東京海洋大学での講演資料
2010年4月10日

日本の港湾を取り巻く
アジアのハブ港

佐川グローバルロジスティクス株式会社
営業開発部　参事
日本ロジスティクス　システム協会
国際物流管理士　資格認定講座　講師　山　縣　敏　憲

講師履歴詳細

黒字がいすゞ時代
青字が佐川GL時代

◎ 1970年　日本大学法学部卒　いすゞ自動車株式会社入社
◎ 1973年　国内販売部門より海外販売部門に転籍
◎ 1986年　いすゞ創立50周年記念論文にて社長賞10万円を授かる。
◎ 1986年　JILS国際物流管理士・資格認定講座の常任講師を引き受ける
◎ 1989年　いすゞライネックス設立ー部長として出向
◎ 1986年　日→タイ世界初のCKDコンテナ化を実現
◎ 1990年　米国SIA工場建設設備機材輸送で現地にて陣頭指揮に当たる
◎ 1994年　苫小牧→品川埠頭載せ替え→米国のコンテナ物流を苫小牧→釜山港載せ変えとする革命的改革を成功させる
◎ 1996年　日本→中国内陸部への世界初のCKDコンテナ化を実現
◎ 1998年　ソ連邦崩壊後、ソ連国内物流(特に航空貨物)の誤配未配問題解決のため、ソ連運輸公団より 呼ばれ調査を実施する。
◎ 2002年　いすゞ自動車の55歳転籍ルールにより退職。
◎ 2003年　佐川物流サービス株式会社入社:本社営業部に在席シニアコンサルタントとしてJILSの講師、東京海洋大学等で講師、講演などを行う。
◎ 2005年　10月ハンガリーMagyar　Suzuki　Corporationの物流子会社であるEurasia　Sped　社へ約1ヶ月のコンサルタントに行く。エステルゴム市に一ヶ月滞在。
◎ 2007年 1月佐川グローバルエキスプレス株式会社へ出向、国際物流コンサルタントを担当する
◎ 2007年 2月23日　常磐大学で講演
◎ 2007年 3月13日　中部産業連絡会で講演
◎ 2007年 3月26日　名古屋トヨタ　フォークリフト視察　アドバイスを行う
◎ 2007年 4月25日　全日本物流改善事例大会の審査員。
◎ 2007年 9月12日　日本ロジスティクス　システム協会　国際物流管理士資格認定講座で講師
◎ 2007年11月6日　(財)海外技術研修協会(大阪)で講演。”自動車メーカーの最先端物流とは何か”
◎ 2008年 4月23日　全日本物流改善事例大会(大手町サンケイプラザ)の審査員。
◎ 2009年 9月12日　日本ロジスティクス　システム協会　国際物流管理士資格認定講座で講師

自己紹介(改革)

(96年春、ナビゲーター’96というテレビ番組で

私の仕事の成果が放映され反響を呼んだ)

自己紹介（コスト低減）

苫小牧→（10万円）品川埠頭→（2000ドル）→米国西海岸
苫小牧→（　8万円）釜山港　→（2000ドル）→米国西海岸

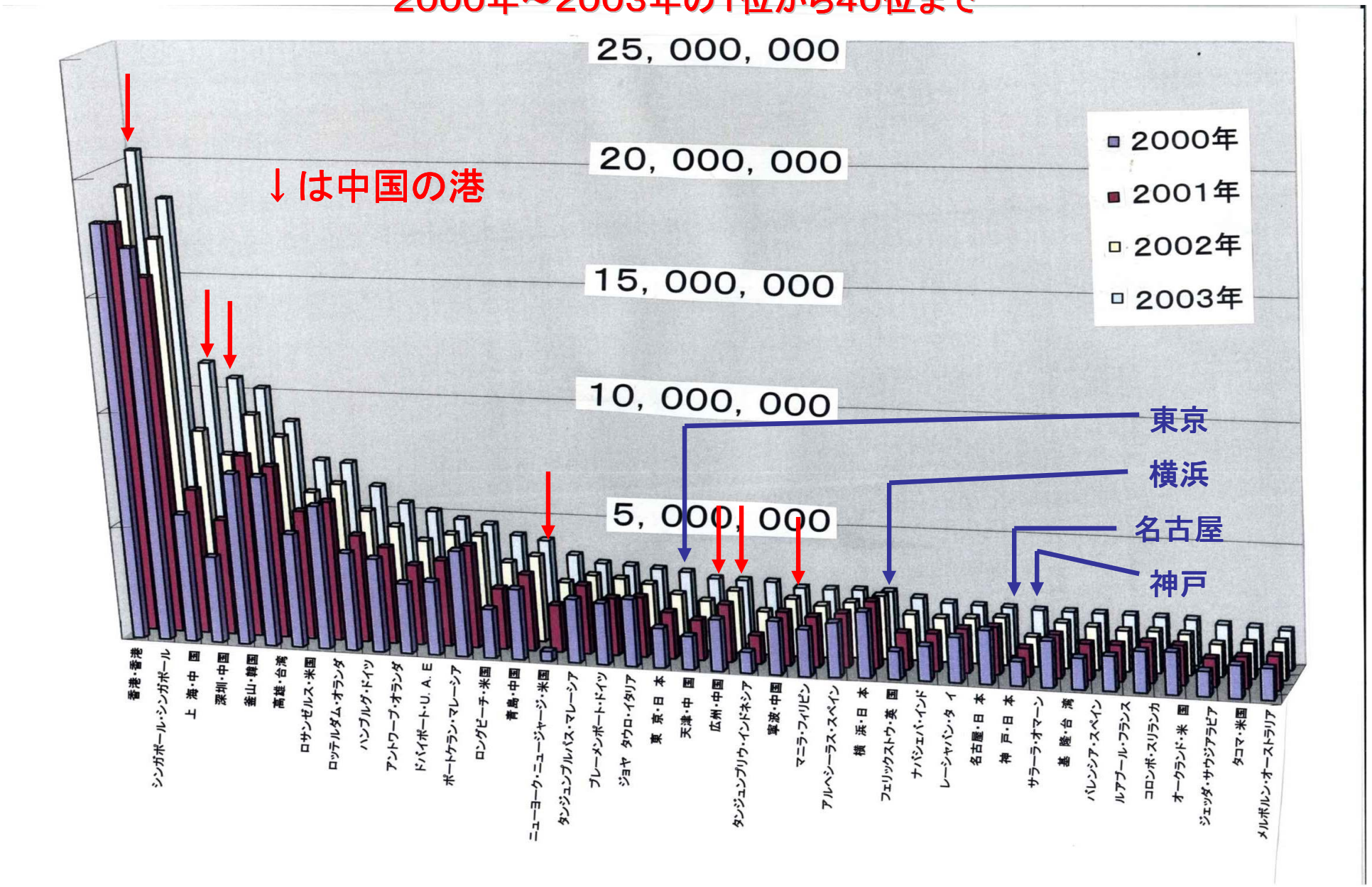
2万円×200本（月）×12ヶ月＝4800万円／年のコスト低減

アジア諸国のコンテナ戦略

世界主要港別コンテナ取り扱い
ランキング

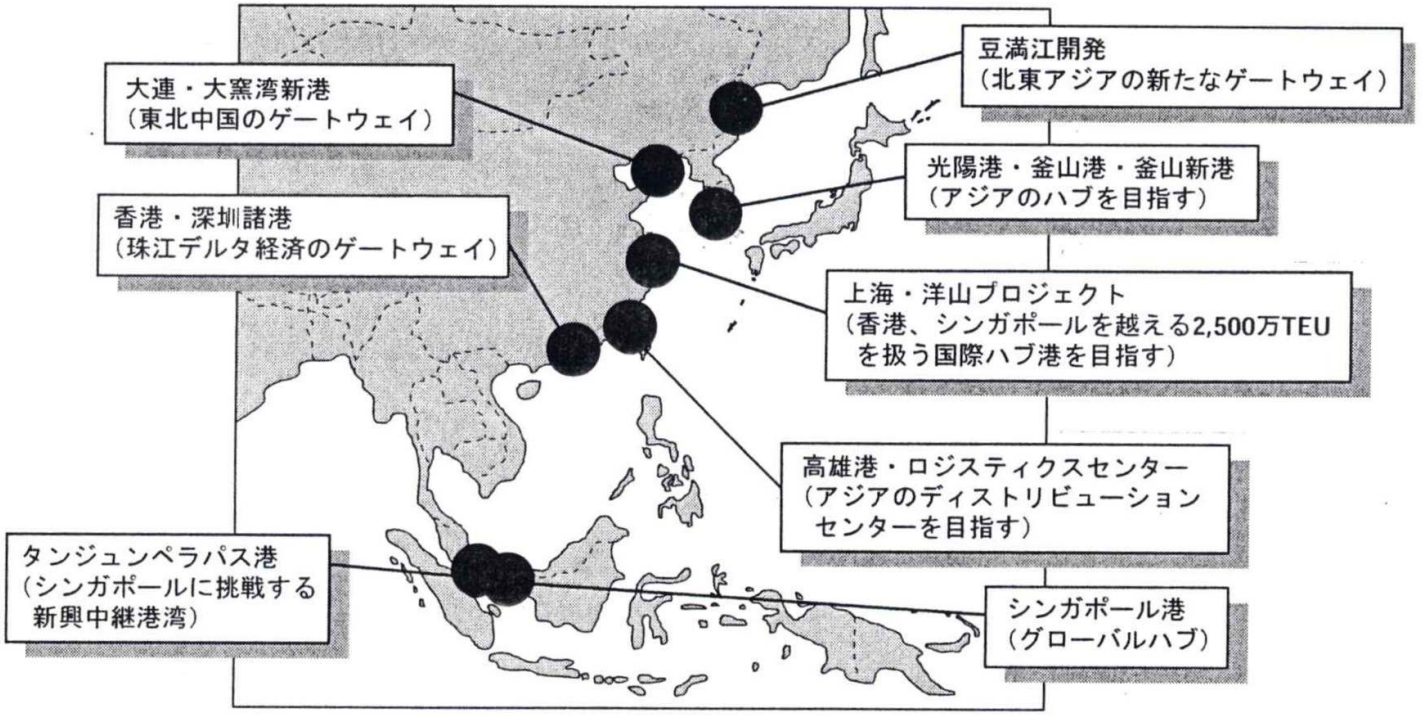
世界主要港別コンテナ取り扱いランキングの推移

2000年～2003年の1位から40位まで



アジア諸国のコンテナ戦略

―コンテナを制するものが国際海上物流を制する―

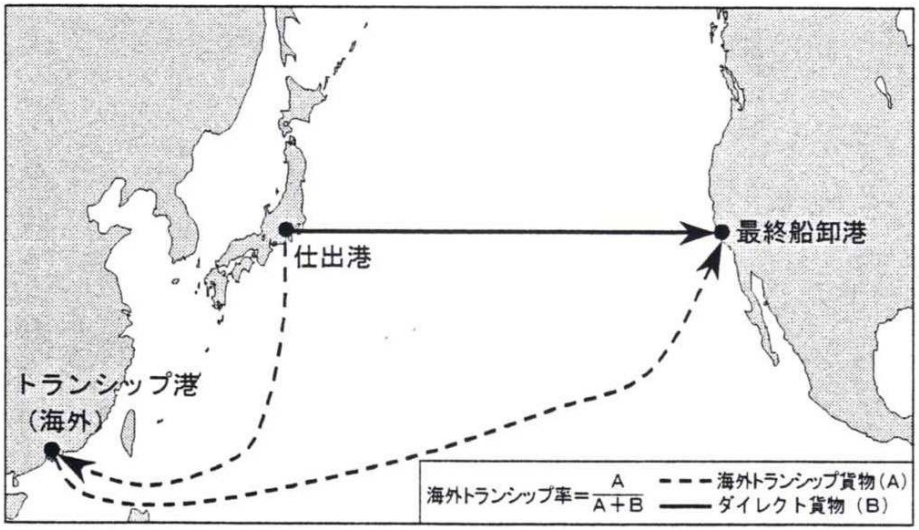


アジア諸国は国家戦略として国際海上コンテナ物流の強化に取り組んでおり、トランシップ貨物（積み替え輸送による貨物）の集約または後背圏の活発な経済活動から生ずるダイレクト貨物（港湾から積み替えなく直送される貨物）の集積を図っている。

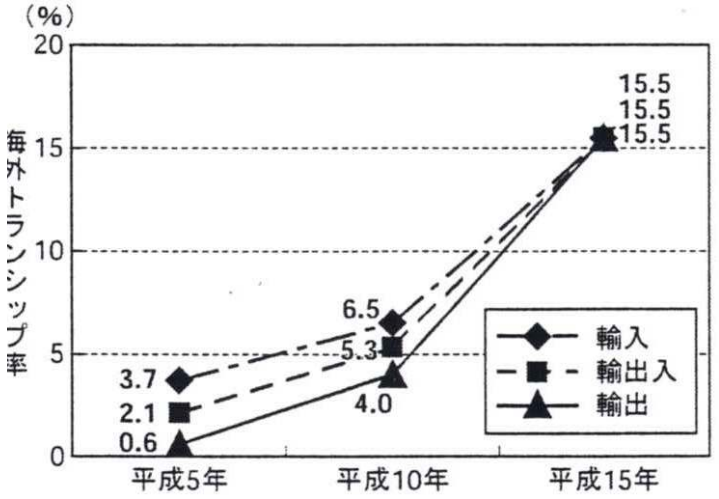
アジア諸国のコンテナ戦略

－日本港湾のフィーダー化とは－

■ダイレクト輸送と海外トランシップ輸送のイメージ



■我が国の輸出入における海外トランシップ率



出典：国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」

コンテナ船はその輸送効率を高めるため、主要港湾を選択して寄港する。このため、それらの港湾以外で発生する貨物は、主要港湾に集約され、そこで積み替えられて輸送されている。（フィーダーサービス）我が国港湾においても、日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられて諸外国へ輸送される貨物量の平均が平成15年は5年前と比べて約4倍に拡大するなど、フィーダー化が進展している。フィーダー化は荷主にとって物流コストの上昇およびリードタイムの増加によるリスク増大を生じ、輸出入価格の上昇による国内物価の上昇及び国際競争力の低下を招くことになり、国民生活に及ぼす影響は極めて大きいと言える。

アジア諸国のコンテナ戦略

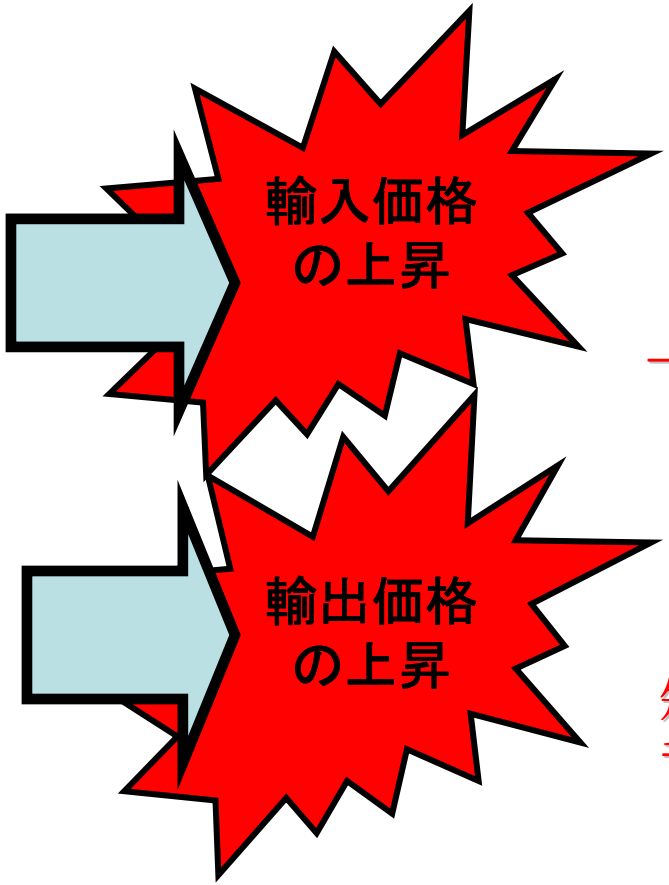
－我が国の港湾が世界の幹線航路網から外れた場合の影響－

物流コストの上昇

（フィーダー輸送コスト・積み替えコスト等）

リードタイムの増加

（市場の変動による在庫ロスのリスク増大等）



国内物価の上昇

食料品　2.3％上昇

繊維　3.7％上昇

一般機械　1.2％上昇　等

輸出額の減少（短期）

短期的には年間３～４千億円の輸出金額減少

『ひとり勝ちの中国』

物流技術管理士会の09年秋のコラム、国際物流閑話にも書いたが、世界コンテナ港ランキングが発表されましたので08年度の日本の港の現状について、コメントを添えてご説明します。

タイの新港

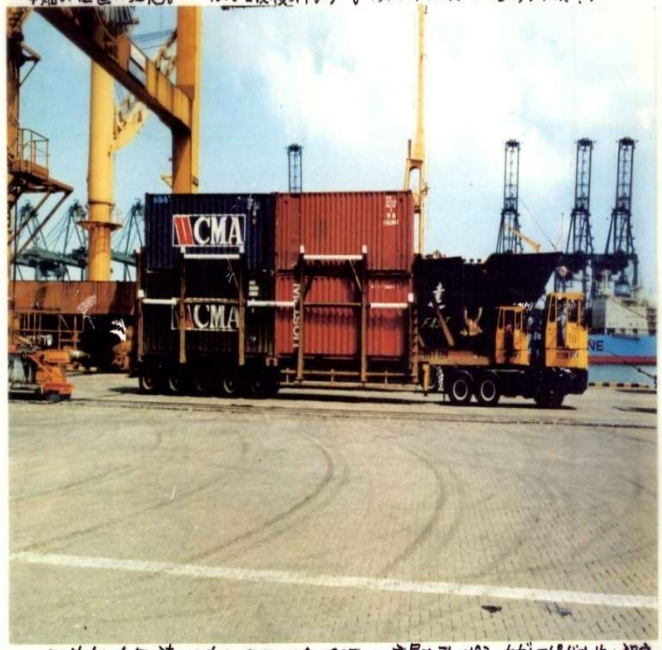
日本勢

2008年世界のコンテナ港ランキング

前年	順位	港　名	年間扱い量	前年比増減
1	(1)	Singapore	2，992万TEU	7.2%
2	(2)	上海Shanghai(中国)	2，798万TEU	7.0%
3	(3)	香港HongKong	2，425万TEU	1.0%
4	(4)	深圳Shenzhen＊(中国)	2，141万TEU	1.5%
5	(5)	釜山Busan	1，343万TEU	1.2%
7 ↗	(6)	Dubai＊(UAE)	1，183万TEU	11.1%
11 ↗	(7)	寧波Ningbo(中国)	1，123万TEU	19.1%
12 ↗	(8)	広州Guangzhou＊(中国)	1，100万TEU	18.8%
6 ↘	(9)	Rotterdam(Holland)	1，080万TEU	0.1%
10	(10)	青島Qingdao(中国)	1，032万TEU	9.1%
9 ↘	(11)	Hamburg(German)	970万TEU	▲1.5%
8 ↘	(12)	高雄Kaohsiung(台湾)	968万TEU	▲5.7%
14 ↗	(13)	Antwerp(Belgium)	866万TEU	6.0%
17 ↗	(14)	天津新港Xingang(中国)	850万TEU	19.7%
16 ↗	(15)	Port　Kelang(Malaysia)	797万TEU	11.9%
13 ↘	(16)	Los　Angeles(米)	785万TEU	▲6.1%
15 ↘	(17)	Long　Beach(米)	649万TEU	▲11.2%
18	(18)	Tanjung　Pelepas(Malaysia)	560万TEU	1.8%
20 ↗	(19)	Bremen／B'haven(German	550万TEU	12.6%
19 ↘	(20)	New　York／NJ(米)	527万TEU	▲2.4%
21	(21)	Laem　Chabang(Thailand)	524万TEU	12.7%
22	(22)	厦門Xiamen(中国)	503万TEU	10.3%
26 ↗	(23)	大連Dalian(中国)	450万TEU	18.1%
25 ↗	(24)	東京	427万TEU	3.5%
23 ↘	(25)	Jakarta(Indonesia)	419万TEU	0.9%
24 ↘	(26)	Nhava　Sheva(India)	418万TEU	7.4%
29 ↗	(27)	Colombo(Sri Lanka)	369万TEU	9.1%
31 ↗	(28)	Valencia(Spain)	358万TEU	18.2%
28 ↘	(29)	横浜	349万TEU	1.8%
27 ↘	(30)	Gioia　Tauro(Italy)	347万TEU	0.7%
上位30港計			28，890万TEU	5．5%

＊Shenzhenは赤湾、蛇口、塩田の合計
＊DubaiはJebel　Aliを含む
＊Guanzhouは黄捕、南沙などを含む

Singapore 港の外航船→内航船(SP国内向けではないので、これも外航船)への積み替え。
本船の位置に注意。　40ft 2段積みトレーラー。(ダブルスタック・トレーラーと呼ぶのか?)



20ft なら4個積みとなり、20Ton×4=80Ton の重量を引っぱる。ただしスピードは歩く程度。

Photo by T. Yamagata

【20年前の私と開発前のLAEM CHABANG港。87年9月撮影】

私の後ろに美しい白い砂浜の海岸線が写っているが、ここにThaiの新しいコンテナ港を開発しようとしていた。それがLAEM CHABANG(レムチャバン)港である。
もう一度ランキング表を見て頂きたい。LAEM CHABANGは08年では何位か？ そう、横浜港も東京港も抜かれてLAEM CHABANG港は既に世界で21位の港に成長しているのである。

完成後のレムチャバン港

最近撮影されたThailandのLAEM CHABANG(レムチャバン)港

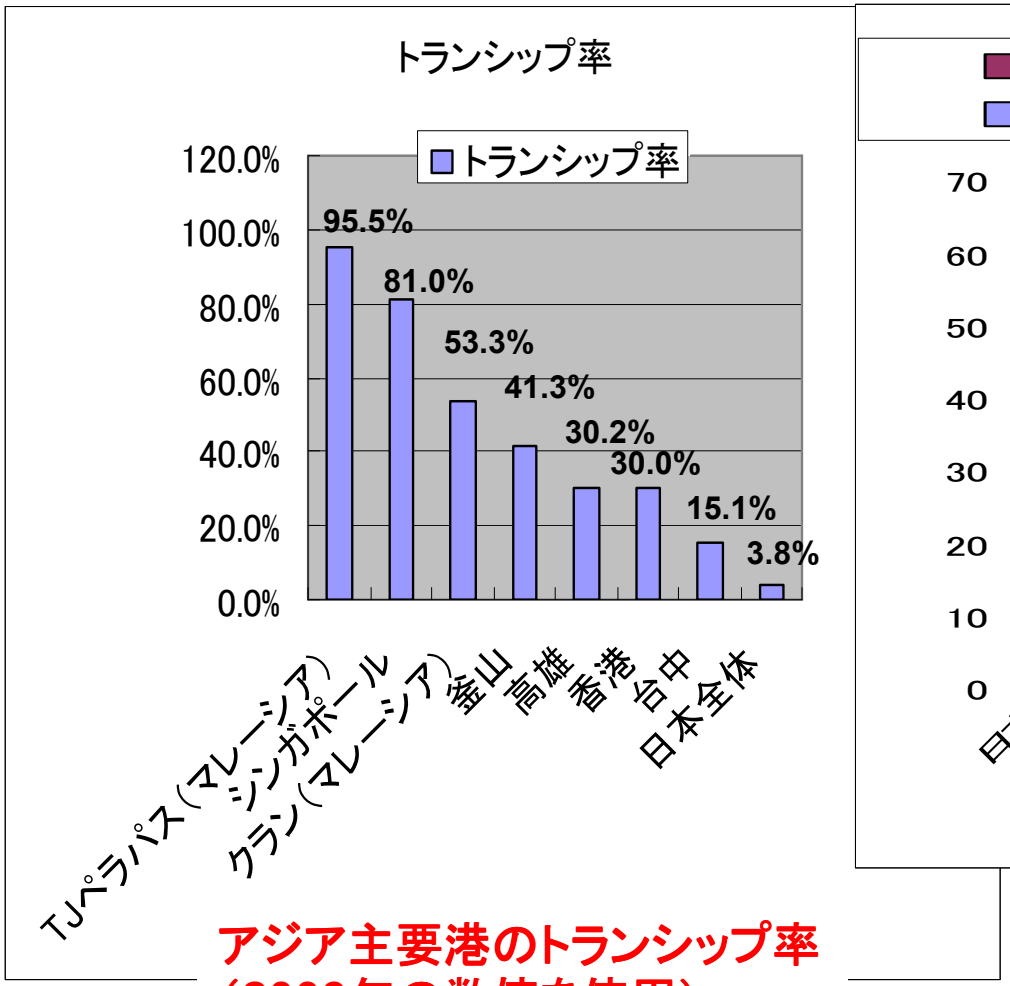
国交省の資料より

また釜山港の数字もご覧下さい。韓国の人口は日本の約半分です。その韓国の釜山港が東京・横浜を合わせたより多くのコンテナを扱っています。

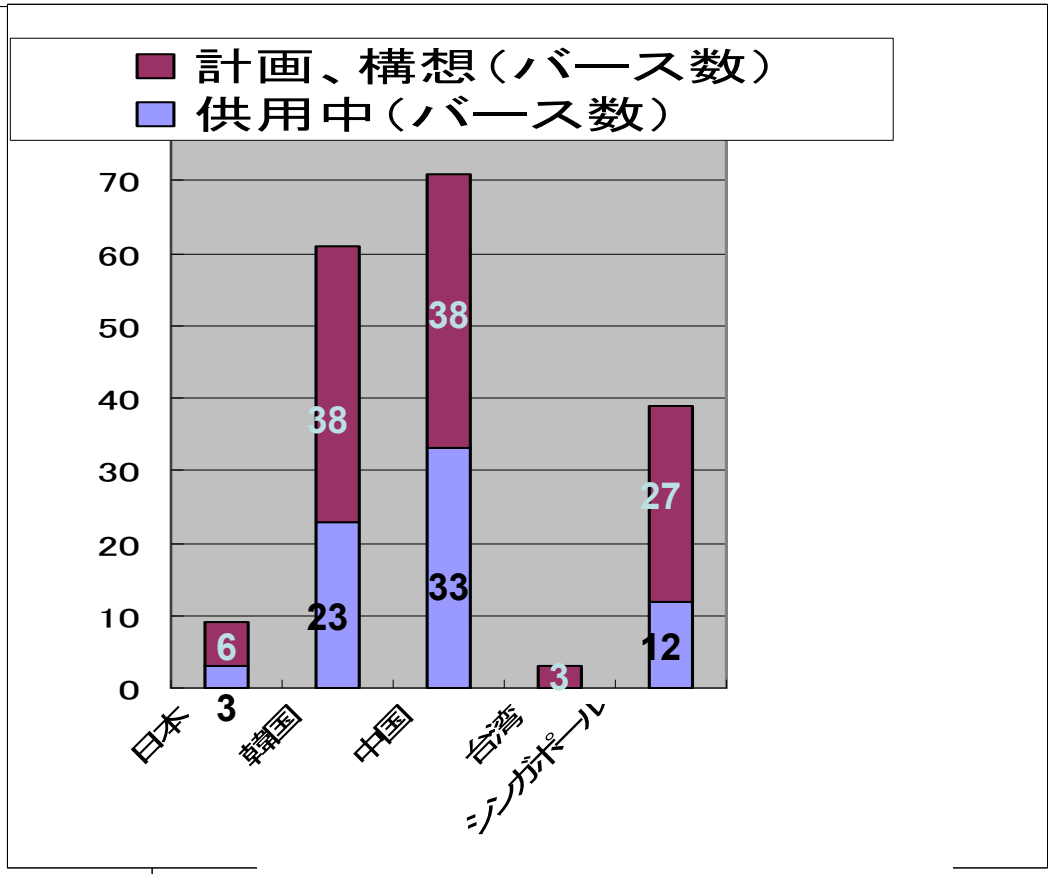
【写真は福井県議会議員・鈴木宏紀先生のホームページからお借りした最近の釜山港であるが、福井県が釜山港へポートセールスに行った記事であった。】

釜山と北九州の位置関係

数値で見るアジア各港と日本の格差



アジア主要港のトランシップ率
（2003年の数値を使用）

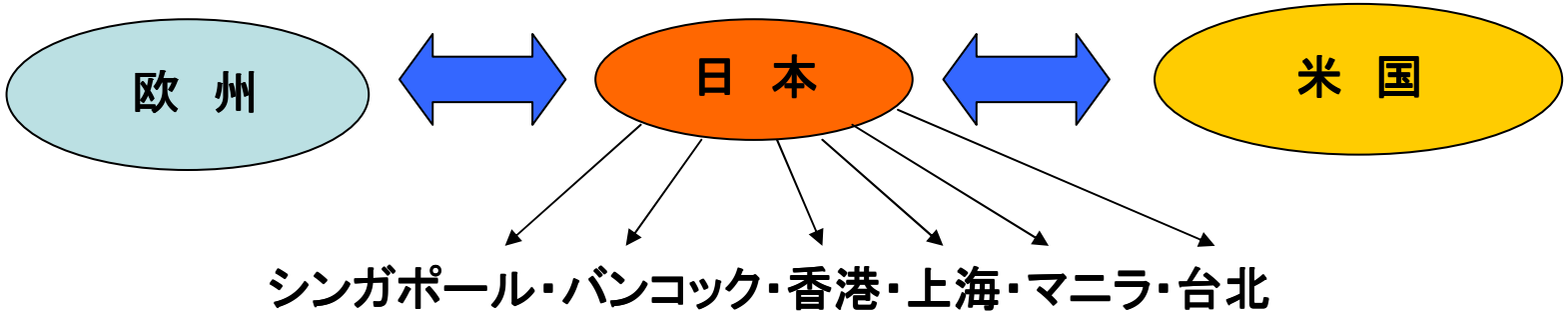


アジア各国のコンテナターミナルの整備状況　～各国の水深16m級の岸壁の供用・計画の状況～（2007,8年調査）

どちらのグラフも国土交通省の資料より”国土技術政策総合研究所”が使用した数値を元にグラフを作成した。

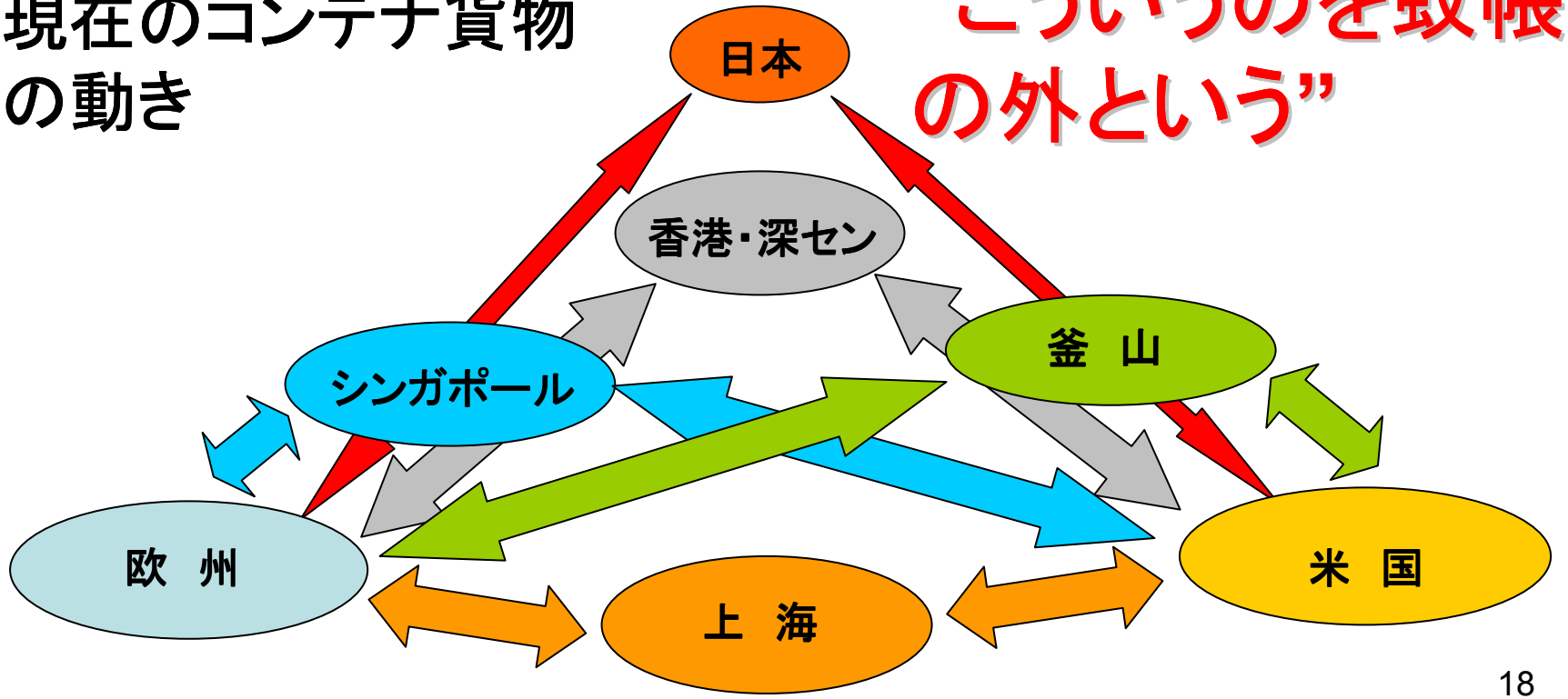
40年前のコンテナ貨物の動き

“日本は東洋のハブだった”



現在のコンテナ貨物の動き

“こういうのを蚊帳の外という”



釜山に勝つ戦略とは

- 本気で戦いを挑むのか?
- 勝つ勝算はあるのか?
- 持続できるのか?

土俵際から一気の寄りで攻める

ひびきコンテナターミナルが土俵際に追い詰められたのは、時間による為である。私がこのプロジェクトに参加した時、2年で完成すると聞いた。それが10年もかかってしまったのである。釜山に戦いを挑むなら、日本の港はそれに勝るスピードで開発を進める速攻しかないだろう。

日本に国際ハブ港を誕生させる

日本は東日本にハブ港を作るべきだと考えます

私はもし日本の港に国際的ハブ港の機能を取り戻すとすれば、関東に一港だけハブ港を作るのが現実的と考えます。今や関西の貨物は釜山をハブ港にする場合が多く、アジア発のコンテナ船の70～80%は日本を無視してアジアからEUや北米へ向かっているのが現実です。これは取りも直さず過去10年間の韓国の運輸政策に日本が負けたということなのであります。

フローとネットワークを無視した国交省の行政は、フローとネットワークをハブ港の建設によって構築しようとした韓国の戦略に負けたのであります。釜山港は新港を建設してさらに巨大になっています。

空港、航空輸送でも同じ構図であります。海が釜山港なら空は仁川国際空港です。しかし、挽回するチャンスが皆無ではありません。前原国交相の採っている方向性は、その一つの可能性を示しているのです。

私が日本の港湾や空港はこの先どうなるのか?と不安を感じてから20年、私と同じことが考えられる政治家に初めて出会いました。ちょっと遅かったのは事実でありますが、まだ間に合います。決断と実行、時間で負けてはならないのです。

ありがとうございました。