

輸送における玄関(Gateway)機能について

神戸大学

竹林幹雄

1

Gateway

- (いわゆる) 玄関口としての機能.
 - 問題は「何の」玄関口として機能するのか？
 - 長距離輸送(ここではアジア-北米輸送)の玄関: 物流, 旅客輸送
 - アジア内輸送の玄関: 主として物流(supply chainのキーポイントとして)
 - 日本国内への玄関: 主としてインバウンド旅客対応の複数玄関機能
 - 拠点空港の玄関口機能
 - 地方空港の玄関口機能

2

長距離タイプ

- 機材変更がなされるのが普通
 - (メインないしはエリア)ハブとしての利用が前提
- 伝統的タイプ
 - 空港: ほとんどの大規模空港(ヒースロー, チャンギ, アトランタetc.) → 機能の強弱はネットワークを構成するメインキャリアの市場支配力に依存.
 - 港湾: エリアの端に立地(釜山, シンガポール, ポートクラン, ロッテルダム, アルヘシラス/タンシールetc.: 空港ではSFO/IAH, LAX/BOS, YVR/YULが例外的に当てはまる)
- 特殊形
 - ドゴール+スキポール: 同型のハブが双方とも玄関として機能
 - フランクフルト+ミュンヘン: 方面別で玄関機能を使い分け(最近設定)
 - LA/LB: TRANSAM利用による.
 - ドバイ: 長距離対応のSea-and-airを実施.
 - インテグレーターによる利用: それぞれのエリアで輸送能力により設定 (FedExであればメンフィスがグローバルハブ, NRT/KIXがアジア方面, 広州が中国向けハブなど)

3

域内物流対応

- 稠密化するアジア内SC網に対応.
- 中間財の流通が増加するため, 輸送ボリュームだけでなく, 頻度などサービスレベルも問われる.
- 多様な輸送サービス: マルチタイプ・マルチモーダル(フルコン, RORO, 共用シャーシ, 鉄道, 航空)
 - 香港-広州(対ASEAN, 中国沿海), 高雄-台北(対ASEAN, 中国沿海, 極東), 釜山-仁川(対渤海, 極東)

4

2014年の4地域貿易

