

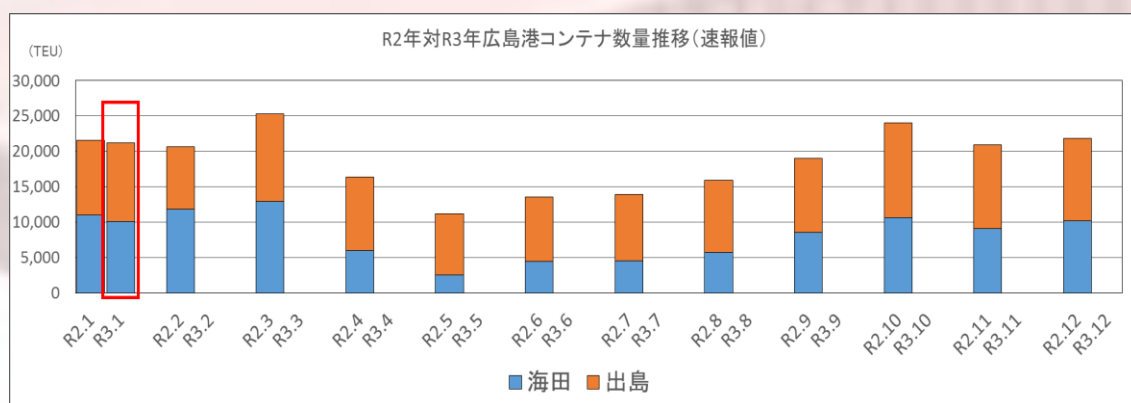
広島港レポート（その 11）

2021 年 2 月 25 日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

1. コンテナ取扱数量（速報）

1 月の取扱数量の速報値です。国際コンテナターミナル(出島)=11,084TEU（前年同月比 105.1%）、海田コンテナターミナル=10,105TEU（前年同月比 91.8%）、合計 21,189TEU（前年同月比 98.3%）となりました。また、中国の春節前までの 2 月の数量は前同比 115%（うち出島は前同比 150%）とコロナ前に戻ったかのように思えます。しかしながら、広島港の輸出入貨物は自動車関連貨物が多く、世界的な半導体不足による自動車の減産が発表されており、中期的な動向を危惧するところです。



2. 世界のコンテナ物流状況

本レポートのその 9, その 10 で触れましたコンテナ不足、スペース不足、海上運賃高騰の問題は深刻化、長期化しています。日本のみならず米州では FMC（連邦海事委員会）、中国（交通運輸部）、韓国(海洋水産部)などで関係省庁、団体が事態改善に向け動きだしています。とはいえ、現実的にはコロナ罹患者数が桁外れに多い米国で物流企業従事者が平時のように職場復帰するまでには長い時間がかかるでしょう（荷捌きする人が不足の為ロス アンジェルス港では待機船が 40 隻を越えた模様です）。新しいコンテナの市場投入が可能なのは早くて 7 月。単箆り需要の商品が中国からの輸入に頼っていること（中国のシェアは 64%、急進するベトナムは 8%、日本発の数量はわずかに 2%）などを考えると、本年はスペース不足と海上運賃高騰で推移するでしょう。また、東南アジアの貿易収支を支える米の輸出（特にタイ、カンボジア、ベトナム）も滞ると事態はもっと深刻になるでしょう。

3. プロの対応

日本はドライバー不足が叫ばれ“エッセンシャル ワーカー”と言われています。一方で同じ物流業界でも港湾の物流業者にフォーカスが当たっていないのは残念なことです。過日 NHK で 10 分程度の特集で危機的コンテナ物流が放送され、輸出が計画どおりに進まな

いと課題を投げかけていました。生活用品の大部分を輸入品に頼っている日本の実状を考えると、輸出というよりも欲しいものが手に入らなくなるという実態を伝えると危機感をもっと高まるのではないかと思います（新型コロナ発生直後にマスクが足りなくなり、「あべのマスク」では駄目で早朝からお店に並んだ方もいらっしやるのでは。）

物流 2024 年問題（ドライバー不足）同様、現在のコンテナ不足、スペース不足は一般国民にとっては「コロナ」「ワクチン」といった問題のように切迫した問題となるには時間がかかるでしょう。それを見据えた“エッセンシャル ワーカー”のプロフェッショナルの物流関連企業はこの課題に対し、ある定期コンテナ船運航船会社は混雑が激しいロス アンジェルス港を回避しオークランド港に寄港先を変更、また臨時船を出して滞っている輸出貨物の輸送、空コンテナを回収する「SWEEPE」船を運航させています。さらには大手コンテナ船会社が航空機を購入したとのこと。一番興味深いのはインテグレーターと呼ばれる Forwarder（利用運送人）が 2,700TEU 積の船をチャーターして対応にあたるという動きが出ていることです。航空貨物ではワクチンの輸送のように緊急輸送のため航空機をチャーターという手段はよく取られますが、コンテナ物流について本船をチャーターというのは非情にレアなケースです。物流ニーズに応えるというだけでなく、ピンチをチャンスに変える良い取組だと興味深くその動向を見ているところです。

4. チャンスを逃すな

このコロナ禍で広島を中心地で飲食店が閉店を余儀なくされたところがあります。100 万都市広島市への出店のタイミングをはかっていた大手飲食店カレー屋、寿司屋が続々と新規出店し始めました。家賃が下がったというのもあるでしょうが、空テナントがなかったのが大きいと思われます。これはある意味、船のチャーター、船会社による航空機購入とコストレベルこそ違え、ピンチをチャンスにというビジネスの好例ではないかと思います。

広島港においては管理者である広島県が 2018 年に港湾整備計画を改定しました。また直近では「みなと。空港振興プラン」（R3 年から 5 年間の中期計画にあたります）が発表されました。取組内容として「岸壁・臨港道路整備、物流用地造成」「遊休施設など既存ストックを活用してニーズへの利用転換」などが掲げられています。当社はこれを早期に具現化できるよう海運、港湾物流と狭義の物流でなく、物流 2024 年問題も踏まえた種々の提言をしてまいります。