

## 地域振興からみた地方圏港湾の発展と今後の課題

農業の発展と地方の開拓政策による開拓地開拓  
今野 修平  
(福井医科大学)

### 目 次

はしがき

1. 地域問題としての地方圏と港湾
2. 地方圏港湾の発展と地方振興への寄与
3. 地方振興に果した港湾の役割
4. 日本経済および地方振興政策の変化と地方圏港湾
5. 結びにかえて

### はしがき

港湾が交通産業の基盤として、地域振興に大きな役割を果すことは、今更説くまでもないことである。しかしながら、港湾が地域振興に果す役割と効果は、経済発展の段階や地域経済の特性によってかなり異なるであろうことは当然である。戦後わが国の国土政策は一貫して地方振興策をとっていたといって差支えない。<sup>(1)</sup> 地域振興の主体は、国土レベルでみる限り、地方振興であった。港湾を地域振興からみる限り、地方圏における港湾こそがこの問題の格好の題材であったといえる。

しかるに戦後今日まで、地方圏の港湾を総体的に考察したことは少なかつた。昭和30年代中葉に発生した港湾の船混み問題以降、港湾が社会問題として、あるいは港湾問題として、社会科学の対象になったり、政策論争になったのは、主として大都市圏の大港湾であったといえる。本学会の創立以来の検討蓄積も、まさしくそうした傾向であったといっても大きな誤ではない。もちろん、地方圏の個々の港湾を取上げた事例は数多くある。筆者も過去地方圏の港湾について報告した実績もある。<sup>(2)</sup> さらに本学会も、地方で開催さ

れるのは、今年で9年の実績を誇っている。計画立案にあたっての検討も、一港毎に行われている実状からすれば、むしろ大都市圏の港湾より、はるかに多いといえる。にもかかわらず、地方圏の港湾を総体的に考察したことが極めて少ないのも事実である。本拙論での第一の問題意識はここにある。

第二の問題意識は、本年度大会での共通論題として取上げた「地方港湾」が、港湾法に基づく港格としての地方港湾なのか、中央に対する地方の港湾なのか、いささか不明である。対象が大きく異なるから、場合によってはすれ違いの可能性がある。本拙文では、かって本学会として、特定重要港湾、あるいは重要港湾として取上げたことがなかったこと、開催地富山は地方港湾が最も少ない県の一つであり、当然地方圏の港湾と意識しているであろうと推理し、地方圏の港湾を取上げた次第である。ただし港格としての地方港湾と混同しないために、「地方圏→港湾」と書きかえて取上げることにした。

### 1. 地域問題としての地方圏と港湾

わが国の歴史をかえりみると、国家成立以来その首都は、常に近畿地方か関東地方に置かれていた。このことは近畿地方と関東地方が、他地方に比し抜群の地域経済力を有していた証拠でもあろう。したがってこの二大経済地域を結ぶ東海地方は、いつの時代でもわが国最大の主軸交通を軸に発展していた。関東と近畿とこれを結ぶ東海は、長い歴史的蓄積の上に、わが国的主要地域として君臨し、これが権力の所在地域としても認知されて、通常「中央」と認識されているといえよう。

これに対し「中央」以外の地域はいわゆる「地方」の概念で把えられている。ただ筆者は、権力構造を強く意識して地域を把えようとしているのではなく、空間的問題として地域問題を把えようとしているため、大都市圏と地方圏という把え方の方がより適切であると考えて、地方圏の港湾を把握することにした。大都市圏とは結果的にいわゆる中央であり、巨大都市が発達し、それが連担していわゆる東海道メガロポリスといわれる地域で、わが国産業にしめる比重は極めて大きく領域によっては80%を越える程の集積を示している。<sup>(3)</sup>

これに対して地方圏は地域経済の基盤に第1次産業を持ち、地方都市を中心いて独自の生活圏を開拓しながら、国民経済的には大都市圏からの財政的トランシスファーに依存する構造を持つ地域である。このため大都市圏との間に生活水準格差があり、これは正が地方振興政策の原点となったといえる。近時、工業の地方分散や地方定住傾向の顕在化で、生活水準の地域格差は著しく縮少されてきたが、今なお高度成長期に形成された過密・過疎の傷跡は深く、特有の地域問題が交通と関連して政策課題となっており、これが地方そのものである。<sup>(4)</sup>

わが国の狭い国土に、こうした地域形成がなされたことは、極めて興味深い科学的課題であるが、同時に極めて大きな問題で、各分野からの総合的体系的究明がなされなければならない。したがって軽々しく論じるのは、危険であるが、集積地域、大都市圏として形成された首都圏、中京圏、京阪神圏は、いずれも他の地方圏と対比して、いくつかの共通の条件を有している。共通の条件は、その地域形成に大きな役割を果したと考えても無理はないのではないかと考えられる。

こうした仮説的推論を前提とした時、大都市圏はいずれも波静かな港と背後に広大な平野を有している点に注目しなければならない。<sup>(5)</sup> この条件は、古代から今日に至るまで、海上交通と港湾整備に最も有利な条件を有していた国土条件であり、これが都市形成と地域経済の発展に寄与したであろうことは、十分に考えられるであろう。

三大都市圏の形成に三大湾が大きな役割を果したであろうという推論は、港湾整備の条件という視点からみたわが国の海域の中で、三大湾程条件の揃った内海内湾が地方圏には存在しないことでも判明しよう。高度成長期瀬戸内海の工業化・都市化が進展し、東海道メガロポリスは、瀬戸内海迄拡大して太平洋ベルト地帯になったことは、三大湾につぐ海域として、瀬戸内海が港湾整備上の諸条件を完備していたからに他ならない。

このように考えると、地方圏と大都市圏はなるべくしてなったという歴史的背景の積み重ねということが出来よう。この条件差は海上交通の持つ大量輸送の利益を、長い歴史の中で享受出来たことと出来なかったことの差でも

ある。このためこの条件を具備していない地方圏は、小量輸送、高価輸送の陸上輸送に依存せざるを得なくなり、勢い交通体系としては支線交通に依存する地域となって、低生産性の地域を形成する。こうしたことは、古来、越（こし）の国、陸奥（みちのく）という地名の持つ意味にも表わされているといえよう。

ところが戦後の高度成長期、臨海型重化学工業化を伴なう発展と地方振興策が合致したこともある、港湾開発が遅れていた地方圏に、史上未曾有の港湾整備が進められた。地方圏が港湾整備を通して海から開かれてきたのは、江戸時代初期の東廻り航路、西廻り航路開発以来の大事業で、地方圏の交通体系に少なからざる衝撃を与える、これが地方振興に大きな効果をもたらしたといって良い。

地方圏における港湾の評価は、第一に歴史的にみてかってないだけの港湾整備が地方圏において行なわれたという事実を、素直に認めるところにあると考えられる。

## 2. 地方圏港湾の発展と地方振興への寄与

わが国を巨大都市の連担する東海道メガロポリスと、それ以外の地域に分け、前者を大都市圏、後者を地方圏としてみると、それぞれの圏域での港湾の発展はどんなであろうか。通常国土行政では、東京、神奈川、埼玉、千葉の首都圏、愛知、三重の中京圏、京都、大阪、兵庫の近畿圏を大都市圏としているが、ここでは京都府の港湾が日本海側にしかないことから、これを地方圏に組み入れて、1都1府5県の港湾を、大都市圏の港湾とし、それ以外の港湾を地方圏の港湾と考えた。厳密には兵庫県内にも、日本海岸の港があるが、大阪湾、瀬戸内海側の比重は、甲種港湾では100%（昭和55年）をしめているため、兵庫県の場合は、県単位で資料解析を行う時は、日本海側の実績を無視しても、大局に影響ないと判断した。同様に局所的には、三重県南部も過疎に悩まされ、大都市圏から遠隔であるが、これも兵庫県同様の見解とした。

このようにみると、先ず地方圏の港湾は、高度成長期後半、昭和40年

代に急速に取扱貨物量の増大傾向を顕著化し、逆に三大湾を主体とする大都市圏の港湾は、対全国比の比率を低下させてきた。50年代に入り、この傾向は落着き、比率の変化が少なくなるが、これは東京湾での取扱貨物量の比率低下が止まることにより、横這い傾向を続けた大阪湾、伊勢湾と合計して全体で低下傾向が喰い止められたためである。しかしながら輸出貨物だけをみると、大阪湾の比率低下が顕著で、近畿圏経済の地盤沈下と符合した結果となっている。三大湾の動向については、本論の主旨でもなく、また別途報告してある<sup>[6]</sup>ので、ここでは省略するが、この間地方圏の港湾は、外貿、自動車航送貨物の着実な増大基調の中にあった。昭和50年代になると落付きを示すに至り、激増基調にあった高度成長期とは、異なる状況下になりつつあることを伺わせるようになってきている。

元来地方圏の港湾は、大都市圏の港湾に比し、いくつかの特徴を有していることを第1表から読みとることが出来る。第一に港湾総取扱貨物では、大都市圏を上廻る実績を示しその上高度成長期を通じその差を拡大させ、昭和50年代には全国の58%台をしめるに至っている。この比率は人口比率を大きく上廻っているもので、今や国民1人当たり港湾貨物量は、大都市圏住民より、地方圏住民の方が多くなっているのである（第3表）。

地方圏の港湾貨物は、第1表で判明するように、自動車航送貨物の激増が港湾貨物増加の主役であり、実態的には増加したとはいえないのではないかとの疑問が生じよう。確かに自動車航送貨物を差引いた港湾貨物量を、仮りに純港湾貨物量とした時、その圏域住民1人当たりの港湾取扱貨物量の原単位は、昭和55年で、大都市圏18.0t、地方圏16.5tであり、地方圏住民の港湾貨物量は、未だ大都市圏に及ばないといえる。しかし昭和40年には、これが9.0t対6.7tであり、その差は大きかったものが、今日ではその差が極めて小さくなり、この傾向が統けば、純港湾貨物量でも、地方圏が大都市圏を上廻るのは、近い将来であるといえる。

このような地方圏における港湾の発展、すなわち、港湾貨物の増加基調は、どのような要因によるのであろうか。港湾貨物は素材または中間材が主体であり、臨海工業と結びついているものが多いのは周知の事実である。

表・1 圏域別内外別出入別貨物量

( ) %  
単位 1,000t

		昭和	40	45	50	55
大 都 市 圏	総取扱貨物量	390,358 ( 47.2)	807,135 ( 45.9)	986,145 ( 41.4)	1,154,668 ( 41.8)	
	外 貿	140,723 ( 17.0)	306,773 ( 17.4)	363,250 ( 15.3)	447,795 ( 16.2)	
	輸 出	20,690 ( 2.5)	43,733 ( 2.5)	67,273 ( 2.8)	106,906 ( 3.9)	
	輸 入	120,042 ( 14.5)	263,040 ( 15.0)	295,977 ( 12.4)	340,889 ( 12.4)	
	内 貿	224,263 ( 27.1)	377,052 ( 21.4)	429,831 ( 18.1)	502,390 ( 18.2)	
	移 出	84,127 ( 10.2)	158,765 ( 9.0)	206,098 ( 8.7)	236,495 ( 8.6)	
	移 入	140,139 ( 16.9)	217,287 ( 12.4)	223,733 ( 9.4)	265,896 ( 9.6)	
	自動車	25,373 ( 3.1)	123,310 ( 7.0)	193,066 ( 8.1)	204,314 ( 7.4)	
	移 出	12,609 ( 1.5)	62,077 ( 3.5)	95,240 ( 4.0)	101,834 ( 3.7)	
	移 入	12,763 ( 1.5)	61,233 ( 3.5)	97,830 ( 4.1)	102,477 ( 3.7)	
地 方 圏	総取扱貨物量	436,764 ( 52.8)	952,020 ( 54.1)	1,393,877 ( 58.6)	1,604,864 ( 58.1)	
	外 貿	100,683 ( 12.2)	245,322 ( 13.9)	323,104 ( 13.6)	367,166 ( 13.3)	
	輸 出	8,959 ( 1.1)	16,155 ( 0.9)	28,297 ( 1.2)	45,589 ( 1.7)	
	輸 入	91,724 ( 11.1)	229,147 ( 13.0)	294,807 ( 12.4)	321,577 ( 11.7)	
	自動車	—	20 ( 0.0)	9 ( 0.0)	1 ( 0.0)	
	内 貿	291,448 ( 35.2)	459,457 ( 26.1)	556,688 ( 23.4)	677,740 ( 24.6)	
	移 出	175,730 ( 21.2)	250,553 ( 14.2)	286,077 ( 12.0)	346,432 ( 12.6)	
	移 入	115,715 ( 14.0)	209,903 ( 11.9)	273,611 ( 11.5)	331,307 ( 12.0)	
	自動車	50,830 ( 6.1)	225,317 ( 12.8)	491,627 ( 20.7)	543,964 ( 19.7)	
全国	移 出	25,374 ( 3.1)	114,303 ( 6.5)	245,515 ( 10.3)	271,711 ( 9.8)	
	移 入	25,456 ( 3.1)	111,014 ( 1.2)	246,108 ( 10.3)	272,255 ( 9.9)	
	鉄道連絡貨物	18,866 ( 2.3)	21,925 ( 1.2)	22,447 ( 0.9)	16,161 ( 0.6)	
全国総取扱貨物量		827,122 (100.0)	1,759,155 (100.0)	2,380,022 (100.0)	2,759,532 (100.0)	

日本国港湾統計より作成

表・2 地域別内外別出入別伸び率

基準年:100

昭和		45/40	50/45	55/50	55/40
大都市圏	総取扱貨物量	206.8	122.2	117.1	295.8
	外 貿	218.0	118.4	123.3	318.2
	輸 出	211.4	153.8	158.9	516.7
	輸 入	219.1	112.5	115.2	284.0
	内 貿	168.1	114.0	116.9	224.0
	移 出	188.7	129.8	114.7	281.1
	移 入	155.1	103.0	118.8	189.7
	自動車	486.0	156.6	105.8	805.2
	移 出	492.3	153.4	106.9	807.6
	移 入	479.8	159.8	104.8	847.7
地方圏	総取扱貨物量	218.0	146.4	115.1	367.4
	外 貿	243.7	131.7	113.6	364.7
	輸 出	180.3	175.2	161.1	508.9
	輸 入	249.8	128.7	109.1	350.6
	自動車	—	45.0	11.1	—
	内 貿	157.6	121.2	121.7	232.5
	移 出	142.6	114.2	121.1	197.1
	移 入	181.4	130.4	121.1	286.3
	自動車	443.3	218.2	110.6	1,070.2
全国	移 出	450.5	214.8	110.7	1,070.8
	移 入	436.1	221.7	110.6	1,069.5
	鉄道連絡貨物	116.2	102.4	72.0	85.7
全国総取扱貨物量		212.7	135.3	115.9	333.6

日本国港湾統計より作成

表・3 地域別 1人当たり港湾貨物量推移

圏域	項目	昭和			
		40	45	50	55
大都市圏	人口（国勢調査） (千人)	40,400	45,580	50,288	52,748
	港湾貨物量(t)	390,358	807,135	986,145	1,154,668
	1人当たり貨物量(t)	9.66	17.71	19.61	21.89
地方圏	人口（国勢調査） (千人)	57,875	58,140	61,652	64,309
	港湾貨物量(t)	436,764	952,020	1,393,877	1,604,864
	1人当たり貨物量(t)	7.55	16.37	22.61	24.96

注1) 大都市圏とは人口では埼玉、東京、千葉、神奈川、愛知、三重、京都、大阪、兵庫の9都府県だが、港湾貨物では埼玉、京都を除く7都府県である。

国勢調査、日本国港湾統計より作成

表・4 地域別工業出荷額の推移

( )%

圏域	昭和	40	45	50	54
		(億円)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
全 国	294,889	690,348	1,274,329	1,842,574	
大 都 市 圏	182,488	417,630	706,461	1,005,304	
地 方 圏	112,401	272,718	567,868	837,270	

工業統計表より作成

また同時にいわゆる雑貨として海上交通に依存し、港湾を利用している貨物も、その大部分は工業製品である。したがって港湾貨物の動向は、工業の動向と一致すると考えられよう。

第4表は、わが国の工業出荷額を大都市圏と地方圏に分類し、その推移を示したものである。これによると、昭和40年に全国工業の60%以上をしめた大都市圏の工業は、漸次低下傾向を顕著化して、昭和54年には55%を割る水準にまでなっている。これに反し、当然地方圏の工業は着実に成長発展していることが伺える。この動向は、着実に地方圏の比率を増大させた港湾貨物と同じであると言えるが、40年以降、一貫して50%以上の比率を示している港湾貨物とは逆に、増加しているとはいえ未だに50%以下の水準で、港湾貨物1t当たりの工業出荷額は、地方圏が大都市圏に比してかなり低水準であることを物語っている。これは地方圏の工業が、大都市圏に比して、低生産性の業種が立地し、港湾を使用しているからであろう。

しかしながら、わが国の高度成長を支えた重化学工業は、いずれも三大港・瀬戸内海で80%前後をしめているという解析結果も出ている。<sup>7)</sup> 仮りに瀬戸内海を除き、大都市圏のみに絞ったとしても、65~70%の水準であろうことは、容易に見通し得る。このことからも地方圏の港湾を支える工業は、装置系基幹資源型工業でなく、地方資源型工業が大量に港湾貨物を稼いでいるのではないかと考えられる。戦後の港湾開発が、輸出コンテナ貨物の地方分散には寄与しないのに対し、木材港の地方分散には大いに貢献したという解析結果の報告<sup>8)</sup>がこれを証明しよう。

いずれにせよ地方圏における港湾貨物の着実な比率増大が、地方圏の工業発展に寄与しつつ地方圏の所得水準向上に密接に関連していることは大略伺い知ることが出来、その点では地方圏港湾の発展を評価することが出来よう。

地方圏の港湾発展を十分評価し得るとしてその発展は各地方均等に発展したのか。第5表はそれに対する解答を得るべく作成したものである。港湾貨物総量でみると、この15年間、四国、九州、中国の順で対全国比を伸ばし、大都市圏周辺、北海道が比率を低下させている。全体的には西高東低の傾向であるが、これは工業発展の地方別傾向と若干異なる傾向のように思える。そ

表・5 地方圏における地方別港湾貨物の推移

単位 1000t  
( )内全国比 %

	昭和40年	昭和40年(純)	昭和55年	昭和55年(純)
北海道	47,398 ( 5.7)	41,002 ( 5.4)	141,860 ( 5.1)	87,310 ( 4.4)
東東北	25,752 ( 3.1)	19,428 ( 2.6)	91,032 ( 3.3)	60,989 ( 3.1)
日本海	15,556 ( 1.9)	15,556 ( 2.1)	64,896 ( 2.4)	52,345 ( 2.6)
大都市圏周辺	48,053 ( 5.8)	47,038 ( 6.2)	140,152 ( 5.1)	132,327 ( 6.6)
中國	115,158 ( 13.9)	104,920 ( 13.9)	426,817 ( 15.5)	281,608 ( 14.1)
四国	61,145 ( 7.4)	53,731 ( 7.1)	270,773 ( 9.8)	75,943 ( 3.8)
九州	123,620 ( 14.9)	117,055 ( 15.5)	465,512 ( 16.9)	326,009 ( 16.3)
全国	827,122 (100.0)	757,426 (100.0)	2,759,532 (100.0)	1,995,091 (100.0)

注1) 地域区分は下記の通り

東東北：青森、岩手、宮城、福島

日本海：秋田、山形、新潟、富山、石川、福井

大都市圏周辺：茨城、静岡、和歌山、京都

2) 40年には沖縄を含ます。

3) (純)は自動車航送貨物、鉄連貨物を含まない港湾貨物

日本国港湾統計より作成

ここで自動車航送貨物と鉄道連絡貨物を除いたもので15年間の動向を把握してみると、大部異なる結果となる。すなわち、0.5%以上対全国比を上昇させた地方は、九州、日本海、東東北であるのに対し、四国、北海道の低下が目立っている。四国は元来大阪および対岸との交流貨物の全量ともいえるものが、内航海運に依存していたが、このうちの相当部分が自動車貨物に転じ、自動車航送貨物に転移したものと考えられる。この結果が自動車航送貨物を含めた場合は比率拡大、含めない時は低下という逆の数値を示すことになったもので、四国の物流構造の抜本的変化を読みとることが出来よう。

また従来港湾貨物の比重が小さかった日本海、東東北のいわゆる東北・北陸で、著しい増大をみたのも、陸上交通依存地域から、多種交通導入の成果

として、地域の基本構造を変革させるのに大きな役割を果していることを伺い知ることが出来る。

### 3. 地方振興に果した港湾の役割

前章では港湾を経済活動の場として把え、経済活動の指標を港湾貨物量に置き換えて、地方圏の港湾を大都市圏の港湾との対比の上で考察してきた。その結果、経済活動の場としてみた場合、この15年間、地方圏の港湾は着実な発展軌跡をたどり、地方振興に十分寄与していることが伺い得た。

しかし地方圏の港湾は、大は大都市圏の港湾にひけをとらない特定重要港湾から、小は過疎地の地方港湾まで、規模も機能も多様であり、大港湾が連続し、小港湾がほとんどない大都市圏（三大湾）の港湾とは、基本的に異なるといえる。大都市圏、地方圏を問わず対外貿易や国内海上交通の幹線を支える拠点としての港湾は、直接的に国民経済を支え、地域経済の重要な拠点となっているから、その評価を行うに当っては、経済活動から評価をして大きな過ちはないといえる。

しかしながら地方圏ではそのような港湾ばかりではない。第6表に示すように取扱貨物量だけからみると、年間5万t以下の貨物しか取扱わない港湾が約500港存在する。そのうちの90%以上は地方圏にある。大都市圏にある港湾といっても、三大湾内にある港湾は皆無に近い状態であり、貨物取扱量の小規模な小港湾は、地方圏港湾の一つの特徴であるといえる。

取扱貨物量が小規模であるとはいえる、これら港湾の地域社会に果す役割は、大都市圏の港湾に対比し、軽々しく小さいといえるものではない。これらの港湾は、離島港湾に代表されるように、コミュニティの核そのものであったり、あるいは通勤や通学の窓口であったりする。また沖合を通る内航船や漁船にとって、安全な避難場所であり、生活物資や郵便、新聞等文化が運ばれてくる玄関でもある。まさに規模は小さく、経済活動は国民経済的にとるに足らなくとも、地域住民にとっては、生活の基盤となっている港湾である。

またこれらの港湾の中には多くの個性の強い港湾が入っている。十和田湖の体屋、琵琶湖の長浜のような湖沼観光の中心になっている港湾、松島のよ

うな海洋観光の拠点港、京都伏見のような歴史的港湾、湘南港のような海洋スポーツの一大根拠地、石狩港のような建設途上の港湾等、港湾貨物には縁がなくても、特定の領域では大きな実績を上げ地域社会に貢献し、地域経済からみても極要の役割を果している港湾が多い。地方圏には、こうした物流と臨海工業とは縁が薄いが、地域的に重要な役割を果している港湾が多いのが、大都市圏と対比した時、特徴的な性格として指摘することが出来るのである。

地方圏の港湾が地域住民の生活と密接にかつ直接的に関わりつつ、地域的個性と結びついた港湾も含めてその特性を指摘出来るとしても、それが全てではない。これらの港湾が地方圏の地域住民の生活を支える重要な役割を果しているが、一方経済活動の拠点となっている港湾も極めて重要な役割を果しているのである。

地方圏が大都市圏との対比で最も大きな課題となるのは、経済発展の立遅れと、これに起因する生活水準の格差である。したがって経済活動の拠点となる港湾の重要性は、大都市圏より地方圏の方が大きいとさえ言えよう。

以上のことをとりまとめると、地方圏の港湾は、大都市圏の港湾と異なり、地域経済・社会に対し、経済活動の拠点としての役割と生活基盤としての役割とを有しているといえる。さらに地方の時代を迎えて地方圏の港湾は、地方定住促進に寄与すると共に、地方圏の可能性を引き出す拠点としての役割も有しているといえるが、その効果は長期的であることから、現在ただちに評価するのは難しい一面も有していると考えられよう。

地方圏港湾が本来的に持つこの二つの役割は、港湾背後地域の経済発展と関連し、個々の港湾を取り上げれば、その一つだけが強く出ている港湾もあり、その両面を有している港湾もあるといえよう。

#### 4. 日本経済および地方振興政策の変化と地方圏港湾

昭和48年の石油危機を契機に、日本経済は発展基調も産業構造も大きく転換させた。当然政府の政策も新政策が要求され、新しい経済体制に即応するものとなった。国土政策も新しい開発理念と戦略が求められ、第三次全国総

表・6 府県別貨物取扱小規模港湾数（昭和55年）

北海道	0	1	4	和歌山	0	3	2
青森	2	3	0	鳥取	0	1	3
岩手	0	0	1	島根	11	58	7
宮城	1	2	1	岡山	13	12	3
秋田	0	2	0	広島	3	10	0
山形	0	0	1	山口	3	3	4
福島	2	0	4	徳島	0	1	2
茨城	1	3	1	香川	2	32	6
千葉	2	1	0	愛媛	0	6	9
東京	2	2	5	高知	0	6	4
神奈川	1	1	0	福岡	0	1	1
新潟	0	0	0	佐賀	1	2	1
富山	0	0	0	長崎	5	11	11
石川	1	4	1	熊本	0	16	13
福井	0	1	1	大分	1	5	4
静岡	1	4	1	宮崎	2	6	2
愛知	2	3	2	鹿児島	37	64	6
三重	1	6	3	沖縄	0	7	5
滋賀	3	1	0	大都市圏	11	20	14
京都	1	1	0	地方圏	90	266	98
大阪	2	1	0	全国	101	286	112

日本国港湾統計より作成

合開発計画（三全総）が策定された。高度成長期より深刻化した過密・過疎という地域問題は、緩和の基調が見えてきたものの問題の抜本的解決は依然ほど遠く、解決には長期を要すると判断され、前計画通り「大都市抑制・地方振興」を旗印にしているもの人口・産業の地方定住（定着）化、巨大都市の集積力の低下、経済発展の基調変化、国民欲求の多様化、高度化、高令化社会の到来等政策をとりまく社会・経済条件は一変したといって良い。

こうした状況の変化は、地方圏の港湾をめぐる環境も大きく変化させた。高度成長期、地方圏港湾を躍進させた原動力である臨海工業は、一転設備過剰に落ち込み、新規設備投資は全く期待出来ない状況になった。このため臨海工業の導入を基軸に港湾の開発を進める方策は全くといって良い程社会的要請がなくなり、地方圏の港湾でも臨海工業の導入を狙って開発を進めていた港湾は、石油危機以降路線変更を強いられることとなった。特に石油危機発生時、開発工事途上の新設港湾では、その後工事は概成化しても企業進出がなくなり、地域経済の上でも、地方圏の港湾行政の上でも大きな課題を背負い込んだ。昭和37年策定された第1次全国総合開発計画に基づく新産業都市建設計画は、加工貿易の基地を地方圏の拠点に建設整備しようというもので、それまでの歴史には見られないだけの規模で地方圏の港湾整備が政策的に取上げられたといえる。新産業都市の建設計画地区に指定された地区は、40年代中葉に基盤整備が概成化したため、これらの地区は曲りなりにも産業導入や地域経済の振興に寄与した。それぞれの地区は地区毎に達成率で差はあるものの、当初の目的を達成しつつあるといえる。特に40年代の都市化の基調とも合致した地区での、苫小牧、仙台等港湾は、旺盛な需要に支えられ、広域的な経済圏の中核的港湾として成長していった。これは戦前にはみられなかった新しい海運市場の開拓であり<sup>(9)</sup>、地域経済にとって新しい交通体系の確立と共に新産業導入の拠点として機能するという大きな役割を果した。しかし新産業地区の大方の成功を追いかけるように、新たに建設整備に着手した港湾が、石油危機に直面したわけである。

しかしその後、石油危機以降のエネルギー高価格時代の到来は、日本経済としては否応なくエネルギー供給の多角化と危機対策の強化を求められ、新た

にエネルギー港湾の誕生をみた。このエネルギー港湾は、開発余地を喪失した大都市圏では対応出来ず、いずれも地方圏の港湾がこれに対応したのである。このエネルギー港湾は、国際情勢に基づき国民生活の必要上から誕生した港湾であるが、それだけに地域経済・社会との関係は全く異なるものといえよう。

一方石油危機以降、大きく変革したわが国の産業構造の変化は、地方圏においても顕著に表われてきて、新規導入産業は、臨海型重化学工業から、高度技術型工業へと変化した。この結果、地方圏での産業構造は、一部地域で大きく変りつつある。日本経済のこうした構造変化は、主要製品の世界生産にしめる日本のシェアをみれば一目瞭然であり<sup>10</sup>、同時に世界経済の中の動向だけに、外国貿易を念頭に考えていなければならず、これら産業の展開が地方圏の港湾に影響をどのように与えるのか注目されるところである。

また世界有数の生活水準を誇示し得るようになった国民生活、大都市との生活水準格差を縮少した地方圏での住民生活、量から質への消費性向の変化、多様化した国民意識、長男長女時代の新しい地方圏の社会とそれによる変化等は、長い間の巨大都市集中基調から地方定住化傾向が顕著化してきた。これに伴なって地方都市での生活環境施設整備が大きく取上げられるようになり、地方都市の臨海部に新たな要請をと生じるようになった。これにより地方圏の港湾は、本来持っている生活基盤としての役割を近代的に整備する要請を受けるようになってきたといえよう。

以上のように最近における経済および生活の変化と、これに伴なう地方振興政策の変化に対し、地方圏港湾は新たな対応を迫られているといえる。地方定住時代の基本的政策である第3次全国総合開発計画は、その後定住圏整備等新たな政策展開により、地方自らの政策立案が行われるようになってきている。この中で地方圏の港湾が、地域住民の生活圏と直結して見直されようとしているのは、大都市圏の港湾にはない大きな地方特有の基調であり、それ相応の課題を有する。

しかし重化学工業化が進展した高度成長期初期のように、地方振興に対して港湾が持っていた絶対条件としての必要性は、必要条件として総合的条件

整備の一つへと変化してきているように思えてならない。このため定量的に把握すれば、高度成長期のようにはいかないが、地方振興を着実に進めねばならなくなっている地方圏の動向に対し、港湾も十分対応しなければならなくなっているといえよう。

特に日本経済の成長率の低下、世界経済の動向、きびしい財政問題等を考え合わせればいたずらに施設拡張や埋立を進めるのではなく、流通コストの低減化や、地域経済への十分な寄与を果せる港湾として、内部的充実と、他分野との総合性、齊合性を十分に得た利用し易い港湾整備が求められてきているといえよう。

### 5. 結びにかえて

地方圏の港湾を総括して論旨展開するということは、所詮単発論文では無茶な取り組みである。しかし従来の港湾論が、大都市圏の港湾や、外貿定期船港の港湾産業論等、地方圏の港湾を度外視した議論が多かったことも事実である。この意味で今回地方圏の港湾を地方都市で共通論題として取り上げたのは、重大な意味を有していると考えざるを得ない。

その企てに寄与するため、無茶を承知で取上げてみたが、精緻な論究はなし得ないながらも、地方圏特有の港湾問題を、以上の考察からも取り上げ得る。それをとりまとめると以下の点があげられるのではないかと考えている。

第一に地方圏の港湾は、全体としてみるとわが国経済の中で、大都市圏港湾に劣らない重要性を有している。港湾貨物だけでみても全国の約60%をしめ、しかも40年以降急速にその比率を高めており、政策的にも地方圏港湾の重要視がより望まれているといえる。

第二に高度成長期、不定期船貨物の地方分散化、外貿コンテナ貨物の大都市集中が進んだとの報告<sup>12</sup>にもあるように、輸出機能の弱体化が、地方経済の自立性、完結性欠如を表わしており、今後の地方振興政策と相まって外貿定期船港の配置が課題となるであろうことを伺い知ることが出来る。

第三に地方の伸長と、大都市圏との格差縮少は、地方にとってモータリゼーションの進展と切り離しては考えられない<sup>13</sup>。これにより生活圏も変化し

た<sup>14)</sup>。地方圏の港湾はこれに大いに寄与し、地方特有の総合交通体系形成に重要な一翼を担っている。今後とも地方圏の交通体系整備に対し、その一貫としての機能分担が期待されている。

第四に大都市圏の港湾に見られない特徴は生活基盤としての役割という、経済的考察からは伺い知れぬ大きな役割を担っている。この問題を考える時、政策も学界での研究成果も、従来あまりにも経済的効果に偏重した検討だったのではないかと反省せざるを得ない。同時にこの役割を科学的に分析する手法の開発等、新たな課題を内包していると考えざるを得ない。

第五に地方圏は外部不経済の拡大や資源の制約が大きい大都市圏と異なり、今後なお柔軟に対応していくことが期待されている。日本経済の長期展望は、国際化、高令化、成熟化が進むといわれている<sup>15)</sup>が、これはなお経済社会が変動することを意味しており、地方圏の港湾は可能性が大きいだけに、より柔軟な対応をし得るようにしていなければならないであろう。将来の日本経済のためにも地方圏の港湾は重要な役割を果すと期待されよう。

第六に港湾をとりまく経済社会の変化を考え合わせる時、地方圏の港湾が持つ特性も十分に踏まえて、港湾が地方経済や地域社会に十分寄与し得る仕組みが常に適切であるよう対応していることが重要である。これは同時に地方圏の港湾とは言え、国民経済の一翼を担う以上、地方の意志と見解だけで対応されるのにも問題があり、地域住民の合意を得つつ、かつ適切に展開し得る行政の科学化、体系化が内在しているように思える。

#### 注

- (1) 今野修平 戦後地域開発の変遷、新日本列島 No.88 1982
- (2) 今野修平 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 1970 ほか
- (3) 国土庁 資料 第3次全国総合開発計画 国土計画協会 1978
- (4) 今野修平 地域開発政策と交通 Mobility No.40~43 1980~1981
- (5) 石井靖丸・今野修平 沿岸域開発計画 技報堂出版 1979
- (6) 今野修平 安定成長下における港湾の動向 海事産業研究所報 No.181 1981
- (7) 引用文献4に同じ
- (8) 今野修平 日本における外航海運と外国貿易港の地理学的考察 西村嘉助先生退官記念地理学論文集 1980

- (9) 今野修平 地域動向の変化と海運 海運経済研究 No.14 1980
- (10) 今野修平 日本経済の発展と対応からみた横浜港の今後の課題 日本港湾経済学会年報 No.19 1981
- (11) 今野修平 地方の時代における港湾のあり方 港湾 56-1 1979
- (12) 引用文献 8 と同じ
- (13) 今野修平 地域発展の主役「自動車」— 国民生活と地域社会における自動車の機能—月刊NIRA 1982. 3
- (14) 今野修平 地域再編成と地域政策の変化 地域 No.1 1979
- (15) 経済審議会長期展望委員会 2000 年の日本 国際化、高令化、成熟化にむけて 大蔵省印刷局 1982