

# 大都市港湾としての東京港の問題点

今 野 修 平

(運輸省港湾局)

## 目 次

### はしがき

1. 大都市港湾とは
2. 大都市におけるターミナルとしての東京港の位置づけ
3. 曲り角の東京港と大都市港湾としての認識の必要性
4. 都市化と東京港の拡大
5. 東京における都市問題への対処と今後の東京港のあり方
6. 大都市港湾としての東京港の管理・運営問題

### 結 び

### はしがき

経済社会の発展に伴う分業化の進展は、徹底的にわが国の産業界を洗い、それに併せて生産から消費に至るまでの全過程でのコストの低減化を要求してきている。このような基本的動向の中で、海運界の分業化も単なる業界のみならず、船舶も専門化（一種の分業化）が進み、各種の専用船を生ぜしめている。これに即応して港湾も新しい需要に対応すべき動きが認められ、まさに現在はそれへの曲り角に立つと言うことができよう。

一方戦後における最も大きな地域問題、社会問題として、「都市化」と呼ばれる都市への人口、産業、金融等の集中現象をあげることができる。その勢いは誠に激烈であり、この都市化が起こす直接的問題の他に、過密・過疎問題、産業立地問題から、社会病理に至るまで、間接的に関係のあるのを含めると、社会のあらゆる問題が都市化と関連なく起きるものはないといえる程の、汎世界的な人類の問題となっている。まさに20世紀後半の人類が解決す

べき一大問題であろう。

港湾もこの問題から避けられないことは、ここに言うまでもない。わが国の港湾は、以上のように、流通ないしは港湾自体のいわば内面的問題の他に、外部からの大きな問題も抱えていると言わねばならない。このような港湾の立場について、かねてより筆者はその問題の本質について、指摘をすると同時にこれに関連する問題の解明に努力してきた。(1)

このような問題の中で、特に大きな問題の一つとして、「都市港湾」の概念確立の問題がある。特に都市化に伴う都市問題や都市力の大きさは、都市の規模に対して、累乗的に大きくなるものであるから、港湾への反映も大の都市程大きくなつて出て来るのは当然である。以上のことから、「都市港湾」の中でも、「大都市港湾」の概念確立が火急的であることは説明を要さない。そもそも、生産の場である港湾が工業港ないしは産業港湾として位置づけられているのに対し、ここで生産されたものを受けとめる都市の港湾が位置づけられていないことは、港湾の科学的体系化のためにも好ましいものではない。かくして「大都市港湾」の港湾の中での位置づけ(2)と、概念の確立および問題点の指摘、解明(3)に筆者も努力を傾注してきた。また先学諸氏もこれらの問題に対し、多くの卓見を世に問うていられる(4)(5)。本大会の共通論題も全く以上の問題意識と現状をわきまえてのものであると筆者は理解している。

そこで本論は以上の問題意識に基づき、大都市港湾としての東京湾の問題を具体的に取り上げ、理論的論議と現実問題の橋渡しをして、共通論題の一翼を担うことを目的としたものである。東京港は首都圏の窓口として、わが国の代表的大都市港湾であるから、東京港の問題はひとり東京港のみの問題ではなく、わが国大都市港湾の問題そのものであると認識して差支えないといえよう。

### 注

(1) 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 1968 ほか

- (2) 今野修平「都市港湾論序説」海事産業研究所報No. 38 1969 ほか  
(3) 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」交通学研究 1966年 年報  
(4) 杓幸雄『都市問題講座』第4巻

——都市交通—— 第8章 都市と港湾 1965 有斐閣

## 1. 大都市港湾とは

戦前においては一般的に工業港は商港の範疇の中で考えられていたようである<sup>(5)</sup>が、戦後大規模な臨海工業地帯が各地に造成された結果、産業資本の港湾への進出が顕著になり、産業港湾の概念が成立される<sup>(6)</sup>と共に、一般に工業港は商港の範疇から独立して、港湾の分類の中でも商港、避難港、軍港、漁港と並ぶ地位を確立したといえよう<sup>(7)</sup>。

一方経済の高度成長が本格的にいわれてきた昭和30年代後半から東京・大阪・名古屋の三大都市を背後に持つ港湾では、工業原材料の比率が低下し、都市需要と結びつくと思われる直接消費財および都市の再開発等と結びつく旺盛な建設需要を反映した建設資材の増加が目立ち始めてきた<sup>(8)</sup>。このことは従来と異なり、新しい海運の基本的流動が生じたこと<sup>(9)</sup>が背景にあった。これらはいずれも、工業化を中心とする高度経済成長と密接な関係を持つ一方、片方では都市化による大都市の膨張に伴なう、爆発的な都市の需要増に支えられていたといえよう。

かくして新しい形態の港湾は、意外と根深い根源と問題から生じた、顕象的結果であるということができる。これは従来のあいまいな商港という概念<sup>(10)</sup>では、既に把握し得ない本質を持つ港湾であり、その港湾を形成する根源の力から理解し、そして定義づけるべき港湾であるといえよう。

これが「都市港湾」、さらにその中の「大都市港湾」をあえて定義づける必要のある理由であり、港湾の中での位置づけと概念の確立を急ぐ理由でもある。筆者の以上のような考えに基づくと、「都市港湾」には都市施設として必要な貨物施設、工場、旅客施設等があっても良い。しかし最近における如く、工業の立地が必ずしも都市そのものでなく、都市圏内であれば充分に

目的を果たし、工場の立地そのものが、都市を形成しない※ 主として装置性工業の場合とは、明確に区別する必要があろう。都市ガス、都市電力、冷凍工場、食品等の消費財工場、セメント包装工場等は、港湾における必要最小限の工場と共に、「都市港湾」に立地すべき臨海工場であり、「都市港湾」即流通の場でなくても良いことは当然であろう。しかし都市が地域の中心である<sup>(11)</sup> という考え方よりすれば、やはり「都市港湾」における本来的任務は貨物の流通の場としてであり、物的流通の場としての港湾が、それなりに地域の中心であるべきであるといえよう。

以上のはかに大都市特有の社会構造の港湾への反映や、大都市圏を背景にもつその中心的位置づけ、市民と結びつきにおける特性等都市社会を背景にした特有の港湾でもあることは、多くの面から立証し得よう。

かくして工業港に相対するものとして、新しい動向とそれに基づく新しい概念による都市港湾、その中の大都市港湾があるものと考えるべきであると筆者は主張してやまないのである。

#### 注

- (5) 矢野剛『商港論』二里木書店刊 1943
- (6) 杓幸雄「産業港湾の形成」横浜市大論叢 第10巻第1号 (1958)
- (7) 宮崎茂一『港湾計画』海文堂刊 1964
- (8) 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」交通学研究 1966年 年報
- (9) 今野修平「日本の内航海運の地理学的考察」東北地理 第20巻第3号 1968
- (10) 今野修平「都市港湾論序説」I 海事産業研究所報 No. 38 1969
- (11) 服部鉢二郎『大都市地域論』古今書院刊 1969
- ※ 千葉大学清水鑑八郎教授によれば、工業が都市と結びつかなくても良い時代になり、農村、漁村に対するものとして工村があるようになるといわれている

## 2. 大都市におけるターミナルとしての東京港の位置づけ

交通はすべて路線とターミナルによって形成される<sup>(12)</sup> という考え方によれば、港湾 (Sea Port) ※ は海上交通のターミナルであり、このターミナル性こそ、港湾における特性である<sup>(13)</sup>。輸送革新とか流通革命とかがいかに進行しても、港湾の Marine Terminal としての機能そのものを失うこと

は、考えられない。

都市が一面において、交通の集中する地域であることは、ここに改めて説明するまでもないことであり、集中すること自体は、必然的に多くのターミナルが都市にとって必要不可欠であることを物語る。鉄道における駅、トラックターミナル、タクシー駐車場、空港、港湾等は、かくして都市における必要施設であるといえる。

以上のことから、これらの施設は、都市内部において明確に位置づけられる必要がある。当然のことながら、都市の持つ地域的特性から、全ての都市が、ここに掲げた全てのターミナル施設を持てない場合もあるのは当然であろうが、その総計においては、都市の持つ規模と力に関係があることは否定できない。これは大都市程その位置づけが重要であり、事実都市規模が大きくなる程これら施設は顕在化し、専用利用化が進むといえる。

しかしながら現状においては、都市におけるターミナルの位置づけは、極めて遅れているといってよい。道路、鉄道という路線の位置づけはこれに比してかなり進んでいることは、都市計画が即道路計画であるとさえいわれる現状からも判明する。

以上的一般的傾向は、東京の場合も全くあてはまるといってよい。最近漸く高速道路と結びつく流通ターミナル（主として路線 トラックターミナル）計画が具体化し、稼動中の京浜2区 トラックターミナルの他、足立、調布、世田谷、葛西に計画されてきた<sup>(14)</sup>ことは、都市内部での貨物流動※※の重要性が認められてきた証左であろう、しかしこの他には、一部で倉庫団地計画がある以外、東京の都市計画における、都市内部の貨物流動の考え方の導入は、本格的に取り上げられているとは言い難い状況である。特に都市全体の持つ消費力の強さの把握※※や、人口分布・産業分布等からのターミナルのあり方等、根本問題からのアプローチはほとんどなされていない。都市内における交通路線の計画は、人間の流動の他に、ターミナルの計画的配置からもなされるのが理想であろう。かくして東京のターミナルは現在ほとんど

ど都市内の位置づけがなされていないと言っても過言でない。

かかる現状は、ターミナルの一つとしての港湾の位置づけが不明確であることにつながっている。港湾にあげられた貨物が、最終的にいかなる経路を経て最終需要者に流れのか、それに適応した交通路線計画と土地利用計画があるのか、というと全く返答に窮するのが現状であろう。これは都市におけるターミナルとしての港湾の認識の低さと、ターミナルおよび貨物の流动の重要性を軽視しているためであるといえよう。港湾と都市のこのような断絶は、港湾（この場合は都市港湾）にとっても都市にとっても、好ましいものではない。むしろ今後早急に解決すべき問題であり、現在および計画中の東京港は、この基本問題を内蔵しているものといって差支えないであろう。

#### 注

- (12) 小川博三『交通計画』朝倉書店刊 1967
  - (13) 大阪市立大学経済研究所『経済学辞典』岩波書店刊 1968 (担当執筆者 桀幸雄氏)
  - (14) 東京都『これから 東京——20年後の展望』1967
- ※ 以後本稿での港湾は Sea Port を指すものとする。
- ※※ 物的流通のうち、貨物の流动のみをあえて指したいため使用したものである。
- ※※※ 運輸省港湾局で、この問題解明への試みとして調査が考えられている。

### 3. 曲り角の東京港と大都市港湾としての認識の必要性

関東大震災を契機として、近代港湾※※※として生まれかわった東京港は、戦前、主として市街地外縁の河川筋に立地した重化学工業の窓口としての役割が一つの大きな柱であった<sup>(15)</sup>。このため隅田川、旧中川、小名木川等への物資輸送に対し、「はしけ」が重要な役目を果たす一方、定期船港としてまた長年の実績を持つ横浜港との間も「はしけ」がこれを結んで、「はしけ」を中心にして発展していった。また横浜が外貿中心であったのに対して、内貿は直接需要地に吸引されて東京港に集積しつつあった。

これに対して戦後の復興期を経て、経済成長期に入ると、工業生産の拡大は河川筋立地の工場の地下水汲み上げによる地盤沈下を併発し、また都市化の

波が工場街を呑みこんで、各地で公害問題や工場立地条件の悪化を呼び、旧中川筋においては再開発移転等で戦前のおもかげはみられなくなった。このことは東京港における「はしけ」の成立基盤の変化を意味することにつながっている<sup>(15)</sup>。

一方輸送革新の進行は、外貿貨物のコンテナ化が進行し、これを契機に東京港も外貿定期航路の主要港に指定され、昭和42年9月にはわが国初のフルコンテナ船の入港をみるに至った。以降、東京港の今後の方向の一つとして、横浜港と共に外貿定期航路の主要港としての位置づけがなされ、従来の内貿中心港とは異なる新しい性格が附加されることになった。

また30年代後半以降、従来の背後の河川筋立地の工場を支える港湾から、次第に都市需要を支える直接消費財を取り扱う港湾にと性格を変化させてきた。この傾向は昭和40年以降特に顕著化し、工業原材料の減少と、直接消費財、建設資材の増加が表われ、全く大都市港湾としての性格を露骨にしてきた。

以上のような東京港特有の変貌の他に、わが国の港湾全体を一体にしてまときこんでいるいわゆる港湾問題としての港運の集約化、港湾管理のあり方や財政、港湾労働の近代化問題等の諸問題も抱え、まさに東京港は現在曲り角に直面しているといえよう。今後、進展が予想される方向は、従来の江戸湊以来の東京港の歴史<sup>(17)</sup>には全くみられない方向であり、現在変革点に立つとみてよかろう。

このように東京港をとりまく情勢は他港以上に厳しく、その曲り角は鋭角的であるといえよう。他港以上に鋭角的な曲り角に立つ要因は、近代港湾としての歴史の浅さと、その上に立つ最新港湾への脱皮という時間的な急速さに求めることが出来よう。

以上のような急激な変化を求められる場合、往々にして最も大きな阻害要因となるものは、認識の立ち遅れであると思われる。認識の立ち遅れは現状の正確な把握から遠のき、将来の見通しを誤らせる要因となる。この点で最

近における港湾の激しい動きは、新しい認識にあらたまるより速く動くとも理解できよう。しかし認識が遅れていて良い理由はない。今後の港湾の発展への途を開くには、あらゆるものに先行しての新たな認識の確立こそが急務であり、現状においては、立ち遅れの危惧もなきにしもあらずと言えよう。この点は東京港にとってもまさしく言い得る問題であろう。※※

#### 注

(15) 今野修平「史的考察よりみた変革期のはしけ運送」『変革期の港湾産業』港湾産業研究会 1968

(16) 今野修平「はしけ運送の成立と変革」交通学研究 1968年 年報

(17) 東京都『東京港史』 1962

※ ここでは概括的に汽船・鋼船が自由に入出港、けい留できる港湾をさすものとする。

※※ 例えれば、東京都港湾局『東京港ハンドブック 1969』を見ても都市港湾ないし大都市港湾の語は見当たらず、最近の動向も適切に把握しきれていないよう見受けられる。

## 4. 都市化と東京港の拡大

都市化と港湾の基本的関係については、筆者はすでにそれを明らかにし、<sup>(18)</sup> さらにこれと関連する若干の問題についてもその指摘をしてきたし、<sup>(19)</sup> さらに東京港についても問題の一部を取り上げている<sup>(20)</sup>。そこで今回は、都市化そのものと港湾の基本関係は省略して、東京港におけるこの問題についての指摘を行いたい。

都市化が持つ一つの大きな力としての都市の地域的拡大(Urban Sprawl)※が港湾に及ぼす影響として、New York 港の例<sup>(21)</sup>からも、都心に近い東京港におけるその影響は、極めて注目されるところである。そこで東京都首都整備局が行なった昭和35年と昭和41年の土地利用の調査<sup>(22)</sup>を比較してみると、東京の都心の拡大は、隅田川と東海道線が大きな境界となって、それ以東の港湾地区には大きな力となって及んでいないことが判明する。むしろ港湾はそれなりに拡大され、膨張する背後の都市を支えていることが伺える。(表1. 参照)

表一 東京港における主要貨物の動向 (1960~1966) 単位 1,000t

出入別	貨物	41年	35年	41/35	全国伸び率	備考
輸入	麦	572	149	384%	152%	
	米・雑穀・豆	533	82	650	333	
	野菜・果物	169	18	939	234	
	水産品	111	2	5,550	1,842	
	原木	3,442	1,325	260	415	原木・製材
	石炭	524	317	164	209	
	原油	469	—			
	原塩	206	198	104	172	
	鉄鋼	386	197	196	307	銑鉄が多い
	砂糖	554	363	153	134	
	スクラップ	364	784	46	78	
	リン鉱石	98	219	45	122	
	非鉄金属鉱	93	141	66	174	
	石油製品	71	230	31	279	
	原塩	202	150	135	82	輸入原塩の移送
	鉄鋼	1,178	453	260	215	
	石炭	120	137	88	93	
移出	金属製品	95	141	149	33	
	輸送機械	525	128	417	156	
	その他機械	212	72	294	205	
	化学薬品	168	72	233	186	
	食料工業品	642	541	119	153	船用品
	玩具	326	180	182	182	東京港が主
	取合せ品	215	513			
	米・雑穀・豆	286	114	251	243	
	水産品	301	215	140	109	
	原木	886	581	155	107	
	石炭	2,415	2,997	81	91	
	砂利	3,076	992	310	190	
移入	原油	126	42	300	240	東京ガス用
	その他非金属鉱物	113				
	鉄鋼	4,483	3,122	144	197	
	金属製品	38	132	29	139	
	輸送機械	274	261	105	139	
	セメント	1,730	1,006	172	208	
	重油	3,279	2,122	286	271	

出入別	貨物	41年	35年	41/35	全国伸び率	備考
	石油製品	2,789	2,122	286	271	
	化 学 薬 品	356	299	119	216	
	化 学 肥 料	155	163	95	97	
	染 塗 料	200	20	1,000	421	
	紙 パ ル ブ	938	366	256	209	
	砂 糖	146	68	215	175	
	その他の食料工業品	221	145	152	224	食 塩 が 主
	動 植 物 油		127			
	ス ク ラ ッ ブ	9	110	8	91	
	取 合 品	124	401			

このように6年間における都市の膨張を支えるためには、港湾もその都市のターミナルとして、膨張せざるを得ないのは、むしろ当然であるといえよう。そこで問題はその内容であるといえよう。東京港における昭和35年と昭和41年の主要取扱貨物<sup>\*\*\*</sup>の内訳を比較したのが表一1である。それによると当年次における全国港湾貨物の伸びを大巾に上廻って増加した貨物は、麦、米・雑穀・豆、野菜・果物、水産品のそれぞれ輸入と、内貿では輸送機械の移出と染塗料の移入があげられる。この他に全国平均を上廻った伸びがあったのは、輸入砂糖、移出の鉄鋼、金属製品、その他機械、化学薬品、玩具であり、移入では米・雑穀・豆、水産品、原木、砂利、原油、石油製品、紙・パルプ、砂糖となっている。移出および移入の貨物の一部には、外貿定期船港である横浜との二次輸送品がみられるが、これを除くと激増貨物の中心は都市需要に支えられた直接消費財である点に注目をしておきたい。一方全国の伸び率に比して、東京港において増加が鈍った貨物は、工業原材料が多く、とりわけ輸入のスクラップ、リン鉱石、非鉄金属鉱石、石油製品、移入の石炭、金属製品、化学肥料、スクラップは絶対量が減少しており、重化学工業と結びつく貨物および都市需要と縁の薄い貨物の減少を指摘出来よう。結局、この6年間に激増した土地利用からみた場合の港湾は、全く重化学工業から都市需要への変化に裏打ちされていると言ってよい<sup>\*\*\*\*</sup>。

土地利用図からは一見隅田川と東海道線が大きな断層線の如くあるものの、内面的には全くこれを乗り越えて、港湾地帯は背後の都市の膨張を支えて拡張しつつあるといえよう。これはまさしく都市港湾化であるといつて良い。

このような東京港の動向は、特に都市におけるターミナルとしての位置づけをすることが急務であるといえよう。都市の把握が単なる密集市街地から都市圏的考え方へ変り、さらにメガロポリスとしての把握へと変りつつある今日、その位置づけは急務であるといえる。メガロポリスは交通の高度利用を前提としており、特に東海道メガロポリスにあっては、陸上だけの路線がその根幹をなすものではなく、海上交通と陸上交通をいかに結ぶか（結ばれる地点は港湾）が課題であるとさえいわれているのである<sup>(23)</sup>。

一方、都市化がもたらす内面的変化の港湾に及ぼす影響も忘れてはならない。特に港湾の近代化が課題とされるからには、都市化による内面的影響を見逃すわけにはいかない。この問題については既報告もある<sup>(23)</sup>ので、ここでは問題の所在のみでとめておきたい。

#### 注

- (18) 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 1968
  - (19) 今野修平「都市における港湾の役割」港湾 第44巻 第4号 1967
  - (20) 今野修平「港湾における都市再開発の問題——東京港における都市再開発を例として——」港湾経済研究 No. 4 1966
  - (21) 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 No. 420 1966
  - (22) 磯村英一『日本のメガロポリス——その実態と未来像』日本経済新聞社刊 1969
  - (23) 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 1968
- ※ ここでは都市内部の地域構造による各機能地区の地域的拡大まで含めて言うものとし、単なる都市域の拡大のみを指すものではない。
- ※※ 昭和35年、昭和41年のどちらかで10万屯以上扱った貨物を抽出した。
- ※※※ 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」交通学研究1966年 年報にても同様手法で指摘しておいたので参考とされたい。

## 5. 東京における都市問題への対処と今後の東京港のあり方

現代における都市問題は極めて多面的かつ根深い問題であることは、ここ

にあらためて説くまでもない。一般的に都市問題としては、都市の人口問題、産業問題、社会問題、文化・生活問題、都市交通問題、政治と行財政問題、都市計画等を包括して指している<sup>(24)</sup>。これらの問題がそのまま東京においてもあてはまるのは当然である<sup>(25)</sup>。むしろ東京においては、全国の他の都市以上に深刻かつ大きいといえよう。

このような問題に対し、東京はいかに対処しようとしているのか。東京における都市化の激し勢いに、各種の施策が立遅れ、それが無秩序に近い Urban Sprawl となっているともみられるが、一面において南多摩新都市計画や都市高速道路計画、さらには一部にみられる都市再開発移転等々と成果をあげているものもある。このような都市問題解決への対処に対し、港湾建設のための埋立地が大巾に利用されていることは忘れてはならない。東京港計画の一つの大きな柱として、都市再開発に資することをあげている<sup>(26)</sup>のは、その後各方面に大きな反響を呼び、横浜、神戸、大阪等で、港湾計画と同時に都市再開発用地を計画するに至り、<sup>(27)</sup> 一つの大きな指針を与えたと言って良い。現に東京港においても、埠頭と直結する場所への製糖工場の再開発移転の成功や、木場の再開発と絡んだ木材港計画等、都市の貨物流動のターミナルとしての港湾と齊合のとれた都市問題解決への施策が見受けられる。

このようなターミナルとしての港湾と、都市問題解決への対処とが、齊合のとれた形で計画され、実施されることは、今後の大都市港湾でのあり方を示すものと考えてよからう。いなむしろ今後は、港湾自体が、背後地域の動向に十二分の関連を持つつ、むしろこれらを積極的にする方向であるべきであろう。

このような新しい方向と考えられるものに対し、従来は必ずしも成功していた事例ばかりではない。晴海埠頭における港湾関連施設用地が極度に狭いのは、港湾と関連の薄い土地利用のされ方をしたがためであり、必ずしも齊合のとれた利用のされ方であるとは言い切れない。

以上の考察は、今後の東京港のあり方について、ある方向を示唆している

と考えられる。それがそのまま東京の都市問題への対処の一助となるならば、東京港にとっても全く理想的な方向であるといえよう。

#### 注

- (24) 磯村英一編『現代都市問題』有斐閣刊 1967 ほか
- (25) 磯村英一編『東京』有斐閣刊 1967
- (26) 東京港港湾管理者『東京港計画書』『東京港計画資料』1966
- (27) 各港湾管理者の各港計画書による。

## 6. 大都市港湾としての東京港の管理・運営問題

港湾の管理・運営が、戦後港湾法の制定により、国から港湾管理者に移された。東京港も東京都が港湾管理者となったのであるが、東京湾内における中心的港湾である横浜港が、明治以来國の近代港湾建設の中心として建設されてきたのに対し、東京港は東京市が、あるいは東京府が東京港の建設に苦しつかんできたいわば「本来の地方自治の港」であった<sup>(28)</sup>※。しかし港湾法の制定による従来の強力な権力がはずされたことが、今日の東京港の発展の基盤であったことは間違いない。戦後豊洲、晴海、品川と大埠頭を次々に建設し、今日の大計画を持ち得るようになったことは、全く新しい港湾管理制度によるものといってよいであろう。

この意味では東京港は今日の港湾管理制度の中で、指導者的役割を課せられているといつてもよい。しかしそれが今日の東京港の管理・運営について問題が少ないとにはつながらない。今日の港湾管理制度が、港湾管理の民主化を目指すものであり、地方自治が担い手であるが、地方自治そのものが、欧米のそれに比すると本来の自治をなし得ないわが國の歴史的基盤を現実問題としては否定し得ないのである。これは明らかに現在の港湾問題が、社会問題の根底に結びつくものである<sup>(29)</sup> との認識を発想させるし、また現在の港湾管理制度が、その最も理想である Port Authority に移行するのに、大きな障害となって横たわるのではないかと思われる。

さらに都市化の進展は、現在の行政区画を超越してなされており、都市を

有機体としてみた場合、現在の行政区画にとらわれての地方自治は、本来的な姿とはいはず、これに根ざす現在の管理者制度は、大きな問題を抱えているといつてよい。ここに大都市港湾としての管理上的一大問題があるといつてよい。これはさらに有機体としての都市の実態に合った広域行政が叫ばれているのと共通して、広域港湾構想につながるものであり、大都市圏港湾としての考え方<sup>(30)</sup> が発想されるものであるともいえよう。

東京港の運営は、背後の都市の動向からも、また東京湾の海上交通の面からも、東京港の港湾区域内だけでの運営には、すでに大きな問題があるといえよう。

また一方東京港は背後の運河・河川と一体となった港湾であるが、運河・河川については港湾管理者の管理にもなく、また都市交通としての位置づけもなされていないまま、年間1,000万屯以上の大量の貨物を取扱う程の利用のされ方である。

港湾が都市交通の中でのターミナルとしての位置づけがなされていないことは、そのまま、港湾の運営問題につながってくる。都市交通の一元化、一体的運営が叫ばれる中で、港湾の運営が全く別個に置かれたままになっているのは、大都市港湾としては大きな問題であろう。特に輸送革新に伴う海陸一貫輸送が普及してくると、この問題はさらに大きく浮び上ってくると思われる。

これらの問題に対処する方策として、現在の港湾運営のあり方、さらにはこれと結びつく港湾の財政問題等は、他の都市交通機関と相共通する問題が多く、その点からの問題分析の必要もある。

以上東京港に横たわる管理・運営に絡む問題として、その一部\*\*\* を問題点の列記に留めたが指摘しておきたい。

#### 注

(28) 東京都『東京港史』1962

(29) 北見俊郎『港湾論』海文堂刊 1968

(30) 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想』1967

※ 現在東京港では、国の直轄事業は全くなく、外貿公団を除くと、全部国の補助事業か若しくは都の単独事業で、自主制が極めて強いといえる。

※※ ここでは従来筆者があまり指摘をしなかった問題点に主として絞った。

## 結 び

以上総括的に限定された紙面の中で、大都市港湾としての東京港の直面する問題を指摘したが、大都市港湾としてみた場合、未だその新しい動向に追いつかない認識の遅れを先ず第一に指摘しなければならないであろう。この問題こそはあらゆる問題に先行するものであり、正しい認識なくしては抱える問題点の正しい解決の方策も見出せないのは事実であろう。その意味においても、本稿では東京港における大都市港湾としての認識が、他港に比しては高く、かつ計画の中に散見される<sup>(31)</sup> とはいものの、やはり抱える諸問題解決への前提としてはまだまだ低いことを指摘して結論にかえたい。

最後に日頃御指導を戴いている運輸省・東京都庁の先輩・上司の諸氏、東北大学能教授他先輩諸氏、東北学院大宮川教授、関東学院大北見教授、横浜市大柾助教授、喜多村先生を始めとする学会の先輩諸氏に深甚の謝意を表したい。

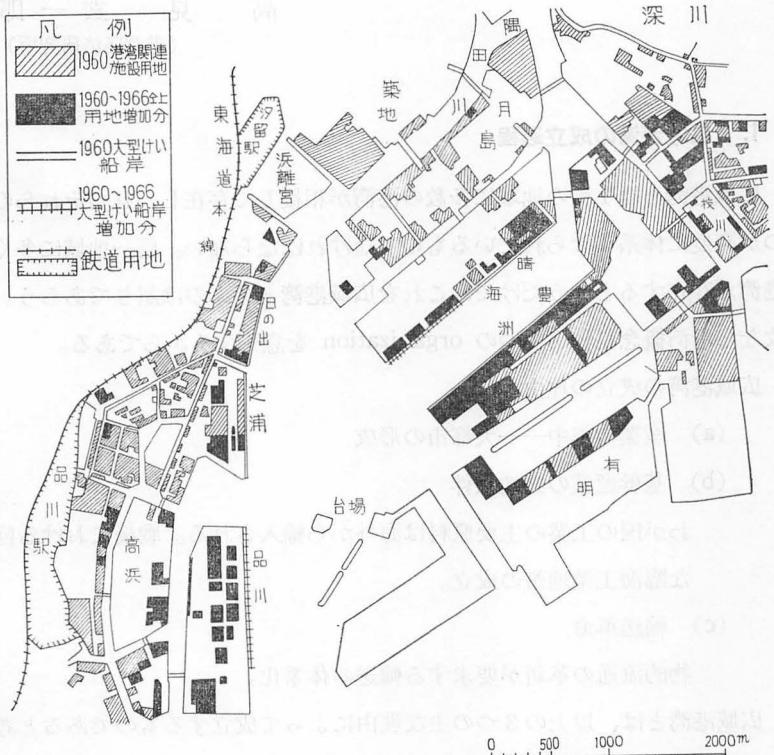
### 注

(31) 東京港港湾管理者『東京港計画資料』1966

# 第三章 土地利用

## 東京港における土地利用の変化

1960～1966



1960, 1966 東京都土地利用 現況図より作成