

タイトル	大規模漁港を有する都市の産業集積の特性と地域経済の課題 - 宮城県気仙沼地区を事例に -
著者	濱田, 武士; HAMADA, Takeshi
引用	開発論集(111): 67-86
発行日	2023-03-15

大規模漁港を有する都市の産業集積の特性と 地域経済の課題

—— 宮城県気仙沼地区を事例に ——

濱 田 武 士*

〈目 次〉

1. はじめに
2. 気仙沼市の地区概要
3. 漁業と集積経済の形成
4. 魚市場と地域の競争力
5. 自然と漁業集落の空間配置そしてネットワーク
6. マグロ延縄漁業と後方産業
7. 水産業の縮小再編と経済動向
8. 成熟段階に入った産業集積の変容
9. 地域経済の課題
10. おわりに

1. はじめに

2022年4月時点で、全国に漁港は大小2780あり、うち全国の漁船が利用できる第3種漁港は101ある。うち13港は、国が漁港漁場整備法で水産業の振興に重要と定めた特定第3種漁港としている。また、それに匹敵する水揚規模の第3種漁港や重要港湾（の漁港区）もいくつか存在する。

それら大規模漁港の背後地には水産関連産業が集積しており、産業都市が形成されている。これらの都市のことを漁港都市と呼ぶことにする。

漁港都市には、魚市場があり、そこに各地から漁船が集まる。概ね漁港都市の周辺には広く漁村が点在している。水揚げ拡大期は、この集積効果が漁港都市の地域経済を牽引してきた。そしてそこには「産業コミュニティ」が形成されている。

漁港都市における産業の成長はバブル経済期までだった。その後は、水産物輸入の拡大とともに漁業の構造不況が加速し、やがて関連産業の集積経済の活力も低下して、人口減少が著しくなっている。今、漁港都市は、グローバルな対応を図りながら、ローカルでは6次産業化の取り組みを活性化させている。

本稿では、宮城県気仙沼市およびその周辺地域を対象にして、漁港都市の集積経済の特性と

*（はまだ たけし）北海学園大学開発研究所所長、北海学園大学経済学部教授

近年の動向を見ていくと共に、漁港都市の成長と成熟したプロセスを地域経済学的に捉えていく。その上で、東日本大震災によって甚大な津波被害を受けた漁港都市の復興の課題について考えたい。

なお、水産地理学の分野では、資本制漁業、水産加工業の集積地、その他工業などの集積地として大規模漁港を有する都市の研究が行われてきた。例えば、地理学的な視点から漁港の類型化や機能を分析する研究¹や本論でいう「漁港都市」の形成史を整理する研究²や都市構造に踏み込んだ研究³が散見される。さらには漁港都市と漁業の関係⁴や漁港都市に立地する諸産業に焦点を当てた研究⁵、漁港周辺の産業空間について分析する論考⁶も見られる。

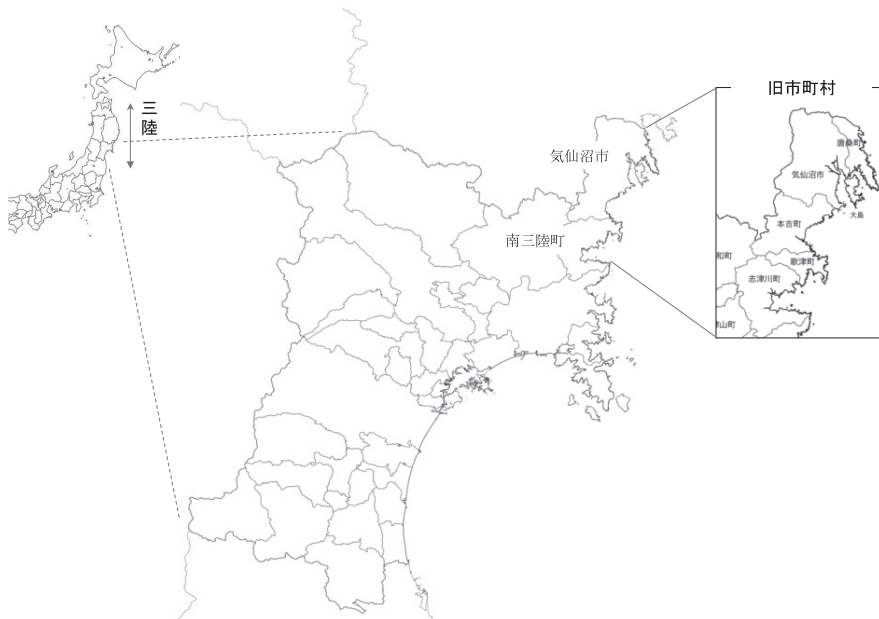
これらの研究は、経済地域として漁港都市の形成やその空間または産業配置を捉えようとしている点において参考になる。しかしながら、いずれも「漁港都市」の地域経済の発展が「産業コミュニティ」による地域制度の運用によるものという理解に乏しい。また、「漁港都市」には漁業の前方産業だけでなく後方産業も集積しており、それら集積していることで、地域内産業連関の発展⁷という現象が見られるが、このことについても触れられてこなかった。

本論では、「漁港都市」分析の新機軸を提案する。

2. 気仙沼市の地区概要

気仙沼市は宮城県沿岸部の北端に位置している（図1）。風光明媚な三陸海岸で知られ、南北に広がるリアス式海岸のちょうど中央にある。

図1. 宮城県気仙沼市とその周辺の位置



気仙沼市は、気仙沼湾奥部にあった気仙沼村からの歴史があり、自治体として市制をしいたのは、1953年の合併時からであり、1955年の近隣村（新月村、大島村）の吸収合併と、2006年の旧唐桑町（北隣）、2009年の旧本吉町（南隣）との吸収合併で今に至る。

市の統計によると、2009年末時点の人口は75,298人である。他の地方と同じく、気仙沼市は人口減少傾向が続いていたが、東日本大震災により多くの犠牲者が出て、さらにその影響で自宅や仕事がなくなり、人口流出が加速している。国勢調査の結果を見ると、2010年が73,489人であるのに対して2015年は64,988人と5年間で8,501人減少（△11.5%）、2020年は61,147人と10年間で12,342人減少（△16.8%）である。

震災前年（2010年）の市内の経済活動全体の総生産額は約2,056億円（公共部門も含む）であり、うち95億円が漁業部門となっている。市の総生産額に占める漁業部門の割合が5%にも満たなかったが、建設業（132億円）は漁業インフラで、製造業部門（288億円）は水産加工品や船舶・機器類供給で、卸売・小売部門（236億円）は市場取引や魚販売で、運輸部門（75億円）は倉庫や運送で、観光部門は飲食・宿泊・土産などで、漁業・水産業との連関が強い。気仙沼市の地域経済は漁業あつての経済と言われている⁸。

周知のように2011年3月11日に発生した東日本大震災、それに伴って発生した巨大津波により沢山の犠牲者が出たほか、漁港周辺の市街地他、関連産業の工場や建屋が壊れ、地域経済は壊滅的な状況になった。水産業の再開なくして地域経済が成り立たないことから、現在も地域経済の再生のための懸命な努力が続けられている。

気仙沼市地区は他の大漁港と同じく、漁港と商港が併設されているが、大規模港湾都市に見られる素材産業や重化学工業などの臨海工業地帯は存在しない。漁港都市としての純度が高い。

気仙沼市漁港の水揚量・金額（2021年）は、表1に示されるように数量で国内7位、金額で6位であった。震災前（たとえば2009年）では数量、金額ともに7位に位置していたことから、漁港別水揚序列は震災前とほぼ変わらない状況となった。

気仙沼市港湾周辺地域には、水産加工団地、造船団地などの工業団地が造成され、冷蔵庫、製氷工場、製函業、鉄工所、漁業会社、漁業者団体、物流業者（トラック業）、機器メーカーなどが集まっている。

市内には水産業に関わる官庁団体、漁業団体、水産土木団体、流通加工団体、船舶工業団体、河川漁業団体、種苗生産団体、船主・船員団体、学校など50団体以上がある。表2に現存する主な団体を記した。この中には、漁業団体など行政に対して業界の意向を取りまとめたり、事業者へ行政・中央団体からの情報提供を担ったりする団体だけでなく、水産加工業協同組合や造船業協同組合など漁業以外の事業者で協同事業を行う団体もある。漁港都市には、こうした地域の連帯組織・団体（アソシエーション）が必ず存在し、情報を共有したり利害調整をしたり、様々な集团的対応を図る産業コミュニティが形成されている。

表 1. 主要漁港別水揚量と水揚金額（2021 年）

漁港	順位	水揚量（万トン）	漁港	順位	水揚金額（億円）
銚子	1	28.0	焼津	1	434
釧路	2	20.4	福岡	2	378
焼津	3	14.1	長崎	3	286
長崎	4	10.0	銚子	4	273
石巻	5	9.4	三崎	5	197
境港	6	9.8	気仙沼	6	183
気仙沼	7	7.5	境港	7	178
松浦	8	7.5	根室	8	176
枕崎	9	6.9	稚内	9	167
稚内	10	6.6	石巻	10	163
福岡	11	5.9	下関	11	131
女川	12	4.7	松浦	12	128
根室	13	4.6	枕崎	13	118
八戸	14	4.4	塩釜	14	82
塩釜	15	1.3	女川	15	65

資料：時事通信社

表 2. 気仙沼市にある水産関連団体（2012 年）

官庁組織	東北運輸局気仙沼海事事務所	漁業団体	気仙沼漁業協同組合
	気仙沼海上保安署		気仙沼遠洋漁業協同組合
	仙台検疫所大船渡・気仙沼出張所		宮城県漁業協同組合 気仙沼地区支所
	横浜税関仙台塩釜税関支署気仙沼出張所		宮城県漁業協同組合 唐桑支所
	宮城県気仙沼地方振興事務所水産漁港部		宮城県漁業協同組合 大谷本吉支所
	宮城県水産技術総合センター気仙沼水産試験場		宮城県北部鱈鮭漁業組合
	宮城県気仙沼土木事務所		気仙沼地区近海鱈鮭漁業組合
	宮城県気仙沼保健福祉事務所		気仙沼地区さんま組合
	宮城県気仙沼向洋高等学校		宮城県唐桑無線漁業協同組合
流通・加工団体	宮城県水産物流通対策協議会気仙沼支部	船主・船員団体	宮城県北部船主協会
	気仙沼魚問屋組合		全日本海員組合気仙沼支部
	気仙沼鮮魚仲買組合		気仙沼船員福祉協会
	気仙沼魚河岸組合		全日本海友婦人会気仙沼支部
	気仙沼鮭出荷組合		気仙沼通信士会
	気仙沼魚市場買受人協会		気仙沼本吉地区船員結婚相談連絡会
	気仙沼製氷冷凍業協同組合		気仙沼地区海難遺児を励ます会
	宮城県缶詰協会気仙沼支部		河川漁業団体
	気仙沼センター水産加工業協同組合	本吉町淡水漁業協同組合	
	気仙沼冷凍水産加工業協同組合	気仙沼鮭漁業生産組合	
	気仙沼水産加工業協同組合	気仙沼市大川水系さけます増殖協会	
	気仙沼水産食品事業協同組合	本吉町小泉川水系さけます増殖協会	その他
宮城フィッシャリーフーズ協同組合	気仙沼水産振興センター運営協議会		
船舶工業団体	気仙沼造船業協同組合	気仙沼港海事振興会	
	気仙沼鉄工機械協同組合	気仙沼漁港利用協議会	
	気仙沼船舶無線工業会		

資料：気仙沼の水産（平成 24 年度版）

出典：気仙沼市役所『気仙沼の水産』

3. 漁業と集積経済の形成

気仙沼市は、近世から気仙沼湾奥部に造成された港を拠点に交易が盛んに行われ、みなと文化とともに発展したまちである。紀州から伝わったカツオ一本釣り漁業が行われ、カツオを釣るための生きエサであるイワシを獲るための漁も発展した⁹。イワシはメ粕（肥料）の原料にもなり、他の水産加工品とともに気仙沼経済を支える大事な移出品となった。明治、大正期を通して、水産加工業が発展すると、県外の動力漁船も入港するようになった。夏はカツオ節、冬はサメを原料にした竹輪や蒲鉾が生産された。殖産興業のもと外需向けの缶詰生産も盛んになり、昭和初期には缶詰生産量が国内一となったこともあった。

こうした歴史を経て、気仙沼市は水産加工業の集積地となった。この業界では、伝統の缶詰や練り製品、さらにカツオのたたき、マグロの切り身、イカの塩辛、サンマ加工製品、フカヒレ、スリミ製品、カジキステーキ、塩蔵ワカメ、メカブ製品、生カキパック、ホヤ加工製品は、気仙沼の特産品となっている。それ以外にも、さまざまな加工製品が製造されており、地元水産加工業界の製品ラインナップは多彩である。気仙沼市が集計する統計では製品を41品目に分けているが、各社のアイテムまでたどると数え切れないほどある。また水産加工業の後方産業として、鉄工業から発展した水産加工機器メーカーも市内に存在し、全国に加工機器を供給している。

気仙沼は漁船が集積する港であるがゆえに、造船業も発達した。市内の一角（浪板地区）に造船団地もある。漁船を専門に建造してきた造船団地であり、しかも、ここでは遠洋・沖合漁船から沿岸漁船まで、あらゆる規模階層の漁船が建造、修繕されている。1960年代までは木造船の建造が中心だったが、その後、鉄鋼漁船やFRP漁船、アルミ漁船まで建造されるようになった¹⁰。造船業界は建造を主とする業者と修繕を専門とする業者に分かれる。当該団地では震災前年間5隻前後の船を建造し、400隻前後を修繕してきた。震災後、全7社が復旧、再開し、新船建造数が10隻前後、修繕が300隻前後というバランスとなった。

造船所のあるまちには下請の関連業者も立地する。気仙沼市では、船舶工業に関係する鉄工業者、電気工事業者、油圧配管工事業者、塗装業者、木工業者など30社はある。それだけではない。機関、無線・レーダーなど船用関連機器、漁具資材、魚群探知機、油圧機器などのサプライヤーが立地している。

こうした産業集積を背景に、気仙沼には、地元だけではなく県外からも漁船建造や修繕の注文が入る。漁船建造数が減る中で、全国的に漁船を新造できる造船所が淘汰されてきたこともあって、発注先は地元・圏内よりも県外からの方が多くなっている。その意味では気仙沼市は“漁船産地”でもあり、“漁船のドッグ”のまちでもある。それら造船関連会社（造船5社と関連2社）は、輸出も見据えて新たな造船会社（株式会社みらい造船）を2015年に設立して、2019年には気仙沼市が地権者から買い取り整備した約4ヘクタールの敷地（朝日町）に国内3番目となるシップ・リフト装備の大型の新工場を竣工させた¹¹。

さらには、給油所、漁船内で使用する生活用品やカップ・長靴・ゴム手袋など漁労用具店など漁労に欠かせない資材業者や、入港する県外船に対して燃油・資材の積み込みや荷揚げ要員の手配を世話（代金の立て替えも含む）する廻船問屋（22社）などが営業している。

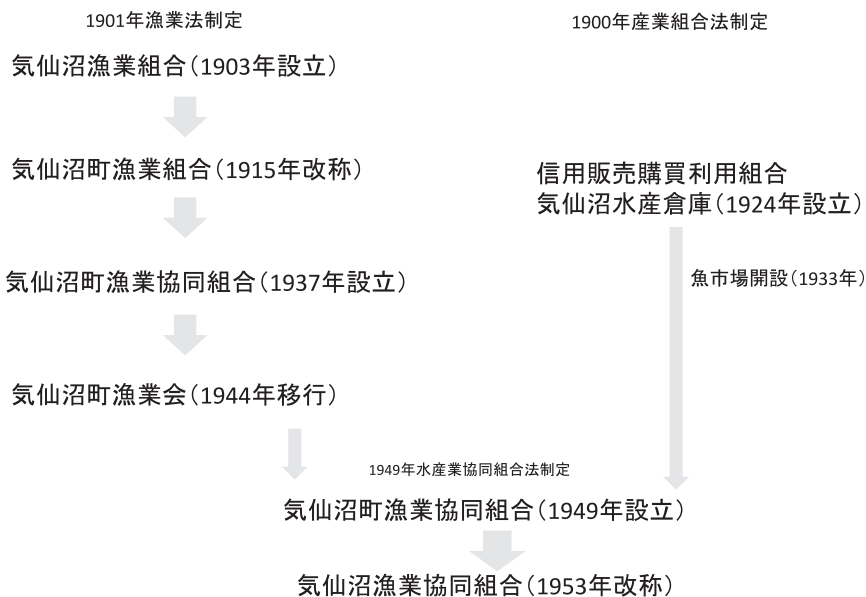
4. 魚市場と地域の競争力

気仙沼市の地域経済の発展の歴史に欠かせなかったのが、市営の水産物卸売市場（気仙沼市水産物卸売市場＝魚市場）である。

気仙沼市水産物卸売市場は、1935年に魚市場として開設された。漁港周辺に水産加工業者が集積し、他県の漁船入港数が増え、公正な取引の場が必要になったのであろう。そこでは魚の集荷・分荷と代金決済が行われるようになった。

魚市場で卸業務を担ったのは産業組合法（1900年制定）に基づいて地元の漁業者、水産加工業者が出資して設立した信用販売購買利用組合・気仙沼水産倉庫（1924年設立）であった。戦後、産業組合法が廃止され気仙沼水産倉庫は解散、それに代わって気仙沼水産倉庫の元組合員および気仙沼漁業会の会員により設立されたのが水産業協同組合法（1949年制定）に基づく気仙沼漁業協同組合であった（1949年設立）。気仙沼漁業会は戦時統制団体であり、漁業法（1901年制定）を根拠法とし漁業権を管理する団体として発足した気仙沼漁業組合（1903年）を起源とする。その系譜を正確に示すと図2のようになる。

図2. 魚市場の卸業務を担う気仙沼漁業協同組合の組織系譜



資料：『気仙沼漁業協同組合史』

気仙沼漁業協同組合は、漁業権を管理する団体であり、信用・販売・購買・指導事業などを漁業者のための実施している協同組合ではあるが、先にも見たとおり、その系譜から見れば、漁業法に基づく漁業者団体と産業組合に基づく流通業者団体の二つが一つになった経済団体である。そして販売事業として実施している魚市場の運営が核になっている。この事業こそが、戦後の気仙沼の地域経済の成長を牽引してきた。魚市場の取扱量は1980年代まで増え続けた。水揚する漁船は北海道（サンマ棒受け網漁船）から九州（近海カツオ一本釣り漁船、近海マグロ延縄漁船）までの県外船籍のものが多く、地元船については2010年の統計を見ると、数量ベースで25%、金額ベースで33%でしかない。ただし、水揚延べ隻数は地元船が88%と最も高く、数量・金額とは比例していない。つまり、数量・金額で多くを占めるのが県外の大型船で、隻数で大多数を占めるのは地元の小規模な沿岸漁船だということになる。

上場される魚種は、さまざまであるが、昨今の主たるものは生カツオ、マグロ類、サメ類、カジキ類、サンマ、サケである。これらの魚を水揚げするのは、近海カツオ一本釣り漁船、近海マグロ延縄漁船、大目流し網漁船、サンマ棒受網漁船、大中型まき網船団など県内外の大型漁船である。マグロ類、カジキ類、サメ類を漁獲する近海マグロ延縄漁船においては地元漁船が多い。生カツオについては2022年まで26年間気仙沼市漁港が日本一の記録を維持してきたが、生カツオを漁獲する近海カツオ一本釣り漁船や大中型まき網漁船についてはすべて県外漁船である。気仙沼で水揚げする地元漁船として多いのは、定置網漁船、刺し網漁船、カジキ突き棒など沿岸漁船である。

漁船の入港数が増えれば、水揚が増え、地元の水産加工業が潤うだけでなく、漁船への燃料・食料・エサなどの補給、漁船の修繕などのサービスの仕事量も増える。船員が下船して飲食業や娯楽にお金を使う。漁船の寄港数の増加は地域経済に好循環をもたらす。

しかし漁船の数は限られているため「漁港都市」の間では漁船誘致の競争が発生する。この競争で他産地に勝つためには、魚市場の卸業者（以下、卸）が如何に漁業者から信用力を勝ち取るかが重要である。もう少し踏み込むと、地元の水産加工業界に需要を喚起して、高い相場を実現する演出ができるかが卸に問われるということになる。

具体的には、気仙沼市には、マグロ類、カジキ類、カツオ、サンマ、サメ類イカ類を専門的に取り扱う加工業者が多く、それらの魚類を大量に買い付ける業者も存在するが、そうした水産加工業者や、漁業者との間に卸が立って、両者にとってより良い取引制度を考案するということが求められる。

たとえば、魚市場では、2007年にカツオの自動選別機が導入されると同時に、「タンクどり方式」が導入された。これは、卸が水揚げ後のカツオを自動選別機でサイズ選別し、氷水入りの容量1トンの容器（スカイタンク）に入れて入札し、落札した水産加工業者がそのスカイタンクごと自社工場に搬入するという方式である。以前は、水揚げ後カツオを手で選別して数匹ずつ魚箱に入れてから入札が行われていたが、新制度の導入で取扱量を3倍に伸ばすことができるようになった。しかも、短時間で処理されることから、カツオの鮮度も維持される。こうし

た新制度の導入でカツオの集荷競争力をさらに強めた。

漁船誘致努力は魚市場の取り組みだけに問われているのではない。漁船が沢山入港すると給水能力（製氷工場からの供給能力）、補油能力（燃油ストックの量と給油施設の規模）、船員の休憩施設の規模が問われる。その他に回船問屋などが行う入出港サポート（食料・燃油積み込み、荷役準備等）のサービス力も関係してくる。これらの能力が低ければ漁船は水揚地として他の漁港を選ぶ漁業者の立場からすると、魚市場の買付意欲が高く、かつ漁船へのサービスが行き届いた「漁港都市」が理想となる。「漁港都市」は地域の総力で誘致に挑む。気仙沼市は2009年に漁船誘致緊急対策事業を実施した。また2019年には民間事業者が魚市場のすぐそばで、乗組員のための銭湯（鶴亀温泉）やインドネシア人船員のためのモスクを開設した。「漁港都市」は外国人船員にもサービス面で配慮することが求められるようになっている。

5. 自然と漁業集落の空間配置そしてネットワーク

東日本大震災により壊滅的な状況になったが、宮城県北部の経済圏内（気仙沼市（旧唐桑町、旧気仙沼市、旧本吉町）、南三陸町（旧歌津町、旧志津川町））の沿岸には、漁業集落が沢山点在していて、そこには沿岸漁民の生業がある。

三陸の沿岸部はリアス式海岸であり、半島と湾が多く、また沢山の入り江も形成されている。浦ごとに漁業集落が形成されており、旧気仙沼市内（旧唐桑町含む）には56、旧本吉町には17、旧歌津町には18、旧志津川町には19の漁業集落（漁港背後集落）がある。宮城県北部の経済圏内には計110の集落があり、東日本大震災前には3000人以上の漁業就業者が暮らしていた（漁業センサス統計によると2008年：3621人、2013年：3043人、2018年：2552人）。

これらの漁業集落の多くは近世からある。幕藩体制時代から、領主から集落ごとに利用できる海域が決められ、その水域内の漁場利用制度が集落ごとに決められて漁業が営まれてきた。共同体管理による漁場利用である。自然環境や社会環境が集落ごとに異なるため漁場利用制度もそれぞれである。現代の漁場利用も、こうした共同体の管理の考え方が基本にある。

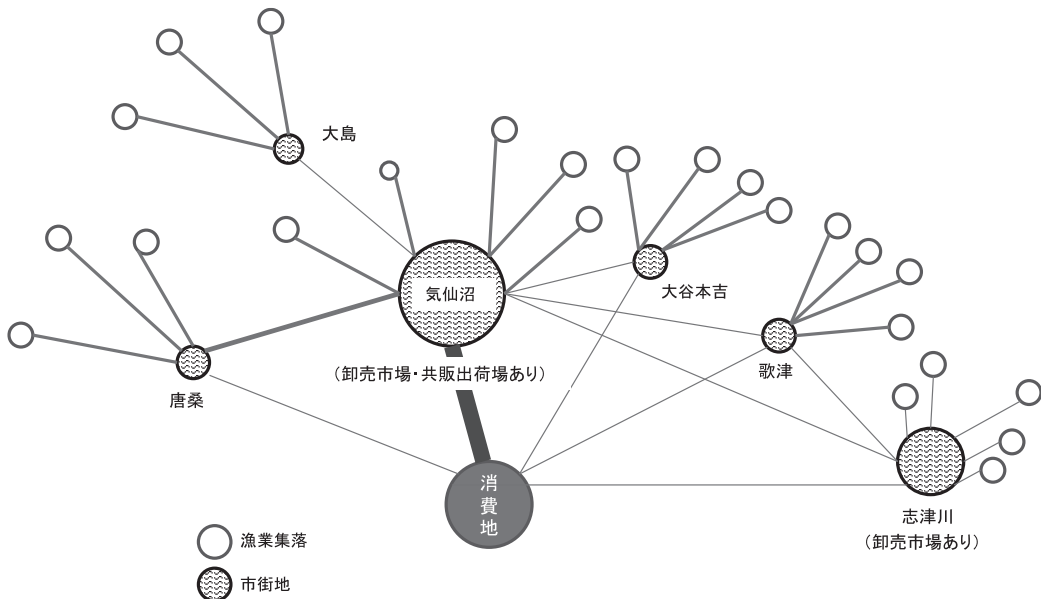
集落と海との関係に欠かせないのは「漁業インフラ」である。気仙沼市漁港は大漁港であるが、その他小規模な漁港が多数ある。現在では漁港はコンクリート構造物になっているが、かつては入り江や静穏な海岸などが船溜まりや船置き場であった。漁のたびに漁船を上架していた。漁船を海に下ろしたり、上架したりするのは共同体（結）の作業であった。現在では漁港内で漁船を係留できるようになり、また岸壁があることから水揚げ作業も楽にできるようになり、高齢漁業者が1人でも漁船の入出港・係留ができるようになっている。近代的な漁港ができたことで、集落と海との関係は変わったが、漁港は今でも共同で利用する社会資本であることから秩序が形成されている。さらに市街地と結ぶ道路整備が進んだことで、ヒトとモノの移動時間が短縮された。ちなみに漁業集落に立地した小規模漁港は現在の気仙沼市内に37港、

南三陸町に 23 港ある。

集落で暮らす漁民の生業は多様で、アワビ・ウニなど磯物を採取する漁が行われたり、ワカメ、コンブ、カキ、ホヤ、ホタテガイなどの養殖業が行われたりしている。沖合に出漁して刺網漁やカジキ突き棒を行う漁民もいる。

関連産業が集積する気仙沼市中心部は、宮城県北部にある漁業集落の中心地として機能している。そこでこの状況を図 3 に模式的に表した。気仙沼市の市街地が中心地と考えれば、旧唐桑町、大島、旧本吉町、旧歌津町、旧志津川町の市街地は二次的な中心地といえる。二次的な中心地には漁具・資材の購入所や貯金口座の窓口がある漁協の支所又は出張所が設置されており、漁業集落から養殖物や磯物などが集荷され、気仙沼市内にある宮城県漁協の共同販売所に運ばれ販売される。沖合で漁獲された魚は気仙沼市内または志津川地区にある魚市場に運ばれ、セリ・入札にかけられ価値実現が図られる。また中心地には水産加工会社などの事務所や工場あるいは公共機関があり、漁家の構成員らが就労している。

図 3. 気仙沼市をモデルにした漁業集落と市街地との関係の空間的把握



注：著者作成

このように漁業集落から中心地にはヒト・モノが集まるが、それとは逆に中心地から漁業集落には、後方産業の事業者によって漁業関連の燃料・メンテナンスサービスが供給されている。漁業集落と中心地との間にある、こうした双方向の商流・物流のネットワークが三陸沿岸部の地域を支えている。

6. マグロ延縄漁業と後方産業

魚市場や沿岸漁業の経済とは別に気仙沼市にはもう一つの地域経済の軸がある。遠洋・沖合漁業であり、とくにマグロ延縄漁業である。もともとマグロ延縄漁業は春夏のカツオ一本釣り漁業の裏作として秋冬に行われていたが、1960年代に漁場開発が進んで周年操業できるようになり、カツオか、マグロかに専門化するようになった。気仙沼の漁船の多くはマグロ延縄漁業に専門化していった。

この漁業の船は、近海船と遠洋船に分かれ、近海船は「生鮮マグロやサメ類の供給」、遠洋船は「冷凍マグロの供給」を主対象としている。近海船は気仙沼漁港を根拠地にして活動し、遠洋船はマグロの漁場を求めて大西洋やインド洋など世界の海に出漁し、海外の港を基地にして半年から2年の航海をする。冷凍マグロは運搬船に転載され、気仙沼市でなく静岡県清水港、焼津漁港、神奈川県三崎漁港に水揚げされる。気仙沼市は生鮮マグロを取り扱っても、冷凍マグロを取り扱う問屋が存在しないため冷凍マグロの水揚げ港にはなり得なかった。

しかし、気仙沼市は、1980年代には先進地であった三崎地区や焼津地区に代わるマグロ延縄漁業会社の集積地となった。地元で遠洋マグロ延縄漁業への投資が活発化したためである。その背景には、気仙沼市には米ソの200海里体制移行（1977年）に伴う日本漁船の締め出しによって北洋漁業の減船補償金を手にした中小漁業資本や中小の水産関連産産会社が多かったこと、遠洋マグロ漁場は公海漁場も多く、北洋と比較すれば200海里規制の影響を受けていなかったこと、冷凍マグロ刺身市場が成長段階であったこと、宮城県北部が遠洋漁船の船員の輩出地でもあり、とくにマグロ延縄漁船の漁労長は、マグロを追って世界の海をめぐる、あこがれの高給職だったことから乗船希望者（水産高校からの就職）が多かったこと、行政への許認可手続きや情報収集のための漁業支援団体が充実していたことなどがある。

加えて、造船業界や鉄工業界などの後方産業がマグロ延縄漁業との連関を強めた、ということも関係する。地元造船業界が、航海の長期化に伴い大型化する遠洋マグロ延縄漁船の建造・修繕に対応しただけでなく、地元鉄工業界が艀装や修繕のサポートを担った。例えば、漁業会社に依頼されれば、鉄工業者は修繕のために大西洋に浮かぶスペイン領のラスパラマス（島）、オーストラリアのフリーマントル、南アフリカのケープタウンなど海外寄港地にも出かけた¹²。気仙沼市には前方産業となる冷凍マグロの取扱業者は地元で立地しなかったが、後方産業が充実化し、全国の漁業会社から注文を受けるようになった。

こうして気仙沼市はマグロ延縄漁業の国内最大の基地となった。

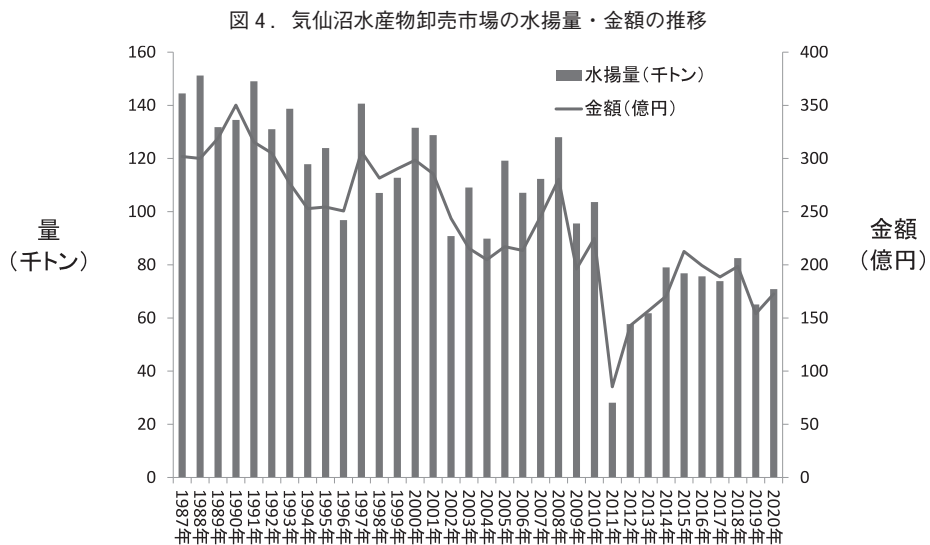
だが、マグロ延縄漁業の経済は90年代に入って崩れていく。日本の大手商社の子会社との取引をしていた韓国漁船、台湾漁船やIUU漁船（国際規制が及ばない便宜地積国に籍を多く台湾資本漁船）あるいは中国漁船が増加し、それらに「日本のマグロ刺身市場」を奪われた結果、多数の日本の漁船が廃業した。この間、漁業会社は、諸制度を用いて幹部乗組員以外を外国人乗組員にして、人件費をかなり圧縮したが、それでもマグロ単価の低迷に絶えることがで

きず累積赤字を膨らませたのであった。この構造不況は今なお続いている。

7. 水産業の縮小再編と経済動向

90年代以後、日本の漁業生産量は大きく落ち込む。国際減船や経営不振による漁業経営の廃業が進み、投資規模の大きい沖合・遠洋漁業部門を中心に漁船数が大きく減じたからである。そのため、漁港都市の経済は低迷する。

気仙沼市地区の魚市場の取扱金額は1982年に約370億円を記録したが、その後徐々に落ち込み、1991年は約315億円、その後250～300億円の間で推移、そして2002年以後は、さらに落ち込み200～250億円の間で推移した（図4）。2008年は輸出ドライブによる魚価上昇が影響して280億円を超えたが、2009年はリーマンショックの影響で200億円を割った。震災前の2010年は225億円となっている。東日本大震災の年（2011年）は85億円まで落ち込んだが、その後漁船の受け入れ体制が整い、2015年には210億円まで回復した。



資料：気仙沼市役所

水産加工業の産出額は、1992年が約505億円だが、その後高次化する加工業者が増えたことで上昇し、90年代後半は600億円以上となる。しかし、2000年代に入って500億円を割り、2009年には432億円（2010年は統計無し）、震災年は27億円まで落ち込んだ。その後、再生して2020年は393億円にまで戻した。水産加工施設数は、1992年には151あったが、2010年には132、震災の年は86にまで落ち込み、2020年には、152と震災前を上回っている。

気仙沼市内に本社を置く会社の遠洋マグロ延縄漁船、近海マグロ延縄漁船は、1992年にはそれぞれ154隻、49隻であったが2014年には36隻、17隻となっている。これらの水揚総額

については把握できないが、宮城県北部鰹鮪組合所属（旧宮城県北部鰹鮪漁業協同組合）の遠洋マグロ延縄漁船の水揚実績を見ると、1992年が385億円（125隻）、その後デフレ不況と国際減船の影響で落ち込み廃業が進み、2002年には200億円（80隻）を割り、2006年（36隻）には100億円を割り、2009年に63億円（27隻）となっている。

バブル崩壊から今日までの間に、地域経済を支えてきた部門がいずれも縮小再編した。さらに、関連産業の衰退によって兼業漁家の漁業外所得が落ち込み、漁業集落の地域経済もそれに伴って縮小している。この点は農業集落と同じ問題を抱えている。

他方、新展開として6次産業化が推進されてきた。市場施設内や観光ホテルなどで特産品の直売所や外食業を充実化させ、学校給食に対して地場魚の魚食普及を進めている。2003年からは気仙沼水産加工業振興協会が「気仙沼ブランド商品認証審査委員会」を設置して「気仙沼地域 HACCP 工場」を認定している。地場製品のブランド化を図る取り組みである。2008年からは唐桑地区の特産品であるホヤをモチーフにしたキャラクター「海の子ホヤぼーや」を使って観光PRを促進している。また震災後気仙沼に住み着いたIターン者らがまちづくり団体（一般社団法人まるオフィス）を設立（2015年）して、漁業体験のサポートをするなどアイデアを創出しながら移住・定住者を増やす取り組みを実践している。こうした地域の水産振興のための取り組みが他産地と比較して少なくない。

8. 成熟段階に入った産業集積の変容

90年代から始まるデフレ不況の中で、大きく変貌したのは水産加工業である。90年代の食品流通の動きとしては、70年代後半から始まっていた食品大手の開発輸入が急加速し、末端においては大型小売り店舗やCVSの店舗展開が急進し、輸入食品の受け皿化が明確になった時期である。

まず、こうした流通構造の変化に伴って水産加工業が変貌していく。水産加工業にはいろいろなタイプがあるが、大きく分けると、①伝統的な加工（塩蔵・乾燥・煮沸・缶詰など）や低次加工（選別・冷凍・保管・カットなど）を行う業者、②下請加工を専門とする業者、③大手食品会社のOEM生産をする業者、④自社で高次加工商品（調味・味付けした商品）を開発して販路を広げようとする業者、⑤小売大手のプライベートブランド（PB：マックス・バリュウー、セブン・アンド・アイ・プレミアム、生協など）商品を製造する業者、などがある。

もともと産地の水産加工業者は①のタイプであった。このタイプが大半だった時代は業者の主な仕入れ先は魚市場であったが、90年代から③④のタイプに展開する業者が増えると同時に、円高効果もあって輸入原料にシフトする業者が増え、魚市場を核とした水産業界の関係が弱まった。そのころから魚市場の取扱高は300億円を下回った。それでも、水産加工業の90年代は、企業間競争がプラスに働き、産出額が落ち込むどころか増加していた。

水産加工業の産出額が大きく減ずるのは2000年以後である。食材に対する低価格志向が強

まったことが大きく影響している。併せて食品安全基準の厳格化が進みコスト負担が高まった。その状況に対応できない業者は淘汰された。この間、加工場の従業員の確保も難しくなった。地域の労働力プールが枯渇しだしたのである。

水産加工業界は外国人研修・実習生を受け入れることで、労働力不足に対応した。気仙沼では、1998年から2004年までの間、友好都市協定を結んでいる中国浙江省舟山市から水産加工技術研修生を受け入れことを契機に研修・実習生が定着した。ただ現在の主たる受け入れ先はベトナムとなっている。

地元労働力不足は次のような展開も促した。国外で漁獲された原魚を輸入するのではなく（国産魚も含めて）、韓国・中国・タイ・ベトナムなど第3国の協力工場に送り、安い人件費をテコにして大量加工して輸入するというグローバル・ビジネスである。

水産加工業界はこのように原料輸入、労働力の国際化そして加工プロセスの国際化で食材の低価格化に対応した。だが、その後の水産加工業界に成長局面がなかったわけではない。輸出対応である。海外の水産物需要の拡大と内需縮小という環境が、大量生産される魚種を海外に向かわせた。気仙沼市では、カツオ、サバ、サンマが輸出主力魚種となった。カツオは、生鮮流通とたたき加工原料が主であるが、裾モノについては凍結保管して缶詰原料としてタイに輸出される。サンマは、ロシア、韓国、中国、東南アジアに広がった。サバは、中国やタイに向けて缶詰原料として輸出され、アフリカや東南アジアにも向かった。

2006年までは気仙沼市地区からの輸出は2000トン未満であったが、2007年に8000トンを超えた。輸出に対応するために冷蔵庫の能力も2007年に15万トンから17万トンに増強された。

2000年代は海外に進出する企業が増加した。地域内では上層階層の企業である。中国、台湾、ロシア、アフリカなどに現地法人を設立。グローバル・ビジネスの拠点を海外に求めた。

この結果、カツオ、サバ、サンマなど多獲性魚の価格が安定するようになった。外需拡大の中で、それまで冷え込んでいた漁船漁業の経営も好転した。

しかしながら、先述したとおり、カツオを供給する近海カツオ一本釣り漁船、カツオ、サバを供給する大中型まき網漁船は地元にはなく、すべて県外の漁船である。サンマ棒受網漁船については地元で大型船3隻、小型船7隻のみ（2008年）で漁業部門への経済波及は限定的であった。それどころか、燃油価格の高騰、更なる国際規制の厳格化が進むことで遠洋漁業の経営環境が悪化、減船・廃業によって漁船数が減り、2009年にはマグロ延縄漁船隻数が鹿児島県串木野地区に追い越された。

気仙沼市は、カツオ、サバ、サンマの大産地であるにもかかわらず、それらを水揚げする漁船が県外船であったことから、輸出ドライブによる漁業部門への波及効果はあまり期待できなかった。

9. 地域経済の課題

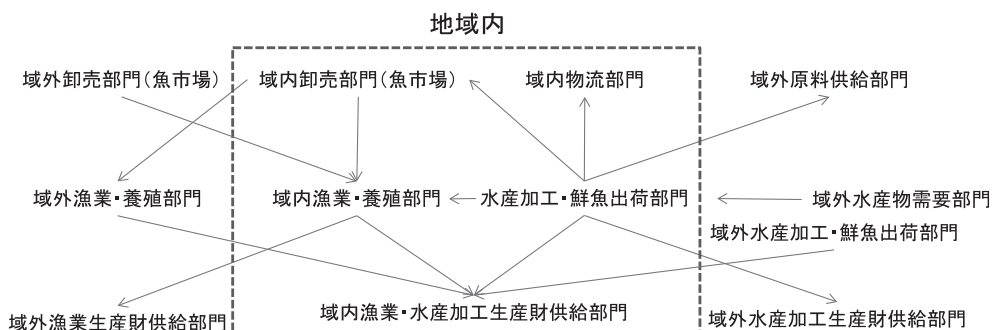
9-1. 漁港都市にあらわれる地域経済をどう見るか

海に囲まれた日本には表1に示されたような「漁港都市」がある。これらのまちは漁港用地に商港が併設されている港湾都市あるいは近隣に工業用地が広がる工業都市としての性格をもつものもあるが、気仙沼市と同様、魚市場があり、産業集積地であり、また一帯に広がる漁業集落の中心地でもある。

気仙沼市の例で見たように、漁港都市の地域経済の発展は、港を拠点にした産業コミュニティによってもたらされ、戦後からの成長段階においては、水産物マーケットの拡大を背景に、漁業と関連しながら前方・後方産業が発展する、地域内産業連関的發展によるものであった。常に集積経済の内部効果・外部効果が働き、前方産業が水産物マーケットに働きかける競争力を高めつつ、後方産業が漁業や水産加工業とのリーケージを強める企業行動を起こしてきた。しかし、内需縮小が決定的となった90年代後半から産業の縮小再編が加速し、地域内産業連関的發展は弱まる一方で、地域外・国外から移・輸入される水産加工原料だけでなく地域外・国外へ移・輸出される水産加工原料も増えるなど地元関連産業内にあったリーケージは減り、地域外・海外に広がった¹³。

そこで図5を見よう。もともと漁業生産財市場も、水産加工原料市場も地域内で発展したことから「漁業・水産加工生産財供給、漁業・養殖、卸売、水産加工・鮮魚出荷、物流」部門を跨ぐキャッシュフローは、もともと地域内にあったが、成長段階を経て地域内に収まらなくなった。地域外の企業との取引（水平的ネットワーク）によって地域内の産業が維持されている側面があり、今日ではそれが強くなっている。しかも、漁業者数の減少に伴い生産財の更新需要は縮減し、水産加工業界においては北欧の高性能機器類が導入されるケースもあれば、魚

図5. 漁港都市にある主な関連産業間のキャッシュフロー



注1：漁業生産財供給部門は、造船、漁業機器、電子機器、漁具・資材など、水産加工生産財供給部門は、加工機器、調味料、資材などに関連する業種が含まれる。記していないが、ここには製氷業や廻船問屋などの多種多様な業種も関係する。

注2：域内の漁業・養殖業、水産加工業、生産財供給産業はすべて域内需要、域外需要にも対応するが、水産加工・鮮魚出荷業が移出産業としての性格が最も強い。

の加工が途上国の諸企業に委託されることもある。経済循環のネットワークがローカルからリージョナルそしてグローバルへと広がった。産業集積度を弱めながら、その「企業エコシステム」はグローバル化した。

漁港都市には、魚市場または、漁業協同組合、水産加工業協同組合、造船業協同組合などの協同組合や、様々な同業者組織があり、歴史的に積み上げられた相互扶助や共存のための様々なローカル制度があり、話し合いの場がある。漁港都市の地域経済は、単なる集積経済として表れているのではなく、ローカル制度に基づく共同体的な地域産業社会（産業コミュニティ）を基礎に発展してきた。しかし、他産地との競合が激しくなると、資本蓄積を進めて独自で国内外に投資活動を活発化する有力事業者が頭角をあらわし、そのうえ世代交代が進んだことで、かつてのようなローカル制度に基づいた事業者間の結合力は弱まってきた。地域経済の基礎にあった産業コミュニティは明らかに変容した。

とはいえ、全面的な縮小再編が止まらない中では、個別事業者での対応では事業継続に限界があるとの見方もある。そのような中、みらい造船株式会社に出資した造船所4社が2019年に合併し、また近海マグロ延縄漁業を営む6社が2018年末に協業により新会社を設立するなど地域内での企業合同があった。改めて地域にある共同体的な経済のあり様が問われているといえる。

9-2. 魚市場の位置づけの変化と地域経済の自律性

公設卸売市場である魚市場は、卸、仲買（水産加工業者、鮮魚出荷業者）、売買参加者、開設者により構成され、魚介藻類の集荷・分荷、相場形成、代金決済、情報収集発信機能を果たす、漁業と水産加工業・鮮魚出荷業者との結節点である。ここには、地域の実情に則した取引制度が形成されている。魚市場は、日々サカナ・ヒト・カネ・ジョウホウが集まり、短時間で大量取引と即日決済を可能とするリアルなプラットフォームとなっている。それゆえ、それ自体が経済波及をもたらす存在だが、産地におけるその存在価値の高さは魚市場が産業集積の拠点になる点である。産業コミュニティの核になる魚市場こそが漁港都市の経済の牽引力になってきた。

しかしバブル経済崩壊以後、魚市場の活力は低下している。とりわけ、消費者の「食の簡便性指向（＝外部化）」が強まり、鮮魚需要が縮小したため、魚市場に頼らざるを得ない鮮魚出荷業者が転・廃業で淘汰されたからである。またそれまで魚市場で買い付けてきた有力水産加工業者は、高次加工製品の生産ウエイトを高め、その対応として原価に見合う中間原料を国内外から探して調達するという方向性を強めてきた。彼らは相場が日々変化する地元の魚市場への依存度を弱めていった。

以上のように、水産物マーケットの変化を背景に、鮮魚出荷業者の減少と水産加工業者の「市場離れ」が同時に進んだことで、地元魚市場と直結しない水産加工業者のネットワーク、域外と繋がる水産加工業者のネットワークが拡大した。そのような展開のなかで魚市場の求心

力は弱まっていった。

ただ、縮小こそしていても魚市場を核とした関連産業の集積効果がなくなったわけでもなく、地域経済の自律性が失われたわけではない。多くの水産加工業者は水産加工業協同組合や事業協同組合の組合員となって組合冷蔵庫など各種事業を利用したり、外国人研修技能実習生の受け入れなどで地元の同業者と協同したりしている。地域内には至る所に中小企業独特の企業紐帯や協同が残っている。そうした取組は新機軸ではないが地域経済の支えにはなっている。

そうしたなか、気仙沼の魚市場はデジタル化時代に向けて新たな一步を踏み出した。2019年に密閉型新市場を開設し、仲買へのタブレットの普及を図り、セリ・入札の電子化を図ったのである。このDX化によって作業にかかる様々な無駄が省かれた。このように産業コミュニティの核である魚市場が人手不足で悩む業界において新たな企業エコシステムの構築を試みている。魚市場は、今後もICTやIoTの活用などによって更なる物流面、情報流面の合理化を図り、新たなプラットフォームとして生まれ変わっていく必要がある。

9-3. 6次産業化の期待と課題

6次産業化とは「2次産業や3次産業に取り込まれてしまった付加価値や雇用を農業、農村側に取り戻そう¹⁴⁾」という、農業経済学者である今村奈良臣氏が提唱した造語である。提唱は1998年であり、決して新しい用語ではないが、民主党政権（2009年～2012年）のもとで政策用語として使われるようになった。農商工連携のような対策まで含めて幅広く使われている。

漁港都市や漁村では、直売所、食堂、漁家民宿、遊漁などの海洋レジャー関連（3次産業）に漁業を絡ませた域内市場を形成し、交流人口を増やすという取り組みが見られる。集客で成果を挙げている例もあるが、その一方で地場産の欠品対策に苦しむ直売所や食堂も少なくない。集客を維持するために他産地や外国の産品で欠品を埋め合わせすると、名称は直売所でも、都市部の食品スーパーと変わらない。特に直売所が乱立している地域では集客競争が激しくなり、そのような傾向が強くなっている。もっともそのような直売所は、品揃えやサービスにアイデンティティが失われ、結局顧客の期待を裏切ることになる。

地域経済の視点から見た6次産業化に期待される点は、地元の観光業界、飲食業、学校給食などに積極的に地場産品を利用してもらい、地産地消経済を強めて地元にある食文化の価値を高め、それを消費地に発信し産地の地位を高めることであろう。この展開は、当該地域の自然や風土に立脚されていることが肝要であり、既存の魚市場を通じた流通にとって代わるイノベーションではない。

9-4. 震災復興の改革論と本来的課題

東日本大震災により太平洋側の東北3県の漁港都市や漁業集落は、津波被害によってほぼ壊滅状態になった。さらに東京電力福島第一原発の事故による放射能汚染がより漁港都市を苦し

めることになる。

被災した漁港都市は、漁業だけでなく前方産業、後方産業のすべてが再開しなければ立ち直らない。とりわけ重要だったのは、漁業と水産加工業を結ぶ魚市場の早期再開であった。卸や水産加工に関わる関係者は震災後直ぐに議論を始め、卸は水産加工業者の事業再開に併せて漁船を誘致し、過剰水揚げになれば売り先を探すなどした。そのことで、魚市場内でサカナ・ヒト・カネ・ジョウホウが動きだして、漁港都市の経済を牽引する力を発揮した。

しかし、「ノルウェーなど先進漁業国では漁業は成長産業なのに日本では衰退産業」なのだから、この際「復旧より復興」を優先し、抜本的な改革を推し進めるべき、という議論が震災直後から大勢を占めた。分散している漁港を集約して、大規模化を目指すべきだと改革論も多かった¹⁵。

たしかに、北欧の漁業、水産加工業は集約化と大規模化が進み生産性は高い。ただし、魚種も水産加工種も日本と比較して少なく、北欧の水産基地は漁業コンビナート型であり、生産はモノカルチャー的である。そのため、地元の事業者が自生することで関連産業が集積し、産業コンプレックス型となった日本の漁港都市とは様相が異なり、多様性に乏しく、集積経済の形成という点では参考にする部分は少ない。むしろ学ぶべきは、イノベーションをもたらしてきた後方産業と研究機関の連携である。

では、漁港集約化という方策についてはどうか。インフラの集約という意味では財政の効率的運用に繋がるが、これ自体が生産効率を向上させるものではない。それどころか、三陸では生産効率を落とす可能性さえある。漁港は、船着き場であり、水揚げ場であることから、それが集約化されても、漁場が集約化されるわけではないからである。図3の説明からも理解できるであろう。

養殖漁場に限ると、農地のように人口造成されているが、適地適作という概念のもとに漁場が造成されており、分散的である。ノリ、ワカメ、コンブ養殖などの海草類においては、潮流や栄養塩に恵まれた漁場、牡蠣養殖やホタテガイ養殖においては、養殖対象種の餌料となるプランクトンや有機懸濁物、あるいは適正水温との関係で漁場が選択されている。それゆえ、適地に集約するという考え方はあるが、それは狭い範囲の話であり、農地のように養殖場を単に集約し拡大しても競争力を高められない。

そして養殖漁場には漁業権が設定されている。具体的には区画漁業権という。その他に漁業権には、共同漁業権、定置漁業権があるが、共同漁業権は漁業集落（地区）の前浜の水域に設定されており、区画漁業権はその中に設定される。その共同漁業権は漁業協同組合に免許される。なぜなら、その水域は漁業協同組合の出資者であり組合員である地元漁民の「総有」であり、入会権的性格をもつものとされているからである。養殖漁場はその共同漁業権の水域の中に設定されるため、区画漁業権においても漁業協同組合に優先的に免許されてきた。漁業協同組合の中では、組合員間の調整により、どの組合員に区画漁業権の養殖漁場を使わせるかを決めてきた。つまり、それは漁業集落と漁場と漁港そして漁業権はほぼ一体的関係にあるという

ことを示唆している。漁業集落に暮らす漁民らは、漁場の自然環境を皆で守りながら、皆で工夫して利用しなければ生業を維持できないという関係にある。

振り返ると、岩手県においては、県の復興政策の中で「漁協と市場を核にして」、「なりわいの再生」が明言され、宮城県においては「創造的復興」「復旧より復興」というスローガンの下で6次産業化や漁港集約化そして漁業権の規制緩和（水産業復興特区）を促す改革的内容が先行した。だが、宮城県も結局、漁港都市の現場では魚市場が核となって復興が進められているし、ほとんどの漁港が復旧の対象となった。規制緩和による企業への区画漁業権の付与については復興特区法（第14条）が制定されたにもかかわらず実施されたのは1事例のみであった。しかも、その1事例の経営も厳しい状態が続いている。

漁業は、農業以上に、自然の状況に大きく左右される産業である。人間がコントロールできない部分が多い産業である。また、海は公有水面であるがゆえに漁場利用において紛争を繰り返してきた。それゆえ、漁業集落という空間では、自然と人間の関係を安定させるための風土・文化・制度が漁場利用面・販売面で形成されてきた。

こうした地域社会に根付く風土・文化・制度は、新規参入や自由な経済活動を抑制している側面があるため、地域経済の発展阻害要因だと考えられがちである。たしかに、漁場へのアクセスを制限し、部外者が新規に参入することは容易ではない。とはいえ、自然の再生産力や治療力を考慮すると資源利用は抑制されなければならず、長い時間をかけて構築されてきた風土・文化・制度を簡単には崩せない。大事なことは、経済的に低迷していても、開発一辺倒で考えるのではなく、どのような地域経済を実現するかである¹⁶。このことこそが重層の関係にある漁業集落と漁港都市の地域政策に求められる課題である。

10. おわりに

全国の大規模漁港を有する都市の地域経済は必ずしも気仙沼と同じように形成されているわけではない。それは、漁港都市は、物流拠点としての港湾経済の他、他の臨海立地産業があるなど、産業構成が多様だからである。また漁業経済だけで見ても、水揚げされる魚の種類や地元漁業の構成に違いがあって似て非なる部分が多い。しかしながら、各漁港間では漁船を誘致して競争していることから、その視点からみた漁港都市にある機能は類似している。もっとも類似するのは魚市場や水産加工業などの前方産業にある機能である。後方産業については差異・格差が生じている。もちろん、かつては大型船などを受け入れるドッグや、その関連産業、航法機器・魚群探知機など電子機器、漁具・資材のサプライヤーが主たる漁港都市には必ずあったが、それらの後方産業が多くの漁港都市で漁業の衰退と共に廃業・撤退が進んだ。気仙沼は後方産業が勝ち残った数少ないフルスペック型漁港都市である。

そのような気仙沼の産業地区が東日本大震災の大津波によって完全に破壊されてしまったゆえに、震災直後は復興後の状況が想像できなかった。しかし、復旧・復興過程においては大転

換が図られた。地盤沈下した魚市場、水産加工団地、造船団地など工業団地などを国費で嵩上げするために、地権者からの土地買収が行われ、団地の移転・再造成が行われたのであった。その結果、箱物としての都市空間は見た目大きく変わった。もちろん、漁港都市としての機能は変わっていない。とはいえ、一方的な箱物行政が推進されたのではなかった¹⁷。自治体など行政機関が「産業コミュニティ」との連絡を取り合って魚市場と造船所を拠点にした復興が進められたのであった。しかも、漁業会社や造船会社の合同、魚市場のDX化など合理性を追求した発展的な取り組みも見られた。また、Iターン者によるまちづくりも行われるようになった。

東日本大震災は、悲しい多くの被害をもたらしたが、経路依存性に陥りがちであった漁村や漁港都市の在り方を変えた。しかし、これは、新自由主義的な経路依存性の脱却（経路突破）ということではなく、「産業コミュニティ」を基礎にした経路修正であったということをつけ加えておく。

この現象は、三陸の他の被災漁港都市でもみられた¹⁸。今後、それらの漁港都市の復興についてもまとめていきたい。

注：

- ¹ 大崎晃（1967年）、田中豊治（1981年）などがある。
- ² 例えば、横夫実（1972年）、長谷川典夫（1965）がある。
- ³ 例えば、横山弘（1967）、松崎徹（1965）がある。
- ⁴ 例えば、古川史郎（1959）、楠原直樹（1962）、楠原直樹（1964）、楠原直樹（1969）、篠原秀一（1989）がある。
- ⁵ 例えば、山下克彦（1966）、四津隆一（2001）がある。
- ⁶ 林紀代美（1998）林紀代美（2001）
- ⁷ 地域内産業連関的発展は、地域経済の内発的発展の動態を捉える考え方の一つであって、産業集積や産業地区内部にある効果と見られている。中村剛治郎（2004）に金沢をモデルにした実証的な分析があり、佐無田晃（2008）ではその内容を理論的にまとめている。
- ⁸ 2018年の産業全体の総生産額は約2,520億円であるが、震災後は復興需要に伴う建設業の拡大（総生産額：約764億円）にプッシュアップされたといえる。
- ⁹ 気仙沼市（1997）pp.106-187に詳しい。
- ¹⁰ 関満博（2011）pp.170-203に気仙沼市内の造船会社および下請けの造船関連事業者の事業内容や東日本大震災後の状況が紹介されている。
- ¹¹ 濱田武士（2019）に竣工式の状況が記されている。
- ¹² 関満博（2011）pp.189-190、関満博（2022）pp.522-524
- ¹³ 有限会社イーズ（2021）によると、水産食料品部門の移輸出額は447億円と地域内の部門では商業に次いで多く、総移輸出額の21.3%に達している。しかし、「水産食料品部門のお金の漏れは382億円94百万円あり、漁業やその他の食料品、飲料や鉄道輸送・道路輸送などの鉄道関係、水産食料品等から製品やサービスを調達している。この部門のお金の漏れでは漁業部門が最も大きい（71%）」とあるように、水産物としての原料調達が域外からの移入に依存していることがわかる。
- ¹⁴ 今村奈良臣（2015）pp.30-31

- ¹⁵ たとえば、朝日新聞（2011年4月17日朝刊）「東北に食糧基地構想 農地・漁港集約、政権が法案提出へ」
- ¹⁶ 濱田武士（2013）、濱田武士・小山良太・早尻正宏（2015）における主張でもある。
- ¹⁷ 防潮堤の高さをめぐる混乱はあったが、産業地区としての混乱は多くはなかった。
- ¹⁸ 筆者は、岩手県釜石市で復興まちづくり委員会のアドバイザーとなって釜石市の水産業界の復興を見続けてきた。こちらも自治体と産業コミュニティが一体化した復興であった。

参考文献

- 今村奈良臣（2015）『私の地方創生論』（農文協）
- 大崎晃（1967）「漁港発達の諸型」『地理学評論』（40(3), 131-142)
- 気仙沼市（1997）『気仙沼市史Ⅴ産業編（上）』（気仙沼市役所）
- 楠原直樹（1962）「遠洋鮪延縄漁業と三崎港」『東北地理』（14(4), 125-129)
- 楠原直樹（1964）「遠洋漁業の水揚港としての清水」『東北地理』（16(1), 23-28)
- 楠原直樹（1969）「遠洋漁業の発達と石巻漁港」『東北地理』（21(2), 67-76)
- 佐無田光（2008）「地方都市の内発的発展—金沢モデルの意義と展開」『基本ケースで学ぶ地域経済学（中村剛治郎編）』（有斐閣ブックス, 123-144)
- 篠原秀一（1989）「銚子における漁港漁業の発展」『地理学評論』（62(A-11), 792-811)
- 中村剛治郎（2004）『地域政治経済学』（有斐閣）
- 田中豊治（1981）「漁港と市場機能」『経済地理学年報』（26(4), 215-228)
- 長谷川典夫（1971）「石巻における工業の発達」『東北地理』（23(3), 78-86,)
- 長谷川典夫（1965）「八戸工業地区の形成」『人文地理』（17(5), 493-517)
- 濱田武士（2008）「流域圏における大規模酪農地帯の開発と環境再生の展開 —北海道根室地区の事例から—」『地域経済学研究』（18, 63-75)
- 濱田武士（2013）『漁業と震災』（みすず書房）
- 濱田武士・小山良太・早尻正宏（2015）『福島に農林漁業をとり戻す』（みすず書房）
- 濱田武士（2019）「シップ・リフト 広がる期待「みらい造船」（新工場竣工）」『水産北海道』（10月号, 36-37)
- 林紀代美（1998）「下関漁港南風泊分港の水産空間に関する地理学的考察」『新地理』（46(2), 1-13)
- 林紀代美（2001）「下関漁港・商港における水産物流通の空間構造」『地理学評論』（71(A-9), 491-511)
- 古川史郎（1959）「神奈川県三崎漁港の発達」『地理学評論』（32(4), 179-192)
- 松崎徹（1965）「八戸工業地域の地域構造上の問題典」『東北地理』（17(3), 147-151)
- 関満博（2011）『東日本大震災と地域産業復興 I』（新評論）
- 関満博（2022）『気仙沼／震災復興から「未来」に向かう』（新評論）
- 横夫実（1972）「石巻の都市地域の形成」『人文地理』（24(6), 671-678)
- 横山弘（1967）「宮古と釜石の都市構造」『東北地理』（19(3), 94-101)
- 山下克彦（1966）「三陸主要漁港の水産加工業について」『東北地理』（18(4), 154-162)
- 有限会社イーズ（2021）『経済波及効果推計事業 調査報告書』（気仙沼市公式 Web : https://www.kenesenuma.miyagi.jp/sec/s072/020/keizaihakyuukoukasuikijigyouhoukokusyo_202102_211101upd.pdf)
- 四津隆一（2001）「三陸における主要漁港の製缶業」『地理学評論』（74(9), 491-511)