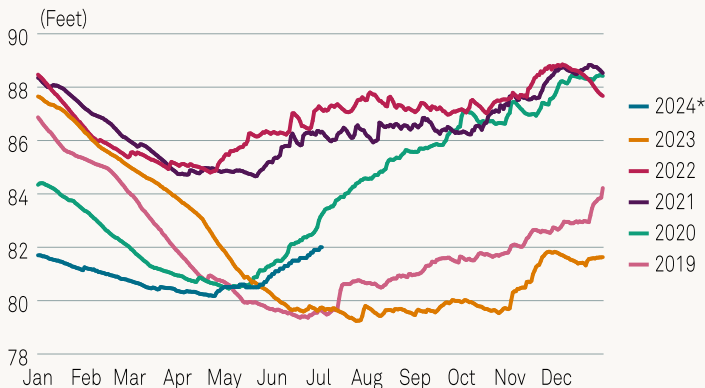


弊社代表取締役 神谷が実際にパナマ運河を見学して参りました!

## パナマ運河の現在の状況

### Gatun Lake water levels trend back towards historical norms



\*projected levels from May 3, 2024.  
Source: Panama Canal Authority

パナマ運河庁(ACP)は7月8日(現地時間)に、ネオパナマックス閘門とパナマックス閘門の利用可能な通航枠を35回に増やすと発表しました。例年であれば、1日38回程度となりますので、パナマ運河の水位低下問題が緩和されることが期待されています。左記グラフはパナマ運河に隣接するガトゥン湖の水位を示しております。2024年5月を機に水位が回復してきております。

情熱羅針盤



## 北米東海岸労使交渉について

これまでの流れと今後の影響についてお伝えします。



### 01 概要

米東海岸からメキシコ湾岸に至る港湾労働者約8万5000人を代表する国際港湾労働者協会(ILA)と、同地域の36港のターミナル運営者を代表する米国海洋連合(USMX)との労使交渉は、2018年に6年間の期間とする基本労働協約が締結された。そして2024年9月末に期限を迎える。

### 02 論点

世界の港湾労使で「コンテナターミナルの荷役自動化」が争点。港湾における自動化(デジタル化)は、一部の機能が自動化されることになり、ターミナル全体のオペレーションをより効率的に運営・管理できるようになるほか、遠隔操作の活用を拡大することも可能になる。しかし、ILAはターミナル自動化に断固反対する強硬な姿勢をとって、「自動化は生産性を向上させるものではなく、労働者の生命と生活を破壊するものであり、私たちはILWUとともに徹底的に戦う」という構えを見せている。

### 03 現状

ILAは6月10日に今年9月末で期限切れとなる6年間の労働協約改定を巡る労使交渉の一時停止を発表した。さらに、Mobile港での自動化ゲートの導入が現行協約を無視したものとILAが反発しており、現在交渉が中断されている。ILA会長は期限切れとなる9月30日まで労使交渉を再開するつもりはないと表明している。

### 今後の影響

- ・ 米国東海岸の荷役の遅延や滞船、ターミナルの滞貨が悪化。
- ・ コンテナ船のスペース不足がさらに激化。
- ・ 代替策として西海岸経由の貨物が多くなり、西海岸もスペース不足が悪化。

8月下旬以降に日本から北米東岸向けに出荷する貨物の東岸到着は10月以降であり、期限切れの9/30以降にすぐにストライキ・ロックアウトに入ったら、これらの貨物は東岸で降ろされない可能性がある。このリスクを回避するオプションとして、北米西岸経由ルートでの輸送があり、一部荷主がすでに対応を始めている。

ジャパントラストのアメリカ現地法人GreatLuckは西岸に自社倉庫を構えており、保管や積み替えにも対応できます!

リスク回避のオプションプランについては担当営業もしくは下記アドレスまでご相談ください。

hp@jpnttrust.co.jp