

激変する物流環境への対応策と ビジネスチャンスの取り込み

2021年7月13日

J & K ロジスティクス株式会社

原 瑞穂

<http://jklogi.main.jp>

mharam@jklogi.co.jp

03-5542-8023

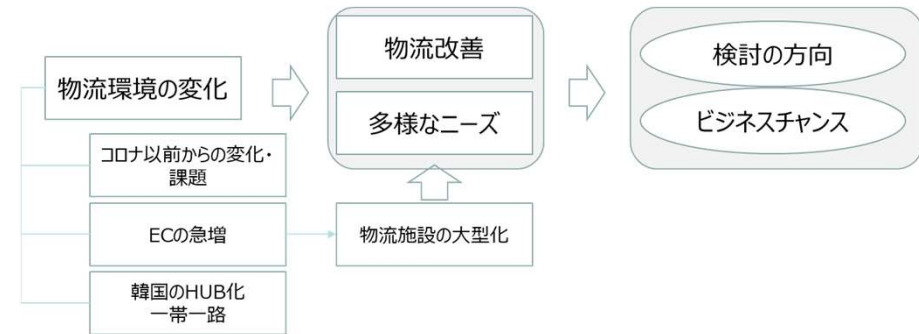
Logistics & Consulting



1. 物流業界の事業ポジションの整理

2. 物流環境の変化

- ① コロナ以前から顕在化していた物流環境の変化
- ② 時系列でみた物流事業の変化と今後のニーズ、ビジネスチャンス
- ③ 物流環境の変化 (ECの増加)
- ④ " (在庫の増加)
- ⑤ 倉庫ニーズの増大と物流不動産開発の状況



3. 変化する物流の中での物流改善の取り組み視点(10のテーマのうち下記3点)

- ① 改善ポイントの把握と目標の設定、合理的な改善ステップ
- ② 効果的な物流拠点の選択
- ③ 調達ルートの変更

4. 参考

- ① 物流取り込みの地方行政の取り組み例
- ② 日本の物流に関係が深いアジアの物流の変化
- ③ 韓国釜山港のHUB化と利用メリット
- ④ 中国の“一帯一路”の開発・運用状況と利用の方向

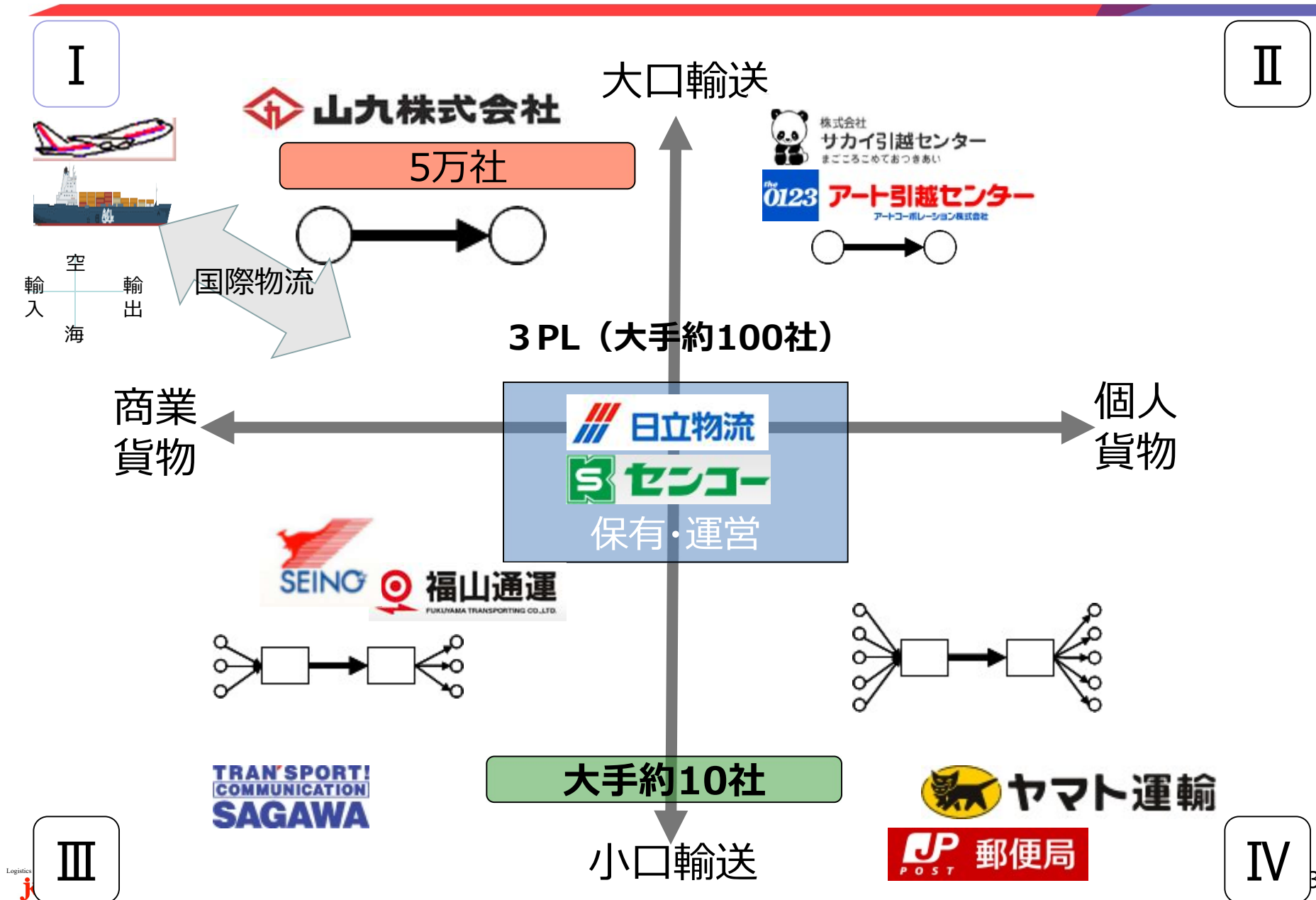


はじめに

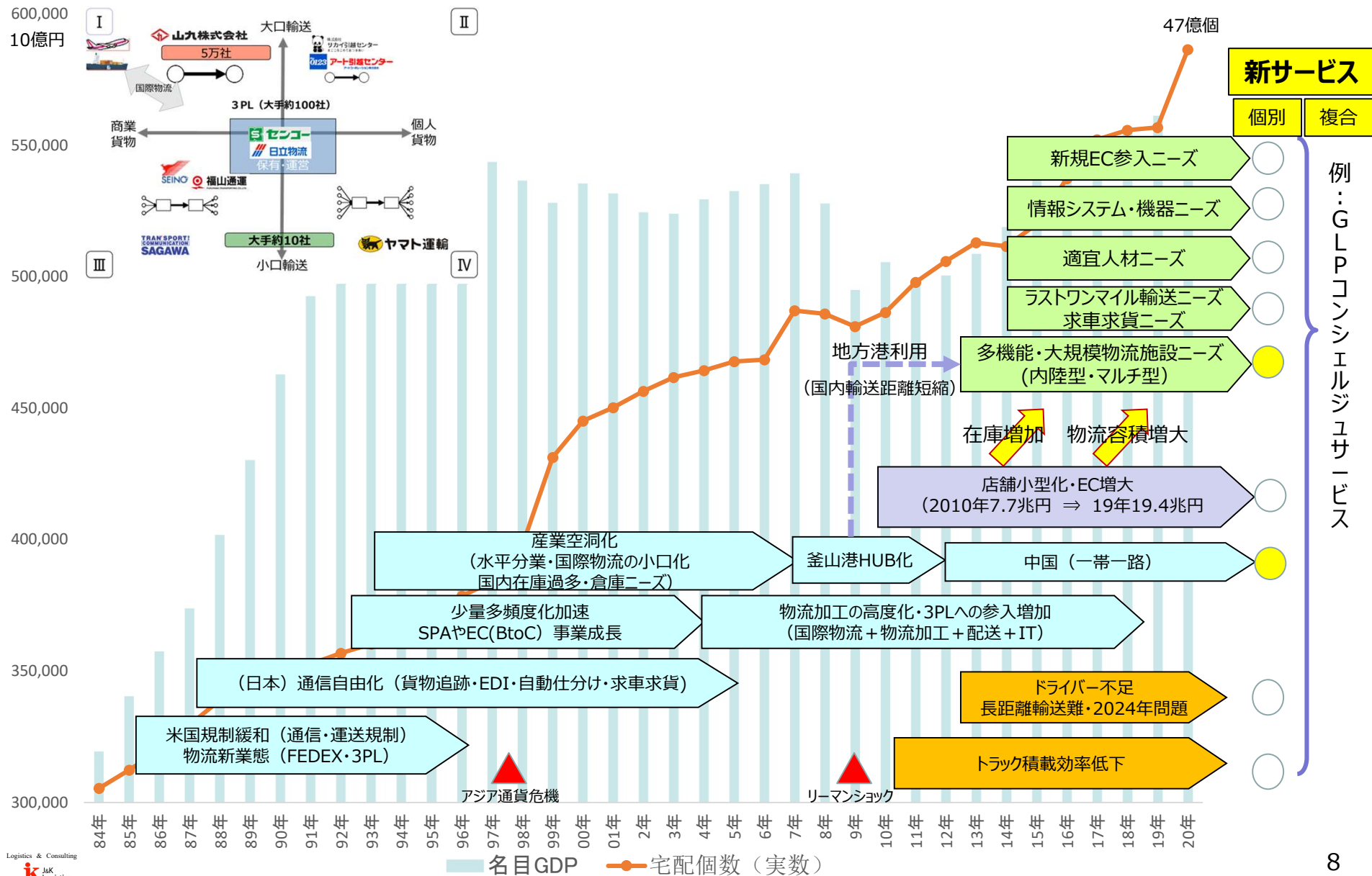
物流の整理・物流事業者の棲み分け（イメージ）

Logistics & Consulting

JK J&K
Logistics



物流環境の変化 時系列



倉庫不足への対応 (開発事例：GLP ALFALINK)

ALFALINK相模原
総床面積 約684,000 m² (約207,000坪)



ALFALINK流山
総床面積 約919,000m² (約278,000坪)



ALFALINK茨木 第一期 2024年8月
総床面積 約320,000m² (約96,000坪)



三井不動産 船橋

合計 58万坪

ALFALINKコンセプト

2021年—— 物流の未来、はじまる。
物流が「効率化」や「最適化」にとどまる時代は終わりました。
今までにない価値を、事業を、次々とつくりだすメインフィールドへ。
ALFALINKから、物流のまったく新しいステージがはじまります。
いま、物流は創造へ。ビジネスを進化させるものへ。

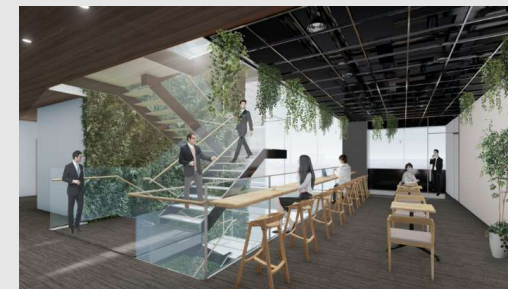
物流施設の複合機能提供 (例：GLP ALFALINK・GLPコンシェルジュサービス)

大規模施設から生まれる
ニーズ

多
様
な
共
用
施
設



例：ALFALINK
相模原



レストラン

カフェテリア

人材派遣事務所

シェアオフィス

託児所

オープンテラス

コンビニ

複合物流サービス

佐川と西濃のターミナル誘致

中長距離輸送

ラストワンマイル輸送

作業者適宜起用

情報システム

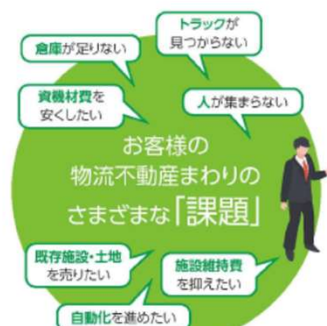
関連機器・資材

GLP

GLPコンシェルジュサービス (GLP+パートナー企業)

最適なソリューションをコンシェルジュが提供

課題解決を通して新規開拓や売上アップのチャンス



コンシェルジュデスクへのお問い合わせ・ご相談は

無料

マッチング



施設出入企業数 **3,000**社/日

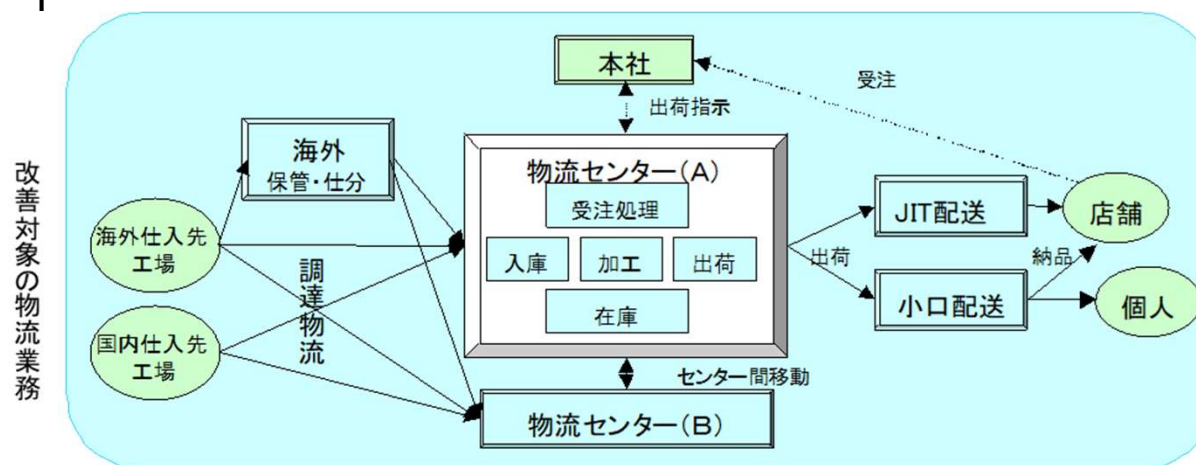
GLP接触企業数 **15,000**社

出典：日本GLPホームページ

変化する物流の中での改善取り組みの視点

◆物流改善の視点のキーワード

1. 荷主の視点
2. 物流企業の視点



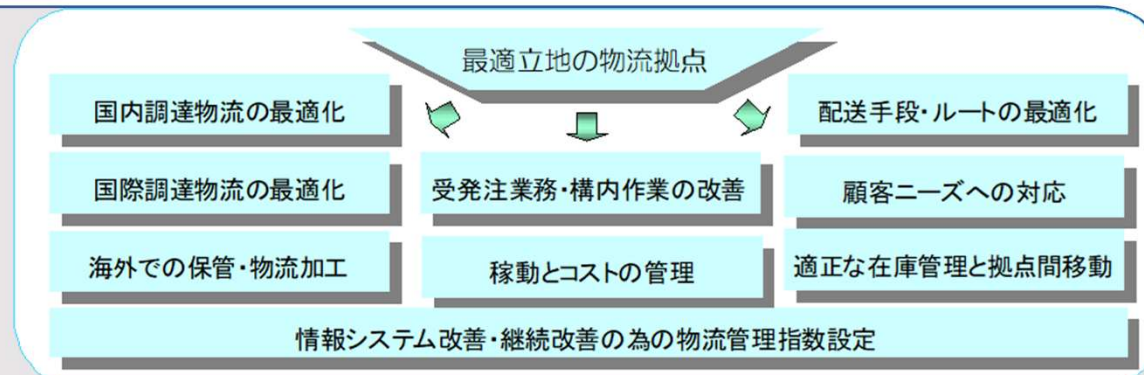
◆主な取り組み方向・テーマ

1. 物流拠点の見直し
2. 物流ルートの見直し

）

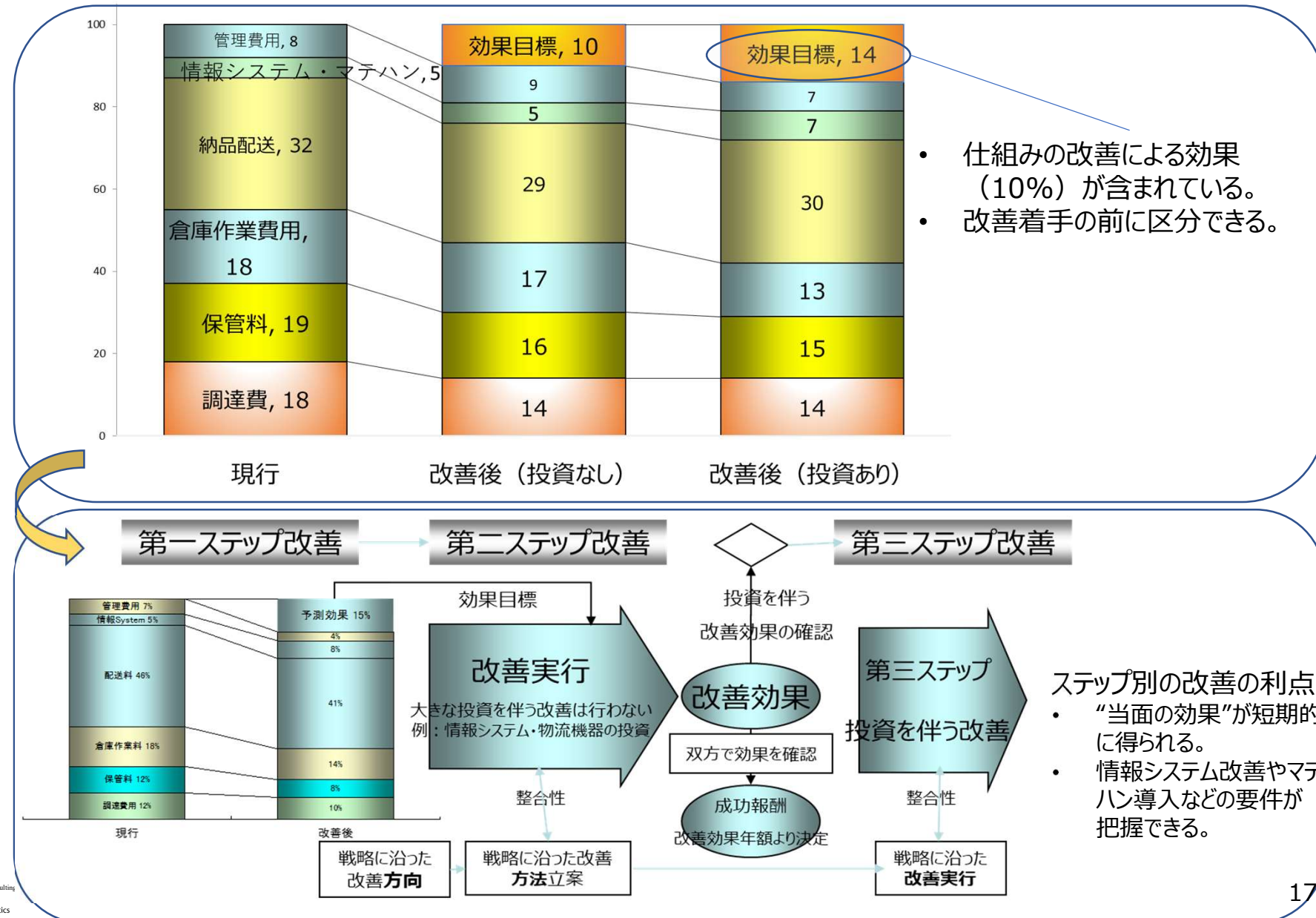
10. 管理指数設定運用

主な改善ポイント



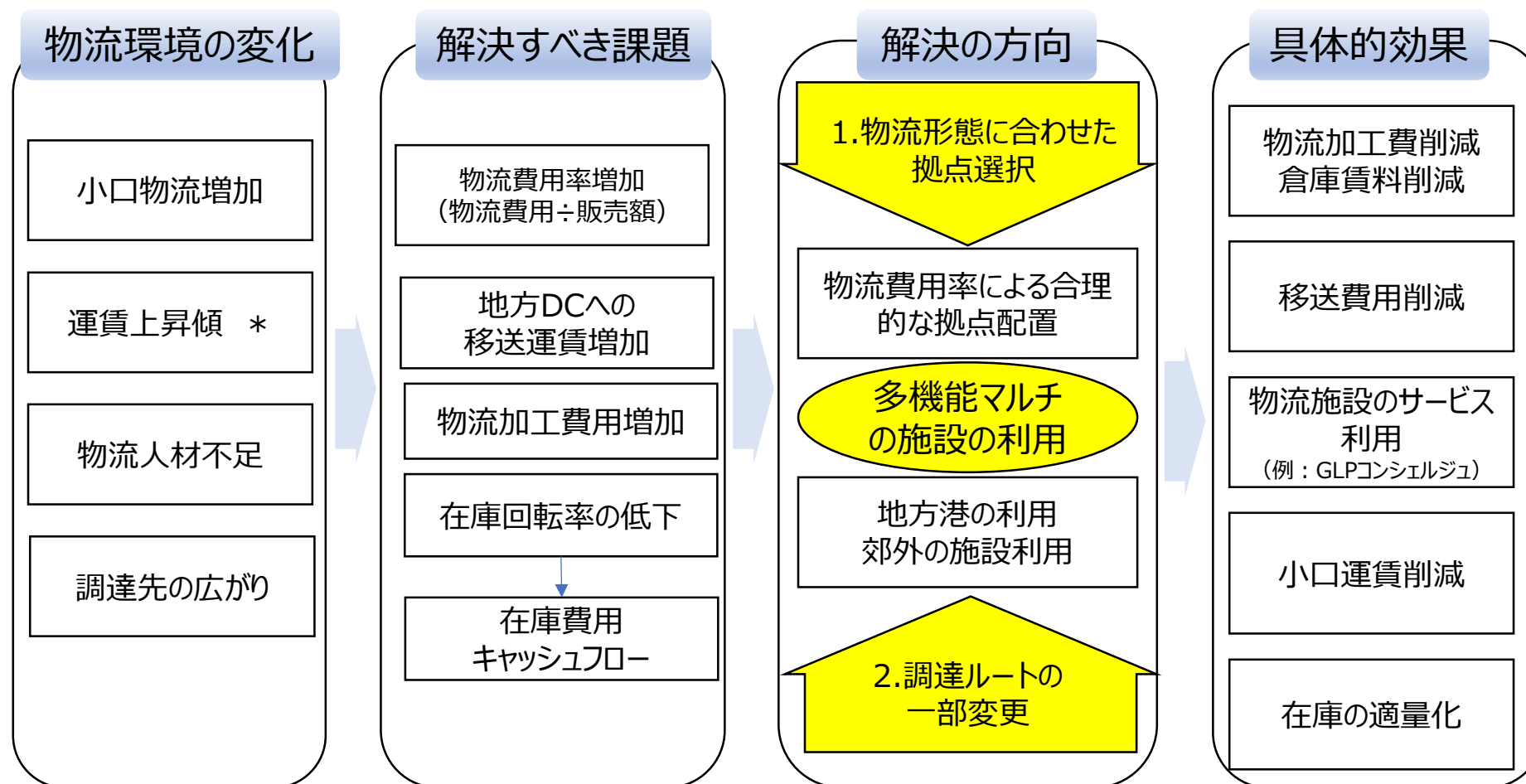
物流改善の視点

1.改善ポイントの把握と目標の設定、合理的な改善ステップ



物流改善の視点

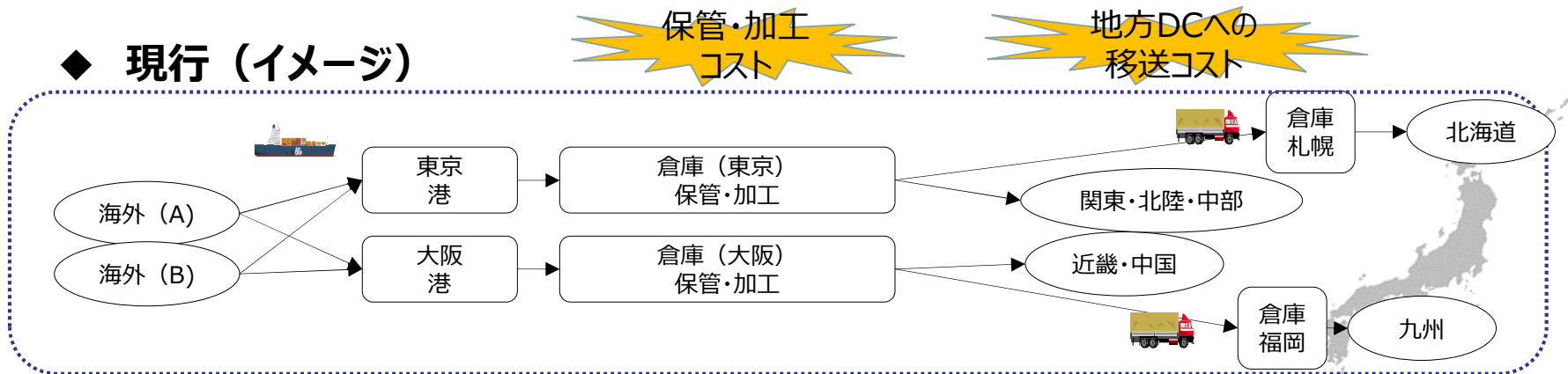
2.効果的な拠点選択



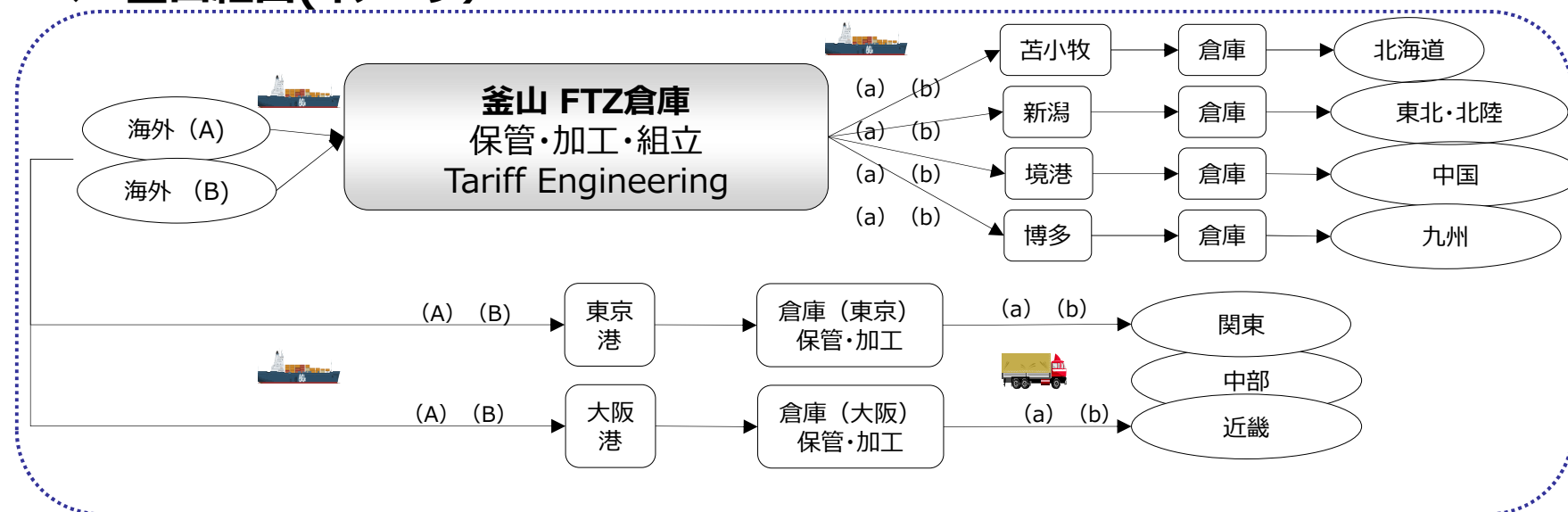
物流改善の視点

3.調達ルート変更：釜山港（FTZ）を経由する物流改善モデル

◆ 現行（イメージ）

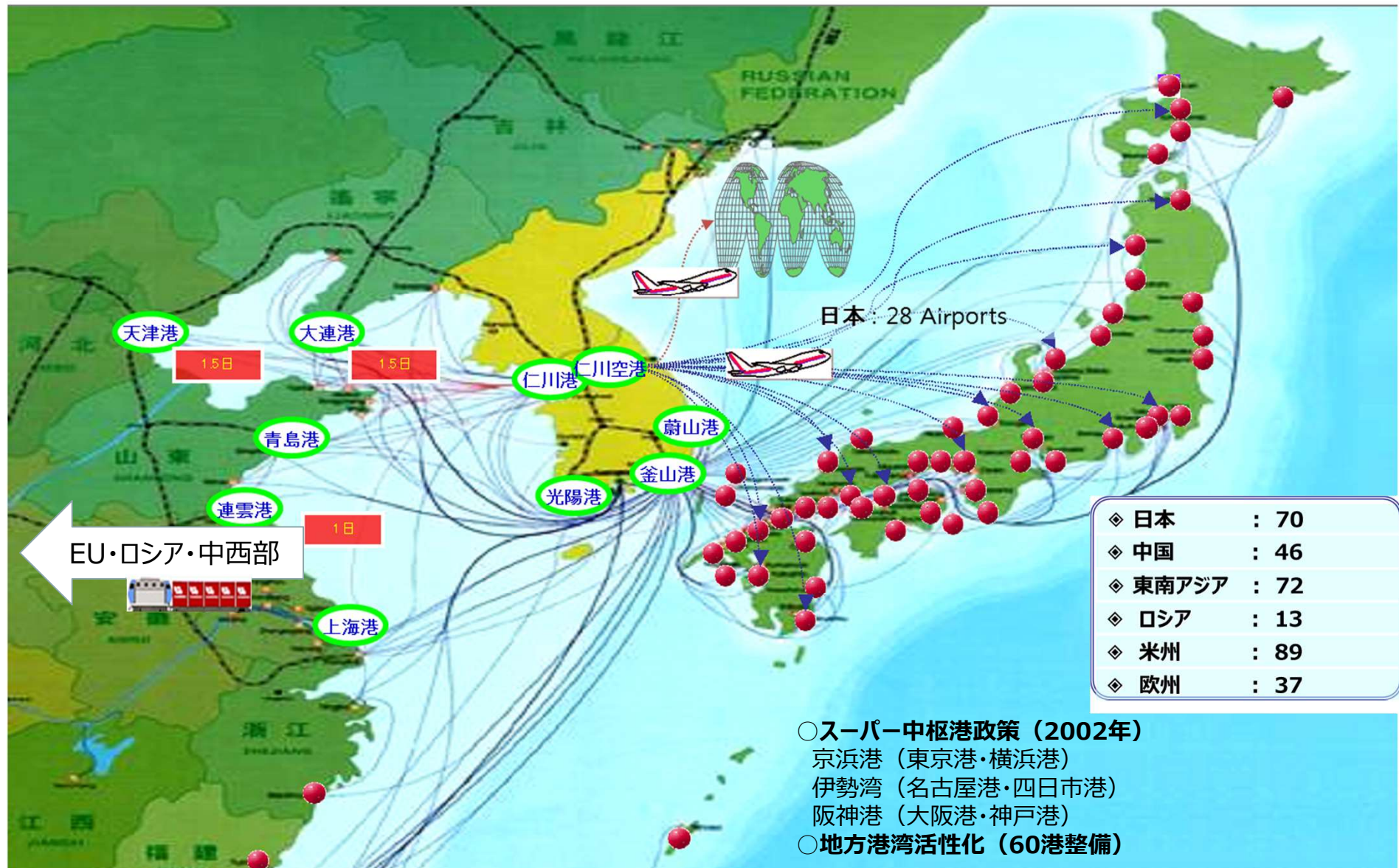


◆ 釜山経由(イメージ)



釜山は東京・大阪に次ぐ“第三の物流拠点 ⇒ 地方港にリンク”

参考：アジアの物流の変化（韓国） 釜山港のHUB化（一帯一路へのリンク）



参考：アジアの物流の変化（韓国） 釜山港（FTZ、T/S比率）

釜山港の貨物取扱とFTZ（Free Trade Zone:貿易自由区域）



釜山新港2006年供用開始
(2020年取扱：2,200万TEU)



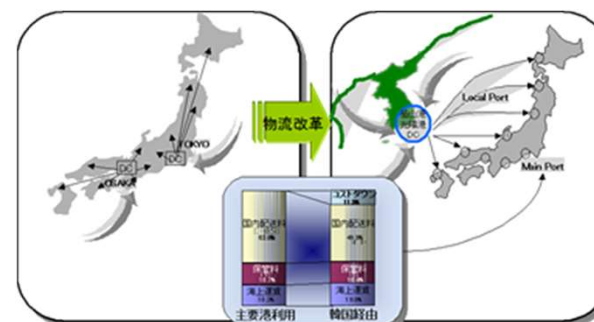
北九州ひびき港2005年供用開始
(2020年取扱：41万TEU)

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%

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	免税
	関税	

出典：BPA資料

出典：BPA資料



釜山港経由の物流のモデル
(メリット：国内の輸送距離の短縮)

参考：アジアの物流の変化（中国） 一帯一路（中欧班列：Eurasian Land Bridge）



- カーゴニュース2021年1月22日
20年の中国－欧州鉄道は1.2万便(113万TEU)
代替輸送で定着)
- 日経新聞2017年10月6日
中国・カザフスタン（荒野の「陸の港」）
「一帯一路」欧州への近道に
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。

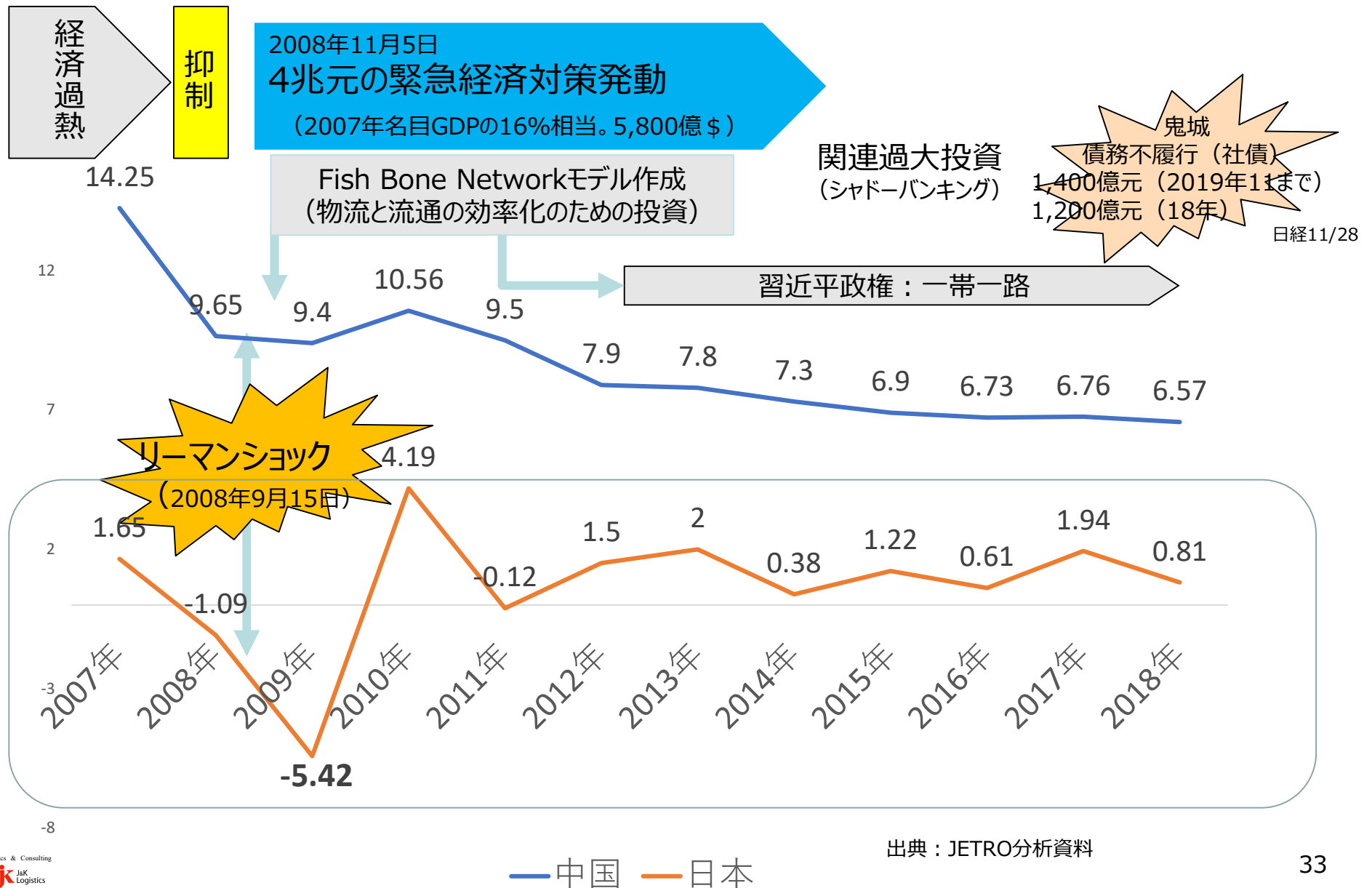
写真：2019年9月29日
満州里～エカテブルグ
5万列車達成記念列車



西安市（無水港 中欧班列の内陸起点）

参考：アジアの物流の変化（中国）

一帯一路開発の源流（中国の経済成長：リーマンショックの影響回避）



参考：アジアの物流の変化（中国）

Fish Bone Networkの成長：例：連雲港を起点とするルート

- 中国の内陸部都市とリンクする物流ルートの開発（主に鉄道と河川）
 - 連雲港を起点とするFish Bone Networkは、連雲港自体の大規模な開発と、中西部地域を経由する欧州への鉄道輸送ルートとして、実用レベルで運用されている。（現在の呼称は“中欧班列”）

欧州便 2020年 1.2万便(約113万TEU)（出典：西安国際陸港投資発展集団）

（一便40“コンテナ50個程度）

