

# 港湾機能と経済発展

——地域開発と関連して——

北 見 俊 郎

(関東学院大学)

## 1

港湾と地域経済もしくは地域開発にかんする分析については、すでに拙稿「地域開発と港湾」（日本経済政策学会編『地域開発の経済政策』勁草書房、1964）、「地域開発と港湾経済・社会——港湾都市問題をふくめて——」（日本交通学会編『地域開発と交通』交通日本社、1964）の小誌等にとりあげた。<sup>(1)</sup> 前者においては、わが国資本主義経済における港湾の問題意識と地域開発との関連性、港湾機能と地域経済の矛盾、地域開発と港湾の問題点等を主とした抽象的な理論整理にとどまった。後者においては、それに対して、とくに臨海工業と港湾の生産力構造、港湾経済と地域社会、とくに地域開発と港湾都市との関係等にかんし、若干の実証的資料を併せながらも、それらの一般的な理論的体系化を試みようとした。上記両者の拙稿は、問題意識に若干の差もあり、分析の対象にもかなりの異なりがあるが、基本的に共通しう点の一つは次のようである。経済発展における地域開発の概念は、地域経済、社会の開発機能に港湾機能を有力な因子とするが、これが現実には、港湾機能所在の地域経済の社会に開発効果を生ずる以上に、港湾機能を最も必要とする巨大一般産業の立場からの経済効果になりやすい。この背景には、わが国資本主義経済における一方での集積、集中過程が、他面に後進地域を形成し、先進、後進地域間の格差を機軸として工業と貿易の発展を目指してきた伝統的な経済政策がある。したがって、そのような不均等的な経済発展

が、現実の経成長期にはむしろ先進地域のゆきずまりを生じてきたが故に、これの解消策としての後進地域開発が根底に横たわる。この解消策が政策の上で、後進地域それ自体の開発効果を生み、地域格差の是正をもたらすものであることも否定するものではないが、政策意図の本質を確認する必要がある。このような「地域開発」と港湾の問題についても、したがって港湾開発なり、港湾投資のもたらす現実の経済効果や、社会開発結果が投資場所としての港湾所在の地域や都市にあらわれにくいものとした。これは、港湾というターミナル機能の性格は、交通一般と同様に、交通用役の提供場所が、ターミナル機能のための投資場所と異なるがためでもある。さらにこれには投資におけるわが国特有の体制的事情からくるもので、一例として公共投資における国と地方自治体との関係から生ずる地域財政の圧迫なり、港湾行政のあり方等も広く関係するものがある。<sup>(2)</sup>

いずれにしても、港湾が資本主義における交通部門としての役割を果たすとともに、産業立地上の有力な因子として、（臨海工業地帯の造成に代表的な例を見出しうるように）後進地域の産業構造の高度化を目指すために積極的な港湾機能の形成が計られつつある。しかしながら問題は前記の行財政におけるわが国の特性は、明治以降その役割も大きかっただけに、今後のあり方がいろいろな意味から問題にされうと思われる。

経済発展に占める港湾機能の重要性が、今後益々問われる中では、したがって国家のもつ政策や行政事情が、地域開発の如何を左右するといっても過言ではない。ここでは港湾にかかわる政策や行政のあり方についてはふれることをさけ、巨視的にわが国経済の発展過程における港湾機能の増大傾向とその内容を地域別にみてみたいと思う。この地域別とは具体的に全国を9地域のブロック別にとらえ、そこにおける港湾投資事情なり、港湾の集積事情なりを、地域経済との関連において考察し、巨視的に今後の港湾機能の増大と国民経済の発展との関連をも併せ考えてみることにする。<sup>(3)</sup> とくに、現実

全交通体系の中での今後の位置づけをも要求されている。したがって、それらの問題解決の前提としても、きわめて巨視的な地域における港湾事情が国民経済の中における「港湾配置」<sup>(4)</sup>とも重要なかわり合いをもってくる。

また以上にかかげた小誌等が、抽象的な点にとどまったために、この拙稿をもって若干の具体的な資料をあげ、その欠けていた一側面をも補なって今後の研究のための前提としておきたい。

(注)

(1) これら小誌のうち、前者は昭和39年5月、第23回日本経済政策学会における研究報告を中心としたものである。この報告後における質問の際、神戸大学、竹中竜雄教授ならびに慶応大学、増井健一教授から有意義な御指摘と御質問を頂いたが、その後、本文に示した学会年報「地域開発の経済政策」誌上において充分解答しえなかった点についての一部をこの小誌において答えさせて頂くとともに、有意義な御指摘に対し両教授に心より感謝の意を表したい。

(2) 拙稿「公共投資と港湾」(『港湾経済研究』No. 2、1964) 参照。

(3) 地域問題の重要性が、大都市問題、地域格差問題、企業立地にとまなう公害問題、さらに地域開発にとまなう地方財政問題等々に示されるように益々高まってきた。したがって政府は経済審議会において、昭和39年11月新たに地域部会を設け、中期経済計画作製の過程において充分な検討を行ないえなかった問題をもふくめて上記の地域問題のための検討を行いつつある。この地域部会の審議は、経済社会の地域的发展の動向と諸施策の地域的な効果の分析にもとづいて、地域問題の具体的な解明を行い、地域経済社会発展の望ましい姿に適合した地域社会の開発と、地域住民の福祉の向上とを達成するための総合的、長期的な地域政策の確立に資することを目的としている。したがって、その主要作業は地域構造分析にむけられ日本経済の環境変化、発展段階、都市化の進行、産業構造の変化、労働力需給構造の変化、意識の変化等の基本的な経済社会の変化に伴う地域経済社会の動向を部門毎に詳細に分析し、各部門における地域的发展の傾向および動因を明確にするとともに、成長と福祉の確保および地域間の均衡ある発展をはかる見地から、地域的課題を総合的に把握しようとしている。この地域構造分析にあたっては、地域区分を下表(A)のようにし、資料整理区分は都道府県別に行い、各問題共に共通の地域区分としている。港湾にかかわる問題も、一応この地域区分にしたがっており、本稿における地域区分もこの区分にしたがっている。

(4) 国民経済における「港湾配置」は、単に「港湾立地」上の問題のみならず、きわめて広範にして重要な課題であると思われる。その意味から「港湾配置論」なるものの成立も考えられる。この点は今後の研究において、とりあげてみたいと思っている。(本種4節(2)注参照)

(表・A)

地域区分		地域の範囲
北海道		北海道
東北		青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県、新潟県
関東	内陸	茨城県、栃木県、群馬県、長野県、山梨県
	臨海	千葉県、東京都、神奈川県、埼玉県
東海		静岡県、愛知県、岐阜県、三重県
北陸		富山県、福井県、石川県
近畿	内陸	滋賀県、京都府、奈良県
	臨海	和歌山県、大阪府、兵庫県
中国	山陰	鳥取県、島根県
	山陽	岡山県、広島県、山口県
四国		香川県、愛媛県、徳島県、高知県
九州	北九州	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県
	南九州	熊本県、宮崎県、鹿児島県

## 2

現実に、わが国主要港湾地域は、主要大都市であるとともに、主要工業地帯である。この主要、港湾、都市、工業がそれぞれ密接な同一地帯にあってわが国における先進地域を形成している。あらためて例をあげるまでもなく、横浜、東京、川崎港地域、名古屋港地域、大阪、神戸港地域、門司、下関港をふくむ北九州地域等である。これら先進地域の港湾は、殆んど隣接、集積しており、その各港の施設ならびに機能の拡大は急務とされている。このような港湾規模の増大、整備とは別に、既成港湾設備の合理的利用の方法が真剣にとりあげられつつある。この問題は中広く、港湾管理、経営、行政等の面から、港湾労働法の施行にもとづく労働力の確保、港湾運送事業法の改正問題や運送事業の集約化問題等今後の問題点となるであろうことをもふくんで

いる。経済発展が要求する港湾の効率的利用の方法は、港湾の体制的な合理化を目指しているのも周知のところである。この合理化の過程はコンテナ輸送の進展にともなって益々徹底化される性質をもっている。こうした合理化のうごきは、一方では広域化港湾構想や港湾の広域行政化へと将来発展する可能性をも秘めている。

以上のような主要先進諸港における港湾規模や機能の拡大にともなう港湾の制度的、社会的合理化、もしくは港湾の再編成という動向は、そのまま既成主要港湾の限界なり、ゆきずまりを示すものであり、そのかげには、主要港への港湾集中率の高まりのあることをものがたるものとみてよい。いわゆる過密化港湾における交通難が制度的・社会的に一つの限界に達していることをも示している。

第1表は港湾取扱貨物量からする主要6大港への集中状況を示している。昭和30年より38年に至る9年間の各港の取扱貨物量の増大傾向の中で、各港合計の集中率は昭和33年と昭和37年に下降しているが、全体的に急テンポな上昇を示している。これを各港別にみると集中率の最も高いものは横浜港であり、大阪、神戸、東京、名古屋、門司の各港の順である。とくに横浜港、大阪港は高度化の一途を示しており、神戸の横ばい（鎖線）、東京、門司は下降ぎみを示している。

第1図に示した集中率推移からすると、これら主要港へ最も高い集中度を示したのは、むしろ昭和32年の時期であった。一般的に「船ゴミ」問題が社会的関心と呼んだ昭和36～37年の時期は集中度が慢性的に高まり、労働力、施設の不備が最も相対的に現われた時期とみてよい。とくに横浜、大阪港が特徴的であると共に門司、東京が下降している。こうした6大港内部に若干の差があるが、全体的には昭和33年以降の集中率は高まっている。

第 1 表 港湾取扱貨物量及びその 6 大港への集中率推移

年 次	30	31	32	33	34	35	36	37	38
全 国	257,320,438 —	293,966,507 —	322,410,659 —	313,516,271 —	372,753,383 —	455,368,840 —	537,108,741 —	581,687,963 —	653,233,720 —
東 京	10,047,213 3.9	12,134,270 4.1	14,604,830 4.5	13,570,825 4.3	17,492,486 4.7	21,294,895 4.7	25,629,175 4.8	25,786,544 4.4	27,159,376 4.2
横 浜	14,295,940 5.6	17,662,965 6.0	21,059,391 6.5	18,189,616 5.8	22,573,897 6.1	26,526,968 5.8	32,658,384 6.1	35,589,657 6.1	41,555,559 6.4
名古屋	7,745,743 3.0	9,045,510 3.1	11,234,658 3.5	9,889,774 3.2	12,650,144 3.4	16,905,298 3.7	19,884,523 3.7	21,485,168 3.7	25,482,062 3.9
大 阪	12,822,392 5.0	14,101,480 4.8	16,984,607 5.3	15,413,882 4.9	19,724,102 5.3	26,411,963 5.8	30,900,203 5.8	31,629,312 5.4	39,247,748 6.0
神 戸	11,789,999 4.6	13,142,359 4.5	15,523,929 4.8	13,806,309 4.4	16,850,529 4.5	20,022,338 4.4	23,165,632 4.3	24,945,300 4.3	28,302,549 4.3
門 司	3,883,049 1.5	5,393,182 1.8	5,777,606 1.8	5,374,990 1.7	6,514,183 1.7	7,496,355 1.6	7,917,772 1.5	7,186,987 1.2	7,904,497 1.2
6 港計	60,584,336 23.5	71,479,766 24.3	85,185,021 26.4	76,245,396 24.3	95,805,341 25.7	118,657,817 26.1	140,155,689 26.1	146,622,968 25.2	169,651,791 26.0

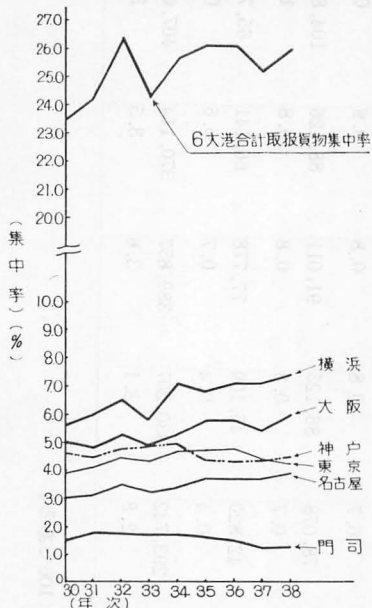
注 (1) 各港上欄は、取扱貨物量トン数である。

(2) 各港下欄は、集中率＝同港取扱貨物量÷全国取扱貨物量×100である。

(3) 経済企画庁経済審議会資料による。



図 1 取扱貨物集中率推移



注 第 1 表により作製

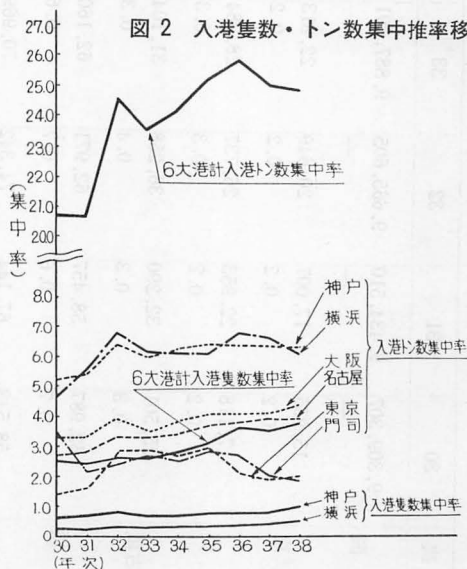
は36年 2 億 6 千万トン（約 26%）をピークにし、全体的には下降状態を示しており、各港別には横浜、神戸港、と大阪、名古屋港ならびに東京、門司港の三段階に分かれる。横浜、神戸港の 6% 台、大阪、名古屋港の 4% 前後、東京、門司港の 2% 前後が最近の傾向である。

さらにこれを入港隻数、入港トン数についての集中率をみると、第 2 表、第 3 表、および第 2 図（入港隻数集中率の各港傾向がちかいため図示しがたいたので、横浜、神戸の二港にとどめ、他は省略した。）のようである。

入港隻数についての集中化傾向は全体的には34年以降にかなりの高さがみられるが、各港毎にはかなりの近接値がみられ、わずかに横浜・神戸・大阪の三港が特徴的であり、とくに大阪と神戸港はもっとも少ない。

しかしながら、この傾向を入港トン数においてみると 6 大港合計において

図 2 入港隻数・トン数集中率推移



注 第 2 表、第 3 表により作製

第 2 表 入港隻数及びその 6 大港への集中度推移

年 次	30	31	32	33	34	35	36	37	38
全 国	9,309,307 —	9,434,510 —	9,665,605 —	9,887,791 —	10,443,422 —	10,616,830 —	10,924,697 —	10,688,856 —	10,671,789 —
東 京	15,935 0.2	17,007 0.2	20,649 0.2	22,813 0.2	27,360 0.3	31,776 0.3	32,767 0.3	31,358 0.3	33,936 0.3
横 浜	17,118 0.2	22,953 0.2	26,737 0.3	28,384 0.3	30,573 0.3	37,130 0.3	45,121 0.4	45,644 0.4	50,649 0.5
名古屋	25,501 0.3	32,290 0.3	36,258 0.4	31,104 0.3	40,282 0.4	46,997 0.4	55,627 0.5	47,833 0.4	59,368 0.6
大 阪	62,987 0.7	58,457 0.6	62,971 0.7	62,160 0.6	74,629 0.7	83,089 0.8	87,553 0.8	91,012 0.9	92,499 0.9
神 戸	58,543 0.6	67,144 0.7	74,342 0.8	70,969 0.7	78,078 0.7	86,125 0.8	91,011 0.8	88,126 0.8	104,846 1.0
門 司	48,329 0.5	27,857 0.3	27,564 0.3	43,600 0.4	42,820 0.4	45,100 0.4	77,778 0.7	66,141 0.6	65,720 0.6
6 港計	228,413 2.5	225,708 2.4	248,521 2.6	259,030 2.6	293,742 2.8	330,207 3.1	389,857 3.6	370,114 3.5	407,018 3.8

注 (1) 各港上欄は、入港隻数である。

(2) 各港下欄は、集中度率＝同港入港隻数÷全国入港隻数×100である。

(3) 資料「前出」による。



第 3 表 入港トン数及びその 6 大港への集中率の推移

年 次	30	31	32	33	34	35	36	37	38
全 国	625,995,724	658,055,882	646,003,178	732,080,810	805,001,675	927,536,694	1,024,609,358	1,078,749,061	1,168,937,128
東 京	8,975,193	10,293,451	12,201,510	14,206,420	16,563,532	18,813,605	21,236,006	20,843,653	23,208,548
	1.4	1.6	1.9	1.9	1.8	2.0	2.1	1.9	2.0
横 浜	29,248,803	35,896,793	43,662,111	44,303,962	49,430,582	56,663,830	69,567,524	71,154,597	71,538,440
	4.7	5.5	6.8	6.1	6.1	6.1	6.8	6.6	6.1
名古屋	16,778,558	18,719,130	21,448,555	24,178,918	27,464,737	34,601,159	38,644,182	41,638,006	45,880,844
	2.7	2.8	3.3	3.3	3.4	3.7	3.8	3.9	3.9
大 阪	20,933,132	21,890,648	25,115,170	25,735,885	31,272,622	37,848,762	42,345,833	44,416,077	51,615,806
	3.3	3.3	3.9	3.5	3.9	4.1	4.1	4.1	4.4
神 戸	32,349,008	35,723,061	41,109,288	44,050,499	49,789,511	59,584,355	66,038,340	69,417,188	73,479,792
	5.2	5.4	6.4	6.0	6.2	6.4	6.4	6.4	6.3
門 司	21,549,373	13,569,706	15,523,567	19,543,042	20,396,071	26,435,609	27,762,368	21,994,961	22,753,441
	3.4	2.1	2.4	2.7	2.5	2.9	2.7	2.0	1.9
6 港計	129,834,067	136,092,789	159,060,201	172,018,726	194,917,055	233,947,330	265,594,253	269,464,482	288,476,871
	20.7	20.7	24.6	23.5	24.2	25.2	25.9	25.0	24.7

注 (1) 各港上欄は、入港トン数である。

(2) 各港下欄は、集中率＝同港入港トン数÷全国入港トン数×100である。

(3) 資料「前出」による。

さらにこれを内外貿易別取扱貨物量にわたってしてみると第4表のようである。これは資料的に昭和26、34、38年のかなり開きのある時期をとらえているので若干の限界もあるが、全体的に外貿易貨物集中率のかんりの低下と、内貿易のゆるやかな上昇がうかがわれる。各港別にもこの傾向は示されており、とくに昭和34年以降にいちぢるしい。一方内貿易の港別事情は、大阪、名古屋、東京の各港の上昇が特徴的である。

第4表 内外貿易別港湾取扱貨物量及びその6大港への集中率の推移

	昭 26		昭 34		昭 35	
	外 貿	内 貿	外 貿	内 貿	外 貿	内 貿
全 国	30,086	147,982	82,739	275,778	174,828	460,562
	—	—	—	—	—	—
東 京	451	4,783	3,980	13,513	6,162	20,997
	1.5	3.2	4.8	4.9	3.5	4.6
横 浜	6,068	8,506	11,479	11,094	22,397	19,159
	20.2	5.7	13.9	4.0	12.8	4.2
名 古 屋	1,637	3,648	4,203	8,107	8,619	16,863
	5.4	2.5	5.1	2.9	4.9	3.7
大 阪	1,971	7,417	5,025	14,708	9,408	29,840
	6.6	5.0	6.1	5.3	5.4	6.5
神 戸	4,650	3,692	8,856	7,995	14,269	14,034
	15.5	2.5	10.7	2.9	8.2	3.0
門 司	1,929	1,982	3,255	3,197	3,152	4,753
	6.4	1.3	3.9	1.2	1.8	1.0
6 港 計	16,705	27,027	36,797	58,613	64,007	105,646
	55.5	18.3	44.5	21.3	36.6	22.9

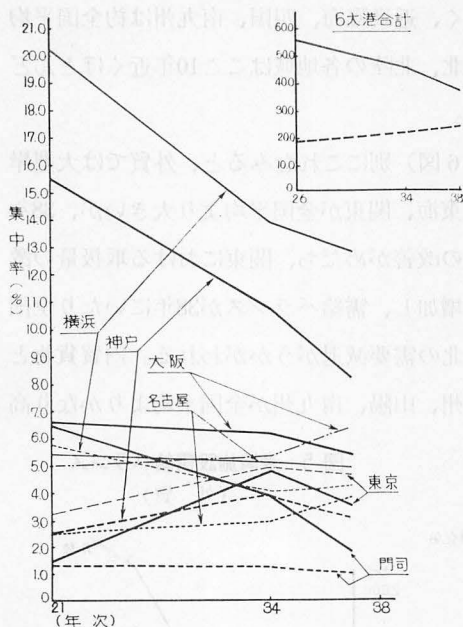
注 (1) 各港の上欄は、取扱貨物量（単位千トン）である。

(2) 各港の下欄は、集中率＝同港取扱貨物量÷全国取扱貨物量×100である。

(3) 資料「前出」による。

以上きわめて大要的ではあるが、6大港を中心とする取扱貨物量の集中率事情を入港隻数、トン数、内外貿易別に概観したが、全体的な取扱貨物の集中率は昭和35～36年の頃の高まりがその後再びあらわれる可能性をもっており、

図 3 内外貿易別取扱貨物量集中度



注 (1) 実線は外貿、点線は内貿を示す。  
(2) 第 4 表により作製。

隻数の上昇に対して、トン数の低下傾向もうかがわれる。各港別には東京、門司港の低下傾向、名古屋港の全面的な上昇がめだっている。全体的な取扱貨物の集中度の高まりに対して、(隻数の高まりもふくむ) トン数の低下傾向もうかがわれるのと、外貿における全体的な低下傾向がどのような関連をもつのか、若干問題が残される。

### 3

前節では、わが国主要港における取扱貨物を中心とする集中度の推移をみた。短期的には若干の変化もあるが、昭和30年以降の長期的なトレードにおいては、大体急テンポな集中度を示し、その傾向は今後もつづくものとみてよい。これに対して、ここでは、大体同時期の港湾における物量ストックの関係を併せて考える必要がある。資料上の制限から、物量ストックと取扱貨物との関係をここでは前節にのべた 6 大港とは別に全国 9 ブロック (1 節、注 参照) の地域別資料によってみてみることにする。

第 4 図は、全国各ブロック別地域における全貨物対全施設の関係から港湾施設需要バランスをみたものである。これによると関東臨海が最も高い値を

示しており、とくに昭和35年以降にその傾向がはげしい。全国平均値に比して、山陽、東海地域は需要が大きく、近畿臨海、四国、南九州は約全国平均に近い。これに対し、北海道、東北、北陸の各地域はここ10年近くほとんど原単価に変化がないとされている。

一方、外貿（第5図）内貿（第6図）別にこれをみると、外貿では大型岸壁m当り取扱量は、北陸、四国、東海、関東が全国平均より大きい。38年と35年の対比においては東海地域の改善がめだち、関東における取扱量の激増と、山陽の急激な需要の増加が増加し、需給バランスが38年にいたり全国平均に近くなり、一方北九州、東北の需要減退がうかがわれる。内貿貨物と内貿施設の対比では、関東、北九州、山陽、南九州が全国平均よりかなり高

図4 港湾施設需要バランス  
(全貨物：全施設)

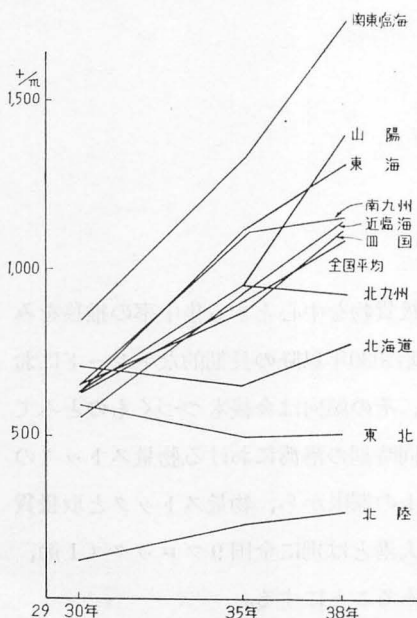
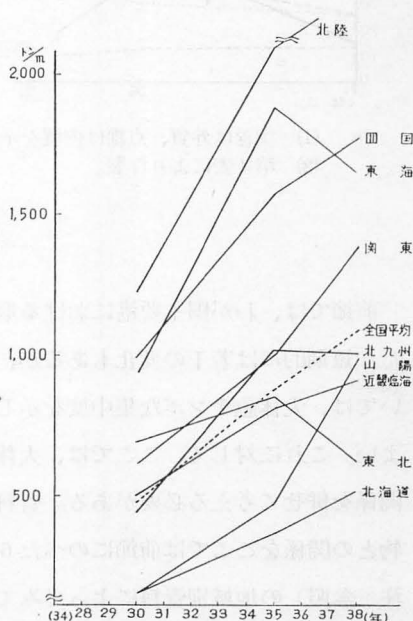


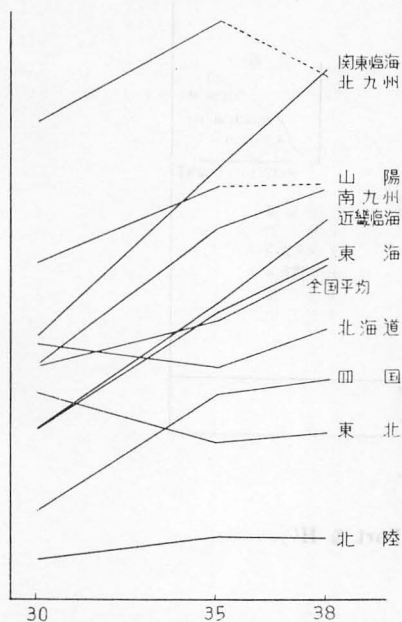
図5 港湾施設需給バランス  
(外貿)



注 「経済企画庁経済審議会地域部会」  
資料（昭和40年6月）による。

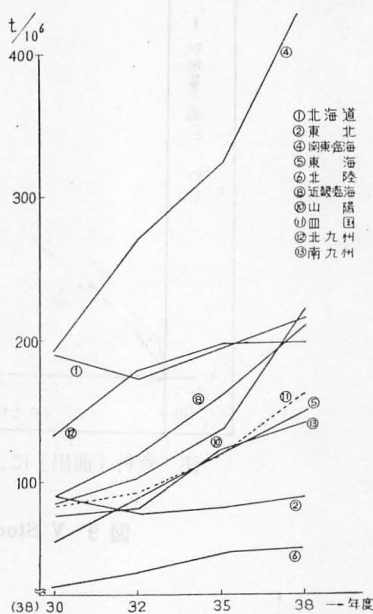
注 資料「前出」による。

図 6 港湾施設需要バランス  
(内 貨)



注 資料「前出」による。

図 7 取扱料 (Port & H')  
Stock



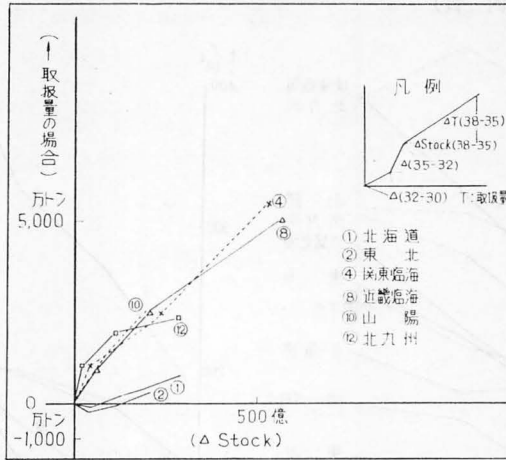
注 資料「前出」による。

く、四国、東北、北陸が低い。近年の特徴的な点としては関東、近畿の伸びと、北九州の低滞がうかがわれる。

第7図は  $\frac{\text{取扱量}}{\text{ストック}}$  の比率をみたものであるが、これによると、関東臨海地域をピークにして、北九州、北海道、近畿臨海、山陽の値が大きい。こう配の大きな地域は関東臨海山陽で、これは物量ストック分析と同様であり、北九州、東北、山陰における海運の低滞がこの面からもうかがわれるとされている。

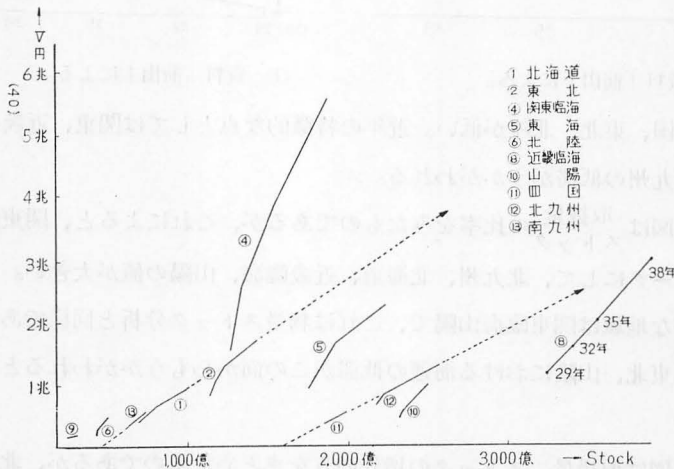
第8図は取扱量、ストックの増分のみをまとめたものであるが、北海道、東北のこう配がきわめてゆるやかであるのに対し、関東、近畿、山陽のこう配はきつくとくに山陽は注目されている。北九州は近年こう配がゆるく、山陽と対照的である点が指摘されている。

図 8 取扱貨物の増分とストック増分の関係



注 資料「前出」による。

図 9 V-Stock (Port & H')



注 資料「前出」による。

第9図は生産所得と全額ストックの関係を示したもので、ここでは北海道、東北、北陸、山陰、南九州等の、いわゆる外洋に面し、かつ東海道ベルト地



帯からへだたっている地域と、山陽、四国、北九州の各地域、さらに、関東、東海、近畿の各地域の座標に占める位置がきわめて特徴的であるとされる。

以上のような各ブロック別地域における港湾施設需要状況等に対し、一方、運輸省では、新港湾整備5ヶ年計画による地域別投資配分の策定が進められている。この投資配分については次のような基本的な考え方をしている。

## 1. 投資配分の基本的考え方

### (イ) 今後の輸送需要の増加に対応した整備を行なう。

この際、鋼材、鉱石、米穀、セメント等の専門輸送化に伴う専用船の増加、輸送単位の大量化に伴う船型の大型化に即応しうる様、配慮した。

### (ロ) 現状における隘路を極力打解するよう整備を行なう。

この際、関東、東海、近畿地区等の主要港湾に見られる施設の絶対的不足の補填、並びに港湾内の輻輳の緩和を図るとともに、各地域における施設の需給バランスを図るよう配慮した。

### (ハ) 地域開発に資するための整備を行なう。

この際、新産業都市、工業整備特別地域等の開発に対応して、これら地域の中核となる港湾を新たに開発するため、防波堤、航路等、基幹となる施設の整備を先行的に行なうこととした。

### (ニ) 海上輸送の国際的幹線である瀬戸内海・関門航路の整備、計画実施のために必要な調査、並びに作業船の整備を行なう。

## 2. 投資配分の手順

### (イ) 地域別、港別輸送需要を推定する。推定の方法は、フローチャートのとおりである。

### (ロ) 既に述べた基本的考え方に立って、上記輸送需要に対応した施設の整備計画を港別に策定した。

## 3. 地域別投資配分の考察

### (イ) 地域別貨物量、公共けい留施設延長単位延長当り取扱量

第5表 地域別港湾取扱貨物量

(単位：100万トン)

地 域	年 度 内 外 貿	38 年 実 績 値							44 年 推 定 値						
		合 計	外 貿			内 貿			合 計	外 貿			内 貿		
			計	出	入	計	出	入		計	出	入	計	出	入
北海道		36.5	6.3	0.8	5.5	30.2	22.2	8.0	60.0	14.0	1.0	13.0	46.0	31.0	15.0
東北		23.3	5.8	0.5	6.3	17.5	7.9	9.5	39.9	13.4	1.0	12.4	26.5	11.5	15.0
関東		135.4	56.6	5.2	51.4	78.8	34.0	44.8	223.6	90.0	10.0	80.0	133.6	60.2	73.4
東海		56.5	20.3	2.7	17.6	36.2	15.8	20.4	108.2	41.8	4.8	37.0	66.4	28.7	37.7
北陸		5.4	2.1	0.1	2.0	3.3	0.8	2.5	9.5	4.5	0.1	4.4	5.0	1.0	4.0
近畿		131.7	38.5	7.2	31.3	93.2	30.8	62.4	223.6	71.4	11.4	60.0	152.2	60.6	91.6
中国		95.8	22.0	0.8	21.2	73.8	42.1	31.7	155.3	42.9	1.8	41.1	112.4	67.4	45.0
四国		51.1	4.7	0.2	4.5	46.4	27.1	19.3	74.6	7.4	0.4	7.0	67.2	38.0	29.2
九州		99.8	18.7	3.6	15.1	81.1	52.3	28.8	155.3	36.1	5.1	31.5	118.7	72.8	45.9
全 国		635.5	175.0	21.0	153.9	460.5	233.0	227.5	1,050.0	322.6	35.6	286.4	728.0	371.2	356.8

注 資料、運輸省港湾局「港湾整備5か年計画の地域別投資配分について」(昭和41年2月)による。

第 6 表 地域別、公共貨物量、公共けい留施設延長、単位延長当り取扱量表

地 域	公 共 貨 物 量 100 万 ト ン		公 共 け い 留 施 設 延 長 km		単 位 延 長 当 り 取 扱 量 ト ン / m	
	昭和38年	昭和44年	昭和38年度	昭和44年度	昭和38年度	昭和44年度
北 海 道	13.4	27.0	18.03	23.63	743	1,143
東 北	15.2	30.4	10.27	20.35	1,490	1,494
関 東	40.4	67.0	20.53	39.55	1,968	1,694
東 海	27.8	46.6	14.93	28.58	1,862	1,631
北 陸	4.7	7.9	5.92	7.99	794	989
近 畿	80.1	105.7	38.75	59.33	2,067	1,782
中 国	38.1	51.2	22.48	32.13	1,695	1,594
四 国	37.5	49.5	18.10	25.78	2,072	1,920
九 州	58.8	81.7	30.75	45.27	1,912	1,805
全 国	316.0	467.0	179.76	282.61	1,758	1,652

注 (1) 公共けい留施設延長は大型施設に換算してある。尚換算率は—4.0m未満1/3 —4.0m以上—7.5m未満2/3 —7.5m以上1.0である

(2) 資料「前出」による。

(㊦) 港湾整備5か年計画地域別投資額内訳

(㊧) 公共けい留施設単位延長当り投資額

(㊨) 公共けい留施設単位延長当り公共貨物取扱量の推移

このうち、地域別投資配分の考察においては、(㊦)の地域別港湾取扱貨物量を第5表のように、公共けい留施設については第6表、(㊦)については第7表、(㊧)第8表、(㊨)第10図、第11図に示したように各々の策定状況の詳細がみられる。

したがって、示された各図表のうち地域別港湾取扱貨物量の推定は、全国合計で、昭和44年には、38年の約64億トンが約1.7倍の105億トンになると推定されている。地域別には、北海道(約1.62倍)東北(1.72倍)関東(1.66倍)東海(1.95倍)北陸(1.77倍)近畿(1.70倍)中国(1.67倍)四国(1.48

第 7 表 港湾整備 5 か年計画地域別投資額内訳

(単位：億円)

地 域	需要投資額	追随投資額	開発投資額	そ の 他	計
北 海 道	301	0	57	0	358
東 北	386	0	149	0	535
関 東	399	198	79	0	676
東 海	331	138	0	0	469
北 陸	71	0	81	0	152
近 畿	420	328	0	0	748
中 国	177	56	0	0	233
四 国	162	64	0	0	226
九 州	403	102	0	0	505
分 類 な し	0	0	0	398	398
全 国	2,650	886	366	398	4,300

注 (1) 需要投資とは貨物の増加に対応する投資である。

(2) 追随投資とは施設不足を補填せしめる為の投資で、この場合は昭和38年の当位延長当り取扱量を昭和44年に低減せしめる投資である。

(3) 開発投資とは地域開発の為の先行投資を云い、主として新規に開発する防波堤、航路等に対する投資である。

(4) その他とは航路整備費150億円、作業船整備費等108億円、局部改正、新規地方港湾整備費等140億円である。

(5) 5か年計画投資内訳は、総投資額5,500億円より地方単独事業費650億円、調整項目550億円計1,200億円を除いた4,300億円に対応するものである。

(6) 資料「前出」による。

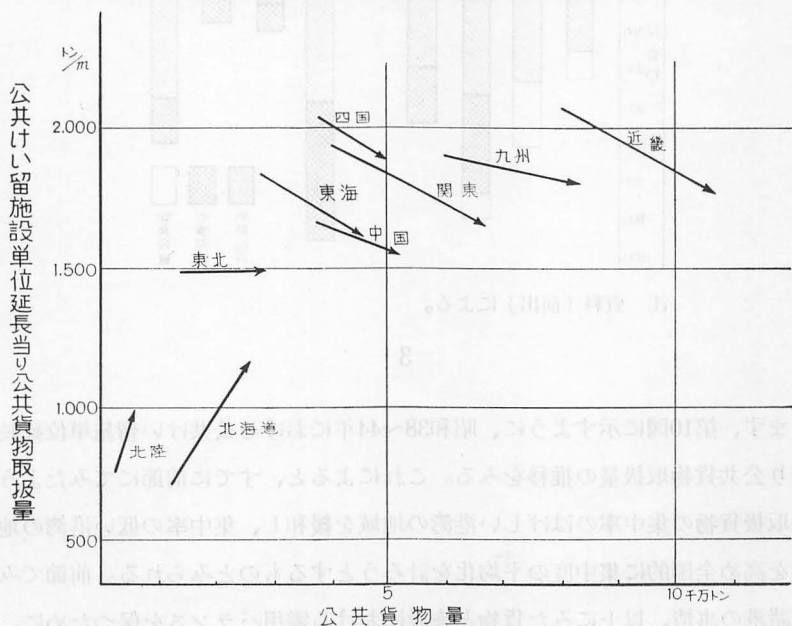
倍)九州(1.56倍)となる。この倍率は各地とも全国平均値に近いが、東海、北陸、東北、近畿、中国、関東、北海道、九州、四国の順である。外貿、内貿別については省略するが、この推定取扱貨物量の数値から、各表の施設単位当りの取扱量(第6表)が推定される。

一方、こうした港湾造成にかかわる投資事情については第7表にその詳細

が示される。港湾整備5か年計画における地域別の投資合計額は全国で4,300億円の巨費におよんでいる。これは総投資額6,500億円より地方単独事業費650億円、調整項目550億円(計1,200億円)をのぞいたものに対応するとされているこの4,300億円の内訳は需要投資額(2,650億円)追随投資額(886億円)開発投資額(366億円)その他(398億円)とされている。地域別投資額合計は近畿地域の748億円を筆頭に関東地域の676億円、東北(535億円)九州(505億円)等の順であるが、これら合計にしめる割合は需要投資額がきわめて多く、地域的には東北、北陸等における開発投資額の比重も大きい。

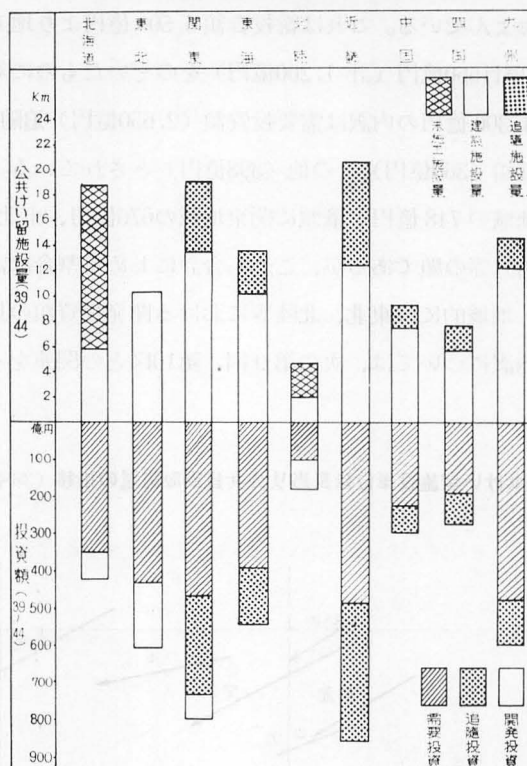
この投資額内訳については、次の第9図、第10図との関連をみる必要がある。

図10 公共けい留施設単位延長当り公共貨物取扱量の推移(38年~44年)



注 資料経済企画庁経済審議会「前出」による。

図 11 公共けい留施設所要量と5か年計画投資内訳



注 資料「前出」による。

### 3

まず、第10図に示すように、昭和38～44年における公共けい留施設単位延長当り公共貨物取扱量の推移をみる。これによると、すでに前節にてみたような取扱貨物の集中率のはげしい港湾の地域を緩和し、集中率の低い港湾の地域を高め全国的に集中度の平均化を計ろうとするものとみられる。前節でみた諸港の事情、以上にみた貨物と施設における需用バランスを保つために、公共けい留施設の単位延長当り公共貨物量の測定とその推移がわかる。(例えば、関東地域においては、大体昭和38年の1,800トン/m～4,000万トンが、



昭和44年には、約1,600トン/m<sup>2</sup>～7,000万トン近い貨物量に緩和しうることになる。一方、北海道の場合にあっては、約700トン/m<sup>2</sup>～1,200万トン程度が、約1,300トン/m<sup>2</sup>～2,600万トンに近い貨物量の取扱いを増加しうることになる。（以上はいずれも図表よりの算定であるので大体の傾向を示すにとどまるが、つまり図における各線の右肩さがりが緩和の傾向を、右肩上りが増大の傾向を示す。）次に第11図は公共けい留施設所要量と5か年計画投資内訳の図解を示す。これは第7表に示した各投資額内訳を公共けい留施設量とそれに相応する投資額の図示で、これによって第10図の各地域斜線の意味を可能にしうるものとされる。

以上のけい留施設整備とともに、一方においては「港湾機能施設整備5か年計画」がもたれ「港湾整備緊急措置法に基づく港湾整備5か年計画（昭和40年9月27日閣議決定、計画期間昭和40年度～44年度、投資規模5,500億円）

第8表 港湾機能施設整備5か年計画地域別投資額内訳

(単位：億円)

地 域	外貨港湾 投 資 額	内貨港湾 投 資 額	産業港湾 投 資 額	そ の 他	計
北 海 道	12	20	1	0	33
東 北	56	24	18	0	98
関 東	171	34	15	0	220
東 海	90	49	22	0	161
北 陸	10	—	17	0	27
近 畿	135	96	3	0	234
中 国	12	32	4	0	48
四 国	5	15	6	0	26
九 州	44	50	9	0	103
調 整 項 目	0	0	0	50	50
合 計	535	320	95	50	1,000

注 運輸省港湾局資料（昭和41年3月）による。

第 9 表 港湾機能施設整備 5 年計画工種別内訳表

工 種 別				事 業 費
				(億円)
上		屋		325
荷	役	機	械	100
引		船		31
ふ	頭	用	地	447
貯		木	場	47
調	整	項	目	50
合		計		1,000

注 資料「前出」による。

に対応して、1,000 億円の投資規模により、港湾機能施設整備 5 年計画を定めた。

投資配分の手順としては、港湾整備 5 年計画により整備される基本施設の機能を効率的に発揮するために必要な施設の整備計画を港別に策定した。」としてその地域別投資配分については第 8 表に示す通りである。またその工種別内訳について第 9 表のようである。これによると外貿、内貿、産業用各港湾投資区分中外貿港湾（535億円）、内貿港湾（320億円）産業港湾（95億円）で、地域別には各区分の合計で近畿の284億円を筆頭にして関東（220億円）東海（161億円）九州（103億）等の順である。また工種別内訳についてはふ頭用地（447 億円）で最も多く、ついで上屋（325 億円）荷役機械（100 億円）等である。

こうした長期整備計画によって、昭和41年度には、その第2年度として各々特定港湾に対する上屋、荷役機械、引船、ふ頭用地、貯木場等の港湾機能施設整備事業が進められていると共に、臨海工業用地造成事業、都市再開発用地造成事業が行なわれつつある。これら諸事業に要する資金は地方債をあてるものとし、昭和41年度当初計画では、港湾整備事業143億円（一般債）、地域開発事業債、89億円（一般債）、311億円（緑放債）、合計543億円が考えられ

ている。

#### 4

2 節において分析した主要港湾への貨物集中率は、内容的に若干の変化はあっても今後益々高められるであろうとした。経済発展が港湾における合理化を要求するのは、巨大産業のみならず海運資本を中心とする他の交通資本においても同様である。とくに海運資本にあってはコンテナ輸送にその例が示されるように、受入れ態勢の整備された効率的な主要港湾に集中される可能性をもっている。これは外貿のみならず内貿においても同じ傾向をもつ。

(第2 図および第3 図の関係が、必ずしも資料的に一致していない点は問題が残されているようであり、今後検討を要する。) 港別にはとくに集中率の激化するものと、むしろ低下するものがあるが、ここでは、そのような6 大港への集中率事情が、今後の港湾機能増大対策との関係で、各地域別にどのような意味をもつものであるかについて大要的な考察をしてみたい。

わが国の各ブロック別9 地域における全貨物対全施設需要の関係およびその他については、3 節にその概要をみたところである。第4 図から9 図にいたるもののうち、港湾施設需要バランスは、横浜、東京港の集中率の高さに即応する関東臨海が最も高く、名古屋港を中心とす東海、山陽諸港の伸び等に対する北海道、東北、北陸地域の低下さは、港湾貨物集中率の低さをこの面からもうらずけている。この傾向は外内貿の区分によっては若干異なるが、その他の取扱量に対するストックの比、等においてもほぼ同じ傾向を示している。こうした取扱貨物量に対する施設需要事情は、あらたまるまでもなく国民経済の地域的发展のアンバランスを投影している。この場合、特定港湾の後背地域と9 地域の範囲とは、一方は経済的地域であり、他は行政的地域であるため、その範囲に大きな差異がある。<sup>(1)</sup> 例えば横浜、東京港を中心とする後背地は東北、北陸、東海の各地にも及んでおり、東北地域における需要バランスの低さが必ずしも後背地の港湾依存度の低さの全部を示すもので

はない。しかし行政的な地域ブロックにおける需要バランス等から示される港勢事情は、それがそのまま港湾地域の経済発展の一指標とも考えられよう。例えば東北地域の後背地は、東北諸港の港湾機能に依存していないからであり、また東北諸港は需要バランスを高める要因を内在していないからでもある。この港湾機能と後背地の経済発展との関係は、地域と無関係に大規模、高能率の主要港湾と、それに依存する交通条件の整備によって、全国的な港湾の機能の役割を果させようとする傾向と、各地域内にそれぞれの港湾機能を整備させ、近在後背地の経済発展に役だたしめようとする傾向と二つのいわば「港湾配置論」<sup>(2)</sup> も考えられる。前者に特徴的な点は、交通におけるターミナルとして、全交通機能の一環として港湾機能を把握する性格が強く、後者はむしろ、以上の問題意識をもちながらも、港湾機能を地域経済もしくは後背地における諸産業の立地因子としての性格をもつものである。港湾における需要バランス検討の意図は、その点からすると、港湾機能のもつ立地因子、例えば新産業都市における港湾の役割に見出されるような都市形成の基礎的要因、経済発展の社会的諸条件の一環として把握する広さをもっている。少なくとも、港湾と地域開発の問題意識が直接的にからみ合うのは、そうした形で（国民経済の地域的不平等性を、後進地域に港湾機能を附与することによって）解決の糸口を見出そうとする政策的態度もうかがわれる。したがって、在来主要港湾の一層の大規模、高能率化を目指すあり方は、それら港湾機能に最も依存する巨大一般産業の合理化対策の一環とする見方もでてくる。そこでは、わが国における伝統的な経済政策の背景をもちながら、産業資本の一般輸送コストや港湾関係費の削減のための対象として港湾の合理化対策が巾広く打ち出される結果となる。また、このことが一面、わが国資本主義の発展過程で形成されてきた後進地域や、したがって地域格差の促進とも基本的なつながりをもっている。これは、港湾の集積、集中化、したがって広域化港湾への必然性等をともしないながら、その背後の集積的大工業地域、大都市地域の港湾依存度のゆきずまりを打開しようとすることになる。

この点からすれば、それは単に大工業地域、大都市における港湾依存度のゆきずまりのみならず、大工業地域、大都市みずからのゆきずまりや立地条件の悪化を解決するために、後進地域に新しい港湾依存性の地域を開発させようとする港湾配置とつらなってくる。ただこの場合、各9地域内にそれぞれの港湾機能を附与するということは、一面地域開発効果からして、既成主要港湾の拡大化、再編成よりも、ともあれ、ぼう大な造成経費が必要であるばかりでなく、需要バランスの上からもきわめて悪い効率となることに問題がある。とくにコンテナ輸送においては専用ふ頭その他の受入れ施設の整備等でここでもぼう大な経費がともなうとすれば、益々主要港への集中率が高まることが余儀なくさせられることになる。ともあれ、このような諸問題の中で、現実には、わが国における港湾配置の傾向がどのようになるであろうかについて、すでにあげた地域別投資配分の様子からなお考えてみたいと思う。まず、新港湾整備5か年計画における投資配分の基本点は、すでに示したように輸送需要増加に対応する整備を目標にし、巨大産業用原材料の大量輸送化に焦点がある。したがって、これは現状輸送の隘路打解のためであり、関東、東海、近畿地域の港湾機能の増大であった。これに対して、新産業都市、工業地域の開発に必要な基幹施設の整備が附加されているが、第7表に示される投資額内訳によれば4,300億円の巨費のうち主要港の集中度を緩和させるための886億円、ならびに主要港における貨物増加に対応して投資する2,650億円と、計3,536億の約82%にのぼるものは現状における主要港湾の機能拡大にむけられ、新たな開発のための投資は366億(約8%)にとどまっている。しかもその開発投資地域は東北、北海道、北陸の三地域にかぎられている。

さて、そのように、経済発展にともなう港湾機能の増大が、既成主要港湾の集積と貨物の集中度という一つの限界性をもちながらも現実には、さらにその限界の枠がおし広げられつつある。このことは地域的な港湾施設需要バランスからすれば投資効率の高い地域に投資することで、結果的にも主要港

にかぎられてくる。そのことは、したがって、投資全額の82%をもしめる需要投資、追従投資は一時的に港湾における混雑緩和に役立つとしても、貨物の集中率の高さや、それからくる港湾の過密対策としての意味はきわめてうすくなる。さらに港湾機能の域地開発的配置も現状においてはうかがいうる十分なものも有していないことになる。とくに、この投資配分の基本点は、鋼材、鉱石、セメント類の大量輸送化のためと共に専用船の増加なり船舶の大型化に即応しうる専用ふ頭やその他の施設整備に中心がある。さらに開発投資についても臨海工業地域整備に大きな比重があるのも当然であって、全体的にそうした港湾機能の増大が、「現状における隘路」の打開という形でわが国における先進地域工業地帯と主要港湾のもつ本質的な地域的問題性を解決する方向にまでは到達していない。しばしば、港湾は地域開発および都市再開発の重要な要因としてとりあげられるが、港湾機能そのものは、(そのような開発要因として現実に起用される性格は) 地域開発本来の概念から若干ずれたところにいつもたたせられている。これは「地域開発」の概念規定にもよるが、もともと港湾機能は交通におけるターミナルであって、全交通体系における用役の一支点である。したがって通常ならば港湾機能を必要とする交通的需要が機能開発にたえず先行する。この意味で開発港湾が先行投資の具体化されたものであるのは要を得ているともいえようが、それも地域開発本来のものにあっては間接的なもので、いわば、わが国における地域開発と港湾機能の直接の関係は臨海工業に対する立地因子附与にとどまっているのが現状ともいえる。このことは抽象的に港湾機能が地域開発に貢献するものでないというのではなく、現状的には、政策的な段階においても、焦点は臨海工業の開発手段にとどまっているということである。これは地域開発の歴史からしても当然なことであるが、しかし、そのことはかなり現実的には港湾機能の宿命的なものであると共にわが国の政策的な反映でもあると考えられる。<sup>(3)</sup> とくに周知のように、わが国港湾の運営、管理体制からしても、きわめて強度な中央集権の行政が現実の港湾機能の如何を支配している



現状では、港湾にかかわる公共性の理念もきわめてあいまいになり、投資は巨大産業資本への迂回的財政援助としての役割をなすものとして、すでに指摘されている。<sup>(4)</sup> したがって、すでにみた地域別投資のあり方も、この点でかなりうなづかせられる面をもっており、投資地域、投資性格からも、以上のわが国の港湾機能の増大は、ますますそのような性格をつよめるであろうし、それと共に、そのような港湾用役の結果が、集積された巨大産業資本の展開に貢献し、既成工業と港湾のより緊密な関係を作り、一方においては、産業資本の媒介を通して後進地域の相対的な後進を深め、後進地域における港湾の役割を規制してゆく可能性をもつ。したがってこのかぎりにおいて、後進地域における港湾投資への限度も生じてくるが、少なくとも地域開発用港湾はそのような投資の限界や、地域における投資効果が資本投資の同一地域内にあらわれるような政策的手段または投資方法と内容を講じないかぎり、初期の目的は達しがたいと思われる。

(注)

- (1) 港湾をはじめとする交通一般、その他の、地域的広がりと公共的社会性をもつ事業で、基礎的に問題が残されるのは、この経済的地域性と行政的地域の断層である。地域開発においても、行政的地域概念の限界が生じつつあり、港湾においても、広域化港湾もしくは港湾の広域行政の問題が必ず問題の焦点になるであろうが、この場合、基本的に地域的断層をうめ合わせる合理的な経営、管理上の地域理論が必要である。拙稿「港湾運営の実証的研究」（日本産業構造研究所、昭和41年3月）参照。および、「港湾輸送体制の近代化」（日本交通学会年報、1966年）参照。
- (2) 「港湾配置論」とはまだ試みの表現的用語であり、はっきりした理論構成は今後に残される。しかし、この港湾配置の基礎概念としては、ターミナルのもつポテンシャルティを一つの「生産力」としてとらえ、これの国民経済的配置の合理性、または地域経済との関連性を考究する必要があると思われる。
- (3) 拙稿「経済発展における港湾の役割と問題点」（日本経済政策学会年報、No. 13）昭和40年4月、参照。
- (4) 拙稿「公共投資と港湾」（日本港湾経済学会年報『港湾経済研究』No. 2、昭和39年）参照。

## あとがき

本稿は、はじめにふれたように、すでに試みた「港湾と地域開発」にかかわる諸分析を部分的に補う意味で、主として実態的な資料を中心とするにとどめた。したがって、資料的な制約もさることながら、紙巾の都合で問題も残され、論旨の一貫性にも欠けるきらいもある。これらの点はなお今後の研究に依存しなければならない。とくに4節における港湾機能の拡大がもつ地域開発的役割と臨海工業における生産力増大への役割等については他の拙稿「地域開発と港湾の工業生産力支配」(『港湾』Vol. 43, No. 12)にやや詳細な理論的検討をも加えておいたが、いずれ、これら他の諸考察も併せて体系的な整理をする必要がある。

なお、経済企画庁経済審議会地域部会において東京大学、八十島義之助教授をはじめ他の委員諸氏、および経済企画庁、竹内良夫氏およびその他の諸氏からの御世話に感謝の意を認めさせて頂き、資料的にも同会資料に依存している点をおことわりしておきたい。

(以上)