

## 「港湾活性化と都市再開発」への基本的考察

北河 見俊郎  
(青山学院大学)

- 目次
1. 「活性化」をめぐって（問題意識）
  2. 港湾における「活性化」と都市の問題
  3. 「港湾活性化と都市再開発」の基本的条件
  4. あとがき

1. 「活性化」をめぐって（問題意識）

『『港湾活性化と都市再開発』への基本的考察』という、この小説の前提に少し考えておかねばならないことがある。一つには「活性化」という言葉の「意味内容」についてである。近年、都市や港の学術的分野においても、例えば、英語をそのままカナ字にする言葉が、新聞、雑誌をはじめ、行政面で用いられる同じような傾向になった。また他面では、国際化、情報化、成熟化、あるいは、ここで用いた「活性化」という言葉もそれとある共通点を有している。それら、以上の各言葉は、それなりの時代的要請を背景にし、時代的感覚を端的に表現するだけに、対策もしくは政策的に一応の納得を与えるような「ひびき」を有している。

しかし、注意すべきは、それらが一般社会の新聞・雑誌等の世界での情報とちがって、行政上や、とくに学問もしくは学術的な用語として用いる場合においてである。例えば、主として自然科学一般、理・工学の発展によってつくられた生産物で、その物自体を示すもの、もしくは、ほぼ物自体の説明で言葉の内容が完結しやすい用語の場合はこの限りではない。つまり、用語

のもつ「意味関連」(Sinn Zusammenhang)が、人間の価値観、人間関係(社会)、経済的利害、もしくは経済・社会の体制やあり方と関連する等、その事柄以外に影響を与えるような用語については(この場合、とくに学問もしくは学術的な意味においては)かなりの注意を必要とする。当然のことではあるが、学問は何よりも原理的なものへの追求を本旨としている面からも、少なくも用語自体には、それなりの客観的な概念規定が必要である。このことは、単に用語の概念規定の問題にとどまらず、特定の学問領域における「方法論」と関連する<sup>(1)</sup>。

近年における以上のような新しい用語の導入は、新しい社会的現象への対応である。また「方法論」についても、周知のように、現代のめざましい科学・技術の発達を背景にして、専門分野の細分化と総合性が問われている。例えば「学際性」(Interdisciplinary)は、新しい社会的現象への対応や問題解決に際して、伝統的な方法論を脱した「異種専門間協業」に根ざした新しい方法論の形成が重要視される。したがって以上のこのから、用語と方法論についての弾力化が必要であるが、この節の初めに述べた問題は、必ずしも以上の点をふまえたものとも思えない。したがって、新しい用語の概念があいまいになり易く、方法論の面でも学的性格も乏しくなり易い<sup>(2)</sup>。

以上の意味から、「活性化」及び「港湾の活性化」をどのように概念規定をするかがこの小誌の最初の課題ともなる。もともと、「活性化」なる用語は、「都市の活性化」、「地域の活性化」もしくは「企業の活性化」等、1980年代における国際経済の動向を背景とするわが国経済・社会における資本の効率性を目指しながらも、伝統的な意味での「合理化」理念のみでなく、都市や地域の場合にあっては、市民や住民の生活や福祉といった社会的諸条件の向上、民間諸力の活用といった総合的な意味をふくむものと考えられる。一面においては、政府や自治体の行財政の限界と、戦後40年にしてようやくある程度の「市民社会」化と経済的ゆたかさが背景となった時代的要請語であり、かつ時代的、政策的意味を広範な階層に対して比較的抵抗を感じさせない「ひびき」を有する。それには「経済成長期」における「開発」理念が多くの場合、物的条件の整備や、それにともなう「公害」問題をはじめと

するさまざまな社会問題を発生せしめたという「経験」がある。こうした「経験」をふまえて、さきに述べたように「市民や住民の生活や福祉の向上」といった社会的条件の向上」、換言すれば、少なくも「活性化」という用語の基盤にはこうした「人間を生かす」という根源的な意味がなければならぬ(3)。

以上は「活性化」をめぐる「意味関連」であるが、それは明確な定義ではなく、ここでの場合、筆者の問題意識であり、少なくもそのような概念として理解することを述べたにとどまる。したがってこのことが港湾の場合についてどのようなことが考えられるのか、そして、そのことが「都市再開発」とどのような関係をもつのか、さらには、それらのことがどのように方法論との関連性をもつのか等について、基本的な側面にかぎって考察してみたいと思う。

注(1) 学問の一般化にとって、わかり易い用語や表現方法を考えることは必要であるが（ここでの場合）、部門政策的、実践的、応用的な面を含む社会科学の分野においては、ともすると、科学としての本質である客観的な認識、M. Weberにおける「価値からの解放」、論理性と実証性等の問題があいまいになり易い場合がある。一方では本文にも述べた「学際性」の問題が問われるが、社会科学と自然科学のもつ方法論的差位もあいまいになり易い場合もある。（H. Rickert; Kulturwissenschaft und Naturwissenschaft. 佐竹哲雄訳『文化科学と自然科学』1922.拙著『港湾総論』第7部各章参照）

(2) 同上

(3) 詳細については拙著「『港湾政策』の形成と課題」（丘書房、1985）第1部「『人間の問題』と港湾の政策的基礎」各章のご参照を乞う。

2. 港湾における「活性化」と都市の問題  
前節においては主として「活性化」をめぐる問題意識（ある程度の概念規定をふくめて）、について述べた。問題はそれが港湾の分野においてどのよ

うに考えうるであろうかということである。

周知のように、第二次大戦後のわが国において、港湾機能がもっとも問題視され、港湾対策が活已にうたれた特徴的な時期は「経済成長期」においてであった。つまり、昭和30年代中頃より発生した「船ごみ」問題を契機に、昭和36年を初年度とする「港湾整備5カ年計画」（第1次）の実施、昭和39年における「3・3答申」にもとづく諸対策の実施、コンテナリゼーションへの対応、埋立と臨海工業の展開、工業港機能の増大、地域開発問題等々、いずれも港湾機能を「てこ」とする諸問題が全社会的な注目をあびるようになった。それらはいずれも、当時の急激な工業生産力の増大と海外市場の深化と拡大を期する経済政策にとって港湾機能の充実が欠くべからざる要因であることが強く認識されたことを示した。わが国の近代工業の主要立地は港湾機能と直結し、主要原材料と製品の海外依存度がきわめて高く、さらに可住地域の殆んどが臨海部であるといった諸条件が相乗効果となって、高度な生産と流通を可能にせしめた。いわば港湾機能は、正にそうした国民経済の高度な発達にとっての中核的位置を占めるために、おどろくべき規模の拡大と原料輸入・製品輸出における高能率な流通過程の「合理化」の成果を示した<sup>(1)</sup>。

港湾機能の流通過程に占める役割は、その後のオイル・ショック以降においても変るものではなく、流通費の削減が海外市場の拡大と深化にとっては、むしろ資本主義経済の構造性をよりあらわに受けとめるようになった。そこでは、港湾が物的流通拠点として、協同一貫輸送（Intermodal transportation）や総合交通体系の一環に組み込まれると共に港湾機能の物理的諸条件の整備と共に、さきに示した「3・3答申」の対策効果が港湾の制度的諸問題（労働力の確保・需給調節、港湾運送業の集約化・機械化、港湾管理運営の効率化等）をも大幅に変革せしめるにいたった<sup>(2)</sup>。

こうした昭和30年代後半以降の「港湾問題」の発生と相次ぐ諸対策によって経済成長期以降、港湾は大きな変貌をとげた。とりわけ、ふ頭（けい船岸壁）、上屋、倉庫、荷さばき地等をはじめ港湾施設の整備は著しく、とくにコンテナ輸送のための諸施設、荷役の機械化や、コンピューター導入等、

港湾機能における物理的諸条件は長足の進歩をなした。これと共に海・陸輸送の両面においても、船舶の大型化・専用化・自動化・高速化をはじめ、道路網の整備と陸上輸送機関の進展も大きい。したがって激増してきた入港船舶と港湾貨物取扱量への対応はきわめて高能率な成果を示すにいたった。

しかしながら、以上に述べたような高度にして、急激な経済発展や海陸輸送と港湾の変ぼうは都市との関係でさまざまな問題点をも発生させた。もともと都市と港湾は一体的な関係にある。世界史的な視野においても、文化の発祥は水上交通による交流がもたらしたものであり、その文化を具象化させたものが、他ならぬ都市であった。そのことは古代・中世・近代を通じて言えることであるが、陸上交通、航空交通による交流が都市形成に重要な関係を与えることをもふくめて、交通用役の効果が文化的要因となって都市形成に直接かかわり合いをもつのは、交通そのものよりも海港・空港・宿駅等のターミナル（terminal）とその周辺地域でもある。とりわけ水上交通（水運・海運）による海港（水港）が、以上の意味からも、また、現代においても大量にして廉価な水運・海運の特色が経済社会に大きな役割を有することに変わりないかぎり、海港（水港）としての港湾が都市と一体的であることも変りない。歴史的な意味での「港町」や機能的な意味での「港湾都市」は、現代世界各国における都市に大きな比重を占めている。とくにわが国においては、人口10万人の内陸中小都市をふくめても、全都市の市民の約70%は港湾都市の市民であるという事実は、わが国経済の自然的・社会的諸条件からもうなづける<sup>(3)</sup>。

さて、問題は以上に述べた事柄から、次のように若干の整理を試みることができる。一つには、わが国において、「経済成長期」における「港湾問題」が全社会的な注目をあび、もちろんの諸対策によって大きな変革を遂げると共に、国民経済・社会にきわめて重要な貢献を果してきたこと。二つには、そうした港湾は元来、都市と一体的なものであり、港湾は都市空間の重要な部分であり、また港湾機能は都市機能をぬきにして考えられないこと。三つには、とくにわが国にあっては、経済の自然的・社会的条件より、港湾都市に占める市民の比重がきわめて高いこと、等である。これらのことから、港

湾の「活性化」について少し考えておく必要がある。

1 節において、社会科学の分野で、新しい用語を用うるには、それなりの注意をもった概念規定が必要であり、それが方法論とも関連することを述べた。それではそこにおいて「活性化」の概念規定が明確になされたかと言えば、必ずしもそうではないが、ある程度の概念と問題意識におよんだ。それによると、1980年代の経済・社会的状況を背景にして「活性化」は単に資本の「合理化」にとどまらず、都市や地域にかかる人間や市民の生活・福祉・活動等の条件が組みこまれているとした。とりわけ人間とその生活が活力をもちうるような、あるいは、近代的な「市民社会」の要因が成熟すべき意味がふくまれているとした。こうした受けとり方は、明らかに筆者の歴史観からくる「近代化」の意義や近代的「市民社会」にふさわしい人間と人間の関係のあり方をふくめた理解のし方と、理念的概念付けがふくまれているかも知れないと思われる面がある。

いずれにしても、そのような考え方を港湾と都市に適用した場合、どのようなことが考えられるであろうか。この節の前半でみた「経済成長期」における「港湾問題」とそれへの諸対策は未曾有の問題でもあり、港湾機能の重要性がもっとも問われ、めざましい経済効果を港湾機能が遂げた。すでにふれたように、当時の港湾対策も経済政策の一分野を担うものであり、国民経済の再生産過程の中に、いかに港湾機能を合理的に再編成させるかに政策的焦点があった。さらに当時の港湾研究の方法論的傾向も、こうした状況を客観視することなく、さらに社会科学的手法の本質をも知ることなく、技術的な側面のみを論理化していた点も反省の材料となる。端的に言って、港湾が物的流通拠点として、結果的に特定資本や特定の立場の利潤や主張をそのまま学問的立場から行っていた点も港湾研究の方法論的未熟さとつらなるものがあった。以上の諸問題は、いわば港湾機能の合理性のみが重要視されており、したがって、港湾の物理的諸条件がすぐれて発展し、港湾の制度的変革も港湾への「合理化」が先行するきらいがあった。こうした一連の諸問題が、公害問題の基盤ともなり、「都市問題」の発生とも関連した。

以上の諸問題は、港湾機能を利用する側からの課題であり、活潑な対策や、

巨大な資本投資が埋立・港湾造成・臨海部整備にむけられ、一見きわめて「活性化」された時代であったかのような錯覚をもつであろうが、もちろんここではそれを「活性化」とは呼ばない。それは港湾機能の「合理化」であって港湾の全体制を問題にしてはいなかったからである。

また、「都市問題」の発生も、すでに述べたように、港湾都市における都市と港湾は本来一体的なものであり、またその両者の中間項に人間としての市民と彼等の生活のあることが軽視されていたがためと言えよう。このことは港湾機能が国民経済の再生産過程において「合理化」が何よりも要請された結果、「機能」が重要視されながらも、港湾全体における社会的、制度的な「近代化」が立ちおくれ、港湾が人間によって構成され、都市や市民生活と密接な関係にあることを見落していたことと共通する。以上の諸問題は、もともと明治以降、わが国の資本主義発展の過程に内在されていた問題であり、欧米のそれと比較して特殊な性格を有し、それ故に他国もおどろくほどの経済発展が可能であったことにもなる。

人間と「人間の生活」を港湾と都市の基盤において考えることが、ある意味では「合理化」の基盤としての「近代化」とつななるのであろうし、ここでいう「活性化」概念の基本的理念ともなるのであろう<sup>(4)</sup>。

1980年代は、「経済成長期」の経験をふまえて、いわば港湾と都市、ならびに両者の関連性、その中間項としての人間、市民生活、近代的「市民社会」の成熟化を要請しているようにも思われる。問題はそのような土台の上においてこそ、はじめて港湾の「活性化」がみられるものであるとする。

注(1)拙著「港湾論」（海文堂、1971、再版）第1・2章参照。

(2)拙著「港湾総論」（成山堂、1975、改訂版）第2部各章参照。

(3)拙著「都市と港—港湾都市研究序説一」（同文館、1981、3版）序章参照。

(4)あらためて付言をする必要がないかも知れないが、ここでは「合理化」 rationalization) と「近代化」(modernization) の理念とを峻別している。

(拙著『港湾総論』前出3章)。その両者は密接な相互関係を有するが、この両者の性格の特質を充分認識した上での政策がのぞましい。「体制的な側面で

の『近代化』が『合理化』過程とならんで順当に行なわれないかぎり、近代的市民社会の未成熟なわが国の社会にあっては、全体とか総合といった言葉の中で個が埋没され易い傾向をもち易い」（拙著「『港湾政策』の形成と課題」前出 P.90）

### 3. 「港湾活性化と都市再開発」の基本的条件

以上の1節においては、「活性化」の概念をめぐり、若干の見解を述べると共に、学問における方法論との関連性を考えてみた。2節では、「経済成長期」における「港湾問題」とその内容を概略的にとりあげ、これと「都市問題」との関連性を考え、わが国における港湾と都市において、とり残されてきた基本的な問題の中にこそ「活性化」の理念があるのではないかとした。あえて「活性化」をそのように理解するのは、それが、かつての「合理化」という経済的合理性の枠をこえ、人間と「人間の生活」をふくめた「近代化」の理念を基にする文化論的な（人間社会の合目的性をふくむ）概念が必須と思うからである。凡そ、一国の発展の源泉は、単に物質的な富のみに依存するものではなく、良き国民性に依存するところが大きい。しかもこの場合の一国の発展は、国家そのものが各都市や地域、さらには「個人」としての市民と「市民社会」の成熟化、人間と精神の高級化といった要因を貴重なものとする総合的な文化概念にうらづけられていなければならない<sup>(1)</sup>。

さらに「活性化」を以上のように考えると、「経済成長期」ならびにそれ以降のわが国の港湾と都市の両面には「活性化」が現象的に一つの錯覚として見えたかのよえであったが、本質的には今後の課題であるといえよう。ここでの場合、その今後の課題をとりあえず、「港湾活性化と都市再開発」に対する基本的な諸条件を、紙幅の都合上できるだけ要点にかぎって考えてみることとする。1節で述べた「活性化」の問題意識を集約すれば「人間を生かす」ことであり、人間と社会にそれなりの活力を生ぜしめることである。原理的に、この問題は人間の人生観や世界観等、価値観にかかわることであり、アダム・スミス（Adam Smith）や、それ以降の古展派経済学が問題と

した人間の「利己心」（self-interest）と、「正義の法則」（Justice of Law）にもとづく「経済的自由」と「市民的自由」が、いわば古典的な「活性化」として見事な自由主義経済の「離陸」と「発展」をうながした。問題は「経済的自由」と「市民的自由」の背景にある人間の「個の自覚」と「個と平等」による個人主義的近代社会の論理が「活性化」の原点にあるということである<sup>(2)</sup>。

明治以降のわが国資本主義の発展過程が、いかに目覚しく、さらに「経済成長期」における港湾機能が重要な役割を果したとしても、そうした人間ににおける論理や「活性化」の「原点」は未熟であった。2節で述べた港湾と都市の問題点や諸対策は、そうした未熟な論理や「原点」を基盤に展開された。とりわけ港湾の世界においては、それ故に伝統的なビュロクラシによる体制が功を奏して高度な経済発展を可能にした。しかし、このことが、ここで考える本来の「活性化」を意味するものでないことは、その言を待つ必要もない。また、都市との関係においても「都市と港にかかわる系譜は、……中央集権的国家機能に根ざす富国強兵策に導かれ、都市機能と港済機能の形成過程で地域性や市民性が置き忘れられ、したがって両者の関係がかえりみられない傾向にあった。両者の機能は現実の経済・社会的活動上『ヨコ』の関係が不可分なものであるが、その関係は多くの場合『タテ』割、多元的行政が遂行されてきた。この辺の事情が、本質的にわが国における『市民社会』の未熟さを背景としながら、港と都市の有機的関連性を不毛なものとし、港湾機能の地域経済・社会への貢献度よりも国家主義的な国民経済の拡大再生産に重要な役割を担ってきたことを示す。したがって港湾機能と都市機能の一体化、有機的関連性をもつ『港湾都市』の概念も形成しうる基盤を失ってきたともいえる。」<sup>(3)</sup>。

上記の港湾と都市にかかわる系譜は、とくに第二次世界大戦までのものを示すとはいえば、大戦後においても残された課題である。「活性化」の理念が「個の自覚」を背景にしているということは、一方において「個の責任」を問うていることである。その意味では、わが国における港湾と都市の系譜には、自からの主体性もなく、責任の所在もなかった。このことが今後の「港

「港湾活性化と都市再開発」にとって、基本的な課題ともなるであろう。また一面では、とりわけ港湾の世界に伝統的な「タテ」割、多元的な行政の体系を「活性化」の理念との対応でどのように「近代化」してゆくかが大きな問題でもあろう。

ところで、近年における港湾や都市の再開発問題の中で、一般的に港湾の再開発が都市活性化にどう影響を与えるか、という問題意識があっても、ここでのテーマが示すような都市再開発がどのように港湾を活性化させるか、という問題意識はあまり見受けられなかった。港湾と都市の関係はいずれにしても密接な相互関係を有するために、都市の活性化が港湾の活性化に無関係ではありえない。しかしながら、以上に述べたように港湾と都市とを一体化して考える場合、港湾の活性化に貢献しうる都市再開発のあり方について考えてみる。しかし、くりかえすならば、2節で述べたように、港湾の活性化は、「経済成長期」にみられた「港湾問題」や一連の活発な諸対策に關係があるにしても、港湾機能の「合理化」にとどまらず、港湾全体の総合的な人間をふくめてのものである。それは少なくも港湾の物理的条件の整備のみならず、港湾の経済・社会に、経済的自由と市民的自由の二本柱をどの程度確立しうるかということにもなる。明治以降、周知のようにわが国にあっては、欧米と異なり港湾の軍事的・政治的役割が重視されると共に、国家的重要性が強かった。また、法制面においても個人主義的な英米法よりも、全体主義的な大陸法を基盤とする体系が前提にあった。これらが、昭和25年における「港湾法」の成立が、〔当時のアメリカ占領下において、アメリカのポート・オーソリティ（Port Authority）による都市を主体とする自治的な港湾経営の理念を導入しても〕現実的にそぐわぬ多くの断層を生ずる結果ともなった<sup>(4)</sup>。

しかしながら、その後の30数年間における港湾と都市の変ぼうは大きく、民間資本や市民意識の変革も見るべきものがある。したがって、今後の港湾活性化にとって、一面においては伝統的な「港湾管理・運営」を充分尊重しながらも、「港湾法」の基本的理念でもあった「港湾経営」化を真陥に考え、が必要がある。このことは、単に港湾管理・運営の改善ではなく、港湾産業、

港湾労働力をはじめ港湾都市の核でもある港湾の活動に、経済的自由と市民的自由をもたらし、経済性と契約性にもとづく人間個人の活力を生み出す要因ともなるからである。もちろん、こうした発想は欧米先進諸国の歴史的事情をふまえながらも、理念的な要因が先行しているので、一つの方向性を示すものの、政策実践的には、なお多くの論義と時間的経過が必要である。

さらに、都市再開発の問題は、都市に限らず「再開発」の意味を充分考える必要がある。あらためて論及するまでもなく、「開発」(development)とは物的条件の整備や開発のみを意味するものではない。さらに開発の目的は開発対象によって異なるとはいえ、帰するところは「人間の福祉」にある。こうした開発が「再開発」を行うということは、都市の場合、開発されたものが何らかの理由によって、その意義を失うか、問題点が生じた時に行なわれる。その際、再開発の理由の中には、それ以前の系譜そのものがある場合がある。すなわち、すでに述べたような明治以降の「港湾と都市の系譜」それ自体に示されるように、埋立、港湾造成、臨海工業の形成等が、わが国の大都市の多くに（もしくは地域開発において）見られたものの、それらの一般的開発の意味は、2節で述べたように経済的合理性の追求が支配的であった。公害問題や都市問題の経験や反省に立って、近年の港湾と都市にかかわる開発問題には、都市や市民生活を重要視した「港湾整備政策」が「21世紀への港湾」<sup>(5)</sup>と題してとりあげられ、運輸省はそれをふまえて「第7次港湾整備5か年計画」の策定を考えている。その主な項目としては、第1部基本的目標（21世紀への港湾整備のシナリオ、総合的な港湾空間の創造、港湾の体系的配置、明日を担う海洋空間の開発・利用の推進、21世紀への港湾整備へのパラダイム、）第2部目標達成のための主要な施策（高度な物流空間を形成する主要な施策、高質な産業空間を形成するための主要な施策、豊かな生活空間を形成するための主要な施策）等である。以上は、単に項目の列挙にすぎないが内容的には、かなり広範囲な諸問題を、時代的な問題意識を先取りした整備案として高く評価しうる。とくにその第1部基本的目標の中では、「経済成長期」での諸問題をふまえて「人、物が集まり多様な活動が高度に営まれる総合的な港湾空間の創造をめざすこととする」とし、第2部におい

ては、「豊かな生活空間を形成するための主要な施策」として、「21世紀に向けて、成熟化社会にふさわしい文化活動、落ち着きと潤い、自然との触れ合い等が確保される。」<sup>(6)</sup>として、港湾アメニティの向上、港湾緑化事業、イベント空間の形成、歴史環境空間の形成、地域親水空間の形成、地域生活空間の形成等々をあげている。こうした構想は過去において部分的にとりあげられたことがあったとしても、こうした体系的な形での総合化した整備構想が打ち出されたことは、時代的要請を背後にふくめたとしても今後大いに期待されるものと思われる。

以上の一例にみられる整備構想（部分的にしかとりあげ得なかったが）は全体的にみると、それは直接的な港湾機能のための物的条件の整備というより、港湾機能をとりまく環境的、もしくは臨港部の都市開発もしくは都市再開発的な要素が多い。その他、別の計画においても、港湾整備計画には、人間—魅力ある職場及び人々が住まい憩う空間の整備、機能——港湾と都市の相互補完機能の充実、環境——港湾と都市のアメニティの向上）等がとりあげられている。それらの構想が計画として実施される段階は、当然に都市再開発という形をとるわけであり（政策もしくは行政部局の主体の如何を問わず）、それが、港湾行政側からの構想としてとりあげられたことはきわめて有意義であると思われる。こうした構想を、再開発としてとらえた場合、それは正に新しい発想であり、それ以前の開発、もしくは自然発生的な都市形成の中では（とくに明治以降の港湾と都市の形成においては）忘れられていた要因でもある。また、各々の港湾都市においても、緑化、親水性、市民との交流を求めうる港湾環境の整備や、臨海部の再開発が進められつつあることは、経済発展を遂げた段階における時代的要請にもよるものであり、さらにもうした条件整備が次の世代の港湾機能本来の整備にとっても必要条件となりつつあることを示している。

したがって、以上の諸例に示した都市との関連における構想や都市再開発は、港湾活性化にとって大きな条件であることに変りない。正に、以上の構想は単に経済的合理性の追求や、港湾構能の「合理化」からすれば、きわめて幅広い人間・生活・環境等の諸問題をふくんでおり、港湾をして都市空間

として「近代化」しうる条件を多くふくんでいる。そのような意味から、都市の再開発が港湾の活性化に多角的な面で貢献しうるものとして重ねて評価しうる。ただ、最後に残された課題としての問題提記が許されるならば、以上に示した構想や整備の大要は、広い角度から見れば、やはり港湾と都市の物的条件の整備にふくめられる。部分的に今後の流通革新や産業構造の変化に対する諸制度の変革が含められているとしても、以上の各節で指摘してきた港湾経済・社会の構造的性格を「近代化」しうるための諸条件は別の角度から考える余地がある。このことは、この節の初めに自由主義経済における「個の自覚」や「個の責任」を問い合わせながら「活性化」の理念を述べることと重要な関係がある。問題は時代的要請に応えた対策によって、物的条件の量的変革が、やがて質的変革になる可能性があるが、しかし、「活性化」の理念をより明確にしつつ、人間と制度を「近代化」しうる作業が、物的条件の整備とならんで進められることがのぞましい。

注(1) 「21世紀に向って、人間が都市という空間を求めるにすれば、そこに住むひとりひとりの個性が、どれだけ自由に發揮できるかという体制と空間をつくることである」（磯村英一著『都市と人間』大明堂、1975. P. 7）この命題は都市空間の中の港湾においても同様である。

また、L. Mumfordは、都市における有意義な改革は「芸術や思想を都市の中心的な人間的関心に適用することによってのみ達成されるのであり、万有を包容する宇宙的、生態的過程にいきいきと献身することによってのみ達成されるのである。われわれは、長らく閑却されてきた、慈母のような生を育む諸機能、自律的活動、共同生活的団体を都市に取戻さなければならない。なぜなら、都市は愛情の機関でなければならないし、都市の最良の営みは人間の愛護と育成なのだから。」（Lewis Mumford ; The City in History.1961.New York, 生田 勉訳『歴史の都市、明日の都市』新潮社、1977, P.458）することは「活性化」をめぐる基本的な理念とも思われよう。

(2) Adam Smith ; The Theory of Moral Sentiment, 1757, 大河内一男著「経済思想史」（勁草書房、1955）参照

- (3)拙著「都市と港湾——港湾都市研究序説——」(前出)P.19
- (4)詳細については「同上」第14章のご参照を乞う。
- (5)運輸省港湾局「(21世紀の港湾——成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策——」(1985年4月)
- (6)同上, P.50

#### 4. あとがき

L.Mumfordは「都市は愛情の機関」であるという(3節, 注. 1参照)。その意味では港湾もまた同様である。

以上の各節において、テーマに対する基本的な面を、人間・個人・生活等の要因を基にし、さらに自由主義経済社会の思想的・理論的側面を加えながら、港湾の活性化と都市の再開発にかんする基本的考察を試みた。

しかしながら、そうした基本的考察に際しては、上記との関係で、なぜ「合理化」よりも「近代化」を重要視するのか、さらに、理念的な問題を具体化(もしくは政策化)させるための「つなぎ」をどのように考えるのか、あるいは港湾における「活性化」が都市再開発によって、現実にどのように図りうるのか等々、重要な側面について充分に述べるところまではいかなかつた。紙幅の都合もさることながら、以上の諸点を体系化しきれずに、問題提起にとどまったくらみが残る。これらの点については、いずれ他の機会において補ってゆきたいと念ずると共に、大方のご海容を乞う次第である。