

国際海上輸送革新と港湾管理

—名古屋港の場合—

原 口 好 郎

(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに

2. 港湾開発の変遷

3. 国際海上輸送革新の影響

4. 港湾管理の特質

5. 今後の課題 —結びにかえて—

1. はじめに

外国貿易港湾の形成は、それぞれの国の資本主義発達過程により、全く異った港湾開発と管理の歴史をもっている。発達した資本主義国の港湾の代表といわれるロンドン港とニューヨーク港は、20世紀の初めにPort Authorityにより管理されているが、その形成過程は港湾機能の形成者としての港湾施設の私的経営が激烈な競争に直面して破綻を招き、公共の利益を阻害するようになったことに起因して、地域経済の利害調整機能をもった公共的かつ民主的な主体性をもった独立した機関の出現が期待されるようになったことに由来している。

このような事例を述べるまでもなく、それぞれの国のもつ歴史と文化が将来港湾の大きな形成要因であることを理解されるであろうが、わが国の港湾発達史の中でも特異な形成過程をもつ名古屋港の形成史と管理の特質を展望するため次の4点から接近を試みるものである。

①わが国の大都市港湾の中でも天然の良港としての立地条件に恵まれ、国策推進の一翼を担った横浜、神戸の両港と異なり、地理的には遠浅という悪条件にもかかわらず人工港として背後地の経済発展の要請に基づいて形成さ

れた名古屋港の開発史を戦前、戦後を通じて明らかにする。

②その過程で最近、港湾に大きな影響を与えた国際海上輸送革新であるコンテナリゼーションの推移と対応過程の検討を試みる。

③このような検討を経て、港湾の発展段階で生じた伝統的国営港湾は營造物管理を中心とした規制的管理であったが、管理すべき港湾施設が未整備だったことも幸いして、その管理形態が形成されないままに戦後の港湾法の発足を待って経営的管理の方法を確立しつつある名古屋港管理の特質を明らかにしたい。

④最後にこれまでの検討を重ねた港湾のハードウェアとソフトウェアの現状を踏えつつ、今日総べての大都市港湾がかかえる大都市と港湾の乖離を埋める試みや輸送革新への対応の方向等を包含して、名古屋港が21世紀に向けてかかえる課題を提起しようとするものである。

2. 港湾開発の変遷

(1) 戦前の港湾開発

名古屋港発祥の地である熱田の浜は、東海道53次の宿駅に指定されて、伊勢桑名へ渡る東海道唯一の海路として西方諸大名の往還にも利用され、以来「宮の渡し」また「七里の渡し」の名で全国に名を高めた。

明治時代に入ると、政府は殖産興業政策を強力に推進するため、なかでも工業化の促進と併せ、海運業の確立と港湾整備が火急の課題となった。

ところで、名古屋地方の産業は、日清戦争（1894年；明治27年）による物質の輸送需要の増大と戦争景気が重って、飛躍的な発展をみせ、特に織物、陶磁器等の輸出産業の台頭が目覚ましいものであった。

しかし、元々熱田港は河川から流れる泥砂で遠浅な港であったため、これらの産業が必要とする原料の輸入、製品の輸出は、横浜、神戸あるいは隣の四日市港を経由して輸送せざるを得なかった。これに費やす時間や経費は、企業にとって無視できない負担となるとともに、一方これら港湾都市の目覚しい発展に較べられ、熱田港築港の機運は次第に高まり、1896年（明治29年）愛知県会へ熱田港築港計画（明治29～35年度）を提案した。総工費（190万円）

は、当時の関係者の予想をはるかに超えるものであり、明治29年度の愛知県の歳出予算が、169万円であったことから考えても、いかに膨大なものであったかが窺われる。しかし、国庫補助が認められず、県債発行により築港工事が着手され、以降埋立地の造成と港湾機能の拡充が繰り広げられたのである。

築港工事は始まったものの、工事費の財源問題を中心に築港の是否論が展開されたが、工事完成が近づく1906年（明治39年）、巡航博覧会船ロセッタ丸（3,875G/T）の入港は、巨船を目の当たりに見た一般市民へ築港の必要性を認識させると共に相次ぐ汽船の入港は、熱田港の重要性を内外に印象づけるとともに県市の産業経済の活性化に役立った。さらに1907年（明治40年）開港場に指定され、名称も名古屋港と改称され、国際貿易港として第一歩を踏み出した。

第3期工事（大正9年度～昭和2年度）において、初めて国庫補助（330万円）が認められ、名古屋港の築港事業が国の経済にも大きな影響をもたらすことが認識された。1923年（大正12年）の関東大震災に際しては、機能麻痺に陥った横浜港の代役を果す等、取扱貨物量がおびただしく増加し、1926年（大正15年）には、貿易額で全国41開港場中、神戸、横浜、大阪に次ぐ第4位に浮上したのである。

しかしながら、名古屋港が中部地区の海の玄関としてふさわしい近代的港湾としての体裁を整えたのは、第4期工事（昭和2～5年度）であった。第一次世界大戦後、名古屋市勢の発展、中部地区の工業振興は極めて盛んとなり、特に1931年（昭和6年）の満州事変勃発以降、産業は軍需工業を主体に重化学工業化の速度を速め、名古屋港臨港地域への工場進出も一段と活発化し、東西両都市に次ぐわが国第3の工業都市へと成長を遂げた。1937年（昭和12年）には入港船舶約5万隻、取扱貨物量約800万トンに達し、戦前における最盛期をもたらした。

第4期工事の完成をもって、名古屋港の施設整備は、ひとまず完了する予定であったが、港勢の発展と臨港地域への工場進出は予想をはるかに超えるものであった。そのため商港機能の拡大と工業港の新設を図るため、第5期工事（昭和15～21年度）を立案したが、1941年（昭和16年）の太平洋戦争勃

発は、戦争の拡大に伴う経済統制の強化と民需産業の衰退につれ、取扱貨物量減少の一途をたどった。

さらに戦震災による被害で、背後地の産業が荒廃し、港湾機能が麻痺状態に陥る中で終戦を迎えた。

(2) 戦後の港湾開発

戦災による港湾施設の破壊は、わが国の港湾能力を大幅に低下させた。国の施策は戦災復興から社会資本の整備に重点が移り、港湾整備事業が再開された。

1946年（昭和21年）、名古屋港は復員船の受入港に指定され、また外国からの援助物資の陸揚港にも利用されるなど、背後地域の産業の回復、民間貿易の再開により、取扱貨物量は漸次増大し、特に1950年（昭和25年）の朝鮮戦争勃発に伴う特需ブームで著しい伸びを示した。これに対し、当時の名古屋港は係留施設が1万トン級以上の岸壁として雑貨用3バース、ばら荷用2バースがあるだけで、はしけによる沖荷役が主体であった。そのため1948年（昭和23年）に戦後初の本格的な港湾計画である名古屋港整備5カ年計画を策定し、産業再建の基礎となる石炭、鉱礦石等を取り扱う施設整備に重点を置いた。1950年には早くも計画変更を行い、取扱貨物量の増大に対応するため、特に緊急を要する外航船舶の接岸バースの増大を軸とした名古屋港緊急整備3カ年計画（昭和26～28年度）を策定し、輸出振興を目的とする雑貨取扱いふ頭としての稻永ふ頭建設に着手した。

この間、1950年（昭和25年）に「港湾は地方公共団体の責任において管理運営し、開発を図るべきもの」との理念に基づく港湾法が制定され、明治以降の伝統的な港湾行政に一大変革があった。同時に名古屋港の管理について以前から検討していた愛知県、名古屋市は、同法の公布を受けて、「名古屋港の発展を図るために、港湾法に港湾管理者として規定された地方自治法に基づく一部事務組合を設立するのが最も適当である」との結論に達し、1951年（昭和26年）9月8日、名古屋港管理組合が設立されると共に特定重要港湾に指定された。

昭和30年代に入ると、戦後の復興を完了し、政府は経済成長を計画的に推

するため、各種の経済計画が立案され、港湾においても整備事業を計画的に推進していくことが要請され、その結果最初の計画として第1次港湾整備5カ年計画（昭和36～40年度）が決定された。

一方、名古屋を中心とした中京圏は、昭和30年代初頭に過去最高の生産額を記録し、京浜、阪神の工業生産額のシェアが低下していく中で、特に愛知県において1935年（昭和10年）の7.7%から1956年（昭和31年）には9.2%のシェアに上昇し、全国一の実績をあげた。しかしながら、この時期における中京圏の産業は、繊維、窯業、木材などの軽工業が主体で、1955年（昭和30年）の中部3県の産業構造をみても、軽工業64.2%に対し、重化学工業は35.8%にすぎなかった。

このような状況から、産業構造の高度化と加工貿易推進の必要性が強く望まれ、伊勢湾岸に銑鋼一貫の鉄鋼メーカーを誘致し、重化学コンビナートによる中部経済圏の基幹工業地帯を造成しようとする機運が高まり、1955年に長期的展望に立った名古屋港港湾計画（昭和30～40年度）が策定された。

同計画は、名古屋港が今後商港と工業港の両機能を合せもつ性格を鮮明に表わしたものである。商港としては、稻永ふ頭に続き、稻永第2ふ頭さらに金城ふ頭の建設計画を立て国際貿易港としての基礎をつくった。

一方工業港としては、名古屋南部臨海工業地帯を造成するものであった。1959年（昭和36年）東海製鉄㈱（現：新日本製鉄㈱名古屋製鉄所）の誘致に成功し、これを契機として重化学工業の進出が続いた。1961年に港湾計画を改訂し、重化学工業化を図るため、南1区から4区まで約1,800万m³の工業用地を造成する計画を打ち出し、企業の積極的な誘致を図った。その結果、南1区に車両輸出基地を始めとする鋼材、化学などの関連企業、南2区に鉄鋼、南3区に石油精製、電力、造船等の重化学工業と食料コンビナート、南4区に石油精製基地等が次々と進出した。これらは中部圏の重化学工業化を支える素材供給基地の役割を果たし、更に内陸部における機械、輸送機械産業の発展と相まって中部産業の高付加価値化を促進する原動力となった。

また、1959年（昭和34年）に襲った伊勢湾台風は、未曾有の被害をもたらし、同計画の基本的改変を迫る結果となった。1964年に港湾計画を改訂し、

名古屋港西部臨海工業地帯の造成を決定し、約1.700万m³の土地造成計画の中で西2～5区までの4区画に分け、中央部に木材港と木材工業団地を配し、その周辺に商港的要素を含む軽工業地区を立地させる構想のもとに整備が進められた。そして西2区には鋼材流通加工企業、木材関連、造船など進出し、西4区には、1960年代後半に始まる世界海運のコンテナリゼーションに対応して、名古屋コンテナ埠頭㈱（NCB）のコンテナ基地とその背後に一大港湾流通基地が整備されたほか、火力発電所、油槽所、紙パルプ製造企業などが進出した。

こうして名古屋港の港域は名古屋市域をはるかに超え、これらの大規模なふ頭の築造や広大な工業用地の造成には港内の泊地航路の浚渫で発生した土砂が利用され、その土量は昭和31～39年度の9年間で2億4000万m³にのぼった。

このような港湾整備の画期的な進展と背後地産業の興隆により、名古屋港の港勢は急激に伸展した。図・1に示すとおり、1955年から1965年さらに1975年に至るまでの過程で、量的増加に留まらず、貿易構造も輸出、輸入の両面で大きく変化し、重化学工業製品の占める比重が著しく増大した。輸出では1955年から1965年に3.7倍、1965年から1975年に至っては3.9倍の伸びを示している。品目構成では陶磁器、木製品、繊維製品で全体の70%近くを占めていた1955年から、1965、1975年に至っては、これらのシェアが減少の一途をたどり、逆に輸送機械、鉄鋼のシェアが大巾に伸びている。また輸入では、1955年から1965年に5.1倍、1965年から1975年に至っては3.1倍の伸びを示しており、原木、麦、綿花、雑穀等の農林産物が主体であった1955年から1965、1975年に至っては、鉄鋼石、原油、石炭等の重化学工業の原料輸入が6割を占めるようになった。

このように、名古屋港の開発はわが国経済の高度成長過程の中で、中部産業が軽工業から重化学工業への転換を図り、それと一体となって港湾整備が進められた。このことは東海三県の産業構造における重工業の軽工業に対する比率が、1960年（昭和35年）の43.5%から1970年（昭和45年）の60%に増加したこと、さらに産業構造の高度加工化、高付加価値化へと急速に進展していく自動車産業の目覚ましい発展（東海三県の工業出荷額に占める輸

図・1 名古屋港取扱貨物品目構成の推移

(1) 輸出貨物		木製品22(2.5) 金属製品23(2.8) 布帛及び同製品28(3.3)					その他	
1955年 (昭和30年)	陶磁器 852千トン	450 (52.8)	ベニヤ板 (14.0)	機械類 (8.3)			139 (16.3)	
1965年 (昭和40年)	陶磁器 3,193千トン	977 (30.6)	鉄鋼 (21.6)	輸送機械 (21.0)	木製品104(3.2) 日用品145(4.6) その他機械157(4.9) 化学肥料162(5.1)			その他 287 (9.0)
1975年 (昭和50年)	輸送機械 12,363千トン	8,565 (69.3)	鉄鋼 (14.0)		日用品128(1.0) 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品221(1.8) その他機械453(3.7) 陶磁器557(4.5)			その他 708 (5.7)
1983年 (昭和58年)	輸送機械 21,150千トン	15,126 (71.5)	鉄鋼 (8.3)	その他機械 (8.1)	化学薬品229(1.1) ゴム製品454(2.1) 陶磁器594(2.8)			その他 1,266 (6.1)

国際海上輸送革新と港湾管理

(2) 輸入貨物

1955年 (昭和30年) 1,853千トン	木 材	小 麦	綿 花	米 塩	麦 56 (3.0)	羊毛 79 (4.3)	石炭 81 (4.4)	とうもろこし 121 (6.5)		そ の 他
								↓	↓	
	4 9 6 (2 6.8)	3 5 8 (1 9.3)	1 6 3 (8.8)	1 1 0 (5.9)	8 9 (4.8)					3 0 0 (1 6.2)

1965年 (昭和40年) 9,462千トン	原 木	鉄 鉱 石	石 炭	米・雑穀 ・豆	重 油	麦	綿花 361 (3.8)	羊毛 239 (2.5)		そ の 他
								↓	↓	
	2,378 (2 5.1)	1,814 (1 9.2)	996 (10.5)	946 (10.0)	763 (8.1)	618 (6.5)				1,347 (1 4.3)

1975年 (昭和50年) 29,243千トン	鉄 鉱 石	原 油	石 炭	原 木	麦 800 (2.7)	石油製品 436 (1.5)	その他木材 458 (1.6)	米・雑穀・豆 1,799 (6.2)		そ の 他
								↓	↓	
	8,227 (2 8.1)	7,828 (2 6.8)	4,156 (14.2)	2,917 (10.1)						2,592 (8.8)

1983年 (昭和58年) 35,057千トン	原 油	鉄 鉱 石	石 炭	原 木	麦 757 (2.2)	石油製品 714 (2.0)	その他木材 779 (2.3)	米・雑穀・豆 2,805 (8.0)		そ の 他
								↓	↓	
	11,774 (3 3.6)	6,814 (1 9.4)	4,127 (11.8)	2,768 (7.9)						4,519 (1 2.8)

出所：名古屋港統計年報各年

送機器比率は、1960年の12.5%から1970年には21.7%に上昇している）は、名古屋港の輸出入構造に大きく影響を与え、そのことがわが国主要定期船港である五大港中第1位の外貿取扱実績を誇る港湾へと発展したのである。

3. 国際海上輸送革新の影響

昭和40年代に入ると、中期経済計画に即し第2次港湾整備計画が策定されたが、港湾取扱物量の予想以上の伸びと加えて世界の海運界において海上輸送の一大革命である海上コンテナ輸送が開始された。マツソン社を始めとする米国船社がカリフォルニア航路のコンテナ化計画を発表したのに刺激されたわが国は、この国際的な海上輸送革新にとり残されないよう急遽対応するために、コンテナ輸送体制の整備について、海運造船合理化審議会（海造審）に諮問され、外貿ふ頭公団設立によるコンテナ専用ふ頭の建設が提唱された。しかしその設立地域は、京浜、阪神両地区に限定され、中部地区はこれから除外される可能性が強くなつたため、地元の経済界は名古屋港にコンテナ専用ふ頭を建設するために積極的な活動を開始した。その結果、とりあえず金城ふ頭に外貿重量物岸壁2バースを設置することによりコンテナ輸送への対応を図り、1968年（昭和43年）暮、完成と同時に最初のコンテナ船「箱根丸」が入港したことで名古屋港のコンテナ輸送時代の幕明けとなつたのである。その後本格的なコンテナふ頭の建設への要求が益々強くなり、東西両港並みのコンテナ専用ふ頭の整備の要請運動を展開した結果、前述の公団方式に対してわが国港湾では初の試みとして特許会社方式を採用し、港湾管理者と邦船六社の共同出資によるNCBが設立され、1972年（昭和47年）から供用開始された。

（1）コンテナ船の就航状況とコンテナ貨物量の推移

NCBが開業したころ、名古屋港のコンテナ航路は、PSW、PNW、豪州、ナホトカの各航路が就航しており、なかでもPSWが最も就航回数が多くなった。図・2にフルコンテ船入港隻数の推移が示されているが、1969年（昭和44年）以来増加の一途をたどっている。特に1981年～1983年（昭和56～58年）にかけて就航隻数の増加が顕著となっている。これは、コンテナ航路の開設と新規サービスを開始した入港船の増加とが重なり合ったもので、1981年～82年

(昭和56～7年)にインドネシア、チリ、シンガポール、バンコク、韓国、南アフリカ、台湾、コロンボ、中国といった発展途上国航路の開設が進んだ。また名古屋港の長年の念願であった欧州コンテナ航路が'82年9月に開設され、先進国間航路の完全就航という大きな前進を遂げ、「83年には表・1に示すとおり18航路が開設されており、フルコンテナ船1,190隻が入港した。

一方、これに伴いコンテナ船貨物量も毎年増大し、「83年には4,988千トン(輸出3,329千トン、輸入1,659千トン)を取扱い、「82年と比較して30%増加し、過去最高の増加率を記録した。その結果、コンテナ化率も'83年には62%(輸出60%, 輸入66%)となり、「82年の51%(輸出47%, 輸入60%)と比較して11%も上昇しており、特に輸出貨物量の増加が大きく影響している(図・2参照)。

品目別では、輸出において輸送機械が26.4%を占めており、次いでその他機械(22.8%)、ゴム製品(8.6%)の順となっている。また輸入では、綿花(14.5%)、羊毛(12.7%)、その他非金属鉱物(7.4%)の順であり、いずれも名古屋港の背後地産業で生産された製品あるいは使用される原料である。

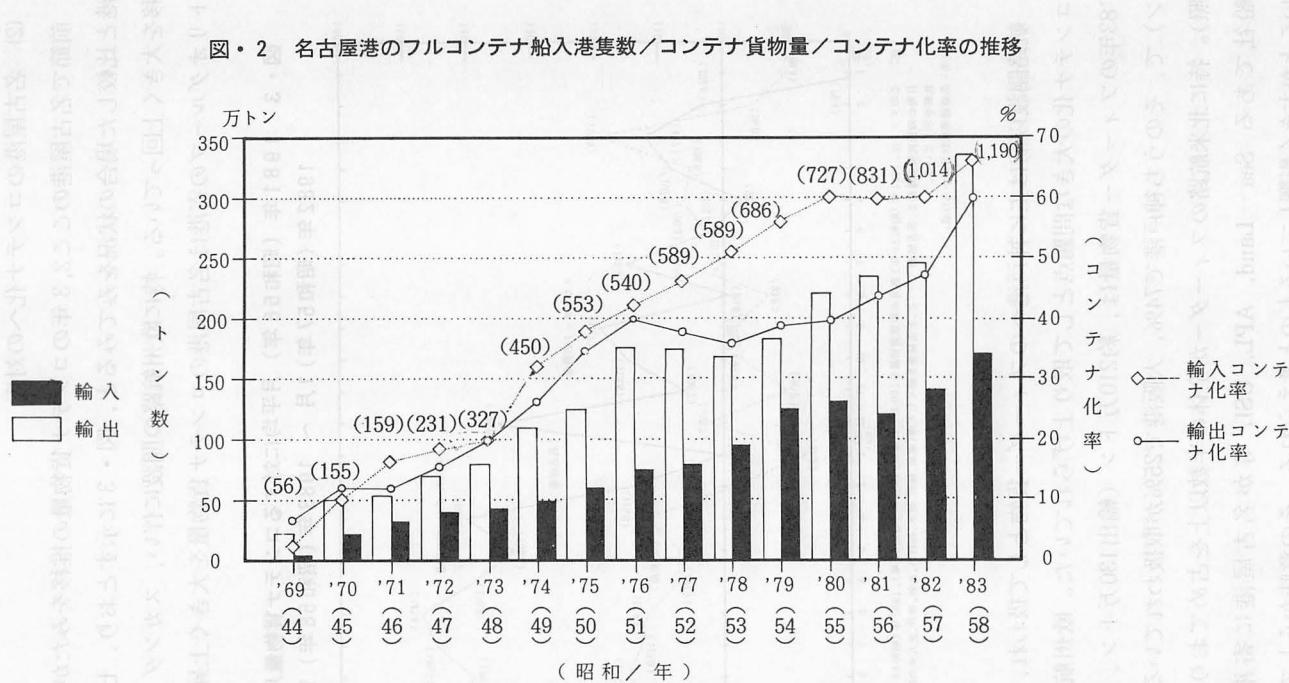
表・1 名古屋港の外国航路定期船就航実績(1983年—昭和58年)

(単位:隻)

航 路 名	フルコン テナ 船	セミコン テナ 船	在 来 船	航 路 名	フルコン テナ 船	セミコン テナ 船	在 来 船
1 P.N.W	7 8	1 7	1 0	17 南太平洋諸島		1 1	1 4
2 P.S.W	1 7 1	9	2 4	18 ニューギニア			1 5
3 北米東岸	5 7	3 4	3 19	グアム		9	3
4 メキシコ湾		5	1 20	1イド・キスタン・ペルシャ湾	9 3	7 5	1 7 5
5 カリブ海			6 1	コロンボ	2 1		3
6 欧 州	8 4	1 3	1 8	22 ベンガル湾			5 6
7 近東・地中海	5 9	4 8	1 6 4	23 インドネシア	4 6	2 1	1 9 9
8 黒 海		3	1	24 バンコク	5 2		9 3
9 南米西岸	1	1 1	7 9	25 シンガポール	8 2		1 1 2
10 南米東岸(ペナマ経由)		2	4 4	26 北ボルネオ			5 8
11 南米東岸(アフリカ経由)	1 0	7 5	27	フィリピン		5 0	7 0
12 東アフリカ		6	6 1	28 香 港			1 4
13 南アフリカ	3 0	1 4	4 6	29 台 湾	1 2 4		6 6
14 西アフリカ		4 2	4 9	30 韓 国	4 1		2 6 6
15 豪 州	1 6 7	2 1	1 4	31 中 国	1 0	3	6 8
16 ニュージーランド	2 2		2 0	32 ナホトカ	5 2		1 6
				計 (3,492)	1,190	404	1,898

注: 航路区分は、最終寄港地で集計している。在来船のうち、504隻はコンテナ貨物を扱っている。

出所: 名古屋港統計年報

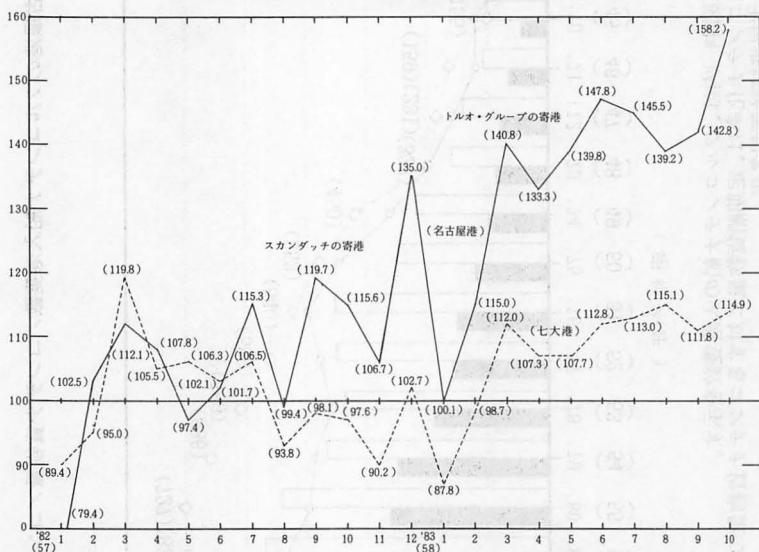


注：1.図中()内は、フルコンテナ船の入港隻数を示す。
 2.コンテナ化率は、定期船貨物量に対するコンテナ貨物量の割合を示す。
 出所：名古屋港統計年報各年

(2) 名古屋港のコンテナ化への対応

前節で名古屋港のここ2,3年のコンテナ貨物量の推移をみたが、これを他港と比較した場合の状況をみてみると、図・3に示すとおり、七大港平均推移を大きく上回っている。特に欧州航路の開設に伴い、スカンダッチの寄港、トリオグループの寄港は名古屋港のコンテナ貨物量を大きく上昇させた。

図・3 1981年（昭和56年）月平均に対するコンテナ貨物量月別伸率
1982年（昭和57年）1月～1983年（昭和58年）10月



注：このグラフは、1981年（昭和56年）各月の取扱貨物量を100とした場合、1982年（昭和57年）、1983年（昭和58年）のそれぞれの月毎の取扱貨物量推移を、名古屋港（——）と、名古屋港を除く七大港（東京、横浜、清水、四日市、大阪、神戸、北九州の各港）……との比較を示している。

出所：各港港湾統計月報から作成。

航路開設以前は主に神戸港へのフィーダー貨物として扱われ、名古屋港のコンテナ化の大きな問題点として取り上げられていた。欧州航路開設後の'83年のフィーダー貨物量は、約210万トン（輸出130万トン、輸入80万トン）で、そのうち神戸港で74%，大阪港で25%が取扱われている（表・2参照）。特に北米航路のフィーダーが全体の半数以上を占めており、米国主要船社である Sea - Land, APL, USL 等が名古屋港に寄港していないことが大きく影響しているものと考えられる。その意味からしてスカンダッ

チの寄港は、フィーダー問題解決への大きなインパクトを与えたものとして関係者の注目を集めた。

ところで、五大港におけるコンテナ化の状況を示したものが表・2であるが、コンテナバースはNCBに3バース、金城ふ頭に公共重量物岸壁2バースあり、他港に比べてバース数が少ないが、'83年はコンテナ貨物量の増加率が他港を大きく引き離した。また1バース当りの取扱貨物量は、東京港とほぼ同じで、コンテナ化率が東京、神戸に次ぐ第3位となっている。名古屋港は東西両港の中間港としての性格が強いため、本船が一時期に集中する傾向にあり、今後バースの増加を図っていく必要がある。

表・2 五大港におけるコンテナ化の状況——1983年(昭和58年)

項目 港名	コンテナ・バース 数① ④	コンテナ貨物量② (対前年比) ⑥	1バース当たり取扱 貨物量(b/a)	コンテナ化率③ (前年コンテナ化率)	名古屋の フィーダー貨物量(構成比)
東京港	10	10,017千トン(104.4)	1,002千トン	94.5% (94.5%)	1.5千トン (0.7%)
横浜港	8	13,050(110.8)	1,631	59.3 (56.3)	9 (0)
名古屋港	5	4,988(130.1)	998	62.1 (51.2)	(2,082) ④
大阪港	8	6,195(113.7)	774	61.0 (63.5)	521 (25)
神戸港	20	22,801(107.1)	1,140	76.4 (73.2)	1,534 (74)

注: ① 1984年(昭和59年)6月運輸省港湾局調べ、バース数は、公社等、暫定バース公共重量物を合計したもの

② 各港港湾統計より、輸出、輸入貨物量の合計値を示す

③ コンテナ化率=コンテナ貨物量 ÷ × 100

④ 名古屋港の輸出入フィーダー貨物の全量を示す

さらに、金城—西4区コンテナふ頭の一体的な活用を可能にする名古屋環状2号線海上部分にあたる名港西大橋が'85年開通する運びとなり、金城ふ頭、NCBとその背後の流通基地が名古屋港の一大物流拠点の役割を担うものであり、今後コンテナ船及びコンテナ貨物量の増加に対応できるための施設整備とあわせて、これらを積極的に誘致するためのポートセールスを推進していく必要がある。

周知のとおり港湾開発には莫大な先行投資が必要とされるため、今日海上輸送のコンテナ化が浸透していく中で、今後の港湾経営を考える場合、港湾需要に見合った施設整備が強く要請される。そのためには、物流・商流を含めた港湾背後の産業構造・経済情勢、さらに海運動向、貿易構造の変化等を的確にとらえるためのマーケティングが益々必要とされ、長期的観点に立った港湾整備と時機に即応したポートセールスをどのように調整していくかが

港湾経営上の主たる要因となる。

4. 港湾管理の特質

明治新政府は、欧米諸国に対抗して国家としての自立を図るために、富国強兵、殖産興業政策を強力に推進したが、その一貫として輸出産業の振興のために港湾の緊急な整備が要請された。しかしながら、社会資本の整備が不充分な当時としては、港湾建設資金が巨額な上に、先行投資的な性格が強く、長期の歳任期間を必要とするため、私的資本の創生は期待できなかった。そのため、横浜、神戸、門司及び敦賀等の当時のわが国を代表する港湾は国の手によって整備され、その管理は、營造物管理行政として道路や河川と同じく公共規制を前面に押し出した硬直的管理運営であったと言える。国営港として整備された港湾の他にも、地域の産業振興を目的として地元の力によって當々と築かれた名古屋港のような港湾もわが国的主要都市に育ちつつあった。第2章でも明らかにしたが、わが国の経済成長と並行して、特に背後地産業の急速な成長に伴い、必要とする原料の輸入や製品の輸出は、横浜、神戸の両港経由で行われなければならない状況の中で、その時間と経費は無視できない負担であり、地域の活力の障害となっていたことは、地元関係者が強く感じるところであって、天然の良港でない名古屋港の建設が地方自治体の緊急の課題であったことを窺うことができる。航路や泊地の浚渫と浚渫土砂による埋立地の造成は、人工港としての長所であるが、その埋立地に1920年（大正9年）～1941年（昭和16年）にかけて兵器産業を中心として、航空機、電力、石油工業、化学工業、鉄鋼業及び造船業等の重化学工業が進出した港湾取扱貨物量と貿易額の急速な上昇をみた。1929年（昭和4年）には開港場指定以来、貨物量で36倍（153万トン）、貿易額で62倍（1億5194万円）という港勢を示し、全国的にも伸び率が際立って高いものであった。

これまでの指摘は地域経済と人工港建設の相関関係の典型を示す歴史であり、管理すべき港湾施設の規制的管理から経営的管理への萌芽は、港湾法（昭和25年、法律218号）制定に伴う港湾管理者としての名古屋港管理組合の設立以後のことである。

名古屋港管理組合は、1951年（昭和26年）9月8日港湾法第33条第1項の規定に基づき、地方自治法第284条第1項による特別地方公共団体として設立されたもので、設立当時規約の審査にあたった地方自治庁行政課長は、次のような趣旨のことを述べている。

「愛知県と名古屋市によって設立されたこの組合は、港湾の管理組合とはいえ、一般的な自治行政事務ばかりでなく、法令に基づく団体あるいは機関委任事務の措置その他各般の行政権限を有するものであって、予算、規模とも人口20万前後の都市のそれとほぼ匹敵する。それまで種々設立された一部事務組合とは雲泥の差があり、これ程大規模で広範な関連事務を処理する目的でもって一部事務組合が設立されたことは、地方自治法の立法当初、予想だにしなかったことである。そのため画期的なモデルケースとして育成支援していきたい。」

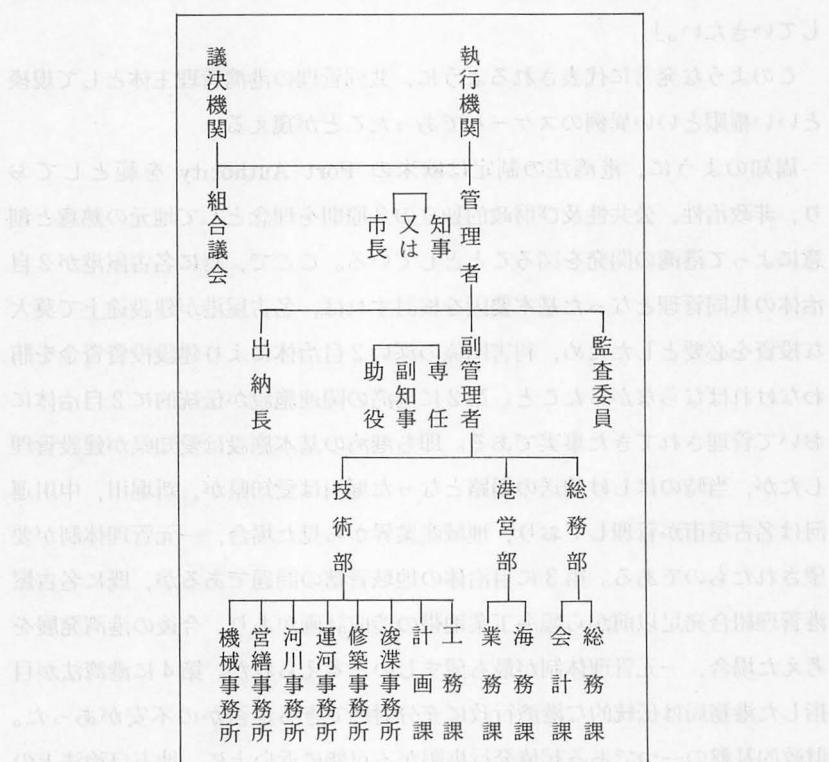
このような発言に代表されるように、共同管理の港湾管理主体として規模といい権限といい異例のスケールであったことが窺える。

周知のように、港湾法の制定は欧米の Port Authority を範としており、非政治性、公共性及び財政的独立の3原則を理念として地元の熱意と創意によって港湾の開発を図ることとしている。ここで、特に名古屋港が2自治体の共同管理となった基本要因を検討すれば、名古屋港が建設途上で莫大な投資を必要としたため、利害関係の深い2自治体により建設投資資金を賄わなければならなかったこと。第2に港湾の関連施設が伝統的に2自治体において管理されてきた事実である。即ち港湾の基本施設は愛知県が建設管理したが、当時はしけ輸送の通路となった堀川は愛知県が、新堀川、中川運河は名古屋市が管理しており、地域産業界から見た場合、一元管理体制が要望されたものである。第3に自治体の地域管轄の問題であるが、既に名古屋港管理組合発足以前から臨海工業地帯の造成計画があり、今後の港湾発展を考えた場合、一元管理体制が最も望ましいと考えられた。第4に港湾法を目指した港務局は伝統的な港湾行政に充分対応できるか否かの不安があった。財政的基盤の一つである起債発行権限が不可能に近い上に、地方自治法上の自治体でないため、共済制度の適用が受けられず人的交流に欠陥があり、固

定資産税、不動産取得税等の税法上の優遇措置が不充分であり、特に使用料等が港務局財政を賄うような原価主義に基づく設定ができないような国策上低率料金に維持されてきた等の問題があった。これらの問題を一様に解決する港湾管理主体として考えられたのが、名古屋港管理組合であったとするならば、港湾管理における方向性を示唆したものといっても過言ではない。

発足当時の組合は、図・4のとおりであるが、議決機関を執行機関を有し、特に管理者は愛知県知事と名古屋市長が2年交替で務め、管理者にならなかつた自治体の首長は、管理者の諮問に応じ、名古屋港の開発、利用及び管理に関する重要な事項及び主要施策を審議する名古屋港審議会の会長を務めることになつ

図・4 名古屋港管理組合機構図（発足当時）



ており、審議会の構成メンバーがスタート直後から港湾に関する業界としての貿易、海運、港運、陸運、金融及び港湾、海運の労働組合の代表で構成され、また各省庁の出先機関の長も参与として審議に加わる体制になっており、港湾の開発、利用及び管理に関して齟齬を生じないような体制が整えられている。

組合発足後、直ちに特定重要港湾の指定を受け、外国貿易の増進上、特に重要な港湾として港湾整備上も国費投入が高率となった。このように経営的管理を目指して出発した管理組合は、まず最初に港湾施設条例を制定することによって、港湾施設と中川運河に関しそれぞれ個別条例の一元化を図った。同時に1953年（昭和28年）から当港の背後圏へのPRのために、名古屋商工会議所、大名古屋港振興会（現在の名古屋港振興協会）及び日本海外市況調査会（のちのJETRO）と共同してポートセール活動を開催した。これは地元の産業界の名古屋港利用率の拡大はもとより背後圏輸出品の大半が商慣習ということで、伝統的な輸出港である横浜、神戸の両港に流れ、利用度格差が大きかったことにも由来する。今日では、1982年に発足した名古屋港利用促進協議会に引き継がれ、海外ポートセールスを含めて港湾振興対策の強化が図られつつある。

また、1950年代の中頃から始った高度経済成長は港湾施設整備と取扱貨物量の増加のアンバランスから未曾有の船混み、港湾滞貨問題を提起した。当港の場合、伊勢湾台風の被害と重なって施設不足は一層深刻であった。特に月末月央時の混乱を回避してスムーズな船積みを行うために、船混み対策と錨地打合せの場として他港に類例のないバース会議が毎日自然発的に生れ、今日もなお続いている。また陸上の滞貨を処理する方策としては、名古屋商工会議所、名古屋港振興協会及び（社）名古屋貿易会の主導によって海運業界と貿易業会の実務者による情報交換の場として、船積処理懇談会が設置され、月に一度船積予定情報を交換し、荷役の円滑な処理と上屋施設等の効率的な運営のための対応が行われている。この二つの調整機関は、名古屋港にとって港湾施設の有効利用と利用率の拡大に向けて欠くべからざるソフトウェアであろう。

これまでに、港湾経営的管理の主要な特質について叙述したが、名古屋港

管理組合発足以来、名古屋商工会議所、名古屋港振興協会及び（社）名古屋貿易会と一体となって振興施策を推進してきたことが特徴的である。

5. 今後の課題——結びにかえて——

前章までに名古屋港の発展経過の中での主要な特徴を、ハード面及びソフト面から指摘したが、今後も港湾を取りまく環境変化は流動的である。かつて海上輸送の革新への対応が遅れた港がゴーストポート化した事例を待つまでもなく、世界的な輸送システムの変化の動向には細心の注意を払わなければならない。もし万が一、世界的経済動向、輸送構造及び、輸送革新への調査研究を怠って、その対応が遅れた場合、国民経済的にみて地域住民の貴重な財産を失うことになり、地域経済の繁栄と福祉の増進に遅れをとることとなる。

現在考えられる主要な世界経済の変化は、エネルギー需要構造の変化、産業再編成の進展及び経済成長の地域的編成を考えられる。このような変化が海上輸送を含めた物的流通の分野にあらわれる特徴の一つは、製品、半製品輸送を中心に海陸複合一貫輸送の一層の進展とコンテナ船の大型化であろう。第2は原燃料輸送分野における各品目ごとに船舶の専用化、大型化及び高速化の進展、第3の特徴は、先端技術と情報システムの推進に併せて、製品の軽薄短小化に伴い運賃負担力の大きい高級品は航空機輸送への移転が考えられ、Portは将に海陸空の総合ターミナルとしての要請が強くなることが予想される。

このような諸要請へ対応するための名古屋港の当面の課題は、

①高度情報社会の到来を真近にひかえ、名古屋市の中枢管理機能と一体となったテレポート構想の実現

②中枢管理機能を強化するためのコンベンション・シティづくりをめざして、金城ふ頭の国際展示場を中心に戸貿易港湾情報センターを設置し、世界各国のトレードセンターと連携して貿易情報、経済情報及び港湾情報を収集サービスするとともに国際的な研修あるいは貿易、港湾の研究を行える体制の整備。

③コンテナ船の大型化を含めた受入体制の整備を図るとともに、流通機能の強化のために稻永、金城両地区の再開発

④陸上交通網のうち港湾へのアクセスと新交通システムの対応が遅れていることが、港湾の比較優位を減退させる恐れがあるので、主要高速自動車道へのアクセスの早期実現を図るとともに人の流れをスムーズにする新交通システムの実現を目指す。

⑤市民に親しまれる港づくりと港が融和した文化都市づくりの推進
高度成長を境に都市と港湾の乖離が始まり、その一体化を目指すことが港湾の課題であるが、残された貴重な空間として臨水性の都市機能を受入れるとともに、既に始っているガーデンふ頭から築地に至る都市計画事業と一体的に、ロマンあふれる街づくりを目指す。

⑥新しい産業のための土地造成とエネルギー基地の整備
従来の臨海性工業の他に知識集約型産業の誘致のための土地造成を図るとともに電力、都市ガス等のエネルギー需要に応える体制を整える。

⑦ポートセールスの強化
国内はもとより国外に向けて貨物、船舶の誘致を一層推進する。

⑧伊勢湾の中核港としての役割の重要性
名古屋大都市圏の機能拡大は一層進行するものと考えられるので、伊勢湾内の各港の機能分化とその一体性を図るためにポートハイウェーの整備は緊急の課題である。また湾内航行管制システムの一元化、危険物取扱施設の集約化及び大穀物基地の整備と同時に伊勢湾港の管理母体の一元化は今後の最大の課題である。

<参考文献>

- 1 卷幡静彦著「港湾法解説」（港湾協會，1950年）
- 2 北見俊郎著「港湾総論」（成山堂，1972年）
- 3 柴田悦子著「港湾経済」（成山堂，1972年）
- 4 和泉雄三著「港湾行政」（成山堂，1973年）
- 5 市来清也著「港湾管理論」（成山堂，1983年）
- 6 西尾一郎編著「港湾経営論」（創成社，1984年）

- 7 日本港湾史編集委員会編「日本港湾史」((社)日本港湾協会, 1978年)

8 名古屋港管理組合三十年史編集会議編「名古屋港管理組合三十年史」(名古屋港管理組合, 1984年)