

# 山上 徹著「国際物流のネットワークと港」

大 浜 慶 和

(青森中央短期大学)

## 1 はじめに

「物・人」などが国境を越えて移動することは、輸送手段と港の機能を媒介することにより、今日、比較的容易になってきている。そのように輸送手段・港の発達、歴史的にも社会・生活様式、さらに国際経済関係においても、重大な影響力をもたらしたことも事実である。それは世界的に土地・資本・労働力・技術および情報が分割、偏在化していることであり、結果的には国際政治・社会・経済問題が多々発生させることになる。このような分割なり、偏在化を克服し、連結する機能として輸送手段なり、港の役割があることを認識するべきであることは明白である。

ところで著者・山上徹は日本大学商学部教授として港、とくに物流の視点から研究を続けられておられる。主要著書としては、すでに「海港経済論」（千倉書房 1980年）、「交通サービスと港」（1987年 成山堂書店）などの数多くの港・物流関係の研究をなされてこられている。

この度の著書は、過去の港の最適立地による経済性の追求、また港間競争における販売促進の必要性との視点にくわえ、さらに生産活動の海外現地化の趨勢の著しい多国籍企業の動向を含め国際面からアプローチを付加させて港間競争と港のネットワーク化を論じるものである。グローバリゼーション、ボーダーレス、国際化、自由化、相互依存関係の緊密化といった社会環境にあるなかで、本書は、国際物流とコンテナ港の抱えている諸問題に対して、新たな問題提起を試みようとするものである。

## 2 本書の構成と内容

著者は「序文」において物流革新が進展していることを次のように述べている。「20世紀半ばのわが国の工業立地は、ウォーターフロント、いわゆる臨海工業地帯の開発をもとに大量生産による生産革新をなによりも優先させることにあった。しかし、高度成長期以降、企業の成長・存続には、生産と使用（消費）との隔たりをなくする活動、すなわち流通を合理化させることが必要となった。つまり大量生産の成果により、より広い市場の確保が必要となった。とくに供給が需要を上回る場合は、需要を喚起せねばならないように、社会全体のニーズを高めるために顧客志向が重視され、需要創造のためにも商流革新による販売高の増大が最大の関心事となったのであった。さらに近年、流通活動において空間と時間的な隔たりをできるだけ短縮する物流管理が主要な戦略方法となり、つまり物流革新による生産と消費間の橋渡し活動の効率化が急務となってきている。」企業経営の利潤拡大の源泉として従来、暗黒大陸といわれた物流を解明されるにいたったことを指摘されている。とくに国境を越える国際物流

の場合、国際複合一貫輸送が不可欠な条件となり、そのためにも物流の最適な組合せ、物流システム化によるソフト面のサービス提供などが求められるようになったという時系列的な問題意識のもとに本書が構成、展開されている。

とくに、国際物流の門戸としての港の活性化を目的とし、最近のコンテナ化を中心とした複合輸送の技術的变化から港間競争にみられるネットワークのあり方を考えるべきであるとして、以下のように本書の構成と内容のもとに述べられている。

第Ⅰ部（2章まで）では、「物流・産業・生活・」空間としてのウォーターフロント、沿岸域、港の概念を明確化し、とくに港と都市の因果関係を分析し、その立地変化なり、集積現象を考察し、その集積現象を大規模経営、地域的集中、都市化についてと分類されている。ウォーターフロントは、「国際経済、国際貨物、国際海運の門戸であり、まさに『物・人・金・情報・技術』の国際間の相互の依存関係を高める集積の場となる。」（p.39）としている。

第Ⅱ部（5章まで）では、集積現象と今日の産業のメカニズムとの関係には類似的な傾向が考えられるとの問題意識から規模の経済性、範囲の経済性、連結の経済性との変化過程を分析されている。たしかに産業社会が、かつての工業化社会から情報化社会、さらに情報ネットワーク時代と進展し、いわゆる規模の経済性から範囲の経済性、さらに複数の主体間の連結の経済性によるネットワークの形成が重視されてきていることもあり、国際物流においては、ジャスト・イン・タイムの思想が多国籍企業を中心として一般化してきており、その場合、同種、異種輸送手段を連結し、総合的視点からドア・ツー・ドア輸送を考えなければならなくなってきている。さらに国際物流とサービス貿易の特徴と国際収支における輸送部門のサービス貿易、とくに港湾経費収支を規定している諸条件についても、「わが国の港の港湾経費収支は本質的に赤字となる宿命を内蔵している」（p.115）と指摘されている。

第Ⅲ部（7章まで）では、多国籍企業の本質的目的を考察しつつ、世界浸透過程を分析し、国際物流の変化、とくに「重厚長大」から「軽薄短小」への経済構造の転換により、物流に対するニーズも高付加価値化、小口化、多頻度化の様相を示し、より効率性が要求されてきていることを述べている。「多国籍企業は、グローバル・ネットワークを構築し、本社、現地間の生産スピードの同時化が可能となり、内外の生産活動に必要な在庫規模をトータルとして調整・圧縮するようになった。」（p.136）このような物流環境の変化を背景として物流2法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱法事業法）が1989年12月より施行されたのである。そこで国際複合輸送に関連するキャリア、フォワーダーの業務内容についても詳細に記述されている。つまり単なるポート・ツー・ポート間だけの輸送サービスの合理化でなく、ドア・ツー・ドアのマルチモードによる国際複合輸送の形態とフォワーダーの存在について考察されている。とくに多国籍企業を中心とした「物・人・金・技術・情報」の国境を越える移転

が世界的に増加する傾向にあり、このような変化により物流の側面あるいはそれにかかわる港のマーケティング戦略においても発想転換が必要となってきたことを強調されている。

第IV部（10章まで）では、コンテナ化や国際複合輸送の普及に対応して港の発達サイクルを分析し、また航空輸送のハブ・スポーク輸送におけるネットワークの進展を考察し、コンテナという輸送具の特徴からして海港においても物流ネットワークによる連結の経済性の追求により、港勢の拡大の可能と必要性について論じられている。その場合、「コンテナ化が浸透している港では、地域的独占の背後圏の意識は、崩壊しつつあると認識すべきである。」（p.188）海空ともに港の立地は不動で地域的独占であっても、もはや単なる局地的な背後の地区のみに依存するだけの需要を期待するだけでは、施設利用効率の低下となり、いわゆる著者は、港の論理において古典的な「市場の失敗」の考え方を否定している。つまりアジアの国際コンテナ市場が成熟化するのも時間の問題との認識をもとに、激しい港間競争がみられ、港の活性化のためには港の顧客、つまり船社、荷主、フォワーダーなどの需要に合致した施設、サービス、ネットワークなどの対応が必要となってきたことを指摘されている。その理由としては、米国の航空輸送業界の規制撤廃によるハブ・スポーク・ネットワーク輸送の変化がやはり海上コンテナ輸送においても適用できるものとしている。

第V部（12章まで）では、著者の最も強く主張されていることであり、まずコンテナ港の類型により①リーダー港、②チャレンジャー港、③ニッチャー港、④フォロワー港と分類している。世界のリーダー港（拠点港）であるシンガポール・香港は、関税障壁の排除を目的とした自由港であり、国境という垣根の存在をあまり意識しないボーダーレスな考えのもとに国際流通が進展しており、そのコンテナ取扱高の増加傾向が顕著なものがある。そのような世界的にもリーダー港が存在するアジアの国際コンテナ市場は、今日、単一市場となりつつある。わが国の諸港がそれらの港にチャレンジするためには、単なる金太郎アメ方式のような開発では不十分であり、第V部では各港の経営資源を高め、その競争力の優位性を確立することが必要であることを論じられている。とくに中継、集散機能を発揮し、各港間とのネットワークを強め、拠点港の性格を高めることが必要となることを指摘されている。

わが国に関する国際物流は、従来、原材料の輸入、加工製品の輸出の型であったが、最近では、アジアNIEs、欧米などの工業製品の輸入、3国物流サービスなどが増加し、複雑化してきている。それにもなると国際物流に占めるコンテナ港の役割も上昇し、その経由する港もこれまでの日本の諸港中心のワンウェイ的なものから、アジア諸港の競争力が高まり、運航サービス形態も流動的に変化し、港の盛衰も激しいものとなっていることを強調しているのである。

### 3 本書の評価 — 結びにかえて —

以上のように本書は、5部、12章から編成されているが、著者はこれまでの港と国際物流の研究成果をまとめ、編集し直し公刊されたものである。従来、物流は、輸送手段別に個別的に研究されていた面があるが、本書では、輸送手段別の縦割りのな考察でなく、国際物流の展開においては、体系的研究が必要であるとの認識から、とくに同種・異種輸送手段の結節点としての港の立場から、国際物流の変化を把握しつつ、その競争と活性化を論じるものである。

今日、定期船のハブ港としての機能が、神戸から香港、シンガポール、さらに高尾へと移転している現実を認識するならば、質の高いサービスなり、ネットワーク化を推進することがわが国の港の管理者などにとり、必要不可欠なことと思われる。国際物流という広範な分野ではあるが、とくに本書では、アジアのコンテナ市場を単一市場との認識で、リーダー港へのチャレンジャーには、差別化などをわが国の諸港が積極的に展開し、港のマーケティング戦略を展開すべきことを提起されている。

本書は、国際物流という視点から港のネットワークによる活性化を理論的に解明されたものであるが、既存の学問領域と異にしており、まさに交通・流通・貿易・経営学を包括した総合的・学際的な研究成果とも考えられ、港の理論研究に新たな領域を示唆されたものであり、高く評価したい。したがって本書は、広く港運、港湾管理者をはじめ、港にたずさわる方々は勿論、交通・貿易・流通・国際経営学を専攻する方にとっても有益な書であり、必読を是非ともすすめたい。

(白桃書房 A5判 254頁)