

港湾機能の高度化で競争力強化

基調講演

トヨタの国際戦略 グローバルロジスティクス構築の構築

トヨタ自動車株式会社
取締役
安川 彰吉氏



グローバル化の進展

トヨタ自動車は現在、世界で五百万台、グループ企業を含めると約六百万台の車を販売しています。その内訳は国内販売、輸出、海外生産それぞれ三分の二と三分の一です。生産拠点は海外を含めて二十五カ国で、販売先は百六十カ国・地域に上っており、半分以上を海外で生産しています。

海外での生産は一九七五年ごろより始めましたが大規模生産は買戻しに際して八五年、まず北米をターゲット、いまでは七割は現地生産でまかなっています。欧州は五年のタイムラグがあった九〇年に英国に工場をつくりました。二〇〇四年には、フランス工場のフル稼働を含めて、半分ぐらいをヨーロッパ地域でまかなおうと考えています。

また、海外でも着実に生産を伸ばして販売量の七割近くは現地でつくって売っています。南アフリカはトヨタ車のブランドと部品を売っている形で持ち寄り海外生産をしております。南米方面でも小規模ながら工場を

リードタイム短縮と短いサプライチェーン確立

また、数年前から部品もできるだけ現地で生産調達する本来のグローバルな考え方をしております。たとえば、タイのお客さんに車を売る場合、タイに工場を建てて生産調達を

「変化の時代」に対応

さて、二十一世紀は「変化の時代」「明日が読めない時代」と思っています。その中で必要ならば日本部品を運ぶ必要がでてきます。

「変化の時代」に対応

さて、二十一世紀は「変化の時代」「明日が読めない時代」と思っています。その中で必要ならば日本部品を運ぶ必要がでてきます。

パネルディスカッション



竹村氏

この二十年間、それぞれの立場からスタンスを展開していただきたいと思います。

竹村 日本は大都市の港湾はほとんどない。一九八〇年、神戸港は取扱量が四位だったのに、いまは二十三位に落ちています。同じように横浜港も十三位から二十一位に落ち、十八位だった東京港もようやく順位を保っている程度、二〇〇〇年の時点で日本の港はベストテンにも入っていません。それに比べてシンガポール、香港、韓国などは着実に

ベストテンから外れた日本 ハブの発想に基づく港湾戦略を 港湾を静脈物流の拠点に

国際競争力の低下

竹内 日本経済が世界貿易の水準的なネットワークに入り、日本とアジアの関係も、材料を輸入し日本から製品を輸出するこれまでのパターンから、大量の消費者向け製品が日本に入る構造になってきました。この中で日本の港湾は国際競争力の急激な低下という問題に直面しています。

取捨選択を要してあります。この二十年間、たまたまにたまたまにたまたまにたまたまに見通しはどうかというところ、これは数字はあきまじい。日本には大きなコンテナ船が入港できる水深十五メートル以上のバースが一つあつて、将来、二つあつて三つあつて四つあつて五つあつて六つあつて七つあつて八つあつて九つあつて十つあつて、中国は現在九つですが、何と百三十五を計画しています。韓国も

港湾シンポジウム

21世紀、港湾のあり方を考えるーグローバル化と地域戦略

アジアの主要港湾はソフト、ハードの両面から国際ハブ港湾の地位をめぐって激しく競争している。こうした中で日本は港湾競争のシンクルウインドウ化、港湾機能の高度化の遅れなどその地位を次第に失いつつある。グローバル化と地域の活性化に対応するために、日本の港湾のあり方とありべきかをテーマとしたシンポジウム(主催二十一世紀みなどつくり推進実行委員会)では、今後のかじ取りについて活発な意見交換があった。

産業育成と地域開発の拠点 港湾の競争力強化のため海運との連携を 「九州アジア経済圏構想」の推進 空洞化を防ぎ、地域の雇用と投資を確保



平松氏

平松 国は、港湾管理者の制度は異なるが、わが国では東洋市などの地方自治体が港湾管理者となつています。これは、地域開発の一環として港湾を運営するからです。わが国は、戦後、港湾と一体となった臨海工業地帯を整備し、運賃の安い海上輸送を使って海外から原料を輸入し、経済発展を遂げました。

竹村 いまの時代は世論が大きな力を持っています。マスメディアが熱心に取り上げていると、みんなわあわわい出すんです。港の重要性は、

運行とトラックの便数を決め、トラックの荷台が満杯になるような形に

小刻みながら回ってでも必ず満杯にしたいというのがトヨタの物流方式です。いかに情報技術(ICT)が活用できるか、本自体は実際に運ばなければなりません。従って、フィジカルなサプライチェーンはスリムで短く、必須条件です。

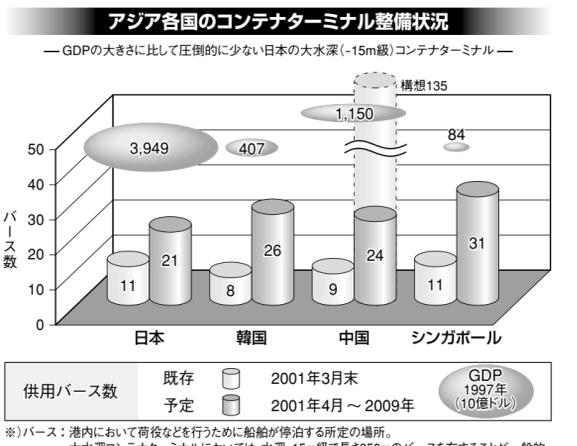
このようにグローバルな時代に世界中の市場にシキシルに対応するための物流方式は、簡単に言えばリードタイムの短縮、在庫の低減、可能にする必要がなければなりません。そのためには「小ロット、多頻度かつ満載」の物流をいかに実現するかという点です。調達物流を例にとると、リードタイムシミュレーションをしながら、最適なトラックの

急がれる港湾改革

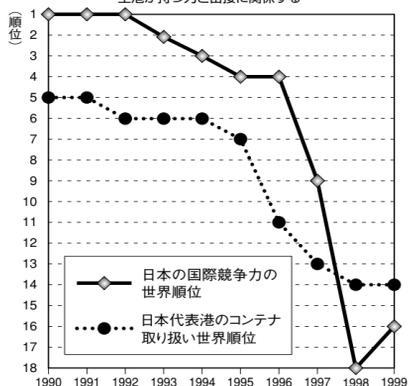
竹内 地域経済が低下している中で、首都圏、関西、九州ではこれまで、産業集積を地域で再活用していくのが重要なテーマとなつてきています。さらにはモノの流れを空で運ぶ。選ばれる港、港の基本的なファンダメンタルズや付加価値が問われ、港湾機能がしっかりと確保されていなければならないという動きが成り立ってまいりました。

平松 国は、港湾管理者の制度は異なるが、わが国では東洋市などの地方自治体が港湾管理者となつています。これは、地域開発の一環として港湾を運営するからです。わが国は、戦後、港湾と一体となった臨海工業地帯を整備し、運賃の安い海上輸送を使って海外から原料を輸入し、経済発展を遂げました。

アジア各国のコンテナターミナル整備状況



港湾と国際競争力の相関関係



貨物のメインゲートであるコンテナターミナル

だつたらば、京浜、中部、阪神をメイン港にして、ここに貨物をいかに効率よく集中させて、魅力のある港にしていけるかがいかに現実的に対応かと思っております。

出典：The World Competitiveness Report(2000) 注)国際競争力:The Institute for Management Developmentが、国内経済、国際金融、インフラ、科学技術、人材などの要素ごとに評価し、総合的に表したものである。

