

伊勢湾内諸港における自動車の輸出・輸入業務

International Automobile Exports and Imports in the Two Ports of Ise Bay

林 上*

Hayashi Noboru

Abstract

Automobile manufacturing has long been an essential industry in Japan, and as such, automobile exports to almost every country in the world have contributed to its international trade surplus. Although this industry still upholds its important position in the Japanese economy, domestic production volumes have relatively declined due to the increase in overseas production by Japanese motor companies as well as the general trend of decline of Japan's domestic population. Located facing Ise Bay, the Nagoya port, one of the top five important ports in Japan and the closest to the country's largest automobile production area, has long served as the main automobile export port. The maximum automobile export volume in the Nagoya port was recorded just before the Lehman shock. Hereafter, automobile exports from this port was reduced by about thirty percent compared with their heyday. The Mikawa port, also located facing Ise Bay, has recently acquired recognition as the main automobile import harbor. This reflects that the automobile import business, previously conducted via the ports of Kanto area, has been relocated to this area. While considering relocation, automobile import firms evaluated the geographically central situation of this port in relation to the Japanese automobile market and the ability to acquire more land for less money, which would permit more efficient inspection of imported automobiles. Nearly half of the automobiles imported into Japan are unloaded at this port and gets inspected onsite. The recent centralization of these two ports handling automobile exports and imports now being located in the Aichi prefecture, has important implication for determining the future trends of automobile production and sale in Japan.

Key words: automobile export, automobile import, firm relocation

*人文学部教授—都市経済地理学

はじめに

現代世界において自動車ほど生産や生活に欠かせない工業製品はないであろう。自動車による移動が生産や生活を成り立たせる条件になっており、たとえ自動車を保有しないもしくはハンドルを握らないとしても、自動車からの恩恵は十分受けているはずである。自動車を自ら生産できる国は、そうでない国に比べると、国際的評価が高い。それは、自動車の生産技術は他の一般的な工業製品より高いため、国産自動車があるということは、すなわちその国の工業水準が高いことを意味するからである。もっとも、多国籍の自動車メーカーの海外進出が一般的化している今日、すべての国産車が純粋の国内企業によって生産されているとは限らない。しかし、たとえ100%外国資本の企業であっても49%以下の合弁企業であっても、国内で自動車が生産できるということは、工業生産技術が一定以上であることに変わりはない。

自動車工業は日本の中心的な産業のひとつであり、この産業に就業している人は多い。自動車の生産だけでなくその販売や利用といった分野まで加えると、就業者数はもっと多くなる。日本製の自動車は国際競争力が強く、これまで大量に輸出されてきた歴史がある。しかし近年は、とくに2008年のリーマン・ショック以降は、世界的不況の影響を受け、輸出台数は大幅に減少した（井上・伊藤編，2009）。円高という逆風もあり、日本の自動車メーカーは海外での生産割合を高めて輸出減をカバーしようとしている。最大手のトヨタ自動車の場合、輸出台数は2008年の258.6万台から2009年の144.5万台へとほぼ半減した。その後、海外での生産を増やした結果、2013年には世界で初めて国内外の総生産台数が1,000万台を超えるところまできた。日本企業の中ではトヨタについて生産台数の多いホンダ、日産の海外生産比率は、トヨタのそれを上回っている。自動車工業は依然として日本の主要産業であるが、いまやグローバルな視点からその位置を考えなければならない（上山，2014）。

本稿は、日本の貿易収支に大きな影響を与える自動車の輸出・輸入を担う港湾に焦点を当てる。島国・日本では輸出・輸入の業務は各地の港湾で行われることが多い。近年は成田国際空港や関西国際空港など航空機による輸出入業務も増えているが、依然として港湾が業務の多くを担っている。自動車の場合、国内の生産地に近い港湾から輸出されるのが合理的であり、実際、これまではそのような傾向がみとめられた。しかし、労働費、輸送費、地価などの条件変化を受け、国内での自動車生産は空間的に変化してきている。このため、利用する港湾が変化するといった現象もみとめられる。また、これまでは自動車貿易といえば完成車の輸出の話と決まっていた。しかし海外から輸入される自動車台数が増加してきている昨今、自動車の輸入についても検討しなければならない。

本稿で主に考察の対象とする名古屋港と三河港は、自動車の輸出・輸入において全国的に高いシェアを有する。名古屋港が背後に国内最大の自動車生産地域を控えていることから、

同港からの自動車輸出台数が多いことは容易に想像できる。三河港についても、その一角を占める田原地区（田原港）にトヨタ自動車の有力工場があることを考えれば、輸出台数が多いことも理解できる。ところが、同じ三河港でも田原地区とは別の明海地区・神野地区（豊橋港）^{あけみ}では、20年ほど前から完成自動車の輸入が盛んに行われるようになった。輸出の多い名古屋港でも、三河港ほど台数は多くないが自動車は輸入されている。つまりこれら2つの港湾は、自動車の輸出・輸入で日本全体をリードする位置にある。いうまでもなく、港湾それ自体は生産機能をもたない。しかし、その近傍や直接的背後に生産地もしくは消費地があれば、港湾は中継機能を果たすことで経済的富を地域にもたらす。港湾があつて初めて国際貿易が成り立つ日本にあつては、自動車の輸出は港湾と生産地の関係から、また自動車の輸入は港湾と消費地の関係から、いずれも地理的側面に注意しながら考える必要がある。

I. グローバル時代における自動車の生産・販売と輸出・輸入

1. グローバルな視点から見た自動車の生産と販売

国際的に見た場合、日本は中国、アメリカ合衆国（以下、アメリカと略す）には及ばないが自動車生産が盛んな国である。人口比で考えれば、中国、アメリカよりもウエートが大きい。人口当たりの自動車生産台数がなぜ多いかといえば、それは自給以上に輸出向け自動車の生産に力を入れているからである。ちなみに2013年の場合、国内での生産が963万台であつたのに対し、国内販売は537万台であつた（表1）。中国は国内における生産量（2,212万台）が販売量（1,931万台）を280万台上回っている。アメリカでは国内での生産量（1,105万台）が販売量（1,479万台）を374万台も下回っており、海外からの輸入に頼らざるを得ない。日本で生産される輸出用自動車（2012年は480万台）は長年、外貨を稼ぐ重要な工業製品とみなされてきた。基本的にそれはいまも変わらない。自動車の輸出は貿易黒字を確保するためだけでなく、国内雇用を維持するためにも重視されてきた。さらには、長年にわたって培われてきた高度な工業生産技術や生産方法を維持し発展させる意味からも、自動車輸出は欠かせないとされてきた。

ところが、1980年代に生じた日米自動車摩擦とその後に進んだ生産の現地化、それに円高の進行にともなう国際競争力の低下など、自動車輸出をめぐる国際環境は大きく変化した。すでに述べたように、近年の国際環境変化の中では2008年のリーマン・ショックによる影響がとくに大きい。それまで旺盛だった完成自動車の輸出台数は一気に減少した。その後は徐々に回復してきてはいるが、リーマン・ショック以前の状態に戻ることはないと思われる。日本のメーカーはタイ、インド、メキシコ、トルコなど新興工業国で自動車生産を本格化させており、生産の海外シフトは止めようがないからである（斎藤、2013）。

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）に掲載されている資料をもとに作成。

多国籍企業としての日本の自動車メーカーからすれば、海外市場にもっともふさわしい車種を最適地で生産して販売するのが理想的である。選択肢としては、①海外市場の近くで生産し販売する、②海外市場から離れた別の海外生産地で生産し輸送して販売する、③日本で生産し輸送して販売する、の3つが考えられる。ただし同じ海外市場でも、そこが先進国かそうでないかで事情が異なる。一般に市場が先進国の場合は、所得水準が高いため付加価値の高い車種が投入される。市場が途上国の場合は、価格の低い普及車が販売の中心になる。また現地生産をしているといっても、その市場で販売する車種をすべて生産しているわけではない。スケールメリットを考えれば、1カ所で量産して複数の市場へ送るのが経済的である。このため車種別の地域分業生産が行われ、国境を越えて自動車のやりとりが行われる。

本稿の冒頭で述べたように、日本からの自動車輸出には、外貨獲得以外に国内での生産技術の維持や雇用の確保といった意味がある。国際競争力の面から考えれば、日本から輸出する自動車は海外では生産できない高付加価値すなわち高価格車種になると思われるが、実際はどうであろうか。自動車を海上輸送する専用船が大型化し1台当たりの輸送費が低下したとはいえ、長距離を運ぶにはかなりのコストがかかる。そうしたコストが吸収できる車種が販売できる市場が輸出先になれば、もともと輸出は行われない。グローバル経済のもと、地球上のどの市場でどのような車種が求められているかを調べ、それを実現するために、どこでどのように生産するか、複雑な生産・販売計画を立てる必要がある。

2. 主にヨーロッパから輸入する自動車の受け入れ態勢

日本における自動車市場全体の中で、海外から輸入された自動車が占める割合はわずかである。しかしこの割合は徐々に高まっており、2013年度は新車登録台数に占める輸入車の割合は過去最高の8.8%になった。国内で外国車に乗ることが以前のような特別なことではなくなりつつある。その主な理由として、外国車と国産車の価格差が縮まっている点を挙げることができる。輸入車の多くはドイツ、フランス、スウェーデンなどヨーロッパの自動車メーカーが生産した自動車であるが、近年はヨーロッパ以外のアジア、アフリカ、北米（メキシコ）でヨーロッパの自動車メーカーが現地の労働者を使って生産する例が増えている（表2）。ヨーロッパより生産費が安いため、以前に比べると国産車と対抗できるくらいにまで価格が下降している。一方で、日本の自動車メーカーが差別化を図るために、価格の高い高級ブランド車種を市場に投入するようになった。日本ではドイツ車の人気が高く、台数では42.9%、金額では59.8%のシェアを有する。欧米以外の国からの輸入車は台数でこそ33.7%を占めるが、金額では15.4%にしかならず、車格が欧米車に比べて低い。

国産車と輸入車の間の価格格差の縮小傾向は、外国車とくにヨーロッパ車は高価で手が届かないという日本の消費者が抱いてきたイメージを薄めるように作用している。一部の富裕層や大企業関係者しか購買層とみなされなかった時代から、中間層、若者、女性にまで購買層が拡大してきた。ヨーロッパの自動車メーカーもそうした日本市場の変化を見越し、日本人の好みにあった車種を投入するようになった。市場で大きなシェアを占める国産車は、その数が多いだけに個性や特色をだすのが難しい。価格を抑えるには量産化は避けられず、特別な車を生産するのは簡単ではない。西欧や北欧の生活様式や美意識を体現した自動車は、

表2 日本における輸入先別自動車台数・金額の推移

輸入先	輸入台数（台）					輸入金額（百万円）				
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
アメリカ 合衆国	13,987	7,368	9,162	13,845	20,842	54,047	22,324	26,780	40,586	62,710
イギリス	20,338	2,100	15,862	13,251	18,764	60,188	28,735	40,821	40,087	54,633
ドイツ	91,366	70,246	91,616	113,013	130,752	380,205	261,957	313,396	403,157	475,118
フランス	11,368	5,411	12,527	12,860	14,686	19,272	8,968	20,042	20,572	23,667
イタリア	7,261	5,485	3,293	9,268	9,990	35,096	26,282	21,172	25,969	32,835
スウェー デン	3,596	1,704	2,702	4,712	7,054	14,447	5,877	9,843	15,795	23,557
その他	65,972	29,217	76,152	82,726	102,660	96,682	43,049	90,386	94,227	121,975
合 計	213,888	121,531	211,314	249,675	304,748	659,937	397,192	522,440	640,393	794,495

出典：日本自動車輸入組合のホームページに掲載されている資料（http://www.jaia-jp.org/wp-content/uploads/pdf_data_2013icmj.pdf）をもとに作成。

現地のヨーロッパでは普通の車でも、日本のユーザーにとっては珍しく映り、自分らしさを表現するブランド性のある自動車として高く評価される。これと逆のパターンは、日本ではあまり評価の低い車種が海外では人気が高いという例に見ることができる。「輸入車」というだけで「国産車」とは異なる価値があると考えた消費者心理に国境はない。

ところで、海外から日本の港湾に到着した輸入車は、すぐさま公道を走れるわけではない。この点が他の輸入工業製品との違いであり、荷揚げされた輸入自動車は品質検査や保安基準の適合検査を受けて、日本側の輸入代理店に引き渡される。これには2つの意味があり、公道を走るにはそのために必要な条件を備えていることを、商品として販売する前に検査し確認しなければならない。いまひとつは、日本のユーザーが満足するように、最終仕上げの状態を完全なものにする必要がある。これは国産の新車についてもいえるが、日本のユーザーは工業製品の品質に対して厳しい目をもっている。海外のユーザーなら気にしないわずかな塗装のムラや微少なキズでも、納車時にあってはならない。あくまで完璧な状態で顧客に引き渡さなければならない。

自動車に求める高い要求水準は、日本社会に根強いある種の文化的伝統に由来する。新品であることをとくに重視したり、完璧性、完全性を必要以上に求めたりする文化的性向である。機能より外観やデザイン、ファッション性を優先するあまり、自動車本来の性能が低く評価される場合さえある。こうした日本市場の特異性を軽視しては、輸入車は受け入れられない。このため、輸入代理店は万全の態勢を敷いて港湾に陸揚げされた自動車を最終的に完成車にする作業を実施する。つまり海外からの輸入車は、日本の港湾あるいはその近くで大規模なチェックを受けるため、そのための設備を設ける必要がある。完成自動車を生産するセンプリー工場とまでは言わないが、多くの自動車部品や付属品を取りそろえた施設を完備して輸入自動車を待つ。

3. 自動車の生産地、販売地と輸出入を行う港湾との関係

数ある日本の港湾の中で自動車の輸出入あるいは移出入に関わる主な港湾として、名古屋港、三河港、横浜港など18の港湾を挙げることができる。これら18の港湾で自動車取扱量全体の90%（2012年）を占めている。なかでも名古屋、三河、横浜の3港はそれぞれ34%、12%、10%のシェアをもっており、全体の6割近くを占める。このうち名古屋港と三河港は伊勢湾と広義にはその一部とみなされる三河湾に面する愛知県にあり、ともに背後に自動車生産地域を控えている（図1）。同県は過去30年以上にわたって製造業出荷額全国一の地位を保っているが、これにはこの地域一帯で生産を行う自動車とその関連産業の集積によるところが大きい。ただし、名古屋港が輸出台数で全国の25.8%、輸入で7.7%を占めるのに対し、三河港は輸出で14.5%、輸入で39.1%というように、輸出・輸入の構成比が異なる（表3）。

自動車が生産・販売される地域と、同じく輸出・輸入が行われる港湾の地理的關係は

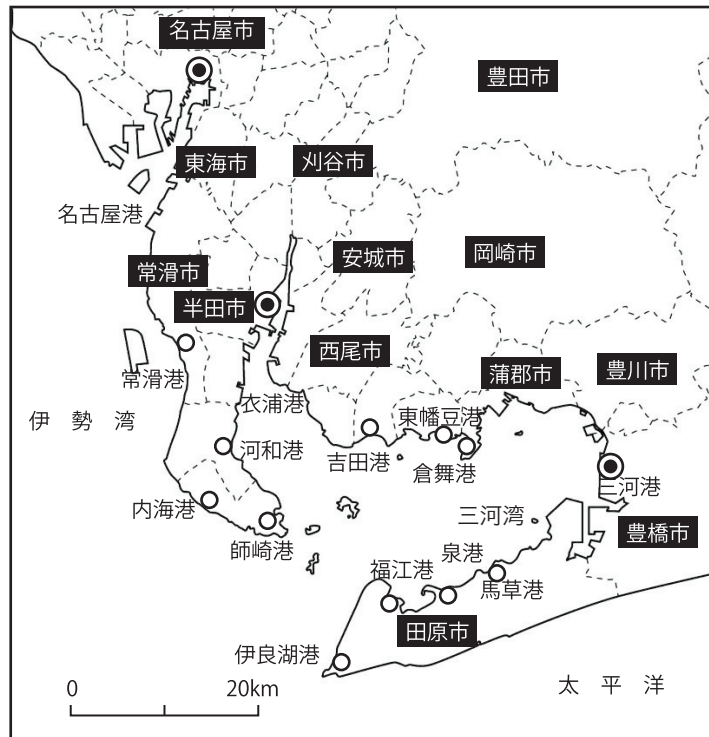


図1 愛知県内の港湾

表3 主要港からの自動車輸出入台数・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
	荏田港	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

注：比率は、全国の港湾に占める割合。

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。

表 4 三大都市圏における輸入車登録台数と全国比（2013 年）

東京大都市圏			名古屋大都市圏			大阪大都市圏		
	登録台数 (台)	全国比 (%)		登録台数 (台)	全国比 (%)		登録台数 (台)	全国比 (%)
茨城	7,378	2.1	岐阜	6,087	1.8	京都	6,872	2.0
栃木	5,238	1.5	静岡	12,395	3.6	大阪	22,380	6.5
群馬	6,134	1.8	愛知	30,606	8.8	奈良	3,530	1.0
埼玉	17,549	5.1	三重	5,702	1.6	和歌山	2,153	0.6
千葉	14,844	4.3	合計	54,790	15.8	兵庫	16,870	4.9
東京	52,679	15.2				合計	51,805	15.0
神奈川	32,064	9.3						
合計	135,886	39.3						

出典：日本自動車輸入組合のホームページ（<http://www.jaia-jp.org/j/stat/change/>）に掲載されている資料をもとに作成。

一様ではない。理論的には輸出用自動車は生産地の近隣の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、四日市、各務原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輸出される台数が多い。一方、輸入の場合は、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から輸入するのが経済的である。実際、最大市場である東京大都市圏では横浜港、千葉港、茨城港（日立港区）で全輸入の 39.3% が取り扱われている。ちなみに、東京大都市圏を東京・神奈川・埼玉・千葉・茨城・群馬・栃木の 7 都県とした場合、2013 年の輸入新車登録台数が全国に占める割合は 39.3% であった。偶然にも輸入割合と登録割合は同じ値である。輸入新車登録台数の全国割合が 2 番目に大きいのは名古屋大都市圏（愛知・岐阜・三重・静岡の 4 県）であり 15.8%，3 番目は大阪大都市圏（大阪・京都・兵庫・和歌山・奈良の 5 府県）で 15.0% であった（表 4）。輸入新車登録台数の全国割合で名古屋大都市圏は東京大都市圏の半分以下にとどまるが、名古屋大都市圏にある名古屋港と三河港は輸入自動車全体の 46.8% を取り扱っている。関東での輸入割合（46.2%）とほぼ並んでいる。

世界的スケールで自動車の輸出入台数が多い港湾をさがすと、ドイツのブレーマーハーフェン港が 218 万台（2012 年）で最大である。ブレーメンの北 60km のヴェーザー川河口付近に位置するこの港では輸出車と輸入車の両方が扱われている。1990 年代中頃は輸入車の方が多かったが、その後は輸出車が優勢となり、取扱量の 70% が輸出車である。ブレーメン市にはダイムラー・クライスラー最大の工場があり、同市の近郊にはウィルヘルム・カルマン、フォルクスワーゲンなどの工場が 5 つもある。フォルクスワーゲンだけでも 3 工場が立地している。輸出にはこれらのメーカー以外に、メルセデス・ベンツ、BMW、オペル、

フォード、アウディ各社の自動車も加わる。一方、輸入は、トヨタ、ダイハツ、三菱、スズキなどの日系車、ヒュンダイ、キアの韓国車、それにフォード、GM、ローバーなどの自動車が陸揚げされる。

輸出入自動車の取扱台数が2番目に多いのはベルギーのゼブルージュ港で175万台である。以下は名古屋港(153万台)、ウルサン港(111万台)、三河港(98万台)と続く。ゼブルージュ港のあるフランドルス州にはほかにアントワープ、ゲント、オステンドの3つの港があり、ユーロ圏における港湾活動の一大拠点をなしている。ゼブルージュ港ではドイツ、フランス、日本などの自動車メーカーの車を取り扱われている。ゲント港はホンダとボルボが、アントワープ港はマツダがそれぞれ本拠地としている。なお、名古屋港はアントワープ港と以前から姉妹港の関係を結んでいたが、2013年にはゼブルージュ港とも姉妹港の間柄になった。ともにヨーロッパ、日本をそれぞれ代表する港湾であり、とくに自動車輸出が盛んという点に共通性がある。

II. 輸出用自動車の生産と港湾における自動車輸出業務

1. 港湾からの自動車輸出の推移と生産工場

前章では、自動車の生産・販売と輸出・輸入業務を行う港湾との関係をグローバルな視点から考える必要性について述べた。この章では、日本における自動車生産と自動車の輸出港の関係に焦点を当てて検討する。とりわけこの港湾から、どの海外市場に向けて自動車が送り出されているか、とくに名古屋港の事例を中心に、トランシップ輸送、自動車積み込み業務、輸送船の配船状況も含めて考察する。

名古屋関税調査部の資料によれば、名古屋税関で取り扱った輸出自動車台数が全国に占める割合は44.3%（2012年）であった。この場合の輸出自動車には中古車も含まれるが、ほとんど大半（2011年は92.2%）は日本国内で生産された新車と考えてよい。この割合を過去にさかのぼって検討すると、2000年に53.3%を記録したことがあるが、1979年以降は40～50%の割合で推移してきた。金額ベースでは最新の2012年が48.6%であり、台数ベースのシェアを上回っている。過去には56.5%（2001年）もの高い割合を占めたことがあり、50%台のシェアは1997年から2009年まで続いた。興味深いことに、1995年以前は台数シェアが金額シェアを上回っていたが、1996年にこの状況が逆転し、今日に至っている。つまり、名古屋税関管内の港湾から輸出される自動車は1990年代中期以降、相対的に高価な車になった。管内には名古屋、三河、四日市など多くの港湾があるが、自動車輸出はこの3港で行われており、2011年の場合、各港の割合はそれぞれ58.9%、36.6%、4.6%であった。

日本の中で輸出向けの自動車が盛んに生産されているのは、名古屋税関の背後に広がって

いる愛知，岐阜，三重，静岡の工業地域である。この管内以外で輸出自動車の取り扱いが多いのは，横浜，門司，神戸の各税関であり，台数ベースで24.3%，15.5%，10.9%（いずれも2011年）であった。金額ベースでは25.2%，15.4%，8.0%であり，横浜税関のみ金額が台数を上回った。同税関におけるこうした傾向は過去から現在まで一貫して続いており，関東地方の自動車生産地域では相対的に高価な輸出車が生産されてきたといえる。これと対照的なのが神戸税関の動きであり，ここでは金額ベースが台数ベースをつねに下回った。関西からの自動車輸出は価格の安いクラスが多い。門司税関の場合は，1990年前後と2010年前後で金額ベースが台数ベースを上回ったことがあるが，基本的には神戸税関の場合と同じである。

2011年の時点で，名古屋港を中心とする伊勢湾内諸港からの自動車輸出は台数ベースで全国の44%，金額ベースで49%である。10年ほど前の2000年前後は台数，金額ともに全国の半分以上を占めていたことを考えると，近年の低下傾向は気になるところである。伊勢湾内諸港について自動車輸出の多い横浜港を中心とする横浜税関のシェアも，経年的に低下の傾向がみとめられる。1980年代には台数ベースで30～35%，金額ベースで32～40%と高かったが，現在はともに25%前後にとどまる。名古屋港，横浜港に代わって自動車輸出シェアを高めてきたのは門司税関管内の港であり，具体的には博多港や苅田港などである。1980年代は台数，金額ベースともに6～7%であったが，現在は16%前後にまで達するようになった。

名古屋港，横浜港で減少した部分が博多港，苅田港で増えたのは，日産自動車，トヨタ自動車，ダイハツ工業（旧 ダイハツ車体）が九州北部に工場を設け，ここから海外に向けて自動車を輸出するようになったことが大きい。門司税関の管轄区域には山口県も含まれる。このため，山口県内で自動車を生産しているマツダの存在も考慮する必要があるが，トヨタ，日産の九州進出の影響が大である。神奈川県をベースに自動車生産を続けてきた日産自動車は1975年に福岡県苅田町でエンジン生産を開始した。つづいてトヨタ自動車が同じ福岡県の宮田町（現 宮若市）で1992年から自動車生産を始めた。これらに共通するのは輸出向けの自動車のウエートが大きいことある。日産自動車の場合，2000年に九州工場に専用の埠頭を設け，ここから直接，海外に向けて輸出するようになった。同じ頃，トヨタ自動車九州では国内向けの車種から海外とりわけ北アメリカで人気のある車種への転換を図り，輸出向け自動車の生産に力を入れるようになった。

2004年に群馬県前橋市から全面的に移転してきたダイハツ工業は，大分県中津市で生産を開始したが，工場に隣接する中津港は国から重要港湾の指定を受け，ほとんどダイハツ専用のように使われている。ダイハツの九州進出の理由も，日産，トヨタの場合と似ている。かつて石炭産業で栄えた九州北部には豊富な労働力があり，部品を生産する条件も揃っている。高速道路をはじめとする交通網の整備も進んでおり，工場用地にも恵まれている。中部と同様，あるいはそれ以上に関東の工業地域では生産条件が逼迫しており，今後，予想され

る災害の危険性などを考えると、その代替地域として九州北部は適していると判断された。

2. 名古屋港を拠点とするトヨタ自動車による輸出

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。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。主な輸出先は西欧（22.7%）、中近東（21.2%）、中東欧・ロシア（18.9%）、オセアニア（13.5%）、アジア（11.1%）である（表5）。北米向けが0.5%にも満たないのは、トヨタ自動車が三河港（田原港）に隣接する自社工場から51.6万台もの自動車を北米に輸出しているからである。仕向け地別に港湾が使い分けられているのである。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、ここをベースに102万台（2012年）もの自動車を輸出している。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な輸出量である。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（蒲郡港）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している。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。

国内最大の完成自動車輸出港である名古屋港におけるトヨタの存在感は絶大である。統計がもっとも新しい2012年の場合、トヨタ自動車は国内で349万台の自動車を生産した。このうち195万台が輸出され、残りの154万台が国内販売に回された。輸出は生産台数全体の55.9%であった。輸出用自動車のうち102万台は名古屋港から、82万台が三河港から、そして11万台が博多港からそれぞれ送り出された。名古屋港から輸出された102万台の大半は

表5 仕向け地別自動車輸出台数（2011年）

輸 出 先	名古屋港		三河港		四日市港		伊勢湾3港計	
	輸出台数 (台)	比率 (%)	輸出台数 (台)	比率 (%)	輸出台数 (台)	比率 (%)	輸出台数 (台)	比率 (%)
西欧	231,539	22.7	10,956	1.5	19,321	24.5	261,816	14.2
中近東	215,507	21.2	50	0.0	1,350	1.7	216,907	11.8
中東欧・ロシア	192,217	18.9	5,449	0.7	208	0.3	197,874	10.7
オセアニア	137,534	13.5	12,598	1.7			150,132	8.1
アジア	113,215	11.1	9,687	1.3	5,049	6.4	127,951	6.9
中南米	91,797	9.0	73,228	9.8			165,025	8.9
アフリカ	31,233	3.1	3,729	0.5	193	0.2	35,155	1.9
北米	5,089	0.5	632,233	84.5	52,760	66.9	690,082	37.4
合 計	1,018,131	100.0	747,930	100.0	78,881	100.0	1,844,942	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。

背後にある元町、高岡、堤の3工場、それに系列のトヨタ車体で生産されたものである。しかし、トヨタ自動車は東北地方でも53万台生産しており、このうちの一部は内航で名古屋港まで輸送され輸出された。ただしその台数は明確ではない。また、九州での生産は全体で31万台であるが、やはりその一部は内航で名古屋港へ運ばれて輸出された。これについても、台数はわからない。さらにいえば、三河港にある田原工場からも一部の完成自動車が陸送や内航で名古屋港まで運ばれ、他の自動車と一緒に輸出されている。

このように、名古屋港から輸出された完成自動車は大半が「西三河製」であるとはいえ、東北、九州、東三河製も一部含んでいる。こうして名古屋港に集結した完成自動車は、トヨタの専用埠頭（新宝埠頭）から世界各地へ送り出されていく。2012年の場合は、欧州の34万台を筆頭に、中近東（34万台）、オセアニア（27万台）、アフリカ（7万台）の順で多かった。田原工場のある三河港からは北米向けに73万台、南米向けに9万台が輸出された。ただし、三河港から輸出された82万台のすべてが田原工場で生産されたわけではない。西三河の工場群で生産された自動車のうち37万台が三河港まで陸送され、田原工場で生産された自動車と一緒にして北米、南米へ輸出された。九州地区で生産され博多港から輸出された自動車の仕向け地は中国である。

3. トヨタ以外の自動車メーカーによる名古屋港、三河港からの輸出

三菱自動車による完成自動車の輸出台数（36.6万台、2011年）は、富士重工（37.9万台）について5番目に多かった。富士重工の上にはマツダ（67.2万台）、さらにその上には日産（67.5万台）がいる。ただし、名古屋港からの輸出に限定すれば三菱はトヨタについて多く、12.9万台を輸出した。三菱の国内における生産工場は、岡崎（名古屋製作所）、水島（水島製作所）、岐阜（パジェロ製造）の3カ所である。生産台数はそれぞれ15.7万台、28.9万台、6.8万台で、合計51.4万台である。三菱自動車は生産工場に近い港から完成自動車を輸出することにしており、水島製作所で生産された自動車19.1万台が水島港から輸出された。同様に、岐阜県各務原市にあるパジェロ製造からは4.9万台が最寄りの名古屋港から輸出された。ただし、岡崎市の名古屋製作所は名古屋港と三河港（蒲郡港）の中間付近にある。このためか、名古屋港へは9.7万台が、三河港へは3.2万台が、それぞれ陸送されたのち、海外へ送り出された。完成自動車のうち輸出に回された割合は、水島製作所が66.1%、パジェロ製造が72.1%、名古屋製作所が82.2%であり、いずれも高い割合である。

輸出依存率が全体で71.8%と高い三菱の自動車は、主に欧州へ向けて輸出されている。名古屋港の場合、欧州向けが7.8万台、中南米向けが2.1万台であるほかは、アジア、オセアニア、中東・アフリカ向けが1.5～1.7万台である。水島港からは欧州へ6.9万台が輸出され、北米の4.6万台、オセアニアの2.8万台、中南米の2.0万台が続いた。中東・アフリカ向けは1.6万台、アジア向けは1.3万台であった。三河港は北米向けが2.4万台で欧州向けの0.8万台

を上回った。国内の3カ所で自動車を生産している三菱自動車は、一部を除き工場ごとに車種が異なっている。アウトランダーは名古屋、水島の両方の工場で生産されているが、RVR、コルトは名古屋、アイミーブ、ギャランフォルティス、ランサーセディアは水島で生産されている車種である。パジェロ製造はその名の通り、パジェロを生産している。

トヨタ、三菱に比べると、ホンダは国内生産台数に占める輸出向け自動車の割合は小さい。2012年の場合、中部と関東の工場で103万台を生産したが、輸出向けは21.5万台にとどまっており、輸出割合は20.9%である。ホンダもかつては60万台を超える自動車を輸出していた。リーマン・ショックが起こった2008年は65万台であった。しかし翌年は25万台と40万台も減らし、それ以降はほぼこのレベルで現在に至っている。この間、他のメーカーも軒並み輸出台数を減らしたが、減少率においてホンダは抜きん出ている。リーマン・ショックを契機に、ホンダは日本からの輸出ではなく、市場に近い海外の工場で生産する方向へと戦略を変更した。そのホンダも、完成自動車の輸出は工場に近い港湾から送り出すようにしている。関東で生産された自動車のうち14.7万台が千葉、横浜の両港から、中部で生産された自動車のうち6.8万台が四日市、名古屋の両港から輸出されている。中部とは三重県の鈴鹿製作所のことであるが、工場により近い四日市港から5.4万台、やや遠い名古屋港から1.4万台が海外に向けて送り出された。仕向け地別台数はわからないが、四日市港からは主に北米へ、名古屋港からは欧州、アジア、オセアニア、中近東向けが多い。

三河港は豊橋、田原、蒲郡などにある港湾施設によって構成されており、トヨタは田原、三菱は蒲郡にある埠頭から自社製の車を輸出している。豊橋地区の埠頭は輸入車の取り扱いがよく知られているが、実は静岡県浜松市に本社のあるスズキの完成自動車が、ここから海外へ送り出されている。スズキが神野埠頭から自動車を輸出するようになったのは1981年のことで、時期的にはトヨタが三河港から海外輸出を始めたのと同じ時期である。ただしスズキは、1997年からは御前崎港からも輸出を行うようになり、主体はこちらに移った。御前崎港の総輸出力は129万トン（2012年）と少ないが、そのうちの71.9%はスズキの自動車が占めている。スズキはこのほか名古屋港でも輸出を行っている。御前崎、三河、名古屋の3港合わせて24万台ほどが海外へ送り出されている。スズキの自動車生産工場は、湖西市、磐田市、牧ノ原市にある。湖西市の工場は三河港（豊橋）に近いが、磐田市、牧ノ原市の工場は御前崎港の方がより近い。ここでも、港湾までの距離が輸出港の選択基準として考慮されている。

4. 自動車運搬船への積み込み業務とトランシップによる輸送

名古屋港から輸出される完成自動車は、新宝埠頭、潮見埠頭、空見埠頭、金城埠頭などに接岸した自動車専用船に積み込まれる。このうち新宝埠頭はトヨタ自動車専用の埠頭であり、埠頭で自動車の積み出しを行っている施設はトヨタ自動車名港センターと呼ばれている。広

さは50万 m^2 もあり、一度に25,000台もの自動車を収容することができる。名港センターは名古屋港から輸出される自動車全体の48.0%（2013年）を扱っており、2番目に多い潮見埠頭の33.6%と合わせると全体の8割以上にもなる。名港センターには毎日2,500台もの自動車が地元愛知をはじめ、東北、九州、関西方面から運び込まれる。東北、九州の工場からは内航船舶を使って、それ以外の工場からはトラック輸送で運ばれてくる。

トヨタ製の自動車を海外に輸送しているのはトヨタ自動車のグループ会社であるトヨフジ海運である。1964年に設立されたトヨフジ海運は、当初は国内の港湾間で自動車と自動車部品を積んで輸送していた。1971年からタイに向けて自動車を輸送するようになり、その後、輸出先を増やしていった。現在は東アジア、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、ペニシアに、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で生産されたトヨタ車を積み込み、名古屋港へ運んでいる。

ジャストインタイム方式を世界で初めて採用したトヨタ自動車は、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。トヨフジ海運は現在、自動車運搬船を17隻保有しているが、積載能力6,000台という船が5隻もある。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つくり、2つある入り口から順次、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。海洋を航海中に揺れて積み荷の自動車が動くおそれがあるため、すべてロープで固定される。驚くべきは車と車の間がわずか10cmしかないことと、下船時に向きを変えなくてもよいように自動車はすべて出口方向に向けて置かれている点である。最初に到着する港で陸揚げする車が出口に一番近いところに置かれているのはいうまでもない。

名古屋港の金城埠頭は輸出自動車全体の6.1%、弥富埠頭は2.7%を取り扱っている。これらの埠頭は民間企業が所有する専用埠頭ではなく、一般の貨物も取り扱う公共埠頭である。このうち金城埠頭は、近年、輸出用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。輸出用自動車に関して、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6）。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。

表 6 名古屋港における完成自動車の埠頭別トランシップ取扱台数の推移

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：専用埠頭での取り扱いが含まれていない。

出典：名古屋港管理組合提供の資料をもとに作成。

III. 輸入自動車の取り扱い拠点として発展してきた三河港

1. 自動車の輸出と輸入で大きなシェアを占める三河港

日本の港湾の多くは自動車貿易が始まるはるか以前から存在していた。第二次大戦後、加工貿易体制が確立していく過程で、輸出品の中に自動車加わった。自動車生産に欠かせない鉄鉱石や石油などの資源は以前から輸入されており、自動車生産の増加とともに輸入量も増えていった。一方、庶民が乗る自動車が海外から一般に輸入されるようになったのは近年のことであり、輸出一辺倒の構造に変化が見られるようになった。ここに至り、日本は自動車の輸出と輸入がともに行われる国になった。とはいえ、日本が輸入する自動車は 24.5 万台（2010 年）にすぎず、アメリカ（617.5 万台）、フランス（480.0 万台）、ドイツ（246.1 万台）、イギリス（194.5 万台）との間には大きな開きがある。韓国（9.6 万台）より多いが、中国（41 万台）をも下回る。

その日本において、自動車の輸出と輸入の両方を行っている港湾は限られている。名古屋港、三河港はその限られた港湾に属しており、とりわけ三河港は輸入自動車の取り扱いが多いことで知られるようになった。いうまでもなく、自動車を取り扱う港湾と背後地の関係は、輸出と輸入では異なる。自動車の輸出港湾が生産地に近いことが有利であることは、すでに述べた。輸入は国内の自動車生産地とはあまり関係なく、むしろ国内市場に近いことが有利である。こうした点をふまえて考えると、自動車の主な生産地に近く消費地にも近い名古屋港はまだしも、消費地からはやや遠い三河港で自動車の輸入が盛んになった理由は何であろうか。検討する価値がある。

三河港での自動車輸入は 1988 年にフランス・プジョー社の自動車が陸揚げされたのが最初である。その後、メルセデス・ベンツ（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（1997 年）、ポルシェ（1997 年）、ゼネラル・モーターズ（2002 年）などの自動車があいつ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、今日に至るまでその地位を維持している。リーマン・ショックで輸入量は大幅に減少したが、現在は回復基調にある。外国産の自動車は以前は横浜港、名古屋港からも輸入されていたが、現在は三河港以外では千葉港、横須賀港、茨城港（日立港区）などでの輸入が多い。要するに、1980年代まで横浜、千葉など関東の港湾で行われていた自動車の輸入取り扱いが、1990年代に入って三河港に集中するようになった。経済地理学では、輸送費と集積の経済を経済活動の立地を説明する有力な要因として考える（林，2013）。海外から日本の港湾へ自動車を輸送する場合、どの港湾でも距離に大差はない。しかし港湾から主な市場までの距離の違いには大きな意味がある。まさに港湾から市場への距離と集積のメリットが、三河港が完成自動車の輸入拠点になった背景にある。

1992年に当時のフォルクスワーゲンアウディ日本（現 フォルクスワーゲングループジャパン：VGJ）の本社が東京から豊橋に移転し、明海地区の自前の埠頭に輸入車を検査・整備（PDI: Pre-Delivery Inspection）する出荷前点検センター（PDC: Pre-Delivery Center）を設けたのは、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といえる。当初、フォルクスワーゲンアウディ日本は、豊橋以外に、苫小牧、日立、鹿島も移転先候補地として検討した。最終的に豊橋が選ばれた理由として考えられるのは、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、③それに港湾の背後に輸入自動車の検査を行うスペースが得やすいこと、などである。三河港は水深が浅いため港湾地区での土地造成費が安く、また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かったという点も指摘できる。実際、三河港の埠頭に陸揚げされた自動車は、埠頭に隣接する施設の中で点検・整備されており、輸入港湾と検査施設が離れている関東の状況とは違う。フォルクスワーゲンアウディ日本は、これまで関東で行っていた輸入業務を三河港に集約することでメリットが得られると考えた。

三河港で自動車の輸入が開始された1988年当時、国内でもっと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。1993年に三河港の割合は27.1%、25.0%となりトップに躍り出た。前年までトップであった千葉港は23.6%、22.2%にとどまった。横浜港、名古屋港とも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続けている。2009年には台数で51.6%、金額でも48.7%となり、全国を走る輸入自動車の半数は三河港から陸揚げされた車というところまできた。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、両港合わせて全国での輸入の40%を占めたことになる。

輸入自動車全体の4割を扱う三河港、名古屋港では、完成自動車の9割は欧州と北米から輸入という状態が1990年まで続いた。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。統計データがもっとも新しい 2012 年の場合、台数では欧州 (60.1%)、アジア (20.6%)、その他 (13.2%)、北米 (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%)、北米 (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。

2. 出荷前点検センター (PDC)、新車整備センター (VPC) の役割

三河港で陸揚げされた輸入自動車は、出荷前点検センター (PDC) で品質検査と保安基準の適合検査を受けなければ、商品として出荷することはできない。PDC は、PDI つまり実際に検査を行う施設と、部品などを保管する施設によって構成される。フォルクスワーゲングループジャパン (VGJ) を例に説明すると、以下のようになる。この企業の場合、PDC では約 200 名の従業員が品質検査、整備、完成検査の作業に従事している。輸入車はドイツのエムデン港から約 30 日、南アフリカのポートエリザベス港から約 25 日、そしてメキシコのアカプルコ港から約 20 日で三河港までやってくる。三河港にある専用の明海埠頭へは 1 か月に 5 回ほどの割合で来港し、2,000~6,000 台の自動車を運び込む。船から専用埠頭に降ろされた新車は 4,500 台ほど収容できる保税エリアで通関の手続きを経たのち、新車整備センター (VPC: Vehicle Preparation Center) に運び込まれる。

VPC で洗車された自動車には、発煙筒や取扱説明書など日本で義務付けられているものがセットされる。かつては保安基準を満たすための識別表示マークが貼り付けられたが、現在は生産地において日本向け仕様が事前に施されるため不要である。PDI による点検は外観の検査から始まる。ガラスやボディにわずかなキズや凹みがあれば、マーキングを施して整備工程に回される。整備が終了した自動車は、ボディ下部、ランプ、スイッチなど機能面の点検を受ける。以前はシャシーダイナモに自動車を乗せて走行状態を点検していたが、品質向上が進み、現在では行う必要がなくなった。最後に日本の道路運送車両法にもとづく完成検査を受ける。ただしこれについても、現在は生産地で日本の法規に合わせた検査が実施されているので、完成検査は一部にとどまる。完成検査が終了した自動車は 5,352 台収容できる立体式サイロで保管される。その後、販売店から発注があれば、サイロ横の出荷ヤードでトラックに積み込まれ、全国の正規ディーラーに運ばれていく。なおこの PDC では、看板車種ともいうべきフォルクスワーゲンのほかに、ポルシェ、ベントレー、ロールスロイス、ランボルギーニなども取り扱われている。

フォルクスワーゲンアウディ日本の後を追うようにして、1991 年にダイムラー・クライスラー (現 ダイムラー) が、豊橋に VPC (新車整備センター) を設けた。1992 年には流通・

トレーニングセンター、1997年には商用VPCも設立された。これら3つの施設がともに豊橋に設けられた理由として、①行政からの熱心な誘致、②優れた港湾設備と充実した内陸交通基盤、③東西大市場の中間的位置、が挙げられている。ダイムラー車はドイツ、オーストリア、南アフリカなどから、またクライスラー車はアメリカ、メキシコなどから輸入されている。フォルクスワーゲンと同様、点検、整備、補修、外装などをチェックした後、主に西日本地域の正規販売店へ運送される。主な配送先が西日本であるのは、ダイムラー・クライスラーが茨城港（日立港区）に東日本向けのVPCをもっているからである。扱っている車種は、メルセデス、スマート、クライスラー、ジープなどである。

ダイムラー・クライスラーの豊橋進出でドイツ車に加えてアメリカ車も輸入されるようになった。2001年には日本ゼネラルモーターズが豊橋にVPCを設立し、翌2002年には豊橋の北隣に当たる御津地区に日本ゼネラルモーターズ車両点検業務センターを開設した。ここではオペル、シボレーの輸入と整備、キャデラック、サーブの整備を行っている。時期は前後するが、ダイムラー・クライスラーが豊橋に進出した1991年にはPAGインポート（現ボルボ・カー・ジャパン）が同じく豊橋にVPCを設立した。このセンターはフォード、ランドローバー、ジャガーを取り扱っており、フォードはアメリカ、スペインから、ランドローバー、ジャガーはイギリスから輸入されている。このほか、かつてはフォルクスワーゲンを取り扱っていたヤナセが、キャデラック、サーブの輸入と販売、オペル、シボレーの販売を豊橋で行っている。

3. 三河港における自動車の輸出入での新たな動き

三河港で海外からの輸入自動車が最初に陸揚げされたのは1988年のプジョー車であった。インポーターのプジョー・ジャポンは2008年に同じフランス車の輸入を手がけていたシトロエン・ジャボンと統合した。この頃、プジョー車は千葉港で陸揚げされており、港から20kmも離れた千葉県長生郡長南町にある工場団地内のVPCで新車の点検業務が行われてきた。統合して生まれたプジョー・シトロエン・ジャボン（フランスPSAの日本法人）は、2013年6月から三河港で輸入車の陸揚げをするようになった。場所は三河港の神野地区で、物流業を営む鈴与が所有する3.8haの敷地に専用のVPCが建設された。年間の予定輸入台数は12,000台で、設備としては最大16,000台まで対応することができる。千葉港での取扱量は最大12,000台であったため、能力が3割ほど増加した。この移転ケースでも、三河港が東西の大市場の中間にあるため効率的配送が期待できるという点が移ってきた理由として挙げられている。なによりも、陸揚げした埠頭に近接したVPCで検査業務ができるというメリットは大きい。

結果的にプジョー車の輸入拠点は三河港に戻ってきたことになる。しかしこうした回帰がある一方で、三河港からVPCを撤退させる動きのある点にも注意する必要がある。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月から三河港のVPCで行ってきた業務を茨城県の茨城港（日立港区）にあるVPCに統合したのである。三河港では1991年から9年間にわたってPDIが行われてきたが、新車の品質向上で検査業務の効率化が進んだため、国内の1カ所で業務が行えるようになったというのが、統合化の理由である。メルセデス・ベンツ日本は、これまで関東・東日本向けは茨城港（日立港区）で、西日本向けは三河港でPDIを行う戦略できた。しかし上述の理由により、年間60,000台もの新車検査が1カ所で可能になったという。これにともない、これまで三河港にあった豊橋部品センターも千葉県習志野市に移転することになった。

メルセデス・ベンツ日本によるVPC統合化の影響は、早速、三河港における輸入自動車の取扱量実績に反映されるところとなった。三河港の割合が2009年の51.6%から2010年の39.6%へと急減したからである。ところがその後さらに変化があり、メルセデス・ベンツ日本が撤退した跡地を、2011年からフィアットグループが輸入車のPDIを行うために使用することになったのである。現在、このVPCではフィアットクライスラーのPDIが行われている。クライスラーは、1998年から2007年までダイムラー・クライスラーとして経営されていたが、統合が解消された後、今度はフィアットと一緒にになった。日本では2012年にフィアットクライスラー・ジャパンが設立された。この間の動きは非常に複雑であるが、要するに、クライスラーと別れたダイムラーが茨城港（日立港区）にVPCを統合して空いたところに、残されたクライスラーと一緒にになったフィアットが千葉港から移転しPDIを行うことになったのである。フィアットは2010年、千葉港で7,500台を輸入した実績があるが、三河港ではフィアットのほかアルファロメオ、アバルトなどの車種を輸入している。

メルセデス・ベンツ日本による輸入業務は2010年以降、茨城港（日立港区）で統合して行われるようになった。しかし、さらに3年後の2014年に同社は再び三河港で自動車輸入業務を行うようになった。今後の輸入量の増加を見込んで、やはり西日本市場へのアクセスを考えたうえの方針転換だと思われる。すでに述べたように、その1年前の2013年にはプジョー・シトロエン・ジャポンが三河港での輸入を再開し、同時にVPCでの業務を開始したが、メルセデス・ベンツ日本の「三河港回帰」は、同港の知名度をさらに高めた。2013年からは、マセラティ・ジャパンが三河港で自動車輸入を始めたことも、記しておくべきであろう。スポーツカーメーカーとして知られるマセラティ社は1914年にイタリアのボローニャで創業し、1993年にはフィアット社の傘下に入った。同社の日本法人であるマセラティ・ジャパンは2010年に設立され、本社は東京都港区にある。

このように、自動車輸入港イコール三河港というイメージが定着してきたが、三河港からは依然として多くの自動車が輸出されている。その多くは三河港の田原地区にあるトヨタ自動車田原工場で生産された自動車であり、仕向け先は北アメリカである。ところが輸出台数は2008年の138.9万台から2009年の68.9万台へとほぼ半減した。この大幅な減少はいうまでもなく2008年のリーマン・ショックによるアメリカ市場の冷え込みによるものである。

2010年には84.5万台に回復したが、2011年には再び64.0万台にまで減少し、その後はこの水準にとどまっている。トヨタの田原工場ではラインの縮小が行われ、輸出の大幅な減少に対応してきた。気になるのは全国の港湾に占める割合が漸減している点である。リーマン・ショックは世界的規模で影響が広がったため、本来ならどの港湾も輸出台数を減らし、したがって港湾ごとの割合には大きな変化がないはずである。ところが三河港のシェアは2008年以降、減少している。これはやはり、リーマン・ショックの発生地であるアメリカに向けてほとんどの自動車を輸出してきたためと思われる。他港に比べて三河港の輸出はより大きな影響を受けたのである。

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であろうか。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運んで行っ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は海外生産で対応する方針で臨んでいるが、他のメーカーも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えれば、名古屋港や三河港からの輸出割合は低下するかもしれない。

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ともいえる（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。

日本全体で貿易収支が赤字を記録する中、名古屋港は大幅な黒字をたたき出している。そ

れは自動車と自動車部品の輸出が好調に推移しているからにはほかならない。一方、三河港は、これまでトヨタの対米輸出で名古屋港につぐ輸出港としての地位に加え、外国製の自動車を輸入する港湾として一躍、その存在が知られるようになった。主要輸入港としての地位はこれからも維持されていくであろうか。長期的トレンドとして、海外からの自動車輸入台数が増えていくことは間違いないであろう。欧米諸国に比べると桁違いに輸入台数が少なく、欧米の自動車メーカーは日本市場に食い込むのに苦労してきた。しかし、新興国で生産した「ヨーロッパ車」を投入することで、日本の国産車と太刀打ちできるようになった。考えてみれば、日本の主要自動車企業が欧米で現地生産を行っているのに対し、日本では欧米企業による生産はない。せめて輸出に力を入れ、日本市場に食い込みたいと努力するのはもったもなことである。その努力は報われつつあり、国内シェアは10%近くに達しようとしている。

こうした欧米自動車企業の日本への「上陸拠点」ともいうべき自動車輸入港として選ばれた三河港は、2013年に「国際自動車特区」に指定された。これは、輸入自動車台数が増えたと多いという実績をふまえ、三河港を中心に自動車産業を振興しようというものである。自動車産業といっても生産ではなく、検査・整備・流通を核にビジネスを広げていこうという内容である。年間14万台弱の自動車がこの港で陸揚げされ、ここで検査・整備されて全国へ送り出されていく。台数だけを見れば、同じ三河港の田原地区から南北アメリカに向けて輸出される80万台以上の自動車とは比べようもない。しかしこと国内市場へのインパクトという点では、輸入車のもつ意味は大きい。日本には自動車購入者がメーカーの工場まで出かけて行って新車に乗って帰るという習慣はない。しかしドイツではそのような習慣があり、工場が一種のテーマパークとしての役割を担っている。

現代人にとって、自動車は単なる移動手段としての意味以上の何かをもっている。同じ自動車でも国や地域が異なれば、運転の仕方や利用の仕方に違いがある。たとえわずかな違いでも、生活や生産の場面では大きな意味をもつ。貿易品を通じて異文化に触れる体験は、自動車に限らない。海外の文化を背負った自動車が日本に入ってくるその上陸地点で、海外文化に因んだビジネスを立ち上げようと意気込む地元の熱意はよく理解できる。問題はそのようなビジネスをどのように興して持続させるかである。これは自動車輸入港としての三河港だけの課題ではない。国内最大の自動車産業集積地である当地域にも課せられた課題である。単なる生産や販売を超えた何ものかを生み育てていくことが、次世代へ産業を引き継いでいくのに必要な行動である。

引用文献

井上久男・伊藤博敏編 (2009)：『トヨタ・ショック』講談社。

- 上山邦雄（2014）：『グローバル競争下の自動車産業—新興国市場における攻防と日本メーカーの戦略』日刊自動車新聞社.
- 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.
- 斎藤智美（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プ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.
- 林 上（2013）：『都市と経済の地理学』原書房.

（2014 年 10 月 21 日 受理）