

石川県の港湾について —金沢港を中心として—

米人山 譲
(金沢経済大学)

目 次

1. はじめに
2. 金沢港背後地に於ける人口、産業および所得の動向
3. 金沢港の計画と沿革
4. 金沢港の現況
5. おわりに

1. はじめに

石川県に於ける指定港湾（重要港湾）は2港で、金沢港と七尾港がそれである。他に地方港湾（8港ただし和倉港は市営）と漁港（主要漁港68港）があり、その大部分は能登半島に集中して点散している。

主要港である七尾港および地方港については、すでに日本港湾経済学会の第13回大会で、雨宮洋司先生が発表されているので、本稿に於いては、後述の通り簡単に論述するにとどめることとする。

本稿では、日本海側の流通拠点港を目指している金沢港について、その背後地である商業都市金沢市との関連及び金沢港の課題について論究することを目的とするものである。

2. 金沢港背後地に於ける人口、産業および所得の動向

(1) 人口動態

金沢市の近代都市化は、昭和30年代以降、金沢への人口集中が進行するとともに顕在化してきた。すなわち旧市街地に人口が高密度に居住していたの

で、増加人口は、新市街地に集中する傾向が強く出てきたのである。これは道路の新設改良、バス網の整備ならびに乗用車の普及によって一層促進された。

昭和50年の国勢調査結果によると、昭和50年10月1日現在の金沢市の人口は、39万5,263人で石川県人口の36.9%を占め全国第29位であった。人口密度は、1km²あたり860.6人で石川県の255人、全国の297人、全国市部での830人を上回っている。

その後の人口調査（金沢市企画調整部調査統計課）によると、51年に金沢市の人口は40万1,604人（40万都市となる）で、54年には40万8,372人、そして55年には41万7,684人と増加している。しかし、50年以降の人口の伸び率は鈍化気味で、人口動態の自然、社会の両方においても同じ傾向が出ている。この鈍化の理由としては、金沢市の周辺市町村（松任市、野々市町および内灘など）における大規模な住宅団地の造成、それに伴う交通機関の改善、道路の建設・整備、金沢市における地価の高騰などにより、金沢市における人口のドーナツ化現象の範囲が拡大して市域を越えた結果であるとされている。

因に、金沢港の背後地の人口比は、加賀地方が約70%，能登地方約30%の比率で各市の人口比率は次の通りとなっている。

表・1 市町村別人口及び人口密度 (55年10月1日現在)

	面積 km ²	人口	人口密度 (1km ² 当り)
金沢市	460.20	417,684	907.6
七尾市	144.29	50,394	349.3
小松市	374.72	104,329	278.4
輪島市	271.23	32,662	120.4
珠洲市	247.36	27,351	110.6
加賀市	152.01	65,282	429.5
羽咋市	81.04	28,784	355.2
松任市	59.75	43,766	732.5

出所：石川県「石川県統計書」 昭和55年

(2) 金沢市における産業と所得の動向

金沢市における市民生活と交通の関連も人口、従業地就業者数および市民所得の伸びとともに大きく変化している。すなわち、人々の価値観が多元化し、核家族の進行と個性化が急進展している。

金沢市における労働力状況について、昭和50年の15歳以上人口30万1,008人のうち労働人口は、19万2,858人（就業者18万8,957人、完全失業者3,901人）構成比64.1%で、非労働力人口は、10万8,150人同35.9%となっている。

産業別就業者割合をみると（図1）、第3次産業が上昇していることが分かる。このことから金沢の産業構造も高度化に向かって進展しているといえる。第3次産業における、従事者や卸小売、飲食店の販売額の増加率が全国の水準を高く越えており（表2）、金沢において順調に第3次産業が伸びているのは、金沢の消費水準が高いことと市民所得の伸びに起因している。

図・1 産業別就業者割合

	第1次産業	第2次産業	第3次産業
昭和40年	11.1%	32.2%	56.7%
昭和45年	8.2%	31.7%	60.1%
昭和50年	4.7%	29.9%	65.4%
全国 昭和50年	13.9%	34.1%	52.0%

資料：金沢市企画調査部国勢調査資料No.2、昭和52年4月による

昭和51年の一人当たりの市民個人所得は146万8,000円で、47年度以降、県民個人所得、国民個人所得との格差が縮小傾向にあるとはいえ順調に推移している。

個人所得がどのように処分されたかをみると、51年度の個人消費支出61.8%，個人貯蓄に23.5%が振り分けられている。個人可処分所得は5,009億円

表・2 金沢の商業の全国水準との比較

(全国を 100 とした水準値)

商業従事者（卸小売）増加率	109.7
卸売業販売額増加率	118.7
同上, 人口当たり	213.0
飲食店販売額増加率	106.8
同上, 人口当たり	175.8
小売販売額増加率	119.9
同上, 世帯当たり	140.8
同上, 1店当たり	130.5

で, 一人当たりの個人可処分所得は 125 万 1,000 円で, 個人所得に占める個人可処分所得の割合は 85.2 %である。そして金沢では個人可処分所得のうち 7 割強が消費に, 3 割弱が貯蓄に向けられている。このことは, 前述のごとく, 城下町の伝統をつぐ金沢が消費水準の高い都市であることを示している。これは他面, 金沢市の物価が全国的にも高位にあり, 批判の対象になっているが, 高級品の売れ行きの良好な点とも関連しているようである。また民力度, 購買力とも著しく高く, 北陸の都市のうちでも消費支出は抜群である。

次に, 工業生産についてみると, 金沢市は第一次都市化時代の 1920 年代から工業集積が始ままり, 3 大都市圏周辺以外の地方基幹都市としては, 工業事業所の数も多く, 製造業人口の構成比も高い。同じ県庁所在地でも, 松江, 松山, 鹿児島, 熊本等とは異って工業都市的性格が強い。そして金沢市の工業は素材供給型の重化学工業はほとんどなく, 中心は機械, 繊維, 食料品, 出版, 印刷, 衣服などの都市型工業である。そのため, 同じ工業都市でも重化学工業中心の工業都市とは異なり公害も比較的少く, 環境の破壊が軽微であった。また企業誘致をしなくとも, 従来の集積によって都市経済を支えて来たのである。⁽¹⁾

このことは, 石川県内には小松製作所のブルドーザー工場と若干の繊維機

械工場を除いては、重化学工業の立地がなく、火力発電所（北陸電力の七尾火田火力発電所の建設が確定している、同火電の運転開始予定時期・62年12月）と原子力発電所も現在のところない。日本海と能登半島、砂丘と白山山系、古都金沢というように、緑の自然が多く文化の育くまれる環境であるということである。（括弧内加筆）⁽²⁾

それ故、金沢港背後地に於けるこれらの人団、産業および所得などが、十分金沢港と結び付いて来ていないことである。すなわち、石川県に於いては、海運の活動範囲は非常に小さいということである。

次の大音氏の指摘は、現在の金沢港に於ける苦況を適確に示していると思われる。「金沢を中心とした加賀地方では、従来から陸域中心の生活で海への指向が少なかった。昭和38年の豪雪で陸の孤島となった経験から海送を思い立ち、金沢港を作つてからは、海上交通との関わり合いが強くなり、金沢商工会議所内にも金沢港振興会がおかれ、活発なP R活動を実施している。しかしながら一方では、未だに金沢港の建設は失政であったという声も多く聞かれる。投資額の膨大さの割には未だ十分に活用されていないこと、残っている補償問題の困難さ、あるいは七尾港の活用が先だったというような理由によるのであろうが、本質は、まだ港湾というものの価値を人々が本当に理解していない、したがつて港や海に十分なじんでいないというところにあるように思われる。」⁽³⁾

注 (1) 山村勝郎稿「中規模地方都市の都市経済と産業構造」（北陸経済調査会編『北陸経済調査研究報告第61号』昭和56年3月）11頁。

(2) 大音宗昭稿「石川県における港湾管理の実態」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.13』昭和50年10月）95頁。

(3) 大音宗昭稿、前掲論文、95-96頁。

参考文献

- (1) 金沢市企画調整部「昭和50年国勢調査結果、金沢市の人口」、1977年4月。
- (2) 金沢市調査統計課「金沢市の人口動態および年齢別人口」、1978年10月。
- (3) 金沢市調査統計課「金沢市の市民所得」、1978年10月。
- (4) 括弧「地方における生活水準の向上とモビリティ改善の実情—金沢—」
運輸と経済、1979年7月、第39巻第7号。

3. 金沢港の計画と沿革

(1) 金沢港の将来計画

それでは、金沢港はその背後地である金沢市とか加賀地方にとって無用の長物で、金沢港の整備等に関して、熱意が無いかというとそうでもなく、金沢港の活用をいかにしていくかについて議論もされ、将来とも発展させようと模索している段階のようである。

この点に関して、次の「金沢市60万都市構想」（金沢市 1970年12月）に於ける将来の展望によく計画設定されているように思われる。

金沢港は、日本海時代における中枢管理都市金沢の流通加工の門戸として、また対岸貿易の一大拠点港として10万トンバースを保有する都市型港湾となる。すなわち、船舶の大型化、一貫輸送など流通合理化と対岸貿易の拡大に備えて、西防波堤延長を3,000m、東防波堤延長を650m、航路および泊地（巾員400～700m）を全域にわたり水深10m以上（最大水深16m）とし、海上埋立地に10万トン級船舶接岸可能なふ頭3バース（4バース可能）、内港地区に1万～6万屯級ふ頭を20バース程度築造、さらに内港コンテナ輸送の発達、カーフェリーの進展に対処するため、海上埋立地の一部にコンテナおよびフェリー専用ふ頭を整備し、60万都市金沢における港湾取扱貨物量年間約2,000万トンの荷役を扱う。

また港湾関連施設として、臨港鉄道、臨港道路、港湾関係官公庁、海運港湾関係企業の事務所、倉庫、上屋、供給施設、海員港湾労務者厚生施設、公園等を適正に配置して円滑な港湾管理を行なう。

次に、港湾周辺約2,000haを本市産業の生産拠点とし、基幹工業（繊維工業、機械工業、製紙業、木材加工業）を系列的に配置するほか、新たに流通加工型工業として鋼材加工配分基地、セメント等建設資材工業、木材高度加工工業、食品飼料等産業、臨海性工業として高次の化学工業、金属工業、機械工業、エネルギー基地としての石油配分基地を各地区に配置する。とくに湖南地区のうち河北潟周辺および大野川沿い約110haを製材、合板、チップ

等木材関連工業を集約した一大コンビナートとし、また準工業地区である南地区 227 haのうち無量寺地区は漁船、機帆船等小型船地区で生鮮食品、建設資材等工業に利用、戸水、御供田、近岡地区は本港の中心地域で都市活動に必要な流通貨物取扱地区として卸商等流通団地、トラックターミナル、倉庫群等を有機的に配置結合した流通基地として整備する。

石油配分基地は、危険物の集約的取扱地区として、浚渫土砂による海上埋立地約 136 haを含む北地区約 300 haをエネルギー基地として整備し、埋立地にはさらに化学、金属（アルミ等軽金属）などの高度加工工業を適正に配置する。そのほか工業地区である安原地区約 295 haに繊維鉄工工業等の内陸工業を団地化する。

一方、これら工業用地と市街地とは幹線街路により直結し、さらにバイパス、北陸自動車道を経て近畿、中京、首都圏に通ずる。

また臨港鉄道は、金沢貨物駅から現北鉄線の一部を活用し、臨港各地区へ敷設する。

工業用水については、川水系から 43,000 m³/日、手取川水系から 260,000 m³/日を工業用犀水道によって供給する。

なお、新時代の工業地域として工場公園を設け、広巾員街路や水際線に可能なかぎり植樹帯を設け、各地区および公園などを結ぶ緑の系統を確保するほか、産業公害ならびに工場のスプロールを防止するため、市街地との境界に巾 100 ~ 200 m、延長 12.5 kmにわたり遮断緑地を設け、公園を造成する。

このほか、対岸貿易ならびに国内広域経済圏との交流にそなえて、日本海側における一大総合物産展示場を健民海浜公園に隣接して設置する。

以上の如く、60万都市構想での金沢港の位置を明確にしているが、将来、人口が60万に達するかどうかは別にして、今日の金沢港建設を決定的にし、しかもその工事進捗状況を早めさせたのは昭和38年の豪雪にもあるが、昭和39年4月1日港湾法による重要港湾に指定されてからとみられている。

そこで、昭和40年7月に金沢港港湾計画が、昭和45年12月第一次金沢港港湾改訂計画、さらに昭和49年6月第二次金沢港港湾改訂計画がそれぞれ策定され、今日に至っている。

まず、昭和40年7月の金沢港港湾計画に於いては、

- (a) 金沢、小松両市を中心とする加賀平野の物資流通の門戸
- (b) 金沢港周辺の工業開発
- (c) 河北潟の総合開発
- (d) 日本海沿岸航路の避難港

(昭和50年における取扱貨物量の目標 568万トン)

昭和45年12月 金沢港港湾改訂計画（第一次）

- (a) 金沢地区の工業は、大規模工業基地および既成工業地帯からの素材供給を受けて、県内はもちろん、北陸・近畿・中京等への中間材、製品供給地としての流通加工基地
- (b) 流通ターミナルとしての海陸運送の接合点
- (c) 今後の港勢発展と大型化に対応し、大量に発生する浚渫土砂の活用を囲り外港埋立地の造成
- (d) 水際線の効率的利用と船舶交通の安全を図るため内港地区法線の一部変更
- (e) 日本海における冬期沿岸航路の確保
- (f) 水産基地の整備
- (g) 海岸利用と海洋性レクリエーションとの関連
- (h) 陸上交通との円滑な流れをはかる

(昭和55年における取扱貨物量の目標 1,062万トン)

昭和49年6月 金沢港港湾改訂計画（第二次）

- (a) 隣接する他港との機能分担を考え、背後地域の都市活動、産業活動に必要な物資流通の場、日本海沿岸・近畿等への物資供給地としての流通加工基地、北海道・東北の日本海側および北九州とのフェリー輸送基地とする
- (b) 港湾周辺地域の土地利用は、流通機能、流通加工業、活発な商業活動を背景とした都市型工業等の立地とともに、都市機能と調和のとれた土地利用及び港湾環境の向上をはかる。
- (c) 木材を効率的に取り扱うため、けい留施設等の整備と水質及び環境の

保全をはかる。

- (d) 本県沖合大和堆の漁場開発が、急速に展開したのに伴い、新たに金石地区に水産基地を整備し、漁場と市場を中継し、併せて水産加工を考慮して魚価の安定を考える。
- (e) きびしい日本海の冬期風浪から、船舶を安全に守るための施設を整備する。
(昭和60年における取扱貨物量の目標 1,080万トン<外貨 380万トン、内貨 700万トン、内貨のうちフェリー貨物 260万トン>)⁽²⁾

(2) 金沢港の沿革

これらの計画に基づいて掘込港湾としての金沢港が建設され、今日計画通りの実績を挙げることは出来ないながらも前進を続けているとされている金沢港の沿革について簡略に述べることとする。

「金沢港は、日本海沿岸の中央部に位し、金沢市街を貫流して日本海にそそぐ大野川、犀川両河口を包含し、日本海に面する港湾であり、昭和29年7月10日、旧大野港、旧金石港を合併し金沢港となし、夫々を大野地区、金沢地区として成立っている。大野川河口の大野地区は古くから栄えた港泊地で、遠く奈良朝時代から大陸との往来があり渤海国の船もしばしば来航していることが明かになっている。下っては、江戸時代には加賀百万石の権威を背景に、北前船がこの地を本拠として活躍し、いわゆる御手船、廻米船の名で江戸、大阪に往来していた。このころ商傑錢屋五兵衛が、宮の越（金石地区）を根拠地として、広く海外と交易し、関西、東北、北海道の諸港との間に米、雑貨の移出、木材、海産物の移入を主とした海運が活発に行われ商船も入港して繁栄を極めていた。しかしながら、その後明治31年（1898年）鉄道が開通し、陸上交通網が整備されるにつれて、本港の港勢は衰えはじめ、往時のおもかげは一時なくなり、近くは満州事変から第2次大戦へと激動する内外情勢の試練をうけて大野や、金石の港はきびしい消長の年月を経てきた。

金沢港が掘込港湾として、その開発が時代の要請として打ち出されたのは、昭和6年頃からである。

本港は北陸地方の政経中心都市である金沢市及び産業都市小松市をその勢力圏に有し、背後圏の経済、産業活動は極めて活発であるが、今まで過去には利用すべき港湾が無く、本港勢力圏内の産業は隣接する伏木富山港、七尾港よりの二次輸送によって背後圏の産業活動が行われていた。又本地方における重要な問題である冬期積雪に因る陸上輸送路の途絶に際する民需物資の海路補給、中でも冬期の燃料備蓄量の確保、日本海沿岸航路の避難港などの要請が高まって来て、これら非能率的な輸送形態の打破と諸要請に応えるため、昭和39年4月重要港湾の指定を受け、大野川右岸に掘込港湾の建設に着手した。その後昭和45年11月1日関税法による開港に指定、植物防疫法による輸入木材の指定港となり、昭和46年次には91万トン、昭和49年次には181万トン、昭和54年次には208万トンと年々貨物量が増加し、順調な発展を遂げている。今後は広域中心都市である金沢市の都市港湾、及び流通加工基地として拡充整備し、地域開発の核となるよう前進を続けている。⁽³⁾

さて、ここで、石川県の重要港湾の一つであり、県内港湾貨物取扱のもう一つの大きな港である七尾港について若干触れることとする。⁽⁴⁾

七尾港は能登半島の内側、七尾湾の最奥部の南湾に位置し、天然の良港(水深8~20m)であり、古くから日本海沿岸航路の寄港地として、また大陸との交易基地として重要な地位を占め、1952年(昭和22年)に重要港湾に指定され、現在に至っている。背後用地の狭隘、背後交通施設の整備の遅れ、港口部の浅瀬による入港船舶の航行安全上の問題等から港勢の進展は十分とはいえないが、同港は広大かつ静穏な水面を有し、石川県の貿易港として海の玄関口となっており、さらに港湾機能を増進すべく、1972年(昭和47年)⁽⁵⁾に石川県勢発展計画において、公共埠頭の整備、入出港船舶の安全航行を確保するための航路の整備、臨海部工業用地の造成、能登地域における観光レクリエーション開発の一環としてのフェリー埠頭の整備等を基本方針として港湾計画が策定され、かつ実施されており、背後地との連絡交通施設の整備とともに七尾港は富山湾港の一部としての機能を分担するとともに、能登開発の拠点港としての役割を担うものとその発展が望まれている。さらに、北陸電力の建設に伴い、エネルギー港湾としての同港の航路整備事業が同火電

の運転開始予定時期である62年12月までに、湾口から県有赤崎埋め立て地の建設予定地まで水深14メートル、幅平均300メートルの航路整備が58年度の国の予算で正式に認められれば（北国新聞57年8月29日付）、エネルギー関連工業の開発港湾としての発展が予想されうるといえよう。

- 注 (1) 金沢市企画室企画課「金沢市60万都市構想」昭和45年12月、39-41頁
(2) 金沢港振興協議会「金沢港」昭和53年。
(3) 石川県金沢港湾事務所「昭和56年金沢港港湾統計年報」昭和57年3月、1頁。
(4) 七尾港については雨宮洋司稿「能登における地方港湾開発の課題」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No12』昭和49年10月）74頁、大音宗昭前掲論文でも説明されているので参照されたい。
(5) 石川県「県勢発展計画」昭和47年44-54頁を参照されたい。

4. 金沢港の現況

現在までに、金沢港に関連した計画の内完成供用開始されたものを挙げるところ通りとなっている。昭和45年5月-石油岸壁（-7m）完成、昭和46年6月-戸水岸壁130m（-7.5m）完成供用開始、同年12月-県営1号上屋完成、昭和47年10月-戸水岸壁（-10m）2バース完成供用開始、昭和48年12月-無量寺岸壁（-7.5m）1バース供用開始・県営穀物サイロ完成、昭和49年2月-大野岸壁（-4.5m）3バース完成供用開始、昭和50年1月-木皮焼却炉完成、4月運転開始、同年5月-無量寺岸壁（-7.5m）2バース供用開始、同年7月-五郎島町（フェリー埠頭予定地）移転補償最終確認書交換、昭和51年12月-金石海岸道路全線開通、昭和52年9月-南地区水産物揚場（-4m）完成、昭和53年11月-御供田岸壁（-10m）1バース完成供用開始。

次に、貿易現況についてみると、既述の通り、貨物取扱量は昭和46年次91万トン、昭和49年次には181万トン、昭和54年次には208万トンと年々貨物量が増加し、順調な発展を遂げているように見えるが、しかし、これらを詳細に再検討してみると、昭和40年7月の金沢港港湾計画に於ける昭和50年次の取扱貨物量の目標568万トンに対して、同年の輸移入貨物156万トンプラ

ス輸移出貨物 6 万トン計 162 万トンで、約 400 万トンの実績不足であり、昭和45年12月の第一次金沢港港湾改訂計画に於ける昭和55年における取扱貨物量の目標 1,062 万トンに比べて、昭和55年実績は輸移入貨物 198 万トンプラス輸移出貨物 7 万トン計 205 万トン⁽²⁾と目標の 5 分の 1 の取扱量しか達成されていない。⁽³⁾

このことは、巨額の資本が投下されている新港建設がその組織を十分活用されていないことを如実に物語るものである。同港は都市型港湾として流通拠点港を目指すものであるが、その背後地に重工業を持たないために、その貨物取扱量が当初予想より増えないのであろう。そして、「今日においては純然たる商港は殆ど存在しないといってよく、大多数の港湾は臨海地域の工業と密接な関連を持っている。それは、全国総合開発計画の視野から、すなわち、地方開発との関連から新たに取り上げられた最近の問題であるのみでなく、既成の大港湾と最も近隣の工業と緊密な関連を持つことを強く認識して見解を拡大しなければならない」と考えるものである。

注 (1) 石川県金沢港湾事務所「昭和56年金沢港港湾統計年報」昭和57年3月、2
-3 頁。

(2) 石川県金沢港湾事務所「前掲年報」32-33頁。

(3) 田中文信稿「港湾および港湾事業の経済学的性質」『港湾経済研究No.10』昭和47年10月、97-98 頁。

5. おわりに

内航海運は、我が国産業の基礎物質たる鉄鋼、石油、石炭、石灰石等の輸送の大部分を分担し、国内経済において重要な役割を果たしている、これは我が国の産業構造が原材料の多くを海外からの輸入に依存するものとなっており、その製品、半製品たる産業基礎物資がその輸送の大量性、長距離ゆえに船舶によることが最適であるためであり、同時に、我が国の地理的条件が船舶による輸送を効率的かつ低廉に行うことを容認しているためである。したがって、その結果、石油化学、製鉄、セメント等の基幹産業の生産システムがこれを前提として配置されており、いわゆる工業地帯は多く臨海部に位

置している。

この臨海工業地帯の発展が、更に船舶による輸送を促進するという効果を生み、これら物資の内航海運への依存度が極めて高いものとなってきていると⁽¹⁾考えられる。

掘込港湾として新しく建設された金沢港はとても工業港として存在したものではないし、将来ともこの可能性が、今までの発展経過を考察すると考えられない。すなわち、海運流通機能の整備と地域開発との関連は、産業、人口集積しているあるいは広域的にみて集積を計画的に可能とする地域に対し、できるだけ大きい流通便益を与え得る海運流通機能を整備することにあるとすれば、現在金沢港が十分その機能を發揮出来ていないということは、その地域の人口、産業が十分集積していないとも考えられる。かつまた、人口、産業が集積していても、海運の特性が、集積地域に P R 又は企業努力等の手段を通じて浸透していないことも考えられる。

さらに、人口、産業の集積地域と港湾との連絡交通網の不備なども、解消すべきことであろう。

そして、輸出入貨物の取扱はほとんど主要港湾に集中し、かつ移出入貨物も集中しがちであり、地方の重要港湾との密接な連絡の道があまりなく、ましてや陸上交通の発達はますますこの傾向に拍車をかけているようである。それ故、主要港湾と重要港湾の連絡を密にし、さらに陸上交通と海運の連携を促進すべきと考える。

神代氏の次の指摘は、地方の重要港湾のもつ問題点の解決を適切に示唆している。すなわち、「一般にいうと、これらの欠陥は、長期的動向の判断が少なく、行政がセクト的に行われたからであり、特に海運の重要性や港湾に対する認識が不足している事に起因する。人を運ぶための新幹線や高速道路、これらが不要のものというのではない。時間距離の短縮上、あるいは国土の三次産業的利用の増大のためには重要である。しかし、あまりにも海運による大量輸送の効果を、内陸に及ぼす思想が欠けていた事を指摘したいのである。

ここで思切った構想を提案するなら、道路構造令の内容を変更すべきであ

る。即ち、港湾から必要な内陸拠点、あるいは内陸拠点相互の間、できるだけ大量輸送を可能とする構造として計画するよう義務づける事である。また鉄道についても、道路の拠点間輸送に合わせて、その拠点にルートを結びつけるよう義務づけるべきである。⁽³⁾

重要港湾の金沢港に於いても今後解決すべき諸問題が山積しているが、地域社会に合致した港湾計画のもとに、海運および港湾について地域社会へのより一層の啓蒙を押し進めていくことが肝要と考えるものである。

注 (1) 運輸省海運局編「日本海運の現況」『財団法人日本海事広報協会』昭和55年7月20日、64頁。

(2) 神代方雅稿「道央海運流通と広域港湾」『港湾経済研究No.10』昭和47年10月、154頁。

(3) 神代方雅稿「国土利用の齊合化と地方港湾」『港湾経済研究No.12』昭和49年10月、132頁。