

## 1 三重県における開発利用計画（漁業を除く）について

吉国 隆（三重県企画部）

### 1 伊勢湾開発の概況

伊勢湾およびその周辺部は、首都圏と近畿圏とを結ぶ太平洋ベルト地帯の中央に位置し、今後の飛躍的な開発、発展が期待されている地域である。

東京湾や大阪湾の地域は、開発がすでに飽和状態に近づきつつあり、都市部の過密化、公害問題の深刻化等の弊害を生じつつあるほか、地価の上昇や水資源、労働力の逼迫等から、開発のテンポは、相対的に鈍りつつある。

これに対して、伊勢湾は、現在迄の所、その一部を除いて、まだまだ未開発であり、豊富な水際線とともに、余力のある水資源、後背地、労働力をもっており、その発展は、まさに、今後の日本経済の成長の担い手として国家的にも、きわめて強い関心と期待を集めている。「伊勢湾時代」といわれるゆえんである。

昭和44年6月に閣議決定された「新全国総合開発計画」や昭和43年7月に決定された中部圏開発整備の基本計画においても、伊勢湾地域における総合的な開発の必要性が強く叫ばれている。

### 2 伊勢湾臨海部開発の可能性

伊勢湾、東京湾および大阪湾の3湾について、海岸線延長、湾面積、埋立可能面積（水深-10mまでの面積）を比較すると次表のとおりで、伊勢湾はほぼ東京湾と大阪湾を合わせただけの開発可能性を秘めていることがわかる。

	伊勢湾	東京湾	大阪湾	全国
海岸線 (Km)	290	154	160	27,000
湾面積 (Km <sup>2</sup> )	2,200	1,160	1,400	-
埋立可能面積 (Km <sup>2</sup> )	510	360	140	9,984

現在までに埋立造成された面積は、三重県側で約150万坪、愛知県側で約1,050万坪（いずれも昭和30年代以降の埋立造成面積）である。現在工事中ないし計画中の面積（ほぼ昭和55年前後までの計画面積）は、三重県側1,350万坪、愛知県側1,800万坪となっている。既存および計画面積の合計は、4500万坪（約150Km<sup>2</sup>）近くになり、前表の埋立可能面積の30%弱に相当している。

伊勢湾において、このような大巾な埋立が計画されているのは、大規模な臨海工業用地の適地が残り少なくなりつつあるからである。わが国経済の基礎を支える鉄鋼、金属機械、石油、化学、電力等の産業は、今後の需要の増加に対処するためのみならず、資本自由化に備えて、効率の改善を図り国際競争に耐え抜くためにも、大規模な工場を建設する必要に迫られている。大規模工業基地となりうる場所は、伊勢湾のほか、陸奥湾（青森県）、周防灘（山口、福岡、大分県）、志布志湾

(鹿児島県)などが挙げられているが、伊勢湾の重要性は抜群である。

近年の経済成長に伴い、内陸部の工業用地も増加しつつあるが、海運と深い結びつきのもとに営まれる基礎資源型産業については、海岸部に広大な土地を造成する必要があるのである。

### 3 開発の基本方向

1970年代における開発は、単に工業の場を提供すれば足りるというものではない。従来の開発は、公害問題に象徴されるように、人間生活面を軽視する傾向があった。今後の開発は、生活環境の整備、各種根幹施設の整備を計画的、一体的に進めて、人間尊重の開発を旨としてゆくべきである。

地域経済の立場からも、工業開発により住民所得や地方公共団体の財源の向上に役立てつつ、これを積極的に諸種の社会資本の充実、生活文化環境の整備、地場産業の発展等に還元してゆく形での総合的な開発を図り、総合的な住民福祉水準の引上げを目指す姿勢がとられなければならない。

### 4 開発計画のあらまし

三重県では、四日市市以北の伊勢湾北部は中部圏の「都市整備区域」として、また、鈴鹿市から伊勢市に至る中南部は同じく「伊勢都市開発区域」として、それぞれ整備開発を進めてゆくこととなっている。それぞれの区域の建設計画はすでに国の承認を受けており、道路、鉄道、港湾等の根幹施設計画、工業開発、水資源開発等の産業計画、街づくり、上下水道、医療文教施設、リクレーション施設等の生活環境整備計画が織り込まれている。

北勢部では、四日市港の整備を基軸とし、内陸、臨海工業の開発、大規模住宅開発等を特色としているが、中南勢地域では、臨海部の大規模工業基地建設を基軸とし、これから内陸部、山岳部にかけて、住宅地、農地、リクレーション地域を計画的に配置してゆく考えをとっている。

港湾としては、四日市港のほか、津松坂港を一体的に工業港色の強い外貿港として整備してゆく考えを明らかにしており、湾岸を環状的に、国道バイパスや高速自動車道、鉄道新線等をめぐらせる計画となっている。

中部圏計画における人口および工業出荷額の伸び率を示すと次表のとおりで、この地域の発展をいかに大きく予想しているかがうかがわれる。

	人 口 伸 率 ( 昭 和 6 0 年 / 4 0 年 )	工 業 出 荷 額 伸 率 ( 6 0 年 / 4 0 年 )
都 市 整 備 区 域	1. 5 3 倍	4. 7 9 倍
伊 勢 区 域	1. 7 6	1 4. 5 1
東 三 河 区 域	1. 5 1	1 5. 1 2
三 重 県	1. 3 9	7. 4 9
愛 知 県	1. 5 1	5. 6 5

## 5 伊勢湾開発と漁業

伊勢湾開発は、以上のように、急速に進展しつつあるが、漁業との関係は、きわめて重要な問題である。

まず、埋立適地とされる陸岸部には、近年ノリ養殖が活況を呈している。この点については、ノリの無干出栽培などが軌道に乗れば埋立との両立がある程度可能ではないかと期待されるが、現状では漁業者との転業転職問題を開発プログラムの一環として解決してゆく施策が必要となる。

つぎに、水質保全も重要な問題である。水質問題も陸の公害と並んで、ようやく世間の関心も深まってきたように思われるのは喜ばしい。単に水産資源や生活環境の視点からのみならず、産業冷却水等の立場からも、海水汚濁防止の必要性が感じられる時代となりつつある。

今後の開発に当たっては、大気、水質等の公害問題について、事前に十分な模型実験等を行ない、工場のレイアウトの段階から公害の防止を期すとともに、進出企業との協定とその監視を通じて、公害の絶滅を期してゆく考えである。水質の改善に関する現在の制度では、必ずしも十分な実効が上らないうらみがあるが、これの改善とともに、上記のような協定方式を併用することによって万全を期す必要がある。

海水の汚濁については、産業廃水のほかに、都市排水を主因とする河川水の汚染も大きな問題であり最近問題となりつつある伊勢湾の過栄養化現象は、むしろこの面による影響が強いと思われる。都市排水については下水道体系の整備とともに、広域的な行政処理による河川汚濁の防止が緊要の課題であると考えている。

さらに、漁業の側からは、船舶の航行による漁業への影響を心配する声が聞かれる。これについても科学的な究明と同時に、漁業者との話し合いによる合理的、計画的な解決が必要である。

漁業との関係を合理的に調整しつつ、可能な限り漁業振興との調和を図りながら開発を進めることが私たちの念願であり、水産、海洋科学の面からも、この点に寄与する研究成果や技術の開発を期して待つ次第である。

