

友好関係・ポートセールスによる名古屋港の国際交流促進

International Trade Promotion by Friendly Relationships and Port-Sales at Nagoya Port

中部大学 林 上

はじめに

一国において国際港湾は、他の港湾とは異なる役割を担っている。それは、国際的な貿易活動を担うことによってその国の経済発展を物流面から支え、ひいては国民各層に豊かな生活を保障する機能である。航空輸送の発達により人の国際移動で港湾が果たす役割はほとんどなくなったが、国際貨物の多くは依然として国際港湾を介して取引されている。貿易立国を国是として発展してきた日本では、近年、海外直接投資のウエートが高まっている。しかしながら、高付加価値製品や中間製品の輸出なしでは国内の高度な産業構造や雇用機会を維持することはできない。国際港湾は工業製品の海外向け輸出はもとより、開発輸出品や逆輸出品の受け入れも行い国内需要に応えている。国際港湾が国際貨物の受け渡しを通して、国同士、企業同士を結びつける重要な役割を果たしている点は、昔も今も変わらない。

日本では東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5つの国際港湾を俗に5大港と呼んでいる。これらの諸港は背後に大都市圏を控えており、ここで生産された工業製品を輸出したり、あるいは大都市圏で必要とする原材料や生活物資を輸入したりしている（日本港湾協会, 2010）。日本の港湾は背後や近隣の都市と経済的に結びついている場合が多いが、とりわけ5大港はその結びつきの強さと広がりにおいて他の諸港を大きく引き離している。日本の総人口のうちかなりの部分がこれらの大都市圏に集まっていること、また、資源小国の日本が海外との貿易に依然として大きく依存していることを考えると、上述した国際港湾が果たしている役割からは目を離すことができない。

本研究では、現在、5大港の中で国際貨物取扱量が最も多い名古屋港における港湾利用促進事業に目を向ける。2001年から現在まで、名古屋港は国際貨物取扱量が最大であるばかりでなく、貿易黒字額でも他の4港を引き離している。名古屋港がこうした実績を記録している背景には、同港の直接的な背後

地である名古屋大都市圏に、自動車や機械などを生産する工業が厚く集積しているという事実がある（名古屋港開港百年史編さん委員会編, 2008）。しかし、単に工業集積の多さだけが貿易量の多さに結びついているわけではない。背後地の工業集積を国際経済に結びつけるには、仲介役としての港湾が先導的役割を果たさなければならない。背後地で生産された製品が海外のしかるべき場所へ適切に届けられるように、道案内役としてのルートの確保と輸送が不可欠である。

名古屋港は海外の主要港湾との間で友好関係を結んでいる。また、港湾を対外的に売り込むポートセールス事業が過去30年以上にわたって続けられてきた。これらは単なる国際的な親善事業ではなく、経済的な利益追求を目的としたビジネス優先の事業である（名古屋港管理組合総務部振興課編, 1985）。本研究では、港湾の管理・運営組織が戦略的観点から結んでいる友好関係、ならびにこの組織が中心となって港湾企業や港湾利用者であるメーカー・商社などと一体的に行なっているポートセールスに焦点を当てる。一般的にいわれる「都市の国際化」が、モノの取引を通して企業と企業が結びつく現場ではどのように進められているか、国際化を実質的に担う主体の行動を通して明らかにする。

1. 工業集積を背景とする名古屋港の管理・運営

(1) 輸出指向型港湾として発展してきた名古屋港

近年、アジアの新興工業国の経済発展にともない、アジアの諸港から北アメリカやヨーロッパへ向けて多くの工業製品が送り出されるようになった。港湾の中には背後に工業地域をもたず、各地から貨物を集め、それを積み直して輸出しているものがある。シンガポール港に代表される中継港がそれであり、この場合は貨物の積換え業務から得られる利益が港湾や都市を経済的に支える（汪・男沢・吉岡編, 2004）。これに対し、背後の大都市や大都市圏で生産された製品を輸出する港湾では、工業生産と一体化した業

務から富が生み出される。港湾の管理・運営主体にとって、背後で活動する工業生産者は顧客であり、港湾業務の拡大は利用者やスポンサーのバックアップなしでは実現しない。

かつて5大港の多くは工業港であった。しかし、日本経済の低成長化、産業構造の高度化、サービス経済化などにともない、しだいに工業製品を輸出する割合が低下していった。逆に生活物資など工業製品を輸入する割合が高まり、これらの港湾は商業港としての性格もつよようになった。しかしそうした中であって、名古屋港は多くの工業製品を輸出する割合を維持しながら今日に至っている（国土交通省港湾局監修, 2005）。これが先に述べたように、名古屋港が全国の港湾の中で最大の黒字を稼ぐ結果につながっている。ではなぜこのようになっているのか、それは名古屋港の主な背後地である愛知県が過去30年以上にもわたって製造業出荷額全国第1位の地位を保っていることから明らかなように、輸出指向型工業の大きな集積が旺盛な生産活動を続けているからである。

2008年のリーマン・ショックまではとくに輸出向け工業製品の出荷額が多く、「元気な愛知・名古屋」に全国的注目が集まった。名古屋港は「元気」を裏支える機能の一端を担い、北米、アジア、欧州に向けて工業製品を送り出してきた。リーマン・ショックによって輸出額は大幅に落ち込んだが、その後は回復基調を示し、ほぼ元の状態に戻った。海外直接投資にとまなう海外生産の動きは基本的に続いているが、海外の工場へ中間品や部品を輸出する動きは堅持されている。地元企業が海外での生産を強めれば完成品輸出は減少する。しかしそれを補うかのように中間品・部品の輸出は増えている。

旺盛な輸出活動の影に隠れがちであるが、輸入面にも目を向ける必要がある。とくに海外直接投資が増えて以降、日系企業が海外で生産した製品や中間品が輸入されるようになった。日系以外の海外企業による製品の流入も増えており、のちに述べる港湾の利用促進の対象は輸入面にも向けられている。他の港湾ではなく名古屋港に荷揚げされることにより、港湾業務からの収入も増える。背後地の企業活動を促す意味でも、国際貨物の港湾への引き入れは重要である。

(2) 名古屋港の広域管理・運営体制と地理的特徴

5大港のうち名古屋港以外では、都または市が港

湾の管理・運營業務を担っている。名古屋港は愛知県と名古屋市が共同で設立した名古屋港管理組合によって管理・運営されている。これは名古屋港が名古屋市以外に東海市、知多市、弥富市、飛島村の臨海部にまたがっているため、港湾の円滑な管理・運営には共同組織が適していると考えられているためである。名古屋港の陸域面積が国内最大なのは、複数の自治体にまたがっていることが、その一因である。

横浜港が大都市・東京の外港に、また神戸港が同じく大阪の外港に位置づけられるのとは異なり、名古屋港は愛知県および名古屋市自身の港湾として建設されたという歴史をもっている（西別府, 2011）。伊勢湾の最奥部にともに河口をもつ木曾三川が排出する大量の土砂のため、名古屋港は遠浅の地形の上に建設された。現在でも恒常的な浚渫作業が不可欠であり、不利な自然条件下で港湾活動が行われているといえる。名古屋港の外洋である太平洋から伊勢湾最奥部までの距離は100kmと長く、時間を重視する国際的な定期航路の観点からいえば、決して恵まれた位置にあるとはいえない（林, 2000）。まして、大きな市場のある東京・横浜、大阪・神戸という東西の大都市圏からは離れているため、国際定期航路から外されても本来おかしくはない。

2011年3月に民主党政権下で国際戦略港湾が指定されたさい、名古屋港は指定申請を行ったが選からもれた。アジアの新興港湾がハブ港として国際貿易で目覚ましい発展を遂げているのに対抗するため、中央政府は京浜と阪神の2地域を国際戦略港湾に指定し、投資を集中することを決めた。この時点ですでに名古屋港は5大港の中で最大の貨物取扱量と黒字額を示していたが、国家レベルの政治決定には従わざるをえなかった。国際戦略港湾に指定されれば、当然、国から多くの財政投資が期待できる。港湾整備で機能を強化したいと考えている名古屋港湾関係者にとっては、残念な結果であった。

国際戦略港湾に指定はされなかったが、2011年5月に国際バルク戦略港湾の指定を受けることができた。バルクはコンテナとは異なり、鉄鉱石や小麦など原材料のままの状態専用船によって運ばれる貨物である。名古屋港では穀物類を念頭におき、海外から受け入れる拠点港として設備を充実していく方向が明らかになった。取り扱い貨物の種類は限定されるが、穀物類の輸入量が増えれば、それを加工する産業分野の成長が期待できる。このとき名古屋港

とともに穀物カテゴリーで国際バルク戦略港湾に指定されたのは、鹿島、志布志、水島、釧路、清水・田子の浦の5港であった。ただし評価順位は鹿島、志布志について3位であった。

2. 海外諸港との間で結ぶ戦略的な友好関係

(1) 友好港湾関係による名古屋港の国際戦略

都市における国際交流は、さまざまなレベルや分野においてなされる。モノとモノをやりとりする貿易の歴史は古く、モノを介して人々は国際交流を行ってきた。取引の中身やスタイルは変化したが、貿易の本質そのものは昔も今も変わっていない。取引量の増大で双方の利益が増すなら、貿易は拡大する。ただし、世界中にあまたある港湾のうちのどこを選んで貿易を始めるか、あるいは取引量を増やすかをまず決める必要がある。注意したいのは、港湾は貨物の積み降ろしをする場所であり原材料を産出したり製品を生産したりする場所ではないという点である。むしろ港湾の近くで工業生産が行われる場合もあるが、取引を行うのはあくまで個々の企業であり港湾ではない。

このことは、たとえば国際港湾同士の間で姉妹関係を結ぶことがあるが、それは他の港湾との間にはない儀礼的親密さが二港間にあることは意味するが、

必ずしも貿易量が多いことを意味するわけではない。むしろ親密な間柄であれば相手側に関する情報は他の港より多く、それゆえ港湾を介した貿易取引が円滑に進みやすいとはいえる。実際には積み重ねられてきた貿易の実績をふまえ、そのうえで姉妹港湾や友好港湾の関係が結ばれることが多い。なお、姉妹港湾すなわち sister port という名称は姉・妹の上下関係を意味しやすいので、友好港湾という名称を選ぶ場合も少なくない。

港湾同士の関係は、姉妹港、友好港のほかに交流港・協力港・パートナーシップ港というカテゴリーもある。結びつきの強さはここに掲げた順番で強いと考えてよいであろう。名古屋港の場合、交易相手の国際港湾は約120もあり、それらの中から以下の4つの基準をもとに友好関係の相手先が選ばれている(名古屋港管理組合総務部振興課編, 1992)。第1は、愛知県または名古屋市が友好関係を結んでいることである。第2は港湾の規模、管理運営、関わる課題という点で名古屋港と共通点が多いことである。第3は名古屋港と定期航路で結ばれているか、貿易量が多いこと。そして第4は、地域的バランスへの配慮である。一般に先進諸国の港湾が優先されるが、発展性の大きな途上国の港湾も視野に入っている。

こうした選定基準を検討すると、名古屋港の国際

表1 名古屋港と提携を結ぶ海外港湾の概要

提携スタイル	提携港湾	提携年次	経緯・背景・交流	貿易スタイル
姉妹港	ロサンゼルス	1959年	米西海岸の主要港、名古屋市と姉妹関係	自動車、機械類を輸出し、飼料、食料工業品を輸入
	フリマントル	1983年	日豪の主要港同士、南極観測船の寄港地	自動車、機械を輸出し、小麦、飼料を輸入
	ボルチモア	1985年	米東海岸の主要港、地理的類似性	機械類を輸出し、石炭、鉄くずを輸入
	シドニー	2010年	名古屋市、商工会議所と姉妹関係、輸入貨物第1位	自動車、機械を輸出し、非鉄金属を輸入
友好港	アントワープ	1988年	EUの玄関港で先進港、日系企業の進出先	自動車、機械を輸出し、自動車、化学品を輸入
パートナーシップ港	上海	2011年	相互研修、視察学習団の受け入れ	自動車部品、再生用資材を輸出し、衣類、雑貨などを輸入
	タイ港湾公社	2012年	コンテナ相手先第4位、自動車輸出入	自動車部品、鋼材を輸出し、完成自動車を輸入
	ゼーブルージュ	2013年	港湾開発・管理体制の情報交換、共同マーケティング	主要な自動車輸出港に共通性あり

出典: 名古屋港のホームページ(<http://www.port-of-nagoya.jp/>)などをもとに作成。

戦略の一端が見えてくる。すなわち、同港の背後地である愛知県あるいは名古屋市がすでに友好関係を築いており、経済的結びつきの強い地域(州や都市)を代表する港湾が選ばれている。背後地で生産された工業製品が名古屋港から輸出されているか、あるいは名古屋港へ向けて資源・原材料などをかなり輸出している港湾が選ばれているのである。先進国の同規模港湾を優先しているのは、港湾経営の視点から学ぶことが多く、名古屋港にとって利益が多いと考えられているからである。友好関係という多半ば儀礼的關係と思われやすいが、実際には実利的目的にもとづいて結ばれているのである。

(2) アメリカ、オーストラリアの港湾との姉妹関係

名古屋港は現在、姉妹港 4、友好港 1、パートナーシップ港 3 をもっている(表 1)。姉妹港としてもっとも歴史の長いのはロサンゼルス港である。1959 年に提携関係を結んだが、その理由は 1. ロサンゼルス市が名古屋市の姉妹都市である。2. ロサンゼルス港はアメリカ西海岸で最大の港湾である。3. 名古屋港との間に定期航路がある。4. ロサンゼルス港周辺には日系関係者が多い。以上 4 点が提携の基準として考慮された(名古屋港管理組合総務部振興課編, 1991)。

ロサンゼルス港はアメリカ国内で最大のコンテナ港湾であり、背後地のロサンゼルス市の人口は 400 万人を超える。カリフォルニア州はもとよりアメリカ西部の中心都市であり、太平洋に開けたロサンゼルス港は対アジア太平洋のゲートウエーとして重要な役割を担っている。名古屋港からは輸送機械(自動車)、機械類が主に輸出され、反対にロサンゼルス港からは動植物性製造飼肥料、食料工業品などが輸入されている。同港はロサンゼルス市の港湾委員会が管理・運営に当たっているが、財政的には市から独立した存在である。

1983 年に姉妹港湾の提携関係を結んだフリマントル港は、西オーストラリア州の州都パースの外港として発展してきた。姉妹港として選ばれた理由は、1. 国を代表する港湾であること、2. 名古屋港と定期航路で結ばれていること、3. 日本の南極観測船の最終寄港地で親日的関係がある、の以上 3 点であった。提携協定には、日豪の主要港湾として長年にわたって交流が育まれてきたという文言が記されている。

フリマントル港は西オーストラリア州の港湾局が管理・運営を行っているが、同港は海外からオース

トラリアへ入ってくる船舶の最初の寄港地、あるいは出て行く船舶の最終寄港地という位置にある。オーストラリア西部で必要とされる製品の輸入港であり、名古屋港からは自動車、機械などが輸出されている。逆にフリマントルからは小麦、飼料が名古屋港に運ばれてくる。

名古屋港は、アメリカ合衆国の太平洋側のロサンゼルスに対して、大西洋側ではボルチモア港と姉妹関係を結んでいる。同港は 1706 年に開港された歴史のある港であり、東海岸ではニューヨーク港について規模が大きい。名古屋港側は、この規模の大きさとフルコンテナ船の航路で結ばれていること、それに地理的条件が名古屋港と似ていて港湾整備の点で参考になる面が多いことを、姉妹港に選んだ理由としてあげている。地理的条件の類似性とは、ボルチモア港が大西洋から奥深く入ったチェサピーク湾の内奥に位置しており、伊勢湾の内奥に位置する名古屋港と類似の自然条件にあることを意味する。

ボルチモア港の背後地であるボルチモア市の人口は 80 万人程度であり、名古屋市の半分にも満たない。かつては鉄鋼業などが盛んに行われていたが、現在はサービス産業やハイテク産業などへ移行している。メリーランド州の港湾局が管理・運営に当たっており、港湾地区の再生をめざしてウォーターフロント事業を成功に導いたことでも知られている。名古屋港からは産業機械、その他機械が輸出され、ボルチモア港からは石炭、鉄くずなどが輸入されている。

姉妹港の関係を結んだ時期がもっとも新しいシドニーとは、名古屋港から提携をもちかけて 2010 年に実現した。名古屋市とシドニー市が 30 年近くも姉妹都市の関係にあるのに加えて、シドニーのあるニューサウスウェールズ州と同じく商工会議所は愛知県、名古屋商工会議所と提携関係を結んでいる。こうした背景から、姉妹都市 30 周年を記念して、港湾でも姉妹関係を結んだらということになった。シドニー港は名古屋市港の姉妹港であるロサンゼルス港とも提携しているため、太平洋に向かって 3 港によるトライアングルが実現する。

一見、簡単そうに見えた名古屋港とシドニー港の姉妹港関係は、実はそれほど簡単には実現しなかった。シドニー港は、近隣港として名古屋港が連携している四日市港と姉妹関係にある。オーストラリア産の羊毛を四日市港が輸入してきたからである。このため名古屋港は当初、シドニー港から提携の申し入れを断られた。シドニー港は州の公社が管理して

いる港であり、シドニー市は港湾経営と無関係であることも、断りの理由であったと推察される。そこで名古屋港は四日市港との間でまず調整を行い、それを踏まえてシドニー港との提携を再度申し入れた。オーストラリアは名古屋港にとって最大の輸入相手国である。取扱貨物量でシドニー港と名古屋港はほぼ互角であり、見劣りはしない。こうして名古屋港は、友好都市 30 周年に当たる 2010 年に、シドニー港との間で姉妹関係を結ぶことができた。

(3) 業務連携目的の実利的なパートナーシップ関係

以上のように、現在、名古屋港はアメリカ合衆国の主要 2 港とオーストラリアの同じく主要 2 港と姉妹関係にある。アメリカ、オーストラリアとも名古屋港にとっては主要な輸出先であり、オーストラリアは主な輸入先でもある。こうしたことから姉妹港がこれら 2 国の主要港に限られているのは妥当なようにも思われる。ただし近年は中国をはじめとするアジア諸国、中東諸国との貿易量が増えているため、米豪以外との関係にも目を向ける必要がある。

このうち中国との関係では上海が 2011 年 11 月に名古屋港のパートナーシップ港になった。パートナーシップとは、交易・港湾ビジネスを拡大するために実践的目的で結ばれる提携関係のことである。上海港は現在、コンテナ取扱量では世界第 1 位であり、名古屋港にとってコンテナ取扱相手港第 1 位でもある。2000 年以降、名古屋港は上海港から毎年、視察学習団を受け入れてきた実績がある。こうした実績をふまえて、1. 港湾情報のよりいっそうの交換、2. 港湾セールス活動の相互支援、3. 港湾の管理・運營業務における協力強化、を目的に新たな関係になった。

名古屋港は 2012 年 10 月にタイ港湾公社との間でパートナーシップの提携関係を結んだ。タイ港湾公社はバンコク港をはじめ 5 つの港湾の管理・運営を行っており、そのうちのひとつであるレムチャバン港は名古屋港のコンテナ取扱相手先第 4 位である。同港は年間 100 万台の完成自動車を取り扱っており、名古屋港との間で完成自動車の輸出入とトランシップを行っている。トランシップは中継貿易のことであり、タイで生産された自動車を名古屋港へ送り出し、ここで積み換えて最終目的地へ輸出されていく。タイでは名古屋港の背後地にある企業が自動車の現地生産を行っており、これに向けて部品を名古屋港から送り出している。この場合も、港湾の情報交換、研修、視察交流などビジネス強化が関係締結の目的

になっている。

パートナーシップ関係は、友好・親善よりむしろビジネス面での業務提携強化を目的としている。2013 年 7 月、名古屋港は先進国では初めてベルギーのゼーブルージュ港との間でこの関係を結んだ。後述のように、同じベルギーのアントワープ港とは 20 年以上にもわたって友好関係にあるため、同一国で、しかも小国との間で 2 つ目の親善関係を結ぶというやや異例とも思われる連携である。

ゼーブルージュ港は完成自動車の取扱量（175 万台、2012 年）が名古屋港（153 万台）のそれを上回っており、コンテナ取扱量でも名古屋港の 7 割くらいの量を誇る。同港はヨーロッパにおける天然ガスの主要輸入港としても知られており、工業生産地を背後に控えた港湾という点で名古屋港と類似している。取り扱われている自動車の中にトヨタ、三菱、マツダなど日系企業の自動車が多く含まれることから示唆されるように、日本との関係が深い。ベルギーの港湾とはいえ、スペインからドイツにかけて広がる EU の広い経済圏を背後の擁する利便性の高い港湾としての評価が決め手となって、実利性優先のパートナーシップ関係の実現に結びついたと思われる。

(4) アントワープ港との友好港提携と水平貿易

名古屋港は、姉妹港の関係ほど緊密ではないが、友好な関係を維持するためにベルギーのアントワープ港との間に友好港の提携を結んでいる。1988 年 11 月に結ばれたこの関係は、アントワープ港側から名古屋港に対して申し込まれたのがきっかけで、申込みの 10 か月後に名古屋港において調印が行われた。互いに交わされた提携書によれば、名古屋港側は友好親善と相互理解の促進で世界平和に貢献することをうたっている。これに対しアントワープ港側の宣誓書には、貿易関係の強化と日本からの企業誘致が記されている（名古屋港管理組合総務部振興課編、1992）。

アントワープ側が望む日本企業の誘致については、1980 年代当時、東海地方の企業がベルギーにすでに多数進出していたことから、さらにいっそうの進出を期待したものと思われる。アントワープ港はヨーロッパの中心に位置する代表的なコンテナ港湾であり、名古屋港との間にはフルコンテナ船による定期航路が就航していた。直接の背後地であるアントワープ市の人口は 50 万人程度であるが、石油化学、織

維、自動車、食品加工などの工業が盛んである。とくにダイヤモンドの加工は世界的にも有名である。港湾はアントワープ市評議会の直轄下にあり、管理・運営は市当局の手によって行われている。

名古屋港からアントワープ港へは輸送機械が輸出されている。同様にアントワープ港から名古屋港へ

の輸出の主な貨物は輸送機械である。ともに自動車の貿易を通して密接に結びついており、これはアメリカやオーストラリアの姉妹港との関係とは異なる。中国、タイのパートナーシップ港との関係とも違う。日本とヨーロッパの間の貿易の基本は製品と製品を取引する水平貿易である。アントワープ港との貿易

表 2 名古屋港利用促進使節団(ポートセールス)が訪問した都市(港湾)と年次

	訪問都市(港湾)	年次		訪問都市(港湾)	年次		訪問都市(港湾)	年次
1	サンフランシスコ	1983 1999	33	パリ	1991 2004	65	アルヘシオス	2002
2	オークランド(A)	1983	34	リール	1991	66	デュッセルドルフ	2003
3	ロサンゼルス	1983 1999	35	ロッテルダム	1991 1988 2006	67	ブレーメン・ブレーマーハーフェン	2003
4	ロングビーチ	1983 1999	36	アントワープ	1991 1998 2006 2011	68	ブラハ	2003
5	マイアミ	1999 2010	37	ハンブルグ	1991 2004	69	グダニスク	2003
6	メキシコシティ	1983 2010	38	ロンドン	1992 1998 2011	70	ワルシャワ	2003
7	北京	1984	39	コペンハーゲン	1992 1998	71	ジュネーブ	2004
8	天津	1984	40	オスロ	1992	72	オデッサ	2004
9	大連	1995	41	ジェノバ	1992	73	イスタンブール	2004
10	上海	1984 2000	42	セビリア	1992	74	カイロ	2004
11	広州	1984	43	ホーチミン	1996 2009	75	バンドルスリプガワン	2005
12	香港	1984 1994 2009	44	ジャカルタ	1996	76	ヌーメア	2005
13	深圳	1994 2009	45	ドバイ	1997 2007	77	ゼーブルージュ	2006
14	シンガポール	1985 1994 1995	46	パレッタ	1997	78	サンクトペテルブルク	2006
15	クアラルンプール	1985 1994 1996 2009	47	マルセイユ	1997 2008	79	タリンヘルシンキ	2006
16	バンコク	1985	48	リスボン	1998	80	ドーハ	2007
17	シアトル	1986	49	アムステルダム	1998	81	ポートルイス	2007
18	タコマ	1986	50	イエテボリ	1998	82	ケープタウン	2007
19	バンクーバー	1986	51	サザンプトン	1998 2011	83	ラルナカ	2008
20	台北	1987	52	パナマシティ	1999	84	リマソール	2008
21	基隆	1987	53	デリー	2000	85	チュニス	2008
22	高雄	1987	54	バンガロール	2000	86	カサブランカ	2008
23	台中	1987	55	ムンバイ	2000	87	ハノイ	2009
24	ブリスベン	1988 1989 1993	56	サンパウロ	2001 2012	88	ダナン	2009
25	シドニー	1988 1989 2005	57	リオデジャネイロ	2001 2012	89	チャールストン	2010
26	メルボルン	1988 1989 2005	58	サンチャゴ	2001	90	フリーポート	2010
27	フリマントル	1993	59	パレルモ	2002	91	マドリッド	2011
28	オークランド(N)	1993 2005	60	ジョイアタウロ	2002	92	ダブリン	2011
29	ニューヨーク	1990	61	トリエステ	2002	93	フェリクストウ	2011
30	ボルチモア	1990	62	コーベル	2002	94	ブエノスアイレス	2012
31	ニューオーリンズ	1990	63	バルセロナ	2002	95	モンテビデオ	2012
32	ヒューストン	1990	64	ジブラルタル	2002	96	サントス	2012

注:オークランド(A)はアメリカ合衆国, オークランド(N)はニュージーランド。 出典:名古屋港管理組合からの提供資料をもとに作成。

もその例外ではない。

友好港のアントワープ港へは、名古屋港管理組合の職員が研修で派遣されている。記録のある友好港提携調印(1988年)以降の6年間で2回を数えたが、港湾関係者の親善訪問を加えると8回にのぼる。逆にアントワープ港からは港湾関係者や皇族・政府関係者が4回にわたって名古屋港を訪問した。友好港提携3周年を記念して名古屋港からポートセールス・ミッションの1団45名がアントワープ港を訪問して記念パーティーを開催している。

3. ポートセールスによる港湾の国際交流促進

(1) ポートセールスを目的とした使節団の編成

港湾同士の友好関係が特定の相手を対象としたものであるのに対し、港湾関係者によるポートセールスは複数の港湾を対象とした広報活動や情報収集活動である。主には海外の港湾を対象に船舶の寄港を促したり、自港をピーアールしたりするために行われる。売り込み先が港湾になるのは、相手方で生まれた財貨が最終的には港湾に集められて出荷されるからである。同様に自港から輸出される財貨も、相手先港湾を経由して背後圏へと送り届けられるからである。つまり港湾同士が国際的な財貨取引の仲立ちをしているため、互いの存在を認識して交流を深めることは貿易増大につながる可能性がある。

ポートセールスの実施主体は港湾当局である場合が一般的で、名古屋港でも名古屋港管理組合がその中心にある。しかし、港湾活動を実際に担っているのは船舶会社や港運業者などであるため、こうした企業の関係者がミッションに参加しなければ意味がない。荷主の製造業や商社なども、ポートセールスに加わることで自社の広報や情報収集を行うことができる。名古屋港の場合、名古屋港管理組合が幹事役を果たしながら、名古屋港利用促進協議会、名古屋港振興協会、名古屋商工会議所が加わるかたちでポートセールスのミッション、すなわち名古屋港利用促進使節団が編成されている。

名古屋港におけるポートセールスは1983年から始まり、1988年の中止を除いて毎年、欠かすことなく今日まで続けられてきた。表2は、訪問した港湾(都市)とその年次を年表のかたちでまとめたものである。同じ港湾を複数回にわたって訪れた場合は、年次も2回以上記されている。いずれの年も主催は管理組合と商工会議所であり、振興協会と利用促進協議会は後援する立場にある。使節団の団長は会議

所の会頭(副会頭)もしくは管理組合の副管理者(管理者は名古屋市長、愛知県知事で名誉職)である。第1回目の参加人数は21名で、その後は徐々に参加人数が増えていき1991年には57名の参加をみた。以後は30~40人前後で実施されることが多かった。ポートセールスの日数は9~13日が多い。ただし、距離的に近い東アジアを訪れる場合は7日、ヨーロッパ、南アメリカの場合は15日前後である。

(2) ポートセールスによる広報活動と情報の収集

1983年から始められた名古屋港のポートセールスは、世界各地の港湾を訪問して名古屋港を売り込む一方、相手港とその背後圏の産業に関する情報を入手することを主な目的としている。1回のポートセールスで訪問する港湾は3~6か所であり、このうちの1か所でレセプションを開いている。レセプションでは先方の港湾や企業・団体の関係者を招き、名古屋港についてプレゼンテーションが行われる。短時間の訪問・見学とは異なり、レセプションにおいて深い人的交流を図ることができる。

時期がもっとも新しい2012年の場合、訪問先はブエノスアイレス、モンテビデオ、サントス、サンパウロ、リオデジャネイロであった。このうちサンパウロを除く4つの港湾では施設の見学を行い、港湾関係者から説明を受けている。サンパウロではホテルでレセプションを開き、名古屋港管理組合の副管理者が名古屋港の背後圏の産業や名古屋港の最新鋭の設備などについてプレゼンテーションを行った。レセプションには現地の船社、港運、荷主、商社、港湾管理者のほかに、在サンパウロ日本国総領事館の領事とブラジル日本商工会議所の会頭も出席した。

訪問先の港湾施設を見学して現地の担当者から説明を受けることは、使節団の名古屋港関係者にとって有意義である。港湾がどのように管理・運営されているか、貨物取り扱い能力はどれくらいか、また背後圏の産業とどれくらい結びついているかなど、現地でしか得られない情報を入手することで、今後の港湾運営に生かすことができる。とくに南米のようにこれまで関係が薄かった地域の港湾事情を知ること、未開のビジネスを構想するのに役立つ。またレセプションで現地の港湾や産業関係者と親交を深めることは、ビジネスパートナーを開拓する上で有効である。名古屋港のポートセールスでは港湾・経済関係者以外に現地にある日本総領事の代表者を招くことが多い。これは、港湾ビジネスの振興がポ

ートセールスの主な目的とはいえ、経済面以外の親交も視野に入れているという態度表明である。

(3) 訪問先港湾の選定とポートセールスの成果

名古屋港のポートセールスは、これまでに 29 回実施された。これを訪問先別に見ると、アジアが 8 回、北米が 5 回、南米が 2 回、オセアニアが 3 回、ヨーロッパが 9 回、中東が 2 回である。アジアとヨーロッパがやや多く、南米、中東は 2 回にとどまる。アフリカは皆無ではなく、2007 年にドバイ、ドーハと組み合わせてケープタウン、ポートルイスを訪れている。ここでは便宜上、中東を含めている。

ポートセールスの本来の目的からすれば、これまで交流のなかった港湾を訪れて自港のピーアールするのが理想的かもしれない。しかしそれはいささか非現実的であり、現実にはある程度の情報を持ち合わせており、現地を訪れることで取引につながる糸口を見出すのが妥当なところであろう。訪問先はこれまでの実績を考慮し、名古屋港管理組合と名古屋商工会議所の関係者間の協議で決まる(図 1)。とくにキーパーソンとして、海運会社を経営し名古屋商工会議所の副会頭のちに会頭の職に就いた T 氏の存在が大きい。氏はほとんど毎年、使節団の団長をつとめており、訪問先の選定でも発言力が大きい。

使節団が港湾活動に携わる船社、港運業、メーカー、商社などから選ばれた人で編成されていることは、すでに述べた。ポートセールス終了後に開かれている座談会の様子を記した雑誌記事(名古屋港編, 2012)などによれば、参加者はさまざまな感想を抱いて帰国している。あくまで個人的な感想の吐露

ではあるが、ポートセールスの役割や意義を押し量るのに役立つ。語られている感想の中で興味深いのは、名古屋港はもとより名古屋という都市があまり知られていないという事実を知って意外な感じを抱いている点である。日本の三大都市のひとつとはいえ、東京と比べると知名度が低いことを認めざるを得ない。裏返せば、知名度が低いゆえに、ポートセールスによって存在感を植えつけることに意義があるということになる。

使節団の団員の多くが港湾の見学で多くの知見を得ている。これは当然のことかもしれないが、港湾設備の先進性や民間主導型の港湾経営方式などは、とくに印象深くとらえられている。団長として使節団を率いることが多かった T 氏は、港湾はきわめて公的な空間であり、多様な主体が協力し合っただけならば前へは進めないと語っている(名古屋港編, 2012)。基本的には国の港湾政策があり、その下で各主体が利益を求めて活動する。港湾活動が最適に行われるには調整が不可欠であるが、その手法は一樣ではない。他国の事例を現地で学ぶことは、自港のあり方を相対視する点でも意義深い。

(4) ポートセールスによる人脈形成と国際交流促進

総勢 20~30 名がグループをつくって海外の港湾を訪問することは、情報入手といった点でも大いに評価できる。ポートセールスに参加した企業関係者は、個人の資格では海外の港湾施設をじっくり見学することは困難であり、使節団による訪問は有効である。通常であれば、企業秘密やセキュリティの点から警戒され、港湾の見学は受け入れられない。し

かし港湾同士の交流を目的とする、半ば親善的な訪問団であれば、友好関係が前面に押し出される。人間的にかなり深い交流も可能になる。とくに名古屋港の場合、現地で開催するレセプションに総領事を招待している。地域や国を挙げての交流という姿勢を示すことに意味がある。

使節団の構成員の中には同業種のライバル関係の企業関係者も含まれている。普段は競い合う間柄であるが、同じ使節団に加わった以上、ライバルの関係ではなく、名古屋を代表する企業の一員としての行動が求められる。これも帰国後の感想によれば、現地で取得した情報とともに、団員相互間の交流から得た情報が役に立ったという(名古屋港編, 2012)。これはいわば副産物ともいえるが、名古屋港管理組合や名古屋商工会議所という半ば公的組織が主催する使節団の一員に加わることが、企業を越えた人脈形成に寄与している。

ポートセールスの効果がいつどのようなかたちで生まれるか、それを把握することは容易ではない。効果があるとすれば、相手方からビジネスチャンスが持ち込まれるか、あるいはこちら側からビジネスを持ち込むかのいずれかであろう。前者であれば、たとえば名古屋地域の企業に生産の依頼があったり、これまで立ち寄ることがなかった船舶が名古屋港に寄港したりするといった事例が考えられる。実際、名古屋港ではまだ数は少ないが、大型の外洋クルーズ船が、近年、入港するようになった。観光客が名古屋港に立ち寄れば、市民レベルでの国際交流も促進される。一方、後者の場合、ポートセールスで港湾を見学した企業関係者が、港湾機能の高さを確信し、背後圏からの資源輸入をビジネス化するような場合が考えられる。これも、近年の気候変動が大きい北米から気候の安定している南米へ農産物の輸入先を変更しようとする動きのあることを事例として挙げるができる。

おわりに

日本の主要港湾の多くは、姉妹港や友好港の関係を海外の港湾との間で結んでいる。また、ポートセールスによって自港の広報を行ったり海外港湾の情報入手につとめたりしている。これらはいずれも港湾活動の活発化を目的としているが、その背景に港湾の背後に広がる都市や地域での産業や経済活動が存在していることはいままでのない。いくら港湾の振興や利用促進を叫んでみても、肝腎の海外取引貨

物がなければ意味がないからである。その意味では、名古屋港のように直接的背後圏に厚い工業集積や大都市が控えている港湾で海外港湾との間で国際化を推し進めるのは理解しやすい。

このように、国際港湾と産業集積、大都市あるいは大都市圏の間には緊密な関係がある。海洋国家であり、かつては加工貿易体制で高度経済成長を成し遂げてきた日本では、とりわけ国際化を担う経済的、社会的インフラとしての港湾の担う役割は大きい。ただし国際資本主義社会の発展にともない、日本における産業構造は高度化し、それに応じて港湾の担う役割も変化している。近年、危惧されているのは、中国や韓国の輸出産業の発展によって国際的なハブ港が上海や釜山に出現し、日本の港湾に立ち寄る国際的定期船が相対的に減少している点である。国際航空の分野で起こっているハブ空港化と類似の動きが、港湾の分野でも起ころうとしている。

アジア太平洋地域で国際的なプレゼンスが低下してきている日本の港湾には、地道な努力をして国際市場を広げていく役割が求められている。本稿で取り上げた名古屋港のように、市と県が一体となって管理・運営する港湾組織と、背後の企業群を束ねる商工会議所が協力して港湾を国際的に広報する活動は、まさにこの役割といえよう。姉妹港やパートナーシップ港などによる友好関係も、国際関係の長期的維持に有効である。都市や地域の国際交流は企業、団体、各種組織によって進められているが、活動を具体的に実践しているのは個人である。国際的な人的ネットワークがあってこそ、企業や組織も動く。その意味で、地道なネットワークづくりが、国際港湾活動でも欠かせないことが明らかである。

引用文献

- 1) 汪正仁・男沢智治・吉岡秀輝編『国際物流と港湾』(現代港湾シリーズ〈2〉)パールロード 2004
- 2) 国土交通省港湾局監修『日本の港湾〈2005〉』日本港湾協会 2005
- 3) 名古屋港編「海外ポートセールス 座談会」『名古屋港』第30巻5号 名古屋港利用促進協議会 2012
- 4) 名古屋港開港百年史編さん委員会編『名古屋港開港100年史』名古屋港管理組合 2008
- 5) 名古屋港管理組合総務部振興課編『名古屋港背後地産業の現状と将来像-ポートセールス事業

の展開に向けて』 名古屋港管理組合 1985

- 6) 名古屋港管理組合総務部振興課編 『姉妹・友好港交流概要』 名古屋港管理組合 1991
- 7) 名古屋港管理組合総務部振興課編 『姉妹・友好港交流概要』 第 2 版 名古屋港管理組合 1992
- 8) 西別府順治『名古屋港と三大運河-水運から見た名古屋開府 400 年』 中日新聞社 2011
- 9) 日本港湾協会『日本の港湾〈2010〉』 日本港湾協会 2010
- 10) 林 上 『近代都市の交通と地域発展』 大明堂 2000

謝辞: 本研究を進めるにあたり、名古屋港管理組合をはじめ名古屋港関係者の皆様には大変、お世話になりました。ここに記して謝意を表します。また、本研究実施にさいしては、中部大学の特別研究費(2013年)「貿易構造の変化にともなう国際物流機能の港湾立地と内陸工業地域の機能再編」の一部を使用しました。あわせてここに表記します。

