

東アジアの産業構造の変化を踏まえたロジスティクス機能 に関する研究 ー港湾・空港で何ができるかー

根木 貴史 主任研究員

1. 研究の背景および目的

我が国の人口減少及び少子高齢化の流れの一方で、中国をはじめとするアジア各国の経済が成長することにより、日本経済の相対的な影響力低下が指摘されている。

「日本再興戦略（平成25年6月）」では、「我が国企業が持つ技術力をはじめとした強みを活かし、積極的に世界市場に展開を図っていくとともに、対内直接投資の拡大等を通じて、世界のヒト、モノ、カネを日本国内に惹きつける」ことが挙げられ、「社会資本整備重点計画」では、「アジアの成長を取込む産業界の取組みを支援する港湾、さらには港湾を含む物流のあり方が問われている」とされている。

そこで、我が国の産業がバリューチェーンのどの部分で優位性を発揮しようとしているか分析し、これを支援するロジスティクス、さらには国際輸送貨物が必ず経由する港湾・空港で、何ができるかについて検討を行うこととした。

2. 東アジアにおける貿易構造の変化

東アジア域内貿易では、1990年代半ばから、実質GDPの伸びを実質貿易額の伸びが上回り始め、2000年頃から、貿易額以上に海上貨物量が増加するようになった。これは、貿易額に占める中間財（加工品、部品）の割合が増した時期でもあり、国際分業の進展がみてとれる。

2000年頃より、日本-中国間の貿易額が、中間財を中心に急激に拡大したが、ASEANを一つの地域と見ると、日本-ASEAN間の貿易額は、日本-中国間の貿易額と同規模である。

3. 日本の生産拠点の活用法

国際分業の進展の流れの中で、日本企業の海外進出の進展が見られるが、他方で、生産拠点を日本に残す取組み、さらには戻す動きもあり、日本企業の経営者は「国内外の2本足で立つ経営」を指向していると考えられる。

この分析を踏まえて、日本企業の海外進出が増えても国内の雇用も増やすために、日本国内

に残る生産工程が一部分にとどまっても、それを上回る規模のグローバルな市場を取込む必要がある。

そのために、「China+1」の先として有望視されたASEANの活用が考えられ、次の方法が挙げられる。

- ・アセンブリー拠点、部品調達先として、安い労働力を活用
- ・人口増に伴い成長する消費地として活用

4. 求められるロジスティクス機能

上記ASEANの活用を踏まえて、ロジスティクスに求められる機能を整理し、これを担う事業者には求められる拠点として、港湾・空港に必要な機能を次のように分類した。

- ① 日本発着部品・製品に対応する安全性・安定性を確保しつつ、効率性（安さ・速さ・価値）を実現する拠点
- ② グローバル・サプライチェーンにおける貿易取引の条件や市場ニーズに柔軟に対応する拠点
- ③ グローバルな経済等環境変化（為替変動含む）に柔軟に対応する拠点

5. 東アジアの成長を取込む動き（萌芽）と課題

上記「求められるロジスティクス機能」の実現のために、発表者は、既に取り組みが始まっている萌芽に学び、これを拡充するという方法論を採用した。

報告では、上海スーパーエクスプレス（SSE）や沖縄国際貨物ハブ、中部国際空港貨物地区等をレビューし、高速輸送モードやFTZ（自由貿易地域）制度の活用、あるいは港湾・空港の管理・運営等に言及し、「求められるロジスティクス機能」の実現に結びつけるための方向性について、現時点での整理を紹介する。