

欧州

日欧物流網が拡大

ジェットロ海外調査部欧州ロシア CIS 課長 山口 大介

中・東欧へのゲートウェーとして注目されるスロベニア・コペル港の発展や、ワルシャワなど欧州への新たな空路開設によって日欧ビジネスの距離感は確実に縮まっている。こうした動きが、日本企業の欧州ビジネスの拡大を後押しすることが期待される。

回復傾向の日欧貿易

リーマン・ショックの影響を受け、2009年の日本の対EU輸出額は前年比で約4割減少した。09年からの欧州債務危機で日本の対EU輸出は低迷が続き、12年に収支は赤字となった。しかし、13年以降は欧州経済が回復基調に入り、輸出入とも徐々に増加し、日EU間の貿易も回復傾向にある。

日欧間の荷動きを見ると、日本からの海上貨物は東京、横浜、名古屋、神戸などの港で積み込まれ、韓国、中国、ベトナムなどを經由して欧州に運ばれる。中国や韓国を含むアジアと欧州間における荷動きの割合を大まかに見ると、アジアから欧州向けと欧州からアジア向けの比率はおよそ2対1。日本海事センターによると、アジアから欧州への荷動き量は、15年に10年比で約10%の伸びとなったが、前年比では3.7%減の1,480万TEU(20フィートコンテナ換算)だった。16年3月は増加に転じ、1~3月期は前年同期比1.4%増。

アジアから欧州への海運では、「北欧州ルート」「地中海ルート」「アドリア海ルート」「黒海ルート」の4ルートが主流だ(図)。最大の航路である北欧州ルートは、所要日数が30日程度で、ル・アーブル(フランス)、アントワープ(ベルギー)、ロッテルダム(オランダ)、ハンブルク(ドイツ)、サウサンプトン(英国)が主な寄港地。地中海ルートでは、ジェノバ(イタリア)、マルセイユ(フランス)、バルセロナ(スペイン)に、「アドリア海ルート」はリエカ(クロアチ

ア) やコペル(スロベニア)に、「黒海ルート」ではオデッサ(ウクライナ)に寄港する。

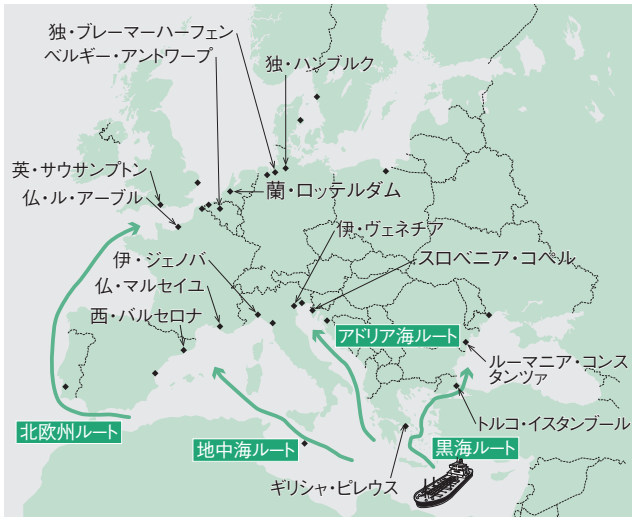
海運業界では現在、貨物船の大型化によってコンテナ船の平均輸送能力が上がり、各社の競争が激化している。日本海事センターによると、欧州航路における運賃指数(ドル/TEU)は、10年には2,032ドルだったのが15年には959ドルとなり、欧州への物流コストは大幅に下がっている。

海上ルートで注目されるのは

オランダは、北欧州ルートの主要港で欧州最大のロッテルダム港、および貨物取扱量で欧州第3位のアムステルダム国際空港スキポールを有する国。半径1,000キロ圏内に2億4,000万人の消費者を抱え、欧州の玄関口に位置付けられる。鉄道、高速道路、海運、水路などが発達し、ドイツ、フランス、英国、イタリアなどの主要都市への、迅速かつ効率的な物流ネットワークが整備されている。多くの日本企業もこの地に物流拠点を置く。

16年5月、東京で行われたセミナーにおいて、ロッテルダム港湾公団のアジアデスク・マネジャーのファンデルラーン氏は、「最先端のロジスティクスを提供し続けるため、新たなコンテナ輸送システムや低温物流施設などへの投資を拡大する」と強調した。また税関についても、企業の負担を減らすべく、文字通り24時間365日体制でIT化・ペーパーレス化による通関手続きの簡素化や保税倉庫活用などによる付加価値税(VAT)納付繰り延べなどを行っていることが紹介された。貨物輸送の利便性を高めるために官民を挙げて取り組むロッテルダム港は、日本企業が物流に求めるスピード、安全性、低コスト、信頼性といった要素を満たしているといえる。

図 アジアから欧州への定期航路と主な寄港地



資料：複数の大手海運会社の資料を基に作成

中・東欧へのゲートウェーとして注目されるのが、アドリア海ルートのコペル港だ(図)。16年4月、東京で開催された「中・東欧、南東欧への物流拠点としてのスロベニアの魅力」セミナーでは、シモナ・レスコバル駐日スロベニア大使が次のように語った。「日本から中・東欧に輸送する場合、コペル港を利用すると、輸送日数を北欧州ルートより5~7日短縮できる。ドイツ国内への輸送でも、地域によってはコペル港を利用した方が便利だ。コペル港は24時間稼働できる」。コペル港利用の覚書を締結している日本通運事業統括部シニアエキスパートの佐藤洋氏も、「チェコ東部、ドイツのミュンヘン周辺、ハンガリー、スロバキア、オーストリアなどへの鉄道輸送距離については、ハンブルク港からより短い。例えばブダペストまでは、ハンブルクからは1,170キロあるのに対し、コペルからだ約半分の570キロだ」と言う。コペル港管理会社ルカ・コペルによると、15年における同港のコンテナ貨物取扱量は、前年比17.3%増の約80万TEUだった。20年までに100万TEUにすることを目標に掲げているという。

進む新空路開設と輸出手続きの効率化

日欧間の空路では新たなルートも開設された。16年1月にはポーランド航空(LOT)による成田-ワルシャワ便が、5月にはフィンランド・フィンエアによる福岡-ヘルシンキ便が運航を始めたほか、10月にはスペイン・イベリア航空による成田-マドリード便が就航予定だ。1月の記者発表でLOTのミコシュ

日系フォワーダーの拠点数
※現地法人と駐在員事務所の合計

オランダ(蘭)	25	ハンガリー	4
ドイツ(独)	20	スペイン(西)	3
英国	19	トルコ	3
ロシア	16	アイルランド	2
チェコ	6	スイス	2
ベルギー	5	オーストリア	2
フランス(仏)	5	ポルトガル	1
イタリア(伊)	5	スウェーデン	1
ポーランド	4		

出所：国際フレイトフォワーダーズ協会「我が国フォワーダーの海外進出状況、外国フォワーダーの日本進出状況」(2014年3月)

CEO(最高経営責任者)は、東京便就航の理由の一つとして、多くの日本企業(300社弱)がポーランドに進出していることを挙げた。同便がビジネスパーソンや旅行客だけでなく、航空便貨物の増加にも期待を寄せる。現状、欧州向けのモノの輸出手段は海運が中心だが、新たな空路の開設によって欧州へのアクセスが容易になり、利便性も高まろう。

海外輸出にかかる時間とコストを下げる試みについては、日本国内でも進んでいる。成田空港も参画する成田市場輸出拠点化推進協議会では、成田市公設地方卸売市場の輸出拠点化に向け、同市場内での輸出手続きのワンストップ化を図ることで、農林水産物に関わる輸出手続きの迅速化と負担軽減を目指す。輸出手続きに要する時間を短縮するとともに、輸出拠点化により、適切な商品ミックスで混載することで空輸コストをカットすることも狙っている。この他、輸出者向けに海外バイヤーに関する情報や現地の規制、マーケット情報に加え、海外バイヤー向けにもこの拠点で商品情報を提供する体制を整える。英国を対象に行われた実証実験では、輸出手続きの迅速化によって英国内の食品売り場での「棚持ち」(販売期間)を長期化し、現地取扱企業のニーズに応えた。

難民やテロといった問題を抱えつつも、欧州では内需を中心に景気の回復基調が見込まれている。日本企業にとって欧州市場は、「遠い」「コスト高」「規制などへの対応が難しい」……というイメージが強い。だが、逆に言えば、こうしたハードルを乗り越えさえすれば、高付加価値商品・サービスでのビジネスが展開できる魅力ある市場でもあることを示唆している。課題の一つである「遠い」について、新たな物流ルート開設や物流の効率化を通じて改善が実現すれば、日欧ビジネスの一層の拡大につながる事が期待される。

JS