

(参考)

海外港湾の状況について（令和4年1月27日前後時点）

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、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）港の状況について

- ・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状況を見ながら延期を繰り返しており、2022年1月27日現在でも延期中となっている。

②LA/LB港におけるコンテナ船の待機プロセスの変更について

- ・2021年11月15日、入港に伴う待機プロセスの変更が実施されている。新たな待機プロセスでは、LA/LB港の直前港を出発した時点で待機プロセスに入り、72時間以内の着岸予約がないコンテナ船は、LA/LB港沖合の一定のエリア外で待機しなければならない。
- ・新たな待機プロセスの導入によって、海事当局は従来と異なる方法でコンテナ船滞船数をカウント・発表している。これによると、2022年1月9日には109隻が実質的に滞船しており、その後も100隻前後で推移している。

③オークランド港の状況について

- ・2021年11月以降、徐々に沖待ちが発生し始め、2022年1月中旬、滞船数は10隻～15隻で推移している。

④米国政府の動きについて

- ・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－ハリス行動計画」を発表。
- ・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し、港湾の状況の進捗として、LA/LB港において8日以上ターミナルに蔵置されているコンテナがほぼ半分に減少した旨を発表。
- ・2021年12月8日、米国輸出の成長及び海運における相互貿易促進を目的とした「2021年海運改革法案（仮）」が米国下院本会議にて可決、12月9日に上院に送付された。

⑤バンクーバー港の状況について

- ・2021年11月のブリティッシュ・コロンビア（BC）州での洪水発生後、12月に入り輸入コンテナを鉄道に乗せるまでの滞留時間が大幅に増加。
- ・2021年11月24日、カナダ政府運輸省等はBC州での洪水後における輸送システムの支援について、バンクーバー港管理者への資金提供や、空コンテナの蔵置場所等の取組を発表。
- ・2021年12月21日、カナディアン・ナショナル鉄道は、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旨発表。

●LA/LB港

【コンテナ船の寄港数・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11月16日に86隻まで増加した。

ただし、以下の11月15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、その後100隻前後を推移

- ・2021年11月15日 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
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) の外側で待機か、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%5Forg%2FDocuments%2FMX%5Fwebsite%2FPacMMS%5FExecutive%5FSummary%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fjkaplan%5Fmxsocial%5Frg%2FDocuments%2FMX%5Fwebsite

- ・2021年12月4日 新たな待機プロセスの導入 (11月15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

(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1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減少 (LA港統計情報 図1-1)
- ・ 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減少している (LA港統計情報 図2-1)

(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減少している (LB港統計情報 図1-2)

(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ており、2021年11月で8.37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:7.9日→2021年4月:12.4日に上昇。その後増減した後減少傾向に転じており、11月:3.5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) 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>

【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1月27日実績で、1シフト、2シフトの予約可能数に対し、平均約44%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

- ・ 2022年1月19日 LB港は2021年のコンテナ取扱量は、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/>

【新型コロナの荷役時間等への影響】

- ・ 港湾労働者の新型コロナ感染の発生の影響は緩和：LA, LB港で2021年2月と3月で約800人の労働者がウイルスに感染したと報道。その後ワクチン接種の進展*により既に改善。

* エssenシャルワーカーとして2021年2月12日より優先接種開始。(地元報道)

- ・ 消毒作業等でシフト交代間隔の増加：LA/LB港 (3シフト制) での港湾作業者の交代時間が消毒作業等のため1~2時間増加し、作業効率が1割低下 (港湾関係者)。
- ・ 2022年1月20日の時点で、(LA港LB港を含む) ロサンゼルス郡全体で17,085,445回のCOVID-19ワクチンが投与。これらのうち、7,745,663が初回投与であり、6,363,149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2,976,633回。ロサンゼルス郡の12歳以上の住民のうち、86%がワクチンを1回接種し、78%が完全にワクチン接種済、35%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。(LA港HP)

- ・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
- ・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」旨の声明をだし、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_101421_portenvoy

- ・2021年10月20日、カリフォルニア州知事は知事令を発出 (Executive Order N19-21) 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、課金をかける制度を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

【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、2022/1/27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_012822_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の支援をうけ、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。
米国議会HPによる法案の主な概要 (仮訳) は以下のとおり
(詳細は下米国議会HPを確認ください)

(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にFMCに船社、及びターミナルオペレーターにおける虚偽の証明書について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。 等々

(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/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 ブディツジ運輸省長官、ビルサック農業省長官が船社に対し、米国の農産品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 など

(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、去年から小売り在庫が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/2021/12/22/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

(詳細は以下、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

【その他：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今年中続くと予想する声も（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トラッカー不足。2030年には160,000トラッカーが不足する。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（Hoarbour Tracking Assosiation）は、「現実として、トラッカー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>

【その他、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（報道情報）

- ・サプライチェーンの危機の中にあつて、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）

（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

（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_nativedocs/pdf_up_la_district_atty_211221.p](https://www.up.com/cs/groups/public/@uprr/@newsinfo/documents/up_pdf_nativedocs/pdf_up_la_district_atty_211221.pdf)
[df](#)

図1-1 LA港 沖待ちしたコンテナ船と着岸しているコンテナ船の隻数（2022年1月19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)

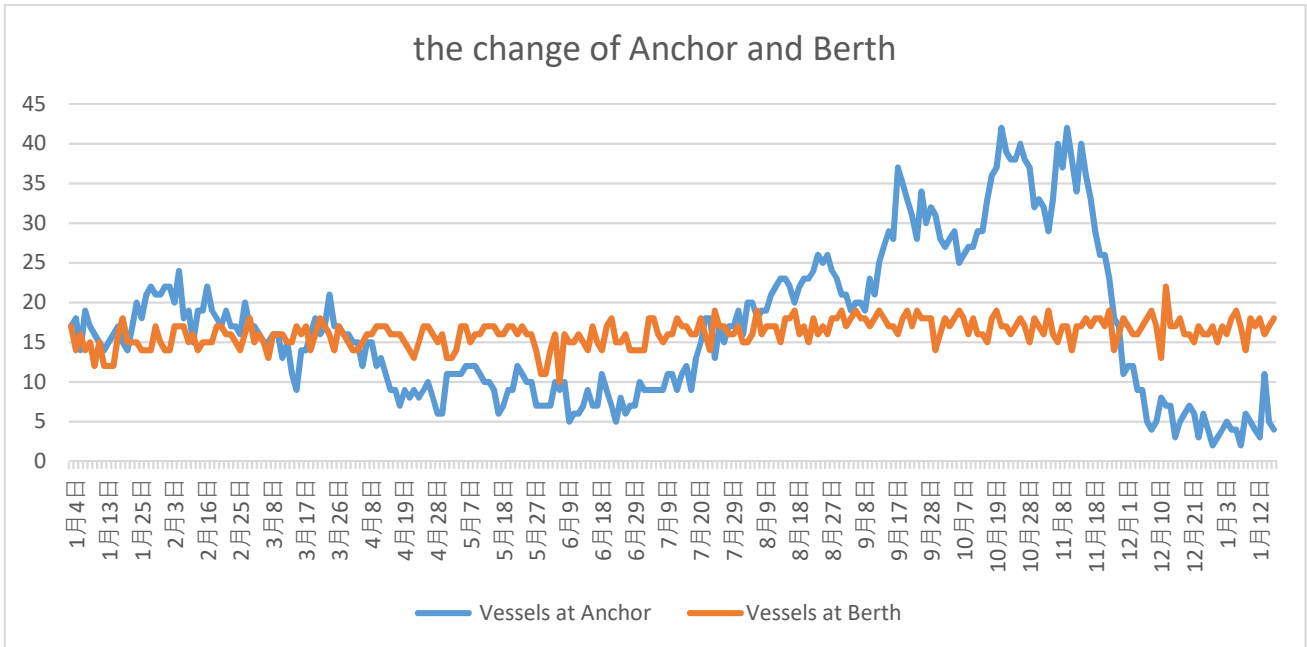


図1-2 LB港 沖待ちしたコンテナ船と荷役しているコンテナ船の隻数（2022年1月19日時点）
 ※前述の11月15日からの待機プロセス導入により港近傍での滞船数は減少しています。混雑度合いは、新たに待機プロセスに入ったコンテナ船の数を上記LA港同様 Marine Exchange of Southern California で参照ください。

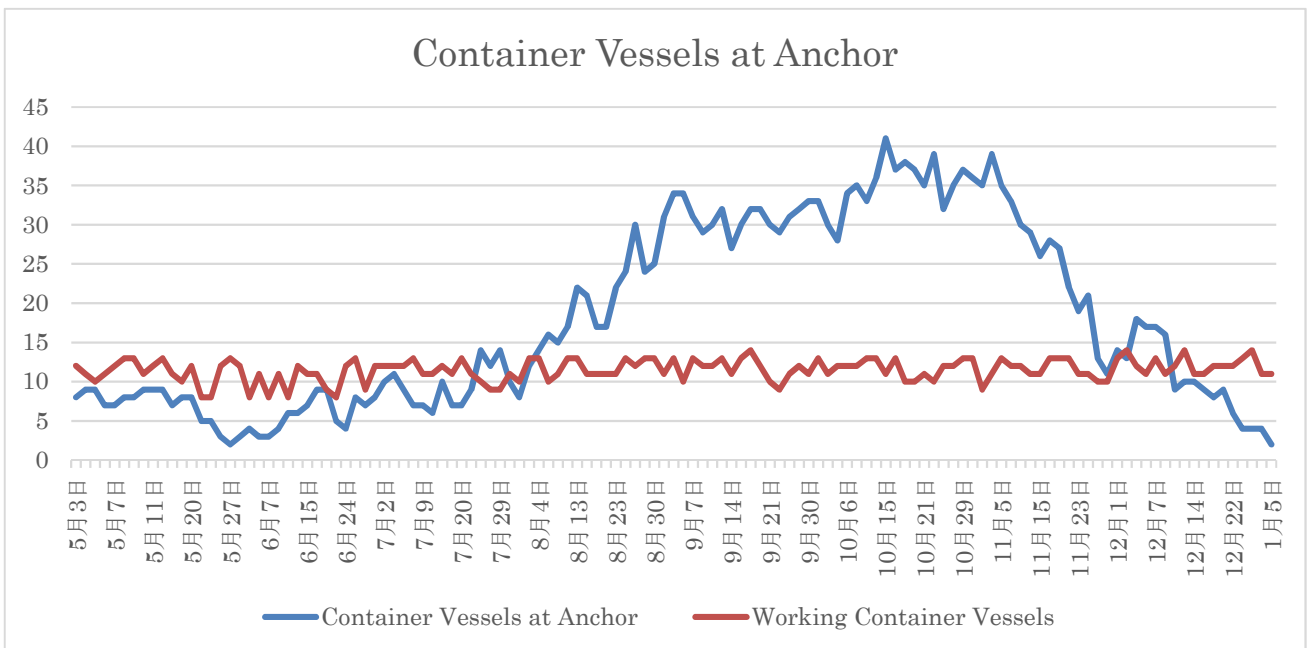


図 2 - 1 LA 港 沖待ちと着岸に要する平均日数の推移 (2022 年 1 月 19 日時点)

※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沖待ち日数については、プロセス導入前後のコンテナ船が混在していると思われるため、現状の把握は、直接以下 HP のデータを参照ください。

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

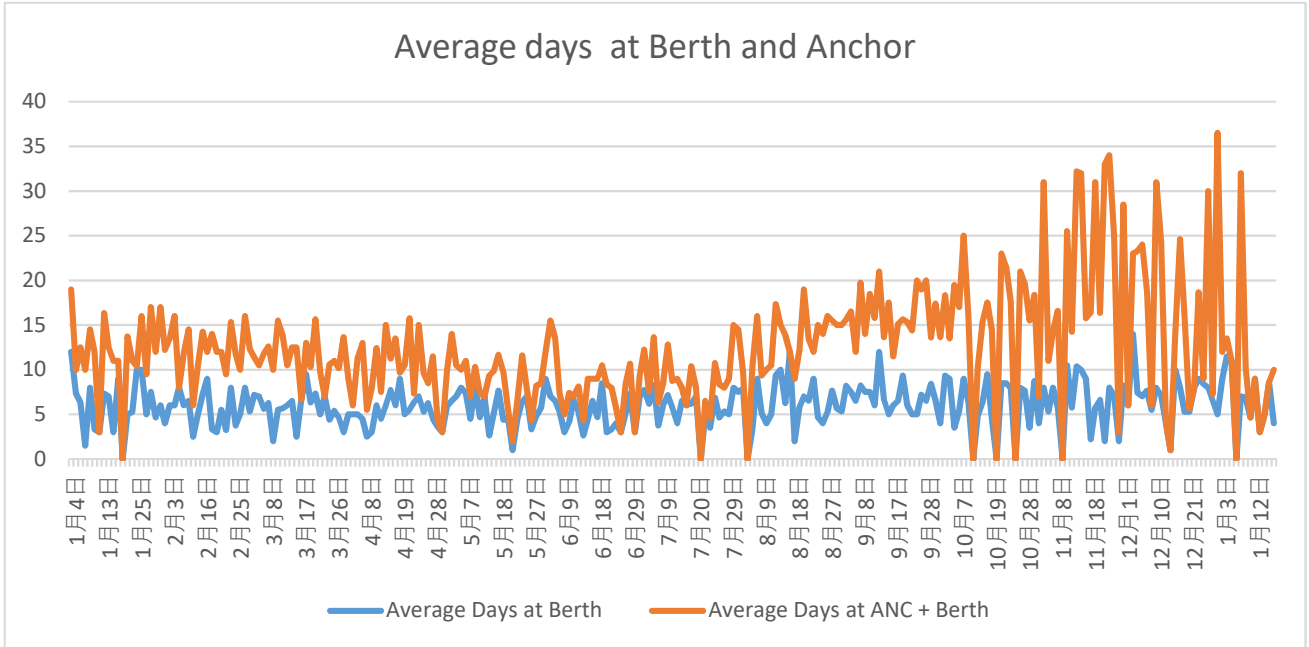


図 2 - 2 LB 港 沖待ちの平均日数の推移

※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沖待ち平均日数については、プロセス導入前後のコンテナ船が混在していることと、理由は不明ですが約 1 隻、長期間滞留しているコンテナ船がいると思われることから、沖待ちの度合いについては、以下の LB 港のデータを参照ください。

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

図3-1 LA 港コンテナ取扱量推移

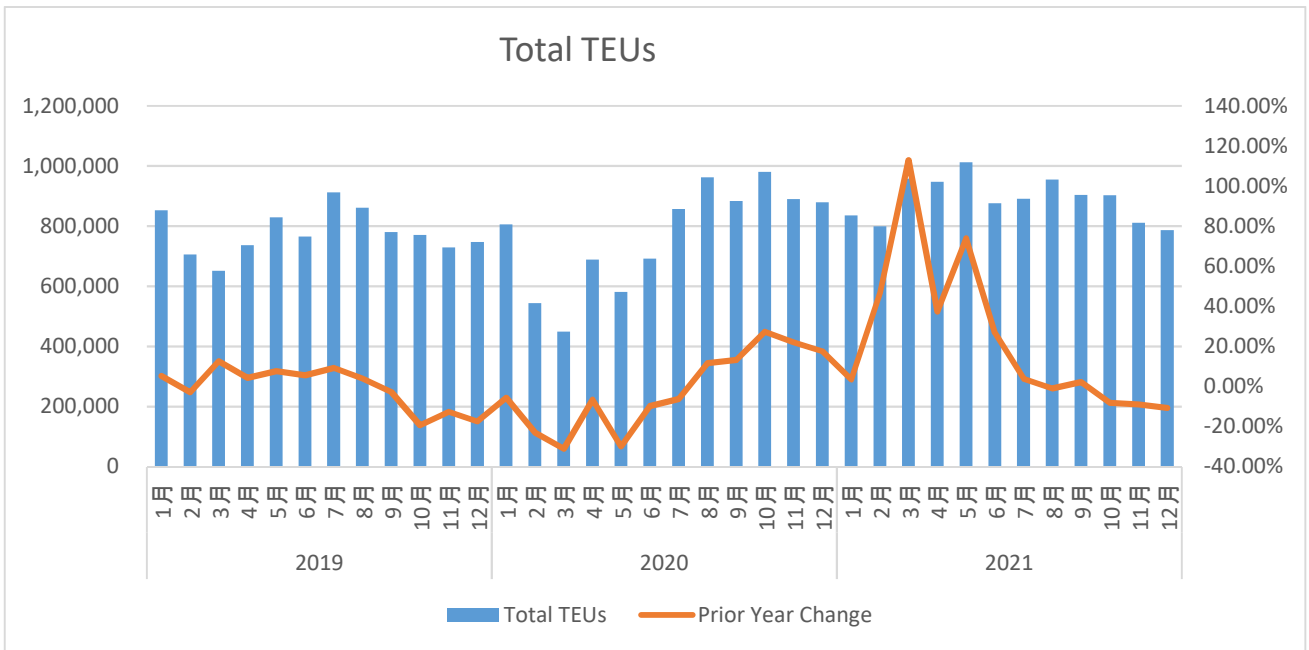
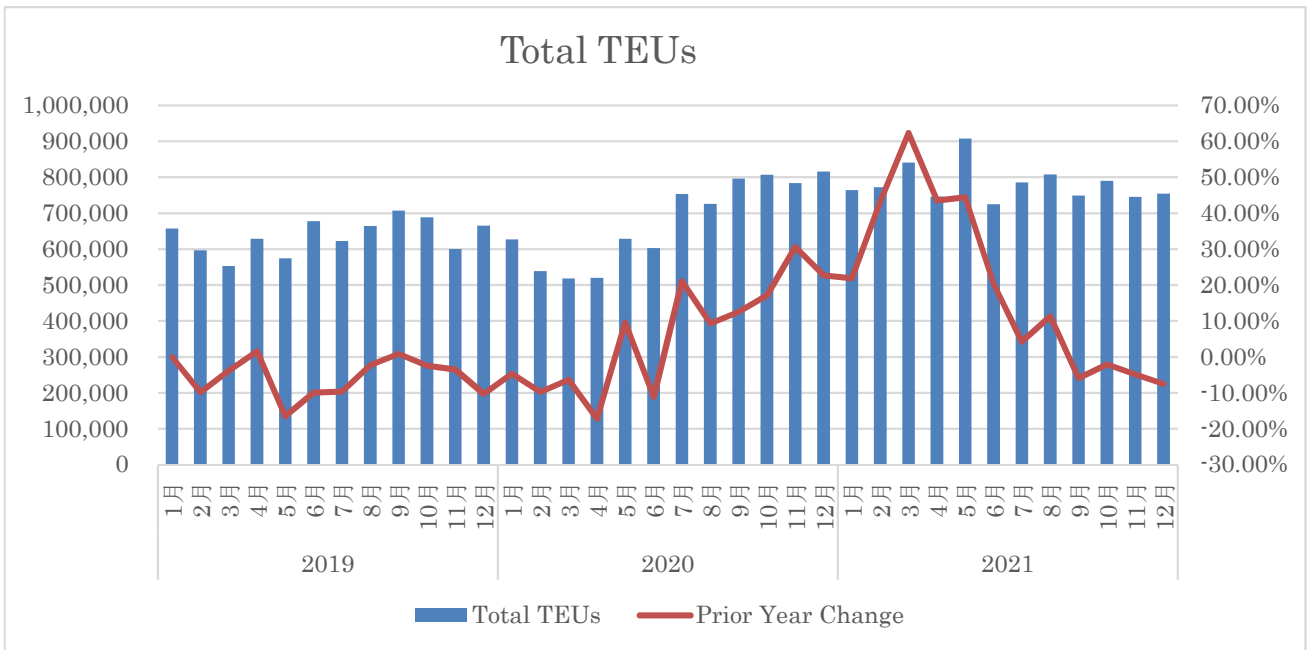


図3-2 LB 港コンテナ取扱量推移



●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）。
- ・たとえば、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（オークランド港提供情報 図4-1参照）

【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）

【コロナ感染症の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。（港湾関係者聞取）

【港湾当局等の対応】

- ・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（港湾関係者聞取）。
- ・大型船舶の荷役に対応できるのは現在3バースしかないが、北米で最大級のコンテナクレーンを3基導入中（クレーンの組立、試験を実施中）であり、既に供用開始。これにより大型船舶を扱えるコンテナ岸壁は概ね5バースになった。（報道情報・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。（オークランド港発表のプレスを参照ください）

<https://www.portofauckland.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）。

（詳細は、オークランド港発表のプレスを参照ください）

<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が課している。（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繁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。現在はリーファーコンテナの不足が顕著。（港湾関係者）
- ・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）。

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)

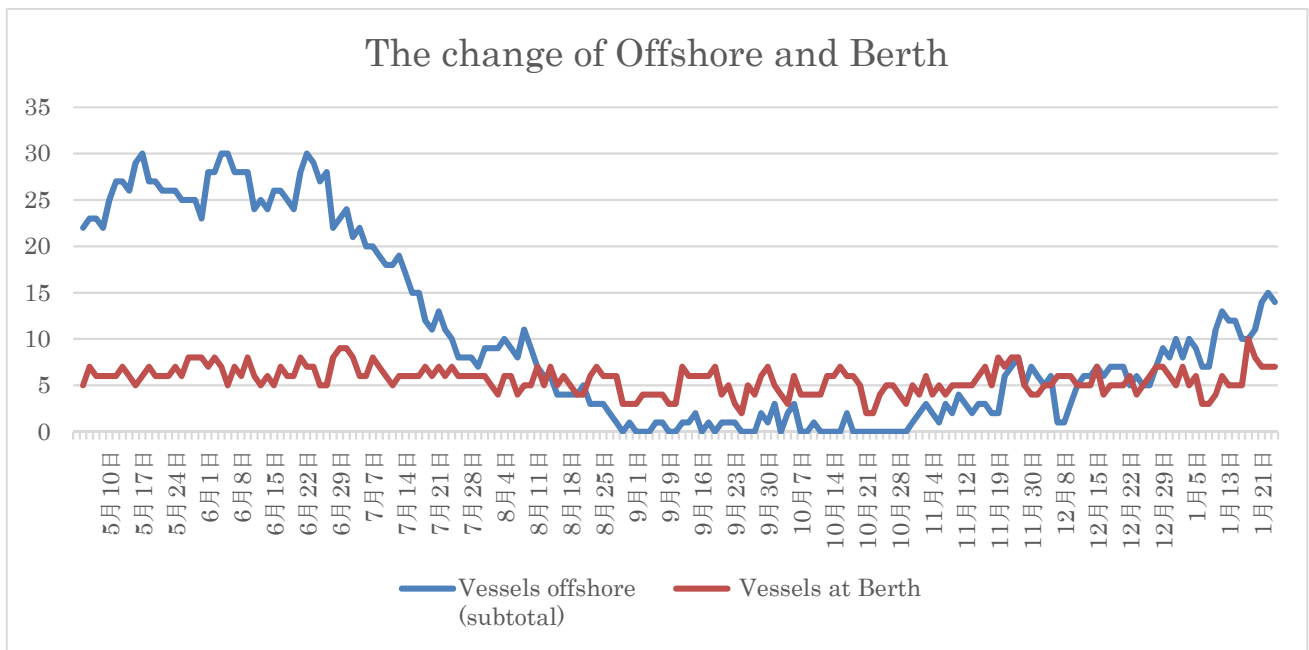


図4-2 オークランド港コンテナ取扱量推移

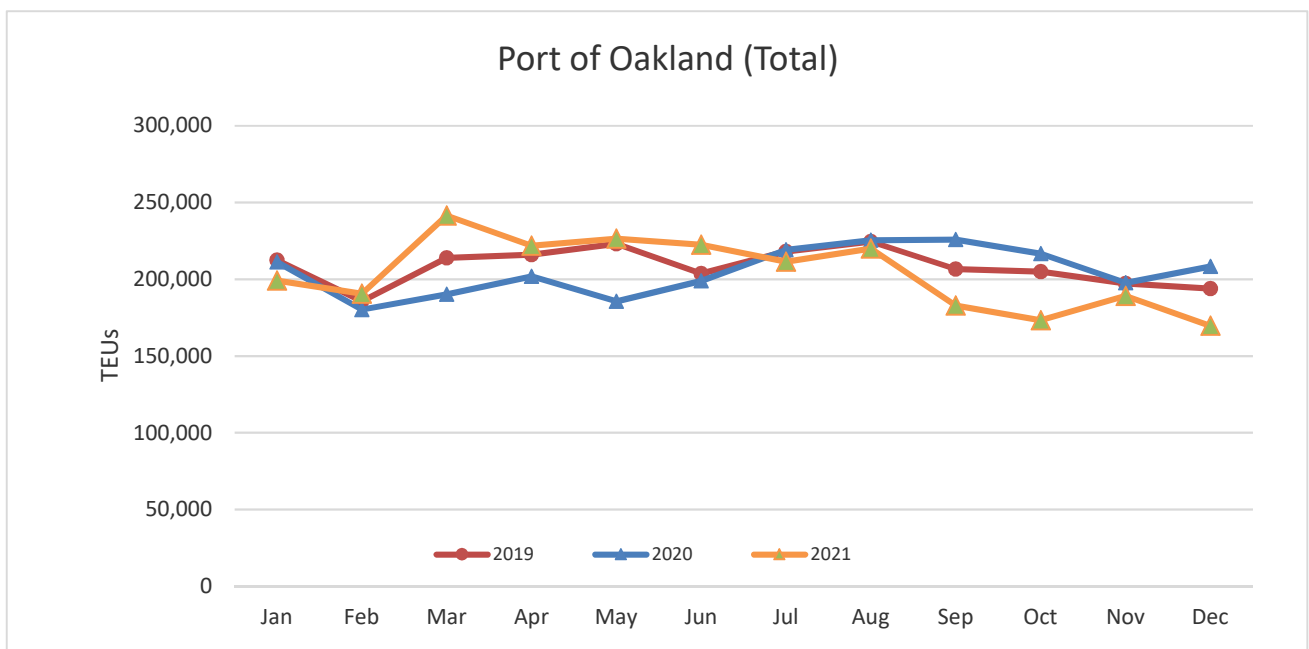
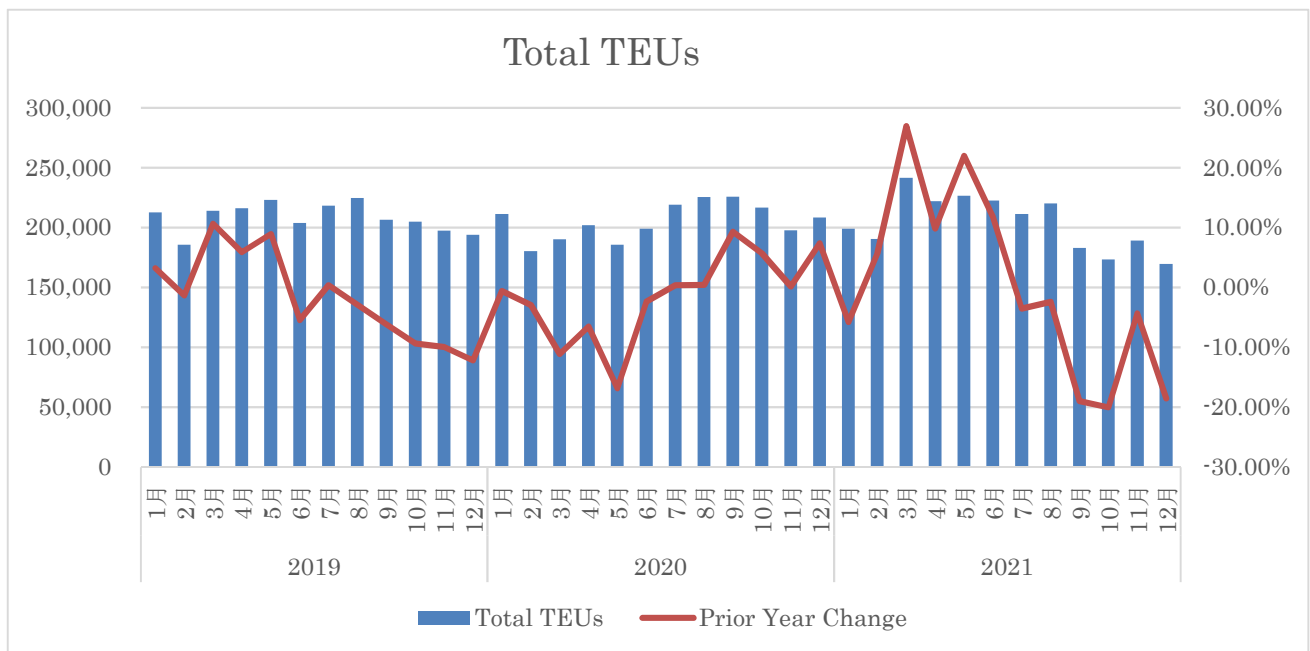


図4-3 オークランド港コンテナ取扱量推移



●バンクーバー港

・バンクーバー港での2021年の貨物量は368万TEUで前年比で約10%増となっているが、10月以降は前年比を下回っている。(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/about-us/statistics/>

・2022年1月20日時点 バンクーバー港における輸入コンテナの鉄道に乗せるまでの滞留時間について、2021年7月に4.6日であったが、10月には2.6日に減少。11月はブリティッシュコロンビアでの洪水の影響がでる前までのデータとして3日、しかし12月は8.1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/>

・バンクーバー港での各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、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

【鉄道関係】

・2021年11月22日 カナディアン・パシフィック鉄道(Canadian Pacific: CP)は、Kamloops, BCからバンクーバー間の鉄道を11月23日に再開できると発表した。11月14日のブリティッシュコロンビアでの2日で約200mmの降雨をもたらした嵐の後、鉄道職員の24時間体制で働いていたことなどを発表

(詳細は、CPのHPを参照ください)

<http://www.cpr.ca/en/media/canadian-pacific-to-reopen-b-c-rail-corridor-tuesday-important-work-ahead-to-rebalance-supply-chain>

・2021年11月24日 カナダ政府運輸省等はブリティッシュ・コロンビアでの洪水後における輸送システムの支援について、\$4.1 millionの資金をバンクーバー港管理者に提供することや、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などを発表

(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-authority-join-togetherto-address-supply-chain-disruptions-as-a-result-of-the-british-columbia-fl.html>

・2021年12月10日 オマル・アルガブラ運輸大臣は、ブリティッシュ・コロンビア州(BC州)の運輸・インフラ大臣と洪水によって被害を受けた交通施設を視察し、洪水や雪によってどれほどのBC州の数千人の命が危険にさらされているかだけでなく、カナダのサプライチェーンがいかに厳しい制約を受けているかを確認した。

また、\$8.7 millionの資金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>

・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ことを発表。
(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/>

【トラック関係】

・2022年1月13日 カナダ連邦政府 ジャンイブ・デュクロ保健大臣、オマル・アルガブラ運輸大臣、マルコ・メンディチーノ公共安全大臣は、2021年11月19日に発表していた内容である、カナダ入国にワクチン接種証明が免除されていた外国人に証明を求める制度の実施について、1月15日から行うこと。この制度に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接種を受けていない人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发出。

(詳細は、以下のカナダ政府の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>

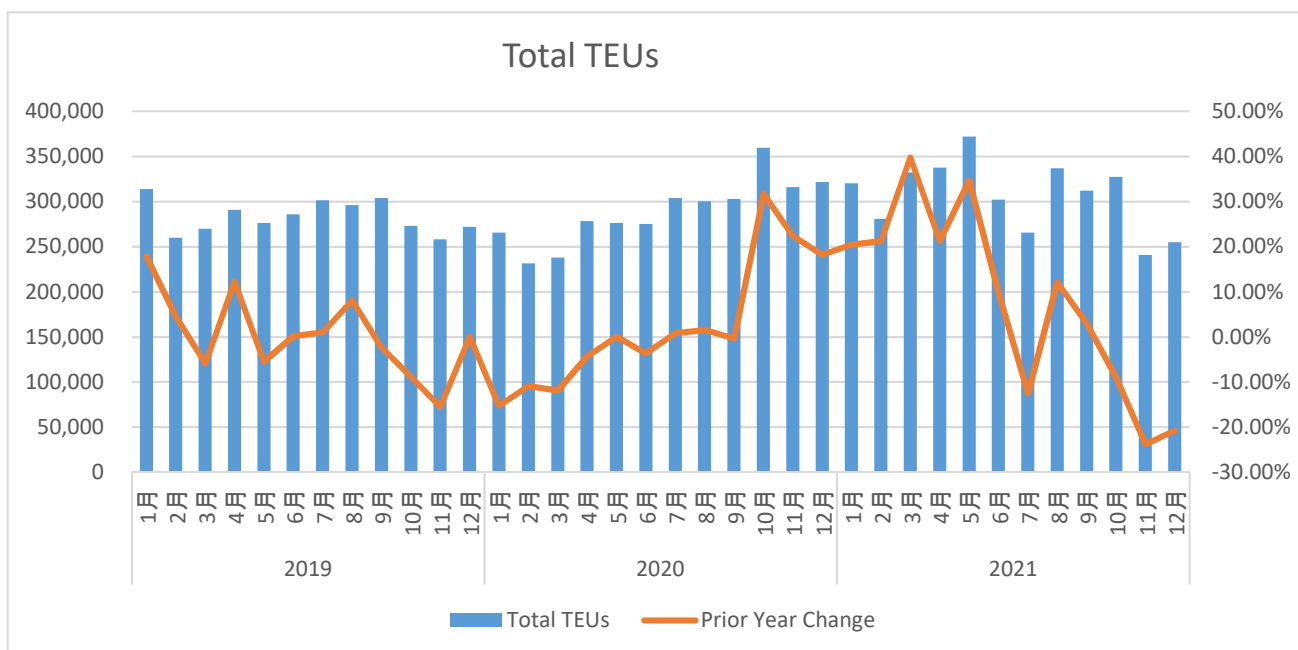
【その他】

・2022年1月5日 カナダ国際フレートフォワーダ協会 (CIFFA) ではブリテッシュ・コロンビア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://cifffa.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



●釜山港

【コンテナ貨物の状況】

- ・ 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）、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）内中国貨物（1.4%増）、ロシア貨物（30.6%）
（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¤tPageNo=1>

【その他】

- ・ 2021年6月29日、釜山港新港は、各ターミナル運営会社のヤード（蔵置場）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、この日基準で、新港ターミナルの積コンテナ蔵置場シェアは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よると、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の連鎖的な滞積の発生および船腹不足の現象が続いており、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。
- ・ 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

（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。

- ・ 2021年9月1日、海洋水産部は、輸出物流量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(ウム)埠頭の一部(1万㎡, 1,900TEU, 9/10~)を追加供給※する計画。(詳細は、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。(報道情報)

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(ウム)埠頭などに臨時の装置場を供給しているが、現状では非常に不足状態。

・2021年9月6日 BPAは釜山北港で、10,000m²のコンテナ蔵置のため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装置率は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装置場を設けたが、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、ターミナルの激しい生産性下落により、赤字幅は増大。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)

・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装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装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(ウドソ)背後団地内の留保地を活用し、約4万5000平方メートル、装置能力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。

・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）、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）内中国貨物（1.4%増）、ロシア貨物（30.6%）

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、輸出貨物の暫定装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¤tPageNo=1>

・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新型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>

図6-1 釜山港輸入コンテナ取扱量推移

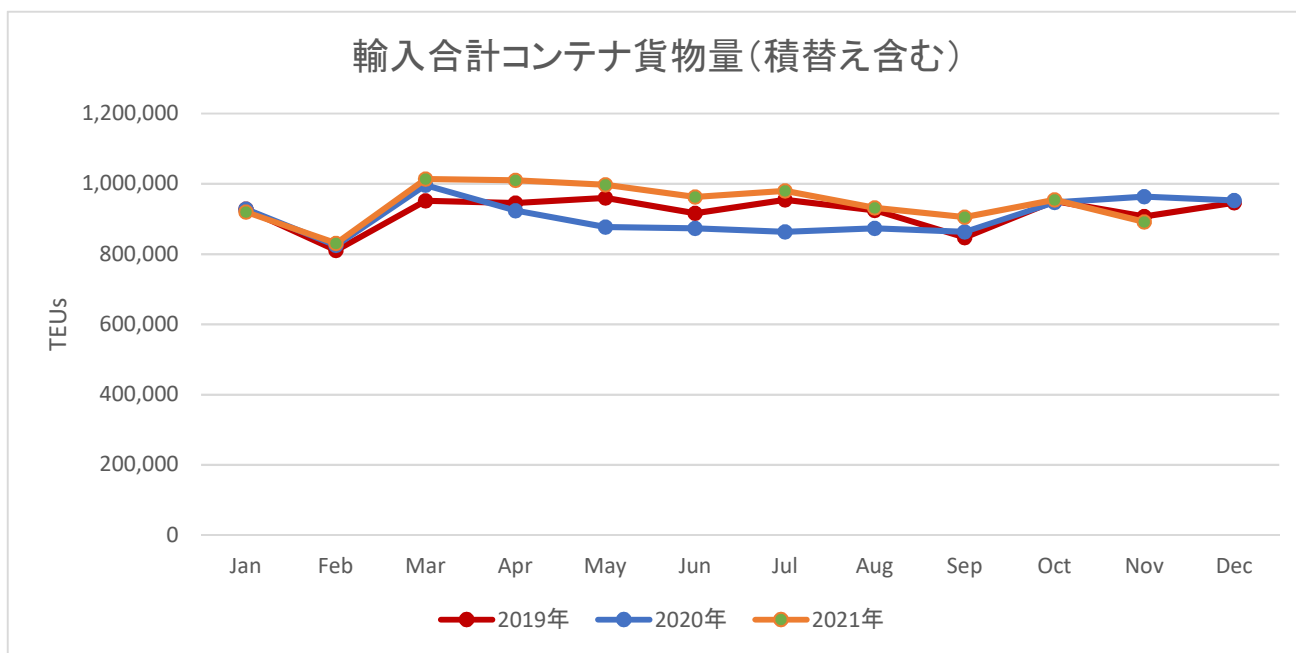
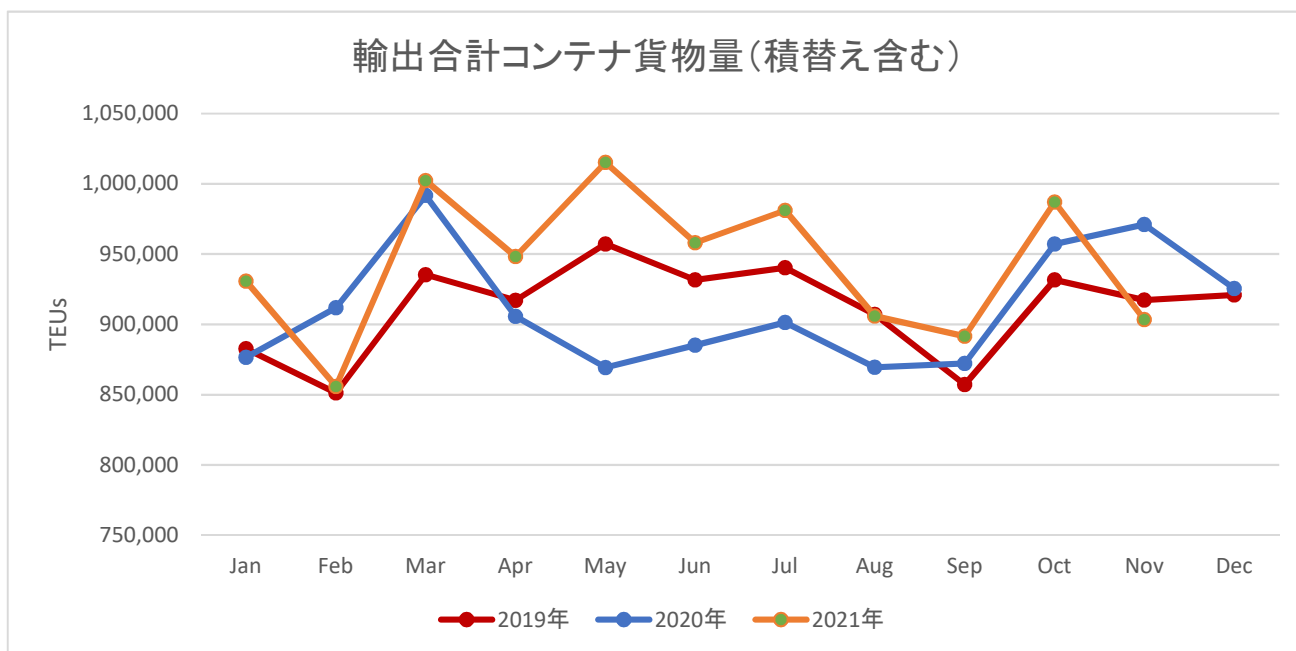


図6-2 釜山港輸出コンテナ取扱量推移



●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。

（上記の詳細の発表は以下発表を参照ください。（中国語））

http://www.sz.gov.cn/cn/ydmh/zwdt/content/post_8898111.html

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

・また、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。

●宁波舟山港

・2022年1月1日、宁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、《宁波舟山港生产保障工作方案》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 宁波市が宁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（「关于印发宁波舟山港生产保障工作方案紧急通知」）をプレス発表。プレス内では、「宁波舟山港生产保障工作方案」について以下のように説明されています。

（概要：仮訳）

高い防疫確保の観点及び宁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 宁波市人民政府 HPプレス 上記の詳細の発表は以下を参照ください。（中国語））

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、宁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があります。（個別船社ターミナル発表や報道情報）

●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（シンガポール港統計情報図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。

（上記の詳細の発表は以下発表を参照ください。）

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

※なお、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 港区でまだ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）

図7-1 シンガポール港 コンテナ船寄港数

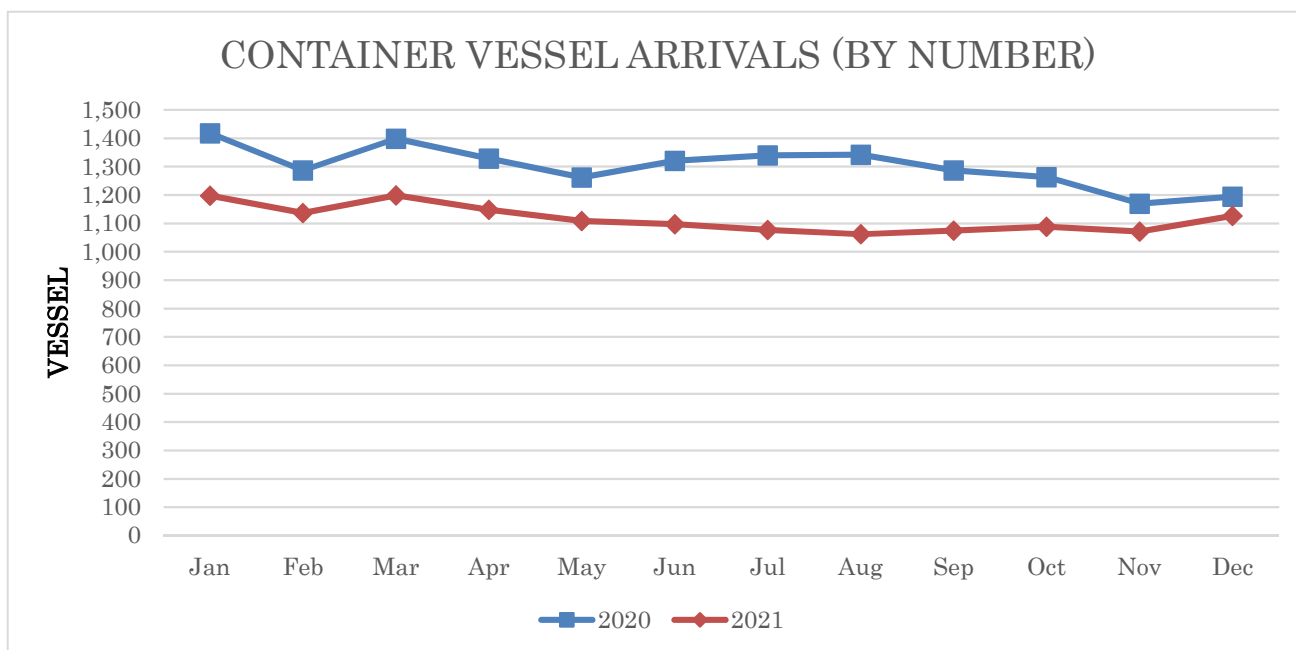


図7-2 シンガポール港 コンテナ取扱量推移

