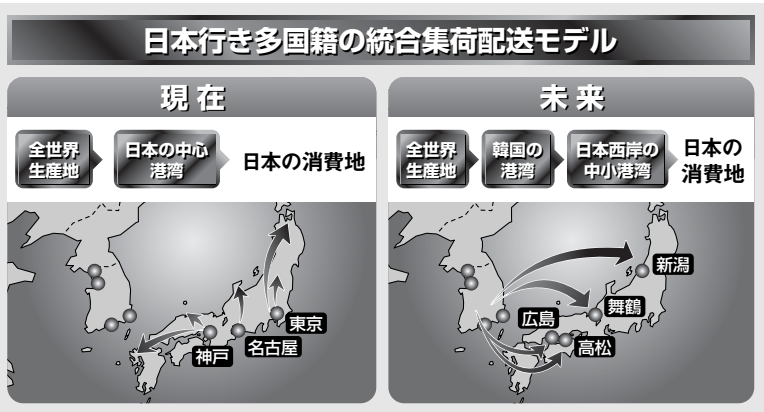


—北東アジア経済圏における物流戦略の再構築—

緊密化を支える ティクスの構築へ



魚 北東アジアにおいて新たな物流協力のための「日中韓統合物流モデル」が進展している。現在進行中のモデルは三つある。①日本行き多

北東アジア経済圏における物流革命

パネルディスカッション

グローバル経済における最適なロジスティクスインフラストラクチャーが重要視される中、「日韓ロジスティクスフォーラム」北東アジア経済圏における物流戦略の再構築（主催：日本経済新聞社、後援：大韓民国海洋水産部、駐日大韓民国大使館、日本貿易振興機構、国土交通省、協力：三井物産戦略研究所、JR貨物、J&Kロジスティクス）が七月十三日、東京・大手町の日経ホールで開催された。国際物流の効率化、スピード化、小口化に対応する輸送形態の可能性や日中韓をつなぐ物流の拠点として韓国港湾が大きくクロ

来賓あいさつ

北東アジア地域における経済統合への動きの中で、日中韓三国の物流協力体制の構築が急務だ。



大韓民国海洋水産部長官
オゴドン 呉巨敦氏

三国の物流協力体制をより強力に

物流は、現在の競争の場から競争と協力を伴う関係、誘致と競争から役割分担へ、独自生存から相互共存の関係へパラダイムの転換が求められている。三国間が協力的な関係を構築できれば、企業間の物流コストの大幅な削減が可能になり、港湾施設拡充のための過

渡り、競争を避けることができる。長期的に見れば、北東アジア地域のFTAを実現する基盤となり、北東アジア経済共同体結成へと進む

当競争を防ぐことができる。長期問題を見れば、北東アジア地域のFTAを実現する基盤となり、北東アジア経済共同体結成へと進む

発点となるはずだ。そこで大韓民国海洋水産部では、日中韓三国が利用できる「国際物流協力モデル」を開発した。韓国の港湾は北東アジアの真ん中に位置するだけでなく、高度に発達したフィーダー（支線）ネットワークを備えている。これを日本が活用できれば、全世界で生産された貨物を韓国で集約して日本各地へ配送できる。このモデルで、ある日本の多国籍タイヤ会社の年間物流コストを試算したところ、一二・四％を削減できた。

さらに私たちは「日中韓国際物流共同協議体」の設置を提案した

い。政府と民間が一堂に集まり、物流にかかわる幅広い問題を議論し、情報交換できる場だ。物流での協力により、北東アジアが共同繁栄できる時代へと

現実な一歩を踏み出した。

講演 I

東アジアFTAのダイナミズムと物流革命



東京大学大学院総合文化研究科
教養学部教授
深川 由起子氏

東アジア全体にわたって自由貿易協定（FTA）を結ぶ動きが本格化している。日本は二〇〇二年のシンガポールとの締結を皮切りに、〇四年にメキシコ、フィリピン、マレーシアとは合意、タイとも〇五年に合意、当初計画で合意に至らないのは韓国だけ。ASEAN（東南アジア諸国連合）全体との交渉も始まろうとしている。

一方、中国はASEANと〇六年から関税引き下げを柱にした協定にすでに合意した。韓国は〇三年に南米チリと締結、シンガポールおよびFTA（欧州自由貿易連合）とは合意し、日本、ASEAN全体との交渉に入っている。東アジアでは通貨危機後、ASEAN N+3、つまりASEANと日本、韓国、中国のFTAをつくる、連携を深めようとする動きが活発だが、具体的にはWTO（世界貿易機関）との整合性など課題は多い。とりわけ行政的な枠組みを優先する日本型と、強い政治的意思で実利的なアプローチをする中国型と、実際にはかなり異なるFTA方式が併存している。

また東アジアは政治経済体制や発展段階、これらを反映した国際機構上の地位、産業構造など非常に多様性を持つ国が集まっている。制度的な能力や地域間格差といった国内問題を抱えている国が多く、日中のリレーエッジ問題といった政治的懸案もある。しかしながら、最もダイナミックに成長しているのもこの東アジアにほかならない。

東アジアには独自の成長機軸がある。巨額の外国人直接投資が産業基盤形成に大きな役割を果たして貿易とダイレクトに結び付いており、直接投資はアメリカなど域外からのものも多いこと

官民の協力と努力で、地域固有の優位性発揮

だ。さらに特徴的なのは多国籍企業のみならず、IT関連などで地場中小企業の投資が非常に活発なことである。日系企業の現地調達率が急速に増加、産業集積が進んでいるのはその証左だ。従ってFTAが成功するためには独自の条件にあった内容を含め、「制度化」によって域外に對しても明示性、透明性を確保することが重要である。この観点から、外国企業を内国民として扱うといったような高いレベルの投資協定や、産業集積を促進

集積を促進し、この地域の特徴である中小企業の直接投資を活性化することに資する。特に中国など、国内のロジスティクスが未熟な国の国内物流が整備されれば無理な輸出依存が軽減され、かつ域内市場全体も活性化されるはずだ。物流にはどの国も多くの規制があり、FTA交渉の一端として外圧をお互いに掛け合い、効率化を促す必要がある。

日中韓それぞれとのFTAは少し時間がかかりそうだが、今後EDI（電子データ交換）の採用などによって通関手続きの簡素化が図られ、検査や基準認証の問題などもクリアすれば、中国を中心に物流が拡大することが期待できる。



大韓民国海洋水産部
東北亜企画団誘致チーム長
ウオ ジュヒョク
魚 在赫氏

需要予測をしながら、ダウンストリーム



三井物産戦略研究所
社長
水上 博一氏

外に向けて小ロットでドア・セッティング。いかに効率よく回転頻度を上げて在庫を減らしていくか。物流費の削減にとどまらず、経営の大幅なコスト削減につながる

功。例えば、上海スーパーエクスプレス号による一貫輸送サービスでは、速度、定時性、フリークエンシーの面で優れた輸送が可能となり、高い評価を得ている。独自に開発したフラットラックを利用すれば、十二ピコテナ三個を束ねて、直接コンテナ船への積

との組み合わせは環境面からも評価されている。——北東アジアの中央において、ハブ的機能を強化する韓国は物流関係者の大きな注目を集めている。韓国の位置付けや活用方法をどうとらえるか。

情報の一元管理でロス・無駄を排除 水上氏 小川氏 船と鉄道の海外一貫輸送に多彩なメリット 日中韓物流協力のビジネスモデルが進展 魚氏

ジメント）によって、リードタイムや在庫の削減、廃棄や値引きなど無駄なロスを省いていくことができる。

三井物産では、釜山にMCC（マルチ・カンテリ・コンソーリデーション）というセンターを作り、複数の産地国からの荷物を集中させ、組み合わせてから日本へと輸出さ

る。——アジア経済が目覚ましく発展する中、当社では十二ピコテナを利用した海外との一貫輸送を開始した。RO-RO船やフェリーあるいはコンテナ船と鉄道を組み合わせた「Sea & Rail」サービスを開発した。十二ピコテナで、日本各地から海

ツードアの輸送が可能になった。これにより、港湾などでの積み替えやコンテナヤードからの出入れによる滞留も解消するなどコストと時間の大幅カットに成功した。

——北東アジアの中央において、ハブ的機能を強化する韓国は物流関係者の大きな注目を集めている。韓国の位置付けや活用方法をどうとらえるか。



JR貨物 代表取締役専務
小林 正明氏

山や光陽港などに集約して日本各地へ輸送すれば、効率的に輸送コストを削減できる。特に国内物流の小口化に韓国を經由するメリットは広く認知されている。また、韓国を単なるトランシップ（コンテナ貨物の積み替え）だけでなく、生産の最終工程や組み立てなどの拠点として利用したいと考える日本企業も多い。特に中小物流企業の釜山港利用への期待とニーズは高く、ビジネスパートナーとなるような韓国の物流事業者を探している企業も多い。海外の物流ファンドでは韓国への投資意欲も高まっている。現実の取り組みとしてはまだ手探り状態であり、あとはこれらのニーズをどのように実現していくかが課題だ。今年十月に開港する釜山新港の自由貿易地域で日韓合弁物流事業が計画されている。この動きは今後の物流効率化のモデルとして注目される。