

BCPの観点を含む境港の役割・活用について

～変化する物流環境への対応の方向～

J & K ロジスティクス株式会社
原 瑞穂

Logistics & Consulting

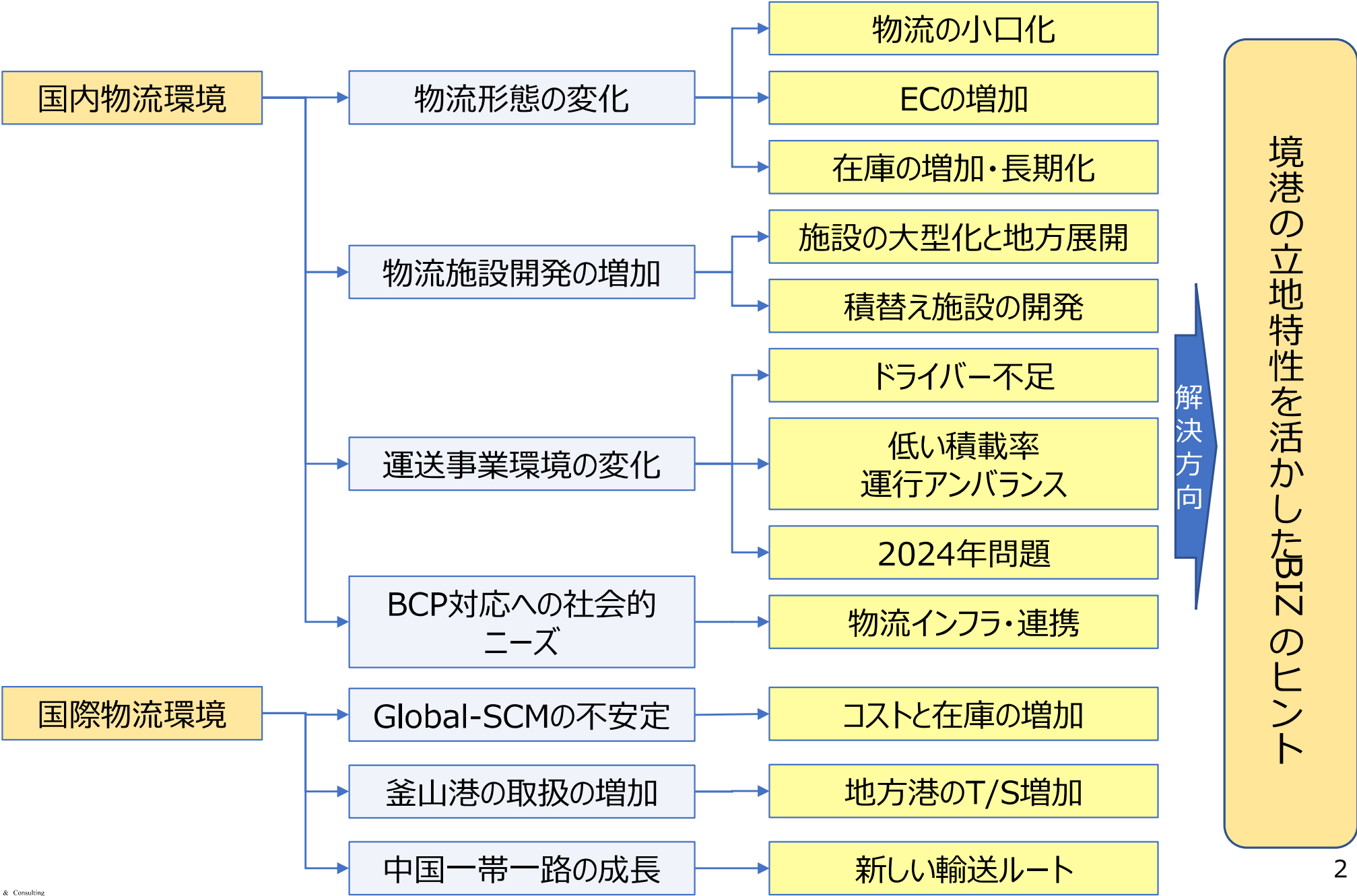


<http://jklogi.main.jp>

mharam@jklogi.co.jp 03-5542-8023

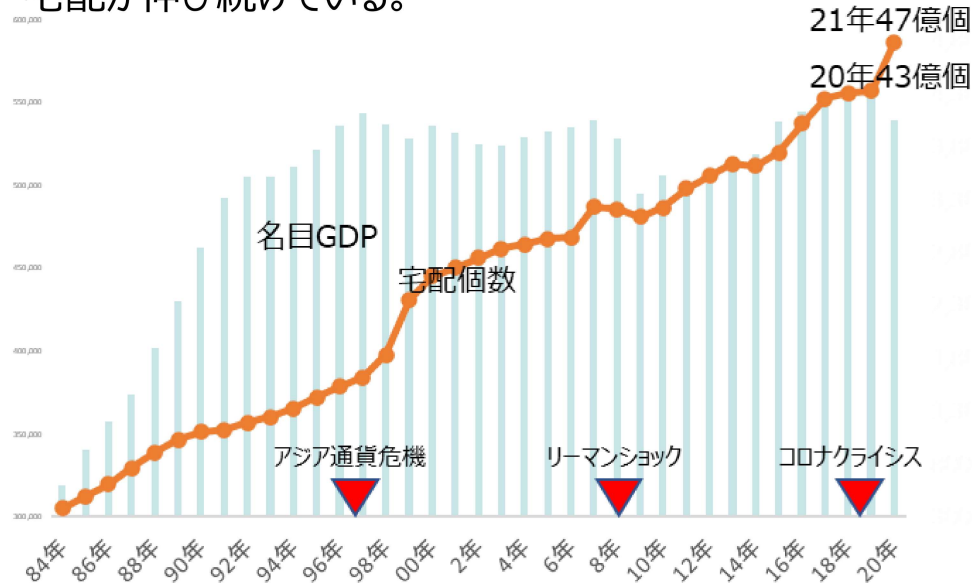
1. 物流環境の変化

(物流環境の変化には個別対応よりも「仕組みの対応」求められる。)



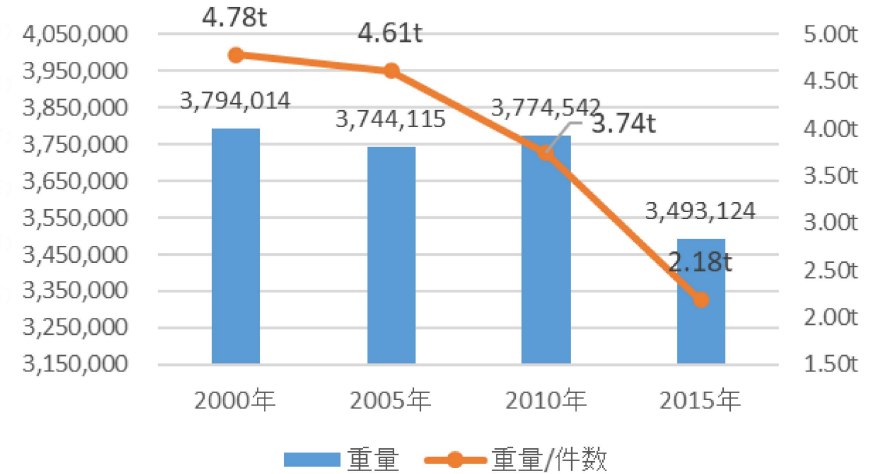
1. 物流環境の変化（物流形態の変化） （運送の小口化・積合せ件数増加・低い積載率への対応が必要）

- 宅配が伸び続けている。



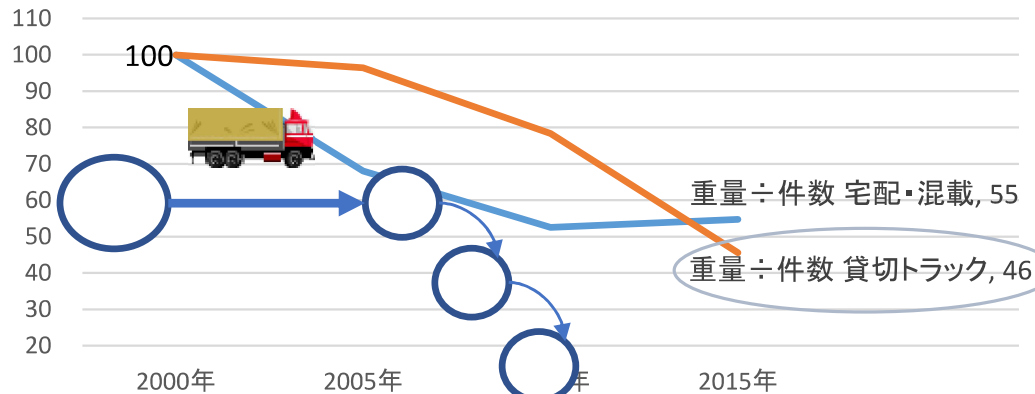
- 輸送単位の小口化により、貸切トラックの積合せが多くなっている。

輸送重量と1送り状当たり重量（大型トラック）



輸送重量と1送り状当たりの重量

2000年=100



集配箇所数	サンプル運行数	平均集配箇所
普通車	1,939	5.7箇所
中型車	6,257	5.2箇所
大型車	14,918	3.4箇所
トレーラ	2,741	3.2箇所

出典：国交省 [トラック輸送状況の実態調査結果2016年.pdf \(mlit.go.jp\)](http://mlit.go.jp)

積合せ件数増加

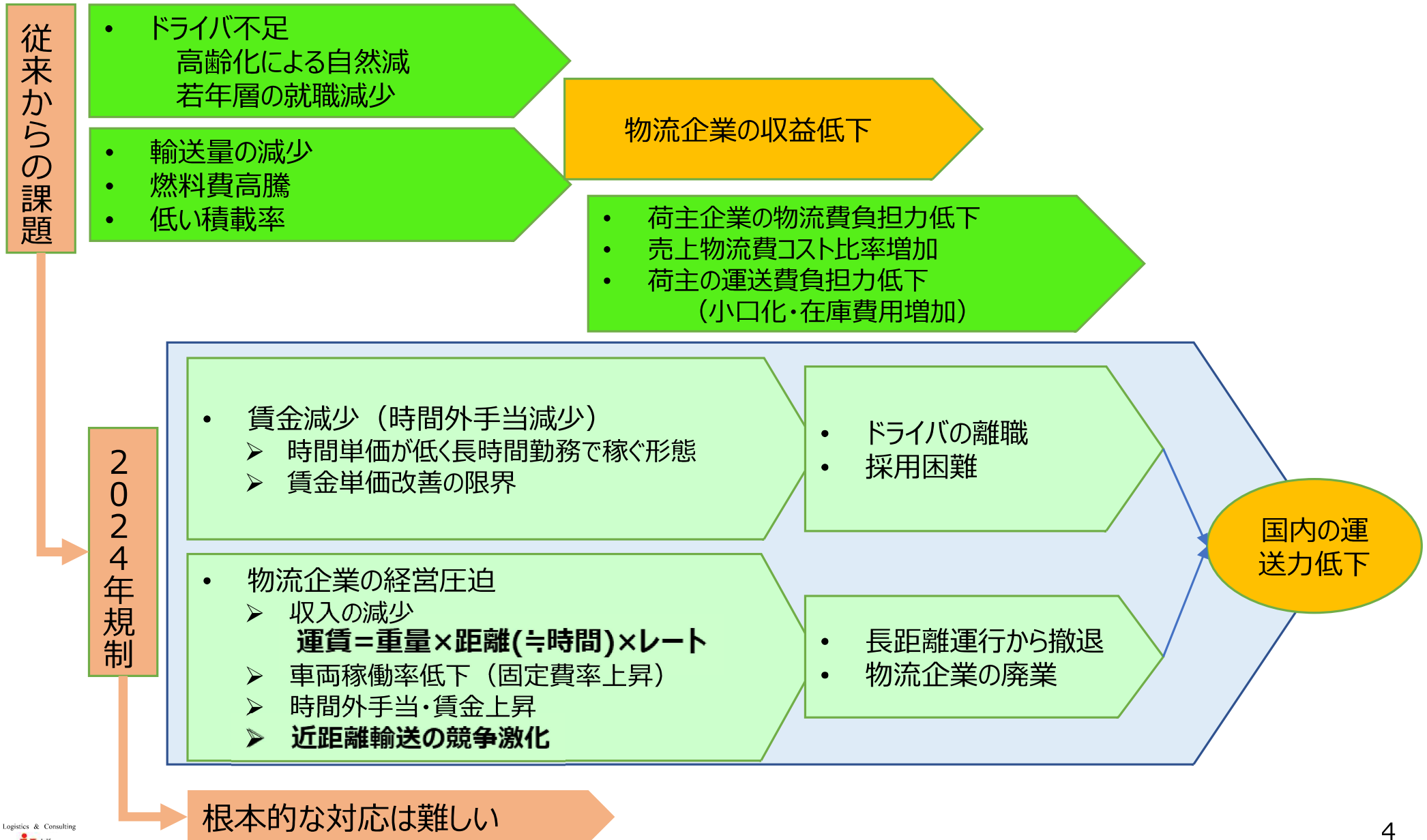
母数		分析
輸送トンキロ	143,611,287	積載効率 41%
能力トンキロ	350,047,832	

出典：国交省 自動車輸送統計年報平成26年度分

出典：国交省貨物流動調査（2015年）

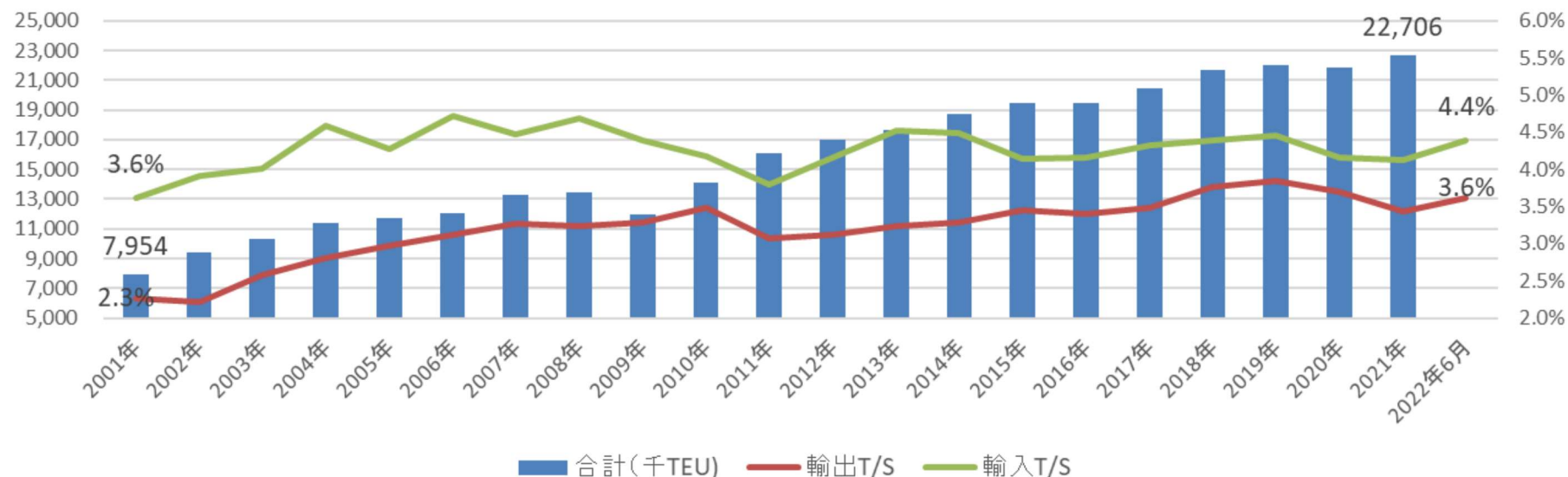
1.物流環境の変化（運送事業環境の変化） （対応を迫られる“2024年問題”）

- 2024年から運転手の時間外が年間960時間（月平均80時間）に制限される。

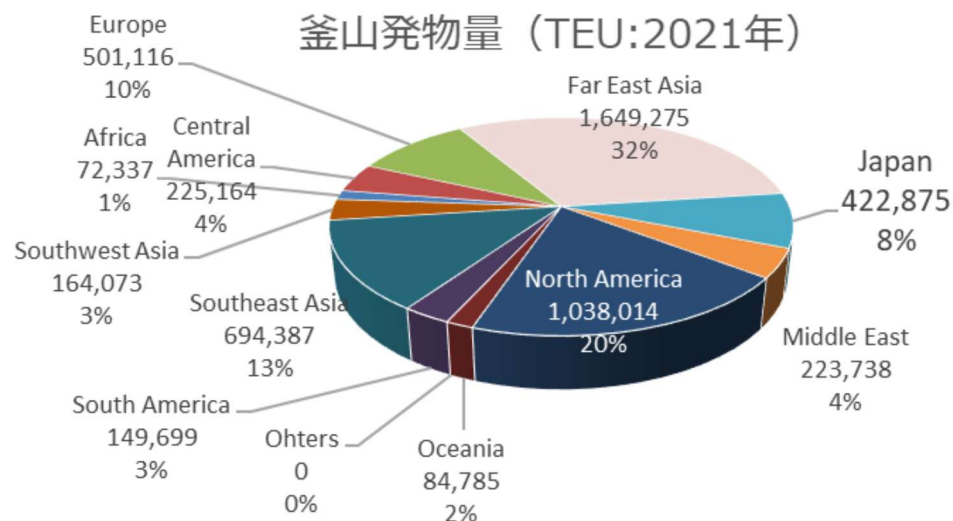


1. 物流環境の変化（国際物流環境） （釜山港の貨物取扱量とT/Sの推移）

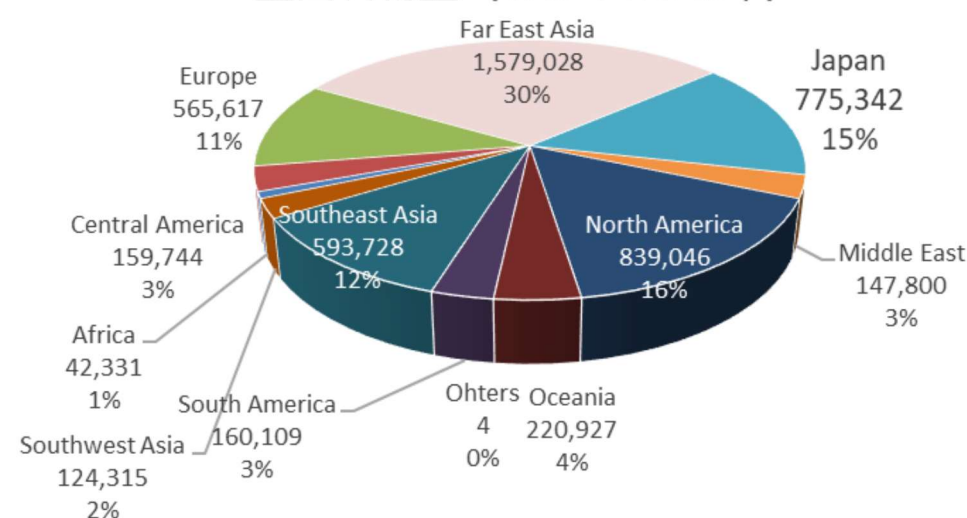
釜山港のコンテナ取扱量（千TEU）と対日T/S比率



釜山発物量（TEU:2021年）

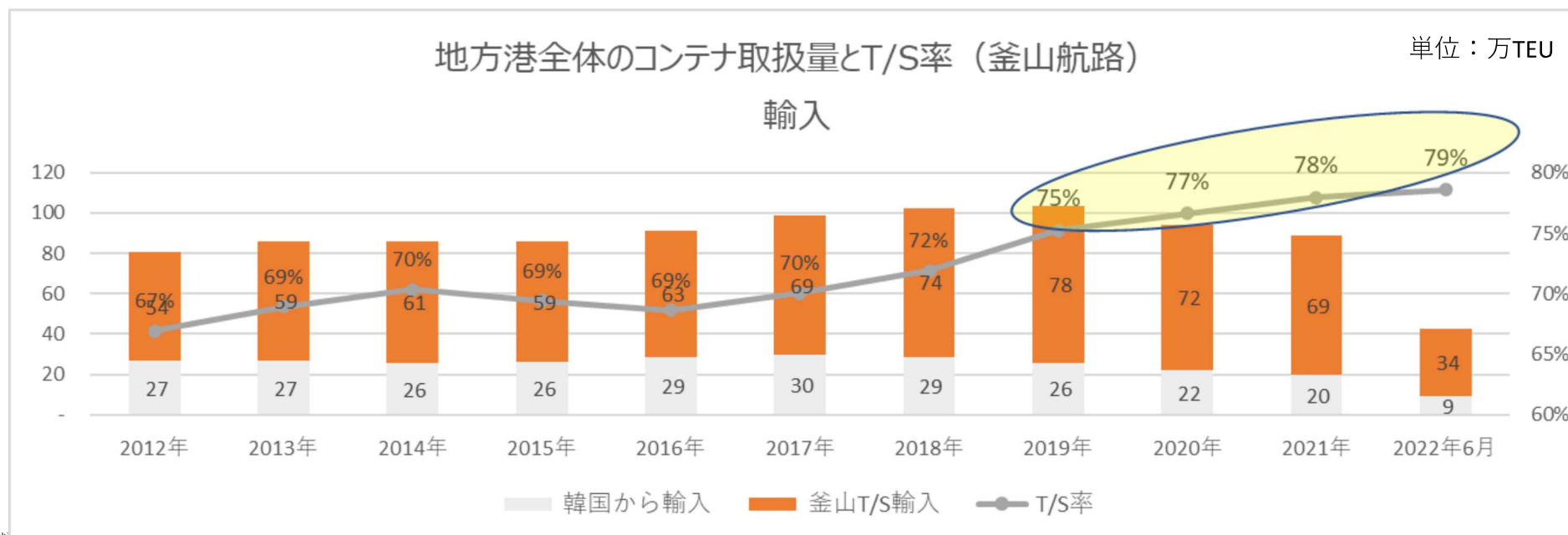
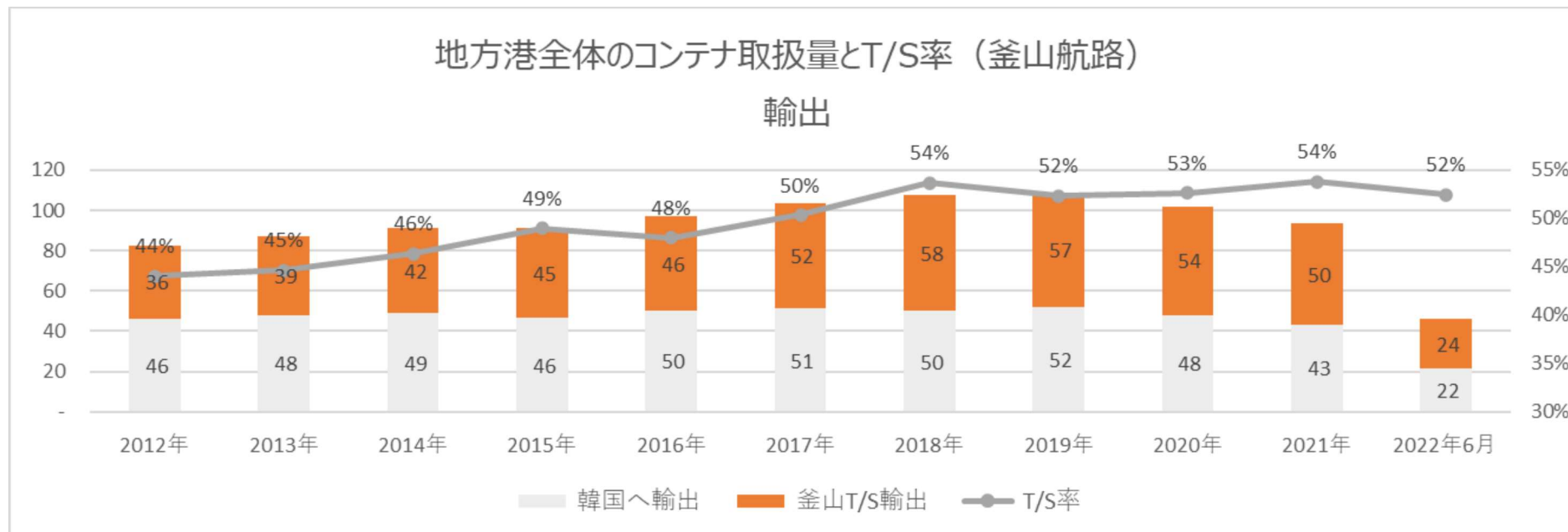


釜山着物量（TEU：2021年）



1. 物流環境の変化（国際物流環境）

（日本海側港湾は釜山T/Sが増加しており、T/Sを有効に活用する方向も要検討）



1. 物流環境の変化（国際物流環境の変化） （物流の視点からみた中国の“一帯一路”の成長と新しい物流ルートの整備）



“一帯一路”は、2008年のリーマンショックを契機として構想された” **Eurasian Land Bridge**と**Fish Bone Network**”をビジネスモデルの原型として発展している。

- Eurasian Land Bridgeは1列車50FEUの編成で“**中欧班列**”ともいわれる。
- Fish Bone Networkは産業や消費に直結する物流の課題を解決するための、広域の流通連携のモデル。

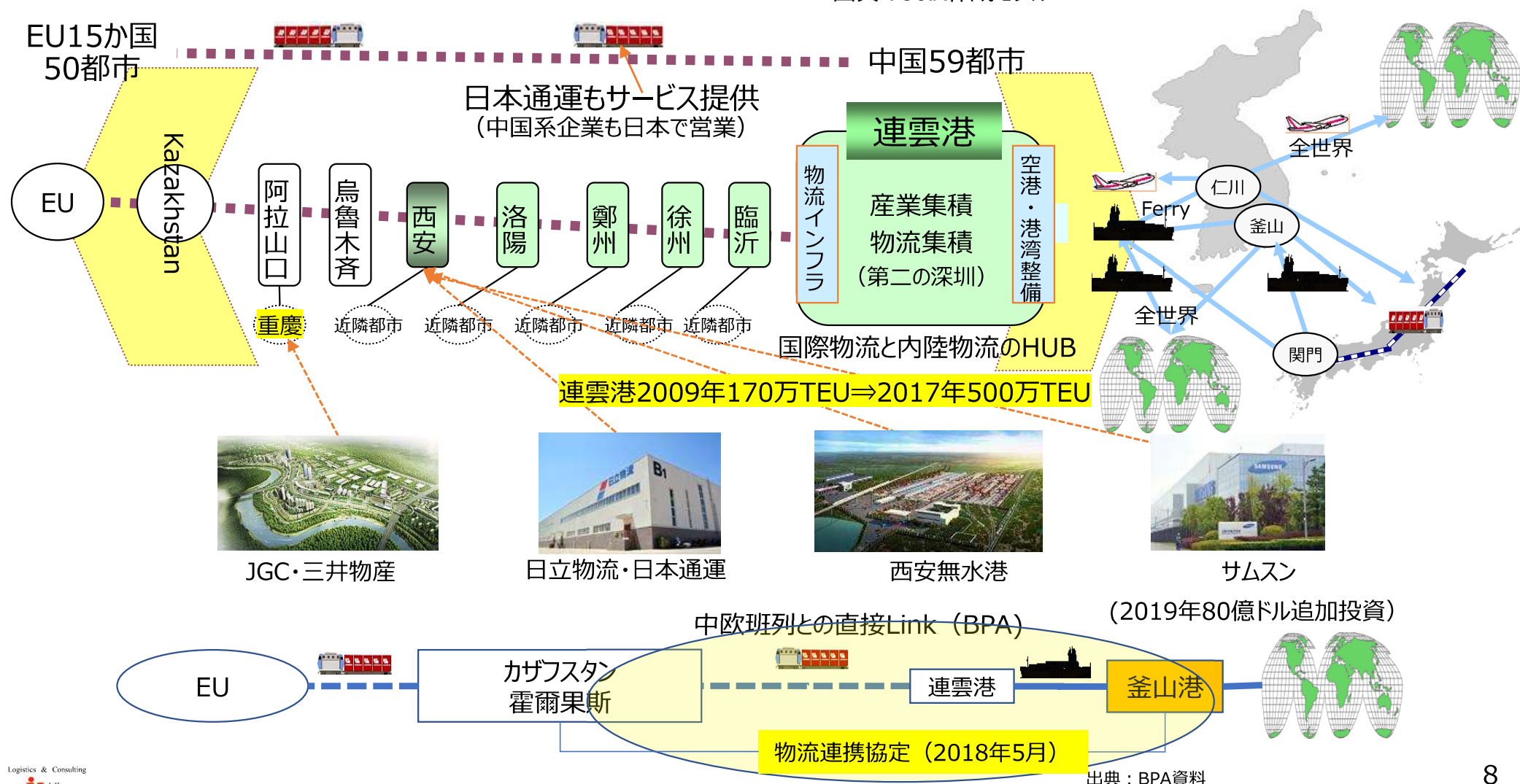
2018年 6,363便(約63万TEU)
(北回りを除く)

(出典：西安国際陸港投資発展集団へのヒアリング)

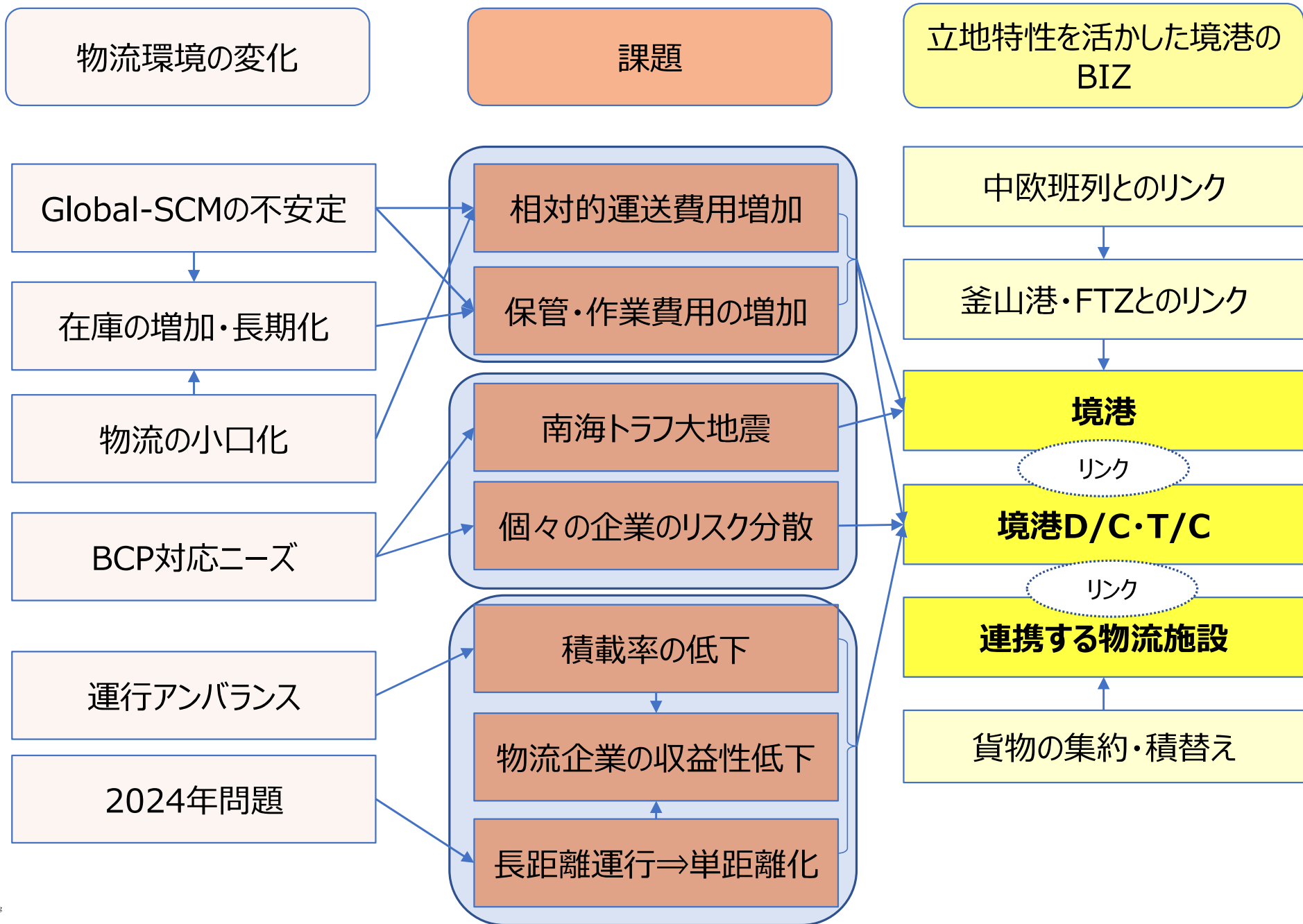
1. 物流環境の変化（国際物流環境の変化） （新しい物流ルート“Fish Bone Network”を利用した物流も要検討）

- 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、連雲港地域の大規模な開発と、中西部地域を経由する欧州への鉄道輸送ルート開発により、“中欧班列”として実用化されている。
 - 釜山港湾公社（BPA）はホルコス（カザフスタン）と物流連携しており、釜山港経由で“中欧班列”を利用することもできる。

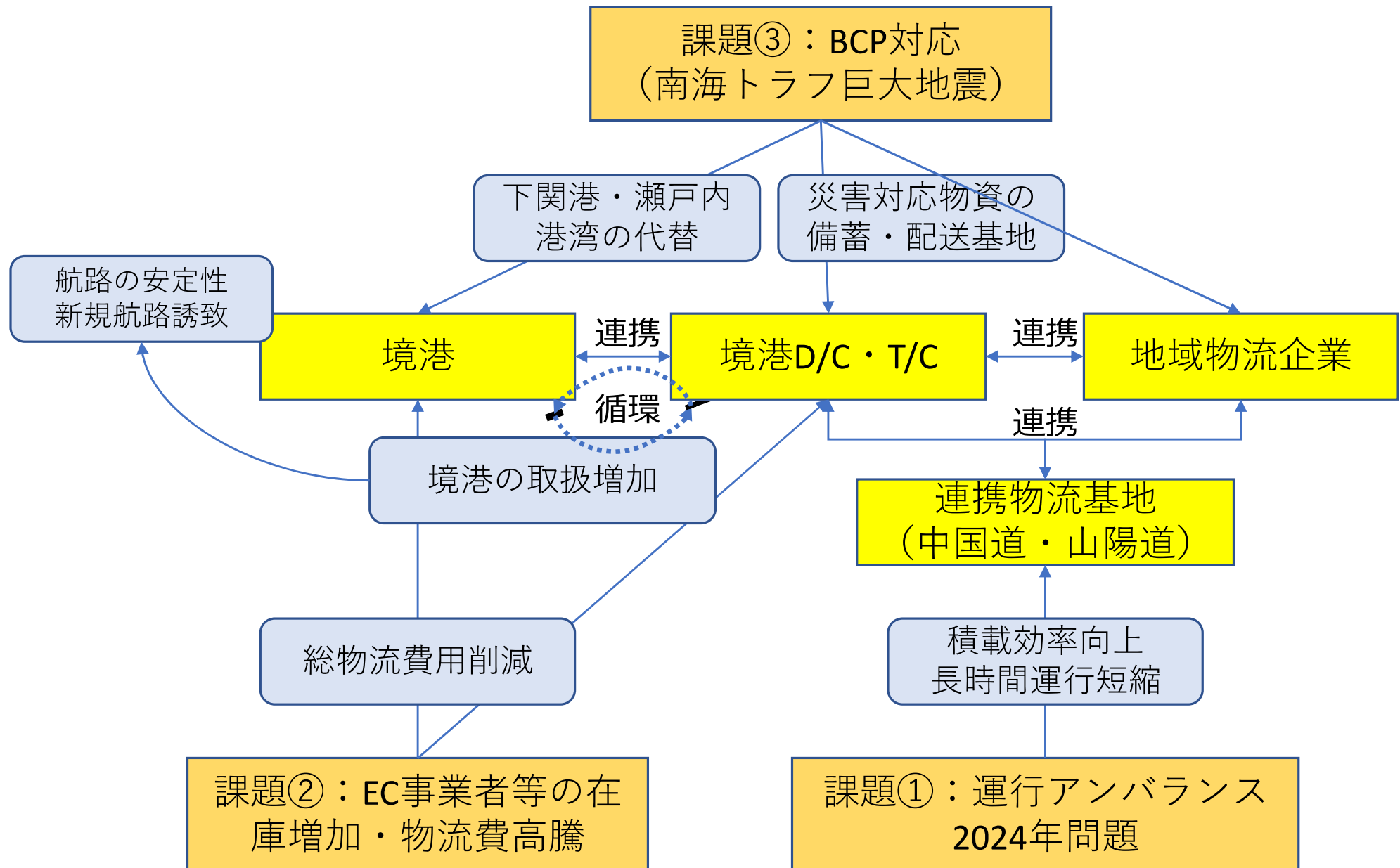
出典：J&K作成モデル



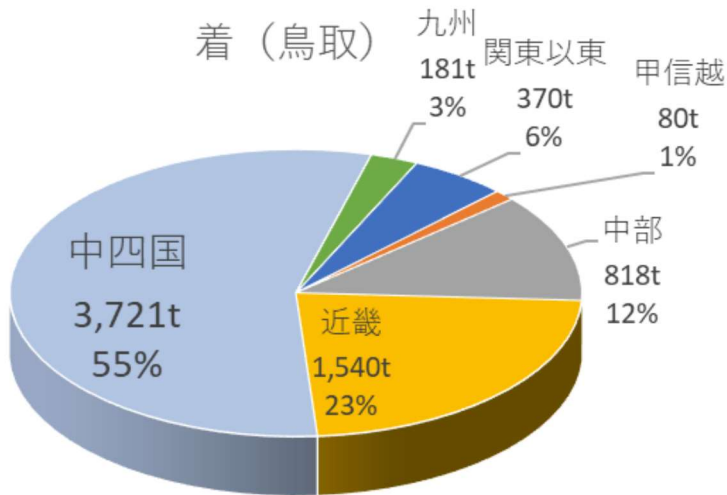
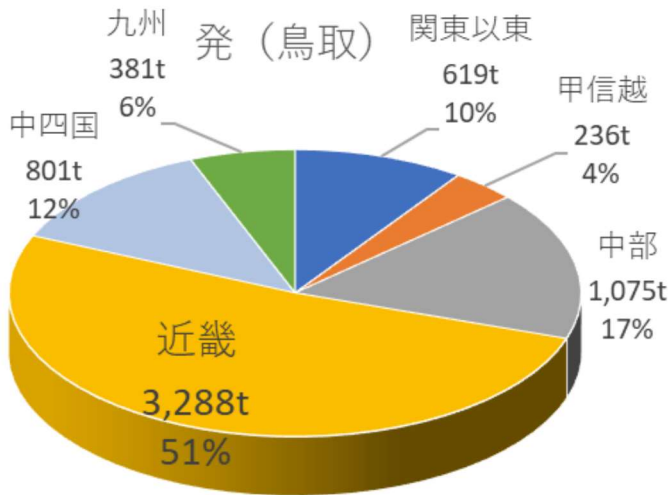
2. 物流環境の変化に対応する“境港の立地特性を活かした”BIZの検討 (境港の利用は、様々な物流の課題を解決する方法)



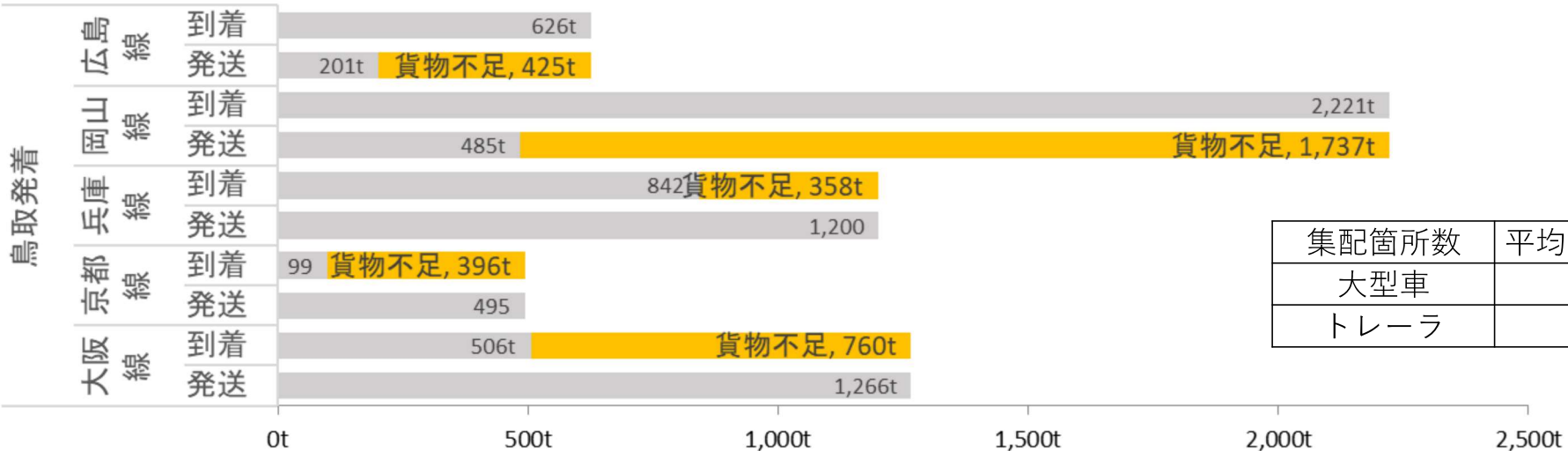
2. 境港の立地特性を活かした物流効率化の方向 (物流の課題に対応する“境港活用のBIZ”のコンセプトイメージ)



2. 境港の立地特性を活かした物流効率化の方向 (課題①運行アンバランスへの対応：物流拠点を利用した積載率の向上)

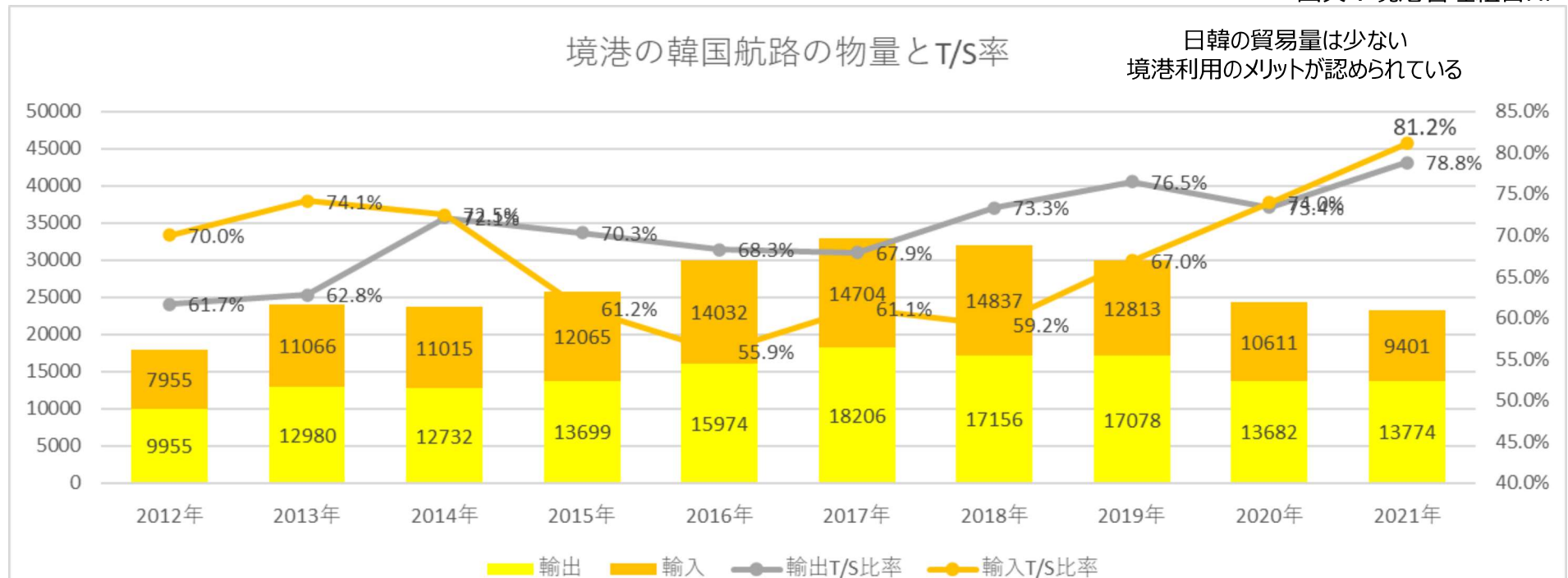
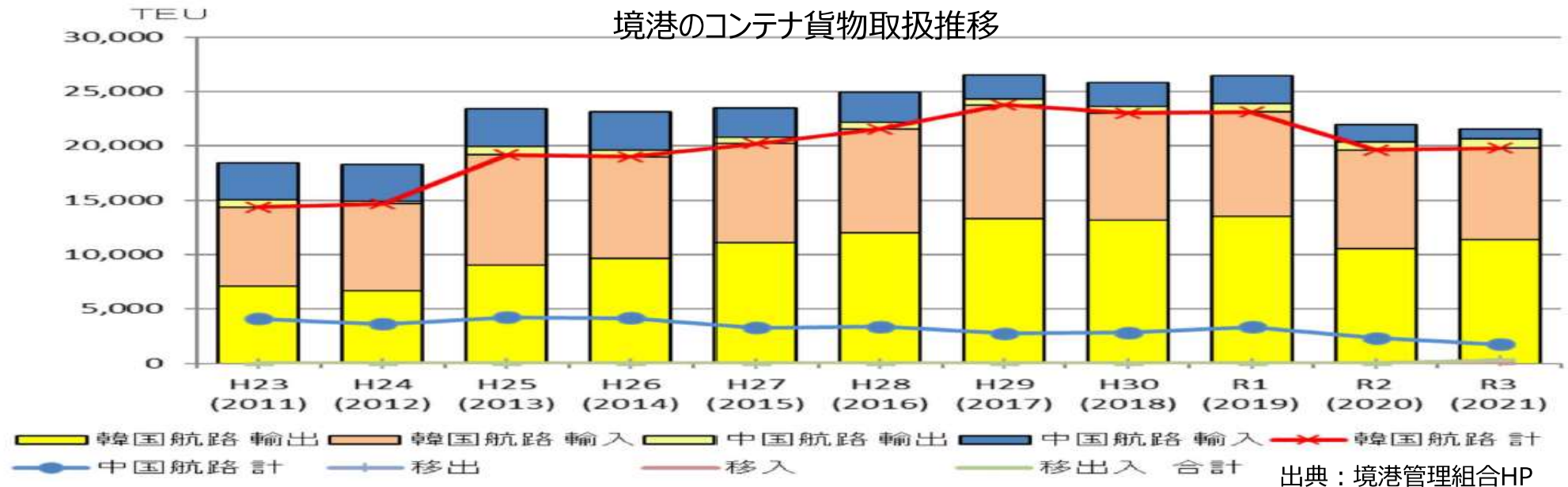


近畿・山陽との往復バランス(鳥取発着)



集配箇所数	平均集配箇所
大型車	3.4箇所
トレーラ	3.2箇所

2. 境港の立地特性を活かした物流効率化の方向 (課題②在庫の増加や物流費高騰への対応：韓国航路のT/Sを活用)



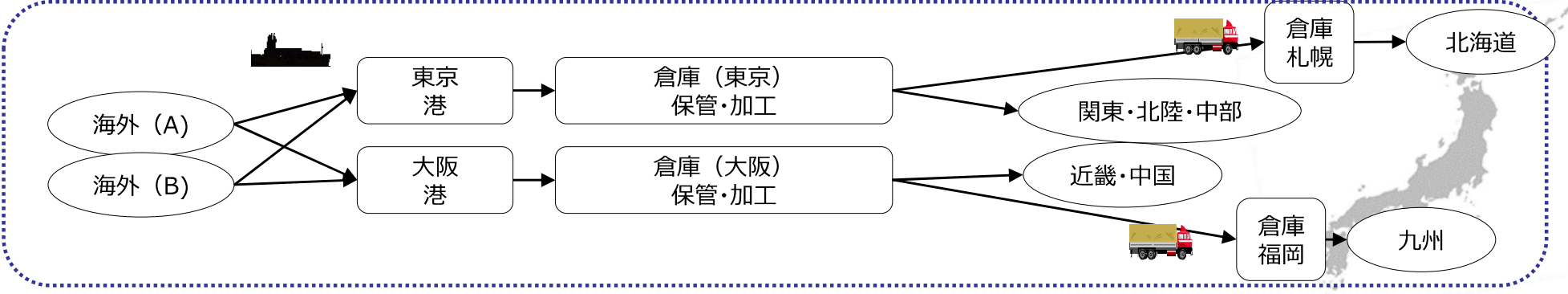
2. 境港の立地特性を活かした物流効率化の方向

(課題②在庫の増加や物流費高騰への対応：釜山港のFTZを利用する改善モデル)

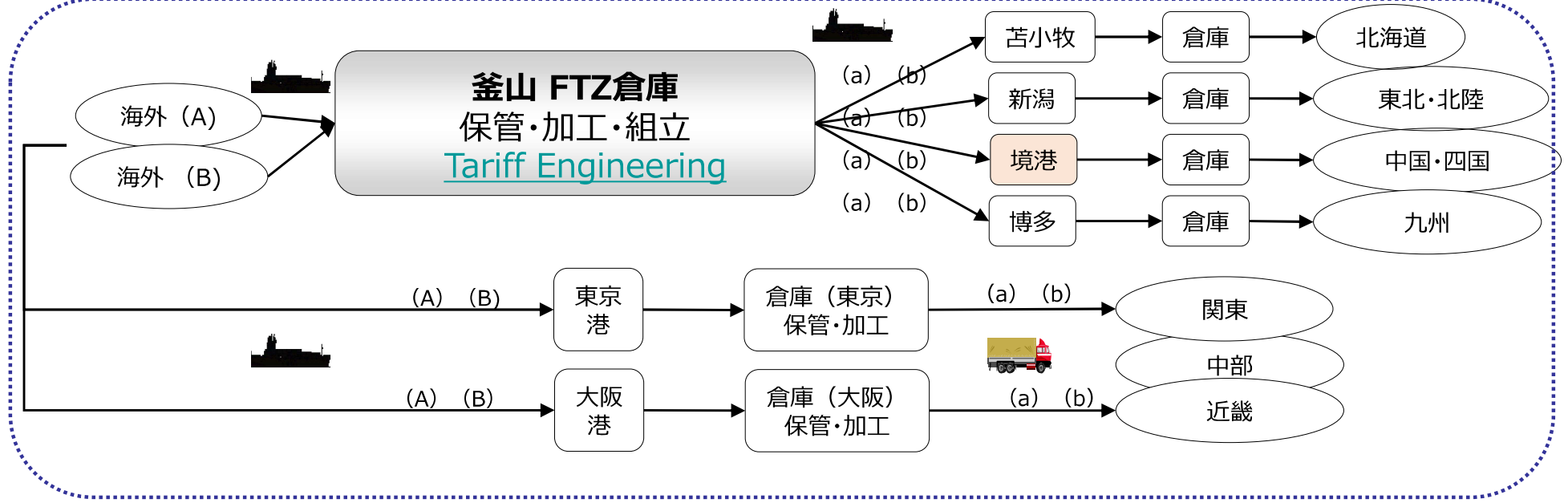
長期在庫保管・加工コスト

地方DCへの移送コスト
24年問題

◆ 現行 (イメージ)



◆ 釜山経由(イメージ)

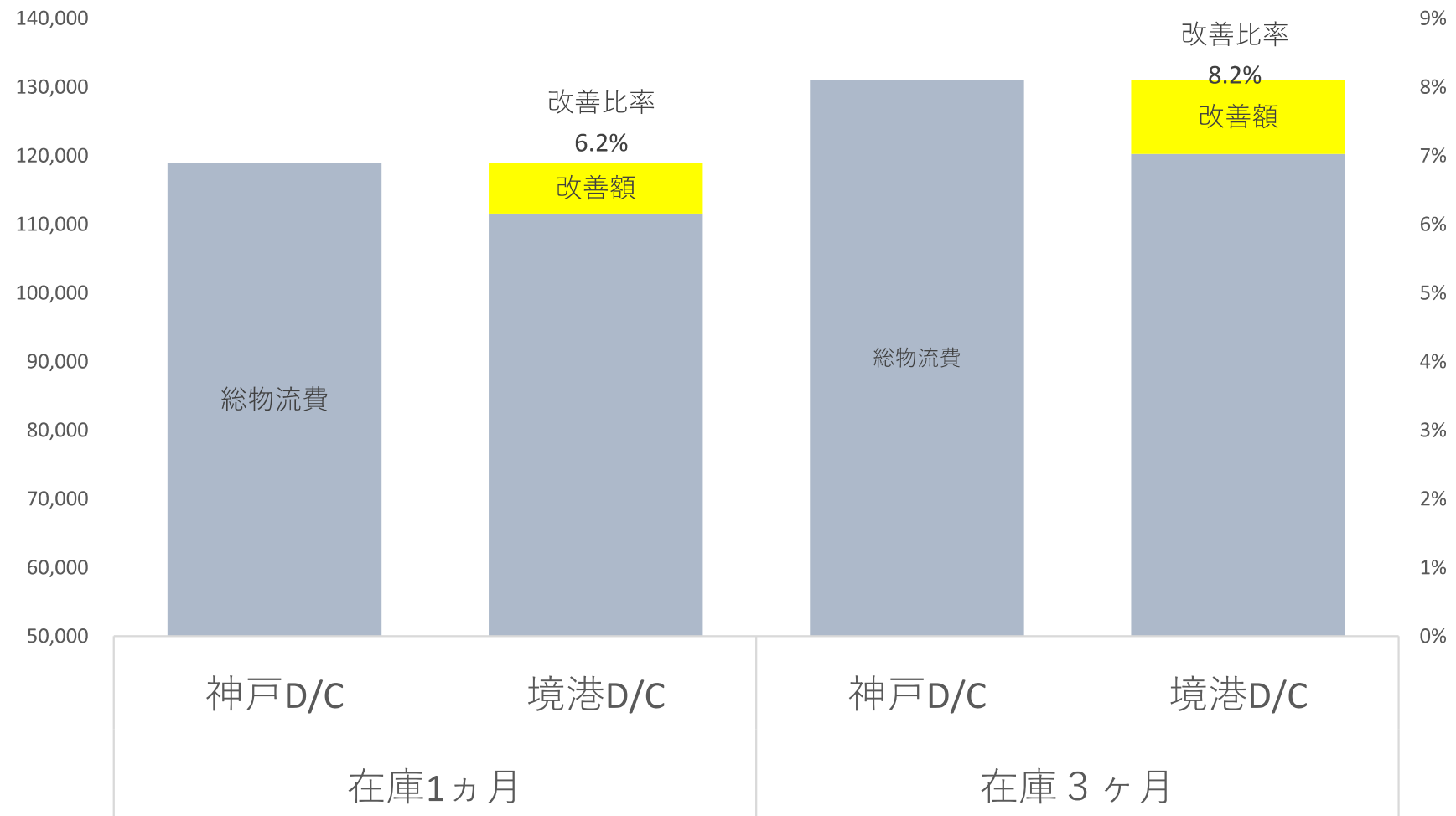


2. 境港の立地特性を活かした物流効率化の方向物 (課題②在庫の増加や物流費高騰への対応：境港と近隣の物流施設の利用)

神戸港使用と境港使用の総物流費用の比較試算)

- 在庫期間の長期化は地方の物流拠点が有利。(海上運賃の差額以上の効果が得られる。)

物流費用の比較 (配送地域など一定の条件で試算)



2. 境港の立地特性を活かした物流効率化の方向

(課題③南海トラフ巨大地震へのBCP対応：境港と国内物流機能を活かした備え)

- 境港、及び物流施設（D/C）を利用した、瀬戸内・関西圏への物流ルートの提供。（車扱い・小口物流）
- 災害時対応品の備蓄基地。

自治体及び物流事業者等と連携した支援物資輸送体制の構築

