

# 臨海部再開発に関する考察

鈴木 暁

(広島商船高等専門学校)

## 目 次

1. はじめに
2. 臨海部再開発の概念
3. 再開発の目的
4. 再開発の背景
5. 再開発構想の現段階
6. 再開発の費用負担と受益者

### 1. はじめに

最近の臨海部再開発は、その需要の変化などから都市機能の導入を図った機能転換または複合的な性格をもって進められようとしている。さらに、臨海部再開発は、行政にとっては公共投資の対象であるが、近年、公共部門における財源不足から「民間活力」の導入が図られ、資本の参入が本格化している。本稿ではこのような最近における臨海部再開発問題を整理し、その特色を考察しようとするものである。

### 2. 臨海部再開発の概念

#### 1) 臨海部の意義

わが国の臨海部は、面積では全国の約3割にすぎないが、全人口の約5割が居住し、全国の約6割の工業生産が行なわれている。港湾は臨海部開発の中核として、物流や産業活動を始め、都市の諸活動を支えており、わが国の都市の多くは港湾所在都市である。港湾空間は水域である港湾区域、陸域である臨港地区、埋立地を中心とする関連周辺地区を含んだもので、港湾区域が全国で約6533km<sup>2</sup>、臨港地区が400km<sup>2</sup>、埋立地が約533km<sup>2</sup>の規模となっている<sup>(1)</sup>。

さらに、5大港湾の臨海部における土地の利用状況をみると、総面積のうち、工場用地が45%と最大であり、以下都市機能用地14%、埠頭用地12%、交通施設用地10%などの順となっている。未利用地は16%とかなり大きな比重を占めているが、これらの多くは公共用地である（東京湾の未利用地は開発保留地）。5大港湾の中では、東京湾の土地利用が多極化しているのが分る（表1参照）。

表1 港湾空間の土地利用状況

|     | 埠頭用地  | 工場用地  | 都市機能用地 | レクリエーション用地 | 交通施設用地 | 未利用地  | 計    | 総面積     |
|-----|-------|-------|--------|------------|--------|-------|------|---------|
| 東京  | 14.5% | 10.9% | 17.9%  | 4.5%       | 17.8%  | 34.4% | 100% | 2,683ha |
| 横浜  | 14.3  | 53.8  | 13.7   | 0.4        | 9.4    | 8.4   | 100  | 2,513   |
| 大阪  | 18.2  | 38.4  | 20.7   | 1.3        | 16.0   | 5.4   | 100  | 1,853   |
| 神戸  | 17.9  | 44.2  | 21.6   | 3.2        | 12.0   | 1.1   | 100  | 1,585   |
| 北九州 | 5.4   | 64.7  | 7.2    | 0.5        | 3.4    | 18.8  | 100  | 4,254   |
| 計   | 12.4  | 45.0  | 14.4   | 1.7        | 10.4   | 15.9  | 100  | 12,888  |

（注）臨港地区およびその周辺の港湾機能と関連の大きい用地  
資料：運輸省港湾局「21世紀への港湾」p.114.

ところで 臨海部とは、以上の記述でも想定されるように、空間的な概念であり、水際線、ウォーターフロントなどと同義語といえよう。したがって、港湾が海陸交通の接点の場であり、海上交通のターミナルといわれるように

特定の機能を含意しているのに対し、臨海部は、このような特定の機能の有無を問わない空間、または港湾を含む広義の概念といえよう。その意味で、とりわけ大都市の臨海部はきわめてポテンシャルの大きい空間であり、それだけに臨海部の開発には各方面の関心が高まるわけである。

## 2) 都市再開発と臨海部再開発

港湾を含む臨海部はその背後都市と深く係り、あるいは都市の一角を形成している。したがって都市再開発の概念を臨海部再開発との関連で説明する。

一般に都市再開発とは、市街地再開発あるいは都心再開発を総称したものであり、最近、活発化している駅前再開発も含まれる。その主な目的は、①都市の美観、②不良住宅地区の改良、③都市の機能の同上——の3つに大別され、現実にはこれらの目的が相互に関連しながら再開発が進められ、さらに都市の防備や防災を目的とすることもある<sup>②</sup>。

また、都市再開発の歴史をみると、都市における災害が大きな契機となっており、わが国に関しては、関東大震災の復興計画における東京、横浜の都心部の復興、あるいは第2次大戦後の戦災復興事業などは代表例である。

都市再開発の概念については、1958年オランダのハーグで開かれた都市再開発に関する国際会議で検討されたものを紹介すると、Urban Renewal（都市再開発または都市更新）とは、①Redevelopment（再開発）、②Rehabilitation（修復）、Conservation（保全）の3つに構成されている<sup>③</sup>。このうち①の再開発は改造すべき市街地の既存の建築物を除去して、その跡地に総合的な市街地を建設することになる。

一方、臨海部再開発は、その中心的機能である港湾が再開発の対象となる。既存の港湾施設で老朽化、陳腐化しているものは、機能の低下が著しいので、物流革新や新しい都市的要請に対応させるために、再開発によってその機能の更新あるいは機能転換を図ろうとするものである。つまり、再開発対象地域が港湾であっても、港湾機能の更新以外に、都市機能の導入を図るなど従来の機能を転換し、多様な目的をもった開発が多くなっているので、港湾再開発というよりは、臨海部再開発という表現の方が実態を反映した概念といえ

よう。

注(1) 運輸省港湾局「21世紀への港湾」, 1985年4月, 大蔵省印刷局, p.112.

(2) 「都市計画」(「都市問題講座」第7巻), 1969年7月, 有斐閣, p.292.

(3) 前掲「都市計画」, pp.294~295.

### 3. 再開発の目的

港湾再開発の必要性について, 運輸白書(昭和60年版)では次のように述べている。

昭和30年代後半から急速に整備された港湾施設のなかには, 物理的な耐用限界に達しているものや, 船舶の大型化, 荷役方式の近代化等によって現在のニーズに適応できないものが増加している。また, 年月の経過とともに, 港湾活動の中心地区が移動したことにより, 港湾関連の業務機能が低下し, それに関連する商業, 業務活動を含めた地区全体の機能が低下して港湾区間や, 港湾機能と都市機能の混在あるいは工場の休止, 移動等により活力を失っている空間がある。こうした状況から港湾機能の更新, 充実を行い, 関連諸施設を総合的に整備し高度かつ多様な港湾機能の形成を図る港湾再開発への要請が近年とみに高まっている<sup>(1)</sup>。

また, 運輸省が全国の重要港湾以上の港湾管理者に行なったアンケートによると, 75港, 129地区が港湾再開発を計画しており, 再開発の目的は, 港湾機能の向上51%, 港湾と都市の両機能の向上38%, 都市機能の向上11%となっている。また, 同じアンケートで, 再開発を行う要因は, 港湾施設の物理的老朽化, 野積場が不足, 岸壁の水深が浅い, エプロン幅が狭いなどが上位4位を占めており, 全体として, 港湾施設の老朽化と機能低下が指摘されている(表2参照)。

以上を整理すると, 港湾再開発の目的は, 港湾の機能更新と機能転換に大別できる<sup>(2)</sup>。もっとも, 現実の再開発では, この両者が混在して実施されることが多く, その意味ではこの両者の区分は便宜なものであるが, 港湾再開発

表2 港湾再開発を行う要因

| 再 開 発 の 理 由   | 港 湾<br>地区数 | 割 合<br>(%) |
|---------------|------------|------------|
| 港湾機能の物理的老朽化   | 46         | 35.7       |
| 野積場が不足        | 34         | 26.4       |
| 岸壁の水深が浅い      | 33         | 25.6       |
| エプロン幅がせまい     | 25         | 19.4       |
| 周辺地域と環境上問題がある | 24         | 18.6       |
| 土地利用の混在       | 22         | 17.1       |
| 臨港鉄道の利用低下、廃止  | 16         | 12.4       |
| その他港湾機能の低下    | 13         | 10.1       |
| 周辺地域と防災上問題がある | 10         | 7.8        |
| 背後地域への交通が不十分  | 7          | 7.0        |
| 工場の移転・休廃業     | 6          | 6.2        |
| 荷役機械が非効率      | 5          | 3.9        |
| そ の 他         | 19         | 14.7       |

注1) 港湾管理者(75港)に対するアンケート

2) 割合は地区数ベース(調整対象地区は129)

資料: 運輸省港湾局『21世紀への港湾』p.176.

調査対象は重要港湾以上。

の性格付けをするためには有効な方法である<sup>3)</sup>。

### 1) 再開発における機能更新

機能更新を必要とする港湾施設は、老朽化した旧港湾と陳腐化した旧港湾に区分される。このうち前者は、港湾施設が使用年数の経過によって生ずる物理的な老朽化のことである。ちなみに、経済白書(昭和61年版)によると、社会資本の耐用年数は平均32年と試算されており、港湾施設がこれに該当するとすれば、1950年代までに整備された港湾施設は、すでに更新時期に入っており、その後の高度成長期に整備された港湾施設も21世紀には順次、更新が必要となる。

一方、港湾施設の陳腐化とは、輸送革新等によって旧港湾施設が機能的に対応できなくなっていることをいう。すなわち、外資においては近年のコンテナ化の進展に伴う複合輸送の展開や、内航におけるコンテナ船、RO/RO船、フェリー等によるユニットロード輸送が増大しつつある。さらに、石炭、穀物、木材、鉱石等の専用船化や船型の大型化が進展している。ところが、

在来の埠頭では、用地の広さや泊地・岸壁の水深に制約があり、これらの要請に十分対応することが困難となっている。そこで、機能的に陳腐化した旧港湾施設を再開発によって、機能の更新、充実を図り、港湾の物流活動の円滑を高めようとするものである。

## 2) 再開発における機能転換

再開発における機能転換とは、旧港湾施設を港湾機能と異なる機能に転換するように再開発するものである。港湾機能と異なる機能としては、商業・業務用地、住宅、公園、下水処理場などの都市的機能が想定される。このような機能の転換は、従来、大都市周辺の臨海部が物流機能や生産機能に著しく特化した使用に対する一種の反省思想として、臨海部空間の利用を見直そうとするものといえる。つまり、従来の港湾は、物流のための上屋や倉庫、それに臨海工場が林立しており、臨海部への市民の受入れを拒否した閉鎖的な空間というイメージが強かった。実際に市民が海を見たくとも、工場のような私企業用地内はもちろん、公共埠頭内であっても、一般市民は港に自由に入れないという現実がある。

また、港湾から発生する物流交通は、都市内通過交通として騒音、排ガス、交通渋滞などの交通公害を多々惹起せしめている。したがって、従来の機能本位の臨海部利用を都市機能の導入などによりその利用の多様化を図るといえば臨海部利用の価値転換といえよう。換言すれば臨海部空間に対する需要は、従来のような物流、生産の単機能的なものから、複合的、総合的な機能に変化してきている。

注(1) 運輸省「運輸白書、昭和60年版」、1985年11月、大蔵省印刷局、p.240.

(2) 前掲「21世紀への港湾」によると「港湾再開発の積極的な推進により、効率的な施設の更新を図ったり、他の用途への転換による有効利用を積極的に進める」(p.44)として、機能の更新と転換を区分している。

(3) 港湾再開発の性格を機能の更新と転換に区分することについて、詳細は文末の文献1)を参照。

#### 4. 再開発の背景

臨海部の再開発において、旧港湾地区がその対象とされる背景を探ってみよう。それには2つ要因が考えられる。1つは臨海部の土地利用が広域化して、その立地条件が変化したこと、他の1つは、都市機能の膨張に伴う受皿としての需要の増大である。

##### 1) 立地条件の変化

従来の港湾は、海陸交通の接点の場として天然の地形を生かした港湾づくりによって、背後都市と深く係ってきた。また、これらは都心部に近接して立地していた。

ところが、高度成長期には、港湾の海側前面が活発に埋立てられ、臨港地区が広域化した。それは、①臨海部に対する生産と物流の需要が急増したこと、②他方で、都市などからの生ずる廃棄物の処理の場として臨海部が利用されたこと——つまり、臨海部に対する異なる性格の調整の場として、埋立てが行われた。

前者のうち、生産的機能については、資本の生産力拡大の場として、その立地条件が優れているうに、広大な土地を安価で提供された。物流機能としては、船舶の大型化に対応した大型港湾、コンテナ化に伴う広大なコンテナターミナルを提供した。なお、コンテナ化による複合一貫輸送の登場は、高速道路網の整備とも相まって、内陸輸送網が広域化されることともなった。その意味で、港湾と直背後都市は、コンテナ輸送の通過交通機能と化し、港湾と都市は疎遠な関係となっている。

後者の廃棄物処理と埋立については、都市化の進展に伴って増大する廃棄物処理場を内陸部で確保することが困難となっている今日、臨海部に対する用地需要増とも相まって、臨海部にその埋立を求めており、今後とも埋立需要は大きいとされる。

以上のことから、とくに大都市の港湾は機能的にも空間的にも大きな広がりをもつことになる。とりわけ、新鋭の港湾が都心部から離れた埋立地に立

地すると、旧来の港湾は、都心部に近いという優れた立地条件を具備しているながらも、利用効率の悪さから、ますます利用度を低めつつ取り残されることになる。つまり陳腐化した旧港湾空間の利用効率を高めるために再開発を必要とするわけである。

## 2) 都市からのニーズ

再開発の対象となる旧港湾地区は、都心部に近接しているか都心部の一角を形成している場合が多い。これは、全国の主要港湾が背後都市の機能と一体化して形成発展してきたという経緯からも分る。都市港湾とか港湾都市というのもそれを物語っている。

ところで、都心部は土地利用のニーズが高い半面、土地の供給空間は限られているので、地価の高騰が著しく進むことになる。それ故、都心部の土地利用は効率化を求めて、高層ビルや地下街の建設が活発に行われる。

ところが、都市内の再開発対象地区は、既存の商店主などの零細権利者が多く、再開発を推進し、新たに進出しようとする商業、金融などの大資本とは対立関係になることが多い。

加えて、限られた空間の高密度利用は、それだけ、都心部に業務機能が集中することになり、それに伴って電気、ガス、水道などの公共部門の消費量が膨大となる。また、通勤などによる発生交通量も著しく増大が見込まれる。そのため、都市における社会資本の相対的不足が常態化して、新たな都市問題を引き起すことにもなる。

最近の臨海部再開発計画に都市機能の導入が活発に行われる背景には、以上のような都市問題の解決策の一端を担う役割が大きいいえ。臨海部空間にはそれだけポテンシャルが大きく、とくに旧港湾が都心部に近いのみならず、その海側前面を埋立てることによって、再開発対象の臨海部空間はさらに大きな広がりをもつことができる。それによって、臨海部再開発地域に進出する資本にとっては、既存の権利者との対立問題が都心部に比べて少ないという特色がある。さらに、地価の安さもあって、都市機能の受皿としての需要が高まるわけである。



この辺の事情は、四全総でも、都心やその周辺部の地価対策として、東京など大都市の臨海部の埋立地、国公有地、工場跡地などを総合整備するために臨海部の開発に期待を寄せている。

## 5. 再開発構想の現段階

### 1) 5カ年計画による再開発構想

1986年度よりスタートした第7次港湾整備5カ年計画（1986年2月閣議決定）によると、「空間利用の高度化をめざした港湾の整備」として、港湾施設のストックを良好な状態に維持し、長期にわたって有効に機能させるとともに、臨海部の活性化を図る観点から、民間活力の活用を図りつつ、港湾の利用の高度化を図るための港湾の再開発等を推進する必要性を打ち出している。

再開発の内容は、限られた臨海部空間を有効に活用するため、①老朽化、陳腐化した港湾施設のスクラップアンドビルドによる港湾機能の効率化を図るとともに、②都市部に近接した内港区等を中心に緑地やマリナ等を整備し、都市機能と調和した港湾環境の実現、③は国際会議場、国際見本市、レポート等新たな機能の展開を図る一などである。前述の区分によると、①は機能更新、②は機能更新に機能転換を加味、③機能転換、といえる。このような趣旨で、港湾の再開発を東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、釧路港等28港で実施するという計画である<sup>11)</sup>。

### 2) 21世紀への港湾

「21世紀への港湾」（運輸省港湾局編、1985年4月）によると、「総合的な港湾空間の創造」として、港湾においては、水際線の前後において、物流、産業に係る多様な機能を導入し、その高度化、高質化を進めるとともにこれまで遅れた生活に係る諸機能を積極的に整備し、これら3つの空間が調和よく組み合わせられ、相互に連携することにより、全体として高度な機能を発揮できる総合的な港湾空間の創造をめざしていくとしている。今後21世紀まで

に75港（130地区）で再開発が見込まれている。このうち、都市圏の港湾では、既存港湾施設の老朽化、陳腐化、遊休化した地区や旧国鉄貨物線廃止に伴うヤード地区など、都市の中心地区に隣接した臨海部の活性化を図ろうとしている。また、地方圏では、地域の活性化を進めるために海洋性レクリエーション等を核とした臨海部の利用が検討されている<sup>12)</sup>。

注(1) 坂井順行稿「第7次港湾整備5カ年計画の概要」（『港運』1987年2月）を主に参照した。

(2) 『港運』の特集「ウォーターフロントの再生」（1986年12月）などを参照。

## 6. 再開発の費用負担と受益者

### 1) 費用負担と民活

戦後、産業界のニーズに応じて公共投資による社会資本の充実が図られてきたが、港湾についても、1960年代からの高度成長とともにその整備がなされてきた。ところが、これら港湾施設は今後、2000年にかけて相次いで更新期を迎えるが、その更新投資や維持管理費が増大する一方、低成長下でその財源が十分調達できなくなっている。

そこで運輸省は次のような方針を打ち出している。従来から港湾整備などに民間の活力を導入してきたが、今後も総合的な港湾空間づくりのためにその拡大が必要としている。つまり、港湾中枢業務空間への民間投資を誘導するための金融、税制上の措置、臨港地区における建物の立地制限の見直し等が必要であると、民間活力を有効に活用するには、規制の緩和を積極的に展開するとしている<sup>11)</sup>。ようするに、公共資本の財源不足を民間資本の導入で解消しようということであり、そのために各種の規制緩和を図るというものである。換言すれば、臨海部再開発のような公共事業に民間資本の参入を容易にしようとするものである。

なお、表3は運輸省関係民活プロジェクト（1986年3月現在）を示したものであるが、その大部分は臨海部の再開発である。

表3 運輸省関係民活プロジェクト

| 地 域             | プロジェクト名     | 概 要   | 特定施設                       |
|-----------------|-------------|---|----------------------------|
| 北海道<br>(釧路)     | 釧路港再開発計画    | 旧釧路川右岸の埠頭の再開発により、水産資源と親水機能を活用した釧路港のシンボルゾーンを形成する。                            | 旅客ターミナル                    |
| 宮 城<br>(仙 台)    | 仙台国際貿易港計画   | 仙台港区において国際貿易港機能を支援するための港湾業務施設や国際会議場等を整備する。                                  | 港湾業務ビル<br>国際会議場            |
| 秋 田<br>(秋 田)    | 本港地区再開発計画   | 埠頭の再開発を行い、港湾業務施設のほか、文化、交流機能等を整備する。  | 港湾業務ビル                     |
| 千 葉<br>(千 葉)    | 幕張メッセ       | 千葉市幕張地区に大規模展示場、ホテル等と併せて国際会議場を建設する。  | 国際会議場                      |
| 東 京<br>(東 京)    | 竹芝地区再開発計画   | 島しょ部向け貨客船埠頭の再開発を行い、ボートターミナルビルのほか、多機能ホール、港湾業務ビルの建設を行い、港湾業務空間の高度化と親水空間の形成を図る。 | 港湾業務ビル                     |
| 神 奈 川<br>(横 浜)  | みなとみらい21計画  | 横浜港のドックや鉄道ヤードの廃止に併せて埋立を行い、国際見本市会場、国際会議場等国際性を軸とした業務、文化、商業等の機能を有する地区整備を行う。    | 国際見本市市場<br>国際会議場           |
| 神 奈 川<br>(横 浜)  | 大黒ふ頭開発計画    | 大黒ふ頭に港湾業務ビル、展示場を整備し、港湾機能のほか情報研修、文化、交流歩能を充実する。                               | 港湾業務ビル                     |
| 静 岡<br>(清 水)    | 日の出地区再開発計画  | 埠頭の再開発を行い、旅客ターミナル、港湾博物館、親水緑地等を整備し、賑いのあるウォーターフロント空間を形成する。                    | 旅客ターミナル                    |
| 愛 知<br>(名古屋)    | 名古屋港ポートタウン  | 築地地区(2号区)再開発、金城埠頭及びボートアィムンドの開発により公共交通施設整備、港湾管理・業務機能、親水機能、物流機能等の整備をはかる。      | 港湾業務ビル                     |
| 滋 賀<br>(大 津)    | 大津港観光港計画    | 大津港の再開発を行い、観光船バース、マリナ、親水施設を整備し、琵琶湖の観光基地としてのシンボルゾーンを形成する。                    | 旅客ターミナル                    |
| 大 阪<br>(大 阪)    | 大阪港北港南港     | 大阪港の埋立による人工島を造成し、コンテナターミナル等の物流施設の整備に併せ、港湾業務施設、研究施設、情報通信施設を整備する。             | 港湾業務ビル                     |
| 兵 庫<br>(神 戸)    | 六甲アイランド     | 神戸港沖に埋立による人工島を造成し、コンテナターミナル等の物流施設の整備に併せ、エアーカーゴシティターミナル、港湾業務施設等を整備する。        | 港湾業務ビル                     |
| 兵 庫<br>(神 戸)    | 高浜地区再開発計画   | 老朽化した私設岸壁の移転にあわせ、旅客ターミナルを整備するとともに、ウォーターフロント緑地を整備する。                         | 旅客ターミナル<br>港湾業務ビル          |
| 岡 山<br>(宇 野)    | 本港地区再開発計画   | 埠頭の再開発を行い、旅客ターミナル、港湾管理施設及び物流施設を整備する。  | 国際会議場<br>旅客ターミナル           |
| 岡 山<br>(児 島)    | 児島港         | 児島港沖合において人工島を造成し、マリナ等の施設、商業施設及び旅客ターミナル等を整備する。                               | 旅客ターミナル                    |
| 広 島<br>(広 島)    | 宇品地区再開発計画   | 埠頭の再開発を行い、旅客ターミナル、親水機能を有するシンボルゾーンの整備を行う。                                    | 旅客ターミナル                    |
| 山 口<br>(下 関)    | 下関港東地区再開発計画 | 埠頭の再開発を行い、港湾業務機能の形成を図る。   | 国際見本市市場                    |
| 香 川<br>(高 松)    | 高松玉藻地区再開発計画 | 四国の玄関口としての高松港の再開発を行い、フェリーターミナル、港湾業務施設、国際会議場等からなる港湾空間を形成する。                  | 国際会議場<br>港湾業務ビル            |
| 愛 媛<br>(八幡浜)    | 新神田地区開発計画   | 内港地区の再開発に伴い新たに物流拠点となる沖新田地区において港湾業務機能及び市民に親しまれる港のシンボルゾーンを形成する。               | 港湾業務ビル                     |
| 長 崎<br>(長 崎)    | 内港地区再開発計画   | 内港地の再開発を行い、旅客ターミナル、港湾業務機能等の形成を図る。   | 港湾業務ビル                     |
| 熊 本<br>(熊 本)    | 国際産業展示計画    | コンベンション開催の拠点形成を図るため、熊本市又はその周辺地域に展示施設と併せて、国際会議場を建設する。                        | 国際会議場                      |
| 鹿 児 島<br>(鹿児島港) | 本港地区再開発計画   | 離島航路ターミナルを集約するとともに港湾業務機能を形成する。  | 国際会議場<br>旅客ターミナル<br>港湾業務ビル |
| 沖 縄<br>(那 覇)    | 泊埠頭再開発計画    | 埠頭の再開発を行い、旅客ターミナルを整備するとともにウォーターフロント緑地等を整備する。                                | 旅客ターミナル                    |

資料：「港湾」, 1986年7月, p.33.

## 2) 受益者と資本

臨海部再開発の受益者は、2つに大別できる。第1は、再開発による機能の多様化で、住宅、公園、文化施設、レクリエーション施設など市民生活に関連した空間が提供されることがあげられる。これは、従来のような物流や生産機能に特化した港湾ではほとんど受け入れられなかった施設であり、臨海部が市民に開放されるという点でも望ましい側面である。

第2は、資本の再生産活動の場が提供されることであり、関連して雇用創出の効果も期待できる。しかし受益者としての資本には次のような問題を指摘することができる。臨海部の再開発における民間活力の導入や規制緩和の実施は、資本の参入を政策的に誘導するものである。とりわけ、再開発による機能の転換は、都市的業務機能の導入を図ることになり、進出する資本にとっても臨海部は都心部にはない大きなポテンシャルをもっている。しかも、再開発事業に参入できるのは、資金力などからほとんど大資本に限定される。つまり再開発の最大の受益者は大資本といえよう。それは再開発の建設段階では、土木・建設部門の産業であり、またその資材提供を担う鉄鋼産業などの他に、地権者である大手企業グループの資本であろう。再開発完成後においても、同様の大資本が進出することが予想されよう。例えば、横浜港の「みなとみらい21」の場合、その地権者が三菱重工業であったことから、三菱資本中心の計画ともいわれている<sup>(2)</sup>。

臨海部再開発のための公共投資は、たとえ民間活力が導入されようとも、あるいは、再開発の内容が機能更新、機能転換であっても資本への迂回投資という性格をもっている。しかし、臨海部は公共的な限られた空間であるので、再開発の利益が、一部の大資本に集中することのないように、土地利用等に対して、地方自治体による一定の規制が必要であろう。

注(1) 前掲「21世紀への港湾」, p.40, 41.

(2) 千須和富士夫稿「港湾都市の伝統と発展の道筋——横浜における「みなとみらい21」の手法と展望」(北見・喜多村・山上編『港と経済・社会の変貌』, 1986, 10, 時潮社, 所収)

< (注) 以外の参考文献 >

- 1) 鈴木 暁稿「大都市港湾における再開発の論理」(港湾労働経済研究所『港湾機能の総合的課題』, 1977. 3. 所収)
- 2) 北見俊郎・奥村武正『都市と臨海部開発』, 1977. 5, 成山堂書店。
- 3) 柴田悦子稿「臨海部埋立と港湾再開発」(『海事産業研究所報』, 1986. 3. 所収)
- 4) 大野隆男『転機に立つ都市と国土』, 1986. 9, 新日本出版。
- 5) 区画整理対策全国連絡会議『都市再開発はこれでよいか』, 1984.5, 自治体研究社。