

衣 浦 港 の 交 通

— 主として知多側についての考察 —

松 浦 茂 治

(愛知学芸大学教授)

1、は し が き

ここに取上げた衣浦港は、愛知県の知多半島および三河平野に囲まれた周囲約 70Km 水面積約 57Km² の西北に細長い知多湾に点在する武豊、半田、龜崎、刈谷、高浜、新川、平坂並に大浜漁港の 8 港を統合し、昭和 32 年に重要港湾に指定されたもので、知多半島をはさみ名古屋港に隣接している。この港の開港指定(武豊港と湾内諸港となつている)は遠く明治 32 年にさかのぼることが出来るのであるが、之の後の発展は比較的に停滞がちで今日に及んだ。

昭和 34 年より特定港湾施設石炭埠頭(水深 - 7.5 m) 1 バースが武豊地区に建設されることになり工事が進行中であるが、昭和 36 年末現在の港湾施設としては、繫留施設としての小型船対象の荷揚場 3,147 m、船舶接岸用岸壁は全部で水深 - 4.5 m、3 バース(294 m)に過ぎないのである。

しかしこの度、名古屋、四日市等を中心とする中部経済圏の飛躍的發展と、国民所得倍增計画によつて、昭和 45 年を目途として海面埋立により 1,700 万 m² (510 万坪) の臨海工業用地造成と、本港の接岸施設の増加を計るため、港の中央部に東西兩岸より埠頭を突出させ、15,000 D/W 級の水深 10 m 岸壁を西埠頭南側に 2 バース、延長 370 m、東埠頭に 1 バース、延長 185 m を建設し、米穀類、飼料等の外貿貨物 100 万屯を取扱う計画が実施されることになつた。なおこの東西両埠頭間に橋梁を架設して、湾の東西を結ぶ道路を建設することにもなつている。またこの両埠頭の北側(湾奥側)に内貿用 2,000 D/W 級、水深 5.5 m 岸壁 16 バース延長 1,440 m を建設し、

主として金属、鉱石、雑貨等 130 万屯（既存のものと合せて、300 万屯を目標とする）の取扱を可能ならしめようとしている（図 1）以下このような衣浦港の現状の実態について、問題点を摘出し、将来計画に資せしめようと思うのである。

1) 税関行政上では、昭和 34 年から武豊港を衣浦港と改称した。なお、武豊港開港指定の明治 32 年 8 月は、わが国開港場の中でも古い歴史を持つもので、昭和 38 年には開港 75 周年を迎えるわけである。

この明治 32 年という時期は、日清戦争を契機としてわが国産業革命が漸く結につき、国民経済が漸く発展期に入つた時期である。これに呼応して、貿易面でも、之れまでの横浜・長崎・函館・神戸・新潟・大阪の 6 開港場にたいし、一挙に 18 開港場が追加指定され、積極的貿易政策がとられた一転機であつた。武豊港は、姉妹港四日市港と共にこの 18 開港のなかにあり、伊勢湾をへだてた対岸にある四日市港とともに伊勢湾港口を把し、漸く中京工業都市として発展態勢を示してきた名古屋の外港としての役割が意図されていたのである。

すなわち今日の名古屋港発祥の地ともいうべき熱田の港は、幕末まで東海道路の桑名（江戸末期には四日市がこれにとつて代りつつあつた）への渡航地として、また参勤交代の舟着にも利用され繁栄したが、この港に出入した舟は 500 石未満の小型和船であつた。明治維新以降は和船に代つて汽船が多く使用されるようになり、船型もまた漸次大型化されるに及んで、熱田の港は漸次沈滞していつた。こうして明治 13 年より熱田港から保田沖（現在の名古屋港の位置）へ通ずる滞筋の浚渫を行い、僅かに 200 屯程度までの船舶の航行が維持されていたにすぎない。このため名古屋の海外への窓口は主として、明治 22 年より開通した東海道線により神戸港にのみ開かれていた。

しかし、この明治 32 年 8 月を転機として、武豊および四日市の二港をその外港として確保することになつた。武豊港は、これよりさき、すでに明治 19 年 3 月に熱田から鉄道武豊線が開通により、また港近くまで水深 5 m の等深線を持つ天然の良港であつた。四日市港もまた稲葉三右衛門など先覚者の非常な努力により港湾設備の修築が行われていた。こうして名古屋は自らの港を持たず、鉄道を通じて武豊港に、また舩を通じて四日市港に接続し、外国との接触を始めることになつたのである。

しかし、名古屋はその後ますます産業が発達するに伴い、自らの港を造成する（人造港）に至るのである。すなわち明治 29～43 年にかけて、名古屋港第 1 期築港事業が推進され、この工事半ばの明治 40 年 11 月開港場の指定を受けるに至るが、これにつれて武豊港の外港としての役割は薄くなつていく。この間の事情は四日市港も同じであるが、四日市港が棉花、少し遅れて羊毛、その後は原油輸入港としても港勢の発展を維持し得たのに対し、武豊港は玉蜀黍輸入港として特色を示した以外にみるべきもの少く、沈滞の途を辿つてきた。

2、棉花輸入港としての適格性

ここではまず、棉花の衣浦港直輸入の可能性について考察したい。また衣浦港勢力圏として、知多半島の西側の常滑から阿久比・東浦・大府を経て、北は刈谷・豊田まで、東は岡崎・額田郡から南方浦郡まで引いた線に囲まれた地域を考えることにする。これは大体、衣浦港湾管理者の考えられているものに従ったのである。

この地域内で消費される棉花の量に関連して表1の(イ)を作製してみた。ここで注意しなければならないことは、衣浦港勢力圏内で消費される棉花のうち、名古屋港揚と推定されるものは80%程度であるということで、残余の20%程度は四日市港・阪神港などで陸揚・通関手続されて、そこからトラックまたは鉄道で輸送されてくるのである。たとえば昭和35年度K紡績安城工場では、消費棉花の40.9%が名古屋港揚げで、そこからトラックで搬入され、34.7%の四日市港揚と22.4%の神戸港揚は、いずれも鉄道で搬入されている。同年度K紡績碧海郡桜井工場では、70%は名古屋港揚げでトラックで搬入されたが、残余30%は神戸港揚げで、そのうち80%は鉄道で、残余の20%はトラック便で搬入されている。

同年度のK紡績碧海郡知立工場では100%名古屋・四日市港(この両港間の分類不明)で陸揚げされ、全部がトラックで搬入されている。また同年度のM紡績刈谷工場では98%が名古屋陸揚げ後トラック輸送により、残余の2%の半分ずつが四日市港揚と神戸港揚であり、いずれも鉄道輸送によつて搬入されている。さらに半田のI紡績乙川工場では、81.5%が名古屋・四日市港(この間の分類不明)で陸揚げされてトラックで搬入され、残りの18.5%が神戸港で陸揚げされ鉄道で搬入されている。ところで以上は、それぞれの陸揚港で通関手続を経たものを考えたわけだが、これとは別に、名古屋港貨物駅の調査によれば、毎年阪・神港特に神戸

棉花輸入量と県内・衣浦港勢力圏消費量

表 1 の(イ)

(KG・%)

年	日本全輸入	名古屋港輸入	愛知県内消費	衣浦港勢力圏 内消費
昭和31	601,089,158 100.0	142,746,575 23.7 100.0	105,761,303 17.6 74.1 100.0	65,918,301 11.0 46.2 62.3
昭和32	588,556,915 100.0	145,605,077 24.7 100.0	122,660,374 22.0 84.2 100.0	77,183,119 13.1 46.2 62.9
昭和33	509,861,708 100.0	129,291,298 25.4 100.0	114,227,249 22.4 88.3 100.0	55,365,382 10.9 42.8 48.5
昭和34	607,378,073 100.0	141,592,718 23.3 100.0	98,060,004 16.1 69.3 100.0	58,268,388 9.6 41.2 59.4
昭和35	701,394,030 100.0	176,108,054 25.1 100.0	147,228,768 21.0 83.6 100.0	70,995,936 10.1 40.3 48.2

注1. 全輸入および名古屋港輸入は通関統計による。

注2. 県内および衣浦港勢力圏内消費量は、各年とも7月における地域内消費量（日本紡績協会調査）に12を乗じて算出した。

注3. 県内で消費される棉花の80%前後が名古屋港揚げのものと推定される。

港より2,000 MT程度が鉄道で名古屋港まで回送され通関手続きされている（名古屋港輸入分の1～1.5%に当たる）。これは名古屋

屋港陸揚予定のものが、積載してきた本船の荷役の都合等で、西廻り航路最終港の神戸港まで送られてしまう場合等に発生する事例のようである（西廻り航路船は、北・中米綿を積載してくる。

表 1 の(ロ参照)。

表 1 表の(ロ) 名古屋港輸入棉花主要仕出国別比率

	昭和 3 1	昭和 3 2	昭和 3 3	昭和 3 4	昭和 3 5
アメリカ合衆国	31.5	52.6	36.0	17.2	45.9
メ キ シ コ	27.4	17.2	25.6	37.9	24.7
サルバドル	4.1	2.3	5.3	8.6	5.6
ニカラガ	1.5	1.1	2.2	5.4	1.1
ブラジル	9.6	5.5	4.5	3.6	1.2
西パキスタン	10.8	10.0	7.8	5.4	4.2
ウガンダ	1.1	2.3	5.3	6.3	1.8
エジプト	3.5	5.7	2.2	3.3	1.9
その他の	10.5	3.3	11.1	12.3	13.6
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注 1. 名古屋税関外国貿易年表（数量）により算出。

注 2. アメリカ合衆国・中南米等よりの西廻り航路によるものが大きな比率を占めている。

名古屋港から鉄道で発送される棉花量は、表 2 によつて考察されるように、名古屋港輸入量の 20～30%で、この比率は漸減傾向を読みとることが出来る。これはトラック輸送比率の漸増に対応するものと見てよからう。

表 2 名古屋港輸入棉花の鉄道による発送先

(MT・%)

年	名古屋港 輸入量	発 送 駅	発 送 量	静岡県向	富山県向	愛知県向	その他向
昭和 32	145805	名古屋港駅 東名古屋港駅 西名古屋港駅	48110	12682	6689	10051	18688
	100.0		33.0 100.0	26.4	13.9	20.9	38.8
" 33	129291	名古屋港駅 東名古屋港駅 西名古屋港駅	39069	11779	5330	3498	18462
	100.0		30.2 100.0	30.1	13.6	9.0	47.3
" 34	141593	名古屋港駅	30241	8325	5660	3497	12759
	100.0		21.4 100.0	27.5	18.7	11.6	42.2
" 35	176108	名古屋港駅 堀川口駅	32309	10285	6373	2438	13213
	100.0		18.3 100.0	31.8	19.7	7.5	41.0

注 1. 名古屋港駅の資料により算出。

注 2. 名古屋港駅が主要な発送駅 (70～80%)である。

注 3. 年により発送駅に差異があるが、資料の関係で不揃のまま表を作製した。

なおこの遞減傾向は県内向について一層顕著に認められる。発送先を府県別にみれば、東方の静岡が最も多く、北陸の富山がこれに次ぐ。北陸向が比較的に多いのは、裏日本海岸に棉花陸揚港が存在し

表 3 名古屋港棉花移出入 (トン)
移入(仕出港) (仕向港)移出

昭和 31

横 浜	16,955	四 日 市	18,606
神 戸	15,729	横 浜	1,109
四 日 市	4,369	神 戸	692
大 阪	3	大 阪	197
合 計	37,056	合 計	20,604

昭和 32

神 戸	24,339	四 日 市	31,872
横 浜	19,229	神 戸	1,247
四 日 市	13,621	横 浜	334
大 阪	5	大 阪	39
合 計	57,194	合 計	33,492

昭和 33

神 戸	19,780	四 日 市	24,564
横 浜	17,151	横 浜	197
四 日 市	6,300	神 戸	98
大 阪	569	大 阪	10
合 計	43,800	合 計	24,869

昭和 34

神 戸	15,001	四 日 市	37,741
横 浜	13,110	横 浜	935
四 日 市	9,147	神 戸	555
大 阪	777	大 阪	199
合 計	38,035	合 計	39,430

昭和 35

神 戸	26,683	四 日 市	62,724
横 浜	23,556	横 浜	1,434
四 日 市	11,972	大 阪	584
大 阪	486	神 戸	561
そ の 他 諸 港	232		
合 計	62,929	合 計	65,303

注 1. 名古屋港管理組合の資料による。

ないためである。

なお名古屋港の機帆船による、棉花移出入は表3の通りで、荷揚・積出はほぼバランスがとれており、西の神戸港と東の横浜港から受入れて、南に隣接する四日市港へ出していると言つた動きが見られる。すなわち近年は、羊毛輸入が四日市港へ集中していくのに対し、この地域へ輸入される棉花の相当量が、四日市港沖を素通りして名古屋港まで入つて来る（陸揚港の東漸傾向とも言えよう）という現象がみられる。これは専門化と大量取扱化の利益によるものと言つてもよい。

さきの表1の(1)については、一層の分析と研究が必要である。すなわち、名古屋港の棉花輸入は、わが国棉花全輸入の28～25%前後で、最近5カ年間この比率はほぼ安定したものである。名古屋港輸入量に対する愛知県内消費量（この愛知県内消費棉花の20%程度は、名古屋港以外の港で陸揚げされたものと推定される）の比率は75～85%で、これも最近5カ年間は比較的に安定している。名古屋港輸入量に対する衣浦港勢力圏内消費量（この場合も、愛知県内消費の場合に考えたと同じように、その20%程度は名古屋港以外の港で陸揚げされたものを含むと推定される）の比率は40～45%で、これもほぼ安定的と言つてよい。なお圏内消費量のわが国棉花輸入量に対する比率は10%程度に安定している。

次に棉花輸入、それに関連して綿糸・綿織物生産の中心が、第二次大戦後のわが国綿業復興期を一つの転機として、阪神地域から東海地域へ車漸したことについて分析してみよう。まず棉花輸入については、表1.4.5.6.にみるように、戦前は80～90%が阪神両港経由であつたが、昭和28年にまず名古屋港が一躍対全国比12%に進出した。四日市港は、すでに大正時代から3～5%の比率を維持して来たのであるが、この名古屋港の躍進に歩調を合わせ、同じ年に7%を超えるに至つた。以来両港ともじりじり

表4 大正末・昭和期における棉花の主要輸入港全国比

(金額比・%)

港 別	大正9	大正10	昭和4	昭和5	昭和6	昭和7	昭和8	昭和9	昭和10	昭和11	昭和12
神 戸	63.5	72.7	68.4	66.5	63.3	62.5	55.7	59.7	60.7	62.5	60.3
大 阪	8.0	4.7	14.4	18.3	21.6	25.8	31.7	28.5	26.7	27.2	28.0
横 浜	14.3	14.1	8.4	7.0	7.4	7.1	6.9	6.6	7.3	6.6	1.9
名古屋	0.02	0.08	0.7	0.9	0.3	0.5	0.7	0.2	0.4	0.4	0.4
四日市	9.4	4.6	4.3	3.5	3.1	1.0	1.9	2.2	2.4	1.6	2.4
その他	4.78	3.82	3.8	3.8	4.3	3.1	3.1	2.8	2.5	1.7	7.0

注 1. 日本外国貿易年表による。

注 2. その他のうちでは門司港が主要なものである。

表5 戦後における名・四
港棉花輸入量全国比
(MT・%)

	全 国	名古屋	四日市
昭和26	379,657	1.4	4.8
" 27	427,910	1.5	1.3
" 28	483,834	12.0	7.4
" 29	489,334	16.7	10.6
" 30	440,920	22.0	11.0

注 1. 名古屋税関月表、日本外国貿易年表による。

表6 わが国港別棉花輸入量全国比

(数量比・%)

	名古屋	四日市	横浜	大阪	神戸
昭和31	23.7	10.8	5.0	15.9	48.3
" 32	24.7	9.3	5.4	15.1	52.6
" 33	25.4	7.8	5.1	15.4	55.1
" 34	23.3	9.4	4.5	14.9	53.3
" 35	25.1	10.9	5.1	14.1	54.0

注 1. 名古屋税関、横浜税関、大阪税関、神戸税関の各外国貿易月表による。

注 2. 全国輸入量は昭和31年大蔵省告示第7号「輸出入統計品目に関する告示」第263-01棉花により名古屋・四日市・大阪の各港については、263-012繰綿(263-01よりも極く僅か少なくなる)による。横浜については、263繰花(これはコットンリンター・綿糸くず等も含み、263-01よりも相当多くなる)。神戸については棉花(これは、横浜の場合と同様のものと推定される)による。

注 3. 前項のように各税関月表の統計が統一されていないが、ここでは調整統一する余裕がなかつた。したがつて、全国を100として年により4~9の超過となるが、横浜および神戸の比率が水ましされているものと考えてよい。

と比率を高め、最近では名古屋港は25%に達し、四日市港を合せれば35%を確実に維持している。神戸港は今日もなお50%程度を占め、棉花輸入量は神戸・名古屋・大阪・四日市の順になっている。

綿糸生産については、表7.8.9 12.13.14. にみるように、大阪時代は、東京地域、東海地域、阪神地域、岡山・広島地域等に生産地が分散していたが、阪神が第一位にあり東海は第二位にあつた。この大阪優位の態勢は、昭和八年頃よりすでに調落のきざしはみられたが、とに角第三次大戦勃発時まで堅持された。ところが戦後の綿業復興期に愛知がぐんぐん伸びて、大阪と殆んど拮抗するに至り、両府県は、それぞれ20%前後を占めている。しかし大阪はその隣接県である兵庫・和歌山が伸びなやみ、むしろ比率低下の傾向にあるのに反し、愛知はその西隣接県の岐阜・三重特に岐阜が確実に上昇の勢を示し、さらに東隣接県の静岡も僅かながら成長の動きをみせているので、東海四県は全国生産の36%余を占め、阪神三県の29%余を押えて全国第一位に立つに至つた。

綿織物生産についても、表10.11.12.14 にみるように、ほぼ綿糸生産におけると同じ傾向を示すが、阪神地域より東海地域への重心移動傾向は一層強く、東海地域四県は綿糸の場合のそれよりもさらに3~4%高い比率を占め、しかもこの高い比率は東の静岡の高い成長率によつて支えられている。このように、棉花輸入港、綿糸生産地、綿織物生産地が、まず阪神および東海の二つの中心に集中して行つたが、その後になつて西の中心地であつた阪神から東の中心地の東海へ重心が移動しつつある。しかして、棉花輸入港よりも綿糸生産地の方が、さらに綿糸生産地よりも綿織物生産地の方が一層早い速度で東へ移りつつある（東漸運動の最も遅れているのは、棉花輸入港よりも綿製品輸出港で、今日でも95%以上が阪神港より輸出されている）。ところで、東へ移動すると言つても、横

表 11

戦前における綿織物の主要府県生産額全国比

千円(%)

	全 国	愛 知	三 重	岐 阜	静 岡	左記 4 県 の 計	大 阪	兵 庫	和歌山	左記 3 県 の 計
昭和 4	637.546 (100.0)	21.6	3.9	1.6	5.1	32.2	31.7	7.0	2.4	41.1
" 5	416.256 (100.0)	18.5	3.8	1.8	8.0	32.1	29.8	7.2	1.8	38.8
" 6	376.379 (100.0)	17.6	3.2	1.7	7.8	30.3	33.0	7.6	1.4	42.0
" 7	434.099 (100.0)	20.4	3.1	1.5	5.9	30.9	31.2	7.8	1.6	40.6
" 8	609.484 (100.0)	19.6	3.4	1.5	7.6	32.1	31.2	7.3	2.6	41.1
" 9	689.009 (100.0)	19.9	3.6	1.3	7.6	32.4	29.6	8.0	2.1	39.7
" 10	686.843 (100.0)	19.5	3.7	2.0	7.9	33.1	28.1	8.6	1.8	38.5
" 11	716.009 (100.0)	19.3	4.4	1.9	8.5	34.1	27.2	8.3	1.9	37.4
" 12	876.983 (100.0)	18.0	5.2	1.7	7.6	32.5	27.8	9.6	1.7	39.1

注 1. 工業統計表による。

表 12

東海 4 県における綿糸・綿織物生産高

(糸 : 1,000 MT)

(織物 : 100 万 M²)

品名		全 国	三 重 (全国比)	岐 阜 (全国比)	愛 知 (全国比)	静 岡 (全国比)	4 県計 (全国比)
綿 糸	昭和 31	475(100.0)	20(4.3)	33(7.0)	93(19.6)	27(5.6)	173(36.5)
	" 32	513(100.0)	20(3.9)	33(6.4)	106(20.7)	26(5.2)	186(36.2)
	" 33	423(100.0)	16(3.8)	28(6.7)	87(20.6)	23(5.4)	154(36.4)
	" 34	463(100.0)	20(4.2)	32(7.0)	90(19.5)	26(5.5)	168(36.3)
	" 35	544(100.0)	27(4.9)	36(6.6)	106(19.5)	32(5.9)	201(36.9)
綿 織 物	昭和 31	2,910(100.0)	66(2.3)	16(0.5)	723(24.9)	360(12.4)	1,165(40.1)
	" 32	3,212(100.0)	69(2.1)	16(0.5)	821(25.6)	398(12.4)	1,304(40.6)
	" 33	2,646(100.0)	59(2.2)	13(0.5)	668(25.3)	305(11.5)	1,045(39.5)
	" 34	2,757(100.0)	55(2.0)	17(0.6)	652(23.7)	316(11.5)	1,039(37.7)
	" 35	3,222(100.0)	67(2.1)	21(0.7)	821(25.5)	367(11.4)	1,256(39.0)

注 1. 繊維統計年報による。

表 13 東海3県(三重・岐阜・愛知)綿糸生産高

(MT)

		生産高 (全国比%)	指数
昭和	28	120,830(30.4)	100
"	29	133,657(30.6)	111
"	30	120,234(31.0)	100
"	31	146,579(30.9)	121
"	32	159,246(31.1)	132
"	33	131,104(31.0)	109
"	34	142,430(30.8)	118
"	35	168,793(31.0)	140

注 1. 繊維統計年報による。

表 14 関西3県における綿糸・綿織物生産高の全国比

(数量比)

品名	年	大 阪	兵 庫	和 歌 山	3 県 計
綿 糸	昭和 31	19.3	4.4	2.8	26.5
	" 32	21.8	4.2	2.7	28.7
	" 33	22.2	4.2	2.7	29.1
	" 34	22.4	4.5	3.0	29.9
	" 35	22.0	4.6	3.0	29.6
綿 織 物	昭和 31	20.5	4.9	1.5	26.9
	" 32	20.6	4.5	1.5	26.6
	" 33	21.3	6.8	1.3	29.4
	" 34	22.4	7.5	1.3	31.2
	" 35	22.7	6.7	1.3	30.7

注 1. 繊維統計年報による。

浜港の棉花輸入、東京・神奈川の綿糸・綿織物生産は成長というよりも、むしろ衰退傾向を示し、東海地域(北陸の富山等も成長傾向

を示している) という一つの中心地域に向つて重心が集中しつつあるとみることが出来る。

棉花輸入に関連して行つた以上の分析により導出し得た一つの結論は、わが国綿業の中心地域である東海地域で消費される棉花(東海四県に北陸を合せれば、わが国棉花輸入量の49%ほどになろう)を、衣浦港經由で輸入することが、経済的合理性という見地から見て最適であるということである。現在東海地域への棉花輸入の大部分を担当している名古屋港は、入出港船舶が輻輳して、沖待船が続出している。名古屋港は、伊勢湾口から、外港航路(延長7,500m・巾員22.0m・水深9.0m)および内港航路(延長4,470m・巾員160m・水深9.0m)を通過して、漸く岸壁のある船溜に到達し得る港である。容積・重量ともにかさばる棉花輸入は東の衣浦(羊毛輸入は西の四日市港)に委譲し、綿製品(および毛製品)輸出港の東漸を促進し、これらの輸出港となるべきである。すなわち繊維原料は、伊勢湾口の両端にある衣浦・四日市両港より輸入し、之れらを原料として得られた製品を、伊勢湾奥の名古屋港より輸出するという港湾利用態勢を確立することが、専門化と大量取扱化による能率向上をもたらすと考えられるのである。しかし現在は商慣習上から、棉花輸入は西から神戸・大阪・四日市・名古屋・横浜の五港に、また輸入棉花取扱倉庫業者は、三菱・三井・東陽・名港・四日市の五社にそれぞれ限定されているので、経済的条件からは衣浦港輸入が勝れていても、その実現には相当の努力が必要であらう。

以上の衣浦港棉花輸入の有利性を要約すれば、次のようになる。

1) 綿糸・綿織物の生産地がすでに阪神から東海へ移動しているのに、神戸・大阪などで陸揚され、鉄道・トラックで東へ輸送され、今日の交通難を激化しているから、輸入港の東漸を行つた方がよい。東海地域でも東の静岡県の綿業成長率が高い。したがつ

て棉花輸入は名古屋港よりさらに東の衣浦港に集中させて、大量取扱化の利益が得られるようにした方がよい。 Ⅲ) 名古屋港は将来修築されるとしても、南部臨海工業地帯の発展により、依然として入出港大型船が輻輳するのであろう。名古屋港よりも外洋に近く、岸壁近くまで水深の深い衣浦港入荷揚した方がよい。²⁾

Ⅳ) 西で陸揚げして、東海地域まで輸送する費用を節約することが出来、それだけコスト・ダウンに貢献できる。

なお以上の最後の項目の運賃について、表 15. 16. 17. 18 により計算してみると、東海地域の地理的中心地として、刈谷市の紡績工場について計算すれば、IMT 当たり、神戸港陸揚後鉄道で搬入するとすれば 2,873 円、名古屋港陸揚後トラックで搬入するとすれば 1,873 円となり、その差額は 1,023 円にもおよぶ。衣浦港陸揚トラックで搬入する場合は、表にはないが距離的に名古屋港からとはほぼ等しいので矢張り、1,873 円程度になると考えてよい。名古屋または四日市港から汽帆船により衣浦まで海上輸送し、さらにトラックで搬入する場合は、衣浦での陸揚費とさらにトラック輸送費も加算され、割高になるだろう。

表 15 各港別棉花陸揚賃
(1トン)

港 別	陸 揚 賃 (円)
神 戸	820
大 阪	770
名 古 屋	759
四 日 市	740
横 浜	828

表 16 鉄道による棉花輸送運賃
(MT)

区 間	距離 (KM)	運 賃 (円)
名古屋-半田	42.1	391
名古屋-刈谷	32.4	332
神 戸-半田	250.6	1,267
神 戸-刈谷	241.0	1,233

注 1. 昭和 36 年 10 月 1 日改訂のものである。

注 2. 1 トンは 40 才で、約 0.5MT である。

注 3. 陸揚は、本船入港より、上屋入・仕訳・拼付までとする。

注 4. 日本紡績協会の調べによる。

注 1. 米綿の場合、1 貨車に 50 俵積み、この重量は約 11.25MT であるが、これを 13MT として計算している。

注 2. 日通名古屋港支店調べ。

表 17 トラックによる棉花輸送運賃

(MT)		
区 間	距離 (KM)	運 賃 円
名古屋 - 半田	44	970
名古屋 - 刈谷	32	752
四日市 - 半田	84	1,626
四日市 - 刈谷	72	1,462

注 1. 米綿の場合、1 車に 25 俵積み、
この重量は約 5.625 MT である
が、これを 6 MT として計算し
ている。

注 2. 日通名古屋港支店調べ。

表 18 機帆船による棉花輸送運賃

(MT)		
区 間	距離 (KM)	運 賃 円
名古屋 - 半田	81	650
四日市 - 半田	35	650

注 1. 40 才を 1 トン (容積トン) とするが、
これを MT に換算すると約 0.5 MT と
なる。したがって 1 MT は約 2 トン
(容積トン) となる。

注 2. 半田における機帆船よりの陸揚費は、
1 MT 当り 450 円程度と推定される。

注 3. 日通名古屋港支店調べ。

1) 昭和 31 年に、名古屋商工会議所の行なつた調査結果によれば、県内紡績工場
の受入棉花陸揚港のうち、名古屋港は 66.2 % となつている (拙稿 四日市港の研
究 昭和 34 愛学大研稿 Viii)。しかし、最近の傾向は 80% 近くまでに達してい
るものと推定したのである。これは抽出調査書の結果と、関係業界の意見によつ
て推定したものである。十大紡工場の名古屋港經由比率は特に小さいが、これは
これ等の工場が東海道沿線に多く、阪神港で陸揚し鉄道で各工場向に発送される
ことになり易いという理由による。

2) なお臨海工業地帯でビニロン (6 号地)、レーヨン (13 号地) も生産される
計画になつているので、輸入棉花と必要とされる比率をもつて、共に発送するこ
とが出来る (図 1 参照)。

図 1 衣浦臨海工業地帯工場配置計画図

- 1 号地 (43 万 m²) = 機械造船
- 3 号地 (112 万 m²) = 中山製鋼
- 5 号地 (53 万 m²) = 東海電極
- 7 号地 (20 万 m²) = 川崎電気
- 9 号地 (235 万 m²) = 川崎製鉄
- 11 号地 (40 万 m²) = 食 品
- 13 号地 (251 万 m²) = 南から工作機械・自動車・車輛
- 15 号地 (27 万 m²) = ゴム・化学

注 1. 衣浦港務所の資料による。

注 2. この他衣浦干拓地を横河橋梁が希望。

矢作製鉄・豊年製油・味の素なども予定地を物
色中である。



3. 衣浦港地域における輸送の現状と将来

i 海陸輸送の概観 貨物輸送に関し、輸送機関別輸送量統計の正確な把握は困難である。一般的に言えば陸上輸送においては、現在なお鉄道が相当重要な役割を果たしているが、近年営業用トラックが年々輸送量を増し、さらに自家用トラックの進出も目覚しく、この衣浦地域の西岸については、すでに産業用に関する限り、トラック輸送が鉄道輸送を凌駕している。海上輸送については、埋立工業用地造成前の今日において、すでに港湾施設不備のため、この地区より発着する相当量の貨物量が、名古屋港を利用している状態である。

ii 陸上輸送の現状と問題点「昭和35年衣浦地区工場適地調査および知多中央道物資流動調査の主要工場実績」のうち、知多地区¹⁾だけを衣浦港務所で分離集計してもらったものによると、次のように言うことが出来る。まず、発送量の方が到着量より58%ほど多い。これはA地元産原料若しくは、之れの加工品が発送される。B海上輸送により搬入されてそのまま、あるいはそれに加工されたものが陸路発送される、等の理由による。これを鉄道輸送だけについて言えば、発送は到着の3.9倍という開きを示す。これは4台の貨車で貨物を発送しようとして、貨車を回送して貰う場合、4台のうち3台は空車で到着することを意味する。これが、現在の発送用貨車不足をもたらす一つの原因になっていると考えられる(国鉄側の資料によると、到着・発送の開きはそれほど大きくはない。それは産業用以外の小口扱等が加算されるためである)。

上記資料について発送をみるに、55.1%はトラック、残余44.9%が鉄道によっている。陸上輸送仕向先で、発送量の最も多いのは県内向で全発送量の47.7%(県内向の内訳についてみれば、トラック便がその90.9%で、鉄道便は9.1%を占めるに過ぎない)を占め、第二位は関東向で全発送量の30.8%(関東向の内訳についてみれば、鉄道便が

96.6%、トラック便は3.4%となつており、県内向の場合とは鉄道とトラックの利用別が逆転している)を占める。第三位は近畿向で全発送量の12.9%(近畿向の内訳についてみれば、鉄道便59.0%、トラック便41.0%で、鉄道にやや比重がかかるが、ほぼ折半している)を占め、第四位は三重県向で100%トラック便により、第五位は長野県向で鉄道トラックがほぼ折半しており、第六位は静岡県向で、100%鉄道によつてゐる。三重県向には鉱産石が多く、長野県向には金属及び同製品が、静岡県向には鉱産石および雑貨が多い。陸上輸送発送貨物で最も大きな比率を占めるのは、鉱産石及び同製品(土石・その他の鉱物製品等)で全発送量の42.0%を占め、第二位はその他雑貨(塩・飲食物・塗料・糸纒繩索及び同材料・陶磁器類硝子及び同製品・飼料・綿品等)で全発送量の31.9%を占める。第三位は金属及び同製品(鉄・金属製品等)で19.3%を占め、その他肥料、木材等の発送が多い。到着についてみれば、前述のように発送に比べれば量は少いが、これの81.6%はトラックにより、鉄道によるものは18.4%となつており、トラック利用量は発送の場合よりも一層大である。陸上輸送到着量のうち最も多いのは県内仕出で、全到着量の79.0%(県内発の内訳についてみれば、トラック便は97.5%と圧倒的に多く、鉄道便は2.5%を占めるに過ぎない)を占め、第二位は発送の場合とは順位が変わり、近畿仕出によつて占められるが全到着量の5.7%(近畿発の内訳についてみれば、鉄道便65.7%、トラック便34.3%となり、鉄道便の比重がやや大きくなつてゐる)であり、比較的比重は小さい。第三位は関東仕出で全到着量の4.6%(関東発の内訳についてみれば、鉄道便が98.4%と大半を占め、トラック便は1.6%にすぎない)を占め、第四位は中国よりで全部鉄道便により、第五位は九州でこれは55.8%が鉄道便で、残余はトラック便によつてゐる。第六位は岐阜県仕出、第七位は長野県仕出であり、静岡県仕出は第八位の四国に次いで第九位を占めるに過ぎない。中国仕出が比較的が多いのは、肥料・薬品・木材の到着

により、九州仕出の多いのは石炭及びコークスの到着により、岐阜県からは鉱石が到着している。陸上到着貨物で最も大きな比率を占めるのは、金属及び同製品で全到着量の 24.2%、第二位は棉花で 18.8%、第三位は米穀で 12.5%、第四位は鉄鉱石及び同製品で 11.8% を占める。陸上輸送の動きとしては、西から受入れて東へ発送する傾向にあること、到着に比し発送の方が鉄道利用率が大であること等を指摘できる。

iii 海上輸送の現状と問題点 現在の港湾施設は前述の通りであつて、大型の外国航路船はすべて沖荷役を行つている。船舶の大型化につれ浚渫等も十分行われないう奥の龜崎、半田と順次に港勢衰退し、湾口に近く最も大きな水深を持つ武豊港沖も今日においては不便となり、入港大型船はせいぜい 5 千トンどまりで、輸送需要はありながらも外航船の一部は名古屋港を中継港とする比率が増大しつつある。衣浦港全計の外国貿易についてみるに、輸出は車輛・火薬・大豆油に限られ、金額・数量とも微少である。輸入は玉蜀黍が相当量あるほかは、大豆・高粱等であるが玉蜀黍を除けば僅少である。以上は通関統計によつて考察したのであるが、このなかには、本船の積込・荷卸は名古屋港で行い、通関手続だけを衣浦税関支署で行つたものが相当量含まれている。浦港全計における内外貿易の伸びをみるに(表19)、昭和 32 年に一寸したピークはみられるが、6 年間の伸びは僅少で、ほぼ横這いといつてよい。昭和 31 年を 100 とした 36 年の指数は 107 で、6 年間に 7% の伸びということになる。

これを知多側最北の龜崎港についてみるに、昭和 35 年に土石の移入があつて、やや盛返しているが、昔の繁榮²⁾をしのぶようではない。龜崎港の南の半田港についてみるに、その港勢の周落は明らかで、かつ陸上輸送の場合とは逆に、到着が発送をオーバーする片荷輸送となつている。半田港をしてこのような港勢をとら

表 19 衣浦・半田・亀崎・武豊各港内外貿易量

(トン)

港	輸移出入別	昭和 31	昭和 32	昭和 33	昭和 34	昭和 35	昭和 36
衣浦全計	輸 出	3,390	90	—	—	—	—
	輸 入	97,960	1,390	4,199	17,362	20,318	42,074
	外 貿 計	101,352	1,480	4,199	17,362	20,318	42,074
	移 出	374,912	555,883	440,275	401,430	434,717	471,797
	移 入	1,313,868	1,568,102	1,332,374	1,298,865	1,392,214	1,405,950
	内 貿 計	1,688,780	2,123,985	1,772,649	1,700,295	1,826,931	1,877,747
	内外貿計	1,790,132	2,125,465	1,776,848	1,717,657	1,847,249	1,919,821
半田港	輸 出	—	—	—	—	—	—
	輸 入	97,955	1,390	686	9,581	3,564	5,714
	外 貿 計	97,955	1,390	686	9,581	3,564	5,714
	移 出	162,982	215,866	174,473	106,315	11,160	16,487
	移 入	525,161	601,556	561,977	500,299	317,313	286,288
	内 貿 計	688,143	817,422	736,450	606,614	328,473	302,775
	内外貿計	786,098	818,812	737,136	616,195	332,037	308,489
亀崎港	移 出	124,231	3,055	287	581	—	—
	移 入	4,444	5,293	27,417	33,272	65,635	41,199
	内 貿 計	128,675	8,348	27,704	33,853	65,635	41,199
	内外貿計	128,675	8,348	27,704	33,853	65,635	41,199
武豊港	輸 出	3,390	90	—	—	—	—
	輸 入	7	—	3,513	7,781	16,754	36,360
	外 貿 計	3,397	90	3,513	7,781	16,754	36,360
	移 出	92,767	115,333	86,326	83,111	112,200	197,693
	移 入	228,560	390,403	279,716	324,850	563,490	667,635
	内 貿 計	321,327	505,736	366,045	412,961	675,690	865,328
	内外貿計	324,724	505,826	369,558	420,742	692,444	901,688

注 1. 港湾統計による。

注 2. 衣浦全計を除く、港別統計については三河側の 5 港については省略。

せた実態を分析してみると、それは土石・石炭の集散港、鉄類の搬出入港としての役割に変化がおこつたことによるものであつた。土石は鳥羽・東幡豆・宮川（千葉県）・平坂・田原等より搬入し、地元消費のほかは主として広島・尼ヶ崎・川崎・横浜等広く積送してきた。また一部は北隣港の亀崎へ転送している。しかしこのような役割を最近では武豊港へ委譲してきた。石炭についても北海道炭・北九州炭を移入し、近隣の高浜・大浜・新川・平坂・亀崎・河和等へ

積出してきたのであつた。以上に次いで輸移入量の多いのは米穀であるが、その大半は玉蜀黍で直接バンコック、ブノンペン、カンボジア等より輸入されるほか、名古屋・四日市港を中継港として輸入されるものも相当ある。この大半は地元で飼料・コーンスターチ製造の原料とされる。また金属及び同製品（大部分は鉄）が千葉・神戸より搬入され、また同方面へ搬出されている。人造肥料の積出も昭和34年頃より社絶したが、これは陸路輸送に切替えられたためである。その他比較的少量ではあるが、陶磁器・硝子等が県内・三重・九州の諸港へ積出されている。知多側最南端の武豊港のみが、取扱量に増加が見られるが、この港勢の発展は土石移入と鉄類移出入増加に負うところが多い。輸移入が輸移出を大きく超過することは、半田港の場合と同じである。土石・鉄類取扱量の増加については、すでに半田港に関連してみた。この鉄類関係移出入および輸出入増大こそは、将来の新衣浦港発展の推進力となるものであろう。玉蜀黍輸入は、武豊港の場合は直輸入が大部分である。

- 1) 武豊町・半田市・東浦町のほか、都築紡績工場については美浜・阿久比両町所在のものも含み、またいずれも従業員100人以上の工場についての集計である。なお数字は昭和34年の1年間の集計について分析した。
- 2) 永祿年間と、江戸末期は、一時湾内第一の港勢を誇つた。伊勢の若松から知多半島西岸大野に航し、大野街道を亀崎に出、ここから対岸大浜に渡るコースは、東海道の間道として利用された。

【質疑応答】

- (質問1.) 柴田教授：貿易商社・金融業者などの衣浦港への進出が伴わなければ、棉花直輸入は困難ではないか。
- (答) たしかに輸入商社・金融業者・倉庫業者・荷役業者等の他、産業道路の整備が不可欠であるが、かつて名古屋港がこれ等を整備した如く、衣浦港地区の関係業者の協力によつてこれ等の事も可能である。
- (質問2.) 米花教授：東海地域が現在わが国第一の綿業地帯になつているが、この産業構造は永続すると考えてよいか。
- (答) 名古屋港周辺、特に南部工業地帯の造成により、愛知県の重化学工業

化は進むものと考えられるが、愛知・岐阜・静岡・三重を含めた東海地域の繊維産業は相当期間にわたり成長産業たり得るだろう。

(質問3.) 氏名不詳：知多地区の陸上輸送において、トラックが鉄道にとって代つた時期と理由についてはどうか。

(答) 時期については自家用トラックも含めて考えているので、明確には言えないが昭和30年代に入つた直後ではなかろうか。理由は鉄道の貨車が不足し、急な輸送を要する場合は相当遠距離でもトラックを利用するに至つたものである。なお、国鉄側の配車不足の事実もあるが、鉄道輸送難をもたらすより直接の原因としては、武豊線より東海道線への貨車流出入が困難化してきていることをあげねばならない。すなわち東海道線には昼夜をわかつず上下線ともに、比較的短い間隔で絶えず列車が走っており、そこへ武豊線からの列車を割込ませることが困難化してきている。

特に上り線への割込みは、下り線を横切つて行かねばならないので、一層技術的にも難しくなっている。東海道新幹線の完成は昭和39年に予定されているが、これが竣工のあかつきは旅行用列車の多くはそちらへ切替えられ、現在の東海道線の運行には余裕が出来るであろう。衣浦地区の工業化が進むにつれ、鉄道輸送需要は一層増加すると考えられるので、新幹線完成前の昭和38年頃が鉄道輸送難のピークをなすであろう。なお新幹線の竣工と前後して武豊線の複線・電化も予定されているので、この期を契機として鉄道輸送の比率は相当復活増大するものと考えられる。

(付記) 本報告の詳細については、中部都市学会編 半田市将来計画調査報告書 半田市役所を参照され度い。