

2. 地位低下をめぐる背景

Background of lower status of our ports

(1) 荷主及び海運業をめぐる変化

Shipper and Carrier

(2) 我が国港湾の地位低下の要因

Factors of lower status of our ports

2. 地位低下をめぐる背景

Background of lower status of our ports

(1) 荷主及び海運業をめぐる変化

Shipper and Carrier

(2) 我が国港湾の地位低下の要因

Factors of lower status of our ports

荷主： 顧客ニーズへの対応

Shipper: Corresponding on customer needs

- ・顧客ニーズは、不安定、変わりやすく、予測不能
- ・顧客は待ってくれない
- ・在庫増による対応はダメ

需要

リードタイムと在庫の削減

販売

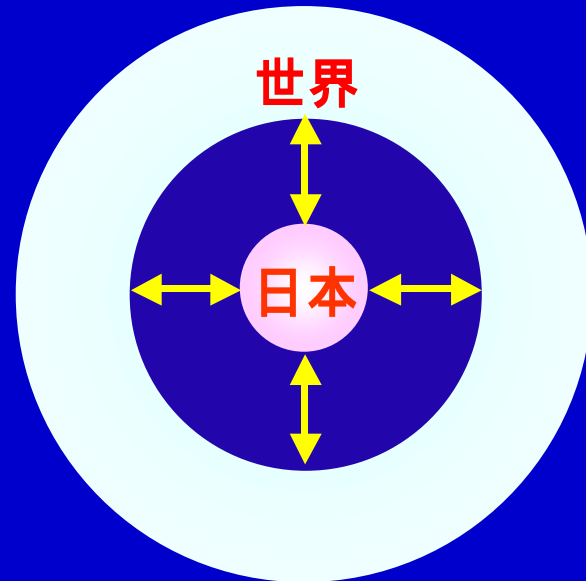
生産

2. 地位低下をめぐる背景 (1) 荷主及び海運業をめぐる変化

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport for Policy Studies, 2002

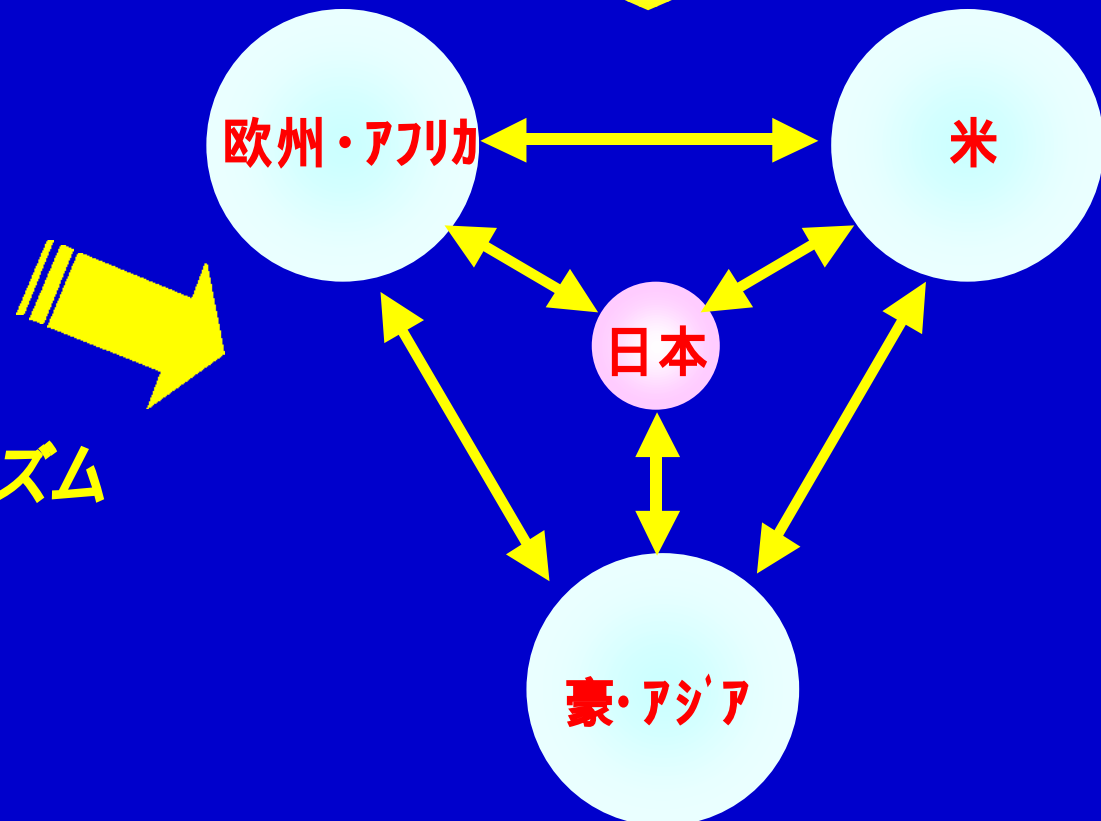
荷主： 生産・販売拠点の国際化

Shipper: Globalization of production and distribution base



自前中心型グローバリズム

グローバルロジスティクス



トヨタ自動車講演を元に作成

2. 地位低下をめぐる背景 (1) 荷主及び海運業をめぐる変化

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport for Policy Studies, 2002

海運業： 企業の再編

Carrier: Restructuring of the shipping companies

< ~ '80 > 運賃同盟 (過当競争防止)



< '80 ~ '90 > 激しい運賃競争



< '90前半 > コンソーシアム (共同運航)

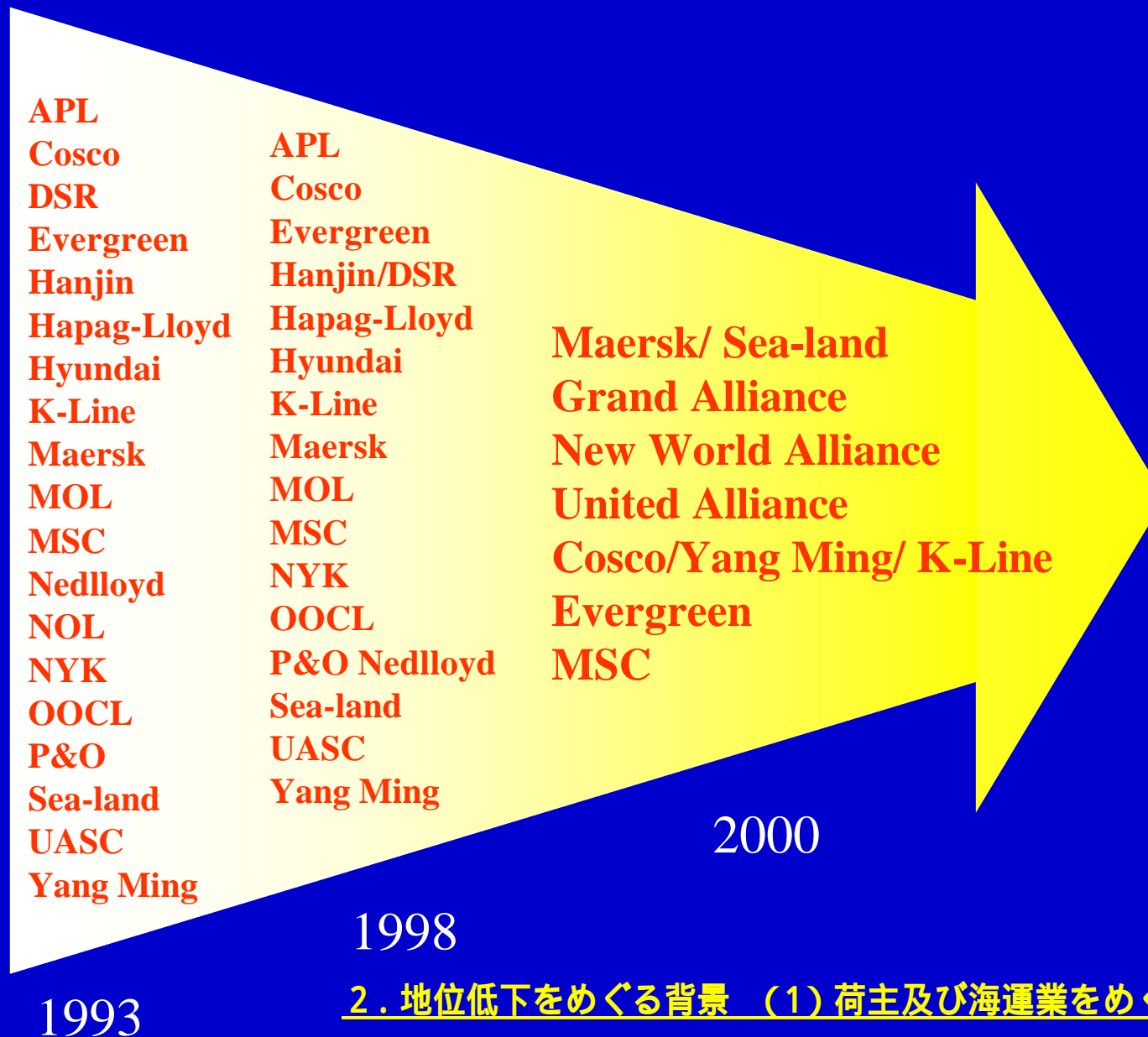


< '90後半 ~ > アライアンスと再編

効率化


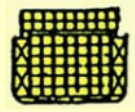

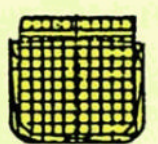

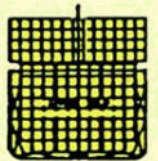

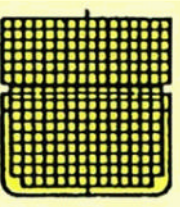
2. 地位低下をめぐる背景 (1) 荷主及び海運業をめぐる変化

アライアンスと再編 Alliances and restructure



2. 地位低下をめぐる背景 (1) 荷主及び海運業をめぐる変化

コンテナ船の大型化 Carrier:Change of container vessels

	船長 (喫水)	断面図	搭載能力
1966 ~	190m (9.5m) 		750 TEU
1970 ~	260m (12m) 		1800
1988 ~	280m (12.5m) 		4000
	300m (14m) 		6000

2. 地位低下をめぐる背景 (1) 荷主及び海運業をめぐる変化

2. 相対的な地位低下をめぐる背景

Background of relatively low status of our ports

(1) 荷主及び海運業をめぐる変化

Shipper and Carrier

(2) 我が国港湾の地位低下の要因

Factors of lower status of our ports

国際港湾に求められるもの

Demand for International Ports

うまい



サービスレベルの向上

Improvement in services' quality

早い



リードタイムの短縮

Reduction of lead time

安い



料金の低廉化

Reduction of the port charges

2. 地位低下をめぐる背景 (2) 我が国港湾の地位低下の要因

港湾運営時間の国際比較 Operating hours per day

	日本	シンガポール 香港、高雄 釜山	ロッテルダム	ロサンゼルス
ゲート	8:30 ~ 20:00	24時間	月～金 5:00 ~ 翌3:00 土 5:00 ~ 15:00	24時間
荷役	24時間	24時間	24時間	24時間

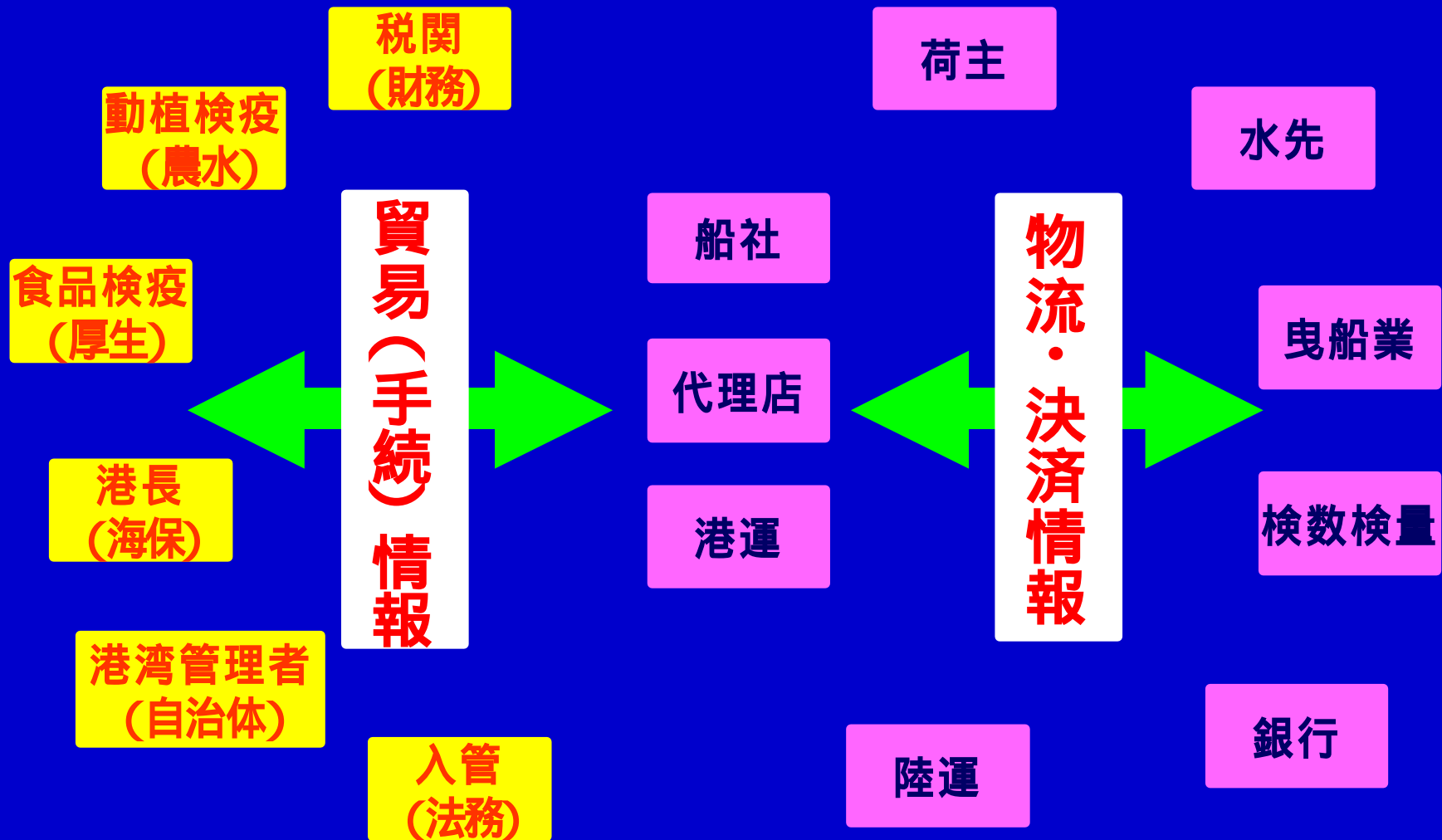
海事レポート2001

2. 地位低下をめぐる背景 (2) 我が国港湾の地位低下の要因

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport for Policy Studies, 2002

関連機関との情報交換

Parties concerned and Information flow



2. 地位低下をめぐる背景 (2) 我が国港湾の地位低下の要因

我が国のEDIシステム Japanese EDI system

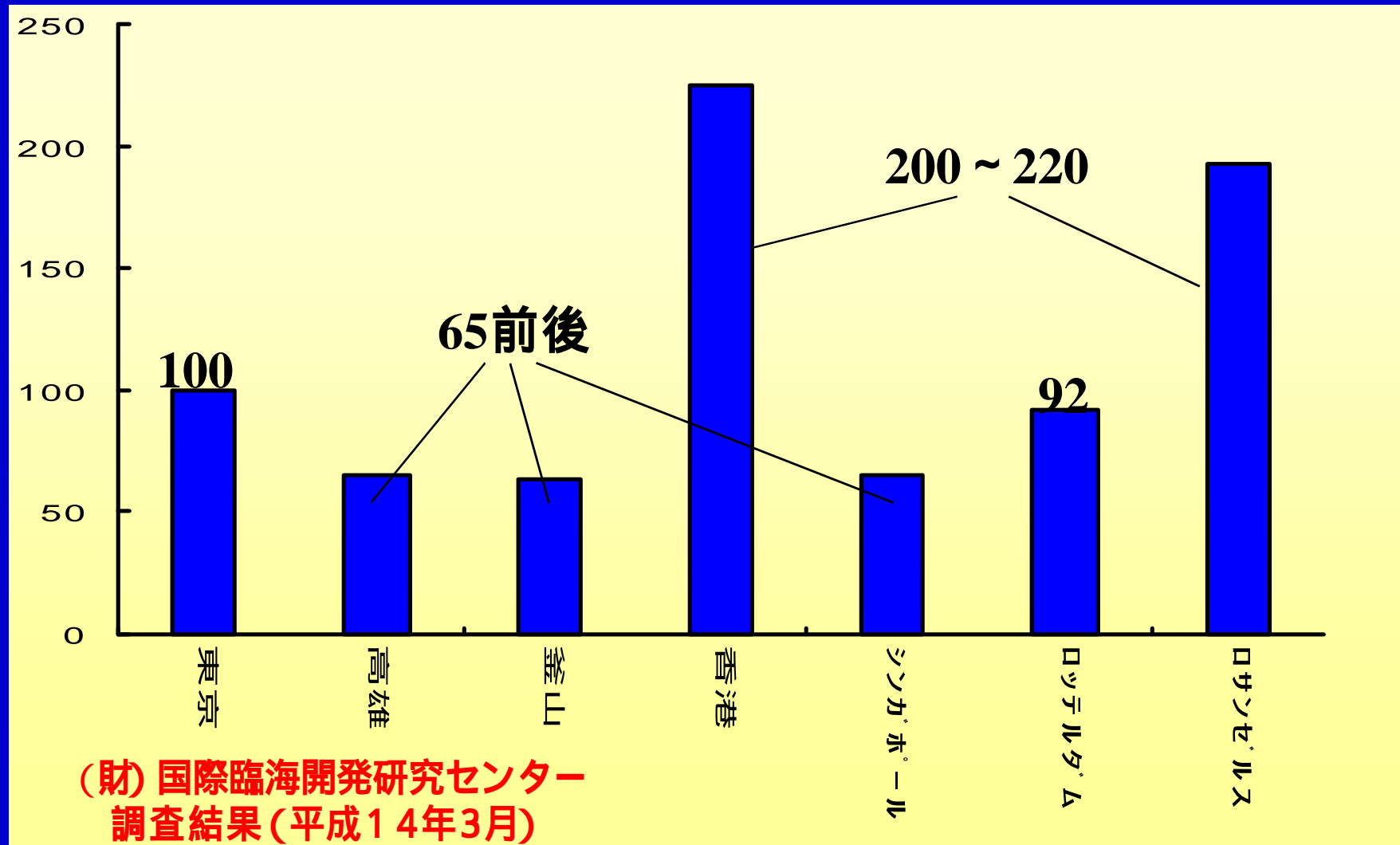


2. 地位低下をめぐる背景 (2) 我が国港湾の地位低下の要因

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport for Policy Studies, 2002

コンテナ取扱総料金の国際比較

Dues and Fees for the Container Handling



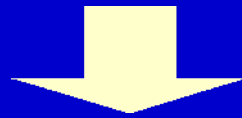
40フィート1個当たり

2. 地位低下をめぐる背景 (2) 我が国港湾の地位低下の要因

これまでのまとめ Summary

荷主：リードタイムと在庫の削減
生産・販売拠点の国際化

海運業：あらゆる効率化を実施



日本の港湾を使う必要性希薄

うまい

早い

安い

物価

雇用

2. 地位低下をめぐる背景 (1) 荷主及び海運業をめぐる変化

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport for Policy Studies, 2002