

## 《自由論題》

## 《研究論文》

## 自動車生産・販売のグローバル化にともなう 愛知県内諸港の自動車輸出・輸入の変化

林 上

(中部大学)

## 目 次

1. はじめに
2. 自動車の生産・販売をめぐるグローバル動向
3. 国内における自動車の生産と港湾からの自動車輸出
4. 名古屋港における輸出自動車の取扱業務とトランシップによる輸送
5. 東西大都市圏の中間に位置する三河港の自動車輸入拠点化
6. 国内における自動車の移出・移入をめぐる動き
7. おわりに

### 1. はじめに

先進諸国の中で、日本ほど自動車の国内生産台数に比べて輸入台数の少ない国はない。アメリカ合衆国（以後、アメリカと略す）は国内生産台数776万台（2010年）に対して輸入台数は617万台、ドイツは590万台に対して246万台、フランスは223万台に対して128万台、イギリスは139万台に対して194万台、などである。これに対し日本では、国内生産は962万台、輸入台数はわずかに24万台である。ちなみに国内販売は495万台であり、生産台数を大幅に下回っている。この過剰な生産部分は海外への輸出に回されており、2010年は484万台が北米、欧州、中近東などに向けて送り出された。輸出台数はドイツの448万台とほぼ同規模であるが、輸入台数はドイツの10分の1程度である。

輸出に偏る日本の自動車産業は、貿易立国日本の基幹産業として貴重な外貨を稼ぐ役割を果たしてきた（桜山、2007）。2013年度の場合、自動車の輸出額14.2兆円は、輸出総額の20.4%を占めた。輸出品目の中では最大の割合である。とくにこの産業の多くが集積する愛知・岐阜を中心とする東海地方では、名古屋港、三河港を合わせて235万台（2012年）もの自動車が輸出された。東海地方に隣接する静岡県でも自動車生産は盛んであり、御前崎港を含めれば、輸出台数はもっと多くなる。しかしこの輸出台数は過去のピーク時（2007年）の実績である341万台と比べると30%以上も少ない。減少の背景には2008年のリーマン・ショックや円高傾向、海外生産の増加などの国際的要因がある。要因が何であれ、自動車輸出台数の減少は地元の産業関係者や港湾関係者に少なからぬ影響を及ぼす。輸入に比べて輸出が際だつ日本の自動車産業の現在の構造がいつまで続くか、注視する必要がある。

完成自動車と自動車部品の輸出で輸出全体の過半を占める名古屋港は、国内で最大の貿易取扱量と黒字額を挙げていることで知られる。しかし意外に知られていないのは、同港が多くの完成自動車を輸入しているという事実である。圧倒的な輸出台数に比べればわずかな台数でしかないが、1980年代は日本が輸入する自動車全体の20%、現在でも8%ほどのシェアをもつ。自動車の輸入で近年、注目されるのは、同じ愛知県内にある三河港での動きである。同港もまた自動車輸出台数で全港湾の15%程度のシェアをもつが、それ以上にウエートが大きいのが総輸入台数に占める割合である。1993年以降、三河港は輸入台数で名古屋港を上回るどころか、それまで最大の輸入港であった横浜港よりも多くの自動車を輸入するようになった。2009年には51.6%と過半を超え、国内を走る輸入自動車の半分は三河港から陸揚げされたもの、という状況にまで達した。

冒頭で述べたように、先進諸国の中では自動車輸入台数そのものがわずかな日本では、輸入台数を輸出台数と比べて論じてもほとんど意味はないのかもしれない。しかしそれでも、輸入自動車市場の中心と目される関東地方から東海地方へなぜ自動車輸入の拠点港が移ったのか、その理由を考えてみる意味はある。実質的に4つの港湾（地区）からなる三河港では、神野地区から陸揚げされる輸入自動車の台数が増えている一方、その対岸の田原地区では、隣接する自動車工場で生産された完成自動車の対米輸出台数が激減している。自動車輸出に特化している名古屋港、自動車輸入の拠点になってきた三河港、これら愛知県内の2つの港湾における近年の動向は、日本の自動車産業や自動車貿易の行方を暗示しているように思われる。

## 2. 自動車の生産・販売をめぐるグローバル動向

世界における自動車の生産・販売のネットバランス（生産台数-販売台数）を国別（2013年）に見ると、アメリカ、オーストラリア、ロシア、イギリス、フランス、イタリアなどが自動車の輸入国、日本、韓国、ドイツ、メキシコ、スペインなどが輸出国である（表1）。これら以外

表1 主要国の四輪自動車の生産・販売台数の推移

国名	生産台数(万台)			販売台数(万台)			生産台数-販売台数(万台)		
	2011年	2012年	2013年	2011年	2012年	2013年	2011年	2012年	2013年
中国	1,842	1,927	2,212	1,806	1,851	1,931	36	76	281
アメリカ合衆国	866	1,033	1,105	1,177	1,304	1,479	-311	-271	-374
日本	840	994	963	496	421	537	344	573	426
ドイツ	631	565	572	320	351	339	311	214	233
韓国	466	456	452	147	158	153	319	298	299
インド	393	417	388	304	329	358	89	88	30
ブラジル	341	340	374	352	363	380	-11	-23	-6
メキシコ	268	300	305	85	91	99	183	209	206
タイ	146	243	253	80	79	138	66	164	115
カナダ	214	246	238	158	162	172	56	84	66
ロシア	199	223	218	202	290	314	-3	-67	-96
スペイン	237	198	216	111	93	79	126	105	137
フランス	224	197	174	271	269	233	-47	-72	-59
イギリス	146	158	160	229	225	233	-83	-67	-73
イタリア	79	67	66	216	194	153	-137	-127	-87
南アフリカ	53	54	55	43	57	62	10	-3	-7
オーストラリア	22	23	22	95	101	111	-73	-78	-89

出典：日本自動車工業会のホームページ([http://www.jama.or.jp/world/world/world\\_t1.html](http://www.jama.or.jp/world/world/world_t1.html))に掲載されている資料をもとに作成。

に、自ら自動車生産を行うエジプト、トルコ、イランを除く中東諸国なども、多くの自動車を輸入している。日本の自動車産業は製造業総出荷額の17.4%（2012年）、総輸出額の20.4%（2013年）を占める基幹産業である。国内の総人口が減少の傾向を示し、市場の拡大が将来的にあまり見込めない日本では、自動車の輸出は国内雇用の確保や貿易バランスの維持などの点から見て目が離せない。現在、日本における自動車生産の国内向け台数と輸出向け台数はほぼ同じである。かりに輸出向け台数が減少してゆけば、それによってもって自動車産業の就業者数（2013年度は547万人で全体の8.7%）も減っていくであろう。さらに、2013年は前年より1.2兆円増加して12.5兆円を記録した自動車貿易の黒字額も、輸出が減れば減少するであろう。

自動車をグローバルスケールで生産・販売している多国籍企業の立場に立てば、世界各地の自動車市場に向けてもっとも適切な車種を適切な労働力や技術を用いて生産・流通させるのが理想である（林、2013）。実際、これまで国内で生産してきた車種を海外での生産に切り替えたり、海外の自社工場で生産した車種を国内に輸入したりする動きが進んでいる。新興工業国での自動車生産が本格化している現在、日本の自動車メーカーは生産条件の内外比較や国際競争を見据えながら、地球規模で最適な生産・販売を追求している。国際競争は、自動車市場の存在するところをターゲットとして、日本企業と、そのライバル関係にある海外企業、それに海外に進出している他の日本企業との間で繰り広げられる。完成自動車の市場への投入は、①日本からの輸出、②海外での現地生産、③他の海外生産地からの輸送、のいずれかの形態で行われる。

日本国内で自動車を生産している企業をひとつのまとまりとして考えた場合、最大の自動車輸出先市場は北米であり、輸出全体のおよそ40%を占める（斉藤、2013）。ここでは近年、NAFTAによって生産基盤を強めてきたメキシコとの間で競争が激しくなっている（高橋、2005）。メキシコの生産余力（生産台数－販売台数）はおよそ200万台と見込まれるため、これがさらに増大すれば北米市場での競争は激しさを増す。これと類似の構図は欧州市場における中東欧・トルコとの競争でもみとめられる。日本からの自動車輸出で欧州市場は全体の20%を占めるが、この市場では生産余力がおよそ159万台の中東欧・トルコの存在感が高まっている。日本企業はアジア・大洋州市場ではASEAN、中近東市場では韓国と競争関係にある。このように海外の市場では、どの企業がどの国で生産した自動車をいかなる形態を通して供給するかという競争が繰り広げられている。その競争いかんで日本からの自動車輸出は大きな影響を受ける。

### 3. 国内における自動車の生産と港湾からの自動車輸出

数ある日本の港湾の中で自動車の輸出入に関わる主な港湾として、名古屋、三河、横浜、千葉などを挙げることができる（表2）。2012年の輸出台数では名古屋港が25.8%、三河港が14.5%と多く、輸出金額でも29.4%、16.9%で、他港を引き離している。一方、輸入では、三河港（台数で39.1%、金額で36.7%）、千葉港（台数で20.2%、金額で24.4%）のウエートが大きい。名古屋港と三河港は伊勢湾、三河湾に面する愛知県内にあり、ともに国内有数の自動車生産地域を

表2 主要港からの自動車輸出台数・金額の推移

	港湾	自動車台数						自動車金額					
		2010年		2011年		2012年		2010年		2011年		2012年	
		台数(台)	比率(%)	台数(台)	比率(%)	台数(台)	比率(%)	金額(億円)	比率(%)	金額(億円)	比率(%)	金額(億円)	比率(%)
輸出	名古屋港	1,368,859	23.7	1,349,682	25.2	1,506,473	25.8	24,440	26.6	22,932	28.0	27,104	29.4
	三河港	845,074	14.6	640,135	11.9	846,310	14.5	15,791	17.2	10,790	13.2	15,613	16.9
	横浜港	825,074	14.3	707,518	13.2	686,477	11.7	14,672	16.0	12,950	15.8	12,269	13.3
	荻田港	325,958	5.7	342,642	6.4	363,649	6.2	6,384	7.0	6,496	7.9	6,775	7.3
	川崎港	338,087	5.9	340,757	6.4	424,775	7.3	4,045	4.4	3,790	4.6	4,879	5.3
輸入	三河港	97,384	39.6	131,435	45.1	137,773	39.1	226,880	38.1	314,257	42.7	333,352	36.7
	千葉港	52,324	21.3	53,430	18.3	70,512	20.0	137,742	23.1	163,657	22.3	221,731	24.4
	横須賀港	36,556	14.9	44,596	15.3	46,962	13.3	31,512	5.3	37,816	5.1	42,321	4.7
	日立港	29,406	12.0	25,725	8.8	45,266	12.9	120,461	20.2	119,913	16.3	190,993	21.0
	名古屋港	3,936	1.6	6,997	2.4	27,069	7.7	5,018	0.8	11,302	1.5	31,524	3.5

出典：名古屋税関のホームページに掲載されている資料 (<http://www.customs.go.jp/nagoya/boueki/>) をもとに作成。

背後に控えている。同県は過去30年以上にわたって製造業出荷額全国第一位の地位を保ってきたが、これにはこの地域一帯に広がる自動車産業の集積によるところが大きい。背後に有力な自動車生産地域を控えた港湾であるがゆえに、自動車の輸出も多いというのは理解しやすい。興味深いのは自動車輸入のウエートも大きいという事実であるが、果たしてこれは偶然であろうか。

自動車が生産・販売される地域と、同じく輸出・輸入される港湾との地理的關係は一様ではない。理論的には輸出用自動車は生産地の近隣にある港湾から送り出すのが望ましく、実際、名古屋港の近傍には国内最大の自動車生産地があり、豊田、刈谷、名古屋、鈴鹿などで生産された自動車が名古屋港から輸出されている。三河港からも、田原、岡崎、湖西など近隣で生産された自動車が輸出されており、とりわけ田原にある工場から直接、北米に向けて輸出される台数が多い(表2)。ただし、こうした状況は固定的ではなく、国内工場の立地展開にともない輸出向けに利用する港湾も移り変わっていく。

たとえば愛知県が本拠のトヨタ自動車は、1992年に福岡県宮田町(現 若宮市)に別会社を設けて自動車を生産するようになったが、ここで生産された自動車の輸出(中国向け)は九州の港湾で行われている。ただし、中国向け以外の輸出車は内航船で名古屋港、三河港へ輸送されたのち、海外に送り出される。九州北部にはトヨタのグループ会社であるダイハツ工業も2004年に群馬県から進出し、大分県中津市で生産を開始した。さらにトヨタよりも早く、1975年に日産が神奈川県から福岡県荻田町に進出し、エンジンの生産を始めた。1982年からは完成車の製造も行うようになった。これらによる輸出も博多港、荻田港など地元の港湾で行われている。トヨタは2012年からは岩手県にも生産拠点を置いて生産を行うようになった。ただしここで生産された輸出向け自動車は仙台港から内航船で名古屋港、三河港へ運ばれ、これら2港から海外へ送り出されている。

背後に国内で最大の自動車生産地域を控える名古屋港からは、101.8万台(2011年)の自動車が輸出されている(表3)。リーマン・ショック直前の2007年は輸出台数が152.1万台であったため、それと比べれば33.3%もの落ち込みである。主な輸出先は西ヨーロッパ(22.7%)、中東(21.2%)、中央・東ヨーロッパ・ロシアなど(18.9%)、大洋州(13.5%)、アジア(11.1%)である。トヨタ自動車は名古屋港に自動車輸出専用の埠頭(新宝埠頭)をもっており、ここをベ-

表3 名古屋港・三河港からの自動車輸出台数（2011年）

輸 出 先	名古屋港		三河港	
	輸出台数(台)	比率(%)	輸出台数(台)	比率(%)
西ヨーロッパ	231,539	22.7	10,956	1.5
中東	215,507	21.2	50	0.0
中央・東ヨーロッパ・ロシアなど	192,217	18.9	5,449	0.7
大洋州	137,534	13.5	12,598	1.7
アジア	113,215	11.1	9,687	1.3
中央・南アメリカ	91,797	9.0	73,228	9.8
アフリカ	31,233	3.1	3,729	0.5
北アメリカ	5,089	0.5	632,233	84.5
合 計	1,018,131	100.0	747,930	100.0

出典：名古屋港利用促進協議会の「港湾振興基礎調査」に掲載されている資料をもとに作成。

スに102万台（2012年）もの自動車を輸出している。トヨタと同様、名古屋港から輸出される三菱自動車の14.6万台、ホンダの1.4万台と比べると圧倒的に多い輸出货量である。三菱自動車は自社工場に近い岡山県の水島港から19.1万台を輸出しているほか、岡崎の工場で生産した自動車のうち3.2万台を三河港（蒲郡地区）から輸出している。ホンダは国内に3カ所工場があるが、このうち鈴鹿製作所で生産された5.4万台は近隣の四日市港から、1.4万台は名古屋港からそれぞれ輸出されている。トヨタ、三菱に比べるとホンダは現地生産への指向性がより強い。

#### 4. 名古屋港における輸出自動車の取扱業務とトランシップによる輸送

ジャストインタイム方式で知られるトヨタ自動車は、自動車の輸出業務でもムダな時間を極力排除している。それは自動車を専用運搬船へ積み込む業務でも実践されている。名古屋港にはトヨタ専用のモータープールが新宝埠頭にあり、同社の関連会社であるトヨフジ海運が自動車の輸出業務を担っている。三菱自動車やホンダの自動車は、同じ名古屋港でも公共埠頭を利用して輸出業務が行われている。トヨフジ海運は現在、自動車運搬船を17隻保有しており、うち5隻は積載能力が6,000台という巨大船である。運搬船の稼働率を上げるには、短時間にできるだけ多くの車を積み込まなければならない。役割の異なる15名がひとつのチームを編成し、2つある入口から順次、船内へ自動車を搬入する。5,000台の自動車の搬入を終えるのに2日を要する。

トヨフジ海運は、現在、東アジア、東南アジア、北米、欧州、オセアニアに向けて外航船を走らせている。このうち北米航路では、西海岸コースと東海岸コースがあり、前者ではポートランド、ロングビーチ、ニューウエストミンスター、ベニシアに、後者ではニューアーク、バルチモア、ジャクソンビル、アンジュアンにそれぞれ寄港する。復路ではアメリカの工場生産されたトヨタ車を積み込み、名古屋港へ運んでいる。トヨタはアメリカでは、ケンタッキー、インディアナ、テキサス、ミシシッピの各州に工場を設けて自動車を生産している。

トヨタ専用の新宝埠頭では、名古屋港で取り扱われている輸出自動車全体の48.0%が取り扱われている。2番目に多いのは潮見埠頭（33.6%）であり、以下、金城埠頭（6.1%）、弥富埠頭

表4 名古屋港におけるトランシップによる完成自動車の埠頭別取扱台数の推移

単位:台						
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
金城埠頭	55,871	77,667	87,922	44,577	89,791	86,522
弥富埠頭	5,525	15,503	20,468	1,828	10,752	2,193
その他		742	704	180	348	
合計	61,396	93,912	109,094	46,585	100,891	88,715

注:専用埠頭(トヨタ自動車専用の新宝埠頭)での取扱いは含まれていない。

出典:名古屋港管理組合提供の資料をもとに作成。

(2.7%)の順が多い。このうち金城埠頭は、近年、輸出自動車のトランシップを多く行っている埠頭として知られる。トランシップとは、海外の他港から運ばれてきた貨物を陸揚げして保管しておき、別の輸送船に積み替えて送り出す機能のことである。輸出自動車に関して、日本でこの機能を果たしているのは名古屋港と横浜港だけである。2011年の場合、名古屋港が8.9万台、横浜港が5.5万台、トランシップ機能を果たした。名古屋港では8.6万台が金城埠頭、0.2万台が弥富埠頭で取り扱われた(表4)。日本の港のトランシップ機能は、アジアから中南米向け、北米・中米からアジア・豪州向けの、それぞれ中継である。名古屋港は、タイで生産された自動車を北米・中米へ運ぶ途中のトランシップである場合が多い。

## 5. 東西大都市圏の中間に位置する三河港の自動車輸入拠点化

海外から自動車を輸入する場合、主要市場へのアクセスを考えれば東京、大阪、名古屋の各大都市圏に近い港湾で陸揚げするのが経済的である。事実、最大市場である東京大都市圏では千葉、横須賀、日立(茨城)の港湾で全輸入量の46.2%(2012年)が取り扱われている。しかし東京について市場が大きな大阪大都市圏では自動車輸入を行う港は見当たらない。代わりに名古屋大都市圏の港である名古屋港と三河港が、輸入自動車全体の46.8%を取り扱っている。わずかな差ではあるが、東京大都市圏での取扱量を上回っているのである。

三河港での自動車輸入は1988年にプジョー車が陸揚げ

表5 三河港における自動車取扱い業務の歴史

年次	企業	事項	地区
1967年	三菱自動車(株)	移出開始	蒲郡
1978年	三菱自動車(株)	輸出開始	蒲郡
1979年	トヨタ自動車(株)	田原工場操業開始	田原
1979年	トヨタ自動車(株)	移出開始	田原
1981年	スズキ(株)	移出開始	神野
1981年	トヨタ自動車(株)	輸出開始	田原
1983年	スズキ(株)	輸出開始	神野
1988年	プジョー	輸入開始	神野
1990年	メルセデス・ベンツ日本(株)	輸入開始	神野
1991年	メルセデス・ベンツ日本(株)	豊橋VPC稼働	神野
1991年	フォルクスワーゲンアウディ日本(株)	インポートセンター稼働	明海
1991年	フォルクスワーゲンアウディ日本(株)	輸入開始	明海
1991年	ローバージャパン(株)	輸入開始	神野
1992年	フォルクスワーゲンアウディ日本(株)	東京から豊橋に本社移転	明海
1993年	フォード	輸入開始	神野
1995年	ローバージャパン(株)	操業開始	神野
1997年	ボルシェ	輸入開始	明海
1997年	日本ゼネラルモーターズ(株)	輸入開始	神野
1999年	クライスラー ジープ	輸入開始	神野
2002年	日本ゼネラルモーターズ(株)	VPC稼働	神野
2002年	ジャガー	輸入開始	神野
2004年	ボルボ	輸入開始	神野
2007年	ダッジ	輸入開始	神野
2010年	メルセデス・ベンツ日本(株)	三河港から撤退	神野
2011年	フィアットグループオートモービルズジャパン(株)	輸入開始	神野
2013年	プジョー・シトロエン・ジャポン(株)	輸入開始 VPC稼働	神野
2013年	マセラティジャパン(株)	輸入開始	神野
2014年	メルセデス・ベンツ日本(株)	輸入再開	神野

出典:三河港振興会のホームページ(<http://www.port-mikawa.jp/>)に掲載されている資料をもとに作成。

されたのが最初である（表5）。その後、メルセデス・ベンツ日本（MBJ）（1990年）、フォルクスワーゲンアウディ日本（1991年）、ローバー・ジャパン（1991年）、フォード（1993年）、ポルシェ（1997年）、日本ゼネラルモーターズ（1997年）などの自動車があいついで三河港から輸入されるようになった。これにともない、三河港は1990年代中頃に国内最大の自動車輸入港になり、今日までその地位を維持している（図1）。

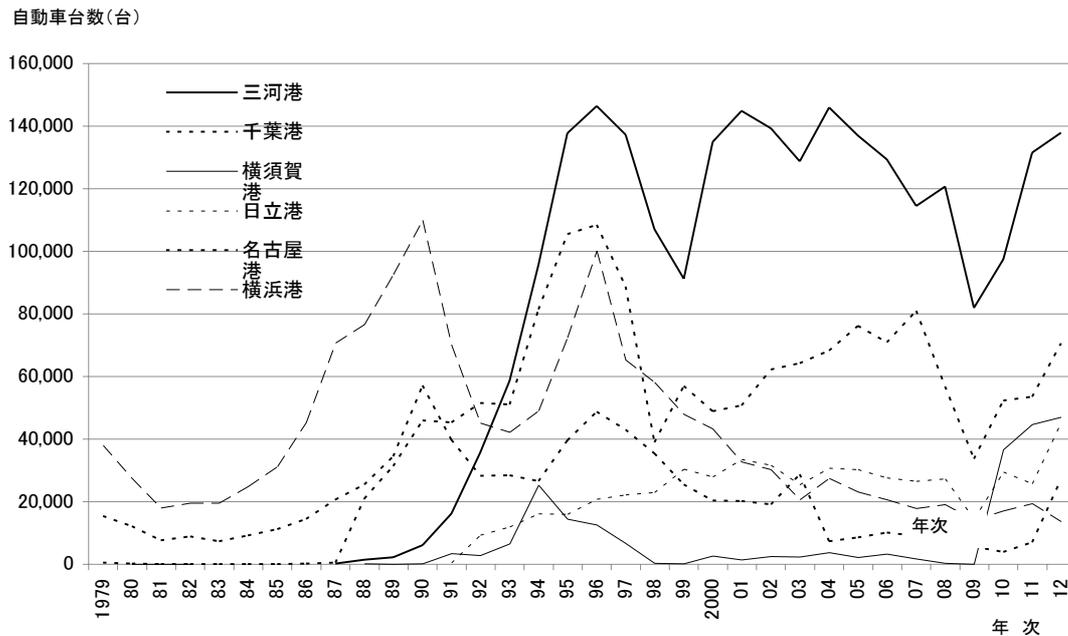


図1 港湾別輸入自動車台数の推移

出典：名古屋税関のホームページに掲載されている資料(<http://www.customs.go.jp/nagoya/boueki/>)をもとに作成。

1992年にフォルクスワーゲンアウディ日本の本社が東京から豊橋に移転したのは、三河港が日本における自動車輸入の拠点となる象徴的出来事であった。移転の理由として、①東京から大阪に至る日本の主要市場の中央に位置すること、②愛知県、静岡県西部に自動車産業が集まっており自動車関係の人材確保に恵まれていること、それに③港湾の背後に輸入自動車の検査を行う新車整備センター（VPC：Vehicle Preparation Center）用のスペースが得やすいこと、などが挙げられた。三河港は平均水深が9.2mと浅く、深い水深を必要としない自動車運搬船の入港に支障がないという点も評価された。実際、三河港に陸揚げされた自動車は埠頭のある神野地区と明海地区で点検・整備されており、輸入港湾と検査施設が距離的に離れている関東の状況とは違う（図2）。

三河港で自動車の輸入が開始された1988年当時、国内で最も多く輸入していたのは横浜港で台数では51.6%、金額では51.2%を占めた。第2位は名古屋港で19.1%、14.2%であった。ところが、フォルクスワーゲンアウディ日本の豊橋移転を契機に、1993年に三河港は台数で全国の27.1%、金額で25.0%を占めるようになった。前年までトップの地位にあった千葉港は23.6%、22.2%にとどまった。フォルクスワーゲンアウディ日本が撤退した横浜港はもとより、名古屋

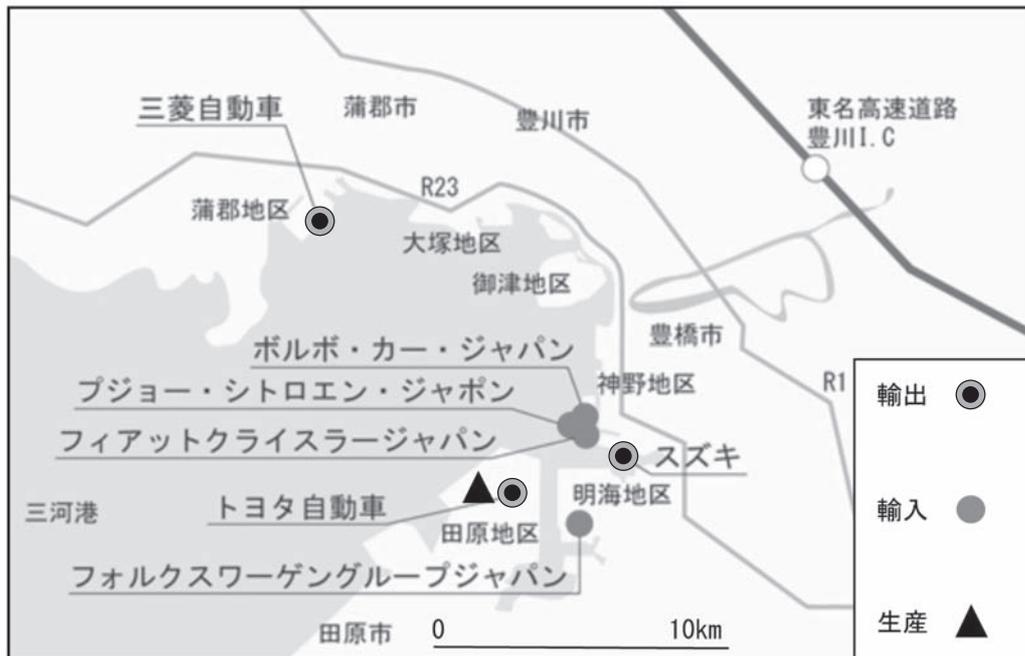


図2 三河港における自動車輸出入・生産関係施設

出典：三河港湾事務所のホームページに掲載されている資料  
 (http://www.mikawa.pa.cbr.mlit.go.jp/lib/databook2013/2-2.html) をもとに作成。

港も20%には届かず、以後は三河港がひたすらトップの座を保ちつづけている。2009年には台数で51.6%、金額でも48.7%を占めるまでになり、全国を走る輸入自動車の半数は三河港からの陸揚げというところまできた。ただし、ダイムラーの日本法人であるメルセデス・ベンツ日本(MBJ)が2010年4月に三河港のVPCで行って来た業務を茨城県の日立港にあるVPCに統合したため、三河港のシェアは低下した。2012年の実績で見ると、三河港は台数で39.1%、金額で36.7%である。同じ名古屋税関の中にある名古屋港は、7.7%、3.5%であったため、両港合わせると全国の40%を占めた。ところが最も新しい動きとして、2014年にメルセデス・ベンツ日本は再度、方針を改め三河港での輸入業務を再開したため、同港の取扱ウエートは高まるものと思われる。

輸入自動車全体の5割近くを扱う三河港、名古屋港では、完成自動車の9割はヨーロッパと北アメリカからの輸入という状態が1990年までつづいた。1995年になるとほぼすべてがこれら2地域からの輸入になったが、2000年は8割にまで低下した。2005年になると局面が変わり、アジアからの自動車輸入が増え始めた。統計データが最も新しい2012年の場合、台数ではヨーロッパ(60.1%)、アジア(20.6%)、その他(13.2%)、北アメリカ(6.2%)の順が多い。金額ではヨーロッパ(75.8%)、その他(9.8%)、アジア(9.2%)、北アメリカ(5.2%)の順である。アジアからの輸入車の金額シェアが台数シェアを大きく下回っているのは、安価な自動車が多いからである。アジアというのは実際にはタイとインドネシアのことであり、タイからの輸入車は台数で全輸入の4.5%、同じくインドネシアは4.2%を占める。

## 6. 国内における自動車の移出・移入をめぐる動き

港湾で完成自動車を取り扱う場合、これまで述べてきた海外への輸出と海外からの輸入のほかに、国内の港湾間における移出と移入がある。名古屋港と三河港のケースでいえば、これらの港湾の近くで生産された完成自動車を国内の他地域とりわけ遠隔地へ送り出す場合と、逆に他地域で生産された完成自動車を移入する場合である。前者の場合、名古屋港から移出された完成自動車は1,906万トン（2010年）であった。これは港湾統計によるデータであるが、この統計には一部、フェリーで運ばれた貨物量も含まれているため注意する必要がある。最大の仕向け先は仙台塩釜港であり511.5万トン、以下、苫小牧港357.2万トン、千葉港325.1万トン、川崎港194.8万トン、北九州港135.1万トン、とつづく。全移出量の88.7%は名古屋港にある専用埠頭から送り出されている。苫小牧港、仙台塩釜港向けにはフェリー貨物が一部含まれていると思われるが、基本的に東北、北海道、九州の市場に向けてトヨタ車を中心に名古屋港から送り出されている。

つぎに三河港の場合、ここからは266.4万トンの完成自動車が国内の他港に向けて送り出された。伊勢湾全体からの総移出を100%とすれば、名古屋港がそのうちの81.0%を占め、三河港は11.3%を占めた。つまり三河港は名古屋港の8分の1であるが、ここからは北九州港（56.7万トン）、水島港（56.5万トン）、横浜港（47.2万トン）などへ向けて完成自動車が出た。水島には三菱の工場があるため、ここから輸出される完成自動車と一緒に海外へ送り出されたと推察される。北九州港、横浜港へは九州、関東の市場に向けた輸送であろう。ほかに千葉港、横須賀港、谷山港、那覇港が10万トン以上の仕向け港であり、これらも関東、九州、沖縄の各市場への輸送である。なお名古屋港への移出が16.0万トンあるが、これはトヨタの田原工場からの輸送と思われる。

名古屋港、三河港へ国内の他港から完成自動車を送られてくるのは、名古屋圏の国内向け市場か、もしくはこれらの港湾を経由して海外へ輸出するためである。ただしこの場合も、統計データにフェリー貨物が一部含まれている点に注意する必要がある。まず名古屋港の移入量であるが、全体では1,136.4万トンであり、これは伊勢湾全体の78.1%を占める。中津港からの344.6万トンが最も多いが、これはダイハツ工業の完成自動車である。第2位は仙台塩釜港からの238.6万トンであり、東北で生産されたトヨタ車が大部分を占めていると思われる。横浜港（123.9万トン）からは日産車、北九州港（102.6万トン）からはトヨタ車、そして水島港（95.3万トン）からは三菱の完成自動車を送られてきている。このほか川崎港、横須賀港、荻田港、三河港から10万トン以上の移入があった。

三河港には全体で234.5万トンの完成自動車の移入があった。これは伊勢湾全体の16.1%を占めており、移出の割合より6ポイント多い。北九州港からの117.0万トンが全体の半分近くを占めており、九州トヨタの輸出向け自動車が三河港（田原地区）へ輸送され、さらにここから海外へ送り出されている。横浜港（50.9万トン）、仙台塩釜港（38.4万トン）がこれについて多く、主として日産車、トヨタ車が移入されていると思われる。

名古屋港、三河港をベースとする完成自動車の移出入パターンで特徴的なことは、日本海側

にある港湾との間では出入りがまったくないということである。また関西地方との間でも一部の例外（三河港から神戸港への移出）を除いて、船舶による輸送は行われていない。これは、①日本海側には自動車工場がないこと、②日本海側市場へは太平洋側からトラック、鉄道など陸上交通で輸送されていること、さらに③名古屋圏から距離的に近い関西へは陸上交通で輸送の方が合理的である、などの理由からである。このように考えると、日本の自動車メーカーは太平洋側に立地する工場で生産を行い、国内向けの完成自動車は太平洋側の港湾間で輸送、輸出向けも一部に北九州港などの例外はあるが、大半は太平洋側の港湾から送り出しているといえる。

## 7. おわりに

名古屋港と三河港で行われている自動車の輸出と輸入は、今後、どのようになっていくのだろうか。このテーマは、港湾関係者、自動車産業関係者、地元自治体などにとって気になる問題である。ただし輸出と輸入では受け止め方が異なる。輸出の場合、港湾からの輸出台数が減少すれば港湾収入も減少する。そもそも輸出台数が減少するとすれば、それは海外市場での需要の落ち込み、市場競争力の低下、あるいは海外生産の増加などが要因であろう。日本から完成自動車を輸送しても受け入れられる市場がある限り、輸出は続けられる。逆にそのような市場がなくなれば、輸出はストップする。国際競争力では定評のある日系自動車の中でもとくに日本の工場で生産された自動車を購入したいという消費者が存在する限り、輸出は続けられる。すでにホンダは海外市場に対しては主に海外での生産で対応する方針で臨んでいるが、他のメーカーがこれに習うようになれば、自動車輸出は大幅に減少するであろう。トヨタは九州で生産した自動車は九州の港から輸出している。かりにそのウエートがさらに増せば、名古屋港や三河港からの輸出割合は低下する。

国内市場が成熟してこれ以上伸びそうにない状況が続けば、輸出の減少は自動車産業それ自体の縮小を意味する。輸入自動車のシェアが増加すれば、国内で生産される自動車台数はさらに減少する。自動車産業の関係者や地元自治体にとって、雇用、税収、地域経済全般にわたって大きなダメージにつながることは明らかである。とくに自動車産業に依存する割合が大きい名古屋大都市圏では、この産業の後退や衰退は致命的ともいえる影響を地域にもたらす。多国籍企業となったトヨタ自動車は盤石でも、この地方で自動車産業に従事してきた人々にとっては死活問題である（梅原、2014）。いまのうちから脱自動車の時代に向けて準備を始めなければならない。航空機産業は有力な後継産業のひとつであるが、製造業だけで考えるのは危険である。製造業が核になるとしても、核を中心にサービスの価値を結びつけた新たな製品を市場に提供していかなければならない。

一方、海外からの自動車輸入については、三河港での自動車輸入が今後どのように推移するかが課題である。三河港を中心とする愛知県の東三河の産業界や行政担当者の間では自動車輸入業務を核に産業振興を進める動きが以前からある。すでに自動車特区の指定も受けており、他地域ではあまり見られない自動車輸入ビジネスをコアに関連ビジネスを立ち上げる構想が議

論されている。消費者が三河港を訪れ、購入した輸入車を自分で運転して帰るといったビジネスはそのひとつである。もともと産・官・学の結びつきが強い風土であるだけに、企業、市民、行政、大学、NPOなどが一体となって自動車輸入ビジネスを盛り上げていく可能性はある。田原地区からの北米向けトヨタ車の輸出が大幅に減少しているだけに、自動車輸入にはいっそう力が入っているように思われる。

#### 引用文献

- 梅原浩次郎（2014）：『ものづくり産業集積の研究-転換を迫られる名古屋経済圏と産業政策』晃洋書房。
- 斉藤智美（2013）：わが国の自動車産業における国内生産の行方-激しいグローバル生産立地競争の中でサ  
ブライヤーが勝ち抜く為に- Mizuho Industry Focus Vol.5 みずほ銀行 産業調査部。
- 桜山右近（2007）：『自動車産業への提案-日本のリーディングインダストリーの現状と課題-』文芸社。
- 高橋俊樹（2005）：『カナダの経済発展と日本-北米地域経済圏誕生と日本の北米戦略-』明石書店。
- 林 上（2013）：『都市と経済の地理学』原書房。