

第5章 ウォーターフロントと国際物流

I はじめに

わが国において港の存在は大きく、これまでその時々¹⁾の社会の要請に柔軟に対応し、わが国の発展に貢献してきたのである。港は流通経済に占める役割が大きく、産業の臨海部立地と共に生産基地としての機能を持ち合わせるに至り、物流・生産機能を重視した整備が行われてきた。その結果として、高度成長期に港と地域住民との関わりが心理的・物理的に乖離し、港に対しての意識が薄れたのであった。しかし今日、産業構造の転換による臨海部の遊休地の発生と輸送技術の革新による旧港湾施設の遊休といった問題が発生しているのである。換言すれば、国際化・情報化社会といわれているなかで、港の地域内での物流施設が老朽化し、コンテナ化の進展で陳腐化した物流機能を更新しなければ物流革新に対応できなくなっているのである。その一方で、都市化の進展により、内陸部だけでなく港の地域内にもそのような機能を持たせる必要性が高まっているのである。このような背景から、港の地域内を再開発し、物流、都市の両機能を効率的に運用してゆくことで港全体の再活性化を目的としている場がウォーターフロントである。要するに、港のもつ複合的な機能を再度考えることが要請され、また港の固有の発展となるよう配慮する必要がある。

したがって、本章では国際物流面から港・ウォーターフロントの問題について考察してみるつもりである。

II ウォーターフロントと港湾の変化

陸と海に接する水辺は、古来交通の要衝として人と物資が集積し港なり都市が形成されてきたところである。そこでは財貨の移動ばかりでなく、その機能や形態を変化させて文化・技術・情報の往来・出入口として推移、発達してきたのである。しかし、近年わが国だけでなく、世界的に都市と港の因果関係が大きく変化してきている。つまり、都市と港が一体化していた時期があったが、輸送技術や貿易形態などの変化により、その乖離が目立ってきたのである。また海運技術の進歩や産業構造の変化にともない港の位置が変化し、これ

までの都心に接近していた多くのウォーターフロントは、海運技術革新に対応できなくなり、ウォーターフロントから撤退することで都市と港の空間的乖離を加速し、港と都市間の連結を崩壊することになったので、再度港と都市の開発に当たり総合的な機能をもって蘇生させることが必要になったのである。

ウォーターフロントの焦点は水辺とか水際線を中心とした地域が対象となっている。そのウォーターフロントが注目されるようになった背景には、物流空間としての臨海部の再編成が進行していることや、コンテナ化や船舶の大型化により従来の港湾施設が老朽化したことや、港湾機能の地域的移動と旧施設の遊休化が進み、それにより大規模な改造が必要となってきたのである。すなわち、金属・鉄鋼・石油化学を中心とする装置型重厚長大産業からエレクトロニクス・バイオといったいわゆる軽薄短小産業へと変化し、臨海部の生産機能が低下し広大な遊休地が発生していることにある。それにともなって、港湾施設関連企業や重化学工業部門での労働者の流出が始まり、生産空間としての臨海部の衰退も著しくなってきたことである。言い換えると、都市機能の膨脹とその質的な変化がある。都市機能は依然として膨脹しつづけており、それは周辺部への外延的な拡大いわゆる遷移現象になって現れている。この外延的拡大は当然海岸方向へ指向することで、新しいビジネスの用地がまた海岸に求められるのである。大都市においては国際都市化あるいは情報都市化ということがいわれるなかで、このような変化にともなう新しい機能は、用地規模や、その他必要な環境条件などから内陸部より海岸への指向が強いように考えられる。さらに、大都市圏においては、港の大部分は工業的な用途であり装置型工業を主体とした産業が独占してきたのであるが、その業態産業が規模縮小、閉鎖、撤退あるいは業態の転換という状況にある。これと歩調を併せてサービスの経済化が急速に進展し、対個人サービス業、中でもレジャー関連の産業がウォーターフロントに関心を集めているのである⁽¹⁾。つまり大都市圏でのマイクロチップ・レボリューションを背景に、管理中枢機能、金融・情報機能の集中化が進み、商業・サービス機能の拡充が要請されるようになったこと、また都心での業務用地の不足による地価の高騰は住宅地の高騰を引き起こし、都心の人々が追い出される結果を招いている。これらの問題と相まって、所得の拡大・余暇時間の増大は、住環境に対する人々の考え方を量から質への要求となって変化させ、ライフ・スタイルをも変化させつつ、いわゆるハイアアメニティの欲求・余暇施設の充実への欲求が強まってきたのである⁽²⁾。しかし、これまでの臨海部開発は、物流空間ないし産業空間としての機能特化を図り、生活空間や自然空間としての沿岸域の意義を軽視しがちであったのに対して今日のウォーター

フロント開発は、物流・産業・生活・自然といった諸機能を臨海部において複合的に拡充するものである。要するに、港湾施設や産業施設だけでなく、住宅、オフィス、公園、文化・教育・スポーツ施設、会議場・見本市・ファッション施設などを複合的に配置することで、臨海部に新たな都市機能を創出するものである。

港においては先進諸国間貿易を中心とするコンテナ化が進展してきたのである。日本、米国、欧州および豪州間を結ぶ世界の主要航路は、在来定期船に代わって大型高速のコンテナ船が就航し、しだいに複合輸送が普及してきたのである。コンテナ船の出現は、バラ積貨物船の大型化・専用船化とならんで世界海運構造に大きな変化をもたらしてきたのである。このコンテナ輸送は、国際複合輸送を推進するために、船社にとっても、利用者にとっても経済性が高く合理的である。そのことで、港は国際・国内間の物流の高度な中継基地として、国際的、地域性からみて存在が大きく期待されているのである。とくに、国際複合輸送は、費用と時間的効率のもとに、起点から終点までの全輸送区間を連続的フローにより、貨物を移転させるところに特徴がある。それにより輸送の合理化は、大量輸送、専用輸送、ユニット輸送の形態が進み、利用主体からは、迅速に「戸口から戸口まで」円滑に安全に輸送されることが要求される。しかしながら、コンテナ輸送には、船舶、コンテナ、広大な空間にターミナル施設等の莫大な投資が必要となり、資本集約的な場所となり、それにとまなう経済的運用なり、集貨能力の向上が要求されるようになっている。在来フィンガー埠頭に対してコンテナ埠頭は背後に広大なヤードを必要とし、かつて在来港の転換利用は不可能であり、新規の場所か埋立造成地に巨大なコンテナ埠頭を建設しなければならない、都心からかなり乖離した場所に立地するようになったのである⁽³⁾。

このことは都市と港の乖離現象を引き起こす要因になっているけれども、これを一体化することが必要なのである。したがって、今日のウォーターフロントではスポーツ・レクリエーション施設、公園緑地、廃棄物処理施設など種々様々な施設が立地しているのである。だが、これらの施設は十分に利用されていないのが実状であり、また地域住民の認識も希薄なのである。その要因としては、物理的に市街地から遠いこと、交通手段のアクセスの悪さ、周辺環境の未整備に加えて、都市と港の間にそのどちらの機能ともつかない曖昧（グレー）な性格の地域、つまり「グレーゾーン⁽⁴⁾」といわれる地域に立地することにある。このグレーゾーンは、一面では、都市と港の両地域の影響を相互に阻止する緩衝帯として機能する場合もあるが、土地利用の位置づけが明確になさ

れていないことから、都市と港の分断状況を招いている原因の1つにもなっており、このまま放置しておくことは土地の有効利用にとっても望ましい状態ではないのである。したがって、都市と港を結びつける役割が必要となるものと考えられる。また、ウォーターフロントの有効利用にとって、単に施設を地先に配置するだけでなく、背後に形成されている都市の都市構造に組み込んでいくことが重要であり、都市と港の融合化を図りながら総合化を目指すことが重要である。とくに、港における物流機能を阻害しないよう配慮することが望まれるのである。

Ⅲ ウォーターフロントと国際物流

わが国において今日、流通国家として自由体制を保持することが極めて重要となってきた。また、「国際」、「世界」、「グローバル」、および「多国籍企業」ということばがしばしば使われているのである。従来、国内の問題として考えられたことが今では国際的視点から解決策を考えなければならなくなっている。それで企業経営においては、これまでの人、物、金という経営資源に加えて第四の経営資源として「情報」が重要な役割を果たすようになっている。それにより、国際化・情報化時代にふさわしい「新しい企業システム」への変換が求められているのである。とくに、流通においては国境を越えて広がる製品ないしサービスの流れ、つまり、国際物流が活発化しているのが現況である。

生産は効用、言い換えれば消費者の欲求を充足し得る性能を創造する経済活動であり、この効用をもつものが財といい、稀少性のゆえに生産の対象となるものが経済財であるが、それには有形財と無形のサービスとがある。生産された経済財の効用を減少させたり、破壊したりして、消費欲求を充足させる経済活動が消費であり、その充足の度合いが価値である。すなわち、流通は、生産と消費の間の懸隔を架橋することにより、経済財の効用をよりよく発揮させ、その価値を高める経済活動であると一般的にいられている。

本来商業の概念としては、売買行為による所有権の移転を媒介とする「固有の商」と財貨移転の媒介を円滑にする多数の「補助商」に区別されるのである。また、商業学においては、人格的隔たり、商流（取引流通）を中心として理論化されたのである。したがって補助商、換言すれば物流（物的流通）は、二義的、付随的な存在として位置づけられていたのである⁶⁾。しかして、流通は生産者から消費者へ財貨およびサービスを社会的、物理的に移転させる経済活動であり、物流はこの流通において、財貨およびサービスの物理的移転とい

う役割を果たしていることになる。

商品が生産から消費者に供給されるのは、国内・国際間で行われている。それが国内に限定されて実施されるか、国境を越えて、複数国にまたがってなされるかにより、国内流通なり、国際流通とに分けることができる。それによって、国際経済活動において生産、流通、消費の3要素が国を隔てて異なる制度、習慣、文化および環境に基づいて行われることになり、国内に比べて、その間の不確実性やリスクが大きく、また生産から消費までの一貫した総体的運営が煩雑で困難な条件が多いものとなっている。従来、生産と消費はそれぞれの国の生産構造や市場構造に基づいて、それぞれ国際的に別個の分野として形成されてきているので、その間を結ぶ一貫した合理的な運営を推進することが必要となっている。この国際流通では、輸送、保管、保険、金融などの商業活動にウェイトが大きいものとなっている。それで国際物流では、輸送は物資の空間的隔たりを克服するための場所的な移動を行うことで、物資の場所的効用が創出されることになる。輸送は国際物流にあって中核的存在としての機能を発揮しており、国際物流を代表するものである。しかし、わが国における国際物流は海上輸送が主となっていることから、これらの幹線輸送に接続して、陸上輸送や配送が一体的に行われ、起点から終点まで一貫した輸送を行うことと同時に製品出荷から通関、国際間輸送、および着地における通関、配送まで、一貫した物流合理化が必要となっている。さらに、近年コンピュータ処理などによる情報活動により、国際物流のシステムの運営が推進され一層の合理化が促進されてきている。国際物流は、複数国にわたって行われる物流活動にほかならないので、その活動内容は基本的に、輸送、荷役、包装、保管、流通加工および情報の諸機能を含むものである。すなわち、国際物流も国内物流と同様に考え物流は生産者から消費者に至る財貨またはサービスを物理的に移転する過程を問題とし、輸送、保管、荷役、在庫管理などが含まれるものと理解される。それにより物流管理は物流の主体者が自ら行う物流活動を総括的に管理することであり、物流全体を効率化するために物流全体の活動が最大の効果を発揮するように計画的に行うことが必要になる。また、物流管理の目的はマーケティングの面からいって顧客へのサービス率を必要な高さに維持しつつ、経済効率的に最小コストを実現することにある。このことは、国際化の進展による多国籍企業が存在があり、個別企業の経営戦略的視点から国際物流を考えざるを得ない環境になっているということである。このため物流管理の技術が必要とされるのであるが、現在では、原材料の確保、生産との連携といった視点からロジスティックス的な物流管理を行うと同時に、それを推進する物流管理体

制の確立が要請されているのである。

ところで、近年わが国を取り巻く国際経済環境は厳しい現況となっている。貿易環境の変化の結果として輸出入では輸出量が減少し、輸入量が増加している。すなわち、製品輸入（消費材）、食料品、石油製品、さらに開発輸入や技術移転を通じて NIES、ASEAN 諸国との水平分業の進行でこれらの製品輸入が増加しているのである。それゆえ、わが国の企業は生産拠点を NIES、ASEAN および欧米への海外移転を行っている。それで国内において産業の空洞化現象が起こり、わが国の生産および物流の拠点としての地位が他のアジア諸国に移行しつつあるように思われる。このような状況でわが国際経済活動の国際化にともない、アジアでの拠点として位置づけにある大拠点港において直接的には、国際海運活動の多様化、激しい競争市場となり、内外の隣接港間の競争に直面しているのである。とくに、コンテナ港は単一市場となり、多くの港間の競争社会を形成するようになってきている。そのことで、港における競争がサービスの向上につながり、物流業務の効率化になると思われる。だが反面、港での物流の効率化にともなうコンテナ用機械・施設の老朽化や倉庫用地が不足ぎみであることからウォーターフロント開発が活発に推進されつつあるなかで、港における物流機能が都市機能に吸収されるのではないかと、さらに、都市機能が入ることで物流活動がスムーズに展開しないのではないかという意見があるのも事実である⁶⁾。つまり、ウォーターフロントにおいて都市エリアと物流エリアのワークシェア、または棲み分けをきちっとすることが重要なことになるであろう。また、陸海空輸送の連繫と結節の重要性、つまり国際複合一貫輸送の進展が一層高まることで、港が物流の通過点になるのではないかともしられている。

IV ウォーターフロントの国際物流空間の課題

わが国において今日の経済発展をささえるうえで、港を中心とするウォーターフロントは、生産・物流の拠点として重要な役割を果たしてきたのである。港は各種の活動が幅輻し、なおかつその時代の経済・社会的要求・要請に対応しながら、時には国家的存在であったり、国際的存在であったり、個別的・多様な機能を配置する空間であった。わが国のウォーターフロントは、本来的な基礎的機能として交通サービス生産の場や産業活動の場、さらに業務、商業、レクリエーション、緑地、廃棄物処理場、住宅、道路等のように港の位置する都市そのものの活動を総合的に提供する多様な機能が要請されてきているものである。このウォーターフロントは、歴史的にも港や都市の変化に柔軟に対応

しつつ、政策課題を受けつつ、位置も機能も推移・発達してきたのである。ウォーターフロントの開発は、完成には長期の歳月を要する懐妊期間の長い事業であり、時には需要の大幅な質的变化をきたすこともあり、長期的展望が必要となる。このようにウォーターフロントにおいて多様な機能が配置する空間ではあるが、交通活動の拠点としての機能は、本来的に海上輸送の特性を利用するものであり、港を経由する貨物を対象とする荷役活動の場として機能するものである。海上コンテナ輸送は、「戸口から戸口へ」の輸送、海陸一貫輸送により従来から港を隘路と考えられてきた荷役活動を機械荷役に変革し、滞船時間の短縮等の経済的・効率性により有効な手段となってきたのである。

港の盛衰は、港の背後地における生産力や消費力と密接に関連しているのであり、背後地とは、港の内陸背後なり、周囲と考えられたが、近年、コンテナ港として地位を向上させてきた多くの港は、貿易上の中継の場、流通過程におけるターミナル性を高めることにより、自国内の背後の貨物の集荷のみならず、周辺諸国港へのトランシップ貨物の獲得につとめ、物流システムの拠点としての機能が重要視されるのである。すなわち、コンテナ港は、海運輸送との連結により港の繁栄がなされ、ひいては膨大な投下資本を回収でき、そして都市、国民経済の発達に寄与するものという考え方が必要となろう⁽⁷⁾。

現実的に、港の物流活動にとって「商物分離」を志向しており、物流システム化において製品の標準化、商取引の標準化などによる商物分離によるシステム化が必要と考える。しかし、単にこのことだけでは、流通の合理化にはならず、トータル・コストによる物流システムを配慮し、物流過程のネットワーク化を検討すべきである。ネットワークとは、点と線からなる平面図ともいえるが、物流ネットワークには、製品自体のネットワークと情報のネットワーク化が商流と連動して同時に遂行されるべきである。企業の物流目的に最も適合するネットワークを形成する必要がある。つまり港、空港、駅、混載地点（配送センター、デポなど）のような結節、ストック、積替えの場、いわゆるジャンクションとしてのステーション⁽⁸⁾機能を果たすノードと輸送経路なり、情報の流れ、フローを表すリンクによって構成されるようネットワークを考えることが必要なのである。

今日、港において在来定期船埠頭が陳腐化し、コンテナ埠頭の建設が活発になってきており、物流の変化が、国際複合一貫輸送の進展を加速化してきている。そこで、交通手段の連結形態も多様化し、海運・鉄道・トラック・航空の組み合わせが多くなっている。さらに『21世紀への港湾』では、港が多量の情報の中継や処理、「人・物・情報」等の集積のための拠点となり得ることが指摘

されている。「港湾は、物流を介して多くの情報交換が行われる場であり、物流機能の高度化のための通信関連インフラストラクチャやデータバンク等の整備が進むと考えられる。とくにニューメディアとしての衛星通信については、港湾が受信施設の立地に優れた特性を有している。このため国際港湾や国内の物流の拠点となる港湾を中心として、全国的情報ネットワークの拠点となる港湾情報空間の形成をすすめる⁹⁾」というものである。つまり、港それ自体を情報基地化し、情報関連へ立地誘導を行おうというのである。それゆえ、すべての港が情報産業の拠点基地となり得ることはあり得ないが、情報基地化した港は、物流を主要機能としてきた港とは大きく質的に異なるものと考えられる。つまり、国際物流における港の役割が大きく変化し、物流システムが進展し、より競争社会が形成され、従来からの背後の自然独占形態を維持することのみが港の繁栄とはならないと考えられる。

ウォーターフロントにおいて、国際貿易の物流基地としてばかりでなく、とくに都市機能、サービス機能の配置する空間として再生・再開発がなされている。都心ウォーターフロントでは、単に物流サービス、工場生産の場を提供するだけの空間というよりも、より広範囲な都市機能を配置する空間となりつつある。つまり、世界的な情報・通信ネットワークの拠点としての「テレポート」として大都市圏における主要港を中心にその機能の整備を図ろうとしているのである。かつて、港は物と人の交流の拠点であったが、今や港は情報交換の拠点として認識されテレコミュニケーション・ポートとして再生されつつある。ウォーターフロント空間のこのような新しい利用は、物流・交易機能と相まって、いずれも背後の都市と融合化方向で進行しており、今までのような、都市と乖離した港は寂れていくことも考えられる。要するに、「21世紀への港湾」において、物流空間をはじめ、都市機能を配置した機能が期待されているけれども、ウォーターフロント開発にはまだ解決すべき課題が潜んでいると考える¹⁰⁾。とくに、物流面においては道路網の整備問題、港湾法と都市計画法との関連による法的課題について早急に方向づけすることが重要である。

とくに、都市と港の融合化において、土地利用の曖昧な地域として存在してきたウォーターフロントのグレーゾーンを、都市と港の複合的な土地利用ができる新たな地域として都市基本計画の中に包含することにより達成されるべきものであろう。だが、その融合化のために都市基本計画のなかに明確な機能として確立されることが前提となる。しかし、都市開発は都市計画法に基づき、都市計画法による土地利用規制の対象となり、港は港湾法による物流空間の開発を推進することを目的としてその区別が不明確になることが生じてい

る。このような問題に対し、法の整備および制度などを訂正することが要請されることになる。

注(1) 川島哲郎「ウォーターフロントの問題について」(日本沿岸域会議, 1989年), 16ページ。

(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, 1988年), 4ページ。

(3) 山上 徹「国際コンテナ港の活性化策についての一考察」(『韓国港湾経済学会誌』1990年) 52ページ。

(4) 横内憲久「ウォーターフロント開発における都市と港湾」(『港湾経済研究』1987年) 27～28ページ。

(5) 山上 徹編『国際物流概論』(白桃書房, 1988年), 2ページ。

(6) 東光坊まさる「開発プロジェクトが物流に与える影響」(『海運』1990年) 36ページ。

(7) 山上 徹, 「国際コンテナ港の活性化策についての一考察」53ページ。

(8) 山上 徹編, 前掲書, 80ページ。

(9) 泉 信也「21世紀への港湾」(『トランスポート』1985年) 29ページ。

(10) 北見俊郎「港湾活性化と都市再開発への基礎的考察」(『港湾経済研究』1985年) 95ページ。