



10日: 深圳エリア調査

深圳塩田港コンテナターミナル視察(1)

●YICT(塩田国際集装箱碼頭)でヒアリング

・YICT 譚經理、王氏

→1期:2バース、2期:3バース、3期:2005年10月完成

→拡張工事(4期、2006年3月~):6バース(2バース供用済み)

→塩田港保税区から物流園区へ(ロジスティクス、SCM)

→鉄道(YICT所有、東莞で国鉄と接続)が引き込まれているがほとんど利用はない(ソニーが利用)

→トラックは7千台/日、ピーク日は1万台、但し定時性は?

→金曜日の夜から月曜日の朝が繁忙期(日本、北米はウィークデイに扱うため)、クレーンオペは24時間3交代制

→3期のゲートは入場13レーン、出場15レーン

→背後圏は広東省内、航路は約80便/週(北米38便/欧州29便)

→1期:-14.5~-15.5m、2期~:-16m、浚渫不要

→90%が輸出、輸入はほとんどが空コン、日本からの電子部品

→輸入は手続きが簡単な香港を利用

→国際トランジット、内航トランジットはほとんどない



10日: 深圳エリア調査

深圳塩田港コンテナターミナル視察(2)

●YICT(塩田国際集装箱碼頭)でヒアリング

・YICT 譚經理、王氏

- 1期、2期は70%、3期、拡張は65%をハチソンが出資、管理もハチソン、70年間の使用権、所有権は国
- 1期、2期、3期のガントリーは22列対応、拡張は25列対応で同時に40ft2個を荷役できる
- 将来計画(深圳交通局が企画)は2010年以降、決定権は北京
- YICTで行った説明会でターミナル搬入後のコンテナのステイタスが不明になるとの苦情有り→webによる可視化を実施
- 36船社と契約、契約期間は機密

●塩田港コンテナターミナルを視察

空コンは8段積み!



11日: 香港エリア調査②

香港港コンテナターミナル視察(1)

●Modern Terminals(現代貨箱碼頭有限公司)でヒアリング

・Modern Terminals 會(Shelia)高級商務主任

・日本郵船(香港)有限公司 白石船長

- 9隻/日、1800台/日取扱可能
- 華南に新興港湾(塩田、赤湾、蛇口)、競争激化
 - ・通関、既存サービスで勝負
- 香港には9ターミナル44バースある
- パールリバーでコンソリシバージ輸送する形で整備したがハンドリングを減らすため直接搬送が増え苦慮、ポートオペレーション上問題
- 中国から香港へのアクセスは3つ、いま4つ目を整備中
- ターミナルの選択は荷主次第、西の顧客が塩田を利用することもある、技量が同程度になればやはり価格次第



11日:香港エリア調査②

香港港コンテナターミナル視察(2)

●Modern Terminals(現代貨箱碼頭有限公司)でヒアリング

- ・Modern Terminals 會(Shelia)高級商務主任
- ・日本郵船(香港)有限公司 白石船長

→郵船のモダンターミナルとの契約期間は機密

・長期契約はリスクがある、コスト的なメリットが大きくないと

・「いつまでも使いますよ」というのはありえない

・一方、サービスの安定性も重要→結果的に長く使っている

「現状にこだわる必要はない、マーケットの注文にあわせて変えていけばいい！」というマインド

●Modern Terminals管理棟を視察

●Modern Terminalsでヒアリング

- ・郵船航空航運(香港)有限公司 工藤董事

→香港空港の優位性はまだまだ大きい



環日本海交流と舞鶴港の可能性

2007年3月

ERINA

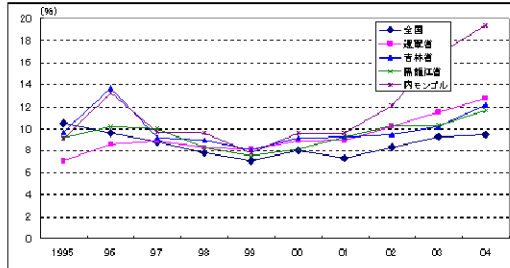
三橋郁雄

環日本海交流と舞鶴港 (北東アジア輸送回廊)



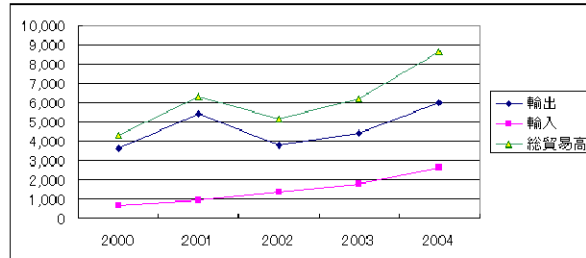
好調な北東アジア大陸部経済

ロシア財政事情の改善、経済の高度成長、外資の導入
 中国東北振興策、経済の高度成長、積極的な外資導入策
 中口関係の改善と貿易の拡大
 北東アジア各国経済の好調(北朝鮮を除く)



中国東北地域の経済成長率
(ERINAによる)

ロシア極東管区の
 輸出入状況(単位:
 100万ドル)(ERINA
 による)



北東アジアにおける主要な貨物の流れ

- ①中国東北地域の国際物流は大連回廊を利用、日本海に殆ど出てこない→今後、発展の可能性
- ②欧州との連結→SLB(TSR)、TCR→成長過程に入った
- ③北東アジアのハブ→釜山港→日本の地方港を席捲
- ④陸上国境→ロシア・モンゴル・中国→急増状態にある
- ⑤日本海側港湾の状況→コンテナ物流は増加基調。国際フェリーはこれからの課題

中国東北地域(ERINA川村による)

東北3省：遼寧省、吉林省、黒龍江省～中国の1割経済圏～

東北3省の貿易では遼寧省が6割（輸入）から8割（輸出）を占めている

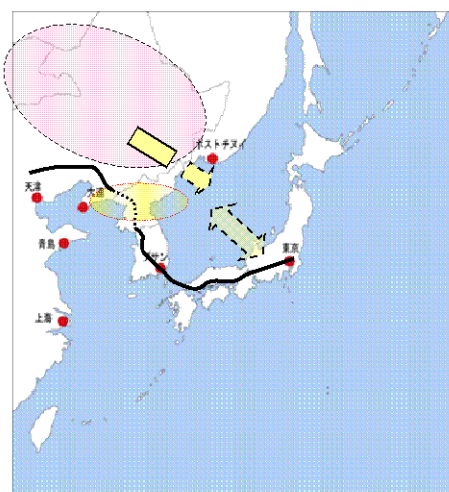
単位：億ドル（ ）
内は%

		中国	遼寧	吉林	黒龍江	三省計
人口	万人	129,988	4,217 (3.2)	2,709 (2.1)	3,817 (2.9)	10,743 (8.3)
GDP	億元	136,876	6,873 (5.0)	2,958 (2.2)	5,303 (3.9)	15,134 (11.1)
一人当たりGDP	ドル	1,272	1,969	1,319	1,679	1,702

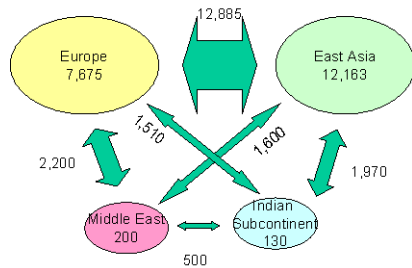
	輸出		輸入	
	額（ドル）	割合（%）	額（ドル）	割合（%）
3省全体	243.1	100	237.1	100
遼寧省	189.2	77.8	155.2	65.5
吉林省	17.1	7.0	50.8	21.4
黒龍江省	36.8	15.1	31.1	13.1

中国東北地域が日本海に出れない理由

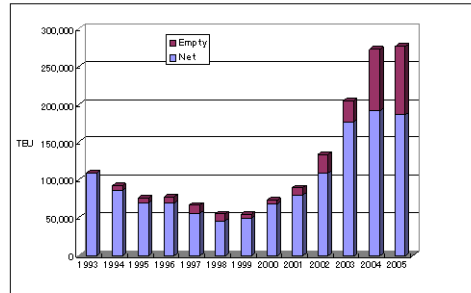
Missing link of Northeast Asia



欧州との連結

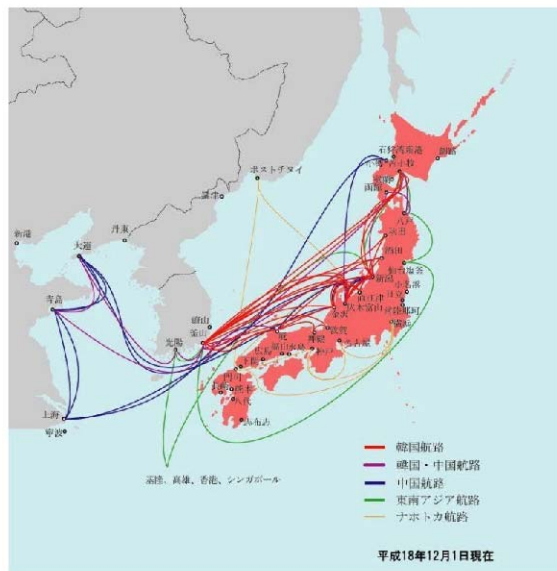


2004年ユーラシア各地域間コンテナ流動量
(MOLによる)



ポストチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移
(1993年～2005年)(ERINA社による、原データはVICS)

北東アジアのハブ港としての釜山港



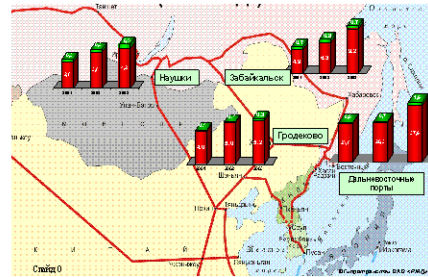
新潟県、富山県、石川県、
福井県の外貿定期航路図
(北陸地方整備局による)

大陸部国境輸送

中ロ間輸送（ザバイカリスク・満洲里、ナウシキ・スフパートル）			
	2004年	2005年	
鉄道輸送	24,341,000トン	15,363,000トン（上半期） （通期予想は30,000,000トン以上）	
鉄道によるコンテナ輸送	66,000TEU		
鉄道による石油輸送	5,976,000トン（前年比68%増）	3,900,000トン（上半期） （前年比26%増） （通期予想は8,000,000トン以上）	中国側要望は、10,000,000トン（2005年）、15,000,000トン（2006年）
自動車輸送	1,701,000トン（前年比18.0%）	（上半期は前年比21%増）	

国境通過輸送量の経年変化（2001から2003）

Загрузка пограничных и предпортовых станций России, расположенных на маршрутах ТАРК



日本の5大港と地方港

日本の5大港: 東京、横浜、神戸、大阪、名古屋

いずれも太平洋に面している

日本全体の外貿コンテナのうち5大港の占める割合:

トンベース **80.5%**

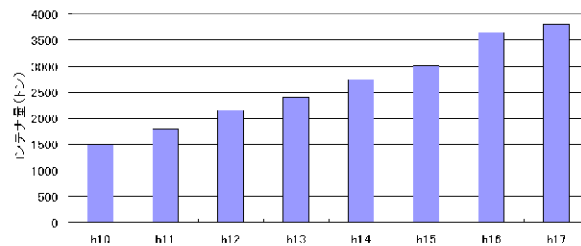
TEUベース **78.1%**

日本海側港湾のシェアは非常に小さいが、コンテナ貨物量は順調に伸びている。

北陸地域港湾の外貿コンテナ量経年変化

（北陸地方整備局による）

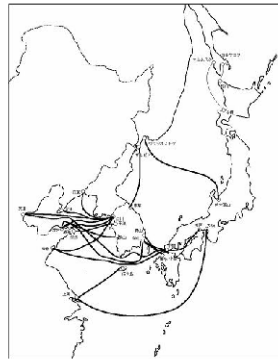
敦賀港、金沢港、伏木富山港、直江津港、新潟港



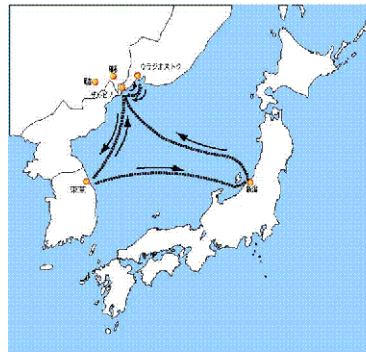
環日本海交流の今後の発展方向

- ①北東アジアフェリーネットワーク図→日本海を国際フェリーネットワークの海に
- ②Missing linkの解消
- ③東日本における日本海トライアングル航路の試み→東京・ウラジオ・延吉・ソウルを接続
- ④西日本における日本海トライアングル航路の試み→関西・ウラジオ・延吉・ソウルを接続

北東アジア国際フェリーネットワークの現状



東日本における日本海トライアングル航路



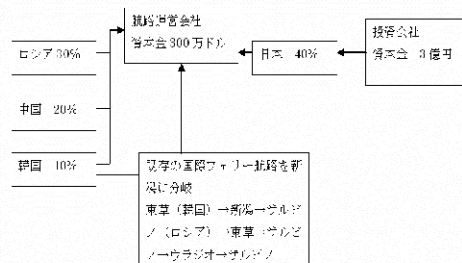
東日本における日本海トライアングル航路の取組み

1. 4カ国合意内容

2006年5月に珲春において、非公式なるも、4カ国関係者が国際フェリー航路開設を共同で行うこと、そのために共同出資の有限会社を作ることで一致を見た。署名者はロシア沿海地方副知事、中国珲春市長、韓国東春フェリー社長、日本(財)環日本海経済研究所理事長の4名である。

2. 航路運営方法

現在考えられている航路運営組織は図表の通りであり、4カ国関係者で航路運営会社(資本金300万ドル)を作り、日本側は併せて、そこへ出資金(120万ドル)を拠出するための投資会社を作ることにしている。航路運営会社が、現在就航している東草・トロイツァ・ウラジオストク間の国際フェリーを週3日間チャーターし、東草・新潟・トロイツァ・東草・(トロイツァ・ウラジオストク・トロイツァ・東草)と回す予定である。



航路運営会社は日本の会社とし、日本の法律に沿って運営される。

本社は新潟市とする。

投資会社も同様とする。

舞鶴港の可能性 近畿圏において舞鶴港に期待されているもの

①既存の近畿圏国際物流への補完

→その役割は大きくない

釜山→舞鶴

大連→舞鶴

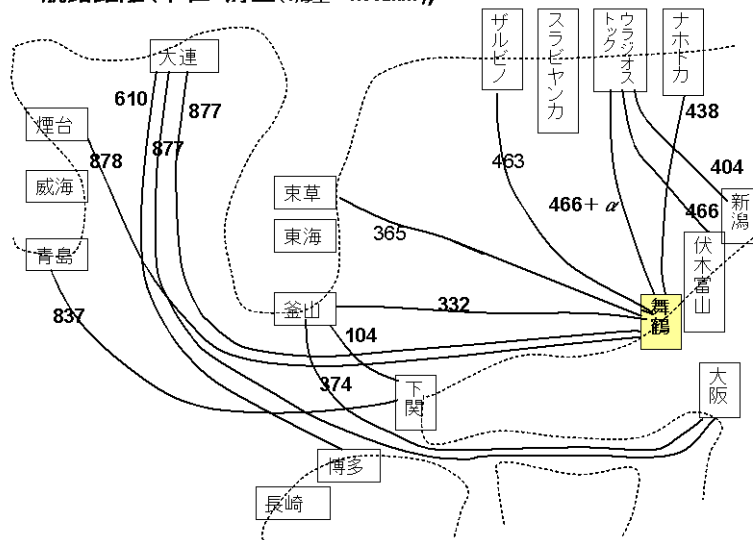
②近畿圏経済に新しいステップを提供する機能

西日本における日本海トライアングル航路の構築

京都舞鶴港の位置

釜山⇄舞鶴⇄大阪と釜山⇄大阪との競争性、大連⇄舞鶴⇄大阪と大連⇄大阪の競争性

航路距離(単位:海里(1海里=1.852km))



環日本海交流における舞鶴港の可能性



舞鶴港における新しい航路の方向

- ① 韓国首都圏ソウル⇄日本海出口(束草)⇄舞鶴港⇄近畿経済圏
- ② 中国吉林省⇄日本海出口(ザルビノ港)⇄舞鶴港⇄近畿経済圏

束草港⇄舞鶴港航路に載ると予想される貨物量は大阪港⇄仁川港の半分と仮定する。上記(A)、(B)の和の2分の1であり、5856TEUである。

ザルビノ港⇄舞鶴港航路に乗ると予想される貨物量は大阪港⇄大連港の20分の1と仮定する。上記(C)、(D)の和の20分の1であり、2050TEUである。

*、**：換算率18トン=1TEU

	コンテナ貨物相当品の品目	大阪港の輸入	大阪港の輸出
大阪港⇄仁川港	金属機械工業品	45553	147363
	軽工業品	2048	2466
	雑工業品	10435	2951
	合計(トン)	58036	152780
	コンテナ貨物量に換算(TEU)*	3224TEU (A)	8488 TEU (B)
大阪港⇄大連港	金属機械工業品	208080	60486
	軽工業品	54325	21283
	雑工業品	389013	5138
	合計(トン)	651418	86907
	コンテナ貨物量に換算(TEU)*	36190 TEU (C)	4828 TEU (D)
	*		