

広島港レポート (その13)

—物流 2024 年問題を考える—

2021 年 4 月 7 日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

前回中国の仲間からの物流実態の一部を紹介し、コンテナ不足、トラック不足が物流現場でどんな影響を与えているのかご披露しました。翻って日本はと考えると、数年前にトラック運転手不足が「物流クライシス」として取り上げられ、「送料無料」が少なくなり、ネットで注文した翌日配送が「x 日～x x 日に配送されます。」と変化してきました。まだ騒がれていませんが、次のクライシスは「物流 2024 年問題」です。2024 年だからとまだ先のことと考えているメーカー、卸売業者、小売業者。ましてや私達一般消費者が気づいていない課題があることを懸念するところです。私達が通常買い物する日用雑貨の店舗への納入では「ストロー現象」が起きています。中四国地域でいえば、発達した高速道路網のインターチェンジ近い阪神地区、福岡県南部地区の大型物流施設に中四国地域納入分も在庫として保管されています。クリックされた商品がその日中にピッキングされ夜間にトラックで中四国のインターチェンジ近くの倉庫に転送され、早朝荷卸し、店舗のある地域ごとに仕分けられた後、小型のトラックで納品されています。

物流 2024 年問題はトラック運転手の拘束時間を 13 時間/日に制限します、というもので、長距離輸送はもちろん中距離でも現在の受発注、リードタイムを維持しようとすると、複数の運転手が必要となりその人件費が大きな負担になってきます。本レポートのその 6 で紹介しましたが、トラック運転手の動きを引き合いにするとこんな風になります。

ある日のドライバーの仕事内容(想定)

- 月 8 日 19:00 大阪府にある会社に出社、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)
- 月 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
- 10:30 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)

休憩時間も拘束時間となるため、13 時間は超えます。

対応するために中継基地を設け、運転手を交代する等のやり方はありますが、対応に伴うコスト増は今までの様にトラック業者が商売上の関係から吸収できるものではありませんし、されないでしょう。もう送料無料は少なくなっているのですから。メーカー、卸売業者が負担するでしょうか？店頭小売価格にコスト増を反映せざるを得なくなるのでは、と思

います。解りやすく言うとツケを払うのは値上げの形で私達消費者にはね返ってきませんか？しかも、阪神、福岡といった大型 DC が存在する地域でなく、私達が住む中四国地区だけその影響がでるのです。そして同じように東北、北陸地域にも。

回避する手立てがないわけではありません。内航船の利用を薦めます。但し内航船による物流はトラック輸送に比べるとリードタイムが長くなります。現在の発注締め切り時間（通常午後 2 時以降）で翌日朝納品のリードタイムを維持していくには、地域の配送の核となる地域物流拠点 RDC（Regional Distribution Center）を設定し、在庫を分散させる必要があります。販売地域により近く、労働力の確保が容易、輸送モードが海上輸送を考慮すると港に近い場所となります。そんな RDC の設置を考えると、土地探し、物件探し、倉庫新設といったことが必要となり、3 年は決してず〜っと先ではありません。SDGs のひとつに CO2 排出量削減があがっています。呼応できない企業は消費者から総スカンをくらいます。メーカーを中心に内航利用、RDC の設定の気運が手遅れにならないうちに盛り上がり、実行されるようなムードを当社も醸成していく必要があると考えています。

私たち消費者が購入する商品の大半は中国、東南アジアからの輸入品です。内航船を使って阪神、福岡から転送せずとも中四国販売分として広島港で荷揚げすれば、転送費は不要になります。また、現在の阪神、福岡の物流拠点はトラック輸送を前提にしているので輸入される港からは離れています。広島港の港至近に RDC ができればここでも輸送費の低減が図れます。

先日、I C 近くの倉庫を運営する企業の所長さんに聞くと「新型コロナで今まで以上の出庫個数になっている。人手不足は近くに新興住宅地もあり大丈夫だと高をくくっていたが、そう簡単ではなかった。というのは、昼間は主婦を中心に確保できても夜は働いてもらえる人がいない。たまたま、大学も近くにあり、新型コロナの影響で休講のため学生さんが夜間の勤務を担当してくれるので対応できた。しかし、今後の倉庫の運営を考えて、急遽自動トラック、ロボットの導入（Robotic Process Automation）を余儀なくされた。」と。港周辺はその意味では人口が多く RPA への投資は段階を踏んで実施が可能です。

Phase 1 1st Step は内航船利用の即日対応可能なもの
2nd step は東南アジア直航便が寄港を開始以降

Phase 2 内航船の往復実入り輸送
中国発特急便

Phase 1 1st Step



- 内航船 Main Stream (西航)
西航 (輸入) 日用品, 家庭用品
東航 (輸出) 戦略港湾経由輸出貨物
- RDC
中四国地域店舗配送

Phase 1 2nd Step



- 内航船 Main Stream (西航)
西航 (輸入) 日用品, 家庭用品
東航 (輸出) 海外港利用、トラックの代替
- 内航船 Branch Stream
広島発 空コンテナ
広島着 (輸出) 海外港利用、トラックの代替
- RDC
中四国地域店舗配送

Phase 2



- 内航船 Main Stream (西航)
西航 (輸入) 欧米発
東航 (輸出) 欧米向け
- 内航船 Branch Stream
広島発 空コンテナ
広島着 (輸出) 海外港利用、トラックの代替、
東南アジア向け
- RDC
中四国地域店舗配送