

# 外資系自動車港湾「三河港」の発展の要因と今後の展開

## 3 回生 諸岡真吾

### 1. はじめに

日本では国内車の生産が盛んでありながら、外国車を所有している人が増えている。全国的に外国車の利用があるが、大都市圏を中心に外国車の新規登録台数は多い。外国車は、船により国内に運ばれるのだが、中でも愛知県の三河港は、トヨタ自動車の輸出拠点でもありながら、国内最大級の自動車輸入港でもあり、ほかの港を寄せ付けない。

そこで本稿では、三河港が外資系自動車港湾として発展してきた過程を見ていくとともに、三河港が抱えている現状と課題を明らかにし、自動車港湾としての今後の展開について、聞き取り調査の結果に重きを置いて考察していくことにする。なお、聞き取り調査は、三河港振興会で行った。調査対象地域としては、外資系自動車企業が進出している神野地区・明海地区の2地区に限る。

### 2. 外資系自動車港湾としての三河港の形成

#### a) 地域の概要

三河港は、周囲 80km、面積 132km<sup>2</sup>の港で、4つの市からなる港である。豊橋市には神野地区・明海地区の2地区、田原市には田原地区、蒲郡市には蒲郡地区と大塚地区、そして豊川市には御津地区がある(図1)。

調査対象となる神野地区は、三河港豊橋エリアの中心となる地区で、総面積 96ha の東地区と 120ha の西地区からなり、水深-4m から-12m の、どの企業も使える公共岸壁が総延長 3,540m 整備されている。東地区では国産自動車メーカーの国内への積出やスクラップの積出が盛んに行われ、西地区では国産自動車の輸出や特に 90 年代初頭からの外資系自動車企業の相次ぐ進出により、さまざまな外国車の輸入拠点となっている。

もうひとつの調査地域である明海地区は、かつて豊橋海軍航空基地であった大崎島の外周を埋め立てて造成した地区で、面積 659ha と田原地区に次ぐ広さとなっている。主に製鉄所や造船所および木材関連産業団地として出発した明海地区産業団地で構成されており、また、原材料および製品の搬出入を行う推進-4m から-12m の企業専用岸壁が整備されている。明海地区産業基地は、地区全体の約 3 分の 2 を占め、現在では、相次ぐ自動車関連企業や化学関連企業の進出により、活発な生産活動が行われているほか、陸上物流関連の企業団地が形成されている。

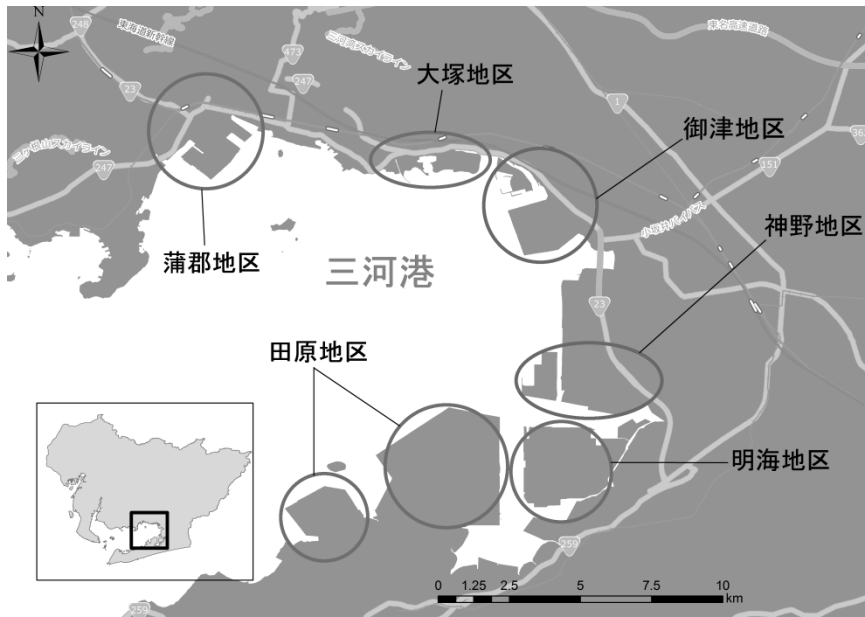


図1 三河港の地域の概要

b) 外資系自動車港湾としての三河港のあゆみ

表1は、自動車港湾としての三河港の出来事を年表にまとめたものである。これによると、1988年にプジョー車の輸入を開始したのがきっかけで、外資系自動車企業が進出してきた。1991年にはフォルクスワーゲンアウディ日本が輸入を開始し、その翌年には本社を豊橋に移転している。図2, 3は主要港別の輸入自動車台数・金額の推移である。三河港は、1988年から自動車輸入を開始し、1993年には自動車輸入において金額・台数とも日本一となった。しかし、2009年には金融危機により、全国の港で自動車輸入台数・金額ともに減少している。さらに、2010年にはメルセデス・ベンツ日本が三河港から撤退したが、すぐにその場を求めて新たな外資系自動車企業が複数進出した。その結果2012年には金融危機以前の台数・金額にまで回復した。今後も多くの外資系自動車の進出によって増加することが考えられる。また、三河港は全国の港において1993年から2012年現在まで20年連続1位という地位を保っている。

表1 自動車港湾としての三河港のあゆみ

資料『名古屋税関 豊橋税関支署』

年	自動車港湾としての三河港の出来事
1978	三菱自動車(株)輸出開始
1979	トヨタ自動車(株)田原工場操業開始 トヨタ自動車(株)移出開始
1981	スズキ(株)移出開始 トヨタ自動車(株)輸出開始
1983	スズキ(株)輸出開始
1988	ブジョー車輸入開始
1990	メルセデス・ベンツ日本(株)輸入開始
1991	メルセデス・ベンツ日本(株)豊橋VPC稼働 フォルクスワーゲンアウディ日本(株)インポートセンター稼働 フォルクスワーゲンアウディ日本(株)輸入開始 ローバージャパン(株)輸入開始
1992	フォルクスワーゲンアウディ日本(株)本社が豊橋に移転
1993	フォード車輸入開始 自動車輸入、金額・台数とも日本一となる(2013年まで継続)
1997	ポルシェ車輸入開始 ゼネラルモーターズ輸入開始
1998	自動車輸出、金額で日本一となる
2002	日本ゼネラルモーターズ(株)VPC稼働
2003	国際自動車特区認定
2004	地域再生計画「国際自動車産業交流都市計画」の認定
2010	メルセデス・ベンツ日本が三河港から撤退
2011	フィアットグループ輸入開始
2013	ブジョー・シトロエン・ジャポンVPC稼働

名古屋税関豊橋税関支署提供資料より作成

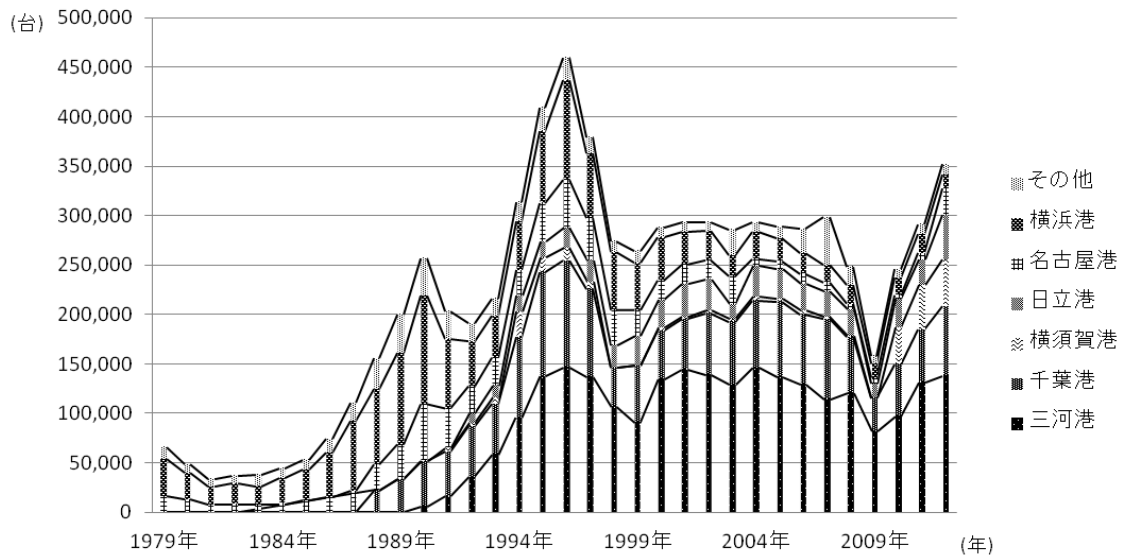


図2 主要港別輸入自動車台数の推移

名古屋税関豊橋税関支署提供資料より作成

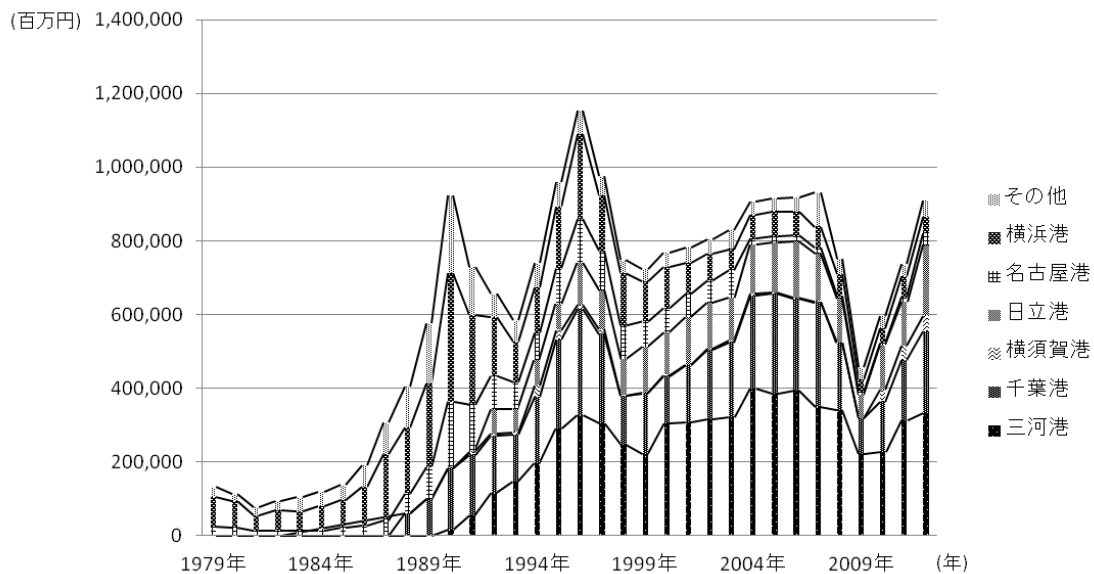


図3 主要港別輸入自動車金額の推移  
名古屋税関豊橋税関支署提供資料より作成

### 3. 三河港における外資系自動車企業の集積

#### a) 神野地区

神野地区は、さまざまな外資系自動車企業が進出しており、進出の先駆けとなったプジョーは神野地区で輸入を開始した。またメルセデス・ベンツ日本もこの神野地区の西埠頭に設立された。西埠頭はそのほとんどがモータープールとして整備されており、その面積は 371,500 m<sup>2</sup>にも及ぶ。この用地の広さが外資系自動車企業進出の主なメリットとなっている。また、岸壁からモータープールまでが近いことから、輸入された外国車の移動距離が短く、購入した人に走行距離が限りなく 0 に近い状態で乗ってもらいたいという外国車メーカーの意向にも沿うことができるというメリットもあげられる。さらに、耐震性の強い岸壁が設けられていることも利点の一つである。主なメーカーとしては、インチケーブ・プジョー(現在のプジョー・シエトロン・ジャポン)、フォード、ゼネラルモーターズ、フィアット・モービル・ジャパン、マセラティ、ジャガー、ボルボ・カーズ・ジャパンなどが集積しており、中でもフォルクスワーゲン、ボルボ、フィアット、プジョーは三河港を輸入拠点として活用している(図4, 写真1)。これらの外資系自動車企業は、固有のモータープールのみでなく、鈴与(株)と上組(株)のモータープールも利用している。

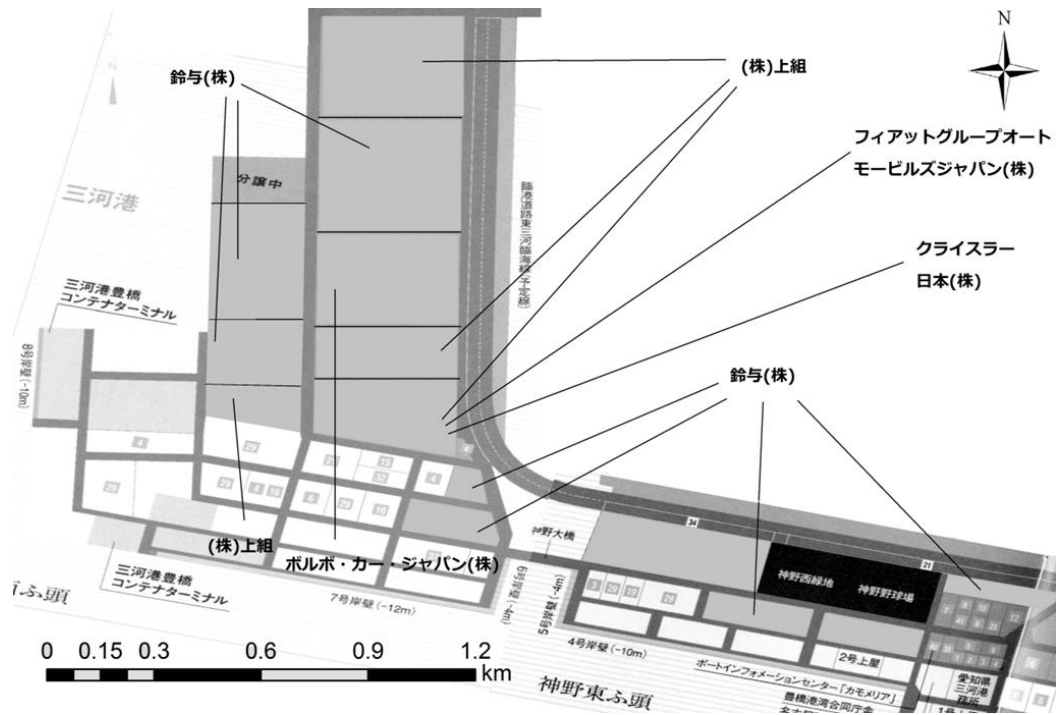


図4 神野地区の外資系自動車企業の集積  
『Port of MIKAWA』より作成



写真1 神野地区のモータープール  
(2013年9月4日撮影)

b) 明海地区

明海地区にある外資系自動車企業は、フォルクスワーゲングループジャパン(以下：VGJ)の1社のみで、総合開発機構の敷地を借りて95,000 m<sup>2</sup>以上のモータープールを持つ。さらに、神野地区でもフォルクスワーゲンやアウディの車が積み下ろされていたことから、神野地区に設立している外車メーカーの輸入と一緒にVGJのメーカーも同じ船舶に積まれて輸入していることが考えられる。VGJ豊橋インポートセンターは、370,000 m<sup>2</sup>(東京ドーム約8個分)の敷地の中に、PDI業務を行う新車整備センター(VPC)のほか、純正部品の保管・入出荷を行う中央部品倉庫(CPD)、メカニックの技術トレーニングを行うトレーニングセンター、車両保管ヤードなどの施設を備えており、主にフォルクスワーゲン、ベントレー、アウディ、ランボルギーニの4ブランドを取り扱っている(図6、写真2)。

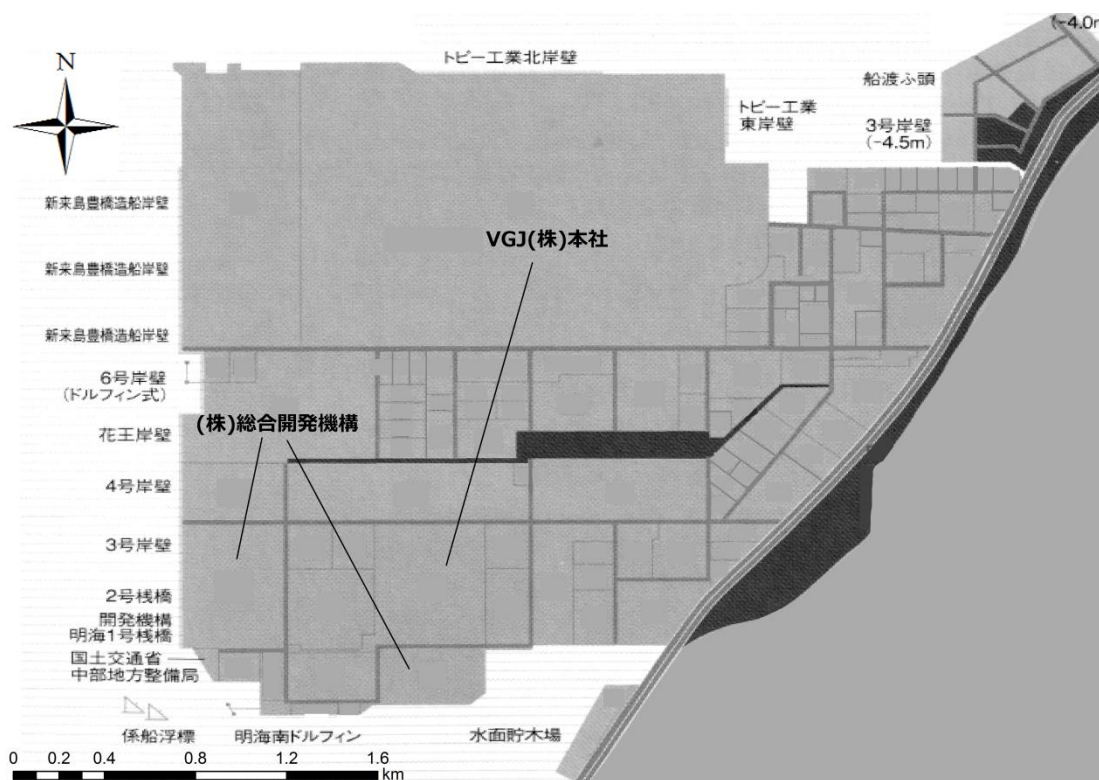


図5 明海地区の外資系自動車企業の集積  
『Port of MIKAWA』より作成



写真 2 VGJ の明海地区モータープール  
(2013 年 9 月 5 日 撮影)

#### 4. 外資系自動車企業進出の要因と今後の展開

##### a) 交通体系の改革

これまで外資系自動車企業進出の要因をいくつか上述してきたが、最大の理由としては、この地区が日本の中心に位置していることももちろんだが、輸送手段として使われる交通体系の整備がなされていることではないかと考えられる。愛知県には東西に東名高速道路が通っているため、企業側からすれば、これで十分交通体系が整っているといえよう。しかし、港の管理者側からすれば、高速道路までのアクセスが弱いと考える。企業のためにもよりよい交通体系を整備しようと、高速道路までの三河港周辺のアクセス道路の整備が現在進んでいる。図 6 は三河港へのアクセス道路の整備状況を示している。豊橋東 IC から三河港を経由して名古屋へ向かう国道 23 号線名豊道路の開通を、2013 年度以降を目処に計画している。また、神野地区から御津地区にかけても道路を整備している。





### c) 外資系企業の新たな動き

ここまでで、多くの外資系自動車企業が進出してきたことがわかったが、ここ数年でさらにこれらの企業の動きが活発になった。ここではその動きをより詳しく見ていくことにする。

まずは 1992 年のフォルクスワーゲンの本社移転についてだが、VGJ は日本自動車輸入組合(JAIA)の行った取材で以下のように述べている<sup>28)</sup>。「VGJ が豊橋に拠点を設けた理由は、本州の中心に位置し、国内物流に適したインフラ(高速道路、海運網)が整備されていること、専用岸壁が確保できること、輸入基地の建設に必要な広大な用地が確保できたこと、自動車関連産業が多く人材が豊富に確保できたことなどから、三河港が適していると判断したためである。」つまり、全国的に外国車が普及している現在では、交通体系の整った、かつ東西の中心に位置していて、広大で安価な用地の確保ができる三河港が最適であるということが考えられる。

次に、2010 年のメルセデス・ベンツ日本の撤退についてである。ベンツは三河港から撤退し、茨城県の日立港での陸揚げのみ行うことにした。これについて三河港振興会では、関西よりも関東の方で販売台数が多く、また海外の企業から見ると、1 国、ましてや日本という小さな島国において 2 つの工場を設けているということは不利益なのではないかというイメージがあるため、ベンツは撤退したのではないかと考えている。

このような撤退により、一時は輸入量も低迷したのだが、翌年にはフィアットグループが神野地区へ進出し、すぐさま輸入を開始した。また、マセラティ、フォードも進出し、この 3 社は同じく神野地区に集積する(株)上組の用地を借りて陸揚げを行っている(図 4)。

さらに 2013 年には、プジョー・シエトロン・ジャポンが VPC の稼働を始めた。プジョーは、これまで拠点としてきた千葉港から 9 月を目処に三河港に切り替えた。物流大手の鈴与と手を組み、7 月に三河港の神野地区に新車の整備拠点を設けた(図 4)。小型車の投入が進んで輸入車の販売は好調に推移しており、将来の販売増が期待される。

## 5. おわりに

三河港における外資系自動車企業の進出の要因としては、①東西の中心にあること、②交通体系の整備が整っていること、③広大な用地の確保が容易であること、④人材を豊富に確保することができることなどがあげられる。インセンティブ制度については、あくまでサポートであり、企業が進出する決定打となることはないが、進出するにあたって、ひとつの評価になればと考える。ベンツが撤退したにもかかわらず、すでに新たな企業が進出していることから、今後も外資系自動車港湾として三河港の成長が大いに期待できる。また、国土交通省が自動車輸入業者に対し、ナンバープレートやアクセサリ類の取り付けなどを規制緩和したことによって、豊橋市は自動車を観光資源として取り入れようと考えている。実際にドイツでは、購入者が車を工場に取りに来て、そのまま家族でドライブして帰るといった観光プログラムがある。そのため、工場付近にはさまざまな娯楽施設があ

るようだ。三河港においてもこのプログラムを実施しようと試みているが、これには問題がある。ドイツ人と日本人の車に対する価値観の違いが影響するのではないかと考えられる。ドイツ人は車の納車を一種の伝統行事としているが、日本人はわざわざ工場に車を取りに来るのだろうか。ドイツのように車を観光資源としたひとつのプログラムを実施するためにはどうすればいいかを調べる必要があるだろう。

- 注記 -

日本自動車輸入組合 JAIA ホームページ 2008 年掲載記事「PDI センターのご紹介」  
<http://www.jaia-jp.org/guide/attractive/pdi0803/>から引用

- 謝辞 -

本稿を作成するに当たり、三河港振興会の三浦寛之氏、彦坂洋二郎氏には、お忙しい中にも関わらず大変お世話になりました。ここに記して厚く御礼申し上げます。

- 資料 -

三河港振興会 2013 『Port of MIKAWA【三河港】2013-2014』  
三河港務所 2011 『三河港公共ふ頭』  
日本自動車輸入組合 JAIA ホームページ <http://www.jaia-jp.org/>  
名古屋税関支署ホームページ <http://www.customs.go.jp/nagoya/>