日本-ASEAN 諸国間ロジスティクスの高度化に関する考察

根木 貴史 主任研究員

1. 研究の背景および目的

前回の報告(H25.11.26)では、「ロジスティクスに期待される機能」について、3つにまとめた一つの整理を紹介した。

本研究では、日本の雇用確保・創出のためには日本発着貨物が有利になる必要があると考え、そのバリューチェーンを支えるロジスティクス機能について、具体的取組みとその効果に関する検討を行っている。

特に、ネットワーク上で行う取組みを提案するため、モデル検討を行っており、今回はその一つを紹介する。

2. アジアの物流における日本-ASEAN間輸送の位置づけ

本研究では、「ASEANを一つの地域としてみると、日本-中国間の貿易額と同規模」という点に着目して、日本-ASEAN諸国間輸送を取り上げた。

そこで展開されている輸送に関する認識としては、特に海運で減少等が問題となっている基幹航路（北米・欧州向け）に対して、アジア域内航路は増加していること、及び、シンガポール港等のハブ・ポート経由のトランシップから、各国の主要港湾へのダイレクト輸送へと変わっていることが挙げられる。

また、貨物の特性として、日本発着貨物の単価が、中国発着貨物等と比較して高い点にも着目している。

3. 日-ASEAN諸国間輸送における取組みの検討

3-1. 背景認識と仮説

日本からASEANにわたるエリアで展開されている国際物流に関する認識については、次のように整理している。

（日本企業の進出動向）

- ・「タイ」を中心に日本企業の進出が進んだが、「チャイナ+1」から「タイ+1」に局面が進み、タイ以外への進出にも意欲

（輸送手段の動向）

- ・ASEAN全体の経済成長とメコン地域経済回廊の整備にともない、海上輸送のダイレクト化

が進むとともに陸路のポテンシャルが向上（輸送手段に関する成功事例-萌芽）

- ・海上輸送では、Ro-Ro船・フェリーによるサービス（日中韓間）が、航空輸送では沖縄国際ハブ事業（日～ASEAN域）が健闘。

これらのさらなる展開にともない、ロジスティクス拠点配置の重要性が増すと予想している。

3-2. 物流の生産過程への適合（同期）～モデル検討

上記の認識を踏まえて、まず、陸路の発達にともなって港湾の背後圏が広がれば、日-ASEAN間中継点の候補と睨むベトナムを活用して、ASEANの中心的生产拠点であるタイに至るエリアで、貨物を一括して扱うことができるのではないかと考えた。

次に、日中韓間のフェリー・Ro-Ro船を活用した輸送サービスが埋めた「航空」と「コンテナ船」によるサービスとの隙間について、日-ASEAN諸国間でも埋められないかと考えた。

このようなサービスの可能性と効果（魅力）を検討するために、「日-越シャトル便モデル（仮称）」を構築し、幾つかの前提を置いて検討を行っており、これを報告する。

検討の結果、在庫保管費用もさることながら在庫管理費用の削減効果が大きく働き、日-越間のリードタイムが15日から7日に短縮されると、71[千ドル/FEU]以上の価値を有する40ftコンテナであれば、越・東・泰三カ国向け貨物を、全てベトナム経由で輸送するのが有利となる計算結果を得た。

4. 報告会で取り上げる論点

上記を踏まえて、報告では、在庫費用削減に着目して、日本-ASEAN諸国間輸送におけるロジスティクス拠点の集約を検討することの有用性ととも、「日本-ASEAN諸国間を確実に一週間で結ぶ更なるアイデア」や「候補となる貨物の品目と量」等についても議論する。また、荷主とロジスティクス事業者間の連携の場についても提案を行う。