

の一部は500mも海中に進んでその先は低い海蝕崖に終っている。喚声はこれらの立体的配置が、アイスランドには珍しい青空と白雲の下で見事に天然色で鑑賞されたためであろう。

C, 効果 立体スライドの効果が判って来たので、会場では他のスライドも求められた。浅海先生が示された華厳の滝と中禅寺湖の奥深いカラー風景や、場所を開き洩らしたが環流丘陵の立体構造は、私の脳裏に今も焼き付いている。私が上映した台風後の狩野川流域の白黒の空中写真も極めて好評であったから、空中写真教育に立体スライドを用いれば、学生の理解と使用意欲は格段に進むものと考えられる。狩野川の2枚ずつのスライド数種は寄贈して、偏光フィルターの近くにおいてある。

立体スライドは児童・生徒が物や自然に接し、これらを理解するのに大変効果があるはずなので、5日後の3月22日(木)11時~12時にかけ、付属高校視聴覚教室に付属の先生方有志をお招きした。そこでは立体投影の原理・用具や植物・機械・風景・空中写真などのスライドを映写し解説した。巾の広い部屋だったため両袖の方は実体視しにくいことがこのとき判り、中央に集って戴いた。中央にいる方々からは前回以上に感歎の声の上り、その効果を確認したのであった。比較的安く備えられるから幼稚園から大学まで、視聴覚教室にこれが常備される気運を望んでやまない。

(1979. 3. 7)

## 港 湾 と 後 背 地

### — 圏構造としてみた清水港の後背地 —

遠 藤 幸 子

<はじめに>

地理学においては多くの港湾研究が行なわれてきたが、それらはMeckingのいう港湾と交通路によって結ばれた広い空間における港湾の問題、特に後背地に関する具体的な調査研究ではなく、その結果、後背地という概念は本来、地理学上の概念であるにもかかわらず、今だにあいまいなままに用いられていると思われる。なぜなら、最近の海上輸送における物流システムの変化、ことにコンテナ化ならびに専用船・専用埠頭の利用について鑑みるに、従来の静態的な見方では港湾機能は十分には理解しえず、その結果、後背地に関する研究に遅れをきたしていると考えられるからである。

そこで本研究では、特定重要港湾の中から清水港を選び、より実態に即した調査分析に基づいて港湾機能を再検討し、それを通して後背地概念を再考することにした。

<調査結果の分析>

まず、清水港の能力を施設能力と定期航路の種類ならびに本数の2点から分析した。清水港の総取扱貨物量は16,300千トン(S49年)で特定重要港湾17港中最下位であるが、接岸能力・収容能力・荷役能力が他の港湾と比較して劣っているわけではなく、ことに倉庫・上屋の面積は、総取扱貨物量では、はるかに清水港をしのぐ東京港や川崎港を上回り、大阪港に次いで第6位といった高い地位をしめている。また17港中8港にしかないコンテナ施設を有する港湾でもある。定期航路についてみると清水港には14種類の定期航路が寄港し、航路数では北九州港について第6位をしめている。これら

のことから、清水港は特定重要港湾の中で、取扱貨物量が最下位であるにもかかわらず、港湾の能力という点では上位にあると考えられる。

続いて、清水港をめぐる港湾経由貨物の流動を明らかにするために、専用埠頭を持つ臨海工場と清水港の後背地に立地し、公共埠頭を利用すると思われる輸出産業について港湾経由貨物の流動の実態を分析し、流動を規定している要因を考察した。

まず、板倉の説に基づいて東亜燃料・豊年製油・日本軽金属の3事業所を臨海工場と認め、そこを拠点とする貨物流動を調査分析し、続いて、輸送機械・楽器・食料品・雑貨等の輸出産業33事業所について、そこを拠点とする貨物流動の調査分析を行なった。その結果、特に注目すべき事実として、輸出貨物は静岡県内の事業所から距離的に最も近い清水港のみならず、東京港・横浜港・名古屋港・神戸港などにも流れていくことが明らかになった。

そこで、この現象について、更に詳しい調査分析を行なった結果、事業所から港湾（実際の積出港）に到るまでの流通経路には3つのパターンがあることが明らかになった。A型……直接、清水港以外の港湾に輸送し、そこから積み出される。B型……清水港で通関し、清水港から積み出す。C型……清水港で通関し、清水港以外の港湾から積み出す。

続いて、この3つのパターンは、どのようにしてできあがるのかを明らかにするために通関港および積出港を決定する要因について考察した。

<おわりに>

物流システムの変化に着目して、清水港と後背地の産業を調査し、港湾経由貨物の流動を分析した結果、港湾機能および港湾の階層性と後背地の概念について、以下のような結論をえた。

- ①輸出貨物がコンテナ化の傾向を強めるにつれ、これまで一体と思われてきた港湾機能の分担が進展し、その結果、港湾機能についての評価を再検討する必要性が生じている。港湾機能の分担は、貨物を直接に積み出す港湾と積み出しを除く輸出業務を専らとする港湾とを出現させる。その結果、保管から積み出しまでの業務を完遂しうる大港湾とそれ以外の港湾との間に機能上の階層性が生じてきている。従って、後背地概念には広狭両義の概念が必要であると考えられる。この場合、広域的には、静岡県は横浜港の後背地とみなしうるが狭域的には、清水港の後背地とみなすべきであろう。
- ②港湾を生産の場としてとらえるならば、臨海工場の持つ製品の市場圏もまた港湾の後背地として考える必要があろう。すなわち、後背地概念は、工業港的機能にかかわるものと商業港的機能にかかわるものの2種を想定しうるのである。
- ③かかる後背地概念の分化は、港湾をめぐる物流システムの複雑化に伴って、従来の一般的な後背地概念が適用しえなくなっていることによるものであって、こうした物流システムの把握には、それに対応した分析手段としての後背地概念の構築が不可欠となろう。

(1979. 5. 19. 22回生)