

## 八戸港における外貿機能の変容\*

山田 淳一\*\*

本研究では、地方港における外貿機能の変化と後背地産業の変化が如何に関係してきたのか、八戸港を事例として考察する。八戸港は開港期（1939年～1945年）から第一工業港・白銀前面開発期（1946年～1963年）まで、後背地資源およびその加工品の輸出港として機能してきた。第二次世界大戦後には港湾や臨海工業地区の整備が本格的に始まり、その後の工業発展に伴う輸入増加の基礎となった。新産業都市指定期（1964年～1993年）になると港湾整備は第二工業港を中心として進められ、新産業都市誘致企業関連の貨物取扱量が増加した。特に輸入は輸出を大幅に上回るようになり、港湾の性格が一変した。この輸入増加には、従来から立地していた国内原料指向型工場が輸入原料指向型工場へ変化したことも影響している。1994年以降の国際定期コンテナ航路就航期には外貿コンテナ港機能が付与されたが、外貿貨物取扱品目数や外貿貨物コンテナ化率は増加したものの、新たな後背地拡大は見られなかった。

〔キーワード〕 1 港湾整備 2 外貿機能 3 後背地産業 4 八戸港

### I. はじめに

わが国においては、1960年代以降、全国総合開発計画（1962年）、新産業都市建設促進法（1962年）、工業整備特別地域整備促進法（1964年）などの施策と連動し、地方港における工業港化が臨海立地指向型工業の誘致と港湾整備によって推進された。また、1990年代になると、国際化時代やバブル崩壊後における地方の活性化のための政策として、主要港以外における地方港の外貿コンテナ港化が進展した（吉澤，2001）。本稿で取りあげる青森県八戸港は、このような経緯を持つ地方港の典型的な一例といえる。

八戸港は、人口24.5万人（2003年5月）の八戸市に位置している。八戸港における港湾取扱貨物量は、2001年の『港湾統計』によると、移出が1,257万トン、移入が1,195万トン、輸出が34万トン、輸入が693万トンであるが、移出の58.3%、移入の61.4%をフェリー貨物が占める。フェリー貨物を除くと、移出は524万トン、移入は461万トンとなり、その品目別構成比率は、移出で石灰石66%、セメント17%、紙7%などであり、移入では、石油製品40%、重油18%、完成自動

車12%などとなっている。輸出入貨物量について品目別構成比率をみると、輸出では鉄鋼44%、非鉄金属鉱物13%、非鉄金属11%、水産物10%などであり、輸入では金属鉱36%、木材22%、とうもろこし13%、石炭9%などとなっている。

港湾機能に関する研究をみると、遠藤（1981）は物流システムの変化に視点を置き、清水港と後背地産業の分析によって、港湾機能や港湾の階層性、後背地概念について考察した。さらに、永野（1973）は小名浜港を事例として、工業港の形成と後背地産業の発達過程との関係を考察した。一方、八戸港が位置する八戸市を対象とした工業立地の研究をみると、八戸市の工業分布における地区構成や機能的結合関係などを考察した長谷川（1965）や、八戸市における工場配置などから地域構造上の問題点を述べた松崎（1965）があり、両者はともに八戸市の工業形成過程の時代区分を試みた。また、八戸市が新産業都市の指定を受けた以降には、地域振興施策と産業構造の変化を考察し、地域開発における八戸市の課題を指摘した上村（1994）の研究がある。しかし、これらの従来の研究の中で、八戸港が後背地産業の変化に伴ってどのように機能してき

\* 2003年度立正地理学会研究発表大会に発表した内容を加筆修正した。

\*\* 立正大学・院

たのかという、港湾からの視点に立ったものはほとんどみられない。

そこで本稿では、八戸港を事例に、地方港における外貿機能の変化と後背地産業の変化との関係を明らかにすることを目的とする。また、本稿でいう後背地産業とは、貨物の荷役に八戸港を利用している企業とする。

## II. 八戸港における外貿機能の時代区分

八戸港における外貿機能の時代区分を、取扱外貿貨物量の推移、貿易額における主要外貿貨物品目の推移、港湾整備がなされた地区の変化によって試みた。

1935年以降の八戸港における外貿貨物量の推移をみると（第1図）、輸入量は1965年から1990年にかけて急増し、その後、1990年代以降は平均620万トン前後で推移している。

そこで、1935年から1965年における外貿貨物量の変化を詳細に考察するために第2図をみると、輸出量は、第二次世界大戦以前には13万トン前後、第二次世界大戦後は7万トン前後で、ともに増加傾向で推移している。一方、輸入量は輸出量に比べて少なかったが、1950年代後半から増加し、1965年に輸出量を上回った。

次に1953年から2000年までの貿易額と主要外貿品目の割合を第1表に示した。まず、輸出品の推移をみると、1953年から1970年までは硫酸アンモニウムや尿素が輸出額の70～100%を占め、1972年から1990年代前半にかけては、魚介類やその加工品、鉄鋼、船舶などが主要輸出品となった。1990年代中頃以降は船舶と鉄鋼を合わせて輸出額の約70%を占めている。主な輸入品の推移をみると、1960年代前半までは、石炭と自動車等の機械類が主な輸入品であった。輸入額は輸出額と比べて少なく、輸入額が輸出額を上回ったのは1966年であった。1960年代中頃から1980年代にかけては、輸入額のうち、ニッケル鉱や亜鉛鉱、銅鉱等の鉱石類が合わせて30～60%、丸太、パルプウッド等が合わせ

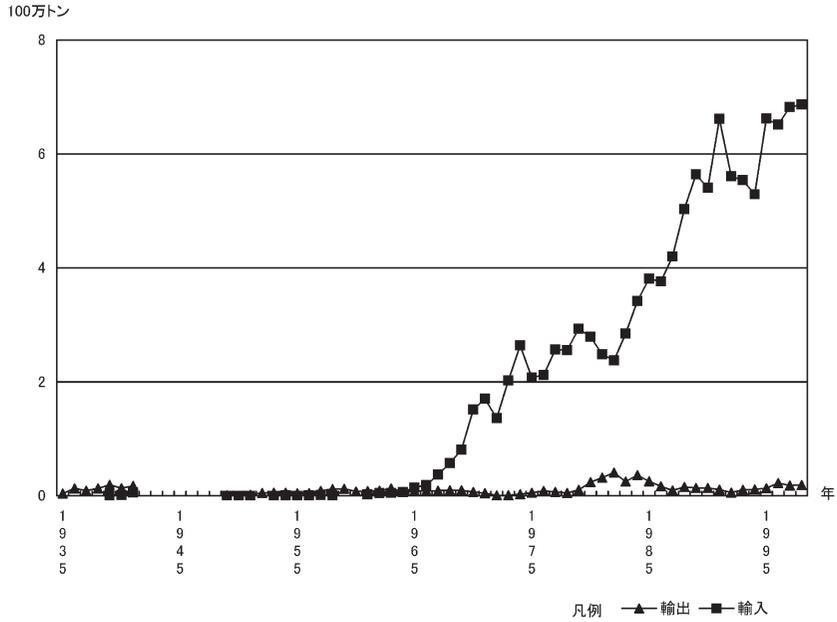
て約20%を占めた。1990年代以降は、輸入額のうち、ウッドチップが約15%、とうもろこしとニッケル鉱がそれぞれ10～15%を占めて推移している。

八戸港における第二次世界大戦以前の外貿品目の特徴を『大日本帝国港湾統計』によってまとめると、硫化鉄鉱と硫黄、セメントの輸出が主であり、輸入はほとんどみられなかった。また、第二次世界大戦の影響で1944年に外貿活動が途絶した。これにより、八戸港が開港に指定された1939年から1945年の第二次世界大戦終結までを開港期に設定した。

第二次世界大戦後になると、輸出品は硫酸アンモニウム（硫安）と尿素となり、輸入品は石炭や自動車などとなった（第1表参照）。1964年に八戸市は新産業都市の指定を受けたが、1965年からの輸入量の急増までこの傾向が続いた。当時の港湾整備や企業進出は、主に第一工業港および白銀前面海域であったので、1946年から新産業都市に指定される前年の1963年までを第一工業港・白銀前面海域開発期とした。

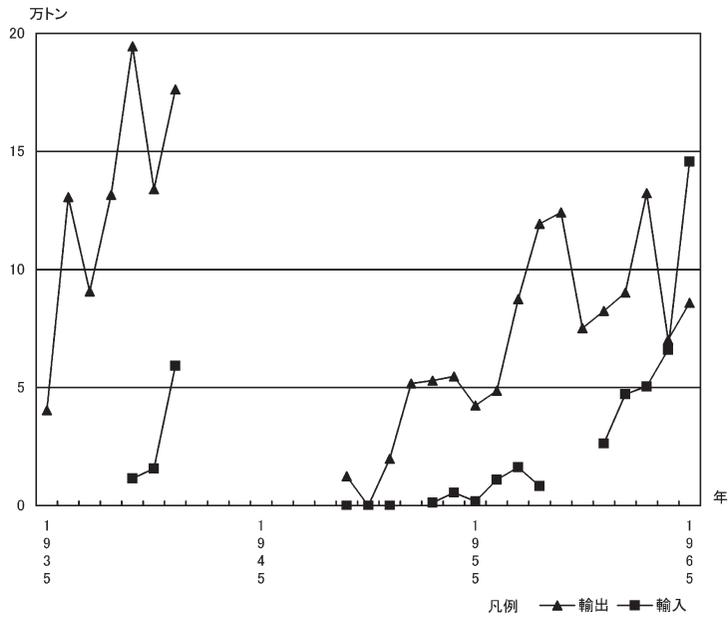
八戸市が新産業都市に指定された1964年以降における外貿貨物の品目の推移をみてみると、1970年代前半に硫安および尿素の輸出がなくなり、1970年代中頃からは、魚介類やその加工品などが主な輸出品となった。1980年代から2000年現在までは、船舶の他、棒鋼・形鋼および線材や、合金鉄などの鉄鋼製品、魚介類の加工品が主な輸出品となって推移している。一方、1965年以降に取扱量が急増した輸入をみてみると、1960年代後半から、ニッケル鉱や亜鉛鉱などの鉄鋼原料、ウッドチップやパルプウッドなどの製紙原料が主な輸入品となり、1980年代前半からは、とうもろこしなどの飼料原料も主な輸入品として推移している（第1表参照）。

1990年代以降、外貿貨物量は停滞傾向にあり、外貿貨物の内訳をみても新産業都市指定期と大差はない。しかし、1994年に国際定期コンテナ航路が就航したことで八戸港に外貿コンテナ港としての機能が新たに付与され、外貿貨物の品目数（第3図）や貿易額における外貿貨物のコンテナ化率（第4図）も上昇したので、



第1図 八戸港における外貨貨物量の推移

(内務省『大日本帝国港湾統計』および運輸省『日本国港湾統計』『港湾統計』各年版により作成)



第2図 八戸港における外貨貨物量の推移(1935~1965年)

(内務省『大日本帝国港湾統計』および運輸省『日本国港湾統計』『港湾統計』により作成)

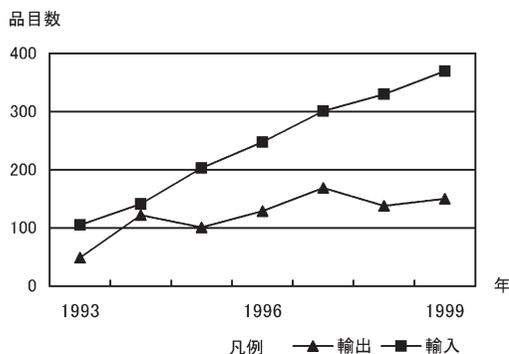
第1表 1953年以降における八戸税関支署管内貿易額と主な品目の推移（単位：千万円）

	輸出		輸入	
	金額	主な品目 (%)	金額	主な品目 (%)
1953年	92	硫酸アンモニウム (91)	5	乗用自動車 (66)、無煙炭 (23)
1954年	99	硫酸アンモニウム (95)	7	乗用自動車 (46)、無煙炭 (40)
1955年	79	硫酸アンモニウム (99)	11	揮発油 (35)、乗用自動車 (19)、くず鉄 (16)
1956年	94	硫酸アンモニウム (99)	13	石炭 (32)、黒鉛 (20)、くず鉄 (17)
1957年	142	硫酸アンモニウム (96)	28	石炭 (22)、自動調整装置 (20)、乗用自動車 (19)
1958年	177	硫酸アンモニウム (100)	17	石炭 (29)、自動調整装置の部品 (14)、機械類 (13)
1959年	172	硫酸アンモニウム (100)	16	機械類 (42)、乗用自動車 (27)
1960年	110	硫酸アンモニウム (100)	20	乗用自動車 (53)、自動調整装置の部品 (14)
1961年	122	硫酸アンモニウム (97)	32	石炭 (42)、乗用自動車 (26)
1962年	126	硫酸アンモニウム (97)	64	石炭 (27)、機械類 (13)
1963年	203	硫酸アンモニウム (70)	102	石炭 (17)、機械類 (13)、りん鉱石 (13)
1964年	161	尿素 (54)、硫酸アンモニウム (36)	149	機械類 (21)、りん鉱石 (15)、石炭 (13)
1965年	185	硫酸アンモニウム (49)、尿素 (47)	156	丸太 (34)、りん鉱石 (22)、石炭 (15)
1966年	203	尿素 (60)、硫酸アンモニウム (40)	206	丸太 (31)、りん鉱石 (18)、マンガン鉱 (15)
1967年	データなし		データなし	
1968年	164	尿素 (42)、硫酸アンモニウム (38)	498	ニッケル鉱 (38)、丸太 (38)
1969年	126	尿素 (43)、硫酸アンモニウム (37)	965	ニッケル鉱 (43)、丸太 (22)
1970年	123	尿素 (41)、硫酸アンモニウム (30)	1793	ニッケル鉱 (50)、丸太 (15)、亜鉛鉱 (9)
1971年	106	尿素 (29)、硫酸アンモニウム (18)、魚介類 (14)	2050	ニッケル鉱 (50)、丸太 (12)、亜鉛鉱 (8)
1972年	85	魚介類 (29)	1656	ニッケル鉱 (29)、亜鉛鉱 (20)、丸太 (17)
1973年	77	パルプ及びびくす紙 (77)	2439	丸太 (22)、ニッケル鉱 (22)、亜鉛鉱 (16)
1974年	288	パルプ及びびくす紙 (45)、魚介類 (24)	4129	ニッケル鉱 (29)、亜鉛鉱 (20)、丸太 (15)
1975年	533	魚介類 (39)、鉄鋼 (34)	3726	ニッケル鉱 (25)、丸太 (15)、亜鉛鉱 (15)
1976年	864	魚介類の調整品 (53)、クラフトパルプ (27)	4386	ニッケル鉱 (24)、丸太 (16)、亜鉛鉱 (14)
1977年	666	魚介類の調整品 (60)、クラフトパルプ (23)	4547	ニッケル鉱 (30)、丸太 (14)、パルプウッド等 (11)
1978年	574	魚介類の調整品 (61)	3937	ニッケル鉱 (21)、丸太 (13)、パルプウッド等 (9)
1979年	447	魚介類の調整品 (65)	5346	ニッケル鉱 (20)、丸太 (15)、パルプウッド等 (7)
1980年	881	鉄鋼 (25)、魚介類の調整品 (21)	6736	ニッケル鉱 (21)、丸太 (10)、鉛鉱 (10)
1981年	973	米 (23)、セメント (20)、棒鋼及び形鋼 (13)	6897	銅鉱 (21)、ニッケル鉱 (16)、亜鉛鉱 (7)
1982年	1307	棒鋼及び形鋼 (48)、セメント (23)	6719	ニッケル鉱 (13)、銅鉱 (12)、重油 (8)
1983年	1225	棒鋼・形鋼及び線材 (43)、魚の油脂 (13)、船舶 (11)	12053	銅鉱 (11)、とうもろこし (9)、ニッケル鉱 (5)
1984年	1812	棒鋼・形鋼及び線材 (36)、船舶 (33)	10461	とうもろこし (14)、銅鉱 (11)、ニッケル鉱 (8)
1985年	1930	船舶 (43)、棒鋼・形鋼及び線材 (32)	9151	とうもろこし (17)、銅鉱 (14)、ニッケル鉱 (11)
1986年	1080	魚粉 (29)、船舶 (26)、棒鋼・形鋼及び線材 (26)	5848	銅鉱 (24)、とうもろこし (17)、ニッケル鉱 (9)
1987年	673	魚の粉及びミール (43)、鉄鋼の棒・形鋼及び線 (10)、魚介類 (生鮮) (9)	5982	銅鉱 (26)、とうもろこし (14)、ニッケル鉱 (9)
1988年	967	魚の粉及びミール (46)、魚の油脂 (17)、船舶 (13)	7204	銅鉱 (19)、とうもろこし (16)、ニッケル鉱 (15)
1989年	999	魚の粉及びミール (36)、船舶 (33)	8535	ニッケル鉱 (24)、とうもろこし (15)、ウッドチップ (12)
1990年	955	船舶 (49)、魚の粉及びミール (26)	8699	とうもろこし (17)、ニッケル鉱 (14)、ウッドチップ (12)
1991年	944	船舶 (56)、魚の粉及びミール (18)	9652	ニッケル鉱 (15)、とうもろこし (15)、ウッドチップ (14)
1992年	747	船舶 (58)、インゴット (24)	8012	とうもろこし (17)、ウッドチップ (14)、ニッケル鉱 (12)
1993年	1664	船舶 (72)	7599	ウッドチップ (14)、とうもろこし (14)、ニッケル鉱 (8)
1994年	1580	船舶 (69)	6682	ウッドチップ (17)、とうもろこし (15)、ニッケル鉱 (7)
1995年	1963	新造貨物船 (41)、ピレット及びシートバー (31)	8340	ウッドチップ (14)、とうもろこし (11)、ニッケル鉱 (11)
1996年	2066	新造貨物船 (44)、鉄鉄 (22)、ピレット及びシートバー (9)	9566	ウッドチップ (15)、とうもろこし (15)、ニッケル鉱 (11)
1997年	2839	新造貨物船 (43)、合金鉄 (31)	10592	ウッドチップ (13)、とうもろこし (13)、ニッケル鉱 (12)
1998年	3278	新造貨物船 (43)、合金鉄 (26)、有機化合物 (16)	10659	ウッドチップ (16)、とうもろこし (11)、ニッケル鉱 (10)
1999年	2824	合金鉄 (46)、新造貨物船 (38)	8349	ウッドチップ (15)、とうもろこし (12)、ニッケル鉱 (10)
2000年	3814	合金鉄 (53)、新造貨物船 (26)	9393	ニッケル鉱 (13)、ウッドチップ (13)、とうもろこし (10)

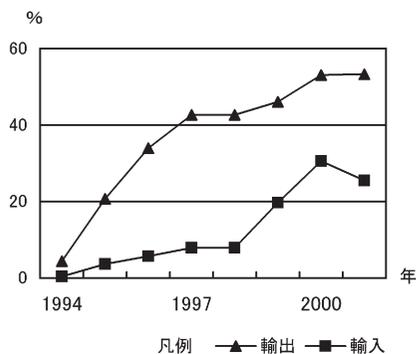
1) 八戸税関支署管内…八戸港 (開港)、むつ小川原港 (不開港)、久慈港 (不開港)

2) 1991年以降、放射性元素の輸入がみられるが、むつ小川原港における輸入であるため除外している。

資料：八戸税関支署資料により作成



第3図 八戸港における外貿易品目数の推移  
(函館税関資料により作成)



第4図 八戸港における外貿易貨物コンテナ化率の推移  
(八戸港貿易センター資料により作成)

1994年以降を国際定期コンテナ航路就航期とした。

これらの結果、八戸港における外貿易機能の時代区分を、①開港期（1939年～1945年）、②第一工業港・白銀前面海域開発期（1946年～1963年）、③新産業都市指定期（1964年～1993年）、④国際定期コンテナ航路就航期（1994年～）、の4期に設定できた。

### Ⅲ. 八戸港における港湾整備と後背地産業の変容

ここでは前述の時代区分に基づき、各期における八戸港の港湾整備と後背地産業の変化について考察する。各期における八戸港の変化や後背地産業の立地を把握するため、各期の末期における八戸港の主要な港湾施設および工場の分布を第5図に示した<sup>1)</sup>。

#### 1 開港期（1939年～1945年）

##### a. 開港期における港湾整備

八戸港における本格的な港湾整備は、1919年の鮫浦港における漁港整備に始まった。八戸市において市制が施行された1929年には、鮫港と馬淵川・新井田川河口の湊川口とを統一して八戸港と改称され、内務省によって商港に編入され、1935年には内務省第二種重要港湾に指定された。1932年から1939年にかけては、鮫地区における3,000トン岸壁と物揚場建設と埋立工事を主とした商港第一期工事が行なわれた。この岸壁は

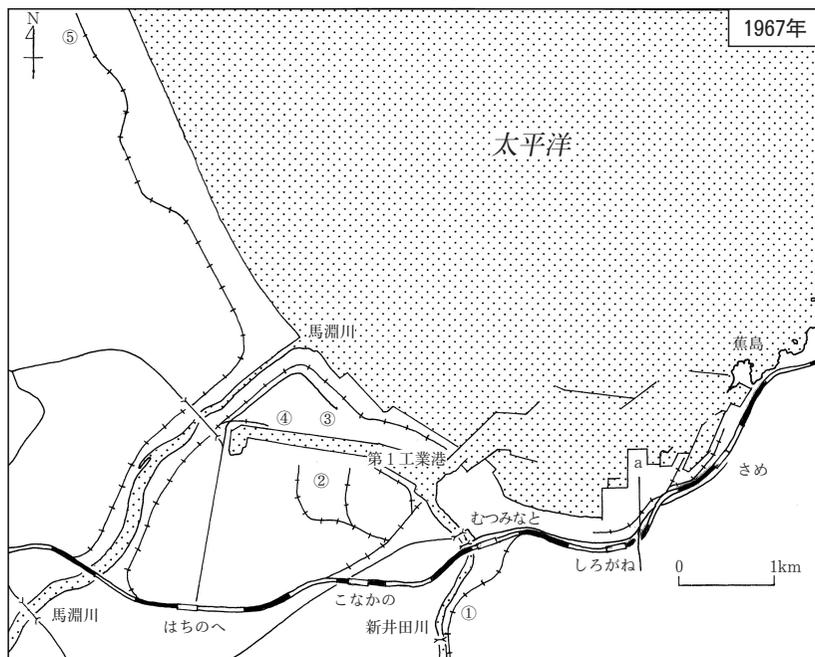
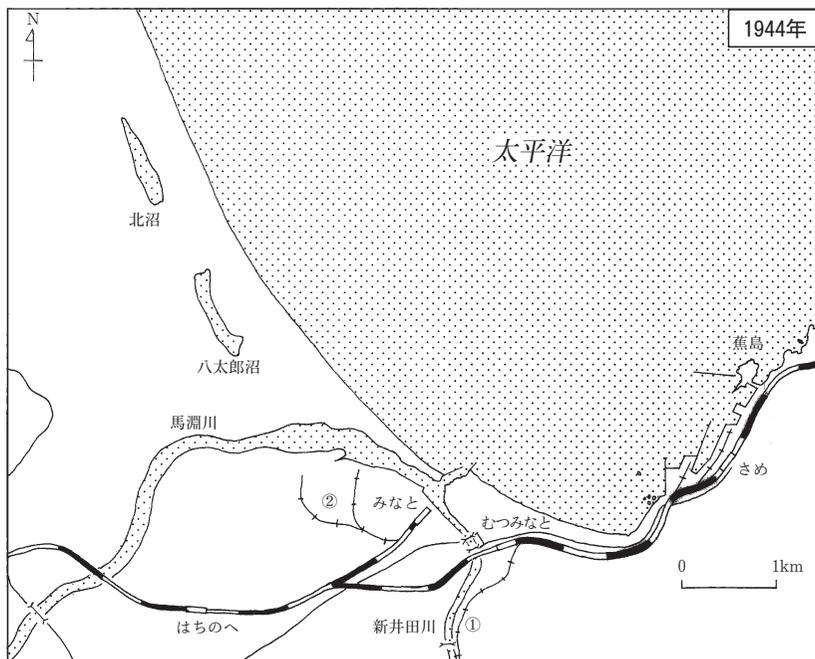
工事完成以前から暫定的に供用されていた。1939年3月30日、商港第一期工事の完了をもって、八戸港は貿易港として開港指定を受けた。これにより八戸港に初めて外貿易機能が付与されたといえる。

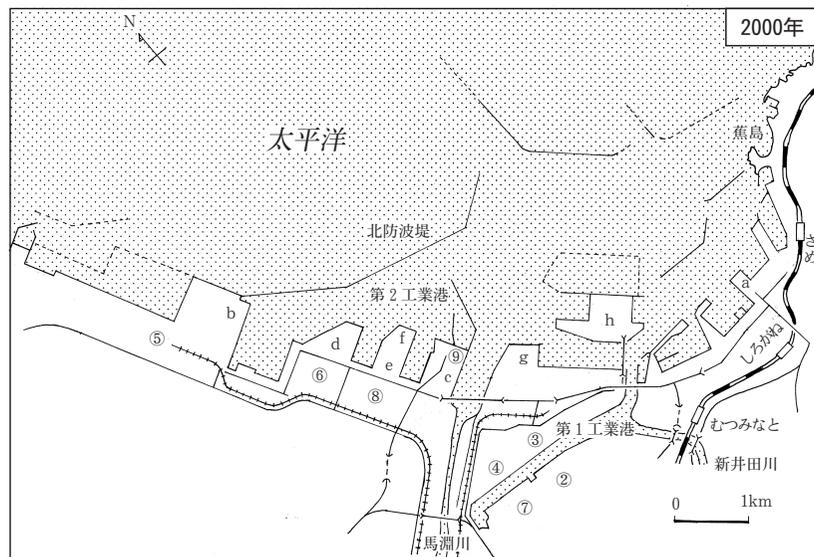
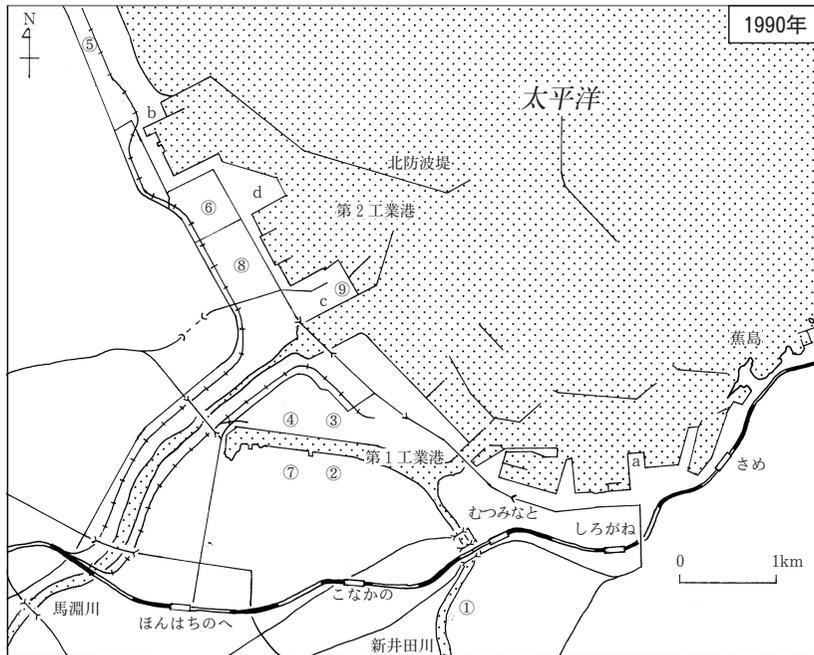
1940年からは、1946年を目標年次として商港修築第二期計画が施行された。この計画は、<sup>かふしま</sup>蕪島突堤の埋立工事により漁船の混雑を緩和させるとともに、1937年から行なわれていた馬淵川河道変更工事により発生する廃川敷を利用する工業港建設などを目的としていたが、戦局の悪化により事業はほとんど進まなかった。

##### b. 開港期における後背地産業

1933年に八戸市から大蔵省へ第1回目の八戸港開港指定方陳情がなされた。開港指定以前の貿易には、1933年の陳情によると『税関ノ欠如ハ著シク商港の発展ヲ阻害シ本港積出ノ貨物ニシテ更ニ最寄税関所在地ニ寄港スルノ止ムナキ場合尠カラス』という問題点があったが、硫化鉄鉱および硫黄、セメントの輸出の増加がみられた。それに対して八戸市は、1935年の陳情によれば『応急ノ策トシテ八戸市営保税倉庫ヲ設置シ税関官吏ノ特派ヲ得テ辛ウジテ此等ノ不便ヲ緩和シ』とあり、その後の八戸港の開港指定によってこうした不便性が解消された。

開港期以前から開港期までの八戸の鉄道交通の発達をみてみよう。1891年に日本鉄道青森線が開通し、尻内駅（現在の八戸駅）が開業した。その後、1894年に





- 凡例
- ① 八戸セメント（旧磐城セメント） ② 三菱レイオン（旧日東化学工業） ③ 東北電力八戸火力発電所
  - ④ 大太平洋金属（旧日曹製鋼） ⑤ 三菱製紙 ⑥ 八戸製錬 ⑦ 北日本造船 ⑧ 東京鐵鋼 ⑨ 八戸飼料コンビナート
  - a 白銀埠頭 b 八太郎4号埠頭 c 八太郎3号埠頭 d 八太郎1号埠頭 e 八太郎2号埠頭
  - f 多目的国際物流ターミナル g 河原木2号埠頭 h 河原木1号埠頭

第5図 各期の八戸港における主要な港湾施設および工場の分布  
 (1944年は陸軍省参謀本部陸地測量部5万分の1地形図により作成、1967年と1990年は建設省国土地理院5万分の1地形図により作成、2000年は青森県『八戸港港湾計画図2000年版』により作成)

尻内駅－湊駅間、1924年には種市駅までの鉄道（現在の八戸線）が開通し、途中駅である鮫駅が開業したことで、八戸港が鉄道と結ばれることとなった。

開港期およびその以前においては、硫化鉄鉱および硫黄、セメントが主な輸出品であり、輸入品は特にみられなかった。以下、当期における主要輸出品である硫化鉄鉱および硫黄、セメントの輸出企業について考察する。

硫化鉄鉱および硫黄の輸出企業は松尾鉱業㈱である。松尾鉱業は1914年に松尾鉱山を開山した。八戸港における鉄道と港湾の連結によって、従来、青森港まで鉄道輸送され積み出されていた松尾鉱山の硫化鉄鉱・硫黄は、1930年頃から八戸港で積み出されるようになった。松尾鉱業が八戸港を経由して輸出する主な出荷先は、硫安肥料会社である大連の満州化学工業㈱や、興南の朝鮮窒素㈱であり、八戸港と大連港の間には1930年頃から月に2～3回の定期航路が運行されていた。八戸港における松尾鉱業の硫化鉄鉱・硫黄の積み出しは、16棟1,660坪の貯鉱倉からトロッコで棧橋まで運び、舢に積み換えて沖荷役をするもので、荷役能力は1日平均1,000tであった。

次に、もう一方の輸出品であったセメントの輸出企業をみると、新井田川右岸に立地していた磐城セメント㈱湊工業所（第5図の①）であり、1918年に日出セメント㈱として設立され、1921年に操業を開始した。この企業は1925年に磐城セメント湊工業所として同社に合併された。磐城セメント湊工業所は、1930年から南北アメリカ向けにセメント輸出を開始した。当時、八戸港は不開港であり輸出入取扱手続きができなかったため、税関当局に不開港貿易の特別許可を出願し、1934年からは直輸出を行なっている。仕向地は香港、北樺太、南アフリカ連邦であった。1935年から1937年にかけてはソ連向けのセメント輸出が盛んとなった。1945年以前において湊工業所からのセメント輸出が最大となった1937年度には、湊工業所におけるセメント生産量の16.5%が輸出向けであった。しかし、セメン

トの輸出は1930年以降の輸出競争とダンピング出荷によって価格と利益ともに低迷し、ソ連向けの輸出契約が終了した後は積極的に輸出されることはなかった。磐城セメント湊工業所は、舢によって工場と鮫沖に停泊する本船との間を沖荷役に連絡していた。さらに、八戸線の開通により鮫に専用倉庫も設けた。また、1926年には、八戸線に新設された陸奥湊駅から工場への引込線も開通した。

1937年には八戸地区が国土防衛工業立地地域に指定され、同年、日東化学工業㈱八戸工場（第5図の②）が旧馬淵川河口付近の右岸に進出した。この工場の立地によって、松尾鉱山産出の硫化鉄鉱を八戸で硫安へ加工することが可能となり、同工場は、以後の八戸における重化学工業発展の軸をなした。また、この工場の他にも、八戸近隣に産出する砂鉄を原料とした金属工業などの立地もみられた。

1940年度における松尾鉱山の産出のうち、輸出量は硫化鉄鉱27万t、硫黄3.5～4万tであり、そのうちの3分の1が八戸港を利用していた。八戸税関支署資料によれば、開港期における硫化鉄鉱輸出のピークは1942年であり、1944年に輸出が途絶した。

## 2 第一工業港・白銀前面海域開発期（1946年～1963年）

### a. 第一工業港・白銀前面海域開発期における港湾整備

戦後の食糧増産対策の一つとして化学肥料の増産が図られ、硫安の原料である硫化鉄が注目された。戦前から松尾鉱山の鉱石積出港として機能していた八戸港は、1947年に硫化鉄積出港として緊急指定を受け、1951年には重要港湾に指定され、同年から安定した輸出入取扱が始まった。

当期における港湾整備は、第一工業港と白銀埠頭（第5図のa）の白銀1万トン級岸壁の整備を中心に進められた。第二次世界大戦の影響により中断されていた馬淵川河道変更工事は、1948年のアイオン台風による水害が工事再開のきっかけとなり、1955年に完成

した。これにより馬淵川、馬淵川旧河道、太平洋に囲まれた地区（以下「三角地帯」と称す）が生まれ、1956年に三角地帯の臨海工業用地としての造成が完了した。さらに、馬淵川旧河道の水深5.5m 浚渫や、その浚渫土砂や東北電力㈱火力発電所（第5図の③）灰滓による三角地帯海側の埋立事業が進行し、1958年に第一工業港が完成した。その後、1960年にチリ地震津波の被害を受けたものの、1962年に第一工業港の水深6.5m 浚渫が完了した。しかし、第一工業港の水路幅は150mで、水深が浅く水路も屈曲し、入口も狭隘であったために大型船の入港には適さず、後の白銀1万トン級岸壁や第二工業港の整備につながる事となった。

白銀1万トン級岸壁は、1954年に着工されたが資金難で工事が遅延し、1962年に完成した。この岸壁の完成まで、大型船岸壁は松尾鉱山硫化鉱積み出しに専用化されていた鯨の3,000トン岸壁のみであった。そのため、一般の大型船は舳を利用した沖荷役をしなければならず、荷役代や係留日数の増加、積替時の損失といった不便を被っていた。経岸率は低迷し、1950年では35%、1951年では30%であった。

#### b. 第一工業港・白銀前面海域開発期における後背地産業

1950年から1960年にかけて、松尾鉱山が最盛期を迎え、ここでの硫化鉱を原料として日東化学工業八戸工場が生産される硫安が八戸港における主要な輸出品となった。また、東北電力と日曹製鋼㈱（第5図の④）が新たに整備された第一工業港の三角地帯へと進出した。1956年、三角地帯では東北電力火力発電所の建設が開始された。翌年には日曹製鋼（現在の大平洋金属㈱）八戸工場が三角地帯へ進出し、周辺で産出する砂鉄を原料とした砂鉄銹の製造を開始し、1958年には東北電力火力発電所が送電を開始している。

### 3 新産業都市指定期（1964年～1993年）

#### a. 新産業都市指定期における港湾整備

八戸市は1964年に新産業都市に指定された。同年、

ほったろう  
八太郎地区において第二工業港が着工され、1965年には第二工業港の静穏度を確保するため北防波堤の建設も着手された。また、新産業都市建設促進法の施行に伴い、1966年に地方財政法が改正され、漁港区域を除く商港・工業港部分の港湾投資負担割合が変更された。従来の負担割合は、国50%、県25%、市25%であったが、全て国と県の折半になり、八戸港の港湾整備に大きな効果をもたらした。第二工業港では、東北グレンターミナル㈱の専用棧橋（50,000D/W級対応）や、八太郎4号埠頭（第5図のb）の一部を構成する三菱製紙㈱の専用岸壁（50,000D/W級対応）などが整備された他、1993年までに、5,000D/W級対応岸壁（水深7.5m）7バース、15,000D/W級対応岸壁（水深10m）3バース、30,000D/W級対応岸壁（水深12m）1バース、50,000D/W級対応岸壁（水深13m）3バースなどの公共埠頭も完成し、鉱石、木材、穀物を主な取扱品とした港湾施設が整備された。

企業の進出と取扱貨物量の増加によって八戸港の受け入れ体制も整備され、1965年には木材輸入特定港、1969年には穀物輸入特定港、1971年には植物輸入指定港の指定をそれぞれ受けた。

#### b. 新産業都市指定期における後背地産業

当期における後背地への企業進出をみると、まず1965年に新産業都市指定後に初めての誘致企業である三菱製紙八戸工場（第5図の⑤）が操業を開始し、1967年から安定して製品の生産を行なっている。1968年には八戸製錬㈱（第5図の⑥）、翌年には北日本造船㈱（第5図の⑦）が操業を開始した。北日本造船は、鋼製船舶の建造・修理造船所の建設を八戸市の鉄工関連業界と八戸市から要請されたことで設立された。

1978年には東京鐵鋼㈱（第5図の⑧）が立地し、1982年には八太郎3号埠頭（第5図のc）において八戸飼料コンビナート（第5図の⑨）が稼動するなど、新産業都市誘致企業の進出が続いた。

新産業都市指定以後、八戸港における輸入を中心とした急速な外貿貨物の増加をもたらした企業の例をい

くつか挙げてみる。1965年、日曹製鋼は銑鉄生産設備を合金鉄生産設備に転換し、翌年に、ニッケルと高純度の鉄との合金でステンレスの原料となるフェロニッケルの生産を開始し、1968年には鉾石からの一貫製造法によるステンレス鋼の生産を開始した。これに伴いニッケル鉾の輸入が開始された。また、日曹製鋼は1970年に大平洋ニッケル(株)を吸収合併して大平洋金属となった。三菱製紙は操業当初、チップを北東北3県から鉄道によって搬入していたが、1972年から外材チップの輸入を開始した。八戸製錬は輸入した亜鉛鉾や鉛鉾などを利用した他、当初は岩手県や秋田県の黒鉾も利用していた。さらに、八戸飼料コンビナートでは飼料原料であるとうもろこしなどの穀物を輸入している。以上のような企業進出により、八戸港では1966年に輸入額が輸出額を上回った。

このような輸入増加の一方、後背地での地下資源とその加工品の輸出機能は衰退した。石灰石やセメントは移出品となり<sup>2)</sup>、また、1969年の松尾鉾山の閉山によって1971年には硫安の輸出が停止した<sup>3)</sup>。松尾鉾山の閉山は、工場から排出される亜硫酸ガスからの硫黄回収が公害対策として義務付けられ、市場に安価な回収硫黄が流通するようになったためである。八戸港では1990年頃まで水産加工品、鉄鋼製品、船舶が主な輸出品として推移した。

#### 4 国際定期コンテナ航路就航期(1994年～)

##### a. 国際定期コンテナ航路就航期における港湾整備

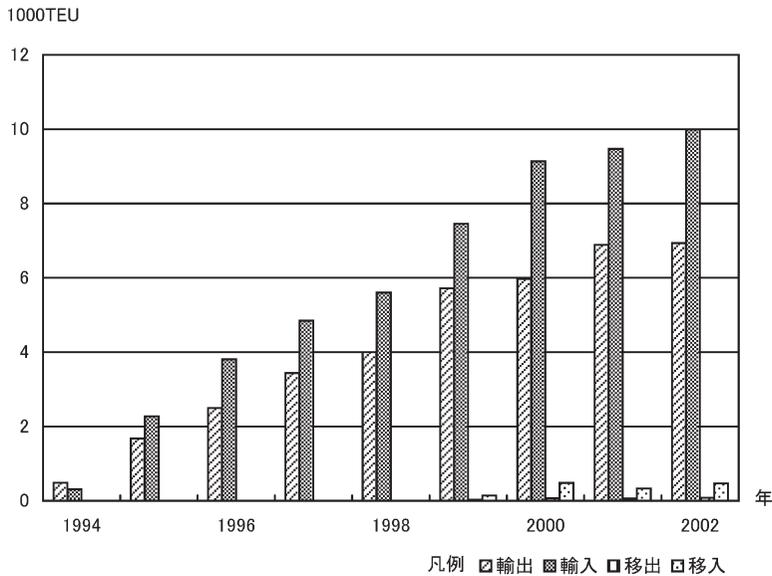
1994年8月、東北地方で初めての国際定期コンテナ航路となった東南アジア定期コンテナ航路が八戸港において開設された。これによって八戸港にコンテナ港という外貿機能が付加された。さらに、1996年に八戸港はFAZ(輸入促進地域)の指定を受け、国際定期コンテナ航路は、1997年に中国定期コンテナ航路、1998年に韓国定期コンテナ航路と北米定期コンテナ航路が開設された。1999年には中国定期コンテナ航路が停止されたものの、横浜港や仙台塩釜港、苫小牧港などを結ぶ内貿フィーダー航路が同年9月に開設され、

中国定期コンテナ航路の代替輸送が可能となった。結果として、1994年の輸入コンテナ本数は309TEUであったものが、1998年には5594TEU、2002年には9994TEUと順調に増加していった。同様に輸出コンテナ本数も、1994年には488TEU、1998年には3997TEU、2002年には6937TEUと増加していった。一方、1999年に開設された内貿フィーダー航路の八戸港における取扱量は、外貿航路と比較してごく僅かであり、1999年の移出28TEU、移入145TEUから、2002年の移出81TEU、移入465TEUと推移している(第6図)。

当初、コンテナ荷役は八太郎1号埠頭(第5図のd)E岸壁(水深13m、延長270m)に設置されたガントリークレーン1基を用いており、コンテナヤードは八太郎1号埠頭と同2号埠頭(第5図のe)の間にある八太郎4～7号岸壁の背後に設置され、暫定的に供用されていた。

2001年には八太郎2号埠頭において、コンテナ取扱施設である多目的国際物流ターミナル(第5図のf)の供用が開始された。多目的国際物流ターミナルは葺置能力985TEUであり、八太郎2号埠頭J岸壁(水深13m、延長260m)1バースを荷役に用いている。八太郎E岸壁に設置されていたガントリークレーン1基はJ岸壁に移設され、さらに2002年にガントリークレーン1基が増設された。

その他の港湾施設の整備をみると、1996年にニッケル鉾や石炭の荷役に利用される水深14mの河原木<sup>かわらぎ</sup>2号埠頭(第5図のg)の供用が開始された。1997年には、北防波堤が完成した他、さらに、河原木2号埠頭に隣接する河原木2号埠頭野積場から大平洋金属への原料搬入用のベルトコンベアが完成した。また、同年に河原木前面海域においてポートアイランドと呼ばれる河原木1号埠頭(第5図のh)第一期工事が完成し、1998年にはFAZ関連施設として第3セクターの(株)八戸港貿易センターが河原木1号埠頭において開業した。



第6図 八戸港におけるコンテナ取扱量の推移  
(八戸港国際物流拠点化推進協議会資料により作成)

b. 国際定期コンテナ航路就航期における後背地産業

国際定期コンテナ航路就航期においても、取扱外貨貨物の主要品目は新産業都市指定期とほとんど同じである。1999年における八戸港の輸出入額構成<sup>4)</sup>を事例として挙げると、輸入額約743億4100万円のうち、とうもろこし等飼料原料が26.8%、ウッドチップ等製紙原料が24.3%、ニッケル鉍等鉄鋼等原料が17.9%を占めていた。また、輸出額約282億4500万円のうち、フェロニッケルが46.2%、船舶は38.8%を占めていた。

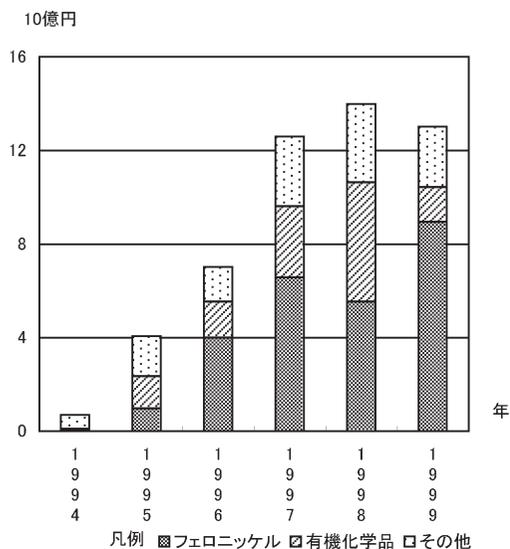
八戸港のコンテナ貨物は、取扱本数ベースでは輸入が輸出を上回るが、金額ベースでは輸出が輸入を上回っている。コンテナ輸出額の推移をみると、1994年には約6億9000万円であり、1996年には約70億3000万円、1999年には約130億1000万円と推移している。輸出コンテナ貿易額における主要品目であるフェロニッケルは、コンテナ輸出額のうち、1994年には12.1%、1996年には57.0%、1999年には68.8%を占めた(第7図)。

次に、コンテナ輸入額の推移をみると、1994年には

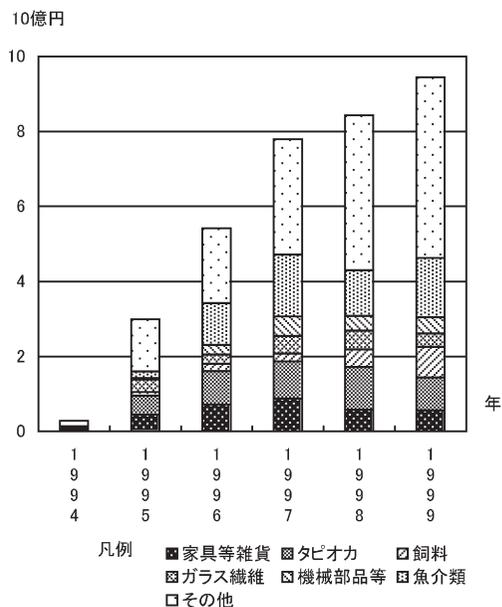
約2億8000万円であり、1996年には約54億2000万円、1999年には94億5000万円と推移している。輸入額における主要品目の内訳をみると、1994年には家具等雑貨が18.5%、飼料が16.0%、タピオカが14.6%であった。1996年においては、魚介類20.5%、タピオカ16.3%、家具等雑貨13.2%となり、1999年には魚介類16.7%、タピオカ9.3%、飼料8.6%となっている(第8図)。

以下、ニッケル鉍等を輸入し、フェロニッケルを輸出している大太平洋金属八戸製錬所、ウッドチップ等製紙原料を輸入している三菱製紙八戸工場、とうもろこし等飼料原料を輸入している東北グレーンターミナル、船舶を輸出している北日本造船について述べる。各企業の外貨貨物と相手国は第2表の通りである。

大太平洋金属八戸製錬所ではニッケル鉍をフィリピンやインドネシア、ニューカレドニアから輸入している。この他、石炭、合金鉄、蛍石、耐火煉瓦、カーボンペースト、カルシウムカーバイドなども輸入している。製品であるフェロニッケルの出荷先は、輸出向けと国内向けがそれぞれ半数であり、輸出向けは主に東南アジア



第7図 八戸港における品目別コンテナ輸出額の推移  
(八戸税関支署資料により作成)



第8図 八戸港における品目別コンテナ輸入額の推移  
(八戸税関支署資料により作成)

第2表 八戸港における主な外貨貨物取扱企業

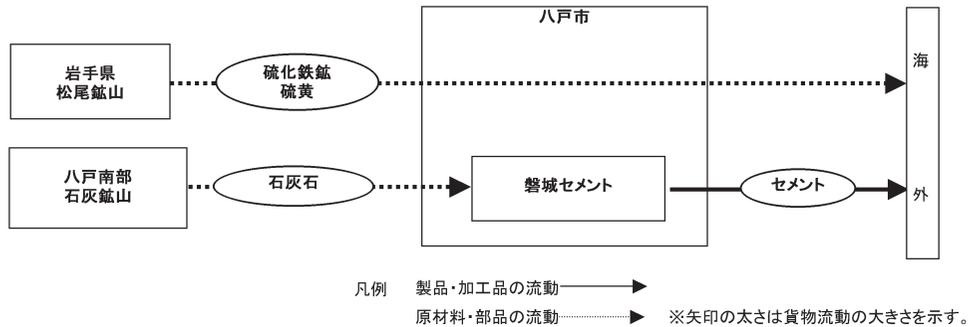
企業名	操業開始年	輸取出扱品目	輸出相手国	輸入取扱品目	輸入相手国
大太平洋金属(株) 八戸製錬所	1957	フェロニッケル・ ステンレス鋼	台湾・韓国・ タイ・シンガポール	ニッケル鉱・石炭・合金鉄・ 蛍石・耐火煉瓦 カーボンペースト・ カルシウムカーバイド	ニューカレドニア・ フィリピン・インドネシア・ オーストラリア・南アフリカ・ ノルウェー・中国・台湾、他
三菱製紙(株) 八戸工場	1963	印刷用紙	台湾・シンガポール・ 香港	ウッドチップ・ウッドパルプ・ 石炭など	オーストラリア・チリ・ カナダ
北日本造船(株)	1969	鋼製新造船	パナマ・バハマ・ オランダ	鋼製新造船関連の資材・ 機器	中国・韓国・ノルウェー・ オーストラリア・オランダ・ フィンランド
東北グリーン ターミナル(株)	1982	なし	なし	トモロコシ・大豆油粕・ コウリヤンなど	アメリカ

(2000年3・8・9月間取調査およびジェトロ『青森県の貿易1999年』により作成)

ア航路を利用して台湾へ輸出されている。2002年度における大太平洋金属のニッケル事業は、全体の営業利益のうち96%を占めている<sup>5)</sup>。大太平洋金属ではニッケル系ステンレス鋼の一貫生産を行ってきたが、1998年にはステンレス鋼丸棒・線材部門から撤退し、さらに、1999年にステンレス鋼およびその他の非ニッケル部門から撤退した。それに伴い、八戸港から輸出されてきたステンレス鋼の取扱もなくなった。大太平洋金属八戸製錬所は原料輸入・製品輸移出型の性格を持つ後背地

産業といえる。

三菱製紙八戸工場で使用するウッドパルプおよびウッドチップの95%が輸入である。ウッドパルプはウッドチップの不足分を補うため、1ヶ月に3000~4000トンが輸入されている。石炭や石油も輸入している他、さらに、接着剤(タピオカ澱粉)、漂白剤(カオリン)などを八戸港からコンテナで輸入している。製品の7~8割が東京に出荷され、輸出は月産量の2~3%である。輸出のほとんどが印刷用紙であり、製品の輸出



第9図 開港期における主な外貿貨物と取扱企業  
 (筆者作成)

には東南アジア航路を用い、香港、シンガポール、マレーシアへ仕向けられている。以上のことから、三菱製紙八戸工場は原料輸入・製品国内遠距離移型の後背地産業といえる。

飼料原料の輸入企業である東北グレーンターミナルは八戸飼料コンビナートに立地している。八戸飼料コンビナートはサイロ企業である東北グレーンターミナルと、東北グレーンターミナルからベルトコンベアで飼料原料の供給を受けている中部飼料(株)、伊藤忠飼料(株)、北日本くみあい飼料(株)、東北飼料(株)、日和産業(株)の5つの飼料工場によって形成されている。東北グレーンターミナルから出荷される飼料原料の約95%がこれらの工場へ供給されている。また、各工場における聞き取り調査の結果<sup>9)</sup>、2001年度においてこれらの工場で生産された飼料の県別出荷先は青森県54%、岩手県37%、秋田県6%などとなっており、貨物流動における後背地は八戸港周辺の青森県や岩手県に形成されている。このことから八戸飼料コンビナートは原料輸入・製品国内近距離移型の性格を持つ後背地産業といえる。

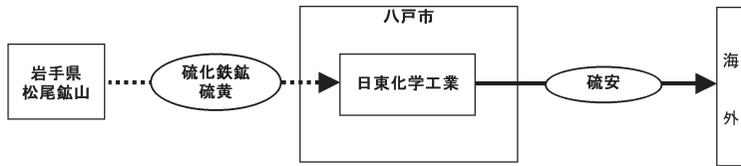
船舶の輸出企業である北日本造船は操業開始以降、建造船台を拡張し、2000年には15,000総トンの建造船台を完成させた。北日本造船では、コンテナ積載冷蔵運搬船、オイルタンカー、LPG 運搬船、RO-RO 船、多目的船、自動車専用船等、様々な鋼製新造船を輸出

しており、これらの鋼製新造船関連の資材や機器も輸入している。このような機械工業において部品供給等における関連会社の存在を無視するのは問題であるが、八戸港における外貿貨物流動のみに注目すると、北日本造船は部品輸入(少量)・製品輸出型の後背地産業といえる。

#### IV. 八戸港における外貿機能の変容

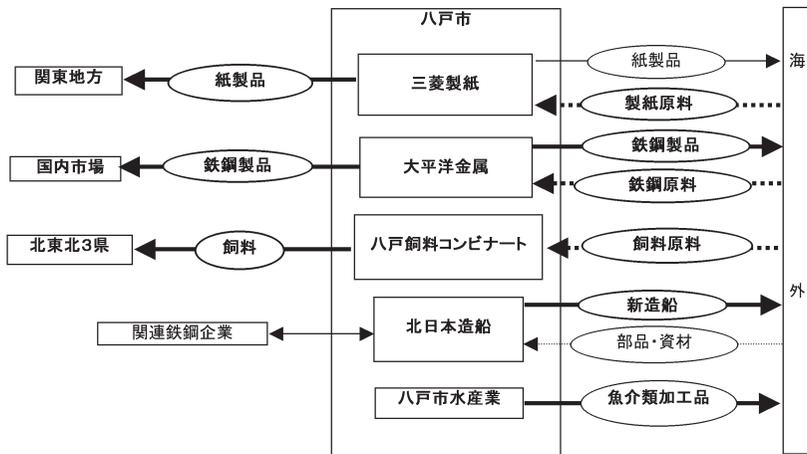
開港期における主な輸出品は、松尾鉱山産出の硫化鉄鉱・硫黄、八戸に産出する石灰石を磐城セメントが加工するセメントであり、輸入品はほとんどみられなかった(第9図)。このことから、八戸港の開港期における外貿機能は、原料指向型工業に支えられた後背地の地下資源およびその加工品の輸出港であったといえよう。また、八戸港が開港指定を受け外貿機能を付与されたのは、開港指定以前から輸出品取扱が増大していたため、必要に迫られたものであったといえる。

第一工業港・白銀前面海域開発期における主要輸出品は、松尾鉱山に産出する硫化鉄鉱を原料として日東化学工業八戸工場で加工された硫安であった。主要輸入品は、石炭、自動車、揮発油、くず鉄、機械類など、種類は次第に増えていったが少量であった(第10図)。また、港湾や臨海工業地区の整備も進み始め、その後の工業発展に伴う輸入増加の基礎となった。このこと



凡例 製品・加工品の流動——→  
 原材料・部品の流動……→ ※矢印の太さは貨物流動の大きさを示す。

第10図 第一工業港・白銀前面開発期における主な外貨貨物と取扱企業  
 (筆者作成)



凡例 製品・加工品の流動——→  
 原材料・部品の流動……→ ※矢印の太さは貨物流動の大きさを示す。

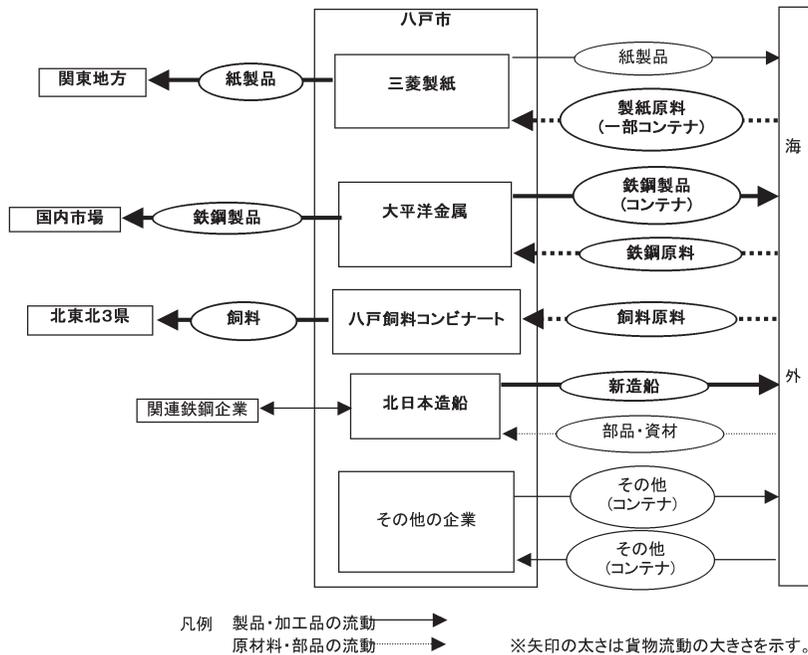
第11図 新産業都市指定期における主な外貨貨物と取扱企業  
 (筆者作成)

から、戦前からの後背地の地下資源およびその加工品の輸出港としての機能の他、物資の輸入港としても機能し始めたといえる。

新産業都市指定によって第二工業港を中心に港湾整備が進展した。新産業都市指定期の外貨貨物と取扱企業の関係をみると、三菱製紙は製紙原料を輸入し、紙製品を主に関東地方へ出荷した。八戸飼料コンビナートでは飼料原料を輸入し、飼料を北東北3県へ出荷した。大太平洋金属は鉄鋼原料を輸入し、鉄鋼製品を輸移出した。北日本造船は部品や資材の一部を輸入し、製品である新造船を輸出した。また、八戸市の水産業による魚介類加工品の輸出もみられた(第11図)。従来の主要輸出品であった硫安は、松尾鉱山の閉山によっ

て当期中頃に取り扱われなくなり、後背地の地下資源とその加工品の輸出港としての機能は衰退した。一方、新産業都市誘致企業などによる貨物取扱量が増加し、特に輸入が輸出を著しく上回ったことで、港湾の性格が一変した。この輸入増加には、従来から立地していた国内原料指向型工場が輸入原料指向型工場へ変化したことも影響している。

国際定期コンテナ航路就航期における外貿機能をみると、国際定期コンテナ航路が開設されたものの、輸出入貨物の品目は新産業都市指定期と大差はない。しかし、大太平洋金属の製品であるフェロニッケルや、三菱製紙の製紙原料であるタピオカやカオリンなどがコンテナによる輸送となり、有機化学品、魚介類、飼料



第12図 国際定期コンテナ航路就航期における主な外貿貨物と取扱企業  
 (筆者作成)

第3表 八戸港における外貿貨物の仕出地・仕向地に占める八戸市の割合

輸出貨物	非コンテナ貨物		コンテナ貨物	
	八戸市仕出 (FT)	八戸市仕出 (%)	八戸市仕出 (FT)	八戸市仕出 (%)
1993年10月	1527	63	0	0
1998年10月	755	100	10713	92

輸入貨物	非コンテナ貨物		コンテナ貨物	
	八戸市仕向 (FT)	八戸市仕向 (%)	八戸市仕向 (FT)	八戸市仕向 (%)
1993年10月	365231	94	0	0
1998年10月	596146	96	6555	70

(運輸省『陸上出入貨物調査』1993年、1998年により作成)

の他、家具等雑貨などの都市型貨物の外貿コンテナ貨物量も増加してきた(第12図)。

八戸港における外貿貨物取扱量は伸び悩んでいるものの、コンテナ港化によってコンテナ取扱量の他、外貿貨物品目数や貿易額ベースにおける外貿貨物コンテナ化率も上昇した。

しかし、八戸港外貿貨物における仕出地と仕向地をみると、コンテナ港化の前後において八戸市が八戸港外貿貨物の仕出地および仕向地として大きな割合を占

めていることには変わりはなく、輸入コンテナ仕向先がやや分散的なものの、八戸市への仕向が70%を占める(第3表)。

青森県の貿易における八戸港の位置づけをみよう。青森県で生産・消費される外貿貨物の積出・取卸港の割合をみると、青森県からの輸出貨物積出港においては、重量ベースでは青森港(66.7%)や八戸港(22.5%)といった県内の港湾利用が多いものの、金額ベースでは、仙台塩釜港(35.7%)や、航路の充実してい

第4表 青森県で生産・消費される外貨貨物の積出・取卸港の割合

港名	輸出貨物積出		輸入貨物取卸	
	重量	金額	重量	金額
八戸	22.5	11.0	77.5	61.4
青森	66.7	2.9	20.6	31.6
仙台塩釜	3.1	35.7	—	—
横浜	5.2	22.5	1.1	3.0
東京	1.2	24.0	—	—
その他	1.3	3.9	0.8	4.0

単位%

(函館税関『平成14年度第1回管内物流動向調査』により作成)

る東京港（24.0%）や横浜港（22.5%）の利用が多い、このことから、陸送費の負担に堪えうる輸出貨物は八戸港を利用せず、仙台塩釜港や東京港、横浜港へ輸送されていると考えられる。一方、青森県への輸入貨物取卸港は、重量・金額ベースともに県内の港湾利用が多くなっており、特に八戸港は、重量で77.5%、金額で61.4%を占めている（第4表）。

このことから、八戸港においては外貿コンテナ港としての機能が付与されたものの、新たな後背地の拡大はみられなかったといえよう。

以上の結果、八戸港における外貿機能を大きく変化させたのは、後背地の地下資源とその加工品の輸出港としての機能の衰退と、新産業都市指定による八戸港における港湾整備や企業進出の進展によるものといえる。また、新産業都市誘致企業による取扱貨物増加の他に、従来から立地していた国内原料指向型工場が輸入原料指向型工場へ変化したことも影響した。つまり、既存立地工場の性質の変化も港湾の機能変化の一因となったといえる。

## V. まとめ

本研究では、地方港における外貿機能の変化が後背地産業の変化と如何に関係してきたのか、八戸港を事例として考察した。

その結果、八戸港における外貿機能を大きく変化させたのは、後背地の地下資源とその加工品の輸出港と

しての機能の衰退、新産業都市誘致企業による取扱貨物の増加、さらに従来から立地していた国内原料指向型工場が輸入原料指向型工場へ変化したことも影響したことが明らかとなった。

八戸港における港湾整備、取扱外貿貨物量の推移、貿易額における主要外貿貨物品目の推移などにより、八戸港における外貿機能の時代区分は4期に区分できた。各期の外貿機能の特徴は以下の通りである。

### (1) 開港期（1939年～1945年）

八戸港は1939年に貿易港として開港指定を受け、初めて外貿機能が付与された。港湾整備は鮫地区において進められた。主な輸出品は、岩手県松尾鉱山から鉄道で輸送された硫化鉄鉱・硫黄、八戸南部の石灰鉱山からの石灰石・セメントであり、輸入品はみられなかった。このことから、開港期における八戸港の外貿機能は、後背地資源およびその加工品の輸出港といえる。

### (2) 第一工業港・白銀前面開発期（1946年～1963年）

第一工業港や白銀地区前面海域において港湾整備が進められた。主な輸出品は、松尾鉱山産出の硫化鉄鉱を原料として日東化学工業八戸工場で加工された硫酸であり、輸入品は少量であるものの種類を増やした。以上から、戦前からの後背地資源およびその加工品の輸出港としての機能の他、物資の輸入港としても機能し始めたといえる。この時期から港湾や臨海工業地区の整備も進み始め、その後の工業発展に伴う輸入増加の基礎となった。

### (3) 新産業都市指定期 (1964年～1993年)

八戸市は1964年に新産業都市に指定された。港湾整備は第二工業港を中心として進められ、新産業都市誘致企業関連の貨物取扱量が増加した。特に輸入は輸出を大幅に上回るようになり、港湾の性格が一変した。この輸入増加には、従来から立地していた国内原料指向型工場が輸入原料指向型工場へ変化したことも影響している。一方、松尾鉱山の閉山により、後背地資源とその加工品の輸出港としての機能は衰退した。八戸港の港湾整備や産業集積には新産業都市の指定が大きな契機となったといえる。

### (4) 国際定期コンテナ航路就航期 (1994年～)

1994年に国際定期コンテナ航路が開設され、八戸港に外貿コンテナ港機能が付与された。外貿貨物取扱量は伸び悩んでいるものの、コンテナ取扱量やコンテナ貿易額が増加した他、外貿貨物取扱品目数や外貿貨物コンテナ化率(貿易額ベース)も上昇し、雑貨類などの都市型貨物も増加した。しかし、八戸港取扱の外貿貨物流動における八戸市の占める割合は大きいままであり、新たな後背地拡大は見られなかった。

本稿では、八戸港における外貿機能の変容を通じて、港湾機能と後背地産業の関係を考察してきた。しかし、八戸港のような地方工業港に外貿コンテナ港機能が付

与された際に、工業港機能を担ってきた企業がどのような対応をしたのかという点に関しては、十分な考察ができなかった。また、同じような構成の後背地産業が立地する他港と比較した場合、後背地産業と港湾の盛衰は、港湾間においても同様の過程であるのかという疑問も生じた。今後は、複数の港湾を対象として研究を重ねることにより、工業港機能と後背地産業の変容の関係について考察していきたい。

本稿は2000年度立正大学卒業論文を加筆修正したものである。本稿を作成するにあたって、立正大学名誉教授の井出策夫先生、立正大学教授の長坂政信先生をはじめとする諸先生方にご指導頂きました。英文要旨は立正大学名誉教授の正井泰夫先生に校正をお願いしました。また、関係諸官庁や関係企業の方々にはお忙しい中、聞き取り調査に応じて頂き、貴重な資料をご提供頂きました。特に、八戸税関支署統括監視官の三室 修様、同統括監視官の木村柳太郎様、<sup>(株)</sup>八戸港貿易センター業務課長の工藤 高様、東北グレーンターミナル<sup>(株)</sup>総務部長の田村 実様、三菱製紙<sup>(株)</sup>八戸工場事務部総務課担当課長の柴田富雄様、同総務課の佐々木三枝子様には数々の便宜を図って頂きました。ここに記して心から感謝の意を表します。

なお、本稿の骨子は2003年度立正地理学会研究発表大会において発表した。

(受付2003年11月12日)

(受理2003年12月24日)

## 注

- 1) 各期とも、変化を最も反映していると考えられる末期の地図を基としたが、第一工業港・白銀前面開発期(1946年～1963年)のみ、1967年の地図を用いた。
- 2) 磐城セメント湊工業所は1941年に磐城セメント八戸工場と名称を変更し、1963年には社名変更によって住友セメント<sup>(株)</sup>八戸工場となった。さらに、1977年に分離し八戸セメント<sup>(株)</sup>として操業している。
- 3) 硫安などを製造していた日東化学工業は、1998年に三菱レイヨン<sup>(株)</sup>に吸収合併された。
- 4) 八戸港貿易センター資料による。
- 5) 大平洋金属<sup>(株)</sup>の『有価証券取引報告書』(2002年)による。

- 6) 直接訪問による聞き取り調査を2002年8～11月に実施した。

## 参考文献

- 上村康之(1994): 八戸市の工業立地動向と地域開発の課題～新産業都市指定以降に関する考察～, 東北学院大学東北文化研究所紀要, 26, 19-38.
- 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, 54A, 317-333.
- 住友セメント株式会社社史編纂委員会(1987): 『住友セメント八十年史』住友セメント, p.74-134.
- 永野為紀(1973): 後進地域における工業港の形成と展開—小名浜港を例として—. 仙台大学紀要, 5, 35-53.
- 日本経営史研究所(1999): 『三菱製紙百年史』三菱製紙株

式会社, p.455.  
長谷川典夫 (1965) : 八戸工業地区の形成過程. 人文地理,  
17, 493-517.  
八戸港史編集委員会 (1976) : 『八戸港史』青森県, 八戸市,  
八戸港開港35周年記念式典協賛会, p.78-337.

松崎徹 (1965) : 八戸工業地域の地域構造上の問題点. 東北  
地理, 17, 147-151.  
吉澤清 (2001) : FAZ (輸入促進地域) の現状と課題. 小林  
照夫・澤喜司郎・香川正俊・吉岡秀輝『現代日本経済と港  
湾』成山堂書店, p.158.

## The change in the foreign trade function of Hachinohe port

Junichi YAMADA \*

The author aims to examine the relations between the change of the foreign trade function of local ports and the change of industry in hinterland. Hachinohe port in Aomori prefecture is taken to be the case here, and port adjustment, foreign trade function, industry in the hinterland have been made clear by this research. The foreign trade function of Hachinohe port can be classified into four periods. Such indexes of this classification are employed as the change in the main trade freight articles in the trade value, the port adjustment and the change in the amount of handled foreign trade freight.

The following characteristics have been made clear:

(1) The opening period (1939–1945)

Hachinohe port opened as a foreign trading port in 1939, for the first time. Port adjustment was proceeded in the Same area. Main exports were sulfurated iron ore and sulfur transported by the railroad from Matsuo mine in Iwate Prefecture, and limestone and cement from the mines in the south of Hachinohe, but no imports. Therefore, the foreign trade function of Hachinohe port in the opening period can be said as an export port of the hinterland resources and their manufactured goods.

(2) The No.1 industrial port and the Shirogane sea front development period (1946–1964)

Port adjustment proceeded in the No.1 industrial port and the Shirogane sea front. Main export was ammonium sulfate. The raw material was the sulfurated iron ore mined in Matsuo, and it was processed at the Hachinohe factory of the Nitto Kagaku Kogyo chemical company. Imports of various kinds increased, although quantity was small. The port functioned as an export port of the resources of the hinterland and their manufactured goods, but it began to function as an import port. Further, development of the Hachinohe port and the seaside industrial area began from this period. These became the foundation of increasing imports for the industrial development in the following years.

(3) The new industrial city period (1964–1993)

Hachinohe city was designated by the government as a new industrial city in 1964. Port adjustment proceeded around the No.2 industrial port, and the amount of freight handling related to the enterprises invited by the new industrial city increased. On the other hand, a function as an export port of the hinterland resources and their manufactured goods declined by the abandonment of the Matsuo mine. Therefore, the amount of import exceeded the that of export drastically, and the character of the port changed completely. It can be said that the designation of a new industrial city was a big opportunity for the development of Hachinohe port and the industrial accumulation.

(4) The international container line service period (1994–)

An international container line was established in 1994 at Hachinohe port. The foreign trade function as a container port was given by this container line service to Hachinohe port. After that, some container lines

were put into service, and the amount of container handling and container trade values increased. Furthermore, the containerized trade freight rate in the trade value and the number of traded freight handling lists rose, too. Containerized freight by the enterprises invited by the designated new industrial city occupied much, and city-oriented freights such as miscellaneous goods increased. But, the total amount of foreign trade freight at Hachinohe port is making little progress now. Hachinohe city occupies a large proportion in the hinterland of Hachinohe port, and the hinterland is not expanding newly.

[keywords] 1 port adjustment 2 foreign trade function 3 industry of hinterland 4 Hachinohe port

\*Graduate student of Rissho University