

都市化と港湾の近代化

今 野 修 平

(東京都港湾局)

は し が き

1. 港湾と都市の基本的関係
2. 都市化の地域的拡大と港湾の問題
3. 都市化による経済および都市の地域構造の変化と港湾
4. 都市社会と港湾の近代化
5. わが国における都市化と港湾近代化の要因と問題の共通性

結 び

は し が き

都市問題は20世紀後半における人類最大の問題の一つであるといえるが、このように都市問題が大きな問題となったのは、激しい勢いで進んでいる都市化 (Urbanization) によるものということが出来る。激しい都市化の波は、日本も例外ではあり得ず、戦後の都市化の進行は、海外諸国に劣らない勢いでなされており、その結果新しい地域較差問題、人口流動、産業構造の変化、過疎過密問題等々多くの問題が、都市自体が持つ都市交通、公害、住宅、財政、自治等の一括したいわゆる都市問題と共に表面化あるいは深刻化してきている。

このような社会の新しい動向と問題の所在に対して、社会学、地理学、経済学等の多方面の分野で従来取上げてきていることは、この問題の広汎さと重要性を物語っているものといえる。この結果都市化そのものは各視点よりの把握がなされ、あるいはその現象が類型化され説明されている。そこで本稿では都市化そのものについて論じる必要はなく、むしろ都市化による諸現象が港湾にとっていかなる影響があるのか、特に現在の港湾が最も大きな課題として、否応なしに直面している近代化にとっていかなるものであるのかを考察する必要があるものと認識して居り、本稿の目的もそこにあるといえ

る。

都市化と近代化は社会学での定義を待つまでもなく、本質的には同意義ではない。近代化が歴史的法則性に裏付けられたもので、封建社会から資本主義社会への歴史的移行であるという歴史学ないし社会学での定義づけから考えて、港湾の近代化も港湾社会の持つ封建性（以後近代化という語に対応して前近代性という語を使うことにする）からの脱皮と考えてよいものと思う。これに対する都市化は、非都市的社会（例えば農村社会）から都市社会への変化であり、都市自体は封建都市に代表される如く、資本主義社会と直接、絶対の関係で存在するものではないから、都市化は必ずしも近代化とは結びつくものとは言い切れないのである。

しかしわが国において都市化が社会問題化したのは、第二次世界大戦後であるといってよい。このように都市化それ自体が最近において問題となったことは、当然都市の近代化と深い関係のある問題であることは否定出来ない。都市化は都市の近代化と置き換えられるものではないが、都市化は近代化を考えずにはあり得ない問題であり、問題への対処も近代化の方策なくしては意味の少ないものであるということが出来る。

このような意義を有する都市化が、港湾の近代化と無関係であるものではなく、むしろ都市と港湾の密着不可分の関係から、港湾の近代化を考えるには都市化との関係を充分に考慮しておく必要がある。特に都市化の勢いは全世界的であり、人類最大の問題の一つであるといわれるように広くかつ大きい波である。この港湾成立の基盤である背後の社会を洗う大波を港湾が受けないわけにはいかないのである。既にわが国の工業化と港湾の工業化（主として臨海工業港の発展）が一体となって行なわれている前例をここにあげるまでもないことである。

以上のことから都市化と港湾の近代化の関係について、特に港湾の近代化に都市化がいかなる影響を与えているのかを考察、説明することを目的として、本稿を草する次第である。問題は極めて大きく、複雑であり、本稿で指摘し得ることが、この大問題の全てであるとはとても考えられない。問題の

本質からかなりの距りがあるやも知れぬが、あえて問題提起の意味も含めて
本稿を草し、諸先学の御指導と御教示を仰ぐ次第である。

参 考 文 献

遠藤湘吉『戦後日本の経済と社会』筑摩書房1966

木内、山鹿、清水、稲永『日本の都市化』古今書院1964

柴田徳衛『現代都市論』東京大学出版会1967

磯村英一『都市社会学研究』有斐閣1958

1. 港湾と都市の基本的関係

港湾は港という字が示す如く、水（サンズイ）と巷（チマタ＝街の意）の合するところであり、地理学における都市集落の成因よりの分類の中にも、港町ないしは港湾都市があるように、港湾と都市は密接不可分の関係があるといっても過言ではない。港湾は港町ないし港湾都市で示されるように、都市形成の要素として、工業、商業、政治行政機関、教育機関、宗教、交通機関、漁港、鉱業等と並んで重視され、古今東西を問わず、幾多の都市を育成発展させてきている。神奈川の開港以来の横浜港の発展が、今日の横浜を育てあげたのはその好例であるといえよう。

このように港湾と都市の基本的関係として第一にあげられるのは、港湾が都市形成の要素となっていることである。これはいうまでもなく、港湾が一つの経済の場として、特有の経済活動を行ない、人口を培養していけるためであって、交通施設としての港湾があることにより立地している港湾産業、海運業、商業および関連工業等一連の港湾経済が、都市の経済活動の核として、あるいは重要な役割を果たしている場合である。厳密な意味での港湾都市とは、都市の経済基盤が港湾経済におかれていた都市をさすべきであり、単に都市域の中に施設としての港湾があるだけで、港湾都市と呼ぶべきではないと考えている。

しかしながら港湾の経済活動が、港湾都市の経済基盤となっている形態は、大分して二つの形態があるものと考えられる。その第一は港湾が流通経済の場としての本来的経済活動が直接都市の経済基盤をなす場合であり、第

二は港湾が他産業の経済活動の場として十二分に利用され、しかもその利用している産業がその都市の経済基盤をなす場合で、港湾が間接的に都市形成要素として大きな役割を果たしている場合であるといえよう。前者の場合は従来いわれている港湾都市であり、大阪、神戸、横浜等の大都市から地方の港町までその例は枚挙のいとまがない程あり、後者の例としては臨海工業都市や青森、函館のような総合的な交通都市、および港湾の機能、性格が根本的に異なるが軍港所在の都市等をあげることが出来よう。

この他に港湾としては避難港、鉱石積出し港の一部、フェリーボート港の一部等が施設ないしは入港船舶、取扱貨物量等で大きな数字を示すものの、港湾経済活動としては低いため、これらの港湾では都市形成に大きな力となっていない場合が多く、すでに記したように、施設としての港湾の所在が必ずしも都市と結びつくものではない証左となるものといえよう。同様の傾向は臨海工業の一部にもみられるものであり、港湾都市というには疑問のあるものといえよう。

しかしながら一般には、港湾は都市形成要素として大きな役割を持ち、その点で密接な関係があるといえるが、もう一つの関係としては、都市の持つ経済力が水運との結びつきを求めて港湾を建設発展させる場合があることを指摘出来る。東京港や名古屋港はこのような基本的な両者の関係から建設され、発展したものであり、封建都市においても、江戸と江戸湊の関係や運河で塩釜港（当時千賀浦）と結びつける努力をした仙台等はこの例であるといえる。

実際には以上二つの相互作用が相関連して、港湾が所在する都市と港湾の盛衰に影響していると考えられる。以上のことから、都市と港湾の基本的関係に二つのものを認めることが、出来るがいずれも極めて密接な関係であり、当然のことながら都市問題は直接港湾へ、港湾問題は都市自体の問題として影響し合う関係にあると考えられ、港湾計画、港湾財政、港湾行政、港湾産業等もそれぞれ都市計画、都市財政、都市行政、都市の産業構造等と一体となって考えるべきものであるといえよう。

参 考 文 献

有末、柁、青木『交通地理学』大明堂1968

この中で拙稿の第6章Ⅲ「都市開発と港湾」において詳述しておいた。

2. 都市化の地域的拡大と広域港湾問題

都市化の定義を狭義に解すると rural な地域から urban な地域へ、そして urban な地域からより urban な地域への移行であり¹⁾ それらは大都市型都市化、地域中心型都市化、工業化型都市化、在来工業化型都市化に類型化が試みられ²⁾ 他の観点よりも考察が進められているが³⁾、結果的には市街地の地域的拡大 (Urban Sprawl) と人口および資本の集積をもたらしており、わが国の場合は、かなりの問題を含みながらも大都市地域への人口集中、東海道メガロポリスの形成等の現象となって表われている⁴⁾。しかしながらこれらの現象は、いくつかの地域の特徴を有していることが指摘されている。すなわち、都市化は都市の規模の場からみると一般に大都市ほど激しく、

第1表 市町村人口規模別動態 (昭和30年代)

	増 加 人 口 1,000人		増 減 率 %		構 成 比 %		30年～40年 増減率(年%)
	30～ 35年	35～ 40年	30～ 35年	35～ 40年	30年	40年	
総 数	4143	4863	4.7	5.2	100	100	1.0
100万人以上	2,486	1,626	17.5	9.1	15.9	16.8	3.9
50～100万人	377	715	26.5	23.7	1.6	3.9	2.3
30～50	502	639	13.2	13.8	4.2	5.3	1.1
20～30	384	826	8.1	14.8	5.3	6.5	1.5
10～20	863	1,575	9.5	16.8	10.1	11.1	1.0
5～10	470	891	4.6	8.4	11.5	11.6	0.1
3～5	188	227	1.6	2.2	12.9	10.8	-2.1
2～3	-121	-44	-1.7	-0.7	8.0	6.7	-1.3
1～2	-520	-609	-3.1	-0.4	19.1	14.2	-4.9
0.5～1	-420	-789	-4.7	-8.3	10.1	8.8	-1.3
0.5万人以下	-67	-193	-5.6	-13.4	1.4	1.3	-0.1

(国勢調査より)

地方小都市はかなりの規模の都市までその絶対人口が減少しており、人口集中地区（D I D）を例としても、D I D人口50,000未満のD I Dは、昭和35年と昭和40年の比較においても、数の上では増加しているものの人口の割合は減少し、大都市への集中を物語っている。人口集中の核となっているの

第2表 人口集中地区人口の動向

人口階級	人口集中地区設定市町村数		人口集中地区人口		人口の割合 %	
	昭和40年	昭和35年	昭和40年	昭和35年	昭和40年	昭和35年
50,000 以上	148 (147)	121 (121)	37,363,910 (37,295,394)	31,070,381 (31,070,381)	79.1 (83.6)	76.1 (80.4)
50,000 未満	671 (391)	643 (398)	9,894,394 (7,306,116)	9,759,610 (7,578,276)	20.9 (16.4)	23.9 (19.6)

() 内は市部 「わが国の人口集中地区」より

は、東京、名古屋、大阪のMetropolisが主体であり、これについて、地方中心都市の札幌、仙台、広島、福岡を認めることが出来るが、東京、名古屋、大阪を中心とする首都圏、中京圏、阪神圏の各Metropolitan Area（大都市圏）

第3表 三大都市圏および地方主要都市の人口集中地区人口

都市 年次	三大都市圏				
	総数	京浜とその周辺	名古屋とその周辺	阪神とその周辺	
昭和40年	28,300,603	15,683,437	3,063,997	9,553,276	
昭和35年	23,321,900	12,815,214	2,649,973	7,856,713	
都市 年次	地方主要都市(35万以上)				
	北九州	札幌	福岡	広島	仙台
昭和40年	891,031	668,777	572,332	473,587	373,524
昭和35年	798,942	496,402	521,866	406,991	335,979

「わが国の人口集中地区」より

が圧倒的な大きさを示しており、三地区のD I D人口で、2,830万以上と全国人口の約28%をしめ、しかも5年間に約500万人の増加をみている。全域人口ではさらに全国の約40%に当る4,066万という数を示している⁵⁾ごとく、

極めて特定の地域への集中現象であるということが出来る。

このような特定の地域における顕著な都市化は、これらの地域における港湾に大きな影響を及ぼしている。すでに筆者が指摘したように、わが国の港湾貨物はこれらの大都市圏の港湾に年々集中してきており、これからはずれる地域の港湾は、年々その比重を低下させてきている⁶⁾。港湾においても明らかに大都市圏への集中を物語っているといえる。

このような急激なる都市化の結果、すでに東京湾、大阪湾ではその海岸線は大部分が市街地と化し、巨大な連担市街地を現出している。景観的・機能的にはすでに完全な一つの Metropolis となり、ここに旧来の種々の制度との間に大きな矛盾を露呈化しつつある。具体的には広域行政や都市財政、都市交通等が問題化しつつあることは、いずれもこの激しい都市化によるも

第1図 連担する港湾区域（東京湾）



のと解してよい⁷⁾。以上一連の都市問題と全く同じ現象と同じ性格の問題をこれら地域の港湾が呈していることは極めて注目すべき問題である⁸⁾。東京湾、大阪湾では、すでに港湾区域が連担し、湾内の海岸線は大部分港湾区域に指定され、膨大な埋立地造成と港湾建設が進んでいる⁹⁾。景観的にも港湾施設の配置からみても全く連続し、機能的には湾内の工業港、外貿定期船港

第2図 連担する港湾区域（大阪湾）



内貿港の間でそれぞれ
大量の貨物の流動が認
められて、各港がそれ
ぞれ機能分担している
ことは、港全体で背後
の地域経済への窓口と
して一つの港湾を形成
しているとみることが
出来るのであって、ま
さしく大都市圏に対応
する新しい港湾として

の大都市圏港湾がそれであるといえよう。

このように背後地域の都市化に対応して、港湾もこれに鋭敏に対応してきていることは、今後の大都市圏の動向が、これら地域の港湾の将来を暗示するものであり、大都市圏が抱えている問題が何らかの形で港湾に反映し、その問題解決が新しい時代に対応する港湾への発展＝港湾の近代化のためにも必要不可欠なものとなっているのである。以上の観点よりみた都市化がもたらす港湾の近代化問題は、広域行政に対応する広域港湾問題とこれに関連する港湾管理問題（Port Authority についての検討等）、広域的都市計画に対応する新しい港湾計画、人口急増あるいは都心空洞化等により問題となっている新しい都市財政問題に対応する港湾管理者の財政問題、都市交通問題と臨港交通施設等をあげることが出来る。以上のように現在港湾が直面している近代化への問題のいくつか、都市問題との関連においてはじめてアプローチが可能なものがあり、またこれがない時は単なる一部の合理化に終始してしまう可能性すら有しているといえる。これらの問題は一括して広域港湾問題として解決されるべき問題であり、広域港湾の誕生が単なる地域的な広域であるだけでなく、内部の構造的なものの近代化を伴う広域港湾と

なることが¹⁰⁾、近代都市への都市化に対応出来る唯一の方法であり、要求せられている課題であると考えられる。

- 注 (1) 木内、山鹿、清水、稲永『日本の都市化』古今書院 1964
(2) 高野史男「都市化の類型と概念規定」地理学評論 32巻12号 1959
(3) 石水照雄「中央都市の都市化と地方都市の都市化」木内他『日本の都市化』1964
(4) 大野隆男「現段階の都市問題」経済 43号 1967 新日本出版社
(5) 総理府統計局『昭和40年国勢調査わが国の人口集中地区』1966
(6) 奥村武正・今野修平「東京湾における広域港湾計画に対する一指針」港湾経済研究 5号 1966
(7) 吉岡健次『地域開発と地方財政』東洋経済新報社 1965
(8) 伊坂市助「東京湾における海運・港湾事情の変貌」産業構造と交通交通学研究 1966年研究年報
(9) 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想』『大阪湾港湾計画の基本構想』1967
(10) 北見、寺谷、柴田、南波、松木稿『港湾運営の実証的研究——大阪湾諸港の現状とその広域的運営を対象として——』日本産業構造研究所 1966

3、都市化による経済および都市の地域構造の変化と港湾

都市化時代における人口と資本の大都市地域への集中は、当然のことながら経済現象と密接な関係を有している。都市化は世界的にも経済発展度と相関して、経済水準が高い国ほど都市化が進む傾向を示している。一方わが国の都市化は、経済の高度成長とも関連を有しながら、その要因は工業化とも深い関係を有してはいるものの、大都市の都市化はむしろ第三次産業である管理中枢機能の集中、言い換えれば資本の集中に基因するものであり、その背景は資本主義の発展により、農業小生産者が賃金労働者へ転落することによっておきた農民の分解があるものとみて良い²⁾。一般的には地方中心都市以上の都市化は第三次産業と関連を持ち、地方都市においては工業化との関連において都市化が進んでいるといえるから、それに応じて各都市の経済活動が変化しているとみてよい。このような都市の経済活動の変化は、当然都市と密接な関係のある港湾に大きな影響を及ぼしている。すでに工業の比率

が年々低下して、第三次産業の集中が顕著な東京の場合は、東京港の取扱貨物が工業原材料の減少と消費財の増加という変化を示しており、同様な傾向は大阪港名古屋港でも認められる現象である³⁾。このような都市経済の変化に対応した港湾での取扱貨物の変化は、当然のことながら港湾の施設利用、港湾施設の運営、港湾産業等に微妙な影響を与えており、さらにこれが進行するときは、港湾の性格および体質の改善にまで発展することも十分に考えられてくる。

次に都市化の進行は都市内部における地域構造の変化をもたらしているが、これがかかなり急速に行なわれるため、位置的に、施設の動き得ない港湾施設とこれに隣接する港湾機能地域は、当初の立地条件を失って、新たな地点への立地を余儀なくされてくる。もともと都市内部での産業の地域的配置は、都心を中心として同心円構造で説明されており、その中で港湾は都心を取囲む中間地帯に立地すべきであるといわれている⁴⁾。しかし都市化が第三次産業の集中でおきていることは、C B D (Central Business District) を中心とする都心の膨張に他ならないから、従来中間地帯であった所が都心となる変化が表われ、経済活動が変化する。このような都市内部の地域構造の変化は、港湾の立地条件に影響して港湾地帯の地域的移動と施設の再開発、利用目的の変更等の問題が起きてくる。ニューヨーク港では既に遊休化してきた港湾区域すらあり⁵⁾、わが国でも大阪港の再開発や東京港の河川利用等でこの問題の一端を覗かせる現象を認めることが出来る⁶⁾。都市化の進捗による港湾の地域的再編成は、都市内部の産業の動向とこれに関連する都市再開発とも関係して進行しており⁷⁾、港湾にとってかなりの圧力となっているといえよう。

次に都市化により都市が膨張し、しかも第三次産業を中心に都市化が進行し、都市の地域支配力が強化してくることは、地域の経済拠点としての都市となることを意味している。これは都市が流通の中心としての性格を強めることであるが、当然この場合は港湾が一つの中心地になることでもある。かくして都市に集中する港湾貨物は、流通機構を経由する製品または直接消費

財が主体となり、工場埠頭に揚荷出来ない大量貨物が生じ、しかもこれが背後の陸上輸送とも結びつき、さらには都市内部における産業の地域構造、貨物輸送としての都市交通網と結びつく必要が生じてくる。ここに新たな効率の港湾施設の成立条件が整えられることになる。わが国の貨物別専門埠頭、航路別専門埠頭、さらにはリース方式の埠頭が成立し、または計画されている基本的背景は、都市化に伴う以上の様な経済動向によるものと解せよう。しかし経済の発展と港湾管理の近代化を考え合わせれば、現在の物資別専門埠頭等で満足すべきでないことは当然で、新しい経済発展に即応した経営、運営、営業形態があるべきで、ここに近代的ターミナルオペレーターまたは埠頭業の成立すべき意義と必然性が存在するといえよう。その意味では現在の港湾産業のより成長した形態での誕生の一因は、都市化によるところが大きいものであり、経済の発展段階に応じたものであるべきことは、アメリカの例⁸⁾からも言えるのではあるまいか。

注 (1) 柴田徳衛『現代都市論』東洋大学出版会 1967

(2) 吉岡健次『地域開発と地方財政』東洋経済新報社 1965

(3) 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」産業構造と交通交通学研究 1966年年報

(4) 木内信蔵『都市地理学研究』古今書院、1956

(5) 江端正義「アメリカにおける大都市並びに港湾事情について」産計資料420号産業計画会議1966

(6) 今野修平「東京におけるはしけ依存地域」東北地理17巻1号 1965

(7) 今野修平「港湾における都市再開発の問題」港湾経済研究4号 1966

(8) 喜多村昌次郎『輸送革新と港湾』港湾経済研究所1968

4、都市社会と港湾の近代化

広義の都市化には当然のことながら都市を構成する個人の都市化、すなわち都会人としての人間意識の変化と、都市社会の近代化と絡む都市社会を構成する集団の変化等地域社会の都市化の二つがあるものと考えてよい¹⁾。一般的には都会人としての意識は、農村のそれに比して極めて合理的、個人主義的、コスモポリタニズム等の特性を指摘されている²⁾。これらの都会人

の各集団が、一時的、画一的、開放的、異質的な社会である都市社会³⁾を構成するわけで、都市化はこれら個人および社会のより都市的な変化の動きであるといえる。

従来のわが国の港湾の社会、特に職場集団としての港湾産業従事者の社会は、極めて都市社会的である反面、多くの農村社会的特徴を残存していたことをあげることが出来よう。これは港湾産業の社会的基盤は、あくまでも都市社会にありながら、都市化の影響を強く受けざるを得ないような状態であることを意味するといえる。このような二面的性格は、程度の差こそあれ、わが国都市社会の特性であって、何も港湾の社会に限ったことではないが、完全に都市化し切れない社会であったことは、農村との関係にその一因を求めることが出来よう。わが国の大都市居住者の大部分が、郷里を持つ地方出身者であることは、従来の都市の産業が、その労働力の供給を農業を主とする第一次産業に求め、さらに資本主義経済の宿命ともいえる景気変動への対応として農漁村を利用し、今日の経済成長に至ったこと等の農漁村との強い結びつきが都市の社会基盤の一つであったことの影響が強いものと考えられる。とりわけ港湾産業の場合は、その中心となる労務者は、過酷な肉体労働と特殊な労働条件下にある交通労働者の一員として、多かれ少なかれ農業と結合した前近代的労働者である⁴⁾ことは、その出身地からも伺い知ることが出来^{5,6)}、必然的にその社会は農村の性格がかなり残されている⁷⁾ことが推察されている。このような社会の特性のうち、前近代性の残存が一部港湾においてみられた港湾労務者の前近代的管理とその社会であり、非都市的社会の典型例が港湾産業における血縁的關係等で認めることが出来る⁸⁾といえよう。

従来の港湾社会の基本的構造は、若干の具体例でも説明したようにその一部ではあっても以上のような面が認められるが、今後においては従来の農村との基本的な関係が、都市化によって、根本的に崩されることが考えられる。すなわち、都市化の進行は人口の都市集中を極度に進めており、近い将来は都市人口が90%にも達するのではないかと⁹⁾とさえいわれている時、従来

のような潜在失業者の温床であり、かつ労働力の供給源であった農村が、都市近郊から次第に遠隔地に求めていた¹⁰⁾ものも遂には不可能となり、新しい労働力の供給源は否応なしに都市に求めることになって、農村との関係は断ち切られるものと思われる。これは結局都市で生れ、都市で育った都会人が港湾社会の主流をしめることであり、港湾社会の基本的構造の都市化であるということが出来よう。

一方内面的にもマスコミの発達、生活程度の向上と安定、都市生活の経験等から、従来の港湾労務者を中心とする港湾人の意識も急速に都市化が進行し、港湾社会全体の都市化を大巾に進められるものと考えられる。その結果は港湾社会が持っていた従来の排他的、同質的等の農村社会的性格が次第に薄められてくるものと考えてよいであろう。

しかしながらこのような港湾社会の都市化は、港湾の近代化と密接不可分の関係であり、近代化を伴わない都市化であっては大きな意義を有しないといって良い。労働者の血縁的、地縁的關係による供給や、一族郎党による経営者層の構成等が表面的になくなり、意識的にも都市化が進んだとしても労資関係、賃金体系、人事管理、営業活動、教育訓練等あらゆる分野の体制的近代化^{11, 12, 13)}——その根底は港湾人の近代化意識であろう——がなければならぬのである。だが内外両面からの港湾社会の都市化は、港湾労働問題を中心として港湾産業の体質改善、港湾行政等大巾な分野に亘り、その近代化への大きな力となることは否定し得ない事実であろうと思われる。

注 (1) 遠藤湘吉『戦後日本の経済と社会』筑摩書房1966

(2) 磯村英一『都市社会学研究』有斐閣1959

(3) 福武直『講座社会学、家族・村落・都市』東京大学出版会1967

(4) 富永祐治『交通における資本主義の発展』岩波書店1953

(5) 山鹿誠次「東京港における水上生活者の生成」地理学評論23巻 7号 1950

(6) 徳田欣次「港湾労働の近代化条件について」港湾経済研究 4号 1966

(7) 今野修平・竹田隆「東京港における港湾労務者の居住に関する地域分析」——未定稿——東北地理学会発表1968

(8) 大手内航定期運航のK社の場合、海運と寄港地の港湾運送業計4社の社長は4人兄弟であるが、このような形態はK社に限ったことではな

い。

- (9) 国民生活審議会『将来の国民生活像——20年後のビジョン』大蔵省印刷局1967
- (10) 菊地利夫『労働力給源地帯としての東北地方』科学技術庁資源局 1963
- (11) 喜多村昌次郎「港湾労働の基調」港湾経済研究 4 号1966
- (12) 北見俊郎「港湾における輸送体制の近代化」産業構造と交通 交通学研究1966年研究年報
- (13) 北見俊郎「輸送の近代化と全港湾輸送体制」港湾経済研究 5 号 1967

5. わが国における都市化と港湾近代化の要因と問題の共通性

昭和30年代におけるわが国の高度経済成長に、港湾が果たした役割は極めて大きい¹⁾が、一方この時期における都市化も極めて激しく進行した。都市化が人口と資本の都市への集中という結果を示していることは、人口については第1表に示す通りであり、資本については東京への企業の集中が金融業が最も高く²⁾ しかも東京の都市化の主役が、本社機能で代表される管理中枢機能である³⁾といわれていることでも明らかである。このような管理中枢機能の都市集中が都市化、特に大都市の都市化の原動力であるとみるならば、管理中枢機能は当然のことながら、工業を主役とする生産力の伸長の裏付けにより拡大したのであるから、都市化の基本的要因は港湾が大きな役割を果たした高度経済成長に求めることが出来るのである。もちろん、都市化は世界的現象である以上、この他にも多くの要因があると思われるが、少なくとも高度経済成長が都市化の一因であることは、都市化の日本の特徴として考えられることである。特に日本の都市化が独占資本の肥大化⁴⁾と関連あることは、大資本中心の高度経済成長と密接な関係があるものとみることは、至極当然のことである。しかしながら、都市における管理中枢機能の集中の要因は、都市における集積の利益にあるとされるが、集積の核となっているものは権力の中央集中に求められるのではなからうか。江戸時代の封建都市の形成要因、明治維新以後の東京の膨張と中央集権体制の関係は、現在もなお新中央集権主義体制の下にある政治経済と資本の結びつきを核としての集積での膨張となっており、これが首都（中央政府）移転論や、筑波山麓研究学園

都市計画への批判が生じる論拠となっているのである。

一方、以上のような都市化の一因となった資本の動向は、高度経済成長が急速に進んだ昭和30年代後半になると、都市の公共施設——社会資本の不足が、その活動に大きな隘路となり、都市問題の解決を求めつつ港湾の合理化を要求してくることになる⁵⁾。その結果、各地に大規模な港湾の建設が進むと同時に、物資別専門埠頭、航路別専門埠頭等の施設改良に基づく合理化に力を注ぐが、人間不在の合理化は充分にその効果を示さないため、遂に港湾労働法の制定、港湾運送業の集約化等一連の港湾近代化の方策を講ずることになったとみることが出来る。このような強力な上からの近代化が港湾に強要されてきたことは、一面においては港湾社会に残存する濃厚な前近代性（上から強要することがすでに後進的なあり方である）と、他面においては都市化の要因となった大資本中心の経済の高度成長の組合わせであると考えることが出来るのであり、港湾の近代化が経済発展の中で当然行なわれるべき問題であるとはいえ、その要因から考えて、近代化が大資本中心の合理化にすりかえられる危険性も充分考えられるのである。丁度、土地の高騰により遠郊へあるいは劣悪狭隘な不良住宅に押しこめられている例でも判明するような、市民の犠牲により進行している都市化ないしは都市改造による都市の近代化と、全く類似の形態での港湾の近代化の可能性があるところが、最も大きな問題であり、その問題の大きさは、都市化とそれに伴う都市問題が大きな示唆を与えているものといえよう。

注 (1) 梶 幸雄「港湾」中西・広岡編『日本の交通問題』ミネルヴァ書房 1967

(2) 東京都『これからの東京——20年後の展望』1967

(3) 東京都首都整備局『首都東京の機能と構造』1964

(4) 柴田徳衛『現代都市論』東京大学出版会、1967

(5) 前掲 註1および註4

結 び

以上極めて不完全な断片的考察ではあるが、わが国における急激な都市化と強引に進められている港湾の近代化は、期するところ、その要因は全く同

一のものと考えられ、都市化と港湾近代化が持つ基本的問題も、性格的に極めて類似しているといえる。この意味からも港湾の近代化は、都市化による都市問題の中に大きな示唆を求め得ると同時に、港湾近代化の中での具体的問題、例えば広域港湾問題、港湾管理問題、港湾管理者の財政問題、港湾労働問題、港湾産業の近代化問題、港湾の地域的再編成問題、港湾計画および再開発問題等が何らかの形で都市問題と深い関係を有しており、しかも急激な都市化の影響を受けていることが明らかとなって、両者の関係を十分に理解しつつ近代化と取り組む必要があることを物語っているといえよう。