

【ジェトロ主催】米国の最新物流事情セミナー 「米国西海岸港湾の最新状況と労使交渉の行方」

COVID19 のパンデミックが北米の物流網に与えた影響や、労使交渉、港湾、鉄道、トラックの規則改定など、北米物流に関する最新情報

2022年9月8日

Masashi Morimoto

JETRO LA Logistics Advisor

▶ 北米港湾最新状況

- 船混状況、ターミナル、海上運賃（エネルギーコスト、人件費、船価）

▶ ILWU-PMA 港湾労働契約交渉

- Health Benefits、Container Terminal Automation、賃金

▶ 鉄道労働組合契約交渉

- The National Carriers Conference Committee 対 12 Rail Unions
- 労働者不足、賃金

▶ AB5 (California Assembly Bill 5)

- Drayage 事業のビジネスモデルの変化

▶ CARB (カリフォルニア州大気資源局)

- New Truck Rules: Advanced Clean Trucks Regulation
- 2023年より2009年型式以前のトラックは登録不可→港湾と鉄道基地でも禁止

▶ CAAP 2017 (POLA/POLB の大気汚染対策計画)

- Clean Truck Program
- 2023年より新規にPDTR (Port Drayage Trucks Registry) に登録するトラックは2014型式トラックより新しいこと

➤ 米国西海岸港湾の最新状況

2021年 アジア18カ国・地域から米国への荷動き量

日本、韓国、台湾、中国、香港、マカオ、シンガポール、フィリピン、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、インド、パキスタン、スリランカ、バングラディッシュ

2021年 2,120.6万 TEU 前年比 +15.3%

北米コンテナ取扱上位10港

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	NWSA (Tacoma/Seattle)	3.73
6	Virginia	3.52
7	Houston	3.45
8	Vancouver	2.78
9	South Carolina	2.75
10	Oakland	1.05

赤字西海岸
黒字東海岸

LA/LB 取扱数: 2000万強 (2021年)
日本の外貿: 1739万 (2020年)

主なコンテナポートと内陸鉄道基地

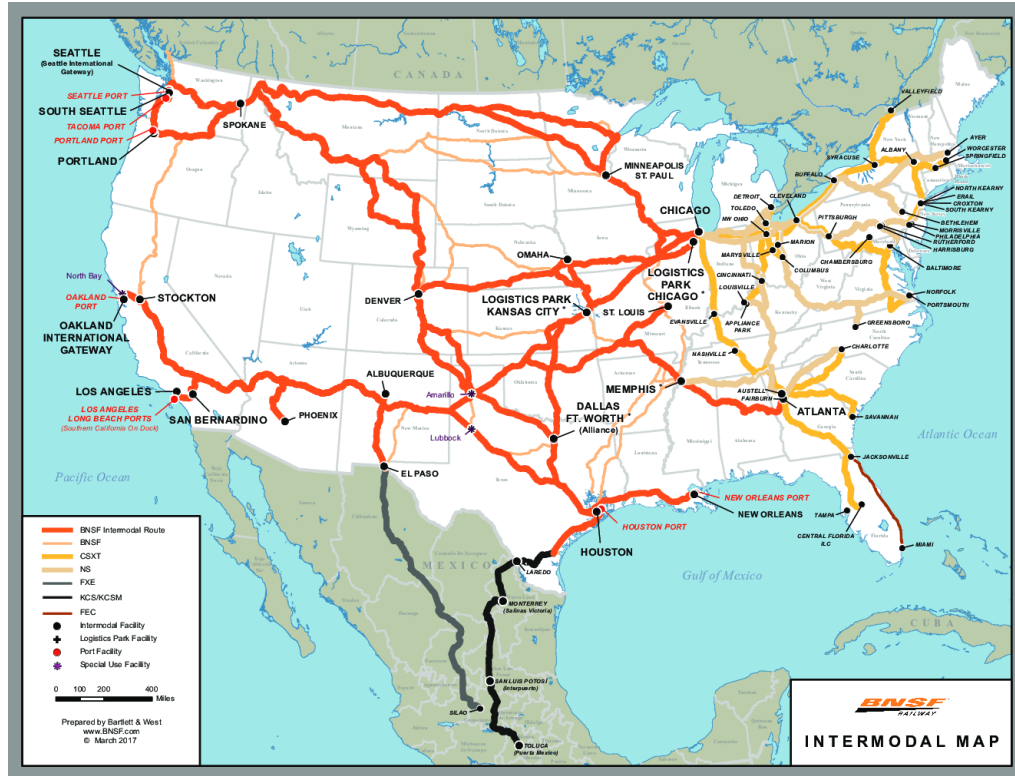


西海岸

メキシコ湾 (ガルフ)

東海岸

西海岸からの鉄道サービス網と主な内陸鉄道基地

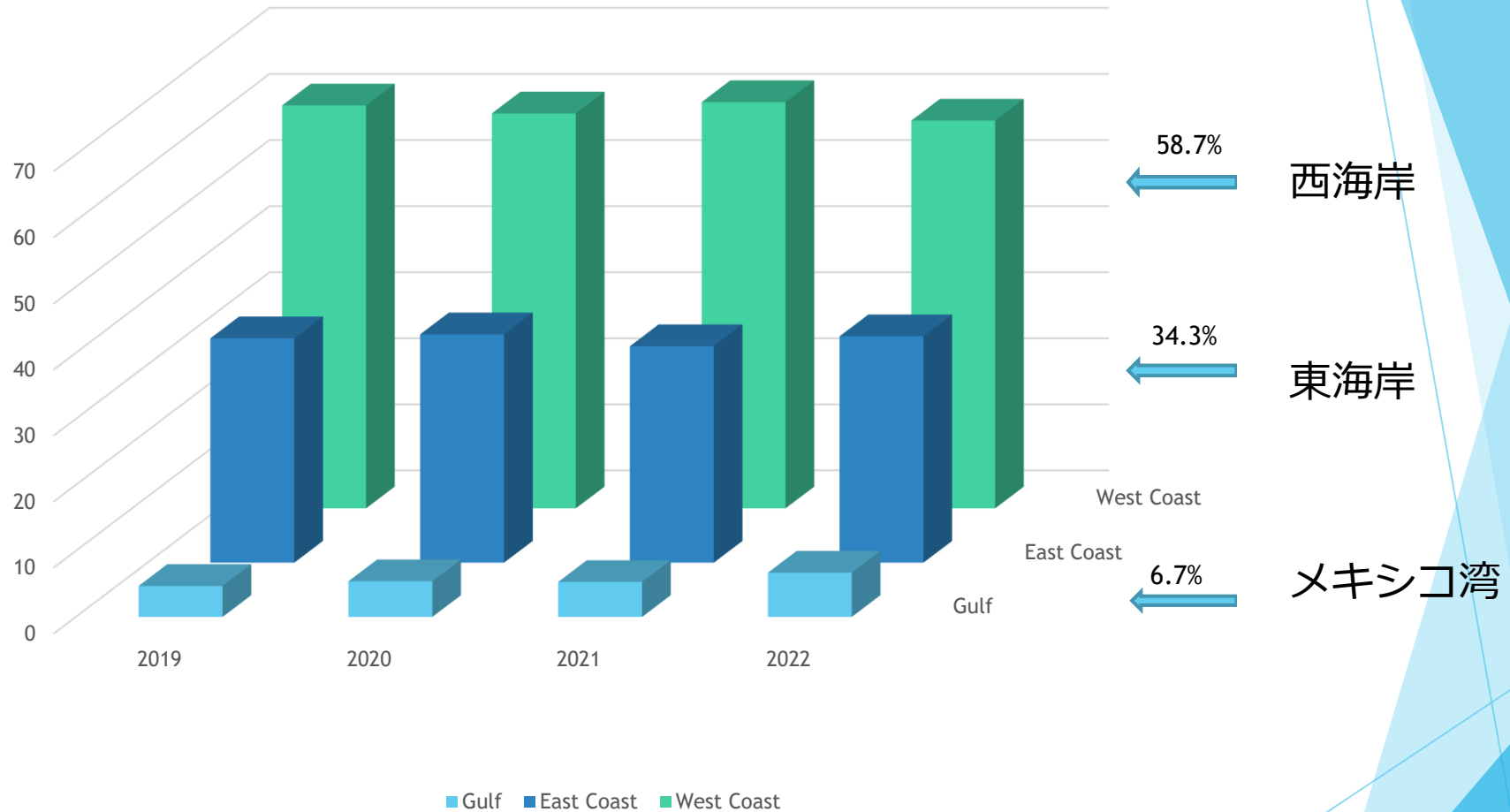


出典：BNSF Web site



出典：UP Web site

アジアからの輸入貨物の東西沿岸港のマーケットシェア

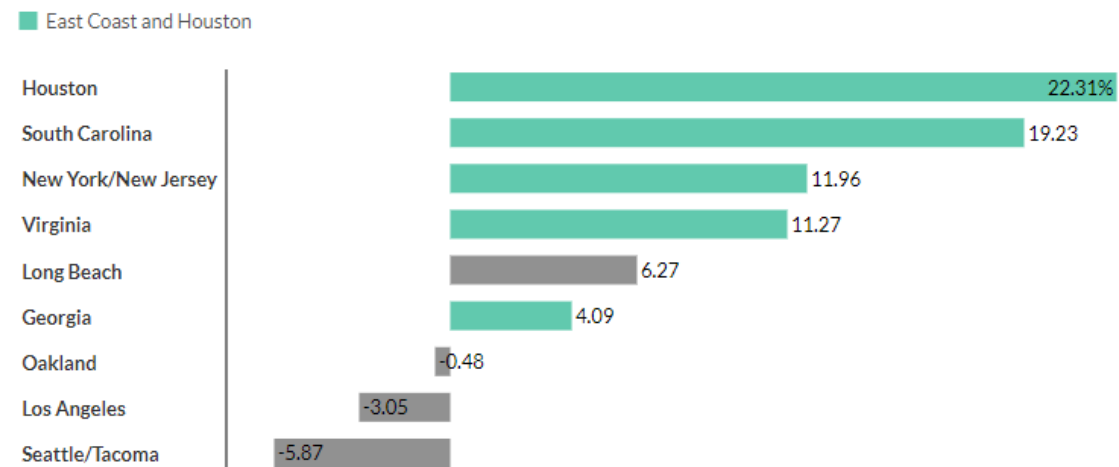


2022年 1-5月、アジアからの輸入が東海岸へシフト

Loaded imports shift East

Houston, a previously underused port, became advantageous because of its proximity to the Panama Canal*

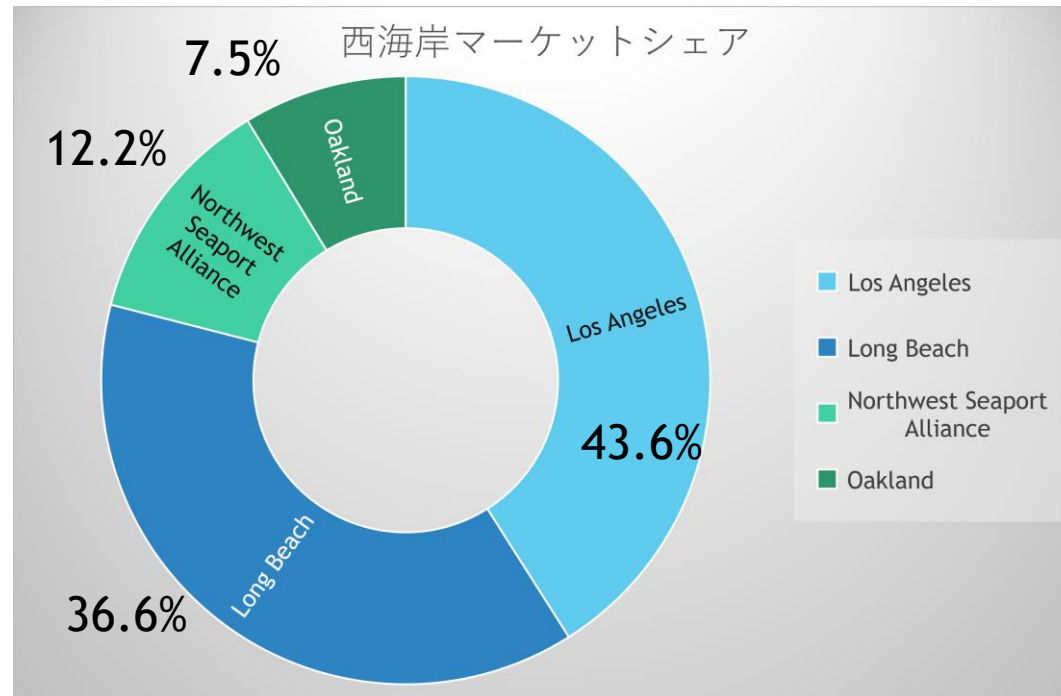
Change in loaded imports from previous year, YTD



*According to Paul Brashier

Source: Source: Source: MarketWatch analysis, Port of Los Angeles, Port of Long Beach, Port Authority of New York and New Jersey, Georgia Ports Authority, Northwest Seaport Alliance, Port of Virginia, Port Houston, South Carolina Ports Authority, Oakland Seaport

米国西岸港のマーケットシェア（2022年8月）



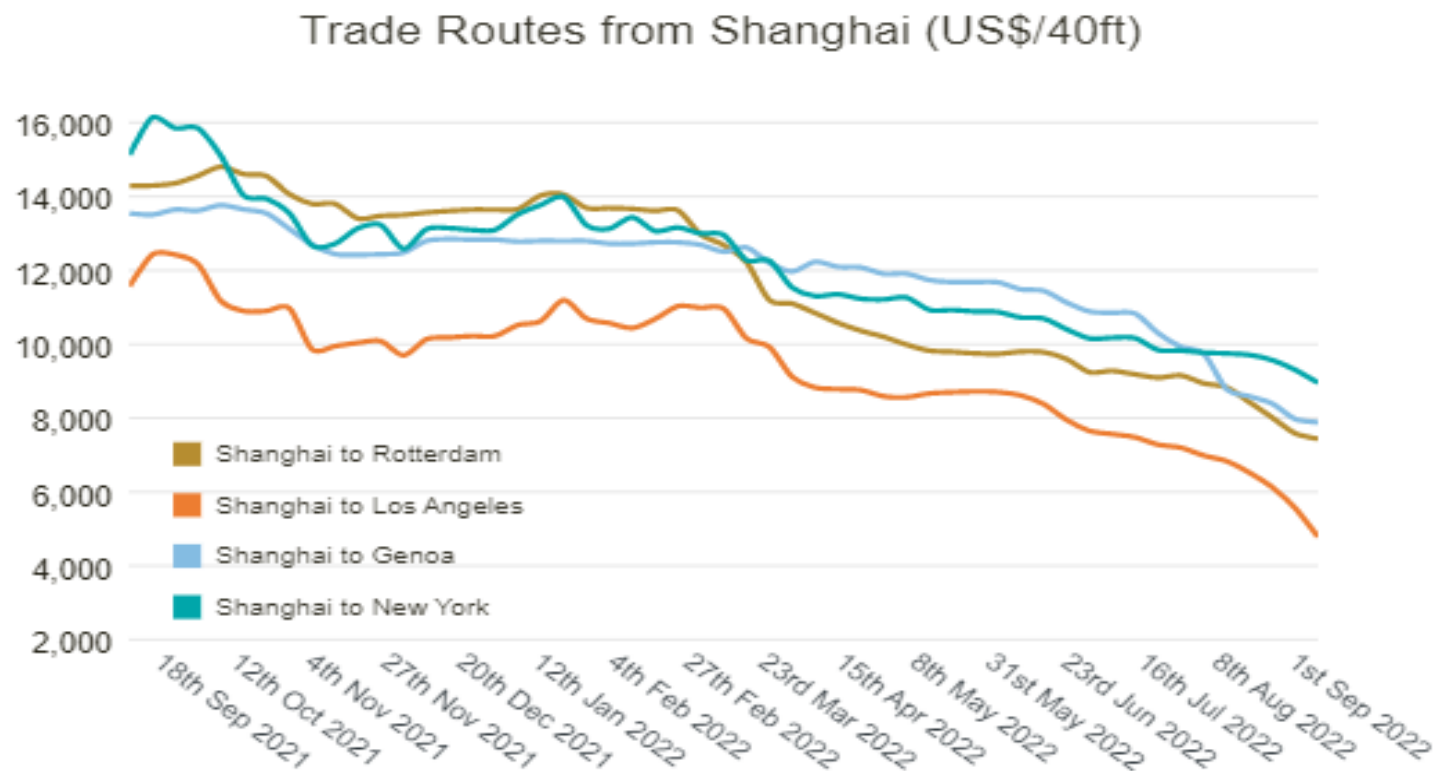
LA + LB = 80.2%

「各港のウェブサイトより」

2022年7月 コンテナ取扱量

▶ The Port of Los Angeles:	935,423 TEU	+5%
▶ Port of Long Beach:	785,843 TEU	+0.1%
▶ Port of Oakland;	116,629 TEU	-28% (Assembly Bill 5)
▶ The Northwest Seaport Alliance:	260,572 TEU	-15.9%
▶ Port of Vancouver:	305,600 TEU	+0.69%
▶ Port Houston:	323,823 TEU	+10%
▶ Georgia's Port of Savannah:	530,800 TEU	+18%
▶ The Port of Virginia:	317,691 TEU	+8.4%
▶ South Carolina's Port of Charleston:	216,097 TEU	-11.7%
▶ New York/New Jersey:	776,167 TEU	+2.3%

海上運賃の推移

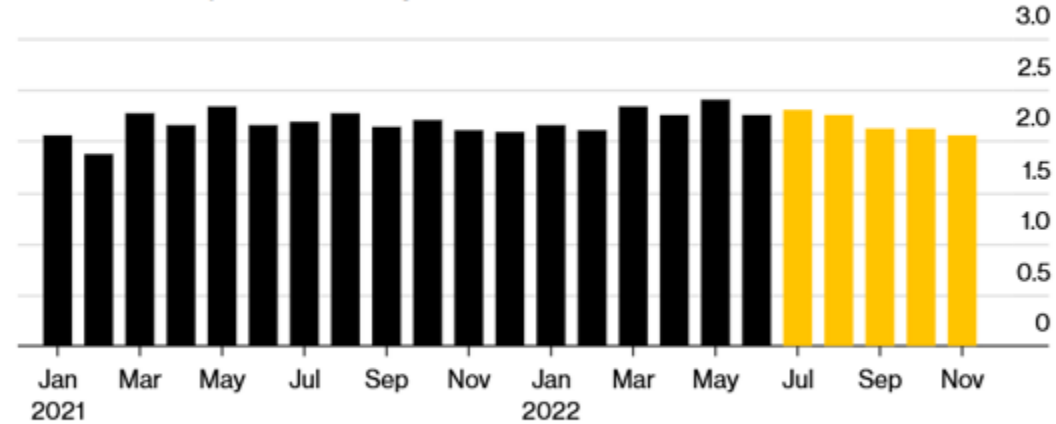


- The National Retail Federation, (全国小売同盟 18,000店社加盟) は2022年後半の輸入量は昨年より1.5%程度減少すると予想。

US Cargo Imports Set to Slow

NRF sees US cargo-import volumes falling in 2022, deepening drop in 2023

■ Actual retail imports measured by Global Port Tracker ■ Estimated/forecast

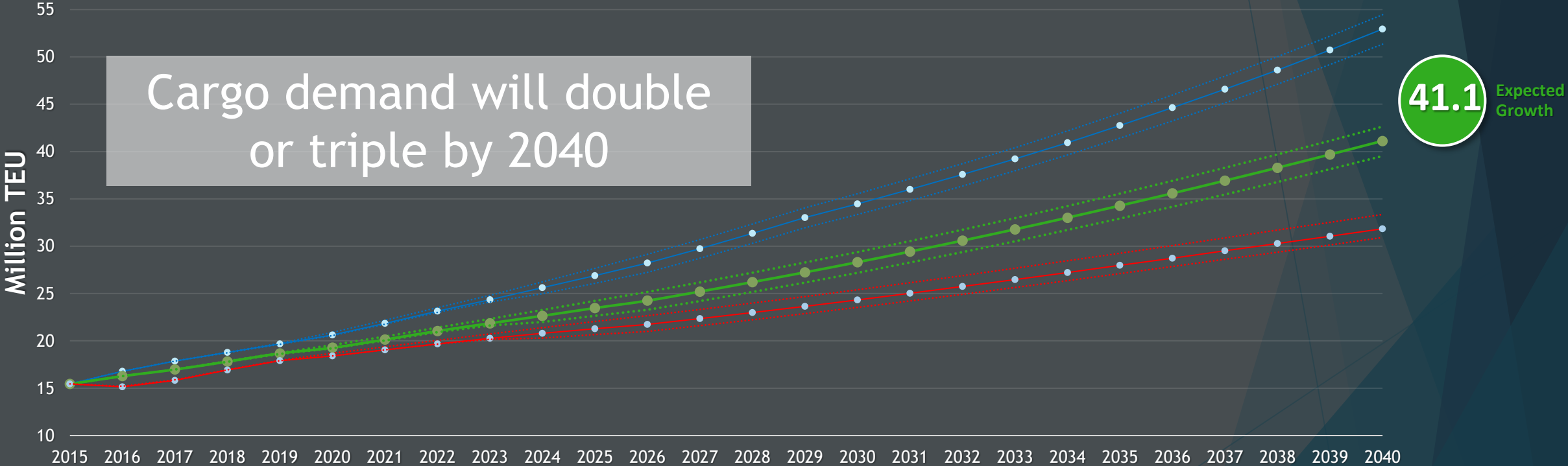


Source: National Retail Foundation and Hackett Associates
Note: TEU = twenty-foot-equivalent unit

- GPT社は8月 -3%、9月+0.4% 10月-3.9%、11月-2.7、12月-3%と予想

サンペドロ港のコンテナ取扱量の長期予測

CAGR	High Growth			Expected Growth			Low Growth		
	Upside	Base	Downside	Upside	Base	Downside	Upside	Base	Downside
2015-2040	5.2%	5.1%	4.9%	4.1%	4.0%	3.8%	3.1%	2.9%	2.8%



❖ 2015年から2021年までの扱いは長期予測通り: (2022年予測-20.91MTEU)

出典: Port of Los Angeles

今後数週間の輸入量見通し

Port of Long Beach

WAVE

Weekly Advance Volume Estimate

PROJECTED WEEKLY VOLUME (TEUS)

Week	Date	Import Loaded	Export Loaded	Empties
38	09/11/2022	86,784	27,037	65,702
39	09/18/2022	65,752	25,887	49,625
40	09/25/2022	94,647	31,630	67,757
41	10/02/2022	100,876	30,337	77,625
42	10/09/2022	82,895	28,987	57,871

Port of Los Angeles

Wabtec Corporation **Port Optimizer™**



The Port of Los Angeles
SIGNAL
POWERED BY Wabtec Port Optimizer

Sep 04 – Sep 10 (Week 36)

Import Volumes (TEU)

72,919

% Change from previous week: ▼ 19.40

% Change from Previous Year: ▼ 40.42

Container Volumes (est)

	Local Delivery	On-Dock Rail	Off-Dock Rail
20 FT	3,273	1,294	444
40 FT	22,117	8,831	3,050
45 FT	607	232	76
Other	76	-	-
Total	26,073	10,357	3,570

Sep 11 – Sep 17 (Week 37)

Import Volumes (TEU)

93,179

% Change from previous week: ▲ 27.78

% Change from Previous Year: ▼ 25.87

Container Volumes (est)

	Local Delivery	On-Dock Rail	Off-Dock Rail
20 FT	4,376	1,739	591
40 FT	28,258	11,291	3,902
45 FT	678	262	84
Other	299	-	-
Total	33,611	13,292	4,577

Sep 18 – Sep 24 (Week 38)

Import Volumes (TEU)

95,286

% Change from previous week: ▲ 2.26

% Change from Previous Year: ▼ 12.11

Container Volumes (est)

	Local Delivery	On-Dock Rail	Off-Dock Rail
20 FT	4,762	1,893	650
40 FT	28,438	11,361	3,925
45 FT	619	237	74
Other	685	-	-
Total	34,504	13,491	4,649

LA 港 8月/9月のトラックターンタイム

Port of Los Angeles



Port of Los Angeles



LB 港 8月/9月のトラックターンタイム

Port of Long Beach



LA/LB 港の現状と注意点 (9/7/2022)

- ターミナルから搬出にかかる日数 (過去30日平均) IPI On-Dock (鉄道) : 7.5日 (最長13.4日)
Local (トラック) : 3.6日 (最長11日)
- 沖待ち船 0隻 (40NM)
9隻 (150NM) (最大109隻)
9隻 (Origin - LA/LB)
- シャーシーが返却されるまでの日数 (POP Website) 9.8 日 (最長11日)

- ILWU/PMA *交渉継続中
- 鉄道労使交渉 *Presidential Executive Board (PEB) 7/18
*労使双方が 60 日以内 (9/16) までに受け入れ判断 (12労働組合)
*8/29 Brotherhood of Railway Carmen, International Association of Machinists and Aerospace Workers, the Transportation Communications Union が承諾。
*9/2 International Brotherhood of Electrical Workers and the American Train Dispatchers Association が承認 5年で22% 賃上げ及び\$5,000 のボーナス
- 年末に向けての輸入量予想 (LA/LB)
 - 7月をピークに8月から低下傾向
 - 9月はさらに低下、輸入増加分は主に東海岸へ
 - 4Q 全米の輸入量は微減へ
- 2023年からのトラック規制
 - ACT
 - CAAP CTP

➤ 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

□ 主な交渉の焦点 (Local Union 26がストに突入する可能性 Jarmal of Commerce 9/6)

- 賃金
- 自動化：
 - 長期的なコンテナ取扱量は倍増→自動化は避けられず→職域など条件闘争
 - 自動化に向けてのトレーニングセンターの設置
 - PMA/ILWUは今後3年程度でトレーニングセンターを設置
 - 職域確保
 - 高賃金

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 (CSRA)を可決

- 連邦海事委員会 (FMC) 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。

➤ US Class 1 Rail Companies - (Annual revenue over \$900 million)

❑ Governed by the Surface Transportation Board (STB)

- Union Pacific Railroad
 - BNSF Railway
- 西海岸
- Canadian Pacific Railway
 - Canadian National Railway
- カナダ
- CSX Transportation
 - Kansas City Southern Railway
 - Norfolk Southern Railway
- 中西部より南東
- Amtrak (旅客)
- ❑ Class 2 Rail Companies – Regional Service
- ❑ Class 3 Rail Companies – Smaller / Switching services 等

2019年に契約切:

2022年7月:

2022年7月18日:

8月

8月29日:

9月2日:

9月16日:

* 交渉を続行

* 仲裁案を労使双方が受け入れずストライキ/ロックアウトの危機

* Presidential Executive Board (PEB) を設置

(30日以内に仲裁案を提出、30日以内に双方が受け入れについて判断)

* PEB が仲裁案を提出

* 3 つの小unions が仲裁案を受け入れを決定 (ただし大手のUnionsは未定)

* 2 つのUnionsが仲裁案を受け入れ決定

* 最終判断日

* 決裂すればストライキの可能性。 (ただし大統領、議会が止めることが可)

➤ California Assembly Bill 5 (AB5)

□ 独立ドライバー か 会社のドライバーか？

- 現在カリフォルニア州に約7万人いるとされる Independent Driver の大半は港湾/鉄道基地に関わるドレージ業務に従事
- Independent Driversはトラック会社と契約して業務を遂行
- Independent Driverであるためには ABC ルールに合致
- 合致しない場合 → 会社の従業員になる → 会社のコスト増
- または License Motor Carrier (LMC) として登録 → コスト増

AB 5 Bill : https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5

□ Independent Driver と認定されるには ? ABC ルール

- A: ドライバーはトラック会社からの強制や指示からフリーであること。
- B: ドライバーはトラック会社の通常業務以外行う。(従業員ドライバーと同じ仕事?)
- C: 慣習的に独立して確立された業務に従事している

➤ Advanced Clean Trucks (ACT) 規則

□ カリフォルニア州のトラックに関する規制：

- カリフォルニア州は2020年にAdvanced Clean Trucks (ACT) regulationを採択。ゼロエミッションの中型から大型のトラック販売台数を2025年型から2035年型まで順次販売数に応じて引き上げ。2035年には30万台販売。港と鉄道基地に出入りするトラックを2035年までにゼロエミッショントラックに、2040年までにすべてのトラックをゼロエミッションにする。<https://ww2.arb.ca.gov/news/california-takes-bold-step-reduce-truck-pollution>

➤ Clean Air Action Plan (CAAP) 2017 と Clean Truck Program (CTP)

- CAAP 2017: 2035年までに港湾を出入りする全てのトラックをゼロエミッション化する(約22,000台登録)
- クリーントラックプログラム (CTP) : 2018年10月1日以降新しく登録するトラックは2014年型以降の新しい年式のトラックのみ。すでに登録し運行しているトラックはACTの規制により2023年以降2009年式以前のトラックは運用できない。

注視すべきポイント

- ❑ 短期： ILWU/PMA, 鉄道労使交渉、金利とインフレの動向、中間選挙、ウクライナ戦争
- ❑ 中期： AB5、Ocean Shipping Reform Act/FMC のD&D (デマレッジ&ディテンション) 対応、2023年SC海上運賃, CARB New Truck 規則, POLA/POLB 港 Clean Truck Program, 鉄道 Equipment, Chassis Shortage
- ❑ 長期： 港湾混雑、滞留によるコンテナ不足、大型新造船投入（2023後半）、海上運賃
- ❑ 運輸全体： 労働者不足、労働コスト上昇、トラックドライバー不足、米国民可処分所得減による消費減 → 貨物量減
- ❑ AB5： Drayage Truckは Independent から License Motor Carrier (LMC)へ
- ❑ CARBトラック規制：2023年1月1日より2009年型式以前のトラックは使用不可
- ❑ CAAP - Clean Truck Program:
2023年より LA/LB港においても2009年型以前のトラックは使用不可、新しい登録は2014年型式以降のトラックのみ可。
4月よりTEUあたり\$10課金 → 3年で\$90Million → 買い替えの補助金に

Q & A

Masashi Morimoto
JETRO LA Logistics Advisor
Masa.morimoto2@gmail.com