

# 物流情報

logistics information

2023年11月14日

## 1. 米国 関連情報

■ 沖待ち本船状況（米国現地法人より入手した情報になります）

Port Location	Total Vessels				
	10.9.23	10.17.23	10.23.23	10.30.23	11.07.23
Los Angeles/Long Beach,CA	0	0	0	0	0
Tacoma/Seattle,WA	1	0	0	0	0
Vancouver,Canada	0	2	2	1	2
Oakland,CA	3	4	4	3	4
Savannah,GA	14	10	10	10	10
Houston,TX	-	-	-	-	-
Charleston,SC	1	0	0	1	1
New York,NY	0	0	0	0	0
Norfolk,VA	0	3	3	4	3

■ 鉄道接続状況（米国現地法人より入手した情報になります）

Location	Average days on current dwell		days
	10.30.23	10.17.23	
Los Angeles/Long Beach,CA	3.4	4.5	
Tacoma/Seattle,WA	7.0	6.0	
Vancouver,Canada	4.9	3.0	
Oakland,CA	4.5	1.7	
Savannah,GA	5.1	2.3	
Houston,TX	4.5	2.0	
Charleston,SC	1.7	0.5	
New York,NY	6.7	7.0	
Norfolk,VA	5.1	1.5	

\*\*参考値としてご利用ください。

\*\*Discharge 後、内陸向けの鉄道出発までの平均所要時間。

## ■米国東岸港湾情報

北米東岸・ガルフ港湾の労働組合で構成される国際港湾労働者協会（ILA）は 11 月 6 日に同国テネシー州ナッシュビルで行われた教育会議において、組合員に対し、2024 年 10 月に東岸・ガルフ全域でストライキを行う可能性に備えるよう示唆しました。

ILA と同地域の雇用主を代表する米国海洋連合(USMX)との基本労働協約が 24 年 9 月 30 日に期限を迎えることに対し、ILA は「画期的な合意を達成することを期待しているが、24 年 9 月末までに合意に達しない場合、組合は契約満了日を超えて契約を延長するつもりはない」と発表。ILA はターミナル荷役施設の自動化について強く反対しており、今回の交渉で争点とするほか、港湾労働者の賃金引き上げについても「寛大な契約パッケージ」を提示することも期待するとして、今年 8 月末に合意に達した米西岸港湾の労使交渉では、大幅な賃上げとボーナスパッケージが盛り込まれたことから、ILA としても同様の増額を求めていくと見られています。

米東岸・ガルフ港湾では 1977 年以来、大規模なストは発生していませんが、記憶にも新しい西岸労使交渉では、期限内に新しい協約に至らずターミナルの稼働率低下に伴う貨物の到着遅延を避けるため西岸から東岸へ貨物がシフトされるケースが散見されたことから、仮にストが実施されれば海運業界に再び大きな影響が及ぶと懸念が高まっています。

## 2. CDG 経由フランス国内空港向け貨物の追加要件

JAL カーゴからのレターによりますと、シャルルドゴール空港経由フランス国内空港宛ての貨物につきまして、現地税関より以下の書類提出が求められる通知があったとのこと。

対象、要件等については下記のとおりです。

対象：CDG を経由してフランス国内空港へ転送される貨物（e-AWB も含む）

期間：別途ご案内が入り次第お知らせいたします。

要件： 税関提出用として以下の書類を搬入ください。

- Master AWB コピー
- House AWB コピー
- Commercial Invoice コピー

なお、当該対応は一時的な要件となりますので、解除になりましたら改めてご案内いたします。

### 3. パナマ運河の水不足が深刻化

今年春ごろから続いているパナマ運河の水不足が深刻化し、パナマ運河庁（ACP）は 11 月 1 日から、1 日当たりの最大通航船舶数を最大 32 隻から 31 隻に削減すると、このほど発表しました。通航船舶の内訳は、ネオパナマックス閘門が 9 隻、パナマックス閘門が 22 隻となり、運河通航予約枠についても、新たな事前予約条件を適用し、1 日あたり最大 30 隻。内訳はネオパナマックス閘門が 8 隻、パナマックス閘門が 22 隻となります。

同発表は ACP からの公式なアナウンスとなりますが、今後の各船社の対応方針は現時点では固まっておらず、危惧される事項は下記となります。

#### 【背景】

\* エルニーニョ現象に伴う高温で降水量が大幅に減少し、運河の主要水源であるガトゥン湖の水位が異常な低下。（10 月降水量は 41% 減、1950 年以来の最低レベル）

\* これまでもドラフトや通航制限を実施してきたが、更なる対策が必要、ドラフト制限（現在 44ft）を維持するため、11 月 3 日から段階的に通航予約枠を削減することが決定。

\* コンテナ船では、喫水制限により、春ごろから徐々に影響があるケースもあり。

（実際はコンテナ船に大きく影響なし）

中でも 6 月に現在の最大喫水制限（ネオパナマックス閘門で 13・41 メートル〈44 フィート〉、パナマックス閘門で 12・04 メートル〈39・5 フィート〉）が適用されてからは、厳しい積み荷調整が発生。トランシップ（積み替え、TS）貨物も本来積載予定だった本船に積めず、TS 港で順番待ちとなるケースがあった。

#### 【なぜ今まで影響が最小限だったのか？】

コンテナ船は定期運航なのでパナマ運河の通行予約は先々まで取っており、不定期船となるバルク船などは都度予約となるため、待機船の多くはこうした不定期船だった。

#### 【危惧事項】

- ・船腹大幅削減によるこれまで以上のロールオーバー
- ・外泊が頻発することによる抜港が目立つ
- ・需給バランスが大幅にくずれると運賃転嫁の可能性はある

(今まではコンテナ船運賃に影響がなかった)

【パナマ通行隻数/日】これまでの通行隻数推移と今後

～7/29	7/30～10/31	11/1～11/2	11/3～11/6	11/7～11/30	12/1～12/31	1/1～1/31	2/1～
36隻	32隻	31隻	25隻	24隻	22隻	20隻	18隻

【今後について】

・本船遅延が長期化した場合、北米東岸から西岸へのシフトや、スエズ経由にシフトする動きが高まる。

⇒シンガポール経由ルート(T/T 50 日以上)があるが、実際には日本発のスエズ経由向けルートの船腹割り当ては限られているため、現時点ではあまり現実的な話とは言えない。

(しかし一部コーロダーでは、神戸からスエズ経由ニューヨーク CFS までリコンソリがないダイレクト混載サービスが始まっているので航路変更の東岸向けルート需要が徐々に高まることが見込まれる)

本資料は、作成時点で入手可能な情報に基づき配信を行っているため、今後予告なしに変更となる場合がございます。

◆お問合せは担当営業または当社サイトよりお願いいたします。

<https://www.nissin-tw.com/help/contact/>