

広島港レポート（その19）

2021年9月27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）

まずは8月の実績をお伝えします。広島港国際コンテナターミナル（出島）10,701TEU、海田コンテナターミナル5,695TEU。合計16,396TEUとなりました。海田コンテナターミナルは2019年同月比で56.3%と大幅なダウン。取扱貨物の大半が自動車関連部品の輸出だけに新型コロナでロックダウンしたベトナム、マレーシア工場向けを考えるとこうなってしまう。改めて広島港での自動車関連の影響の大きさを認識するところです。関係者によると新型コロナでの生産停止という影響に加え、世界的半導体の不足が全体生産量を押し下げており年内の回復に向けては明かりが見えない状況といえます。一方の出島は2019年同月比99.2%と数量だけ見ると堅調ですが、実際の運営となると9月10日の蔵置場消席率が73%となっており、実入り貨物は4段積されてもスペースに難渋し、順次回送が進む空コンテナを保管するエリアの一部が空いているのでこのエリアに置かざるを得ないというのが実態です。同じコンテナターミナル内だから不都合ないと思われるでしょうが、置き場所が散らばると荷役機器の導線が長くなるので、作業効率は落ちるといえばご理解いただけるかと思います。現在、空コンテナ不足から順次回送されているためこの融通が利くが、空コンテナ保管エリアに余裕がないとなると怖い状況です。

2. 今月の世界の物流状況

今月も混乱を続ける世界の海運事情に大きな改善は見られない。詳細は本広島港レポートで何度かレポートしているので割愛しますが、米国西海岸の港湾での沖待ち、中西部の鉄道ターミナルの混乱。巣籠り需要での貨物量の増、港湾・ターミナルで働く方々の職場復帰の遅れで作業が進まず、滞船、滞貨状況に改善はなく一部では悪化すらしている。某外航海運会社によるとこれからクリスマス商戦を迎えることを考えると、新型コロナ発生以前の2019年の様な「普通」の状態に戻るのには早くて来年春というのが超々楽観的な見方。2022年7月には米国港湾の労働組合ILWU（国際港湾倉庫労働組合）と雇用側PMA（太平洋海事協会）の労働協約の改定をめぐり激しい、長引く闘争も想定されるとなると、秋以降。最悪は更に年を越すのではという。

中国も華南地区でのターミナルの一時閉鎖、上海、寧波のターミナルの一時閉鎖に加え、海路がだめなら空路と選ぶ荷主がいるようです。しかし、上海の浦東空港でもフレイターはキャンセル。貨客便も減便という実態に輪をかける様にクラスターが発生、空港機能の停止とモノを運ぶ手段がより狭まってきている。専門誌によると日本の四季に応じた商品群としてその量が多いアパレル業界はとにかく店頭に並ばないことには商機を逸する。AW（AutumnWinterの略。秋冬もの）商戦を控えたアパレル関連各社は外出自粛とはいえ

商機に店舗に並ばない、供給ができなくなることを懸念し、航空便と船便の中間的な位置づけのモードを利用している模様です。港湾の混乱からコンテナ船は通常の日曜サービスを維持できず、いつ商品が手元に届くかわからない、航空機で運べる量にはスペース的、コスト的に限界があることから、少しでも早い＝運賃は比較的高くなるこのフェリー便あるいはコンテナ船の HDS(Hot Delivery Service)を選択しているという。しかしながらフェリー、HDS サービスを提供できる数量にはフェリーの構造、HDS の仕組みからこれも数量に限界があり、難渋しているという。

3. 雑感

台風 14 号の接近しているなかで本レポートの仕込みをしていますが、中国地方ではこの台風、豪雨、強風という言葉から交通網の寸断を想像する。先月の季節外れの長雨、豪雨での影響で JR が寸断された。8 月の中旬から 9 月上旬までの約 3 週間、JR 貨物は代替輸送としてトラックでの集配送をおこなったとのこと。ここで改めて思ったのは、トラックでの代替輸送。海岸沿いを走っている中国地方の JR の不通、今回は高速道は大きな影響がなかったからいいようなものの、18 年の西日本豪雨を思い起こせば、また物流 2024 年問題を考えた場合、トラックでも鉄道でもない海上輸送ルートをもっと充実させ一番の担い手にならないものか？と思うのは海運に携わる私だけではないかと思う。台風 14 号の週末接近を伝える TV のローカルニュースで、ある県が川沿いののり面の地盤が弱くなっている箇所を今週中に強化し、台風 14 号に備えると胸を張ってインタビューに答えていました。甚大な被害がでた西日本豪雨ですのでそのインフラ強化には時間も費用もかかるのでしょうか、4、5 日で対応できるのり面の強化と発言されたことに違和感を覚えました。数分の放送で意図がわかりませんし、事情はあるのですが、被災地区の人にとっては果たしてこの対応が正解だったのでしょうか？

今月のレポートにあたり、某船会社の取締役と電話で雑談する機会がありました。話題は新型コロナによる商売の見通しになるのは自然な流れで、①コンテナ不足②港及び米国内陸部鉄道ターミナル③巣籠り需要④スペース不足をキーに質問してみました。質問に対する答えは①のコンテナ不足は早晚供給は需要量となる。90%以上の生産が中国であり、生産は戻っている。②の理由は明らかで現場で働く人が職場復帰しておらず圧倒的に作業が遅れている。それに輪をかけているのが巣籠り需要。捌ける量以上の貨物が輸入されてくるのだから混雑は続く。とはいえ日々消費する食品を除き一定量が消費者の手元に届けば数量は落ち着くというのが③の回答。④船会社としては、同じ米国西海岸の北の港に寄港を変更したり、独立系のライバル船会社が臨時便、新規寄港を始めるなど「海運」だけ考えると対応できている。一方で外航船会社は大きな利益見通しに対して、「『あの業界だけが儲けて』と誤解されたくない、ESG(環境・社会・ガバナンスの略)の叫ばれている中で特に環境についての取組みを先行して行っていることをしっかり伝える必要がある。」と結んでくれた。