

地域産業と港湾

—伊勢湾における港湾機能に求めて—

日比野 光伸
(名古屋港管理組合)

目 次

- はじめに
- 1. 産業立地と港湾機能
- 2. 伊勢湾と地域産業

はじめに

わが国は、資源に乏しく海外に依存しなければならない。そのためには、港湾が必要になってくる。そして、港湾は流通の場、生産の場としてそれぞれの背後圏のあり方によって特性づけられる。

このような視点から本稿は、わが国的主要工業地帯を中心に、それぞれの港湾が背後圏と有機的にいかに結びつき、特性づけられているかを求めるながら、将来の伊勢湾諸港のあり方を求めるところに視点をおいた。

伊勢湾は、東京湾、大阪湾とともにわが国三大工業地帯の中枢的役割を果し、まだ比較的開発余力を残し、今後の発展には、大きな期待がある。このような展望のもとに、伊勢湾諸港も広域的視野に立ち、相互の機能分担のもとに秩序ある発展をはかるものでなくてはならない。そのためには、港湾管理機構の一元化が問題になってくる。

1. 産業立地と港湾機能

(1) 中間財製造工業と港湾機能

わが国の資源事情は、海外依存度が高く自然的条件から経済的に輸送するためには、船舶にたよらざるをえない。このためおのずと港湾が整備されな

ければならない。そこで港湾は、経済的最適合性にかなった条件を満足する位置に立地し、船舶が安全かつ経済的に貨物を積卸でき、また生産的適合性を満足させる位置に立地することである。

わが国では、昭和30年代高度経済成長期にさしかかると、特に重化学工業に対する産業構造政策がとられ、官民あげて举国一致の大スローガンのもとに推進された。

重化学工業政策は、設備投資主導型の産業政策であって、その後の日本経済を大きく躍進させた。またこの産業政策は、わが国の工業水準の先進国化をめざし、外国技術の導入による超設備投資ブームを原動力として今日の繁栄をたっしたことは否定することができない。

ここで特に高度成長における技術革新に伴う重化学工業の港湾に与える影響には大きなものがあった。重化学工業を先端とする超設備投資ブームの中で従来に増して産業立地を港湾との関連において推進したのである。というのは、資源貧乏国であるわが国の立地を、わが国が島国であるという自然的条件を十分發揮させ、産業の立地条件をおぎなったことは注目すべきことである。これは、わが国が四方海に面していて、港湾を建設する立地にめぐまれていることである。

ここでわが国の基幹産業立地上最も配慮すべきことは、海運を頂点とする流通経費である。これらの流通経費を効率化するため、昭和30年（1955）を起点として、既設工業地帯を中心とした工業化のための臨海開発が推進されたのである。これを表・1からみれば、京浜工業地帯（東京、神奈川、千葉）の海域である東京湾においては、全国比の 19.8%，阪神工業地帯を中心として瀬戸内工業地域を包括する瀬戸内海においては、31.7%（大阪湾 8.5%，瀬戸内海 23.2%）続いて愛知県を中心とする中京工業地帯の海域である伊勢湾においては 14.7% が占められている。ここで注目すべきことは、東京、大阪、伊勢の三大湾及び瀬戸内海で全国の 66.2% が占められていることである。

に瀬戸内海の23.1%は他に比較して、注目すべきことである。

表・1 臨海工業用地の埋立

(単位: 千ha %)

	面 積	対 全 国 比
東 京 湾	7.7	1 9.8
瀬 戸 内 海	1 2.3	3 1.7
大 阪 湾	(3.3)	(8.5)
瀬 戸 内 海	(9.0)	(2 3.2)
伊 勢 湾	5.7	1 4.6
そ の 他	1 3.2	3 4.0
全 国 計	3 8.8	1 0 0.0

(資料) 国土庁計画・調整局編「第三次全国総合計画」第3巻

より、原資料は運輸省港湾局調べ(昭和31~50年分)

注 1. 事業費換算数値

2. 民間事業分は、含まれていない。

さらに表・2からみれば、基礎資源型工業における主要業種である鉄鋼、石油精製、石油化学(エチレンセンター)においては、特に集中度は高く三大湾地域及び瀬戸内海を含む大西洋ベルト地帯においては、鉄鋼73%、石油精製82%、石油化学89%を占め、高集中度を有している。

これらの業種は、原材料を海外に依存するとともに、国際競争力の視点から、また規程の経済的視点から設備投資が大規模化し、良好な港湾を備えた広大な用地を臨海地域に必要としたのである。このため、この条件を満足させる用地の埋立が容易である東京湾、伊勢湾、大阪湾及び瀬戸内海が最適条件を満たし、また市場条件が有利であったことが併合して集中したのである。

このように規模の経済的視点から港湾をとらえた場合、港湾としての機能はただ流通の場としてのみの港湾ではなく、この場合は、生産の場としての港湾ということになる。即ち生産工場の生産過程の機能としての港湾である。中間財製造業、特に鉄鋼、石油精製、石油化学は、大量の原材料を海外から

表・2 主要工業地帯の基幹施設

(単位: %)

	鉄鋼高炉	石油精製	石油化学
京 浜	1 4	3 5	3 8
阪 神	3 2	1 2	6
中 京	6	1 3	1 1
瀬 戸 内	2 0	2 1	3 4
東 海	—	1	—
北 九 州	8	—	—
そ の 他	2 0	1 6	1 3

(資料) 1. 鉄鋼高炉は、鉄鋼年鑑(昭和56年度版)生産編図-3
昭和55年度高炉稼働状況による。

2. 石油精製は、石油年鑑(1983)第三部資料20石油精製
設備一覧(昭和57年3月末現在)の常圧蒸留装置を基準
とした数値である。

3. 石油化学は、化学工業年鑑(昭和57年版)参考資料によ
る。

超大型船により一括大量輸送ができる港湾の整備が立地の大前提とされる。この経済的要求は、船舶を接岸できるけい留施設が合理的な工場の工程を構成するものでなければならない。

このような港湾機能条件を満足させ、さらに市場条件を満足させる場所でなければならない。このような港湾機能は、従来の無差別多目的に利用される公物港湾とはことなり、特定の目的に特定機能を備えた港湾であり、機能上直背地に拡大な工場用地を確保することが先決要件である。その一部は既成巨大都市周辺の埋立事業によって満たす一方、巨大工業地帯を離れた地域に新らに立地し、政府による地方工業振興政策によって推進されたのである。この工業地方分散推進策の主目とされたのが新産都市及び工業整備特別地域である。図・1のように瀬戸内海における集中度は高く、このように瀬戸内海は、この地域開発政策によって重化学工業化の一大基地となったの

である。

図・1 新産都市、工特地域分布



注 (1) 国土庁計画・調整局編「第三次全国総合開発計画」(第3巻) 国土計画協会 昭53年5月 P 702~703

(2) 主要工業地帯の生産活動と港湾

工業の生産活動と港湾とは、どのような誘因関係にあるかを港湾の取扱貨物を中心に、工業生産活動から港湾の機能的性格をとらえてみたい。

港湾は経済活動、生活空間として、わが国の資源事情等から必然的に、地域産業の特性を繁栄する傾向にある。このような特性の故に港湾と背後の地域産業とは、一体的存在になければならない。表・3は主要工業地帯における工業の類型による分類であり、表・4は港湾の取扱貨物を主要品種を中心に、港湾の機能的特性を背後地産業、特に工業活動との関係において特徴づけようとするものである。

また、港湾から輸入貨物に見られることは、まず第一に輸入品種において、

表・3 主要工業地帯の類型による工業出荷額（55年）

(単位: 十億円, カッコ内は%)

	都市型工業		地方型工業		計
	金属加工型	雑貨型	基礎資源型	地方資源型	
京 浜 (東京・千葉・ 神奈川・埼玉)	(43) 22,942	(13) 7,158	(32) 17,088	(12) 6,692	(100) 53,880
阪 神 (大阪・兵庫・ 和歌山)	(33) 10,175	(12) 3,634	(38) 11,635	(17) 5,466	(100) 30,910
中 京 (愛知・岐阜・ 三重)	(45) 12,194	(10) 2,620	(25) 6,689	(20) 5,507	(100) 27,010
瀬 戸 内 (山口・広島・ 岡山・愛媛・ 香川)	(25) 5,158	(8) 1,542	(50) 9,890	(17) 3,417	(100) 20,007
東 海 (静 岡)	(41) 3,705	(12) 1,050	(28) 2,521	(19) 1,762	(100) 9,038
北 陸 (新潟・富山・ 石川・福井)	(35) 2,716	(9) 724	(28) 2,187	(28) 2,149	(100) 7,776
北 九 州 (福 岡)	(27) 1,493	(13) 744	(37) 2,084	(23) 1,293	(100) 5,614
計 (A)	(38) 58,383	(11) 17,472	(34) 52,094	(17) 26,286	(100) 154,235
全 国 (B)	(39) 74,993	(11) 22,360	(31) 63,557	(21) 42,087	(100) 202,997
(A) (B)	(78)	(78)	(82)	(62)	(76)

(資料) 「工業統計表」(55年版)による。

注 金属加工型: 金属製品, 一般機械, 電気機械, 輸送機械, 精密機械

雑貨型: 衣服, 家具, 印刷・出版, 皮革, その他

基礎資源型: 化学, 石油・石炭, 鉄鋼, 非鉄金属

地方資源型: 食料品, 繊維, 木材, 紙・パルプ, 烹業・土石

原油, 鉄鉱石, 石炭が上位を占めていることである。これは京浜工業地帯, 中京工業地帯, 阪神工業地帯及びこれに引続く瀬戸内工業地域においては,

その占る割合は高い、これら輸入品種別の占める割合からみれば、京浜工業地帯においては原油37%，鉄鉱石18%，石炭10%，石油製品14%を占め、鉄鋼、石油精製・石油化学に関連の取扱貨物で輸入全体の約80%を占めている。中京工業地帯においては石油50%，鉄鉱石13%，石炭8%で71%。阪神工業地帯においては、鉄鉱石22%，原油25%，石炭11%で58%。瀬戸内工業地域においては、鉄鉱石28%，原油30%，石炭23%で81%。北九州工業地帯においては、鉄鉱石37%，石炭29%，石油製品9%で75%。東海工業地帯においては、原油17%，原木・その他木材44%，米・雑穀・豆13%で74%。北陸工業地帯においては、原木・その他木材51%，原油15%，金属（アルミ地金）10%，石炭8%で84%を占めている。

このように主要工業地帯の原材料の輸入状況を資源の供給の門戸である港湾のそれぞれの取扱貨物から港湾と背後圏工業地帯の特性をうかがうことができる。また、表・2より鉄鋼、石油精製、石油化学における京浜、阪神、中京、瀬戸内、北九州の各工業地帯の地位と特性をうかがうことができる。

さらに、工業出荷額表・3と港湾との関係を輸出取扱貨物表・4との関係について述べてみよう。京浜工業地帯においては、工業出荷額では東京都の南部から神奈川県の川崎・横浜両市の内陸部に集積している輸送機械（自動車）、電気・精密機械等の金属加工型43%，鉄鋼・石油・化学等基礎資源型は、川崎・横浜・京葉地区の臨海部に集積し32%を占め、これらの産業で75%が占められている。輸出取扱貨物は輸送機械47%，電気・精密機械等のその他機械19%，鉄鋼15%と、これらの貨物で81%が占められている。

中京工業地帯においては、愛知県を中心とするこの地域は名古屋、豊田、刈谷等を中心として内陸部には自動車をはじめ電機・工作機械等各種の機械工業が集積し、また名古屋・四日市などの臨海部には、石油化学・鉄鋼等重化学工業が集積している。これらを工業出荷額からみれば、金属加工型45%，基礎資源型25%を占め、重化学工業の占める割合は70%である。また港湾の輸出貨物からみれば、輸送機械78%，その他機械4%，鉄鋼9%と、これらの貨物で91%が占められている。

阪神工業地帯においては、1960年代以降家電を中心とする機械部門の発

表・4 主要工業地帯の港湾取扱貨物（56年）

(単位千トン、カッコ内は%)			
東京 (東京、 横浜川、 千葉)	計	454,101	
	外 買	218,551	
	輸 出	47,924	輸送機械 22,533 (47) その他機械 8,922 (19) 鉄鋼 7,318 (15) 染料・資料・その他化 工製品 1,475 (3) 化学薬品 732 (2)
	輸 入	170,627	原油 62,521 (37) 鉄鉱石 31,468 (18) 石油製品 24,189 (14) 石炭 16,903 吨・雑穀・豆 6,497 (4)
	内 買	235,550	
	移 出	125,936	重油 35,037 (28) 石油製品 27,300 (21) 砂利・砂・石材等 16,829 (13) 鉄鋼 9,627 (8) 輸送機械 6,945 (6) 鉄鉱石 4,928 (4)
中京 (愛知、 三重)	計	167,724	
	外 買	84,789	輸送機械 21,324 (78) 鉄鋼 2,568 (9) その他機械 1,111 (4) 陶磁器 496 (2) ゴム製品 304 (1)
	輸 出	27,189	原油 28,577 (50) 鉄鉱石 7,473 (13) 石炭 4,767 (8) 原木 4,254 (7) 米・雑穀・豆 4,116 (7)
	内 買	57,600	
	移 出	82,935	石油製品 9,888 (24) 輸送機械 9,411 (23) 重油 7,937 (20) 鉄鋼 2,623 (6) 化学薬品 1,192 (3) 米・雑穀・豆 1,086 (3)
	移 入	40,445	石油製品 7,849 (18) 石油製品 7,123 (17) 鉄鋼 7,994 (19) 輸送機械 5,200 (12) 化学薬品 2,627 (6) セメント 2,555 (6)
阪神 (大阪、 兵庫、 鳥取山)	計	336,918	
	外 買	149,859	その他機械 8,591 (23) 鉄鋼 8,008 (21) 金属製品 2,120 (6) 輸送機械 3,172 (9) 日用品 2,761 (7)
	輸 出	37,284	石油 28,696 (25) 鉄鉱石 24,269 (22) 石炭 12,683 (11) 石油製品 10,550 (9) 原木 3,660 (3)
	内 買	112,575	
	移 出	187,059	鉄鋼 18,090 (23) 重油 15,028 (19) 石油製品 14,591 (18) 原油 2,400 (3) 化学薬品 2,217 (3)
	移 入	79,247	鉄鋼 18,603 (17) 砂利・砂・石材等 15,332 (14) 石油製品 11,398 (11) 重油 8,957 (8) 石灰石 8,675 (18) セメント 7,783 (7) 石油 6,238 (6) 化学薬品 3,479 (3)
瀬戸内 (愛媛、 山口、 香川、 岡山)	計	337,586	
	外 買	117,078	輸送機 9,039 (46) 鉄鋼 3,969 (20) セメント 2,141 (11) コーキス 999 (5) 化学肥料 467 (2) 石油 29,175 (30) 鉄鉱石 26,959 (28) 石炭 22,333 (23) 石油製品 2,110 (2) 米・雑穀・豆 1,727 (2)
	輸 入	19,723	
	内 買	97,355	
	移 出	220,508	
	移 入	113,049	石油製品 20,568 (18) 鉄鋼 16,619 (15) 重油 16,655 (15) 輸送機械 6,475 (6) セメント 10,542 (9) 砂利・砂・石材等 9,000 (8) 化学薬品 6,359 (6)
東海 (静岡)	計	24,188	砂利・砂・石材等 18,426 (17) 石灰石 13,361 (12) 原油 10,460 (10) 鉄鋼 8,211 (8) 重油 12,203 (11) 石油製品 9,922 (9) 化学薬品 4,356 (4)
	外 買	9,342	
	輸 出	2,381	輸送機械 1,818 (76) その他機械 132 (6) 非鉄金属 126 (5) 紙・パルプ 115 (5) 日用品 35 (2)
	内 買	6,961	原木 1,678 (24) その他木材 1,410 (20) 原油 1,184 (17) 米・雑穀・豆 903 (13)
	移 出	14,846	その他金属鉱 850 (1)
	移 入	5,314	
北九 州 (福岡)	計	112,169	砂利・砂・石材等 2,161 (41) 廃棄物 876 (16) 重油 649 (12) その他金属鉱物 482 (9) その他食料工業品 263 (5) 鉄鋼 168 (3)
	外 買	37,289	重油 2,788 (29) 石油製品 2,748 (29) セメント 1,244 (13) 鉄鋼 985 (10) 化学薬品 547 (6) 紙・パルプ 304 (3) 水産品 267 (3)
	輸 出	10,142	
	輸 入	27,147	
	内 買	74,880	
	移 出	37,372	セメント 15,334 (41) 石炭 5,227 (14) 鉄鋼 4,337 (12) 砂利・砂・石材等 1,826 (5) 化学薬品 1,268 (3) コーキス 1,120 (3) 石灰石 1,062 (3)
北陸 (新潟、 石川、 富山、 福井)	計	37,508	砂利・砂・石材等 5,811 (15) 石油製品 4,894 (13) 石灰石 3,884 (10) その他非金属鉱物 3,739 (10) 重油 3,665 (10) 石油 3,427 (3)
	外 買	10,406	
	輸 出	756	化学肥料 240 (32) 鉄鋼 102 (13) 化学薬品 70 (9) 収合せ品 42 (6) 染料・塗料その他化 工品 45 (6)
	内 買	9,650	原木 4,189 (43) 原油 1,403 (15) その他金属 921 (10) 石炭 817 (8) その他木材 728 (8)
	移 出	29,766	
	移 入	8,617	重油 1,638 (19) 砂利・砂・石材等 1,591 (18) 石油製品 968 (11) 原油 5166 セメント 1,379 (16) 原油 4,936 (23) 石油製品 4,817 (23) 重油 3,649 (17) セメント 1,788 (8) 砂利・砂・石材等 885 (4)

(資料)「港湾統計年報」(56年)による。

展が目ざましく、旧来の大阪・尼崎・神戸の臨海部には鉄鋼・化学等の重化学工業と和歌山・堺・姫路・加古川周辺部の鉄鋼・石油化学を中心とする工業地帯の活動がより活発である。工業出荷額においては、金属加工型33%，基礎資源型38%と重化工業の占める割合は71%である。輸出貨物においては、輸送機械9%，その他機械23%，鉄鋼21%，金属製品6%と、これらの貨物で59%が占められている。特に三大工業地帯中輸送機械（自動車）の占める割合の少ないので特質すべきである。

瀬戸内工業地域は、わが国の高度経済成長期の工業を特徴づける工業地域であり、臨海部の埋立造成によって立地した重化学工業の発展で、全国で最も高い重化学工業化を誇っている。また、この地域は、京浜、阪神、中京といった大都市工業地域とは異なり、鉄鋼、石油化学等の素材型工業に特性づけられている。昭和30年（1955）にはじまる高度経済成長において石油・鉄鋼等を中心とした巨大コンビナートが次々と建設された。石油化学工業は、山陽の水島・岩国・光・下松・徳山・防府・四国的新居浜等に、鉄鋼業は水島・呉・福山等に、それぞれ集積している。また、広島周辺部の自動車工業の発展にも注目すべきところである。造船工業は、古くから、呉・因島・玉野・坂出等に集積し、大都市工業地帯と比較して、特に基礎資源型に特性づけられている。工業出荷額においても基礎資源型50%，金属加工型25%と基礎資源型の占める位置は大きい。港湾の輸出貨物についてみれば広島地域を中心とする輸送機械（自動車）46%をはじめ鉄鋼20%，セメント11%と、これらの貨物で77%が占められている。

北九州工業地帯においては、北九州市を中心とする工業地帯で鉄鋼・化学・セメントを中心とする重化学工業地域として発展をとげた。現在では表・3のように鉄鋼をはじめとする基礎資源型37%，機械工業をはじめとする金属加工型27%，窯業をはじめとする地方資源型23%で全体の87%を占めている。港湾の輸出貨物においても鉄鋼27%，輸送機械26%，セメント20%とこれらの貨物で73%が占められている。

東海工業地帯は、表・3から浜松地区のオートバイ、自動車等の金属加工型41%，清水地区のアルミニウム等の基礎資源型28%，富士地区の製紙・パ

ルブ等の地方資源型19%で全体の88%が占められている。港湾の輸出貨物についてみれば輸送機械（オートバイ、自動車）76%によって特性づけられている。

北陸工業地帯は、表・3から油田開発に関連して発展した新潟・長岡の機械・金属工業、石川、福井の絹織物から発展した機械工業等の金属加工型35%，中部山岳地帯から流出の流下式発電所の安価な電力を基礎としたアルミニウム・化学肥料を中心とした基礎資源型、石川・福井を中心とした繊維工業等の地方資源型がそれぞれ28%で全体の91%が占められている。港湾の輸出貨物についてみれば化学肥料32%，鉄鋼13%によって特性づけられている。

このように港湾は、地域産業の源材料の門戸として、また、製品の積出港として、密接な関連性をもっている。

2. 伊勢湾と地域産業

(1) 伊勢湾諸港と地域産業の透因性

伊勢湾は、一般に経済的圏域として把握する場合、知多湾、三河湾を含む。大きくは、中部圏の表玄関としての名古屋港を中心として、伊勢湾諸港は、それぞれの地域的特性のもとにそれぞれの機能を分担している。

また、伊勢湾諸港は、直接には中京工業地帯と有機的に関連性を保持している。表・5から伊勢湾の中核港である名古屋港と伊勢湾諸港との関連性をみれば、伊勢湾を沿岸域とする愛知県及び三重県の諸港の取扱貨物を県別にみると愛知県29.7%，三重県70.3%である。

さらに、これを移出、移入貨物別に湾内諸港の誘因性についてみると、湾内の諸港のうち名古屋港と最も相互関係が深いのは、特定重要港湾の四日市港である。これは、名古屋港と伊勢湾諸港との取扱貨物の48.2%を占め、補完関係の大きさを占めしている。特に重要港湾の三河港があげられるこれは四日市港に次ぎ22.4%を占め、この二港で伊勢湾諸港と名古屋港の貨物の移出・入の70.6%が占められている。これは、これら各港が港湾機能において、相互依存関係から発生する誘因性によるものである。表・5における

るごとく、四日市港との関係においては、移入貨物では、名古屋港が伊勢湾諸港からの 57.2%を四日市港から移入している。これを品種別にみれば、石油製品 50.9%，重油 42.8%とこの 2 品種で 93.7%が占められ、四日市港における臨海工業地帯の石油化学コンビナートと名古屋港における製品流通の基地的関連性をうかがうことができる。表・6 は、中京工業地帯を構成する愛知県、三重県、岐阜県の工業出荷額である。特に三重県は、石油化学の占める割合は高く、これらの製品（化学、石油・石炭）の占める割合は全体の 34.4%で、三重県における工業の特性を示している。

表・5 名古屋港と伊勢湾諸港移出・入貨物（56年）

(単位 万トン。カッコ内は%)

	移出	移入	計	主要品種
愛知	188 (57.3)	134 (17.7)	322 (29.7)	(出) 輸送機械47, 石油製品31, 重油20, 米穀・豆17
三河	138 (42.1)	104 (13.8)	242 (22.4)	(入) 輸送機械94, 砂利・砂・石材8
衣浦	30 (9.2)	13 (1.7)	43 (3.9)	(出) 重油20
河和	10 (3.0)	—	10 (0.9)	(入) 米穀・豆4
その他 愛知県諸港	10 (3.0)	17 (2.2)	27 (2.5)	(出) 米穀・豆10 (入) 砂利・砂・石材3
三重	140 (42.7)	621 (82.3)	761 (70.3)	(出) 石油製品35, 重油17, その他農産品8, コークス7, 米穀・豆7, その他非鉄鉱物6, 綿花4
四日市	90 (27.4)	432 (57.2)	522 (48.2)	(入) 石油製品220, 重油185, 化学薬品8, 原油6
尾鷲	9 (2.8)	48 (6.4)	57 (5.3)	(出) 石油製品2
津・松阪	36 (11.0)	※	36 (3.3)	(入) 石油製品20, 原油11
鳥羽	※	33 (4.4)	33 (3.0)	(出) 石油製品10, 米・雑穀・豆4
吉津	※	32 (4.2)	32 (3.0)	(入) 砂利・砂・石材16, その他非鉄鉱物16
その他 三重県諸港	5 (1.5)	76 (10.1)	81 (7.5)	(入) 石灰石31
計	328 (100)	755 (100)	1,083 (100)	

(資料) 「名古屋港統計年報」(56年)による。

注 1. (出), (入) は、移出、移入

※は、万トン未満

2. 三重県は、伊勢湾外も同一経済圏として含めた。

表・6 中京工業地帯の工業出荷額（55年）

(単位 十億円、カッコ内は%)

			愛 知	三 重	岐 阜
総 計 (対全国比)			19,661 (9.6)	4,329 (2.1)	3,021 (1.4)
都 市 型 工 業	金 属 加 工 型	金 属 製 品	758 (3.8)	141 (3.3)	208 (6.9)
		一 般 機 械	1,615 (8.2)	253 (5.8)	213 (7.1)
		電 気 "	1,137 (5.8)	345 (8.0)	222 (7.4)
		輸 送 "	6,348 (32.3)	514 (11.9)	244 (8.1)
		精 密 "	155 (0.8)	4 (—)	27 (0.8)
	雜 貨 型	(小 計)	10,013 (50.9)	1,257 (29.0)	914 (30.3)
		衣 服	185 (0.9)	17 (0.4)	122 (4.0)
地 方 型 工 業	地 方 資 源 型	家 具	306 (1.5)	33 (0.8)	125 (4.1)
		印 刷 ・ 出 版	245 (1.3)	27 (0.6)	41 (1.4)
		皮 革	24 (0.1)	1 (—)	4 (0.1)
		そ の 他	1,036 (5.3)	241 (5.5)	228 (7.6)
		(小 計)	1,796 (9.1)	319 (7.4)	520 (17.2)
	基 幹 資 源 型	食 料 品	1,496 (7.6)	331 (7.6)	233 (7.7)
		纖 維	830 (4.2)	186 (4.3)	288 (9.5)
工 業	地 方 資 源 型	木 材	400 (2.0)	111 (2.6)	135 (4.5)
		紙 ・ パ ル プ	410 (2.1)	56 (1.3)	176 (5.8)
		窯 業 ・ 土 石	768 (3.9)	265 (6.1)	461 (15.3)
		(小 計)	3,904 (19.9)	949 (21.9)	1,293 (42.8)
		化 学	815 (4.1)	871 (20.1)	151 (5.0)
	基 幹 資 源 型	石 油 ・ 石 炭	741 (3.8)	619 (14.3)	6 (0.2)
		鐵 鋼	1,939 (9.9)	106 (2.5)	67 (2.2)
		非 鉄 金 属	453 (2.3)	208 (4.8)	70 (2.3)
		(小 計)	3,948 (20.1)	1,804 (41.7)	294 (9.7)

(資料)「工業統計表」(55年)による。

また、名古屋港と四日市港は、伊勢湾における特定重要港湾として、国際貿易港として、経済的視点から同一港湾圏域として、両港における貨物の仲継等相互依存関係においても重要な関係にある。その代表的な貨物は、繊維製品の原料である綿花、羊毛である。また、その他湾内諸港との仲継基地としても重要な役割をはたしている。

一方、移出における四日市港との関係は、湾内諸港に占める割合は27.4%であり、三河港の42.1%に次ぎ第2位である。その主なものは、名古屋港南部の臨海工業地帯から積出す石油製品38.9%をはじめとして、米・雑穀・豆等の農産品、綿花、羊毛等の繊維原料である。

次に三河港であるが、最っとも相互依存関係にあるのは、輸送機械の移出入である。名古屋港から三河港への移出貨物のうち30.1%は輸送機械が占め、また移入貨物90.3%は輸送機械が占めている。これは名古屋港と三河港が、ともにトヨタ自動車の積出基地が立地しているための相互依存関係によるものである。名古屋港のトヨタ名港センターは、愛知県豊田市を中心に拡がるトヨタ自動車各工場から30km以内に立地して、輸出をはじめとする船舶による積出基地であり、また、三河港のトヨタ田原センターは、名古屋港におけるトヨタ名港センターと同じよう輸出をはじめとする船舶による積出基地として重要な位置を占めている。

特にトヨタ田原センターは、工場を併用し総合物流基地として重要な位置を占めている。表・7は、伊勢湾諸港における相互依存関係を示したものである。これによれば特定重要港湾の名古屋港、四日市港においては、それぞれの移出貨物全体における伊勢湾諸港の占める位置は名古屋港17.8%、四日市港45.4%であり、名古屋港から四日市港に対する割合は27.6%，四日市港から名古屋港に対する割合は74.6%を占めている。また、重要港湾では、それぞれの移出貨物全体における伊勢湾諸港の占める位置は、三河港61.8%，衣浦港13.3%，津・松阪港12.6%，尾鷲港63.7%である。さらに地方港湾においては、鳥羽港91.3%，愛知県のその他諸港99.8%である。

これをさらに貨物の動きを、特性的にとらえてみれば、表・5により名古屋港から伊勢湾諸港への移出貨物を品種別にみると、輸送機械、石油製品、

表・7 伊勢湾内相互の貨物の動き(56年)

(単位:千トン, カッコ内は%)

仕出港 仕向港	名古屋	衣浦	三河	河和	その他の 愛知県諸港	四日市	尾鷲	津・松阪	鳥羽	その他の 三重県諸港
名古屋		(24.8) 133	(62.9) 1,035	—	(1.8) 33	(74.6) 4,393	(31.5) 307	(6.5) 2	(8.0) 164	—
衣浦	(9.2) 303	(24.0) 395	—	—	(0.6) 12	(8.6) 505	(29.2) 285	—	—	—
三河	(42.2) 1,382	(14.7) 79	—	—	—	(9.9) 586	(26.4) 258	—	—	—
河和	(3.2) 104	(43.7) 234	—	—	—	(0.4) 26	—	—	—	—
その他の 愛知県諸港	(2.6) 86	—	(8.4) 138	—	(31.9) 602	(0.4) 21	—	(64.5) 20	(89.1) 1,825	—
小計(愛知)	(57.2) 1,875	(83.2) 446	(95.3) 1,568	—	(内自航 464) (34.2) 647	(93.9) 5,531	(87.1) 850	(71.0) 22	(97.1) 1,989	—
四日市	(27.6) 905	(15.7) 84	(4.1) 67	—	—	(4.7) 46	(25.8) 8	—	—	—
尾鷲	(2.7) 89	—	—	—	—	(1.4) 84	—	—	—	—
津・松阪	(11.0) 359	—	(0.2) 3	—	—	(2.9) 172	(0.2) 2	—	—	—
鳥羽	2	—	—	—	(64.6) 1,218	(0.4) 22	(3.2) 1	—	—	—
その他の 三重県諸港	(1.5) 49	(1.1) 6	(0.4) 8	—	(内自航 1,218) (1.1) 21	(1.4) 81	(8.0) 78	(2.9) 60	—	—
小計(三重)	(42.8) 1,404	(16.8) 90	(4.7) 78	—	(65.6) 1,239	(6.1) 359	(12.9) 126	(29.0) 9	(2.9) 60	—
計	(100) 3,279	(100) 536	(100) 1,646	—	(100) 1,886	(100) 5,890	(100) 976	(100) 31	(100) 2,049	—
合計	(17.8) 18,436	(13.3) 4,034	(61.8) 2,664	—	(99.8) 1,889	(45.4) 12,966	(63.7) 1,532	(12.6) 247	(91.3) 2,244	—

(資料)「港湾統計年報」(56年)による。

(注) 1. 合計は仕出港の移出貨物
2. 三重県は、伊勢湾外も同一経済圏として含めた。

重油、コークス、化学薬品の他は、名古屋港からの仲継貨物の占める位置は大きい。

四日市港と伊勢湾諸港との関係は、移出貨物の 45.4 % が伊勢湾諸港で占められ、このうち 74.6 % が名古屋港である。また四日市港の移出貨物の 77.1 % が重油・石油製品で占められ、このうちの 41.5 % を名古屋港へ、その他の伊勢湾諸港を含めて 54.1 % を移出している。

港と同じように、国際貿易港としての特性から仲継貨物の占める位置は大きい。

重要港湾としての衣浦港の主たる移出貨物は、輸送機械 65.6 %、鉄鋼 16.0 %、米・雑穀・豆 9.3 % であり、伊勢湾諸港との関係では、輸送機械 0.1 %、鉄鋼 8.8 % は少なくその大部分は京浜、阪神をはじめ全国各地に移出されている。また米・雑穀・豆は 95.7 % が伊勢湾諸港に移出されている。表・7によれば衣浦港から伊勢湾諸港へ移出する貨物は、隣接の河和港 43.7 %、名古屋港 24.8 %、四日市港 15.7 %、三河港 14.7 % の順となっている。また、衣浦港と伊勢湾諸港と最も関係のある米・雑穀・豆は 97.5 % までが仲継貨物であり、その輸入高の 43.9 % が仲継貨物である。さらに仲継貨物の 95.9 % が隣接の河和港 63.7 %、三河港 17.7 %、名古屋港 9.2 %、四日市港 3.0 %、その他三重県諸港で占められている。これは衣浦港が臨海部を中心に食品産業が集積しているため、この種の輸入貨物において知多湾、三河湾の基地としての誘因性をもつためである。

三河港においては、移出貨物の 61.8 % が伊勢湾諸港への取扱貨物である。この取扱貨物の 62.9 % が名古屋港で占められ、衣浦港 24.0 %、四日市港 4.1 %、津・松阪港 0.2 %、その他の順となっている。さらにこれを品種別にみると輸送機械が 72.1 % を占め、そのうち伊勢湾諸港で 68.8 % を占め、名古屋港 48.4 %、衣浦港 20.4 % である。さらに、三河港の移出貨物のうち特質すべきものに砂利・砂・石材等があり、移出貨物に占める割合は 11.2 % で、名古屋港・四日市港をはじめとする伊勢湾諸港にすべて移出されている。

津・松阪港の移出貨物の 12.6 % が伊勢湾諸港の取扱貨物となっている。こ

の港の最大の移出貨物は砂利・砂・石材等で移出貨物に占める割合は 56.7% で、伊勢湾諸港へは 15.1% とその占める割合は小さく、その大部分は京浜地方である。また、この港の代表的移出貨物であるガラス○においても僅か 13.3% が四日市港・名古屋港となっており、伊勢湾諸港との関係は少ない。

尾鷲港では、移出貨物の伊勢湾諸港に占める割合は 63.7% でこのうち重油・石油製品は 74.9% を占めている。石油製品においては名古屋港へは 47.6%，重油は衣浦港、三河港、名古屋港で 94.3% を占めている。このように重油・石油製品において伊勢湾諸港の占める割合は 78.2% とその位置は大きい。

さらに表・7 からその他の伊勢湾諸港においては、移出貨物の 99.8% が伊勢湾諸港で占められ、その貨物の 89.2% がフェリポートによる輸送貨物で占められている。それ以外の取扱貨物は砂利・砂・石材等をはじめその地域の産出物、消費物資である。

以上において、伊勢湾諸港の取扱貨物の相互依存関係を通じて、それぞれの誘因性について述べてきた。特定重要港湾としての名古屋港、四日市港は、国際貿易港としての相互依存関係における仲継貨物を通じて貨物の動きをはじめ、特に四日市港と名古屋港においては、四日市地区の臨海工業地帯において立地している石油精製工業が生産した重油・石油製品との関係において相互依存関係を特質すべきである。また、重要港湾においては衣浦港は、米・雑穀・豆の輸入港として、伊勢湾諸港との関係では仲継貿易港としての機能的特性を有している。三河港は、輸送機械を中心として名古屋港、衣浦港との相互依存関係が定られ、特に名古屋港との関係においては、船積基地を通じて一層補完関係は強かった。

さらに、尾鷲港は、臨海工業から生産される重油・石油製品の積出し、即ち供給基地として、伊勢湾諸港との関連性を有し、港湾がもたらす機能分担にみるべきところがある。

また、伊勢湾諸港のうち地方港湾においては、生活物資、特産物等の地域関連物資の需給港としての特性から地域社会への寄与は大である。

このように各港湾は、それぞれの立地的特性に応じて、それぞれ固有の特性のもとに、他の港湾と有機的に相互依存関係を保持しながらそれぞれの機

能分担をもち、社会的、経済的基盤の上に流動的に対応していくものでなければならない。

注 (1) トヨタ名港センター

構内面積	.....	539,972 m^2
構内保管車両台数	.....	30,000 台
月間点検能力	.....	55,000 台
月間船積能力	.....	70,000 台
総従業員数	.....	700 余名

トヨタ田原センター

構内面積	.....	511,999 m^2
構内保管車両台数	.....	27,000 台
月間点検能力	.....	30,000 台
月間船積能力	.....	30,000 台
総従業員数	.....	300 余名

(資料) TOYOTA WHARF CENTERS より。

(2) 産業構造の高度化と港湾の機能

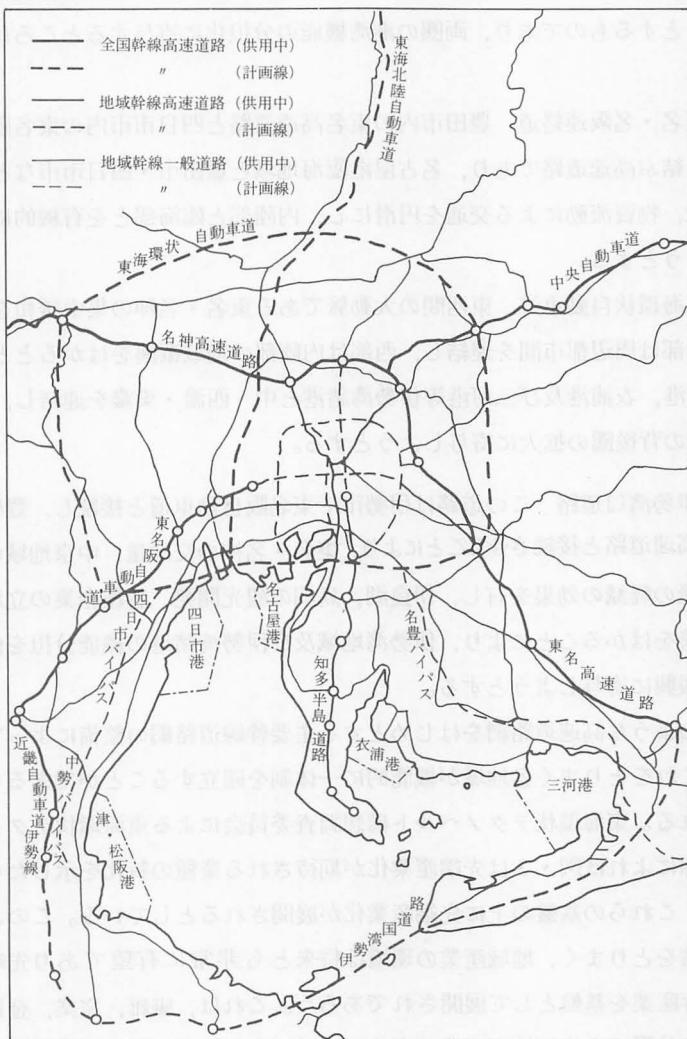
港湾の機能的特性は、背後圏の産業をはじめ、地域の社会・経済・文化など人間生活をとりまく、すべての現象によって特性づけられる。

このような、伊勢湾をとりまく産業構造も社会的、経済的、行政的要因の変化にともなって、当然変化せざるをえない。また、産業構造の変化といつても、産業構造そのものは、独自の現象によってのみ進展するものではなく、産業そのものをとりまく環境への適応によるものである。この環境への適応を助長する最も重要な要因は交通手段である。港湾は海陸の接点として、経済活動はもとより、人間生活全般に与える影響は大きい。図・2は伊勢湾をとりまく、道路の現状と将来を示したものである。これらの道路の主な機能としては、各地域を有機的に連結させることを目的としている。

港湾の機能は、背後圏の特性によって位置づけられている。港湾と背後圏を一体的に結びつけるものは、道路であり、その道路網がいかに整備されているかによって、地域の特性そのものが港湾の特性となって港湾そのものの機能となるのである。では、伊勢湾をとりまく、主要計画道路の主な機能を

あげてみることにする。

図・2 中京地域道路計画



(資料) 「東海環状テクノベルト構想」 P140による。原資料は
「伊勢湾岸道路計画調査報告書」建設省中部地方建設局昭和56年3月

○東海北陸自動車道 この道路は北陸圏と名古屋都市圏を直結し、経済交流を促進するとともに、岐阜県山間部の振興を促進し、名古屋港・四日市港と北陸圏とを直結し、北陸圏内の各港湾と結び海運貨物の相互依存関係をはかろうとするものであり、両圏の港湾機能の分担化に寄与するところは大きい。

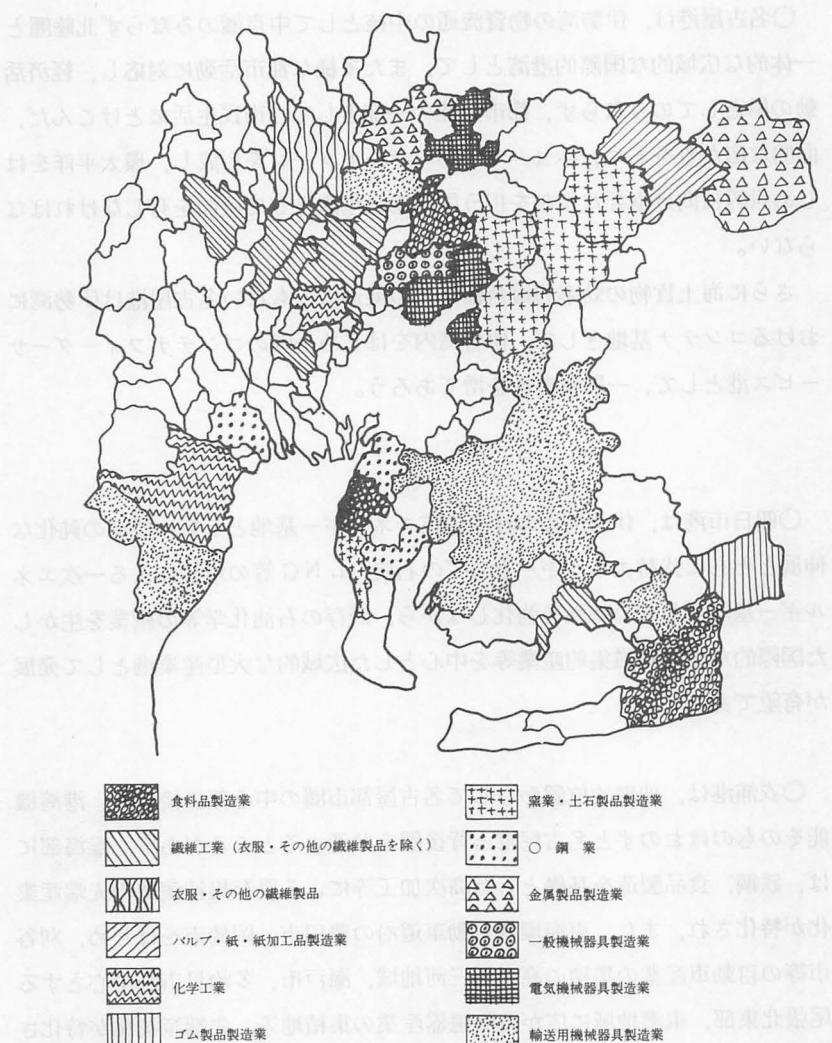
○東名・名阪連絡道 豊田市内の東名高速道路と四日市市内の東名阪自動車道を結ぶ高速道路であり、名古屋港臨海地域と豊田市・四日市市などの業務交通、物資流動による交通を円滑にし、内陸部と臨海部とを有機的に結びつけようとする。

○東海環状自動車道 東西間の大動脈である東名・名神の集中緩和をはかり、東部は周辺都市間を連結し、西部は内陸部の地域振興をはかるとともに、四日市港、衣浦港及び三河港等伊勢湾諸港と中・西濃・東濃を連結し、これら各港の背後圏の拡大に寄与しようとする。

○伊勢湾口道路 この道路は伊勢市で東名阪自動車道と接続し、豊橋市で東名高速道路と接続させることにより、東名・名神の交通量、中京地域の通過交通量の軽減の効果を有し、伊良湖、鳥羽の観光開発、各種企業の立地条件の改善をはかることにより、伊勢湾地域及び伊勢湾諸港の機能分担を促進し、地域振興に寄与しようとする。

このような高速道路網をはじめとする主要幹線道路網の整備によって伊勢湾とこれをとりまく各地域が機能的に一体制を確立することができるものと思われる。東海環状テクノベルト構想調査委員会による東海環状テクノベルト構想によれば図・3は先端産業化が期待される業種の特化を示したものであり、これらの基盤の上に先端産業化が展開されるとしている。このように伊勢湾をとりまく、地域産業の環境は将来とも非常に有望であり先端産業は既存産業を基盤として展開されであろう。これは、繊維、窯業、金属、化学等の分野での先端技術産業の育成、機械工業のメカトロニクス化であり、先端技術産業と既存産業の複合化である。

図・3 東海環状テクノベル先端産業化の状況



(資料) 「東海環状テクノベルト構想」P.9による

以上のように伊勢湾をとりまく地域産業の将来的展望は、伊勢湾諸港の将来的展望そのものではなかろうか。では、このような伊勢湾をとりまく環境のもとに伊勢湾諸港の機能分担はどのようなものであろうか。伊勢湾の主要港湾の機能分担について展望を探ってみることにする。

○名古屋港は、伊勢湾の物資流通の中核として中京圏のみならず北陸圏と一体的な広域的な国際的港湾として、また多様な都市活動に対応し、経済活動の場としてのみならず、都市機能の一部として、市民生活にとけこんだ、面的な広がりをもつ、ニューアーバンポートゾーンを形成し、環太平洋をはじめ世界に向け枢要な役割を担う国際総合港湾として機能を有しなければならない。

さらに海上貨物の効率的複合輸送化の促進にともない名古屋港は伊勢湾におけるコンテナ基地として、伊勢湾内をはじめ全国のコンテナフィーダーサービス港として、一層重要性を増であろう。

○四日市港は、伊勢湾における中核エネルギー基地として、原油の鈍化な伸展とともに代替エネルギーとしての石炭、LNG等の増加による一次エネルギー基地としての特性を強化しながら、既存の石油化学等の産業を生かした国際的な高度知識集約産業等を中心とした広域的な大型産業港として発展が有望である。

○衣浦港は、地理的位置からして名古屋都市圏の中心部に接近し、港湾機能そのものはおのずと名古屋港と背後圏を共通するところがある。臨海部には、鉄鋼、食品製造を基礎とした高次加工等による既存集積産業の先端産業化が特化され、また、東海環状自動車道沿の豊田市、岡崎市をはじめ、刈谷市等の自動車産業の集積の高い西三河地域、瀬戸市、多治見市を中心とする尾張北東部、東濃地域に広がる陶磁器産業の集積地等、先端産業化が特化されるこれらの地域を背後圏とする産業港湾として、名古屋港と相互依存関係を保ちながら名古屋都市圏を支える港湾機能の分担が有望である。

○三河港の背後圏である東三河地域は、名古屋市と地理的に離れているため、豊橋市を中心として独自の地域形成をなしている。自然的条件として、三河港は、遠浅で地盤が良く伊勢湾臨海部のうち他の地域と比較して開発余力を十分もち、今後の発展が期待される数少ない地域である。臨海部には大型自動車工場の進出があり、新規産業の進出の待機性の高い地域である。将来臨海部にはエネルギー供給、備蓄基地、新住宅システム産業、金属機械中心の都市型先端産業の立地とともに浜松地区・伊那地区等の国際流通加工拠点機能を備えた大型流通港湾として有望である。

○津・松阪港は三河港と同様遠浅で地盤が良く、湾口部と至近距離にあるなどの地理的条件を備えている。現在は、名古屋都市圏中心部からの距離的条件等から開発がおくれているため、今後の開発が期待される地域である。一方関西圏に接近した地理的条件から内陸部の開発余力と併せ大規模機械系産業を軸とした高次加工基地、穀物を中心に備蓄、加工を行う国際的な食糧備蓄基地の建設が期待されている。

○尾鷲港は、地理的には名古屋、阪神両都市圏と距離があるが自然的条件に恵まれたリアス式の天然の良港である。このような適合性を活用し、広域的なエネルギー供給、備蓄基地として、大規模なコールセンターを建設し、東西隣接圏はもとより国内各地への二次輸送にも応じえる基地として有望である。これによって、南勢地域の雇用機会を増大し地域社会の振興にも寄与するなど重要な役割をもっている。

以上は、伊勢湾諸港が将来の産業構造の高度化に整え、どのような機能をもって、対応していくかについて、それぞれの特性に応じた機能分担を述べてきた。これは、港湾がそれぞれの背後圏を中心として、背後圏の特性に対応するものであり、特に背後圏における地域産業の特性と一体的な機能的対応をもつものでなければならない。またこれは、あくまでも地域産業を背景とする産業構造によるところが大きいといえよう。

(2) 中部開発センター 「東海環状テクノベルト構想」 昭57年6月 P302
名古屋通産局

(3) 中部経済連合会 「21世紀の中部ビジョン」 昭57年4月 P168,
P236~243

(3) 広域港湾への展望

伊勢湾における港湾の機能分担は、一つのまとまった機能的統一性をもった広域港湾として、背後圏と有機的に適合した、機能的特性をもつものでなければならない。

伊勢湾諸港を伊勢湾における一元的な機能的総合体としてとらえた場合、その構成分子となるべきそれぞれの港湾がどのように最適合性にかなっているかによって、その機能の有効性が発揮されるかはいうまでもない。

高度な経済社会になればなるほど機能的有機性の度合が要求される。というのは港湾機能の高度化が要求されるからであり、また港湾そのものは、我々人類の生活的機能の一構成部分に過ぎないということである。それは我々人類の生命の源泉ともいるべき大自然を自身の手によって造形しようとするものであり。その行為そのものは慎重でなければならない。

また、港湾の建設整備においても、地域における行政活動上の一部の地域振興を見込んだ局部的開発投資をさけることができるなど地域社会に対する寄与は大きい。

このためには、広域的な行政的管理機構が要求されることはいうまでもない。このことについては、これまで、中部圏基本開発整備計画を骨子として、沿岸地域の愛知・三重県の関係者による伊勢湾開発協議会その他研究機関等によって、広域的な視点からみた港湾の相互機能分担による適合性ある港湾開発について調査研究がなされてきた。ここで強調したいことは、単に経済的行為のみに没頭することなく相互に秩序ある発展をはかるものでなくてはならない。いわゆる「伊勢湾港構想」の実現化に際しては、伊勢湾をとりまく地域、背後圏の機能的特性が有機的に適合して一つの機能を構成するものでなくてはならない。それには、伊勢湾諸港を機能的に一体とする管理機能組織が必要となってくる。即ち伊勢湾ポートオーソリティーの確立であり、

港湾機能のマクロ化である。このような港湾機能の有機的一元的機構は、海域のみならず内陸部とも輸送体系による多様化は海・陸一貫複合輸送等背後圏を一体とした内陸港とも一元的管理体系とするような有機的な組織体でなければならない。従来の港湾の機能は海陸の接点をもって定義する傾向にあった。海陸一貫複合輸送体系においては、従来の海運貨物が海港においてのみ、荷さばき等によって処理されるのではなく、海運貨物の相互の流れを内陸部の物流センター等陸上交通の拠点に、貨物の輸送・保管・通関手続き等の諸機能施設を備えた内陸港をも併存した一元的管理機構は、新時代の物流システムとして、産業立地に寄与するところは大であり、将来の港湾の進むべきところではなかろうかと思慮される。

<参考文献>

- (1) 篠原三代平著「産業構造論」筑摩書房 1982年3月
- (2) 板倉勝高
井出筆夫著「日本経済地理読本」東洋経済新報社昭57年5月
竹内淳彦
- (3) 中部経済連合会「21世紀の中部ビジョン」昭57年4月
- (4) 中部開発センター「東海環状テクノベルト構想」昭57年6月
名古屋通産局
- (5) 愛知県商工部「技術集積型産業エリア（テクノエリア）
配置基本調査報告書」昭57年5月
- (6) 国土庁計画・調査局編「第三次全国総合開発計画」（第3巻）
国土計画協会 昭53年8月
- (7) 運輸省大臣官房情報管理部「港湾統計（年報）」（昭和56年版）
- (8) 名古屋港管理組合「名古屋港統計年報」（昭和56年版）
- (9) 石油動向研究会編「石油年鑑」（1983年版）総合インターナショナル社
- (10) 化学工業日報社「化学工業年鑑」（昭和57年版）
- (11) 鉄鋼新聞社編「鉄鋼年鑑」（昭和56年度版）
- (12) トヨタ自動車「TOYOTA WHARF CENTERS」