

産業の流れは、ジャスト・イン・タイムからジャスト・イン・ケースに移りつつある。内外の会議で、最近、そのような指摘を受けることが多い。

ジャスト・イン・タイムという表現は聞いたことがある人も多いだろう。トヨタのシステムをそう呼ぶことがある。自動車メーカーは手元に部品の在庫をあまり持たないで、必要な時にちょうど部品メーカーから届くような仕組みだ。これによって過剰な在庫を持たずに生産コストを下げることができる。

トヨタはカンバンシステムと呼ばれる方法でこうした効率的なサプライチェーンを運営している。ただ、今やジャスト・イン・タイムは自動車産業だけでなく、多くの産業に広がっている。部品や原材料を頻繁に取引することで、工場での在庫を減らし、コストを削減できるのだ。

東京大名誉教授(国際経済学)

伊藤 元重

論壇

そしてこの仕組みは国内にとどまらず、国境を越えて広がっている。iPhoneのような製品では、極めて多くの国がサプライチェーンに参加し、国境を越えた複雑な部品や原料のやりとりが行われている。コロナ危機や地政学的なリスクの高まりは、ジャスト・イン・タイムの生産方式を難しくしてしまった。物流があちこちで目詰まりし、半導

ジャスト・イン・ケース

体などの部品が届かないので、生産がストップする、というようなことが世界中で起きている。ウクライナ戦争や米中分断などの地政学的な問題は、必要な部品や商品を確保することができなくなるリスクを増大させている。

そこで出てきたのが、ジャスト・イン・ケースという考え方だ。どん

な場合(ケース)にも対応できるという意味である。突然部品の供給が途絶えたり、国際紛争で部品や原料の調達に困難になったりしても、困らないような体制を整えておくということだ。原料を調達する国を分散させたり、過度に海外に依存しないで国内に生産拠点をシフトさせたりすることなど、さまざまな対応が考えられる。在庫を多めに持つという

方法もある。

ジャスト・イン・ケースは、産業レベルでのサプライチェーンだけでなく、より広くは食料やエネルギーの安全保障の問題にも関わっている。食料やエネルギーの供給の不確実性にどう対応するのかということでは、日本にとってもこれまで以上に大きな問題になっている。

ジャスト・イン・タイムからジャスト・イン・ケースに変わっていくことが、物価やコストに大きな影響を及ぼすことに注目してほしい。必要な時に必要なだけの部品を調達するジャスト・イン・タイムの仕組みでは、コストを最小限にすることがその主たる目的であった。それをベースに国際分業が広がった。そうした中で低価格の部品を大量に提供できる中国の存在は大きかった。

これに対して、ジャスト・イン・ケースでは、リスクを避けるため、調達のルートを複数持ったり、多めの在庫を持ったり、あるいはコストを度外視しても国内で生産することなどが求められる。コストという意味では割高になる。現在、世界的なインフレが進行しているが、ジャスト・イン・ケースの動きもこうした価格上昇の後押しをする要因であるのだ。

*この記事は静岡新聞社編集局調査部の許諾を得て転載しています。

無断転載、複製を禁じます。