

輸入粗飼料の情勢

全酪連
購買生産指導部
購買推進課

北米コンテナ船情勢

全米最大のコンテナ取扱数量を誇るロサンゼルス港及びロングビーチ港における沖合でのコンテナ本船の滞船は100隻を超えており、先月の期首よりも状況は悪化しています。この混雑の影響で船社によっては滞船を避けスケジュール調整を図るため、ロサンゼルス・ロングビーチ港の抜港を不定期に実施していましたが、1月から当面の間、日本向けの直行便は毎週の運航から隔週に変更される見込みです。この影響で運航する1つの本船に対する需要が強くなり船腹の確保が今まで以上に難しくなることが危惧されています。

加えてロサンゼルス・ロングビーチ港ではターミナルへのコンテナ搬出入を待つトラックの混雑も悪化しています。乾牧草を積載したコンテナをターミナルに返却するために6時間以上も待機することが恒常化しています。また本船スケジュールも乱れていることから、各本船の寄港の際に定められるターミナルへのコンテナ搬入期日が直前に前倒しされることも増えており、各輸出業者において直前でのトラック手配が間に合わず次船に遅延するオーダーが増えています。このことから最近ではスケジュール通りに日本に到着するオーダーの方が少なくなっており、1-2か月の遅延は珍しくない状況となっています。

日本向けにアルファルファ、チモシーが多く輸出されているPNW 航路でも状況は悪化しています。冬季を迎えPNW 航路において寄港する米国のシアトル・タコマ港とカナダのバンクーバー港では強風や降雪の影響でターミナルが閉鎖する日が増えていきます。加えて、本船の荷役作業の効率が低下しているため、これらの港でも沖合での滞船が増加しています。この影響で、平時はタコマ港寄港から東京港到着まで20日程度要していた所要日数は直近では40日程度となっています。

北米の各港で船腹が逼迫していることから、船社によっては1月に北米発日本向けの輸出貨物に対するGRI（海上運賃一斉値上げ）を実施しており、輸入乾牧草のコストを押し上げています。

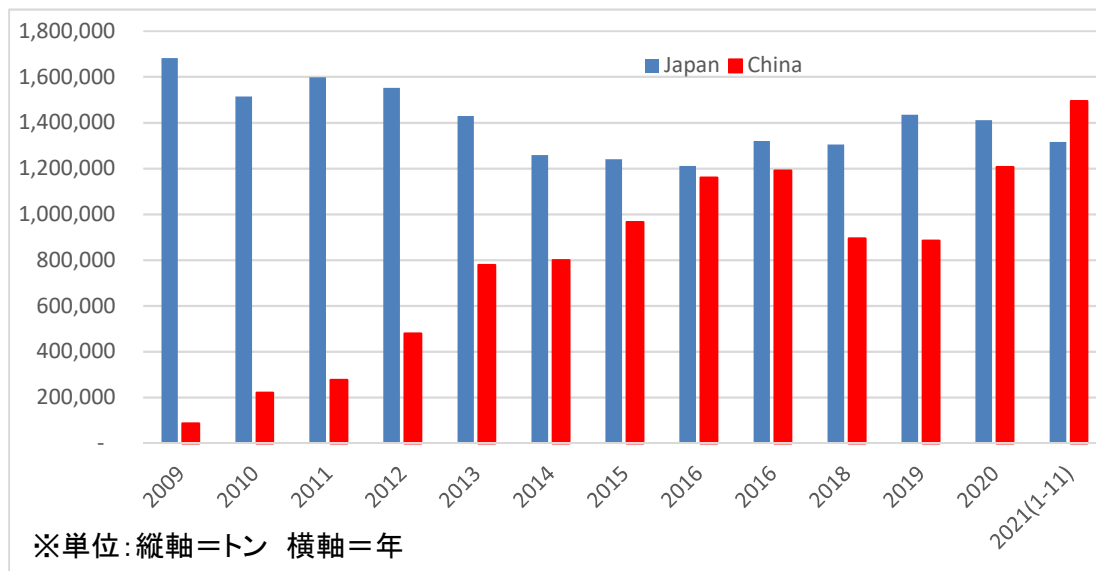
ビートパルプ

【米国】

主産地である中西部では各製糖工場で順調にビートパルプが生産されています。21-22年産は生育期の天候に恵まれたため原料であるビートの生産状況は良好で例年以上の発生量となっています。保管面でも現在の寒冷な天候が原料の品質劣化防止に寄与しており、最終的なビートパルプの生産量は前年を上回る見込みです。一方でビートパルプに対する国内外からの需要は堅調で、追加の供給余力はない状況です。

アルファルファ

1月6日に米国農務省（USDA）から発表された輸出統計によると、アルファルファを中心とする中国への乾牧草の輸出量は21年1月－11月で149万トンとなっています。これに対し日本向けは131万トンとなっており、21年は歴史上はじめて米国から中国への輸出数量が日本向けを上回ることが確実視されています。好調な乳価と経済の発展に伴い伸長する乳製品の消費量から一昨年20年の中国での生乳生産量は3,400万トン（米国農務省発表のレポートより）となっており、生産の拡大とともに米国産乾牧草の需要は年々増加を続けています。



（日本、中国向け米国産乾牧草の輸出量推移（21年は1－11月まで）出典：USDA）

ワシントン州

産地相場は中国及び内需の引き合いから引き続き堅調に推移しています。産地では昨年末から年始にかけて、断続的な降雪に見舞われています。輸出業者の工場が多く立地しているエレンズバーグからシアトル港及びタコマ港をつなぐ幹線道路（通称：I-90）が降雪により数日間閉鎖されたため、乾牧草を積載したコンテナ輸送が滞り出荷に遅延が発生しています。各輸出業者は船腹確保に加え国内輸送にも苦慮している状況です。



（降雪により通行止めとなるI-90 出典：WSDOT）

米国産チモシー

21年産は早魃の影響で収量が減少したため、生産量が例年に比べ大幅に減少しました。このため、輸出業者は満足に買付できず供給量が限られることから、各顧客に対しグレードによって出荷制限を設ける動きも出ています。

スーダングラス

21年産は作付面積の減少に加え、夏場の降雨の影響を受け生産量が例年に比べて減少しています。この結果、各輸出業者は満足に数量を確保できず、余剰在庫はない状況です。

各輸出業者、船腹の確保及び頻繁に変更となるコンテナ本船のスケジュール対応に苦慮しており、出荷遅延が増加しています。加えて各輸出業者が位置するカルフォルニア南部インペリアルバレーではオミクロン株の感染が拡大しており、トラックや工場作業員が不足しているため、今後の出荷状況への影響に注視が必要です。

クレーングラス（クレーンは全酪連の登録商標です）

21年産は主産地インペリアルバレーの作付面積は年間を通じておよそ19,500エーカーで維持され、4月から10月にかけて収穫されました。夏場に断続的な降雨があったものの、6番刈まで収穫されたことで、降雨被害のリスクが分散できたため、総生産量は例年の日本の需要を満たすことができると見込まれています。産地相場は比較的安定的に推移していましたが、最近では他草種の逼迫感から、クレーングラスへの引き合いが強くなっており、上昇基調にあります。今後の出荷状況についてはスーダンと同様に注視が必要です。

バミューダ

主産地であるインペリアルバレーでは、冬季に栽培されるウィンターバミューダが収穫されました。当初、国内外からの需要の強さから、種子とストローの収穫が予定されていましたが、収穫期に暴風雨や気温の急激な変化があったことから、多くの生産者が種子の生産を断念しバミューダハイへ生産を移行しています。なお通常冬場に栽培されるバミューダハイは色目が悪く収量も少ないため、主に内需向けに販売されています。

ストロー類

オレゴン産ライグラスストロー及びフェスキューストローは、日本や韓国からの引き合いが強いものの、産地では余剰在庫はない状況です。主要港であるポートランド港は慢性的な空コンテナ不足に直面している上、PNW発のコンテナ本船減便の影響で、各輸出業者は満足に出荷できていない状況が続いています。

カナダ産チモシー

21年産は収穫期に早魃に見舞われたことから、生産量は例年以下となりました。加えて、国内外からの需要は強く、現地在庫は上級品・低級品全て成約済みとなっています。

昨年11月に発生したブリティッシュコロンビア州での水害によりバンクーバー港

への貨車が寸断され、一時出荷が滞りましたが、12月中旬より運航を再開しています。

豪州産オーツハイ・豪州産ストロー

21年産の収穫が全豪的に終了しています。21年産は収穫期が低温であったため乾燥に例年以上に時間を要したことに加え、降雨量が多かったことから、上級品の発生が限定的となっており、輸出業者によっては各顧客に対して上級品の出荷制限を設ける動きが出ています。

ストローは例年に比べ生育が遅れており、例年12月頃から始まる収穫作業が1か月程度遅れて開始されています。

豪州海運情勢について

豪州航路についても、引き続き大幅なスケジュールの遅延が発生しています。現在豪州発のコンテナ本船において、日本向けの直行便が運休となっているため、すべての輸出コンテナはマレーシア、シンガポール、中国、韓国などの積替港を経由し日本に輸入されています。積替港でも港湾の混雑は深刻で豪州から出港後、積替地で長期の足止めを食らうケースが多く、2-3か月程度のスケジュール遅延が増加しています。加えてマレーシアでは昨年12月17日から断続的に大雨があり、首都圏を中心に洪水が発生し、港湾の操業も停止され、混雑を助長しています。マレーシア発のフィーダー船の輸送能力も限られていることから、日本向けに滞留するコンテナを解消するために、一部の船社では西豪州、南豪州港発神戸向けの運航を一時見合わせることを発表しています。

以上