

World Watching 260

ワールド・ウォッチング



山本 忍

国際港湾協会事務総長補佐

米国において新型コロナウイルスの感染拡大後の爆発的な需要の増大により、輸入が急拡大していく中で、港湾労働者、コンテナトレーラードライバー及び倉庫スタッフの不足もあり、各物流施設の処理能力が追い付かなくなった。その結果、輸入コンテナの滞留期間の長期化、コンテナヤードのスペース不足が発生し、荷役能力の低下によるコンテナ船の沖待ちの長期化、寄港スケジュールの遅延、リードタイムの長期化、船舶のスペースの逼迫による運賃の上昇、コンテナやシャーシの不足等々、サプライチェーンの混乱を引き起こし、それが全世界的に伝播していった。本稿ではその「震源地」であるロサンゼルス港（LA港）・ロングビーチ港（LB港）の状況について報告する。本稿で意見にかかわる部分は筆者の個人的意見であり、所属する組織のものではない。



ロサンゼルス港とロングビーチ港の状況

2019年1月から2021年10月までの両港の月別コンテナ取扱量を図1に示す。2021年1月から10月までの合計は、両港共に前年同期比約21%の大幅増となった（表1）。特に、2020年8月より取扱量は急増し、対前年同月比も

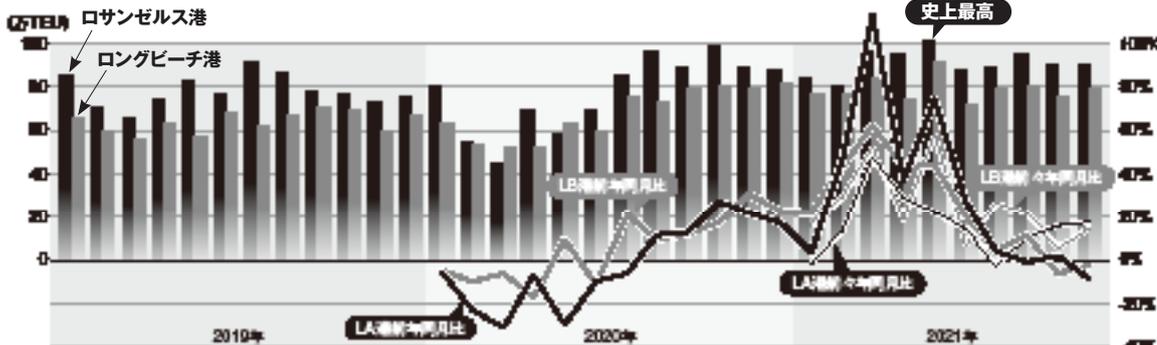


図1 ロサンゼルス港及びロングビーチ港の月別コンテナ取扱量（2019年1月～2021年10月）

ロサンゼルス港とロングビーチ港

Photo courtesy of the Port of Los Angeles



コロナ禍で混乱するコンテナ輸送 米国LA港とLB港

前半のマイナスからプラスに転じた。また、2021年5月1か月でLA港では史上最高の約101万TEUを記録し、LB港でも90万TEUを超えた。

コロナ禍前は、ターミナルでのコンテナの平均滞留期間はトラック輸送で4日以下、鉄道輸送は2日以下であった。輸入急増により長く滞留するコンテナを減らすため、10月25日に両港が、トラック輸送は9日以上、鉄道輸送は6日以上滞留するコンテナ1本について1日当たり100ドル、その後1日ごとに100ドル累積的に加算していく課徴金を船会社に課すと発表した。その結果、陸揚げから9日以上経過しているコンテナは11月1日時点でLA港では42,277本、LB港では28,358本であったのが11月24日にはLA港で18,302本となり、56%減少し、LB港では16,157本で43%減少した（図2）。

	2019年	2020年	2021年
LA港	7,861,965 TEU	7,444,464 TEU	9,079,561 TEU [前年同期比21.96%増]
LB港	6,366,792 TEU	6,513,910 TEU	7,884,566 TEU [前年同期比21.04%増]

表1 ロサンゼルス港及びロングビーチ港の1～10月のコンテナ取扱量合計

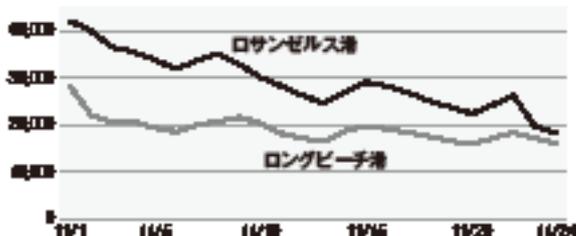


図2 9日以上滞留するコンテナ数の推移（単位：本）

※図表はLA港及びLB港ウェブサイトより筆者作成



陸上輸送の状況と空コンテナの問題

輸入の急増により、貨物搬出に長時間が必要で、その日のうちに目的地への配送ができなくなる事態も起きている。配送先のロサンゼルス近郊の倉庫の蔵置スペースも逼迫しており、コンテナを積んだシャーシが路上に滞留する原因となっている。

コンテナは貨物の取り出し後、通常、空のままコンテナターミナルに返却される。両港は輸出より輸入が多いので、大量の空コンテナが発生する。急増する輸入コンテナに加え、空コンテナ返却によりターミナルの蔵置スペースが逼迫し、取扱能力を一層低下させている。船会社はできるだけ多くの空コンテナをアジアに送り返す一方で、ターミナルでは空コンテナ返却が可能な曜日、時間帯を限定したりしている。ドライバーは空コンテナの返却と輸入コンテナの引き取りを一度にできず、生産性を著しく低下させている。トラック業界団体は「輸入コンテナを引き取るには空のシャーシが必要であり、シャーシを空けるにはシャーシに載っている空コンテナを返却する必要がある。空コンテナを降ろす返却場所が増えなければ問題は解決しない」と主張している。このようにコンテナとシャーシの流動性が低下していることもサプライチェーン混乱の要因の一つである。



両港の取り組み及び関係者の反応

コンテナターミナルの混雑解消にはゲートのオープン時間を拡大し、輸入コンテナを迅速に搬出する必要がある。バイデン大統領及び両港が10月13日にターミナルゲートの24時間365日オープンを進めると発表した、11月27日の時点では両港とも実現できていない。

ターミナルの取扱能力低下により、沖待ちするコンテナ船の増加に対して、11月16日に船舶の安全と沿岸地域の大気汚染防止のため、新しい待ち行列プロセスが導入された。これにより、両港に寄港する船舶は最終の出港地を出た段階で待ち行列リストに登録され、両港から遠く離れた海上（米国、メキシコ、さらに日本、台湾や中国などの沿岸）で停泊するか、減速航行して順番待ちをし、泊地での待機は、72時間以内にパス指定を受ける船舶のみになった。同日、泊地にいたコンテナ船は、86隻から12月10日には28隻に減少したが、泊地以外で停泊する船と両港に向かっている船の合計は67隻で、両港に寄港するコンテナ船は減少していない。

上述の滞留コンテナに対する課徴金実施の判断時期は滞留コンテナ数が減少したことにより、たびたび延期され12月27日になった。船会社はこの課徴金を荷主に転嫁することを表明しており、荷主はコストを増やすだけで役に立たないと激しく反発した。

一方、フランスの船会社CMA-CGMIは顧客に対して2021年12月1日から3か月間、8日以内に輸入コンテナを引

き取れば、昼間は1本当たり100ドル、夜間及び土日は200ドルのインセンティブを出す」と発表した。

両港のコンテナターミナル事業者によって設立された非営利団体PierPassは2018年以降、時間帯に関係なく両港を通過する全ての輸出入貨物にTraffic Mitigation Fee (TMF: 交通緩和料金) を課している。今回、夜間の車両を増やすため、昼間通行する車両に対してTMFを一時的に増額した。2021年12月1日から2022年1月31日まで、平日午前7時から午後5時59分までは、20フィートコンテナは34.31ドルを78.23ドルに、40フィートコンテナ以上は68.42ドルを156.46ドルにする。それ以外の時間帯と土日祝日は全日無料で、空コンテナも無料である。

このTMF増額に対してトラック業界は、夜間のクレーンオペレーターの減少により受取時間が長くなることや、コンテナの搬出入の予約を不要としたり、空コンテナの返却期限を延長することが必要で、また、搬入先の物流施設の多くが夜間稼働していないので、夜間のゲート利用は増加しないと主張している。一方、ウォルマート、ホームデポ等の大手荷主は夜間ゲートの利用や物流施設の稼働時間の拡大に合意した。

この他、両港は港湾周辺の土地にコンテナ蔵置場所を確保することに加え、ロングビーチ市では土地利用の規制を一時的に緩和し、港外での空コンテナの多段積みや2段積みから5段積みまで認めるなどしてターミナル内のスペース確保に努めている。

また、両港は船会社に陸揚げと同じ量のコンテナの船積みや要請する他、空コンテナを回収するスーパー船の配備を要請し、LA港に11月16日時点で6隻のスーパー船が来て17,500TEUの空コンテナを回収し、さらに2隻が約2,500本を回収する予定である。



今後の見通し

今後、原油高、物価上昇、金融引き締めによる米国の需要減退や、中国の輸出がエネルギー不足による生産性低下で減少する等があれば状況が変わってくると思われるが、全米小売協会(National Retail Federation)の予測によれば、今後の米国の需要は底堅い。また、在庫売上比率は低く、輸入により在庫切れを防ぐ補充をするので、輸入が大幅に減少することはないと予想される。今回の事態はここに述べたように実に多くの要因が絡んで発生している。加えて、港湾の混雑解消に必要な人員のトラックドライバーや倉庫のスタッフの確保と、コンテナターミナルの処理能力増強のためのインフラ整備には時間がかかることから港湾の混雑はすぐに解消される状況ではないと思われる。仮に、新型コロナウイルスの感染再拡大等により人手不足が続き、米国西海岸での港湾労使交渉の難航等が発生すれば、この混乱はさらに長期化するのではないかと懸念される。