

## まえがき - 序にかえて -

東南アジア諸国連合 (Association of South East Asian Nation: ASEAN) 10カ国に日本, 中国, 韓国を加えた地域を「ASEAN + 3」ないし「東アジア」とする呼称は, ジャーナリズムの世界では当たり前になった一方, 一般社会ではまだ市民権を得るに至っていない。しかし, この東アジア域内における貿易や投資を軸とする経済交流は, 使う物差し (域内貿易の密度など) によってはすでに北米や欧州連合 (EU) に匹敵する段階に達している。とくに, 多国籍企業の外国直接投資 (Foreign Direct Investment: FDI) によって築き上げられた国際分業ネットワークが域内各国の経済成長をもたらし, さらには域内の経済統合を促進しつつあることは誰もが認める事実である。

しかし, こうした事実があるにもかかわらず, 域内ではつい最近まで, 自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) に代表されるような, 経済関係を律する枠組みが存在せず, 経済統合はデ・ファクト (「事実上の」を意味するラテン語) なものにとどまっていた。その事態を展開させたのは中国である。中国が2001年末に世界貿易機関 (World Trade Organization: WTO) 加盟を果たしたことをきっかけに, WTOの枠組みを補強するFTAの効用が再認識されるようになり, ASEANを軸とする複数のFTAが出現することになった。そして, FTAの実現に刺激され, またそれを先取りして新たなFDIが呼び起こされる循環が発生し, 域内の経済統合のスピードは明らかに加速されつつある。

本書は, こうした経済統合の現実を出発点に, 経済統合を物の流通面で支える物流に焦点を当てた研究プロジェクト (2005/06年度実施の「グローバル・ネットワーク経済と東アジアの物流・ロジスティックスー課題と展望」研究会) の最終成果である。構成をご覧いただければわかるように, 本書では台湾の物流戦略もひとつの主題として扱っており, 本書で「東ア

ジア」という場合には「ASEAN + 3に台湾を加えた地域」を指すものであることをまずお断りしておきたい。

さて、東アジアにおける国際分業の現状をみると、垂直的分業(代表例は、第一次産業と第二次産業間の分業)から水平的分業(同一産業内での分業)、さらには複数の生産工程間の分業、ひとつの生産工程内の分業へと深化してきている。この背景には、あらゆる生産プロセスにおいて国境を超えた優位性を追求する多国籍企業の活動があるが、見方を変えると、こうした分業を支える高度な物流なくしては個別企業の競争優位もない、という時代がやってきているともいえる。

今少し具体的に述べてみよう。第1に、国際分業が深化する中で、対外貿易にかかわる国際物流と国内物流をいかに連結させるかが新たな課題として登場した。物流の最大の機能はモノの輸送である。初期の国際分業では、各国の製造拠点は輸出入の利便性から港湾からアクセスの良い場所に立地することが多く、物流の大部分は国際貿易(外航航路)の延長線上で展開されていた。しかし、広大な国土を有する中国や新たにASEANに加わったCLMV諸国(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)の地理的条件を考慮すると、各国内での水上輸送、陸上輸送の整備が不可欠である。第2には、中国の例にみられるように、経済発展の結果、域内各国が新しい市場として登場したことから、生産過程にかかわる物流だけではなく、消費財の物流にも対応しなければならなくなっている。物流需要は従来考えられなかった水準まで高度化し、広域化しつつあるといえよう。

本書では、以上で述べた問題意識を前提に、東アジアの物流の現状と課題を明らかにするために、次の構成で取り組んだ。

第1章では、物流を作り出す貿易について、東アジアの域内貿易の発展と現状を分析している。東アジア主要国・地域の主要貿易品目についてその変化と変化の要因について検討しているが、そこからは東アジアの域内貿易比率は上昇しているものの、最終製品の域内貿易比率は北米やEUよりも低いことが明らかにされる。物流に関しては、域内、域外を結びつける海運の重要性が強調される。域内における物流のフロンティアと目される大メコン圏(CLMV諸国とタイ、中国の雲南省・広西チワン族自治区)

貿易の特徴についても概観しており、物流インフラ整備の必要性が指摘されている。

第2章では、ASEANにおける経済統合が現実味を帯びている中で進められている関税引き下げや通関手続き簡素化などの物流円滑化のための制度改革について整理している。著者のASEAN現地経験を生かし、制度改革の現状や効果の分析に加えて、現地で行われたインタビューやアンケート結果を交えてさまざまな角度から日系企業が抱える問題点が明らかにされ、今後の課題が示される。

第3章では、東アジアにおける海運の現状と港湾インフラの現状を整理している。域内、域外を問わず海運の中心はコンテナ輸送に移りつつあり、そこに占める東アジアの比重も上昇している。2005年には、東アジアにインド、パキстанを加えたアジアで全世界の過半数を占めた。現在、各国とも競うように国際級の港湾建設に力を入れているが、港湾のみならず物流インフラ全体の整備状況が重要であり、各国の外資導入の成否を決める可能性があるとし唆されている。

第4章では、東アジアにおける空運、陸運の動向と展望を議論し、インフラの整備状況が紹介される。東アジアでは航空インフラの整備が急ピッチで進んでおり、香港など既存空港の地位が揺らいでいる現状が示される。また、アジア横断鉄道、アジア・ハイウェイ、インドシナ半島部の陸上輸送ルートなど、物流インフラ建設の最新動向についても紹介している。最後に物流需要が今後ますます高度化することが展望され、そうした趨勢の中で日本が貢献すべきだと指摘される。

第5章では、東アジアにおける日系物流企業の展開について分析している。日系利用運送業者がアジアへ展開した背景と主要都市での展開の実態が示される。また、利用運送業者と荷主の関係について整理した上で、域内の物流近代化に日系利用運送業が果たした役割と課題が検討される。最後に、荷主、利用運送業者、実運送業者の三者が一体となって、物流の高度化に対応すべきことが強調される。

第6章では中国を取り上げ、同国における物流グローバル化の現状と問題点を検討している。まず改革・開放後における物流業の急成長と変化に

加え、物流政策の変遷を概観している。次に、民族系物流企業を中心に出自タイプ別にケーススタディを行い物流市場の実態を描き出そうと努めている。中国の物流市場は多様であるが、ここでは国際物流と国内物流の連結という視点からさまざまな問題を取り上げ、最後に中国の物流に関し今後の展望を行っている。

第7章では香港と中国の珠江・長江両デルタの港湾に焦点を当てた。各港湾が今後地域のハブ・ポートとなり得るのか、それとも他の可能性があるのか、という問題を中心に分析を加えた。また、近年、中国港湾の急速な発展によって大きな影響を受け始めている香港の現状分析やインフラ整備計画、珠江・長江の両デルタ地域にある港湾インフラの整備状況・計画について詳細に報告している。

第8章では、域内FTAの議論から疎外されながらも、独自の経済活動、物流政策を展開する台湾を取り上げている。台湾が、アジア太平洋地域における物流拠点となることを目指して実施してきた構想や計画を分析するとともに、それら施策の効果を検討している。そのうえで、最近10年間で台湾をめぐる国際物流がどのように変化したのかを示し、今後の展望を試みている。

第9章では、シンガポールとマレーシアにおける港湾インフラとその運営について検討が行われる。シンガポールは、香港と並ぶ地域のハブ・ポートとして機能してきたが、さらにその地位の強化を狙って、さまざまな船社誘致策を打ち出している。マレーシアもシンガポールへの依存から脱すべく独自に港湾を拡張しているが、総体的にみてシンガポールの優位は揺るがないものと見通されている。

以上で紹介した各章の分析が、冒頭で述べた問題意識にどこまで応えられたかについては、読者の判断に待つしかないが、最後に、今後の研究課題について述べておきたい。

東アジアにおける物流は、経済統合の進展に従って質量ともに急速に近代化、グローバル化している。港湾、鉄道、道路、空港いずれのインフラをとってもその拡充ぶりには目を見張らされるものがある。また、従来は構想でしかなかった汎アジア鉄道やアジア・ハイウェイ、インドシナ半島

部の道路網、メコン川を利用した国際河川水運などがにわかには現実味を帯び始めている。この分野については、当研究所刊の『大メコン圏経済協力』（石田正美・工藤年博編、2007年3月）が最新の現状を紹介しているが、今後ともこうしたトランスナショナルな物流動向をフォローしていく必要がある。

一方、全体的にみると、域内における物流のあり方は、経済統合の実態を反映してデ・ファクトな色彩が強いことも事実である。多国籍企業は、国境をまたいだバリュー・チェーン（価値の連鎖）を最適化すること、物流サービスのレベルでいえばサプライ・チェーン・マネジメント（Supply Chain Management: SCM）を要求する。他方、各国内の物流では、依然として単純な輸送をできるだけ安い価格で提供することが求められている。経済のグローバル化の中で、この全く異なった2つの物流はどのように結合され、展開されていくのであろうか。この問いに答えるためには、サービスの主体を担う物流企業の動向を業界再編の動きも含めてフォローしていかなければならないであろう。

また、各国の物流政策のあり方についても検討していく必要がある。上述したような国境を越えたインフラ整備、国際物流と国内物流の結合、物流業界の再編、といった問題には何らかの形で国が関与せざるを得ないと考えられるからである。とりわけ、本書では取り上げる余裕がなかった日本の物流政策の今後については注目していきたい。本書のために研究会を重ねる中で浮かび上がってきたのは、ややもすると東アジアの物流動向から取り残されがちな日本の姿であった。FTA スキームが次々に実現していく今、域内第一の海外直接投資の出し手である日本には、もう少し戦略的な物流政策が求められているのではなかろうか。

折しも日本政府のアジア・ゲートウェイ戦略会議（議長：安倍晋三首相）が公表した『アジア・ゲートウェイ構想』（2007年5月）においては、「重点7分野」の筆頭に「人流・物流ビッグバン」が掲げられ、国内の物流ネットワーク整備と並んで「アジア全体の切れ目ない（シームレスな）物流圏の構築」がうたわれている。具体的項目として ASEAN・インドでの物流インフラ整備、物流手続きの電子化（アセアン・シングルウィンドウの構

築)、物流人材育成などへの支援が明記されている点は、本書の問題意識と通じるものがある。これが「構想」に終わることなく実行され、日本がアジアの物流ネットワークの中でその経済力に見合った役割を果たすことを期待したい。こうした思いを抱くのは、本研究プロジェクトに参加した執筆者たちだけではあるまい。

2007年11月

池上 寛

大西康雄