

広島港レポート（After コロナと広島港）

2020 年 7 月 3 日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

1. はじめに（広島港のコンテナ取扱数量（速報））

4 月~6 月のコンテナ取扱数量は 41,136TEU。対前同比 41.5%の減。広島港は自動車関連の輸出入に依存度が高いことから非常に厳しいと状況下にあると言わざるを得ません。

今回のレポートは AFTER コロナを考えるにあたり、広島港がターゲットとしている日用品、家庭用品で商売をする業界、商品を取り扱う物流施設の動向についてレポートしたいと思います。

2. 物流現場

① 物流倉庫

新型コロナウイルスの発生から新聞、TV、経済誌などマスコミが医療関係者の懸命な努力、日々の葛藤を報道しています。もちろん関係者に敬意を表することは当然です。一方で忘れてはいけないのは物流関係者。この危機での物流関係者の使命とは、

- 1) お客さま、関係者、従業員の安心安全を守る。
- 2) 日々みんながなるべく普段通りの生活できるようにモノの供給を止めない。
- 3) 欠品がでても最小化、最短化に抑える。

この使命に基づき陰の努力があった（ある）のはご存知でしょうか。残念ながら物流は縁の下の力持ち、陰のヒーローなのです。

緊急事態宣言のもと、不要不急の外出は控えるという措置が取られました。週末の買い物もままなりません。みなさんは今まで以上にネットで発注、商品を受け取ったのではないのでしょうか？その頻度が上がる中でこの数か月、注文してから商品が遅配となったことはありますか？物流倉庫で保管されていた商品がお手元に届くまでには流通加工、仕分け、梱包などの業務が必要なのは想像つくかと思います。ではこの仕事についていらっしゃるのはどんな方々か想像したことありますか？そうです、中学校入学までのお子さんがいらっしゃるアルバイトの主婦、お母様がたです。小中学校、幼稚園、保育園も感染防止の観点から休校（園）となりました。反面、家計を助けるためには出勤しないといけない。子供を近くの両親に預けるという事でもない限り、家に子供だけを残すことはできない。在宅勤務中の夫（父）も協力するものの限界がある。

中国地方の日用品、家庭用品は阪神港、北九州港で荷揚げされトラックで高速道路のインターチェンジ（IC）に近い物流倉庫に運ばれ、人口の多い（販売量の多い）市内へと 3 次輸送されているストロー現象がおきていることは、これまでの「広島港レポート」で触れたとおりです。では不足した労働力はどう確保したのでしょうか？IC の近くの町は元々さほど人口が多くありません。統計データはありませんが、車で一時間超かけて海側の市街地にお住まいで比較的に子供に手がかからず時間が取れる方々、或いは大学に行けず、居

酒屋など飲食店でのバイトもできない学生さんが物流倉庫で働いたと想像することは容易です。

② 物流不動産

先日、大手不動産ディベロッパーが広島港国際コンテナターミナルに近い広島西飛行場跡地に「イノベーション・テクノポート」として 98,000M² の物流施設を建設、2022 年内に完成と発表しました。新型コロナ発生の前ではあるが、別の不動産ディベロッパーも昨年やはり海側の地区に 33,700M² の物流施設を建設しました。後者の施設はもちろん開設と同時に満室となり運用されています。先日前者にヒアリングしたところ、既に一部は仮契約した企業があり、入居希望者からの問い合わせが殺到しているとか。なぜ、土地の購入金額が安価なはずの山側(IC)近くでなく海側なのか？前述の通り人手不足という入居者（物流関係企業）の悩みを解決できるからです。そのうえ日本の市場に出回る商品は海外生産品が大半。輸入された商品が遠隔地から店舗へ供給するのでなく販売量の多い都市部に近い海、港の近くに物流拠点を持つのが合理的だからです。

そしてここに来て新型コロナ。モノを売買するのを生業にする企業は「サプライチェーンそのものの見直しが必要」とコメントすることが多くなっています。政府も After コロナで「新しい日常」を支える骨太の方針として「サプライチェーン(供給網)の多元化」を挙げているのをご存知の方が多いと思います。わかりやすい例が E コマース(EC)の B to C。ネット注文してもらうべく web に掲載した商品がトラック運転手の不足もあり、物流拠点が納入先から離れているため品質、価格面でなく翌日配達、指定日・指定時間配達ができないという理由から他社の商品に奪われてしまうのです。Amazon など超大手より規模は小さくとも、物流拠点を分散し、在庫を分散させないと売れなくなるのです。蛇足ながら広島港は物流倉庫が港周辺に必要とするニーズに対し、先述の二つの新しい物流施設の土地は長い間着目されなかった点から物流への優先順位を後回しにしてきた結果と言えるでしょう。

③ ホワイト物流

トラック運転手不足、女性や高齢者が働きやすい環境を整備することで、CO₂ 排出量の削減、古い商習慣の見直しで生産性の向上、安定した物流の維持確保が可能にしようという「ホワイト物流宣言」を提出した物流企業、荷主と呼ばれるメーカー、商社、小売業者及び事業者団体の数が 1,000 社を越えました。このホワイト物流というのは、自主的にこんな物流改善を行う（複数取り組んでもよい）と宣言したもので、その結果を要約したのが次の資料です。

	項目 回答数	1	2	3	4	6	8	10	11	13	14	15	17
製造業	324	86%	9%	55%	26%	19%	22%	30%	18%	12%	44%	13%	7%
運輸業	483	82%	7%	50%	8%	7%	7%	4%	30%	4%	24%	5%	9%
卸売小売業	95	76%	25%	51%	18%	13%	17%	14%	19%	28%	5%	18%	14%

(出典 月刊ロジスティックビジネス 改変)

(備考)項目 1：物流改善と協力 2：予約受付けシステム 3：パレット等の活用 4：入出庫情報の事前提供 6：集配先の集約


8：出荷に合わせた生産 10：リードタイムの延長 11:高速道路の利用 13：発注量の平準化 14：船舶/鉄道へのモーダルシフト

15:納品日の集約 17：物流システム機器の標準化

このデータから読み取れるのは概して物流改善、協力をするということです。具体的には項目 3 の「パレット等の活用」とあります。一方でモーダルシフト、リードタイムの延長についてメーカー、運輸業は取組を始める、卸売業・小売業も発注量を平準化するとしています。換言すると、生鮮品でないメーカー品はトラックよりも発注から納品までの時間はかかってもよい。発注する卸売業・小売業も定時に定量的にモノが届けば良いとしています。

意外と知られていないのは、労働基準法です。トラック運送業への適用は 2024 年まで猶予されているためまだ先だとのんびり構えているのかもしれませんが、適用されると具体的には一日の拘束時間は 13 時間、13 時間超の勤務も認められているが週 2 日と制限されます。もちろん休憩時間、食事時間を含むので阪神、北九州（福岡）から高速道路を使って片道 4 時間、荷卸、復路の貨物集貨を考えると、現在阪神、北九州（福岡）から輸送されている商品は輸送モード・方法を再考しなければならないということです。

昨年面談したあるメーカーは、原材料の納品について一步先んじた手を打っています。従来の発注日翌日朝一納入から翌々日予約時間を決め納品に変えたと聞きました。これにより朝一納入のために早朝 5 時から荷卸しを待つトラックの行列はなくなったといえます。同時に、荷卸し時に検品を行っていたものを自主検収、パレタイズ化し、工場では納品書 1 枚のバーコードを読み取るだけにすることで、運転手の負担のみならず、工場の入出庫担当の負担も大幅に軽減することに成功しています。「やればできるんだということがわかりました。今までのやり方でやっておれば間違いないのですが、労働者不足を考えれば物流業者と協力関係を強めれば相互に楽になるいい例だと思っています。」というのがコメント。また、内航船、鉄道へのモーダルシフトについては「リードタイムには問題なく、トライアル輸送から取組んでみたい。」とコメントしています。



従来通りの調達先に限定するとモノづくりに支障がでてくること、製品の供給が途切れること、労働力不足、働き方改革により労働時間に規制がでてくること、DXとしてデジタル化は進んでいくもののまだ時間と大きな投資が必要な内容。弊社は今からできる空の海上コンテナを使い内航船で輸送する Container Local Use(CLU)を薦めるべく、メーカー、卸業者・小売業者、物流業者と連携し落ち込んだ広島港の取扱数量を戻すべく尽力して参ります。