

輸送体系の変化と港

—地方の港における港湾と地域経済の乖離について—

(留萌港の分析)

徳田 欣次
(旭川大学)

目 次

はじめに

1. 留萌港における貨物流動と港の性格
2. 留萌港経由物流の輸送技術体系
3. 留萌港の経済効果と地域経済

むすび

はじめに

(1) 問題の設定と解明の課題

経済発展のもとで、わが国経済の再生産過程における港湾の地位と役割は大きく変っている。これには“輸送革新”という輸送体系変化が密接に関連し、これによって生じる港湾問題も多い。

最近の港湾機能の変化によって、港と地域経済との関係の稀薄化が考えられる。この実態があるのか否か、またあるとしたらその内容ならびにかかる課題を明らかにしたい。

港湾機能の発現の主要な基礎は、港湾における荷役を主体とする交通用役生産にある。この交通用役需要は、経済の発展に伴ない量的拡大と質変化をみる。これに対応して生産の技術変化が促進され、港湾機能の発現形態も変化する。港湾機能の主要なものは、海運と陸運の結節点としてのターミナル機能であるが、これより派生する地域集積機能も重要である。

港湾が建設され、その活動が行なわれるにつれて、港湾地域への経済集積がすすみ、いわゆる港湾都市形成をみるのが一般的であった。これにより港

湾機能はより拡大し、発展する経済活動に役割をもった。しかし、高度成長期以降の重化学工業化、産業構造変化のもとで、港湾の地域集積機能の内容は著しく変貌した。輸入原料に依存した加工貿易の拡大によって国際的にも国内的にも貨物の流動量は増加し、物流の港湾依存が増した。ここで迅速な輸送の体制の確立のため、港湾荷役技術の発展が促進された。貨物の大量化→ユニット・ロード (Unit load) 化→荷役の機械化→複合一貫輸送の進展→ドア・ツウ・ドア (door to door) 輸送の広汎化という効率的物流体系の確立によって、港湾における通過交通化が顕著となった。これがターミナル (terminal) としての港湾の経済効果の地域経済への波及度合を減少させたとみられる。⁽¹⁾

これは、港湾の地域集積機能の明らかな後退現象である。しかし、ここで注意を要するのは、たしかに、通過交通化によって、荷役生産に伴なう直接的な経済効果の地域への波及効果が後退するが、この度合は、わが国港湾全体に一様に同じく現象するものではない点である。輸送革新の注目すべき側面として、拠点地域への集中・集積を随伴する性格がある。このため、前述のように、港湾と地域経済との関わり方は、全国一率に同じ形で現象はしない。港により格差があり、不均等性がある。

拠点地域港湾の荷役生産は他港に比し荷役量は多大であり、他地方の港へはフィーダー (feeder) 的輸送の形も大きい。拠点地域港湾では、輸送革新のメリットを港湾地域の集積のなかに取り込むことができる。輸送革新はただ、技術的高度な荷役体系というだけではなく、これをめぐる物流以外の商流通の分野においても集中化を促進することを見のがし得ない。

地方所在港湾では、輸送革新のメリットを商流通分野に取り込むことは極めてむずかしくなっているとみられる。通過交通化が極めて強く現象し、港湾と地域経済との乖離が進んだと考えられる。⁽²⁾ 果してこのような実態にあるのかは、具体的な調査の積み上げなしに断定できない。

そこで、地方所在港湾を対象に輸送革新がどのような形で浸透し、それによって港湾と地域経済との間に乖離が生じたか否かを検証し、そのかかえる課題を明らかにしたい。

(2) 究明の具体的方法

前項の一応の理論的仮説の下で、実証的解明の対象として、北海道所在の重要な港湾「留萌港」を取り上げる。この港は、太平洋ベルト地帯港湾との結びつきが強く、バルクカーゴ (bulk cargo) の扱いウエイトが高い。セメント・石油等の配分基地的な性格も増している。このような流通港湾の形態は全国的にも数をましており、地方の港湾と地域経済との関わりにおいて、ひとつの典型を示すと考えられる。

調査究明の主要項目と方法は次の通りである。

①港湾貨物流動の実態と港の性格、②港湾経由物流における輸送技術体系と組織について（『輸送革新』の進展に伴なう港湾と地域経済の乖離の条件の究明）、③港湾機能と地域経済集積について（港湾関係産業の集積と雇用、港と地域産業との関りについて）④以上を総括して留萌港の地域経済との関わり、その課題と将来展望を得たい。なお、港湾と地域経済との関わりについては、港湾の建設・改修・維持工事などの地域への波及効果の問題がある。北海道では、過去において「時局匡救事業」といって漁港などの建設工事によって地域雇用の創出、民生安定化がはかられたことがある。最近における重要港湾への国費導入も多く、この工事の地域経済への波及も少なくはない。しかし、ここでは港湾のターミナル機能を中心とした解明に限定したい。

注 (1) 荷役の効率化によって港湾地域への直接的経済効果の波及度合の稀薄化についてふれた主なものは次の通り。

北見俊郎「港湾総論」第9章「地域開発と港湾機能」（145～155頁）（昭47年成山堂刊）、徳田欣次「港湾機能と地域開発」（成山堂 1973. 10刊）「港湾と地域経済・社会」—日本港湾経済学会年報「港湾経済研究」No.11, 50～76頁。徳田欣次「地域開発と港湾」（北海道港湾・海岸研究会刊「海と港」No.2 昭和54年3月）26～32頁。

(2) 港湾機能と地域経済との関係の稀薄化の問題について、今野修平教授は、「都市と港湾の乖離」（日本港湾経済学会年報No.17「都市と港湾」31～42頁）において、極めて創意的示唆に富む見解を提起した。これは従来の定着した港湾社会形成の論理に明らかに一石を投ずるものであり、この点についての

実態解明と理論構成が重要と考えられる。

同教授は、「港湾の変貌と都市化の要因変化は、都市と港湾の乖離という大きな社会現象を呈している。」「港湾都市から臨海物流地帯へ性格を大きく変化させてきている」としている。たしかに「港湾都市から海陸物流地帯への性格変化」は、わが国の多くの港湾でみられる現象である。しかし、全国の港湾一様に同じく展開したものではないと思われる。港湾機能は、その港湾所在地域の商品流通構造・機能ならびに生産機能の集積の度合によって都市形成に大きく影響・役割をもったり、また持たなかったりする。高度成長期以降、拠点地域形成の進展の下で、拠点地域における港湾都市形成の発展、地域・地方における都市と港湾の乖離が同時平行的に行なわれたと認識すべきことと思われる。

港湾都市の性格内容も大きく変化していることに注目すべきであろう。

1. 留萌港における貨物流動と港の性格

(1) 留萌港の貨物流動の推移概要

近代的港湾としての留萌港の歴史は明治40年に遡る。この年の第26回帝国議会において、留萌港修築の請願が採択され、明治43年より始る北海道拓殖事業のひとつとしてその修築が始った。⁽³⁾それより24年を経て、昭和8年竣工した、留萌築港は石炭積出ならびに雑貨出入を行なう商港としての港湾造成であった。竣工時からの出入貨物は表1～5の通りである。まず戦前についてみると石炭（積荷）が取扱量の過半をこえ、昭和16年では、86%に及んでいる。昭和11年貿易港として開港、また伏木港や樺太よりの航路も開設され、東京～樺太間定期船の寄港も加わり、港は好況を呈した。留萌港は基本的に石炭・木材を中心とする大宗貨物の積出港としての性格をもち、さらに漁粕・飼料その他第一次産品の積出の役割をもっていた。当時北海道は、わが国経済の再生産過程における原料供給地で、原料資源や粗加工の半製品などの本州への供給が主であった。留萌港もその一翼を荷い、石炭積出を中心に移出が主で、移輸入貨物は極めて少なく、片荷パターン化していた。

太平洋戦争終戦後荷役量は急速に減少し、昭和21年は最低を記録し、入港

貨物船73隻、全扱貨物量8万屯であった。石炭の傾斜生産がすすめられるなかで、港勢も徐々に復調し、主要な扱品目は大きな変化はなく、港の性格は基本的に余り変りはなかった。しかし、国策パルプ（旭川）製品の本州への積出が行なわれ、パルプをベース・カーゴ（base cargo）にする定期船航路の開設によって一般雑貨の流動も僅かながら活況をみた。

留萌港の性格変化は、高度成長、産業構造変化と密接に関連している。扱貨物品目の大きく従前と違いをもったのは昭和42年頃以降である。苫小牧港の港湾機能拡大整備、その活動の進展について、北海道の諸港湾の貨物流動の変化をみた。⁽⁴⁾留萌港もその影響下におかれ、貨物流動は次のようになつた。

①石炭（積出）は、立地優位から室蘭・小樽港の後退にかかわらず増加し、43年をピークとした。石炭から石油へのエネルギー転換の影響などもあって、その後減少したが、北海道の石炭積出港3港（苫小牧・留萌・釧路港）のひとつとしての地位を保っている。②山陽国策パルプの製品積出港が留萌から苫小牧へ変り、定期航路の消滅によって、留萌港扱の雑貨（揚荷）が減少した。③エネルギー転換による石油需要の増大に伴ない石油配分基地の進出がはじまつた。④北海道開発の進行によって土木工事と民間耐久大型の建築工事の増加、セメントの需要拡大につれて、セメント配分基地建設も行なわれた。⑤南洋材・北洋材の原木輸入が増加し、留萌港における荷揚も行なわれることとなつた。

この動きのもとで品目構成は表・5の通りであるが、その特徴は下記に集約できる。

①石炭以外の、雑貨の輸移出の大巾な減少、②米穀類食糧の移出の展開、③石油・セメントの大宗流体貨物の配分基地の形成と複合輸送の発展、④原料財を中心とした重化学工業製品の揚荷の増加、⑤輸入原木の増加、⑥石炭（積荷）の急速な相対比の低下。以上の動きは低成長下の現在でも、本質的に差異はない。

表・1 留萌港輸移出入貨物屯数累年比較

年次 (昭和)	輸移出入合計	内 貿			外 貿		
		移出入計	移 出	移 入	輸出入計	輸 出	輸 入
昭和23年	314,860 ^t	314,860 ^t	274,685 ^t	40,175 ^t	— ^t	— ^t	— ^t
24	304,257	304,257	247,952	56,305	—	—	—
25	257,596	256,097	207,354	48,742	1,500	—	1,500
26	394,939	393,101	334,949	58,142	1,838	—	1,838
27	523,891	523,891	421,648	102,234	—	—	—
28	515,187	515,187	422,233	92,954	—	—	—
29	507,871	507,871	427,173	80,698	—	—	—
30	666,118	666,118	602,660	63,458	—	—	—
31	873,934	871,239	798,865	72,374	2,695	2,695	—
32	1,018,208	1,012,647	960,883	51,764	5,561	5,561	—
33	978,976	973,966	928,656	45,310	5,010	5,010	—
34	1,036,770	1,031,419	979,027	52,464	5,279	—	5,279
35	1,393,239	1,383,583	1,338,759	44,824	9,656	—	9,656
36	1,711,655	1,674,681	1,620,934	53,747	36,974	1,322	35,652
37	1,609,230	1,587,128	1,537,070	50,058	22,102	—	22,102
38	1,878,894	1,819,848	1,763,508	56,340	59,046	4,143	54,903
39	1,960,754	1,887,744	1,810,897	76,847	73,010	—	73,010
40	1,858,683	1,779,735	1,698,283	81,452	78,948	—	78,948
41	2,155,572	2,091,133	1,975,058	116,075	64,439	5,140	59,299
42	2,454,818	2,389,584	2,149,787	23,979	65,234	—	65,234
43	2,635,237	2,521,317	2,194,965	326,352	113,956	—	113,956
44	2,518,169	2,386,237	1,879,035	507,202	131,932	—	131,932
45	2,713,365	2,559,601	1,759,552	800,049	153,764	—	153,764
46	2,737,391	2,593,007	1,684,637	908,370	144,384	—	144,384
47	2,739,453	2,571,051	1,556,262	1,014,789	168,402	3,627	164,775
48	2,812,135	2,520,753	1,339,068	1,181,685	291,382	3,013	288,369
49	2,848,772	2,535,748	1,290,000	1,245,748	313,024	11,344	301,680
50	2,501,093	2,271,619	1,086,533	1,185,086	22,9474	312	229,162
51	2,611,487	2,308,804	1,077,890	1,230,914	302,683	—	302,683
52	2,640,368	2,312,423	1,009,049	1,303,374	327,945	—	327,945
53	2,664,598	2,435,332	981,246	1,454,086	229,266	385	228,881
54	2,700,454	2,398,329	989,100	1,409,229	302,125	17,516	284,609
55	2,610,475	2,358,917	1,017,734	1,341,183	251,558	12,028	239,530
56	2,249,328	2,064,845	890,142	1,174,703	184,483	15,025	169,458

注：留萌市「現勢」港商課調資料

表・2 留萌港出入貨物の品目と数量

(フレートトン)

	品名	数量	%		品名	数量	%
昭和8年 移出 79.6%	米	19279	58	昭和16年 移出	石炭	573989	91.4
	石炭	225,713	684		人絹パルプ	29,050	4.6
	木材	62870	19.0		角材	11,116	1.8
	魚粕	12,718	3.8		丸太材	7,051	1.1
	薬草	2,511	0.7		挽穀粉	1,142	0.2
	その他雑貨	6987	2.1		穀粉	959	0.1
	計	330,078	100.0		その他	4,665	7.4
				計			
				627,972			
昭和16年 移入 20.4%	米	24,420	288	移入	生鮭	21,667	56.3
	金属	4,190	5.0		過磷酸石灰	5,691	14.8
	過磷酸石灰	21,120	249		セメント	5,240	13.6
	麦	3,014	3.6		鮮魚	1,425	3.7
	薬品	234	0.3		魚粕	1,136	2.9
	靴	99	0.1		鉱油	1,022	2.6
	機械類	68	0.08		乾鮭	592	1.5
	セメント	10,176	12.0		煉瓦	136	0.3
	その他	21,298	25.2		數の子	104	0.3
	計	84,619	100.0		その他	1,475	3.8
移出入合計				計			
414,697				384,888			
				100.0			

注:「留萌市史」506頁所載

表・3 留萌港出入貨物の品目別数量

(昭和25年度)

移出品目	(t)		移入品目	(t)	
	数量	%		数量	%
米	106	0.05	米(外貿)	1,500	29
石炭・コークス	188,499	90.9	油類	560	1.1
セメント	1,064	0.5	セメント	14,140	281
金屬及び製品	1	—	金鉱	1,075	21
木材	15,553	7.5	肥料	12,017	23.9
漁獲物	652	0.3	木材	4,855	9.7
その他雑貨	1,479	0.7	漁獲物	10,937	218
計	207,354	100	その他	5,157	103
			計	50,241	100
			移輸出入合計	257,595	

注:「留萌市港湾調査

表・4 留萌港出入貨物品目と数量

(フレートトン, 昭和41年度)

品 目		数 量	%	品 目		数 量	%
移	石炭	1,818,341	94.6	移	鋼材	1,494	1.3
	紙	2,150	0.1		セメント	8,750	7.4
	バルブ	1,444	0.08		木材(その他)	719	0.6
	原木	330,94	1.7		肥料	30,452	25.8
	製材	1,825	0.09		塩	12,912	10.9
	米	30,553	1.6		米	1,759	1.5
	雜穀	571	0.03		砂糖	236	0.2
	減穀粉	20,473	1.1		ワラ工品	841	0.7
	海産物	8			石油製品	57,859	49.0
	食糧品	45			その他	2,957	2.5
出	石油製品	62,29	0.3	輸入	移入計	117,979	100
	車輌類	7			原木	46,271	75.8
	その他	7,576	0.4		肥料	14,777	24.2
	移出計	1,922,476	100		輸入計	61,048	100
輸	肥料	5,140	100	輸入	移輸入計	179,027	
	輸出計	5,140	100				
	移輸出計	1,927,616			移輸出入計	210,6643	

注:北海道運輸「業務概況」昭和41年度より

表・5 留萌港出入貨物品目と数量

(フレートトン, 昭56年1月~12月)

品 目		数 量	%	品 目		数 量	%
移	穀物	42,620	51	移入	その他の食料工業品	2,685.4	0.3
	その他の農水産品	870	0.1		移入計	105,193.8	100
	原木	1,521	1.8		その他の農水産品	5,687	4.2
	石炭	779,692	94.2		原木	107,838	80.1
	石油製品	3,412	4.1		その他の製材林産品	2,961	2.2
	移出計	828,115	100		石炭	5,369	4.0
	穀物	15,026	100		化學肥料	12,702	9.4
	輸出計	15,026	100		輸入計	134,557	100
	移輸出計	843,141			移輸入計	1,186,495	
	石炭	5,000	0.5				
入	セメント	44,786	4.26				
	石油製品	556,154	52.9				
	化學肥料	14,219	1.3				
	原木	1,925	0.2				
	移輸出入計	2,029,636					

注:北海道運輸「業務概況」昭和56年度, 鋼船輸送実績調査資料より作成

注 (3) 留萌港の経緯については次の文献資料参照。

中村廉次「北海道港湾変遷史」(昭35. 同史出版後援会刊), 留萌市編

「留萌市史」(昭45. 留萌市刊), 北海道開発局留萌開発建設部「留萌港史」

(昭51. 北海道開発協会刊) 栄井直蔵「ここに郷土あり」(昭45.), 近藤

清徹「五十嵐億太郎」(昭57. 留萌日々新聞社刊)

(4) 神代方雅「道央海運流通と広域港湾」(1972. 10. 日本港湾経済学会年報

146頁。)徳田欣次「小樽の港湾と経済」(1979. 9 「北海道経済」No. 182号)

参照。

(2) 留萌港の物流の実態

留萌港経由貨物の地域流動については、表・6～8の通りである。

表・6 留萌港積荷品目別仕向港

(昭和57年間トン・%)

仕向港名	数量	%	仕向港名	数量	%	仕向港名	数量	%
石炭								
函館	23,290	35	宇都	1,000	0.2	プラスチック製品		
野辺地	510	0.7	高砂	16,500	2.5	元山	1	100
八戸	26,250	4.0	敦賀	3,000	0.5	計	1	100
釜石	13,500	2.0	計	66,1360	100	塩		
塩釜	19,980	3.0	小麦			清津	48	100
日立	17,700	2.7	石巻	1,185	4.8	計	48	100
小名浜	6,560	1.0	千葉	1,806	7.4	米		
鹿島	228,000	34.4	横浜	3,732	15.2	松山	1,103	13.4
千葉	77,600	11.7	川崎	6,500	26.5	戸畠	2,009	24.4
磯子	49,500	7.5	名古屋	4,600	18.8	博多	2,014	24.5
川崎	67,720	10.2	大阪	1,099	4.5	佐世保	1,000	12.1
豊州	47,810	7.2	岡山	3,068	12.5	長崎	897	10.9
豊橋	3,890	0.6	坂出	730	3.0	鹿児島	1,191	14.4
名古屋	9,980	1.5	広島	1,763	7.2	計	8,214	100
和歌山	24,000	3.6	計	24,483	100	肥料		
大阪	11,870	1.8	北洋材			神島	200	100
福山	12,700	2.0	函館	982	100	計	200	100
			計	982	100			

注: 鋼船輸送実績調査資料にて作成。

船舶の運航形態は、一般貨物船、タンカー(tanker)は、不定期船(tramper)で定期船(liner)はない。しかし、石炭のような、比較的輸送需要がコンスタントな貨物は、専用船による計画的定期運航がなされ、石油製品、セメント輸送にもこの傾向がある。その他は、完全な不定期船就航である。就航船

表・7 留萌港揚荷品目別積出港

(昭和57年間トン・%)

積出港	数量	%	積出港	数量	%	積出港	数量	%
北洋材			計	13,015	100	坂出	16,293	36
ナホトカ	7,265	305	セメント			横浜	6,301	14
デカストリ	9,040	379	上磯	18,7328	423	計	44,6731	100
ラザレフ	3,361	141	室蘭	140,590	318	黒油		
ボロナイスク	4,137	174	大船渡	107,091	242	室蘭	16,845	133
計	23,803	100	姫川	2,991	07	苫小牧	19,343	153
ラワン材			四日市	4,503	1.0	鹿島	24,516	194
セパンガン	5,000	63	計	44,2503	100	袖ヶ浦	25,364	201
キンタツブ	2,303	29	アスフルート			千葉	12,790	101
パンジエルマシン	2,638	33	仙台	1,476	62	根岸	4,950	39
メラウケ	5,921	74	鹿島	8,360	354	横浜	12,513	99
バラム	16,462	206	袖ヶ浦	6,290	266	小樽		
タンジエルマニ	6,212	78	千葉	1,501	64	袖ヶ浦	2,096	17
キマニス	4,640	58	川崎	5,992	254	横浜		
ビンツール	8,411	105	計	2,3619	100	鹿島		
タワウ	14,817	186	鋼管・鋼材			横浜	12,48	09
サンダカン	11,717	147	鹿島	368	129	川崎	3,701	29
ミリ	1,668	21	千葉	587	207	坂出	1,447	11
計	79,789	100	君津	1,064	375	富山	947	07
塩			尼崎	817	288	船川	599	04
山田	25,820	799	計	2,836	100	計	126,359	100
小名浜	3,901	121	石炭			冷凍魚		
坂出	2,602	80	鉄路	10,750	100	興南	297	78
計	32,323	100	計	10,750	100	プリンスルバート	1,141	300
塩化カリ・珪砂・硫酸カリ			白油			アラスカ	886	232
ナホトカ	9,000	563	室蘭	41,806	94	ダッヂハーバー	1,485	390
名古屋	3,774	236	苫小牧	55,162	123	計	3,809	100
七尾	1,620	101	胥森	2,404	05	魚卵		
釧路	600	38	鹿島	38,068	85	興南	554	427
新潟	1,000	62	袖ヶ浦	6,3016	141	津	744	573
計	15,994	100	千葉	52,096	117	計	1,298	100
肥料			根岸	9,253	21	機械		
別府	934	72	川崎	64,197	143	三原	25	100
戸畠	1,171	90	愛知	5,447	12	計	25	100
小野田	6,750	518	岐阜	6,095	14	大島		
宇部	200	15	名古屋	60,693	136	千葉	500	100
水俣	1,001	77	四日市	2,103	05	計	500	100
沖島	1,459	112	和歌山	5,297	12			
ナホトカ	1,500	115	小島	18,499	41			

注: 港船輸送実積調査資料にて作成。

表・8 留萌港搬出貨物仕向地構成

(昭53年, %)

仕向地	数量	%	仕向地	数量	%
全合計	146,358	100	名寄市	3,396	2.3
旭川市	45,579	31.1	滝川市	7,077	4.8
帯広市	279	0.2	砂川市	2,231	1.5
北見市	137	0.1	歌志内市	263	0.2
夕張市	6	0.0	深川市	3,633	2.5
岩見沢市	83	0.1	富良野市	2,228	1.5
留萌市	25,661	17.5	石狩支庁	1,187	0.8
稚内市	1,080	0.7	空知支庁	13,301	9.1
美唄市	2,462	1.7	上川支庁	14,617	10.0
芦別市	2,962	2.0	留萌支庁	10,604	7.3
赤平市	930	0.6	宗谷支庁	1,872	1.3
紋別市	11	0.01	網走支庁	419	0.3
士別市	5,369	3.7	十勝支庁	971	0.7

注: 北海道開発局港湾部「昭和53年北海道陸上出入貨物調査集計表(3)」
資料にて作成

の積載率は、専用船の大宗貨物の定期的輸送では高いが、一般雑貨は低率で、留萌港では一般雑貨の揚荷が極端に少なく、片荷形態が目立っている。

(3) 物流における留萌港の地位と役割(小括)

留萌港の前方圏は東北地方より太平洋岸九州に至る重化学工業地域と道内苫小牧、室蘭の工業地域である。いわゆる太平洋ベルト地帯が主軸で、意外に日本海沿岸諸港とのむすびつきが少ない。これに沿海州・北朝鮮、マレーシア・インドネシアなどの南方地域が加わる。後背圏は、留萌・上川・空知・宗谷・北見・網走地域と十勝地域の一部である。後背圏も比較的に範囲は広い。

流動貨物は、主に原料財、エネルギー資源、食糧の比重が高く、いわゆるバルクカーゴ、大量流体貨物が多い。また、重化学工業大資本工場の製品のウエイトが高い。留萌港は、石油・セメントなどの大宗貨物の配分基地化の傾向が強い。臨海工業に関する物流は少なく工業港機能の集積は小さい。水

産加工業の動きを含め、その後退がみられる。木材工業の臨海工業としての発展の条件もあるが、その工業集積も大きいとは云えない。地域の産業と直結する形での物流は少なく、ハード面が主体の物流基地港湾の性格が極めて強い。この輸送には、不定期船とはいえ、定期的な運航船もあり、比較的積載率の高い運航がなされている。これに反し、一般雑貨は品目も限定されていて、片荷輸送と積載率の低位が併存し、問題も大きい。この港も、以前集積をみた一般的な商港機能が後退し、物流基地港湾の性格を強くしている。

2. 留萌港経由物流の輸送技術体系

“輸送革新”が留萌港でどう現われたかを、石炭・石油・セメント・一般雑貨などに分けて機械設備・施設、荷役実態、複合輸送の実態、ギャング編成などについて考察するが、細部を紙幅上省略しその要点にとどめる。

留萌港の扱貨物で比重の高い石炭・石油・セメントは夫々機械装置荷役体系が確立しており、専用タンカー（石油・アスファルト）輸送を中にはさんだ複合一貫輸送が確立している。港は、石油とセメントの配分基地化している。雑貨荷役では、コンテナーやロールオン・ロールオフ荷役がない。ユニットロード化を基礎とした在来型荷役の改良形態による複合一貫輸送の体制をつくっているが、臨港営業倉庫をストックの場とした物流ターミナル基地としての性格をもっている。全体的に荷役時間（表・9）を考察すると、クイックデスパッチ（本船速発 Quick despatch）に対応して荷役能率は高い。以上のことから留萌港は、ハード面での流通基地化がすんでおり、いわゆる通過交通化の傾向を増しているといえる。

表・9 留萌港 100 単位当り荷役量に対する滞船時間数

(昭和57年間)

品目	100単位当り荷役量に対する滞船時間	品目	100単位当り荷役量に対する滞船時間
積荷	石炭(t) 時間 0-41 分	セメント(t)	時間 0-56 分
	米(㌧) 6-32	アスファルト(㌧)	3-00
	塩(㌧) 117-30	鋼材・鋼管(㌧)	5-41
	肥料(㌧) 6-30	冷凍魚(㌧)	17-10
	黒糖(㌧) 31-11	魚(㌧)	31-32
	小麦(㌧) 4-18	肥料(㌧)	5-32
	北洋材(m)	荷物(㌧)	1-07
	ラワン材(㌧) 1-34	白糖(㌧)	1-37
荷揚	塩(t) 3-7	黒糖(㌧)	2-21
	塩化カリ・珪砂など 3-18	石炭(t)	

注「鋼船輸送実績」資料にて作成

$$\text{算出方法} = \frac{\text{入港から出港までの時間数}}{\text{荷役数量}} \times 100$$

3. 留萌港の経済効果と地域経済

留萌港が地域経済にどのような効果をもっているかについては多岐にわたる分析が必要であるが、その足がかりとして、留萌市港湾課が実施した「留萌港の租税効果」(昭和53年)をみると、港湾に関連をもつ事業所 108、雇用者 2,443 人、うち港湾関係直接人員は 1,503 人である。留萌全体の従業者数 16,000 人に比べ差程大きい比重とはいえない。

港湾と関係をもつ製造業は、水産加工・製綱・鉄工・造船・木材工業・セメント関連工業がある。水産加工業は、港からの荷揚原料で生産を行なうのが一般的であった。最近港湾依存が相対的に減少している。輸入原料主体の工場がふえ、冷凍魚、魚卵(数の子、助子)を留萌港に荷揚、保税倉庫に入庫した後、工場にまわし加工生産を行なう。地元周辺魚獲物の供給量変動も多く、計画的生産への障害もあって、地元原料依存が後退している。輸入原料も運賃負担力が高いので、航空機の利用やまた、海外輸入物流ルートの変化などが、他地域からの陸送による原料搬入も生じ、港湾依存の相対比重の低下がみられる。木材合板工場では、臨海工業的性格の工場が若干あるが、

合板市場の低迷のもとで、生産が減少している。

港湾が物流拠点化と共に、いわゆる流通加工という形の工業が形成されることも多い。しかし、その動きは見受けられない。工業港機能の集積は乏しい。この港では比較的大規模の港湾修築が継続的にすすめられているので、この面からする地域への波及効果は少なくない。

さて、流通・運輸部門等の港湾依存についてみよう。木材・石油セメント販売部門に港湾関連企業が見うけられる。木材は原木輸入商社の支店と関連企業、石油では、流通機構の系列化のもとで、港頭タンクから直接供給を受ける企業が少なくない。また大資本メーカーの支店・出張所が所在している。港湾依存度の高いものとしては、運輸業がある。これは、留萌港が物流ターミナルの役割をもち、船舶とトラックを主とする複合輸送体系が形成されているからである。

留萌港は、地元の工業ならびに商業流通機能の形成・集積に大きな役割を果しているとは云いきれない。ハード面でのターミナル・物流基地化がすすんでいるが、この物流による経済効果の地域経済への波及効果は過大評価でない。留萌市企画室調べ「留萌港の経済効果（対生産所得）」⁵⁾試算によれば（表・12）昭和53年全部で488億円、港湾63億円で14.5%にすぎない。

(経済効果把握には多岐的究明が必要であるが、この資料で一応その傾向はうかがえる)

注 (5) 留萌市企画室統計課「留萌港に関する報告書」(昭56)は①留萌港背後圏域の港湾貨物流動状況、②留萌港の利用状況、③背後圏の昭和65年海上貨物量と陸上貨物量について、④留萌港の現況と課題について、⑤留萌港背後圏域の特性(資料)からなっている。極めて細部にわたる古文献である。

表・10 留萌港港湾依存事業所の状況

(昭和53年)

事業所	従業者	給与総額	港湾	一事業
数	数	千円	依存度	所当り
官公署	10	606	1,999,435	64.2
港運・海運・倉庫	9	243	699,427	65.5
漁業	6	163	695,740	92.9
水産加工業	13	183	444,565	27.8
製綱業	1	8	12,176	10.0
鉄鋼業	5	61	145,677	14.1
造船業	3	63	167,355	80.2
木材工業・関連業	6	355	648,510	82.8
セメント・同関連工業	3	58	140,023	44.1
石油販売業	16	143	359,192	49.8
電機販売業	1	14	36,287	60.0
運輸業	20	275	656,929	63.3
建設業	9	244	749,642	49.8
計	102	2,416	6,754,958	62.2
				150.3
				23.7

注:留萌市役所港湾課「留萌港の租税効果調査」結果より

表・11 留萌港主要港湾関連企業の港湾依存度分布

(事業所数)

港湾依存度	計	5%未満	5-10%	10-20%	20-30%	30-40%	40-50%	50-60%	60-70%	70-80%	80-90%	90-100%	100
港運・海運関連企業	9					1			1				7
漁業・関係企業	6								1				5
水産加工	13	4	1	2	2		1				2		1
木材関係企業	6	1		2					1				2
石油関係企業	16		1	3	2	2	1					1	6
セメント関係	3					1		1	1				
運輸業	20				1	2		3		4	2	1	7
建設業	9	2	1	2			1		1			1	1
計	82	7	3	10	8	3	6	4	5	2	3	2	29

注:前掲留萌市港湾課「留萌港の租税効果」資料にて作成

表・12 留萌港の経済効果

(単位人・百万円・%)

	雇用者所得(賃金体給)						生産所得		港湾所得 率×100 B-A	
	全市		港湾		港湾 全市 ×100	全市	港湾			
	従業者 数	賃金・ 体給額	従業者 数	賃金・ 体給額			従業者 数	賃金・ 体給額		
農業	646	88						906		
林業	212	384						452		
漁業	288	567	110	526	3819	9276	1,328	1,282		
鉱業	45	51						372		
建設業	1,828	4,422	271	997	1,482	2,255	5,625	1,268		
製造業	1,944	3,357	399	855	2,052	2,545	6,546	1,666		
卸・小売業	3,545	4,281	72	168	203	392	8,805	345		
金融・保険・不動産業	448	1,135	11	37	246	322	2,843	91		
運輸通信業	1,642	4,491	495	1,500	3,015	3,341	4,193	1,401		
電気・ガス・水道業		99	286					334		
サービス業	3,367	7,328	118	369	350	503	11,415	574		
公務	2,103	5,869	69	295	328	502	6,706	337		
婦利子							701	103		
合計	16,162	32,261	1,545	4,746	956	1471	48,824	6,862	1405	

注: 留萌市企画室調査(昭和53) 港湾生産所得 = $\frac{\text{港湾雇用者所得}}{\text{全市雇用者所得}} \times \text{全市生産所得}$

むすび

変動するわが国経済の動きのもとで、集積形成をみた留萌港の港湾機能の現段階とその地域経済との関わりについて究明して来た。ここで、その総括と今後の課題にふれてむすびとしたい。

昭和8年より近代的港湾としての活動を始めた留萌港は、北海道の原料供給地としての一環を担い石炭ならびに原木、海産物の積出を主とし、北海道の開発に必要な生産財、生活物資の荷揚港としても発展し、昭和30年代前半まで、種々の盛衰はあったが、基本的にこののような性格の港として推移した。そのなかで一応商工機能の集積も若干ながら生じた。しかし、高度成長期以降、北海道のわが国経済の再生産過程における地位の低下、重化学工業製品の販売市場化などに伴ない、また苫小牧港の商港機能の発展なども加わり、留萌港の性格は変化した。

石炭積出港としての性格は変わらないが、雑貨の積出が大幅に減少した。一方で食糧の積出を行なうこととなった。全体として積荷が相対的に減少し、石油・セメントなどの大量流体またはバルク・カーゴの配分基地となり、肥料・化学薬品その他原料財を中心とした重化学工業製品の物流ターミナルの性格を強くもつにいたった。これに輸入原料の受入港となった。これら貨物の迅速な価値実現のため、「輸送革新」がすすめられ、複合輸送における海陸流通ターミナルの性格を強めた。コンテナ、ロールオン・ロールオフ荷役の導入はないが、複合一貫輸送体系が確立され、通過交通化がすすんだ。

扱貨物の大資本メーカー、総合商社などの支配が強く、その商流は、資本別に系列化の傾向が強い。このもとでの物流も系列化が主である。石油・セメント以外の貨物でもロット化による大量輸送が基本となり、留萌港はこの面の物流基地化の傾向をましている。これら貨物は、国、大資本メーカー、総合商社などの支配が強く、地域内商機能の介入の余地は少ない。また、従前と正反対の流入超過の片荷現象が生じた。

このように、留萌港は、大宗貨物の配送配分基地化し、この物流をめぐる流通市場へ地域商機能の参入条件は、その機能集積の低位と相俟って極めて稀薄である。

留萌港には、水産加工業、合板工業が立地している。前者では、地元で漁獲し、荷揚した原料による加工は少なくなり、輸入原料依存を増している。原料の運賃負担力が増すことによって、他交通機関（航空機を含む）経由のものも少なくなく、臨海工業的性格は、若干後退している。後者では、輸入原木の充足では立地優位がある。臨海工業機能の形成も考えられるが、不況の深化のもとで合板工業の不振も生じ、港湾立地機能をフルに発揮活用できずにいる。

港湾機能を地域の商流通機能に取り込むことができず、また臨海工業機能形成も後退の現状にあり、いわゆる港湾と地域経済との乖離が進行したことは否定できない。この乖離は、高度成長期以降の、わが国経済における北海道の地位の低下と密接に関連している。拠点地域の重化学の発展と、それに伴なう商流通ならびに物流構造の変化によって、地方所在の重要な港湾が、重化

学工業製品の配分基地としての役割を強くもつこととなり、この動きが、その港湾と地域経済との乖離をまねいている実態を注視する必要がある。これはまだ留萌港だけの問題ではなく地方所在港湾に広く生じた現象と受けとめるべきである。

この乖離は、単に輸送体制の変化によって生じたものでない。輸送革新は一応の契機としての役割をもったが、重要なのは、地域開発政策のすすめ方にある。拠点集中化を促進する地域開発政策・経済政策の見直しも必要となる。しかし、一方地域においても、自律的な地域経済発展の方向を策定し、これに港湾機能を有効に活用、取り込みを行なうことが重要である。この乖離の実態をきめこまかく調査認識し、その上でこの乖離をいかに地域経済の発展にひき戻すかを探究することが今こそ急がれる。