

都市経済と港湾の役割

中 村 彰 夫

目 次

はじめに

I 都市と港湾の相関関係

II 舞鶴市経済と舞鶴港

III 東京都経済と東京港

IV 清水市経済と清水港

V 地域経済開発と鹿島港

VI 市民生活環境と港湾

おわりに

はじめに

都市は、都市活動の中心的機能にもとづくと、工業都市・鉱山都市・水産都市・林産都市・商業都市・貿易都市・交通都市・政治都市・文化都市、等々に分類されるが、これを都市発生の要因に注目するときには、宿場町・門前町・城下町・鉱山町・港町・市場町、等々に分類される。

このうちの港町というのは、港を中心として発達した町である。

我が国の地図を開くと、日本各地の海岸には「津」という名の都市がたくさんあることに気がつく。これらはいずれも古くからの港町である。

その主なるものをあげると、日本海岸では九州の唐津（佐賀県）をはじめとして江津（島根県）・宮津（京都府）・魚津（富山県）・直江津・両津・新津（いずれも新潟県）などがあり、太平洋岸では九州の油津（宮崎県）をはじめ津（三重県）・焼津・沼津（いずれも静岡県）・木更津（千葉県）・標津（北海道）などがある。このほか瀬戸内海に面しては九州の中津（大分県）や四国の多度津

(香川県)・泉大津(大阪府)があり、さらに琵琶湖岸には大津(滋賀県)がある。

「津とは、もともと港、船着場、渡し場、渡舟場、人の集まる所、都などの意味をもつ」(広辞林)とあるように、それらの地はいずれも古くから港町として発達した歴史を物語る地名であり都市である。

我が国における港町の発達については、「四面環海の日本では古くから水上交通が開けていたが、港津に都市が発展してくるのは室町時代以降である。古代では対外交渉の拠点の博多と京都・奈良の外港の山崎・大津・木津などのほかには見るべき湊町はなかったが、戦国時代頃になると商品経済の成長、海外貿易の発展を背景として、堺・兵庫・博多・長崎をはじめ畿島・尾道・赤間関・淀・桑名・敦賀以下多くの湊町の繁栄を見るに至り、町民の間にも経済的・政治的な成長が著しくなり、町民の政治地位の上昇とともに、堺・博多などは自由都市的な色彩を濃くした。江戸時代になって鎖国のために海外市場からは断たれたが、徳川幕藩体制の成立とともに国内の商品流通の急激な成熟と、全国一巡の水上航路の啓開によって、瀬戸内海を基幹に天下の台所といわれた大阪を中心として、湊町の経済的繁栄は全国的に一段と進み、近代都市へと発展」(世界大百科事典・平凡社)している。

いずれにしても港町についていえることは、そのいずれもがそれぞれの港湾を中心として、経済生活の拡大と交通機関の発達にともない、その地に人口を培養し次第に都市を形成し、その膨張と発展を促進していることである。

したがってそこには、港湾と都市との相関についての存在を指摘することができるとともに、これと相まって都市経済発展と港湾の相関がある。

ここに都市経済と港湾の相関を述べ、その具体的なものとして日本海側の小都市舞鶴と舞鶴港、巨大都市東京と東京港、太平洋側の中都市清水と清水港をとりあげ、都市経済と港湾についての相関を明らかにし、また近時地域開発や経済浮上の課題を荷担ってきた港湾の実態については鹿島港を、さらに環境問題の新たな視点から要求されてきた住民環境としての港湾の課題については清水港をとりあげて、以下考察することとした。

I 都市と港湾の相関関係

都市を歴史的に見ると、古代は政治の中心地であり地方政治の中心としての城下町のほか、産業交通の発達にともない市場町・宿場町・港町・門前町などができ、さらに近代になると商工業の著しい発達によって商業都市・工業都市・衛星都市・住宅都市・文化都市・保養都市などが発達している。

この都市発達の様相を地理学的にみると、都市成立の要因における都市分類法としてとらえることができる。すなわち市場町は産物集散の地であり、宿場町は交通の要地であり、港町は港湾の地であり水上交通の要地である。したがってその各々において、都市形成の地理的要因と都市繁栄の相関を知ることができるのである。

さて都市発達と港湾の相関については、まず第一に、港湾が都市形成の要因をなしていることにある。これはいうまでもなく港湾が経済の拠点となり、ここに特有の経済活動が行なわれ人口を培養し、次第に都市を形成するという基本的でしかも直接的な関係を有していることを挙げることができる。

さらに第二には、いわゆる間接的港湾の都市形成というべきもので、港湾が交通の拠点となり、これを立地として海運業・水産業・商業などの港湾産業がおこり、やがてこれに関連する工業などの関連産業が発達していき、都市の繁栄と膨張を促進していることである。つまり港湾経済が都市経済活動をささえ、都市の繁栄を生じていることである。

今野修平氏は“港湾経済研究” No.6 (1968) において「都市と港湾の近代化」のテーマによる研究の中で、都市と港湾の基本的関係について述べられているので、ここにそれを引用し論述する。

氏は港湾都市の経済基盤の形態については、「その第一は港湾が流通経済の場としての本来的経済活動が直接都市の経済基盤をなす場合であり、第二には港湾が他産業の経済活動の場として十二分に利用され、しかもその利用している産業がその都市の経済基盤をなす場合で、港湾が間接的に都市形成要素として大きな役割を果している場合であるといえよう。前者の場合は従来いわれて

いる港湾都市であり、大阪・神戸・横浜等の大都市から地方の港町までその例は枚挙にいとまない程あり、後者の例としては臨海工業都市や、青森・函館のような総合的な交通都市、および港湾の機能・性格が根本的に異なるが軍港所在の都市等をあげることが出来よう。」と述べて、港湾の直接的都市形成作用と港湾利用による港湾の間接的都市形成作用をあげている。

また「一般には、港湾は都市形成の要素として大きな役割を持ち、その点で密接な関係があるといえるが、もう一つの関係としては都市のもつ経済力が水運と結びつきを求めて港湾を建設発展させる場合があることを指摘出来る。東京港や名古屋港はこのような基本的な両者の関係から建設され発展したものであり、封建都市においても、江戸と江戸湊の関係や運河で塩釜港（当時干賀浦）と結びつける努力をした仙台等はこの例であるといえる。」と述べて、古くから都市経済が直接港湾開発という点からも着目され、具体的開発が進められていたことを指摘され、「以上のことから都市と港湾の基本的関係に二つのものを認めることが出来るが、いずれも極めて密接な関係であり、当然のことながら都市問題は直接港湾へ、港湾問題は都市自体の問題として影響し合う関係にあると考えられ、港湾計画、港湾財政、港湾行政、港湾産業等もそれぞれ都市計画、都市財政、都市行政、都市の産業構造と一体となって考えるべきものであるといえよう。」と述べられ、都市経済と港湾の相互関係をさらに指向の方向においてとらえられているのである。

以上の論述される点については、ひとしく肯定されるところであり、しかも港湾の近代化においては特に港湾の指向における観点はおおいに着目すべきである。すなわちこれまでは港湾整備が、国民経済というマクロの経済分析の結果を重点として行なわれてきたが、最近では港湾と市民の生活や産業の活動などの関係をミクロ的に分析することによって、地域経済との関連結果をもふまえた港湾整備が考えられていることでもうなずけることである。

さて都市の経済における港湾の寄与役割を定量的に把握して、都市経済と港湾の有機的関連を理論づけることは容易なことではないが、物資の流動、港湾関連産業あるいは港湾関連就業の状況やその発生所得等の産業活動や、市民生

活との関連、市民の港湾についての関心度や要求等の方向において以下これを考察する。

II 舞鶴市経済と舞鶴港

舞鶴市は人口98,428人（昭55.2.1現在）の港湾工業都市であり、近畿北部における産業の拠点として発展している。舞鶴港は我が国の日本海側ほぼ中央部に位置しており、東港と西港の両港からなる天然の良港である。かつては東港は軍港として西港は商港として利用されてきたのであるが、現在では重要港湾指定港として、日本海沿岸諸港はもとより対岸のソ連・中国・韓国・朝鮮民主主義人民共和国をはじめ、諸外国との交易が行われている国際貿易港でもある。

舞鶴港の昭和54年における貿易実績は、輸出額31,894百万円、輸入額33,373百万円の合計65,267百万円であり、海上出入貨物は輸出11万トン、輸入112万トン、移出135万トン、移入182万トンの合計440万トンをしめている。また同年における外国貿易船の入港数は、335隻である。

現在舞鶴港については、昭和60年度を目標年度とした舞鶴港開発計画の構想がある。これは京都府総合開発構想のもとに策定されたものであり、これによれば舞鶴港開発は何よりも地域住民の生活向上と環境を守ることを総ての前提としており、しかも住民の積極的な監視と住民参加による推進がきわめて重要であるとしている点にその特色がみられる。

舞鶴港開発計画の主な内容としては、①地域住民のための港湾づくり、②近畿圏における門戸港としての抜本的な開発、③港湾の効果的な利用、以上の三点を基本的なねらいとして、京都府北部地域の核としての開発が進められているのである。

舞鶴市は「港湾工業都市」を標榜しているが、まことに舞鶴市発展の最大要因はその標榜することく舞鶴港を中心とする臨海工業の飛躍的發展に期待されるものであり、舞鶴港はその背後に一体的な都市圏を形成している舞鶴・福知山・綾部・宮津の四市にわたる広域社会に大きく貢献しているのである。

昭和45年における舞鶴・福知山・綾部・宮津の四都市間の通勤者の昼間流動

の規模は4,482人で拡大の傾向にあり、舞鶴市は971人の流入超過で他の三都市は流出超過となっており、また舞鶴市は四都市における第三次産業就業者の比率は最も高い。これらのことを通しても、舞鶴市における舞鶴港の存在価値を大きく認識されるのである。

ここでは舞鶴港と舞鶴市経済のかかわり合いについて、港湾関連産業従業者の実態、港湾関連産業および港湾関連事業による製造出荷の実態等を中心として、以下考察することとした。

1. 舞鶴全市の就業者にしめる港湾関連産業従業者

昭和55年2月1日現在における調査資料によれば、舞鶴市の人口総数は98,428人で、そのうち就業者総数は49,620人をしめている。この就業者を業種別にみれば、漁業水産養殖業413人、製造業12,367人、卸売業小売業9,305人、運輸通信業2,451人、港湾労働者480人、その他24,604人となっているが、このうち港湾関連産業従業者総数は11,244人である。すなわち港湾関連産業従業者の全市就業者にしめる比率は、実に23%にあたっているのである。

この比率をもって推測するとき、いかに舞鶴市民の生活ならびに舞鶴市経済が舞鶴港と結合の大きいものであるかを、容易に理解することができるのである。

2. 港湾関連産業従業者の現金給与額

昭和52年12月1日現在における舞鶴市の港湾関連産業についての調査資料

業 種	事 業 所	従 業 員	現金給与額
木 材・木 製 品	42	1,364	2,206百万円
食 料 品	139	833	851 "
窯 業 (ガラス)	15	1,653	4,828 "
金 属 機 械 製 品	64	628	1,188 "
輸 送 機 械 (船舶)	30	3,131	9,240 "
そ の 他	195	3,635	5,264 "
計	485	11,244	23,577 "

によれば、事業所総数 485、従業員総数 11,244人で、現金給与総額は23,577百万円となっている。これによれば1人平均給与受給所得は210万円となる。さらに港湾関連産業の業種別現金給与についてみれば、先の表の通りとなっている。

3. 港湾関連事業の製造出荷額

昭和52年12月31日現在における調査資料によれば、港湾関連事業の製造出荷額は総額 113,241百万円となっている。品目別では木材木製品 17,889百万円、食料品5,361百万円、窯業（ガラス）29,761百万円、金属機械製品4,014百万円、輸送機械（船舶）35,725百万円、その他となっている。

なお舞鶴市における商業の概況については、商店数 2,615店で従業者総数 9,243人であり、年間商品販売総額は 111,912百万円となっているから、港湾関連事業生産が市内商業活動と対比するとき大きな比重をもっていることも理解される。

以上を通して、舞鶴市経済が如何に舞鶴港に大きく依存しているかを推測することができるとともに、舞鶴港の存在が舞鶴市発展の大きな要因をなすものであることを理解することができるのである。

Ⅲ 東京都経済と東京港

東京都は我が国最大の都市であり、また世界における有数な巨大都市でもある。東京港は東京湾の最奥部にあるが、その背後には1,160万の人口を擁する首都東京をひかえる東京都の玄関口でもあり、勝手口であるともいえる。したがって東京港は、実に膨大な消費生産物資の一大流通拠点の役割をもって、都民生活ならびに都経済にとって一大貢献を果しているのである。

したがって東京港について東京都は、港湾の整備を図るだけでなく、港湾環境の改善、貴重な都市空間としての埋立地の利用計画を含んだ「東京港第三次改訂港湾計画」を、昭和51年に策定（完成目標年次は昭和55年度で目標年次における東京港の能力は、外貨1,940万トン、内貨6,430万トン、合計8,370万

トン、船舶乗降客数 290万人) して港湾整備を促進してきたが、さらに昭和56年3月を目標として「東京港第四次改訂港湾計画」の検討立案が進められている。

ここでは流動貨物を中心として、都民生活との関係を明らかにし、さらに都会計と港湾の実態をとらえ、都市発展における港湾機能を考察することにする。

1. 東京都と東京港の流出入貨物

昭和50年の東京都港湾局の貨物流動調査資料によれば、東京都へ流入する貨物の総量は12,000万トンであるが、このうち東京港を経由する貨物量は約3,200万トンをしめている。これは全流入貨物の27%である。また流出貨物については、その総量は約10,000万トンで、このうち約300万トン程度が東京港を経由している。これは流出貨物の約3%をしめることになる。

これによると東京港は、巨大都市東京における物資供給の主体をなす輪移入港としての性格が明らかで、都経済ならびに都民生活と密接不可分の関係にあることが容易に理解される。

2. 東京都民の食料貨物と東京港

都民生活にとっての必需物資である食料関係貨物によって、その入貨量と家計消費量の関係をみると次の表の通りである。

食料品関係貨物	東京港取扱量	家計消費量	A/B
	(A) 万トン	(B) 万トン	%
米 穀 類	74.8	89.7	83
水 産 品	73.4	35.7	206
畜 産 品	20.9	63.6	33
野 菜・果 物	45.5	143.3	32

これによってみれば、東京港において都民の家計消費食料関係貨物の多くが取り扱われている、その実態を明らかに把握することができるのである。

なお東京港を経由して都内へ入る貨物のうち、直接消費（流通機能経由）

物資は30%程度で、生産加工物資が70%程度となっている。

3. 東京都の貿易業者と東京港

東京都内の貿易業者による輸出入総額は23.3兆円にのぼるが、このうち東京港を経由する海上輸出入額は2.9兆円をしめている。

4. 東京都の就業者と港湾関連産業従業者

東京都の事業所統計によれば、水産業30,000人、港運業12,000人、倉庫業17,000人、貨物運送取扱業や運送代理店11,000人、その他道路貨物運送業125,000人となっているので、この値から推計すると港湾産業の就業者数は約10万人弱とみることができる。

なお東京都における就業者総数は290万人で、第三次産業への就業者数は160万人となっている。

5. 東京都一般会計と港湾会計

昭和52年度における東京都の一般会計に対する港湾局の一般会計の比率をみれば、予算ベースで1.60%、決算ベースで1.59%となっている。ちなみに神戸港についてみれば、神戸市の一般会計に対する神戸港の会計比率は8%前後である。

なお昭和54年度東京都一般会計における港湾施設整備事業費は230,843千円である。

IV 清水市経済と清水港

清水市は人口242,871人（昭和54年）の都市で、昭和47年望ましい都市を実現するために必要な施策の大綱を示した「基本構想」を、次いで昭和49年にはこれを具体化するための基本的施策を示す「基本計画」を策定し、市政運営の指針としてきた。しかし石油危機を契機とする経済発展基調の急転換や構造不況などの社会経済状況の変化により、新たに基本計画の実効性を確保しつつ実

施するため、短期における具体的施策を示す「実施計画」を加え、昭和56年度を初年度として昭和65年を目標年度とする総合計画の策定によって、現在遂行をみている。

清水港は本州太平洋側中央に位置し、江戸時代は江戸・大阪を中心とする物産取引が活発で船舶の出入で賑わい、明治32年開港場指定以来港の修築工事が行われてきた。昭和27年には特定重要港湾指定となり、昭和36年からは港湾整備5か年計画を次々に計画実施している。

昭和51年から55年に至る第5次港湾整備5か年計画は、その事業費14,507,480千円で昭和55年度は2,426,800千円で進められている。昭和54年の船舶入港数は10,508隻（外航船1,897 内航船8,611）で、取扱貨物量は1,451万トン（輸出入843移出607）で、輸出入額は978,558百万円（輸出699,669 輸入278,889）である。

清水市経済と清水港については、昭和54年清水市が港湾関連産業並びに依存産業について、総収入、支払賃金、就業者等について関係約400社に対し調査した資料をもとに、清水港がいかに清水市経済に大きな比重をしめているかを考察する。

1. 清水市における港湾関連産業就業状況

市内全就業者数	109,537 人	比 率
港湾関連産業就業者数	7,228 14,086 } 21,314	6.7 12.9 } 19.6%
港湾依存産業就業者数		

市内全就業者数は昭和50年事業所統計調査による

2. 清水全市の支払賃金と港湾関係就業者の所得

清水市の昭和54年の調査資料によれば、市内支払賃金総額は19,445,821万円となっている。このうち港湾関連産業就業者への支払総額は2,162,398万円である。これは全市支払賃金の11.1%をしめることになる。また港湾依存産業就業者への支払総額は3,830,368万円となっているので、これは19.7%

をしめていることになる。

したがって港湾関連産業就業者と港湾依存産業就業者、すなわち港湾関係就業の所得総額は5,992,746万円をしめることとなり、全市支払賃金総額にしめる比率は30.8%という大きな比重をもつこととなる。

3. 全市生産額と港湾関係産業生産額

清水市の工業統計調査・商業統計調査及び運輸・農業・サービス業の調査等によれば、その生産額は192,354,810万円である。これを全市生産総額とすれば、港湾関連生産額並びに港湾依存生産額は次の表の通りであるから、港湾関係生産額は全市生産額のほとんど半数をしめていることが明確であり、清水市が名実ともに「港湾都市」であることが理解されるのである。

市内生産総額	192,354,810万円	比 率
港湾関連産業生産額	6,072,616 } 95,173,712	3.1 } 49.4%
港湾依存産業生産額		

4. 清水市財政と港湾関連産業

清水市における昭和55年の港湾関連産業並びに依存産業からの税収入は、次の表の通りで該当税目における比重の大きさを理解することができる。

税 目 別	業 種 別	総収入額	港湾関連産業		港湾依存産業		計	
			収入額	比率	収入額	比率	収入額	比率
		千円						
法人市民税		2,118,312	226,566	10.7	540,300	25.5	766,866	36.2
固定資産税		6,154,363	304,962	5.0	1,431,061	23.3	1,736,023	28.3
特別とん譲与税		209,992	—	—	—	—	202,992	10.0
計		8,482,667	531,528	—	1,971,361	—	2,705,881	—

(注) 固定資産税の港湾関連産業欄へ固有資産等市町村交付金32,787千円と、船舶固定資産税31,766千円が合算されている。



清水港経済調査集計表

(千円)

業種		従業員数			支払賃金額			総収入額		生産額	原材料額	出荷額	市民税	県民税	固定資産	
		市内	市外	計	市内	市外	計	関連収入	その他							
港 湾 関 連 産 業	海運・港湾運送業	1,996	687	2,683	6,319,828	2,124,016	8,443,844	27,334,367	599,877				55,818	39,069	47,218	
	入航船舶に対する各種サービス業	556	170	726	1,688,106	509,310	2,197,416	10,917,529	6,618,523				32,605	13,434	18,784	
	倉庫業	920	285	1,205	2,518,698	763,637	3,282,335	8,080,542	95,356,115				117,868	22,467	103,398	
	貨物揚積関係サービス業	615	187	802	1,512,261	478,561	1,990,822	3,482,964	817,316				3,589	2,315	7,443	
	コンテナ関連業	275	103	378	907,244	373,168	1,280,412	4,216,142	20,139				5,381	3,037	6,660	
	港湾関係陸運業	756	181	937	2,279,241	581,614	2,860,855	4,016,619	4,158,249				10,797	6,103	22,644	
	関係官公庁	279	84	363	946,860	294,849	1,241,709								32,787	
	その他港湾関係業	108	26	134	249,516	76,875	326,391	2,678,000	413,324				508	206	1,475	
	小計	5,505	1,723	7,228	16,421,754	5,202,030	21,623,784	60,726,163	107,983,543				226,566	86,631	240,409	
港 湾 依 存 産 業	保険業	7	11	18	37,288	42,806	80			237,283,889	9,359	569,116	—	—	—	
	貿易業	80	50	130	399,363	126,786	526,149			56,028,872	54,594,880	56,201,698	2,943	2,080	2,812	
	製 造 業	飼料製造業	658	443	1,101	2,179,744	1,208,792	3,388,536			68,765,049	51,477,586	83,443,841	103,586	116,285	159,475
		製材・合板業	2,323	559	2,882	4,107,291	1,190,354	5,297,645			68,445,405	50,884,184	74,369,912	49,476	67,190	175,066
		食品工業	2,097	796	2,893	3,762,904	1,831,921	5,594,825			90,335,662	86,785,318	133,174,437	44,427	27,960	97,647
		造船業	4,021	1,173	5,194	12,435,221	3,154,777	15,589,998			84,281,914	36,374,381	86,898,869	41,714	22,679	490,849
		重化学工業	1,420	323	1,743	5,117,445	1,165,663	6,283,108			261,865,714	146,678,207	263,582,192	294,341	130,803	478,485
		石油類販売業	81	44	125	936,195	607,130	1,543,325			24,004,462	—	—	3,813	1,917	26,727
	小計	10,600	3,338	13,938	28,538,800	9,158,637	37,697,437			597,698,206	372,199,676	641,469,251	537,357	366,834	1,428,249	
合計	10,687	3,399	14,086	28,975,451	9,328,229	38,303,680			891,010,967	426,803,915	698,240,065	540,300	368,914	1,431,061		
総計	16,192	5,122	21,314	45,397,205	14,530,257	59,927,464	60,726,163	107,983,543	951,737,130	426,803,915	698,240,065	766,866	455,545	1,671,470		

V 地域経済開発と鹿島港

日本各地において、地域開発の目的をもって港湾の整備拡充にとりくんでいる自治体は今日数多くあるが、それらの中から茨城県鹿島港をとりあげ、地域経済開発と港湾の役割について考察する。

我が国の経済は、工業の飛躍的發展により高度成長を続けてきた。しかしながら既成の大工業地帯においては、用地用水をはじめ種々の障壁が生じて、工業生産はもとより広く社会生活等においても過度集中の弊害が起り、将来の發展について至難な事態が明らかになった。このようなことから政府においては、全国総合開発計画（昭和37年）によって整備地域及び開発地域を定め、そこに開発の拠点を造成し経済の飛躍的發展を期するとともに地域格差の是正をはかることとした。また首都圏整備計画においても、首都東京の過大な産業と人口を地方に分散するため、衛星都市における工業団地や住宅団地の促進をはかったのである。

茨城県は、地理的に港湾に恵まれず重要港湾としては鹿島・日立の二港と地方港湾の大洗・川尻・河原子・土浦・潮来・軽野の六港に限られている。したがって本県の物資流通の拠点は、依然として東京湾の諸港と福島県の小浜港などに依存している状態であり、また鹿島港を中心とする鹿島灘沿岸地域は、利根川等の自然的障害を受け交通は不便で、広漠たる砂丘地帯のため農耕地としての生産性も低く開発もおくれていた。

しかしながら首都東京から80kmの至近距離に位置していることと、その背後には霞ヶ浦・北浦の年間流量11億立方メートルに及ぶ豊富な水資源と、工業用地としても3,300万平方メートル以上の土地が集約的に確保できるとともに地耐力も極めて大きく、さらに豊富な労働力も期待できるなど有利な工業立地条件に恵まれていることにより、工業用地の造成と港湾の建設を中核として道路・鉄道・工業用水道等の関連施設の整備をはかり、大規模な臨海工業地帯を造成し地域開発の一大拠点として、国民經濟の發展に寄与し後進県茨城の飛躍的浮揚を期し、茨城県は昭和35年鹿島灘沿岸地域総合開発の構想試案を作成し、

以後これに数次の改定を加え管々その推進の努力を重ね建設を進めて今日に至っている。

1. 鹿島灘沿岸地域総合開発と鹿島港の整備

茨城県では昭和35年当地域に大規模の臨海工業地帯を造成しようとする「鹿島灘沿岸地域総合開発の構想試案」を策定した。これによれば鹿島灘沿岸と東京湾を直結する大動脈として高速車道を建設し、約4,000haの工業用地を造成しここに製鉄・石油を中心とする大規模コンビナートを形成し、あわせて8,000haの住宅用地も造成して新都市を育成しようというものであったが、当時の鹿島港の港湾計画としては、堀込港か北浦と結ぶ運河港を考えており、その規模や築造方法等については必ずしも明確ではなかったのである。

その後数度にわたってこれに検討が加えられ、昭和37年に工業港を中核とする「鹿島臨海工業地帯造成計画書」が作製された。その内容について概略すれば、鹿島・神栖・波崎一帯の2,000haとその周辺2,000haを対象区域とし、昭和50年を目途に事業総額1,400億円を投入して10万トン級船舶の入港可能な工業地帯を中核とした大規模臨海工業地区と商住地区を形成しようというものであった。

すなわち第1期(昭和38年度から42年度まで)においては、臨海部に2,100ha(630万坪)その近接地区に430ha(130万坪)の合計2,530ha(760万坪)の工業用地を造成するとともに住宅地330ha(100万坪)を確保し、また工業港(—12m)の建設をはじめ道路・鉄道・工業用水等関連施設の整備を行う。

第2期計画は、工業用地800ha(240万坪)住宅用地330ha(100万坪)を造成するとともに、第1期計画に引続き港湾(—16m)をはじめ各種施設を拡大強化する計画である。

なお昭和38年7月には、鹿島地区(鹿島郡・行方郡)は工業整備特別地域として閣議決定をみている。現在、高松・東部・西部・波崎の四大工業団地には既に52社が立地し、うち48社が操業している。

鹿島港は鹿島・神栖・波崎の三町にまたがり、この一大臨海工業地帯の中核として我が国港湾海洋土木工学の英知と近代的大型土木工事車輛及び船舶などを結集し、きびしい自然条件の中で他に例をみないテンポをもって建設が進められているが、その推移については、昭和38年港湾法にもとづく重要港湾に指定され茨城県は港湾管理者となり、大型船を対象とした掘込式港として「鹿島港湾計画」を決定し、この年11月に鹿島港起工式を行った。

第1期計画では、神栖町居切浜附近に外郭施設を建設し内陸部に1万5千トン級を対象とする航路を浚渫する計画で、事業費は15,730,800千円をもってし、第2期計画では、航路の浚渫拡張を行い10万トン級船舶の入港を可能とするほか、公共岸壁、物揚場等を整備する計画でその事業費は11,207,500千円である。

その後、この港湾計画は最大対象船型を従来の10万トン級から20万トン級に変更し、これにともない昭和43年に第1回の一部変更を、昭和47年に公共埠頭計画の変更を内容とする第2回の一部変更を行い、さらに昭和48年には2回にわたる軽微な変更を加えて、現在に至っている。

2. 鹿島港港勢の推移

① 入港船舶隻数

年次(昭和)	40年	44年	45年	50年	55年
総隻数	110	1,407	5,304	9,046	12,089
外航船		30	236	980	1,026
内航船	104	1,292	5,000	7,974	10,818
その他	6	85	68	92	245

- ・昭和44年は鹿島港開港
- ・昭和55年における1万トン以上の入港船舶は6%をしめている。
- ・外航船の国籍では、日本36、リベリア・パナマ各15%をしめている。

② 入港船舶総トン数

年次(昭和)	40年	44年	45年	50年	55年
総トン数	26,217	1,310,819	8,384,145	31,921,791	37,829,957
外航船		201,169	4,051,875	24,302,042	28,537,787
内航船	24,206	1,079,337	4,282,761	7,562,860	9,134,606
その他	2,011	30,313	49,509	56,889	148,564

・昭和55年における1万トン以上の入港船舶は75%をしめている。

③ 海上出入貨物

年次(昭和)	40年	44年	45年	50年	55年
総数(トン)	42,477	2,152,873	12,760,080	39,063,120	43,270,772
外貨		131,049	5,607,678	25,312,969	25,912,873
内貨	42,477	2,021,824	7,152,402	13,750,150	17,357,899

- ・取扱貨物の主要品目は、鉄鉱石、原油、鉄鋼、石炭、石油製品などである。
- ・外貨における取引関係先は、アジア、オセアニアが62%をしめている。
- ・内貨は東北、関東が57%をしめている。

④ 進出企業の現況

業種	企業数	従業員数	投資額(億円)	生産額(億円)
鉄鋼	5	7,560	7,360	3,996
石油・石炭	3	1,383	1,199	3,739
化学	36	3,950	2,853	2,529
窯業・土石	4	352	377	148
機械	3	504	66	58
食料品	4	233	269	470
電気・熱	5	671	2,366	3,255
その他	3	131	235	24
計	63	14,784	14,724	14,213

・これは昭和55年現在であるが、各企業の将来計画を集計すれば従業員総数は30,773人、投資総額41,144億円、生産総額47,116億円となっている。

3. 鹿島港臨港三町の町勢の推移

鹿島港建設を中心とする地域開発の成果は、たんに港勢の上昇のみにとどまらず港湾を中心とする関係地域の都市形成と経済浮上に大きな役割を果た

している。次の鹿島港臨港三町の町勢の推移によって、これを確認することができる。

① 町内人口の推移 (人)

昭和	35 年	40 年	45 年	50 年	55 年
鹿島町	16,132	16,305	25,176	37,126	38,822
神栖町	16,326	15,820	22,173	29,986	32,250
波崎町	24,704	24,077	27,187	32,716	35,110
計	57,162	56,202	74,536	99,828	106,182

② 町内就業人口の推移 (人)

	35 年	40 年	45 年	50 年	55 年
鹿島町	8,122	7,846	12,932	17,569	
神栖町	8,496	7,972	12,207	14,454	
波崎町	11,124	10,830	12,669	14,938	
計	27,742	26,648	37,808	46,961	

③ 町内事業所の推移

	35 年	40 年	45 年	50 年	55 年
鹿島町	682	38年 721		1,440	3年 1,596
神栖町	494	41年 620	44年 643	1,391	2,272
波崎町	763	41年 852			56年 1,436
計	1,939				(5,304)

④ 町財政 (歳入予算) の推移 (千円)

		35 年	40 年	45 年	50 年	55 年
鹿島町	一般会計	75,372	194,951	848,843	5,600,886	9,593,462
	特別会計	25,144	85,107	212,221	1,081,176	2,210,340
神栖町	一般会計	86,404	276,262	967,156	5,678,880	11,522,778
	特別会計	30,507	61,427	217,836	716,428	2,224,499
波崎町	一般会計	126,746	242,700	938,600	2,441,500	5,598,000
	特別会計	65,354	100,156	215,383	574,756	1,341,538

・神栖町のみ一般会計は歳入、特別会計は歳出決算額である。

⑤ 町財政力指数の推移

	35 年	40 年	45 年	50 年	52 年
鹿 島 町		0.28		1.81	1.936
神 栖 町	0.36	0.30	0.78	2.25	2.06
波 崎 町		0.31	0.29	0.50	0.55

・鹿島町神栖町ともに歳入は従来町税よりむしろ地方交付税がその大半をしめていたが、昭和44年進出企業の操業を境に税収が急増し、昭和46年には不交付団体となっている。

VI 市民生活環境と港湾

港湾は港湾の自然的条件によって交通生産の要となり、人口を集積し次第に都市を培養していった。そこには住民と港湾の渾然化が自然の中に培われて存在した。しかしながら海運業務を中心とする合理化や機械化の進行は、港湾と住民との隔絶現象を増大させるにいたった。

また都市化の進行は住民生活にとって諸種の公害を発生させ、住民生活環境の浄化が緊急な課題となった。

ここにおいて港湾もまた豊かな市民生活環境構成の一環を担うという、新しい視点においてとらえられその開発が進められてきたのである。

ここに清水市が将来の港づくりのために役立てることを目的として、市民の港湾利用ならびに関心と要求度について調査した（昭和53年6月）資料から幾つかの事項をあげて、港湾が経済活動よりさらに前進し住民生活の深部にかかわりを持ってきた点を明らかにしたい。

1. 調査方法と回収状況

調査方法は選挙人名簿から100人に1人を抽出し計1,642人を対象として、調査表を郵送しこれを回収したものである。回収結果は、回収総数820人回収率50%、男女の比率は男53%、女47%、これを年令別にみると20代19.0%、30代27.2%、40代25.5%、50代14.6%、60代9.2%、70代4.5%であった。

2. 質問事項と回答

(1) あなたは、この1年間に港に行ったことがありますか。

1～5回行った	43.7%	} 77.2%
6回以上行った	33.5%	
行ったことがない	22.8%	

・この調査では男性より女性が港へ行ったことがないものが断然多いことがわかった。

(2) あなたは市民として、港をどのように考えていますか。(複数回答)

国際貿易港である	男 31.6%	女 21.8%
経済的利益をもたらす	男 25.5%	女 20.0%
観光港である	男 4.1%	女 4.0%
労働の場である	男 15.5%	女 14.0%
その他	男 3.2%	女 1.7%

・この調査では清水港が国際貿易港としての認識は強く、経済的利益をもたらしているとの理解が持たれていることがわかる。

(3) 遠来の友人知人に市内を案内する場合、港をコースに入れますか。

コースに入れる	男 18.2%	女 13.0%	計 31.2%
相手によって入れる	男 25.7%	女 24.1%	計 49.8%
入れない	男 9.1%	女 9.8%	計 18.9%

・この調査では国際貿易港としての認識はあっても、名所観光地としての意識はきわめて低いことがわかる。

(4) あなたやご家族の収入は、港とつながりがあると思いますか。

つながりが深い	20.0%	} 70.1%
つながりがある	15.5%	
少しはある	34.6%	
全くない	29.9%	

・この調査では市民の経済生活にとって、港の存在が強く認識されてい

ることがわかる。

(5) あなたは、親しめる港にするための何を求めますか。(複数回答)

公園・緑地	男	41.6%	女	35.5%
魚つり場	男	17.1%	女	4.5%
港のPR	男	12.8%	女	17.1%
見学コース	男	7.0%	女	9.8%
催し物	男	9.5%	女	7.1%
その他	男	1.5%	女	0.7%

- ・この調査で市民は公園緑地を最も望んでいることがわかる。これは港が住民の憩いの場となり、よい生活環境として希求されていることである。

(6) あなたは、港の将来をどう考えますか。(複数回答)

港の整備拡充を進めて市の繁栄をはかる	64.9%
カーフェリーの発着所等を設ける	40.7%
現状の規模でよいと思う	7.6%
その他	3.8%

- ・この調査で市民は、市の繁栄をこれまで以上に港の将来に期待していることがわかる。

以上の調査を通して考察すれば、港の存在が市民の経済生活上いかに大きく認識されているかがわかるとともに、市民は港の存在と将来に市の繁栄を大きく期待を抱いていることがわかり、さらに将来港湾は経済生活の場であるとともに、住民のレジャーの場として憩いの場として、よき生活環境として住民と深く密着すべきことが理解されるのである。

おわりに

都市経済における港湾の役割について研究を進めるにあたっては、特にその関係を定量的に把握しようと努め資料その他の蒐集に留意したが、結果はこれに応える内容に乏しく活用するに足るものはきわめて少なかった。したがって

基本的にこのための諸調査を設けることの必要さを反省させられた。

しかしながら港湾関連産業への就業者数やその所得など、幾つかの市民の暮らしや産業活動と港湾のかかわりについては、些細ではあるがその手がかりとする資料をうることができ、市経済や住民生活と港湾の相互関係についていささかの把握ができたと思う。

さらに港湾は古くからその自然的良否をもって、大きく都市形成や都市産業活動にかかわりを持ち貢献してきた歴史的認識は広く持たれているところであるが、近代的科学技術を基盤として鹿島港のごとく地域経済開発の視点から課題を担い人工により建設されている港湾や、さらには住民生活環境づくりという新しい観点から港湾立地がとらえられ建設が進展していることも把握することができた。

今後港湾の役割は従来の単なる物流のみにとどまらず、住民の直接利用や都市問題の解決の場としての利用など多面的に役割の方向に大きく影響していくものであることを強く感じとることができた。

附 記

本稿作製に当っては、資料の提供をはじめ多大の便宜とご協力をいただいた舞鶴市・東京都・清水市・茨城県の港湾関係ご当局をはじめ、鹿島町・神栖町・波崎町の係の方々、深い感謝の意を表します。

参考文献

1. 都市経済と港湾の相関
 - ・港湾経済研究1965 No.3 日本港湾経済学会編
 - ・港湾経済研究1968 No.6 日本港湾経済学会編
2. 舞鶴関係
 - ・市勢要覧(1979) 舞鶴市
 - ・舞鶴港 舞鶴市舞鶴港振興会
 - ・舞鶴港開発計画(昭和48年) 京都府総合開発審議会
 - ・舞鶴港港湾統計年報 京都府舞鶴事務局
 - ・府政だより No.145 京都府企画管理部広報課
3. 東京関係
 - ・東京港便覧(1979) 東京都港湾局
 - ・東京港港勢(昭和54年) 東京都
 - ・事業概要(昭和54年) 東京都港湾局
 - ・PORT OF TOKYO 東京都港湾局

4. 清水関係

- ・市勢要覧 清水市
- ・しみず (80) 清水市
- ・清水港統計年報 (昭和54, 48年) 静岡県清水港管理事務所
- ・清水港要覧 (昭和55年) 静岡県清水港管理局
- ・あなたと港 清水市経済部港湾課

5. 鹿島関係

- ・鹿島港統計年報 (昭和55, 46年) 茨城県鹿島港事務所
- ・茨城県鹿島港 茨城県鹿島港事務所
- ・鹿島港 (1981, 1978, 1973) 茨城県鹿島港事務所
- ・鹿島町勢要覧 (79) 茨城県鹿島町
- ・波崎町の現勢 (昭和55年 8月) 茨城県波崎町企画開発課
- ・神栖町については神栖町企画財政課回答