

[論文]

日本とアジアの貿易動向と国際物流の進展

鷺尾 紀吉

- 〈目次〉
- はじめに
 - 1. 日本のアジア、アセアンとの貿易の拡大
 - 2. 商品別輸出入の動向
 - 3. アセアン主要国との貿易動向
 - 4. 日本発着の国際複合輸送貨物取扱の動向
 - 5. 国際物流と 3PL
 - 6. 国際物流企業の取組み—株式会社日新の事例
- おわりに

はじめに

日本は、近年アジアとの経済的結びつきを強めつつある。またアジアも全体的にみると、経済成長が著しく、日本とアジアの間の貿易取引及びそれに伴う国際貨物輸送が増加している。

アジア中でもアセアンは経済発展がめざましく、日本との貿易が拡大するだけでなく、日本企業のアセアンへの生産拠点等の展開という形で、対アセアン投資が活発化している。投資の拡大は日本とアセアンの国際貨物輸送をはじめとする国際物流の進展をもたらすことになる。

そこで、本論文では、まず日本とアジアの貿易拡大の動向を概観したうえで、経済成長のめざましいアセアン主要国について、日本との輸出入状況をみることにする。次に、日本とアジア、特にアセアン諸国の輸出入増加は国際貨物輸送にどのように反映しているか、国際複合輸送貨物取扱から国際貨物輸送の動向を把握する。さらに、日本の製造業等は荷主として、国際物流についてはアウトソーシングする傾向が強くなり、また国際物流企業は3PLとしてこれに取り組んでいる。その事例として株式会社日新を取り上げ、本事例を通じて国際物流及び国際物流企業の事業活動の実態を明らかにする。

1. 日本のアジア、アセアンとの貿易の拡大

日本は近年、アジア及びアセアンとの貿易を拡大させ

つつある。最近5年間における日本の貿易動向を示したのが、表1-1である。

2007年における日本の輸出は7,127億ドル、輸入は6,211億ドル、輸出入合計額は1兆3338億ドルであった。5年後の2011年では輸出8,208億ドル、輸入8,531億ドル、輸出入合計1兆6739億ドルとなり、輸出で15.2%増、輸入で37.4%増、輸出入合計で25.5%の増加となった。

アジア地域でみると、2007年における日本の対アジア輸出は3,431億ドル、輸入は2,680億ドル、輸出入合計6,110億ドルであったが、2011年には輸出が4,591億ドル、輸入が3,801億ドルとなり、輸出は33.8%増、輸入は41.9%増、輸出入合計では37.3%の増加となっている。アジア地域での貿易の伸びは世界全体の伸びよりも高く、輸出で18.6ポイント、輸入で4.5ポイント、輸出入合計で11.8ポイント高くなっている。これに伴いアジア地域の世界全体における輸出入構成比は45.8%から50.1%となり、4.3ポイント高くなったことがうかがえる。

アセアンとの貿易動向をみると、2007年における日本の対アセアンの輸出は870億ドル、輸入は869億ドル、輸出入全体では1,739億ドルであったが、2011年において輸出1,227億ドル、輸入1,246億ドル、輸出入合計では40.5%の増加となり、この増加率はアジア地域における貿易よりも高い。また、世界全体におけるアセアンとの輸出入構成比をみると、2007年の13.0%から2011年には14.6%となり、1.6ポイント上昇している。さらに、アジアにおけるアセアンの貿易は、輸出入構成比が28.5%から29.1%へと0.6ポイント増加している。

表1-1 日本の世界、アジア、アセアンとの輸出入動向（最近5カ年）

(単位：100万ドル)

		2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
輸 出 額	世界全体	712,735	775,918	580,787	767,025	820,793
	ア ジ ア	343,113	382,658	314,406	430,499	459,085
	ア セ ア ン	86,990	102,799	80,449	112,461	122,733
輸 入 額	世界全体	621,084	756,086	552,252	691,447	853,070
	ア ジ ア	267,926	307,169	246,431	313,185	380,067
	ア セ ア ン	86,898	106,118	77,936	100,619	124,607
輸出入合計額	世界全体	1,333,819	1,532,004	1,133,049	1,458,472	1,673,863
	ア ジ ア	611,039	689,827	560,837	743,684	839,152
	ア セ ア ン	173,888	208,917	158,385	213,080	244,340
輸出入合計額 構成比	アジア構成比	45.8%	45.0%	49.5%	51.0%	50.1%
	アセアン構成比	13.0%	13.6%	14.0%	14.6%	14.8%

(資料出所) ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

以上のように、日本の貿易状況を概観すると、この5年間における日本の世界、アジア、アセアンとの貿易動向には、以下のような特徴があげられる。

第1に、2009年においては日本の世界、アジア、アセアンとの間における輸出及び輸入とも減少したが、これは2008年9月の米大手証券会社リーマン・ブラザーズの経営破綻をきっかけとした金融危機による世界的な景気後退の影響によるものである。輸出入とも減少したのは、世界的なIT不況から貿易が伸び悩んだ2008年以後のことであるが、この景気後退も2010年に入ると持ち直し、2008年の水準まで戻ってきている。さらに、2011年に入ると、輸出では対前年比7.0%増、輸入では23.4%増と再び貿易の拡大に転じている。

第2に、輸出入とも、アジア、アセアンとの貿易の拡大がみられる。前述したように、世界全体におけるアジアの貿易は拡大傾向にあり、2010年には世界全体におけるアジアの貿易は過半数に達し、2011年に入っても、それを維持しており、アジアとの貿易結合度が高まってきている。さらに、アジアの中でもアセアンとの貿易動向をみると、アジアにおけるアセアンとの貿易構成比は、前述したように28.5%から29.1%へと、それ程大きな増加率ではないが、0.6ポイント高くなっており、近年アジアの中でも、アセアンとの貿易が活発化し、アセアンとの貿易結合度が強まりつつあることがうかがえる。

第3に、日本の世界全体との貿易は拡大しているが、2011年では輸入の伸びが高かったため、貿易収支は323億ドルの赤字となった。貿易収支が赤字に転落したのは、第2次石油ショック後の1980年以来、31年ぶりのことである。これは、商品別輸出入動向で後述するように、鉾

物性燃料の輸入が急増したことが、その大きな要因としてあげられよう。しかし、アジアみると、この5年間では貿易収支は黒字となっており、アジア向け輸出が順調に拡大していることがうかがえる。ただし、アセアンとの間では、この5年間で見ると、2008年33億ドル、2011年19億ドルの貿易赤字となっており、アセアンからの輸入が伸びていることがうかがえる。これは近年、日本企業がアセアンへ生産拠点を展開する傾向が強まっており、このような日系企業からの輸入が増加しつつあることも、1つの要因としてあげられよう。

2. 商品別輸出入の動向

日本の貿易を商品別にみた場合、どのような状況にあるか、主要商品別輸出入動向（3カ年）を示したのが、表2-2（輸出動向）、表2-3（輸入動向）である。

まず商品別輸出動向をみると、一般機械、電気機器、輸送機器、精密機器といった機械機器が大きな割合を占めており、2009年3,672億ドル、2010年4,984億ドル、2011年5,263億ドルで、全輸出商品構成比は2009年63.2%、2010年65.0%、2011年64.1%と、全体の約3分の2近くを占めている。

機械機器の中では、自動車（乗用車・二輪自動車）及び自動車部品である輸送機器が最も大きい割合を占める。この3カ年の推移をみると、2009年1,286億ドル（全輸出商品の22.1%）、2010年1,760億ドル（同22.9%）、2011年1,787億ドル（同21.8%）となっている。2011年は2010年にくらべ輸出が伸び悩んだが、これは東日本で発生した大地震の影響が大きな要因である。大震災により東北地

表2-2 日本の主要商品別輸出入動向（3カ年）

（単位：100万ドル）

	2009年	2010年	2011年	2011年/2009年比
一般機械	101,968	150,261	171,197	67.9%
電気機器	107,278	131,404	129,581	20.8%
輸送機器	128,564	176,027	178,672	13.9%
精密機器	29,380	40,734	46,882	59.6%
化学品	77,180	98,948	107,623	39.4%
鉾物性燃料	9,929	12,349	15,148	52.6%
鉄鋼	38,915	51,134	56,360	44.8%
食料品	3,981	4,755	4,630	16.3%
繊維及び同製品	7,387	8,615	9,870	33.6%

表2-3 日本の主要商品別輸入動向（3カ年）

（単位：100万ドル）

	2009年	2010年	2011年	2011年/2009年比
一般機械	45,951	55,882	63,797	38.9%
電気機器	64,916	86,573	92,556	42.3%
輸送機器	16,333	19,534	22,160	35.9%
精密機器	20,004	24,658	27,586	38.0%
化学品	56,937	71,772	89,532	57.2%
鉱物性燃料	152,460	198,148	273,551	79.4%
鉄鋼	10,186	14,172	18,291	80.0%
食料品	53,810	59,838	74,053	37.6%
繊維及び同製品	31,061	32,907	41,039	32.1%

（資料出所）表2-2、表2-3ともジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

方に集積する自動車関連工場が被災、サプライチェーンが分断されたことにより、自動車の国内生産台数が激減し、それに連動して自動車輸出が大きく減少した¹⁾。しかし、その後、生産が回復し、輸出台数も増加に転じ、年間を通じては輸送機器全体では2010年の1.5%増と若干上回る輸出額を維持し、依然として日本の全輸出商品の2割以上を占め、日本の主力輸出商品の地位を保っている。

一般機械は順調に輸出を伸ばしてきている。2011年には1,712億ドルに達し、2009年比67.9%増となり、輸送機器とほぼ肩を並べる程の輸出額となった。精密機械も2011年は469億ドルと、対2009年比59.6%と堅調な伸びを示している。一方、電気機器については2011年では対2010年比1.4%減と輸出額は前年割れとなった。これは、主力の半導体等電子部品の輸出減少がその要因である。

機械機器以外では、化学品が2011年1,076億ドルと対2009年比39.4%増となっており、安定した伸びを示している。鉄鋼も2011年564億ドルと対2010年比では10.2%増であったが、対2009年比では44.8%増となっており、順調な伸びを示している。鉱物性燃料も輸出額は多くないが、堅調に増加している。

また、食料品や繊維及び同製品では両者を合わせた輸出額は2011年145億ドルで、全輸出商品額の1.8%である。2009年114億ドル（全輸出商品の2.0%）、2010年134億ドル（同1.7%）と輸出額は増加傾向を示しているが、全輸

出商品額からみると、このような消費財の輸出額は極めて少ないといえる。

次に、商品別輸入動向をみると、輸出の中で最も大きな割合を占める商品は鉱物性燃料である。2011年には2,736億ドルに達し、全輸入商品の32.1%を占め、しかもその割合は年々高くなっている（2009年27.6%、2010年28.7%）。この3カ年で80%近くも増加している。鉱物性燃料は大きく、石油・同製品（主に原油）、液化天然ガス、石炭類からなるが、石油・同製品輸入額の増加が顕著である。燃料価格の高止まりが輸入額の増加を引き起こしている大きな要因である。

2011年における日本の輸入額は対2010年比1,616億ドル増加したが、そのうちの鉱物性燃料の増加額は754億ドルであった。従って、日本の全輸入増加額の46.7%、つまり半数近くが鉱物性燃料の増加によるものであり、鉱物性燃料の輸入寄与率がいかに高いかがうかがえる。

日本の輸出では主力商品であった機械機器の輸入については、2011年の輸入額は2,061億ドルで、全輸入商品の24.2%を占める。2009年輸入額は1,472億ドル（全輸入商品の27.0%）、2010年輸入額は1,866億ドル（同24.2%）であったことから、全体的に増加傾向を示している。機械機器の中では、電気機器が比較的大きな割合を占め、2009年649億ドル（全輸入商品の11.8%）、2010年866億ドル（同12.5%）、2011年926億ドル（同10.8%）と輸入額が伸びている。

1) 輸送機器の中では、自動車は対2010年比1.5%減少したが、これは米国、オーストラリア、中国といった主要輸出相手国向けが減少したことによるものである。しかし一方で、ロシアが乗用車を中心に数量、金額とも増加し、自動車輸出相手国で中国を抜いて第3位に浮上した（ジェトロ、2012、p.18）。ロシアは近年、原油価格の高騰で安定成長を遂げており、日本のロシア向け自動車輸出の今後の動向が注目される。

化学品については、石油化学製品、プラスチック、医薬品等の分野で輸入が増加しており、2011年輸入額は895億ドルで、これは全輸入商品額の10.5%を占めている。対2009年比57.2%と他の輸出商品よりも比較的高い伸びを示している。鉄鋼も輸入額は少ないが、同様に輸入増加がみられる。

食料品や繊維及び同製品の輸入額は、輸出額に比べるとかなり多くなっている。両者を合わせると、2011年では1,151億ドルに達し、全輸入商品額の13.5%を占めている。食料品の輸入額は2011年741億ドルで、対2009年比では37.6%の輸入増加となっている。特に、対2010年比では23.8%増と高い伸びを示したが、これは価格高騰から穀物が増加したほか、大震災直後に深刻な品不足に陥った水の輸入が急増したこと等によるものである（ジェトロ、2012、p. 19）。

繊維及び同製品についても、輸入増が続いており、2011年では対2009年比32.1%の伸びを示している。特に対2010年比では24.7%増と高い伸びを示しているが、これは食料品と同じように、大震災の影響による輸入増とみることができよう。

以上みてきたように、日本の商品別輸出入動向については、輸出面においては輸送機器をはじめとする機械機器が日本の主力輸出商品となっており、次に化学品、鉄鋼等の商品が続く、このような生産財が日本の輸出商品のほとんどを占めていることがわかる。

他方、輸入面についてはエネルギー価格の高騰等により石油をはじめとする鉱物性燃料の輸入が高まってきている。機械機器や化学品等も引き続き輸入が伸びている。食料品や繊維及び同製品といった消費財については、日本からの輸出では極めて少ないが、輸入では食料品については全輸入商品の8.7%、繊維及び同製品については同じく4.8%、合わせて全輸入商品の13.5%を占め（いずれも2011年の数値）、このような消費財の輸入も堅調であることがうかがえる。

3. アセアン主要国との貿易動向

前述したように、日本とアセアンとの間の貿易は拡大傾向にあり、2011年では世界全体におけるアセアンとの輸出入構成比は14.8%となっており、しかもその構成比は高まってきている。アセアン諸国はその多くが途上国

又は新興国であり、今後経済発展が見込まれており、経済発展に伴って生産拠点ばかりでなく、市場としての魅力も一層高まってくるものと予想される。そこで、アセアン主要国の経済及び日本との貿易状況を取り上げ、日本との経済的結びつきを概観する（基礎的データ等は、日本貿易振興機構編『世界貿易投資報告』各年版及び日本アセアンセンター資料によっている）。

(1) シンガポール

シンガポールは、2009年には世界同時不況による1.0%のマイナス成長に陥ったが、2010年には一転して14.8%の実質 GDP 成長率を達成し、V字回復を遂げた。2011年では4.9%の成長率にとどまり、2010年とくらべると大きく鈍化した。2000年から2011年の年平均成長率が5.6%であることを考慮すると、同国の経済は堅調に推移してきているといえよう。

同国の貿易動向（5カ年）をみると、まず輸出については、2011年の輸出は5,147億Sドル（シンガポールドル。以下同じ）で、2007年比14.2%増となっている。2009年は輸出額が減少したが、これは日本の場合と同じように、リーマン・ショックによる世界的な景気後退の影響によるものである。

国・地域別に輸出動向をみると、アセアン向け輸出は、2011年1,603億Sドルで全輸出額の31.1%を占め、最も多くなっている。2007年からの5年間の推移をみると、アセアン向け輸出構成比は30.2%から32.0%の間にあり、アセアンとの安定した貿易が行われていることがうかがえる。

中国向け輸出は2011年537億Sドルで、全輸出額の10.4%を占める。2007年比23.2%増で、同期間における同国の輸出伸び率が14.2%であったことから、中国向け輸出は同国の全輸出伸び率よりも9ポイント高くなっており、近年における中国向け輸出が拡大してきていることがうかがえる。

EU 向け輸出は2010年には2009年の反動から輸出増となったが、2011年は2010比2.8%増の485億Sドルにとどまっており、輸出の伸びは鈍化している。一方、米国向け輸出は2007年395億Sドルだったものが、2011年には276億Sドルと低下している。

このことから、欧州向け輸出は総じて横ばい、米国向け輸出は減少傾向にあることがうかがえる。

日本向け輸出は2011年231億Sドルで、全輸出額の4.5%となっている。2009年を除き、ここ5年間は217億Sドルから231億Sドル台の間を推移しており、2011年/2007年比4.5%増と同期間における同国の全輸出額の伸び率(14.2%)よりも、9.7%ポイント低くなっており、日本向け輸出伸び率は低い状況にある。

次に同国の輸入動向についてみると、2011年の輸入は4,597億Sドルで、2007年比16.1%増となっている。国・地域別にみると、アセアンからの輸入が2011年982億Sドルで、全輸入額の21.4%を占める。中国及び米国からの輸入額は2012年でそれぞれ全輸入額の10.4%、10.7%を占めるが、輸入額はここ5年間では横ばい、あるいは微減となっている。一方、EUからの輸入は2011年579億Sドルで、全輸入額の12.6%を占め、しかも2007年比18.1%増と比較的高い伸びを示し、同地域への輸出の場合と異なった状況を示している。

日本からの輸入は2011年330億Sドルで、全輸入額の7.2%を占めている。2008年では輸入額は366億Sドルを計上したが、この5年間では320億Sドル台から330億Sドル台の間を推移しており、輸入額の拡大はあまりみられない。

以上のことから、同国と日本の貿易動向を日本側からみると、日本からの輸出(同国からみれば対日輸入)が

日本の輸入(同国からみれば対日輸出)を上回っており、日本の出超という状況となっていることがわかる。

(2) タイ

タイの経済は2010年にはリーマン・ショックから急速に回復し、2010年には7.8%の経済成長率を達成したが、2011年には下期に発生した大洪水の影響で経済成長率は0.1%とほぼゼロ成長に追い込まれた。しかし、これは大洪水による被害が予想を超えたイレギュラーなものであり、2012年第1四半期の経済成長率は前年同期比0.3%増、前期比(季節調整済み)11.0%増となっており、回復基調にある(日本貿易振興機構、2012、p.171)。

同国の貿易動向(最近5カ年)をみると、まず輸出については、2011年の輸出額は2,288億ドルで、2007年比48.7%増となっている。国・地域別輸出状況をみると、最も多い地域はアセアンで、2011年では543億ドル、全輸出額の23.7%を占める。また2007年比65.6%の増加を示し、全地域輸出の伸びよりも16.9ポイント高く、アセアン向け輸出拡大が目立っている。

中国向け輸出も安定した増加傾向を示し、2011年では274億ドル、2007年比84.6%増、全輸出額の12.0%を占める。米国向け輸出も2011年では219億ドルと、金額ベースでは安定した水準にあるが、2007年比12.6%増と伸び

表3-1 シンガポールの主要国・地域別輸出入動向(最近5カ年)

[輸出動向] (単位:100万Sドル)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	21,663	23,487	17,804	22,332	24,120
中国	43,550	43,818	38,125	49,468	53,651
米国	39,493	33,452	25,485	30,871	27,638
アセアン	143,039	152,905	118,345	145,114	160,285
EU27	48,101	48,565	37,160	47,157	48,528
世界全体	450,628	476,762	391,118	478,841	514,741

[輸入動向] (単位:100万Sドル)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	32,423	36,580	27,148	33,261	32,964
中国	48,013	47,595	37,585	45,844	47,748
米国	48,656	52,847	41,436	47,515	49,050
アセアン	99,087	105,411	85,598	101,655	98,159
EU27	49,026	55,713	49,647	52,252	57,901
世界全体	395,980	450,893	356,299	423,222	459,655

(資料出所) ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

率はそれ程高くない。EU についても輸出額は2011年では米国とほぼ同じ215億ドルとなっているが、2007年比8.4%増と低い伸び率にとどまっている。

日本向け輸出は2011年241億ドルで、対2007年比32.9%、全輸出額の10.5%を占める。しかしここ5年間でみると、中国向け輸出とくらべると、その伸び率はそれ程大きくない。

輸入動向についてみると、最も輸入額が多い国は日本で、2011年では422億ドル、全輸入額の18.5%を占める。2007年の輸入額が284億ドルであったことから、この5年間で137億ドル増加（2011年/2007年比48.6%増）し、安定した伸びを示している。次に輸入額が多いのはアセアンで、2011年269億ドル、全輸入額の16.2%を占める。アセアン向け輸出が23.7%であることから、同国の対アセアン貿易は2011年ベースで174億ドルの出超である。また、中国からの輸入は2011年で306億ドル、対2007年比88.5%増と、拡大の一途をたどっている。しかし、日本の場合と同じように、入超の状態が続いている。

一方、米国、EU からの輸入は2011年でそれぞれ134億ドル、170億ドルと輸出に比べると少なく、出超状態が続いている。また輸入伸び率もそれ程高くない。

このようにみえてくると、タイの貿易の場合、アセアンとの結びつきは強いものの、日本及び中国との貿易も高

く、特に日本との間では、日本からの輸出（タイからみると対日輸入）が最も高く、日本の出超状況が続いていることが大きな特徴であるといえる。

(3) マレーシア

マレーシアの実質 GDP 成長率は2009年ではリーマン・ショックによる世界同時不況の影響により、マイナス1.7%となったが、2010年7.2%、2011年5.1%と順調に回復してきている。GDP の約6割を占めるサービス産業が高い成長を示し、内需の高まりによる安定した国内市場の拡大がその大きな要因とみられている。

同国の貿易動向（最近5カ年）をみると、まず輸出については2011年6,945億リングで、これは2007年比14.8%増である。2009年には前述したように、世界同時不況の影響により2008年比16.6%の減少となったが、その後順調に回復してきている。

国・地域別にみると、最も大きい輸出先はアセアンで、2011年1,715億リング、2007年比18.3%の伸びを示し、全輸出額の24.7%とほぼ4分の1を占める。なかでも、同国と隣接するシンガポールの輸出額は2011年882億リングで、全輸出額の12.7%、アセアン4では51%と過半数を占め、対シンガポール輸出額が際立って大きな割合を占めていることがうかがえる。

表3-2 タイの主要国・地域別輸出入動向（最近5カ年）

[輸出動向] (単位：100万ドル)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	18,119	20,094	15,724	20,412	24,070
中国	14,847	16,191	16,119	21,473	27,402
米国	19,416	20,275	16,662	20,200	21,858
アセアン	32,791	40,151	32,490	44,334	54,305
EU15	19,848	21,269	16,060	19,217	21,530
世界全体	153,865	177,775	152,426	195,307	228,825

[輸入動向] (単位：100万Sドル)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	28,382	33,534	25,024	37,856	42,162
中国	16,225	20,156	17,029	24,238	30,581
米国	9,494	11,423	8,373	10,677	13,378
アセアン	25,067	30,140	24,700	30,363	36,918
EU15	11,585	13,893	11,683	13,278	17,041
世界全体	139,959	179,223	133,663	182,927	228,491

(資料出所) ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

中国向け輸出は2011年912億リングで、2007年比72.1%増と急速に拡大し、全輸出額の13.1%を占め、国別で見るとシンガポールを抜いて第1位の輸出先となった。他方、米国向け輸出は2011年576億リング、2007年比39.1%減、EU（25カ国）向け輸出は2011年719億リング、2007年比7.6%減といずれも減少しており、特に米国向け輸出はここ5年間を通じて減少傾向にあり、かつ減少率もEUに比べ大幅に低下していることが大きな特徴といえる。

日本向け輸出は2011年780億万リングで、2007年比44.8%増、全輸出額の11.5%を占める。国別で見ると、中国、シンガポールに次いで、第3番目の輸出国となっており、同国にとっての輸出先として重要な国の1つとなっているといえる。

次に、輸入動向についてみると、2011年輸入額は5,742億リングで、2007年比13.8%増となっている。国・地域別で見ると、最も大きな輸出先はアセアン4で1,594億リング、2007年比37.3%増、全輸入額の27.8%を占める。なかでもシンガポールからの輸入は2011年735億リングで全輸入額の12.8%（アセアン4の中では46.1%）を占め、同国はアセアン4の中では、輸出入ともシンガポールとの結びつきが極めて強いことがうかがえる。

中国からの輸入は2011年756億リング、2007年比16.5%増、全輸入額の13.2%を占め、このことから2011年は中

国との貿易は、輸出入とも第1の地位を占め、近年中国との経済的結びつきが高まってきていることがわかる。米国からの輸入は2011年554億リング、2007年比1.3%増、EU（25カ国）からの輸入は2011年600億リング、2007年比0.5%増とほとんど伸びていない。欧米とは輸出面では減少傾向、輸入面では横ばい傾向というように、貿易面からみた経済的結びつきは他国・他地域にくらべると相対的に弱まってきていることがうかがえる。

日本からの輸入は2011年653億リング、2007年比0.3%の微減となっているが、2009年を除いて安定した額で推移しており、全輸出額の11.4%を占める。輸出と同じように、中国、シンガポールに次いで、第3番目の地位を保っている。このように、対日貿易は安定した推移を示しており、また日本からみると、ここ5年間ではいずれも出超の状態が続いている。

(4) インドネシア

インドネシアは2008年秋に発生したリーマン・ショックによる世界同時不況下においても経済成長を維持し、実質 GDP 成長率は2009年4.5%、2010年6.1%、2011年6.5%とここ数年安定した推移を示している。民間消費支出が堅調に推移していることに加えて、輸出と投資が拡大してきていることがその大きな要因となっている。

表3-3 マレーシアの主要国・地域別輸出入動向（最近5カ年）

[輸出動向] (単位：100万リング)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	55,241	71,800	54,424	66,763	79,966
中国	53,035	63,210	67,241	80,105	91,247
米国	94,519	82,728	60,584	60,951	57,578
アセアン4	144,980	160,000	131,404	162,160	171,530
EU25	77,824	74,868	40,333	68,688	71,947
世界全体	605,153	663,494	553,295	638,823	694,549

[輸入動向] (単位：100万リング)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	65,539	65,126	54,288	66,535	65,322
中国	64,903	66,882	60,660	66,430	75,613
米国	54,688	56,454	48,635	56,259	55,405
アセアン4	116,116	117,717	101,461	143,636	159,390
EU25	59,941	61,681	27,936	54,122	59,968
世界全体	504,814	521,611	434,940	528,828	574,234

(資料出所) ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

同国の貿易動向（最近5カ年）をみると、輸出については、2011年輸出額2,035億ドル、2007年比78.3%増となっている。特に2010年比は29.0%増と伸び率が高い。国・地域別にみると、2011年における輸出額の最も多い輸出先はアセアンで421億ドル、2007年比88%増、全輸出額の20.7%を占める。2007年の構成比が19.5%であったことから、1.2ポイントの増加となっている。アセアンの中では、シンガポールへの輸出が最も多く、2011年184億ドル、全輸出額の9.1%、アセアン内では43.8%を占める。

中国向け輸出は2011年229億ドル、2007年比137.1%増、全輸出額の11.3%を占める。2007年の構成比が8.5%であったことから、この5年間で2.8ポイント増加し、近年中国向け輸出が拡大しつつあることがうかがえる。米国向け輸出は2011年165億ドル、2007年比41.7%増、またEU27向け輸出は2011年205億ドル、2007年比53%増となっている。インドネシアの2011年輸出額が2010年比29.0%と大幅に伸びたことから、主要国との輸出額もそれに応じて伸び率が高かったが、米国及びEU27向け輸出はここ5年間2009年を除き総じて増加傾向にあり、シンガポールやタイにおける対米、対EU輸出と異なった傾向を示していることが1つの特徴としてあげられる。

日本向け輸出は2011年337億ドル、2007年比42.7%増、

全輸出額の16.6%を占め、インドネシアからみて引き続き最大の輸出先となっている。

次に輸入動向についてみると、2011年輸入額は1,774億ドル、2007年比138.2%増と急速な輸入拡大がみられる。国・地域別にみると、アセアンからの輸入は2011年511億ドル、2007年比114.8%増、全輸入額の28.8%を占める。アセアンの中ではシンガポールからの輸入が最も多く、2011年266億ドル、全輸入額の14.6%、アセアン内では50.8%を占め、輸出入ともシンガポールとの経済的結びつきが強いことがうかがえる。

中国からの輸入は2011年262億ドル、2007年比206.3%増、全輸入額の14.8%を占め、引き続き輸入増加の傾向が続いている。米国からの輸入は2011年108億ドル、2007年比125.9%増、またEU27からの輸入は2011年125億ドル、2007年比63.5%増となっており、欧米からの輸入は総じて増加傾向にあることがうかがえる。

日本からの輸入は2011年194億ドル、2007年比197.8%増、全輸入額の11.0%を占める。輸入額の推移をみると、大まかには日本は中国、シンガポールに続く輸入先となっている。従って、インドネシアからみると、日本は最大の輸出相手国であり、また輸入面でも輸入上位国となっており、同国と日本の貿易面での結びつきはアセアン諸国とくらべてもかなり強いものといえる。

表3-4 インドネシアの主要国・地域別輸出入動向（最近5カ年）

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	23,633	27,744	28,575	25,782	33,715
中国	9,676	11,637	11,499	15,693	22,941
米国	11,614	13,037	10,850	14,267	16,459
アセアン	22,292	27,171	24,624	33,348	42,099
EU27	13,363	15,507	13,617	17,127	20,509
世界全体	114,101	137,020	116,510	157,779	203,497

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	6,527	15,128	9,844	16,966	19,437
中国	8,558	15,247	14,002	20,424	26,212
米国	4,787	7,880	7,084	9,399	10,813
アセアン	23,792	40,992	27,742	38,912	51,109
EU27	7,643	10,560	8,681	9,863	12,500
世界全体	74,473	129,197	96,829	135,663	177,436

(資料出所) ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

(5) フィリピン

フィリピンの実質 GDP 成長率は2009年1.1%、2010年7.6%、2011年3.9%と推移しており、2011年の成長率は鈍化し、前年を大幅に下回ったが、民間消費支出は堅調に推移している。

同国の貿易動向（最近5カ年）をみると、輸出については、2011年の輸出は480億ドル、2007年比4.4%減となっている。リーマン・ショックによる世界同時不況の影響を受けた2009年を除いて、ここ5年間の輸出額は480億ドルから514億ドル台の間で推移している。国・地域別にみると、2011年における最大の輸出先は日本で、89億ドル、2007年比21.2%増、全輸出額の18.5%を占める。ここ5年間に於けるフィリピンの輸出額がほぼ横ばい傾向にあることを考慮すれば、日本向け輸出は概ね堅調に推移しているといえる。

また、アセアンも日本と同じように輸出額が多い地域であり、2011年では日本向けよりも下回ったが、2007年、2008年、2010年においては日本向けを上回っており、特に2010年輸出額は116億ドルと日本向けよりも47.7%多い輸出額となっている。アセアンの中ではシンガポール及びタイ向け輸出が比較的多くみられる。

中国向け輸出は2011年61億ドル、2007年比6.8%増で大幅な伸びはみられないものの、安定した輸出が行われて

いる。米国向け輸出は2011年71億ドル、2007年比17.1%の減少となっている。米国向け輸出は2009年に大幅な減少がみられたが、その後においても輸出増加はみられず、全体的に低下傾向にある。EU27 向け輸出も米国向けと同様、輸出額は低下傾向にあり、2011年輸出額59億ドルは2007年比30.6%減となっている。

次に輸入動向についてみると、2011年輸入額は601億ドル、2007年比8.7%増で、11年連続の入超となっている。国・地域別にみると、アセアンからの輸入が2011年142億ドル、2007年比10.4%増、全輸入額の23.7%を占める。特に、シンガポール、タイ及びマレーシアからの輸入が多くみられる。

中国からの輸入は2011年61億ドル、2007年比50.3%増と暦年によって増減がみられるものの、総じて拡大傾向にある。米国からの輸入は2011年65億ドル、2007年比17.9%減となっているが、2009年以降やや増加傾向がみられる。EU27 からの輸入は2011年44億ドル、2007年比13.8%減で、暦年によって増減がみられるが、総じて横ばいあるいは低下傾向にあるといえる。

日本からの輸入は、2011年65億ドル、2007年比1.4%減であるが、国別にみると、ここ3年間では最大の輸入相手国となっている。このようにみると、フィリピンにとって輸出面及び輸入面の両面において日本は最大の貿易

表3-5 フィリピンの主要国・地域別輸出入動向（最近5カ年）

[輸出動向]

(単位：100万ドル)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	7,290	7,706	6,195	7,826	8,865
中国	5,716	5,469	2,930	5,702	6,102
米国	8,540	8,146	6,737	7,491	7,080
アセアン	8,015	8,518	5,838	11,558	8,635
EU27	8,574	7,090	7,900	7,412	5,949
世界全体	50,270	49,078	38,335	51,432	48,042

[輸入動向]

(単位：100万ドル)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	6,605	6,596	5,342	6,747	6,510
中国	4,030	4,246	3,807	4,609	6,059
米国	7,915	7,220	5,116	5,858	6,501
アセアン	12,894	14,317	10,910	15,345	14,237
EU27	5,156	4,421	3,267	3,967	4,447
世界全体	55,317	56,646	43,008	54,721	60,144

(資料出所ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成)

相手国となっており、日本との経済的結びつきが極めて強いことがうかがえる。なお、近年における日本との貿易はフィリピンの出超であり、同国の入超はその多くがアセアン、韓国、台湾等の国・地域との貿易によるものである。

(6) ベトナム

ベトナムは新興国として注目されており、実質 GDP 成長率は2009年5.3%、2011年6.8%、2011年5.9%とここ数年安定した成長を遂げている。同国の1人当たり GDP は2009年に1,000ドルを超えて中所得国になり、2011年にはさらに伸びて1人当たり GDP は1,374億ドルとなっている。ただ、インフレ抑制のための金融引き締め政策が企業経営に大きな影響を与えており、貿易面でも赤字が続いている。

同国の貿易動向（最近5カ年）をみると、輸出については、2011年969億ドル、2007年比99.6%増と大幅な拡大がみられる。国・地域別にみると、最大の輸出先は米国で、2011年169億ドル、全輸出額の17.5%を占める。対米輸出は2011年/2007年比67.8%増と、この5年間順調に輸出を伸ばしてきていることがうかがえる。

中国向け輸出は2011年111億ドル、2007年比231.4%の伸びを示し、特に2010年以降急速に拡大している。欧州

ではドイツ・英国向け輸出が2011年58億ドル、2007年比75.4%増と堅調な伸びを示している。オーストラリア向け輸出は2007年では36億ドルを計上していたが、年々減少傾向にあり、2011年には25億ドルに低下している。他方、韓国向け輸出は増加傾向にあり、2011年には47億ドルと大きく伸びてきている。

日本向け輸出は2011年108億ドル、2007年比77.6%増、特に2010年比39.5%増となり、全輸出額の11.1%を占めている。ここ5年間、日本向け輸出額の全輸出構成比は10.7%から13.6%の間にあり、総じて安定した輸出が行われているとみてよいだろう。

次に輸入動向についてみると、2011年輸入額は1,068億ドル、2007年比70.3%増となっている。国・地域別にみると、2011年における最大の輸入先は中国で246億ドル、全輸入額の23.0%を占める。中国からの輸入は2007年比96.7%増と拡大し、年々輸入額が増加している。

同国の最大の輸出先であった米国については、2011年輸入額45億ドル、2007年比166.6%増加しているが、他国にくらべると輸入額は極めて小さい。他方、韓国、台湾からの輸入は、近年増加傾向にあり、2011年韓国からの輸入は132億ドル、全輸入額の12.3%、同じく台湾からの輸入は86億ドル、全輸入額の8.6%をそれぞれ占めている。アセアンの中では、タイ、シンガポール及びマレー

表3-6 ベトナムの主要国別輸出入動向（最近5カ年）

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	6,070	8,538	6,292	7,728	10,781
中国	3,357	4,536	4,909	7,309	11,125
米国	10,089	11,869	11,356	14,238	16,928
オーストラリア	3,557	4,225	2,277	2,704	2,519
ドイツ・英国	3,286	3,654	3,214	4,010	5,765
世界全体	48,561	62,685	57,096	72,192	96,906

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
日本	6,178	8,241	7,468	9,016	10,400
中国	12,502	15,652	16,441	20,019	24,594
米国	1,699	2,635	3,009	3,767	4,529
タイ・シンガポール、マレーシア	13,636	16,895	11,267	13,116	16,695
韓国・台湾	12,251	15,429	13,229	16,738	21,733
世界全体	62,682	80,714	69,949	84,801	106,750

(資料出所) ジェトロ『世界貿易投資報告』各年版によって作成

シアの3カ国からの輸入が多くみられ、2011年では3カ国合計で167億ドル、全輸入額の15.6%を占めている。

日本からの輸入は2011年104億ドル、2007年比68.3%増、全輸入額の9.7%を占める。2009年には世界同時不況の影響で輸入額が減少したが、その年を除いて、日本からの輸入は概ね順調に増加してきているといえる。

このように、ベトナムと日本の貿易は輸出入とも、ここ数年全体の構成比は10%台を維持し、安定した推移を示しているといえる。なお、ベトナムの貿易は欧米に対しては出超、中国、アジア諸国に対しては大幅な入超という状態で、赤字が累積されてきているとみることができ

4. 日本発着の国際複合輸送貨物取扱の動向

(1) 国際フレイトフォワーダーズ協会加盟企業の国際複合輸送貨物取扱

前述したように、日本とアジアの貿易は日本の2011年

における輸出入が2007年比40.5%増加し、近年拡大しつつある。また日本とアジアの間の貿易は世界全体から見ると、2011年50.1%と半数を占め、アジアの中でもアセアンとの貿易動向をみると、2011年における輸出入は2007年比40.5%増加し、アジアにおける日本とアセアンとの貿易構成比は29.1%（2011年）と3割近くに達し、アジアの中でもアセアンとの貿易結合度が強まりつつある。このように、日本のアジア、あるいはアセアンとの貿易は安定的に拡大し、かつ世界における構成比も大きな割合を占めるに至っている。

このような貿易の拡大は、日本の輸出入貨物の輸送の活発化を引き起こしているものとみられるが、表4-1は国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）加盟国際物流企業の国際複合輸送貨物取扱実績を示したものである²⁾。

この表は JIFFA 加盟企業の国際複合輸送貨物のみであり、日本発着のすべての貨物の動向を示すものではなく、かつ運賃等の諸料金を算出する際の貨物の容積と重量を比較し、どちらかが大きい方を適用する容量をあらわす

表4-1 国際複合輸送貨物取扱の推移

(単位：千R/T)

仕向地/仕出地		年度					2011年度 / 2008年度比
		2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2011年度構成比	
輸 出	全 世 界	28,503	26,247	31,606	33,582		17.8%
	中 国	5,319	5,491	7,183	7,269	21.6%	36.7%
	アセアン	4,441	4,387	5,212	6,430	19.1%	44.8%
	香 港	2,145	2,169	2,174	2,308	6.9%	7.6%
輸 入	全 世 界	43,600	43,366	52,273	55,487		27.3%
	中 国	21,179	23,758	28,685	29,378	52.9%	38.7%
	アセアン	5,675	5,375	6,776	7,858	14.2%	38.5%
	香 港	5,602	4,748	5,983	5,276	9.5%	-5.8%
輸 出 入 計	全 世 界	72,103	69,613	83,879	89,069		23.5%
	中 国	26,498	29,249	35,868	36,647	41.1%	38.3%
	アセアン	10,116	9,762	11,988	14,288	16.0%	41.2%
	香 港	7,747	6,917	8,157	7,584	8.5%	-2.1%

(備考) 1. R/T は、RevenueTon の略。運賃等の諸料金を計算する時に、貨物の容積と重量を比較し、どちらが大きい方を適用する容量のことを示す。

2. アセアンはシンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナムの6カ国である。

(資料出所) 国際フレイトフォワーダーズ協会ホームページ「国際複合輸送貨物取扱実績」(2012年12月2日検索)

2) 国際フレイトフォワーダーズ協会は、昭和60年に運輸大臣(当時)から社団法人として設立認可を受け、2012年12月現在、正会員414社、賛助会員7社・11団体が加盟している業界団体である。従って、その会員企業の活動状況は当業界の動きを多く反映していると考えられる。

ものであるから、必ずしも輸出入貨物の輸送のすべてを表示するものではないが、貨物の国際輸送の動向をみるうえで、参考とすることができよう。

同表は、2008年から2011の4カ年の国際複合輸送貨物取扱実績を日本からの発着貨物が多い中国、アセアン、香港の国・地域別で示したものである。前述したように、近年日本とアセアンの貿易が拡大し、投資面においても重要なパートナーとなっていることから、本稿ではアセアンを仕向地/仕出地とする日本発着の国際複合輸送貨物の動向を中心に述べることにする。

(2) 日本発の国際複合輸出貨物輸送

日本からアセアン向け国際複合輸送貨物の動向をみると、2011年においては6百430千 R/T で、2008年比44.8%伸びており、全世界における構成比は19.1%を占める。同時期における全世界の伸び率が17.8%であるから、対アセアン向け伸び率は27.0ポイント多くなっており、極めて高い伸び率を示していることがわかる。アセアンの中では、タイ向け貨物取扱が総じて多い。

2009年度の貨物取扱は、2008年秋に発生したリーマン・ショックによる世界同時不況の影響を受け、日本の対アセアン輸出額は2009年比21.7%減となったことから(表1-1参照)、貨物取扱も微減(マイナス1.2%)となったが、全世界の減少率(マイナス7.9%)にくらべると、減少率は低い。その後2010年に入り、日本の対アセアン向け輸出が回復すると、貨物取扱も増加し、2010年は2009年比18.8%増、2011年は2010年比23.4%増と順調に貨物取扱を伸ばしてきている。

(3) 日本着の国際複合輸入貨物輸送

輸入貨物取扱の動向をみると、2011年においては7百858千 R/T で、2008年比38.5%増加し、全世界における構成比は14.2%を占める。同時期における全世界の伸び率は27.3%であることから、11.2ポイント高くなっており、アセアンからの輸入は平均以上に伸びていることがうかがえる。アセアンの中でも輸出と同様にタイからの輸入が多くみられる。

貨物取扱の推移をみると、2009年においては2008年比5.3%減少したが、これは輸出の場合と同じように、リーマン・ショックによる世界同時不況の影響による貿易額の減少によるものである。その後、貿易額の増加とともに

に、貨物取扱も伸びていき、2010年は2009年比26.1%増、2011年は2010年比16.0%増と順調に拡大してきている。

輸出入輸送貨物取扱の動向をみると、アセアンについては2011年14百288千 R/T の輸送貨物輸送を行い、2008年比41.2%増、全世界の16.0%を占めるに至っている。2008年は10百116千 R/T の輸送貨物取扱を行っていたが、2009年は前述したとおり、リーマン・ショックによる世界同時不況の影響で輸送貨物取扱は減少したが、その後、貿易の増加とともに、輸送貨物取扱も伸び、特に2011年は2010年比19.2%の増加となっている。

なお、アセアン以外では中国との間での輸送貨物取扱が最も多く、2011年輸出入では全世界の41.1%を占める。また香港との間で輸送貨物取扱が比較的多くみられるが、近年ほぼ横ばい傾向であり、伸びがみられない状況となっている。

以上のことから、近年におけるアセアンとの国際複合輸送貨物取扱の動向については、次のような特徴をあげることができる。

①日本を発着とする国際複合輸送貨物の輸出入については、2009年度において一時的な落ち込みがみられたものの、2010年以降回復し、順調に伸びてきている。このような中で、アセアンとの間における輸送貨物取扱についても世界全体を上回る伸びで拡大していることがうかがえる。

②輸送貨物の輸出入別でみると、中国については輸入貨物が輸出貨物にくらべ極めて大きな割合(2011年では輸入貨物は輸出貨物の約4倍)を占めている。しかし、アセアンでの輸出入の状況をみると、輸入貨物の方が多いが、その差は小さく、ここ数年は20%~30%台で推移しており、中国や香港と異なった状況を示している。

③アセアンの中では輸出入ともタイが多くを占めている(2011年ではアセアン6の37.9%を占める)。タイには日系大手自動車メーカー、電器メーカー等が多数立地しており、地政学的にみてもインドシナ半島の中心であることから、アセアンの物流拠点として機能し、そのためタイとの輸送貨物取扱が多いと考えられる。

5. 国際物流と 3PL

(1) 物流アウトソーシングと 3PL

わが国製造業の多くは、海外に生産、販売、さらには開発等の拠点を設けるなどして、グローバルな経営を行っている。このような国際的企業は、国際物流に対し以下のような戦略対応を行っている。

- ① JIT (Just in Time) に対応した物流体制の構築と物流合理化、物流コストの低減
- ② 国境を越えたドア・ツードア (door-to-door) に対応した輸送の展開
- ③ 国内外一体化のシームレスな国際物流
- ④ 海外ストックオペレーションの展開
- ⑤ 各国の通関、各種法的手続への適切な対応

これらの業務には高度な国際物流技術とノウハウ等が要求されることから、多くの国際的企業は本業に徹し、国際物流については外部の専門業者へ委託するというアウトソーシングを進める傾向が多くみられる。

一般に、物流企業が荷主企業のアウトソーシングの一環として物流業務を受託することを 3PL (Third Party Logistics) と呼んでいる。3PL の概念については、確定的、統一的な定義は存在しないが、1997年4月閣議決定された「総合物流施策大綱」では 3PL とは、「荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する業務」と述べているが、とくに政府としてこうした定義に基づいて規制を行っているわけでもないし、3PL そのものを規制する法律も存在しない。

3PL におけるサードパーティとは誰を指すのかについては議論があるが³⁾、筆者はつくり手・売り手であるメーカーをファーストパーティ、買い手である商業者等をセカンドパーティとみて、これら荷主側の物流・ロジスティクス機能を担う第三の勢力、つまり物流企業をサードパーティとし、この物流企業の中にはキャリア (実運送手段をもつ物流業者) と利用運送業者 (実運送手段をもたない物流業者) を含むととらえ、3PL とは、これらサードパーティが荷主に対し物流改革、物流合理化を提案し、物流業務を一括して受託し、荷主に代わってロジスティクス・サービスを提供する物流業務である、と定

義している。しかし、このように定義したとしても、物流企業が 3PL として実際に提供するサービス内容、受託範囲、レベル等は物流企業により異なり、かなり幅があるのが実情である。

それでは、日本の物流企業や荷主が 3PL を具体的にどのようなとらえているか、国土交通省『日本における 3PL ビジネスの育成に関する調査報告書』(2004年)を要約すると、物流企業、荷主とも、3PL とは、荷主企業の物流改善・効率化を目的とする物流サービスである、提案・コンサルティングを含む物流サービスである、および荷主の物流コストの低減を目的とする物流サービスであるという点に共通の認識を示している。また、物流企業は上記のほか、3PL は在庫管理、流通加工などを含む幅広いサービスであるという特徴をあげるのが多くみられる。

この調査結果から、3PL とは従来の物流サービスと異なり以下のような特徴をもっているとまとめることができる。

- ① 荷主の物流改善・効率化を目的とする物流サービスである

3PL は、荷主の指示に従って運送、保管、荷役等の作業を行うこと自体が目的ではなく、荷主の物流改善・効率化を目的としている。これは、荷主が求めている物流コストの低減という要請にもこたえることにもなる。

- ② 物流改革のための提案、コンサルティングを含んだ物流サービスである

3PL は、単に物流作業を受託するのではなく、荷主の物流合理化、効率化のために提案したり、コンサルティングを行うことなどによって物流改革を実現するものである。

- ③ 幅広い、多様なロジスティクスを提供する物流サービスである

3PL は、運送、保管等の単一物流サービスを提供するだけではなく、在庫管理 (VMI: Vender Managed Inventory を含む)、流通加工、設備の据付け等を含めた幅広い、多様なロジスティクス・サービスを提供するものである。

3) 例えば、日通総合研究所編 (2007)『ロジスティクス用語辞典』日本経済新聞出版社、pp. 76-77は、ファーストパーティをメーカー、セカンドパーティを卸売業・小売業、ロジスティック機能を担う第三の勢力をサードパーティ、あるいはメーカー・卸売業・小売業を荷主側としてファーストパーティ、キャリアをセカンドパーティ、利用運送業者をサードパーティとする。

(2) 国際フレイト・フォワーダーの提供する 3PL サービス
 3PL は国境を越えた国際物流の分野においても行われ、これを国際 3PL と呼ぶこととする。国際 3PL を行う担い手（事業主体）の 1 つとして、国際フレイト・フォワーダー（International Freight Forwarder）がある。日本の国際フレイト・フォワーダーには、輸送系事業者、倉庫系事業者、利用運送系事業者、メーカー系子会社、商社系子会社などに分かれ、それぞれの事業形態の特徴を生かして幅広い、多種多様なロジスティクス・サービスを提供している。

国際フレイト・フォワーダーが行う国際 3PL も先に説明した 3PL の一般的な特徴・要素と変わることはないが、国際フレイト・フォワーダーは荷主に対して、①国際物流オペレーションにかかわるサービス、②国際物流情報システムにかかわるサービス、③人材・組織にかかわるサービスを提供している（図 5-1）。

国際物流オペレーションにかかわるサービスとは、国際複合輸送、保管、在庫管理、流通加工、荷役、梱包等実際のオペレーションにかかわるサービスである。国際物流情報システムにかかわるサービスとは、荷主との情報・データの交換により情報共有化を行い、現場の効率的な運営のための情報管理、および輸配送管理システム、倉庫管理システム、生産性・労務管理システムといった基本的な物流情報システムを提供するサービスである。また人材・組織にかかわるサービスとは、提案・コンサルティングを行い、物流診断、物流コストの分析を実施し、通関・輸出入業務にかかわる法的対応その他幅広い知識、ノウハウを提供するサービスである。これらのサービスは、個々バラバラに提供されるのではなく、最適

に組み合わせられ統合化された形で提供されてはじめて有効な 3PL サービスとして効果が発揮される。

6. 国際物流企業の取組み—株式会社日新の事例

3PL としての国際物流企業の物流・ロジスティクスの取組みの一般論は既述のとおりであるが、では、日本とアジアの国際輸送が拡大している中で、日本の国際物流企業は 3PL の一環として具体的にどのように取り組んでいるのであろうか、大手国際物流企業の 1 つである株式会社日新の事例を取り上げて、その状況をみることにする。

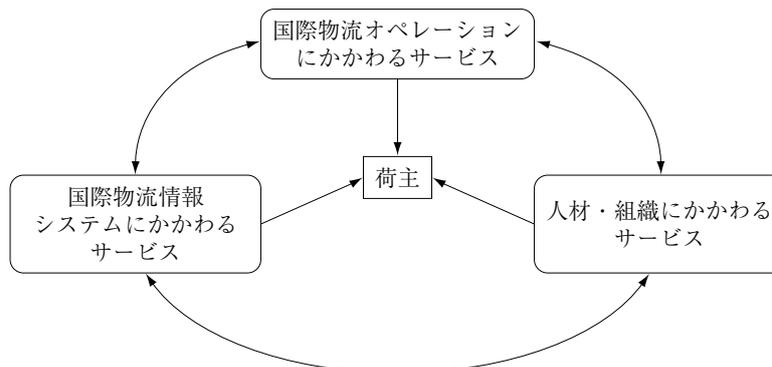
1. 会社概要

商号	株式会社日新 (NISSIN CORPORATION)
創業	1938年12月14日
本店所在地	横浜市中区尾上町 6 丁目 84 番地
資本金	60億9,726万3,500円
売上高	単体1006億57百万円 連結1790億59百万円
従業員数	単体1534名、連結5182名
海外拠点	23カ国(米国、カナダ、英国、ドイツ、フランス、ロシア、中国、香港、タイ、シンガポール等)
事業内容	国際輸送、国内輸送、倉庫、港湾輸送、通関、船舶代理店、引越、旅行事業、不動産事業

(2012年3月末現在)

株式会社日新は、1938年12月横浜で港湾運送業者として発足し、ついで神戸、大阪、千葉の各港にも進出し、物流の一翼を担ってきた。1950年には創業12年目にして早くも東京証券取引所一部上場を果たし、総合物流企業

図 5-1 国際フレイト・フォワーダーが提供する 3PL サービス



(資料出所) 鷲尾、2007、p. 49

としての地位を築いた。

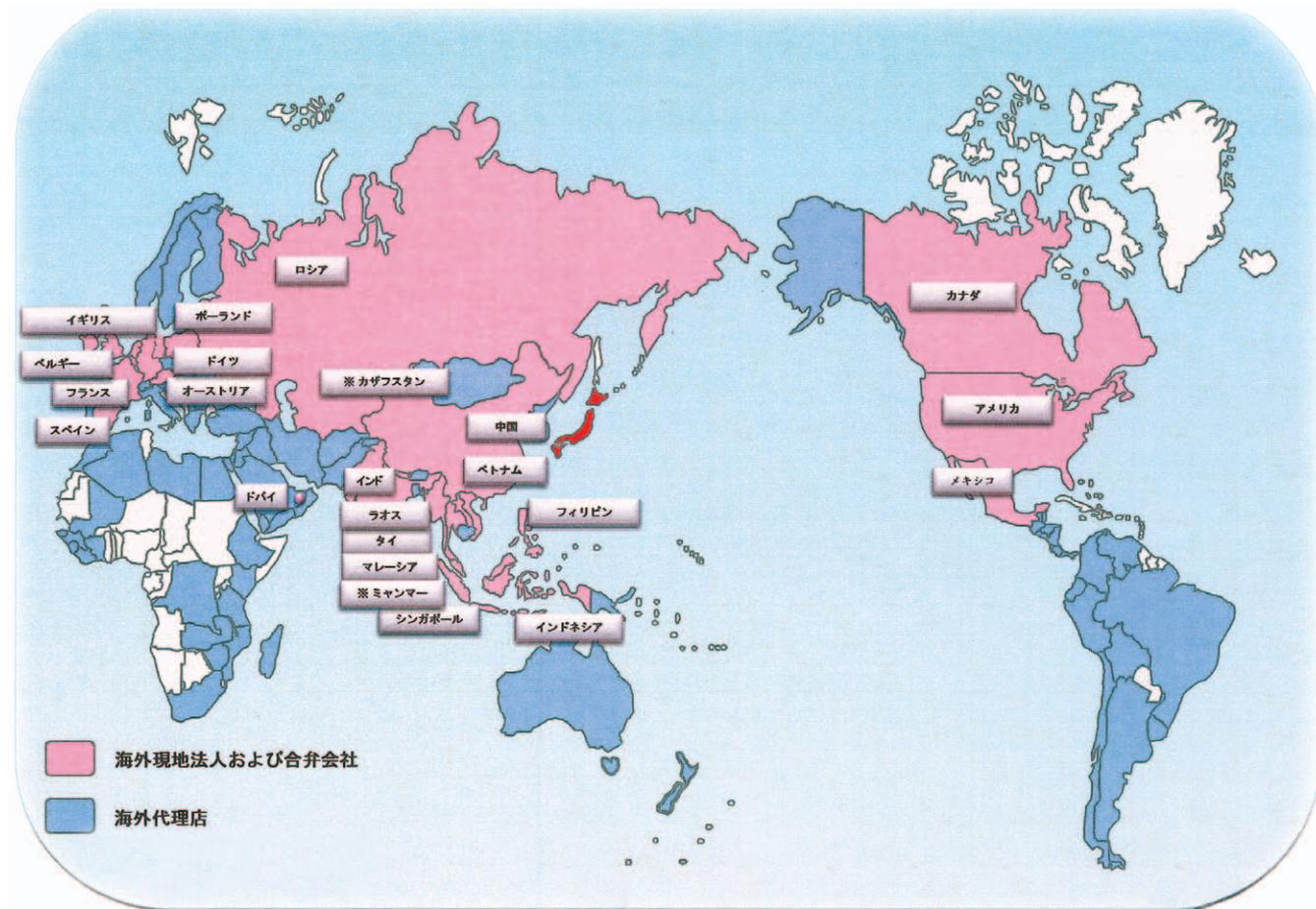
1973年12月には、ロスアンゼルスに現地法人「ニッシン・インターナショナル・トランスポート U.S.A」を設立、海外拠点づくりの第一歩を踏み出した。その後、ヨーロッパにおいては、英国、西独、オーストリア、スペイン、フランス、ベルギー等、アジアでは香港、シンガポール、タイ、中国、マレーシア、フィリピン、インド、インドネシア等、その他の国ではカナダ、アラブ首長国連邦、メキシコ、ロシア等に現地法人を設立し、2012年12月にはアセアン新興国として、また東西経済回廊の中継点として今後の発展が見込まれるラオス（ビエンチャン、サバナケット）に物流業界としては早い段階で合弁会社を設立し、現在では世界のほとんどをカバーするグローバルネットワークを構築している（図6-1）。一

方、国内においても、北海道から沖縄まで同社のグループ会社を含めて全国的な拠点網を形成している。

このように、同社は国内はもちろん、海外においても拠点を整備し、国内、あるいは国外という地域単位だけでなく、国内外を一体化するシームレスな統合型物流ネットワークを確立している。

また、同社及び同社グループ各社は、「ISO9001」（品質マネジメントシステムの国際規格）の認証取得を積極的に推進し、多くの事業所ですでに認証取得済である。さらに、同社及び同社グループ数社では AEO 制度に基づき、国際物流におけるセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された認定通関業者としての認定を受け、通関業務をはじめ輸出入関連業務のすべての分野において、高品質な物流サービスの提供に努めている。

図6-1 日新のグローバルネットワーク



(資料出所) 日新 社内資料

2. 国際物流サービスの展開

(1) 国際複合輸送サービス

同社は、海外現地法人、駐在員事務所、海外代理店との提携によるグローバルなサービスネットワークを形成し、輸出入貨物のドア・ツー・ドア（DOOR - TO - DOOR）サービスを実現する国際複合輸送サービスを展開している。その主要な国際複合サービスとして、以下のものがあげられる。

① 欧米向け複合一貫輸送サービス

欧米向け貨物については、混載、コンテナ貨物ともに、海上、鉄道、トラック、航空を組み合わせた独自のサービスを提供している。また、欧州の現地法人施設を仲介した日本～欧州間の複合一貫輸送サービスも行っている。

② 混載輸送サービス

これは、北米、ヨーロッパ、中南米、中国、台湾、シンガポール、香港、タイ、マレーシアとシンガポール経由アジア、オセアニア、ヨーロッパ等のマイナーポートへの海上コンテナによる小口輸出貨物の混載輸送システムである。同社の海外グループ各社及び世界各国の大手代理店との提携により、書類作成費用、海上運賃の節減、受渡しの迅速化等が図られるメリットは大きく、物流革新時代に対応した NVOCC サービスの展開に取り組んでいる。

③ シベリア・ランドブリッジ

これは、シベリア横断鉄道を利用した極東～欧州・中近東間の複合一貫輸送システムである。専用ワゴンによる完成車（乗用車、ワンボックスカー等）輸送も行っており、またコンピュータによるカーゴトレーシングシステムを採用し、迅速かつ正確な輸送情報を提供している。

④ チャイナ・ランドブリッジ

これは、日本又は東南アジアから中国港（連雲港、青島、天津新港、上海）～ウルムチ～阿拉山口の中国国内を通過して、カザフスタンのドスティック（ドルジバ）に入り、中央アジア諸国（カザフスタン、ウズベクスタン、タジキスタン等）に至る複合一貫輸送であり、日本と中央アジアを結ぶ最短ルートである。本輸送サービスは、1992年に同社が開発したもので、これまでに42万 TEU の貨物（2010年末現在）が輸送されている。

⑤ 日中間複合一貫輸送サービス

中国全土にわたる輸送ネットワークを有する中国輸送諸機関との提携と同社中国現地法人のフォローアップに

より、大連、天津新港、上海、青島、煙台、香港、その他中国各港を経由して、中国主要都市との間を結ぶ一貫輸送サービスをスルーレートで提供している。

⑥ モンゴル向け複合一貫輸送サービス

天津新港～北京～集寧～二連浩特/ザミンウデを経由してウランバートルに至る中国港経路とロシア極東港～ハバロフスク～ウランウデ～ナウシキ/スフバートルを経由してウランバートルに至るロシア極東港経路という2つの経路によって世界各地とモンゴルを結ぶ複合一貫輸送を行っている。コンテナ貨物だけでなく、在来貨物、プロジェクト貨物、航空貨物、中国港経由では混載便も扱っている。なお、ロシアとモンゴル鉄道は同じ広軌（1,520mm）のため、国境での貨物積替えは必要としないため、円滑、安全かつ低コストの輸送を可能としている。

(2) アセアン地域における国際複合一貫輸送サービス

同社は、日本との経済関係を深めつつあるアセアン地域において、域内の複合一貫輸送体制を構築している。

① ベトナム南北鉄道輸送サービス

同社は、2008年1月にベトナム国鉄子会社 RATRACO と日新本社の合併で NR GREEN LINES LOGISTICS（ハノイ本社、ホーチミン支店、ダナン支店、ターミナル事業所）を設立し、ベトナム国内における南北間鉄道輸送サービスを開始した。物量の多いハノイ～ホーチミンの南北間輸送に特化したノンストップ専用貨物列車（ブロックトレイン）で、所要時間72時間で結び、毎日の定時運行とリードタイムの短縮を可能としている。自社運営の鉄道ターミナルを建設、輸送貨物を同社にて一括管理することで、貨物の損傷、盗難リスクを最小限に抑えている。

② メコン・ランドブリッジ

同社は、アセアン物流網の構築を目指し、前述したようにインドシナ半島の中心に位置するラオスに合併会社を設立した。日本や ADB の支援を受けて、インドシナ半島を横断する東西経済回廊が建設されたことから、この経済回廊を利用してベトナム～ラオス～タイの3カ国をドア・ツー・ドアで結ぶ高品質な陸上貨物輸送サービスを提供している。

ベトナム～タイを最短48時間で輸送し、海上輸送にくらべ早く、航空輸送の代替手段として緊急貨物輸送にも適している。またバンコク～ハノイ間については双方向定時運行（毎日）を行い、これにより国際物流における

ジャスト・イン・タイム（JIT）輸送や在庫及び生産リードタイムの大幅な圧縮を図っている。

③ マレー半島クロスボーダートラッキング

同社では、タイ～マレーシア～シンガポールの3カ国間クロスボーダー輸送を行っている。そこでは船社、航空会社、現地輸送業者との折衝、通関手続、貨物の輸送、引渡しまでのすべての業務を代行している。タイ～マレーシア～シンガポール間はドア・ツー・ドア輸送を行い、海上輸送では通関を含めて一週間以上の期間を要していたが、このクロスボーダー輸送では約4日間で輸送ができ、輸送時間の短縮を可能としている。

(3) インド物流サービス

同社は、南アジアの新興国であり、中国に次ぐ人口規模をもち、近年経済発展が著しく、今後世界の巨大市場になることが確実視されているインド物流に力を入れている。

1995年5月、インドに現地法人（出資比率：日新51%、現地企業49%）を設立した（2012年11月に投資比率が日新95%、現地企業5%に変更された）。コルカタに本社を置き、ノイダ支店、ハルディア支店、ムンバイ支店、グルガオン支店、チェンライ支店の5支店を設けている。現在、以下のような業務を行っている。

① 国際複合一貫輸送サービス

インドと国外を結ぶ海上、鉄道、航空、陸上等の輸送手段を組み合わせた複合一貫輸送を行っている。

② プロジェクト貨物輸送業務

化学製品製造プラント設備の現地輸送、船積、陸揚（ハルディア港）、梱包、据付け作業を行っている。

③ 航空貨物運送、取扱業務

インド主要都市（デリー、コルカタ、チェンライ、バンガロール、ムンバイ）の航空混載サービスを行っている。

④ インド国内物流

インド国内をカバーする輸送、倉庫保管、流通加工、その他関連物流業務を行っている。

⑤ 国際運送取扱業務（輸出入取扱及び通関関連業務）、日印展覧会及び見本市業務、引越し貨物輸送等の物流業務を行っている。

(4) タイ日新における物流・ロジステックス

タイはアセアンの中の成長国であり、インドシナ半島の中心国である。また日系企業が自動車産業、電気機器産業等を中心に数多く立地し、既述したように日タイ貿

易及び国際複合輸送貨物が多くみられ、アジアの中で日本との経済的結びつきが強い。

同社は1987年9月、タイに現地法人「タイ日新」を設立し、国際輸送、国内現地輸送、倉庫、通関、引越、梱包等総合的な物流業務を行い、これまで順調に発展してきた。2011年売上高は日本円換算で約33億円、従業員は現地従業員を主体に約450名以上いる。バンコクに本店を置き、レムチャバン、スワンナプーム空港、ランシット、ロジャナ、チェンマイ、ナコンチャイシ、バンナ（CDC; Cargo Distribution Center）に支店を設置している。

タイ日新は、海上コンテナ輸送可能配車50台、クロントイ（バンコク）港アクセス可能配車25台、シャーシ保有車70台をもち、コンテナ輸送能力にすぐれている。ヤード・スペース（コンテナを平置可能なヤード・スペース）として、CDC 倉庫前面オープン・ヤード12,400㎡、ロジャナ倉庫敷地内5,000㎡、倉庫では、CDC 倉庫（2カ所計13,333㎡）、レムチャバン倉庫10,800㎡、ランシット倉庫5,250㎡、ロジャナ倉庫4,590㎡を保有する等倉庫保管能力が高く、荷主の多様なニーズに対応している。

また現地法人設立当初から、自社通関業務を行っており、現在バンコク、スワンナプーム空港、レムチャバン、ランシット、ロジャナ、チェンマイの各支店において経験豊富な通関実務スタッフを多数配置し、各税関とのペーパーレス（EDI）によるオンライン化もすべての通関部署で構築済である。さらに通関実務セクションとは別に、5名からなる「TAX REFUND&DOCUMENT SUPPORT」セクションを設け、I/L, E/L, FORM-A/C/D, C/O, LEGALIZE 等幅広く許認可、査証の代行取得業務を取り扱っている。

筆者は2012年9月20日にタイに行き、21日、タイ日新を訪問し、事業概要について聞き取り調査を行うとともに、スワンナプーム空港の航空支店を視察することができた。

航空支店はスワンナプーム空港に隣接し、事務所1階では輸出入貨物の一時保管及び簡易梱包作業を行っており、2階ではカスタマーサービス、3階ではEDI チームがそれぞれ担当業務を行っている。6輪トラック2台、ピックアップトラック6台、保冷トラック（6輪車）1台の車両を保有し、輸出入貨物のピックアップ、デリバリーにきめ細かなサービスを提供している。取引先である荷

図6-2 タイ日新空港支店



(資料出所) タイ日新 社内資料

主は日系メーカーがほとんどを占め、特に自動車関連の日系メーカーとの取引が多いとのことである。

筆者は特別の許可をもらってスワンナプーム空港の貨物受渡し現場を視察した。航空貨物を航空機に搭載するため、運送会社のトラックから貨物を現地従業員が空港貨物ターミナルに荷降ろしを行っていた。かなり人力に頼っている感じがしたが、同行してくれたタイ日新副社長の話では日本ではこのような人力に頼る作業はほとんどなく、フォークリフト等を用いて貨物の荷降ろしと受渡しを行っているとのことであった。現地における現場物流作業の合理化、機械化等も重要な課題として取り組むべきものと考えられる。航空支店では日本人が支店長を勤めているが、現場の日常マネジメントは現地マネージャー（副支店長）が担当し、貨物の輸出入手続き実務等の業務についても現地セクションマネージャーを配置し、人材の現地化が進んでいる。タイでは日本からの輸入貨物が一部においては減少気味であり、国内生産完結型産業構造が形成されつつあるので、現地荷主のニーズに適したタイ国内物流にも対応するとともに、現地における他社との差別化した物流・ロジスティクスサービスの提供に努めたいとしている。

3. 全社的経営取組みの推進

同社は、「グローバル・ロジスティクス・サービス・プロバイダー」を将来のめざす姿として、企業全体の持続的な成長発展に取り組んでいる。最近策定された第4次中期経営計画（2012年3月期～2014年3月期までの中期経営計画）では、以下のような重点策を掲げている。

①フォワーディング事業の強化

- ・航空・海上・NVOCC
- ・自動車・電機電子・化学品分野をベースにした事業強化
- ・海外引越事業の強化
- ・重点地域（中国・インド・東南アジア）での積極的推進

②国内事業の整備・強化

- ・国内物流拠点の整備
- ・陸運事業の再構築

③成長・新興国への注力

- ・中国
- ・インド
- ・タイ・ベトナム・ラオス

④新たな成長モデルの開発・育成

- ・3PL事業の推進

- ・危険品物流の拡充
- ・成長分野（食品・医薬・医療、環境関連等）への展開・強化

⑤強固な経営基盤の確立

- ・グローバルな人材の確保・育成
- ・グローバルなIT対応力の強化
- ・連結経営の強化

すでに述べてきたように、同社はグローバルな海外事業を展開しており、先進国のみならず、近年、ベトナム、インド、アセアン等の新興国・地域における国際物流、国内現地物流を強化し、実績をあげてきた。

今回策定された第4次中期経営計画においても経済成長の著しい中国、インド、東南アジアへのリソース重点投資を行うなど、海外事業基盤の強化を進め、海外現地法人の売上高増大を図ることとしている。このため、これを支えるグローバル人材の育成、海外拠点の営業・管理体制の整備に力を入れている。また企業全体として、業務の効率化、組織のスリム化、さらには重点分野へのリソースを進めて、収益力の高い企業体質を構築することをめざしている。

日本企業は製造業のみならず、流通・サービス業においても海外展開を志向する傾向が強まっており、これに伴い国際物流に対するニーズは高くなるだけでなく、幅広くなっている。国際物流においては、いわゆる国際間物流だけでなく、日本国内物流—国際間物流—現地国内物流の3つの物流を一体的に統合したシームレスな物流が求められている。同社は、既述したように海外拠点だけでなく、国内物流拠点も並行して整備して、国内外の一体的ネットワークを構築し、総合的な物流業務を統合した形で全体事業を推進している。同社は、まさに日本有数のグローバル・ロジスティクス・サービス・プロバイダーとしての地位を固めていることがうかがえる。

おわりに

日本は、アジア、特にアセアン及びその諸国との間でEPA（Economic Partnership Agreement）を締結するなど経済的連携を強めており、このような通商政策上の環境整備もあって、日本企業のアセアンとの貿易が増加し、また投資の面においても製造業を中心にアセアンへの投資が活発化している。このような貿易及び投資の進展・

増加は、これら地域・国との国際物流の発展をもたらしている。

しかし、貿易及び投資の進展・増加が国際物流の活発化を引き起こすという関係だけでなく、国際物流業務の効率化、合理化、世界全体をカバーする広域的なネットワークの形成、さらには国際物流技術の高度化と物流ノウハウの蓄積等国際物流の新たな展開及び体制整備が日本企業、特に製造業の貿易及び投資の活発化を促進させるという関係も極めて重要な視点であることを強調したい。

本論文では、このような国際物流の新展開や体制構築に国際物流企業がどのように取り組んでいるか、株式会社日新の取り組み事例を取り上げて、その実態を明らかにした。同社は既述したように、グローバル・ロジスティクス・プロバイダーとして、荷主のさまざまなニーズに対応して国内外を統合したきめ細かで総合的な物流業務を遂行し、こうした取り組みがまた、更なる貿易及び投資の促進をまねいていることがうかがえた。

国際物流企業は貿易又は投資を行う製造業等の影に隠れてあまり表に出ることは少ないが、このような国際物流企業の存在と事業活動があるからこそ、世界的な商品流通が可能となっていることを強く認識しなければならないと考える。

謝辞

本論文中の株式会社日新の事例執筆に当たり、本社においては営業推進部付部長兼インド室室長 原口廣様、営業推進部インド室課長 柿沼勇様、営業推進部インド室藤井政義様、営業推進部企画推進室課長 八重樫秋晴様には同社の海外事業部門の概要を中心に説明していただくとともに、貴重な資料をたまわりました。八重樫様にはタイ日新の現地調査手続き、連絡等の労を取っていただきました。また、タイ現地調査においてはタイ日新副社長 生田博一様、同副社長 美濃聰様、航空支店長 茶木俊秀様には現地での活動を細かく説明していただくとともに、関連資料もたまわりました。特に生田様には航空支店、空港ターミナルでの貨物受渡し現場等を案内して下さり、現地の状況、実態を把握することができました。さらに上記の方々には原稿のチェックなどのご指導もいただきました。また、事例先である株式会社日新の紹介は国際フレイトフォワードーズ協会事務局次長 伊東恭一

様（当時）が仲介の労を取ってくれました。ここに記して厚くお礼申し上げます。

参考文献

石川幸一/清一史/助川成也編（2009）『ASEAN 経済共同体—東アジア統合の核となりうるか』日本貿易振興機構
経済産業省編（2012）『通商白書』勝美印刷
経済産業省大臣官房調査統計グループ/貿易経済協力局編
（2012）『第41回我が国企業の海外事業活動』経済産業省
株式会社日新 社内資料
国際フレイトフォワーダーズ協会編（2011）『国際複合
輸送業務の手引き（第7版）』国際フレイトフォワー
ダーズ協会
国際フレイトフォワーダーズ協会ホームページ「国際複

合輸送貨物取扱実績」

タイ日新 社内資料

日本アセアンセンターホームページ「ASEAN 事情（貿
易）」、「ASEAN 日本統計集（投資）」、「国別投資情報」
日本貿易振興機構編（2009）*ASEAN Logistics Network
Map*, 2nd ed. 日本貿易振興機構

日本貿易振興機構編『世界貿易投資報告』各年版
日本貿易振興機構ホームページ「ASEAN の貿易・産業
統計」

鷺尾紀吉（2007）「国際物流におけるサービス・マーケ
ティングの有効性—国際フォワーダーの3LP サービス
を中心に—」『中央学院大学商経論叢』第21巻第1・
2 合併号

鷺尾紀吉（2012）『現代ビジネス概論』創成社