

貿易構造の変化と国際物流機能の都市港湾立地

The Change of Trade Structure and the Location of Global Distribution Functions at Urban Port

中部大学 林 上

はじめに

四方を海に囲まれた日本では、国際貿易の大半は港湾での貨物取引を通して行われてきた。国際航空貨物輸送が発展してきた近年、空港を利用した取引も活発化している。しかし依然として海の港すなわち港湾に輸出入業務の多くを依存しているのが現状である。港湾を都市の視点から見た場合、港湾で行われる貨物の積み降ろし機能に着目し、これを重要な都市機能とみなして研究する立場が想定できる。都市地理学では都市立地の基本的タイプとして、「中心地・商業・行政」「交通・関門」「資源・工業」の3つに整理するのが一般的である(Yeates, 1998)。港湾機能をベースとして成り立つ都市は、2番目のタイプに含まれる。長距離交易や国際貿易を担う港湾がどのような場所に設けられたか、あるいは港湾を中心にどのような産業が興り都市が形成されたかなどが研究されてきた(Rodrigue et al., 2006)。世界の大都市は河岸や湖岸の港も含め港湾をもとに発展してきたものが多い。とりわけ国土が島嶼地形で臨海平野部に都市の多い日本では、主要都市に付随する港湾が、背後地域で行われる製造業を支援する国際貿易の結節点として重要な役割を果たしてきた(安部・寺田, 2004)。

港湾における輸出入業務は、港湾を取り巻く背後地域の産業構造を反映している。第2次世界大戦後の日本では、原材料を輸入し国内で生産した製品を輸出する加工貿易体制が長く続いた。海外市場を拡大することで製造業は量産効果を発揮することができ、その結果、外貨を稼ぎながら国内では安価な製品を供給することができたからである。しかし、経済の発展とともに産業構造が高度化し、国内生産コストが国際的に見合わなくなってきた。近年は東アジアをはじめとする新興諸国の工業発展にともない、国際市場での価格競争が激しさを増している。こうした状況を反映するかたちで、日本の港湾で取り扱われる品目が以前とは変わってきた。加工貿易やフルセット生産を支える条件が成り立ちにくくなっており、輸入の大半は原材料、輸出はすべて最終製品

という時代は過去のものになろうとしている。

かつてよくいわれた「重厚長大から軽薄短小へ」という産業構造の高度化が、港湾周辺の産業地域の性格を変えた。高度経済成長期の象徴であった臨海工業地域の多くは再編・縮小の道を歩んでいる。変化は臨海部に限らず内陸部の工業地域、さらにはここから転出した工業機能を受け入れた地方でも生じている。これらは基本的には、日本の産業構造が高度化し国際的な分業生産体制へと経済が移行したことにとまなうものである。いまや日本経済は、高付加価値化をめざした国内での生産と、普及品主体の海外生産の両者によって成り立っている。こうした経済体制を貿易面で支える港湾は、当然のことながら、その性格を変えざるをえない。しかし現状を見ると、貿易構造の変化に港湾機能が十分対応できていない面がある。

原材料の海外からの調達とは別として、生産が国内だけで可能であれば、企業は独自の方法で部品、中間財、最終財を自由に動かすことができる。しかし生産地が海外にまで広がった現在、原材料の輸入と製品の輸出以外の物流面でも、港湾に依存せざるをえない。貨物の集散がまとまって行われる港湾は、元々、規模の経済や近接性の点で優れた条件をもっている。東アジアなどでの海外生産が一般化した今日、海外生産用の中間財輸出、国内生産で必要とされる部品の輸入、それに国内市場向けの製品輸入など、多様な機能を担う港湾へと構造的に変化しなければならない。

本研究では、世界経済の発展にともない国際貿易が近年どのように変化したか、その過程で日本の貿易構造がどのように変化しているかをまず概観する。それを受けて、国際的なロジスティクス機能が日本の主要港湾で重要な役割を果たすようになった背景を指摘し、こうした機能を担う企業に対する聞き取り調査の結果をもとに、複雑化する輸出入業務の実態を明らかにする。結論として、国際経済の変化に連動して対応していかなければならない大都市圏港湾機能の再編の方途と可能性を指摘する。

1. 世界経済の発展と貿易構造の変化

世界経済の全体的動向を財貨貿易の面から把握しようと思うなら、アジア、アメリカ（アメリカ合衆国）、EU（ヨーロッパ連合）、日本の間でどれほどの貨物が取引されているかに目を向ける必要がある。このうちとくにアジアは焦点であり、1990年代から現在に至るまで輸出と輸入の両方で驚異的な発展を示してきた。たとえば、これら4つの地域相互間の貨物移動量に注目した場合、1993年から2003年にかけてアジアからアメリカ、EUへの移動は3倍以上も増えた（表1）。アジアから日本に向かう貨物移動量も倍増した。一方、日本、アメリカ、EUからアジアへの移動量も2倍かそれ以上の増大であった。アジアを中心とするこうした貿易の隆盛は、アジアNIEsからASEAN、そして中国へと続く新興諸国における急速な経済発展の賜物である。

表1 世界貿易の変化（1993～2003年）

(単位：十億ドル)

輸入地 \ 輸出地	日本	アジア	アメリカ	EU
日本		86	91	59
アジア	61		94	65
アメリカ	49	57		103
EU	30	50	105	

注：上段=1993年、下段=2003年 アジア=中国、香港、韓国、台湾、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ブルネイ、カンボジア、ベトナム

出典：経済産業研究所（<http://www.rieti.go.jp/jp/index.html>）のホームページに掲載されているデータベースRIETI-TID,2008の資料をもとに作成。

注目を浴びるアジアの経済発展ならびに貿易の隆盛と比較すると、日本のそれは影が薄い。つい最近までアメリカは日本から見て最大の輸出相手先であった。しかし1995年の時点ですでに対アジア輸出は対アメリカ輸出を上回るようになり、2003年には2:1に近づいた。1990年当時、アメリカへの輸出額で日本はアジアとほぼ同じ金額を上げていた。しかし2000年にはアジアからの輸出額の半分程度にまで落ち込み、2003年には3分の1ほどにとどまっている。同様な傾向は対EU輸出についても

いえる。1990年以降、日本からEUへの輸出額はほとんど変化していないが、アジアからEUへの輸出は20年間で3倍以上も増加した。

こうした貿易構造の変化から、成長著しいアジアと経済の停滞が続く日本を対比的に見るのは、ある意味それは皮相的な理解である。なぜなら、中国を中心とするアジアからの輸出急増には、すべてではないにしても、日本企業関わっているからである。日本企業によるアジアでの直接投資にともなう現地生産が、アジアからの対世界輸出を少なからず支えている。現地生産を行うために、日本からアジアに向けて中核的な部品や中間財が輸出されている。成長するアジア諸国で所得が増え、その結果、これらの国の日本からの製品輸入が増えているのも事実である。

2. 製品輸入比率の上昇と中間財の輸出

水平貿易の歴史が長いアメリカやEUでは、製品輸入比率はかなり高い。これに対し、加工貿易体制を永らく堅持してきた日本の製品輸入比率は欧米に比べると低い。しかしこれも近年、大きく変わりつつあり、1990年頃に50%のラインを超えた（図1）。1960年代以降、30%に満たなかったが、1980年代中頃に進んだドル安・円高傾向のもとで急速に比率が高まっていった。興味深いのは、1990年代に入って中国からの輸入で製品の占める割合が高まったことであり、それまで高かったアメリカのそれを追い抜いた。2006年時点で、対中国の製品輸入比率は90%、アメリカは75%である。

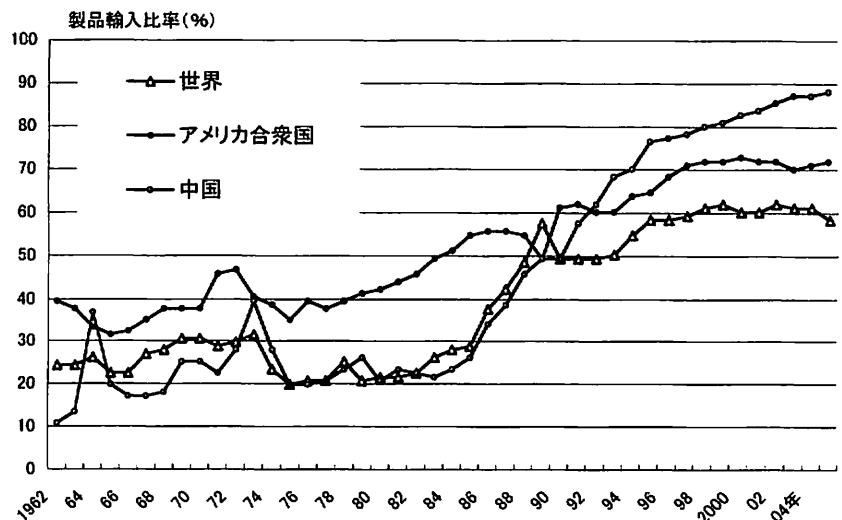


図1 日本における製品輸入比率の推移

出典：財務省貿易統計をもとに作成。

2000年代に入ってますます経済発展の勢いが増してきた中国との貿易は、すでに水平貿易の状態に近いといってもよい。かつて中国から石炭、石油、穀物などを大量に輸入していた時代と比べると隔世の感があるが、いまや中国の工業は日本国内の消費市場にとっても、製造企業にとっても欠くことのできない存在になっている。中国だけではない。韓国、台湾、タイ、ベトナムなどには、日本に向けて中間財や最終財を生産する企業が多く存在する。それらは日系企業、現地企業、あるいは合弁企業の違いを問わない。いずれも日本国内の企業との間で緊密な関係を築き、日本に向けて製品を送り出している。

日本がアジアから輸入しているのは、価格競争では勝てない中間財や最終財である。中間財の場合、かつては国内の中小企業や地方の企業から仕入れていた部品が、円高によって海外から安価に調達できるようになった。国内での生産費を抑えるには廉価な部品が不可欠であるが、品質に問題がなければアジア製部品は魅力的である。一方、同じ中間財でも高度な技術を用いて生産される部品の場合は、日本の製造企業からアジアに向けて輸出される。現地生産を始めた日系企業や現地の製造業に対して、中核的部品が送り出されている。この場合は価格ではなく、技術レベルの違いから現地では調達できない中間財が日本からアジアへ向けて海を渡っていく。

3. コンテナ貿易の増大と港湾の貨物集散機能

貿易構造が原材料輸入、製品輸出の加工貿易あるいは垂直貿易から中間財や最終財を輸出入する水平貿易へと変わっていけば、それにともなって港湾の性格も変化していく。貿易による貨物取引の大半が港湾を介して行われている国や地域では、とくにそのようにいえる。資源・エネルギー、食料などの原材料はバルク貨物として取り扱われ、専用のふ頭を使って積み降ろしが行われる。これに対し、取扱貨物が中間財や最終財の場合は、コンテナ形態での積み換えが主流である。もちろん自動車など完成品でもコンテナを使わない場合もある。しかしいまや、自動車といえども部品で輸送するなら扱いが容易なコンテナ形態が選ばれる。

かくして世界の主要な港湾ではコンテナによる貨物の積み降ろしが主流になっており、コンテナが水平貿易を輸送面で支えているといっても過言ではない。コンテナ形態による取引増大に対応するため、港湾ではふ頭の整備やガントリークレーンの設置が

進められてきた。生産地から消費地までドア・ツー・ドアの輸送を可能にしたコンテナ輸送は、港湾での荷役作業を革命的に変えた。人海戦術は遠い過去のものとなり、ガントリークレーンやトレーラーを使った省力的作業が手際よく行われている。コンテナ以前は必要であったスペースは不要となり、通関手続きが終わればすぐにでも次の目的地へ移送することができる。このようにコンテナがスムーズに積み降ろしされるようになれば、港湾は貨物の通過地点にすぎなくなる。

コンテナ形態による国際物流一貫輸送が進めば、港湾が果たす機能は相対的に低下するようと思われる。実際、輸出用コンテナの積み込み（バンニング）はもとより、輸入したコンテナから荷物を取り出す業務（デバンニング）を内陸部の物流センターで行うのもめずらしくない。しかしそれは港湾地区に空間的余裕がなかったり、港湾が交通アクセスに恵まれなかったりする場合であることが多い。臨海業務地域の見直しや再開発でスペースが生まれたり、高速道路網が整備されたりすれば、港湾の貨物集散機能は高まる。輸入した中間財や最終財を検査、組み立て、組み合わせ、仕分けして各地に配送する場合、コンテナの荷揚げ地近くは有利である。組み立てした嵩張る製品を輸出する場合は、とくに有利といえる。

4. 港湾立地指向の国際ロジスティクス機能

日本の製造企業が中国などのアジアで現地生産を行うようになり、そのための部品、中間財、あるいは機械製品が日本の港湾から輸出されるようになった。これもドア・ツー・ドアの理屈からいえば内陸部の工場ではコンテナに荷物を詰め込んで港湾へ運び、そのまま外航船に積み込むのが理にかなっている。しかし実際には、コンテナを一杯にするだけの荷物が揃わなかったり、複数箇所からの荷物を一緒に詰め込んだりするなど、内陸部で詰め込みが完了しないケースが少なくない。日本企業による海外生産は今後も増加すると見込まれる。並行して部品、中間財の現地調達率は高まると考えられるが、国内企業の強みを維持しようと思えば、コア部品、中間財の輸出を今後も続けるのが望ましい。現地工場からのオーダーに対してタイムリーに応える生産や物流の拠点として港湾付近は適している。

港湾あるいはその近くにあつて輸出、輸入の貿易業務を行う国際的な物流機能は、一般にロジスティ

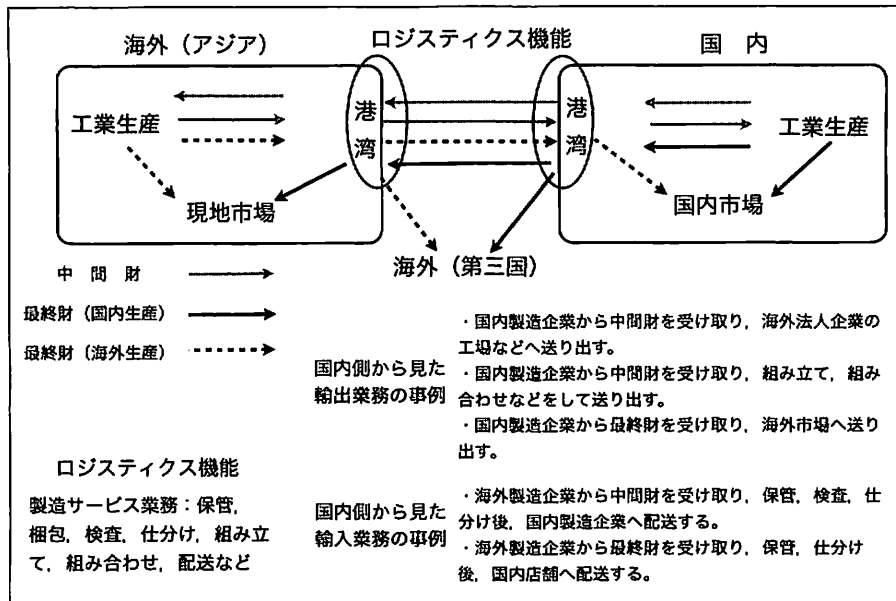


図2 港湾立地の国際物流機能（ロジスティクス機能）

出典：企業への聞き取り調査をもとに筆者作成

クス機能と呼ばれる（図2）。ロジスティクスは、元来は軍事用語で兵站を意味する。前線へ戦略物資をいかに円滑に輸送するか、それを実現するための仕組みのことである。平時にあっては、国境を越えて広がる生産、流通、販売の各拠点を結ぶネットワークをいかに効率的に動かすかが命題である。ただでさえ国際間で距離が長いうえに、政治、経済、社会、文化が異なる国や地域の間をつなぐようにしてネットワークは張り巡らされている。コミュニケーション・ギャップがあつてあたりまえの状況下で、いかにスムーズな物流を実現するかが国際競争力を左右する（宮下，2002，2011）。

国境をまたいで部品、中間財、最終財を円滑に輸出あるいは輸入するには、ロジスティクス機能を効率化すること、すなわち円滑なサプライチェーン・マネジメント（SCM）の仕組みをいかに構築するかに尽きる（安部・高橋，2004）。しかしその方法はひとつではなく、状況に応じて異なる。スピードは重要な要素であるが、安全性や質の高さも無視できない。就労意識、労働環境、技術水準が一様でない状況のもとで、こうした要素に配慮しながらどのようにしたら効率的業務が実現できるか、この点がポイントとなる。ロジスティクス機能は広義の物流機能であるが、その中には保管、梱包以外に検査、組み立て、組み合わせ、仕分け、配送などの業務が含まれる。純粋な製造業というよりは、むしろ製造サ

ービス的な業種に近い。脱工業化やサービス経済化が進む日本経済の中にあつて、日本の港湾では製造サービスの機能のウエートが高まっていくと思われる。

5. 産業構造の変化と港湾の機能再編

加工貿易が全盛の時代、日本の産業構造の主役は製造業であった。その頃の港湾は、臨海部から内陸部にかけて広がる製造業に対していかに原材料を供給するか、また、生産された製品をいかに海外に

向けて送り出すか、その一点に役割を集中させた。港湾の背後に広がる都市は多くの工場や事務所を抱え込み、外貨を稼ぎ出す加工貿易体制を支えた。港湾は都市や都市圏の一部であり、両者は一体となって機能した。港湾が十分機能しなければ製造業もフル稼働することができず、都市や都市圏も十分発展することはできなかったであろう。

製造業が主体をなしていた日本の産業構造も、その後、徐々に変化の道を歩みはじめた。それは重厚長大から軽薄短小への移行であり、工業構造の高度化、すなわちハイテク工業化への進展でもあった。こうした変化にともない、港湾の空間構造も変わっていった。ただし、構造変化の中身は港湾ごとに違いがあり、たとえば国内最大の消費市場を背後に控える東京港と、製造業が背後地域で活発に行われてきた名古屋港では、変化の仕方が異なる。しかし共通しているのは、両港とも国際的ロジスティクス機能の必要性が高まっているにもかかわらず、港湾地区にその受け皿が十分用意できていないという点である。この課題の解決策を先行的に模索してきた東京港では、企業側のロジスティクス・ニーズを把握したうえで既存のふ頭地区を再開発し、交通接続条件の良い効率的で安全な物流拠点を實現する計画が検討されてきた（久米，2010）。

東京港に限らず日本の主要港では、世界経済の変化や国内産業の構造変化に対して対応が求められて

いる。国もその必要性を認識するようになり、2005年以降、三大都市圏の港湾を中心に社会資本の整備をめざした計画の認定に取り組むようになった。先述した名古屋港はこうした動きを港湾整備計画の中に取り込み、国際ロジスティクス機能の立地促進事業を進めようとしている。それゆえこれ以降は、日本の5大港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の諸港）の中で、近年の貿易取引量をもっとも多い名古屋港を取り上げ、貿易形態の変化に対応して港湾機能の再編がどのように進められているかを検討する。名古屋港でも製品輸入比率は年々、高まっている。しかし輸入主体の東京港や大阪港などとは異なり、日本経済を今後とも輸出で支えることが期待される名古屋港の動向は、中間財輸入と完成品輸出を組み合わせた「新たな輸出形態」の可能性を探るうえで重要だと思われる。

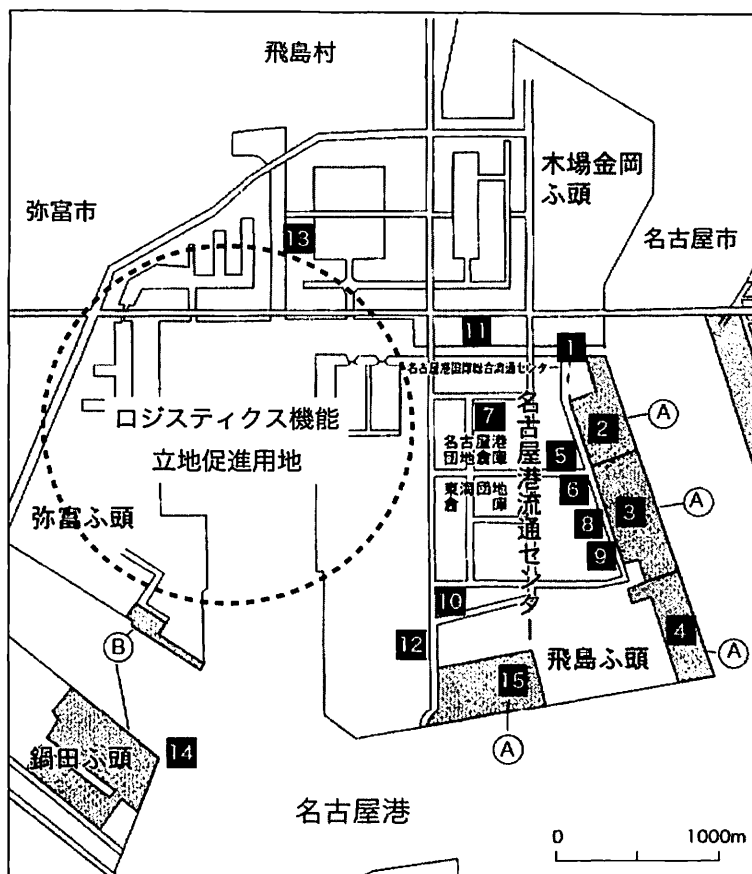
6. 輸出主体の広域港湾の再編過程

名古屋港は、直接的な背後地である名古屋市はもとより、臨海部分で同市に連なる複数の自治体によって構成される広域港湾である。臨海部には製鉄、鉄鋼、金属加工、アルミニウムなどの重工業のほか、航空機、機械、木材などの工業が集積している。石油・天然ガス・石炭などのエネルギー、穀物・飼料など輸入品をストックする施設も臨海部に張り付いており、ある意味では日本における臨海工業地帯の一典型事例を示しているといえる。

これらの生産・貯蔵機能は港湾の東部と南部に広く分布している。これは名古屋港が発展してきた歴史的過程と関係しており、とくに戦後の高度経済成長に不可欠であった資源・エネルギーをベースとする産業（製鉄業、鉄鋼業など）の用地が海底地盤が強固なこの方面一帯に求められたからである。一方、港湾発祥の地ともいべき中央部は、港湾の拡大にともなって本来の役割を果たさなくなった。いち早くサービス

化の波に乗り、管理、交流、観光、福利厚生に特化した地区へと変貌していった。以前、中央部に集中していた貯木場は伊勢湾台風（1959年）を契機に港湾の西部へ移転した。

名古屋港でもコンテナリゼーション、すなわちコンテナ形態で貨物を運ぶスタイルの導入は港湾の性格を大きく変えた。一時は中央部分を埋め立てによって海側に突きだし、そこでコンテナの積み降ろしを行った時期もあった。しかし、やがて増え続けるコンテナを十分に捌くことができなくなり、港湾の



- | | |
|----------------------|-------------------------------|
| 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3 名古屋港西部のコンテナターミナルとロジスティクス機能立地促進用地

出典：名古屋港利用ガイド 2010-2011 p.32をもとに作成。

西部にコンテナを専門に取り扱うスペースが確保された(図3)。ここでは現在、5機のガントリークレーンが動いており、コンテナ取扱地区に接するようにして物流機能が配置されている。注目すべきは、中国や韓国との間でコンテナ形態による取引が増えたのにも関わらず、既存のコンテナふ頭とは別に、新たに専用ふ頭(鍋田ふ頭)が設けられたことである。これにより、港湾西部はコンテナの輸出入業務に特化した地区であることが明確になった。

7. 貯木場を埋め立てた造成地に企業誘致

名古屋港における港湾機能の再編は、長い時間をかけて徐々に進められてきた。日本の港湾の中で最大の面積を有するこの港湾は、港湾建設の自然条件からいえば決して恵まれているとはいえない。遠浅の地形条件は港湾にとってはむしろ不利に作用した。しかし、航路や船溜まりを確保するために浚渫して生まれた土砂を埋め立てる手法が開港当初から使われ、これによって港湾用地がたぎつぎに生み出された(林, 2000)。港湾形成の長い歴史から見れば、現在、進められている国際物流機能の立地は、港湾における機能変化の一コマに過ぎない。

都市に都市計画があるように、港湾にも港湾計画がある。名古屋港の場合、名古屋港管理組合が計画立案を行っている。同管理組合の最高責任者である組合長は名古屋市長と愛知県知事であり、2年交代で任に当たっている。このことが示すように、名古屋港では広域港湾として名古屋市はもとより、愛知県およびその周辺の産業の発展をめざして整備が進められてきた。2000年代に入って明確になってきたのは、港湾の機能再編を進める流れの中で、西部地区を国際的なロジスティクスセンターとして整備していくという方向性である。

こうした方向性が示された背景として、大きく2つのことが考えられる。ひとつは産業構造や貿易構造の変化に対応して、必要性が低下した港湾用地を別の目的に変えていくという点である。具体的には、西部地区にあった木材港を縮小して埋め立て、将来性が見込める企業の進出用地とするというものである。以前は原木のまま輸入されていた木材は産地で一次加工するのが常識となった。低利用・未利用地化した陸地、それに新たに造成した埋立地を対象に名古屋港管理組合は企業誘致計画を立てた。

問題はどのような業種の企業を誘致するかである。これが2つ目のことと関連する。対象用地はコンテ

ナーミナルに近接しており、輸出入業務を行うには最適である。名古屋港の振興を進める立場にある管理組合としては、コンテナの単なる積み降ろしだけでなく、貨物に何らかの価値を加えるような業務が港内で行われるのが望ましい。移動性の高いコンテナ形態の貨物は、放っておけば港湾ではなく内陸部で取扱業務が行われる可能性がある。実際、インランドデポなど、港湾から遠く離れた内陸部で通関業務が行われている実態もある。できるなら、コンテナターミナルに近いという利点を生かしたロジスティクス機能の業務拠点としたいという願いをもっていた。一方、港湾地区で輸出入業務に携わってきた企業、あるいは今後、港湾地区での業務展開を希望している企業の側でも、貿易形態の変化を見通し、こうした機能を推し進めるために土地を取得したいと希望するものが少なくなかった。

コンテナターミナルに隣接して生まれた新たな用地は魅力的であるが、ただ近いというだけでは企業は進出を考えない。ほかにも適地は考えられるからである。この場所とその背後に広がる市場地域や生産地域を結ぶ高速道路網の改善が企業にとっては魅力的に映った。名古屋港周辺では、2005年に愛知県内で開催された万国博覧会を契機に東海環状道路や伊勢湾岸道路など高速道路の整備が進められた。これによって名古屋港を起点、終点とする交通アクセスが大幅に改善され、これまで優勢であった内陸部に対して港湾で国際的な物流業務を行う有利性が高まった。このことが、新たに生まれた名古屋港西部地区への企業誘致にとって追い風となった。かくして誘致対象は国際的なロジスティクス機能を果たす企業に絞り込まれた。

8. 輸入部品の検査・仕分けや航空機の組み立て

名古屋港管理組合による企業誘致活動の結果、2004年から2007年にかけて名古屋港の西部地区に22の企業が進出・立地した。企業の業種は製造業、倉庫業、海運業、小売業など多彩であり、敷地面積や施設の広さなど規模もまたバリエーションに富んでいる。一部に管理組合とは別の主体による誘致もあるが、国際ロジスティクス機能を立地させるという目的は共有されている。このうち本社がスウェーデンにある国際的な大規模家具小売業の物流センターは、港湾地区に隣接して27畧もの敷地を有して操業を開始した。しかしこうした事例はむしろ例外であり、多くは5畧内外の敷地の中に業務施設を設け

た。進出企業の中には、名古屋港周辺に倉庫などの物流関連施設をすでにもっているものもある。これなどは名古屋港での機能拡張を目的とした立地である。

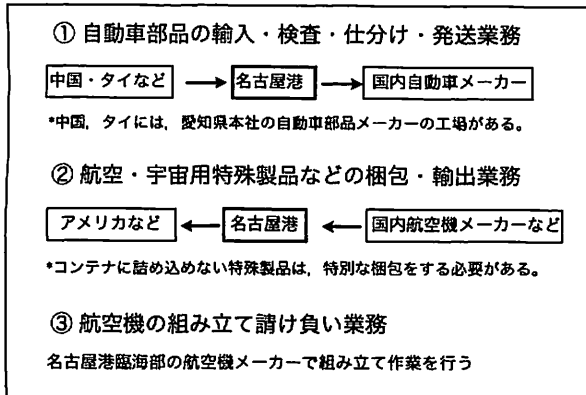


図4 ロジスティクス企業の名古屋港での
主な業務（事例1）

出典：企業への聞き取り調査をもとに筆者作成

進出・立地したいいくつかの企業に対してインタビュー調査（2011年8月）を実施した結果、これらの企業がいかなる目的と方法のもとでロジスティクス機能を果たそうとしているか、その概要を知ることができた。たとえば中国やタイの工場生産された自動車用のゴム部品を輸入している企業は、単なる輸入業務ではなく、全部品の検査、仕分けなどの業務も行っている（図4）。現地でも出荷時に部品のチェックはされているが十分とはいえず、輸入の途中で荷崩れなどが起こることもある。取引先である日本の大手自動車メーカーは部品の品質に対して高い水準を求めており、これをクリアするには全品検査が必要である。複数の大手自動車メーカーとの間で300種以上の部品取引が行われているため、効率的な管理・出荷体制のもとで柔軟に対応する必要がある。

この企業は輸入業務のほかに、輸出用航空機の機体組み立てや航空・宇宙用特殊品などの梱包・輸出といった業務も行っている。従業員の多くは機体組み立て業務を、港湾地区にある大手航空機メーカーの工場内で就業するというかたちで行っている。この大手航空機メーカーは、アメリカ、カナダなどの国際的な航空機メーカーから翼や胴体などの組み立て業務を委託され分担生産している。組み立てに必要な部品の70%以上は国産であるが、アメリカ、EUはもとよりタイや中国などからも部品を調達してい

る。つまり、国内、海外の各所で生産された部品を使って航空機の主要部を製作している。完成した翼や胴体は船で20km南にある中部空港まで運ばれ、ここから大型貨物専用の航空機でアメリカなどへ輸送される。輸入部品を組み込んで完成させた製品をそのまま輸出するという点で、これなどは国際ロジスティクス機能の典型といえる。

9. 海外生産を国内生産の延長線上に位置づける

ロジスティクス機能は、本来、国内や海外の違いを問わない。日本企業が海外でも生産を行うようになったがゆえに、ことさら国際ロジスティクス機能という言葉が使われるようになった。名古屋管理組合の企業誘致に応じて進出・立地した倉庫運輸業の中に、地場産業の海外展開にともなって自ら国際ロジスティクス機能を果たすようになった企業がある。元来は岐阜市周辺の繊維企業を対象に製品の保管と輸送を手掛けてきた。しかし1980年代中頃の円高傾向や労働力不足を理由に地元のアパレル企業が中国などに生産地を移したため、それにとまって名古屋港に進出し輸出入業務を行うようになった。これまでは繊維品を主に取り扱ってきたが、冷蔵庫などの電化製品や電線の輸入、あるいは機械、船外機など大ききな製品の輸出も手掛けるようになったため、広さに余裕のある現地に進出してきた（図5）。

この企業に対するインタビュー調査（2011年8月）で明らかになった点で興味深いのは、スピードと品質を重視する大規模小売業チェーン・大規模専門店の要求に応えるために、さまざまな工夫を凝らしているという点である。以前は素材を中国などに輸出し、それをもとに現地の工場生産されたアパレル

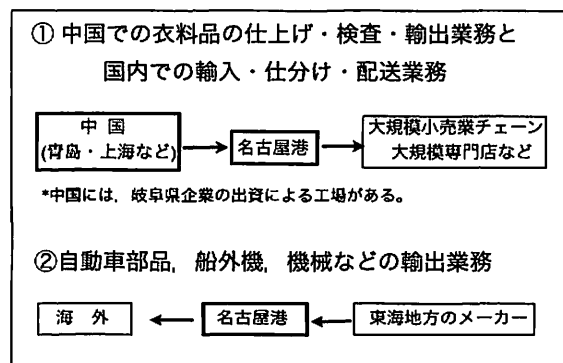


図5 ロジスティクス企業の中国および
名古屋港での主な業務（事例2）

出典：企業への聞き取り調査をもとに筆者作成

製品を輸入して国内で最終的に仕上げていた。しかし現在は、最終仕上げはもとより、値札付けも現地で行い、製品をハンガーにつるした状態で輸入している。クイックリスポンスを求める大規模アパレル専門小売業からの注文がそれほど厳しいからである。もはや海外で生産しているというイメージではなく、国内生産の延長として海外での工場生産が位置づけられている。こうした一貫生産システムを実現するには、日本式の生産・管理・輸送スタイルを現地に根づかせる必要がある。単に海外へ行って技術指導を行うのではなく、国際的なサプライチェーン・システムの中でどのように行動すべきか、身をもって実践させているのである。面倒な輸出入の手続業務を含め、国境を越えて行われる種々の業務をいかに円滑に実施するかが、国際ロジスティクス機能にとってはきわめて重要である。

10. 新興国産の廉価な家具類を輸入し管理・配送

先に述べたスウェーデンに本社を置く国際的な大規模家具小売業は、日本市場向けに自社製品を配送する拠点として、名古屋港に物流センターを設けた。この多国籍企業は発祥地の北欧からドイツ、スイス、イギリスなどの西ヨーロッパ、そしてアメリカ、カナダなどへと市場を広げてきた。さらにアジア・オセアニアをターゲットとし、日本にも店舗を開設した。2011年の時点で関東に3店舗、関西に2店舗と店舗数自体は多くないが各店舗の売場面積は広く、販売額では国内有数の地位を築きつつある。この企業は東ヨーロッパやアジアなどに多数の生産委託工場をもち、環境重視の厳しい技術指導のもとで安価で良質な家具の生産を行わせ、自社店舗でセルフサービス販売を行っている。

世界31カ所にある物流センターのひとつが名古屋港に2008年に完成した。敷地は愛知県企業局の造成地で、名古屋港のコンテナターミナルから数百メートルの位置にある。愛知県の企業誘致と地元弥富市の優遇策が効を奏して進出・立地が決まったが、進出理由として名古屋港が日本列島の中央付近にあり、関東、関西の中間にあることが考慮された(林, 2010)。家具類は中国から外航コンテナ船で輸送され、名古屋港で荷揚げされて物流センターに保管される(図6)。センターには自動倉庫の設備もあり、効率的な仕分けと発送が行われている。この企業に対して行った聞き取り調査(2010年8月)から、国内で販売される商品の約40%がこの物流センターから

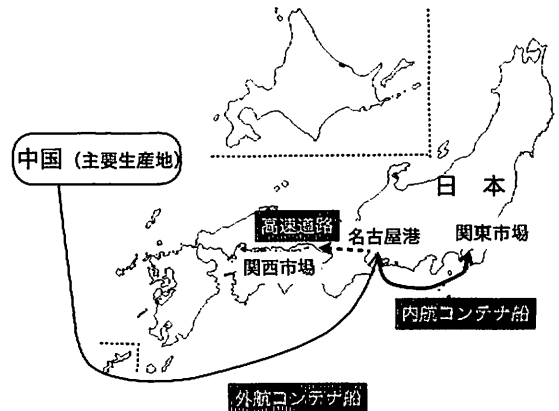


図6 物流センター経由の輸入家具類の輸送ルート

出典：企業への聞き取り調査をもとに筆者作成。

出荷されたものであることがわかった。

中国にはこの企業が生産委託をしている工場が数多くある。各地の工場で生産された家具類が中国の物流センターに集められ、そこから日本やオーストラリア、ニュージーランドへ向けてコンテナ輸送されている。日本市場は、この企業の国際市場戦略の中においてアジア・オセアニア圏の一部として組み込まれている。管理部門は上海に置かれているため、名古屋港の物流センターは組織的には日本法人の一部であるが、実質的管理は上海で行われている。日本から見れば、この物流センターは輸入業務に特化しており、国内の工業生産とは直接、関係はない。しかしこれもまたグローバルスケールで展開されているサプライチェーン・システムの一部を担っているという点で、国際ロジスティクス機能であることには変わりはない。

大都市圏を背景とした市場規模の大きさだけを考えるなら、この国際的な大規模家具小売業は東京港あるいは横浜港の近くに物流センターを設けるのが適切かもしれない。しかし、国際的スケールで家具類の生産・流通・販売システムを構築しているこの企業の立場からすれば、物流費用最小化の観点から東京、大阪大都市圏の中間に位置する名古屋港を全国的な物流センターの立地点として選択したのは、合理的であった。今後、日本の水平貿易がさらに進めば、日本の消費市場をターゲットにした国際的ロジスティクス機能の港湾立地が増える可能性がある。国際企業の中には国内企業とは違った観点から港湾立地を評価するものが現れるかもしれない。名古屋港に全国規模の物流センターを設置したこの多国籍

企業の立地行動は、今後予想されるひとつのモデルを示している。名古屋港管理組合がこの企業の進出・立地を「I（大規模家具小売業の企業名）モデル」と称しているのは、そのような見通しをもっているからである。

おわりに

2008年秋のリーマン・ショック以降、アメリカ経済の弱体化が明確になった。EUではギリシャなどで表面化した財政危機に対する決定的な解決策が見つからず、苦悩が続いている。対照的にアジアでは中国を筆頭に新興諸国の経済発展が続伸中で、成長の極はまさにここにあるとあってよい。バブル経済の崩壊以降、低迷状態をさまよっている日本は、アジア諸国の成長の成果を取り込んでいかなければ経済的展望が開けない。円高がさらに進み、海外生産比率が高まれば、水平貿易体制はいっそう強固なものになるであろう。

日本の港湾は、欧米先進諸国や新興諸国の富裕層に向けて高級品を輸出するほか、海外生産を支援するためにコア部品、中間財、機械などの生産財も送り出す。一方、輸入では新興諸国で生産された最終財や中間財を受け入れ、国内で生産しなくなった部分を補う。以前であればすべて国内で調達できたり、国内の取引先に限定したりしてきた財が、港湾を介して海外から輸入されるようになった。島国であること、大型船舶を利用すれば規模の経済が働いて安価に輸送できること、これらが作用して港湾が貨物集散に適した場所になろうとしている。港湾を起終点とする高速道路網の整備が進めば、こうした有利性はさらに強まるであろう。

かつて広大な敷地を必要とした臨海工業地帯や、老朽化した一時代前の港湾施設は、いまや再編の対象になろうとしている。再編後、こうした地域に新しく立地するのは、水平貿易を支える製造サービスの物流機能である。国際物流を円滑化し、生産と消費の途中にあってサービスの価値を新たに付加する、そのような役割を果たす機能である。港湾をその内部に抱えながら発展してきた日本の都市や都市圏は、一方で産業構造の質を高めながら、また別の一方では港湾機能の革新をとめないながら発展を続けることが望まれる。そのためには、資本主義経済の新たな発展段階にふさわしい都市と港湾の関係をグローバルな視点から再考する必要がある。

引用文献

- 1) 安部智久・高橋宏直『グローバルロジスティクス時代における港湾の機能・サービスのあり方に関する一考察』国土技術政策総合研究所資料 Vol. 144、2004
- 2) 安部智久・寺田浩祐『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 Vol. 199、2004
- 3) 久米秀俊「東京圏におけるロジスティクス・ニーズに対応した港湾域物流拠点の再開発手法」『運輸政策研究』Vol. 13、No. 2、pp. 2-13、2010
- 4) 林 上『近代都市の交通と地域発展』大明堂、2000
- 5) 林 上「国際的家具小売サプライチェーンの日本における立地戦略」『港湾経済研究』Vol. 49、pp. 79-90、2011
- 6) 宮下國生『日本物流業のグローバル競争』千倉書房、2002
- 7) 宮下國生『日本経済のロジスティクス革新力』千倉書房、2011
- 8) Rodrigue, J.P., Costois, C. and Slack, B. *The Geography of Transportation*, Routledge, New York. 2006
- 9) Yeates, M.Y. *The North American City*, 5th edition. Longman, New York. 1998