

平成19年1月26日
交通政策審議会
第21回港湾分科会

資料6

今後の港湾政策の方向性(案)

参 考 資 料

主要船社の日中航路ホット・デリバリー・サービス

- 東アジア地域との水平分業化を支えるサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)の進展により、定時制・高速性を有したホットデリバリーサービス(HDS)が日中航路を中心に展開。
- ホットデリバリーサービスとは、即時通関・引き渡しにより「港到着後即日引き渡す」サービス。
- リードタイムは航空貨物と同等、トータルコストで航空貨物以下の付加価値の高い高速物流が展開されている。

中国側

中国側では上海港、ついで青島港にHDSが多い。
特に中国出し日本揚げを主として日本五大港との間に展開されている。

HDSの課題

HDSに不可欠な定時運航を維持するためには、混雑する港でのバース待ちが無いことが必要であり、そのためには日中両岸の港湾管理者や税関などの協力が必要である。

- ※1: 図中の数字は各港での輸出入別1週間当たりのサービス数を表す。
- ※2: 輸入とは中国→日本、輸出とは日本→中国。



日本側

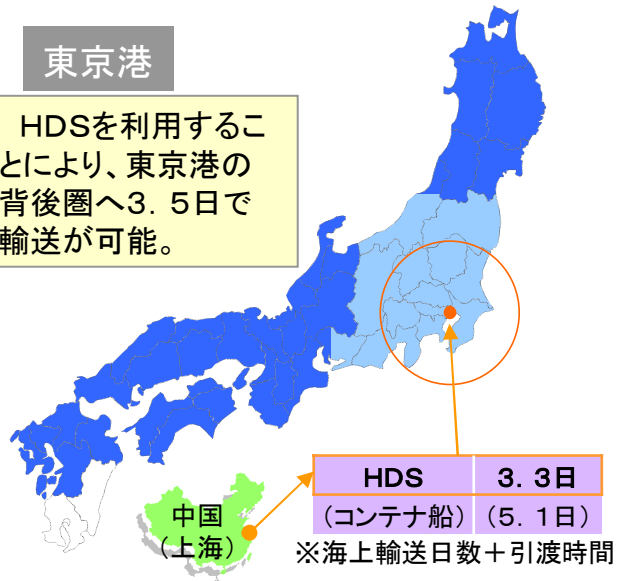
消費地に近い関東、関西の2大経済圏へのサービスが多い。
北部九州ではRO-RO船及びフェリーを使用したHDSが行われている。

- ホット・デリバリー・サービスでは一般的に基本運賃とは別にHDSチャージと呼ばれる割増料金がかかる。
- HDSチャージは「成功報酬」が原則。
- 中国→日本で20フィート当たり2万円、40フィート当たり3万円から4万円のHDSチャージがかかる。
- HDSは圧倒的に中国→日本が多く、主な積荷はNVOCCが扱うアパレル(混載を含む)や家電製品、加工品等。
- コンテナ各社は1便当たり50~100本のスペースをHDSに割り当てている。

ホット・デリバリー・サービスによる中国との高速輸送エリア

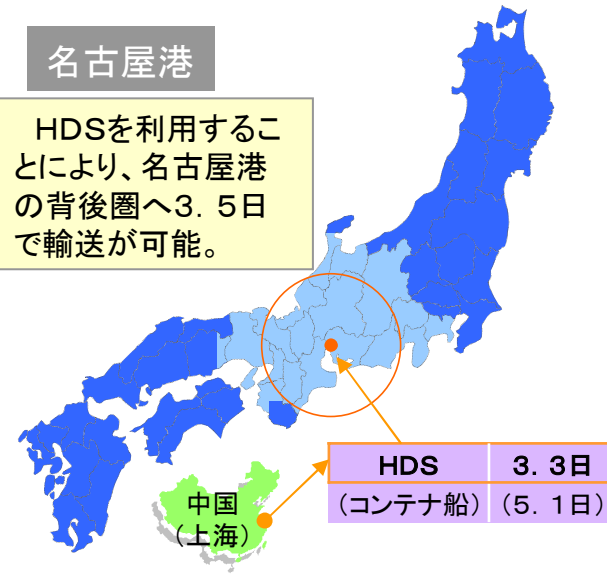
東京港

HDSを利用することにより、東京港の背後圏へ3.5日で輸送が可能。



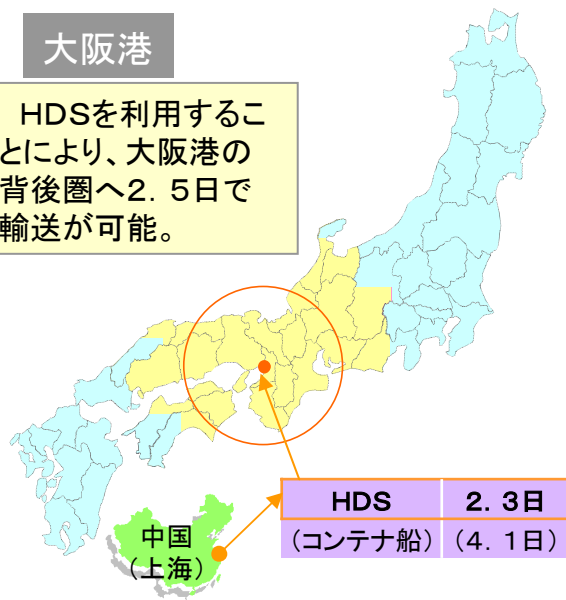
名古屋港

HDSを利用することにより、名古屋港の背後圏へ3.5日で輸送が可能。



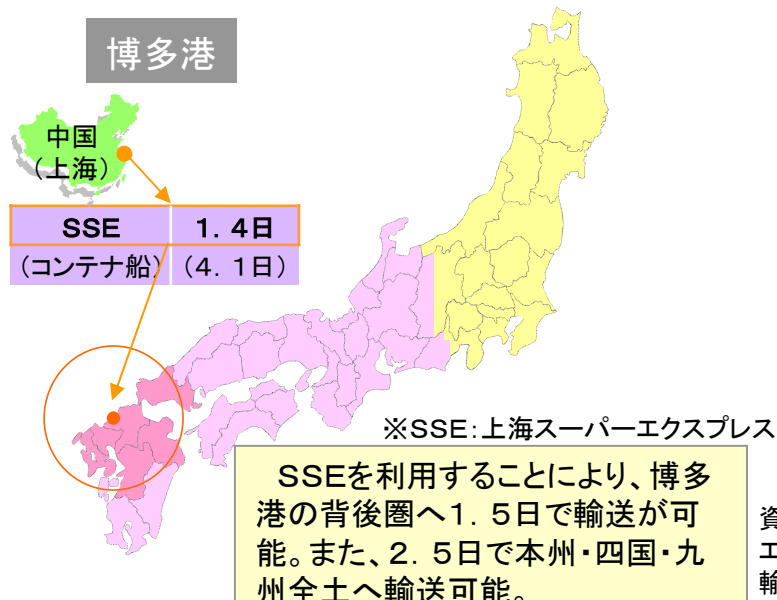
大阪港

HDSを利用することにより、大阪港の背後圏へ2.5日で輸送が可能。



博多港

SSEを利用することにより、博多港の背後圏へ1.5日で輸送が可能。また、2.5日で本州・四国・九州全土へ輸送可能。



- 上海港出港から日本各地への輸送に要する日数について試算。
- ホットデリバリーサービスを活用することにより、日本港着港から荷物を受け取りまでの時間を短縮でき、平均より約2日弱のトータルリードタイムの軽減が可能。
- 東京港・名古屋港の背後圏へは約3.5日、大阪港の背後圏へは約2.5日で到着可能。
- 博多港に就航するSSEを活用することにより2.0日で西日本全域到着可能。

上海からの輸送日数 ～凡例～

- 1.5日
- 2.0日
- 2.5日
- 3.0日
- 3.5日
- 4.0日
- 各港の輸入貨物の背後圏を9割カバーする範囲

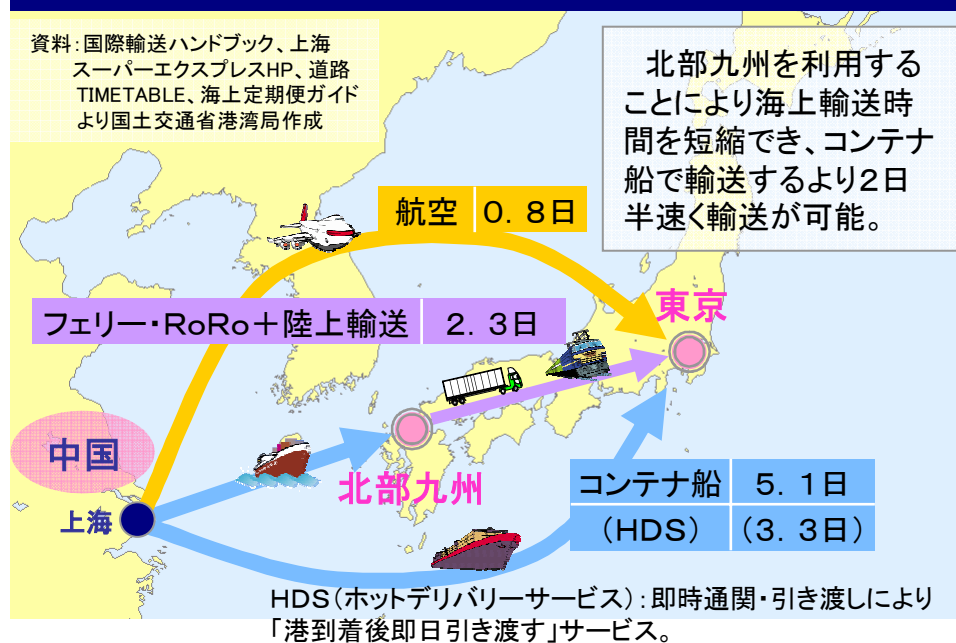
※HDS(ホットデリバリーサービス): 即時通関・引き渡しにより「港到着後即日引き渡す」サービス。

資料: 国際輸送ハンドブック、上海スーパーエクスプレスHP、道路TIMETABLE、第8回輸入手続所要時間調査集計結果(関税局)、平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省港湾局作成

アジア地域との国際フェリー・RoRo輸送

- 国際フェリー航路、RoRo航路を活用し国内各種輸送モードと組み合わせることにより、アジアとの高速輸送が可能。
- 無振動車、活魚車を利用する特殊貨物や、通常の上陸輸送より急ぐ貨物に需要が増加している。

～アジア高速輸送圏～



特殊貨物の輸送ニーズ

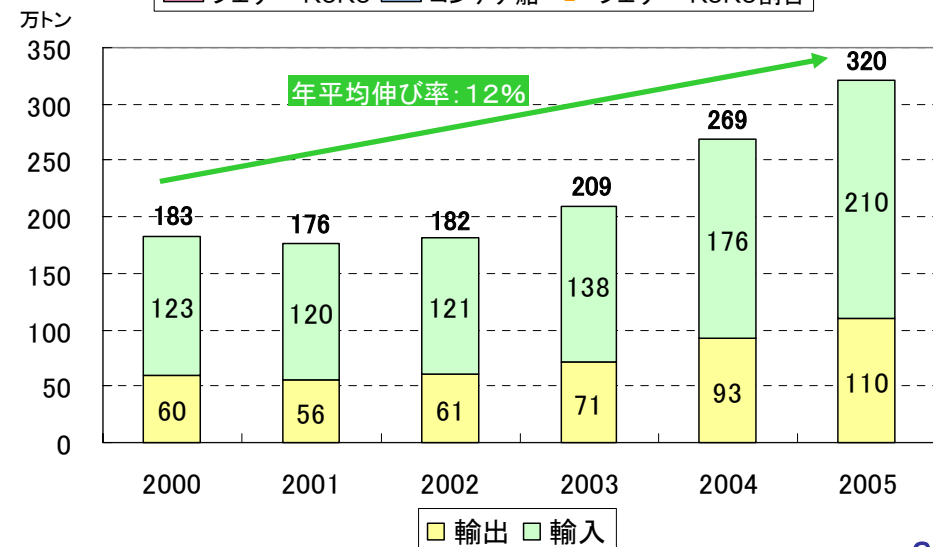
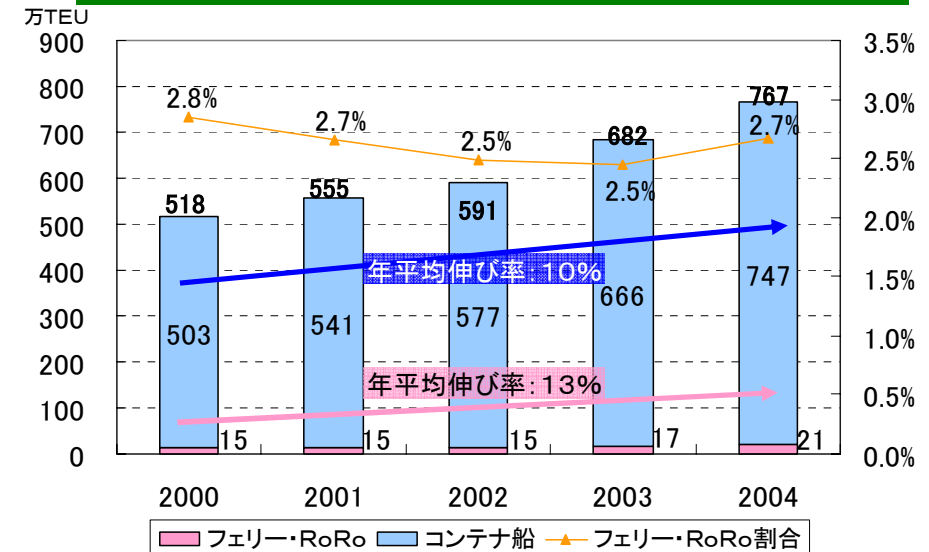
輸出	産業機械(無振動車)、オートバイ、雑貨、タイヤ、PC部品
輸入	活魚、アパレル、野菜、PC部品



写真：(株)岩瀬運輸機工HP

資料：港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成

対中国・韓国 国際フェリー・RoRo輸送の貨物量



資料：港湾統計(年報)及び港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成