

【米国】

米国における国際コンテナ物流の混雑・混乱について
～ロサンゼルス港、ロングビーチ港に関する現地調査報告～

廣松 智樹 (一財)運輸総合研究所 主任研究員
北田 潤 (一財)運輸総合研究所 研究員

1. はじめに

世界的なコロナ感染拡大は人々の行動を制限し、自粛せざるを得ない状況の中、人々の行動変容が誰もが想像していなかった形で大きな問題を引き起こすこととなった。

一方で、米国西海岸をはじめ、国際海上コンテナの需給逼迫による港湾混雑や、物資調達の停滞等の問題が発生し、グローバルなサプライチェーンやこれを支える国際物流ネットワークの脆弱性が顕在化することになった。

このため、当研究所では、物流・サプライチェーンの脆弱性が顕在化した米国の事例に関する文献調査等を踏まえ、国際コンテナ物流の混雑・混乱が発生した要因・メカニズム、収束要因・対応策等についてインタビュー調査を実施した。

本レポートは、米国最大のコンテナ貨物輸入港であるロサンゼルス港・ロングビーチ港で発生・拡大した物流混乱における経緯を調査することを目的に、2023年6月5日から8日の期間で米国を訪問し、港湾管理者、港湾ターミナルオペレーター、船社、フォワーダー等に対するインタビュー調査を実施した結果をまとめたものである。

2. ロサンゼルス港・ロングビーチ港における物流混乱・混乱の経緯

2.1 中国発北米向けコンテナ貨物量の急増

2020年に入り、新型コロナウイルスの感染拡大が急激に加速している米国では、3月24日の時点で東部ニューヨーク州や西部カリフォルニア州など14の州が、食料の買い出しなどを除いて住民の外出を制限する措置を実施し、感染拡大を防ぐための対策が行われた。これは、米国全体の人口の4割を占める。

外出を制限された人々は、在宅時間が増える中「家の中で快適に過ごす」ために、家具、家電製品、健康器具等を購入した。いわゆる「巣ごもり需要」が大幅に高まり、店舗の品切れが発生した。加えて2020年3月(1回目)の政府による新型コロナウイルス対策給付金(EIP)が強烈な消費需要を喚起した。外出を制限している中での給付金は、外食や旅行等のサービスに使用することができなかつたため、よりいっそうモノの購入に使用されたとされている。

これらの需要に対する供給元である中国はコロナ禍から一早く回復し、2020年3～8月頃にかけて、中国発北米向けコンテナ貨物が急増した。

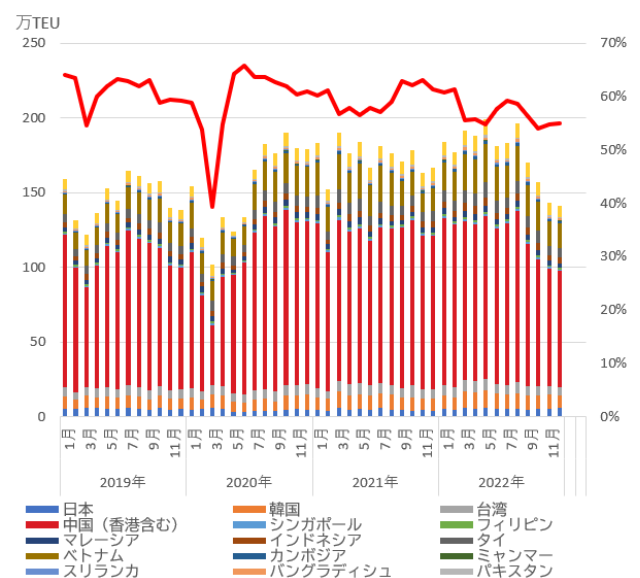


図1. アジア発北米航路の貨物量および中国が占める割合

2.2 作業要員不足

米国最大の港であるロサンゼルス港・ロングビーチ港ではコロナ禍の影響で港湾労働者の働き控え等により大幅に荷役効率が低下した。特にガントリークレーン操作等の熟

練技術を要するオペレーターはベテランが多く、最もコロナの影響を受けた。9台のクレーンのうち4台しか稼働できないこともあった。大型船は3日半～4日の停泊で作業が終わるところ、7日かかってしまうこともあった。これにより荷おろし待ちのコンテナ船が増加し始めた。同様の理由でトラックドライバーも十分に確保できず、港湾から内陸向けの輸送能力が低下しており、次々に荷役されるコンテナが、港湾から搬出されずにヤード内に滞留し、滞船隻数、コンテナ滞留日数が2021年1月頃に1回目のピークを迎えた。この頃の最大の滞船隻数は38隻、コンテナの滞留平均日数は5日となった。なお、コロナ禍以前の滞船数は0隻、コンテナ滞留平均日数は2日～3日である。

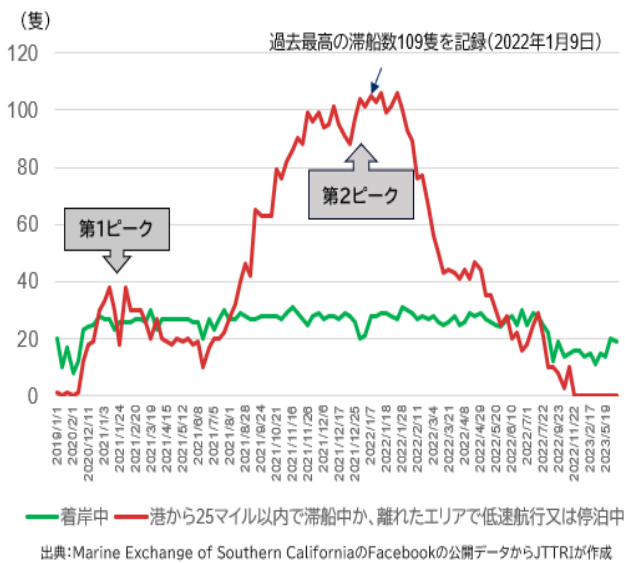


図2. LA/LB 港の滞船の状況

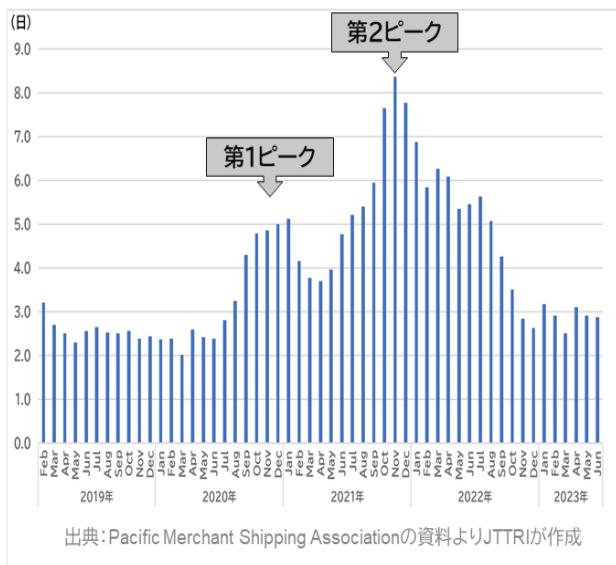


図3. LA/LB 港におけるターミナル内のコンテナ平均蔵置期間

2.3 在庫志向の高まり・倉庫等の保管スペース不足

第1ピークを迎えた後、外出制限の段階的に緩和、コロナワクチン接種が進み労働者が復帰による荷役能力の回復等によって少しずつ改善に向かった。一方で、この第1ピーク時の物流混乱による一時的な供給不足への不安から、荷主の在庫志向が高まり、より多くより早く商品を確保する傾向が顕著となり、急増した貨物が高止まりで推移し、港湾の処理能力が回復してきたことも相まって次々と内陸へ輸送され続けた。ところが、消費者の巣ごもり需要は一巡し、購買意欲が弱まってきたこともあって在庫が膨れ上がり、その結果、2021年夏以降には全米各地で倉庫スペース不足に陥った。特にロサンゼルス等の倉庫の空室率がコロナ禍前は平均5%程度であったが、1%を下回る事態となった。この状況により、荷主は貨物を引き取ることが出来ず、コンテナを倉庫代わりに使用するようになった。このため、次々に港から鉄道やトラックで運ばれてきたコンテナ貨物は内陸の鉄道ターミナルやトラックヤードから引き取られずに滞留した。

2.4 鉄道・トラックの内陸向け輸送能力の低下

内陸側の倉庫スペース不足により、内陸の鉄道ターミナルヤードでコンテナを倉庫代わりに使用された結果、貨車からコンテナを降ろさず、貨車に積載されたまま待機状態となり、貨車を港湾側に戻せなくなるなど内陸に持って行く鉄道の貨車の運行も非常に不安定になり、思うように内陸へコンテナが入っていけなくなった。また、トラックターミナルや倉庫や配達先の工場などでも同様にコンテナを倉庫代わりに使用された結果、シャーンにコンテナが積載されたまま滞留し、シャーンの返却が送れ、連鎖的に混乱が悪化する事態となった。

米国大手貨物鉄道 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）からのコンテナ鉄道輸送を2021年7月15日から7日間停止するなど非常事態の対応を行っている。

内陸側で悪化した物流の停滞により、2021年10月頃には再び港湾から内陸へのコンテナ搬出に支障が始め、港湾ヤード内でコンテナが滞留するという悪循環に陥り混乱の第2ピークを迎えることとなった。この時期の滞船数は83隻、コンテナの滞留平均日数は8日を記録し、9日以上蔵置されているコンテナは約40%を占めた。これは第1ピークを大きく上回り、過去最悪の事態となった。

3. 各所の対応と混乱の収束

3.1 物流事業者の対応

混雑の第2ピークを迎えた時期以降、日系の貨物を扱う船社やフォワーダーは、内陸までの輸送を鉄道輸送からトラックでのチャーター輸送サービスを提供することや、陸揚げ港を米国東岸、カナダ、メキシコ経由へのルート変更を提案するなど、混乱による輸送遅延を避けるための対応を行ったが、いずれの代替輸送も、ロサンゼルス港・ロングビーチ港の混雑を吸収できるほどの余剰能力に乏しいことや、代替方策に対する荷主のコスト負担増となるため、限定的な対応策となった。

3.2 港湾管理者の対応

2021年10月25日、ロサンゼルス港およびロングビーチ港の両港湾管理者はヤード内のコンテナ搬出を促すため、トラックによる搬出は9日以上、鉄道による搬出については3日以上（数日後6日以上に修正）蔵置しているコンテナに対し、1基あたり1日100ドルを船社に累積課金することを発表した。発表当初は、11月1日より適用するとされていたが、この頃をピークにコンテナの滞留に改善の兆しが見られた為、課金適用の開始を見送られた。その後も数回の見送りを繰り返したのち、最終的には課金が適用されることはなかった。港湾管理者へのヒアリングにおいては、「この課徴金を開始するという発表が大きなインパクトがあり効果的であった」と述べている。

また、LA/LB港の両港湾施設内においても未使用の土地を貨物ヤードとして一時的に活用された。LB港では、約5000基のコンテナを追加で蔵置することが可能となった。

3.3 行政の対応

2021年10月20日、カリフォルニア州知事は知事令を発令し、滞船やコンテナの滞留、倉庫などのボトルネックによりサプライチェーンに影響が出ていることに関する対策が発表された。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や、州政府所有の土地をコンテナの蔵置場として活用する等、具体的な施策案が示された。これに合わせ、ロングビーチ市ではコンテナ蔵置場のコンテナ積数規制を2段から4段への緩和が発表されるなど、この時期は混雑解消に向けて行政側の具体的な施策が集中的に発表された。

3.4 荷主の対応

第2ピークを迎えた後、内陸への輸送能力や荷役能力の改善に加えて、過剰な発注による高水準での輸入量から、米国景気の鈍化による消費の落ち込み、それが在庫量の増加につながり、各社一斉に発注を減少させたために輸入量が減少に向かった。

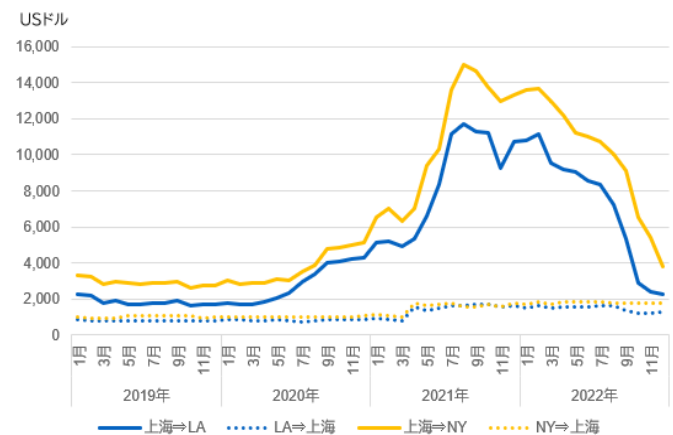
4. その他の主な背景的事情

4.1 米国のトラックドライバー事情

米国は、会社組織に所属しない個人事業主のドライバー（Independent Driver）で成り立っている。カリフォルニア州の約7万人の独立ドライバーの大半は港湾・鉄道ターミナルに関わるドレージ輸送に従事している。これらのドライバーは輸送量に応じた出来高による賃金体系の為、混雑による待機が発生すると実際に輸送できる貨物量が減少することにより収入減に直結した。これにより、ドレージ輸送がドライバーにとって魅力のある仕事ではなくなり、一時的に他業種のドライバーへ移る事態が発生した。

4.2 海上運賃高騰による船舶の増加

一般的な40フィートのコンテナにおける上海からロサンゼルス港までの海上運賃は1基あたり2千ドル前後で推移していた。コロナ禍による巣ごもり需要で貨物量が増加し始めた2020年4月頃から、輸送能力の供給を上回る需要であったために、運賃が上昇し始め、ロサンゼルス港の混雑が第2ピークを迎える2021年後半には11千ドルを超えるなど高騰した。これにより、世界中の船舶の稼働率が高まり、これまでサービスを展開していた定期船をもつ船社以外の船社が米国に多く集まることとなった。



出典：公益財団法人日本海事センター：主要航路コンテナ運賃動向データからJTTRI作成

図4. 40F コンテナ貨物運賃推移

5. おわりに

本レポートでは、コロナパンデミックにより、米国における国際物流がどのような影響を受けて混乱に陥ったかについて、現地インタビュー調査と各種指標による分析を基に報告を行った。

コロナパンデミックによる物流混乱は2度のピークが確認され、それぞれ主たる要因が異なることが確認された。特に、第2ピークにおいては、高止まりした貨物需要が内陸へ供給され続け、内陸側で発生した物流停滞が、連鎖的に影響し、結果的に第1ピークを大きく上回る港湾側での混乱、待船の増加に繋がる結果となったと考えられる。

今後は、欧州における国際コンテナ物流の混雑・混乱の状況についても調査を実施する予定である。

参考文献

- 1) 公益財団法人日本海事センター(HP)「海上荷動きの動向一覧」<https://www.jpmac.or.jp/relation/> (2023年7月3日アクセス)
- 2) Marine Exchange of Southern California (HP)
Facebook
<https://www.facebook.com/Mxsocal?ref=hl> (2023年7月27日アクセス)
- 3) Pacific Merchant Shipping Association (HP)
West Coast Trade Reports
<https://www.pmsaship.com/trade-reports/> (2023年7月27日アクセス)
- 4) 独立行政法人日本貿易振興機構 (JETRO) (HP)
ビジネス短信「国際物流の混乱と企業の対応状況」
<https://www.jetro.go.jp/biznews/feature/Logistics2021.html> (2023年6月12日アクセス)