

日本・韓国・中国における総合物流政策の比較研究

A Comparative Study of the Comprehensive Logistics Policies
of Japan, Korea and China

権五京 (東京海洋大学、訪問研究員)

李志明 ((財)日本海事センター)、苦瀬博仁 (東京海洋大学)

Oh-Kyoung KWON (Tokyo University of Marine Science and Technology, Visiting Researcher)

Ji-Myoung LEE (Japan Maritime Center)

Hirohito KUSE (Tokyo University of Marine Science and Technology)

要旨

近年、政府機関別の物流政策をまとめた総合物流政策を実施する国が多くなっている。日本では「総合物流施策大綱」(1997年)を、韓国では「国家物流基本計画」(2001年)を制定・施行している。中国でも2009年に「物流産業の調整・振興計画」が制定されている。本研究は、日本・韓国・中国における総合物流政策の変遷と特徴を明らかにしたうえで、各国の総合物流政策を比較している。

Abstract

The number of countries that have adopted a comprehensive logistics policy to guide their governments has increased in recent years. Japan implemented its "Comprehensive Logistics Plan" in 1997, Korea its "National Logistics Plan" in 2001, while China recently adopted a "Logistics Industry Design Plan" in 2009. This research aims to compare the comprehensive logistics policies of Japan, Korea and China by clarifying and analyzing the changes and characteristics of each country's integrated logistics policies.

1. 研究の背景と目的

物流政策は国々の経済・社会状況によって異なる。一つの国でも物流政策に係る政府機関も複数存在するため、政策において不整合の問題が生じる場合がある。そのため、近年は各政府機関の物流政策を連携させた総合物流政策を制定・施行している国がある。

日本・韓国・中国も総合物流政策を行っている。日本では「総合物流施策大綱」を制定(1997年)して以来、4次にわたり改訂している。韓国では2020年を目標とした「国家物流基本計画」を制定(2001年)し、5年ごとに改訂している。中国も2011年を目標とした「物流産業の調整・振興計画」¹を制定した(2009年)。

これらの政策は各国の経済・社会状況の変化に伴い制定・改訂されており、政策の目標と基本戦略そして推進課題が変遷する。

また、国の政策は企業活動に影響を与えるので、国際化している今日は自国の政策ではなく他の国の政策を理解しておくことが重要であると考えられる。

そこで、本研究では日本・韓国・中国の総合物流政策に着目し、政策で示す目標と基本戦略と推進課題を国別に比較することを目的とする。国別に総合物流政策を比較することによって、各国が重点を置いていることと、共に重点を置いていることを明らかにする。

¹ 中国の総合物流政策について、2001年「わが国現代物流発展に関する若干の意見」を最初のも

のとする意見もある。しかし、本研究では中国の国務院により2009年発表された「物流産業の調整・振興計画」に基づいて比較する。

表1 目標と基本戦略と推進課題に対応する各国の総合物流政策の表記

分類	日本 (1997年～) 総合物流施策大綱	韓国 (2001年～) 国家物流基本計画	中国 (2009年～) 物流産業の調整・振興計画
目標	「第2 政策の基本的方向性」のなかの「1. 目標と視点」	「第3編 計画の基本方向」のなかの「1章 ビジョンと目標」	「二. 原則と目標」のなかの記載事項「3. 計画の目標」
基本戦略	「第2 政策の基本的方向性」のなかの「2. 基本的方向性」の各節	「第3編 計画の基本方向」のなかの「2章 5大推進戦略」の各節	「三. 重要任務」の記載事項
推進課題	上記の各節のなかの各項	「第4編 戦略別推進計画」のなかの「3. 推進課題」の各節	(特に記載なし)

注：改訂により構成が異なる場合がある。

2. 本研究の考え方

2.1 本研究の構成

本研究は、次のように進める。

第一に、日本の総合物流施策大綱の変遷と特徴を明らかにする(3章)。

第二に、韓国の国家物流基本計画の変遷と特徴を明らかにする(4章)。

第三に、中国の物流産業の調整・振興計画の変遷と特徴を明らかにする(5章)。

第四に、日本・韓国・中国の総合物流施策を比較する(6章)。

2.2 用語の定義と抽出方法

各国の総合物流政策の構成は改訂によって異なるものの、本研究での目標と基本戦略と推進課題に分類できると考えられる(表1)。

本研究では[目標]とは「総合物流政策を通じて達成しようとする方考え方」、[基本戦略]とは「目標を達成するために設定された内容」、[推進課題]とは「基本戦略によって解決すべき重要事項」と定義する。

目標は、①日本の場合は「目標と視点」、②韓国の場合は「ビジョンと目標」、③中国の場合は「計画の目標」に設定されている。

基本戦略は、①日本の場合は「基本的方向性」の節、②韓国の場合は「5大推進戦略」の節、③中国の場合は「重要任務」に設定されている。

日本の3次と4次の大綱では、「目標と視点」と「基本的方向性」の節の事項が同様に記されている。

推進課題は、①日本の場合は上記した各節の項、②韓国の場合は「推進課題」の節に設定されている。しかし、③中国の場合は上記の「重要任務」の下に別途の事項が示されていない。よって、各国の推進課題を比較する際に、中国においては基本戦略を比較対象とする。

3. 日本の総合物流政策

3.1 総合物流施策大綱の目標の変遷

日本では、関係省庁の共通の問題認識の下で、連携して物流施策を総合的に推進するために1997年に総合物流施策大綱(以下、大綱)が制定された。

1次大綱では次の3つの目標が示されている。
i) アジア太平洋地域で最も便利性及び魅力的な物流サービスが提供されるようにすること、
ii) このような物流サービスが産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにすること、
iii) 物流に係るエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくことの3つである。

これらの目標は、国際分業が進んでいるなか、物流を国や地域における産業競争力の重要な要素の一つとして認識して設定された。また、物流に対する国民ニーズが高度かつ多様になってきたことも目標設定の背景にある。

その後、2001年に改訂された2次大綱では、1次の目標が一定の効果を上げてきたものの、国際物流システムの効率化、物流拠点の強化、

コスト削減、循環型社会の構築など依然として問題があると改訂の必要性を示している。

このような必要性から、2次大綱では2つの目標が設定された。i) コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること、ii) 環境負荷を低減させるを物流体系の構築と循環型社会へ貢献することである。

そして2005年に改訂された3次大綱では、4つの目標が挙げられている。i) スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内の一体となった物流の実現、ii) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現、iii) デマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現、iv) 国民生活の安全・安心を支える物流シ

ステムの実現の4つである。

3次大綱では、関係省庁や地方公共団体との連携をさらに強化すること、官民連携や民間の業種を超えた連携、そして国民の理解と協力を得ていくことの重要性を指摘し、上記の目標を設定した。

そして2009年に4次大綱が改訂され、現在施行されている。4次大綱では、i) グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現、ii) 環境負荷の少ない物流の実現等、iii) 安全・確実な物流の確保等と、3つの目標が設定されている。

以上のように、日本の大綱は、以前の大綱で設定した目標の達成状況と新たな大綱策定の

表2 日本の総合物流施策大綱における基本戦略(◆)と推進課題(◎)

項目	1次(1997-2000)	2次(2001-2004)	3次(2005-2008)	4次(2009-2013)
国際物流	◆国際物流 ◎ターミナルの整備と運営 ◎港湾運営 ◎手続き簡素化と情報化 ◎輸出入貨物の国内陸上輸送 ◎輸出入貨物の国内海上輸送 ◎国際空港貨物利用促進 ◎国際物流拠点整備	◆国際競争力のある社会実現のための高度かつ安全効率的な物流システムの構築 ◎高度かつ全体効率的な物流システムの構築 ◎国際物流拠点の機能強化等	◆スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流実現	◆GSMを支える効率的物流の実現 ◎アジアにおける広域的な物流環境改善 ◎効率的なシームレスな物流網の構築 ◎貿易手続きや物流管理のIT化と国際的情報連帯の構築 ◎セキュリティ確保と物流効率化の両立
国内物流	◆都市内物流 ◎道路交通円滑化 ◎自営転換 ◎物流拠点の整備 ◎鉄道貨物及び河川運河利用 ◆地域間物流 ◎内航海運輸の促進 ◎鉄道貨物利用 ◎道路及び広域物流拠点整備 ◎トラック、トレーラ輸送			
グリーン物流		◆社会的問題に対応した物流システムの構築 ◎地球温暖化問題に対応 ◎環境問題への対応 ◎循環型社会実現のための静脈システム構築 ◎事故防止等物流安全問題への対応	◆「グリーン物流」など効率的な環境にやさしい物流の実現	◆環境負荷の少ない物流の実現等 ◎低炭素型物流の実現 ◎効率的な静脈物流の構築
物流産業			◆デマンドサイドを重視した効率的物流システム実現	
国民生活		◆国民生活を支える物流システムの構築	◆国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現	◆安全・確実な物流の確保等

必要性から4次にわたり改訂してきた。

3. 2 総物流施策大綱の基本戦略の特徴

本節では、各次の基本戦略から日本の総物流政策の特徴を明らかにする。ただし、1次大綱は他と構成が異なるため、「分野別の課題への対応」の事項を基本戦略とする。

日本の大綱における基本戦略は、①国際物流、②国内物流、③グリーン物流、④物流産業、⑤国民生活と、5つの項目にまとめることができる(表2)。

①国際物流に関する基本戦略は、1次から4次まで設定されている。しかし、国際物流の拠点整備(1次)から、国際競争力のある物流システムの構築(2次)へ変わった。そして3次では国際・国内のネットワークへ、さらに4次ではアジアネットワークへと変化してきた。

つまり、1次以降一貫して国際物流に関する戦略を設定しているが、日本とアジアにおける経済・社会の変化に伴い、国際物流の基本戦略を変更してきた。

②国内物流に関する基本戦略は、1次で設定されている。1次大綱では、都市内物流・地域間物流・国際物流別に戦略を設定しており、前者の2つにおいて国内物流拠点の整備や輸送機関別の輸送に関する戦略を設定している。

ただし、2次以降はグリーン物流や国民生活を支える物流などで国内物流の戦略が設定されていると考えられる。

③グリーン物流に関する基本戦略は、2次から続いている。これは環境問題に対する意識の高揚に伴い、物流においても環境問題への対応が必要となったことが反映されている。

特に、3次で初めて「グリーン物流」という言葉が使われた。そして、推進課題としては示されていないものの、詳細な対策が取り入れられている。

これは、京都議定書の発効(2005年)と第一約束期間の開始(2008年)により、省エネルギーやCO2削減の問題意識がさらに強まっ

たためであると考ええる。

④物流産業に関する基本戦略は、3次での戦略である。3次大綱には、物流産業は物流ニーズの高度化を受け止め、交通渋滞や環境問題の深刻化を招来しないような効率的な物流システムを構築すると示している。

⑤国民生活に関する基本戦略は、安全・安心に着目した戦略であり、2次以降続いている。2次の国民生活を支える物流システムの構築から、3次では安全・安心を支える物流システムの実現と、より具体化された。そして4次では安全・安心の物流の確保と設定している。

これは、食の安全、地震等の災害、少子高齢化による労働力不足など、日本の現況を反映していると考えられる。

以上のことから、日本の総物流政策は、1次から4次にわたり、国際物流と国内物流のネットワークを構築することと、環境問題や国民生活に対応することを基本戦略として実施していることが分かった。

4. 韓国の総物流政策

4. 1 国家物流基本計画の目標の変遷

韓国は物流産業を国の核心戦略産業の一つとしており、総物流政策として国家物流基本計画(以下、基本計画)を制定・施行している。

2001年、韓国は「21世紀における超優良物流先進国家」を目指し、基本計画を制定した(1次)。

1次基本計画は、2020年を目標年にして、5つの目標を挙げている。i) 物流強国を指向する物流幹線ネットワークの構築、ii) ハードウェアとソフトウェアの有機的調和のための物流技術の高度化、iii) 物流産業の体質改善を通じた国際競争力の強化、iv) 安全と環境を考慮した環境にやさしい物流環境の造成、v) 世界指向の国際物流ネットワークの構築である。ただし、これらは目標でありながら基本戦略であると示されている。

そして、‘2020 グローバル物流強国’を目指して、2006年に改訂された（2次）。

改訂の背景の1つには、総合物流政策の本来の意義が低下したことがある。1次基本計画が施行している間、韓国の新政権によって「東北亜物流中心推進ロードマップ」（2003年）、「国家物流システムの改善対策」（2004年）、「物流専門企業の育成方案」（2004年）などが別途推進された。そのため、これらを再び総合物流政策にまとめる必要性が生じた。

また、1次における目標が多いと指摘し、2次では2つの目標を設定した。i) 物流を通じた国富の創出、ii) 国家物流システムの効率性の強化である。

以上のように、韓国の総合物流政策は2001年に初めて制定されて以来、5年ごとに改訂している。3次改訂は2011年に行われる。

4. 2 国家物流基本計画の基本戦略の特徴

本節では、各次の基本戦略から韓国の総合物流政策の特徴を明らかにする。ただし、前述したように、1次では目標と基本戦略を区別しないで設定しているため、ここでは1次の目標を基本戦略とみなす。

韓国の基本戦略は、①国際物流、②国内物流、③物流技術、④物流産業、⑤グリーン物流、⑥政策推進方法の6つの項目でまとめることができる（表3）。

①国際物流に関する基本戦略は、国際物流ネットワークを構築するための物流基盤施設の整備（1次）と、その拡充（2次）と設定されている。

②国内物流に関する基本戦略も、物流幹線ネットワークの構築（1次）と、その強化・活性化（2次）と設定されている。

表3 韓国の国家物流基本計画における基本戦略（◆）と推進課題（◎）

項目	1次(2001-2005)	2次(2006-2010)
国際物流	◆世界を指向する国際物流ネットワーク構築 ◎国際的な物流基盤施設の拡充 ◎南北物流基盤構築 ◎先進部物流企業に開放的な営業活動の提供 ◎競争力がある物流人力の確保	◆グローバル物流システムの構築 ◎重要港湾・空港のインフラ拡充と国際物流センター化 ◎南北物流ネットワーク基盤造成 ◎東北アジアの物流ネットワークの連携強化 ◎グローバル物流企業の誘致
国内物流	◆物流強国を指向する物流幹線ネットワークの構築 ◎圏域・産業特性別物流拠点施設の合理的配置 ◎都市内物流体系整備 ◎関係機関の物流施設拡充計画の調整	◆ハードウェア物流インフラの拡充 ◎物流拠点施設の総合開発及び活性化 ◎産業と物流拠点間の連携強化 ◎地域物流改善事業の推進 ◎大量貨物輸送の活性化 ◎連携輸送のための荷役施設・装備先進化 ◎環境にやさしい物流体系の構築
物流技術	◆物流技術の高度化 ◎物流と通関・貿易等に関する情報網の連結 ◎物流施設及び装置の標準化 ◎未来型の新技術の開発・普及	◆ソフトウェア物流システムの強化 ◎国の物流情報化及びネットワーク推進 ◎先端物流技術の開発・普及 ◎専門物流人力の養成支援 ◎物流標準の拡大
物流産業	◆物流産業の体質の改善を通じる国際競争力の強化 ◎物流産業の国際競争力を高めるための基盤造成 ◎荷役作業の機械化推進 ◎鉄道・内航海運事業の活性化 ◎包装の合理化	◆高付加価値物流産業の育成 ◎物流専門企業の育成 ◎物流マーケットの透明性の向上 ◎グローバル物流付加価値を高めるための国内物流企業の海外進出を支援
グリーン物流	◆環境にやさしい物流環境の造成 ◎地下物流システムの拡充 ◎有害物質と廃棄物等危険物の輸送管理強化	
政策推進方法		◆物流政策の統合推進体系の確立 ◎政府機関間物流政策の統合と調整 ◎物流関連データの整備

③物流技術に関する基本戦略は、1次では物流技術の高度化が設定されており、2次ではソフトウェア物流システムの強化が設定されている。

④物流産業に関する基本戦略は、1次で物流産業の体質の改善を、2次で高付加価値物流産業の育成を設定している。

⑤グリーン物流に関する基本戦略は、1次で示されている。しかし、1次で用いられた環境にやさしい物流という言葉が2次では国内物流の推進課題に入っている。これは大量輸送手段の利用を促進することにより、グリーン物流を進めることである。

⑥政策推進方法は、2次で新しく設定された基本戦略である。政府機関別に立案する物流政策の重複を防ぎ、統合的に物流政策を推進する戦略である。

以上のことから、韓国の総合物流政策は、1次から2次に続き、ハードインフラやソフトインフラの整備とともに物流産業の育成を基本戦略として施行されていることが分かった。

5. 中国の総合物流政策

5. 1 物流産業の調整・振興計画の目標

中国は企業の経営難の緩和と持続可能な発展のために、「10大重点産業調整・振興計画」を相次いで制定した(2009年)。

10大重点産業(自動車・鉄鋼・繊維・設備製造・船舶工業・電子情報・軽工業・石油化学・有色金属・物流)のなかで、物流産業は他の産業を支える産業として位置づけられている。

「10大重点産業調整・振興計画」は物流産業の調整・振興の推進方向を提示している。物流市場の拡大、構造調整、重要産業への支援、物流インフラ構築の強化の4つである。

これらの方向に基づき、物流産業の調整・振興計画(以下、振興計画)が制定され、施行されている。

1次振興計画には、2011年を目標年にして

おり、3つの目標が設定されている。i) 国際競争力のある物流企業の養成、ii) 物流市場の年平均10%成長、iii) 国家物流費の削減の3つである。

5. 2 物流産業の調整・振興計画の特徴

本節では、基本戦略から中国の総合物流政策の特徴を明らかにする。

中国の基本戦略は、①国際物流、②国内物流、③物流技術、④物流産業の4つの項目にまとめることができる(表4)。

①国際物流に関する基本戦略には、国際物流と保税物流の発展加速化、物流インフラの連携および協力強化がある。

②国内物流に関する基本戦略としては、物流業の地域配置の最適化を設定している。この基本戦略は、資源の効率的な配分や地域格差の縮小を図っている。

③物流技術に関する基本戦略としては、物流情報化の推進と、物流技術の開発および応用が設定されている。

④物流産業に関する基本戦略には、物流需要の開拓、物流サービスの専門化、物流産業の再組織促進、重要産業を支える物流産業がある。

以上のことから、中国の総合物流政策は、韓国と同様に、ハードやソフトインフラの整備とともに物流産業の育成を基本戦略として施行されていることが分かった。これには、国際貿

表4 中国の物流産業の調整・振興計画における基本戦略(◆)

項目	1次(2009-2011)
国際物流	◆国際物流と保税物流の発展加速化 ◆物流インフラの構築および協力強化
国内物流	◆物流業の地域配置の最適化
物流技術	◆物流情報化の推進 ◆物流標準化の推進 ◆物流技術の開発および応用
物流産業	◆物流需要の開拓 ◆物流サービスの専門化 ◆物流産業の再組織促進 ◆重要産業を支える物流産業

易が急激に増加している中国の現状が反映されていると考えられる。また、物流産業を、他の産業を支援する産業として認識していることが大いに影響していると考えられる。

6. 日本・韓国・中国の総合物流政策の比較

6.1 比較方法

本章では、日本・韓国・中国の総合物流政策を比較する。そのために、以下の方法を用いる。

第一に、各国の総合物流政策における基本戦略別の推進課題を取り出す。このとき、推進課題として記されていない場合は、基本戦略を推進課題とみなす(表2、表3、表4)。

第二に、第一で取り出した推進課題のキーワードを設定する。

第三に、総合物流政策の特徴で明らかにした項目別にキーワードを分類する。このとき、政策推進方法の項目は対象外とする。なぜならば、政策推進方法は韓国では基本戦略としてではなく別途示されているためである。

第四に、キーワード別に各国の推進課題の数を記入する。

第五に、国別に、項目別の推進課題の数を比較する。推進課題の数が多いほどその項目に関する課題を重点的に実施していると考えられる。よって、この比較結果から各国において重点的に実施している課題が明らかになる。

第六に、キーワード別に、実施している国を比較する。これによって、全ての国で実施している推進課題と、1カ国または2カ国で実施している推進課題が明らかになる。

6.2 比較結果

(1) 国別にみた推進課題の比較

まず、日本は国際物流に関する課題を重点的に実施している。1次から一貫して実施されているが、推進課題の数は1次以降減ってきた。

一方で、グリーン物流に関する課題と国民生活に関する課題は2次以降増えてきた。

表5 日本・韓国・中国の総合物流政策の比較

項目	キーワード	日本				韓国		中
		1次	2次	3次	4次	1次	2次	1次
国際物流	物流効率化		1					
	物流拠点機能強化	2	1				1	1
	物流拠点整備	1				1		1
	物流ネットワーク			1	1		1	
	輸出入貨物輸送効率化	3						
	国際連携				1			
	物流手続き簡素化	1			1			
	セキュリティ				1			
	南北物流					1	1	
	海外物流企業誘致					1	1	
	国際物流人材確保					1		
	推進課題数	7	2	1	4	4	4	2
国内物流	都市内物流拠点整備	2				2	4	
	都市内物流流れの円滑化	6					2	
	物流業の地域配置の最適化					1		1
	推進課題数	8	0	0	0	3	6	1
物流技術	IT・情報化					1	1	1
	標準化					1	1	1
	新技術開発					1	1	1
	人材養成						1	
	推進課題数	0	0	0	0	3	4	3
グリーン物流	環境にやさしい		1	1	1			
	静脈物流		1		1			
	輸送事故防止		1					
	地下物流(パイプライン)					1		
	有害物質・廃棄物輸送					1		
推進課題数	0	3	1	2	2	0	0	
物流産業	物流需要			1				
	物流企業育成					1	1	3
	鉄道・内航海運事業者活性化					1		
	物流産業近代化					1		
	市場透明化						1	
	海外進出支援						1	
	他産業の発展支援							1
	推進課題数	0	0	1	0	3	3	4
国民生活	国民生活誘致		1					
	安心・確実			1	1			
	推進課題数	0	1	1	1	0	0	0

国内物流に関する課題は1次に最も多く実施されたが、それ以降はなくなった。ただ、前述のように、グリーン物流や国民生活に関する課題として実施されているといえる。

物流技術に関する課題はない。

次に、韓国は、日本とは異なり、グリーン物流と国民生活に関する課題が少ない。一方、国際物流や国内物流、物流技術や物流産業に関する課題を重点的に進めている。なかでも国内物流における都市内物流拠点の整備に関する課題が最も多い。

国際物流に関する課題を重点的に実施していることは日本と同じであるが、推進課題は大いに異なる。例えば、最新の政策を比較すると、日本と韓国は同じく4つの課題を実施しているが、共通している課題は1つのみである。

最後に、中国は物流産業と物流技術に関する課題を重点的に実施している。

物流産業に関する課題を重点的に実施していることは韓国と同じであるが、推進課題は異なる。韓国は異なる3つの課題を実施している半面、中国は4つの課題のうち3つが物流企業育成に関する課題である。

一方、韓国と同様に中国も、グリーン物流と国民生活に関する課題が少ない点は日本と異なる(表5)。

(2) 推進課題別にみた国の比較

推進課題別に実施している国を比較した結果、大半の課題が一カ国のみで実施されていることが分かった。すなわち、国によって推進課題が異なる。

本研究で設定された推進課題のキーワードは計32個であるが、そのうち、一カ国のみで実施されているのは22個である。これは、国によって目標や基本戦略が異なるため、互いに異なる課題を推進していることである。

一方、各国とも実施している課題は、国際物流における拠点機能強化と拠点整備の2つのみである。

そして2カ国で実施されている課題は8つである。そのうち、3つが日本と韓国で実施されている課題で、5つが韓国と中国で実施されている課題である。日本と中国で実施されている課題はない(表5)。

6. 3 比較結果の考察

以上の比較結果から、①同じ国であっても時間の経過によって実施する推進課題が異なること、②同じ時間であっても国によって実施する推進課題が異なることが明らかになった。

これは国または時間によって物流を取り巻く環境が異なり、総合物流政策の目標や基本戦略が異なるためである。

今後も、グローバル化の進展、地球温暖化問題や少子高齢化などの社会問題が深刻化すると思われる。また、各国の経済・社会状況も時間の経過によって変化する。それによって、各国の総合物流政策は改訂されていくと考える。

総合物流政策を最も早く制定・実施してきた日本に比べると、韓国と中国は今後グリーン物流や国民生活に関する課題を推進する必要があると考える。日本はアジアにおけるシームレスな物流システム構築のために、他の国の政策を考慮した課題が必要であろう。

7. おわりに

本研究では、日本・韓国・中国の総合物流政策の変遷と特徴を明らかにしたうえで、各国の総合物流政策を比較した。

グローバル化が進展することで国際物流の重要性はさらに高まると考える。国際物流を行う際には、自国だけではなく他の国の物流政策にも影響を受ける。よって、今後は対象国を拡大して研究を進めたい。

参考文献

- 1) 日本国土交通省、総合物流施策大綱、各次
- 2) 韓国国土海洋府、国家物流基本計画、各次
- 3) 中国国家発展改革委員会、物流産業の調整・振興計画、2009