

72 「ウォーターフロント問題」の基本的課題

北見俊郎

(青山学院大学)

目次

1. はじめに
2. 「ウォーターフロント問題」の現象と背景
3. 「ウォーターフロント問題」の背景と史的性格
4. 「ウォーターフロント問題」の基本的課題

1. はじめに

後述するように、「ウォーターフロント」という言葉が現象的にとりあげられて、社会的な注目をあびると共に、その開発をめぐる様々に論じられている。そこでは一見、「ウォーターフロント」なる言葉が独り歩きをし、経済学や社会学等を基にする社会科学的な独立の研究対象として重要であるかのように思われている点もある。現実的に社会的に現象化する諸問題を、科学的にとりあげることは必要であり、その意味では「ウォーターフロント」は研究対象として成立しうるであろう。

しかしながら問題は、ここでの場合、その研究対象をどのような「方法論」をもって分析するかにある。勿論、「新しい酒は、新しい革袋に入れる」ことも必要であり、新しい研究対象に対しては、新しい研究方法の採用や開発も必要である。そのような意味をふくめながらも、ここでは社会科学の面からどのようなことが問題になり、かつ今後の「あり方」を考える時に、どのようなことが課題になるのかを、基本的にとりあげてみたいと思う。その場合、基本的というのは、むしろ本質的なことを意味するもので、ウォーターフロントの言葉の意味や、その背景となる都市・港湾・市民・沿岸域、あるいは海事思想、さらには日本におけるそれらの歴史的な性格を、欧米との対比をふくめながら考えてみたいと思う。

そうした歴史的考察を、一つには「合理性の追求」（合理化）と「合目的

性の追求」（近代化）の二つの理念をもとにしながらみた場合に、「ウォーターフロント問題」の土台にどのような問題点があるのか。さらには、そのような「本質的」問題点が、わが国の港湾や都市の伝統的体制との深いかわり合いをもつとすれば、「基本的課題」とはその「本質的」問題点を核とする広範な視角を必要とするであろうが、ここでは紙幅の都合で、「課題」の具体策以前における「問題」の性格化にとどまらざるを得ない。

2. 「ウォーターフロント問題」の現象と背景

近年、日本においてウォーターフロント（Waterfront）という言葉が、ジャーナリズムやマスコミの分野においてとりあげられ、一般社会の用語にもなりつつある。この一般的用語の中には主に都市臨海部あるいは都市沿岸域を都市の文化的機能の一環として、商業的な開発、公共的娯楽、あるいはレクリエーション等、市民生活にとっても様々な利用に供する場という意味がある。

日本においては、ウォーターフロントに関する明確な概念付が未だみられない。以上のような「意味」におけるウォーターフロント開発が行なわれはじめたのは、おそらく1950年代頃からサンフランシスコ、ニューヨーク港等のアメリカの主要港都市において、「通商の形態が変革するにつれて、都市のウォーターフロントの性質や利用方法が変わり、さらに、航空、陸上、水上輸送にかかわる技術革新は、多くの都市の港湾施設を廃れさせた。都市のウォーターフロントは老朽化し、有効な利用及び資本投下も行なわれなかったことなどから、環境悪化も余儀なくされてしまった。しかし、既にいくつかの都市では、このようなウォーターフロントの用地、建物、埠頭を社会・経済開発のため、またレクリエーション的、文化的活動のため、有効に利用することが実践されてきている。さらに現在、他の多くの都市においても同様の利用を模索中である。」⁽¹⁾とされている。

しかしながら、以上のような意味における都市とウォーターフロントとの関係は、現代において始まった問題ではなく、港湾都市においては歴史的に多かれ少なかれ、港湾機能と都市機能が臨海都市や沿岸域、あるいは水際部

といわれる空間において発生してきた問題でもある。ただ、それらが現代社会において「問題」となる——つまり「ウォーターフロント問題」といわれるには、それなりの必然的な理由があるところに注目をする必要がある。

もともと都市の多くは水上交通のターミナルを核として形成されてきた。そのターミナル (Terminal) は “Transportation is Civilization”⁽²⁾ と言われるように「交通ならびに輸送は、人間の生活上必要な物資あるいは人間、思想および人間の意志等を特定の場所から特定の場に移動させる。それは距離と時間とを克服することを意味するもので、特定地域あるいは一国の文化は、その地域あるいは一国の力だけで形成されることは困難なもので、他の地域あるいは他国の供給にまつものである。この他地域との交流もしくは影響をうける度合は、しばしばその地域の文化の発展程度と比例するものと考えられる。いわば、文化の進展は『物質面において、世界の資源が一つにプールされて各地、各国の特殊生産物が人類全体に利用され得るようになる方法如何に密接に関連している。』」⁽³⁾

このように歴史的に「交流」を媒介として文化の発展がみられるが、その発展の拠点となったのはターミナルであり、文化の具体化されたものが都市でもあった。

都市はこのようにターミナル (港湾) の機能を通じて、発生し、発展を遂げてきた。したがって都市にとってターミナルは、その形成上「都心的機能」でもあった。とりわけ、近代資本主義の形成・発展の過程においては、欧米主要港湾と主要港湾都市は両者の機能がきわめて密接な関係をもつと共に、それらが民間資本や市民階層によって支えられてきた歴史を有する⁽⁴⁾

したがって、歴史的に少なくとも欧米の諸港においては、港湾と都市の形成・発展のプロセスが、都市・市民階層と同一の機軸によって展開されてきている。ここではそのようなプロセスの詳細を述べる紙幅がないが、例えば、諸港における port authority の形成とその機能、役割等を見ることによって、「港湾の資本主義における発展」がうかがわれると共に、以上に述べたように、都市機能・市民生活・民間資本等が港湾と密接な関係にあることが理解される。このことは、もちろん、単に港湾のみの問題ではなく、港湾を

ふくむウォーターフロント・エリアもそうであったことになる。

日本において、近年急激にウォーターフロントがとりあげられ、すでに述べたように都市臨海部あるいは沿岸域において、いわゆるウォーターフロント開発が進められる現象の理由の中には、例えばアメリカの場合と多くの共通点を見出すことができる。しかしながら、それが日本において「ウォーターフロント問題」としての「問題」となる本質的な課題の横たわるものがあることを見逃してはならない。

つまり、以上にふれた（例えば）アメリカにおけるウォータフロントの開発をめぐる諸問題の中で「都市のウォーターフロントは極めて文化的な資源であり、経済的な開発、公共娯楽及び市民の心のよりどころとしての様々な利用機会を提供する可能性を持つ場所である。しかしながら、最近まで都市のウォーターフロントは北米でも最も見捨てられた資源の1つであった。」⁽⁵⁾と言われる中で、「最近まで都市のウォーターフロントは北米でも最も見捨てられた資源の1つであった。」という表現は何を意味するのか。むしろここでの場合、北米においては、都市のウォーターフロントは、広大な土地面積の中であって、不必要であった資源と理解すべきであろう。しかも、それが「資源」という物的条件として考えうる北米の社会環境的条件を考える必要がある。

さて、ここでの日本におけるウォーターフロントの諸問題を考えると、周知のように欧米諸国における都市とウォーターフロントの地理的事実との決定的差異に気付かされる。とくにアメリカとの比較においては、主要都市と主要港湾をふくむウォーターフロントの自然的条件と社会的条件の質的差異はあえて説明を要しないであろう⁽⁶⁾。つまり日本とアメリカにおける都市ならびに都市周辺におけるウォーターフロントの問題意識におのずと大きな差異のあるあることを認めざるを得ない。この問題意識の差とは何か。実はそのことが、そのまま日本における「ウォーターフロント問題」の本質と関係があると思われる。

（注6）に単的に述べたように、日本とアメリカにおける都市とウォーターフロントの関係においては自然的・社会的条件に大きな差異がある。すでに

ふれたように両国におけるウォーターフロント開発の契機には共通点があっても、それが社会的に「問題」となる背景の違いには次のような点が考えられる。一つには、すでに述べた地理的・自然的条件や人口密度の差。二つにはアメリカにおける港湾都市の形成が“Transportation is Civilization”に示されるように港湾機能を核とし、港湾を都心として行なわれた。⁽⁷⁾しかもそうした港湾都市発展の原動力はくりかえすまでもなく、民間資本や市民階層であった。このような社会的条件は、旧くはハンブルクにおいて12世紀以降に見られるようにハンザ(Hanze)、市民(Burger)、都市(Burg)が港湾機能を基にして「ハンブルグ自由ハンザ都市」(Freie und Hanzestadt Hamburg)を形成してきたという事情を雄辯に物語っている。⁽⁸⁾

こうした欧米の歴史的背景をふくめて、日本における港湾都市の形成を考えてみると、果してどのようなことが言えるであろうか。この節では日本におけるウォーターフロント問題と、それが「問題」となる基本的意味を、欧米における港湾都市の自然的背景と社会的背景の差に求めようとして、限られた例をあげてきた。紙幅の都合で、この節では日本との比較を行うまでに至らないため、その問題意識をひきつづき次節にゆずりながら考えることとする。

3. 「ウォーターフロント問題」の背景と史的性格

前節での問題意識をとりあげながら、この節では、ウォーターフロント問題の背景と史的性格について考えることとする。

さて、前節でみた欧米の港湾都市形成の自然的・社会的条件の「背景」に対して、日本の場合をみると概略次のようなことが言えるであろう。先ず地理的・自然的条件に関しては若干すでに述べたので、主として社会的条件、とりわけ歴史的事情についてとりあげてみることにする。周知のように日本の港湾や港湾都市、沿岸海域に関する社会的位置付けを特徴づけるものとして、幕末までの鎖国令、明治以降の資本主義の発展過程における港湾の役割、第二次大戦後における経済発展での役割等を取りあえずあげることができる。

幕末までの鎖国政策が、黒船によって破られるまで長期間に亘って保たれ

たということは、鎖国体制や政策が堅固であったということとは別に、島国日本の周辺が荒海であったという自然環境を、とくにここでは指摘しておきたい。黒船という蒸汽船の技術的進歩が荒海を容易に克服して、神奈川条約を可能にしたという見解もとりうる。早くも古代において地中海文化を成熟させたものは、数多くの航路と港湾であり、正に地中海文化としての海の文化や、海から陸を見る文化の発祥があったのに対し、日本のそれは、海は陸地の果であり、「板子一枚下は地獄」の恐ろしい場として考えられがちであった。したがって海から陸を見るよりも、いつも陸から海を見る志向性が強く、海洋文化の形成はむずかしかった。このような海事思想は鎖国令の影響もあり、さらに後述するように、明治以降には軍事的にも、いわば帝国海軍の場としての海が支配的になり、臨海部や港湾も「要塞地帯」として一般市民から遠ざけられるようになる。したがって、日本は島国でありながら、海から陸を見る文化形成が成熟し得なかったと考えられる。⁽⁹⁾

幕末開港から第二次世界大戦までの約80余年における海や港湾に関する政策は、すでにふれたように軍事的・政治的思考性が先行し、いわば「お上の仕事」として民間や市民が直接的に関係しうるものではなかった。このことは、周知のように日本の資本主義形成がそうであったように、「明治政府にとって、近代港湾の形成はきわめて重要かつ急を告げる課題でもあった。これは単に港湾のみならず、近代交通全体の形成が後進的な資本主義経済の発展にとって、（早急な産業革命と資本蓄積は欠くことのできないものであったがために）まさに必須な要素であった。しかも、とくに近代港湾の整備は、一般的に資本の蓄積も未熟であり、また資本を動員する機構も整備されず、技術的にも経営的にも私的資本がのり出す可能性もみられず、したがって政治的にも否定されざるを得ないとすれば、当然国家がみずから積極的な政策をもってあたらざるを得なかったという事情がある。この港湾造成の重要かつ急を告げる課題は、いわゆる『富国強兵策』にその基盤をおくものであるが、港湾造成の背後にある工業と貿易の発展を見のがすことはできない。』⁽¹⁰⁾

この工業と貿易の発展は、明治の二大戦役を通じ、資本主義体制の日本的な確立をみると共に第一次世界大戦期には好況の波にのり、近代港湾の造成

と日本的な港湾体制も確立した。すでに明治末期より開始されていた埋立と港湾機能・臨海工業の結合も進められ、やがて昭和の戦時体制をむかえる。

第二次大戦後の1950年（昭和25年）は、朝鮮戦争の勃発、民間貿易の再開、港湾法の制定等、戦後の資本主義の発展と港湾にとって記憶されるべき年である。朝鮮戦争は「特需」といわれた市場を出現させ、生産の復活、港湾の活動をもたらしめ、約10年後の経済成長期にむすびつけられる。アメリカのポート・オーソリティー（port authority）方式の導入、港湾体制の近代化を目的とした「港湾法」は、その基本的精神を評価されながらも実態は未成熟のまま現在に至る。一つには目前の「特需」に応えるには伝統的な港湾体制の方がなじみ易く、かつ効率的であったともいえる。

経済成長期は急激な重化学工業生産力の拡大と港湾機能の効率化対策によって支えられ、さまざまな港湾問題が市場の拡大と深化のために問われた時期でもある。こうした異常な高度成長率をもった国民経済は、いわば臨海部を中心として再生産が行なわれていたといえる。つまり臨海工業地帯と港湾機能を核とする、生産と流通の合理化が高度に行なわれた。したがって、利用度の高い臨海部空間の拡大を目指す埋立は戦前をはるかにこえるものであった。その埋立面積の推移は1945年～1955年（昭和20年～30年）の間の年平均面積が、53haであったものが、1965年～1969年（昭和40年～44年）には2,765haに急増し、それ以降、例えば1972年（昭和47年）3,216ha、73年（48年）3,600ha、74年（49年）4,049ha、75年（50年）3,109ha、76年（51年）2,422haとピークの時期をむかえ、77年～80年（52年～55年）では平均1,826haとつづいている。

こうしたぼう大な埋立による土地造成に対する土地利用は、工業用地が圧倒的に高い。1945年8月～1981年3月（昭和20年～56年）の港湾区域内の「埋立地面積」全体の49,815haを100%とすると、住宅用地（4.5%）

公園緑地（2.8%）、工場用地（63.0%）、その他（29.7%）となっているⁱⁱⁱ。工場用地（63.0%）は、港湾区域外をふくめるとさらに高くなると思われる。また、その他（29.7%）は港湾貨物の流通拠点用地を意味する。いずれにしても、このぼう大な埋立は国土事情にもよるが、前に述べた日本的な

海事思想にも起因する。

したがって経済成長期以降とくに問題になった空気汚染、騒音、海水汚濁、等々が都市問題ともなってくることになる。この都市にかかわる問題の系譜も考えてみれば根が深い。明治以降の資本主義の形成や近代港湾の造成を急ぐあまり、明治以降における都市や都市と港の関係に問題点を残してきた。欧米における都市にかかわる特徴は前節の末尾にふれたが、これと日本の場合とを比較して考えてみることにする。欧米における港湾都市の実体は、市民、民間資本、港湾機能の有機的結合の中に求めうるとしたが、日本のそれは「欧米の港が都市と市民階層を背景として形成され、むしろそれらが近代資本主義や近代社会の基盤となっているのに対して日本の場合はきわめて事情を異にしている。近代日本における都市は、明治以降の曲りなりな封建社会の解体と、政治・経済の中央集権的な再編成が進められてゆく過程で形成された。そこには封建都市の残滓をふくみ、主流となった日本の都市は城下町であり、その城下町は県庁とか、旧陸軍の師団、聯隊司令部の所在地といった権力的機構として明治国家につらなつた。また一方では、富国強兵、殖産興業の国是にもとづく国家資本の創立、金融機関の整備・輸出産業の振興、軍需産業の拡大といった国家主義にもとづく政治・経済政策と中央官僚制による行政組織の拠点としての都市が形成された。一方、港の形成は、日本が後進国であったがために、富国強兵や殖産興業にもとづく輸出産業の振興のために、それらの具体的な支えのための港湾機能の急速な整備を必要とし、（また港湾造成にかかわる資本の創立は民間資本に依存できない面もあって）港湾の造成や施設といった物理的機能の整備がすべて明治政府の手によって進められた。したがって、港の修築行政が先行するとともに港の管理・運営も国家行政にゆだねられ、港は『国の造営物』であるという観念が固定化されるにいたつた。」¹²⁾

したがって、日本における都市機能と港湾機能は、すでに見たような欧米におけるそれらが密接な関連性と主体性をもちうるものと異なり、国家主義と中央集権的行政を軸とする官僚機構の支配下にあった。この傾向は第二次大戦後における法制改革によって近代化された点も多いが、港湾を中心とす

る世界においては残存する要因が少なくない。「港湾法」の成立は以上の面で、伝統的「港湾管理・運営」から近代的「港湾経営」への脱皮を期待されたものの、国・都市・市民のいずれの分野でも近代化への条件が未熟であったがために、いわば「半近代化」の状態にとどまり、欧米における資本主義的発展とは性格を異にした。

さて、以上ではきわめて大体的ではあったが、明治以降から経済成長期あたりまでの、(現在、現象としてとりあげられているウォーターフロント問題にかかわる基本的な条件と思われる項目を)史的事情をとりあげたものである。そこでは紙幅の関係で欧米におけるそれらを対比的にみることもできず不十分ではあるが、いわば、日本において発生したウォーターフロント問題の本質的背景や史的性のある程度知ること可能と思われる。

4. ウォーターフロント問題の基本的課題

ここでいう「基本的課題」の意味は次のようである。ウォーターフロント開発の目的や概念、内容、事例については、2節に少しく述べると共に都市や文化との関連性を考えてみた。そして、主としてアメリカにおけるウォーターフロント開発と日本のそれとの具体的な内容においては共通点があるとしながらも、それらのもつ社会的背景なり問題意識にかなりの差があるのではないかとした。それはウォーターフロント開発の現象的な問題よりも、それら一連の諸問題の歴史的・社会的な基盤を(都市・港湾・臨海部をふくむ空間の形成事情や、近代化理念からしてそれらがどのような相互関係をもっているのか)についてみる必要があるとした。それが3節における「ウォーターフロント問題の背景と史的性格である。3節では、海・港・臨海部・文化・都市・市民等の諸問題の関係が、歴史的過程の中でどのように形成されてきたかについて述べ、それがどのような性格として特徴づけられているかについて考えたつもりである。実はそこで述べられている一つ一つの問題と共に総合的に考えうる共通の問題点——あえて要約すれば伝統的にして「半近代化」の状態にあることを、日本でウォーターフロント開発を行う場合に「本質的課題」として留意すべきであろうし、そのことがまた日本にお

けるウォーターフロント問題の「基本的課題」となるのではないかと思われる。

日本においても、ウォーターフロント開発はややもすると開発の物的諸条件が先ず一般的にとりあげられやすい。またウォーターフロントという言葉自体も眼に見える現象的アクセントの強い意味に解され易い。したがって一般的にマスコミの対象にもなり易く、一時的な流行性をおびた課題としての一面を秘めているともいえよう。しかしながら、よく考えてみれば、ウォーターフロント開発は、3節にみたような諸問題にふくめられる課題であり、史的な構造的な派生された課題の一つであるとも考えられる。したがって、少なくとも日本におけるウォーターフロント問題の今後の課題を考える場合には、そうした史的構造的な背景をふまえた「本質」的性格を背景にしながら総合的に考えることこそが、少なくともここで考えようとする社会科学的な接近の手法といえよう。

2節のはじめに述べたように、ウォーターフロントは概念規定がなされないまゝに、論じられる場合が多い¹³。このことはウォーターフロント開発が土木・建築・都市工学等の分野からの視角や分析による場合は問題はないであろうが、①それを社会科学的方法論をもって分析しようとする場合には、その手法の体系化と研究対象の範囲を明確にする必要がある。②この場合、2・3節に述べた自然的、地理的条件をふくめながら、ウォーターフロント開発がかわり合う範囲——少なくとも、都市、市民、港湾、沿岸域、環境等の諸問題をも考え合わせる必要がある。それらは主として現象的、かつ具体的な面において、各項目のもつ条件をいかに斉合せせるか、という「合理性の追求」を意味する。

これに対して、ウォーターフロント開発は現実の経済・社会・文化といった——それは歴史的に形成された「一回性」(einmal)¹⁴を基盤にしているために、歴史が示す「合目的性の追求」が一面においてもたれる必要がある。つまり2節で述べたようにウォーターフロント開発の現象的な側面における「合理性の追求」が広い意味での効率性を求めるのに対して、「合目的性の追求」は、開発のあり方や意義を問うもので、そこに「ウォーターフロント

問題」として「問題」視する根拠がでてくる。したがって、それは③歴史的な考察に立った上での必然性をみる必要がある。こうした史的考察に立つことによって、2節でみたように、ターミナル（港湾）は交流による文化形成の場であり、文化的表現としての都市形成がある。その都市と港湾の関係や構造的性格がどのようなものであるのか、ということをも日本と欧米の限られた例によってではあるが考察してみた。

こうした点においては、とくに3節において欧米との対比で日本の海事思想の歴史性をみると共に、幕末から第二次大戦まで、第二次大戦から経済成長期までの港湾や都市にかかわる政策や両者の関連性をとりあげてみた。戦前・戦後を問わず共通している問題は、それらの諸問題の背後にひかえる資本主義経済の急速な発展に対する社会的な「近代化」の未成熟さでもあった。これはすでにふれた「合理性」と「合目的性」の追求における断層でもあり、この断層が「未成熟さ」を「てこ」とした故に急速な発展を可能にしたという皮肉な見方もできる。¹⁵⁾つまり、そのことが臨海工業の発展、港湾機能の拡大、外国貿易の増大とむすびつき、異常の発展をとげながらも港湾と都市の内面には「近代化」への未成熟さが残存して、それが大きな役割を果しているということである。問題は3節に述べたウォーターフロント開発が行なわれる土台の構造的性格をどのようにみるかである。そこではとりあえず土台の構造を「半近代化」としたが、2節に述べた④ウォーターフロント開発の趣旨や「意味」を安易に解釈したり、欧米での開発事情を、現象的に移植する前に、土台の「半近代化」構造を自覚する必要がある。このことは当然、開発的条件と共に、開発の社会的条件、人間的条件をより「近代化」させることで、これは物的条件の移植よりむづかしく時が必要でもあろう。この時が必要であるというのは、急激な発展や変化は、しばしば内面的な「合目的性の追求」を軽視し、外面的な「合理性の追求」に走り、効率性を高めることに腐心しがちである。このことも戦前・戦後に共通している点である。欧米と異なって日本的な体制によって発展した資本主義経済、都市、港湾は、すでに述べたように必然的な歴史的事実でもある。問題はそうした歴史を肯定しつつ、将来展望を行う場合には、その歴史的過程が示す「近代化」理念

をいかに生かすかということであり、その意味で、⑤欧米におけるウォーターフロントの社会的構造性に注目をする必要がある。このことは、都市、市民、港湾の諸関係とそれらの「経営化」の条件が「近代化」と密接なつながりを有しているということである。¹⁰⁰

最後に、以上の2節および3節に述べてきたことは都市・市民・港湾・臨海部あるいは海事思想等にかかわることを「近代化」という「合目的性の追求」にアクセントをおいて歴史的に概観したもので、そうしたことがウォーターフロント開発の「あり方」に、あるいはウォーターフロント問題を論ずる基盤に必要なではないかということの意味する。これもすでに指摘したように「ウォーターフロント」なるものの概念規定がなされないままに（ある意味では、ウォーターフロントとは、社会科学的な意味で概念規定を行いうるだけの要因をもたない現象的、派生的問題であるのか）分析を試みたが、ここにおいて要約すれば港湾都市再開発の一課題とも考えられる¹⁰¹。したがって3節にふれたように日本における都市・港湾・市民・埋立・文化等の広範な歴史的性格を見極めた上で、（欧米におけるウォーターフロント開発の物理的条件はそれなりの客観性があるので重要視する必要もあるが）より考えねばならないのは、その土台の諸条件（社会的組織、体制、人間等）の近代化を図ることが必要ではないかということである。「ウォーターフロント問題の基本的課題」とは、ここでは抽象的な内容にとどめたものの、以上に述べた要点を、いかに時間をかけて具体化するかが重要である。

注(1) Douglas M・Wrenn ; Urban Waterfront Development. (ULI - the Urban Land Institute.1983) (横内憲久監訳『都市ウォーターフロント開発』鹿島出版会.1986年.P.7)

(2) C.Ernest Fayle ; A Short History of the World's Shipping Industry. (George Allen and Unwin Ltd.1933. 佐々木誠治訳『世界海運業小史』1957年) 参照。

(3) 北見俊郎著「港湾総論」(成山堂.1972年.初版) P.21

(4) Roy S.MacElwee ; Port Development. (McGrawHill BookCo.,

- 1926) Sir Davitd J.Owen ; The Origin and Development of Ports of the United Kingdom. (Allan & Son Ltd.1948)
- J.Morris ; The Great Port. (Brace & World,Inc. 1969)
- 今井登志喜著「都市発達研究史」(東大出版会、1961年)等参照。
- (5) Douglas M.Wrenn ; Urban Waterfront Development. (前出、P.7)
- (6) しかし、一つだけ例をあげるとすれば、東京湾とサンフランシスコ湾とは、両者とも約12万haとはほぼ同面積であるが、東京湾に残される自然海岸は、全体の約11%とされているのに対して、サンフランシスコ湾は約90%近いと思われる。さらに湾内臨海部の人口密度は(東京湾臨海部都市人口が約1352万人に対し、サンフランシスコ湾においては約80万人と)きわめて大きな社会的差異をもっている。(国勢社『日本国勢図会、1990』、『'90～'91、世界国勢図会』参照)。
- (7)これはアメリカのみならず、欧米等においても同様であるが、例えばサンフランシスコ、ニューヨーク、ボストン等に典型的な例を見出すことができる。(M. Scott ; The San Francisco Bay Area. Univ. of California Press. 1959.)等参照。
- (8)詳細については北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(丘書房、初版、1960年、第12章)、「都市と港—港湾都市論序説—」(同文館、初版、1976年)第6章のご参照を乞う。
- (9)詳細については北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(同上)第1章のご参照を乞う。
- (10)北見俊郎著「港湾総論」(成山堂、前出)P.58
- (11)日本港湾協会編「港湾要資」(日本港湾協会、1982年版)による。
- (12)北見俊郎著「都市と港—港湾都市論序説—」(前出)P.278
- (13)一般的に外国語をそのままカナ文字で用うることが、行政面でも研究面でもみられる。あらためていうまでもなく、それが物財・技術上の言葉であれば客観性をもつ故に問題はないが、人間や社会等の主観的内容と関係するような言葉は、言葉の意味内容を客観的に整理をした上で用うべきである。
- (14)「現象を《歴史的、社会的實在》とするのは、現象の本質である《人間および自己自身》が歴史的個性をもち、同時に歴史的・社会的實在であるが故でもある。

……………社会科学における一閉的なもの、独自のなもの、個別的なものは、それらの意味において一定の「価値」に関係し、純粋に理論的である「価値関係」(Wertbeziehung)と、実践的評価をふくむ「価値判断」(Wertung)の問題がとりあげられる。」(北見俊郎著『港湾総論』前出、P. 427.)

- (15)中村勝己稿「日本の近代化」(経済評論, 1966年4月), 大塚久雄著「近代化の人間の基礎」(近代日本思想史講座)参照。
- (16)「経営化」と「近代化」の関係についての詳細は, 北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(前出)第13章, 14章のご参照を乞う。
- (17)ここでいう港湾都市再開発についても, それは物理的諸条件のみならず, 港湾機能, 都市機能の体制の問題, および市民をふくむ, 人間的・社会的諸条件の再編成(近代的成熟化)の意味をふくむものである。