

戦後北海道港湾史の特色

和 泉 雄 三

(函館大学)

目 次

1. 北海道海上輸送の変化
2. エネルギー革命と港湾
3. 小樽港の影響と変容
4. 苫小牧港の新設
5. 函館港の変容
6. 室蘭港
7. 釧路港
8. 留萌港
9. 稚内港
10. 「船内」の放逐
11. 結 び

1. 北海道海上輸送の変化

昭和26年から35年間に、北海道の海上輸送に大きな変化が起っている。

第1に、昭和20～30年代、主力だった石炭・鉄鋼を中心とする積荷（移出+輸出）のウェイトの減少である。昭和43年迄、積荷は常に揚荷（移入+輸入）を上廻っていた。

この逆転が、昭和30年代における輸送革新の帰結といってよい。その根本は、移出における石炭、コークスの伸び率鈍化（35／30年 165.6%， 39／35

戦後北海道港湾史の特色

表1 北海道海上輸送実績 26年～44年間

千フレート・トン

	積 荷			揚 荷			合 計
	移 出	輸 出	計	移 入	輸 入	計	
昭和26年	8,242	594	8,837	1,019	843	1,863	10,700
27	7,148	463	7,612	1,000	1,195	2,196	10,168
28	7,600	343	7,944	999	1,224	2,224	10,608
29	7,933	316	9,873	1,186	1,173	2,658	12,531
30	9,397	475	9,873	1,378	1,279	2,658	12,532
35	16,300	327	16,687	3,267	3,830	7,097	23,784
40	19,125	1,297	20,422	6,714	7,285	13,999	34,421
44	21,419	1,267	22,626	12,916	12,214	25,130	47,816

(注) 1. 北海海運局資料

2. 100トン以上の鋼船のみ、除国鉄連絡船、フェリー

3. 千フレート・トン以下切捨

表2 北海道の海上輸送状況

千フレート・トン 北海道運輸局調べ
100総トン以上鋼船による貨物輸送

	内 航			外 航			合 計	前 年 対 比
	移 出	移 入	計	輸 出	輸 入	計		
昭和41年	20,974	8,132	29,106	1,219	7,978	9,197	38,302	—
42	22,823	10,098	32,921	1,055	9,015	10,070	42,991	112
43	22,485	11,456	33,941	1,098	10,186	11,264	45,205	105
44	21,419	12,916	34,335	1,267	12,215	13,482	47,817	106
45	20,855	14,685	35,540	1,211	15,252	16,463	52,003	109
46	19,865	15,239	35,104	1,440	13,656	15,096	50,200	97
47	17,400	16,357	33,757	915	12,499	13,414	47,171	94
48	18,949	20,680	39,629	1,335	18,046	19,381	59,010	125
49	22,700	18,863	41,563	1,592	24,790	26,382	67,945	115
50	19,598	18,025	37,623	1,106	22,134	23,240	60,863	90
51	21,491	18,035	39,526	1,339	22,980	24,319	63,845	105
52	21,781	19,570	41,351	1,428	23,378	24,806	66,157	104
53	20,938	20,613	41,551	1,187	21,288	22,475	64,026	97
54	21,812	23,057	44,869	1,437	23,989	25,422	70,291	110
55	22,772	23,056	45,828	1,517	23,935	25,452	71,280	99
56	21,858	22,430	44,288	1,626	21,677	23,303	67,591	95
57	20,826	22,547	43,373	1,762	20,681	22,443	65,818	97
58	22,476	22,696	45,172	2,165	21,980	24,145	69,317	105
59	20,998	22,009	43,007	1,771	21,644	23,415	66,422	96
60	22,397	21,339	43,736	1,299	24,460	25,759	69,495	105
61	19,721	20,683	40,404	751	22,327	23,078	63,482	91

(注) 1. 北海海運局、59年からは運輸省北海道運輸局資料

2. 45年内航移出の50%が石炭である。以来漸減、49年29%

3. 石炭に代り、石油製品が増大、45年度に対し49年度3倍となる。積荷

の35%、揚荷の32%から45%へシェア拡大(49年度北海海運局「業務概要」)

年 120.1%), 移入における生産財（鉱石、機械類、鉄、金属、同製品）の30～35年における伸長（伸び率 298.6%）35～39年における消費財としての油類の伸長（30～35年 173.1%，35～39年 230.5%）その源泉としての輸入の急増である。即ち、これは、石炭から石油へのいわゆるエネルギー革命、これに伴する「重化学工業化」を示すものである^[1]。このことは、30年代後半から家庭電化、乗用車普及に代表される消費財移輸入の増大が始まることでもある^[2]。

事実移出、輸出の停滞、48年迄の移入、輸入の驚異的増大がみられる。輸入は、物量面で、49年、ついに移出総額を抜き、56～59年の4年間の低迷を経て、60年から再び移出を押えている。

このエネルギー革新は、石炭移出港としての北海道各港の衰退を招くと共に、室蘭・苫小牧両港を輸入原油基地に変えて行った。

表3 石油類の輸入の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和年	石油 移入	石油 輸入	同うち 室蘭	同うち 苫小牧	同うち 函館
30	394	0	0	0	0
31	502	90	56	0	34
35	803	787	388	0	398
40	2,220	925	580	0	344
45	6,629	2,834	1,235	0	1,518
48	10,708	4,814	1,956	1,294	1,461
50	9,731	9,799	4,681	3,621	1,397
54	11,394	10,580	6,504	3,825	221
55	11,322	10,012	5,976	3,456	571
56	9,863	9,729	5,872	3,492	337
57	10,358	9,348	5,168	4,132	0
58	10,136	9,515	6,311	3,175	0
59	10,134	8,516	5,503	2,976	0
60	9,427	9,958	6,315	3,486	138
61	9,048	9,293	5,289	3,886	92

(注) 1. 苫小牧は昭和39年開業
本格的機械化港湾として
当初から操業。
2. 輸入石油は当初、原油、
石油製品とに分けて統計
化、43年より石油製品と
して統一化される。ここ
では輸入は、40年迄の分
は「原油」のみ記載。

戦後北海道港湾史の特色

表4 北海道各港石炭移出量の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和年	移出	小樽	室蘭	苫小牧	釧路	留萌
25	4,612	1,468	2,050	—	868	209
30	7,127	2,179	3,267	—	1,206	472
35	11,830	3,178	5,679	—	1,794	1,169
39	14,162	2,513	5,099	2,453	2,482	1,567
40	13,351	2,358	4,337	2,493	2,543	1,577
45	10,875	1,228	1,656	4,184	2,088	1,672
50	5,976	517	145	3,082	1,234	996
55	6,146	90	0	3,165	1,953	937
56	5,995	0	242	2,825	2,146	779
57	5,445	0	493	2,237	2,039	673
58	5,504	0	840	2,013	2,045	604
59	5,374	0	639	2,049	2,080	604
60	5,609	5	566	2,251	2,134	647
61	4,538	5	394	1,621	2,082	433

(注) 1. 室蘭港は39年、
苫小牧港開港と共に減少、然し同時
期から最大の石炭輸入港となる(60
年まで、61年は苫小牧港が首位)。
2. 室蘭港の石炭輸入量の推移。これ
は原料炭。

昭和年	千フレート・トン
39	946
40	980
45	2,168
50	1,714
55	1,235
60	2,154
61	1,591

注(1) 北海道立総合経済研究所「北海道移出入白書—昭和40年物資交易の実相」p.16
～17、片桐誠士氏稿。

(2) 同 上

2. エネルギー革命と港湾

このエネルギー革命が、各港湾にもたらした影響について、以上の統計上、注目すべきは次の2点である。

(1) 昭和45年迄、移出(内航海運)の50%を占めた石炭の減少は、移出港全体に均等に減少傾向を生ぜしめたのではない。小樽、室蘭の既存2港は減少しその分量を新鋭機械化港湾苫小牧港に移し変えた。このことは、荷主としての石炭会社の協定による人為的操作である。勿論、石炭荷役会社も改廃された。野積場も大影響を受けた。即ち、港湾、海運、港運、倉庫(野積場を含む)及び鉄道各運送手段に、革命的変更を加えたことになる。

(2) 室蘭港は、その代替に、約10年近く輸入石炭の取扱い独占権を得たので、未だ救われる。それに、室蘭港は、北海道第1の工業港であり、製鉄所、

製鋼所及び造船工場を持っている。もっとも、石油ショック以降、50年代に入り、重工業（含造船）の不況の影響を受け、両方で「鉄冷えの街」と化した。

3. 小樽港の影響と変容

最大の被害を受けたのは、小樽港である。これ以来、小樽港はほとんど北海道の物流の代表港たる機能を喪失する。

表 5 小樽港貨物取扱量の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和 年	積 荷	揚 荷	計
25	1,772	235	2,007
30	2,656	668	3,325
35	3,626	1,069	4,695
40	2,820	1,644	4,464
45	1,655	1,932	3,588
50	734	1,812	2,546
	内 航	外 航	計
55	1,792	773	2,565
56	1,517	668	2,185
57	1,570	657	2,227
58	1,605	749	2,354
59	1,873	700	2,573
60	1,324	748	2,072
61	1,392	750	2,142

(注) 1. 55年度以降の統計は揚・積でなく、内航・外航の区別を採用。
2. 55年以降の積荷の推移

昭和 年	移 出	輸 移 出 計
55	360	431
56	299	353
57	304	328
58	337	432
59	511	542
60	228	253
61	228	264

小樽港は石炭、農産物の積出港であった。未だG H Qの管理下にあった昭和25年でも200万トンを取扱い、うち積荷が177万トンあった。30年代上昇し、エネルギー革命が始まる35年には469万トンを扱い、うち積出が362万トンあった。40年代に下落が始まる。50年代には、昭和25年の200万トン台に戻っている。とくに、積荷のうちの移出の下落はひどい。60、61年には、注2にあるように輸移出、即ち積荷が26万トン（うち移出は23万トン）と、30年代の実に10分の1、25年の177万トンの僅か15%に減少する。

全北海道を、道央をヒンターランドとする小樽港は、物流港湾としては地方港湾に変身したというべきだろう。

代って、全北海道の物流の代表港になったのは苫小牧港である。

物流衰退の代りに登場したのが長距離フェリー。小樽市港町の新日本海フェリーKK（資本金4億5千万円）が昭和45年4月15日の一般旅客定期事業（本省免許）の免許を得て、同年8月8日、華々しく事業を開始した。小樽一舞鶴、敦賀間で9,065トンの巨船すずらん丸（旅客定員1,062人）を走らせる。

以来、順調で、昭和61年、新潟にも寄港、トラック換算台数184,557台（うち乗用車49,458台）旅客223,496人を運送している。昭和61年における就航船は6隻に増大した。

	船名	G／T	旅客定員	トラック 航送能力 台	乗用車 航送能力 台
(舞鶴)	フェリー・あかしあ	11,295	729	143	75
	フェリー・らいらっく	18,268	554	186	55
(敦賀)	フェリー・ニューゆうかり	14,393	870	184	85
	フェリー・ニューすずらん	14,406	870	184	85
(新潟)	ニューはまなす	17,261	920	150	103
	ニューしらゆり	17,261	920	150	103

埠頭は勝納埠頭2バース（-10.0及び-0.9）。水深9m埠頭は、昭和54年5月、10mの方は、60年4月から使用を開始している。小樽港には、外に北海商船KK（小樽市港町、資本金1千万円）が一般旅客定期航路の免許をもっており、昭和24年12月から、小樽—利礼島を就航している。昭和61年現在、東日本海フェリーKK（東日本フェリーKK系列）の第1宗谷丸（537トン、旅客定員240人）が就航している。中央埠頭を使用、61年実績トラック換算833台（うち乗用車369台）旅客4,252人。

小樽港は、かくして、フェリー港と物流港を兼ねることになったのである。

4. 苫小牧港の新設

苫小牧港は、現在北海道物流の代表港湾である。室蘭港が、臨海工業港とすれば、苫小牧港は、道都札幌市をヒンターランドとする道央の窓口で、従っ

て、全北海道物流港湾を代表する。

表 6 苫小牧港鋼船輸送量の推移

北海海運局、道運輸局調べ
千フレート・トン

昭和年	積荷	揚荷	合計	全道計
40	2,743	520	3,264	34,421
45	5,144	4,969	10,113	52,003
	内航	外航	合計	全道計
50	13,669	5,429	19,098	60,362
55	17,233	7,366	25,168	71,385
56	16,050	7,044	24,663	68,627
57	15,054	7,735	22,789	65,816
58	15,261	7,566	22,827	69,317
59	14,676	7,299	21,974	66,422
60	16,061	8,821	24,882	69,495
61	14,364	8,756	23,120	63,482

(注) 千フレート・トン以下切捨

苫小牧港は、もともと、流通港湾として意図されたものではない。

昭和38年4月から使用開始したこの港は、昭和26年、日本最初の掘込式人造港として着工された。日本における代表的臨海工業港たるよう、構想されたのである。

東港と西港とにわかれるが、本来東港地区に大規模な工業地帯を造成、ここに巨大工場を誘致し、北海道産業振興の眼玉とするのが目標であった。

第一段階の立地想定 昭和53年現在

苫小牧港管理組合発行「苫小牧港78」

	生産規模	利用面積 ha	従業者数 人	工業生産額 億円
自動車	180千台/年	100	6,000	900
石油精製	300千バーカー/日	210	500	1,300
石油化学	400千トン/年	210	1,700	1,400
機械・その他	— /年	220	2,400	700
電力	350 T-kw	40	100	—
合計	—	780	10,700	4,300

昭和53年苫小牧港管理組合発行のパンフレットによると次のように説明している。

企業立地と工業地帯の形成

「立地業種は、公害発生の恐れがある資源第一次処理型の重化学工業をできるだけ避け、炭鉱閉山地域を含む北海道内陸工業に波及効果の多いもの、北方圏からの天然ガス、低いおう原油の導入により、わが国のクリーン・エネルギーの供給源となるものとして次の業種を主体とする。」

自動車工業、造船業、機械工業、石油精製業、石油化学工業、その他知識集約度の高い2次、3次加工業等」

工業地帯は、東部地区の約1万ha。企業立地は段階的に行なわせ、各段階の環境の状態を科学的手法で再評価しながら進める。（第1次段階の目標は前出）

この壮大な計画は、苫小牧市の手におえるものではなく、道が直接乗出し、国の支援を得ながら、計画、実施して行った。

苫小牧港の管理は、昭和36年4月、市が港湾部を設置して、単独で行ってきたが、昭和39年新産業都市道央地区指定、40年、北海道第二期総合開発計画の中心となるに及んで、北海道と苫小牧市の共同管理となり、昭和40年7月1日、苫小牧港管理組合が設立された。（管理者は苫小牧市長）

昭和45年7月、閣議決定の第3期北海道総合開発計画で東部工業地帯建設を再確認している。同パンフレットによれば（昭和53年現在）。

昭和60年代の取扱貨物量は、外賀10,400万トン、内賀5,300万トン、合計15,700万トン。

第3セクター方式で、苫小牧東部開発株式会社（資本金60億円、地方公共団体25%北海道東北開発公庫25%民間50%）も設立されている。

残念ながら、この東部工業地帯造成は、石油ショック以来の重化学工業の沈滞、50年を通ずる景気後退（とくに、鉄鋼、機械、造船）及び、公害問題の重大化を背景として、進展せず、わずかに火力発電所設置に止まっている。又石油備蓄基地としてクローズアップされているが、これは計算外。

然し目標の外賀10,400万トン、内賀5,300万トン、計15,700万トンには及

ぶべくもないが、流通港湾としては、北海道の代表的港湾に成長した。昭和61年、第6表の通り、内貿1,436万トン、外貿875万トン、合計2,312万トンで、全道鋼船輸送量の実に36%が苫小牧で取扱われている。

工業港でなくて、商港、物流港湾に変貌したのである。

単に物流のみならず、北海道を代表するフェリー港湾ともなり旅客交通の基地の一つになっている。文字通り、北海道の玄関口である。昭和63年3月13日、青函連絡船が廃止、青函トンネルが開業した瞬間、北海道の窓口、北海道全域をヒンターランドとする地位は、函館港から、苫小牧港に移ったというべきである。

表7 苫小牧港のフェリー

1. 施設

昭和62年8月10日現在
道運輸局調べ

事業社名	航路名	使用船名	G/T	旅客定員
東日本フェリーKK	苫小牧—八戸	ベガ	6,702	617
	苫小牧—仙台	びるど	6,709	712
シルバーフェリーKK	苫小牧—八戸	シルバークイーン2	4,695	439
		フェリーはちのへ	3,886	439
太平洋フェリーKK	苫小牧—仙台	あるかす	9,663	887
	一名古屋	あるびれお	9,547	887
		いしかり	12,853	905
日本海フェリーKK	苫小牧—東京	しれとこ	7,862	681
		さっぽろ	11,097	808
	苫小牧—大港	おおあるい丸	15,139	656
日本海道フェリーKK	苫小牧—東京	ほっかいどう丸	4,839	12
川崎近海汽船KK		とまこまい丸	6,737	12
		とうきょう丸	6,737	12

表8 昭和61年度、苫小牧港フェリー輸送実績

道運輸局調べ

航路名	トラック 換算台数	旅客人
苫小牧—東京	42,735	38,327
苫小牧—仙台—名古屋	78,119	136,800
苫小牧—八戸	112,466	264,931
苫小牧—仙台	21,765	30,724
苫小牧—大洗	31,163	32,114
苫小牧—東京(自貨定)	64,964	958

輸送量は、中長距離フェリー輸送量の断然トップを行く。他のフェリー（対本州間）輸送量は次のとおり。

表9 津軽海峡線以外の北海道・本州間フェリー輸送実績（除苫小牧港）

昭年61年度 道運輸局調べ

航路名	トラック 換算台数	旅客数
小樽—舞鶴・敦賀・新潟	184,557	223,496
釧路—東京	38,366	36,237
室蘭—八戸	59,100	86,685
室蘭—大洗	35,297	25,274
全道計	668,262	875,546

5. 函館港の変容

エネルギー革命が交通の変容をもたらす。それは、陸の王者国鉄の衰退と旅客輸送の主役が、航空機にとって代る形をとって現われた。その変容により、最も影響を受けたのは函館港である。

石炭を燃料として、鉄道及び青函連絡船が走り、青森港と函館港を連絡していた昭和30年代まで、函館港は本州—北海道間旅客を独占（青函連絡船による）農産物等の雑貨も青函連絡船により、独占的に運送されていた。

表10 30年代青函連絡船の市場占有率

(移出)

昭和年	青函連絡船A	鋼船B	合計 A+B	A/C
30	2,063	9,283	11,351	18.2%
40	3,165	18,647	21,812	14.5

(移入)

30	855	1,274	2,129	40.2
40	2,849	6,276	9,126	31.2
44	6,371	25,130	47,316	13.3

(旅 客)

昭和 年	青函連絡船 千人	航空機 千人	青函連絡船の 占 有 率
30	2,251	91	96.1
40	4,226	858	83.1
43	4,657	1,691	73.1

昭和63年3月13日、青函トンネル開業と同時に、津軽海峡の女王、青函連絡船は廃止、ここに、青函連絡船の港湾としての函館港は終止符を打った。

昭和30年の旅客の96%は青函連絡船が運んだのに、昭和60年、対本州旅客の90%以上が航空機を利用すると、新聞報道されていた。もっとも、昭和40年、稚内利礼運輸社長葛井与三吉氏が、当時、奥尻島との離島航路及び津軽海峡旅客定期事業を行っていた道南海運KK（国鉄系）の経営難打開のため乗り出し津軽海峡フェリー事業を行う東日本フェリーKKを創立してから、津軽海峡フェリーが、青函連絡船の補充を勤めることになった。

青函連絡船廃止後は、この東日本フェリーが代って、海の女王の座を占めることになる。だから函館港は、物流の地方據点港プラスフェリー港に変容したのである。雑貨の多くは、青函トンネルが代替する。

昭和61年、次のような数字が示される。

	旅 客	乗用車	トラック
津軽海峡フェリー	789 千人	139 千台	289 千台
中・長距離フェリー	876	193	563
国 鉄 連 絡 船	2,066	35	—
計	3,731	369	852

表11 函館港鋼船輸送量の推移

北海海運局調べ
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	1,772	235	2,007
30	182	203	386
35	501	777	1,279
40	580	1,119	1,700
45	2,338	2,371	4,710
50	2,603	2,128	4,732
55	2,731	1,983	4,714
61	2,333	2,251	4,585

6. 室蘭港

昭和38年、苦小牧港供用は、臨海工業港としての室蘭港を変容させた。苦小牧港が北海道物流の玄関港に変容するに及んで、それ迄、臨海工業港プラス北海道物流（とくに石炭積出港）港であった室蘭港は、物流港としての影を薄めたのである。かつて北海道物流の王者であった室蘭港は、今や、鉄鋼、造船不況のため、鉄冷えの街と化した。

こうなると、鉄鋼、機械工業のような純生産財独占資本の城下町は、きびしい景気変動、不況の波を深刻に受けることになる。

表12 室蘭港の鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	2,844	768	3,612
30	4,716	1,355	6,071
35	8,334	4,496	12,830
40	8,450	9,068	17,519
45	7,019	15,842	22,961
50	6,265	17,514	23,780
55	7,521	17,646	25,168
60	7,667	14,795	22,463
61	6,635	12,909	19,544

55年以降の鋼船輸送実績の衰退、とくに、外貿の衰退は、苦小牧港の競合にせり負けたことと鉄鋼輸出の停滞のせいと考えられる。

中長距離フェリー基地としても、苦小牧港におくれをとっている。

室蘭港の中・長距離フェリー

事業社名	航 路	船 名	G／T	旅客定員
東日本フェリーKK	室蘭一八戸	ばらん	5,011	520人
同	室蘭一大洗	ばにあ ばるな	5,110 16,722	520 680

昭和61年の輸送実情

	ト ラ ッ ク 换 算	旅 客 数
室蘭一八戸	59,100 台	86,685人
室蘭一大洗	39,524	25,274

7. 釧路港

表13 釧路港鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局調査
千フレート・トン

昭和年	積	揚	計
25	1,118	123	1,241
30	1,562	348	1,911
35	2,673	595	3,268
40	3,752	1,310	5,063
45	3,691	3,397	7,088
50	2,427	4,451	6,879
55	3,840	6,119	9,960
60	4,200	5,909	10,110
61	3,842	6,093	9,942

釧路港だけは、苦小牧港を除く重要港湾中、伸びている唯一の港湾である。石炭も、優秀な技術と炭量を誇る太平洋炭の存在の故に、それ程輸送量も落ちていない。それに紙パルプ工場の進出がある。

近海郵船KKのフェリーまりも(9,312トン、旅客定員826人、トラック118台、乗用車58台)、さらま

(8,884トン、旅客定員445人、トラック120台、乗用車51台)もあり、道東地方拠点港として、文字通り道東の物流の窓口である。同時に日本有数の漁港でもある。

8. 留萌港

表14 留萌港鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局調査
千フレート・トン

昭和年	積	揚	計
25	224	36	260
30	628	44	672
35	1,311	32	1,343
40	1,665	120	1,786
45	1,725	923	2,648
50	1,017	1,351	2,368
55	958	1,320	2,278
60	724	1,137	1,862
61	546	1,219	1,765

石炭の積出港である留萌港は、昭和55年以来、取扱量が当然急落したが、目立つのは揚荷、移入量の著しい増加である。それは石油製品とセメントの移入によるものであり、エネルギー革新、鉄筋コンクリート化する建物・道路の変容の為である。

このことは、留萌港が日本海に面する漁業基地であり、道北日本海の

重要港湾としての性格に変化がないことを証明する。但し、石炭移出港としての特色は、ほとんど無くなった。

9. 稚内港

表15 稚内港鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局調査
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	9	4	13
30	9	6	16
35	21	34	55
40	53	61	114
45	95	177	273
50	46	425	471
55	28	441	469
60	32	470	502
61	26	378	405

この港は、50年代に貨物取扱量が増大した。ほぼ年間40万トン台を維持する。40年の4倍、5倍だから、この20年間に、地方拠点港として重きをなしたといってよい。その特色は、揚荷の増大にある。その内容は石油製品の急増。地方拠点港としての石油配分基地の性格を持つものといえよう。

この港は、それ以上に、利尻島、礼文島という2つの離島との発着港として重要である。今をときめく日本フェリー界の巨峰、東日本フェリーは、ここに本拠を置く稚内利礼運輸KKから出発した。

釧路と並ぶ水産基地、漁港でもある。

10. 「船内」の放逐

エネルギー革命以来、港湾は機械化の1途を辿った。港湾に与えた影響は、各港湾相互の機能分担を変え、港湾の発展と衰退をもたらしただけではない。

決定的に重大なことは、全港湾の労働行程を変革し、簡約化したことにある。港湾運送の労働行程は、従来、船内部門を中心にして、倉庫、陸運と海運とを連絡していた。機械化、所謂革新港湾の出現により、その「船内」部門自体を放逐した。

昭和59年実施された港湾運送事業法改正で、革新荷役に対応すべく、船内荷役事業と沿岸荷役事業とを統合して「港湾荷役事業」と名付け、これに免許を与えようとしたのはそうした変化があったからである。具体的には、船内労働者を港湾運送行程から放逐することである。事業としては、船内事業を不要とし、廃止することである。それによる運送費の節減と運送時間の短

表16 全道及び函館港100トン鋼船輸送貨物量と船内荷役量の比較

千フレート・トン

昭和年	全道			函館港		
	輸送量	船内	%	輸送量	船内	%
26	10,700	11,074	103.4	333	不明	不明
27	9,808	8,972	91.5	349	不明	不明
28	10,168	9,925	97.6	483	不明	不明
29	10,608	9,122	86.0	436	398	91.3
30	12,531	11,355	90.6	386	389	100.0
31	15,078	13,682	90.8	545	486	89.2
32	16,073	13,978	86.9	715	463	64.8
33	14,848	12,520	81.6	929	442	47.6
34	18,277	14,820	81.1	1,030	464	45.0
35	23,784	19,284	84.5	1,279	512	40.0
36	28,346	24,127	85.1	1,547	593	38.3
37	26,976	22,887	72.3	1,602	574	35.8
38	31,654	26,974	85.2	1,706	560	32.8
39	33,941	28,511	84.0	1,657	586	35.4
40	34,421	28,736	83.5	1,700	659	38.8
41	39,165	31,546	80.6	2,150	713	33.2
42	44,059	34,795	79.0	2,691	830	30.8
43	45,593	34,267	75.2	3,025	947	31.3
44	47,816	34,303	72.0	3,887	826	21.3
45	52,003	35,850	69.0	4,710	838	17.8
46	50,200	32,454	64.6	5,093	769	15.1
47	47,171	29,352	62.2	4,623	781	16.9
48	59,010	34,108	57.6	5,094	869	17.1
49	67,945	34,786	51.7	5,487	776	14.2
50	60,863	28,969	47.6	4,732	569	12.0
51	63,845	29,129	47.3	4,385	776	17.7
52	66,157	29,725	44.9	4,246	664	15.6
53	64,026	27,836	43.4	3,634	578	15.9
54	70,291	31,752	45.1	3,654	652	17.9
55	71,280	33,676	47.2	4,800	936	19.5
56	67,591	30,887	45.7	4,572	977	21.4
57	65,816	30,409	46.2	4,893	971	20.0
58	69,317	31,880	45.9	5,710	1,076	19.2
59	66,422	32,962	49.6	4,963	1,082	21.8
60	69,495	33,943	48.8	4,924	1,131	20.0
61	63,482	30,260	47.7	5,585	929	16.0

(注) 1. 資料出所: 北海海運局。59. 7. 1. 北海海運局と札幌陸運局統合により運輸省北海道運輸局資料。

2. 輸送量は、鋼船輸送実績 = (内航) + (外航)

3. 船内 = 船舶積卸し実績 = (石炭) + (雑貨)

4. フェリー、国鉄連絡船を含まず。

縮が目標。それは同時に、臨海倉庫業の空洞化をもたらした。小樽港の運河問題が起り、小樽・函館両港の倉庫は今やイベント会場と化している。

ここにおいて、従来の港湾運送事業そのものが不要化し、廃止されようとしているといえる。港湾運送の内容が変革し、正に「革新」されたのである。

北海道の最も古い港湾で輸送量400～500万トンの中堅港、函館港が最も顕著にそれを表現する。

第15表では、全道と函館港の100トン以上鋼船の海上輸送量と、そのうち船内部門が扱った荷役量との、昭和26年から61年迄の比較がしてある。海上輸送のうち船内扱い分が、30年全道で90.6%，函館港100%が31年たった61年度、全道47.7%，函館港、実に16%と激減している。

11. 結 び

以上、北海道重要港湾の戦後の変革を分析してみた。

日本の港湾は国と地方公共団体が共同建設するが、国家主導型で、従って国家の港湾政策に左右され易い。然し北海道程、それが鋭く、かつ、あからさまに、具体化されている地域は他にはないのではないか。

北海道では、建設は北海道開発庁、行政は北海海運局・道運輸局が担当している。

港湾が「国家政策」によって激変すれば、その港湾と港湾地区及びヒンターランドの関係も又変化する。

ここに、証明したのは港湾とヒンターランドが固定的関係にあるのではなく、変化すること。日本では、特に、国家の政策によってそれが起っていること、その変化は、正に、合理化政策の追求と実現にあるということである。