

先月、「2030 中国自動車強国への戦略」という本を読みました。安価な人件費で（といっても随分高くなったが）組立てを工業として大量に作る世界の工場中国。まだまだ安かろう悪かろうの評価は払拭されていない中、人の命を預かって走る車、自動車業界でどう強国となろうとしているのか興味深いところでした。結論を言うと、BAT（バイドゥ、アリババ、テンセント）の先行した IT 関連と地元自動車メーカーと BYD（携帯電話用バッテリーで先鞭をつけた比亞迪股份有限公司）等が生産の電気自動車に対して、中国政府が法律を変更、中国メーカーに厚い助成制度をすることで、欧米日本の自動車メーカーの参入を制限し、参入するのであれば中国企業との協業、という中国らしい施策です。

2016年にパリのモーターショーでダイムラーのCEOが発言した「CASE」がこれからの自動車業界であります。（CASE: Connected(つながる)、Autonomous（自動化）、Shared/Service、(分け合う、サービス) Electric（電気化）の略）

この動きが物流（特に国際物流）に、広島港にどんな影響を与えるのか、この本で考えさせられました。従来型のガソリン（ディーゼル）を燃料にエンジンを動かすのが一部或いは全部電気（モーター）に代わるということです。エンジンはモーターに代わり、ガソリンタンクはバッテリーに、空気を吸気、ろ過するためのエアフィルター、排気ガスが出なくなるのでマフラーが、エンジンを冷やすためのラジエーターなど比較的大きな部品が不要、小さなものに変化するのは。物流そのものは発生するが、物量に変化する。つまり、従来のような Knock Down(KD)部品の海外工場への大量の供給は不要、港での取扱量はなくなる、減少するのです。



地元 MAZDA はロータリーエンジンで他のメーカーと大きな差別化を図っており、“Zoom Zoom”という同社のコマーシャル通り今後もエンジンにはこだわるとは思われますが、世界の電気化の波には逆らえず PHV（プラグインハイブリッド）から完全電気自動車への移行も余儀なくされるのではと想像します。

また、MAZDA のみならず、南アジアの自動車販売台数は落ち込んでいます。理由は非常にシンプル。タイにその傾向がはっきりしています。アジアのデトロイトと呼ばれるタイは自動車産業が盛んなのはご存知の通りです。この業界を盛り上げるには、製造だけでなく販売

が必要、政府が打った手は自動車ローン。安価な金利で中間所得層、若者にローンを組んでもらって車の販売台数を上げたのです。売れるからつくる。作るから売れる。ところが、ローンの支払いが滞るとい現象がおきたため(*)、政府は金利を上げる引き締め策にでました。とたんに右肩上がりの販売にブレーキがかかった。売れないので製造の台数は減らさざるを得ない。物量が減るのです。

広島港の取扱品目の中心が自動車関連貨物にあるという事実から、これは看過できない問題です。

(*)暖かい国の国民性だから仕方ない??筆者の偏見かも)

どうするか?狙いを他の政令都市との比較で少ないカテゴリー、でも消費量が多い日用雑貨、家庭用品に絞ります。前回お話ししたように「ストロー現象」が起きていますが、運転手不足から中四国地区の住民の日用雑貨、家庭用品をトラック以外の手段で運ぶことを考えなければなりません。2018年夏に西日本豪雨災害で被災したのは中国地区。高速道路、トラック輸送に頼っていた物流はそのインフラが使えなくなり、住民は非常な苦労を余儀なくされました。そうすると販売会社、卸売業、メーカーは、BCPの観点から、トラックがダメなら「JRか内航船」の選択となります。前者(JR)では、海上コンテナを安全に輸送するにはトンネルの高さが低くぶつかるなどの理由から不能です。これを利用するには専用コンテナ(5トンコンテナ)への積み替えと手間=費用が高み、通常600km以上の長距離の輸送でないと運賃面でトラック輸送より割高となると試算されています。となると選択肢は後者の内航船のみ。広島港には阪神港との間に毎日1~2隻の内航船が寄港し自動車部品他の貨物を輸送している便利なサービスがある。これが使えそうです。

簡単に振替えができるのなら、トラックとの併用がどんどん進んでいるはずなのに、トラック輸送ほどポピュラーではない。なぜか、今回はそのメリット、デメリットを上げていきたいと思います。

キーワードは、リードタイム、卸売業、物流倉庫