

日本総合研究所

副主任研究員 **千葉 岳洋**



環太平洋地域において広域な自由貿易圏を形成する環太平洋経済連携協定（TPP）の政府間交渉が佳境を迎えている。自由貿易の要である関税撤廃は参加国の国内産業に大きな影響を与えることもあり、各国は自国に少しでも有利となるよう交渉を進めている一方で、TPP参加を実現するために譲歩する領域についても模索されている。年内の妥結は、各国の交渉と共に、それぞれの国内合意形成ができるかということに大きくかかっている。

輸出入増加で追い風

TPPでは、関税分野である「物品市場アクセス（物品の関税撤廃・削減）」や「サービス貿易」のみではなく、非関税分野である「投資」「競争政策」「知的財産」および「政

協定として交渉されるものである点が大きな特徴である。

3月25日に公表された政府統一試算によると、関税撤廃によって我が国の実質GDP（国内総生産）は約3・2兆円増加するとされている。この内訳は、消費3・0兆円増、投資0・5兆円増、輸出2・6兆円増、輸入2・9兆円増となつている。物品の移動が起きる「消費」及び「輸出入」が増加することは、物流業界として追い風の影響となる。

特に、輸入増加は実質GDPを減少させるが、財の移動を伴うために、物流需要を増加させることは留意するべきである。

国際分業、更に加速

実際に、自由貿易先進国であるNAFTA（北米自由貿易協定）締結前後のメキシコにおける貿易量を例に取り、その貿易量の推移を見る。

NAFTA締結は、メキシコ・米国間の輸出入の増大に大きく寄与し、締結前である1993年の貿易額882億ドル（輸出額と輸入額の合算）と比べると、締結後である97年の貿易額は1764億ドルと

TPP参加後の物流業界

需要増の一方で競争激化

約2倍になっている。その後も、多少の変動はあるものの順調に拡大し、2011年には、貿易額448億ドル（輸入額1744億ドル、輸出額2744億ドル）を記録した。メキシコ経済に大きな影響を与えている。

NAFTAの貿易額増加に多大に寄与したのは、製造業の国際分業化である。NAFTAにおいては、特に自動車産業で、メキシコにおける産業集積が起った。また、カナダでは、労働集約的な生産工程はメキシコに拠点が移動

ライチェーン（供給網）を結ぶようになった。

図1は、東アジアにおける地域別・財別の輸出額の推移を表したものである。これによると、東アジアでは同一域内への輸出が伸びており、特に中間財である「加工品」「部品」の増加が著しい。近年、東アジアは巨大消費地としての注目が集まっているが、実は東アジアは分業化された製造拠点としての存在感が大きいことがうかがい知れよう。

図2は、日系製造業の業種別の国際分業化の度合いを示している。これによると、「情報通信機器」「業務用機械」「電気機械」「生産用機械」などいわゆる「電機」分野において、アジア海外現地法人での海外販売調達率が高く、また輸出入の規模が大きいいため、国際分業化が進んでいるものと見る事ができる。

このように東アジア圏内では国際分業化が既に進展しているが、我が国がTPPに参加することになった場合、関税・非関税障壁が撤廃されることで貿易コストが下がり、更に国際分業が加速することが予測される。

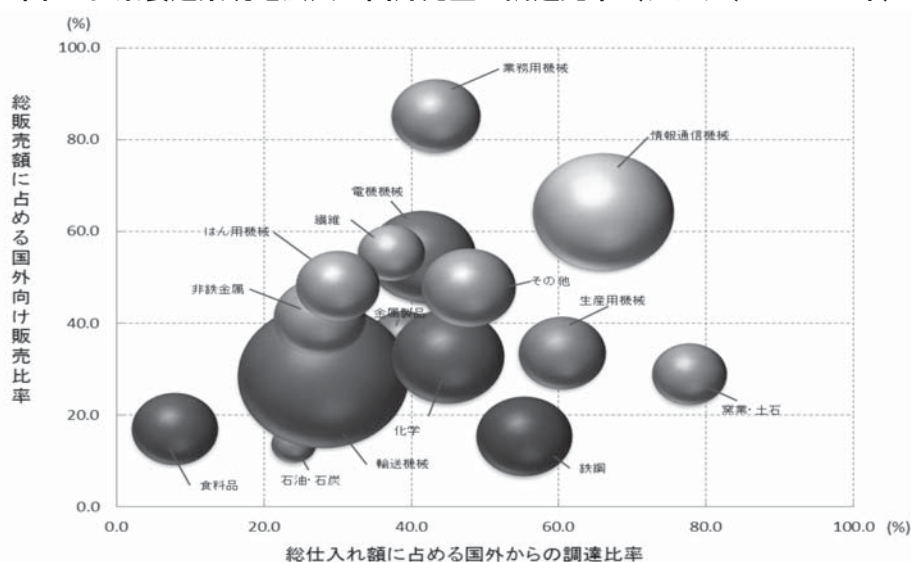
結果として、今後TPPによって国際分業が進む業界については物流需要が高まる事が期待される。TPP交渉項目「物品市場アクセス」については、原則、最終的にTPP参加国間の貿易における

荷主ニーズ、より高度にきめ細かいサービス武器

顧客ニーズ高度化

このように自由貿易圏への参画によって製造業の国際分業化が進展することで、物流需要は高まる一方、荷主である製造企業からの物流サービスに対する高度化の期待は強

図2 日系製造業現地法人の国外売上・調達比率（アジア/2010年）



注：経済産業省「通商白書 2012」を基に筆者作成。バブルの大きさは、海外現地法人の総売り上げ・総仕入れ規模の大きさを表す

くなっている。

国際分業化によってグローバル製造業のサプライチェーンは複雑化する一方、メーカー独自で生産性を上げて物流ネットワークを維持することが限界にきている。また、サ

することが重要であろう。顧客ニーズ高度化

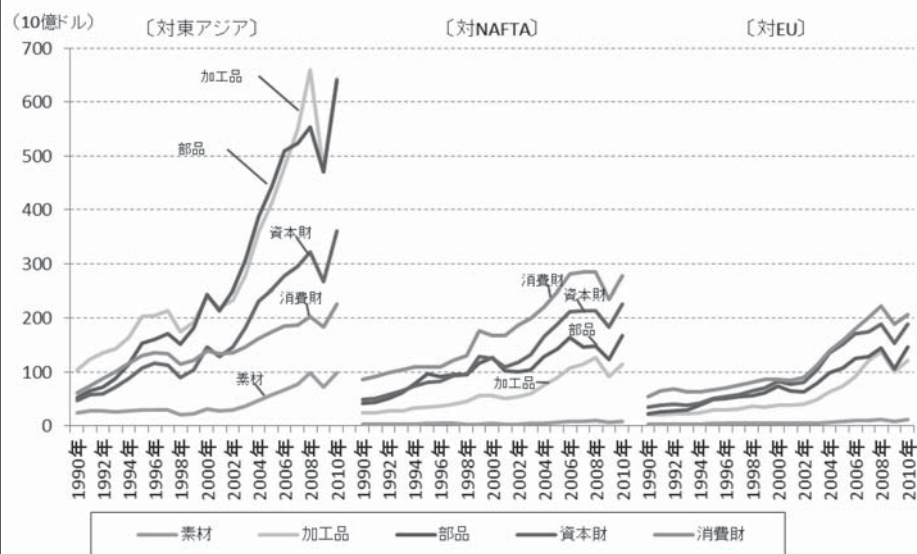
このように自由貿易圏への参画によって製造業の国際分業化が進展することで、物流需要は高まる一方、荷主である製造企業からの物流サービスに対する高度化の期待は強

欧米物流企業ではDHLサプライチェーンが、ことし6月よりコニカミフル社とリードロジスティクスプロバイダー（LLP）契約を結び、同社グループ会社・コニカミフル社物流の事業を継承した。また、日系では日本通運がパナソニックの物流子会社の事業を継承したほか、NECロジスティクスと物流合併企業を設立した。こうした戦略的業務提携の動きは、荷主企業の高度化したニーズへ対応した事例である。

ワン・ストップ追求を

これまでは、荷主企業が地域・輸送手段ごとに配送や倉庫作業などを外部に委託しながら自社で物流オペレーションを運営してきた。今後は、物流市場の環境変化の中、我が国物流企業が、荷主企業へ

図1 東アジアの地域別・財別輸出額の推移

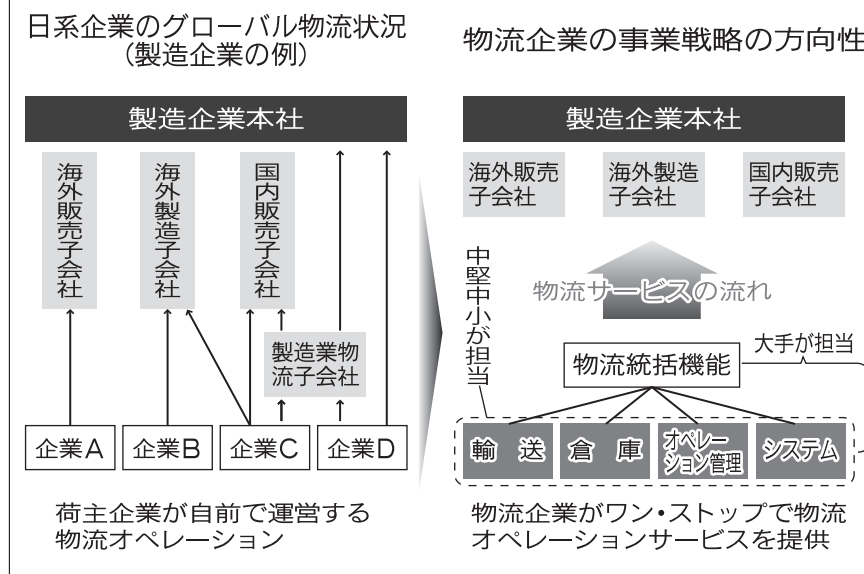


注：経済産業省「通商白書 2012」を基に筆者作成

したものの、カナダ国内での自動車生産台数は増加をした。物品貿易の自由化と投資・サービスの自由化が複合的に作用し、メキシコは雇用効果を享受し、アメリカやカナダはコストダウンを実現するといった、域内の最適生産ネットワークが構築された。

現在、日本を含む東アジアでは、製造業の国際分業化が進展している。日系グローバル製造企業は、日本国内における市場の縮小およびグローバル市場の拡大とともに、製造をアジア中心に国際分業化させ、国際輸送によってサ

図3 物流企業の戦略の方向性と大手・中堅中小企業の果たすべき役割



ちば・たかひろ 日本総合研究所総合研究部門 経営コンサルティング部（東京）、オリンパスにて貿易実務およびグローバルSCM改革など一貫して物流に携わる。2009年日本総合研究所に入社し、現職に至る。専門は、グローバルSCM、経営管理・グループ経営改革。米国公認会計士。