

研 究

大阪港の貨物流動とその問題点

柴 田 悅 子

(大阪市立大学)

目 次

はしがき

1. 阪神地域の貨物流動
2. 「大阪府下輸出貨物発生源調査」
3. 大阪港の港湾整備と背後輸送
4. 若干の問題点

はしがき

「広域港湾」の必要性が論じられて以後、かなりの年月が経過してきた。かつて大阪湾については、阪神間の若手財界人から、阪神ポートオーソリティの設立が提唱され、最近では港湾審議会で、東京湾計画の基本構想として東京湾諸港の広域運営が打ち出された。港湾の広域的視野に立った建設設計画と管理運営は、今後の港湾政策に不可欠のものでありながら、その実現の具体化には、歴史的な港湾行政その他複雑な問題がからみあって、その実現化を妨げてきたのも事実である。

大阪湾においては「大阪湾は一つ」というスローガンで、神戸港、大阪港、阪神間諸港の機能と役割が論じられ、各港の機能分化の上に成り立つ総合的港湾計画の是非が、かなり以前から提起されていた。この場合言うまでもないことであるが、神戸港は取扱貨物の中にしめる外貿貨物の比重が高いことから、外貿中心のライナー・ポートに、大阪港は外貿は近海航路もしくは専用貨物に限り、中心は内貿港に、さらに尼崎港は背後地の工業地帯と結ぶ工業港に、西宮港は将来阪神間の中間に立地されるべき流通センターに、という具合に各港の持つ特質を大巾に生かして、その機能を分化しつつ、統合的に効率化しようというのであった。阪神間の尼崎・西宮港、さらに大阪の南

部に連なる堺・泉北・岸和田・泉佐野の諸港のように、その建設計画途上からかなり港湾の獨特的性格の明らかなものは、上記の機能分化を直ちに実行に移しても、とくに大きな問題は存在しない。堺・尼崎港=工業港、岸和田港=木村港、泉佐野港=水産港といった具合に機能をそれぞれ分担しつつ、大阪湾の有機的運営に参加しているのである。

神戸港と大阪港の場合は、統計によれば、大阪港の場合、全取扱貨物のうち7割が内貿貨物であるのに対し、神戸港では外貿・内貿約2分の1づつとなっている（表-1）。しかし大阪港における輸出入計1,259万トンの取り扱

表-1. 主要港取扱貨物トン数比較（昭和42年）

（単位：1,000トン）

	輸 出	輸 入	移 出	移 入	計
大 阪	2,049	10,544	9,577	23,471	45,641
東 京	169	8,290	5,287	27,832	41,578
川 崎	647	27,951	17,475	16,271	62,344
横 浜	7,108	31,565	22,680	13,431	74,785
清 水	735	6,226	4,762	2,287	14,009
名 古 屋	4,049	12,787	5,316	19,857	42,010
四 日 市	222	16,720	9,620	1,264	27,827
神 戸	7,399	12,625	8,564	13,009	41,597
下 関	301	1,010	2,141	2,891	6,343
北 九 州	3,320	22,518	22,263	13,592	61,692

注 港運統計より

い量のうち、とくに金属機械工業品の取り扱いは横浜、神戸、名古屋の各港について第四位をしめており、それ以外の農水産品、林産品、特殊品等においてもわが国で主要な外貿港となっている。このことから、神戸港と大阪港を直ちに外貿中心港と内貿中心港に機能分化するについては、各方面から疑義が出ていたのも当然といわねばなるまい。

外貿埠頭公団によるコンテナ埠頭建設計画においても、大阪南港埋立地にコンテナ埠頭5バースの建設がすすめられており、神戸港ポートアイランドに建設中の6バースよりも1年早く、昭和44年度に5バース中の2バースが

完成する予定になっている。大阪市港湾局においては、47年度の取り扱い貨物量を5,777万トンと想定して、43年を初年度とする新しい5ヶ年計画をもって目下外貿・内貿諸施設の整備拡充を行なっている。このような大阪港の意欲的な港湾建設と整備事業の現実を知る時、大阪湾全体の開発構想とどのように関連づけられるのか、また大阪という巨大都市を背後に抱いて、物的流通の「合理化」の中で大阪港自体がどのように位置づけられるべきかが明確にされる必要がある。すでに多くの学者や港湾関係者によって論じつくされた感はあるが、今一度大阪港を大都市港湾の一つとして分析を試みようとするのがこの小稿の目的である。

1. 阪神地域の貨物流動—— 大阪港を中心に ——

1960年以後、わが国貨物輸送の特質をみると、第一は臨海工業地帯の造成と重化学工業の進出にともなって東海道地帯に貨物流動のかなりの比重がしめられていること。第二は東海道地域の中では、大阪湾に比して東京湾地域の方が貨物輸送の伸び率が著しいことを指摘することが出来る。

全国貨物総輸送量は、昭和41年度311,249万トンであったが、そのうち東海道地域に關係する貨物は47.5%であった。この中には、各輸送機関の近距離中継輸送や、交錯、重複輸送がかなり含まれている。この重複輸送を除く意味で、全国総輸送量から県内相互輸送量を差引いて、府県地域間輸送のみを抜き出してみれば、同じく41年度全国総流出量68,710万トン中、東海道地域に關係する貨物は72.2%という高率になる。これは全国に対する東海道地域の地位の高さを示すものである⁽¹⁾（表-2. 参照）。

注 (1) くわしくは「東海道地域における客貨流動の現状」（小口頼人）『運輸と経済』1969月5号参照のこと。

この東海道地域貨物流動の府県別構成については、京浜地帯が流出流入ともに40%を超しており（流出量は東京21.6%、神奈川19.1%、計40.7%。流

表-2. 東海道地域に関する輸送状況

(昭和41年) (単位: 10,000トン)

発 地 域	着 地 域	東海道地域内全輸送量			府県内輸送を除外した輸送量		
		東海道	その他	計	東海道	その他	計
東海道 (対全国比)		117,690 (37.8)	10,532 (3.4)	128,222 (41.2)	19,246 (28.0)	10,532 (15.4)	29,778 (43.4)
その他 (対全国比)		18,506 (5.9)	164,521 (52.9)	183,027 (58.8)	18,506 (26.9)	20,426 (29.7)	38,932 (56.6)
計 (対全国比)		136,196 (43.7)	175,053 (56.3)	311,249 (100)	37,752 (54.9)	30,958 (45.1)	68,710 (100)

注 1. ()は対全国比 (%) を示す。

2. 『運輸と経済』1969.5, 「東海道地域における客貨流動の現状」(小口頼人)より。

入量は東京28%、神奈川14.1%、計42.1%)、次が阪神地帯の流出量28.2% (大阪16.1%、兵庫12.1%) 流入量の32.8% (大阪19.7%、兵庫13.1%)、愛知、三重の中京地帯は出入とも15%程度である。(表-3)

とりわけ阪神地帯の貨物流動について特徴的なことは、輸送機関別にみて海運への依存度がきわめて高いことであろう。(表-3)でも明らかのように東京地帯の貨物が搬出入とも自動車が圧倒的なのに対して、大阪の場合は流入貨物の50%以上が海運によっている。神戸港を持つ兵庫についても、出入ともに海運の持つシェアは、比較的類似的な神奈川に比しても大きいことがわかる。つまり大阪の物的流通にとって、海運はきわめて重要な役割を担っており、当然のことながら海上輸送に不可欠である港湾の合理的配置と機能的運営が必要となってくるのである。

次に大阪を経由する港湾貨物の動態をみよう。大阪港の取扱貨物は、外貿内貿ともに著しい伸びを示している。昭和30年度に外貿361万トン、内貿922万トン、計1,282万トンであったものが、昭和42年度には、外貿1,259万トンに、内貿3,305万トンに、計4,564万トンに、すなわち3.58倍に増加した。

表-3. 輸送機関別東海道貨物流出入状況（県内相互輸送量を除く）（昭41年度）
(単位: 10,000トン)

機 関 地 域	鉄道		自動車		海運		計		総流出入量に 対する構成比	
	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入
東京	905	1,220	5,136	7,129	384	2,212	6,425	10,561	21.6	28.0
%	(14.1)	(11.6)	(79.9)	(67.5)	(6.0)	(20.9)	(100)	(100)		
神奈川	998	855	7,882	2,554	1,813	1,930	5,693	5,339	19.1	14.1
%	(17.5)	(16.0)	(50.6)	(47.8)	(31.9)	(36.2)	(100)	(100)		
静岡	389	550	787	706	688	287	1,864	1,543	6.3	4.1
%	(20.9)	(35.6)	(42.2)	(45.8)	(36.9)	(18.6)	(100)	(100)		
愛知	544	558	1,626	2,222	382	1,709	2,552	4,489	8.6	11.9
%	(21.3)	(12.4)	(63.7)	(49.5)	(15.0)	(38.1)	(100)	(100)		
三重	262	137	703	498	1,023	165	1,988	800	6.7	2.1
%	(13.2)	(17.1)	(35.4)	(62.3)	(51.4)	(20.6)	(100)	(100)		
岐阜	257	167	1,270	810	—	—	1,527	977	5.1	2.6
%	(16.8)	(17.1)	(83.2)	(82.9)			(100)	(100)		
滋賀	174	111	517	336	—	—	691	447	2.3	1.2
%	(25.2)	(24.8)	(74.8)	(75.2)			(100)	(100)		
京都	118	249	517	939	3	34	638	1,222	2.1	3.2
%	(18.5)	(20.4)	(81.0)	(76.8)	(0.5)	(2.8)	(100)	(100)		
大阪	468	542	3,375	3,009	952	3,874	4,795	7,425	16.1	19.7
%	(9.8)	(7.3)	(70.4)	(40.5)	(19.8)	(52.2)	(100)	(100)		
兵庫	424	389	2,039	2,153	1,142	2,407	3,605	4,949	12.1	13.1
%	(11.8)	(7.9)	(56.6)	(43.5)	(31.6)	(48.6)	(100)	(100)		
計							29,778	37,752	100.0	100.0
							(100)	(100)		

注 『運輸と経済』1969.5, 前掲論文より

外貿貨物は、輸入1,054万トン、輸出205万トン、輸入貨物の内容は原木金属くず、鉄鋼石で全体の約半分をしめており、その仕出地では、原木ではフィリッピン、北ボルネオ、金属くずではアメリカ合衆国、インド、鉄鋼石ではポルトガル、韓国、マラヤなどとなっている（表-4. 参照）。輸出貨物の内訳は鉄鋼、機械金属製品等工業加工製品が中心であり、その仕向地は、アメリカ、タイ、フィリッピン、韓国などにおよんでいる。

内貿貨物は、移入2,346万7千トン、移出957万7千トン、計3,404万トンと膨大な量におよんでいる。移入貨物は、鉄鋼、石炭、砂利・砂・石材、重油、石油製品、セメントの上位6品目で全体の75%をしめており、移入先は

表-4. 大阪港の外貿貨物構成 (昭和42年)

(単位: 1,000トン)

輸入貨物 10,544千トン			輸出貨物 2,049千トン		
原木 2,077 (19.7%)	フィリッピン 北ボルネオ アメリカ合衆国 その他の	33.5% 27.1 18.5 28.3	鉄鋼 742 (36.2%)	アメリカ合衆国 その他の	52.7% 47.3
金属くず 1,757 (16.7%)	アメリカ合衆国 インド その他の	65.7 15.4 18.9	機械 245 (11.2%)	硫球タ フィリッピン その他の	20.7 13.4 12.5 53.4
鉄鋼石 1,431 (13.6%)	ボ領インド 韓国 マラヤ その他の	26.1 17.2 16.8 39.9	金属製品 178 (8.7%)	アメリカ合衆国 その他の	54.5 45.5
鉄鋼 836 (7.9%)	ソ連 その他の	17.6 82.4	化学薬品 151 (7.3%)	オーストラリア 韓国 その他の	28.4 17.9 53.7
石炭 575 (5.5%)	オーストラリア その他の	23.2 76.8	輸送機械 133 (6.5%)	タイ その他の	54. 46.
原塩 361 (3.4%)	アメリカ合衆国 その他の	18.5 81.5	その他 (30.1%)		
非金属鉱物 346 (3.3%)	中国 その他の	18.5 81.5			
その他 (29.9%)					

注 大阪港『港勢一斑』昭和42年版より

北海道から北九州まで全国各地に広がっている。移出貨物は、鉄鋼、取合わせ品等工業加工製品で全体の約半分をしめており、移出先は兵庫を筆頭に近畿・山陽・四国等西日本を中心に分布されている(表-5. 参照)。

大阪港の場合は、移出貨物の中兵庫県へ約240万トンが積出されているがその中で約42万トンが神戸港で外国貿易へ仲継ぎされる貨物である。仲継貨物の内訳は、鉄鋼の20万トン、金属製品、機械、化学薬品、繊維工業品等で全仲継貨物の8割をしめている。仲継貨物の仕向国は、アジア州19.5万トン

表-5. 大阪港の内貿貨物構成 (昭和42年)

(単位: 1,000トン)

移入貨物 23,467			移出貨物 9,577		
鉄 鋼 5,283 (22%)	北 海 道	12.3%	兵 庫 19.6% 東 京 16.3 大 阪 11.6 福 岡 10.2 山 口 8.8 廣 島 6.8 (25.1%)	兵 庫	19.6%
	福 岡	10.8		東 京	16.3
	廣 島	10.4		大 阪	11.6
	千 葉	9.9		福 岡	10.2
	神 奈 川	9.7		山 口	8.8
	和 歌 山	9.2		廣 島	6.8
	岩 手	9.1		そ の 他	26.7
	兵 庫	9.1		愛 媛	23.1
	そ の 他	19.5		福 岡	15.6
石 炭 3,006 (12.8%)	長 崎	34.1	取合せ品 2,130 (23.8%)	香 川	10.3
	福 岡	23.4		徳 島	9.3
	北 海 道	15.4		高 知	6.6
	和 歌 山	10.4		そ の 他	45.1
	そ の 他	16.7		兵 庫	63.0
砂利・砂・石材 2,890 (12.3%)	徳 島	45.3	金属くず 962 (10%)	大 阪	13.4
	和 歌 山	42.7		廣 島	11.1
	そ の 他	12.0		そ の 他	12.5
	和 歌 山	22.5		重 油	33.5
重 油 2,628 (11.2%)	岡 山	20.0	748 (7.8%)	兵 庫	33.5
	三 重	15.0		大 阪	14.8
	山 口	14.0		そ の 他	51.7
	大 阪	9.2	510 (5.3%)	和 歌 山	71.9
	そ の 他	19.3		そ の 他	28.1
	岡 山	27.9		そ の 他	
石油製品 2,069 (8.8%)	和 歌 山	22.8	(23%)	和 歌 山	71.9
	山 口	21.0		そ の 他	28.1
	三 重	11.1	そ の 他	そ の 他	
	そ の 他	17.2		そ の 他	
	山 口	46.3		そ の 他	
セ メ ン ト 1,720 (7.3%)	福 岡	38.1		そ の 他	
	そ の 他	15.6		そ の 他	
	そ の 他			そ の 他	

注 1. 大阪港『港勢一斑』昭和42年版より。

2. 移出貨物の中で大阪とあるのは主に埠港である。

北米18.8万トンで大半をしめる。アジアでは香港、フィリッピン、タイ、シンガポール、北米州ではアメリカ合衆国がその中心である。

一方輸入貨物の中で、大阪港を仲継港として、さらに各仕向地へむかう貨物も少くない。大阪港仲継ぎ輸入貨物は、総計277万トンにのぼるが、その内訳では金属くず、鉄鋼、原塩、金属鉱、非金属鉱物などが上位をしめている。その仕向地は金属くずの場合は堺、尼崎、和歌山、下津、福山、高松、高知等であり、鉄鋼は堺、尼崎、姫路、福山等いずれも製鉄所を有する臨海工業地帯にむけられている。原塩は尼崎、東播磨、水島、坂出、新居浜等の工業地帯にむけられている。

以上で明らかなように、大阪港を仲継ぎとする輸入貨物は、主に工業原材料であり、神戸港を仲継して外航本船にのせられる大阪港発貨物は、主として工業加工品、工業製品である。このことは、(表-1)で示した主要港における取扱貨物トン数によれば、大阪港、神戸港とともに横浜、川崎、北九州の

表-6. 主要港湾外国貿易額比較 (昭和42年)

(単位: 100万円)

	輸出		輸入		計	
	金額	%	金額	%	金額	%
全 国	3,758,966	100	4,198,711	100	7,957,677	100
大 阪	314,270	8.4	306,240	7.3	620,511	7.8
東 京	251,527	6.7	304,447	7.3	555,974	7.0
川 崎	71,712	1.9	223,291	5.3	295,003	3.7
横 浜	901,905	24.0	794,263	18.9	1,696,168	21.3
清 水	99,815	2.6	67,079	1.6	166,894	2.1
名 古 屋	312,159	8.3	295,219	7.0	607,378	7.6
四 日 市	17,668	0.5	187,774	4.5	205,442	2.6
神 戸	1,038,053	27.6	526,885	12.5	1,564,939	19.7
下 関	14,437	0.4	17,581	0.4	32,119	0.4
門 司	142,822	3.3	175,785	4.2	300,608	3.8
その他諸港	612,497	16.3	1,300,145	31.0	1,912,642	24.0

注 稅關統計より

諸港に比して、取扱量は少くなっているが、大阪港の場合他の工業港に比して高次加工品の取り扱いがかなりあるため、貿易額については横浜、神戸二大港に次いだ外貿港となっている（表-6）。とくに近年川崎、千葉方面の大規模な臨海工業地域の開発とあいまって、従来から堺、尼崎の工業地帯にはさまれて工業港的性格が強かった大阪港の輸出貨物について、高次工業加工品のウェイトを高めることが大阪港の一つ特色となるとも考えられる。

2. 「大阪府輸出貨物発生源調査」

本年2月大阪市港湾局は、大阪府下における「輸出貨物発生源調査報告書」を発表した。この調査は輸出検査法にもとづく品目のみを対象として、各検査協会や関係官庁を通じて、調査期間（42年7月～12月）内の取り扱い貨物トン数を出している。輸出貨物の発生源にはメーカー所在地をあげ、今まで明確になりにくかった発生源（メーカー所在地）を大阪市内と府下さらに他府県に分類して記されてある。この調査とほぼ同時期に発表された「大阪湾輸出入貨物流動調査」によると、大阪湾発生輸出貨物の生産地は、大阪府が43.5%（大阪市17%）であるのにひきかえ、積出し港は神戸港73%、大阪港23%の比率になっている。また神戸港は近畿地域からの出荷が70%であるのにたいし、大阪港は同地域が90%にものぼっているところから、大阪港の背後経済圏が近畿への集中度がはげしく、その奥行きが狭い点神戸港に比して輸出港としては下位に立たざるを得ないと考えられている。（表-1）でも示したように、昭和42年度の大阪港の輸出貨物は約205万トン、神戸港は約750万トンであるが、両港積みの比率は、神戸港78%、大阪港28%と、この場合も神戸港はライナー・ポートとしての高い比重を示している。

このような傾向は、以下に示される大阪市港湾局の「輸出貨物発生源調査報告書」でも同様である。この調査の対象貨物量は、589万2千トン、その中で神戸港経由が85%の500万6千トン、大阪港経由が15%の88万6千トンとなっている。本調査では各品目別に貨物発生地と積出港との関連が把握さ

れていないので、各輸出品目毎の発生源——輸出港——輸出先を正確に結びつけるのは困難である。しかし発生源と輸出先との結合関係はかなり明確にされたと思われる。

(表-7) は上記調査の大綱を要約したものである。調査対象貨物 101 万 6 千トン中、大阪市内発生は38%、大阪府下は52%であるが、府下の発生源は堺市19%、東大阪市7%、泉大津市6%の3市で、府下発生量の60%以上をしめている。大阪市内の場合は、北大阪の発生貨物量は少く、大半は東大阪・南大阪に集中している。中でも繊維製品は堺、泉北地区に多数の輸出メーカーが存在しており、全量の40%以上はこの地区からの発生である。雑品の輸出量28万5千トンの中ではプラスチック、洋傘等が量的には高いウエイトを持つが、それ以外にもガラス製品、真珠、硝子細貨、ゴム製品等の輸出量は高い。これら雑品の発生源は比較的大阪市内が多く、合板63%、ガラス製品75%、眼鏡83%、洋傘64%、ゴム製品83%がそれぞれ市内へ発生源を有している。この場合も南大阪、東大阪に多く、ガラス製品については北・西大阪への分布もかなりみられる。

これら輸出貨物の輸出先は、アメリカ30%、東南アジア20%、近海12%、ヨーロッパ10%、アフリカ8%、中南米7%、太平洋州6%の順になっているが、繊維品では東南アジアがもっと多く、機械金属製品はアメリカ、さらに雑品ではアメリカに次いで、近海、ヨーロッパ等に輸出されている。

繊維製品については、本調査が対象とした期間の繊維製品の神戸港積み72万トン、大阪港積み14万トン（港湾統計による）に対して、本調査による大阪市内と府下の発生貨物量は28万トンにおよんでおり、かなりの量の繊維品が大阪港を経由しないで神戸港を経由していることがこの調査で明らかにされた。繊維品の輸出先は、東南アジア・近海が多い。この点伝統的なライナー・ポートの神戸港の補完的機能を分担する意味で、大阪港の役割に再認識が加えられる必要があろう。

本調査によれば、太平洋州との結合があまり大きなウエイトになっていない

表-7. 大阪府下輸出貨物の発生源と輸出先の実態 (42年7月~12月)

(合計)

(単位: 100トン)

分 発 生 源 類	合計		繊維品		機械金属属製品						その他の雑品							
	貨物量	%	貨物量	%	合計		機械金属		ミシン		自動車		合計		プラスチック			
					貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%		
合計	10,158	100	3,387	100	3,925	100	808	100	425	100	2,289	100	2,846	100	770	100	560	100
大阪市内	3,885	38	1,220	36	1,063	27	301	37	128	30	478	21	1,601	56	345	45	384	64
大阪府下	5,187	52	1,598	47	2,611	67	410	51	262	62	1,768	77	978	34	349	43	173	29
その他	1,086	10	567	17	251	6	97	12	35	8	43	2	266	9	96	12	42	7
アメリカ																		
合計	3,007	100	640	100	1,534	100	456	100	220	100	642	100	832	100	226	100	136	100
大阪市内	1,066	36	179	28	477	31	199	42	26	12	174	27	410	49	98	44	103	75
大阪府下	1,695	56	425	66	919	60	234	49	181	82	439	68	351	42	118	52	19	14
その他	246	8	37	6	14	9	42	9	13	6	30	5	71	9	9	4	15	11
東南アジア																		
合計	2,005	100	713	100	1,013	100	113	100	53	100	799	100	279	100	85	100	25	100
大阪市内	641	32	236	33	253	25	39	34	28	56	168	21	153	55	24	28	27	96
大阪府下	1,154	58	338	47	716	71	49	44	13	24	625	78	101	36	54	64	—	—
その他	210	10	139	20	45	4	25	22	11	20	6	1	26	9	7	8	1	4

(近海)

分 発 生 源	合 計		織 維 品		機 械 金 属 製 品						其 の 他 雜 品							
	貨物量	%	貨物量	%	合 計		機械金属		ミ シ ノ		自動車		合 計		塑	洋	傘	
					貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%
合 計	1,220	100	579	100	148	100	38	100	3	100	81	100	492	100	175	100	178	100
大阪市内	681	56	319	55	29	20	11	29	2	54	7	8	334	68	137	78	91	51
大阪府下	338	28	107	19	105	71	18	47	0.9	28	74	92	126	26	18	10	86	49
その 他	200	16	154	26	14	9	9	24	0.6	18	—	—	32	6	20	12	—	—

ヨーロッパ

合 計	1,024	100	315	100	253	100	34	100	63	100	100	100	458	100	81	100	118	100
大阪市内	396	39	98	31	45	26	15	45	35	40	4	4	233	51	14	17	70	59
大阪府下	487	48	145	46	171	67	15	44	34	54	959	96	171	38	54	67	30	25
その 他	141	13	73	23	17	7	4	1	4	6	—	—	510	11	13	16	18	16

アフリカ

合 計	798	345	225	15	23	170	220	44	54
-----	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	----	----

中 南 米

合 計	675	226	323	24	25	278	106	22	20
-----	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	----	----

太 洋 州

合 計	608	250	127	42	9	63	231	78	46
-----	-----	-----	-----	----	---	----	-----	----	----

注 大阪市港湾局『輸出貨物発生源調査報告書』(44年2月)より作成

い。港湾統計による大阪港からのオーストラリア向輸出貨物は化学薬品、化学肥料で、本調査対象貨物に含まれなかつたことによるものであろう。

以上の調査は、大阪湾の広域的開発の上に立つて、物的流通の合理化と効率化をもとめる上からもきわめて多くの問題を提起している。言うまでもなく従来から大阪港は、輸出貨物が輸入貨物の $\frac{1}{5}$ といつた工業原材料を中心としたトランパーポートとして発展してきたのであるが、コンテナ時代を迎えた物的流通近代化の追求に際して、はしがきで提起した神戸港と大阪港の外貿・内貿またはライナーポート・トランパーポートという機能分化論を単純に適応すべきか否かが問題となるのである。

3. 大阪港の港湾整備と背後輸送

近年大阪湾に工業地帯が造成され、港と港の間はほとんど臨海工業地帯でうまるほどまでに至っている。東京湾も同様であるが、これら造成工業地帯は自家用埠頭を持ち、運輸省第三港建の調べによると大阪湾の場合、水深4.5m以上岸壁延長26,959mのうち38%にあたる10,396mが自家用埠頭となつており、貨物取扱量も昭和36年には湾全体の34%であったものが、40年には36%と増加している。これら自家用埠頭は臨海工場にもっとも多いが、最近では、商社の自家用埠頭も現れている。神戸港の埋立地には三菱商事の油脂埠頭、昭和産業の東棉のグレーン埠頭がすでに操業しており、さらに三井物産、東食、全購連等の埠頭が建設される予定である。⁽²⁾

注 (2) 是常福治「港湾近代化の諸問題」『海運』1969.1月号、118ページ。

大阪港は、神戸港に比べれば民間自家用埠頭は少いが、大型船けい船岸で約一割弱、小型船けい船岸で約 $\frac{1}{2}$ が自家用埠頭となっている。埠港に例をとれば、自家用埠頭が公共埠頭の数倍にもおよんでいる(表-8)。大阪港の施設をみると、水深9m以下の大型船岸壁および小型船用岸壁が拡充していることがわかる。昭和43年大阪市港湾局の大阪港整備5ヶ年計画における47年の取り扱い貨物推定量は、公共貨物4,238万トン、専用貨物1,669万トン、計

表-8. 大阪湾諸港の港湾施設

(昭和43年3月31日現在)

港 種 別 名	大型船けい船岸			小型船 けい船岸	上屋	倉庫	荷役 機械
	岸	壁	ドル・ フイン その他				
	-4m～ -9m	-9m～	-4m～ -9m				
大阪 公共施設 民間施設	12,174 984	2,380 273	382 —	1,185 200	37,992 6,693	78,255	185,636 323
堺 公共施設 民間施設	360 1,837	165 1,024	— 127	— 379	2,137 1,415	13,951	53,957 39
神戸 公共施設 民間施設	9,350 4,894	11,228 4,223	— —	24 —	16,183 3,566	240,361	222,634 193

注 1. 運輸省「運輸経済統計要覧」(43年版)

2. 上屋、倉庫及び荷役機械は、大型船ふ頭用地内のもの。

5,907万トンに達し、その貨物の荷役施設として、公共けい留施設 179 パース、物揚場38kmが必要とされている(表-9)。

昭和42年「外貿埠頭公団法」の制定に基づいて、同年10月「阪神外貿埠頭公団」が設立された。公団はコンテナ埠頭を中心とした外貿埠頭および、ターミナル施設の建設を行い、建設された埠頭は、外航定期船会社または一般

表-9. 大阪港5ヶ年計画における47年の計画取扱貨物推定量

		5ヶ年計画策定時(42年)			5ヶ年計画推定量(47年)		
		外 貿	内 貿	計	外 貿	内 貿	計
貨物量	合計	12,593	33,045	45,638	(1.25)	(1.31)	(1.29)
	公共	11,406	26,830	38,236	15,719	43,349	59,068
	専用	1,187	6,215	7,402	(1.24)	(1.05)	(1.11)
公共けい留施設		大型けい船岸および けい留浮標		75 パース	14,132	28,246	42,379
		物揚場		37km	(1.34)	(2.43)	(2.25)
					1,586	15,103	16,689
					大型けい船岸および けい留浮標		179 パース
		物揚場		37km	物揚場		38km

注 1. 大阪市港湾局『港勢一斑』(42年) 28ページ。

2. () 内数字は昭和42年との比

港湾運送事業者に専用貸付の方式が採用される。公団の事業として大阪湾には、昭和50年を目標にコンテナ埠頭11バース（神戸港6バース、大阪港5バース）、一般外航定期船埠頭30バース（神戸港26バース、大阪港4バース）、が建設される計画である。大阪港には地方公共団体によるコンテナ埠頭は建設されない（表-10参照）。

表-10. コンテナ埠頭の建設状態

外 賃 埠 頭 公 團 に よ る も の	京 浜 〔 11 〕		阪 神 〔 11 〕		神戸(ポート アイランド)〔6〕 45年 3 バース 47. 1 48. 1 49. 1 50. 1 工費計 150億円
	東京(大井)〔8〕 45年 2 バース	横浜本牧 〔3〕 44年9月1バース	大阪(南港)〔5〕 44年 2 バース	47. 1 48. 1 49. 1 50. 1 工費計 127億円	
	46. 2	44.12 1	46. 1	47. 1 50. 1 工費計 150億円	
	47. 1	44. 7 1	47. 1		
	48. 1	-	49. 1		
	49. 1	-	-		
	50. 1	-	-		
	工費計 241億円	工費計 60億円	工費計 127億円		
	1バース250m 年間処理能力50万トン				
		規 模	完成期日	能 力 (1バース)	工費 (1バース)
地 方 よ る 公 も の の 團 體 に	東京 品川埠頭 (2バース) 570m	42/3	50万トン	24億9,500万円	
	横浜本牧埠頭 200m 200m	43/3	30	18億1,100万円	
	神戸摩耶埠頭 300m 300m	42/10.43/1	50	17億 600万円	
	名古屋金城埠頭 200m 200m	44/3	30	11億円	
	四日市第3埠頭 245m	45/3	50	15億1,400万円	

44年秋に完成予定の南港二バースと45年春に完成予定のポートアイランド3バースは、昨年来すでに専用借受者も決定した（表-11）。川崎汽船の場合は、オーストラリア航路をANLグループと共に開設する計画を持ち、日本でのターミナルは南港C1バースを共同で利用し、ステベは日東運輸、さらにオーストラリアのシドニー、メルボルン、ブノンベンの各港でANLの諸施設を共同利用することになる。オーストラリア航路は、南港以外に名古屋（全域埠頭）横浜にも共同利用埠頭を予定している。このKラインとANLのイースタン・シーロード・サービスは、両国の船会社が提携

表-11. コンテナ埠頭専用借受会社

	貸付バース	借受者	
大阪 南港	C第一バース	川崎汽船 日本郵船	
	C第二バース	大阪商品三井船舶 山下新日本汽船	共同 使用
神戸 ポート アイラン ド	C第一バース	シーランド・サービス・インク U. S. L. インク	共同 使用
	C第二バース	日本郵船 大阪商船三井船舶 川崎汽船 ジャパンライン 山下新日本汽船	共同 使用
	C第三バース	日本郵船 大阪商船三井船舶	共同 用使

したことにより、両国間の港湾チャージとデリバリーに大きな強みを示すであろう。このような例は加州航路や三社グループにもみられ、今後コンテナ埠頭の建設が進展する段階で、コンテナターミナルの共同利用はさらに前進するにちがいない。

以上のように、大阪港の整備・拡充とコンテナバースの建設は、ここ2~3年取り扱い貨物量が2倍を越す(表-9)という見通しのもとに、急テンポで進められつつある。大阪湾の広域化の観点に立ちつつ、より合理的に港湾整備を考える場合、次に問題とされるのは、阪神間をつなぐ陸上交通の状態であろう。

大阪市を中心とした貨物の流れは、第一に港を中心とした地域で発生する貨物輸送と、第二に鉄道とトラックによって外部から搬入される貨物、第三に都市中心部で発生する貨物に分類できる。大阪市の立地と自然条件から、神戸市のように市内通過貨物量は比較的少い。とくに東大阪トラック・ターミナル建設後、路線貨物については都心部への輻輳輸送が回避出来ている。

従来から大阪の陸上貨物輸送の拠点は、国鉄貨物駅をはじめ主要幹線道路

等が北部に集中しており、大量貨物発生源である大阪港あるいは東区を中心とした東大阪一帯と距離的に相当はなれている。このことは港湾発生貨物が鉄道にのる場合は臨港駅から梅田貨物駅に集められねばならず、トラックの場合も過密にあえいでいる都心部を通過しなければ幹線道路へ出ることができない状態となっている。さらに、大阪——神戸——京都——名古屋——東京と結ばれる名神・東名高速道路に連なるためには、東へいくにも西へいくにも淀川を渡らねばならず、この淀川にかかる6本の橋（鳥飼大橋、長柄橋、淀川新橋、十三大橋、淀川大橋、伝法大橋）が実質的には大阪の出入口となって、この部分における交通混雑が年々激増をたどって、大阪に通じる道路交通が動きのとれないものになっているのである。

最近大阪都心部をはじめ環状道路の建設が急ピッチですすめられている。つまり、堺港から大阪市東部をまわる内環状線、泉北港から松原・大東市を通過する中央環状線、泉佐野港から茨木市へ大きくまわる外環状線の三環状線は、すべて名神高速と連結し、各環状線を結ぶ放射線道として築港枚岡線、松原泉大津線、十三高槻線、大阪南池田線、大阪上野線等が建設されつつある。環状道路と放射道の交叉点には東大阪流通センターが建設されたのをはじめ、北大阪と南大阪に流通センターの建設計画が立てられつつある⁽³⁾。とくに心斎橋・両池筋を横切る築港枚岡線の完成も間近にせまり、港湾貨物の搬出入は効率が高まるであろう。これ以外に阪神高速、第二阪神等阪神間を結ぶ道路も建設されている。

注(3) 谷本谷一『大都心における物的流通の諸問題』第四章参照。

南港コンテナ基地の建設は、当然コンテナの内陸輸送体制を必要とする。神戸ポートアイランドや大阪南港のような埋立地の場合、陸地との連結は数本の道路又は橋梁によらねばならず、コンテナの陸上輸送は貨物の増加率とも関連するが、埋立地との連結部分や都心部通過のために、相当の混雑をひきおこす可能性がある。鉄道・自動車ともにコンテナの陸送体制を整備しつ

つあるが、大都心の過密交通を考えると、可能なかぎりは港から再び内航海運による配送、あるいはバージシステムの改善等で海上輸送を利用する方が合理的であるかもしれない。

4 若干の問題点

以上のことから、大阪港の今後について若干の問題点を提起することが出来る。

① 阪神工業地帯は歴史的にその基盤も強固であるが、近年東京湾千葉・川崎方面その他に大規模な重化学工業地帯が出現しつつある時、大阪湾の海岸線のほとんどを開発しつくした段階では、少い土地の高率利用の立前から、第一次加工工場よりも、高次加工工場への質的転換が必要であろう。「大阪府下輸出貨物発生源調査」によれば、輸出貨物中繊維製品は当然として、他の機械、金属製品、プラスチック等々についてもその発生源は臨海よりもむしろ内陸にひろがりを有していた。港湾の整備以前に、臨港地区の再開発と高次利用が研究される必要があるであろう。これは関西経済の地盤沈下からの脱出とも関連した問題である。(4)

注 (4) くわしくは『港湾』43年10号、「特集」臨港地区参照。とくにこの中の大阪市港湾局「大阪港における臨港地区」参照

② 上記大阪市港湾局調査によれば、輸出貨物の仕向地では、アメリカ、東南アジア、近海が高いウエイトを示していた。主として不定期船が利用される輸入貨物は別として、輸出貨物のライナーポートとしては、神戸港と航路分担の可能性が追求されるべきであろう。神戸港が世界一同、ヨーロッパ、アメリカ等遠洋へ重点を置く定期航路に重点をおくなら、大阪港は近海、東南アジアといった近距離への定期航路を分担することになるであろう。

③ さらに上記調査で示された繊維品に例をとれば、大阪府下発生（地域的には大阪市南部、泉州一帯）の貨物の多くを神戸港へ陸送している。大阪府

南部から神戸港への陸送は、阪神間の道路交通の過密化と麻痺の一因ともなり、神戸港月末月初船ごみの原因をつくり出すものもある。神戸港と大阪港の取り扱い貨物によって、貨物別に港湾の機能分担が可能となるならば、その陸上輸送も含めてかなり合理化するであろう。

④ 大阪港南港にコンテナバースの建設がすすんでいる現在、コンテナ貨物の増加とともに陸上輸送は大きなネックとなっている。この点は神戸港ポートアイランドでも同様であるが、海上コンテナ貨物の内航輸送やブッシュ・バーシングシステム等の可能性について、より一層研究がすすめられるべきであろう。

以上の諸点で指摘したように、物的流通の合理化の視点から、貨物発生源——経由港湾——輸出手先、輸入手先——経由港湾——貨物終着地の時間短縮と費用節減を追求する必要がある。この場合従来の商社、問屋、乙仲などの商業機構と複雑な貿易機構をも再検討の対象とされることは当然である。眞の物流近代化は、個別的輸送機関のみでなく、流通システム全体を問題にしなければならない。この観点から輻輳化した大都市の貨物輸送と港湾の合理的整備が、どの程度まで実現可能なのかが次に検討されねばならぬ問題である。