

## 特集／東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題

### 特集にあたって—東アジアにおける物流をめぐる状況

池上 寛

近年の東アジアにおける経済発展は、域内外の貿易を拡大させた。国際貿易は国から国にモノの移動が行われて、初めて成立する。その貿易は物流という形でモノの移動を行う。つまり、貿易の拡大は国際物流も拡大させることになったのである。

また、経済のグローバル化、ボーダレス化は国際分業体制を進めることになった。その結果、部材や部品の移動や半完成品の移動も活発に行われている。特に、アジアでは域内市場におけるこの動きは活発である。さらに、グローバル化によって、国を超えたサプライ・チェーン・マネジメントやジャスト・イン・タイムといった動きが起きた結果、昨今物流は重要になってきている。東アジアにおける国際分業の現状をみると、第一次産業と第二次産業間に代表される垂直的分業から同一産業内で行われる水平的分業だけではなく、複数の生産工程間の分業、一つの生産工程内の分業と、国際分業も多様化、深化してきている。この背景には、多国籍企業の旺盛な海外活動がその要因である一方、違う観点から見ると、このような分業を支えているのは高度

な物流である。この物流がなくては、個別企業の競争優位もなにも存在しないのである。

この物流を行う際に最も重要なのは、港湾や空港の整備である。これらの整備状況が製造業に従事する多国籍企業を誘致する上で、重要なポイントになっている。そのため、東アジア諸国・地域では近年港湾や空港の大規模な整備を実施している。また、国を跨いだサプライ・チェーン・マネジメントをはじめとする高度な物流を求められている物流企業にとって、港湾や空港の整備は必須の条件であり、それなしでは各国の将来の経済発展は望めないともいえよう。

ASEANの動きに目を転じると、ASEANでは一九九三年にASEAN自由貿易地域(AFTA)が発効した。AFTAをさらに効率的に運用させるためには、通関手続きや原産地規則の円滑化が必要である。これらは物流の円滑化に結びつくものである。また、ASEANの将来図として、ASEAN経済共同体(AEC)形成に向かい始めている。二〇〇三年に開催されたASEANサミットでは、二〇二〇年まで

にAECを実現することに合意し、実現のために優先分野を一一項目選び、優先分野では二〇一〇年までに先行実現することで合意した。翌年のASEANサミットでは、各国首脳が枠組み協定に署名した。その協定に書かれている優先分野の中には通関手続きや原産地規制のほか、ロジステイクスに関する分野も取り上げられ、その中には統合物流サービスの推進、陸路輸送のインフラ改善といった項目が並んでいる。

また、ASEAN加盟国であるシンガポールやタイなどは積極的に二国間FTAの締結を行い、ASEANと中国のFTAも始まった。このような動きは今後東アジアの物流を大きく変貌させるような状況である。

アジアのこのような動きに対して、日本政府も対応しようとしている。その代表例が、二〇〇七年五月に公表された「アジア・ゲートウェイ構想」である。この構想で取り上げられているのは文化、教育や金融など様々な分野にわたっている。とりわけ物流に関しても取り上げられている。この構想には最重要項目として一〇項目、重点

七分野が記載されている。その最重要項目には航空自由化（アジア・オープンスカイ）にむけた航空政策の転換、貿易手続改革プログラムの着実な実施という物流に非常に関係がある項目が記載され、重点七分野でも人流・物流ビッグバンが取り上げられている。この構想の着実な実施によって、日本はアジア諸国との繁栄を共有できると考えている。

このような構想を公表しなければならなかったのは、日本が物流において完全に立ち遅れているためである。アジア諸国では大規模な港湾や空港施設の拡大工事を実施し、ハード面でも日本より大きい港湾や空港を相次いで開港させている。また、その使用料は日本の港湾・空港より安い。そのため、価格競争では既に勝てない状況にある。さらに、ソフト面でもペーパーレス化、通関時間の短縮といった効率的な物流を目指しており、日本の港湾・空港より優れている場合も多い。

そのような状況下で、二〇〇七年八月には関西国際空港（関空）の第二滑走路がオープンした。第二期工事では貨物地区を広く確保しただけではなく、二本目の滑走路ができたことでオン・デマンド対応ができるようになった。また、日本唯一の二四時間対応空港のメリットを生かして、関空は日本初の「国際貨物ハブ空港」を目指そうとしている。

日本政府の動きや関空の今後の目指す方

向性は、国際物流における重要性を認識したものである。つまり、今後の経済発展には物流が非常に重要であるとの立場を表明したものと見えるであろう。

このような現状認識に立ち、この特集では、東アジアにおける物流を取り上げた。昨今の東アジア域内での貿易、物流インフラや政策などの物流に関わる様々な検討を通じて、これからの東アジアの物流について展望を試みたのがこの特集である。

この特集は、アジア経済研究所で平成一七年度から一八年度に実施された「グローバル・ネットワーク経済と東アジアの物流・ロジスティックス—課題と展望」研究会の成果を踏まえたものである。この研究会の参加メンバーは研究者だけではなく、海運や利用運送業に携わっていた実務家の方にも参加していただいた。この成果については、二〇〇七年一二月にアジア経済研究所から『東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題』というタイトルで出版され、多岐の内容について検討が行われた。ここではその一端を紹介しつつも、本の執筆時点では書けなかった最近の状況を加筆しているものもある。しかしながら、スペースの関係もあって、この特集で書いたことは限られた。そのため、より深く東アジアの物流について知りたい方々には、是非本書を手にとっていただきたい。

東アジアの物流は経済統合の進展とともに、質量ともに近代化、グローバル化して

いる。物流にとって重要なインフラである港湾、空港だけではなく、一部のアジア諸国では鉄道、道路といったインフラを整備して陸上輸送の整備にも取りかかっている。例えば、アジア・ハイウェイやアジア横断鉄道である。また、インドシナ半島部の陸路物流ルートも整備されつつあり、近い将来に東アジアにおける物流はさらに変化することが予想される。そのため、今後の動向についても注視しなければならない。

また、今後の課題・検討事項としてはアジア諸国・地域の物流政策が挙げられる。国は物流に関するインフラ整備、国際物流と国内物流の結合などの諸課題に何らかの形で関与しており、その政府の物流政策も国際環境によって大きく変化する。そのため、各国がどのような政策を実施し、その成果がどうであったかについても考えなければならぬ。

アジアにおける物流は今後も大きく変化していくであろう。日本もそれに立ち遅れないようにするために様々な施策を行うだけでなく、アジアにおける物流動向についても様々な面からフォローしていく必要がある。

（いけがみ ひろし／アジア経済研究所  
新領域研究センター）