

地方における港湾経営と ウォーターフロント開発について —青森県を例として—

針 谷 莊 司
(青森中央短期大学)

目 次

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. はじめに | 4. 地方における港湾経営の課題 |
| 2. 青森地域経済の現状について | 5. 結びに |
| 3. 地方における港湾経営の問題点 | |

1. はじめに

今日の港湾を取り巻く問題を見てみると、ほとんどが、所謂大港湾についての問題であるといえる¹⁾。

大都市の無秩序な開発とそれに付随するウォーターフロント部の再開発などが現代の港湾問題の中心をなすものだと考えられている²⁾。港湾は言うまでもなく、海上部と陸上部を結ぶ結節点であるが、点としての位置づけだけでなく、面としての位置づけも重要視されるようになってきた。

一般的に、地方の港湾は、大都市圏にある港湾（大港湾）に比較し、経営という考えが脆弱になりがちである。しかしながら、地方においてこそ、港湾経営に対する考えを明確にする必要性が多大であると考えられる³⁾。我が国における社会資本の考え方が欧米におけるそれと異なるということは、多くの人によって指摘されてきた。例えば、港湾においては特定少数の人が利用するということから政策の一環として、また行政の一環として運営が行われがちである。

すなわち、地域経済との関連で言えば、国家的要請が前面に出たために、都市機能と港湾機能の有機的結合が不十分であったと言えよう。換言すれば、欧米にくらべ市民と港の結びつきが弱い傾向が強い⁴⁾。

又、ウォーターフロントは決して都市的な活用方法だけでなく、「人」と

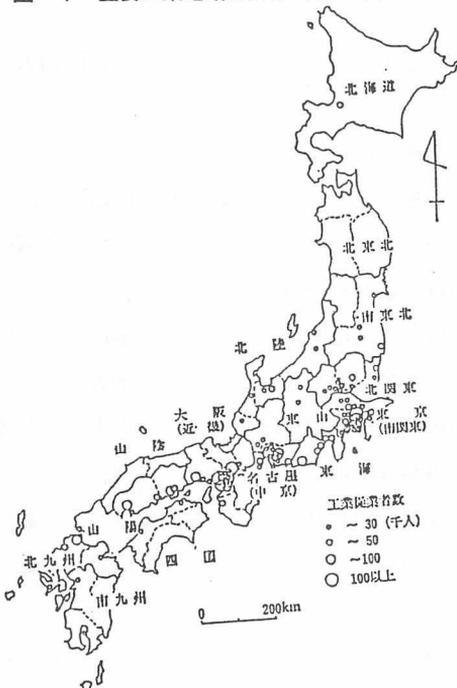
「水」との歴史的な関係も考慮する必要があるように考えられる。その点からも、現在のウォーターフロント開発に関する議論は余りにも一面的過ぎると思われる。

そこで、地方都市における港湾経営問題について、ウォーターフロント開発については地域開発に果たす役割などを参考にしつつ考察を進めていくこととする。

2. 青森地域経済の現状について

地方と大都市との格差拡大が大きな社会問題となっている。例えば、都道府県別の一人当たりの県民所得は1位の東京都と最下位の沖縄県の差が2.10倍となっている。

図 1 主要工業地域の分布 (1983年)



(出典) 竹内淳彦, 技術革新と工業地域, 大明堂 p.39.

青森県も沖縄県と並んで全国最下位グループに属しているが、これは第1次産業に依存する産業構造や企業立地の少なさによる若年労働人口の流出など複合的な理由が考えられる。

周知の通り日本の国土は東海道本線・山陽本線に沿った地域にあたる過密地域とその他の過疎地域に分類することが可能である。

図1の通りに主要工業地域の分布からも前述のことは明白である。

青森県は本州の北端に位置し、青函連絡船等により結節点の役割を果たしてきた。又、三方を太平洋、日本海、津軽海峡の海に囲まれている。そのうえ、奥羽山脈が南北にはしり四方を阪断された地形になっている。このことが長い間効率的な発展の妨げの一要因になったと指摘されている。

地域経済に大きな役割を果たす産業構造についても大きな特色がある。それは全国に比べて第1次産業の比率が高く、又、第2次産業の比率が著しく低いという点である。

また、自然環境は厳しいものがあるが、それを克服し、りんご、ながいも、にんにくは全国1位の生産量を占め、米作も全国トップクラスの生産量を誇っている。水産業もはたて、鯛、さば、いかなどが有数であり、食料供給面で大きな役割を果たしているといえる。

ちなみに、八戸港の平成元年の水揚げ数量は77万3829トンで釧路港（北海道）に次いで全国2位であった。金額ベースで見ると福岡港（福岡県）長崎港（長崎県）焼津（静岡県）に次いで4位であった⁵⁾

工業においては、八戸地区新産業都市に鉄鋼、窯業・土石、化学、紙・パルプ等の基礎素材型産業を中心とした企業が立地し、北東北の工業の中心となっている。また、近年においては内陸部において電気機械等の加工型組立型産業の立地が著しく増加している。

青森県の工業の特色として食料品、紙・パルプ、木材・家具（ひば等）の生活関連型産業が多く、味噌・醤油、津軽塗り、水産加工品等の伝統的産業（地場産業）の健闘があげられると言えよう。

以上の概況から言えるように、青森県の産業は繊維製品と農畜産・水産品以外では移入超過となっている。第1次産業や財政に依存する経済構造から

の脱却が当面求められる基本政策であると考えられる。それは、天候や国家財政の動きに大きく影響を受けやすい理由による。このような体質からの脱却を図るためにも、既存産業の振興、地場産業の見直し（村おこしの展開）、青森地域テクノポリス開発計画の推進、むつ小川原開発計画等の産業構造の高度化を早急に図る必要が大である。

経済の発展には、交通の整備が不可欠であることは言うまでもない。青森県においても首都圏から遠隔の地であるというハンディキャップを克服するために高速交通体系の整備が急がれている。また、青森空港・三沢空港という全国的に見ても珍しいツイン空港も実現している。現時点での政策としては、北日本地域における交通拠点としての位置づけを確保する必要がある。

地理的に見ると青森県は、北日本の交通の結節点に位置しており、この優位性を生かして新幹線の整備、高速道路の整備、航空体系の整備、物流需要の高度化・多様化に対応した港湾の整備などをすすめる必要がある。

図 2 青森県の港湾

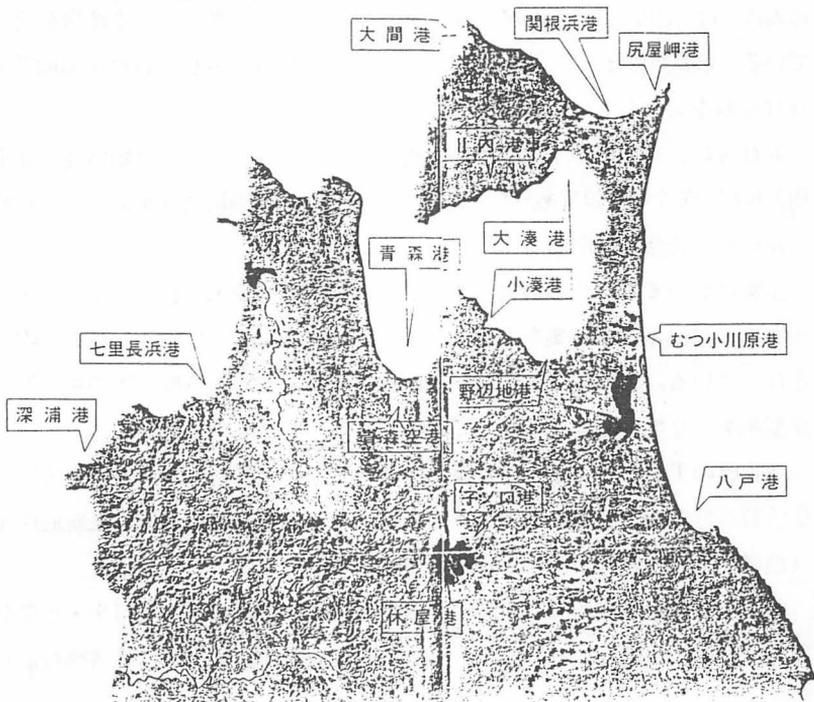


表 1 青森県の港湾

港湾区分	港湾名	設立年月日	重要港湾指定年月日	港湾区域
重要港湾	八戸	28. 4.10	26. 1.19	五戸川河口右岸（北緯40度35分19秒、東経141度28分32秒）から90度1,000メートルの地点まで引いた線、同地点から日出岩（3.3メートル）に引いた線、同岩から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに新井田川湊橋下流の河川水面及び馬淵川締切堤下流旧馬淵川水面。
	大湊	"	44. 4. 1	芦崎を中心として3,600メートルの半径を有する円内の海面及び田名部川鉄橋下流の河川水面。
	青森	39. 7.21	26. 1.19	西田沢二等三角点（北緯40度51分29秒、東経140度41分39秒）から裸島（北緯40度54分3秒、東経140度51分27秒）まで引いた線および陸岸により囲まれた海面ならびに堤川石森橋下流の河川水面、ただし漁港法の規定により指定された青森漁港の区域を除く。
	むつ小川原	52. 3.30	52. 9.13	棚の沢三角点（8.82メートル）（北緯41度1分21秒、東経141度23分10秒）から109度5,850メートルの地点から270度に引いた線、同地点から177度9,980メートルの地点まで引いた線、同地点から238度5,700メートルの地点まで引いた線、同地点から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。尾駈沼水面並びに東経141度19分49秒以東の鷹架沼水面ただし、漁港法（昭和25年法律第137号）の規定により指定された平沼漁港の区域を除く。
地方港湾	大間	28. 4.10		細間崎を中心として2,000メートルの半径を有する円内の海面。
	川内	"		川内川川内橋右岸橋台（北緯41度11分47秒、東経140度59分46秒）を中心として2,000メートルの半径を有する円内の海面及び川内川川内橋下流の河川水面。
	尻屋岬	"		弁天島頂点（21メートル）を中心として1,500メートルの半径を有する円内の海面。
	野辺地	"		野辺地町と東平内村の境界海岸（北緯40度53分8秒、東経141度5分12秒）から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。但し、漁港法により指定された野辺地漁港の区域を除く。
	小湊	"		安井崎から金附崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面。但し、漁港法により指定された小湊漁港の区域を除く。
	深浦	"		入前崎から行合崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面。
	子ノ口	30. 6. 1		小笠石から180度に引いた線及び東側の陸岸により囲まれた水面並びに奥入瀬川子ノ口橋上流の河川水面及び宇樽部川宇樽部橋下流の河川水面。
	休屋	"		六方岩と神田川右岸を結ぶ線及び東側の陸岸により囲まれた水面。
	七里長浜	58. 5.16		弁天崎（北緯40度46分59秒、東経40度12分33秒）から7度30分2,000メートルの地点まで引いた線、同地点から33度2,300メートルの地点まで引いた線、同地点から123度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。ただし、漁港法の規定により指定された鱒ヶ沢漁港の区域を除く。

図2, 表1のとおり, 青森県が管理経営する港湾は, 重要港湾である青森, 八戸, むつ小川原, 大凌の4港と地方港湾である小凌, 野辺地, 川内, 大間, 尻屋崎, 深浦, 七里長浜, 休屋, 子ノ口の9港, それに港湾法56条に基づき指定された関根浜港がある。

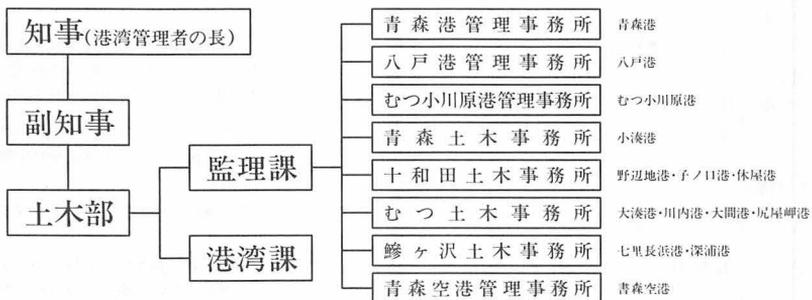
近年においては地方においても, 港湾は高度化する物流への対応やエネルギー資源の安定した輸入のための空間としては勿論のこと, 地域産業の振興や地域住民のための豊かな生活空間としての位置づけが求められている。

一般的に, 地方の港湾は, 大都市圏にある港湾(大港湾)に比較し, 経営という考えが脆弱になりがちである。しかしながら, 地方においてこそ, 港湾経営に対する考えを明確にする必要性が多大であると考えられる。

周知のように昭和63年3月(1988年)の津軽海峡線の開通により青函連絡船が廃止され, 市民の港に対する親しみは減少されたと言われている。また, 連絡船を中心とした港湾建設であったために, 現在の都市計画の障害になっている点多々ある。そこで青森港においては本年度は約77億円の事業費をかけ, 5万トン岸壁の整備のほかJR青森駅をまたぎ, 都市機能と有機的に結びついた港湾の建設に着手している。

青森県の港湾管理の機構は図3のとおりで港湾管理者の長である知事を頂点とし, 行政の中に組み込まれている。

図 3 青森県の港湾管理機構



(出典) 青森県の港湾, 青森県土木部港湾課。

地方港湾においても、港湾経営についてポートセールス（差別化）を意識した開発（経営）が要求されるだろう。

具体的には、青森港、八戸港については、外貿定期貨物の取扱が可能な国際港を目指すとともに、海外との人的交流、経済交流等と促進するための施設の整備が必要である。又、地理的特性を生かし、対ソビエト連邦との貿易拠点等も考える必要があろう。

3. 地方における港湾経営の問題点

わが国の歴史をかえりみると、国家成立以来その首都は、常に畿内地方か関東地方に置かれていた。このことは畿内地方と関東地方が、他地方に比し抜群の地域性を有していたといえよう。又、これらの地域を結ぶ地帯とそれの延長線上にある北九州までの地域を通常「中央」と認識している。⁶⁾

これに対し「中央」以外の地域はいわゆる「地方」の概念で捉えられている。大都市圏とは結果的にいわゆる中央であり、巨大都市が発達し、それが連担していわゆる東海道メガロポリスといわれる地域で、わが国産業に占める比重は極めて大きく、領域によっては80%を越える程の集積を示している。

これに対して地方圏は地域経済の基盤に第1次産業をもち、地方都市を中心に独自の生活圏を展開しながら、マクロ経済的には財政補助に依存する構造を持つ地域であると言えよう。このため大都市圏との間に生活水準格差があり、これの是正が地域経済政策の大きな論点となっている。近年において、工業の地方分散や地方定住傾向の顕在化で、生活水準の地域格差は著しく縮小されてきたが、現在でも、30年代のいわゆる高度成長期に形成された過密・過疎の格差が社会問題化している。⁷⁾

巨大都市はいずれも恵まれた港と背後に広大な平野を有している点に注目しなければならない。この条件は、古代から今日に至るまで、海上交通と港湾整備に最も有利な条件を有していた国土条件であり、これが都市形成と地域経済の発展に寄与したであろうことは、十分に考えられるであろう。この条件を具備していない地方の中小都市は、小量輸送、高価輸送の陸上輸送に依存せざるを得なくなる。

全国に港湾は、約1100存在する。図3のように、港湾は地域的には全国にバランスよく分散されているが、港湾取扱高は上位8港湾に集中している。又、図4の様に運輸関係社会資本の地域格差も明白である。

表 2 港湾数一覧表

(平成2年10月1日現在)

区 分	総 数	港 湾 管 理 者				
		都道府県	市町村	港務局	一 部 事 務 組 合	計
特定重要港湾	20	9	8	0	3	20
重要港湾	113	91	19	1	2	113
地方港湾	895	518(29)	377(6)	0	0	895(35)
その他56条港湾	71					
合 計	1,099(35)	618(29)	404(6)	1	5	1,028(35)

注 (1) ()内は内数で避難港を示す。

(2) その他56条とは、港湾法56条に基づく港湾区域の定のない港湾を示す。

図 3 重要港湾位置図



戦後の高度成長期をとおり、臨海装置型の重化学工業の発展と地方の開発政策が一致したことにより、港湾開発が遅れていた地方都市にも、港湾開発が進められた。地方都市の港湾がその地域にすむ住民との関わりをもつということは言うまでもないが、そのヒンターランドの規模の小ささから、大都市港湾との競争を始めから否定している傾向があることは指摘できよう。

また、鉄道・道路・港湾建設のような大きな事業は地域開発にとって、起爆剤であり、地域整備の展開において最も基本となるものであるといえる。

表3 平成元年度までに着手した港湾関係民活事業

● 民活法特定施設整備事業

プロジェクト名	工期	特定施設	関連施設	事業主体	備考
(1) 横浜港みなとみらい21計画 (中央地区)	62～2	国際会議場施設 国際見本市場施設	ホテル	(株)横浜国際平和会議場	63.1.8 認定
(2) 釧路港再開発計画	62～元	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)釧路河畔開発公社	63.3.30 認定
(3) 大阪港南港地区 テレポート整備計画	62～2	テレポート		大阪メディアポート(株)	63.3.30 認定
(4) 直江津港南ふ頭 再開発計画	63	旅客ターミナル施設		佐渡汽船(株)	63.6.15 認定
(5) 青森港本港地区 再開発計画	63～2	港湾文化交流施設	商業施設	青森ウォーターフロント開発(株)	元.2.16 認定
(6) 東京港竹芝地区 再開発計画	63～2	港湾業務用施設	商業施設、 ホテル	竹芝地域開発(株)	元.3.20 認定
(7) 神戸港高浜地区 再開発計画	63～3	旅客ターミナル施設	緑地、商業 施設	三菱倉庫(株)	元.3.24 認定
(8) 日立港第4ふ頭 地区開発計画	元～3	物流高度化基盤施設		日立埠頭(株)	2.1.19 認定
(9) 塩釜港仙台港区 中野地区開発計画	元～2	物流高度化基盤施設		仙台港流通ターミナル(株)	2.3.7 認定
(10) 早岐港ハウステン ボス計画	元～3	港湾文化交流施設	緑地	ハウステンボス(株)	2.3.7 認定
(11) 秋田港本港地区 再開発計画	元～3	港湾文化交流施設	商業施設	ポート秋田(株)	2.3.28 認定
(12) 北九州港新門司 地区開発計画	元～2	旅客ターミナル施設	商業施設	阪九フェリー(株)	2.3.28 認定
(13) 博多港博多ふ頭 地区再開発計画	元～2	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)サン・ピア博多	2.3.28 認定

(出典) 運輸白書,平成2年版。

図 4 人口、面積を考慮した運輸関係社会資本投資の地域比較

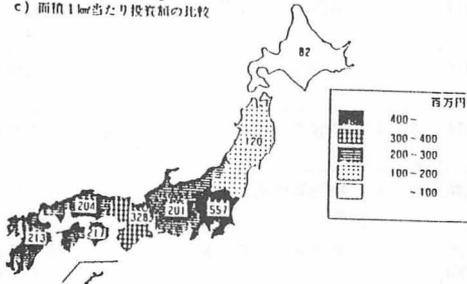
a) 地域別投資額比較



b) 人口1人当たり投資額の比較



c) 面積1平方当たり投資額の比較



- 注 (1) 自治省「行政投資実績」により作成。80年度概算による。
 (2) 投資額には、86年度までは国庫の投資額が含まれるが、JRE 87年度以降は民鉄、港務民営事業、国営国庫等に関するものは含まれない。なお、国庫分は含まれる。
 (3) 東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県のみ。名古屋圏は愛知県、三重県、岐阜県のみ。大阪圏は大阪府、京都府、兵庫県、奈良県のみとする。
 (4) () 内の数値は、地域内の構成比 (%) を示す。

(出典) 運輸白書，平成2年版。

一方において、日本においてはその方式は政府との連携、民間資金の導入が必要とされている。又、その開発方式も政府公団による物、第三セクター・外郭団体・特別会計方式などにより分類できる。大型事業については公団公社、第三セクター、特別法人がえられるが、その事業の調整、推進機関としての整備公社、推進協会が必要とされる。表3に港湾関係民活事業を掲げたが、関連事業等が多くなるにしたがってその開発主体が地方に依存せざるを得なくなってきた。このような関連事業のひろがりか広くなればなるほど自治体の献身的な参画が不可欠となる。逆説的にいえば、中核となる自治体による人員の派遣、財源の支出、調整役の引受などが必要となる。換言すれば、形式面にこだわり、出資の割合とか施設の大小、メリットの多少によって責任や推進力の比率を決めていくといった合議・連合体制が実質的に行われるならば、その開発の在り方は合理的とは言えないだろう。

たしかに中央と地方が協議し協力し合うことは大切であるが、そのどちらかが中心的なイニシアティブをとらなければ開発事業は前進しないだろう。単一目的の事業の場合は、政府がその威力を発揮するのであるが、地域性のある複合的事業となるにしたがってどうしても自治体の実質的な主導性が求められるようになる。

港湾などの開発事業を円滑に推進し、可能な限りコストを下げ、収益部門を将来にわたって維持していくためには、公共開発としての役割を踏まえていかねばならない。ここでいう収益部門というのは港湾経営等がこれにあたると思われるからである。

港湾開発等の開発事業の成否のかぎをにぎっているのが、土地の取得である。日本の現行制度においては、開発計画発表後、公共事業用地を安価に買収することは不可能である。まして、開発利益を税制度によって社会的に還元させることは可能であるが、その割合はとても低い。そのような理由からも先行用地の買収によって開発利益を内に吸収することが必要であるとされている。港湾開発の一つ柱である臨海部の埋立事業の場合は、公共用地を自ら作りだし、原価で造成することが可能であるが、それに付随する事業の予算をそれに上乗せしていく必要がある。又、そのためには、公共用地用の

スペース以外の都市開発関連用地を十二分にその事業計画内にとり入れ、将来の収益源として用意していく必要がある。

このように公共開発により収益を生み出すためには、単に港湾計画における埠頭建設や空港、学園都市の構想だけではなく、背後地（ヒンターランド）をも含めた都市整備の基本構想を制定し、開発地域全体の地域開発を推進する必要がある。もし土地の先行取得が可能でない場合には、開発負担金制度を導入するなどして、地域整備の資金分担を求めることなど何らかの施策を行わない限り、関連公共投資は巨額に達するであろうし、補助金に頼るだけでは、事業そのものの実行も非常に限りがあるだろう。

従来、地域開発にあたっては建設中心に考えられ、また計画・実行されてきたが、地域の発達の継続性という立場からみても、建設後の施設の経営をより重視して計画を推進しなければならない。

仮に港湾整備計画を推進したとしても、その利用者（社）が少ないとか、工業用地を造成しても進出企業が少ない場合、建設資金の償還にも行き詰まることになる。現に多くの地方港湾において、この実例をみることができる。すなわちマクロ経済的な経営視点から先行かつ集約投資をする必要がある。全体の地域開発計画の中で、交通機関・施設の整備はそれ自体としてはたとえ赤字であっても、開発用地の付加価値を高め、施設の利用者（社）を増加させる可能性という立場から、全体としての収支からみれば赤字は十分に補填できるといえる。とはいっても、交通機関・施設の赤字をできる可能な限り小さくするために住宅、企業などの立地によって反対交通の発生など、都市施設の配置からみて経営環境をつくり上げていかなければならない。

これらのことは、多くの人々によって指摘されてきたが、港湾経営においても欧米のポートオーソリティ（Port Authority）のような組織を成立させるためには、自治的精神の成熟した市民と社会が存在しなければならない。⁸⁾

4. 地方における港湾経営の課題

地域開発の基本理念は、その地域の発展に伴い所得の増加、雇用の促進等が直接地域住民に多くの好結果をもたらすことにあると考えられる。また、

間接的には地方財政の増収があげられ、それは、住民サービスに還元される。地域の発展の一つの指標は人口である。人口減少地域にとって地域開発、または企業誘致は雇用機会の増大につきるといえる。そのことは過疎地区といわれている地域の基本政策からも確認できる。換言すると、このことは過疎地区にとってのみでなく、一部の巨大都市をのぞけば、地方中核都市と呼ばれている都市を含め成長志向性を持っているといえよう。

また、地域として人口を定着させ生活基盤を支えていくためにも、企業誘致のため地方税を減免し、経営危機に陥った企業に緊急融資をするなども、公共施策の一つと言える。もし、年々、減少しつつある人口を企業誘致によって喰いとめることができるとすれば、一人当たりの行政コストも減少し、公共施設の遊休化という事態も免れ、さらに過疎対策などの財政支出をしなくてもすむ。このような諸々の効果を考えるならば、誘致にともなう租税優遇措置や奨励金制度は、地域経営全体からみて財政コストの通減をもたらす積極的施策ともいえよう。

しかしながら、地域開発は単純に奨励されるべきものではない。公害、環境破壊という、マイナス現象はすでに指摘されているが、地方財政そのものにとっても、決してプラス面ばかりとはいえないからである。石油化学コンビナートなどの装置型産業や重化学工業の立地も、その財政収支において多大な誤算があった。それは関連公共投資の増大や公害対策費の増加などである。それを市民の側からみると、海面の埋立によるリゾート地帯の喪失、工場建設による景観の破壊など環境面でのマイナスが非常に大きいといえよう。

すなわち地域開発の結果は、単に経済的な指標だけでなく、生活環境面での指標をふくめた総合的なもので判断すべきである。

このような価値基準は、市民生活の水準向上にともなってますます重要視されるであろう。近年、環境・余暇・文化等にたいし関心が高まってきているが、本質的にはその地域にある資産を活用し、実質的な生活の質を高めるといえる事が大切であるといえよう。

このような地域開発の評価は各地域の人口の状況などによって違ってくる。人口減少地域にとって、企業誘致は絶大な効果をもっている。しかし、人口

急増地区にとって集積化はマイナスの効果しかもたらさないといえる。また環境破壊のおそれの少ない工業適地をもっている地域と自然破壊を伴ってのみ地域開発のできない地域とでは、地域開発の効果の格差はあまりにも大きい。

結論的にいえば、人口等のファンタメンタルズに応じて企業誘致に強弱があつてしかるべきで、大都市近郊地域においてはウォーターフロント地域の再開発などに限定する必要があろう。地域にとっての成長は必要であるが、それによって失うべきものとの比較でその政策を決定する必要がある。

すなわち、地域にとって所得・生産という経済的恩恵とともに、環境・文化・人間関係という生活の質がもつ恩恵もまた同じくらい生活にとってなくてはならない要素であるといえる。

企業誘致による雇用確保か環境保全による生活の質をまもるかは、ある意味では矛盾することである。その選択については、単に行政サイドの選択ではなく住民に委ねる必要があろう。

昭和37年（1962年）10月策定の全国総合計画によって拠点開発方式といわれる地域格差の是正を目標とした方式を採用したが、あまり成功したとはいえなかった。

地方自治体の多くは、立地企業のない広い工業用地（多くの場合臨海部にある）を持ち、今もなお埋立事業会計の金利負担におわれるのが実情である。しかしながら、拠点開発方式で失敗したからといって地域開発を止めるというのではもちろんない。地域の発展を図ることは経済のみならず福祉にあつても不可欠の前提である。しかし問題はどのような戦略を選択するかである。

最も多いのは外部依存型ともいえる企業誘致による方法である。しかし、工場団地方式による企業誘致は全国総合開発計画の時のように常に危険負担を伴っている。

それに変わって、最近、注目を集めているのが内部的といわれている地域開発で、最も有名な事例では大分県の一村一品運動である。村おこし運動ともいわれ、企業誘致政策と比べてはるかに創造的・自力的であるといえる。

この内部的地域開発は二つに分けることができる。一つは、既存の地場

産業の育成をつうじてその高度化を図る方向と、もう一つは、地域内の資源・特性を活用して新しい産業を創造する方向である。

地方財政の視点からみれば、内部的地域開発の方が有利であると考えられる。それは、地域開発のために特に先行的な産業基盤整備とか、また、従業者のための住宅などの新規投資が必要とされないからである。換言すれば、内部的地域開発はすでにある都市施設の延長上の開発であり、同じ経済効果をもたらされるならば、はるかに低い財政コストですすむことになるであろう。

又、内部的地域開発は地方財政に大きな変動要因とならず、むしろ安定化をもたらしたと言えよう。

以上のような内部的地域開発の有利性は、財政以外の地域社会のあり方からみても、きわめて好ましいパターンといえる。まず、内部地域開発は自然環境に大きな環境の変化をもたらすことが少ない。コンビナートや住宅の進出は、地元住民にとって好むと好まざるにかかわらず、職業・生活様式の転換を迫ってきた。地域住民にとってそこには選択の余地がほとんどない。それに対して内部的開発は地域に環境変化をもたらすが、それははるかに緩慢であり、選択性が残されているといえる。

次に、内部的地域開発の方がはるかに雇用効果がすぐれている。地域開発が市民的視点から求められるのは何よりもその雇用効果で、しかも地元住民の雇用である。コンビナート方式のような企業誘致は若年労働者は雇用するが、中高年齢層の雇用機会の増加はとてもむずかしいだろう。地方財政の点からみれば、地域住民が広い範囲から雇用されることが望ましく、またそのことが地域開発の根本政策だと言えよう。企業誘致による地域開発は、地域にとってはただ生産の場を創造するだけであり、地域社会との結びつきは決して強いとは言えない。これに対し、地場産業の育成は、地域に根をはった産業となろう。すなわち企業としての発展のエネルギーも地元で蓄積され、新しい産業の創造に寄与する可能性もある。

地域社会と港とのつながりは、わが国においては、「資本の論理」によるものが多かった。すなわち、国内資源の貧しいわが国においては、重化学工

業の多くは臨海部に立地し、港湾に隣接するかあるいは自ら港湾を持つこと
によって成り立っていた⁹⁾。

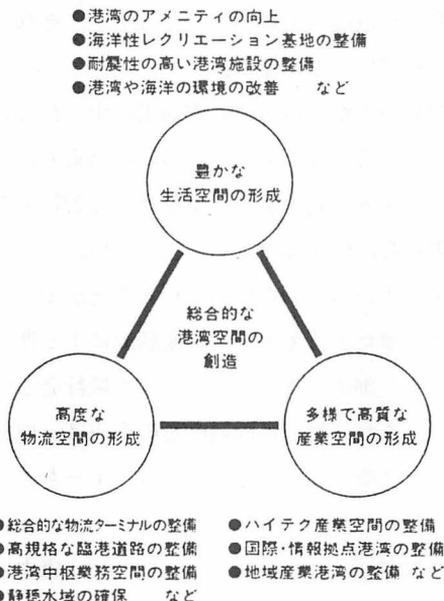
明治以降の国の港湾に対する考え方から、“港湾=生産の場”という概念
ができあがっている。しかしながら今後においては、市民との関連において、
商的メカニズムや内部的地域開発等と結びつけた「港湾都市」を創造する必
要があろう。

5. 結びに

地域経済の活性化という言葉が、最近とみに使われている。それは、定住
志向の高まりを背景にして、Uターン・Jターン希望者が増加していること
にも、一因があるだろう。しかしながら、それらの人々にとって、最も大きな
関心である雇用機会は、多くの地域において不足しているといえよう。

地域経済における雇用機会の増大の方法は大きく分けて3つある。

図4 総合的港湾空間



それは、地域産業の再生であり、また、創出であり、企業誘致でもある。前述の通り、中でも、創出の方法が一番良いといえよう。地域経済活性化の主演は、あくまでも地域産業であるべきだといえよう。

「地方の時代」という言葉が使われだしてから久しい。しかしながら、本当の意味での地方経済の自立には、いずれも程遠いといえよう。地方における産業政策に自主性、主体性が確立した時に、真の意味での地方の時代という言葉が使われるといえよう。

図4のように港湾地域における物流・産業・生活の3つの機能をバランスよく形成することが、その地域の活性化へ結びつけるものだと思うられる。換言すれば、その方法なくしては、地方の港湾の総合的な開発（創造）が不可欠であると言えよう。

注1) 柴田悦子稿「港湾広域化問題の一考察」港湾経済研究No.9 1971 p.109。

2) 都市環境研究会「都市とウォーターフロント」都市文化社 p.4-7。

3) 竹内良夫著「港を作る 流通・産業から都市活動へ」新潮社 pp.155-157。

4) 北見俊郎著「都市と港」同文館 pp.19-20。

5) 東奥年鑑1991 東奥日報社 p.189。

6) 竹内淳彦著「技術革新と工業地域」大明堂 pp.38-41。

7) 竹内良夫著「前掲書」新潮社 pp.116-117。

8) 都市環境研究会「前掲書」都市文化社 p.28。

9) 北見俊郎 奥村武正編著「都市と臨海部開発」成山堂 p.11-13。

10) 竹内良夫著「前掲書」新潮社 p.215。