

都市機能と港湾機能

—東京・横浜・大阪・神戸の4都市，4港湾を事例として—

遠藤幸子

(川村学園女子大学)

目次

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1. はじめに | 5. ウォーターフロントにおける |
| 2. コンテナ貨物の流動状況 | 新たな都市機能の集積と港湾 |
| 3. 国際物流と港湾機能 | 6. おわりに |
| 4. 国際物流と後背地における
都市機能の集積 | |

1. はじめに

東京一極集中が問題にされるようになって久しい。にもかかわらず、有効な対策が講じられないまま、一極集中はその度合を増しつつある。1990年の国勢調査結果によれば、首都圏への人口の集中は、一層加速度を増しており、その反動で地方には人口減少地域が急増しつつあるという。もちろん東京集中は人の流れだけにとどまらない、物流・商流・金流・情報流がこれに加わる。地方でも工業開発が進み、首都圏の工業出荷額が全体に占める割合は低下している。大学が誘致され、さまざまな文化施設が作られ、村おこしの一環として、新しい商品の開発やそれに伴うマーケティング活動が行われ、地域振興が活発に論じられ、一極集中のメカニズムの解明にも力が注がれてきたはずである。にもかかわらず、この大きな流れを阻止できないでいる。

かつて、東京を中心とする関東圏と大阪を中心とする関西圏に大きく二分された経済圏も、今では首都圏とそれ以外の地域という構図に変わりつつあるといえる。それは東京を頂点とするピラミッド構造の都市システムの形成を意味している。かつては、頂点に位置していた都市までも、このピラミッドのいずれかの部分に組み込まれてしまっている。関西圏の凋落が決定的になったのは、関西系の企業が本社を東京に移転させるという現象が多発した

昭和40年代であった。そして、関西圏は、しだいにその勢力圏の縮小を余儀無くされ、現在では九州や北陸までも東京の強い影響下にあるといえる。

こうした状況を如実に反映して、東京について論じた書物の発行はあとをたたない。しかも著者の専門は多岐にわたっており、東京に対する関心の深さをうかがわせる。しかもそうした書物の大部分は、いわゆる東京論であって、そこには梅棹忠夫の日本三都論の世界は存在しない。つまり梅棹は東京、大阪、京都を同じような比重で取り上げ、文化人類学的方法論にのっとり、比較都市論を展開しているわけであるが、もはや、多くの研究分野で、東京と対置させるに足る都市が存在するとは考えられていないのであろう。もちろん梅棹の方法論に準拠した都市論もないわけではない。静岡三都論は、梅棹の影響を受けて書かれたものであることが明記されたものの1つであるが、ここでは静岡、浜松、沼津が比較の対象として取り上げられている。少し古いところでは、新・二都物語—データで読む福岡と北九州—がやはり同じ発想に基づいて書かれたものと思われるが、これは標題のとおりデータの提供に重きがおかれている。もはや、このような比較都市論は、限られた研究分野においてか、もしくは東京以外の都市を対象とした場合にのみ有効と考えられたとしても無理もあるまい。

確かに、東京一極集中を裏づけるデータにはことかかない状況であるが、逆に、東西二大勢力圏の存在が認められる現象はあるだろうか。筆者は、かねてからコンテナ貨物の流動について関心を抱き、それを規定すると思われる流通システムの形成について調査分析してきた。論文を執筆した時点では神戸港は、西日本を後背地としており、東日本を後背地とする横浜港・東京港との間で、大きく勢力圏を二分していた。もし、現在でもこのような図式が成り立つとすれば、コンテナ貨物の流動に関しては、東京湾岸への一極集中は、みられないということになる。

現在ウォーターフロントが脚光を浴び、そこでは都市機能を充実させることを優先させた開発が進行中である。なかでも、東京、横浜、大阪、神戸の4都市が新聞紙上にぎわしたのは、コンベンション機能をめぐる競合に関するものであり、首都圏対関西圏という図式が、横浜の浮上によって首都圏

優位、しかも首都圏内部で東京、横浜、千葉の競合という新たな図式を生みつつあることを指摘するものであった。臨海部、ウォーターフロント、港湾都市、水辺空間といった地域が、もっぱら、都市空間として認識され、物流空間としての意義は、ともすれば忘れられがちというのが現代の風潮である。もちろん、各港湾管理者は、施設能力の拡大には積極的に取り組んできた。しかし、ソフト面をも重視した総合的な視野から港湾機能の質的な向上を計るという課題はどこまで達成されただろうか。

本論文では、都市と港湾というこれまでもくり返し取り上げられ議論されてきたテーマを少し角度をかえてアプローチしてみようと思う。対象としては、東京、横浜、大阪、神戸の4都市、4港湾を取り上げる。これらの大都市港湾は、首都圏対関西圏という対比さらには、隣接する港湾間の競合といった観点から調査・分析することを目的とする筆者の意図をみたまのとの判断によるものである。東西二大勢力圏の存在が認められたコンテナ貨物の動きに変化が生じ、東京湾岸への一極集中が顕在化しつつあるのか否か。またウォーターフロントの開発による新たな都市機能の集積は、港湾機能に何らかのインパクトを与えうるのか。港湾経由貨物の場合、一度できあがった流通システムは、短期間では変化しないのではないか。もちろん、昭和40年代から始まったコンテナ化の影響は大きく、これによって東京湾が一挙にその地位を向上させたことは否定できない。しかし、それ以後も、航空貨物の増加、国際複合一貫輸送の登場などが大きくクローズアップされたが、これら4港の間で、大幅な地位の逆転があったとは考えられないからである。

以上のようないくつかの疑問を解決するために、東京、横浜、大阪、神戸の4都論ならびに4港論を展開しようと思う。

2. コンテナ貨物の流動状況

1989年10月に運輸省港湾局、大蔵省関税局、全国各税関が共同して行った「全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると、輸出コンテナ貨物の国内における流動は第1図のようになっている。これを1975年の調査結果（第2図）と比較してみよう。いずれも、期間中に全国の港から輸出されたコンテナ貨

物の総量を1000として、図中の数字は千分比で表されているので、各積出港への集中度を相互に比較することが可能である。1975年には、神戸港、横浜港、東京港の3港への集中度が高かったが、1989年には、神戸港、名古屋港、横浜港、東京港の4港体制ができあがっている。中部・北陸地方で生産された輸出品は、1975年当時は、神戸港、横浜港、東京港から積み出されるものが少なくなかったが、1989年の結果では、名古屋港の利用率が大幅に上昇している。輸出コンテナ貨物の発生量が増加したのは、中国・四国・九州地方である。これらの地方の輸出コンテナ貨物は、バンニングされてから神戸港に輸送され、そこから積み出されるものが多かったが、1989年には北九州港ならびに博多港の利用率が高まり、神戸港の利用率は減少している。また、関東地方の輸出コンテナ貨物の発生量は減少してはいないにもかかわらず、東京港の利用率は減少している。これは、名古屋港の積出比率の上昇と関係が深く、中部・北陸地方で発生したコンテナ貨物が、東京港に流れることが少なくなったことを示している。

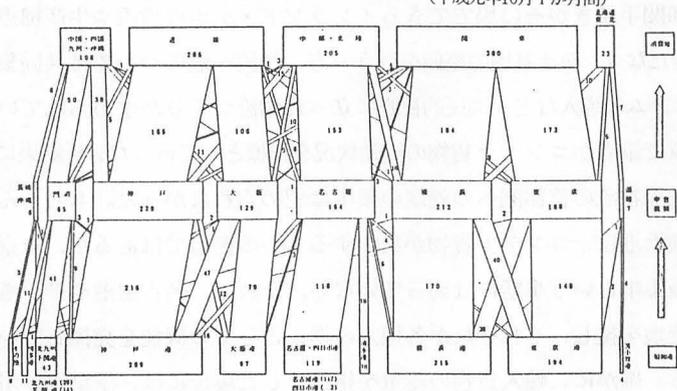
以上のことから、輸出コンテナ貨物は東京湾岸に集中しているわけではなく、むしろ分散化傾向にあるといえる。中部・北陸地方が、名古屋港の後背地として位置づけられるようになったこと、九州地方を後背地とする北九州港、博多港の健闘も注目されることである。また、東京港と横浜港、大阪港と神戸港との関係のみをみると、1975年では東京港が横浜港を凌駕していたが、1989年には逆転している。しかし、この2港の勢力は常に伯仲している。1975年の資料は、ここには提示されていないが、交錯輸送が多いことでも知られている。つまり、横浜税関申告の東京港積み貨物と東京税関申告の横浜港積み貨物が、これもほぼ同じくらい存在しているということである。日本の港湾の中では、いち早くコンテナ化に成功したといわれる東京港であるが、現在、横浜港を凌いで、貨物の集中化を達成しつつあるという事態はおこっていない。一方、神戸港と大阪港では、輸出コンテナ貨物の取扱量そのものに大きな差があり、東京港と横浜港との伯仲した関係とは対照的である。この2港の間でも交錯輸送はみられるが、大阪税関申告の神戸港積み貨物が多く、これは、神戸港と大阪港とでは、港湾機能に差があることを示す

ものといえよう。1989年の結果では、大阪税関を通した貨物の50%が大阪港から積み出され、残りは神戸港から積み出されている。それでも1975年と比較すると、大阪港からの積み出し比率は上昇している。これらのことを総合して考えると、いわゆる大都市港湾は、それなりの地位を保っているといえるが、地方のコンテナ港湾は、あいかわらず隣接する大都市港湾の影響下にあることが推察される。筆者が調査した当時、四日市市内に立地する輸出産業は、名古屋港を利用していた。また、静岡県内に立地する輸出産業は、清水港を利用すると解答したものもあったが、横浜港、東京港、名古屋港を利用するものも少なくなかった。第1図と第2図をみる限り、これら2港は停滞気味である。

パットンPattonは、後背地の認定にあたっては、雑貨が指標として適切であることを指摘している。日本の貿易構造を考慮にいれ、さらに今日では雑貨はコンテナ化率の高い品目であるということを加味すれば、輸出コンテナ貨物の流動は、港湾の集荷圏を示す重要なデータである。大都市港湾が存在しない、北海道、東北、北陸、中国、四国地方で発生する輸出コンテナ貨物が、どこに流れるかが大都市港湾の集荷能力を計る一つのめやすとなるであろう。

さらに近年では、製品の輸入が増加しており、その流動状況をも考慮に入れた上で、港湾の集荷能力や後背地の範囲を云々する必要があるだろう。

図3 コンテナ貨物の流動状況（輸入）
(平成元年10月1か月間)



(注) 資料中に全国の出産に輸入された貨物3594316トンも1000とした。

第3図は、コンテナ貨物の流動を船卸港→申告税関→消費地という経路でとらえたものである。取扱量では、神戸港がトップで、以下、横浜港、東京港、名古屋港、大阪港の順となっており、これは輸出コンテナ貨物の場合と同様である。ただし、輸入コンテナ貨物の場合は、輸出コンテナ貨物の場合にみられたように、神戸港、名古屋港、横浜港、東京港を主要な積出港とした4港体制はみられず、それらから名古屋港がぬけた3港体制となっている。また、輸出コンテナ貨物の生産量では、中部・北陸地方が他を凌駕していたが、輸入コンテナ貨物の場合は、最大の消費地は関東地方で、第2位の近畿地方との差が大きいことが注目される。大勢を変えるには到らないにせよ、北九州港、下関港、博多港もよく健闘している。一方、かつては、綿花と羊毛の輸入で知られた四日市港は伸び悩みの状態にある。やはり、大消費地を後背地としてひかえた東京港や横浜港は安定した地位を保ちうるであろうが、神戸港は近畿地方のみならず、他の地方にも影響力を發揮しているという点で、これら2港を一步リードした形になっている。

3. 国際物流と港湾機能

1991年6月22日付の日経新聞に、久しぶりに国際物流に関する記事が載った。その内容を要約すると、以下のようになる。国際物流の現状は、首都圏へ過度に集中しており、その結果、慢性的な交通渋滞、大気汚染などの問題を発生させ、人手不足を招く結果ともなっている。これらの問題を解決するために通関手続きがその場でできるインランド・デポの設置や生産拠点に近接した新たなコンテナ基地の整備を行う一方、物流一般については共同集荷・配送システムの導入など、国民的視野に立った物流づくりが求められている。

第2章で筆者がコンテナ貨物の流動状況を指標として行った分析結果に基づけば、国際物流の首都圏への過度の集中は認められなかった。もちろん、東京港と横浜港は、コンテナ貨物が集中する1つの拠点ではあるが、東京湾岸への一極集中という事態には到っていない。それは、名古屋港や神戸港が独自の後背地を擁し、それぞれが各地方の拠点としての機能を發揮しているからである。確かに、輸入貨物の総量を指標とした場合には、千葉港、川崎港

なども加わって、東京湾岸への貨物の集中度は極めて高くなる。また、国際物流の中でも、輸出入航空貨物は増加の一途をたどっており、これが成田空港に一極集中するという事態がおこっていることも事実である。しかし、それらの事実をもってしても国際物流の首都圏一極集中という言い方は、少々、性急に過ぎるのではあるまいか。

さらに、次のような指摘に関しても議論の余地があるだろう。「輸出貨物製造関連の工場は、最近では、アクセスの整備された内地地の工業団地に集中して立地する傾向がある。そして、これらの工業団地で生産されている輸出貨物の大部分は、船積みのため首都圏の物流拠点に配送されている。仮にこれらの貨物の船積みを工業団地に近い港で行うことが可能になれば、首都圏への過度な集中も緩和されることになろう。例えば、静岡県の貨物は清水港から、福島や宮城、岩手県の貨物は仙台港からということである。」生産地に最も近い貿易港から貨物を積み出すことが可能ならば、生産者にとっては、①納期に余裕が生じる。②輸出検査等でクレームがついた場合でも速やかに対処しうるといった利点がある。ところが、これを実現させることは、決して容易なことではない。もちろん、6月22日付の記事の中でも「このようなことが可能となるためには、これらの港でのインフラ整備がなされ、世界の主要港向けの定期航路が設けられるなどの条件が満たされることは必要なことである。」という一文が付け加えられている。しかし、重要なのは、むしろこの付け加えられた一文の方であり、なかでも問題にしたいのは、世界の主要港向けの定期航路が設けられるという部分である。果たして、これが新興のコンテナ港湾において可能なことかどうか。これについては、清水港の場合を考えていただきたい。静岡県には、さまざまな種類の輸出産業が立地し、輸出コンテナ貨物の発生量が多い。これらの企業や港湾管理者、港湾産業は一体となって清水港の振興に努めてきたが、そこにはいくつかの困難な問題がよこたわっている。つまり、定期船が寄港するための条件とは何か。常に一定量の貨物が確保できることやコンテナ船が寄港できる港湾施設が整っていることが、まず、第一の条件となる。これが満たされた上で、海運会社の論理が働く。つまり、海運会社としては、荷役のスピードアップと

輸送時間の短縮というコンテナ船のメリットを最大限に生かし、さらに高船価船の効率的回転をはかるために、少数のより条件の整った港湾（東京港、横浜港、神戸港）に貨物を集中させようとする。従って、第一の条件を満たす港湾の場合でも、コンテナ船を直接寄港させず、そのかわりフィーダー・サービス港に指定するということが十分に起こりうるのである。このような厳しい条件をくぐりぬけて、定期船の寄港が決定しても、実際には、各々の輸出産業にとって、仕向地、納期、出荷の頻度等はまちまちなので、利用しうる企業は限られてしまうのである。結局、より多くの種類の定期航路の船が、より多い回数で寄港する港湾に貨物は集中することになる。清水港の場合も、第1の条件を満たしたことによって寄港するコンテナ船もでてきたが、これを利用しえない企業も多く、東京港、横浜港、名古屋港の利用が少なくなっているのである。また、清水港の場合は、主要なコンテナ航路に関しては、フィーダー・サービス・ポートに指定されているので、荷主は、清水港にて海運会社に貨物を引き渡すことが可能である。その結果、貨物は、主に上記の3港に流れ、清水港にとっては、取扱実績とはならないのである。

以上のことから、生産地に近接する港湾から貨物を積み出すということが、一朝一夕には実現することではないということがわかるだろう。しかし、決して不可能というわけではないので、関係者の努力により、物流に小さな変化を生じさせることは、いつだって可能なことである。ただし、ハード面、ソフト面ともに他港を凌駕する港湾設備、多種類の定期航路の寄港、日本における寄港地の中で獲得された高い地位（ファースト・ポートかラスト・ポートである）、質の高い港湾産業の集積、海外での高い知名度といった、総合的な面での港湾機能の充実こそ、国際物流を大きく左右する条件であり、それ故に、一度獲得された港湾の地位が大きく変化することはまれである。何故なら、上記の条件を短期間で満たすことは不可能だからである。

4. 国際物流と後背地における都市機能の集積

これまでみてきたように、いわゆる大都市港湾は、国際物流の要として安定した地位を保ち続けている。後背地に輸出産業が集積していても、それだ

けでは港勢に決定的なインパクトを与えることはできない、後背地が工業のみならず商業やサービス業が集積した一大消費地であることが重要なのである。その点で、清水港は厳しい状況下にある。輸出コンテナ貨物の量にみあうだけの輸入コンテナ貨物の取り扱いができず、そのことがネックとなって、定期船の寄港がはばまれるという事態も生ずるからである。

表1 都市の経済力の比較

順位	人 口		工業製品出荷額		卸売業年間販売額		金融機関数	
	89年3月末		87年		88年		88年3月末	
	都市	人	都市	100万円	都市	100万円	都市	
1	東京区部	8,098,663	東京区部	12,058,519	東京区部	148,491,636	東京区部	2756
2	横浜	3,152,742	大阪	6,917,248	大阪	61,547,287	大阪	1029
3	大阪	2,535,468	豊田	6,062,387	名古屋	36,984,897	名古屋	552
4	名古屋	2,101,291	川崎	5,653,734	福岡	13,035,273	横浜	427
5	札幌	1,608,585	横浜	5,078,244	札幌	8,756,872	京都	390
6	神戸	1,426,156	名古屋	4,832,639	仙台	8,066,125	福岡	358
7	京都	1,414,778	倉敷	2,876,410	広島	7,566,710	札幌	346
8	福岡	1,169,145	京都	2,752,521	横浜	6,491,133	神戸	346
9	川崎	1,127,952	神戸	2,630,158	京都	5,085,004	広島	317
10	広島	1,049,168	北九州	2,209,405	神戸	4,986,362	北九州	250

注) 地域経済総覧1990、東洋経済新報社より作成

第1表は、都市の経済力を示すと思われる人口、工業製品出荷額、卸売業年間販売額、金融機関数の4つの指標について、それぞれ上位10位までの都市を一覧表にしたものである、すべての指標で上位10位内に入るのは、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸の6大都市であり、3つの指標については上位10位内に入るというのが、札幌、広島、福岡の3都市で、これらはいずれも工業製品出荷額で、豊田、川崎、倉敷、北九州などの都市より下位にある。この表から読み取れる内容と、第2章ならびに第3章でえた結論とを考え合わせると、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5都市ならびに5港湾は、都市機能と港湾機能の両面で他を凌駕している。これに続くのが福岡、広島であるが、博多港はコンテナ港湾として徐々に力をつけつつあるのに対し、広島港は港湾機能の充実という点で、博多港の水準には達していない。東京への人・物・金・情報の過度の進中は、周辺の神奈川、埼玉、千葉にも

拡大しつつあることが推測される。横浜は、人口で大阪を追いぬいて第2位にあがっている。しかし、卸売業年間販売額では、大阪の10分の1、金融機関数では、大阪の2分の1以下という結果になっており、都市機能の集積という点では、まだ大阪に軍配があがる。大阪が凋落したといわれるのは、東京との差が大きくなったということにはかならない。そして横浜港と東京港の2港が安定した地位を保ちうるだけの貨物が東京湾岸に集まるということではないだろうか。一方、大阪港が、都市機能の集積にみあうだけの貨物量を確保しえないのは、関西圏の経済力が、神戸港と大阪港の2港を京浜の2港と同じような形で発展させるだけの水準には達していないことを示しているのではないだろうか。大阪港が、これら5港の中では一段と低い地位にあまじっているのは、大阪港の港湾機能そのものにも原因があるが、それ以上に、後背地の都市機能の集積度が関東圏のそれと比較して小さいことに起因するものであろう。ことに、阪神工業地帯の相対的な地盤沈下は、港湾にも少なからず影響を及ぼしているものと考えられる。大阪港と対照的なのが名古屋港である。後背地の自動車産業の発展は、まず輸出貨物の増加となって現れた。次いで、国際的な自動車工業の配置における変化や日本車の輸入制限等によって、ノック・ダウン輸出が増加し、名古屋港の輸出コンテナ貨物量を増加させた。

5. ウォーターフロントにおける新たな都市機能の集積と港湾

さまざまな都市機能の集積は、港湾機能の充実度とあいまって、港勢に大きなインパクトを与えうる。現在、開発が進められている各地のウォーターフロントでは、新たな都市機能が創設され、しかもイメージを大切に施設づくりが行われている。絵になる施設であることが重要なのである。その条件を満たすものとして、まずあげられるのが、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）である。これは、会議場、展示場、ホテルを一体的に備えた国内で初めての施設である。1989年秋に、国内最大の展示場をセールスポイントとして登場した千葉の幕張メッセ以来の本格的な施設である。地方ではリゾート開発が、そして大都市ではコンベンション機能の充実が大きな関心事

となっている。

横浜市は、1978年に大阪市をぬいて、人口規模では日本第二の都市となった。しかし、1985年の国勢調査によると、昼夜間人口比率は89.6%と政令都市としては最下位だった。これは、東京のベットタウン化が一層進展したことを示している。横浜としては、東京の衛星都市を返上して、中心性の強い都市として自立することをめざしている。そのために「みなとみらい21」地区の開発を行なっているのである。パシフィコ横浜は、この一大プロジェクトを推進するための先導的事業として位置づけられている。

パシフィコ横浜の新規参入によって、大阪、神戸、京都、奈良といった関西圏のコンベンション機能を有する諸都市は、これまでの地方分散型から首都圏集中型へ移行するのではないかと危惧している。後発の横浜、東京、千葉には、ソフト面で多彩なノウハウを持つ専門家が少なく、その点では、先発の関西圏諸都市にもぶがないわけではない。

それにしても、これらは、すぐ近くに配置されている港湾機能とは、全く別箇の論理で動いているようにみえる。ウォーターフロントの開発計画をみるに、都市機能と港湾機能は、それにかかわる地域が相互に独立してゾーニングされている。例えば、輸出品の展示→貿易を促進することをめざした国際会議→貿易港のポートセールスという図式で、情報、人、物、金を集めるといった有機的な発想はみられない。そこでは、展示場、会議場、ホテル、アフターコンベンションのための施設が、もっぱら云々されているだけである。

6. おわりに

4都市ならびに4港論を同時に展開してみようという大それた意図が、そう簡単に成功するとは思っていない。

ただ、東京論がかまびすしいなかであって、横浜、大阪、神戸をわざわざ対置させて論じてみたいという欲求にかられたことは事実である。そのために、港湾に登場を願い、コンテナ貨物の流動状況を調査分析することによって、ここ15年間で、東京湾岸への集中が進んだかどうかを明らかにしようと

した。実際の貨物の動きを指標とする限り、一極集中はみられなかった。これは、流通システムの形成にあたっては、それにかかわるさまざまな分野の、さまざまな人々のさまざまな思惑が、相互に複雑にからみあっていることによるもので、一度できあがったシステムは、短期間では変化しにくいということを示唆している。また、近年ブームとなっているウォーターフロントの開発は、都市機能と港湾機能の有機的な結合という発想を全くとっていないほどに欠いており、筆者としては、ここでもう一度、港湾都市という用語がもつ意味を再考してみることを提唱したい。

注(1)山崎充・小島茂(1991)：『静岡三都論』静岡新聞社、156ページ。

(2)朝日新聞西部本社編(1982)：『新・二都物語 データで読む福岡と北九州』葦書房、231ページ。

(3)拙稿(1981)：清水港の港湾機能と後背地の変容。地理学評論, 54, 317～333ページ。

(4)拙稿(1988)：流通システムと港湾。お茶の水地理, 29, 18～26ページ。

(5)運輸省港湾局・大蔵省関税局・全国各税関(1990)：『「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」調査結果の概要』20ページ。

(6)拙稿(1975)：港湾と地場産業—四日市市の例—。港湾, 52—6, 67～70ページ。

(7)野澤秀樹(1978)：都市と港—都市地理学的視点から—。人文地理, 30, 45～62ページ。

(8)日本経済新聞, 1991年6月22日付, 国際物流の一極集中是正をと題する記事。

(9)前掲論文(3)