

文献紹介

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』

松浦 茂治

(愛知学院大学)

1. はじめに（著者とその背景）

本書は昭和59年3月、名古屋港管理組合30年史編集会議によって刊行された。この時の管理組合の管理者は愛知県知事鈴木礼治氏、名古屋港審議会会长は名古屋市長本山政雄氏（管理者は愛知県知事、名古屋市長が、2年ごとに交代し、審議会会长は管理者でない愛知県知事あるいは名古屋市長が就任する）であった。専任副管理者は、原口好郎氏であり、編集会議の実務は名古屋港管理組合総務部長水野国男氏が主宰し、関係の人々の協力を得てまとめられた。内容は主として昭和26年9月の管理組合発足以来のぼう大な業務書類の中から選ばれた基礎資料の分析を行なうことによって整理されたものである。

名古屋港管理組合は、既述のように昭和26年9月に設立され、昭和56年9月で満30年を迎えた。この30年史の刊行が決意され、昭和57年4月に年史編集会議が発足、この年7月から作業を始め、以後1年8か月の努力により完成をみたものである。本書は、30年間の歴史に、名古屋港管理組合設立前の期間「名古屋港の生いたち」を加えて編集し、30周年を迎えた時期以降についても、2号地のポートビル・海洋博物館・緑地広場などのガーデンふ頭の整備や、名古屋港利用促進協議会の発足・フリマントル港との姉妹港提携など重要事項の考察を行なっている。

この30年間に、本港は昭和34年9月の伊勢湾台風により甚大な被害を受けたが、この教訓により防災港づくりに全力を傾注した。こうして、世界主要港の中でも際立った伸びを示すようになり、国内的にみても取扱貨物量は1億497万トンに激増し、わが国3大港の1つに数えられるようになったのである。

名古屋港のこの30年間の躍進は、第1には、背後地産業の高度成長に負うところが大であった。第2には、愛知県と名古屋市との共同で設立された管理組合という経営形態の成功によるところが大である。第3には港湾土木技術の格段の進歩に恵まれ、水深の浅い本港も、しゅんせつが容易になり、低廉なコストで土地造成が可能になったことによる。

こうして今日3市1町1村におよぶ8026万平方メートルもの広大な水域に、大胆で合理的なレイアウトをし、急速な海上輸送の技術革新に対応しながら、商業港機能・工業港機能・流通機能・緑地・公園等を計画的に配置し、積極的な整備の推進に成功し得たのである。

2. 本書の構成と内容

本書の構成と内容の概要を、目次によってみれば次のようにある。

本史

序章 設立前史

名古屋港の生い立ち 開港と発展 終戦後の名古屋港と戦災復旧工事

第1章 名古屋港管理組合の誕生

名古屋港管理組合の設立 港湾整備の進展 港湾管理運営体制の整備

第2章 國際貿易港の基礎づくりと臨海開発新時代を迎えた名古屋港 國際港としての機能強化 港湾施設等の整備、改革 臨海開発計画と漁業補償 伊勢湾台風と防災体制の確立 開港50年とシスター港ト 跳進する名古屋港

第3章 海上輸送革新と港湾機能の近代化

港湾機能の新たな展開 本格化するふ頭整備 名古屋港臨海工業地帯の発展 鉄鋼ふ頭と臨海鉄道の整備 コンテナふ頭とフェリーふ頭の整備 環境の整備と改善 港湾規模の拡大と港勢の伸展

第4章 名古屋港の進展と課題

高度経済成長から低成長の時代へ 進む港湾整備 國際流通拠点港湾として 転換期を迎えた中川運河とひき船事業 船舶入出港

システムの稼動 市民にひらく名古屋港 創立30周年を迎えて 資料

序章は、管理組合設立前のこの港の生い立ちを明らかにする。この歴史は、その後の港勢の発展を方向づけるのに重要であるという視点に立つ。名古屋港発祥の地「宮の渡し（七里の渡し）」は、名古屋港2号地のあたりから4～5キロメートルも堀川を北へ遡った地点であった。しかしこの港は、床内川と天白川に挟まれた地域にあり、これら河川から排出された土砂で、広大な浅瀬が造られたこの扇状地の頂点の近くにあった。明治40年7月に、港の地域が名古屋市に編入され、4ヶ月後には開港場の指定を受けた。名古屋港の築港工事は、これより先明治29年頃から、大へんな苦労をして進められた。

第1章は、終戦後から管理組合設立頃までの期間に焦点を置く。名古屋港は戦災の被害が他港にくらべ比較的に少なかったので、ほかの港に先んじて貿易再開の動きをみた。加えて名古屋市を中心とする中部地方の産業は、いち早く平和産業に転換し復興の途についた。とりわけ繊維・金属・機械等の大工場の新增設が相次いで、各方面から名古屋港の修築改良事業の促進が強く要望された。

昭和25年5月、港湾法が公布・施行された。この法律は、港湾は地方公共団体の責任において、管理運営し開発発展を図るべきものとする基本概念により制定されたものである。名古屋港の場合は、港湾法第33条の規定による、愛知県および名古屋市の共同管理、共同運営でいくこと（地方自治第284条に基づく一部事務組合を設立）になったのである。

第2章は、昭和30年代に足場を置くが、それは黎明期であり、国策である輸出振興に対応する努力が払われた。こうして稻永、稻永第2ふ頭を中心に、外貿施設を整備し、貿易拡大に大きく寄与した。

昭和35年には中京圏初の鉄鋼一貫体制の東海製鉄（新日鉄名古屋製鉄所）が工場建設に着工し、さらに鉄鋼・石油精製・火力発電などの素材関連産業の進出が活発化した。また急展開する地元の自動車や関連機械産業に対する素材供給基地としての南部臨海工業地帯が造成されていった。

第3章の昭和40年代は、高度成長期とも言うべき時期である。こうして、コ

ンテナ輸送を主体とする輸送革新に対応し、コンテナふ頭や重量物岸壁の整備が積極的に行われた。昭和45年には東海3県の工業出荷額に占める輸送機器の比率は21.7%となり、トヨタ自動車とその関連企業群が形成された。鉄鉱石・原油などの専用船のための荷役設備の建設、トヨタ自動車専用ふ頭の拡充なども行われた。

第4章は昭和50年代の時期を取上げるが、それは低成長時代である。名古屋港においても、流通機能の一段の高度化と、自然環境の保全といった、これまでとは異った理念に力を入れるようになった。これらに対応する具体的な動きとして、西4区における流通基地機能の強化・西2区と金城ふ頭とを結ぶ名港西大橋の建設工事着工・「親しまれる港づくり」の線に沿う各種施設の建造・国際港湾協会（IAPH）第12回総会の名古屋での開催などがある。

3. 本書の特性と意義

本書はさきにも触れたように、名古屋港管理組合が、港湾関係者・郷土史研究家・管理組合退職者・編集協力委員等などの協力を得て、主として業務資料の中から基礎資料の収集・分析を行ない、現実を忠実に客観的に記述するという方針によって執筆されている。したがって巻末の資料も、精細な港湾区域および臨港地区内の分区図・年表・埋立地の推移などが詳細に収録されている。次に天然の良港として早くから発達した横浜や神戸に比して、遅れてスタートしながらも、背後地の産業発展などに支えられて、悪条件のなかを、巨額の投資と苦心の埋立工事により、嘗々として造築した人工港の本港は、その施設にも、運営にも、近隣の住民意識にも、特異のものを持つようである。これらは大部な本書を丹念に読了すれば、にじみでるように理解できるものである。

すでにみたように名古屋港は、工業港・国際貿易港として、人工的に構築されたものである。しかし今日の段階においては、公害防止・環境保全・緑地化などに力を入れ、住民に親まれる港づくりに、そしてまた広く内外の人々に本港の持つ長所を知ってもらうポートセールスに重点を移してきた。こうした方向づけは、国際経済情勢などの変化・名古屋港がこれまで歩いてきた

だろう。これらについて本書はよく記述しているだろうか。「更に大きな飛躍を期して」、「21世紀を目指して」という表現が本書の末尾に見られる。だが名古屋港が現時点において立脚すべき立場と、さらにそうあるべき根拠とを、本書が展開し得たかは、読者の判断に任せるべきだろう。しかし本書が、歴史の流れを整理していく段階で、そのような方向に向かって努力を尽したことは明らかで、本書出版の主要な意義はここにある。

(名古屋港管理組合三十年史編集会議編, 昭和59年3月, A5判, 619頁, 非売品)