

アジアの輸送事情と北東アジア

～「グローバルサプライチェーン」形成の視点から～（要旨）

(株)オフィスイワマ代表

早稲田大学商学大学院総合研究所 WBS 研究センター招聘研究員

岩間正春

(1) アジアの輸送事情

コンテナ船の歴史は1956年に始まったが、その後コンテナ船の巨大化が進み、2013年6月には、18240TEU(twenty-foot equivalent unit: 20フィートコンテナ換算)を積む世界最大のコンテナ船が就航した。このコンテナ船が寄港するには、港湾岸壁の長さが450メートル以上、ガントリークレーンのアウトリーチが60メートル以上必要である。このことが意味するのは、これだけの高度な施設を持った港湾でないと「ハブ港」とは呼べない時代に突入したということである。また、世界第1位の海運企業であるMAERSK LINE社を中心とする国際戦略も展開されており、アジアでの「ハブ港」再編の動きが加速し始めている。現在、アジアでは、中国、シンガポール、韓国の各都市がコンテナの取扱量で上位を占めるのに対し、日本はランキング30位までに東京が入っているのみである。こうした状況において、日本は「おいてきぼり」にされないために、産官学協力による新しい発想のモデル作りが必要である。

日本から見て、中期的な投資有望国としてインドネシアが近年急浮上してきている。2004年のユドヨノ大統領就任以来、インドネシアは大きな経済成長を遂げ、ジャカルタ市の一人あたりGDPはタイに匹敵するほどになっている。2009年に年間380万TEUのコンテナを取扱ったジャカルタ港(タンジュンプリオク港)は、2012年に年間621万TEUへとコンテナ取扱量が急増した。わずか4年間で、大阪港一港のコンテナ取扱量に匹敵する増加量である。このため、港湾での混雑、港湾とジャカルタ郊外に広がる工業団地間の交通渋滞が更に劣悪になった。インドネシアのロジスティクスインフラの整備は遅れており、この状態が放置されれば、産業構造を変化させる絶好のチャンスを逃すことになるかもしれない。つまり、インドネシアはアジアにおける自動車生産基地となる可能性を有してはいるものの、現在のところはタイの方が優位にあると言える。

アジアの輸送事情を考える上では、今後中国との摩擦が懸念される。中国は、海洋進出と同時に鉄道の進出も進めることで関係国との摩擦を起し、グローバルサプライチェー

ンの拠点設計や輸送設計に大きな影響を与える可能性がある。さらに、欧米がこれまで築き上げてきた国際標準に突如横槍を入れるという心配も出てきている。

(2) 北東アジアの輸送事情

神戸港は、1993年には270万TEUを取り扱い、世界第7位であったが、1995年には135万TEUと半減し、順位も世界第23位にまで後退した。一般的にその理由は阪神大震災の影響とされているが、それに加え、次の3つの要因も重要である。第一には、韓国が一大国家事業として「港湾事業」を推進したためである。1990年代の韓国では、ソウル近郊の都市部と農村部との格差が大きな問題となっており、この格差是正のためと、ソウルを支援する物流の玄関口として、釜山港の活用が検討され、1998年以降大規模な開発計画が実行された。第二に、日本の産業構造が転換期を迎えていたためである。1990年代は日本における家電生産の終末期であり、神戸港の規模縮小もその影響を受けた。そして第三に、中国が台頭し、港湾ネットワークの主軸が中国に移動したためである。

中国は経済成長の進展に伴い、経済開発の重点地域も変化させてきている。1980年代は深圳（珠江デルタ）、90年代は浦東（長江デルタ）であったのに対し、21世紀の初めの20年は環渤海と北京、天津、河北が中国経済を支えるとされ、2006年からの第11次五ヵ年計画では天津濱海新区構想が採択された。また、2011年からの第12次五ヵ年計画においては、東北三省の開発が重視されるようになった。

(3) 新しいロジスティクス視点が求められる時代

上述のように、コンテナの取扱量を比較してみると、日本は中国や韓国に後れをとっている。したがって、今後の日本経済の発展のためには、新しいロジスティクスによる物流ネットワークを構築する必要がある。その1つとして求められるのが、物流のシームレス化である。完全シームレス物流は、地中海やバルト海などヨーロッパではすでに実現しており、これをアジアでも実現するべきである。たとえば、九州の自動車メーカーと韓国の部品メーカーとの間でシームレス輸送を行うことにより、商品の在庫日数は25日から3日に短縮し、20%以上のコスト削減にも貢献している。このように、新たな視点を持ったロジスティクスが求められている。