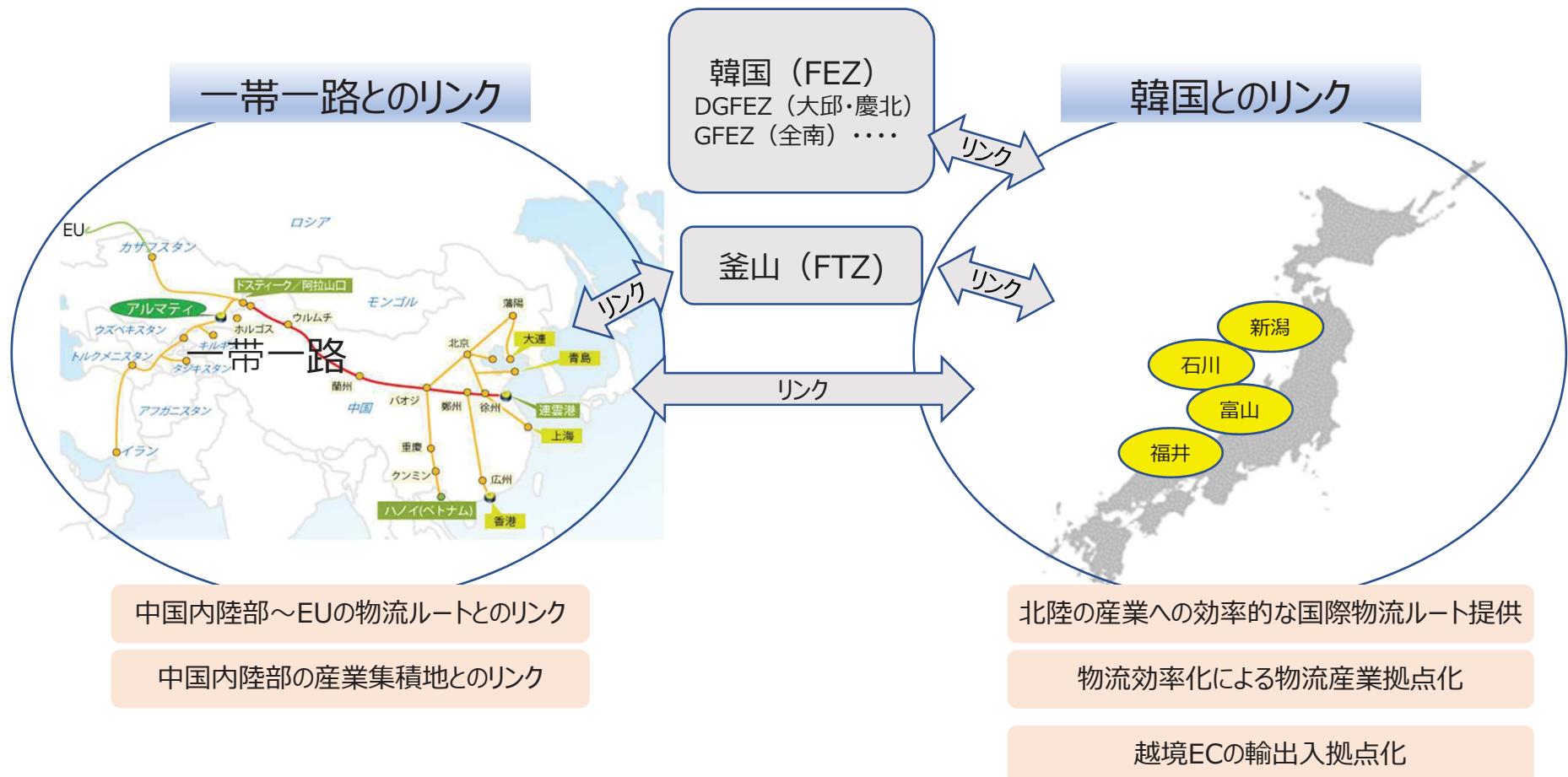


地域間連携のヒント

～ グローバルな連携による北陸産業の効率化と物流産業拠点化 ～



一带一路とのリンク（物流の視点） (実用化される中国～EU 内陸輸送ルート)



EU12か国32都市

65路線

日本通運も参入

中国32都市

中国・カザフスタン（荒野の「陸の港」） 「一带一路」欧州への近道に（日経新聞2017年10月6日）

ホルゴスの輸送基地は「一带一路」の要衝に



日通、中央アジア横断貨物

カザフ鉄道と提携

二 帶一路「需要見込む

日経新聞2017年9月16日

中欧便 2017年 3,670便 32万TEU

(日刊カーゴ2018年5月16日)

(欧洲線5,000ドル/FEU:補助金 平均1,400ドル)

中国沿岸から欧州まで船で約40日の所要日数を、半分程度に短縮できるため、運賃が割高でも陸路を選択する荷主が増えている。

一带一路とのリンク（物流の視点） (2009年 Fish Bone Network モデル開発)

- 2008年のリーマンショックなどへの対応策として4兆元の緊急経済対策。（GDP16% 中国版：New Deal）
 - 需要と供給を同時に作り出すための流通・物流・交通インフラへの投資。
- 中国の内陸部都市とリンクする物流ルート（Fish Bone Network）モデルの作成。
(下図は2009年にJ&Kが作成した連雲港ルートのモデル)



一带一路とのリンク

(線と面の結節：河川港・ Inland depot・中ロット貨物積み替えTrack Terminal・産業園)

- 中国では内陸部都市で物流の高度化が進められている。
 - 陝西省西安市：Eurasian Land Bridge (Railway) の主要都市として大規模のInland depot が開発された。
 - 江蘇省丹陽市：日本の部品メーカーを対象にした産業園。
 - 山東省臨沂市：内陸のtrack積替え都市として発展している。臨沂市は物流と卸業が中心の1,100万人の内陸都市。日本の港とのリンクが出来れば、日本製品の輸出相手としても有望である。
 - 重慶市：長江上流の港湾が発達しており、日揮と三井物産が3.2Km²のIndustrial Parkを開発するなど自動車部品や電子部品工業の集積が進んでいる。

重慶市 (River 港120万TEU)



西安市 (無水港 Rail Terminal)



山東省臨沂市 (Track terminal)



重慶市 (Industrial Park 日揮)



四川省宜賓市 (River 港)



丹陽市 (日本産業園)



- ・ 一帯一路は中国内陸部に日本企業にも関連する巨大な産業集積地域を作り出している。(重慶・西安・丹陽……)
- ・ また、沿海部～内陸部～EUの物流ルートも実用レベル運用されて、産業集積地域や消費マーケットと結ばれている。
- ・ 一帯一路 (Fish Bone Network)の東側の基点は日本。

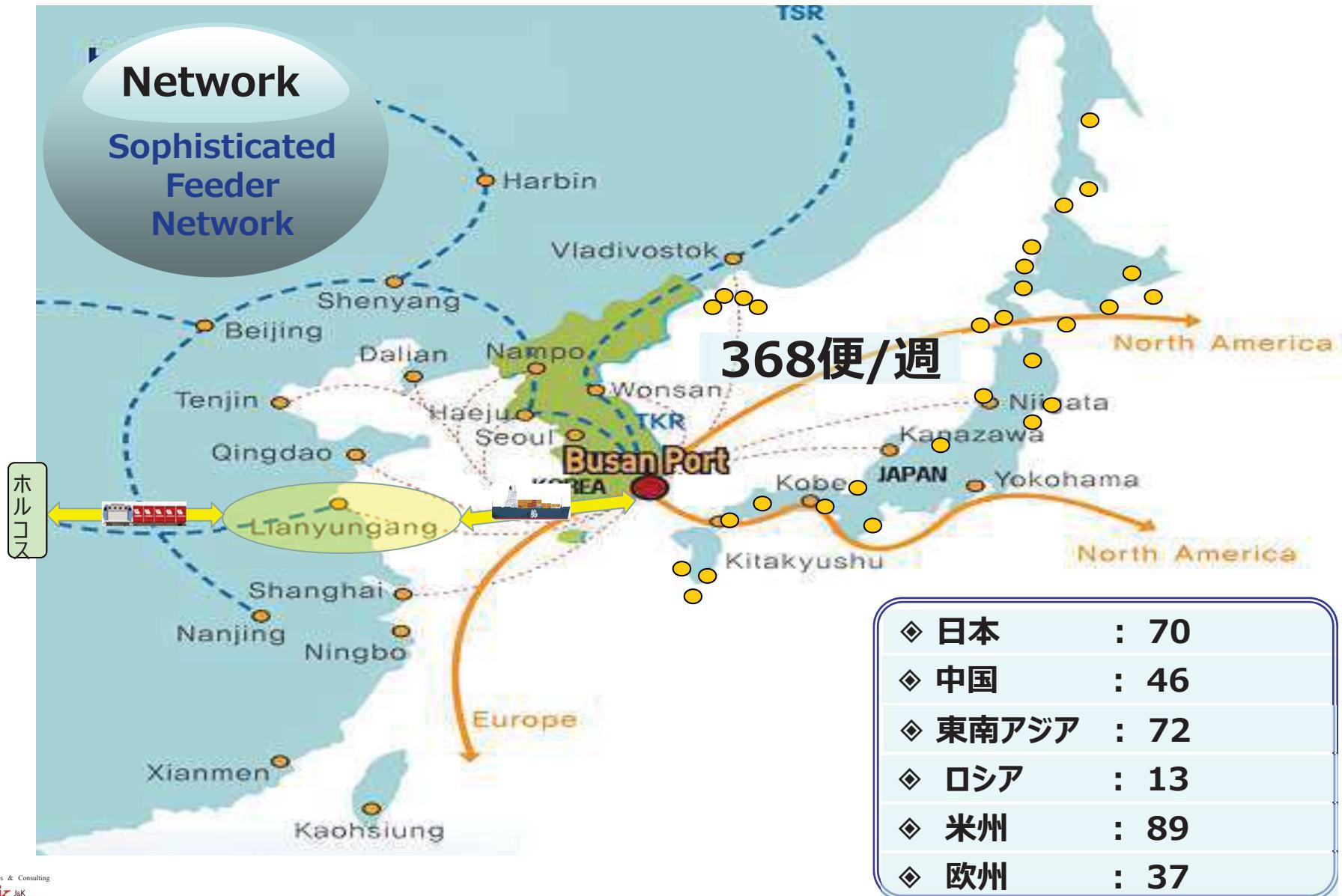
しかし、一帯一路と日本海側諸県を直接にリンクする流量は当面確保できない。



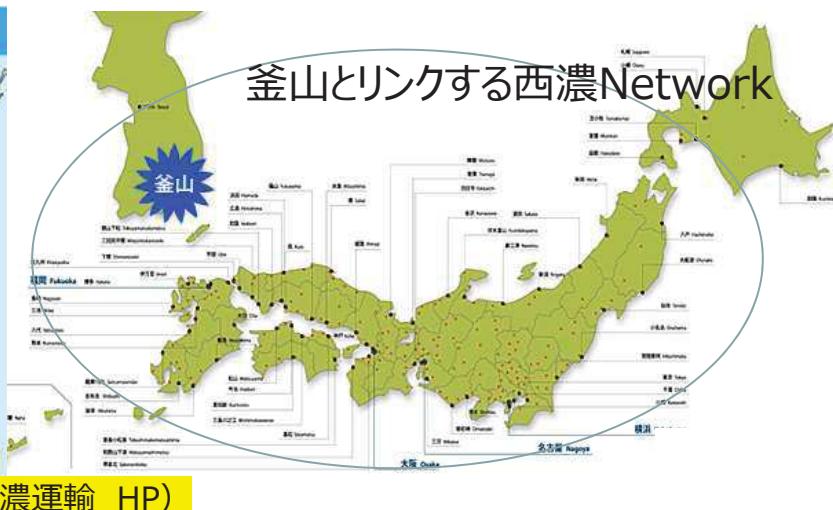
韓国の港湾を利用するルートの利用

日本海側港湾の連携

- ◆ 韓国主要港の特徴
 - ・ 釜山港：コンテナ貨物のHUB・物流加工
 - ・ 仁川港：Sea & AirのModel（仁川空港は貨物取扱世界第2位）
 - ・ 光陽港：化学産業とリンクしたコンテナ・バルク貨物の取り扱い
 - ・ 蔚山港：液体物流の中心港
- ◆ 日本との関連が強いFEZ
 - ・ DGFEZ（慶尚北道、大邱広域市）
 - ・ GFEZ（全羅南道）



- 釜山港のFTZ (Free Trade Zone) には68社の合弁物流企業 (そのうち半数以上が日系企業)
(日本海側企業では新潟運輸とセンコーの合弁会社が同様のモデルで合弁設立)



西濃釜山第一倉庫

– 総面積: 33,000m²
– 施設: 物流センター 23,090m²

西濃釜山第二倉庫

– 総面積: 31,847m²
– 施設: 物流センター 35,723m²
冷蔵・冷凍倉庫 16,466m²

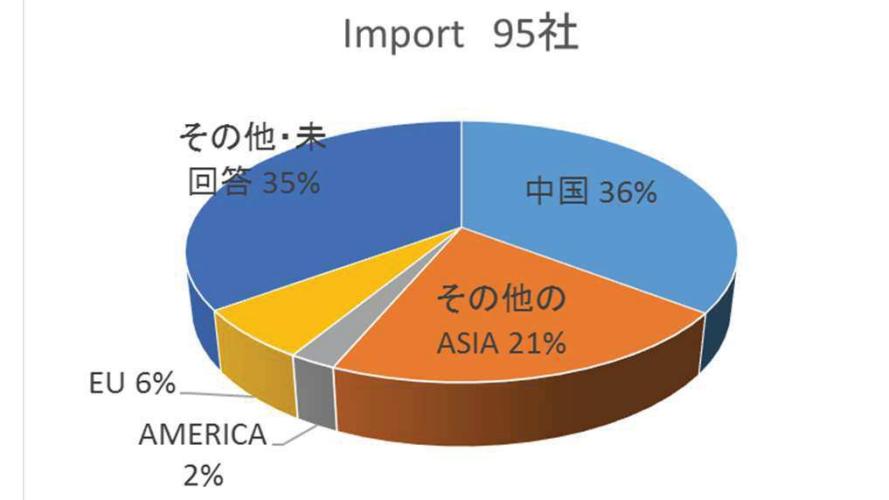
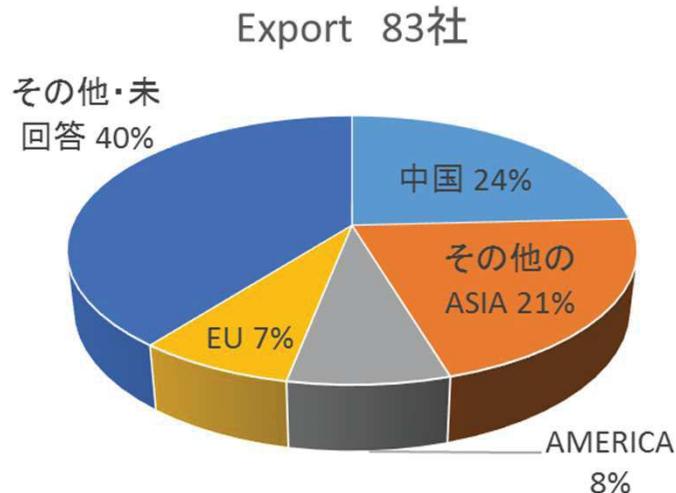
釜山新港FTZのインセンティブ

- 平均1社1万坪 30~50年の排他使用権
- 土地賃料 106円/坪/月 (3~5年 50%減免)
- 関税、付加価値税、固定資産税なし
- 法人税減免

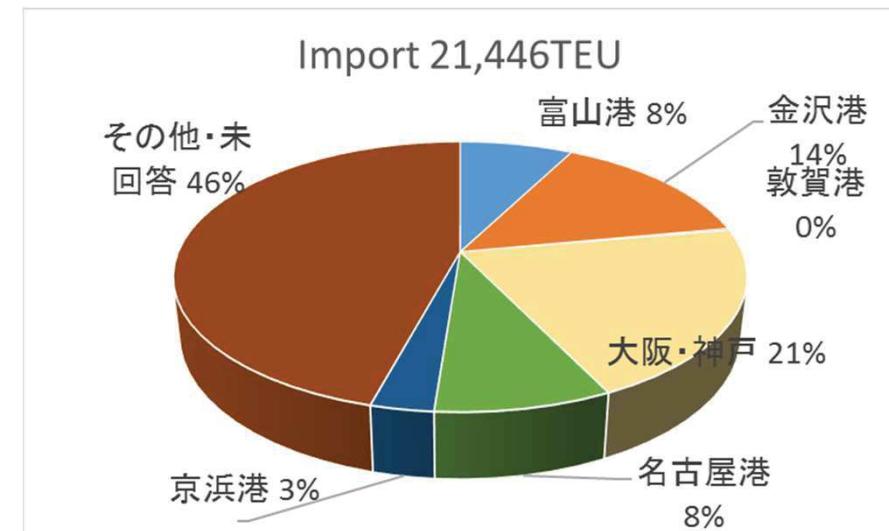
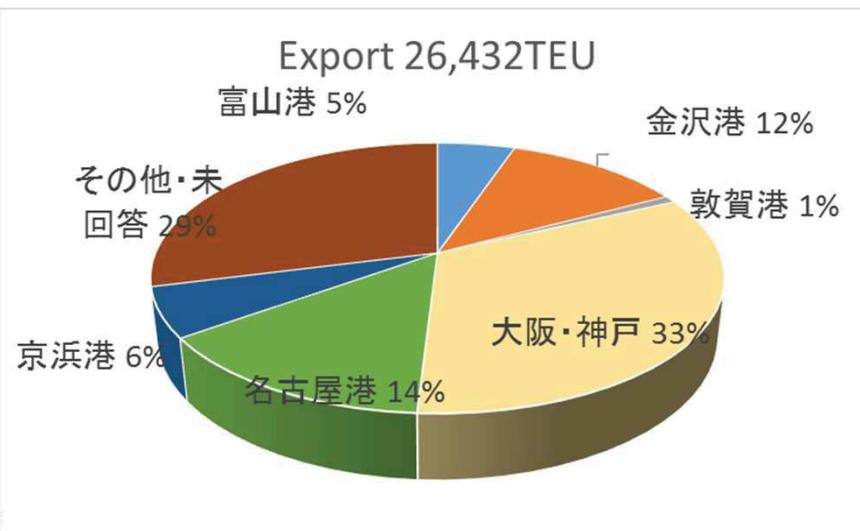
地域連携強化のヒント

(北陸3県の貿易相手国と利用港：2018年6月ヒアリング)

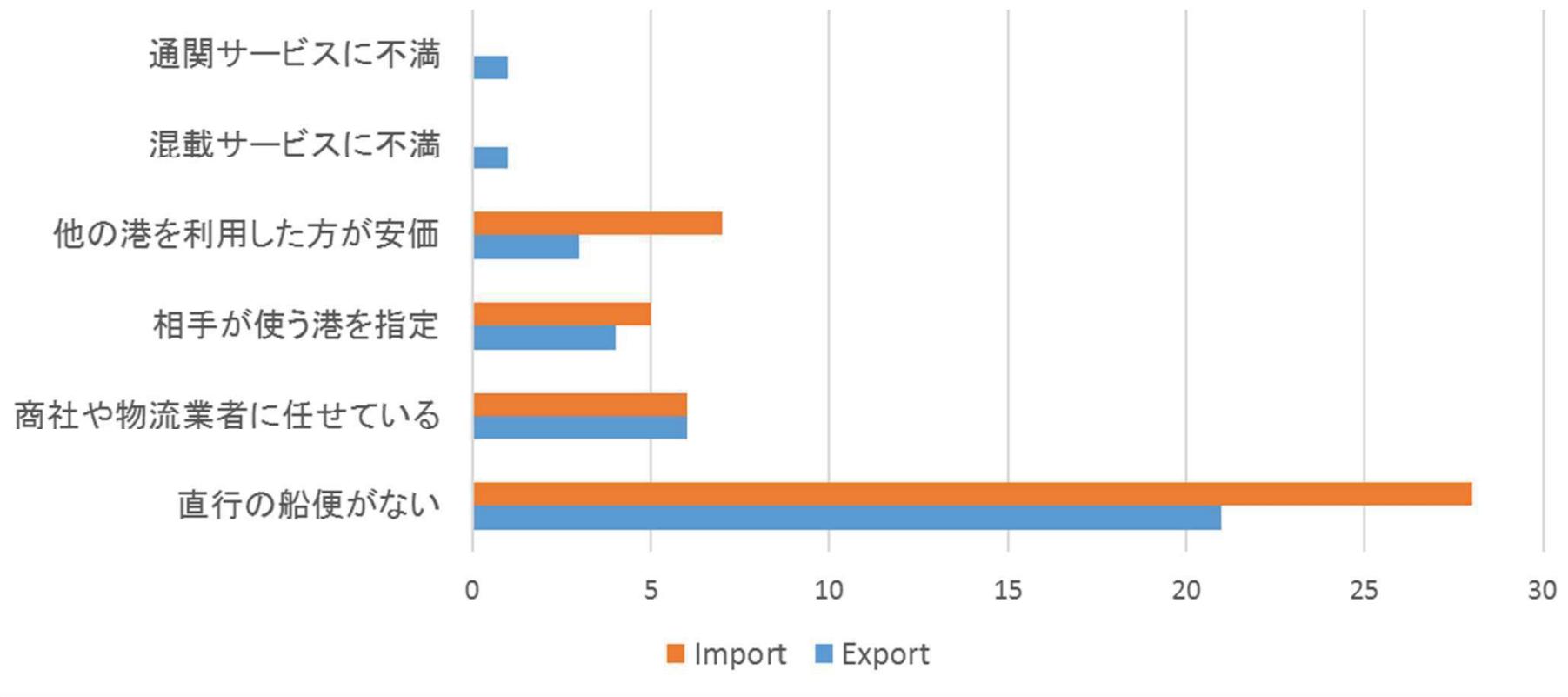
- 輸出入の相手国



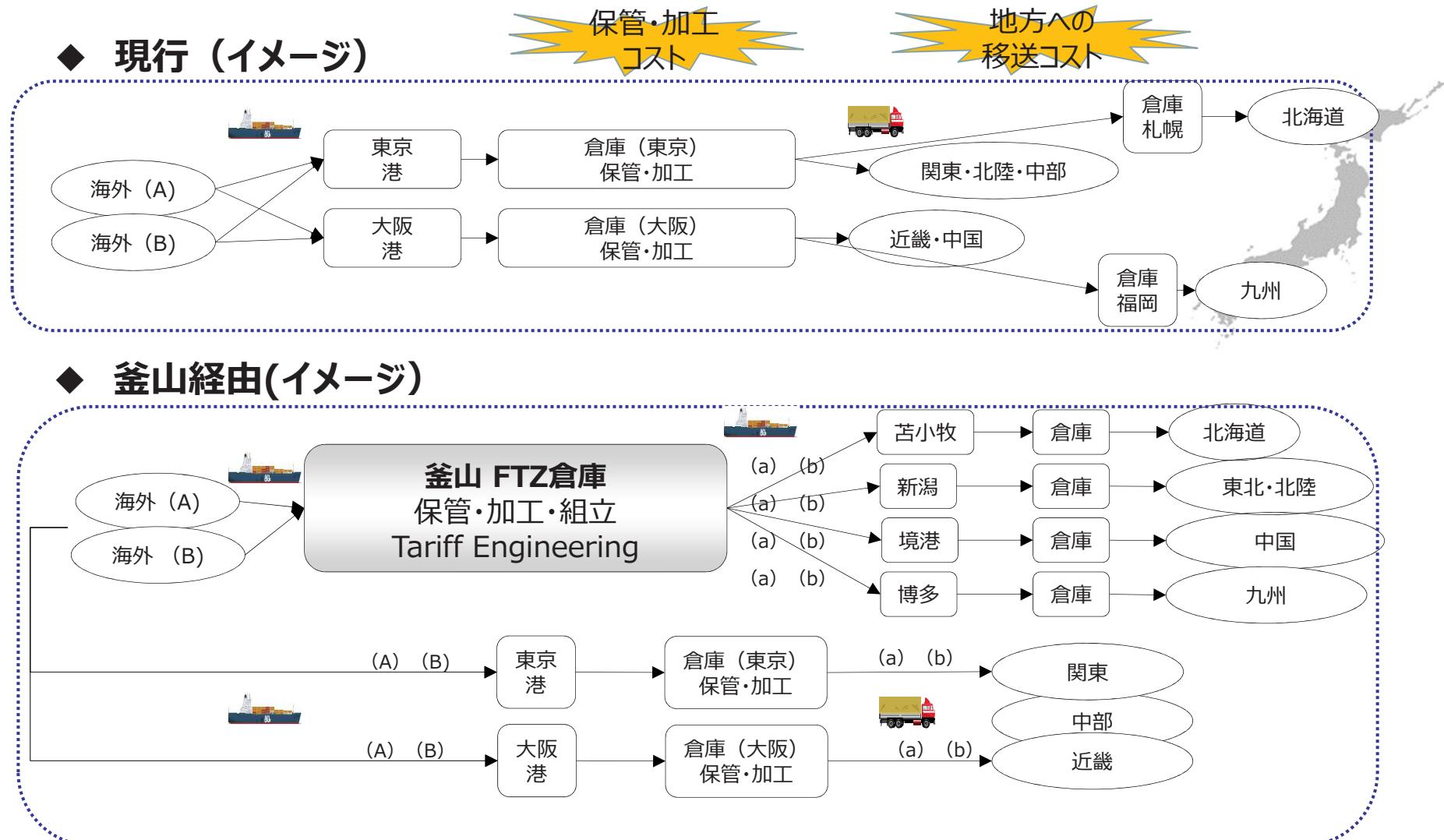
- 輸出入の利用港（太平洋側の港湾の利用が多い）



近隣の港湾を使わない理由



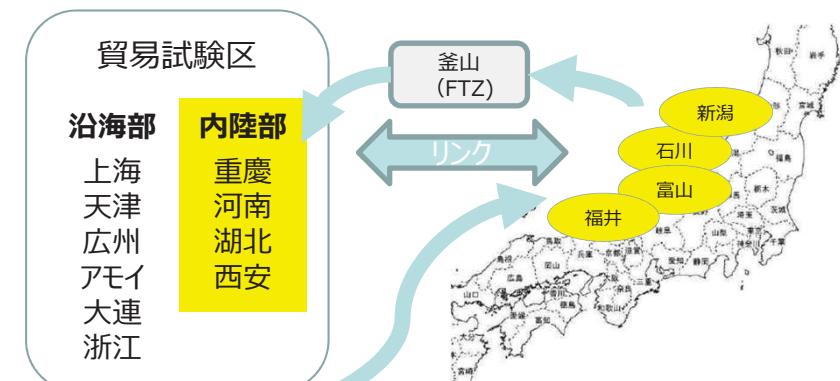
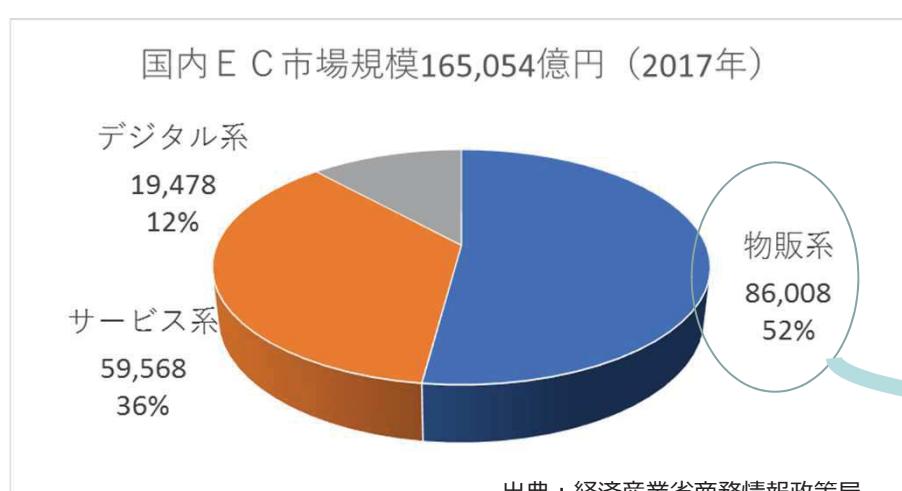
釜山港（FTZ）を経由する物流改善モデル (標準的なイメージ)



釜山は東京・大阪に次ぐ“第三の物流拠点 ⇒ 地方港にリンク”

日本海側港湾での物流産業創出のヒント (越境ECと国内EC (B to C) の市場規模と北陸への取り込み可能性)

輸入国		輸出国			
		日本	米国	中国	合計
日本	金額 (億円)	-	2,327	243	2,570
	前年比		7.2%	7.3%	7.3%
米国	金額 (億円)	7,128	-	4,942	12,070
	前年比	15.8%		16.0%	15.9%
中国	金額 (億円)	12,978	14,578	-	27,556
	前年比	25.2%	28.2%		26.8%
合計	金額 (億円)	20,106	16,905	5,185	42,196
	前年比	21.7%	24.8%	15.6%	22.1%



東アジア連携の大きな可能性 (東南アジア域内の物流量増大)

世界のContainer輸送量 (2016年)

全世界 15,300万TEU (対: 2015年 101.8%)

East Asia圏内の輸送 : 104.7%

