

# 地方の発展と地方港湾

神 代 方 雅

(株)クマシロシステム設計

## 目 次

1. 諸 論
2. 地方港湾の物流構造
3. 地方港湾管理の主体性
4. 総合輸送体系と地方港湾の役割
5. む す び

## 1. 諸 論

### (1) 視点を明確にする必要

往々にして我々は、物事を判断する場合、視点が不明確で、即物的、場合により感情的でさえある。

例えば、行政改革というテーマでみると、第一に何のためという目的意識はあっても、手段の内容と改革の順序という点になると、あいまいである。単に官庁と職員を減らすだけでなく、基本的に重要な要素に対応することが必要であるに拘らず、それが表に出て来ない。

行政改革のバックボーンとすべきものは、行政上の無駄を発生させている基本的要因の改革にある。従って改革の手段は結果としてその改革に効果を求めうるものでなければならない。基本的要因は、行政に直接関連する人間……政治家、経済界、行政官……あるいは関連する団体のなかにある行政の需要と供給とを構成するうえでの(一)要因、それは夫々の物の考え方、慣習、体制等々であり、そのなかで最大の要素はエゴであろう。これら(一)要因を突くような改革手段が第一に必要なのである。

第二には、行政需要側面における経済・社会の需要の諸要素の比重を正し

く把握し、また諸要素を正しくシステム化することである。

第三には、需給の相関関係に見合う供給体制を最適システムとして構成することである。

例えば、働らせる若い人が失業手当で遊び、働きたい老人が働けず福祉の予算を喰い税金を払わない。これは制度政策の問題であるとともに、何らかの価値を生産し、国民経済に寄与させるためのシステムの欠除である。……地方の問題は、このような労働力の問題に類似する行政改革の問題の一つである。かつそれは、生産性の低い労働力と土地とを抱えていて、これを解決する抜本的な方策が欠除している。というのはあるいは言い過ぎかも知れない。新産業都市建設促進法その他、地方振興の方策が多く実施されているからである。しかしながら一向に地方への産業立地や人口移動が進まない。それであるのに地方の時代という。何か地方が良くなりそうな、中央にとって代るようなイメージさえある。またしかし悪くとると、中央にある(一)条件のつけを地方にまわす魂胆のようにも取られる。いづれにしてもあいまいというべきである。

視点を明確にせよというのは、地方港湾の問題は、地方全体の問題であり、国全体の問題であるからに他ならない。

## (2) 地方の問題への視点

その第一に上げねばならないのは、日本人全体の物の考え方である。

物の考え方としては、日本の経済社会をどうしなければならないかという判断があるか、判断の仕方が正しいかということと、判断があってもそれに従って論議し行動しようという考え方があるかということである。

福祉、公害と云へば猫も杓子もそれを云い票を集める、結果としてオーバーな政策が生まれる。すべてが名利のため、出世のため、儲のために狂奔する。正しい判断がないか、あっても天に唾するの愚を行っている。人類、日本人、そして子孫、そんなものはどうでもよいと云わん許りである。

しかし悪く許りも云えない。それは、現代経済社会の枠組の中の籠の鳥であるからであって、枠組の中の内容が変れば変化するという原則下にある。

早い話が、石油の価格が上れば節約をする。だから、節約のためには高価格政策が有効である。政府財政は破綻に瀕している。縮少均衡の経済政策を取らざるを得ない。国民総ガマンの時代に入ったと云える。これは早くから予想されていた事で緊縮を説く学者もいた。私でさえ高度成長とムダを批評したが、これを説いた政治家は寡聞かつ知らない。なぜ賢明に問題を先取りし、手を打たないのか、それは国民の物の考え方、思想の問題である。特に、行政や経済を管理する中枢にある人達の物の考え方である。

第二に現状と動向を直視しているかという点である。ぬるま湯でも熱い湯でもつかっている間は適温に気がつかない。よく云うと現状への適応である。しかし気がつかないうちに進行するガンに生命を奪われるのと同じような問題が国内でも進行している。

高度成長の終わった頃、既に初期症状を呈しはじめている。曰く、エネルギー消費型産業の不振、3大都市圏の過密・地価・水・公害等の問題から相対的に地方の過疎、加えて人口の老令化から税負担の増大、可処分所得の減少、不景気という一連の動向である。既に縮少均衡の必要を生じていたのである。

この動向は深まる許りであり、つけ焼刃の政策では根治できない。行革も政策の一つであろうが、中央行政政府だけの問題ではない。

地方の土地と労働力と資本の生産性を上げねばならない時代、この必要性を地方の時代と云うべきで、こゝに視点を合わせねばならない。

従って、国はそうせざるを得ないという論理を国民に向って明確にし、国民も我慢する生活に戻る。全国民がそういう視野で地方の問題に対処すべき時である。

では地方にどのような政策が必要か。この点について、地方と反対の地域を3大都市圏または太平洋ベルト地帯であると仮定すれば、後者はどのような特徴ないし利点があるかをみると明らかになる。後者は、需要と供給の関係で数と種類が多く、供給の質が高く、国際的優位性をもつものが多い。そして需給を成立させる情報も数が多く早くかつ質が高い。それは犯罪に至るまでである。勿論この地域は社会資本装備の率も高く、需給関係を高く取り結んでいる。

要はこの様な関係が地方に出来れば良いことになる。しかし、地理的にそのような集積を可能とする地域は多くはない。従って、地方においては、全国的また国際的に特徴のある価値の供給を夫々の地域で考えねばならない。一般的に地方は良い自然環境がある。また大陸に面する、北方圏に位置する等の立地条件、寒いことも利用すべき特徴の一つである。

もう一つの問題は我国産業構造の転換である。エネルギー消費型、物流重視型の工業から、都市型あるいは頭脳型工業へ、さらに国際的に頭脳サービスを行う3次産業へと転換の動向を明らかにしていることである。

テクノポリス計画、日本一波の荒い留萌港沖での波力発電計画その他、国の政策も地方の特徴をとらえ、また民間企業も地方へ少しづつ動いている。要はこのテンポを早めることである。

そして地方の問題で重要な鍵は、頭脳であり、新たな機能を創出するノウハウ（情報）、需給をシステム化する情報システムである。

以上のような地方の問題への視野から、地方港湾の問題をも捉えねばならない。

### (3) 地方港湾への視点

いうまでもなく地方港湾の役割は、地域の物流用役供給全体のなかで、港湾を経由する物流用役供給が大きい効果を発揮する点にある。

従って、地方港湾への視野は、その地域の物流需給全体を先づみることであり、そのなかで海運とターミナルという一般論のなかの港湾とが、地域の物流需要に如何なる比重をもち、あるいはもちうるか。またそのためにはいかなる長所短所があり、それをどう助長しあるいは改善すべきかに着目することである。

物流の需要は、計画的かつ一貫的な物流便益を必要としている。これに対し、物的機能をみると、一つの港湾を経由する物流のなかでも部分的に欠点があり、全体の物流を妨げている。さらに複数の港湾があり、相互に斉合的でない状況もある。

また、機能を計画し建設し、運営するという視点でみると、これまた一貫

の物流便益を供給し得ない多くの原因がある。

これらの物的機能、運営上の問題を明確にし、対応することと、巾広く海運を利用する地域の経済発展に利用の効果を結びつけることが必要であり、これらは港湾管理者だけでなくし得ないものであるという認識も重要である。以下地方港湾の主要問題につき概説する。

## 2. 地方港湾の物流構造

地方港湾の物流構造は物流用役需給の相互関係から成立する。その第一は、一般的にローカルの港湾は受身の立場、恰かもバー、キャバレーの如く、荷主・船社の利用を待つという関係にある。どうしても利用しなければならない存在、そういう荷主船社が少い。

それは、港の機能の不完全、利用する港が多くある、港を含んで全体的一貫的な良好な機能が複数の港湾と物流需要の内容との相互関係において必ずしも斉合的な体系にない、端的に云って需給相互に利益のある港湾に利用が集中するということもできる。しかし最も基本的であるのは、その港湾を利用する産業の集積が港湾背後に少いことであり、また物流の変化効率化指向のなかで、効率の高い物流ルートにある港湾に集中するという極めて当然な理由である。

このような地方港湾の物流構造は、地方にある用役需要と供給の両面にある不経済性の相互作用によるものであり、さらに近代の物流高度化がこれに拍車をかけている。これらについての詳細は多くの紙幅を要するので、地方港湾の物流を構成している主要内容につき以下に説明する。

### (1) 物流の変化と地方港湾

元来地方港湾は背後圏の一次産業を主とする物流用役需要のため物流に季節変動が大きい、あるいは各品目毎に物流ロットが小さい、さらに内陸の物流密度が小である等の需要側にある不経済性と、これに対応する用役供給側の用役生産性の低位から来る設備機能の装備率の低さがある。そして、在来船輸送における労働集約的な用役提供は逐次機械化が進むなかで後退し、さ

らに後記のようにフェリー、コンテナ輸送、専用船輸送等が特定少数の港湾に集中し、これら高度化の物流ルートから外れた港湾は、その港湾周辺だけへの在来船輸送として、ある固定した姿になり、全体的な物流需要増大の波に乗り得ない形態になっている。

在来船輸送と高度輸送との相関は、何も地方港湾に限ったことではないが、地方港湾はその影響の程度が大きいということを認識しなければならない。

このことは、新しい道路ができれば、古い道路は見捨てられるという表現にもなるが、元来港湾は海運の利点を生かし、地域経済の発展を図るべきものであるから、破れ草履の存在であってはならない。地方においても全国的な過密過疎と同様のパターンがあり、やむを得ないとする判断としては、拠点開発方式という考え方があり、それ以外にどう云う方法があるかという反問も生れる。

この反問を肯定するならば、その論理によって、利用されない港湾と背後地域に拠点性を与える以外にないのである。この判断は、その港湾を中心とした陸側と海側とに跨るものであり、例えば室蘭港に大規模なフリーポートゾーンを計画することも検討されてよいと思われる。

## (2) 地域物流需要に対応する複数港湾

前記は一つの港湾を中心とした問題意識であったが、こゝでは複数の港湾を抱える地域の物流需要に、夫々の港湾がどう対応すべきかという、いわゆる広域港湾の問題である。それは機能分担の問題とも云える。北海道の港湾が北海道の物流需要にどういう機能の分担をすべきかという巾の広い目的意識でもよい。一般的に考えると港湾からの距離的背後圏の物流はその港湾が分担するという港湾計画上の判断がある。しかしながら、運輸省の指定統計による内陸出入調査でも明かなように、貨物の内容（荷姿・重量・価格・需要の種類と量その他）と輸送手段（海運・港湾・内陸あるいは復荷輸送等）によって、ある貨物（車輛の如き）は一港（苫小牧港）に集中するという必然的理由がある。これは量が多くなれば分散するということもできるから、いはゞ過渡的な問題とも云える。いづれにしても必ずしも背後圏論だけで



は機能分担の判断は出てこないのである。

従って、こゝで云う必然的理由の内容に立到らなければならない。その理由は上記のような需給の組み合わせを分析しなければならないのであるが、紙幅不足であり、また本論から外れるので、日を改めて論ずることとするが、極めて一般的に述べると、公私の機能の現況と投資の比較……公は港湾・道路等、私は荷主・船社・港運業・陸運業等、と機能を利用する原価コストの比較である。原価コストの比較で最も直接的なものは船社・陸運業の営業を左右する復荷である。

地方港湾は、このような経済性の追求に満足を与えるものが少い、少数の港湾に限定される所に問題がある。それは量の問題であることも間違いないが、港湾や内陸の道路あるいは流通ターミナルその他内陸の機能が港湾を経由するルート内において適切であるかどうか、機能上の問題も大きく影響している。

そして、機能の良否が利用上の経済性を左右するという点からみると、こゝに機能分担論の重点がある。すなはち、どういう貨物を、あるいはどういう輸送手段を、どの港湾ルートに主として分担させた方が良いかという判断が先づ必要である。地方の物流が小規模であり、これが分散してさらに(-)効果となっているからである。次にどのようにして集約するかという手段は、経済性の高い機能を造成することが主な方法であり、これによってリードするという以外にないと云える。

また、集中している利用を分散するという判断もある。例えばフェリー輸送は特定の港湾に集中するが、それ以外の港湾の背後地域のフェリー輸送需要は、特定の港湾まで遠距離の陸送を必要とする。これに対し、小型フェリーによって特定港湾に仲継する手段、フェリー輸送ネットワークの形成は考えられないか。これまた機能造成によってリードすべきものである。採算の問題は、道路の代替機能として、公共資本の助成も妥当であり、これによる経済性がローカルの産業立地を促すことも考えられる。

### (3) 一貫的物流効果と地域流通経済

商取引や在庫管理等、情報化の進展は当然の話になりつゝあり、これに伴う物流の計画化はこれまた当然のことのようになって来ている。筆者が最近調査した道央地区の流通の実態でみても、本州から仕入れ販売する卸売業は、極力保管の日数を少くし、小該みに早い輸送を実現しようとしている。本州のメーカーと輸送業がこれに対応し、港湾もその需要に応えている。本州のメーカーがこれに応じ切れない、あるいはシェア拡大の目的もあるか、道内（札幌市）の倉庫にある程度保管して卸売業の要求にこたえ、あるいは直接ユーザーに配送しサービスしている。

勿論このような輸送は、コンテナやフェリー輸送が中心をなしているが、在来船輸送においても専用的輸送により計画化が進展している。

このことは、地域流通経済のシステム化の進展を意味し、また物流におけるフローとストックの機能配置の最適計画を求めているものと考えてよい。

港湾がターミナルとして、積み換えと共にストックの機能を必要とするが、内陸へのフローと内陸のストック機能との相関において港湾のストック機能が最適に計画され、内陸との間に一貫的なフローとストックの機能配置を厳密に分析検討すべき時代であり、地方港湾もこの判断が極めて重要である。

地方港湾背後の一次産品ないし加工品を本州に移出する産業は、前記の札幌の卸売業に対する本州メーカーの立場にある。従って、本州市場を形成する流通企業の立場に立ったシビアな物流計画を実現しうるなら、その地方港湾は背後圏物流需要を満足させ得るということである。しかしこれは理屈であって、どう実現するかには智慧を絞らねばならない。前述のフェリー輸送ネットワークはこの一つの手段ではなかろうか。

## 3. 地方港湾管理の主体性

### (1) 一貫的物流効果への致命的欠陥

元来港湾は他の港湾や他の輸送手段との関連において、広範な地域への物



物流効果を発揮しなければならない役割がある。従って、港湾都市のみならず、広範な地域に対する物流のための施設機能が一貫的に整備されねばならない。それは恰かも人体の血管のシステムの如く、物流の末端に至るまで同じ圧力で血液が運ばれる姿が必要であり、血滞があってはならないのである。

従って、このような物流施設計画は、港湾は勿論、背後の末端まで誰かが主体となって計画し、具体化しなければならない。

しかるに国の行政がいわゆる縦割りであること、加えて港湾管理者が北海道の場合は、港湾所在の市町であるなど、狭い範囲の行政力しかもち得ないという、致命的欠陥がある。この点は、大都市の港湾が都市行政と港湾行政が同一自治体のなかの判断で処理されうものと比較すると、地方港湾の大きい欠点と云える。また云い難い事ではあるが、学門の分野に至るまで、運輸行政と建設行政の系統のなかにあり、総合的な必要性を強く説かれることが少い。

しかし北海道では、その問題意識がない訳ではない。道央圏物資流動調査が北海道開発局・道・札幌市・関係市町の協力によって行われ、問題を理論的に解決しようとしていることは結構なことである。であるが、これまた申し難い事であるが、調査の目的と解析に必要なデータの取り方はもう一工夫欲しかったと思われる。それは、一貫的物流効果のために必要な機能造成に対する認識の相違にあると考えられ、学問の重要性を感じる。

## (2) 港湾経済への没主体性

前記のような、地方港湾を経由する一貫的物流機能造成に対する港湾管理者の没主体性は、経済の没主体性にも連関する。

昔はいわゆる流通港であっても、港湾都市の経済構造に強く作用し、長期保管を中心として取引流通から金融に至るまでの経済的拠点性を発揮した港湾都市が多い。現状では一般論として、物流は従的な立場に立ち、特に保管場所あるいは流通管理の場所としての港湾と港湾都市は内陸にその地位を譲ることとなり、経済的支配力を失ったものと云える。

そして、極端な云い方ではあるが、その港を利用しなければならない背後

産業の小規模経済と相関的に高度の機能をもち得ない港湾機能との需給の相互作用が残っているのが、地方港湾の現状ではなからうか。

そして、話を元に戻して、一貫的物流機能造成に対する没主体性は、背後地域産業立地条件整備への没主体性となり、徒らに手を拱き、港湾管理行政も消極化するに至る。

これに拍車をかけるのは、管理財政の負担増と収入減である。北海道は港湾建設費に対する管理者の負担が本州の半額であるからまだよいと云えるが、その代り小規模の都市経済で負担しなければならない。防波堤ですら未完成の港湾が多く、まだかなりの長期にわたり負担を続けねばならない。

こゝで云いたいことは、自由主義と計画主義との相違である。地方自治も自由主義体制下にあり、夫々の地方が競争して社会資本を造成し、国は適当にこれを受けて裁くだけでよいのであろうか。国全体の土地利用のコントロールという大目的があるならば、ある明確な計画方針に従って地方自治を指導すべきであるということである。熱心さ、発言力の強さ、政治家と票の関係、そんなもので左右されることがあるならば以ての外である。

明確な計画理論を樹立し、これに従った投資が行われねばならない。これこそ行政改革の最も重要な部分と理解される。役人を減らすより、このような計画理論を樹立するため、優秀な役人を増やすべきである。また学者も国のため必要な理論を展開すべきであらう。その計画理論の如何にもよるが、地方の開発投資の重要性からすると、その資金はもっと長期に低利にすべきではなからうか。港湾や都市環境のための資金を50年位の長期にするならば、例えば港湾の埋立地も長期年賦の売却が可能となり企業立地も進む筈である。計画経済とは、このような公私にわたる計画的な国土への機能造成をリードすることである。と私なりに勝手に規定している。地方の問題、地方港湾もこのような計画経済の枠に入れねばならない。

### (3) 地域経済へのマイナス効果

以上で明らかなように、地方港湾と背後地域との相互の関係は、相互にマイナス方向に作用していると云える。それは港湾の機能の不経済性が機能整

備への投資を妨げ、背後の用役需要へのサービスの低下であり、結果として用役需要が減退するという悪盾還である。そしてこれに拍車をかけるのは、海運の集中性である。

いうまでもなく、海運の立場では適当な船型に対し、フル・アンド・ダウンの貨物を積載し、ピストン輸送の効率を求めるものであり、その効率の高い航路に集中する。そしてそのような航路には優秀船を配してより効率を上げようという競争が行われる。

そして、貨物のある所に当然陸運も集中し、海陸運がコンビナート化する。これらは当然のことであり非難することでは決してない。しかしながら衰れを止めるのはローカルの港湾とその背後の荷主である。

すなはちローカルの荷主産業は近くの港を利用できず、遠い港に物流便益を求めざるを得ないのであり、近い港から受けるべき高い便益を失うのである。

これはいちがいに決めつける訳には行かないが、折角港湾を整備しながら、その投資の効果を失っているということになる。

従って、地域経済へのマイナスと、国民経済へのマイナスが存在するのである。

地方港湾の整備は、開発効果を期待する先行投資が多いから、これはやむを得ない現象であるとする判断も肯定できる。しかし、こゝでいゝたいのは、より開発効果を上げるための積極的な政策が必要であるということである。

それは、地方の問題、地方の時代を進展させるうゑに、矢張り海運と港湾機能の結びつきが有効であると考えられるからである。

#### 4. 総合輸送体系と地方港湾の役割

##### (1) 国土利用の動向と地方港湾

国土庁が3全総に先立って発表した『21世紀の人と国土』において、2050年では1975年の日本の人口は1.32倍になり、その時点で人口は静止状態になるとしている。そして、2000年の北海道と東北への人口配分は、

	水資源対応	傾斜 8° 以下面積対応
北海道	2,024 万人	3,131 万人
東北	2,995 "	2,803 "

としている。この人口の伸び率は低下するとしても、3大都市圏が抱えている問題のための投資と、北海道や東北への投資ならびに国土を平準的に利用する効果との比較からみると、最終的には国土庁の分析する人口配分に向う必要がある。

また徐々に北海道にも企業が移動し始めている兆候もある。

さらに前記のような産業構造の転換があり、エネルギー資源多消費型工業の不利、それ以外の工業にしても発展途上国に逐次増加しつつあって、我国産業は工業としてもエレクトロニクス関連等、人の能力や高い生産性を基本とする工業へ、さらに頭脳サービスあるいは教育産業等の3次産業へ転換せざるを得ない動向があり、既にその方向に向っているものと解される。

これらの点からみて、ローカルは良好な環境を基盤として、これら産業人口を吸収しなければならないし、また可能である。

従って、地方港湾は前述のような現状とこのような動向に対応しどのような判断で港湾や物流ルートの機能を整備し、運営すべきであるかを明確にしておかねばならない。

## (2) 総合輸送体系のなかの地方港湾

先づ総合輸送体系ということであるが、全国的な輸送のネットワークという概念が先にあり、幹線的な物流の効率を上げることが目的意識にある。勿論この判断を基本にする必要があるが、こゝでは地域の末端に至るまでの輸送ネットワークを考えねばならない。

例えば農場から農産品を集荷し、港湾に至るまでの最適輸送手段も考慮されたうえでの輸送ネットワークである。

このような総合輸送体系を地域で考えた事を前提として地方港湾の機能を計画し整備しなければならない。いま次に地域港湾計画のフローを示したが、先づ必要な調査によりデータを収集し、解析したうえで港湾の最適計画を組

み立てる順序である。勿論、既存の港湾であっても、このようなシステム判断によってその港湾の整備や管理運営の方針を見出すべきであると考える。

このフローを概説すると、現状における物流用役の需要側面と供給側面、さらに両者の相対関係について、海運を含んだすべての輸送手段につき調査し、これを分析し計画に必要な要素を取出す。一方に於て地域空間がすべて何らかの想定する用途により利用された場合の用役需要量を前提におき、そのなかで港湾が分担すべき需要量、そしてある時期における需要の内容を量ばかりでなく、需要側におけるシステム化その他の変化を考えて推定する。そして現状分析から得られた要素と推定した要素を用いて解析して将来の物流用役需要構造を推定する。

これに対し、新たな物流システム、理論、技術、あるいは政策等を検討して、将来の用役供給構造を組み立て、そのなかで海運と地域港湾を経由する内陸物流を一貫の効率あるいは海運による物流システムとして判断し、最後に地域港湾の物理的経済的等の立地条件、あるいは投資と効果その他を分析して港湾整備の可能性と最適計画を見出す。

このようなフローは極めて基本的な判断であり、大港湾にも同様に考えられることであるが、勿論このフローのすべてを用いねばならないということではない。しかしいづれにしても、このようなシステムあるいはコンシステンスの判断、計画理論に沿った順序立てによる判断が極めて重要であり、例えば情報データの調査収集においても、フローの $A_1$ 、 $A_2$ 、 $A_3$ という分類と、分析手段を想定しておき、そのために必要な情報をウェイトや精度、相関性その他を考慮整理し、調査の方法も整理された情報データを得ることを目的とした方法によらねばならない。

一般にこのような整理によらず、漫然と調査することが多く、ムダな費用と時日を費しているものが多い。

## 5. む す び

甚だ八つ当り的な、かつ独断的な表現で、礼に失する向もあるが、人類国家そして子孫達が幸福に生きて行ける社会を残したいという願望に外ならな

