

昨年11月の当社HPの更新に合わせ広島港のコンテナ物流に関わる現状、見えてくる課題、その対応について関係する業界の意見も参考にシリーズでレポートをしていきたいと思います。初回は、広島港の現状と課題として暫時おつきあいください。当社は2017年4月に広島港管理者広島県の「民営運営会社制度」をうけ、コンテナターミナルの効率運営、利用促進の任に当たっておることまずは言及しておきます。

業務開始から本年4月で3年となります。関係する荷主・港湾の業務に携わる方、外航、内航船会社また行政のご理解、ご協力を得、2019年のコンテナ取扱数量は、約9%の増(2016年比)278,000TEU(コンテナの換算単位。Twenty Feet Equivalent Unit)を記録し、過去最高となりました。改めてお礼申し上げます。

このような数量増をうけ、広島港の管理者である広島県は2019年3月、20年ぶりにコンテナ物流関連のインフラ整備を含む港湾整備計画を改定しました(港湾計画改訂概要：<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/344206.pdf>)。

計画から工事施工、完成までにはかなり時間のかかるものです。今回のレポートでは直近、中期の利用促進、コンテナターミナル施設の拡充、効率運営を念頭におき、広島県及び周辺地域のレポートし、見えてくる課題を上げていきたいと思います。最終回には課題を解決すると、どんな位置づけの広島港未来構想をご紹介できればと考えています。

1. 広島港の取扱貨物のカテゴリー

①MAZDAの本社工場がある広島です。間違いなく自動車関連部品の輸出入が多いのが広島港の特徴です。(輸出は全体取扱量の70%、輸入は45%)換言すると偏重と言えるでしょう。

②ものづくり県広島。過去から大きな湖のような波静かな瀬戸内海を生かした造船業、戦前より群を抜いていましたが、その生産は生産コストから中国、韓国に奪われている現状。もちろん生産を続けている造船所は多くありますが、残念ながら“コンテナ”にはフィットしないものです。一方で、全国的に有名な商品で一部は海外にも輸出をされ高評価を戴いている企業も多いのは広島県の特徴と言えましょう。とはいえ、その量はコンテナという大きな容器から自動車関連部品に伍するには達していないのが実態です。そのユニークさ、素晴らしさを世界の人達に理解頂くには今しばらく時間がかかるかと思います。

2. 国内物流の観点から

①政令指定都市広島市。人口はもちろん、商品の販売額も中四国地域では断トツのNO.1の県が広島県です。コンテナ物流の視点から見ると、普段手にする、食する商品及びその原料は輸入品にもかかわらず近隣の政令指定都市と港の取扱数量を比較する

と面白いこと（課題でもあるのですが）が見えてきます。神戸市/神戸港と福岡市/博多港とを比較するとわかりやすいですね。

	背後政令都市	人口 (単位 百万人)	コンテナ取扱数量 (単位 千TEU) 2018年
広島港	広島市	1.2	約 280
神戸港	神戸市	1.5	約 2,900
博多港	福岡市	1.6	約 1,000

②物流の“ストロー現象”（物流企業社長の言葉のパクリです。）

阪神港・博多港（或いは北九州港 門司港ですね）で輸入された製品はそれぞれ阪神エリア、福岡県内まで輸送され、店舗納入までの一時保管されています。広島県或いは近隣諸県内にお住まいの方々（自分も含め）は近畿、九州と同じものを手にしてるはずですが、それはどうなってるんでしょう。中国自動車道、山陽自動車道という便利な高速道路或いは国道を通りトラックで高速道路の IC 近くの RDC（Regional Distribution Center 地域配送分をカバーする保管倉庫）に運ばれてきているのです。広島からすると貨物が阪神、九州北部にストローで吸い取られているのでこう呼びます。この現状に黄色信号が点滅しているのにお気づきでしょうか？あるデータによれば現状が続くと 2030 年には約 30% の貨物が運べなくなるといわれています。

ここまでお読みになられた方には、課題が何かわかった方もいらっしゃるかと思います。次回はその課題は何か、どう解決すべく取り組んでいるのかご紹介したいと思います。

3.まとめ

キーワード CASE、運転手不足、BCP