

広島港レポート（その4）

2020年5月14日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

まず、新型コロナウイルスが広島港のコンテナ取扱量にどんな影響を及ぼしたのか？4月のコンテナ取扱数量は前年同月比で約 6,000TEU 減、25%減でした。特に自動車関連部品の取扱いの多い海田コンテナターミナルの減が顕著。単純な比較はできませんが、自動車の販売台数が生産台数、コンテナの取扱量を左右する要素なのは間違いない事実です。通常、自動車は発注してから納車までは1か月かかります。新型コロナウイルスの拡散防止策としての外出規制を世界各国で行われていることを鑑みれば、4月も(5月以降も)発注は少なく、コンテナ取扱数量も減となることは明らかです。自動車関連部品の取扱量の回復には最低半年、どうかすると1年以上かかると考えていた方がよいでしょう。しかし自動車関連部品の輸出入への依存度が非常に高い広島港の先行きを危惧し、不安がってばかりしているわけにはいきません。もともとこのレポートの開始当初から、自動車関連部品以外の商品カテゴリーの貨物を取り込んでいくことをお伝えしています。

そのカテゴリーが日用品、生活雑貨です。これらの商品をトラックに代わる輸送モードとして内航船を選択するとどんな集配送サービスとなるか、一歩先に見えてくる広島港ハブ構想があるべき姿だと前回ご案内しました。とはいえ、三方よしの内航船には大きな課題があります。

課題に入る前に日用品、生活雑貨の国内物流に欠かせない卸売業、小売業の機能と物流について触れておこうと思います。卸売業はひと言でいうと、生産者(メーカー)と小売業者(ホームセンター、ディスカウントショップ、ドラッグストア、スーパーマーケットなど)との間に立って自らのコストで在庫を持ち、商品の安定供給を行うという機能を持っています。小売業者は、言うまでもなく私達消費者が買い物に出かけるところで、今日現在の在庫状況に加え、前年、前週、前日の販売実績、店舗周辺の天候、イベントの有無など(新型コロナウイルスの影響はもちろん)を考慮し、売れ筋を把握、販売予測を立てて卸業者に発注を行います。また、商品の実店舗への品揃え日を想定して、例えば生活雑貨は火曜日に、日用品は木曜日に納入、と一定のルールを卸売業者と決めて自社のDC (Distribution Center) へ配送されるのを待つという流れになります。小売業者の倉庫で商品が検品され、検収が終わり初めて商品の所有権(在庫)が卸売業者から小売業者へ移るのです。

内航船輸送における大きな課題は、この在庫をどうとらえるかです。トラック便だと今日発注すれば明日には到着、つまり発注から納品までわずか1日です。しかし内航船利用の場合だとトラック便よりも1~2日は長くなります。店舗のバックヤードに潤沢な在庫を保管するスペースは無く、仕入れた商品は可能な限り早く売り切りたい。その為、小売業者は今

まで以上に発注精度を上げる必要がでてくるでしょう。一方、卸売業者は納品に時間がかかる分、急な変更が生じる可能性を踏まえ、安全在庫を持つことになるでしょう。それは大きな問題と考える節もありますが、対象商品は日用品、生活雑貨。数日倉庫で保管していたからといって生鮮品とは違って腐るなど製品の品質に問題はありません。また一部の例外を除き、対象商品は四季を通じて使い、消費されるもの。販売予想の見誤りは比較的短期で消化（販売、消費）されます。在庫が増えると言っても瞬間的なものではないでしょうか？恐らく一番大きな障壁は、前同踏襲。内航船という新しいルートへのぼんやりとした不安、心配だろうと思います。トライアル輸送を実施することで安全、安心感を持っていただけるものと考えています。

内航船利用でのトライアル輸送が終わり、港近辺の倉庫で「一定量」の商品の荷捌き、店舗配送ができるようになると、川上（上流）の国際物流はどうなるのでしょうか？阪神港、北九州港で荷揚げされトラックで国内輸送されている日用品、生活雑貨は、100万人都市広島市を背後に持つ広島港をハブとして周辺の中国四国地域消費量だけを広島港で荷揚げし、仕分けするのが一番合理的、経済的となります。

弊社は、自動車関連一辺倒からの脱却、内航船利用での日用品、生活雑貨の「集貨、創貨」、取り込みにあたっての港の「整備」、外航船社に対する南アジアからの直航便を促す「誘致」といった施策に取り組むために、広島港の管理者である広島県や国土交通省の中国地方整備局をはじめとする関係機関との連携強化を図って参ります。