

## 「東アジアの市場統合の進展と物流」

森 隆 行 (株式会社商船三井)

東西冷戦終了に伴う世界経済の市場経済への一元化による、経済のグローバル化は、貿易（商品・サービス）の増大と資本の移動の大きな展開、そしてそれに伴う労働力の活発な移動となって表れる。東アジアにおいては、アセアンを中心に日本、中国、韓国を加えた、アセアン+3の地域において FTA を中心にした地域協力、市場統合化が急速に進展している。これは物・資本・労働力の移動における障壁を低くすることで一国では成しえない魅力ある経済地域の実現を図ろうとするものである。東アジアにおいては、こうした市場統合に向けた努力の結果、1997年の金融・経済危機の後、経済は回復し、直接投資も順調に伸び、貿易の拡大、国民所得の向上による市場としての成長といった好循環に入った。東アジアにおける市場統合の進展による経済、貿易の拡大、市場の成長は、物流を大きく変えつつある。こうした状況下の東アジア物流の現状と問題点とその将来動向を探る。

### 1. 拡大する FTA

FTA は 1990 年代に入り世界各地で急増している。2003 年現在、地域連合の数は 184 件にのぼっている。

FTA(自由貿易協定または自由貿易地域)は、複数の国・地域が関税など貿易障壁を撤廃し、自由貿易を実現する協定である。FTA では、対関税がバラバラであるのに対して、関税同盟は加盟国・地域間での自由貿易に加え、対関税も共通にしている。この点において厳密には FTA と関税同盟は違うものである。FTA の代表が北米自由貿易協定 (NAFTA) であり、関税同盟の代表が欧州連合 (EU) である。その大多数が FTA である。

世界の貿易は FTA を中心に動き、物流もこの影響を受ける。メキシコ、ASEAN、中国などが FTA 締結に積極的に動き出しており、日本は後れを取っている。FTA は、貿易の自由化と運輸分野を含む多くの分野の規制緩和を伴う。こうした一連の動きが世界の貿易と物流に及ぼす影響について、世界経済に大きな影響力を持つようになった東アジアの物流の現状と将来像について述べる。尚、ここでは東アジアは、極東アジアおよび東南アジア、主として“アセ

ン+3”を指すものとする。

### 2. 拡大・注目される東アジア経済圏

2004年5月25ヶ国の拡大EUが発足した。人口 4.5 億人と米国を大きく上回り、GDP でも 9.1 兆ドルと米国に迫る勢いである。アジアにおいては、東アジア地域共同体が現実味を帯び、“アセアン+3”が一般的に認識されるようになってきた。下記の(図表-1)は、“アセアン+3”と米国およびEUの人口とGDPを比較したものである。“アセアン+3”は、その規模において米国、EUと並びうるものであり、NAFTA、EUと“アセアン+3”がアジア、米州、欧州において、それぞれの地域での経済圏を形成しつつある。

(図表-1) 主要経済圏の人口とGDP比較

	人口 (億人)	GDP (兆ドル)	世界 GDP 占有割合
ASEAN+3	19.9	6.6	21%
EU(25ヶ国)	4.5	9.1	30%
米 国	2.9	10.4	33%

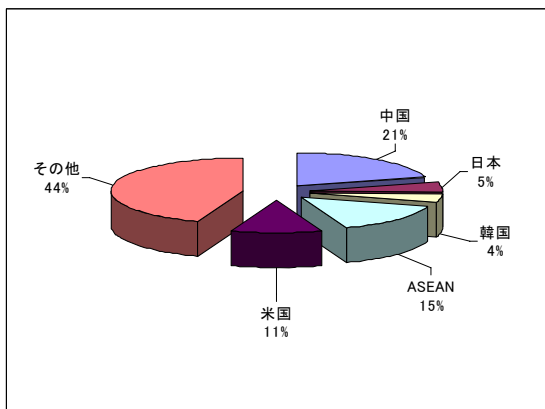
出所：各種データから著者作成

### 3. 拡大する東アジア貿易とコンテナ荷動

世界のコンテナ取扱量を見ると、アセア

ンの取扱量は世界全体の 14%にあたる。これに、中国の 21%、日本 5%、韓国の 4%を合計した“アセアン+3”では 45%になる。ちなみに米国は、第 2 位で 11%である(図表-2)。コンテナ取扱量の面からアセアンの世界経済における規模の大きさとその重要性が明らかである。東アジアの近年のコンテナ取扱量の伸び率は急伸している。1980 年では、世界全体のコンテナ取扱量に占める“アセアン+3”の割合は、24%であった。その後、1990 年には 37%、1995 年 43% 2000 年 45%と大きくそのシェアを伸ばした。

(図表-2) コンテナ取扱量比較(2002 年)



出所：CI Yearbook 2003

東アジア域内の荷動き統計は正確なものがないが、ある船社の計算では、2002 年の東アジア域内のコンテナ荷動きは、900 万 TEU、これは最大荷動き量の太平洋航路の 1,300 万 TEU には及ばないものの、欧州航路 800 万 TEU、大西洋航路 400 万 TEU を超える規模である。こうした旺盛な荷動きを背景に邦船社を含めて船会社は東アジア域内の航路サービス拡充を積極的に進めている。タイ/インドネシア（マレーシア、シンガポールにも寄港）航路の新設や既存航路における増便やより大型のコンテナ船の投入などが続いている。今後 AFTA の発効が、アセアン諸国のコンテナ荷動きの増加を後押し、その勢いは当面続くと見込まれる。その結果、物流面において、東アジアの役

割は益々重要になる。

#### 4. 東アジアにおける FTA と市場統合

アセアンは、2003 年 1 月に域内関税を 5%以下に引き下げる AFTA (アセアン自由貿易地域) を発効させた。1993 年から域内関税を段階的に引き下げてきた AFTA はいよいよ最終段階に入った。日本を始め欧米の自動車や家電を中心にした製造業は、各国の高い関税率を前提に複数の国に投資してきた。AFTA 発効後は、体制構築のためにアセアン域内での生産拠点の再編に動き出した。これらのメーカーにとって、生産品目ごとに集約化し、いかに合理的にその拠点を再編するかが喫緊の課題である。生産拠点の集約・再編は物流拠点の見直しへと繋がる。そして、アジア全体の物流が大きく変わる。また、中国がアセアン諸国との FTA 締結に積極的に動き出しており、日本や韓国もそれぞれ交渉を始めた。東アジア＝“アセアン+3”をベースにした貿易の自由化がさらに加速され、それに伴う物流もダイナミックに変わる。

#### 5. 東アジアの市場統合の製造業への影響

AFTA 実現によりもっとも恩恵を受けるのが関税の高かった自動車産業である。次が家電産業である。自動車各社にとって重要なことは、2003 年 1 月以降完成車の域内関税がそれまでタイで 80%、インドネシア 45~80%、マレーシア 120~300% (CKD は、タイ 33%、インドネシア 42~80%、マレーシア 25~50%) と高かったものが 5%以下となったことである。タイには日系自動車メーカーのみならず GM や BMW など欧米メーカーも進出しており、また部品産業の集積度も高いことから、今後多くの自動車メーカーにとってタイがアセアンの生産の核となりつつある。特に、1 トン・ピックアップトラックについて、

タイはアセアンのみならず、世界の供給基地になると見込まれる。トヨタは、2001年から新型カローラを、2002年には新型カマリの生産をタイで開始した。また、タイを1トン・ピックアップトラックのアセアン域内、オーストラリア、南米など80ヶ国への供給基地として2004年から輸出を開始する。2003年からは、「ウィッシュ」の生産も始めた。日産自動車は、タイ、インドネシアをアセアン域内の供給基地とする予定である。いすゞ自動車は2003年に輸出用ピックアップトラックの生産を日本からタイに全面移管、GEの工場を利用して世界100ヶ国への輸出拠点とする。ホンダは2003年4月、タイで「シティ」を組み立てフィリピンに輸出を始めた。ホンダは、これまでタイ、インドネシア、フィリピン、マレーシアの各国で生産から販売まで一国内で完結する体制を取ってきたが、今後は相互補完体制を構築することによってコストダウンを図る戦略へと転換を図っている。「シティ」のタイからフィリピンへの輸出はそうした動きの一環であるといえる。

また、自動車各社とも、東南アジアでの現地法人への出資比率を過半数に引き上げるなど生産拠点の経営権取得に乗り出している。ホンダとスズキが現地法人への出資比率を引き上げ、トヨタは地元資本の傘下にあった製造・販売会社から製造部門を分離子会社化する。こうした動きは、AFTA発効後の体制整備に動き出したものである。

自動車産業以外の分野でも生産拠点再編の動きは活発である。2002年花王はマレーシアの生産工場を閉鎖し、インドネシア、タイの工場に生産を集約した。ダイキンは、タイにエアコン工場を新設した。三洋電機はシンガポールの生産工場をアセアン各国の現地法人を統括する持ち株会社に変更し、アセアン域内の生産から物流、資金調達ま

での域内ネットワークの構築を目指している。こうした、生産拠点再編の動きは、日本企業だけではない。スイスのネスレは、東南アジア7ヶ国にある30の工場を再編し生産拠点を統合する動きを見せている。また、韓国のLG電子やサムソンもタイに洗濯機、冷蔵庫、掃除機、電子レンジ、エアコン等の大型生産工場を新たに設けた。アセアン全体をひとつの市場として捉えた戦略作りであることは間違いない。トヨタは2003年9月にテクニカルセンターを設立。生産拠点から研究開発拠点の設立へこうした動きは更に拡大すると見込む。

## 6. 東アジアの市場統合の物流への影響

AFTAの始動による自動車メーカーや家電産業に見られるように生産拠点の統合の動きは物流にも大きな影響を与える。従来は、高関税ゆえに、一国内で生産から販売まで完結させていたものがアセアン域内の1ヶ所に生産が集約され、完成品が域内に輸出されることでアセアン域内国際輸送の急増が見込まれる。物流業者には、域内を中心とした国際輸送体制、特に日系物流業者にとっては、更なる3国間輸送体制の構築が求められる。また、従来の部品中心から完成品輸送に重点が移る中で、自動車の国内輸送、たとえば工場から港までの輸送などのサービスを含めた国際輸送に付帯するサービスが要求されるようになると考えられる。つまり、物流サービスの高度化が必要になる。これは、従来の国内だけの物流業者の国際物流への参入、あるいは外国資本の物流業者の新たなる参入など物流業者間の競争が激化する中で、価格競争だけでなくサービスの差別化の中でも物流サービスの質の高度化は避けられないと見る。国内物流と国際物流の融合が進み、物流業者間の垣根がなくなる。製造業者にとっては、国境における人・物・資本の移動の

障壁が低くなり、物流インフラが整うことで国際分業体制を確立し、調達から生産・販売までの効率的運営を指向する。FTA 下の自由貿易の更なる進展局面では運輸面の規制緩和が伴うのは自然の流れである。過去の欧米がそうであったように規制緩和、自由化の過程において競争の激化は避けられない。製造業者は製造・販売などコアの部分に経営資源を集中しようとする。つまり、新たな市場として、東アジアにおいて物流のアウトソース、3PLなどの新しい物流サービスのニーズが益々高まる。

## 7. まとめ

東アジアにおける FTA の目的は、東アジア域内における自由貿易体制の確立である。FTA 発効は域内貿易を活発化させる。製造業は、従来の高関税の前提で国ごとに投資していた重複を避け、域内の最適生産地に生産を集中し、そこから各国へ輸出することでサプライチェーン全体の効率化を追求する。こうした動きは先に延べた通り自動車及び家電産業で顕著である。生産拠点の再編・一極集中は、物流拠点の再編を伴う。域内の貿易量の増大により物流は拡大する。

まとめとして以下に AFTA を中心に東アジアの市場統合が進む中での物流変化の特徴を挙げる。

- ①日系物流業者にとっては、アセアンおよび中国を中心に東アジア域内 3 国間輸送の割合が大きくなる。
- ②規制緩和で国内外の物流業者間の競争が激化する。
- ③域内の物流は、規模的増大だけでなく、物流サービスの質的高度化が求められる。
- ④国内における完成車の輸送など多岐に渡る物流サービスの増大が見込まれる。
- ⑤シンガポール港・マレーシア PTP 港は、今後アセアンのハブ港としてその役割は更に大きくなる。

⑥タイはアセアンの生産基地となり、域内への輸出が増大する。特に、自動車の生産基地としての重要性が増す。

⑦域内の国際分業体制(水平分業)が進展する。タイの自動車、マレーシアの IT、フィリピンの電子など。産業の集積が進む。それに伴い、3PL 等の新しい物流サービスのニーズが高まる。

⑧アセアン・中国を中心に生産拠点から市場、研究開発拠点としての役割が増大する。

⑨アセアン・中国の物流を牽引するのは、日・欧・米の先進国物流事業者である。

最後に、中国・アセアン域内の物流の急増が見込まれる中で、次のような問題点を指摘しておきたい。それは、輸送・通信コストの軽減の持続的な努力の必要性である。つまり、ハードとしての輸送インフラの整備、輸送・流通面での法整備及び税関手続きの簡素化などソフト面の整備をし、伸びる物流に対応できる体制の構築が必要である。物流が東アジアの経済拡大を支える。経済発展により物流インフラへのニーズがますます高まる。

## 参考文献

- 浦田秀次郎・日本経済研究センター編『アジア FTA の時代』(日本経済新聞 2004 年)  
荒井利明著『ASEAN と日本(東アジア経済圏構想のゆくえ)』(日中出版 2003 年)  
(財)海事産業研究所『自由貿易協定の増加と海運の構造変化に関する調査』(2004 年)  
木村福成他編著『東アジア国際分業と中国』(ジェトロ 2002 年)  
木村福成・鈴木厚編著『加速する東アジア FTA』(ジェトロ 2003 年)  
ヨヘン・レゲヴィー/ヘンドリック・マイヤーオーレ『日欧多国籍企業のアジア戦略』(白桃書房 2002 年)  
みずほ経済研究所アジア調査部編『アジア経済 2003』(中央経済社 2003 年)

青木健編著『AFTA-ASEAN 自由貿易地域』  
(ジェトロ 2001年)

森隆行『流通設計 2 1』(輸送経済新聞社  
2004年1月号・2月号)

木村福成『東アジア経済連携と企業戦略』

(ジェトロセンサー2004年5月号)

竹内順子『東アジアにおける市場統合と自動車貿易拡大の可能性』(環太平洋ビジネス  
情報 RIM2004 Vol.4 No.12)