics-Monthly-2008-to-2021.pdf>

<https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2022/04/Container-Statistics-Monthly-March-2022.pdf>

- ・ 2021年における空コンテナの輸出は、約87万TEUとなった。
- ・ バンクーバー・フレーザー港湾局によれば、2021年の貨物量は2020年から1%増加し、1億4600万メートルトン（MMT）。バンクーバー港の貿易は、サプライチェーンや異常気象といった課題に関わらず安定。

(詳細は、バンクーバー港 HP を参照下さい。)

<https://www.portvancouver.com/news-and-media/news/2021-trade-through-the-port-of-vancouver-steady-despite-supply-chain-extreme-weather-challenges/>

## 【政府、港湾当局の対応】

- ・ Centerm ターミナルにおいて新たな岸壁が整備されており、本年 6 月にもコンテナ処理能力が 90 万 TEU から 150 万 TEU に増強される予定。
- ・ 2021 年 11 月 24 日、カナダ運輸省等は、BC 州の洪水で被災した物流システムの支援について、410 万ドルをバンクーバー・フレーザー港湾公社に提供することや、空コンテナの蔵置場所をバンクーバー港周辺で確保することで混乱の解消を図ること等を発表。

(詳細は、以下のカナダ政府発表を参照ください)

<https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2021/11/the-government-of-canadaandthe-vancouver-fraser-port-authorityjoin-togetherto-address-supply-chain-disruptions-as-a-result-of-the-british-columbia-fl.html>

- ・ 2021 年 12 月 10 日、アルガブラ運輸大臣は、BC 州運輸・インフラ大臣と共に約 870 万ドルをカナダの西海岸の貿易回廊とサプライチェーンの効率性向上のために供与すると発表。

(詳細は、以下のカナダ政府発表を参照ください)

<https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2021/12/federal-minister-of-transport-visits-british-columbia-and-views-flood-impacts-to-transportation-infrastructure.html>

- ・ 2022 年 2 月 25 日、バンクーバー・フレーザー港湾局は、地元及び全国のサプライチェーンを強化するために、連邦政府からの 410 万ドルの支援を受け、約 40 エーカー（約 1 万 6 千平方メートル）の空コンテナ一時保管場所をリッチモンドに設置すると発表。同施設は、2022 年 1 月に第一フェーズが供用開始され、3 月上旬には整備完了する見込み。整備完了後は、2022 年 7 月まで運用が続けられる予定であり、その後は将来のターミナル整備用地として使用される予定。

(詳細は以下、バンクーバー港 HP を参照ください)

<https://www.portvancouver.com/news-and-media/news/new-richmond-container-storage-facility-strengthens-canadas-supply-chains/>

(2021 年 3 月 24 日時点)

- ・ カナダ西海岸におけるコンテナ貿易量は過去 10 年間で年平均 5%成長しており、カナダ西海岸のコンテナ処理能力は 2020 年代半ばから後半までに不足するとの予測も存在。港湾当局は、BC 州デルタにおける新規ターミナル整備計画（ロバーツ・バンク・ターミナル 2 プロジェクト）を主導。同プロジェクトは、バンクーバー港における処理能力を 240 万 TEU 増強し、カナダ西海岸のコンテナ処理能力を 30%増加させると見込まれる。同プロジェクトについては、連邦政府による環境影響評価が継続中。

(詳細は以下、バンクーバー港 HP を参照下さい。)

<https://www.portvancouver.com/news-and-media/news/2021-trade-through-the-port-of-vancouver-steady-despite-supply-chain-extreme-weather-challenges/>

## 【関連企業からの聞取・提供情報】

- ・ 国際コンテナ物流を巡る現下の状況はこれまでで最も厳しい。2021 年 11 月の洪水で鉄道線路や高速道路が寸断され、2022 年 1 月には寒波が平原州を襲ったため、バンクーバー港におけるコンテナの滞留時間は 2022 年 1 月から 3 月にかけて平均 8 日程度まで悪化。上海のロックダウンが終了すると同港から輸出される貨物が急増する可能性を懸念。
- ・ バンクーバー港は最大 28 隻まで停泊できる錨地を備え、錨地に到着した順に貨物船にバースを割り当てているが、貨物船の数が処理能力を超える状況が続けば、やり方を見直す可能性がある。
- ・ パンデミックによる労働者不足の問題に関しては、バンクーバー港では米国西海岸よりも比較的影

響が少なく、これまでも常に 97%程度の充足率を維持。

- ・バンクーバー港では、既に港湾労働組合との交渉が開始されており、現在の労使協定の期限は 2023 年 3 月。カナダでは港湾ターミナルは港湾公社が管理しており、労使環境も米国と比べて良好と考えているが、引き続き注視が必要。

## 【ターミナルから内陸への輸送：鉄道関係】

- ・バンクーバー港では鉄道輸送が重要な役割を果たしている。バンクーバー港の各港湾ターミナルには引込線が整備され、鉄道による大量輸送が可能。

- ・2021 年 11 月 24 日、カナディアン・パシフィック鉄道 (Canadian Pacific : CP) は、BC 州カムループス (Kamloops) =バンクーバー間の輸送を 11 月 23 日に再開したと発表。洪水後、同社職員は 24 時間体制で働いていたことなどもあわせて発表。

(詳細は、CP の HP を参照ください)

<https://www.cpr.ca/en/media/nov-24-cp-update-on-bc-service-interruption>

- ・2021 年 12 月 21 日、カナディアン・ナショナル鉄道 (Canadian National Railway Company: CN) は、BC 州の洪水で影響を受けた同社の路線における生産性が通常レベルに戻ったと発表。

(詳細は、以下の CN の HP を参照ください)

<https://www.cn.ca/en/news/2021/12/bc-washouts-cn-network-productivity-returns-to-normal-range-comm/>

- ・2022 年 3 月 17 日 カナダ鉄道はロックアウトの通知を鉄道労働組合 (Teamsters Canada Rail Conference : TCRC) に行った旨を公表

(詳細は以下のカナダ鉄道の HP を確認ください)

<https://www.cpr.ca/en/cp-issues-72-hour-notice-to-lock-out-tcrc-train-engine-employees>

- ・2022 年 3 月 19 日 鉄道労働組合 (Teamsters Canada Rail Conference : TCRC) は、組合は交渉を続ける意思があるが、鉄道側からロックアウトが実施され、サービスが 19 日夜から停止する旨を公表

(詳細は以下の鉄道労働組合の HP を確認ください)

<http://www.teamstersrail.ca/220320.html>

- ・2022 年 3 月 22 日 カナダ鉄道は労働協約の交渉について、鉄道労働組合 (Teamsters Canada Rail Conference : TCRC) と強制力のある仲裁に入ることで合意に達した旨を公表した。カナダ鉄道は交渉に関するカナダ政府の貢献に謝意をしめした。この仲裁への合意により、カナダ鉄道のカナダの 3000 人の技術者や運行者等が 3 月 22 日の午後には職場にもどること、カナダ鉄道は可能な限り早く通常のサービスを提供できるようにすると発表。

(詳細は以下のカナダ鉄道の HP を参照ください)

<https://www.cpr.ca/en/about-cp-site/Pages/-TCRC-2022-labour-negotiations.aspx>

- ・2021 年夏の山火事、同年 11 月の洪水により、鉄道会社は線路の復旧をしなければならなかった。被災した線路が復旧し、CN 鉄道と CP 鉄道の両社が運行再開するまで約 2 週間以上を要した。
- ・また、2022 年 1 月は平原州が厳冬に見舞われた。気温がマイナス 30 度や 40 度程度まで極端に下がれば、機械的な問題で列車は通常運行できなくなる。CN 鉄道や CP 鉄道は、通常は 120 台の貨車をけん引しているところ、厳冬期には 60 台が上限となり輸送力が半減するほか、更に機関車を

もう一両連結することが必要となる。

- ・ 鉄道会社は、パンデミック後の一時的なコンテナ需要急減の際、かなりのレイオフを行った。その後、コンテナ需要の急激な回復に直面して、一度レイオフした労働者を再雇用・再訓練し、資源を割り当て、従前のオペレーションに戻すまでかなりの時間がかかった。
- ・ 港湾ターミナルの処理能力向上予定はあるものの、鉄道輸送能力が変わらなければ、全体として輸送力は改善しない。物流システム全体を見渡した対応が必要。
- ・ 本年3月末にCP鉄道でストライキが発生し、連邦政府の調停で収束した。当該労働組合による労働争議は以前からほぼ毎回連邦政府が仲裁を行っており、今回の連邦政府の対応も物流への影響を軽減するための措置と思われる。

(現地関係者情報)

### **【ターミナルから内陸への輸送：トラック関係】**

- ・ 2022年1月13日、カナダ連邦政府のデュクロ保健大臣、アルガブラ運輸大臣、メンディチーノ公共安全大臣は、2021年11月19日に発表されていた、カナダ入国時のワクチン接種証明の提示義務化を同年1月15日に施行すること、この制度の対象にはエッセンシャルワーカーであるトラックドライバーも含まれること、カナダ人トラックドライバーでワクチン未接種の者は入国を拒否されないが、入国前、入国時、入国8日目のPCR検査に加え、自己隔離が必要になることなどを確認する声明を発出。

(詳細は、以下カナダ政府HPを参照ください。)

<https://www.canada.ca/en/public-health/news/2022/01/requirements-for-truckers-entering-canada-in-effect-as-of-january-15-2022.html>

- ・ 以下の3点から、米国と比較して、カナダはシャーシ不足があまり深刻でない可能性を示唆。
  - ① カナダでは、内陸部へのコンテナの長距離輸送は鉄道が担っており、トラックは短距離輸送に限られていること。
  - ② 米国ではシャーシを船会社が管理しているのに対して、カナダ国内ではシャーシをトラック会社が管理していること
  - ③ BC州では、貨物自動車事業の許認可に当たり、安定的な輸送を担うことができる事業者に限って同港のコンテナ輸送への参画を認めていること。(結果として、同州内のトラック事業者の約80%が港湾におけるコンテナ輸送への参画が認められている。)

(2022年4月 現地港湾関係者情報)

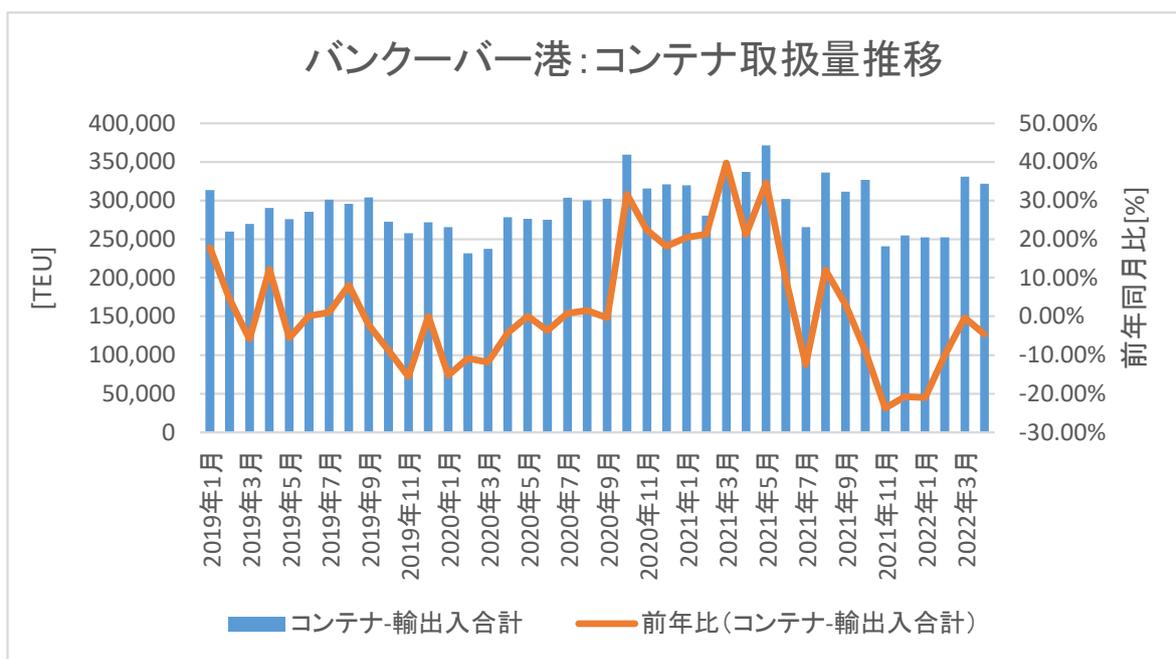
### **【その他】**

- ・ 2022年1月5日 カナダ国際フレートフォワード協会(CIFFA)ではBC州の洪水に関する物流関係(港湾、トラック、鉄道)などの報道情報などを集めてHPに掲載しています。

(詳細は、以下カナダフレート協会のHPを参照ください。)

<https://ciffa.com/ffo/month-in-review-december-2021/>

図 5-1 バンクーバー港コンテナ取扱量推移



## 4. 釜山港

### 【滞船状況・コンテナ蔵置日数】

- ・2021年6月29日、釜山港新港によれば、各ターミナル運営会社のヤード（蔵置場）には船積みを待つコンテナが蔵置され、普段3~4段程度の高さだったコンテナが5~6段の高さになり、新港ターミナルの積コンテナ蔵置場シェアが80~90%水準となった。（報道情報）
- ・2021年6月29日、海洋水産部の発表にて以下について言及  
新型コロナウイルスの影響により、昨年下半年から、世界的な主要港湾における連鎖的な滞積の発生および船腹不足が続いており、釜山港（新港）も普段に比べ高い蔵置率（蔵置場にコンテナが積まれている割合）を維持しているため、貨物処理が遅れており、輸出貨物の搬出が難しくなり、輸出荷主が困難を訴えている状況。  
海水部とBPAは釜山港を通じて輸出される貨物を臨時保管できる場所の提供を計画。その他臨時船の投入などについても言及。  
（報道情報）
- ・2021年10月11日、全世界的な物流量の急増で、新港内ターミナルの蔵置率は100%に迫る。海洋水産部と釜山港湾公社などはターミナル近くに臨時の蔵置場を設けたが、日没後は使用不可などの理由で大きな効果がない。蔵置率が高くなると、コンテナの入出港作業に多くの時間がかかり荷役作業の効率性が低下するため、コンテナ固定作業を行っているラッシング各社は、ターミナルの急激な生産性低下により、赤字幅が増大。ターミナルの荷役生産性が平均23個から15個以下に落ち、船舶が荷役作業を終えて出港する時間が少なくとも15-20時間、最大25-30時間も遅れている。（報道情報）
- ・釜山港湾公社（BPA）と韓国行洋水産開発院（KMI）などがまとめた報告書を総合すると、中国深セン、上海など製造業の中心地が封鎖され、中国発の物流量が減り、世界の主要港湾の滞積が解消。  
（4月12日報道情報）
- ・2022年4月19日、釜山港湾公社（BPA）によると、4月の釜山港の平均蔵置率は79%で、北港が81.7%、新港が78%となっている。2月の平均蔵置率は83.8%だったが、3月の平均は78.4%に低下。これは中国政府によるコロナ都市封鎖で、海運会社が日程を繰り上げ中国に寄港するため釜山港寄港を省略したのが原因。（報道情報）
- ・2022年5月7日、韓国海運会社が基準運賃とする中国上海港から出港するコンテナ船15航路の短期（spot）運賃を総合したSCFIは、先週より13.56ポイント下がった4163.74を記録。今年初め5100台まで急騰した指数は1月第2週に下落し始め、以後下がり続けている。これは中国当局が3月末からCOVID-19拡散を理由に世界最大港湾を備えた上海を封鎖し、経済活動が止まり上海港から出てくる物量が減ったためと見られる。しかし、中国が上海封鎖を近いうちに解除するものとみられ、経済活動が再開されれば物量があふれ、上海港が停滞し、コンテナ船の運賃も急騰する可能性もある。釜山港湾公社関係者は「上海が生産活動を始めれば相当な物量が一気にあふれ出る。昨年経験した物流大乱ではないが、それより少し遅れた「物流中乱」に陥る可能性もある」と述べた。（報道情報）

## 【コンテナ貨物量】

- ・輸入コンテナ貨物は2020年11月から微減傾向後に増加し2021年3月に約101.4万TEU/月(2020年同月比1.8%増)。その後前年同月を10月まで上回って推移。輸出コンテナ貨物は2020年6月頃から10月頃にかけて増加し、2020年10月約95.7万TEU/月(2019年同月比2.7%増)。その後、2021年3月以降は前年同月を10月まで上回って推移。(図6-1、6-2参照)
- ・2022年1月6日 釜山港湾公社(BPA)は、2022年の釜山港でのコンテナ取扱量の目標を2350万TEUとしたと発表。目標の内訳は、輸出・輸入貨物は1060万TEU(前年比2.0%増)、積み替え貨物は1290万TEU(前年比5.0%増)としており、積み替え貨物量の目標は釜山港全体の積み替え貨物の95%以上を処理する上位20の船社が見通した1,248万8千TEUより約3.3%高く設定。  
懸念として米中貿易紛争やインフレや新型コロナウイルス感染症の不透明さはあることを指摘しつつも、釜山新港の新規ターミナルオープンなどを通じた港湾運営環境と効率性改善への努力、多様なマーケティング活動などを通じて、予測値を上回る貨物量を誘致するために挑戦的な目標を立てたとした。  
(詳細は釜山港管理者(BPA)HPを参照ください(韓国語))  
<https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=27102>
- ・2022年1月24日 韓国政府海洋水産部は、2021年のコンテナ取扱量が韓国の港全体で3000万TEUとなり、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年のより2.6%増加したこと等を発表。釜山港では2269万TEU(前年比4%増)となり、そのうち輸出入コンテナ1043万TEU(6.4%増)、積み替え貨物は1226万TEU(2.0%増)となった。  
また、イ・ミンソク海洋水産部港湾物流計画部長は「新型コロナウイルスの感染拡大はあったが、輸出入の増大により、2021年のコンテナ取扱量は感染拡大前の水準にまで回復した。しかし、世界の主要港湾の連鎖的な停滞によるグローバル海上物流への支障が予想されるため、輸出入の障害が生じないように、ターミナルでのコンテナ蔵置率の管理や、輸出貨物の暫定蔵置場所の運営を行い、最善を尽くす」とコメント。  
(海洋水産部HPを参照ください(韓国語))  
<https://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=44714&boardKey=10&menuKey=971&currentPageNo=1>
- ・2022年3月8日、釜山港湾公社(BPA)は1月に前年比5.7%増の105万5000TEUの積替貨物量を処理したと発表。釜山港は2021年に過去最大の1226万TEUの積替貨物量を処理したが、今年第4四半期には主要貿易対象国の中国、米国の港湾滞積により積替貨物量が小幅に減少。中でもロシアは1月、最も高い積替貨物量の増加傾向を見せ、前年同期より58%増加。釜山港とロシア間の積替貨物量は、この5年間連続して増加し、2020年以降は年平均成長率が35%。2020年以降、コロナ禍の物流混乱による海上運賃の高騰を受け、アジアから欧州に向かう貨物の輸送では海路の代わりに線路が利用され、TSR連携複合運送市場が急速に成長し始めている。  
今年、釜山港のロシア定期路線数は、前年比3つ増の15線で、上海(8)、寧波(7)、青島(5)の中国主要港湾より多い。これに加え、中国(53)、日本(70)、東南アジア地域(48)を結ぶ定期路線も多く保有しており、釜山港はアジア発ロシアTSR連携複合運送貨物の積替ハブの役割を果たしている。(報道情報)

## 【政府、港湾当局の対応】

- ・ 2021年7月19日、海洋水産部は輸出貨物臨時保管場所拡大、臨時船などについて発表（報道情報）

（上記報道発表における、釜山港新港蔵置率推移）

('19)68.8% → ('20)74.0% → ('21.1)78.6% → ('21.4)83.0% → ('21.5)82.1% → ('21.6) 81.5% → ('21.7.1~'21.7.19)80.8%

（上記詳細は、海洋水産部の発表（HP 中プレスリリース 6/29、7/19）を参照ください。（韓国語））

<https://www.mof.go.kr/>

- ・ 2021年8月12日、海洋水産部は、船腹供給の追加拡大、港湾インセンティブ提供、釜山新港における輸出貨物保管場所の拡充について発表。

（詳細は、海洋水産部の発表を参照ください。（韓国語）） <https://www.mof.go.kr/>

- ・ 2021年8月13日、釜山港湾公社（BPA、ナム・ギチャン社長）は、新港に続き北港にもコンテナ貨物を臨時保管できる施設を追加する。臨時保管施設は8月から来年上半期まで釜山港北港牛岩（ウラム）埠頭の海洋産業クラスター（集積地）敷地の一部1万㎡を活用すると発表。（報道情報）

- ・ 2021年9月1日、海洋水産部は、輸出物流の増加に対応するため、釜山新港西コンテナ埠頭背後団地の一部（4万㎡、1,400TEU、9/8～）と北港牛岩（ウラム）埠頭の一部（1万㎡、1,900TEU、9/10～）を追加供給する計画を発表。

（詳細は海洋水産部の発表を参照ください。（韓国語））

<https://www.mof.go.kr/>

- ・ 2021年9月2日、釜山新港3埠頭と4埠頭は、9月2日から輸出用コンテナの搬入を船舶入港5日前から3日前に短縮。新港の積コンテナ（貨物が積み込まれたコンテナ）蔵置場のシェアは90%から100%を前後。他方、北港埠頭もコンテナ搬入制限を船舶入港5日前に制限。運送会社関係者は「コンテナ保管料とシャトル費用など追加費用が40フィートのコンテナ当たり10万～20万ウォン発生」とコメント。

海洋水産部と釜山港湾公社が新港西コンテナ埠頭背後団地と北港牛岩（ウラム）埠頭などに臨時的蔵置場を供給しているが、現状では非常に不足状態。（報道情報）

- ・ 2021年9月6日 BPAは釜山北港のコンテナ蔵置のため10,000㎡の暫定ヤードの運営を発表

（詳細はBPAのHPを参照ください）

<https://busanpa.com/eng/Board.do?mode=view&mCode=MN0050&idx=26679>

- ・ 2021年11月22日 釜山港湾公社(BPA)はソウルで韓国籍及び外国籍船社の韓国代表者を招いて懇談会を開催したと発表。BPAはウイルス感染以降のグローバル物流大乱による釜山港の影響を分析し、コンテナターミナルの渋滞問題解消に向けた努力や新港新規埠頭の開発計画と釜山港の現状を共有。また、BPAは物流混乱解消のため、西側コンテナ背後団地に運営中の仮置場を追加で拡充するなど、積極的な公的役割を果たすとともに、BPAで建設中の新規ターミナルも支障なく開発し、船舶会社が釜山港をより便利に利用できるよう最善を尽くすことを約束した。

（詳細は釜山港管理者（BPA）HPを参照ください（韓国語））

<https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=26927>

- ・2021年12月12日、釜山港湾公社（BPA）は12日、グローバル物流難による輸出貨物蔵置場所の不足で苦しんでいる荷主や物流企業などのため、釜山港新港内に新たにコンテナ貨物蔵置場を設けると発表。今回供給されるコンテナ貨物蔵置場は、釜山港新港熊洞（ウドゥン）背後団地内の留保地を活用し、約4万5000平方メートル、蔵置能力2500TEU以上の規模で造成された後、荷主や物流企業などのトラブルを解消するため、平日夜間や休日も運営する計画（報道情報）。
- ・2022年1月5日 産業通商資源部・海洋水産部は、政府、輸出入物流の状況点検・問題解消にむけて産業通商資源部・海洋水産部合同で物流業界懇談会を開催し、貿易協会や、国際物流協会、海運協会や関係会社が参加し、2022年輸出入物流見通し、政府支援対策の点検及び今後の支援方策などが意見交換された。（報道情報）
- ・2022年1月24日 釜山港湾公社 姜俊錫(カン・ジュンソク)社長は、コロナ関連危機克服のため、港湾施設使用料などの海運及び港湾関連の支援措置について、6月末までの延長を発表した。なお、2021年のコンテナ取扱量は前年4%増の22.7百万TEUとなったことに韓国海運・港湾関係者の尽力に謝意を表した。今回の一部延長計画によると、6ヵ月間追加される港湾施設使用料などの減免金額は約34億ウォンであり、貨物量の増加などで経営環境が改善された一部分野については支援が終了する。これで、2020年3月から釜山港湾公社が樹立したコロナウイルス感染症関連の海運・港湾分野の支援規模は計410億ウォンに増える。  
（詳細は釜山港管理者（BPA）HPを参照ください（韓国語））  
<https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=27199>
- ・2022年3月7日、釜山港湾公社（BPA）は「グローバルレポート」を通じ、来年上半期まで物流大乱が続く見通しと発表。同資料によると、米国西岸港湾の混雑について、「来年下半期から約500万TEUの発注船が市場に投入予定だが、定期路線の調整に投入され、安着するまで少なくとも1年以上と予想される。」と見通した。  
また、「米港湾インフラの改善、LA港24時間運営、行政命令など多様な措置にもかかわらず物流混雑が続く状況で米消費者の消費パターンが物流混雑を左右する」と強調。BPAは先月発表した「グローバルレポート」では米西岸港湾勤労者の団体交渉、中国「ゼロコロナ」政策、コロナ変異株拡散、貿易葛藤の深化などで、今年グローバル物流混乱がさらに深刻化する可能性があるとする。コロナウイルス変異株の拡散に対する中国政府の強硬策で、予告なしに港湾と船舶の運航中断、港湾の閉鎖措置が発生する可能性が強まる。特に、今年の米国中間選挙の結果によって、米政界の海運業規制の強度が決定されるとBPA側は分析。（報道情報）
- ・2022年3月29日 釜山港湾公社（BPA）は、ウクライナ危機に関する緊急会合を開催し、釜山港利用者への支援を検討するために、利用者から現状や課題を聴取した。  
（詳細は以下、釜山港湾管理者（BPA）HPを参照ください。）  
<https://www.busanpa.com/boardFile.do?fs=26575&ofn=CYkyXy3EfU0B0xyJ>
- ・2022年5月18日 釜山港湾公社（BPA）は、釜山港を利用する23の外国及び韓国の外航船社と会合し、釜山港のオペレーションと中国でのロックダウンの影響への対応、ウクライナ危機への対応、岸壁の利用状況や新しいターミナルの計画について説明した。  
（詳細は以下、釜山港湾管理者（BPA）HPを参照ください。）  
<https://www.busanpa.com/boardFile.do?fs=26928&ofn=cfQOR7hPyjdJguBG>

図6-1 釜山港輸入コンテナ取扱量推移

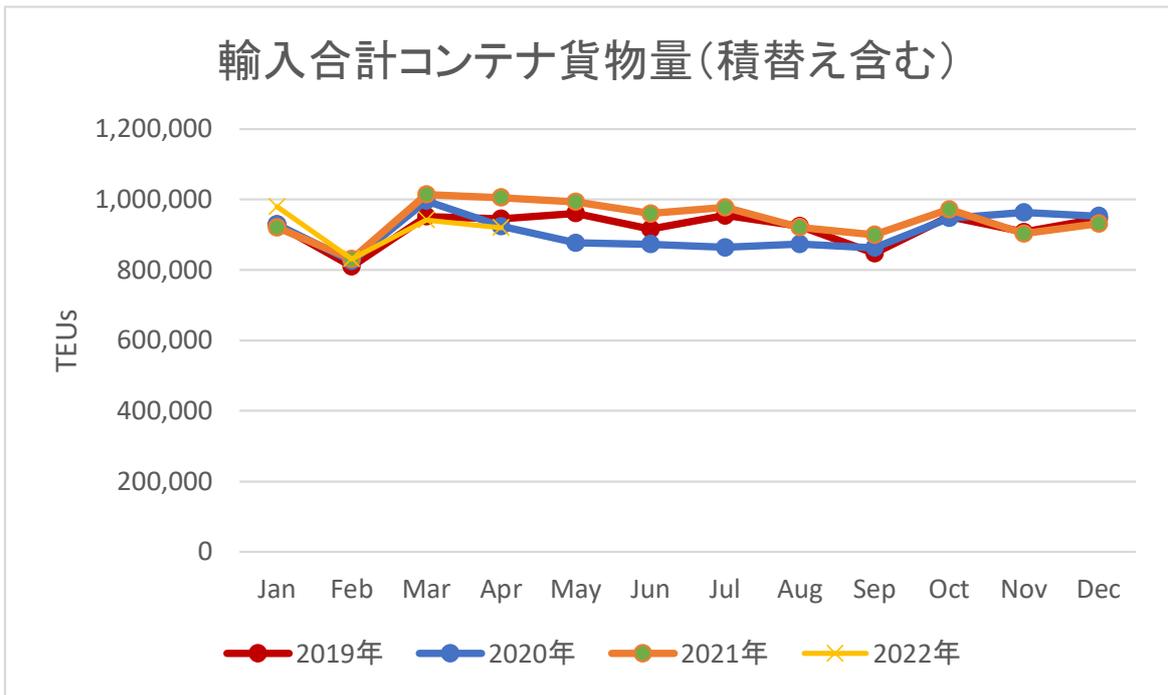
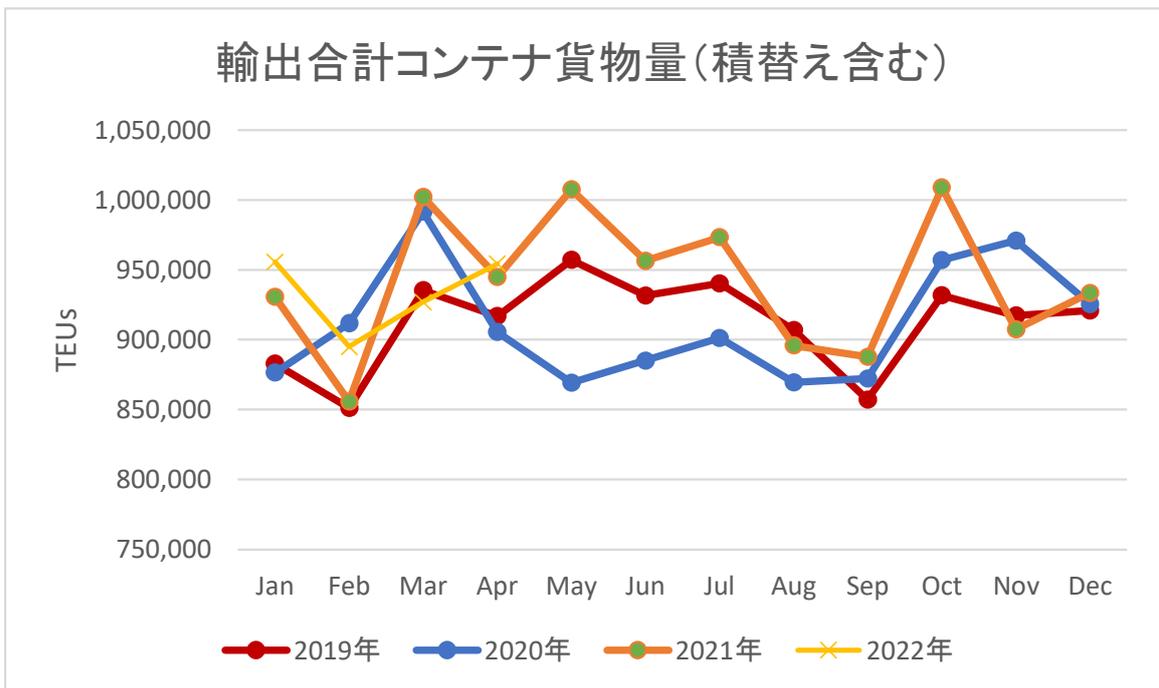


図6-2 釜山港輸出コンテナ取扱量推移



## 5. 塩田港

- ・2021年5月21日に、塩田港の港湾労働者が新型コロナウイルスの感染が確認され、一時的なターミナルの閉鎖や作業効率の低下などが生じていた（報道情報等）
- ・2021年6月24日、深圳市人民政府のHPには、盐田国际集装箱码头有限公司（いわゆる塩田港）が、24日から港湾エリアが全面操業を再開する発表をした旨の発表・報告。

（詳細は、以下HPを参照ください（中国語））

[http://www.sz.gov.cn/cn/ydmh/zwdt/content/post\\_8898111.html](http://www.sz.gov.cn/cn/ydmh/zwdt/content/post_8898111.html)

<http://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/xwfy/wqhg/20210624/>

※塩田港のコンテナターミナル（Yantian International Containerterminal）のHPにおいても同様の報告がされております。

- ・2022年1月21日から、塩田国際コンテナターミナル（YICT）は輸出コンテナの搬入を本船着岸4日前から制限すると発表した。YICTによると、海外港湾の混雑などの影響により、直近2週間では定時到着率は2割以下に低下し、着岸は平均で170時間以上遅延している。着岸する船舶数が急減したことにより輸出コンテナの積み込みが停滞、ヤード内のコンテナ蔵置率は飽和状態に近くなっているため、搬入制限に踏み切った。

（詳細は以下、塩田国際コンテナターミナルHPを参照ください。）

[https://www.yict.com.cn/article/detail/9448.html?pager.offset=15&locale=zh\\_CN](https://www.yict.com.cn/article/detail/9448.html?pager.offset=15&locale=zh_CN)

- ・2022年1月27日、塩田国際コンテナターミナル（YICT）は、大型船の寄港増加を受けて、1月21日から実施している輸出コンテナの搬入制限を緩和し、本船着岸7日前から搬入可とした。

（詳細は以下、塩田国際コンテナターミナルHPを参照ください。）

[https://www.yict.com.cn/article/detail/9809.html?pager.offset=0&locale=zh\\_CN](https://www.yict.com.cn/article/detail/9809.html?pager.offset=0&locale=zh_CN)

- ・深セン市では新型コロナウイルス感染拡大を受け、2022年3月14日からロックダウン（都市封鎖）を開始。中国では感染を抑え込む「ゼロコロナ」の政策を取る一方、全国規模で感染が急拡大。港湾は現状閉鎖していないようだが、検疫強化による港湾労働者不足や、港湾物流の混乱が懸念されている。ロックダウンは14日から20日まで実施される。

（2022年3月15日報道情報）

## 6. 寧波舟山港

- ・2022年1月1日、寧波市で一級緊急対応が開始され、臨時封鎖管理が実施。1月2日、《寧波舟山港生産保障工作方案》が公布され、コンテナ輸送車両専用道路が指定。（報道情報）
- ・2022年1月2日 寧波市が寧波舟山港の活動確保のための実施計画に関する緊急通知（「关于印发寧波舟山港生産保障工作方案紧急通知」）をプレス発表。プレス内では、「寧波舟山港生産保障工作方案」について以下のように説明されている。

（概要：仮訳）

高い防疫確保の観点及び寧波舟山港での円滑な物流の確保、港の交通・活動の安定性確保、及び防疫措置と港湾活動管理の確保のために、この実施計画を以下の内容で実施する。

1. コンテナ輸送管理の強化
  - ・専用通行道路の決定
  - ・ドライバーに求められる要件
2. 港湾外のコンテナ蔵置場所での貨物移動管理の強化
3. 防疫場所での人流管理の強化
4. 港湾生産保障のための労働者管理の強化

（2022年1月5日 寧波市人民政府 HPプレス 詳細は、以下HPを参照ください（中国語））

[https://www.ningbo.gov.cn/art/2022/1/5/art\\_1229197055\\_59042450.html](https://www.ningbo.gov.cn/art/2022/1/5/art_1229197055_59042450.html)

- ・2022年1月 3日～5日 複数の報道や船社の発表で、寧波舟山港のコンテナターミナルは安定的に操業している旨言及があります。（個別船社ターミナル発表や報道情報）
- ・2022年4月5日、寧波市人民政府はトラック運転手の新型コロナ対策と管理を強化するための方針を発表。トラック運転手の全過程管理を厳格に実施すること、貨物輸送の円滑化のための新型コロナ検査効率の向上などが示された。

（詳細は以下、寧波市人民政府HPを参照ください（中国語））

[http://www.ningbo.gov.cn/art/2022/4/6/art\\_1229099763\\_59424113.html](http://www.ningbo.gov.cn/art/2022/4/6/art_1229099763_59424113.html)

- ・2022年4月19日、寧波市人民政府は物流の円滑化促進・サプライチェーン安定化に向けた会議を開催。港の安全と開放、道路の円滑さと効率性、重点物資の供給を確保すること、寧波舟山港の安全運行を保証すること、貨物車両の途中防疫とトラック運転手の健康管理を強化し、より正確で効果的な措置で疫病防止を図ることなどが議論された。

（詳細は以下、寧波市人民政府HPを参照ください（中国語））

[http://www.ningbo.gov.cn/art/2022/4/20/art\\_1229099763\\_59426080.html](http://www.ningbo.gov.cn/art/2022/4/20/art_1229099763_59426080.html)

## 7. 上海港

### 【ロックダウン（都市封鎖、2022年3月末～）に係る概況】

- ・ 2022年5月18日、上海市内の封鎖措置は未だほとんどの地域で継続中であり、出勤できる人員が限られている。一部外出・出勤できた従業員の多くはクローズドループ（＝泊まり込み）で業務に従事、労働環境の改善が必須。また、港湾現場の人員不足に加え、通行規制により港を行き来可能なトラックが限られており、貨物の処理が遅れている模様。
- ・ 上海市内における感染状況は減少傾向に向かっており、特に5月以降、外出できる者も増え、トラックや倉庫が徐々に稼働してきたとの声が出始めたものの、依然として限定的。また、当面は既存の在庫ストックの処理が中心となり、新規の貨物の輸送には一定程度の時間を要する可能性がある。  
(現地関係者情報)
- ・ 2022年5月16日、上海市政府は、都市封鎖を段階的に解除し6月中旬に正常化する方針を発表。  
(詳細は以下、中国中央人民政府 HP を参照ください)  
[http://www.gov.cn/fuwu/2022-05/16/content\\_5690728.htm](http://www.gov.cn/fuwu/2022-05/16/content_5690728.htm)
- ・ 2022年5月30日、上海市政府は都市封鎖を6月1日に実質的に解除する方針を発表。  
(詳細は以下、上海市人民政府 HP を参照ください)  
<https://www.shanghai.gov.cn/nw9822/20220531/7e008abca04e48a980eea735e49948a9.html>

### 【滞船状況・コンテナ蔵置日数】

- ・ 新型コロナウイルスの感染再拡大が続く中国で、上海港やその他の沿海港では再び深刻な港湾混雑が発生。上海港や寧波・舟山港の沖合では貨物船およそ500隻がバース待ちとなっており、さらに陸上輸送もロックダウン（都市封鎖）と感染予防に伴う移動制限のため荷詰まりし、中国経済と世界のサプライチェーンへの影響を懸念。
- ・ 同港における混雑状況は以前解消しておらず、輸入リーファーコンテナの滞留によりリーファープラグ数が逼迫し、引き続きリーファーコンテナの荷揚げが困難な状況が続いている。危険品とリーファー貨物の引き受け停止を発表する船社もある。  
(2022年4月下旬 現地関係者情報)

### 【コンテナ貨物量】

- ・ 中国交通運輸部によれば上海港の3月のコンテナ取扱量は410万TEU、第一四半期（1月～3月）における取扱量は1226万TEUとなった。  
(2022年4月18日 中国交通運輸部 HP プレス（中国語）)  
[https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202204/t20220418\\_3651659.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202204/t20220418_3651659.html)

## 【政府、港灣当局の対応】

- ・ 2022年4月15日、赤松秀一総領事・大使は、宗明・上海市副市長宛に、新型コロナウイルス感染症対策の長期化により日系企業が直面している窮状を訴えるとともに、収束後の経済回復の道筋を早期に示すことを求める内容のレターを送付した。

なお、本レターは、上海日本商工クラブがとりまとめた「上海市封鎖による事業への影響に関するアンケート結果」の同副市長への提出に併せて作成・送付したもの。

(詳細は、以下上海総領事館 HP、上海日本商工クラブのアンケート結果を参照ください (中国語))

[https://www.shanghai.cn.emb-japan.go.jp/itpr\\_ja/11\\_000001\\_00649.html](https://www.shanghai.cn.emb-japan.go.jp/itpr_ja/11_000001_00649.html)

<https://www.jpcc-sh.org/news/article/newsid/3375>

- ・ 2022年4月21日、上海港の港灣管理者である上海国際港務(集団)股份有限公司(SIPG)は、円滑な物流確保と生産開始を促し、産業のサプライチェーンの安定性を確保するため、エピソードを克服し、顧客と共に困難を乗り越えると発表。4月22日～4月30日の期間で輸入コンテナの蔵置料の軽減措置を設定するとした。その後、延長を数回発表し、直近では5月31日に輸入コンテナの蔵置料の軽減措置の延長を発表。適用期間は4月22日～6月10日となっている。

(詳細は以下の SIPG の HP を参照ください。(中国語))

<http://www.portshanghai.com.cn/ywgg/2384.jhtml>

<https://www.portshanghai.com.cn/ywgg/2424.jhtml>

## 【関連企業等からの聞取・提供情報】

- ・ 各船社は運航を継続。船積業務等のカスタマーサービスは通常通り稼働している。各コンテナヤードの本船荷役やコンテナ搬出入は通常通り。
- ・ 各省、市毎に異なる規制により配送可能な業者が限られる。道路規制情報の把握に多大な時間を要している。トラック輸送に必要な通行証の発行まで時間を要する。急な発行停止も発生。上海市のロックダウンにより上海市のドライバー自身も隔離となるため配送手配が困難。
- ・ 港、空港から輸入貨物を配送できないことにより倉庫やヤードが逼迫
- ・ 輸入貨物に関し、ロックダウン延長により継続的に車両手配が殆どできないため滞留貨物が増加。結果として空港及び港の混雑に繋がっている。
- ・ 港灣職員が出勤できない、又は少人数のみ寝泊りでの対応によるターミナル稼働率の大幅低下。
- ・ 上海から一部の近隣都市への移動の際には、48時間以内に発行された PCR 検査証明書、及び通行許可証の提示が求められている。
- ・ 港外の空バンヤードの多くが封鎖されており、コンテナ引き取りが困難な状況。
- ・ CFS 及び倉庫/トラックヤード等物流施設の大部分が封鎖処置を受け稼働できず。
- ・ 税関は稼働しており、輸出入の電子申告は出来ているが、検査等の対応は不透明。
- ・ 4/2以降、上海から出る人員(運転手含む)は、48時間以内の PCR 陰性証明に加えて、24時間以内の抗原検査陰性証明が必要。
- ・ 船社によっては上海向け危険品/冷蔵・冷凍貨物の受託を停止。
- ・ 輸入コンテナの滞貨・バースの混雑、労働力不足により上海近海での本船の沖待ち、遅延が発生。
- ・ 輸入貨物について寧波港等の近隣の港での仮揚げが行われているため、これらの港でもターミナルが逼迫してきている。

(2022年4月中旬頃 現地関係者情報)

- ・ 暫く稼働停止していた CFS が一部稼働再開または再開申請中。
- ・ 稼働再開または申請中の工場や倉庫が増えてきており、上海市内からの引取や上海市内への配送については、対応可能な案件が今後増えてくると見込まれる。
- ・ 上海市外地への配送については、周辺各都市の規制等を確認しながら対応が必要。
- ・ 稼働再開施設も限定的な従業員数での対応で正常化には時間がかかると見込まれる。また、配送のためのトラックも不足している。

(2022 年 5 月上旬頃 現地関係者情報)

## 8. シンガポール港

### 【コンテナ船の寄港状況】

- ・シンガポール港におけるコンテナ船の寄港状況は、2021年1月頃から12月までは、前年同月と比較して減少傾向（図7-1）

### 【コンテナ取扱量】

- ・2022年1月13日 シンガポール海事港湾庁（MPA）は、シンガポール港におけるコンテナ船取扱量は、2021年は3750万TEUで過去最高取扱量に達した旨を公表。

（詳細は、以下HPを参照ください。）

<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/mpa-news-releases/detail/bee90c95-edb6-4746-aa66-bc9220cab05>

- ・シンガポール港のコンテナ船やコンテナ貨物量の状況などは、下記HPで随時更新されていますので参照ください。

<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/port-statistics>

### 【その他】

- ・2021年6月21日、運輸省のチー・ホンタット上級国務大臣のスピーチを以下発表  
2020年のシンガポールにおけるコンテナの処理能力（throughput）は0.9%低下したが、今年に入ってから取扱量は、2019年同時期に比べ約4%増加し、コロナ禍以前に回復している。  
また、新型コロナウイルス感染症やスエズ運河の事故がシンガポール港の貨物取扱量に大きな影響は与えなかった

（詳細は、以下HPを参照ください。）

[https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/remarks-by-senior-minister-of-state-for-transport-mr-chee-hong-tat-at-the-virtual-launch-of-the-smart-port-challenge-\(spc\)-2021](https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/remarks-by-senior-minister-of-state-for-transport-mr-chee-hong-tat-at-the-virtual-launch-of-the-smart-port-challenge-(spc)-2021)

- ・2021年10月20日、運輸省のチー・ホンタット上級国務大臣は、シンガポール港開発中のTuas港区にて、未完成ターミナルであるがヤード2,000TEU分をコンテナ蔵置所として利用しており、世界的なサプライチェーンに係る負担を軽減している旨を説明。（報道情報）

- ・2022年2月23日 マレーシアマリタイムウィークにてMPAのクー・リー・フーン局長がスピーチを行った。同スピーチでは、マースク、CMA CGM、MSCといった船社が航空貨物を含めた輸送能力の強化に取り組むなど従来の領域を超えた分野に進出していること、港湾混雑への対応のためアマゾン、ウォルマート、イケアが自社船の調達や自前のコンテナの購入を行うなど非伝統的なプレイヤーが海運業界に参入していることに言及。

（詳細は以下、MPAのHPを参照ください。）

<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/369058e5-6b31-46a6-9393-6cdeda2f9699>

- ・ 2022年4月4日 シンガポールマリタイムウィークにて、シンガポールのイスワラン運輸大臣がオープニングスピーチを行った。同スピーチでは、パンデミックや地政学的な変化がサプライチェーンを混乱させ引き続き影響を及ぼしていることに触れると共に、企業や国が貨物の定時性と冗長性の双方に対応できるよう生産を再構成したことによって、バリューチェーンがより柔軟で地域的になりつつあることに触れた。

(詳細は以下、MOTのHPを参照ください。)

<https://www.mot.gov.sg/news/details/speech-by-minister-for-transport-s-iswaran-at-the-singapore-maritime-week-2022-opening-ceremony-4-april-2022>

- ・ 2022年4月4日 シンガポールマリタイムウィークにて、MPAのクー・リー・フーン局長がスピーチを行った。同スピーチでは、グローバルサプライチェーンの混乱が未だ続いていることに触れ、特にウクライナ危機はサプライチェーンの危機を助長しており、エネルギーや穀物・飼料のサプライチェーンと同様、コンテナ輸送に更なる逼迫をもたらしている点に言及。従来アジア-欧州間の鉄道輸送に依っていた貨物が海上輸送に振り替えられていることを理由に挙げた。  
また、主要港における混雑と船舶の遅延は依然として懸念事項であり、港湾労働者不足、ドライバー不足が内陸輸送と港湾の生産性を押し下げていることに言及。

(詳細は以下、MPAのHPを参照ください)

<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/d1215913-a4bd-44ca-8b24-113b53fd7b7d>

図 7-1 シンガポール港 コンテナ船寄港数

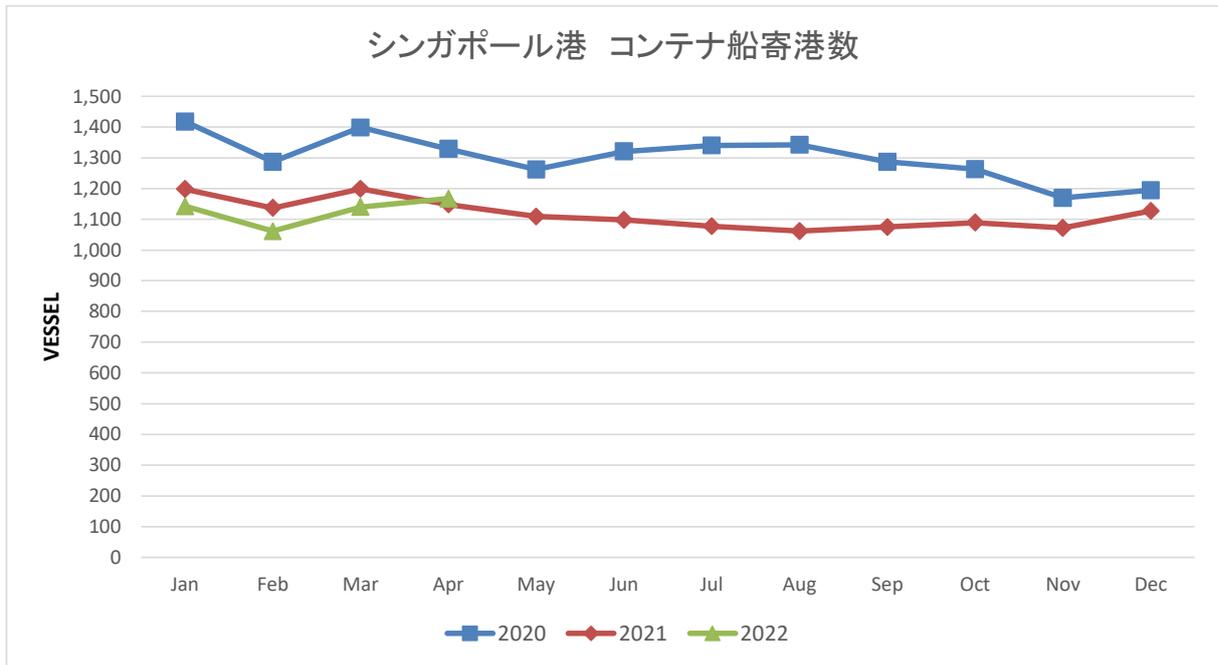


図 7-2 シンガポール港 コンテナ取扱量推移

