



BOOK REVIEW

シームレス物流が切り開く東アジア新時代 －九州・山口の新成長戦略－

藤原利久、江本伸哉 著
西日本新聞社, pp. 146



長崎県立大学経済学部流通・経営学科准教授 山本 裕

1. 本書の概要

本書は、著者の1人である藤原利久氏が博士論文から一貫して取り組んでいる課題を主題としており、研究の嚆矢はベルギーでの高速船物流に関するヒアリング調査からとされている。本書にでてくる高速船とは車両や貨物を運ぶ国際フェリーと国際 Ro-Ro 船 (roll on-roll off ship) を指す。高速船を利用した近海のシームレス物流に関して先進的な欧州北西部と同様に距離軸で同心円を描くと、北部九州を中心とする韓国・中国渤海湾・上海などの東アジア一円が含まれるが、高速船の利用は EU 平均の 53% に対して、日本全体での利用はわずか 1.8%, 北部九州でも 15% にとどまっており、東アジア全体では数%と予見される。したがって、東アジアでの実態は遅々として進んでいないことになるが、2012 年、13 年と釜山・下関の釜関／関釜フェリーで国際的なシームレス物流の実証実験も行われた。

著者は海外での実態調査から研究を開始されたのち、東アジアの現状と課題を調査し、これまでも学会報告や講演会などを通じてその成果を世の中に問うてきた。さらに、東アジアでシームレス物流が本格導入された際の実務的な経済効果を検証している。かなり、専門的な分野ではあるが、本書は一般的な読者を対象としており、学術論文とは違ってかみ砕いた表現となっている。また、多くのコラムでトピックを交えて説明しているところは読者にも親しみがもてよう。ちなみに、評者は海運会社に長く勤務した者として、コラム⑥(p. 82,「釜山新港の強さの陰に『3 者合意』と高金利あり」)はたいへん興味深かった。同様な議論を日本の行政や港湾関係者とする機会はあるが、真剣に取り上げられることはこれまでない。

本書ではケーススタディも取り上げており、一般書としてだけでなく、大学の物流論やロジスティクス論の副教材としての利用価値も見いだすことができる。

2. シームレス物流とは

ところで、シームレスとは本来「継ぎ目がない」ことを意味し、物流では複合一貫輸送 (インターモダル) の国際物流を指してきた。すなわち、海陸空のうち複数の輸送モードを組み合わせ、ドアツードア輸送を行うことである。コンテナが船から鉄道、さらにトレーラーに積み替えられ、アジアの工場から北米の量販店のバックヤードまで直付けされるのが良い例である。本書のいうシームレス物流は、狭義ではフェリーや Ro-Ro 船が運ぶトラックやトレーラーが国境を越え双方向の通行を可能とし、国内並みのサプライチェーン構築に威力を発揮することである。これが可能となると大幅な在庫削減にもつながることが自動車会社を例に

あげ本書で紹介されている。高速船物流の特徴の1つは、コンテナ輸送と異なり積み替えが不要となるため、より速達性に優れる点である。大規模なコンテナ港には鶴のようなガントリー・クレーンが林立するが、高速船にはそのような荷役機器が不要となる。その一方で、フェリーや Ro-Ro 船にはランプウェーと呼ばれるアクセスが必要となり、船型によっては車両の積み降ろしが制約を受ける場合があることも付言しておきたい。

コンテナ革命以降、コンテナ物流は世界の距離を大幅に短縮してきたといえる。船型も大型化から巨大化へと進み、東西基幹航路では規模の経済が発揮されている。一方で、近海航路の主力は 250 ～ 1,000 個 (TEU) 積みのコンテナ船であり、日中や日韓航路を例にとると複数の港湾に寄港し 1 週間でハブ港にもどるスケジュールとなっている。おもに 2 地点間を結ぶ国際フェリーや Ro-Ro 船の主戦場は欧州でも 500 ～ 1,000km (311 ～ 622 マイル) であり、片道 24 時間ほどなら 1 船で週 3 便運航できることになる。国内で長距離フェリーや Ro-Ro 船が物流インフラの一翼を担っていることを考えると国際近海物流でも同様な期待が寄せられる。

3. TLC (トータル・ロジスティクス・コスト) とは

国際物流では荷主の多くは運賃レベルとトランジットタイム (リードタイム) で輸送モードを決める。なかでも工業製品は運賃が比較的低廉なコンテナ輸送を中心に決められてきた。もっとも、新製品の出荷や季節要因が強い商品では航空貨物輸送も選択され、また、明日にでも工場のラインが止まるような状況ではコンテナ数本分をまとめてエアーで飛ばすことにもなる。さらに、花卉や果物、水産品 (鮮魚)、高級和牛なども航空貨物輸送が利用されることが知られている。

高速船物流は運賃とトランジットタイムを考えるとその中間に位置することになるが、本書のユニークなところは、物流における時間価値に注目し、ドアツードア全体のリードタイムと商品の陳腐化の関係や、リードタイムが短くなり短期納入によるキャッシュフローの向上をコストに置き換えている点である。また、サプライチェーンに関わるすべてのベンダーや輸出入に関わる関係官庁が十分に情報共有を行えば、理想的なシームレス物流が構築できるとしている。このような物流ネットワークでは、中間に位置する高速船物流が航空貨物とコンテナ貨物の双方に範囲を拡大することができる。そして、EU における近海貨物輸送の高速船のシェアが 53% であることを考えると、東アジアでもフェリーや Ro-Ro 船の貨物量が飛躍的に増大するとしている。

4. 本書の問いかけ

最後に本書の今後の課題として、著者の所属する国際東アジア研究センターとの関係も深い空間経済学との融合もぜひ考えて欲しい (藤田, 若杉編, 2011; Krugman, 1991)。グラビティーモデルの考え方によると、2 国間の貿易量は当該国の経済の大きさに比例し、距離に反比例するとしている。東アジアの日本、中国、韓国の GDP の増大は日中韓の貿易量の

さらなる増大を予見させる。輸送コストである海上運賃や時間価値を考えると近海物流はコンテナ船の東西基幹航路を使う物流や貿易より優位性があることになる。一方で、空間経済学が教えるところでは、距離が近くても国境の意味は大きいとしており、確かに北部九州は東京や関西より韓国の釜山に近いが、国内ほどの貿易量（移出入量）には達していない。しかし、日中韓で貿易手続きの簡素化や情報の共有化が進み、国内並みのシームレス物流が構築されると TLC が下がり貨物量の飛躍的な増大も期待される。

域内物流の隆盛は NAFTA や EU だけではなく東アジアや ASEAN でも確認されている。域内物流の増大は水平分業の進展と説明されてきたが、タイのように人口が多い国では home-market effect もあって自動車生産では戦略的な拠点にもなり、部品メーカーの集積も進んでいる。現在日本から輸送している KD（ノックダウン）パーツの比率が大幅に下がることも考えられる。空間経済学は集積と分散をよく説明しているが、果たして東アジアにおけるシームレス物流の導入は、地域経済にどのような影響をもたらすのか注目される場所である。

参考文献

藤田昌久, 若杉隆平(編)(2011)『経済分析のフロンティア 第3巻 グローバル化と国際経済戦略』日本評論社
Krugman, P., (1991), *Geography and Trade*, The MIT Press.



国際東アジア研究センター 新シリーズ「ICSEAD 新書」第1号発刊

『シームレス物流が切り開く東アジア新時代－九州・山口の新成長戦略－』

国際東アジア研究センターでは、従来の研究者だけを対象とした「学術・研究書」ではなく、研究者や学生はもちろん、広く企業や行政の実務家の皆様にも研究成果を分かりやすくお伝えするため、新シリーズ『ICSEAD 新書』を発行することになりました。

本号のブックレビューで取り上げた『シームレス物流が切り開く東アジア新時代－九州・山口の新成長戦略－』は、その第1号です。一般書店でもお買い求めいただけます。

詳しくは当センターへどうぞお問い合わせください。

- ◆藤原利久, 江本信哉著 西日本新聞社発行 A5判 146ページ
定価 1,575円 賛助会員 1,100円 (2013年9月現在 税込)

◆本書の目次

プロローグ	九州・山口と東アジアの共存共栄を実現させる「シームレス物流」
第1章	「シームレス物流」とは何か
第2章	高速船シームレス化が九州・山口の「地の利」を活かす道
第3章	世界の成長センター、東アジアと Win-Win に持ち込める
第4章	シームレス物流は九州・山口の産業・企業をこう変える
第5章	シームレス物流のお手本はEU
第6章	対岸の韓国・中国もシームレス化へ動く
第7章	シームレス物流に向けた課題と対策
第8章	シームレス物流は九州・山口の物流と産業を融合させる
第9章	高速船シームレス物流はコンテナ船より 30%コスト安
補 足	トータル・ロジスティクス・コスト (TLC)
エピローグ	九州・山口は東アジアとともに活性化する

【お問い合わせ先】 公益財団法人 国際東アジア研究センター
TEL : 093-583-6202 FAX : 093-583-6576 E-mail : office@icsead.or.jp