

# 貿易における利用港湾選択基準に関する一考察

——名古屋港の場合——

岡 崎 不二男

(明治学院大学)

森 茂 也

(南山大学)

木 村 武 彦

(名古屋港管理組合)

## 目 次

1. は じ め に
2. ケース・スタディの概要
3. 地区別調査結果
4. 調査結果(まとめにかえて)

## 1. は じ め に

この報告は、わが国の五大港（東京、横浜、名古屋、大阪および神戸）利用の現状に関する次の三つの問題

- ① 国民経済的視点から見た、五大港利用の機能的関係
- ② 通関集貨機能と揚積機能との分離が、特に輸出荷物に関して顕著となる中で、主要外貿港湾の利用度増大とは何か
- ③ 特に輸出貨物の出荷主が、利用港湾を選択する基準は何か

をめぐる一連の研究のうち、主として第三の問題に答えるため、名古屋港背後地を対象として試みたケース・スタディの成果の概要と、そこからの帰結を要約したものである。

われわれの一連の研究は、第一の問題に対して、国民経済の輸出入規模拡大、産業構造の拡充発展、外貿貨物輸送合理化の流れの中で、五大港相互が、完全に補完というには、程遠い部分的な機能分化を伴いつつも、現状では最適

状態への収束について保証のない、不完全な競争状態にある事実を、主として既存の統計から導いている。さらに第二の問題に関しては、特に輸出貨物に関して各港湾経済の個別的視点からすれば、通関集貨量拡大と共に、自港積比を少なくとも1とすること（完全利用）が、当然の目標とされてきたものの、船社サイド、特に運賃同盟の行動は、港湾の通関集貨機能と自港船積機能との乖離を進行させる趨勢を生み出している事実、並びに国民経済的視点から見た効率性基準からすれば直ちに包括的、一般的基準とは認め難い点が明らかにされている。

このような帰結に、一層確実な根拠を与えるためには、われわれは、荷主が現実、どのような基準に基づいて利用港湾を選択するかを、体系的に明らかにしなければならない。われわれは、この目的に答えるため、名古屋港背後地を対象とするケース・スタディの成果から、幾つかの帰結を導くこととする。

## 2. ケース・スタディの概要

輸入の場合の港湾選択は、直背後地の産業配置構造と密接な関係を有している。

「金属鉱物」、「石炭」等の原燃料輸入は、高エネルギー基幹産業の分散配置政策により全国各港に分散されている。

「穀物（撤）」の場合は、人口分布に応じて、大都市港湾にサイロ等の第一次貯蔵施設が配置されているため、比較的陸揚通関港が集中している<sup>(1)</sup>。

これに反して、輸出の場合、どこの通関港が選ばれ、船積港がどこに指定されるかは、より複雑な要因がある。

この点に関して、従来数多くの仮説が、さまざまな機会にたてられてきたが、企業（生産者、各種商社、海貨通関業者等）の意志決定にぞくする問題であるだけに、第三者による系統的な調査は、まったくなかったといってよい。

今回の調査では、輸出の場合の利用港湾選択基準に関して、名古屋港を事例にして、その要因を整理して帰納化するため、高度に定性的な企業の考え方を直接面接で調査した。その方法は次のとおりである（昭和51年1月～8日実

施)。調査にあたっては、母集団から有意水準を満足するサイズの、無作為抽出による標本を選んで、有意な統計的推測を試みる方法を避け、有意抽出による標本を調査対象とした。名古屋港利用に関して、分水嶺地域を過去の実績から定め、その地域の輸出品目のすべてについて、輸出力上位の事業所1ないしは2を選び、これについて面接調査を行なった。

この場合の分水嶺地域とは、地理的距離によって決定されるものではない。しかし、伝統的な立地論に立った説明原理として、従来ある地点で生産された輸出貨物が、どの港湾に集貨されるかを説明する重要な要因として、生産地から港湾までの陸上輸送費の極小化が利用港湾選択基準として、しばしば考えられてきた。

例えば、ある地点の生産物が、名古屋港又は神戸港へ通関集貨される陸上輸送に伴うコスト・パフォーマンスを比較したとき、相対的優位にある港へ輸出貨物が持ち込まれるという説明は極めて説得力がある。

確かに相異なる港へ陸送する場合の輸送費の変動は、決して無視できない大きさとなることが多い。しかし、このような経路別運賃はロットの大きさ、ロット発送頻度、ロット発送の規則性の有無等によって、同一品目についてもケース・バイ・ケースで、可成り大きく変動する。このため、既存のデータによって調査対象地域から主要各港への陸上輸送費を計算することは不可能である。

周知のように、トラック輸送経費は、認可料金だけから単純に定めることのできるものではなく、ロットの大きさの安定性、および生産者の出荷の規則性が大きい程、荷主に対して有利な特約料金による輸送が行なわれている。このことは、ある生産者が利用港を選択するにあたって、陸上コストに関して左程鋭敏な反応を示さなかったり、非合理と思える選択基準を示す結果になっている。このため、陸上輸送費極小化基準は、利用港湾選択に対する説明原理としては、予想外に弱い支配力しかないと推測される。

このような事実から、分水嶺地域の抽出は、具体的には次のようになされた。即ち、ある地域から名古屋港へのお荷とその他の外貿港湾、例えば東京、横浜、清水及び神戸等へのお荷が、経済距離的にほぼ等しいと考えられる場

合、あるいは実績から判断して、ある場合には名古屋港、ある場合には他の港に出荷されるかの何れかの場合を、その地域を分水嶺地域とみなした。この限りでは、名古屋市内も分水嶺地域であるが、圧倒的に名古屋港への集貨が多いため、名古屋市内は除外した。分水嶺地域として選ばれた地区、当港地区の輸出品目、及び各調査対象企業（又は組合）数は、次に示すとおりである。

### 1. 浜松地区

木工・工作機械事業所	2
楽器	2
輸送用機械	2
電子機器部品	1

### 2. 一宮地区

毛織物業者組合及び染色業者……各1

### 3. 関・多治見地区

刃物及び陶磁器業者組合及び陶磁器業者……各1

### 4. 高山地区

木工家具事業所	3
木製品（衛生材料）	1

### 5. 諏訪地区

機械部品事業所	2
光学機械	3
工作機械	2
精密機械	1

上記調査対象のほか、名地区商工会議所、地区によってはジェトロ出張所でも、やや第三者的な説明により、事業所からの調査結果を照合するため面接調査を行なった。

## 3. 地区別調査結果

### (1) 浜松地区

浜松から名古屋港への地理的距離と清水港へのそれとは、ほぼ同じである。しかし、輸出貨物がコンテナ化される場合には、清水港寄港の有無にかかわらず荷主の通関選択にとって、名古屋港も清水港も無関心な関係にある。なぜなら、双方の港とも、運賃同盟のCY・CFS指定港となっているから、そこか

らの陸上輸送費は、船社負担となっているからである。

浜松地区の調査結果に基づく詳細な記録から調査目的にとって、最も重要な事項をとりだしたものが第3表である。この表から、要約すると、次の6項目のことが解る。

- ① 通関集貨港（コンテナ貨物のCY・CFS）及び船積港（在来船貨物）の選択にあたって、機械メーカーは陸上輸送費の極小化基準に配慮を払っている。
- ② 楽器メーカーの場合（HM11, HM12）には、製品の特殊なハンドリングを重視して、港運業者の“慣れ”を極めて重視している。
- ③ 直貿の場合、利用港湾選択権はメーカーにあるが、商社を経由する間貿の場合は、選択権が商社にある。
- ④ 製品輸出直前のコンバイン作業が必要な工作機プラント輸出の場合は、関連部品メーカーが直背に多数存在する港湾が選ばれる（HM3の名古屋港選択の場合）。この場合港頭地区倉庫はアセンブリー・ショップでもある。
- ⑤ 清水港の船積み前通関制限時間が、名古屋・横浜両港に比較して遅いことは、港運業者との親近性と相まって大きな魅力となっている。
- ⑥ メーカーの一回あたり出荷量が比較的少なくなく、混載される場合は、浜松地区から定期便の開設される港湾がメーカーによって選択される傾向がある。一般的にトラック運賃は、特約による場合が多く、極端な事例としては、浜松地区工場製品と埼玉所在工場製品を清水港でコンテナに詰め合わせる例もある。これは東京からの帰り便を特約料金で利用するため、メーカーにとっては清水港は、東京・横浜両港より比較劣位にならず、多少の比較劣位も港湾の慣熟利益を凌駕するものではない。

## (2) 一宮地区

この地区の輸出品は、毛織物である。このため業態の特殊性を考えて、商工会議所毛織物業者組合及び製品の最終仕上げ段階で経由する染色整理業者について面接調査を実施した。その結果を要約すると次のとおりである。

- ① 輸出毛織物は、紳士物及び婦人物に分けられるが、大部分は大阪に本社をもつ商社を経由する。
- ② 輸出毛織物の最終仕上げ輸出検査は、一宮地区又は名古屋で完了し、集貨港はすべて取扱商社の慣熟度の高い神戸港並びに一部横浜港が指定される。
- ③ このように生産者は、利用港湾指定に何の権限も持たない。しかし、毛織物の場合、商社が往時の元卸の機能を受けつぎ、受託、柄の選定、機屋の受注（毛織物商による一部原料支給を伴うこともある）、手形再割取引行為等、一貫メーカーの場合の機能の技術的側面以外の広汎な生産活動を引きうけている面を見過ごせない。
- ④ 輸出金融手形は、神戸港の場合、船積後2週間で換金できるが、名古屋港の場合、書類の転送速度が遅いせいか、それより2週間程遅れる。このゲインは、運賃の差をはるかに上廻っている。
- ⑤ 毛織物通関は、神戸・大阪の両港が慣れているせいか、名古屋港に比較して、極めて順調に行なわれる点で、商社の利用港湾選択に現状維持的な傾向を将来もとらせるものと考えられる。

### (3) 関・多治見地区

関については刃物、多治見については陶磁器について調査を実施した。刃物の場合は、工程の細分化と同時に多品種にわたる製品が生産されていることが特徴である。陶磁器の場合も、工程のかんりの細分化と小規模生産者が事業所中、圧倒的部分を占めるものという事実がある。これらに基き、それぞれ刃物並びに陶磁器事業所組合と後者については、数少ない一貫大規模メーカーで面接を行ない、次のような結果をえた。

- ① 関の刃物輸出は、オイル・ショック後は、対米40%、対欧40%、カナダ5%、その他の5%シェアとなっているが、輸出額中30~35%直貿、残りは雑貨専門商社経由である。輸出品生産中90%は、受注生産で、メーカーと商社の関係は慣行を通じて安定的である。
- ② 関の刃物は、米・加向けは、コンテナ詰めされるため、名古屋港積の場



合、陶磁器と神戸港積の場合、燕の洋食器との詰め合せが多い。

- ③ 経由商社を本社所在地で区分すれば、東京、名古屋、大阪、その他、4 : 2 : 3 : 1 の構成比となるが、通関集貨量は、②のような事情もあって、必ずしもこの通りではない。直貿の場合は、利用港湾選択権は、メーカーもしくは、直接契約相手のバイヤーがもち、大部分は、名古屋港利用となる間貿の場合は商社の利用する海貨業者の都合により、利用港が選ばれる。按分は、名古屋港40%、神戸港40%、横浜港20%となっている。

- ④ 関から各利用港湾への陸上輸送費は、名古屋港までを1とすれば、神戸港2、横浜港4の割合になる。港湾への陸送は、自家用トラックで行なわれている。それぞれ日程は、名古屋港日帰り、神戸港1泊2日、横浜港2泊3日である。そのため配船の便のある限り名古屋港積をできる限り増加させないが、名古屋港へのアクセス道路の渋滞が好ましくない。

- ⑤ 多治見地区の陶磁器も、専門商社経由が大部分で最も、持込量の多いのは、名古屋港である。重量があるため、陸上輸送費の安い至近の港湾が選択されている。

#### (4) 高山地区

この地区の調査対象輸出品は、木工家具および特殊な綿棒である。調査対象は、4事業所と商工会議所であるが、そのうち1事業所は、現在輸出を行っておらず、もっぱら内需同製品を生産している。しかし高山での輸出のパイオニアであっただけに、曲木細工食堂椅子メーカー2事業所の調査結果を照合することにより、精度を高めるのに有益であった。調査結果総括表は、第2表のとおりであるが、これを要約すると、次のようになる。

- ① バイヤーを契約相手とする直貿による2社(TF1、TF2)と商社を経由するメーカー(TS1)とで、利用港湾選択権が異なるというよりも、対米・豪コンテナ貨物として大部分を輸出する前者と、仕向地をEC北欧にウェイトをおく后者で、主として、名古屋港を利用するか、それとも神戸・横浜港を利用するかの違いを生じている。

- ② 高山にとって名古屋港が距離的には優位であるが、輸出貨物が少量であ

るために、配船の増加をもたらすまでにはなっていない。

#### (5) 諏訪地区

この地区は地理的距離では、東京・横浜の方が、名古屋よりやや近く、大部分の輸出貨物は、東京、横浜に集貨されている。しかし後に示すように、発展途上国へのノックダウンパーツ輸出品の場合、名古屋に本社をおく港運業者の活発な活動が効を奏して、名古屋港持ち込み分が増勢を示している面がみられる。第2章で定義した分水嶺地域として興味深い。

主要輸出品として、調査対象に取りあげたのは、機械（2事業所）、時計（1事業所）、カメラ、光学器機（3事業所）である。第3表に調査結果が示されているが、これは、3項目に要約することができる。

- ① 総合商社経由の場合（SM1）は、商社の輸出入業務に最も好都合な港湾、即ち本社所在最寄りの港湾へ輸出貨物の持ち込みが指示される。
- ② 周知のように、精密機器の生産が中心であるので、陸上輸送費は、左程利用港湾選択の決定要因にならない。然もこの地区は、資本的、人的に東京経済圏に属するため、本社を諏訪地区におく事業所でも輸出入業務の大部分は、東京で処理されている。製品の性質上、専門商社経由が多く、持ち込み港の選択については、メーカー側にも自由度はあるが、トラック定期便が圧倒的に便利な東京へ向けての出荷が自然な流れである。
- ③ 既に指摘したように、地理的には名古屋は東京よりも若干遠く、名古屋への19号線の混雑、その上バイヤーの指定機会の多い外国船配船量も、名古屋が横浜より劣る等、名古屋港の相対的劣位は顕著である。それにもかかわらず、名古屋を本拠地とする1海運の活発かつ精力的なセールス活動は、ノックダウンパーツの名古屋港向け出荷に著しい実績を確立している点は注目される。無論、この背景には、東南アジア向配船では、名古屋は横浜の配船に比較して、克服できない程の差異がないという事実がある。

#### 4. 調査結果（まとめにかえて）

各地区別の調査結果から、輸出の場合の利用港湾選択の基準<sup>(2)</sup>について、次



のように整理をすることができる。

(1) 総合社を経由して輸出する場合には通商集貨港および船積港の指定権はすべて総合社が握っている。この場合、通関手続及び船積手続に当っては、利用しなれた税関及び海貨業者を使用する意向が極めて強く、総合社本社所在地直近の港湾が利用されるのが大部分の事例である。総合社とメーカーとの仕切りの内容からみて、輸出品がコンテナ船積みの貨物となる場合でも、メーカー至近の運賃同盟指定のCY, CFSから船積港へのフィーダー・サービスを考慮する必要を認めていない。

一方、総合社は、輸出業務の大部分を中央で集中処理することが得策と考えているので、名古屋に本社をおく大規模総合社がない以上、総合社経由の輸出品は、名古屋港への集貨は望めない。ただし、鉄鋼、化学工業品等の臨海性立地工場による重量物はこの限りではない。

(2) 年間を通じて出荷回数の多いメーカーは、1回のロットが大きい場合、港頭地区倉庫をインベントリー機能として利用している。このことは、近代港湾の将来計画にとって、インベントリー機能の重視は欠かせないことである。

(3) 直質に依存するメーカーのうち、バイヤーとの交渉によって、輸出契約を行なう場合、バイヤーから利用船社を指定される場合が少なくないので、外国船配船の多い横浜・神戸に比較して、名古屋港利用はかなり制約されている。

(4) 海外に販売法人、代理店などを持ち、直質に依存するメーカーの場合には、陸送運賃、船積諸チャージなどのコスト計算にあたって合理性を貫こうとする志向が強く、工場が全国に分散されている場合は、港湾の分散利用が行なわれている。

大規模メーカーでも、工場が一カ所に集中している場合は、特定港湾の税関、港運業者の慣熟性を極めて、重視して港湾利用状況を維持しようとする傾向が強い。

(5) 名古屋港選択が、他の港湾選択と無差別な場合、さらに名古屋港が他の港湾に対して相対的劣位にある場合でも、名古屋港を本拠とする港運業者の精

力的セールス並びにサービス提供によって、相当量の名古屋港集貨を実現している。

(6) インランド・デポは、自己通関検査を認められたメーカーの一部、出荷回数がきわめて少ないメーカー及び特定港運業者には便利であっても、特定港湾のセールスに直接寄与していない。港頭地区同様に、インベントリー機能の場所として、メーカーに有利な面が拡充された場合には、事情が若干異なる。

。(7) 生産地から港湾への近距離性は、利用港湾選択にあたって、第一義的な要因ではない。その理由として、次のようなことが考えられる。

- (i) トラック運賃が特約できること
- (ii) 在来貨物、あるいは不定期船の貨物の場合、配船の面からの制約
- (iii) 納期厳守の基準をより重視していること
- (iv) 総合商社経由の場合は、総合商社の指示に従わなければならないこと
- (v) 総合商社を利用した場合、たとえ距離要因で不利でも、換金速度が速いことによる金利面で利得があること
- (vi) 慣熟性への執着

以上、利用港湾選択の基準を得るための調査にもとづいてでき得る限りの帰納化を試みたが、物流革新が進行する中で、この考察を一助にして、定量分析を行えば、なお、これが明確になるものと思われる。

注 (1) 柴田悦子「港湾経済」(成山堂書店、昭和47年6月) P P 75~89 食料輸入が大都市港湾に集中する要因についての詳細な分析がなされているので 参照されたい。

(2) 運輸省第五港湾建設局「東海地区定期船港湾計画調査報告書(1)」(昭和51年3月) P P 115~153及びP P 180~185を参照されたい。利用港湾選択の要因が定量的に整理されており、この基準を求める上での資料となる。

表 1 浜松地区調査結果総括表

社 名 コード	輸出品目	直賃・間賃 の区別	通関業者の主たる 事業所所在地	ロット、貨物形態	通関集荷港選択権の 帰属	通関集荷港選択基準中に重 視される事項	通関集荷のための 利用港	そ の 他										
HM1	木工機械 同付属品 主として 対東南ア ジア	直賃 80%	清 水	出荷標準ロット 1件2~2.5t	直賃分は生産者	・船積期限を最も重視 ・陸送費用は二義的	清水(直賃の80%) 横浜・名古屋 (直賃の20%)	・在庫管理に乙仲 の倉庫を利用 ・スベアパーツ は空貨が多い										
		総合商社経由 20%			総合商社		東京・横浜・神戸・ 大阪(稀に名古屋)											
HM2	木工機械 同刃物主 主として 対東南ア ジア	直賃80%(件 数)	名古屋および 清水	輸出年間36億円 (金額ベースで製 品の5%)20~25t (大きな機械で 1000才) 在来船積 1回のロットは4 ~5000tにまとまる プラント輸出が多い	生産者 但し清水持込み分の船積 み指定は乙仲	・持込みのため陸送費と同時 に、船積み前の通関 ・締切り時刻の遅いことを重視 することかたびある	名古屋(60~70%) 清水(30~40%)	・通関締切り 名古屋(48時間 原則) 横浜・神戸 (72時間厳守) ・スベアパーツ は空貨 ・在来船積みには 名古屋港が便利										
		小商社経由20% (件数)			商 社		横浜、時に神戸											
HM3	織布機械 工作機械 織機(対 欧) 工作機 (対発展 途上国)	総合商社		織機(8×8×20 に2台詰め) 1回のロット4~ 500t 工作機械、在来船	以前は完全に生産者、 最近商社の方に移行	・製品の関連メーカーが名古屋 港直背地に多いので、名古屋 港持込みが便利 ・製品コンパインのために名古 屋港公共上屋の利用可能(エ クストラ・チャージが必要で も有利) ・陸送費を重視する	名古屋(80%)											
									製品出荷費用利用港別比較									
									<table><tr><th>利用港</th><th>清 水</th><th>名古屋</th><th>横浜・神戸</th></tr><tr><td>費用</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>陸 送 費</td><td>0.8</td><td>1.0</td><td>2.0</td></tr><tr><td>諸チャージ</td><td>0.8</td><td>0.9</td><td>1.0</td></tr></table>			利用港	清 水	名古屋	横浜・神戸	費用		
利用港	清 水	名古屋	横浜・神戸															
費用																		
陸 送 費	0.8	1.0	2.0															
諸チャージ	0.8	0.9	1.0															
HE1	光電管 対米が主	直賃55%、商 社経由45%  (対欧の場合、 特約商社 一部直賃)	東京	輸出品出荷月4回 週末発送 航空貨物(羽田空 港積)が大部分	生産者		浜松インランド・ デポ	将来計測器輸出が 実現すれば、海貨 となる										
HMI1	楽 器 ピアノ、 電子オル ガン等	直賃 (商社経由は例 外的) アメリカ、カナダ メキシコ、パナマ ブラジル、台湾、	清 水	・出荷量中85%コ シアナ詰 8×8×40cm生 ・月間10.00mt、 250本 内対欧100本	生産者	・通関・海貨業者が手近で、 労働者も含めて、業者が扱 い慣れて居り、ラフ・ハン ドリングのおそれがない	清水(90%) 浜松インランド・ デポ(10%)但 し船積み 清水40% カナダ、アメリカ	・サービス、パー ツ月7~80tは 空貨 ・船社もメーカー が選別割当て ・別にホーム用品										

		シンガポール、インドネシア、オーストラリア、西ドイツ、フランス、スウェーデン、イギリス等に合併会社、工場等		・対欧米増加が輸出量中約70%強			西部、中南米、向け 東京または横浜60% ヨーロッパ、オーストラリア、アメリカ東部向け 神戸 (台北向けのみ)	スポーツ用品も輸出しているがすべて楽器に準ずる
HM12	楽器 ピアノ、電子オルガン等	直買 (商社経由は極く稀) アメリカ、西ドイツ、カナダ等に現地法人又は駐在員あり、東南アジアは特約エージェントその他各地に代理店ないし販売委託店あり	清水 名古屋	・月平均2300mt 大部分コンテナ一詰	生産者 名古屋積込の場合、船の指定権も生産者	・通関・海貨業者が手近でなじみ深いこと ・コンテナ詰め合わせの必要上埼玉工場の製品でも清水に集荷する	清水 (94%) 名古屋 (4%) 横浜 (1%)	・清水に約1カ月分のストックあり ・コンテナ、カーゴの場合、対米ではミニマム規制が緩かだが対欧は厳しい ・シベリヤ經由ルートも出荷例がある。
HA1	二輪自動車 軽四輪自動車 船外機 雪上車 自転車等	直買 (金額ベース95%) 商社 ( " 5%) アメリカに100%出資会社 東南アジアに合併又は技術提携会社あり	清水 名古屋	・51年計画 二輪600,000台 軽四 25,000台 船外機25,000台 ・コンテナ詰め (5%以上) ・二輪ノックダウン部品品は在来船混載 ・軽四輪の場合、橋にフル・カーゴがある	生産者	・陸上輸送費と船積諸チャージの多寡は、無視考慮する	浜松工場出荷分は清水、豊川工場出荷分は名古屋、北米向けはすべて清水	・港湾地区に名古屋の場合約20日間滞貨 ・清水港に比較して名古屋港の場合は搬入滞滞大
HA2	二輪大型 (埼玉、鈴鹿) 二輪中型 (浜松、熊本) 二輪小型 (浜松) モーターバイク (埼玉) 四輪 (鈴鹿) ※括弧内は工場所在地	直買	名古屋	・不明 ・輸出先別シェアは、アメリカ、東南アジア、ヨーロッパ 各約 ・コンテナ (対北米・オーストラリア東部・ヨーロッパ) ・自社船輸送 (鈴鹿工場、熊本工場製品等) ・他は在来貨物	生産者	・生産者のコスト・ダウン志向から見て、港間関係コストは「合理的コスト・一貫輸送」の目標から程遠い。 ・料金の合理性、サービス面で横浜に比較して名古屋がすぐれている。 ・通関関係事業のあり方について港運サービスの合理化に関する意見を自らも持っているような業者が使い易く、それからのすから利用港選定につながる。 ・国内に広く工場が分散しているため、陸送費極小化には、それなりに配慮する。	二輪 (浜松) 名古屋 62%強 (対豪) 浜松インランド デポ 10% 清水 28% 四輪 (鈴鹿) 名古屋50% 浜松インランドデポ 50% 二輪 (熊本) 門司 四輪 (埼玉) 二輪大型 (埼玉)	

表2 高山地区調査結果総括表

社名 コード	輸出品目	直買・間買の区別	通関業者の 主たる事業 所所在地	ロット・貨物形態	通関集荷港選択 権の帰属	通関集荷港選択基準 中特に重視される事項	通関集荷のための 利用港	そ の 他
TS1	綿棒	・医療品関係・雑貨 関係専門商社約20 ～30社を経由（総 合商社には扱わせない） ・直接引合いがあつても、従来取引 のある商社を経由する。	商社任せで、 関係商社の本 社所在地は、 殆んどが神戸 ・大阪	月間生産能力1.2 億本中85～90%を輸出 輸出先別シェア EC 50% 北欧 10% オーストラリア15% U.S.A. 10% その他 15% まとまった場合は 40'コンテナ (27百万本詰)	商 社	容積は大きくても重量が 軽く、陸上運送費はさほ ど神経質に配慮しない。	神戸 80% 横浜 20%弱 (名古屋は50年1 ～6月間に29回、 横浜500回に留ま る)	・名古屋・神戸 に運賃要因差 をつけないで 済むようにト ラック業者と 料金を特約し ている。
TF1	曲木細工 食堂椅子 (白生地 が多い)	直買(バイヤー相手) デザインは、ア メリカのバイヤーの サンプルに基づき 注文生産を行う。	名古屋	50年1月20' 1本 " 2月 " 1本 (輸出品の注文は 1500脚単位、石油シ ョック前最盛期には 平均8000脚/月)	生産者	・アメリカ向けコンテナ 貨物が主であるためお のずと直近の名古屋港 通関になる。 ・2週間無料の倉庫利用 は便利	名古屋港	・当地方原料枯 渇、工賃上昇に、発展途上 国のキャッチ アップがある ため、衰退傾 向にある。
TF2	曲木細工 食堂椅子	・大部分直買(バイ ヤー相手) ・商社扱い殆んど無 し	名古屋	仕向地別シェア アメリカ 45～6% オーストラリア 45～6% 東南アジア 10%前後 で、大部分がコンテ ナ詰	生産者	・TF1と同じ ・トラック運賃が安い	名古屋港	・東南アジア製 品と価格の開 きが20%内な ら、買で勝負 できる。

表3 諏訪地区調査結果総括表

社名 コード	輸出品目	直買・問買の区別	通関業者の 主たる事業 所在地	ロット・貨物形態	通関集荷港選択 権の帰属	通関集荷港選択基準 中特に重視される事 項	通関集荷の ための利用 港	そ の 他
SM1	自動車エンジン 用ピストン ・ リング 船用エンジン 用ピストンリ ングバルブ カムシャフト 噴霧器バルブ ・ 国産車交換 部品として の輸出が大部 分を占める ・ 対欧が主	総合商社	名古屋	・ 輸出額年2億円前後 ・ 出荷毎日14t積トラ ック2台 ・ 木箱又はダンボール 箱	商 社	取扱総合商社2社が通関 船積業務の遂行上最も便 利と考える、本社所在の 最寄港湾が大部分	東京 70% 大阪 30%	陸送費の比較 東京仕向=1 大阪 " =1.2
SM2	船外モーター ・ 対欧が主	直買又は総合商社		・ 数量不明 ・ ダンボール梱包、稀に 工場出荷時にコンテナ 詰め	直買の場合メーカー だが他は商社	・ 本社所在地の東京で、 対欧在来船配船の多い 横浜が、業務上最も便 利 ・ 在来貨物のため フィ ーダー・サービスがセ ロでも、東京に在る本 店が安価な陸送運賃を 特約しているので、距 離の至近性は左程考慮 せず、最も便利と考える 横浜に搬入	横浜（殆んどす べて） ・ 稀に大阪持込 みもあるが、 これは大阪商 社経由の時に 限られる。	名古屋利用も考 えられるが、現 状では19号線の 混雑がネック
SM3	小型旋盤 小型自動盤	直買（台湾・韓国・米 仕向） 専門商社（対北朝鮮のみ）	・ 船社指定に よる。但し 地元S倉庫 扱い分は名 古屋本社の 港運業者 ・ 対朝鮮は特 約商社への 指示による	・ 大きいもので2m <sup>3</sup> 木箱 梱包。重量1.5t未満 ・ コンテナ詰めの場合 10台詰め又は30台詰め	生産者	・ 扱い慣れた業者の利用 できる港が望ましい ・ 横浜の運賃の方が、新 潟への運賃よりも、距 離的には遠いにもか、 わらず安い。	横浜 神戸 新潟（対北朝鮮）	中央高速道開通 で将来は荷流れ が少し変ることが 予想されるが トラック便は目 下のところ東向 きが圧倒的に多い。
SO1	小型カメラ 及び部品	直買（米・加・欧に出 資法人あり） 仕向国シェア（完成 品） 米・欧 70% オセアニア 10 東南アジア 15	東 京 名古屋	・ 数量不明、但し全製品 中内需40%、輸出60% ・ 工場梱包および港運業 者（名古屋）に一部外 注	生産者	生産者	完成品：横浜 ノックダウン部 品：名古屋（通 関は名古屋税関 岡山各出張所）	・ ノック・ダウ ン部品は名古屋 の港運業者の 活発なセー ルス活動を機 に、名古屋に 持ち込む機会



		ホンコンに合弁会社があり、ノック・ダウン部品を有償で供給するため、ノック・ダウン部品（35mmレンズ、シャッター）を輸出（輸出額中20%）一部商社扱いあり					が増えた。 （輸出ノック・ダウン部品中金額ベース60%）。但し配船の関係で神戸に横持ちすることがある。	
S02	双眼鏡 ライフル・スコープ 顕微鏡	専門商社（双眼鏡の場合）ライフル・スコープの場合、バイヤーとの直買	東京、横浜	・双眼鏡 輸出額10億円／年 ・輸出先別シェア 双眼鏡 欧70% 米30% ライフル・スコープ 米80% 欧20% ・段ボール箱詰め出荷	イースト・バウンドのトラック便が極めて多く、小口で経常的に出荷する場合、おのずと東の港に仕向けるのが便利	生産者のみでは決定できない	東京 極く一部、清水の港運業者系列商社扱い分のみ清水港	・地元S倉庫における名古屋に本拠おくI海運のサービス活動が活発で、将来、貨物の流れを多少変える可能性もある。
S03	8mmカメラ 35mm1眼レフ 光学レンズ カー・ステレオ	直買（バイヤーを相手とする）但し、直営専門商社経由 このほかにエアー・メイル・オーダーも可成り多い ・台湾に35mmカメラ生産（月産5000台）を、韓国に1眼レフ交換レンズ生産をそれぞれ目的とする合弁会社があり、材料を支給する。	東京 名古屋	・カメラ封米および西独主体の欧向け輸出が、総生産量中80% ・カーステレオ、総生産量すべてが封米輸出 ・段ボール梱包・コンテナ包め	・バイヤーの船便指定に基づいて、直営商社が決定する ・この場合、直営商社所在の東京に近い港が便利 ・通関事務だけ地元で済ませても得るところはない	・直営商社とバイヤー・ノック・ダウン用部品は生産者	東京・横浜 但し海外合弁会社への支給部品は名古屋港	
SW1	腕時計	直買 ・販売契約店が下記の各国に1国1店特約してある 米・英・西独・香港 伊・ブラジル ・シンガポール合弁会社 電頭、ガラス、パネ等2次部品生産 ・香港に合弁会社 ノック・ダウン生産	航空貨物の場合 東京（1社） 海上貨物の場合 横浜（1社）	・腕時計は、生産量中60%を輸出、殆んど航空貨物 ・対中国輸出の場合、先方で船便も指定してくる。 ・シンガポール合弁会社へ支給材料輸出は、日通梱包の上上諏訪通関東京（稀に名古屋）に持ち込む ・香港工場ノック・ダウンパーツは航空貨物 ・ロットが毎日定期的に工場から出荷される。 東京まで4トン車1台		生産者	東京（稀に名古屋港） 何れも上諏訪通関がかなり多い	・税関管轄は名古屋だが、経済圏としては東京の経済圏に入るのが諏訪地区の実情 ・名古屋港利用の場合、運賃よりも事務上の足代が余計にかゝるのが難点