

## 海外の政治・経済・産業動向

# 東日本大震災とサプライチェーン再構築

国際事業本部 国際研究部 研究員 小林 献一  
国際研究部 研究員 秋山 卓哉

死者 1 万 5,854 人、行方不明 3,155 人、負傷者 26,992 人（2012 年 3 月 12 日現在警察庁）。政府試算（2011 年 3 月 23 日）によれば、被害総額は直接分のみで 16 兆～25 兆円、間接的に生じる分も含めると、さらに数倍に膨らむ。まさに国難である。産官学各界では未曾有の国難を打開するため、「ピンチをチャンスに！」とばかりに、様々な復興策が喧伝されたものの、発表された政策提言は国内対策に射程が限られるものが多く、震災後に求められる我が国産業界の国際事業展開について言及したものはごく一部に留まっている。一方、東日本大震災によるサプライチェーン網の混乱を受けて、様々な国内企業による生産拠点の海外移転が報道され、国内空洞化が懸念されている。このような現状を踏まえ、本稿においては、東日本大震災後の我が国産業界のサプライチェーンの国際的な再構築について、現状を分析するとともに、その方向性について検討する。

本稿の構成は以下のとおりである。まず、各種報道資料をもとに、震災後サプライチェーンの状況を業界毎に分析する。次に、同分析から、震災後、企業はリスク管理を目的に海外生産シフトを促進するとの仮説を立てたうえで、同仮説を検証する。そのうえで、サプライチェーンの国際化により期待される効果を確認し、最後にサプライチェーンの国際化のための方策について検討する。

### 1) 震災後サプライチェーンの状況

本節においては震災後サプライチェーンの状況を業界毎に確認する。

#### 半導体業界

まず半導体業界における震災による被害状況および震災を受けての海外展開の計画をみていく。半導体産業全体は、震災の影響で、半導体製造に使われる世界のシリコンウエハの 4 分の 1 の生産が停止する等、東日本大震災により大きな影響を受けた。報道資料から個別企業の被害をみていくと、まず自動車用マイコンの世界シェアが 44%に達するルネサス社は、同社の主力工場である茨城県那珂工場が被災する等大きな影響を受け、6 月には在庫が底をつき供給能力は震災前の 1/10 に低下したと報道されている。また三井金属鉱業は、電力不足も影響し、1 ヶ月間にわたり生産が停止し、スマートフォンの新製品が相次いで発売延期になった。さらに信越半導体／MEMC Electronic Materials は、白河工場および MEMC Electronic Materials の宇都宮工場が生産停止に追い込まれ、これらの 2 工場での生産量を合わせると、世界で半導体製造に使用されるシリコンウエハの 25%に及ぶとされている。

このような震災による被害への対応として、各社は海外展開の計画を発表している。まずルネサス社は、那珂工場生産品の供給能力は 9 月末には 100%に回復するとしつつも、1 つの製品を複数の工場で生産できるよう生産委託先などを増やすことを発表し、具体的には台湾やシンガポールの工場で委託生産を強化する方針とされる。また三井金属鉱業は、2011 年 6 月 7 日、スマートフォンなどの半導体パッケージ基板の主要回路

形成材料であるキャリア(支持用銅箔)付極薄電解銅箔「Micro Thin」の製造ラインを、マレーシアの工場に新設すると発表している。東日本大震災の影響で一時的に生産の中断を余儀なくされた同社特殊銅箔事業部上尾事業所(埼玉県上尾市)のバックアップ生産が目的とされる<sup>1</sup>。さらに信越化学工業は、被災した信越化学工業の鹿島工場および信越半導体の白河工場は4月下旬から一部操業を再開するとともに、海外を含めた増産を検討していると報じられている。その他、半導体生産に使うガラス部門世界シェア8割のHOYA社は、長坂事業所(山梨県北杜市)1拠点のみの生産体制を見直し、来年以降の海外生産を目指すと言われる等、震災を受け、半導体業界では海外生産シフトを加速するとの報道資料が多くみられた。

## 自動車業界

次に自動車業界における震災による被害状況と海外展開の状況について確認する。2011年5月の貿易統計によると我が国の輸出は前年当月比10.3%減少しており、同現象はサプライチェーン寸断により減産に追い込まれた自動車(38.9%減)や自動車部品(18.5%減)の減少幅が大きく影響している。個社別にみていくと、トヨタは完成車工場については中部、九州、東北に分散していたものの、部品調達網が全国規模に拡大していたため、震災のダメージが増大し、震災直後は、国内のトヨタ自動車の全ての組立て・部品工場、および全てのボディーメーカーで生産中止に追い込まれた。日産は、福島県のいわき工場が被災したものの、3月下旬より復旧作業を開始している。その他の工場についても在庫で対応可能な範囲の生産に制限されたとの報道がみられた。またダイハツも、震災によるサプライチェーンの混乱によりグループ全体で生産停止に追い込まれたと報じられている。しかしながら、自動車業界全体としてみると、7月までに大手のほとんどは通常の生産に戻ったと報じられており(但しタイの洪水の影響は除く)、震災直後は「年内に正常化できれば」という厳しい見方もあったことを踏まえると、順調な回復をみせているといえる。

次に各社の震災後の海外シフトに関する報道を整理すると、トヨタは、震災3ヶ月後の2011年6月には国内・海外全体として通常の7割程度の生産を回復するとともに、インドネシアに新工場を設立することを発表している。また日産が戦略部品の調達を海外へシフトするとの報道がみられる他、ダイハツは、インドネシアで建設中の新工場の敷地内に研究開発(R&D)センターを新設し、現在日本で担っている現地生産の新型車開発やモデルチェンジなどに伴う設計の一部を現地に移すといった報道がみられた。なお、海外移転とは別に震災を踏まえた対応としては、スズキは、静岡県内にある拠点のうち、海岸から近く津波の被害が想定される拠点(磐田市の2輪技術センター、本社の次世代環境車開発部門、本社隣の高塚工場)を、都田地区工業団地(浜松市北区)内に建設する都田技術センターに移転する計画を発表する等の動きもみられた。

## 電機・家電業界

電機・家電業界についてみると、電機大手6社の売上高ベースでみる震災によるマイナス影響は、計1兆3000億円超、営業利益も計4500億円超とされる(2012年3月期連結業績)。生産拠点の被災に加え、サプライチェーンの寸断が業績を圧迫したとされる。また、2011年3月の日本メーカーによる電子部品の世界出荷額は前年同月比9%減の2890億円となり、サプライチェーンの混乱から各種電子部品の出荷が滞ったことが影響したとされる。個社別に震災の影響をみていくと、まずニコン社は、一眼レフ生産の9割がタイ工場であるものの、イメージセンサー(撮影素子)等の一部部材が震災により調達難に陥ったと報道されている。また村田製作所は、宮城や栃木の3工場が被災するとともに、石油プラントが被災したことで溶剤の調達が困難となったとされている。また、台湾のシンクタンクが「セラミックコンデンサの工場が被災した」という誤ったリポートを出したことで、アジアのライバル会社が代替供給を狙って顧客に営業攻勢をかけたり、模造品が出回ったりと

<sup>1</sup> ただし、マレーシアでの生産はあくまでバックアップとし、緊急時以外は従来通り上尾事業所で生産するとされる。

いった二次的な被害も発生している。さらに、震災前から供給不足状態であったAI電解コンデンサーで25%の市場シェアを持つ日本ケミコンは、茨城県の高萩工場が被災し、電機・家電業界のサプライチェーンに大きな影響を及ぼしたとされる。

このような震災の影響を受けた各社の対応については、ニコンが海外からの基幹部品供給に踏み込むことを決定したと報じられている他、村田製作所は、日本に生産が集中しているコイル製品に関してマレーシアにおける生産を拡大することを決定したとされている。また東芝は、「2011 年度経営方針説明会」において、BCP（事業継続計画）対応力の強化などを理由に海外での生産比率を高める計画を打ち出し、2010 年度に53%だった海外生産高比率を、2013 年度に60%まで高めることを発表している。

## 2) 仮説とその検証

次に上記の現状分析を踏まえ、「震災後、企業はリスク管理を目的に海外生産シフトを促進する」との仮説を立てたうえで、同仮説を検証していきたい。

東日本大震災とそれに伴う電力不足に加え、この1年で日本企業は、記録的な円高、ギリシャ債務問題に端を発する世界経済の低迷、タイの大洪水という様々な問題に直面してきた。特に東日本大震災とタイの大洪水はサプライチェーンの重要性を気付かせる契機になっている。政策投資銀行の調査<sup>2</sup>によると、東日本大震災およびタイの洪水で、多くの日系企業が「サプライチェーンの混乱」による影響を受けたと回答している。すなわち、東日本大震災による自社の事業活動への影響（2011年7月1日現在）については、「サプライチェーンの混乱」と回答した企業が51.2%、「設備損傷」との回答が22.4%となっている。またタイ洪水の影響による自社の事業活動への影響についても、「サプライチェーンの混乱」という回答が20%強、「拠点の直接的被災」が10%強（単位：有効回答数比、%）となっている。前節および政策投資銀行の調査結果を踏まえると、「震災後企業が海外生産シフトをする最大の理由は、サプライチェーン断絶に備えたリスク管理目的になっている」との仮説が抽出できる。では巷で流布されている同仮説は正しく産業界の動向を反映しているのだろうか。本節において同仮説を検証する。なお検証に際しては、文献調査に加えて複数の日系企業にヒアリングを行った。なおヒアリングは、①震災により被害を受け、かつ②震災後に海外移転を実施若しくは発表した企業を中心に実施した。

結論から先にいうと、「震災後、企業が海外生産シフトをする最大の理由は、サプライチェーン断絶に備えたリスク管理目的になっている」との仮説はヒアリング調査からは必ずしも裏付けられなかった。具体的には、「海外生産シフトをしたのは、震災を契機としたリスク分散ではない。むしろ円高のほうが海外生産シフトに影響を及ぼしている。震災は海外生産シフトを後押しする一因ではあるが、最大の理由は円高をはじめとする国内生産のコストの増大である」といった回答や、「ASEAN 進出は震災以前より決まっており、震災を理由としたリスク分散ではない。海外生産を進める要因としては、円高や顧客（最終品メーカー）がASEAN 諸国に進出していることのほうが大きな理由。海外進出は結果としてリスク分散にはなっているが、当初からそれを目的としたわけではない」といった回答がほとんどであった。すなわち、日系企業が直面する6重苦、①円高、②高い法人税、③自由貿易協定への対応の遅れ、④製造業の派遣禁止など労働規制、⑤環境規制の強化、⑥震災に伴う電力不足のうち、国内で事業を行う上で最大の障害となっているのは、「円高」であり「震災対応若しくは電力不

<sup>2</sup> 日本政策投資銀行「円高・タイ洪水等に関する取引先ヒアリング調査」『今月のトピックス』No. 171-01、2011年12月、  
[http://www.dbj.jp/pdf/investigate/mo\\_report/0000008822\\_file3.pdf](http://www.dbj.jp/pdf/investigate/mo_report/0000008822_file3.pdf)

足」は部分的若しくは付随的な理由に留まっていることが確認された。

海外進出の理由をもう少し詳しくヒアリング結果に基づいてみていくと、「数十年前よりASEANに進出している歴史がある。海外進出の理由は時代ごとで異なるが、最近では、最適地生産化、低コスト化、リスク分散等を目的としている」といった回答や、「北米や中国にはこれまでも進出。ASEAN諸国に進出しなかったのは、その必要性がなかっただけに過ぎない。ASEANに進出するきっかけは、最終品メーカーの東南アジア諸国進出が進んできたため。また、インド等の今後発展が期待できる市場にも近いためである。ASEANに進出したのは結果論である」、さらには「ASEANに進出した最大の理由は安価な労働力。現地で製造する製品自体特別な技術や技能を要するものではなかった」といった回答がみられたのが注目される。

さらに震災を踏まえたBCPへの対応策についても、必ずしも海外への生産拠点移転は主要な対応策となっていないことがヒアリングにおいて確認された。すなわち、「震災やタイの洪水等へのリスク対応として、マルチソース化、見える化、標準化等を進めることにより、事前に2次・3次サプライヤーおよび生産地を把握できるようにしている」との回答が多くみられる一方、「原材料自体はどこでも手に入るものなので特段のリスク対策はしていない。また製造設備についても、一度設置すれば日々必要とする機器ではないため、製造機器についてもリスク対策はない」といった回答が得られた。震災等に伴う突発的なサプライチェーンの断絶による脆弱性は企業によって異なる。自動車や電機・家電製品のように多くの部品を要し、かつ特定の部品メーカーの製品に依存する企業はサプライチェーン断絶による脆弱性が高く、東日本大震災後サプライヤーの把握に努めている。他方、原材料が容易に入手できる産業は、代替的な原材料入手経路の確保も容易なため、サプライチェーン断絶に対するリスク対策は喫緊の課題とはなっていないことが確認された。但し、いずれの産業においても、BCPの主要な対策として生産拠点の海外シフトを実施している事実は確認されなかった。

### 3) サプライチェーンの国際化と国内産業の空洞化

「震災後、企業はリスク管理を目的に海外生産シフトを促進する」との仮説は、ヒアリング調査によって必ずしも裏付けられなかったものの、円高をはじめとする「6重苦」を理由とした日系企業による生産拠点の海外シフトが着実に進行している実態も確認された。日本企業の海外生産シフトが進む一方で、懸念されるのは「国内産業の空洞化」である。それでは日本企業の海外進出は、各種報道等により喧伝されているとおり、「国内産業の空洞化」に直結するのであろうか。

歴史を遡ると、過去3回ほど国内産業の空洞化が問題になったことがある<sup>3</sup>。第一が1960年代の東アジア諸国への直接投資である。当時アジア諸国は輸入代替政策をとっており、関税障壁が高く設定されていた。その輸入障壁を乗り越えるために、日本企業は輸出から現地生産に切り替えた。ただし、貿易量そのものが大きくなかったために日本への影響は大きな問題にはならなかった。第二が、1980年代の欧米諸国への直接投資が増加した時期である。この時期日本はアンチダンピング提訴などの貿易摩擦や円高問題を抱えており、輸出から現地生産に切り替えた。ただし、1980年代後半はバブル経済で本国の需要が高まったため、このときも国内産業の空洞化は大きな問題にはならなかった。第三が、1990年代のアジア投資である。日本企業が円高と人件費高騰への対策として、アジア諸国に生産を移転した。この海外直接投資は国内産業の空洞化をもたらすとし

---

<sup>3</sup> 天野論文「東アジアへの直接投資と企業成長のマネジメントー代替型から成長型への転換ー」新宅純二郎・天野論文『ものづくりの国際経営戦略ーアジアの産業地理学ー』有斐閣 2009年 56-58頁。

て懸念された。

しかしながら国内産業の空洞化に関する懸念は、過去の実証研究により、その内容に疑問が呈されている。まず天野による東アジアへの国際化戦略と経営効果の分析によれば、東アジアに積極的に投資を行った企業のほうが生産性を向上させ、さらに雇用維持率が高く、むしろ海外直接投資を怠った企業のほうが雇用維持能力は乏しいことが確認されている<sup>4</sup>。また、国際化全般を扱った若杉と戸堂も輸出や海外直接投資を行った企業のほうが生産性を向上させていることを立証している<sup>5</sup>。このように経験的には企業の海外展開は空洞化をもたらしてはいない。むしろ空洞化は、企業が積極的に海外投資をしたからではなく、事前に十分な蓄積と準備をせずに必要な海外投資を行わなかった企業で発生しているといえる<sup>6</sup>。

さらにサプライチェーンの国際化による具体的な効果については、藤本隆宏他『ものづくりの国際経営論』によれば、日本企業は①成長フロンティアの拡大と②本国側の事業構造改革という2つの効果を期待できるとされる。まず①成長フロンティアの拡大については、成長機会の獲得と立地優位性の創出と利用の2つが国際化による効果として確認されている。すなわち前者については、サプライチェーンの国際的な再構築により、本国からの輸出では到達しえない現地の市場機会や資源機会へのアクセス・占有化が期待できるとともに、後者、立地優位性の創出と利用については、サプライチェーンの国際的な再構築により本国では得られない立地優位性を進出先で創出し、それをグローバル・ネットワーク全体で活用していくことが期待できる(国際的に広がる企業内ネットワークにおける進出先拠点の戦略拠点化)とされる<sup>7</sup>。また②本国側の事業構造改革についても、本国側の事業拠点からの部品や設備等の中間材・資本金輸出、現地における販売ネットワークの拡大とブランド力の上昇を通じた完成品の輸出、本国からの技術支援サービスなどの拡大という国際分業と本国側の比較優位創出、および国内分業とは異なり、国際分業でより分散化した拠点を統合していくために、言葉の壁や異文化の壁を超える統合能力、すなわち国際分業ネットワークの統合能力が構築されるとの分析結果が報告されている<sup>8</sup>。

#### 4) 官民協働によるサプライチェーンの再構築・強化

本調査においては、①必ずしも震災後の企業による海外生産シフトはリスク管理を目的としている訳ではないこと、しかしながら②円高をはじめとする「6重苦」を理由とした日系企業による生産拠点の海外シフトが着実に進行していること、そして③サプライチェーンの国際化は必ずしも国内産業の空洞化をもたらすのではなく、むしろ成長フロンティアの拡大と本国側の事業構造改革という2つの効果をもたらすことが確認された。本稿のまとめとして、最後にサプライチェーンの国際化促進のために、ヒアリング調査により確認されたサプライチェーンの国際化にあたり日系企業が直面している課題を整理する。そのうえで、その課題に対処するための、官民協働によるサプライチェーンの再構築・強化の方策を検討する。

まずサプライチェーンの国際化にあたり日系企業が直面している課題については、ヒアリング調査により、**「ASEAN諸国にサプライチェーンが広がるなかで、規制の透明性、輸送インフラの不足、通関の非効率、空、陸、複合輸送の非効率等、企業単体では対応できない問題に直面している。これらの問題について**

<sup>4</sup> 前掲注3、天野、70-75頁。

<sup>5</sup> 若杉隆平・戸堂康之「国際化する日本企業の実像—企業レベルデータに基づく分析—」『RIETI Policy Discussion Paper Series』10-P-027、2010年。

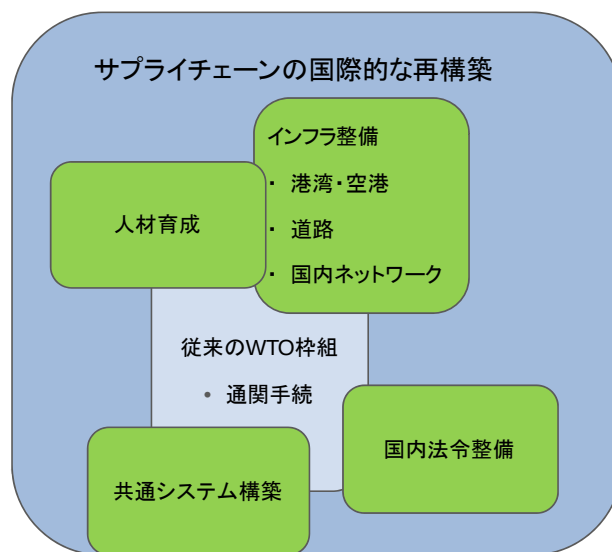
<sup>6</sup> 前掲注3、天野、79頁。

<sup>7</sup> 藤本隆宏他「ものづくりの国際経営論」新宅・天野、前掲書、2009年11頁以下参照。

<sup>8</sup> 同上。

は、官民協働で対処していく必要がある」という声が多く聞かれた。具体的には「進出国では道路、電力などはインフラが未整備である点が問題である。また安価な労働力は魅力だが、近年労働賃金が急上昇している。その他、各種法律の規定が曖昧であること、裾野産業が発展していないことが課題である」といった回答や、「現地に生産拠点がある場合、様々な優遇制度や措置が認められているため、概して問題は少ない。しかし、完成品の輸入・販売については、煩雑な税関手続き、関連法制度の未整備・恣意的な運用、物流インフラの未整備といった課題がある。ASEAN諸国もEUのように域内でヒト・モノの移動が自由になってほしい」といった回答が見られた。上記回答にみられるとおり、日系企業が直面している問題は、必ずしも個社レベルで対応できる性質のものではなく、官民が一体となって進出相手国・地域に対して働きかけていくことが不可欠となっている。

図表：サプライチェーンの国際的な再構築



(出所)三菱UFJリサーチ&インターナショナル作成

実際、TPP(環太平洋戦略的経済連携協定)における米国産業界の最大の関心事項の1つがサプライチェーン章の合意であるとされている。これは米国産業界が、サプライチェーンの国際的な再構築には、民間レベルの取組に加えて、政府レベルでの協力が必要なことを熟知していることの証左であろう。我が国においても、米国同様に(若しくは米国と協働する形で)、サプライチェーンに関する国際ルールづくりへ向けて、官民協働で取り組む必要があると考えられる。

それではサプライチェーンの国際的な再構築を官民協働で進めるという際、具体的には何をしていけばよいのであろうか。具体的にはAPEC貿易・投資委員会(CTI)における過去の議論が参考になる。CTIにおいては国際的なサプライチェーン構築の課題(チェックポイント)として、以下の8つが整理されている。すなわち、①規制の透明性、関係機関間の調整不足、②輸送インフラの不足、③地方の物流サービス事業者の能力の不足、④通関の非効率、⑤税関文書・手続の負担、⑥空、陸、複合輸送の非効率、⑦国境通過に係る基準および規制の差異、⑧地域における国際税関輸送協定の不足、である。

APECでは、2009年11月の貿易担当大臣閣僚会議において、8つのチェックポイントと現在取り組んでいる作業および将来取り扱うべき作業の特定とチェックポイントの改善・解消のための行動計画を2010年に策定することを目指したサプライチェーン・コネクティビティ枠組みに合意したことを皮切りに、2010年6月の貿易担

当大臣会合（於：札幌）において、同行動計画の策定を歓迎し、11月までに数値目標の策定を指示し、2010年9月のサプライチェーン・コネクティビティ・シンポジウム（於：仙台）において、行動計画へのビジネス界の要望を反映させる取り組み、およびありうべき数値目標を算するための議論、さらに2010年9月の貿易・投資委員会（CTI）および高級事務レベル会合（SOM）で、行動計画を基本合意、数値目標について議論したうえで、2010年11月の首脳・閣僚会議で行動計画および数値目標を最終合意・承認している。具体的な8つの問題点と対応策については、以下のとおり、今後行うべき行動が明示されている<sup>9</sup>。

図表 CTIによるサプライチェーン国際化の8つの問題点と今後行うべき対応策

| 8つの問題点<br>(チェックポイント)    | 今後行うべき行動                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①規制の透明性、関係<br>機関間の調整不足等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ APEC 事前教示ガイドラインの策定および事前教示実施のための能力構築ワークショップ開催</li> <li>・ サプライチェーン・コネクティビティ・シンポジウムの開催</li> <li>・ 国レベルのロジスティクス協会を設置するためのベストプラクティスの編集、関係ワークショップの開催</li> <li>・ 関係政策の協調およびロジスティクス・サービスの取引費用への影響調査を含むロジスティクス・サービスへの理解向上</li> </ul>                                                                                  |
| ②輸送インフラの不足              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ より好ましい輸送インフラ開発を促進するための官民連携実施モデルの策定に向けた官民連携市場や、民間投資促進のための政策リフォームの優先付を目的としたワークショップ開催</li> <li>・ エネルギー、輸送および環境上の利益に関する調査およびセミナー</li> <li>・ ゲートウェイもしくは貿易回廊アプローチを行う個別の輸送／貿易政策の研究</li> <li>・ キャパビル・ニーズおよび国際的なベストプラクティスの研究を通じた輸送インフラの効果的な活用のためのモデル・フレームワーク</li> <li>・ 陸上輸送および港湾のロジスティクス・インフラの分析</li> </ul>          |
| ③地方の物流サービス<br>事業者の能力の不足 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ロジスティクス開発関連政策・制度、ICT の活用、管理能力の向上、自由貿易区 (FTZ) 等の調査を通じて、中小企業の関与に制約を与えている影響の検討</li> <li>・ 統合又は付加価値の高いロジスティクス・サービスの研究、国際的ロジスティクスに関する経験共有等</li> </ul>                                                                                                                                                             |
| ④通関の非効率                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ シングルウィンドウの導入</li> <li>・ WCO Guidelines on Express Consignments の採用（デミニミスを含む）</li> <li>・ 通関時間調査</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    |
| ⑤税関文書・手続の負担             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原産地自己証明パスファインダーの参加強化のための原産地自己証明キャパビル・プログラムの実施</li> <li>・ 原産地規則関連文書・手続簡素化の要素（適切な有効期間および証明免除に関する情報収集、リスクマネジメントに関する情報交換等）</li> <li>・ APEC 関税・原産地規則情報提供サイト</li> <li>・ 共同プロジェクトおよび情報交換等を通じた ADB、ASEAN、ESCAP、OECD、UNCTAD、世銀、WCO、WTO 等の国際機関との協力の強化</li> <li>・ 改正京都規約に基づく税関手続の簡素化および調和化、原産地電子証明の採用の可能性の探究</li> </ul> |

<sup>9</sup> 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング（経済産業省 委託）『平成 22 年度 内外一体の経済成長戦略構築にかかる国際経済調査事業（21 世紀の通商・投資ルールのあるあり方に関する調査）報告書』2011 年 3 月参照。

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ⑥空、陸、複合輸送の<br>非効率      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障害の特定、調査等を通じた複合輸送コネクティビティの経済的影響調査</li> <li>・ ビジネスの要請等に合致する航空輸送に関する更なる作業</li> <li>・ 複合輸送の監視・管理のための航法システムの採用プロジェクト、複合輸送のための Secure and Smart Container (SSC) コンセプトの導入、複合輸送システムにおける、安心安全で新技術を活用したマネジメントの訓練の提供</li> <li>・ サプライチェーン可視化イニシアティブ</li> <li>・ 障害の特定に基づく、食糧安全に関する監視モデルおよびサプライチェーン・ネットワーク、Electronic Freight Management (EFM) 情報交換プラットフォームの構築</li> </ul> |
| ⑦国境通過に係る基準<br>および規制の差異 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査、法制要素の一覧作成等を通じた海底ケーブル保護の改善</li> <li>・ 規制の理解、多面的なアプローチの検討を通じた国際携帯電話ローミング料金の削減</li> <li>・ サイバーセキュリティの強化</li> <li>・ 陸上安全輸送、陸上輸送インフラ、安全のための基準に関する経験共有等の連携活動等</li> </ul>                                                                                                                                                                                        |
| ⑧地域における国際税<br>関輸送協定の不足 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ トランジットの際の必要文書等の調査</li> <li>・ 二国間貿易協定の枠組みに関する域内のトレンドおよびベストプラクティスの比較分析</li> <li>・ APEC guidelines for Transit and Transshipment の策定の検討</li> <li>・ 域内ロジスティクス企業の税関トランジット協定に関する特定事項や障害の特定</li> </ul>                                                                                                                                                              |

APEC 貿易・投資委員会 (CTI) による 8 つのチェックポイントおよび各作業部会における議論をみると、今次ヒアリング調査により確認された日系企業が直面している課題とかなりの部分、重複していることが分かる。また、8 つのチェックポイントは APEC 首脳会合によりすでにその方向性が確認されていることから、同案を軸にして国際的なサプライチェーンの再構築を行うという基本方針や TPP 交渉参加国や ASEAN 諸国の理解を得やすいという交渉上のメリットも存在する。このため、我が国は①成長フロンティアの拡大と②日本国内の事業構造改革という 2 つの効果をもたらすサプライチェーンの国際化をより一層進めるためにも、CTI における議論をスタート地点として、まず国内産業界の意見を調整したうえで、TPP 交渉参加国や ASEAN 諸国等に対して、具体的なルール化を関係各国に働きかけていくことが肝要と考えられる。

(当社発行『GLOBAL Angle』2012.4 より転載)

#### － ご利用に際して－

- 本資料は、信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要です。当社までご連絡下さい。