

名古屋港におけるロジスティクス指向企業の立地

林 上

(中部大学)

目次

1. はじめに
2. 経済発展にともなう産業構造の変化と港湾の役割変化
3. 名古屋港の機能再編と新たに求められるロジスティクス機能
4. ロジスティクス指向企業の誘致と企業の業務内容
5. 輸入部品の検査・保管・仕分けで自動車生産を支える製造サービス業
6. 海外生産とも連携し輸入・輸出両面でサービスを加える倉庫運輸業
7. 日本市場全体の輸入拠点・物流センターを運営する大規模小売業
8. おわりに

1. はじめに

周知のように、ロジスティクスという言葉の起源は軍隊用語の^{へいたん}兵站にあり、前線に向けて物資を補給する動線を意味する。軍隊が海外に派兵されれば、その動線は国境を越え長く伸びる。動線をどのように確保するか、また動線に沿っていかに物資を円滑に送り込むかが戦いの勝敗を左右する。平和な時代にあっては、前線は^{いくさば}戦場ではなく企業がしのぎを削る市場の最前線である。ここに向けて生産地からいかに効率的に製品を送り届けるかが、経済的勝敗の結果を左右する。製品生産の前工程には原料の調達や部品の仕入などもあるため動線経路は延々と伸び、それゆえロジスティクス・パフォーマンスの質が生産システム全体において重要な意味をもってくる。

ロジスティクスは物資が中継されるいくつかの節目によって構成される。港湾はそのうちのひとつであり、水上と陸上の異なる交通手段を結びつける結節点の役割を果たしている(安部・寺田, 2004)。日本が加工貿易に専念していた時代、港湾は原材料を陸揚げし、製品を海外に送り出す結節点であった。しかし、生産の国際競争力が低下し海外直接投資が普通に行われるようになった現在、港湾には最終製品や中間製品を海外から受け入れる玄関口、あるいは輸入した中間製品を国内の工場で組み込んで最終製品にしたあと輸出す

る場所としての性格が加わった。こうした変化にともない、ロジスティクスの動線経路は長距離化し、取引の段階が増えて複雑にもなった。

国境を越えて長距離・複雑化したロジスティクス上の結節点として、港湾には新たな意義が芽生えつつある（宮下，2002，2011）。それは、物資の単なる積み換え・通過地点ではなく、最終製品や中間製品の保管・調整・検査・仕分け・組合せ・組立など、流通サービス拠点としての意義の高まりである。国内の主要な臨海平野部に多くの人口が集中している日本では、港湾はもともと消費市場へのアクセスに恵まれている。そのアクセスが高速道路などの拡充によってさらに向上したのにもない、港湾地域は海外生産地と国内市場を結びつける結節点としての利便性を高めた。本研究では、海外直接投資による国際労働分業の進展にともない、今後、ますます高まっていくと思われる港湾におけるロジスティクス機能の集積の意味を、名古屋港を事例として考えることにする。

2. 経済発展にともなう産業構造の変化と港湾の役割変化

名古屋港は愛知、岐阜、三重の東海三県を主な後背地域として発展してきた。とりわけ愛知県は過去30年以上も連続して製造業出荷額が全国第1位の地位にあり、名古屋港は同県を中心に生産される自動車や工作機械などの製品を多く輸出してきた。2008年のリーマン・ショックによって一時的に輸出額は減少したが、国内では最も多くの黒字を稼ぎ出す港湾として、その地位を維持している。しかしその愛知県でも地元企業による海外直接投資は盛んであり、国内生産機能の一部が中国をはじめとする新興工業諸国に移されてきた。

名古屋港の直接的な背後地である名古屋市では、規模の大きな製造業を中心に工場の市外流出が1970年代から始まった。1980年代中期以降に円の為替レートが高くなると、生産機能を海外に移して対応しようとする製造業が現れるようになった。さらに2000年代に入るとASEAN、中国の工業化政策に対応し現地生産が普通になった。かつて国内で生産されていた電気機械、家具装備品などの工業製品が、中国などで生産されて国内市場へ流入するようになった。ただし注意すべきは、部品から製品まですべてが現地で生産されるようになったというわけではないという点である。日本から進出した企業による現地生産以外に、コアとなる部品については日本からの輸出品がないと、最終製品にはならないケースもある。しかし全般的に見ると、普及品や安価な部品は人件費の安い新興工業諸国で生産し、高付加価値品は技術の高い国内で生産するという、国際的なものづくりの区分け

が明確になってきた。

名古屋市の産業構造が流通やサービスを中心としたものになってすでに久しい。裾野の広い自動車産業が集積する西三河地域、名古屋市から移転した製造業を受け入れた尾張北部、それに地場の製造業や誘致産業の高度化を進めてきた岐阜県南部、三重県北部では、円高による国際競争力の低下が懸念されている。こうした名古屋市を取り巻く周辺地域でも脱工業化の進行を押しとどめるのは容易ではなく、「ものづくり王国」の地位低下は必至である。かつてよく耳にした「産業技術首都」という言葉は、ほとんど聞かれなくなった。代わって登場してきた「愛知ブランド」が、高付加価値品の追求で製造業としての生き残りをかける全県的取り組みの象徴になっている。

後背地域の産業変化を受けて、現在の名古屋港では一般普及品、部品などの中間製品の輸入が増えている。もちろん、従来から多い資源・エネルギー、穀物などの一次産品の輸入は引き続き行われている。しかしそれらの割合は相対的に低下しており、こうした傾向はコンテナ貨物による輸入割合が増大しているという事実からも明らかである。部品など中間製品では自動車関連の占める割合が大きい。これは、名古屋港の背後地域に多い自動車関連企業が中国などで自動車部品を生産する割合を高めているからである。中国などから輸入した部品を国内の工場で組み込んで完成した自動車が、今度は輸出車として名古屋港から出荷される。輸出先は従来からの先進諸国に加え、近年、所得が高まってきた新興工業諸国も加わるようになった。

3. 名古屋港の機能再編と新たに求められるロジスティクス機能

後背地域の産業構造の変化にともなう名古屋港の機能変化は、港湾地区の空間的変容に反映されている。名古屋港では、その東部・南部に資源・エネルギー関連の工場や施設が多く集まっている。輸入した鉄鉱石や石炭などを利用して鉄鋼が生産されたり、石油・天然ガスなどがここから後背地域に向けて供給されたりしてきた。しかし時間の経過とともに機能や土地利用の見直しが行われるようになり、近年は内陸部で発生した廃棄物を再資源化する事業も行われるようになった。バブル経済崩壊後の企業再編にともなう低利用地・未利用地の集約化も進んでいる。

港湾機能の変容は、港湾としての歴史が古い中央部においてもっとも顕著である。ここでは水族館や南極観測船が港湾来訪者を集める役割を果たすほか、種々の厚生・文化施設が集積し港湾の要として機能してきた。近年はそこから海側へ伸びたふ頭の先端部分で見

本市を開催したり鉄道の歴史を展示したりする施設が設けられ、賑わいを見せている。名古屋駅とこのふ頭の間に結ぶ鉄道が 2004 年に新設されたことが大きい。地下鉄で港湾最奥部（北部）までしか行けなかった以前に比べると、この鉄道が開通したことにより、かなり海側寄りの港湾南部まで訪れることができるようになった。



- | | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1 東海協和NRC/三井倉庫NRC HW | 9 日本通運西4区NTC/東海協和NTC |
| 2 飛島ふ頭北コンテナターミナル | 10 三菱倉庫西4区倉庫/三菱飛島コンテナセンターNo.2 |
| 3 NCBコンテナターミナル | 11 三菱飛島コンテナセンターNo.1 |
| 4 飛島ふ頭南コンテナターミナル | 12 フジトランスコーポレーション西浜コンテナヤード |
| 5 名港海運西4区物流センター | 13 名港海運西2区物流センター |
| 6 伊勢湾海運NTC | 14 鍋田ふ頭公社コンテナターミナル |
| 7 フジトランスコーポレーション倉庫 | 15 飛島ふ頭南側コンテナターミナル |
| 8 上組NTC/旭運輸NTC | |
- Ⓐ 名古屋港飛島ふ頭地区指定保税地域 Ⓑ 名古屋港鍋田・弥富ふ頭地区指定保税地域

図1 名古屋港西部のコンテナヤード地区

出典：名古屋港利用ガイド 2010-2011 p. 32 をもとに作成。

複数の自治体の臨海部分を連ねるようにして形成されてきた名古屋港では、西部は名古屋市ではなく飛島村、弥富市の行政域である。港湾の歴史がもっとも新しいこの地区は、コンテナリゼーションの時代にふさわしい港湾地区として整備されてきた（図 1）。飛島ふ頭、鍋田ふ頭に合わせて 5 カ所のコンテナターミナルがあり、東海地方で生産された工業製品の輸出、あるいはこの地方で消費される製品の輸入がここで行われている。このうち鍋田ふ頭のコンテナターミナルは、中国、韓国をはじめとする東アジアとの間で行われるコンテナ形態での輸出入業務を主に担っている。近年の取扱量の増加には目を見張るものがあり、東海地方と東アジアの経済的結びつきが強まっていることを物語る。

増加するコンテナ貨物の取引とは対照的に、西部地区の木材港では機能縮小が続いている。以前、港湾中央にあった木材関係の施設は、伊勢湾台風による木材流出災害を契機に西部地区へ移転してきた。しかしその後に進展した原産地での木材加工政策により、原木のまま輸入することは少なくなった。木材需要の低迷もあり、西部木材港は順次、埋め立てられ、他の目的に利用されるようになった。この埋立地を中心に企業誘致が進められ、コンテナターミナルとの地理的近接性を生かして港湾流通業務を行う企業の誘致が行われてきた。

4. ロジスティクス指向企業の誘致と企業の業務内容

2004 年から名古屋港管理組合によって始められた名古屋港西部地区への企業誘致は、ロジスティクス機能の拡充をめざしたものであった。これには種々の背景要因が絡んでいるが、その最大のものは、産業構造や貿易構造の変化にともない、港湾が新たな機能を担える可能性が見えてきたことである。具体的には、国内製造業の海外直接投資にともない、海外で生産された製品や部品の輸入が増えた。これにともない、港湾は製品を国内市場へ配送する機能、あるいは部品を検査して国内の生産地へ出荷する機能を果たすようになった。もちろん、こうした機能は港湾以外の内陸部でも果たすことができる。しかし、港湾につながる高速道路などの交通網が整備されたため、港湾を起終点とするアクセス性が向上した。つまり、海外と国内を結びつける港湾のロジスティクスの位置としての優位性に目が向けられるようになったのである。

いまひとつは、これも海外での現地生産の増加にともない、これに補給する部品の輸出が多くなったことである。たとえば対中国の場合、2002 年は完成自動車が輸出品目の第 1 位を占めたが、2007 年以降は自動車部品が最大の輸出品目である（表 1）。部品をコンテ

ナに詰め込む作業は西部地区の輸出物流センターで行われている。現地生産が始まったとはいえ、すべての部品を現地で調達することは不可能である。国内各所で生産された部品が港湾地区に集められ、ここからコンテナ形態で送り出されていく。輸入の場合と同様、輸出でも部品を内陸部に集めてコンテナに詰め込むことはできる。いずれが適しているかその判断は企業に委ねられるが、港湾の優位性は高まっているように思われる。

表1 名古屋港の対中国貿易の変化（上位5品目）

	1993年		2002年		2010年	
	品目	貨物量 (トン)	品目	貨物量 (トン)	品目	貨物量 (トン)
輸出	輸送機械	751,641	完成自動車	1,322,968	自動車部品	2,082,516
	鉄鋼	381,271	産業機械	337,381	再利用資材	692,216
	その他機械	235,191	鋼材	325,139	鋼材	601,667
	合成樹脂など	62,866	自動車部品	251,566	産業機械	572,219
	金属くず	60,345	再利用資材	240,933	化学工業品	451,348
輸入	原油	490,350	衣服・はきもの	1,779,147	衣服・はきもの	2,376,602
	日用品	285,113	石炭	711,471	家具装備品	1,010,814
	非金属・鉱物	174,247	家具装備品	331,750	電気機械	785,213
	鉄鋼	121,171	その他日用品	263,899	輸送用容器	506,943
	米・雑穀・豆	105,404	電気機械	224,737	自動車用部品	489,052

出典：「名古屋港統計年報」をもとに作成。

脱工業化が進む日本では、製造業は国内でできる部分と海外に依存する部分を分けて考え、両者を合わせた総合的なソリューションを見出さねばならない。また、厳しい国際競争に打ち勝つためには、高い品質とスピード感を優先させる必要がある。新興工業諸国から中間製品を輸入するさい、あるいは完成品を輸出するさい、港湾で物流業務を担う企業は、荷主である製造業の要望を十分理解して行動しなければならない。幾段階にも及ぶロジスティクス動線の中にあって、港湾はきわめて重要な位置にある。この点で重要なのは、国内で完結する取引とは異なり、国境を越えて行われる取引は異なる技術水準、生産環境、企業風土の間で行われる取引であり、意思疎通の不具合など障害や抵抗が少なくないという点である。それらを未然に防いで取引を円滑にする役割が、港湾に立地するロジスティクス機能には求められる。

名古屋港の西部地区に進出してきた企業は、倉庫業、輸送業、製造業、製造サービス業、小売業などを出自としている。これらの企業は実際には複数の業態にまたがる活動をしており、港湾で行われる輸出・輸入の業務と深く関わっている。これらのうち製造業、製造サービス業は、従来からある臨海工業に似ている。しかし業種は同じ工業でも、かつて多

く見られた重厚長大型の工業ではない。たとえば航空機やロケットなどの生産に関わる企業は非常に技術集約的であり，生産現場から直接，輸出が可能な西部地区に新たな拠点を求めて進出してきた。ここで生産されているのは，海外の航空機メーカーから注文を受けた翼や胴体など航空機の一部である。中間製品ではあるが，国際的スケールで行われている分業生産システムの中の主要部分を担っているという点で，十分，ロジスティクスの機能を果たしているといえる。

5. 輸入部品の検査・保管・仕分けで自動車生産を支える製造サービス業

かつて木材港湾であった場所の一部が埋め立てられて生まれた弥富ふ頭では，14企業が進出して操業している。ここでの主な業種は倉庫業，製造業，運輸業，海運業などである。このうちの一社は，輸出用梱包業から出発し，現在は航空機・ロケット製造の下請け生産，自動車部品の検品・保管・配送などを主な業務として行っている。このうち2006年に進出した現在地では，中国やタイから輸入した自動車用のゴム部品の検査と国内メーカーへの配送を行っている（図2）。愛知県内に本社のある大手の自動車用ゴム製品メーカーから依頼を受け，このメーカーが海外で生産するようになった製品の輸入業務を一手に引き受けている。輸入したゴム部品を保管するだけでなく，すべて検品して国内にある大手の自動車メーカーの工場へ出荷している。国内有力メーカーのほとんどが相手先であるため，ここでの業務はきわめて重要な意味をもつ。

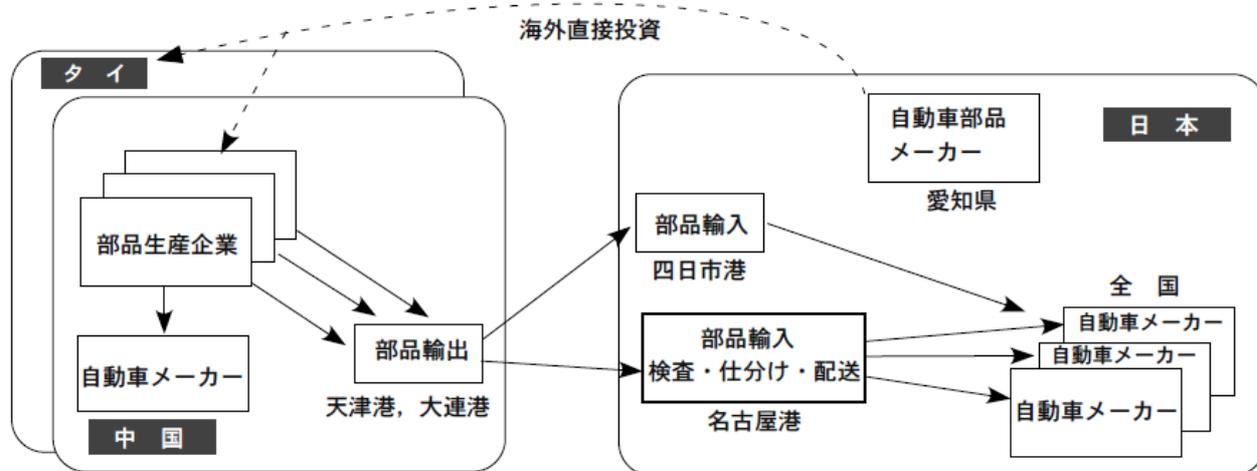


図2 名古屋港で操業する自動車部品輸入・検査企業のロジスティクス機能

出典：聞き取り調査をもとに作成。

輸入部品は段ボールに詰められ、コンテナで運ばれてくる。中国の工場で出荷するさいにもチェックは行われているが、輸送途中でのアクシデントやチェック水準の違いから、輸入後、改めて検品する必要がある。それだけ国内自動車メーカーの使用部品に対する要求水準が高いということであり、安全性に直接関わる部品であるだけに疎かにはできない。徹底した検査を実施すること、また検査後、出荷先別に取り扱いやすいように専用の容器（通い箱）に部品を収めることで、付加価値が生まれる。ゴム製品の性質上、出荷先メーカーは部品を倉庫内に長く保管しておくことを嫌う。このためこの企業は、単なる保管ではなく、品質の維持を考慮した管理保管に気を配っている。こうした配慮があつてはじめて、質の高い自動車生産が実現されていく。

この企業に自動車用ゴム製品の輸入・検査業務を委託している県内メーカーは、中国の天津や大連、それにタイ、インドなどで現地生産を行っている。これらの国では日系の自動車メーカーが自動車を生産しており、それらに対するゴム製品の供給もある。今や日本、東アジア、南アジアを含む広大な範囲で自動車部品の生産・取引が行われており、ロジスティクスの動線が網の目のように張り巡らされていると言っても過言ではない。ゴム製品のうち天津で生産されるホース類は名古屋港、大連で生産される別のゴム製品は四日市港へ入ってくるという。四日市港にも検品と仕分け・配送を行う別企業の物流センターがある。複数の異なる生産国の異なる自動車メーカーに同じゴム製品を供給することで量産効果を発揮することができる。それを実現するロジスティクス動線上の拠点として、港湾立地の物流センターが機能している。

6. 海外生産とも連携し輸入・輸出両面でサービスを加える倉庫運輸業

中国、タイなどで生産した部品を輸入した時点で検品するのは、現地での生産に不確定要素が残っているからである。新興工業諸国の技術水準がいまだ十分でないため、このような業務が輸入側で必要になる。製品の種類にもよるが、かつては繊維製品でも、輸入した日本側で検針や仕上げなどの作業が行われていた。しかし現在は、中国の工場で検針はおろか、値札付けの作業も済ませ、ハンガーにつるした状態でコンテナに詰められて日本の港湾に入ってくる。名古屋港西部の木材港湾埋立地に新規立地した倉庫運輸業は、まさにこうした過程を自ら推し進めてきた企業である。この企業は、東海地方の地場産業ともいえるアパレル産業を倉庫保管や輸送の側面から支えてきた。1950年代に発祥の地である岐阜市を拠点に名古屋港へ事業を広げていく足掛かりを築き、繊維部門を中心に輸出入

業務を行うようになった。現在地に新たな施設を設けたのは、老朽化した港湾倉庫を整理・統合するため、また繊維以外に自動車部品や冷蔵庫などの大型製品を取り扱うようになったからである。

この企業は東は埼玉県から西は大阪府に至る営業路線免許をもって輸送事業を展開しており、東海地方を中心に港湾、空港、鉄道などを結ぶ広い範囲の物流ネットワークを築いている。事業展開は海外にも及んでおり、中国の上海、青島、深圳、香港に現地法人を、また北京、上海、青島では合弁会社を設立している。以前、生産はほとんどすべて地元・岐阜地域で行われていた。その後、円高の進行やバブル期の労働力不足から繊維産業の海外直接投資が進み、海外で生産した製品を国内に持ち込んで検針・仕上げなどが行われるようになった。その当時はアパレル素材を国内から中国などへ輸出して生産を行っていた。現在でも高級素材やボタンなどは、国内から送られている。こうした素材の輸出やアパレル製品の輸入業務を、この企業は行ってきたのである。

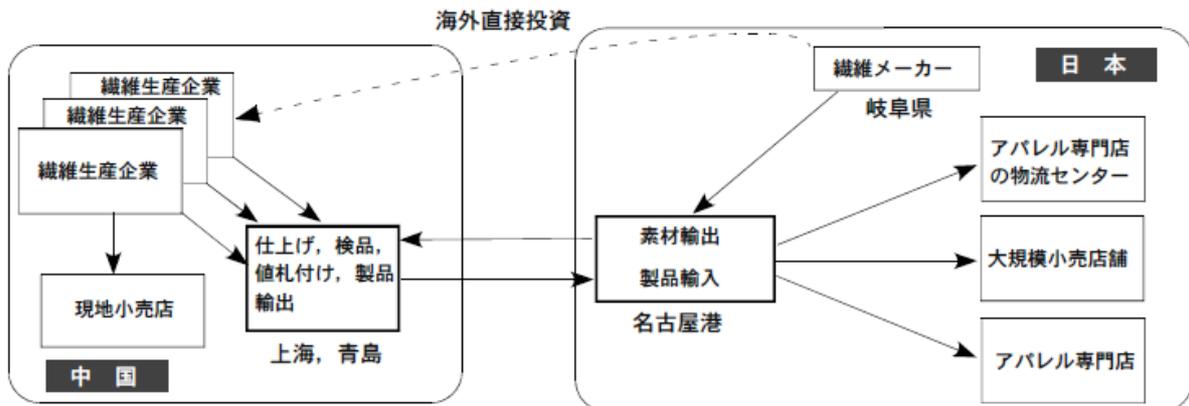


図3 繊維の素材、製品を輸出入する倉庫輸送業のロジスティクス機能

出典：聞き取り調査をもとに作成。

アパレル製品の検針や仕上げは労働集約的作業である。以前は中国人労働者が来日してこのような作業に就いていたが、不良品があっても返却することができない。こうした問題点を考慮した結果、生産に関わる業務はすべて現地で行う体制がとられるようになった（図3）。中国各地の工場から集められた製品を最終的な商品として仕上げる業務を、倉庫運輸業を営むこの企業が担当している。現在、アパレル製品の多くは大手のGMSや専門小売業チェーンによって販売されている。これらの小売業は物流費の削減とスピードを重視しており、即納体制の構築は必須条件である。こうした厳しい要求に応えるには、中

国など現地生産の段階で国内の市場動向を見すえ、臨機応変に対応する必要がある。検針・ボタン付け・プレスはもとより値札付けまで生産地の近くで済ませる。ハンガーにつるされた状態での製品のコンテナ積み込みも、日本側でのデバンニングのしやすさを考えて行われている。つまり、生産国での輸出業務と消費国での輸入業務を互いに密接に連携させながら貿易業務が遂行されている。

輸出入業務を行う現在地の施設では、物流センターの南側に輸出入コンテナを取り扱う広大なヤードがある。北側には国内各地へ向かう、あるいは各地から送られてきた貨物を取り扱うスペースがある。繊維以外に冷蔵庫、洗浄便座、電線、シリコンチューブなどの輸入、船外機、機械類の輸出も手掛けるようになったため、広い保管スペースが必要になった。二層式倉庫がそうした要求に応えているが、2011年3月の東日本大震災以降、セキュリティ問題が急浮上し、二層式であることのメリットが実感されるようになったという。海に面した埋立地であるという点は、それまであまり意識してこなかった地理的条件である。国際的なロジスティクスの動線経路をより確かなものにするためには、個別企業のレベルを超えた港湾防災対策がのぞまれる。

7. 日本市場全体の輸入拠点・物流センターを運営する大規模小売業

名古屋港でロジスティクス機能を果たしているのは、製造サービス業や倉庫運輸業ばかりではない。小売業の中にここで海外からの家具などの輸入品を保管し、それらを国内市場に出荷する物流センターを設置している企業がある。本来、小売業は市場の末端にあって輸入品を消費者に販売する役割を果たす。しかしこの企業は国際的スケールで販売事業を展開する多国籍小売業であり、製造から流通を経て店頭で販売する段階に至るまでのサプライチェーンを主導して利益を上げている。自社工場をもって直接、製造することはない。新興工業諸国の製造業者であるサプライヤーに対して技術指導を行い、環境を重視した良質で廉価なブランドイメージが維持できるように経営につとめている。

名古屋港では2008年に敷地面積27haの巨大な物流センターを完成させ、営業を開始した。厳密に言えば、この場所は名古屋港管理組合が管轄する区域ではない。しかしこの区域に接しており、とくに中国、韓国など東アジアとの間のコンテナ貨物を取り扱う鍋田ふ頭のコンテナターミナルからは至近距離の位置にある。愛知県企業局が造成した用地を取得し、地元・弥富市のバックアップも得て、日本国内に展開する自社の大型店舗に向けて輸入品を仕分けして出荷する業務を行っている。コンテナターミナルに近いという条件

は、この物流センターから内航コンテナ船をつかって関東市場（船橋，横浜，三郷の各店舗）へ出荷するさいにも生かされている（図 4）。国際的に活動する企業のイメージに配慮して環境重視を打ち出しているため，自社店舗への輸送に海上コンテナを使っていることはプラスに働いている。

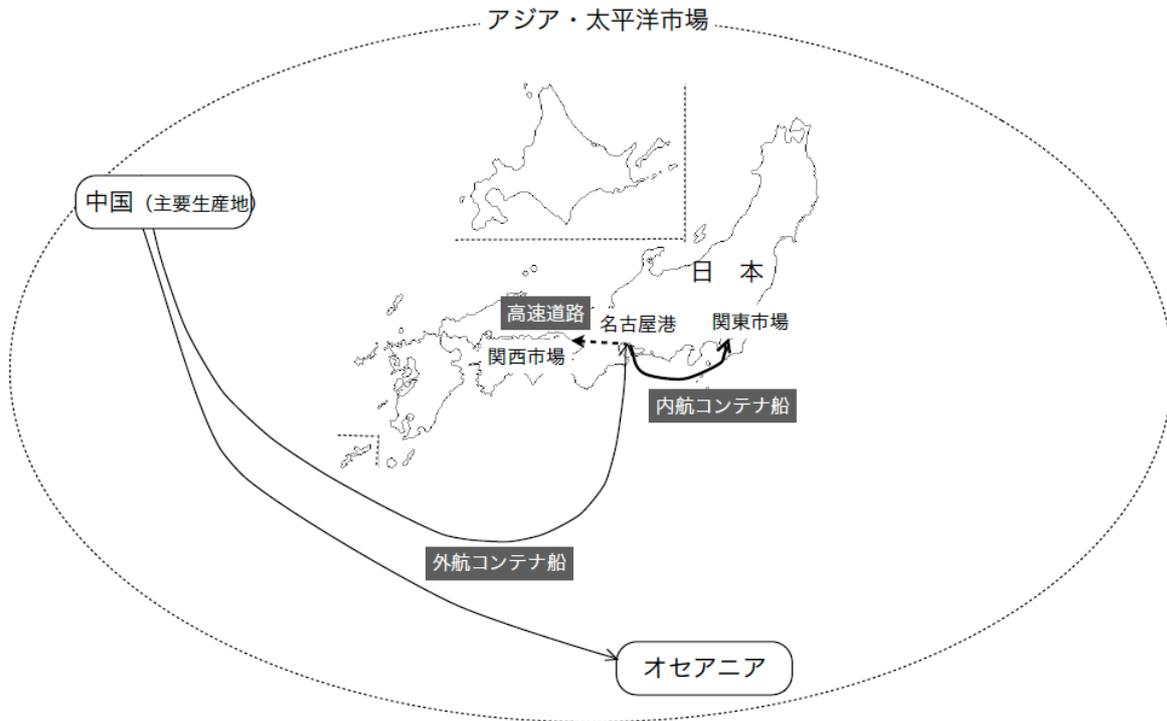


図4 名古屋港に立地する大規模家具小売業の物流センターの役割

出典：聞き取り調査をもとに作成。

一方，関西市場（大阪，神戸の各店舗）に向けての輸送は高速道路を利用して行われている。名古屋港と関西方面との距離を陸上と海上で比較すると，圧倒的に陸上の方が短く有利である。さきに紹介した自動車用ゴム製品を輸入して検品・配送している企業やアパレルの輸入業務を行っている企業は，東海地方の地場産業や自動車産業を背景としていた。しかしこの国際的な家具小売業は地元産業とは関係なく，もっぱら名古屋港が日本列島の地理的中央部に位置することを考慮して進出してきた。より厳密に言うなら，東京，名古屋，大阪の三大都市圏の中心にあり，東西の大都市圏に比べて地価が安く交通アクセスにも恵まれていたことが，立地要因として評価された。日本の港湾を国際的なロジスティクス機能の動線上の拠点として考える場合，いろいろな選択肢が想定できる。この大規模家具小売業は，国内市場へのアクセスや交通利便性を重視して物流センターの位置を決めた。

名古屋港へは家具生産のサプライヤーの多い中国にある物流センターから製品が送られてくる。上海に日本とオーストラリア，ニュージーランドを管轄区域とするアジア・太平洋本部が置かれており，そこの管理下で名古屋港の物流センターは機能している。

8. おわりに

冒頭で述べたように，ロジスティクスは前線へ戦略物資を送り届ける軍事的経路が本来の意味である。戦時が平時にかわり，グローバルスケールで最適生産地が決められるようになった今日，最終製品の生産地や最終消費地までの距離は長く，さまざまな物流主体の手を介して財が運ばれていく（森，2007）。単に距離が長いというだけでなく，生産，労働，流通条件の異なる国の間を通過するため，思わぬ摩擦が生ずる。こうした摩擦や障害を取り除いて国際的な流通コストを引き下げることが，企業にとっては競争力を高めることにほかならない。このことはまた，最終消費者に利益を還元することでもある。

本稿では，近年，名古屋港の西部地区で進められてきたロジスティクス指向企業の進出とパフォーマンスについて述べた。進出企業に対して行った聞き取り調査から，今後，海外直接投資が一段と進み，また水平貿易による取引量が多くなれば，港湾地区でロジスティクス機能のウエートが高まっていくという感触が得られた。日本の製造業が東アジアをはじめとするグローバルスケールでの生産システムを広げていくのにもともない，日本はコア部品，高付加価値品を輸出し，部品や普及品を輸入する国になっていくであろう。そうした動きが進めば，原料を輸入し製品を輸出する加工貿易的，垂直的性格が港湾から消え，製品を輸出入する水平的性格が強まっていくであろう。

（引用文献）

1. 安部智久・寺田浩祐著『我が国製造業を支援するための港湾ロジスティクスハブのあり方に関する検討』（国土技術政策総合研究所資料（第199号）） 国土技術政策総合研究所 2004年
2. 宮下國生著『日本物流業のグローバル競争』千倉書房 2002年
3. 宮下國生著『日本経済のロジスティクス革新力』千倉書房 2011年
4. 森 隆行著『現代物流の基礎』同文館出版 2007年

英文タイトル： The Location of Logistics Companies in the Port of Nagoya

