

防衛施設所在港湾の矛盾と問題点

——佐世保港をモデルとして——

中 本 昭 夫
(佐世保市)

目 次

1. はじめに
2. 旧軍港の特徴
3. 旧軍港発展の経緯
4. 戦後における旧軍港の変遷
5. 矛盾と問題点

1. はじめに

現在、わが国で自衛隊及び米軍が使用している防衛施設は、約300の市町村に点在し、地域住民の生活環境に有形無形の影響を与えていている。このうち、特に地域住民への影響度が高い94市町村に所在する53施設が特定防衛施設⁽¹⁾に指定され、7港湾施設が特定防衛施設として、横須賀、呉、佐世保、舞鶴、大湊の旧軍港と那覇、ホワイトビーチ（沖縄県勝連村）にそれぞれ所在している。

港湾施設の大部分または一部分が防衛の用に供されている港湾では、商港としての機能や都市の経済活動に多くの制約を受けている。横須賀、呉、佐世保、舞鶴の旧軍港都市は、都市の機能の中核ともいべき港湾施設が、終戦直後（1945年）から連合国軍により占領され、さらに米軍への提供、海上自衛隊の設立設置などにより、旧軍港都市がこそってめざした平和産業港湾都市⁽²⁾を実現することなく今日に至っている。

旧軍港都市は、軍港のために創られた都市であり、港湾を中心とする海軍施設建設に従って、海軍により育成され発展を遂げてきた関係上、都市経済は海軍の機構と結びついた典型的な消費経済で、海軍と消長を共にしてきた。戦後も、旧海軍に代わった連合国軍や米軍、海上自衛隊などと都市の経済が結びつ

き、住民は、現在もなお自主的な港湾の活用経験に乏しく、港湾を都市の機能として認識するまでに至っていない。

水域を含む港湾施設の大部分を米軍と海上自衛隊が使用している横須賀と佐世保では、港湾整備計画なども常に流動的で遅れがちである。また、海上自衛隊が港湾施設の約 $\frac{1}{3}$ を使用している呉と舞鶴でも、当初の目的である平和産業港湾都市建設の方向へは進んでいない。

このように、旧軍港の商港転換が容易でない理由の多くは、防衛施設が港湾に所在していることに起因するが、他に、地理的地形的な条件や旧軍港時代からの歴史的環境と住民の意識などにも問題があるものと考えられる。

そのような旧軍港と都市の条件や特質を披露しながら、住民がめざす平和産業港湾都市と、現実に防衛施設が所在する港湾都市との矛盾をはじめ、商港軍港の併用、国防国策と住民の経済活動など、潜在する問題点を、佐世保港をモデルにしながら若干述べてみたい。

注（1） 防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律により特定防衛施設として指定された施設は、米軍関係 18、自衛隊関係 35（昭和50年4月現在）。

（2） 旧軍港市転換法（昭和25年制定）

第1条 この法律は、旧軍港市（横須賀市、呉市、佐世保市、舞鶴市をいう。以下同じ。）を平和産業港湾都市に転換することにより、平和日本実現の理想達成に寄与することを目的とする。

2. 旧軍港の特徴

旧軍港に防衛施設が所在する理由として、港湾施設の大部分が旧軍用財産であったこと、旧海軍の解体後も連合国軍などによって施設が維持管理されていたこと、地理的地形的条件が防衛施設を配置するのに適していることなどが挙げられる。

旧軍港は、特に自然条件に恵まれた天然の良港であり、水域などの基本施設がすぐれている。その優位性を土台としてのみ商港への転換発展を図ろうとしているが、必らずしも近代的な港湾としての要件を具備しているとは考えられない点がある。

旧軍港は、確かに波静かで水深が深く、軍艦などの安全な停泊と修理、艦船用物資補給の利便に適し、充分にその目的を達するのではあるが、恵まれた自然条件が、現在では、かえって山々が海に迫り平坦地に乏しい欠点となり、旧軍港当時のままでは商港として利用することは必ずしも適當でなく、水資源の不足もあって産業立地の条件も備わっていない。このような点で、若干の差異があるものの旧軍港が商港として転換するには、克服すべき多くのマイナス要素があり、各港に共通する点が多い。

旧軍港は、明治16～19年（1883～1886年）に、海軍の水路部測量班が当時の新鋭軍艦第2丁卯で測量を行ない、当時の近代化された船の入港に適したところとして軍港の指定を受けた。軍港基準の第一は、地形的な自然条件で、山々に囲まれ波静かで水深が深いこと、潮流がゆるやかであること、そして、できるだけ防波堤を必要としないことなどであった。こうして選ばれた旧軍港は、港内海岸線に凹凸が多く、大小の副港に適した浦や入江を擁し、それらは一般物資積卸しに充分な条件を備えていた。しかし、地理的には港湾防衛のため周囲に山々を配し、消極的ではあるが他地域から遮断されており、幹線鉄道や幹線道路から分岐した終点に位置し、広域経済の中核都市となる要素もなく、軍港都市としての完結性をもった消費経済地域を港湾の背後に形成し、その都市

表1 鎮守府開庁、市制施行、鉄道開通

	横須賀	吳	佐世保	舞鶴
鎮守府開庁	明治17年12月 (1884)	明治22年7月 (1889)	明治22年7月 (1889)	明治34年10月 (1901)
市制施行	明治40年2月 (1907)	明治35年10月 (1902)	明治35年4月 (1902)	昭和13年8月 (1938)
鉄道開通	明治22年6月 (1889)	明治36年10月 (1903)	明治31年1月 (1898)	明治37年 (1904)
鉄道開通区間	横須賀線 大船～横須賀	吳線 海田市～吳	九州鉄道 武雄～佐世保	舞鶴鉄道 福地山～新舞鶴
主要地との距離	横浜 33.6km 東京 62.4km	広島 26.4km	長崎 81.4km 博多 154.0km	京都 121.9km

（注）各市市勢要覧より作成。（ ）は西暦年

が軍港のヒンターランドとなっていた。

旧軍港都市には、軍事目的もあって、他都市に比して早くから鉄道が開通され、交通の発展をみた。(表1 参照)

鉄道開通以後の旧軍港都市は、離島、半島などとの海陸交通の要衝となり、限られた地域の経済の中心地となって、海軍の増強につれ、それぞれ、県(府)庁所在地に次ぐ都市に発展した。

終戦後(昭和20年)旧軍港の各都市は、天然の良港としての自然条件のみを過大評価して商港への転換を計画した。それらの計画のうち、旧海軍工廠の民間造船所転用による基幹産業育成は別として、旧軍施設をそのまま利用する、水産、貿易、観光など多目的港を求め、かえって港湾の性格を曖昧にし、一貫した港湾政策を欠き、住民の港湾に対する期待もその時々の対策に焦点を合わせ、旧軍港時代のように、巨大な機構への経済寄生により安寧を求める意識が強く特徴的である。

3. 旧軍港発展の経緯

旧軍港都市の形成は、明治時代(1868~1911年)にほとんど完了した。

新市街の建設は、巨額の国費を投じて行なわれた軍港施設の建設と共に進行なわれ、町の区画を始め、一般家屋の新改築も海軍の指示に従ってなされ、道路なども海軍の将来計画に合わせて建設された。各都市は、山々を背にして、港湾を抱くように、軍施設、商店街、住宅が山麓へ向けて拡がり、水道なども整備され、表2の昭和5~10年(1930~1935年)程度の人口をもって軍港都市完結を予想して建設が進められたものと推定される。

旧軍港の施設は、日清、日露の戦役を経るたびに増設され、海軍工廠も拡張が続けられて、軍人、軍属、工具とその家族が年々増加し、舞鶴を除く3都市は、明治時代に既に一寒村から市制を施行するまでに至っていた。

一方、それぞれの都市では、急激な人口の増で、学校など公共施設が不足し、海軍省に要請して、大正12年(1923年)から助成金の交付を受けることとなつた。

表2 旧軍港都市の人口の推移

	横須賀	吳	佐世保	舞鶴
市制施行時	M40 62,876人	M35 60,124人	M35 50,968人	S 13 88,568人
昭和 5 年	110,301	179,491	137,985	(63,665)
10 年	182,872	213,211	161,593	(68,567)
15 年	193,358	264,530	211,852	86,057
20 年	358,547 202,038	357,162 152,184	287,541 147,618	180,000 80,186
25 年	250,533	187,775	199,567	91,914
30 年	279,132	199,304	258,815	92,839
35 年	287,309	210,032	262,006	99,615
40 年	317,411	225,013	247,069	96,641
45 年	347,576	235,193	247,898	95,895
46 年	357,452	236,936	248,235	96,218
47 年	365,571	239,010	246,358	96,753
48 年	373,391	240,682	245,552	97,744

(注) 各市市勢要覧より作成、() 内市制施行以前の市町の合計人口、昭和20年上段
人口は8月15日以前、下段人口は8月15日以後

第一次世界大戦後の各港は、離島、半島などとの海陸交通拠点としての副港を整備し、隣接町村を含めた地域の中心地となり、経済圏を拡大して定着させた。しかし、軍港都市の物価は常に不安定で、艦隊行動により左右され、いわゆる艦隊相場を生じ、乱高下することが多く、大正9年（1920年）に佐世保と吳で工員達の不買同盟などが起ったことが記録されている。

昭和12年（1937年）の日支事変を契機に、海軍が増強の一途を辿り始め、工廠、各種施設も増設され、人口は急上昇した。海軍は、各都市に対し隣接町村との合併を要請し、そこに軍需工場、工員宿舎、隊舎などを増設配置した。

この町村吸収合併により、横須賀は浦賀港など、吳は広港など、佐世保は相浦港、舞鶴は西港をそれぞれ副港とし、そこに海陸交通の拠点を移し、太平洋戦争当時は、主に食糧供給、一般物資の積卸港として利用した。

昭和20年の終戦時には、各都市の人口も市制施行時に比し、舞鶴は約2倍、横須賀、吳、佐世保はそれぞれ約5倍以上に達していた。

4. 戦後における旧軍港の変遷

海軍により創設され発展した軍港は、太平洋戦争の敗戦により海軍が解体されてその使命を終り、海軍と消長を共にしてきた軍港都市は無性格の都市と化し、住民は生活の根拠を失なった。しかも、呉と佐世保は、市街の中心部の大半を戦禍で焼失していた。しかし、港湾施設は若干の被害があつただけで使用に支障はなかった。(表3 参照)

表3 旧軍港都市空襲被災状況

	横須賀	呉	佐世保	舞鶴
初空襲年月日 (以後日数)	不明	S.20.3.19 (5)	S.20.6.28 (1)	S.20.7.30 (1)
死亡者	〃	2,071人	326人	50人
焼失・破壊家屋	〃	23,395戸	12,106戸	3棟
被災施設・地域	〃	市街地 海軍工廠	市街地 海軍工廠の一部	海軍工廠
その他の被災	〃	海軍艦艇	海軍艦艇	海軍艦艇

(注) 毎日新聞社編「1億人の昭和史」④(全国主要都市空襲被災状況一覧), p. 91。
各市市政要覧より作成

戦後進駐した連合国軍は、旧軍港施設のほとんどを占領し、生活の根拠を失なった住民の多くは軍港都市を去り、呉と佐世保では、市街の大半焼失により人口が半減し、残った住民は、工員や海軍相手の商人として定着した者で、物心両面において受けた打撃は深刻であったから、市の復興に生活を賭けて取り組んだ。

佐世保市では、終戦直後の昭和20年9月に市長の諮問機関として復興委員会を発足させ、海軍工廠の民間造船所転用、漁港整備、北松佐世保炭田の石炭移出、有田、三川内の陶磁器輸出など、商港転換案を委員会が即刻市長に答申したほどである。

その後、旧軍港の各都市は、連合国軍監視のもと、それぞれ旧海軍工廠を活用して民間造船所を発足させ、引揚船の修理を中心に稼動を開始し、港湾施設

は、一部占領解除により、賠償物資の積出し、復員者、引揚者の受け入れなど、終戦処理業務と食糧輸入荷役に使用し、昭和23年1月（1948年）旧軍港は揃って貿易港の指定を受けた。

当時、日本の港湾は、軍港より商港が戦災の被害を多く蒙っていた。九州では、関門港の機雷未処理、長崎港の原爆被災などもあって、佐世保港では、それらの港湾に代って、連合国軍監視のもとではあるが外塩、食糧などの輸入荷役が活発に行なわれ、着実に実績を挙げ始めていたので、住民は、貿易港指定によって連合国軍の撤退を期待し、商港転換実現の希望を抱いたのである。

（表4参照）

表4 朝鮮動乱以前の佐世保港輸入実績

	塩	食 料	燃 鉱 石	合 計	備 考
昭和22年度	133,326トン (15)	34,634トン (4)	44,457トン (5)	212,417トン (24)	輸出 3,093トン (賠償物資) (1)
昭和23年度	231,959トン (26)	—	—	231,959トン (26)	// 16,226トン (6)
昭和24年度	191,543トン (21)	—	—	191,543トン (21)	// 10,452トン (7)
昭和25年度	3,716トン (2)	12,500トン (2)	—	16,216トン (4)	
昭和48年	—	—	—	211,734トン	輸出 482,308トン

（注）（ ）内は隻数、食料=小麦、米、とうもろこし、48年輸入は飼料その他

昭和22～25年度実績は、昭和27年佐世保市の意見書（国策的にも佐世保港を商港とする理由）の資料より作成

昭和25年（1950年）に、旧軍港市転換法、港湾法が制定され、佐世保は、横須賀、呉、舞鶴の旧軍港都市と共に平和産業港湾都市をめざすこととなり、また、国内産業の開発上特に重要な港湾として準特定重要港湾の指定を受けた⁽¹⁾。しかし、同年の朝鮮動乱の勃発は、佐世保市の立市計画を根底から覆すことになった。それまで、民間使用を認めていた倉庫や岸壁などがほとんど連合国軍に再接収され、平和産業港湾都市転換計画は中断し、朝鮮動乱の終結を待つこととなったが、朝鮮動乱は特需景気を招来し、市の復興計画を急速に進

展させ、佐世保港は、米軍将兵と軍需物資の輸送拠点と化して特需景気を一層過熱させ、佐世保市およびその周辺の経済は質的変化をみせて、住民の期待は、平和産業港湾都市建設よりも米軍特需依存と造船、石炭産業の振興へと視点を移行し始めていた。

朝鮮動乱休戦後、日米安全保障条約により、引き続いて米軍が佐世保港を使用し、さらに海上自衛隊の設置が決まったが、住民のめだった反撥はなかつた。

そのような情勢の中で、佐世保市は、横須賀市、呉市と前後して港湾管理者となり（舞鶴は京都府）、それぞれ、商軍併用港としての矛盾を内臓することとなったのである。

昭和31年（1956年）に呉から連合国軍が撤退し、舞鶴と共に、海上自衛隊と民間が調整しながら港湾施設を使用していたのに対し、水域を含む港湾施設の殆んどを米軍と海上自衛隊に占用されている佐世保と横須賀では、民間の自由使用が制限されたまま現在に至っている。

旧軍港都市は、平和産業港湾都市への転換をめざしながら、経済の高度成長時代に対応すべく、それぞれ防衛施設の所在を容認しつつ産業基盤の確立を図ったが、平坦地に乏しいうえ工場誘致の条件も悪く、財政的に臨港地の造成もできず防衛施設の所在だけが顕現された。

佐世保市では、貿易の振興を図るべく、港湾施設の返還要求を数度にわたって米軍に対して行なったが実現せず、市の外貿埠頭建設計画も米軍の施設返還の可能性などを理由に最少限度に制限され、また内賃貨物の増加とともに計画した物揚場 360m、護岸 388m の内賃施設が完成するのに 6 年の歳月を要するという状態で、ようやく完成した時には、既に石炭産業の斜陽化、米軍人の減少による特需景気の後退が始まっていた。

国民所得倍増計画による産業構造の高度化、貿易と国際経済協力促進が軌道にのり始めたとき、佐世保では、唯一の基幹産業である佐世保重工業が超大型タンカー「日章丸」を建造して大型船時代開幕の先駆となったことで、住民は大いに期待したものの、商港としては、内賃貨物の取扱量が微増しただけで、

他の港湾との較差が著しく、住民は失望の色を濃くした。

昭和39年（1964年）の原子力潜水艦入港以後、米軍艦船の入港も急激に減少の徵候をみせ、佐世保市は、ポスト米軍の対策を中心に、遊休施設の返還や横須賀、那覇と共に三市の放射能連絡協議会をとおして政府の財政援助を要求した。その後、米国のドル防衛策、オイルショックに連鎖した構造的な世界不況が海運界の不振を招き、佐世保市の基幹産業である造船業の低迷となって、佐世保市および周辺地域の経済は深刻な打撃を受けた。

昭和50年（1975年）になって、米軍は、経済的な理由により基地の機能を縮少し、昭和51年から、過去において最高18,000人を数えた駐留将兵を160名以下にすることを発表したが、港湾施設については、依然として使用権をもつことを明らかにしている。

注（1） 準特定重要港湾は、港湾法附則第5項の「国内産業の開発上特に重要な港湾に関する特例」によって、横須賀、呉、佐世保、舞鶴の旧軍港および福岡県の苅田港が定められ、「港湾管理者又は運輸大臣がする港湾工事の貸用に関する国への負担又は補助については、当分の間、特定重要港湾における港湾工事の例による」とされていることから、通常、準特定重要港湾と呼んでいる。

5. 矛盾と問題点

旧軍港都市が積極的に求めてきた平和産業港湾都市建設は、かつて、軍事目的のためにのみ使用された旧軍用財産などを平和産業に役立たしめ、日本経済の復興に貢献しようという住民の意志である。この平和産業港湾都市は、港湾をベースに立市計画をし、誤った戦争の支柱をなした旧海軍根拠地としての烙印を拭い去り、貿易の柱としているものである。

旧軍港は、旧軍港市転換法と同じ年に制定された港湾法でも、国内産業の開発上特に重要な港湾としての恩恵を受けることになっている。これは、港湾法において、旧軍港市転換法第3条⁽¹⁾の精神が充分に反映されたものと考えられる。また、旧軍港の商港転換育成は、当時の国策でもあって、準特定重要港湾に対する特例を「当分の間」とし、早期目的達成を期待したまま現在に至っている。

表 5 海軍助成金および基地交付金実績

	横須賀	呉	佐世保	舞鶴
大正12年度	45,000円	132,000円	103,000円	34,000円
昭和元年度	46,000	103,700	74,000	0
" 15 "	151,530	251,000	135,000	37,894
" 18 "	200,000	189,800	200,000	170,000
" 20 "	3,350,000	120,000	673,230	436,522
" 32 "	32,025千円	19,403千円	17,718千円	一千円
" 35 "	94,226	20,103	61,799	—
" 40 "	116,700	15,846	74,456	—
" 41 "	117,723	16,346	74,967	6,571
" 42 "	133,459	17,146	85,067	7,271
" 43 "	149,459	18,946	93,067	8,371
" 44 "	207,056	24,536	127,451	10,712
" 45 "	257,522	28,118	154,012	13,129
" 46 "	272,522	29,928	163,312	13,965
" 47 "	299,674	33,998	183,074	16,659
" 48 "	356,248	41,467	215,144	20,509
" 49 "	459,733	54,963	276,817	27,820
" 50 "	551,332	70,431	334,753	35,089

(注) 各市の資料により調査作成

横須賀と佐世保では、現在もなお、米軍が港湾施設の大部分を使用し、撤退や施設返還の時期など、全く予測ができず、跡地利用計画も充分にできていない。また、施設返還が実現した場合、その大部分は、呉や舞鶴のように海上自衛隊が米軍に代って使用することは確実である。

海上自衛隊などの防衛施設が所在し、さらに拡大されつつある港湾において、旧軍港市転換法と港湾法の特例が適用されていることは、明らかに矛盾し、海上自衛隊の性格と意義を明確にしない限り、旧軍港の商港転換目的は永久に達成されないことになる。このような矛盾は、市の計画や住民生活にも微妙に影響し、国は、国有提供施設など所在市町村助成金（基地交付金）によってそれを償なっている。（表5参照）

表6に掲げるようすに、旧軍港に所在する防衛施設の比率は大きい。今後も基

表 6 旧軍港市の港湾施設のうち防衛施設が占める割合

(昭和49年7月現在)

		港湾関連用地	利用可能水際線	水域施設	けい留施設		入港船舶	
					浮標	けい船岸	隻数	トン数
横須賀	使用数量	ha 361.6	m 21,911	ha 884.2	基 300	m 3,151	隻 3,985	トン 3,480,907
	全体に占める割合	% 61.8	% 66.1	% 79.2	% 91.2	% 47.0	% 15.1	% 15.4
吳	使用数量	ha 100.7	m 3,440	ha 209.3	基 19	m 918	隻 1,133	トン 3,055,448
	全体に占める割合	% 33.4	% 22.0	% 49.5	% 46.3	% 14.1	% 18.7	% 21.7
佐世保	使用数量	ha 298.9	m 35,503	ha 2,895.5	基 105	m 2,470	隻 1,118	トン 4,430,377
	全体に占める割合	% 69.1	% 66.9	% 89.4	% 93.8	% 44.7	% 50.9	% 39.3
舞鶴	使用数量	ha 156.0	m 7,490	ha 203	基 21	m 542	隻 1,138	トン 776,160
	全体に占める割合	% 33.3	% 24.9	% 36.4	% 61.8	% 19.4	% 56.5	% 15.3

(注) 旧軍港市転換事務局調査資料より作成、入港船舶は昭和48年度資料(500トン以上の船舶)、けい船岸は-4m以上で500トン以上の船舶が接岸可能なもの。

地交付金の増額などと引き替えに、海上自衛隊の施設が港湾内に拡大されることが充分に予想され、平和産業港湾への住民期待のなかで、第三次産業を中心に、市経済の浮揚を将来とも海上自衛隊に求める気運が高まりつつあり、佐世保では、表7のように、住民は海上自衛隊に関心を示し、議論の焦点となっている。

佐世保港は、水域のほとんどが米軍の管理下にあり、湾港であるため臨港地区造成や開発には限界があり、制約も受けている。また商港としての活動にも範囲を限られ、内貿取扱貨物の伸びも極めて鈍い。しかし、戦後、佐世保港では、米軍艦船や復員船などの数多い入港実績をもっている。その実績は、特需という形で第三次産業を中心に若干の経済浮揚をもたらしたにとどまり、港湾の収益はほとんどなかった。このような経験から、住民は、商港転換後の都市経済に果す港湾の役割や仮定の問題としての軍艦への特別とん讓与税法適用などについても関心をもち始めた。一方、現実の問題として、住民は、朝鮮動乱以来、基幹産業の造船と米軍の特需のなかで生活の基盤を定着させ、最近では、

表7 住民意識調査「あすの佐世保」の結果

(昭和50年10月)

① 米軍基地の存在は、佐世保に恩恵をもたらしたと思いますか。			
1. 思う 66.6%	3. わからない 12.0%		
2. 思わない 18.8%	4. 無回答 2.6%		
② 米軍基地の存在は、あなたの生活や仕事に恩恵をもたらしましたか。			
1. 大いに恩恵があった 13.7%	3. 恩恵はなかった 56.0%		
2. 少し恩恵があった 28.7%	4. 無回答 1.6%		
③ 米軍基地返還後の跡地利用は基本的にどうあるべきだと思いますか。			
1. 主に民間使用がよい 63.8%	3. わからない 9.3%		
2. 主に自衛隊使用がよい 24.1%	4. 無回答 2.8%		
④ あなたは、国防上自衛隊が必要だと思いますか。			
1. 必要である 74.9%	3. わからない 8.5%		
2. 必要でない 15.5%	4. 無回答 1.1%		
⑤ 佐世保に自衛隊基地があることを、あなたはどう思いますか。			
1. 当然である 46.0%	3. 反対である 11.7%		
2. 仕方がない 40.2%	4. 無回答 2.1%		
⑥ あなたは、これから佐世保港をどのように利用したらよいと思いますか。			
1. 造船業の拡大 41.0%	5. 石油備蓄基地 1.3%		
2. 外国貿易港 17.4%	6. 原子力開発基地 6.1%		
3. 自衛隊基地増大 8.7%	7. 水産基地 6.1%		
4. 観光港 16.4%	8. その他無回答 3.0%		

(注) 佐世保青年会議所が行なった住民意識調査「あすの佐世保」より、関係分を抜
すい。調査方法は、佐世保市選挙人名簿より1/70無作為抽出
調査人員 2,375人 回答 1,264人 回答率 53.2%

米軍撤退後の商港転換に不安を抱き、国家機構としての海上自衛隊の強化拡大を期待する者が増加しつつある。これは「港湾を国の營造物であるという公物思想が特に強く、港湾の重要性を国家的意識において理解し、生活意識として結びつかないまま」⁽²⁾ の旧軍港都市の住民意識を象徴したことになり、純粹な商港経験をもたない住民には、「港湾や港湾都市の一般的理解が、明治以降の富国強兵策を軸とする国家経済の発展を目標とする一連の価値観を土台として考えられている」⁽³⁾。

住民は、防衛施設が港湾に所在することについて国家的意識で理解すべき

か、商港転換により生活意識を明確にすべきか迷っている。いずれにしても、防衛施設の否定は、住民生活に少なからぬ影響をおよぼし、肯定にも問題がある。要するに程度の問題で、米軍の去就と返還後の施設利用が問題となる。

注（1） 旧軍港市転換法第3条

国及び地方公共団体の関係諸機関は、旧軍港市転換事業が第1条の目的にてらして重要な意義をもつことを考え、その事業の促進と完成とにできる限りの援助を与えなければならない。（第1条＜目的＞平和産業港湾都市の建設）

（2） 北見俊郎稿「港湾都市と市民の構造的関連性」（青山経営論集第10巻第2，3合

併号、昭和50年11月）p. 39

（3） 北見俊郎稿「前掲集」p. 34