

広島港レポート（その 18）

2021 年 8 月 24 日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

第 5 波の新型コロナの影響下、自粛を余儀なくされているうえに全国各地で梅雨のような豪雨、長雨が続き、地域によっては避難、土砂災害で被災など不自由な生活を余儀なくされている方々にはお見舞い申し上げます。先日のニュースで「政府は何をやってるんだ。漫然と現在の緊急事態宣言・まん延防止策の延長、拡大でうんざりしている。超法規的なロックダウンも視野に入れ国民が納得できるような論議、説明をやるべき。」と無責任な解説者のコメント。後日「不備だ。」「こんなこと予想できなかつたのか。」と批判するのが仕事とはいえ・・・。

前回はほどほどにして、筆者にここ一週間届いているメール、業界紙で「うんざり」するほど取り上げられている海上輸送の現状と先月のレポートで触れた物流不動産ディベロッパーの動向について触れたいと思います。

1. 海上輸送

北米航路：西海岸でのコンテナ船の沖待ちは多少緩和したようですが、それでもまだ 20 隻以上の待ち。鉄道ターミナルの人手不足から港で荷卸し後米国各地に輸送されるコンテナは滞貨が 20 日以上となり保管場所にも難渋しているとのこと。滞船、スペース不足、コンテナ不足からくる海上運賃は高止まりのまま。船会社は内陸地での引き受けを見合わせる、NVOCC 業者は輸送日数が計算できない鉄道からトレーラー輸送に切り替える、混雑する Long Beach 港、Los Angeles 港を避け北の Vancouver 港、Tacoma 港寄港便に切り替えたり、東海岸揚げのルートに切り替える提案をしたりと工夫し、計算できる輸送モードに切り替える提案をしていますが、根本的な解決にはほど遠いようです。

中国の港湾：北米向けに約 100 万 TEU の貨物を供給する中国も新型コロナには勝てない。5 月に起きた華南の塩田港で働く人達が感染でターミナルの一部がクローズ。寧波港で今月発生とコンテナターミナルは混乱続き。

釜山港：アジアのハブの位置づけである釜山港ではスケジュール通りに母船が来ないためコンテナを 6 段積しても収容ができない飽和状態となり、釜山港湾公社がコンテナの仮保管場所を急遽整備し、解決にあたっている模様。

東南アジア地域：アジア域内を運航のベースとしている Regional Carrier によれば一時のようなスペース不足は幾分解消されたものの、やはり新型コロナの感染者増で東南アジア各港の荷役作業の遅れ、滞船によるスペース不足、コンテナの不足が発生、海上運賃も高いレベルを維持せざるを得ない模様です。

総括するとこの世界的なコンテナ不足、スペース不足、高止まり運賃が解消される時期は来年の春になるのではという見方をしているとのこと。

2. 物流不動産

倉庫がないといわれていた広島港にはうれしいニュースが届いている。広島港至近の沿岸部に G 社が延床面積 50,000M2 の大型物流施設を 2022 年 1 月から着工、1 年後の 2023 年 1 月に竣工という。記事によれば先のレポートで触れたように倉庫で働く人の確保ができるロケーションの選択、かつ快適な職場環境を売りにコンシェルジーサービスのパートナー企業と連携したサービスを提供すること。総合不動産サービス大手企業のレポートによれば、今年の第 1 四半期の空室率は関東で 0.9%、関西で 1 %と低レベルとほとんど空倉庫がない状態。「EC 市場の拡大、3PL 市場の成長が物流不動産業の需要の多さに繋がっている。」「2021 年度中に関東、関西ではそれぞれ 200 万 M2、100 万 M2 の新規不動産開発が予定されているが既にテナントは 90% 決まっている。」

一方で忘れてならないのはこのような大型物流施設でなく中小型の倉庫ニーズに対応するマッチングサービスがポピュラーとなっている点です。「大型の投資はできない。」「そんな広いスペースは必要ない。」「長期契約を結べない。」というテナントのニーズに対応するのがこのマッチングサービス。もともと空いている庫腹なので借庫料金もリーズナブルだという。そんなサービスが広まっているのはなぜか? IT の環境が整ったというのもあるが、筆者は物流 2024 年問題を視野にいれた暫定的な動きと見ている。在庫を持ち販売を行う卸、小売り企業などは今まで通りの物流拠点では定時配送ができなくなる(できても大幅な輸送費増に繋がる)ことを理解し、在庫の持ち方、拠点間輸送の最小化を検討し拠点の分散化を視野に入れ始めている。一方で既存の商売をベースに 2024 年以降の集配車両の基地、荷さばき施設をどこに持つか、輸送ルートは、協業先の見直しなどを余儀なくされているトラック業者の動きもこのブームの共演者だと思う。

当社では広島港国際コンテナターミナル(出島)の新バース整備、港湾整備計画に基づき、港頭地区のふ頭用地及び物流用地の活用について、東南アジア直航航路の就航を念頭に戦略港湾である阪神港とを内航船で結ぶ結束点としての広島港を HUB とする構想を具現化すべく関係団体、行政及び地元港運業者と意見交換を重ねたいと考えております。

3. 7 月のコンテナ取扱実績

国際コンテナターミナル(出島)は 12,448TEU、海田コンテナターミナルは 10,457TEU の合計 22,905TEU となりました。(過去最高の 2019 年の同月比 出島 4.8% 減、海田 21.4% 減) 先月のレポートで出島コンテナターミナルは 2019 年比 10% 減から減少幅が小さくなり、2 万 TEU 越えの予想通りでした。

8 月の出島コンテナターミナルは 2019 年とほぼ同等の取扱量、海田コンテナターミナルは、新型コロナ拡大による東南アジア諸国のロックダウンなどのマイナス要素から 7 月同様 20% 減で暫時推移すると予想しています。



(広島国際コンテナターミナルの3基のガントリークレーンは今日もフル稼働)



(海田コンテナターミナルには内航船が着岸、荷役中)