

開発問題と港湾に関する一考察

山 村 学

(法政大学)

1. はじめに
2. 経済成長と地域開発
3. 開発問題と港湾についての検討
4. 今後の課題と展望

1. はじめに

開発についての一般的な概念は『未利用、低度利用、非効率の利用の諸資源や住民の福祉を阻害するような状態で利用されている諸資源および空間などを合理的かつ効率的に活用したり、国民ないし住民の福祉を増進できるように利用することである。また、さもないと以上のような諸資源が活用ないし利用できる状態にすることであって、いずれの開発を行う場合でも、それには具体的な目的と内容がある』とされている。

しかし、開発の目的や内容は経済社会発展の段階とか国土の条件などに加えて当面の問題と政策目標とがからみ合うし、その対象範囲が一定していないという点からみれば、歴史的ないしは時代的な制約をもっているといえる。

また、別の視点から開発の目的や内容をみると、それは政策的に発展させるという意味合いが強く、開発を行うものの立場や目的によってその性格が規定されるということもできる。⁽¹⁾

そこで、戦後におけるわが国の基本的な開発姿勢を振り返ってみることにする。

まず、敗戦直後は災害の復興と同時に食糧やエネルギーなどの国内資源開発が重要な問題とされ、国家経済的な立場からの開発政策が展開された。その後、まもなく重化学工業化への志向が強ってきたため開発政策の方向は資本の効率的運用を目的とした経済開発へと進展し、いわゆる高度成長をはかるための地域開発がその中心となってきた。ところが、経済成長によって大きな歪みを生じたた

め、これを是正して社会全体が調和のとれた発展と住民福祉の向上を目的とした理念のもとに社会開発という方向が打ち出されるようになり、今日に至っている。しかし基本的な内容としては地域開発に重点がおかれているといえる。

このような経過からみると、わが国の地域開発は今日における開発行政の中心であるともいえるが、この背景には地域開発の一般的な概念を『地域の自然的、社会的、経済的諸条件の整備や開発によって地域住民の生活水準を高め、福祉を増進させることにある』というとらえ方をしているからにはほかならない。^[2]

それでは、現実の地域開発はどのように行われてきたかというところに視点を当ててみると、例えば新産業都市や工業整備特別地域における港湾開発の場合は巨大な臨海性重化学工業を地方へ進出させるための援助が目的であり、国や地方自治体の法令とか非法的な租税特典および関連部門の公共投資、開発金融、その他の手段なども、これらの進出企業を中心とした施策であったことがわかる。したがって、港湾開発は地域住民の生活水準向上や福祉の増進には必ずしも直接的な関係がなく、むしろ地方財政を破たんせしめ、環境破かいや公害問題ばかりか過疎密問題をも惹起せしめて、地域住民の生活や利益をそこなうという結果をもたらしている。

また、そのほかには人間の能力開発とか技術開発などの如く、さまざまな開発が行われており、これらも社会全体の利益といわれるものの、特定の立場にのみ利益をもたらすような開発援助もみられる。

そのため開発に反対するものも出てきているが、これは、開発一般に反対するのではなく、現実に行われている開発の立場や目的に反対しているわけである。

本論では、以上のような観点からわが国の開発問題に焦点を当てることにより、今日の港湾開発に必要とされる課題を提起すると同時に、若干の検討を加えてみることにした。

2. 経済成長と地域開発

まず、それぞれの地域における経済、社会関係を行政区画的にとらえてみると地域内と地域間の市場関係、中央や地方政府中心の公共経済関係、さらにはこれ

らの関係から附帯的な結果として生じる外部経済関係などがある。つぎに地域経済、社会の盛衰要因を追ってみると、それぞれの地域に共通した一般的なものと独特のものに分けられるが、これらは開発ないし再開発と密接な関連をもっているといえる¹³⁾。

そこで戦後から今日に至るまでの地域開発による経済、社会的な構造変化をもう少し詳細に調べてみると、つぎのようなことがわかる¹⁴⁾。

(1) 敗戦当時の国内資源開発

戦災復興期には海外からの復員や引揚げによる人口圧力が強かったので、連合軍の占領政策に対応しつつ、国家経済的な立場から展開されたのが国内資源の開発であった。その主な内容は、食糧の増産や石炭の増産、電源開発、鉄鋼生産などを中心とするものであり、いわゆる傾斜生産方式が採られたわけである。

また、当時はその経済的、社会的な合理性を十分に追及し得なかった面があったが、生産の量的拡大面については開発の効果として評価されてきたといえる。また、この過程において国土総合開発法（昭和25年）の制定をみたが、当時は国家の存立にかかわる基礎的な分野の開発を主体としていたことは周知の通りである。

ところが、朝鮮動乱のぼっ発による特需ブームと重なり合ったため、かかる開発がどの程度地域経済、社会の発展に役立ったかは明確にされていない。

(2) 成長期における経済開発

わが国の重化学工業は、前述の特需ブームと占領政策の方向転換に支えられて生産活動が活潑したものの、生産設備や港湾、道路などの物流基礎施設不足、不備が隘路となり、この打開策の一環として企業合理化促進法が制定（昭和27年）されてきている。

これによって重化学工業部門の近代化や合理化を促進すると同時に、産業基盤の港湾や道路の整備も国庫補助によって促進されてきたわけである。

さらに昭和30年代に入ると臨海性重化学工業化の進展とともに新しい工業立地や港湾の開発が必要となり、いわゆる太平洋ベルト地帯の開発が進められてくる。

昭和35年に打ち出された所得倍增計画を背景とする全国総合開発計画（昭和37年）によれば、大都市の過密化や地域間格差などを是正することが開発の課題としてとり上げられており、この解決策として拠点開発が実施に移されてきている。これは、いう迄もなく臨海性の重化学工業化を促進するための地域開発であり、この具現化に必要な法体系としては新産業都市建設法（昭和37年）、工業整備特別地域整備促進法（昭和39年）などが制定され、それぞれの法的適合地域が開発されてきた。

また開発の手段としては、公共投資を重点的に実施して工業用地や住宅団地の造成、工業用水や港湾、道路等の先行的整備を行い、当該地方自治体に対しては地方債の利子補給や国庫補助などによる助成措置が講じられている。他方、進出企業に対しては固定資産税その他の減免や優先的な開発融資策などが採られている。しかし、大都市の過密化や巨大化した臨海工業地帯の問題については効果的な対策が講じられてこなかったといわざるを得ない。

このような経過を振り返ってみると、昭和20年代後半から30年代においては、開発の目標が既成工業地域における産業基盤の隘路打開と新規の工業立地条件整備による工場誘致にあったといえるし、これは産業資本の効率的運用や所得の増大が開発効果の基準となっていたとみることができよう。

(3) 地域格差と環境悪化のジレンマ

全国総合開発計画は全国的な視点に立って合理的な地域構造を形成していくために、単に工業開発のみでなく効率的な産業開発を行って地域住民の生活や福祉の向上をはかるという社会開発もうたわれており、部分的にせよ施策に反映されてきた。しかし、開発による成長発展の結果としてもたらされた種々の弊害現象が各地、各所で増大することになり、地域開発の再検討をせまられ、新全国総合開発計画が策定されることになる。

しかし、結果としては太平洋ベルト地帯における都市化ないし工業化が進み、人口と産業の集中や集積によって開発計画の目標と大きな乖離を生じたばかりか、大都市とその周辺地域では過密や公害の問題を、また重化学工業化の進んだ地域では公害の問題を激化せしめると同時に、一方では人口激減の過疎地域問題

が大きくなって新たな地域開発の課題が提起されるに至ったのである。

さらに、このような開発問題の対応策に迫られていたものの、対外的な局面に目を向けてみると、ニクソンショック後のドル流出によって過剰流動性と一次産品価格の騰貴を背景としながら、国際的にシンクロナイズした成長を続けてきており、かかる過程でいわゆるオイルショックという痛烈な『政治的打撃』を蒙ったのである。

(4) 第3次全国総合開発計画の策定

オイルショックという大巾な原油の値上りは、産油国以外の諸国における経済、社会の循環過程に大きな影響を与えることになり、わが国もスタグフレーションに見舞れてトリレンマという事態の経験を味わってきた。

もちろん、このような事態の発生は、中東地域を中心とする産油諸国の政治的意図が強かったにせよ、中長期的にみればわが国における経済成長の屈折点となったことも確かである。そのため、これまでの開発に対する反省の気運が高まり「新全総」の総点検が行われることになって、昭和49年には国土庁が設置され、国土利用計画法の成立もみている。

そして昭和52年11月には、旧全総や新全総の匂いを残しつつも経済優先の後退と居住環境の総合的整備という定住構想をかかげて、地方の主体性確立を目指した第3次全国総合開発計画が発表されたのである。

しかし、3全総が着目しているのは集中の結果として生ずる分散のメカニズムであるともいえるので、定住構想も地方のためではなくて過密対策の一環とみることができる。そうなれば、これまでとは逆に人口のはけ口を地方に求めた受け皿論ということになるが、3全総ではこの点が明確さを欠いているといわざるを得ない。⁽⁵⁾

例えば、管理機能の地方分散が強調され、地方行財政整備の必要性や地方の主体性確立をうたっているものの、計画の限界ということで地方分権の新らしい行財政システムが、どのように開発され、かつ構築されていくべきなのかが判然としていない。⁽⁶⁾

3. 開発問題と港湾についての検討

戦後の成長期における日本経済を物的な側面からみるならば、確かにその発展と成果は評価されてしかるべきであろう。

また、このような結果の背景をみれば、重化学工業部門を中心として展開されてきた新技術の導入とその効率の利用が物的および付加価値生産性を大きく高め得たことにあるといえるし、中央および地方政府は、それを可能ならしめるための産業基盤整備や開発を積極的に推進して起動力の役割を果してきたことにあるといえる。

しかし、このような産官1体的開発による経済社会構造の高度化をもって、私的企業の社会的合理性を追求し得たといえないにも不拘、経済学の分野では一般均衡の理論のみが支配的地位を固めつつ今日に至っている。⁽⁷⁾

そこで、いくつかの基本的な角度からこれまでの開発問題をとらえ、港湾との関係から検討を加えてみることにする。

(1) 開発主体に関する問題点

公共事業や公共施設の建設と維持についてはチープ・ガバメントを主張したアダム・スミスも認めているし、これらの開発を国家的見地から実施する方が容易なことはいうまでもない。⁽⁸⁾

問題なのはリスクの分散が安易な開発姿勢を生み出すことにある。その上、制度的には中央の支配力が強いことから政治的色彩の濃い場面も多くみられ、先決的な開発問題がおろそかにされていることである。

この点は、これまでの開発計画ばかりでなく、その推進と結果をみてもわかる通り、事例をあげて説明する必要もなかろう。いずれにせよ、公的機関が開発主体となるのは市場の失敗と認められる分野に限定されるべきであって、それは巨額の固定資本投下を必要とする公共事業で規模的に収獲増進となるような場合とか、外部経済や外部不経済効果が大きく作用する場合、さらには私的財のような排除原則が働かず費用の負担者のみが便益を受けるわけにはいかないような公共財の開発などである。⁽⁹⁾

したがって、港湾のように社会資本といわれ、固定的非分割的で、しかも経済的に必需性が高く結合投入財的性格をもつものの開発や整備を行う場合でも、単に個別企業が行う物的な経済活動の装置としての開発にとどまってしまうてはならない。何故ならば、それは個別企業内部の経済的効率性を高め得たとしても、社会経済的な合理性をもたないことが多いからである。¹⁰⁾

この具体的な事例をあげればいとまがないが、主な問題だけをりと上げてみると次の通りとなる。すなわち、

④ 港湾の開発や整備事業の範囲、内容などは法的な面からみる限り、地域の主体性が弱く第3セクターの設立も、あまり出来ない状態にあること。

⑤ 事業自体の性質からみた問題に加えて、歴史的な事実をたてにした決定が行われていること。

⑥ 事業主体である港湾管理者は、法的な限定からくる問題点を重視するよりも、むしろその枠内でのとりつくろいに追われている面が多いことなどである。

(2) 地域開発の経過からみた問題点

地域開発の促進→産業構造の高度化→所得の向上一地域格差の是正という開発の主目標には異存がないが、これまでの経過をたどってみると、逆に悪循環をもたらす結果となっているので、その問題点を明確にしなければならないであろう。

まず成長期の主な開発事業は、産業基盤の社会資本整備であり、地域経済の振興ないしは開発とか、または社会的均衡への是正という建前で中央、地方政府を主体とした大規模な事業が展開されてきた。港湾の整備や拡充も、その一環として進められてきたが、内容をみればわかる通り地域経済、社会との結びつきが弱いものであり、臨海性の大企業に必要な基盤整備といわざるを得ない面が多い。

そのため、このような開発の進展は地域経済、社会に種々の矛盾をひき起こす結果となり、新しい問題を誘発したり、社会的費用の増大につながったばかりか、地域格差をも拡大せしめるに至ったのである。¹¹⁾

つぎに、この問題の所在を明らかにするために港湾の開発を中心とした具体的な事例をとり上げてみることにする。

④ 京葉臨海地帯の場合は内陸地との社会的な隔りが生じており、経済的な結

びつきも弱いという結果がでているが、これは臨海部開発の効果が生かされていない証拠である。

また、千葉県民の所得水準は上昇したものの、南部の過疎地域と北部の過密地域では社会生活の基盤となる諸施設の整備面で大きな格差を生じている。しかもかかる結果になったのは、北部の工業化と都市化が急速かつ同時に進んだためであり、偏重的な開発投資に迫られたことにあるとされている。とすれば地域開発からくる公害の発生や自然破かいの問題ばかりでなく、開発効果といわれるものにも問題や矛盾がひそんでいるわけである。¹²⁾

㊤ 堺泉北港の場合は大阪府が総力をあげて開発してきたといわれているが、同港の工業地域でも資源の多消費と環境破かいに対する代償、すなわち付加価値、雇用、租税などの効果が乏しいといわれている。これは地域開発を進めると国家の助成があるにせよ、公債依存度も高まるという現行の地方財政制度に起因するものであり、地域開発効果と矛盾していることがわかる。

㊦ また、かつては大きな期待をもって登場した新産都市や工特地域は、その殆んどが港湾を核とした地域開発であった。その代表格ともいえる大分鶴崎地区や岡山県南（水島）地区をみても、工業化と都市化によって環境が破かいされ、公害と災害が大きな問題となっている。そればかりか農業や水産業をはじめとする既存の地場産業との協調体制が確立されておらず、伝統的な生活様式や精神構造にまでも大きな影響を与えるに至ったことから自治省が、その状況調査に乗り出す結果となっている。

一方、徳島や秋田湾地区においても開発目標とは裏腹に、①地価の高騰、②県内の地域格差増大、③社会生活関連施設の立ち遅れ、④公害の発生と住民からの反発、⑤期待がらみの大規模な先行投資からくる地方財政の悪化といった地域的な問題が幾重にもものしかかってきている。¹³⁾

(3) 三全総からみた問題点

三全総では若年層を地方に定着させることによって地域社会に活力を与えようとする定住構想をかかげており、環境保全を柱とした国土の管理にも力点がおかれている。しかし、定住構想を実現させるためには、雇用の場を確保しなければ

ならないので工業開発の必要性も展開されている。そして「工業は今後とも国民生活の原動力として主要な役割を果す」という位置づけがなされ、大規模工業基地構想として苫小牧東部、むつ小川原、秋田湾、志布志湾の4ヶ所が明記されている。

そこで、それぞれの地域における開発問題をみてみると、苫東の場合は用地買収のできないところが点在しており、しかも北海道電力の進出と通産省の石油備蓄基地構想を除けば、企業立地の見通しが殆んど立たない状態にある。むつ小川原は部分的に受入れ体制を進めているものの、漁業補償問題の難航などから工業開発のための整備が進展していないし、肝心の企業立地も全くメドが立っていないといわれている。

また、秋田湾の製鉄所誘致構想も鉄鋼需要の見通しを考えると、その実現はほど遠いといえるし、志布志湾でも環境アセスメントにからむ問題や国定公園の指定解消を含めた宮崎県との調整問題などをかかえている。⁴⁴

つぎに、三全総における港湾整備の基本的な視点をとらえてみると、まず第一点は約3万3千軒に及ぶ海岸線を貴重な生活空間であるとして、その保全と適正な利用を考えるべきだとしている。しかし、その1つとして交通空間の海面利用に期待しているものの、海上幹線は単なる提言にとどまっているし、東京湾や瀬戸内などの湾域の過密問題も代替ないし補完可能な新規立地候補地点を調査検討するという抽象的な表現になっている。

確かに海上幹線の具体化には総合的な検討が必要であるにせよ、新全総の見直しが叫ばれて以来4年有余をかけた提言としては構想の詰めや実現への検討課題が明確になっていないといわざるを得ない。また後者の新規立地調査も同様である。⁴⁵

さらにつけ加えるならば、定住条件の一環として港湾や道路などが体系的に開発、整備されなければならないが「既存の広域生活圏の施策などを基礎として、新たに流域圏などに配慮しつつ」設定される定住圏によって、今日の問題をどの程度解決できるのかも明確ではない。⁴⁶

4. 今後の課題と展望

以上のような開発問題の中には経済の論理でとらえられないものもあるが、日照権や入浜権などのように市場外価値物の確保が保障されていることを考えれば、定性的な検討を加えた課題と展望も必要であると思われる。何故ならば、この種のもは擬制的市場化や正負の商品化の方法を取入れてみても、結局は不完全なものになってしまうからである。¹⁷⁾

そこで開発問題と港湾について、いくつかの課題と展望を述べてみることにしたい。

(1) 地域単位からみた自律的循環体系の検討

これまでの開発による地域経済、社会の発展は、中央の地方支配という「たづな」さばきによってもたらされたものであり、画一的でミニ東京化されてしまったことから地方の特性やみりょくは失われているといわざるを得ない。

そのため三全総では、地域単位による新たな経済社会形成の論理を展開しているが、地域経済社会に必要とされる新しい機能や制度についての具体的な展開はなく、どちらかという物的な施設整備が総花的に列挙されている。もし定住構想の実現化を目指すならば、その地域特性が生かされた産業構造を形成し、自立性強化につながるように行財政機能も充実するという方向での開発が前提とならなければならないであろう。¹⁸⁾

したがって、それぞれの地域単位でみた場合に、どの程度までの自律的な経済、社会の循環体系を形成するが望ましいかという面からの検討を早急に進める必要があるのではなかろうか。もちろん、これは「市町村の主体性確立」と結びつくものであり、前述の受け皿論とは逆に地域的に必要な人口や分権のあり方などが、より明確になるものと思われる¹⁹⁾

(2) 新しい開発計画論の再検討

これまで展開されてきたわが国の開発理論の基礎には、かつてJ.M.ケインズが展開した乗数効果の考え方が取入れられている。そして結果からみると、マクロ的にはその有効性がある程度実証されてきている。しかしミクロ的にみると、

有効性評価の基準が不明確となり、種々問題を内包していたことも確かである。

事実、公害問題や生活基盤となる社会資本の立ち遅れなどは市場の失敗として問題視されるに至ったものの、資源配分論議では市場機構の効率性追及が重点的課題とされてきたし、一方では寡占経済化の是認やインフレの追及不足などが加わり、その上に政治的な色彩の強い賃上げばかりでなく、国際的にはオイルショックに打ちのめされてスタグフレーションという結果を招くに至ったのである。

したがって、従来のような公共投資を主体とした開発パターンをとっても乗数効果的な作用があまり働かないのが現状である。とすればケインズ神話が働くようにするための検討が必要なことはいうまでもないが、まず第1ステップとしては、戦後から今日に至るまでの開発によって生じた種々の問題をすべて洗いざらしにしてみることであろう。とくに港湾の場合は、地域経済社会発展に必要な基礎形成力としての一翼をになうものであり、公共性と効率性という二面的要求に応えるための管理運営体制が確立されねばならないわけであるから、その課題提起のためにも問題の総点検を早急に行うべきであろう。

つぎには、その反省に立って国際的な視野から日本経済の将来展望を行いつつ、弾力性をもった開発構想を計画すべきではなかろうか。

そうすれば希少資源化したといわれる自由財の保全や保護に対する責任の所在も明らかにされてくるであろうし、開発投資による乗数効果も、より正確な把握の仕方ができるようになり、その作用をよりうまく活用できるようになるのではなかろうか。²⁰⁾

(3) 資源配分の論議に関する再検討

公共財や規模によって収獲逓増となる部門のように市場の失敗といわれる分野と市場機構が作用する私的な経済財の分野とが併存している場合は、それぞれの資源配分と両者間資源配分とが適正に行われる必要がある。しかも市場原理が働かない部門では所与の資本設備を基礎とした最適利用度や価格形成の理論が展開されているにすぎないといえる。

したがって所与のものを前提としたこの理論は、所与のものそれ自体が市場原理の働く部門と比較して適正かどうかという面からも検討されねばならないこと

になる。²¹⁾

また、社会生活の必需財であっても、その生産、流通、消費の過程において外部経済的な効果や不経済的な効果が発生する。しかし定量化が困難なため、その適正な配分はなし得ないという局面もある。その上私的財で必需性があまりないものになると外部不経済的な要素が強くなるばかりか、マーケティングという需要創出効果の相乗的な作用によって、それが幾何級数的に拡大し、私的費用としての内部化をさらに困難なものにする。

とすれば、港湾の開発、整備は市場原理の働く部門と比較した適正化を検討すべきであるし、外部経済ないし不経済効果の徹底的な究明を行ってより明確な評価をすべきであろう。もちろん、この場合には社会的限界費用の引上げにつながるかも知れないが、これを償うに足るものこそ必要な開発といえるのであって、結果的にみれば投資量と需要量の縮小均衡となり、地域社会に必要な施設としての優先度を高めることになると思われる。²²⁾

(4) 民間における開発投資態度の検討

これまでは生産財を主体とする装置系の重化学工業部門が開発投資を積極的に行ってきたし、その前後方連鎖効果な一面もあって工業出荷額に占める物流量が飛躍的に増大してきたのは周知の通りである。しかし、近年における開発投資は次の点からみて需要追従型に変化しているといえることができる。

④ 既存設備でも、すでに過剰投資となっており、しかも今後も大巾な需要増加を期待できない状況にある。

⑤ 現在の技術ではスケールメリットの迫及が限界に達している。

⑥ 建設費の大巾な上昇によって資本費の負担が増大し、製品価格を引上げなければ投資がしにくくなっている。ところが価格転嫁をすると既存の老朽設備や小規模設備でも採算ベースにのるようになり、さらに新規投資をむづかしいものにする。

⑦ 従来は設備の規模によって大きなコスト差があったが、石油化学に典型的な如く、原材料費の大巾な上昇によってコストに占める変動費の割合が労務費や資本費に比して増大してしまっている。そのため（変動費の上昇分の価格を通じ

て) 損益分岐点が低下したので、その分に見合うような前述の設備が競争力をもつようになって新規開発投資を抑制している。²⁸⁾

また、このような事情は今後も当分続くものとみななければならないし、開発問題と港湾についての検討も、かかる観点からさらに再分析されていく必要があるといえよう。 以 上

- 注 (1) 「開発」の規定については、大日本百科事典(小学館)、社会科学事典(鹿島出版会)、経済学事典(大阪市大経済研究所編、岩波書店)などによる。
- (2) 『 』内は、国土総合開発法(昭和25年制定 法律第205号)の第1条による。
- (3) この考え方は、山田浩之編「都市経済学」(有斐閣)の第1章都市経済学の対象と課題(12~13頁)を参照。
- (4) 地域開発による経済、社会的な諸変化については、前掲「経済学事典」(756頁)、大来佐武郎編「地域開発の経済」(筑摩書房)第1章わが国における地域開発の歴史的展開課程および第6章工業開発と地域発展、北見俊郎著「港湾総論」(成山堂書店)第6章港湾開発と再開発問題などを参照。
- (5) 月刊「都市問題」VOL.69, No.5, 1978, 5月号, 岡義見論文「地方都市形成の課題」(88頁)参照。
- (6) 同上誌、大内秀明論文「都市開発の動向と課題」(14頁)参照。
- (7) K. W. カップ著、篠原泰三訳「私的企業と社会的費用」(岩波書店)および月刊「経済評論」1978年5月号(日本評論社)山田克己論文「資源浪費に歯止めはあるか」などを参照。
- (8) 前掲書「地域開発の経済」第7章地域開発金融の諸問題の中で開発事業における官民の分担関係が詳細に述べられている。(213~215頁)
- (9) 柏崎利之輔、丸尾直美編「ワークブック経済政策」(16~17頁)および注(8)論文(213~215頁)を参照。
- (10) この点については北見俊郎著「港湾論」(海文堂)、同著「港湾総論」などを始めとし、港湾経済研究の先学が指摘している通りであって、A. O. ハーシュマン著「経済発展の戦略」で述べられているような前提要件としての投資は、わが国の場合に均衡成長を可能にしていけないといえる。
- (11) 前掲「経済学事典」(757~758頁)に要約されている通りであり、基本的な対策として国民経済内部における経済主体間の格差自体を克服することに欠けていた点が指摘されねばならないであろう。
- (12) 京葉臨海地帯の現状については、千葉県が昭和49年にまとめた「臨海地域製造業の開発効果分析」を参照。
- (13) 新産都市および工特地域の現状分析については、日本港湾協会刊「港湾」昭和50年10月号の「新産、工特の総点検特集」、東京市政調査会刊「都市問題」昭和52年3月号「新しい地域開発の視点」、自治省「新産都市建設及び工業整備特別地域整備の状況調査」(昭和49年8月)などを参照。
- (14) 東洋経済新報社「昭和53年版地域経済総覧」の特集3「工業の分散はどこまで続

くか」(78～81頁)を参照。

- (15) 前掲誌「港湾」昭和53年1月号の特集「三全総と港湾」を参照。
- (16) 週刊エコノミスト(毎日新聞社)昭和53年2月21号50～54頁「開発は誰のためのものか」, 前掲誌「都市問題」, 昭和53年5月号の大内秀明論文「都市開発の動向と課題」を参照。
- (17) 都留重人著「日本経済の奇跡は終わった」, 毎日新聞社刊の「計画化」原理の導入(164頁)を参照。
- (18) 前掲誌「都市問題」, 昭和53年5月号の大内秀明論文(14頁)を参照。
- (19) 前掲書「地域開発と経済」の第6章工業開発と経済(175頁)で指摘されているように開発の推進に当っては「その地域のもつ特性と立地条件に対応した業種を選定し, 適地適産の原則を貫くことが重要であり, さもないと公共負担の増大による地方財政悪化や環境問題の惹起ばかりでなく, 既存の地場産業との間にまさつを生じたり, 労働力などの面でも競合問題が発生することになる」。
- (20) 前掲書「日本経済の奇跡は終わった」の「計画化」原理の導入では, 環境を形成している自由財を「公共信託財産」とみなすことによって, 国民的資産という形で総括できるストック概念へと発想の展開を行うべきであると述べている。そして綿密な検討を行った上で, 世論調査とか専門家からのヒアリング, さらに国際比較も参考して開発政策の課題を見究めていき, 優先順位をつけた政策プログラムが作成されなければならないと述べている。
- (21) 前掲誌「経済評論」, 山田克巳論文「資源浪費に歯止めはあるか」——最適資源配分論の限界——を参照。
- (22) 広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」(日本評論社)の第12章現代の交通政策(264～265)頁を参照。
- (23) この考え方については「The Economist」1976年11月20日号の「エチレンクラーカーにおけるコストカーブとオイル値上りのコスト・損益分岐点に及ぼす影響」をグラフ化したものが参考になる。