

(参考)

海外港湾の状況について（令和3年11月15日時点）

海上コンテナ輸送の需給逼迫に関して、北米西岸港（LA/LB港、オークランド港）及びアジア主要港（釜山港、塩田港、シンガポール港）について収集した主な情報は以下のとおりです。引き続き必要に応じて情報収集・分析を行い、情報共有を行う予定です。

●LA/LB港

【コンテナ船の寄港数・滞船状況】

✓ LA/LB港全体概要

- ・2020年10月中旬以降より沖待ちコンテナ船が発生し始め、その後2月1日には40隻に達した。その後緩やかに改善し6月末時点では10隻を下回る日もあったが、その後11月12日に83隻まで増加。

（統計情報：米国のカリフォルニアの海事関係NPO：Marine Exchange of Southern California のFacebook ページでLA/LB港の両港の統計の取りまとめデータが随時更新・公表されていますので参照ください。

<https://www.facebook.com/Mxsocal/>

- ・荷役中のコンテナ船は2020年11月頃から2021年11月まで27～29隻前後を推移している。なお、2019年9月以前では、沖待ちが0隻～数隻、荷役中のコンテナ船は約20隻前後であった。（NPO統計 Marine Exchange of Southern California）

✓ LA港近況

- ・コンテナ船の沖待ちは1月末～2月頭に一度増加し2月5日の24隻に最初のピークに達したが、その後いったん減少した。その後、上昇し、11月8日時点では40隻で横這い状態にある。（LA港統計情報 図1-1）
- ・沖待ちと着岸中に必要な時間については、2/1～2/5間の各日の実績の平均は約13日であったが、6/14～6/18間は平均約8日に減少。その後、上昇し11/1～11/5間は平均約16日に増加（LA港統計情報 図2-1）
- ・LA港の滞船状況などは下記で随時更新されていますので参照ください。

<https://kentico.portoflosangeles.org/getmedia/3bc2c710-5783-4f92-a39f-ae9b167d5f1f/container-vessels-in-port>

✓ LB港近況

- ・コンテナ船の沖待ち状況については、5月11日では8隻であったが、6月に入り減少し、6月15日は2隻になるなど概ね減少傾向であったが、再度上昇し、11月8日時点では39隻で横這い状態である。（LB港統計情報 図1-2）
- ・LB港の滞船状況などは下記で随時更新されていますので参照ください。

<https://polb.com/business/covid-19-information/#covid-19-overview>

【コンテナターミナル内のコンテナ蔵置日数】

- ・LA/LB港は、2020年7月期から輸入コンテナのターミナル内蔵置平均日数（船から荷下ろしされトラックでターミナルから搬出される日数）が上昇（2020年6月：約2.5日→2021年1月：約5日）。1月以降は減少に転じ改善傾向だったが5月から再度上昇し、2021年9月で5.944日となっている。

また、コンテナがターミナルから鉄道で搬出されるまでの蔵置日数は、2021年1月：7.9日→2021年4月：12.4日に上昇。その後減少したが再度上昇し6月：11.8日となったが、その後減少に転じており、9月：5.5日となっている。

（LA/LB港のターミナル内蔵置日数などの状況は、PMSA（太平洋商船協会）の下記HPで随時更新さ

れていますので参照ください。)

<https://www.pmsaship.com/press-releases/>

<https://www.pmsaship.com/wp-content/uploads/2021/10/September-2021-Container-Dwell-Time-Press-Release.pdf>

【コンテナ貨物量】

- ・ LA港の2021年3月コンテナ取扱量は、957,599TEUで前年比113% (LA港史上3月最高)。その後、5月に100万TEU (前年比46.89%増) を超えて上昇。6月は減少し約88万TEU。9月は90万TEUで前年度 (前年比5.54%増) と同程度。
- ・ LB港の取扱量も同様の傾向で、2021年5月に約90万TEUを超えて上昇し、6月は減少し約72万TEU。9月は約74万TEU (前年比19.14%増)。

【新型コロナの荷役時間等への影響】

- ・ 港湾労働者の新型コロナ感染の発生の影響は緩和：LA, LB港で2月と3月で約800人の労働者がウイルスに感染したと報道。その後ワクチン接種の進展*により既に改善。
- * エッセンシャルワーカーとして2月12日より優先接種開始。(地元報道)
- ・ 消毒作業等でシフト交代間隔の増加：LA/LB港 (3シフト制) での港湾作業者の交代時間が消毒作業等のため1~2時間増加し、作業効率が1割低下 (港湾関係者)。
- ・ 10月17日の時点で、(LA港LB港を含む) ロサンゼルス郡全体で12,926,625回のCOVID-19ワクチンが投与。これらのうち、6,908,183 が初回投与であり、5,676,439が2回目の投与。いわゆるブースターショット (3回目) 接種は342,003回。ロサンゼルス郡の12歳以上の住民のうち、79%がワクチンを1回接種し、71%が完全にワクチン接種済。(統計情報)

(上記のロサンゼルス郡におけるCOVID-19ワクチン接種状況は以下から確認可能です。)

<http://publichealth.lacounty.gov/media/coronavirus/vaccine/vaccine-dashboard.htm>

【政府、港湾当局の対応】

- ・ LA港湾局は2021年2月1日から「The Port's Truck Turn-Time and Dual-Transaction Incentive Programs」を導入。トラックのターンタイムの短縮5%~20%毎に対し、50セントから2.75ドルのインセンティブ。またターミナルで貨物を下ろし、別コンテナを積み出発する場合、積載されたTEUあたり40セント~1.4ドルのインセンティブ。(LA港HP)
- ・ 6月8日、ホワイトハウスがサプライチェーンの短期的課題解決のためTF (Supply Chain Disruption Task Force) 設置を発表
- ・ 7月16日、米国運輸省のブティージェッジ運輸長官が、LA港、LB港の混雑・サプライチェーンの問題に関して関係者による円卓会議を7月15日に主催したと発表
(概要)
 - ・ ブロナウ農務副長官、トロッテンバーグ運輸副長官、連邦海事局レスリー長官代行、連邦鉄道局ボース長官代行、ロサンゼルス市ガーセッティ市長、ロングビーチ市ガルシア市長、その他、港湾やサプライチェーンの関係者が出席。
 - ・ サプライチェーンの混乱は一時的なものであると信じているが、連邦政府が使えるツールは全て使って対処することとしており、今回の円卓会議も一環として行われたもの。
(上記の米国政府の報道発表は以下のHPIにありますので参照ください。)

<https://www.transportation.gov/briefing-room/secretary-pete-buttigieg-hosts-roundtable-port-congestion-supply->

- ・ 9月17日、LA港管理者、LB港管理者は、「トラックがコンテナ搬出と返却できるように夜間と週末の稼働時間を拡大する。」「LB港が「24/7サプライチェーン」の最初のステップを行う」などの共同発表

<https://polb.com/port-info/news-and-press/san-pedro-bay-ports-announce-new-measures-to-speed-cargo-throughput-09-17-2021/>

- ・ 10月13日、バイデン大統領が「世界的な運輸・サプライチェーンのボトルネックの改善にむけて尽力する」旨の声明をだし、広報資料を発表（以下は抜粋・概要）。

- ・ LA港は24時間/週7日操業する。LB港は1週間前に24時間/週7日の操業を開始。世界の主要港は24/7操業している。
- ・ 貨物がより迅速に移動できるよう夜間の操業を行うこと、閑散時を活用することの声明は、潜在的に変革をもたらすだろう。
- ・ 本日、米国の最大の小売業者であるWalmartはピークオフ時間の活用を50%増加することに同意した。その他、FedEx、UPSは夜間に貨物を動かす量を増加させることに同意した。またTarget, Home Depot, Samsungもピークオフ時活用に同意した。
- ・ 明確にしておきたいのは、港湾の24/7はサプライチェーンの迅速な貨物移動の大きな一歩であるが、残りの民間のチェーンも同様に必要。ターミナル、鉄道、トラック、荷主、小売業者等。
- ・ 長期視点に立って、パンデミックや気候変動、サイバー攻撃などの衝撃に対する強靱性に投資する必要がある。
- ・ インフラストラクチャー法案、Build Back Better Actで港湾、道路、鉄道を改善する。港湾に歴史上最大の投資を行う。 等々

(詳細は以下、ホワイトハウスの発表HPを参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/10/13/remarks-by-president-biden-on-supply-chain-bottlenecks/>

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/10/13/fact-sheet-biden-administration-efforts-to-address-bottlenecks-at-ports-of-los-angeles-and-long-beach-moving-goods-from-ship-to-shelf/>

- ・ 10月13日、ジーン・セロカLA港湾局長は今般のホワイトハウスが、LA港を24時間年中無休の運用に移行する旨を発表したことに関して、「サプライチェーンのオーケストラの参加者全員が同じカレンダー・同じスケジュールで行動する必要がある」「運用の詳細については、サプライチェーンの利害関係者と話し合い、検討中」「まだたくさんの作業がある」旨コメント。

(詳細は以下、LA港の発表HPを参照ください)

https://www.portoflosangeles.org/references/news_101321_portstatement

https://www.portoflosangeles.org/references/news_101421_portenvoy

- ・ 10月20日、カリフォルニア州知事は知事令を発出（Executive Order N19-21）し、滞船やコンテナ・シャーシの滞留、倉庫などのボトルネックにより世界的な影響が出ているため対策を実施する旨を発表。（以下は、抜粋・概要）

- ・ 今後30日以内に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を行うこと

- ・ 州政府所有の土地、更には州政府以外の者（民間、自治体、連邦政府等）の所有する土地のうち、短期的な貨物蔵置スペースとして活用可能な土地を特定すること。州政府所有の土地のうち必要なものは12月15日までに貨物蔵置スペースとして活用できるようにする。
 - ・ 港湾労働者及びその他のサプライチェーンに関わる労働者の教育訓練の機会を最大化する
 - ・ 来年度の知事提案予算案の策定において考慮するために、港湾でのオペレーションや貨物輸送を改善するためのより長期的な提案書を立案すること。この提案には、港湾及び交通インフラ改善、港湾から配送までの貨物輸送システムの電子化、労働力確保等を含む 等
- （詳細は以下、カリフォルニア州政府の発表HPを参照ください）

<https://www.gov.ca.gov/2021/10/20/governor-newsom-signs-executive-order-to-help-tackle-supply-chain-issues>

- ・ 10月22日、LB市は、コンテナターミナルの混雑緩和のため、ターミナルの外側にある土地のコンテナ蔵置場所としての利用について、コンテナ2段積みの規制を緩和し一時的に4段積み認めめる旨を発表

（詳細は以下、LB市の発表HPを参照ください）

<https://longbeach.gov/press-releases/city-of-long-beach-statement-on-temporarily-allowing-additional-container-stacking/>

- ・ 10月29日、LA/LB港の両港湾管理者が、コンテナターミナル内のコンテナ搬出を促すため、9日間以上蔵置されているコンテナについて、課金をかける制度を11月1日から開始することを発表
（以下LA港HP資料抜粋）

【背景と目的】

- ・ コンテナターミナル内に9日以上蔵置している輸入コンテナは約40%
- ・ LA港の混雑を緩和するため、コンテナターミナル内の貨物流動性を向上させる。
- ・ コンテナターミナル内の輸入コンテナの滞留時間を短くすることで、空コンテナ、輸出コンテナを扱えるようにし、荷主の貨物の幅広い貨物流動性を改善する。
- ・ 目的は、LA港の収入を増やすことではなく、課金によりターミナルからコンテナ貨物が搬出されることにある。
- ・ このプログラムがLA港のパートナー達に行動変容を促すことを望んでいる。

【実施方法】

- ・ 90日実施方針で、LA港のタリフNo. 4に“Container Excess Dwell Fee”を新設
- ・ 輸入コンテナを対象に、2つの分類。トラックによる搬出は9日以上、鉄道搬出は6日以上の滞留コンテナに課される。
- ・ 11月1日から適用し、船社に課金する。11月15日以降になるまで課金されない。等

（詳細は以下、LA港管理者の発表HPを参照ください）

https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news_102931_cargofee

- ・ 11月9日、ホワイトハウスは、\$240million以上の補助金を使って、港湾と海上交通の近代化するプログラムのなどを含む「米国の港及び水路のための、バイデン-ハリス行動計画」“The Biden-Harris Action Plan for America’s Ports and Waterways”を発表

（詳細は以下、ホワイトハウスの発表HPを参照ください）

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/09/fact-sheet-the-biden-harris-action-plan-for-americas-ports-and-waterways/>

・11月10日、ホワイトハウスは、港湾混雑に関する近況の進捗と行動状況を発表。抜粋・概要は以下のとおり。

- ・鉄道会社BNSFとUnion Pacificが週末のコンテナ輸送について料金値下げを発表、また、Union Pacificは駅をほぼ24/7で操業する旨を発表した。
- ・11/1~8にかけて、LA/LB港のターミナルで9日以上蔵置されているコンテナの数が127,000TEUから101,000TEUに約20%減少した。蔵置期間 (dwell time) の減少は港でのスピードを改善する重要な要素。
- ・ターミナルオペレーターはPierPassシステムについて、トラックドライバーがコンテナ搬出に払う手数料 (Fee) について、夜間と週末の利用に関して料金的な動機付けが出るように検討中
- ・新しく、オフピークのコンテナ搬出に同意するパートナーとして、Stanley Black&Decker社、GAP社が参加
- ・北米東岸コンテナ港のサバナ港での混雑について、ジョージア港湾管理者はDOTの支援を受け、5カ所のコンテナ蔵置所 (500,000TEU分) を用意するため\$8millionを準備

(詳細は以下、ホワイトハウスの発表HPを参照ください)

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/blog/2021/11/10/recent-progress-and-actions-on-port-congestion/>

【その他】

・内陸輸送については、中古トラックが市場で高騰。トラックドライバーの人手不足と相まって逼迫が今年中続くと予想する声も (港湾関係者)

・10月25日、アメリカトラック協会 (ATA) は、試算を公表。概要は、試算によると、2021年現在、80,000トラッカー不足。2030年には160,000トラッカーが不足する。貨物増加やパンデミック関係影響 (早期退職、免許学校閉鎖など) がドライバー需要増加と不足を起こしているなど

(詳細は以下、ATAの発表HPを参照ください)

<https://www.trucking.org/news-insights/ata-chief-economist-pegs-driver-shortage-historic-high>

・カリフォルニアトラック協会ショーン・エイデン CEO は、ドライバー不足の産業だったが、パンデミック後のドライバー離職があり、ドライバー不足は、サプライチェーン全体に最悪な事態になった。加えてLA/LB港の記録的貨物量が更に影響している旨発言。(報道情報)

・1月中旬から、国境を越えるトラック運転手はエッセンシャルワーカーであっても、ワクチン接種完了済みであることを証明する必要がある。米国国土安全保障長官によると、この新たな入国規則は、米国に入国する全ての外国人に課される。現行の入国規則は10月21日まで有効だが、新規則が導入されるまで延長される見込み。(報道情報)

・内陸輸送機器業者は、LA/LB港の記録的な輸入貨物取扱が続けば、南カリフォルニアのシャーシ不足は来年まで継続 (報道情報)

・サプライチェーンの危機の中であって、米国の倉庫内スペースの空スペースはほとんどなくなっている。(報道情報)

・米国鉄道 (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）からのコンテナ列車輸送を7月15日から7日程度止めていたが、22日に西海岸4港からの受入を再開した。（報道情報）

・10月27日、米国鉄道、LB港管理者、及びユタ内陸港管理者は、サプライチェーンの混雑解消に向けて、緊急的に行動することを共同発表

（詳細は以下、UPRの発表HPを参照ください）

<https://www.up.com/media/releases/211027-utah-long-beach-port.htm>

図 1 - 1 LA 港 沖待ちしたコンテナ船と着岸しているコンテナ船の隻数

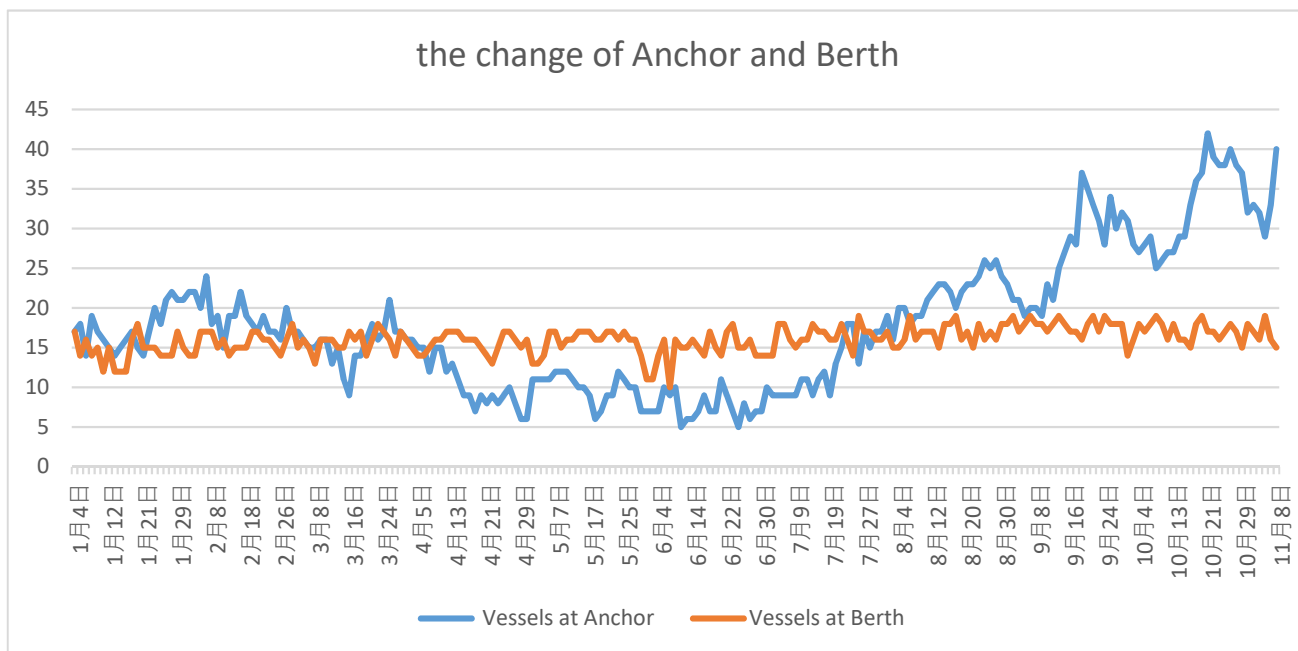


図 1 - 2 LB 港 沖待ちしたコンテナ船の隻数

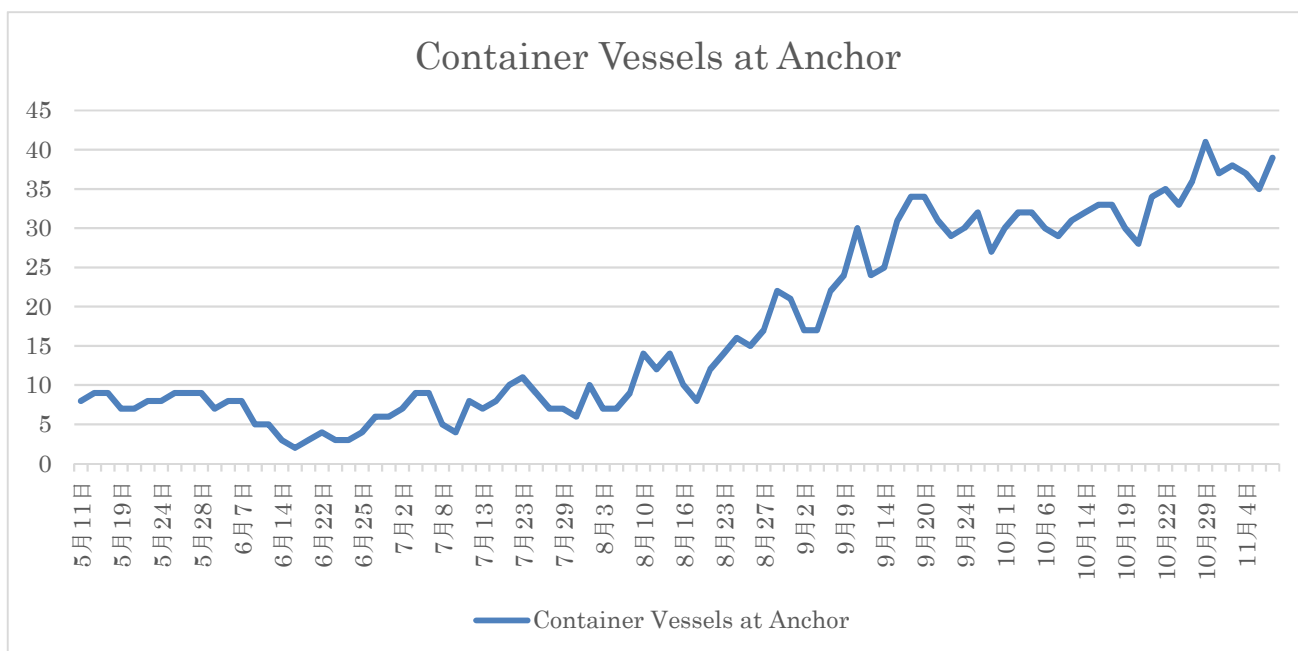


図2-1 LA港 沖待ちと着岸に要する平均日数の推移

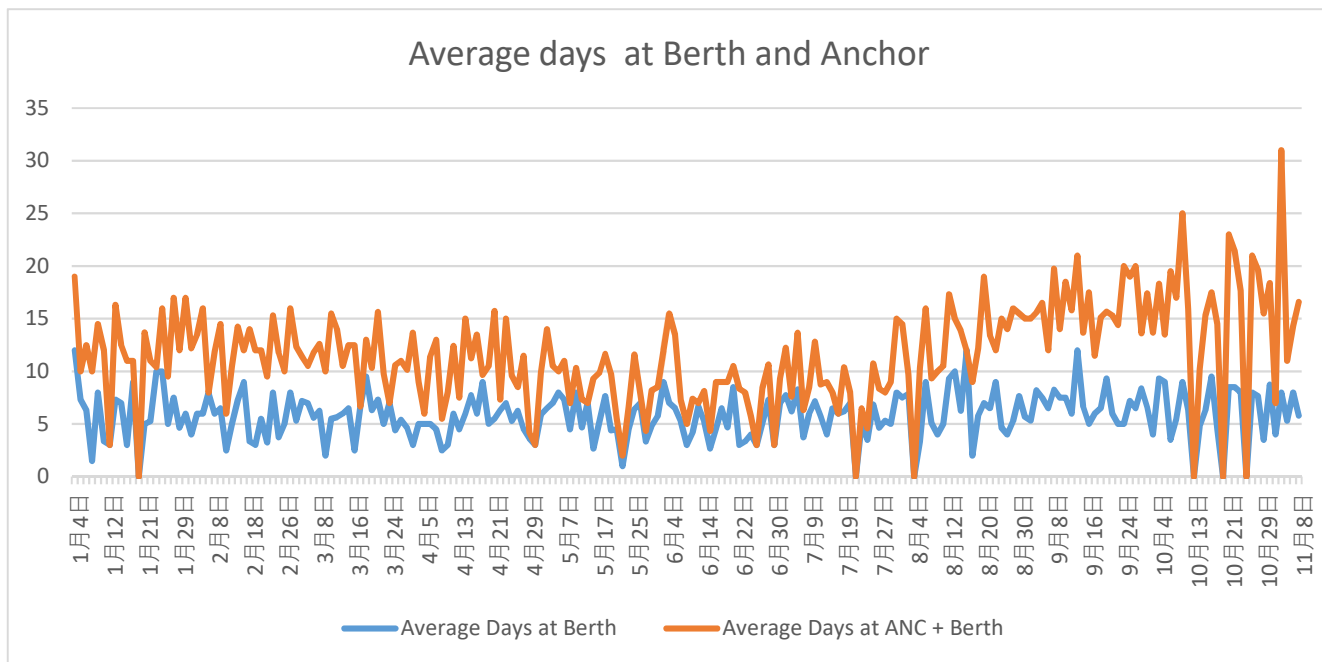


図2-2 LB港 沖待ちの平均日数の推移

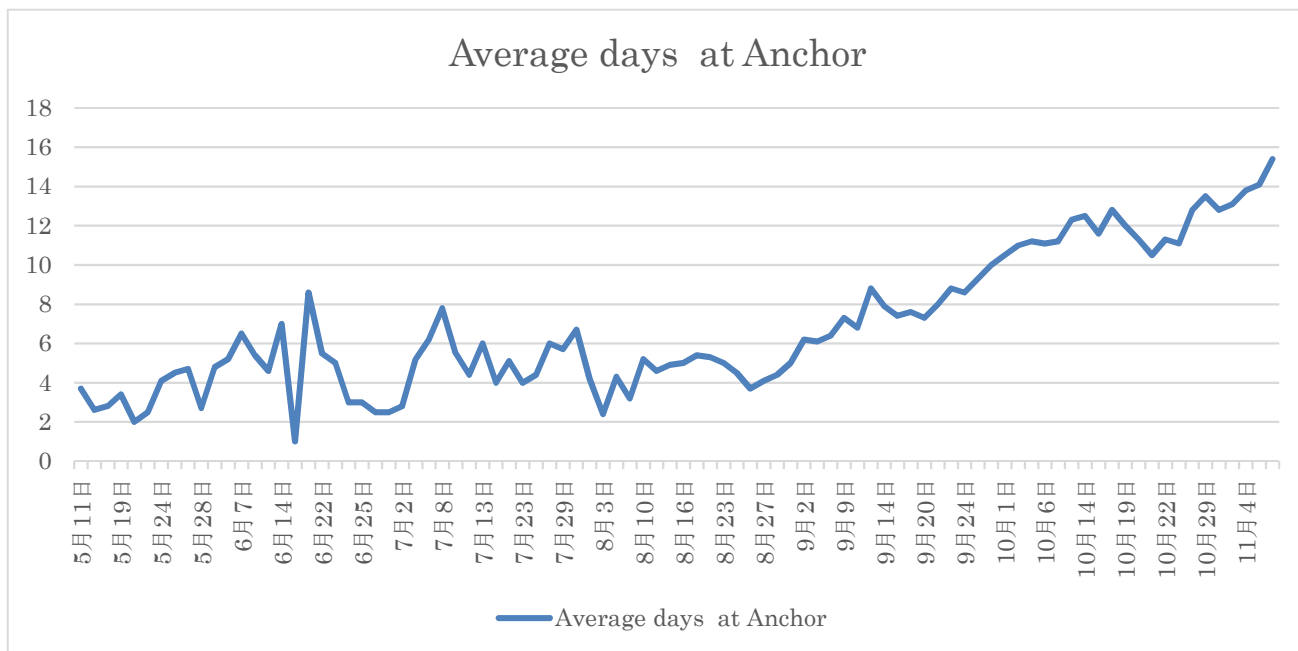


図3-1 LA 港コンテナ取扱量推移

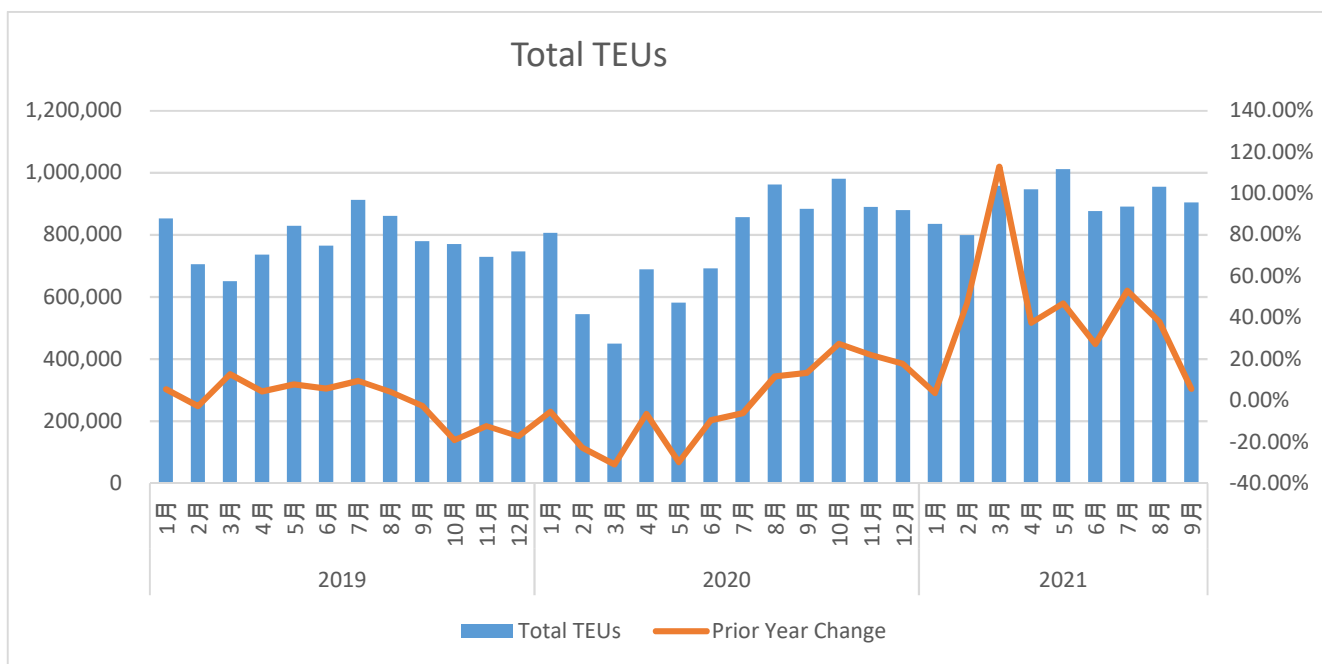
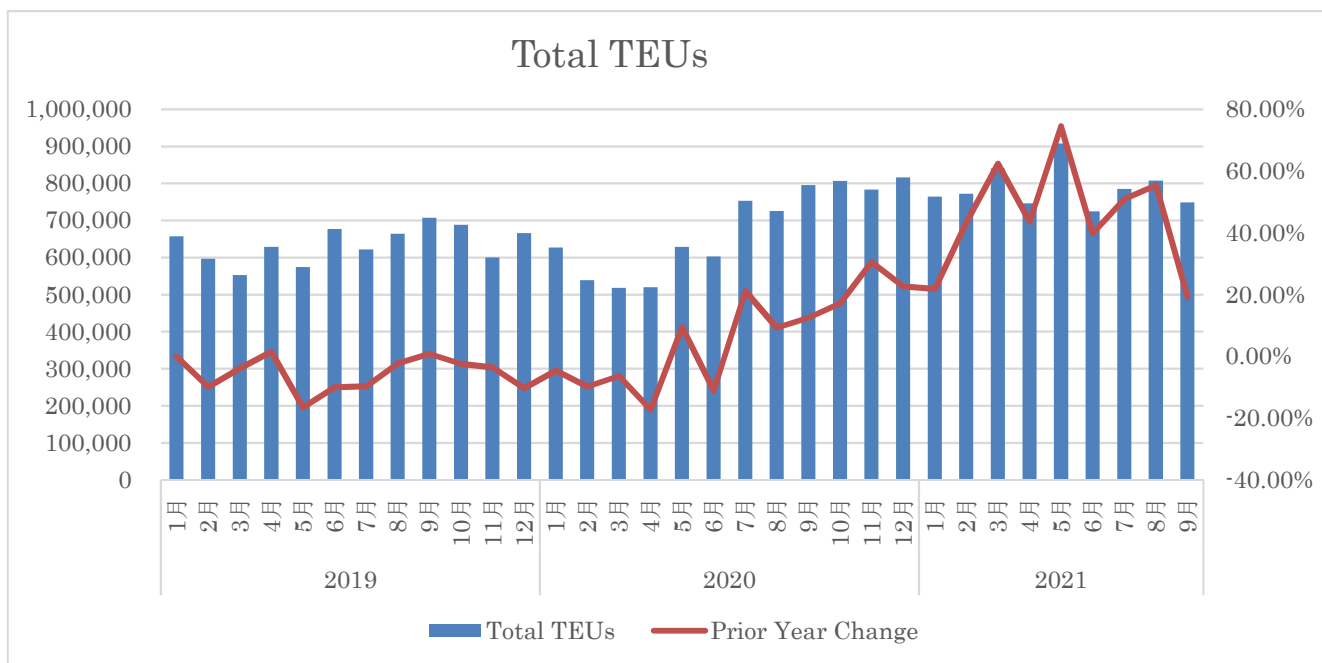


図3-2 LB 港コンテナ取扱量推移



●オークランド港

【コンテナ船の滞船状況】

- ・3月から15~22隻が沖待ちしている。ほとんどの船舶がLA/LB港に寄港した後にオークランド港に寄港。オークランド港で農産物やリサイクル材を積み込み（港湾関係者）。
- ・たとえば、5月4日のオークランド港のコンテナ船の状況は、5隻が着岸して荷役。9隻が錨地でアンカー。13隻が湾外で待機中（いわゆる沖待ちは22隻）
- ・その後、9月に入ってからほとんど沖待ちは発生しておらず、10月22日時点で0隻（オークランド港提供情報 図4-1参照）

【コンテナ貨物量】

- ・2020年オークランド港における2020年のコンテナ取扱数は図4-2の通り。
- ・オークランド港のコンテナ取扱数は2021年3月に急激に増加。3月のコンテナ取扱数（約24万TEUs）は単月での過去最高。その後、取扱数は前同月比で減少し9月は約14万TEU。オークランド港関係者は「混雑状況はしばらく収まりそうにない」との見立て。（港湾関係者）
- ・その後、4月~6月のコンテナ取扱量実績は、2019年、2020年の取扱実績を越えて推移。その後7月以降は、前年同月比で減少しているが、輸入貨物は増加傾向が継続している。（オークランド港提供情報 図4-2参照）

【コロナ感染症の荷役時間等への影響】

- ・オークランド港では荷役従事者に週3回（1回当たり50~70名）ワクチン接種を行っており、全員がワクチン接種を行うまで実施予定。（港湾関係者聞取）

【港湾当局の対応】

- ・昨年より多くの取扱量のため、運送業者向けにコンテナ蔵置用の土地を平常時より多く提供。更なるコンテナ蔵置用の土地確保に向けてターミナル運営会社と協議中（港湾関係者聞取）。
- ・大型船舶の荷役に対応できるのは現在3バースしかないが、北米で最大級のコンテナクレーンを3基導入中（クレーンの組立、試験を実施中）であり、既に供用開始。これにより大型船舶を扱えるコンテナ岸壁は概ね5バースになった。（報道情報・港湾関係者）
- ・10月19日、オークランド港管理者はプレスで、「オークランド港では8月以降混雑は解消している。さらに多くの貨物を取り扱えるキャパシティの余裕を有しており、他の場所で発生しているサプライチェーンの混雑緩和に寄与することができる」として、今夏以降にオークランド港を迂回してきた輸送サービスの回復を船社に対して促す状況となっている。（オークランド港発表のプレスを参照ください）

<https://www.portofoakland.com/press-releases/port-of-oakland-sees-no-backlog-on-docks-calls-for-cargo/>

【その他】

- ・ターミナルオペレーターと船会社は、荷送人（shippers）に対して、適切なタイミングで貨物を引き取ることを求めるペナルティが課している。（港湾関係者）
- ・荷主に対しては、カットオフ日や関連するペナルティを確実に把握するため、船会社と早めかつ頻繁に連絡を取るよう強く要請している。（港湾関係者）
- ・様々なサイズのコンテナが不足している。現在はリーファーコンテナの不足が顕著。（港湾関係者）
- ・6月末時点で、ワクチン接種完了者は、カリフォルニア州の全人口約3,947万人中、約2,445万人（州全人口の約62.0%）、ワクチンを一回接種した人は約267万人（同約6.8%）、併せて68.8%となっている。なお、オークランド港の属する地域は1回以上の接種を受けた人が82%となっている（報道情報等）。

図4-1 オークランド港 コンテナ船の沖待ちと着岸中の隻数

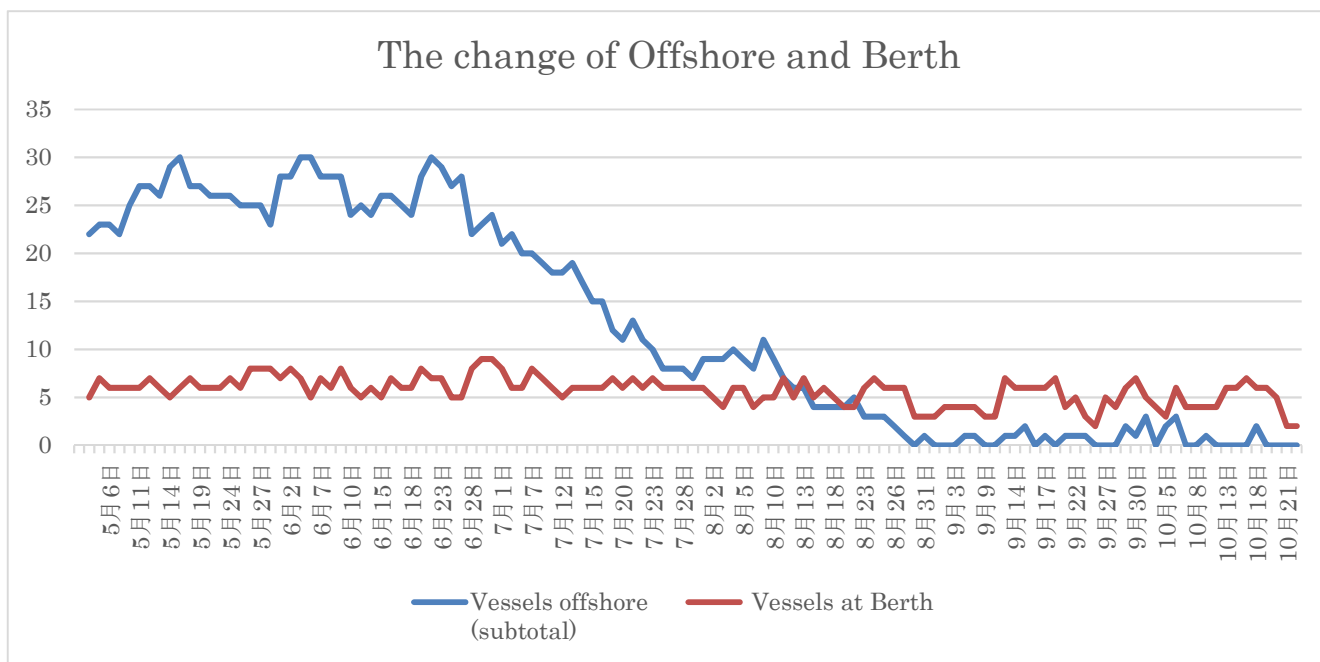


図4-2 オークランド港コンテナ取扱量推移

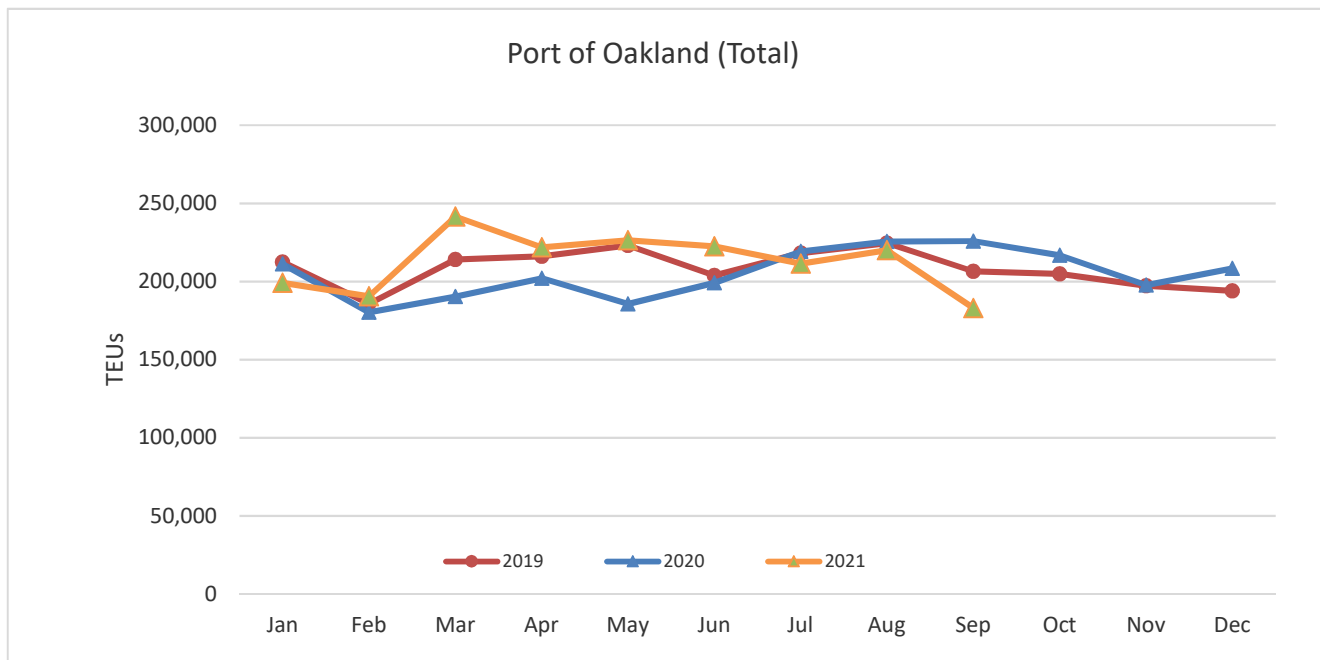
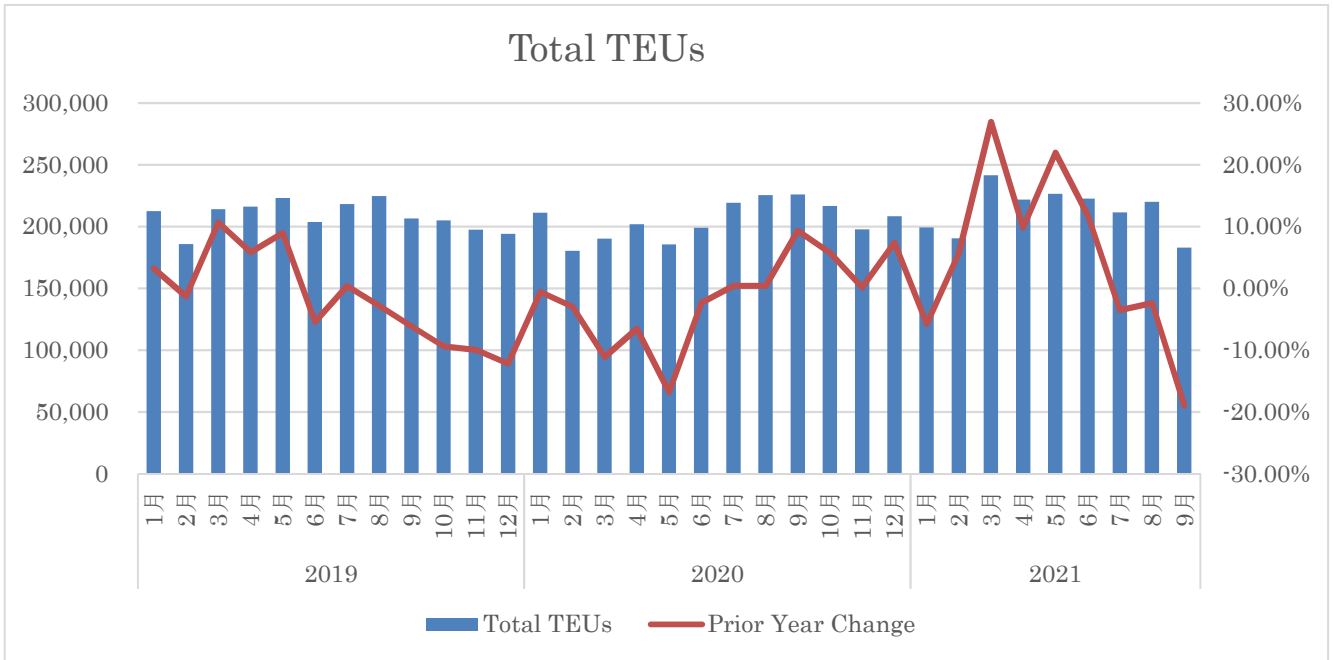


図4-3 オークランド港コンテナ取扱量推移



●釜山港

【コンテナ貨物の状況】

- ・ 輸入コンテナ貨物は2020年11月から微減傾向後に増加し2021年3月に約101.4万TEU/月（2020年同月比1.8%増）。その後前年同月を9月まで上回って推移。輸出コンテナ貨物は2020年6月頃から10月頃にかけて増加し、2020年10月約95.7万TEU/月（2019年同月比2.7%増）。その後、2021年3月以降は前年同月を9月まで上回って推移。（図5-1、5-2参照）
- ・ 6月29日、釜山港新港は、各ターミナル運営会社のヤード（蔵置場）は船積みを待つコンテナが蔵置され、普段3~4段程度の高さだったコンテナが5~6段の高さになり、この日基準で、新港ターミナルの積コンテナ蔵置場シェアは80~90%水準となった。（報道情報）
- ・ 6月29日、海洋水産部の発表によると、以下について言及
 - 新型コロナウイルスの影響により、昨年下半年から世界的な主要港湾の連鎖的な滞積の発生および船腹不足の現象が続いており、釜山港（新港）も普段に比べ高い蔵置率（蔵置場にコンテナが積まれている割合）を維持しているため、貨物処理が遅れており、輸出貨物の搬出が難しくなり、輸出荷主が困難を訴えている状況。
 - 海水部とBPAは釜山港を通じて輸出される貨物を臨時保管できる場所の提供を計画。その他臨時船の投入などについても言及。
- ・ 7月19日、海洋水産部は輸出貨物臨時保管場所拡大、臨時船などについて発表

（上記報道発表における、釜山港新港蔵置率推移）

（'19）68.8% → （'20）74.0% → （'21.1）78.6% → （'21.4）83.0% → （'21.5）82.1% → （'21.6）81.5% → （'21.7.1~'21.7.19）80.8%

（上記詳細は海洋水産部の発表（HP 中プレスリリース 6/29、7/19）を参照ください。（韓国語）

<https://www.mof.go.kr/>

・8月12日、海洋水産部は、船腹供給の追加拡大、港湾インセンティブ提供、釜山新港における輸出貨物保管場所の拡充について発表。

(詳細は、海洋水産部の発表を参照ください。(韓国語))

<https://www.mof.go.kr/>

・8月13日、釜山港湾公社(BPA、ナム・ギチャン社長)は、新港に続き北港にもコンテナ貨物を臨時保管できる施設を追加する。臨時保管施設は8月から来年上半期まで釜山港北港牛岩(ウム)埠頭の海洋産業クラスター(集積地)敷地の一部1万㎡を活用すると発表。

・9月1日、海洋水産部は、輸出物流量の増加に対応するため、釜山新港西コンテナ埠頭背後団地の一部(4万㎡, 1,400TEU, 9/8~)と北港牛岩(ウム)埠頭の一部(1万㎡, 1,900TEU, 9/10~)を追加供給※する計画。

(詳細は、細は海洋水産部の発表を参照ください。(韓国語))

<https://www.mof.go.kr/>

・9月2日、釜山新港3埠頭と4埠頭は、9月2日から輸出用コンテナの搬入を船舶入港5日前から3日前に短縮。新港の積コンテナ(貨物が積み込まれたコンテナ)蔵置場のシェアは90%から100%を前後。他方、北港埠頭もコンテナ搬入制限を船舶入港5日前に制限。運送会社関係者は「コンテナ保管料とシャトル費用など追加費用が40フィートのコンテナ当たり10万~20万ウォン発生。」とコメント。(報道情報)海洋水産部と釜山港湾公社が新港西コンテナ埠頭背後団地と北港牛岩(ウム)埠頭などに臨時の装置場を供給しているが、現状では非常に不足状態。

・10月11日、全世界的な物流量の急増で、新港内ターミナルの装置率は100%に迫る。海洋水産部と釜山港湾公社などはターミナル近くに臨時の装置場を設けたが、日没後は使用不可などの理由で大きな効果がない。蔵置率が高くなると、コンテナの入出港作業に多くの時間がかかり荷役作業の効率性が低下するため、コンテナ固定作業を行っているラッシング各社は、ターミナルの激しい生産性下落により、赤字幅は増大。ターミナルの荷役生産性が平均23個から15個以下に落ち、船舶が荷役作業を終えて出港する時間が少なくとも15-20時間、最大25-30時間も遅れている。(報道情報)

図5-1 釜山港輸入コンテナ取扱量推移

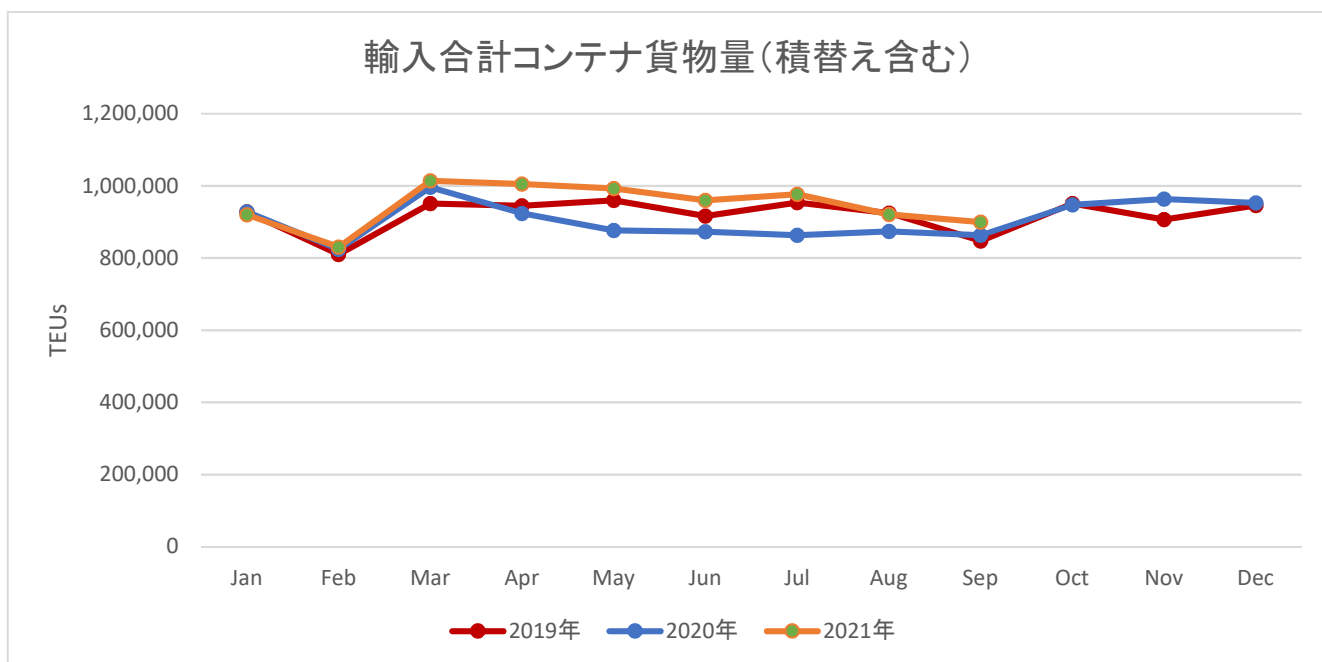
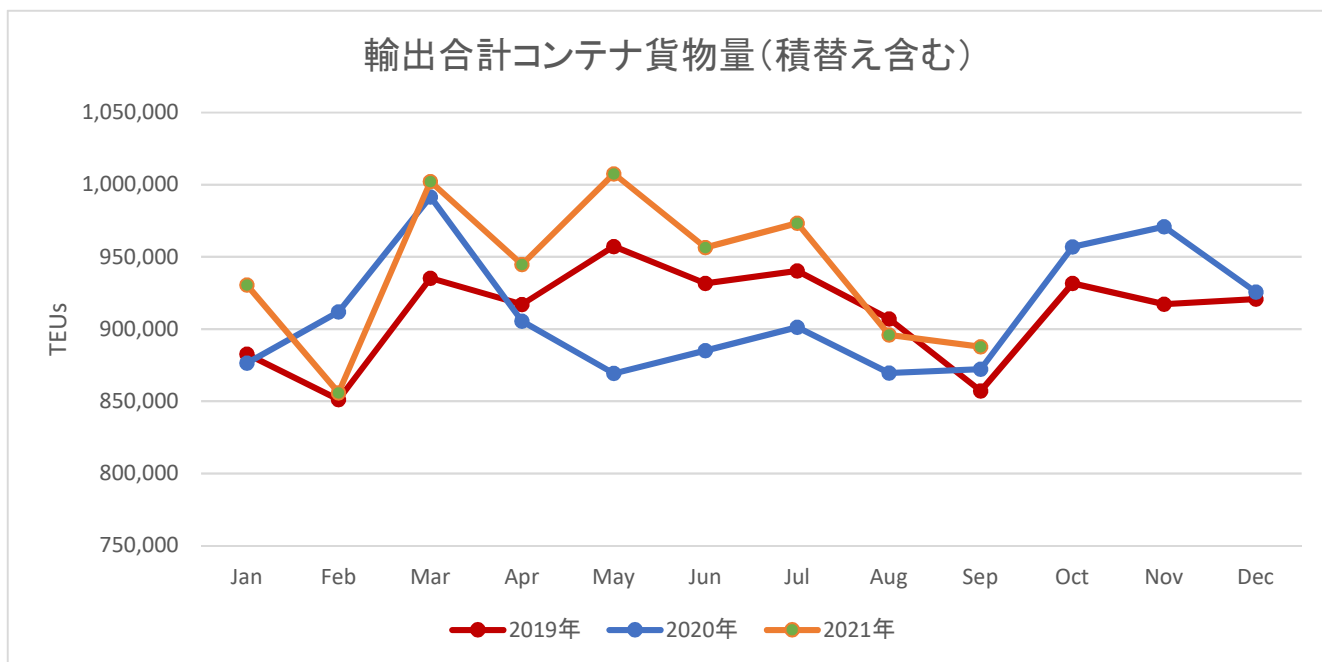


図5-2 釜山港輸出コンテナ取扱量推移



●塩田港

・5月21日に、塩田港の港湾労働者が新型コロナウイルスの感染が確認され、一時的なターミナルの閉鎖や作業効率の低下などが生じていた（報道情報等）

・6月24日、深圳市人民政府のHPには、盐田国际集装箱码头有限公司（いわゆる塩田港）が、24日から港湾エリアが全面操業を再開する発表をした旨の発表・報告。

（上記の詳細の発表は以下発表を参照ください。（中国語））

http://www.sz.gov.cn/cn/ydmh/zwdt/content/post_8898111.html

<http://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/xwfyw/wqhg/20210624/>

・また、塩田港のコンテナターミナル（Yantian International Containerterminal）のHPにおいても同様の報告がされております。

●シンガポール港

【コンテナ船の寄港状況】

・シンガポール港におけるコンテナ船の寄港状況は、2021年1月頃から9月までは、前年同月と比較して減少傾向（シンガポール港統計情報図6-1）

【コンテナ取扱量】

・シンガポール港におけるコンテナ船取扱量は、2021年1月頃から8月までは前年を上回る取扱量の傾向。9月は前年同月比で減少。

※なお、シンガポール港のコンテナ船やコンテナ貨物量の状況などは下記で随時更新されていきますので参照ください。

<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/port-statistics>

【その他】

・6月21日、運輸省のチー・ホンタット上級国務大臣のスピーチを以下発表

2020年のシンガポールにおけるコンテナの処理能力（throughput）は0.9%低下したが、今年に入ってから取扱量は、2019年同時期に比べ約4%増加し、コロナ禍以前に回復している。

また、新型コロナウイルス感染症やスエズ運河の事故がシンガポール港の貨物取扱量に大きな影響は与えなかった

・詳細は以下を参照ください。

[https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/remarks-by-senior-minister-of-state-for-transport-mr-chee-hong-tat-at-the-virtual-launch-of-the-smart-port-challenge-\(spc\)-2021](https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/remarks-by-senior-minister-of-state-for-transport-mr-chee-hong-tat-at-the-virtual-launch-of-the-smart-port-challenge-(spc)-2021)

・10月20日、運輸省のチー・ホンタット上級国務大臣は、シンガポール港開発中のTuas港区でまだ未完成ターミナルであるが、ヤード2,000TEU分をコンテナ蔵置所として利用しており、世界的なサプライチェーンに係る負担を軽減している旨を説明。（報道情報）

図6-1 シンガポール港 コンテナ船寄港数

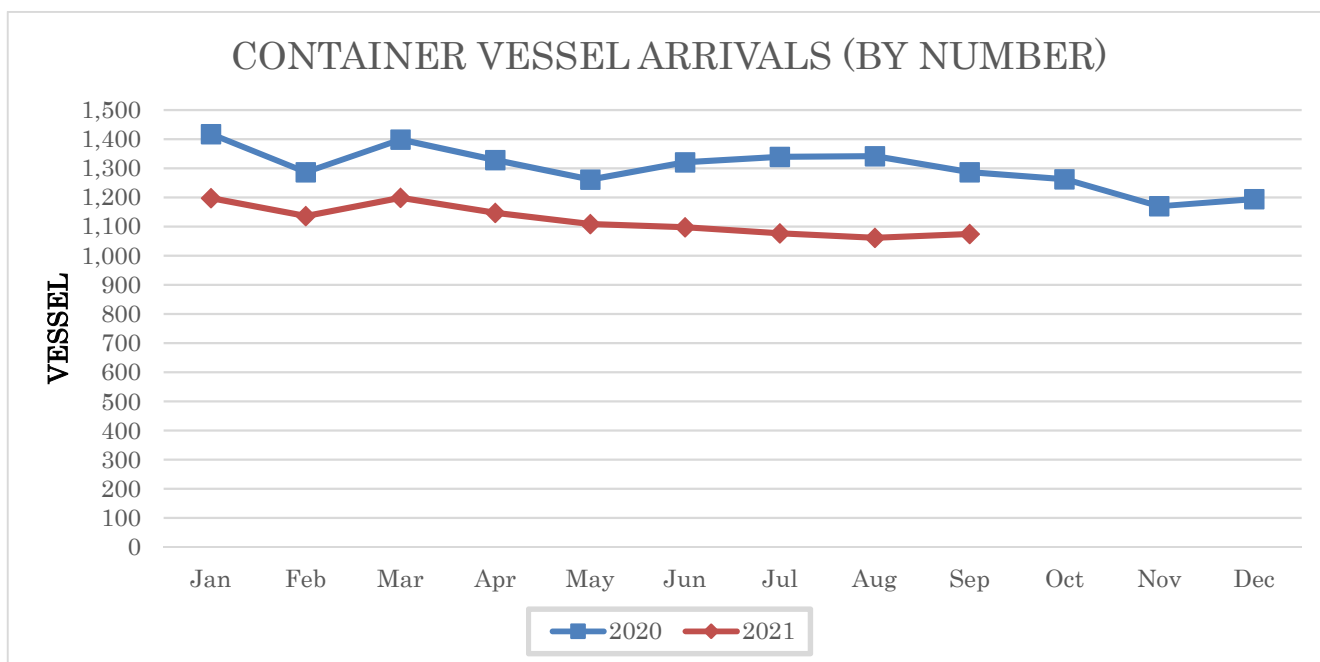


図6-2 シンガポール港 コンテナ取扱量推移

