

アジア物流と日本経済

宮下 國生

日本経済の失われた一〇年は一九九一～二〇〇一年頃の経済停滞時期を指している。ところが空運物流とコンテナ海運物流の間の輸出荷主の選択行動を見れば、日本経済はすでに一九九〇年代半ば頃には新たな構造革新の波に乗っていたのである。

というのは、一九九〇年代半ば頃までは、日本の輸出航空化率（空運輸出額／輸出額）と輸出コンテナ海運化率（コンテナ海運輸出額／輸出額）はともに上昇趨勢にあったものが、それ以降になると、航空化率は一段と上昇の勢いを加速する中で、コンテナ海運化率は一転して下落のサイクルを描いたからである。このように両物流モードが相互補完機能を果たしてきた本来の関係から離れて、高付加価値物流を担う空運物流モードが競争優位の地位を確実にしたという事実は、日本経済の構造革新が通説よりも五年程早くに開始していた傍証になるであろう。

もつともこの見解に対しては、流通業や金融業などのサービス業の停滞を考慮していない点で異論もあるであろう。しかし国際物流の先行指標は、日本経済がすでに今から一〇年以上も前に構造革新段階に突入していることを予言していたのである。その背後にあってこの動きをサポートしたのが、アジア物流の高付加価値化である。一九九五～二〇〇五年には、日本のアジア向け空運輸出価格は約一・八倍に急騰し、逆にこの期間に七〇～八〇％レベルにまで低下した対米、対EU向け空運輸出

価格と肩を並べた。その結果、本来は両物流モードのグレイゾーンにあっていずれもが支配できなかったアジア向け輸出貨物が、大挙して空運物流領域へ構造的に移行したのである。

アジア物流の構造を対米コンテナ海運物流でみれば、通貨危機発生以前の物流の牽引者は、日本では自動車や機械類であるのに対し、中国・韓国・台湾の東アジアでは家電や衣類であった。そこには見事なまでに雁行的発展が描き出されていたが、残念ながらASEANはこの構図から外れていた。ところが通貨危機後のASEANは、例えばテレビ・ビデオ・コンピュータ等の物流の規模と安定性では、韓国・台湾を抜き去り、これらと一体になってアジア物流に一大星雲状態を生み出している。この星雲の外にあって、対極に位置するのが中国と日本である。

このようにしてアジア経済と物流の発展は一層堅固になり、雁行的発展の構図がさらに大規模に展開されつつある。それによって巨大星雲が新星になり、EUに比肩するアジア共同体市場の核が誕生することが望ましい。それにはアジア各国がハードとソフトの両面から効率的物流インフラの構築に共同して取り組むことによって、企業がロジスティクス活動を戦略的に展開できる環境を創出して、アジア経済発展の裾野を拡大することが不可欠であろう。

（みやした くに お／大阪産業大学経営学部教授）