

北米（ロサンゼルス）の現況について



1/17（月曜）

北米のターミナル状況については、昨年末に引き続き通常にはまだ戻っていませんが、昨年10月～11月頃にロサンゼルス港周辺で100隻以上の本船が沖合で待機していた頃が一番悪い時期だったのではと言われております。ただ引き続き、ドレーやシャーシの不足で貨物が留まり、港湾から先への手配が進まない問題は継続してあります。前回のレポートで触れております、コンテナへのペナルティが発生する点については、ロサンゼルス港・ロングビーチ港内に滞留するコンテナへの課金を始める暫定政策が承認されました。当初は11月1日から追加料金を課す方針と発表されていましたが、実際のところは現在まで毎週月曜日に1週間の延期という通知があり、現時点での料金発生はまだありませんが、1月30日から適用を開始する予定になっています。

11/15（月曜）

■ ロサンゼルス空港の現況

航空貨物の上屋作業に遅れが発生している事例が頻発しております。特に10～11月では輸入貨物で航空機到着から貨物のBREAKDOWNまでに5日程度要していたケースもありました。日本発に關すると、JAL便が入る上屋作業の遅れが続いており、悪化傾向にあります。また、上屋への搬入や上屋からの搬出にもかなりの時間を要しています。上屋からの搬出手続きの待機だけで半日以上終わってしまうような声も周囲から聞かれます。一方で、ドライバー不足を理由にAIRの輸入貨物について、上屋からのピックアップ依頼さえ受け取ってもらえないケースも出てきております。

■ 北米ターミナルの現況

北米の港湾状況は先月の報告以来、改善の傾向が見受けられません。ロサンゼルス港周辺の沖合待機の本船は日々変動していますが、概ね 70~80 隻が待機しているような状況にあります。サンディエゴ沖やサンタモニカ沖など、船舶が停泊している範囲も広がっており、ロサンゼルス港から着岸までに数週間の時間を要している状況にも変化はありません。また情報では、11 月 15 日から 9 日以上、港に置いてあるコンテナに対して、ペナルティが発生する可能性があります。11 月はサンクスギビングから始まるホリデーシーズンに向けて、港湾の作業効率が悪化することが想定されます。

東海岸では、SAVANNAH 港の沖合で待機している本船も 30 隻程度と変わらない状況が続いており、入港から着岸までの日数は 8 日程度となっており、その影響により、周辺港での入出港の遅れが恒常的になってきています。加えて、ドレーやシャーシ、ドライバー不足も深刻な状況になりつつあります。

10/15（金曜）

先月に続き、北米の港湾状況は日々悪化の状況が続いております。ロサンゼルス港周辺の沖合待機も日々変動はありますが、多い時で約 50 隻待機している日もあります。ロサンゼルス港到着から着岸までに数週間掛かっているだけでなく、コンテナのピックアップについてもドレーやドライバー不足が原因で、輸入に関しては CFS 倉庫へのコンテナ横持に相当な時間を要しているのが実状です。輸出に関してもターミナルからの RECEIVING の案内に対してのドレー確保や調整が困難な状況に陥っています。これに対しては、発生する追加コストを前提にスケジュールを組んでいく調整の必要性が常態化してきております。

9/16（木曜）

ロサンゼルス / ロングビーチの両港湾の深刻な混雑について、先月からも好転せず、悪化の続く状況に変化はありません。沖合待機の本船は日々変動していますが、先週時点でもロサンゼルス港近辺で目視できる範囲でも 20～30 隻程度の本船が待機していました。



輸入に関しては、LA 港到着から着岸までに 1～2 週間程度の時間が掛かるだけでなく、コンテナのピックアップにも大きな支障が生じており、ドレーがかなり逼迫している状況で、トラックの確保が難しくなっています。NVOCC できさえもドレーの確保ができずにフリータイム内に LCL 倉庫へコンテナの横持ができず、デマレージが発生するようなケースも増えてきているようです。

輸出に関しては、更に状況が悪く、特に CY 貨物についてはドレーの確保が難しい状況が続いており、バンニング先でコンテナを保管せざるを得ない日数が続き、その間に保管料等が余分に発生してしまうなど、通常では発生しない追加コストが懸念となっています。

現状、船社やターミナルからのアナウンスが錯綜していたり、車はあっても運転する肝心のドライバーがみつからないなど、色々と問題が起きています。これからのクリスマスシーズンに向けて、ターミナルの混雑状況やドレーの逼迫など日々悪化する傾向にあることが非常に懸念されています。

8/19（木曜）

ロサンゼルス/ロングビーチの両港湾の深刻な混雑について、先月には少し落ち着いていた港湾の状況もここにきてまた悪化傾向にあります。

沖合待機の本船が 30 隻程度に増えている日もあります。また、内陸に向かう鉄道会社が荷物の受け入れを数日停止した影響もあるのではと推測されます。それにより本船遅延や着岸の遅れが発生してきている状況にあります。LCL 貨物に関してもここ最近、LCL 倉庫で搬出するのに数時間の待機が常態化していることや前日にデバンのスケジュールが変更されることが起きており、輸入貨物の待機料が発生するリスクが高くなってきております。NVOCC の話では、状況の改善がないまま、ホリデーシーズンや年明けに控える中国の春節に入ってしまうのではないかとの声も聞こえてきております。

航空貨物に関しても CHINA AIRLINE が輸出貨物の受け入れを停止しております。理由としましては、輸入貨物の増加でロサンゼルス空港の上屋スペースが無い状況で、輸出貨物を受け入れることができないようです。既に 1 週間を超えて停止状態ですが、再開の目途も貨物量次第のようです。航空貨物の搬入・搬出も数時間の待機が常態化してきており、待機料が発生するリスクが非常に高くなってきている現状であります。

7/15 (木曜)

7/1 付でご案内しました、ロサンゼルス・ロングビーチ港の両港湾の混雑状況ですが、以前に比べて改善の方向には転じています。現在、沖合で待機している本船も 10 隻前後まで減っております。ロサンゼルス港湾の混雑の原因は物量が増加したこと、新型コロナウイルスの影響によりヤードオペレーションの労働者が約 3 分の 2 まで減っていたことが要因と考えられています。現在はワクチン接種も進み、通常に稼働し始め、徐々に改善の方向へ進んでいます。また、トラックが主に使用している港湾の混雑状況が分かるアプリも活用され始め、それも混雑緩和の一助になっています。

その一方、他の西海岸 (OAKLAND や TACOMA) が現在、深刻な港湾混雑になっています。数ヶ月前のロサンゼルス港のように沖合での数週間の待機が常態化しており、ロサンゼルス港を出港後、OAKLAND を経由する本船の日本到着に大幅な遅れが生じています。OAKLAND は港自体が大規模ではなく、貨物の増加により荷役・シャーシ・ドレー不足に陥っている状況です。

7/1 (木曜)

ロサンゼルス・ロングビーチ港では、沖合で待機中のコンテナ船がここ 2 週間で 10 隻程度までと徐々にですが改善がみられています。その一方でオークランド港では、沖合待機が 25 隻程に増えており、混雑が更に悪化しています。来週には、7 月 4 日の独立記念日と 7 月 5 日の振替休日を控え、ターミナルの荷役が停止することになり、記念日前後は荷役の稼働率が落ちる傾向にあるため、再びターミナル混雑が再発する可能性を帯びています。

これらの影響もあり、内陸向け貨物が多く滞留している状況で、鉄道の貨車不足が深刻であり、内陸部でも特に中西部シカゴでかなりの混雑がみられ、シャーシ不足の影響で貨物のピックアップに通常より時間を要しています。

6/15 (火曜)

ロサンゼルス / ロングビーチの両港湾の深刻な混雑について、現在も改善の兆しがみられず、先週もロサンゼルス / ロングビーチ港の沖合では 20 隻位の本船が待機している状況でありました。それに伴い、本船の遅延も慢性的に発生している状況です。一部船社筋の話では、この状況が改善しないままクリスマス商戦の貨物が入港してくる時期に入ってしまうのではとの懸念が聞かれます。

カルフォルニア州では 6 月 15 日から全面的に経済が再開される方針で、現在はマスク着用が義務付けられておりますが、6 月 15 日からはマスク着用の義務も解除となります。ワクチン接種に関しても接種率の伸び悩みの打開策として、カルフォルニア州では様々な手法でワクチン接種を促進させています。