

広島港レポート（緊急レポート）

2020 年 4 月 17 日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

西日本の物流に関わるインフラについての国交省主催の産学官民による研究会が新型コロナウイルス流行防止のため延期となりました。事前資料から戦略港湾と広島港他周辺港の方向付けが垣間見られるので、今回は前回レポートと少し外れて緊急レポートといたします。なぜなら、当社が意図していた、内航船を利用した「広島港ハブ」について明記されているからです。実現のため改めて港湾整備、内外航船社サービスといった集荷・創貨活動と同期化させて進めていくことについてご案内したいと思います。

「広島港ハブ」はどういう内容か？ひと言でいうと、瀬戸内海の港を利用している貨物を大きく3つに分ける。①国に戦略港湾に指定されている阪神港に、基幹航路である欧州、米州発着の貨物を集約（集貨）しよう②韓国、中国といった東アジア発着貨物はそれぞれの港に寄港している外航船サービスを利用して直接取扱い③それ以外の貨物（南アジア発着）は広島港に集約し、広島を結末点として考えよう、というものです。昨年実施されたコンテナ貨物流動調査や米国のデータ処理会社の国別米国発着貨物の実績によれば、各地方港発着の貨物は、直接寄港している韓国（釜山港）、中国（上海港）で積替えるという選択肢をとっているものが多く、無視できない量となっています。この海外の港で積替えされている地方港発着の貨物量を減らし、海外のライバル港（ライバルと呼ぶには取扱数量で甚だ大きな差が生じているが）に対抗していこうというのが戦略であり、具体的な戦術として「広島港ハブ」の位置づけとなります。

この構想が出てくる背景には、前回の広島港レポートで触れた日用品、生活雑貨の取扱いが広島とその他の人口 100 万都市を背後に持つ港と比較して少ないということに、隠れた実現の可能性大という理由があります。

港	数量(雑工業品) 単位(千トン)	背後都市	人口 単位(百万人)	コンテナ取扱数量 単位(千 TEU)
大阪港	581	大阪市	2.7	2,410
神戸港	239	神戸市	1.5	2,940
博多港	181	福岡市	1.6	1,000
広島港	31	広島市	1.2	280

（備考）雑工業品：玩具、衣服、文具、家具、その他日用品

（出典）輸出入コンテナ貨物流動調査 2019 年

（備考）雑工業品取扱トン数

徳山港 27 千トン 福山港 30 千トン 三島川之江港 6 千トン 北九州港 60 千トン

京浜港 1,200 千トン 名古屋港 448 千トン

(考察) 赤字 3 つの比較で人口はほぼ同じ。雑工業品の取扱数量は対広島港で
博多港 6 倍、神戸港で 7.7 倍 (同様にコンテナ取扱数量は 3.5 倍、10 倍) と
大きな差があり、「ストロー現象」が起きていることを示している。

先日、安部総理大臣が緊急事態宣言を行った際、冒頭に医療関係者、物流関係者に敬意を表する発言がありました。物流は国民、地域住民の生活の根幹を支える縁の下の力持ちです。このことを念頭に「広島港ハブ」を具現化する必要性和、どう対応するべきか？を考えていく必要があります。トラック輸送一本やりになっている国内の物流事情、そのトラック運転手が不足している、中国地区では一昨年の西日本豪雨で高速道路、JR が長期に渡り遮断された、といった事実を考慮すると、狙いとする身近な日用品、生活雑貨が近い将来、中国四国地区には最悪のケースとしてモノが店頭には並ばないということになりかねません。この最悪のケースを避けるための広島港ハブ。国の戦略港湾政策、国内の物流事情、物流業界の動きなどを踏まえ、足となる内航船、原産地の南アジア・中国とをダイレクトで結ぶ外航船の誘致、未整備の広島の港湾・物流施設の課題にどのように取り組んでいくのかについて触れていきたいと思います。

輸送モード — 「ハブ」というからにはスポークになる輸送の足

①内航船サービス

広島港と阪神港の間で毎日内航船が運航されています。しかし、輸送能力には限界があるため、複数の内航船サービスとする必要があります。一方、北九州港/博多港とは定期内航船航路がありません。これは是非に必用です。また、瀬戸内海各港と広島港を結ぶ内航船シャトル便というのがスポークにあたります。

②外航船サービス

China+One はもう使い古された言葉の通り、日用品、生活雑貨の生産地は南アジアへ一部シフトしています。したがって輸入品を 2 次輸送、3 次輸送せずに南アジアからダイレクトに広島港に寄港する便が必要です。逆に広島からの輸出はシェアの高い自動車部品があり、外航船会社にとっては往復の貨物が担保されることになります。

一方で、5 年おきに実施される「コンテナ貨物流動調査」が 2018 年々秋に行われ、結果が公表されています。その分析結果を見ると、中国を発着とする物流において広島港 (週 6 回の中国発着便があるにもかかわらず) はもちろん、瀬戸内海の各港利用が避けられ、阪神港、北九州港を利用されていることがわかります。なぜでしょうか？理由は船足の問題です。輸入者は一定量の在庫を持ちながら国内市場に販売を行います、不必要に在庫を持ちたくない、生産遅れで急ぎ市場に投入したい、季節品で短期の仕入れ・販売が必要、想定外の好調な販売などの理由から短納期で仕入を行います。販売の機会を逸してしまつては本末転倒ということで、早く到着する阪神港や北九州港を利用し比較的割高なトラックで販売地域へ輸送せざるを得ないのです。広島港に上海をはじめとする中国各港から 1~2 日で到着する船便を付け加える必要があるのにはこんな背景があります。

港湾の整備

①新しいバース

南アジアと広島をダイレクトに結ぶ船便、中国とを短い船足で運航する船便、阪神港、北九州港、瀬戸内海各地を結ぶ内航船のそれぞれが着岸するための新しい岸壁は必須事項です。

②物流用地の具体的な活用方法


取扱量を増やすターゲットが日用品、生活雑貨ならば、店舗納入までの流通加工（袋詰め、ラベル貼り、タグの取付、店舗ごとの仕分など、店舗に商品が並ぶまでの作業工程）ができる高度な物流倉庫が必要です。高齢化社会、少子化社会で冷凍食品がコンビニでも幅をきかすようになっています。冷蔵冷凍倉庫を物流用地に設けること、これも必須でしょう。

物理的に埋め立て工事、整地作業という港湾整備工事に加え、建物の建設とすると、時間的には最低3～5年。それまで待てるでしょうか？日用品、生活雑貨、ましてや食料品が届かなくなったら・・・。

第一ステップとしては、BCPの観点から阪神間との内航船サービス利用を周知し、利用を促進していくこと。並行して北九州、博多とも内航船サービスを開設するための活動が必要です。少し専門的になりますが、広島港の輸出入貨物の実態から概要をご説明したいと思います。外航船会社は輸出貨物を詰めるための空のコンテナを費用と時間をかけて国内外の港から広島港に輸送しています。この空コンテナの移送に日用品、生活雑貨を詰め、実入りにして輸送する。コンテナには1本で20トンの商品を詰めることができます。一方のトラックはというと、10トン車と呼ばれるように1台10トンまでしか積載できません。つまり単純に20トンの貨物を運ぶのにトラック2台必要なのです。このトラック2台の運賃より、内航船で運ぶコンテナ1本の運賃が安く収まるのであれば荷主にとっては大きなメリットです。また、空のコンテナの輸送を内航船会社に委託している外航船会社にとっては、コンテナを貸し出すことで内航船会社へ支払う運賃を下げることができ、内航船会社は実入りコンテナを輸送することで空コンテナよりも収入を多く得ることができる、と文字通り三方よしです。さらに加えて言えば、トラック輸送よりもCO2排出量を抑えることができるという、四方よしなのです。

陸地に目を向けると、広島港周辺には倉庫群が絶対的に不足しています。せっかく内航船で輸送した日用品、家庭用品の店舗への配送、各地区へのエリア配送のための積替え倉庫（TC/Transfer Center）を設けます。TCは店舗に配送する機能ですから、長期の保管、流通加工のスペースは不要で少しスペースに余裕があればすぐにでも対応できます。中国、南アジアから神戸港で荷揚げされた商品は、トラックの代わりに内航船で広島港に輸送し、広島港近辺の倉庫をTCとし店舗納入していくのです。

第二、第三ステップが南アジア発着の直航便誘致、中国発着の船足の早いサービスの誘致となります。南アジアを発着する定期直航便の運航には、船の大きさとして1,800TEU（20フィートコンテナ換算で1,800本）を積載できるコンテナ船が必要とされていますが、そ



の大きさの船を港へ定期寄港（週 1 回）させるには約 1,000TEU/週の貨物量がないと採算がとれないとも言われています。では広島港だけで 1,000TEU/週があるか？です。ここで「広島港ハブ」の構想です。先に述べたコンテナ貨物の流動調査によれば、広島港同様に中国四国地方で阪神港や北九州港の間をトラック輸送している貨物が大量にあります。これらの貨物の一部を内航船利用することで広島港に集めてはどうだろう、1,000TEU/週は集荷できるというものです。

並行して港湾整備工事では、どんな施設をどんな導線だと考えていく必要があり、併せてふ頭用地も、働き方改革や将来的な労働者不足を見据えて検討をしていく必要のある荷役機器の遠隔操作、AI を利用することを踏まえた上で、地盤改良工事を着実に進めていく必要があります。