

地域開発政策の展開と大都市港湾開発

—名古屋港のケース・スタディー—

木村 武彦

目 次

1. はじめに
2. 港湾と地域経済の関係
 - 1) 港湾と地域経済の定義
 - 2) 名古屋港の近代港湾としての出発前史
 - 3) 戦前の名古屋港の開発
3. 地域開発政策における大都市港湾開発
 - 1) 戦後の復興と名古屋港管理組合の設立
 - 2) 地域開発政策の推進と大都市港湾開発
 - 3) 名古屋圏経済と名古屋港の開発
4. ヒンターランドと港湾計画
5. 物流革新と大都市港湾
6. 大都市港湾・名古屋港の課題（むすびにかえて）

1 はじめに

港湾の存在が、地域経済にどのような影響を与えているのだろうか。この問題への接近方法として、まず第1に地域開発政策における港湾開発の位置づけを解明することにより、港湾の地域経済に与える効果をみていくことにしよう。第2にヒンターランドと港湾計画の関連を位置づけることにより、港湾と背後地域の勢力圏をどのようにみるべきかを考えてみたい。第3に国際貿易の発展に伴って、国際的に物流革新が進展したが、その要は、ユニット・ロード・システム (Unit Load System) に最も適合した海上コンテナ輸送の進展によってであった。この海上コンテナ輸送が港湾に与えた技術革新がどのようなものであったかを分析することにより、物流革新と港湾との係りが地域経済を媒体にしてどう展開されたかをみていくことにしよう。

最後に、これら3つの視点からの分析により、

地域経済活性化のために港湾管理者（地方自治体）がどのように努力を払ったかについても考察を加えることにする。また、大都市港湾・名古屋港の課題を地域開発、ヒンターランドおよび物流革新の3つの視点から検討を加えるが、この枠組に納りきれないのが、「親しまれる名古屋港づくり」の課題である。

この課題は、1955年（昭和30年）から始まる高度経済成長期に、港湾建設と管理運営という港湾管理者の業務を生産と物流に特化させて進めてきたが、1973年（昭和48年）のオイル・ショックを境にして安定経済成長へと転換を図った際に、これまで経済一辺倒の港づくりから人間生活中心の港づくりを目指した。港湾環境保全施策の導入と併せて、1985年（昭和60年）に作成された「21世紀への港湾¹⁾」の中で生産、物流および生活が三位一体となった港づくりを目標とすることで港湾整備政策の主柱の一つに急上昇したものであった。

その5年後、1990年（平成2年）の港湾整備

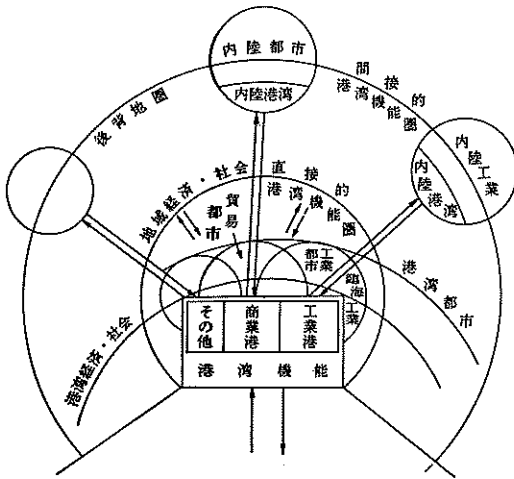


図1 港湾経済社会 北見俊郎著「港湾総論」148ページより。

政策のフォローアップとして「豊かなウォーターフロントを目指して²⁾」の中で、生活関連施策要素のウェートを拡大させ、生活の豊かさを基調としたウォーターフロント開発施策が推進されつつある。この施策の名古屋港への適用についても検討したい。

これまで叙述したような接近方法によって、地域経済政策と大都市港湾開発の依存関係の分析を進めていくことにしよう。

2 港湾と地域経済の関係

1) 港湾と地域経済の定義

港湾と地域経済の関係について、青山学院大の北見教授は「港湾は原則的に「交通用役」の生産の場であり、その用役生産のためのもろもろの資本と労働の結合の場でもある。この場を中心として、それとの関係で一方においては臨海工業のように一般的に巨大な工業生産がみられ、他方ではもろもろの商業生産がなされる。またさらにターミナルとしての情報活動や官公庁の行政活動等がみられる。³⁾」とまず港湾の定義を明確にして、更に続けて、「歴史的に、もっとも素朴な形でみられる貿易都市等は、いわば港湾都市として、この港湾機能の直接的な波及範囲の経済社会を形の上で表現していた。……

この(経済社会的)カテゴリーは、港湾機能を形成する場と直接的に影響をうける場とにわけられるが、こうした港湾機能との直接的なかわりあいをもつ経済・社会的場をもって「港湾経済社会」と考えることができる。⁴⁾ [()内は筆者により挿入された部分]として、次の図を掲げている。

この図によって、港湾機能を直接的に形成する場としての港湾と直接的に影響を受ける都市の諸機能としての地域経済・社会の関係を顕在化させている。より直接的な表現をすれば、直接的港湾機能圏の範囲が、港湾と地域経済の関係を如実に表現している場と捉えることが出来るだろう。この図は、複雑な要因の集合体としての都市から港湾機能を抽象化させて、図に表わしたもので、単純化の弊害はまぬがれないが、港湾と地域経済の関係を図示するという意味においては、成功しているのではなからうか。

これまで検討したような港湾と地域経済の定義を前提にして、名古屋港と地域経済の関係を考察する場合、どう捉えたらいいだろうか。

まず、手初めに運輸省港湾局と各港湾管理者が共同で実施した陸上出入貨物調査(1982年10月)によって名古屋港と背後地域がどのように結びついているかをみておこう。直背後地域の愛知県と岐阜県は搬出入貨物の8割を越えており、長野県が4割強、静岡県と富山県がほぼ2割となっている。搬出入貨物の各県別構成をみると全体の9割弱を愛知県で占めており、工業出荷額日本一である愛知県を基本的には直接的港湾機能圏とみてさしつかえないものと考えられる。図1と比較対照すると港湾と地域経済の関係を最もうまく表現しており、われわれが考察の対象とする範囲であると考えべきである。

しかしながら、名古屋港港湾計画書⁵⁾を播いてみると第1次勢力圏を愛知、岐阜の2県としているが、岐阜県の陸上搬出入貨物の8割強が名古屋港で取扱われており、量的には愛知県の陸上搬出入貨物量とは比較にならないものの、第2位の陸上搬出入貨物量の県であることを考えると妥当な範囲だろう。

表1 陸上出入貨物調査（昭和57年）

単位：トン、〔 〕、（ ）内縦、横・構成比%

港及び湾名 県名	名古屋港	伊勢湾	東京湾	大阪湾	搬出入荷
	搬出入計	搬出入計	搬出入計	搬出入計	
愛知県	6,667,153 〔88.4〕(80.9)	7,997,915 〔65.7〕(97.0)	18,274 (0.2)	224,137 (2.8)	8,240,326 (100)
岐阜県	306,086 〔 4.0〕(82.1)	352,847 〔 2.9〕(94.6)	2,136 (0.5)	17,817 (4.9)	372,800 (100)
三重県	181,452 〔 2.4〕(5.6)	3,192,211 〔26.2〕(98.7)	5,691 (0.1)	33,693 (1.2)	3,231,595 (100)
静岡県	81,388 〔 1.0〕(22.1)	214,513 〔 1.7〕(58.4)	130,440 (35.5)	22,173 (6.1)	367,126 (100)
長野県	47,578 〔 0.6〕(44.1)	58,536 〔 0.4〕(54.3)	44,699 (41.5)	4,443 (4.2)	107,678 (100)
滋賀県	16,688 〔 0.2〕(11.1)	21,895 〔 0.1〕(14.6)	2,313 (1.5)	125,544 (83.9)	149,762 (100)
富山県	10,688 〔0.14〕(20.3)	12,000 〔0.09〕(22.9)	13,023 (24.8)	27,378 (52.3)	52,401 (100)
石川県	5,276 (15.8)	6,191 (18.5)	3,071 (9.2)	24,042 (72.3)	33,304 (100)
福井県	5,061 (11.0)	5,301 (11.6)	858 (1.8)	39,462 (86.6)	45,621 (100)
9 県 計	7,321,370 (58.1)	11,861,409 (94.1)	220,505 (1.7)	518,699 (4.2)	12,600,613 (100)
その他の県	220,636 (0.4)	305,020 (0.6)	27,528,610 (57.5)	20,027,291 (41.9)	47,860,921 (100)
合 計	〔100〕 7,542,006	〔100〕 12,166,429	27,749,155	20,545,990	60,461,534

〔出所〕陸上出入貨物調査（昭和57年10月）を一部修正

一方、圏域の考え方に愛知、岐阜、三重の3県の経済社会的連帯性によって名古屋圏と位置づけ、他の大都市圏、東京圏、大阪圏と比較する大都市経済圏域としての地域経済の捉え方がある。この捉え方を採用すると北見教授が定義した直接的港湾機能圏とはかならずしも合致しないが、経済指標の諸々のデータが得られ、港湾と地域経済の分析に便利なので、名古屋圏を地域経済の対象地域とみなして大都市港湾・名古屋港との関係を分析することにした。しかしながら、三重県が名古屋港の第1次勢力圏から脱落した理由は、不可思議なことではない。特定重要港湾・四日市港が三重県を背後圏域として存在するからである。表1により再度分析を加えると、伊勢湾への陸上搬出入貨物は、三重県が10割に近いにもかかわらず、名古屋港へ

の搬出入貨物が1割以下に停まっている理由は、主に四日市港への搬出入貨物が大部分を占めるからであると推察される。三重県は名古屋港への搬出入貨物量では第3位の県で、第4位の静岡県との間には1桁の違いがあり、名古屋圏を地域経済の対象として名古屋港との関係を論じてもなんら差支えないものと考えられるからである。

2) 名古屋港の近代港湾としての出発前史

名古屋港が近代的港湾として抬頭したのは、1907年（明治40年）に開港場に指定されたからであるが、そこに至る過程については名古屋港管理組合30年史や名古屋港史⁹⁾により検討をすすめることにしたい。

名古屋港の発祥の地である「熱田の浜」は、

天武天皇の故事にもちなみ「間達の渡し」の名で古くから旅人の往来の場として栄え、風光明媚の地として古くから古歌にも詠まれていた。熱田が、この地方一円の中心地としてにぎわいをみせはじめたのは、1601年（慶長6年）に徳川幕府が東海道53次の宿駅を制定した際に、熱田一桑名間を「宮の渡し」あるいは「七里の渡し」の渡船場に指定したことに始まるといわれている。

1635年（寛永12年）の参勤交代の制度が定められてからは、西国諸大名の往来に利用された。しかしながら、熱田の浜は、河川から流出する土砂で遠浅の海となっており、小舟が出入する程度の状況であった。この状況を脱脚する契機となったのは、1610年（慶長15年）の名古屋城築城に際して、物資輸送のため水路開削に着手したことである。これが現在の堀川であるが、名古屋城下の物資輸送の役割を果たし、尾張藩の商工業発展の動脈となったと記されているが、現在の堀込港湾の先駆を為すものと理解することができる。いわば、堀川は尾張藩の港であったのである。

明治時代になると、政府の殖産興業政策に併せて、海運業の確立と港湾整備が緊急の課題となり、国営港としての横浜、神戸、関門および敦賀の4港を核として、海上交通が進展していった。この間、三菱商会は物資の大集積地である名古屋と東京、横浜間に定期航路を企図したが、熱田が遠浅で船を入れることができなかったために、基地を四日市港に設定した。

一方、名古屋地方は、気候温暖で、水利その他の天然資源にめぐまれ、政府の殖産興業政策と相俟って、前近代的家内工業から大規模工場制工業へと進展がみられ、その工場が必要とする原々料の輸入や製品の輸出には四日市港や横浜、神戸の両港を経由しなければならず、その経費と時間の負担は各企業にとって無視できないものとなっていた。さらに、日清戦争の頃になると物資の需要増大と戦争景気も重なって、名古屋地方の産業発展は著しく、特に織物、陶磁器等の輸出産業が抬頭した。このような地域経済の急速な拡大は必然的に港湾整備促進の

機運を醸成した。

1896年（明治29年）に熱田築港計画（1896年～1902年の7ヶ年事業）が総工費約190万円をもって推進されることになった。1896年の愛知県の歳出が169万円であったことを考えると築港計画への負担がいかに大きなものであったかを推察することができる。

そのため財政問題を中心に築港是非論が展開されたが、歴代の知事は熱田築港を使命として反対派の説得に当たったことが記されている。第1期工事が完成に近づいた1906年（明治39年）に巡航博覧会船「ろせった丸」（3.876%）が入港した。この船の入港は「築港工事の促進を図るためには、大型汽船をほとんどみたことがない一般市民に巨船の姿を直接見せ、築港の必要性を認識させるのが、最善の方法と考えられたからである。⁷⁾」と叙述されているように、世論の築港賛成誘導を図ったものであった。「ろせった丸」の入港は2号地から4号地、稲永新田にかけて黒山の人だかりとなり、「ろせった丸」船上での博覧会も3日間で数万人の入場者を数え、売上高も1万8000円を超え成功裡に終わった。引き続いて同年暮に三井物産の相川丸（1.536%）が石炭1,850トンを積んで入港している。この2隻の巨船の入港は、世論を一変させ、築港礼賛論に変わり、名古屋港発展の黎明をもたらしたといわれている。その後3ヶ月の間に70隻の汽船が入港し、熱田港の重要性が内外に認識された。1907年（明治40年）には、第1期工事の完成を待たないで開港場の指定を受け、名称も名古屋港と改称された。

これこそ国際貿易港としての近代港湾のスタートであった。第1期工事完成当時、1911年（明治44年）の名古屋港は図2のとおりである。その後第2期工事から第3期工事（1920年～1927年）へと引き続がれた。第3期工事の着工に至って、愛知県をはじめ中部地方の産業発展に寄与するのみならず、国家経済に大きな影響をもたらすという認識が定まって、国庫補助330万円が認められた。第3期工事の進行中、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たしたり、救

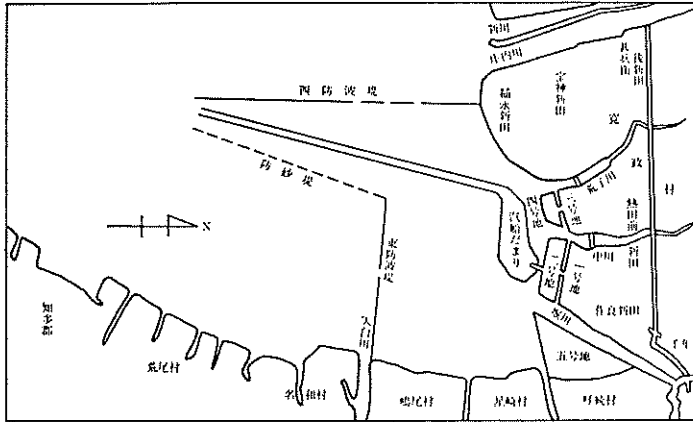


図2 第1期工事完成当時の名古屋港（明治44年）

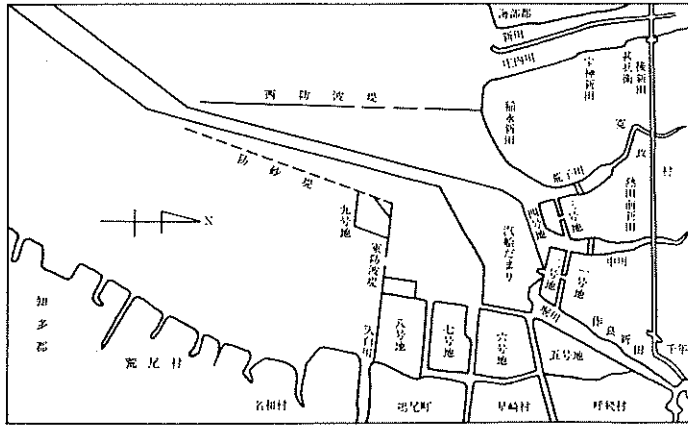


図3 第3期工事完成当時の名古屋港（昭和3年）

援物資の積出し等で取扱い貨物量が急増し、1926年（大正15年）には貿易額で全国41開港場中、神戸、横浜、大阪に次いで第4位にランクされるまで名古屋港の成長がみられた。

第3期工事の完成当時（1928年：昭和3年）の名古屋港は図3のとおりであるが、この図を眺めると、今日施設老朽化等で再開発をはじめている名古屋港の旧港の原型ができてきたものと考えられる。

3) 戦前の名古屋港開発

今日の臨海工業地帯のはしりともいえる6号地の埋立地が、1920年（大正9年）には完成し、ここに三菱内燃機製造(株)が航空機製造のために工場建設を行った。当時、既に熱田兵器製造所

や千種機器製作所等の官営工場が稼動しており、これらの工場と相前後して、時計、電気機械、精密兵器等を手がけていた愛知時計電気(株)も航空機製造に進出したため、名古屋港の臨海部は、わが国航空機製造のメッカとなった。また、1925年（大正14年）には東邦電力(株)が6号地に3万6000kWの火力発電所を建設している。

このように背後地域の重工業化が進展する一方で、第3期工事の完成で名古屋港の汽船だまりの面積は、46万9000坪（155万㎡）、同時係船能力38隻を有するまでになったが、水深7.5m以上の汽船だまり面積は17万6000坪（58万1000㎡）にすぎなかった（表2参照）。

しかるに、世界の海運界では船舶の大型化傾向が顕著となり、第3期工事でもって、名古屋

表2 第3期工事で完成した主要施設(昭和3年)

入港最大汽船のトン数	10,000 t
同時停泊汽船の隻数	38隻
航路の水深及び幅員	内港 水深28尺(8.5m) 幅員75間(136m)
	外港 水深28尺(8.5m) 幅員120間(128m)
汽船だまりの面積	469,000坪(1,547,700㎡)
	水深15尺(4.5m) 115,000坪(379,500㎡)
	水深23尺(7m) 178,000坪(587,400㎡)
	水深28尺(8.5m) 76,000坪(250,800㎡)
	水深30尺(9.1m) 100,000坪(330,000㎡)
埋立地の面積	574,519坪(1,895,913㎡)
	七号地 239,485坪 (790,301㎡)
	八号地 244,267坪 (806,081㎡)
九号地	90,767坪 (299,531㎡)
貯木場(八号地内)	140,000坪 (462,000㎡)
帆船だまりの面積	68,900坪 (227,370㎡)
東防波堤	750間(1,364m)
係船浮標	9基

港の係船上の混雑や荷役の不便等を解決するには不十分であった。このため愛知県は、引き続き1927年(昭和2年)を初年度とする第4期工事に着手した。第4期工事開始後、1929年度(昭和4年度)には、外国貿易高は数量で153万トン、金額で1億5194万円に達し、開港当時に較べてそれぞれ36倍、62倍となった。この増加率は、国内40有余の開港場の中で際立って高いものであった。さらに外国貿易高の増嵩が見込まれる状況となったために、第4期工事を5ヶ年間延

長することを決定した。また、1937年(昭和12年)の日中戦争の勃発により、物価高騰、主要資材の払底あるいは労働者不足によって、工事の遅れが目立ちはじめたために、第4期工事は更に2年間延長され、1940年(昭和15年)に完成した(図4参照)。

第3期工事までは浚渫工事が中心となっていたが、第4期工事で陸上施設、特に上等の整備が進行して、近代的港湾施設が姿をあらわし、中部地方の門戸としての不動の地位を築いた。

名古屋港の臨海工業地帯の造成は、6号地の埋立地の完成に引き続き、7号地、9号地と埋立地が整備されたが、造成済の臨海埋立地にぞくぞくと工業が進出した。1928年(昭和3年)には、日本製粉(株)が2号地に工場を建設したのに続いて、1933年(昭和8年)にはライジング石油会社、1934年(昭和9年)には三井物産(株)、1935年(昭和10年)には鉄道省、1937年(昭和12年)には日本石油(株)、三菱商事(株)の各社が9号地に貯油タンクを新設し、9号地は一大石油基地となった。また7号地にも矢作工業(株)が1933年(昭和8年)に硫安、ソーダの工場を、1937年(昭和12年)には、矢作製鉄(株)が鉄工場を建設し、1941年(昭和16年)には名古屋造船(株)が造船所を開設した。3号地には1936年(昭和11年)に日東石膏が工場を建設し、1939年(昭和14年)には中部共同火力(株)が一州町に発電所を建設し送電を開始している。このほか1941年

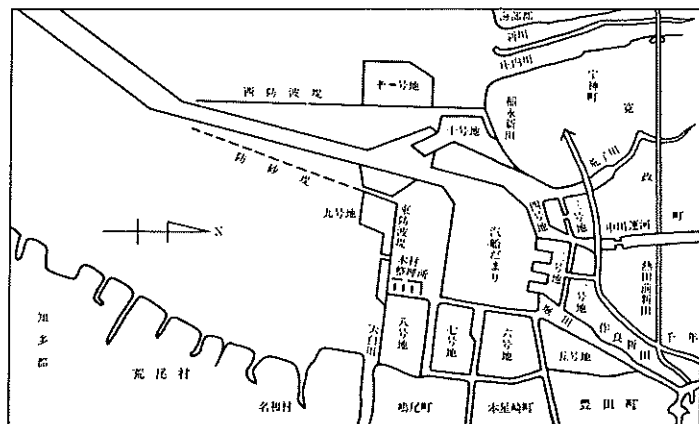


図4 第4期工事完成当時の名古屋港(昭和15年)

表3 港勢の推移

(単位：隻、トン)

		明治43年 (第1期工事 しゆん工年)	大正9年 (第2期工事 しゆん工年)	昭和2年 (第3期工事 しゆん工年)	昭和15年 (第4期工事 しゆん工年)	昭和12年 (戦前最高年)
入港の 汽船	隻数	2,025	1,825	3,200	3,181	4,146
	総トン数	836,855	1,631,745	7,951,896	10,113,337	14,988,234
入港の 帆船	隻数	50,322	60,338	78,875	110,879	120,703
	総トン数	667,126	1,104,833	1,774,682	3,253,743	3,454,674
合計	隻数	52,347	62,163	82,075	114,060	124,849
	総トン数	1,503,981	2,736,578	9,726,578	13,367,080	18,442,908
内 貨 物 量		1,426,045	2,047,745	3,644,357	6,217,017	5,786,921
外 貨 物 量		36,897 (100)	388,541	1,411,573	1,503,024	2,108,770 (5715)
合 計		1,462,942	2,436,286	5,055,930	7,720,041	7,895,691

(昭和16年)には住友金属工業(株)の軽合金製造所を千年地区に建設し軍需資材の生産に着手した。これまで検討したように名古屋港周辺の臨海工業地帯を中心に重化学工業化の波は、京浜、阪神の両工業地帯に次ぐ第3位の工業都市として中京工業地帯を形成した。

工業都市の形成は必然的に輸出入貨物の増加とむすびつき、名古屋港への定期航路の寄港も増加した。1928年(昭和3年)にはニューヨーク航路、1929年(昭和4年)には大連航路、1932年(昭和7年)には北鮮航路、1936年(昭和11年)にはリバプール航路、ヨーロッパ航路、1938年(昭和13年)には天津航路、1940年(昭和15年)には北米シアトル航路というように定期航路が開設された。

背後都市の隆盛が、港湾の発展を促し、逆の状況も当然考えられるので、都市圏の形成と港湾の相互作用によって港湾貨物取扱量の増加をもたらしたともいえる。この状況を名古屋港の港勢でみると、戦前の最高値を示した1937年(昭和12年)に港湾取扱貨物量789万5691トン記録しており、特に外国貿易貨物量は210万8770トンで1910年(明治43年)の第1期工事時の外国貿易貨物量を100とした場合、実に57.15倍という驚異的な伸びを示していることがわかる。入港

船舶についても、汽船の入港は1910年(明治43年)に2025隻であったが、1937年(昭和12年)の最高時には4146隻と2倍に達しているが、総トン数では83万6855%が1498万8234%と実に17倍になり、船舶の大型化が顕著である(表3参照)。

これまで検討してきたように、港勢の発展と臨海工業地帯への工場進出が予想をはるかに超えて発展したため、商港機能の拡大と工業港の新設を図るために、第5期工事(1940年~1946年)を計画した。しかしながら、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生産業の衰退をもたらした港湾貨物取扱量も激減した。さらに、戦震災による被害も重なって、港湾機能は麻痺状態に陥って終戦を迎えることとなった。

3 地域開発政策の中の大都港湾開発

1) 戦後の復興と名古屋港管理組合の設立

太平洋戦争終了後の日本経済は、戦災によりあらゆる生産設備が破壊された上に、あらゆる生活物資や生産資材が極度に窮乏し、併せて超インフレの様相を呈したために、生産体制は麻痺状態に陥った。インフレの進行と生産停滞の

経済の危機的状況を脱するために、1947年（昭和22年）3月以降、傾斜生産方式による日本経済の資本主義的復興の道筋を開く重要な政策が展開された。この方式は、アメリカの援助により重油を輸入し、まず鉄鋼を増産し、炭鉱へ鋼材を重点的に配給し、それによって石炭の増産を図り、さらに鉄鋼の生産にその石炭を特別に増配するという循環ルートを通して、石炭と鉄鋼の生産を相互循環的に増大させ、それを起動力として日本経済の縮小再生産を停止させ、拡大再生産への道を歩み出そうとしたものであった。また、資金面では、これらの基幹産業に復興金融公庫を通じて優先融資された。

しかしながら、いっこうにインフレは収束する気配はみえず、1949年（昭和24年）には、GHQによってドッジラインが実施に移された。これにより財政支出の均衡化と1ドル=360円の単一為替レートが設定され、インフレは収束に向った。急速な財政の引締めは、不況を伴って、輸出の停滞と中小企業の倒産を続出させる帰結を導いた。

この経済の停滞状況を救ったのが、1950年（昭和25年）6月から始まった朝鮮戦争の勃発による特需ブームであった。この特需は、機械、金属、繊維を中心に進行し未曾有の好況をもたらした。この朝鮮戦争特需から1955年（昭和30年）「もはや戦後ではない」（経済白書）までの期間を朝鮮特需と技術提携によってサンフランシスコ条約体制（サンフランシスコ講和条約、それに付随する安保条約、行政協定、日米友好通商条約、MSA協定）のもとに「東洋の工場」、「反共の防壁」として日本資本主義の再建を図ろうとするアメリカ対日政策の路線とそれに便乗してすみやかに自立を図ろうとする日本資本主義の方向が重なりあった時期であると指摘されている⁸⁾。この指摘のとおり、1950年（昭和25年）制定された外資法では、国内産業中心の運営が図られると同時に、直接経営権にふれない技術導入の形態がさかんに選択され、自立化のための技術革新が準備された。鉄鋼、造船、化学肥料、重電機、石油精製等の戦前からの既存産業分野では新技術が導入され、当時幼稚産業の域

を出なかった自動車、工作機械や戦後急速に発展した電子工業、石油化学工業、合成繊維などの新興産業分野にも新規技術がぞくぞくと導入されていた。

これまで検討したような日本経済の復興過程を前提にして、名古屋圏でも伝統産業である紡績、合板、陶磁器が生産を拡大させ輸出ができる体制が整えられてきた。徐々に背後地の生産拡大が進む中で、輸出の機運が醸成されてきたが、輸出を支える名古屋港の整備状況はおそまつなものであった。すなわち、当時の名古屋港においては、1万トン級以上の岸壁は雑貨用3バース、ばら荷用2バースのみで、はしけによる沖荷役が主体となっていた。港湾の未整備状況を脱脚するために、1948年（昭和23年）には、戦後初の本格的港湾計画としての名古屋港整備5ヶ年計画を策定し、産業再建の基礎となる石炭、鉄鉱石等を取扱う施設整備を重点にした。1950年（昭和25年）には、早くも計画変更を行い、港湾取扱貨物量の増大に対処するために、特に緊急を用する外航船舶接岸バースの増強を軸とした名古屋港緊急整備3ヶ年計画（1951年～1953年）を策定して、輸出主導を基本に据えた雑貨取扱いふ頭として稲永ふ頭建設に着手した。

この間、1950年（昭和25年）6月に制定された港湾法は、「港湾の管理運営に関し、最大限の地方自治を与え且つ国家的及び地方的利益に最も適合する港湾管理主体の形態を設置または創設する機能は地方自治体に与える法律の制定によって補足されるべきである。」とするGHQの主張に基づいて、港湾は地域住民の手によって非政治性、非営利性及び財政的独立の3原則を貫く経営が為されることを狙いとした欧米流のPort Authorityの設立を目指したものであった⁹⁾。この法律の制定によって40年来の懸案事項が解決され、港湾を建設、管理運営する主体と共にその方法も明確となった。この法律の公布をまって、名古屋港の建設、管理運営をどのように行うかを検討してきた愛知県と名古屋市は「名古屋港の発展を図るためには、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ことが最も適当である。」との結論に達し、1951年（昭和26年）9月8日に名古屋港管理組合を設立すると共に、特定重要港湾の指定を受けた。港湾管理者の設立は、これまで愛知県の港務所として、下級の末端行政としての港湾経営から、単独で議会有し、且つ県市の合議制による専任副管理者（副知事、助役級の特別職）にほとんどの権限が委譲されている体制は、経営の基本である計画、組織、調整、動機づけ、統制という5つの職能を中心とした上位の行政管理、すなわち、独立経営主体としての港湾経営を確立する過程であるとみることができる。

この名古屋港管理組合という経営主体は、その後の高度経済成長期に大都市名古屋の臨海部の地域開発を推進する原動力としての港湾投資に際し、愛知県名古屋市という2つの自治体の折半による財政が担保されたこと、職員が自治体職員として安定していたこと、更に港湾行政のみを職能とするための専門的スタッフが養成されやすかったという3つの利点を生み出し、今日までその職責をまっとうしている。

当然なことであるが、名古屋港管理組合は、次項で検討するような地域開発政策推進の一翼を担って、高度経済成長期に重化学工業コンビナート形成のための臨海工業用地の造成という基盤整備に大きな役割を果たした。大都市港湾を中心とした臨海部開発は、重化学工業化政策の一貫であり、それは地域経済の構造変化を推進し、所得、雇用効果を拡大し、地域の福祉の増進に合致することもあって、地方政府の開発政策とマッチするところがあり、4大工業地帯をかかえる大都市周辺に集中的に展開された。特に港湾は、資本の懐妊期間が長期に渡るため、財政投融資をはじめとする予算措置と結びついて初めて経済的効果を発揮するものであるため、当然に経済政策と一体となって推進される実態を次節でみていきたい。

2) 地域開発政策の推進と大都市港湾開発¹⁰⁾

既に、朝鮮戦争特需と技術導入が推進されたことについては、前節でふれたが、この過程を

経て、1950年代後半から、工業生産分野においては、生産装置の自動化と連続化を可能にする技術革新により工場の大規模化と効率化が推進されるようになった。そのために、既成工業地帯では工場用地が狭隘化して、生産拡大が図れない事態が発生した。

この打開策として、産業資本の側で既成の4大工業地帯の周辺に拡散していく傾向がみられた。これをバックアップする公共投資政策は、1956年（昭和31年）に道路、鉄道、港湾、工業用地及び工業用水の整備計画を策定して、1955年に18.6%だった公共投資を1960年（昭和35年）には、26.9%まで上昇させた。

このような傾向を地域開発政策において定着させたのは、池田内閣の「所得倍增計画」であった。計画期間中の1970年（昭和45年）までにGNPを2倍の2兆6兆円に、1人当たり国民所得もそれに比例して2倍にする構想であった。この間の工業生産の伸びは、2.8倍と想定され、そのうち重化学工業部門が3.2倍、軽工業部門が1.8倍として、目標年次には重化学工業部門が工業生産額の73%を占めるというものであった。工業生産拡大のための工業用地5.5ha、工業用水7000万～8000万トン/1日と計算され、その主要な地域を4大工業地帯をつなぐ太平洋ベルト地帯として、大消費地にも近く、産業関連施設あるいは下請をはじめとする生産構造その他の立地条件をも充足させる体制が整えられた。

この結果、既成の4大工業地帯の臨海部に重化学工業コンビナートが建設された。周知のように、東京湾の京葉地区、伊勢湾の名古屋南部地区及び四日市地区、大阪湾瀬戸内海では堺泉北地区、播磨地区、岩国地区及び大竹地区に重化学工業コンビナートが形成された。

これまで考察したように、技術革新による工場の効率化と大規模化の要請に応えた帰結として、大規模コンビナートの大都市臨海部への分散配置による生産性の拡大と地域間所得格差の解消を図ったにもかかわらず、中枢管理部門の大都市集中に伴う都市型産業の発展により、人口の大都市集中が増巾して、環境破壊等の過密の弊害が顕在化しはじめた。

このまま放置すると過密過疎や地域格差が一層進行して、国土の均衡ある発展が危惧されたので、1962年（昭和37年）に全国総合開発計画が策定された。この中において、明確に臨海部開発政策が位置づけられ、地域開発の先導役としての港湾投資がクローズアップされることになった。

この計画は、拠点開発方式と呼ばれ、三大湾を除く地域に、それぞれの地域特性に応じた役割を果す開発拠点を設定して、先行的に公共投資を実施することによって、工業等の生産機能の誘導を図り、併せて農林漁業にもその効果を波及させ、地域の発展を図ることを意図したものであった。この実行性を担保するものとして、1961年（昭和36年）に「低開発工業開発促進法」、続いて1962年（昭和37年）に「新産業都市建設促進法」と「工業整備特別地域整備促進法」等の法律が成立した。工業地域分散の誘導政策により、全国に15ヶ所の新産業都市（以下「新産」という）と6ヶ所の工業整備特別地域（以下「工特」という）が指定され、このうち松本・諏訪地域1ヶ所を除いて、全て臨海部地域であった（図5参照）。臨海部が選定された理由は、投下資本の懐妊期間が長い港湾と臨海部開発が先行することにより、新産、工特のそれぞれの地域に誘発投資を招き、地域一体としての開発を可能ならしめるという発想に基くものであった。

一方、一連の経済政策の推進によって、わが国の経済は高度成長期に突入し、1959年（昭和34年）には、6大港において輸出入貨物の著しい増加によって、入港船舶が急増し、1日128隻の滞船という未曾有の「船混み」に遭遇した。経済政策のボトルネックとして港湾が浮上したのはこの時期であった。

1950年（昭和25年）の港湾法制定以来、地方自治体が設立した港湾管理者の意志により、港湾が整備されてきたが、当時の6大都市財政の逼迫も手伝って、高度経済成長に対応する港湾投資を実施することが不可能であった。しかしながら、基幹産業の拡大再生産を推進して、経済の高度成長を続けるためには「船混み」を解

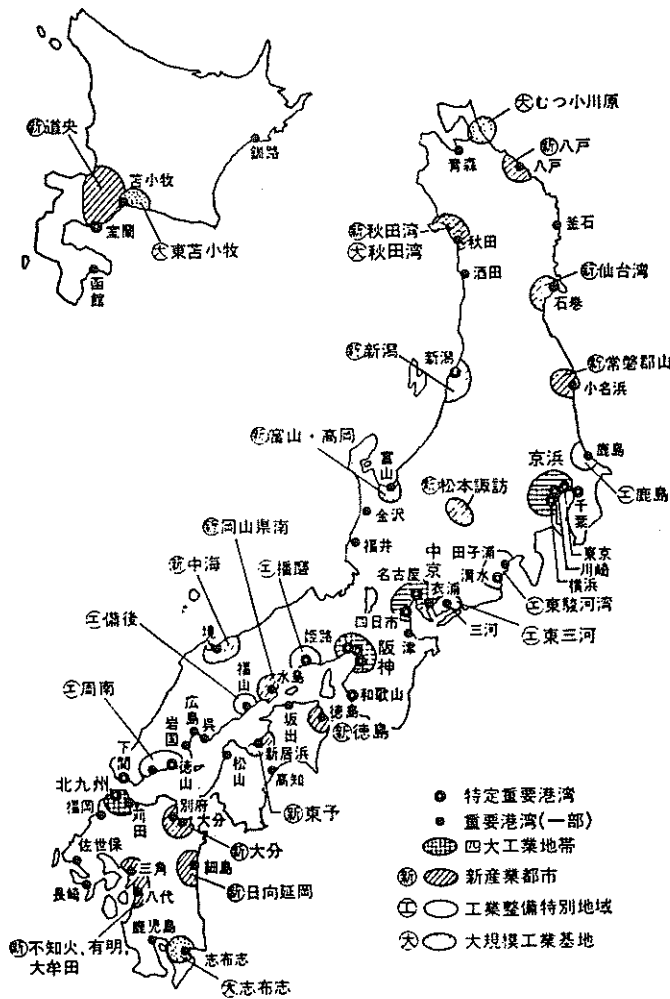
消する緊急施策を必要とした。その方法として、1961年（昭和36年）に「港湾整備緊急措置法」を制定して、「港湾整備5ヶ年計画」を策定し、6大港を中心に港湾整備が促進された。「港湾整備5ヶ年計画」は公共投資計画の一翼を担い全公共投資額のほぼ3%の水準で固定されている。この「港湾整備5ヶ年計画」は第1次から第3次までは常に想定港湾取扱貨物量を実績港湾取扱貨物量がオーバーして2～3年で港湾投資額も倍加する改訂を繰返した。港湾投資の急速な拡大は、地域開発政策において、大都市臨海部への工業用地造成事業の推進による重化学工業コンビナート形成と軌を一にしている（表4参照）。

太平洋ベルト地帯における重化学工業コンビナートの形成は、生活関連施設との公共投資のアンバランスを生み、環境破壊を引き起し、地域住民の公害反対闘争の中で公害基本法の中の経済との調和条項が削除された。このような矛盾を払拭するために、1969年（昭和44年）には「新全国総合開発計画」（以下「新全総」という）が登場した。この計画の基調は、大規模プロジェクト方式と通信・交通ネットワークを全国に張りめぐらし、国土の総都市化ないしは一日生活圏の拡大を目指したものであった。特に工業用地は9万haから30万haへと3倍以上の増加を目指し、工業用地の規模も従来の5倍の1万～2.5万haを想定して国土の周辺部の苫小牧、むつ小川原、秋田湾、周防灘及び志布志湾等に海外依存度の高い原燃料基地を誘導して、市場条件立地環境の悪さを規模の利益によって克服しようと考えたものであった。

新全総までの施策は、大都市圏の集積を前提にして既成工業地帯における工場の敷地の狭隘さを克服するために、国土の周辺部に工業の分散配置を図ることによって、資本の強蓄積を一層推進したものである。その帰結として、大都市の人口集中の波は付加され、地価の高騰をはじめ地震、風水害、高潮等に対する災害の弱さを露呈し、災害防止費用等の投資を官・民双方に促し、資本の経済コストの高騰をまねいた。

これまで種々検討を加えた既成工業地帯の外

図5 日本の工業地帯と港湾



(注) 運輸省港湾局作成による。

縁部を含む太平洋ベルト地帯の投資効率の悪さを脱却するために、1977年（昭和52年）に「第3次全国総合開発計画」（以下「3全総」という）を導くのであるが、その理念は人間居住の総合的環境の形成を図るという定住構想方式を考え、自然環境、生活環境及び生産環境の調和を主眼としたものであった。3全総の方向が定住構想方式を画いたのは、1973年（昭和48年）に突然襲った第1次石油ショックにより、これまでの継承路線としての高度経済成長政策が不可能だったこと、第2に、これまでの新全総を歪めた地域開発政策の帰結として、地方の過疎化が

極端に進み労働力の再生産ですらまならない状況が出現したこと、第3に人間居住の総合的環境の形成という理念を打出しながら2.5全総と悪口をいわれたように「効率的な国土利用をめざした工業開発」の理念が先行して、新幹線ネットワーク計画や苫小牧、むつ小川原、志布志湾等の大規模プロジェクトが原則的に残ったことであった。

ここに掲げた3要因の他に、第1次、第2次と続いた石油ショック後の国内景気の停滞や国際関係における経済摩擦による構造不況に耐え得る開発計画を打出し得なかったため、1984年

表4 港湾整備5カ年計画及び経済・国土計画関連表

計画年次	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次
項目 (10億円)								
投資規模	250	650	1,030	2,100	3,100	4,260	4,400	5,700
計画期間	年度 1961~65	年度 1965~69	年度 1968~72	年度 1971~75	年度 1976~80	年度 1981~85	年度 1986~90	年度 1991~95
実施期間	年度 1961~64	年度 1965~67	年度 1968~70	年度 1971~75	年度 1976~80	年度 1981~85	年度 1986~90	年度 1991~95
想定港湾貨物量 (億トン)	(1965年) 6.3	(1969年) 10.5	(1972年) 15.3	(1975年) 33.8	(1980年) 37.0	(1985年) 41.0	(1990年) 30.8	(1995年) 34
実績港湾貨物量 (億トン)	8.1	16.0	22.2	25.3	29.1	28.3	32.5	

経 済 計 画	所得倍増計画 7.8%	←-----→						
	中期経済計画 8.1%	←-----→						
	経済社会発展計画 8.2%	←-----→						
	新経済社会 発展計画 10.6%	←-----→						
	経済社会基本計画 9.4%	←-----→						
	昭和50年代前期経 済計画 6.0%	←-----→						
	新経済社会 7カ年計画 5.5%	←-----→						
	80年代経済社会 の展望と指針 4%程度	←-----→						
	経済運営5ヶ年計画 3%程度	←-----→						
	国土 計 画	全国総合開発計画	←-----→					
	新全国総合開発計画	←-----→						
	第3次全国総合開発計画	←-----→						
	第4次全国総合開発計画	←-----→						

55 60 65 70 75 80 85 90 95
(年)

(昭和59)には早くも全面的な3全総の見直しが提起され、1986年(昭和61年)には第4次全国総合開発計画(以下「4全総」という)をスタートさせる方針が決定された。4全総の基本的考え方は、「交流ネットワーク構想の推進による多極分散型国土の形成」を謳っており、主要な課題として、①定住と交流による地域の活性化、②国際化と世界都市機能の再編成、③安全で質の高い居住環境の整備の3点を掲げた。

具体的には、東京圏においては、都市機能の集中是正を主要課題として取組み、首都としての機能に、金融、情報等の面で世界的中枢管理都市の形成を目指すとして、その対応に都市及び臨海部の総合整備を主眼として、都心に集中しがちな業務機能を圏域全体で受けとめる業務核都市等の選択分散を図っている。関西圏は長い歴史と伝統を生かしつつ、関西文化学術研究都市をはじめとする世界的水準の諸機関、研究

所の立地を図り、産業と文化を創造する中枢圏域としている。中部圏は航空、宇宙、ファインセラミックをはじめとする先端技術分野に関する世界的水準の研究開発機能、情報、国際交流の産業技術の中枢圏域を形成する。他の圏域についてはそれぞれの特性を生かして地方振興をすすめる交流ネットワークの形成を図ると共に、大規模リゾート地域の整備や3大都市圏との関係を位置づけている。各圏域の開発には必ず臨海部に大規模プロジェクトが配置されており、国土の高度利用に際しては、臨海部ぬきには考えられない状況である。

これまで地域開発政策と大都市港湾の相互作用の関係を国土総合開発計画との関係でみてきたが、いずれの計画も大都市港湾を中心とする臨海部が、その対象として選定され、わが国における大都市港湾とその周辺の大湾域が基幹産業の生産基地として利用し、併せて中枢管理機能の集積の面的拡大の場として機能させている実態を捉えることができる。

3) 名古屋圏経済と名古屋港開発

前項で検討を加えた高度経済成長期の地域開発政策は名古屋圏経済と名古屋港開発にどのような影響を与えただろうか。

当時の名古屋港の背後圏としての中京工業地帯は、軽工業、特に繊維工業を基盤とした産業構造であったため、繊維産業の生産性が相対的に低下しはじめると、この経済圏の活力が著しく低下していった。例えば、1955年から1958年の全国平均の実質所得が8%の伸びを示したのに対して、愛知、三重、岐阜の3県、即ち、名古屋圏のそれは、6%に陥り込んだ。また、工業生産指数も「経済的地盤沈下」が喧伝された大阪経済を下回る結果になった¹¹⁾。このままの産業構造が維持されると、名古屋圏経済の弾力性の大きさと繊維工業の停滞からくる雇用問題の深刻さが顕在化する方向にあったため、国の重化学工業化政策に則り、名古屋港の南部臨海工業地帯の形成を図ることにした。

1950年代の中頃までに埋立てられた臨海工業用地は、都市型産業を前提にしていたため、埋

立面積も小規模であった。しかしながら、当時、鉄鋼メーカーの市場立地を目指した立地選定に、産業基盤の優位性や他地域に較べて労働争議件数が少なかったこと、あるいは地質条件が知多半島域の地耐力で秀れていること、その他に地元自治体の固定資産税の優遇措置等の諸条件が有利に働いて、誘致に成功した。1958年(昭和33年)9月に東海製鉄(株)が誕生したが、これに先立って1957年(昭和32年)2月には中部経済連合会が中部経済5ヶ年計画を作成し、製鉄所構想を打出している。引続き具体的調査、検討を行い、同年12月に中部製鉄所建設促進委員会を設けて、誘致活動に入った。一方、愛知県も県地方計画の主要課題として、銑鋼一貫体制の製鉄所をとりあげ、東海製鉄工場誘致委員会を設置している。このように官民双方で強力な運動が展開され、当時の富士製鉄(株)の伊勢湾地区への進出表明があり、富士製鉄(株)と県、地元経済界の共同出資によって東海製鉄(株)が設立された。

県と東海製鉄(株)の立地決定協定書には、工場用地330万㎡の埋立地、池(鉱さい等の捨場)260万㎡の造成、日量25万㎡の工業用水供給、不動産取得税免除等が盛り込まれていた¹²⁾。

新たな製鉄所進出という状況を踏えて、名古屋港の港湾計画も1955年から1965年の10ヶ年計画と東海製鉄(株)の誘致が決定してからの1961年から1970年まで10ヶ年計画では様変わりしている。前者の計画では、1965年までに第1区と第2区363万㎡を造成するとしていたが、後者の計画では、銑鋼一貫工場を中心とした重化学工業の進出に対する南部臨海工業地帯(1950万㎡)を造成することとし、面積も6倍に拡大されている(図6、図7参照)。その後、1959年(昭和34年)の伊勢湾台風の襲来による災害を経験し、木材港の人口密集地からの隔離等も含めて港湾計画の見直しが実施され、港湾取扱貨物量7,500万トンを目指す港湾計画が1964年から1975年の10ヶ年計画として策定され、今日の名古屋港の原形を形づくっている(図8参照)。

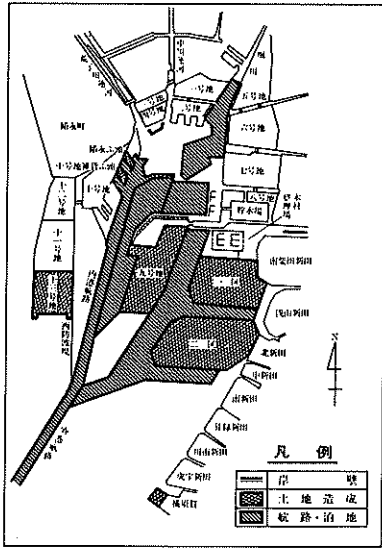


図6 名古屋港港湾計画 (昭和30~40年)

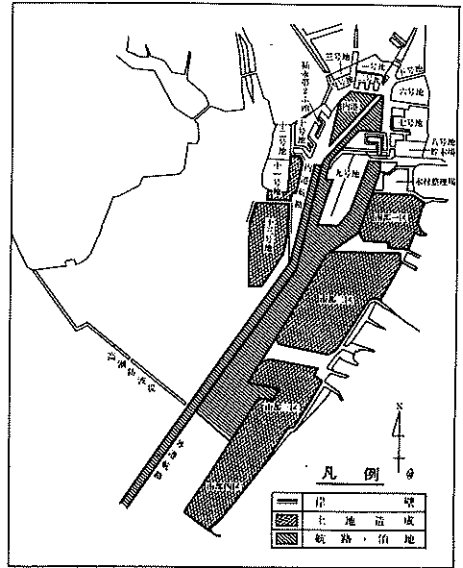


図7 名古屋港港湾計画 (昭和36~45年)

4 ヒンターランドと港湾計画

1988年に旭川大学で開催された日本港湾経済学会全国大会の共通論題は「港湾とヒンターランド」であった。この共通論題を論じた広島高等商船の千須和教授と日本大学の山上教授は、それぞれヒンターランドについて次のよう定義をした。「ヒンターランドとは、港湾にとって単なる空間的な存在対象ではなく、経済的連結性があり、有体物である商品が港湾とこの圏域との間で移動があるという二重性をもつとともに創造可能な対象であるというべきものである¹³⁾」、「海港の背後地とは、つまり特定の港の勢力圏を表し、港の出入貨物(旅客も準じ)の質と量とは、背後地と前方地域とにおける生産と消費によって規定される。背後地とは、地理的条件より経済的条件にその重点があり、海港の勢力および範囲という経済的価値を決定する大きな要素といえる¹⁴⁾。」ここに掲げた二人の教授の定義はヒンターランドとは、港湾を通過する貨物あるいは旅客という輸送対象を生み出す地域で、その質と量は港湾の前方地域と背後地域の生産と消費によって決定されるというように極めて経済的条件の強い概念である。特定の港にとっては、港の勢力圏と規定することができ

る。

ヒンターランドをこのように考えて、港湾計画における名古屋港の勢力圏をどう確定したらよいかということであるが、第1節で指摘した運輸省港湾局と各港湾管理者が実施している「陸上出入貨物調査」(1987年10月)によって特性をみることにしよう(表5参照)。まず第1に、名古屋港出入貨物量に占める県別貨物量の比率は、愛知県87.2%と最も多く、次いで岐阜県が4.4%となっており、この2県で90%を占めている。一方、各県の名古屋港出入貨物量は、愛知県が79.1%、岐阜県が75.6%と高い比率を示している。こういった事情から、この2県を第1次勢力圏と規定した。この第1次勢力圏に次ぐ第2次勢力圏を地理的条件を勘案して、三重を初めとする中部7県としているが、ヒンターランドの定義としての経済的条件を考えると必ずしもこの規定が十分であるかどうか疑わしい。

第2に品目別にみると名古屋港出入貨物量のうち、鋳産品、金属機械工業品、化学工業品の3品目が突出しており、鋳産品の96.9%は愛知県の出入貨物量であり、金属機械工業品や化学工業品も80%以上が愛知県の出入貨物である。これに港のない岐阜県の貨物を加えると90%以上となっている。基本的には、これまで検討し

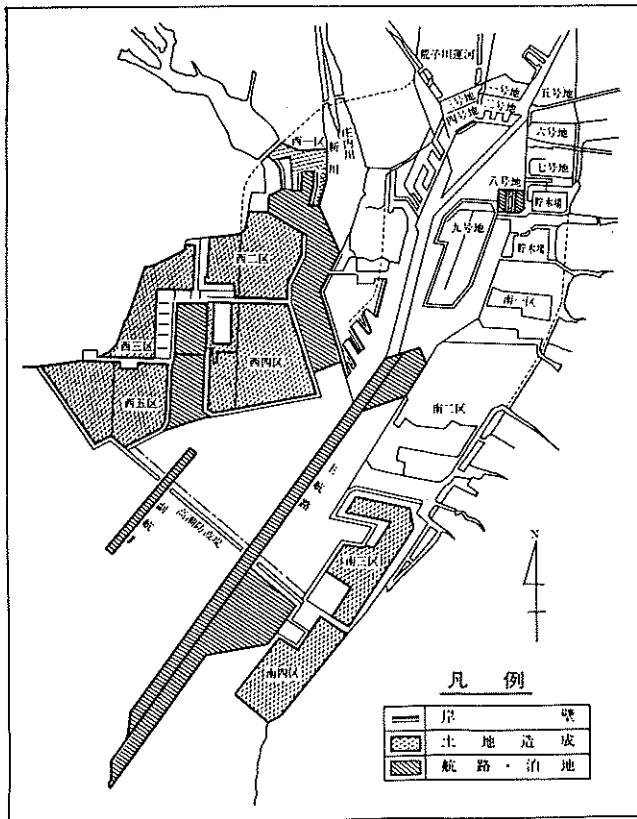


図8 名古屋港港湾計画（昭和39～50年）

た勢力圏を前提にして、戦前、戦後の港湾計画が展開されたとみることができる。

ここで、名古屋港の戦前の最盛期であった1937年（昭和12年）、名古屋港管理組合が設立された1951年（昭和26年）、さらに1955年（昭和30年）から10年おきに名古屋港の輸出入貨物の品目別構成推移を1990年（平成2年）までみていくことにしよう（図9、図10参照）。まず輸出貨物から検討をはじめよう。

輸出においては、1955年（昭和30年）頃までは陶磁器が全体の5割強、時には6割近くを占めており、次いで機械類やベニヤ板が海外の需要動向に応じて増減している。しかしながら、ヒンターランドの重化学工業化の進展に応じて、1965年（昭和40年）頃から輸出品目の構成の変化がみられる。即ち、鉄鋼、輸送機械がシェアを拡大しはじめ、1975年（昭和50年）には、輸送機械、鉄鋼で約85%に達している。また、1990

年（平成2年）には、輸送機械に次いでその他機械がシェアを伸ばし9.4%に拡大させ、最近のヒンターランドにおける高付加価値部門としての機械部門の輸出の伸びを確認することができる。

一方、輸入では、戦前から1955年（昭和30年）までは石炭、木材、大麦および小麦、米穀等で6割方を占めていたが、南部臨海工業地帯の稼動と相俟って、1965年（昭和40年）には原木、鉄鉱石、石炭、米雑穀、豆及び重油の主要5品目がシェアを拡大しており、1975年（昭和50年）には、鉄鉱石、原油、石炭及び原木の4品目で全体の約80%を占めるようになり、今日までその傾向は変わっていない。

しかるに、輸出貨物量は、1955年（昭和30年）には、1937年（昭和12年）の水準を超え、約85万トンになっているが、その後の伸びは急激で、1965年（昭和40年）には3倍以上の319万トン、

表5 名古屋港勢力圏・貨物量

(単位:トン ():構成比 %)

勢力圏・ 品目	名古屋港入貨物量			一次勢力圏		二次勢力圏							その他
	合計	搬出	搬入	愛知	岐阜	三重	静岡	長野	滋賀	富山	石川	福井	
農水産品	384,226 (100)	381,293	2,933	298,184 (76.8)	23,892 (6.2)	10,753 (2.8)	13,962 (3.6)	18,765 (4.9)	2,719 (0.7)	4,479 (1.2)	1,124 (0.3)	181 (-)	15,227 (4.0)
林産品	231,775 (100)	227,934	3,841	155,160 (66.9)	27,541 (11.9)	17,179 (7.4)	13,774 (5.9)	5,326 (2.3)	1,950 (0.8)	1,245 (0.5)	1,092 (0.5)	1,686 (0.7)	6,872 (3.0)
鉱産品	2,957,422 (100)	2,817,779	139,643	2,866,094 (96.9)	33,464 (1.1)	6,872 (0.2)	609 (-)	456 (-)	496 (-)	2,256 (0.1)	272 (-)	303 (-)	46,600 (1.6)
金属機械 工業品	2,625,262 (100)	811,757	1,813,505	2,260,378 (86.1)	94,398 (3.6)	66,329 (2.5)	51,153 (1.9)	14,597 (0.6)	7,883 (0.3)	9,048 (0.3)	4,740 (0.2)	4,817 (0.2)	111,919 (4.3)
化学工業品	1,694,409 (100)	1,148,692	545,717	1,396,100 (82.4)	159,069 (9.4)	53,242 (3.1)	10,203 (0.6)	16,540 (1.0)	15,782 (0.9)	4,286 (0.3)	1,904 (0.1)	6,674 (0.4)	30,609 (1.8)
軽工業品	83,002 (100)	64,801	18,201	59,101 (71.2)	7,930 (9.6)	3,932 (4.7)	2,475 (3.0)	1,015 (1.2)	373 (1.1)	1,417 (1.7)	822 (1.0)	410 (0.5)	5,027 (6.1)
雑工業品	134,270 (100)	54,193	80,077	76,014 (56.6)	9,129 (6.8)	18,236 (13.6)	6,363 (4.7)	514 (0.4)	3,253 (2.4)	2,080 (1.5)	278 (0.2)	328 (0.2)	18,075 (13.5)
特殊品	110,533 (100)	98,695	11,838	62,745 (56.8)	8,293 (7.5)	8,448 (7.6)	8,889 (8.0)	4,397 (4.0)	1,080 (1.0)	3,419 (3.1)	3,129 (2.8)	540 (0.5)	9,598 (8.7)
分類不能の もの	994 (100)	725	269	950 (95.6)	-	30 (3.0)	-	-	-	-	-	-	14 (1.4)
合計	8,221,893 (100)	5,605,869	2,616,024	7,169,726 (87.2)	363,656 (4.4)	185,021 (2.3)	107,423 (1.3)	61,610 (0.7)	34,036 (0.4)	28,230 (0.3)	13,361 (0.2)	14,889 (0.2)	243,936 (3.0)

(出所)「陸上出入貨物調査」(昭和62年10月)

1975年(昭和50年)には、1,236万トン、1985年(昭和60年)以降は、2,500万トン台に達している。

輸入貨物量も同様に1955年には戦前の最高水準を超えて約185万トンになっており、1965年にはほぼ5倍の946万トン、1975年には2,924万トン、1985年以降は5,000万トン台に到達している。

このような急激に増大する貨物量に対処するため、戦前の最盛期を挽回した1955年に港湾法の定めによって、初めて港湾管理者が港湾計画を策定した。その中で名古屋港の性格を将来にわたって工業港の商港となるだろうと考えていた。そのために港湾計画の基本方針を商港及び工業港の両性格を満す港湾整備を主眼として、航路の拡巾・増深(-10m)を図り、商港施設については、既存の2号地埠頭では不足するので、その拡張地域を稲永埠頭を含む10号地、11号地地先に求めた。また、工業港は知多半島の西側、上野町地先より横須賀町地先を埋立て、

南1区約50万坪、南2区約60万坪を整備する。石油配分基地としての9号地をその南側と北側の内港泊地の浚渫土砂により埋立て大規模に拡張することにした。目標年次と港湾規模は1965年に約1,300万トン、中間値としての1960年に1,000万トンを設定した。しかしながら、実際には、1965年に、2,982万トン、1960年には、1,690万トンと目標港湾取扱貨物量を大巾に上回ったのである。この港湾計画を原形として順次改訂が行われて今日に至っている。

この時期は、既に指摘したように高度経済成長期に突入しており、これまで未経験の輸出入貨物の急増のために、わが国の主要5大港において、港湾施設の未整備とそのソフトウェアである港湾荷役組織及び経営の非近代性のために未曾有の滞船を生じた。5大港で1日平均滞船数は、1961年7月に80隻を超え、8月、9月と増加を続け10月には128隻に達した。この解消策として港湾整備緊急措置法が制定され、第1次港湾整備5ヶ年計画がスタートした¹⁵⁾ことは既

図9 名古屋港取扱貨物品目構成の推移
(輸出貨物)

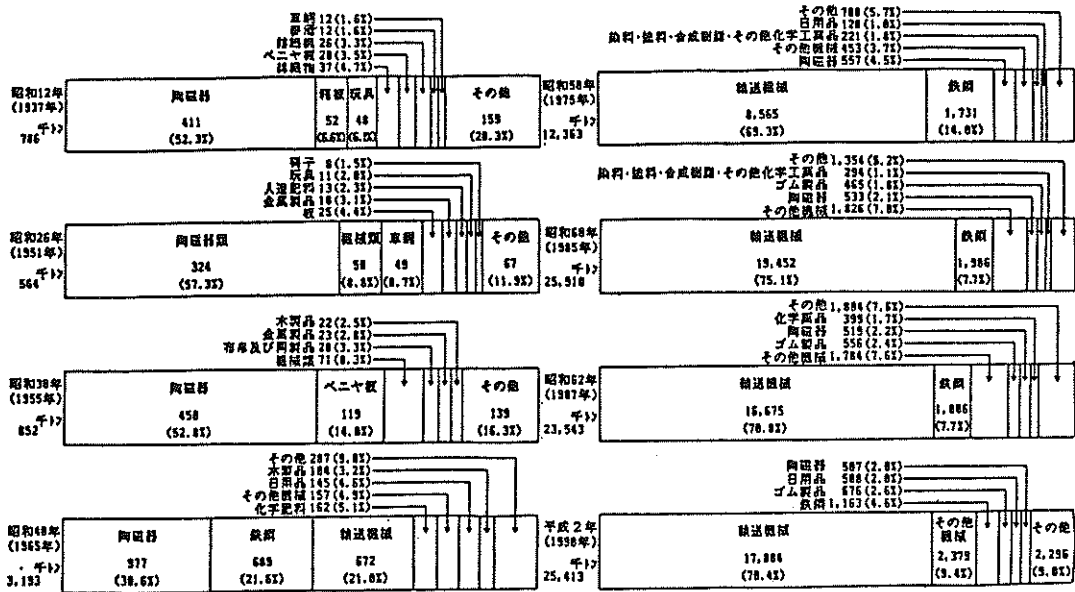
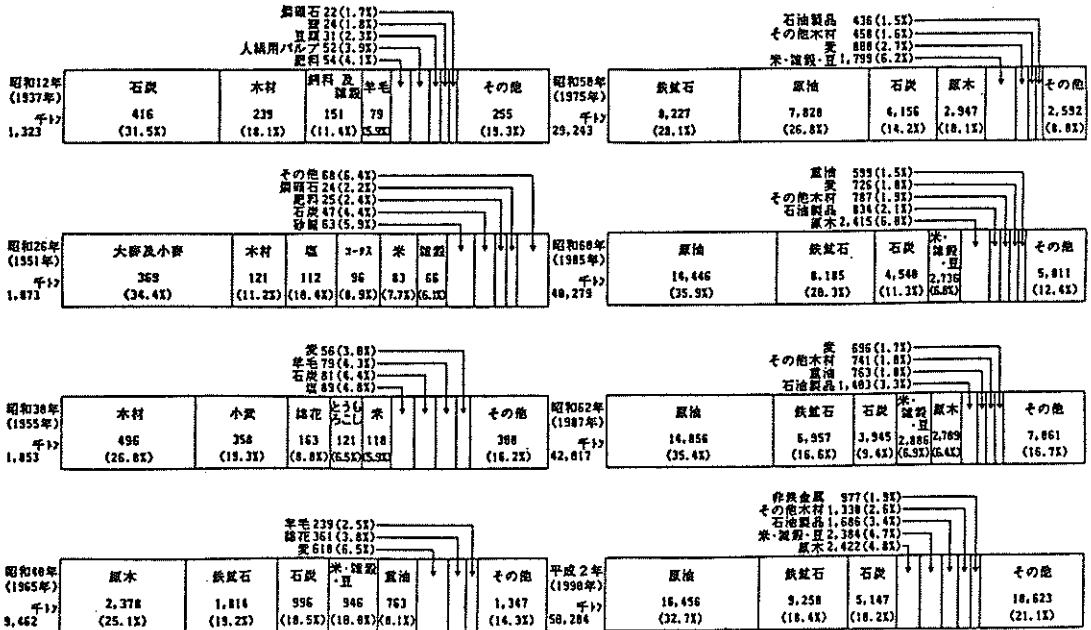


図10 名古屋港取扱貨物品目構成の推移
(輸入貨物)



に指摘した。

名古屋港では、この対象となった埠頭は第2稲永埠頭であり、金城埠頭であった。特に、第2稲永埠頭は、横浜の山下埠頭、神戸の摩耶埠

頭と並んで北米航路の優先使用方式として運営され、バース直背後上屋の利用方法をトン建料金徴収方式から、m建の料金徴収方式に変更された。港湾運送業者は、従来生産手段が公的に

所有されていたため、公共利用方式といわれる船舶の先着順に空いているバースに接岸し、その都度ギャング（港湾労働者の15人前後を1団とする港湾運送の作業グループ）を接岸場所に移動させたために、港湾運送事業者の生産性を低水準に留めていた。

これに比較すると航路別優先使用方式は、ある程度のギャングの定着を可能にしたため、従来の公共利用方式に較べれば、画期的な生産性の向上につながったものと考えられる。一方、船舶への船積卸をスムーズに実施するために、名古屋商工会議所、名古屋振興会、(社)名古屋貿易会が中心になって「名古屋港月末輸出滞貨緩和対策懇談会」を設置した。また、実務者を中心に「名古屋港滞貨処理懇談会」を組織して、毎月船積に係る情報交換が行われるようになった。更に、月末集中貨物処理の緩和策として本船出航前48時間申告制度が確立され、名古屋港管理組合も船名の決定していない輸出貨物の上屋搬入を認めない措置を講じた¹⁶⁾。

船舶のスムーズな入港のためには、「バース会議」が設けられ、荷役の手配、バースの確保などの情報交換が行われた。これまで叙述したような諸対策は、名古屋港の滞貨処理のためのハード・ソフトのシステム化であった。さらに一層、港湾の生産性を向上させるために、物資別専門埠頭や私設専用埠頭が建設されたが、名古屋港においては、6号地を初めとする重量物埠頭の整備であり、私設専用埠頭としては、名古屋港鉄鋼埠頭(株)をはじめ岡谷鋼機(株)、三井物産(株)、名古屋埠頭(株)等の鉄鋼埠頭や石炭埠頭、セメント埠頭が整備促進された。

5 物流革新と大都市港湾

外航定期船輸送は、国際カルテルとしての海運同盟 (Shipping Conference) によって超過利潤の確保が容易だったために、100年1日のごとく輸送革新が実行されない産業の一つに数えられていた。しかるに、輸送革新としてのユニット・ロード・システム (Unit Load System) の形成過程で、コンテナ輸送の方が他の輸送シ

テムより優位であると実証されたために、コンテナ輸送が外航定期船輸送に登場した。最初は盟外船として、シーランド社 (Sea-Land Service Inc.) が1966年 (昭和41年) 4月に北大西洋航路に改造コンテナ船を就航させた。

わが国に直接影響を与えたのは、マトソン社 (Matson Navigation Co.) が、カルフォルニア/ハワイ航路に就航していたコンテナ船を日本まで延航することを連邦海事委員会 (FMC) から1966年に承認され、同年9月から輸送サービスを開始すると発表した。このニュースはまたたくまに海運・港湾・物流の各業界に伝播し、「第2の黒船」と呼ばれるショックを与えた。

運輸省は早速、海運中核6社とニューヨーク航路運営(株)などの参加を得て「海上コンテナ輸送研究会」を発足させる一方で、海運造船合理化審議会 (以下「海造審」という) に諮問して、その対応策の答申を得て政策を推進することにした¹⁷⁾。1966年 (昭和41年) 9月「わが国の海上コンテナ輸送体制の整備について」の答申が出され、その要旨は次のとおりである。まず前文において、「近時、国際海上コンテナ輸送が米国を中心に発展しつつあり、国際海運は新しい時代に入ろうとしている。この海上コンテナ輸送は、従来の海上輸送よりはるかに進んだ組織化された大量輸送を本旨とし、これにより荷役費、包装費、輸送費等を含んだ流通コストを大幅に引下げようとするものであり、また海陸複合輸送であるところから各関係分野の合理化、近代化を要請するものである。この世界の定期航路活動における輸送革新に対処し、わが国の貿易及び海運の国際競争力の維持、強化を図ることが強く要請されるので、わが国としても早急に海上コンテナ輸送体制を整備する必要がある」と述べ、続いてコンテナ化の進展、コンテナ規格の統一、コンテナ船、コンテナ・ターミナル、連絡国内輸送、海上コンテナ輸送の経営体制、政府助成、関税制度および運送人の責任および保険に関する制度の9項目について課題を提起した。

特に、港湾整備については、コンテナ船と一体的に運営されなければならないので、従来の

公共埠頭の使用形態とは異なる専用使用を可能ならしめるような建設運営方式を提案した。これを受けて、独立採算制に基づく公企業として外貿埠頭公団を設立し、コンテナ・ターミナルの建設に当たって国の財政投融資や民間長期資本の導入を図り、その運営を専用使用とした。港湾政策のこの方向は、1963年（昭和38年）に「港湾公団の概要」として発表して以来、大都市港湾管理者の反対にあって陽の目をみないでいたが、コンテナ輸送の実現を突破口にして1967年（昭和42年）8月京浜・阪神の両外貿埠頭公団が発足する運びになった。

しかるに、名古屋港の場合は公団の受入れの是非をめぐる、地方自治の侵害になるか否かの議論に重点がおかれ、コンテナ埠頭を建設し、管理運営方式をどうするかという議論に至らず、海上輸送の技術革新への対応策に遅れをとった。

外国貿易港として、わが国3大貿易港の一つである名古屋港を有する名古屋経済界にとっては、東西の4大港と港湾サービス較差が生じることはゆゆしき問題であった。この難関を突破するために、1966年（昭和41年）9月には「名古屋コンテナヤード建設推進委員会」を地元港湾倉庫関係業界の協力を得て発足させ、関係方面への陳情を繰返した。これに応じて、名古屋港湾管理組合は、1967年（昭和42年）3月金城重量物埠頭を2バース建設することを明らかにした。コンテナ船が接岸できる重量物埠頭の建設が決まったことで、この年の10月ジャパン・ライン、川崎汽船、大阪商船三井船舶、山下新日本汽船の4社グループが寄港を申入れてきた。その後数日を経ずして日本郵船・昭和海運グループが寄港することを表明したので、名古屋港への邦船社のコンテナ輸送サービスは確保された。金城重量物埠頭へのコンテナ船第1船の寄港は、1968年（昭和43年）12月19日に日本郵船の「箱根丸」であった。

名古屋港へのコンテナ輸送サービスは、一時しのぎであれ、東西4港に一年遅れてスタートさせることができた。

しかしながら、本格的コンテナ・ターミナル

の建設についての名古屋港側の合意が充分なされないまま2年が経過した。1968年（昭和43年）8月に至って、名古屋港管理組合、愛知県、名古屋市及び名古屋商工会議所の4者連名による「中京外貿埠頭公団（仮称）の早期設置についてのお願い」という形で地元合意が成立した。地元の中京外貿埠頭公団設立という要望に対して、当時、既に行政管理庁は行政機構の簡素化を打出し、公社、公団の抑制に乗り出しており、併せて大蔵省も社会資本の充実のために民間資本の大巾導入をむしろ歓迎すべきで、公社、公団等の新增設は極力抑制すべきであるという強い態度をとった¹⁸⁾。

このような背景の中で、運輸省港湾局は、中京外貿埠頭公団の設立に踏み切り、1970年度（昭和45年度）の予算要求を行ったが、既に勝負はついているに等しかった。これと併行して、邦船社と港湾管理者の共同出資によるコンテナ埠頭会社を設立して、特許会社として建設から管理運営まで行うという構想が進展していた。最終結着は、1970年（昭和45年）早々の大蔵省の予算省議の場であった。特許会社方式で名古屋港のコンテナ・ターミナルを建設するという決定があった。「この方式は、コンテナ埠頭等重要な埠頭を港湾管理者に代って民間会社が建設管理する方式を新たにもうけることにより、埠頭整備について民間資本の画期的大巾導入および民間の経営手腕の活用をはかるとともに、埠頭の効率的運用を確保するものとする¹⁹⁾。」というもので、これまでは、公共事業は国または地方自治体が事業主体となって実施するものであるという規範を破って、受益者負担、地元負担および利用者負担の考え方を導入するようになった。

必要な法的措置を講じて、1970年12月26日名古屋コンテナ埠頭(株)（以下「NCB」という）が発足して、名古屋港でのコンテナ埠頭の建設に着手した。NCBの第1バースが完成したのは1972年（昭和47年）11月である。第1船は大阪商船の「おおすとらりあ丸」が着岸した。その後1983年（昭和58年）4月までに順次第3バースまで完成させていった。

この間、名古屋港のコンテナ貨物取扱量は年々上昇を続け、1977年(昭和52年)に250万トンであったものが、1990年(平成2年)には1,543万トンと実に6倍強に伸びている。主要な取扱施設は、NCBのR1～R3で全施設の3分2のコンテナ貨物を取扱っていることがわかる。ほぼ1バース300万トンという数字は、標準取扱量の1.6倍の量を示し驚異的な数字である。この高能率を維持し得たのも直背後に141.7万㎡の物流機能基地が整備されたからである。この面積は、これまで中川運河から2号地、4号地を経て稲永埠頭にかけて広がる物流機能用地とほぼ匹敵しており、コンテナ輸送サービスが在来輸送サービスに較べていかに広大な面積を必要としたかを窺うことができる。

また、現在では、昨年オープンした大深水バース(-14m)と合わせて、コンテナ埠頭は西4区にNBC3バース、公共コンテナ埠頭2バース、金城埠頭に2バースの計7バースが整備されているが、1987年(昭和62年)から年々200万トン前後増加するコンテナ貨物に対処するため、西5区に大深水コンテナバース、3バースを名古屋フェリー埠頭公社を改組して整備する方向で国に予算要求中である。

これまでの検討が、外貿定期船輸送の技術革新に対応するための国と港湾管理者との政策上の軌轍を表わしたものであり、港湾管理者と地域経済団体が港湾を築き利用するという意味で、コンテナ輸送革新に対応するという意識行動は実に興味深いものがある。一方、輸送革新の国内版としては1971年(昭和46年)にフェリー輸送に対応するために(株)名古屋フェリー埠頭公社を設立したが、当初輸送ルートを設定した名古屋—高知—鹿児島航路、名古屋—北九州航路は採算に乗らず撤退しており、現在、太平洋フェリー(株)が名古屋—仙台—苫小牧航路を2日に1便のサービスを行っている。

大都市港湾の輸送革新への対応策を主に検討してきたが、名古屋港でコンテナ輸送の急速な伸びが生じたのは、直接的港湾機能圏内あるいはヒンターランドにわが国の代表的自動車メーカー、トヨタ自動車(株)を初め三菱自動車(株)、鈴

木自動車(株)、本田技研工業(株)の立地に関連している。1960年代の米国資本の欧州進出、1970年代の欧州資本の米国進出に続いて、円高基調と貿易摩擦という経済環境の中で、自動車メーカーも現地生産を開始した。本田技研工業(株)は、既に1978年7月より米国に進出していたが、わが国最大の自動車メーカー、トヨタ自動車(株)は1984年2月GMとの合弁により米国進出を果たし、1986年1月には単独進出を図った。

また、三菱自動車(株)も1985年10月米国に、鈴木自動車(株)は1986年10月カナダに進出し、それぞれの自動車メーカーは現地調達率が50%だったため、エンジン、トランスミッション等の主要部品は、わが国のそれぞれの生産基地から輸送しなければならなかった。特に、トヨタ自動車(株)のカンバン方式に代表されるようにロジスティクス(Logistics)として綿密な物流戦略が展開された。港湾、海運、DST(Double stack Train)、IPI方式(Interior Point Intermodal)かあるいはOCP方式(Overland Common Point)か、TOFC方式(Train on Flat Car)かあるいはCOFC方式(Container on Flat Car)か、北米向けに3航路以上のコンテナ輸送のウィークリーサービス(Weekly Service)が行われているか等の検討を行って部品納入体制の確立を図ったといわれている²⁰⁾。

将に、港湾が自動車メーカーの現地生産体制の中に組み込まれ、自動車部品の大量輸送の実態を窺うことができる。このことは、企業の多国籍化と物流の問題が、ヒンターランドあるいは直接的港湾機能圏の産業立地によって港湾の活性化が左右されることを実証したことになるだろう。

6 大都市港湾・名古屋港の課題 (むすびにかえて)

前節までに、国の地域開発政策、物流革新政策が大都市港湾・名古屋港において展開された場合、地域経済主体ないし地方自治体との間で種々の軌轍が生じたことを指摘した。

しかしながら、そのような問題も直接的港湾機能圏あるいはヒンターランドに立地する基幹

表6 コンテナ貨物取扱い場所別個数・トン数

	昭和52年('77年)		昭和57年('82年)		昭和62年('87年)		昭和63年('88年)		平成1年('89年)		平成2年('90年)	
	個数	トン数	個数	トン数	個数	トン数	個数	トン数	個数	トン数	個数	トン数
稲永ふ頭	3,902	137,340	4,178	102,811	4,610	114,884	2,927	77,367	2,317	57,464	926	22,673
金城ふ頭	21,277	664,035	47,898	1,206,025	122,596	3,204,675	125,844	3,058,417	143,358	3,389,838	141,950	3,687,106
W76・77	21,184	662,201	38,989	969,765	102,540	2,653,769	110,386	2,662,937	124,933	2,929,502	123,580	3,237,026
W78～84	92	1,822	5,390	139,129	9,184	281,221	6,641	179,365	7,586	199,720	8,386	208,933
W85	1	12	1,324	36,268	3,958	104,002	2,825	65,940	3,315	78,538	3,182	72,062
その他			2,195	60,863	6,284	165,683	5,992	150,675	7,524	182,078	6,802	169,085
西4区	71,552	1,730,220	102,421	2,513,992	213,397	6,657,881	274,885	8,468,722	322,473	10,345,323	362,790	11,722,201
R1～R3	71,552	1,730,220	102,222	2,509,653	193,575	6,003,120	230,033	7,012,870	263,536	8,417,804	294,969	9,620,405
W92					18,925	629,456	44,389	1,445,419	58,676	1,920,524	67,709	2,099,632
その他			199	4,339	897	25,235	463	10,433	261	6,995	112	2,164
その他	99	1,510	366	11,697	500	12,614	358	6,389	330	7,216	109	4,884
合計	96,830	2,533,105	154,863	3,834,525	341,103	9,989,984	404,014	11,610,895	468,478	13,799,841	505,775	15,436,864

産業や都市地域に立地する都市型産業の資本の論理を貫徹する型で、地域開発も物流革新も、俗にいう「地域経済の活性化」という論理によって地方自治体の政策ないし地域経済団体の施策として推進された事情についても検討を加えた。国の地域開発政策と地域経済主体としての地方自治体あるいは地域経済団体の意識行動はある時には軌轢となり、ある時には相乗効果を発揮して、大都市港湾の動向を左右することを、主として高度成長期から安定成長期までの全期間を通じて分析することによって、その輪郭を捉えることが可能である。

最後に、われわれはこれまで港湾開発と毛色の異なる施策について検討を行い本論のむすびとしよう。この開発手法は、1980年代の後半になって港湾整備政策の中に登場したもので、欧米諸国では1960年代から採用された港湾開発の手法である港湾を生活の場として開発するもので、ウォーターフロント開発政策といわれるものである。

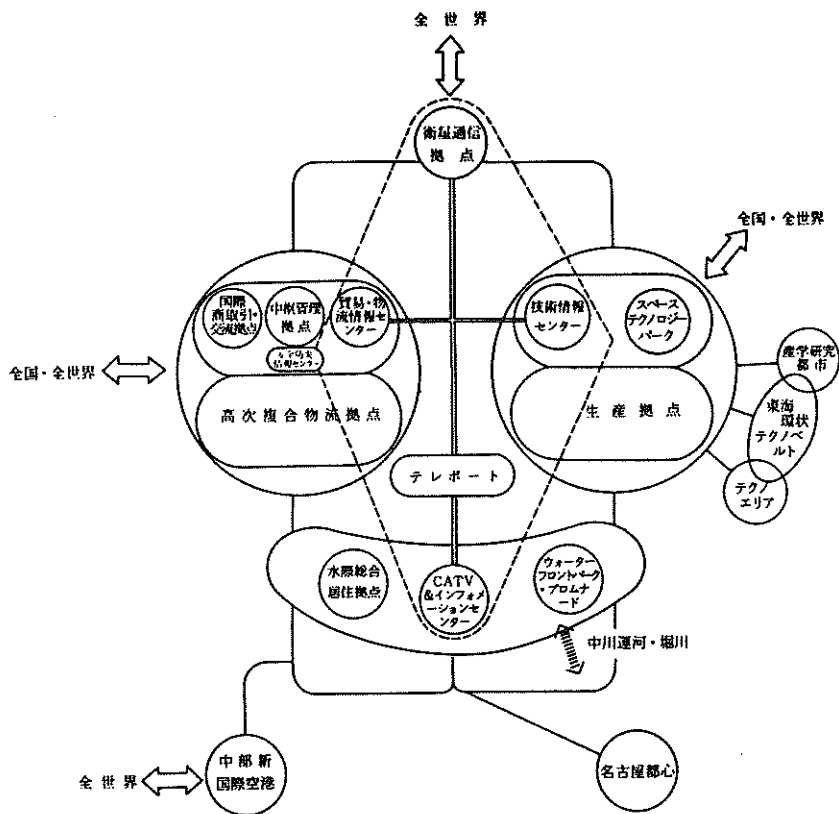
さて、名古屋港では、1986年（昭和61年）8月「名古屋港基本構想懇談会」を設置して、およそ30年先の名古屋港の将来像を多角的に審議検討することにした。この施策遂行は、「21世紀

への港湾」において運輸省港湾局が港湾整備の主要課題を、これまで港湾の場を生産と物流に特化させて推進したが、大都市港湾への市民の要求が、水際線の解放あるいは水際域に都市的商業施設等を配置してリクレーション機能を親水性という非日常的空間で利用したいという要請からであった。この考え方をバックアップするものとして欧米のパブリックアクセス（Public Access）の思想に加えて、かつて全盛を誇った旧港頭地域が、海上輸送の技術革新によって旧港湾施設が陳腐化し、併せてこの地区に立地していた産業資本も他地域に移転し、鉄道資本にいたっては貨物量が激減し大打撃を被わり、都心部の環境悪化が進み、インナーシティ問題と併せてインナーハーバー問題を生じさせ、この地区の開発がウォーターフロント開発として脚光をあびた事情による²¹⁾。

一方、港湾を取りまく経済社会環境は、情報化、国際化の進展、高度な技術革新、人口の高齢化、人々の価値感・生活様式の多様化といった極めて広範囲で顕著な変化を経験しつつあり、経済社会の様々な分野で諸々の変革を迫られつつある。これに依って、港湾の基本機能である生産、物流の一層の高度機能化が迫られて

図11 名古屋港整備の全体イメージ

名古屋港—世界に開く日本のゲートウェイ



おり、併せて生活機能面でアメニティー機能の充実など新たな機能の創造が求められるようになった。

これまでに考察を加えたような諸要因が重複した帰結として名古屋港の将来像が慎重に討議され、「世界に開く日本のゲートウェイ—名古屋港基本構想²²⁾」を1988年3月に同懇談会から提言を受け、名古屋港管理組合は同年10月にこの構想を策定した。その要旨は次のようなものである。

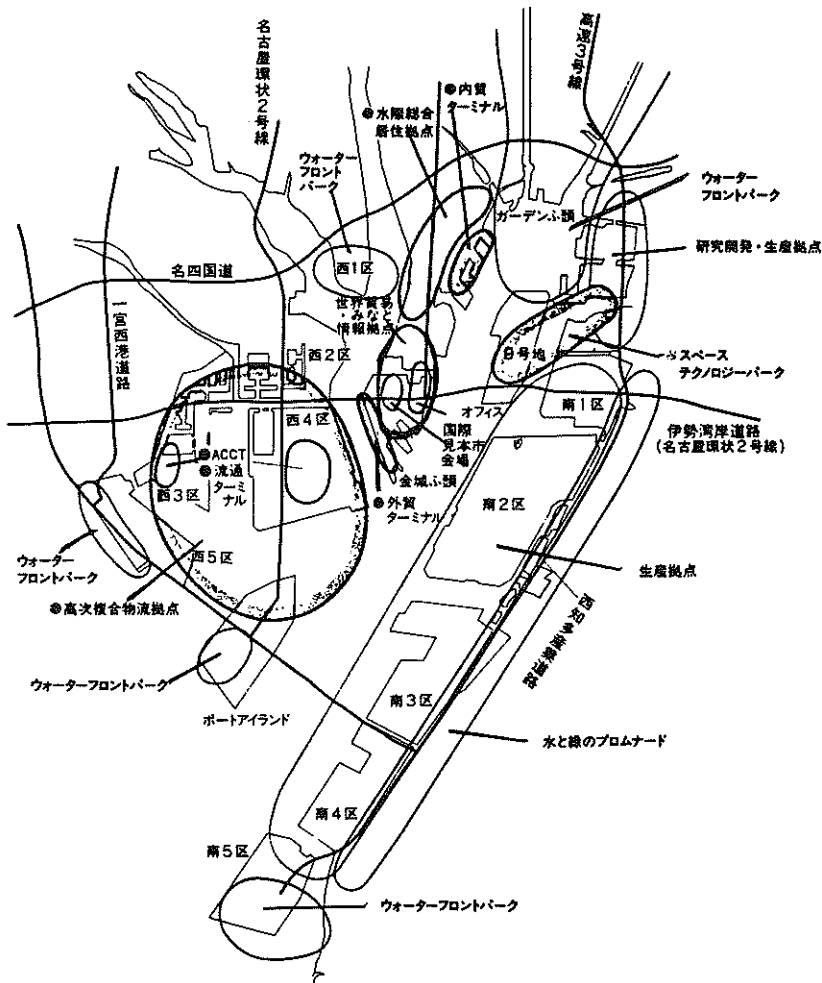
名古屋港が背後経済圏を支え国際貿易港として地域社会の発展に貢献して行くためには、およそ30年先に2億トンを取扱うことを目指し、あらゆる貨物を効率的かつ迅速に取扱える総合的な貿易物流機能をもつことが必要である。このためには物流機能の諸施設の整備に加えて、

物流に係るあらゆる情報処理を可能にする情報システムの構築や貿易物流の業務中枢管理機能の強化を図ることが必要である。また、名古屋港には大規模な工業集積があり、航空宇宙をはじめとする先端技術の研究開発や生産拠点として機能している。したがって、これを支援し地域経済を活性化していくためにも、研究開発機能や技術に関する情報拠点づくりが一層重要となっている。

さらに、名古屋港がもつ広大な水辺空間を生かし、人々が憩い、働き、生活する国際感覚にあふれる環境づくりも強く要請されるようになってきている。このような観点から次の3つの基本理念を設定した。

- ①国際貿易・物流機能の高度化の推進
- ②世界的な産業技術中枢圏域・名古屋圏の発

図12 空間利用構想



展への対応

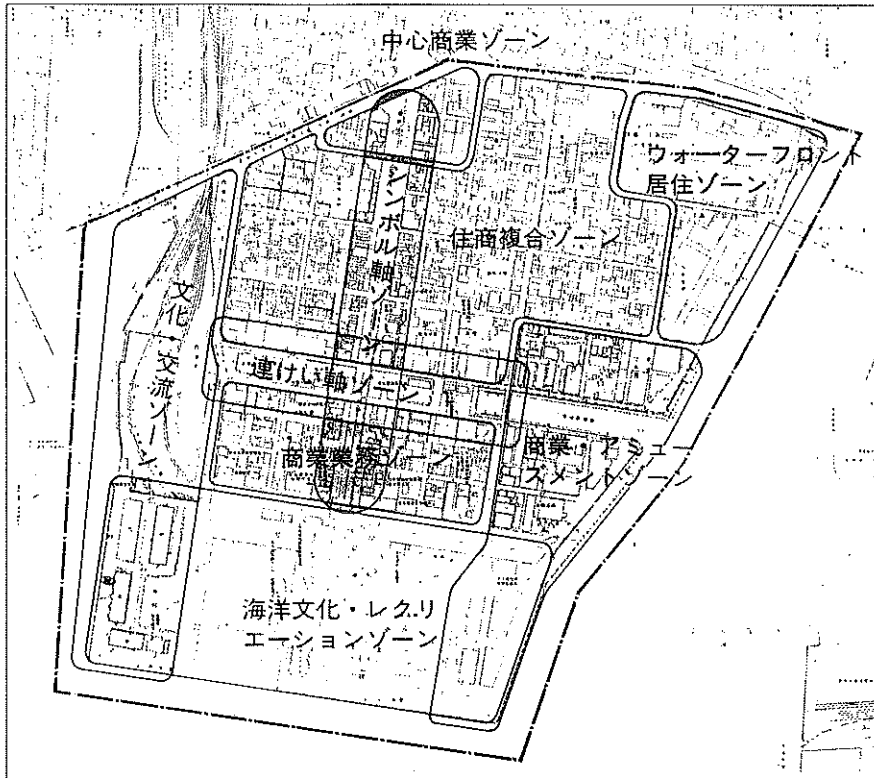
③ウォーターフロントアメニティ空間の創造
この基本理念の総合的なキャッチフレーズとして「名古屋港—世界に開く日本のゲートウェイ」とした。

この方向に向かって名古屋港をリストラクチャリングするために戦略的施策として、次の5つのプロジェクト構想とこれを支える2つの基盤整備を考えている。5つのプロジェクトは①高次複合物流拠点構想、②世界貿易・みなと情報拠点構想、③スペーステクノロジーパーク構想、④水際総合居住拠点構想、⑤ウォーター

フロントパーク・プロムナード構想であり、2つの基盤整備は、①交通ネットワークの推進強化であり、②安全な港づくりの推進である。

これ等の5つのプロジェクトと2つの基盤整備を名古屋港全体のイメージとして示したものが図11である。また、各プロジェクト構想を名古屋港の地区特性に照して配置したものを名古屋港の空間利用構想の基本的な考え方として設定した。すなわち、①物流、生産拠点と市民活動の調和ある配置、②水域と陸域の一体的利用、③名古屋港内と背後地域との機能的連携、④各地区の持つ資質の活用、⑤ウォーターフロント

図13 築地ポートタウン計画のゾーニング図



のアメニティを生かしたゆとりある空間利用、これらに基づいて概ね名古屋環状2号線を境に北側を市民向けに、南側を物流や生産のための空間として位置づけ図12として示した。

この実現のためには、広く市民、産業界、行政が一体となった取組みが求められており、それを可能にする環境づくりが必要なことを叙述している。

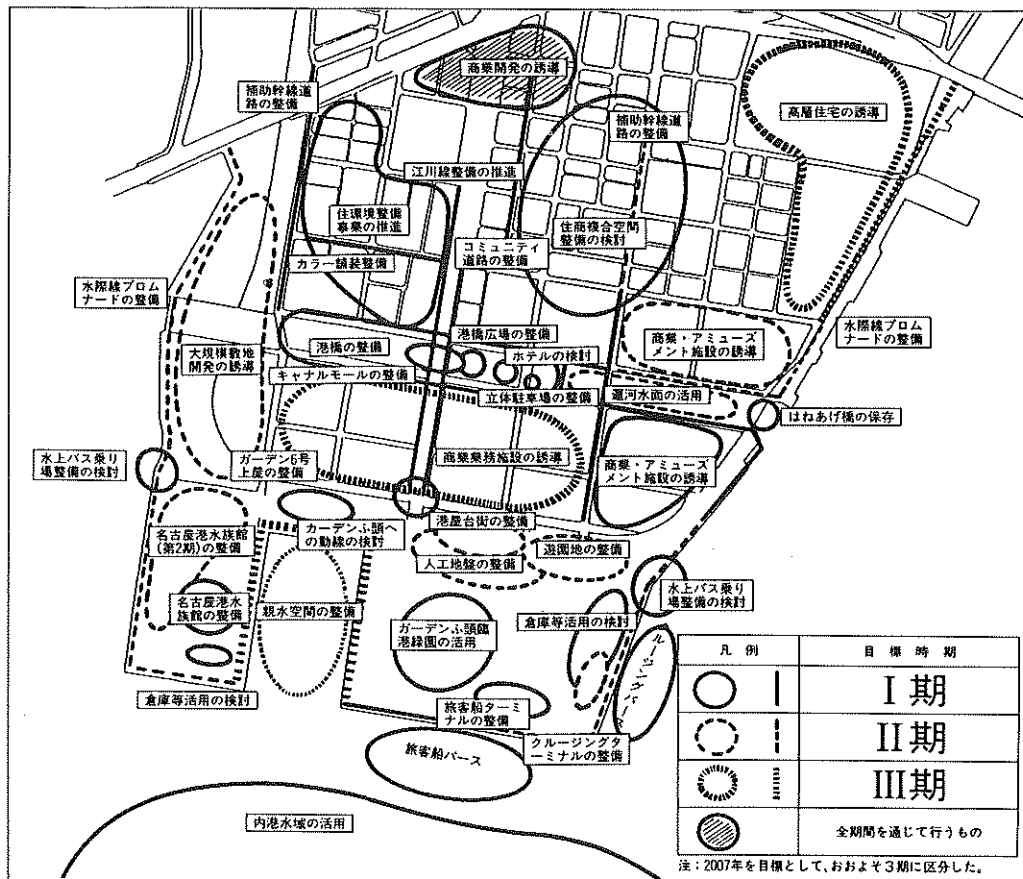
上述した名古屋港基本構想のうちウォーターフロント・プロムナード構想を実現化したものを概観してみよう。

名古屋港の2号地地区にあるガーデン埠頭は、港湾施設の老朽化と取扱い貨物量の減少が顕著となり、市民あるいは議会筋から、この地区に親水性を生かした市民リクリエーション空間としての再開発の要望が出されていた。1973年(昭和48年)の港湾計画改訂の折、市民に親まれる港湾環境を創出することを狙った計画と

して、1983年(昭和58年)には、ガーデン埠頭臨港緑園、1984年には、ポートビル、1985年には、南極観測船「ふじ」及び1986年にはポートハウス(無料休憩所)をそれぞれオープンした。更に、去る10月29日オープンした水族館は、1985年に調査に着手した施設である。

これまで展開したような2号地地区のウォーターフロントの再開発に併せて、名古屋市計画局でも背後の築地地区の都市整備を手がけていた。このような経過を経て、今日のウォーターフロント再開発計画は、港湾と都市が相互に協力して一体的なものに仕上げる必要性が要請されたため、1990年(平成2年)から名古屋港管理組合と名古屋市計画局は共同して築地口から以南の地区の再開発計画(以下「築地ポートタウン計画」という)の策定にかかった。ほぼ2ヶ年の検討を踏えて、1991年(平成3年)11月に築地ポートタウン計画を策定し、図13のよう

図14 築地ポートタウン計画の整備構想図



な土地利用の方向としてのゾーニング図と図14の構想図を発表した。整備のねらいは①世界に開かれた海の玄関口にふさわしい魅力ある港まちづくり、②市民に親しまれる海洋文化、リレクリエーションの拠点づくり、③地域の発展の核となる活力あるまちづくりとして、整備目標年次を2007年（平成19年）の開港100周年としている。既に述べた名古屋港基本構想で、この地区は市民に開放するという基本的な考え方が示されており、その方向に向かって着実に施設整備が進展しつつある様子を窺うことができる。

これまで各章に渡って分析検討を加えてきた状況が、大都市港湾・名古屋港の開発の歩みである。その時代の市民・地域経済界の要求あるいは国家施策としての地域開発政策、物流革新政策及びウォーターフロント開発政策に対応さ

せながら地方自治体としての港湾管理者、愛知県、名古屋市の地域施策が交錯しながら、現在の名古屋港の姿に凝縮されてきたことを考えるとき、歴史の重みを強く意識した次第である。

注

- 1) 運輸省港湾局編『21世紀への港湾』1985年、大蔵省印刷局。
- 2) 運輸省港湾局編『豊かなウォーターフロントをめざして』1990年、大蔵省印刷局。
- 3) 北見俊郎著『港湾総論』1977年、成山堂書店、146～147ページ。
- 4) 同上書147ページ。
- 5) 名古屋港管理組合編『名古屋港港湾計画書』は1955年に戦後の港湾法に基づいて港湾計画書が作成され、最近では1990年8月に2000年目標の港湾計画書が作成された。港湾計画書は、港湾の10～15年後の姿を求めて、港湾施設の配置計画、水域利用計画、

- 土地利用計画, 臨港交通施設配置計画等を定めたもので, 第4次全国総合開発計画や圏域計画としての中部圏開発整備計画との一体性が保持されている。
- 6) 名古屋港管理組合30年史編集会議編『名古屋港管理組合30年史』1984年, 名古屋港管理組合, 名古屋港史編集委員会編『名古屋港史一港勢編一』1990年, 名古屋港管理組合。
 - 7) 名古屋港管理組合30年史編集会議編『前掲書』12ページ。
 - 8) 宮崎義一著『日本経済の構造と行動 上』1985年, 筑摩書房, 6ページ参照。
 - 9) 徳田欣次, 柴田悦子編著『現代の港湾』1987年, 税務経理協会, 158ページ参照。
 - 10) 木村武彦稿「臨海部再開発の政策基調の変化」(『港湾経済研究 No. 25』1987年) 67~71ページ及び木村武彦稿「臨海部開発と民活導入」(『港湾労働経済研究年報 No. 13』1989年) 131~134ページ参照。
 - 11) 木村武彦稿「大都市港湾の機能転換と経済政策の相互作用」(『港湾経済研究 No. 16』1978年) 119ページ参照。
 - 12) 名古屋港管理組合30年史編集会議編『前掲書』233~234ページ参照。
 - 13) 千賀和富士夫稿「ヒンターランドの類型化と領域の測定」(『港湾経済研究 No. 26』1988年) 21ページ。
 - 14) 山上徹稿「港の背後地とネットワークについて」(『港湾経済研究 No. 26』) 38ページ。
 - 15) 注11) の書114ページ参照。
 - 16) 木村武彦稿「港湾物流の変遷一特に港湾輸送革新に焦点をあてて」(『ほだ沖 No. 24』1992年, 名古屋港管理組合建設技術協会) 52ページ参照。
 - 17) 名古屋コンテナ埠頭㈱『名古屋コンテナ10年史』1981年, 9ページ参照。
 - 18) 同上書49ページ参照。
 - 19) 同上書55ページ。
 - 20) 木村武彦稿「企業の多国籍化に伴う物流戦畧の変貌」(国際経済学会編『国際経済 No. 39』1988年) 142ページ参照。
 - 21) 木村武彦稿「港湾都市政策の国際比較とウォーターフロント開発」(日本港湾経済学会30周年記念論文集編集委員会編『港・ウォーターフロントの研究』1991年, 成山堂書店) 245~246ページ及び Douglas M. Wrenn “Urban Waterfront Development” (ULI—the Urban Land Institute, 1983) (横内憲久訳『都市ウォーターフロント開発』1986年, 鹿島出版会) 9ページ参照。
 - 22) 名古屋港管理組合『世界に開く日本のゲートウェイ—名古屋港基本構想』1988年10月。
 - 23) 名古屋港管理組合, 名古屋市計画局『築地ポートタウン計画』1991年11月。