

# 大都市港湾の機能転換と経済政策 との相互作用

木村 武彦

(名古屋港管理組合)

## 目 次

1. はじめに
2. 国の諸政策の中での港湾
3. 地域経済構造と工業港の形成
4. 国際的流通拠点港湾への変貌要因
5. むすび

## 1. はじめに

昭和30年代はじめより続いた高度成長経済も48年秋以降、石油ショックを契機に転換点を迎え、長い不況局面に突入した。国際的な経済環境の変化にともなう省資源指向は、従来の高度成長の構造基盤を覆し、新しい発想にもとづく安定成長路線を定着させる時期に至った。

その政策の基調となる21世紀の展望を踏えた第3次全国総合開発計画（以下「三全総」という）が、昨年11月に決定された。この三全総に至る国の地域関連諸政策の経過を振り返る中で、

- ① それぞれの施策が、港湾へどのように投影されたか
- ② 地域の産業構造高度化の拠点として、港湾がどのような役割を果たしたか
- ③ 国際的流通拠点港湾へ機能を変化させた基本要因は何か

の3点について、以下に考察を試みたい。その場合、各政策の特徴を「中京工業地帯と名古屋港の変貌」にどのような機能を果たしたかを分析しつつ、港湾の発展と地域の産業構造との相互作用、及び大都市港湾の国際的流通拠点形成の要因解明を試みる。

## 2. 国の諸政策の中での港湾

高度成長の基盤を構成する重化学工業への設備投資重視は、30年代を通じて一貫した国の政策基調であった。

この節では、「所得倍增計画」の中で太平洋ベルト地帯構想をひきついだ全国総合開発計画（以下「旧全総」という）以降の国の諸政策が港湾にどのように投影されたかを検討する。

まず、36年から発生した主要外貿港湾における滞船現象に注目しよう。この現象は当時、高度成長に対する隘路の発生として、ひとびとの耳目をひくに至った。

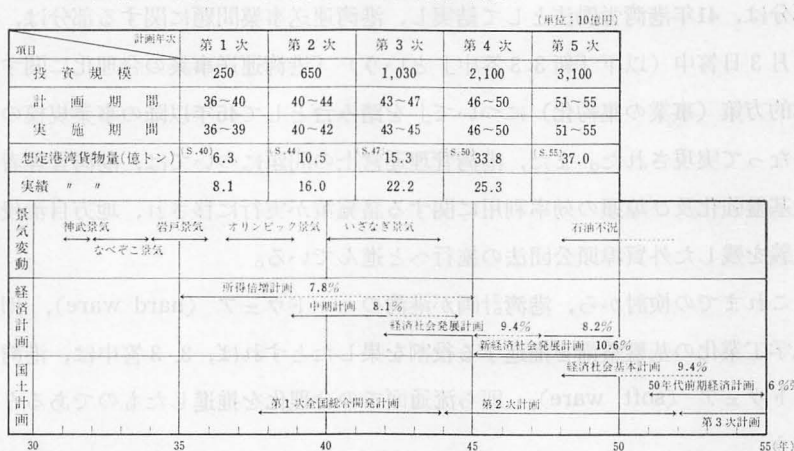
東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港を見た場合、1日平均滞船数は、7月に80隻を数え、8月、9月と増大を続け、10月には128隻に達した<sup>(1)</sup>。

この現象は俗に「船ごみ」問題といわれているが、これにより、港湾が社会的にも関心を集めるようになった。36年には、基盤整備の一貫として、港湾整備緊急措置法に基づく第1次港湾整備5ヶ年計画（36～40年）が策定された。これは「所得倍增計画」による港湾投資額の枠を決めることに対する法律的な保障となっている。

その後、順次第2次～第5次港湾整備計画が策定されたが、いずれの計画も想定貨物量を上回る実績により、改訂の都度、前計画の約2倍の投資額となって現われている。しかし、第4次に至って想定貨物量より実績が下回ることになった。われわれはこれによっても、石油ショックの大きさを窺い知ることができる。（表1参照）

第1～第3次港湾整備5ヶ年計画は、旧全総の拠点開発方式に呼応している。これは、基盤整備としての主要外貿港湾の整備、工業原材料を取扱う港湾の整備（臨海工業地帯の造成）及び地域間格差の是正のための産業港湾整備を主内容にしたものであったが、港湾貨物の急増に施設整備が追いつかないため、計画の改訂が重ねられ、その性格を一層明確にしてきている。特に、開発拠点港湾の整備については、新産都市、工業整備地域等の開発拠点の中核として新たに港湾を開発すると唱われている。また、直背地開発の特徴に対応した石油港湾、鉄鉱港湾、石炭港湾及び木材港湾等の産業港湾等機能特化を志向する整備が顕著な傾向として認められる。

表1 港湾整備5ヶ年計画及び景気変動、経済・国土計画の関連



(注) 「港湾」VOL. 54 No. 1 P. 61の資料を補正して作成

その後の経済社会発展計画及び第2次の全国総合開発計画（以下「新全総」という）に対応するものとして、第4次以降の港湾整備5ヶ年計画がある。新全総の理念は、大規模プロジェクトを中心に開発の可能性を全国土に拡大することであるが、その基調とするところは、先進地域の行詰りを打開するため高エネルギー産業の分散配置を梃子として、国土の一層の高密度利用を図ったものであった。このために大都市港湾においては、近傍港湾との一括した重複投資を避けると同時に、国民経済の視点に立って総合計画との斉合性を満すことのために、広域港湾計画の概念がとり入れられた。その筆頭が42年に策定された「東京湾港湾計画の基本構想」と「大阪湾港湾計画の基本構想」であり、中京地区においては45年に作られた「伊勢湾港湾計画の基本構想」である<sup>(2)</sup>。

一方、重化学工業化政策と共に進められた生産技術面での合理化が一つの区切りに達するや、流通面での合理化が望まれるようになった。加工貿易のためにターミナル機能を営む主要港湾では、特に労働問題、港湾運送事業問題、及び港湾管理運営の問題が内臓された著しい後進性の故に対策を必要とするにいたった。

このため、港湾諸政策の基調となった「港湾労働対策審議会」の39年3月3日答申（以下「3.3答申」という）は、これらの3点を中心に、港湾行政の合理化

及び港湾利用の改善を目指したものであった。3.3 答申の港湾労働問題に関する部分は、41年港湾労働法として結実し、港湾運送事業問題に関する部分は、42年3月3日答申（以下「新3.3 答申」という）「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について」を踏み台として45年以降の事業規模の拡大となって実現された。また、港湾管理運営上の問題については、港湾管理者の財政基盤強化及び埠頭の効率利用に関する諸施策が実行に移され、地方自治侵害の疑義を残した外貿埠頭公団法の施行へと進んでいる。

これまでの検討から、港湾計画が港湾のハードウェア（hard ware）、即ち重化学工業化の基盤整備を推進する役割を果たしたとすれば、3.3 答申は、港湾のソフトウェア（soft ware）、即ち流通面での合理化を推進したものであるといえよう。

このように、両面から重化学工業化推進のための諸施策遂行は、中京工業地帯を直背地に持つ名古屋港にどのように投影され、それに伴う港湾の変化がどのように生じたかを、3 大湾（東京湾、大阪湾、伊勢湾）の直背地産業構造との対比において考察を進めよう。

注 (1) 昭和37年度「経済白書」経済企画庁 p. 98

(2) 詳しくは、北見俊郎著「港湾総論」（成山堂書店、1972年）pp. 141～146 及び「都市と港」（同文館、1976年）pp. 198～204 を参照されたい。

### 3. 地域経済構造と工業港の形成

巨大都市を直背地としてもつ大都市港湾は、既成区域の狭隘さのため船舶の輻輳がはなはだしく、又、工業港の形成も困難となり、その解決を既成大都市港湾近傍への機能分散によって整備するところに求めるようになった。この時期を経過した結果、特に大きな変化が認められる3大港の直背地である関東臨海、近畿臨海、東海の各地域における産業構造変動を高度成長が進行した35～49年の15年間にについてみてみよう。（表2参照）

工業生産出荷額は、関東臨海は、40年をピークにここ10年間に4%前後の低下を示し、全国シェアは26.8%になっている。関東臨海の工業生産出荷額指数を、各都県別に見ると、かつて京浜工業地帯の中心部を形成してきた東京は、35年を

表2 太平洋ベルト地帯を構成する三地域の工業及び農業生産

地域別	工業生産出荷額							農業粗生産額						
	全 国 比				指数(昭和35年=100)			全 国 比				指数(昭和35年=100)		
	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和49年	昭和40年	昭和45年	昭和49年	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和49年	昭和40年	昭和45年	昭和49年
全 国	100	100	100	100	189	443	817	100	100	100	100	164	252	412
関東臨海	28.6	30.1	29.6	26.8	201	463	774	9.7	9.5	9.6	8.6	160	249	367
東 京	15.8	14.1	11.8	9.1	170	332	474	0.9	0.8	0.6	0.5	136	161	204
神奈川	9.2	10.2	10.3	9.5	213	508	863	1.8	1.6	1.4	1.2	143	198	283
埼 玉	2.3	3.4	4.1	4.2	281	805	1,495	3.3	3.2	3.2	2.7	157	242	333
千 葉	1.3	2.4	3.4	4.0	342	1,111	2,443	3.6	4.0	4.4	4.2	178	331	523
東 海	16.2	16.2	16.6	16.9	190	453	846	9.9	9.4	10.4	9.4	155	264	392
静 岡	3.9	3.9	4.0	4.2	185	444	865	3.2	3.2	3.7	3.1	165	286	398
愛 知	9.1	8.9	9.2	9.0	186	450	808	3.2	2.9	3.4	3.2	150	264	404
三 重	1.7	1.9	1.9	2.1	212	478	982	1.7	1.6	1.7	1.6	145	240	375
岐 阜	1.5	1.5	1.6	1.6	201	470	871	1.8	1.7	1.7	1.6	157	244	372
近畿臨海	22.3	20.3	19.1	17.6	173	381	650	5.0	4.5	4.7	4.1	150	240	342
大 阪	13.5	12.2	11.3	10.3	171	374	623	1.3	1.1	1.0	0.8	150	208	249
兵 庫	7.5	6.8	6.4	6.0	172	380	663	2.6	2.3	2.5	2.3	146	239	370
和歌山	1.3	1.3	1.4	1.3	193	465	858	1.1	1.1	1.2	1.0	113	281	380

(注) 「工業統計表」及び「生産農業所得統計」より作成

表3 太平洋ベルト地帯を構成する三地域の重化学工業化率

地区別	年	昭 3 5	昭 4 6	昭 5 0
全 国		60.0	67.0	64.4
関 東 臨 海		64.7	70.1	69.4
東 京		64.7	61.0	56.7
神 奈 川		80.7	82.7	81.3
埼 玉		58.8	66.6	65.5
千 葉		54.5	70.2	73.9
東 海		47.0	61.3	61.5
静 岡		51.1	68.9	66.0
愛 知		52.8	65.1	65.6
三 重	45.7	49.1	58.8	60.0
岐 阜		35.1	46.8	45.8
近 畿 臨 海		61.0	69.8	73.9
大 阪		64.0	69.4	74.4
兵 庫		66.5	68.9	65.8
和 歌 山		52.4	71.0	81.4

(注) 東洋経済「地域経済総覧」1971、1973、1977年版より「製造業付加価値」を用いて作成

100とした場合、45年は332、49年は474といずれも全国平均を大巾に下回る伸率であった。又、神奈川は、全国平均を少し上回った程度である。然るに、埼玉及び千葉の両県は、全国平均を2倍前後上回る伸率であった。この事実は、既成の工業地域では過密の弊害が大きく、重化学工業化が地域的広がりで押しすすめられたことを物語っている。（表3参照）

このような類型は、近畿臨海においても同じである。この両過密地域に狭まれて、過密化を伴わない開発のモデルとして登場したのが伊勢湾をとりまく東海地域である。新全総の中でも、中部圏（東海を含む中部9県）の開発整備は、一方で東西過密地域のオーバーフロー分を受容し、同時に中部内陸を介して東海と北陸を結びつけ、中部地域全体の調和ある発展を図り、国土の均衡ある発展と国民経済の安定的成長に寄与することを狙う計画として位置づけられている。

中部圏は、35年以来、工業生産出荷額は一貫して全国シェア16%台、（伊勢湾をとりまく3県では12%台）を維持し、徐々にではあるが上昇傾向を迎えている。農業粗生産額シェアは約10%（同じく6%台）を保っている。従来、産業構造上は、後に詳述するように、地場産業としての繊維、陶磁器、木工製品及び食料品等の軽工業に比重がおかれていたが、高度成長期に輸送機械、鉄鋼及び化学工業等のウェイト増によって重化学工業化への傾斜を濃厚にしてきた。

中京工業地帯を背後圏とする名古屋港の発展要因を、経過をたどりながら明らかにしたい。

名古屋港の発展過程の第1の特徴は、横浜、神戸の両港が国営港としての国の庇護のもと、国策推進のための港として華々しいスタートを切ったのに較べて、自治体を中心になって港湾整備を行なってきたという点である。換言すれ、ば名古屋港はシティ・ポート（City port）としての色彩が強い港であるといえよう。第2は、第1の性格とも関連することながら、名古屋中心の40キロ圏を中京工業地帯として規定した場合の核となる、中部産業界の意向とともに歩んだ港という点である。

このような性格が高度成長の過程の中で、国の開発政策とからみつつ、どのように展開されたかを考察しよう。

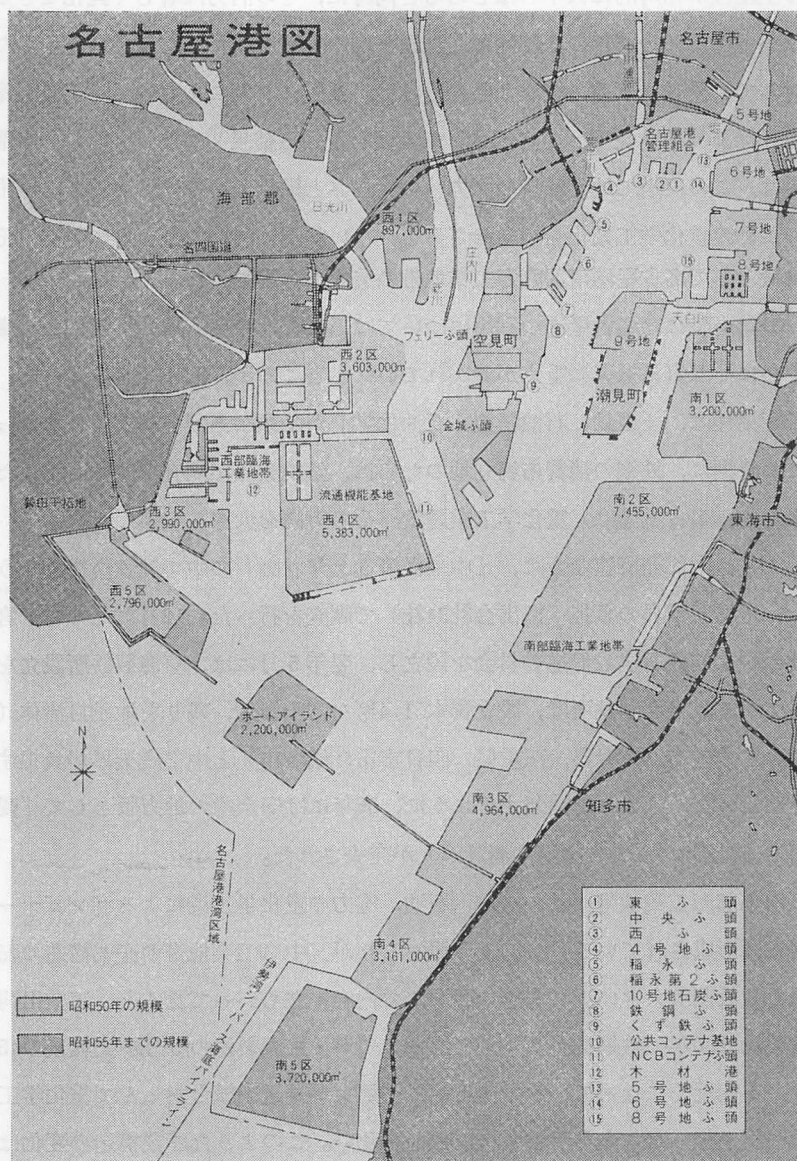
名古屋港の直背地である中京工業地帯は、軽工業、特に繊維工業を基盤とした産業構造であった。30年代に至るまでにこの構造は維持されていたが、繊維工業の生産性が相対的に低下しはじめると同時に、その活力は著しく鈍化せざるを得なかった。30～33年の3年間に、全国平均の実質所得が8%の伸びを示したのに対して、愛知、三重、岐阜3県のそれは、6%におちこんでいた。工業生産指数も「経済的地盤沈下」が宣伝された大阪を下回る結果<sup>1)</sup>になっていた。中部産業界は、この段階で地元経済の弾力性の大きさと繊維工業の停滞からくる雇用問題のための重化学工業化を指向せざるをえない状況に追い込まれるに至り、その解決策として名古屋港南部臨海工業地帯の造成が企図された。

31年当時には名古屋港の利用については、直背地の産業構造に対応して繊維を中心にした貿易振興に重点がおかれていた。ところが、32年4月になると、誘致予定業種は、「製鉄、石油精製、石油化学」が筆頭にあげられるようになった。この時期に、鉄鋼の消費市場立地のために、鉄鋼業界が調査を開始していた事情もあり、名古屋港は、重化学工業誘致へその方向を大きく転換した。

32年、中部経済連合会は、「中部経済5ヶ年計画」の中で製鉄所構想をうちだし、地元産業界の負担(拠出会社34社)で調査を行った。12月になって、官民一体の中部製鉄所建設促進委員会を設立し、翌年5月には、東海製鉄所設立を決定している。東海製鉄所は、設立資本51.4%を富士製鉄、残りを地元自治体(愛知県、名古屋市、岐阜県、三重県、四日市市、桑名市)と中部産業界が負担する会社になった<sup>2)</sup>。これを補強するように、36年には旧全経の地方版として「愛知県新地方計画」、「名古屋港港湾計画」が発表された。

南部臨海工業地帯には、鉄鋼、石油、電力の重化学工業によるコンビナートが現在は形成されている。(図1参照)これが、中京工業地帯の産業構造の転換に果たした役割は大きい。(表4参照)この内容に立ちいって見ると、工業出荷額の構成比は30年に鉄鋼業が2.4%であったのが、東海製鉄の3号炉完成後の45年には、1割近くになっている。明らかに鉄鋼業が輸送機械とならんで重化学工業化の一翼を担ったことを示すものに他ならない。このような産業構造の変化は、名古屋港のアクティビティーにも反映されている。40年の輸出構造は、上位3品

図1 名古屋港現況図



目が、陶磁器30.6%，鉄鋼21.6%，輸送機械21.0%であったものが、10年後の50年には、輸送機械69.3%，鉄鋼14.0%，陶磁器4.5%と変化して、重化学工業製品への重心移行が著しいことが明らかである。

表4 中京工業地帯の中心、愛知県の産業構造の変化

(単位%)

産業区分		昭和年	30	35	40	41	45	50
重 化 学 工 業	鉄 鋼 業		2.4	5.5	4.3	7.9	9.8	9.3
	非鉄金属製造業		1.2	1.2	7.2	2.6	2.3	1.8
	金属製品製造業		1.6	3.9	2.6	4.1	4.7	5.1
	機 械 工 業		13.3	28.0	1.1	32.6	41.9	43.0
	(輸送用機械)		6.1	15.5	32.8	20.1	25.8	29.9
	化 学 工 業		5.8	7.1	19.9	4.9	4.2	4.5
	石油・石炭製品業		0.2	0.1	4.1	0.1	0.2	1.4
	小 計		24.5	45.2	0.2	52.2	63.1	65.1
軽 工 業	織 維 工 業		31.8	29.9	48.8	19.1	12.6	8.2
	窯 業		3.8	4.8	20.5	4.3	4.3	4.1
	ゴ ム 工 業		0.2	0.9	2.1	1.4	1.2	1.4
	紙・パルプ業		1.5	2.4	1.6	2.6	2.2	2.0
	木材・木製品工業		3.5	3.2	2.1	3.3	2.8	2.2
	食 料 品 工 業		9.8	8.2	3.1	9.9	7.1	8.5
	そ の 他		24.9	4.9	10.6	7.2	6.7	9.9
	小 計		74.6	54.1	51.8	47.8	36.9	34.9

(注) 各年「工業統計表」の「工業出荷額等」により作成

また、39年には商業港の主役たる金城埠頭造成と並んで南4区及び西1区～西5区西部臨海工業地帯の造成が計画された。西部臨海工業地帯は、地盤上の問題もあって、地場産業との結びつきが強い木材港を中心に都市型工業の立地をねらったものである。

以上が、名古屋港のハードウェア形成の大筋である。

注 (1) 山本正雄編「日本の工業地帯 第二版」(岩波書店 1974年) p. 87

(2) 宮本憲一編「大都市とコンビナート・大阪」(筑摩書房 1977年) p. 305

#### 4. 国際的流通拠点港湾への変貌要因

前節で述べたように、30年代初めの港湾計画には、地元産業密着型の工業港の

形成という着想があった。しかし、当時は、中京地区経済構造の重化学工業化を目的とする素材型重化学工業誘致のための臨海工業地帯の造成、即ち中京地区の大規模プロジェクトとしての本格的工業港の完成という着想はなかったように思われる。それが大きく転換したのは、中部産業界を中心にした繊維雑貨型の中京工業地帯の地盤沈下を素材型重化学工業の誘致によって産業構造の高度化を図るしかないという強力な姿勢と国土開発計画の基調がマッチしたところにある<sup>(1)</sup>。

この大規模プロジェクトとしての工業港完成の時期を港湾機能変化の第1期(30年～40年)とすれば、3.3 答申にはじまるコンテナリゼーション(containerization)に対応する国際的流通拠点港湾整備の時期(41年～48年)を第2期と考えることができる。第3期(48年～)の変化は、石油ショック以降環境問題を中心に高度成長の是正の方策として、環境整備を中心に、臨海部造成地が都市における残された空間として、有効利用の課題を提起され、一方、港湾機能の一層の高度化をめざす港湾情報システム化推進等が要因となると考えられる。

この節では、3.3 答申に沿ってすすめられた輸送革新のための港湾合理化の経過を追って、第2期の国際的流通拠点港湾への変化がどのようなものであったかを捉えたい。

3.3 答申は、第2節で指摘したように港湾の非効率性に対する対策を大胆に打ち出したものだといわれている。その中で輸送革新にかかわる二つの問題、即ち「港湾管理運営上の問題」及び「港湾運送事業(以下「港運業」という)の問題」について検討しよう。

港湾の施設体系一般は、「公共の营造物」として、国又は自治体によって維持管理されているが、これが港運業の用役生産に決定的な影響を及ぼしている。とりわけ上屋、エプロン、野積場及び固定荷役機械等が港運業者の生産手段であるため、用役生産を拡大することが一層困難になっている<sup>(2)</sup>。

その打開の方策として公共埠頭の優先使用の概念が導入された。それは、3.3 答申を受けて、港湾審議会管理部会における40年の「港湾管理者の財政基盤の強化および港湾施設の効率使用の確保のための緊急に実施すべき方策」に関する第1次答申からである。

これにより、「公共規制を厳格に解し、一般公衆が無差別先着順に岸壁を使用することがかえって港の秩序を乱す結果となるため、いくつかの主要港湾ではすでに外航定期船について一部の航路や、……量的にまとまった貨物について、港湾管理者の指定する岸壁を優先的に使用させている。」岸壁のこのような便役供与の方法は、公共施設設置目的の実現にとって必要な規制の範囲内として許容されるという考え方が採られるようになる。

これに続く新3.3 答申ならびに7月答申「外航定期船のための公共埠頭における輸出船積みの場合における効率的使用について」は、航路別優先使用方式の採用を勧奨し、これに基づいて公共埠頭における優先バース指定方式が確立された<sup>3)</sup>。

横浜の山下埠頭、神戸の摩耶埠頭において上屋付きの北米航路優先使用方式などは顕著な成果である。名古屋港でも稲永第2埠頭のニューヨーク航路優先使用方式が採用され、これと平行して従来のトンだて方式の上屋管理が平方メートルだての上屋管理に変わった。これは、上屋回転率の増大と、使用料増収の安定化を図ったものである。平方メートルだての上屋管理は、港運業の実態に照して場所の定着性を可能にしたという点で画期的なものと言えよう。

ここで、港運業者集約化問題について若干触れよう。東西両港の場合、縦の集約化が実行されたのに較べて、名古屋港の場合、業者の数が少く、一社当りの規模（ほとんどの元請各社は資本金1億円以上）は、大きかったのも、そのまま新3.3 答申の一貫責任体制が貫徹する状況にあった。業者の形態としては無限定1種11社は、2種～4種業者を自己の系列に納めているもの。港運業者の一企業形態として1種～4種の免許を持ち、同時に海貨・通関機能を備えて一貫責任直営作業体制をとっているもの、1種～4種の免許をもち海貨・通関業を系列に納めているものとの3つに大別される状況であった<sup>4)</sup>。

このような港湾における流通面の合理化をドラスチックに進めたのは、コンテナ輸送方式の強制的導入であった。港湾に専用使用方式埠頭を導入するため、42年に京浜・阪神両外貿埠頭公団が設立された。しかし、中京地区に関しては、コンテナ埠頭建設について未解決の問題が残されたまま、公共方式の重量物埠頭の

みでコンテナ輸送時代を迎えねばならなかった。これに対して、地元の官・民が一体となってコンテナ埠頭建設の運動を展開した結果、45年末、特許会社方式による名古屋コンテナ埠頭(株)（以下「NCB」という）が設立され、48年に本格的営業を開始した。

東西の両公団がバース供用を開始して3年後に本格的コンテナ埠頭が動き始めると、それまで伸びの少なかったコンテナ貨物もようやく20%台にのり、その後順調な伸びを示して、51年には40%台に達した<sup>5)</sup>。（表5 参照）

表5 コンテナ化率推移表

(単位:千トン)

年	輸 出				輸 入				合 計			
	定 期 貨 物 量	コンテナ 貨 物 量	コンテナ 化 率	伸 率	定 期 貨 物 量	コンテナ 貨 物 量	コンテナ 化 率	伸 率	定 期 貨 物 量	コンテナ 貨 物 量	コンテナ 化 率	伸 率
44	3,660	231	6	100	1,752	37	2	100	5,412	268	5	100
45	3,996	505	13	218	2,012	214	11	578	6,008	719	12	268
46	4,203	565	13	244	1,792	316	18	854	5,995	881	15	328
47	4,075	664	16	287	1,975	378	19	1,021	6,050	1,042	17	389
48	3,803	772	29	334	1,950	401	21	1,083	5,753	1,173	20	438
49	3,594	1,076	27	465	1,506	484	32	1,308	5,460	1,560	29	582
50	3,632	1,267	35	548	1,514	576	38	1,556	5,146	1,834	36	684
51	4,343	1,737	40	752	1,794	753	42	2,035	6,137	2,490	41	929

(注) 昭和51年名古屋港管理組合統計資料より作成

このような主要港湾の国の施策への対応は、明らかに港湾輸送用役における生産力増大、流通面における港湾経費の削減、及び港湾投資効果等の増大を計り、国民経済の要求に応えるという共通の目的意識にたったものである<sup>6)</sup>。

第1期、第2期の港湾の機能変化の要因分析を通じていえることは、第3の経済圏を直背地としてもつ名古屋港の機能拡充が、競争原理に基づく主要各港の拡充政策を通じて、結果的に港湾の国民経済的視点に立脚した最適配置をもたらすと考える欧米流の国と自治体の関係を実現した数少ない例証となっているということである。

注 (1) この点について宮本憲一氏は次のような指摘をしている。「神武景気を経て、大都市臨海工業地帯造成事業の基本性格は一変した。既成工業地帯の発展に伴う受

け皿という地域的性格の強い臨海工業地帯から、必ずしもそれにとらわれず、日本経済全体の重化学工業化論理をストレートにもちこむ国土的視点の強い臨海工業地帯へと変化した。……広域を対象とする素材型重化学工業コンビナート誘致への転換であった」宮本憲一編、「前掲書」p. 57

- (2) 喜多村昌次郎著「港湾産業」（成山堂書店、1971年）p. 39参照
- (3) 柴田悦子著「港湾経済」（成山堂書店、1972年）p. 39参照
- (4) 岡崎不二男、片桐勇吉、木村武彦共同報告「名古屋港における港湾情報システム整備について——Ⅱ」（名古屋港管理組合、1975年）pp. 35～51
- (5) 拙稿「港湾選択とコンテナ輸送」（名古屋港、vol. 26, No. 6, 1977年7月）p. 37 なお、NCB設立経緯の詳細については、紅村文雄著「ユニット・ロード・システムの新しい埠頭整備方式」（日本港湾協会、1975年）を参照されたい。
- (6) 北見俊郎著「前掲書」p. 200

## 5. む す び

大都市港湾における工業港から国際的流通拠点港湾形成の要因分析を通じて、次のような結論を導き出すことができるだろう。

国の既存3大工業地帯を中心とする重化学工業化政策は、港湾に工業港の形成を促し、名古屋港における東海製鉄所誘致にみられるような直背地の産業構造の高度化をもたらした。

ひきつづき、高エネルギー産業の地域分散、即ち新産都市政策以降の地方産業の工業化を柱とする国土高密度利用と、コンテナリゼーションを中心とする海運同盟のポリシーは国民経済全体での輸出品の新しい物流体系を確立させるに至った。そのため大都市港湾の市場交錯が進行し、港湾において国際的流通拠点としての機能拡充を促進させた。

これまで伝統的に港湾計画において採用されていた背後地の配分（allocate）による港湾の最適配置は、新しい物流体系の中で市場交錯の進行に対応して、大都市港湾相互の競争原理に基づく欧米流の港湾最適配置方式が従来より重視されて然るべきではなかろうか。

そのため、特に最近ポートセールスの必要性が強調され、各港は競って国の内外へ港湾利用促進の施策を実施しつつある。