



## 北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けて

魏 鍾振

2001年12月、中国のWTO加盟を契機に、北東アジア地域(韓国・日本・中国)では中国を中心とした貿易が飛躍的に拡大しており、貿易額の推移は、中国がWTOに加盟する前の2000年の1,841億ドルから2012年には6,849億ドルと3.7倍に増加した。また、北東アジア地域では外資企業を誘致するために、自由貿易地域(FTZ: Free Trade Zone)の設置など投資環境の整備が進められ、国境を越えたサプライチェーンが拡大するなど、北東アジアの貿易を支えるスピーディでシームレスな物流システムの構築が強く求められている。

北東アジア地域は海を介していることから、貨物輸送は海上輸送に大きく依存している。海上輸送においてはカントリークレーンなどによる荷役作業が発生し、貨物の流れにシーム(継ぎ目)が生じている。また、フェリー/RORO船(Roll-on・Roll-off ship)を用いた貨物自動車の相互通行においても各国の制度の相違により、一部の特殊なケースを除いて相手国の貨物自動車は自国内走行が認められていない。そのため、港湾エリアで相手国の貨物自動車から自国の貨物自動車への積替えが必要になるなど、シームレスな物流が阻害されている。シームレスな物流の阻害は、北東アジアの貨物輸送においてリードタイムの長期化や物流コストのアップなどの非効率な物流を生じさせる大きな要因となっている。

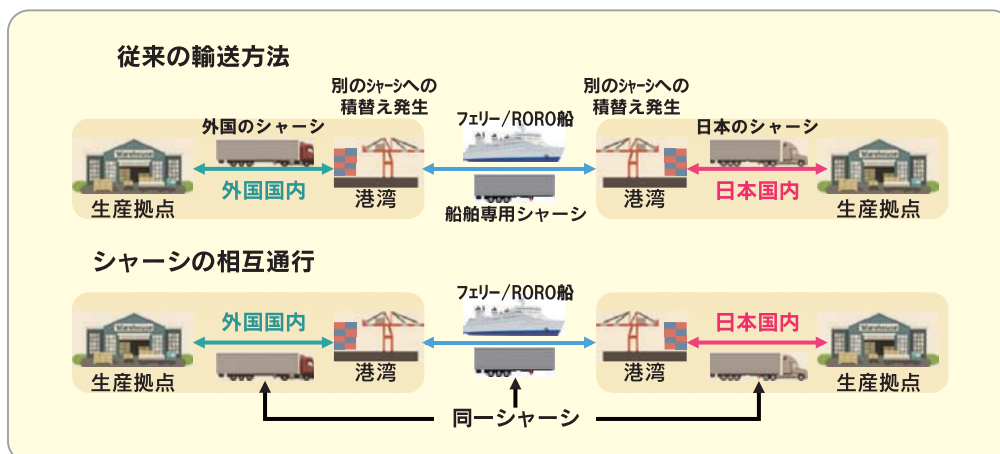
こうした北東アジア地域の物流問題を解決するための枠組みとして韓日中物流大臣会合が2006年9月に創設された。同大臣会合では、経済依存関係が緊密化している北東アジア地域の効率的な物流の実現に向けて、12の行動計画を策定・発表している。その内、第2の行動計画には「北東アジアにおけるシーム

レス物流システムの実現に向けた環境整備」が盛り込まれている。第2の行動計画の内容をみると、国際海上輸送と国内輸送の接続を円滑化することにより物流の効率化を図るための環境を整備するもので、主にフェリー/RORO船を用いてシャーシの相互通行を推進することを目指している。

シャーシの相互通行の導入により期待されている効果としては、リードタイムの短縮や物流コストの削減が挙げられる。リードタイムの短縮効果においては高速であるフェリー/RORO船を活用することで、従来の海上輸送に比べて大幅なリードタイムの短縮が可能である。また、物流コストの削減効果においては、貨物をシャーシに積載したまま、フェリー/RORO船へ積み下しができる。そのため、カントリークレーンなどの荷役機器を用いるときと比べて荷痛みが軽減され、包装費用を削減することが可能である。このようにシャーシの相互通行によるシームレス物流は、北東アジア地域の物流効率化に大きく貢献することが期待される。シャーシの相互通行によるシームレス物流は、北東アジア地域への経済的な面への貢献だけでなく、域内の貨物輸送に潜在するムリ・ムダ・ムラの改善につながり、域内サプライチェーンを構築している企業の競争力強化にも寄与するものと考えられる。

その一方で、解決すべき課題も多く残されており、それらの課題が解決されなければ、北東アジア地域においてシャーシの相互通行の浸透は難しい。シャーシの相互通行のよる効果をより高めるためには、環境整備とともに、それを活用したビジネスモデルの検討も必要であろう。

(客員研究員 経済学部非常勤講師)



シャーシの相互通行のイメージ