



第11回JMC海事振興セミナー
発表資料

東アジアのサプライチェーンの拡大と 国際コンテナ港湾の変貌

2024年9月13日
日本港湾経済学会会長
九州国際大学教授
男澤 智治

報告内容



1. はじめに
2. 東アジア物流ネットワークの変貌と港湾
3. 日本コンテナ港湾の現状
4. 日本のグローバル・サプライチェーンの維持と港湾
ー日本港湾が学ぶべき点ー
5. おわりに

1. はじめに



- ◆東アジア経済は世界の3割、米国やEUをしのぐ経済圏を形成している
- ◆そのなかで貿易活動も拡大、海上コンテナ物流の拡大によって東アジア域内・発着を合計すると世界の6割を占めている(特に域内が急成長)
- ◆このような背景の下、東アジア諸国の国際コンテナ港湾はロジスティクス型コンテナ港湾を目指しハード・ソフト両面から整備が進んでいる

ロジスティクス型コンテナ港湾とは、ロジスティクス・システムの一つとして港湾をネットワークの中に位置づけることである。具体的には、港湾における荷役時間の短縮やコスト削減を図ることのみでなく、港湾のコンテナターミナルの周囲にロジスティクス産業拠点を開発し、ロジスティクス産業の誘致・集積を図ることである。

- ◆一方、日本コンテナ港湾の現状はどうであろうか
- ◆東アジア諸国での港湾政策を見ながら、日本港湾が学ぶべき点を提示する

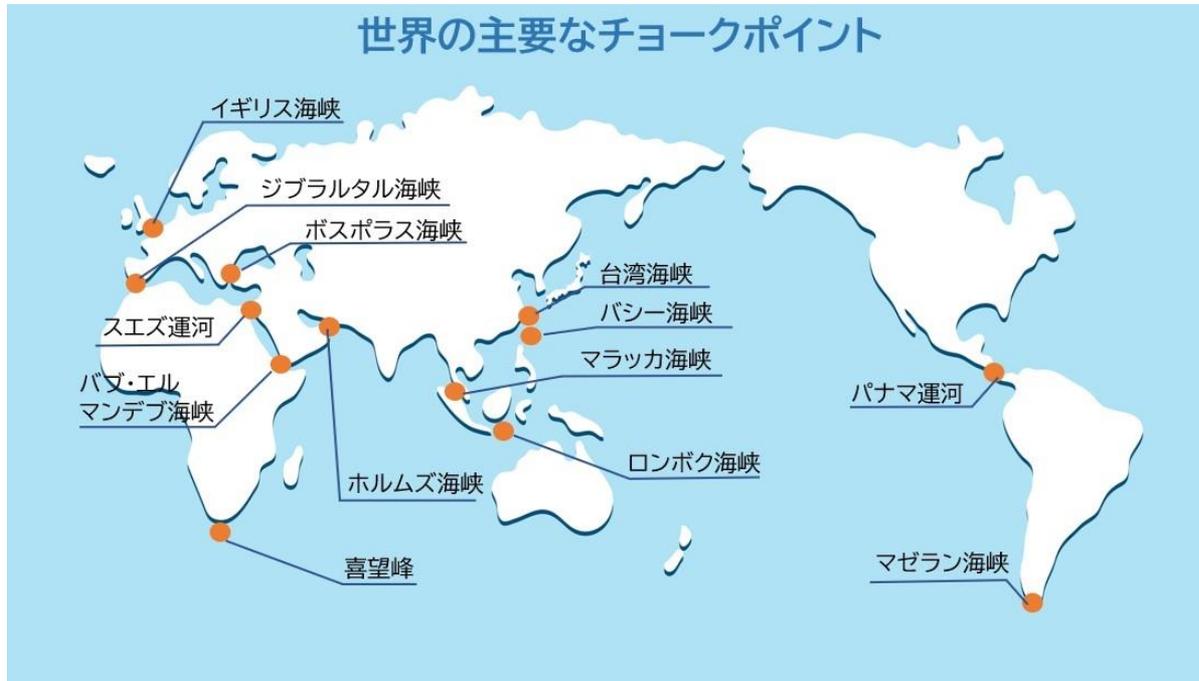


2. 東アジアの物流ネットワークの変貌と港湾

2.1 グローバル・サプライチェーンの危機(1)



世界の主要なチョークポイント



チョークポイントは、海上交通の要衝・隘路(狭くて通航の困難な地点)を指す

アジアと欧州を結ぶスエズ運河、太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河、日本が輸入する原油の約9割が通過するホルムズ海峡やマラッカ・シンガポール海峡などは世界の海上輸送において重要な地点である

注1: 図は<https://www.bing.com/images>より転載(2024.8.5).

注2: 第9回JMC海事振興セミナー: 後藤洋政「国際海運のチョークポイントの概況」(2024年5月9日)を参照.

2.1 グローバル・サプライチェーンの危機(2)



- スエズ運河通航回避の動きを背景に2024年6月14日、アジア欧州航路の運賃は20F当たり4176ドルと1年9カ月ぶりに4000ドル台を突破、喜望峰回りが定着し、欧州からの輸送日数が10～20日延期
⇒メルシャンの輸入ワインは価格を最大で50%引き上げ
- 水不足によるパナマ運河は2023年から段階的に通航制限を始め、2023年12月は通航船舶が4割減。米国東岸やメキシコ湾から日本へ向かうにはパナマ運河経由で約30日、喜望峰経由だと50日
- コンテナ船業界では2023年末からスエズ運河通航回避の流れが続いている。アジア－欧州航路の長距離化が定着する一方で、スケジュール維持のための船社による抜港や欠便が増加。スケジュールの乱れにより、ハブ港への寄港が重なり、荷役効率などが低下。混雑悪化につながっている。⇒アジア港湾の混雑

出所：日本海事新聞「スエズ回避で運賃続騰」「アジア港湾 混雑全域に拡大」(2024年1月9日、7月8日)、日本経済新聞朝刊「水不足深刻、続く通航制限」「スエズ運河回避 欧州産品値上げ」(2024年5月14日、6月25日)。

2.2 東アジア国際物流ネットワークの変貌(2013年以前)



注:2024年6月 福山秀夫氏作成.

2.2 東アジア国際物流ネットワークの変貌(2024年現在)



注1:2024年6月 福山秀夫氏作成に報告者が追加.

注2:2024年8月1日、国土交通省より「中央回廊に関する実証調査」の実証輸送参加者が公募された。

2.3 東アジアの経済と貿易の発展 —アジア諸国の名目GDP—



単位：10億ドル

年	世界	東アジア諸国					米国	EU27カ国
		日本	NIEs	中国	ASEAN5			
1980	11,205	1,813	1,128	149	303	232	2,857	3,211
1990	23,627	4,498	3,197	566	397	333	5,963	6,211
2000	33,986	7,900	4,968	1,175	1,206	531	10,252	7,270
2010	66,241	15,626	5,759	2,056	6,034	1,706	14,992	14,564
2020	84,538	25,502	5,049	2,989	14,723	2,603	20,933	15,168

(注) NIEs = 韓国、台湾、香港、シンガポール、ASEAN5 = タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム。

東アジア諸国は上記のほか、ブルネイ、ラオス、カンボジア、ミャンマーを含み15カ国を指す。

(出所) IMF：World Economic Outlook Database, April 2021より作成。

単位：%

年	世界	東アジア諸国					米国	EU27カ国
		日本	NIEs	中国	ASEAN5			
1980	100.0	16.2	10.1	1.3	2.7	2.1	25.5	28.7
1990	100.0	19.0	13.5	2.4	1.7	1.4	25.2	26.3
2000	100.0	23.2	14.6	3.5	3.5	1.6	30.2	21.4
2010	100.0	23.6	8.7	3.1	9.1	2.6	22.6	22.0
2020	100.0	30.2	6.0	3.5	17.4	3.1	24.8	17.9

東アジア諸国の1人あたりGDP(名目)



単位：ドル、人口：100万人

国名	1980	1990	2000	2010	2020	人口(2020)
シンガポール	5,005	12,763	23,853	47,237	58,902	5.8
香港	5,664	13,281	25,574	32,421	46,753	7.5
日本	9,659	25,896	39,173	45,136	40,146	125.8
韓国	1,715	6,610	12,263	23,077	31,497	51.8
台湾	2,367	8,167	14,844	19,181	28,306	23.6
ブルネイ	n/a	15,374	20,446	35,437	26,089	0.5
中国	307	347	951	4,500	10,484	1,404.3
マレーシア	1,927	2,586	4,348	9,047	10,270	32.9
タイ	705	1,564	2,004	5,074	7,190	69.8
インドネシア	673	771	870	3,178	3,922	270.2
ベトナム	653	122	499	1,629	3,499	97.4
フィリピン	774	829	1,087	2,237	3,330	108.8
ラオス	596	414	323	1,201	2,626	7.3
カンボジア	n/a	100	300	788	1,655	15.7
ミャンマー	n/a	n/a	170	775	1,527	53.2

(出所) IMF : World Economic Outlook Database, April 2021より作成。

東アジア諸国の輸出入



単位：百万ドル、%

年	輸出		輸入		収支差額
	金額	対世界シェア	金額	対世界シェア	
1950	5,868	9.5	5,392	8.4	476
1960	12,180	9.4	13,431	9.7	-1,251
1970	32,802	10.3	35,821	10.8	-3,019
1980	280,048	13.7	294,209	14.1	-14,161
1990	712,689	20.4	665,803	18.4	46,886
2000	1,688,793	26.2	1,505,265	22.6	183,528
2010	4,545,594	29.7	4,173,919	27.1	371,675
2020	6,034,296	34.3	5,302,886	29.8	731,410

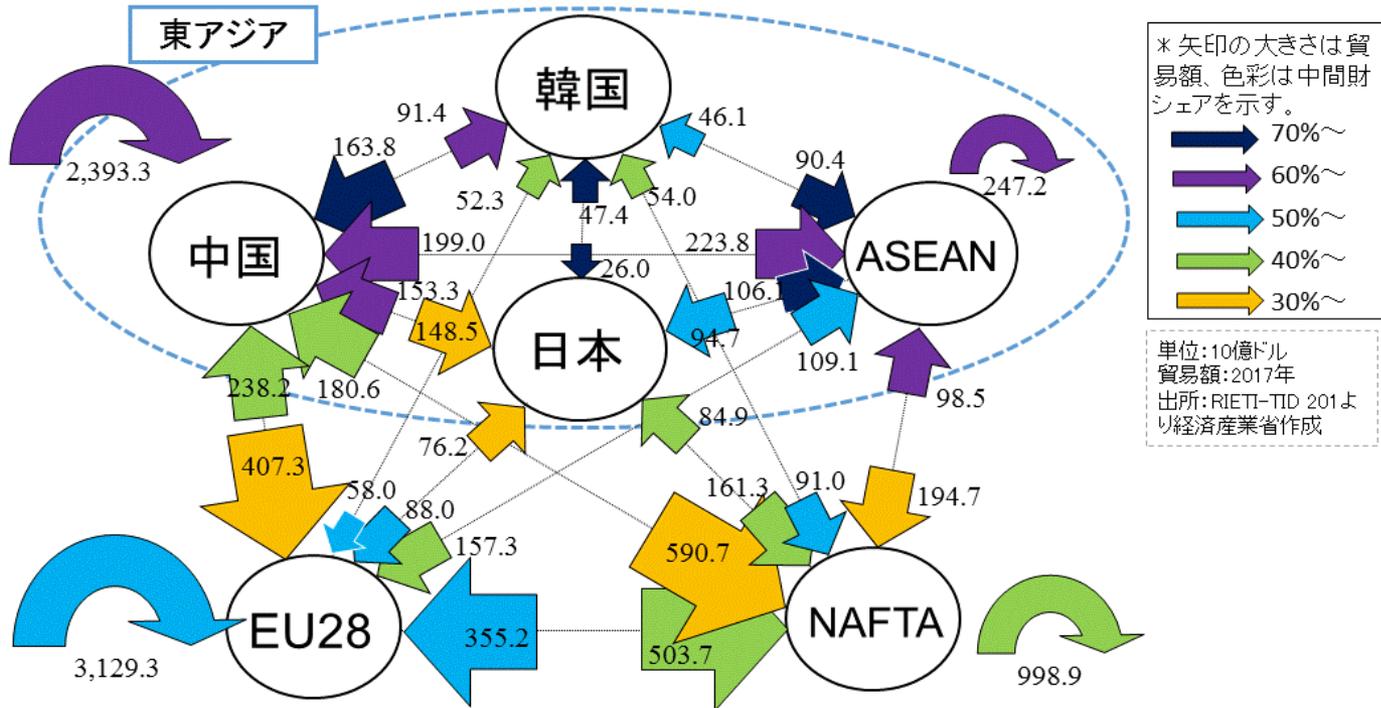
(注) 東アジア諸国は、中国、香港、マカオ、台湾、日本、韓国、モンゴル、ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、東ティモール、ベトナムを指す。

(出所) UNCTAD, UNCTAD STATより作成。

東アジア地域におけるサプライチェーンの実態

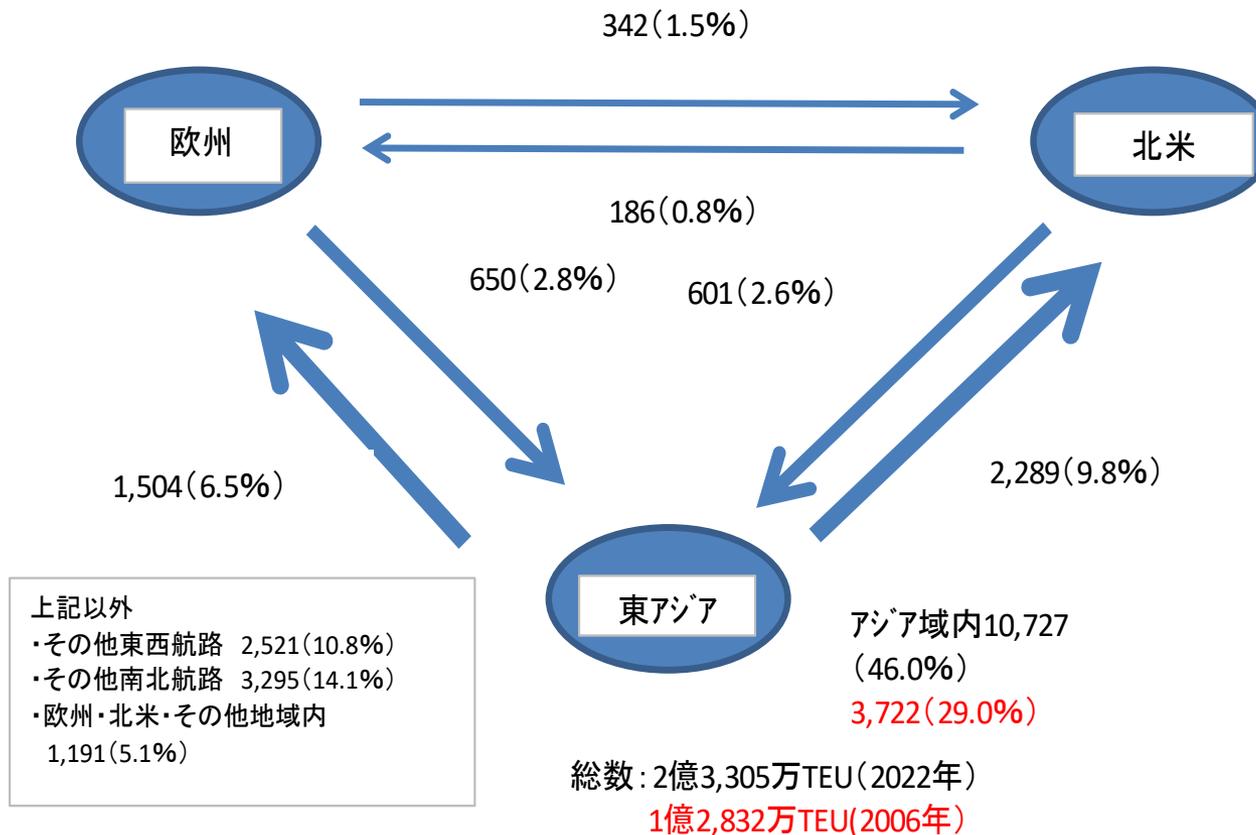


- 多くの中間財(部品)が日本、中国、韓国及びASEANを行き来しながら加工され、最終的に組み立てられた完成品が主に中国やASEANから北米・EU等に輸出されている。
- 東アジアにわたって構築されたサプライチェーンをカバーする経済連携の実現が重要。



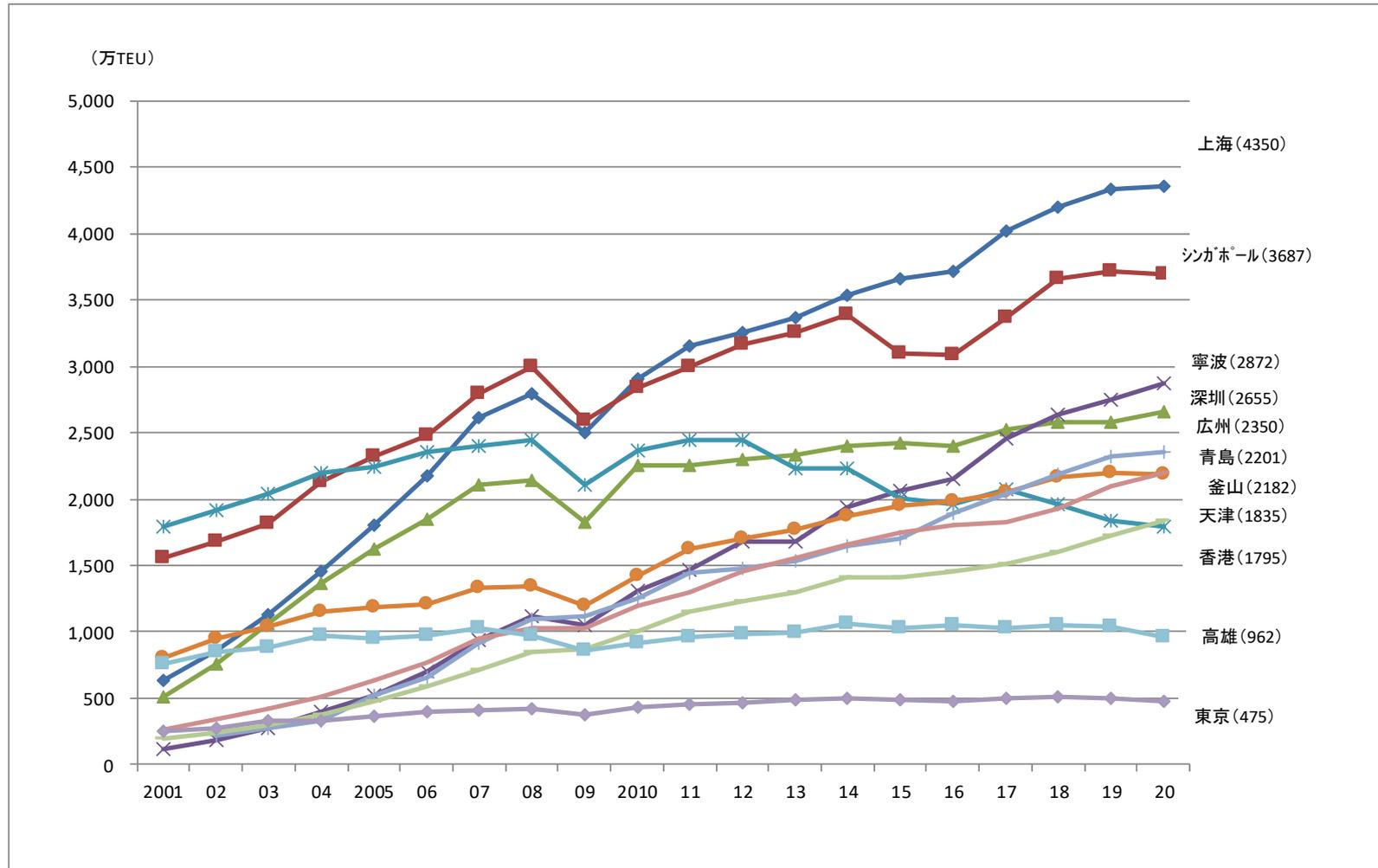
出所:経済産業省『通商白書2020』376ページ。

2.4 コンテナ荷動きと国際コンテナ港湾 —世界のコンテナ荷動き—



(出所) 日本海運集会所 『世界のコンテナ輸送と就航状況2007年・2023年版』より報告者作成

世界のコンテナ港湾の推移



(出所) 1: 日本港湾協会[各年版]『数字でみる港湾』、オーシャンコマース[各年版]『国際輸送ハンドブック』

2: 2010年は"Containerisation International Year Book 2012"

3: 2017年と2018年は日本海事新聞[2018年4月10日、2019年4月12日]

4: 2019年と2020年は表1-6に同じ。東京港は[各年版]『数字でみる港湾』より整理。

世界のコンテナ取扱量上位20港



2023年データ: 上海港4,915万TEU(日本海事新聞2024.4.22)

順位	港湾名	国名	22年取扱量 (万TEU)	21年取扱量 (万TEU)	前年比(%)
1	上海	中国	4,730	4,703	0.6
2	●シンガポール	シンガポール	3,729	3,747	-0.5
3	寧波	中国	3,335	3,107	7.3
4	深セン	中国	3,004	2,877	4.4
5	青島	中国	2,567	2,371	8.3
6	広州	中国	2,486	2,447	1.6
7	●釜山	韓国	2,208	2,271	-2.8
8	天津	中国	2,102	2,027	3.7
9	香港	中国	1,669	1,780	-6.2
10	ロッテルダム	オランダ	1,446	1,530	-5.5
11	ドバイ	UAE	1,397	1,374	1.7
12	アントワープ	ベルギー	1,350	1,202	12.3
13	●ポートクリン	マレーシア	1,322	1,372	-3.6
14	廈門	中国	1,244	1,205	3.2
15	タンジュンペラパス	マレーシア	1,051	1,120	-6.2
16	ロサンゼルス	米国	991	1,068	-7.2
17	NY/NJ	米国	949	899	5.6
18	高雄	台湾	949	986	-3.8
19	ロングビーチ	米国	913	938	-2.7
20	●レムチャバン	タイ	874	-	-
46	東京	日本	443	433	2.3

(資料)Lloyd's List、日本海運集会所『世界のコンテナ輸送と就航状況』(2023年版)

アジア諸港の港湾事例



- 本報告では、以下6港について事例を紹介する。ただし、欽州港、カイメップ・チーバイ港の詳細は、福山氏より報告される。

項目	シンガポール	釜山	ポートクラン	レムチャパン	欽州	カイメップ・チーバイ
新港建設	○	○	○			
大水深コンテナターミナル	○	○	○	○	○	○
自動化ターミナル	完全自動化	完全自動化		○	○	○
デジタルイゼーション	○	○	○		○	
ロジスティクスゾーン・自由経済区域等		○	○		○	
鉄道やICDとの連携		○		○	○	
脱炭素化・グリーン化への対応	○	○	○	○	○	○
海事クラスター	○	○				

注：各種資料より報告者作成

シンガポール港の戦略(1)



- 港湾の企画・計画はMPA、港湾のオペレーションはPSA
 - 2023年取扱量3,901万TEU(2位)、トランシップ率は86%(2021年)
 - 船舶・海運業務以外に商社や金融機能など海事クラスターを形成
 - シンガポール港湾は全自動で電動(ゼロエミッション)、MPAはロッテルダム港湾局とグリーン&デジタル海運回廊の形成に向けて覚書を締結・・・2050年までにゼロ・エミッションの港湾を実現
 - シンガポールでは、2022年9月、**トゥアス新港**が部分的に開業、2027年までに既存のターミナルはすべて移転、完全自動化で世界最大のターミナルを目指す⇒2024年1月時点で8バースの運用開始
- ⇒2040年代の完成時には年間取扱能力量6,500万TEU、総延長26km



Tuas Portの完成予想図
<https://www.bing.com/images>より転載(2024.8.5)

シンガポール港の戦略(2)



- 2023年12月、国土交通省は日ASEAN特別首脳会談でグリーンデジタル海運回廊に関する協力覚書に署名
- グリーン海運回廊は低・脱炭素燃料及びバンカリングインフラ整備、港湾オペレーションの脱炭素化を目指す
- デジタル海運回廊は効率的な港湾への寄港、ペーパーレス処理等を促進する
- 協力パートナーとして、日本側は東京・横浜・川崎・名古屋・大阪・神戸港、シンガポール側はPSA・ジュロン港を想定している
- **同港は、港湾のデジタル化と脱炭素化を結び付ける動きが特徴**(AIを利用したシームレスな港湾運営、スマートグリッドの導入など)

出所: 在シンガポール日本大使館「シンガポールの概要と最近の情勢」,2024年2月.

男澤智治「カーボンニュートラルポート(CNP)に関する研究」九州国際大学国際・経済論集,第12号,2023年9月,120ページ.

釜山港の戦略(1)



- 1876年2月開港、釜山港湾公社(2004年1月)が運営し、韓国最大港湾
- 2023年取扱量2,315万TEU(7位)
- 釜山新港整備前後にそれまで分散化傾向であった港湾政策を集約化へ変更
- 1990年代からの民営化政策、港湾コストの削減や周辺ロジスティクス用地賃貸料金の大幅減額と釜山港湾公社による戦略的な船社、荷主誘致体制を構築
- 釜山港は船社のニーズに特化した航路のハブと荷主のニーズに対応したロジスティクスのハブの両方の機能を有することによってトランシップ貨物を集荷ターゲットとした戦略を明確に出している

釜山港の戦略(2)



- 2006年に釜山新港が供用開始、事業が完成すると57バース(2019年で24バース)となる
 - 釜山新港のさらに西側に鎮海新港を建設、2022年に着工し、2030年から段階的に供用開始
 - 鎮海新港は、大水深(20~23m)大型ターミナルを建設、港湾自動化システムの導入、5G通信を利用したリアルタイムでの情報共有が可能となっている
 - 今後は慶尚南道と協力して鎮海新港の後背地の都市開発も進められる
- ⇒今後も拡大基調
- 「釜山港2050カーボンニュートラルポート総合計画」(2023年2月)がBPAより公表

釜山新港の開発計画



出所: BPAパンフレット

釜山新港西側第7埠頭 —完全自動化ターミナル—



コンテナの船積み、荷揚げ、蔵置場への移動など全ての工程が自動化された韓国初のコンテナ専用埠頭である釜山港新港第7埠頭が2024年4月5日に稼働し、本格的な運営が開始された。第7埠頭は4千TEU型以上の3バースで構成され、面積は約83.7万㎡、岸壁の長さは1,050m、コンテナクレーン9基とAGV60台、トランスファークレーン(ARMGC)46基を備えている。



注：報告者撮影(2023.4.7)

出所：Busan Port Newsletter'24.4

ポートクラン港の戦略(1)

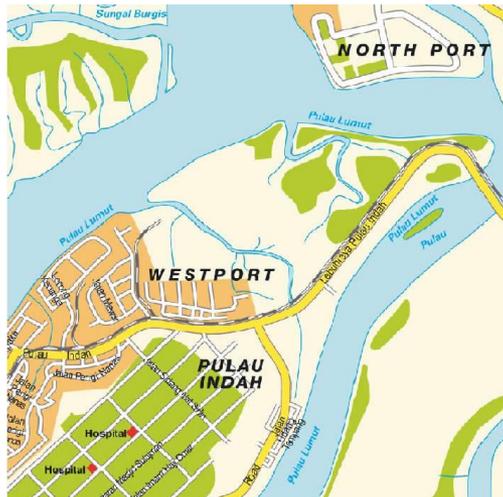


- 2023年の取扱量1,406万TEU(12位)
- マレーシアの主要港湾で、首都クアラルンプールから約40km、マレーシア半島の西海岸に位置している
- 1963年からポート・クラン・オーソリティが港湾を管理運営していたが**政府による民間導入**によって、1986年、コンテナターミナルはクラン・コンテナ・ターミナル・ベルハドに移管された
- コンテナターミナルはNorth PortとWest Portにある。水深13~17.5m、42バース、トランシッパ率は56.2%(2023年)。
- ビジョンは「**アジア地域のロジスティクスハブ**」、ミッションは「最高水準の労働力」「競争上優位な商業環境の提供」など。
- West Portの拡張プロジェクトが2020年1月にPKAより承認され、8つのバースを整備(処理能力1,300万TEUの増加)
- North Portディストリパークは2021年前半に完了、35万平方フィートの保管エリアを提供、屋上には太陽光発電システムが設置

ポートクラン港の戦略(2)



- **ポート・クラン自由貿易地域**は2004年、4.0km²の敷地に商業区と工業区を整備、商業区はリニューアルし小売りの免税区へ発展、工業区はECのハブ、ロジスティクス機能の強化⇒2021年3月、山九はアジア・ハブセンターとして進出
- 2022年、サプライチェーンとロジスティクス管理の大学設立
- West Port右側のCarey島に新しいターミナルを建設予定(2025年から開発予定)
- Digital Port Community Systemの導入



Port Klang



Port Klang Free Zone

出所: PKA: “Annual Report2021”ほか参照.

注: 図は<https://www.bing.com/inmages>より転載(2024.8.5)

レムチャバン港の戦略(1)



- 国内貿易5港の管理者:タイ港湾公社(PAT)
- 2023年取扱量886万TEU(17位)
- 同港は、バンコク港が飽和状態となり、代替港として1991年に供用開始
- 水深14~16m(12バース)で大型コンテナ船のダイレクト寄港が可能である
- Dターミナルでは遠隔操作が可能な荷役方式によるターミナルを現在整備中である
- 第3期(2025年)まで完成すると同港全体で1800万TEUになる



Dターミナル

Laem Chabang Port

<https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/international/1001123.html>
(2024.6.13)

レムチャバン港の戦略(2)



- **鉄道や内陸コンテナデポを活用した内陸輸送**

⇒バンコク東部にあるラッカバンインランドデポとの約110kmの区間で鉄道輸送を実施(鉄道:29.5%、トラック70.4%、2021年:約136.5万TEU)

- 敷地面積104ha、タイ鉄道局が土地の所有権、使用权を保有、運営は6社が行なっているが、再開発後はALG1社で運営する
- レムチャバン港側では、SRTO(Single Rail Transfer Operator)と称する**鉄道コンテナターミナルの整備**を計画している

⇒同施設の広さは48.6haで、全長1224~1434mの6本の引込線を敷設、6本の線路を同時に稼働できるレール式ガントリークレーン(RMG)を設置し、レムチャバン港の鉄道輸送の処理能力を2022年の年間50万TEUから200万TEUに増加させる計画である

⇒2024年までにチャチュンサオ、コンケーンなど4カ所でICDの計画がある(出所)

坂井啓一「レムチャバン港における輸送システムの進化」『港湾』2022.2、40-41ページ。

高橋航平・山本賢之介「タイのインランドデポ開発」『港湾』2023.5、40-41ページ。

欽州港について



- 港湾管理者: 広西北部湾国際港務集团有限公司
北部湾港钦州码头有限公司
- ベトナム国境まで直線距離で約100km
- 北部湾・PSA国際コンテナターミナル(BPCT)が
運営(2015年9月設立)



- 2013年の60.1万TEUから2023年620万TEU(27位)
- BPCTは約20社の海運会社と連携し、アジア地域向けの国際航路を拡充

⇒ 欽州港は背後の貨物ターミナル駅と一体化し、西部陸海新通道の要となる

出所: JETRO海外調査部中国北アジア課『欧州、そして東南アジアへ、広まる物流ルートを選択肢(中国)―「国際陸海貿易新通道:「中欧班列」の活用可能性―』、2019年5月。

日本海事新聞「世界のコンテナ港 上海5000万TEUに迫る」、2024年4月22日記事。

注: 図は<https://www.bing.com/images>より転載(2024.8.5)

カイメップ・チーバイ港について



- ・主要港湾の運営は、運輸省海運総局VINAMARINEから分離した国営企業VINALINESが担う
- ・2023年取扱量559万TEU(30位)
- ・バリア・ブンタウ省のカイメップ川・チーバイ川に集まる港湾群の総称
- ・1996年にPhu Myターミナルが開港したのが始まりで、2008年以降大型ターミナルが続々オープンしている。
- ・代表的なコンテナターミナルは、**TCIT、TCCT**であり、両ターミナルで港全体の5割を占める
- ・カンボジアの首都プノンペンと河川で接続されている



SANKYU-物流情報サービス(2024.7.31)

https://webciss.sankyu.co.jp/portal/j/asp/newsitem.asp?nw_id=2074



3. 日本コンテナ港湾の現状

主な国際コンテナ港湾の概要



主要5港湾の外貿コンテナ貨物量は1,397.5万TEU(全国の77.8%)

	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
総貨物量(万ト) 2021年	8,473	10,480	17,779	8,467	9,027
外貿コンテナ取扱量(万TEU)	443.3	262.7	253.1	213.0	225.3
コンテナ入数()内は16m以上	20 (1)	15 (8)	13 (2)	10 (2)	13 (6)
港湾管理者	東京都	横浜市	名古屋港管理組合	大阪市(大阪港湾局)	神戸市
港湾運営会社	東京港埠頭株	横浜川崎国際港湾株	名古屋四日市国際港湾株	阪神国際港湾株	阪神国際港湾株

注：外貿コンテナ取扱量は2022年速報値である。

出所：日本港湾協会『数字でみる港湾 2023』2023年9月。

3.1 国際基幹航路の寄港回数減少と要因分析 — 国際基幹航路の寄港回数の比較 —



(寄港回数/週)

	シンガポール		上海		釜山		京浜		阪神	
	2010	2022	2010	2022	2010	2022	2010	2022	2010	2022
北米航路	13	19	37	40	38	41	33	15	13	7
欧州航路	52	35	42	26	15	13	6	2	5	2
中南米航路	12	8	19	16	16	17	11	6	0	0
アフリカ航路	23	31	14	16	0	1	0	0	0	0
大洋州航路	11	11	8	10	5	4	3	2	4	2
合計	111	104	120	108	74	76	53	25	22	11

(出典) 国際輸送ハンドブック (当該年の11月時点の実績値) より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の寄港回数は、2017年から2020年まで横ばいであったが、2021年は新型コロナに伴う国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により発生した運航スケジュールの乱れの正常化に向け、寄港地の絞り込みが行われた結果、寄港回数が減少。

⇒京浜港で2010年比53%減、阪神港で2010年比50%減。

日本の基幹航路減少の要因(1)



- 主要5港の輸出コンテナ横ばい(2008/2023:6,696→6,736千TEU)、さらに6,736千TEUのうち空コンテナが2,439千TEU(36.2%)
⇒日本経済の停滞による輸出貨物の伸び悩み
- 日本製造業の海外生産比率の上昇
⇒18.1%(2010年度)から25.8%(2021年度)
- アジアから北米向け輸送比率の低下
⇒アジア18ヶ国中第7位(2024年6月:3.1%)・・・2000年は11%
⇒中国発は55.8%、2015年6月と比較すると、タイ、ベトナム、インドの伸
長が著しい
- 少子高齢化の進展で輸入も期待できない
- 列島という東西南北に細長い国土による特定港湾への貨物の集約の難しさ
- コンテナターミナルの過剰な整備とそれによる貨物分散の助長
- 狭域物流圏の形成⇒次のスライドを参照

日本の基幹航路減少の要因(2)



■ 輸出コンテナ貨物の5大港依存度の変化

(単位：トンベース／%)

	1979年	1989年	1998年	2008年	2013年	2018年
北海道	65.1	38.4	39.2	24.7	19.0	8.3
東北	99.4	97.7	78.7	76.1	65.6	60.3
北陸	99.8	94.1	79.4	61.4	51.9	45.1
中国	98.7	88.9	60.2	41.1	40.3	41.3
四国	99.9	97.7	86.8	73.0	55.1	58.5
九州	95.7	56.9	23.1	9.4	8.8	10.0
沖縄	100.0	8.6	8.0	0.5	1.8	0.1

■ 輸入コンテナ貨物の5大港依存度の変化

(単位：トンベース／%)

	1979年	1989年	1998年	2008年	2013年	2018年
北海道	99.0	48.1	29.5	16.0	11.8	11.7
東北	100.0	94.9	73.4	52.7	50.6	46.6
北陸	99.4	81.3	42.6	36.0	28.8	23.4
中国	97.1	81.9	56.3	35.2	31.3	33.7
四国	96.9	85.8	68.0	53.1	38.7	39.9
九州	86.5	36.0	9.9	4.2	4.0	6.8
沖縄	43.8	27.0	5.1	4.6	2.8	1.8

(出所) 国土交通省等『全国コンテナ貨物流動調査』各年版

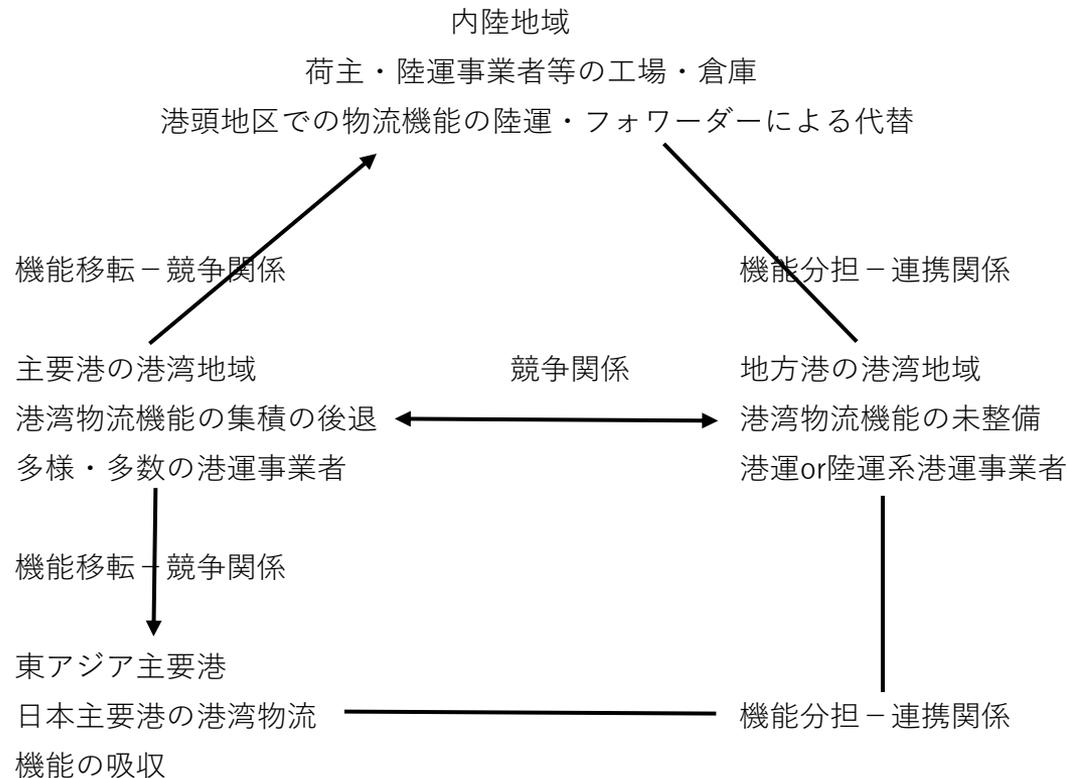
『東アジアの港湾と貿易』(25ページ、成山堂書店2024年)で津守氏の分析による。



日本の基幹航路減少の要因(3)



- (1)の結果、東アジア巨大コンテナ港と国内他港湾および内陸拠点との間の競争と連携の構図の定着



地方港へのコンテナ貨物取扱の分散は、東アジア主要港-日本地方港-日本の内陸地域の連携によって実現

(出所)津守貴之[2017]『日本のコンテナ港湾政策』成山堂書店、89ページ。

3.2 基幹航路減少に伴う課題



- わが国の基幹航路減少に伴い、釜山港やシンガポール港、上海港等をハブとするフィーダー港が進展
 - 特に、釜山港では日本の港湾からT/Sされた貨物が172万TEU(2021年)に達し、中国に次ぐ第2位である
 - 世界の主要34航路を対象としたコンテナ船の定時順守率は、2020年春以前は70%~80%で推移していたが、2021年末には30%程度まで低下、日本から北米西岸へのコンテナ貨物の輸送日数は2021年10月、釜山港経由と国際コンテナ戦略港湾経由で輸送日数の差が最大50日程度に達した
- ⇒日本荷主のサプライチェーンに影響大



4. 日本グローバル・サプライチェーンの維持と港湾 ー日本港湾が学ぶべき点ー

**東アジア諸国の港湾政策や港湾戦略
事例を踏まえて**

日本が学ぶべき点(1)



- **東アジアの経済・貿易の発展を見据えた港湾戦略**

⇒日本でも、東アジアのハブとして、国際基幹航路を誘致するための戦略的な「選択と集中」が必要ではないか

⇒国交省のみならず政府一丸で強力なリーダーシップを取り、巨視的な視点に基づいたコンテナ港湾戦略を推し進める必要があるのではないか

- **東アジアと北米を結ぶトランシップ貨物の誘致戦略**

⇒アジア諸国発米国向け輸出貨物のうち、海外港湾を経由して輸送されているコンテナ貨物量は約320万TEUある。国内集荷では限界があり、東アジアを睨んだ戦略をすべきではないか

- **高付加価値のロジスティクス拠点の整備**

⇒アジア諸国では経済自由区域・輸出加工区の積極的な整備が行われており、日本でも港湾の付加価値の機能強化を急ぐべきではないか

⇒日本の港湾は直背後地のみならず、内陸ICD、既存の工業団地等の連携を重視すべきではないか

日本が学ぶべき点(2)



- **東アジア諸国の港湾とのコネクティビティ**

⇒ 欽州港、連雲港、天津港、青島港など中国の港湾は、内陸輸送との結節が高度化されている。日本の港湾におけるアジア諸国港湾とのコネクティビティの視点による実践はどうなっているか

- **集貨に係る内陸との鉄道輸送の整備**

⇒ 欽州港では、内陸との鉄道輸送を重視し、鉄道による安定輸送を実現している。日本でも2024年問題や環境問題だけでなく、荷主のサプライチェーン最適化のための鉄道輸送ルート・鉄道貨物駅整備・強化などに取り組むべきではないか

- **港湾のグリーン化・DX化への取組**

⇒ アジアをはじめ世界の港湾はグリーン化・脱炭素化への取組を行っている。また、デジタルツインを活用したコンテナターミナルのデジタルイゼーションに取り組む港湾も現れている。日本でもCNPへの取組のなかでグリーン化・脱炭素化は進んでいるが、デジタル化が遅れている。さらなる競争力向上のためにも進化すべきではないか

日本が学ぶべき点(3)



- **海外港湾との連携によるグリーン海運回廊構築**

⇒中国はシンガポールと連携してグリーン海運回廊の構築を目指している。日本も日中韓の港湾、海運もそれぞれのメリットを活かしながら、協調体制はできないものか

- **生産の日本回帰による貨物への対応**

⇒海外拠点の日本回帰による貨物の増加等、日本においても荷主のサプライチェーンの再構築の動きが加速する中、それにマッチングした付加価値の高い港湾サービスを提供すべきではないか

- **自然災害や地政学的リスクに伴う強靱化への対応**

⇒近年、自然災害の多発、国際運河の通航制限など社会的リスクが高まっている。これは荷主のサプライチェーンに大きな影響を及ぼす。そこで、日本の港湾も船社、フォワーダー、海外港湾、海外鉄道との連携をもっと模索すべきではないか

日本の港湾政策に対して

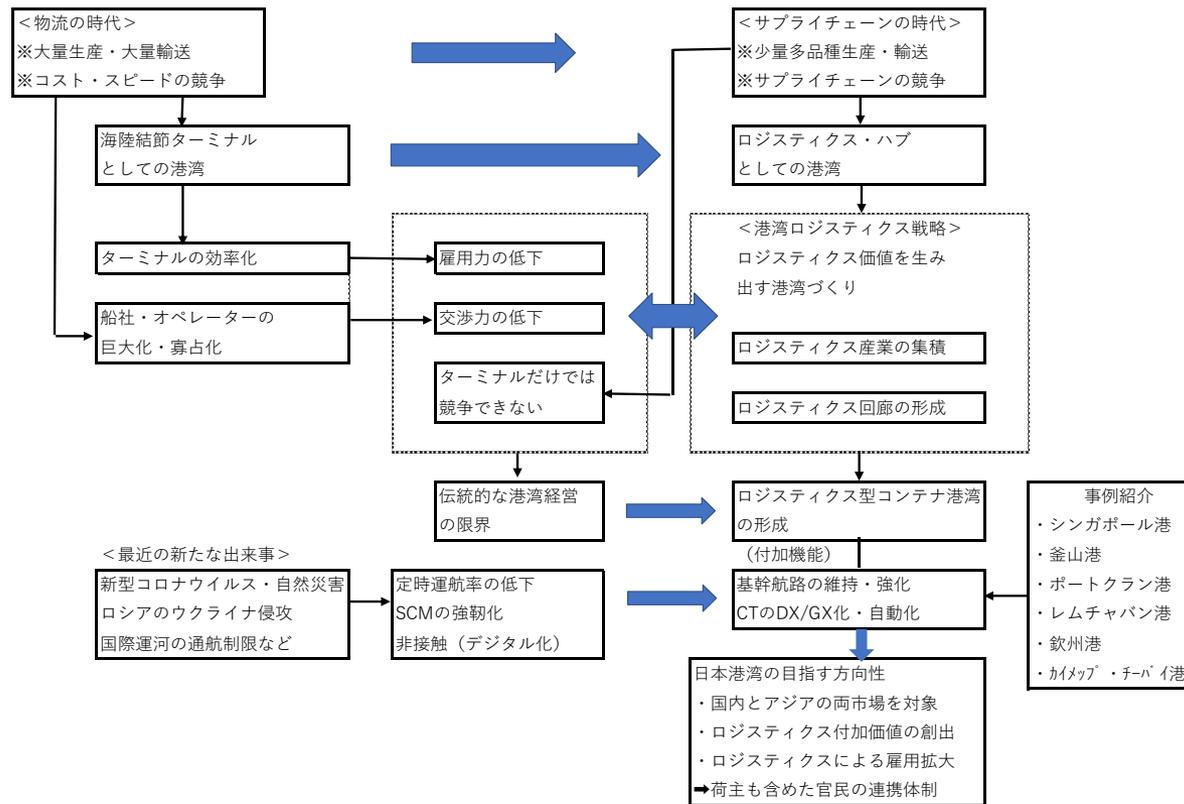


- 東アジアの主要港は国家戦略の下、世界的な需要の取り込みを行ってきたが、なぜ日本はできなかったのか
(1980年代、神戸港が東アジアのハブ港であった時代もある)
- 港湾整備5か年計画は需要量をもとに目先のハード整備のみを重視、世界を見据えた港湾マーケティング戦略の欠如ではないか
- 中国・韓国プロジェクトを進める速度と比べるとその差は際立って遅い
(港湾利用者は、スピーディでシームレスかつ低廉な物流サービスを求めている)

従来の港湾とこれからの港湾のあり方



■ 伝統的な港湾経営からグローバル化時代へ、さらにはコロナ後の日本港湾のあり方



注：井上聡史「変貌する世界の港湾と日本の戦略①グローバル化時代の港湾」『日本海事新聞』2015年2月27日,5面に加筆修正。

5. おわりに



- 1990年代以降、「物流の時代」から「サプライチェーンの時代」に移行するなかで港湾機能と役割が大きく変化している。東アジアの港湾は、中長期的かつダイナミックな戦略の下、急速に拡大する東アジア経済の需要を取り込んできた。
- 世界と競争する我が国の国際コンテナ港湾の今後の対応方向として、
 - ①東アジアと連携した「ロジスティクス型コンテナ港湾」への脱皮
 - ②サプライチェーン強靱化・最適化に貢献できる港湾
 - ③カーボンニュートラルに向けたサプライチェーン全体のグリーン化に貢献できる港湾の3つが、東アジアの港湾の取組の方向性として共通の流れであり、日本の港湾にも同等以上の対応が求められている。
- グローバルサプライチェーンの脆弱化など世界の物流網が変革期を迎える中、国際基幹航路の復活等に向けた我が国港湾の大いなる変貌に期待している。

ご清聴ありがとうございました

報告資料に関するお問い合わせは、下記までお願いします。

ozawa@cb.kiu.ac.jp