

経済グローバル化と物流の構造変化

～東京臨海部のリノベーション～

柳内 久俊

財団法人日本経済研究所 調査局 研究主幹

はじめに

わが国の人口は2006年をピークに徐々に減少をみており、少子高齢化の時代に転換しつつある。経済活動の指標である国内の貨物流動量もいち早く減少を続けており、成熟化した経済社会の到来を告げている。

しかしながら、東京を中心とした首都圏人口は今後も増加が見込まれており、最近の国勢調査の動向をみても都市部への人口流入、過疎地域の人口減少が明らかで人口の一極集中が再現されている。戦後の昭和30年代から40年代にかけての高度成長期に大都市圏の人口が急激に増加して、過密問題、公害対策等から大平内閣時代の田園都市構想など工場分散、地方中核都市の育成等が図られたが、平成のバブル経済の崩壊後、工場の海外移転、経済グローバル化による地域産業の衰退等から再び大都市圏中心の経済へと変わりつつある。

国内物流も高速道路の整備による輸送時間の短縮化から、特に大規模物流拠点からの物流対象の範囲が広がり、規模の経済性の強弱による大都市中心の

物流再編成が進捗している。また、地方経済の衰退により大都市周辺部での物流需要が主役となっていることも物流の首都圏集中の要因となっている。

今回は、以上のヒト・モノの一極集中を背景として新たなリノベーション（再構築）の期待が高まっている東京臨海部の物流機能について、アジア経済の興隆などグローバルな動向等も踏まえて述べることにしたい。

1 首都圏へのヒト・モノ集中とわが国の国際海上物流での優位性

(1) 首都圏の人口および物流増加の背景

東京周辺部の人口は、高齢者の医療サービスなど生活利便性を求めた社会的な増加が見込まれているが、業務施設の都心回帰および多様化するサービス産業の存在など雇用拡大に拠るところも大きなものとみられている。都心部では大学、研究機関などの新規立地もみられ、さらに工場法の撤廃により臨海部の工場跡地での新たな企業立地も散見されている。地価の低下等の要因もあるが、高付加価値が期待できる最先端工場は、人材確保、機密保持、カントリー

首都圏の将来推計人口

単位：千人、%

地域	2010年	構成比	10/05	2015年	構成比	15/10
全国	127,176	100.0	△0.5	125,430	100.0	△1.4
首都圏	42,000	33.0	1.2	42,011	33.5	0.0
茨城	2,935	2.3	△1.3	2,873	2.3	△2.1
栃木	2,006	1.6	△0.5	1,978	1.6	△1.4
群馬	2,001	1.6	△1.1	1,961	1.6	△2.0
埼玉	7,082	5.6	0.4	7,035	5.6	△0.7
千葉	6,108	4.8	0.9	6,087	4.9	△0.3
神奈川	8,962	7.0	1.9	9,018	7.2	0.6
東京	12,906	10.1	2.6	13,059	10.4	1.2

資料：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口」（2007年推計）

国内貨物輸送量の推移

(発ベース)

単位：千トン、%

発地点	2000年度		2005年度		05/00
全 国	6,427,835	100.0	5,584,734	100.0	△13.1
首都圏	1,367,890	21.3	1,254,327	22.5	△8.3
茨 城	169,219	2.6	156,484	2.8	△7.5
栃 木	121,258	1.9	93,575	1.7	△22.8
群 馬	101,483	1.6	73,068	1.3	△28.0
埼 玉	194,169	3.0	177,642	3.2	△8.5
千 葉	225,045	3.5	230,842	4.1	2.6
神奈川	294,811	4.6	282,359	5.1	△4.2
東 京	261,905	4.1	240,357	4.3	△8.2

(着ベース)

着地点	2000年度		2005年度		05/00
全 国	6,427,835	100.0	5,584,734	100.0	△13.1
首都圏	1,382,867	21.5	1,278,268	22.8	△7.6
茨 城	140,022	2.2	134,234	2.4	△4.1
栃 木	117,979	1.8	74,934	1.3	△36.5
群 馬	103,817	1.6	83,335	1.5	△19.7
埼 玉	211,662	3.3	202,243	3.6	△4.5
千 葉	240,789	3.7	224,245	4.0	△6.9
神奈川	277,865	4.3	281,818	5.0	1.4
東 京	290,733	4.5	277,459	5.0	△4.6

資料：国土交通省総合政策局情報管理部「貨物地域流動調査」
(鉄道・海運・自動車計)

リスク等の事情から国内立地を選択し始めたものとみられている。大学、研究機関の立地も人材の確保、さらに情報の蓄積、国際交流等の事情から利便性の高い東京周辺部あるいは都心立地に優位性を見出している。

また、国内貨物輸送量の推移をみると、全体では減少傾向にあるが、首都圏の減少幅は比較的低下水準に止まっている。北関東の栃木、群馬など大幅減少をみている地域もあるが、東京、神奈川、埼玉、千葉は減少しながらも国内シェアを徐々に高めており、物流集中の傾向が明確である。首都圏では、北関東と東京周辺など首都圏内での地域間需要が主で、北関東の自動車、一般機器、情報通信機器などの輸向け工場の集積、輸出入の窓口である東京港および横浜港の存在、さらに国内経済および人口の首都圏集中等の要因を反映している。

(2) わが国の国際海上物流での優位性

首都圏および大都市の産業および消費活動を支えるものは、都市機能の中核としての物流機能である。国際都市間および地域間での物流需要の増加からも都市の成長における物流機能の役割が再評価されている。

バブル崩壊後のわが国経済は、加工組立型産業だけでなく基礎素材型産業の輸出増加により景気の回復が支えられたが、特に鉄鋼、化学など重厚長大型産業においては臨海部立地による海上物流の優位性が多いに貢献している。原油、石炭、鉄鉱石など資源・エネルギー関連物資の調達では大型船による国際拠点間の物流コスト低減が課題であり、大規模な生産施設ほど規模の優位性も発揮できることになる。

また、国際航路によりグローバルなネットワークを形成している商業港を拠点として、食料品、加工組立品、雑貨品等の輸出入貨物を取り扱う国際物流

においても、わが国は地勢的にみても極東地域の最東端という好立地にあるため、横浜港、神戸港など主要港は1980年代まではアジアのハブ港としての役割も果たしてきた。シンガポール、上海、香港、釜山などの大規模港湾開発によりコンテナ取扱量では大きな較差が生じたが、現在でもハイテク製品など付加価値の高い貨物を主とした取扱により国際航路では拠点港として位置づけられている。

2 東アジア海上物流の展開

(1) アジアの水平・垂直分業と域内物流

i) 域内相互供給と生産ネットワークの構築

東アジアの生産構造をみると、日本およびNIEs（韓国、台湾、香港、シンガポール）で開発・生産された高付加価値の部品を用いて、人件費の廉価な中国およびアセアン諸国（タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム、フィリピンほか10カ国）で製品を組み立て、日米欧等へ輸出する三角構造となっている。

各地域では生産工程の分業や集約により生産・供給の効率化を図り、品目別での規模の経済を前提とした産業構造を形成している。最近では、日本からの部品調達を徐々に減らして現地調達への転換も行われているが、部品など中間財の相互供給のため複数の地域にまたがる多国間の分業体制がきめ細かく構築されている。

ii) 東アジアおよびわが国の主要港の動向

経済活動の拡大を背景に、東アジア諸国は国家政策によるインフラ整備として、主要港湾への積極的な投資により外貿コンテナバースの整備を進め、安価な労働力だけでなく港湾施設の大規模化による効率化、IT活用による港湾荷役のリードタイムの短縮化等により海上物流拠点としての競争力強化に努めている。

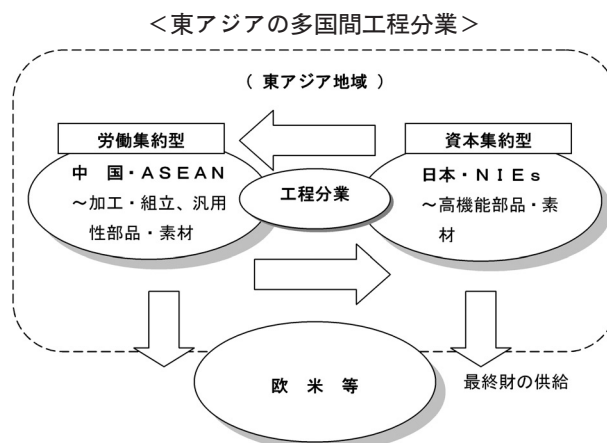
香港、シンガポール、釜山等に加えて、上海、深圳など中国主要港の整備により海上コンテナの急激な取扱増加がみられ、コンテナ取扱量においては東アジアの主要港が世界的にも上位を占めている。特に、東アジアの主要港はトランシップ（中継貨物）の吸収により規模の拡大、サービスの拡充および輸送費のコストダウンを図っている。

一方、日本の主要港は、施設規模・処理能力の制約、さらに輸出企業の海外移転、地方港の海外ハブ利用等から限定された伸びに止まっている。今後、北米航路、欧州航路など国際基幹航路でのコンテナ船の大型化、グローバルな拠点再編成等により日本の主要港は航路から外れ、入港船舶もアジアハブ港からの中・小型船が中心となることも予想されている。

iii) わが国の港湾戦略と港湾経営

アジアの主要港が国際基幹航路のハブ港を目指して新たな整備を進めているのに対して、わが国では国内各地の主要港の連携・統合を視点とした「スーパー中枢港湾」の整備計画が進められている。東京港と横浜港で構成する「京浜港」、神戸港と大阪港の「阪神港」、名古屋港と四日市港の「伊勢湾港」が指定されている。

具体的な対応は、民間ターミナルオペレーターが



世界主要港のコンテナ取扱量の推移

(1980年)			(2005年)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク	1,947	1	シンガポール	23,192
2	ロッテルダム	1,901	2	香港	22,427
3	香港	1,465	3	上海	18,084
4	神戸	1,456	4	深圳	16,197
5	高雄	979	5	釜山	11,843
6	シンガポール	917	6	高雄	9,471
7	サンファン	852	7	ロッテルダム	9,300
8	ロングビーチ	825	8	ハンブルク	8,088
9	ハンブルク	783	9	ドバイ	7,619
10	オークランド	782	10	ロサンゼルス	7,485
12	横浜	722	22	東京	3,593
16	釜山	634	27	横浜	2,873
18	東京	632	34	名古屋	2,491

資料：(株)日本物流団体連合会「数字でみる物流2007」より作成。
 輸出入の合計値。実入りコンテナと空コンテナの合計値でトランシップ
 (中継貨物)を含む。

複数のターミナルを集約した「次世代・高機能コンテナターミナル」を運営することにより作業の効率化、貨物情報の一元化等を図り、生産性の改善(単位当たり物流費の低下)を実現することにより貨物取扱量の拡充を目指している。

(2) アジアゲートウェイ構想と首都圏インフラ整備の進展

平成19年に打ち出された「アジアゲートウェイ構想」は、経済成長およびグローバル化が著しいアジア地域との経済関係だけでなく、人的・知的・文化的交流の拡大を目標に、また人口減少が予想される日本として、アジアの成長と活力を取り込み、新たな「創造と成長」を実現することを趣旨として検討されたものである。

既に空港整備計画や港湾計画に盛り込まれていた首都圏空港(成田、羽田)の滑走路新設、東京臨海部での外貿コンテナバース新設等のインフラ整備により交流の拡大を図るとともに、金融、農業など多方面での基盤整備、制度改革を施策として掲げることが特色である。特に、羽田空港の新滑走路整備は東アジア地域での旅客・貨物便の利便性を大きく

改善するものとして期待されている。また、東京港の中央防波堤外側に計画されている高規格コンテナバースも、大型船への転換および国際航路の再編成に対応した次世代インフラ整備として注目されている。

3 東京臨海部をめぐる物流施策の動向

(1) 物流ビジョンの作成

東京都は第7次港湾計画の策定と同時期に「東京都物流ビジョン」を作成して、都市計画および港湾計画と一体化した、新たな物流施策の指針としている。今後、首都圏の基幹道路である3環状9放射線の完成により埼玉県など内陸の圏央道周辺部での物流施設の増加も予想されるが、食料品、雑貨品など東京港の外貿貨物、首都圏空港(成田、羽田)の新規貨物需要、首都圏内および国内広域での都市間物流の効率化等に対応することを考慮したものである。

また、都心周辺部での交通隘路の解消、物流ネットワークの形成、物流施設の充実、環境・都市生活への配慮などきめ細かな施策も講じられている。特に、新たな物流機能および処理能力の充実を政策目標に、国際貿易拠点としての東京港の能力増強、港

湾運営の効率化、航空貨物需要への対応、さらに大規模物流拠点の整備として流通業務団地の機能更新、臨海部での高機能物流拠点の形成を挙げている。

(2) 臨海部物流産業の再生と事業基盤の強化

物流の首都圏への一極集中が進む中で、特に大規模・多品種の物流需要が高まっている東京臨海部では、中央防波堤外側での新規コンテナバース整備計画のほかに、既然大井コンテナバースの再編成（9→7バースへ集約）および水深15mの浚渫、さらに輸入主体の東京港の課題となっている空コンテナ対策として大井・城南島間でのコンテナ・シャーシープールの着工など増強投資が行われている。

また、スーパー中枢港湾の形成とも関連して、東京・横浜・川崎の港湾管理者による港湾運営の連携、港湾施設の共同利用による稼働率の改善等の協議も始められている。東京港および横浜港はせいぜい20km圏以内であり、国際的な港湾施設の規模からみれば単独施設として運営することも可能とみられている。国際航路でのコンテナ船大型化、航路再編成への対応からも港湾経営の効率化は不可避である。最近、東京港では来航船舶の小型化がみられているが、これはアジア海上物流の再編成、アジア域内および域外の物流の二極化を反映したものである。

さらに、貨物の保管・荷役・配送など物流関連業務の中核となっている民間企業の施設は老朽化が著しく、取扱量だけでなく、製品輸入に伴う多品種・少量製品の増加など質的な変化への対応を迫られている状況である。バブル経済後の景気後退により90年代を通じて保管料金等が低水準で推移したこともあり、新規設備投資は未だ抑制されたままである。

今後、広域を対象とした物流拠点の見直し、規模の経済性および土地利用の効率化等を視点として徐々に更新投資が活発化してゆくものとみられる。

4 東京臨海部での物流機能のリノベーション

以上、国内およびグローバルな要因による物流環境の動向を検討してきたが、東京臨海部の物流関連産業は新たな物流機能のリノベーション（再構築）を実現するために、これまで以上の役割が期待されている。

(1) 都市計画および物流施策からの評価

都市計画の観点からみると、臨海部のゾーニングによる大規模物流拠点の形成は効率的な土地利用を図り、都市機能の中核としての物流機能を充足している。大手から中小企業も含めて多数の物流関連企業をテナントとして既存市街地から集約することにより、物流機能の充足だけでなく、交通渋滞、騒音問題など首都圏の環境負荷の低減にも貢献している。広域物流による規模の経済性、24時間稼働が可能な立地等からも大規模物流施設の臨海部立地は経済合理性に見合った選択となっている。

物流施策の観点からは、グローバルな物流の拡充、国内物流の首都圏集中等を背景として、東京臨海部は「海・空・陸」の物流拠点、具体的には外貿貨物の窓口としての京浜港（東京・横浜）、首都圏空港（成田・羽田）および国内各地の生産・消費地等との円滑な物流を支えるインフラ施設として大きな役割を果たしている。特に、東京港の主要貨物である輸入食料品・雑貨品、北関東などの工場から搬送される輸出向け加工組立品等の保管・荷捌きにおいて重要な位置を占め、臨海部での都市型産業としての物流関連産業の展開がみられている。

(2) 機能更新・拡充への期待と継続的な投資の必要性

今後、東京臨海部では、3環状9放射線など基幹道路の整備（平成27年度完成見込）により、大規模

物流拠点を軸足とした広域での貨物収集が可能になるなど規模の経済性を高める機会が到来するものと期待されている。また、アジア海上物流の規模拡大、航空貨物および首都圏での都市型物流の増加など新規成長分野に対応しての施設機能の更新・拡充が求められている。

しかしながら、東京臨海部の大規模物流拠点の施設は各拠点で設備の老朽化および機能陳腐化が顕在化しており、中長期的には、施設集約、機能移転お

よび土地利用の見直し等も想定されている。また、業務・住機能の都心回帰により臨海部でも市街地化が進捗して物流拠点に活用できる土地は益々乏しくなっている。この為、既存拠点施設の再生および機能拡充による物流機能の強化が不可避であり、上記インフラ整備および物流規模の経済性等に着目した民間設備投資の促進により新たなリノベーションを実現することが期待されている。