

後進的地域開発と港湾機能

武 山 弘

(北海道立総合経済研究所)

- 1 後進地域開発における港湾
- 2 港湾機能と港域生産構造
- 3 背後圏開発と港湾商機能
- 4 工業化と港湾立地機能
- 5 波及的港湾都市開発とその問題点
- 6 むすび

1. 後進地域開発における港湾

我が国における地域開発方式は、全国的視野に立って「成長の核」を分散せしめる拠点開発のバラ色の夢を描き、花々しくスタートしたのではあったが、今や大きな曲り角に立っている。

地域開発の顔は完全に先進地域に向けられ、そこにおける再開発問題に手いっぱいの現状である。後進地域における拠点開発は、折からの景気後退も手つだって、各地で暗礁に乗りあげている。

本稿では、こうした現状に後進地域の側に立った何んらかの価値判断や、政府施策に対する是正を要求するといった観点から論じようとするものではない。ただ、こうした現状や政府諸施策を、社会経済過程の与件として受けとり、そうしたワク内で、後進地域開発を考えようとしているのである。ワク自体の問題点の解明は、他日に期さざるを得ない。

では、このワクとして社会経済過程の与件を規成している原則は何んだらう。必要、効率、平等、安定等諸原則がミックスされた形で現象しているであろうが、とりわけ、効率 (efficiency) の原則が、ドミナントであるよ

うに思われる、とするならば、こうしたワク内で、後進地域開発を取りあげる以上は、エフィジェンシーの原則に立脚した論述をとらなければならないのは当然である。

エフィジェンシー原則に立脚する限り、集積の利益を求めて、民間資本の先進地域ラッシュは必然の経済過程であり、この民間資本ラッシュによって派生する産業基盤の相対的不足が、さらに公共資本投下を誘発することになるのである。⁽¹⁾ これを、先進地域経済発展の初発形態だとすれば、後進地域におけるそれは正に逆立ちしていることになる。

集積の利益をもたぬ後進地域は、まず民間資本を誘発するために、その基盤整備のための公共資本投資を先行させねばならない。しかし、産業基盤の形成は、民間資本誘発への必要条件ではあっても、十分条件ではない。だから、後進地域への先行的公共投資が、必らずしも民間資本を誘発するという保証は何もない。それに対して、先進地域における誘発的公共投資は、自己自身の資本不足解消が目的であり、投下それ自体で必要かつ十分条件を満足する。エフィジェンシー原則に立脚する限り、公共資本も民間資本同様に、先進地域ラッシュをたどることはさけられない。

要するに、後進地域においては、域内市場が狭小で、集積の利益に基く投資誘因が欠如している。後進地域開発が、ゆきづまっている根本のガンは、ここにあると云い得よう。

だから、後進地域開発沈滞の突破口は、エフィジェンシーの原則に規制される限り、集積の利益にあずかること以外にあり得ない。問題は、いかなる方法で、これに接近するかということになる。

域内市場が狭小なのであるから、local demand の振興をいかに計ったところで、所詮は、local industry 育成の範囲を出ず、後進地域開発への起動力とはなり得ない。⁽²⁾ 起動力の産業であるためには、その産業への需要が、local demand を越えた、ある一定水準の集積規模に達していなければならない。何故ならば、local demand に止まる限り、その産業は、その地域の

経済発に從属した形でしか、その成長を望み得ず、当該地域が後進性を有する以上、自律的経済発展の段階に、その地域を誘導することは不可能であるからである。

では、local demand を越えた、ある集積規模の需要水準をいかにして確保するか。それには域外市場をも当該産業の販路に、ある一定集積規模に達し得るまで抱摂する以外に方法はない。域外市場への販路とは、移輸出であり、その実現のためには港湾機能を必要とする。かくして、港湾は域内需要に域外需要を空間的に連続化せしめ、需要集積形成への触媒作用を果すわけであるが、需要集積形成が、後進地域開発における起動力への大前提である以上、港湾こそが起動力への触媒作用⁽³⁾として、後進地域開発へ主導的役割のキッカケとなるのである。

さらに、港湾機能には、移輸入に与える用役がある。しかしながら移輸入は、地域ごと現存する資源の多小と品目に応じて、それぞれ異なる impact を有するだろうが、いずれにしても、移輸出におけるような後進地域開発への起動力を伴うものではない。若し、不足な消費財の移輸入であれば、消費者余剰効果を、不足な生産財の移輸入であれば、生産力上限拡張効果をもたらすに過ぎない。更に、若し地域内において、代替生産可能な財貨を移輸入するとすれば、港湾は、移輸入代替放棄の不経済というマイナスの impact を地域内に与えることにもなる。(4) 移輸入代替放棄の不経済は問題外としても、消費者余剰効果はそれ自体、消費者効用をクライテリアとする限り、開発効果とみなされるが、再生産過程からはずれており、又、生産力上限拡張効果は、再生産過程上における impact であるとしても、それ自体に起動力はなく、むしろ起動力の制約条件を緩和する役割を果すに過ぎない。(5)

本稿においては、後進地域開発への起動力としての港湾に焦点をしぼる関係上、港湾機能の解明も移輸出中心に展開することになる。(6)

〔注〕

- (1) A. O. ハーシュマン著、麻田四郎訳「経済発展の戦略」144～169参照。

- (2) W. Isard: Methods of Regional Analysis, 1960. pp. 189~205.
- (3) P. N. Rosenstein-Rodan "How to industrialize An Underdeveloped Area", W. Isard and J. H. Cumberland ed.: Regional Economic Planning, 1960. p. 206.
- (4) 拙稿「北海道における港湾商機能と背後圏開発」北海道商工経済研究第四号参照。
- (5) 移輸入は更に移輸出と同様に港域に外部経済産業を形成し、地域開発にプラスの効果を与えるが、この点については次節参照。
- (6) 移輸出産業は、先進地域においては、必ずしも経済発展の唯一の起動力ではないが、後進地域においては、それは、多くの場合、地域開発への唯一の起動力である。この点の解明については、拙稿前掲論文参照。

2. 港湾機能と港域生産構造

漁港、避難港はさておいて、一般に港湾類型として考えられているのは商港と工業港の二本立であるが、こうした類型は実体的意味ではともかくも、港湾機能をウキボリにする類型としては不適当であるように思われる。何故ならば、工業港といえども、原材料移輸入、製品移輸出という商機能を営んでいるからである。極論するならば、港湾機能即商機能であり、それ以外の機能はあり得ないとも云えよう。たしかに臨海工業地帯は、港域において工業生産が行われてはいるが、工業生産過程は何も港湾に固有な機能ではない。工業に生産の場として港域を提供しているに過ぎない。そうした経済過程において、港湾機能とは何んだらう。それは、ある資源構造と市場構造にとりまかれた港湾の空間的位置における立地機能に外ならない。

港湾機能は、前述の商機能と、この立地機能に分け得るであろう。

では、これら港湾両機能は、港域に、いかなる生産構造を派生せしめるであろうか。

まず、港湾商機能は商機能を営む上に不可欠な産業群を、港域に集中せしめるであろう。港湾荷役業、倉庫業、回漕業、海運業、陸運業等の荷扱い企業群、荷扱いに関する諸証券の処理や、諸データを提供する銀行や通信業等の情報産業群、諸免許可、檢疫、関税等の業務を処理する政府、地方公共団体群がそれらである。B. Chinitz に従って、これら諸産業群を総称して、

“外部経済産業群”(external economy industries)⁽¹⁾ と呼ぼう。これら産

業群を外部経済産業と呼ぶのは、これら産業群が当該地域と他地域の、お互いに外部経済同志である経済単位を Communicate しているからである。こゝろ外部経済産業が港湾商機能の荷い手になる。

ところで、港湾立地機能は商機能が機能するために必然的に外部経済産業を要請するような単純さで、港域に工業立地を要請するというわけにはいかない。港湾商機能は、すでに商行為が成立しているのに対して、港湾立地機能は、工業立地成立以前の問題であり、立地成立へのプロセス機能に外ならぬからである。港湾立地機能いかんによっては、必らずしも工業立地が成立するとは限らぬ。又、工業立地が成立するとしても、港湾立地機能の地域的特殊性から、地域ごと固有な臨海工業構造を形成する。臨海工業構造のこの地域的異質性は、港湾商機能から派生する外部経済産業構造の地域的同質性とは、まことに対照的である。

さて、港湾両機能が、後進地域開発に果す役割とは、勿論、両機能が、それぞれ外部経済産業構造及び臨海工業構造という港域生産力を創出すること自体にもあることは言うまでもないが、それにつきるものではない。港域生産力創出を港域開発とするならば、更に、間接的な開発効果としての広散現象、すなわち背後圏開発及び港湾都市開発への impact をあげねばならない。

本稿では、以下、後進地域開発を、これら港域開発、背後圏開発、港湾都市開発の三つに類別し、第三節では、背後圏開発を港湾商機能との関連でとりあげ、第四節では、港域開発のチャンピオンとしての臨海工業を工業化の視点から港湾立地機能との関連においてとりあげ、第五節においては、港湾都市開発を、港域生産力の間接的波及効果の観点から、その開発プロセスと問題点を指摘する。

〔注〕

- (1) B. Chinitz: Freight and the Metropolis, 1960, pp. 140~141

3. 背後圏開発と港湾商機能

港湾商機能が、外部経済産業構造を派生せしめることを前節でみたのであるが、これは決して、港湾用役のみによる開発効果ではない。港湾をとりまく背後圏産業構造が存在しなければ、いかに立派な港湾施設を建設しても、財貨フローがあり得ない以上、それら財貨を communicate する外部経済産業は成立しない。いわば、港湾用役は、背後圏生産構造の補完効果（Complementarity effect）⁽¹⁾ と相まって始めて、商機能を営み得るのであり、その荷い手として外部経済産業を形成することが出来るのである。

本節における分析視角は、何んらかの港湾用役の改善（例えば港湾建設投資によって）が、背後圏開発にいかなる impact を与えるかということにある。上述したことからわかるように、港湾用役と背後圏産業構造の間には、その媒介項として外部経済産業が存在する以上、港湾用役の改善による便益は、背後圏産業のみならず、外部経済産業も享受することが出来るので、港湾用役改善の背後圏開発への impact は、その便益にあずかる背後圏産業と外部経済産業の分前いかんにかかっていると云えよう。

さて、港湾用役の改善による背後圏産業の享受する便益には、輸送コストの節約、輸送時間の短縮等々があり得るが、後進的背後圏開発においては、特に輸送コスト節約の impact の重要性は疑がうべくもない。何故ならば、後進地域では、資源ポジションにおいてはともかくも、市場ポジションにおいては、中心部からの乖離が大きく、一定規模の需要集積の利益に達しようとするためには、先ず、経済距離克服が大前提となるからであり、更に、産業構造の資源立地的後進性から、移輸出品の大宗を原材料及び中間製品といった運賃負担力の低位な財貨でしめているからである。

そこで、港湾用役の改善を輸送コストの節約を中心にして、以下の議論を進めるが、港湾用役が改善されても、その便益増が、すべて外部経済産業に吸収されてしまつては、背後圏産業にとって輸送コストの節約とはならず、

従って、〔港湾用役の改善→輸送コストの節約〕という図式には、外部経済産業への便益増配分に限定を付さねばならない。こうした限定があって始めて、港湾用役改善の便益増が、背後圏産業にも配分され、港湾商機能の改善となるのであり、若し、便益増が、すべて外部経済産業に吸収しつくされてしまうならば、港湾用役の改善は、港湾商機能の改善とはなり得ず、背後圏産業にとって、輸送コストの節約とはならない。〔港湾用役の改善→輸送コストの節約〕は、正確には、〔港湾用役の改善→港湾商機能の改善→輸送コストの節約〕と再図式化しなければならない。

こうして成立した輸送コストの節約が背後圏産業構造に与える起動的 impact には、二つのプロセスがあり得よう。⁽²⁾

まず輸送コストの節約は、背後圏産業の産品価格を一定とするならば、節約額に見合う利潤マージンを、当該産業に与え、拡張再生産を誘発するだろう。次に、若し、節約額だけ産品価格を低落させるならば、当該産業にとって利潤マージンとはならないが、域外市場における当産品の価格弾力性に応じた需要増を当該産業にもたらし、やはり、拡張再生産への刺激を与えるだろう。いずれのプロセスをとるにしても、輸送コストの節約は、背後圏産業構造への成長プッシュとなることは明らかである。又、輸送コストの節約は、市場ポジション中心部への経済距離を短縮せしめ、空間的に需要集積規模を拡大させて、今まで、需要集積規模の狭小から、進出を見合わせていた新産業を背後圏に導入することを可能にさせる場合もある。

港湾商機能の改善が与える背後圏産業構造への起動的 impact は、その産業構造の相異に応じて異なり、背後圏産業構造の移輸出依存度⁽³⁾に比例的であるだろう。産業を移輸出依存度によって下記のように分類しよう。

- 1 > 移輸出依存度 > 0.5 basic industry
- 0.5 > 移輸出依存度 > 0.3 quasi-basic industry
- 0.3 > 移輸出依存度 > 0.1 quasi-local industry
- 0.1 > 移輸出依存度 ≥ 0 local industry⁽⁴⁾

港湾商機能による起動的 impact に感応的な産業は basic industry を中心に、せいぜい quasi-basic industry までとみてよい。

北海道の例で、basic industry の産業構成をみると、それらの中には、鉄鋼、紙・パルプ等の大企業が顔をそろえている。⁽⁵⁾ これら大企業群は、北海道の資源に着目して立地したものであるが、同時に立地条件の大前提として、北海道域外の市場をも販路に包摂する或る一定水準の需要集積規模を要する産業であり、従って、立地条件として basic industry たらざるを得ない産業である。しかし、basic industry の中には、立地条件の大前提として必ずしも、域外市場を見込んだ需要集積を必要としない産業、local scale の需要水準でも成立し得る産業も含まれている。それらは、水産加工、酪農製品、石炭等である。⁽⁶⁾ これら産業が、大規模経営を必ずしも必要としないにかかわらず、basic industry であるのは、資源傾斜構造から北海道に特化しているために外ならない。さらに、これら鉄鋼、紙・パルプ等の大規模 basic industry と水産加工、酪農製品、石炭等の特化的 basic industry における両極間に、砂糖、化学肥料等の中規模 basic industry が存在する。⁽⁷⁾ 今、大規模及び中規模 basic industry を総称して、規模的 basic industry とし、全 basic industry を、それと特化的 basic industry に両分する時、港湾商機能の改善若しくは輸送コストの節約は、両 basic industry に、必ずしも同質的な起動的 impact を与えるとは限らない。

ここで、考えねばならない重要なファクターは「規模の経済」(economy of scale) である。⁽⁸⁾ 輸送コストの節約は、確かに両 basic industry の利潤マージンを増加させよう。だが、企業にとって、利潤マージンの下限はあっても上限はない。規模的 basic industry は常に利潤マージン最大の立地条件を検討している。輸送コストの節約は、市場ポジションの辺境にある規模的 basic industry をして、その中心部へ資本移動せしめることもあるだろう。何故ならば、市場ポジション中心部立地は「規模の経済」をフルに生かすことが出来、更に輸送コストの節約は、移輸入原材料価格をダウンせしめ

るならば、“規模の経済”の利益と原材料価格ダウンによる利潤マージン増が、現状の辺境立地による利潤マージン増を大巾に上回り、絶対利潤量においても、市場ポジション中心部立地が優位に立つ場合もあるからである。特に、原材料運賃が法定的にも低廉にとりきめられ、輸送船舶が大型化、専用化されており、港湾施設もそれらに見合った受容能力を備えつつある現在、原材料価格ダウンへの趨勢はいなめず、資源ポジションにおける後進地域の立地優位性は希薄となる。

一方、特化的 basic industry については、“規模の経済”が働き得る余地にとぼしく、又、原材料の特質から、市場中心地域での加工は不可能に近く、⁽⁹⁾ 現状の辺境立地における輸送コスト節約による利潤マージンは、そのまま、当該産業ビヘイビアの効率指標となり得よう。港湾商機能の改善が、後進的背後圏に与える impact は、かくして、特化的 basic industry には、起動的拡張効果をもたらすが、規模的 basic industry には応々にして、逆流効果⁽¹⁰⁾をもたらすこともある。⁽¹¹⁾ しかし、だからと云って港湾商機能改善を阻止することは港湾商機能の公共性の観点から、又、エフィシエンシーの原則に反することから肯定できないことは当然である。逆流効果を食い止めようとする施策は、別途に、例えば規模的 basic industry に対する課税軽減か補助金対策に求めるべきだろう。

〔注〕

- (1) A. O. ハーシュマン著、麻田四郎訳「経済発展の戦略」72～78頁。
 - (2) J. Tinbergen “The Appraisal of Road Construction: Two Calculation Schemes” The Review of Economics and Statistics, August, 1957.
J. Tinbergen and H. C. Bos; Mathematical Model of Economic Growth, 1962.
H. C. Bos and L. M. Koyck “The Appraisal of Road Construction Projects: A practical Example”, The Review of Economics and Statistics, Feb. 1961.
- 上記の三著作は、道路改善による impact の研究であるが、港湾用役改善による impact 研究にも適用できる。impact の二つのプロセスは上記三著作の考え方に基いている。
- (3) ある産業における移輸出が、当該産業総生産にしめる割合。

- (4) W. Isard : Methods of Regional Analysis, 1960. pp.189~193.
- (5) 拙稿「北海道における港湾商機能と背後圏開発」北海道商工経済研究第四号参照。
- (6)(7) 拙稿 同上書参照。
- (8) W. Isard によれば、規模の経済は集積の経済 (agglomeration economy) の一部にすぎない。集積の経済には他に、地域特化経済 (localization economy) と都市化経済 (urbanization economy) の両効果を含んでいる。本稿における「規模の経済」とは、こうした集積の経済を想定している。W. Isard, op. cit pp. 338~339.
- (9) 例えば石炭企業の立地は埋蔵地域以外には不可能である。
- (10) G. ミュルダール著、小原敬士訳「経済理論と低開発地域」11~26頁参照。
- (11) 先進地域における「規模の経済」が北海道にもたらした逆流効果の例としては、東洋高圧砂川工場の一部大阪工場移転計画及び国策パルプ旭川工場の四国小松島移転計画をあげることが出来る。

4. 工業化と港湾立地機能

後進地域において、市場ポジションからの乖離は、先進地域に比べ決定的に不利である。資源ポジションにおいて、多くの後進地域が、その中心部に位置づけられてはいても、我が国の資源賦存そのものが極めて貧弱であり、従って、多大の原材料資源を輸入でまかなわねばならず、資源ポジションにおける優劣の差は、先進、後進両地域において、ほとんど無くなり、又、技術革新時代を迎えて、資源失格が相つぎ、唯、市場ポジションにおける優劣のみが、ドミナントにきいてくるからである。

市場ポジションの辺境諸拠点に描かれた新産都市計画が、異句同音に、鉄鋼・石油化学コンビナート誘致をとえながら、一向に進展をみないのは、主原材料としての鉄鉱石及び原油を輸入に依存せざるを得ず、後進地域開発における切フダである資源ポジションの優位性を生かすことが出来ないからである。

しかし、ただ慢然と「鉄鋼・石油化学コンビナートの誘致は困難だ。だが、コンビナート誘致は努力目標としてかかげておこう。」では問題はいつまでもたっても解決しない。大切なことは、エフィシエンシー原則の観点から、コンビナート立地を先進地域における場合と後進地域立地における場合とで比

較対照し、後進地域立地の先進地域立地に比しての非効率性を計量し、後進地域立地における先進地域立地比の相対的企業利潤減少額を計算することである。若し、後進地域におけるコンビナートへの課税軽減、補助金給付、臨海工業用地価の切下げ等の外部経済諸施策が、相対的企業利潤減少額を償って余りあるほどにコンシステント⁽¹⁾な形で行われるならば、当該コンビナートは、エフィシエシーの原則に立却する限り、後進地域立地をとるのは当然である。唯、この場合、問題になることは、外部経済諸施策を行使するクライテリアをどこに置くかということであるが、それは、コンビナート誘致による経済効果が、そのための外部経済諸施策行使によって犠牲となる他の諸施策の経済効果、即ちコンビナート誘致の機会費用 (opportunity cost) を上回るかどうかにかかっている。⁽²⁾ 若し、コンビナート誘致の経済効果が、その機会費用を上回るならば、当然それら誘致諸施策は行使すべきであるし、下回るならば、行使することは、エフィシエシーの原則に反することになる。

後進地域におけるコンビナートの港湾立地機能は、以上の様なプロセスをたどる。

コンビナートの港域立地は、主原材料が輸入品であるため line-haul cost 及び terminal cost の性格上、輸送コストの最小点として当然の前提であるが、問題は、後進地域の港域に最も有利な生産工程は何んであるか、その生産工程にしても、先進地域の港域立地に比べて、いかほどの効率性或いは非効率性を有するかという港湾立地性向の認識であり、若し、後進地域の立地性向が非効率的であると判定されたならば、効率を高めるために、外部経済諸施策にいかなるコンシステンシーを与えるかという港湾立地施策の確立である。港湾立地機能は、港湾立地性向と港湾立地施策から成り立っており、科学的な港湾立地性向の分析の上に立って、始めて港湾立地施策のコンシステンシーを論ずることが可能となる。

Regional Science には、この港湾立地性向分析に使える優れた手法として、産業複合体分析 (industrial complex analysis)⁽³⁾ があるが、上述し

てきたところも、その考え方の基本をこの分析に従っている。

以下、本節では、産業複合体分析の視角から北海道における石油化学コンビナートの港湾立地性向の特質を素描する。

石油化学製品は、重油・ガソリンから合成繊維・樹脂に至るまで、まことに多きにわたっており、その生産工程の複雑な相互依存関係を物語っている。原料が、原油という単純な bulk cargo から、製品群は扇型に広がってゆくこの生産過程において、集積による「規模の経済」が、その生産効率に極めて大きな役割を果す。従がって、最も効率的な立地ビヘイビアは、原油を除く他の生産要素価格に地域格差がないと仮定すれば、コンビナート全生産工程を地域間に分散させずに、1セットとして特定港域を指向する。こうした1セットは、大規模な需要集積を前提としなければならず、市場ポジション中心部立地を指向するのは当然である。ただ、石油化学製品の中にも後進地域向け製品や都市化とは比較的關係のない製品があるだろう。化学肥料とか合成繊維がそれである。それら生産工程を全生産工程から抜き出して、後進地域港域に立地せしめることは非効率的であろうか。

先ず、化学肥料について考えるならば、我が国における最近の農業の北方指向をみのがすわけにはいかない。特に北海道農業の特産品は多肥使用型であり、東北地方をも市場商圏に見込むならば、肥料への需要集積は相当な規模になるだろう。又、合成繊維に関しては、その生産工程が、労働使用的であり、低廉かつ良質な労働力を有する北海道への立地指向は、その点で優位性があると云えようし、又、ソ連の消費財需要が注目されている現在、「北方経済圏」の中心としての北海道における合成繊維への需要集積も、その前途は明るい。

「北方経済圏」の想定は、又、原料供給面においても、北海道の立場を有利にする。それは、ソ連産原油やサハリン産天然ガスの利用である。石油化学の原料として若しそれらが輸入可能となれば、市場ポジションにおける北海道立地の不利益は、資源ポジションの有利によって、かなり克服され得よ

う。

〔注〕

- (1) テインバーゲン著、尾上久雄訳「経済発展計画論」第二章参照。
- (2) P. O. Steiner “Choosing among Alternative Public Investments in the Water Resource Field”, The American Economic Review, Dec. 1959, pp. 893 ~ 916.
- (3) W. Isard, E. W. Schooler and T. Vietorisz; Industrial complex Analysis and Regional Development, 1959.

5. 波及的港湾都市開発とその問題点

港湾両機能はそれぞれ、港域に外部経済産業及び臨海工業を創出し、港域開発を押し進め、港湾都市開発への核を形成する。港域開発は、港湾都市開発へ波及的 impact を与えるのである。この波及的 impact は二つのプロセスをとるだろう。一つは、港域諸産業の財貨需要が及ぼす産業連関的地域乗数効果であり、他の一つは、港域諸産業雇用による消費需要がサービス産業を中心とする local industry に与えるケインズの地域乗数効果である。⁽¹⁾都市化への impact としては、両地域乗数効果の中で、とりわけケインズの効果が大きいだろう。産業連関効果の波及する関連諸産業が、必らずしも港湾都市に立地するとは限らず、都市周辺の集積への性向から、産業連関効果は背後圏広散的効果を有するのに対して、ケインズの効果の波及するサービス諸産業は、サービスの性格上、都市集中的性向を有していからである。

こうして、港域開発の波及的 impact が、すべて港湾都市内で消化されるわけではなく、背後圏へのリケージを免がれ得ぬところに、港湾都市開発の限界があると云えよう。⁽²⁾

この限界に、経済発展上シビアーな規制を受けているのが、港域に外部経済産業しかもたぬ商港都市である。何故ならば、外部経済産業は、背後圏と他地域とを communicate する用役を生産し、商港都市自体よりは、背後圏への便益提供にウエイトがかかり、特に後進地域においては、原材料輸送の

比重が大きく、それだけ背後圏資源開発に大きな役割を果たしながら、運賃負担力の低位な bulk cargo であるために、外部経済産業の収入面における効率性は必ずしもよくない。又、外部経済産業は、用役産業であるために、前方連関効果を欠き、後方連関効果も原材料使用産業でないために小さく、同じ港域産業である臨海工業に比べて、産業連関的地域乗数の効果は極めて弱いからでもある。従って、商港都市開発への波及的 impact は、サービス産業を中心とした local industry に期待せざるを得ず、都市自体の累積的發展は望み薄となる。何故ならば、local industry は、それ自体に発展への起動力を持たぬからである。更に、商港都市開発の核となる外部経済産業自体の存立も、背後圏の内陸輸送条件の革新や、域外の社会経済諸条件の変遷による貨物の増減及び輸送ルートの変化に左右されるという不安定な状況におかれているのである。

背後圏開発に大きく貢献している商港都市の、こうした停滞性と不安定性は、後進地域港湾都市の大半が、はらんでいる問題点であり、停滞性と不安定性を一掃して、港湾経営を軌道にのせるまでは、何んらかの形で、背後圏地域市町村は、港湾用役による便益享受の反対給付として、港湾都市への協力体制を組む必要があるのではなかろうか。

〔注〕

- (1) W. Isard ; Methods of Regional Analysis, 1960. pp.189~205.
- (2) 北見俊郎 “地域開発と港湾” 日本経済政策学会年報「地域開発の経済政策」1964、118~127頁参照。

6. むすび

港湾機能を商機能と立地機能に分け、両機能が、後進地域開発に果たす役割を分析してきたのであるが、地域開発、特に後進地域開発は総合的経済過程としての問題である。従って、後進地域開発の総過程における港湾機能も、両機能を総合化した形で検討しなければならない。

後進地域における自律的成長 (self-sustained growth) をさまたげている

最大要因として、域内需要の狭小を想定し、自律的成長への飛躍 (take-off) には、先ず、域外との communication による需要集積を必要とし、その communication の触媒作用として港湾商機能を位置づけたのであるが、港湾商機能の改善は、確かに市場ポジション中心部への経済距離を短縮せしめ、後進地域の需要集積拡大という起動的拡張効果をもつ反面、原材料輸送をもスムーズにせしめ、後進地域における産業高度化への資源ポジション優位性を削減する逆流効果をも合わせ持っているのである。換言するならば、港湾商機能は港湾立地機能とりわけ港湾立地性向に対して、互いに相反する二つのかかわり合いをもつことになる。一つは、需要集積の拡張効果という港湾立地性向へのプラス面であり、他の一つは、資源利用型産業立地優位性の削減という港湾立地性向へのマイナス面である。従って、後進地域開発への港湾両機能の戦略的コンシステンシーは、先ず港湾商機能を改善し、その改善によって、立地性向が高められる産業群の誘致・拡張を計り、その改善によって、立地性向の低下する産業群に対しては、その低下による不利益をカバーする何んらかの立地施策を構じ、その誘致・拡張を計らねばならない。

港湾両機能におけるこうした戦略的コンシステンシーこそが、後進地域開発の初発的基本方式であると考ええる。