産業の発展と港湾

日比野　光　伸
（名古屋港管理組合）

目　次

1．はじめに
2．生糸貿易における商品流通と港湾集積
3．紡績業の発展と港湾近代化の背景
4．重化学工業の臨海立地と比較優位
　—まとめにかえて—

1．はじめに

わが国の近代化政策は，幕末開港以来欧米先進諸国へのキャッチアップをめざし，中央集権的に推進されてきた。この近代化への推進過程のなかで港湾が産業の発展と，どのようなかかわりをもち貢献してきたかを考えてみることは，わが国の自然的条件から港湾への認識を一層深化させるものと思われる。さらに，また，近代文明の国際性から港湾がはたしてきた彼割を理解することは必要であると思われるからである。

このような視点から，わが国の貿易構造を眺めながら資本主義創成期の代表的産業である「製糸業」，「紡績業」が一連の近代化政策の中ではたした役割を港湾の近代化とのかかわりにおいて考察しながら昭和30年代（1955～）にはじまる高度成長期の重化学工業の臨海立地を中心とした港湾の物的流通に視点をあててみたいと思う。

2．生糸貿易における商品流通と港湾集積

わが国の資本主義創成期の産業と港湾とを考察するとき，生糸貿易が輸出の大半を占めていたことと，それにともなって，従来の国内市場が国際市場に支配されるようになり，生糸の流通が港湾を中心として行われるようになったことに視点を向けることは，わが国の自然的条件から意義あることと思う。

では，生糸がどのように国際商品として，横浜居留地を，門戸として発展していったのであろうか。製糸業は，幕末開港以前は大部分が西陣・相生・足利などの機業地を市場とする小規模なもので，養蚕農家の副業程度のものであった。しかし，幕末開港により輸出の中心は生糸と茶貿易で，特に，生糸の占める位置は大きく，わが国資本主義創成期の基軸となっていくのである。

わが国の製糸業が近代化されていく過程には，二つの系譜に分類されることになると思われる。一つは生糸生産の先発地域の福島・群馬を中心とする地域と，他は長野県，特に諏訪地域を中心とする器械製糸の発展であった。しかし，諏訪地域が器械製糸の中心となる以前は，上田を中心とする北信地域であり，前者は国内市場を対象とし，後者は国際市場を対象として，発展するのである。

したがって，生糸が国際商品として，横浜を拠点に集積した要因は，横浜開港が首都東京の海外の門戸であったことに求めることができる。しかし，生糸生産地が群馬・福島・埼玉・神奈川・長野・岐阜・山梨・山形などの各県が横浜港を中心とした立地構造をなし，従来の生糸流通が消費地（絹織物地帯）を中心に形成されていたのが横浜開港とともに，また，生糸貿易市場が居留地を中心に集積したことに起因する。このように生糸が国際商品として販路を国外に求め生産を拡大していく過程において，国内市場までが港湾都市横浜に集積してきたことである。先にも述べたように，わが国の製糸業の発展の二つの系譜にみられるように，伝統的な生糸生産地である福島・群馬県にみられる座繰製糸の発展と，後発地域の長野（諏訪地域），山梨，岐阜など各県の器機製糸市場を意識するとき，国際市場の対象となったのは，

後者である。わが国の生糸市場支配は，明治26年（1893）までは，伝統的な座繰製糸が主力を占めていたが，以降輸出を対象とする器械製糸が，主力となり製品の斉一化が促進され，国際市場を拡大していった。では，国際市場の供給対象は，開港以来明治15年（1882）までは，フランス，イギリスが中心であったが，それ以降は，アメリカ市場が中心となり，年々集積度は，高くなってきた。特に，アメリカは南北戦争（1861～65）以降，国内の絹織業の保護育成につとめ，国内における蚕繭農業を育成し，生糸の国産拡大をはかろうとしたが，労働などの国内事情から原料の供給が困難となり，原料を海外からの供給に依存するようになった。このような状況のもとに，1890年代に入ると機械絹織が急速に普及し，生産性の向上とともに，輸入生糸の需要は一層増大し，これにしたがって，わが国のアメリカ市場向けは，飛躍的に進展した。そして大正３年（1912）には，需要の約77%が日本製品で占められるようになった。

さらに，わが国の生糸流通過程を考察するにあたり，横浜生糸売込商人による支配体制が製糸金融の大きな要因であったことは，製糸業の発展を特性づけるものである。それは，製糸業の多くは，製糸原料（繭）を養蚕農家から買入れるための購繭資金の借入が必要であった。この購繭資金をめぐって，売込問屋の製糸業支配が急速に発展してきたのは，明治20年（1887）ごろからであるといわれている。港湾都市横浜に生糸が集積し，国際市場のみならず国内市場をも支配するようになったのは，売込問屋の荷主獲得競争が激化するにともない，必然的に国内市場への影響も一段と強くなり，大部分の売込み問屋が長野（諏訪地方），山梨県をはじめ，その他地域の製糸業に前貸することが一般化してきた(1)。このような製糸金融による製糸業支配は，必然的に港湾都市横浜の生糸市場が従来の伝統的な市場をも支配するようになった要因と思われる(2)。

したがって，製糸業の近代化への発展は紡績業とことなり，わが国の半封建的な農村の社会構造を内包し，横浜港を門戸として，国際市場を確立していったことは，いうまでもない。さらに製糸業の発展を，社会的な側面より考察してみる必然があるのではなかろうかと思われる。それは先にも述べた

ように，製糸業は農家の副業として発展し，農工業分離の零細資本を基盤として発展してきたため，養蚕農家の自家労働，または近隣の労働力を雇用する小規模な座繰製糸が明治末期まで支配的であった。大正時代（1912～）に入り器機が主力を占め，さらに，器機から機械製糸へと発展するのであるが，紡績業のような近代的工場による大規模生産への発展は多難であった。しかし，第一次大戦後の好況期を契機として，大資本形成への発展は，港湾の生糸流通に変革をもたらした。というのは，横浜港の生糸独占的支配体制がくずれ，神戸港から輸出されるような流通機構となったことである。これは製糸業の立地が原料繭を求めて，全国的に立地したためであると思われる。大正９年（1920）には，長野県の「片倉一族」の経営する片倉製糸の全国的な規模による立地，さらに，京都府北部の丹波地方の小製糸家が集って設立した「群是製糸」の飛躍的な発展である。大正元年（1912）から昭和３年（1928）にかけ製糸業界は不況に落ち，中小製糸企業が淘汰され，吸収・合併・創設などが行われ，近代化が促出された[(3)]。

表１　生糸輸出と主要港の推移

年　次	輸出総額（H）	生糸輸出額（B）	B／A×100	生糸輸出に占める主要港湾の比率 横浜	神戸
明治５（1872）	17,026（千円）	5,699（千円）	33.5（%）	98.6（%）	（%）
10（ 77）	23,348	10,061	43.1	100.0	
15（ 82）	37,721	18,639	49.4	100.0	
20（ 87）	52,407	21,639	41.3	100.0	
25（ 92）	91,102	39,591	43.5	100.0	
30（ 97）	163,135	58,718	36.0	100.0	
35（1902）	258,303	82,573	32.0	99.8	
40（ 07）	432,413	123,182	28.5	100.0	
大正１（ 12）	526,982	161,587	30.6	100.0	
5（ 16）	1,127,468	267,036	23.7	96.6	0.1
11（ 22）	1,637,451	670,047	40.9	100.0	
12（ 23）	1,447,750	566,460	39.1	91.0	9.0
13（ 24）	1,807,034	685,256	37.9	86.1	13.9
昭和１（ 26）	2,044,727	731,946	35.8	83.4	16.6
5（ 30）	1,469,852	416,646	28.3	69.8	30.2

註１．明治５年から大正１年までは，山口和雄編著「日本産業金融史研究（製糸金融篇）」p.４，５による。
２．大正１年から昭和５年までは「横浜市史（第５巻上）」p.189，199，259による。

特に，このような傾向は，関東大震災以降神戸港の生糸輸出港としての地位が向上してきたことは注目すべきことである。これは製糸業が，大規模化するにともなって経営基盤と確立し，企業としての独自性をはかり問屋支配から脱却傾向にあったことを，意味するものと思われる。しかし，実質的には製糸業が直接輸出港へ進出し，問屋業務を兼業するようになったのは，大正11年（1922）片倉製糸の横浜進出，大正14年（1925）山十製糸の横浜進出(4)，鐘紡の神戸進出(5)，さらに糸連（大日本生糸販売組合連合会）が昭和２年（1927）に横浜，昭和５年（1930）に神戸進出が見うけられる程度で，依然として問屋金融の支配体制は強かった。しかし，京都の群是製糸の巨大化は，神戸港からの輸出を促進するとともに製糸業の近代化への貢献は大きかった。

以上は，わが国の資本主義創成期における最大の輸出商品であった生糸輸出にともなう港湾と生糸流通について述べてきたのである。この中で強調すべきことは，生糸貿易が横浜居留地の外商と生産者（製糸業）との間に売込商人という仲介が支配的であったことと，製糸業そのものが半封建的社会体制を背景とし，自力で資金需要を創設するまでに成長するにいたらず，商人金融支配体制のもとに近代化は，容易ではなかったことである。

注(1) 山口和雄編著「日本産業金融史研究（製糸金融編）」（東京大学出版会，1966年）p.26～27参照。

(2) 横浜市場に国内市場が影響されるようになった例として（横浜市「横浜市史第３巻上」）p.447～498によれば，明治33年（1900）の足利織物の原料生糸の約50％が群馬県に依存し，その他の約30％が長野・山梨・福島各県の生糸が横浜を経由し入荷されていた。さらに横浜市史は，「西陣織物の原料供給市場として発展した仙台市場が開港により，横浜商人につながる福島の糸商が参入し，市場形成は横浜市場化されていった。」ことを述べている。

(3) 有沢広巳監修「日本産業百年史上」（日本経済新聞社，昭和42年），p.310参照。

(4) 山十製糸の場合は大部分が依然売込問屋支配である。直接輸出商に売込むのは一部にすぎない。（同上p.280参照）

(5) 鐘紡製糸は，最初から問屋依存はしていない。（横浜市「横浜市史第５巻上」p.280参照）

３．紡績業の発展と港湾近代化の背景

わが国の資本主義創成期における産業の発展と港湾の関係を考察するにあたり，先に述べた製糸業の発展過程を紡績業と比較考察することは，意義あることと思われる。

まず，幕末開港当時のわが国の貿易構造は，生糸・茶を中心とする一次産品輸出を主体とし，輸入は，毛織物・綿織物を中心とする工業製品であった(1)。

特に，綿織物の輸入は，わが国の伝統的な綿織物と競合するところとなり，また，綿作（綿業）は，東北・北陸などを除き全国的に栽培され，米作につぐ重要な産物として庶民の衣服をささえてきたが，幕末開港により安価な綿製品が海外から流入するようになった(2)。

したがって，比較優位に基づく自由貿易を基調とする近代社会体制は，従来の綿業構造を近代化することにより，国際的商品流通の中で比較優位へと体質が変革されていくのである。そして，わが国に最初の紡績工場は，慶応３年（1867）に薩摩藩により鹿児島紡績所が，明治３年（1870）には，堺紡績所が，明治５年（1872）には，東京に鹿島紡績所が江戸の木綿・綿問屋鹿島万平を中心として設立された。また，政府による「殖産興業」策として明治11年（1878）にイギリスから２千錘紡機２基が輸入され愛知県と広島県に官営紡績所が設立され，模範工場として技術の伝習など初期的推進力となった。これを契機として「殖産興業」策は推進されていくが，まだ，国産綿に原料を依存する小規模な産業構造であり，国際的水準にはいたっていなかった。そのため，明治10年代末期には輸入綿製品におされ経営が困難となり「殖産興業」策を基軸とする紡績業の「近代化」は，一つの転換期を迎えることになった。

したがって，基本的には，紡績業の「近代化」が推進されていく過程は，比較優位に基づいた産業育成であった。このような経済・社会的背景を叶え

たのが明治15年（1882）に設立された大阪紡である。生産規模は官営模範工場（2千錘）とは，ことなり1万5千錘という国際的な規模で蒸気を原動力とする近代的経営で開始され，原料についても従来の国内綿依存から大量生産時代を迎え，安定供給をうけるため，外国綿依存が急務であった。そこで明治20年（1887）業界の大御所渋沢栄一の提唱により中国綿調査団が派遣され，本格的な外国綿輸入がはじまった。産業が近代化されていく過程において，企業として計画生産を達成していく第一の課題は，原料の安定供給である。したがって，わが国の自然的条件から海外に依存する産業構造となり，また，規模の利益が産業発展の前提条件であることからすれば，必然的に製品の国際市場依存は，強くなってくる。このようなことから産業の海外依存が高くなるにつれ，これと比例して，港湾への依存も高くなってくる。したがって，生糸貿易が横浜港を中心として展開されたのと対象的に，紡績業は神戸港を中心として展開されたことは注目すべきことである。そして，綿花が紡績原料として，本格的に輸入されるようになったのは，明治21年（1888）からであり，それ以前は，紡績原料としてよりは，日用品としての需要が大きかった[3]。

では，紡績業の近代化が神戸港を門戸として，どのように進展して，いったかを意識することは，わが国の産業と港湾とのかかわりを，考察していく上に歴史的に，意義あることと思われる。というのは，わが国の資源依存型の産業構造のもとに紡績業が発展していく過程は，順調に進んだのではなく，原綿が中国綿からインド綿，アメリカ綿へと，高番手市場への進展にともなって変遷であったが，まず第一の障壁は，インド綿輸入であった。これは当時わが国の海運が，まだ創成期にあり，遠洋定期航路の開始がされていなかったがため，イギリスをはじめ先進国の独占するところとなっていた。このような状況のもとに，わが国の産業が国内市場から国際市場へと進展していく過程において，海外からの安価な原料輸入は，大きな問題となってくる。このような発展過程における紡績業は明治23年（1890）に不況期を迎え，大日本紡績連合会は，生産品の販路を国際市場に求めなければならないまでに，生産は増加していった。これを契機として，4千錘以上の規模を有する企業

の国際市場への進出は，まず中国市場に向けられイギリス・インド綿と競争することになり，原綿の依存も従来より高番手（細糸）を紡出できる原料を求め，従来の中国綿からインド綿に転換せざるをえなくなり，海上運賃が問題となった。当時インド，日本間の航路は英国P&Q汽船，墺国ロイド（Austrian Lloyd, その後Lloyd Triestino），伊国郵船（Navigazione Generale Italiana）が独占し，高率運賃を設定していたため，良質綿を安価に供給をうけようとする紡績業界にとっては，大きな障壁であった。このような国際環境のもとに，当時神戸に支店をおきインド綿を輸入していた綿花豪富タタ（R. D. Tata）が明治24年（1891）来日し，日本―ボンベイ航路の開設を受益者日本紡績連合会と，わが国の代表的船社日本郵船にせまった。そして明治26年（1893）日本郵船と日本紡績連合会との間にインド綿運送契約が諦結され同年11月7日第一船が神戸港から出港し，わが国最初の遠洋航路の開設となった。その後明治29年（1896）には，紡績業界とP&Q社などにおいても，日本郵船と同一運賃契約が成立した[4]。

このような過程をへて，神戸港の綿花輸入港としての基礎が確立していくのである。これは，わが国の伝統的綿紡地帯[6]が大阪を中心とする経済的支配に属し，明治政府による「殖産興業」策も，また原料立地型の産業育成策であり，経済都市大阪の支配は強く，さらに原綿輸入も当初は，中国綿に依存し，神戸に居留する中国人によって，行われていたことなど，神戸港が綿花輸入港としての要因を，そなえていたことによるものと思われる。しかし神戸港の輸入綿花の流通主体が横浜港における生糸流通において，考察したように港湾都市自体に流通の主体性があったのとことなり，経済都市大阪の国際流通の門戸となったことは，比較考察すべき課題ではなかろうかと思われる。

したがって紡績業は，わが国の産業構造を特徴づける基軸となったことは産業が近代化されていく過程を最も如実に現わしている。これを製糸業の発展と比較考察してみるとき，製糸業が「横浜生糸商人」による商業人金融の支配下にあり，産業への近代化がおくれたのに対し，紡績業は，政府の「殖産興業」策を，基軸としながらもイギリスを主体とする綿糸・綿布の近代資

本主義の世界戦略の範中にあり，産業の比較優位を求めて，産業構造が構築されなければならない特性を有していたことに，発展の相違を求めることができる。それが横浜港と神戸港のその後の発展を特性づけるものであると思われる。

以上ような視点から綿花輸入港としての神戸港と，神戸港を海外の門戸とし発展していった経済都市大阪の前期的商業の近代化への発展過程を考察することは，わが国の近代化と，港湾の発展過程を意義づけるものの思われる。このような綿花輸入の進展は，明治28年（1895）の日清戦争の勝利は，紡績業界にとって躍進であった。そしてインド綿の輸入は63%を占め，アメリカ綿17%，中国綿17%と海外に資料を依存する近代的なわが国の加工貿易立国としての産業構造の基礎を確立したことは意義深い。また，綿花の取扱いも中国綿が，神戸に居留する中国商が主体であったのとことなりインド綿は内商が60～80%を取扱い，そのほとんどが三井物産，日本綿花，内外綿であった。明治31年（1898）11月３日に「日本綿花同業界」が大阪に結成され，輸入綿花は，すべてここを経由することになった。

当時神戸港に輸入される綿花は，神戸港唯一の神戸桟橋株式会社の桟橋で陸揚げされていたが，輸入の増大とともに，陸上設備の対応が困難となり，しばしば雨ざらしになり荷主，船社の不満が高まっていた。そのような状況のもとに，明治38年（1905）４月20日暴風雨が襲来し流失などの被害が大量に発生した。これを契機として，明治38年（1905）５月には神戸商業会議所は，神戸税関設備拡充に関する建議書を政府に提出し，日本綿花同業会も同調した。さらに日本紡績連合会は大蔵・農商務省に請願書を提出し，神戸港の整備の促進をはかったが，時局は，日露戦争のさなかであったため，政府は神戸港整備の余力はなかった。しかし，この難局を打開するための日本綿花同業会などの要望に応えたのが東京倉庫株式会社（後の三菱倉庫株式会社）であった。そして，同社により兵庫和田岬に綿花荷さばき専用桟橋と上屋が建設された[7]。このように，わが国の紡績業は大阪紡の国際市場を意識した大規模経営にみられるように従来の政府による保護育成の発展政策から自立した，国際化された企業として，比較優位を形成ずけていった。

表 2　綿花輸入と主要港の推移

年　次	綿花輸入総額	綿花輸入に占める主要港の比率				
		神　戸	大　阪	横　浜	四日市	名古屋
明治 6（1873）	264千円	3.4%	—%	47.3%	—%	—%
15（ 82）	467	21.8	—	42.8	—	—
18（ 85）	809	17.1	—	27.8	—	—
20（ 87）	914	50.1	—	19.3	—	—
23（ 90）	6,339	43.9	—	46.2	—	—
25（ 92）	12,325	64.5	—	13.7	—	—
26（ 93）	16,152	63.6	—	12.6	—	—
29（ 96）	32,573	80.4	—	12.4	—	—
35（1902）	79,783	84.5	—	10.1	—	—
40（ 07）	115,642	61.6	—	12.4	—	—
大正 2（ 13）	231,480	69.1	7.3	13.0	—	—
5（ 16）	274,477	67.3	9.2	11.9	—	—
8（ 19）	665,579	65.6	7.0	15.4	6.3	—
11（ 22）	426,510	69.2	5.5	15.8	3.8	—
昭和 2（ 27）	623,920	67.1	10.5	7.6	3.6	1.8
5（ 30）	361,715	66.1	18.3	7.0	3.2	1.0
12（ 37）	849,749	53.9	27.5	5.5	2.6	0.7

（注）1．主要港の比率のうち，明治'6 年（1873）～29年（1896）までの神戸は，「神戸開港三十年史」p.20．横浜は，「横浜市史（資料編 2）」，明治35年（1902）以降は，「綿花百年」（日本綿花協会　昭和44年）p.143，206～207，356～357，620による。
2．その他は，「横浜市史（資料編 2）」による。

したがって，神戸港は国際市場への物的流通基地として，綿花取引の中心大阪の発展と一体をなし，国際的経済都市として発展する大阪の港湾機能の中枢として，産業の港湾需要が中央集権的な官僚機構による整備に先行的であったことは，横浜港が首都東京の国際的な港湾機能として，整備されたことと比較考察すべきことである。そして，ともにわが国の二大国策港湾でありながら，その性格をことにしたことは，横浜港が神戸港と比較して政治的要因が強かったことなどから神戸港に先行して，整備されたことはもとより，その特性が首都東京と経済都市大阪との都市機能の相違によるものであると思われるが，さらにもっとも特徴づけたのは，わが国の資本主義創成期の製糸業と紡績業の発展の相違ではなかったかと思われる。

注(1)　中山伊知郎・篠原三代平編著「日本経済の発展―工業化と未来」（潮出版社1969

年）p.253～254参照。

(2) 有沢広巳編「日本産業百年史上」（日本経済新聞社 昭和42年）p.36参照。

(3) 開港三十年記念会編「神戸港三十年史」（原書房1974年―明治31年刊の復刻版）p.31～32参照。

(5) 日本郵船㈱「七十年史」（昭和31年）p.31，p.40～45参照。

(6) 中村隆雄著「明治・大正期の経営」（東京大学出版会 1985年）p.216～217参照。

(7) 三井倉庫㈱編「三井倉庫五十年史」（昭和36年）p.117～119参照。

4．重化学工業の臨海立地と比較優位　―まとめにかえて―

わが国の「富国強兵」策を基軸とする「近代化」の進展は，「殖産興業」策に基づく模範官営工場を旗じるしとして推進された。したがって，わが国の欧米先進諸国からの産業の移植は，製糸業，紡績業に代表される伝統的産業の近代化への転換から進められ，これを基軸として，輸出産業化し，近代化の原動力となった。このような，わが国の産業社会の形成過程は，常に欧米先進諸国へのキャッチアップにあった。戦後のわが国の近代化への推進は，復興期をへた昭和30年代（1955～）にはじまる重化学工業を中心とする高度成長政策であった。

これは戦前の自給自足的な資源立地型の重化学工業政策ではなく，海外に資源依存を求める消費立地型の産業構造への転換であった。したがって，わが国の自然的条件から重化学工業の臨海立地を促進させ，既存工業地帯を核として，東京湾，伊勢湾，大阪湾に，はじまる太平洋ベルト地帯に臨海工業地帯が形成され，港湾が産業の生産体系の中に組入れられ，比較優位が形成された。

したがって，以前の重化学工業は，明治政府の富国強兵，殖産興業にはじまる資本主義創成期の軽工業を基軸とする発展政策であり，化学工業は，軍事的見地から政府の強力な保護のもとに，推進されてきたため，自由競争に耐え，経済・社会を支える段階ではなかった。そのため重化学工業の立地は，

特に軍事的な見地から海外影響力の少ない自治的な資源立地型の傾向であった。

しかし，戦後のわが国の経済は，民主化され自由貿易思想にのっとり，国際市場を対象としなければならなく，必然的に，規模の利益に基づく比較優位は，紡績業の発展にみられたごとく，良質で経済的な資源を海外に依存しなければならなくなる。このような，重化学工業の発展と港湾との関係は，軽工業における紡績業の港湾との関係以上に，海上輸送上の問題が重視されるようになった。特に，国民所得倍増政策は，重化学工業が需要の所得弾力性，技術進歩，労働生産性の向上などの高い産業であることに視点をおき，欧米先進諸国なみの国民生活水準を達成することが容易であることなど推進の原動力となった(1)。

したがって，昭和30年代（1955〜）にはじまる重化学工業を基軸とする高度成長政策は，既成工業地帯を核とした太平洋ベルト地帯に製鉄業，石油精製業，それに関連する機械工業，石油化学工業，合成繊維工業などが立地した。そして，これらの産業は海外から大量の鉄鉱石，製鉄用石炭，石油などの資源を輸入し，コストの低減をはかるため，臨海立地は必然的なものであった。また広大な工業用地の安価な入手が，埋立による用地造成を促進させ，スケールメリットは，船舶の大型化，専用船化を促進させ，比較優位を形成したが，しかし，技術革新の進展は，産業の規模の拡大と人口の集積をもたらし，大都市のあり方に各種の隘路を発生させ，地域格差是正へと進展していった。すなわち，昭和37年（1962）５月の「新産業都市建設促進法」，昭和39年（1964）７月の「工業整備特別地域整備促進法」施行である。この二法の施行によって，全国的に均衡のとれた地域指定がなされ整備がはかられたが，実質的には，太平洋ベルト地帯を中心とした，太平洋側の地域が代表的な工業地帯として発展した(2)。このように，重化学工業を基軸とする高度成長政策は，基本的にはエネルギーの源泉が石炭から石油への転換にあった。したがって，高度成長期の重化学工業を特徴づけるものは，コンビナート工業地帯の形成であり，従来の企業集団立地とはことなり，資本系列に関係のない企業が，製品製造上の過程において，相互の技術目的で一体となって，

生産体制を構成したことが，高度成長期の産業発展の特質といえるのである[(3)]。また，貿易構造としては，海外から原材料を輸入し，製品を輸出する垂直貿易構造を有し，欧米先進国にみられるような相互製品の輸出・入による水平貿易とは，全くことなった産業構造を有し，さらに，これを特徴づけたのは「総花的」な産業育成政策であった。

したがって，わが国の高度成長期の重化学工業政策を推進させるための比較優位は，輸送費の節約，大規模化による大量生産，安価な工場用地の入手，コンビナート化による集積の利益の享受などの要件を満すことであり，臨海部立地が必要条件であった[(4)]。

このような，わが国の昭和30年代（1955～）にはじめられた高度成長政策は，従来の商業機能を中心とする港湾においても，工業機能を重視した港湾として，鉄鋼，石油化学などの基幹資源型工業を中心に立地し，これら基幹産業を上流として，自動車をはじめとする組立産業の発展の原動力となったことは，わが国の資源輸入，製品輸出の貿易構造を促進づけ，製品の輸出依存度の高さは，紡績業の発展過程における以上に，わが国の産業体質を如実に現わしている。このようなことから高度成長期の産業の発展は，臨海立地の基幹資源型工業を中心とする専用船による大量輸送の利益をはかるため，大規模な工業港の整備が特徴づけられた。しかし，このようなわが国の貿易構造は，特に欧米先進諸国への大量製品輸出と競合産業の衰退を招き，失業などの社会問題と貿易赤字による，経済不振などの経済・社会問題は，わが国の産業構造に変革をもたらし，現地生産の促進により，産業の国際的立地を加速させ，また，円高・ドル安による外国為替事情は，わが国の製品の国際競争力を弱め，安価な生産拠点を求め，アジア NICs などへ産業立地が促進されるなど，国際経済情勢は変動の過程にある。このような産業の国際的立地は，従来のわが国の垂直型貿易構造から国際規模による相互の製品貿易の促進は，従来の貿易構造を一変し，製品移動も従来の商慣習によるのではなく，生産体系として物的流通の利益が追求されるようになり，専用船によるコンテナ輸送を，基軸とする国際復合一貫輸送の時代を加速し，港湾も従来のターミナル機能としてのみならず，物的流通体系の一環として，機

能の重要さが要求される時代となり，情報を主体とする港湾の整備の時代が招来してきた。

注(1) 星野進保稿「高度成長期の地域開発と経済政策」（日本経済政策学会年報1985年）p.10参照。

(2) 日本港湾協会編「日本港湾史」（日本港湾協会　昭和53年）p.190～196参照。

(3) 従来は，石炭を利用しコークス・ガスを作って肥料・染料を作るとか，石炭からセメント・肥料を作るとか，水力発電から電解ソーダ・薬品・人絹を作る等の形態が一つの企業の中で行われている例は多く，大牟田・延岡・新居浜・宇野等によって代表される。これは同一の資本，または資本系列で行われ，コンビナートとはいわないのが普通である。飯島真一，宇都宮綱之著「日本の臨海工業地帯」（通商産業研究社　昭和38年）p.20参照。

(4) 日本港湾協会編「日本港湾史」（日本港湾協会　昭和53年）p.192参照。