

# 釧路港の発展と後背地の拡大

酒 井 多加志\*

## 1. はじめに

港湾に出入りする貨物の量と質は後背地域の生産と消費によって規定される<sup>1)</sup>。そのため、港湾は後背地との関係で論ぜられることが多い<sup>2)</sup>。北海道の港湾に関しては、奥平・南(1966)<sup>3)</sup>、奥平(1967, 1976)<sup>4)</sup>、今野(1966)<sup>5)</sup>、谷内(1980)<sup>6)</sup>の研究がみられるが、これらは港湾の形成と都市構造、機能の変化および港湾の分布の変化に関するものであり、後背地という観点から考察されたものではない。そこで本稿では、釧路港を事例に、その発展を後背地の拡大という視点から考察していくとともに、釧路港の後背地の現況についても検討していく。

釧路は石炭、水産、製紙を三大基幹産業として成長してきた都市をいわれるが、これらの産業はすべて港湾と密接な関係にある。太平洋炭礦で採掘された石炭は専用鉄道によって港まで輸送され、鹿島や千葉、小名浜に移出され、火力発電の燃料として使用される。釧路港で水揚げされた魚は飼肥料や食用として国内外へ移輸出される。製紙工場はアメリカ合衆国やカナダからチップや木材を輸入し、新聞紙や段ボールとして東京や大阪方面に移出する。このように三大基幹産業が生産、加工する物は、釧路で消費されるよりも釧路港を通して道外で消費される割合が大きい。すなわち釧路においては港湾の果たす役割は非常に大きく、港湾自体が釧路の基幹産業の一つといえよう。

## 2. 釧路港の概観

1990年度の釧路港の貨物取扱量は17,301,164トンで、これは苫小牧港(35,876,936トン)、室蘭港(27,562,605トン)に次ぐものであり、道内の特定重要港湾と重要港湾の全貨物取扱量の約17.6%を占めている<sup>7)</sup>。貨物取扱量のうち、移出、移入、輸

入がほぼ同じ割合を占めているのに対して、輸出は全体の1.0%を占めるに過ぎない<sup>8)</sup>。取扱貨物は移出が石炭、紙・パルプが、移入は石油製品が、輸入はチップ、木材、雑穀、石炭が多い。このように釧路港で取扱われる貨物は三大基幹産業とともに、広大な酪農地帯を背後に控える釧路の産業構造を如実に示している。

釧路港の港域は東港区、西港区に分かれる。東港区は旧釧路川の河口付近から釧路川にかけて位置するが、西港区が建設されるまで、釧路港の港域は東港区に限られていた。1992年現在、東港区は5つの埠頭と1つの岸壁、漁港(漁港埠頭と副港)からなり、岸壁延長は4,131mに達する。しかし西港区の建設に伴い釧路港での相対的地位は低下しつつあり、東港区の貨物取扱量(1992年)は釧路港全体の29.3%を占めるに過ぎない。東港区は石炭の取扱量が多いが、これは太平洋炭礦株式会社の石炭専用埠頭が設置されていることによる。

西港区は1974年に第一石油栈橋が使用を開始して以来、1992年現在に至るまでに、第一埠頭と第二埠頭が完成し、第三埠頭の一部も使用を開始している。第三埠頭は現在も建設中であるが、完成すれば西港の岸壁延長は3,960mになる。チップ、木材、穀物、石油製品、紙・パルプの取扱量が多い。西港区にはコンテナヤードや全道一の貯蔵能力(204,700トン)を有する穀物サイロがあり、またフェリーによって東京とも結ばれている。西港区の西側にはさらに港湾の建設が予定されている。

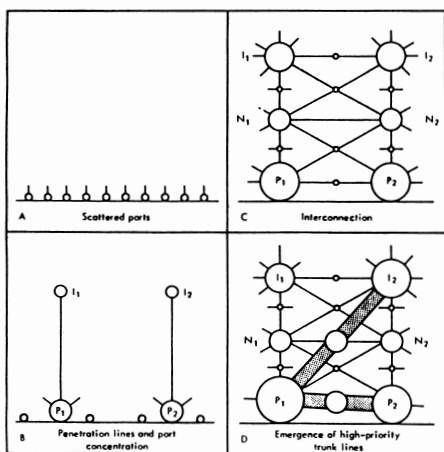
## 3. 釧路港の発展過程

### (1) 交通ネットワークの発達過程のモデル

港湾は各種交通手段のネットワークを発達させることによって後背地を拡大していく。E. J. Taaffe et al. (1963)<sup>9)</sup>は交通ネットワークの発達過程を(A)

\* 北海道教育大学釧路校

散在した港湾 (B)貫入路線と港湾の集中化 (C)相互連結 (D)全国的な幹線の出現の4つの段階で示している(第1図)<sup>10)</sup>。(A)の段階では、小さな港湾が沿岸に多数散在しており、各港湾の後背地の範囲はごく限られている。(B)の段階では、いくつかの港湾から貫入路線が伸び、内陸のセンターと結びつく。これにより港湾は後背地を拡大する。一方、貫入路線のみられない港湾は衰退していく。(C)の段階では、貫入路線に沿って結節点が形成され、結節点、内陸センター、港湾が培養線によって相互に連結される。(D)の段階では、諸幹線間、諸センター間に全国的な幹線が発達する。本章では、この発達過程のモデルに基づいて、釧路港の発展に関して検討していく。なお、(C)と(D)の段階は明確な区分が困難なため、本稿では、同じ段階として取り扱うことにする。



第1図 交通ネットワークの発達過程  
(Taaffe and Gauthier, 1973)

## (2) 散在した港湾の段階

道東<sup>11)</sup>では、江戸時代初期に厚岸、釧路、白糠、十勝に比較的大規模なアイヌ人の集落(コタン)があった。その中でも厚岸は最も規模が大きく、松前藩の運上所が設けられ、松前藩との間で交易が行なわれていた。1859(安政6)年の箱館開港以降、交易が大規模に行なわれるようになったが、これは清国への昆布の輸出によるところが大きい。これに伴い、道東の海岸では、主に道南、青森、秋田からの移住者やアイヌ人が集まり、各地に昆布の採集を中心とした漁村集落が形成された。当

時、陸上の交通ネットワークは未整備であり、そのため各集落は主として海上ルートによって結ばれていた。また、各集落は後背地をほとんど持たず、わずかにアイヌ人との地域的な交易が行なわれていた。

この時代の北海道では、釧路に限らず道内の産物の大部分は一度箱館港に集められ、箱館港から全国、あるいは海外へと輸送される海上の輸送ネットワークが形成されていた。これは当時の船舶の多くが技術水準の低い日本型船舶であり、長距離の航海に耐えられなかったこともあるが、箱館が道内唯一の海外輸出港とされていたことの影響も大きい。このように、箱館港は北海道と本州を結ぶゲートウェイの役割を果たしており、北海道では卓越した地位を占めていた。道東の諸港湾は箱館港に従属しており、釧路もその一つに過ぎなかった。この状況は次の段階まで続く。

## (3) 貫入路線と港湾の集中化の段階

釧路からの貫入路線は川湯硫黄山(アトサヌプリ)での硫黄採掘に起源をみることがができる。1886(明治19)年に安田善次郎は硫黄山の硫黄採掘権を獲得したが、硫黄輸送のために、1892(明治25)年に硫黄山と標茶を結ぶ鉄道(釧路鉄道)を開通させた<sup>12)</sup>。硫黄は標茶から釧路川河口(現在の港町付近)まで釧路川を汽船によって運ばれ、一旦倉庫に保管された。当時の釧路は港湾荷役設備が全くないため、硫黄は沖合いに停泊している汽船(日本郵船)へ舳によって運ばれ、函館へ、さらにアメリカ合衆国やオーストラリアへと運ばれた。1890(明治23)年に釧路港が特別輸出港に指定されたのは、昆布とともにこの硫黄によるところが大きい。また、汽船の動力燃料用ならびに硫黄精錬用に石炭が必要とされたため、1887(明治20)年に釧路の春採湖岸に安田春鳥炭山が採炭を開始した。釧路から硫黄山への貫入路線は1896(明治29)年の硫黄山の閉山とともに消滅したが、釧路川に沿った内陸部の開発の足がかりになった。また石炭産業は後に釧路の基幹産業の一つとして育ち、石炭は釧路港の重要な移出品となった。このように、この貫入路線は釧路の街の発展、および釧路港が普通貿易港に指定される(1899年)きっかけになったと考えられる。

その後、釧路港は木材（主として枕木用）と石炭を移出していたが、1900(明治33)年に始まる釧路を起点とした鉄道（釧路線）の建設は、釧路港の後背地を再び拡大していくことになる。釧路港の後背地拡大の事例として、十勝川河口近くに位置する大津港との関係があげられる。山県釧路支店雑貨部は1903(明治36)年の音別・浦幌間の鉄道開通に伴い、浦幌から函館まで大豆250俵を輸送する際の費用を釧路港経由と大津港経由について調査している。それを次に示す。

釧路線浦幌駅迄開通の際釧路經由函館迄輸送費調  
 金貳拾円五拾銭 浦幌・釧路間汽車運送諸費、  
 一俵八銭二厘  
 金八円七拾五銭 釧路積入解賃、  
 一俵三銭五厘  
 金貳拾五銭 釧路・函館間運賃  
 計金五十四円貳拾五銭

大津經由函館迄輸送費調  
 金八拾七円五拾銭 浦幌・大津間運送費  
 (駄送及川船)、  
 一俵參拾五銭  
 金貳拾円 大津浜出及積入解賃、  
 一俵八銭  
 金四拾円 大津・函館間運賃  
 計金百四拾七円五拾銭  
 (『新釧路市史 第2巻』951ページより)

以上にみられるように、大津港経由で大豆120俵を輸送した場合、輸送費は釧路港経由と比較して、93円25銭多くかかる。輸送費の差異は、貨物流動に影響を与える。すなわち今まで大津港経由で輸送されていた貨物は、より輸送費の安い釧路港経由で輸送されるようになった。その結果、十勝地方を後背地化していた大津港は次第に衰退していった<sup>13)</sup>。その後、第1表にみられるように、釧路を中心に道東では次第に鉄道が整備されていった。これに伴い釧路港は鉄道に沿った地域を後背地化し、港湾として道東で卓越した地位を確立していった。例えば、厚岸港はかつては釧路港よりも貨物の取扱量が多かったが、鉄道（根室線）の開通（1916年）とともに釧路港の後背地に組み込まれ

ていった。

第1表 釧路を中心とした鉄道ネットワークの形成過程

◎ 根室本線（釧路線）	◎ 根室本線（根室線）
M 34.7 釧路～白糠	T 6.11 釧路～厚岸
M 36.3 白糠～音別	S 9.10 厚岸～西和田
M 36.12 音別～浦幌	S 10.8 西和田～根室
M 37.8 浦幌～豊頃	
M 37.12 豊頃～利別	◎ 釧網本線
M 38.10 利別～帯広	S 2.9 釧路～標茶
M 40.9 旭川まで全通	S 6.9 網走まで全通
◎ 白糠線	◎ 雄別鉄道（北海道炭坑鉄道）
S 39.10 白糠～上茶路	T 11.12 雄別炭山～釧路
S 47.9 上茶路～北進	S 27.9 埠頭線開通
S 58.10 廃線	S 45.2 閉山とともに廃線
◎ 釧路臨港鉄道	◎ 北海道拓殖軌道雪幌線
T 14.2 東釧路～知人	S 2.12 新富士～上幌呂
T 15.1 知人～入船	S 3.11 ～中雪裡
S 12.1 釧路川鉄橋～城山	S 46.3 廃線
S 38.10 旅客輸送廃止	

(新釧路市史により作成)

(4) 相互連結および全国的な幹線の出現の段階  
 明治40年を境に、それまで主として函館経由で本州や海外に輸送されていた貨物の流れが、直接本州や海外へ輸送されるようになり、釧路港は全国的な貨物ネットワークに組み込まれていくことになる。また、この年は鉄道が旭川まで伸び、全道の鉄道ネットワークの骨格が完成した年でもある。これにより釧路港は道央の主要港湾である小樽港と競合することになる。1936(昭和11)年にホクレンが肥料移入調査を行っているが、その際貨物の輸送費から小樽、室蘭、釧路の各港湾の後背地を設定し、小樽港と釧路港の港湾勢力圏の境界は狩勝峠と石北峠であると報告している。この報告によると、釧路港はかなり広大な後背地を有することになるが、実際には、太平洋戦争前の釧路港の貨物取扱量は小樽港や室蘭港と比較した場合、かなりの差がみられる。例えば、1932(昭和7)年における釧路港の入港船舶総トン数は754,150トンであり、これは小樽港(4,936,510トン)の15.3%に過ぎない。従って、戦前の釧路港の貨物取扱量は全国レベルにまで達しておらず、このことは道

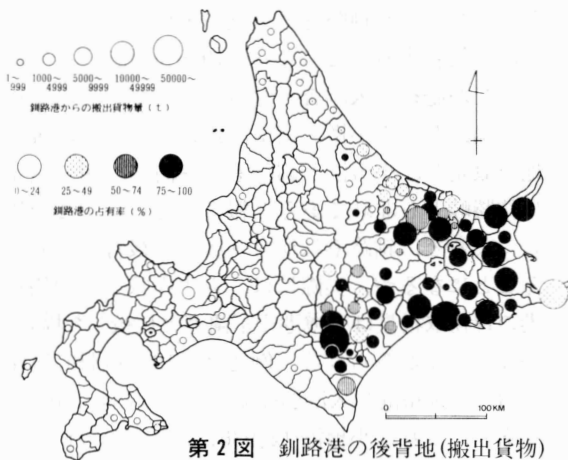
東の産業基盤がまだ確立していなかったことを意味していると思われる。

戦後、釧路港は1951年に重要港湾の指定を受け、1956年には貨物取扱量は戦前の水準にまで回復した。1960年代に入ると高度経済成長とともに移入と輸入を中心に貨物取扱量は急速に増大した。1970年の雄別炭田の閉山により後背地は一時的に狭まったものの、貨物取扱量は1973年に1,000万トン、1987年には1,500万トンを突破している。この間鉄道ネットワークは第1表にみられるように路線の廃止により後退している。しかし、これは後背地が後退したためではなく、1960年代中頃に始まるモータリゼーションにより、陸上交通の主役が鉄道から自動車に変わったためであり、むしろ後背地は線的なものから面的なものへと広がっていったといえる。

重要港湾のうち、外国貿易の発展上、特に重要な港湾は特定重要港湾に指定されているが、1992年現在、北海道では苫小牧港と小樽港の二港がこの指定を受けている。特定重要港湾は年間の輸出入量が650万トンを超えることを指定の一つの基準にしているが、1990年現在の釧路港の輸出入量は576万トンである。数年後には650万トンを超えることが予測されるが、その時点で、釧路港は全国的な幹線網を構成する一結節点の段階に達したといえるであろう。

#### 4. 釧路港の後背地の現況

本章では、釧路港の後背地の現況を搬出貨物と



第2図 釧路港の後背地(搬出貨物)  
1988年10月  
(昭和63年陸上出入貨物調査により作成)

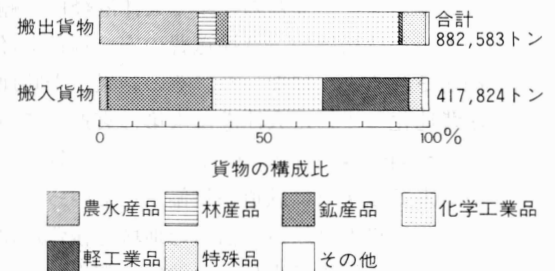
搬入貨物に分けてみていく。ここでの搬出貨物とは釧路港から各市町村へ搬送される貨物をいい、搬入貨物とは各市町村から釧路港へ搬送される貨物をいう。分析には、運輸省運輸政策局情報管理部が1988年10月1日～31日にかけて実施した陸上出入貨物調査のデータを用いた<sup>14)</sup>。

##### (1) 搬出貨物

釧路港の搬出貨物量は合計882,583トンであり、道内の94の市町村に貨物を搬出している(第2図)。搬出先は釧路支庁が最も多く、531,051トンで全体の約62.0%を占めている。以下、十勝支庁(129,629トン)、網走支庁(120,014トン)、根室支庁(68,134トン)がこれに続いている。

貨物は日高山脈以西へはあまり搬送されておらず、釧路港の後背地は日高山脈以東に限られている。これは昭和11年にホクレンが調査した結果と同じであることから、釧路港の後背地の範囲は西に関しては戦前とそれほど変化がみられないといえる<sup>15)</sup>。北に関しては西ほど明瞭な境界はみられないが、釧路港からの搬出貨物量の占有率が50%以上である市町村を一つの指標とすると、網走支庁の常呂町から北見市、留辺蘂町を結ぶ線より南が釧路港の後背地であるといえる。以上の地域は釧路港を中心とする半径140キロの圏域とほぼ一致している。市町村でみた場合、搬出貨物量は、釧路市の440,914トンが最も多く、全搬出貨物量の半分を占めている。以下、帯広市(60,907トン)、釧路町(36,114トン)、北見市(29,259トン)がこれに続いている。

品目別でみると、搬出貨物は化学工業品(456,679トン)と農水産品(266,574トン)が多く、それぞ



第3図 釧路港の搬出および搬入貨物の品種別構成比  
(1988年10月)  
(昭和63年陸上出入貨物調査により作成)

れ全体の51.7%、30.2%を占める(第3図)。化学工業品のうち、重油・石油製品(360,051トン)は釧路市、帯広市、北見市など都市部への搬送が多いのに対し、化学肥料(25,009トン)は釧路市を除くと、芽室町、別海町、端野町、など農村部への搬送が多い。農水産品のうち、水産品(198,369トン)は大部分を釧路市が占めているが、これは釧路漁港に魚が水揚げされていることによる。

搬出貨物は94.9%が自動車によって搬送されており、鉄道は2.7%を占めるに過ぎない。鉄道による搬送は石油製品と重油が大部分を占める。

## (2) 搬入貨物

搬入貨物量は合計417,824トンであり、道内の49の市町村から貨物が搬入されている(第4図)。搬入先は釧路支庁が最も多く、285,516トンで全体の約64.8%を占める。以下、網走支庁(18,083トン)、胆振支庁(8,497トン)がこれに続く。搬出貨物量では15.2%を占めていた十勝支庁は、搬入貨物量では1.1%(4,426トン)を占めるに過ぎない。これは十勝支庁内の市町村の大部分が貨物(小麦、野菜が大半を占める)を十勝港に搬送していることによる。各市町村の搬出貨物のうち釧路港の占める割合が50%を超える市町村は17あり、これらは釧路支庁、根室支庁、網走支庁の南部に分布する。この地域が釧路港の後背地であるといえるが、搬出貨物と比較し、搬入貨物の後背地は狭い。また搬入貨物量は釧路市が277,364トンで、全搬入貨

物量の66.4%を占め、卓越した地位にある<sup>16)</sup>。道東の市町村は、釧路港以外の港湾への搬送量も少なく、また釧路支庁内では三つの町村(釧路町、標茶町、鶴居村)では貨物の搬送がみられない。以上のことから、釧路港の後背地に含まれる市町村は、釧路市を除くと道外へ物を移出するほど産業が発達していないといえる。

品目別でみると、搬入貨物は化学工業品(141,233トン)、鉱産品(133,560トン)、軽工業品(109,246トン)が多く、それぞれ全体の33.8%、32.0%、26.1%を占める(第3図)。化学工業品の67.5%を占める重油・石油製品(95,262トン)は、91.1%が道外の県(茨城県、千葉県)から搬送されている。また鉱産品の98.7%を占める石炭(131,760トン)は、すべて釧路市から搬送されており、軽工業品の78.5%を占める紙・パルプ(85,720トン)は釧路市が96.3%を占めている。このように、釧路港へ搬入される貨物の大部分は釧路市で生産されたものである。

搬入貨物は45.6%が自動車によって、31.6%が鉄道によって搬送されている。移出貨物と比較すると鉄道による搬送が多いが、これは釧路市内の太平洋炭礦で採掘された石炭が専用鉄道によって直接埠頭へ搬送されていることによる。また船舶による道外からの石油製品と重油の搬入量も多い。

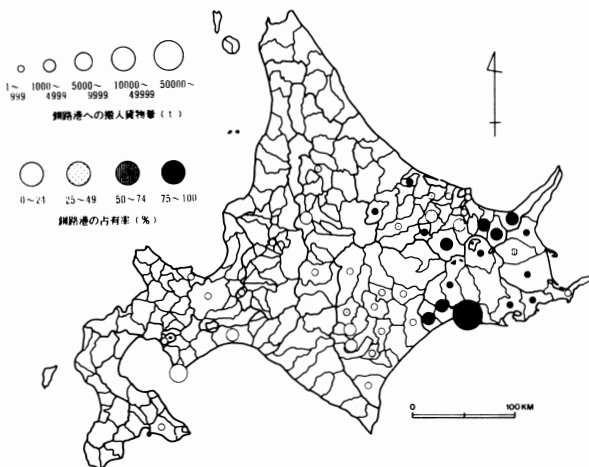
## 5. おわりに

本稿では、釧路港の後背地の形成過程ならびに現状について検討してきた。その結果、釧路港の後背地の形成過程はE.J. Taaffe et al.が提唱した交通ネットワークの発達過程のモデルによって説明できること、釧路港の後背地は搬出貨物と搬入貨物で異なっており、それは地域的背景に起因していることがわかった。今後は道内の他の港湾に関しても引き続き調査を進めていきたい。

本稿を作成するにあたり。釧路市港湾部港湾管理課の松田富雄氏、渡辺伸一氏には特にお世話になりました。記して感謝申し上げます。

## 注

1) 山上徹(1987):『交通サービスと港』成山堂書店, 81ページ。



第4図 釧路港の後背地(搬入貨物)1988年10月  
(昭和63年陸上出入貨物調査により作成)

2) 港湾と後背地に関しては以下の研究がある。

今野修平(1970): 港湾施設の近代化と背後地との関係—博多港穀物埠頭を例として—。東北地理, 22-2, 85~91.

今野修平(1977): 中米コストリカ、プンタレナス港と背後地域。東北地理, 29-1, 13~20.

遠藤幸子(1981): 清水港の港湾機能と後背地の変容。地理学評論, 54-6, 317~333.

3) 奥平忠志・南時久(1966): 北海道の港湾都市4つの比較研究。東北地理, 18-2, 62~69.

4) 奥平忠志(1967): 港湾と都市の変遷—函館の場合—。東北地理, 19-3, 102~108.

奥平忠志(1976): 港湾と都市の変遷—小樽の場合—。東北地理, 28-2, 124~130.

5) 今野修平(1966): 室蘭港の発展と性格の変化。東北地理, 18-3, 95~100.

6) 谷内達(1980): 北海道の港湾分布における集中・分散, 1888年~1935年。北海道地理, 54, 46~51.

7) 港湾統計(1990)によると, 北海道には24の地方港湾があるが, 北海道の全港湾貨物取扱量の4.2%を占めるに過ぎない。

8) 移出は32.0%, 移入は33.3%, 輸入は33.7%を占める。

9) Taaffe, E.J.; Morrill, R.L.; Gould, P.R. (1963): Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis, *the Geographical Review*, 53, 503~529.

10) 本稿では, Taaffe と Gauthier 著の "geography of transportation" で提示された四段階に関して検討したが, Taaffe らの論文(1963)では, (B)と(C)の間にさらに"培養線の発展"と"相互連結開始"の二つの段階が設定されている。

11) 北海道という名称は1869年以降用いられるが, 本稿では煩雑になるため, それ以前も北海道という名称を用いた。

12) 道内で三番目の鉄道であり, 標茶にあった集治監の囚人による突貫工事によって完成した。

13) 明治42年~43年の大津港の貨物取扱金額は明治31年と比較すると三分の一にまで減少した。現在の大津港は堀り込み式の港湾として市街地の西に新たに建設され, 漁港として機能している。

14) 貨物は一次流動を対象とする。従って, 搬出貨物に関しては内陸部の倉庫等で一時的にストックされた後の貨物の流動を, また搬入貨物に関しては内陸部の倉庫等で一時的にストックされる前の貨物の流動を対象としない。

15) 日高山脈以西に関しては, 小樽港から苫小牧港の後背地へと変化している。

16) 道内で搬入貨物量の第二位は室蘭市であるが, 5,219トンに過ぎない。

#### 主な参考資料・文献

運輸省運輸政策局: 『昭和63年陸上出入貨物調査』155~185.

北見俊郎(1976): 『都市と港』同文館, 116~136.

釧路市(1973): 『新釧路市史 第2巻』796~812, 941~954.

釧路市港湾部(1991): 『平成2年釧路港湾統計年報』

寺島敏治(1988): 『釧路の産業史』釧路市, 120~123.

D.M.レン著, 横内憲久監訳(1988): 『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会, 7~17.

Taaffe, E.J.; Gauthier, H.L. (1973): *geography of transportation*. Prentice-Hall, Inc. pp47~72. (奥野隆史訳(1982): 『地域交通論』大明堂, 46~72.)