

## 交通体系の再構築と港湾

今 野 修 平

(福 井 医 大)

### 目 次

#### はしがき

1. 交通体系再構築の背景と影響
2. 交通体系再構築への港湾の対応
3. 港湾と高速道路～再構築の進展によって形成された新ネットワークと港湾～
4. 今後の対応と課題～結びにかえて～

#### はしがき

人類は過去何回か、技術・エネルギーの変革と発展を背景に、交通体系を抜本的に変化させてきた。それによって新しい社会が整備され、文明の進歩と交流が促されて、国民生活はより向上し、人類社会の進歩と発展を認知してきた。地域も当然のことながらその都度再編され、場合によっては栄枯盛衰を綴ってきた。

交通体系の変革が、これ程大きく社会全般を動かす原動力となっていることは、数多くの歴史的事実が教えてくれるところであるが、昭和30年代後半から登場してきた高速大量の新しい交通は、従来の鉄道と汽船によって支えられてきた交通を、まぎれもなく根底から変革させるものであった。

変革が具現化して以来約20年、交通体系変革の全貌が明確化してきた中で、港湾の変革はどう位置づけられるか。他交通機関の変革と十分整合がとれたものであるか。交通変革がもたらす経済社会や、地域の変革への対応はどうか。そして交通変革による交通体系の再構築は、現在その途上であるとする、今後に残されている課題は何か。あらためて考察してみるのも、成熟社会到来を前にした準備期として、極めて意義深い。

本稿は以上のような問題意識の下で、広い角度より今後の港湾の課題を考

察したものである。

### 1. 交通体系再構築の背景と影響

産業革命の進展と共に誕生した蒸気船と蒸気鉄道は、それまでの交通体系の主役である帆船と馬車（わが国の場合は馬と駕籠）から主役の座を奪い、以後1世紀半に亘り地球上に限なく鉄道網を張りめぐらした。わが国でも明治5年、新橋―品川間に初めて走った鉄道は、約50年で10,000 kmを超す幹線系鉄道網を概成化し、昭和の初めには20,000 kmを超える鉄道網を完成し、昭和30年代の鉄道全盛時代を迎えた。それまでの約1世紀は、まさしく「鉄道独占時代」といってよく、昭和20年代を例にとると、わが国交通市場の中で旅客人キロで約92%、貨物トンキロで50%以上をしめる程、国民生活の中で大きな役割を果たしていたのである。こうした傾向は国内交通のみならず、大陸においては国際列車が国際間交流を支える主役として君臨していたことは、未だ記憶に新しいところである。

こうした中で世界的に進展したエネルギー革命は、交通機関もまき込んで、ジェットエンジンと内燃機関の汎用化に成功し、新たにジェット旅客機、自動車交通市場に参入した。従来主役を務めた鉄道、船舶も、それぞれ高速鉄道とディーゼル船に替り、世界の交通を一変させるに至った。

わが国では昭和38年、初の高速道路が名古屋―西宮間に開通し、翌39年には東海道新幹線が開通する一方、ジェット旅客機が主要空港間に飛び交うことになった。

新しく開発された交通は、その後着実に国内各地で整備が進められ、現在では高速道路約3,800 km、新幹線約1,800 km、ジェット空港40ヶ所の整備水準にまで達し、約20年間に亘り着実に国民生活の中に浸透したといえる。

この新しい交通は、従来の末端交通（徒歩）時速4 km/h、基幹交通（鉄道）時速40～80 km/hから、末端交通（自動車）時速40 km/h、基幹交通（新幹線またはジェット旅客機）時速200 km/h～900 km/hへと、一挙に10倍もの高速化を果すことになった。

同様に従来陸上は鉄道、海上は船舶という単純な市場分担から、新たに空の空間も交通空間として利用するようになった他、自動車、在来鉄道、新幹線と、国土は多様な交通によりネットワーク化され、国民生活はこれら多様化した交通を上手に組合わせて利用するようになったのである。

多様化は同時に小量輸送から大量輸送まで広範な輸送単位を形成したが、特に高度成長と相まって、大量輸送システムが確立し、大型化、専用化の傾向が、交通用具の開発の点からも、社会的機能の点からも進展し、高速化の持つ効能と相まって、交通市場での機能分担が進展した。

こうした変革は、過去の歴史が教える事実から参酌すれば、明らかに歴史的新時代の到来と認識するのが正しいと考えられる。この変革の正確な評価は、歴史のスクリーンに投影されて初めて成し得るものであるから、変革の渦中にある現代の我々が評価し得るものではないのであろうが、間違いなく産業革命と連動した鉄道出現の第一次交通革命に匹敵するものと筆者は信じて疑わない。

さてこうした大変革は、わが国のみならず世界的に進展したものであったことを忘れてはならない。産業革命と連動した鉄道出現と共通した傾向を認め得るが、国際化が進展した中で生起しただけに、いわば避けて通れないものであり、同時に国内における対応は、ただちに世界に通じるという従来にない宿命を認めることが出来るのである。いわばこれに伴う交通体系の再構築は、選択の余地のない時代的責務として、現世代に課せられたと評価し得る。

また高速化と大量化が進展したことは、交通の持つ生産性を飛躍的に向上させ、経済発展と国民生活の高水準化に大いに寄与したことを忘れてはならない。これは同時に新しい交通変革自体が、エネルギーの石油への転換や工業の発展という経済の飛躍的発展と、史上類例をみない高水準社会の実現を背景にして出現したと理解するのが正しいのであろう。

以上のように考察すると、こうした社会を実現した経済と技術を背景に、経済社会の全体的変革の一環として交通変革が進展し、同時に交通変革が新しい時代を支える大きな柱になるという相互関連の中で進展したと理解する

のが正しいのであろう。

さてこうした変革は、当然のことながら従来の交通に支えられた社会に大きな影響を与えることになる。鉄道時代から高速交通時代に変化したことによる社会的影響がもたらした変化を、今日までに明白に把握されたものだけでも集約すると、以下のようになるのではなかろうか。

第1に新しく誕生した高速交通が、少くとも第1段階の概成化が進んだ今日では、国土を支える幹線交通は、明らかに高速交通にとって替られたといえよう。例えば山陰地方の幹線交通は、従来東西に貫通して京阪神、北九州を結んでいた山陰本線であったものが、新幹線の開通によって山越えて岡山経由結ばれるという南北交通が最も太い路線となったのである。こうした交通ネットワークの新しい形成と、これに伴う交通流の変化は、従来の幹線と支線の色分けを大巾に変化させたのである。新幹線に長距離基幹交通を奪われた東海道本線や山陽本線は、今や近距離通勤路線へと性格を変化させてしまったことも、その好例であろう。こうした変化は、あらゆる地域現象に大きな影響をもたらしていることは、更めて説くまでもないことである。

ネットワーク再編が及ぼした影響以上に、地域に大きな影響を与えたのは、基幹交通のみならず、末端交通まで高速化したために生じた、生活行動圏の飛躍の拡大である。これにより地域は、生活圏の再編と中心都市の新たな選択という大変動が進められつつある。こうした地域再編成の動きに、最も大きな役割を果たしたのは自動車であったといえよう。新幹線、高速道路という基幹交通が、主としてネットワーク再編を通して地域を動かしたのに対し、面の交通を作り上げて生活圏を変えたのは、主として末端交通のモータリゼーションだったと考えられる。

第3に多様化した交通は、それぞれに交通市場を分担することになったから、地域にとってそれぞれ導入された新しい交通により、地域経済の性格や発展の方向に対し、それぞれ特有の方向に特化する傾向が、鉄道独占時代よりは顕著化すると考えられる。

交通市場の分担は、凡そ表・1のように集約して大きな間違いがないと考えられるが、この結果、新幹線は物流には直接大きな影響を与えないのに対

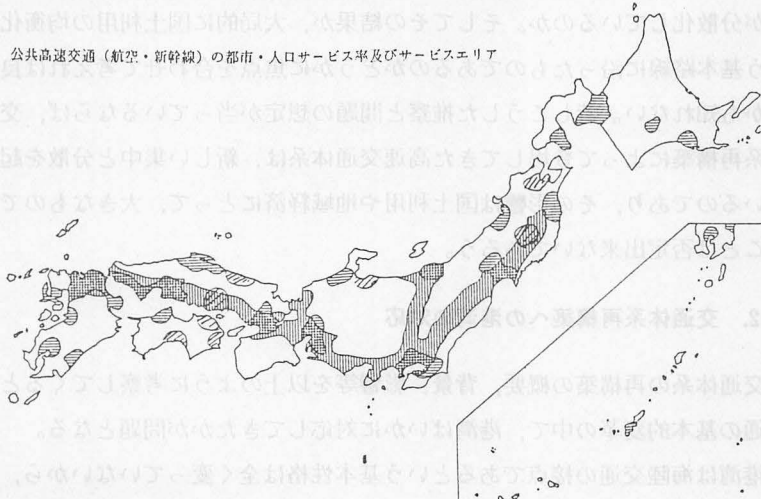
し、海運は旅客流動には大きな役割を果たさない。したがって新幹線は第3次産業の振興に大きな効果を発揮するのに対して、海運のターミナルとしての港湾は、むしろ第2次産業の立地に大きな効果を持つというように、地域に対しての影響もそれぞれ異なることが判明してきている。

表・1 交通の市場分担

旅 客		貨 物		
機 関 別	距離帯別分野	機 関 別	距離帯別分野	荷姿別分野
航 空	長 距 離	海 運	長 距 離	パ ラ 荷
新 幹 線	中 距 離			
自 動 車	短 距 離	自 動 車	短 距 離	雑 貨

第4に昭和39年以来約20年の歳月が流れ、交通体系は明らかに再編化されつつあるが、今日なおその途上であり、国土と国民が均等に新しい高速交通の利便性を享受し得る状況でないのは、図・1をみるまでもなく明白である。新しい高速交通体系に恵まれていない地域に対し、本格的成熟社会を迎える21世紀初頭までに、いかに整備を進めるか最大の課題であるといえよう。

図 1 公共高速交通（航空・新幹線）の都市・人口サービス率及びサービスエリア



経済企画庁「2000年の日本」1982より引用

この課題克服が別途あるとして、現状においては新しい高速交通を導入した地域とし得ないでいる地域で、異なる動向が諸断面で見受けられ、両地域間で相対的に新たな格差が生じる可能性があることに注目しなければならない。こうした結果が地域問題として生じると考えられる根底は、新たに導入された高速交通体系が、新しい動向としての分散と集中を促進する原動力となっていることが伺えるからである。

いわゆる先端産業の立地が、ジェット空港の整備や高速道路の整備と不可欠の動向を示していたり、戦後一貫した地方圏の港湾整備が、地方振興に大きな役割を果たしたことは良く知られているところであるが、これは基盤整備という基礎条件の改善によって、地域の潜在的能力を引き出し得るという基本的理論に沿ったもので、こうした面からも、再構築化が進む交通体系への期待は大きいのである。

しかし一方で高速交通はより広域を一体化する動向があることも否定出来ず、これが特定地域への集中を起しているのではないかということも考えられないことはない。

集中と分散は、交通体系の再構築という抜本的変革が進んでいる以上、双方共に新しい展開が進んでいるのかも知れない。むしろ問題は何が集中化し、何が分散化しているのか。そしてその結果が、大局的に国土利用の均衡化という基本路線に沿ったものであるのかどうかに焦点を合わせて考えれば良いのかも知れない。若しこうした推察と問題の想定が当たっているならば、交通体系再構築によって登場してきた高速交通体系は、新しい集中と分散を起しているものであり、その影響は国土利用や地域経済にとって、大きなものであることは否定出来ないであろう。

## 2. 交通体系再構築への港湾の対応

交通体系の再構築の概要、背景、影響等を以上のように考察してみると、交通の基本的変革の中で、港湾はいかに対応してきたかが問題となる。

港湾は海陸交通の接点であるという基本性格は全く変わっていないから、交通体系の変革への対応を考えるに当たっては、先ず海上交通陸上交通双方の変



革を考えねばならない。

海上交通の変革は、蒸気機関から内燃機関への変化が、高速化と大型化を促進させた。エンジン出力の増大がもたらした変革であるが、このうち的高速化については、旅客輸送程大きな変革ではなかったにせよ、太平洋横断を1週間にしたことは、海運貨物流動のトータルシステムとしての高速化を強く求めることとなり、船舶の高速化以上に、港湾での高速化を要求してきた。従来高速化が問題となる時は、常に交通用具の高速化が取上げられてきたが、ターミナルの高速化も実は高速化に大きな役割を果たしているのは当然である。港湾の高速化は、こうした中で進められたから、荷役の高速化、入出港の高速化、寄港地の整理による高速化の三本柱で進展したといえよう。荷役の高速化は、取扱貨物のユニット化、荷役の機械化、総上げ総積み化を中心に進展した。入出港の高速化は、航路整備と十分な埠頭の供給と整備が求められ、寄港地の整理は、直行航路化と寄港地の集約化による航路体系の再編と、中継機能の再編が進められた。こうした施設の中でも設備の拡充とシステムの変化が高速化を支えたが、大型化に対応した港湾施設の大型化も急ピッチで進められ、変革の一翼を担った。

これに対し陸上交通の変革が港湾を揺り動かした力も大きい。陸上交通は鉄道の独占体制の崩壊とモータリゼーションの進展をあげることが出来よう。昭和20年代初頭、わが国貨物輸送の60%をしめていた鉄道は、エネルギー革命の結果急速に普及した自動車に年々シェアを奪われる一方、鉄道輸送の主力をしめていた石炭が、昭和35年を頂点にして需要減退を起してきたのに対し、これに代る石油輸送を内航海運にとられて、国民経済の高度成長に背を向けて貨物輸送量（絶対値）の減少化の途を歩むこととなった。これは末端輸送サービスを持たない弱点と、大量輸送の面では内航海運に対抗し得ず、高度成長の成果を十分吸収し得る体質に欠けていたためであるといえよう。このため高度成長により急増した貨物にとって、鉄道は決して低コスト輸送手段ではなかったのである。

こうした動向は、港湾からの背後地輸送、あるいは背後地から港湾への貨物輸送が、鉄道から自動車へと転換し、港湾における施設も、一部を除き臨

港鉄道の遊休化が顕著となった。また自動車の進出は港湾における施設の配置を抜本的に変化させ、駐車場、広巾なエプロン、自動車出入自由な上屋等の整備や改造が求められ、いわば港湾の再構築が進んだが、この対応に立遅れた港湾施設は、必然的に低能率の施設となっていったのである。東京、名古屋、大阪等一部の港湾で盛んであった「はしけ」による内水路輸送も、自動車への転換を急ぎ、衰退の途を歩んだがこれも背後地の輸送構造の抜本的变化の一断面であったといえよう。

これに対してモータリゼーションの波は、背後地輸送の変革という波以上の直接的な波となって港湾を襲ってきた。それは海上を新しい道路と見立てたフェリー化が進展し、港湾は新しい交通体系の根拠地として利用されることになったのである。この機能は、従来の港湾には全く認められなかった機能であり、あえて求めれば、鉄道連絡船港の変身とみる事が出来る。しかし鉄道と自動車交通の基本的性格の相異点である線の交通と面の交通という点からしても、フェリー港湾の誕生は極めて普遍的であり、特に島岐間連絡や短絡路はモータリゼーションの進展で、ほとんどフェリー化し、港湾機能は従来型の結節機能が喪失する一面が見られるようになったことも否定出来ない。港湾でのフェリー化は、貨物の取引きや積み換えという大古からの港湾機能を否定し、フェリー埠頭と幹線道路の直結を強く求めるようになったのである。

以上のように交通体系再構築への港湾の対応は、当然のことながらその基因はエネルギー革命に連動する交通変革に対するターミナルとしての対応であり、個々の変革は根源を一にするものであるが、その対応の仕方を詳細にみるとそれぞれに原因と影響の受け方、さらにそれへの対応を異にしていることが判明する。したがって、交通体系の再構築という歴史的変革の中での港湾を見詰める時、時に港湾における変革を現象的に捉えて、そこからこの問題に取組む場合は、基本的な因果関係を良く整理して考察することが必要である。

しかしながら港湾の諸対応に共通することは、高速化と大量化である点で、まさしく他の交通の変革と共通していると考えて良い。この際大量化は高度



成長に伴う経済規模の拡大に直接起因するもので、交通体系再構築と分けて考察すべしとの見解もあるが、交通体系再構築を今日的かつ日本の問題として考える場合には、根底にエネルギー革命を共有し、しかも両者は相互補完的関係を保ちながら急進展したことから、あえて狭い見地からの考察にこだわることは、むしろ誤ちを犯す可能性が大きいと考えてしかるべきである。

交通変革の結果生じたジェット航空交通と自動車交通は、この間高度成長や産業構造の変化をみなかった発展途上地域も含め、全地球的に進展したので、本質的には経済成長と絡めずに論じられる問題であることは確かである。

しかしわが国では今日までの交通再構築の成果は、高度成長を離れて論じられないことも事実である。したがって今日我々が認識する交通再構築の結果としての新しい交通システムは、経済規模の拡大と交通の変革の合作であるといえる。この点がある意味では交通再構築の日本的特徴であり、この問題を考える際に忘れてならない視点の一つである。

交通再構築に対する港湾の対応として、再構築が交通の変革による交通市場の機能分担の進捗を前提に進んでいるとすると、交通市場の機能分担の結果、港湾がいかに変化したかにも触れなければならないであろう。交通の変革は、陸は鉄道、海は船という石炭文明時代の独占型交通市場から、自動車、航空機の参入によって、交通多様化時代を迎えるに至っている。この結果、交通市場が再編成されつつあることは、周知の通りである。かつては海上空間の輸送手段は、船しか存在しなかったから、旅客、貨物の別や距離に左右されることなく、空間が海か陸かで輸送手段が決定していた。それが多様化により、海上空間も航空機で海を越えたり、自動車のまま海を走るという新しいシステムが導入され、海上空間を動く旅客も貨物も、各輸送手段の持つ特性と、移動目的と負担能力を携えた接点から最適のものを選択する時代になったのである。その結果、海上交通は航空路が成立しない離島航路と、一部の観光航路を除き、旅客交通から撤退した。港湾はかつての外国旅行の出发点であり、海越え旅客交通の根拠地から、いわば貨物輸送専科のターミナルへと変化したのも、交通再構築と無関係ではない。この変化は、港湾自身として対応の仕様がないう問題であるが、その後の港湾に複雑な影を落して

いるのも事実である。旅客のいなくなった港湾は、市民生活に対して直接間接大きな役割を演じているにもかかわらず、市民との接触度を次第に薄め、場合によっては必要な理解も得られない存在となり得る状況すらみられる。また都市と港湾の乖離や港湾都市の衰退化傾向等が憂慮されるのも交通再構築の結果と無関係ではなく、これに対する港湾の対応もそれ相応のものがあると同時に、今後の課題としても大きいことも事実であるが、影響度がやや間接的と考えられること、筆者もかねてからこの問題については別途論じていること、港湾にとって積極的対応をし得るものではなく、むしろ変化は否応なく甘受せざるを得ないという点で対応の課題も質が異なることから、ここでは結果として旅客離れがあった事実を指摘するに留めておきたい。

### 3. 港湾と高速道路～再構築の進展によって形成された新ネットワークと港湾～

再構築化が進展している交通と港湾の問題を考える時、もう一つ忘れてならない視点はネットワーク化の形成という視点からみた港湾の位置づけである。再構築化が進展しているということは、新たに誕生した交通が着々とネットワークを拡げていることを意味している。これらのネットワークの形成が特に問題となるのは、全く新しく参入してきた自動車、それも高速道路と、航空および新幹線であるといえる。このうち旅客離れを起して物流に特化しつつある港湾が大きく関係するのは、物流に大きな役割を果たしてきている高速道路ネットワークとの関係に絞られるとあって良い。

交通の再構築が、高度成長と連動して経済全体の高速化を促進した。海運も港湾での荷役の高速化を含めて進展したが、こうした動向は当然ながら港湾の背後地輸送の高速化も求められることとなり、港湾と背後地を結ぶ道路の整備水準が、港湾貨物流動の高速化に対応し得るものであるか否かが、強く問われるようになったのである。

道路の整備は、こうした港湾側からの要請も含めて、急速かつ広範な社会的要請に応えて進められねばならなかった。元来、馬車交通時代を経ずに鉄道時代に突入したわが国の道路の水準は、第二次世界大戦後、アメリカの有

識者をして「道路適地あれど道路なし」といわしめるような水準であっただけに、昭和30年代後半からのモータリゼーションの到来は、まさしく駕籠から高速道路への三段跳的変革であったといえよう。

また経済の高度成長に追われ、鉄道衰退分を肩替りし、さらに国土開発上の要請による先行投資による整備を進めて、急進展の国民生活のモータリゼーションに対応しなければならなかったという背景は、交通再構築の中で忘れてならないことである。

こうした時間軸上、あるいは外部環境の背景の中で、とにかくにも道路のネットワークは着々と整備されていったのである。その根幹は高速道路網であることは論をまたない。道路における交通再構築とは、旧来の低水準時代の道路ネットワークの幹線軸が、元一級国道であったものが、国土縦貫自動車に代替されたことであるといえる。これは石炭時代の鉄道の幹線が本線であったものが、新幹線にとって替られ、今や在来線は本線といえども支線的位置づけを濃厚にしているのと類似している。

かくしてわが国初的高速道路である名神高速道が開通して以来20年の歳月の中で、国土縦貫自動車道法に基づく高速道路は、未だかなり断片的であるとはいえ、約3,800 kmのネットワークを形成するに至ったのである。ネットワーク形成の進展度は新幹線のネットワーク化よりはるかに早く、機能的にも新幹線より小需要でも十分対応し得るだけでなく、物流、旅客流動両面に機能を発揮することから、地域経済からの要請も広範であるように思える。

交通再構築という歴史的課題に対し、高速道路整備の今日の段階は、あまりにも未熟な段階であり、評価に耐え得る段階とはいえないかも知れないが、一方20年間の供用の結果から、いくつかの課題も判明してきているのも事実であり、その意味で評価すべきことは評価し、考察を加えなければならない時期になっているのも事実であろう。

さて港湾に立脚して今日までの高速道路ネットワークをみると、最も声高に指摘しなければならない点は、高速道路ネットワークと港湾の結びつきが、大部分の港湾において極めて悪いことである。高速道路の供用が約3,800 kmにも達しながら、港湾と直結している国土縦貫自動車道法に基づく高速道路

が皆無であるという事実は、欧米先進国の主要港湾との対比においても、考えられないことだが、現実である。僅かに東京、横浜、神戸、大阪の各港が、国土縦貫自動車道と直結する都市高速道路と直接ないし至近距離で結びついているに過ぎない。

こうした事実は、港湾と背後地の結びつきを弱体化し、港湾発展の潜在的な力を抑圧することになると危惧される。また地域経済にとっても、港湾経由の貨物輸送コストが必要以上に高くなるだけでなく、大量かつ大型の貨物流動が市街地内を通過することになる。また高速道路と港湾が距離を置いて配置された場合、地域における物流あるいは工業等産業施設の配置は一体化せず、地域計画上も問題を抱える場合が多い。こうした事態を惹起している地域として、仙台湾、横浜、清水、名古屋、四日市、富山湾、福井・敦賀、山陽、博多、熊本、鹿児島等をあげることが出来る。同じ都市圏内に高速道路と港湾を有しながら、その多くは都市を挟んで港湾を避けるように山沿いの丘陵地帯に1Cが設置されている。港湾はこうした影響を除々に受けはじめている。コンテナ化の波に対応して整備されたコンテナ埠頭の整備水準はまさに国際級であっても、その後の道路交通は国際コンテナの陸送を自由に行っていない状況で国際化が遅れている実態や、横浜対東京、神戸対大阪等隣接港湾相互の港勢や競争への影響も出ていると観察される。港湾にとっては将来に亘って、極めて難しい問題を投げかけられたといえよう。

一体なぜこのような大問題が出てしまったのか。今後のためにも若干の考察をしておかねばならない。

第1に考えられることは、政策としての総合交通体系が弱体であることである。この原因はいくつか考えられるが、中央官庁における縦割り行政の弊害、地方行政体の企画調整力の不足、利用者を含め関係者の狭い視野、交通行政における総合性・計画性の弱さ等多様化した交通に対し、わが国社会個々の総合的・計画的思考の不足と対応の弱さの結果と考えて良いであろう。

かつて国は総合交通体系を政策として2度に亘り答申してきた。しかしいずれの場合も交通全体を網羅出来ず、運輸省所管領域のみの答申であり、提言であったのも事実である。道路の計画と整備が、この中で位置づけられて

いたとは考えられない。

さらにこの答申が基本政策であったとすると、この政策と事業実施行政との関係および国土計画・経済計画等国の基本政策との関係が今一つ不明瞭であったことも、政策の実施に力強さを欠いた一つの要因であったろう。またこれを受けた地方行政が、地方側の立場や見解をとりまとめることすらしない場合が多く、地域内交通への努力不足も、政策の弱体化と是正化の力を弱めている要因である。

このように総合交通体系の政策としての体系の弱さが根底にあったとすると、港湾自体も単なる被害者ではなく、こういう事態を起した主体者の一員でもあるわけで、今後の港湾計画や港湾行政が十分に反省し、新しい対応を早急に行うと同時に、港湾経済としてもその影響を科学的、定量的に究明する必要がある。

#### 4. 今後の対応と課題～結びにかえて～

交通再構築という歴史的変革の中で、港湾内部の対応と、港湾と外部とりわけ高速道路ネットワークとの対応を考察し、課題の抽出に務めてきた。これを踏えて今後、現状での問題を解決し、さらに将来に向けてより理想に近い港湾を求めるためには、いかに対応すべきかを考察する必要がある。

先ず第1に交通の再構築は、交通の高速化、多様化という交通変革の結果進展したものであるから、高速化、多様化の中での港湾をしっかりと見詰め直すことが必要である。そのため第1に実力のある総合交通政策の樹立を求めたい。このためこの政策の位置づけを行政体系の中で明確化すると共に、地方行政を含めた政策体系を確立し、関係行政体がこれを基に事業計画や実施計画を持つようにしなければならない。そのためには国土庁や経済企画庁といった調整官庁が主導権を持ち、交通行政の計画化を図ることも一案であろう。

第二に港湾自体がしっかりした長期計画と国土の中での配置計画を明確にし、せめて今後の道路ネットワーク形成に対し落度のないようにしなければならない。港湾は港湾を経由する輸送ルートが、最も低廉な総合的な輸送コ

ストを提供し得てこそその力を十分に発揮し得る立場にあり、これによってその利益を国民に還元してこそ開発利益があったと評価し得るのである。港湾区域内だけの再構築では済まされないターミナルとしての宿命がある。広角的視点から港湾を位置づける必要があるのであるが、そのためには自らの位置づけを、自らはっきりさせることが必要不可欠である。

第3に港湾を支える外部条件の整備に対してもっと発言しなければならない。高速道路の整備や道路管理行政に対し、港湾はどれだけ発言して来たのか。また背後地域の整備や、産業政策等についても、あまりにも受身でだけ対応し、あるいはその関係を深くかつ明確につけないままに整備し運営しようとしていたのではないのか。今日、交通再構築の中で新たな問題があるとすれば、その責任の一端は当然港湾にあると考えるべきであろう。

第4に交通再構築という流れの中で、港湾自体が完全に対応し切っているものかどうか、総点検をしてみる必要があるのではないか。個々の港湾を個別にみても、交通再構築の動きが本格化する以前の施設や組織、体制や慣習が今日なおそのまま存置されているものがあるように思えてならない。21世紀の成熟社会の到来を前に、新しくすべきものは新しくする努力を怠ってはならない。そのためには現行の法規や体制にとらわれることなく、柔軟に対応する勇氣と姿勢が求められるのではないか。交通再構築は新しい時代を拓くものであり、旧体制のまま全てが対応出来るとは全く考えられない。

第5に交通再構築への対応といっても、高度成長期と安定成長期とでは、目的は変わらないにせよ、具体的対応策としての戦術は当然異なるはずである。本稿では紙面の都合もあり、詳細には触れないが、忘れてならないことであろう。

注 (1) 今野修平「地域再編成と地域政策の変化」 地域 No.1 1979 大明堂

(2) 今野修平「地域発展の主役・自動車」 月刊 NIRA 1982, 3 総合研究  
開発機構

(3) 日本経済新聞社『日本経済事典』1981

(4) 今野修平「都市と港湾の乖離」 港湾経済研究 No.17 1979



- (5) 今野修平「港湾都市の停滞化傾向について」 福井医科大学紀要 No 2  
1982
- (6) 今野修平「国際化と交通基盤の整備」 Mobility No 51 運輸経済研究センター 1983
- (7) 今野修平「日本経済の発展との対応からみた横浜港今後の課題」 港湾経済研究 No19 1981
- (8) 運輸政策審議会答申が昭和46年、56年の2回行なわれている。