

経済開発と日本海沿岸の港湾

佐藤元重
(新潟大学)

日本海沿岸の諸港湾は、日本海沿岸地域が農業、漁業および伝統的・家内工業を中心として栄え、米の単作地帯を背景とした質の高い文化を形成し、北海道との交流も盛んであったころは、北国物産の中継港として果たした役割とその功績は誠に大きいものがあった。

しかし、明治維新を契機として、日本海時代は陰が薄くなり、とくに第2次世界大戦後、技術革新の波によって飛躍的に発展充実しつつある太平洋沿岸地帯の港湾の整備状況と比較すると、日本海沿岸の港湾開発は相対的な立ち遅れが顕著になって来た。

昭和40年度の秋田県から島根県までの日本海側10県の港湾取扱貨物量は1922万t、全国のそれは82,700万tの2.3%に過ぎない。

また、日本海沿岸の海岸線延長は2,955 km、全国総延長の11.2%を占める。これに対し、地方港湾以上の港湾数は113港で全国比率は10.7%、海岸100 km当りの港湾数も3.8港を数え、全国平均の4港に比し、見劣りが無い。しかし、内容をみると、日本海沿岸の場合は113港のうち69港が島根県に存在する。残余の44港を海岸線100 km当りの港湾数は1.5港にしか当たらない。

日本海沿岸には新潟港をはじめ、秋田、酒田、直江津、伏木、富山などの河口港が多いが、これらの河口港型の港湾規模を大規模港湾型の東京湾、駿河湾、伊勢湾、大阪湾などの港湾と比較すると港湾規模が小さい。たとえば大型船舶の泊地面積(4.0 m以上) (千 m^2)を防波堤延長(m)で割った数字をみると大規模型港湾は0.86となるのに対し、日本海側の河口港は0.072となり、太平洋側の外洋型港の0.59と比較しても少ない。(第一港湾建設局資料に拠る)

しかし、日本海側の港湾は第2次世界大戦以前に、港湾施設を充実させる機会が全くなかったわけではない。すなわち、昭和6年の満州事変を契機と

して、対アジア大陸貿易港として脚光を浴びた新潟港、富山港、敦賀港などの発展過程にみられる。

新潟港は、清水トンネルが昭和4年に貫通し、昭和6年上越線が全線開通したことにより、大きく飛躍する機会があった。

従来、わが国からアジア大陸へのコースには

(1) 東京—敦賀—清津—新京

東京—下関—釜山—奉天—新京

東京—神戸—門司—大連—新京

の3コースがあったが、昭和6年以後、東京—新潟—羅新—新京のコースが可能になったことは、距離、時間、経費の面で日本とアジア大陸間の最短、最低廉のコースでもあったので、日鮮連絡運輸が開始されて以来、旅客貨物ともに新潟港の利用は年ごとに増大し、昭和8年と昭和14年を比較すると北鮮への旅客は50.6倍、北鮮からの旅客は23.9倍、貨物の輸出は5.1倍、輸入は2.5倍の激増振りを示した。

他方、アジア大陸への定期航路の方は、昭和3年1月、新潟～北鮮間の定期航路が北日本汽船会社により開設されていたが、昭和10年4月県命令定期航路として神戸の島谷汽船会社が指定され、昭和10年4月、政府命令航路として日本海汽船会社（北日本汽船会社と島谷汽船会社の共同出資）が就航した。

このようにアジア大陸との交通が軌道にのってきたので、新潟港は対アジア大陸との貨客の中継港として、また太平洋側の工業地帯から新潟港を経由するアジア大陸との貿易面で重要な港湾となるにともない運輸・交通の諸機関が整備されるに至った。

とくに太平洋側港湾の取扱貨物量が減少しはじめた昭和17年から昭和19年までは、むしろ新潟港は非常に伸長を遂げた時期である。その理由は、第2次世界大戦中、太平洋側の諸港が機雷の敷設、飛行機による爆撃、潜水艦による攻撃などの危険が増大したことにより、北海道炭の輸送はもっぱら新潟港を中継港に使用したこと、および大陸貿易港としての重要性を一層加えた

からである。

従って、この時期に港を中心に運輸・交通の諸機関が整備され、近代港湾としての機能を充実したとみることができる。このことは昭和19年に開港以来の最高輸出入高（敗戦前における）を記録していることからもうかがえる。

伏木富山港 まず伏木港の発展過程をみるならば、この港の外国貿易は、主として北洋漁業と関連して発展した。明治22年に特別輸出港に指定され、米麦の輸出が開始され、明治27年からは沿海州・サガレン・朝鮮の貨物の輸入が許可された。それにともない沿海州方面からサガレン・カムチャッカ方面へと、北洋漁場が拡大し、伏木や新湊は出漁船の根拠地として活況を呈した。明治32年、伏木港が開港場に指定されたのを機会に、アジア大陸および西南アジアとの貿易も年とともに盛大となり、明治35年から明治44年にかけて庄川の大改修が実施され、港口土砂の堆積を防止し、港内の浚渫と護岸工事が進められ、棧橋、倉庫、軌道が施設された。その後、港湾施設も幾度か改修を重ね、現在に至っている。

富山港は、東岩瀬浦として幕末から明治初年ころ、八百石積から三百石積の船が入港し盛んであったが、明治30年代から神通川の改修が行なわれ、護岸工事も施行されて、流域の水害は減少したが、河口の土砂の堆積がはなはだしく、大型の帆船さえ入港が困難になった。そこで大正7年から昭和4年にかけて神通川の大改修と同時に築港工事が施行され、昭和6年から富山市と東岩瀬港との間の運河開さく工事が開始され、富山運河として昭和9年完成した。これにより、それまで高岡・伏木に集中していた重工業が、富山、東岩瀬地区およびその周辺にも及び、港湾の役割が増大したので昭和14年開港場に指定され、昭和16年富山港と改称した。この港は昭和12年ころから第2次世界大戦にかけて対アジア大陸貿易港として、後背地工業の生産物の輸移出と石炭・木材・鉄鉱などの工業原材料の輸移入が盛んに行なわれた。

敦賀港 日本海側の屈指の良港として、またわが国流通経済の中心地として「天下の台所」といわれた大阪を後背地にひかえ、古くから北国物産の中

継港として果たした役割とその功績は大きい。明治から大正・昭和初期にかけては対岸貿易港として対ソ、対満鮮を前方圏とし、昭和12年から第2次世界大戦中には、北海道および九州地方を前方圏とする内国貿易に変換した。現在は近代的国際貿易港としての整備を急いでいるが、その地理的位置の関係から、中継港としての機能は、この港の特色として残るであろう。

以上、2・3の例をみても判るごとく、第2次世界大戦の前後を通じ、日本海沿岸地帯の工業地帯にある諸港湾は、いずれも対アジア大陸貿易がどのように展開されるかに左右される傾向が強かったといえる。

しかし、現在のように政治が対共産圏貿易を制約するかぎり日本海側の経済的停滞ときわめて高い対米、対自由経済圏依存度のもとに石油化学時代を迎え、飛躍的な経済的繁栄を誇る太平洋側臨海工業地帯の対照は、明らかであるのが現状である。

しかし、対アジア大陸貿易（現在は一般に対岸貿易あるいは沿岸貿易といい、主として対共産圏貿易を指す）は経済体制が違っていても採算がお互いに合い、有無相通じ過不足相補なうという原則であれば、大いに促進すべきであろう。

事実、わが国の日本海沿岸各県とソ連極東地区との間で消費物資を中心にした沿岸貿易の拡大機運が急速に高まり、昭和38年ごろから本格化した。昭和40年1月、ナホトカに沿岸貿易を専門的、集中的にすすめる機関としてダリントルグ（極東貿易事務所）が開設されてから貿易実績はやや上昇傾向にあるのが現状である。

昭和40年10月14日に「日本海沿岸貿易促進新潟大会」が、新潟市で開催され、下記の決議を行なっているのをみても沿岸貿易の再開と拡大の希望がうかがえる。

「わが国とソ連との貿易は昭和32年の日ソ通商条約及び35年の貿易支払協定を契機として逐年拡大の途を辿り、39年の総貿易額は4億ドルをこえるに至った。しかし、わが国とソ連極東地域との消費物資の交換を目的とするいわゆる沿岸貿易は未だ微々たるものにすぎず、これが拡大について両国の不

断の努力が望まれるが、今後、シベリヤ及び極東地域の開発にともない飛躍的な発展をとげることは疑いない。

さいわい、わが新潟県は、日本海沿岸において最大の規模、設備をもつ新潟港を有し、対岸ナホトカとの距離は僅か 700km にすぎない。しかも現在、港の背後には新産業都市計画による大工業地帯の造成がすすめられており、シベリヤ及び極東地域の開発が新潟港を通じてわが国の産業と直結するならば、両国の経済上の利益ははかり知れないものがあるであろう。

このような趣旨の通りに、われわれは総力を結集し次の事項の早期実現をはかるものとする。

1. ソ連領事館の新潟設置
1. 新潟ナホトカ間定期貨物船の就航
1. 新潟ハバロフスク間定期航空路の開設
1. 全ソ極東貿易事務所の新潟市設置

右決議する。』

しかし、日本海側港湾は、対共産圏貿易の開拓とともに、現在一方的に太平洋側港湾が担当している対自由経済圏貿易を日本海側港湾も分担し、その依存度も同時に高める努力も必要である。

なぜならば、地理的には北米の太平洋側港湾から日本の港湾への距離は、太平洋側港湾より日本海側港湾の方がより近距離のものが多いこと、またわが国の資源で 100%以上の自給率のあるものは数品目にすぎず、近代工業の基礎原料はほとんどといってよいくらい輸入しなければならないからである。

従って、加工貿易型発展方式をとらざるを得ないわが国において、近代工業の発展を促進する条件の一つとして、太平洋側、日本海側を問わず港湾のもつ戦略的意義は極めて大きいといえる。とくに外国貿易型港湾は工場専用生産設備の港湾として開発されなければならない。すなわち、港湾の存在がその地域の経済開発に有効であるためには、港湾と後背地工業とが有機的一體の関係を結び、港を高度に利用する工業が港湾の水際線に集積していなければならない。

現在造成中の新潟東港（新潟地区新産業都市建設のかなめである臨海工業

地帯造成の中心基点となる大型工業港で、背後の優れた工業立地を可能にするとともに、対岸貿易にそなえて拠点をつくるものである）、富山新港（伏木富山港は港湾貨物の激増により狭隘となっていており、これを改修するには地形的に限界があり、また背後工業についても、新規の大規模工業用地の取得も困難であるため、放生律瀉を浚渫して新港を建設する）、金沢港（輪島港、三国港の中間点に、河北瀉に近い所として又流下土砂が殆んどない大野川を利用し、現在の金沢港大野地区に接続して掘込式の新港を建設し、同時に本港周辺に6,790,000 m^2 の工業用地を造成する）の諸港湾整備事業のねらいもそこにあるとみることができる。

なお、前記の諸港湾を除く日本海沿岸の主要港湾は、下記のごとく、いずれもわが国の経済成長にともない、整備拡充あるいは建設計画を実施中である。

秋田港、船川港……秋田湾臨海工業地区の新産都市建設のためと日本海北部における一大貿易港への飛躍的発展のための整備拡充。

酒田港……累年増大する取扱貨物量に対応して貨物輸送の円滑化をはかるための港湾内施設の整備拡充。

新潟西港……新潟東港が工業貨物を主体とした対外貿易の拠点として建設されるにともない、新潟西港は雑貨物を主体として物資輸送を分担させるほか、旅客輸送、水産業の基幹漁港としての機能の充実をはかる。

直江津港……対岸交流の主要港として、また上越地域全体の港湾として、さらに糸魚川・青海臨海工業地帯の石炭石資源の開発と関連産業の発展を促すための整備拡充。

伏木港……近年港湾貨物量が増大し、船待ちの現象がみられるに至ったのと貨物船の大型化で港湾施設の整備と荷役量の増大をはかるため 拡巾、浚渫、埋没浚渫、岸壁改造、道路舗装等を施行する。

富山港……港湾貨物の増大にともない、岸壁の改造および浚渫、輸送施設の整備拡充。

七尾港……港湾機能施設の整備拡充。

敦賀港……港湾貨物の取扱量の増大にともない港湾機能と施設の整備拡充。

津居山港……岸沿輸送力の確保と背後地域の発展を促進するため、物揚場、岸壁を整備して、一般貨物の取扱能力増加と、荷役コストの低下を計るとともに北洋材等の輸入港として木材港を整備する。

境港……港湾貨物の取扱量の増大にともない港湾機能と施設の整備拡充。

浜田港……石見臨海工業地帯の中心として、また木材、食料品等の輸移入の基地として整備する。

西郷港……木材、食料品等の取扱港として、また隠岐諸島の観光基地として整備をはかる。

七類港……将来の対岸貿易の基地として、大型港湾化をはかる。

萩港……大陸貿易の発展により、日本海側の基地とするための拡充整備をはかる。

酒田北港建設……酒田港の取扱貨物量の増加に対応し、現在港の北側に半掘込式の新工業港を建設する。

日本海側諸県は、ながいあいだ主として原材料の生産地に終わっていて、有機的に関連する工業が発達しなかった。従って原料——半製品工業——完成品工業という一連の企業集団が成長しないで、原材料ないし1次産品という附加価値生産性の低い形で太平洋側工業地帯へ移出し、逆に高次加工品あるいは完成品という形で移入していた。このことは附加価値生産額を少なくし、雇用吸収力を弱めている主なる原因でもある。

日本海側諸県に発達している機械工業、化学工業等はいずれも紡織、製材および木製品、食料品等の地場産業との関連で発達したものでないので、現在なお地場産業の発達を強力的に推進する役割は果していない。また、2次、3次加工工業の発達がおこなわれているために、近代的大工業と中小工業との関連性がうすく、並存する形となっている。

今後、工業の均衡のとれた発展を期するためには、どのようにしたらこれらの大工業と中小工業との結びつきを誘導し、日本海側諸地域の実質的な発

展がはかれるかが、重要な課題といえる。

この課題を解決する決め手は、港湾を中心にどのような工業を定着させるかにある。この点、富山高岡地区新産業都市建設基本計画における工業開発は、その地域の特殊性を考慮し、既存企業の育成をはかるとともに、次のような関連企業および機械工業の誘致、原料素材工業から加工工業分野への展開をはかる優れた構想を持っている。その若干の構想をみるならば、次のごとくである。すなわち、

(1) 木材・木製品工業……近年北洋材を中心に木材の取扱量は著しく増大し、昭和39年には、富山港 29万 t、伏木港70万 t となり、日本海沿岸では最大の木材取扱港湾となっている。ところが輸移入量の3分の1はパルプ原料として県内消費、あとの3分の2は丸太材が製材工程を経て県外に移出している。

このような生産状況は、最も不経済な付加価値生産形態である。そこで輸入北洋材の加工生産工場（従来のパルプ、ライナー、段ボールケース、紙袋等）の設置計画を進める。

(2) 機械工業……既存工業と直結する産業機械の誘致（碎石、農業、繊維、製材、木材加工用、合板、プラスチックの各機械の製造補修の関連機械工業）および金属・化学機械など下請企業から親工場への育成。

中京地区機械工業と相互制約依存関係・補完的生産関係を営む下請工業（機械部品）の導入育成。

新規業種の誘致としては、小型エンジン、装置機械、起重機、小型運搬機械、既存部品および合板を利用する音響製品等の製造工業。

(3) 化学工業……有機合成化学製品の県内加工工場の増大計画として、EDC法塩ビによる合成樹脂の量産化。

以上の計画が実施されるならば、従来粗材もしくは半製品の生産を主体としていた当該工業地帯が、過去の畜積をいかすこともできるし、また富山新港周辺の大いなる飛躍を遂げる契機という形でも作用するであろう。