

(シンポジウム)

サプライチェーンのグローバル展開とアジア共通物流政策*

根本 敏則 (一橋大学)¹

1. はじめに

自動車メーカーをはじめとする多国籍企業は成長が見込まれる新興国で生産を行うようになっており、部品調達先・製品販売先を含めたグローバル・サプライチェーンはさらに複雑化している。多国籍企業は物流事業者の協力を得て、この複雑化したサプライチェーンを統合管理しロジスティクスを最適化することが求められている。

アジア各国政府も港湾の整備、工業団地の造成、優遇税制の導入などを通じ、積極的に外資の誘致を進めている。しかし、各国の国際交通・物流政策が必ずしも整合しているとは言えない。それが民間事業者によるグローバル・ロジスティクス最適化の障害になっている可能性がある。我が国は2013年6月に閣議決定した「総合物流施策大綱(2013-2017)」で、『アジア物流圏』の構築によりアジアのビジネス環境を改善すると提案しているが、その内容は各国政府が合意できる共通物流政策のたたき台となっているのであろうか。

本稿では、製造業のグローバル生産、部品調達、ロジスティクスに関する意思決定に影響を及ぼす要因を確認し、自動車メーカーのサプライチェーン発展のプロセスを概観する。その上で、欧州交通白書で掲げる「単一欧州輸送地域」の概念、その施策例などを参考にしつつ、アジアで共通物流政策を導入する際の論点を整理したい。

2. サプライチェーンのグローバル展開

2.1 製造業のグローバル生産・部品調達・ロジスティクス

製造業はグローバル展開をさらに加速しているが、製造業はグローバル生産の戦略、すなわち、どの市場を重要と考え、どのような製品を投入するか、そして同製品をどこで生産するか、を意思決定しなければならない(図1)。その決定には、FTA・EPAなどの二国間・多国間の経済協定、進出する国の市場の将来性、産業政策、交通インフラ整備状況、物流政策などが影響を及ぼす。その際、ASEAN・インド間FTAにより、タイからインドへの車の輸出が容易になるなど、日本が直接関係しない三国間経済協定も関係してくる。

次に、工場の進出を前提として、どのように部品調達先を選択し(あるいは取引のある部品メーカーに進出を促し)、どのように部品調達ロジスティクスを構築するか、を決めることになる。それらの意思決定は相互に影響しあっている。多くの制約条件下で、短期最適な組み合わせを選択することになる。

さらに、部品調達先の確保しやすさ、ロジスティクスの拡張しやすさは、より中長期的な意思決定である工場の拡張(移転・縮小を含む)の決定に影響を及ぼしている(図1に破線で示すフィードバック)。例えば、多くの生産拠点を抱える自動車メーカーでは、定期的な車種ごとのモデルチェンジに合わせ、どこの工場で生産する車種を増やし、また生産台数を増やすか、などの意思決定を行うことになる。さらに、そのような新しいグローバル生産の戦略策定の機会をとらえて部品調達先、ロジスティクスを見直すことになる。この様にして、徐々に長期最適な仕組みに変えていくことが可能となる。

各国政府も製造業の誘致に成功したとしても、そこで生産を続けてもらえる保証はない。多国籍企業は常に適

*本稿は、日本交通学会第72回研究報告会におけるシンポジウムのパネリストとしてスピーチを行った際に使用した論説をもとに加筆修正したものである。

¹ 問合せ先。〒186-8601 東京都国立市中2-1、一橋大学大学院 商学研究科教授。E-mail: toshinori.nemoto@r.hit-u.ac.jp

地での生産を心がけており、都合が良いと判断していた条件がなくなれば生産は打ち切られることになる。各国政府は多国籍企業のニーズを捉え、どのような交通・物流政策などが評価されるかを検討し、その結果を次期政策の決定に反映していくことが必要となる（根本・橋本2010）。

なお、これら製造業の行動により、アジアにおける国際分業はさらに複雑化している。特にアジア域内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の進展に伴い、サプライチェーンのネットワークが発達した。この間に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ている。

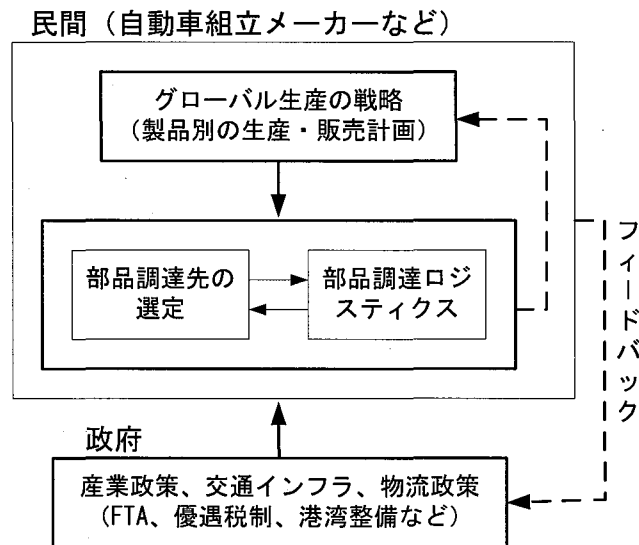


図1 グローバル生産、調達、ロジスティクスに関する意思決定

2.2 ケーススタディ～自動車サプライチェーンのグローバル展開～

製造業の立地行動を定量的に分析するモデルが開発されてきた。アルフレッド＝ウェーバーは1世紀前に、原材料と製品の市場の空間的位置が与えられた場合、当該製品を生産する工場の最適地は、原材料と製品の輸送費用の和が最小となる地点であると論じた（Weber 1909）。自動車の生産では完成車の輸送費が高いため、基本的に販売国で生産するのが有利となる。我が国で一番輸出金額が多い品目は依然として「自動車」であるが、そのシェアは低下しており、代わりに現地生産への移行に伴う「自動車部品」の輸出が増えている。

クルーグマン・藤田は生産と輸送における規模の経済性に着目し最適な生産方法を検討するとともに、産業集中化の必然性を説いた。具体的には、製品あたりの生産費と各消費市場までの輸送費の関係から、どこにどの程度の規模の工場を立地させるべきかを示した（Krugman 1991）。自動車も生産における規模の経済性が大きく、1つの組立工場ですべての年間20万台（高度な混流生産が可能なら10万台）程度を生産することが望まれる。当該国の市場規模が小さければ、他国でまとめて生産し輸送するのが有利となる。

さらに、個別に規模の経済を享受する多くの企業が立地し、ヒト・モノ・カネ・情報の「広い意味での輸送費」が逡減することにより、経済活動の空間的な集積が生まれ、それが企業の立地を促すこと（いわゆる集積の経済）を明らかにした（藤田 2003）。自動車メーカー・部品メーカーも特定地域に集積することにより、広い意味での輸送費を低減させ、更なる集積を促すことになった。

例えば、ASEANではバンコク大都市圏での集積が進んでいるし、より巨視的に見ると日中韓が世界の自動車産業集積地になったと判断できる。3か国で世界の自動車生産の40%を占めるに至っている。同地域では自動車メーカー・部品メーカーが切磋琢磨し、高性能で安い車、部品を生産できるようになってきた。その結果、表1に示すように中国・韓国から日本への自動車部品の輸入も増えている（藤原・江本2013）。マザー工場を国内に

残しておきたい日系自動車メーカーも高性能で安い部品を輸入することにより、国内工場の競争力を高めることができる。日中韓 FTA が締結されれば、さらに自動車・自動車部品の貿易が増えることは疑いない。

表 1 自動車部品 (HSコード 8708) 輸出入実績

	輸出			輸入		
	2002	2012	$\frac{2012}{2002}$	2002	2012	$\frac{2012}{2002}$
世界	21,110	31,755	1.50	3,184	5,531	1.74
アジア	5,635	13,855	2.46	1,109	3,773	3.40
中国	1,086	5,928	5.46	290	1,882	6.49
韓国	834	565	0.68	199	486	2.45
タイ	1,083	3,232	2.98	230	543	2.36

注) HSコード 8708 (部分品及び附属品 (第87.01項から第87.05項までの自動車のものに限る。))
出典 財務省貿易統計 <http://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm>

3. アジア共通物流政策の論点

3.1 欧州が目指す「単一欧州輸送地域」

現在の欧州共通物流政策は関係国の長期にわたる困難な交渉を経て生み出されたものである。その基本的考え方は、すでに1957年のローマ条約に謳われている。そこでは共通物流政策として、「域内国際輸送に関する共通の規定」「カボタージュ輸送 (他国事業者による国内輸送) 解禁の条件」を検討すべきと明記された (林 1994)。その後、国際トラック輸送については、1962年に「域内国際輸送が可能な総台数および各国への割当の制度」が導入され、徐々に規制権限が関係国から欧州経済共同体 (EEC) に移行する中で自由化がすすめられた。同様にカボタージュ輸送に関しても、1990年に割当制度が導入され、その後割当数量が増え、1998年に解禁されることとなった。

1992年は欧州にとって重要な年となった。同年に、EECを欧州連合 (EU) に衣替えするためのマーストリヒト条約が締結され、より市場統合を確かなものとするための交通・物流政策が欧州交通白書として発表されている (European Commission 1992)。翌1993年にEUは誕生し、国境での検問も廃止された。

1992年交通白書では、輸送市場の競争を促すために、汎欧州交通網 (Trans-European Network) の整備、交通・物流市場規制の標準化・調和化 (Standardization & Harmonization) が重要とされた。規制の標準化・調和化については統一欧州運転免許の発行、交通従事者の労働条件標準化・同規制の取締り強化、インフラ負担原則の共通化などが明記された (表2)。また、各国、各企業に同じ土俵の上で競争することを求めており、自国のインフラ利用者、物流事業者に対する政府補助金は競争の阻害要因とされた。インフラの利用料金は利用者負担、汚染者負担の原則にのっとり、整備・維持管理費用に基づいて設定すべきとされた。

その後、東方に拡大したEUでは自動車・自動車部品などの生産拠点、物流拠点の再編が進み、国際物流量も増加したため、2011年交通白書では「単一欧州交通地域 (Single European Transport Area)」の形成を目指すこととした (European Commission 2011)。1992年白書でも同様の考え方は示されていたわけであるが、改めて「輸送モード間、国間に残っている障害を取り除き、国際物流事業者間の健全な競争を促し、輸送モード間の適切な連携・分担関係を確立する」ことを、わかりやすいキャッチコピーとして表現した。

統合以来検討を重ねてきた政策の中には、その後に具体化した施策が点検され改善の方向性が示された政策もある。例えば、インフラ利用料金政策では、欧州課金指令に従い多くの国で大型車対距離課金が導入されるよう

になっているが、課金水準の決定にインフラ整備・維持費用だけでなく、混雑・環境費用を反映させるべきと明記された（なお、現在の欧州課金指令には混雑は課金対象に含まれていない）。

欧州における交通・物流政策の策定に関しては、各国政府より EU の行政組織である欧州委員会が大きな役割を担うようになった。中央集権的行政制度が効率的な交通・物流市場を実現するために効果的と判断されたのである。各国が国境で行っていた社会的規制の取り締まりは、共通車載装置、デジタル・タコグラフ、欧州統一ドライバーズ・カードなど情報通信システムから得られる情報を用いた遠隔モニタリングに置き換わっていくことになると思われる。

表 2 欧州共通物流政策

	The Common Transport Policy (共通交通政策)	A Single European Transport Area (単一欧州輸送地域)
提唱した計画	1992 年欧州交通白書	2011 年欧州交通白書
目 標	バランスのとれた経済発展により人々の生活の質を高めるべく、利用者負担により環境負荷が少なく質の高い交通サービスの提供を実現する。	ヒトとモノの自由な移動を阻む各国間、モード間の障害を取り除き、交通事業者間の競争を促すことにより、効率的で環境にやさしい交通システムを確立する。
交通・物流 インフラ	EC による調査補助、利子補給なども活用し、周縁地域との連結性を重視した汎欧州交通網を整備。	EC 補助金等も活用し 2020 年までに汎欧州交通網を整備。
交通・物流 機材	国際標準に適合する船舶の使用、インターモーダル輸送対応車両などへの補助。	EU 共通の車両重量・寸法規制（45 フィート海上コンテナ対応など）・環境規制。
交通・物流 情報システム	GPS を用いた統一船舶・航空交通マネジメントシステムの整備。	モードを越えて貨物追跡を可能とする国際輸送情報の電子化、多モード輸送予約の単一窓口化、鉄道信号システムの標準化。
交通・物流 市場規制	競争促進のため補助金の透明性を向上（強い欧州物流企業の育成）、カボタージュ規制の撤廃、統一欧州運転免許の発行、交通従事者の労働条件標準化・同規制の取締り強化。	統一欧州鉄道市場・統一欧州航空市場の確立、競争の阻害要因となる補助金・税金は撤廃、カボタージュ規制の撤廃、統一欧州運転免許の発行、欧州労働時間規制。
その他 関連制度の 標準化・ 調和化	インフラコスト負担原則の共通化（外部費用内部化も検討課題）、交通・物流統計データの体系的収集・整備、交通困難地域でのモビリティの確保、EU ルールを欧州外隣接諸国（特に東欧）が採用するよう働きかけ。	インフラ利用料金設定では、整備・維持費用、混雑・環境費用を反映（標準課金制度）、EU ルールを欧州外隣接諸国が採用するよう働きかけ。

3.2 総合物流施策大綱で提案する「アジア物流圏」

アジア各国には、かねてより交通政策はあるが、最近になるまで物流政策はなかった。我が国は 1997 年にアジアで初めて総合物流施策大綱（1997-2001）を策定している。我が国の産業競争力を高めるためには物流の高コスト構造の是正が必要との観点から、関係省庁が協力して総合的に物流政策を展開することとなった。阪神・淡路

大震災の後に阪神地域で激減した貨物取扱量を取り戻したいとの思いも強かったと思われる。その後、4年ごとに策定されてきており、2013年に新大綱（2013-2017）が閣議決定されている。

最初の大綱（1997-2001）ではインフラ整備として中枢・中核国際港湾（12地域・19港）において大型コンテナ船が寄港できる大深水の埠頭を整備すると明記された（表3）。ただ、大型コンテナ船を誘致するためには、一定量の貨物（後背地発着貨物＋トランシップ貨物）が必要で、同時に多くの中枢・中核国際港湾で貨物を増やすことは不可能である。その意味で実効性が問われることとなり、その後、「選択と集中」の観点から重点投資対象は国際コンテナ戦略港湾2港（阪神港、京浜港）に絞り込まれることとなった。また、ソフト面では輸出入手続き・港湾諸手続きの情報化・簡素化の必要性が指摘され、具体的努力目標として、コンテナ船が入港して貨物がコンテナヤードを出るまでの時間を4～5日から2日程度に短縮することとした。現在、この努力目標は達成されている。

表3 総合物流施策大綱に見る我が国の国際物流政策

	(国内物流システムの 国際標準化)	アジア物流圏 (An Asian Transport Area)
提唱した計画	総合物流施策大綱（1997-2001）	総合物流施策大綱(2013-2017)
目 標	アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが、産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにする。	アジアには物流における諸課題が山積しており、我が国の質の高い物流システムを展開することにより、アジア物流圏全体の効率化を推進する。
交通・物流 インフラ	中枢・中核国際港湾（12地域・19港）において、国際海上コンテナターミナルを整備。	国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）の大水深化。RORO船・フェリー対応。港湾、道路等の物流インフラの（日本からの）輸出拡大。
交通・物流機材	コンテナ・パレットの工業標準の国際標準との整合化。	近隣諸国とのシャーシの相互通行の推進、国際コンテナの鉄道輸送の推進、その他物流機材の標準化。
交通・物流 情報システム	2次元コード、データキャリア、商取引データの国際標準化。	北東アジア物流情報サービスネットワークをアジアに展開し、貨物動静を可視化。
交通・物流 市場規制	外貿バースへの内航船の接岸を容易化。	アジア諸国における外資規制の撤廃要請（内航カボタージュ規制は維持（内航船で国際コンテナ戦略港湾と国内港を結ぶ））。
その他関連制度の 標準化・ 調和化	我が国の輸出入手続き及び港湾諸手続きの情報化・簡素化を推進。	複雑な通関手続きの是正をアジア諸国に要請。

大綱（2013-2017）の、それまでの大綱にない大きな特徴は「アジア物流圏」の考え方を提示したことである。前述したように、自動車メーカーなど日系企業の海外展開が一層進展し、調達・生産・販売を適地で行うグローバル・サプライチェーンの動きが深化する中で、アジアの事業環境整備のためには、我が国の質の高い物流システムをアジアへ展開することが有効であるとした。また、外資規制撤廃・複雑な通関手続きは是正の要請、物流機材の規格の統一などの必要性を指摘した。日本から見て、国外・国内を一体的にとらえる必要性をアジア物流圏

という言葉に託したのである。

しかし、残念ながら「アジア物流圏」は日本から見た圏域概念で、アジアの国々を巻き込んで共に形成していくという意思はあまり感じられない。その意味で、地域全体の物流のあり方を提案する「単一欧州輸送地域」とは発想が異なる。次の大綱（2017-2021）では、日本がアジアの物流先進国としてアジア共通物流政策のたたき台を提案すべきことを自覚し、ローマ条約で掲げた様な「地域単位で共有できる物流の基本的考え方・方針」についても言及していきたいものである。大綱の外国語バージョンを並行して作り、場合によっては策定の過程でアジアからコメントを求めることがあってもよいはずである。さらに、アジア物流圏の確立に向け、アジアのロジスティクス研究者、物流政策担当者が集い交流できる共同研究機関の設立を働き掛けていくべきではないだろうか。

3.3 アジア共通物流政策のいくつかの論点

3.3.1 企業の国籍による差別撤廃

アジア共通物流政策を議論するにあたり、企業の国籍による差別撤廃が重要な論点の一つになる。それはEUにおいては市場統合を支える基本理念であり、最終的にはカボタージュの解禁に至っている。

大綱（2013-2017）では、日本の物流システムを輸出することを通じて、日系荷主企業・物流企業のビジネス環境を整えることを目指しており、外資に対する規制の撤廃を要請している。アジアでは国営企業が物流サービスを提供している国もある。そこでは外資の事業免許取得に関しては一定の進展があったが、日常業務にかかわるトラック通行規制などにおいて外資に不公平な措置が残っている。

例えば、中国日本商工会は「市内トラック走行に必要となる免許が一部地場大手物流企業には新規発行されているのに対し、他企業にされていない」とする建議を出している（中国日本商工会 2013）。ただ、日本も在日欧州商工会議所から「郵便集配車は他企業と異なり、事実上駐車規制が適用されていない」との指摘を受けている（在日欧州商工会議所 2012）。

さらに、中国日本商工会は「国際コンテナの自社運航船での中国国内海上輸送が可能となれば、現在、中国からいったん、韓国・香港へ移送して行われている国際コンテナの積み替えが、中国国内で可能となり、船社にとっては時間とコストがセーブでき、中国の港のコンテナ貨物の取扱量の増加にもつながる」と、中国に対しカボタージュ解禁を提案している。我が国は安全・安心を確保するため、内航海運を自由化する予定はない。日本として、企業の国籍に関し見解を統一しておく必要がある。

3.3.2 政府補助金の透明化

政府補助金の透明化を二つ目の論点として挙げたい。かねてより、国家間・地方自治体間を問わず「補助金競争」により資源配分が歪むことの弊害は指摘されてきている。例えば地方自治体が補助金・優遇税制などで企業を誘致することは、自治体経営としては優れた施策になりうるが、自治体が提示する補助金の多寡が影響し、補助金がなかったとしたら選択肢になりえなかった場所、例えば交通が不便な場所などに企業立地が進むことは国全体として効率的とは言えない。

欧州交通白書の中でも競争の阻害要因となる補助金の撤廃が主張されているが、数あるモードの中で港湾利用に対する補助金に関しては調和化が成功していない。各国の各港湾には複雑な利害が絡んだ個別事情があり、欧州共通ルールを作るのには少し時間がかかりそうである。欧州委員会も方針を変え、第1段階として財務データの公開を各港湾に要請することとした。財務データの「見える化」により、許容できる（できない）補助金に関し徐々に共通理解を形成していきたいということであろう。

我が国の港湾関係者からは釜山港の施策が成功事例として紹介されることが多い。例えば、釜山では保税蔵置に係る許可手数料が無料の他、法人税・所得税が5年間免除されている（物流業1千万ドル以上）。また、倉庫な

どを設置する後背地敷地の年間賃貸料は38円/平米である。これは横浜・神戸の100分の1程度である。日本の港湾も補助金によりインフラの使用料を軽減すべきであろうか。否である。我が国は「インフラ使用料は整備・維持管理費用を反映すべき」との立場を貫くべきではないだろうか。アジアの中での港湾間競争ルールを提案していくべきである。

実は、我が国でも地方港が輸出入貨物を増やすために、外航船社や荷主に、入港料・施設使用料の減免や、助成金による支援（1TEUあたり1～2万円程度）を行っている。また、対抗措置として国際コンテナ戦略港湾である東京港・大阪港なども、内航船により外貿コンテナを自港へ輸送した場合に補助金を支出する制度を導入したところである。これら地方分権時代の不健全な競争を防ぐため、補助金に関するルールの確立が求められている。

3.3.3 物流シームレス化の推進

物流シームレス化の推進も重要である。ここで「シームレス化」とは、グローバル・サプライチェーンのドアトゥドア輸送のリードタイムを短縮するため、輸送モード間・国間に残っている障害を取り除くことである。これは単一欧州交通地域が達成しようとしている目標に他ならない。

過去、コンテナがシームレス化に大きな役割を果たしてきている。コンテナは簡単な荷役で海上・鉄道・道路モードをまたがって輸送できるため急速に普及したわけだが、国際貿易方法にも影響を及ぼした。例えば、国際輸送の運賃はコンテナ単位で決められるようになった。事前通関、AEO(Authorized Economic Operator)優遇など越境手続きの簡素化もコンテナ化によって促進されたと考えられる。事実、AEOのコンテナ貨物は、入港から許可までの時間が短くなっている。

近年、45フィートコンテナの利用が世界的に拡大している。欧州委員会も輸送効率化、CO₂削減が期待できるため、域内で45フィートコンテナの輸送を可能とすべく、共通規制（EU指令）の改正を予定している。我が国では「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」を導入し、仙台塩釜港と県内荷主企業との間で同コンテナの輸送ができるようになった。同様の措置を全国の港湾関連の主要幹線道路で講じていくべきであろう。

近距離海上輸送では、コンテナ船よりフェリー・RORO船に競争優位性がある。フェリー・RORO船の荷役はトラックの自走によるため、よりスムーズである。ガントリークレーンもいらぬ。ただ、トラックあるいはヘッドを外したシャーシの状態での収納されるため、船倉の貨物積載効率が悪く長距離輸送には向いていない。

欧州大陸から海で隔てられたイギリスでは、ドーバー海峡航路をはじめ26国際航路に1240便週（後藤ほか2012）のフェリーが就航している。日中・日韓ではあわせて、15国際航路に27便週が就航しているにすぎない（峰2013、後藤ほか2012）。さらに、イギリス国際航路の船舶の積荷重量トン数は日中・日韓の船舶の倍程度なので、両者の貨物輸送能力は100倍違うことになる。北東アジアでは依然として国境の障壁が高いと言える。

国境の障壁を高くしている要因の一つとして、シャーシが相互通行できないことが挙げられる。輸入に使われた外国シャーシは日本国内を走行できないため、国内シャーシへの積み替えが必要になるのである。これではフェリー・RORO船のメリットが削がれる。この問題に関しては、2006年から始まった日中韓物流大臣会合で調整が行われ、中韓・日韓で相互通行が実験的に始められたところである。ちなみに、韓国製のシャーシに積まれた輸入貨物は自動車部品で、釜山にあるルノーサムソンの製造拠点から北九州の日産工場へ直接輸送されている。

かねてより我が国はアジア開発銀行と連携して、ASEANの広域メコン川流域圏においてトラックの相互通行、越境・通関手続きの簡素化などを進める制度的枠組み作りを支援してきているが、日本が含まれる北東アジアにおいても、その努力を怠ってはならない。

4. おわりに

大綱（2013-2017）では「アジアに進出する日系企業のビジネス環境を改善する」「そのために外資に対する規

制の撤廃を要請する」と述べる一方で、「国内に製造拠点を引き続き残せるようにしていく」と主張している。「日系企業が海外で稼ぐこと」「(外資を誘致してでも)国内の雇用を守ること」は、どちらも日本人にとって重要であるが、アジアの隣人に矛盾なくわかり易く説明していくことが求められている。

とすれば、企業の国籍、企業活動する国を一度取り払って考えてみる必要があるのではないだろうか。すなわち、競争力のあるアジア企業が域内の適地に立地し、優秀なアジア人材を確保し、アジアで効率的なサプライチェーン・ネットワークを築くことにより、アジアの生産者・消費者が利益を受ける仕組みを作ることを共通の目標とし、さらにそのために必要な競争ルールを定めることが考えられる。

その上で、何らかの理由から自国企業・自地域の国際競争力を高めることにこだわりを持つことがあってもよい(地方自治体の首長など)。ただし、自国企業と言っても外国人投資家が出資し、外国人社長が経営することは珍しいことではなく、日本のある地方に進出した外資系物流企業でも中心となって働いている従業員は日本人である。アジア物流圏ではサプライチェーンの川上企業・川下企業が運命共同体であるように、ある縁により同一企業、同一地域で働くことになったアジア人も、競争を勝ち抜くためには、その国籍をお互い気にしている暇はない。人口が減少する日本人も、自らアジア人と思えば未来は明るい。

参考文献

- 中国日本商工会 (2013) 『中国経済と日本企業』
- European Commission (1992) *White Paper: The Common Transport Policy*.
- European Commission (2011) *White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area*.
- 藤田昌久 (2003) 「空間経済学視点から見た産業クラスター政策の意義と課題」石倉洋子ほか『日本の産業クラスター戦略』第6章 有斐閣
- 藤原利久・江本伸哉 (2013) 『シームレス物流が切り開く東アジア新時代』西日本新聞社
- 後藤修一ほか (2012) 『国際フェリー・RORO 船による海上輸送の特性に関する基礎的研究』国土技術政策総合研究所資料、No. 707
- 林 克彦 (1994) 「道路貨物輸送政策」 橋本昌文 (編著) 『EC の運輸政策』第1章 白桃書房
- Krugman, P. (1991) *Geography and Trade*. (北村行伸ほか訳『脱「国境」の経済学』東洋経済新報社、1994年)
- 峰 猛 (2013) 「国際物流のシームレス化を目指す日本の取り組み」『道路』11月号
- 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
- 日本政府 (1997) 『総合物流施策大綱』
- 日本政府 (2013) 『総合物流施策大綱 (2013-2017)』
- Weber, A. (1909) *Über den Standort der Industrien*. (篠原泰三訳『工業立地論』大明堂、1986年)
- 在日欧州商工会議所 (2012) 『日本の商環境に関する欧州ビジネス協会報告書』