

「米国西海岸の港湾の最新動向」

San Pedro Bay Ports (LA/LB) update

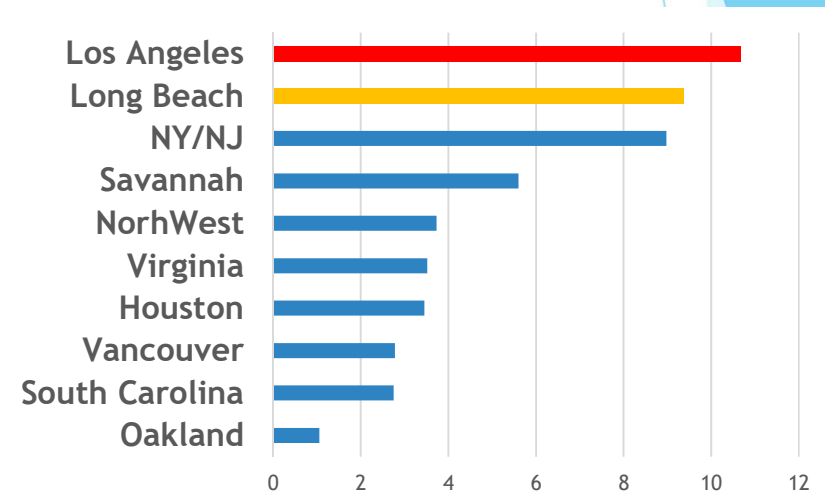
Masashi Morimoto
June 17, 2022



出所 : Port of Los Angeles

北米のコンテナ取扱量上位10港（2021年）

Ranking	Name of Port	Million TEU
1	Los Angeles	10.67
2	Long Beach	9.38
3	NY/NJ	8.98
4	Savannah	5.6
5	NorthWest	3.73
6	Virginia	3.52
7	Houston	3.45
8	Vancouver	2.78
9	South Carolina	2.75
10	Oakland	1.05



「各港のウェブサイトより」

アジア 18 ヶ国・地域から米国への荷動き量

2021年 2120.6 万 TEU

前年同期比 +15.3%

米国東岸、西岸、メキシコ湾のマーケットシェア

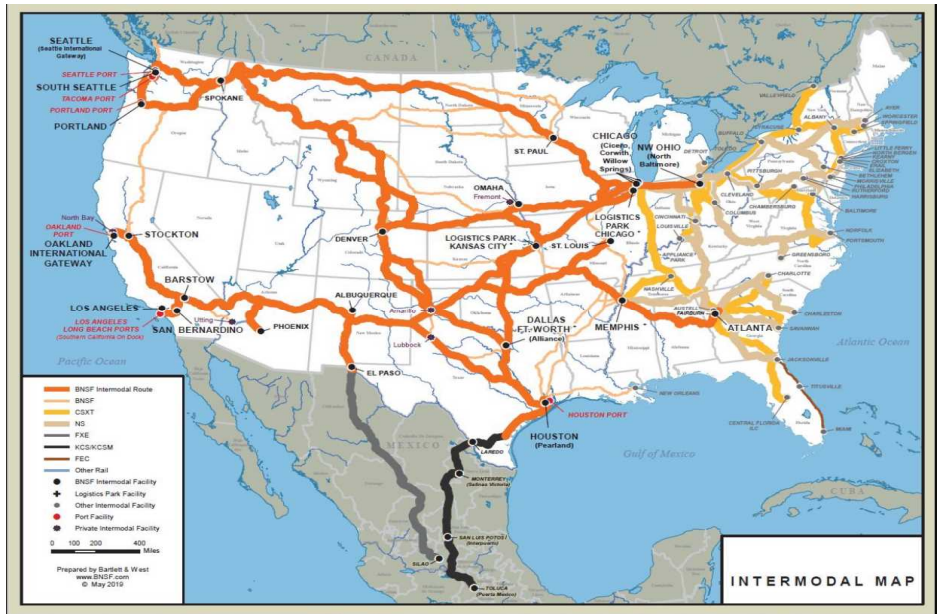
	2022 年(YTD)	2021年	2005年
西岸：	≒ 58%	60%	77.5%
東岸：	≒ 34.7%	33.6%	21.4%
Gulf：	≒ 6.8%	6.1%	0.7%

米国西岸港のマーケットシェア（2022年5月）

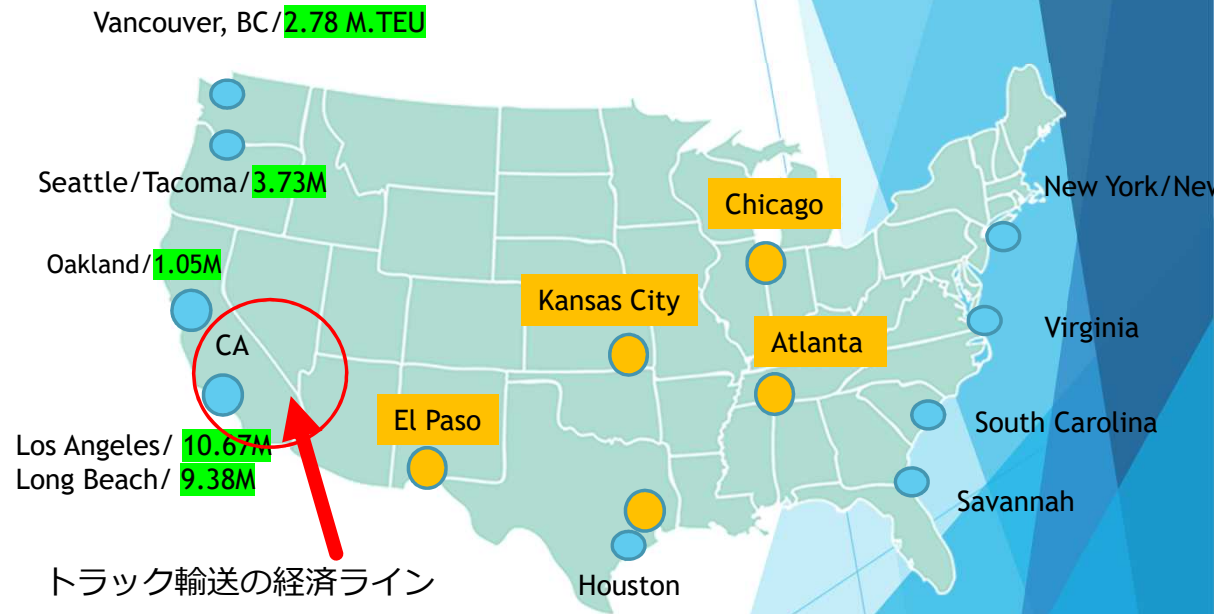
Los Angeles	41%
Long Beach	38%
Northwest Seaport Alliance	12.3%
Oakland	8.7%

出所：JOC 他資料を基に独自に作成

BNSFの鉄道サービス網と主な内陸鉄道基地

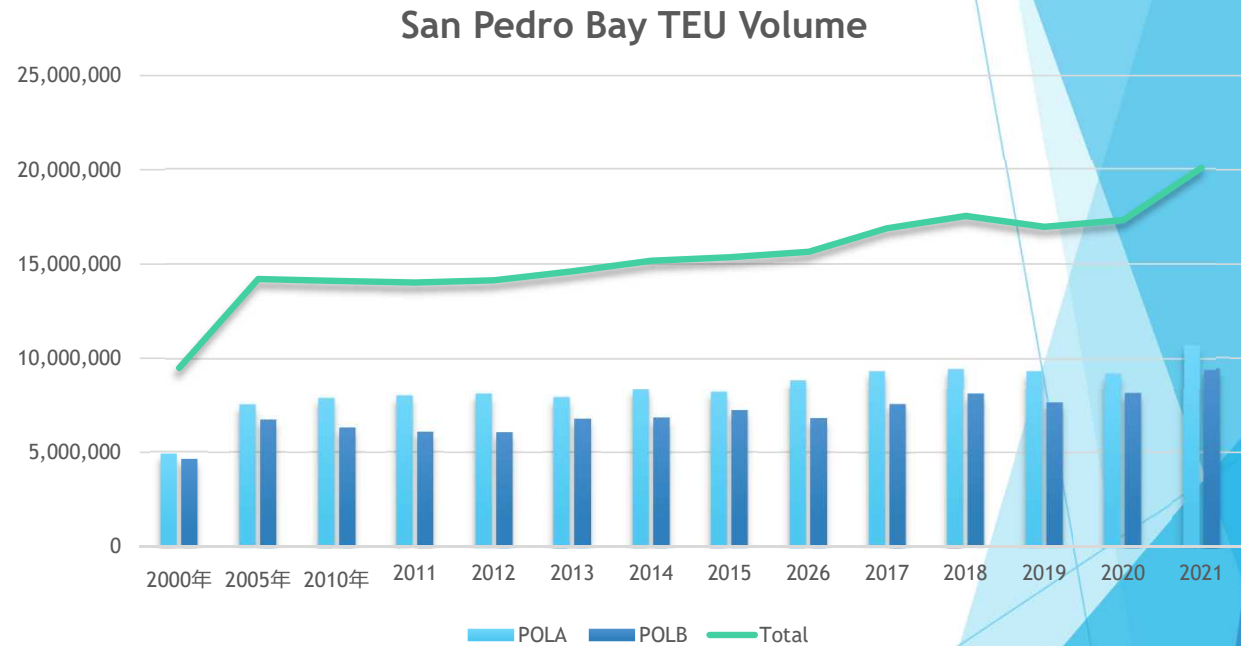


米国の主なコンテナポートと内陸鉄道基地



2000-2021年 サンペドロ港 (POLA/POLB) コンテナ 取扱量推移

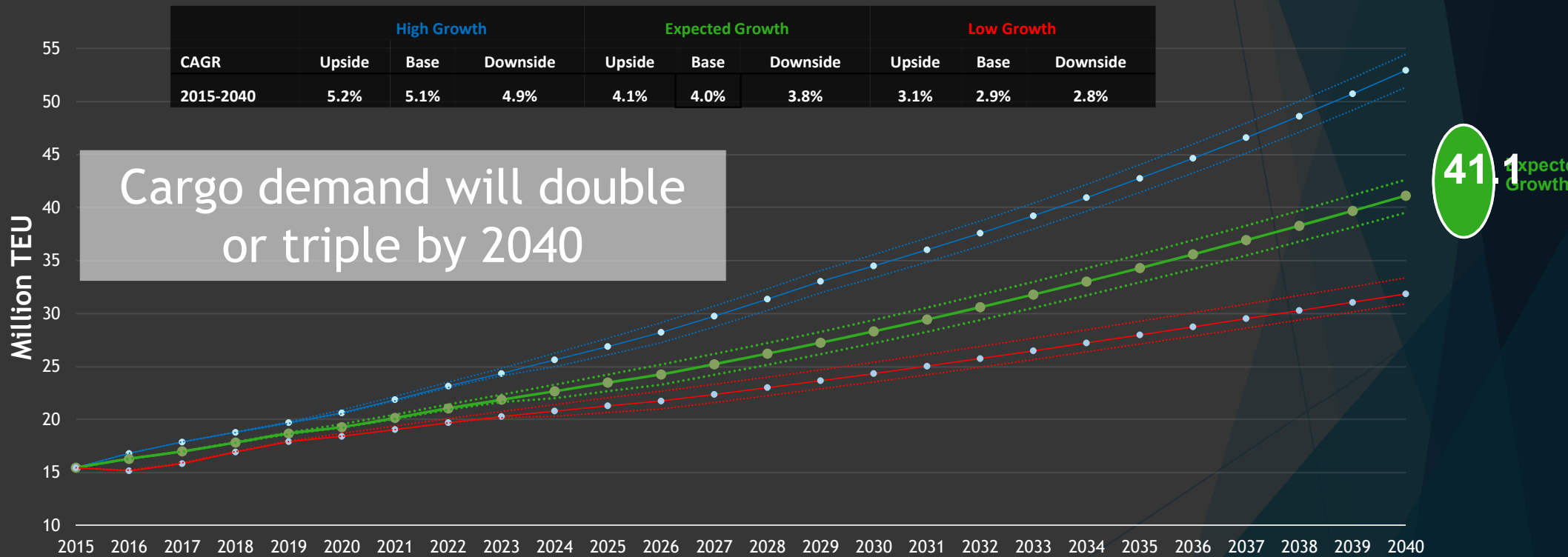
	POLA	POLB	Total
2000	4,879,428	4600652	9,480,080
2005	7,484,624	6709816	14,194,440
2010	7,831,902	6263498	14,095,400
2011	7,940,510	6061102	15,801,612
2012	8,077,714	6045663	14,123,377
2013	7,868,582	6730573	14,599,155
2014	8,340,065	6820807	15,160,872
2015	8,160,457	7192069	15,352,526
2026	8,856,782	6775171	15,631,953
2017	9,343,192	7544507	16,887,699
2018	9,458,748	8091023	17,549,771
2019	9,337,632	7632032	16,969,664
2020	9,213,395	8113315	17,326,710
2021	10,700,000	9400000	20,100,000



出所: Port of Los Angeles
Port of Long Beach Web sites

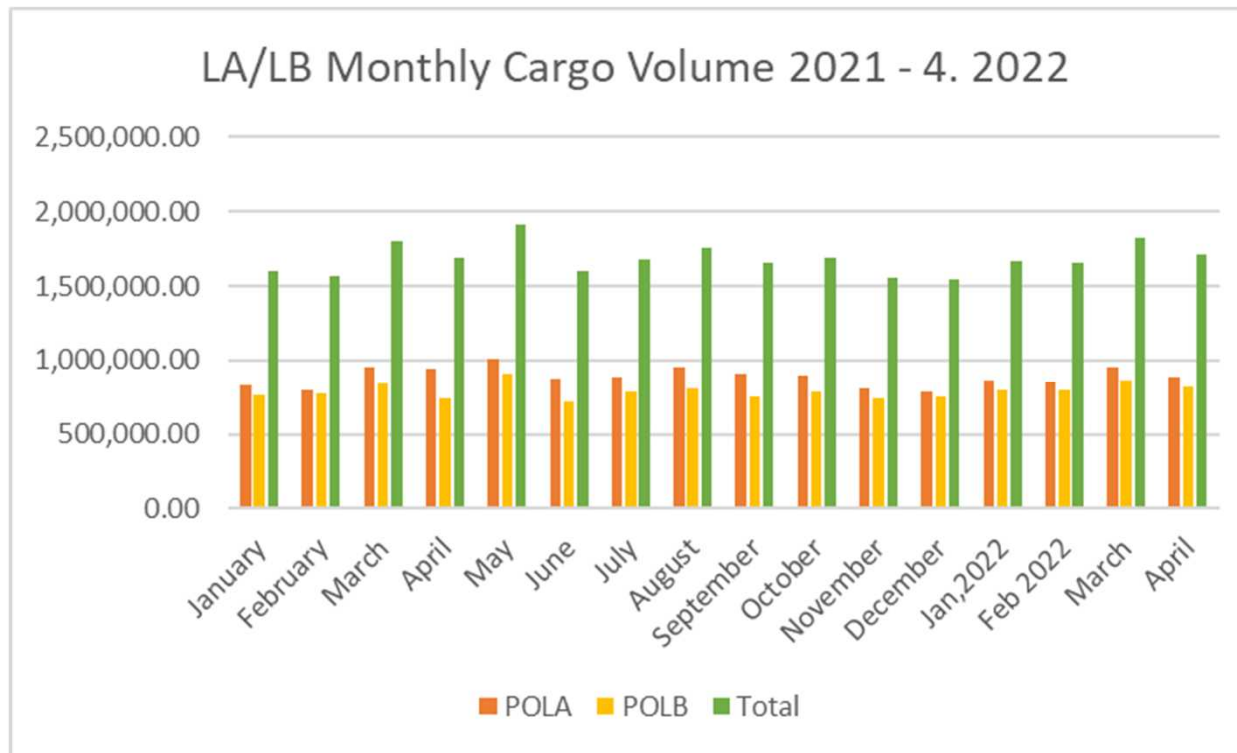
サンペドロ港のコンテナ取扱量の推移

2015年 から2021年までの扱い高は長期予測通り



Credit: Port of Los Angeles

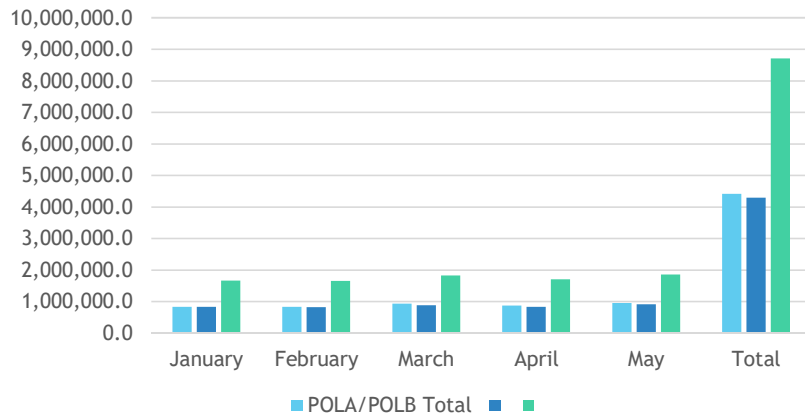
LA港とLB港のコンテナ取扱量（2021年1月～2022年4月）



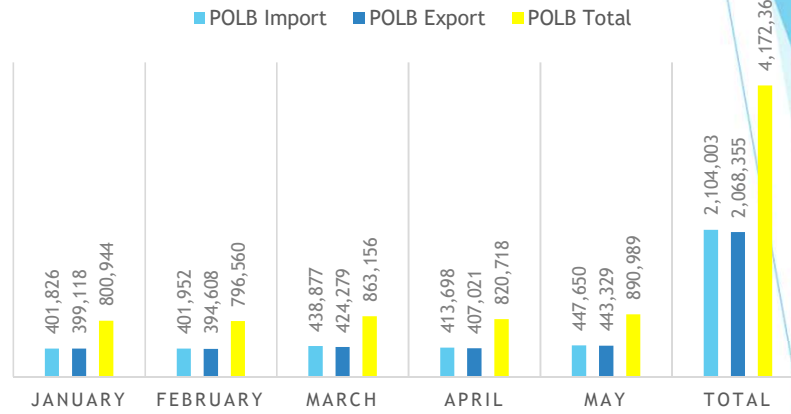
出所: Port of Los Angeles, Long Beach

LA港とLB港のコンテナ取扱量（2022年1月～5月）

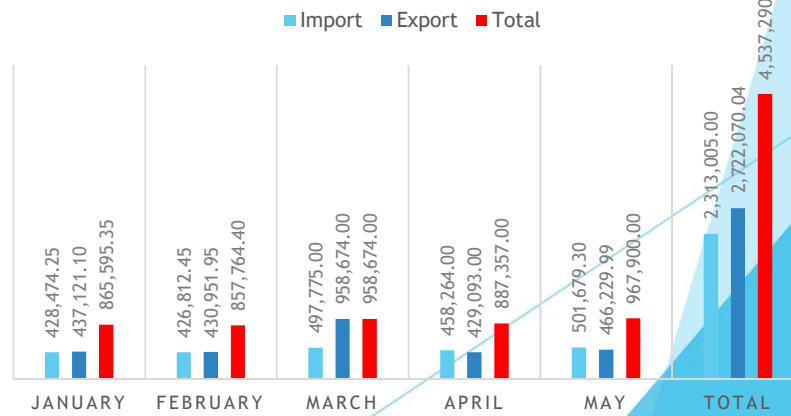
POLA/POLB Total



PORT OF LONG BEACH



PORT OF LOS ANGELES



LA/LB 港の現状と見通し

- コンテナターミナル内の混雑状況 (as of 6/14)

-

IPI: 7.8日
Local: 4.5日

- 沖待ち: 1隻 (40NM以内) 26隻 (150NM以内) 47隻 (Origin - Port)

Container Chassis on Street: 8.7 日

- 上海のロックダウンが解消され遅れていた輸送が再開されたことで、6月末から7月にかけて新たなピークを迎える可能性。
- 釜山港のトラック業界のストライキも懸念材料

ILWU/PMA 労使交渉

- ▶現在の西岸労使協定は2022年6月30日に終了。
- ▶前回2014年の労使交渉は、新しい協定が2015年2月に妥結するまで約8ヶ月を要した。
- ▶この協定は2019年までの5年間とされたが、PMA/ILWUは2017年6月に3年間の延長を決定。
- ▶2018年10月*USMX とILA も労働協約を2018年10月1日より2024年9月30日まで延長
*United State Maritime Alliance LTD. International Longshore Association

- サービスコントラクト (運賃)
- ILWU/PMA 労使交渉 (自動化、賃金)
バイデン政権の早期介入、
中間選挙、ウクライナ戦争、金利高、インフレ
- コンテナ船と陸上における滞留コンテナ増によるコンテナ不足
- Covid 蔓延による労働者不足は改善
- 労働コスト上昇

ILWU/PMA 労使交渉

今後の労使交渉のシナリオ：

- 1) 6月30日までに妥結？
- 2) 妥結しない場合の交渉：

a) 労使の差が大きい場合

作業のスローダウン → ストライキ/ロックアウト
早期の連邦政府の介入が早い段階で行われる可能性が高い

* U.S. Labor Secretary Marty Walsh: They would take a similar policy to past administrations waiting and watching the negotiations. They, however, held out the option of becoming involved if “we have to,” saying that they also believed it was critical to avoid further disruption at the ports. (Bloomberg)

b) 労使の差が妥協可能と考えられるレベル

Terminal Operations に影響せず交渉続行 → 最も考えられるシナリオ
連邦政府のリーダーシップで秋口までの妥協をリードする可能性が高い

米国連邦下院議会は6月13日、2022年海上輸送改革法案 (Ocean Shipping Reform Act of 2022、S.3580) を可決

- 連邦海事委員会の規制権限を強化
- 海上輸送業者が請求する超過保管料（デマレッジ）
- 空コンテナの返却延滞料（ディテンション）
- 調査し、不当な料金については返金
- 海上輸送業者や海上ターミナルオペレーター、海上輸送仲介業者が、貨物スペースがあるにもかかわらずその利用を不当に拒否することや、その他の不公正な差別的な方法に訴えることを禁止している。

Q & A