

[書評] 川嶋弘尚・根本敏則編著 『アジアの国際分業とロジスティクス - 生産・物流から見えるアジアそして日本』

著者	朽木 昭文
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジア経済
巻	40
号	4
ページ	66-69
発行年	1999-04
出版者	日本貿易振興会アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/676

川嶋弘尚・根本敏則編著

『アジアの国際分業とロジスティクス——生産・物流から見えるアジアそして日本』

勁草書房 1998年 viii + 293ページ

朽木 昭文

I 本書の紹介

1997年のアジア通貨危機は、21世紀における世界成長センターとしてのアジアの役割に大きな疑問を抱かせるものとなった。そしてその危機の原因として、金融要因、構造要因が挙げられた。その構造要因のひとつとして、アジア各国の輸出成長の低下の原因となった世界的な過剰設備が挙げられた。つまり、供給過剰の状況である。この問題の解決のためには、たとえば日本の景気刺激による輸入需要の拡大がある。一方で非効率な設備の淘汰が必要である。そして、アジアにおいては流通の整備によるアジア流通ネットワークの形成が供給過剰を解消する方途として必要となった。この状況に対応する新しい研究分野がロジスティクスである。まさに、タイムリーな時期に「アジアの国際分業とロジスティクス」と題する本書が出版された。

本書の構成は、以下のとおりである。

はじめに

序章 ロジスティクスの概念

第1章 アジア経済のグローバル化と物流

第2章 アジアにおける生産分業と物流体制

第3章 アジア国際物流市場のダイナミズム

第4章 アジアにおける物流インフラの現状と課題

第5章 物流における情報通信技術の革新と将来

展望

終章 新しいアジアロジスティクスをめざして

そこで、以下では各章について詳細に見ていこう。序章でロジスティクス概念を説明する。ロジスティクスとは、商品とサービスの生成・流通に関するマネジメントの流れを扱う技術・業務体系である。それは、単なる流通業ではなく、マーケティングや生産過程との結び付きを含めた経営面に注目した概念である。

さて、情報通信技術の発達で、ジャスト・イン・タイム配送、ジャスト・イン・タイム生産をさらに精緻化し、広域化し、大規模化している。情報インフラを考える場合の重要な課題は、情報通信技術をロジスティクス・マネジメントのどの部分に応用するかという点である。そして、ロジスティクスは民間の企業の活動であるという考え方が従来は一般的であった。ところが、情報通信技術を利用した道路交通システムの高度化などは、日米欧の国家プロジェクトとしてスタートした。したがって、ロジスティクスの高度化の官民の役割分担と将来像についての議論が日本でも必要となっている。本書では、日本がアジア太平洋におけるロジスティクスに関してどのような貢献をすべきかを議論している。

第1章では、アジアにおける物流インフラ整備の方向性を展望することを目的として、ミクロ、マクロの両面からアジアをめぐる国際物流需要の動向を見る。貿易面から見たアジアの物流市場動向の変化は次の3点に要約できるとされる。第1に、世界貿易に占めるアジア関係の貿易の比重が高まっていること、第2に、工業製品貿易の比率が上昇していること、第3に、域内貿易の比率が高まっていること、である。1997年のアジア経済危機で、これらの状況に当面の変化はあるが、中長期では変わらないと評者は考える。

さらに日系企業が、アジアへの直接投資を拡大した要因を3点挙げる。第1に、日本における生産コストの上昇、第2に、ASEANや中国における投資の優遇政策、第3に、アジア市場の拡大、である。アジア市場の拡大とは、最終財と消費財に関してで

ある。

日系企業のアジアへの直接投資にみられる質的变化は次の4点である。第1に、日本の投資先が、1990年代にかけてアジア NIEs から ASEAN, そして中国へシフトしてきたこと、第2に、投資目的が安い労働力の確保から進出先マーケットの確保へと変化したこと、第3に、サポーティング産業の進出が増加したこと、である。第4に、近年日系企業のアジアの既存拠点からの域内向け再投資が拡大していること、である。

第1章の最後に、日系企業のアジア域内における国際分業ネットワークの発達の状況を述べる。富士通を例に挙げ、香港とシンガポールに統括拠点として IPO (国際調達事務所) を設置し、そこに調達関連業務を集中し効率化したことを示している。国際分業ネットワーク内での調達・販売の動向として、電気機械のアジア拠点が世界の輸出基地としての性格が強いものに対して、輸送機械については現地市場向けの生産基地を形成している事実を示す。

本書では指摘されていないが、統括拠点は効率的な面ばかりではなく、わざわざここを通過させることによって経費的な無駄も生じることが批判的に指摘されている。今後は、ロジスティクスにおける IPO の役割も大いに議論されなければならないと評者は考える。

第2章では、繊維産業と自動車産業を取りあげ、生産体制の変化がロジスティクスに与えるインパクトを考察する。事実として、東アジア (NIEs, ASEAN, 中国) の合成繊維生産量の世界生産量に占める割合が1985年の23%から96年の45%になった。日系企業はアジアで生産の分業体制をとり、韓国で素材を生産し、香港が調達拠点となり、中国で縫製し、日本に輸入する。この場合に市場のニーズに合わせて、製品を短いリードタイムで市場に投入するクイック・リスポンス (QR) が要求される。また、繊維および繊維製品に関する協定 (ATC) により繊維貿易の自由化を迫られている。したがって、日本とアジアの素材調達や縫製のネットワークが必要となり、ロジスティクスが重要となっている。

以上の分析に全く異論がない。ただし、評者は、

繊維産業が衰退産業であることからすると、日本企業はデザインを重視すべきで、たとえば東京のファッション・ショーをパリやニューヨークの格まで引き上げることが必要であるという意見を重視している。

自動車は、1997年のアジア通貨危機で明らかになったように過剰設備である。たとえば、韓国では96年に生産能力が300万台であったが、2000年に600万台となる予定であった。この状況は世界的であり、世界の部品・製造企業が今後淘汰されると予想されている。また、ASEAN 産業協力スキーム (AICO) などで、ASEAN 域内の関税の引下げも迫られている。こうして、ASEAN 域内の相互補完部品供給が拡大される。トヨタでは、シンガポールに設立された物流管理会社が扱う品目数が、2000年には1996年の5倍以上に増えると予想している。このために情報通信インフラとともに物流の整備が不可欠であると本書は分析する。

評者は、日本の役割としては、現在の自動車にはない別の付加価値のある車を創造することが求められていると考える。なぜなら、車そのものは、技術的には陳腐化しており、高い付加価値を生まない。車そのものの目的よりは、全く別の用途の付加価値を生む必要がある。たとえば、老人介護用の車の需要は、大幅に伸びると思われる。

第3章では、国際分業体制を担う物流の中核となる海上コンテナ輸送、航空貨物輸送、複合一貫輸送について、アジアを中心にどのような変化が生じているかを述べている。ここでの注目点は、主要貿易品目である電機製品、自動車部品、繊維製品、食料品等の輸送に適した「コンテナ輸送」の急増である。本章で注目される分析は、世界海運市場におけるアジア新興船社 (海運会社) の台頭である。特に、香港や韓国などのコンテナ船運航事業者であるエバグリーンや韓進海運などが躍進した。また、ここでは、アジア各国の海運政策を分類している。韓国、台湾が自国海運の離陸期に手厚い保護をしたのに対し、香港は自由主義を採り、シンガポールは保護はしたが香港に近い自由主義であった。中国は、自国貨物について自国船を使ってきた。一方 ASEAN で

は自国船社が育っていない。こうした状況下で、1980年代後半以降に価格競争が激化した。日本の船社同士は提携し、航路別に比較的少数の企業が協調配船する場合があった。しかし、大競争（メガ・コンペティション）時代を迎えて、1994年に「グローバルアライアンス」が発生した。つまり、米国、欧州、アジア、日本の有力船社相互が提携を行った。さらに、提携に留まらず、買収・合併にまで至っていると述べている。

評者の疑問は、アジア域内だけでのロジスティクス・ネットワークの形成で事足りるとしていいのか、という点である。アジア危機でわかったのは、アジア域内市場のスタンダードを目指した商品を製造する会社が、アジア域外に輸出できなくて困っているという現実である。今後の研究課題として、グローバル・ネットワークの中でのアジアの位置づけが必要であろう。アジア域内ではなく、グローバル・スタンダードを目指した商品を製造していかなければならないのではないのかという疑問である。

第4章では、アジアの港湾と空港の整備の現状とタイの物流インフラ整備と貨物輸送の実態を明らかにし、フィリピンのインフラの実態と新たなインフラの整備方式を分析している。港湾については、前章で説明したコンテナ取扱能力の拡大から香港とシンガポールの取扱いが増大した。一方で、日本のウェイトは低下している。その理由のひとつが休日荷役が行われていないことである。このために、土・日の釜山港での取扱高が伸びてきた。

評者は、アジアのハブの港湾は日本にある必要はないと考える。あるべきは、アジアのハブ空港である。本書では、平成7年8月の「第七次空港整備五カ年計画の基本的な考え方」で、成田空港と関西空港が国際ハブ空港として整備されることになったと書かれている。これで日本のハブ空港は十分であり問題が解決しているのであろうか。評者は納得していない。日本のハブ空港をどうするのかは、アジアネットワークの中できちんと議論しなければならない。

タイのケーススタディでは、貨物流動がバンコク首都圏集中型であり、トラック輸送が圧倒的なシェ

アを占めている特徴を示す。また、タイにおける貿易港湾の整備は、従来の主力港湾であった在来型のバンコク港から、新たなコンテナ機能を充実したレムチャバン港の開発へと展開されていった。さて、今後の期待される事業分野は、コンテナの内陸でのトラック輸送と宅配便である。このニーズに応えるトラック運送会社の成長が期待されていると結ぶ。

評者は、アジア通貨危機の原因となった過剰設備を解消できなかった要因のひとつが、アジア各国の国内ロジスティクスが十分でなかったことであると考える。したがって、需要面を強化するためにもマーケティングを含めた経営面の重要性を強調したい。具体的には、商業、つまり小売業などのアジア各国での発達である。特に、「中国の国内」での流通ネットワークの形成が、過剰設備の解消にとって重要であると評者は考える。なぜなら、中国の内陸部における国内販売が、アジアの過剰設備を解消できる可能性をもつからである。

第5章は、先進諸国の市場動向から情報通信分野の技術開発情報にわたる広範な分野の動向を把握する。情報通信分野の技術革新の内容は、①ロジスティクス管理の高度化、②国際的情報交換の迅速化・低コスト化、③オフィスの事務処理システムの変革、④国際的な移動体通信網の構築、である。物流技術のうちで社会的な情報インフラとして重要なものは、電子的なネットワーク(EDI)と自動識別システム(AEI)である。この前者EDIが、上記の②に含まれる。物流分野での情報化にあたっては、EDIとAEIの一体化したシステムの構築が必要である。この点をシンガポール港湾を例に説明している。

さて、世界的には規制緩和によって、国内の都市間、長距離、国際通信、セルラ、カード、インターネット、衛星通信、衛星放送等の通信・放送事業を幅広く傘下に組み込んだ事業者が形成された。たとえば、米国ではAT & T系などの三大ネットワークが構築された。この章の最後では物流情報化の将来を展望する。ここで、①情報ネットワークの集中化、②ロジスティクス情報ネットワークの構築、③動態管理情報のネットワーク化、④次世代物流EDIシステムの展開、などを挙げる。アジアのロジステ

イクスを考える上でグローバルな展開を抜きには考えられないという本章が指摘した点は、後述するように重大であると評者も考える。アジアのロジスティクスを構築するときに、グローバルな観点から考慮しないと効率的なロジスティクスは形成できない。局地的な最大化は望ましくない。

終章では、効率的で環境に優しいロジスティクスのアジアでの構築を提言する。まず、その概念を明らかにし、その目標体系、施策体系を提示しなければならない。その開発理念を踏まえた上で、日本のアジアへの援助が期待される。国際協力のあり方として、民間企業の努力、相手国の努力も強調する。また、東アジアのロジスティクス・ネットワークを拡充するという観点から、複数国にまたがるプロジェクトの支援も提唱する。

II アジア通貨危機の発生

アジアネットワークの形成は、今後のアジア過剰設備解消のための重要な課題のひとつである。なぜこれが重要であるのかは、アジア通貨危機の原因から説明しなければならない。ヘッジ・ファンドなどの短期資金の移動による金融問題は確かに大きかった。一方で、アジアでの開発戦略に問題が発生した。輸出加工区への税制優遇などにより外資を導入し、輸出主導型の成長を促進する政策である。評者はこれを「Jリーグ・モデル」と呼んだ。外国のプレーヤーを優遇政策で導入し、短期間に産業を興す。この方式は確かに成長が速い。アジアでは、輸出加工区にインフラを整備し、税金を減免することで外資を導入した。1980年代後半以降のアジア各国は、急速に輸出により経済成長した。輸出加工区は、マレーシアでは自由貿易区、中国では経済特区と呼ばれた。そして、中国で経済開発区として、経済技術開発区、ハイテク開発区が次々に誕生した。こうして、アジア全体に同じような製造業製品を製造する基地ができた。

1996年になると、タイの輸出加工区への外資の流入にかけりが見えた。タイの賃金の高騰である。住宅の不足などとともに、エンジニアとマネージャーの不足が深刻になった。そして、タイの輸出の伸び率は、1996年にはほとんどゼロとなった。気がつくると、アジア全体の自動車、家電、半導体、そして鉄鋼など多くの製品が過剰になっていた。インドネシアの自動車部品は、1社で1国全体に供給できるにもかかわらず、日本からの数社が進出し、部品業者間の競争が激化していた。アジア危機後の需要の低下は、部品業者の淘汰を迫っている。

III アジアネットワークの形成

アジアの過剰設備を解消するためには、アジア地域全体を考えてアジアネットワークを形成し、部品、製品についてロジスティクスを整備する必要がある。この点で、本書は重要な問題を提起した。

一方で、グローバリゼーションにより世界の市場はひとつになりつつある。たとえば、自動車の過剰設備は、20~30%にも及ぶという推計もあり、部品産業の今後の淘汰は必然とされている。ダイムラー・ベンツとクライスラーの合併は世界を驚かせた。アジア地域だけのネットワークを形成するとき、グローバル・ネットワークに位置づけなければ、アジア企業は生き残ることができない。アジアに進出した日系企業がアジア向け製品を製造し、アジア危機後にヨーロッパ向けに輸出をしようとしてできなかった。金融のグローバル化は、ヘッジファンドなどによりアジア通貨をアタックし、アジア危機の一因となった。グローバリゼーションの中でのアジアネットワークの位置づけをどうするのか。そして、ロジスティクスの役割をどう位置づけるのか。この問題を解くことなしに、アジア経済の復権はない。本書は、このことを考える手掛かりとして最適である。(アジア経済研究所経済開発分析プロジェクト・チーム研究コーディネーター)