

厳しい経済情勢の中で、港湾に求められる競争力、コストの削減、サービスの向上…港湾を取り巻く物流環境の変化の中であるべき港湾の姿とは?このシリーズでは現在、そして今後求められる港湾のあり方について各方面の有識者の方に広く展望を伺ってまいりました。

シリーズ最終回の今回は中部大学 林上 教授に、港湾地域へのロジスティクス機能の集積に関してご寄稿いただきました。

名古屋港における ロジスティクス機能集積の方向性

中部大学大学院国際人間学研究科長
(日本港湾経済学会中部部会会長)
林 上

1 はじめに

1990年代初頭に生じたバブル経済の崩壊とその後の長期的な不況・デフレ経済のもとで、日本経済の国際的地位は低下してきた。経済成長は低迷状態の中にあり、1人当たりGDPの国際順位も、いつの間にかいくつかの国に抜かされてしまった。先進諸国における日本の地位低下と東アジアにおける日本の存在感の希薄化がともに進み、「このままこの国は衰亡の道を歩むのか」という危機感さえ頭をもたげている。2005年から始まった国内総人口の絶対的減少は、そうした危機意識を象徴するかのようである。そして本年、2011年3月11日に発生した東日本大震災である。必死に出口を探してもがく日本の行く手を妨げるような厄災に、思わず言葉を失う。

いまわれわれに求められているのは、日本経済の置かれている厳しい状況を冷静に見つめ、今後いかなる方向へ進むべきか、企業、家計、個人が正しい判断を下すことである。とりわけ企業の果たす役割は大きい。資本主義経済にあって、企業は人びとが頼りにするプラットフォームのよう

な役割を担っているからである。生産・流通・消費のすべての過程に関わりながら、雇用や所得の大半を生み出す源泉として機能している。企業の中でも国際的取引に関わるものは、すべからず、いかに海外との取引活動を通してこの国に経済的富をもたらすことができるか、そのために有効な戦略を練って実行しなければならない。加工貿易体制の時代はすでに遠ざかり、フルセット生産もいにしえのものとなった。頭を切り換え、発想を転換して立ち向かわなければ、弱体化する日本経済を再び蘇らせることはできない。

2 産業構造の変化を反映する港湾

港湾ほど日本経済の活力を「入」と「出」の両面で人びとに可視化させている場所はない。資源小国・日本の自然環境的必然性が、膨大な量の資源・エネルギーを日本の港に引き寄せ、各地に展開する製造・加工・組み立ての場に向かわせる。完成した製品は国内市場に出回る一方、海外にも輸出される。ふ頭に所狭しと並べられた輸出用自動車やうずたかく積まれたコンテナは、この国の労

働者によって生み出された付加価値以外の何ものでもない。港湾地区に配置された各種の保管施設や配備された運搬設備は、原材料や製品が次なるステップへと歩を進めるための中継の場であり、そこへ向かうための設備である。

近代から現代にかけて、港湾は主として原材料や資源・エネルギーを日本に持ち込み、それとは逆に工業製品を海外へ送り出すために必要な空間であった。しかし、日本企業の海外直接投資が一般的になって以降、空間の性格は変わってきた。国内での生産を減らした以上、原材料や資源・エネルギーを必要以上に持ち込むことはない。これまで大量に送り出されていた工業製品も、その数を減らした。代わって持ち込まれるようになったのは、海外で生産を開始した日系企業、あるいは海外企業が日本向けに輸出した製品である。この間に生じた輸出・輸入品目の変化は劇的でさえあり、港湾は日本における産業構造の変化をそのまま反映している。

日本経済は、加工貿易やフルセットの生産体制を完全に止めたわけではない。現在でも依然として多くの工業製品が港湾から輸出されている。国際競争力のある製品はこれまでと

名古屋港におけるロジスティクス機能集積の方向性

同様、力強く日本の港湾から海の向こうへと押し出されていく。またこれと並行して、海外で完成品を生産するのに欠かせない重要な部品や生産設備なども、国内で生産され輸出されている。競争力のある日本製の工業製品は海外市場でも引く手あまたであり、港湾からの積み出し風景はこれまでと変わらない。しかし、新興工業諸国の台頭によって競争力をなくした工業製品については、日本からの輸出ボリュームは確実に減少した。逆にこうした製品は、価格競争力を武器に海外製品が大量に国内市場に雪崩れ込むようになった。入港したばかりの船舶からガントリークレーンによって降ろされたコンテナは、休む間もなくトレーラーで牽引されていく。

3 国際的サプライチェーンの一端を担う港湾

港湾でコンテナが船舶から降ろされたり、積み込まれたりする風景が見えるとしたら、それは生産地から消費地まで長い道のりを輸送されていくモノの移動途中の姿を垣間見ているにほかならない。実際には、その前後にさまざまな途中経過がある。経済のグローバル化は、移動経路の段階数が国境を越えて増えたり距離が長くなったりすることを意味する。移動が迂遠化したのは、企業が地球のスケールで原材料、労働力、市場の関係を考え、最適と思われる場所で生産するようになったからである。しかし、せっかく生産費を抑えたのに、移動のための費用が余計に発生したのでは、最適性は達成できず競争力も高まらない。サプライ・チェーン・マネジメント (SCM) を十分に発揮して生産地から消費地までモノの移動をいかに円滑にするか、勝負の分かれ目はこの点にある。

港湾を経由していくモノは、単に右から左へと積み換えられているのではない。積み換えだけなら、その作業を効率化させて流通費用の削減をめざせばよい。実際には検品、品揃え、組み合わせ、組み立て、方面別仕分けなどが、港湾での業務として行われる。海外で生産された製品を普通に輸入するようになった日本にとって重要なことは、輸入品に対する検査・保管・品揃えが、流通費用を単に増すだけの業務であってはならないということである。むしろ輸入品に新たな価値を加えるような業務でなければならぬ。この場合の価値は、原材料から製品を生み出すときの価値とは異なる。製品あるいは中間製品になったあとで、さらに加えられる価値のことである。

同じことは輸出についてもいえる。欧米先進国向けの市場はいうまでもなく、近年は成長著しい新興工業諸国で拡大している富裕層に対する輸出チャンスが高まっている。高い品質やデザイン性、安全性が求められる製品を最終的に完成させて確実に送り出す業務の重要性が増している。輸入した部品や中間製品が組み込まれて最終製品になる場合が少なくないため、港湾はこうした活動の立地場所として優れている。

近年、港湾の近くにロジスティクスセンターが立地する動きがみとめられるのは、日本の貿易構造が変わってきたためである。すべての工業製品を国内で生産するのではない。新興工業諸国で生産するのに適している製品はそこから輸入し、消費者ニーズが厳しいことで有名な日本市場に対して、ジャストインタイムなどの柔軟性に配慮しながら満足のいく商品提供を行う。これまでと同じように輸出可能な工業製品は、これを継続的に送り出すため、ロジスティクスセンターを通して安全、確実に相手先市場まで送り届ける。つまりメーカーと販売

末端の途中にあって、生産とサービスの2つの機能を合わせもつ、そのようなロジスティクスセンターに対する期待が高まっている。

4 名古屋港の機能再編とロジスティクス機能

名古屋港の背後には、愛知県を中心とする旺盛な製造業の生産活動地域が控えている。自動車や工作機械に代表される内陸部の工業生産にとって不可欠な素材やエネルギーは、港湾の南部や東部に立地する製鉄業や電力・ガス業によって供給されている。内陸部で生産された工業製品は、港湾の西部に展開するコンテナヤードに集められ、ここから海外へと送り出されている。つまり、伊勢湾側から見て反時計回りに資源・エネルギー輸入→製造・加工・組み立て→完成品輸出の一連の生産活動が行われている。こうしたサイクルは歴史的過程を経て形成されてきたが、日本を代表する「ものづくり地域」の扇の要として名古屋港が機能していることは明らかである。

しかし、この名古屋港も日本の貿易構造や社会経済の変化によって機能的再編を迫られている。大枠として、メーカーによる海外直接投資の増加にともない、内陸部での生産活動が以前に比べて減少している点が指摘できる。内陸部での生産が減れば、それへの素材・エネルギーの供給も減少する。環境問題や資源・エネルギー再生が別の流れとしてあり、港湾の東部・南部では内陸部で発生した廃棄物を再生する事業が行われるようになった。バブル経済崩壊後の企業スリム化の中で、未利用地・低利用地の再編が臨海部でも進められるようになった。

いまひとつの港湾再編は、西部のコンテナヤードを中心とした地域で



西部地区

進められている。名古屋港のコンテナヤードは、港湾中央部から西部へと移動していった経緯がある。これは、取扱貨物の増大に応えるために物流機能を担う地域を新たに求めて広げていった結果である。現在は飛鳥ふ頭と鍋田ふ頭のコンテナターミナルで貨物の積み降ろしが行われている。この地域の再編の糸口は、地元

企業による海外直接投資の増加にともない、海外で生産された完成品や半製品が輸入されるようになったことである。さらにこのことと関連して、各地から集められた半製品を使った組み立てや、輸入製品の検査、仕分けが行われるようになったからである。内陸部で製造業の空洞化が進むなか、古くなった生産機能を臨海部

に統合して生産の合理化を図りたいという企業の戦略もある。

西部地域の空間再編では、港湾の東部・南部と同様、未利用地・低利用地の有効活用を図りたいという意図も働いている。名古屋港では、伊勢湾台風の際に貯木場から流出した木材が被害をもたらしたことを反省し、港湾の中央部付近にあった貯木場を西部に移転させたという歴史がある。しかし木材をめぐる貿易構造がその後大きく変化したため、貯木場とその関連施設の現在地での必要性は大きく低下している。貯木場を埋め立てて他の施設用地として利用する動きが以前からある。2カ所のコンテナふ頭に近いという条件も評価され、いずれはこの地域を物流拠点にしていこうという考えが構想されてきた。

5 加工・組み立て・流通機能の一体化

名古屋港西部で加工・組み立て・流通の機能が一体化した生産拠点を



南部地区



東部地区

名古屋港におけるロジスティクス機能集積の方向性

形成していこうという動きは、すでに始まっている。第1段階はコンテナターミナルとその直接的な背後地を一体化した地区とみなし、効率的な物流業務がここで行われるようにすることである。業態としては国際的スケールで事業を展開する企業のロジスティクス部門である。この種の企業はサプライ・チェーン・マネジメントの一部を港湾地区で行っており、効率的で付加価値の大きな流通業務をいかに実現するかという命題を抱えている。コンテナターミナルの直近で活動できれば、節約できる流通費用は大きい。

サプライ・チェーン・マネジメントの業務の一部が臨海部で果たされるようになって、これでこの地域の企業集積が最終形を迎えるわけではない。海外直接投資がさらに進み、国際的な水平分業体制がよりいっそう強くなれば、内陸部で行われていた加工・組み立て機能が臨海部へ進出してくる可能性が高まる。輸入した部品や半製品を組み込んで完成品にして海外や国内の市場へすばやく送り出すのに、臨海部は適しているからである。付加価値の高い中核的部品は国内で生産されるが、最終製品に組み込むために、臨海部に運び込まれる。

名古屋あるいは名古屋港周辺で生まれる製品の海外市場での主なターゲットは、欧米先進諸国や新興工業諸国の富裕層である。このため、質が高くサービスの行き届いた製品提供が最優先されねばならない。製品をただ単に送り出すのではなく、幅広い国際的視点に立って製品を企画し、完成品を顧客が満足のいく仕方でサービス供給することで高い付加価値を生むことができる。企画化、製品化、サービス化を一体的に行うことが、国際的な水平分業体制が進んだグローバル市場において企業が生き残っていくスタイルである。

6 コンテナターミナルの直接的背後地

名古屋港には現在、5つのコンテナターミナルがあり、それらはいずれも西部地区に立地している。このうち飛島ふ頭南側コンテナターミナルは2つのバースを有しており、船社・港運・陸運関係の10社が共同で出資した会社によって運営されている。北米西岸、欧州航路などが中心である。同じ飛島ふ頭には東岸に、北、NCB、南の3つのコンテナターミナルが設けられている。総延長が2.2kmにもおよぶ連続したターミナル群で、15基のガントリークレーンが動いている。飛島ふ頭北コンテナターミナルはバンコク、シンガポール航路、NCBコンテナターミナルは北米西岸、南米、豪州、シンガポール航路が中心である。また、オーバーパーナマックス対応で大水深-15mのコンテナバースをもつ飛島ふ頭南コンテナターミナルは、北米

西岸・東岸、欧州の各航路を中心に利用されている。

一方、急増する中国・アジア貨物の物流拠点として稼働している鍋田ふ頭コンテナターミナルは6基のガントリークレーンを有しており、港湾運送業者9社が参画する会社によって運営されている。

これら5カ所のコンテナターミナルのすぐ近くには流通センターや団地倉庫などの施設が立地している。また飛島、鍋田両ふ頭に挟まれるようなかたちで弥富ふ頭が海に突き出ている。さらに飛島ふ頭の北側には、貯木場とその関連施設が立地している木場金岡ふ頭がある。これらを含む西部の臨海地区では、2004年以降、ロジスティクス機能を念頭においた企業の進出・立地が続いている。これは、この地区の将来像を見すえて行われてきた企業誘致活動の成果でもある。

この地区一帯はコンテナターミナルの直接的な背後地であり、輸出・輸



飛島ふ頭

入の両面で物流業務を効率的に行うことができる。海側の条件に加えて、港湾の背後に広がる名古屋をはじめとする大都市圏諸都市に対する交通アクセスの点でも恵まれている。木場・金岡ふ頭と飛鳥、弥富両ふ頭の間を東西方向に伊勢湾岸自動車道が走っており、2003年から2005年にかけて東名阪、東名、東海環状の各高速道路とつながったことが、港湾地区の交通利便性を大いに高めるのに貢献した。

海と陸のまさに接点ともいえるべきこの地区は、企業が今後も立地できるスペースにも恵まれている。ふ頭を北側で区切る緑地帯を越えたところは、弥富市の都市計画マスタープランにおいて「ものづくり産業地」として位置付けられている。この一角にはすでに、国際的スケールで事業展開しているスウェーデンの大規模家具小売業チェーンの日本における物流センターが立地している。

2008年に操業を開始したこの物流

センターは、名古屋港に到着した主として中国からの家具類をコンテナターミナルから運び入れている。その距離わずか数百メートルであるため、コンテナターミナルと一体的に機能しているといつてよい。物流センターで仕分けされた製品のうち関西市場向けものは高速道路を使って送り出されるが、関東市場へはコンテナを利用し名古屋港から内航船で輸送されている。物流センターは上海にあるアジア・オーストラリア市場部門の管理下にあり、グローバルスケールで動くロジスティクス機能の一翼を担っている。

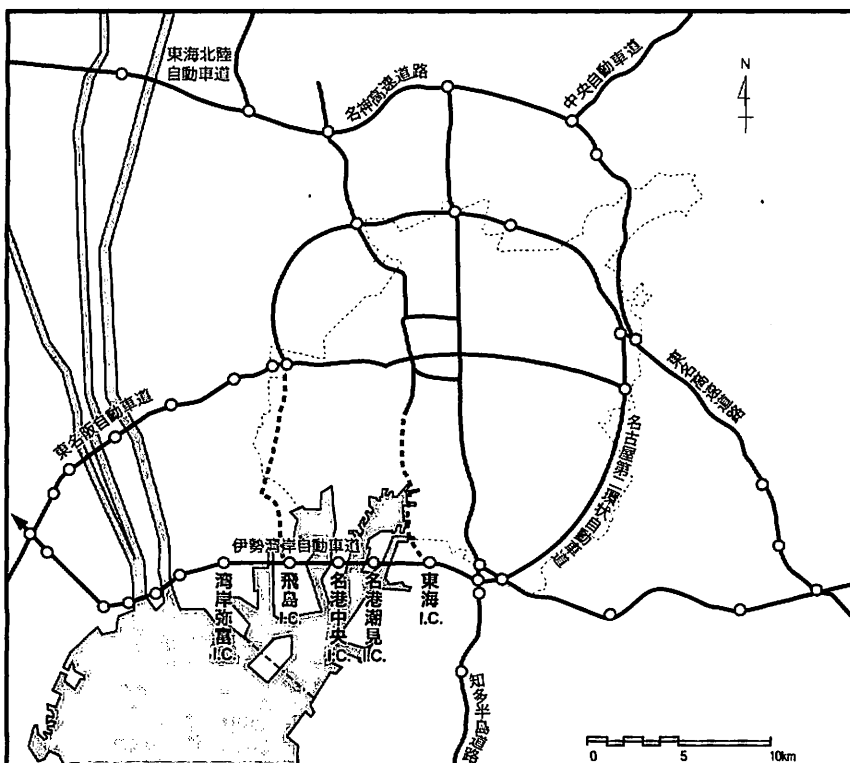
7 輸出・輸入両面でサービスを加える

上述した外資系企業の物流センターは敷地が28haもあり、将来的拡張も可能である。こうした大規模な施設立地は例外的であり、一般的には

5ha未満の敷地に施設を建設しているものが多い。なかでも弥富ふ頭の第7貯木場埋立地においては、現在、14の企業が操業中である。

その中の1社は、自動車生産用のゴム製品を部品として輸入し、施設内で検品・仕分けしたあと国内の自動車メーカーの工場に送り出す業務を行っている。これは、国内にある大手の自動車用ゴム製品のメーカーが生産機能の一部を東南アジアに移したことにともない、港湾での部品受け入れと自動車工場への出荷を業務として請け負うようになったことによる。

東南アジアでの製造・出荷状況、あるいは途中の輸送状況に何の問題もなければ、輸入時に部品を検査する必要はない。しかし現実にはそうではなく、日本側メーカーの厳しい要望に応えるには部品のチェックは欠かせない。国内の出荷先が複数のうえ部品の種類数も多いため、きめ細かく対応するには国内で作業し、品質保持のため動線を短くする必要があ



名古屋港におけるロジスティクス機能集積の方向性

る。輸入コンテナから取り出された段ボール入りの部品を、出荷先メーカー別に仕分けて納品するだけの物流センターではない。検品という製造サービスを加えることで、新たな価値が生み出されている。

同じ弥富ふ頭の第7貯木場埋立地に立地する別の企業では、衣料品、電化製品、電線などの輸入業務と、機械製品、アパレル素材などの輸出業務が行われている。保管・流通加工・輸配送を企業全体として幅広く手掛けているこの企業は、顧客の要望を満たすために、マンパワーをはじめ企業内のあらゆる施設・設備を動員し最適サービスが提供できるようにしている。とりわけ重視しているのがスピードであり、アパレルを中心に円滑な国際一貫物流サービスに力を入れている。

この企業が港湾地区に進出してきたのは、地元の繊維企業が中国、ベトナム、インドネシアなどへ生産地を移転させたからである。これまで扱ってきた衣料品の輸入業務を行うようになったこと、さらに繊維以外の機械、電化製品なども扱うようになった

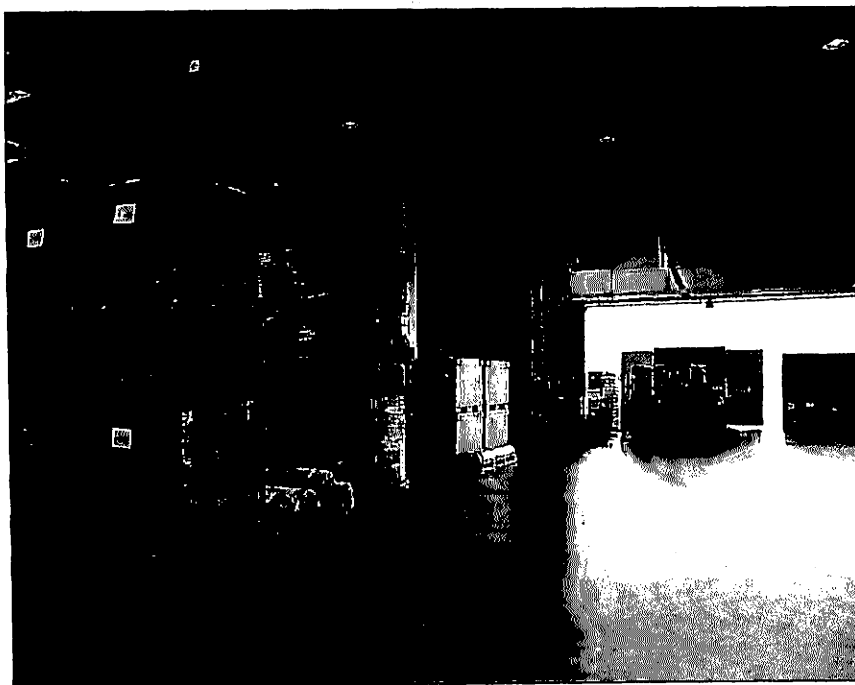
ことが、規模の大きな本格的なロジスティクスセンターを臨海部に設けた理由である。また、輸入と輸出の業務は同じ場所で行われており、多様な形状をした貨物を柔軟に扱うには情報システムを援用した総合的なサポートが欠かせない。単なる保管や輸送ではなく、顧客のニーズに最も適した物流サービスの提案とその実行が、ロジスティクスセンターには不可欠であることをよく示している。

8 おわりに

自給自足経済や地産地消経済なら、物流費用はほとんど発生しない。原材料、労働力、市場の関係をグローバルスケールで考え、最適な場所で生産する高度な資本主義経済になって、長距離移動にともなう物流費用が生まれるようになった。しかし、いまさらこの生産システムを昔の状態に戻すことはできない。そこで、流通過程で発生する費用をロジスティクスの考えにしたがって抑えることが重

要視されるようになった。戦地が遠い外国にあり、そこへの補給をいかにスムーズに行うか、ロジスティクスという言葉の語源が軍事用語の兵站に由来することを思い起こせば、現代はまさにそのような「グローバル戦争」を経済活動によって行っている時代といえる。

やや極端にいうなら、経済活動のうち低価格品の製造は新興工業国にまかせ、高付加価値品の生産と生産性の高いサービスの流通活動によって先進国の優位性を発揮する。これが貿易新時代に入って先進国がとろうとしている国際的な差別化戦略である。名古屋港の西部地区で現在、進行中の現象は、水平貿易の拡大によって今後、一般的になる現象のさきがけといえる。ただし日本の港湾地区は、地震・津波などの災害を受ける危険性が低くないことが、今回の震災で明確になった。災害という「非市場的要因」にも配慮した港湾整備思想が、ロジスティクスセンター計画にも欠かせないことは明らかである。



筆者略歴



林 上 (はやし のぼる)

1947年生まれ
名古屋大学大学院
文学研究科博士後期課程修了
文学博士(名古屋大学)
名古屋大学大学院
環境学研究科教授を経て
現在、中部大学人文学部教授