

## 広島港レポート（その 12）

2021 年 3 月 23 日

ひろしま港湾管理センター コンテナカンパニー

### 1. 世界のコンテナ物流状況

先日上海で物流企業に従事する仲間から近況報告がありましたので、一端をご披露します。新型コロナウイルスの影響から巣籠り需要、中国の生産活動再開のスピードの速さ、コンテナの不足、米国での物流関連労働者の不足からくる西海岸での滞船、コンテナの回転率悪化と悪循環が続く中、

①輸出手配の現場では『10 月頃から大変でした。本船のスペース確保ができない、空コンテナがない、海上運賃はウナギ上り。』『年間 Bid の契約にもかかわらずそんな高額な運賃は支払えない。』『何とかできないのか？』折角苦勞して確保したスペースにもかかわらず、四の五の言っているうちに他の輸出者に掻っ攫われる。（卸売場のセリか！）その善後策に追われる。」新型コロナのリバウンドを恐れ、春節は帰省せずに、という中国政府から要請がでていたのはご存知の通りです。しかしトラック運転手は春節直前に帰省すると当局から目をつけられるので早目に帰省した人が例年より多かった模様。そのため、

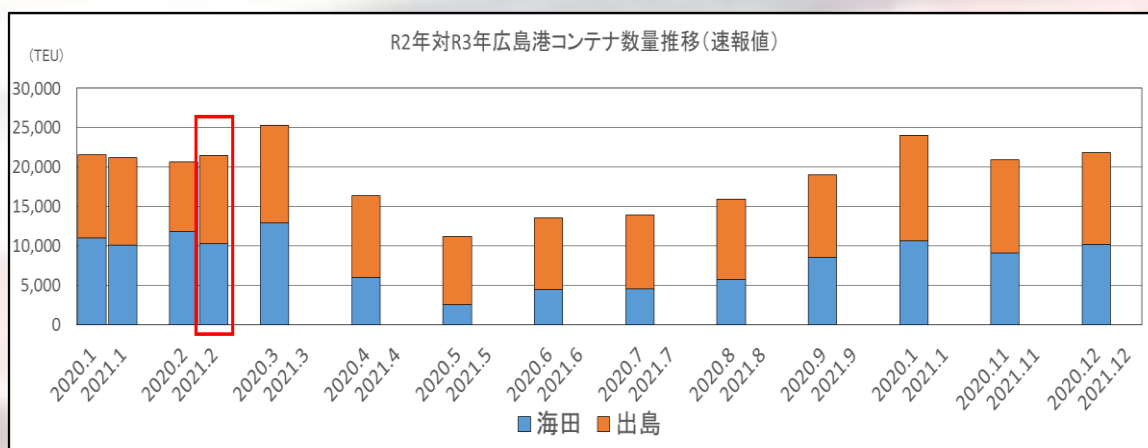
②輸出の川上では「需要の高まりもあり例年以上のトラック運転手不足。それに輪をかけ空コンテナがないので、倉庫で一時保管。しかし対応できるスペースには限界があり、貨物を積んだトラックを長時間待たせる。結果的にトラック運賃の高騰に結びつくという悪循環。」実績としての輸出数量の増に目が行きがちだが現場での苦勞が目に見え報告でした。

3 月は北米向け運賃の契約が更新される 5 月までの年間 Bid の時期です。関係者の情報によれば今年は船会社からのファーストオファーは、現状の高い水準の運賃に引っ張られた運賃の提示があったようです。条件面では空コンテナ、スペースの安定供給を前提とし最低保証数量に枠、条件が設けられるとともに月末集中でなく毎週平均的な数量の確約条件の提示がなされている模様です。一方、荷主側は海上運賃の可能な限りの低減を狙い、CIC（Container Imbalance Charge の略。輸出用に空コンテナを回送する費用）などのアクセサリ費用を含む All Inclusive の運賃提示とカウンターオファーとして交渉が続いているようです。

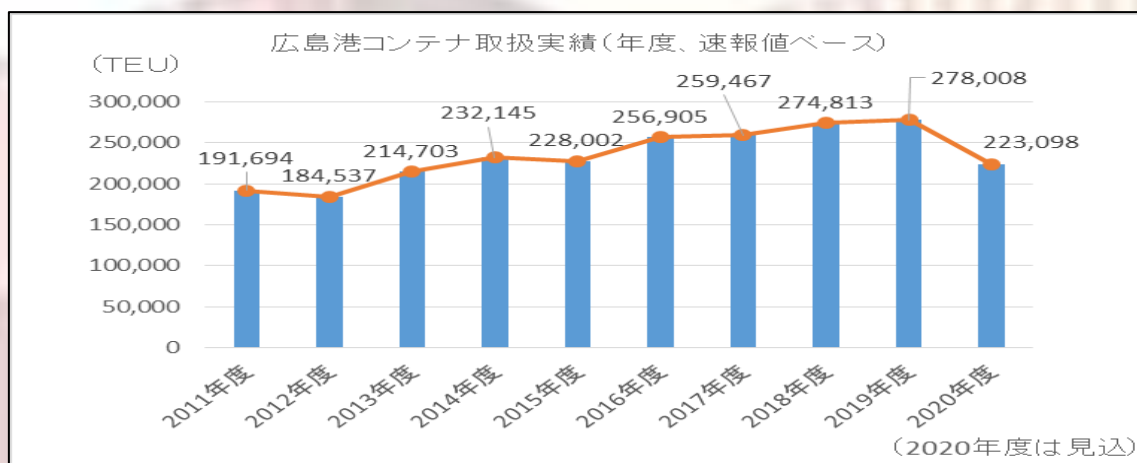
### 2. コンテナ取扱数量（速報）

2 月の広島港取扱数量です。国際コンテナターミナル（出島）11,257TEU（前年同月比 28%増）、海田コンテナターミナル 10,232TEU（前年同月比 13.5%減）、合計 21,489TEU（前年同月比 4.2%増）となりました。輸入貨物の多い出島ターミナルにおいては、昨年 2 月の新型コロナ発生に伴う中国生産工場の閉鎖等で激減したこともあり、前年同月比率は

大きく伸びましたが、加えて実際の取扱量も 2 月単月としては過去最高を記録しており、堅調に伸びているのがわかります。自動車関連貨物の輸出に利用される船会社の空コンテナ供給の影響がここにも出ていますが、一般雑貨の数量が複数の荷主において増加しているのが結果にでてきていると分析しています。この微増が増幅すると元々潤沢ではない広島県内の各所の既存倉庫は満床となることが想定されます。



残りわずかですが、2020 年度の取扱数量（2020 年 4 月～2021 年 3 月）を予想すると、前年比約 20%減の 22,3000TEU となります。主要港の数量減が概ね 10%減前後にとどまっていることから広島港の自動車関連依存の高さが課題であることが再認識され、対応が必要なのは言うまでもありません。



### 3. おまけ

（その 1）私事です。筆者の愚息がベトナムに駐在することとなり、過日赴任しました。現在、空港近くの指定されたホテルで 2 週間の隔離（軟禁？）されています。発展著しいアジアの中でもベトナムの変化を体感できる機会が得たこと羨ましく思います。写真は、ベトナムの空港到着時に「着せられ、空港職員が撮影してくれた」らしい。



（その２）新型コロナの影響で自粛していたターミナル見学会について実施を希望する声がここ数日で増えています。また、過去見学に立ち会った先生から教材に取り込みたいという声もでており、想定以上の反響をありがたく受け止めています。新型コロナ感染防止の観点から自粛しているもので、前向きに早期再開を考えていきたいと思っています。