

苫小牧港整備効果検討調査

1 調査の背景

苫小牧港は昭和26年に整備が着手され、平成13年に着手から50年を迎えた。港湾整備以前の苫小牧地域は一部製紙業の立地はあったものの、北海道の中心地域である札幌都市圏に近接する地理的優位性を活かすことなく、酪農業と水産業が中心の比較的経済活動が希薄な地域であった。ここに、我が国で最初の本格的な掘込式港湾を建設し、これを核として物流拠点と臨海工業地帯の形成を進めた結果、苫小牧港は北海道最大の取扱貨物量を誇る港湾へと発展し、その背後地域は北海道屈指の工業地帯へと変貌を遂げ、さらに、苫小牧市は人口が4倍強に増加するに至った。

現在、苫小牧港では、西港は輸送需要増大や物流効率化に対応した再開発・再整備の要請がある一方、東港は苫小牧東部開発計画の見直しにより、工業開発に対応した港から西港区と一体となった広域的な流通港湾への転換が求められている。

こうした状況を踏まえ、今後の苫小牧港の進むべき方向を検討する上で、港湾整備着手50年を機に、過去の港湾整備の効果を把握する必要がある。

2 調査の目的

苫小牧港とその背後地域における50年の間で、苫小牧港が地域経済に及ぼしてきた経済効果を把握することを目的とする。

3 苫小牧港の整備効果

3.1 苫小牧港整備による効果項目と波及構造

3.1.1 苫小牧港整備による効果項目

1) 整備効果の視点

苫小牧港の整備による効果を把握するため、整備効果の分類が必要である。その際、検討の視点として、効果の帰着先、効果の発生時期、港湾機能、市場、整備計画、社会情勢の6つの視点で整理を行うこととした。

2) 整備効果の分類

苫小牧港の整備効果を網羅的・体系的に把握するため、港湾機能を、物流機能、産業機能、生活機能、その他に分類した。

3.1.2 苫小牧港整備効果の波及構造

1) 苫小牧港の発展過程

苫小牧港の整備効果の波及構造を把握するに当たって、苫小牧港の発展過程を以下の4段階に分類した。

- ・苫小牧港西港発展期(1963年～1980年頃)
- ・苫小牧港西港成熟期(1980年～1995年頃)
- ・苫小牧港東港開発期(1976年～1995年頃)
- ・苫小牧港総合ターミナル発展期(1995年頃～)

2) 効果の波及構造

4つの過程それぞれに、波及構造の検討を行った。

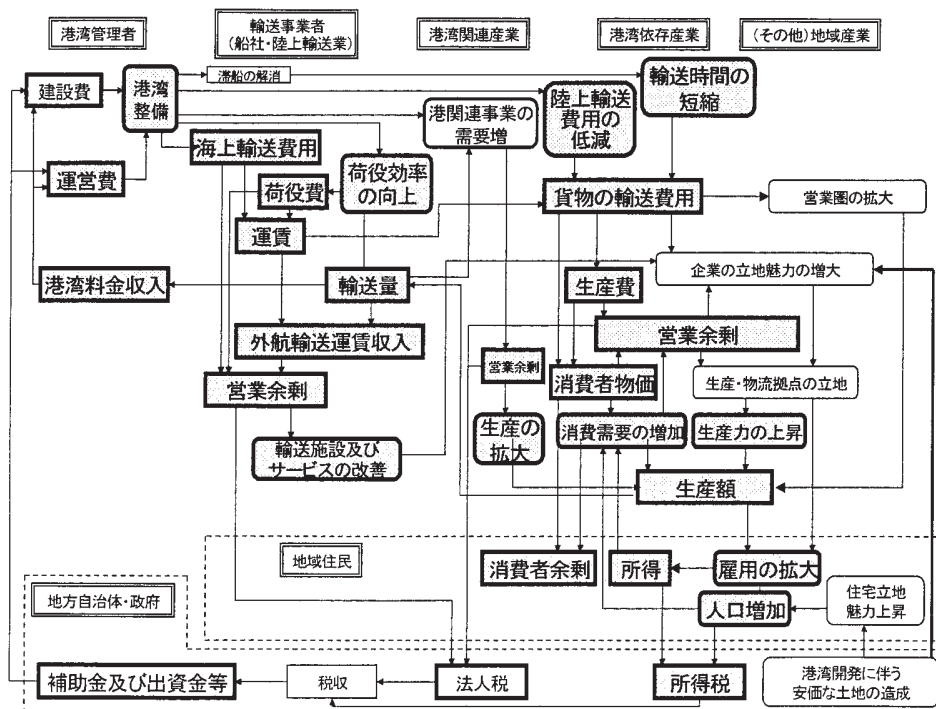


図 1 苫小牧港整備効果の波及構造の例(西港発展期)

3.2 定性的分析

3.2.1 分析方法

定量的に効果を把握することが困難な効果，金銭的效果の把握だけでは不十分な社会的効果については，地元有識者への意見聴取，地元企業等へのアンケート，既往文献の整理等の方法で把握した。

3.2.2 分析結果

我が国全体からの視点

- ・北海道地域に期待されるエネルギー供給および素材型産業の効率化の推進
- ・全国的レベルで推進される国土開発理念に基づく地域開発の展開
- ・国土の基幹的交通ネットワークの形成
北海道全体からの視点
- ・物流効率化の促進による北海道の経済水準の向上と道民生活安定への寄与
- ・北海道全体を背後圏とする総合物流体系の構築
- ・新規企業立地による北海道の産業構造への影響
- ・物流機能高度化による地域社会の国際化への基盤形成
背後都市苫小牧市からの視点
- ・計画的な社会基盤整備との連携による背後都市圏の拡大・発展と近代的都市機能の創出
- ・地域経済を支える産業立地の進展と住民生活水準の向上

3.3 定量的分析

3.3.1 前提条件整理

1) 計測対象とする効果

港湾整備に伴う地域経済効果は「効果の発生時期」，「港湾機能」等様々な視点から分類することが出来るが，今回の調査では，利用効果，波及効果，事業効果，人流効果の4種類を対象とした。

これら4種類の効果の概要，計測対象期間，適用モデルを表1に示す。

なお，計測に当たって，平成11年度を基準年と定め，GDPデフレータを用いて平成11年度価格に換算した。また，効果の帰着先は北海道帰着分の効果を対象とし，直背後の苫小牧市帰着分は利用効果のみを計測対象とした。波及効果，事業効果等についても主要な効果の帰着先は苫小牧市であるが，苫小牧市の産業連関表がない等に問題により，苫小牧市を対象とした効果は利用効果のみの数値を対象とした。

表 1 計測対象とする効果の概要

効果の種類	効果の発生時期と効果の内容	計測対象期間	適用モデル
利用効果	施設の整備完了後に施設が利用されることにより生じる付加価値額の増加	S38-H11(37年間)	付加価値モデル
波及効果	利用効果が地域経済へ波及することにより付加的に生じる付加価値額の増加	S38-H11(37年間)	産業連関分析モデル
事業効果	施設の整備期間中に，施設の建設工事に伴い付加的に生じる付加価値額の増加	S26-H11(49年間)	産業連関分析モデル
人流効果	フェリー利用による来道旅客が観光消費活動を行うことによる付加価値額の増加	S49-H11(26年間)	原単位型モデル

注：人流効果は計測に必要な十分なデータが得られないため，本調査では参考値として扱った。

3.3.2 試算結果

1) 利用効果

苫小牧港の利用効果は平成11年1年間で4,859億円，このうち苫小牧市への帰着分は2,273億円である。また，苫小牧港が開港した昭和38年から平成11年までの37年間の利用効果は9兆2,472億円と計測された。

なお，海運，倉庫等の港湾関連産業と製造業等の港湾依存産業別に計測結果を図2，図3に示す。

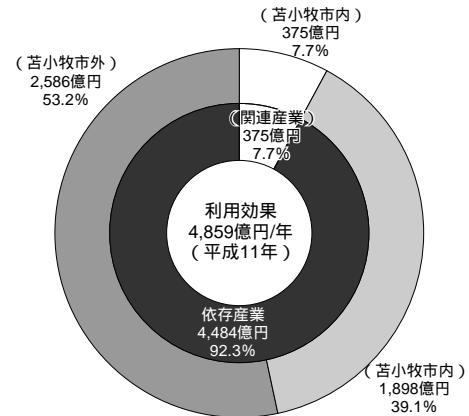


図 2 苫小牧港利用効果の計測結果(平成11年)

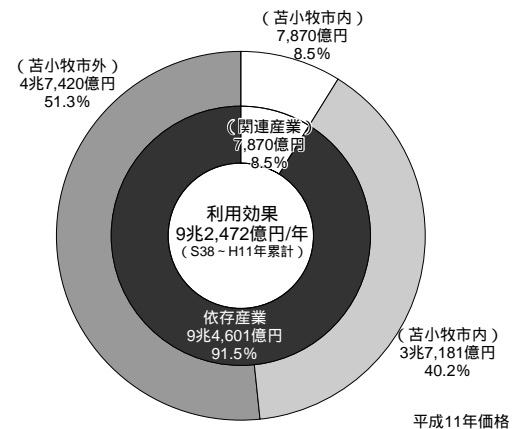


図 3 苫小牧港利用効果の計測結果(昭和38年～平成11年累計)

利用効果の地域別帰着先を図4に示す。札幌市，胆振支庁管内等道央圏の効果が大きい，利用効果は北海道全域に広がっていることが分かる。

これらの利用効果を従業員数に換算すると，平成11年1年間で4万1千人，開港後の37年間では延べ96万人年の従業者数増加となる。平成11年の従業者数を就業率から人口に換算すると，8万3千人の人口となる。

2) 波及効果

苫小牧港の利用効果額を原資とする付加的な波及効果

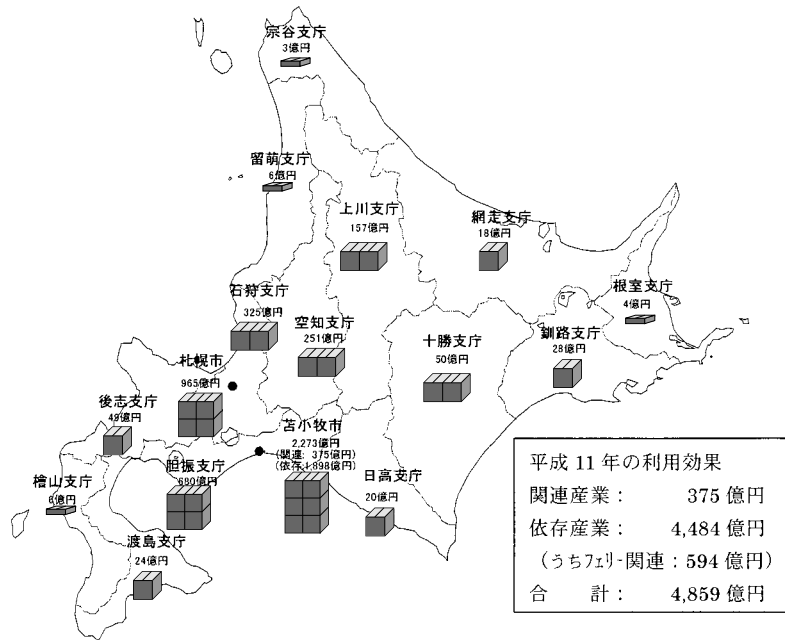


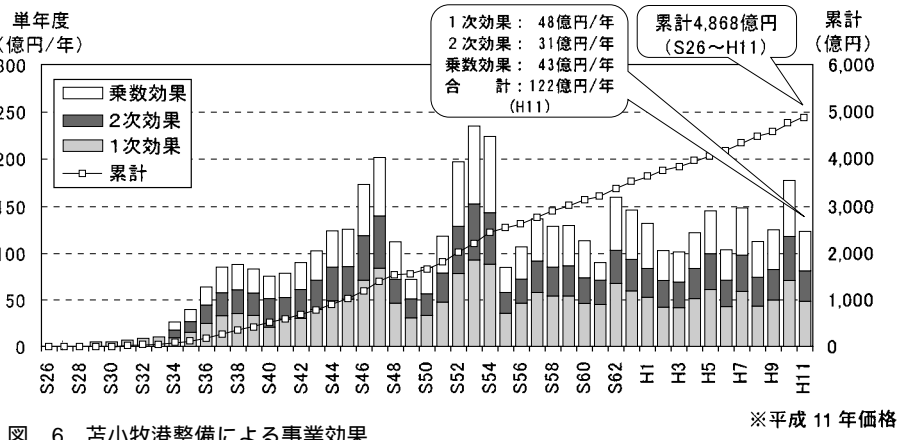
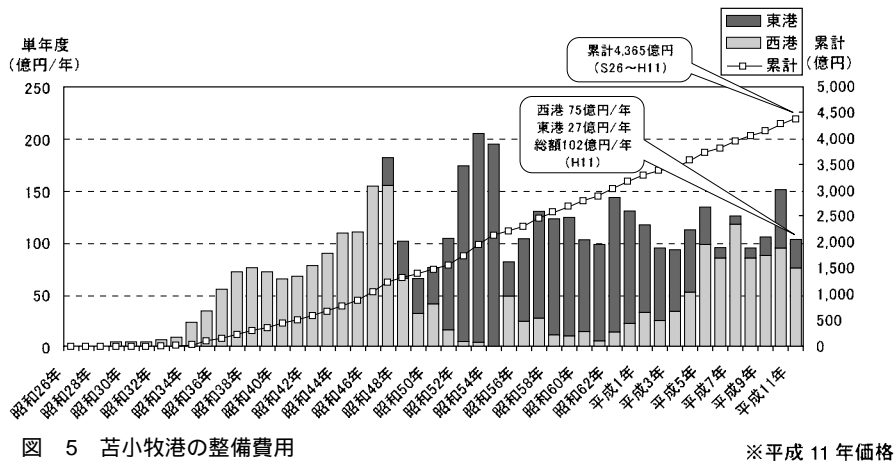
図 4 利用効果の北海道内帰着先(平成11年)
 注: 苫小牧市の「関連」は港湾関連産業の、「依存」は港湾依存産業の略。なお、苫小牧市以外の地域は全て港湾依存産業の効果。

を計測した結果、平成11年1年間で6,083億円、開港後の37年間で累計は14.6兆円であった。

これを従業者数に換算すると、平成11年1年間では5万9千人、また、人口にすると12万人となる。開港よりの累計では、延べ187万人年の従業者数増加に貢献したと推計された。

3)事業効果

昭和26年から平成11年までの49年間に、苫小牧港整備費用として総額4,365億円が投じられた(図5参照)この整備費用に伴う事業効果は、平成11年で122億円、49年間の累計では総額4,868億円と計測された(図6参照)



また、事業効果を従業者に換算すると、平成11年1年間で1千人、人口にすると3千人、昭和26年から平成11年までの49年間では延べ9万人年の従業者数となる。

4 まとめ

平成11年における苫小牧港の地域経済効果は1兆1,064億円、従業者数にして10万1千人、人口にして20万5千人と計測された。各効果を比較すると、港湾の利用効果及び波及効果が特に大きな効果をもたらしたことが分かった。

また、昭和26年から平成11年までの49年間における苫小牧港の地域経済効果は24兆3千億円、従業者数は延べ291万人年と試算された（表 2,3参照）

表 2 平成11年の地域経済効果

効果の種類	付加価値額	従業者数	人
利用効果	4,859億円	41千人	83千人
波及効果	6,083億円	59千人	120千人
事業効果	122億円	1千人	3千人
合計	1兆1,064億円	101千人	205千人

表 3 昭和26年～平成11年の地域経済効果

効果の種類	付加価値額	従業者数
利用効果	9兆2千億円	延べ 96万人年
波及効果	14兆6千億円	延べ 187万人年
事業効果	5千億円	延べ 9万人年
合計	24兆3千億円	延べ 291万人年

4 苫小牧港整備の今後の課題

苫小牧港整備の今後の方向を検討する上で、留意すべきと考えられる課題について、直ちに対応すべき短期的課題と、地域からの要請に基づき長期的に対応すべき課題を整理し、それぞれの課題について求められる対応から、苫小牧港の基本的方向を検討した（図 7参照）

理し、それぞれの課題について求められる対応から、苫小牧港の基本的方向を検討した（図 7参照）

(1) 短期的方向 - 物流機能の効率化・高度化の推進

- 適正な施設の維持更新
- 東港区の機能再編成
- 情報化の推進
- 静脈物流への対応
- 防災拠点としての整備
- 交通機能の連携強化

(2) 長期的方向 - 総物流ターミナル化の推進

- 地勢的な評価に基づく方向付け
- ・北海道の経済活動の中心である道央圏から首都圏方面への最短距離
- ・アジア - 対馬海峡, 日本海, 津軽海峡 - 北米ルート of 最短航路から至近の位置
- 国際コンテナターミナルの整備
- ・アジアと北米との中継港の地位が確立すれば、新たなコンテナターミナル整備が必要となる可能性
- 戦略的産業育成と連動した港湾整備の推進
- ・食料供給等北海道が優位にある分野における更なる高付加価値化等に留意
- 港湾運営のあり方
- ・港湾管理者, 関係行政機関, 港湾関連事業者, 地方自治体等が連携・一体となった港湾経営
- ・民間的手法の導入

(要約：調査室次長 石井幸生)

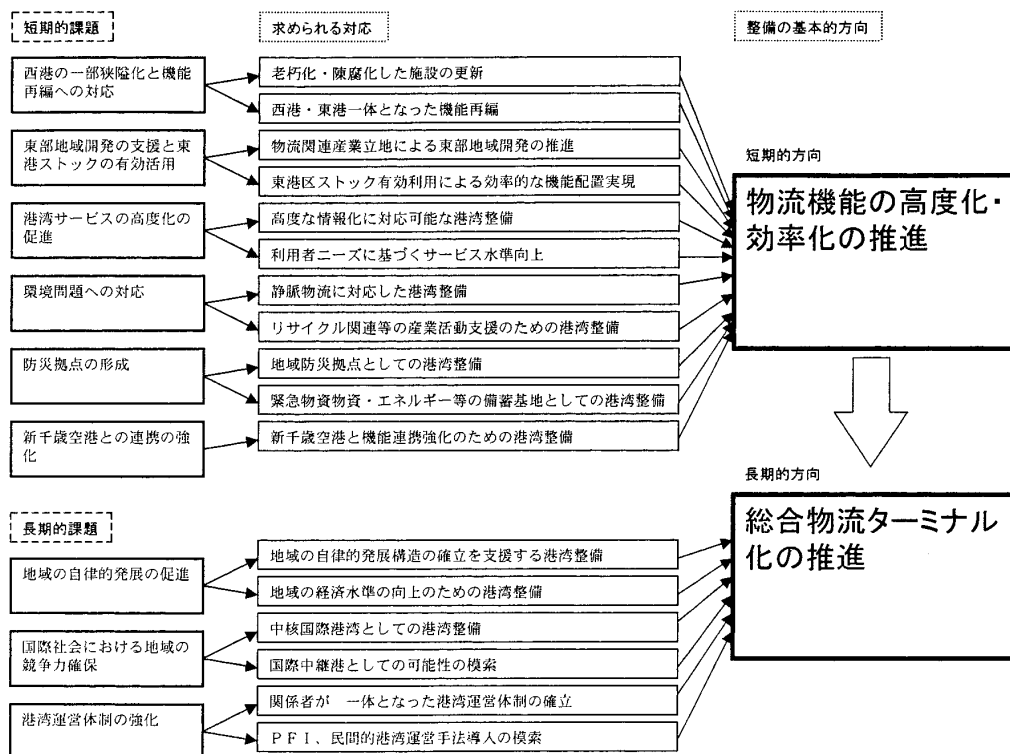


図 7 苫小牧港の課題と整備の基本的方向