

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

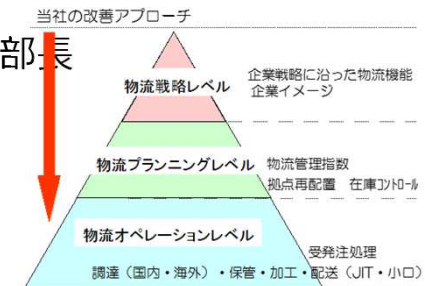
取り組んだテーマ

- 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（一帯一路の原型）

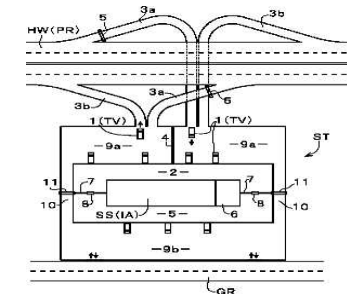
放課後

- NPO(Hand to Hand)、バンド活動

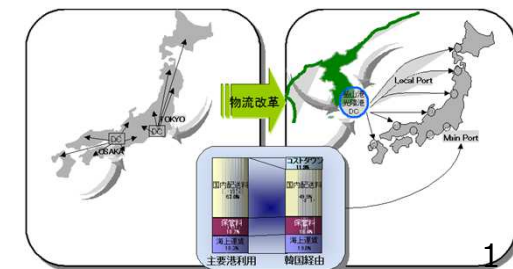
①SCM改善コンサル



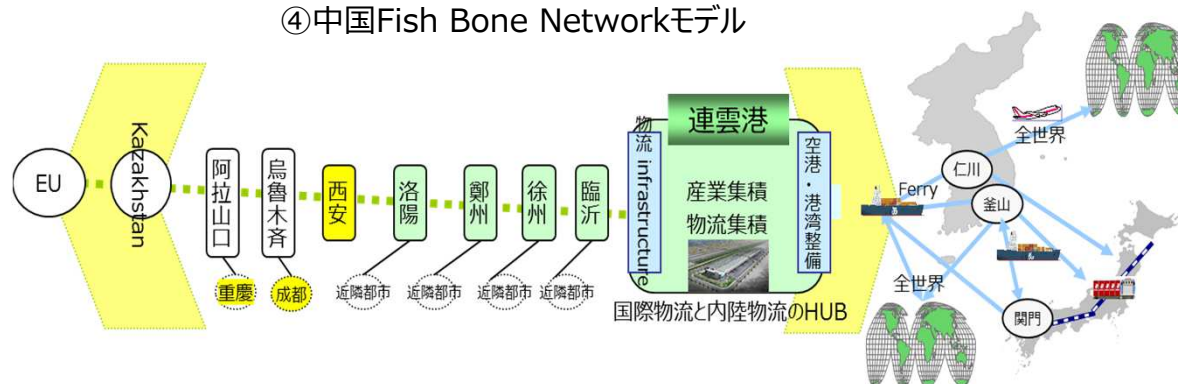
②高速道路直結物流基地（保有特許）



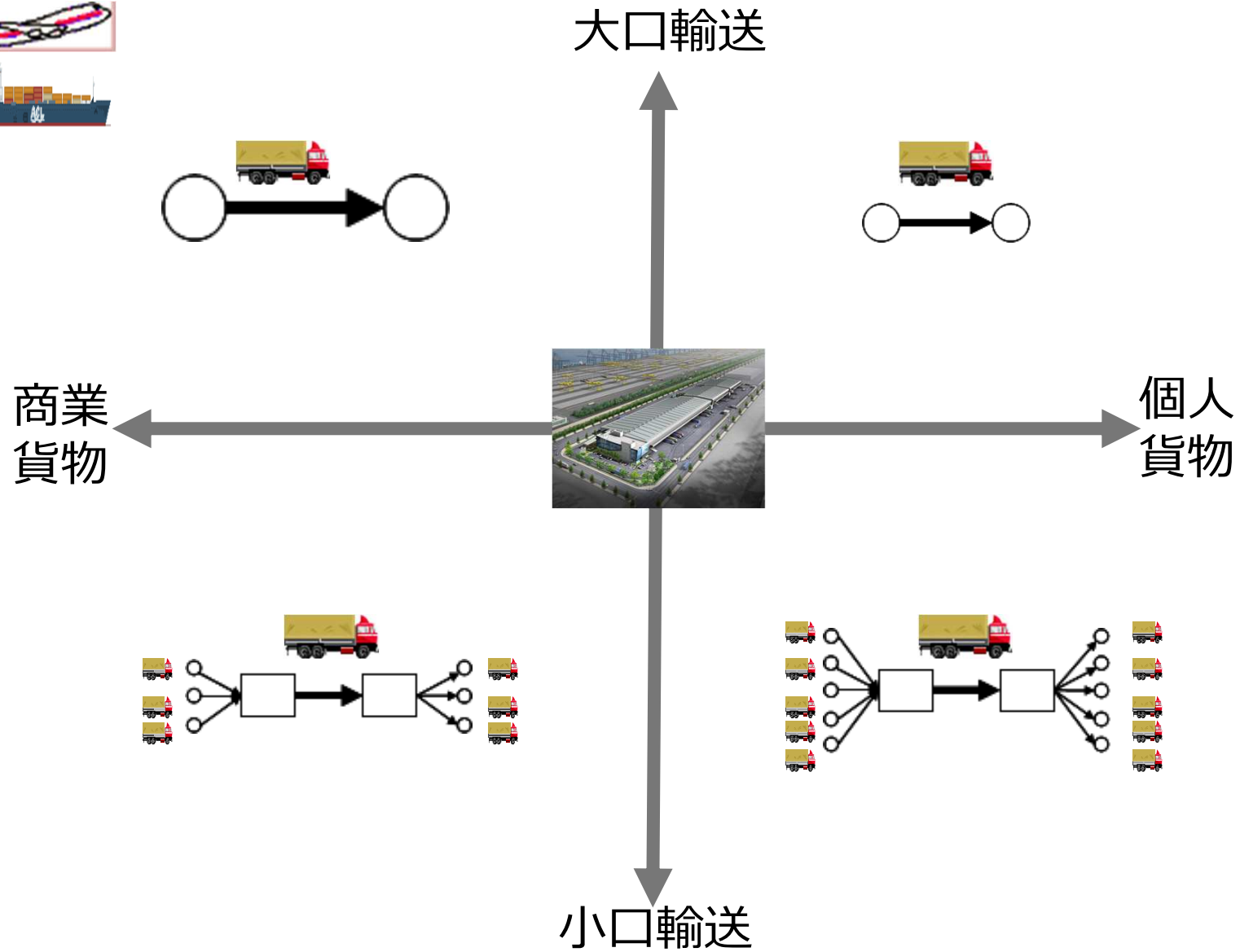
③韓国釜山港・光陽港のBIZ作成



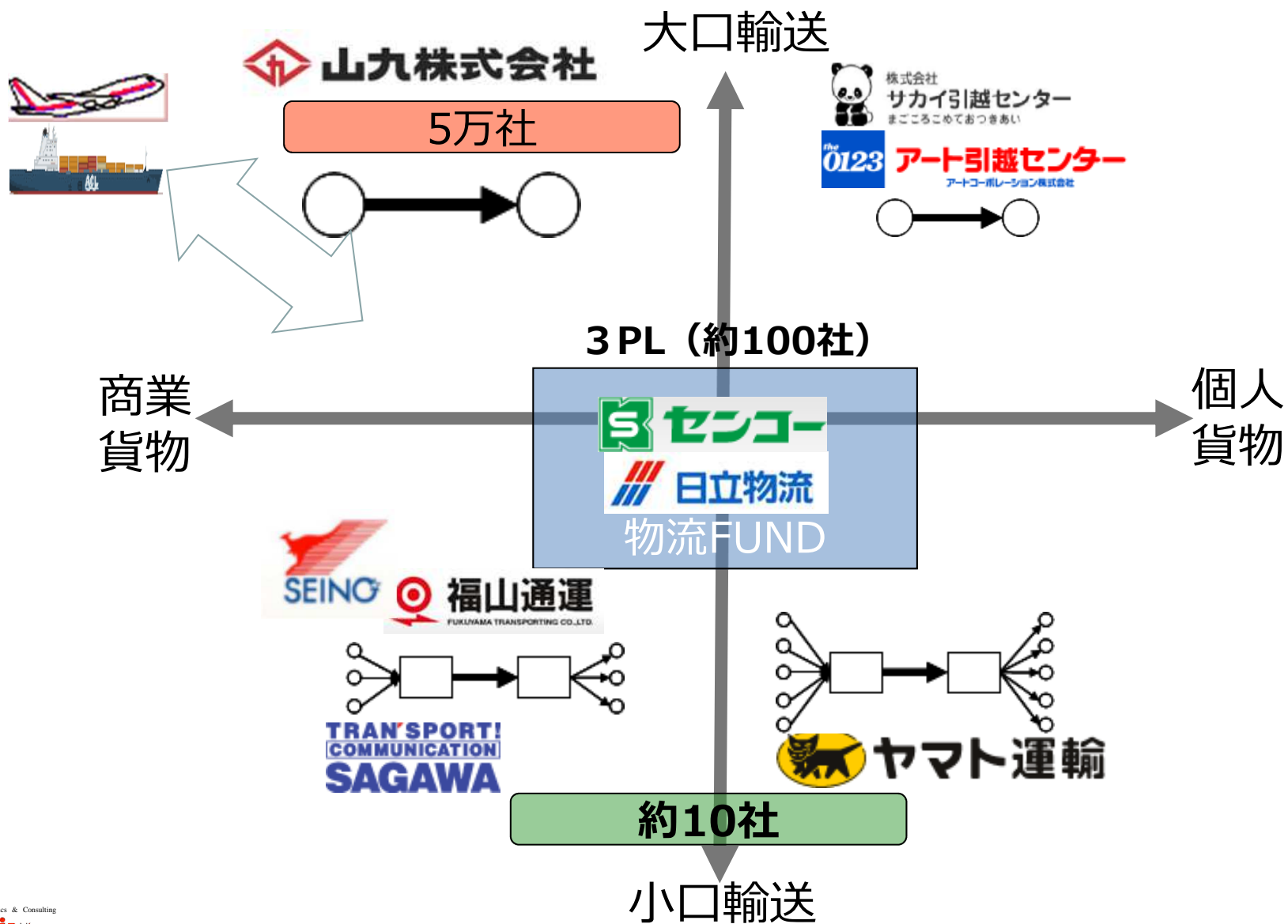
④中国Fish Bone Networkモデル



初めに：物流の整理



物流事業者の棲み分け



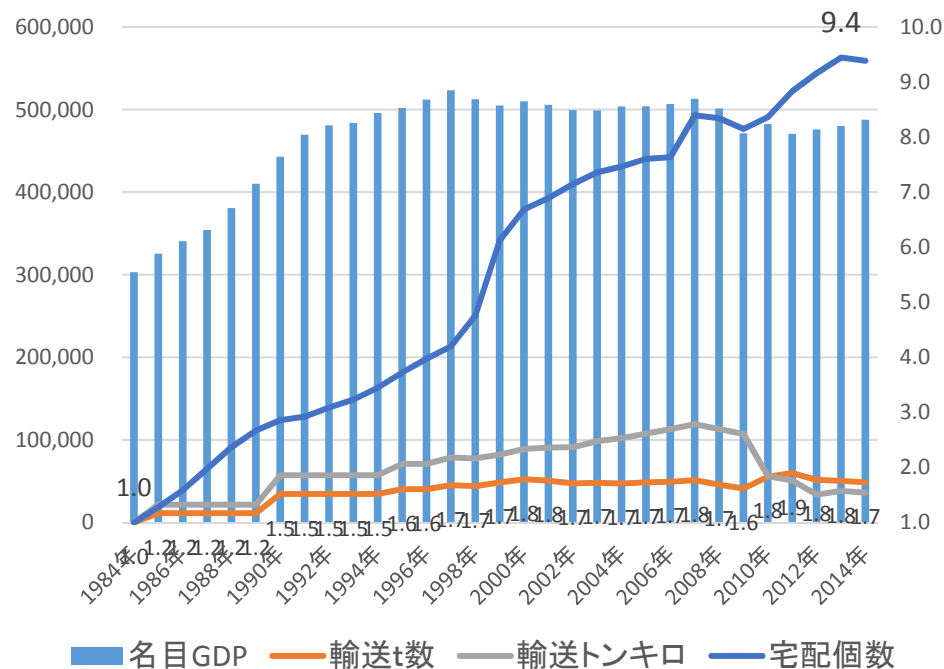
物流FUND



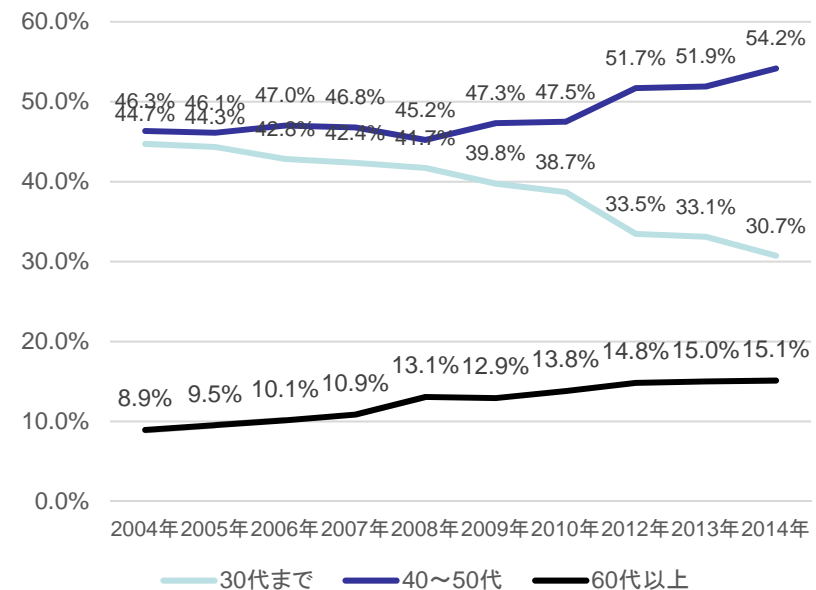
GLP相模原
第一期開発 東京ドーム約6個分、295,000㎡の超大型プロジェクト
(総開発規模、660,000㎡)

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



年代別トラック運転手割合

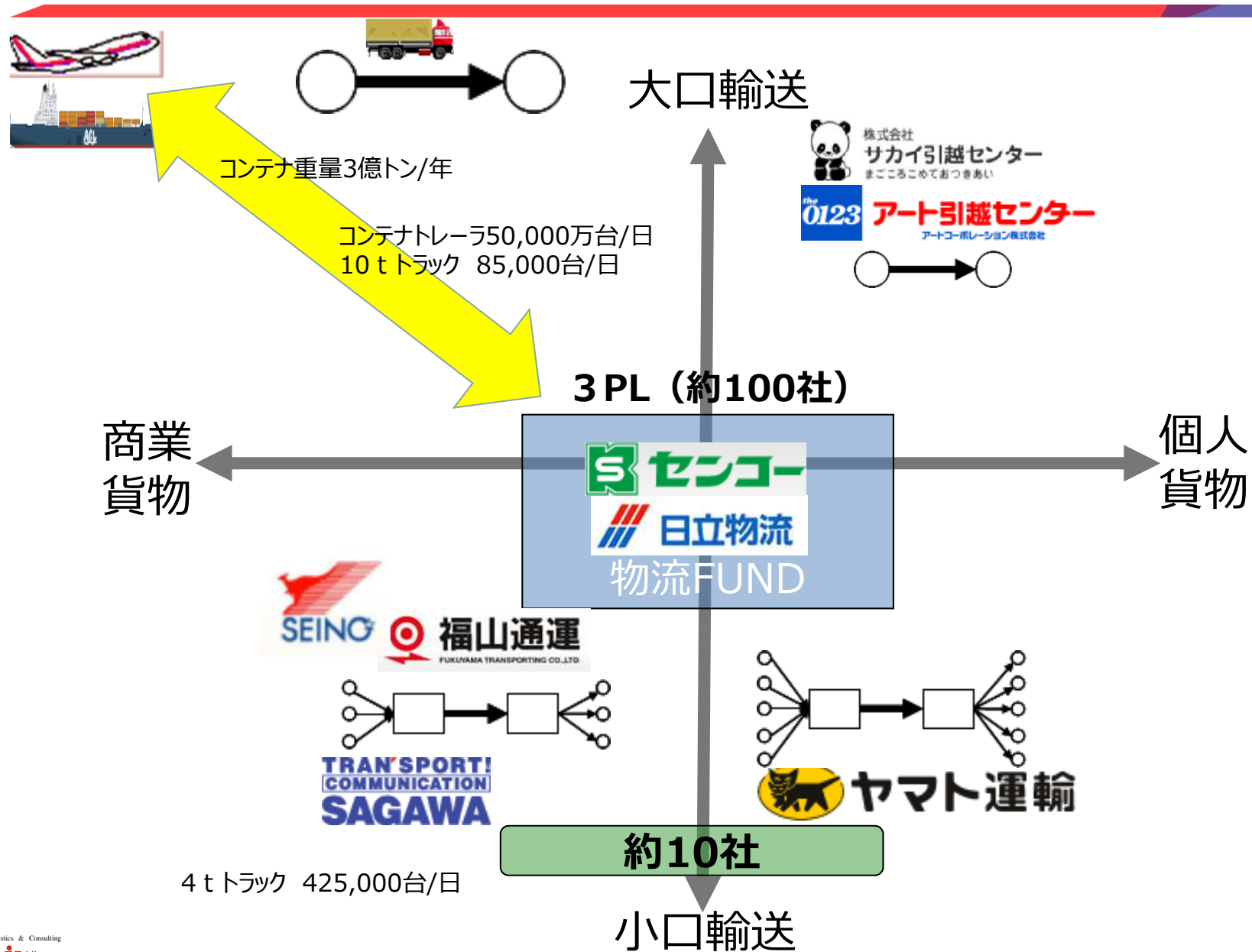


車両の積載率

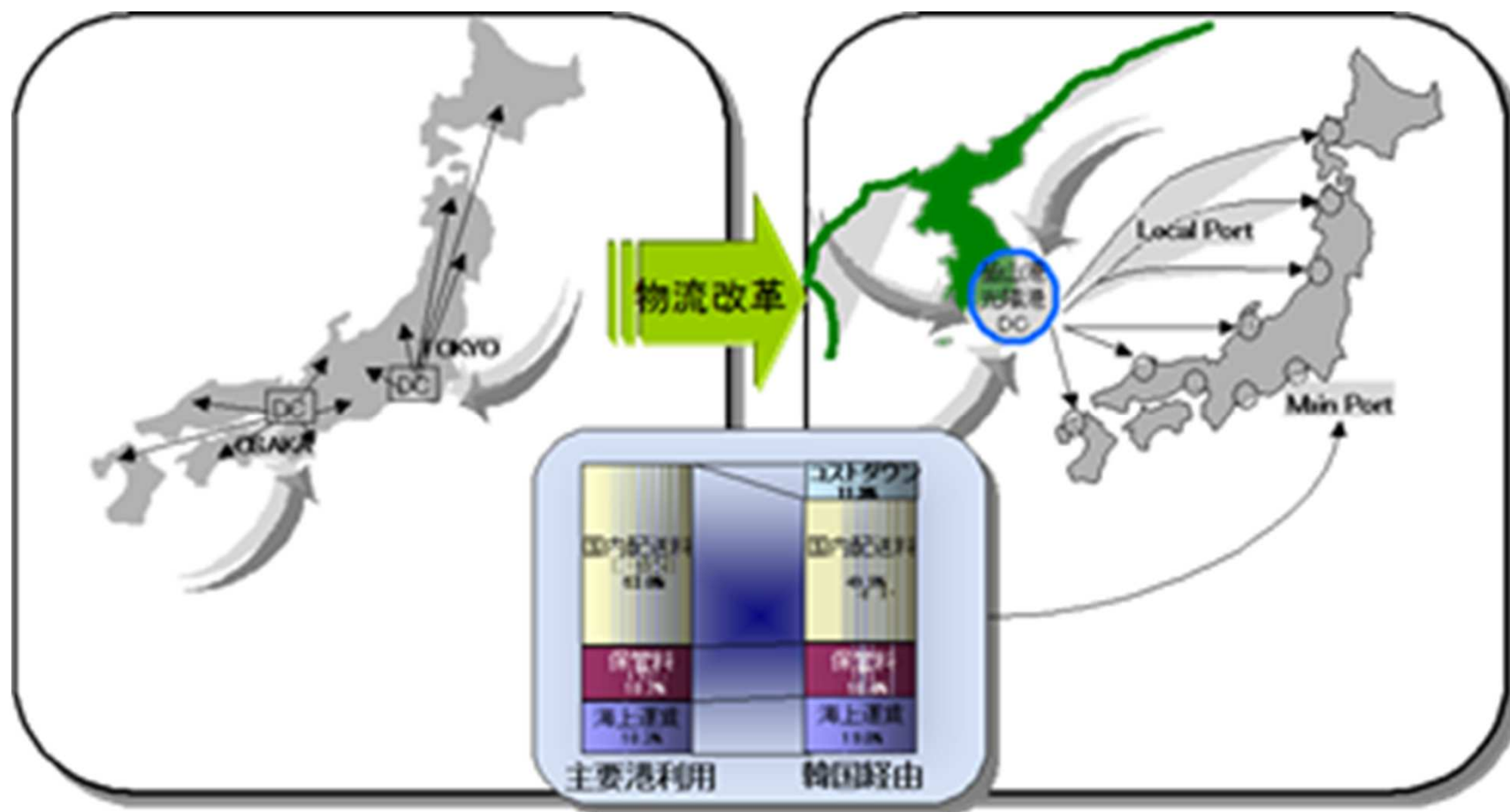
母数	分析	計算式
輸送トンキロ	積載効率 41.0%	輸送トンキロ÷能力トンキロ
能力トンキロ		

出典：国交省 自動車輸送統計年報 平成26年度 分

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）



（北九州ひびき港2005年：31万万TEU）

（釜山新港2006年：2,000万TEU）

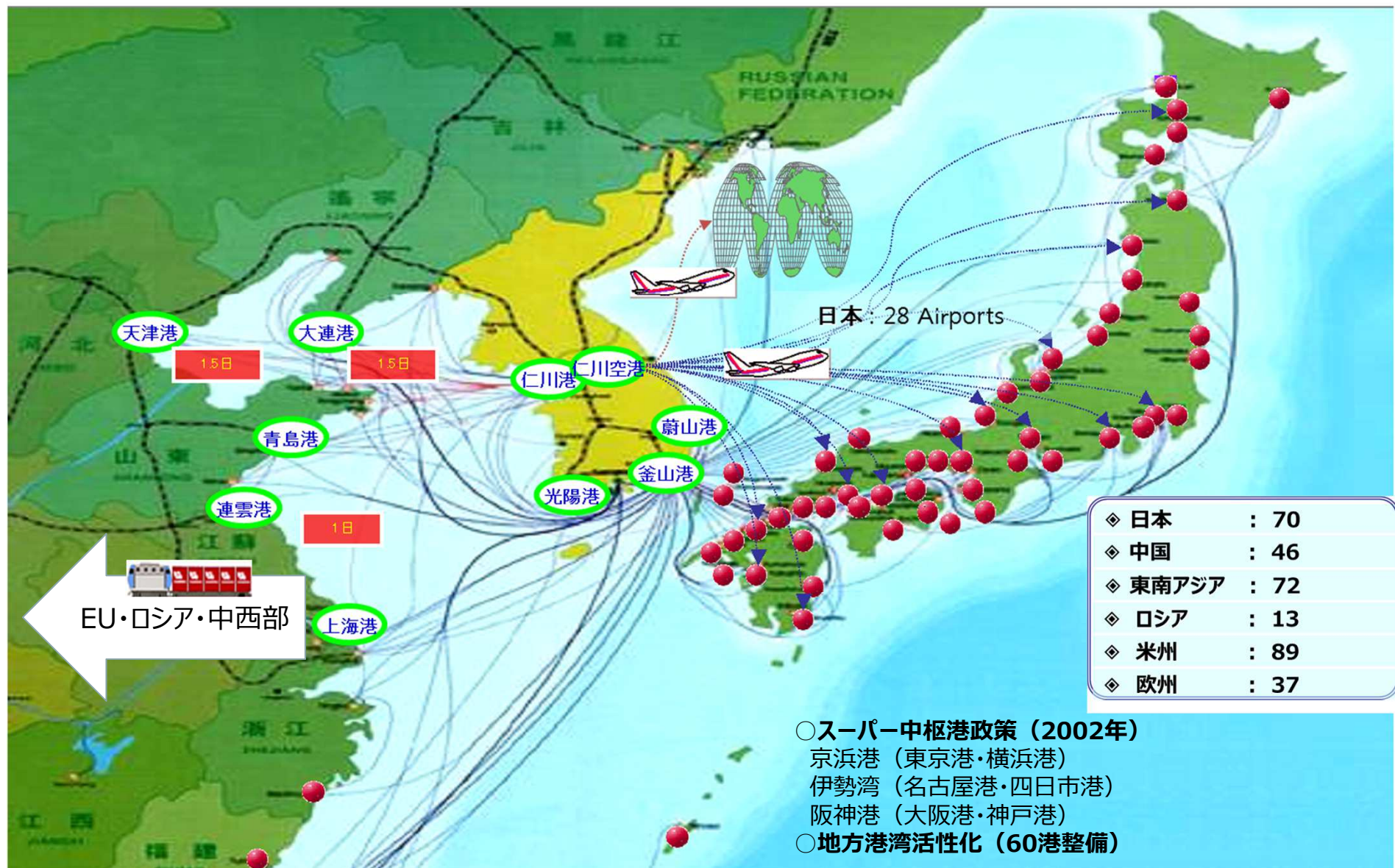
FTZの優遇制度

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

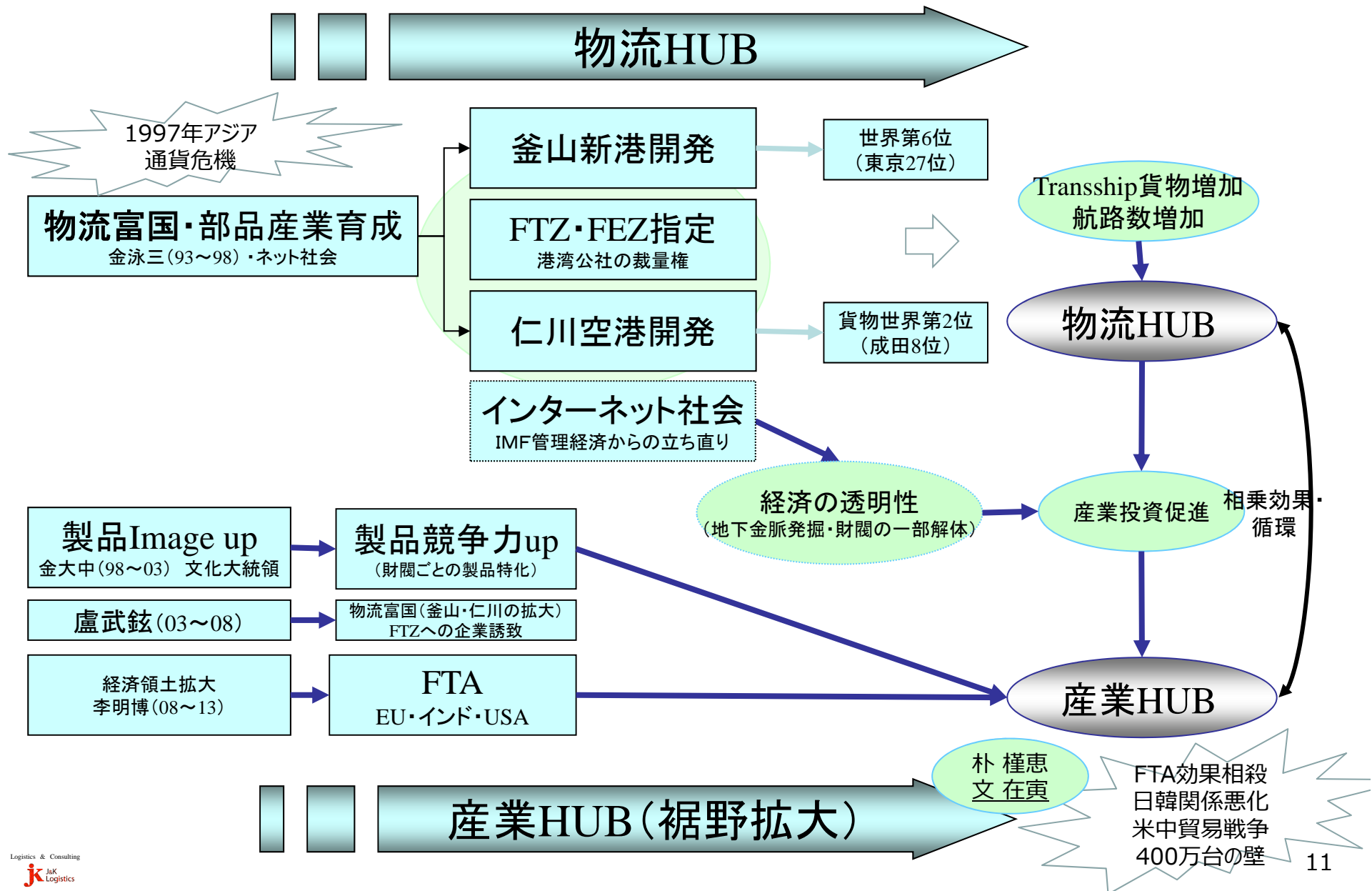
世界の港湾のコンテナ取扱量

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%

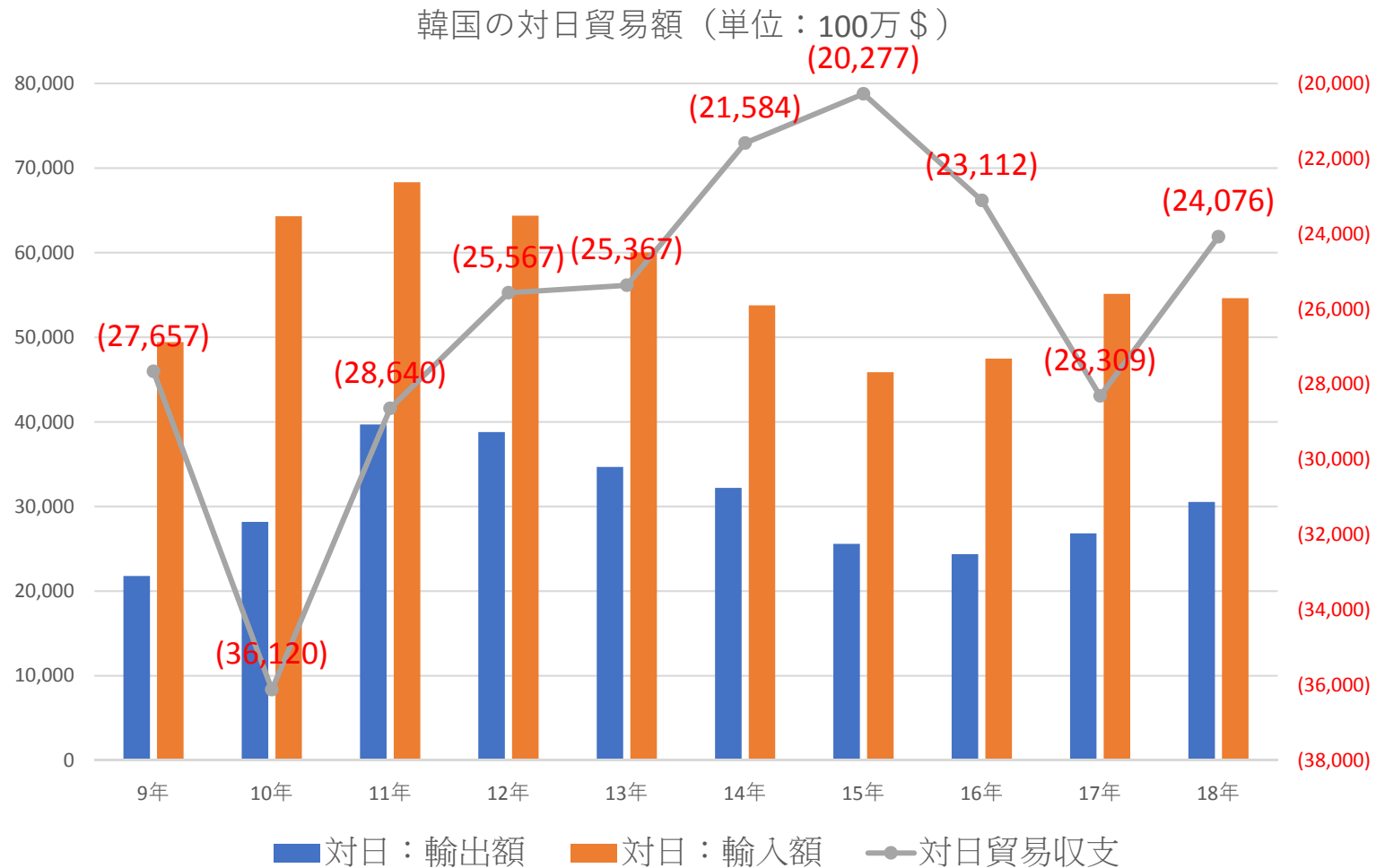
一帯一路にリンクする“東アジアのHUB釜山港”



一貫していた韓国の政策 (歴代大統領のキャッチフレーズ)



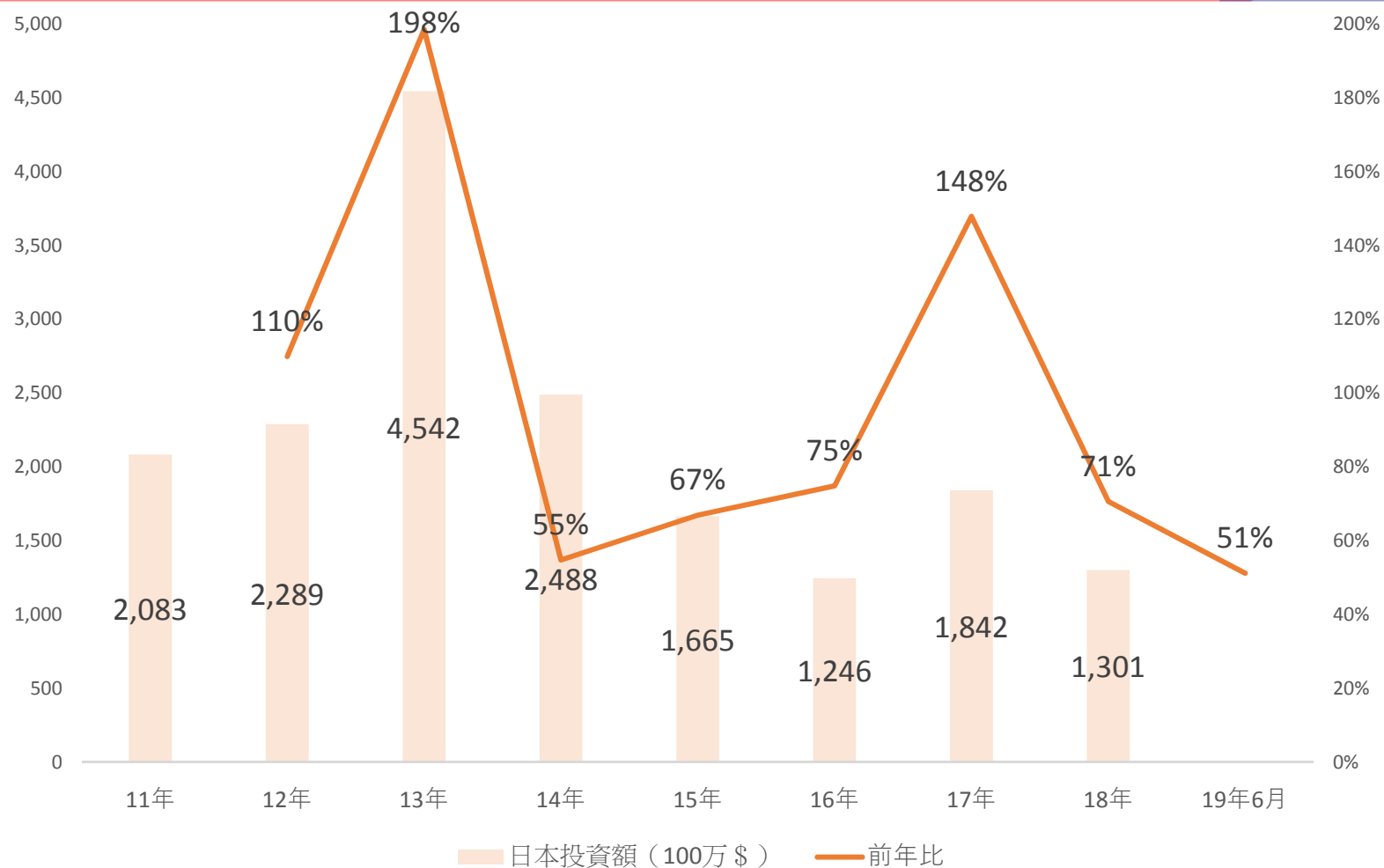
韓国と日本の貿易額



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



李明博

FTA

竹島

朴槿恵

文在寅 反日 徴用工

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

釜山港
利用リスク



一帶一路



9月29日
滿洲里～エカテンブルグ



A map illustrating the Silk Road trade routes. The routes are color-coded: orange for the western branch, red for the central branch, and yellow for the eastern branch. Key locations are marked with dots and labeled in Japanese. The western branch starts from the EU (Europe) and passes through Central Asia (カサフスタン, アルマティ, ドスティーク/阿拉山口) to the Middle East (トルクメニスタン, ウズベキスタン, タジキスタン, キルギス, アフガニスタン, イラン). The central branch continues from the Middle East through China (ウルムチ, 蘭州, 鄭州, 徐州) to the eastern branch. The eastern branch passes through Korea (大連, 青島) and Japan (上海, 香港) to Southeast Asia (ハノイ(ベトナム)). The map also shows the surrounding regions of Russia (ロシア), Mongolia (モンゴル), and Vietnam (ベトナム).

EU12か国32都市  65路線  中国32都市
日本通運も参入

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

「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)
(欧州線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。

一帯一路のインフラ（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）



一帯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)



重慶の自動車組み立て工場



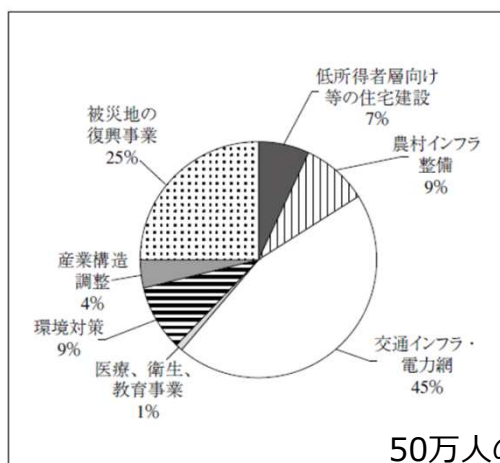
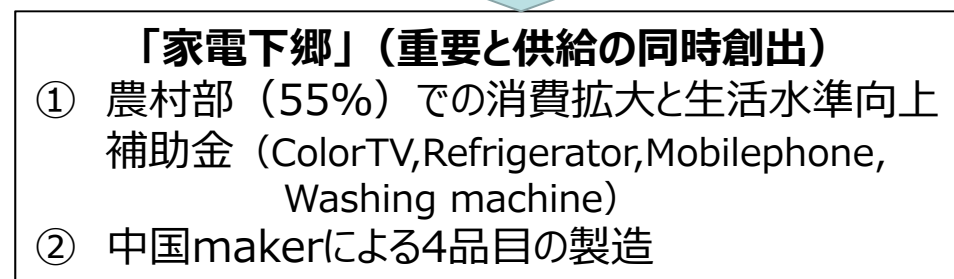
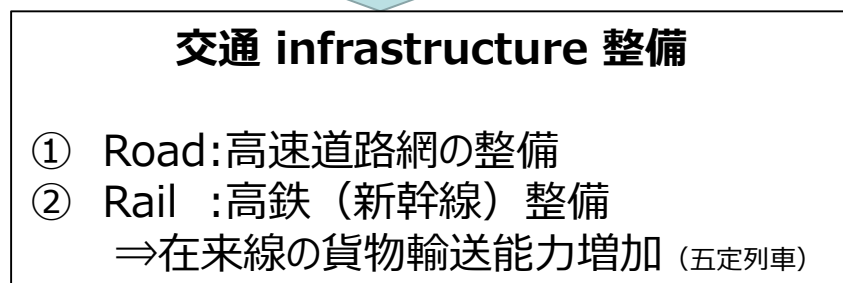
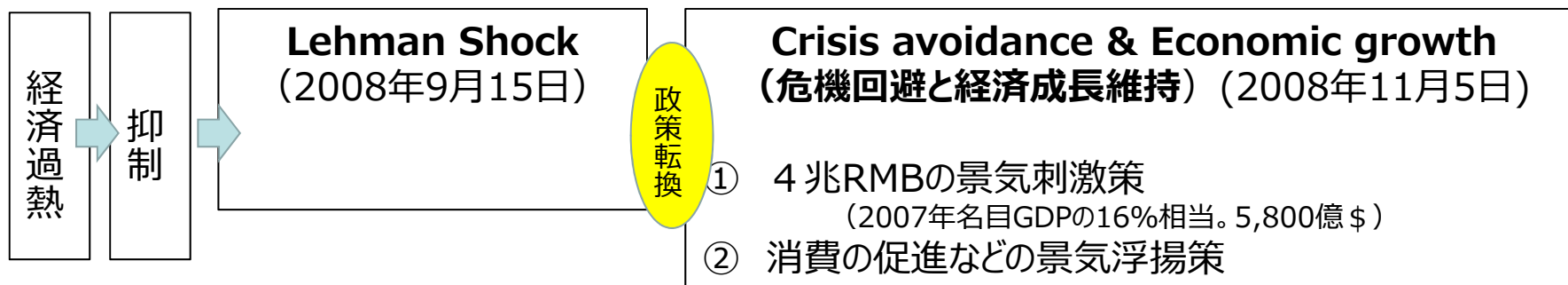
重慶の電子部品工場



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）



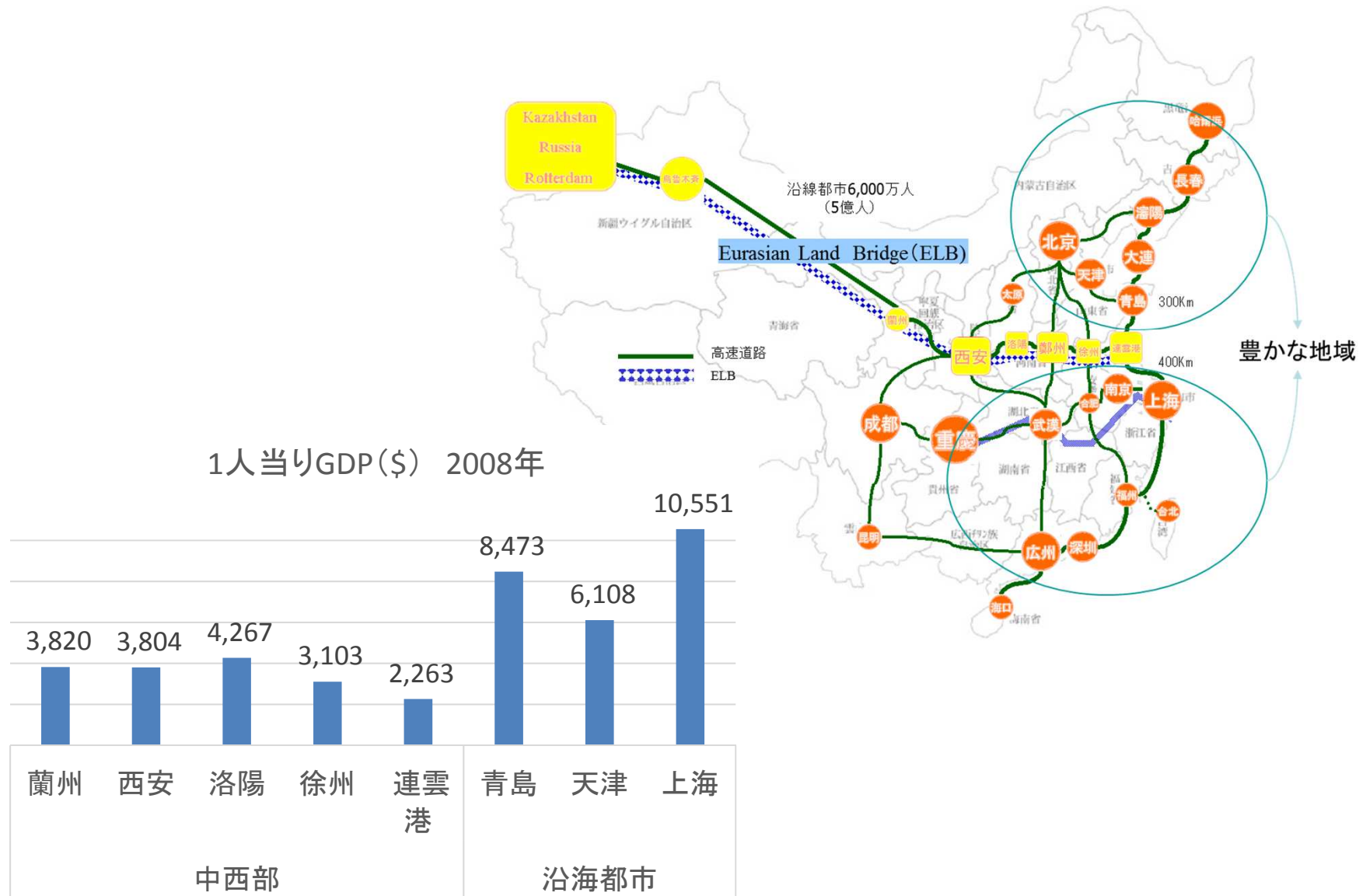
- Railway Container Roadの整備
- 国際物流と国内物流のリンク
- 無水港(Inland Depot)の整備
- 小口物流整備（末端集荷・配送）

Global Net work整備

Fish Bone Network モデル (J&K 2009年)

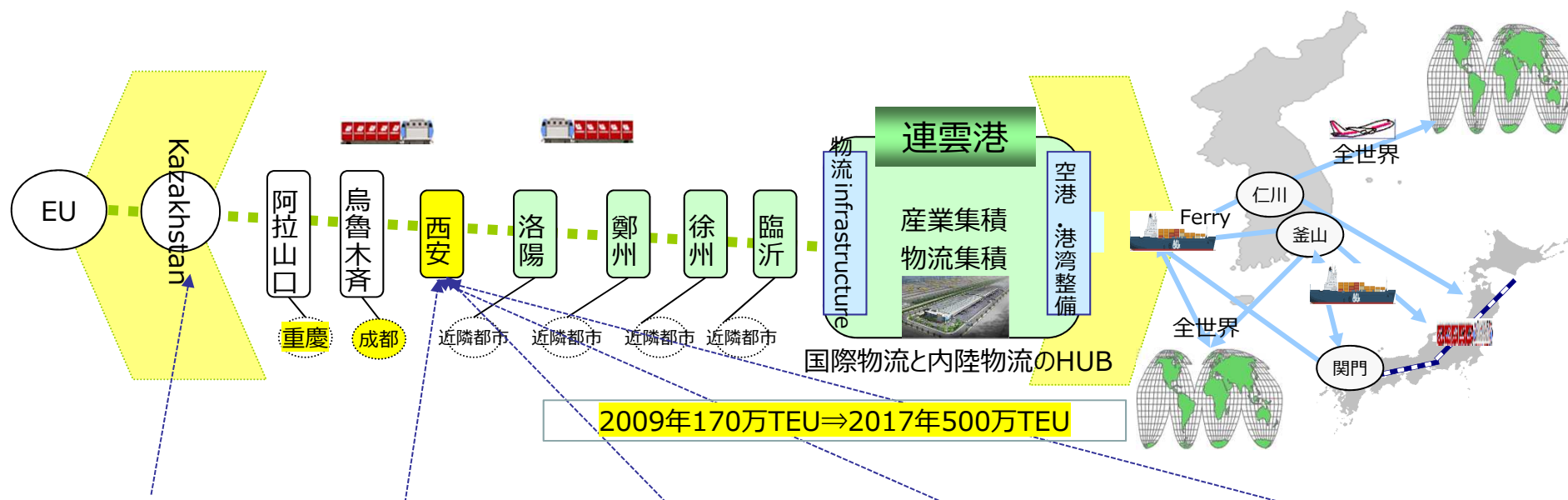
一帯一路(一帯一路)に成長

中国内陸部と沿海部の所得格差



一帯一路とのリンク（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）



SENKO

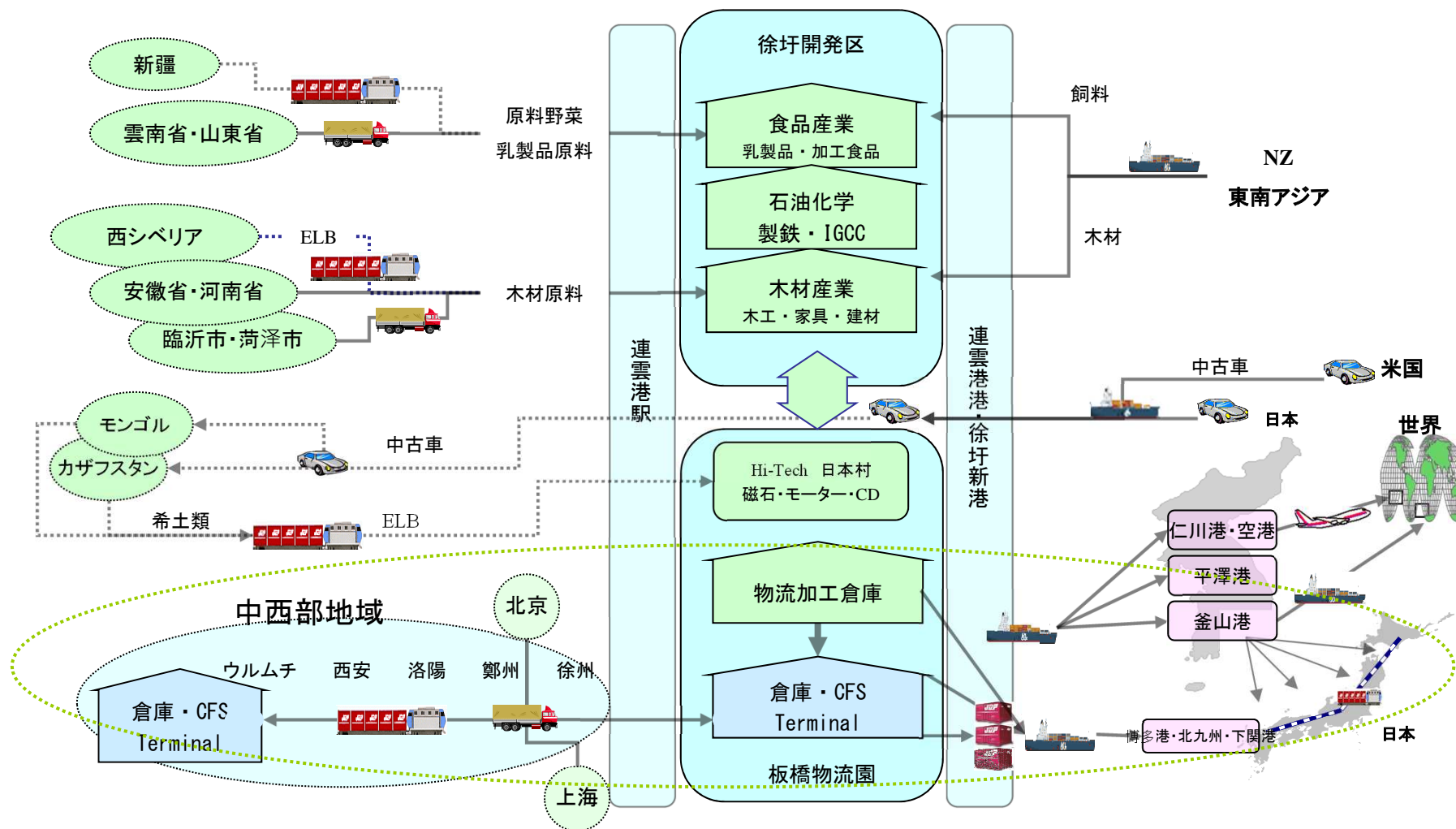
日立物流

日本通運

西安Container terminal（Inland depot）

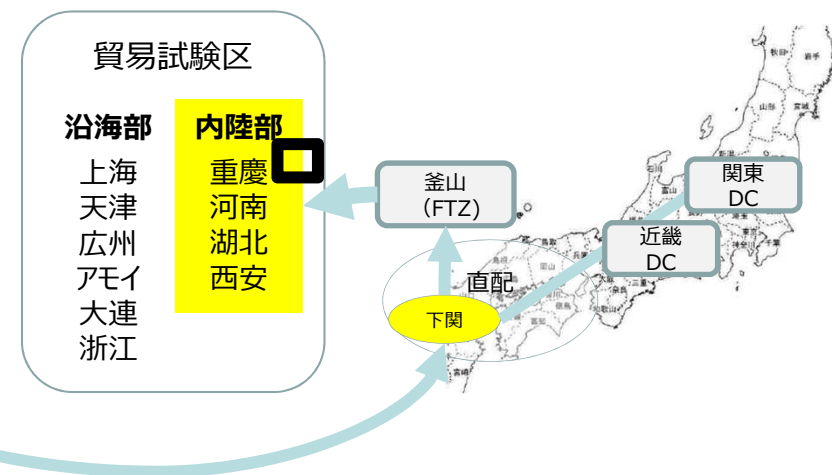
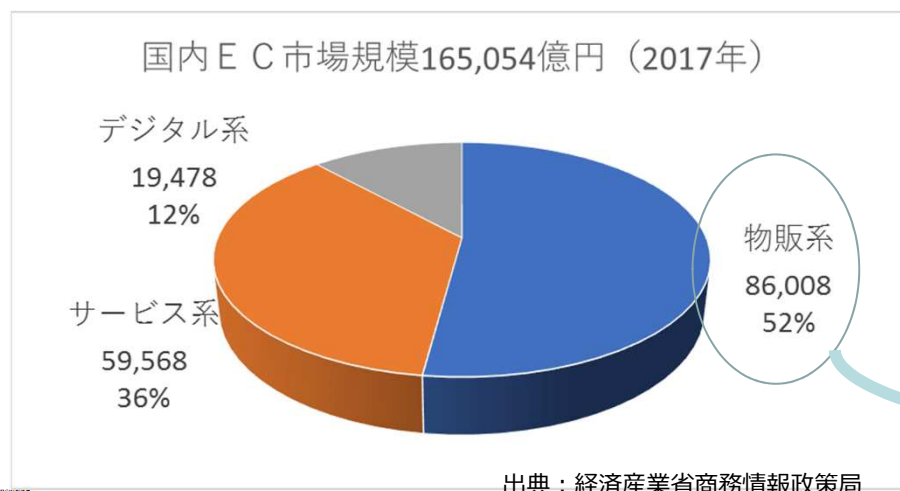
SAMSUNG

“一帯一路”政策の源流（Fish Bone Networkの産業関連モデル）



通過型から物流付加価値型の物流拠点への転換 (越境 E C と国内 E C (B to C) の市場規模と下関への取り込み可能性)

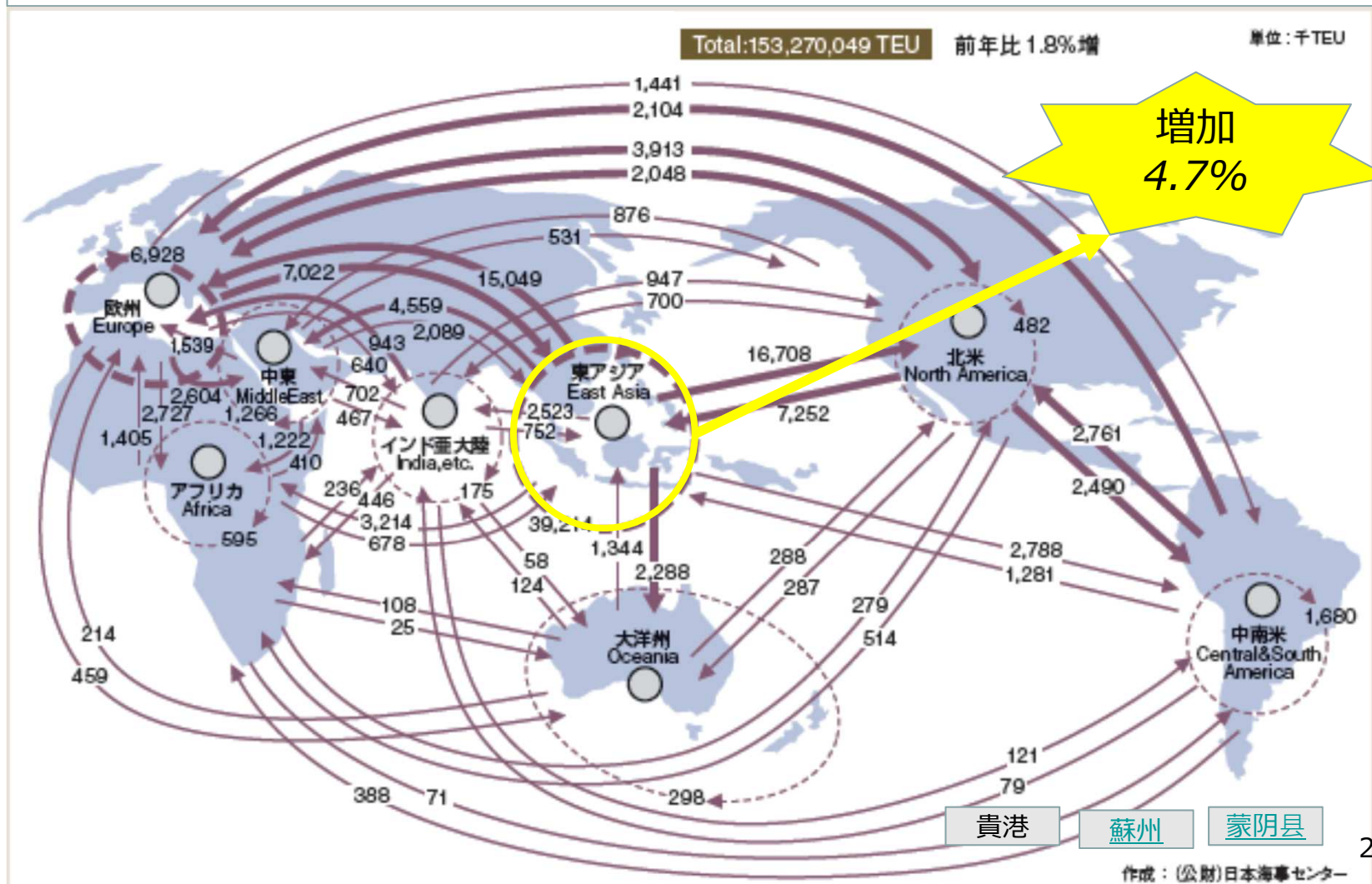
越境EC市場規模 2017年(出典：経済産業省商務情報政策局)					
輸入国		輸出国			
		日本	米国	中国	合計
日本	金額 (億円)	-	2,327	243	2,570
	前年比	-	7.2%	7.3%	7.3%
米国	金額 (億円)	7,128	-	4,942	12,070
	前年比	15.8%	-	16.0%	15.9%
中国	金額 (億円)	12,978	14,578	-	27,556
	前年比	25.2%	28.2%	-	26.8%
合計	金額 (億円)	20,106	16,905	5,185	42,196
	前年比	21.7%	24.8%	15.6%	22.1%



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)

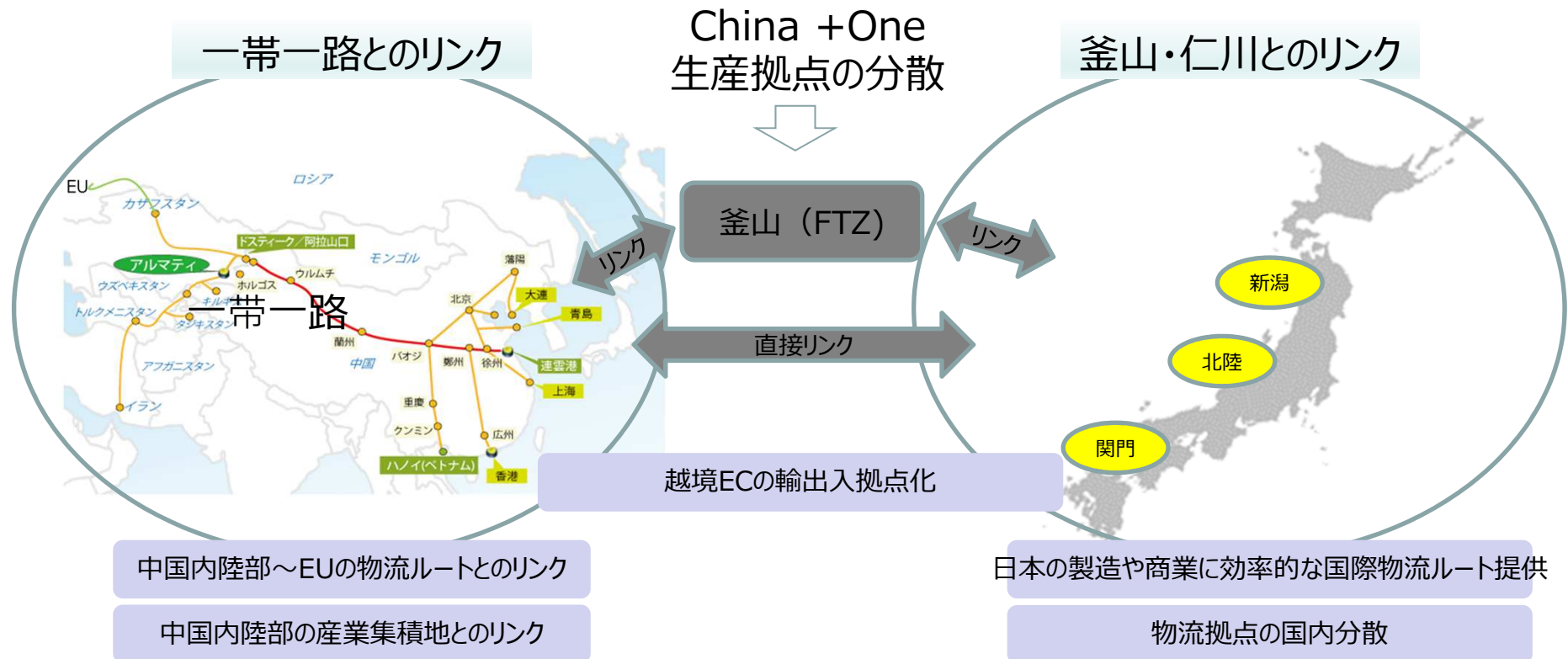


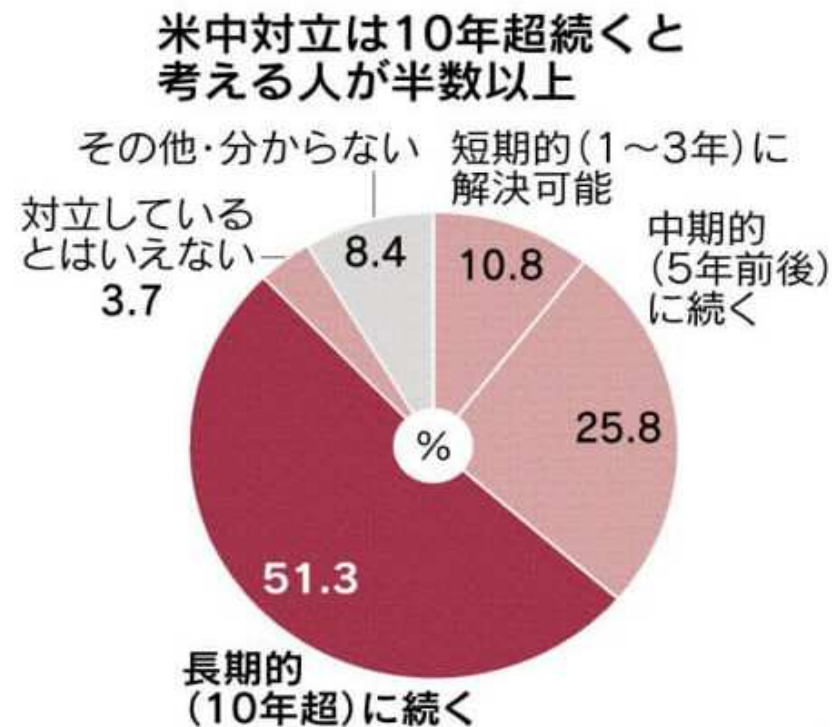
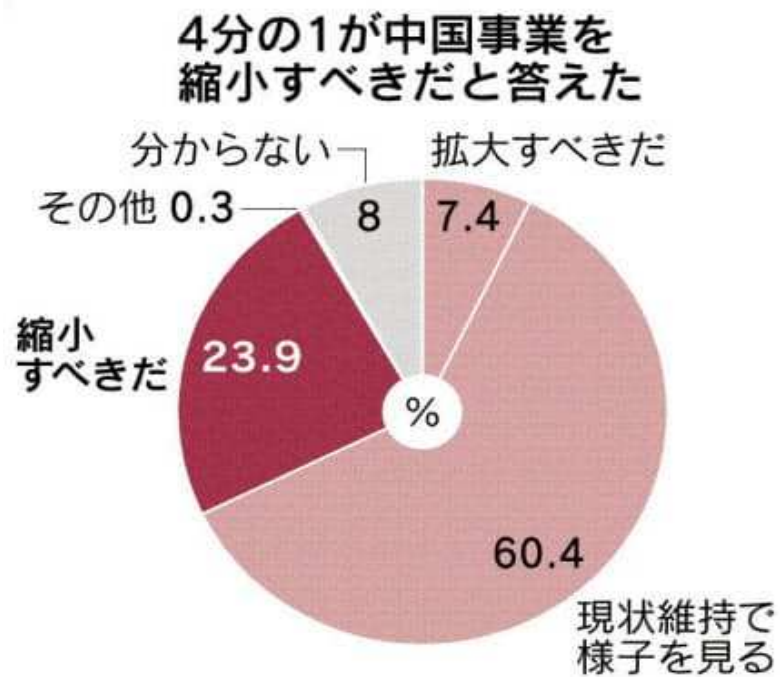
世界のContainer輸送量 (2016年)
全世界 15,300万TEU (対: 2015年 101.8%)
East Asia圏内の輸送 : 104.7%



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

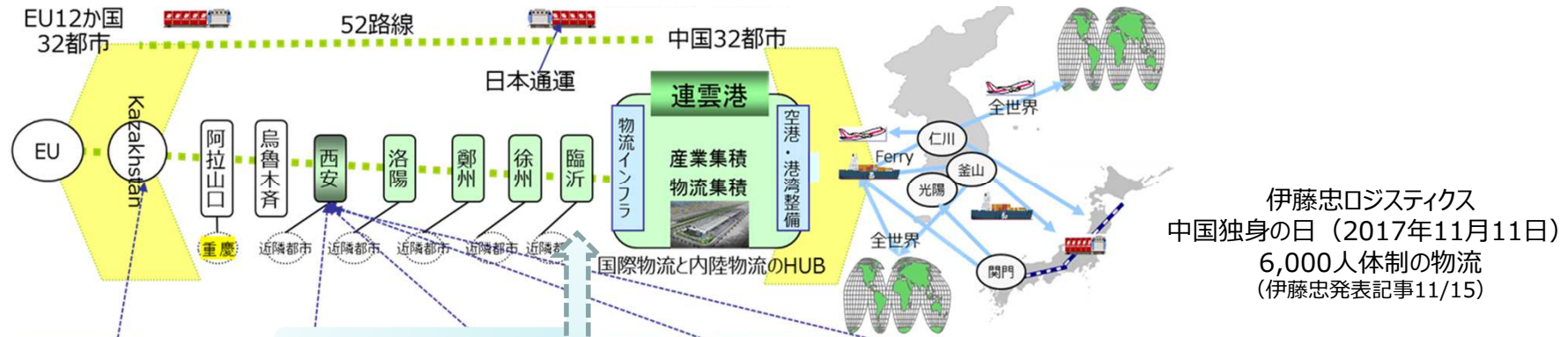




日経新聞 10月5日

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(一帯一路との連結)



一帯一路と連結

（臨沂市政府の意向を受けて合併会社設立・政府用地取得済み）

開発する物流基地

日本国内物流Net Work



臨沂総合保税区

青島・連雲港

釜山港
小口混載
中継拠点

臨沂市概況

- 人口 1,100万人
- 市場 160か所
- 卸売業 14万社
- 出入車両 1.8万台/日



中国国内運送 + 国際物流 + 3PL

合併高機能物流Center

越境EC販売物流	EC System 3PL
商品館 (展示・直売)	保税倉庫
貨物斡旋 求車求貨システム	Track Center

土地 72,000坪
施設 120,000坪

中国国内・EU

合併会社概要

- 合併設立 2017年6月
- 資本金 3,000万円（5億円）
- 当社側 51%