

運輸政策研究所研究報告会 特別講演
2016年5月27日

アジア物流の現状と傾向

—データベースを踏まえて—

篠原正人

福知山公立大学特任教授
京都大学経営管理大学院特命教授
元東海大学海洋学部教授

アジア圏における国際物流の動向と 物流システムの構築に関する調査研究 2013-2015

○日本海事検定協会との共同調査

- 1) **アジア圏物流の実態**を明らかにし(見える化)
- 2) わが国**企業**の主導的かつ強力な**ロジスティクス展開**
に資する、**新たな物流システム**の構築に向けた**課題を整理**
- 3) **アジア圏国際物流データベース**を構築

* 対象国： 東アジア諸国(日中韓台)、
ASEAN(10カ国)、
インド、スリランカ、パキスタン、バングラデシュ

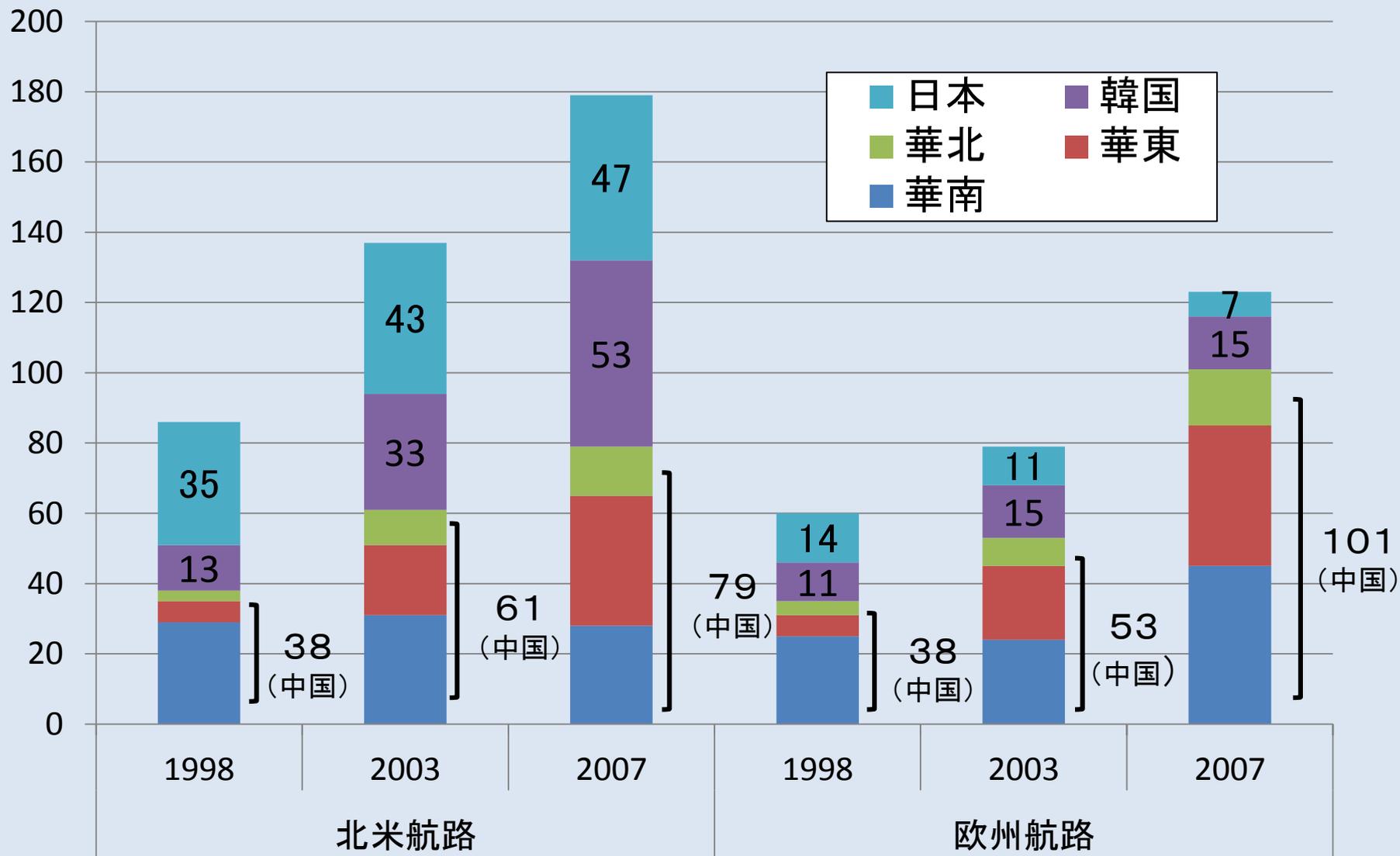
世界主要港のコンテナ取扱量 1980年/2014年比較

単位:千TEU

1980年	
1	NY/NJ 1,947
2	ロッテルダム 1,901
3	香港 1,465
4	神戸 1,456
5	高雄 979
6	シンガポール 917
7	サンファン 852
8	ロングビーチ 825
9	ハンブルグ 783
10	オークランド(米) 782
13	横浜 722
16	釜山 634
18	東京 632
39	大阪 254
46	名古屋 206

2014年(速報値)	
1	上海 35,290
2	シンガポール 33,870
3	深せん 24,040
4	香港 22,280
5	寧波一舟山 19,430
6	釜山 18,680
7	青島 16,620
8	広州 16,410
9	ドバイ 15,250
10	天津 14,050
28	東京 5,000
48	横浜 2,888
51	名古屋 2,709
56	神戸 2,553
60	大阪 2,485

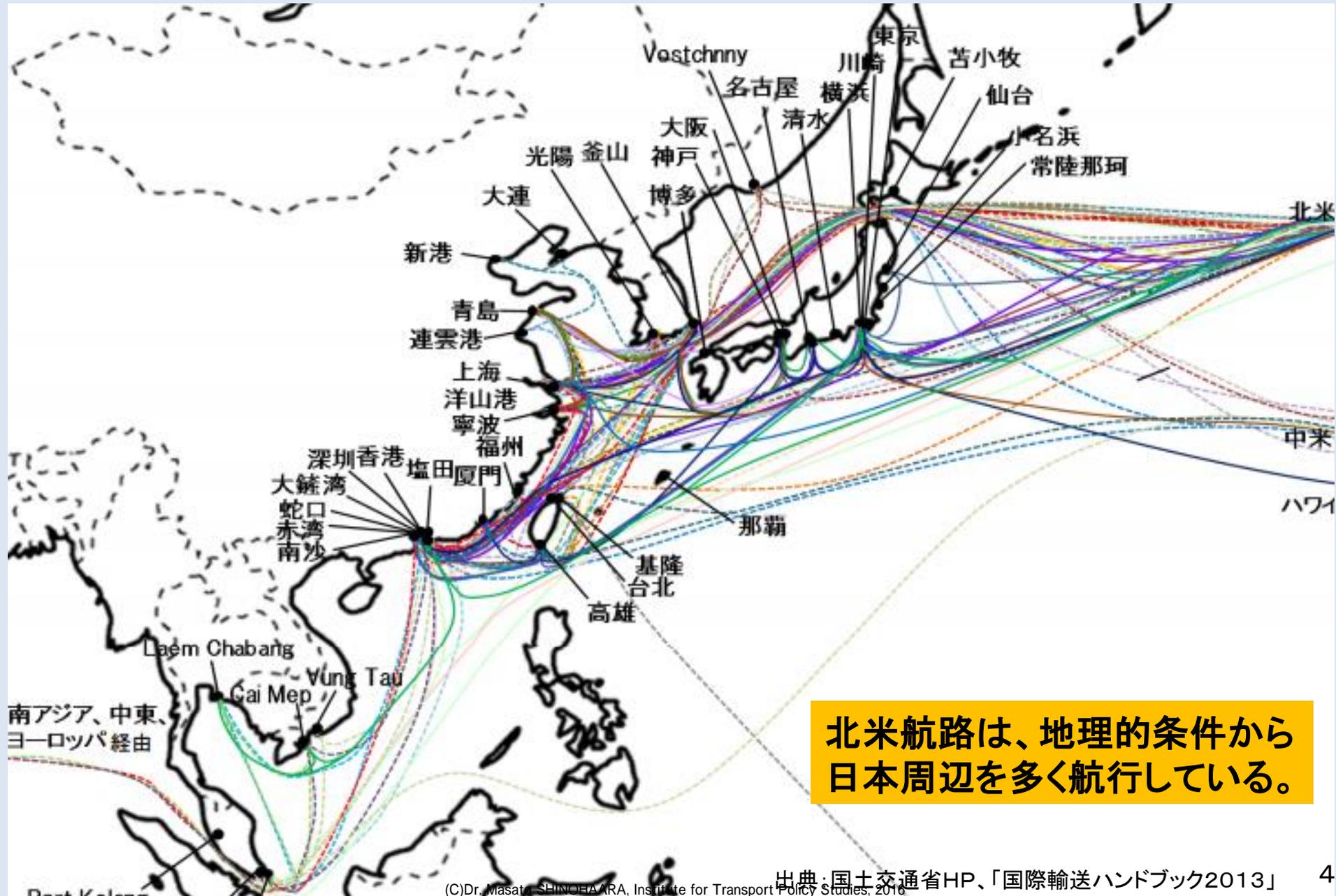
基幹航路の寄港数の変遷



「寄港数」は、それぞれの地域に寄港している船舶の路線数を集計

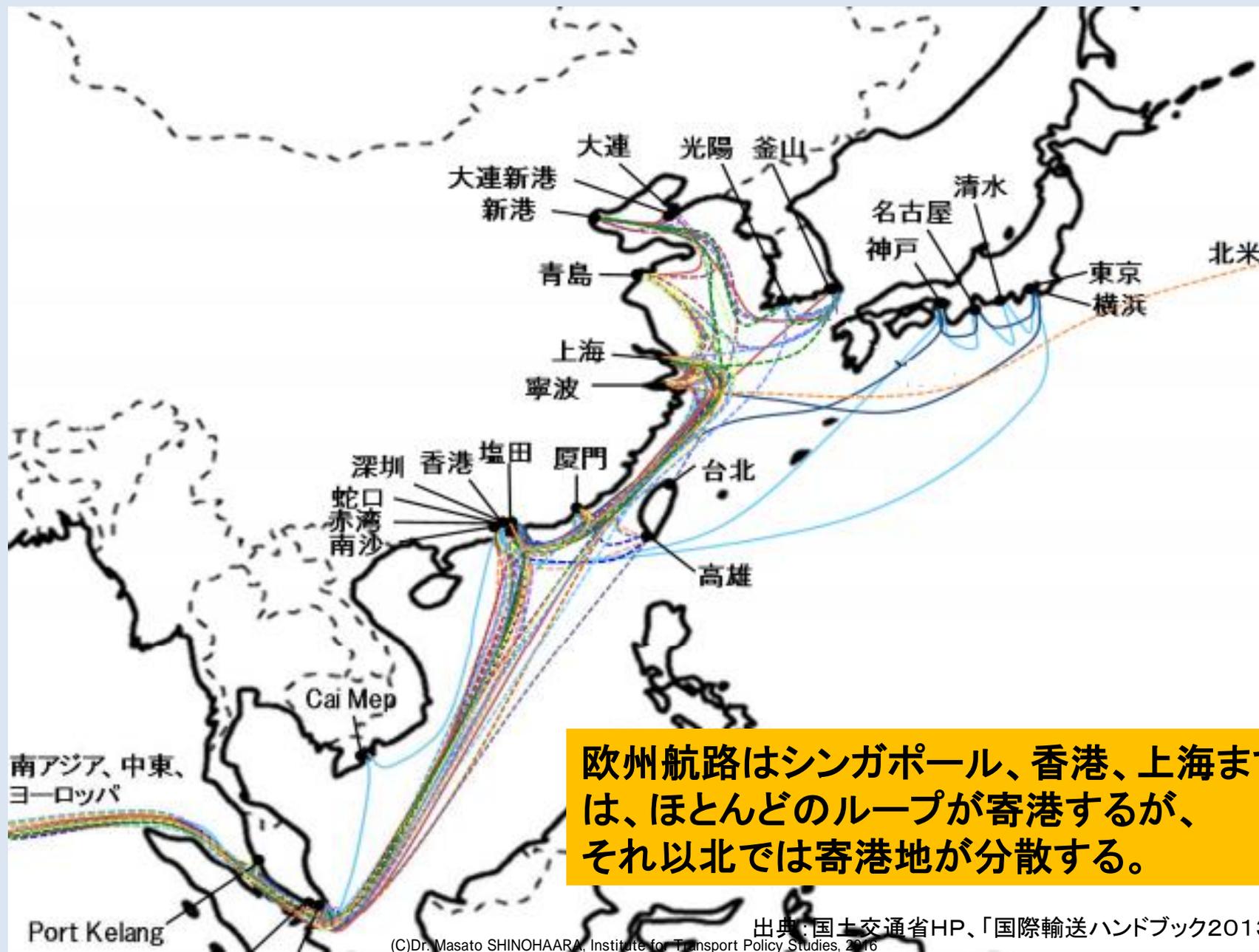
出典: コンテナ物流の基礎知識(臼井修一、2012年)

日本周辺における北米航路の寄港状況



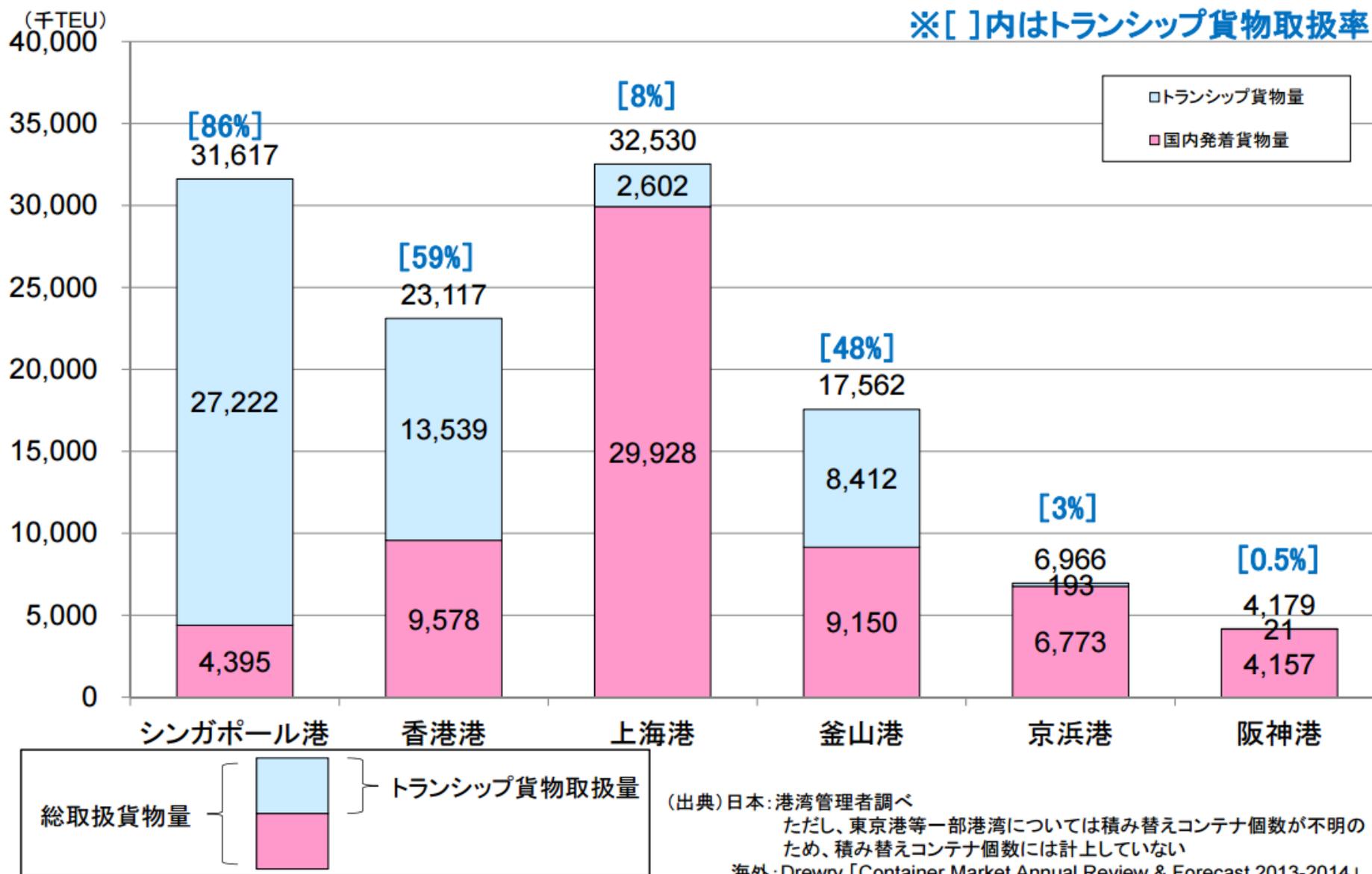
北米航路は、地理的条件から日本周辺を多く航行している。

日本周辺における欧州航路の寄港状況



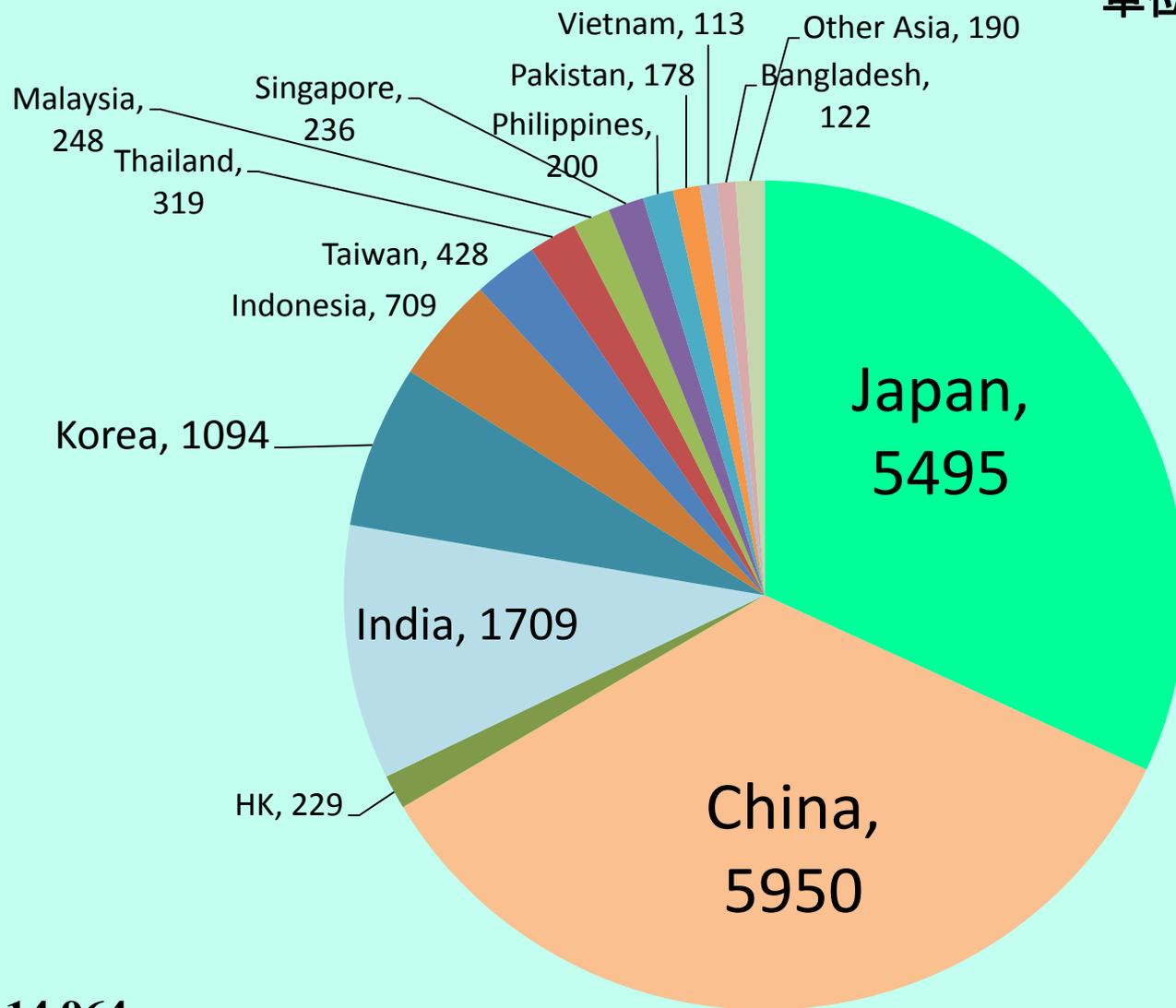
欧州航路はシンガポール、香港、上海までは、ほとんどのループが寄港するが、それ以北では寄港地が分散する。

東アジア主要港におけるトランシップ貨物取扱率(2012年)



アジア諸国のGDP(2010年実績)

単位:10億米ドル



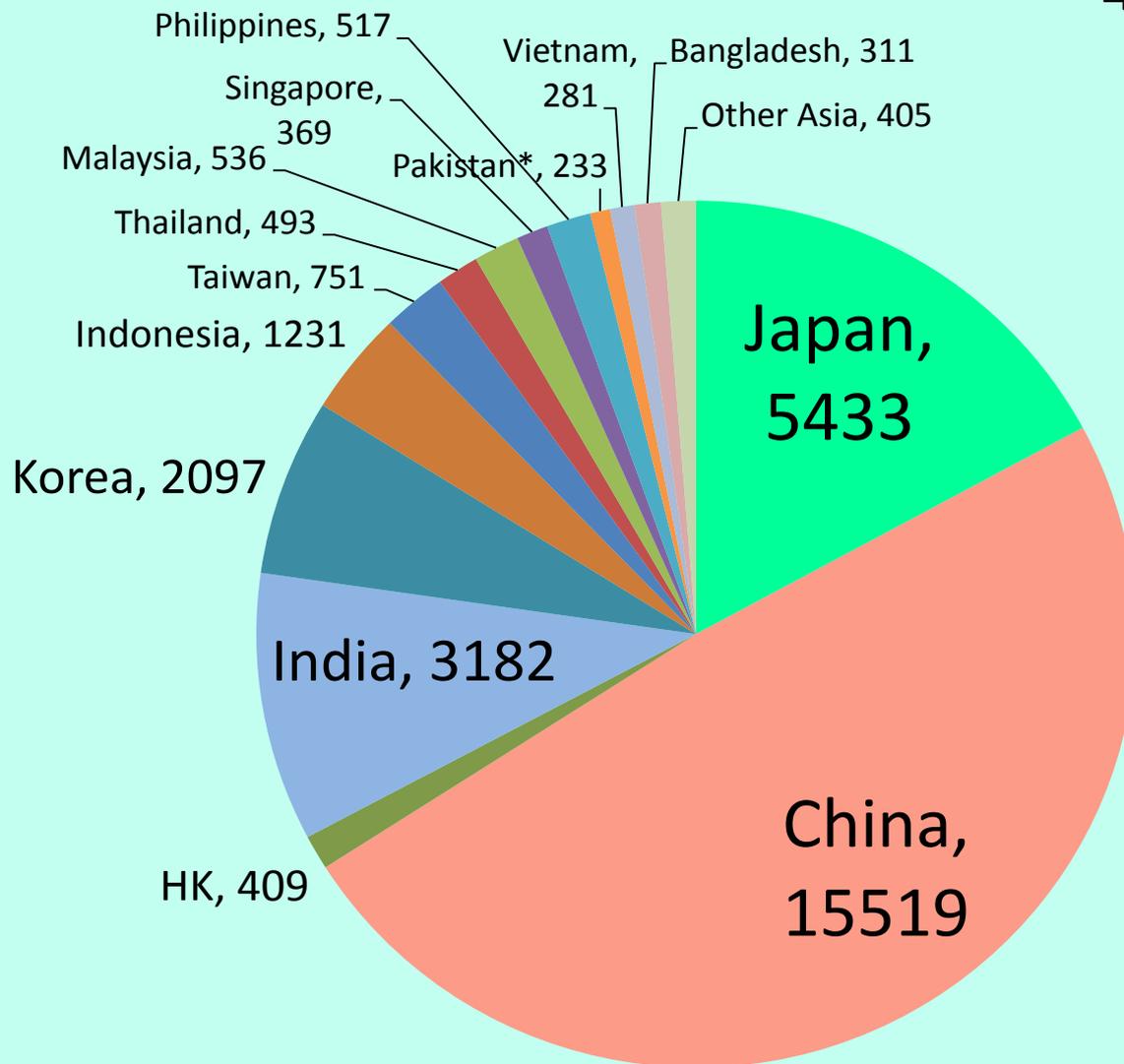
USA: 14,964

EU : 16,529

Source: IMF World Economic Outlook October 2014

アジア諸国のGDP(2019年予想)

単位:10億米ドル



USA: 22,148

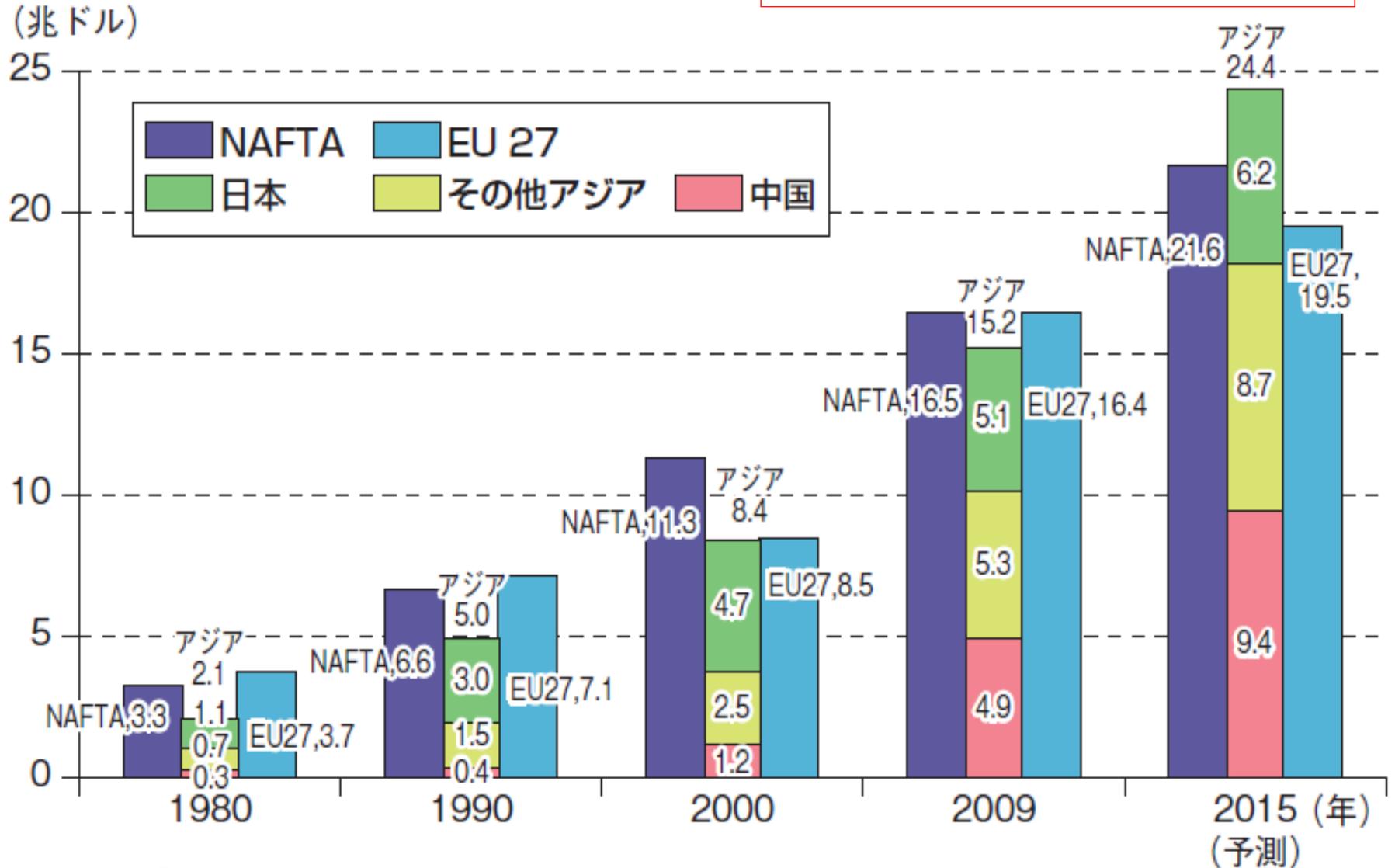
EU : 22,328

Source: IMF World Economic Outlook October 2014

(C)Dr. Masato SHINOHAARA, Institute for Transport Policy Studies, 2016

世界の地域別名目GDPの推移

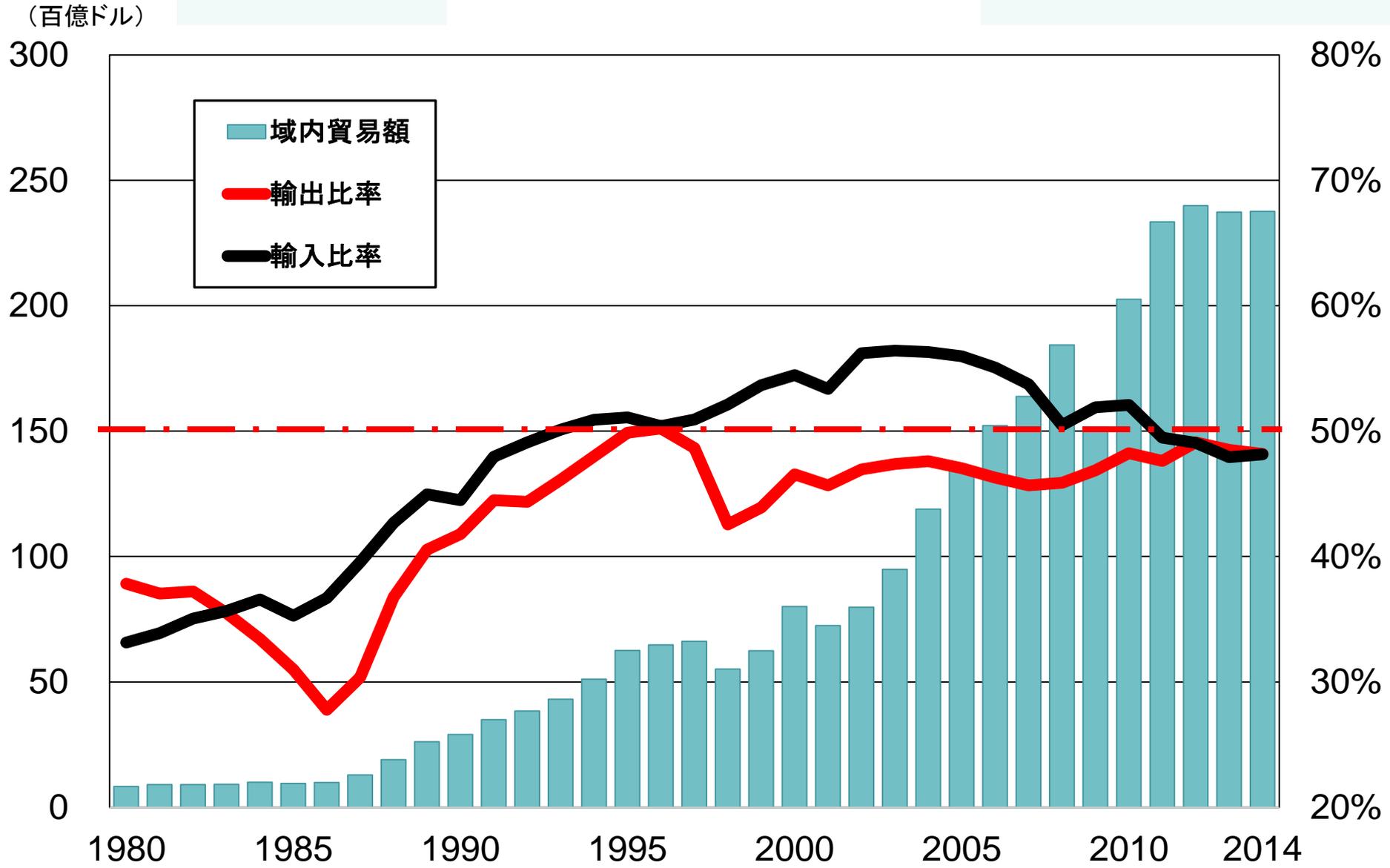
2015年の対2000年比
 アジア全体約3倍、中国約8倍、
 その他アジア約3.5倍、日本1.3倍



注:「その他アジア」とは、ASEAN+6 から日本、中国を引いたもの。
 (+6: 日本・中国・韓国・インド・オーストラリア及びニュージーランド)

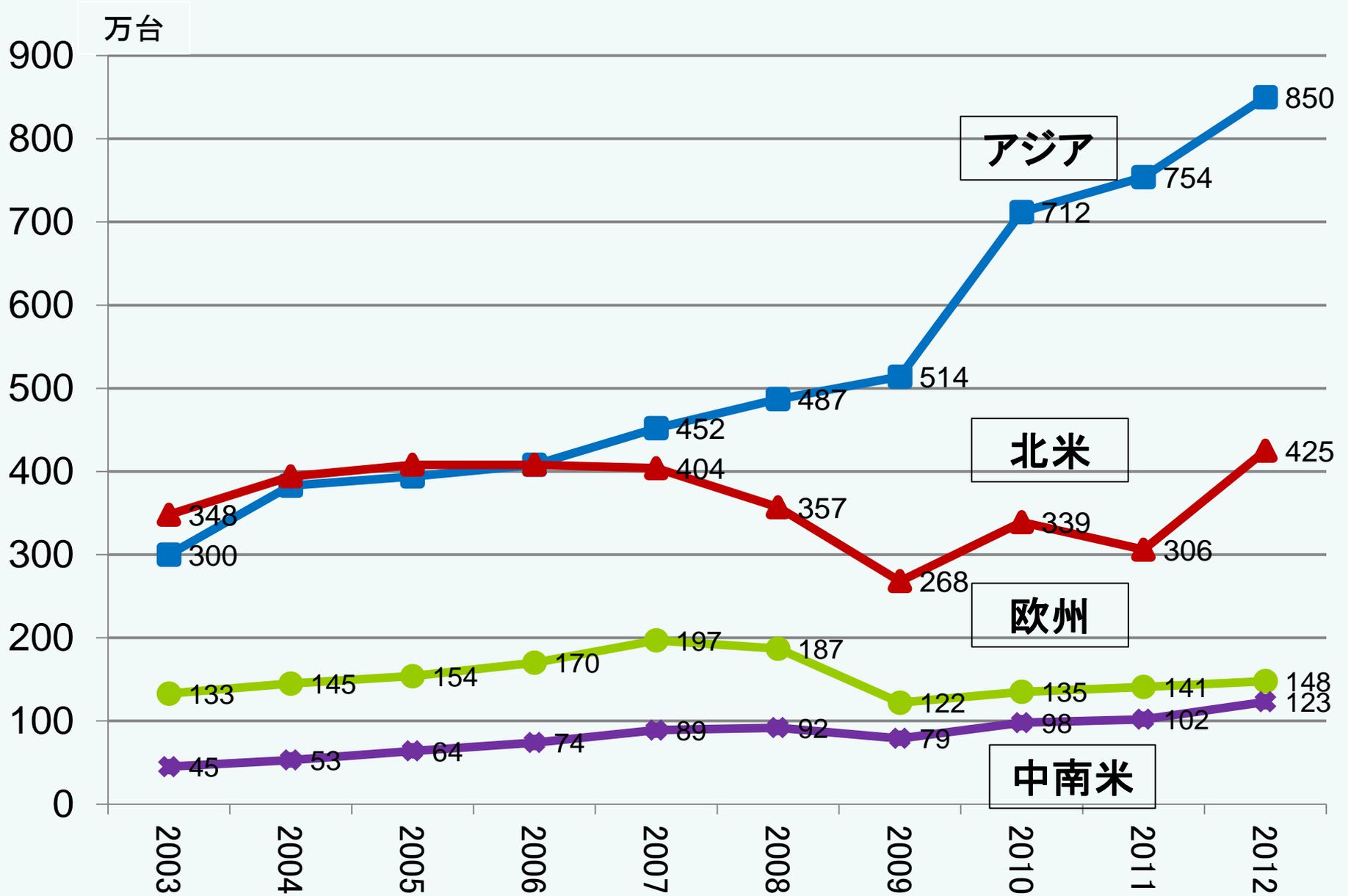
出典: 平成22年版通商白書: 通商産業省

東アジア域内貿易比率の推移



出典: 経済産業研究所 RIETI-TIDより作成

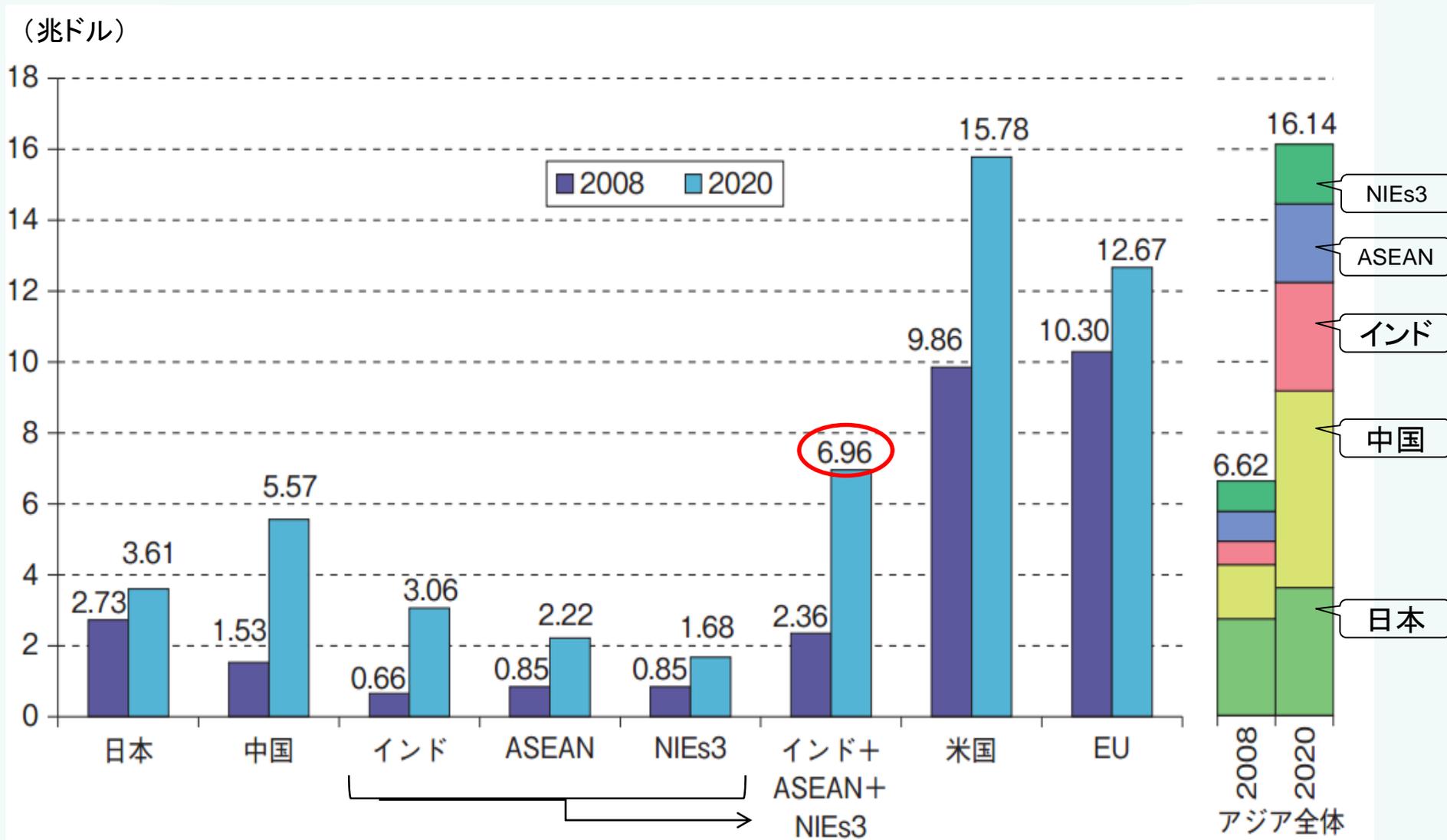
日本車海外生産の地域別推移



出所: 2013/2014年版「日本の自動車部品工業」自動車部品出版

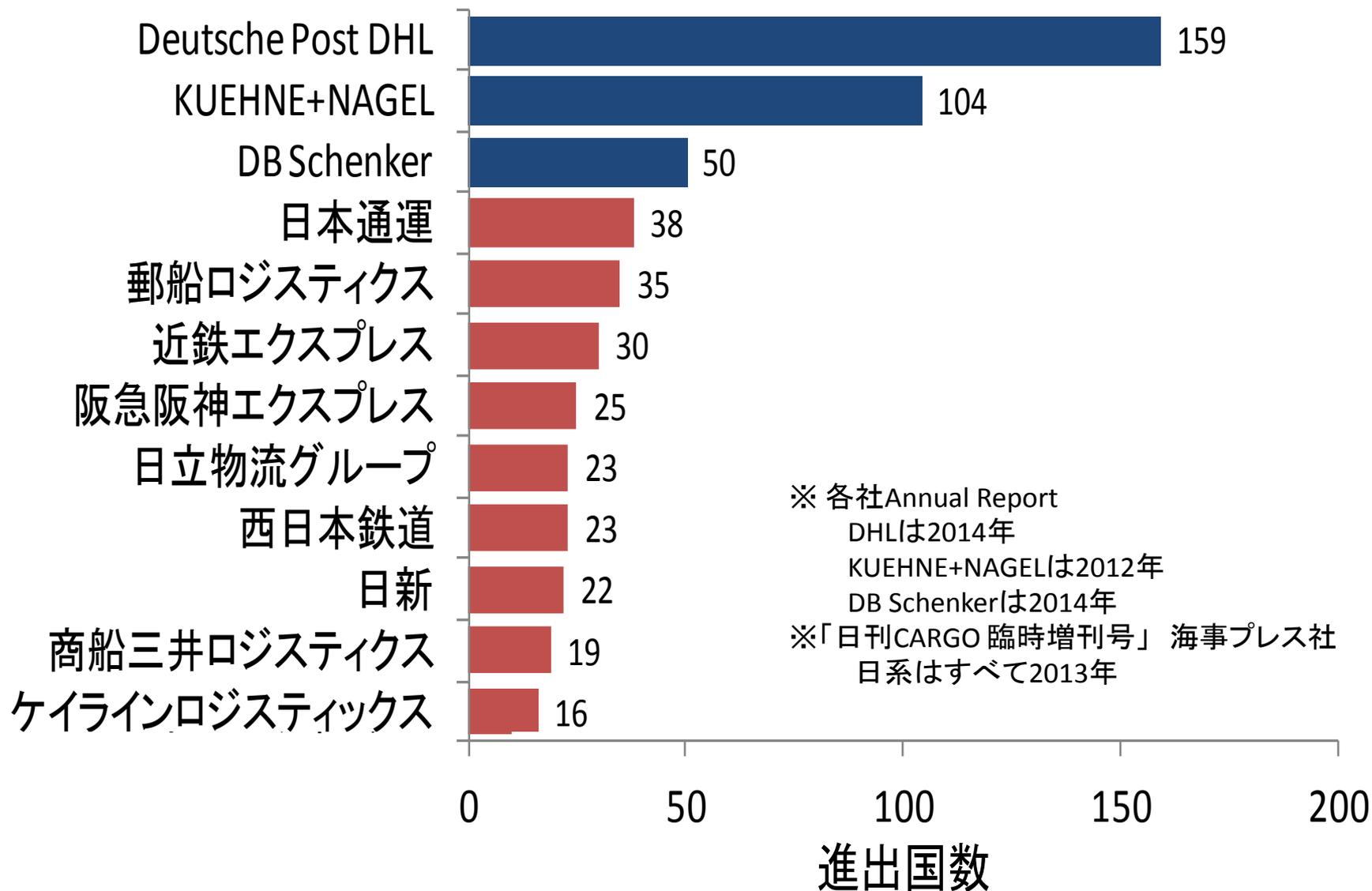
(C)Dr. Masato SHINOHAARA, Institute for Transport Policy Studies, 2016

アジア各国・地域の個人消費額の実績と予測



出所: 経済産業省 通商白書2010

物流事業者の進出先の比較



アジア圏国際物流に関するデータ

目的: アジア物流の「見える化」

アジア圏の国際物流の現状を知り、将来動向について知見を得るために、既存データや既存の研究を使用して、実態をつかむことが目的

アジア圏国際物流に関するデータの内容

(1) 貿易OD表

貿易額・量が把握可能

1) アジア域内OD表

【品目】自動車・アパレル 【年次】2003年、2013年
【ソース】UN COMTRADE 及び台湾貿易統計

2) 中国各省とアジア各国OD表

【品目】自動車・アパレル 【年次】2003年・2013年
【ソース】中国海関総署「海関統計」

(2) 輸送サービスに関する情報

アジア域内航路の船腹量が把握可能

【年次】2014年6月時点 【ソース】MDS Transmodalデータ

(3) 荷主立地に関する情報

主要な荷主の立地等が把握可能

【年次】2003年、2013年 【ソース】Zepol "Trade IQ"

(4) 物流インフラに関する情報

物流インフラの整備状況が把握可能

(5) JETROホームページの閲覧

アジア圏の現状等が把握可能

: 本日の発表

1. 貿易OD表(アジア域内)

1) UN COMTRADE、台湾貿易統計、Zepol”TradeVIEW”などを基に、主要品目の物流データを提示

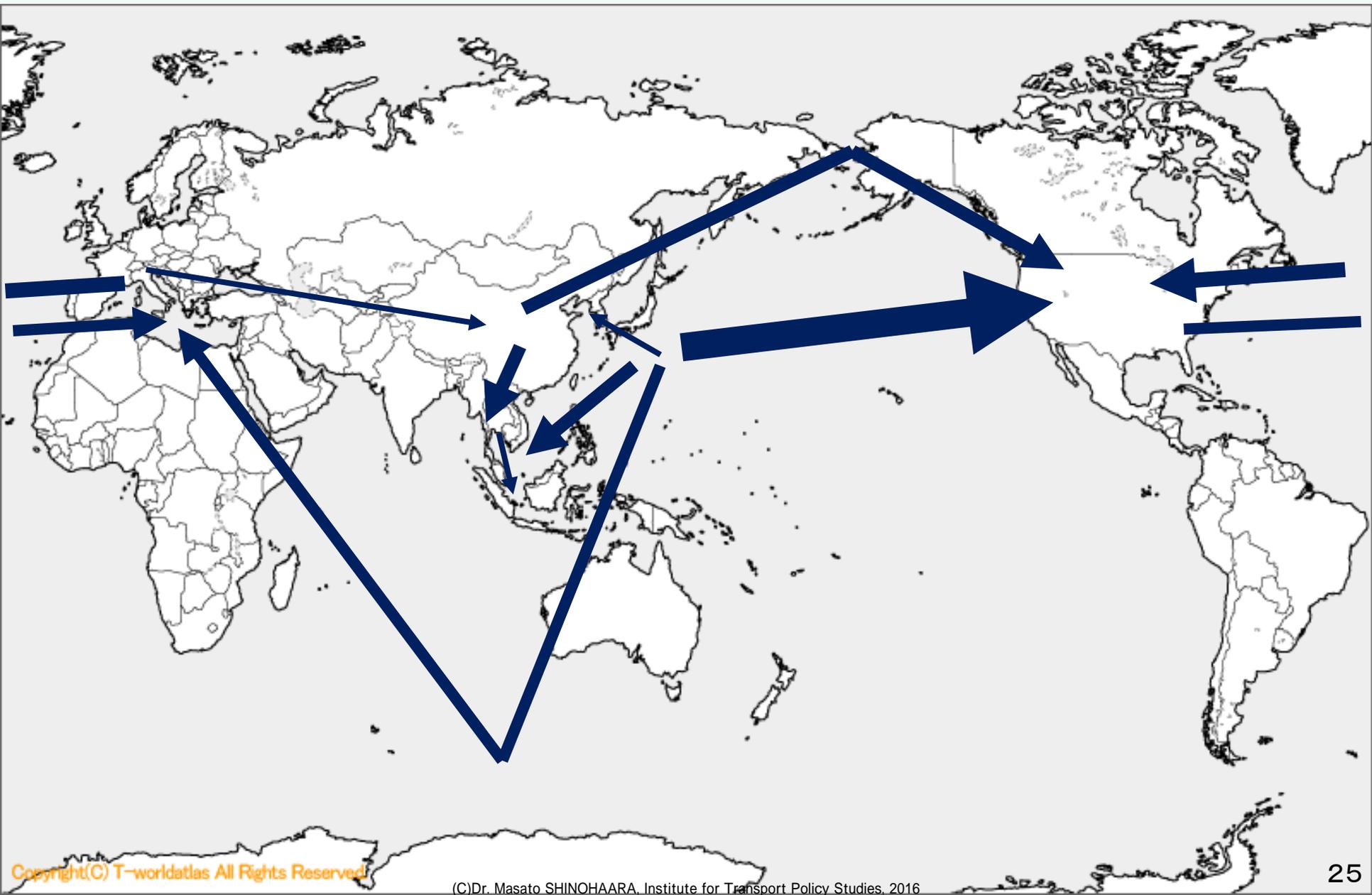
- 自動車関連(完成自動車、自動車部品、エンジン、タイヤ、蓄電池など)
- アパレル関連(綿、綿糸、綿織物、衣類)
- IT関連(コンピュータ、精密機器、携帯電話など)

2) 東アジア・南アジアの物流動向をOD表で

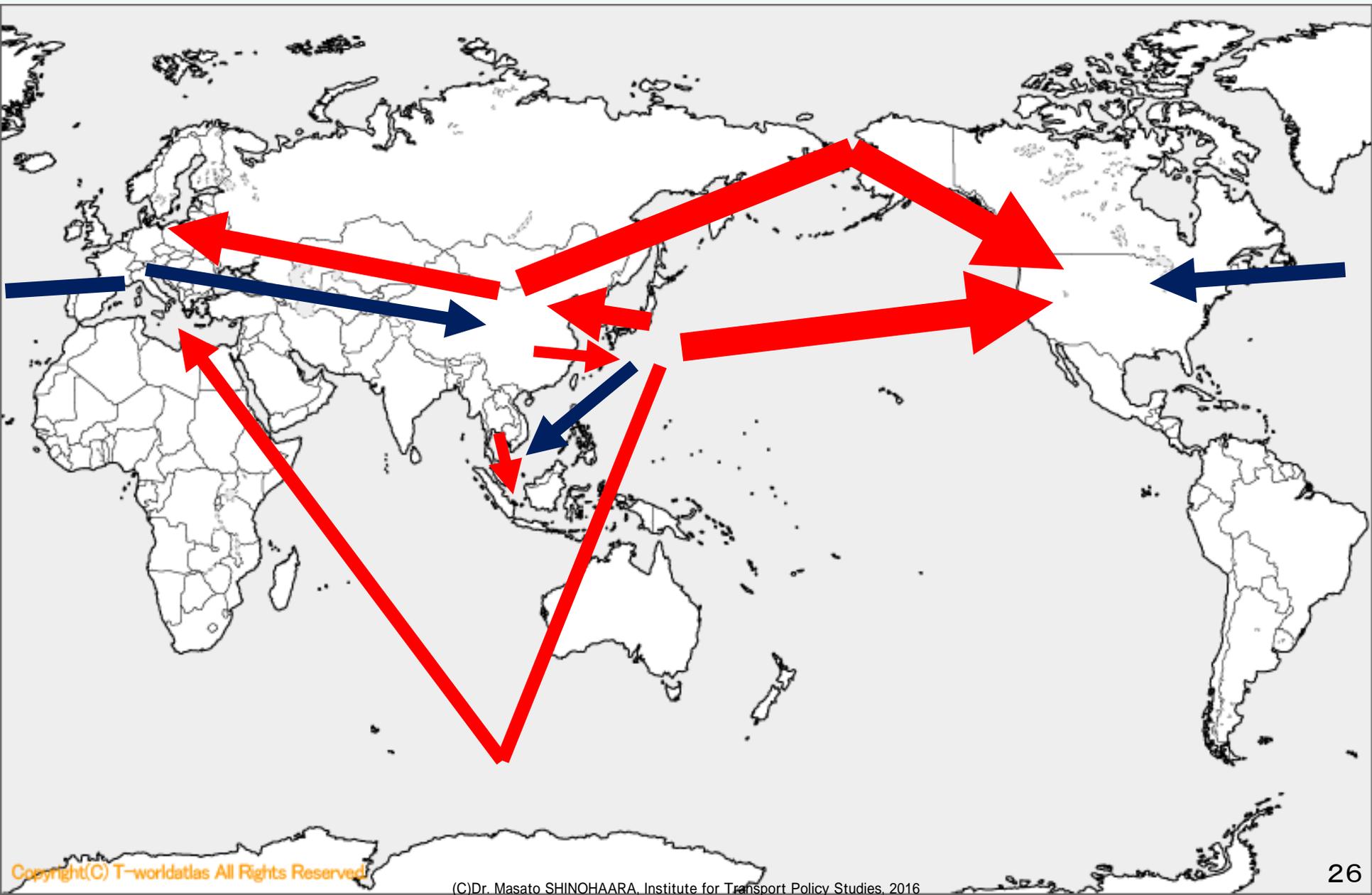
- 金額ベース(米ドル)、重量ベース(トン、推計含む)
- 2003年、2013年のデータ

3) 中国の急成長、リーマン・ショックを挟んだ二時点間比較が可能

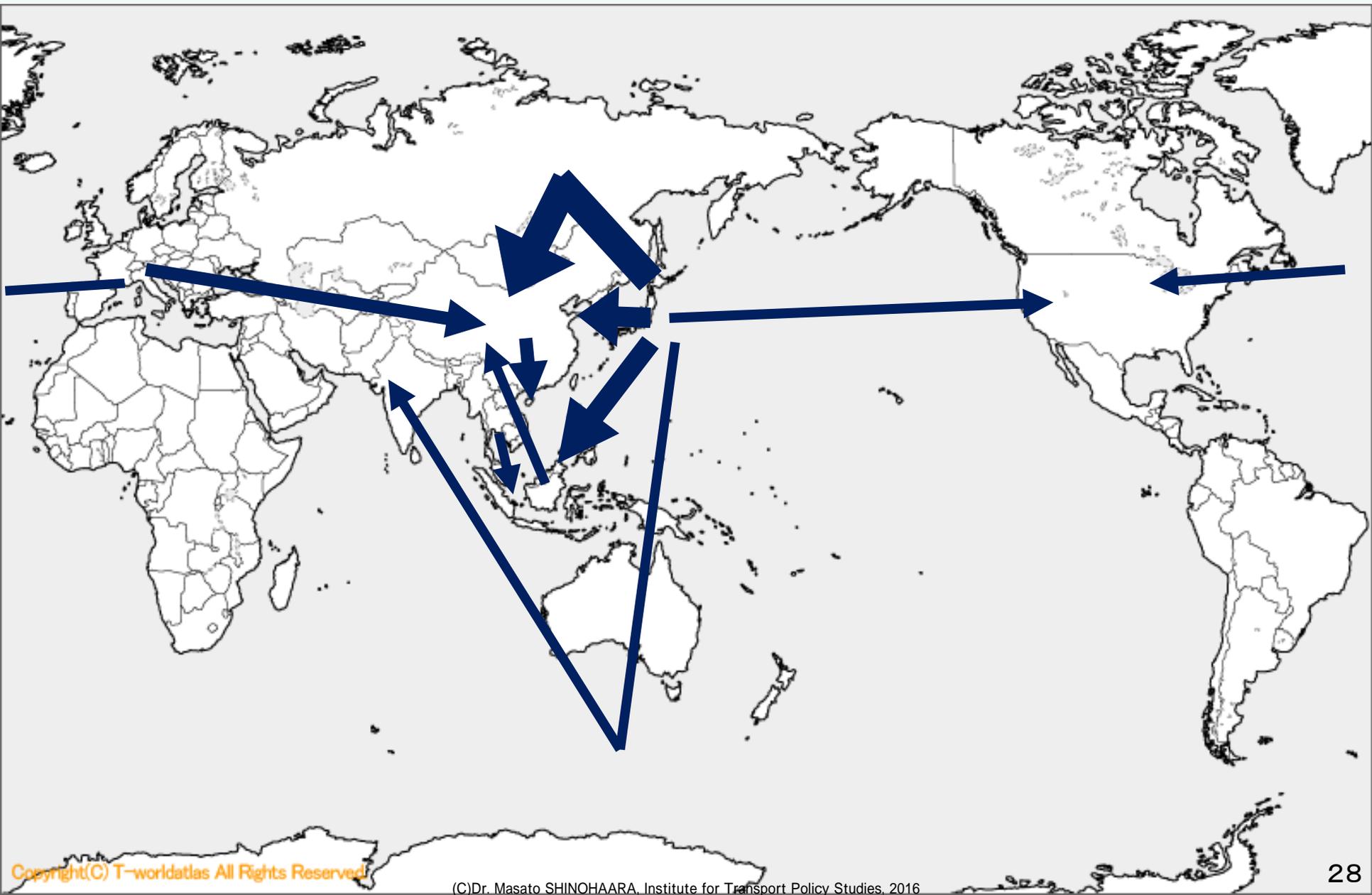
自動車部品の貿易動向(2003年,重量ベース)



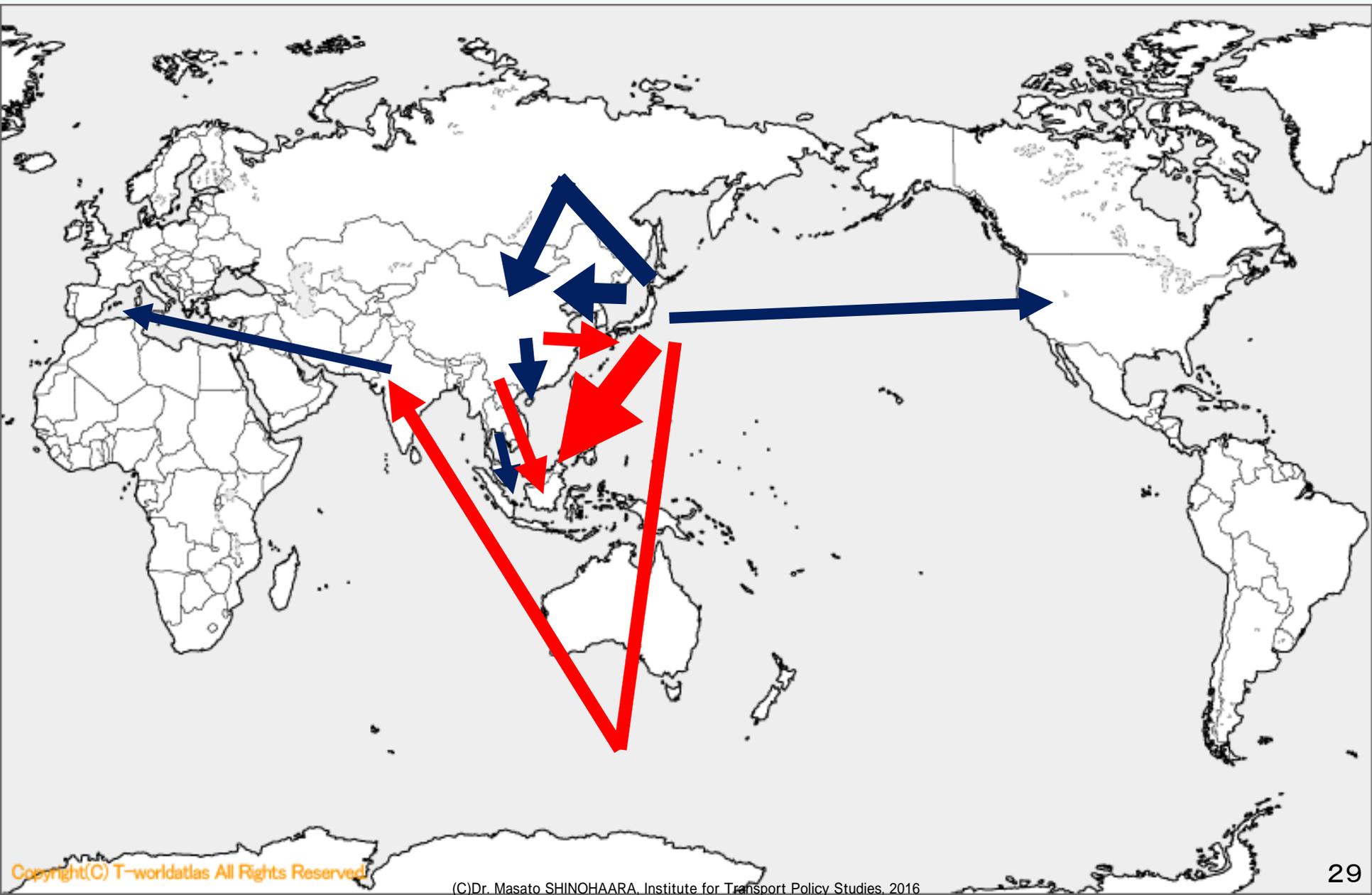
自動車部品の貿易動向(2013年,重量ベース)



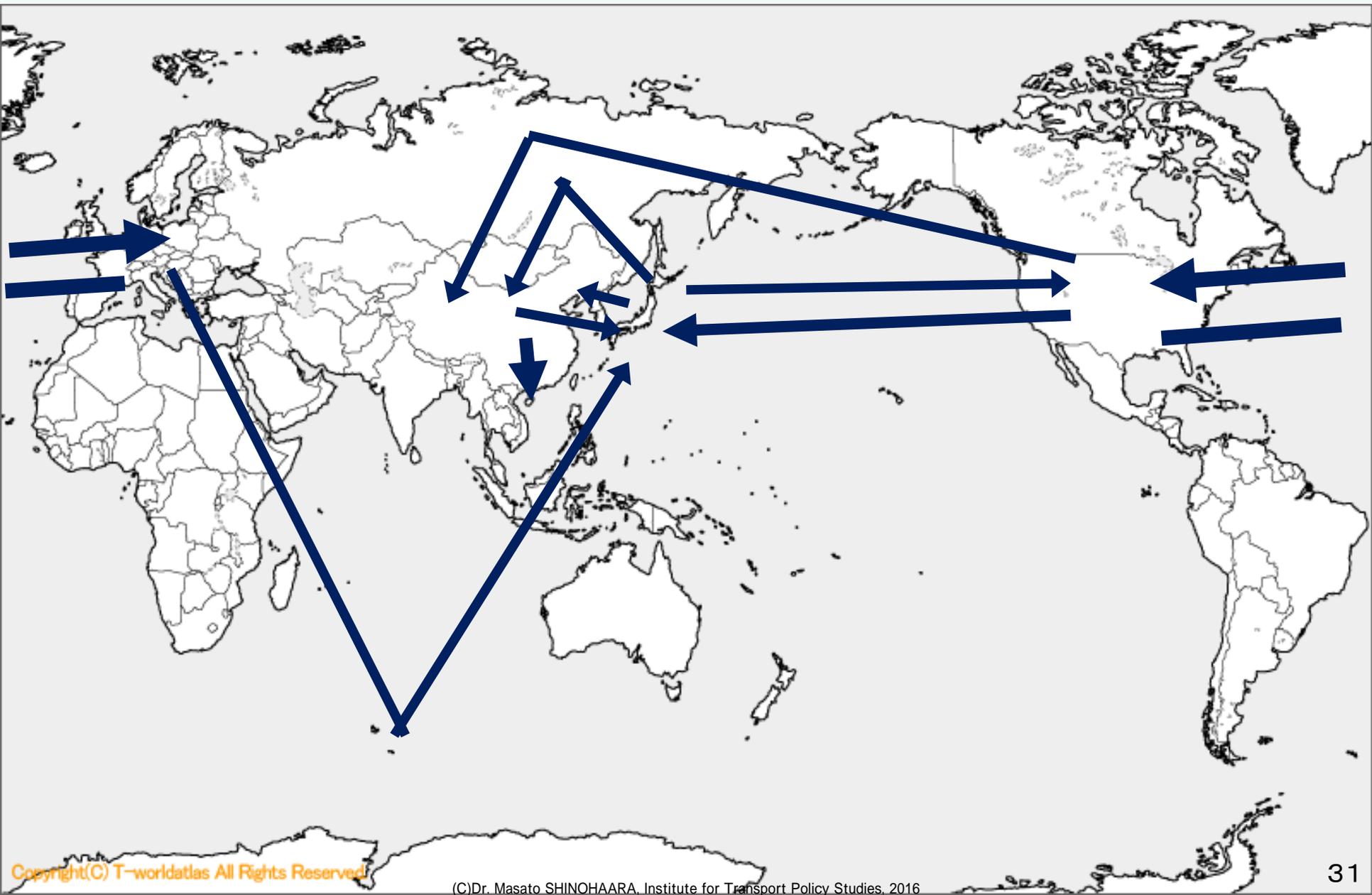
鉄製品(自動車関連)の貿易動向(2003年,重量ベース)



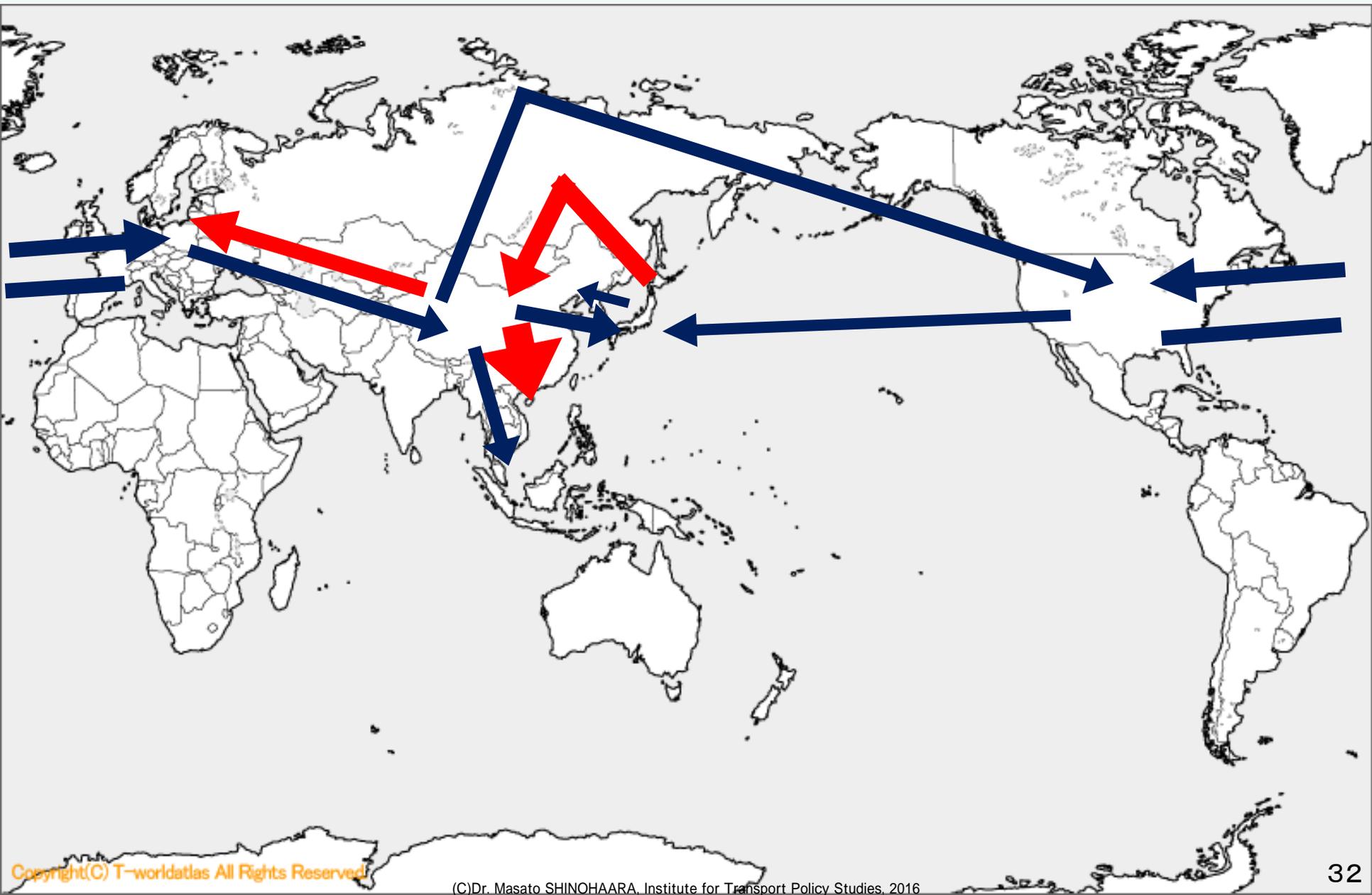
鉄製品(自動車関連)の貿易動向(2013年,重量ベース)



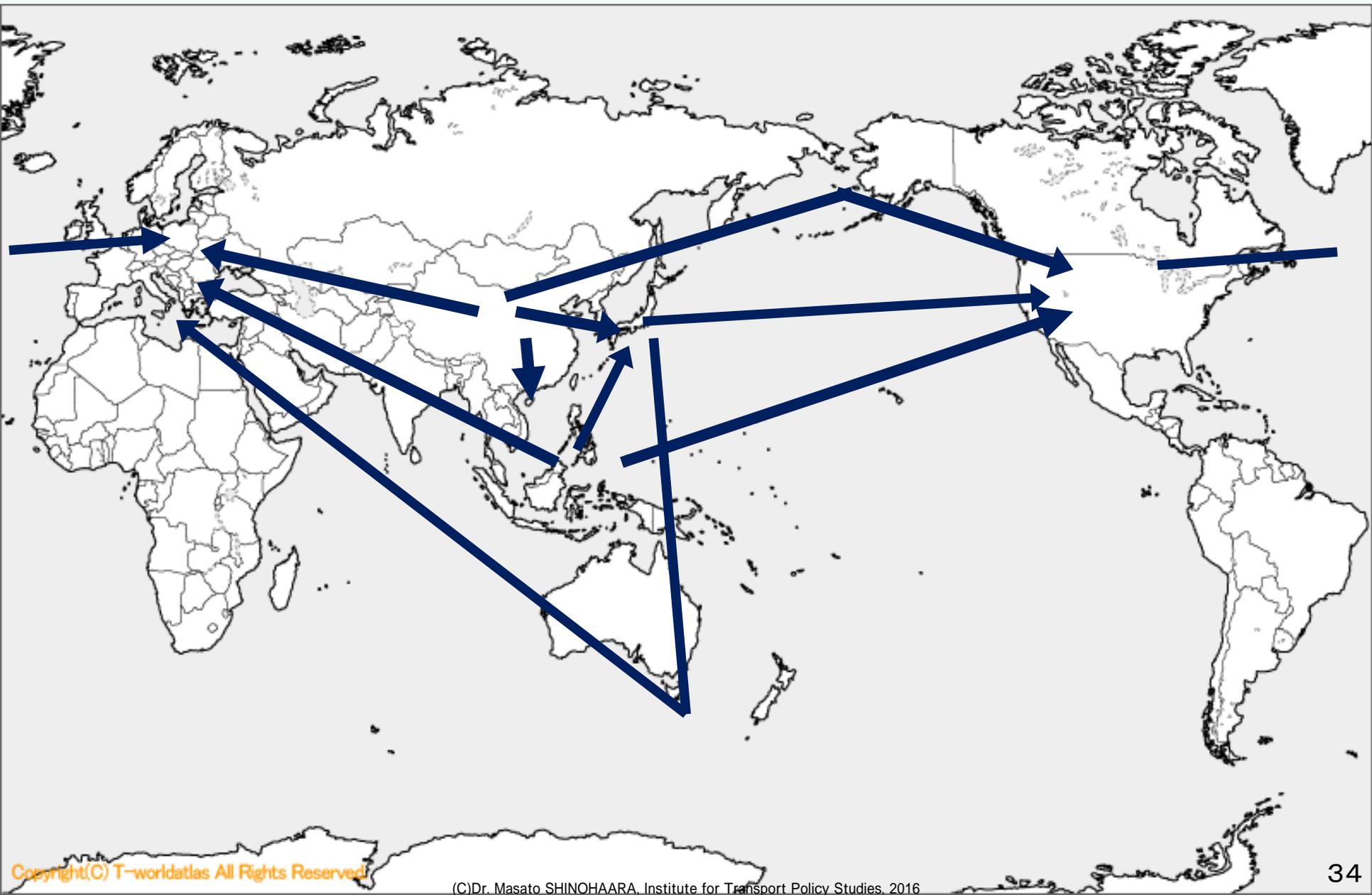
精密機器の貿易動向(2003年,重量ベース)



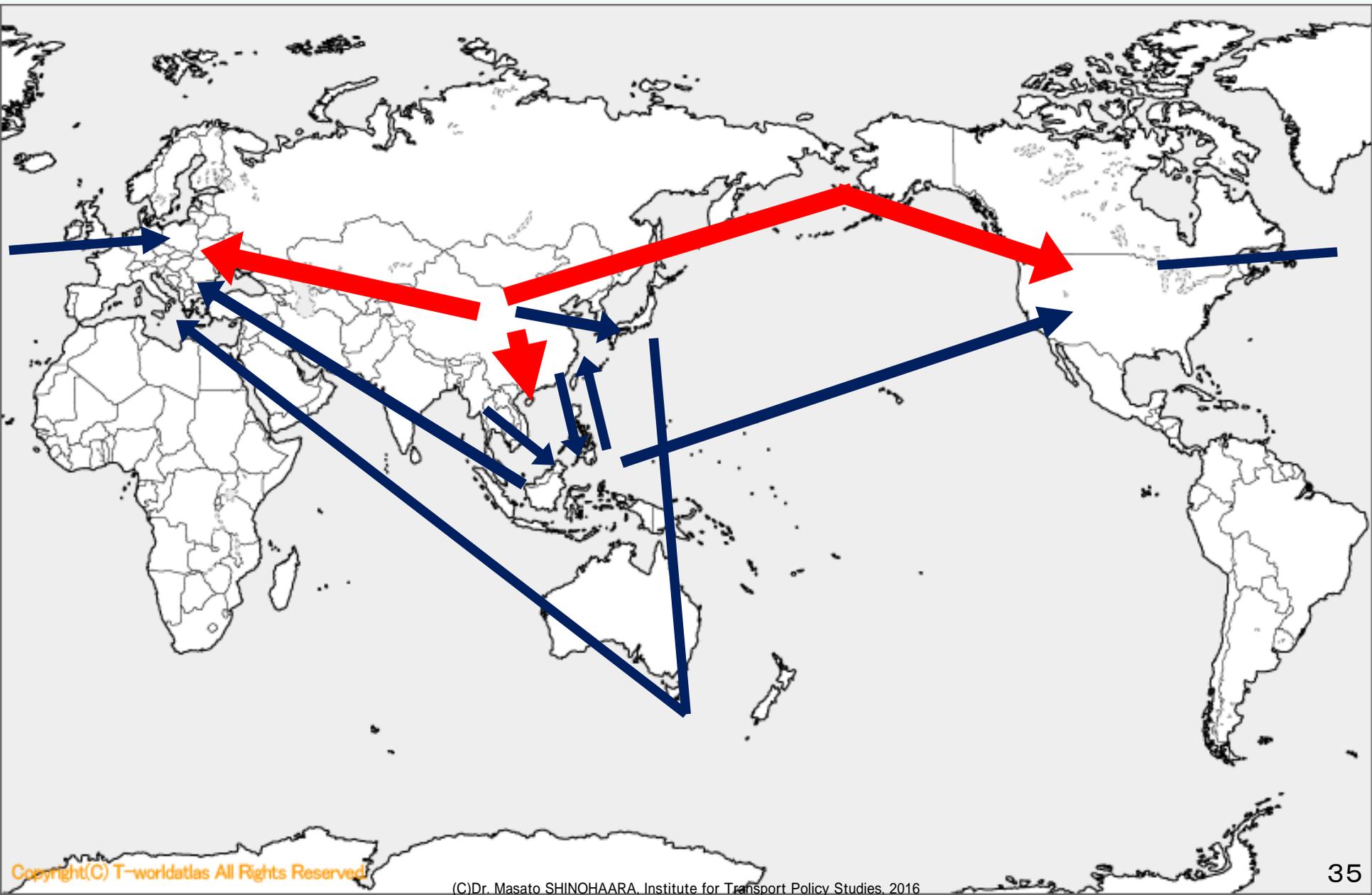
精密機器の貿易動向(2013年,重量ベース)



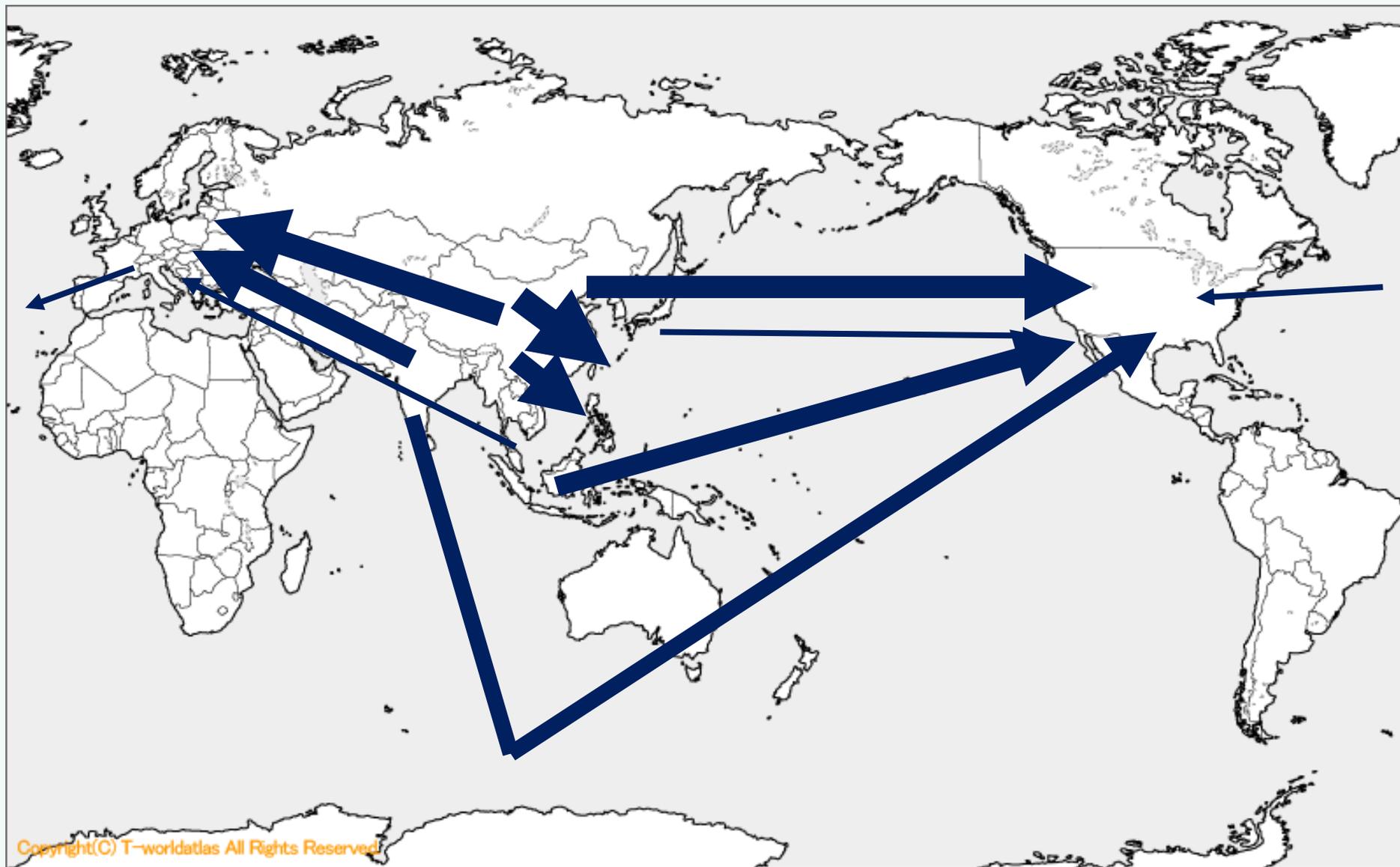
コンピュータの主要貿易動向(2003年,重量ベース)



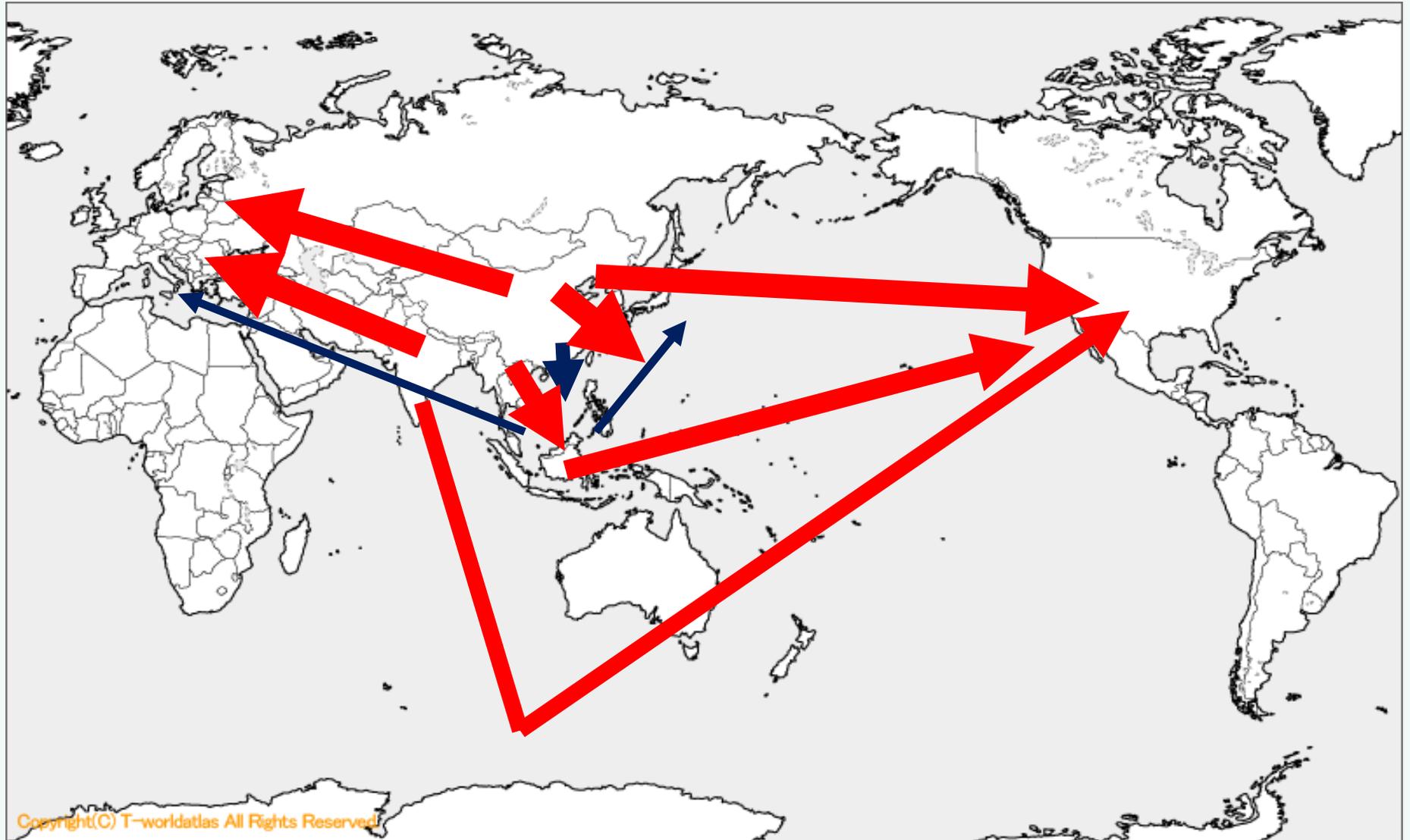
コンピュータの主要貿易動向(2013年,重量ベース)



衣類の主要貿易動向(2003年,重量ベース)



衣類の主要貿易動向(2013年,重量ベース)

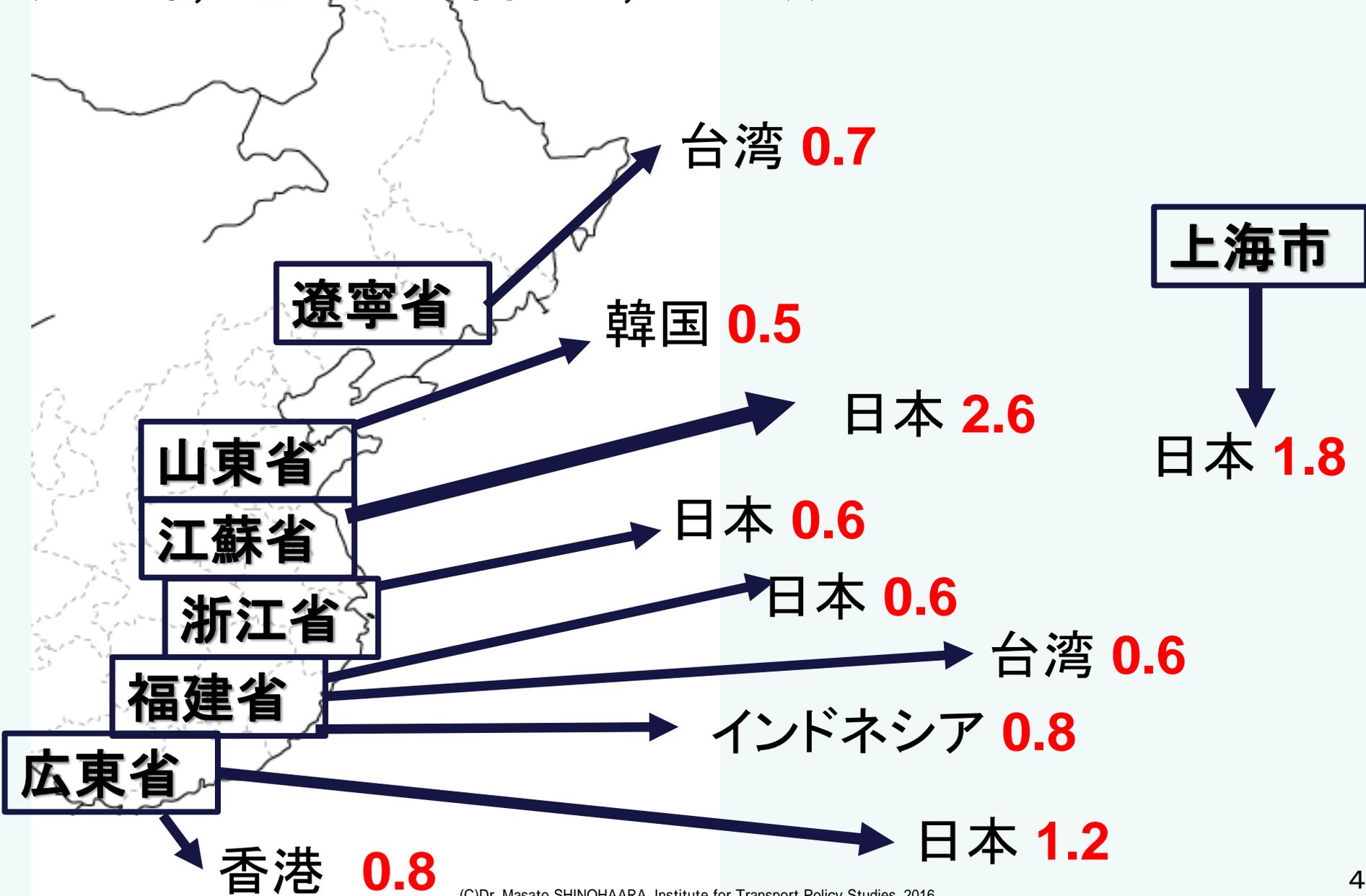


2. 中国の物流データベース

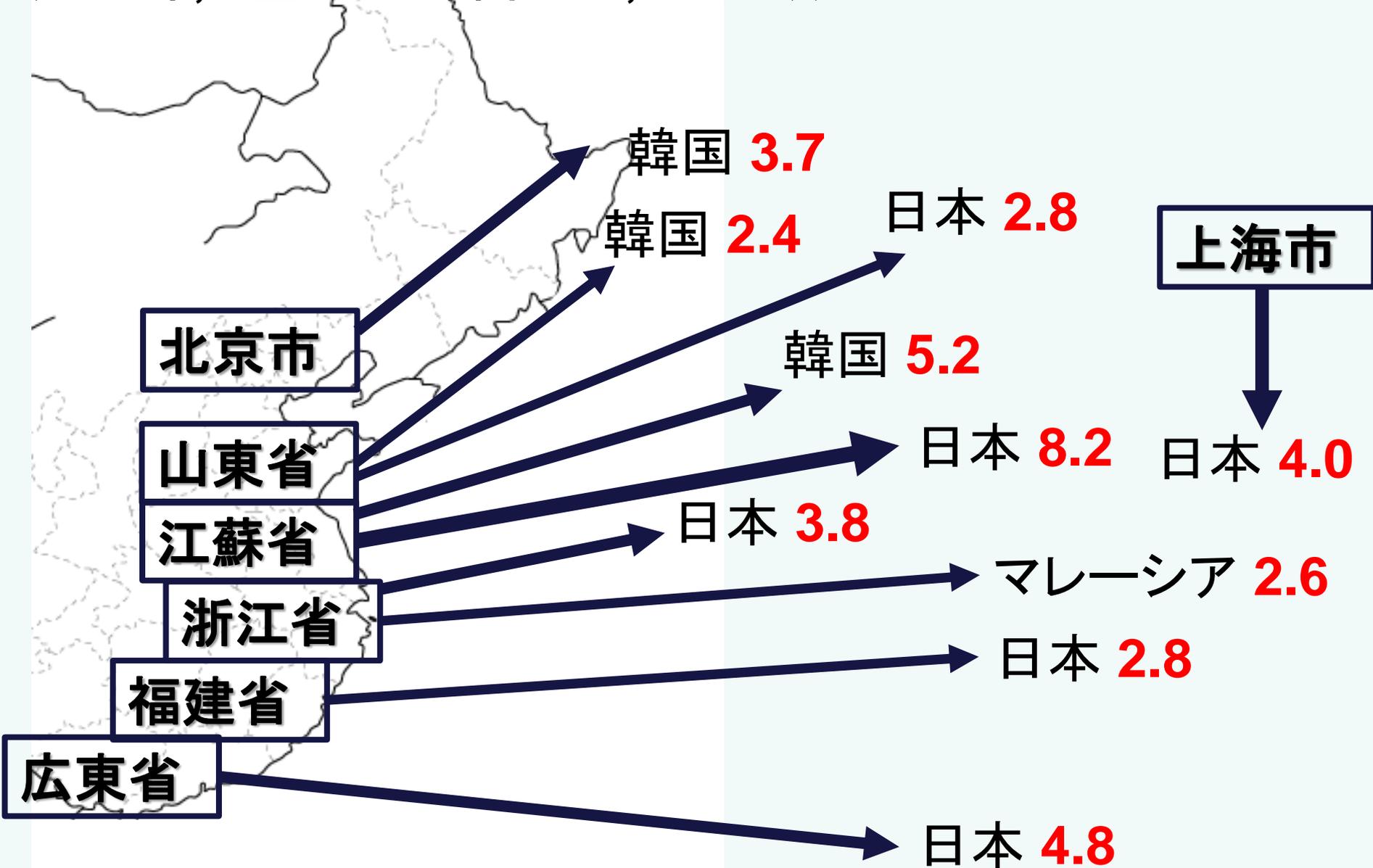
○中国各省・特別市別

- 1) 中国海関総署の「**海関統計**（日本でいう貿易統計）」を基に、主要品目の物流データを提示
 - 自動車関連（完成自動車、自動車部品、エンジン、タイヤ、蓄電池など）
 - アパレル関連（綿、綿糸、綿織物、衣類）
- 2) 中国発着の物流動向を省・特別市別にOD表で
 - 金額ベース（米ドル）、重量ベース（トン）
 - 2003年、2013年のデータ
- 3) 中国の急成長、リーマン・ショックを挟んだ二時点間比較が可能

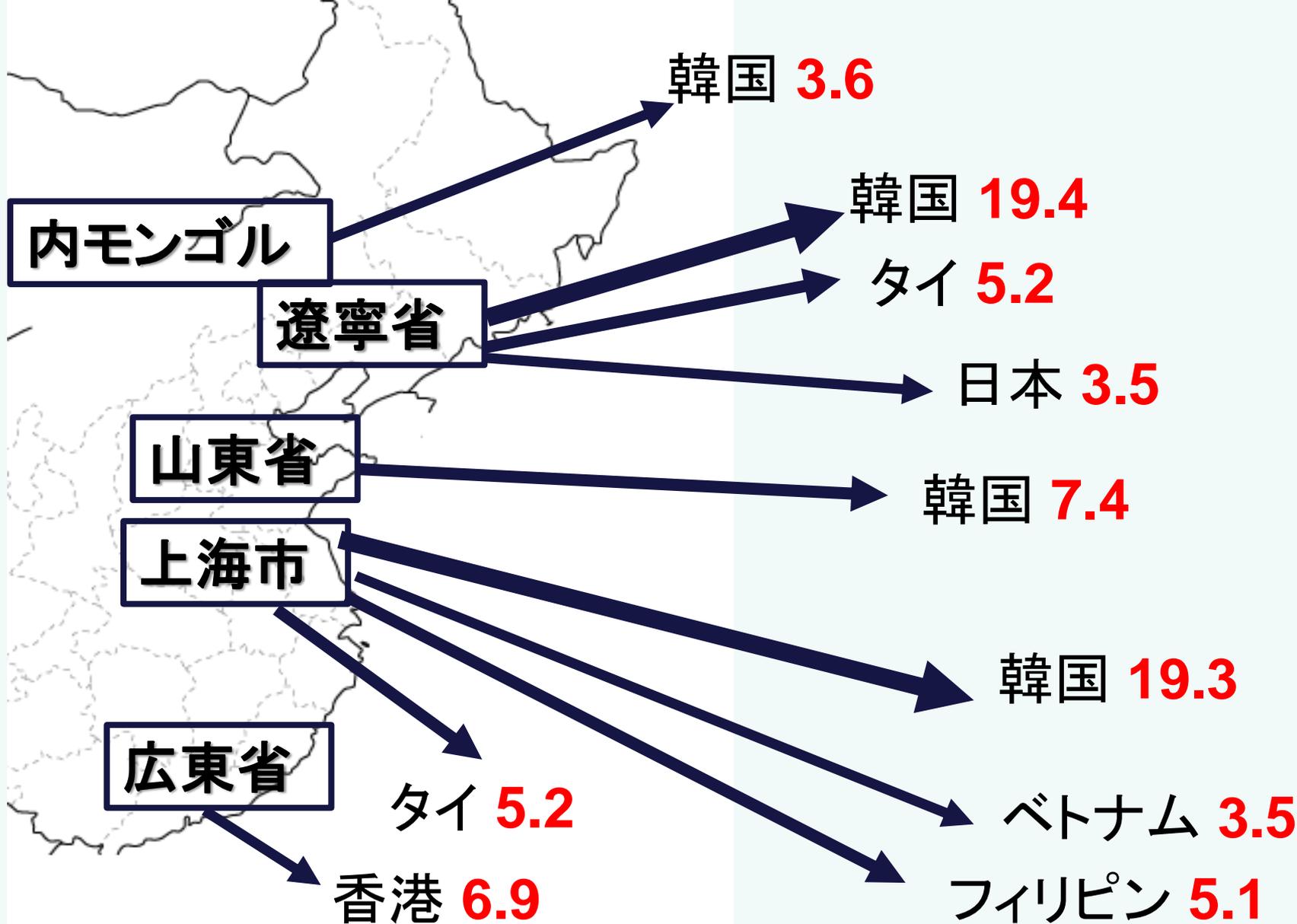
中国からの自動車部品の輸出 (2003年,重量ベース(単位:10,000トン))



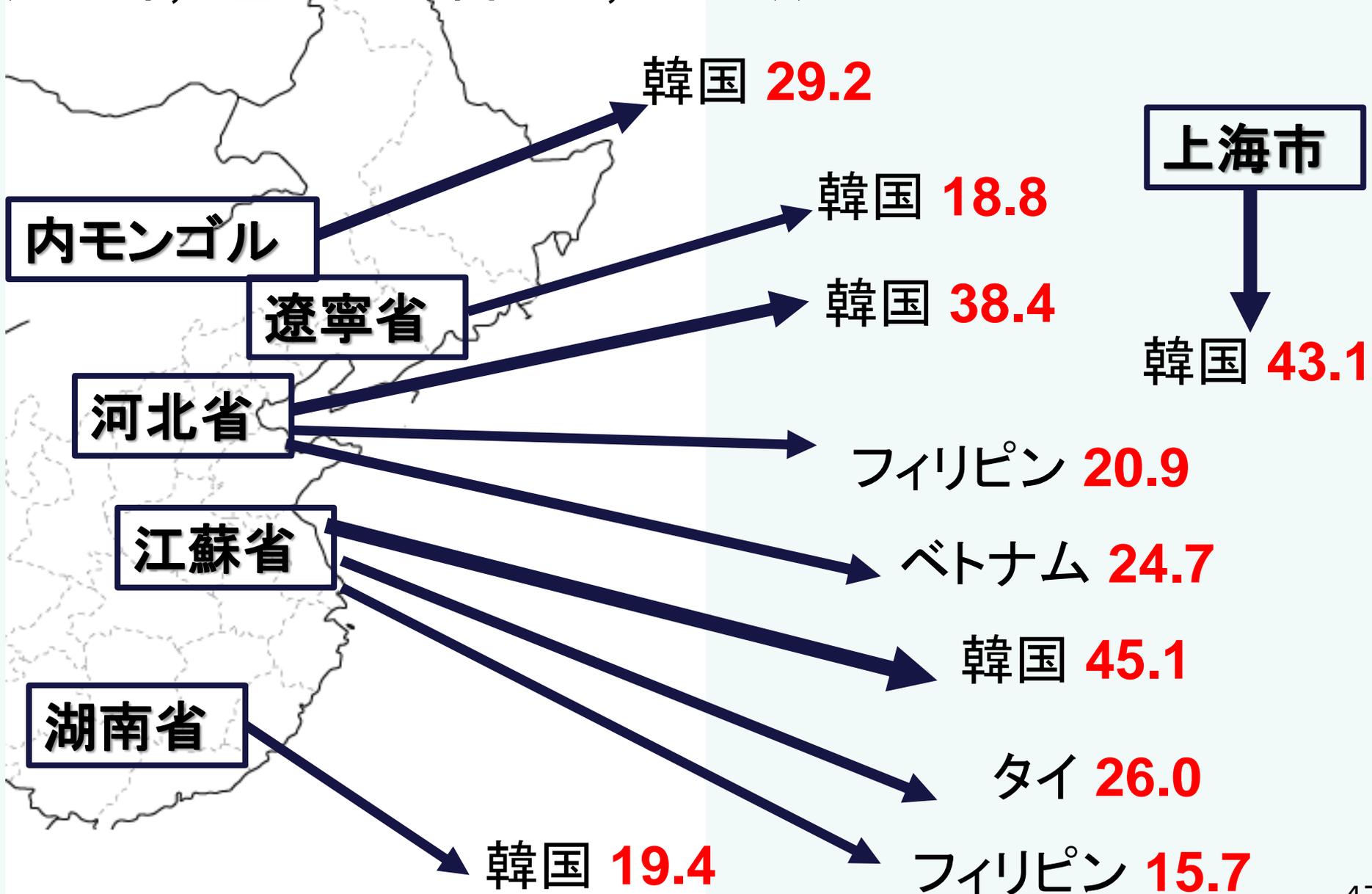
中国からの自動車部品の輸出 (2013年,重量ベース(単位:10,000トン))



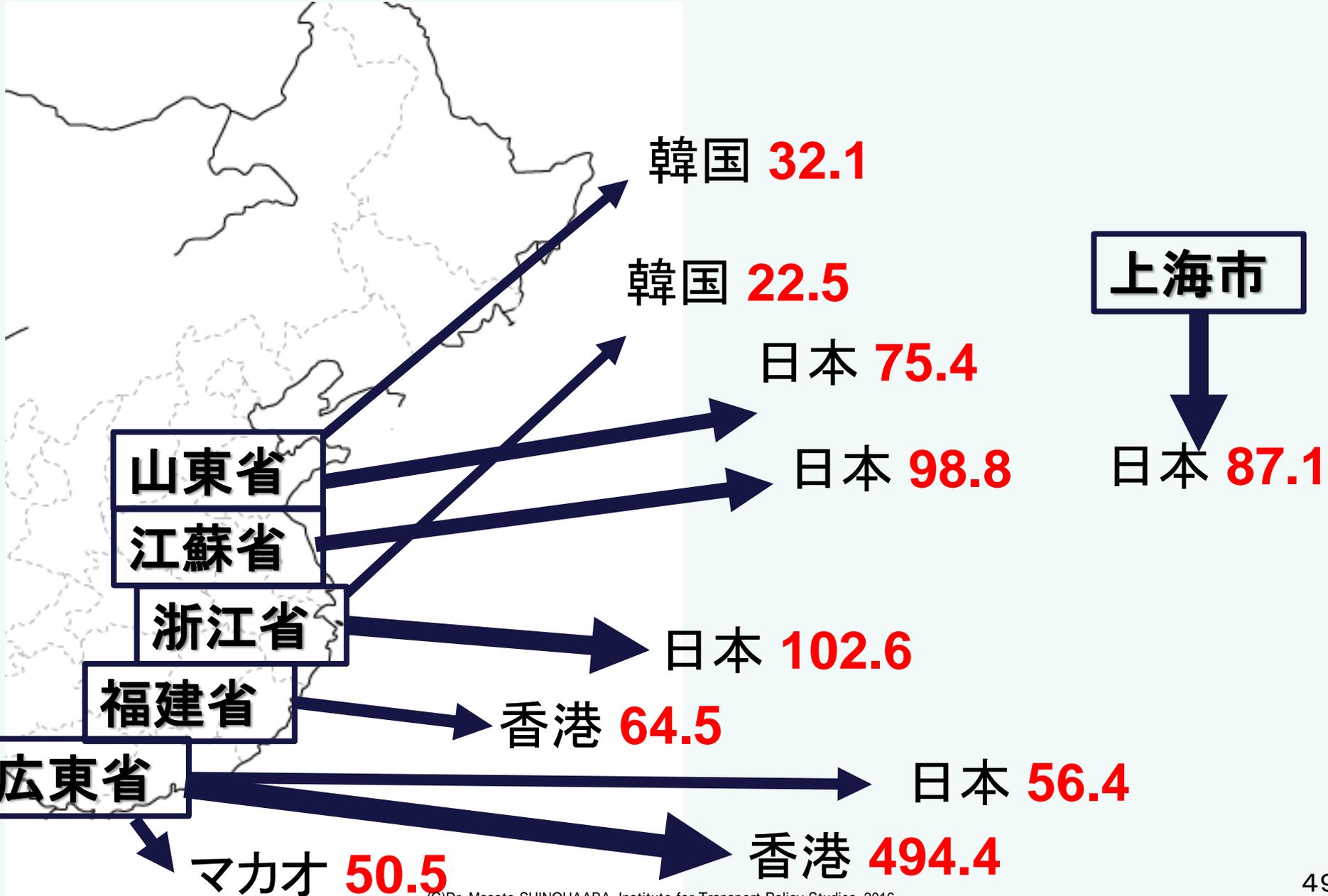
中国からの鉄製品の輸出 (2003年,重量ベース(単位:10,000トン))



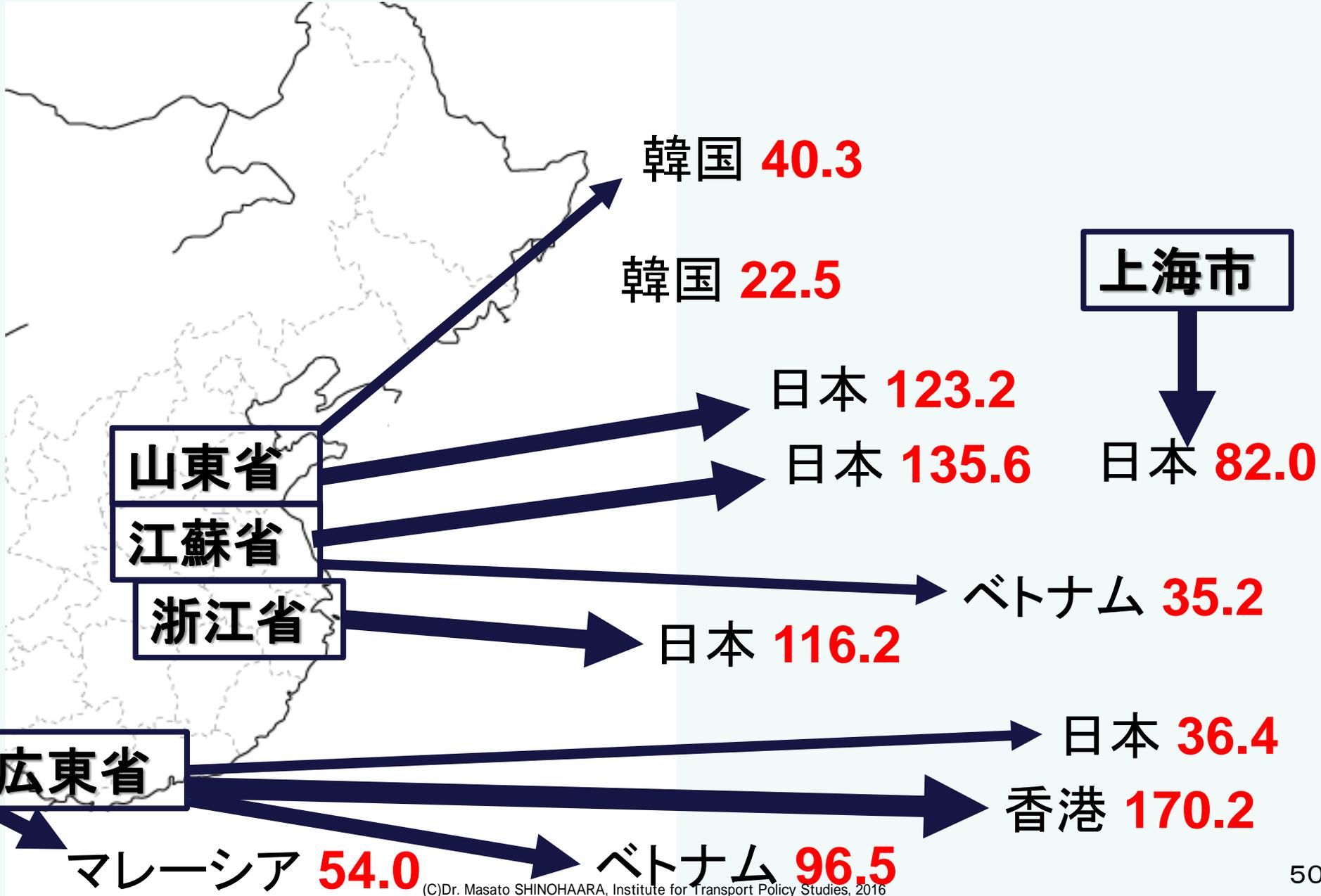
中国からの鉄製品の輸出 (2013年,重量ベース(単位:10,000トン))



中国からの衣類輸出(2003年,重量ベース(単位:10,000トン))



中国からの衣類輸出(2013年,重量ベース(単位:10,000トン))



3. 輸送サービスデータベース

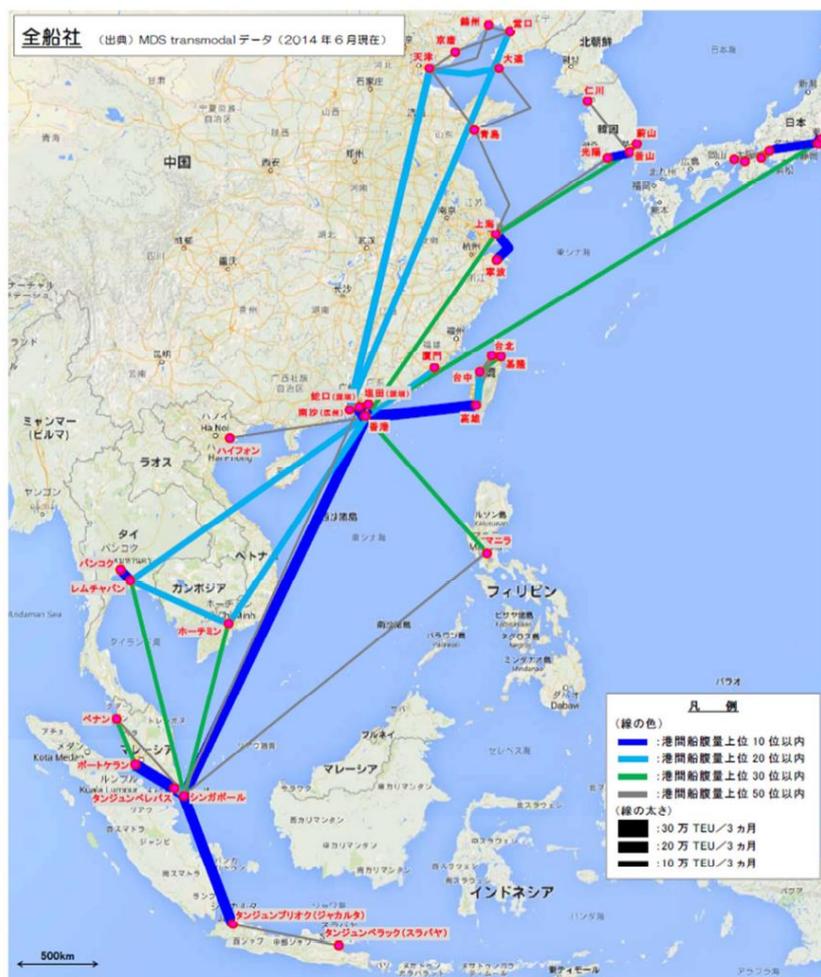
アジア域内航路のコンテナ航路の状況

(2014年6月時点)

- MDS Transmodalのデータベースを基に取りまとめ
- 港別、船社別、アライアンスの状況などを知ることができる

輸送サービスに関する情報

○アジア域内航路の港湾勢力



港名	配船 船腹量	延べ隻数	サービス数
香港	626,505	346	133
シンガポール	467,822	261	125
上海	366,339	248	119
釜山	330,748	238	130
東京	318,546	188	74
高雄	305,749	176	77
横浜	297,555	186	75
蛇口	291,223	154	51
名古屋	275,602	177	72
天津新港	265,014	113	43
合計	1,416,839	1081	591

拡大リンク





輸送サービスに関する情報

○アジア域内航路の船社シェア（基幹航路の域内輸送は含まず）

順位	船社名	国	配船 船腹量	シェア
1	COSCO	中国	140,165	9.9%
2	萬海海運(ワンハイ)	台湾	97,466	6.9%
3	エバーグリーン	台湾	89,126	6.3%
4	MCCTトランスポート	デンマーク	81,880	5.8%
5	OOCL	香港	65,603	4.6%
6	チャイナ SHIPPING コンテナラインズ	中国	64,196	4.5%
7	SITC	中国	59,192	4.2%
8	高麗海運(KMTC)	韓国	51,215	3.6%
9	商船三井	日本	47,888	3.4%
10	陽明海運(ヤンミン)	台湾	45,555	3.2%
15	日本郵船	日本	29,356	2.1%
23	川崎汽船	日本	17,750	1.3%

4. 主な荷主の立地

1) Zepol”TradeIQ”を基に、**主要品目の荷主**の概要

- 自動車関連（完成自動車、自動車部品、エンジン、タイヤ、蓄電池など）
- アパレル関連（綿、綿糸、綿織物、衣類）

2) **米国向け貨物**がどれだけ多かったかをとりまとめ

3) 港との位置関係についても取りまとめ

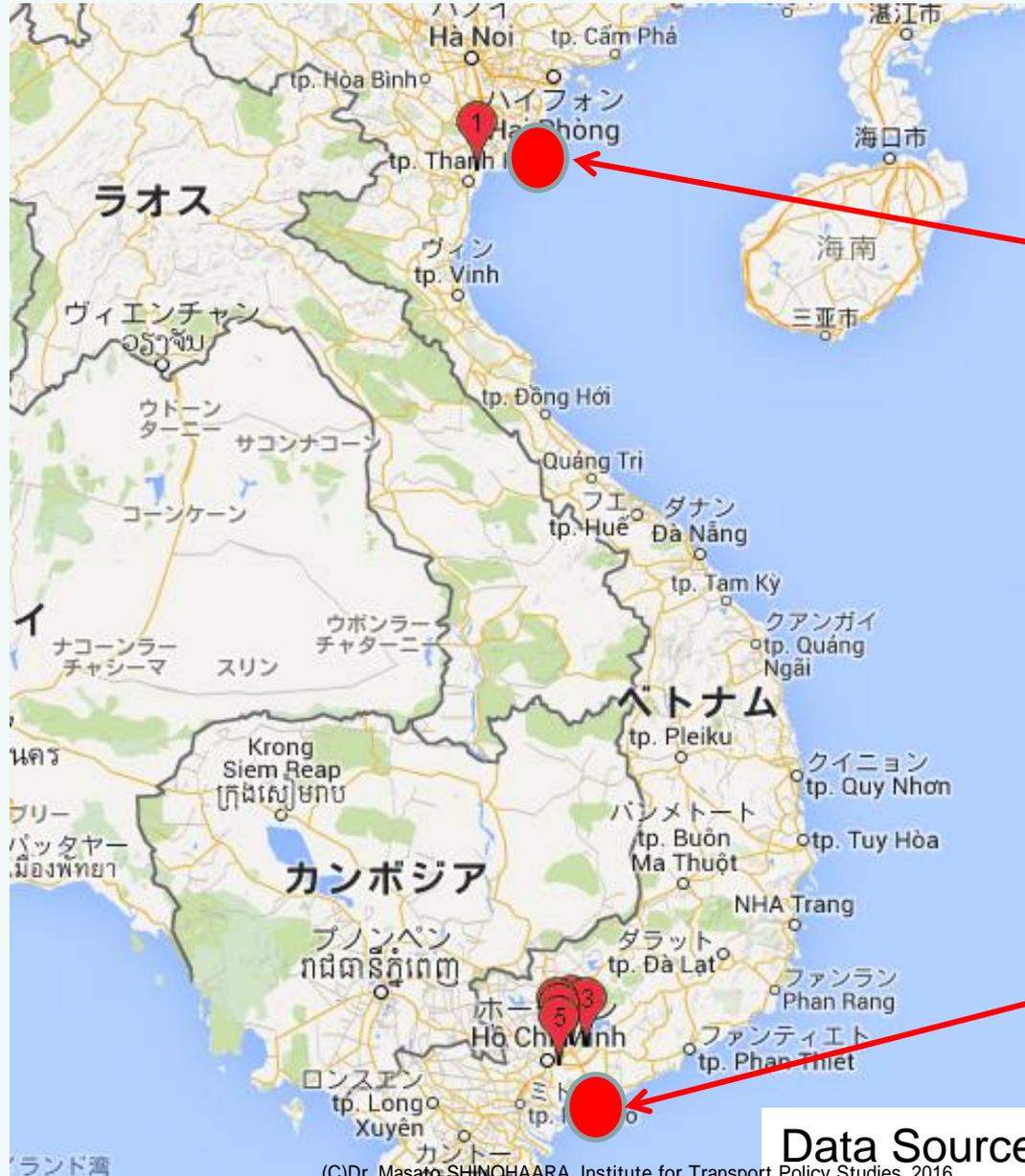
【参考】 タイにおける上位日系荷主の立地（輸出） （HS8708（自動車部品）、2013年）



Data Source: MarkLines

主な荷主の立地

○ベトナムの主要荷主(自動車部品,2013年)



ハイフォン港

カイメップ
(ホーチミン)港

Data Source: Zepol"TradeIQ"

5. 現地調査からの主な課題

- 1) 期間: 平成27年2月8日～2月15日
- 2) 場所: ミャンマー、タイ、ベトナム
- 3) 対象: 日系荷主企業、日系物流フォワーダー
- 4) 内容: ①事業概要と進出経緯
②アジア域内の物流事情
③物流に関する課題と今後の展望 等

課題

1. インフラ整備援助について、中国・韓国の機動力は大きい。
2. 道路は整備中だが、すぐに混雑で機能しなくなる。
3. 鉄道による貨物輸送は大きな遅れ。(環境問題深刻に)
4. 水運は事業者のレベルが低い。(水深の問題解決必須)
5. 法令の整備遅れと現場解釈の混乱(賄賂)
6. 物流業者のレベルの低さ。国際輸送は外資。
(日系出遅れ)
7. 官民の人材不足に関する支援が不足している。
(Job Hoppingの頻発)

アジア圏国際物流に関するデータベースについて

一社)日本海事検定協会及び一財)運輸政策研究機構とが共同でアジア圏国際物流データベースを作成しました。

1. 供用時期 : 平成28年7月を予定

2. アクセス先 : 運輸政策研究機構ホームページに掲載

なお、供用開始しましたら、改めてご案内致します。

3. データベースの内容:



(1) 貿易OD表

貿易額・量が把握可能

アジア域内OD表

【品目】自動車・アパレル 【年次】2003年、2013年
【ソース】UN COMTRADE 及び台湾貿易統計

(2) 物流インフラに関する情報

物流インフラの整備状況が把握可能

(3) JETROホームページの閲覧

アジア圏の現状等が把握可能

アジアの時代に向けて

- **コンテナ輸送**

 - Hub & Spokesから縦横無尽へ

 - 国際戦略港湾再検討

 - Port to Portより陸側Logistics重視へ

- **サブスタンダード船対策**

 - 便宜置籍国の氾濫

 - PSC強化と全Stakeholderによる監視を

- **海技者問題**

 - 外航船員2,000人強！

 - 日本の海技の強みは否定されてきた

- **日本的経営の価値**

 - 西洋的教育と西洋的経営手法に染まってきた

 - 日本的経営の良さをアジアで発揮