

# アジア圏国際物流の高度化と政策対応

平成23年10月18日

運輸政策研究所長 杉山武彦

# 構成

---

- 1. 大震災から得られた示唆  
ーサプライチェーンのリスク分散ー
- 2. 日本企業の海外展開と物流ニーズ
- 3. 国際物流施策に加えるべき新たな視点  
ー基本認識の再確認を通じてー

# 震災後の復旧に向けた諸議論からの示唆

- 日本経済新聞「経済教室」の3つの論稿
  - 新宅純二郎氏論稿(2011年6月21日)  
「競争力とリスク対応 両立」(サプライチェーン再構築の道①)
  - 藤田昌久氏論稿(2011年8月31日)  
「脱国境・脱中央の実現を」(日本再生・空間経済学の視点①)
  - 浜口伸明氏論稿(2011年9月1日)  
「供給網、寸断リスク分散を」(日本再生・空間経済学の視点②)

## 〈新宅論稿の示唆〉

### 競争力とリスク対応のジレンマ

---

- サプライチェーン混乱の背景
  - 個別対応重視のカスタマイズ化
  - 部材メーカーの少数化と複雑なサプライチェーン
  
- トレードオフの関係
  - 特注品のデュアル・ソーシングとコスト削減
  - 汎用部品活用と製品差異化

# 〈新宅論稿の示唆〉

## サプライチェーンの再構築

### ● 競争力確保と空洞化回避に向けて

日本企業の強み (競争力)	リスク対応力を重視	解決策	留意点
特注部材 (品質・機能)	汎用部材 の活用	特注部材 の仕様統合	—
1社調達 (コスト)	特注品の調達 の二重化	仮想的な調達 の二重化	平時からの準備 の必要

↓

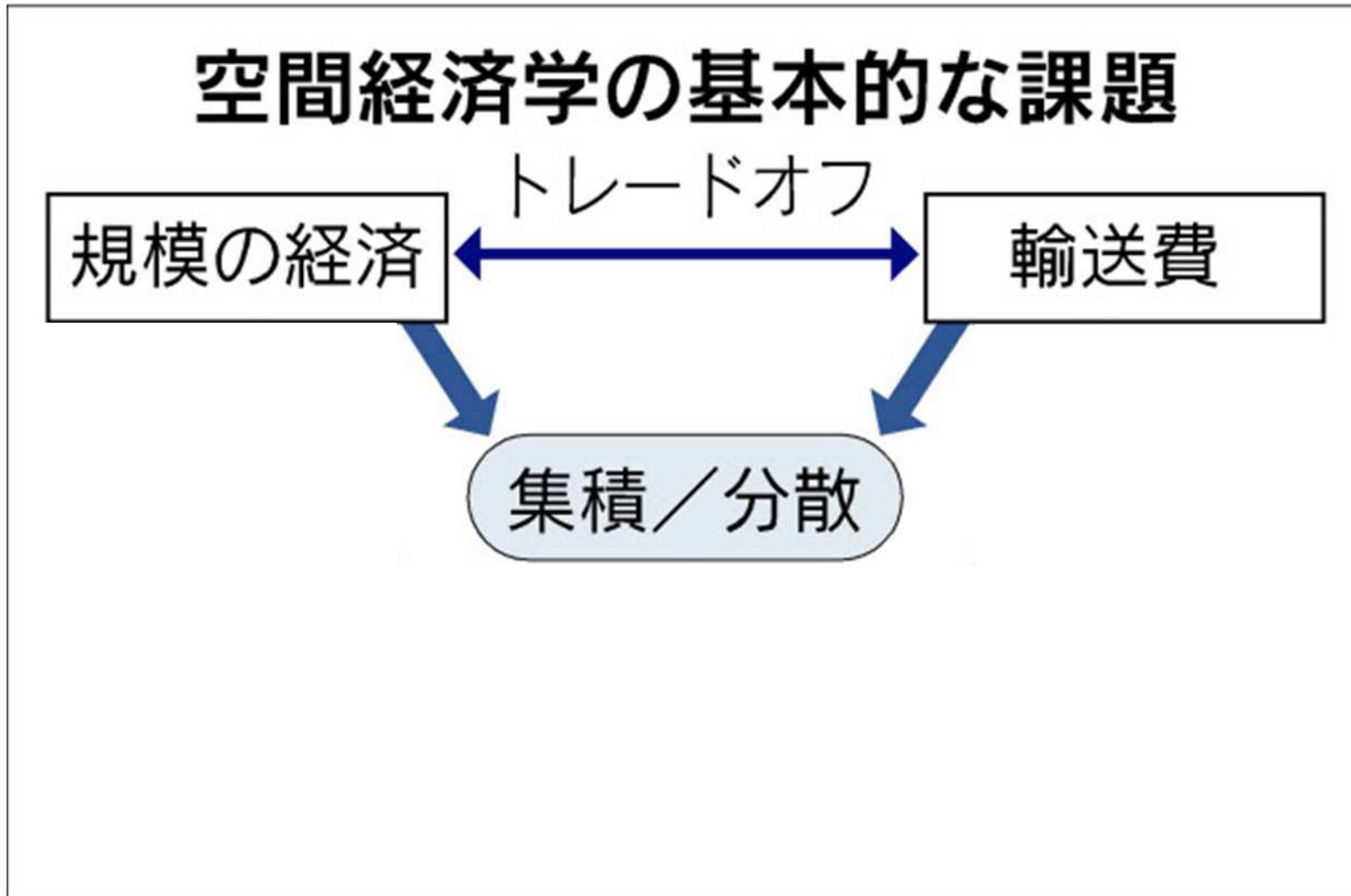
リスク対応力が  
乏しい

↓

競争力を弱める

# 〈藤田論稿の示唆〉

## 空間経済学の基本的な課題の提示



## 〈藤田論稿の示唆〉

### 「脱国境」の提案

---

- 規模の経済の活用とリスク分散の実現に向けた3つの基本的方策
  - 1. バーチャルな分散化  
(BCPにおける代替生産契約など)
  - 2. リアルな分散化(国内外での工場分散)
  - 3. 共通化と差別化の並進

# 〈浜口論稿の示唆〉リスク分散における盲点 — 藤田論稿に共通の指摘

- 既往のサプライチェーン  
＝規模の経済と輸送費の相対的關係がもたらした部品供給体制
- 
- 規模の経済の追求による少数の部品供給企業への絞り込み
  - 川上における意図せざる集中
- 
- 集中箇所がボトルネックとなるリスクを内包

# 〈浜口論稿の示唆〉

## 分散体制が示唆するメリット

- 日本からの距離と在庫保有におけるリスク管理の関係

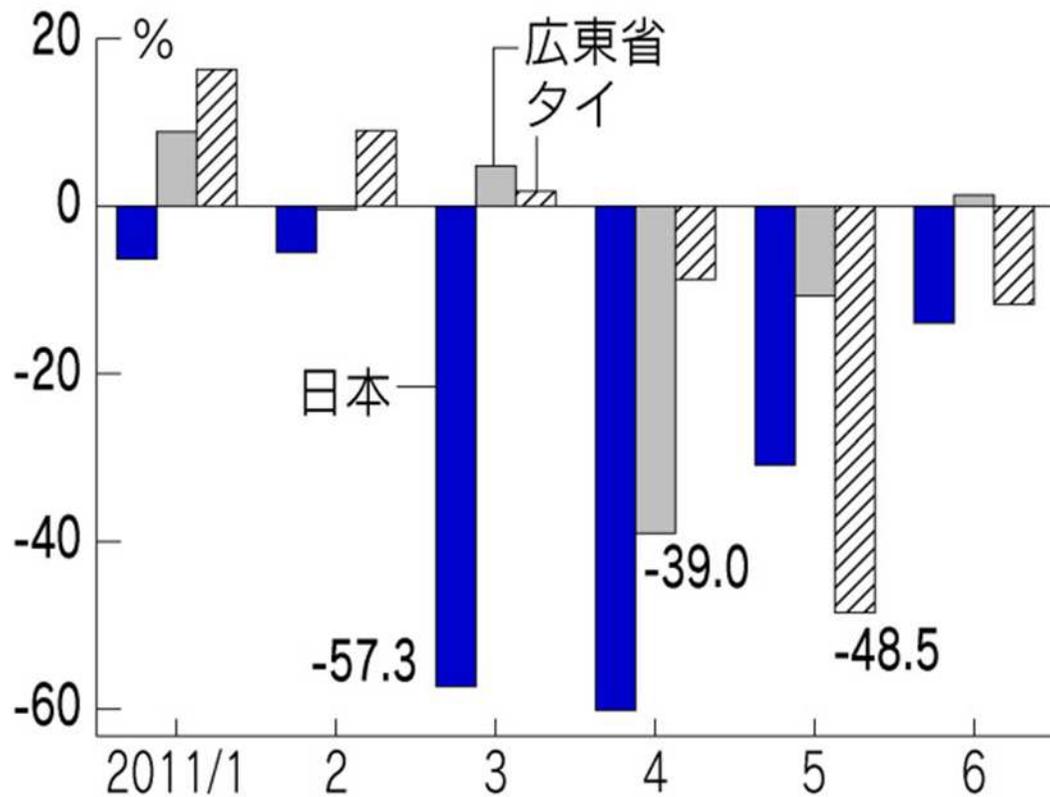


サプライチェーン  
の回復



減産・供給停止  
の短期間化

日本、中国・広東省、タイの月間自動車生産台数の前年同月比増減率



(出所) 日本自動車工業会、広東省統計局、タイ自動車工業会

## 〈浜口論稿の示唆〉

# 新しいサプライチェーンの構築

---

- 分散化のメリット  
＝サプライチェーンの安定化と競争力の向上
  - 分散化のデメリット  
＝個別企業の規模の経済の犠牲
- ⇒ 協調によるゲイン・シェアリングの導入
- ⇒ リスクを認識した分散＝アジア諸国の双対性を導くことによる空洞化の防止



東アジア地域協力・多極分散の提案

# 第1部の主旨

---

1. 従来以上にリスク分散、リスク対応に比重をかける必要

2. その時のトレードオフを小さくする工夫が必要

適切な標準化の努力

事業継続計画(BCP)の設定

⇒それらのために一層の協調と連携が必要

このほか、

3. 一般論として、代替輸送ルート、代替輸送

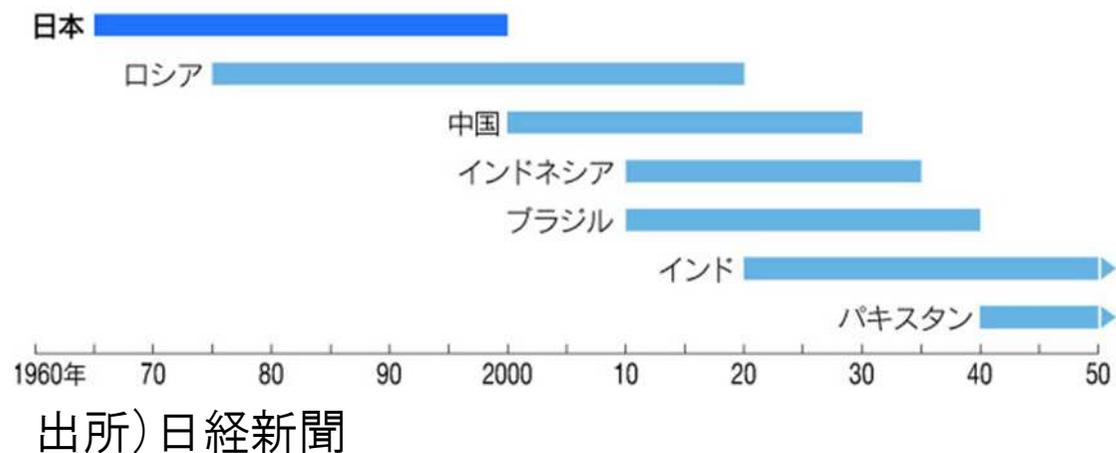
11 手段の備えが必要

1. 大震災から得られた示唆

# 日本の持続的成長の方向性

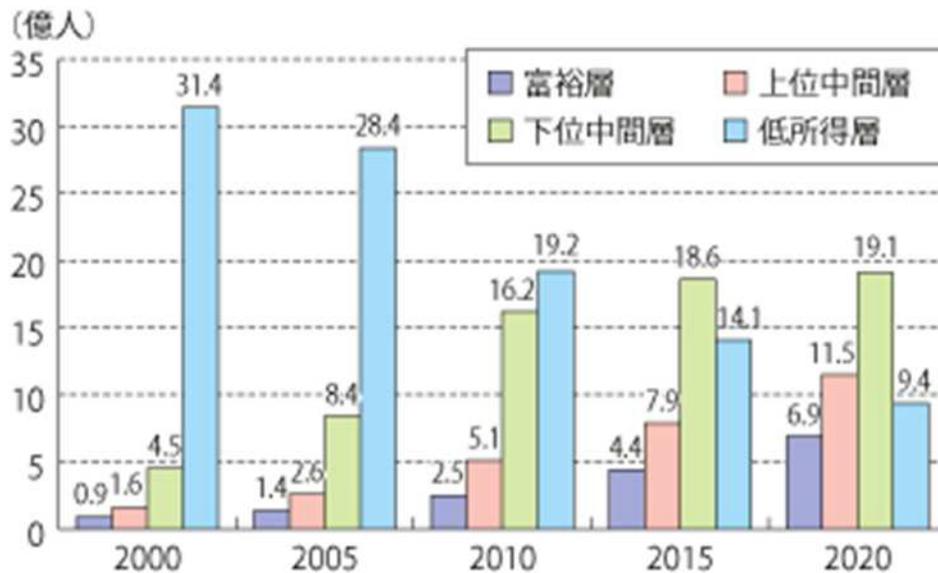
- アジアの成長と活力を取り込む必要
- 通商白書2011：アジア諸国との共生、産業の棲み分けの必要性の認識の下に、わが国経済の新たな海外展開の将来像を検討

Cf. 人口ボーナス



# 新興国の所得層別人口推移

## 新興国の所得層別人口推移



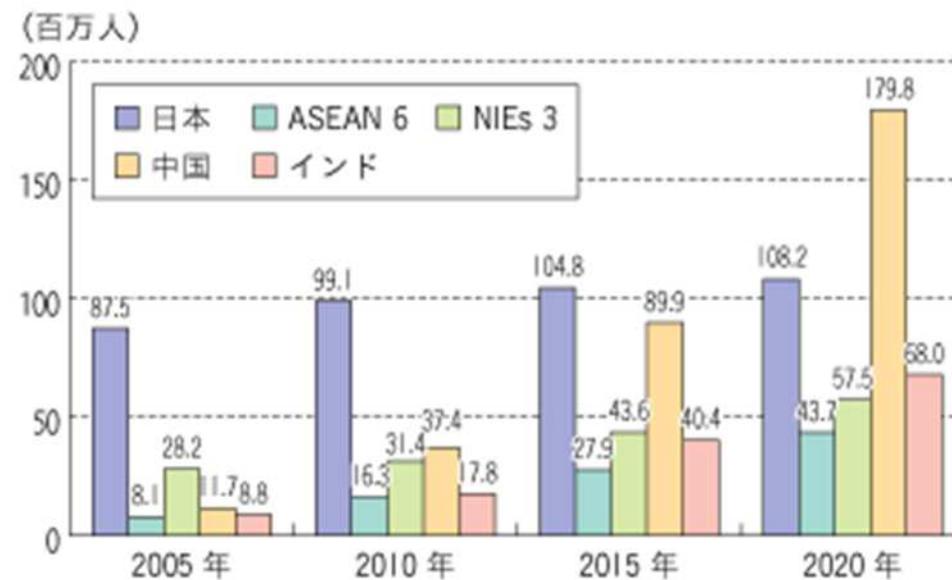
備考：世帯可処分所得別の家計人口。各所得層の家計比率×人口で算出。  
2015年、2020年はEuromonitor推計。  
資料：Euromonitor International 2011から作成。

## 通商白書における所得層区分

所得層	世帯年間可処分所得
富裕層	35千ドル以上
上位中間層	15千ドル以上 35千ドル未満
下位中間層	5千ドル以上 15千ドル未満
低所得層	5千ドル未満

# アジア新興国の所得層の変化

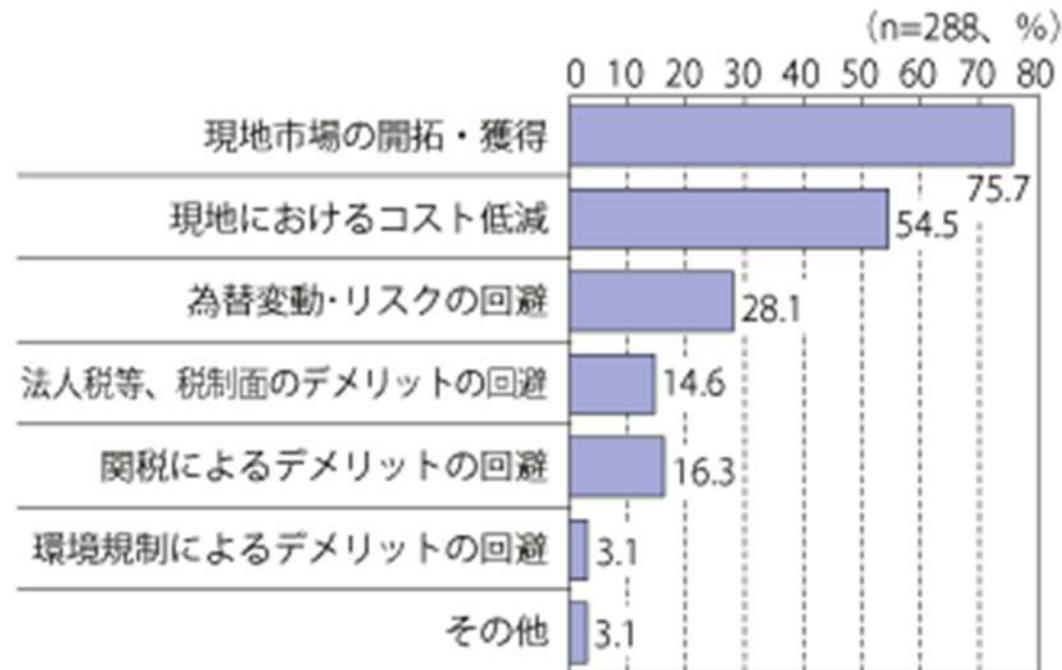
- 所得が高いほど伸び率が大きい
- 富裕層：2020年には全体で日本の3倍以上に
  - 大きな潜在市場の存在を示唆



備考：世帯可処分所得別の家計人口。各所得層の家計比率×人口で算出。  
2015年、2020年はEuromonitor推計。  
資料：Euromonitor International 2011から作成。

# 日本企業の新興国への海外展開の目的

- 「生産コスト低減」から「市場獲得」へと進化



資料：財団法人国際経済交流財団「競争環境の変化に対応した我が国産業の競争力強化に関する調査研究」から作成。

- 震災後の実態と論調の変化

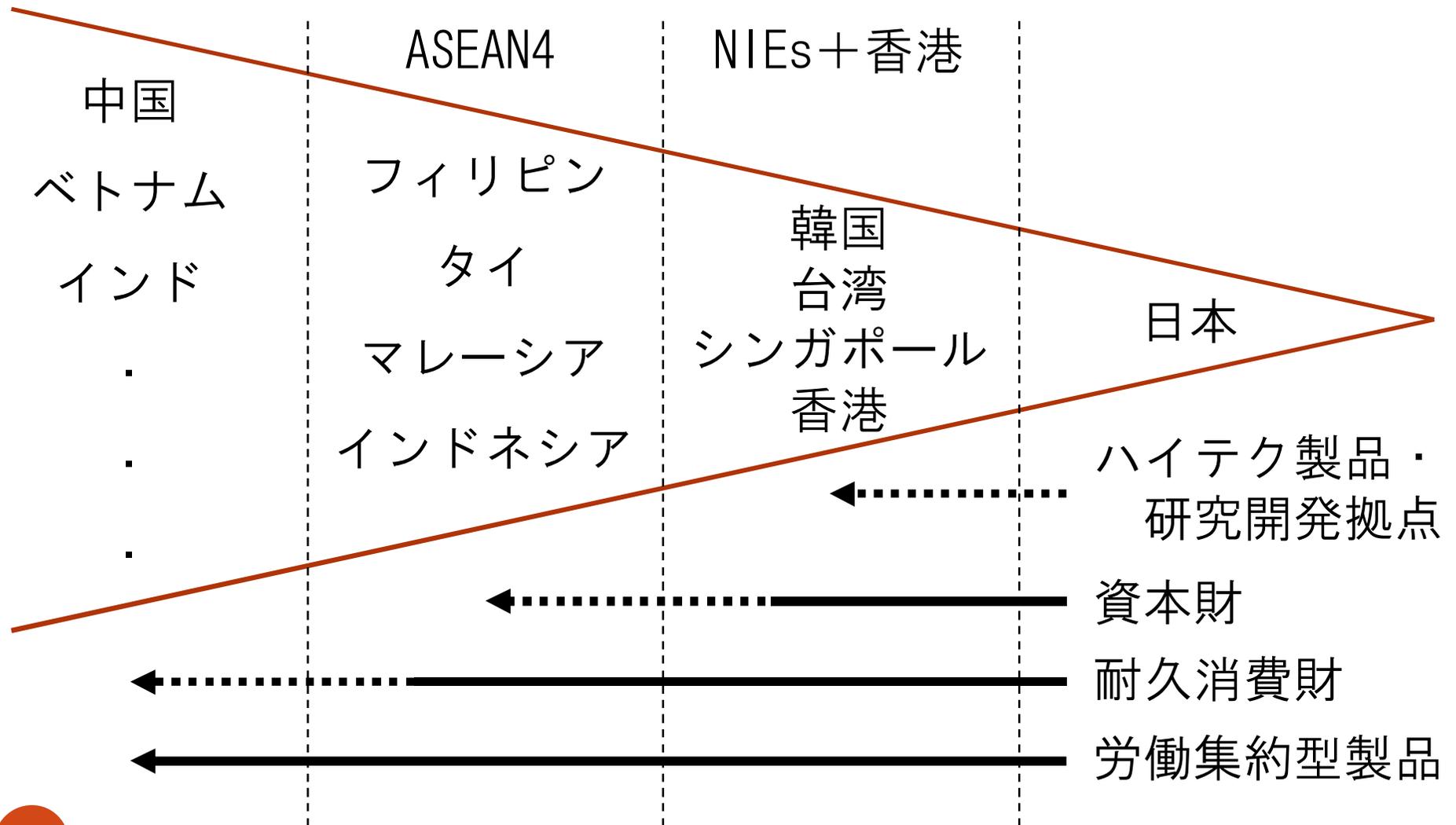
# 中堅中小製造業の東南アジア進出の加速

(日経新聞2011年9月18日付)

---

- 現地調達率を高める大手への対応
- 大手商社：東南アジアにおける工業団地の造成  
今後3年間で約350社の中堅中小製造業が進出  
する見込み
- 震災後の円高も主要因
- 中堅・中小企業の製造業の海外生産比率(生産額に占める海外の割合)  
1. 4%(04年)⇒5. 7%(09年)⇒8. 2%(15年予測)

# 従来のアジアの雁行型経済発展 石田信博氏 論稿「アジアの経済成長と物流」(海事新聞2011/7/5)



# アジアの水平分業の進展 春成誠氏論稿「加速するアジアの時代への対応」(海事新聞2011/1/27)

---

- 工業製品のアジア域内貿易マトリックスに見られる相互依存関係(世界全体への輸出額に占める当該国への輸出額比率)の状況
  - 日中韓：2割弱
  - アジア10か国(日中韓台+ASEAN6)：5割程度
- 伸び率：2.77倍(1995年～2009年)  
⇒「アジア自由交通圏」の提案

# 海外市場開拓に向けて有望な事業

(製造業に関する国際経済交流財団アンケート調査)

- 約半数：環境エネルギー分野
- 3割：水ビジネス、交通インフラ、医療・介護
- 2割：ロボットや宇宙などの先端分野
  - 日本機械輸出組合の戦略5分野  
サービス・ソフト、重電・産業機械、プラント・エンジニアリング、医療機器、航空・宇宙

⇒従来と異なる業種の進出

中堅中小規模の企業の進出

⇒異質の物流ニーズも発生

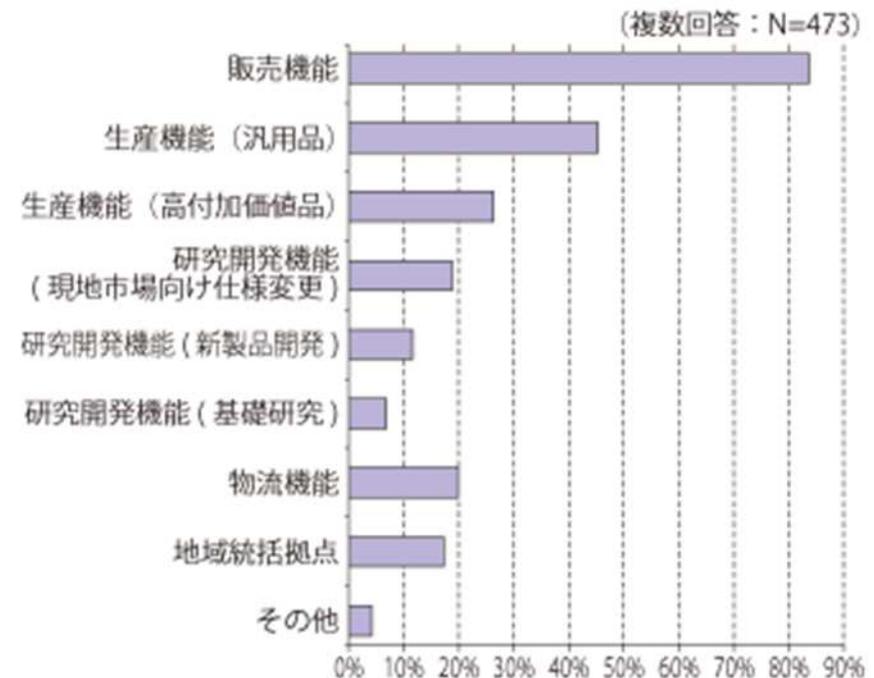
域内各種インフラ整備の必要

# 物流機能に対するニーズの増大

- ジェトロ海外事業展開調査  
「強化する機能」の2割＝「物流機能」

- アジア域内における  
工程間分業の影響

「短納期化」  
「部材調達」  
「アフターサービス」



資料：「ジェトロ海外事業展開調査 (2010)」から作成。

## 第2部の主旨

---

1. 生産活動と物流の間には相互の因果関係
2. 派生需要としての物流は製造業の活動から発生
3. アジアの域内物流ニーズの増大  
⇒ アジア全域がモノの動きやすい場である必要の高まり
4. 輸送関連を含むインフラ輸出  
⇒ インフラ整備に続く運用と活用における日本の物流事業者の貢献と成長の可能性  
⇒ 物流政策の支援の必要

# アジア域内の効率的な物流に向けて

---

- 基本認識の再確認

①物流の「効率化」と「高度化」の意味

②効率化を追求する手段は何か

③国内物流から広域国際物流へ

—背景に何があったか、何を意味するのか—

# ①物流の「効率化」と「高度化」の意味

- 「物流の高度化」
  - ＝多様化・高度化する物流ニーズの充足
- その基礎としての「物流の効率化」
- 「物流の効率化」
  - ＝物流の普遍的課題
- 物流システムの改善を通じた「トータルコストの低下」と「サービス水準の向上」
- 効率化・合理化の要請
  - 個々の物流業務⇒企業の物流システム全体
  - ⇒企業や産業を越えた経路全体

## ②効率化を追求する手段は何か

- コスト削減とサービス水準向上を追求する具体的な手段・手法

個別主体における  
効率化

- 省力化・機械化
- 物流拠点の集約・分散
- 情報化
- メイク・オア・バイ  
の選択

サプライチェーンに  
おける追加的要素

- 共同化・標準化
- インフラ整備

### ③国内物流から広域国際物流へ —背景に何があったか、何を意味するのか—

- 企業の生産活動の国際化
  - 域内資源による生産⇒生産要素の移入⇒輸入⇒現地調達による海外生産⇒広域調達と国際分業
- これらを可能にした要件
  - 情報の遍在
  - 各国の制度・仕組みの改善(自由化など)
  - 輸送機関・輸送基盤の発展・技術革新



国際化の進展と要件整備の相互促進関係

# 広域物流システム高度化の要件

- 「従来の物流効率化の志向」+「個々の物流の効率化が絶えず推進されるための制度的配慮」
- 求められる側面/要素
  - A. 活発な競争が確保されている市場
  - B. 共同化・標準化の一層の推進
  - C. ソフトおよびハードの物流インフラにおける一層の整備
  - D. リスクへの意識の高まり

# 既往の施策の体系：参考

施策	総合物流 施策大綱	新総合物流 施策大綱	総合物流 施策大綱 (2005-2009)	総合物流 施策大綱 (2009-2013)
成立	1997年4月	2001年7月	2005年11月	2009年7月
基本目標	効率的物流	国際競争力 環境負荷軽減	内外一体化	GSCを支える 物流
背景	港湾の高コ スト	近隣諸国港 湾の充実	アジアの準 国内物流化	SCM整備の重 要性増大
国際物流施 策(ハード・ インフラ)	国際ハブ港 湾の整備	同左	スーパー中 枢港湾の重 点整備	同左
国際物流施 策(ソフト・ インフラ)	行政手続の 情報化・簡 素化	手続の電子 化・ワンス トップ化	手続の標準 化・電子化	広域的物流 環境の改善、 電子申請化、 管理情報の 可視化

# 国際物流施策に加えるべき新たな視点

- リスクの分散と「共有」  
リスク・シェアリングの視点の付加  
⇒BCP、相互の海外展開
- 「アジア共通物流政策」の発想  
日本の競争力向上からアジアの競争力向上へ
- さらなる課題  
グリーン物流の重要性の増大  
高度ロジスティクス人材、サードパーティ・  
ロジスティクス・プロバイダーの育成

# 第3部および全体のまとめに代えて

- 提起された課題と論点
  - リスク対応
    - 分散のデメリットの克服の工夫(D)
    - 国内投資環境の整備(A, C, D)
  - 日本経済の持続的成長
    - 自由化の前提(A)
    - 国内の産業振興
  - アジア域内物流の高度化
    - 基幹政策課題の推進(B, C)
    - 物流事業者の事業展開への政策支援(B, C)