

グローバルロジスティクスからみた国際流通の展開  
(The Development of International Distribution Judging from Global Logistics)

経営学科 土井義夫

DOI, Yoshio

## 1. はじめに

2015 年 12 月、今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)が発表された[1]。このうち、グローバルロジスティクスからみた国際流通に関する事項を抽出すると以下のとおり。

- (1) グローバル競争の激化、消費者ニーズの高度化、我が国産業の成長の必要性等は今後とも進展すると見られ、これらに対応した物流の高度化、付加価値向上等への要請はますます強まっている。
- (2) 2015 年 8 月に新たな「国土形成計画(全国計画)」が策定され、国土の基本構造として重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を図ることが示された。具体的な方向性としては、「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」、「安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤」、「国土づくりを支える参画と連携」といった柱が打ち出されている。
- (3) 5 次にわたり総合物流施策大綱が閣議決定され、グローバル・サプライチェーンの深化などの課題が指摘されている。

これらのことから、国内の物流課題に対応しながら、グローバル化への対応を重要なテーマと位置づけていることがわかる。

そこで、本稿では、グローバルロジスティクスとして注目される国際流通の展開を捉えるために、その機能を整理し、動向と今後の高度化の方向性を示すことを目的とする。

## 2. 国際流通の機能に関する考え方

国際流通の基本的な機能は、国と国との間での生産と消費の懸隔(ギャップ)を埋める働きといえる。代表的な輸送機関としては、国際航海における外航船の展開がある<sup>\*1</sup>(表 1)。

公表されている 2014 年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送の合計で 1,035 百万トンである。このうち定期船(Liner)とは、一定の航路を、定期的に航行する船舶であり、ある決まった日時に決まった港を回る船舶を指す。不定期船(Tramper)とは、特定の航路を定め

ず、貨物の有無によりその都度運航される船舶であり、チャーター（定期航路を持たずに世界中を航行する船）である。

こうした日本の 5 大港（東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港）の発着地を含めて活躍する外航船は、海上航路帯（Sea lane）を航行し、一国の通商上・戦略上、重要な価値を有し、有事に際しても確保すべき海上交通路である。国内の港湾統計においても、関連した貿易統計速報としては、通関ベース<sup>\*2</sup>で取り扱われる。

表 1 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入（合計）<sup>\*3</sup>

年	2013年			2014年		
	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計
定期船	600	153,710	154,310	583	175,893	176,476
	70	10,865	10,935	39	13,457	13,496
（うちコンテナ船）	600	148,852	149,452	583	169,085	169,668
	70	10,580	10,650	39	12,928	12,967
不定期船	69,478	584,555	654,033	95,415	561,568	656,983
	1,423	14,167	15,591	1,837	15,025	16,862
油送船	45,016	173,624	218,641	34,066	167,714	201,779
	761	2,858	3,620	643	3,359	4,002
計	115,094	911,890	1,026,983	130,064	905,175	1,035,239
	2,255	27,891	30,145	2,519	31,841	34,360

### 3. 国際流通の動向

#### 3.1 国際流通の国内動向

日本の国際流通を支える輸送機関の特徴は、海運企業と航空会社がそれぞれの輸送機関をベースに事業展開してきた点にある。歴史的には、日本における「計画造船」が契機とされる。計画造船とは、第二次世界大戦後の政策的支援によって生産を再開し、軍艦はないものの、石油タンカーを軸に、世界一の造船国となった経緯を指す。また航空業界については、日本の大手航空会社は旅客中心で事業を進めてきた背景がある。その意味で日本の事業者には、大規模なインテグレーターは現在のところ存在しない[2][3]。インテグレーターとは、自ら航空機を保有し、陸上輸送と航空輸送を統合してドア・ツー・ドアの配送サービスを国際規模で展開する物流事業者を指す。代表的な企業には、FedEx や UPS があるが、日本の国際流通を支える物流事業者は大手海運企業が中心となって進めてきたため、アメリカのようなインテグレーターは育っておらず、日本型の別の形を模索している。

関連して産業空洞化<sup>\*4</sup>としては、海外直接投資の増加によって、国内における生産、投資、雇用等が減少するような事態が 1980 年頃から顕著になってきた。国内企業の生産拠点が海外に移転することにより、当該国内産業が衰退していく現象であり、円高による輸出の減少、輸入による

国内生産の代替によるメーカーの海外進出に合わせて日系の物流事業者もその物流機能をサポートするために同時に展開を行なっていた。

### 3.2 国際流通の海外動向

また国際流通の海外動向のトレンドは、貿易協定である。FTAとは、自由貿易協定であり、特定の国や地域の間で、物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することを目的とする協定である。代表的な FTA は、アメリカ、カナダ、メキシコが 1992 年に結んだ北米自由貿易協定 (NAFTA)、EU (ヨーロッパ連合)、そして現在交渉がすすんでいる TPP (環太平洋経済連携協定) がある。

1993 年発足した EU は、欧州でヒト、モノ、カネの自由な流れを進め、99 年に単一通貨「ユーロ」を導入され、28カ国 (2013 年時点) が参加している。EU の原加盟国は、ベルギー、ドイツ (加盟時西ドイツ)、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダである。これらの国は、欧州航路など外航船の重要な拠点港を支える国々でもある。

TPP における1年間で生み出されたモノやサービスの総額である国内総生産 (GDP) を12カ国で合計すると 3,100 兆円と試算されており、世界全体の GDP の約4割を占める。TPP 参加国 (2015 年時点) は、カナダが「石炭などの鉱物資源」、米国が「穀物」、メキシコが「車などの部品」、ペルーが「銅」、チリが「サケ・マス」、日本が「自動車」、ベトナムが「繊維製品」がポイントとなる品目である。こうした TPP に対抗するため、アジア圏でも中国に代表される AIIB<sup>\*5</sup> を組織し、中国政府も「一帯一路」政策を掲げ、世界全体における現代のシルクロードを提唱している。

## 4. 国際流通の高度化

生産拠点の分散化は、国際流通の高度化、さらには経営環境の変化によって柔軟に多様化していくことが予想される。その背景に製造の組み立て工程に対する考え方がある。モジュール化 (型) とは、例えば、パソコンを OS や CPU、メモリー、ハードディスクなどの標準的なモジュールに分解し、それぞれを連結する規格を設定し、公開する考え方である。またこれと対比して議論されてきた擦り合わせ (インテグラル) 型とは、例えば、日本の自動車産業ではエンジン、サスペンション、シャシー、ボディーなどのモジュール部品に分解し組み立ててもそれだけでは乗り心地を向上できないため擦り合わせる技術や考え方が必要な場合を指す。品目が拡大するなかで水平分業への移行の課題には、機密情報の漏洩、生産に関する技術力の分散、急な増産への対応難があり、日本企業も対応に苦慮している。

これまで日本が得意としてきた家電製品などはコモディティ化し、一般化した。こうした状況のなか、競合する商品同士の差別化特性 (機能、品質、ブランド力など) が失われ、価格や買いやすさだけを理由に選択が行われるものの、一部家電のようにインバウンドの観光客に評価される商

品も人気を集めている[4]。特に BRICs 圏の動向も不安定要素が増しているため、国内動向を見極めながらグローバルロジスティクスを展開する日系物流業者の動向が注目される。

## 5. おわりに

現在、国際流通やグローバルロジスティクスに関する研究は、半世紀のなかで進展している。表 2 に約 50 年間の論文数の推移を集計した。国立情報学研究所の CiNii での検索は日本語のみ、Google 社の Google Scholar (特許,引用文献含む)での検索結果は日本語論文と英語論文で行なった。また年代ごとに集計しているが、2010sは、2010－2015 年の 5 年間である。検索用語は、表題の"国際流通","グローバルロジスティクス","global logistics"の 3 種類とした。

表 2 国際流通・グローバルロジスティクスに関する論文の推移

(単位: 本)

	国際流通 (日本語)		グローバルロジスティクス (日本語)		global logistics (英語)
1950s(1950-1959)	0	0	0	0	17
1960s(1960-1969)	1	8	0	0	31
1970s(1970-1979)	4	17	0	0	32
1980s(1980-1989)	15	55	0	0	89
1990s(1990-1999)	38	119	30	20	934
2000s(2000-2009)	113	277	119	112	6120
2010s(2010-2015)	11	235	44	55	7070
用語検索元	CiNii	Google Scholar	CiNii	Google Scholar	Google Scholar

現在の論文の推移をみると、各テーマ(検索用語)に関しては、国際流通が先行し、海外でのグローバルロジスティクス研究が進められるなかで、国内でも 1990s 以降研究が顕著に進められていることがわかる。今後は、地域物流市場の展開も踏まえ、国内の議論を活発化させていく必要がある[5]。

## 注

\*1 我が国商船隊とは、我が国外航海運企業が運航する 2,000 総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む。)から用船(チャーター)した外国籍船も合わせた概念とされる。三国間輸送とは、積地・揚地とも日本以外の国である輸送。表 1 は輸送量及び運賃収入(合計)を示した。合計は輸出、輸入、三国間の合計を示している。表中の各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入。コンテナ船は定期船の内数であり、2014 年の数値は暫定値。

- \*2 通関にかかわる税関では、関税の徴収、輸出入貨物の通関、密輸の取締り、保税地域の管理、から成る。関税の機能とは、財源機能(ここ数年は国家収入の2%)、国内産業保護機能から成る。
- \*3 国土交通省海事局:海事レポート、2015 より筆者作成。
- \*4 昭和 61 年版通商白書における「海外直接投資の増加によって、国内における生産、投資、雇用等が減少するような事態を指す。」という定義に準じる。
- \*5 アジアインフラ投資銀行であり、中国主導で設立するアジア地域のインフラ整備の支援がベースとなっている。

#### 参考文献

- [1] 今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申),国土交通省,2015
- [2] 土井義夫:「国際流通からみたロジスティクス・プロバイダー」,『全球化社会の深化－異文化をめぐる化合・還元・触媒－』,朝日大学産業情報研究所叢書 10,加藤里美・中垣勝臣編, pp.217-236,2011
- [3] 土井義夫:ロジスティクス・プロバイダーとしての事業展開,Navigation,日本航海学会誌 (192), 49-54, 2015
- [4] 土井義夫:「国内における観光と物流事業-消費者物流と観光の接点-」,『地域アイデンティティを鍛える－観光・物流・防災』,朝日大学産業情報研究所叢書 12,畦地真太郎・米田真理・中垣勝臣編, pp.66-87,2015
- [5] 忍田和良、土井義夫:地域物流市場の動向と展望,朝日大学産業情報研究所叢書 11,成文堂, 2013