

台湾物流の現状と課題

－物流インフラの概観－

日大生産工(院) ○早坂 司

日大生産工(教授) 鈴木 邦成

1. まえがき

近年、東アジアの物流ネットワークの再構築が進み、その重要拠点として台湾のプレゼンスが急速に高まっている。

物流・ロジスティクスにおける情報武装の整備が進み、アジアワイドで、人、モノ、金の動きがこれまで以上に円滑化されてきているのである。

そこで本報告では、2018年9月の中国鍵大学での生産実習における物流視察を踏まえて、図1のように台湾物流に関して現段階でのわが国との相違点や改善点のいくつかについて考察を行う。



図1 台北にある「物流共和国」構内

2. 台湾の物流事情

台湾は南北の最長距離が約394km、それに対して、東西の最長距離が約144kmで、いわば茄子のような形状をしている。わが国の九州と

も地理的に近く、半導体産業などの両国の物流ネットワークは緊密な関係にある。

台湾の全人口の約70%は北部に集中している。

台湾には5つの主要都市がある。台北、基隆、桃園、新竹、高雄の5都市である。

まず台北は首都であり、台湾経済の中心地である。さまざまな有力企業の本社機能も台北に置かれている。

基隆は国際物流の拠点であり、多くのコンテナヤードがある。国内工場などから輸出入向け貨物がトラックでコンテナヤードに運ばれたり、反対に輸入貨物の多くが国内向けに運び出されたりしている。

高雄は台湾の最南端に位置する台湾最大の港湾で東アジアの有力な開運拠点である。さらに高雄港と基隆のモノの流れも直結している。最北の基隆から最南の高雄まで1本の高速道路で結ばれているのである。

なお、高雄はコンテナの量が多く世界14位の取扱量を誇る。

国際空港のある桃園は航空フォワーダーに起点でもあり、国内外受けのさまざまな倉庫・物流センターが集中している。海外からの貨物を一時的に保管する保税倉庫や国内市場向けの流通型倉庫などがみられる。

倉庫・物流センターが多いために、在庫拠点として企業が重視している。

新竹には半導体が集中していることから図2のように台北などからのトラック輸送が多く、経済の中心になってくると考えられる都市ともいえる。これらの5つの主要都市がそれぞれ

Current Situation and Issues of Logistics in Taiwan

－ Outline of its Logistics Infrastructure －

Tsukasa HAYASAKA and Kuninori SUZUKI

の特徴をもとに有機的に物流ネットワークを構築している。



図2 台北市内を走るトラック

4. 台湾の国際物流戦略

国内市場が決して大きいとはいえない台湾は輸出国として経済成長してきた。それゆえ国際物流戦略の強化は台湾にとって大きな意味を持つともいえよう。

台湾の国際物流戦略の一例として、MCC(Multi -Country-Consolidation)があげられる。当該戦略は台湾を東アジアの対米輸出の物流ハブ拠点として強化するというものである。中国、香港などの東アジア諸国の対米輸出における物流コストを最小化するための中継拠点として台湾の物流インフラを強化していくという国家的な戦略となっている。

対米輸出の物流中継拠点を台湾に設けることで東アジア諸国の物流コスト削減を側面から支援することを目指しているのである。

そのためには台湾の物流インフラを強化して、東アジア諸国からアメリカに輸送される貨物をまずは台湾に集める必要がある。具体的には国際物流の中継拠点として高雄港などを活用する。中継貿易港として混載貨物の集積拠点とし、対米輸出ルート効率化を図るのである。

海運の拠点である高雄港などを活用することで東アジアのハブ機能を台湾に集結させていくというわけである。高雄港は台南地域から中国大陆、フィリピンへの海運ルートの司令塔として重要性を高めている。

また航空貨物については、桃園国際空港を東アジアの一大中継拠点とすべく貨物取扱環境の整備が続いている。もちろん同時に台湾の国内物流も海外からの輸入品を柔軟に輸送できるように物流システムを効率的に構築していくことはいくまでもない。例えば、国内のトラック輸送インフラについては、図3のように

台湾西部地域は整備が充実し、高速公路、国道1号線を軸に貨物輸送が円滑に展開されている。

無論、今後、より一層の国内及び国際物流インフラ整備を推進することになるのである。



図3 台湾のトラック輸送風景

5. 台湾物流業界の課題

他方、台湾物流の課題の1つとして、人材育成の充実があげられる。現地でのヒヤリング調査の結果、物流における人材育成、研修体制をこれまで以上に充実させる必要と考える企業が少なくないことがわかった。物流マニュアルや基本的な社内ルールの整備が必要といえよう。例えば倉庫・物流センターにおけるピッキングや梱包、検品などの作業プロセスについて標準化を進める必要がある。物流センター業務における入荷、検品、保管、梱包、出荷という一連のプロセスにおける基準や効率的な手順をしっかりと示すことでこれまで以上の効率化が可能となるわけである。

物流・ロジスティクスの重要性をさまざまな荷主企業が現状以上に強く認識する必要もあるだろう。物流業界に入る新社会人や転職者などのために効果的なマニュアルを作成し、現場研修を充実させるという視点から物流現場の作業環境の整備を推進していくことが求められているともいえる。

6. 結びに

生産実習における物流視察を通して、グローバルロジスティクスのインフラ整備がわが国のみならず台湾、さらにはアジアワイドで展開されていることがわかった。

高雄港、桃園国際空港の整備により、台湾の東アジアにおける物流ハブ拠点としての役割と機能は強化されている。

今後、我が国の台湾の物流ネットワークがより緊密な連携のもとに有機的に働き、機能していくことを期待し、本報告の結びとする。