

ウォーターフロント開発政策と 日本経済構造の転換

木村 武彦

(名古屋港管理組合)

目次

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1. はじめに | 3. ウォーターフロント利用の主要な変遷 |
| 2. ウォーターフロント開発政策と日本経済構造の転換の背景 | 4. 都市政策の転換とウォーターフロント開発政策（むすびにかえて） |

1. はじめに

欧米におけるウォーターフロント開発の概念は「各港湾都市の歴史の重み、地理的特性、水依存産業の状況あるいは都市行政主体、特に市民意識の動向等を踏えた深遠な都市開発政策を背景にした都市再開発プロジェクトである。⁽¹⁾」と規定することができる。その意味では、現在、流行語のように使用されているわが国のウォーターフロント開発は、欧米の事情とは歴史、地理、水依存産業の状況あるいは都市行政主体に関する状況が異なるだけに必ずしも同一の概念で律しきれものではない。わが国のウォーターフロント開発の熟度が増してきた背景には、1973年のオイル・ショックに遭遇するに際し、高度成長期に大都市臨海部において、資本の集中集積による外部経済効果の恩恵に浴していた基幹産業資本の利潤極大化原理が、高度成長期の末期においては、私的投資と公共投資のアンバランスが目立ち始め、高コスト地域に転化していったために、その原理が作用しなくなったことと、併せて過密の弊害としての社会的損失を発生させ、その他の社会的諸矛盾も顕在化させたというような要因による。

この現象は、1970年の俗に、公害国会といわれたように、公害基本法の経済との調和条項を削除して、港湾においても環境整備が大巾に取り入れられ、

産業、物流一色のモノカルチャー的発想の港湾整備に変化のきざしが見えはじめた時期であった。その後第1次オイル・ショックに続く第2次オイル・ショックによる低成長期を迎え、ウォーターフロント開発も市民的公共空間として開放し、都市環境の再生へと向うかにみえたが、1985年を境に世界都市機能強化の都市政策によって高度成長期と同様の産業一辺倒に傾斜しないかとの危惧の念が抱かれている。

こうした背景をもつわが国のウォーターフロント開発について、この小論では、ウォーターフロント開発の転換点の諸事情を整理し、大都市臨海部の開発政策にどのように影響したか。現在、大都市臨海部開発（ウォーターフロント開発）は都市開発政策の色彩を濃くしているが、港湾政策との葛藤が常につきまわっている。これをどのように解決することによって、ウォーターフロント開発政策が歪のない方向に回帰するかの考察を加えることにする。

2. ウォーターフロント開発政策と日本経済構造の転換の背景

(1) ウォーターフロント開発政策転換の背景

わが国の港湾都市政策が「都市と港湾，双方に富国強兵，殖産興業という中央集権的国家主義の経済政策を順当に押し進めるための資本の再生産過程の道具としての色彩を今日まで基本的に有していた⁽²⁾」と規定できる。これまでの大都市臨海部のウォーターフロント開発においては、その大部分を日常生活空間とは相入れない産業空間、特に物流空間あるいは産業立地空間としてモノカルチャー的に占有されてきたために、人間臭を感じさせない大規模な市民の迷惑施設、例えば廃棄物処理施設、下水終末処理施設、物流施設あるいは基礎資源型工業施設等に利用されてきた。こういった「単一的機能の土地利用がウォーターフロントを都市的に活性化させることを否定した状況の元凶⁽³⁾」であると日本大学の横内憲久氏によって手きびしい批判がなされている。

このような批判にこたえて、単一的機能から脱却への政策転換が始まったのは、第一に、高度成長期を通じて、大都市臨海部は産業、物流空間として極限されていた開発の中で、公共投資と私的投資のバランスが崩れ社会的損失

としての公害等の発生が顕在化したため、これに反対する市民運動の中から環境権の要求として親水権回復の要求や水辺へのアクセス権、即ち西欧の“Open to public”の思想が導入され、都市アメニティの充足が求められるようになった。第2に、わが国の金融、産業資本の集中集積過程で、新たに世界都市機能という中枢管理機能の集積に対応したオフィススペースの絶対的不足が叫ばれ、その供給源として東京臨海部副都心計画、みなと未来21計画、幕張メッセ計画等が次々に実施に移されていった。この施策は、内需拡大策と呼応して民活型の規制緩和も進行し、大規模不動産開発を誘引した。第3に、海上運送の革新といわれるコンテナ埠頭等の物流大規模施設の沖合展開が、旧来の在来船埠頭の老朽化、陳腐化をまねき、この地区の都市再開発と一体化した開発の必要性を生じた。例えば東京港の竹芝、日の出、晴海、豊州の各地区、横浜港の高島ヤード地区、高島埠頭地区、新港埠頭地区、名古屋港の2号地地区、大阪港の安治川地区、天保山地区、神戸港のメリケンパークやハーバーランド等である。第4に、1973年の第1次オイル・ショックを契機として産業構造の転換が始まり、従来広大な工業用地として占有されていた臨海部に遊休地が出現し、その地域の活性化を地方自治体を中心に推進する状況が生じた。例えば、臨海工業地帯として一番古い川崎港において1987年11月の時点で1985年に全製造業出荷額が約5兆9000億となり、対前年比で約9000億円が減少（-13.2%）した。その内石油製品500億円、鉄鋼と化学製品関係で1500億円の減少というものであった。こういった状況に鑑み、川崎市は土地利用の転換を工業系から商業系、住宅系へ誘導方針である⁽⁴⁾。

第5に、こういった経済構造の転換が、都市生活者の居住環境をはじめとして労働、余暇等のライフスタイルの変化をもたらし、ウォーターフロント開発政策におけるアメニティ思想の導入へと結びついていった。アメニティというのは「しかるべきものがしかるべき場所にあることだ」（“the righting in the right place”）と定義することができる。「しかるべきもの」とは単に「快適性」、「利便性」のみならず、地域交通サービス、交通の便益などのほかに住民の精神生活（自然、歴史的環境、コミュニティの連帯、街の景観等）を重要な構成要件としている⁽⁵⁾。こういった意味では都市コミュ

ニティ形成の基本原則を謳ったもので、ウォーターフロント開放の要求も、これまでの単一機能空間としての装置空間から都市コミュニティの形成者として都市生活者を主体として文化空間へと変容させることになる。文化は多様な機能を受け入れ、また、あらゆる生命を育み、その土地に特有の個性を生み出す多機能空間へと導いていくと指摘されている⁽⁶⁾。

これまで順次検討を加えた5項目は、わが国ウォーターフロント開発政策の転換要因の主要なものと考えられている。

(2) 日本経済構造転換の背景

周知のように、1955年から始まる高度成長は、エネルギー、資源多消費型の重化学工業を中心に大都市周辺に臨海工業地帯を形成して、輸出中心の加工貿易型の産業構造によってもたらされた。1973年秋の第1次オイル・ショックは、わが国の輸入する原油価格を1974年5月までに、平時の1973年前半の約4倍に高騰させた。石油価格の高騰に伴い各種財貨サービスの供給面でのコスト上げは、インフレを加速させ、一方、需要面での原油価格上昇は総需要の減退を導くことになった。

そのため、従来の高度成長の原動力だった重厚長大型の基礎資源型産業部門の急速な需要減退のために、1977年までのL字型不況をもたらした。併せて国際収支面でも経常収支が急激な悪化を招いた。

この時期を通じて、日本経済の構造調整が進行し、エネルギー、資源多消費型といわれる鉄鋼、石油化学、非鉄金属、紙パルプの生産は減少ないし停滞し、これに替って自動車、電気機械、精密機械、電子機器等の軽薄短小型産業の躍進がみられた。また国内需要の停滞に呼応して、輸出が大巾に拡大し、1976年には経常収支も黒字に転じている。続いて、1979年に始まる第2次オイル・ショックに遭遇し、輸入原油価格は2.8倍に上昇した。しかしながら、第1次オイル・ショックの学習効果も働いて、わが国の場合、OPEC諸国への巨額な所得移転による総需要抑制効果は次のような理由から比較的弱いものとなった。⁽⁷⁾

まず第1に老朽化施設の更新のための設備投資が増加しつつあった。第2に輸出の増加が1981年秋まで続き、総需要の安定に寄与し、一方、実質賃金

は停滞ないし減少したので個人消費や住宅建設が低迷した。第3に、第1次オイル・ショック時と異なっており、インフレ基調でなかったことも幸いして急激な金融引締めが必要がなかった。これまでに掲げた事情から1980年までにはほぼ工業生産は上昇した。

第1次オイル・ショックと第2次オイル・ショックの大きな相違は、前述したように1973年秋から3ヶ月という短期間に4倍という石油価格の上昇をもたらしたのに対して、1978年に1バーレル当たり12.98ドルであったものが1981年には35.01ドル（OECD “Economic Outlook” による）へと2年間に渡って徐々に上昇したことが、比較的軽微な景気後退で日本経済を立直らせた誘因であろうと考えられる。第2次オイル・ショックの翌年（1981年）には、経常収支は47億ドルの黒字を示し、その後、1985年には491億ドル、1987年には最高の黒字870億ドルに達した。

対外黒字の急速な拡大は、貿易摩擦を激化させ、日本経済に市場解放圧力を強めた。1985年のG7のプラザ合意を受けて、対外不均衡是正と貿易黒字解消が日本経済の課題となった。これに代えて、1986年の前川レポートと1987年の新前川レポートは、日本経済を国際協調型経済に転換することを狙いとしており、国際的に開かれた日本、内需主導型成長、住宅対策と都市再開発、積極的産業調整、市場アクセスの改善と製品輸入の増大等を主要な内容としていた。

特に、金融面においては、1984年の日米円一ドル委員会報告書を舞台に、金融市場の国際化、自由化は日米経済を一層統合させ、経済改革の相互影響力を強めた。また技術面では、省エネからME化へと進展し、世界貿易の多様化、高級化のチャンスをも鋭敏に捉えた。ME化を中心とした輸出は米国への輸出を伸ばし、世界最高の技術を誇るようになった⁽⁸⁾その後アジアNIESとの水平分業の展開や欧米への直接投資の伸展がみられる。

3. ウォーターフロント利用の主要な変遷

ここでウォーターフロント利用の主要な変遷を、わが国の主要な基幹産業資本の集中集積過程の道具として大都市ウォーターフロントが開発されてき

たという視点に立って、ながめてみると、その土地利用がわが国資本主義発展を象徴するかのようになつてきていることを確認することができる。その代表的事例として東京臨海部の利用の変遷をみていくことにしよう⁽⁹⁾。東京が江戸と呼ばれていた時代には江戸のウォーターフロントの利用状況をみると遊水思想ともいふべき豊かな発想で生活と密着させながら利用していた(傍点は筆者による)。すなわち、釣り、潮干狩り、船遊び、月見、雪見、花火、夕涼みなどの遊びは、ウォーターフロントそのものを舞台として展開された。ウォーターフロントの特徴である開放性を生かしたものに赤羽川の赤羽橋周辺の見世物小屋や「江戸名所図」にでてくる木挽町の芝居小屋を代表例としてあげることができる。また、生活において海の恩恵に浴して生活の糧としてきた人々は、ウォーターフロントに神社や稲荷を建立すると共に、海浜を利用して祭りを行ったり、四季に種々のイベントを実施して、ハレの部分においても水と密着し生活していたといわれている。

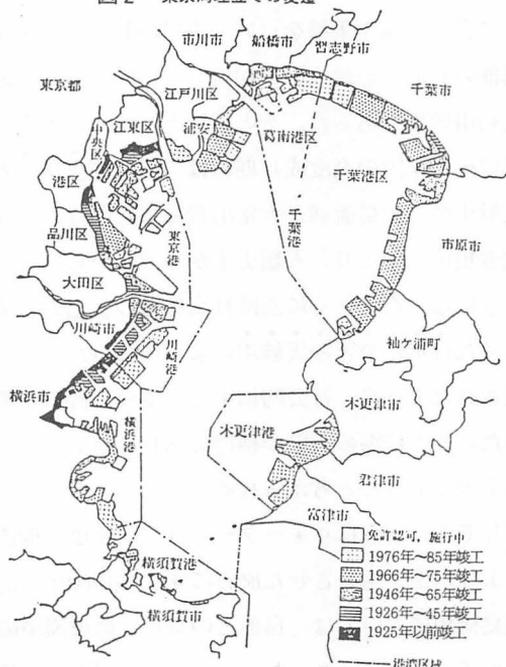
こういったウォーターフロントの自然環境としての魅力だけでなく、富国強兵、殖産興業の時代においても、産業施設が最優先に置かれたウォーターフロントは、西洋文明、文化の集積地として目が向けられたようである。しかしながら、東京臨海部の埋立が進むにつれ、ウォーターフロントから人々が離れはじめたが、それを決定的にしたのは、第2次大戦後の高度成長期であった。その主要な要因は、海汚染が工場排水や生活排水がすすみ、それに加えて海が産業廃棄物や生活廃棄物の捨て場や物流基地に変化し、人々を寄せつけない迷惑施設が配置されたことによる。

東京臨海部の工業地帯形成とウォーターフロントが人々の手から離れていった状況を最も適確に示す指標として潮干狩り場と海水浴場の東京湾での変遷状況を図1によりみていこう。

1920年代中頃には、月島、台場、葛西にもみられた潮干狩り場や海水浴場が、高度成長期の1960年には、東京から横浜にかけて東京湾西部地域にはみられなくなり、かろうじて三溪園、富岡、金沢文庫あたりに散見される。一方、千葉方面は浦安、船橋、谷津から富津に至るまで健在である。しかるに、1980年の状況では、千葉側も潮干狩り場や海水浴場が南下して、東京湾の入

戦前までは、東京から横須賀に至る地域が埋立られており、高度成長期の1961年以降千葉臨海部の埋立が本格化したことを確認することができる。この表でみる限り1981年3月までに事業実施中のものも含めて2万6456haあるが、このうち高度成長期以降のものが88%の2万2726haとなっている。この利用状況も1960年～64年にはほぼ85%が工業用地として利用されていた¹⁰⁾。これを裏付ける資料として1980年の東京湾内における基幹産業の生産力をみると、①石油精製能力は14工場、225万バレル／1日で全国の39%に相当、②粗鋼生産能力は3社、1800万トンで、全国の16%相当、③石油化学のエチレンの生産能力は7社、258万トン／年で全国の43%に相当、④発電所は14ヶ所、1914万kwで全国の15%に相当、⑤湾内各港の港湾取扱貨物量は5億トンで全国の17%、浦賀水道の通航船650隻／1日平均となっており、超過密の利用状況を呈している¹¹⁾。この埋立が進行し臨海工業地帯が形成される様子を図2でみてみよう。

図2 東京湾埋立の変遷



(出所)運輸省港湾局資料による。

既に検討してきたように、東京港から横須賀港にかけての埋立は、戦前に埋立られ臨海工業地帯が形成されていたが、その前面に更に大規模な埋立が展開された。また、東京湾の東部地域、千葉港から木更津港にかけては1966年～85年にかけて大々的に埋立が進展した様子を窺うことができる。

これまでの検討で確認できるように、潮干狩り場と海水浴場の変遷が、臨海工業地帯の形成を誘引した海岸埋立の変遷と一致しており、高度成長期に常軌を逸した単一機能空間としての利用が、人々を水辺から遠ざけた事情を如実に物語っている。

しかしながら、これまでの考察で指摘したように、東京が江戸と呼ばれていた時代から戦前までは人々とウォーターフロントとの関係は、複合機能空間利用としての交りであり、自然を巧に利用しながら共生するという自然との調和の中で人々の営みが続けられた。この絆を断ち切ったのは、日本資本主義の発展過程における国土利用の歪さに求めることができる。四大工業地帯の周辺に新たに広大な工業地帯を求めることによって、俗にいう太平洋ベルト地帯を中心に資本の集中集積を行い、集積の利益を確保すると共に大都市の中枢管理機能の利便性を最大限に利用して、一石二鳥の最大利潤原理を貫徹させた国土利用政策であった。その帰結として「資本主義の黄金時代といわれた1950年代～60年代の高度成長期には、公害防止策を省略した資本蓄積がすすみ、大量生産、大量流通、大量消費の日常的な経済活動過程で公害や自然破壊は地球規模でおこり、人類史上かつてない人間生活への深刻な被害をあたえるようになった。とくに西欧社会に追いつき追いつくために、高度成長の先端を走った日本は公害の実験場のようなになった。⁽¹²⁾」（傍点は筆者による。）と指摘されたように、社会的損失としての公害が、集中的に大都市臨海部に発生した。まさに海の汚染の極地であり、ウォーターフロントから人々を遠ざけた主因であったと考えられる。

これまで検証してきたようにウォーターフロントを単一機能空間としての利用することにより、歪を生じさせた反省に立って1980年代前半までは、大都市臨海部再開発構想においては、自然との調和、都市環境の再生を念頭においた政策展開が遂行されつつあった。これまでの事例と同様東京臨海部で

みていこう。東京都港区においては、最盛時常住人口が33万7000人余であったが、1980年の国勢調査では20万人を切る状況になり、1982年8月に同区内東海道線より海側についての再開プランを作成するにあたって、住民意向の調査を実施した。その結果、数ある運河や水路を生かして、自然環境を復元し、公園や緑地を増す方向での「まちづくり」を望むというものが圧倒的であった。当時はこれにそって再開構想を押しすすめる方針であったといわれている。また、都市再開資金を融資する政府系金融機関、日本開発銀行銀行の調査「都市再生の新潮流—ウォーターフロントの再開」の中で臨海部の老朽化した港湾施設や臨海工業地帯の工場移転跡地利用に関して、欧米のウォーターフロント開発の事例を紹介しながら、ウォーターフロントを生かした都市環境再生のための重要な拠点であることを提起している。特に、その開発手法としては、公共機関による土地先行取得権の制度化や都市計画法の特例として港湾法の臨港地区指定の見直しなどを具体的に提案している。同様な方針が国土庁の調査でも揚げられたことが一橋大学の寺脇俊一氏によって紹介されている⁽¹³⁾。

これまでに例示した1980年代前半のウォーターフロント開発について地方自治体、政府あるいは公的資金融資銀行の方針は、産業利用を中心に単一機能空間であったウォーターフロントを市民的公共空間として解放し、多機能空間として都市環境の再生を目指したものであった。この時期は、第1次オイル・ショックを経て、第2次オイル・ショック後の経済構造転換期でもあり、今後の日本の資本主義の発展に暗影がなげかけられ、不安定な段階での政策選択であったと考えられる。

しかしながら、1985年を境にしてこれまでのウォーターフロント再開の方針が大きく後退し、「臨海部副都市開発基本計画」の中で、世界都市機能の受け皿としての開発拠点に掲げ、国際化、情報化に対応して、情報関係業務、国際交流、居住、文化、レクリエーションなど複合的都市機能を整備して、うるおいのある水辺環境に囲まれた住み、働きかつ楽しむ未来型国際情報都市空間へと転換を図りつつある⁽¹⁴⁾。

4. 都市政策の転換とウォーターフロント開発政策（むすびにかえて）

前節までに検討してきたように、ウォーターフロント開発政策における単一機能空間利用への極端な傾斜は、日本資本主義の発展段階での生産第一主義ともいわれる歪な構造のなせる技である。この機能一辺倒の工業立地政策は、歴史的に形成された中央集権的垂直的重層構造をもつ政治、経済の意志決定機構に由来しており、東京一極集中化をもたらした基本的な要因である。また高度成長期以降、東京湾において展開された臨海部開発政策は、それ以前に都市住民が自然発生的にもっていた遊水思想を切断して、殖産興業、富国強兵思想につながる西欧に追いつき追い越せというGNP至上主義の経済政策に基づいて展開された帰結である。

しかしながら、第2節で考察したように、第1次、第2次オイル・ショックは、エネルギー・資源多消費型の基幹産業の縮少をまねき、多付加価値産業部門への産業構造転換が推進され、臨海部産業立地空間利用の転換も図らなければならない事態が到来した。また、多国籍企業の国際的な縦横な活動は、情報ネットワークの国際的な形成とマイクロエレクトロニクスによる柔構造の生産・管理システムの発達に伴なって、国際的規模で展開する投資を一国経済の壁を破って簡単に資本回収可能なシステムをつくりあげてきた。

その一つが東京の国際金融センターとしての役割の浮上である。ロンドン市場、ニューヨーク市場と8時間の時差でネットワークされる金融市場は、アジアNIESEや太平洋岸地域との水平分業や現地生産化という経済の国際化の中で与信業務、資金供給業務、輸出入業務あるいは決済業務のメッカとなり、1986年12月にはオフショア市場を開設させ、既にニューヨーク市場をめぐり取引残高をもつまでに成長している⁽¹⁵⁾。これまでみてきたような東京を中心とした経済構造あるいは都市構造の急速な転換を一挙に噴出させたのが、1985年以降にあらわになった「東京プロブレム⁽¹⁶⁾」といわれている現象である。

この対応に、1986年6月に発表された「第4次首都圏整備計画」は、第3次計画までの自立的都市圏としての連合都市型構造を転換させ、東京都心部に国際金融機能、高次の中枢管理機能を配置すると共に東京全体への集中を是認し、域内副都心を含めて広域的に都心域化をすすめる方向を明確にした。こ

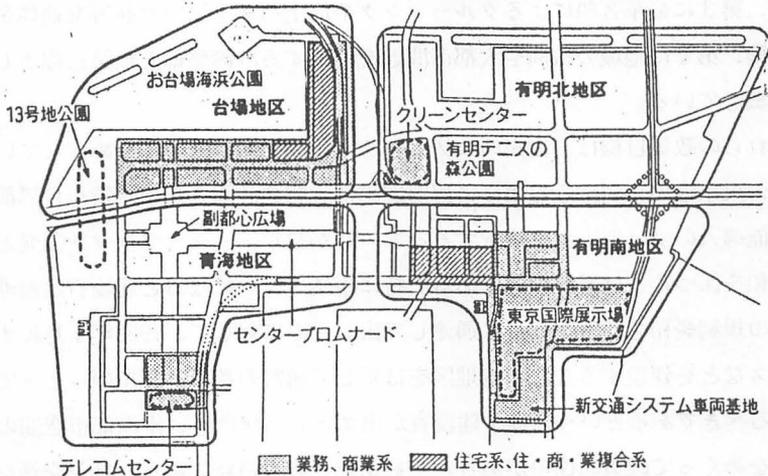
れと時期を同じくして1987年6月には、「第4次全国総合開発計画」が決定され、「東京プロブレム」の受け皿づくりが一層はっきりしてきた。

このような国の東京圏整備政策の方向を受けて、東京都は、1986年11月に「第2次マイタウン計画」、10月に「東京港の将来像について—21世紀に向けての東京臨海部の再生—」の中で臨海部副都心をあらたな開発拠点と位置付けている。

この臨海部副都心開発計画は、448haの埋立地に、就業人口11万人、居住人口6万人を想定して、宅地面積209ha、延床面積680ha程度で、そのうち商業、業務系が380ha、住宅系205ha、その他95haが計画されている。事業費は、1990年の新試算で、1987年試算の倍増となり、8兆円余となっている。事業主体としては、民活型の(株)臨海部副都心建設、(株)東京テレポートセンター、(株)臨海新交通、臨海熱供給(株)、(財)東京フロンティアの5法人と住都公団、進出企業が参加する形態となっている。

この中で注目されるのは1994年開催の世界都市博覧会「東京フロンティア」である。その事業内容は図3にみられるような恒久施設と仮設のパビリオン、既設のサブ会場と組み合わせて、さらに衛星通信により東京都の友好都

図3 東京フロンティア開催時の恒久施設



(出所) 日本経済新聞1990年11月9日号より。

市とネットワークを図る。また、各進出企業は、情報、ファッション、金融、ホテルなどの各産業がインテリジェントビルを建設し、最先端の都市装置を稼動させた都市づくりのショウビジネスを展開することになる。これを契機に臨海部副都心開発を軌道に乗せようとするものである⁽¹⁷⁾。

このように世界都市の受け皿づくりがすすめられる時、東京のウォーターフロント開発政策の方向として、市民的公共空間として開放し、都市環境の再生を図るという姿勢は後退を余儀なくされるのであろうか。既に指摘したようにウォーターフロントを単一機能空間から複合的機能空間としての利用へ、装置空間から文化空間へという港湾都市開発思想が前進しつつある時、従来からの機能的合理性や効率性を指針として形成された港湾都市形成の反省にたつて、逆に都市生活者の立場からアメニティ思想に立脚して港湾都市開発政策を押し進める必然性が希求されているのではなかろうか。

確かに、「21世紀の港湾」のフォローアップ作業の帰結としての「豊かなウォーターフロントをめざして」（運輸省港湾局編、1990年）においては、物流、産業、生活といった個々の機能の充実に加えて、従来欠けていた使いやすさ、分りやすさ、美しさ、楽しさに富む空間の質の向上を積極的に図ることを第1とし、続いて第2には輸入促進や複合輸送に対応した物流体系の整備、第3に豪華客船によるクルージングや海上バスを用いた旅客交通体系の整備、第4に地域の振興や大都市問題を解決する港湾整備を政策目標として強調している。

これらの政策目標は、従来のモノカルチャー的発想から脱却をめざしているが、東京港の事例にみるように臨海部副都心開発計画を都市政策が世界都市構能導入の受け皿として選択するとき、豊かなウォーターフロント開発との調和を保つことは至難の業である。特に事業ベースになると運輸省が臨港地区の規制緩和を1987年12月に通達して出したのに対して、1988年1月にオフィスなどを建設するなら臨港地区をはずして通常の都市計画にのっとり進めるべきであるという通達を建設省が出すという具合に、港湾都市空間の開発をめぐる政策的係争があり、一般道路と臨港道路、あるいは新交通システムの建設の問題でも同様なことが生じている。

大都市自治体はここに掲げたような問題を処理しながら、生活者としての港湾都市づくりという視点で、都市市民の参加を組織しながら、生活に便利なウォーターフロント開発をめざさなければならない。アメニティ思想を共有するウォーターフロント開発政策は緒についたばかりである。地方自治体を基本とする港湾法の精神に則って、団体の論理を培うことが、国の縦割行政を払拭して、生活者の論理の上にウォーターフロント開発政策を推進することに直結するものと考えられる。

- 注 (1)木村武彦稿「港湾都市政策の国際比較とウォーターフロント開発」（日本港湾経済学会創立30周年記念編集委員会『港・ウォーターフロントの研究』第21章，成山堂，1991年）
- (2)同上稿
- (3)横内憲久・横内研究室著『ウォーターフロント開発の手法』，鹿島出版社，1988年，33ページ。
- (4)寺西俊一稿「港湾開発の動きはこれでよいのか」（田尻宗昭編『提言 東京湾の保全と再生』日本評論社，1988年）40ページ参照。
- (5)宮本憲一著『環境経済学』，岩波書店，1989年 121ページ及び香川正俊稿「アメニティと港湾再開発に関する一考察」（『港湾経済研究No23』1985年）6ページ参照。
- (6)横内憲久・横内研究室著，『前掲書』35ページ参照。
- (7)小宮隆太郎著『現代の日本経済』，東京大学出版会，1989年3版，75ページ参照。
- (8)金森久雄編集代表『戦後経済の軌跡』，中央経済社，1990年，393～394ページ参照。
- (9)陳内秀信，法政大学東京のまち研究会『水辺の都市』，朝日新聞社，1989年，90～125ページ参照。
- (10)木村武彦稿「世界都市機能集積と沿岸域管理の共生」（『港湾経済研究No27』，1989年）83ページ参照。
- (11)竹内良夫著『港をつくる』，新潮社，1989年，130ページ及び木村武彦稿「世界都市機能集積と沿岸域管理の共生」84ページに東京湾の基幹産業の生産力に

ついでに高度成長期の数値があるがほぼ等しい。

(12)宮本憲一著、『前掲書』2ページ

(13)寺西俊一稿50～51ページ及び寺西俊一稿「東京湾再開発ラッシューその背景と問題点」(公害研究Vol17, No12, 1987年)12ページ参照。

(14)東京都『第二次東京都長期計画』(1986年11月), 同『東京湾の将来像について』(1986年10月)及び同『臨海部副都心開発基本計画』, 1988年3月, 参照。

(15)木村武彦稿「世界都市機能集積と沿岸域管理の共生」80～82ページ参照。

(16)「東京プロブレム」については, 寺西俊一稿「世界都市・T O K Y O」の「発展」と「危機」ー“東京経済の新展開”をどうみるかー(佐々木雅幸, 寺西俊一編『グローバルエコノミーと地域経済』自治体研究社, 1988年)の28ページに「①東京への国内的な「一極集中」化の強まりというプロセスと②国際的連関のなかで“東京の「世界都市」化”という二つのプロセスがまさに一つに重なり合う格好になっているわけで, ……前者……は, きわめて特殊日本的な歴史的国土・都市システムのあり方という特質に起因している現象であるのに対して, 後者……は, 1980年代後半の世界経済の構造とその特質に起因している現象だ……この二つが重なり, ここに1980年代後半における今日の“東京プロブレム”が惹き起されている」と指摘している。

(17)東京都『臨海部副都心開発基本計画』, 須田春海稿「矛盾が集中する臨海部副都心計画」(『世界第550号』1991年2月号)348～349ページ及び日本経済新聞1990年11月9日号「東京フロンティア特集」参照。