

新段階の地域開発と港湾

今 野 修 平

(国 土 庁)

は し が き

1. 地域開発の本質
2. 地域開発と港湾開発
3. 地域開発政策の基調と変化
4. 新しい地域開発の方向
5. 地域開発の方向からみた港湾の課題と動向

あ と が き

は し が き

四面海に囲まれ、主たる生活舞台が海岸平野であるわが国では、古来海と陸を結ぶ港湾は、地域経済の発展の中で常に大きな役割を果たしてきたといえる。

戦後の地域開発政策の中においても、港湾は大きな役割を果たしてきたことは、詳説しなくても知られているところである。しかし我が国の地域開発を回顧するまでもなく、地域開発は経済発展に対応し、常に変化しつつ新たな政策を求めているものでもある。

特に高度成長路線から、安定成長路線へと軌道修正している昨今、当然のことながら地域開発政策も、大きな転換期を迎えていると認識することが出来る。こうした地域開発の変化と動向は、従来の地域開発と港湾の関わり合いを、根底から考え直し、かつ新しいあり方を模索せねばならない時期になっていることでもある。

この時期に当り、地域開発と港湾について、地域開発の変化と動向を捉えつつ港湾の果たす役割と関わり合いについて考察し、今後の港湾のあり方を探りたいとの観点から、検討の素材を筆者なりにまとめることを目的に稿を草したものである。

なお、本稿を草するに当たり、広範かつ深遠なる本題に対し、あまりにも真正

面から取組み、随所に浅学菲才なる結果を露呈化することは明らかであり、筆が縮む思いがつのるばかりである。しかし、去る4月22日開催された本学会関東部会において、口頭報告した「国土計画論からの海運と港湾」での内容と討議の結果教えられた点も包含し、それを基礎に筆をとったものであることを、前もってお断りしておく。

1. 地域開発の本質

戦後地域開発という語が定着してから久しいが、本論を展開するに当たり、先ず地域開発とは何かを考える必要がある。地域開発の対象となる地域とは、空間的領域を表わすことで判明するように、空間的領域内においてあらゆる分野を包含した総合性を有している。このため地域開発に関与する学問も多分野に亘っており、経済学のみではなく、行政学、社会学、工学、地理学、農学等多くの分野で研究対象としてきている。こうした中で経済学としては、「地域の経済力を拡大発展させることにより、生活水準の向上と公共の福祉に寄与すること」と定義づけられるのではないかと考えている。

しかしながら、地域の経済力の拡大発展は、人類が地球上において経済活動を始めて以来、絶えることなく行なわれてきたわけで、汎用的な定義のみでは取上げる意義が必ずしも鮮明とはならない。

地域開発が学問的、社会的に取上げられる意義は、地域経済力の拡大発展を、生活水準の向上、公共福祉への寄与を念頭に、意図的政策的に取上げ、積極的に経済政策の一環として取上げるようになってからである。したがって、ここでの地域開発とは、正確には「地域開発政策」と呼ぶべきであるといえよう。

地域開発政策が、経済学の対象として社会的学問的にも注目を集めたのは、周知の如く、ケインズ経済学が確立し、第一次世界大戦後の不況対策として、アメリカにおいて実施されたニューディール政策の成果が注目を集めてからであるといつて良い。少なくともそれ以前における地域開発とは、体系的な位置づけが異なることから、一線を画してしかるべきであり、本論の対象とする地域開発も、一線以降の、いわば現代的な地域開発政策を対象として考えることとする。

わが国においては、地域開発が明確に位置づけられたのは、第二次世界大戦後と考えて良いが、その萌芽は戦中、企画院において立案された「国土計画」に求めることが出来よう。その後、昭和25年「国土総合開発法」が制定され、地域開発が法的に体系化されたことは、わが国の地域開発政策史の中で画期的であり、いわばわが国の地域開発の展開は、これを基点と考えて差支えない。こうした地域開発の流れの中での政策的位置づけを前提とすれば、「国土計画」が「地域開発」と全く同意義に使用されている¹¹⁾ことも十分に理解し得る。しかしながら、「国土計画」と、「国土総合開発計画」と、「地域開発」とでは、本質において大きな相違があることも否定出来ない。すなわち、国土計画は戦時中政府が国防国家態勢の確立に沿うよう¹²⁾策定されたことでも判明するように、中央政府による国土の一体的開発を主目的にした考え方に対し、地域開発は、開発対象を地域という限定された領域にし、このため地方自治体も計画主体者の一員と考えている。いわば地域主義的国土計画ともいえる性格を併存していると考えるのが妥当であろう。国土総合開発計画においては、国土総合開発法により、「国又は地方公共団体の施策の総合的且つ基本的な計画」と定義づけられ¹³⁾、明らかに計画主体者として国および地方公共団体を位置づけていることから、いわば「国土計画と地域開発の一体的体系化」と解することも出来よう。

このように考えてくる時、本論における地域開発とは、明らかに地方公共団体によって代表される「地域住民の意志」が、大きな意義と役割を有していることは、少なくとも否定出来ないと考えている。

なお蛇足ながら、国土総合開発法による「国土総合開発計画は、全国総合開発計画、都府県総合開発計画、地方総合開発計画及び特定地域総合開発計画とする」と規定されており、「全国総合開発計画とは、国が全国の区域について作成する総合開発計画をいう」と明記されている¹⁴⁾ことから、全国総合開発計画のみをもって、地域開発の全てとみるのは、やはり問題があるのではないかと考えられ、分権的な個別地域の開発計画の意義も無視出来ない¹⁵⁾とする考え方は妥当なものと考えている。

2. 地域開発と港湾開発

地域開発を以上のように考える時、港湾開発との基本的関係はどこに求められるのであろうか。

第1に周知の如く、戦後における港湾行政の再編は、港湾管理者制度の確立という基本線を軸に形成されている。港湾管理者は、港湾開発の計画主体者であると同時に、事業主体者でもあり、かつ地方公共団体そのものであると云って差支えない。こうした今日の港湾管理者は、一面において地域開発の計画主体者であり、ここに地域開発と港湾の基本的関係と意義をみつけ出さねばならない。

第2に、以上の基本的関係を前提に、港湾開発という港湾管理者の意志と行動が、地域開発という一種の総合的施策の一つとして、位置づけられていることを物語っている。現実にはわが国の交通は、国土条件から海運依存が特段に高く、海上交通の窓口としての港湾開発は、地域にとって交通条件の基盤整備となつて、地域開発を容易にするケースが一般的であるといえる。少くとも港湾整備が立遅れている場合より、港湾整備が進んでいる場合の方が地域開発にとってより有利であることは否定出来ない。しかもわが国が、港湾整備が公共投資主体で行なわれる制度を堅持している以上、地域開発政策と港湾開発政策を一体的に体系化していくことは比較的容易であり、現在までこうした政策の中に位置づけられていたことも否定出来ない。

地域開発が先進資本主義諸国において、第2次大戦後の政策として共通している点は、過大都市の抑制、工業分散計画、後進地・低開発地の開発の三共通点であるといわれている⁶⁾。わが国の場合も、戦後30年間の地域開発政策は、大略この線に沿ってなされていたと解して大きな過ちはあるまい。こうした政策の中で、大都市にとって港湾がいかに重要であるかは、大都市港湾論の論議としてなされてきたが⁷⁾、当然のことながら工業開発や後進地・低開発地での港湾整備と性格の異なる港湾整備が求められてきた⁸⁾。現実には港湾整備政策として、この点をはっきりと認識して計画が進められてきた具体例もいくつか掲げることが出来る⁹⁾。また以上のような認識の上に、工業化と地方における港湾開発を、早く

から取上げてきた報告もいくつかある⁴⁰⁾。またこうした地域開発と港湾整備の基本的関係を体系的に整理しようと試みたものも、一例ならずあり⁴¹⁾、この問題については、今更詳説する必要もないと考えている。

第3に、従来展開されてきたわが国の港湾整備は、後進地・低開発地の港湾整備に当たり、地域開発計画の明確なるものについては先行投資が可能になり、かつ国の財政的補助が大きくなるよう仕組まれ、すでにそれなりに政策が実施せられていたといつて良い。すなわち、新産業都市建設計画の中での特別措置⁴²⁾、重要港湾の指定に関する条件としての優遇⁴³⁾等であり、公共投資の比重が地方港湾にたいしてきわめて小さいという指摘⁴⁴⁾は、必ずしも妥当なものではない。東北地方を例にしても、港湾整備は他の社会資本整備率よりも高率であり⁴⁵⁾、こうした評価し得る過去の実績を有していることは無視出来ないものがある。

第4にわが国の地域別発展の成果を史的に観察する時、わが国において発展が立遅れ、後進地・低開発地として位置づけられる地方は、過去において港湾および海上交通に恵まれなかった地方であるといえる⁴⁶⁾。こうした現況は、交通経済の上からも容易に証明出来るだけに、港湾開発が他地域との経済距離の短縮に効果が明らかであるわけで、これが定量的証明は無理としても、第2で指摘した学問的検討、第3で証明した過去の政策の定性的裏付け理論として認識されていたといつても過言ではない。

以上のように地域開発と港湾開発については、過去いくつかの検討成果と行政実績を有し、かつ組織的にも一体的関係が成立し得る仕組みになっていると同時に、社会的にもある種の認識があったといえよう。

こうした点を前提として、その成果を概括してみるに、港湾の整備は第1に物的流通を活潑にし、かつ経済距離を短縮することから、大量消費、大量流通の拠点としての都市経済を支え、第2に臨海型工業の発展、育成の基盤整備として不可欠であり、第3に大量消費、大量流通の拠点としての都市との経済距離短縮から第1次産業の生産性向上、構造変化にも寄与するというように、利用の仕方によっては、現代のあらゆる産業および流通の振興に大い役に立つという点で、地域開発の基盤としての地位を確立しているといえよう。その間接効果迄考えれば

港湾から遠距離にある内陸地域にとっても必要不可欠な社会資本として君臨しているといつて良い。

しかしながら、地域開発政策は、国民の欲求、経済発展の段階によって発展変化するものであり、港湾整備が果す基本的位置づけは変らなくとも、意義や役割は当然変化するものと考えねばならない。したがって、地域開発における港湾整備の位置づけは重要であることは不変としても、発展変化する地域開発の基調を正確に把握、その中での港湾のあり方を求めるのは、極めて重要な課題であると認識すべきであると考えている。

3. 地域開発政策の基調と変化

戦後における地域開発の原点は、戦中における森林の乱伐と河川管理の結果、頻発した各地での洪水氾濫の防止に端を発すると考えて良い。この治水事業は、産業基盤、生活基盤施設の破壊によって、必要最少限も満たされない電力供給ならびに食糧危機突破に必要な農地開拓のための農業用水確保の二者と結びついて、短日時に河川総合開発計画となって政策的に取上げられた。この発想の背景に、テネシー川総合開発計画（TVA）があったことは否定出来ない。この結果北上川総合開発計画や、只見川の開発計画等がプロジェクトとして取上げられ、今日の水資源総合開発計画の原点になったと評価し得る。同時に国土保全である河川管理と、産業基盤、生活基盤の整備を流域単位で考え、限られた水資源の有効活用を図る計画として、その後の地域開発の原点としての意義は極めて高く、もっと評価されてしかるべきだと考えている。

河川総合開発計画が政策的に取上げられていた、いわば戦後の第1期の地域開発期に、朝鮮動乱を契機にして不死鳥の如く工業が復興して、工業化による地域開発が根をおろすこととなる。初期の段階は政策的計画的というよりは、旧軍用地の跡地利用として工業の導入を図るというのが、一般的であったといえる。日本経済が工業化の途を歩み始めた初期段階では、少なくとも体系的な地域開発政策はなかったといえるが、旧軍用地は旧軍の絶大な権力の下、軍用地としての立地条件を厳選して選んだという点では、計画的であったといえる。そして旧軍用地の

うち、工業の立地条件と適合した地域だけが工業用地として再生し、残りはそれぞれの条件に合わせて、農業開拓地、米軍用地等に転換した。こうした戦後初期の工業化は、政策的には計画的に推進されたものとは言えないが、結果としては旧軍用地を活用し、再生した工場が後の地域の工業化の核となったケースが多く、その点で後の工業化を主軸とする地域開発に大きな意義を持つこととなる。

こうした段階を経て、昭和30年代に入ると、日本経済は復興から成長へと路線修正し、これに沿った政策が確立してくる。所得倍增計画が立案され、これを受けて地方都市を核とする地方の工業化による拠点開発を行い、拠点より開発効果を周辺に及ぼすという拠点開発方式による第1次全国総合開発計画（全総）が策定された。その結果、新産業都市建設計画等が策定された。一方、これに対応するものとして、山村豪雪、離島、過疎等均質地域を対象とした地域振興計画も逐次成立し、地方振興政策が軌道に乗ったが、大都市圏では基本的施策の選択に議論がたたかわされると共に、巨大都市への人口集中のすさまじさが見え始め、この問題が強く認識されてきた。このため首都圏、近畿圏、中部圏が相次いで計画策定され、ブロック計画と呼ばれる地方開発計画の体系化と共に、地域開発行政の体系化が一応完了した。

しかしこの間、日本経済の高度成長が続き、さらに地域問題として過密、過疎が激化して、より強い政策が求められるようになった。戦後の地域開発の展開としては、第Ⅲ期に入ったといって良からう。大都市への人口・産業の集中は、当然のことながら集積の利益を求めてきたものであり、資本の論理に基づくものと理解し得よう。したがってこの原則にまかせておけば、巨大市場に遠い地域では、経済活動は活潑化せず、人口は巨大都市へと流出する。これに抵抗する政策として、政策的に産業配置を推し進める必要があり、市場条件の悪さを規模の利益で補おうと発想されたのが、大規模開発方式である。この開発方式を骨とした計画が、第2次全国総合開発計画（新全総）である。この結果、農業基地、畜産基地、工業基地等いずれも大規模なものが発想され、これらを成立させる基盤整備として、高速交通体系の整備の推進を打ち出したものである。

この全総、新全総を通し、いわば高度経済成長期のわが国の地域開発は、生産

性の最も高い工業化を軸とし、地域経済力の向上を図ることが基調であったといえる。特にわが国の工業化は戦前の繊維、雑貨という軽工業から、軍需産業化を経て、鉄鋼、石油という基礎資源型工業を中心とする重化学工業化へと一段階進展した工業発展の時期を迎え、工業化即基礎資源型の臨海工業化という図式の上に、地域開発が進められた。その結果、埋立地造成に適した三大湾、瀬戸内海の重化学工業化が進展し、関東から北九州に至るいわゆる太平洋ベルト地帯の形成がみられるようになった。

しかしながら、昭和40年代後半になると、漸やく新産、工特等政策の効果が顕著化すると共に、東北、北陸等の工業生産のシェアが拡大し、一方、東京圏、大阪圏のシェアが低下して、工業の地方分散化がはっきりと表われてきた⁸⁰。同時にわが国の工業自体も、構造的にさらに高度化し、次第に電気機械、電子機器、自動車、精密機械等、高度な技術集積型工業の比重が増大してきて、内陸の工業化も進展していった。

このような変化と発展の中に、昭和45年各地の産業公害が社会問題化し、いわゆる公害国会が開かれ、翌46年には、環境庁の設置、中央公害審議会による審議等いわゆる環境問題が公けとなり、過密都市における外部不経済の拡大が顕在化した。巨大都市における集積の利益は、過集積による不利益を露呈化してきたわけで、巨大都市から地方への工場移転や、都心部から郊外への大学移転等が続々と出てきた。集積の利益を求めて進展してきた巨大都市化（Metropolitanization）が明らかに転期を迎えたといつて良い。このことは集積の利益を享受出来得た時期に比して、明らかに不経済の拡大による利益率の低下を意味し、昭和45年から石油危機発生前迄の国民総生産対前年比の伸びが、40年代前半より低下している点の解釈を、ここに求めるのが妥当であろうと考えている⁸¹。

こうした動向の中で石油危機を迎え、さらに円高と、世界経済の動向を直接受ける結果となった結果、今日迄の長期的不況に見まわれることになるのであるが今日の日本経済の情勢は、単純な好、不況の景気循環だけでなく、いわば内面的構造変化を伴う新しい経済時代の到来という基調の変化を根底に持っていることを認めないわけにはいかない⁸²。こうした観点から新しい経済政策の展開を求

める主張も多く²⁰，当然地域開発政策も新たな観点での確立を必要とするに至ったというよう。

4. 新しい地域開発の方向

以上のような地域開発の流れの中で，新しい国土総合開発計画としての第三次全国総合開発計画（三全総）が策定された。このような長くかつ複雑な策定経緯を有する本計画は，いわば策定の経過が意義深いわけであるが，この点については他誌に譲ることとし²¹，新しい方向のみを要約的に考えてみたい。

新全総までは，高度成長を図る経済政策を反映し，生産主導型の開発政策であったといえようが，三全総はこうした生産主導型から，自然環境，生活環境，生産環境の人間居住の総合的環境の整備へと変化した。この背景は，国民の欲求が成長による生活水準の向上から，多様化してきたことにあるが，地域開発が，工業化のみを主軸とした時代から変化してきているといえよう。

第2には従来の地域の動向が，巨大都市化であったものが，地方都市化へと変化してきたことである。こうした人口の動向は，今後の地域開発が地方都市を主

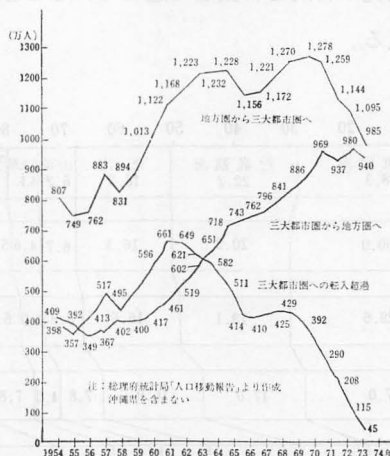


図1 三大都市圏，地方圏別転入人口の推移

体に多くの課題が出てくると想定される。

第3に拠点開発方式、大規模開発方式から生活圏を地域開発の計画上の圏域とする定住圏整備を打出した点である。老令化を伴う社会の変化、安定成長路線、工業の構造変化、雇用問題等、地域開発をめぐる周辺の条件の変化は、国土全体の開発が細胞的な生活圏の開発が基礎となるとの考え方になり、「定住構想」という計画理念と目標が確立されるに至った。こうした計画の思想的変化が、定住圏の背景にあると認識するならば、地域開発において、地域住民の意向をしんしゃくしつつ、地方公共団体の役割がさらに大きくなったと考えて差支えない。

第4に安定成長路線、工業の構造変化等の新しい経済に対応した地域開発は、民間企業設備投資の伸びに支えられる経済から、民間住宅投資、政府公共投資の伸びに支えられる経済へ、臨海型工業から内陸型技術集積工業へ、新規投資から既存資本の活用の比率増大等の経済の変化を受け、従来とは異なる地域開発が模索されねばならない状況となっている。

第5にそれとは別に、巨大都市での居住環境の悪化等巨大都市の魅力の低減化と、地方の人口増という新しい社会の動向を定着させるためにも、地方での就労の場確保が、地域開発の目的と合致して進められることが、過密過疎の解消対策にもつながるといえる。

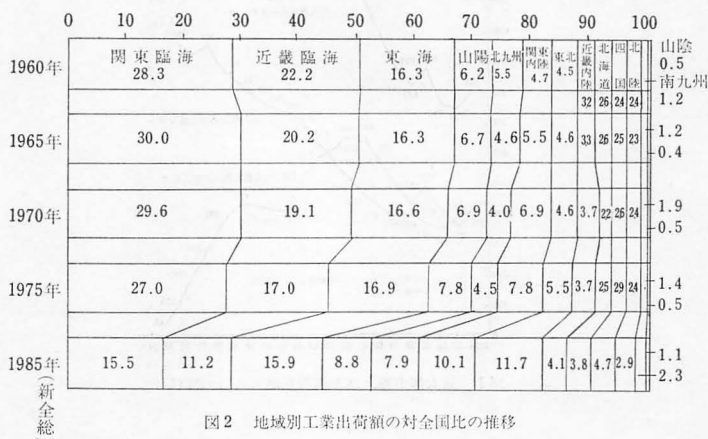


図2 地域別工業出荷額の対全国比の推移

第6に高度成長を通して、工業生産での地方の比重が増大し、さらに三大湾・瀬戸内海の開発抑制による装置系工業基地の地方進出と、鉄道の輸送能力の限界等から、物流における輸送形態の変化が、機関別、地域別にも変化すると予測される。三全総においては、海運と自動車の組み合わせによる輸送の比重増大と、太平洋

表1 交 通 量

項 目		実 数								指 数 (昭和50年度=100)				
		昭和40年度		50 年 度		60 年 度		65 年 度		40 年 度	50 年 度	60 年 度	65 年 度	
		構成比 (%)		構成比 (%)		構成比 (%)		構成比 (%)						
旅 客	輸 送 人 員 (百万人)	総 計	30,792	100.0	46,176	100.0	60,200	100	67,500	100	67	100	130	146
		自 動 車	14,863	48.3	28,412	61.5	41,000	68	45,000	67	52	100	144	159
		鉄 道	15,798	51.3	17,588	38.1	19,000	32	22,000	33	90	100	108	126
		海 運	126	0.4	151	0.3	200	0.3	220	0.3	79	100	132	148
			5.2	0.0	25	0.1	60	0.1	110	0.2	21	100	228	445
客	輸 送 人 キロ (億人キロ)	総 計	3,821	100.0	7,104	100.0	10,100	100	11,700	100	54	100	141	164
		自 動 車	1,207	31.6	3,609	50.8	5,800	57	6,400	55	33	100	160	177
		鉄 道	2,554	66.8	3,238	45.6	3,800	38	4,400	38	79	100	117	137
		海 運	31	0.8	66	0.9	100	1	120	1	47	100	158	182
			29	0.8	191	2.7	390	4	740	6	15	100	204	385
貨	輸 送 トン (百万トン)	総 計	2,625	100.0	5,030	100.0	8,600	100	10,000	100	52	100	171	199
		自 動 車	2,193	83.5	4,393	87.3	7,500	87	8,600	86	50	100	170	196
		鉄 道	252	9.6	185	3.7	170	2	190	2	136	100	94	103
		海 運	180	6.8	452	9.0	960	11	1,200	12	40	100	212	269
物	輸 送 トン キロ (億トンキロ)	総 計	1,864	100.0	3,608	100.0	6,300	100	7,600	100	52	100	176	210
		自 動 車	484	26.0	1,297	35.9	2,400	39	2,900	38	37	100	189	224
		鉄 道	573	30.7	474	13.1	460	7	500	7	121	100	96	107
		海 運	806	43.3	1,836	50.9	3,400	54	4,100	55	44	100	187	226

注：貨物輸送の総計には航空を含む。

線と日本海線よりなる海上貨物輸送の幹線航路網の形成を構想している。今後の地域開発はこうした輸送の変化と結合した地域づくりが必要になるといえる。

5. 地域開発の方向からみた港湾の課題と動向

大略以上のような地域開発の動向を把えた上で、今後における港湾は、いかなる課題を把えながら地域開発と関わっていくのか考察する必要がある。

新産・工特に代表される拠点開発方式時代、その後の大規模開発方式時代、日本経済の重化学工業化は、臨海工業中心に地域開発が構想された。このため港湾の地域開発への関与も工業港の開発整備が主役として進められたといえる。

こうした工業港開発は、現状において一部業種を除き設備投資過剰の傾向を示すだけでなく、将来の日本の工業が、技術集積型中心へと指向するに伴い、当然のことながら臨海型装置型工業基地開発の要請の弱まりを反映して、比率を下げてくるものと考えられる。

これに対し石油備蓄を含む石油供給基地の整備は、三大湾・瀬戸内海の開発抑制と他地域での供給体制強化の必要から、三大湾・瀬戸内海以外の地域ではいくつか出現することとなることは容易に予測し得る、

また高度成長期、巨大都市においては大都市港湾という新たな型の港湾が出現したが、地方における都市化が進展し、特にこのうちの広域中心都市と呼ばれるいくつかの都市については、衛星都市を従える巨大都市化が見られ、大都市港湾といわれる港湾開発が要請されてくることになる。こうした観点よりの港湾の形成は、直接定住圏整備に対応した港湾開発となり、新たな局面での地域開発と港湾の関わり合いを展開するものと期待されよう。

物流体系の海運指向は、今後の地域開発にとって、物流拠点の形成を否応なしに臨海地域に求めてくることになると思通せる。この意味では、従来と異なり、むしろ今後の地域開発に関与する港湾整備は、従来の工業港から次第に流通拠点港湾が主役の座をしめてくるようになると推測される。しかし物流体系の海運指向の成否は、内航海運の近代化と経済的合理化が前提となることでも判明するように、港湾においても徹底した合理化が求められることから、港湾内での産業構造、施設管理形態等の合理化が併せ求められることとなる。

一方、高度経済成長期と異なり、新規設備投資のみで経済を支える時代ではなくなっていることから、資産の活用、改編、再開発利用、利用調整維持、補修等も次第に強く求められてくることになり、他の交通体系や地域のプロジェクト等との効率的有機的結合が要求されてくることになる。ストックの時代における港湾の利用方策が図られることが必要となり、港湾利用の基本方針が地域開発と絡め、空間経営システムの中で求められることとなる。従来のどちらかというと港湾の新規施設の整備と、財物管理主体の港湾行政から、効率的利用のあり方が地域開発との有機的結びつきの中で位置づけねばならぬ時代となったといえる。その意味では地域開発への港湾の関与の仕方が、従来以上に複雑になると言えよう。

また行政的関与の仕方としては、定住圏という行政的には地方分権化の地域開発方式が定着してくることにより、昭和25年以来堅持してきて港湾管理者制度

が、一面では最もその持ち味を生かし得る体制となる時期が到来するわけで、港湾管理者の力量が問われることにもなって来よう。その点で国民経済的意義からの港湾整備の基本方針の確立が必要となってきたといえよう。港湾の開発、利用は、決して狭域的な経済と開発のためだけに必要なものではないだけに国の港湾整備の基本方針と、各地域の地域開発の中での港湾の位置づけが、縦横に組み合わされねば、真の定住圏整備につながらないと考えられる。ここに港湾と市民のつながりの重要性もあることになる。

以上のように地域開発自体が大きく変化してくる中で、地域開発での港湾の機能と役割が大きく変化することが考えられる。当然のことながら、高度成長期の地域開発への港湾の関与と、かなり異なる関与と位置づけがなされるものと考えべきであろう。

地域的には地方定住の推進という最近の人口動向にも合わせる意味からも、地方圏の港湾の体系的整備が大きく期待されることとなるが、これはいわば内海・内湾の港湾整備から、外海の港湾整備に移ることを意味しており、技術および整備方式が、財政および投資と絡んで前向きに検討されねばならなくなってくる。

また環境保全との関わり合いは、いわば開発行為に対する反作用であるとの見解から、反作用を極力小さくする努力がもつとなされるべきで、人為的環境の創造と環境開発および開発行為の中での自然回復等が、どこ迄なされるのか、きびしく対処することにより、地域開発との接点を求めていくべきで、オールオアナッシング的な議論展開では解決されない。開発と保全について、いくつかのオルタナティブが用意、検討されてしかるべきであろうことはいうまでもない。開発否定論だけでは、保全への配慮がなき開発と同様の弊害を覚悟せねばならなくなるであろうから、港湾が地域開発の中で重要な役割を果たしていくためにも、従来の港湾の概念と領域以上の広範なシステムを組む必要が出て来るといえよう。

あ と が き

地域開発と港湾という大課題に対し、十分対応出来るだけ体系的考察がし得たかどうか大きな自信はないが、地域開発政策が大きく転換されようとしている現

在、その中で港湾のあり方は、当然模索検討されねばならない。地域開発政策の流れと変化からみる時、現状の日本経済の動向は、単なる景気変動論のみで理解し得ないと考えており、戦後の経済発展史の中で、幾つかの段階を経てきたが石油危機以降、構造的にも大きく変化し、新しい経済時代に突入したと考える方が、地域開発の変化と動向を体系的に把握し易い。したがって、港湾も従来の関わり合いの連続線上にあるわけではなく、新しい計画論理が求められているといっている。見方を変えれば、計画とは、常に不連続現象の論理化であるともいえるからである。

以上のことから半ば悔いの残る稿となったが、地域開発と港湾の検討が今後進められねばならない中で、検討の一素材となり得れば本稿の第一の目的は達成されるものと認識している。

なお本稿は冒頭に記したように、関東部会での検討を素材にとりまとめたものであり、部会開催時、御指導戴いた東海大、東寿教授はじめ、議論に参画下さった多くの会員諸氏に厚く御礼申しあげる次第である。

最後に本論投稿寸前、東寿先生の訃報に接した。筆者にとり東先生は、国土計画、港湾計画、港湾経済研究の大先輩であり、常に暖かい激励と微細に亘る御指導を戴いた恩師でもある。偉大なる指導者との突然の別れに直面し、ただただ先生の御冥福をお祈りするのみである。慎しんでこの拙稿を先生の御霊前に捧げ、お別れの挨拶とすると共に、長年に亘る御指導への謝意としたい。

- 注 (1) 西水孜郎「国土計画の経過と課題」 大明堂刊, 1975.
 (2) 前出(1)に同じ。
 (3) 国土総合開発法第2条の1による。
 (4) // 第2条の2による。
 (5) 大阪市立大学経済研究所編「経済学辞典」 岩波書店刊, 1968.
 (6) 吉岡健次「地域開発と地方財政」 東洋経済新報社刊, 1965.
 (7) 今野修平「都市港湾論序説」Ⅰ～Ⅳ, 都市港湾論補遺, 海事産業研究所報, No. 38～41, No.78, 1966, 1972ほか。
 (8) 今野修平「大都市港湾計画試論」港湾問題研究No.2, 東京港湾問題研究会 1972.
 (9) 東京都港湾局, 東京港改訂港湾計画, 1967. ほか。
 (10) 北見俊郎「地域開発と港湾経済・社会」地域開発と交通, 交通学研究1964年研究

年報, 日本交通学会, 1964. ほか

- (11) 今野修平「地域開発と港湾の基本的関係と課題」海事産業研究所報, No.52. 1970. ほか。
- (12) 新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律第3条, 第6条ほか。
- (13) 地域開発計画の中で明確に位置づけられている港湾については, 実績が規定に達しない場合も対象としている。
- (14) 前出(10)に同じ。
- (15) 運輸経済研究センター「東北の将来と港湾開発」東北経済連合会刊, 1976.
- (16) 今野修平 東北地方の交通体系, 東北開発研究 Vol.13, No.12. 合併号 1977.
- (17) 国土庁計画・調整局, 新全国総合開発計画総点検中間報告素案「工業基地とその対策」 1977.
- (18) 今野修平「昭和40年代の都市化と港湾の動向」海事産業研究所報, No.131. 1977.
- (19) 今野修平「日本経済の課題と港湾の展望」港湾Vol.54. No.12. 1977.
- (20) 都留重人「日本経済の奇跡は終わった」毎日新聞社, 1978. ほか。
- (21) 今野修平「三全総の策定経過とその内容」地理第23巻第6号, 1978.