

産業の多国籍戦略と港湾

—自動車産業の比較優位と協調的発展をめぐって—

日比野 光 伸

(名古屋港湾管理会)

目 次

はじめに

1. 比較優位の形成と港湾
2. 国際協調と多国籍化への港湾の対応
3. 海外生産と港湾物流—むすびにかえて—

はじめに

我が国の自動車輸出は1976月に鉄綱を抜いて第1位の座についた。1980年以降欧米への大量輸出は、これら諸国の自動車産業の不振を促進させ失業の増大を招くなど貿易摩擦の要因となり、自粛政策がとられ、横ばい状況にある。我が国は、このような貿易摩擦を打開するため今までの完成車輸出戦略を変え直接投資、技術提携、合併、OEM輸出などへの多様化戦略を進めている。特に我が国はもとより欧米先進国では、自動車産業の脱成熟をめざし、社会の多様化への要求に対応するため、量産化による規模の経済性を追求するメリットのみでなく、生産工程による柔軟な生産システムの採甲、生産技術の向上などによる量産規模の下限への追求の可能性は、垂直貿易を主体とする完成車輸出を中心とした我が国の貿易構造に変革をもたらし、国際物流体系の要衝としての港湾にも影響は及んでいる。また最近の円高・ドル安傾向は比較的消極的であった我が国の海外生産に拍車をかけている。そのた

め、アメリカでの現地生産、韓国、台湾での海外生産拠点づくりは一層活発になってきた。このような動向に視点を向け、我が国の自動車産業のたどってきた比較優位の形成過程と今後の動向を模索しながら港湾のあり方にふれてみたい。

1. 比較優位の形成と港湾

(1) 戦後の自動車振興対策

1948年（昭和23年）10月「経済復興5か年計画」に基づき作成された「自動車経済復興基本対策」を達成するために「自動車工業基本対策」が発表された。これは当時厳しい外貨事情から輸送需要はすべて国内で供給することを目的とした国産自動車育成政策であり余力を輸出に向けようとするもので、輸出市場は当面アジアが中心であった。1952年（昭和27年）6月には「乗用車関係外資導入に関する基本方針」が発表され、これに基づき同年10月に「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」が発表され本格的な外国メーカーとの提携がはじまった。昭和30年代に入り我が国は戦後の復興期から新たな高度成長期を迎えた。また自動車産業にとっても新たな時代であった。1955年（昭和30年）から1962年（昭和37年）までの8年間は輸出開拓の時代であった。この時代の我が国の自動車産業は、まだ欧米先進国と競争できる段階ではなくキャッチアップの時代ではあったが比較的競争力のあるトラック、特殊車のサンプル輸出市場開拓のため、欧米メーカーの市場開拓の比較的進んでいない東南アジア、中南米、南アフリカが中心となった。一方欧米市場への進出もおこたらずアメリカ、カナダ、フィンランド、デンマークなどわずかではあるが増加傾向にあった。しかし乗用車の輸出は数量では小型トラックには及ばなかったが伸び率では上回っていた。

このように昭和30年代の我が国の高度成長期は国際化への仲間入の時代であった。1963年から1964年にかけて GATT, IMF, OECD への加盟など名実ともに国際経済の舞台におどり出たわけである。これに伴って我が国の産業が国際的に競争できる体制とするための産業の再編成が推進され、自

自動車産業も国際化時代を迎え、比較的国際競争力のあるトラック、バスが1961年4月に、すこしおくれで乗用車が1965年に完成車の輸入が自由化された。

では、このような我が国の自動車産業の発展を国際比較すると、1960年のアメリカの生産量は約791万台、西ドイツ約206万台、イギリス約181万台に対し、我が国は約48万台とアメリカに対し6.1%、西独に対し23.3%、イギリスに対し26.5%であったが乗用車が自由化された1965年にはアメリカ、西ドイツ、イギリスに対し16.9%、63.1%、86.2%と、めざましい発展をとげ1966年にはイギリスを1969年には西ドイツ追い越し、アメリカに次ぎ世界第2位の自動車生産国に成長した。これは通産省をはじめとする政府の振興対策のもとに自動車業界の国際競争力強化のための設備投資、価格引き下げ、相次ぐモデルチェンジなどの性能改善への懸命な努力によるものであった。勿論、このような我が国の自動車産業の国際競争力強化への努力は、国内におけるモーターリゼーションを促進させるような国内環境がなければ自動車産業の発展はありえない。欧米先進国に比較して当時の立ちおくれしていた我が国の道路などの自動車を普及させるための社会資本の整備充金のあったことはいうまでもない。このような戦後の我が国の自動車産業が歩んできた歴史は、たしかに政府の各種の振興対策に擁護され発展してきたことは事実であるが。その最大の要因は高度経済成長期における所得倍增計画の推進によって、国民所得が増大し、それに伴って自動車に対する購売力の可能性の増大と、自動車メーカーの技術改善、設備投資などによる技術向上と規模の経済による価格引き下げとが一体となってモーターリゼーションを誘発させたことに我が国の比較優位の形成の基盤を求めることができる。さらに自動車産業の比較優位の形成は国際物流の手段としての港湾との関係も見逃すことはできない。

(2) 港湾からみた自動車産業の立地

我が国の自動車産業の立地を港湾を中心として分類すると、関東地区を中心とする東京湾ゾーン、東海地区を中心とする伊勢湾ゾーン、関西地区を中心とする大阪湾ゾーン、中国・北九州を中心とする瀬戸内ゾーンに大別する

ことができる。

東京湾ゾーンには、日産、三菱、本田、いすゞ、富士、日野、日産ディーゼルが伊勢湾ゾーンにはトヨタ、三菱、本田、鈴木が、大阪湾ゾーンにはダイハツ、さらに瀬戸内ゾーンには、マツダをはじめ日産の九州工場、三菱の水島自動車製作所が立地しているさらにそれぞれのゾーンから輸出される自動車の取扱量は東京湾ゾーン34.6%、伊勢湾ゾーン41.6%、大阪湾ゾーン5.1%、瀬戸内ゾーン18.7%でこれらのゾーンの占める位置は99.6%となりすべてが集中しているということになる⁽¹⁾。我が国の自動車産業の組立工場は積出港との経済性から臨海性指向にあるといえる。例えばトヨタ自動車の田原工場のごときは、港湾を生産機能として、また流通機能として二つの機能を併合している工場で、自動車産業の輸出産業として最適な立地というべきであろう。このように港湾機能は、特に我が国のような垂直貿易構造を基盤とする工場立地は、自動車そのものの容積と輸送の効率化などから臨海性への依存は高い。また今後自動車産業の国際化が進み生産拠点が海外に移転が進むなどにより水平貿易構造に転換されるに伴って原料輸入・製品輸出から製品の輸出入の貿易構造に順次移向していくため、国際複合一貫輸送（コンテナ）をより促進させることになる。また4つゾーンにおける輸出貨物の取扱量から自動車の占める位置はによれば東京ゾーン44.2%、伊勢ゾーン78.2%、大阪ゾーン8.9%、瀬戸内ゾーン4.0%である。ここで注目すべきことは、大阪湾ゾーンを除き相対的に自動車産業が、これらの地域に大きな影響力をもっているかということである。このような傾向は、今後現地生産、海外への生産拠点の移転などに伴って我が国からの完成車の輸出が減少するようなことになれば、港湾は機能的に自動車産業からうける影響は大きく、当然産業内の国際分業の進展によって、量産メーカーとしての我が国の自動車産業の位置づけはソフト機能を充実した商品の多様化に対応する先端技術を備えた、より高度な商品（自動車）開発メーカーに移向していく過程から従来の大衆的な量的車種は韓国、台湾などの NICs に順次移転されていくことになるであろう。このような過程は、部品流通の国際化を一層促進させることを意味するものであり、当然産業内の国際分業体制の進展に伴って、

港湾の国際複合輸送化がより促進されていくことであろうし、工場立地とも相関関係にあることは当然である。港湾は、また内陸デポとの関係によっても影響づけられることはいうまでもない。

注(1)各ゾーンの輸出比率には二輪車が含まれている(港湾統計年報, 1984年版)。

2. 国際協調と多国籍化への港湾の対応

(1) 自動車産業の国際協調への進展

自動車産業は一国の基幹産業としての地位は大きい。特にアメリカ、日本、西ドイツ、フランス、イギリス、イタリアなどの先進国にとっては自動車産業の興亡は国家の安全保障につながるほどの重要な産業である。これは自動車産業がそれぞれの国の技術水準の集積によって完成されたものであることを意味しているからである。このようなことから自動車産業の国際分業体制は日米欧先進市場を中心に展開されることになるであろう。これは国際規模での自動車生産戦略を意味するものであり、組立メーカーは勿論のこと、これを支える部品メーカーをはじめ素材メーカーにいたるまで広域的な産業協調が必要になってくる。これは、また我が国の自動車メーカーがとっている完成車輸出を主体とする産業構造から国際規模での自動車生産戦略への産業構造へと、比較優位の転換を意味するもので企業の一国の利益を中心としたミクロ的構造から、世界経済を中心としたマクロ的な比較優位に転換することを意味する。このような比較優位への転換は、我が国の自動車産業にとっては産業構造そのものの変革を意味するものである。というのは我が国の貿易構造は欧米先進国とはことなり、自然的条件から加工貿易を中心とする垂直貿易を主体として進展してきたため、ほとんどの産業は国際的な規模での生産活動を前提として立地し、国際水準にあることは、特に自動車産業にとっては最適条件といわざるをえない。このような優位構造を保持していくためには、商品開発においても外国から特許、実甲新案、技術上のノウハウなどを輸入して、より優位な商品開発に努力してきた。その結果我が

国の優位がアメリカ、EC諸国を中心に貿易摩擦を誘発させ、これら諸国の産業の衰退を招き失業などの社会問題にまで発展していった。このように我が国の一方的な比較優位構造体質の形成は、世界の自由貿易体制そのものにも大きな影響を及ぼし、保護貿易、管理貿易への傾向を促進させ、自由貿易危機にまで発展してきた。そのため我が国の貿易構造を是正し、欧米先進国の自動車産業を活性化させるため、産业内相互の協力体制を進め、国際規模での生産が展開されるように協調関係が進んできた。特に円高・ドル安傾向は、比較的消極的であった我が国の自動車産業の現地生産を促進させた⁽¹⁾。特にアメリカにおいては、1990年における我が国の北米での現地生産は、200万台以上の生産が計画され我が国からの完成車の輸出とで毎年400万台以上供給されることになる。先進国では自動車産業は成熟産業であるといわれている。アメリカでの需要の展望は低く1970年代では年平均2%増であったが1980年代にはさらに低く1%程度であるといわれている⁽²⁾。このようなことから大型車の小型車への移向を考慮してもGMの「サタン計画」⁽³⁾に代表されるビッグ・スリーの小型車戦略などから北米市場は供過剰になる可能性は十分ある。さらに、これらに拍車をかけるのが韓国、台湾などのNICsである。我が国の自動車産業にとっては、最近の円高・ドル安傾向はさらに、韓国、台湾などへの大衆車の生産移転に拍車をかけることになるであろう。すでに日産自動車は資本参加している台湾・裕隆社から年間数100台規模の逆輸入を1987年以降計画している。また三菱自工も子会社の豪州三菱自工から1986年に約50台輸入するといわれている⁽⁴⁾。このようなことから韓国、台湾の動向は我が国の自動車産業への影響は大きく関心は深い。

○ 韓国 我が国の円高・ドル安の波に乗って韓国の自動車産業は価格競争で一段と優位を占めるようになった。1985年にはカナダでは、韓国現代自動車が我が国の本田技研を押え首位に出た。1986年1月から3月までの実績でも前年比70%増をめざましい躍進を続けている。1986年にはカナダに続きアメリカへ15.5万台の輸出計画をもって新規参入をはかり、全体で30万台以上を輸出する計画である⁽⁵⁾。この現代自動車も三菱自工からの技術提携をうけ、部品国産化率は98%と一応高率ではあるが、まだ韓国自動車産業は独力

で国際競争力に耐え得る段階ではなく、我が国をはじめ欧米先進国の自動車産業国の資本、技術提携に依存しなければならない現状にある⁽⁶⁾。また韓国の自動車産業政策は1974年策定の「長期自動車振興計画」によって自動車産業は国際経済上の最重要戦略として位置づけられ輸出産業として育成されることになった。このような韓国の自動車育成政策は輸出拡大政策であるため、国内需要には重点がおかれず、輸出価格は原価程度に抑制し、国内価格は輸出の約2倍という重価格体制にあり、自動車産業は国内のモーターリゼーションを目標とした需要に基盤をおいた産業政策とは異なった外国市場を目標とした国内不在の産業政策がとられてきた。しかし、1981年には生産合理化のためのメーカー別の車種規制が解除（不況対策として）され、自由化されたため、乗用車専門の現代自動車（三菱と提携）の商用車参入、商用車専門の起亜産業（マツダと提携）の乗用車参入、乗用車専門の大字自動車（米GM、いすゞ、日産と提携）の商用車参入による生産・拡大対策に対し、自動車優ぐう税制など需要環境の改善より、モーターリゼーションの誘発による国際競争の強化がはかられ、1986年までには自動車用のディーゼルエンジンが自由化されるなどの国際化への戦略が推進されている。またマツダのアメリカ生産車にも韓国や台湾からの部品調達率アップをさせるなど円高対策がとられている。さらに韓国起亜産業がマツダと技術提携によって生産する車についても日本からの供給部品を順次減少する方向にある。起亜産業が生産し、米フォードに供給する国際分業車についてもマツダが開発し、日本車のイメージをなくするため全部を韓国で生産する体制がはかれるなど、今後の韓国の自動車産業に期待するところは大きい。

○ 台湾 台湾も韓国と同じように対米輸出拠点として着々と戦略が開始されている。1979年「自動車工業発展促進法」を策定し、国産化率引き上げ、国内メーカーへの金融援助などが実施され、自動車産業の国際情勢から韓国のカナダ、アメリカへの国際市場参入に対抗するための施策が打ち出された。1986年に日産自動車は、台湾のトップメーカー裕隆社に資本参加（25%）し、1988年を目標に対米輸出戦略を進めている。さらに日産自動車は対米貿易摩擦をさけるため、独占の専用ボディを開発し、日産車と差別化し、台湾での

部品の現地調達率を50%以上とするなどきめこまやかな国際戦略が開始されている。また米フォードも六和汽車に資本参加(70%)し、生産能力を4.5万台から1986年には9万台の規模に拡大し、マツダからエンジンの供給をうけ「マツダファミリア」級小型乗用車を生産し、1986年半ばには3万台をカナダへ輸出計画をはかっている。この他に富士重工と三富汽車との生産委託、トヨタと国瑞汽車、三菱自工と中華汽車などの提携が推進され、国際的な生産拠点として準備が着々と進められている。

現在、台湾の自動車産業は韓国と比較して相対的におくれをとっているため生残りをかけ我が国をはじめとする欧米先進国と提携関係を結び輸出戦略拠点となることに懸命である。そのためには台湾製品としての独自性を確立し、現状を促進させるには、先進国の自動車生産、特に我が国への依存は一層高くなることであろう。台湾政府は1986年には従来の現地調達義務率や輸出義務率を段階的に緩和する政策を打ち出している。日本の部品メーカーなどの進出によるすそ野の部品産業の可能性から国際的な小型車生産拠点としての台湾は今後注目を集めることであろうし、また国内のモーターリゼーションが爆発寸前とまでいわれている現状からさらに期待は大きい⁽⁷⁾。

以上のことから、我が国にとって将来は韓国、台湾を、大衆車中心に生産拠点化する方向へ進展していくことになるであろうし、また部品の供給基地としても重要性は高くなることであろう。

(2) 自動車運搬船の動向

以上述べてきたように、我が国の北米での1990年の現地生産は200万台体制に入りアメリカ市場での小型車供給は過剰傾向となる。さらにこれに追い打ちをかけるのが韓国のカナダでの現地生産(10万台)、韓国、台湾などのアジア NICs をはじめメキシコ、ブラジルなどの NICs 自動車生産国の国際的な生産拠点としての発展は、今後の世界の自動車市場に大きな影響を及ぼすことには相違ない。このような厳しい小型車供給戦略は、また新しい貿易摩擦の要因ともなりかねない。さらにこのような情勢は必然的に我が国の完成車の輸出の減少を招く可能性は十分認めざるをえない。

現在の海運不況の中で自動車運搬船は唯一の稼ぎ頭となって他の赤字を埋めている。しかし、このような情勢では自動車運搬船も将来決して安定したものではないといえるのではなからうか。表-1は我が国の自動車運搬船の保有能力を示したものである。これによれば自動車運搬船の積台能力は1976年を基準に比較してみれば1984年には約2倍弱に増加している。これを輸出台数からみると、約1.7倍と均衡状態にあるといえる。さらに輸出地域別に1975年と1983年を比較してみると北米は37.5%から43.2%に、西欧は19.7%から22.2%と増加したのに対しアジアは9.9%から9.5%、中南米3.4%から3.9%、大洋州10.4%から6.1%と横ばい、または逡減傾向にあるのは注目すべきことである。このようなことから自動車運搬船の需要傾向として欧米が主体ということになる。さらに積載能力別にみると4千台以上の積載能力をもつ大型船の増加が注目される。これは対米、対欧を中心とする大量輸出に対応するための整備である。このような大量輸出に対する保護貿易への動向は自動車輸出のみならず輸送手段にまで及び米国下院商船漁業委員会による「自動車輸送均等化法案」によって指摘された。その内容は、日本製自動車の対米輸出を対象に輸送の50%を米国船積とするもので日本製自動車の日本船独占輸送を批判することにある。このような自動車による貿易摩擦の保護主義への動きは自動車のみならず関連する輸送手段にまで進んできた。我が国の対米自動車輸出主力メーカー（トヨタ、日産、本田）はいち早く手強い対米輸出に対し一部米国船起用を決定した。これはあくまでも単なる政策的なものではなく、商業ベースによる起甲で今後の老朽船に対する代替を見込んだ輸送の効率化をはかるための起用だと主張している。さらに、自動車運搬船の動向に対し、加速を加えてくるのが韓国である。一時、商船三井、郵船、川崎汽船にチャーターして、現代自動車（韓国）輸出の運搬を依頼をしていた現代商船（韓国）は、自社運搬するようになった。さらに、韓国の自動車運搬船運航国としての整備充実への推進は1986年度の韓国造船計画の12隻のPCCの申し込みにみることができる。これは韓国の自動車メーカー各社の主として北米輸出を対象とするものであり、今後の韓国の自動車運搬市場への参入は注目すべきである。また台湾においても自動車輸

出の大量輸送時代を迎えるにともなって、自動車運搬市場への参入も今後十分可能性のあることであり、今後の競争の激化を物語るものと思われる。このような動向は、タンカー、コンテナ船市場のような運命をたどるではなかろうかといわれている¹⁸⁾。

注1)特にECの自動車産業政策は自由貿易を原則とする西ドイツとイギリスを中心とするグループとEC圏全体に及び産業政策を主張するフランスとこれに接近するイタリアを中心とするグループに分かれている。

(2)米国産業年鑑(1983年版)参照

(3)「サタンカー」はGMの小型プロジェクト計画で新生産方式(従来の労働慣習、生産方式に一切とらわれない)で新会社(GM 100%出資)により生産計画が進められている。新生産方式にはジャスト・イン・タイム方式が試みられ、部品の約85%を同方式で管理。部品供給は遠隔地は工場近くにデポを設ける(工場から50マイル以内40%、250マイル以内95%)。山本隆「GMはなぜ世界最強なのか」p110~114

(4)豪州政府は進出メーカーに国産化率85%を義務付け、製品輸出に応じて義務率を緩和する政策がとられている。豪州三菱自工の「幅広シグマ」は同社の販売車種の70%を占めているが国産化率が低く、対日輸出で義務率をカバーする対策として逆輸入は効果的である。(日本経済新聞 61.5.16)

(5)現代自動車のアメリカ揚げ港リスト

ポートアイランド、ロサンゼルス、ジャクソンビル年間12万台
 ニューヨーク、ニュージャージー(エリザベス・マリントーミナル)3万5千台
 (日本海事新聞 61.5.23)

(6)乗用車部門での部品国産化率は韓国政府指導では80~90%であるが、実質的には日本の部品素材、技術依存度が高く国産化率はもっと低い。(日本経済新聞 1985.12.19)

(7)台湾の国内市場の動向:二輪車650万台保有のうち一部が四輪車に移向すれば、年間40万台市場の可能性がある。1985年入ってから台湾を国際的な生産拠点とする発想が目立ってきた。(日本経済新聞 1985.12.20)

- (8)日産専用船運航常務本間聖作氏の国際プロベラクラブでの講演で自動車船の将来に対し警告が述べられた。主な内容 ①現在の輸出台数維持の困難さ。 ②1986～87年にかけての大型 PCC (Pure Car Carrier) / PCTC (Pure Car and Truck Carrier) 41隻の就航予定、米国籍 PCC の参入に対する対策(スクラップ・アンド・ビルドの強制的ルールの導入の必要性) ③PCC の大型化に伴う港頭地区での不経済要因発生の可能性(寄港地の増加, 滞船の増加発生) ④船腹過剰による運賃ダンピングへの懸念 ⑤日本, 北欧船社との運航体制への協調の必要性(日本海事新聞 1986.4.24)

表1 自動車運搬船の保有能力の推移

	隻 数	積 台 数	輸 出 台 数
	隻	台 %	「台」 %
1976年10月	295	536,729 (100)	3,710 (100)
79年4月	273	642,463 (120)	4,563 (123)
81年4月	284	760,960 (142)	6,048 (163)
82年12月	305	916,667 (171)	5,591 (151)
84年11月	335	1,016,621 (190)	6,109 (165)

(注) ()内は1976年10月を基準とした比率

(出所) 吉田滋「わが国の自動車輸出の現状と自動車運搬船」

海●産業研究所報No221、1984年11月

3. 海外生産と港湾物流—むすびにかえて—

現地生産がにわかに活発するなかで主要自動車メーカーの部品供給基地の整備も活発になってきた。これは当然国際復合一貫輸送を前提とするものであり、港湾においてはコンテナ基地への対応を意味するものである。では主要メーカーの現況はどのようなものであろうか。

○トヨタ自動車 トヨタ自動車はアメリカカリフォルニア州でのGMとの合弁生産(NUMM)が1986年秋から年産25万台体制に入るほか単独進出のケンタッキー州では1988年には年産20万台、同じくカナダオンタリオ州では53万台の生産が開始される。また台湾での国瑞自動車との合弁生産が19

88年から開始されるなどに伴って、国内から出荷されるユニットは年間既存分を含めて70万～80万台出荷される計画である。これに対応するため、トヨタ自動車では既存のエンジン、トランスミッション工場で海外向ユニットを中心とした主要部品を生産する整備が進められ、これに伴って上郷、衣浦工場などは全面的に海外専用ユニット工場となる。これらの工場は積出基地となる名古屋港との立地関係が配慮されていることはいうまでもない。現在名古屋港西部コンテナ基地に隣接した地区に配送センターを建設し、海外生産に対応する準備が進められている⁽¹⁾。

○マツダ マツダはアメリカシガン州に1987年秋から年産30万台体制に入るほか起亜産業（韓国）、六和汽車（台湾）、メキシコ・フォード向の部品供給体制を強化するため、部品集荷センターを広島港公共埠頭に隣接して建設し、同港から船積を計画している。取扱量は最高時月間2,500 FEU、安定時2,000 FEU が計画されている。約30億円が投資され第一期工事1986年7月、第2期工事1987年春完了予定である⁽²⁾。

○日産自動車 日産自動車では川崎港扇島にサービス部品の輸出基地「川崎部品流通センター」が1986年1月か動し始めた。これは海外部品供給基地として、部品メーカーから海外の販売先まで部品梱包のままの「ユニットロード方式」が採用され月間取扱量5,000トンが計画されている。1986年3月には約900本のコンテナが出荷。現在のところ船積は横浜港本牧、大黒埠頭、東京港大井埠頭からであるが将来は川崎港扇島から船積が計画されている⁽³⁾。

このように海外生産拠点などの国外部品供給基地が着々と整備されている。これは国際複合一貫輸送としてのコンテナに依存するものであり、また船社においても、例えば川崎汽船のごときは大型自動車運搬船を一挙に7隻の建造が進めている。そのうち5,300台積み PCC（自動車専用船）2隻と海外生産拠点に対応するためのKDなどのコンテナ（102FEU）と完成車（4,168台）を積載可能な CKCC（ノックダウン・カーキャリア）2隻はすでに完成され、42次計画造船（1986年度起工）で3隻を建造する計画である。これは新たに船腹を増加するのではなく、1960年代初期に建造された老朽船を大型新鋭船に代替建造するものだといわれている⁽⁴⁾。

また、このような我が国の自動車メーカーの海外生産拠点に対し、部品メーカーの現地生産進出も具体化の方向にある。例えばトヨタのケンタッキー州進出に伴うトヨタ系部品メーカーの米国進出について、トヨタ自動車は新たな貿易摩擦をさけるため、単独進出をさけ現地企業との合併方式の技術提携による方式を採用することによりできるだけ現地企業を刺激しない戦略を検討している¹⁵⁾。ローカルコンテンツ（自動車部品国内調達）法案などの影響を配慮し現地調達率を50%程度に現地部品発注も検討されていることなどから今後の部品メーカーの現地進出に微妙な関係がある。このようなことから現地生産が軌道に乗りだした1990年代をめぐる新たな問題が提議されてくるのではなかろうか。年間200万台以上の我が国の現地生産と米国メーカーの小型車戦略のサバイバル戦略が過剰生産という事態にもなりかねない状況にある。しかし、このような我が国の多国籍戦略は秩序あるものでなくてはならず、それは我が国をはじめ欧米先進自動車メーカーを中心とする多層的協調によって共存へ誘導されなければならない。このような意味から自動車産業の比較優位は従来の経済構造における単なる経済的な比較優位によってのみ決定されるのではなく、相互の社会・文化を尊重した基盤の上に形成される比較優位でなければならないものと思われる。これは従来のように、一方的な経済的基盤のみによるいわゆるミクロ的な比較優位によるのではなく、相互の利益の発展を基盤とするマクロ的なグローバルな比較優位でなければならない。

このようなことから協調は共存への最大公約数でなければならない。これらの技術開発は従来に増して資金規模も大きくなり、リスクも比例して大きくなることであろうし、また多国籍企業活動も単に利潤追求のみによって立地するのではなく、現地との経済的、文化的要因の均衡の上に立地するものでなくてはならないであろうし、貿易構造そのものも産業内国際分業（水平分業）として発展していくことには勿論、国際物流においても、世界を一体としたクローバルな経済的、文化的要因が中心となり共同体が形成されるのではなかろうか。そのような経済社会における港湾は従来の港湾とは機能的にことなり、世界の多様化現象への進展は、単なる経済的な商品の比較優位

としての国際物流の場としての港湾ではなく、相互の経済的均衡を備えた相互の文化的な交流としての商品の媒体として、港湾は位置づけられ、その物流手段として国際複合一貫輸送（コンテナ）の要衝として整備されていくことになるのではなかろうか。

注(1)日経産業新聞1985年12月26日，日本経済新聞1986年1月16日参照

(2)日経産業新聞1986年1月17日参照

(3)日本海事新聞1986年4月15日参照

(4)日経産業新聞1985年12月13日参照

(5)日本経済新聞1985年12月13日参照

＜参考文献＞

- (1) 大島恵一，P・マクラッケン編「日米自動車摩擦」日本経済新聞1985年9月
- (2) 梶原一明著「自動車産業の世界戦略」グリーンアロー出版社1981年4月
- (3) 下川浩一著「自動車産業脱成熟時代」有斐閣1985年7月
- (4) 山本隆著「ホンダの攻撃経営」三天書房1985年7月
- (5) 山本隆著「GMはなぜ世界最強なのか」三天書房1985年7月
- (6) 金子昭三著「トヨタの経営新戦略」日本実業出版社1982年7月
- (7) 鎌田慧著「アメリカ自動車幻影工場」潮出版社1985年11月
- (8) ブロック・イエーツ著，青木栄訳「デトロイト・マインド」ダイヤモンド社1985年6月
- (9) 吉森賢著「西ドイツ企業の発想と行動」ダイヤモンド社1982年8月
- (10) I・Mデスラー著，佐藤英夫編，丸茂明則監訳「日米経済紛争の解明」日本経済新聞社1985年9月
- (11) 「トヨタ自動車30年史」トヨタ自動車㈱1967年12月
- (12) 日産自動車㈱編「自動車ハンドブック」（1985年版）紀伊国屋書店
- (13) 「エコノミスト」1984年8月28日

- (14) 境際政策・境際行政研究会報告「経済摩擦と日本の対応」日本関税協会
1983年6月
- (15) ソフトミックス・フォローアップ研究会報告書「ソフト化経済と貿易」
大蔵省印刷局1984年11月
- (16) 総合研究開発機構助成研究「わが国の対欧産業協力」日興リサーチセン
ター1984年8月
- (17) “ “ “わが国産業の協力による米国産業活性化”
日興リサーチセンター1981年9月
- (18) 「港湾統計（年報）」1984年運輸省運輸政策局情報管理部
- (19) 日本海事新聞1985年，1986年各号
- (20) 日本経済新聞 “ “
- (21) 経産業新聞 “ “
- (22) 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社共編「自動車年鑑」（1984年版）
- (23) アメリカ商務省産業経済局編「米国産業年鑑」（1983年版）日本貿易振
興会米国産業研究会訳
- (24) 吉田滋稿「わが国の自動車輸出の現状と自動車運搬船」海事産業研究所
報No.221，1984年11月