

地域経済の発展と港湾の課題

日比野 光 伸

(名古屋港管理組合)

目 次

はじめに

1. 産業構造の変遷とその立地
2. 愛知県の産業構造と名古屋港
3. 産業規模の拡大と港湾の変動
4. むすび

はじめに

名古屋港は、愛知県を中核とする中京工業地帯を直背地として、その地域経済の必要性にもとづいて、地域みづからの手によって建設された港である。

このような背景のもとに、名古屋港は背後地経済の発展とともに、みずから機能を整備し、適合してきた。

このため直背地、すなわち中京工業地帯の中核愛知県の産業構造の変遷そのものに直接影響をうけるところは大きい。

今回の課題として、このような環境に適合しながら発展をしてきた名古屋港の基盤を特性づけている愛知県の産業構造と名古屋港の発展の軌跡を史的考察をもとに、地域経済と港湾との誘因性を中心にたどってみたい。

1. 産業構造の変遷とその立地

名古屋港は、わが国の中核工業地帯である中京工業地帯を直背地として立地している。

中京工業地帯のわが国の工業出荷額に占める地位は、表(1)におけるように

戦前においては、昭和10年（1935）についてみれば阪神工業地帯 29.8％、京浜工業地帯 22.7％に続き 7.7％と第3位に位置づけられている。

戦後の日本経済が安定化施策期にあった昭和25年（1950）における工業出荷額をみれば阪神工業地帯 23.6％、京浜工業地帯 21.8％に続き 7.2％と全国比においては、戦前の水準にたっしつあった。

さらに日本経済の戦後の復興期をえ高度成長期にさしかかった昭和30年（1955）には、表(1)からみれば阪神工業地帯は全国工業出荷額に占める地位においては通減傾向にあり、北九州工業地帯においてもこのような傾向にある。また、京浜工業地帯においても昭和40年代においては、同じような傾向がめだってきた。

表・1 4大工業地帯における工業出荷額全国対比の推移

区分 年次	京 浜 (東 京) (神 奈 川)	阪 神 (大 阪) (兵 庫)	中 京 (愛 知)	北 九 州 (福 岡)
昭 和 5	20.8 %	31.1 %	7.5 %	3.8 %
10	22.7	29.8	7.7	8.2
15	29.1	25.0	7.3	8.0
25	21.8	23.6	7.2	5.6
30	21.9	20.5	8.7	4.9
35	24.8	21.0	8.9	4.3
40	24.1	18.9	8.8	3.3
45	21.9	17.7	9.2	2.7
51	18.2	15.0	9.4	2.7
54	17.7	14.3	9.7	2.7

(1) 出所 愛知県「地方計画書」第五巻 昭和5～30年

(2) 昭和5～15年商工省「工場統計表」、昭和25～54年通産省「工業統計表」による。

しかし、愛知県を中核とする中京工業地帯においてのみ通増傾向にあることは特質すべきことである。

特に北九州工業地帯においては、石炭産業の不況、貿易構造の変容などの要因から相対的に地位の低下が顕著となった。

阪神及び京浜 2 大工業地帯のこのような傾向は、特に戦後における一般的な傾向として国内における後進地帯の開発による工場の地方分散、既成重工業地帯における立地条件の制約的要因などから、後進地帯の相対的地位の向上によるものである。

これを表(1)から推移をみれば、戦前の昭和 5 年（1930）には、阪神及び京浜両工業地帯で全国工業出荷額の 51.9 % を占め、さらに昭和 15 年（1940）には、54.1 % を占めるなど大都市集中の傾向にあった。

戦後においては、日本経済が安定化施策期にあった昭和 25 年（1950）には、その集中度は 45.4 % を占め、特に京浜工業地帯では高度成長路線を着々と進んでいた昭和 35 年（1960）に 24.8 % を占めた。

これは、昭和 15 年（1940）の 29.1 % にはおよばないが、これ以降表(1)に示すように、昭和 40 年（1965）には 24.1 %、昭和 54 年（1979）には 17.7 % と逓減傾向にある。

阪神工業地帯においても戦前においては、昭和 5 年（1930）には 31.1 % を占め全国第 1 位の大工業地帯をほこっていた。そして、戦後の日本経済が安定化施策期にあった昭和 25 年（1950）においては 23.6 % を占め全国第 1 位であったのが、昭和 30 年（1955）には 20.5 % とわずかの差で京浜工業地帯の 21.9 % にその地位をゆずった。

そして、昭和 35 年（1960）には 21.0 % とわずかな上昇を示したものの昭和 40 年（1965）には 18.9 %、昭和 54 年（1979）には 14.3 % と逓減傾向にある。

このように、東西 2 大工業地帯において特質すべきことは、高度成長期にさしかかった昭和 30 年（1955）において第 1 位の工業出荷額を保持してきた阪神工業地帯においては、工業出荷額において全国比で 20.5 % を占めたのに対し、これまで第 2 位をばく進してきた京浜工業地帯は 21.9 % とわずかながらリードをみせたことは注目すべきことであろう。

また、以降第 1 位の工業出荷額を占める京浜工業地帯においても、阪神工

業地帯においても工場分散化の傾向が進むにしたがって、ともに全国工業出荷額に占める比率から相対的に地位は逓減傾向にある。

そして、東西2大工業地帯におけるこのような傾向とは反対に、繊維製品、陶磁器、食料品、木製品を中心に繁栄してきた中京工業地帯においては順次重化学工業の地位は逓増傾向にあった。

工業出荷額の推移としては、戦前においては、表(1)から横ばい状態にあったが、戦後においては、経済安定化施策期にあった昭和25年(1945)には7.2%、高度成長期に入った昭和30年(1955)には8.7%と全国工業出荷額においては表(1)から戦前、戦後を通じて、これまでの最高水準にたっした。

このように戦後逓増傾向にある中京工業地帯、特に、名古屋港の直背地愛知県においては、昭和52年(1977)には、工業出荷額において、京浜工業地帯の神奈川県の全国出荷額に対する比率9.5%をおいこし、単独2位の座から9.6%と第1位を占めることとなった。

北九州工業地帯においては、戦前はわが国有数の石炭の産地として、これを基幹とした鉄鋼の生産地として不動の地位をはこっていたが表(1)に示すごとく、昭和5年(1930)には3.8%であったのが昭和10年には8.2%を占め最盛期にあった。

戦後昭和25年(1945)には5.6%、高度成長期にさしかかった昭和30年(1955)には、4.9%と以降わが国の工業立地条件の構造的変動とともに逓減傾向を示し、昭和45年(1970)には2.7%、以降横ばい状態にある。

以上は4大工業地帯における戦前と比較しながら戦後の産業構造とその推移を示してきたのであるが、このような傾向を前提として、中京工業地帯の立地的条件の推移を名古屋港との関係からとらえていきたい。

注 (1) 愛知県「愛知県地方計画書」(第五巻)総合振興計画商工部門 P. 2~3

(2) 日本貿易研究会編「戦後日本の貿易20年史」P. 5~10

(3) 本文中工業の出荷額は、昭和25年以前は生産額を示す。

2. 愛知県の産業構造と名古屋港

(1) 愛知県の産業構造とその推移

愛知県の産業構造は、戦前においては繊維工業の占める地位は、高かった。昭和10年（1935）には64.1%，昭和13年（1938）には54.7%と工業出荷額に占める地位は高い。

また、戦後においても経済安定化施策期にあった昭和25年（1950）には44.0%を占め表(2)に示すごとく逡減傾向にあり、昭和40年（1965）には7.3%，そして昭和54年には4.7%と愛知県における工業出荷額に占める地位は低くなった。

さらに、表(3)からこれを全国の工業出荷額から愛知県のそれぞれの出荷額をみてその推移の過程を比較してみれば、高度成長期にさしかかった昭和30年（1955）からその状況を主要品目別にそれぞれの過程をたどってみれば、繊維工業は昭和30年（1955）には22.0%，昭和35年（1960）には24.5%と上昇をみたのであるが、昭和45年（1970）には17.5%，昭和54年（1979）には13.6%と逡減傾向にある。

また、これと対照的に逡増傾向にある機械器具工業においては、昭和10年（1935）には愛知県の工業出荷額では9.7%と繊維工業の64.1%に続き第2位の地位にあった。

この機械器具工業の逡増過程を表(2)によって、これをみれば戦後の日本経済が安定化施策期にあった昭和25年（1950）には18.9%であり、これを昭和10年（1935）と比較してみれば約2倍に逡増している。

そして、高度成長期に入った昭和30年（1955）には16.9%と一時下がったものの昭和35年（1960）には29.2%と再び大きく成長し、表(2)からみると、昭和54年（1979）には47.5%とかつての繊維工業の華なりし時代の地位をうばった。

さらに、このように産業構造に大きな変動があったことは、名古屋港をとりまく地域経済の構造的変動といえよう。

これを工業部門別構成として、構造的変動をとらえてみれば、消費財工業型から生産財工業型に変動したということがうかがわれる。

さらに、この変動過程からしてみれば、昭和10年（1935）には消費財工業部門 78.4％に対し生産財工業部門 21.6％、戦後昭和25年には消費財工業部門 63.0％、生産財工業部門 37.0％と京浜、阪神、北九州の各工業地帯と比較して、わが国 4 大工業地帯のうち生産財工業部門においては、低い発展段階にある。

また、表(2)においてみると、戦時体制にあった昭和15年（1940）には消費財工業部門は 48.6％に対し生産財工業部門は 51.4％とわずかながらリードをみせた。

戦後、高度成長期のはじまる昭和30年（1955）においても消費財生産部門が優位を占める生産構造によって特徴づけられている。

表・2 愛知県における工業部門別構成の推移（出荷額）

品目 年次	消費財工業				生産財工業					合計
	繊維	食料品	その他	計	機械器具	金属	化学	窯業	計	
昭和10	64.1	7.6	6.7	78.4	9.7	1.0	4.7	6.2	21.6	100
15	32.4	7.2	9.0	48.6	32.2	6.9	7.8	4.5	51.4	100
25	44.0	10.5	8.5	63.0	18.9	6.7	5.6	5.8	37.0	100
30	38.6	12.8	15.2	66.6	16.9	6.4	5.1	5.0	33.4	100
35	27.8	9.2	11.1	48.1	29.2	10.2	7.4	5.1	51.9	100
40	17.3	10.8	15.2	43.3	32.9	13.7	5.4	4.7	56.7	100
45	10.3	7.5	13.2	31.0	42.8	17.0	4.7	4.5	69.0	100
51	6.6	8.6	13.7	28.9	43.6	16.3	7.1	4.1	71.1	100
54	4.7	7.9	13.3	25.9	47.5	16.4	6.4	3.8	74.1	100

(1) 工業構成は愛知県「地方計画書」第五巻

(2) 昭和10～15年 愛知県「愛知県統計書」、愛知県名古屋港務所「名古屋港案内」

(3) 昭和25～54年通産省「工業統計表」による。

表・3 愛知県における主要品目の出荷額の対全国比の推移

品目 \ 年	昭和 30	35	45	54
繊維工業	22.0%	24.5%	17.5%	13.6%
金属工業	3.2	4.5	8.1	9.4
機械器具工業	9.7	10.0	12.1	14.4
窯業	11.4	11.9	10.8	8.9
化学工業	5.1	5.3	3.9	4.5
食糧品工業	6.1	6.5	6.3	6.6

(1) 通産省「工業統計表」による。

高度成長期に入って、技術革新による設備投資は、機械器具工業等の資本財的な機械生産の規模の拡充を促進し、その供給を拡大した。

このような過程によって、表(4)に示すごとく、特に機械器具工業の生産においては、昭和30年（1955）の全国工業出荷額では14.8%，昭和35年には約2倍の増加をみた。

また、表(4)から機械器具工業以外の他の工業出荷額においては繊維工業の昭和30年（1955）の15.0%から昭和35年（1960）の10.1%，昭和45年（1970）の5.4%，昭和54年（1979）の3.3%は、その比較において対照的であるが、その他においては、全体としての占める地位には波動性をもっていることがうかがわれる。

では、表(2)から愛知県の工業出荷額はどのようであったであろうか。

機械器具工業の成長はめざましく、昭和30年（1955）の16.9%に対し、昭和35年（1960）には29.2%と昭和30年（1955）と比較してみれば、約1.7倍に成長した。

また、繊維工業においては、相対的地位こそ低下したものの昭和35年（1960）には機械器具工業に第1位の座をゆずり第2位となったもののその占める地位には大きなものがあり、繊維王国愛知県の名を名実ともに保持

表・4 全国における工業主要品目の出荷額の推移

品目 \ 年次	昭和 30	35	45	54
繊維工業	15.0%	10.1%	5.4%	3.3%
金属工業	17.2	19.0	19.2	16.8
機械器具工業	14.8	30.0	32.5	31.8
窯業	3.7	3.8	3.8	4.0
化学工業	13.9	12.4	11.1	13.9
食料品工業	17.9	12.5	10.8	11.7

(1) 通産省「工業統計表」による。

している。

昭和35年を境として、繊維工業の王座は機械器具工業にうばわれたものの全国的占有度からみれば愛知県の繊維工業の占める地位は大きく、昭和30年（1955）には、全国出荷額の22.0%を占め第1位、第2位は大阪府の13.8%であったが、表(5)に示すごとく相対的地位は通減傾向にあり、昭和54年には、愛知県13.6%に対し大阪府14.5%とわずかながらリードされた。

以上により愛知県における産業構造の推移をみて来たのであるが、愛知県の伝統的産業である繊維工業の愛知県の工業出荷額に占める地位は、機械器具工業に譲ったものの、全国における地位はまだ大きい。

このように繊維及び食料品工業等を主体とする消費財生産部門が過半を占めていた愛知県の産業構造は、昭和35年を境として機械器具、金属及び化学工業等を主体とする生産財生産部門にその座をゆずることとなった。

これは、既に京浜及び阪神両工業地帯が生産部門を主体に構成されていたのに対し比較的低い発展段階にあった生産財生産部門のこのような進展は、産業構造そのものの革新といえよう。

注 (1) 愛知県「愛知県地方計画書」第五巻総合振興計画商工部門、P2～3、P. 5

(2) 日本貿易研究会編「戦後日本の貿易20年史」P. 5～10

表・5 繊維工業の主要生産地の推移

(繊維工業の全国出荷額に対する比率)

年次 \ 区分	愛知県	大阪府	岐阜県
昭和30年	22.0%	13.8%	5.3%
35	24.5	16.7	5.3
40	21.1	15.0	5.7
45	17.5	13.9	5.8
51	15.2	13.8	5.2
54	13.6	14.5	4.8

通産省「工業統計表」による。

(2) 地域産業と港湾との誘因性

名古屋港は国策により建設された港湾ではなく、地域経済の必要性にもとづいて、地域発展のため、みずからの手によって建設された港である。

そのため、名古屋港は地域経済の進展に有機的に適合してきた。

愛知県を中核とする中京工業地帯においては、原材料、製品等の海上輸送の基地として名古屋港が中心となっている。

戦前においては、輸出では陶磁器、繊維製品、木製品が主体となっていた。

戦後安定化施策期における昭和25年には、陶磁器が54.6%でその過半を占め、これに続いて車輛4.9%、その他の機械額が7.7%と機械器具額としては12.6%で第2位を占め、合板等の木製品5.3%がこれに続いている。

一方輸入においては、戦前は石炭・木材・飼料・雑穀等に代表されていた。昭和25年には、まだ戦後復興期の社会事情を反映して、麦41.9%、米・雑穀・豆8.8%、砂糖6.8%などの食料品額などが57.5%とその過半を占め、原木4.0%、羊毛2.7%となっている。

高度成長期に入った昭和30年（1955）には、輸出においては、陶磁器 52.8%が第1位を占め、続いて合板等の木製品 16.5%，機械類 8.3%である。繊維製品においては、わずか 3.3%と戦前の名古屋港の主力輸出品として陶磁器と並んでいたが全くその影をひそめた。

昭和35年（1960）以降の主力輸出品として新たに台頭してきたのは、自動車である。特に昭和34年（1959）から昭和37年にかけては、小型トラックが主力であった。

表(6)からみれば、名古屋港における輸送機械の輸出に占める比率は、かつての主力輸出品であった陶磁器は、逡巡傾向にあり、これとは対照的に逡巡傾向にある。この2品目の推移を比較してみれば、陶磁器は昭和25年（1950）には 54.6%と名古屋港輸出品の過半を占め第1位をほこっていた。昭和35年（1960）には新しく輸送機械が台頭し、陶磁器 43.7%に対し 23.1%と第2位に位置し、めざましい進展振りをみせた。しかし、昭和40年（1965）には 21.0%と横ばい状態にあったが、昭和45年（1970）には 46.5%と第1位に台頭してきた。こゝで、また注目すべき点は、鉄鋼である。

鉄鋼は、昭和40年（1965）には、第1位の陶磁器 30.6%に続き輸送機械 21.0%をわずかにおさえ 21.6%と名古屋港第2位の輸出品目となった。

昭和42年（1967）には、開港以来長年に渡り名古屋港の輸出をリードしてきた陶磁器が、その地位を輸送機械（自動車）にうばわれたことは、まさに名古屋港にとっては、歴史的なできごとといえよう。

また、昭和44年（1969）には陶磁器は鉄鋼に第2位をも奪われ第3位となった。表(6)から昭和45年（1970）の名古屋港の主要輸出品目をみれば、第1位の輸送機械は 46.5%，第2位の鉄鋼 20.8%，第3位は陶磁器で 12.4%と輸出に占める地位は低く、昭和50年（1975）には 4.5%，昭和55年（1980）には 2.7%とその地位は逡巡傾向にある。

一方輸入においては、重化学工業部門の発展にともなって、基幹産業の立地的整備により、鉄鉱石、石炭、原油の輸入が激増してきた。

これを表(7)から名古屋港における輸入品目の推移をたどってみれば、経済自立期にあった昭和28年（1953）においては、伝統的地場産業である木

表・6 名古屋港における主要輸出品目の推移

品目 \ 年次	昭和25	30	35	40	45	50	55
輸 送 機 械	4.9%	%	23.1%	21.0%	46.5%	69.3%	79.4%
そ の 他 機 械	7.7	8.3	5.7	4.9	4.9	3.7	4.5
陶 磁 器	54.6	52.8	43.7	30.6	12.4	4.5	2.7
鉄 鋼	4.2	1.4	1.9	21.6	20.8	14.0	7.4
化 学 工 業 品				2.0	3.5	1.8	0.8
ゴ ム 製 品						0.9	1.2
化 学 肥 料		1.5	2.0	5.1	1.8	0.7	
金 属 製 品	4.2	2.8	1.7	0.7		0.4	0.3
日 用 品				4.6	3.3	1.0	0.6
木 製 品	5.3	16.5	8.7	3.2	0.6		
織 維 製 品	1.2	3.3	2.9				
が ん 具	7.0		1.3				
紙 類			1.0				
磚 子		2.4					
硝 子 及 同 製 品		2.4		0.7			
化 学 薬 品					0.9	0.9	0.6
その他の非金属鉱物							0.5

(1) 名古屋港管理組合「名古屋港統計年鑑」による。

(2) 昭和25～35年：輸送機械は車輛，その他機械は機械類，鉄鋼は鉄類・鉄・陶磁器は陶磁器類を示し，木製品は板，ベニヤ板を含む。

材産業のめざましい復興により，昭和28年（1953）には名古屋港における戦後の輸入品目として，これまで第1位を占めていた小麦の15.3%を押し木材が21.1%と第1位を占めるにいたった。

それ以降高度成長期の30年代を通じて名古屋港の輸入の王座を占めていたが，次第に中京工業地帯における基盤の整備の推進とともに昭和33年（1958）

表・7 名古屋港における主要輸入品目の推移

品目	年次	昭和25	30	35	40	45	50	55
鉄 鉱 石	%	%	%	%	19.2	36.5	28.1	21.7
原 油							26.8	34.0
石 炭			4.4	6.3	10.5	22.1	14.2	11.3
原 木	4.0	26.8	30.1	25.1	16.0	10.1	8.7	
米・雑穀・豆	8.8	12.4	11.3	10.0	5.9	6.2	7.7	
麦	41.9	22.3	9.8	6.5	3.1	2.7	2.0	
そ の 他 木 材							1.6	2.8
石 油 製 品				5.6		1.1	1.5	2.7
綿 花		8.8	9.5	3.8	1.9	1.4	1.1	
羊 毛	2.7	4.3	4.5	2.5	1.5	1.0		
重 油					8.1	1.6		
その他非金属鉱物					1.6	1.5		1.2
金 属 く ず				5.6	2.0			
飼 料	9.3		1.2					
コ ー ク ス	8.3	2.4	2.7					
塩	3.9	4.8	1.5					
砂 糖	6.8							
薬 品	7.8							
磷 礦 石	2.0							
化 学 肥 料			2.0					

(1) 名古屋港管理組合「名古屋港統計年鑑」

(2) 昭和25・30年：原木は木材を示す。

に名古屋港南部臨海工業地帯に立地する重化学工業コンビナートの中核として設立された鉄鋼一貫体制をもつ東海製鉄株式会社（新日本製鉄株式会社）の建設整備にともなって、鉄鉱石・石炭の原料輸入が増大してきた。

そして、この結果名古屋港における輸入品として顕著になってきたのは、日本経済が成長と福祉への試練過程にさしかかろうとしていた昭和39年（1964）である。

これは東海製鉄株式会社（新日本製鉄株式会社）において昭和39年（1964）9月に第1高炉が火入れされ銑鋼一貫体制が確立されたこととともなっていた。

表(6)に示すごとく、昭和40年（1965）には原木の25.1％に続き鉄鉱石19.2％、石炭10.5％と第2位、第3位を占めた。

そして昭和41年には鉄鉱石は、原木を押え第1位を占めるにいたった。また昭和45年には表(7)に示すごとく、鉄鉱石36.5％、石炭22.1％と第1位、第2位を占め、原木は16.0％と第3位に押えられた。

さらに、昭和48年（1973）には、東亜共石株式会社名古屋製油所の操業が開始され、これとともなって原油の輸入が激増してきた。

そして、昭和50年（1975）には、出光興産株式会社愛知製油所の操業開始と、これら製油所に輸入原油を効率的に供給する施設として、伊勢湾シーバースが完成し、輸入原油の供給体制の整備とともに、原油の輸入は一段と増加し、昭和55年（1980）においては、輸入品目中第1位を占めるにいたった。

このように名古屋港は、中京工業地帯の産業基盤の拡充整備にもとづく誘因性により機能的適合を推進してきた。

注 (1) 名古屋港管理組合「名古屋港年表」

(2) “ 「名古屋港の施設紹介」

(3) トヨタ自動車工業株式会社「トヨタ自動車30年史」P. 565

(4) 経済企画庁調査局編「資料経済白書25年」P. 403～404

(5) 輸出入貨物については、愛知県名古屋港務所「名古屋港案内」、名古屋港管理組合「名古屋港統計年鑑」による。

3. 産業規模の拡大と港湾の変動

中京工業地帯の中核愛知県は、昭和52年（1977）には工業出荷額は全国比9.6%と神奈川県9.5%を超越し第1位を占めた。

特に愛知県は、輸送用機械器具の占める割合は大きく昭和54年（1979）においては、全国比で27.2%で第1位を占め、第2位の神奈川県は17.4%である。

このように愛知県が工業出荷額において第1位を占めうる要因は、自動車産業のめざましい発展である。

また、愛知県における輸送用機械器具の占有度は、全体の33.6%である。このように自動車産業を基盤の構造として発展させてきたのは、鉄鋼を中心とする金属工業である。愛知県における産業構造の中で表(2)において示すごとく、昭和54年（1977）における金属工業の占める位置は、機械器具工業の47.5%に次ぎ16.4%と第2位を占めている。

金属工業の立地は、いうまでもなくわが国の資源事情から原料のほとんどを海外からの輸入に依存しなければならない。

このような発生的要因から昭和30年代の高度成長に入ると、工場立地傾向としては重化学工業部門のめざましい進展により、臨海指向性が一段と強くなった。

愛知県を中核とする中京工業地帯においてはこのような産業構造の変動とともに、新時代に対応するための構造的改革が推進された。

これが、名古屋港南部臨港工業地帯の造成である。

これによって、重化学工業部門において、京浜・阪神・北九州の各工業地帯と比較してわが国4大工業地帯のうち低い発展段階にあった中京工業地帯においては、銑鋼一貫体制をもつ製鉄所の建設がまず第一の昭和30年代への基礎的課題であった。

この基礎的課題実現のために、昭和32年（1957）5月に中部経済連合会に“製鉄所建設問題懇談会”が開催された。続いて同年11月に“中部製鉄所建設促進会”が設置され、着々と準備が進められた。

さらに、この一大事業推進のため、昭和33年（1978）7月には愛知県議会において、東海製鉄工場誘致が議決され、同年8月に愛知県製鉄誘致委員会が愛知県庁内に設立され、官民一致の誘致体制が確立された。

また、同年8月には日本港湾協会に名古屋港南部及び西部臨海工業地帯港湾計画調査委員会が設置され、工業港建設への推進力とされた。

そして、同年9月に名古屋港南部臨海工業地帯第2区に鉄鋼一貫体制をもつ東海製鉄株式会社が地元財界と富士製鉄株式会社（新日本製鉄株式会社）の共同出資によって設立された。

この名古屋港南部臨海工業地帯には、鉄鋼一貫体制を設える製鉄所を中核とする重化学工業コンビナートが建設されることとなったのである。

この重化学工業コンビナートには、鉄鋼産業として、鉄鋼一貫産業が南2区に立地し、これを軸に特殊鋼3社が隣接し立地した。

東海製鉄株式会社は、昭和35年（1960）7月に工場建設に着工し、翌昭和36年（1961）、10月に冷延工場の操業が開始された。そして昭和39年（1964）、9月第1高炉が火入され、転戸、分塊設備の操業が開始され、はじめて中京工業地帯の長年の夢であった鉄鋼一貫体制が確立されたのである。

そして、名古屋港の輸入品目においては昭和40年（1965）には、鉄鋼石は第2位、石炭は第3位を占め、名古屋港における港湾機能に構造的変動をもたらした。

また輸出においては、昭和40年（1965）には鉄鋼は陶磁器の30.6%に続き21.6%と第2位を占めるにいった。

このように鉄鋼一貫体制の確立は、中京工業地帯における自動車産業を主軸とする機械器具工業の奇矯の発展の基盤的活力となった。

表(8)から昭和55年（1980）における新日本製鉄株式会社名古屋製鉄所の出荷実績に示すごとく、東海地区は43.9%と依存度は高く、また輸出は28.9%と規模の生産原理から生産の効率性に占める貢献度には注目すべきものがある。

さらにこの鉄鋼一貫産業の工場に隣接して特殊鋼3社が立地している。そ

表・8 名古屋港南部臨海工業地帯における
鉄鋼一貫産業の出荷実績

(55年)

区 分	数 量	(比 率)
東 海 地 区	1,949千トン	(43.9)%
近 畿 地 区	409	(9.2)
関 東 地 区	381	(8.6)
そ の 他 国 内	417	(9.4)
輸 出	1,285	(28.9)
総 出 荷	4,441	(100.0)

(1) 新日本製鉄株式会社名古屋製鉄所概要による。

の内1社は鉄鋼一貫産業の工場内に生産機能部門として立地し、他の2社をはじめとして特殊鋼産業に鋼塊を供給している。

このように名古屋港南部臨海工業地帯は鉄鋼産業を中核として、電力、LNG基地、石油精製基地などのエネルギー基地をはじめ、造船、化学工業などが立地し、中京工業地帯の中核重化学工業コンビナートを形成している。

また、この名古屋港南部臨海工業地帯において、次に注目すべき点は輸出車輛積出基地である。

中京工業地帯の中核愛知県には、世界有数の自動車メーカートヨタ自動車株式会社が立地している。このため、自動車を主体とする輸送機械の名古屋港の輸出は昭和55年（1980）においては、全体の79.4%と圧倒的地位を占めている。

このような産業構造を基盤として立地している名古屋港の輸出構造において、効率的に輸出車輛の積出をすることは必然的条件である。

この積出基地は、従来の公共施設とはことなり、生産工場からこの基地に搬入された車は、入念な検査を受けこゝで再度各種の検査が行われ船積されるのである。このような機能構造からこの車輛積出専用ふ頭は整備・点検機能をそなえた生産工場の部分的機能を併存しているということがいえる。

このような観点から工場の製品積出機能施設というべきであり、従来の公

共施設中心の港湾機能から工場の生産的機能構造をもつ港湾へと機能的変動をもたらした。

以上から名古屋港は、地域経済の構造的変動にともなう規模の拡充に適合するため機能そのものの変動をもって対応した。

注 (1) 愛知県「愛知県地方計画書」第五卷総合振興計画商工業部門 P2～3, P5～7

(2) 名古屋港管理組合「名古屋港臨海工業地帯概要」

(3) 新日本製鉄株式会社名古屋製鉄所「事業概要」、トヨタ自動車販売株式会社「NAGOYA WHARF CENTER」

(4) 名古屋港管理組合「名古屋港年表」

(5) “ 「名古屋港の施設紹介」

(6) 輸出入貨物については、名古屋港管理組合「名古屋港統計年鑑」による。

4. む す び

このように名古屋港は、愛知県を中核とする中京工業地帯の変遷とともに機能的に適合してきた。

いうまでもなく、地域経済たりとも、日本経済の進展とは独立的にあるのではなく、国民経済の構成分子として、その機能性を有することはいうまでもない。

港湾は物流の場として、その機能性を有し背後地経済の構造そのものと有機的に適合するものでなければならない。

名古屋港は、中京工業地帯の代表的な物流の場として、背後地産業の変遷とともに進展してきた。

中京工業地帯は、京浜・阪神・北九州の各工業地帯とは異なり、重化学工業部門においては、わが国4大工業地帯のうち比較的低い発展段階にあり、繊維工業を中心とする軽工業部門に占める地位は高かったが、現在では、重化学工業を主体的構造とする工業地帯に変遷してきた。

このような中京工業地帯の産業構造の変遷は単に地域経済の独自性によってのみ誘発されたものではなく、日本経済の構造的変動によってもたらされたものである。

これは、満州事変・日華事変に続く軍需にその構造的変動をみた航空機、自動車産業を基盤として進展してきたのである。

戦後においては、自動車産業を主軸とした進展にはめざましいものがある。

これらの産業を支えるためには、鉄鋼、電力、石油化学という一連の基幹産業の立地が必然的条件であることはいうまでもない。

愛知県は自動車産業を主軸とする輸送用機械器具の生産においては、昭和54年（1979）には、全国出荷額の27.2%を占め第1位の座にあり、また工業出荷額においても全国の9.7%と第1位を占めている。

名古屋港の輸出構造においても、これを反映して、自動車を中心とする輸送機械は、昭和55年（1980）には、全体の79.4%を占めるなど港湾がいかに背後地産業と有機的に適合関係にあるかを示すものである。

また、わが国は、資源に乏しく、そのほとんどを海外に依存しなければならない。

このような資源事情から港湾の地域産業におよぼす影響は大きい。

特に中京工業地帯においては、重化学工業を中心とする生産財部門の構造的基盤として、鉄鋼一貫産業の立地が基盤強化の絶対的必要条件であった。

名古屋港は、木曾・長良・揖斐をはじめとする大中小河川の流砂により遠浅の海を形成し、また地質的にも名古屋港南部地区は、用地造成には最適条件をそなえていたため、鉄鋼一貫産業を軸とする基幹産業の立地を促進した。

これを基点として、名古屋港は、従来の港湾機能に変動をもたらしたのである。

すなわち、商港的機能を中心として構成されていた名古屋港が工業港的機能を併存する港湾へと進展していったのである。

わが国は、資源を海外に依存する構造的体質から産業の臨海立地性は強く、このような必然的要因から中京工業地帯の基幹産業の名古屋港南部臨海工業地帯における依存度には大きなものがある。

このように、わが国の産業構造から加工貿易立国として、港湾は規模の経済から発生する生産性の問題として、はたす効果は大きい。

以上から名古屋港は、中京工業地帯の構造的変動にともなう発展において、常に有機的に機能的に一体性をもち適合関係にあることは、地域経済活動における港湾機能として、常に有機的最適条件になければならない。