

東アジアにおける地域間競争力確保と 港湾ロジスティクスの展開

Seaports in Logistics Chain and Regional
Competitiveness in East Asia

古市正彦

FURUICHI Masahiko

運輸政策研究所

Institute for Transport Policy Studies (ITPS)

目 次

1. 国際交通インフラと地域の国際競争力
2. コンテナ貨物の争奪競争と港湾ロジスティクス
3. 東アジアから見た港湾ロジスティクス戦略

目 次

1. 国際交通インフラと地域の国際競争力

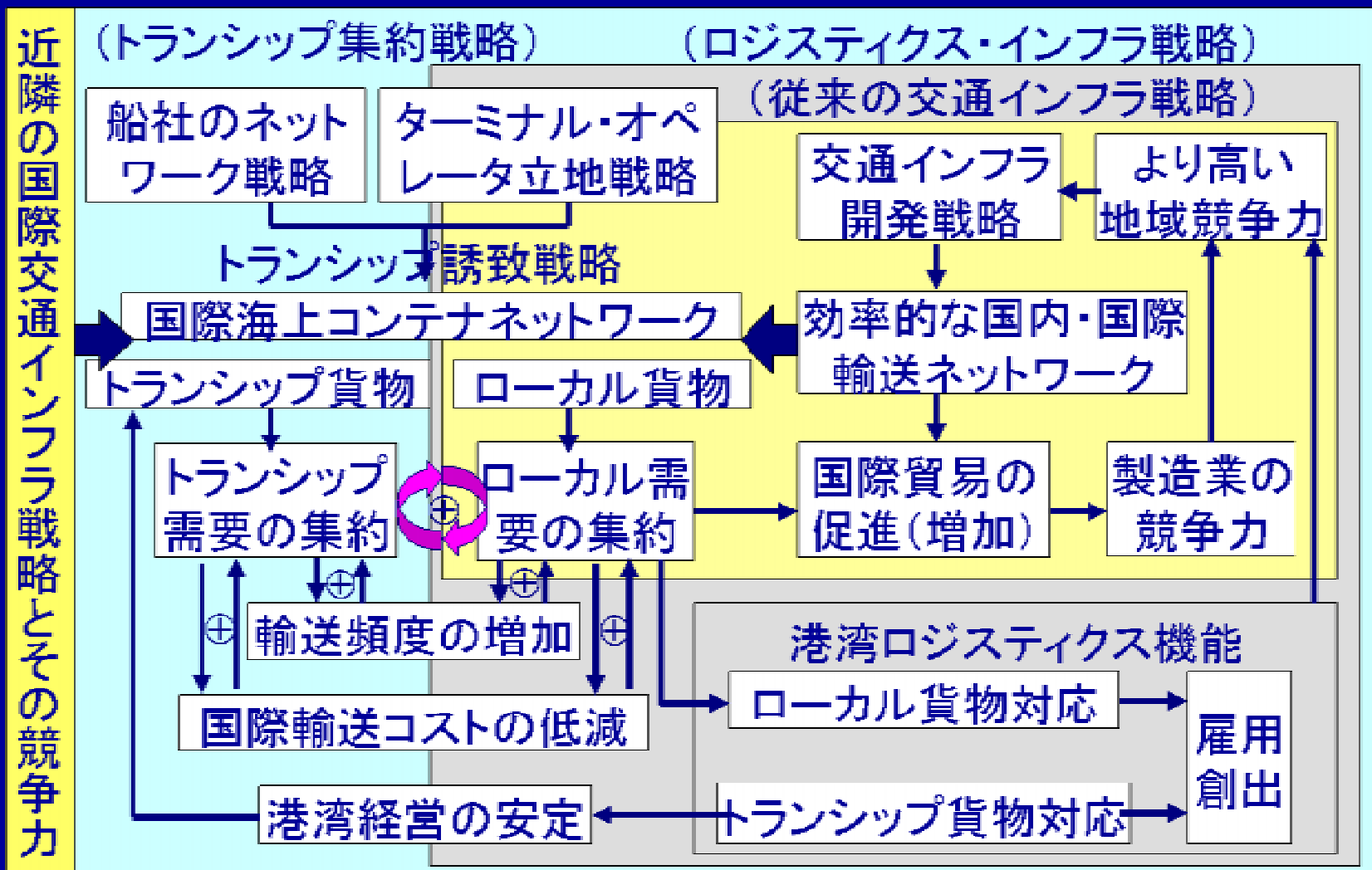
(1) 港湾インフラの充実が地域の国際競争力を強化

(2) コンテナ貨物の集約が輸送コスト低減に貢献

2. コンテナ貨物の争奪競争と港湾ロジスティクス

3. 東アジアから見た港湾ロジスティクス戦略

国際交通インフラと地域の国際競争力の関係



出所) Manabu Fujimura (2004), Cross-Border Transport Infrastructure, Regional Integration and Development, ADB Institute Discussion Paper No.16.をもとに大幅に修正を加えて古市が作成。

1

「日本の潜在競争力」(2004年12月)

対 象: 世界50カ国, 1980年, 1990年, 2000年

競争力: 一人当りGDPの増加額(水準×増加率=増分)

潜在競争力: 経済成長の結果ではなく, 将来へ向けての競争力(要因8項目の偏差値をもとにした潜在競争力指数)

⇒ 1) 国際化, 2) 企業, 3) 教育, 4) 金融, 5) 政府, 6) 科学技術, 7) インフラ, 8) IT

交通インフラの整備の度合いに応じて企業の生産性上昇や物流コスト低減, 海外市場へのアクセス強化を通じてその国の経済活動が促進される

総輸入コスト比率(CIF/FOB-1)による国際輸送コストの計測

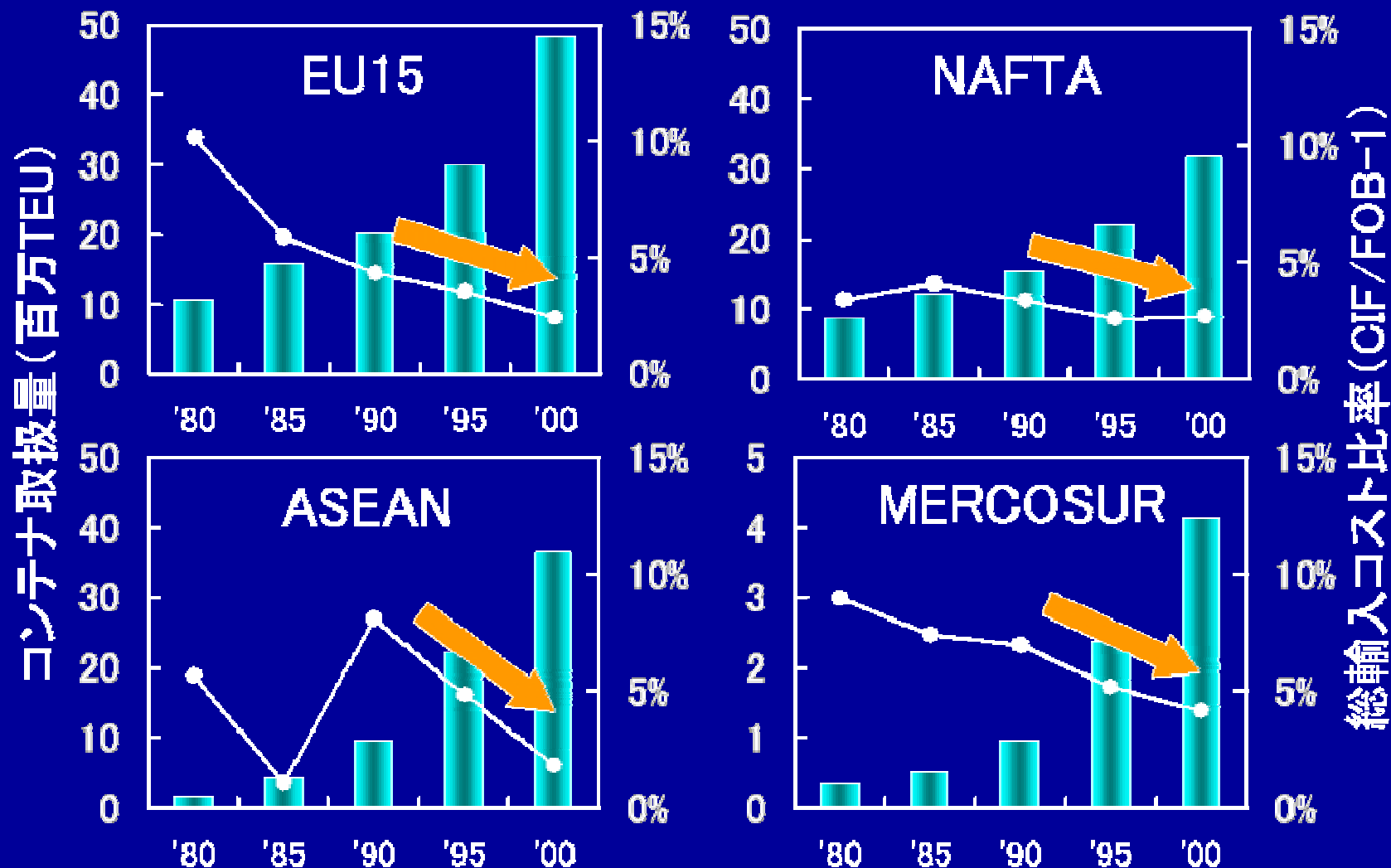


FOB (Free On Board) ⇒ 輸出国の仕出港における貨物価値



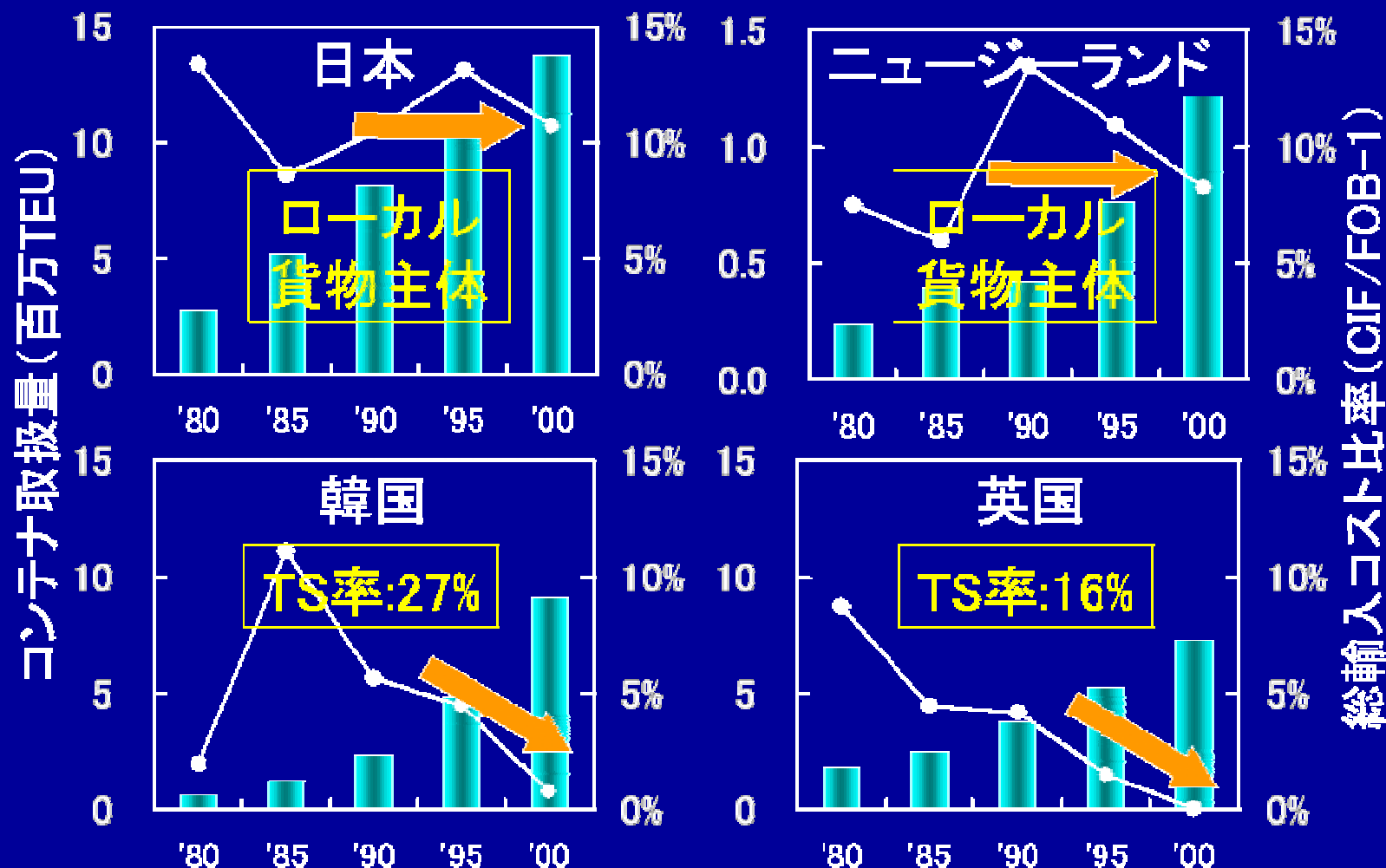
CIF (Cost, Insurance and Freight) ⇒ 仕出港での貨物価値 (FOB)に輸入国の荷揚げ港までの海上輸送費用(Freight)と保険料(Insurance)を加えたもの

増えるコンテナ取扱量 vs. 下がる総輸入コスト比率



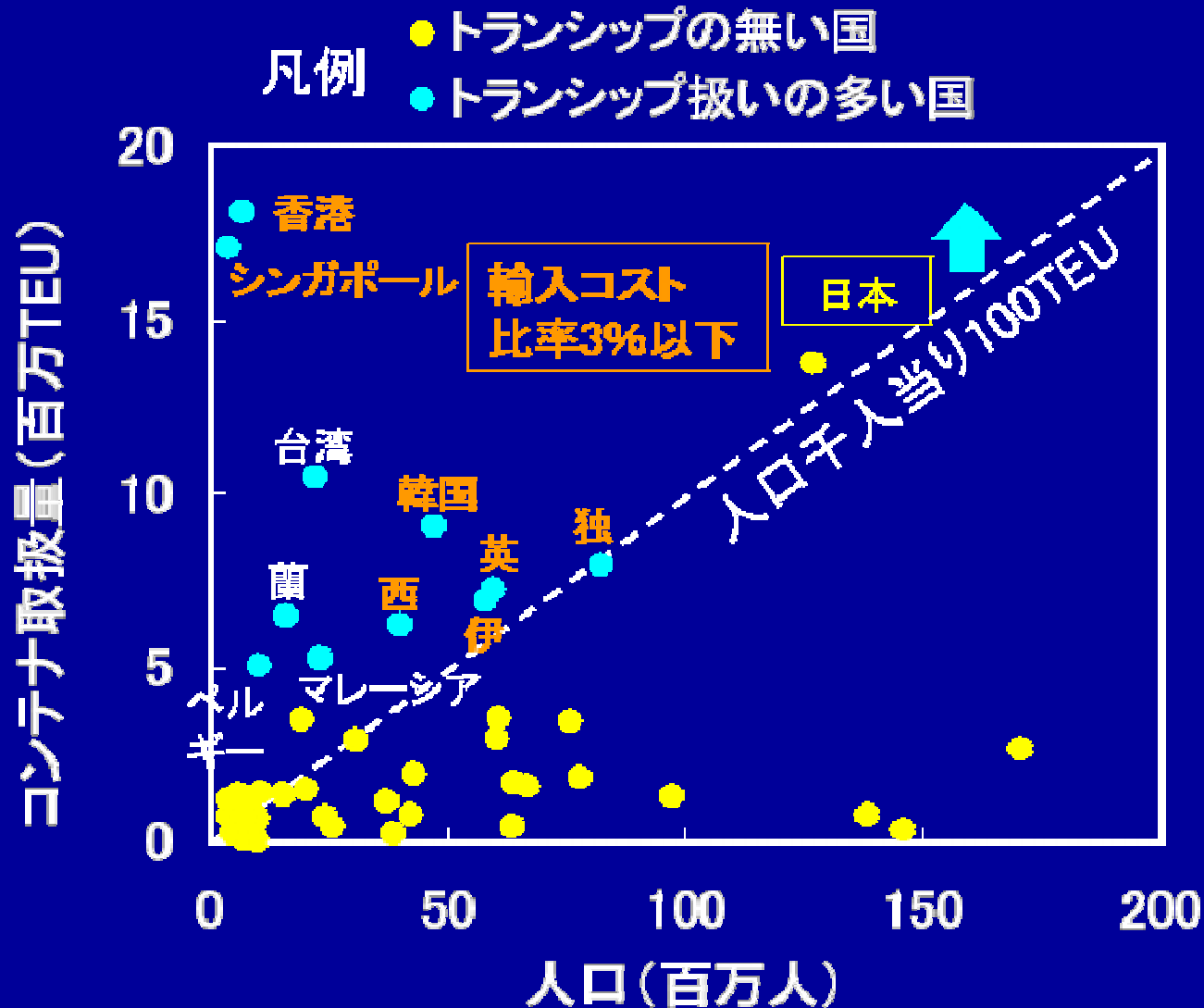
出所) 世界の主要港湾と貨物流動に関するデータベース(国土技術政策総合研究所),
IFS (International Fiscal Statistics Online)より古市が作成.

島嶼国におけるコンテナ取扱量vs.総輸入コスト比率



出所) 世界の主要港湾と貨物流動に関するデータベース(国・技術政策総合研究所),
IFS (International Fiscal Statistics Online)より古市が作成.

コンテナ取扱量と人口規模の国際比較



まとめ

(1) 港湾インフラの充実が地域の国際競争力を強化

- ➡ 港湾インフラ整備の度合いに応じ, **・・輸送コスト低減・・**を通じてその国の経済活動が促進される

(2) コンテナ貨物の集約が輸送コスト低減に貢献

- ➡ コンテナ貨物の集約 ⇒ 輸送コストは低減傾向
- ➡ ローカル貨物中心の輸出入構造 ⇒ 高止まり傾向
- ➡ トランシップの取扱い ⇒ 競争を促進(輸送コスト低減)

目 次

1. 国際交通インフラと地域の国際競争力

2. コンテナ貨物の争奪競争と港湾ロジスティクス

(1) 過熱するトランシップ貨物争奪競争

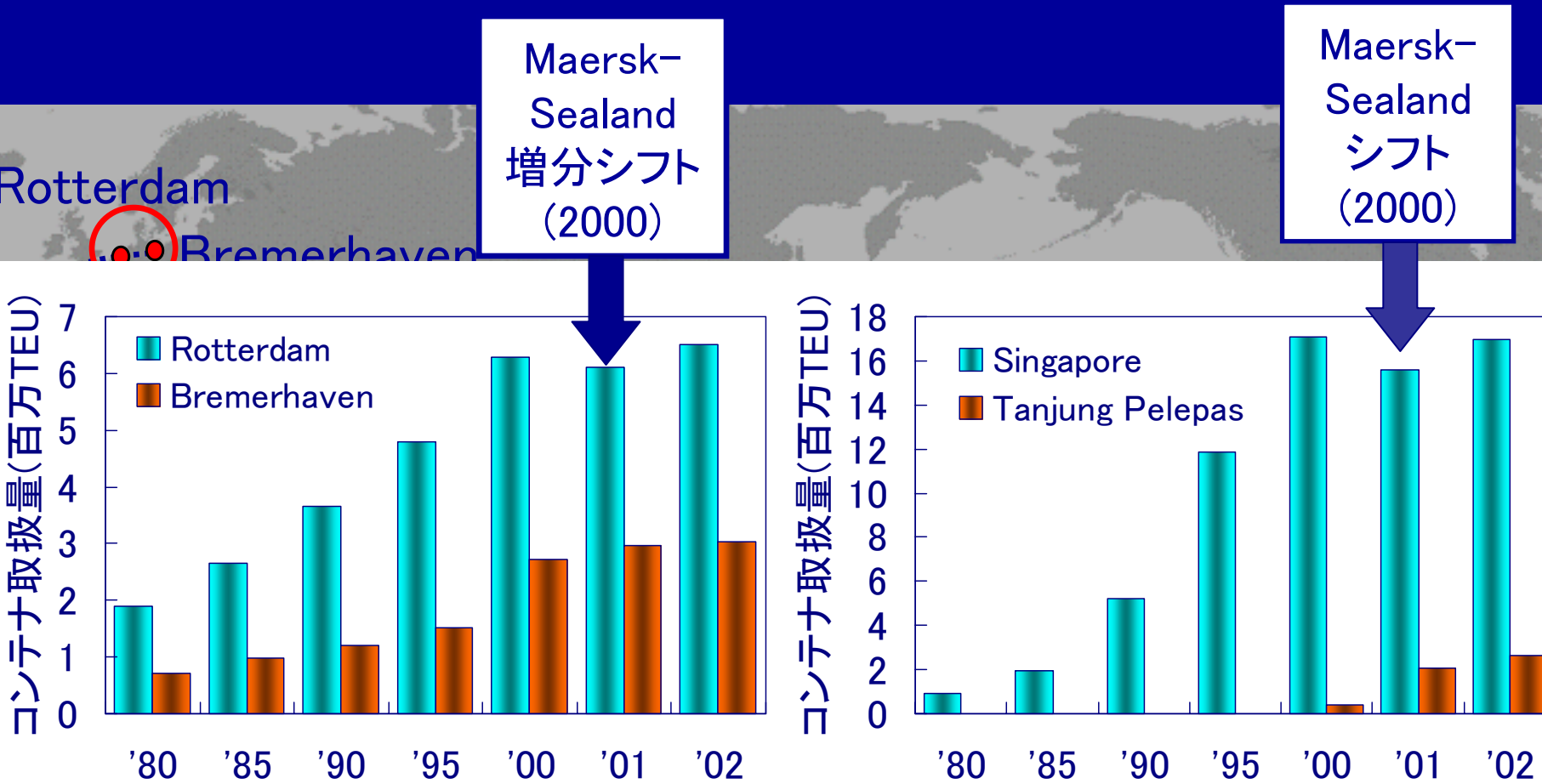
(2) 移ろい易いトランシップ貨物の引留め策

3. 東アジアから見た港湾ロジスティクス戦略

コンテナ基幹航路近傍におけるトランシップ貨物争奪競争



コンテナ基幹航路近傍におけるトランシップ貨物争奪競争



EU域内の背後圏交通ネットワーク

内陸水運

Hamburg
Rotterdam
Bremerhaven
Le Havre
Antwerp



EU域内の背後圏交通ネットワーク

近海海運



Hamburg
Rotterdam
Bremerhaven
Le Havre
Antwerp



EU域内におけるロジスティクス機能の立地動向

(回転の遅い(3～7日)商品のロジスティクス・センター)

☞ EDC (European Distribution Center)は3日配送圏,
7日配送圏ごとに立地

☞ ヨーロッパ内に1～3箇所(ドイツ, オランダ, ベルギー等)

(回転の早い(24時間)商品のロジスティクス・センター)

☞ RDC (Regional Distribution Center)は一日配送圏
ごとに立地

付加価値物流施設の例(3～7日配送圏:EDC)

プリンター, コピー機等: 欧州配送拠点
3～7日間で: 欧州内の販売店に配送
ヨーロッパ中で1～2箇所



付加価値物流施設の例(一日配送圏:RDC)

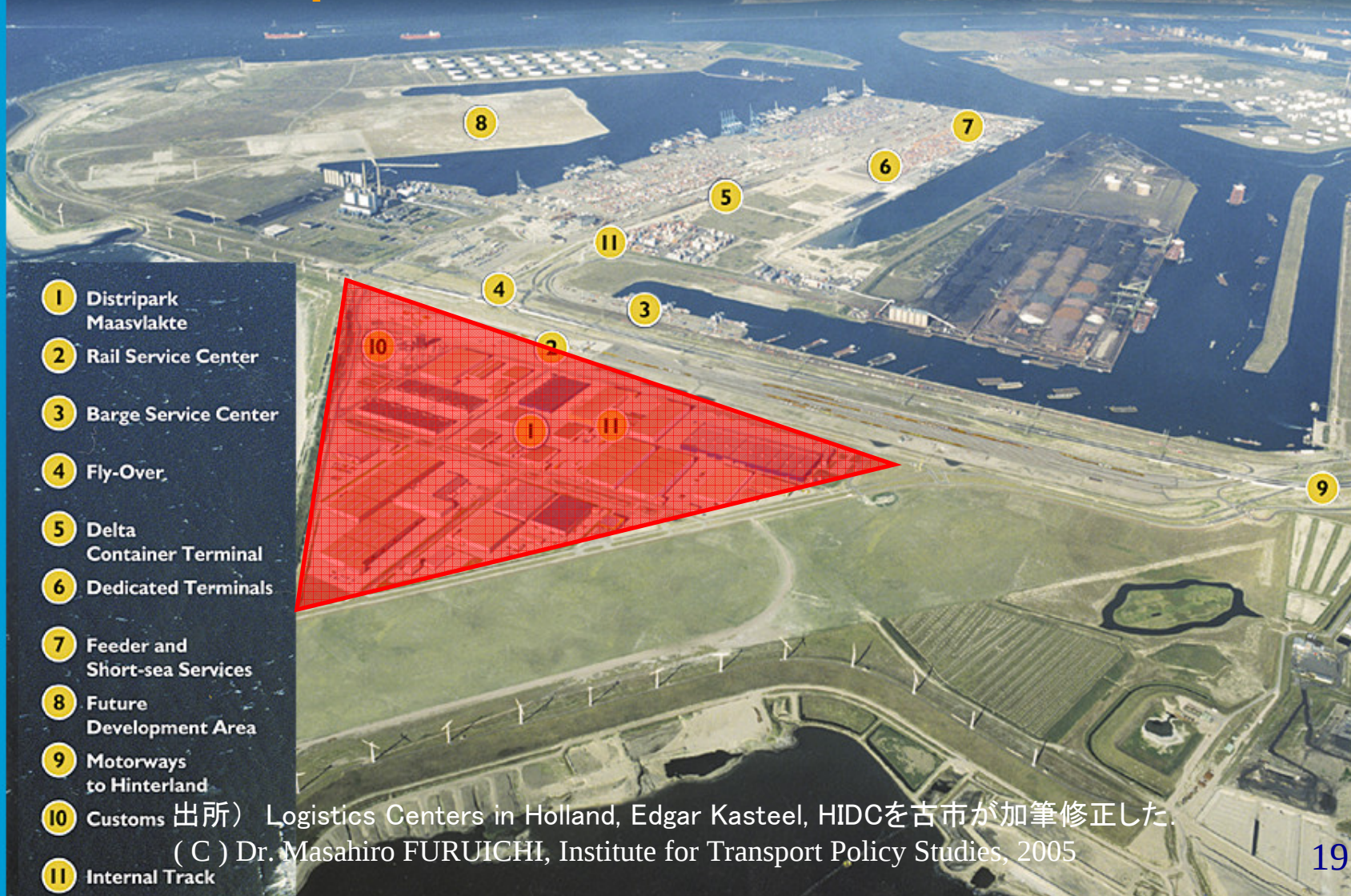


多品種のタイヤ： 国内配送拠点
毎日翌朝までに： 国内販売店に配送
ヨーロッパ中に地域毎の配送拠点あり



ロッテルダム港のディストリパークの動き

Distripark Maasvlakte(マースブラクテ)



- 1 Distripark Maasvlakte
- 2 Rail Service Center
- 3 Barge Service Center
- 4 Fly-Over
- 5 Delta Container Terminal
- 6 Dedicated Terminals
- 7 Feeder and Short-sea Services
- 8 Future Development Area
- 9 Motorways to Hinterland
- 10 Customs 出所
- 11 Internal Track

Logistics Centers in Holland, Edgar Kasteel, HICDを古市が加筆修正した。
(C) Dr. Masahiro FURUICHI, Institute for Transport Policy Studies, 2005

内陸Genk港周辺のロジスティクス・パーク



まとめ

(1) 過熱するトランシップ貨物争奪競争

- 👉 ロッテルダム港ですらコンテナ貨物を奪われる時代
- 👉 サービス水準の維持・改善 ⇒ 不断の努力必要

(2) 移ろい易いトランシップ貨物の引留め策

- 👉 載せ替え ⇒ 付加価値物流 (Value-Added Logistics)
- 👉 商品の回転の速さに応じて ⇒ 複数モード使い分け
- 👉 複数モード(道路, 鉄道, 水運)利用可能 ⇒ 強い利点

目 次

1. 国際交通インフラと地域の国際競争力

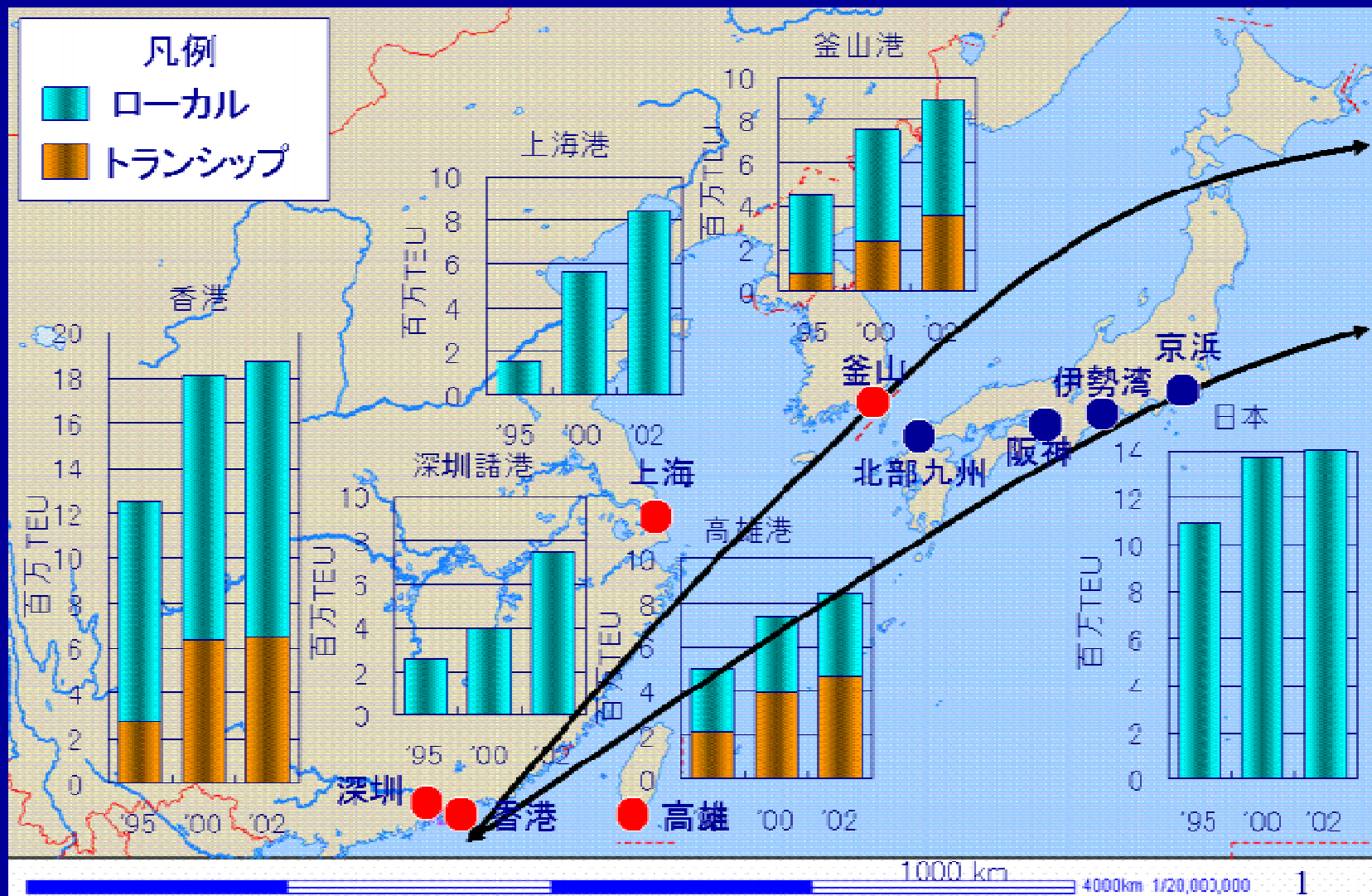
2. コンテナ貨物の争奪競争と港湾ロジスティクス

3. 東アジアから見た港湾ロジスティクス戦略

(1) 当面の競争相手の動向

(2) トランシップ貨物の取込みと港湾ロジスティクス

東アジアにおける主要港・基幹航路の位置関係



ロジスティクス機能によるトランシップ貨物の付加価値化 回転の遅い(7日程度)商品のロジスティクス・センター



出所) 釜山港湾公社ホームページより引用

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



コンテナターミナル

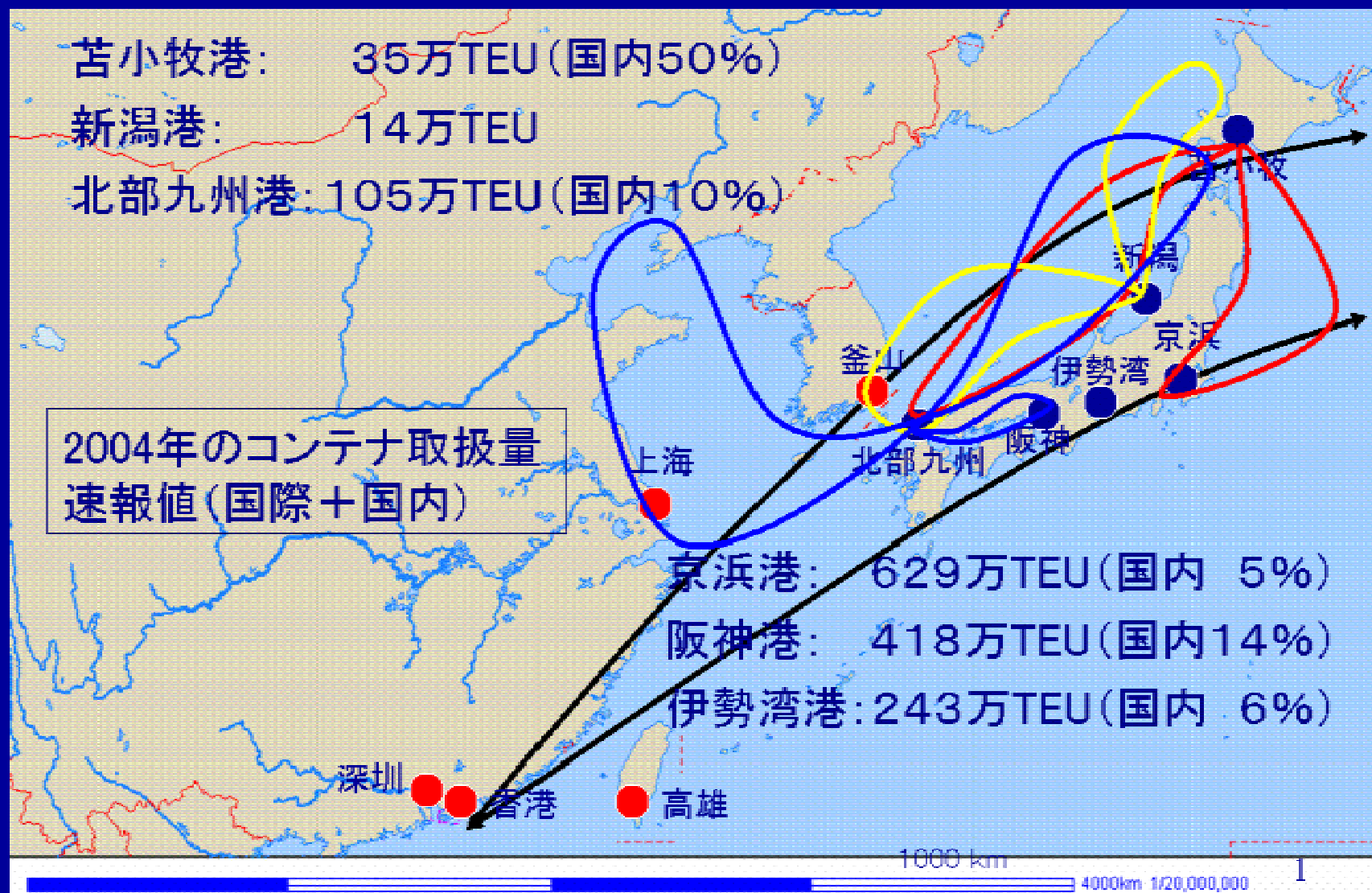
港湾物流団地 (307万 m^2)

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

賃貸料: 45円/ m^2 ・年
期 間: 50年



東アジアにおける主要港・基幹航路の位置関係



出所) 各港のホームページより古市が集計 (苫小牧港のみ2003年の数値)

港湾ロジスティクス拠点用地の分譲から貸付へ

コンテナターミナル

港湾ロジスティクス拠点

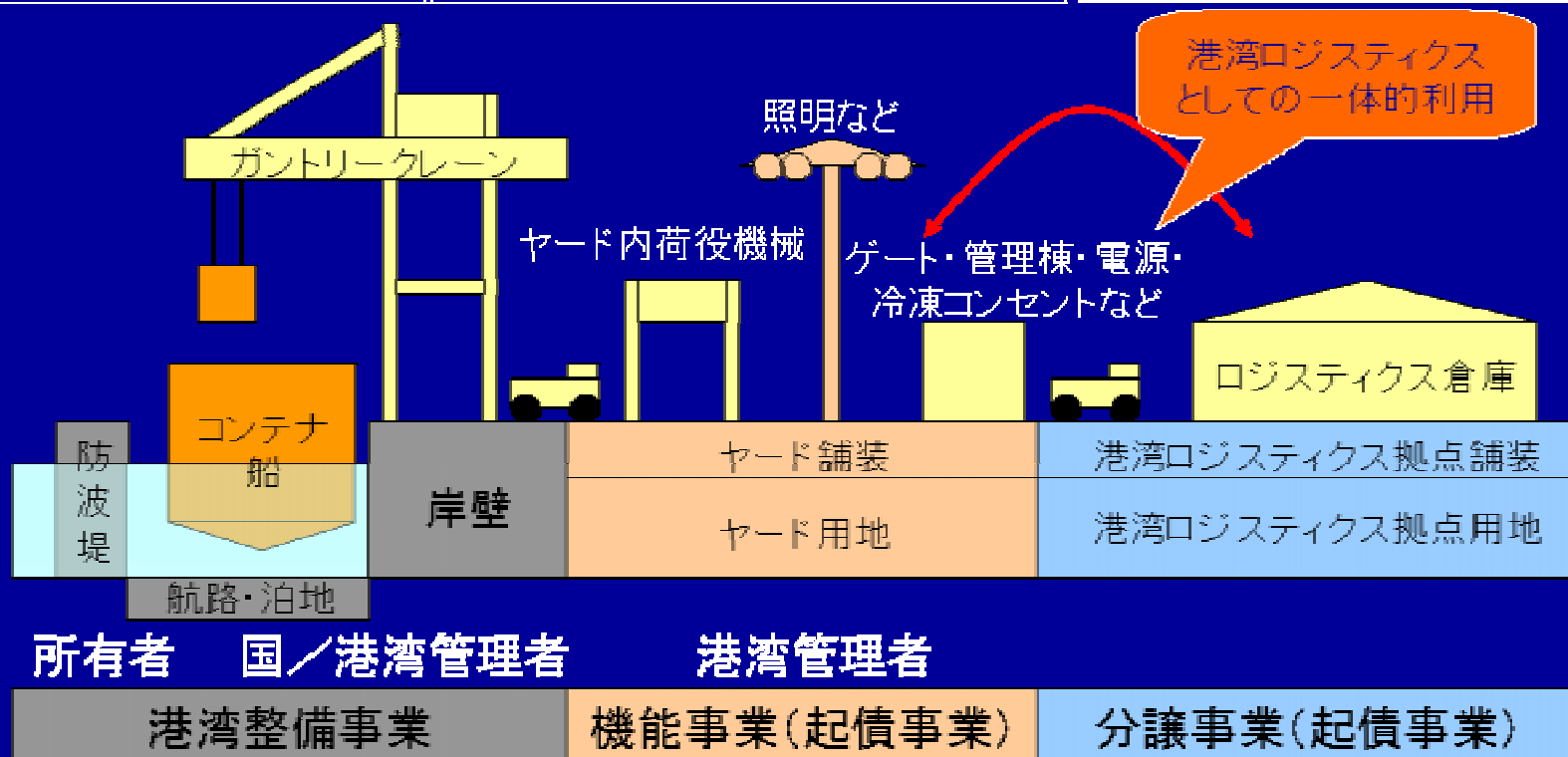
専用ターミナル(PFI) 港湾管理者⇒ 民間への貸付

公共ターミナル(特区) 港湾管理者⇒ 民間への貸付

公共ターミナル(従来) 港湾管理者⇒ 使用許可

分譲 ⇒ 貸付

港湾管理者 ⇒ 分譲



まとめ

(1) 当面の競争相手の動向

- ➡ 日中両国へフィーダー航路充実
- ➡ トランシップに付加価値物流の組合せ
- ➡ 港湾直背後に安価なロジスティクス用地提供

(2) 日本でのトランシップ集約と港湾ロジスティクス

- ➡ 十分な需要規模(例えば100万TEU以上)
- ➡ フィーダー航路(近海＋国内)の充実
- ➡ 港湾直背後に安価なロジスティクス用地提供(不可欠)

今後の取りまとめの方向

1. 地域間競争力確保に向けた国際海上コンテナ輸送網の展開 (第16回研究報告会(2004年11月))

(1) 地域間競争力確保と国際海上コンテナ輸送網の展開
(国土交通(2005年1月号))

(2) Evolving Short-Sea Container Networks in the East Asian Region
(東アジア交通学会(2005年9月)予定)

2. 地域間競争力確保と港湾ロジスティクスの展開 (第17回研究報告会(2005年5月))

今後、全体をレポートに取りまとめる予定