

青 森 港 の 変 貌

— その発展と性格の変化 —

鎌 田 富 三

I. 序

近年の資本主義経済の急速な発展と高度化に伴ない、地域分業化が進展し、輸送体系の近代化が迫られている。港湾においても、埠頭の工場埠頭（私設埠頭）と雑貨埠頭（公共埠頭）への分化、更には雑貨埠頭の航路別優先埠頭とか貨物別専門埠頭という形態で専用化、専門化が進められている（今野；1966）。青森港は、港湾機能の地域的分化あるいは高度化の点で立遅れが目立っているが、近年港湾の近代化をめざして整備が行なわれている。本論においては、青森港の歴史を概観してその発展と性格の変化を究明し、また統計・港湾施設・臨港地区の土地利用・都市機能との関係から、函館港と比較しつつ、青森港の現況と特性を明らかにしようとした。

II. 青森港の発達史概説

青森港は江戸時代初期に津軽藩2代藩主信牧公によって開港され、同藩の外港的機能を果たしていた。しかし幕末期にいたると北海道の防備と開拓が緊急課題として認識されはじめ、青森港はその地理的位置から北海道への中継港としての性格と機能をもつようになった。その後、北海道開拓の進展、東北本線、奥羽本線などの交通網の整備等種々の条件によって青森港の機能は増進した。特に日露戦争によって南樺太と北洋漁業権を獲得したことは青森港に甚大な影響を及ぼした点で注目に価する。即ち北洋のサケ、マス、ニシン等の大量の移入により、下関港に次ぐ鮮魚集散地となり、明治末期には罐詰工業の勃興がみられ、大正から昭和初期にかけて青森港の輸出産業としての地位を占めるようになった。このような産業発展と貨物取扱量の増加によって築港も進められ、大正4年から第一期築港工事、昭和7年から第二期築港工事が起工された。敗戦により青森港の機能は全くの杜絶状態となったが、昭和20年代末から30年代にかけての日本経済の復興、高度成長を反映して、中央埠頭3,000t岸壁をはじめ多くの埠頭が建設され、また大豆輸入港、木材輸入港に指定されるなど漸次商工的性格を備えつつある。

III. 青森港の貨物取扱量

青森港の最近の貨物取扱量の推移をみると、鉄道連絡船の貨物取扱量が依然として大きな比重を占めているが停滞の傾向にあり、それに対して一般貨物取扱量は最近急激に増加してその地位を高める傾向にある。特に輸送機械の伸び率が顕著になっているのは、最近の輸送体系の変化によりトラック輸送が抬頭し、その反映として青森港に東日本フェリーが設立されたこと

によるものである。

第1表 品目別貨物構成比

	青 森				函 館			
	輸出	輸入	移出	移入	輸出	輸入	移出	移入
米 穀 類		5.9	1.9	0.6		0.1	5.4	0.5
食 品 類	100.0		6.6	3.8			6.6	4.3
水 産 物			0.5	2.0		0.1	0.7	2.1
油 類			0.8	17.8		78.6	14.8	17.2
石 炭 類			—	4.0		—	—	1.6
鉱 物 類			17.5	0.0	100.0	2.4	1.7	1.3
セメント			—	11.8			25.0	1.0
金 属 類			0.1	0.2			0.2	4.4
機 械 類			62.4	49.8			42.3	58.7
薬 品 類			—	—			—	0.1
肥 料		2.2	—	0.8		0.9	—	1.1
木 材 類		91.9	1.5	3.3		12.6	1.1	0.5
繊 維 類			0.1	0.1			0.8	0.9
そ の 他			8.6	5.8			3.1	6.3
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(青森1969・函館1968)

品目別貨物構成比をみると(第1表)、青森港は、貿易においては食品類の輸出、木材類の輸入が殆んどを占めている。内国貿易では、移出入において輸送機械が大きな比重を占め、次いで輸出では鉱物類、食品類、移入では油類、セメントが多い。函館港の場合、油類、木材類の輸入が多く、輸送機械が移出入において大きな比重を占めるのは青森港と同様で、次いで移出ではセメント・油類、移入では油類が大きい割合を示す。これは後述するように都市機能との関係で興味深い。

次に地域との関係についてみると、貿易では、青森港はソ連・アメリカと、函館港は中近東と関係が深く、内国貿易では青森港は北海道と、函館港は東北地方と密接である。前者は都市

機能との関係によるもので、後者は両港の地理的位置から考えて当然であろう。

Ⅳ．港湾施設からみた青森港

両港の繋船岸の延長を比較すると、大型繋船岸は、青森港が2,234mで函館港の3,594mの62.2％、小型繋船岸は、青森港4,013mで函館港5,564mの72.1％となっており、港湾の規模において青森港は函館港を相当下廻っている。

次に繋船岸距離率（繋船岸延長を管理者別構成比で表わしたもの）について両港を比較すると、民間管理のものが青森港は大型繋船岸6.6％、小型繋船岸8.8％で、函館港の20.4％、25.3％を大きく下廻っている。このことから、港湾が埠頭の民有化（工場埠頭）を近代化の方向としてゐることを考えると、青森港は函館港と比較してその近代化が遅れていることが明確である。これは青森港の港湾整備が遅れていたこと、地場産業が弱体であったこと、輸入だけの片荷貿易であったこと、また植物防疫機関等の背後施設が弱体であったことなど種々の原因によるものと考えられる。

大型繋船岸の分布をみると、商港地区に集中し、特に中央ふ頭から堤埠頭にかけて著しい。商港地区以外のものは油川木材港と石油会社所有の棧橋である。

倉庫・上屋の分布についてみると、函館港の場合、旧港湾部の函館ドック・西ふ頭・末広町岸壁・豊川町岸壁に集中的に分布してゐるのに対して、青森港においては、比較的新しい中央ふ頭に分布が著しいことが、両港の大きな相異点となっている。

Ⅴ．臨港地区の土地利用からみた青森港

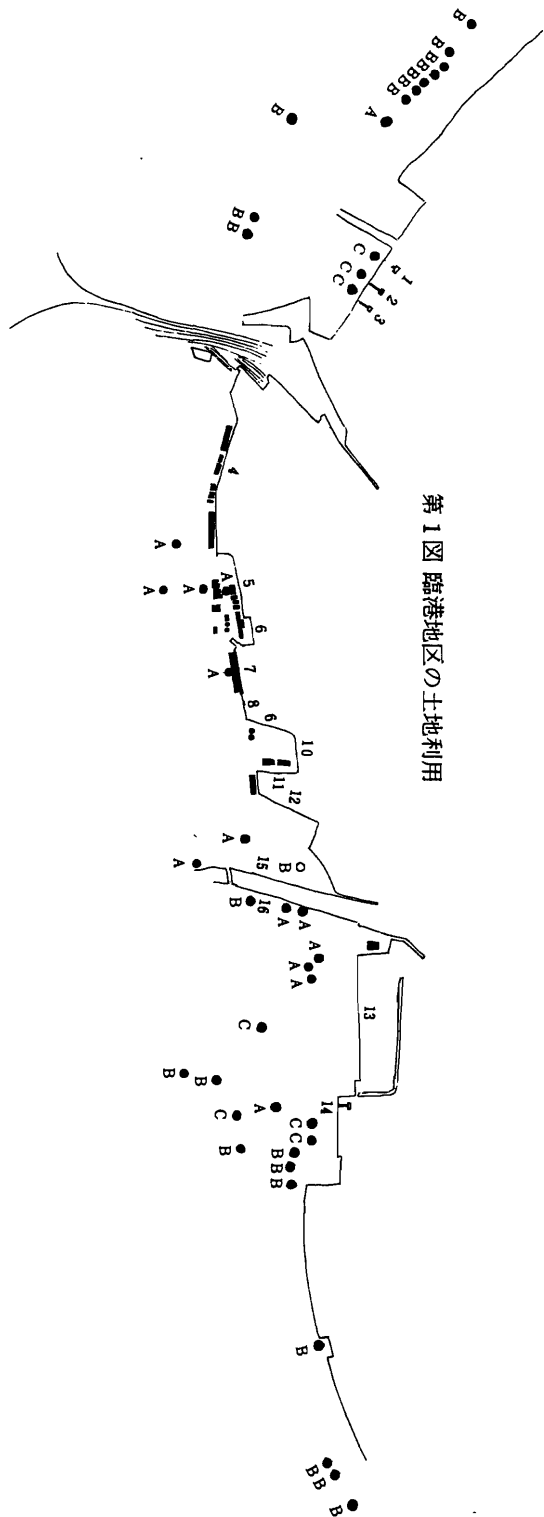
青森港は概観的に、国鉄繋船岸以西を西部工業港、国鉄繋船岸から堤川まで商港、漁港。それ以东を東部工業港と区分できるが、これは便宜的区分の色彩が強く、実際は充分に機能的分化がなされているとは必ずしもいえない。

西部工業港は木材コンビナートを形成し、営林局・営林署をはじめ、秋田木材・青森木材防腐（株）・渡辺製材・成文製材・赤平木材など製材所・木工所・その他の関連業種が立地し、また西船溜物揚場西方の埋立地には、日本石油・三菱石油・共同石油などの油槽所が誘置され、工業港的土地利用がある程度なされている。しかし、木材加工業の場合、木材港油川－4.5岸壁の築港失敗により、大型船接岸が不可能なため、原木を商港の堤ふ頭に依存せざるを得ない状態で機能的独立が達成されていない。

商港地区の土地利用の大きな特色は、倉庫・上屋などの港湾施設に利用されていることである。また港湾関係事業所も安方二丁目から浜町にかけて分布してゐる。この地区には大洋漁業・①飼料工場・あけぼの食品など規模の大きい食料品加工業がみられる。堤川左岸には沼田竹輪工場が立地してゐるが、漁港を背景としてゐる。

漁港地区には食料品加工業が集中してみられ、石川・根市・千葉伝・三金等の竹輪工場が立

第1図 臨港地区の土地利用



- A ● 食料品加工業
- B ● 木材加工業及造船所
- C — 倉庫、上屋

- 1 日本石油株式会社
- 2 足利石油株式会社
- 3 出光石油株式会社
- 4 安永石油株式会社
- 5 中央石油株式会社
- 6 中央石油株式会社
- 7 浜田石油株式会社
- 8 浜田石油株式会社
- 9 浜田石油株式会社
- 10 浜田石油株式会社
- 11 浜田石油株式会社
- 12 浜田石油株式会社
- 13 浜田石油株式会社
- 14 浜田石油株式会社
- 15 浜田石油株式会社
- 16 浜田石油株式会社

地しているがその規模は小さい。

東部工業港には、丸善石油・モービル石油の油槽所、それと関連した青森ガス・東北酸素製造などの化学工業が立地し、若干工業港的景観を呈している。また造道から八重田・原別にかけて木材加工業、それと関連をもつ造船所が立地しているが、原木は西部工業港と同様商港に依存している状態である。東部・西部工業港におへてみられるように、港湾の機能的分化が充分なされていないのは、青森市の産業構造の後進性によるものと考えられる。青森市の工業が、人口10.8%・生産所得9.0%とかなり低い比率を示し、また従業員200人以下の中小企業が全体の99.4%に及んでいることから類似都市と比較して工業化が遅れていることが理解される。(第1図)

Ⅵ. 都市機能との関係からみた青森港

第2表 産業別人口構成比(1960年国勢調査)

	産業	都市	青 森	函 館
Ⅰ	農 業		15.3%	1.9%
	林 業		1.3	0.8
	水 産 業		0.7	2.2
	計		17.3	4.9
Ⅱ	鉱 業		0.2	0.2
	建 設 業		9.7	9.6
	製 造 業		10.8	20.5
	計		20.7	30.3
Ⅲ	卸・小売業		24.1	25.6
	金融保険業		3.3	2.9
	通 輸 通 信 電 気 ガス・水道 公益業		13.8	13.7
	サ ー ビ ス 業		16.2	17.6
	公 務		7.8	5.0
	そ の 他		0.1	0.0
	計		62.0	64.8
	合 計		100.0	100.0

青森・函館の産業人口構成比をみると（第2表）、第三次産業人口構成は非常に類似しているが、第一次産業で青森が高率になっているのに比して、第二次産業では製造業において函館の約 $\frac{1}{2}$ にすぎない。前者は、町村合併促進法によって1町11村の合併がなされ、全国有数の広大な面積をもつ都市となったことに原因するもので、後者は青森市の地場産業の弱体を意味しており、このことは青森港の近代化の基盤が非常に弱へと説明することができよう。

青森市の工業についてみると、工場数・従業員数・出荷額構成において食料品製造業が圧倒的地位を占め、次いで木材加工業・印刷出版となっている。第1表における食品類の輸出は青森県のリンゴ産業。木材類の輸入は青森市の木材加工業、鉱物類の移出は上北鉱山。油類の移入は日石・三菱等の石油会社、セメントは小野田セメント・アサノセメントとそれぞれ関係している。函館港の場合、油類の輸入は亜細亜石油精油所、木材は北海道パークット、鉱石は日産化学と結びつき都市機能との関係が密接であることが認められる。特に日本の港湾に立地する工業の場合、輸出入品目と深い関係を有するのは一般的傾向となっている。

Ⅶ. 結 論

江戸時代の青森港は津軽藩の外港としての機能をはたしていたが、明治維新以降、北海道開発と結びついて中継港としての性格と機能をもつにいたった。その後の青森港は北海道開発の進展、交通網の整備等によって発展したが、日露戦争は特に強い影響力を発揮した。戦後の日本経済の高度成長期に青森港は港湾施設の充実と商工的性格をもつようになった。

青森港の最近の貨物取扱量をみると、一般貨物の増加が著しい。特に輸送機械の伸び率が顕著である。輸入では木材が大部分をしめ、青森市の木材業と結びついている。青森港は北海道との結びつきが強く、貿易相手国ではソ連・アメリカと関係が密である。青森港は近代化の点で函館港に遅れているが、それは主として地場産業の弱体が原因と考えられ、今後港湾の近代化を考える場合、工業化とすることが重要な前提となしなくてはならないであろう。港湾機能と都市機能との間には相關関係が認められ、相互に規定しあう作用をもつものと考えられる。

本論文作成にあたって横山教授・水野助教授に御親切な指導・教示を願ったことに対して、また御助言下さった先輩諸氏に対して深く感謝致します。

参 考 資 料

1. 北海道の港湾都市4つの比較研究 奥平忠志・南 時久・東北地理
2. 港湾と都市の変遷 奥平忠志・東北地理
3. 青 森 市 史 3, 5 青森市史編纂委員会
4. 室蘭港の発展と性格の変化 今野修平 V O L. 18 №3
5. 青森港のあらまし etc.