

富山湾諸港の現状と問題点

二 神 弘

(富山大学)

目 次

はじめに

1. 伏木富山港の概況
2. 伏木富山港の港湾活動
3. 伏木富山港と臨海工業地帯
4. 伏木富山港の今日的課題と対応

はじめに

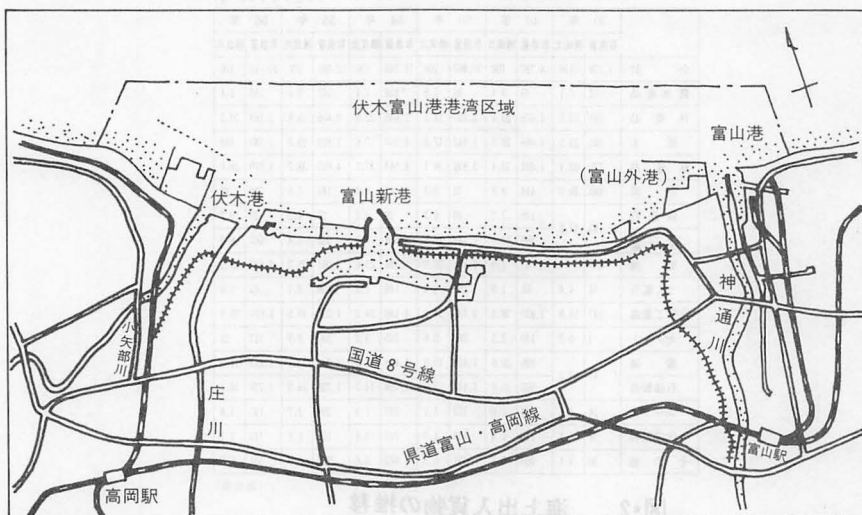
富山港に臨む重要港湾は富山県域内の伏木富山港と石川県域内の七尾港の2港である。

本研究では、富山県域内の重要港湾伏木富山港について港湾活動ならびに、それと不可分の関係で展開している臨海工業地帯の現状と直面せる問題点について概説する。

1. 伏木富山港の概況

昭和26年に重要港湾に指定された伏木富山港は、日本海沿岸地域のほぼ中央部に位置し、韓国・北朝鮮・中国・ソ連（シベリア）等の対岸貿易圏と、また東京・大阪・名古屋のわが国三大経済圏、三大都市圏と等距離にあるという位置の優位性をもっている。また背後の富山県は、早くから急流河川の電力開発・工業用水・工業用地の開発が行われ豊かな労働力と相俟って、既然大正期から重化学工業化が進行し日本海側の先進工業県として発展してきた。また伏木富山港の背後の富山平野には、県都富山市（昭36、人口30.4万）・準県都（17.6万）および工漁都市新湊市（4.4万）などの都市群が主交通軸線に沿ってほぼ東西方向に展開し、県の中枢部である富山・高岡広域都市

図・1 伏木富山港の一般図



圏を形成している。重要港湾伏木富山港は伏木港(伏木地区)・富山新港(新湊地区)・富山港(富山地区)の3地区から構成され、それぞれ特色ある港湾活動を展開している。

昭和39年、伏木富山港を含む富山平野の中心地域が富山・高岡新産業都市に指定され、掘込式人工港湾の造成および臨海工業地帯の建設が促進された。また現在、計画策定中の富山テクノポリス(技術集積都市)が展開することにより、更に高度の産業・学術・居住の総合的集積が期待され港湾活動に一層のインパクトが加わるものと予測されている。

2. 伏木富山港の港湾活動

(1) 海上出入貨物量

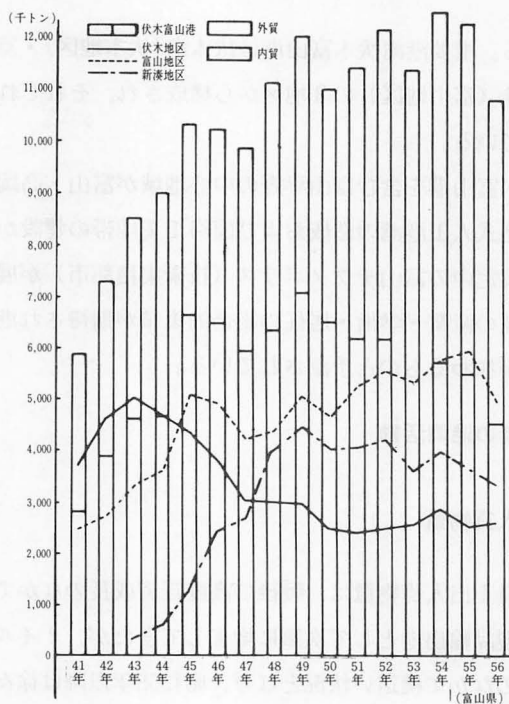
伏木富山港の海上出入貨物量は、戦後の高度経済成長のなかで工業原料輸入港および工業製品輸出港として次第に増加してきたが、オイルショック以降の経済低成長のなかで横這い状況となり、昭和55年以降は徐々に下降傾向

表・1 伏木富山港の取扱貨物量の推移

(単位:千トン, %)

	30 年		40 年		50 年		54 年		55 年		56 年	
	取扱量	構成比	取扱量	構成比	取扱量	構成比	取扱量	構成比	取扱量	構成比	取扱量	構成比
合 計	1,234	100	4,797	100	10,907	100	12,246	100	12,081	100	10,747	100
農 水 産 品	1	0.1	19	0.4	88	0.8	138	1.1	167	1.1	155	1.4
林 産 品	265	21.5	1,076	22.4	2,457	22.5	2,695	22.0	2,406	19.9	2,163	20.1
原 木	265	21.5	1,069	22.3	1,942	17.8	2,157	17.6	1,850	15.3	1,740	16.2
鋸 産 品	770	62.4	1,601	33.4	3,936	36.1	4,543	37.1	4,673	38.7	4,079	38.0
石 炭	485	39.3	410	8.6	32	0.3	47	0.4	181	1.5	238	2.2
鉄 鉱 石	163	13.2	106	2.2	18	0.2	28	0.2	27	0.2	25	0.2
その他鉱産品			569	11.9	1,189	10.9	858	7.0	942	7.8	665	6.2
原 油	-	-	47	1.0	2,283	20.9	3,136	25.6	3,051	25.3	2,823	26.3
りん鉱石	54	4.4	93	1.9	157	1.4	148	1.2	138	1.1	62	0.6
化学工業品	147	11.9	1,837	38.3	3,735	34.2	4,186	34.2	4,053	33.5	3,816	35.5
セメント	3	0.2	120	2.5	280	2.6	395	3.2	347	2.9	317	2.9
重 油	40	3.2	990	20.6	1,414	13.0	1,448	11.8	1,343	11.1	1,213	11.3
石油製品			507	10.6	1,447	13.3	1,799	14.7	1,726	14.3	1,728	16.1
コークス	24	1.9	94	2.0	333	3.1	237	1.9	209	1.7	193	1.8
化学肥料	78	6.3	116	2.4	138	1.3	103	0.8	150	1.2	113	1.1
そ の 他	50	4.1	265	5.5	691	6.3	683	5.6	782	6.8	534	5.0

図・2 海上出入貨物の推移



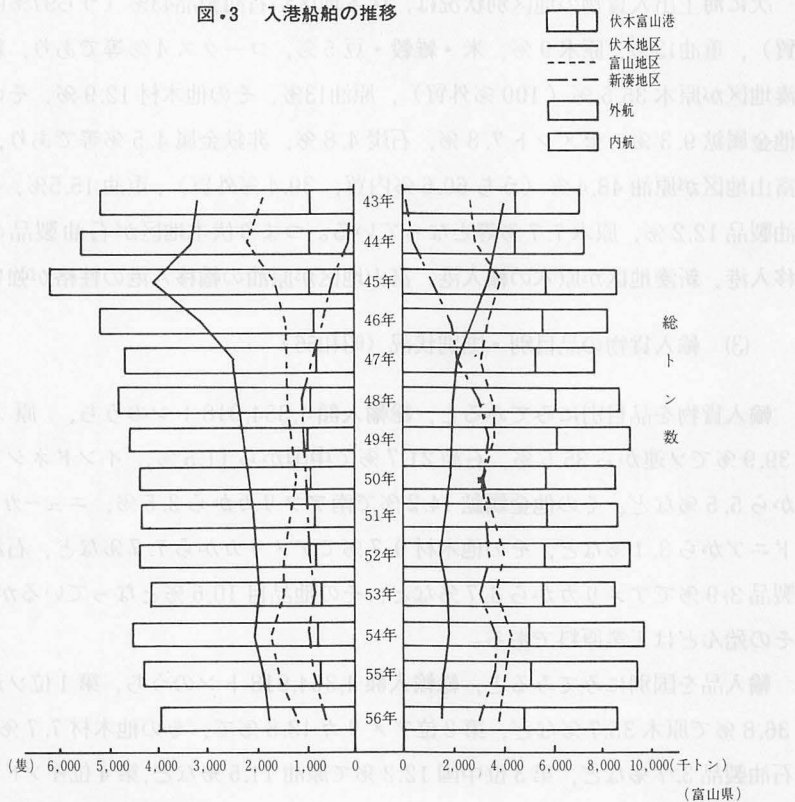
表・2 伏木富山港の入港船舶の推移

(単位：隻、千総トン)

	30 年		40 年		50 年		54 年		55 年		56 年	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
外航商船	73	314	589	2,608	807	5,831	742	5,576	719	5,489	642	4,650
内航商船	7,992	1,069	7,648	1,957	3,581	2,762	3,789	4,164	3,589	4,040	3,273	3,593
商船計	8,065	1,383	8,237	4,565	4,388	8,593	4,531	9,740	4,308	9,529	3,915	8,243
¹ 隻当たりの総トン数	171 t		554 t		1,958 t		2,150 t		2,212 t		2,105 t	

(富山県)

図・3 入港船舶の推移



となっている。この傾向は入港船舶隻数・総トン数においても明らかに表現されている。出入貨物量の地区別比較では、最近は3地区とも横這い、ないし減少傾向にあるが、とくに伏木港の昭和43年以降の減少が目立っている。これは昭和43年に隣接する富山新港が開港したことに基因している。

(2) 海上出入貨物の品目別・地区別状況（昭和56）

海上出入貨物は外貿・内貿を合わせて10,747（千トン）のうち、原油26.2%、原木16.1%、石油製品16%、重油11.2%、その他金属鉱6.1%、その他木材3.9%、セメント2.9%、その他17.6%となっている。

次に海上出入貨物の地区別状況は、伏木地区が石油製品43%（うち97%内貿）、重油13%、原木9%、米・雑穀・豆5%、コークス4%等であり、新湊地区が原木35.5%（100%外貿）、原油13%、その他木材12.9%、その他金属鉱9.3%、セメント7.8%、石炭4.8%、非鉄金属4.5%等であり、富山地区が原油48.4%（うち60.6%内貿、39.4%外貿）、重油15.5%、石油製品12.2%、原木7.7%等となっている。つまり伏木地区が石油製品の移入港、新湊地区が原木の輸入港、富山地区が原油の輪移入港の性格が強い。

(3) 輸入貨物の品目別・国別状況（昭和56）

輸入貨物を品目別にみてみると、総輸入額4,354,918トンのうち、原木39.9%でソ連から35.5%、石油21.7%で中国から11.5%、インドネシアから5.5%など、その他金属鉱14.2%で南アフリカから3.5%、ニューカレドニアから3.1%など、その他木材9.7%でアメリカから7.7%など、石油製品3.9%でアメリカから3.7%など、その他品目10.6%となっているが、その殆んどは工業原料である。

輸入品を国別にみてみると、総輸入額4,354,918トンのうち、第1位ソ連36.8%で原木35.7%など、第2位アメリカ13.8%で、その他木材7.7%・石油製品3.7%など、第3位中国12.2%で原油11.5%など、第4位インドネシア7.2%で原油5.5%など、第5位オーストラリア5.8%でその他金属鉱1.7%、その他木材1.7%など、第6位カナダ4.2%で石炭3.2%など、第

7位ベネズエラ3.7%で原油3.7%，第8位南アフリカ3.7%でその他金属鉱3.5%などとなっている。

(4) 輸出貨物の品目別・国別状況（昭56）

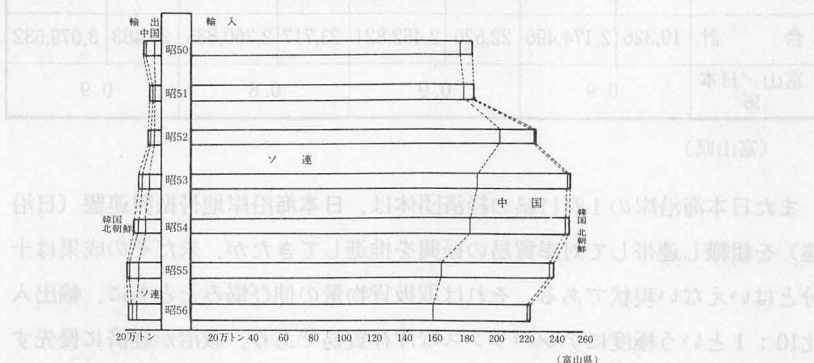
輸出貨物を品目別にみると，化学薬品29.3%でソ連へ29.3%，染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品18.9%でソ連へ18.4%など，化学肥料16.5%で中国へ13.7%など，鉄鋼9.6%でソ連へ2.9%，北朝鮮へ2.3%，アメリカへ2.0%など，米・雑穀・豆9.2%で韓国へ6.3%，カンボジアへ2.9%，その他窯業品6.1%でソ連へ6.1%，その他品目10.4%となっているが，その大部分は工業製品である。

輸出貨物を国別にみると，第1位ソ連60.5%で化学薬品29.3%，染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品18.4%，その他窯業品6.1%，鉄鋼2.9%など，第2位中国14.7%で化学肥料13.7%など，第3位韓国10.7%で米・雑穀・豆6.3%など，第4位北朝鮮4.7%で，その他金属2.4%，鉄鋼2.3%などとなっており，その大部分は対岸貿易諸国である。

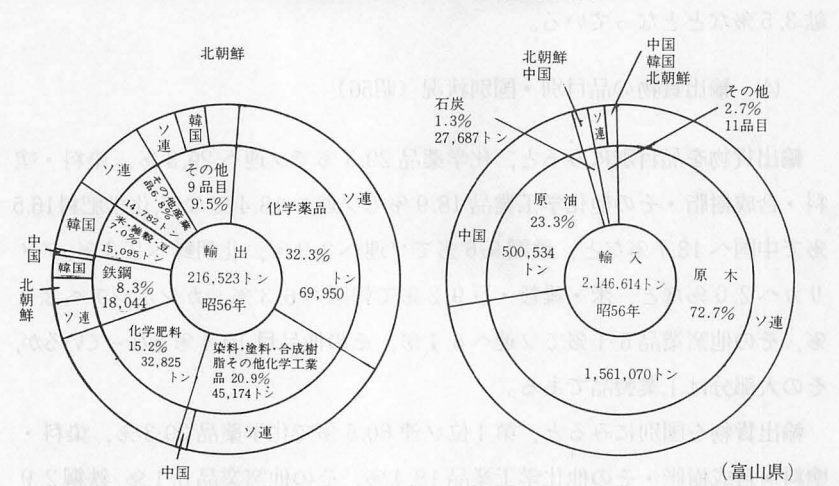
(5) 対岸貿易の現状

日本海沿岸の地域住民は「1970年代は日本海時代の幕明け」，「日本海時代の到来」として多くの願望をこめて抱え，韓国・北朝鮮・中国・ソ連との経済交流，いわゆる対岸貿易の振興に大いなる期待を寄せた。

図・4 対岸貿易の状況



図・5 対岸貿易の品目別・国別状況



表・3 対岸諸国向輸出の推移

(単位 百万円)

年	52		53		54		55	
対岸諸国	富山	日本	富山	日本	富山	日本	富山	日本
ソ連	4,567	526,135	4,551	525,613	4,199	535,286	7,751	628,748
中国	3,690	521,068	4,921	633,035	6,637	806,877	5,965	1,140,787
北朝鮮	244	33,761	432	37,947	855	61,946	1,484	84,946
韓国	10,826	1,093,532	12,616	1,266,226	12,026	1,359,726	14,283	1,225,051
合計	19,326	2,174,496	22,520	2,462,821	23,717	2,760,835	29,483	3,079,532
富山／日本 %	0.9		0.9		0.8		0.9	

(富山県)

また日本海沿岸の1府11県の経済団体は、日本海沿岸地帯振興連盟（日沿連）を組織し連帯して対岸貿易の振興を推進してきたが、未だその成果は十分とはいえない現状である。それは取扱貨物量の伸び悩みとともに、輸出入比10：1という極度にアンバランスな片存貿易であり、政治が経済に優先す

る共産諸国間との貿易であるとはいえ改善されるべき大いなる今日的課題となっている。

3. 伏木富山港と臨海工業地帯

伏木富山港の背後には、富山三港の建設・発展と深く対応して形成・発展してきた臨海工業地帯が展開している。こゝでは紙面の関係から、主として最も新しく建設された掘込式人工港湾富山新港（新湊地区）とその背後に形成された臨海工業地帯について概況する。

(1) 富山新港と臨海工業地帯

① 富山新港の建設

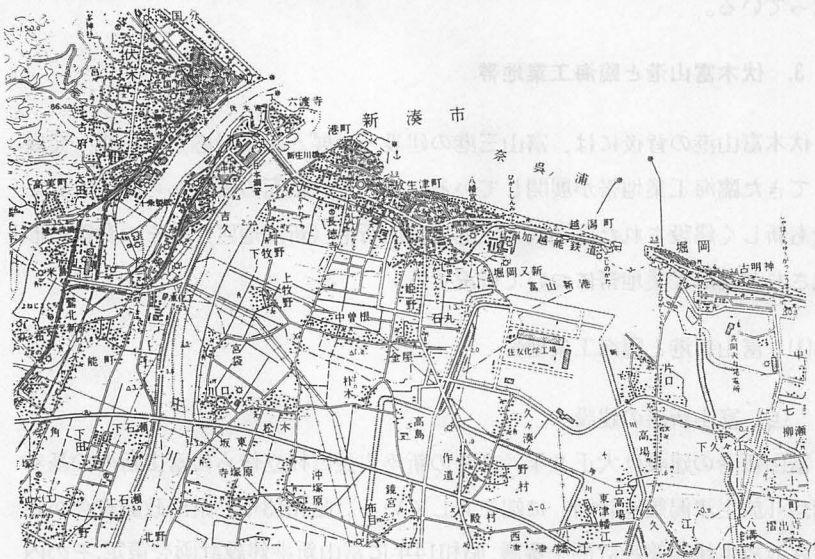
富山新港の建設は大正9年、当時の新湊町長宮林立作らの富山新港の基本構想「放生津潟築港計画」に端を発している。昭和13年、県港政調査会が設置され放生津潟築港計画を審議、昭和14年に富山新港建設計画を策定、その内容は富山新港を工業港として整備、8,000トン級の船舶が接岸できる岸壁3バース背後に21kmの運河と、現在の富山新港背後の工業用地の4倍にあたる1,650万㎡の工業用地を事業費3,400万円で造成するという大規模計画であった。しかし日華事変の勃発による国内情勢の悪化により大港湾・工業地帯建設計画も次第に実現が困難になっていった。昭和32年、富山県勢総合計画のなかに15,000トン級の船舶出入可能な富山新港の建設計画が盛りこまれ、昭和35年に富山新港建設計画が運輸省港湾審議会で承認された。昭和36年に富山新港建設工事開始、昭和39年に富山・高岡新産業都市地域の指定をうけ富山新港建設と背後地の工業用地造成がその中核事業となった。昭和42年に海岸砂洲の港口が切断、放生津潟は直接、日本海に開口、昭和43年に富山新港開港となった。

大正9年、当時の新湊町長宮林立作らが富山新港の建設計画を発表して以来、実に半世紀の年月が経過したわけである。

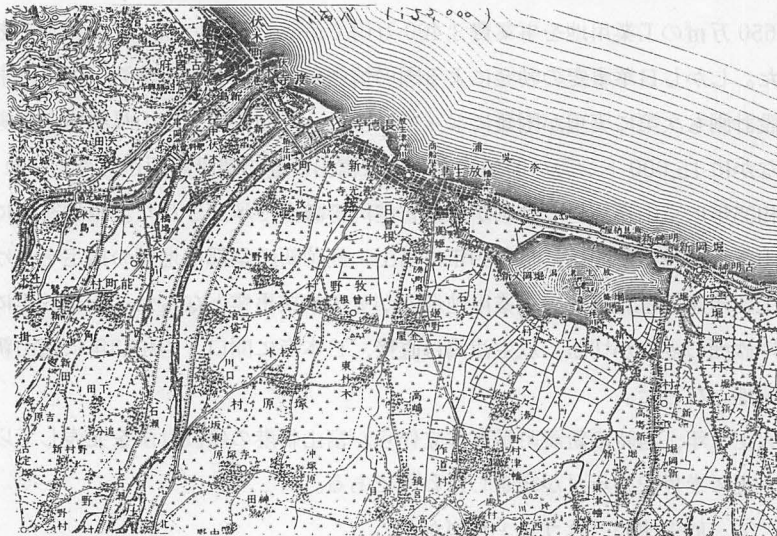
② 放生津潟（ほうじょうづがた）

富山新港の原地形となった放生津潟は、小矢部川・庄川・神通川などの諸

図・6 伏木港・富山新港地区(昭和44年編集・昭和48年修正)



図・7 伏木港・富山新港地区(明治43年測量・大正5年鉄道補入)



河川の造成する複合デルタに形成されたラグーン（Lagoon潟）で先史時代には広く射水平野に拡かつ広大な水域をもつラグーンであったが、次第に湖面を縮小し、富山新港建設時には面積僅かに1.8km²であった。ラグーン周辺は低湿地で、トネリコの稲架（はさ）掛けの畦畔と縦横に発達した水路に田舟が行き交うなど、のどかな水郷地帯であった。しかし昭和36年から開始された富山新港の建設によって海岸砂洲の切断による港口造成、防波堤・岸壁・水路・水面貯木場等の建造、ラグーン底の浚渫土砂による港湾背後の工業用地の造成などが進められた結果、自然景観としての放生津潟も、その周辺ののどかな水郷景観も現代的港湾、工業地帯景観に大きく変貌した。

③ 臨海工業地帯の形成

富山新港背後地の工業地帯化計画の概要は、タイムスケジュールでは昭和52年までに工業用地の売却完了、約70%の企業の操業開始、昭和55年までに全企業のフル操業というものであった。また生産構造的には、キーブランドの住友アルミ製錬（当時、住友化学）とアルミ関連企業によるアルミコンビナート、北洋材・南洋材の高度加工による木材コンビナート、高付加価値の機械工業による機械コンビナートおよび工業原材料・工業製品の荷受・貯蔵・配送等の流通基地として整備することであった。主たる進出企業は、アルミコンビナート関連ではキーブランドの住友アルミをはじめ富山軽金属・アイシン軽金属・スズキ軽合金・住友電工・日本線材など、木材コンビナート関連では大建工業・中越木材・富山北洋材荷受・富山中央木材・富山産業・小池木材など、流通企業としては中越パルプ工業・伏木海陸運送・森実運輸・宇部興産・日本通運・八島合名・小島冷蔵など、電力企業としては北陸電力・富山共同火力などである。

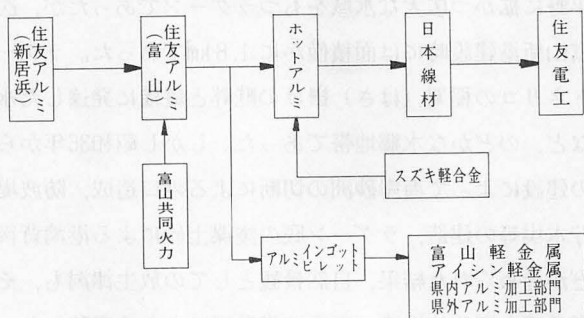
現在（昭和57年）、48社が進出し45社が操業している。

ii アルミコンビナートの展開

住友アルミ製錬をキーブランドとするアルミコンビナートの生産システムの概要は図-8のとおりである。

住友アルミ菊本製造所（愛媛県新居浜市）からアルミナ運搬専用船で富山

図・8 アルミコンビナートの生産システム



住友アルミ菊本製造所（愛媛県新居浜市）

新港へ海上輸送，専用岸壁のアルミナタンク 2 基（1 基貯蔵容量 9,000 トン）に貯蔵。住友アルミにおいて，富山共同火力より供給された電力でアルミナの電気分解によりホットアルミ（溶融アルミ）とアルミインゴットとビレットを生産し関連企業に配送する。しかし現在は外国産の安いアルミ地金に圧迫されて構造不況業種に指定され操業率を 6.8 % にダウンしている。

iii 木材コンビナートの展開

北洋材，南洋材を原料とする木材コンビナート構想は，富山新港を単なる原木輸入港とするものではなくて，背後の臨海工業地帯でコンビナート方式により木材の加工度を高めて高付加価値の木材製品を生産せんとするものであった。すなわち原木の荷受け・貯木・製材・合板（住宅建築用・コンテナ用），さらにアルミコンビナートから住宅用建材の供給を受けてプレハブ住宅にいたる住宅産業としてシステム化することであった。しかし現状は原木の荷受け・貯木・製材・合板生産の段階に止まっており，木材コンビナート予定地に広大な未利用地を残している。

(2) 伏木港と臨海工業地帯

江戸時代から北前船の港津として発展，明治 32 年開港場に指定，明治 37 年以降，庄川・小矢部川の分川工事，港湾整備などにより新潟港・敦賀港とともに日本海沿岸の 3 港の 1 つとして発展した。大正期以降は豊かな電力・優

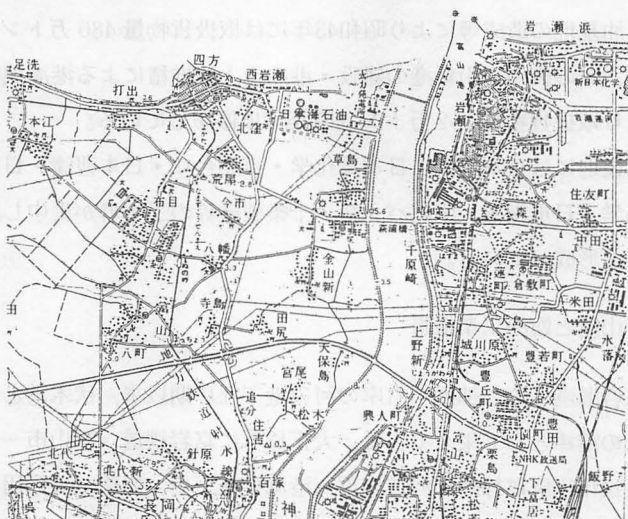
れた港湾施設などによって背後地に化学・鉄鋼・紙・パルプ工業が立地し工業港としても発展してきた。戦後になって岸壁の大型化・陸上交通施設の整備・国分石油基地の造成等により昭和43年には取扱貨物量 480 万トンに達した。しかし、その後の富山新港の建設・港内の土砂堆積による港湾機能の低下などにより取扱貨物量 252 万トン（昭56）に停滞している。

現在、背後地には日本鋼管・日本重化学・東亜合成・日本曹達・日本ゼオン・日産化学・日重鋼機・中越パルプ・十条製紙等の工場群が集中し高岡北部工業地帯を形成している。

(3) 富山港と臨海工業地帯

かつて東岩瀬港と称し神通川右岸の河口港で江戸期以来、伏木港と同じように北前船の港津として栄えてきた。大正13年に富岩鉄道（富山市一東岩瀬町）、大正14年以降に神通川河道変更・港湾分離工事、岸壁・埠頭用地の造成等により近代港湾として発展、戦後、船舶の大型化・取扱貨物量の増大に対応するため岸壁の拡充・石油専用シーバースの整備・泊地浚渫を行ってから 1.5 万トンの船舶の出入も可能となり、取扱貨物量も 566 万トン（昭54）・ 579 万トン（昭55）・ 495 万トン（昭56）と増加し富山三港では最大の貨物取扱港となっている。背後地には日本海重工業・昭和電工・太平洋金属工業・富山化学・東京タングステン・藤沢薬品・三菱アセテート・日本海石油・富山火力（北陸電力）等の重化学工場群が集中し富山北部工業地帯を形成している。

図・9 富山港地区(昭和44年編集・昭和48年)



図・10 富山港地区(明治43年測量・大正5年鉄道補入)



4. 伏木富山港の今日的課題と対応

現在、重要港湾伏木富山港が直面している諸問題は、直接港湾にかゝわる問題の外に港湾活動と密接不可分の関係にある背後の臨海工業地帯の問題、さらに富山県・北陸地方・中部圏等のヒンターランドから、さらに広く日本海を隔てた対岸諸国との政治・経済・文化交流等、広範多岐にわたっているが、その主なるものは次のとおりである。

(1) 対岸貿易問題

その概要は既に上述したとおりである。

(2) 外港建設問題

伏木港は小矢部川、富山港は神通川の河口港であるため港湾水域が狭小で水深も浅く、とくに河口を直接港湾に利用している伏木港では土砂の堆積のため年間大量の土砂を浚渫排棄しなければならず、最近の船舶の大型化に対応することが次第に困難になっている。

さらに港湾・埠頭用地と市街地が近接しているために荷役に伴う粉塵・騒音・悪臭などの公害が発生し環境衛生上からも重要な問題となっている。このため伏木・富山両港の左岸地先を埋立て、外港を建設し港湾関連施設を集中・整備せんとする外港建設計画がある。

しかし漁業活動との競合・漁業権の保償・漁民の反対等があり、しかもオイルショック以降の取扱貨物量の停滞～減少傾向にあって外港建設・港湾規模拡大計画も未着工である。

(3) 富山新港港口切断による交通問題

富山新港建設のため、海岸線に並走していた県道魚津・氷見線と富山地方鉄道射水線が切断された。その代替として迂回道路が建設され、港口にはフェリーボートが就航しているが、地域の交通条件は低下し、とくに右岸の堀岡地区は孤立し悪化した。加えて主に富山市方面へ出る住民の利用していた

富山地方鉄道射水線も利用価値が半減し、加えてモータリゼーションの進行によって経営が悪化して赤字路線に転落、遂に昭和55年3月に廃線となった。現在、地域住民は地域交通体系の整備と地域振興のために富山新港港口連絡道路（港口架橋）を強く願望している。

(4) 港湾・工業活動による公害防止問題

① 富山新港臨海工業地帯

i 住友アルミ製錬の沸素化合物、北陸電力富山新港発電所・富山共同火力富山新港発電所の硫黄酸化物・窒素酸化物の排出による大気汚染に対しては、高煙変化により着地濃度を薄め、脱硫装置・沸素化合物回収装置の設置などの対策がとられている。

ii 富山新港臨海工業地帯の公害防止のため、新湊市街地と港湾・工業地帯との間にグリーンベルト（延長 1,700 m、巾 150 m、面積 25.1haの緩衝緑地帯）が造成工事中で近く工事完了の予定である。グリーンベルトは単なる緑地帯ではなくて、緑地帯内に陸上競技場・野球場・テニスコート・駐車場などのスポーツ施設が整備され、地域住民や港湾工場従業員の運動公園として使用される計画である。

② 伏木港・富山港

貨物、とくに石炭・コークス・鉱石類の荷役時・集積中の海風による周辺市街地への粉塵・騒音・悪臭公害および伏木港の石油基地建設による隣接市街地への災害防止などである。

③ 富山三港

海上出入船舶による漁網（定置網）切断、重油流出事故・原木荷役に伴う海水汚染などである。

(5) 未売却の工業用地問題

富山新港臨海工業地帯の、いわゆる売れ残りの工業用地の問題である。オイルショック以降の経済不況のため臨海工業地帯の工業用地 416 万㎡のうち、137 万㎡（約33%）が未売却となっている。このため新産業都市建設

事業特別会計のうち、臨海工業用地造成事業費の未償還分が金利を含めて県財政をきびしく圧迫している。しかも今後の経済の見通しが必ずしも明るくないだけに工業用地の未売却問題は必ずしも楽観を許さない状況にある。このため事業主体者としての県は、富山新港工業用地への企業立地を促進するために、租税増収効果・産業構造高度化への寄与・雇用効果・中小企業振興への寄与・技術向上への効果・地域経済へもたらす波及効果等を総合評価して最高25%まで割引くことを柱とする工業用地譲渡価格決定制度（工業用地評価システム）を本年度から適用することになった。

(6) アルミ製錬の構造不況問題

富山新港臨海工業地帯の中核工業は住友アルミを中心とするアルミコンビナート関連企業群であるが、現在わが国のアルミ製錬業は深刻な不況に陥っており、不況産業法の構造不況業種に指定されている。それは「アルミは電力のカン詰め（結晶）」と言われているように、アルミ地金の生産コストの約45～50%を占める電気料金が、オイルショック以降、急騰したために、オイル輸入国（原油自給率0.2%）・ボーキサイト輸入国のわが国のアルミ製錬は国際的に割高・採算割れとなり、さらに海外から安価なアルミ地金の流入が増加して厳しい状況に直面している。現在、住友アルミは生産能力18万トン（実質17.7万トン）から逐次減産して現在、年産1万2,000トン体制（操業率6.8%）にダウンせしめるとともに富山共同火力の石油燃料から石炭燃料転換によるコストダウンを計画している。しかし石油から石炭転換のためには、公害防止対策の確立・石炭ストックヤードの設置・岸壁の改造と港内浚渫・地域住民の諒解と協力の取付けなど多くの問題を抱えている。

(7) 伏木港・富山港臨海工業地帯の性格—その古い工業体質—

伏木港背後の高岡北部工業地帯、および富山港背後の富山北部工業地帯は、港湾利用の便、富山県域内の急流河川の電源開発による低廉な電力、豊富な工業用水・工業用地・労働力を主たる立地因子として大正期以降に形成された。このため工場の大部分は電解電炉型・電力多消費型の工場群であり、生

表・4 富山北部工業地帯の製造工業の推移

(昭和44年～55年)

校下	製 造 業 数			従 業 者 数		
	44 年	55 年	比 較	44 年	55 年	比 較
岩 瀬	30	28	2	1,378	985	△ 393
萩 浦	31	18	△ 13	3,319	1,142	△ 2,177
大 広 田	27	23	△ 4	2,653	1,888	△ 765
浜 黒 崎	5	3	△ 2	79	26	△ 53
豊 田	22	34	12	852	556	△ 296
針 原	11	16	5	225	239	14
広 田	25	63	38	599	1,333	734
計	151	185	34	9,105	6,169	△ 2,936
富 山 市	1,198	1,201	3	40,885	32,829	△ 8,056

(富山県)

産工程からいえば加工度の低い中間製品・工業素材生産の基礎資源型工業が多い。しかもこれら工場相互間の生産関連も、また地元中小企業との下請関連も少なく、ただ県外資本の大規模工場群が臨海地帯に並列立地している状態であって、しばしば「工業地帯ではなくて単なる工場地帯だ」と評価され、その古い工業体質が問題となっている工業地帯である。表 - 4 に示されているように既に一部の工場では撤退・規模縮少が続き、それが住民人口の減少・商店街の衰退と波及し、環境整備や土地利用の適正化とともに重大な問題となっている。

(8) 伏木富山港の長期構想

重要港湾伏木富山港の長期構想はいかにあるべきか、伏木富山港の海域を今後どのように利用すべきか、の問題である。これは単に伏木富山港の問題のみでなく、背後の臨海工業地帯の生産・流通整備計画から更に前域の富山湾総合開発計画および背域の富山県の総合開発計画・構想とも深く関連しているため相互に調整し、全体として整合性をもたせる必要もあって、その策定は必ずしも容易ではない。また最近、鈴木首相によって世界経済再活性化の一環として太平洋圏の新秩序形成を目指した太平洋圏連帯構想が発表され

たが、筆者はそのサブリージョンとして日本海圏（環日本海圏）の新秩序形成を目指した日本海圏連帯構想を強く期待したい。

それは日本海をとりまく日本・中国・韓国・北朝鮮およびソ連の五ヶ国が圏域の資源・エネルギーの共同開発，経済・技術援助の拡大，文化交流の振興などを通じて相互依存による新秩序としての日本海圏の形成を目指すことである。従って日本海沿岸地域の総合開発政策および日本海湾総合開発政策は，日本海圏の総合開発政策と整合的に策定することが必要である。

(9) その他問題

その他、伏木富山港の現在、直面している問題は、例えば伏木港・富山新港・富山港の港湾機能の分化・連繫問題，商社機能の育成問題，富山湾岸道路・背後地連絡道路の整備，さらに北陸地方の重要港湾，伏木富山港・七尾港・金沢港・福井港および敦賀港の5港の港湾機能の分化・連繫問題など解決を迫られている問題は多い。

(以 上)

＜参 考 文 献＞

1. 山口平四郎「港湾の地理」 古今書院（昭55.12）
2. 北見俊郎編「港の社会科学」 海文堂（昭54.5）
3. 伊藤喜栄「日本経済における日本海地域の役割」 地理（昭48.5）
4. 北林吉弘「対岸貿易の現状と問題点」 地理（昭48.5）
5. 岡本啓志「日本海沿岸の港湾」 地理（昭48.5）
6. 梶 幸雄「交通地理学からみた港湾」 地理（昭50.10）
7. 今野修平「港湾の類型と地域構造」 地理（昭50.10）
8. 今野修平「新段階の地域開発と港湾」 日本港湾経済学会年報（昭53. No.16）
9. 今野修平「安定成長下における港湾の動向」 海産産業研究所報（昭56. No.181）
10. 二神 弘「日本海沿岸地域の都市と港湾」 日仏地理学会報告書（昭53. No.2）
11. 北陸経済研究所「北陸における対岸貿易の問題点」 北陸経済研究（昭57. No.49）
12. 北陸経済連合会「北陸の港湾問題について」（昭50.4）
13. 富山県土木部港湾課「富山県の港湾」（昭57年版）