

アジアを見据えた国際物流施策

根本敏則

NEMOTO, Toshinori

一橋大学大学院商学研究所教授

1—はじめに

経済のグローバル化とアジアを中心とした新興国の経済成長により、物流も世界的に増大することが見込まれている。この成長を積極的に取り込み、諸外国との交流・交易を活発に展開していくことは、わが国経済を成長、発展させていく上で不可欠である¹⁾。言い換えるなら、少子高齢化で国内市場の拡大が見込めない中で、日本企業、日本国民がアジアの成長にどのように貢献できるかが問われている。アジア諸国がお互いに連携し、域内で効率的な生産システム、物流システムを構築する過程で、日本はその存在意義を発揮すべきである。

したがって基本的にアジア諸国は競争相手ではなく連携相手である。あえて競争相手を探すなら、国際交通インフラ政策、共通交通・物流政策などを策定し、経済の統合を進めるEUであろうか。ところが、これまでの日本の国際物流施策は、わが国港湾が近隣諸国港湾との競争に勝つことを目標としてきた。これからはアジアの共通交通・物流政策を構想する中で、わが国の国際物流施策を策定する必要があるのではないだろうか。

EUは27カ国に拡大したが、域内で人とモノを効率的に移動させ域内企業の国際競争力を高めるために、欧州を東西、南北に貫く国際交通インフラの整備を進めることとした。その中で主としてインターモーダル輸送を担う越境鉄道、近海高速航路、内陸水運など優先的プロジェクトを30選び、汎欧州交通網（TEN: Trans-European Network-Transport）として認定した。また、TENの欧州全体での効率的な利用を促すためのインフラ課金方法に関して方針を定めている。港湾に関しても、公正な競争条件を確保するために各港に財務情報の公開を義務付けようとしている²⁾。各国の国際物流施策は、それらEUの共通交通・物流政策を前提に策定されていると考えてよい。

本稿では、日本の国際物流施策をめぐる論点を整理してみたい。そのために、まずアジアにおける生産・販売サプライチェーンの進展を確認し、アジア共通交通・物流施

策を検討するために日本がASEANなどで進めている国際交通インフラ整備、越境手続の簡素化などの取り組みを紹介する。その上で、過去⁴⁾回策定された総合物流施策大綱に基づき、これまでのわが国の国際物流施策の変遷を振りかえり、その中で指摘されている政策課題を現時点で評価するとともに、共通交通・物流政策、わが国の国際物流施策について考察したい。

2—アジア共通交通・物流政策の必要性

2.1 アジアにおける生産・販売サプライチェーンの進展

FTA、EPAの進展で、アジアの国際分業はさらに深化・複雑化している。特に最近の動きとして、アジアで部品を相互に調達し合いながら一貫生産を行う工程間分業が進展し、域内で生産ネットワークが発達した。2004年にはアジアは製造業付加価値額でEUを上回り、世界最大の生産地域となった³⁾。その中でも中国が世界の工場として存在感を高めており、日本を含めアジア諸国から部品などの中間財の輸入を急増させている。

日系企業のアジアへの進出も堅調である。かつてそれら進出企業は日本から中間財を調達する場合も多かったが、近年では進出先の現地企業の技術力が向上したこと、近隣地域に進出した日系企業から調達できることなどから、中間財の現地調達率が高まっている。例えば、日系自動車メーカーもアジアでの生産比率を高めており、生産拠点ごとに部品調達先を選定するようになってきているが、小型車では基幹部品を含めほとんどの部品を当該国、あるいは隣接国から調達できるようになっている⁴⁾。また、日本がアジアから部品を輸入し始めており、その量は増えていくと予想されている。

アジアは消費市場としても成長している。アジアで生産した製品は北米、欧州にも輸出されるが、当該国市場での販売、域内への輸出の割合が増えている。日系自動車メーカーも域内での自動車販売台数の伸びに合わせて、組立工場の新設、拡張を図ってきている（なお、一部の高

の一つとする総合物流施策大綱を制定することとなった。その後、施策の進捗状況を点検するフォローアップ作業が行われ、4年ごとに新しい総合物流施策大綱が策定され、現在に至っている。

4つの施策大綱に表現されている国際物流施策にかかわる記述を抜き出してみた(表一)。現状認識としては、わが国港湾が高コストで、その削減が必要なことが繰り返し指摘されている。このコストはわが国港湾を使って輸出入をしている製造業を始めとする荷主に転嫁され、それが国際競争力を阻害することになる。また、近隣諸国から欧米などへの輸出が増え、近隣諸国港湾のコンテナ取扱量が増えているわけだが、日本の地方の荷主もわが国の中枢港湾にトラックや内航海運でコンテナを横持ちし積み替えるより、外航海運で近隣諸国港湾(釜山港)へ横持ちし積み替えた方が安く便利のため、結果的にわが国港湾の相対的な地位は低下し、欧米基幹航路のわが国港湾への寄港頻度も低くなりつつある。

そのような現状認識のもと、国際物流施策はハード面の「インフラ整備など」とソフト面の「行政手続・運営・荷役など」に分け策定されてきた。

そのうち、インフラ整備に関しては主要港でのコンテナ船の大型化に対応する規格の高いコンテナターミナルの整備がうたわれてきている。欧米基幹航路で増えている大型コンテナ船の寄港のためには、大水深の埠頭の整備が必要条件となる。ただ、この10年間で「主要港」に関する考え方は変化してきている。「集中と選択」の必要から、整備対象は当初の中枢・中核港湾12港から、スーパー中枢港湾3港に絞られている。さらに直近の施策大綱策定後であるが、2010年8月には国際コンテナ戦略港湾として2港(阪神港、京浜港)が選ばれている。

ソフト面の施策では、すべての施策大綱に行政手続の簡素化・ワンストップ化が明記された。また、コンテナターミナルの運営の効率化の必要性が指摘され、PFIなどの手法も含め民間活力の活用方法、さらに港湾荷役の効率化・サービス向上方策を検討すべきと記載された。なお、2009年の施策大綱ではアジアにおける広域的な物流環境の改善のために、日本とアジアの政府・自治体、国内外の荷主・物流事業者、国際機関などの関係者が連携し、グローバル・サプライチェーンの物流ボトルネックの解消に努力すべきであるとしている。具体的には日中韓物流大臣会合、日ASEAN交通大臣会合などを通じた多国間連携の重要性が指摘された。

4——国際物流施策の論点

前節で整理したように、日本の国際物流施策はわが国港湾がコンテナ取扱量、基幹航路寄港頻度などにおいて、近隣諸国港湾との競争に勝つことを目標にして策定されてきた。しかし、アジアで健全な競争は行われてきているであろうか。ここで健全な競争とは、各港湾が費用とリードタイム削減に努力し、それが料金や利便性に反映するような場合を指す。このような競争が促進されれば、荷主は費用が安く利便性の高い港湾を選択するので、地域全体でロジスティクスの効率性は高まっていく。

逆に、公的な財政支援だけで料金を安くするような競争が激化すれば、各港湾の整備・運営費用と利用料金が乖離するので、資源配分は歪められ地域全体でロジスティクスの効率性は低下する恐れがある。わが国は経済大国としてアジア地域にふさわしい競争を促進する共通交通・物流政策を構想し提案する中で、独自の国際物流施策を

■表一 総合物流施策大綱にみる国際物流施策

	総合物流施策大綱 1997年4月	新総合物流施策大綱 2001年7月	総合物流施策大綱(2005-2009) 2005年11月	総合物流施策大綱(2009-2013) 2009年7月
現状認識	1. 輸入コンテナ貨物急増 2. わが国港湾は高コスト	1. 船舶の大型化 2. 近隣諸国港湾のコンテナ取扱量増	1. アジア域内物流の準国内物流化 2. トランシッパ率の増加	1. グローバル規模でのサプライチェーンマネジメントの徹底 2. 欧米基幹航路の寄港頻度の低下
インフラ整備など	1. 国際ハブ港湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州)でのターミナルの整備 2. 国内の橋梁などの補修・補強(国内でのISO規格のコンテナ輸送)	1. 引き続き中枢・中核港湾におけるターミナルなどを整備 2. 外貿・内貿バースの隣接化 3. ISO背高コンテナの円滑な陸上輸送	1. スーパー中枢港湾(京浜港、伊勢湾、阪神港)の重点整備 2. 大都市拠点空港(成田・羽田・関西・中部)の拡充	1. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・進化
国際物流施策 行政手続・運営・荷役など	1. 行政手続の情報化・簡素化 2. 荷役の機械化・情報化・共同化、日曜荷役の確保 3. コンテナ船などは船腹調整事業の対象外	1. 手続の簡素化・電子化・ワンストップ化、24時間化(入港からコンテナ受け取りまで2日を目標) 2. PFIなどによるターミナル運営効率化 3. 荷役の効率化・サービス向上	1. 手続の簡素化・標準化・電子化(輸出入・港湾関連情報処理統合) 2. 税関臨時開庁の手数料廃止	1. アジアにおける広域的な物流環境の改善(日中韓物流大臣会合・日ASEAN交通大臣会合など) 2. 港湾関連手続の電子申請化 3. 電子タグ等を活用した国際物流管理情報の可視化 4. メガオペレータの育成

検討すべきであろう。

以下では、国際物流施策の主要な論点になるであろう「ハブ港湾・フィーダー輸送網の整備」「ターミナルの管理・経営」「行政手続の簡素化・物流システムの標準化」について、その課題を検討する。

4.1 ハブ港湾・フィーダー輸送網の整備

コンテナ輸送は規模の経済が働くため、基幹航路に就航するコンテナ船も大型化しつつあるが、1回の寄港で一定数量以上のコンテナを積み下ろす必要があり、寄港する港湾数を絞ることが求められる。アジアでは3から5港程度ではないかといわれている¹⁰⁾。周辺の港湾からは小型コンテナ船でフィーダー輸送することになる。いわゆるハブアンドスポークの形態となる。起終点間のコンテナ貨物が少なく直行型の運航だけでは輸送頻度が高められない場合でも、この方法により他港湾からの貨物を積み合わせることができるため、荷主のジャストインタイム・ニーズに応える高頻度の輸送が実現できる。

ハブ港になるためには、当該港湾後背地を発着地とする貨物と、周辺の港湾からフィーダー輸送される貨物の合計が多くなければならない。前者は物流政策ではなく、むしろ産業政策の影響を受ける。たとえばタイは他国とのFTAの締結により生産・輸出拠点として魅力を高めていたが、さらに低燃費車を製造する自動車メーカーに対する税の減免措置を導入した。同制度により円高などを嫌う日系自動車メーカーがこぞって進出を表明している。今後タイ発着の自動車関連の貨物が増えると思われる。

一方、後者のフィーダー輸送に関しては、周辺の港湾後背地に立地している荷主（あるいは荷主の意をくんだフォワーダー・船社）が最終仕向地への輸送が可能な港湾の中から、輸送費用（海上運賃、コンテナ輸送費用など）、船積み費用、輸送時間・頻度などを比較してフィーダー輸送先、すなわちトランシップ港を決めると考えられる。これまで釜山港をトランシップ港としていた青島港、大連港などでは、ターミナルが整備されたほか、自港後背地発着の貨物が増えアジア各地へは直行便を出せるようになっていた。また、基幹航路の上海への寄港数が増え便利になったため、同港をトランシップ港に選ぶケースも増えている。

実は、このハブ港湾競争で日本の分は悪い。日本のトランシップ率（「トランシップ貨物」を「トランシップ貨物＋直行貨物」で除した値）は、1998年の5.4%から2008年の18%に上昇している¹¹⁾。この現象は、日本の地方港湾から出る欧米・アジア向け貨物が、わが国の中枢港湾ではなく釜山港でトランシップする割合が増えていることによる。わが国の内航海運・港湾の費用が韓国船社・釜山港

の費用より高く、荷主に敬遠されているのである¹²⁾。

トランシップ率が高まり、直行便が少なくなった中枢港湾後背地の荷主の利便性は低下したが、アジアに展開している日系企業を含めたアジアの多くの荷主の利便性は向上した。アジア全体のロジスティクスの効率が良くなっていることを忘れてはいけない。

ただ、日本としては少しでも日本の荷主の利便性を高める方策を講じていかなければならない。その中でも検討に値するのは、アジアにおける段階的な内航海運の外国籍船への開放（カボタージュ輸送の解禁）ではないだろうか。

域内でカボタージュ輸送が解禁されていないため、荷主の利便性は低下している。現在でも中国に立地している日系自動車メーカーは、（日本船社の協力を得て苦労しながら）中国の内航海運により完成車の中国内輸送を行っている。同じ日系自動車メーカーは名古屋や横須賀から北部九州へ、部品・完成車をRORO船で輸送しているが、同じ船で中国へ（から）は輸送できない。また、韓国の船社は日本の複数の地方港湾・中枢港湾に寄りながらコンテナを集荷しているが国内輸送は担えない。

最近になり、韓国の船社から九州から北海道まで貨物を釜山港経由で運ぶ提案があった。輸送費用だけを比較すると内航海運より安いという。その他に輸出入通関料の負担が生じるが、日本と韓国の間でEPAが結ばれ荷動きがさらに活発になれば、戦略的に同料金を課さないフォワーダーが出てこないとも限らない。域内で貿易自由化が進めば実質的に内航海運が保護できなくなるわけで、貿易自由化と域内でのカボタージュ輸送の解禁を並行して推進していくことが必要である。

なお、段階的な規制緩和に向けた第1ステップとして、古市[2006]は外航部分では外国人船員が乗船する「内航・外航連続型フィーダー航路」という即効性のある提案を行っている¹³⁾。アジア各国が連携して、関連する規制を緩和して効率的なフィーダー輸送ネットワークが築けないか、共同研究する必要がある。

4.2 ターミナルの管理・経営

港湾は岸壁の整備など大きな投資が必要で、将来のコンテナ取扱量および港湾関連収入を見通すのが難しい。いわゆる民間企業にはリスクの高いプロジェクトである。また、地域経済の活性化などの外部効果が期待されるので、過少投資にならないように政府が何らかのインセンティブを導入すべき領域である。

しかし、必ずしも政府が直接港を管理・経営する必要はない。というより、欧米では政府が管理すると非効率になり一般会計からの補助に甘えてしまうことが問題視さ

れ、港湾会計を一般会計から分離し、独立の意思決定機関に経営の責任を持たせる「ポートオーソリティ制度」が導入されてきた。また、港湾を岸壁・ヤードなど下物とクレーン・上屋などの上物に分け、下物については公的主体が一定の責任を持ち、上物については民間に委ね独立採算で経営させる「上下分離」が普及している。下物を切り離すことで上物をめぐる競争を促すことができる¹⁴⁾。

長瀬 [2004] は、下物・上物の整備主体、整備にあつての政府補助の有無、償還の有無などについて国際比較を行っている(表—2)¹⁵⁾。シンガポール、ロッテルダムなどのハブ港では民間が政府の補助を受けることなく整備し、下物・上物の償還が行われているターミナルも存在している。東アジアでも上下分離が増えており、わが国もPFI方式などを導入し始めているが、下物の償還は行っておらず上物も政府の補助に頼っている。

■表—2 整備・補助・償還方式の国際比較

	下物(岸壁など)			上物(クレーンなど)		
	整備主体	補助	償還	整備主体	補助	償還
日本(公共)	官	○	×	官	×	×
日本(公社)	公社	△	○	公社	△	○
日本(新)	官	○	×	公社	△	○
日本(PFI)	官	○	×	民間	△	○
高雄(公共)	官	◎	◎	官	◎	◎
高雄(PFI)	官	◎	◎	民間	×	○
釜山	官	◎	◎	民間	×	○
香港	民間	×	○	民間	×	○
シンガポール	民間	×	○	民間	×	○
ロサンゼルス	民間	×	○	民間	×	○
ロッテルダム	民間	×	○	民間	×	○

凡例：補助の項 ×なし △無利子貸付 ○一部補助 ◎100%近い補助(国設)
 凡例：償還の項 ×償還できない ○償還 ◎償還してさらにプール
 注：ひとつの港湾に経営形態の違う複数のターミナルが存在。
 海外分は調査時点で確認されたターミナルについて記載。
 出典：長瀬友則 [2004]

リーマンショック以降、東アジアでもコンテナ取扱量の伸びが鈍化しており、港湾財政が逼迫している港湾が増えているようである。中国の港湾政策も転換期を迎えており、投資開発重視から出来上がった港湾施設の効率的な活用へ視点を移す必要が指摘されるようになってきている¹⁶⁾。港湾間の公平な競争条件の確保という観点だけでなく、港湾ごとの財務体質の健全化という観点からも、東アジア各港湾には官民の役割分担の明確化、財務の透明化が求められている。

港湾荷役の効率化も重要であり、スーパー中核港湾でメガ・ターミナルオペレータの育成を図ってきているが、残念ながら一体運営の実があがっていない。世界的にはターミナルオペレータの中で、グローバル・コンテナ・ターミナルオペレータ(GCTO)が台頭し、国をまたがった複数の港湾での事業展開により、ネットワーク効果を生かしながら効率的な運営を実現している。わが国でもそれらGCTOの動向を踏まえ、ターミナルオペレータの育成・導

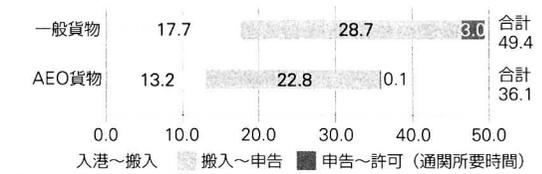
入を図っていくべきであろう^{17),18)}。

4.3 行政手続の簡素化・物流システムの標準化

アジア各国に共通して輸出入手続・港湾関連手続の簡素化、ワンストップ化の推進が必要である。以前より改善の必要が認識されている問題だが¹⁹⁾、関係者も多く解決に時間がかかっている。

しかし、徐々にではあるが日本を含め地域の状況は良くなってきている。アジアではこの面で世界的ベストプラクティスであるシンガポールがある。地域の政府関係者が視察に訪れ、その考え方・仕組みを学ぶことができたのは幸運であった。

わが国も過去10年間に輸出入手続・港湾関連手続が簡素化、ワンストップ化され、入港からコンテナ搬出までのリードタイムも短縮した。図—2に示すように、コンテナ船の入港から搬出許可までの時間は一般貨物で49時間、AEO貨物で36時間に短縮できている。ここで、AEO(Authorized Economic Operator)とは、貨物のセキュリティ管理と法令順守の体制が整備された者として、税関長の承認を受けた事業者を指す。



■図—2 一般貨物とAEO貨物の入港から許可までの時間(海上コンテナ貨物)

国際経営研究所の「国境における財の効率的移動」国際競争力ランキングでは、日本はまだシンガポールなどには及ばないものの、2007年に33位、2008年に22位、2009年に13位と急速に評価を高めている²⁰⁾。圓川 [2010] は、民営化されたNACCS(輸出入・港湾関連情報処理センター)が、わが国における民間を含む貿易・港湾手続の総合的物流情報プラットフォームとなり、貨物のステータス情報の「見える化」も始まったと指摘している。

行政手続の簡素化のほかに、物流システムの標準化が重要である。日本がASEANで進めているように、ドアトゥドアのインターモーダル輸送を実現するためには、コンテナの標準化、コンテナ自体の通関手続の免除²¹⁾、シャーシトラック・事業者の相互通行、さらにカボタージュ輸送の解禁などが有効である。前述したようにこれらすべてを短期間で実現するのは困難だが、関係国が連携し実現できることから導入を図っていくべきであろう。

なお、コンテナ・パレットの標準化、シャーシの相互通行、物流情報システムの構築は、過去3回開催された日中韓

物流大臣会合での主要テーマに取り上げられている。同大臣会合での調整を踏まえ、中韓が先行して2010年9月に協定を結び、RORO船・フェリーに積載するシャーシの相互通行を実施し始めた。両国間ではコンテナの相手国シャーシへの積み替えが不要となるため、時間が短縮され費用が削減されることになる。日本も関係行政機関・事業者との調整を進め、中韓とのシャーシ相互通行を実現すべきである。

また、コンテナ貨物情報に「輸出入事業者のAEO承認」を加え、電子タグなどを用いて関係者間で共有できれば、通関時間の短縮を図ることができる。荷主のメリットをわかりやすく説明して、多くの荷主が参加しやすい物流情報システムを構築していくことが望まれる。

5—アジア共通交通・物流政策の確立に向けて

少し前まで日本の企業は日本の港湾を通して必要ものを調達し生産し、日本の港湾から海外へ製品を輸出していた。日本の港湾が安くて便利ならば日本の国際競争力は高まるかもしれなかった。しかし、日本の企業も多国籍化し、適地に立地し必要な原材料を近隣諸国から調達し、立地国や周辺国に販売するようになってきた。サプライチェーンの川上企業、川下企業がドアトゥドアの国際インターモーダル輸送でつながることが求められており、日本の港湾はそれを支えるハード・ソフトインフラの一部分でしかなくなった。

日本の港湾が重要ではなくなったと主張したいわけではない。日本を含めどの国のインフラもアジア内のシームレスな物流には欠かせない。日本と中国の港湾や通関は日中のドアトゥドアの国際インターモーダル輸送を支えるインフラだが、一部分でも機能不全となればシームレスな物流は実現できない。

日本がASEANでリーダーシップを発揮し進めてきたよ

うに、関係国は連携し安くて便利なインターモーダル輸送サービスのネットワークの構築を目指すべきである。それによって、それら関係国を含む地域の国際競争力は高まるのである。国際競争力も国単位ではなく、地域単位で比較する時代になった。日本からアジアの共通交通・物流政策を提案していく必要がある。

参考文献

- 1) 国土交通省 [2010], 「国土交通省成長戦略」。
- 2) European Commission [2007], "Communication on a European Ports Policy", COM (2007) 616 final.
- 3) 経済産業省 [2010], 「通商白書」。
- 4) 根本敏則・橋本雅隆編著 [2010], 「自動車部品調達システムの中国・ASEAN展開」, 中央経済社。
- 5) 根本敏則 [2008], "国際物流インフラの計画、整備方法～大メコン地域東西回廊をケースとして～", 「海運経済研究」, 第42号。
- 6) JICA and Lao PDR [2010], "The Comprehensive Study on Logistics System in Lao PDR", Final Report.
- 7) 小野憲司・福元正武 [2008], "汎アジア交通ネットワーク形成に向けた戦略と展望", 「運輸政策研究」, Vol. 11, No. 2.
- 8) 金子彰・古市正彦 [2010], "分析を支えるデータベースと人的ネットワーク", 黒田勝彦他編著, 『変貌するアジアの交通・物流』, 技報堂出版。
- 9) ブックハード・E.ホーン [2005], "国際比較に基づく日本のインターモーダルロジスティクス発展可能性", 「運輸政策研究」, Vol. 7, No. 4.
- 10) 柴崎隆一他 [2008], "デルファイ法に基づく国際経済・交通に関する将来シナリオの設定", 「国土技術政策総合研究所資料」, No. 479.
- 11) 国土交通省 [2009], 「平成20年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」。
- 12) 松尾俊彦 [2010], "生産・物流拠点の海外移転とわが国の港湾整備の課題", 「運輸と経済」, 70巻, 3号。
- 13) 古市正彦 [2006], "スーパー中核港湾育成に向けた内航・外航連続型フィードバックの提案", 「運輸政策研究」, Vol. 8, No. 4.
- 14) 寺田一薫 [2010], "港湾管理における地方分権と民営化", 「都市問題研究」, 62巻, 2号。
- 15) 長瀬友則 [2004], "我が国における戦略的港湾運営", 「運輸政策研究」, Vol. 6, No. 4.
- 16) 柴崎隆一 [2010], "岐路に立つ東アジアの港湾", 「運輸と経済」, 70巻, 3号。
- 17) 藤井敦 [2007], "グローバルコンテナターミナルオペレーターに関する研究", 「運輸政策研究」, Vol. 9, No. 4.
- 18) 井上聡史 [2010], "国際ロジスティクス産業ゾーンの開発", 「港湾」, Vol.87.
- 19) 水流正英 [1998], 「物流EDI: 大競争時代を生き残るために」, (財) 運輸政策研究機構。
- 20) 圓川隆夫 [2010], "貿易手続の改革と国際物流の動向", 「物流情報」, Vol. 12, No. 2.
- 21) 石原伸志・合田浩之 [2010], 「コンテナ物流の理論と実際」, 成山堂書店。