「コンテナ物流革命と、グローバル地域発展空間構造の再編」

桜美林大学　松尾昌宏

本論の構成

　はじめに

１．伝統的な開発経済理論の問題点

　２．コンテナ物流革命の衝撃：「輸送の標準化」と「フラグメンテーション」

　３．インターモーダル輸送の発展と製造業立地の内陸展開、都市集積メカニズムの変化

４．内陸交通輸送インフラの整備、後背地の空間的拡大と、港湾間競争

５．幹線航路形成と、トランシップ・ハブ港湾都市の台頭

６．「輸送集束」拠点としての都市化の意味

　７．インフラ整備と、輸送集束を巡る地域間競争：なぜ「メガ・リージョン」なのか

　８．「製造」から「物流」へ：地域発展理論のパラダイム転換

**報告要旨**

　近年、新興国の台頭が著しい。1990年当時、世界のGDPの70%はG7諸国が占めていたが2015年には世界の半分以下となり、日本の割合もかつての15%から、6%程度にまで落ち込んでいる。その間隙を埋めるように、新興国の割合が高まってきている。

　こうした世界の経済力分布の「グローバル・シフト」（ディッケン（2001））の背景には、世界規模での製造業立地の空間構造の再編が深く絡んでいる。振り返れば1980年頃までの世界経済は、著しい「南北」への発展水準の「両極化」傾向がなお顕著であった。その最大の原因は、途上国の工業化の困難にあった。当時は「製造業」といえば先進国の産業と考えるのが常識であり、「開発経済学」においても経済発展を行う上で最大の主題は「いかに工業化を遂げるか」であった。

　ところが現在では、いつの間にか製造業の中心は途上国へと移り、新興国の高成長を支えている。しかもベトナムなど近年まで何の工業基盤も持たなかった国が短期間で先端分野に参入し、一大製造拠点となることも珍しくない。後発国における発展の「圧縮」は、近年さらに著しいものとなっている。かつては絶望的とも思われた工業発展が、近年多くの途上国で次々と短期間でいとも簡単に進行していく状況を目の当たりにすると、ある時点で工業発展のメカニズムに根本的変化が起こったと考えざるを得ない。その結果、伝統的な開発経済理論や地域発展理論のかなりの部分が有効性を失い、修正を迫られていると考えられる。それでは一体どこでこうした転換が起こったのであろうか。

　本論では、その原因として、1960年代から進行してきた「コンテナ物流革命」に着目し、これが1980年代後半以降のIT革命や輸送インフラの整備と結び付いて、世界規模での国や地域の経済発展の空間構造の再編に及ぼした影響について考察する。コンテナ物流革命は「輸送における規模の経済」（黒岩（2014））の重要性を著しく高め、従来の製造業育成に替わって貨物量の確保、「輸送集束」を地域経済発展の新たなカギとし、そのことがグローバル発展構造の再編と、「メガ・リージョン」の形成、新たな都市や地域の台頭を引き起こしている。