

名古屋港発展史

—— 昭和13～32年の20か年について ——

松 浦 茂 治
(大分大学)

- I 20か年間における外国貿易の推移
- II 20か年間における内国貿易の推移
- III 20か年間における港に対する投資
- IV 20か年間の発展にみられる問題点

I

昭和13年における貿易額（輸出入計）についてみるに、名古屋は横浜、神戸、大阪、門司について第5位にある。これら諸港のうち第1～3位を占める横浜、神戸、大阪の3港は貿易額が接近しており、年によりその順位を入れかえながら終戦を迎える。これに対し第4位以下の門司、名古屋、若松の3港は、前記上位港とある程度の水をあげたところで鼎立しながら同じ期間を推移する。また戦前における貿易額のピークは、名古屋およびその他諸港とも昭和15年であった（これより先、3年前の12年にもピークを迎えている）。終戦後の管理貿易時代の異常時を経て、民間貿易再開後の昭和25年以降についてみるに、1位の神戸から横浜、大阪、名古屋、東京、四日市、若松、門司にいたる主要港が、殆んど順位の入れかわりなしにほぼ一定の小間隔を保って貿易額の増勢を示す。すなわちこれによってみるに、神戸・横浜・大阪の三港集中型が戦後になってくずれ、貿易の各港への分散化が行われたことが明らかに看取される。名古屋については、戦後の貿易額急増が顕著であり、第3位の大阪に迫る勢を示している⁽¹⁾。東の横浜・西の神戸に対し、中間港的性格の強い名古屋は、中部経済圏の急ピッチな発展に歩調を合わせて、貿

易額の面においても目覚ましい躍進ぶりをみせている。

名古屋港貿易を、その輸出入品構成の変動の面からみると、次の5期に区分できる。第Ⅰ期（昭和13～16）：綿織物・陶磁器輸出・羊毛輸入港時代
この期の昭和15年は前述のように、戦前において貿易額がピークに達した年であるが、この年においてこれまで数年にわたって輸出品の第1位にあった綿織物と、これまで2位であった陶磁器とが順位を交代する。これはすでに昭和10年頃からみられた綿織物輸出の阪神港集中傾向の結果がもたらしたものである。これに対し陶磁器輸出は、綿織物ほどのウエイトは持たないが、名古屋港へ集中する傾向を示す。第Ⅱ期（昭和17～20）：穀類輸入・陶磁器輸出港時代 戦時に入り輸出入ともに減少する。輸出では陶磁器が絶対額・輸出額中に占める百分比ともに逡減しながらも19年まで首位を確保する。鉄道機関車・鉄道車輛の満関支向け輸出が2、3位を占める。輸入では羊毛輸入が杜絶し米・雑穀の輸入が増加する。第Ⅲ期（昭和21～24）：食料輸入・陶磁器輸出港時代 終戦後の輸出は21年に少量のセメントが朝鮮向けに積出されたのは別として、22年から開始された伝統の陶磁器輸出によってスタートを切ることになる。その仕向先は合衆国が50%前後で、他は東南アジア向けが主である。他には玩具、紡織機などが積出されている。輸入は小麦を主とする食料によって大部分が占められ、残余の少量の輸入も食糧増産のための化学肥料・肥料原料であった。ただ23年よりは以上のほか、少量ながら羊毛輸入が復活する。第Ⅳ期（昭和25～28）：羊毛・食料輸入・陶磁器輸出港時代 輸出面では依然として陶磁器が1位にあり、その絶対額も漸増していく。しかしそれが名古屋港輸出額中に占める百分比は、この期を通じ40%から35%にまで逡減する。このことは、陶磁器輸出の成長率が名古屋全輸出のそれを下回ったことを意味する。代って輸出成長率を高めたのは、機械類・運搬用機器類であった。輸入ではこの期第1年の25年では引続き小麦が1位を占めるが、翌26年からは首位の座を羊毛にとって代わられる。なお食料としては小麦のほかに米が、繊維原料では羊毛のほかに綿花の輸入が増加する。第Ⅴ

期（昭和29～32）：綿花輸入・陶磁器輸出港時代 輸出ではこの期も陶磁器が首位の座を維持し続けるが、その名古屋港全輸出額中に占める百分比は引続き縮小していき、32年において24.1%となる。輸出成長率の大きいのは、繊維機械、合板、ミシンなどである。輸入では前期末の28年に2位にまで進出した綿花が、この期に入ると期首年度の29年から第1位に躍進する。他には米、小麦、ラワン材等の輸入が目立ってくる。

以上名古屋港外国貿易にみられる特徴を要約すると、1）第二次大戦を境にして輸出超過港から輸入超過港に転換した（通関統計）。2）戦前の15年において輸出面で、綿織物輸出港から陶磁器輸出港に変質したが、戦後の29年においては羊毛輸入港から綿花輸入港に変質した。3）陶磁器輸出の成長率が比較的小さく、その他の輸出品が未だ安定した成長率・市場を確保せず、一方羊毛・綿花等繊維原料輸入が阪神港から名古屋（および四日市）港に移動集中してきたことが、輸入超過への転換の原因となっている。4）名古屋港は、これまで引続き商業港的性格が強かったが、第V期に入って、すなわち30年頃より漸く工業港への胎動が顕著になってくる。その顕著な例として昭和30年より鉄鋼輸出が増加し、32年には自動車・船舶の輸出が目立ち、また同年において鉄鋼くず輸入の増大が見られた事などをあげることが出来る。

〔注〕

- (1) 拙稿 わが国主要貿易港発展形態の研究（一橋論叢 44の1 昭和35 119～129頁）

同上 わが国主要貿易港発展形態の分析（経済政策学会年報 IX 昭和36 96～103頁）

名古屋港貿易額は、昭和37年にいたり大阪を抜いて第3位となる。しかし東京港の躍進により追跡を受けるようになった。

II

名古屋港における内国貿易は、戦前では本稿で取上げる20か年の直前年の昭和12年に最高の579万トン⁽¹⁾（内外貿計 790万トン）に達した後は漸減をつづけ、20年には20万トン（内外貿計21万トン）にまで減少する。戦後は昭

和24年頃より伸長が顕著になるが、26年における伸びは殊に目覚ましく 365 万トン（内外貿計 529万トン）に達した。これは 1）前年に勃発した朝鮮動乱のため、国内鉄道輸送が窮迫し、国内海上輸送への依存度が高まった、2）横浜・神戸両港への軍用船入港が激増し、内外航路船で名古屋港へ回送されるものが多くなった、などの理由によるものである。28年には内貿は 446 万トンで戦前最高の 579 万トンに僅かに及ばなかったが、この年の外貿は 219 万トンで戦前最高の 211 万トンを僅かながら超過するに至った。なおこの頃より、それは終戦直後よりあらわれてきた傾向であるが、輸移入の輸移出に対する超過が顕著になった。好況の年31年における内貿は 627 万トンに達し、戦前最高を超過し、内外貿を合計すれば 954 万トンとなり、最高の年12年より21%の増となった。32年には内貿 746 万トン、内外貿を合算すれば 1,120 万トンに達し、ついに 1 千万トン台に乗ることになった。

内国貿易品構成にみられる特徴、特に戦前にみられたそれは、1）塩・肥料・雑穀などの輸入物資を愛知・三重の伊勢湾内諸港へ再出貨する仲継貿易、2）九州・北海道より移入された石炭を同じく伊勢湾内諸港へ再出貨する仲継貿易にある。なお内貿についても外貿におけると同様、20か年を 5 期に区分して考察することが出来る。第Ⅰ期（昭和13～16）：石炭・土石仲継港時代 この期の石炭移入は名古屋港全移入量の44～58%を占める。移出では石炭・土石がやはり第1、2位を占めるが、その比重を減じ第3位以下に飼料・雑穀・陶磁器・木材などがつづいている。第Ⅱ期（昭和17～20）：戦時緊急輸送時代 この期の統計数字は終戦時に一部喪失されたが、概括して言うことは石炭・土石の比重が減退し、その下位にある木材・肥料が移出入とも減少はするがその程度は比較的小さく、全体として縮小しながら各種貨物の緊急輸送が行われる。第Ⅲ期（昭和21～24）：石炭移入・石炭・麦・肥料移出港時代 石炭の仲継輸送は戦前に見られたのと同じ特徴であるが、ほかに緊急輸入された人造肥料・塩・麦・雑穀を伊勢湾内諸港と、その他より遠隔の港へ仲継移出することが行われる。移入では九州・北海道よりの石炭

入貨の回復が早かった。なお三重県沿岸諸港よりの木材・土石の移入も相当量行われている。第Ⅵ期（昭和25～28）：石炭・礦油・土石輸入・土石・礦油・麦・肥料移出港時代 移出では輸入された麦・肥料・羊毛などが伊勢湾内のみでなく、遠く九州・関東地方にまで積出される。長期にわたって移出の王座にあった石炭は26年にピークに達した後は減退をつづけ土石がこれに代って目覚ましい伸長を示す。次いで礦油・麦・肥料の仲継品が安定した積出品となった。移入では石炭がなお第1位にあるが、2位は礦油・土石が年によって交代する。なかでも礦油の移入成長率が大い。第Ⅴ期（昭和29～32）：石炭・礦油・土石移入・土石・礦油移出港時代 移出では土石が引続いて好調な伸びをみせ、麦・礦油がこれに続き、さらに新しく車輛・肥料・鉄の積出が行われる。石炭移出も31、32年にはやや持直した。移入では石炭・礦油・土石の他セメント・木材・鉄などの進出がみられる。

石炭の仲継を要約すると次のようになる。名古屋港がこの機能を顕著に果たすようになったのは昭和10年以降であり、15年が最盛であった。その取扱量は356万トン（輸入184,208トン・移入3,055,841トン・移出322,832トン）に達した。これは実に同年名古屋港総出入量772万トンの46.2%に当たる。これは名古屋港が中部経済圏という大消費地を背後に持ち、石炭積卸設備（10号地）も年を追って整備され、鉄道・道路による陸上輸送も改善されてきたためである。しかして船による移出分は輪移入分の10%前後であった。終戦後の石炭移入の回復は早かったが、27年頃より仲継量特に移出量の成長が停滞あるいは年により減少するようになる。移出量が戦後減退した理由としては、1）臨港地帯での石炭消費量の増加、2）鉄道・トラックによる陸上輸送量の増大、3）礦油・電力等へのエネルギー源の転換、などを考えることが出来る。

礦油の仲継を要約すると次のようになる。戦前において取扱量が最大になったのは昭和12年で83千トン（輸入24千トン・移入42千トン・移出17千トン）であった。翌13年もこれをやや下回る程度である。移入の主要仕出先は横

浜・川崎・尼ヶ崎・徳山などが主要なものであった。移出は輸移入量の25～50%程度で、主として伊勢湾内各港と関西方面へ送られていた。戦後は輸入は僅少であるが、移入は最も大きな成長率を示す。仕出先は川崎・四日市・横浜・下津が主なもので、その順位は年により交替する。移出は少量で県内・隣県向けが主である。礦油集散のため戦前すでに9号地の埋立が行われ、タンク・荷役設備の整備が行われてきたが、戦後はこれが整備拡充が急速に進められている。戦後、輸入に代って移入が多くなったのは、世界的に消費地精油主義が採られるようになってきたからである。

木材の仲継について要約すれば次のようになる。戦前から輸移入・移出という集散機能は石炭・礦油に次いで活発に行われてきたが、移出量は比較的に少ない。これは港の近接地で建築用・箱樺板用・合板その他木製品用として大量に消費されたことによる。戦後は、移入については23年頃より、輸入については28年頃より、急速に入荷量が増加している。輸入の仕出先はフィリピン、北ボルネオ（ラワン材が大部分）、移入の仕出先は九州・伊勢湾沿岸・北海道が主となっている。移出仕向先は戦前は伊勢湾内のほか近畿・中国へも向けられたが、戦後は伊勢湾内のほか若干が近畿・関東に向けられている。

内貿全般を通じてみれば、戦後の回復が外貿に比して緩慢である。これが原因は必ずしも明らかではないが、他港に比して昭和32年現在までのところでは工業港的性格が未だ比較的に弱いこと、また港の背後地が他港の場合に比し陸上輸送に依存するところが大きいことなどによるものと考えられる。したがって昭和32年現在、外貿は全国第4位であるが、内貿については大阪・川崎・東京横浜・室蘭について第6位となっている。

〔注〕

- (1) 内貿については、連続した金額統計数値が得られないので、港湾調査規則「品種換算表」によって算出したトン数によって考察する。なお資料は、名古屋港管理組合統計課のものによる。また昭和13～20年の間については、樺太・朝鮮・台湾・南

洋委任統治地との出入量が含まれている。

III

港湾に対する投資は、公共投資と民間投資との二つに分けて考えねばならない。本稿では昭和40年8月、名古屋港管理組合計画課調査係によって行われた実態調査によって得られた資料をもとにして、投資の推移を外貿・内貿とも関連させて考察してみよう。

(1) 公共投資 公共投資の資料は、愛知県（県港務所が名古屋港を所管した時期）および名古屋港管理組合（昭和26年管理組合設立以降）の公共工事の原簿によった。各年の金額は総投資額より、県港務所および管理組合の本庁舎費を控除したものである。なお20か年間の物価変動をどのようにデフレートするかは困難な問題である。比較的最近年の港湾投資額に対するデフレーターについては、いくつかの研究の成果が発表されている。⁽¹⁾ しかし本稿で対象とするような比較的古い20か年については、このような詳細な研究は未だ行われていない。また実際問題として、そのような指数の作製は相当の困難が予想される。本稿では運輸省港湾局計画課による「港湾施設建設費指数」により一括デフレートを行った。このようにして得られた数値は、図1および同附表の通りである。これによってみるに、戦争をなかにはさむ20か年を通じて、公共投資は各年比較的に安定した数値を示している。ただ昭和27、28年の両年において、対前年比の増額が大きい。これは同年より稲永埠頭修築工事など新しい名古屋港整備計画が開始されたためである。なお昭和31年1月より名古屋港長期計画が策定され、商港の拡充と臨海工業用地の造成に着手されたが、その投資額は未だ顕著な増加をみせていない。

次に公共投資と外貿・内貿との関係であるが、公共投資はこれを内貿、外貿別に区分することが難しいので輸移入量・輸移出量・総出入量のそれぞれに対比せしめることにした。また内貿額は、管理組合の資料によってもこれ

を継続的に把握することが出来ないので、この考察では外貿・内貿とも運輸省港湾調査規則による品種換算表によって算出されたトン数によることにした。したがってこの内外貿易量数値は、物価変動に対する修正を必要としない。

ところで公共投資と外貿・内貿量との関係であるが、まず概観的に言えることは、輸移出入量が戦時の落込みによりV字形に大きく変動したのに対し、公共投資は毎年ほぼ安定した支出が行われている。戦前について言えば、15年に輸移出入量がピークに達するが、公共投資は過去の投資累積もあるとは言え、かえって漸減傾向を示す。一方、昭和19、20、21年という輸移出入量が激減した時期においても震災復旧（昭和19、20、21年の地震により被害）・風水害復旧・戦災復旧など緊急を要する復旧工事が行われ、また土地造成とも関連を持つ浚渫および土砂処理工事が進められたため、相当額の支出が行われている。この図より読みとれる一つの問題点としては、30年頃より輸移出量がかかなり急増しているのに対し、公共投資増がこれに伴わず、両者の隔差が拡大していることである。

図 1 名古屋港輸移出量と公共・民間投資額

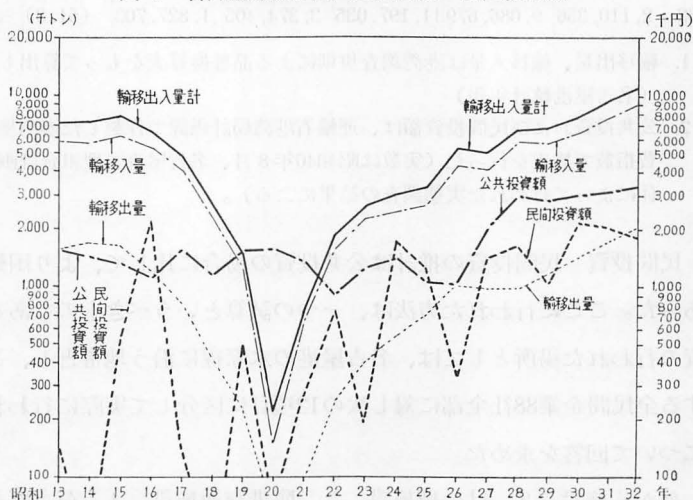


図 1 附 表

(昭和9～11年=100)

年	輸移出量 (トン)	輸移入量 (トン)	輸移出入 計 (トン)	公共投資額 (円)	民間投資額 (円)	(内倉庫へ の投資率 (%)	投資額の デフレー ター
昭和13	1,577,806	5,640,317	7,218,123	1,556,944	144,240	(0)	150
14	1,688,030	5,611,998	7,300,023	1,406,047	24,564	(0)	154
15	1,609,658	6,110,383	7,720,041	1,300,120	525,694	(6.6)	164
16	1,203,969	5,315,624	6,519,593	1,103,892	2,141,330	(4.4)	171
17	818,233	4,004,428	4,822,661	1,577,562	139,169	(88.8)	183
18	420,110	2,277,584	2,697,694	1,132,585	23,032	(16.5)	195
19	231,493	1,265,955	1,497,448	1,562,107	481,960	(0)	218
20	62,258	149,801	212,059	1,589,892	64,449	(0)	295
21	93,031	646,455	739,486	1,368,522	267,759	(99.6)	1,670
22	244,201	1,581,269	1,825,470	908,969	757,357	(73.1)	4,470
23	403,262	2,213,197	2,616,459	1,254,763	196,517	(14.6)	11,000
24	547,341	2,466,741	3,014,082	1,414,111	1,742,846	(14.3)	16,900
25	706,995	2,669,983	3,376,978	1,064,295	1,286,939	(50.6)	22,200
26	1,049,934	4,236,016	5,285,950	1,047,222	336,354	(33.9)	33,200
27	971,532	4,115,798	5,087,330	2,074,875	1,434,269	(53.2)	34,000
28	995,586	5,651,055	6,646,641	2,998,444	1,688,314	(32.0)	36,300
29	1,181,631	5,616,634	6,798,265	2,674,525	1,083,766	(29.0)	36,200
30	1,440,345	6,305,398	7,745,743	3,076,646	2,127,992	(33.0)	36,300
31	1,752,965	7,790,791	9,543,756	3,120,973	2,097,451	(60.1)	38,900
32	2,110,356	9,086,679	11,197,035	3,374,405	1,827,703	(51.3)	41,700

(注) 1. 輸移出量、輸移入量は港湾調査規則による品種換算表をもって算出したトン
(名古屋港統計年報)

2. 公共投資および民間投資額は、運輸省港湾局計画課で作製した港湾施設建設費指数で修正を行った(実数は昭和40年8月、名古屋港管理組合計画課調査係によって行われた実態調査の結果による)。

(2) 民間投資 民間投資の推計は公共投資の場合に比して、より困難な作業であった。ここに行われた方法は、一つの試算というべきものである。まず投資の行われた場所としては、名古屋港の水際線に沿う地帯とし、ここに存在する全民間企業88社全部に対し次の12項目に区分して実際に行われた投資額について回答を求めた。

1. 外かく施設、2. けい留施設、3. 臨港交通施設、4. 荷さばき施設、

5. 航行補助施設、6. 保管施設、7. 船舶補給施設、8. 港湾厚生施設、
9. 港湾施設用地、10. 移動式施設、11. 港湾役務提供用船舶、12. 臨港
地区外の港湾業務関係施設

これに対し、回答が得られたものは54社で、回答率は61%強であった。このようにして得られた金額により、この港の水際線を利用する企業の全投資額を推計することは甚だ困難であるが、ここでは未回答の企業が比較的小規模経営である等のことも勘案して、この金額は各年毎に、ここに求める金額の8割に相当するものと推定し、0.8で除して各年の投資額を推計した。なおこれに対し、さらに公共投資の場合と同じように、港湾局計画課による「港湾施設建設費指数」によりデフレートを行った。民間企業の港湾に対する投資にみられる特徴は、投資額が年により大きな変動を示すことである。図1にしたがって注目すべき投資をみるに、戦前の16年における高い投資額は、三井倉庫KKが調査項目11. に該当する港湾役務提供用船舶に対し、多額の投資を行った結果によるものである。戦後は24年頃より、26、29年の比較的軽微の陥没はあるが、民間投資もほぼ順番な伸びをみせている。24年の投資増大のきっかけを作ったものは、4. 荷さばき施設（名古屋倉庫KK、東邦ガスKK等）、6. 臨港倉庫の建設、11. 港湾役務提供用船舶の修繕および建設等に投資が行われたためであり、特に25年以降は港湾倉庫の不足が顕著になり、民間投資額中保管施設への投資の占める比率は25年（50.6%）、26年（33.9%）、27年（53.2%）、28年（32.0%）、29年（29.0%）、30年（33.0%）、31年（60.1%）、32年（51.3%）という大きな割合を占めた。25年以降は、その他 2. けい留施設、10. 移動式施設等への投資も相当量行われている。民間投資が公共投資を上回ったのは、戦前においては16年、戦後においては24年である。民間投資は、1）景気変動の影響を受けること多く、2）長期的計画性を欠き、短期的な見地から緊急な必要を充たすために行われることが多い。

〔注〕

- (1) 杉沢新一 港湾投資と地域経済 昭和40 なお港湾局計画課によって「今後使用するデフレーター」が発表されているが、これは新しいウエイト（石材45%、鋼材20%、セメント20%、木材15%）により、資材価格指数が算定され、これを賃金指数と対比し、資材費60%、労務費40%の割合で加重し、これにさらに若干の修正を加えたものである。

IV

名古屋港20か年の発展については、以上に分析した他に、港湾倉庫、船会社、港内運送、貿易業者等考察すべき多くの分野が残されているが、これ等は別の機会にゆずるほかはない。以下は20か年の発展の分析を通して得られた、いくつかの問題点の指摘にとどめることにする。

1) 工業港への発展と隣接港との協調 名古屋港は、かつての「宮の渡し」から数キロ南に位置し人工によって造成された新しい人造港である。今日までのところは中部経済圏の海洋への表玄関として商業港的性格が強かったが、明日の大工業港を目指して港の南部を中心にして工業用地を造成し、工業港化へのたくましい意欲をみせている。しかし背後に大消費をかかえているため、将来も商業港的機能を脱却することは困難であり、商工両面の性格を並存させ相当膨大な貨物を吞吐する巨大港に発展するであろう。しかし港が伊勢湾の奥に位置するため、このためには巨費を投じて港の改修を行うことが必要となる。したがって背後の広域経済圏の進展とも歩調を合わせ、隣接の四日市、衣浦、三河等の諸港と協調して、大伊勢湾港の構想を樹立すべきである。

2) 港湾管理者のあり方 従来名古屋港は愛知県によって管理されてきたが、昭和26年9月より、地方自治法第284条による一部事務組合である名古屋港管理組合設立となり、実際の管理運営は愛知県知事と名古屋市長が2年交代で当たっている。なお一方で国の行政指導も強化されてきており、適切な長期整備拡張計画の策定、これに伴う公共投資の実現のためには、港湾管理

3) 港に対する地域社会の協力 名古屋港の場合、地元の港の発展に対する一層の協力体制の確立が要望される。特に船会社・貿易商社等関連企業の育成強化が望まれる。そうでないと、京浜と阪神の中間に立地するため、西回り航路についても東回り航路についても中間港としてのみ利用されることになりやすく、安定した輸移出入港としての発展が、ややもすれば停滞することにもなりかねない。