

1 地域経済と貨物流動について

(1) 地域経済の特徴 我が国経済は昭和30年代平均9.6%の高度成長をとりけたがこの推進力となったものは工業の急激な発展であり、特に重化学工業化への飛躍的発展によるものと考えられる。このような産業構造の変革は表-1に示す通り都市人口が68%に、また工業が三大都市へ偏重集積するよう反

都市への人口集中、都市への工業集積となって地域構造の変ぼうをもたらすと共に輸送構造にも大きな影響を与えたのである。このような人口の都市への集中と都市化、そして工業集積をもたらした要因は単に所得や経済的なものばかりでなく、都市のもつ消費購買力の集積、②多様な工業集積、③運輸通信施設、④政治文化、本社販売等の第3次産業的機能の集積等、都市の複層的機能を企業が外部経済として必要としたからに他ならない。従って地域経済変ぼうの主因は表-2に示すような中枢管理機能に代表される都市機能の強弱、人口流動、工業集積の3要素が基本的なものであると考えられる。然し之等はそれの片では生成発展するものではなく、何れも循環的因果関係を有しているのであって中京地域の発展は名古屋市の成長如何にかかっているのである。このことより東京、大阪を中心とする地域と中京地域の発展成長の特徴が何であるかを図-1に示す地域経済相互の相関によって見れば、関東臨海は生産密度において高いがそれを大中に上廻って中枢管理機能が強く、近畿臨海は生産と中枢管理機能のバランスがとれている。東海地域は生産が中枢管理機能を大中に上廻り産業地域である山陽と同パターンを示している。さらに卸売業の販売高を比較すると大阪は全国平均の3.9倍、東京は2.6倍、愛知は大阪の2分の1程度である。之等のことを考えれば三大都市を中心とした地域経済の特徴は、東京は都市機能を中心に、大阪は商業活動を、名古屋は工業生産を主体としていることが分る。工業集積は貨物流動にとって極めて重要な要素であってこの集積の特徴を業種別にその立地要因と都市との関連からまとめたものを表-3に示すが、中京地域の集積分布は全国パターンと略々同じであり業種別には地方型産業の集積が強い。

表-1 人口と工業集積の相関関係 地域別集中状況

地域	人口増加率(%)		人口増加数(万人)		工業集積率(%)		工業集積数(万人)	
	昭和30年代	昭和40年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和30年代	昭和40年代
全国	25.6	20.7	100	100	100	100	100	100
東北	15.6	12.7	45	18	17	53	6	52
関東	28.2	21.7	25	26	24	27	23	25
東海	10.9	7.0	11	10	11	13	13	16
近畿	15.1	10.7	14	14	16	17	25	24
北陸	1.9	2.9	5	3	2	6	6	3
西日本	22.1	11.9	23	27	23	17	17	16
人口	6.5	6.6	60	60	60	60	-	-
工業	31.1	26.1	63	63	63	63	-	-
都市	22.9	20.9	23	22	25	25	42	42

表-2 都市別管理機能集中度

都市	行政機能	本社機能	政治機能	教育機能	大学機能	商業機能	金融機能
東京	8	100	100	100	100	100	100
大阪	30	30	60	30	40	20	70
名古屋	15	20	20	30	10	20	20
京都	12	70	70	60	60	80	80
横浜	1	10	10	10	10	10	10
神戸	10	10	10	10	10	10	10

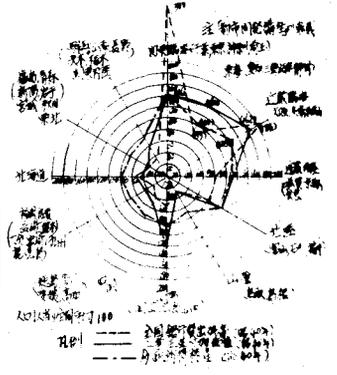
経済学研究所地域経済調査室(昭和30年)調査

の発展成長の特徴が何であるかを図-1に示す地域経済相互の相関によって見れば、関東臨海は生産密度において高いがそれを大中に上廻って中枢管理機能が強く、近畿臨海は生産と中枢管理機能のバランスがとれている。東海地域は生産が中枢管理機能を大中に上廻り産業地域である山陽と同パターンを示している。さらに卸売業の販売高を比較すると大阪は全国平均の3.9倍、東京は2.6倍、愛知は大阪の2分の1程度である。之等のことを考えれば三大都市を中心とした地域経済の特徴は、東京は都市機能を中心に、大阪は商業活動を、名古屋は工業生産を主体としていることが分る。工業集積は貨物流動にとって極めて重要な要素であってこの集積の特徴を業種別にその立地要因と都市との関連からまとめたものを表-3に示すが、中京地域の集積分布は全国パターンと略々同じであり業種別には地方型産業の集積が強い。

表-3 工業集積の相関関係 業種別管理機能

業種	都市集積率(%)		地方集積率(%)	地方集積数(万人)	地方集積率(%)	地方集積数(万人)
	昭和30年代	昭和40年代				
総集積	70.9	28.1	28.1	3.7		
卸売業	23.2	24.9	29.0	2.9	地方型産業	地方型産業
工業	73.5	26.5	3.0	2.5	地方型産業	地方型産業
300型工業	53.5	44.5	11.5	2.5	地方型産業	地方型産業
商船運工業	22.8	27.2	6.9	2.5	地方型産業	地方型産業

図-1 地域経済の成長と相関関係の相関図



(2) 地域経済と貨物流動について

地域経済と貨物流動がどのような関係にあるかはその経済集積が貨物流動とどのように変化させるかである。

図表 4 によつて見れば地域内流動の大半は自動車輸送でその比率は殆ど変化がなく、また総流動に対する地域内流動の比率は80-90%で輸送量は増大しながらもその比率は略々一定している。このことは地域経済は他地域との関連が蓄積を増大しつつ発展することを示しているので、量の配分は地域経済の質、経済力の強弱によつてもと考えられる。従つて、地域経済の変動と貨物流動の構造変化はその輸送対象、輸送経路、輸送手段の質的变化として考えられる。現状その主因となつたものは重化学工業化であり自動車輸送の大型化、高速化であろう。即ち貨物流動の主体は1次産品から工業品になり、またエネルギーの転換、原材料の海外依存度の増大は表-3に示すように港湾地帯への工業集積となり貨物流動は港湾から内陸へは足の短い流動に変化した。このため地域内流動の海運、自動車の輸送量は増大させた。一方鉄道輸送はどのような変化に対しその設備の配置、能力に不均衡を生じ、そのための輸送サービスの低下は鉄道輸送量を昭和53年以来約2%/年と横ばいしている。従つて経済規模の拡大による貨物量の増加は総て自動車、海運の輸送に負担されて来たのでこの輸送機関選定の要素について考えれば①経済的距離 ②輸送サービス ③運賃負担力の3つであると考えられる。内陸輸送としての鉄道と自動車の経済的限界長は約200-250KMと考えられる今後の鉄道輸送は中長距離の拠点ブロック輸送になると考えられる。また輸送サービスの実態調査によれば速達と着時刻の明確への比重が高く距離が遠くなる程着時刻の明確化を必要としている。運賃負担力は都市型産業が一般的に強く、地方型、臨海性産業は弱いので輸送サービスとも関連して前者は自動車依存が強く、後者は海運、鉄道依存となっている。この現状から鉄道輸送の近代化として①貨物拠点駅の設定、②高速輸送体系の確立、③自動車等の物資別適合輸送特バリエーション輸送の拡大等の基本方針が樹てられ名古屋周辺の鉄道貨物輸送計画もこの方針に基づき全国網の一環として計画されているのである。

表-4 名古屋周辺貨物別輸送別輸送距離 単位: 1000トン

輸送別	地域内		中京		阪神		山陽	
	自動車	鉄道	自動車	鉄道	自動車	鉄道	自動車	鉄道
地域内	21.7	1.7	17.2	0.8	20.9	0.9	17.0	0.4
地域外	2.4	4.7	3.9	2.9	3.6	3.1	3.6	3.6
合計	24.2	6.4	21.1	3.7	24.5	4.0	20.6	4.0

表-5 によつて見れば地域内流動の大半は自動車輸送でその比率は殆ど変化がなく、また総流動に対する地域内流動の比率は80-90%で輸送量は増大しながらもその比率は略々一定している。このことは地域経済は他地域との関連が蓄積を増大しつつ発展することを示しているので、量の配分は地域経済の質、経済力の強弱によつてもと考えられる。従つて、地域経済の変動と貨物流動の構造変化はその輸送対象、輸送経路、輸送手段の質的变化として考えられる。現状その主因となつたものは重化学工業化であり自動車輸送の大型化、高速化であろう。即ち貨物流動の主体は1次産品から工業品になり、またエネルギーの転換、原材料の海外依存度の増大は表-3に示すように港湾地帯への工業集積となり貨物流動は港湾から内陸へは足の短い流動に変化した。このため地域内流動の海運、自動車の輸送量は増大させた。一方鉄道輸送はどのような変化に対しその設備の配置、能力に不均衡を生じ、そのための輸送サービスの低下は鉄道輸送量を昭和53年以来約2%/年と横ばいしている。従つて経済規模の拡大による貨物量の増加は総て自動車、海運の輸送に負担されて来たのでこの輸送機関選定の要素について考えれば①経済的距離 ②輸送サービス ③運賃負担力の3つであると考えられる。内陸輸送としての鉄道と自動車の経済的限界長は約200-250KMと考えられる今後の鉄道輸送は中長距離の拠点ブロック輸送になると考えられる。また輸送サービスの実態調査によれば速達と着時刻の明確への比重が高く距離が遠くなる程着時刻の明確化を必要としている。運賃負担力は都市型産業が一般的に強く、地方型、臨海性産業は弱いので輸送サービスとも関連して前者は自動車依存が強く、後者は海運、鉄道依存となっている。この現状から鉄道輸送の近代化として①貨物拠点駅の設定、②高速輸送体系の確立、③自動車等の物資別適合輸送特バリエーション輸送の拡大等の基本方針が樹てられ名古屋周辺の鉄道貨物輸送計画もこの方針に基づき全国網の一環として計画されているのである。

2. 名古屋周辺鉄道貨物輸送計画について

①鉄道貨物輸送量の想定 高速輸送の形態は表-5に示す通りであつて、このような営業施策に対応するため名古屋周辺将来の鉄道貨物量の想定は地域別、企業別調査から積上げによつて推定し、さらに走行輸送量を輸送形態別に推定すると表-6の通りで、昭和53年度の鉄道貨物量は約35.4%/年、このうち走行輸送量は18.9%/年となる。この輸送量に対し名古屋周辺の現状貨物取扱能力を比較すると表-7の通りで臨海工業地帯、貨物量の増加、輸送対象の変化による設備改変が必要と考えられる。特に名古屋地区、四日市地区のコンテナ設備、西三河地区の自動車輸送設備増強の必要が考えられる。一方名古屋周辺の貨車操配は現在稲沢操を基幹とし、笠寺駅、四日市駅が地区操配の使命を果たしているが稲沢操の現有能力

表-5 高速輸送形態

輸送別	輸送対象	
	要路	散在貨物
鉄道輸送	地域内運輸(重工業)	コンテナ
自動車輸送	臨海工業地帯	コンテナ
海運	臨海工業地帯	コンテナ

表-7 貨物設備の能力比較

地区	553				過総能力			
	取扱能力		553		取扱能力		553	
	貨車	コンテナ	貨車	コンテナ	貨車	コンテナ	貨車	コンテナ
西三河	1.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
名古屋	2.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
四日市	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
合計	3.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3

表-6 鉄道貨物輸送の想定

地区	553		過総能力	
	取扱能力	553	取扱能力	553
西三河	1.1	0.1	0.1	0.1
名古屋	2.0	0.1	0.1	0.1
四日市	0.1	0.1	0.1	0.1
合計	3.2	0.3	0.3	0.3

は約4200車、四日市地区は約980車/日である。之に対し昭和53年度の想定輸送量から名古屋周辺の取扱車数を検討すれば表-8の通り稲沢標の取扱車数は約6,400車/日、四日市地区は約1,470車/日で操配能力の増強を必要とする。従つて名古屋周辺の鉄道貨物輸送計画は現有設備をフルに活用して貨物設備並びに貨車操配設備の増強をどのような規模と使命にするかが主眼点になると考えられる。

表-8 昭和53年度想定稲沢標貨車取扱車数

	東海線	上野線	中央線	濃尾線	臨港線	合計
東海線	—	720	270	180	180	1350
東海道	120	120	120	120	120	600
中央線	30	200	—	60	—	290
濃尾線	180	180	60	180	—	600
臨港線	180	180	—	—	—	360
合計	420	1200	360	420	360	2760

(2)名古屋周辺鉄道貨物輸送計画、鉄道貨物輸送の将来は急行列車種と集結輸送列車種との2体系になるが急行輸送と集結輸送を同一ヤードで取扱うことは一ヤード作業が複雑化し速達 着時刻の予報等急行輸送の必須条件を困難にし、かつ集結輸送の能率化を阻害するので急行輸送と集結輸送とを分離することが望ましい。この観点から東海道名古屋駅と中央で、かつ西三河中央の各線と結節点的位置を占める名古屋市周辺に全国主要拠点駅と特に急行輸送拠点駅の必要が考えられる。そこで名古屋地区に於いては約540年の不足コンテナ設備の増強をフレートライナー輸送設備とし、同時に名古屋周辺急行貨車操配のための能力約1500車の操配線群を併設する八田貨物基地を昭和50年度完成予定として新設することとなった。また四日市地区は将来伊勢線の四日市乗り入れによる現設備の支障があり、約150年の不足コンテナ設備の増強は周辺貨物駅を集約して、フレートライナー輸送を含む約270年取扱貨物設備とし、同時に稲沢標の補助と地区操配の使命をもつ能力約1500車の操配線群を併設する新貨物拠点駅が各々と考えられ昭和53年度完成予定として計画中である。従つて稲沢標は集結輸送の基幹ヤードとなる、取扱車数は急行貨車約300車(現在約720車)、一般車約4600車合計4900車となるがヤード作業の近代化と能率化を目標とし能力約5000車の全自動化改良増強計画が前記計画と合せて進められている。なおフレートライナー輸送は貨物集約による1駅対1駅の直輸送であるものの集配は区域となるのであってレールのない貨物駅としてコンテナ営業所の新設が必要と考えられる。従つて西三河、名古屋北部及び衣浦谷地区の鉄道貨物設備の改良増強計画は、コンテナ営業所の新設と現有貨物設備の統合とを合せて考えなければならぬのであって今後の名古屋周辺鉄道貨物輸送計画の大きな課題であると考える。

3. 名古屋 名古屋周辺将来の鉄道貨物輸送は八田貨物基地、稲沢標の2ヤードが基幹となるのであるが地域外流動の分野に於ける鉄道貨物輸送の質的改善は地域相互の関連度を高め地域経済の発展に大きく寄与すると考えられる。

特に八田貨物基地は我が国初めての急行ヤードであり貨物の速達、計画輸送への可能性は流通経費の節減をもたらす社会的にも重要な都市機能の一つであると言える。八田貨物基地の計画概略は図-2に示す。

