

広島港レポート（その6）

2020年8月31日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

1. 広島港のコンテナ取扱数量（速報）

4月～7月のコンテナ取扱数量は55,045TEU。対前同比43.1%減でした。

8月の見通しを加えると、69,813TEU、対前同比40.6%減となります。広島港には海田コンテナターミナル（自動車関連の輸出主体のターミナル）と国際コンテナターミナル（通称・出島ターミナル）の2か所あるのはご存知の通りです。下表の通り、海田はMAZDAが東南アジアの製造拠点の生産活動を復帰させる計画ではあるものの、まだ2019年にはほど遠いのが実態です。一方で海田よりも一般貨物の輸入貨物比率の高い出島においては、特に巣籠り消費材の輸入が増加したことから5月～7月の落ち込みは思っていたよりも低く、以降は対前同比約90%まで回復していくと推測しています。

R2年度広島港コンテナ取扱実績推移

| CT | 4月 | 前同比 | 5月 | 前同比 | 6月 | 前同比 | 7月 | 前同比 | 8月 | 前同比 |
|----|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| 海田 | 5,966 | 56.9% | 2,491 | 22.0% | 4,464 | 37.4% | 4,504 | 33.9% | 5,059 | 50.0% |
| 出島 | 10,438 | 90.7% | 8,720 | 74.3% | 9,057 | 68.1% | 9,405 | 72.0% | 9,709 | 90.0% |
| 計 | 16,404 | 74.6% | 11,211 | 48.6% | 13,521 | 53.6% | 13,909 | 52.8% | 14,768 | 70.6% |

（予測）

自動車関連は新型コロナに加え、裾野の広いビジネス、米中をはじめとする世界の経済環境の影響から低空飛行の状態です。自動車関連の輸出入に依存せぬよう第二、第三の柱が必要なのは言うまでもないことです。この出島の輸入が増加傾向にあることをさらに推し進めていきたいと思います。

2. モーダルシフトとトラックドライバー不足問題

第二、第三の柱となる貨物は、これまで言及している通り一般消費材です。一般消費財の輸入貨物取扱を増やしていくうえで、先日興味深い本を冷房の効いた珈琲ショップで読みましたので、その一部をご披露し、トラックドライバー不足がどれだけ身近な問題で現実味のあることなのかを感じて頂ければと思います。本の内容と現実とをより理解していただくため、まず以前の「広島港レポート」で触れた「ストロー現象」を今一度説明します。中国地区のお店に並ぶ商品の大半は阪神、福岡/鳥栖周辺にDC（Distribution Center）として在庫を持ち、店舗の注文で広島県内の高速道路近くのTC（Transfer Center）にトラックで運ばれ、仕分けしてお店に納入されています。中国地区から見るとアイスコーヒーがストローで吸い取られるように貨物も吸い取られていることを指します。一方でトラックドライバーの不足が理由でほしい商品が店舗にならないというようなことを避けるにはモー

ダルシフトを推進していく必要がある。その手法として弊社は CLU (Container Local Use) として内航船と国際輸送に使われるコンテナを利用して運ぼうと考えております。

本のタイトルは「トラックドライバーにも言わせて」(橋本愛喜 著 新潮新書)。トラックドライバーとしての経験を持つ著者が底辺職と呼ばれるドライバーの目線に立ち、なぜトラックドライバーの行動が悪者扱いされるのか、それにはきちんとした理由があることを一般市民(乗用車のドライバー)、雇用主の企業、業界、お客様第一主義の神様になっている荷主の理解を求めるべくわかりやすくコメントしたものです。一読の価値はあろうと思います。

さて、この本の中で取り上げたいのは「自動車運転者の労働事案等の改善のための基準」(厚労省告示)の内容。以下が原則です。「自動車運送事業の特殊性」から実施は2024年と実施が先送り。不思議ですが商習慣から関係者が多すぎるのかも。それまでは厳しい労働環境が続き、ドライバーを辞める人がますます増えるのではと危惧します。)

- ①4時間走ったら30分休憩
- ②運転できる時間は2日平均で1日あたり9時間以内
- ③翌日の運転までには休息時間を8時間取らねばならない
- ④拘束時間は原則1日13時間以内。最大16時間以内で15時間を超えても良いのは週2回まで。
- ⑤一か月の拘束時間は293時間以内

(ある日のドライバーの仕事内容(想定))

○月8日 19:00 出社、点呼、トラックの点検

20:00 お客様のDC到着、トラックへの商品の積み込み開始

22:00 積み込み完了、目的地広島へ出発

(走行距離は約320km 80km/時の法定速度で4時間)

9日 01:30 広島県内のPAで納入先指定時間08:00まで休息

07:00 PA発 納入先へ向かう

08:00 納入先到着

10:00 (他のトラックも08:00が指定時間とされていたのか?)

荷卸し作業開始


12:00 荷卸し作業完了。昼食後、広島県内発の上り貨物集貨に向かう

16:00 集貨先到着。貨物の積み込み作業開始

18:00 集貨先発

21:00 帰社(デポ着)。

同僚に荷卸しを手伝ってもらい、翌日の店舗配送に備える。



上述の「基準」から逸脱してないでしょうか？これに残業の取扱い、みなし拘束時間の取扱いなどの現状を考えるとストローが詰まり、早晚流れなくなるでしょう。問屋、大型スーパー、ドラッグストアなど関係者からのヒアリングによると、商品群によってTC納入は毎週x曜日と決まっているとか。それまでは阪神、福岡・鳥栖のDCで商品は在庫されているということです。ならば、受発注の締切日時を変更し、在庫の持ち方、持つ場所を見直せば内航船での輸送に切り替えることは可能。物理的にはTCを高速IC近くに持つのでなく、港頭地区（或いは至近）にすれば、最終納品先の店舗の多い都市部に近く利便性は高まるのではというのが当社の思いです。

この提案が新型コロナウイルスのため、関係者に提示、課題なりをヒアリングし、案を具現化したいのですが、残念ながら今年いっぱいは無理だろうかなどと考えています。