

話題提供

物流の視点からみた日韓と日中の関係

- 自己紹介 原 瑞穂 (Hara Mizuho)

- 経歴

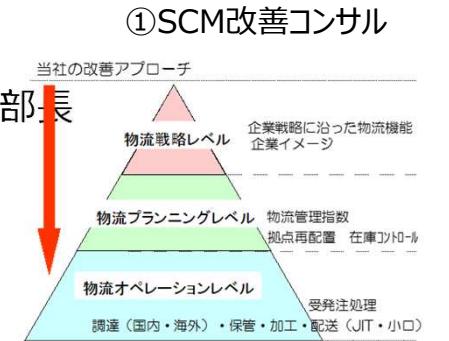
- 広島県出身：福山通運支店勤務を経て、情報システム部長・東京営業本部長
- 1997年 J&Kロジスティクス株式会社設立

- 取り組んだテーマ

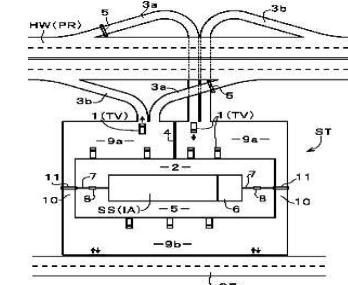
- 国内企業・韓国企業のSCM改善
- 高速道路に直結する物流センターの開発
- 韓国政府：釜山新港・光陽港開発のビジネスモデル作成
- 中国政府：中国中西部地域から欧州につながるFish Bone Network モデル作成（一带一路の原型）

- 放課後

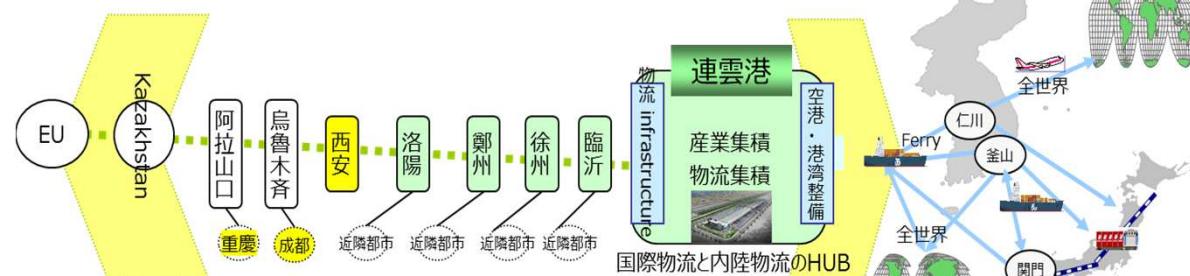
- NPO(Hand to Hand)、バンド活動



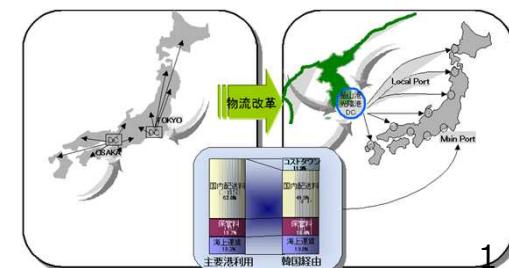
②高速道路直結物流基地（保有特許）



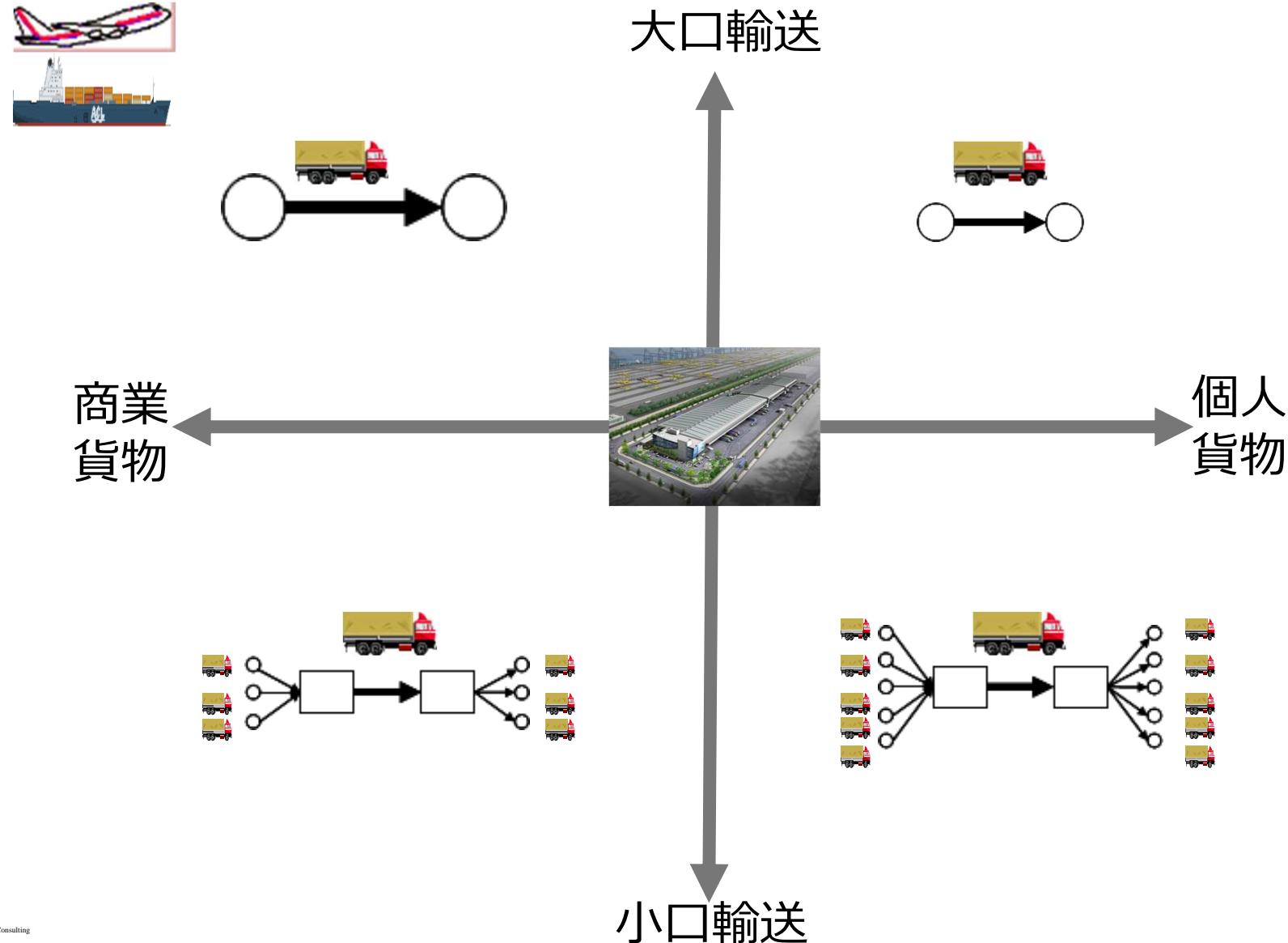
④中国Fish Bone Networkモデル



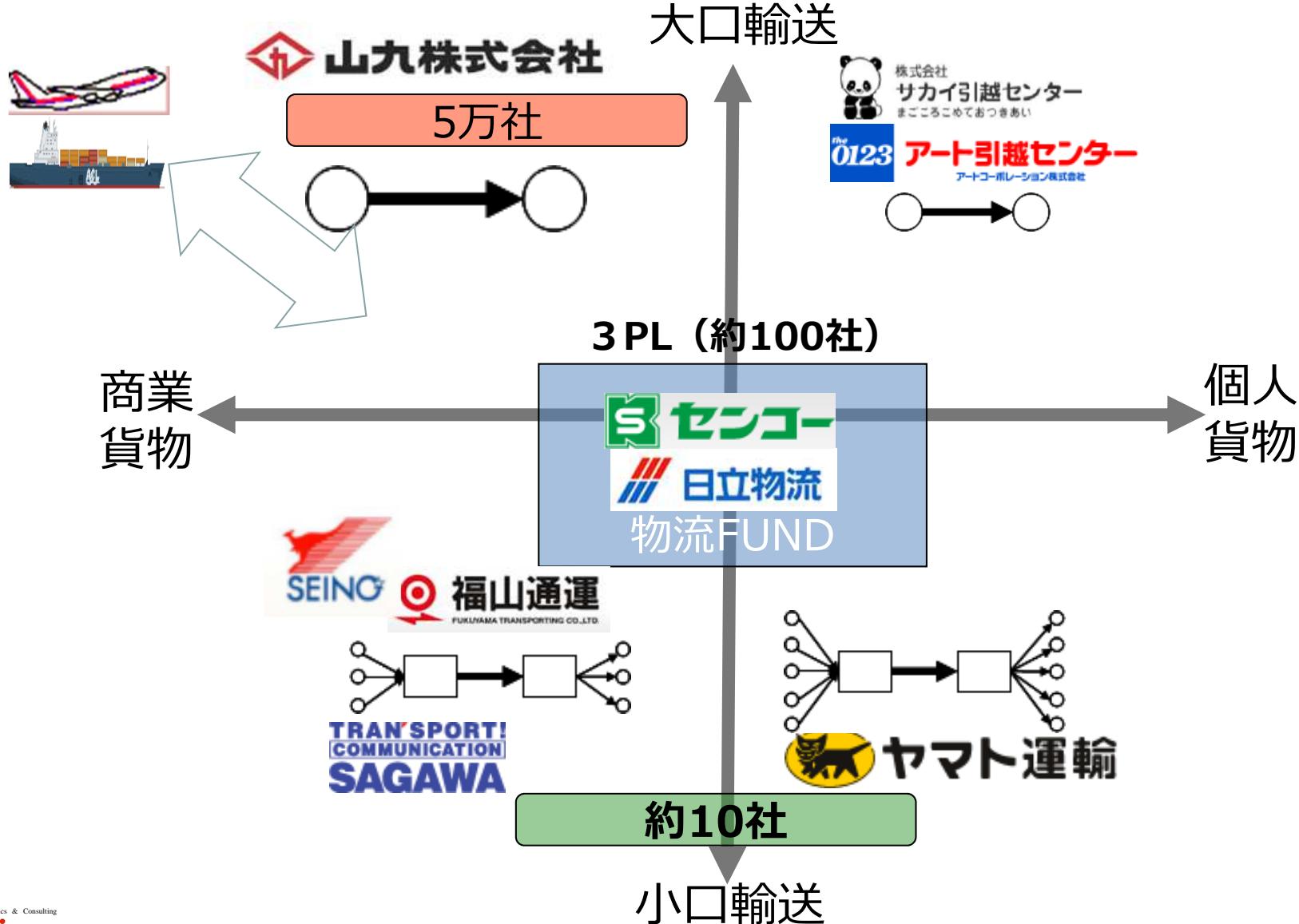
③韓国釜山港・光陽港のBIZ作成



初めに：物流の整理



物流事業者の棲み分け



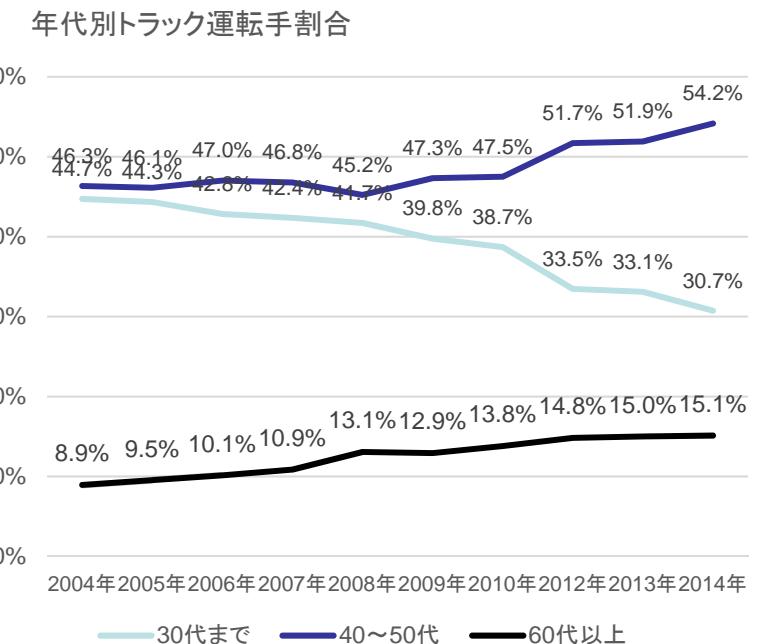
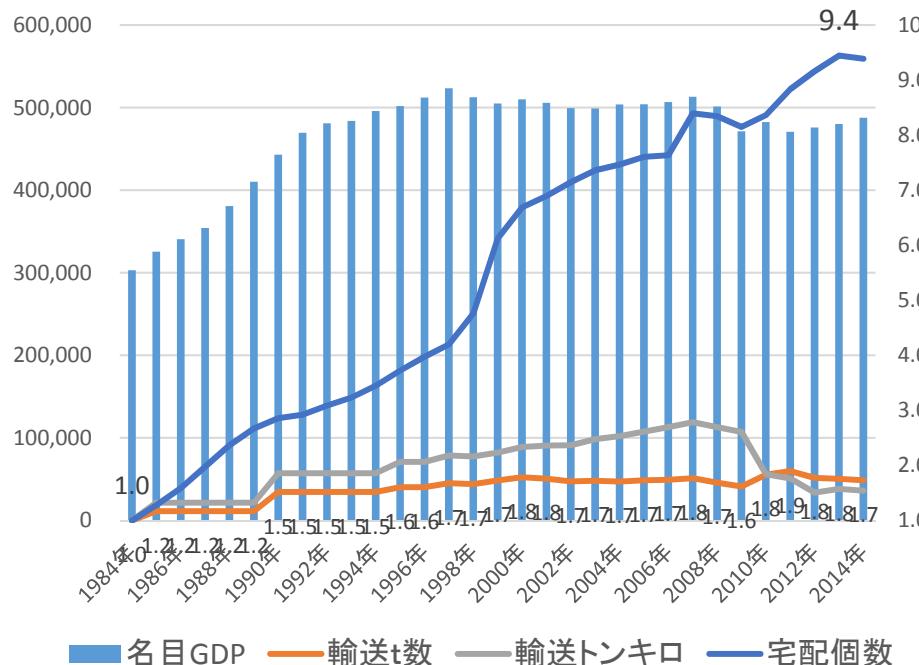


GLP相模原

第一期開発 東京ドーム約6個分、295,000m²の超大型プロジェクト
(総開発規模、660,000m²)

物流の環境の変化（運送事業環境）

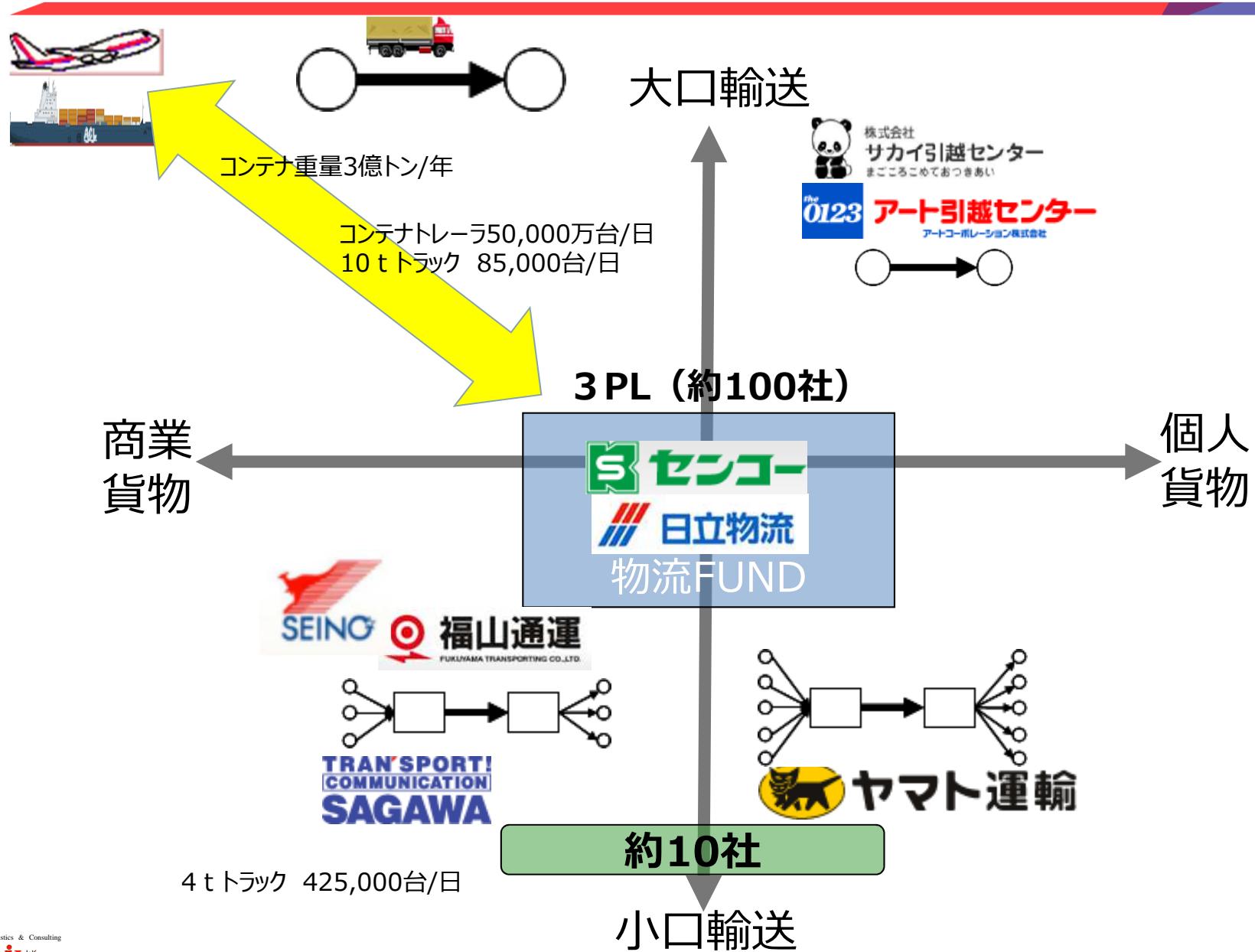
1. トラックドライバーの高齢化、人員不足
 - ・輸送力の減少（有効求人倍率：全業種1.35倍、トラック運転手2.68倍）
(出典：平成30年厚生労働省「職業安定業務統計」)
2. 4時間以上の連続運転規制
 - ・長距離運行のコスト増（2マン運行になる）
3. 低い積載率（輸送コスト増）
4. 運賃高騰、中ロット貨物の荷受拒否



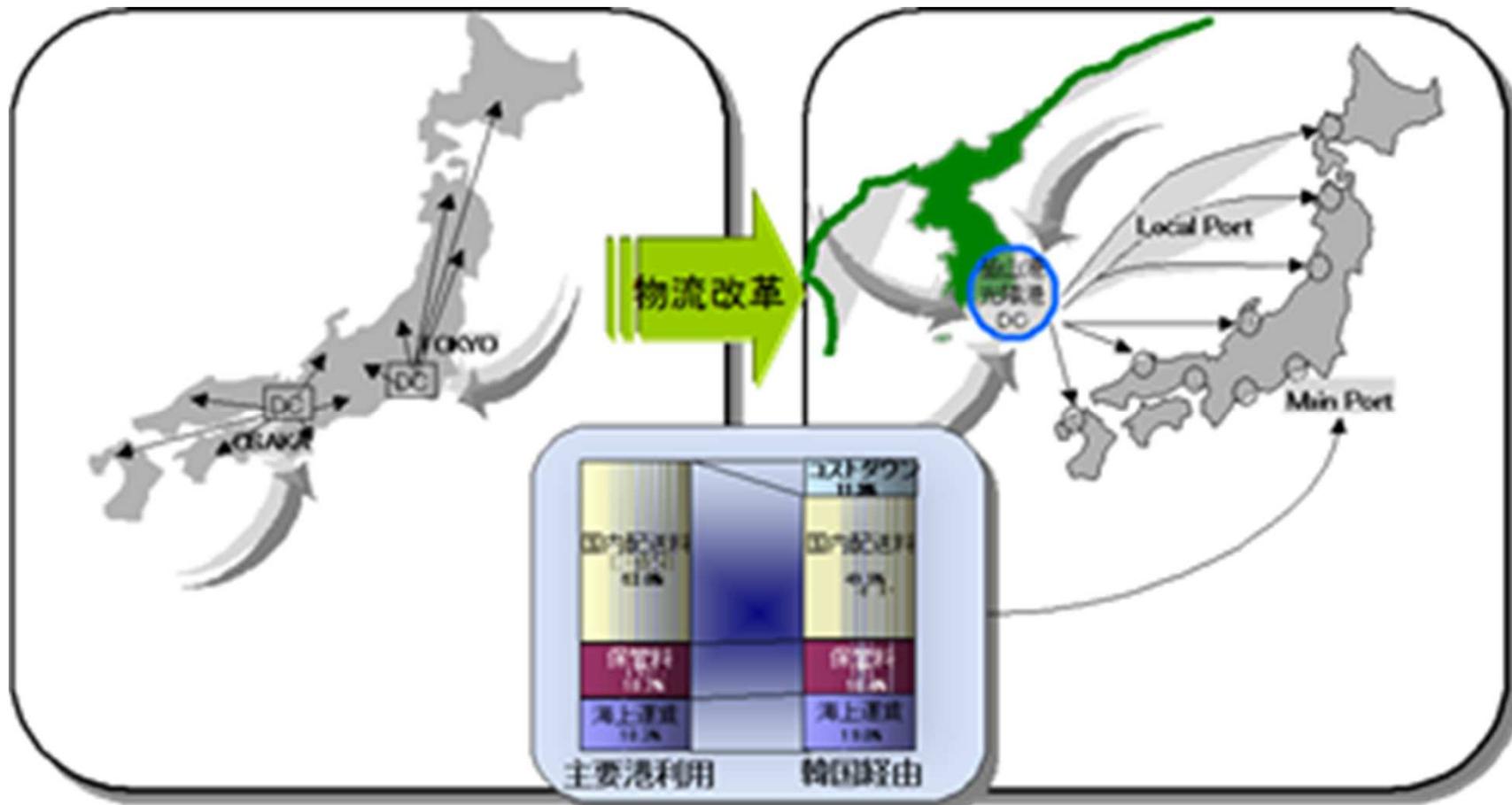
車両の積載率

| 母数 | 分析 | 計算式 |
|--------------------|------------|-----------------|
| 輸送トンキロ 143,611,287 | 積載効率 41.0% | 輸送トンキロ ÷ 能力トンキロ |
| 能力トンキロ 350,047,832 | | |

国内貨物の多くは海外から入っているため、海外との物流リンクにより国内輸送を効率化する方向が重要



国内での輸送距離を短くする方法（釜山港経由）



国際物流（主流は海上コンテナ輸送）

20'コンテナ14,000本積み



ガントリークレーン（港湾荷役）



釜山港の港湾とFTZ (Free Trade Zone:貿易自由区域)



(釜山新港2006年：2,000万TEU)



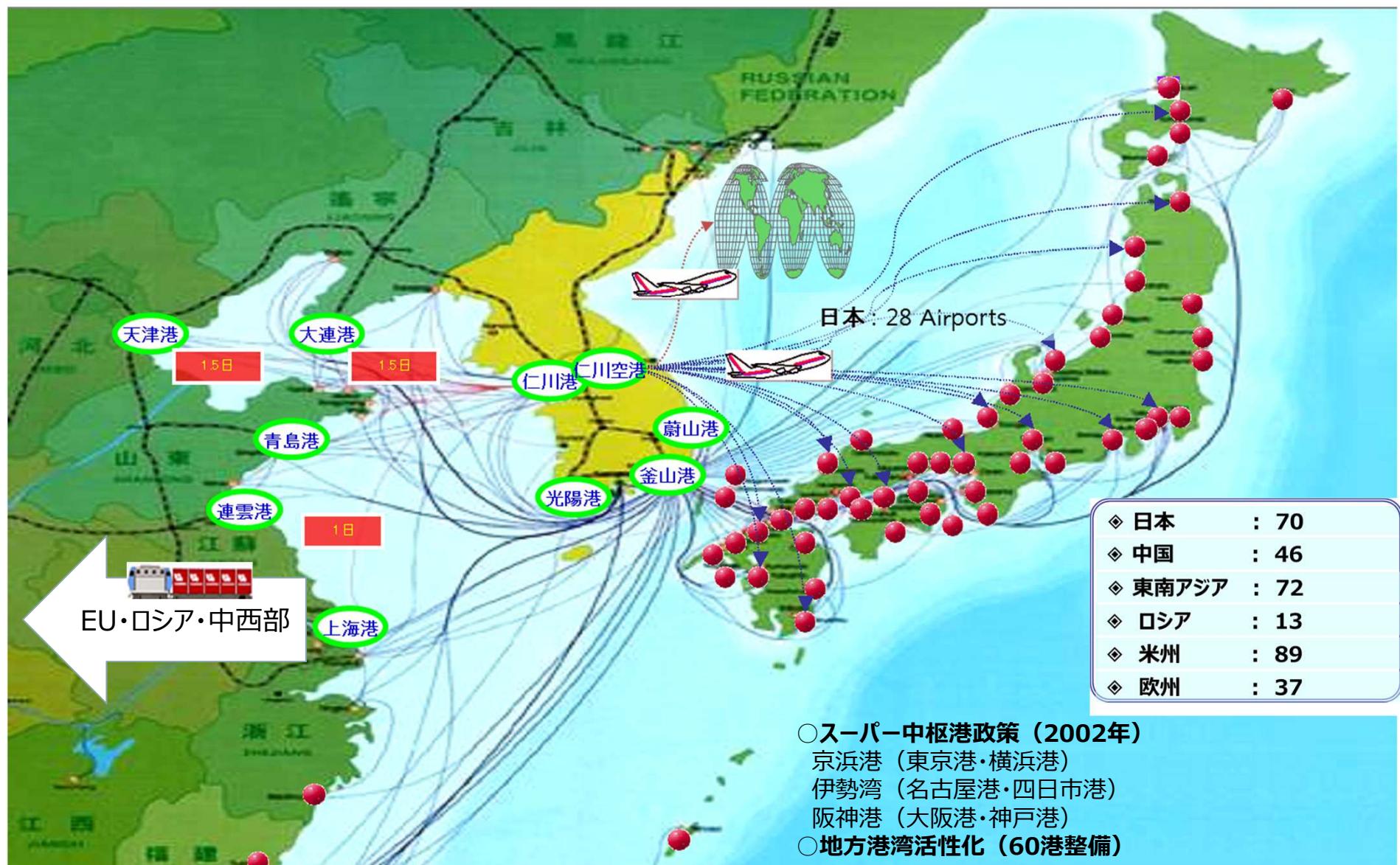
(北九州ひびき港2005年：31万万TEU)

| FTZの優遇制度 | |
|--------------------------|---------------|
| 土地賃貸料 | 税制優遇 |
| 348Won/m ² /月 | 所得税 3年間100%免除 |
| (115円/坪/月) | 財産税 以後2年間50%免 |
| | 付加価値税 免税 |
| | 関税 |

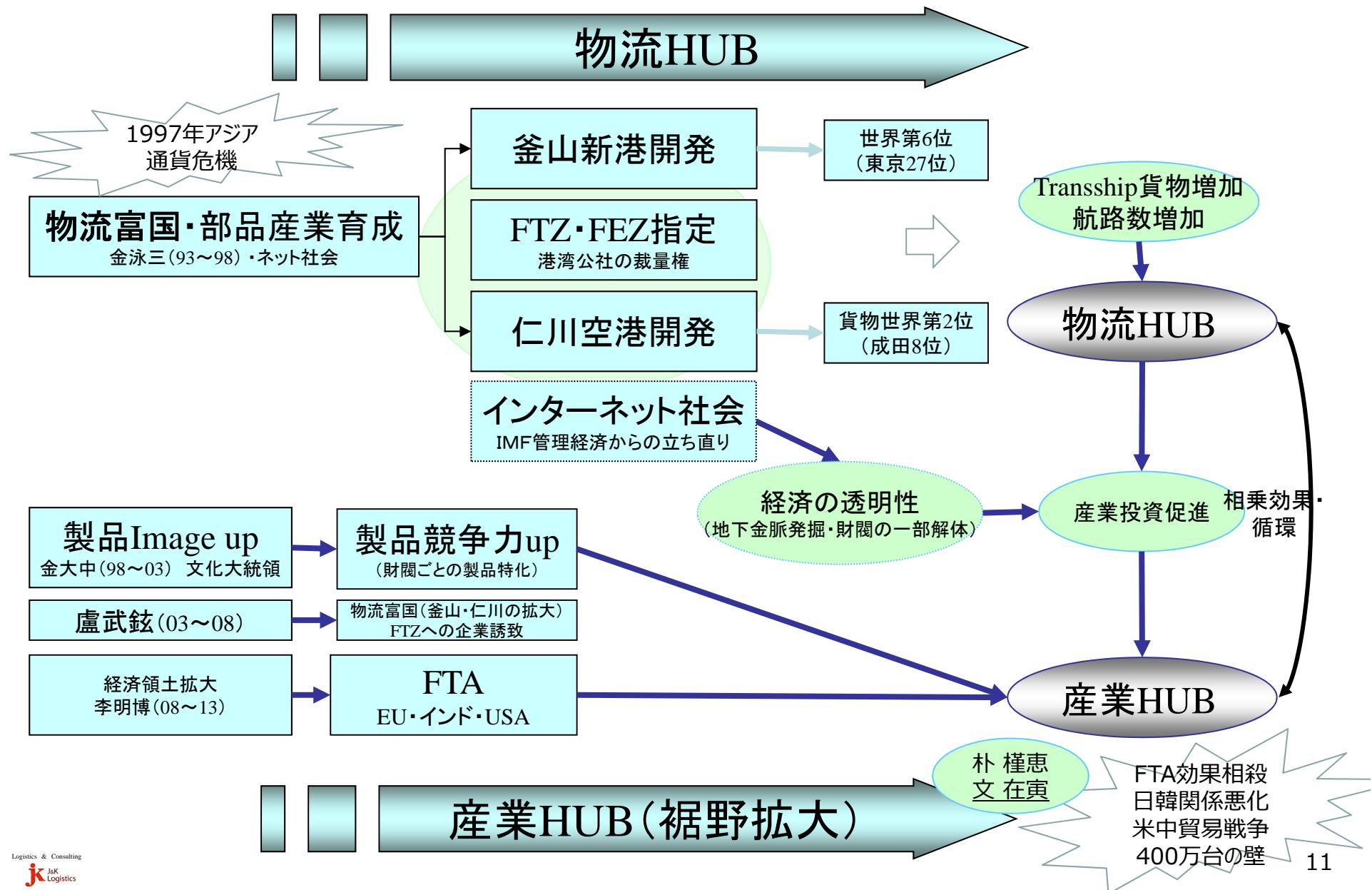
世界の港湾のコンテナ取扱量

| 1980年 | | | 2018年 | | | |
|-------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|
| 順位 | 港 | TEU | 順位 | 港 | TEU | T/S率 |
| 1 | ニューヨーク | 1,947 | 1 | 上海 | 42,010 | |
| 2 | ロッテルダム | 1,900 | 2 | シンガポール | 36,599 | 86.0% |
| 3 | 香港 | 1,464 | 3 | 寧波 | 26,350 | |
| 4 | 神戸 | 1,456 | 4 | 深圳 | 25,735 | |
| 5 | 高雄 | 979 | 5 | 釜山 | 21,622 | 55.0% |
| 6 | シンガポール | 917 | 6 | 広州 | 21,622 | |
| 7 | プエルトリコ | 851 | 7 | 香港 | 19,596 | 70.0% |
| 8 | ロングビーチ | 824 | 8 | 青島 | 19,315 | |
| ↓ | | | ↓ | | | |
| 13 | 横浜 | 722 | 27 | 東京 | 5,107 | 2.8% |
| 16 | 釜山 | 634 | 58 | 横浜 | 3,035 | 4.0% |
| 18 | 東京 | 631 | 64 | 神戸 | 2,944 | 0.5% |

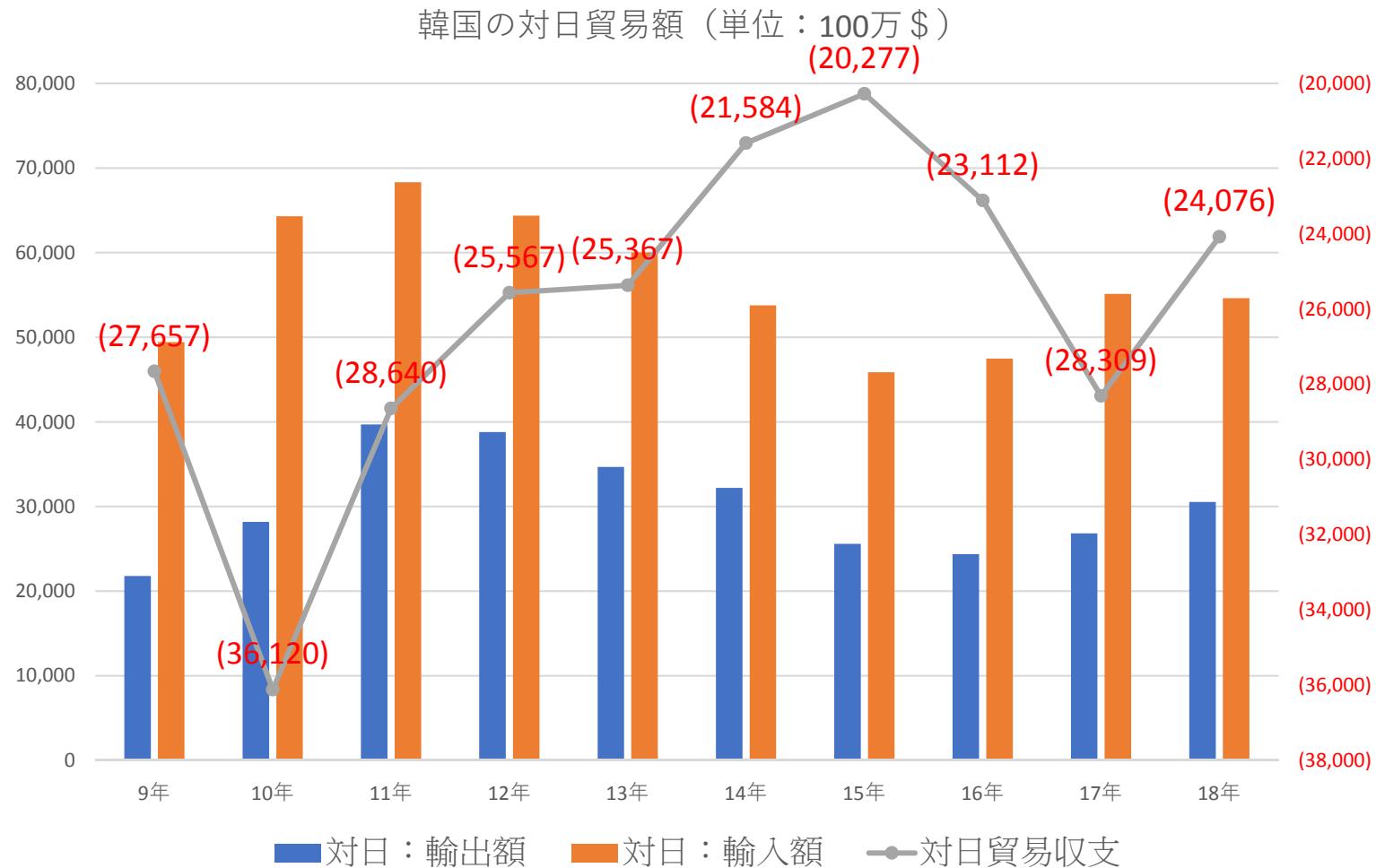
一带一路にリンクする“東アジアのHUB釜山港”



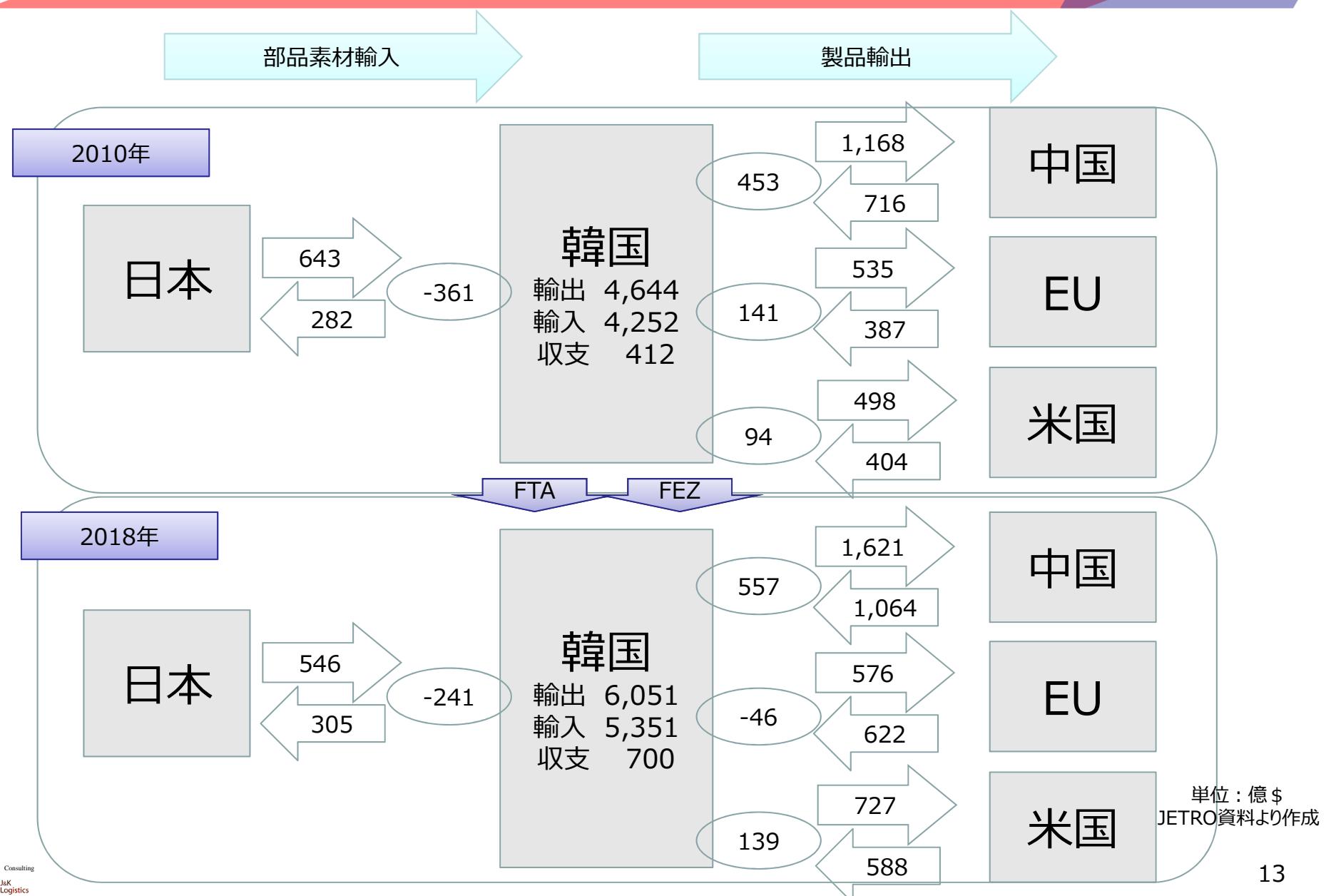
一貫していた韓国の政策 (歴代大統領のキヤツチフレーズ)



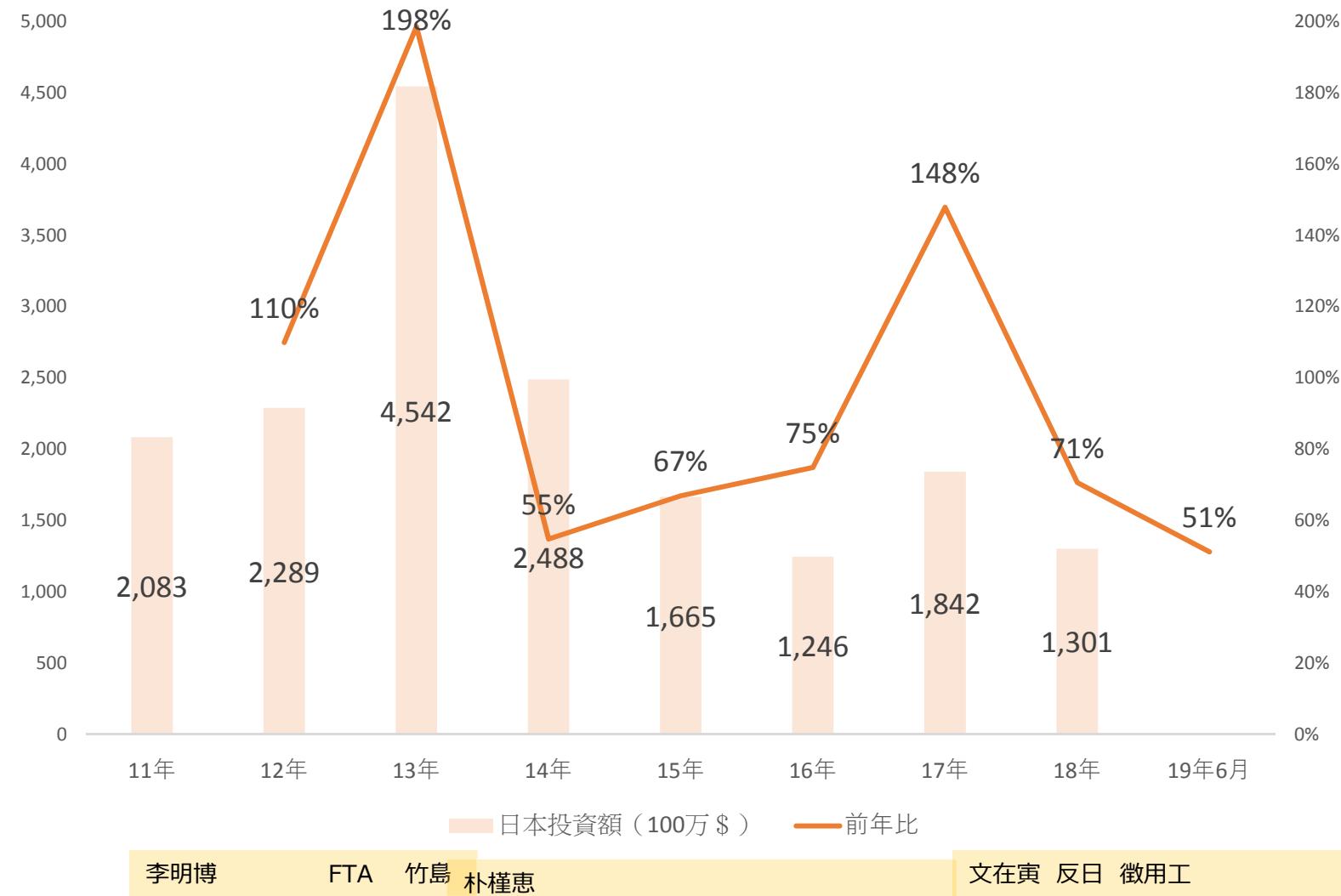
韓国と日本の貿易額



韓国の貿易構造（日本との関係）



日本から韓国への直接投資が減少、釜山T/Sは増加



日本のコンテナ総取り扱い量1,800万TEU
釜山←→日本 200万TEU⇒増加している



一带一路



9月29日
满州里～エカテンブルグ



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・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「一帯一路」の要衝に



日通、中央アジア横断貨物

カザフ鉄道と提携

「一帶一路」需要見認

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。

一带一路のインフラ（重慶・西安）

重慶市(海運:内陸港) 1,600Km



重慶(日本産業園:日揮・三井物産 3.2km²)



西安市(鉄道(無水港)中欧班列の内陸起点)



丹陽市 (日本産業園)



一带一路を利用した重慶市の発展

(人口3,000万人の内陸都市が巨大産業都市として成長中)

- 下記は重慶市で開発が進められている欧州との内陸輸送ルート。
 - 重慶と上海の間は乾季でも3,000トンクラスの船舶が運航でき、37万TEU（2013年）のコンテナが取り扱われている。
 - 連雲港を基点とするEurasian Land Bridge（鉄道）に蘭州で連結されるルートが最近本格化しているので、重慶発着の貨物の増大が予想される。
 - 特に、重慶市は自動車部品（日系）と電子産業が盛んであり、日本との物流も多い。



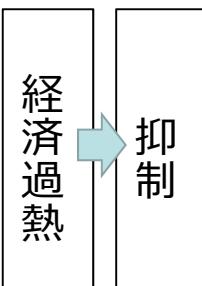
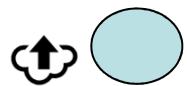
重慶市(日揮・三井物産 国際産業園: 3.2Km²)



出典: 重慶市両港新区発表の資料から作成

一帯一路政策 (起源)

(2008年の政策転換・4兆RMB緊急経済対策)



Lehman Shock
(2008年9月15日)

政策転換

Crisis avoidance & Economic growth
(危機回避と経済成長維持) (2008年11月5日)

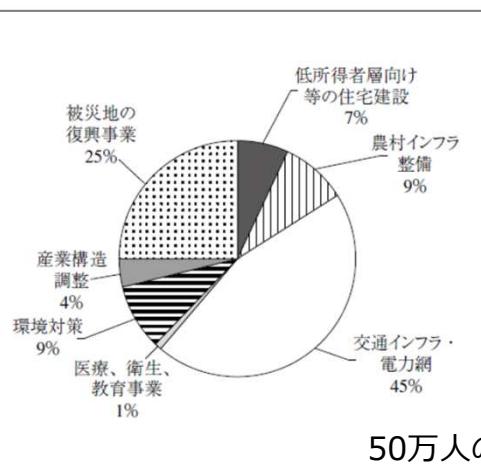
- ① 4兆RMBの景気刺激策
(2007年名目GDPの16%相当。5,800億\$)
- ② 消費の促進などの景気浮揚策

交通 infrastructure 整備

- ① Road:高速道路網の整備
- ② Rail :高鉄（新幹線）整備
⇒在来線の貨物輸送能力増加（五定列車）

「家電下郷」(重要と供給の同時創出)

- ① 農村部（55%）での消費拡大と生活水準向上
補助金（ColorTV,Refrigerator,Mobilephone, Washing machine）
- ② 中国makerによる4品目の製造



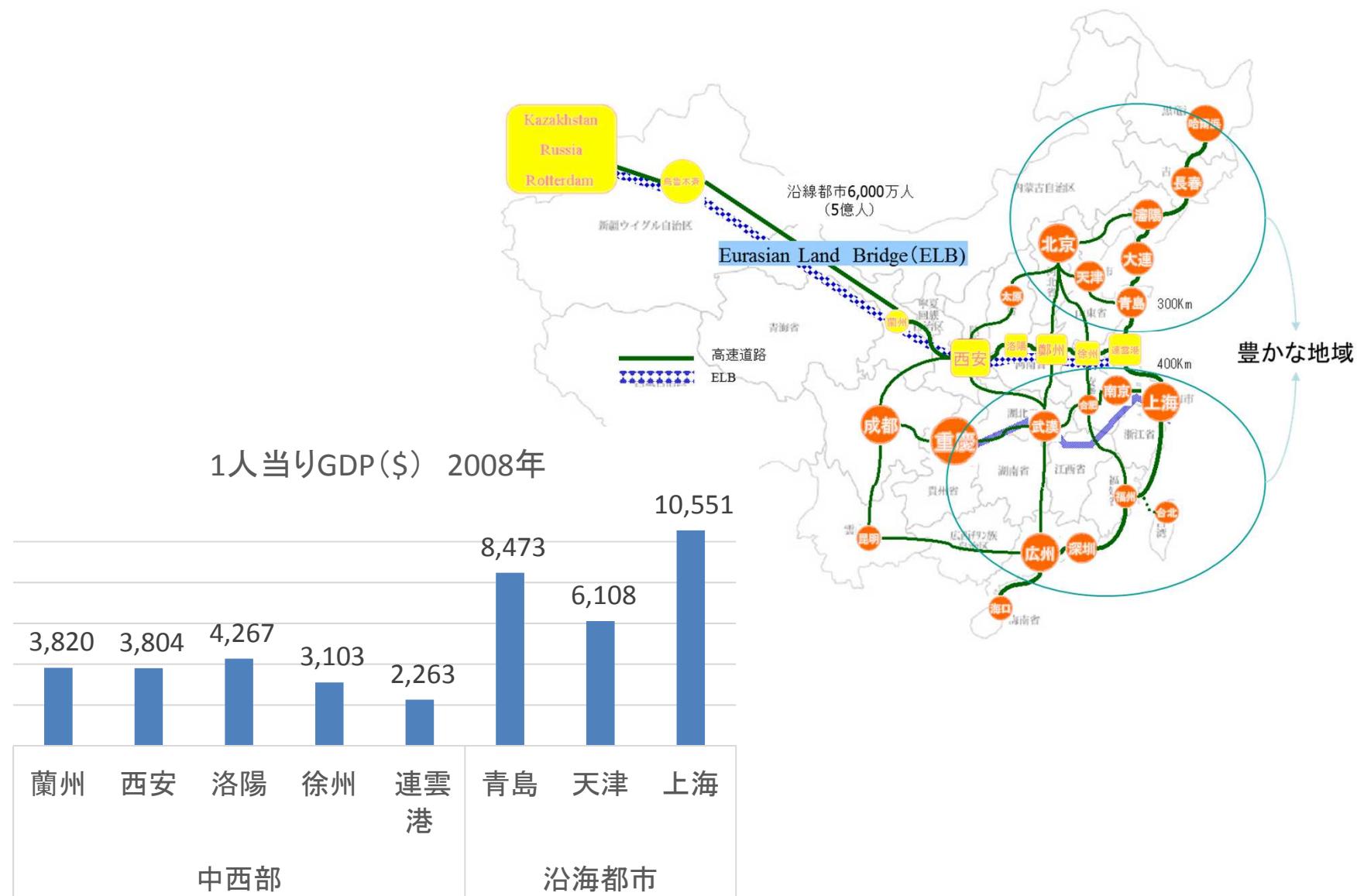
- Railway Container Roadの整備
- 国際物流と国内物流のリンク
- 無水港(Inland Depot)の整備
- 小口物流整備
(末端集荷・配達)

Global Net work整備

Fish Bone Network モデル
(J&K 2009年)

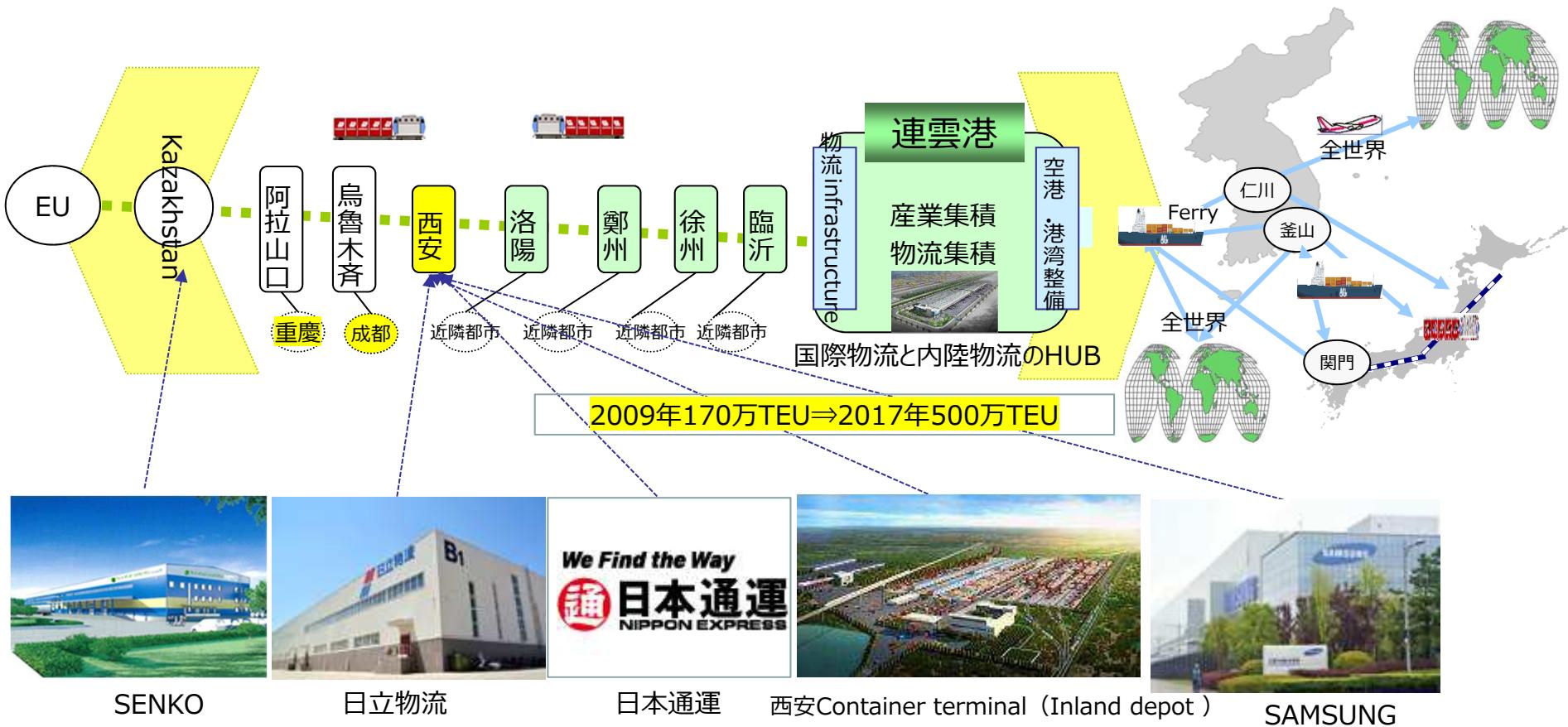
一帯一路(一带一路)に成長

中国内陸部と沿海部の所得格差

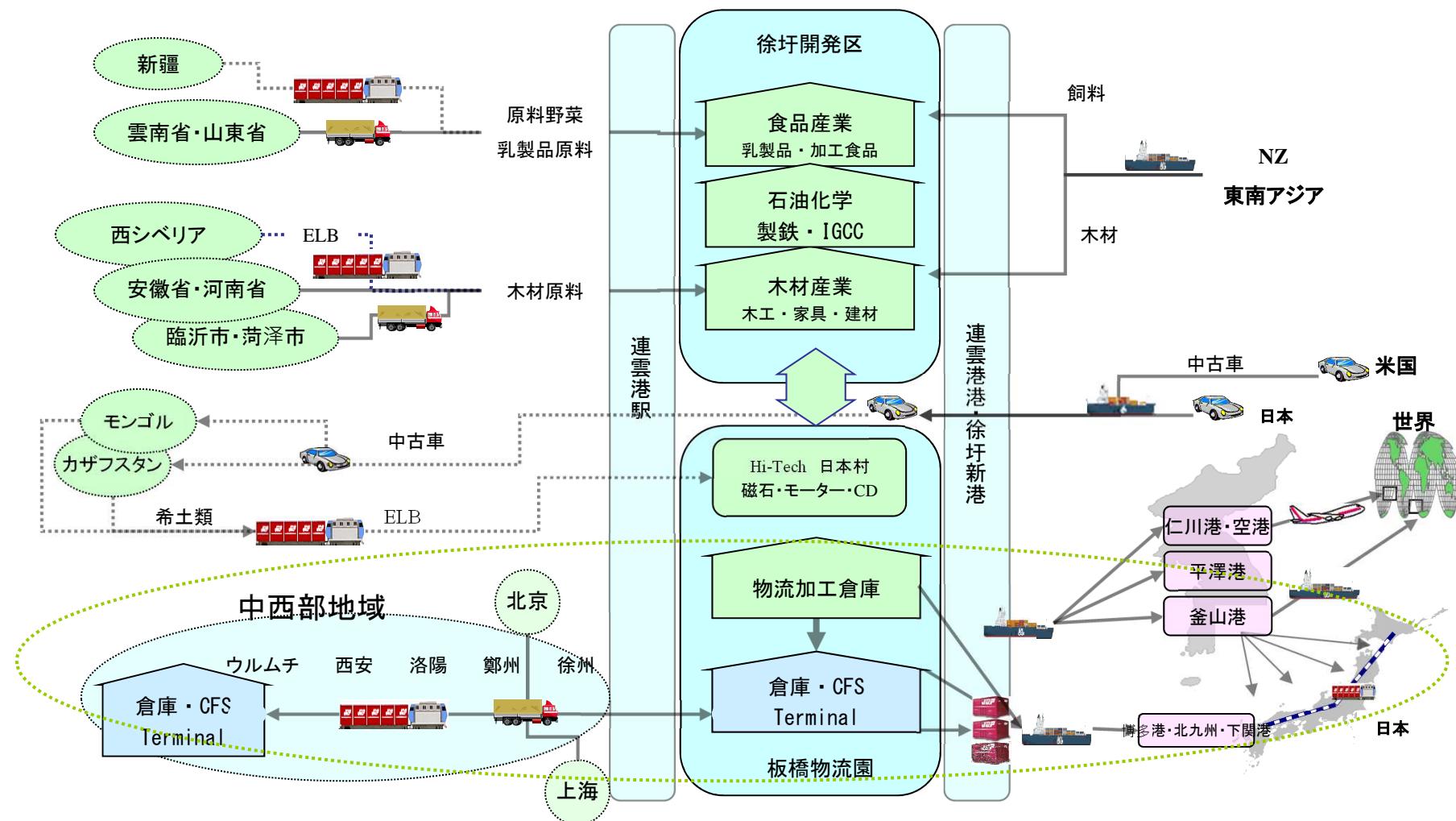


一带一路とのリンク（物流の視点） (2009年 Fish Bone Network モデル開発)

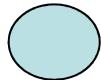
- 2008年のリーマンショックなどへの対応策として4兆元の緊急経済対策。（GDP16% 中国版：New Deal）
 - 需要と供給を同時に作り出すための流通・物流・交通インフラへの投資。
- 中国の内陸部都市とリンクする物流ルート（Fish Bone Network）モデルの作成。
(下図は2009年にJ&Kが作成した連雲港ルートのモデル)



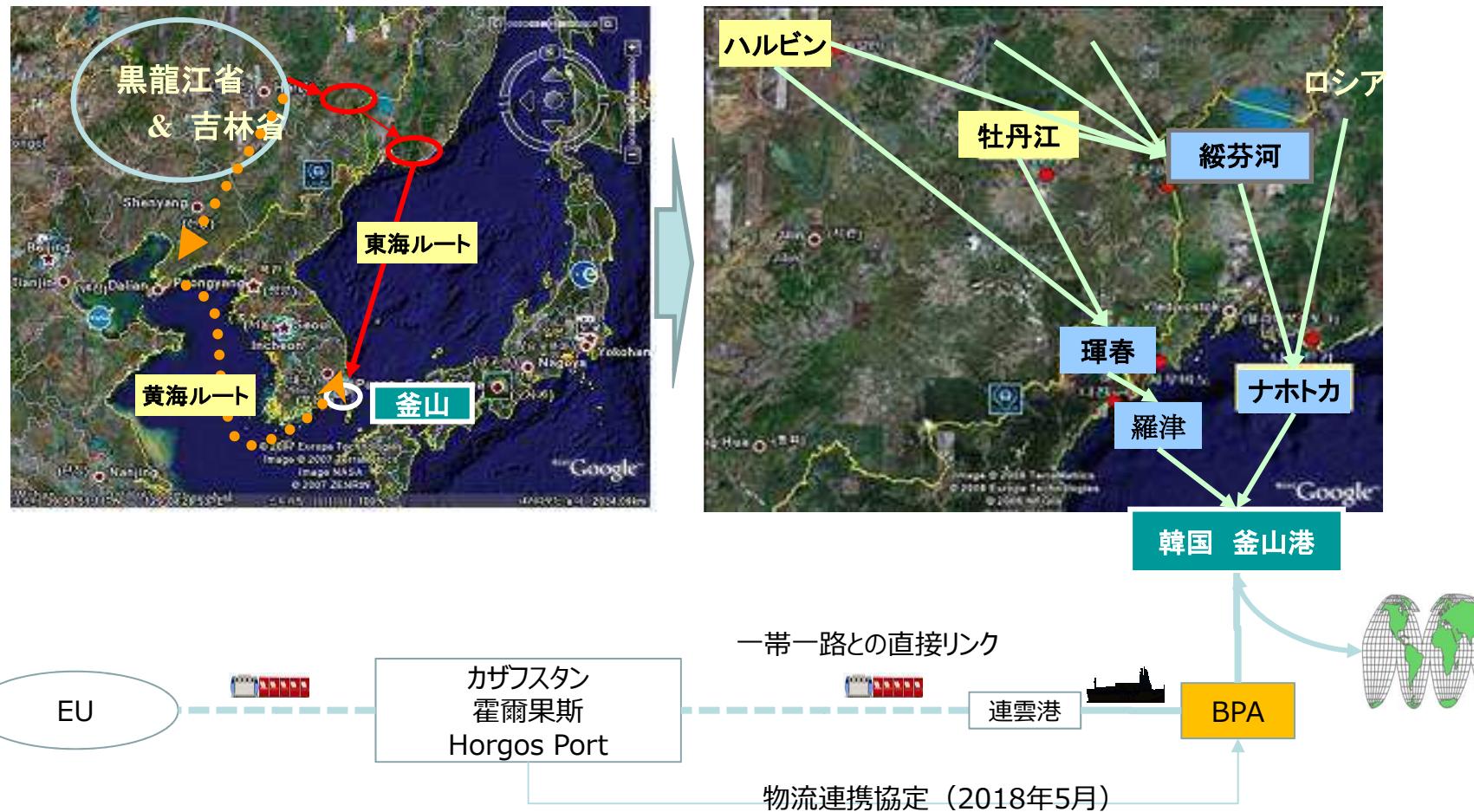
“一带一路”政策の源流（Fish Bone Networkの産業関連モデル）



参考：釜山港湾公社 (BPA)が開発中のFish Bone Network

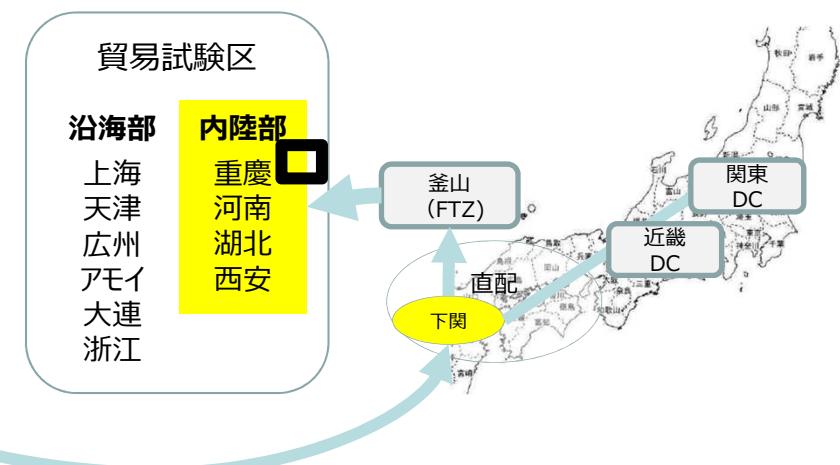
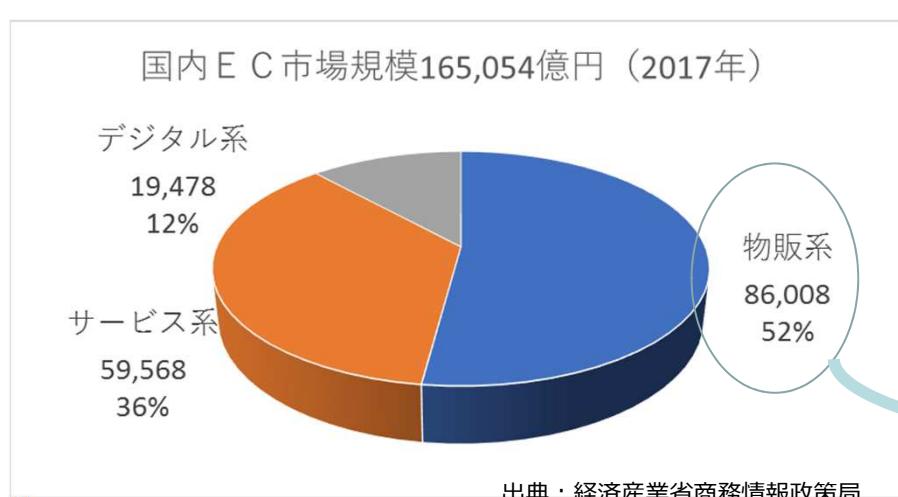


- 釜山港湾公社 (BPA) が開発中のNetwork
 - 東北 2 省 ⇄ 綏芬河 (インランドデポ) ⇄ ナホトカ ⇄ 釜山 ⇄ 世界
- 中国政府による開発 (計画中)
 - 東北 2 省 ⇄ 琿春 (吉林省アンチョン: インランドデポ) ⇄ 羅津 (北朝鮮)



通過型から物流付加価値型の物流拠点への転換 (越境ECと国内EC (B to C) の市場規模と下関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% |

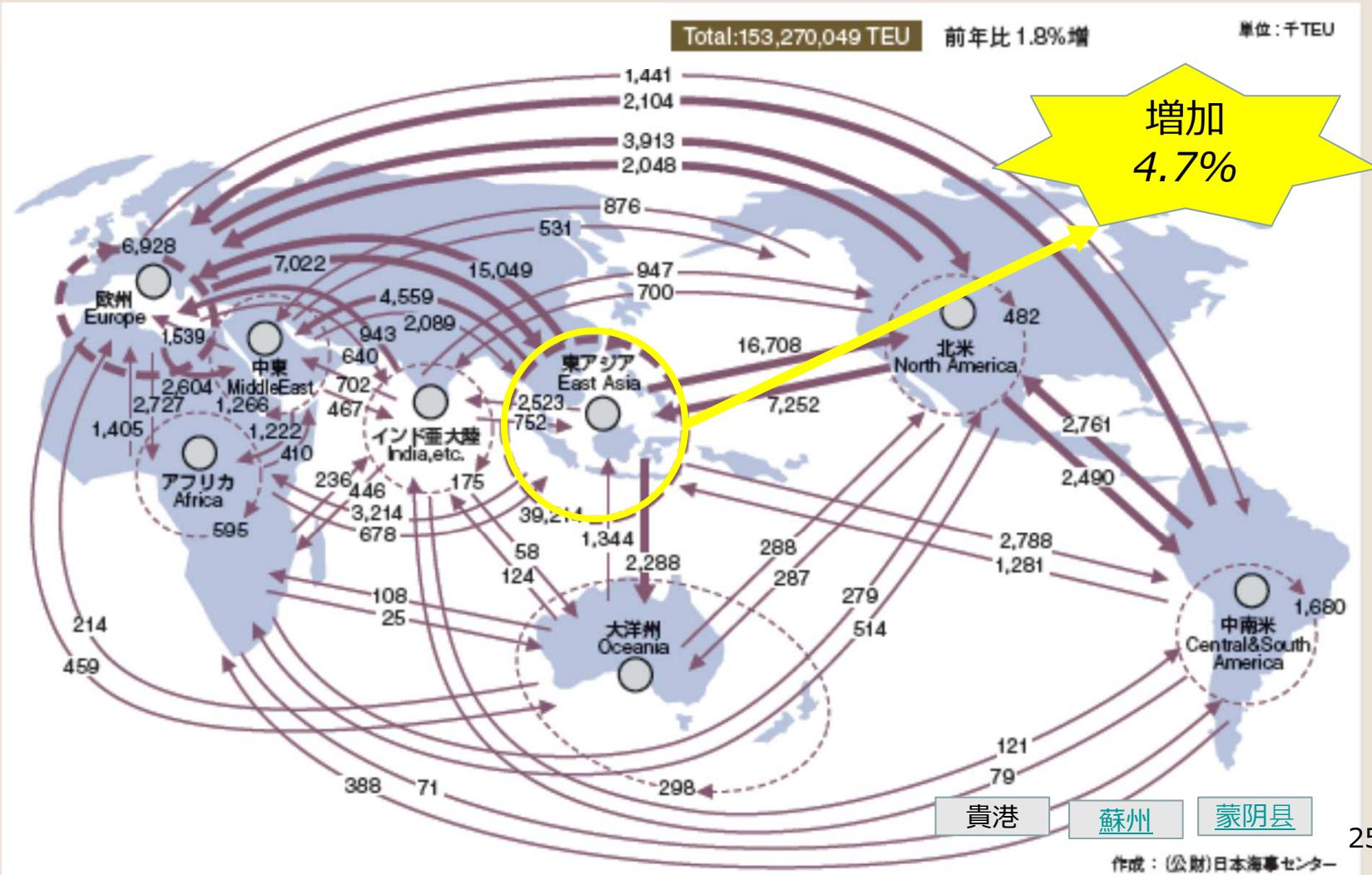


東アジア連携の大きな可能性 (東南アジア域内の物流量増大)

世界のContainer輸送量 (2016年)

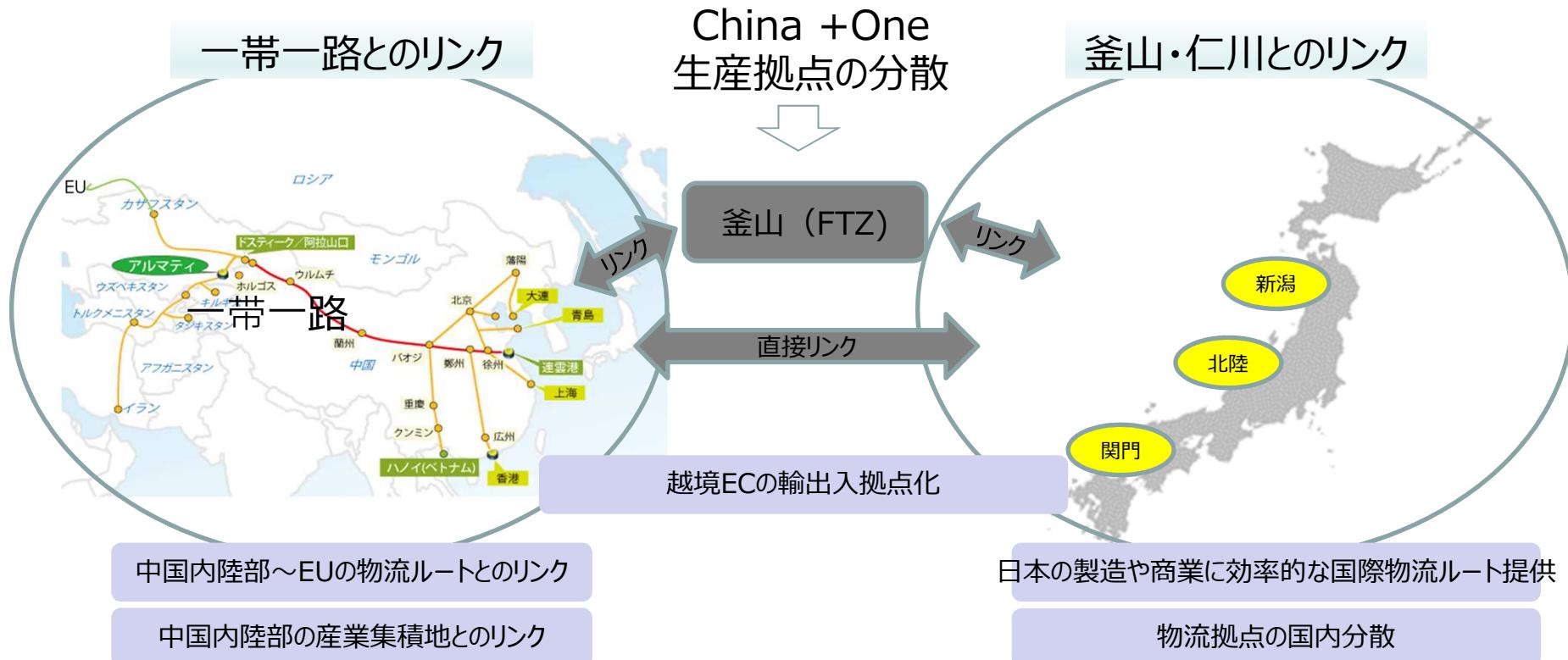
全世界 15,300万TEU (対: 2015年 101.8%)

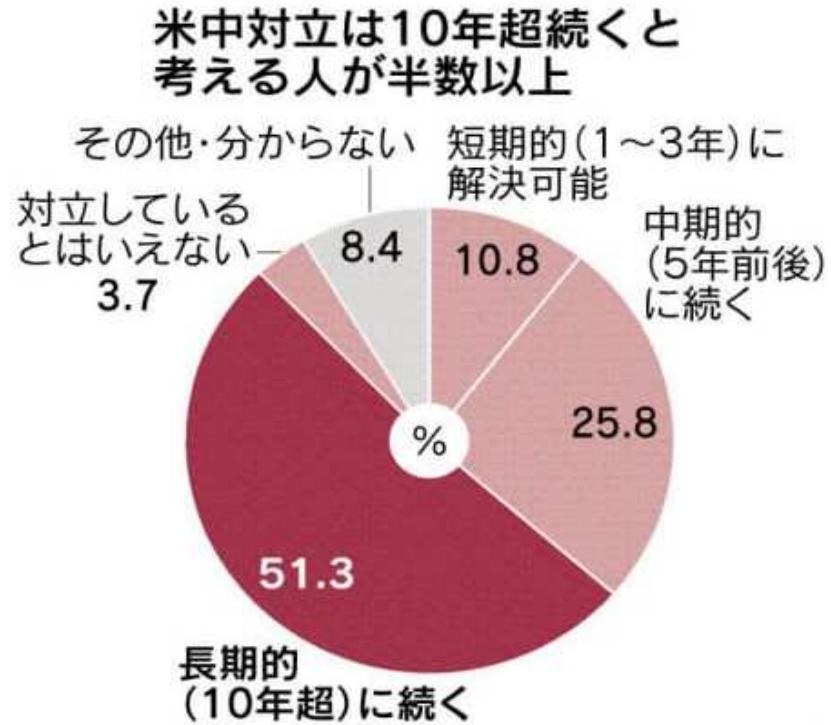
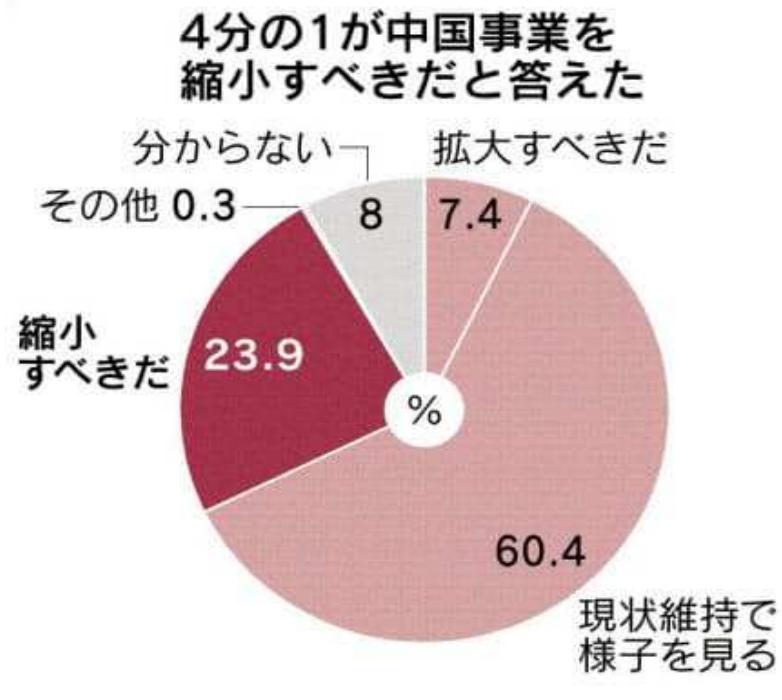
East Asia圏内の輸送 : 104.7%



地域間連携のヒント

～ グローバルなモード連携が進んでいる～
釜山・仁川とのリンク
中国とのリンク





日経新聞 10月5日

臨沂

中国山東省臨沂市での高機能物流センター事業開発(一带一路との連結)

