視座

分断の時代における日本の役割

日本通運株式会社 相談役
運輸総合研究所 評議員

渡邉 健二
WATANABE Kenji

物流業界に身を置いて半世紀余りになります。この間、コンテナ輸送と貿易の拡大により、物流は世界経済を支える基盤へと発展しました。しかし近年、その前提が大きく揺らいでいます。

最大の変化の一つは、地政学リスクの高まりです。ウクライナ情勢や中東情勢の緊迫化は、世界のサプライチェーンを大きく揺さぶっています。とりわけスエズ運河とパナマ運河は世界物流の大動脈であり、紅海情勢に伴うスエズルートの混乱やエルニーニョ現象と地球温暖化に起因するパナマ運河の通航制限は、国際物流ネットワークの脆弱性を改めて示しました。

さらに、米国のトランプ政権が「関税」を外交カードとして活用し、世界のサプライチェーンが翻弄される中で、日本の立ち位置について改めて考える機会が増えました。

物流事業は世界中のメーカーなどの荷主企業と接する産業です。お客様との日々のやり取りを通じて寄せられる情報に触れていると、日本には私たちが思っている以上に、世界の産業活動を支える重要な技術や素材が数多く存在していることに気付かされます。

例えば、半導体製造に欠かせないフォトレジストやシリコンウェハ、パッケージ基板用絶縁材料などです。普段は目立たない存在ですが、世界の先端産業を支える重要な基盤となっています。供給が滞れば、その影響は世界の産業活動に及びます。

ここで考えるべきことは、市場規模や輸出額だけでは測れない価値です。

これまで競争力の議論では、「何を輸出しているか」「どれだけのシェアを持っているか」が重視されてきました。しかし、世界が分断へ向かう今、本当に重要なのは「なくなったら世界が困るものは何か」という視点であると感じています。

日本が供給する重要素材や部品が仮に一週間途絶えれば、多くの産業が影響を受けるでしょう。代替先を探すことはできても、すぐには切り替えられないものも少なくありません。こうした依存関係を可視化することが今後の日本の産業政策を考える上で重要になると思います。自国の強みを理解しなければ、戦略的に活かすことはできません。

一方で、その価値を十分に発揮するためには、優れた技術や素材を持つだけでは足りません。世界と日本を結ぶ物流ネットワークの存在が不可欠です。

その意味で、私が今後の日本に期待したいのは、アジアにおける物流ハブ機能の強化です。日本には東アジアに位置する地理的優位性に加え、高品質な港湾・空港インフラ、高度な通関制度、そして長年培ってきた物流運営ノウハウがあります。

近年の物流は、海運か航空かという単純な選択ではありません。納期やコスト、環境負荷を踏まえた柔軟な組み合わせが求められています。

アジア各国から貨物を集約し、日本で仕向地ごとに仕分けして欧米へつなぐ、あるいは逆に欧米発の貨物をアジア各国につなぐ。こうした海空一体の物流モデルは、日本が提供し得る価値の一つではないでしょうか。

物流の世界では、「効率」から「レジリエンス」への転換が進んでいます。日本の経済や産業についても同じことが言えると思います。物流、通商、技術、産業政策を一体で捉え、日本の技術や素材の強みと物流ネットワークの強みを結び付けていくことが重要です。

世界が不安定になるほど、日本が物流先進国として培ってきた経験と知見の価値が高まります。アジアのサプライチェーンの安定と発展に貢献することは日本自身の成長に加え、地域全体の繁栄にもつながるものと考えています。

渡邉 健二　わたなべ けんじ

1950年2月3日生まれ。中央大学法学部卒。1972年日本通運株式会社入社。総務・労働部長を経て、2005年取締役執行役員兼大阪支店長、2007年取締役専務執行役員兼東京支店長、2009年代表取締役副社長。2011年代表取締役社長、2017年代表取締役会長に就任。2022年NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社代表取締役会長。2024年より日本通運株式会社相談役、運輸総合研究所評議員。76歳。