

新産業都市および工業整備特別地域の 港湾における外貿貨物の特徴

山田 淳一*

キーワード：新産業都市、工業整備特別地域、港湾、外貿貨物

I はじめに

1962年に策定された全国総合開発計画においては、地域間の均衡ある発展を基本目標として拠点開発方式が取られ、重厚長大産業の誘致を中心とした工業拠点都市の育成が図られた。この関連法として1962年に新産業都市建設促進法が、1964年には工業整備特別地域整備促進法がそれぞれ施行された。

新産業都市および工業整備特別地域の指定地域においては、1965年に施行された新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律を基に、工場用地や住宅および住宅用地、工業用水道、港湾や道路などの社会資本整備に対する国からの補助に加え、立地企業に対しても税制上の優遇措置がなされた。これらの政策によって、内陸に位置する松本・諏訪地区を除いて、基礎素材型産業を主とする臨海立地指向型工業の誘致が工業港の開発とともに推進された。

その後、高度経済成長から安定成長、さらには低成長時代への日本経済の推移や、重厚長大から軽薄短小型への産業構造の転換を背景として、新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法、およびその関連法である新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律は、第6次基本計画の終了する2000年度末をもって廃止となり、また、廃止に伴う財政上の激変緩和措置も2005年度末で終了した。

このような政策的展開をたどった新産業都市および工業整備特別地域の整備については、各基本計画の改訂時における行政自身による分析と評価に加えて、既に多くの先行研究によって議論や検証が行われてきた。

まず、政策的展開から検証した研究には、新産業都市や工業整備特別地域の整備が開始された第1次全国総合開発計画から第4次全国総合開発計画までをハード面での整備に偏重していたと批判的に分析検討して、第5次

全国総合開発計画策定においてはソフト面での整備重視が必要であると提言した本間(1992)、さらに、中央官庁のプランナーとして各全国総合開発計画の策定に携わり、各計画の形成過程における政治的背景を明らかにした下河辺(1994)などがある。

また、指定地域を事例に政策的評価を試みた研究としては、新産業都市における産業構造の変化要因を業種別工業出荷額や就業者数、人口などから定量的に分析した相茶ほか(1995)、新産業都市を工業出荷額と行政投資実績から検討し、富山高岡地区を事例として考察を加えた實(1999)、新産業都市への指定を意図しながらもその指定から外れてしまった金沢・小松地区の金沢港を事例として、投資効果などの視点から工業開発と港湾整備を検証した中藤(2004)などがある。

さらに、政策的展開と、指定地域を事例とした政策的評価の両面から分析した研究に藤井(2004)があり、太平洋ベルト地帯構想の成立過程を明らかにするにあたり、新産業都市と工業整備特別地域との政治的背景や政策目的の差異に言及し、さらに、工業整備特別地域に指定された東駿河湾地区と周南地区を対比させて、高度経済成長期における地域開発政策の限界を検証している。

このように従来の研究では、新産業都市と工業整備特別地域の整備計画において人口や工業出荷額、公共投資額などの目標値が設定されていたことから、それらの指標を用いて計画全体から俯瞰するものや、個別の指定地域を事例に検証するものが多くみられた。しかしながら、新産業都市や工業整備特別地域における産業の地方展開は、地方港の工業港化を伴うものが多かったにもかかわらず、港湾の果たしてきた役割を検討した研究は少ない。

また、これらの指定地域の港湾における外貿活動を指標とした研究には、八戸港を対象として港湾整備と外貿貨物の推移から地方港における外貿機能の変化を考察した山田(2004)など、個別の港湾を対象とした研究はあ

* 立正大学地理学科

るものの、日本全体の外貿活動において地方港の占めてきた位置付けや変化については明らかにされていない。

ところで、青木(1985)は、鉄道の歴史的発達過程を地方的ないし機能的な要素と関連させて考察する「メソスケール鉄道史」を提唱し、地域的動向を対象としたミクروسケールの研究と全国的動向を対象としたマクروسケールの研究を結びつけることに大きく寄与した。この視点に基づいて山田(2008)は、1980年代後半から増加した日本の地方コンテナ港を対象として、外貿コンテナ貨物の貨物構成などの特徴を主要コンテナ港との比較によって明らかにした。地方港における外貿活動に関しては、外貿コンテナ貨物のみならず、外貿貨物全体の推移を量的に把握し、メソスケールの視点による分析を進めることで、日本全体の外貿活動に対する地方港における特定の外貿貨物や個々の港湾での貿易活動の位置付けが容易となり、地方港における外貿活動の研究の一助となるものとする。

そこで、本稿では、工業港化が展開されてきた地方港の典型として、新産業都市と工業整備特別地域の指定地域に位置する港湾を対象とする。大都市周辺に位置する主要港や、その他の地域の港湾との対比を通じて、地方港における外貿貨物の特徴を明らかにする。

II 研究対象地域および研究方法

特定重要港湾や重要港湾などの港格は、1950年に施行された港湾法によって定められている。2007年現在、重要港湾は128港あり、そのうち23港が特定重要港湾に指定されている(第1表)。

新産業都市および工業整備特別地域の指定地域と、これらの港湾との位置関係を第1図に示した。新産業都市は、集積の少ない地方において産業の立地条件および都市を整備することにより中核開発都市を形成する地方開発拠点と位置付けられ、15地区が指定された。工業整備特別地域は、大都市などの既存の集積に隣接し、工業の立地条件に優れ、投資効果も高いと認められる地域と位置付けられ、6地区が指定された。

本稿では、これらの港湾を、主要港、新産業都市の港湾、工業整備特別地域の港湾、その他の地域の港湾に地域区分する。すなわち、2007年現在における各区分として、主要港は、三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)および北部九州に位置する18港(木更津、千葉、東京、川崎、横浜、横須賀、衣浦、名古屋、四日市、津松阪、阪南、堺泉北、大阪、尼崎西宮芦屋、神戸、下関、北九州、博

多)に清水港を加えた19港である。ただし、伊勢湾に位置する三河港は工業整備特別地域の港湾に区分した。新産業都市の港湾は30港(苫小牧、室蘭、小樽、石狩、石狩湾新、八戸、石巻、仙台塩釜、船川、秋田、小名浜、新潟、伏木富山、境、岡山、宇野、水島、橘、徳島小松島、三島川之江、新居浜、東予、今治、三池、熊本、三角、八代、細島、大分、別府)、工業整備特別地域の港湾は9港(鹿島、田子の浦、三河、東播磨、姫路、福山、尾道糸崎、徳山下松、三田尻中関)である。これ以外の港湾をその他の地域の港湾とする。

外貿貨物量の集計と分析にあたっては、まず、運輸省および国土交通省『港湾統計(年報)』各年版を用いて、第二次世界大戦後の日本の港湾における外貿貨物量の推移を概観する。

次に、同様に『港湾統計(年報)』を用いて品種(大分類)別に外貿貨物量の分析を行うが、この統計における大分類の品種区分は、品種分類の大幅な変更に伴って1965年に開始されている。よって、各期間の統計的な整合性を保つため、集計期間は1965年からとし、以後、1970年、1980年、1990年、2000年を対象とする。これらの各年において重要港湾以上の港格に指定されていた港湾の外貿貨物を、品種(大分類)別、地域区分別に集計し、それぞれの貨物量、貨物構成、シェアから比較考察する。貨物構成の分析には特化係数¹⁾と専門化係数²⁾を用いる。なお、港湾統計において用いられているフレートトン、本稿においてはトンと略記する。

III 指定地域の港湾における外貿貨物の特徴

1. 日本の港湾における外貿貨物量の推移

第二次世界大戦後の日本の港湾における外貿貨物量の推移を第2図に示した。日本における第二次世界大戦以前の外貿貨物量は、輸出では1939年に1,235万トン、輸入では1937年に3,216万トンの最大値を記録していた。しかし、第二次世界大戦後の外貿貨物量は、輸出は1959年に1,296万トン、輸入は1953年に3,653万トンに達し、第二次世界大戦以前の最大値を上回った。

第二次世界大戦後の日本の港湾における外貿貨物量は増加を基調としており、特に1973年の第一次石油危機まで輸入を中心として著しい増加傾向を示した。その後、輸入の増加傾向は1980年代前半まで停滞したものの、1980年代後半から再び増加傾向に転じた。一方、輸出は1985年のプラザ合意まで増加傾向が続き、その後しばらく停滞したものの、2000年代から再び漸増傾向となって

第1表 日本の港湾における特定重要港湾・重要港湾の指定年

港名 ¹⁾	重要港湾 指定	特定重要 港湾指定	港名 ¹⁾	重要港湾 指定	特定重要 港湾指定	港名 ¹⁾	重要港湾 指定	特定重要 港湾指定
1 稚内	1957		46 金沢	1964		91 新居浜	1951	
2 紋別	1975		47 (福井)	1971		92 東予	1964	
3 網走	1978		48 敦賀	1951		93 今治	1951	
4 根室	1978		49 田子の浦	1964		94 松山	1951	
5 釧路	1951		50 清水	1951	1952	95 (八幡浜)	1960	
6 十勝	1970		51 御前崎	1975		96 宇和島	1960	
7 苫小牧	1963	1981	52 三河	1964		97 宿毛湾	1986	
8 室蘭	1951	1965	53 衣浦	1957		98 須崎	1965	
9 函館	1951		54 名古屋	1951	1951	99 高知	1951	
10 小樽	1951		55 四日市	1951	1952	100 苅田	1951	
11 石狩湾新	1973		56 津松阪	1971		101 北九州	1951	1951
12 (石狩)	1973		57 尾鷲	1967		102 博多	1951	1990
13 留萌	1952		58 舞鶴	1951		103 唐津	1951	
14 青森	1951		59 日高	1983		104 伊万里	1951	
15 (大湊)	1969		60 和歌山下津	1951	1965	105 巖原	1951	
16 むつ小川原	1977		61 阪南	1968		106 郷ノ浦	1959	
17 八戸	1951		62 堺泉北	1959	1962	107 (青方)	1981	
18 久慈	1975		63 大阪	1951	1951	108 福江	1951	
19 宮古	1951		64 尼崎西宮芦屋	1951		109 佐世保	1951	
20 釜石	1951		65 神戸	1951	1951	110 長崎	1951	
21 大船渡	1959		66 東播磨	1964		111 三池	1951	
22 石巻	1964		67 姫路	1951	1967	112 熊本	1974	
23 仙台塩釜	1951	2001	68 鳥取	1975		113 三角	1951	
24 能代	1975		69 境	1951		114 八代	1959	
25 船川	1951		70 西郷	1959		115 (水俣)	1960	
26 秋田	1951		71 浜田	1957		116 川内	1970	
27 酒田	1951		72 三隅	1982		117 鹿児島	1951	
28 相馬	1974		73 岡山	1964		118 西之表	1960	
29 小名浜	1951		74 宇野	1951		119 名瀬	1954	
30 日立	1967		75 水島	1960	2003	120 志布志	1969	
31 常陸那珂	1983		76 福山	1963		121 油津	1952	
32 大洗	1979		77 尾道糸崎	1951		122 宮崎	1973	
33 鹿島	1963		78 呉	1951		123 細島	1951	
34 木更津	1968		79 広島	1951	1992	124 佐伯	1970	
35 千葉	1957	1965	80 岩国	1952		125 津久見	1951	
36 東京	1951	1951	81 徳山下松	1951	1965	126 大分	1951	
37 川崎	1951	1951	82 三田尻中関	1959		127 別府	1951	
38 横浜	1951	1951	83 宇部	1951		128 中津	1999	
39 横須賀	1951		84 小野田	1960		129 運天	1972	
40 新潟	1951	1967	85 下関	1951	1951	130 金武湾	1974	
41 直江津	1951		86 橋	1965		131 中城湾	1974	
42 両津	1951		87 徳島小松島	1951		132 那覇	1972	
43 小木	1974		88 高松	1951		133 平良	1972	
44 伏木富山	1951	1986	89 坂出	1951		134 石垣	1972	
45 七尾	1951		90 三島川之江	1971				

1) 表中の港名欄の番号は第1図と対応している。港名のゴシック体は新産業都市の港湾、下線は工業整備特別地域の港湾を示す。港名に () のある重要港湾は2000年の港湾法改正で地方港湾となった。(株)日本港湾協会 (2007) により作成

いる。

このような全国的な外貿貨物量の趨勢を踏まえて、新産業都市と工業整備特別地域における外貿貨物の特徴を次節以降で検討する。

2. 貨物量

それぞれの指定地域における港湾の外貿貨物量の推移について第2表に示した。計画の初期にあたる1965年と、

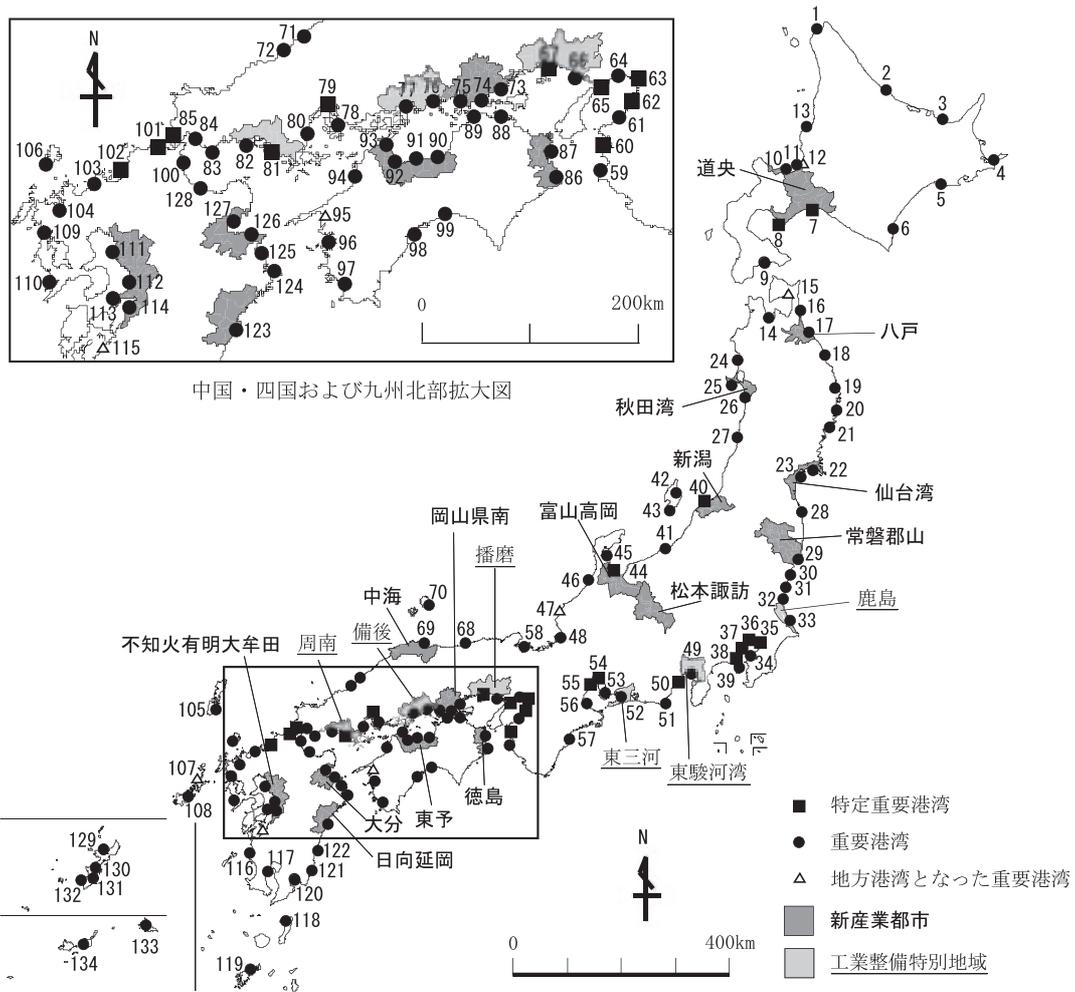
計画が終了した2000年とで比較すると、輸出では、主要港では2,380万トンから14,036万トンと5.9倍、新産業都市の港湾では241万トンから1,456万トンと6.0倍に増加した。その他の地域の港湾は257万トンから2,277万トンと8.9倍、工業整備特別地域では115万トンから2,421万トンと21.1倍もの増加がみられた。輸入では、主要港では13,725万トンから47,964万トン、その他の地域の港湾では3,059万トンから10,694万トンと、それぞれと3.5倍に

増加した。さらに、新産業都市は2,370万トンから17,596万トンへと7.4倍に増加し、工業整備特別地域では1,667万トンから12,428万トンと7.5倍に増加した。

輸出貨物について品種別の傾向をみると、主要港においては、1970年から1980年にかけて急増した金属機械工業品を主として、化学工業品、雑工業品がこれに次いで増加してきた。新産業都市の港湾においては、主に金属機械工業品と化学工業品が輸出されているものの、主要港や工業整備特別地域、その他の地域の港湾と比較して数量的に顕著な伸長はみられなかった。工業整備特別地域の港湾においては、金属機械工業品が1980年から1990年にかけて大幅に増加し、新産業都市やその他の地域の港湾における輸出量を上回った。その他の地域の港湾においては、金属機械工業品が1970年から1980年にかけて増加したものの、その後は減少傾向にある。一方で化学工業品の輸出は1965年以降増加を続けており、新産業都

市や工業整備特別地域の港湾を上回っている。

輸入貨物について品種別の傾向をみると、いずれの地域においても鉱産品が最も貨物量の多い品種として推移している。主要港においては1980年から1990年にかけて急増した化学工業品が鉱産品に次いでいる。この他、農水産品や雑工業品、金属機械工業品などの取扱量も多く推移している。新産業都市の港湾においては、鉱産品に次いで林産品の輸入量が1980年までに急増し、主要港や工業整備特別地域、その他の地域の港湾を上回った。これに1980年から1990年にかけて著しく増加した化学工業品が続いている。工業整備特別地域の港湾では1980年以降に急増した化学工業品が鉱産品に次ぎ、その他の地域の港湾においては1965年から1970年にかけて増加した林産品が鉱産品に次いでいる。



第1図 日本の港湾と新産業都市・工業整備特別地域

注1) 図中の番号は第1表と対応している。

注2) 新産業都市指定地域は1966年現在、工業整備特別地域指定地域は1964年現在、港格は2000年の港湾法改正時。

(財)日本工業立地センター『工業立地ハンドブック(1972年版)』、(社)日本港湾協会『数字で見る港湾2007』により作成)

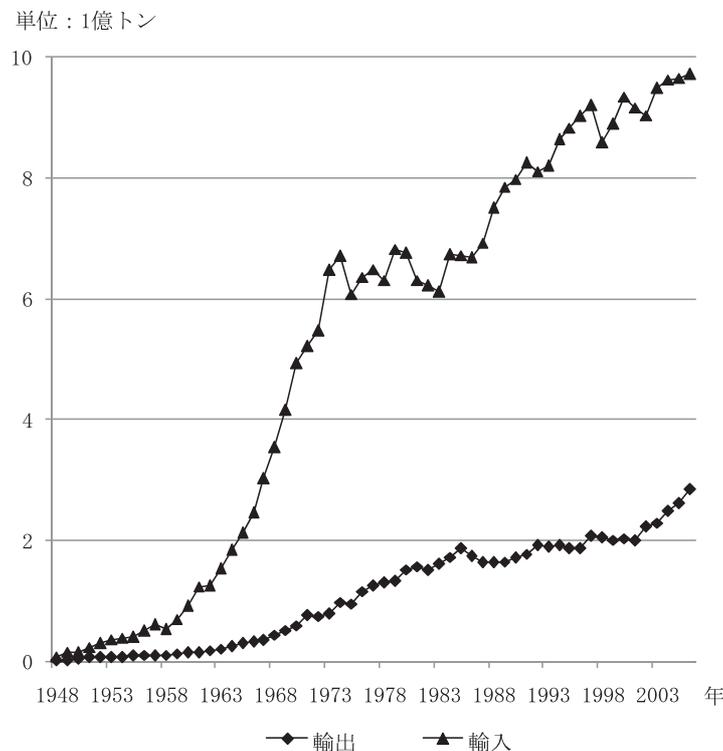
3. 貨物構成

全国の港湾で取り扱われる外貨貨物の平均的貨物構成からみて、これらの指定地域の貨物構成が相対的にどの品種に偏在しているのか、特化係数を用いて分析する(第3表)。主要港における貨物構成比は全国とほぼ同じであるため、特化係数はいずれの品種においても1前後で推移し、輸出では鉱産品と化学工業品、輸入では林産品と鉱産品を除いて1以上の値を示している。特化係数が高く推移してきた上位3品種とその2000年における特化係数を挙げると、輸出では雑工業品1.41、林産品1.36、軽工業品1.28であり、輸入では雑工業品1.79、軽工業品1.69、金属機械工業品1.59である。新産業都市の港湾においては1未満の特化係数を示す品種が多い。2000年において1以上の特化係数を示す品種は、輸出が鉱産品2.60、化学工業品1.64、農水産品1.20の3品種であり、輸入は林産品2.51、鉱産品1.09の2品種であった。工業整備特別地域の港湾においても1以上の特化係数を示す品種は少なく推移し、2000年においては、輸出が鉱産品2.51、金属機械工業品が1.25、輸入が鉱産品1.31のみであった。その他の地域の港湾においても1以上の特化係数を示す品種は少なく、2000年においては、輸出は鉱産品3.72、化学工業品2.38であり、輸入では林産品1.92、鉱産品1.26のみで推移している。

さらに、こうした地方港における貨物の偏在度を専門化係数によって分析する。1965年以降に著しく変化する地域もみられたが、貨物量の安定しない品種があるなどの理由による。2000年における専門化係数は、輸出では、主要港7.63、新産業都市の港湾17.76、工業整備特別地域の港湾20.38、その他の地域の港湾35.77であった。輸入では主要港16.55、新産業都市の港湾14.32、工業整備特別地域の港湾17.71、その他の地域の港湾20.78であった。輸出においてはその他の地域の港湾、工業整備特別地域の港湾、新産業都市の港湾、主要港の順に貨物が偏在し、輸入においてはその他の地域の港湾、工業整備特別地域の港湾、主要港、新産業都市の港湾の順に貨物が偏在し、特定の貨物品種によって構成される傾向にあることを示している。

4. シェア

各地域の港湾が日本の港湾の外貨貨物量において占めたシェアの推移を第4表に示した。1965年と2000年で各地域のシェアを比較する。主要港においては、輸出は79.5%から69.1%へ減少、輸入では64.8%から51.4%に減少した。新産業都市の港湾においては、輸出のシェアはほとんど変化していないが、輸入においては11.2%から18.8%へ増加した。工業整備特別地域の港湾において



第2図 日本の港湾における外貨貨物量の推移 (1948～2006年)
(運輸省および国土交通省『港湾統計(年報)』各年版により作成)

第2表 特定重要港湾・重要港湾における地域別品種別外貿貨物量の推移（単位：1万トン）

		主要港					新産業都市の港湾						
		1965年	1970年	1980年	1990年	2000年			1965年	1970年	1980年	1990年	2000年
輸 出	農水産品	35	62	112	111	136	輸 出	農水産品	1	27	24	5	14
	林産品	13	15	20	17	32		林産品	17	9	3	0	1
	鉱産品	6	12	44	30	38		鉱産品	8	7	28	65	117
	金属機械工業品	1,265	3,000	8,545	8,800	9,229		金属機械工業品	83	110	626	322	720
	化学工業品	458	884	1,224	1,437	2,116		化学工業品	118	109	155	301	473
	軽工業品	260	427	568	548	591		軽工業品	2	5	23	18	47
	雑工業品	304	443	666	1,105	1,192		雑工業品	12	13	5	4	28
	特殊品	38	98	245	299	691		特殊品	1	1	7	21	57
	分類不能その他	1	0	0	-	12		分類不能その他	0	-	-	-	0
輸出計	2,380	4,938	11,424	12,348	14,036	輸出計	241	281	871	736	1,456		
輸 入	農水産品	1,533	2,520	3,137	3,282	3,497	輸 入	農水産品	78	213	349	664	775
	林産品	1,070	2,027	2,097	1,858	1,427		林産品	310	1,153	2,137	2,574	2,691
	鉱産品	8,906	19,460	22,391	20,582	20,932		鉱産品	1,680	5,860	8,270	9,128	10,943
	金属機械工業品	298	353	574	2,087	2,645		金属機械工業品	21	48	45	141	291
	化学工業品	1,181	2,808	4,104	10,523	13,632		化学工業品	203	505	526	2,128	2,495
	軽工業品	311	528	831	1,182	1,627		軽工業品	31	50	74	88	133
	雑工業品	21	83	445	1,223	2,876		雑工業品	1	1	1	33	145
	特殊品	405	498	504	739	1,312		特殊品	47	151	168	113	123
	分類不能その他	0	0	0	-	15		分類不能その他	-	0	0	0	0
輸入計	13,725	28,278	34,083	41,476	47,964	輸入計	2,370	7,981	11,571	14,870	17,596		
		工業整備特別地域の港湾					その他の地域の港湾						
		1965年	1970年	1980年	1990年	2000年			1965年	1970年	1980年	1990年	2000年
輸 出	農水産品	-	0	0	2	7	輸 出	農水産品	5	27	13	4	3
	林産品	-	-	-	-	1		林産品	8	5	1	1	1
	鉱産品	-	-	7	50	188		鉱産品	47	80	249	187	262
	金属機械工業品	54	235	608	1,454	1,895		金属機械工業品	66	170	1,099	1,048	852
	化学工業品	61	51	166	158	297		化学工業品	115	166	714	1,011	1,075
	軽工業品	-	1	5	3	3		軽工業品	6	19	23	6	26
	雑工業品	-	0	0	0	1		雑工業品	6	12	8	3	3
	特殊品	-	0	1	2	30		特殊品	1	2	27	28	54
	分類不能その他	-	-	-	0	2		分類不能その他	2	0	0	-	1
輸出計	115	287	787	1,670	2,421	輸出計	257	482	2,134	2,288	2,277		
輸 入	農水産品	12	15	227	375	485	輸 入	農水産品	98	60	206	454	571
	林産品	41	261	302	246	217		林産品	312	1,321	1,697	1,638	1,252
	鉱産品	1,345	4,249	7,182	7,742	9,293		鉱産品	2,474	5,777	5,381	6,681	7,715
	金属機械工業品	12	43	24	78	188		金属機械工業品	25	58	87	49	102
	化学工業品	211	388	690	1,098	2,024		化学工業品	121	187	243	877	777
	軽工業品	11	16	42	72	71		軽工業品	2	6	24	23	45
	雑工業品	-	0	0	27	34		雑工業品	0	0	7	25	60
	特殊品	34	111	41	43	112		特殊品	27	58	50	150	159
	分類不能その他	-	-	-	-	3		分類不能その他	0	-	8	-	13
輸入計	1,667	5,085	8,507	9,681	12,428	輸入計	3,059	7,468	7,704	9,897	10,694		

注) 貨物量は四捨五入をしているため、各品種の貨物量を合計しても輸出入の合計値と一致しない場合がある。
(運輸省および国土交通省「港湾統計(年報)」各年版により作成)

は、輸出は3.8%から11.9%に上昇、輸入は7.9%から13.3%へ増加した。その他の地域の港湾においては、輸出が8.6%から11.2%に増加したものの、輸入は14.4%から11.4%に減少した。このように、輸出貨物は工業整備特別地域の港湾へ、輸入貨物は新産業都市および工業整備特別地域の港湾へ、それぞれ相対的に分散したといえる。

各地域においてシェアの高い品種についてみると、主要港においては、鉱産品の輸出と林産品、鉱産品の輸入を除いて高いシェアで推移している。林産品の輸出が

2.8倍にシェアを高めた一方で、輸入においては、農水産品や林産品、鉱産品のシェアが低下した。新産業都市の港湾においては、輸出では林産品のシェアが激減した一方、鉱産品が漸増し、化学工業品のシェアも高めに推移した。輸入では林産品のシェアが顕著に増加した他、鉱産品、農水産品、化学工業品のシェアも比較的大きい。工業整備特別地域の港湾においては、輸出は鉱産品、金属機械工業品のシェアが漸増し、輸入では鉱産品の他、若干の変動はあるものの、化学工業品も比較的高めのシェアをみせている。その他の地域の港湾においては、輸出

第3表 特定重要港湾・重要港湾における地域別品種別特化係数・専門化係数の推移

		主要港					新産業都市の港湾						
		1965年	1970年	1980年	1990年	2000年			1965年	1970年	1980年	1990年	2000年
輸出	農水産品	1.03	0.65	0.99	1.25	1.22	輸出	農水産品	0.30	4.89	2.85	0.95	1.20
	林産品	0.43	0.60	1.13	1.28	1.36		林産品	5.54	6.66	2.04	0.34	0.26
	鉱産品	0.13	0.14	0.17	0.12	0.09		鉱産品	1.83	1.51	1.42	4.23	2.60
	金属機械工業品	1.08	1.04	1.05	1.05	1.05		金属機械工業品	0.70	0.67	1.01	0.64	0.79
	化学工業品	0.76	0.89	0.72	0.67	0.76		化学工業品	1.93	1.92	1.20	2.37	1.64
	軽工業品	1.22	1.15	1.23	1.32	1.28		軽工業品	0.11	0.23	0.64	0.74	0.98
	雑工業品	1.19	1.15	1.31	1.38	1.41		雑工業品	0.45	0.60	0.13	0.09	0.32
	特殊品	1.19	1.17	1.16	1.18	1.19		特殊品	0.26	0.23	0.42	1.37	0.94
	分類不能その他	0.39	1.21	0.44	0.00	0.76		分類不能その他	0.04	0.00	0.00	0.00	0.04
	専門化係数	8.44	4.60	6.04	7.44	7.63		専門化係数	30.71	29.82	6.40	31.08	17.76
輸入	農水産品	1.40	1.56	1.59	1.32	1.28	輸入	農水産品	0.41	0.47	0.52	0.75	0.77
	林産品	0.94	0.72	0.64	0.55	0.49		林産品	1.57	1.44	1.92	2.12	2.51
	鉱産品	0.93	0.95	0.91	0.83	0.76		鉱産品	1.02	1.02	0.99	1.03	1.09
	金属機械工業品	1.32	1.13	1.61	1.65	1.59		金属機械工業品	0.54	0.54	0.38	0.31	0.48
	化学工業品	1.03	1.25	1.45	1.38	1.39		化学工業品	1.03	0.80	0.55	0.78	0.69
	軽工業品	1.32	1.54	1.70	1.66	1.69		軽工業品	0.77	0.51	0.44	0.35	0.38
	雑工業品	1.46	1.71	1.95	1.79	1.79		雑工業品	0.45	0.05	0.01	0.13	0.24
	特殊品	1.19	1.05	1.31	1.36	1.50		特殊品	0.79	1.13	1.28	0.58	0.38
	分類不能その他	0.54	0.21	0.00	0.00	0.91		分類不能その他	0.00	5.43	0.04	0.04	0.00
	専門化係数	5.05	6.22	9.80	13.85	16.55		専門化係数	6.44	5.89	9.18	10.74	14.32
		工業整備特別地域の港湾					その他の地域の港湾						
		1965年	1970年	1980年	1990年	2000年			1965年	1970年	1980年	1990年	2000年
輸出	農水産品	0.00	0.02	0.04	0.15	0.34	輸出	農水産品	1.46	2.95	0.64	0.26	0.17
	林産品	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20		林産品	2.62	2.21	0.19	0.30	0.14
	鉱産品	0.00	0.00	0.41	1.46	2.51		鉱産品	9.89	10.06	5.14	3.94	3.72
	金属機械工業品	0.96	1.39	1.08	1.28	1.25		金属機械工業品	0.52	0.60	0.72	0.67	0.60
	化学工業品	2.10	0.88	1.42	0.55	0.62		化学工業品	1.77	1.71	2.25	2.56	2.38
	軽工業品	0.00	0.06	0.14	0.06	0.04		軽工業品	0.28	0.52	0.27	0.07	0.34
	雑工業品	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01		雑工業品	0.20	0.31	0.08	0.02	0.02
	特殊品	0.00	0.01	0.10	0.06	0.30		特殊品	0.36	0.30	0.68	0.60	0.58
	分類不能その他	0.00	0.00	0.00	10.24	0.55		分類不能その他	7.99	0.00	4.80	0.00	0.45
	専門化係数	27.89	22.99	12.00	20.06	20.38		専門化係数	39.27	33.53	27.97	33.05	35.77
輸入	農水産品	0.09	0.05	0.46	0.65	0.68	輸入	農水産品	0.40	0.14	0.46	0.77	0.93
	林産品	0.30	0.51	0.37	0.31	0.29		林産品	1.22	1.77	2.29	2.03	1.92
	鉱産品	1.16	1.16	1.17	1.34	1.31		鉱産品	1.17	1.07	0.97	1.13	1.26
	金属機械工業品	0.44	0.76	0.27	0.26	0.43		金属機械工業品	0.49	0.70	1.08	0.16	0.27
	化学工業品	1.52	0.96	0.98	0.62	0.80		化学工業品	0.48	0.32	0.38	0.48	0.36
	軽工業品	0.38	0.26	0.34	0.43	0.28		軽工業品	0.04	0.06	0.21	0.14	0.21
	雑工業品	0.00	0.05	0.00	0.17	0.08		雑工業品	0.01	0.01	0.13	0.15	0.17
	特殊品	0.83	1.30	0.43	0.34	0.49		特殊品	0.35	0.46	0.58	1.16	0.81
	分類不能その他	0.00	0.00	0.00	0.00	0.79		分類不能その他	4.48	0.00	8.71	0.00	3.74
	専門化係数	15.64	11.89	12.40	20.18	17.71		専門化係数	13.33	12.85	12.59	16.31	20.78

(運輸省および国土交通省「港湾統計(年報)」各年版により作成)

では、鉱産品がシェアを半減させた一方で、化学工業品のシェアが倍増した。輸入では林産品、鉱産品、農水産品のシェアが比較的高く推移した。

IV おわりに

本稿では、工業港化が展開されてきた地方港の典型として新産業都市と工業整備特別地域の指定地域に位置する港湾を事例に挙げ、外貿貨物を指標として、大都市周辺に位置する主要港や、その他の地域の港湾との対比を

通じて、地方港における外貿貨物の特徴を分析した。その結果、以下の3点が明らかとなった。

第二次世界大戦後、日本の港湾における外貿貨物量は輸入を中心として著しく増大した。この趨勢下において、主要港のみならず、新産業都市や工業整備特別地域の港湾をはじめとする地方港においても外貿貨物は増加し、輸出は工業整備特別地域の港湾へ、輸入は新産業都市および工業整備特別地域の港湾へ、それぞれ相対的に分散することとなり、主要港のシェアを低下させた。

第4表 日本の外貿貨物量に占める特定重要港湾・重要港湾の地域別品種別シェアの推移（単位：％）

		主要港					新産業都市の港湾						
		1965年	1970年	1980年	1990年	2000年			1965年	1970年	1980年	1990年	2000年
輸出	農水産品	81.7	53.3	74.4	90.4	84.7	輸出	農水産品	2.4	23.0	16.3	4.1	8.6
	林産品	34.0	49.5	84.7	92.5	94.3		林産品	44.7	31.3	11.7	1.5	1.8
	鉱産品	10.6	11.8	12.8	8.5	6.1		鉱産品	14.7	7.1	8.1	18.2	18.6
	金属機械工業品	86.2	85.3	78.5	75.7	72.7		金属機械工業品	5.6	3.1	5.8	2.8	5.7
	化学工業品	60.4	73.0	54.0	48.7	52.5		化学工業品	15.6	9.0	6.8	10.2	11.7
	軽工業品	96.7	94.5	91.8	95.3	88.5		軽工業品	0.9	1.1	3.7	3.2	7.1
	雑工業品	94.6	94.7	98.3	99.4	97.4		雑工業品	3.6	2.8	0.7	0.4	2.3
	特殊品	94.8	96.4	86.9	85.4	82.4		特殊品	2.1	1.1	2.4	5.9	6.8
	分類不能その他	31.2	100.0	32.9	0.0	52.6		分類不能その他	0.4	0.0	0.0	0.0	0.3
	輸出計	79.5	82.4	74.9	72.2	69.1		輸出計	8.1	4.7	5.7	4.3	7.2
輸入	農水産品	90.8	89.8	80.3	68.7	65.5	輸入	農水産品	4.6	7.6	8.9	13.9	14.5
	林産品	60.6	41.1	32.3	28.5	25.1		林産品	17.5	23.4	32.9	39.5	47.3
	鉱産品	60.6	54.8	46.0	43.2	39.3		鉱産品	11.4	16.5	17.0	19.1	20.5
	金属機械工業品	85.4	65.1	81.1	85.8	81.5		金属機械工業品	6.0	8.8	6.4	5.8	9.0
	化学工業品	66.9	71.9	73.3	71.9	71.5		化学工業品	11.5	12.9	9.4	14.5	13.1
	軽工業品	85.5	88.5	85.7	86.6	86.8		軽工業品	8.6	8.3	7.6	6.5	7.1
	雑工業品	94.8	98.5	98.4	92.9	91.7		雑工業品	5.0	0.8	0.1	2.5	4.6
	特殊品	77.1	60.3	66.1	70.7	76.8		特殊品	8.9	18.3	22.0	10.8	7.2
	分類不能その他	35.2	11.9	0.1	0.0	46.7		分類不能その他	0.0	88.1	0.6	0.8	0.0
	輸入計	64.8	57.5	50.4	52.0	51.4		輸入計	11.2	16.2	17.1	18.6	18.8
		工業整備特別地域の港湾					その他の地域の港湾						
		1965年	1970年	1980年	1990年	2000年			1965年	1970年	1980年	1990年	2000年
輸出	農水産品	0.0	0.1	0.2	1.5	4.1	輸出	農水産品	12.5	23.7	9.0	3.4	2.0
	林産品	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3		林産品	22.4	17.8	2.6	4.0	1.5
	鉱産品	0.0	0.0	2.1	14.2	30.0		鉱産品	84.8	80.9	72.0	52.7	41.7
	金属機械工業品	3.7	6.7	5.6	12.5	14.9		金属機械工業品	4.5	4.8	10.1	9.0	6.7
	化学工業品	8.1	4.2	7.3	5.4	7.4		化学工業品	15.2	13.7	31.5	34.3	26.7
	軽工業品	0.0	0.3	0.7	0.5	0.4		軽工業品	2.4	4.2	3.8	1.0	3.9
	雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		雑工業品	1.7	2.5	1.2	0.2	0.2
	特殊品	0.0	0.1	0.5	0.6	3.5		特殊品	3.1	2.4	9.6	8.0	6.5
	分類不能その他	0.0	0.0	0.0	100.0	6.6		分類不能その他	68.4	0.0	67.1	0.0	5.0
	輸出計	3.8	4.8	5.2	9.8	11.9		輸出計	8.6	8.0	14.0	13.4	11.2
輸入	農水産品	0.7	0.5	5.8	7.9	9.1	輸入	農水産品	5.8	2.1	5.3	9.5	10.7
	林産品	2.3	5.3	4.6	3.8	3.8		林産品	17.6	26.8	26.1	25.1	22.0
	鉱産品	9.1	12.0	14.8	16.2	17.4		鉱産品	16.8	16.3	11.1	14.0	14.5
	金属機械工業品	3.5	7.9	3.3	3.2	5.8		金属機械工業品	7.1	10.7	12.3	2.0	3.1
	化学工業品	12.0	9.9	12.3	7.5	10.6		化学工業品	6.9	4.8	4.3	6.0	4.1
	軽工業品	3.0	2.7	4.3	5.3	3.8		軽工業品	0.5	1.0	2.4	1.7	2.4
	雑工業品	0.0	0.6	0.0	2.1	1.1		雑工業品	0.2	0.2	1.5	1.9	1.9
	特殊品	6.5	13.5	5.4	4.1	6.6		特殊品	5.1	7.0	6.6	14.4	9.3
	分類不能その他	0.0	0.0	0.0	0.0	10.5		分類不能その他	64.8	0.0	99.3	0.0	42.8
	輸入計	7.9	10.3	12.6	12.1	13.3		輸入計	14.4	15.2	11.4	12.4	11.4

注) これらの外貿貨物の他、地方港湾などの外貿貨物もあるため、この表のシェアを合計しても100%とならない場合がある。
 (運輸省および国土交通省『港湾統計(年報)』各年版により作成)

既存の集積の少ない地方において指定された新産業都市の港湾においては、輸出の顕著な増加は認められず、輸入を中心として増加した。輸入は日本全体の傾向と同様に鉱産品を主とする他、林産品や1980年以降には化学工業品も増加した。中でも林産品の輸入は貨物量や日本全体に占めるシェアも高く推移した。

大都市など既存の集積に隣接して指定された工業整備特別地域の港湾においては、輸出にも顕著な増加がみられ、特に1980年代以降における金属機械工業品の増加が著しい。輸入では鉱産品を主として増加した

他、1980年以降は化学工業品も急増する傾向にある。

このように、工業港化が展開されてきた日本の地方港においては、新産業都市と工業整備特別地域の港湾、その他の地域の港湾、加えて主要港とで外貿貨物の推移に差異が生じている。さらに、地方港のシェアが高く推移している品種もみられる。地方港の工業港化は、港湾の外貿機能において新たな地域差を生じさせたといえるが、各指定地域の港湾や個々の港湾に関する詳細な考察は今後の課題としたい。

謝 辞

本稿の作成にあたり、長坂政信教授をはじめ、立正大学地球環境科学部の各先生方にご指導を頂くとともに、院生諸氏との討論では数々の有用なご助言を頂きました。記して厚くお礼申し上げます。

注

- 1) 特化係数は、(各港湾における各品種の輸出・輸入量 ÷ 各港湾の総輸出・輸入量) ÷ (全国の港湾における各品種の輸出・輸入量 ÷ 全国の港湾における総輸出・輸入量) で求めた。この数値が1を上回れば、全国港湾の貨物構成比よりも対象港湾の貨物構成比が高い特徴的な貨物品種であることを示す。
- 2) 専門化係数は、各港湾の品種別貨物構成比が全国における品種別貨物構成比を上回る品種について、品種別貨物構成比の差を合計した和である。

参考文献

相茶正彦, 岩崎義一, 加藤勝敏 (1995): 地域産業振興政策の評価項目に関する研究 - 新産業都市地域を対象として - . 産

業立地, 34 - 6, 21 - 33.

青木栄一 (1985): メソスケールの鉄道史に関する考察. 東京学芸大学紀要第3部門社会科学, 37, 33 - 42.

藤井信幸 (2004): 『地域開発の来歴』日本経済評論社, 368p.

本間義人 (1992): 『国土計画の思想』日本経済評論社, 254p.

實清隆 (1999): 国土開発政策の展開に関する研究. 奈良大学紀要, 27, 67 - 82.

中藤康俊 (2004): 『地域政策と経済地理学』原書房, 242p.

日本工業立地センター (1972): 『工業立地ハンドブック (1972年版)』(財)日本工業立地センター, 557p.

日本港湾協会 (2007): 『数字でみる港湾2007』(社)日本港湾協会, 311p.

下河辺淳 (1994): 『戦後国土計画への証言』日本経済評論社, 389p.

山田淳一 (2004): 八戸港における外貿機能の変容. 地域研究, 44 - 2, 25 - 44.

山田淳一 (2008): 日本の地方港における外貿コンテナ港化の展開と外貿コンテナ貨物の特徴. 地域研究, 48 - 2, 7 - 17.

Characteristics of Foreign Trade Cargo of New Industrial Cities and Special Areas for Industrial Development

YAMADA Jun-ichi*

*Department of Geography, Faculty of Geo-environmental Science, Risho University

Keywords: New industrial cities, Special areas for industrial development, port, foreign trade cargo