

巨大都市化と広域港湾問題

今 野 修 平

(運輸省港湾局)

目 次

1. はしがき
2. 巨大都市化の背景と実態
3. 巨大都市における港湾問題
4. 広域港湾問題の実態と問題意識
5. 広域港湾問題の本質
6. 巨大都市と広域港湾問題とその特性

1. は し が き

わが国経済の高度成長の一翼を担って、港湾での取扱貨物の増大と、それに比例しての規模の拡大が行なわれてきていることは周知の事実である。港湾での取扱貨物の増大と規模の拡大は、全国一律に行なわれているものではなく、それが特定地域において特に顕著であり、そこに多くの問題が存在することは、既に本年報においても過去に取上げられてきた。⁽¹⁾ 現在においてふりかえると、広域港湾としての問題意識が明確化すべき初期段階であり、以後東京湾、大阪湾、伊勢湾の基本構想が提起される⁽²⁾ と共に、幾多の視点よりの論述がなされるに至った。⁽³⁾

しかしながら、広域港湾とは単なる地域的概念よりの港湾の広域化したものだけではなく、むしろ今後の情報化や港湾管理者の財政面での強化と結びつく管理問題や、広域的港湾開発の必要性等々が問題指摘を受けたものと理解される。だが筆者は、これでもって広域港湾の概念が確立し、その本質が明確化されたのかという疑念を晴らせないまま今日に至っている。広域港湾が単なる地域的に広域化しただけでないことについては、全く賛意を示すものの、地域的に広域化したことは事実であり、しかもそのために種々の新しい問題を提示してきていることも否定出来ないであろう。むしろ従来の広域港湾問題の取上げは、これら現実の事実を大前提に、これに対する対処を中心に論議されてきたきらいがある。筆者の疑念は具体的には、現象とそれに

対する対処に終っていたのではないかという疑念であり、むしろ学問分野での問題接近としては、現象からその成因を究明する方向であるべきだろうと考えているものである。その意味では広域港湾は、現実的問題でありながら、解析の遅れていた問題であり、今日となっては、古くて新しい問題であるという表現が妥当であるかも知れない。

本稿では以上の基礎的な問題意識の上に立って、広域港湾の本質について、成因究明を念頭にしながら、現象解析を通して考察しようとしたものである。問題の本質は、巨大都市問題と共通であろうとの見解から、方法論としては、巨大都市問題との対比によった。もちろんこの視角よりの広域港湾の本質把握が、広域港湾の全てを明確にするとは考えていないが、少なくとも広域港湾問題と本格的に取り組むとすれば、必要不可欠な一視角であることには間違いのないであろう。

以上のことからすると、本稿は広域港湾問題究明への一礎石であり、問題提起を第一目的としているともいえよう。

2. 巨大都市化の背景と実態

一億総都市化とか国土総都市化と言われるごとく、都市化は現代における最も顕著な社会現象の一つであるといえる。社会主義経済体制をとろうが資本主義経済体制をとろうが、また先進国であろうと後進国であろうと、都市化の進展は顕著に認められている。わが国でも戦後過半数をしめていた農村人口は、その後経済復興から経済成長へと進むに従って、都市部への本格的な人口流動が続き、農村人口の減少に対し、都市人口の激増をみて、やがては都市人口が総人口の70%をしめるのではないかとさえいわれるに至っている。⁽⁴⁾

しかしながら、このように急速に進展する都市化が、均一になされているのではないことが指摘されている。⁽⁵⁾ 過去数回の国勢調査の結果を分析した結果、次第に都市規模の大きな都市への集中が顕著となり、反対に人口減少

をきたしている都市は、地方の小都市から、人口規模の大きな都市に及んできていることが指摘されている。⁽⁶⁾

さらに特定の地域に存在する都市の都市化が顕著であることは、同じ規模と性格を有する都市でも、その所在地域により都市化の程度が異なることであり、都市化が単純に都市の持つ規模と性格だけによって惹き起こされているのではないことを物語っている。特に巨大都市圏(Metropolitan Area)内の都市が、急速な人口集中と産業集積を起している事実は、少なくともわが国の都市化とは、巨大都市化として捉える必要があると考えてよからう。

一方都市にはその基盤とする産業等の差異から、いくつかの性格に分類することが出来得る。⁽⁷⁾ このような視点から見た場合、いかなる性格の都市で都市化が進んでいるのかを考察してみる必要もあろう。近年において最も顕著なのは、人口にして100万以上の集積がある巨大都市と、これにつぐ人口集積を持ち、広域中心都市としての位置を確立している福岡、仙台、広島等の都市であろう。一時人口集積の決め手とも、また都市における経済の基盤とも考えられていた工業は、その後の技術進歩や規模拡大に伴う合理化も手伝って、次第に人口集積の決め手としての地位を失い、むしろ管理中枢機能の集積が意識されるようになってきた。

以上のようないくつかの視点よりの都市化の動向を認める時、その背景とも要因ともなるものを考察せねばならない。この問題はこれのみでも大論文ともなり、専門の学会での検討課題ともなる大問題であるといえる。ここではこの問題自体を解析する目的ではないので、解析を進める一課程であるとの前提をふまえての考察にとどめることとし、むしろ本論の中心課題である広域港湾の解析に関連するもののみを取上げねばならないことを前もって断らねばならない。

都市化の現象が解析されるのに際し、多くはその実証的資料として、人口統計が一般的に用いられていることが多い。このため都市化は人口の集積現象であるかのごとき誤解を受けることもあらうと思われる程である。これは

単に統計調査の面で人口統計が極めて精緻になされているがためだけでありむしろ人口の集積は、あるメカニズムに基く結果に過ぎないと考えられる。もちろん人口の集中が、副次的にもたらす多くの諸問題は、今日での都市問題の中で大きな比重をしめることも事実であり、等閑視出来ない。しかし、人口集積という結果をもたらしたり、それによる副次的問題を惹起して、問題自体を複雑にかつ大きくしている基因は、都市に集中することがより有利であるとされている社会経済の機構と性格に求める必要があると考えられる。

既にわが国における都市問題は、人口と資本の集積にありとする見解も出されているが、⁽⁸⁾ 資本の集積がなされることが促進されている経済社会の機構と性格こそが、都市化の基因であると考えてよいのではなかろうか。

以上の問題意識に対し、近年の都市化の現象には、いくつかの解明の糸口ともいふべき現象が表われている。

その第一は前述したように管理中枢機能の集積する都市程都市化の現象が著しいことである。わが国における管理中枢機能には、大きく分けて三つの分野が存在すると考えて良い。それは行政機能、金融機能および企業活動における中枢機能であろう。このうち、これら多分野の中枢機能の集積は、行政機能の集積を追随する形で集積が進められたとの報告⁽⁹⁾もある。これとは別にしても、わが国における社会の構造を考える時、行政の持ついわゆる公的権力の偉大さは、今さら詳説するまでもなく、特に国家権力の大きさは、地方自治体のそれと比較するまでもないことである。今日広域中心都市と呼ばれる都市は、いずれも中央政府出先機関の集積がずばぬけて多いことから、管理中枢機能の集積する都市で都市化が進行していることは、国家権力の集積する都市で人口・資本の集積が顕著であることを物語っており、国家権力の地域的あり方と、人口・資本の地域的動向の間に、極めて深い関係があることを物語っているものである。

第二は結果的に人口・資本が集積する地域と、集積しない地域とに分けられてくると、一般的に諸産業、とりわけ資本主義社会における中心的産業で

ある第二次、第三次産業のいわゆる都市的産業は、市場立地の原則にのっとり、集積地域に立地することになる。⁽¹⁰⁾ その結果集積地域の集積はさらに進行することとなるが、さらにこれが経済成長をテコとして、累乗的に規模拡大を起しつつ集積してくることとなる。企業の規模拡大は、狭域的な地域経済からの要請に対応するだけでなく、次第に広域的な地域経済からの要請に対応する一方、国民経済全体にも大きな影響力を持ってくることになる。

つまり寡占化の進行であり、その結果の全国市場支配の企業の立地が進行してくることになる。つまり国民経済的要請に基づく基幹産業の立地が進み、これと結びつく諸産業の集積が進んでくることになるのである。以上のメカニズムによる集積が巨大都市化の背景として大きな役割を果たしていると考えられる。

わが国における都市化、その実態は巨大都市化といえる経済社会現象の背景を以上のごとく考察すると、これは明らかにわが国における資本主義経済発達の現段階における機構と構造、さらにその全てに浸みついている日本の特性を理解せねばならないといえよう。

3. 巨大都市における港湾問題

巨大都市成立の背景と実態は、前章において詳説したが、以上のような考察の上に立つと、まさしくその動向、すなわち都市化という観点からの問題接近が必要であると考えられる。

このような基本的態度は保持しつつも、巨大都市が出現していることは厳然たる事実であり、そこでの港湾問題は巨大都市問題の一つとして、あるいはそれと密接不可分な関係を有する問題として把握していく必要がある。

人類の歴史上、これ程多くのしかも巨大な都市を成立させた経験はない。それだけに巨大都市における港湾問題も初の体験であるといえる。このことからすると、巨大都市における港湾問題の解明には、第一に巨大都市の実態と形成の基本的メカニズムを理解する必要があり、第二に巨大都市時代にお

ける新しい基礎論理が必要で、そこからの問題接近のための視点が確立される必要がある。これを受けて第三に巨大都市時代における港湾理論が成立され、かくして始めて巨大都市における港湾問題の本質が解明されるものと考えている。

経済の基盤が第一次産業にある時の経済理論や社会政策が、第二次産業中心の社会ではそのまま適用出来なくなっている事実は、歴史が教えているところであり、その意味で都市化時代⁽¹¹⁾とも呼ばれる現在、新しい時代の基礎理論なくしては真の解明は不可能であるといえよう。

しかしながら本章ではあえて基本的誤ちを認識しながらも、巨大都市の港湾問題の解明に挑戦してみたい。港湾は従来海陸交通の結節点であり、地域経済の一中心地としての機能を有していた。このような機能を果していたことから、港湾においては後背地の広狭やそれに伴う地域経済力が、港勢に強い影響力を有し、後背地は港湾計画論にも強く引用されてきていた。⁽¹²⁾しかし後背地が重要な意義を有するのは、地域経済力が比較的均等に分布している時に成立する時代であり、都市化が進み、後背地全体の経済力のうち、圧倒的多数が、面積的には点に等しい都市に集中する時代においては、従来の考え方をそのまま適用すると、多くの無理を生じることになると考えられる。巨大都市における港湾では、特にこのような認識の改革が必要になっている。

わが国においては、巨大都市は中枢管理機能の集積すると同時に、国民経済的要請とそれに対応する規模の生産企業が集積することは既に説いた。これと同時に巨大都市は巨大な消費市場であり、それ自体が一点集積に伴う独特の経済活動を惹起してきている。消費活動に伴う港湾経済に限ってみれば、港湾都市のもつ総合的経済力が、その背後地全体の経済力の中で、大きな比重を占めていない時代には、港湾の機能は流通の中心としての機能であったが、港湾都市が巨大化し、背後地の経済力の中で港湾都市のもつ総合的経済力が大きな比重をしめる時代には、流通ではなく港湾都市の消費その

ものへと変化してくる。巨大都市の港湾は消費活動の中心的場所として、地域間幹線交通の拠点から、末梢の都市交通の拠点と化し、消費物資が直接多岐微細な流動形態を示したり、⁽¹³⁾ 都市における消費活動の窓口である卸売市場が港湾そのものと一体化するような現象を呈してくる。

一方消費活動が地域的均等化から巨大都市に集中されてくることにより、消費物資の輸送は小口輸送から大量輸送へと移行してくる。もちろん生活水準の向上や都市における消費水準の高さ等が累乗化されていることは見逃せない事実だが、消費物資輸送の海上輸送化が巨大都市を中心に進行していることは事実であり、大都市港湾における中心的貨物となって、従来の生産財に替ってきていることは既に指摘をしておいた通りである。⁽¹⁴⁾

かくして巨大都市における第一の港湾の問題は、地方的流通の中心から、都市的消費の中心へと港湾が変化してきていることから発生する問題であるといえる。⁽¹⁵⁾ この問題こそ巨大都市の中で、港湾の位置づけを明確化しなければならぬ問題で、いたずらに港湾は独占的産業資本への奉仕であるとか、海岸線を市民に返すために港湾を排除する⁽¹⁶⁾ とか、選択なしに港湾施設の拡充を急ぐべし等の一方的考え方であってはならないはずである。しかし現在の都市計画が、都市における人口中心（人間中心ではない）の都市計画である以上、港湾の位置づけが明確化されることは難しく、人間のための物資の都市計画、生活の都市計画も考えられてこそ、真の位置づけがなされるものと考えている。⁽¹⁷⁾

巨大都市における第二の港湾問題は、巨大都市の経済構造との関連問題である。資本主義経済の発展は、生産部門での大資本支配が進行するばかりでなく、流通・消費部門でも大資本の比重が増大し、支配力が強化してくることによって、都市経済の大資本支配が進行している段階に達していると考えられる。⁽¹⁸⁾ その傾向は港湾においても顕著に表われ、巨大都市の港湾での大資本支配が強化されているのではないかと考えられる。港湾の大資本支配が、都市の利益、市民の利益と一致していれば問題はないが、若し一致して

いないとすれば、巨大都市の港湾での特有の問題であるという指摘が出来よう。特に港湾を支配することは、巨大都市の消費の窓口を支配することであり、問題は深刻化しよう。

第三の問題点は市民と港湾の分離である。巨大都市は単一機能ではあり得ない。ということは単純な港湾都市ではなく、複合された経済基盤と性格を有する総合的都市である。都市を構成する市民⁽¹⁹⁾の中で、直接港湾と関係のある市民は極く一部となってくる。特にわが国の巨大都市の場合、中枢管理機能や工業と結びついて人口集積が行なわれている事実からすれば、その比率は低率であろうことは統計的处理結果をみなくても容易に想像がつく。その上、海上交通における旅客輸送での役割の低さを考えると、巨大都市における市民と港湾の結びつきの弱さが、巨大都市における港湾の諸問題の根底に横たわる基本的な特有の問題であろうと考えられてならない。市民不在は市民の利益と一致しないものに侵略され易い性格を有しており、この点からも港湾管理や港湾開発のあり方にまで影響しそうな問題でもあろう。

第四に巨大都市はその圏内にあらゆるものを集積させる総合的地域中核体であるから、当然その窓口としての港湾も総合的性格を有し、巨大都市圏の地域構造からしても地域的規模からしても広域的とならざるを得ない。そこにおける港湾は決して単一機能的、狭域的なものではない。この特性は巨大都市以外では通常認めることの出来ない特性ではないかと考えられる。

以上のように巨大都市における港湾問題は、商港とか工業港とかいう単一機能的分類による視点や、海運・港運・陸運という流れというような単純な社会構造からみたものではその実態を把握し得ない特性を有している港湾であり、巨大都市の成立と発展に伴なって従来みられない新しい性格と問題を有している港湾であるということが出来よう。

4. 広域港湾問題の実態と問題意識

現在わが国において広域港湾という問題意識から取上げられ、常識的に問

題意識を持たれるのは、東京湾、大阪湾、伊勢湾であろう。

東京湾における実態については、既に本学会においても報告をした実績がある⁽²⁰⁾が、戦後船橋地先、千葉地先、五井・市原地先、木更津地先、と千葉県側の港湾開発が急速に進展する一方、根岸湾、横須賀港と神奈川県南半部の海岸も港湾開発が進展して、湾全体が港湾と化した感を強めたことは事実であろう。

このうち面積的ないし水際線延長からみた場合、大部分は産業資本による工場埠頭として開発されてきており、それ以外の港湾でも新規に開発された工業港からの貨物が激増し、そのための施設拡充が港湾開発の中で大きな比重を占めていたことも事実である。⁽²¹⁾

大阪湾においても堺・泉北地区を中心に重化学工業を中心にした工業港化がなされ⁽²²⁾これと深い関係を有して阪神地区の港湾開発が進んだことは事実であろう。

伊勢湾においても戦後いち早く工業化をした四日市地区と、その後大規模な工業港開発を行なった名古屋南部地区をテコにして、名古屋港等の開発が進められ、広域港湾としての問題意識を持つに至ったということが出来る。

このようにわが国における広域港湾の問題意識を有する地域では、工業港の開発を抜きにしては考えられないのが事実であろう。ここでいう工業港は、基礎資源型装置性工業であり、工場と直結した工場埠頭を有するものでその企業としての性格は、わが国においても代表的な巨大資本であり、工場の規模は最も大規模な工場ばかりであることは、今更ここに説くまでもないことである。規模の拡大とコンビナート化が急速に進んだのもこの業種であり、全国的市場を背景に立地した⁽²³⁾ といって差支えない。

これら三大湾に立地した基礎資源型装置系工業は、国民経済的には基幹産業としての役割を果たして、それ自体で国際競争力を強化して輸出産業の花形となる一方、基礎資材の供給者としての役割を果たすと同時に、多くの関連産業に各種の波及効果を及ぼして、工業化を中核とする高度経済成長の主役と

しての役割を果たしてきた。

一方地域経済的には前述したように三大湾において広域的に水際線を中心としての海陸の空間を専用的に利用しつつ、近隣の巨大都市への資材供給基地および巨大都市経済を支える各種産業の活動の震源地的役割を果たして巨大都市化に大きく貢献すると共に、全国的あるいは広域的資材供給基地として、巨大都市の広域的地域支配の一翼を担っていたといえる。

以上の動向を港湾経済的にみれば、大規模な工業港の成立と、そこからの物資供給の窓口としての大都市港湾の発達を指摘することが出来よう。⁽²⁴⁾

かくして新しい工業港の大々の発展と共に、古い商港的性格の港湾も新しい発展を遂げて、結果的に湾内の諸港湾は地域的に連担する一方、極めて密接な関係を有して複雑に結びつくこととなり、湾口航路の問題、湾内開発の問題、背後地交通の問題等々で共通の問題意識を有して対処せねばならないことが多くなって、広域港湾としての問題意識を持ってきたのが実態であろう。

このような問題意識は別としても、湾内での以上の港湾経済面からの動向把握は、その根底が陸域における巨大都市化と密接不可分であることを物語っている。

かくして広域港湾の問題意識は、まず第一に工業化を離れては的を得ないことになる。しかもこれが今日までの高度経済成長と直結して生じていることは、わが国の産業の動向や経済政策が、広域港湾問題の根底に存在しているのではないかとの問題意識を持たせているといえる。

第二に巨大都市化の成因は既に述べたが、巨大都市という人口・産業の集積の結果は、既に「巨大都市における港湾問題」の章で略説したように、巨大都市特有の港湾としての機能と規模を要求されてきているといえよう。巨大都市自体が管理中枢機能の集積結果であり、その結果資本の巨大都市集中もなされているとみれば、全部ではなくとも貨物も広域中心地に集散するのは自然の理であり、物的流通と商的流通は理論的に説かれている程明確に分

離することは不可能ではないかと考えられる。かくして巨大都市の窓口としての港湾機能も拡充強化され、地域的にも広域化して港湾地域は拡大する一方、複合された性格を有してきて広域港湾化への一つの柱となっているのではないかと考えられる。この点からの問題意識も成立するといえよう。

5. 広域港湾問題の本質

以上のような広域港湾の実態とそれに基づく問題意識を基礎にして、広域港湾問題の本質について若干の考察を加えておきたい。

先ず広域港湾問題を検討するに際して、十分に配慮しておかねばならない点から記さねばならない。広域港湾とは本論の冒頭で記したごとく、古くて新しい問題であるが、その定義すら固定化していない。このため広域港湾とは何か、その本質は何かといういわば総論的本質論も従来の研究成果も皆無ではない⁽²⁵⁾が、充分とはいえず、本学会でも共通論題にとりあげる次第であると理解される。

一方広域港湾における港湾内部の問題、例えば港湾運送業の問題とか情報管理の問題等は、同一に論じられるべきではないと考える。特に広域港湾の総論的本質論が、統一見解ないしそれに近いところまで議論が到達していない現在、各論の本質論とは整理して検討を進めることがより良い方法と考えられる。ただし両者は相互に補完し合うことが広域港湾の本質究明の本筋であることは当然である。

さて以上の前提の上に、広域港湾問題の本質が何にあるのかを探ることにする。「広域港湾の実態と問題意識」の章で指摘してきたことをまとめれば、広域港湾の本質は港湾での大資本の進出をまずあげることが出来よう。港湾が経済の場である以上、資本主義経済の発展に即応した変貌を示すことは当然で、その意味では大資本の進出は当然すぎる現象であるといえよう。広域港湾の問題意識が持たれない地方の港湾においても、その意味からすれば大資本の進出は顕著であり、その点では大資本の進出は港湾一般の問題であ

るといえよう。

しかし広域港湾の形成が、大資本の港湾進出を抜きにしては考えられない。大資本の性格は単なる資本の大きさだけではなく、政治行政権力との結びつき、独占的性格、中小資本の従属化等の性格を有しており、その点での地域や港湾等での影響は極めて複雑多岐の形となって現われてくるものである。その点で広域港湾の形成には、直接間接大きな役割を果たすと考えるべきであり、この問題を抜きにしての本質究明はあり得ないと考えられる。以上の考察はわが国における資本主義経済の発展段階を考えると、当然のことでもあろう。

第二には港湾面からみた場合の資本集積の地域別差異をあげることが出来る。これには近代港湾の建設が開始されて以来の港湾における資本集積の地域的実績が、歴史を背景にして重要な役割を果たすと考えられるが、少なくとも広域港湾の問題意識が持たれている地域については、長い期間の蓄積があり、これが経済成長以降における港湾での資本集積に大きな役割を果たして、結果的に現在まで集積が進んだものと考えて差支えない。そうだとすると広域港湾の本質は港湾での資本の地域的集積に求めることが出来るのである。港湾における拡大再生産の巾は、港湾施設等に投下された資本に対する、港湾経済活動の総額で求められるとすれば、一般的には港湾原単位の低い程再生産の巾は大きく、利用率の高い程資本の蓄積が進むことになるのは自明の理である。総コスト的にみた場合、巨大都市を核とする三大湾においては、拡大再生産の巾は最も大きい地域であり、ここにおいて再生産された資本の再投資が結果的に集積に大きな役割を果たしていたのであり、現象的な広域港湾形成の根源であると考えられるのである。

第三に資本の集積を呼ぶ経済外的社会構造も見落すわけにはいかない。財政制度を挺子とする新中央集権主義が、資本集積に大きな役割を果たしていることは既に他分野で論議されているところであるが、港湾においても地域的に資本集積に差のある結果が出ているとすれば、この問題が広域港湾の本質

の中で大きな役目を果しているのではないかと考えられる。この問題は単に政治行政上の中央集権のみではなく、例えば海運カルテルによる強い規制等も含めて考えるべきであろう。さらに補助的関連分野としての情報、人材、文化等々の中央集中を有利にしている社会機構自体の問題を消去して、港湾での集積は考えられないであろう。

以上のごとく広域港湾の本質は独占的巨大資本の港湾進出、特定地域における資本の集積とそれを可能にしている中央集権的社会機構にあると考えられ、その結果現象的には広域的、総合的に大規模な複合的港湾が形成されるものとみて良いのではなかろうか。

6. 巨大都市と広域港湾問題とその特性

巨大都市化と広域港湾とは、以上の考察より判明するように、資本主義経済発展の中で、同一の背景と根源を有していると理解することが出来る。これは両者がたまたま同一地域に現われることが多いという地域現象の観点からの指摘ではなく、構造的に同一とみることが出来ることが判明する。

その本質は独占的巨大資本の強い影響力を受けながら、総合的、複合的、広域的に大規模になりつつある点でも共通しており、資本の集積が容易で現実それが進行しているとみられる点でも全く共通しているといえる。

このことは両者を切り離して考えるのではなく、一体的に取扱う必要があることを物語っているといえよう。具体的現実的問題においても、多くの共通の問題を抱えているのは、以上のような本質があるからであり、その点でも両者が抱える共通の問題を詳細に検討してみる必要がある。本章では問題点の若干について指摘するに留め、今後の課題として提起しておくことにしておきたい。

都市と港湾については、両者の間に極めて緊密な一体的問題があり、⁽²⁶⁾ この両者の関係についての序論的接近も試みられてきた。⁽²⁷⁾ しかしあらためて巨大都市と広域港湾を取上げる時、わが国における資本主義経済発展の落

し子として出現してきていることが判明する。そこには根源的に独占的巨資本の動向と、それが果している役割を見落すわけにはいかず、新しい経済時代、新しい都市化時代の都市像と港湾像を認めることが出来るのである。その意味では産業革命と市民の誕生により生じた近代都市と近代港湾の出現に対して、現代都市と現代港湾であると考えられるであろう。

第二に両者の間に極めて日本の特性を見出し得る点があろう。巨大資本が果している役割についても、日本の特性、もっと狭義的にいえば日本の社会構造の特性を理解しないうちは、真実は把握し切れぬと考えられるし、巨大都市、広域港湾内部の問題、すなわち、各論的問題を取上げるならば、なおのこと日本の特性が顕著に擡頭してくるであろう。急激なる経済成長、社会資本蓄積の地域的格差とその上に立つ地域経済現象等は、わが国経済の後進性との関連で説明せざるを得ないのではなかろうか。

都市における政治的無関心層と農村の地域社会の存在は、少なくとも西洋社会的視点よりすれば市民不在の前近代的都市であるということが出来る。その点で都市規模が大きくなればなる程、無関心層の率が高まることが選挙のたび毎に問題とされているのは周知の事実である。全く同じ現象が港湾においても存在することを指摘しておいたが、市民不在の都市、市民不在の港湾という問題でも巨大都市と広域港湾は共通の問題を有しており、日本の特性に悩まされているということも出来るのである。

このような基本的構造の上に、政治行政の権力と極度にまで成長した大資本がのっているという姿が、巨大都市と広域港湾の生みの親であると同時に問題点としての悩みの点であるとみることが出来るのである。

この結果、巨大都市と広域港湾は、国民経済的要請、国家的要請に強く推されて出現したものであると結論づけられよう。これは究極的には国家独占資本主義時代突入による産物であり、地域経済的要請、地方分権からの要請を犠牲にして発展していく基礎的体質を有している可能性があるといえよう。今後この両者をどのように斉合性を持たせて発展させて行くのかは、重

要な課題として内在しており、次第に顕著化してくるものと考えられる。

広域港湾は単なる埠頭ターミナルの集合体であり、問題としては港湾労働、港湾管理、港湾産業等の課題があるというような内面的構造と問題点のみに目をやっているのは、その本質の把握と課題への対処が出来ないことが判明した。大都市港湾の問題点については、既にいくつかの論説が世に問われている。⁽²⁸⁾⁽²⁹⁾⁽³⁰⁾⁽³¹⁾⁽³²⁾⁽³³⁾が、このような問題意識をさらに発展させて、広域港湾の本質と問題に接近する必要がある、その際巨大都市との関連は忘れることの出来ない重要課題であることを強く認識せざるを得ない。

本論では巨大都市との関連において広域港湾問題を論じたが、その結果若干なりとも整理された問題とそれに伴う問題意識が、今後における本課題検討に対し、いささかなりとも役に立てば何にもまさる結論であることを記して筆を置くことにする。

本論を草している最中、学恩大なる会長矢野剛先生の訃報に接し、悲嘆大なるものがあつた。記して先生の御冥福を祈ると共に、拙論を御霊前に捧げることとしたい。

また常日頃暖き御指導御鞭撻を戴いている青山学院大北見教授、運輸港湾産業研究室喜多村室長、横浜市大桺教授ほか勤務先の上司先輩、東京港湾問題研究会、港湾産業研究会の諸学兄に深甚の謝意を表しておきたい。

参 考 文 献・註

1. 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 No.4 (1966)
2. 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想』(1967)
運輸省港湾局『大阪湾港湾計画の基本構想』(1967)
運輸省港湾局『伊勢湾港湾計画の基本構想』(1970)
3. 神戸市企画局『広域港湾の開発と発展』(1968)
4. 経済企画庁『新全国総合開発計画』
5. 木内・山鹿・清水・稲永『日本の都市化』古今書院刊(1964)
6. 岸本 実『日本の人口集積』古今書院刊(1968)
7. 木内信蔵『都市地理学研究』古今書院刊(1956)
8. 大野隆男「現段階の都市問題」経済No.43 (1967)

9. 二神 弘「広域中心都市としての福岡市の成立と発展」地理学評論 43—2 (1970)
10. 柴田徳衛『現代都市論』東大出版会刊 (1967)
11. 伊藤善市『都市化時代の開発政策』春秋社刊 (1969)
12. 東 寿『港湾計画論』日本港湾協会刊 (1956)
13. 今野修平「東京港における輸入食料品の背後地流動」東北地理 19—3 (1967)
14. 今野修平「大都市港湾としての東京港の問題点」港湾経済研究 No. 7 (1969)
15. SHUHEI KONNO「The Port of Tokyo—Roles and Functions of the Sea Port in the Metropolis—」Japanese Cities The Association of Japanese Geographers (1970)
16. 石原舜介「マンモス東京を救う道 港を閉鎖せよ」昭和46年7月4日付 日本経済新聞朝刊
17. 今野修平「都市と港湾」『都市問題に関する講義集』全日本建設技術者協会刊 (1969)
18. 前出註10に同じ
19. マックスウェーバーは「都市は市民である」との名言を残している。
20. 前出註1に同じ
21. 今野修平「東京港におけるはしけ輸送」東北地理 16—3 (1964)
22. 小森星児「阪神圏の重化学工業への転換と破綻」経済評論 20—6 (1971)
23. 近藤完一「日本経済と巨大化技術」経済評論 20—6 (1971)
24. 今野修平「都市港湾論序説Ⅰ～Ⅳ」海事産業研究所報 No.38～41 (1969)
25. 高見玄一郎「広域港湾論——主としてオペレーションの観点から——」港湾経済研究 No. 7 (1969)
26. 北見俊郎『港湾論』海文堂刊 (1968)
27. 前出註24同じ
28. 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」1966年 交通学会年報『産業構造と交通』(1966)
29. 梶 幸雄「都市と港湾」都市問題講座『都市交通』有斐閣刊 (1966)
30. 今野修平「都市における港湾の役割」港湾 44—4 (1967)
31. 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 (1968)
32. 北見俊郎「大都市港湾の問題点と将来」港湾経済研究 No. 7 (1969)
33. 前出註24に同じ