

III 書 評 III

汪 正仁 『ビジュアルでわかる国際物流』

澤 喜司郎

(I)

著者は「近年、物流(Logistics)という言葉は世界的に盛り上がり、話題になっている」「国際貿易の下支え役として海運・空輸・鉄道輸送から構成する『国際物流』(国際輸送)の役割は無視できない」「今日、生産・流通・消費の国際化が進むことにより『国際物流』(Global Logistics)が果たしている機能は一層重要になっている。特に、産業構造の水平分業が進んだ現在では、国際複合一環輸送が大きな役割を果たしている」という。

そのような状況の中で、本書は著者が立命館アジア太平洋大学での「国際物流論」と「東アジアの国際物流」の講義ノートの内容を整理してまとめたものであり、「国際物流の事情をより知りたいと考えている産官学の諸氏や学生諸君」に「国際物流をもっと分かり易く読んで頂くため」のテキストブック(?)として編纂されたものである。

そして、著者は「本書の最大の特徴としては、現代の国際物流を構成するのに欠かせない海運・航空・鉄道貨物輸送や、陸・海・空『三位一体』の国際複合一貫輸送、海運同盟、国際宅配便、および電子情報交換(EDI)などについてそれぞれ詳しく言及している」(はしがき)ことにあるという。

なお、本書の構成は

- 第1章 国際物流の概念
- 第2章 国際物流と港湾
- 第3章 国際物流と空港
- 第4章 国際物流と海上貨物輸送
- 第5章 コンテナターミナルの施設と荷役方式
- 第6章 国際物流と航空貨物輸送
- 第7章 国際物流と鉄道輸送
- 第8章 国際宅配便

第9章 国際物流と複合一貫輸送

第10章 国際複合一貫輸送におけるNVOCCの地位

第11章 海運同盟

第12章 国際物流とEDI

であり、本稿では各章の内容を簡単に紹介しつつ、若干のコメントを行いたい。

(Ⅱ)

第1章「国際物流の概念」で、国際物流は国際輸送であるとする著者は、国際物流とは「船舶や、航空機、鉄道を利用して国・地域を越えた貨物輸送」であるとしている。しかし「物流には、一般に、輸送・保管・荷役・包装・流通加工および情報という6つの基本的機能がある」(日通総合研究所編『物流ハンドブック』白桃書房、1991年)とされ、そのため本書において著者は国際物流の概念を非常に狭義に規定している。

第2章「国際物流と港湾」では、港湾の分類について説明した後に、国際物流における港湾の役割について「港湾は、海陸運送の結節点として国際貿易に伴う取引商品の海上輸送の窓口であり、一国の地域経済、交通、産業などの諸活動を支え、国の経済発展と国民生活に寄与している」「さらに、港湾に船舶が寄港することは、その寄港先の国の国民総生産(GNP)の増加に寄与する。国際物流において地理的に優位な位置にある港湾を有する国々にとってはコンテナターミナルのインフラ整備や港湾管理・運営政策(船社誘致戦略、港湾開発計画など)は重要である」としている。上述のように、著者は「船舶や、航空機、鉄道を利用して国・地域を越えた貨物輸送」を国際物流と規定するために、「港湾は海上輸送の窓口である」という港湾の役割を一面的にのみ評価している。同様に、第3章「国際物流と空港」でも国際物流における空港の役割について言及しているが、そこでは航空貨物輸送の増加をとらえ「空港の存在意義は極めて大きい」とするものの「空港は、航空輸送体系と陸上輸送体系とを接続するターミナル(終起点)の機能を果たす施設の総合体である」とするだけである。

第4章「国際物流と海上貨物輸送」では、「貨物を運ぶためには船社が運営する船舶が必要となり、そこでの海運(海上貨物輸送)の重要性は無視できない。特に物流のグローバル化した今日では、大量の貨物を輸送するためには、海運は輸送において非常に大きな比重を占めるものである」としているが、あとは海運の歴史や船舶の種類、船舶の速度の表示方法をごく簡単に説明しているにすぎない。また、2002

年9月の米西海岸での「港湾施設封鎖によって米国内の企業の生産や日本を含むアジア企業の出荷に大きな混乱を起こした。この事件を契機に国際物流に欠かせない海運(海上輸送)がグローバルな取引の生命線であることが改めて浮き彫りになった」としているが、これは港湾の問題であるにもかかわらず海運の問題として捉えているのは、「港湾は海上輸送の窓口である」という港湾の役割を一面的にのみ評価しているためである。第5章「コンテナターミナルの施設と荷役方式」では、「コンテナターミナルは、コンテナ輸送における海陸の接点である港湾の基地」であるとし、施設や荷役機器、コンテナの種類で紹介で終わっている。

第6章「国際物流と航空貨物輸送」では、「経済発展に伴って、貨物輸送需要は多品種・小口・迅速といった傾向になってきている。そこで、航空輸送では、緊急品や貴重品、生鮮食料品などの貨物を長距離の輸送において短時間で目的地まで届けることができるというメリットがあるため、今日の国際輸送において不可欠な存在になりつつある」としている。しかし、あとは空運の歴史や航空機の種類、航空貨物の種類、航空貨物の運賃計算方法をごく簡単に説明しているにすぎない。また、航空貨物輸送の重要性は2002年9月の米西海岸での「施設封鎖事件で再認識された」とし、それ以上の言及がないのは、やはり著者が国際物流を個々の輸送機関による個別的現象として捉えているからであろう。

(Ⅲ)

第7章「国際物流と鉄道輸送」では、「鉄道輸送は、国際物流システムの重要な構成要素であり、地域発展にも大きな役割を果たしている」「国際物流、特に国際複合一貫輸送の視点から見れば、鉄道輸送が果たしている役割は極めて大きい。アジアからカナダ、北米内陸や東岸に向かって貨物を輸出する場合(Sea-Railによる複合輸送が殆んど)には、カナダや北米に西海岸で卸されたコンテナが、再び鉄道輸送によって目的地まで運ばれる。そのため、鉄道輸送の存在は無視できない」としている。しかし、ここでもあとは鉄道輸送の歴史や軌道の種類、国際複合一貫輸送における鉄道輸送のルート、運賃計算方法をごく簡単に説明しているだけである。

第8章「国際宅配便」では、「近年は、商業活動のグローバル化や製品の在庫圧縮、リードタイムの短縮という動きが顕著になってきている。こうした動きに伴って、業務用書類などを輸送する『クーリエ・サービス』(Courier Service)および軽量小型貨物を輸送する『スモールパッケージ・サービス』(Small Package Service = SPS)のマーケットが急速に拡大し、国際航空宅配便(以下、国際宅配便とする)の世界も大

きな変化を遂げている」「中でもインテグレーター(総合物流業者)と呼ばれる大手企業の取り組みは注目されている。世界規模の経営資源を武器に全体最適へのシステム作り、ロジスティクス・センターやコール・センターの設置などが活発に進められている」としている。しかし、あとは国際宅配便の小史や国際宅配便の種類、国際宅配便のインテグレーターとしてのFederal Express, United Parcel Service, DHL, TNT Expressの紹介、運賃の計算方法のごく簡単な説明で終わり、国際物流においては極めて重要な概念である全体最適についての論理的な説明もない。

第9章「国際物流と複合一貫輸送」では「経済構造が『重厚長大型』から『軽薄短小型』へと転換するのに伴って、物流に対する荷主のニーズも小口化、多頻度化、スピード化するなど高度化、多様化の傾向にある。そこで、新しい時代に応じた複合一貫輸送が求められる。近年、東アジア地域の日覚ましい経済発展を背景に、同地域の国々における高速道路、港湾、空港などの輸送基盤施設の整備が急速に進み、コンテナ船や航空機の大型化も進展している。これに対応して、荷主側は、貨物の受取りから引き渡しまでの間の輸送について、通し運賃(Through Rate)の提示や一貫責任を求めるなど、多様な輸送手段(海陸や海空など)を機能的・効率的に組み合わせるようになり、国際複合一貫輸送の重要性が高まっている」としている。そして、国際複合一貫輸送の歴史をごく簡単に説明し、あとは国際複合一貫輸送の主要ルートを延々と説明している。

第10章「国際複合一貫輸送におけるNVOCCの地位」では、「国際複合一貫輸送とは、その名の通り、『国際輸送』、『複合輸送』、および『一貫輸送』からなる『三位一体』のサービスの結合である。このサービスにおいては、ターミナル機能の中に含まれる包装、保管、荷役に関連する基本施設の整備状況が重要である。さらに通関業務、通し船荷証券の発行、海上保険手続きなど、国際複合一貫輸送に応じた書類事務手続きも必要である。こうした業務は、運輸業者によって直接行われる場合もあるが、運輸業系列の集配業者やフォワーダー、あるいはNVOCCと呼ばれる第三者の海貨取扱業によっても代行される」とし、NVOCCの業務内容と特徴、船荷証券と通し船荷証券、航空貨物運送業者と航空運送状について説明している。

第11章「海運同盟」では、海運同盟の起源と種類、運賃述べ戻し制や二重運賃制などの海運同盟の手段について説明しているが、現在の国際物流との関係についてはまったく言及されていない。第12章「国際物流とEDI」では、「EDI技術の導入は、輸出入貨物通関などに関連する旧来の作業を必要としなくなっただけでなく、荷主と船社との直接的な連携関係の構築を容易にした」「今日、企業間の激しい競争で

は、価格競争、品質競争に加えて時間競争も重要な要素となっている。国際物流の効率化や高度化を図るためには、情報のEDI化が不可欠である」とし、EDI書式標準化の必要性やUN/EDIFACT開発の背景と応用・推進体制、日本の港湾・空港のEDI化などについて説明している。

(Ⅳ)

ある出版社から「国際海運の本は売れないが、国際物流の本なら売れる」という話を聞いたことがある。その言葉通りに、国際物流やロジスティクスを表題とする多くの書物が出版されているが、その多くが実務的な解説書あるいは用語辞典の域を出ないものであり、専門的、学術的な書物は非常に少ない。

本書も、著者自身が「近年、物流(Logistics)という言葉は世界的に盛り上がり、話題になっている」としているように、このような潮流の中で刊行されたものである。本書が他の書物と違うところは、本書の表題に『ビジュアルでわかる国際物流』とあるように、写真を多用している点にあり、確かに用語辞典的には言葉だけの説明よりも写真があった方が理解しやすい。その意味では、本書は成功していると言える。

ただし、問題もある。それは、本書は経済学でも経営学でも商学でもなく、もちろん工学の本でもないということである。著者がどのような学問に依拠して本書を執筆したのかが不明で、ましてや本書での著者の問題意識もはっきりしない。その意味では、これまで出版された多くの書物と同様に、内容的には一般読者を対象とした用語辞典的であり、大学等で用いるテキストブックと呼べるものではない。著者は、かつて『東アジアの国際物流システム』(文理閣、2000年)を著し、第4回日本港湾経済学会北見賞を受賞している。その受賞に恥じぬよう、さらなる研鑽が望まれる。

(成山堂書店、平成16年12月、201+xvi頁、定価2,800円+税)