

グローバル・ロジスティクス政策に向けて

飴野仁子

目次

- I はじめに
- II 日本の国内物流のマクロ的動向
 - II-1 戦後日本経済の成長プロセスと国内物流
 - II-2 社会資本投資と物流政策
- III 東アジア経済圏と日本物流のグローバル化
 - III-1 日本の国際物流の成長と東アジア物流
 - III-2 東アジア物流の量的マクロ的特質
 - III-3 日本の物流システムの相対的地位低下
- IV グローバリゼーション下の物流政策
 - IV-1 構造改革下の物流政策
 - IV-2 二つのゲートウェイ論
- V おわりにかえて

I はじめに

日本の物流システムは、東アジア経済圏の発展とともに、グローバル化と高度化を遂げつつある。高い経済成長に牽引されて継続的に増大する東アジア物流は、物流インフラを物的中核とする物流システムの加速度的な整備を促進させてきた。また、国境を超えて展開する生産ネットワークや、近年では圏内での消費ネットワークの形成が、拡大する東アジア経済圏域におけるロジスティクスの効率化と高度化を要請している¹⁾。

東アジアの成長と物流システム高度化の関係性の中で、各国地域のもつ政治的経済的環境要因の特殊性を超えて観察されるひとつの特徴は、国家的に展開される物流政策の戦略性に見出される。東アジア経済圏の成長を牽引する諸国・地域では、ときには国境を超えて形成されるネットワーク型のグローバル都市地域の基盤的なインフラとして、物流インフラや交通・情報

1) 東アジア経済圏における生産と消費のネットワークの現況については、『通商白書』各年版の概括参照。東アジア国際分業の最近の特徴については、大木編(2008)、ASEANを中心としたロジスティクス・ネットワークに関する調査として、JETRO(2008)、等参照。なお、本稿では、2008年後半以降のグローバル経済の激変過程については、分析対象に含めていない。

ネットワークの整備が、国家的成長戦略の競争手段の一環として推進されてきた²⁾。

しかし、日本の物流システムの発展方向については、物流政策の担い手の中でも、いまだに共通した認識が十分に形成されているとは言い難い状況にある。日本においては、グローバル化時代の戦略的な物流政策は、いまだ模索の緒に就いたばかりであるといつてよい³⁾。

本稿では、第二次大戦後の日本の物流の発展段階について、主に量的側面から概観するとともに、グローバル化時代における日本の物流システムが直面する課題について、物流政策の視点から検討する。

周知のように、戦後日本の経済成長は、高度成長期だけでなく1980年代においてさえ、先進資本主義国の中でも相対的に高い成長を遂げた。同時期には、日本の国内物流および国際物流も、日本経済の順調な成長に牽引されて、堅調な成長を示してきた。このようなプロセスにおいて、日本の物流システムもまた、近代化および高度化を遂げてきたといつてよい。道路インフラに代表される物流インフラに対する高い政府投資については、日本の経済成長を支えた要因として、国際的にもよく知られている。

しかし、巨額の政府投資にも助けられた日本の物流システムの近代化・高度化にもかかわらず、体系的と戦略性を備えた物流政策は、これまでのところ日本では、必ずしも十分に形成されてこなかったといつてよい。近年では、日本の物流システムも、台頭する東アジア諸国の物流システムとの競合・競争関係の中でグローバル化の課題に直面し、戦略的な物流政策のあり方があらためて問われる事態が生じている。政府レベルにおいても物流システムのあり方が、戦略的な政策要因として問われ始めた背景要因について言及することが、本稿の第二の目的である。

政策研究のレベルにおいても、日本ではこれまでのところ、物流政策研究が、独自の領域として十分に展開されてきたとは言い難い状況であった⁴⁾。戦略的な物流政策の必要性が認識され始めた現代においてこそ、物流政策の史的展開に関する分析や、物流政策の国際的な比較研究の重要性が増していると思われる。物流政策研究の重要性を強調することが、本稿の第三の目的である。

以下ではまず、戦後日本物流のマクロ的動向につて、物流量の推移を中心に検討し、1990年代以降の日本の物流システムが直面する構造的変化について確認したい。続いて、日本の物流システムのグローバル化プロセスにおける課題、さらに日本の戦略的物流政策が求められはじめた背景要因を検討する。最後に、日本の物流システムが当面する問題とかかわって、今後の

2) グローバル都市地域の形成とネットワークの関連については、ホール (2004)、東アジア諸国・地域の成長戦略と物流インフラ高度化および交通・情報ネットワーク形成との関係性については、飴野 (2005b) 参照。グローバル化時代における物流政策のもつ戦略性の、リージョナルな特殊性とグローバルな普遍性は、今後の重要な分析課題であると思われる。

3) グローバル化・情報化時代の日本の物流政策のあり方について、港湾経営の視点から検討したものとして、飴野 (2008a) 参照。

4) したがって、物流政策研究の重要性を強調しようとする本稿も、試論的展開となった。

研究課題について言及したい⁵⁾。

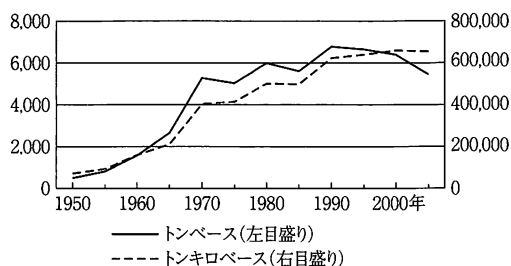
II 日本の国内物流のマクロ的動向

II-1 戦後日本経済の成長プロセスと国内物流

戦後日本の国内貨物の量的推移をマクロ的に観察すると、二つの顕著な変化がみられる。第一の変化は、国内貨物総量が、1990年代を通じて、成長から減少基調に転換したことである。第二の変化は、輸送機関別シェアの急変である。まず、第一の変化についてみる。

図表1 日本の国内貨物総量の推移

(単位：百万トン)



出所) 国土交通省『陸運統計要覧』より作成。

日本の国内貨物輸送総量は、図表1に示されるように、トンベースでは1990年代に入り減少に転じている。また、トンキロベースでも1990年代は微増、2000年以降減少に転じていることが分かる。

日本経済は、周知のように、1955年以降特に1960年以降本格的な経済の高度成長を経験する。この時期を戦後日

本経済成長の第1期とするなら、第2期は、1970年代中頃以降バブル期も含んで1990年初頭までの低成長・安定成長時代であった⁶⁾。第1期は、実質GNP年平均成長率が10%を超え5%なら不況という時期である⁷⁾。第2期は、成長率が5%なら好況で2%なら不況という時期であった。両期間を通じて、日本の国内物流量は、成長率に牽引され量的に拡大していることが見て取れる。第1期は物流量でみても急増期であり、特に1965年から1970年の5年間ではトンベースでもトンキロベースでもみても倍増している。第2期は、増加率自体は第1期より低下しているが、期間全体を通じて増加傾向を示している。特にバブル期には増加傾向が顕著であった⁸⁾。

5) 本稿では、東アジア経済圏の現代的特質については、分析の前提として簡単にしか触れることはできなかった。東アジア経済圏の特質と物流システム高度化の関係性については飴野(2007)、東アジア経済圏の特質が日本の物流システムに与える規定性に関する概括的な分析として飴野(2008b)、等参照。

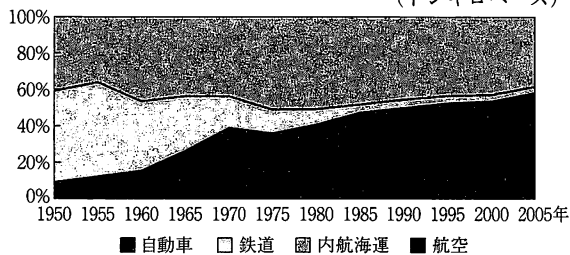
6) 成長率を指標にした戦後日本経済発展の時期区分については、通説的な見解にしたがった。例えば、第1期および第2期の特徴づけは、佐和(1994)参照。

7) 当時は経済成長の指標としてGDPではなくGNPを使用していたことにしたがった。

8) 第1期が経済活動の量的急増を支えるための物流システム近代化の時期であったとすれば、第2期の特徴は、低成長下において、JITの普及やトータルコスト視点に立った物流総コストの削減が厳しく求められるようになったことに見出される。日本でもようやく、ロジスティクス概念の導入が図られようとした時期であった。同時にこの時期においては、多頻度小口物流の比重が高まった。いわゆる消費者物流が本格的に展開され始めた時期である。この点は、第二の変化である輸送機関別シェアの推移とも関係している。なお、戦後日本経済の成長過程と物流システムの近代化の関係については、飴野(2006b)参照。

続く1990年代以降2008年前半期までを第3期とするなら、この時期は、日本経済の本格的なグローバル期と位置づけることができる⁹⁾。1990年代は、成長率でみれば、国家官僚や与党政政治家にとってプラス成長なら上々でマイナス成長だけは避けたいという時期であった。この期には、赤字国債を発行し公共事業支出を拡大しても、経済全体への波及効果はあがらず、したがって税収の伸びも減少し、財政赤字の累増に帰結するという循環がみられるようになる¹⁰⁾。2000年代前半の好景気の実態についてみても、従来型の日本経済の成長パターンである外需依存による成長の強化と、合理化と雇用の流動化によるものであり、高収益を回復したビッグビジネスによる経済利益の独占的享受の時期との評価も広くみられる¹¹⁾。物流の量的変化の視点からみれば、景気回復期も含めて、内需の絶対的相対的地位の低下とともに、国内貨物輸送量の抑制・減少基調への転換として現象したことが示されている。第3期における物流量の抑制・減少基調への転換をもたらした構造的要因は、内需の萎縮だけでなく、その背景にある日本社会の急速な高齢化と¹²⁾、日本経済のグローバル化・情報化の本格的な進展に見出されるといってよい。

図表2 国内貨物輸送機関別シェアの推移
(トンキロベース)



出所) 図表1に同じ。

次に、戦後国内物流量の推移においてみられる第二の顕著な変化についてみる。戦後国内貨物輸送における輸送機関別シェアの顕著な変化とは、トラック(自動車)輸送のシェア上昇と鉄道貨物輸送の急減である。トラック輸送のシェアは、トンベースでも、トンキロベースでも、高度成長期に急増し、低成長期においても一貫して増大している。トンベースでは、1955年シェア69.1%→1970年88.1%へ上昇し、90年代以降は90%余のシェアを維持している。トンキロ数でも(図表2参照)、高度成長期に着実にシェアを拡大し(1955年11.7%→1970年38.8%)、その後も増大基調を維持している(1975年36.0%→2005年58.7%)。トンベースだけでなくトンキロベースでのトラック輸送のシェア増大は、中・

9) 日本経済のグローバル化の時期について、1985年を端緒的画期としながら本格的展開は1990年代以降とする見解については、例えば『通商白書2001』参照。

10) 世界一の借金王になったとの小渕首相(当時)の発言は、1998年のことである。

11) 戦後最長と喧伝された2000年代前半期の好景気の実態については、伊東(2005)等参照。また、この期の好景気は外需と政策的に誘導された円安によってもたらされたとする見解は、今では広く見られるようになった。例えば、野口(2008)参照。

12) 総人口に占める65歳以上人口である高齢化率について、国際的にみると日本の高齢化率は、1990年代に世界の先進地域の平均を急速に上回り、2007年には21.5%の高水準に至っている。「先進諸国の高齢化率を比較してみると、我が国は1980年代までは下位、90年代にはほぼ中位であったが、21世紀初頭には最も高い水準となり、世界のどの国もこれまで経験したことのない高齢社会になると見込まれている。」「高齢社会白書』平成20年版、12ページ。

長距離輸送においてもトラック輸送が拡大してきたことの反映である。

他方、鉄道輸送の分担率は急減している。トン数で見ると、1995年22.5%→1970年4.8%へ、高度成長期にすでに約4分の1以下に、1970年代後半以降も一貫してシェアを低下させ、2005年の分担率は1.0%に過ぎない。トンキロ数で見ても、1955年52.6%から減り続け、1970年には18.0%、2005年には4.0%にまで落ち込んでいる。中・長距離において特性を発揮するという鉄道輸送の本来の性質や環境負荷の視点からみても、トンキロベースでの鉄道分担率の急減は深刻な事態を意味している。

一般に鉄道や内航海運は、省資源・低公害・高い労働生産性などの特性をもち、中長距離大量輸送に適した機関といわれている。これに対してトラック（自動車）輸送は、環境負荷は大きいですが、多頻度小口貨物やドア・ツー・ドア輸送に柔軟に対応し、優れた機動性を発揮する輸送機関であるとされている。したがって、低成長下における産業構造の転換と消費者物流の成長がトラック輸送の増大を引き起こすのは一面で自然の成り行きである。しかしそれは、鉄道輸送のシェア急減に必ずしも帰結するわけではない。周知のように、EUの先進国やアメリカ合衆国では、日本に比して相対的に高い鉄道輸送のシェアが維持されている¹³⁾。

日本の国内物流システムを特徴づけるトラック輸送のシェア急増を促進した要因として、高速道路網の整備を中心とした全国的な道路網の整備があったことは周知のところである。加えて、消費者物流の急増にも留意しておく必要もあるだろう¹⁴⁾。以下では、戦後物流インフラ整備における道路投資の問題に言及しておきたい。

Ⅱ-2 社会資本投資と物流政策

戦後日本の物流政策の主たる目的は、国内物流量と国内を起点とする輸出入物流の成長を支える物流システムの近代化であった。政府によるその政策の中心は、道路、港湾、空港などの物流インフラの整備にあったことは周知のところである。物流インフラの整備は、国土政策や社会資本整備計画にしたがって、日本経済の成長戦略の一環として行われてきた。その政策展開についての分析は本稿の範囲を超えるが、ここでは、輸送機関別分担率の変化の背景要因で

13) 国内貨物輸送における鉄道輸送の分担率は、フランス13.2%（2003年）、ドイツ15.4%（2003年）、アメリカ38.4%（2001年）である（『国土交通白書2008』資料1-13より）。なお、日本では、内航海運の分担率が相対的に高い。しかし、日本政府は近年、モーダルシフトの促進を政策的に推進してきたにもかかわらず、内航海運の分担率はこの間むしろ減少基調で推移している。このような事態の推移のうちに、現時点での、政策上の限界が示されているといえる。日本において、輸送機関別分担率の変化の過程で、政策的な影響あるいは政策的不作為の影響がどのようにあったのか、なかったのかという問題については、本稿では扱えなかった。しかしこの点は、物流政策の国際的比較研究の課題としても重要である。

14) 日本で最初に宅配便事業を開始したのはヤマト運輸であった。1976年に宅配便サービスが開始されて以降、翌日配達市場が全国に拡大していくことになる。1985年の宅配便個数を100としてその後の伸び率を指数で見ると、1990年223→1995年288→2000年522→2005年594（2,928百万個）と、継続的かつ飛躍的な伸びを示している。

もある道路投資政策について触れておきたい¹⁵⁾。

日本の政府固定資本形成が欧米諸国に比較して格段に高かったことは、今では国際的に周知の事実となっている。特に高度成長期には、経済成長をけん引する要因として、産業基盤整備を中心とした多額の公共投資支出がなされた¹⁶⁾。日本では、道路や港湾・空港など、物流の近代化を支える物的インフラストラクチャーの整備が、成長を促す公共投資戦略の一環として急速に進められた。

国際的にみて飛びぬけて高い日本の公共投資のなかでも、道路投資額の大きさは特に顕著であった。行政投資総額に占める道路投資のシェアをみると、1959年～64年の5年間の平均で24.1%、1965年～70年には26.5%と、高度成長期を通じて行政投資の中でもっとも高いシェアを占めており、絶対的にも相対的にも多額の道路投資がおこなわれたことが示されている¹⁷⁾。道路投資を中心とした巨額の社会資本投資政策は、高度成長期以後もその是非をめぐる政治的争点とされながらも、1990年代においても継続された。さらに、2001年以降公共投資の総枠が抑制基調に転換した後も、絶対額においてなお巨額の道路投資が今日まで継続されている¹⁸⁾。

物流政策という視点からみれば、道路投資を中心とした政府固定資本形成が果たす実質的な社会経済的機能の変化についても、留意しておく必要がある。1990年代には、従来型の公共投資は期待されたような波及効果を生まなくなっており、成長戦略としての機能は事実上低下していたといつてよい¹⁹⁾。1990年代以降の公共投資政策は、経済成長への効果よりもむしろ、地方における雇用の下支えに政策的重点が事実上移行していた。また、日本の公共投資政策は、日本型雇用政策の重要な柱の1つであり、近年では特に国際的にみても極めて貧困な日本の所得再分配政策に代位する政策であるという評価もみられる²⁰⁾。

15) 日本の道路投資政策の決定過程およびその経済効果など全般にわたるマクロ的な分析は、長峯・片山(2001) 参照。

16) 政府による産業基盤を中心とした社会資本充実政策に着目し、日本の国家類型を企業国家とみる代表的な見解として、宮本(1976)(1998) 参照。1980年代および1990年代の日本の社会資本政策についての概括的な分析は、山田(2003) 参照

17) 数値は、宮本(1998) 170-171ページ。

18) ちなみに、近年の日本の道路投資額を他国と比較してみると、国土面積当たりの数値では、フランスの3.43倍、イギリスの3.68倍、アメリカの12.88倍、また可住面積当たりの道路投資額でみると、フランスの9.86倍、イギリスの10.99倍、アメリカの28.12倍とする試算も見られる(数値は2004年、イギリスのみ2002年。元データは、『世界の道路統計2005年版』(日本語版)、五十嵐・小川(2008) 110ページ。なお、2007年度の国土交通省関係予算額のうち、25.3%が道路整備費であり、住宅都市環境整備費27.2%に次ぐ費目となっている(『国土交通白書2008』資料1-1)。また、道路投資財源システムのあり方は、今日でも政局を左右する程のビッグイシューとして扱われている。

19) 経済の低迷と公共投資の波及効果の低下の悪循環の中で、1990年代日本の公共事業の高さは世界的に突出することになった。OECDのデータでは、1996年GDPに占める公共事業費の割合は、アメリカ1.7%、カナダ2.3%、イギリス1.4%、フランス3.1%、イタリア2.2%、ドイツ2.2%であったのに対して、日本は8.7%であった。また、可住面積当たり公共投資額を比較すると、日本の公共投資額は、アメリカ、カナダ、英国、フランス、イタリア、ドイツの平均の約150倍に当たるという試算もみられる。小川(2004) 参照。

20) 公共投資政策が日本の貧困な社会保障を代位してきたとみなす見解として、広井(2006) 参照。

日本国内における物流インフラへの投資政策は、国土政策の手段として、主に産業基盤形成の一環として継続されてきた。しかし、1990年代以降は成長政策としての経済的機能を低下させながら、雇用政策や社会政策の代替政策として重要度を増し、また、政治的利権配分システムとして継続されてきたとの評価もあり得るであろう²¹⁾。このような経過を観察すると、不幸なことに、大規模な物流インフラへの投資戦略は、物流政策としての独自の意味づけと整合性を与えられることのないままに、国内的視点からみても旧来型の戦略として、時代から取り残されてしまったという評価もあり得ると思われる²²⁾。

他方グローバルな視点に視野を移せば、1990年代以降政府レベルにおいても、戦略的な物流政策の重要性をあらためて認識せざるを得ない状況が生成している。そのような認識を醸成させた背景要因について、節をあらためて検討したい。

Ⅲ 東アジア経済圏と日本物流のグローバル化

日本経済第3期における物流の量的特徴は、国内物流の減少基調への転換のうちに象徴的に見出せることを、前節で強調した。しかし、それは事態の一面であって、第3期のもう一面の特徴は、日本経済のグローバル化と情報化に牽引された、国際物流の成長と高度化に見出されるといってよい。言い換えると、日本物流においても、グローバル市場におけるロジスティクス・ネットワークの構築力をめぐる競争、すなわちネットワーク間競争時代が到来したことを意味している²³⁾。

以下では、東アジア経済圏の発展と日本物流のグローバル化について、日本の物流政策形成に与えた影響を考察するために必要な範囲に限定し、主に量的側面から検討する。

21) 日本の道路投資をめぐる利権の実態を批判したものとして、五十嵐・小川（2008）参照。

22) 急速なモータリゼーションの進展と鉄道ネットワーク衰退の背景に、物流システムに視点を置く物流政策本来の独自の政策的判断を超えた、他次元からのより強い影響があったかどうかという問題は、日本の物流政策形成史上の重要な分析課題の一つであると思われる。当時の政策立案・担当者たちの中に、産業基盤としての物流システムの構築という視点はあったであろうが、日本のあるべき産業構造や消費構造を構想した上で、あるべき経済社会を担う物流システムの実現、あるいは、日本社会の戦略的選択としてあるべき物流システムを体系的に整備していくという物流政策上の独自の発想・視点・政策的意図などがどの程度あったのか、なかったのかは、必ずしも自明の問題ではない。この点を論じるためには、適切な分析方法の設定と実証が求められるところである。本稿では、戦後日本の国内貨物輸送の機関別分担率の急速な変化のうちに、この点と関連する状況的な数値が示されていると解釈し得ることを指摘するにとどめたい。

23) ネットワークの構築力をめぐる競争とは、単に、運輸交通に直接かかわるシステムのネットワークキング力だけを意味する概念ではない。現代ロジスティクスの高度化は、輸送フローだけでなく、マーケティングや在庫管理を始めとした商品フロー、さらに、金融フローや情報のフローなどをめぐる、多様な機能の統合管理とその効率化を求めている。それにしたがって、物流市場なかでも国際物流市場では、単なる輸送サービスをめぐる競争を超えて、ときには通関など公のシステムともつながる、業界横断的な異種複数のサービスを統合化して提供するためのネットワーク構築力が、標準的なサービス水準として要請されている。ロジスティクスの高度化とネットワーク間競争の関係については、飴野（2005a）参照。

Ⅲ-1 日本の国際物流の成長と東アジア物流

日本の国際物流量は、減少基調に転じた国内物流とは対照的に、1990年代以降も堅調な伸びを示している。

図表3 日本の国際貨物輸送の推移(単位:年度, 1000トン)

	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1990/1980	2005/1990
海 運	輸出	678,306	783,891	889,737	879,982	881,715	916,769	941,739	1.16	1.21
	輸入	76,040	70,739	101,735	106,986	119,385	120,710	129,866	0.93	1.90
航 空	輸出	602,266	713,152	788,002	772,996	762,329	796,059	811,873	1.18	1.14
	輸入	531	1,581	2,927	2,472	2,874	3,002	3,260	3.185	2.98
	合計	281	730	1,318	1,016	1,310	1,405	1,578	1,592	2.60
合 計	250	851	1,609	1,456	1,565	1,597	1,682	1,593	3.40	1.87
合 計	678,837	785,472	892,664	882,454	884,589	919,771	944,999	953,117	1.16	1.21

(資料) 国土交通省資料。

図表3は、1980年以降の日本の国際貨物輸送量の推移を、国際海運貨物と国際航空貨物別に、トンベースで示している。日本物流のグローバル化と高度化を反映して、航空貨物での伸びが特に顕著である²⁴⁾。日本の国際航空貨物は、1990年以降の15年間で、約2倍に成長している。国際海運貨物においても総じて堅調な成長を示しており、1990年代以降輸出では、2倍近く増加している²⁵⁾。

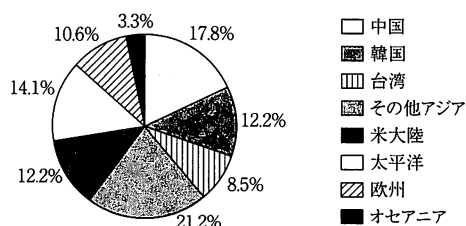
図表4 航空化率および航空貨物(金額ベース)の推移(年度, %, 指数)

		1980	1985	1990	1995	2000	2005
輸 出	航空化率(%)	8.3%	10.6%	16.4%	25.1%	35.7%	30.4%
	航空貨物額(指数)	100	173	275	421	723	828
輸 入	航空化率(%)	8.8%	14.2%	22.2%	27.4%	32.2%	26.6%
	航空貨物額(指数)	100	149	274	327	484	582
合 計	航空化率(%)	8.6%	12.1%	19.0%	26.1%	34.1%	28.6%
	航空貨物額(指数)	100	161	274	371	598	699

(出所) 『外国貿易概況』より作成。

図表4に、金額ベースでみた航空化率(航空貨物の分担率)について、1980年以降の推移を示した。国際貨物における航空化率は、1980年代以降そのシェアを拡大し始め、1990年代以降も継続してシェアおよび絶対額ともに急速に増加してきた²⁶⁾。

図表5 方面別国際線貨物(2006年)



(出所) 国土交通省「航空輸送統計年報」より作成。

図表5は、2006年の日本の国際線航空貨物の方面別シェアを示している。アジア地域全体で59.8%と、アメリカ大陸の12.2%、欧州の10.0%をはるかに凌駕している。アジア地域の中では、中国の17.8%がアジア地域全体の約1/3を占めている。このような傾向は国際航空貨物輸送に限るものではない。総じて1980年代半ば以降、あるいは1990年代以降の日本の国際物流

24) 日本の航空貨物輸送が直面する課題については、飴野(2006a)参照。

25) 国際航空貨物量の増加について、増加率だけで見ると1980年代の伸びが顕著であるが、この点は、起点における絶対量が少なかったことに起因していることにも留意する必要がある。

26) 2000年以降航空化率が停滞傾向を示しているようにみえるが、国際航空貨物の停滞というよりはむしろ、同期の国際海運市場の好況を反映した側面もある。

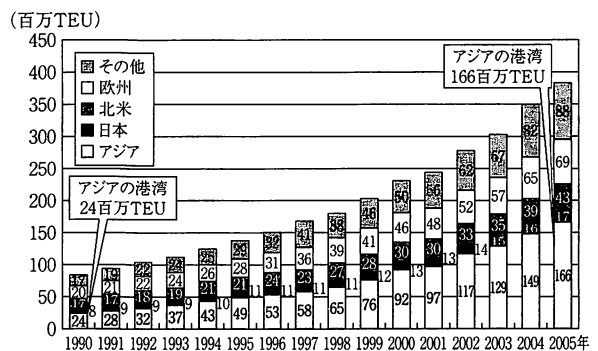
の成長は、東アジア経済圏に日本経済が組み込まれつつあることの反映であった²⁷⁾。日本物流のグローバル化を促進してきた第3期の東アジア物流の量的側面からみた特質について、次に簡潔にみておこう。

Ⅲ-2 東アジア物流の量的マクロ的特質

近年、東アジア経済圏は、中国経済の成長だけでなく、台頭著しいインド経済やロシア経済とも相互依存性を深めながら、地域的な拡大をみせてきた。また、国境を超える生産ネットワークの複雑な連鎖だけでなく、消費市場としての広がりや深まりもみせつつある。まさに「東アジアワイド（日本・中国・韓国・ASEAN・インド・オーストラリア・ニュージーランド）での生産圏・市場圏が世界最大級の規模と統合力を高めつつ最速の成長を遂げつつある」と言ってよい状況であった²⁸⁾。東アジア物流成長の特質を量的マクロ的側面からみると、以下3点に整理して把握することができる。

第一に、東アジア物流の量的成長が、世界の物流量を牽引するという状況が、1990年代以降も継続していた。世界の物流量は、経済のグローバル化とともに、近年堅調な伸びを示してきた。例えば、図表6に示されるように、1990年以降のコンテナ貨物取扱量は世界全体で約4.5倍に成長している。地域別にみれば、日本を除くアジア地域の伸びが約7倍と最も高い。また、航空貨物の伸び

図表6 世界の地域別コンテナ取扱貨物量の推移



(資料) Containerisation International Yearbook各年版。
(出所) 『通商白書2008』262ページ。

についてみても、アジア太平洋地域の航空輸送量は、1990年に北米地域の輸送量を、1993年には欧州地域の輸送量を凌駕した²⁹⁾。航空貨物市場においても、中国国内市場の成長を始めとして、アジア地域における成長が、今後の世界の市場を牽引すると予測されてきた³⁰⁾。以上の簡

27) 2004年、日本の貿易相手国第1位が、アメリカから中国（香港を含む）に入れ替わったことは、日本の国際物流が、中国をはじめとした東アジア市場との結びつきを強めつつある動向を、総体的に示す数値でもあった。

28) 『通商白書2007』1ページ。

29) 『通商白書2008』266ページ。

30) 「航空貨物市場は、2007年以降の20年間にわたる平均年成長において、アジア、とりわけ環太平洋諸国間連市場が、他の国際的な地域市場を牽引することになるだろう。」Boeing, WACF2008-2009, 20ページ。同報告書における、地域別平均年成長率の予測数値は、上位から、中国国内9.9%、アジア域内8.1%、アジア/北アメリカ6.7%、ヨーロッパ/アジア6.5%、ヨーロッパ/アフリカ6.2%、ヨーロッパ/西南アジア6.0%、(全地域平均5.8%)、ラテンアメリカ/ヨーロッパ5.7%、ラテンアメリカ/北アメリカ5.6%、ヨーロッパ/北アメリカ5.1%、ヨーロッパ/中東4.8%、ヨーロッパ域内3.6%、北アメリカ2.7%、である。

単な数値にも、世界物流を牽引する東アジア物流の圧倒的な量的成長が示されている。

第二は、中間財貿易の発展を中心とした経済圏の相互依存性の強さである。図表7に示されるように、1980年以降の域内貿易に占める中間財貿易のシェアは、EU経済圏、NAFTA圏では減少あるいは横ばい傾向であるのに対して、東アジア経済圏では20ポイント近い上昇を示している。その結果、2005年の数値で60.0%と、東アジア経済圏が最も高くなっている。中間財貿易シェアの高さは、東アジア経済圏における広範で複雑な生産ネットワーク形成の反映であった。概括的にいえば、基幹的な部素材は日本やNIESより調達し、より汎用的な部素材はASEANや中国を含む広範な相互供給体制によって調達し、組み立ては中国やASEANでおこなうという生産ネットワークが広範に形成されてきた³¹⁾。

図表7 東アジアEU25, NAFTAの域内貿易の財別内訳

	東アジア		EU25		NAFTA	
	1980年	2005年	1980年	2005年	1980年	2005年
最終財	25.7%	31.8%	42.0%	45.2%	33.7%	38.3%
中間財	42.9%	60.0%	50.1%	45.8%	46.9%	48.2%
素材	31.4%	7.6%	8.0%	5.0%	20.4%	13.4%
中間財/最終財	1.6	1.9	1.2	1.1	1.4	1.3

(備考) 東アジアには、台湾、香港を含み、ベトナム、ミャンマーは含まれない。

(資料) 独立行政法人経済産業研究所『RIETI-TID2006』。

(出所) 経済産業省『通商白書2007』99ページ資料より作成。

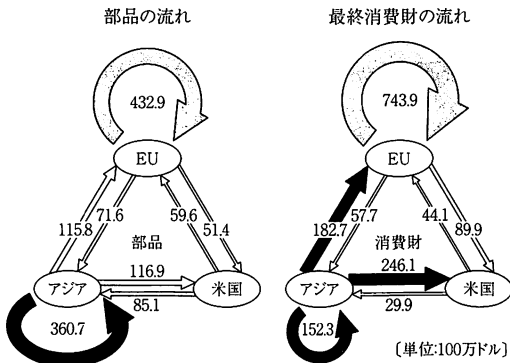
国境を越えて展開される工程間分業を中核とした生産ネットワークの展開は、高度なグローバルロジスティクス・ネットワークによって支えられなければ実現しない³²⁾。東アジア経済圏における貿易の相互依存性の深化と中間財貿易のシェア増大の背景には、東アジア地域に広範に形成される交通と情報のネットワークの形成、それらのネットワークを含みこんだ物流システムの高度化、そして、グローバルロジスティクス・ネットワークの形成と高度化の過程が進行している。

第三は、最終消費市場の経済圏外への依存性の高さである。域内貿易において、最終消費財に対する中間財貿易の比率をみると、東アジア経済圏は1.9倍とEU圏やNAFTA圏よりもはるかに高い(図表7参照)。また図表8に、アジア、EU、アメリカ合衆国間の三極間における、部品および最終消費財の流れがマクロ的に示されている。部品の流れをみれば、EUにおいても域内輸出が4億3,290万ドルと域外輸出を凌駕しており、東アジア経済圏と同様に、域内ネットワークに基盤を置く生産ネットワークが形成されていることが示されている。他方、最終消費財の流れをみると、EUでは域外輸出は1億4,760万ドルに比して、域内輸出は7億4,390万ドルと圧倒的である。これに対して、アジアでは最終消費財の域内輸出は1億5,230万ドルと極めて少なく、大半をアメリカ(2億4,610万ドル)とEU(1億8,270万ドル)に輸出している

31) 『通商白書2007』108ページ。なお、調達、生産、販売のネットワークのあり方は、産業、業種、個別企業によって、様々である。東アジア生産ネットワークの総体的な特質・構造については、尹(2004)、日本企業のグローバル化のいくつかのパターを整理したものとして、林(2008b)、等参照。

32) 東アジアにおける生産ネットワークの展開にともなって、物流事業者間の激しい競争と再編成が展開されている。物流事業者間の競争の実態については、本稿では言及できなかった。物流事業者の再編成と競争の形態に関する最近の特徴については、林(2008a)参照。

図表 8 アジア, 米国, 欧州間の部品, 消費財の貿易額 (2006年)



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2007」。
 (出所) 『通商白書2008』145ページ。

(アメリカおよびEUの合計で4億2,880万ドル)。東アジア経済圏の発展は、現状では、成長と抱き合わせ、またその裏面として、依存性と脆弱性を抱えてきたことが示されているといっ
 てよい³³⁾。このような数値にも反映されているように、東アジア経済圏は、成熟化のプロセスにおいて、EU経済圏とは異なる位相にあるといえるだろう³⁴⁾。

Ⅲ-3 日本の物流システムの相対的地位低下

以上のように、日本経済のグローバル化の過程で、日本の国際物流は東アジア物流の成長プロセスの一環に組み込まれながら、堅調な伸びを示してきた。しかし、ASEANや中国、さらに近年ではロシアやインドとも連なる東アジアワイドの経済圏における圧倒的な物流量の成長過程で、日本の物流システムは大きな変化に直面しており、台頭するアジア諸国との関係においても、必ずしも競争優位性を維持し得てきたわけではない。その典型事例が、国際ハブ競争の帰結に最も象徴的に見出される。かつて国際ハブの地位を享受していた日本の物流ネットワークのノードは、いまやその地位にはほど遠い。ここでは、日本の物流システムが直面する変化を象徴する事例として、また現代物流政策の背景要因のひとつとして、東アジアの国際ハブ間競争における日本の相対的地位低下についてみておきたい。

図表9から明らかなように、かつて東アジア地域における国際ハブ港湾の地位を享受していた神戸港は、現在その機能の大部分を韓国の釜山港にとって代わられている。その釜山港も、急成長する中国の諸港湾との競争にしのぎを削っている。ちなみに、2003年度のアジア主要港湾の、ハブ機能を反映するトランシップ率をみると、シンガポール港と競合関係にあるマレーシアのタンジュンペラバス港が95.5%と最も高く、続いて、シンガポール港が81.0%、釜山港は41.3%、香港港は30.0%など、高い数値を示している。これに対し、1994年時点で27.6%であった神戸港のトランシップ率は、2005年には2.1%にまで低下している³⁵⁾。トランシップ率

33) 東アジア経済圏が地域的な自律性を増す一方で依存性を深めていく関係は、東アジア物流システムの強さと弱さの関係にも反映しているといっ
 34) EU経済圏と東アジア経済圏の異同、すなわち、グローバル化における共時性と成熟化における異時性、および地域的文化的特性に関する比較研究が今後とも重要性を増すと思われるが、その検討は別稿の課題である。

35) 数値は、『通商白書2008』263, 273ページ。なお、日本港湾全体のトランシップ率は3.8%(2003年)にすぎない。

の減少だけでなく、日本港湾の後背地である日本の国内市場は、成長よりも成熟化の方向に進み始めていることも考慮に入れば、日本港湾が取り扱う貨物量の量的成長予測は、おのずとある幅に収斂することになるであろう。近年台頭著しい中国の諸港湾は、トランシップ率に反映される国際ハブ港湾としての成長だけでなく、長江デルタを後背地とする上海港、珠江デルタ地域を後背地とする深圳港などにみられるように、後背地である産業集積地から自律的に生み出される、圧倒的な物流量に裏打ちされた発展でもあることに留意しておく必要がある。

図表9 東アジアコンテナ港湾上位10港(単位:1000TEU)

東アジア 順位	1975年			1985年			1995年			2005年		
	世界 順位	港	取扱量	世界 順位	港	取扱量	世界 順位	港	取扱量	世界 順位	港	取扱量
1	3	神戸	905	3	香港	2,289	1	香港	12,550	1	シンガポール	23,192
2	4	香港	802	4	高雄	1,901	2	シンガポール	10,800	2	香港	22,427
3	13	東京	359	5	神戸	1,852	3	高雄	5,232	3	上海	18,084
4	15	横浜	329	6	シンガポール	1,699	5	釜山	4,503	4	深セン	16,197
5	21	基隆	246	9	横浜	1,327	8	横浜	2,757	5	釜山	11,843
6	24	高雄	225	11	基隆	1,158	12	東京	2,177	6	高雄	9,471
7	28	シンガポール	192	12	釜山	1,148	13	基隆	2,170	13	青島	6,307
8	37	名古屋	134	14	東京	1,004	16	マニラ	1,688	14	ポートクラン	5,544
9	38	大阪	133	24	マニラ	505	19	上海	1,527	15	寧波	5,208
10	44	マニラ	95	34	大阪	423	22	名古屋	1,477	16	天津	4,801
										22	東京	3,593
										27	横浜	2,873
										34	名古屋	2,491
										39	神戸	2,262

(資料) *Containerisation International Yearbook*各年版。
(出所)『通商白書2007』263ページ。

2007年のランキングでは、アジアの空港が4空港占めている。2007年のランキングでは、香港のチェックラップコック国際空港が世界第2位、上海の浦東国際空港第4位、第5位にソウルの仁川国際空港が続き、成田国際空港はようやく第7位である³⁶⁾。国際貨物取扱量による空港ランキングでも、成田国際空港はすでにソウルの仁川国際空港に抜かれ、2006年のランキングでは、アジアで第3位の位置にとどまっている³⁷⁾。

航空貨物の成長を支える空港インフラ整備と航空ネットワークの形成において、中国はその

36) Airports council international HP (最終アクセス, 2009年1月7日)。2007年上位ランキングは、1位・メンフィス国際空港(メンフィス)、2位・香港空港(香港)、3位・アンカレッジ国際空港(アンカレッジ)、4位・浦東国際空港(上海)、5位・インチョン空港(ソウル)、6位・シャルルドゴール空港(パリ)、7位・成田国際空港(成田)、8位・フランクフルト空港(フランクフルト)、9位・スタンディフォード空港(レイビル)、10位・マイアミ国際空港(マイアミ)、であった。ちなみに、チャンギ空港(シンガポール)は11位(2006年は10位)、東京国際空港(羽田)は24位、関西国際空港(大阪)は25位であった。

37) 2006年、国際航空貨物取扱量(トンベース)でみた世界の空港ランキングは、第1位・香港空港(香港)、第2位・インチョン空港(ソウル)、第3位・成田国際空港(成田)、第4位・アンカレッジ国際空港(アンカレッジ)、第5位・フランクフルト空港(フランクフルト)、第6位・チャンギ空港(シンガポール)、第7位・シャルルドゴール空港(パリ)、第8位・浦東空港(上海)、第9位・チャンカイセキ空港(台北)、第10位・スキポール空港(アムステルダム)、であった(『航空統計要覧』2007年版81ページ)。

国際ハブ港湾だけでなく、ハブ空港間競争においても、台頭著しい東アジアのハブ空港に比して、日本の国際空港の相対的地位は低下し始めている。2006年の世界の空港別貨物取扱量ランキングをみると、上位10空港中アジアの空港が5空港、

量・スピードともに、驚異的である³⁸⁾。四大国際ハブ空港の整備だけでなく、現在、内陸部に対しても広範な航空ネットワークを構築するために、約40空港を整備するという西部空港構想が展開されている。急速な空港インフラの整備を受けて、ここ数年、DHL、フェデックス、UPSなど欧米のインテグレーターが、中国を拠点としたアジア地域におけるネットワークの形成を目指して戦略的な展開を図っており、高度なロジスティクス・ネットワークの構築力をめぐる競争を熾烈化させている。東アジアの航空インフラと航空ネットワークの様相は、ここ数年の間に一変すると予測されてきた³⁹⁾。

このような事態こそが、日本の政策担当者たちに、国家のグローバル戦略としての物流政策の意義を知らしめることになったのは、ある意味で事の成り行きとして自然なことであった。しかし、次節でみるように、東アジアのハブ間競争に対する認識が、短期的で近視眼的な競争戦略にしか帰結しないとすれば、競争相手・比較対象の政治経済的環境要因と日本のそれとの相違を過小評価してしまうほどに、日本物流システムの相対的地位低下の帰結は、日本にとって厳しいものであったといえるだろう。

NIESやASEAN諸国、また、中国やインドなど、これらの諸国は物流量の成長率一つをとってみても分かるように、日本とは位相を異にする成長段階にあるとあってよい。したがって、日本とは異なる成長戦略を展開してきた⁴⁰⁾。このような戦略の相違をみない、短絡的で短期的な競争視点が日本の政策立案者たちの視野を縛り、現実的で戦略的な政策マインドを阻害した点があるとするなら、不幸な経過であったといわざるを得ない。このような点も含めて、グローバル化時代における日本の物流政策の特徴について、最後に検討したい。

IV グローバリゼーション下の物流政策

グローバル化時代における戦略的な物流政策の必要性は、これまでみてきたように、戦後物流政策の積み重ねの延長線上に必ずしも認識されてきたわけではなかった。国際ハブ間競争の帰結に象徴的に示された事態、すなわち日本経済の東アジア展開とグローバル化が進むにつれ

38) 近年の中国における物流インフラ整備の規模とスピードには驚異的なものがある。その整備状況については、株式会社日通総合研究所（2004）第2章、同（2008）第2章、参照。

39) アジアの主要空港の発展と対比させながら日本の空港の現状を整理したものとして、酒井（2008）、また東アジアの航空貨物物流をめぐる状況については、溝口（2008）参照。

40) 中国をはじめとした東アジア諸国の国際ハブインフラの整備政策は、グローバル下での工業化戦略の有効な手段として、後発の利益を示す事例でもある。しかし、後発の利益には、絶えず後発のリスクが伴っていることにも留意しておく必要がある。国際ハブをめぐる熾烈な競争が促進したハブインフラへの過重な投資は、物流のグローバルな地域的成長パターンが変化すれば、すぐさまリスク要因へと転化することも事実である。グローバル時代におけるハードな物流インフラの高度化スピードが飛躍的に高まらざるを得なかった裏面、その社会的陳腐化スピード、またそのリスクの蓄積スピードと深さも、飛躍的に高まっていると言わざるを得ない。そのようなリスクが現実のプロセスとして、いつどのように発現するのかは別様の検討を要する問題である。

て、日本の物流システムの相対的地位低下が進展し、短期的な競争視点が政策マインドを縛るという事態のうちに、政策的継続・積み重ねの欠落が示されていたとあってよい。他方、グローバル化時代に適合的な物流政策の要請は、構造改革政策の展開の中で打ち出され、対症療法的にはあるが、二つのゲートウェイ論として政策目標が示されていくことになる。この節では、1990年代末以降の日本政府の物流政策の基調となる政策的指向性について検討したい。

IV-1 構造改革下の物流政策

1990年代末以降、日本の物流政策は、構造改革政策の一環に位置づけられて、グローバル化における国際競争力の維持という政策目標にしたがって、推進されようとしてきたことに基本的な特徴が見出される。

1997年(平成9年)に策定された「総合物流施策大綱」は、「世界経済のグローバル化の進展」と「国際的大競争時代の到来」という認識に立ち、物流の果たす戦略目的について、次のように述べていた。すなわち、「我が国経済の新たな発展の可能性を拓いていくためには、高コスト構造を是正し、消費者利益を確保すると同時に、我が国の産業立地競争力を強化する必要がある。このような状況もとで、物流のあり方は、国や地域における産業立地競争力の重要な要素のひとつとして認識されるに至っている」。

1997年は、橋本内閣(当時)が6大改革という構造改革政策を打ち出した年でもあった。6大改革のひとつである経済構造改革政策のなかで、産業空洞化への対処と同時に、国際競争力を阻害する「高コスト構造」の是正が強調された。運輸通信産業も高コスト産業の典型としてやり玉にあげられ、国際水準から遅れた規制によって護られた代表的な産業として、規制緩和によってその高コスト構造は是正されるべきであると喧伝された⁴¹⁾。グローバリゼーション下における日本の物流政策は、規制緩和による高コスト構造の是正と国際的に遜色のないサービス水準の実現という、当時の構造改革政策の基調の中に位置づけられていたとあってよい。このような基調は、「新総合物流施策大綱」(2001年制定)、「総合物流施策大綱(2005-2009)」(2005年制定)にも引き継がれていくことになる。

しかし、構造改革政策それ自体が日本社会の特性を踏まえた戦略や有機的連関を持った政策体系を持たなかったように、その一環として位置づけられた物流政策においても、グローバル市場における日本の位置に対する冷静な認識と政策的戦略性を持つことはなかったと思われる。この点は、アジア・ゲートウェイという政策用語の曖昧性の中にも、象徴的に見出すことができる。アジア・ゲートウェイという政策用語にまつわる曖昧性を、ここでは、二つのゲートウェイ論と呼ぶことにする。

近年、政府の政策文書の中で頻繁に使用されるアジア・ゲートウェイという用語には、二重

41) 政府パンフレット『活力ある21世紀のために: 6つの改革』, 首相官邸HP「『変革と創造』—橋本内閣6つの改革」, <http://www.kantei.go.jp/jp/kaikaku/pamphlet/index.html> (最終アクセス, 2009年1月7日), 等参照。

の異なる機能が時として含まれている。一方では、日本のハブ港湾・空港が、アジア圏とアジア以外の世界をつなぐゲートウェイの機能、いわゆる国際ハブ機能を担うという意味で使用されている。他方、アジア・ゲートウェイは、アジアと日本の直接的な交流の窓口の機能を担うという意味でも使用されている。

2001年大綱では、1997年大綱に比して、東アジア地域との競争局面をより強く意識し、具体的な施策目標の実現について踏み込んで言及している。例えば、「アジア太平洋地域において先進的な国際港湾等の整備も進み、我が国と比べコンテナ貨物の取扱量を大きく伸ばしている中、我が国の国際港湾においては、コンテナ貨物取扱量の伸びは低位にとどまっているほか、船舶の大型化や港湾のフルオープン化への対応や輸出入及び港湾諸手続に関する電子化・ワンストップサービス化の実現による一層の簡素化・効率化の必要性も依然として指摘されている。（中略）これらの事情から、アジア太平洋地域との相対的な関係を変化させるまでには至っていない」と、日本港湾の国際ハブとしての相対的地位低下に対する危機感を率直に表明している。このような危機認識が、例えば、スーパー中枢港湾政策を促進する背景にあった。

同時にこの時期には、東アジア物流の準国内化という認識も、政策関連文書の中で繰り返し謳われるようになる。2005年大綱では、国際競争力を阻害する日本の物流システムの高コスト要因を東アジアとの競争視点に立って是正するという構造改革下の物流政策の基調は引き継ぎつつ、東アジア物流の準国内化を強調し、東アジア地域と一体となった日本の物流システムのSCMへの対応が強調されていた。このような認識が、二つのアジア・ゲートウェイの併存という政策に帰結していくことになる。

例えば、2008年4月に出された交通政策審議会（港湾分科会）答申によれば、「今後推進すべき産業の国際競争力強化等のための政策の基本方向」の施策の第一として、「企業の国際・国内物流ネットワークの構築支援によるわが国産業の国際競争力強化」が挙げられており、その内容は、「（1）スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保」と、「（2）わが国各地域とアジア諸港とのダイレクト航路の充実」が並列されて掲げられている。また、2005年大綱に先立って公表された「今後の国際物流施策の課題」⁴²⁾では、「国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化」について、「スーパー中枢港湾の重点的整備」だけでなく、日本の主要港湾が国際ハブ港湾の地位から自国発着貨物に特化しつつある実情を踏まえ、「我が国主要港湾とアジアの主要港湾の活用による最適物流の実現」や、「北部九州、日本海側の『東アジアSCMゲートウェイ港湾』の整備」なども掲げられていた。東アジア物流の準国内化の提唱の背景には、日本の三大都市圏を除いたいわゆる「地方部」と、中国や韓国を中心とした産業集積地域との直接的なロジスティクス・ネットワークの形成と発展への期待がみられたと

42) 国土交通省・国際物流施策推進本部の中間まとめ。国土交通省HP・報道発表資料、2005年4月1日（最終アクセス、2009年1月7日）。

いってよい⁴³⁾。

二つのゲートウェイ論の問題は、用語法の曖昧性にあるのではない。その問題性は具体的な政策展開の中にこそ見出される。この点について以下でみていく。

IV-2 二つのゲートウェイ論

二つのゲートウェイ論の第一の特徴は、短期的な競争視点に縛られている点にある。このような特徴は、スーパー中枢港湾政策に典型的にあらわれている。

政府の港湾政策についてみれば、1990年代後半は、東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の4地域における中枢国際港湾だけでなく、各地域の中核国際港湾、近隣諸国と連携し地域の生産と消費を支える地域流通国際港湾などを含めて、7カ年の計画事業費総額で7兆4900億円の事業が展開されていた⁴⁴⁾。しかし、構造改革政策への転換の中で、港湾政策も国際競争力の回復・維持へと政策目標をいっそう傾斜させることになる。2002年、国土交通省は「選択と集中」のスローガンのもとに、東アジアにおける国際ハブ機能を担いうる、現代化された高度な港湾機能を持つインフラ整備（ハード面だけでなくソフト面も含む）を図る政策に転換をするようになった。いわゆるスーパー中枢港湾政策の推進は、施策実施の現実とは別にして、政策理念としては、1997年大綱から2001年大綱に引き継がれた構造改革下の物流政策を、厳しい財政状況の下で、体現するものであったといえるであろう。

43) 二つのゲートウェイ論は、「今後の国際物流施策の課題」だけでなく、2004年に発表された「二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」の中間報告である『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系」などでも展開されている。また、安倍首相(当時)の諮問によるアジア・ゲートウェイ戦略会議が提出した『アジア・ゲートウェイ構想』(2007年5月)の中でも、典型的に示されていた。『アジア・ゲートウェイ構想』の中では、例えば次のような議論が展開されていた。すなわち、アジアと日本の関係は、かつての「垂直的關係」から「アジアの中の日本」という水平的で戦略的な関係に変化した。つまり、「アジアにおいて日本が唯一の巨人である時代は終わったということ、明確に認識する必要がある」という基本認識を示したうえで、「日本の将来像を、アジアと世界の架け橋となるゲートウェイ国家」に求めようと提起している。日本を「東アジア唯一の巨人」と位置づけて、日本がアジアと世界の窓口になるという主張なら、ある種の論理的整合性も見出すことができるかもしれないが、「いまの日本はアジアでも取り残されそうな程に閉鎖的になっているので、ますます世界に開きつつあるアジアが今後は閉鎖的にならないように、日本が、アジアと世界の窓口になるべきである」とする、論理的には合理性を持たない主張も展開されている。しかし、そのような主張の背景にある委員や政策担当者たちの危機感と、ナショナリズムに裏付けられたある種の大国意識までもが透き通るように浮かび上がっているとすれば、いえるであろうか。『アジア・ゲートウェイ構想』は、政策文書というよりは理念的な構想を示すプロパガンダ的文章であり、通常の政策文書に比してより率直に願望的思考が表明されているといえるのかもしれない。

44) 「第9次港湾整備五箇年(七箇年)計画」(1996年12月、1997年12月改定)。同計画は、港湾事業計画費では計画額の約1.2倍に及ぶ5兆1900億円を実施し、2002年度に終了した。第9次港湾整備計画は、1995年6月に策定された「大交流時代を支える港湾—世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン—」に基づくとともに、1994年10月に策定された総額630兆円の「公共投資基本計画」を政策的環境として実施された(社団法人日本港湾協会(2008)393-396ページ)。

スーパー中枢港湾の提案と選定の経過を貫く政策基調は、以下のような文章に簡潔に示されている。「平成14年11月29日に、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において『経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方』において、スーパー中枢港湾の育成が提案された。スーパー中枢港湾は、近隣アジア主要港の近年の躍進によって相対的な地位が低下している我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、中枢国際港湾などの中から指定し、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとするものである」⁴⁵⁾。

国際標準にかなうサービス水準の実現と「国際競争力」の回復という政策課題が、「東アジアとの競争政策」という形で強く打ち出される結果となっている。すなわち、国際標準に見合う物流サービスの提供が、東アジア物流の発展と東アジア物流システムの高度化という政策環境の下で進められたとき、東アジアとのハブ間競争に象徴されるような、日本のハブ港湾の相対的地位低下に対する短絡的な危機意識と、その危機意識に縛られた後追的な競争政策として追求されることになったといつてよい。その結果、日本の中枢港湾育成政策としても、戦略性を著しく欠いたものとならざるを得なかった。この点が、二つのゲートウェイ論の第二の特徴であり、問題点であるといえるだろう。

スーパー中枢港湾は、「選択と集中」という政策手法を掲げていたにもかかわらず、実際に選択された地域に日本の主要港湾がすべて含まれていた⁴⁶⁾。この点を指して、総花的であり戦略性が欠如していると指摘されてきたのは妥当な批判である。しかし、そのような点に加えて、短期的競争視点の弊害は、ハブ間競争の背景要因に対する認識や日々変化する事態の認識を軽視し、政策における戦略性を阻害する結果も招いている。

東アジアのハブ間競争において、港湾インフラの高度化と低コストによる高いサービス水準の提供が重要な競争手段となることはもとより言を俟たないが、日本の国際ハブ港湾の地位低下は、中国をはじめとした東アジア諸港湾インフラの現代化によってのみ生じた現象ではないことも自明の事柄である⁴⁷⁾。前節でその一端について触れたように、国際ハブ港湾間競争は、

45) 「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進」国土交通省港湾局港湾経済課、国土交通省HP、http://www.mlit.go.jp/kowan/nucleus_harbor/nucleus_harbor2.html、(最終アクセス、2009年1月7日)。なお、スーパー中枢港湾の選定にあたっては、港湾コストを3割削減、リードタイムの短縮(3・4日⇒1日)、ワンストップサービスの実現など、東アジア主要港湾並の高度化を実現する見通しを持つことが、条件とされていた。その実施手段、実施経過、現状等の問題点については、津守(2007)参照。

46) スーパー中枢港湾第5回選定委員会(2004年5月6日開催)で評価結果が示され、2004年7月23日に以下の地域が指定された。阪神港(大阪港・神戸港)、伊勢湾(名古屋港・四日市港)、京浜港(東京港・横浜港)。選定の経緯については、「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進」国土交通省港湾局港湾経済課、国土交通省HP、参照。指定された地域には、日本の5大主要港湾がすべて含まれていた。これが「選択と集中」の実態である。

47) 津守(2006)によれば、「日本港湾の国際競争力」とは、①海外遠隔地の貨物の集荷力=国際トランシップ貨物の集荷力、②国内遠隔地貨物の集荷力=国内トランシップ貨物の集荷力、③地元貨物の集荷力、等のタイプがみられるのであって、これらの機能を整理したうえで、国内諸港湾また東アジア諸港湾との

東アジア経済圏の拡大・深化の過程で東アジア物流の成長とその流れの変化, また, ロジスティクス・ネットワークの高度化など, 多くの背景要因のもとで展開されている。港湾インフラの現代化だけに焦点を絞る視野の狭い競争政策によって国際ハブの地位を回復することができるとするのは, あまりにも短絡的発想であり, 背景要因に対する認識と戦略を欠いた, 冷静な政策マインドとは無縁の発想であると言わざるを得ない⁴⁸⁾。

国際ハブ政策に限ってみても, 物流ネットワークの今後のあり方に対する冷静な観察が前提とされなければならないであろう。東アジア規模での国際分業の展開は, 国際ハブが担う集荷圏域の地理的拡大を促進してきた。また, 急速に台頭する中国のハブ港湾やハブ空港は, 先にも指摘したように, 多数の産業集積地からなる広大な後背地を持ち, その後背地から膨大な物流量が自律的に生み出される中で発展している。このような状況の下で, ハブ間競争において従来型の発展と競争の形態とは異なる現象も生じていると指摘されている。

すなわち, 現在の東アジアのハブ港湾間競争は, 珠江デルタにおける香港港と深圳港の競合と発展関係, 長江デルタにおける上海港特に洋山港の台頭, シンガポール港とタンジュンペラパス港との競争関係など, これまで以上に熾烈な動きがみられる。大型コンテナ船の寄港パターンをみると, ハブとフィーダ輸送からなる従来型の単純なハブアンドスポークとは異なるパターンが見られるとの指摘もある。例えば, 1万1000TEUのコンテナ船の東アジアでの寄港地をみると, 日本で3港(神戸, 名古屋, 横浜), PRD (Pearl River Delta) では2港(香港と深圳(塩田))に寄港している。つまり, 必要があれば隣接するハブ港のそれぞれに寄港するダイレクト寄港の方が, フィーダコストよりもコスト面で効率的であり, また, 遠距離港まで行くよりも近距離圏内で大量貨物が集荷可能な地域に重点が置かれていることを示している。このような現象は, 従来型のハブアンドスポークには見られなかった, 「分散と複数化」あるいは「分散と高次の集約化」と呼べるような新しい現象であるかもしれない⁴⁹⁾。

、連携と競合関係を議論すべきとしている。また, 「日本港湾の国際競争力」をめぐる議論の前提として, 日本港湾の東アジアでの地位低下をもたらした最大の要因は, 日本で発生する貨物量が相対的に小さくなってきたこと, それにともなって基幹航路を運航するメガキャリアの船舶寄港が横ばい・減少しているという要因によるものであるが, これらの要因は港湾そのものの「国際競争力」とは区別されるべき外的要因であるとしたうえで, 「『日本港湾の国際競争力』を議論する際には, このような外部要因からもたらされる日本港湾の地位の低下はまず排除する必要がある」(91ページ)と, 指摘している。「国際競争力」という政策用語の無規定的な使用が引き起こす混乱を避けようとする点で, 妥当な論点整理であると思われる。

48) 例えば, 中東に位置するドバイ港は近年台頭著しく, 世界の港湾におけるコンテナ貨物取扱量においても7位(2007年)にランキングされている。グローバル時代におけるドバイとは, 孤立した都市戦略の中から生み出された現象ではなく, ロンドン, ドバイ, バンガロール, シンガポール, シドニーへと続くユニオンジャックの矢というネットワークを前提とした, そのネットワークの中での繁栄であるという寺島(2008)の指摘は, グローバリゼーション下でのネットワークの形成と其中で占める位置に関する戦略の重要性を, 象徴的表現によってではあるが, 適切に指摘していると思われる。

49) 「これは過渡的現象かもしれないが, 各港湾が競って大型船受け入れ体制を整備することにより, ハブポートは集約化ではなく, 「複数化」と「分散化」をしており, それぞれ運航船社グループ(コンソーシアム)ノ

これらの現象が恒常的な変化につながるかどうかは、今後の経過を見ないと即断はできないが、東アジアワイドにおける生産と消費のネットワーク構造のあり方が変化すれば、個々の港湾が担うハブ機能のあり方にも変化をおよぼすことになる。日本のスーパー中枢港湾政策の展開においても、ハブ港湾の現代的機能と形態に対するより冷静な分析が求められる所以である。

二つのゲートウェイ論の戦略性の欠如は、異なる機能を担うゲートウェイの整備をつなぐ、政策的論理を持ち得ないことにもあらわれている。

日本の地方港湾や地方空港の一定の整備水準を前提として、政府の用語法にしたがえば、確かに東アジア物流の準国内化と呼び得る現象が進行しているといえる。三大都市圏を除く日本の各地域と、中国をはじめとして東アジアの各地域との直流的な物流の成長への期待感の中で、特に日本海側の各港湾や空港を拠点とした、SCMゲートウェイの整備構想が謳われている。このような政策は、ある意味で、日本の各地域と東アジアの生産集積地や消費市場との経済関係の強化を反映した政策である。しかし最大の問題点は、一方での国際ハブを目指すゲートウェイ政策と、他方でのアジア各地域との直流型の結びつきを強化するゲートウェイ政策との間に、現状では、両者をつなぐ論理も具体性を持った政策論も見られないということにある。その意味においても、二つのゲートウェイ論の展開は、現状では、後追いの対処療法的で戦略性を欠くという批判を呼ぶことになる。この点こそが、日本の物流政策の第三の特徴といってよいだろう。いわば二つのゲートウェイ論の併存のうちに、現代日本物流政策の短期的視野しかもたない総花性や後追いの対処療法性を見ざるを得ない現実がある。

V おわりにかえて

日本の物流政策の史的展開と問題点を明らかにするためには、本稿を超えた分析が必要となる。同時に、日本における戦略的な物流政策形成の可能性を模索するためには、日本の物流システムが直面する現代的課題についてのより深い分析が必要となることも明らかである。以下では、これまでの結論を繰り返すことは避けて、今後の分析視点について言及し、おわりにかえたい。

第一に、物流政策研究の視点からも、日本の物流システムの現代的特質に関する分析が重要になる。

、の集荷力に見合ったパターンで、寄港地選択がなされているといえる」三浦（2007）177ページ。巨大ハブ1港への機能の集約化が効率化に結びつくような従来型の競争から、複数の生産集積地が緊密に相互依存関係を形成し広範なネットワーク型の地帯構造が形成されるにしたがって、現代のハブ港湾の機能も、比較的隣地域に位置する複数のハブ港湾に「分散」し、競争と協調の併存関係、言い換えれば「分散と高次の集約化」を形成し始めているように思われる。このような現象は、東アジアにおける航空ネットワークの形成においても見られる現象である。

現代日本の物流システムの特徴は、マクロ的にみれば、東アジア物流の二層のプロセスの絡み合いの結節点に位置することに規定されて生じていると思われる。東アジア物流の二層のプロセスとは、一方では、物流量の量的成長段階にありながら、他方では、サプライチェーン・ロジスティクスや高度なネットワーク型ロジスティクスの形成段階にあることを意味している。他方、日本の物流システムは、国内的にはすでに飛躍的な物流量の増加をとまなわない成熟化段階にある。同時に、日本の物流システムは、物流量の未だ拡大を続ける発展段階にある東アジア経済圏の物流システムにネットワーク化されながら、ますますその一体化、すなわち東アジア国際物流の準国内化を深めている。そのうえで、日本も含んだ東アジア経済圏の全体が、現代的物流システム高度化のフロンティアである、ネットワーク間競争段階にあるという状況が現出している。その詳細についての分析が求められている。

同時に、物流政策の視点からみれば、東アジア経済圏にネットワーク化されつつある日本の物流システムが、今後とも拡大・深化する東アジア経済圏のなかでどのような位置を占めようとするのか、政策的基調を形成する上で、問われていると見てよい⁵⁰⁾。重層的に形成されつつある東アジアのロジスティクス・ネットワークの中で、日本はどのような位置を占めようとするのか。この問題は、物流政策の領域を超えて、日本の産業構造、あるいは、目指すべき社会システムをどのように選択するのか、という国家戦略とも密接に関係している課題でもある⁵¹⁾。

第二に、現代物流システムの高度化過程、特にネットワーク型物流システムの形成過程に対する分析とともに、経済の成熟化過程に対する視点と考察が必要である⁵²⁾。日本の物流システムは、他の東アジア諸国・地域に先行し、成熟化プロセスをすでに歩み始めている。日本社会の成熟化過程において、物流量の量的成長には限界がある。加えて、東アジア経済圏全体においても、経済的地域統合化の動きが加速するとともに、環境要因の制約が現実的な政策的前提条件となりつつある。地域統合化や成熟型物流システムに関する先行事例の検討が、あらため

50) 石井 (2008) は、今日の日本の空港政策を議論する前提として、次のような問題点を指摘している。「アジアの成長活力を取り込むことを戦略の柱に据えている『アジア・ゲートウェイ構想』が現実味を帯びてこないのは、アジアの中の日本として、日本が具体的にアジアをどう取り込むのかを示していないためである」。本稿の分析スタンスとの相違を超えて、共有しうる論点である。このような課題は、喫緊の政策選択の課題として、より重要な現実的意味をもつことになるとと思われる。

51) 2008年後半以降の経済危機の過程で、雇用・景気対策としてのインフラ投資に、再び一定の社会的合意が得られる可能性が、日本社会でも高まっている。同時に、グリーン・ニューディール政策への注目にも見られるように、それらの投資は、新しい産業構造に適合的なインフラ投資となることが期待されている。その点に関する国家レベルでの戦略を欠いたままでは、経済合理性の視点からも、社会的合理性の視点からも、効率的な投資戦略や物流政策を生み出しえないという点は、2008年までの日本の現実と共通する問題である。

52) 現代日本の物流システムが当面する課題を、成熟化とネットワーク化への対応としてとらえる視点は、飴野 (2008b) 参照。

て求められている⁵³⁾。

第三に、日本の物流政策形成の上で喫緊の課題は、交通インフラや物流インフラの今後の発展形態に関する展望を持つことである。

例えば、東アジアにおいても国際ハブ間競争は今後とも継続されると思われる。規模と範囲の経済効率性追求の延長線上で展開される、「ハブアンドスポークと輸送機材の大型化の組み合わせ」という従来型の発展と競争の関係は今後も継続するだろう。しかしその一方では、ハブアンドスポーク型の発展も、従来型とは異なる、新しいネットワーク型への発展の道をたどり始めている。本稿でも触れたが、新しい「分散化と高次の集約化」の形態はその一例となるかもしれない。いずれにしても、ICTの本格的な導入にともなって、物流システム間の競争は、今後はより重層的で複合的なネットワーク力や、ネットワークの生産力を最大限に生かす、スピーディでより柔軟なネットワーク構築力の競争に重点が移っていくだろう⁵⁴⁾。柔軟で緊密なネットワーク型物流の基盤的インフラを構築する課題は、東アジアのなかでも日本の物流システムがすぐれて直面している課題であり、その要請は、成熟社会の物流システムや環境適合的な物流システムの構想にも連なる課題となる。

最後に、物流政策研究の現代的意義について強調したい。短絡的な競争視点から解放されて、バランスのとれた政策マインドを再構築するためにも、物流政策研究という領域があらためて開かれるべきときであると思われる⁵⁵⁾。日本のこれまでの物流政策は、本稿においても強調し

53) このような視点からみれば、EU地域での先事例分析が多くの示唆を与えてくれる。しかし、東アジア地域とEU地域は、位相を異にする経済圏であると同時に、グローバル化のダイナミズムの中で共時性をもつことにも留意しなければならない。旧東欧諸国やロシア経済圏における物流量の成長が、EU地域の先進諸国の物流に与える影響のダイナミズムは、物流の地帯構造の急激な変化と急速な高度化プロセスの進行という点において、東アジアワイドの成長とグローバリゼーションが生み出してきたある種のダイナミズムという共時性を持っているといえるだろう。EU物流における旧東欧圏およびロシア経済圏の比重の増大については、JETRO (2006) 参照。

54) ここでいうネットワーク力あるいはネットワークの生産力とは、マニユエル・カステルの見解から示唆を得たものである。Castells (2004) によれば、ネットワークの生産力は、「柔軟性、適応性、自己再構成能力」に見出されるとともに、ネットワークがもつ本来的な生産力は、ICTというテクノロジー上の基礎の上で本格的に開放され、従来型のシステムを包摂していくとされている。ネットワーク型物流システムの基盤的なインフラの形成と、具体的な姿を構想していく上で、ネットワークの生産力に関するカステルの見解は、ネットワークの外部性論を超えて現実を捉え得る分析に向けて、一つの示唆を与えてくれるように思われる。

なお、ネットワーク型物流システムの特徴について、本稿では言及することができなかった。その現象的な特徴について一言だけ触れるなら、従来は相矛盾するとみなされる傾向、例えば、標準化と差別化、集約と分散、統合化と分権のような傾向が、併存して発現していることのうちに見出される。新しい事態の変化に関する冷静な観察が求められる所以である。このような点については、飴野 (2003) (2005a) 参照。

55) 研究領域として、物流政策という概念自体が成立しうるのでどうかということ自体、根本的な検討課題であると思われる。また、物流インフラの整備政策に限ったとしても、上位計画となる国土開発関連計画や、社会資本整備関連計画をはじめ、政策体系と政策形成システムの基本枠組みが分析される必要がある。本稿では、「物流政策」という研究領域を措定すること自体の重要性を強調するにとどまらざるを得なかった。

たように、物流政策それ自体のうちに体系的で戦略的なロジックをもち得なかった。この点とも関連して、物流政策研究が独自の研究領域として、必ずしも確定されてきたとは言い難い状況ではないか。

グローバル化と情報化の本格的な展開とともに、物流が、単なる二次的なコスト要因や市場活動の制約要因から、企業経営の重要な戦略要因になって久しい。また、国家や地域発展のマクロ的な政策領域においても、戦略的な物流政策のあり方が注目されてきた。現実世界の変化にともなう、アカデミズムの領域においても、グローバル・ロジスティクス政策研究という新しい研究領域を開くことが求められている。戦後日本の物流政策の歴史的な分析とともに、グローバルな視点にたった政策分析が要請されている。構造改革や規制緩和一辺倒の流れにしたがう物流政策論はすでに時代遅れであろう。時代の課題を正面から見据えた、情報化とグローバル化の時代を切り拓くロジスティクス政策研究の発展が求められている所以である。

《参考文献》

- 五十嵐敬喜・小川明雄 (2008) 『道路をどうするか』 岩波書店
池上寛・大西康雄編 (2007) 『東アジア物流新時代』 アジア経済研究所
石井伸一 (2008) 「わが国空港整備の今日的課題」 『運輸と経済』 第68巻第8号 (2008年8月号), 財団法人運輸調査局
石川真澄 (2004) 『戦後政治史 新版』 岩波書店
伊東光晴 (2005) 「景気上昇はなぜ起きたか——「失われた20年」を検証する」 『世界』 2005年1月号, 岩波書店
大木博巳編 (2008) 『東アジア国際分業の拡大と日本』 JETRO
小川明雄 (2004) 「公共事業」 『世界』 2004年8月号, 岩波書店
酒井正子 (2008) 「首都圏空港と地方空港の現状と課題」 『運輸と経済』 第68巻第8号 (2008年8月号), 財団法人運輸調査局
佐和隆光 (1994) 『平成不況の経済学—成熟化社会への条件』 中央公論社
津守貴之 (2006) 「日本港湾の「国際競争力」とは何か—日本港湾の機能集積の方向性—」 『海事交通研究』 財団法人山縣記念財団
—— (2007) 「スーパー中核港湾政策再考」 『港湾経済研究』 No.45
寺島実郎 (2008) 「時代の象徴としてのドバイ——巨大開発の光と影」 『世界』 2008年11月号
長峯純一・片山泰輔編 (2001) 『公共投資と道路政策』 勁草書房
野口悠紀雄 (2008) 『世界経済危機 日本の罪と罰』 ダイアモンド社
林 克彦 (2008a) 「グローバル・ロジスティクス事業再編とその背景」 『運輸と経済』 第68巻第9号 (2008年9月号), 財団法人運輸調査局
—— (2008b) 「日本企業のグローバル・ロジスティクス・マネジメント展開」 『海事交通研究』 財団法人山縣記念財団
広井良典 (2006) 『持続可能な福祉社会』 筑摩書房
ホール, ピーター (2004) 「21世紀のグローバル都市地域」 アレン・J・スコット編 『グローバル・シティー・リージョンズ』 ダイアモンド社
三浦良雄 (2007) 「香港の今後と珠江・長江両デルタの港湾発展」 池上・大西編 『東アジア物流新時代』 アジア経済研究所
溝口 満 (2008) 「東アジアの航空貨物物流の今後の方向と国際航空貨物輸送業界の再編」 『運輸と経済』 第68

- 巻第8号（2008年8月号），財団法人運輸調査局
- 宮本憲一（1976）『社会資本論（改定版）』有斐閣
- （1998）『公共政策のすすめ』有斐閣
- 山田 明（2003）『公共事業と財政』高峯出版
- 尹 春志（2004）「東アジア地域生産ネットワークの展開」座間・藤原編『東アジアの生産ネットワーク』ミネルヴァ書房
- 飴野仁子（2003）「現代国際物流のネットワーク間競争」『交通学研究/2002年研究年報』
- （2005a）「国際物流をとりまく環境とネットワーク」『日本物流学会誌』No.13
- （2005b）「東アジアの交通・情報ネットワーク」田坂編『東アジア都市論の構想』第1章，御茶の水書房
- （2006a）「国際航空貨物輸送とネットワーク間競争」『港湾経済研究』No.44
- （2006b）「物流の高度化とグローバル化」共著『交通論を学ぶ』第5章，法律文化社
- （2007）「東アジアにおけるロジスティクスの高度化と物流システム」『西南学院大学商学論集』第53巻第3・4合併号
- （2008a）「ネットワーク型物流システムの可能性—日本港湾の課題と方向性—」『日本港湾経済研究』No.46
- （2008b）「東アジア経済圏の発展と日本の物流システム」共著『新時代の物流経済を考える』第6章，成山堂書店
- Castells, Manuel（2004）“Informationalism, Networks, and the Network Society : A Theoretical Blueprint” in Castells (ed.) *The Network Society : A Cross-cultural Perspective*, Edward Elgar Publishing.
- 株式会社 日通総合研究所（2004）『必携 中国物流の基礎知識』，大成出版社
- （2008）『実務担当者のための最新中国物流』大成出版社
- 社団法人 日本港湾協会（2008）『新版 日本港湾史』成山堂書店
- JETRO（2006）「欧州における物流産業と主要企業の戦略」『ユーロトレンド』2006.5, Report 1
- （2008）『ASEAN 物流ネットワーク・マップ2008』
- 経済産業省『通商白書』各年版
- 国土交通省『国土交通白書』各年版

（以上）