

名古屋港の事例を中心とする経済構造、港湾設備、交通基盤から見た 港湾・背後圏の歴史的発展過程

A Consideration on the Historical Development of Port and Hinterland based on the Industrial Structure, Port Facility and Transportation Infrastructure focusing on the Case of Port of Nagoya

中部大学 林 上

1. 港湾と背後圏都市（集落）の相互依存関係

港湾は水域（多くは海洋）と陸域（背後都市）の境目にあって、両者を繋ぐ空間である。水域の前方遠くには国内外の別の港湾や都市があり、潜在的にそれらとも結びついている。相互依存の関係にある港湾と都市を物理的、機能的に結びつけているのは、道路、鉄道、運河などの交通インフラである。一般には臨港輸送設備と称される交通インフラを介して貨物が港湾と都市の間を行き来している。港湾が現代ほど大きくなかった近代以前は、背後圏としての都市空間もそれほど広くはなかった。しかし、経済規模が大きくなり都市の範囲も拡大して都市圏や大都市圏が実質的な背後圏になった今日、臨港輸送設備という名称が似つかわしくないほど、港湾と背後圏を結ぶ交通インフラは広がっていった。

背後圏で交通インフラが充実していく一方、港湾でも空間の拡大が進められていく。具体的には埠頭の拡張や上屋・倉庫などの増設が行われ、増大する取扱貨物量に対応するためにインフラ整備が進められる。大型化する船舶が接岸可能な長いバースや大量の貨物が一度に捌ける広いスペースを確保する必要があるからである。とくに1960年代以降に進んだコンテナリゼーションによって貨物の積み降ろし方法が劇的に変化したことが大きい。旧来の埠頭設備では対応できず、新たに埠頭が建設されたり、従前の埠頭が大きくつくりかえられたりした。

以上は、主として近年における日本の港湾と背後圏都市との関係状況である。いうまでもなく港湾は世界各地にあり、その歴史も長い。それゆえ港湾と背後圏の関係を幅広い視野から理解するには、時間的、空間的視点からの考察が不可欠である。問題はどの時代から始め、どのような空間的スケールで検討するかであるが、紙幅の制約を考えると範囲を限らざるをえない。そこで本稿では、近代以降の欧米

やアジア、日本を想定し、港湾と背後圏の歴史的な発展関係がどのように把握されてきたかを最初におさえる。そのうえで、日本の港湾を対象を絞り、港湾が近代から現代に至るまでいかなる発展の軌跡を辿ってきたかについて述べる。とりわけ近代以降、都市と港湾の相互依存関係が明瞭に把握でき、ある意味では両者の関係を典型的に示している事例として名古屋港を取り上げ、その背後圏との関係について考察する。分析すべき側面として、①背後圏の経済構造、②港湾設備の整備状況、③港湾と背後圏を結ぶ交通基盤（インフラ）の以上3点に注目するのは、これらが近代以前を含めて、港湾と背後圏の歴史的発展過程を理解するのに欠くことのできない側面であるからにほかならない。

2. 港湾の発展に関する従来研究とその課題

(1) 港湾の歴史的発展過程に関する従来研究

港湾の発展過程を背後圏の動きと絡めながら理解するには、前提としてその時代が歴史的にいかなる状況にあったかをおさえておく必要がある。この点から考えると、従来研究は、①海外からの影響を受けながら国土の発展を促す中継拠点として港湾が機能していた状況を対象としたものと、②内外の貿易発展とともに港湾がいかに形態的に推移したかを対象としたものに大別できる。前者は、アフリカ、オーストラリア、北アメリカなど、ヨーロッパ人が植民地開発を行った地域において、海岸部に点在する小規模な港が植民地化の進展にともなって変化していく過程を図式モデルとして明らかにしたものがその代表例である(Taffee *et al.*, 1966; Vance, 1970)。後者はイギリスの河川港湾を対象に研究を行ったものであるが、Any Port モデルと命名されているように、海洋に面した港湾を含めてどの港湾についても一般的にみとめられる発展過程に注目している

(Bird, 1977)。

1960～70年代に欧米を中心に行われた研究は、基本的にはヨーロッパ人が植民地開発を契機に港湾をどのように変えていったか、また宗主国の港湾も並行して推移したかという視点から行われた。当然ながら時代は1970年代までであり、その後の変化は含まれていない。新興工業国の登場、とりわけアジア経済の急激な発展にともない、新たに注目すべき地域や港湾が浮上してきた。リーらによる研究はまさにこうした時代状況を背景にして行われた (Lee and Ducruet, 2009)。時代に違いはあるが、シンガポールや香港を暗に想定したこの研究でも、外的営力の作用が港湾発展のきっかけになり、その後は輸出指向政策によって工業生産と製品輸出が進み、コンテナ輸送の導入にともない近隣港湾との間でフィーダー輸送を行うハブ港湾として発展していった過程が図式的に明らかにされた。

日本における港湾研究は②の範疇に入るものが多い。たとえば横浜港を中心にその歴史的発展過程を考察したもの (小林, 1999) や、港湾都市それ自体の性格を論じたもの (北見, 1993) などがある。地理学の視点から都市と港湾の関係を論じた論考 (野沢, 1978) もある。さらに本研究と同じ名古屋港を対象とした研究として、同港の前身でもある熱田湊・堀川をも取り上げたもの (西別府, 2011) や、近代以降の発展過程を考察した論考 (松浦, 1966) がある。これらは港湾発展の歴史的事実に言及しているが、本研究が主眼とする①背後圏の経済構造、②港湾設備の整備状況、③港湾と背後圏を結ぶ交通基盤の相互関係をとくに意識した研究ではない。

(2) 近代以降の日本の港湾と背後圏のとらえ方

日本における港湾とその背後圏の歴史的発展過程を明らかにするさい、海外の港湾を対象に行われてきた従来研究からはどのような示唆を引き出せるであろうか。ひとつは、たとえ時代や地域は違っても、港湾と背後圏の発展過程には共通性が多いという点である。基本的には、社会経済的により進んだ国や地域があり、そこからの営力が港湾を足がかりに内部を変えていくように作用する。内部とは港湾背後圏のことであり、都市や地域は産業の発展とともに構造的に変化していく。このことは、幕末から明治維新にかけて欧米列強から開国を迫られ、港を対外的に開いていった日本にもあてはまる。

従来研究から指摘できるいまひとつの点は、港湾

と背後圏の発展過程の究明には、よりミクロな視点からの考察が必要であるという点である。従来研究は世界の歴史において新旧の大陸が港湾を窓口に出会い、人やモノの交流を通して互いに結びついていった過程を段階的に示すことには成功している。しかしながら、港湾と都市の空間構造的なミクロな側面については十分な考察が行われているとはいえない。図式的、モデル的把握の有効性を保持しながら、個々の港湾を条件づける産業、設備、交通基盤の側面にも配慮した徹視的考察が求められる。

3. 長期的視点から見た日本の社会経済と港湾

(1) 近世から近代への歴史の移り変わりと港湾

幕末期に結ばれた条約にしたがって日本は港を開いていった。しかしいうまでもなく、それ以前から港は全国にあり、規模に違いもあった。近代以降の港湾と背後圏について検討を加えるまえに、それ以前つまり江戸時代までの状況について触れておく必要がある。長期的視点から検討を加えるなら、以前の状況といかに大きく変化したかをささえておく必要があるからにはほかならない。米社会が原則の江戸時代にあつて、港は全国各地の領国で生産された米を舟運や帆船によって大坂や江戸の大市場へ送るために利用された。米以外に木綿・酒・塩・塩干物・肥料なども輸送されたが最大の輸送は米であり、東北地方からの西廻り航路や東廻り航路を経由した廻米が盛んに行われた。上方と江戸の間を結ぶ菱垣船、樽廻船の活躍も有名である。

こうした状況が大きく変化していったのが、先に述べた開国にともなう開港である。海外との交流窓口を長崎に限る江戸期の政策は、幕末期の条約締結とその後の明治政府の誕生によって完全に放棄された。江戸改め東京が首都になり、その外港として横浜が開かれた。関西では江戸期に全国的規模で米を集めてきた大坂が名を大阪に改めたが、港湾はまず神戸が開かれた。明治政府は東北地方の開発を構想して野蒜港の建設に取りかかったり、日本海側の三国港や九州の三角港でも港湾建設を試みたりした。これらはいずれも十分な成功を納めることができず、港湾の建設と背後圏の開発の間には戦略的にずれがあった。富国強兵政策を掲げて欧米に迫りつづけることをめざした政府は、関東、関西、瀬戸内、九州北部の臨海部を中心に工業化を進めた。日清戦争、日露戦争を遂行するために西日本を中心に軍港や工業港の整備が進められた。

軍事国家体制へと傾斜していく国の経済を支えるには貿易振興は不可欠である。工業原料を輸入する窓口として、また完成した製品を輸出する拠点として港湾の整備には力が入れた。港湾や臨海部の工業地域で就業する労働者の流入で背後の都市人口は膨張し、港湾と都市の結びつきはいつそう強まった。しかしながら、軍国主義によって押し流されていった結果は未曾有の国家的破壊であり、港湾も背後の都市も大きな損害を被った。

(2) 現代日本における経済動向と港湾の対応

近代と現代をあまり区別しない欧米に対し、第二次世界大戦で敗戦国となった日本では、戦争以前を近代といい、戦争後を現代という。こうした区別は、いかに戦争を境に社会や経済の有り様が大きく変化したかを物語る。変化は港湾と背後圏の変化でもあり、近代までの状況は大きく変わった。一例は1950年制定の港湾法であり、これによって国家管理による港湾から自治体が管理・運営する港湾への道が開かれた。軍事優先の港湾から民間による経済優先の港湾への変化とあってよい。さらに1951年制定の港湾運送事業法は、戦前の国家総動員法で抑えられてきた自由な経済活動を法的に保証した。一連の民主的改革にともない、港湾には活気が生まれた。

敗戦復興から立ち上がった日本経済は、1968年に西ドイツを抜いて世界第2位の経済大国にまで発展した。こうした経済発展は加工貿易体制を掲げる国家政策のもとで実現された。天然資源を輸入し、臨海部を中心とする工業地域で生産された工業製品を世界各地に輸出する体制によって実現された。これらは港湾を窓口として行われたため、成長を持続するには港湾の整備は不可欠であった。中心になったのは関東から北九州にかけての主要港湾である。

1970年代の石油ショックを契機に高度経済成長に幕が下り、安価な天然資源を大量に輸入できる時代は終わった。先進国経済は低成長の軌道をとるようになり、量的拡大から多品種少量生産の時代へと移行していった。こうした経済変化は港湾の在り方にも影響を与え、楽観的な港湾拡大路線が見直されるようになった。臨海部の重厚長大産業でも再編が始まり、港湾地区全体が拡大から内部充実へと舵を切った。その後、日本経済は石油ショックを省エネ路線で乗り切り、新たな経済成長すなわちバブル経済の道を進むようになった。

東西冷戦の終焉という世界の経済体制を大きく変

える出来事や、それに続く新興工業国の台頭、さらに経済グローバル化の進展など、日本経済は新たな変化に対応しなければならなくなった。1980年代中頃に急進した円高傾向は定着し、日本企業の海外進出は日常茶飯事になった。こうした変化は港湾にも及び、加工貿易体制は大きな曲がり角を迎えた。コンテナリゼーションはサプライチェーンを輸送面で支える技術革新を促した。とくに港湾では大量のコンテナ貨物をいかに効率的に捌くかが命題となり、大型ガントリークレーンの導入や大深度バースの整備など、設備面での高機能化が求められた。

バブル経済崩壊後のデフレ経済から抜け出せない日本とは対照的に、中国、アセアンなど新興工業国では輸出指向の工業の発展の勢いが止まらなくなった。かつて日本の工業化を後追いつする姿から雁行配列といわれた韓国、台湾などの工業生産も高度化し、多国籍企業を輩出するようになった。海外生産比率が高まった日本では、製品輸入率も高まってきた。海外生産をサポートするための部品輸出はもとより、海外からの製品輸入もコンテナ輸送で行われている。国際競争力を強めるために大型化の道を進むコンテナ船は、特定の港湾にしか寄港しない。これが釜山港や上海港をハブ港とする国際的なフィーダーネットワークの形成につながり、日本の港湾もその中に組み込まれるようになった。

4. 近代（戦前）における名古屋港とその背後圏

(1) 名古屋港と背後圏の関係に注目する理由

本稿では、港湾と背後圏の歴史的発展過程を明らかにするため、最初に港湾と国土の発展過程に関する従来の研究を取り上げた。これらは、アフリカ、北アメリカ、イギリス、東南アジアにおける港湾の歴史的、地域的展開の概要はとらえているが、微視的視点からの考察は十分とはいえない。そこでつぎに、近世から現代に至る日本における港湾の発展を素描し、国家体制や経済情勢と港湾がつよく結びついていることを指摘した。こうした議論を踏まえながら、以降では日本を代表する港湾を取り上げ、港湾の発展過程を①背後圏の経済動向、②港湾設備の空間構造、③港湾と背後圏を結ぶ輸送構造を中心に考察する。なぜこれら3つの側面に注目するかといえば、それは港湾とその背後にある都市との間の相互作用関係の本質がここに現れているからである。

以降で取り上げる港湾は、現在、貿易額と貿易黒字額で全国一の地位にある名古屋港である。日本で

は俗に5大港という言葉あり、東京湾の東京港、横浜港、伊勢湾の名古屋港、大阪湾の大阪港、神戸港がこの中に含まれる。これらの港湾は貿易額で上位クラスを占めており、三大都市圏を背景に主要港湾としての役割を果たしてきた。国は2004年に京浜港、伊勢湾港、阪神港をスーパー中枢港湾に指定し、国際競争に打ち勝つ港湾として機能を強化していく方針を明らかにした。国はさらに2011年に京浜港と阪神港を国際戦略港湾に格上げし、名古屋港をバルク貨物の国際拠点港とした。国によるこうした指定自体、港湾が政治的、財政的にいかに大きな影響を受けるかの証拠である。

考察の対象として名古屋港を選んだのは、同港が現時点で国内最大の港湾であるという理由からだけではない。近代以降に建設された港湾の中で、名古屋港は背後圏との関係をもっともよく表している港湾のひとつといってもよいからである。5大港のうち横浜港と神戸港は、港湾それ自体が大きくなって大都市にまで成長したタイプである。東京港と大阪港は近世にすでに港があり、その延長として近代港湾が建設された。これに対し名古屋港では、近世に東海道五十三次の宿場でもあった熱田湊が存在したが、江戸や大坂の港と比べると規模は小さかった。それに基本的に、城下町・名古屋と宿場兼湊町の熱田は別の存在であった。明治も末期になってようやく熱田湊とは別の場所に名古屋港が開かれ、背後の産業発展を支えるようになった。ただし港と都市の間には距離があるため、両者を交通手段によって結び付ける必要があった。道路、鉄道、運河など港湾への交通手段は名古屋港以外の4大港湾にもあるが、港湾と都市を連絡する交通手段の建設目的は、名古屋港において最も明確であった。

(2) 名古屋港の開港と背後圏の経済動向

5大港の中で開港時期が最も遅かったのは東京港であり、1941(昭和16)年のことであった。東京での開港が遅れたのは、幕末期に先に開港した横浜港がその地位を維持するために東京港がライバルになることに反対してきたからである。戦時体制下で開港はしたものの、東京港の利用は軍事面に限られ敗戦を迎えた。名古屋港は東京港ほどではないが、開港時期は遅かった。その大きな理由は、伊勢湾最奥部の遠浅という自然条件が港湾建設のまえに大きく立ちはだかっていたからである。旧城下町から近代化への道を歩み始めた名古屋では、繊維や陶磁器

の生産が盛んに行われていた。時計、鉄道車両、マッチなど木材を原料とする産業にも活気があった。こうした産業をもっと発展させるためには港湾が必要であり、地元政財界は一丸となって中央政府に対して港湾建設を認可するように請願を繰り返した。しかし政府は先に述べた遠浅という自然条件を理由に港湾建設の認可を渋った。

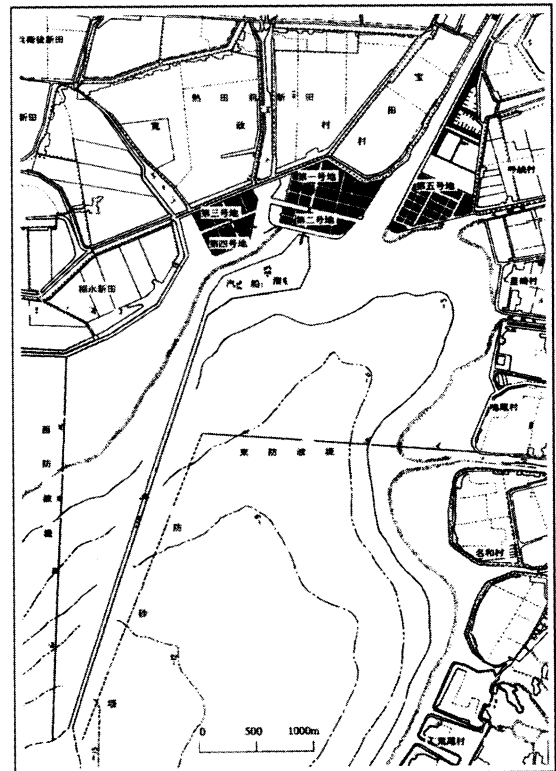


図1 開港時の名古屋港

出典：林, 1997, p.105, 第1図

国の建設許可もようやく下りて港湾の建設工事は始められたが、台風被害にあつて予定通りに工事が進まないなど苦難はさらに続いた。1907(明治40)年によりやく築港工事は完了し、内外との交易が始められた(図1)。当初は陶磁器が輸出額全体の61.6%(1908年)を占め、木綿織物、木材・板、時計などがこれに続いた。輸入では大豆が44.9%で多く、肥料、小麦などが続いた。輸出品の多くは名古屋とその周辺で原料を入手して生産したものであり、地元資源から製品を生み、それらを輸出して外貨を稼ぐという貿易構造であった。陶磁器は戦前を通して輸出品の第1位を占め続けた製品であるが、開港当初、名古屋で生産された陶磁器がすべて名古屋港から輸出されたわけではない。名古屋港から送り出されたのは全体の70%程度であり、残りは四日市港

など他の港から輸出された。名古屋港が輸出額で四日市港を上回るのは1915（大正4）年頃であり、最初から背後圏の要請にすべて応えられたわけではない。輸入では四日市港との間の開きは大きく、1920年代になってようやく互角の地位に達した。

戦前期を通して、名古屋港の輸入品の中では木材と石炭が大きなウエートを占めた。このうち木材は、江戸時代に尾張藩の御用林があった木曾地方から木曾川の川下しで熱田湊に集められ、ここの木材市場で取り引きされたという歴史的経緯がある。熱田湊の南方8kmの地点に名古屋港が設けられたことにより、熱田湊と名古屋港を結ぶ堀川沿いに貯木場は移動していった。日露戦争後から第一次世界大戦にかけて工業化が本格化した名古屋では木材需要が急増し、木曾地方など国内産の木材だけでは需要に応えることができなくなった。大正期に入ると北米、ソ連、それに当時は日本の領土であった樺太からも木材が輸入されるようになり、堀川沿いだけでなく名古屋港内に設けられた貯木場に溢れかえるようになった。関東大震災の復興需要で免税措置がとられたことも、木材の輸入増大に寄与した。加えて、名古屋港開港とほぼ同じ頃、名古屋の木材業界で生まれた画期的な合板生産技術が名古屋港背後圏での木材産業を活気づけ、輸入量を拡大させていった。

一方、石炭の輸入については、エネルギー源として産業、交通、住宅など多くの分野で需要が高まり、港湾からの荷揚げが求められるようになった。当初は九州からの移入が主で、伊勢湾周辺では四日市港、名古屋港、武豊港から荷揚げされた。これらの港湾から移入された石炭は鉄道で内陸部へ輸送されただけでなく、内航輸送で湾内の別の港湾にも送られた。津、桑名、河崎、常滑など昔からある小規模港湾が海上輸送された石炭を受け入れた。当時、武豊港が石炭移入の最大港湾であったのは、石炭の大口需要先であった国有鉄道が蒸気機関車用の貯炭場を武豊港に置いていたからである。東海道本線の開通によって一地方路線に格下げされてしまった武豊線ではあったが、鉄道の動力源としての地位は依然保っていた。ところが1912（明治45）年に国鉄の貯炭場が武豊港から名古屋港に移されたため、それ以後は名古屋港での石炭移入が増えていった。

(3) 近代名古屋港の港湾設備の拡大と企業動向

名古屋港が建設された伊勢湾最奥部は、江戸時代から進められてきた新田開発の干拓事業で耕地にな

ったところである。その地先を港湾の航路と船溜まりを設けるために浚渫して出た土砂で埋め立てることで埠頭がつくられた。水深の深い港湾であれば海底を浚渫する必要はない。しかし平均水深が約19mの伊勢湾の最奥部では水深は2~3mしかなかった。埠頭に船舶が近づくためには、船舶の航行に支障のない深さを確保する必要がある。港湾を建設した愛知県は航路の深度を20尺（6.1m）としたが、これは東京港、大阪港の27尺（8.1m）はもとより函館港の25尺（7.5m）よりも浅かった。名古屋港はそれほど遠浅であり、財政的制約もあり深くは浚渫できなかった。航路や船溜まりの浚渫は一度限りではなく、繰り返し実施しなければ水深は再び浅くなる。名古屋港では時計回りの海流によって漂砂が西から東に向けて送り込まれるため、堤防を設けて防ぐ必要もあった。東側では天白川や山崎川から土砂が流入したため、これも阻止しなければならなかった。まるで出入口が塞がれた人工的なプールのような形状の港湾が開港当時の名古屋港であった。

浚渫土砂を活用して生まれた埋立地は第1号地から第5号地まで番号が振られ、一部は民間に売却された。名古屋港の建設費の大半は県債によるものであったが、事業費回収のために県は埋立地の売却に取り組んだ。埋立地を購入して最初に港湾地区に進出したのが名古屋倉庫である。旧尾張藩の藩士経験者たちが設立したこの倉庫会社は、東海道本線の名古屋駅前や堀川沿いに倉庫をもっていたが、名古屋港の開港を機に進出してきた。名古屋倉庫のライバルともいえる東海倉庫は、江戸時代に名古屋近在で繊維業を営んでいた資本家が立ち上げた会社であったが、苦勞して県の許可を得た上、名古屋港に進出した。大正期に入ると、関東、関西に拠点を構える東神倉庫や、神戸が本拠地の川西倉庫があいつで名古屋港に進出した。これらは綿花や羊毛などの輸入を手がけており、名古屋港背後圏での繊維産業の発展を見込んでいた。東西の大規模倉庫業の進出で危機感を抱いた名古屋、東海両倉庫は対抗するために1925（大正14）年に合併して東陽倉庫となった。

戦前の名古屋港はすべて愛知県による建設と管理・運営に委ねられていた。埠頭の上屋も県の所有であり、荷揚げされた貨物は上屋や隣接する倉庫に保管された。海と陸との間の貨物の移動はほとんど人力で行われた。背後圏における生産増加や都市人口の増加にともなって港湾での取扱貨物量も増えていった。これに対処するには埠頭の増設や倉庫の面

積拡大・増設を行う必要があった。開港からわずか2年後に第2期工事の内容を決め、港湾設備の拡大・拡充事業に取りかかったのは、背後圏からの強い要請があったからである。主な工事内容は港外水路の新設や港内の浚渫、それに浚渫土砂を用いた埋立地（第6、7号地）の新設である。港内浚渫は船舶の大型化に対応するもので、船型が大きくなれば吃水線から海底までの長さは長くなるため、浚渫しなければならない。木材需要の増大にともない貯木場が江戸時代から続く熱田木材市場から名古屋港に近い堀川沿いに移動してきたことはすでに述べた。背後圏の木材産業はさらに発展し、県は名古屋港内に貯木場を設けた。養魚場から転用した民間の貯木場も港湾に隣接して数か所設けられ、名古屋港は「木材港」として全国的に知られるようになった。

港湾の陸側で設備が広がっていく一方、海側すなわち船を動かす側でも変化があった。名古屋港が開港した明治末期、日本では日本郵船と大阪商船が2大汽船会社として活動していた。このうち三菱財閥系の日本郵船は、四日市支店の出張所を築港中の名古屋港に置いたが、開港翌年には神戸支店名古屋荷扱所に格上げし、さらに1916（大正5）年には名古屋支店にした。一方、名古屋港の開港前年に三井物産と合併して大阪商船三井になる大阪商船は、やはり築港中に大阪支店付属熱田出張所を開設し、その後すぐに本社直属の支店に昇格させた。こうした大手の船会社とは別に熱田湊時代からの地元船会社も活動していたが、開港時には大手に吸収されてしまっていた。1900（明治33）年に大阪商船に吸収された日本共立汽船がそれであり、この会社は地元の東海汽船と勢尾汽船が合併し、さらに神田汽船とも一緒になって生まれた船会社であった。こうした一連の動向は、名古屋港の開港とその後の発展にともない、貿易貨物を実際に輸送する船会社が規模拡大をめざし、神戸、四日市方面から名古屋へ勢力を広げてきたことを示している。

（4）近代の名古屋港と背後圏を結ぶ交通インフラ

背後圏の経済的要請を受けて港湾が建設され港湾設備が整えられていっても、背後圏との交通アクセスが不十分なら港湾は十分機能しない。港湾の中には港に隣接して工場があったり市街地があったりするため、とりたてて交通インフラを必要としないものもある。つまり港湾と背後にある都市との間の距離や位置関係に応じて、両者を結ぶ交通インフラの

必要度には違いがある。名古屋港では、のちになって臨海埋立地に工場が進出してくるが、開港当初は陶磁器産地である瀬戸・美濃地方や繊維産業が盛んな尾西（尾張西部）地方など遠くから貨物を受け入れた。このため輸出入貨物を輸送する交通インフラを整える必要があった。近代半ばでまだ自動車輸送が普及していなかった当時、遠距離あるいは中距離の輸送で頼りになるのは鉄道であった。実際、瀬戸・美濃や尾西とは東海道本線、中央本線、瀬戸線などが輸送手段として利用された。しかしこれらは名古屋港から離れているため、連絡線を設ける必要があった。東海道本線と連絡する臨港線が開港3年後に建設されたのは、こうした事情からである。

近距離をおおむね名古屋港と名古屋中心部との間の距離と考えた場合、この部分では鉄道よりもむしろ水運の存在が重要であった。水運は近世以前において荷物の輸送手段として欠かせない存在であり、鉄道普及初期においても場所によっては重要な働きをした。とくに港湾地区は水運にとって機能の発揮場所として最適な場所であり、大阪や東京では運河網がよく発達していた。名古屋の城下町は堀川と呼ばれる人工水路すなわち運河を前提として成り立っていた。近代になっても堀川は機能し、名古屋港の開港以前は伊勢湾から熱田湊を経由して当時の都心部である納屋橋まで和船が遡上していた。開港後も名古屋市街地との連絡は堀川を利用して行われた。水源をもたない堀川は海水が都心部まで遡上する感潮運河であるため、名古屋港の一部とみなすこともできた。興味深いのは、この堀川と私鉄の瀬戸線を連絡させて陶磁器用の原材料や製品が輸送されたことである。名古屋城の堀の近くに瀬戸線の末端駅である堀川口駅が設けられ、ここを中継地点として貨物の輸送が行われた。

堀川を経由して名古屋港と連絡できる地域は自ずと限られている。このため名古屋港と水運で結びつける範囲を広げるために、築港中から新たな運河を開削する工事が進められていた。開港4年後に完成した新堀川がそれで、この運河は精進川という自然の河川を洪水対策と水運利用を目的に改修された。河川改修で生じた土砂の埋立地はのちに鶴舞公園になり、完成した運河の両岸は工業用地となった。立地した工場には名古屋港から石炭などが運ばれ、工場からは工業製品が水運で名古屋港に送り出された。新堀川は下流部で堀川と合流して名古屋港に流入したため、新旧の水路は互いに連絡していた。

運河はその両岸で貨物が積み降ろしできるため、鉄道よりも利便性が高い。堀川や新堀川など、市街地を貫く運河の場合は、なおさら使い勝手がよい。こうした点が評価され、自動車普及以前のこの頃は、運河に対する期待が大きかった。名古屋市内で第三の運河として建設されたのが中川運河である。計画されたのは大正中期であったが実現は昭和初期になった中川運河は、堀川や新堀川にはない役割が与えられた。それは、名古屋港と東海道本線の名古屋駅を結びつけるという役割である。すでに臨港線はあり軌道によって東海道本線や中央本線とは連絡できていた。しかし輸送力には限界があり、鉄道ともつながる中川運河を開削することで輸送力を高め、同時に運河の両側を工業用地として活用することに意味があった。1930（昭和 5）年に完成した中川運河は、その後半世紀にわたって利用された。

5. 戦後から現代にかけての名古屋港とその背後圏

(1) 戦後の名古屋港背後圏の産業の発展過程

名古屋港は 2007（平成 19）年に開港 100 周年を迎えた。第二次世界大戦の敗戦までが 40 年弱、戦後が 60 年余であるため、戦後の歴史の方が長い。戦後の後半期は戦時体制下で名古屋港はまともな活動をするができなかった。これは他の港湾についてもいえることで、日本の場合、港湾と背後圏の歴史的発展は戦時体制という異常な時期でその前後の歴史が分断されている。戦後の発展過程についても、背後圏の産業構造と港湾の設備構造、それに交通インフラの構造からとらえることができる。

まず産業構造の面から考察すると、1967（昭和 42）年頃に最初のターニングポイントがあった。1945（昭和 20）年の敗戦からその後の 20 年間、背後圏では経済復興をめざし都市基盤の整備と産業の再生に力が入れられた。最初の 10 年は大麦・小麦が最大の輸入品であり、肥料、米、塩、砂糖なども輸入品の上位に入るなど敗戦直後の劣悪な食糧事情を反映する内容であった。後半の 10 年は原木が輸入のトップで、小麦、綿花、とうもろこしも上位を占めた。名古屋の木材産業は健在で、都市復興の下支えとなっていたことがわかる。一方、輸出では陶磁器が依然として最大の輸出品であり、戦前からの流れは変わっていなかった。しかし、戦前は陶磁器について多かった箱板、木綿織物などは姿を消し、機械類、ベニヤ板、車両が顔を出すようになった。輸入と輸出のこうした状況は 1967（昭和 42）年頃を境に変わってい

く。

輸入面では 1967（昭和 42）年に原木に代わって鉄鉱石が最大の輸入品になった。これは名古屋港の東側に立地した東海製鉄が 1964（昭和 39）年に高炉を完成させて操業を開始したことが大きい。東海製鉄以外にも名古屋港近隣には製鉄所の立地があいつぎ、背後圏での鉄鋼需要は増加していった。こうした動きは輸出面にも現れ、1967（昭和 42）年に陶磁器に代わって輸送機械（自動車）が最大の輸出品になり、鉄鋼が第 3 位になった。3 年後の 1970（昭和 45）年から鉄鋼は輸送機械について多い輸出品となり、1987（昭和 62）年までこの順位に変化はなかった。こうしたことから、戦後 20 年間の名古屋港背後圏は、戦前の特徴を引き継いだ前半の 10 年間と、鉄鋼や輸送機械が輸出上位に登場してくる後半の 10 年間によって特徴づけられることがわかる。

戦後の第 2 のターニングポイントは、1990（平成 2）年前後にあった。全国的には 1970 年代の二度にわたる石油危機とそこから脱出をめざした脱石油の産業構造への転換、そしてその転換を足がかりに膨れ上がっていったバブル経済への軌跡によって特徴づけられる。名古屋港の背後圏でもこうした動きは共有されたが、自動車産業が大きなウエートを占める構造は変わらず続いた。バブル経済は 1990 年代初頭に崩壊したが、名古屋港の輸出面では 1980 年代末に鉄鋼がその他の機械に地位を譲っていた。鉄鋼はその後、電気機械、産業機械、鋼材などにも抜かれ、2000（平成 12）年には上位 5 位から姿を消した。バブル経済の崩壊で平成の大不況と産業・企業の再編が進み、コストパフォーマンスの高い製品を市場に投入しなければ生き残れなくなった。主要輸出品が鉄鋼から鉄鋼を加工した機械へと変わっていったのは、こうした経済情勢変化の反映である。

輸入では 1976（昭和 51）年に原油が鉄鉱石に代わって第 1 位となり、2000（平成 12）年に液化天然ガスにその地位を譲るまで最大の輸入品であった。鉄鉱石が第 2 位、石炭が第 3 位の地位を維持したため、資源・エネルギーが輸入の大宗を占めるという構造は長く変わらなかった。輸入で 2000（平成 12）年頃がひとつの転換点になったのは、米・雑貨・豆に代わって衣服・身廻品・はきものが第 5 位に登場してきたからである。原木はバブル経済の崩壊と軌を一にするように輸入上位から姿を消し、石油製品が第 3 位になった。こうした事実は、低付加価値品の国内生産が難しくなり、生産コストの低い海外品を輸

入する時代になっていったことを物語る。

(2) 臨海工業用地、コンテナ専用埠頭などの建設

敗戦後、名古屋港の管理・運営体制や港湾設備にも変化があった。最も大きな変化は管理・運営体制が愛知県直営から愛知県と名古屋市からなる管理組合体制へと変わった点である。横浜港、大阪港、神戸港では市が管理・運営するようになり、戦前から県が経営してきた名古屋港とは異なる体制になった。戦後、これらの都市のように市が単独で管理・運営する体制にならなかったのは、名古屋港の港域が名古屋市に隣接する市町村にまで広がっているため、名古屋市だけに管理・運営を委ねるのは非現実的であったからである。愛知県と名古屋市のトップが管理者をつとめる名古屋港管理組合が戦後の名古屋港を動かしていくことになった。このことは、新たな埠頭建設や臨海部への工業誘致など戦後の発展が名古屋市以外の行政区にまで広がっていくのに大いに意味があった。港湾発祥の地である名古屋市が隣接市町村を合併することなく、港湾機能の実質的範囲を広げることができた。

すでに戦前の段階で伊勢湾最奥部では、埋め立てによる埠頭は一通り揃っていた。しかし背後圏経済の発展にともない、さらに埠頭や設備を増設していく必要があった。戦前もそうであったが、港湾での埋め立てや埠頭の建設は一度にすべてが実現したり、長期計画通りに出来上がったりするものではない。戦前だけでも港湾の建設事業は5回にわたって行われた。戦後の埠頭建設は、大きく分けて、戦前からの埠頭を広げていくものと、まったく新しく建設していったものに分かれる。当初は従前の埠頭の間を埋め立てたり、埠頭を取り巻くように埋立地を広げたりするものなどであった。とくに当時、名古屋港の中で最も遠い位置にあった9号地(現・潮見埠頭)が拡大され、安全性の観点から石油製品専用の取扱基地になった。こうした動きは1960年代中頃までであり、戦後、再開された陶磁器、機械、車両などの輸出時期におおむね対応する。

1960年代中頃から1970年代初頭にかけて、臨海部の埋立地は一気に増加する。とくに面積的に大きかったのは、自動車専用埠頭、貯木場・木材工業団地、製鉄工場用地のための埋立地である。輸送機械(自動車)が陶磁器に代わって1967(昭和42)年から最大の輸出品になったことはすでに述べたが、トヨタ自動車販売が自前の輸出専用埠頭(新宝埠頭)

を設けたことで、こうした動きは本格的になった。貯木場・木材工業団地は戦前に名古屋港の東側にあった多くの貯木場が1959(昭和34)年の伊勢湾台風で市街地に大きな被害をもたらしたため、港の西部に埋立地を造成して移転したものである。さらに製鉄工場は、すでに述べたように、東海製鉄が高炉を稼働させたことにより、名古屋港の東部臨海地区が工業地帯となる方向性が明確になった。このほか、面積はあまり広がらないが13号地(現・金城埠頭)が造成されてコンテナ貨物の取り扱いが1968(昭和43)年から始まったこと、稲永第二埠頭が完成し、1967(昭和42)年からアメリカ東海岸定期路線が始まったことなども、この時期のことである(図2)。

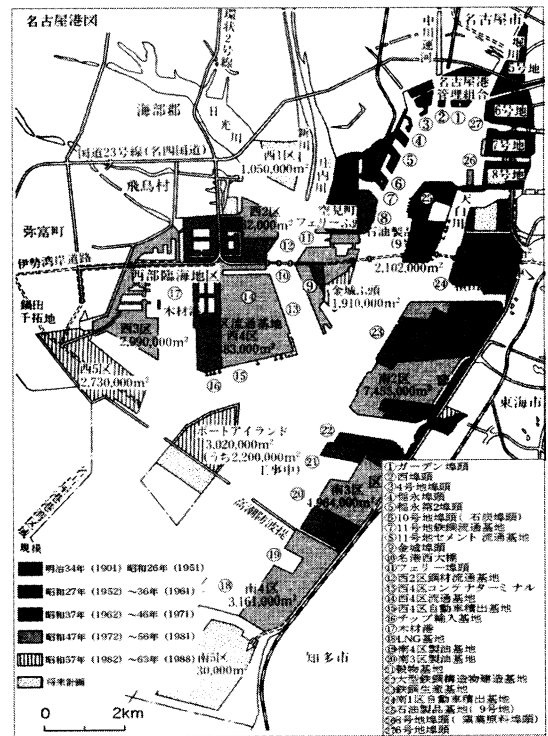


図2 名古屋港の拡大と港湾機能の配置

出典：名古屋大都市圏研究会，1993，p.89

金城埠頭で始められたコンテナの取扱いは瞬く間に限界に達し、新たな専用埠頭を設けなければ対応しきれなくなった。これが1970年代初頭から始まるコンテナ専用埠頭の建設である。当時は名古屋港の西部に位置づけられていた飛島埠頭は、軽工業の誘致を想定して造成が計画された。しかしその後、コンテナ物流の世界的潮流を考慮し、コンテナ物流基地として整備する方向へと計画が変更された。コンテナ専用埠頭の東側岸壁は北から南に向けて徐々に整備され、その後さらに南側へと延長されていっ

た。すでに一部が造成済みであった木材工業団地では、その西側で用地が広げられた。南側でも埋め立てが始まり、そこは弥富埠頭になった。完成した木材工業団地は、1970年代の石油危機以降の木材需要の低迷に直面し、期待された機能を十分発揮することができなかった。弥富埠頭には川崎重工など大規模な工場や物流施設があいつで進出した。

1970年代から80年代にかけてのコンテナ貨物の取り扱いが主に輸出向けであったのに対し、1980年代末以降は輸入でもコンテナ貨物が増えた。これは明らかに日本経済が加工貿易体制から海外生産体制へと移行し、製品輸入へと方向を変えたことを反映している。港湾発祥地から南西に10km以上も離れた海上を埋め立てて設けられた鍋田埠頭は、主に中国や韓国を対象としたコンテナ貨物を取り扱うようになった。同じ方向で5kmの位置にある金城埠頭で1960年代末に始められたコンテナ貨物の取扱いは、その後、取扱埠頭の数を増やしながら次第に遠方へと移動していった。やがて限界がきた金城埠頭ではコンテナ貨物は取り扱われなくなり、埠頭は見本市会場、交通博物館、テーマパークなどの集まるサービス機能集積地へと変貌していった。

このように見てくると、戦後の名古屋港の港湾設備は、敗戦直後から1960年代中頃まで、輸出用コンテナ貨物の取り扱いとそれが本格化した1960年代末から1980年代末まで、それに輸入コンテナが取り扱われるようになった1990年代初頭から現在までというように、大きく3つの時期に分けることができる。これは、戦前からの特徴を一部引き継ぎながら輸出入が行われていた時期、高度経済成長と途中の石油危機を経ながらバブル経済に至った時期、そしてバブル経済や加工貿易体制が終わり製品輸入へと移行した時期に、おおむね対応している。

(3) 鉄道・運河から道路輸送へ転換した交通基盤

第二次世界大戦後の交通発展は、一般には鉄道から自動車、航空機への移行によって特徴づけられる。しかし船舶に限れば、国内運輸、海外貿易とも基本的に形態は変わっていない。変わったのは船舶が入港する港湾と背後圏との連絡交通手段である。名古屋港の場合、戦前は鉄道、運河、道路が港へのアクセス手段であり、中・遠距離では鉄道、近距離では運河、道路が利用された。戦後もしばらくはこの状態で、臨海鉄道や中川運河、堀川、新堀川が利用された。ところが自動車交通の普及とともに、トラッ

クによる輸送が広がり、名古屋港で貨物を積み降ろしする場合、トラック輸送による割合が高まっていた。背後圏の産業構造のところで述べたように、瀬戸・美濃地方の陶磁器、尾西地方の織物製品など輸出向け製品は鉄道から自動車へと名古屋港へ向かう輸送手段が変化していった。輸入された石炭や穀類なども、トラックに積み込まれて港から出ていくようになった。1911(明治44)年に開通し東海道本線と名古屋港との間を連絡した臨港線は、1970年代から80年代にかけて路線が縮小され、現在も存続しているが、実質的には機能していない。

鉄道に比べると水運はまだ活躍する余地を残しており、1960年代中頃まで利用されていた。多くは輸送能力の大きな中川運河であり、1963(昭和38)年には港から運河へ入るために2番目の閘門が設けられるほどであった。ところがまもなく利用量が大幅に減少し、1968(昭和43)年には堀川との連絡ルートであった松重閘門は閉鎖された。中川運河には名古屋港と名古屋駅南の笹島貨物駅の間を連絡するという役目があった。ところが自動車が鉄道から輸送需要を奪うようになり、鉄道の斜陽化が進んだ。同じ鉄道でも旅客の輸送需要は名古屋駅を中心とする通勤・通学・買い物移動で存続することができた。国鉄が分割・民営化された1987(昭和62)年を境に、貨物取扱は名古屋駅地区から撤退した。

笹島貨物駅が果たしてきた役目は西名古屋港線の名古屋貨物ターミナルに移された。西名古屋港線は名古屋港の西部方面へのアクセス手段として1950(昭和25)年に笹島貨物駅から西名古屋港駅まで12.5kmが建設されたものである。その後、約半世紀にわたって本来の役割を果たし続けた。昭和初期から戦時期を経て50年間、名古屋港と名古屋駅の間を連絡してきた中川運河と同じ役割を、戦後の50年間、西名古屋港線は果たしたといえる。しかし西名古屋港線も、2000(平成12)年に名古屋貨物ターミナルと西名古屋港の間、8.7kmが廃止された。

鉄道から輸送需要を奪っていったトラック輸送も、コンテナ貨物の取り扱いが本格化した1960年代末からはコンテナを積んで運ぶ形態へと変わっていく。港湾地区におけるコンテナ埠頭の出現と陸上のトラックによるコンテナ輸送は一体的である。さらにいえば、コンテナ専用船による海上輸送もこれにつながっており、まさにコンテナ革命によって海上と陸上の輸送形態が結びつけられた。両者をつないでいるのが、コンテナ埠頭の上で活動するガントリーク

レーンやコンテナ用セミトレーラー、ストライドキャリアである。名古屋港では輸出の上位を占める自動車部品や機械、輸入量が増えている雑貨品などはコンテナ貨物として専用トレーラーが輸送している。そのトレーラーも、港湾へのアクセス道路として一般国道に加えて高速道路を利用するようになった。新東名、新名神、東海環状、名古屋高速の各高速道路と連絡する伊勢湾岸道路のインターチェンジが名古屋港の潮見埠頭と金城埠頭にあるため、背後圏との連絡は格段に向上した。

6. 港湾と背後圏の歴史的発展過程の一体的把握

本稿では港湾と背後圏の歴史的発展過程を明らかにするため、①背後圏の産業構造、②港湾の設備構造、③港湾と都市を結ぶ交通インフラに焦点を絞って考察した。その前提として、はじめに既存研究の問題点を指摘し、つぎに日本の港湾が近世から近代を経て現代に至るまでの経緯を概述した。これらを踏まえながら、日本の港湾の代表例として名古屋港を取り上げ、上述の三点について考察を行った。その結果、戦前においては名古屋に近代港湾が存在しなかった時期、名古屋港開港当初の活動時期、第一次世界大戦後の発展期、戦時体制期に分けられることを指摘した。一方、戦後は、経済復興から高度成長に至るまでの時期、1960年代末期から1980年代末期まで、そしてその後の低成長・グローバル化の時代に分けて把握できることを明らかにした。

この間、背後圏の産業は、陶磁器、繊維が輸出の上位を占めた戦前と、陶磁器から輸送機械、鉄鋼、産業機械へと移行した戦後によって特徴づけられる。戦前、港湾地区では遠浅の海上を埋め立てて埠頭が次々に生まれ、戦後は東部の工業用地、西部のコンテナ埠頭、木材工業団地など、戦前とは比較できない規模で埠頭が設けられた。さらに港湾と背後圏を結ぶ交通インフラに関しては、近世以来の堀川に加えて新たに運河が開削され、鉄道も建設されたのが近代であった。中川運河は戦後も利用されたが、やがてトラック輸送の時代となり、さらに1960年代末からはコンテナ輸送が始まりトレーラー全盛の時代になった。戦後間もなく建設された鉄道も、コンテナ輸送時代になって撤退を余儀なくされた。

日本では、開国を契機に国内経済が国際社会の中に組み込まれていく、まさにその象徴的な場所とし

て港湾が築かれた。富国強兵政策のもと、背後圏からの経済的要請を受けながら港湾では埠頭や上屋などの設備が整えられ、また背後圏と連絡するための交通インフラが設けられた。五大港の中では遅れて開港した名古屋港が辿った発展過程の基本的特徴は、他の港湾でもみとめられる。先行研究で明らかにされた主要港湾による隣接港湾の勢力圏奪取や、港湾発祥地での脱港湾化・サービス化の動きは、名古屋港でも見られる。港湾の発展過程においてみとめられる一般的傾向は、本稿のような個別研究事例においてより詳細に解明することができる。

引用文献

- 1) 北見俊郎 (1993) : 『港湾都市』 (港湾研究シリーズ (9)) 成山堂書店。
- 2) 小林照雄 (1999) : 『日本の港湾-その現実と課題』 (交通ブックス) 成山堂書店。
- 3) 名古屋大都市圏研究会編 (1993) : 『図説 名古屋圏-その構造と問題-』 古今書院。
- 4) 西別府順治 (2011) : 『名古屋港と三大運河-水運から見た名古屋開府 400 年』 中日出版社。
- 5) 野沢秀樹 (1978) : 「都市と港湾-地理学的視点から」 『人文地理』 第 30 巻 第 5 号 pp.429-446。
- 6) 林 上 (1997) : 「近代名古屋における港湾の建設と港湾業務の展開」 『情報文化研究』 第 6 巻 pp.97-114。
- 7) 松浦茂治 (1966) : 「名古屋港発展史-昭和 13-32 年の 20 か年について」 『港湾経済研究』 第 4 巻 pp.158-169。
- 8) Bird, J. (1977): *Centrality and Cities*. Routledge and Kegan Paul, London
- 9) Lee, S. W. and C. Ducruet (2009) : *Spatial globalization in Asian hub port cities: A comparison of Hong Kong and Singapore*. *Urban Geography*, Vol. 30, No.2, pp. 162-184.
- 10) Taaffe, E. J., R. L. Morrill, and P. R. Gould (1963): *Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis*. *Geographical Review*, Vol. 53, pp.503-29.
- 11) Vance, J. (1970): *The Merchant's World: The Geography of Wholesaling*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. 国松久弥訳(1973): 『商業・卸売業の立地』 大明堂。