

2004年11月25日

東アジアにおける地域間競争力確保に向けた 国際海上コンテナ航路網の展開

International Container Network and Regional Competitiveness in the East Asia

古市正彦

FURUICHI Masahiko

運輸政策研究所

Institute for Transport Policy Studies (ITPS)

研究の背景と目的

1. 東アジアにおける製造業の国際水平分業の進展
2. 釜山港フィーダー航路の全国展開(トランシップ)
少ない需要で多くの港とリンク可能
物流コスト削減(競争力を維持・確保)
3. 定時性, 安全性など高質なサービスを求める貨物
高度な物流機能を持つ国内中枢港を利用
4. 多様なサービスをバランスよく提供することが重要
5. 新たな競争環境に対応する方策の検討・提案

目 次

Contents

1 . 国際展開する産業と地域の競争力

Globally Extending Industries and Regional Competitiveness

2 . 日本発着の国際海上コンテナ流動

International Container Flows to and from Japan

3 . フィーダー航路網と荷主の価値観

Feeder Container Network and Shipper's Preference

4 . トランシップを活用した新たなサービス

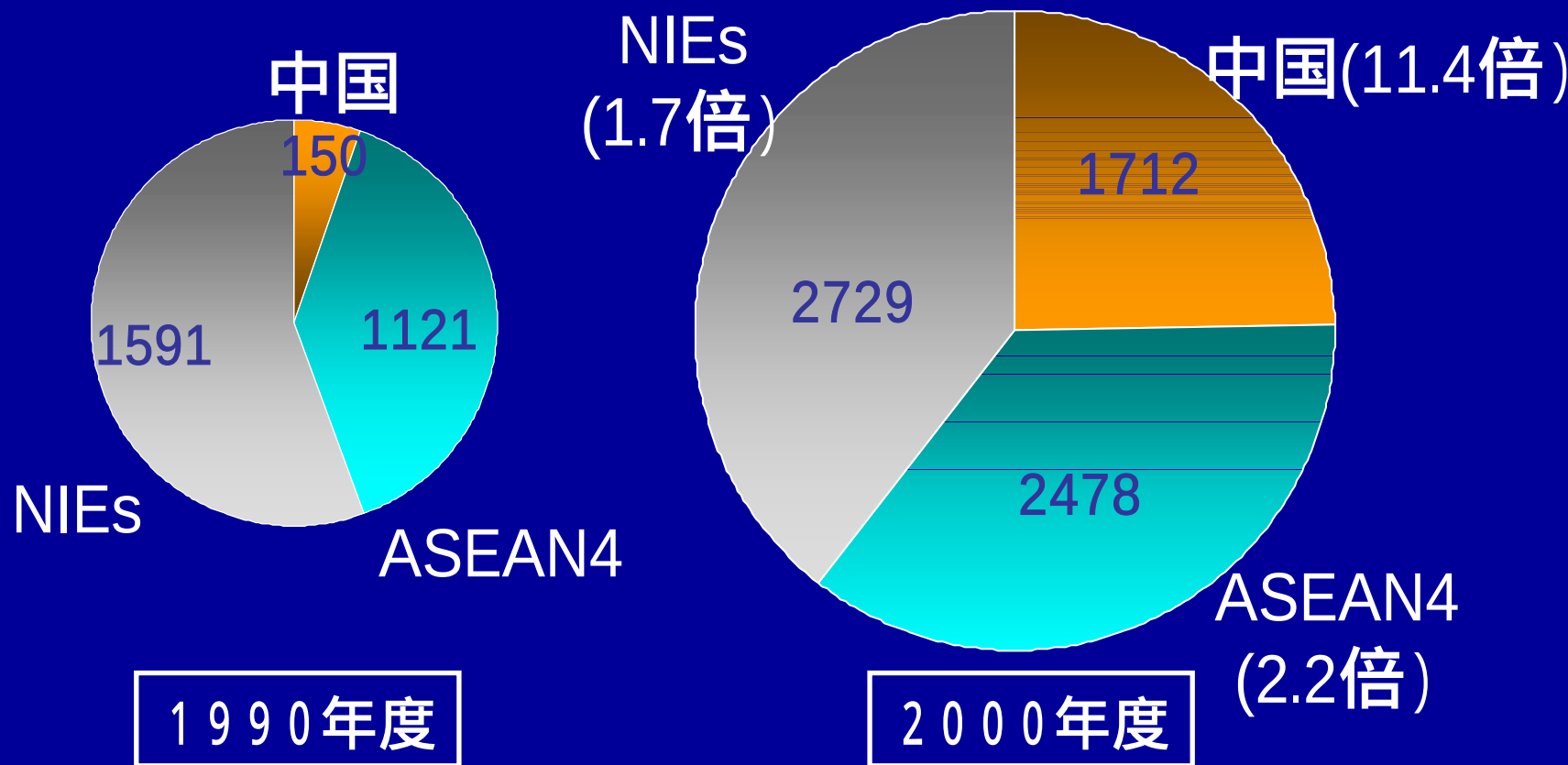
Newly Proposed Services utilizing Transshipment

5 . 新たな競争環境への挑戦

Challenges toward New Competition

東アジア地域内に進出した日本企業の現地法人数

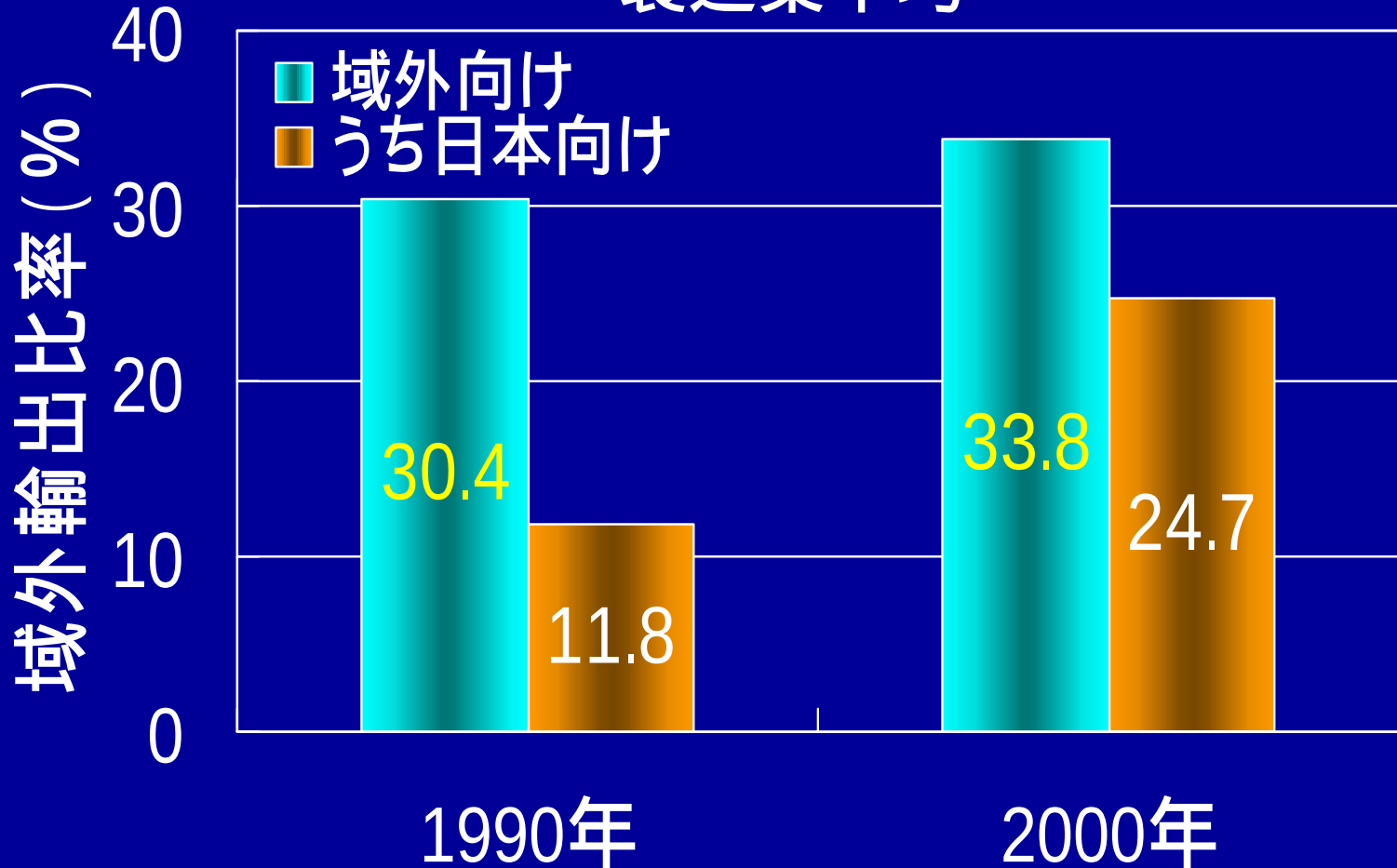
2,862社 → 6,919社(2.4倍)



出典) 通商白書2003 (経済産業省編)

東アジア地域内における日本企業の域外輸出比率

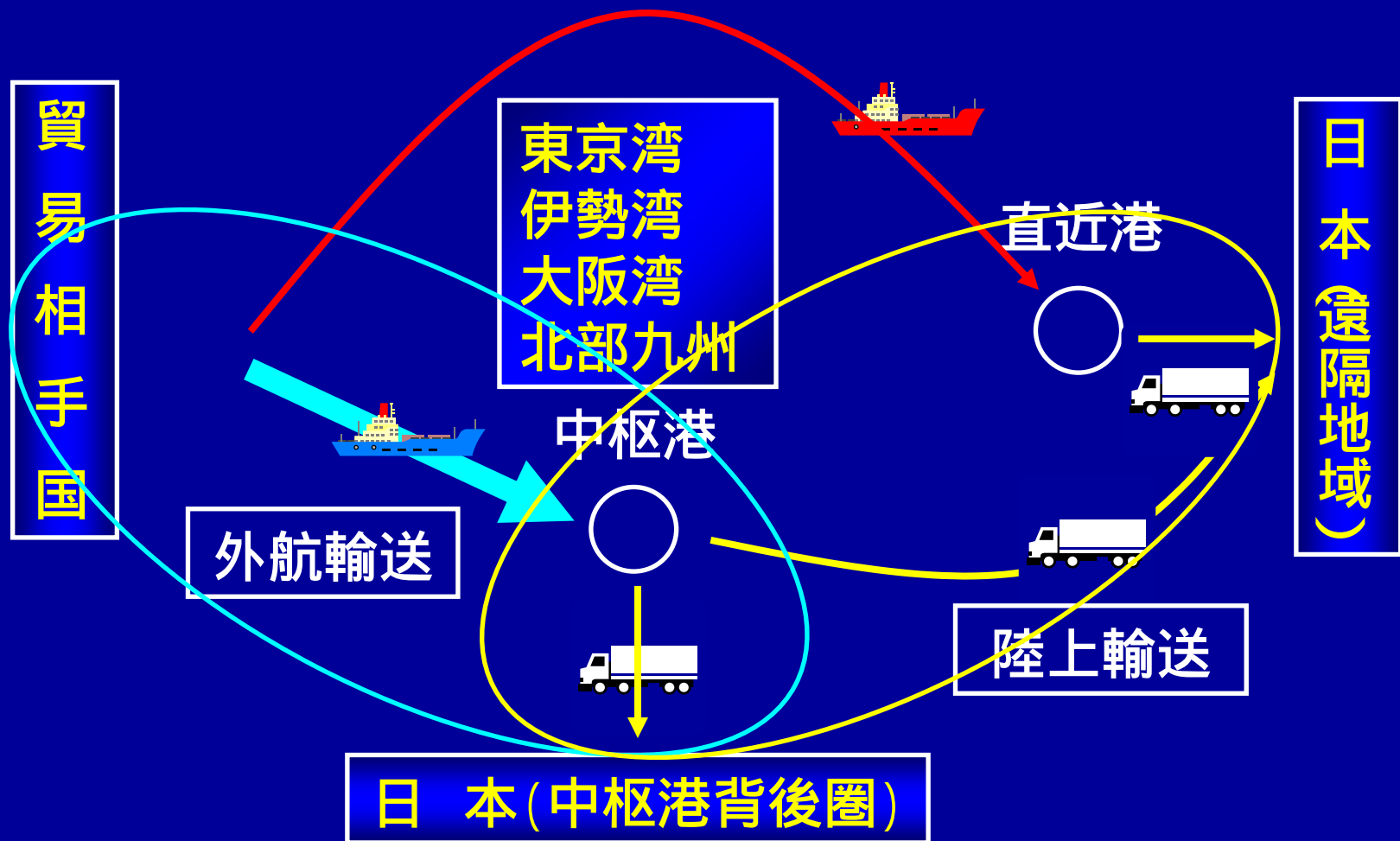
製造業平均



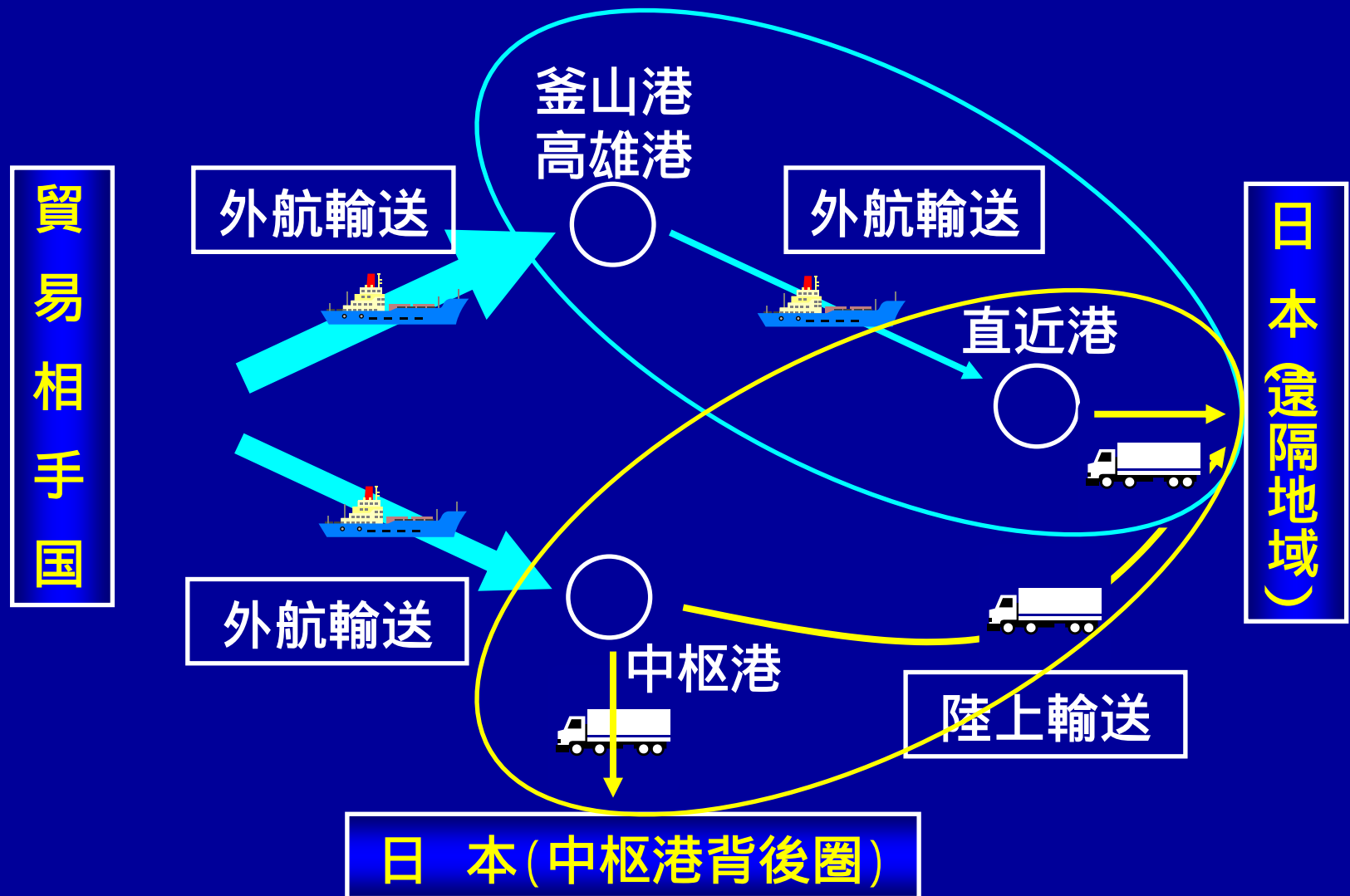
出典) 通商白書2003 (経済産業省編)

「東アジア」には日本を含まない

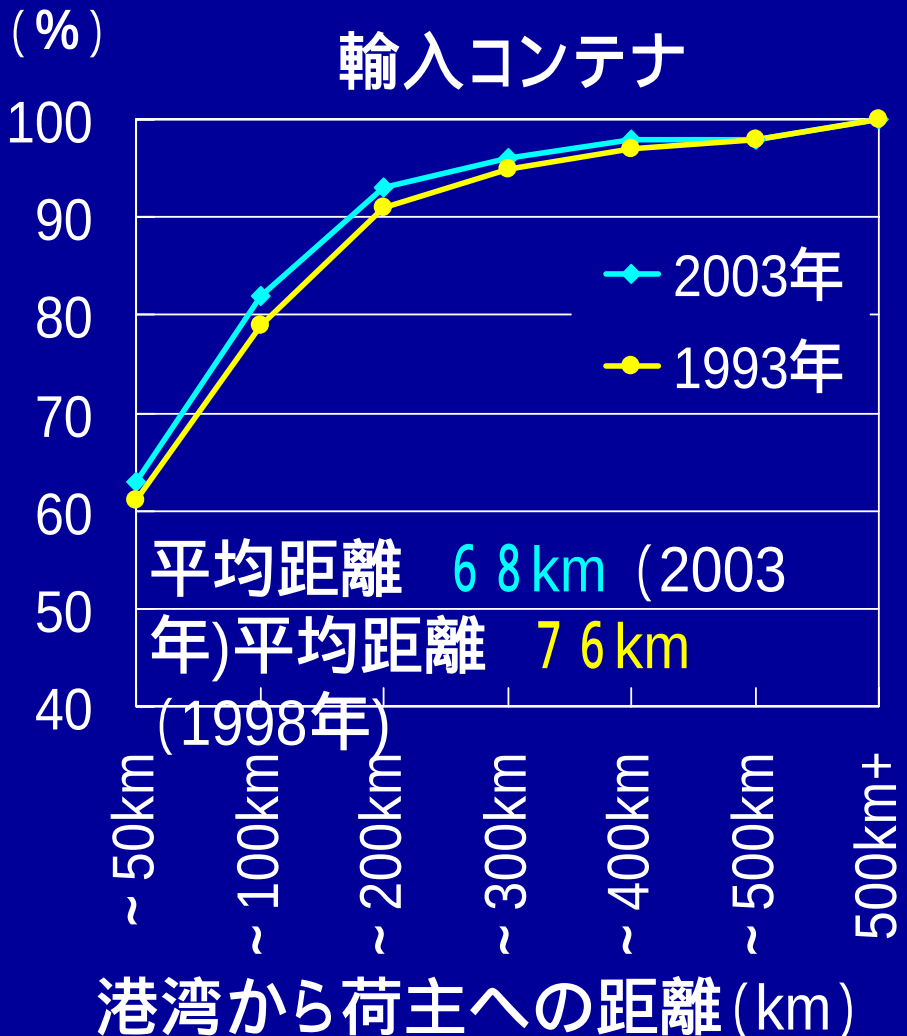
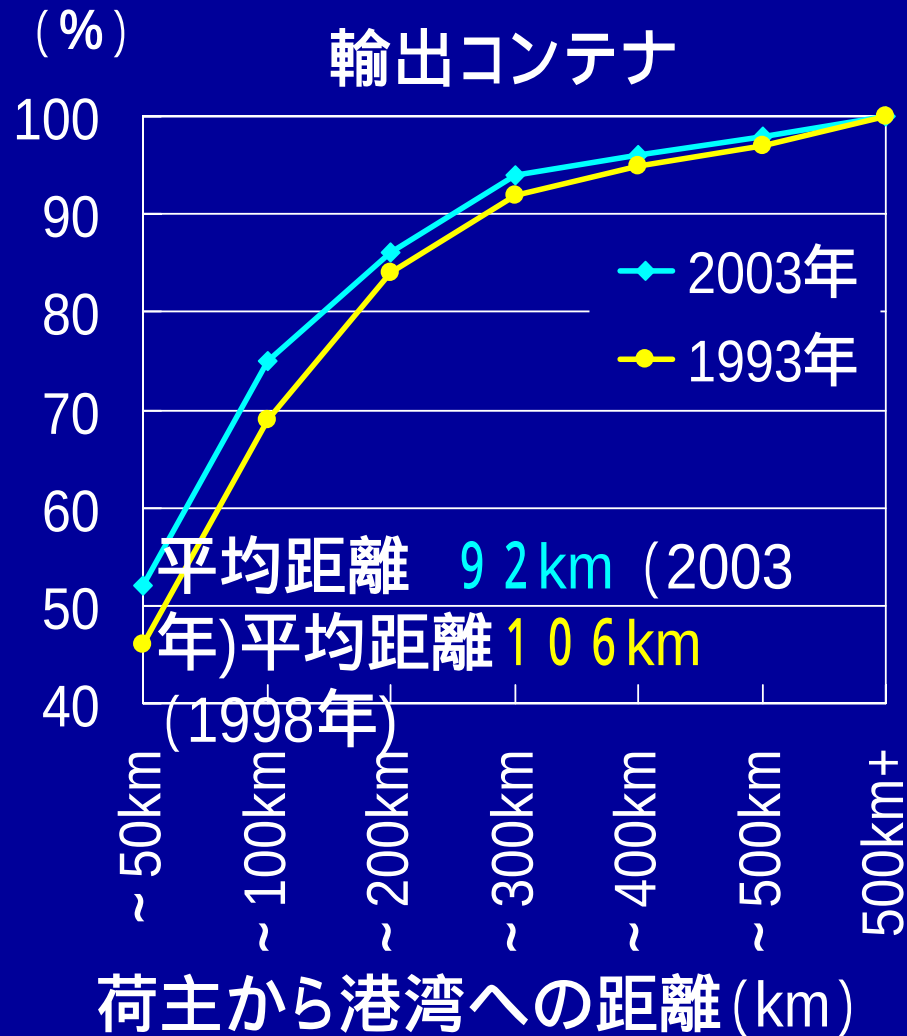
国際輸送では国内コストが相対的に大きな負担



トランシップを活用した安価なルート出現



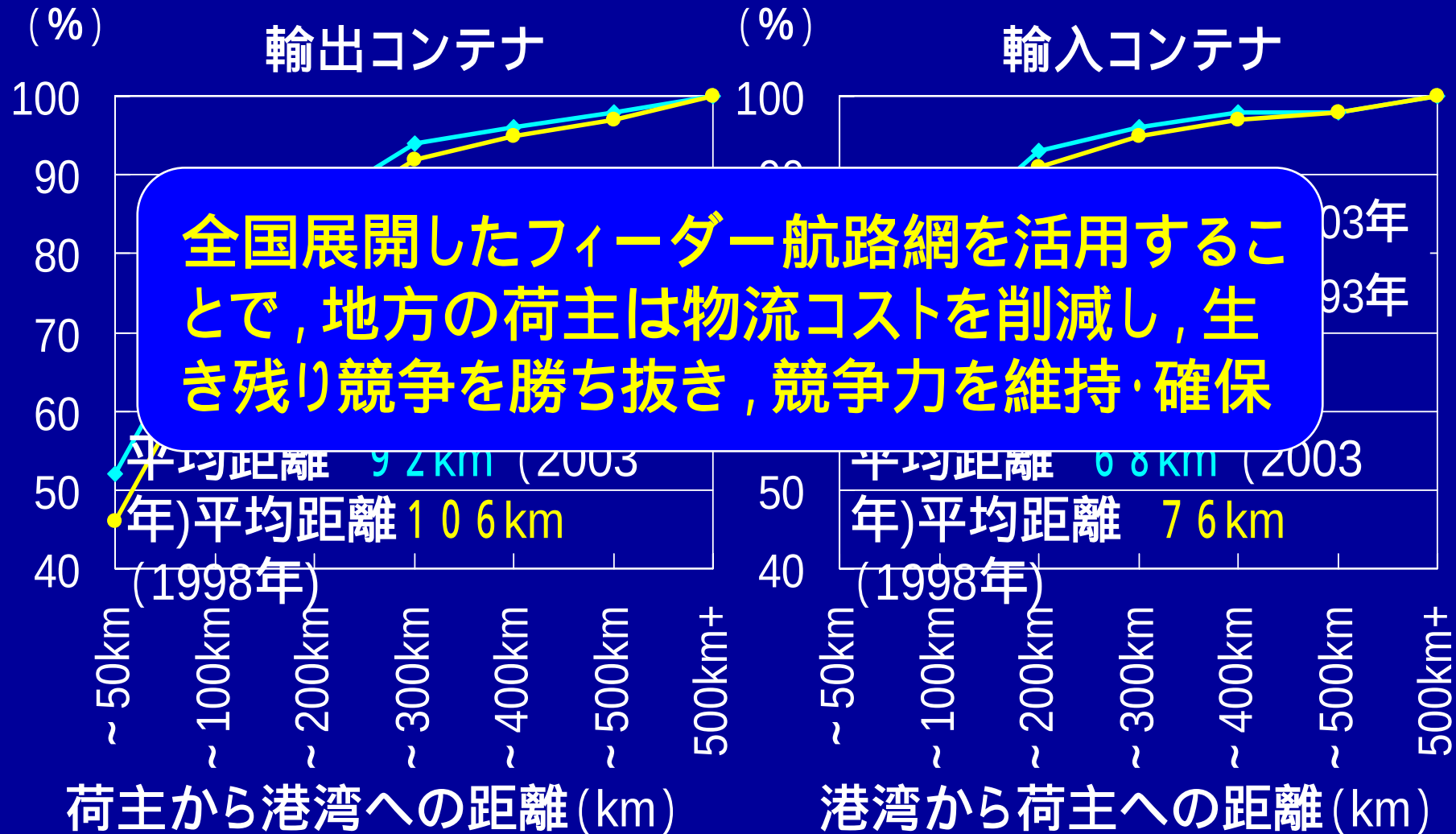
港湾への陸上アクセス距離 → 短縮化傾向



出典) 全国輸出入コンテナ流動調査 (1998年 運輸省, 2003年 国土交通省) より作成

(C) Dr. Masahiko FURUICHI, Institute for Transport Policy, 2004

港湾への陸上アクセス距離 → 短縮化傾向



出典) 全国輸出入コンテナ流動調査 (1998年 運輸省, 2003年 国土交通省) より作成

(C) Dr. Masahiko FURUICHI, Institute for Transport Policy, 2004

目 次

Contents

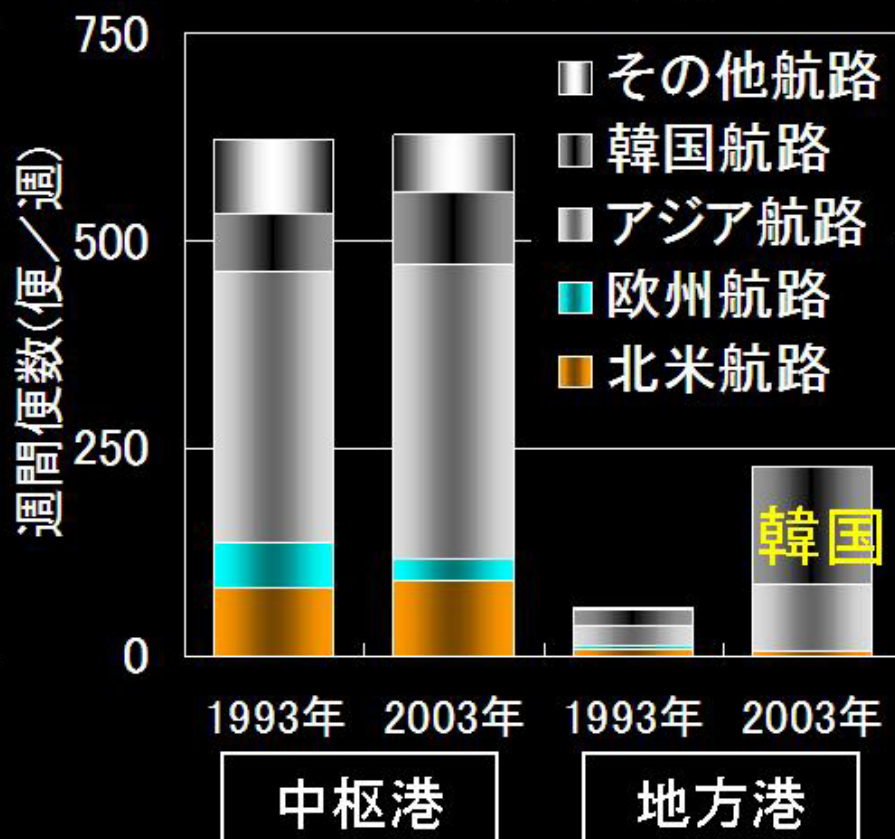
- 1 . 国際展開する産業と地域の競争力
Globally Extending Industries and Regional Competitiveness
- 2 . 日本発着の国際海上コンテナ流動
International Container Flows to and from Japan
- 3 . フィーダー航路網と荷主の価値観
Feeder Container Network and Shipper's Preference
- 4 . トランシップを活用した新たなサービス
Newly Proposed Services utilizing Transshipment
- 5 . 新たな競争環境への挑戦
Challenges toward New Competition

日本発着の国際海上コンテナ流動と航路ネットワーク

コンテナ貨物量



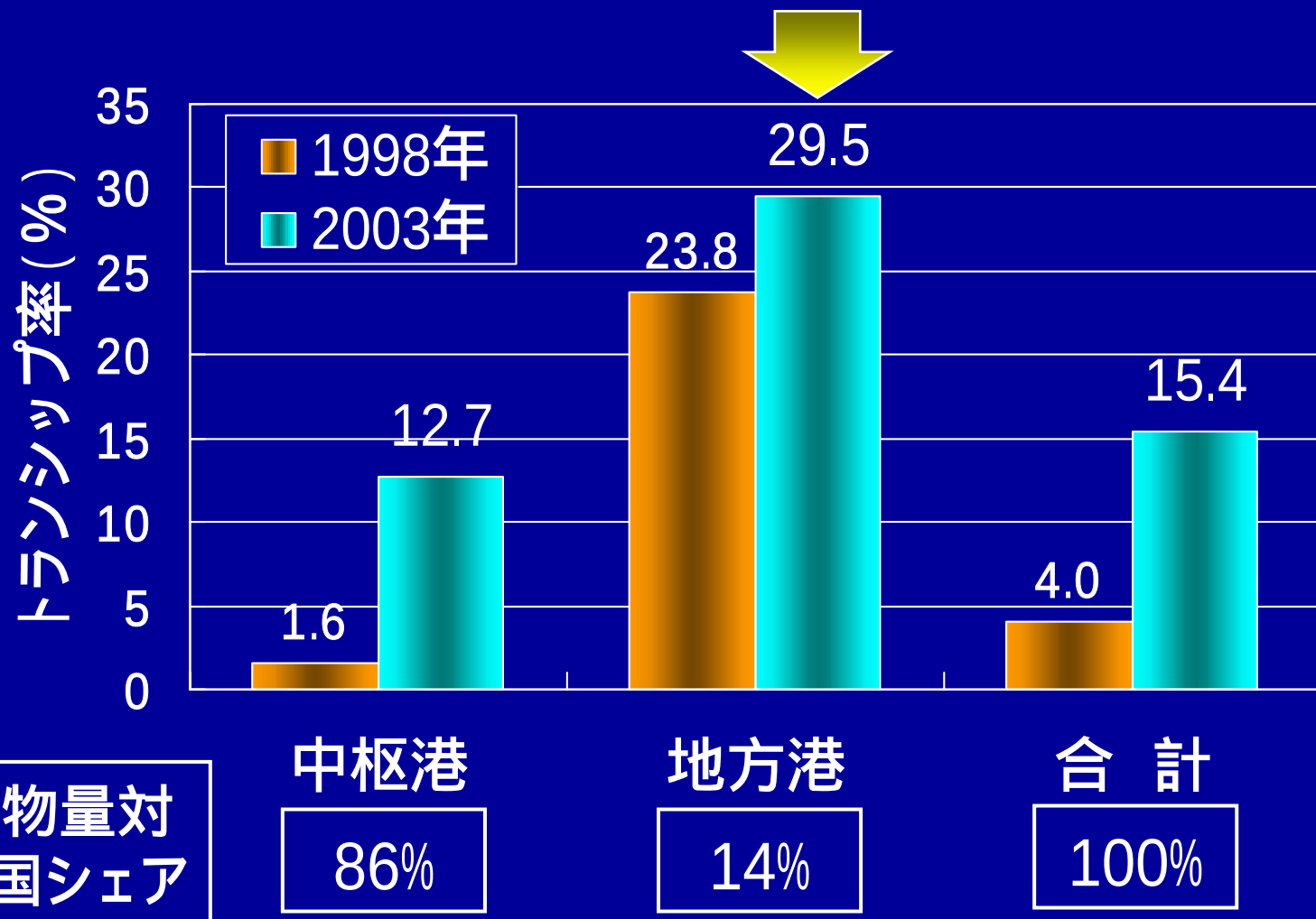
コンテナ航路週間便数



注) 貨物量は一ヶ月調査(補足率おおむね90%前後)で、単位はフレートトン

出典) 全国輸出入コンテナ流動調査報告書(国土交通省)をもとに作成

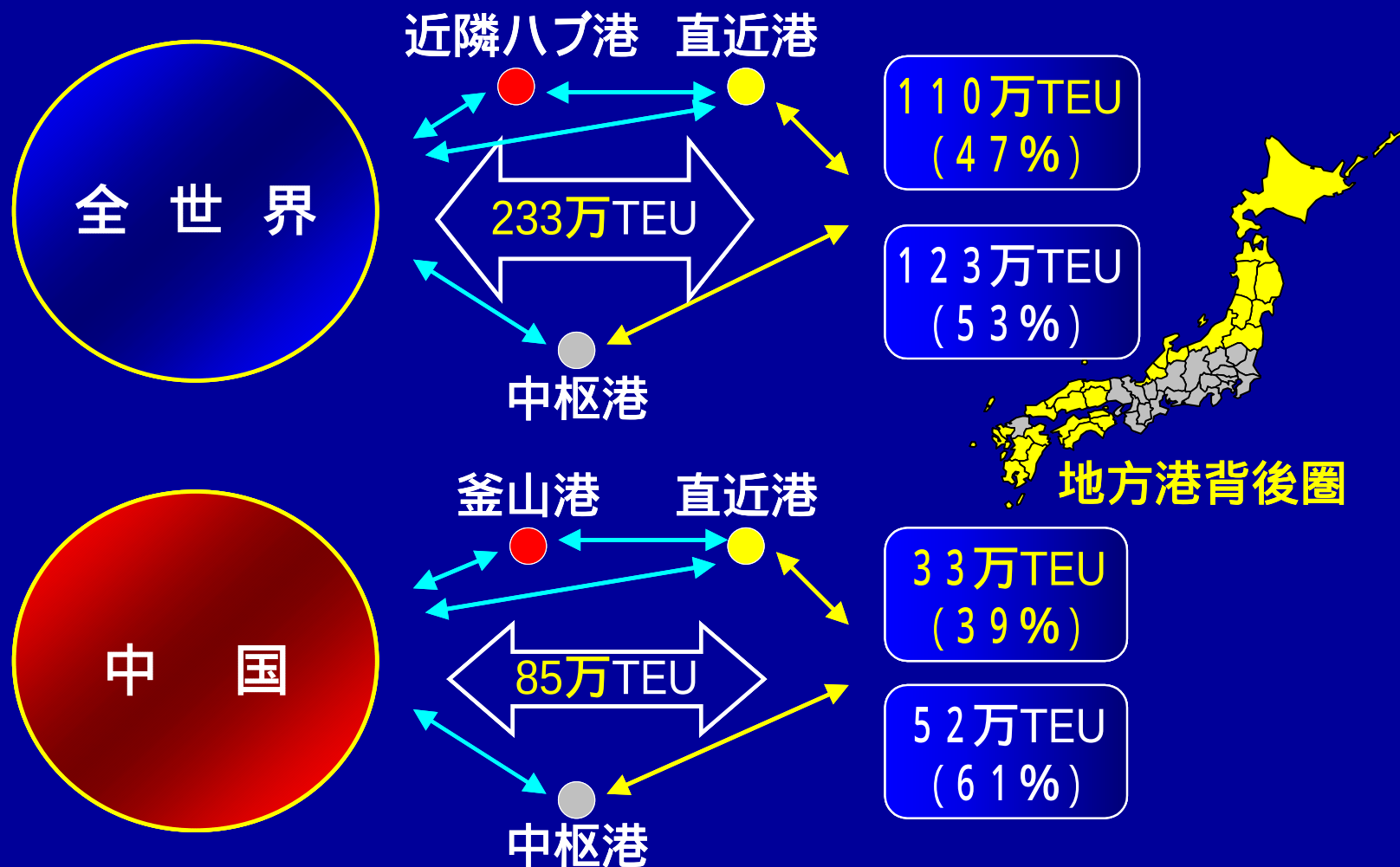
アジア主要港でのトランシップ・サービスの急速な拡大



出典) 全国輸出入コンテナ流動調査報告書 (国土交通省) をもとに作成

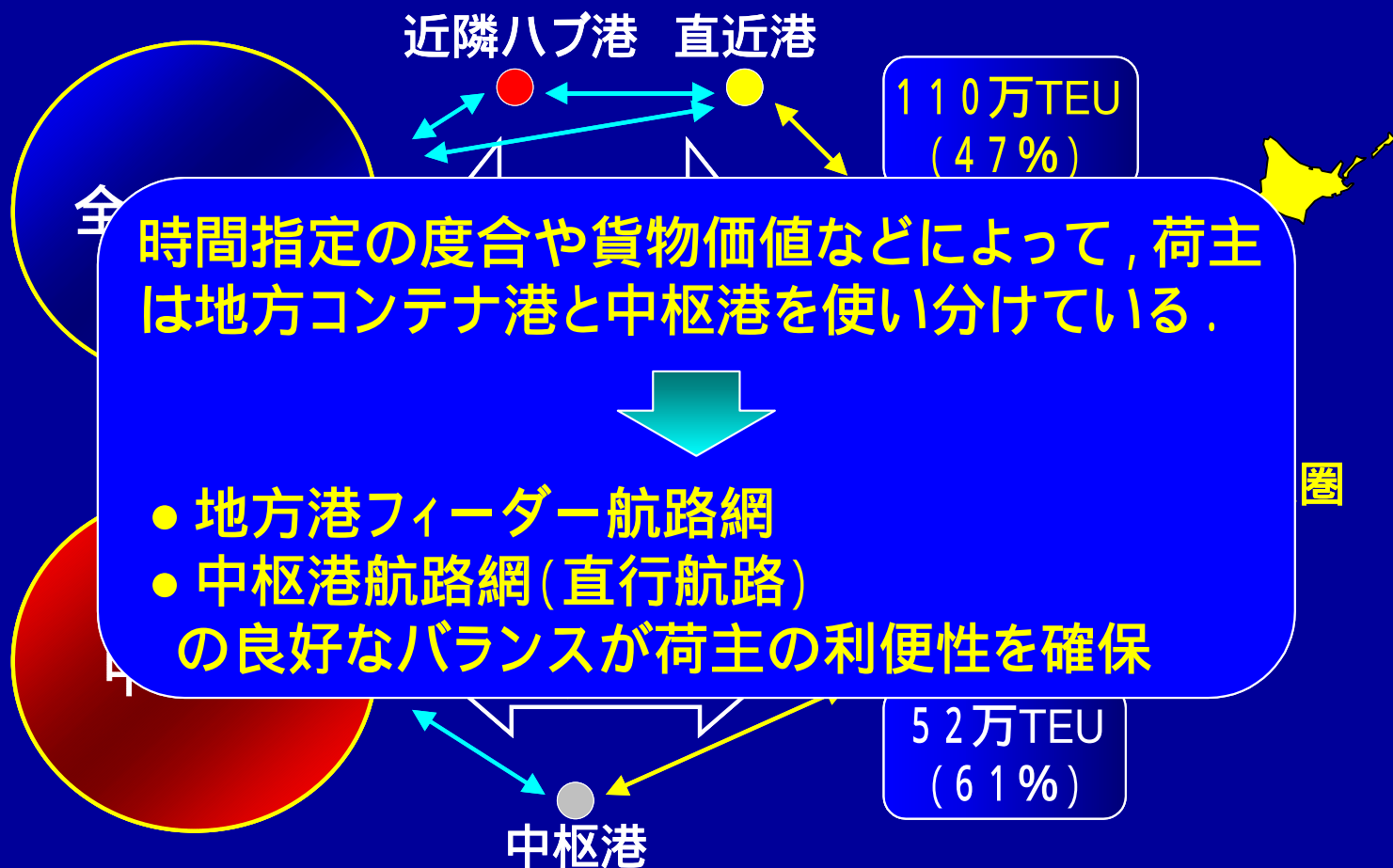
(C) Dr. Masahiko FURUICHI, Institute for Transport Policy, 2004

地方港背後圏発着の国際海上コンテナ流動(2003年)



出典) 全国輸出入コンテナ流動調査報告書(国土交通省)をもとに作成

地方港背後圏発着の国際海上コンテナ流動(2003年)



出典) 全国輸出入コンテナ流動調査報告書(国土交通省)をもとに作成

目 次

Contents

- 1 . 国際展開する産業と地域の競争力
Globally Extending Industries and Regional Competitiveness
- 2 . 日本発着の国際海上コンテナ流動
International Container Flows to and from Japan
- 3 . **フィーダー航路網と荷主の価値観**
Feeder Container Network and Shipper's Preference
- 4 . トランシップを活用した新たなサービス
Newly Proposed Services utilizing Transshipment
- 5 . **新たな競争環境への挑戦**
Challenges toward New Competition

地域へと急拡大する国際コンテナ航路サービス

国際コンテナ航路が就航する港湾

(1993年1月)

中	枢	港	9港
地	方	港	14港
合		計	23港

釜山

地域へと急拡大する国際コンテナ航路サービス

国際コンテナ航路が就航する港湾

(2004年1月)

中	枢	港	11港
地	方	港	50港
合		計	61港

釜山

- 釜山航路のみ就航する港
(21港)
- 複数航路が就航する港
(29港)

日韓航路(釜山トランシップ)サービスの例



国際海上コンテナ・フィーダー航路網の展開パターン

1. 地方コンテナ港利用貨物に占める**中国貨物**
約1/3
2. トランシップ費用, トランシップ・リスクの回避
日韓航路に加えて**日中航路**展開へ
3. 需要を日韓航路と日中航路に分けると
両航路**共倒れの危険性**

航路成立の一港当り最低需要(2002年実績から推定)

日韓航路	年間取扱量約 3,000TEU
日中航路	年間取扱量約 4,500TEU

中国直行航路サービスの例



コンテナ荷主の経路選択の行動仮説

トランシップ・リスクと陸上輸送コストのトレードオフ関係



トランシップと陸上輸送コストのトレードオフ関係

時間指定の度合や貨物価値などによって荷主が地方港と中枢港を使い分けていると解釈

輸 出



6.2 (万円/TEU) / トランシップ^o

陸送費 6.2 万円まで負担

トランシップ・リスクを回避

輸出

直行航路の就航する港利用 の傾向

輸 入



2.7 (万円/TEU) / トランシップ^o

陸送費 2.7 万円まで負担

トランシップ・リスクを回避

輸入

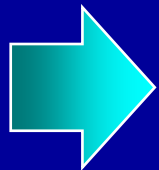
トランシップ・サービスの地方港利用 の傾向

目 次

Contents

- 1 . 国際展開する産業と地域の競争力
Globally Extending Industries and Regional Competitiveness
- 2 . 日本発着の国際海上コンテナ流動
International Container Flows to and from Japan
- 3 . フィーダー航路網と荷主の価値観
Feeder Container Network and Shipper's Preference
- 4 . **トランシップを活用した新たなサービス**
Newly Proposed Services utilizing Transshipment
- 5 . 新たな競争環境への挑戦
Challenges toward New Competition

4. トランシップを活用した新たなサービス



1. トランシップ回避 経由型直行航路

2. トランシップをプラスに転化
クロスドック機能の付加

少ない需要でも成立可能で利便性の高い航路サービス

2004年上半期における日韓中(経由型)直行航路の急速な展開

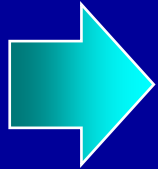
13港(2004年1月)

34港(2004年10月)



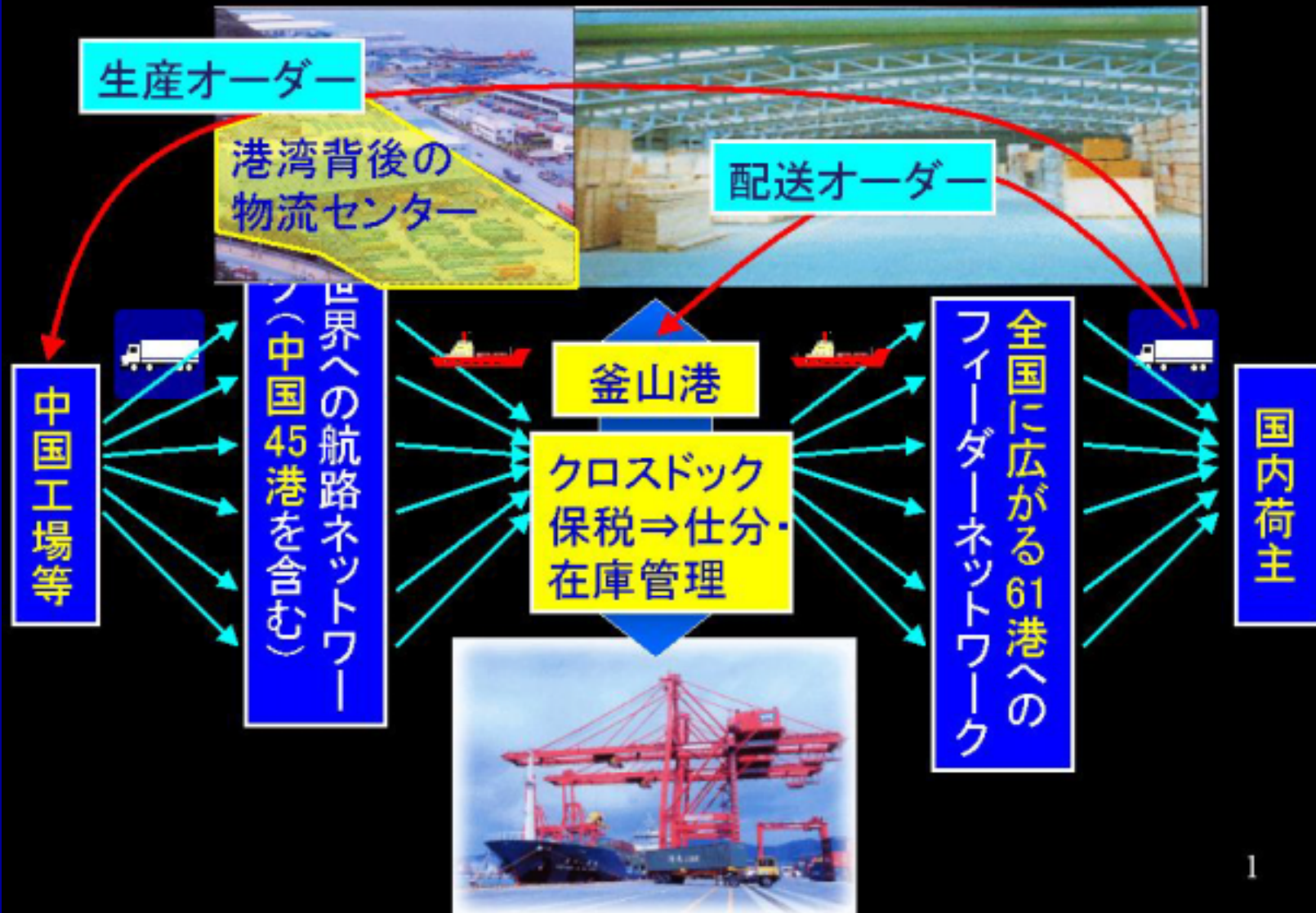
4. トランシップを活用した新たなサービス

1. トランシップ回避 経路型直行航路



2. トランシップをプラスに転化
クロスドック機能の付加

クロスドック機能による貨物への価値の付加



クロスドック機能による貨物への価値の付加

2005年夏には商社系日韓合併企業が稼動予定



釜山新港における港湾物流団地の開発計画

現行ターミナル直背後
には**物流団地無し**



港湾物流団地

コンテナターミナル



賃貸料: 45円 / $\text{m}^2 \cdot \text{年}$
期 間: 50年

コンテナターミナル

港湾物流団地 (307万 m^2)

- ✓ 自由貿易地域 (FTZ)
- ✓ 税制の優遇策
- ✓ 破格の賃貸料

釜山新港における港湾物流団地の開発計画

釜山新港第一期分(2006年供用開始予定)

コンテナターミナル

港湾物流団地

港湾物流団地(307万 m^2)

- ✓自由貿易地域(FTZ)
- ✓税制の優遇策
- ✓破格の賃貸料

賃貸料:45円/ m^2 ・年
期 間:50年

分譲価格⇒約18,000円/ m^2 ⇒日本の約1/5
賃貸料率⇒分譲価格の約0.25%⇒日本の約1/10

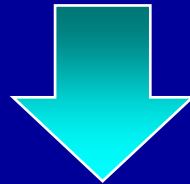
日本におけるコンテナターミナル背後物流用地の価格競争力

横浜港・南本牧高規格コンテナターミナルと埠頭事業用地の事例



1. トランシップ回避 経路型直行航路

2. トランシップをプラスに転化
クロスドック機能の付加



新たにトランシップ貨物の取込みを加速
日本の物流機能まで取り込まれる可能性

目 次

Contents

- 1 . 国際展開する産業と地域の競争力
Globally Extending Industries and Regional Competitiveness
- 2 . 日本発着の国際海上コンテナ流動
International Container Flows to and from Japan
- 3 . フィーダー航路網と荷主の価値観
Feeder Container Network and Shipper's Preference
- 4 . トランシップを活用した新たなサービス
Newly Proposed Services utilizing Transshipment
- 5 . 新たな競争環境への挑戦
Challenges toward New Competition

1. トランシップ回避

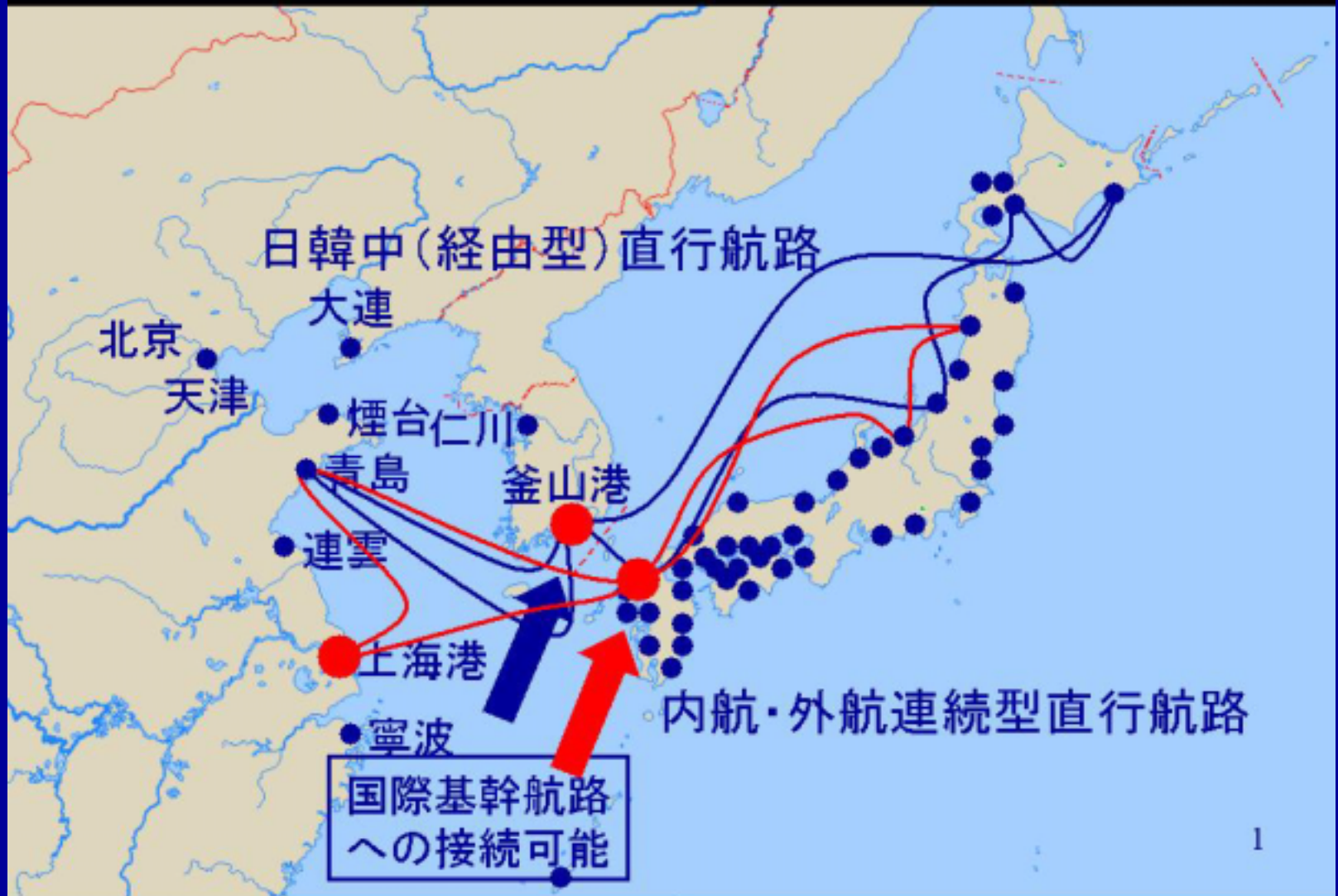
経路型直行航路

2. トランシップをプラスに転化
クロスドック機能の付加



新しいサービスへの代替案の検討を通じて
対策を論じる

中枢港へのトランシップ貨物の取込みに向けて



国内船社による内航・外航連続型直行航路の実現に向けて

航路形態	日本船社	外国(韓国)船社
日韓中(釜山経由型)直行航路 (外航+外航)	日本船社参入可 参入実績なし	2004年初 同年10月 韓国船社サービス が急拡大
内航・外航連続型 直行航路(中枢港) (内航+外航)	外航日本船社	外国船社 参入不可 (カボタージュにより)
	内航日本船社	

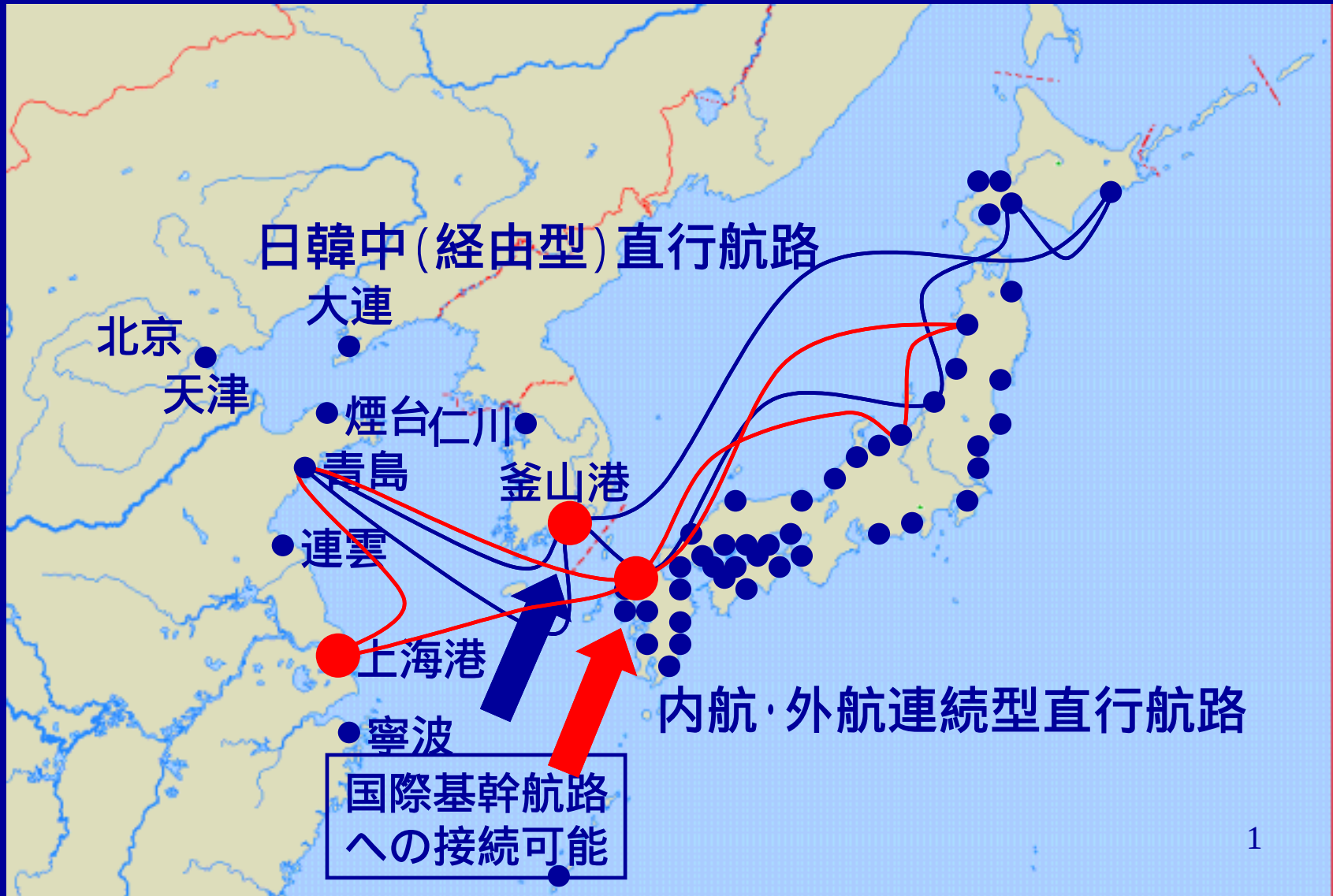
内航フィーダー貨物
トランシップ貨物



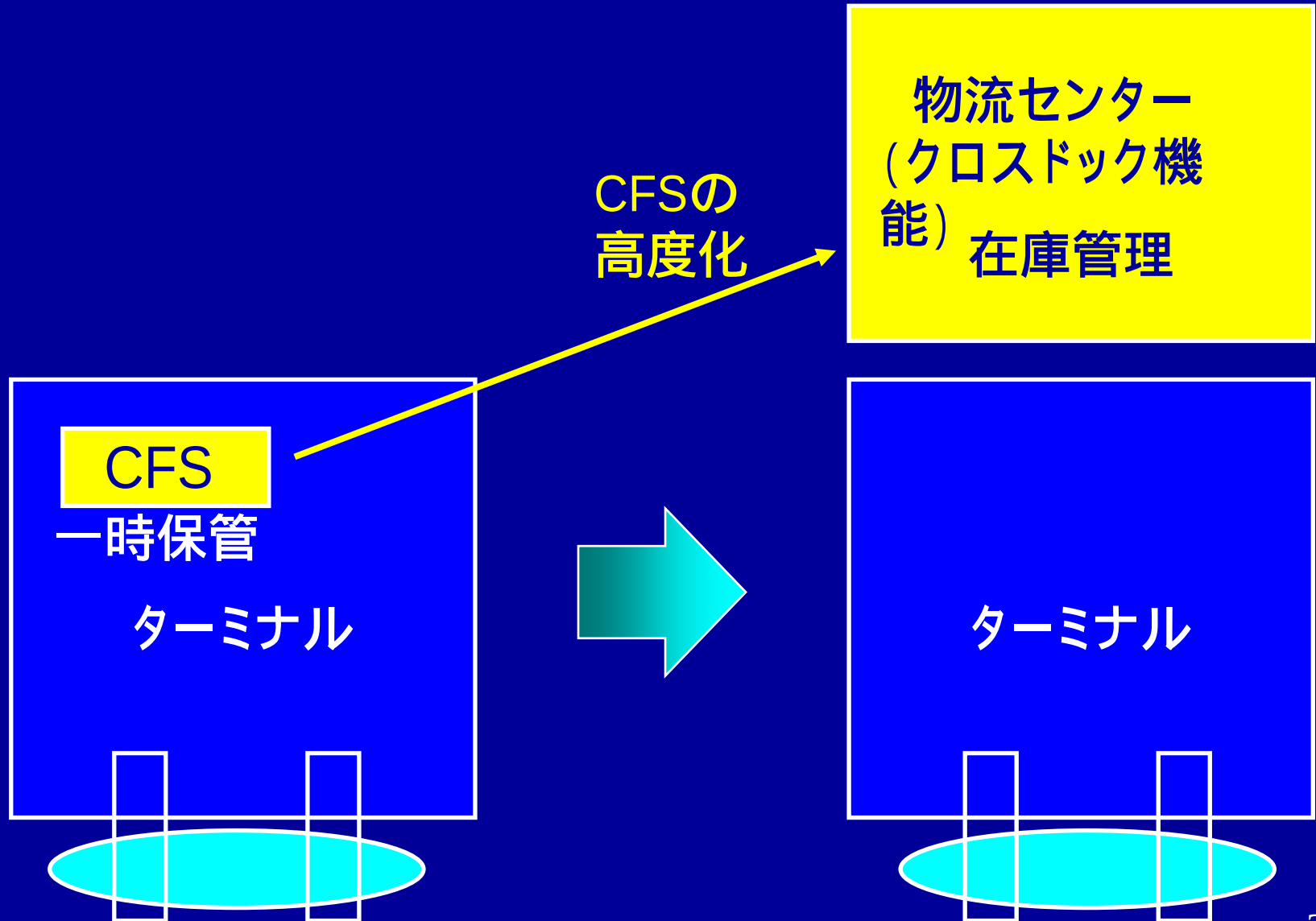
船員の国籍
船の構造・設備
燃料補給場所
など

コンテナ・RORO
近距離航路限定
内航規制緩和

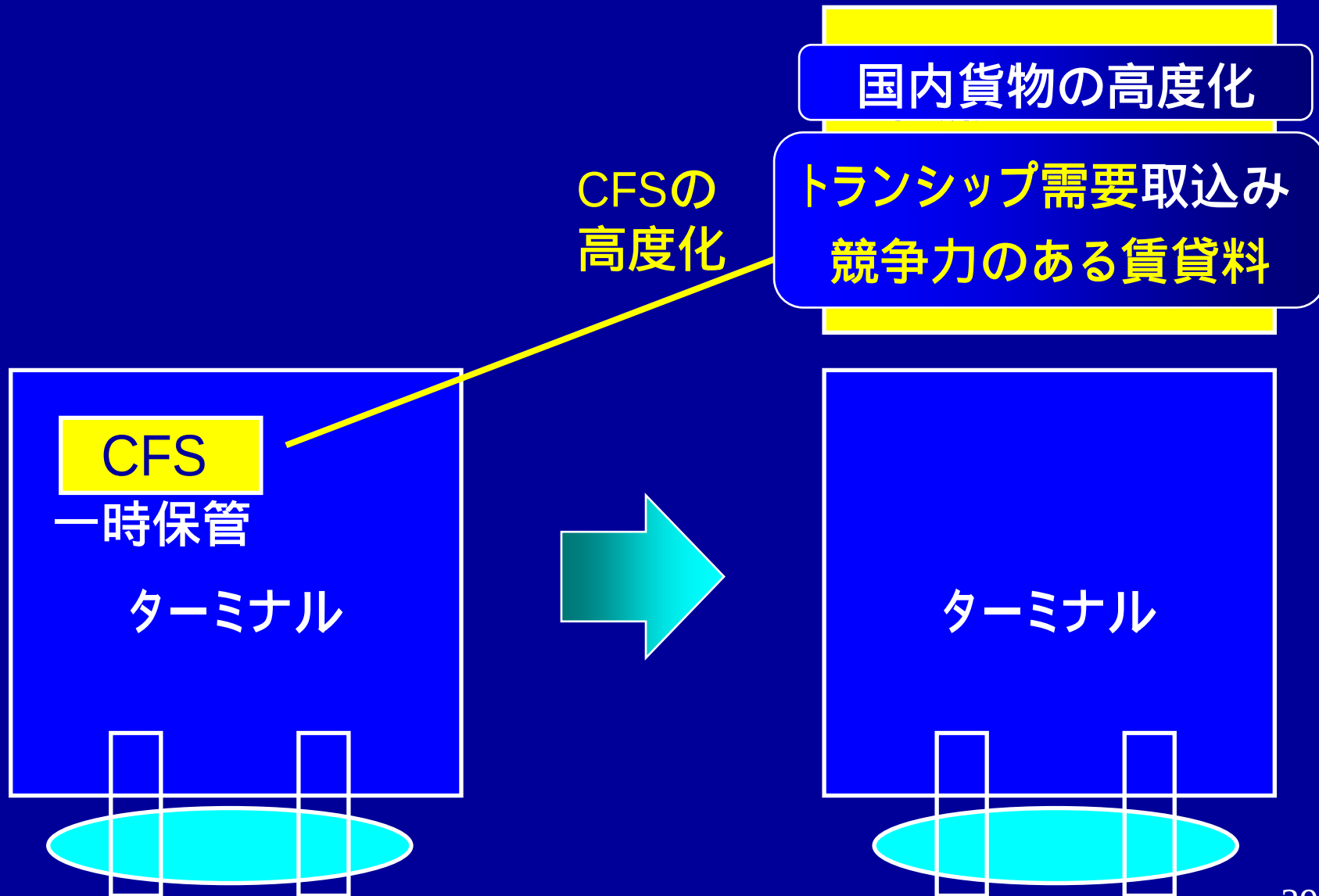
中枢港へのトランシップ貨物の取込みに向けて



中枢港へのトランシップ貨物の取込みに向けて



中枢港へのトランシップ貨物の取込みに向けて



トランシップ貨物取込みのためクロスドック機能強化に向けて

比較項目	日 本	韓 国 (釜山新港)
制度関係	自由貿易地域 税制優遇策など	自由貿易地域 税制優遇策など
用地価格 (賃貸料)	直接投資誘致の戦略 と連動していない	驚異的な低価格で 直接投資誘致
用地への国費 支援	起債償還主義 国費支援なし	直接投資誘致のため 国費支援あり

トランシップ貨物取込み
直接投資誘致



低廉な賃貸料
税制優遇策
自由貿易地域
など

構造改革特区

トランシップ貨物を取り込むためには
対応可能な港に絞って大胆な戦略が必要

ご清聴ありがとうございました

