

米国西海岸 ロスアンゼルスコンテナは少しずつ緩和してきました



昨年からコロナの影響でコンテナ荷揚げ作業が滞り、最大で東京ーロス間180日（6カ月）かかっていたのですが、最近では平均45日まで短縮してきました。とはいえものの、まだ一部の船で日数がかかることもあり、完全回復というところまでは来ていません。ただ港の混雑の解消とともに、航空便の使用回数も低下してきて、当社の貿易管理グループとしては良い傾向にきていると感じています。来年は平常状態に戻って、落ち着いてくれることを期待しています。

シカゴ倉庫ではコンテナ入荷も落ち着きドックもきれいに整頓できています。倉庫内も整理できて正常な運営管理ができる状態になりました。



紫外線（オゾン）劣化 2回目

先週に引き続き、紫外線劣化についてレポートします。

今回の現象をまとめると

- ①赤い郵便車両で発生していること
- ②千葉と佐賀という離れた地域で発生していること
- ③色あせの部分ボディ板金塗装部であること

この事実から仮説を立てる

佐賀県の郵便車



仮説

このメーカーは、郵政省の郵便車の全国一括受注を目指し低価格の見積もりを提案した。ところが、塗料では「赤色」が他の色の1.5倍と高いことを知らされ予算内に収まるように廉価な赤色塗料を使った。その赤色塗料は紫外線対策をしていないため、経時変化で色あせが発生した

千葉県の郵便車



事実 現在分かっていることは下記の3点です。

- 1. 赤色塗料は色あせ防止調合が難しく、他色よりも価格が高い（1.5倍）
- 2. そのため高級車のボディに使われる傾向がある
- 3. また、赤色は一般的でないためオプションカラーになる

他のメーカーで赤色をコスト改善したほかの塗料にしてブレーキランプの赤色レンズカバーに採用した結果、次第に色あせして、ブレーキランプが赤でなく白になった、という事故もありました。

上記の仮説が正しいかこれから検証が必要ですが、ここで言えることは

- 1. 品質やコストの改善は必要なことですが、物性や特性を把握する事
- 2. 使用環境や、時間経過などの見えない要因を良く把握して改善を進める事

40年くらい前ですが、中東に輸出したトヨタの車の窓シール（EPDM）がボロボロになるという事故が報告されました。砂漠の強い日差しに耐候性を持たせたゴムでしたが、水が貴重な中東では洗車をガソリンで行うという事があったようです。EPDMは日差しには強いがオイルには弱い。「洗車は水」という思い込みがこの事故の原因でした。