

港・ウォーターフロント の研究

日本港湾経済学会
創立30周年記念論文集
編集委員会編

西澤義重・長谷川義一郎著

（一）この本は、港湾・水運の専門家による最新の研究成果を収録したものです。各論題は、港湾・水運の基礎知識から、港湾開発、港湾整備、港湾設備、港湾運営、港湾政策など、多岐にわたる内容で構成されています。

株式会社
成山堂書店

©1991 株式会社 成山堂書店

本書の内容の一部あるいは全部を無断で複写複製(コピー)
することや他書への転載は、法律で認められた場合を除き
著作者および出版社の権利の侵害となります。成山堂書店
は、著者から複写複製及び転載に係る権利の管理につき委
託を受けていますので、その場合はあらかじめ成山堂書店
(03-3357-5861)あて許諾を求めてください。

序 文

——日本港湾経済学会創立30周年記念論文集の発刊を記念して——

日本港湾経済学会会長 北見俊郎

日本港湾経済学会が発足してから30回の春秋が流れた。それは港湾がにわかに脚光を浴びた時期であった。その後の30年間におけるわが国の経済・社会の発展過程の中で、港湾に関わる様々な問題点は大きな変化をみせ、またその研究の問題意識をも大きく変容させるようになった。

1962年（昭和37年）10月16・17日、横浜港を見下ろすシルクセンターの一室で、日本港湾経済学会の創立総会と第1回研究会が開かれた。時はまさに、「港湾問題」の渦中にあった。社会科学の側面から、港湾問題に対する接近が期待されていた。こうした時代の要請に触発されて、全国の、経済学・社会学・法学や工学等を主要な研究の分野とする有志が集い、「日本港湾経済学会」が誕生した。

創立総会では、会則が採決され、理事28名、評議員19名など役員の決定がみられた。正会員99名、賛助会員13団体であったと記録されている。

本学会の発足以来、第1回大会をはじめ、第10回大会、第20回大会を経て、横浜港では4度目となる大会を、今回ここに、国際港横浜の誇る国際会議場「シンポジア」で、30周年記念大会として開催されることに感慨を深くするものである。

学問的研究がそのままわが国の港湾の発展に結びつくとは思われないにしても、この30年の間に蓄積された学会での研究発表や討論、また年報での論文、各部会の諸活動等は、極めて「大きな足跡」であったと思われる。またこれまで各港で開催された全国大会における、多くの会員の方々による研究活動と成果は、極めて大きな「インパクト」をわが国港湾に与えているものであろう。

いまでは正会員300余名、法人会員ならびに団体会員50余社を擁し、日本学術会議にも加盟を果たし、経済学会連合にも参加する等、立派に学術団体として成長を遂げた。

毎年の大会では、研究者個人の問題意識に基づいたテーマが自由論題として報告されるばかりでなく、開催地港湾をはじめ会員諸氏からのアンケートに依拠した統一テーマを共通論題として、論文発表とシンポジュームがもたれる。こうしたことから、研究はおよそ港湾の抱える広範な領域に及ぶものとなっ

た。それらが年報として公刊され、会員ならびに研究者に好個の研究材料を提供してきた。

年報「港湾経済研究」1号は、第1回大会発表時の内容を編集し、第2回大会時（1963年11月）に刊行された。その後、第10回大会時（1971年）に9号が刊行され、この時から当該年度の研究発表が含められるようになった。つまりそれまで、年報には前年度の報告が掲載され、その年の報告は翌年の号に載せられるのが常だったのである。

こうして重ねられた年報も今30回大会で29号を数える。たまたま「学会創設30周年記念号」刊行の要望が大きく、これは年度と号数を合わせるのに好都合でもあった。こうして生まれたのがこの『港・ウォーターフロントの研究』である。

学会の発足当時と現在では「港湾問題」も様変わりした。論集の共通テーマにもそれぞれの時代の問題意識が色濃く影を落としており、新たな環境問題の解決や、港の基本的な経済・社会的な体制のあり方が問われてもいる。

巷間、組織のライフサイクルが30年であるといわれている。学問を柱に据える組織が活性を持続するためには、新しい概念や言葉も必要になってくる。学問研究はすぐれて基本的な理念や原理を重要視する。その上に人間の理性に基づく理論的な判断や客観的な一般性を生み出すものである。歴史的背景と蓄積されたものを充分に踏まえながらも、新しい言葉や概念を生む必然があるのである。

以上の意味で、ここに掲載されている個々の論文が新たな時代への飛翔の一歩であるとの感慨を禁じ得ない。

さて、本論文集が実現した背景には、学会の健全な発展がある。このことはまた、学会が特定の価値観に傾斜しなかったこと、民主的に運営されたこと等はもとより、理事・役員・評議員をはじめ正会員、法人会員や団体会員の一人ひとりが真摯な研究態度を保ち、誠実に学会運営に携わったことによるものである。ともすると評価される機会の乏しい、報いられることの期待し難いこうした活動に捧げられた地道な努力が学会を支え、ここまで発展させた原動力である。このことに深い感銘を覚えると同時に、感謝の念を深くする次第である。

とりわけ、この30年の歩みの中で、残念ながらすでに幽冥界を異にされた数多くの先生方の存在を忘れてはなるまい。こうした先達のご努力と業績のうえに学会の今日があることを肝に銘ずるとともに、ご冥福をお祈りする。そのうえで、個人的な感慨を述べることが許されるなら、学会の歴史に立ち会うこと

のできた巡り合わせと幸せを噛みしめるものである。

最後になったが、学会の30年間の歩みに陰に陽にお力添えを下さった関係各位に心から感謝するとともに、学会の今後の発展により一層の御教導のあらんことを念ずる次第である。また第30回全国大会のために物心両面にご協力下さった横浜市、神奈川県、ならびに横浜の港湾産業各社をはじめ地元関係各位に心から厚く御礼を申し上げ、重ねて、玉稿をよせられた各位、編集委員の方々、株成山堂書店のご努力を謝して銘する次第である。

1991年8月

日本港湾経済学会創立30周年記念論文集

執筆者紹介

第1章	小林 照夫	関東学院大学
第2章	吉岡 秀輝	北海学園北見大学
第3章	堀野 正人	横浜港湾短期大学校
第4章	市来 清也	流通経済大学
第5章	大浜 慶和	青森中央短期大学
第6章	田中 省三	日本海事検定協会神戸支部
第7章	坂井 吉良	中部女子短期大学
第8章	本田 重美	青山学院大学
第9章	渡邊 啓文	千葉地域科学研究所
第10章	田中 利光	大阪市港湾局建設部
第11章	日比野 光伸	(財)名古屋港文化センター
第12章	遠藤 幸子	川村学園女子大学
第13章	香川 正俊	熊本商科大学
第14章	金 洪基	ソウル市立大学校
第15章	長尾 義三	日本大学
	藤井 敬宏	日本大学
	北条 庆智	日本大学大学院(院生)
第16章	山上 徹	日本大学
第17章	土井 正幸	神戸商科大学
第18章	千須和富士夫	広島商船高等専門学校
第19章	金 在河	全州大学校大学院
第20章	和泉 雄三	函館大学
第21章	木村 武彦	名古屋港管理組合計画部
第22章	神代 方雅	クマシロシステム設計

目 次

序 文

第 I 部 港・都市の沿革と発展

第 1 章	近代的都市の形成と港.....	1
——産業革命期のエдинバラと港リース——		
I	はじめに.....	1
II	国際貿易港リースの課題.....	2
III	大型船時代への対応とリース港の改修築事業.....	4
IV	港湾の広域化の必然性.....	7
V	おわりに.....	10

第 2 章	対ソ連極東貿易における網走港の歴史と港勢.....	12
I	はじめに.....	12
II	ソ連極東地域と北海道の経済交流	13
III	網走港の沿革	15
IV	網走港の港勢	18
V	おわりに.....	20

第 3 章	港都の発展と産業別構成	23
——戦前の横浜における人口動態を中心には——		
I	はじめに.....	23
II	港湾都市の形成	23
III	市民の産業別構成の変化	27
IV	おわりに.....	31

第 II 部 港の労働と物流

第 4 章	国際物流と港湾産業.....	33
I	はじめに.....	33
II	国際物流の概況	33

III 港湾産業の動向	36
IV 港湾産業における課題と展望	39
 第5章 ウォーターフロントと国際物流	44
I はじめに	44
II ウォーターフロントと港湾の変化	44
III ウォーターフロントと国際物流	47
IV ウォーターフロントの国際物流空間の課題	49
 第6章 国際物流と港湾労働	53
I 國際物流の進展と港湾の役割	53
II 運輸業の国際化と港湾労働	56
III 港湾での技術革新と港湾労働	58
IV 國際物流と港湾労働の新たな展開	62
 第7章 港湾労働市場の非対称情報と平衡化賃金格差	65
I はじめに	65
II 港湾における過剰雇用と非対称情報	66
III 計測モデルとデータ	69
IV 計測結果	71
V おわりに	73
 第8章 港の労働と人的資本形成	76
I はじめに	76
II 人的資本モデル	77
III 実証分析結果	78
IV おわりに	84
 第Ⅲ部 港・ウォーターフロント開発と環境	
 第9章 東京湾ウォーターフロント開発の現状と将来	87
I はじめに	87
II T T T の概要と整備計画	88
III 各地区別の機能および土地利用	89

IV	T T T 内の交通基盤整備	95
V	T T T が抱えている課題	97
VII	東京湾ウォーターフロント開発の将来	98
第10章 大阪港のウォーターフロント		101
I	はじめに	101
II	ウォーターフロント開発の概況	101
III	大阪港におけるウォーターフロント開発の経過	104
IV	大阪港におけるウォーターフロント開発の現状	104
V	大阪港におけるウォーターフロント開発の課題	106
第11章 都市再開発にみる港とその文化形成		111
I	港への意識の変遷と都市再開発の意義	111
II	市民生活と港の文化的役割	114
III	都市再開発と港の文化形成の課題	118
第12章 ウォーターフロントにおけるレジャー施設の立地		123
I	はじめに	123
II	リゾート開発におけるウォーターフロントの意義	125
III	アーバン・ウォーターフロントのレジャー施設の特性	131
IV	おわりに	133
第13章 ウォーターフロントとリゾート開発		135
I	はじめに	135
II	ウォーターフロント（沿岸域）の定義	135
III	ウォーターフロント（再）開発の理念とアメニティの思想	137
IV	総合保養地域整備法とウォーターフロント・リゾート開発の問題点	139
V	ウォーターフロント・リゾート開発の成否と余暇条件の整備	143
VI	おわりに	145
第14章 港・ウォーターフロント開発における住民参加		147
I	はじめに	147
II	韓国沿岸の特殊性	148
III	地域開発と港湾機能	149

IV 港湾開発の国民経済性	150
V 国土開発と市民生活	151
VI 地域社会開発と住民参加	152
VII 港・ウォーターフロント開発の課題	154
 第15章 港・ウォーターフロントと環境	157
I はじめに	157
II 沿岸域の特性	157
III みなどの機能	159
IV 港と環境	161
V 港・ウォーターフロントの環境創造	162
VI おわりに	170
 第16章 沿岸域環境の管理	172
I はじめに	172
II 沿岸域の意義	172
III わが国の環境問題と法制の整備	174
IV 中国の沿岸域開発の転換	175
V 中国の沿岸域管理法の制定の根拠	177
VI 沿岸域の総合的管理	179
VII おわりに	183
 第IV部 港・ウォーターフロント開発の経営と政策	
 第17章 発展途上国における港湾経営	187
——タイ国の民活導入事例を中心に——	
I はじめに	187
II 港湾経営の環境変化	189
III 港湾経営の現状	193
IV 港湾経営と民活導入	196
V おわりに	200
 第18章 植民地治政下における大連港経営	202
I 南満州鉄道株式会社の設立	202

II 大連港の整備と運営体制	205
III 埠頭の荷役と港湾労働の供給体制	208
IV 日本的ポート・オーソリティとしての満鉄	212
第19章 韓国のウォーターフロント開発政策の問題と課題 215	
I はじめに	215
II ウォーターフロント埋立てと土地利用	217
III 21世紀の国土構造と港湾	220
IV ウォーターフロント開発と港湾の体系的配置	223
V おわりに	229
第20章 港湾経済と地代論 231	
I はじめに	231
II 土地価格	232
III 「空間」の概念の導入	235
IV 土地資本と「空間」概念の制約	237
V 差額地代と絶対地代	238
VI おわりに	240
第21章 港湾都市政策の国際比較とウォーターフロント開発 242	
I はじめに	242
II ウォーターフロント開発の概念形成	243
III 欧米と日本の港湾都市政策の断層	246
IV 日本型港湾開発方式におけるウォーターフロント開発	249
第22章 港の地域開発の理論と政策 254	
I はじめに	254
II 港湾による地域開発効果	254
III 港湾による地域開発効果と問題点	258
IV 問題点への対応と政策	262
「港湾経済研究」総目次 (No.1～No.29) 267	
編集後記	289

第Ⅰ部 港・都市の沿革と発展

第1章 近代的都市の形成と港

——産業革命期のエディンバラと港リース——

I はじめに

英国における産業革命期を時期的に区分すると、イングランドとスコットランドでは若干のずれがみられる。何故なら、一般にいわれている産業革命の始期、1760年は、いわゆるイングランドのそれであって、スコットランドの場合は、ハミルトン (Henry Hamilton) がいうように、それよりは20~30年遅れて始まっているからである。

スコットランドの産業革命期を素描すると、この期を2つに区分することができる。前半の1780年から1820年の一時期が、綿工業を通してスコットランドの産業の基盤が急速に育成された段階なら、後半の1830年から1860年にかけては、鉄工業を中心とした重工業が整備された時期といえる。とくに、都市グラスゴウ (Glasgow) の発展は著しかった。その発展の要因は1707年のイングランドとスコットランドの統合後に求められる。

統合後グラスゴウ商人はタバコ交易に参画できるようになった。その折り、かれらがタバコの葉を輸入するためにアメリカ植民地に持ち込んだ商品には、布・鉄砲・工具・革製品・乾燥魚等があった。そのために、かれらはそれらの商品を製造する新工場の建設や、既存の製造所の整備に関わる投資に目を向けた。こうしたかれらの積極的な経営努力が、グラスゴウをリンネルや綿織物の都市として印象づけさせたばかりでなく、他の諸産業ともこの都市を結びつけ得る要因を作りあげた⁽¹⁾。

産業革命を通して英國の有数な工業都市に成長を遂げたグラスゴウは、18世紀までは1万2000人程度の人口を数える都市にすぎなかった。ところが、産業革命期に大きな変貌を遂げ、革命期の半ば、英國ではじめて人口調査が行われた1801年には、エディンバラの9万0768人に対し、グラスゴウのそれは7万7008人であったが、30年後の1831年になると、前者の17万5407人に対し、後者

のそれは19万3030人といったように、後者が前者を1万7623人上回るまでになつた⁽²⁾。

エдинバラ (Edinburgh) の場合は、スコットランドの首都でありながら都市の機能が政治と文化に比重が置かれていたので、産業革命の動向の中では必ずしも主役を演じた都市ではなかった。しかし、スコットランドの近代化は、常にエдинバラとグラスゴウが連動した形で展開されたので、前者の都市機能もまた大いに拡大された。どちらかというと消費型の都市構造を有していたが、しかしそれでも、グラスゴウを除く他の都市と比較すると、産業革命期を契機に、新しい時代に向けての都市の対応が積極的に位置づけられたといえる。

本章は、大型船時代の到来とエдинバラの港リースの改修築事業、そこに絡む財政や技術的な問題に検討を加えながら、エдинバラが近代的な都市へと変貌を遂げていく過程で、逆にリースの問題が都市の領域的拡大にどのような作用を果たしたかを、論じることにある。そして、その検証の意義は、消費経済型都市エдинバラにおいても、国民経済の展開の中で果たされた港湾の役割の意味を、特定の歴史的現実の中で把握することによって、港と都市の関係を既存の位置づけとは異なる観点から検討を試み、港湾の広域化と都市機能の拡大という視角で港と都市の関係を論じることにある。

II 國際貿易港リースの課題

1329年の国王勅許状に基づき、リース港の管理・運営はエдинバラ市に移管された。リース港は当初、港といつても河口 (the Mouth of the Water of Leith) に船の停泊地を求めた小さな湊にすぎなかつたので、産業革命の息吹がエдинバラ市民にも感じられるようになると、国際貿易港としての体面を整えるのに解決しなければならない課題が累積していた。17世紀終わりと18世紀半ばのリース港の港勢を素描すると、1692年は29隻、容積トン数1702、1船当たりの容積トン数58.7であり、1740年は47隻、容積トン数2628、1船当たりの容積トン数55.9であった。そこには、大きな数字の変化はみられないが、産業革命前夜ともいえる1752年になると、68の船隻数に対し容積トン数6935、1隻当たりの容積トン数102といったように、船舶の大型化が着実にみられ始めた⁽³⁾。そして、そのような1隻当たりの容積トン数は、表-1 (1834年のリース港) をみてもわかるように、大幅に増加した。

表-1に基づく1834年のリース港の港勢であるが、外貿に携わる出入港船舶547隻の容積トン数は7万8931であり、1隻当たりの容積トン数は144.3であっ

た⁽⁴⁾。産業革命前夜の数字に比べても、1.41倍の割合が示され、着実に船舶の大型化が図られている。既に、リース港では、1812年に最初の蒸気船レイク・レディー号 (The Lady of the Lake) がフォース湾 (The Firth of Forth) に姿をみせ、アロア (Alloa)・リース間を定期的に航行したことからみて、蒸気船の巡航は船舶の大型化を一層促したといえる。1844年の数字であるが、この頃になると、リース港入港の内貿船でも蒸気船は増加し、その数は総隻数2272のうち381隻であった。

表一 1834年のリース港

(1)入港状況(外貿)			
	船舶隻数	容積トン数	人
国内船	191	30,312	1,685
国外船	143	15,221	874
合 計	344	45,533	2,559
(2)出港状況(外貿)			
国内船	144	26,701	1,376
国外船	59	6,697	382
合 計	203	33,398	1,758
(3)内貿状況			
入 港	3,484	253,649	15,084
出 港	1,782	175,831	10,762
合 計	5,266	429,480	25,846

(資料) "City of Edinburgh", in *The Statistical Account of Edinburghshire*, eds. by T. Clark, T.J. Crawford, A. Borner, (Edinburgh, 1845), p. 773.

もちろん、船舶の大型化への対応と港湾機能の向上にむけて、これまでその都度港湾の改修築事業が行われてきた。最初の本格的な工事は1710年であった。この工事でリースでは初めての石の桟橋が造られた。桟橋ができると、水深の浅いリース港の欠陥は幾分は解消され、これまで本船を沖合に停泊させ小舟(舡)で荷の積み卸しを行っていた荷役作業は、舟を接岸させて岸壁で処理できるようになった。これは、荷役作業の効率化ばかりではなく、沖合作業にともなう身の危険を防止する面からも、多大な実効をあげた。その後、現在の税関の建物の前に最初のドックが造られた。1777年になると、リース港の隆盛も手伝って、港は拡張した。浚渫工事と新桟橋の建設も行われたが、この期の船舶の改良の速度は早く、せっかくの改修築工事もその後暫くすると船舶の大型化という実情に合わなくなり、充分な水深の確保が困難となつて、大型船舶の沖合の停泊により舡による荷役作業が再び余儀無くされた。こ

のような問題点を解決するため、エдинバラ市当局は、再三再四レニー（John Rennie）を初めとした実績のある土木技師を招き、リース港改修築の検討を進めた。

しかし、大型船舶の接岸可能な港湾の改修築は、リース港においては殊の外難しかった。何故なら、潮の干満の差の激しいスコットランドにありながら、リース港は元来小河口から発展した港であり、土砂の堆積し易い場所に立地していたので、当時の浚渫技術では、水深の確保に充分な対処を図ることができなかったからである。それゆえ、蒸気船の巡航が珍しくなくなった1820年頃になると、本格的な港湾の改修築工事にともなう技術論争が土木技師の間で積極的に展開した。

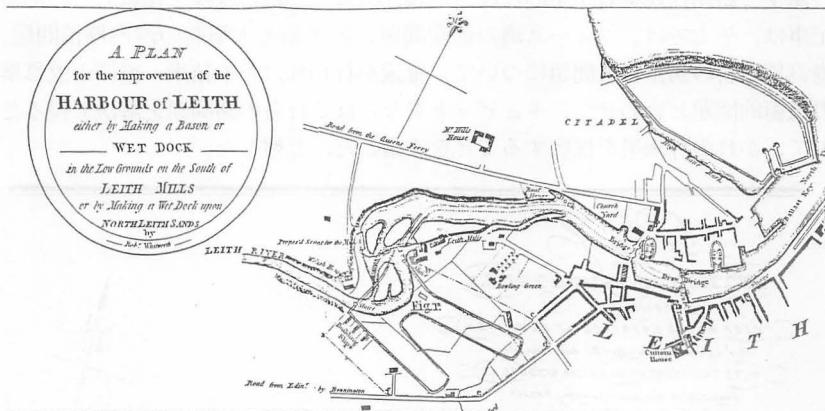
同時に、産業革命期の発展に基づく港湾貨物の増加にともない、エдинバラ＝リース間のコミュニケーションの円滑化が求められた。その結果、エディンバラ＝リース間を繋ぐリース・ウォーク（Leith Walk）の整備工事が行われることになった。1787年の条例（An Act for making a Road from Saint Bernard's Street, in the Town of Leith, to the foot of Leith Walk, in the County of Edinburgh; and for Widening and enlarging certain Streets in the City of Edinburgh, and the Avenues leading to the same; and for amending two several Acts passed, relative to the said City, in the Twenty-fifth and Twenty-sixth years of His present Majesty's Reign.）がそれであった。この条例に基づく道路の整備によって、エдинバラとリースの経済的結合はこれまで以上に密になり、駆馬車や荷馬車の往来の迅速化が図られ、人的交流と物的流通は大いに盛んとなった。

III 大型船時代への対応とリース港の改修築事業

産業革命の進展とともにリース港の取扱貨物量が増加し、同時に、船舶が大型化するにつれて、港の機能が追いつかなくなってしまった。産業革命期も半ばといえる1820年代になると、事態はいっそう深刻になり、リース港の将来そのものが問題になった。何故なら、これまでエдинバラ市当局も改修築工事を通して港の機能の活性化を図ってきたものの、水深の確保という難問題は、簡単な工事では処理しきれないという技術的、経済的実情と相まって、外貿港としての将来的な位置づけが危惧されていたからである。

1820年代から30年代にかけて展開する技術論争は、水深確保のためのいわゆる掘込港湾であった。もちろん、このような構想は過去にもあり、1786年11月にエディンバラ市長並びに市行政官に提出されたホワイトワース（Robert Whit-

worth) 案がそれであった。かれの計画案は⁽⁵⁾、図一1（ホワイトワースのリース港改修築計画案図）をみるとわかるように、低潮に影響されない内港造りに特徴があった。そして、それは今日のリース港の原型ともいえるキュビット（William Cubitte）案とさほど変わるものではなかった。なお、図一2は1834



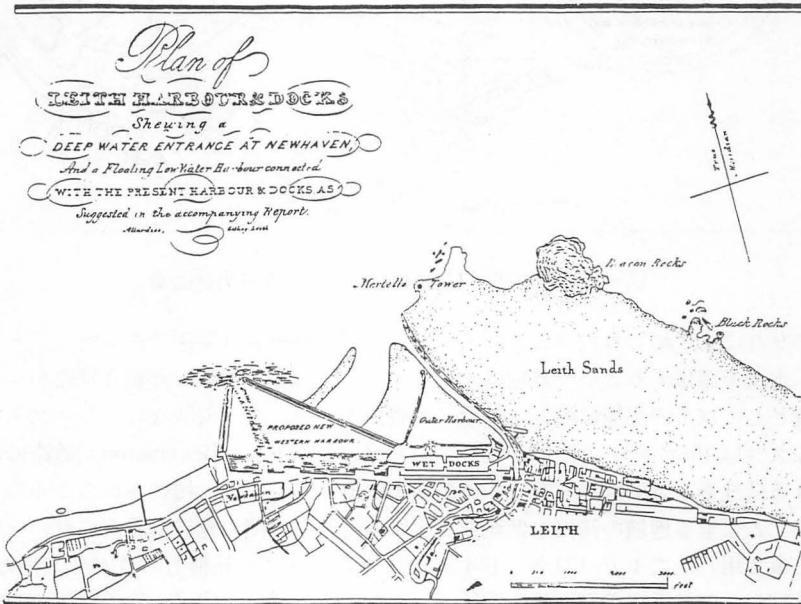
図一1 ホワイトワースのリース港改修築計画案

年9月にまとめられたキュビットのリース港改修築計画案図である⁽⁶⁾。

水深を確保するという点では、ホワイトワースの計画案は評価されたが、当時としてはその実施に際してかなりの費用がかかった。何故なら、リース・ミルス (Leith-miles) の南側のリース川とベンニントン (Bennington) 道路にかける低地帯 3 万 5000 平方ヤードに繫船用内港と、そして、橋の下からミルの上のダムに至る地域の浚渫と低潮を克服するための水門の建設が計画され、その工事費用として 1 万 4134 ポンド 4 シリング 5 ペンスか見積もられたし、また、北リースの砂浜に予定される繫船ドックないしは繫船用内港の建設に 1 万 9787 ポンド 7 シリングを要すると計算されたからである⁽⁷⁾。そのためこの段階では、資金面からいわゆる掘込港湾の建設は実現しなかった。

リース港の改修築工事は技術的面はもちろんのこと、捻出すべき予算措置の論議がこれを期に噴出した。しかし、他方では、船舶の大型化が図られたといえど帆船時代であったので、さほど多額な工事費を必要としない既存の桟橋の延長もしくは新桟橋の建設ということで茶を濁す論議が大勢を占めた。そのため、事実上、浚渫工事をともなう掘込港湾ともいえる内港造りは、蒸気船時代を迎えた1820年代の技術論争までお預けの形になった。

1820年代から30年代初めにかけての技術論争の中心は、水深の確保を恒常的にする掘込港湾、いわゆる内港の建設にあった。このような動向に対して港湾の利用者側は賛同した。1834年11月4日付けのエディンバラ・オブザーバー(*The Edinburgh Observer*)は、かれらの考えを市民に伝えるために、蒸気船の船主と船舶代理業者が中心になった10月31日の会議の模様を掲載した。その記事は、そこでは、フォース湾の低潮問題、蒸気船と大型船の港内停泊問題、港湾使用料の適正料金問題について、審議が行われ、その結果、港湾の改修築の技術的問題と合わせて、キュビット案ならばこれらの諸問題を解決し得るとして、かれの計画案を採択することを決議した、と報じた。



図一2 キュビットのリース港改修築計画案

キュビットの計画案は、かれの計画書の序文にもあるように、リース港に船舶の出・入が自由に行われるために一定の水深が確保されることと、リース港がエディンバラ市民の経済的活動の場であることから、背後地との関係において港湾機能の回復を図ることを、主眼に置いていた⁽⁸⁾。しかし、500トン級の船舶を繫船できたとしても、40万ポンドの投資は、市民の間で大きな論議をよんだ。19世紀以降エディンバラの都市機能の拡大にともなう都市整備費の支出

は、市財政の悪化に結びつき、とくに30年代を迎えると港湾改修築費といえど、市当局はその資金を用意することが困難になっていた。

市当局の財政難もあって、港湾修築事業に際して、港湾使用料の検討が試みられた。当時のリース港では、入港船舶の港湾の利用に際して、桟橋使用料、港湾使用料、物財の岸壁使用料、マーク・パー・トン (merk per ton)、橋梁營繕税、プライム・ギルト (prime gilt)⁽⁹⁾を徴収していた。各項目をみてわかるように、他港と異なる点は、当初のリース港の改修築費に充当されるべきものが、その後エдинバラ在住の牧師の生活費に向けられたマーク・パー・トンや、リースの船主・船員組合ともいえるリース・トリニティー・ハウス (Trinity House of Leith) の運営費にあてられるプライム・ギルトが課せられていたので、リース港の使用料は当然のこととして他港よりも高くなつた。それゆえ、改修築の資金を利用料金の値上をもって賄うことはできないとした。つまり、使用料金の改正に対し難色を示した背後には、フォース湾に面してフォース・クライド運河の完成とともに開港されたグレンジマウス (Grangemouth) が、港湾使用料が安いうえに、浅水を克服し大型船舶が寄港し得る港になつたので、グラスゴウ商人のための中継港としてその機能を發揮し始めていたことを認めていたからである。しかし、リース港を支える市民の間では、港湾の機能そのものを度外視して、「リース港の衰退は高い港湾使用料金によるものだ」と、決めつける人もいた。

IV 港湾の広域化の必然性

リース港の改修築はエдинバラ市民にとっても経済の活性化を図る重要な要素だった。そのためにも、12から15フィートの浚渫工事によって500トン級の船舶が自由に出・入港できるキュビット案は、市民の間で高く評価された。しかし、市当局にとってもすぐに多額の資金を捻出することが難しかったので、リース港の改修築工事を願う人たちとは別の手立てにより解消を図ろうとする人たちが現れた。リース港の欠陥は充分な水深が確保できることにあったので、港湾を他の場所に建設することにより、解消できるとしたのがかれらの考え方であった。本格的には1834年のトリニティー港の改修築工事の請願 (The Commons of the United Kingdom of Great Britain and Ireland in Parliament Assembly に宛てられた “The PETITION of the persons whose names are hereunto subscribed, being Inhabitants of the City of Edinburgh and its Neighbourhood”) にはじまる。

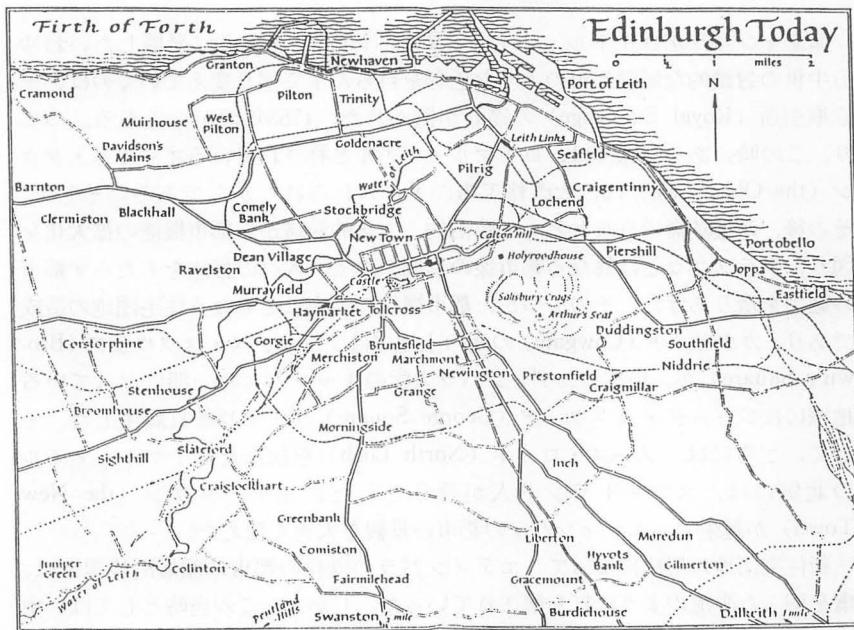
この請願はエдинバラ市およびその近隣に居住する貴族・ジェントルマ

ン・商人をはじめとした有力な市民によって提出された。その根拠は次のような内容に基づいていた。そして、それらは、トリニティー周辺の海底が深く、水深の確保が可能であり、浚渫も容易で土壌が港湾建設に適し、しかも適地が建設提案者の中心人物スコット（Alexander Scot）の所有地であり、港湾用地を容易に入手できる、という点にあった。もちろんそこには、リースに替わりトリニティーが活気づくことによって、スコットのような有力地元民が、その恩恵に浴するという狙いは当然に働いていた。しかし、いずれにせよ、トリニティー築港の利点を前提に、港湾の広域化構想が展開された。そして、リースを中心とした港湾の広域化構想は、グラントン（Granton）にまで発展した。

グラントン港築港の理由は、蒸気船時代を迎えて定期船の航行の増加と船舶の大型化が一般化すると、リース港の既存の港湾機能の下では、貨物の積み卸ろし、乗客の乗・下船が、一層潮の状況に左右され、干潮時は長い間沖に待たされるか、舟のような小舟の助けを借りるといった、常にともなう危険性と不経済性の中で、醸成された。そして、このような現実の諸問題が築港の論議を活発にさせ、1833年頃にはグラントン港の建設が具体的に提起されるまでになった。当初の推進者はジェネラル・スティーム・ナビゲイション会社（General Steam Navigation Company）のハミルトン（R. W. Hamilton）であり、かれは水深が確保され、船舶の岸壁への容易な接岸が約束される港の建設を願っていた。かれの提案はグラントンの地主でもあったブクルー・クゥインズベリー公（Walter Francis Duke of Buccleuch & Queensberry）の賛同を得た。かれはハミルトン案を実現させるために、自ら土木技術協会の会長であるウォーカー（James Walker）にその算定見積書の作成を依頼した。ウォーカーは依頼に基づき調査報告書を纏めた。その報告書は、直ちに海軍提督であったミルン（Sir David Milne）が主宰する“Mercantile and Nautical Gentlemen”的会合で検討され、採択された。ブクルー・クゥインズベリー公は、ミルン提督のお墨付を得たので、工事費のほとんどを自己負担とし、事業の推進を図った¹⁰。

1835年11月に工事に入った。工事予算額は26万8000ポンドと計上された。そして、この港は、一部分ではあったが、ヴィクトリア女王の即位という記念すべき日、1838年6月28日に開港した¹¹。図-3（今日のエдинバラ）を見てもわかるように、リースから3マイル程西に離れた場所にグラントンに港が造られた。しかし、当時としては3マイル程といっても、交通コミュニケーションの問題を考えると、「僻地」というイメージは拭い去れなかった。ところが、この港の推進者がブクルー・クゥインズベリー公であり、かれのこれまでのス

コットランド近代化の貢献に対し、中央政府も高く評価していたので、ウィリアム4世 (William IV) は、工事の最中の1837年4月21日に、条例 (An Act to enable the Duke of Buccleuch and Queensberry to make and maintain a Pier at Granton, in the Parish of Cramond, and a Road therefrom to join the Road leading from Leith to Queensberry, in the County of Edinburgh) を制定し、リースとの間に道路を建設し相互のコミュニケーションを図ることを決めた。この条例によってグラントン港の将来は約束された¹²。



図一3 今日のエдинバラ

リースに隣接したニューへイブン (Newhaven) は、ジェームズ6世 (James VI) の時代までは、小さな漁村にすぎなかった。この漁村もまた大型船・蒸気船時代を迎えて着目されはじめた。とくに、1829年に、水深の確保が困難なりースに寄港できなかったエдинバラ・ロンドン定期船会社 (Edinburgh & London Steam Packet Company) の定期船がニューヘイブンの桟橋を利用してからである。この港は対岸のバーンティーランド (Burntisland) やペティーカー・イン (Pettycur Inn) とのフェリー基地として発展し、鉄道時代を迎

えるとファイフ (Fife) を結ぶ交通の要所として重要な役割を果たした⁽¹³⁾。リース港の水深確保の問題・港湾機能に見合わない使用料金問題、これらの諸問題に端を発したエдинバラ行政区域内の港湾広域化構想は、グラントンやニューヘイブンがフェリー基地として位置づけられる段階になると、消費都市エдинバラの生活物資の基地として、またスコットランド中央部との人的交流のターミナルとして、より一層重要な機能を果たすようになった。

V おわりに——都市機能の領域的拡大の内実化

エдинバラがロイヤル・マイル (Royal Maile) を中心に発展したいわゆる中世の封鎖的な城壁都市のような色彩を自らの手で塗り変えていくのは、王立取引所 (Royal Exchange) の礎石が置かれた、1753年頃からである。つまり、この時、ある意味では、ロイヤル・マイルと称されているオールド・タウン (the Old Town) に、大改修工事の手が入れられたからである。そして、その後、産業革命の息吹とともに政治的、文化的領域から都市機能の拡大化を図り、グラスゴウとは異なる都市像の形成の中で、人々の移住をもたらす都市の魅力を造りあげた。その1つが、都市機能の拡大にともなう住宅団地の造成であり、カウゲイト (Cowgate) の南の土地にはブラウンズ・スクウェア (Brown's Square) が、現在のエдинバラ大学のキャンパスの一部になっている地域にはジョージ・スクウェア (George Square) が、それぞれ誕生した。そして、さらには、ノース・ロッホ (North Loch) を挟んだロイヤル・マイルの北側には、スコットランド人が誇りとしたニュー・タウン (the New Town) が誕生し、エдинバラの都市の景観を大きく変えた。

新住宅団地の形成によって、エдинバラの既存の都市の領域的枠組みは、堰を切った奔流のように打ち壊されていった。しかし、この当時としては、中心から外に向けての外縁的な都市の領域的拡大は一般的な現象であった。ところが、エдинバラの場合は、既述したようなリース港の特殊事情が内在していたので、リースを中心に港湾機能の活性化を求めるながらも、現実には、トリニティー、ニューヘイブン、グラントンに新港の築造を推進しなければならなかった。当時のエдинバラの市民にはリース以外の沿岸域の場所は駅馬車のような交通手段を有していなかったので、かれらにとっては僻地に感じられた。しかし、この僻地に港が造られ、リースとのアクセスを持ち、逆にエдинバラ沿いのフォース湾沿岸域が開発され、後に鉄道時代を迎ると、これらの地がスコットランド中央部や中世から近代初頭にかけての都市文化の中心でもあったファイフ地方を結ぶ重要な交通の要所に変貌を遂げた。そのため、都

市エディンバラでは、度合いはともかくとして、僻地と称されていた沿岸域の地から内に向けての発展のインパクトも与えられた。その結果、消費型都市には珍しく、産業革命期という短期間に、グラスゴウのような工業都市と同様に、エディンバラは今日のような都市の広範囲にわたる領域的枠組の拡大を図り、交通コミュニケーションの側面からもスコットランド経済に大きな影響力を有することができた。

- (注)① S. G. E. Lythe, J. Butt, *An Economics History of Scotland 1100-1939* (Edinburgh, 1975), p.147.
- ② David Keir (ed.), *The City of Edinburgh (The Third Statistical Account of Scotland)*, (Glasgow, 1966), p.99.
- ③ "City of Edinburgh" in *The Statistical Account of Edinburghshire*, eds. by T. Clark, T. J. Crawford, A. Borner (Edinburgh, 1845), p.773.
- ④ T. Clark, T. J. Croford, A. Borner, p.773.
- ⑤ Robert Whitworth, *Report and Estimates relative to the Enlarging of the Harbour of Leith with Plans of a Basin above Leith-miles, and another between the North Pier and the Citadel, with Sections of part of the Work* (Edinburgh, 1786), で、かれは計画案を具体的に示している。
- ⑥ William Cubitte, *REPORT on the HARBOUR AND DOCKS of LEITH AND THE projected NEW HARBOUR AND DOCKS in its vicinity* (Leith, 1834), にかれの計画案をみる。
- ⑦ Robert Whitworth, pp.10~18.
- ⑧ 注(6)に掲げた計画書に基づく。
- ⑨ プライム・ギルトに絡むリース港の改修築工事については、小林照夫『スコットランド産業革命の展開』(八千代出版、1981年)、第4章第3節で論述した。この特殊税の発生と運用については、小林照夫「リース・トリニティ・ハウスの機能と役割」((財)港湾労働経済研究所編『港湾労働経済研究』、年報No.10、1986年)を参照されたい。
- ⑩ J. Burrow & Co. Ltd. (Ed.), *Granton Harbour Handbook-A brief History of Granton Harbour, Edinburgh, with Notes on its Trade Facilities and Schedule Rates, etc.*, (Edinburgh), p.15.
- ⑪ J. Burrow & Co. Ltd., p.15.
- ⑫ この港は、1846年には、フォース湾の対岸の都市バーンティーランドとの間のフェリー基地となり、スコットランド中央部およびファイフ地方を結ぶ交通の要所となった。
- ⑬ エディンバラにおける港湾の広域化と鉄道問題については、小林照夫「Edinburgh 行政区内にみる港湾の広域化と小規模鉄道の建設」(関東学院大学人文科学研究所編『(関東学院大学文学部)紀要』、第30号)を参照されたい。

第2章 対ソ連極東貿易における 網走港の歴史と港勢

I はじめに

「オホーツク、網走」と聞いても、北海道以外に在住する人には、わが国北東端の辺境というイメージしか恐らく湧かないかもしれない。事実、網走近辺の森にはヒグマが棲息し、空にはオジロワシをはじめ猛禽類が飛翔し、また海には海獣トドやアザラシが餌を食む、この地は、まさに日本に残された数少ない野生動物の宝庫である。

そのオホーツクは、語源についても非常に興味深い逸話がある。池上二良教授の説明によると、ツングース・満州諸語の1つエウェン語（ラムート語）の「川」を意味する普通名詞「オカ」が、オホーツクの語源であるという⁽¹⁾。

そもそもロシアによるシベリア征服事業が始まったのは、モスクワ大公国イヴァン4世（雷帝）晩年の頃である。当時、カマ河からウラル山脈にかけて広大な所領を有する企業家のストロガノフ家は、ウラル山脈東方の西シベリア地方の進出を企て、1581年、ドン・コサックの首領、エルマークの率いる一隊を西シベリア地方に派遣し、約3年をかけてその地の大半を征服した。これがシベリア征服の始まりである⁽²⁾。

エルマークの死後（1584年）も、コサック達は彼の後を継いで、シベリア征服を進めていき、1619年にはエニセイ（Enisej）川に達し、その後にはレナ（Lena）川を発見した。そして1637年にはコサックの一隊がオホーツク海岸に到達し、さらに1648年、コサックのデニネフがアジア大陸の東北端、ペーリング海峡に臨む地方を探検したという⁽³⁾。

ロシア人コサックはこのように、わずか半世紀余りでウラルからオホーツク海、太平洋岸に達したが、彼らは原住民の話を唯一の手掛かりに、困難なシベリア大地の踏破を敢行した。彼らが現在のロシア連邦共和国ハバロフスク地方オホーツク市の周辺にたどり着いたとき、そこに流れる川を指して、「『これは何か』とロシア人が原住民に聞いた。原住民は『それは‘オカ’である』と答えた。そこでロシア人は『これはオコタという川か』と思い、オコタ川と名づけ」、そしてその川の河口にできた町をロシア語式の語尾を付けてオホーツク

とし、その前に広がる海をオホーツク海としたという⁽⁴⁾。

このような語源を持つオホーツクが、今、新たな注目の時を迎えようとしている。オホーツク海に面したソ連の極東地域とわが国の北海道北東地域は、日ソ貿易の新しい時代を反映して、経済的に急接近しつつある。網走港は、オホーツク海沿岸地方の重要な港湾として、従来から機能してきたが、規模が小さく、また首都圏中央から遠隔地にあるため、十分にその存在を知られてこなかった嫌いがある。そこで本章では、対ソ連極東地域貿易の新たな局面を踏まえながら、網走港の沿革ならびに現状を見ていくことにしたい。

II ソ連極東地域と北海道の経済交流

ソ連経済は現在、ループルの価値の下落とモノ不足がますます深刻化の度合を深めている。このようなソ連経済を立て直すには、諸外国との経済協力が不可欠であり、その点では、連邦政府も各共和国政府も、首脳部は共通した認識を持っている。ロシア共和国は、そのような経済協力の一環として、1990年6月18日モスクワにおいて、横路孝弘北海道知事を団長とする道訪ソ団と「友好的なパートナーシップに関する合意書」の調印を交わした。ロシア共和国が日本の都道府県とこの種の協定を締結するのは初めてのことであるが、わが国の外交史上でも、画期的な出来事といえる。

合意書の内容は、農林水産業、建設業、機械工業、交通、観光などの分野で合弁企業の設立、見本市の開催および技術交流を促進し、文化交流や青少年の交流、環境保護分野での協力を推進することなどが盛り込まれている⁽⁵⁾。またこれと同時に発表されたコミュニケでは、①サハリン大陸棚石油ガス・プロジェクト⁽⁶⁾の早期実現、②航空路、海上航路の開設に向けての努力、③農業、林業分野の遺伝資源、種苗の交換を含む技術開発・交流の促進、④漁業にかかる共同事業および協力、⑤北東アジアにおける文化交流史に関する共同研究の推進、⑥双方の立場が一致しない問題についても対話を継続する、などの点に関して合意を見た。なお⑥の「双方の立場が一致しない問題」とは、北方領土問題のことを指し、間接的な表現ではあるが、ロシア共和国の側にも領土問題解決のための話し合いの用意があることを示すものとなっている。

北海道が今回の協定締結に踏み切った1つの理由は、横路知事が「今のうちにどれだけソ連とのパイプを太くしておくかが大切」⁽⁷⁾と語る通り、北海道という地の利を活かし、他の都府県に先がけて、競争上優位な立場を築いておこうとの狙いがあったからである。北海道はソ連極東地域と地理的に近接し、アクセスの点で比較優位があるので、それを十分に活用すべきである。そのため

北海道では、対ソ貿易拡大のための具体策として「域内決済」方式なる貿易決済方法を提案した。これは、北海道内の企業、経済団体の輸出入のうち、域内分をまとめて決済する方法で、道庁がその調整役を努め、商社的機能を果たそうというものである⁽⁸⁾。従来、対ソ貿易は、ソ連側の外貨不足や支払遅延などの問題があるため、主としてバーター貿易の形態をとっているが、ソ連のわが国向け輸出可能な商品とわが国の輸入需要とが必ずしも合致せず、バーター貿易に限界が生じているのが現状であって、このような隘路を回避するための手段として、この方式が考案されたわけである。

ソ連極東との経済交流の拡大は、道レベルだけでなく、市や町のレベルでも積極的に取り組まれている。現在、道内5市がソ連極東各市と姉妹都市提携を結んでいる。すなわち旭川市がユジノサハリンスク（豊原）と、釧路市がホルムスク（真岡）と、北見市がポロナイスク（敷香）と、稚内市がネベリスク（本斗）と、そして小樽市がナホトカとそれぞれ提携を結んでいる。これらの姉妹都市は単なる友好都市という関係に止まらず、双方の地域経済の活性化を図る一手段として位置づけることができる。上記の他、函館市ではウラジオストクとの姉妹都市の提携と航空路の開設を希望して、1990年3月に訪問団を派遣しており、また石狩湾新港のある石狩町も、ハバロフスク地方ワニノ市との間で定期航路の開設を目指す覚え書きを90年11月に交わしている。

ところで一口にソ連極東地域といっても、その面積は広大で、マガダン州、カムチャツカ州、サハリン州、ハバロフスク地方、沿岸地方、アムール州にヤクート自治共和国を加えた地域に及んでいる（図-1参照）。行政上、ソ連極東地域はロシア共和国に属し、北方領土はサハリン州の所管となっている。面積は622万平方キロメートルあり、ソ連全体の4分の1（日本の国土の17倍）を占め、そこに約30の民族が住むという。人口は1987年現在、777万人でソ連全体の2.7%にすぎないが、金の生産では国内産出量の半分以上を占め、その他にダイヤモンド、すず、鉄鉱石、石炭、天然ガス、石油などの鉱



図-1 ソ連極東地域

物・エネルギー資源に恵まれ、またサケ、マス、タラなどの水産資源や木材資源も豊富である。

ペレストロイカの進行により、ソ連極東では各地の企業および公団に貿易その他の経済取引を結ぶ権限が委譲されるようになって、近年、日本製消費材に対する輸入需要は急速に高まっている。一方、日本側にとっても、ソ連極東地域の豊富な鉱物、エネルギー、水・林産資源は、非常に魅力的なはずである。現在のところ、北海道および市町の地方レベルでは、対ソ貿易促進のための積極的努力が繰り返されているが、次の段階では、ソ連の外貨不足とループルの交換性を回復するための国レベルでの大規模な対ソ資金援助措置が待たれる。北方領土問題との関係で、対ソ資金援助は実現しにくい側面を持っているが、領土問題も徐々に解決の方向に進む気配を見せ始めており、今後は、日ソ貿易の量的拡大も相当に期待できよう。そうなると、わが国における日ソ貿易の最前線基地としての網走港は、より一層の整備・拡充が必要となるわけだが、これまでの網走港の開発がどうであったか、次にその歴史を振り返ってみたい。

III 網走港の沿革

日本の辺境ではあるが、網走港の歴史は意外と古い。『網走築港調査書』には、「貞享の頃（1660年代中葉）、松前藩令を下して北見国全班を統括する政統幾閥、宗谷場所を宗谷に置く。これ北見開拓の濫觴にして、又網走港史の第一節なり」⁽⁹⁾とある。しかし当時はまだ内地人は定住しておらず、寛政年間（1789～1801年）に入って、初めて内地人による漁業が始まったという。しかしそれでも、当時の住民はほとんどアイヌ民族であることに変わりなく、道路整備も不十分で、交通は専ら海路に頼っていた。

明治19（1886）年、北海道庁が開設され、その下に函館支庁と根室支庁が置かれると、網走は根室支庁の所管となった。同年、北海道を巡視した外相の井上馨と内相の山県有朋は、網走に港が必要であることを説き、それを受け、道庁では、明治20（1887）年、イギリスから港湾技師のスコット・マーク（C. S. Meik）を招き、翌21（1888）年5月から6月にかけてオホーツク沿岸の測量調査に当たらせた。

マークの調査は短時日で終わったため、必ずしも精確であるとはいえないが、より一層精密な調査が必要となった。北海道庁技師、広井勇がこの調査の任に当たり、明治33年着工、37年完成の計画で、総工費約130万円を見積もった『網走港湾調査報文』⁽¹⁰⁾が作成された。しかしこの金額は当時、余りにも巨額で

だったので、施工には至らなかった。

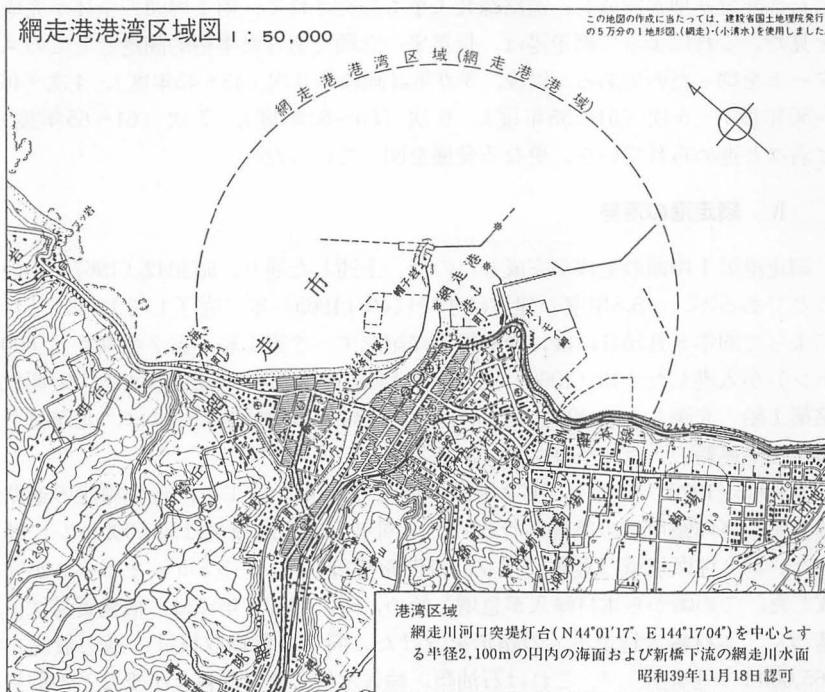
その頃、網走の工業は、緒についたばかりで、明治23年（1890）年に網走川沿いに山田製軸所の工場が建設された。山田製軸所では、網走地方の白楊材を使ってマッチの軸木を生産し、製品は川船で網走川を下って網走浜まで運搬され、積取船に積み直されて神戸に直送された。このとき木材の伐採には囚人が使役され、また定住の職工が募集されて、当時、男女合わせて160人が雇用されていたという^⑪。工業製品の出荷が増大すれば、当然、築港は不可欠となり、そのための陳情が何度も行われたが、その都度「輸出入貨物はどれくらいあるのか。荷物のないところに築港は必要ではない」とか、「網走に百数十万円の巨費を要する大築港は分に過ぎたる望みである」と言わされて却下されたのである^⑫。

網走築港問題がようやく日の目を見たのは、「北海道拓殖15カ年計画」においてであった。この計画は、明治43（1910）年3月の帝国議会で承認され、網走港修築の着工は8年後に予定され、7カ年の継続事業として総工費250余万円が計上された。しかし着工は8年後という長期であったので、その間の大正5（1916）年には、拓殖政策そのものに変更があり、網走築港計画も商港から避難港への計画変更と予算規模の縮小が余儀なくされて、最終的には、大正8年着工、5カ年の継続事業、総工費126万円の事業計画が確定した^⑬。

このように網走港の修築は、大正8年から5カ年計画で実施されたが、第1次大戦後のインフレの影響による資材の高騰と賃金の上昇、国庫財政の困難、それに昭和2（1927）年の暴風波浪災害が加わって、工事は遅々として進まず、すべての工事が完了したのは昭和5（1930）年に至ってのことであった。オホーツク海のうち寄せる波と吹きすさぶ風雪は予想以上に凄じく、「起工以来11カ年余を費し、修築費総額400万円、延人員75万人、わが国築港史上まれにみる難工事であった」という。

避難港としてスタートした網走港は、しかし住民悲願の商港に脱皮するには、戦後まで待たねばならなかった。というのも、この頃からわが国全体が次第に戦時体制下に入っていき、既設防波堤の改修工事や、商港機能を備えた新施設の工事は、国家予算上、見送らざるを得ない状況にあったからである。

戦中、終戦直後の空白期間を経て、網走港は、昭和22（1947）年、港湾機能の回復を図るため、網走川筋物揚場の維持補修工事が始められた。翌23（1948）年、港則法が制定され、同施行令によって網走港の港域は、「網走河口突堤燈台（北緯44度1分17秒、東經144度17分4秒）を中心とする半径2,100mの円内の海面および新橋下流の網走川水面」^⑭の範囲に定められて、現在に至ってい



図一2 網走港の港域

る（図一2参照）。昭和25（1950）年、北海道開発法が公布されて、北海道開発庁が発足し、その下に、翌26（1951）年、北海道開発局が設けられて、以後、網走港は道の管轄から国の管轄へと移行した。それにともない、同年、網走開発建設部が設置され、網走港の工事を担当する出先機関として網走港修築事業所が設けられた。昭和28（1953）年には、網走港で港湾管理者の設立があり、網走市が業務を所管することとなった。その間、第1期北海道総合開発計画に基づいて第1次5カ年計画（昭和27～31年度）が、そして33（1958）年からは、第2次5カ年計画（昭和33～35年度）が策定、実施された。

昭和36（1961）年3月、港湾整備緊急措置法が公布されて、網走港も「港湾整備5カ年計画」の時代に突入していった。第1次港湾整備5カ年計画（昭和36～39年度）の期間中には、網走港東防波堤の延伸および第1埠頭の建設が主に進められ、第2次港湾整備5カ年計画（昭和40～42年度）中の昭和41（1966）年には、-7.5岸壁および-5.5岸壁の埋立が完成し、その翌年には第1号上屋

と石油配分基地が完成し、道路鋪装工事も施行されて、第1埠頭の全体が完成を見た。これによって網走港は、長年来の念願であった本格的商港としてのスタートを切ったのである。以後、5カ年計画は第3次（43～45年度）、4次（46～50年度）、5次（51～55年度）、6次（56～60年度）、7次（61～65年度）と着々と進められていき、更なる発展を図っていった¹⁶。

IV 網走港の港勢

網走港第1埠頭の全体が完成したのは、上述した通り、昭和42（1967）年のことであるが、-5.5岸壁の建設はすでに40（1965）年に完了しており、それによって同年8月15日には、商港網走に記念すべき第1船「第2金剛丸」（800トン）が入港した。43（1968）年4月、大阪・網走間を定期運航する、定期航路第1船「光潮丸」（2,000トン）が入港し、44（1969）年7月には、北洋材を積んだソ連船の「コルサコフ号」が初入港した¹⁷。

昭和45（1970）年には、第2埠頭岸壁（-5.5m）の工事、背後施設の道路鋪装および埠頭用地の整備が行われた。同年の貨物取扱量は523,000トンに達した。第2埠頭岸壁は翌年、埋立、浚渫を施行して、-5.5m・2バースが完成した。この頃から木材輸入が急増し始め、52（1977）年には、植物貿易法に基づく「木材輸入特定港」の指定を受けた。同年の貨物取扱量は過去最高の865,000トンを記録し¹⁸、これは石油類、輸入木材、化学肥料、小麦などの取扱量が増大した結果である。

昭和53（1978）年に「重要港湾」の指定を受け、55（1980）年には「無線検疫港」および「国際貿易港」の指定を受けた。

網走港は国際貿易港の指定を受けた商港だとはいっても、入港する船舶の圧倒的多数は漁船が占めている。平成元（1989）年度の入港船舶比較を見ると、内航・外航を合わせた商船の隻数は316であるのに対して、漁船の隻数は33,086で、商船は漁船の100分の1にも及ばず、このことから、網走港は水産品の集荷基地としての役割が相対的に大きいといえる。なお、総トン数で見ると、外航商船204,669トン、内航商船306,443トンに対して漁船は1,041,150トンで、商船対漁船の比率は約1：2になっている（表-1参照）。

貨物取扱量の年次比較は表-2の通りである。平成元（1989）年度の貨物取扱量合計は、開港以来初めて100万トンの大台に乗り、そのうち最も多いのは化学工業品で471,000トン、農水産品がそれに次いで202,000トン、以下、林産品134,000トン、鉱產品101,000トン、軽工業品83,000トン、金属機械工業品7,000トン、特殊品2,000トンの順になっている。内外別では、内貿が837,000トン、

表一 1 入港船舶年次比較

年次	外航商船		内航商船		漁船		避難船・その他		合計	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
1978	14	20,554	251	303,332	38,041	1,294,316	771	92,895	39,077	1,711,097
1980	16	39,268	239	272,789	38,258	1,147,790	758	75,807	39,271	1,535,654
1983	10	26,402	216	245,694	37,106	1,137,563	495	66,583	37,827	1,476,242
1985	22	71,577	251	269,377	31,981	986,692	586	67,178	32,840	1,394,824
1987	24	76,243	285	287,710	36,105	1,045,926	502	50,692	36,916	1,460,571
1989	40	204,669	276	306,443	33,086	1,041,150	640	61,182	34,042	1,613,444

(資料) 網走港湾管理者『網走港'90』, 1990年。

表一 2 貨物取扱年次比較

(単位: 千トン)

品目 年次	農水品		林産品		鉱産品		金属機械工業品		化学工業品		軽工業品		特殊品		合計				
	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿	
1982	129			129	24	24				38	38					427	427	69	
																2	2	2	
																689	24	665	
1985	144			144	85	85				39	39					442	442	92	
																92	2	2	
																2	2	803	
																85	718		
1987	151			151	98	98				41	41					437	437	72	
																72	2	2	
																2	2	801	
																98	703		
1989	202			202	134	134				101	29	72	7			7	471	471	83
																83	2	2	
																2	1,000	163	837

(資料) 網走港湾管理者『網走港'89～'90』, 1989年および1990年。

外貿が163,000トンである。内貿のうち移入が400,000トン、移出が437,000トンで構成されている。

移入品目の内訳は、ガソリン、灯油、アスファルトなどの石油製品が161,000トン(移入品全体の40.3%)、セメント101,000トン(25.3%)、水産品69,000トン(17.2%)、重油30,000トン(7.5%)、化学肥料29,000トン(7.2%)、金属機械工業品7,000トン(1.8%)、窯業品3,000トン(0.7%)となっており、移出品目の内訳は、麦131,000トン(移出品全体の30.0%)、窯業品108,000トン(24.7%)、砂、砂利、石材72,000トン(16.4%)、繊維その他軽工業品62,000トン(14.2%)、重油40,000トン(9.1%)、澱粉および砂糖23,000トン(5.2%)、輸送容器2,000トン(0.4%)となっている。なお、輸入品の内訳は、林産品が134,000トン、石炭が29,000トンで、いずれもソ連から輸入されており、ソ連側の積出地はナホトカ、ワニノ、タンギなどである¹⁹。

網走港は、オホーツク海の門戸として、後背地に北見市および網走市とその近隣13町村からなる、いわゆる北網経済圏をひかえ、生活関連物資の物流拠点

となっている。後背地にはまた、水産物加工工場や製糖工場、林産物工場が古くから立地し、最近ではコンピュータその他の企業の工場進出が活発化して、これら新旧の工場への原材料供給基地としての役割も果たしている。一方、この地方は、わが国有数の畑作地帯、日本の食料倉庫であるため、そこで生産された小麦、澱粉などは網走港を起点にして、日本全国に出荷されている。かくして網走港は、地域経済の発展に大きく貢献するとともに、わが国の安定した食料供給の一翼を担う物流拠点として、重大な存在意義を有するものといえよう。

V おわりに

北海道内の主要港湾の中では、輸出入金額で苫小牧港、室蘭港、釧路港が上位3港を形成しており²⁰、網走港の占める相対的地位は低いといわざるを得ない。それは、網走港における貿易相手国がソ連1国だけであり、品目も原木と石炭に限られているという、いわばモノカルチャーに由来している。日本の貿易関係者の間からは、しばしば「ソ連に売るものはあっても、ソ連から買うものの（工業品）がない」という声が聞かれるが、確かに日本の工業製品における比較優位は際立っている。平成2（1990）年度の日本の対ソ輸入品目を金額順に見ると、やはり木材が最も多く、次に石炭、魚介類、鉄鋼の順になっている。このような日本の対ソ工業品輸出、1次産品輸入の貿易構造は、当面、変化がないだろうが、輸出入とも品目は確実に多様化しつつある。したがって、日本のバイヤーにとっても今後は対ソ輸入のビジネス・チャンスは相当に出てくるものと予測される。

これまで日ソ貿易は、領土問題との絡みや、ソ連通貨ルーブルが国際決済に使えず、バーター取引にならざるを得ない点が障害となって、その拡大が阻まれてきた。思うに、領土問題、貿易、ルーブルはそれぞれ悪循環の関係に陥っていた。ソ連政府は、経済の立て直しのために、西側先進国、とくに経済大国である日本からの資金援助を望んでいるが、日本政府としては、領土問題が解決していないために十分な資金を供与するわけにはいかない状況にある。一方、ソ連側では、外国からの資金供与が不足しているために、外貨不足とルーブルの交換性に問題をきたし、貿易量の拡大が阻害されるという結果になる。貿易量の不足は、日ソ両国の相互理解の不足につながり、よって、それは領土問題の解決を長引かせる1つの原因となっている。しかし、このような悪循環の環は、ゴルバチョフ・ソ連大統領の来日を機に、断ち切られる可能性も見え始めている。

本章では、オホーツクの語源から始まって、北海道とソ連極東との経済交流の現状、網走港開発の沿革および港勢について見てきたが、それには2つの目的があった。1つは、オホーツク海の門戸、網走港をより多くの人々に認識してもらうためである。というのも、網走港を知ることは、対ソ連極東貿易の現状と相手国ソ連の実情を理解するのに役立ち、それがひいては、領土問題解決の前提である日ソ両国民の相互理解を深める結果になるであろうからである。第2は、日ソ貿易の拡大が北網圏に人口と企業の集積をもたらし、地域経済の飛躍的発展を促す最大の鍵になると考えられるので、これから網走港は、日ソ貿易拡大と、さらには北方4島観光の増加をにらんだ開発整備が望ましく、それらの点を強調するためであった。北海道の北東端に位置する網走が、近い将来、日ソ貿易の中心拠点となり、北方4島観光の起点として繁栄することも、決して夢想ではなく、1日も早くそうなることを期待して止まない。

注(1) 『網走新聞』、「今日の話題」1987年10月10日付で紹介された池上二良北海道大学名誉教授の所説。なお、これ以外にも諸説があるて、網走市の畠山三郎太氏によると、①ツングース語の「アホート（大きいの意）」に由来するという加藤晋平の説、②17世紀初頭、ロシア船が海獣獵目的で進出するようになったとき、そこをロシア人が「オホーツエコ・モーリエ（狩猟をする海）」と呼ぶようになったのが起源だとする前谷公茂の説、③ラムート語の「広い川」の意味だという米村哲英の説、④エベング語の「川」から来ているとするソ連大使館広報部の見解、その他、牧英夫の見解や小林望・徳田球雄の説などがあるといふ。『網走新聞』、「今日の話題」1987年11月13日付。

- (2) 岩間徹編『ロシア史・世界各国史4』（第10版）山川出版社、1975年、115ページ。
- (3) 岩間、前掲書、139～140ページおよび鳥山茂人『スラブの発展・大世界史15』文芸春秋、1968年、241～244ページ参照。
- (4) 『網走新聞』、「今日の話題」1987年11月10日付。
- (5) 『日本経済新聞』1990年6月19日付。
- (6) ソ連・サハリン州のフョードルフ知事（州執行委員会議長）は、北海道新聞記者とのインタビューで、「サハリン大陸棚の石油・天然ガス開発が新たなエネルギー資源として注目されているが、どのように開発・利用していくのか」という質問に対し、「石油については、開発による環境への影響評価の結論が出ていないので今は話せない。天然ガスは、ルニのガス田にプラットホームを建設する契約を近く米国の開発会社と契約する。この計画は現在、モスクワで検討中だが、推進することは決まっており、来年（91年）にも具体的に動きだすだろう。開発はサハリン州財政に大きく貢献する」と答えるとともに、「天然ガスは、サハリンで使うほか、日本、韓国、ソ連大陸部に売りたい。また、コルサコフ（大泊）までパイプラインを引く。パイプラインは、できれば日本まで延ばしたい。天然ガス開発をめぐり、日本の実業家らと意見を交わしているが、日本へのパイプライン建設は、北海道の意向を優先したい。北海道とはいずれ姉妹州関係を結びたいと考えており、善隣関係を維持したいからだ」との構想を明らかにした。『北海道新聞』1990年11月18日付。
- (7) 『日本経済新聞』、「地球時代の北海道——『域際』のうねり②」（北海道経済版）1990年10月24日付。

- (8) 域内決済方式についてもう少し具体的に説明すると、以下の通りである。すなわち、「例えば、道内の農業団体がソ連に穀物を輸出し、その代金として石炭と砂利を受け取ったとする。その石炭をエネルギー関連企業に、砂利を建設資材メーカーに再販売し、それぞれの会社が代金を農業団体に支払う。これらの決済を道内で調整する」というものである。なお、この方式については、行政が民間の取引きに介入することの問題点や、果たして各企業の調整が十分につくのかなどの懸念も表明されている。『日本経済新聞』(北海道経済版) 1990年10月20日付参照。
- (9) 東條貞『網走築港調査書』北見産業館、1914年(1988年復刻)、2ページ。句読点および括弧内は著者が加筆、旧漢字・用字も適宜当用漢字に改めた。
- (10) 『網走港湾調査報文』は、『網走港修築意見書』ならびに『網走築港調査書』とともに『網走港・全』1988年に収録、復刻出版されている。
- (11) 網走開発建設部築港課『網走とみなど——網走港史』北海道開発協会、1988年、96~97ページ。
- (12) 前掲書、98ページ。
- (13) 北海道庁『網走港修築工事史』、1936年(1987年復刻)、2~3ページ。
- (14) 『北海道港湾建築史』における記述。網走開発建設部築港課、前掲書、105ページ参照。
- (15) 前掲書、124ページ。
- (16) 網走開発建設部築港課、前掲書、133~164ページ。
- (17) 前掲書、138~142ページ。
- (18) 前掲書、151ページ。
- (19) 網走開発建設部『平成2年度事業概要』、7ページ。
- (20) 函館税關のまとめによると、1989年度の輸出入金額実績は、苫小牧港2,406億4,000万円(シェア29.8%)、室蘭港1,401億3,300万円(17.3%)、釧路港1,050億9,600万円(13.0%)であり、上位3港で60%以上のシェアを占めている。『日本経済新聞』(北海道経済版) 1990年1月27日付。

第3章 港都の発展と産業別構成

—戦前の横浜における人口動態を中心に—

I はじめに

横浜の場合、基本的には港の機能から都市が派生し、当然のことながら、市民の生産活動、消費活動の両方とも、港と強い関わりをもってきた。しかしながら、従来、一般市民の港湾に対する関心や意識は決して高いものとは思われなかった。それはきわめておおざっぱにいって、港湾が国家の營造物として形成され、かつては殖産興業、富国強兵といった国家目的のために、戦後は重化学工業を中心とする経済成長を優先して運営されてきたことに大きな原因があったといえる。しかし他方で、市民といつてもその内容は一様ではなく、港都に対する関わり方も様々であつただろう。それを明らかにするためには、港湾都市の変容とともに、市民の社会的構成や各市民層の役割をみなければならない。このような問題意識を背景におきつつ、本章では基礎的な1つの作業として、港都横浜の発生から第二次世界大戦期までを事例として、都市人口の集中過程と、港湾都市の経済的な機能変化に対応する市民の産業別構成の変化をみてみようと思う。

II 港湾都市の形成——貿易の発展と人口の集中——

港都横浜は、幕府権力によって、歐米列強の外圧に対する消極的対応策として建設されて以来、国家の政治・経済上の政策に深く組み込まれながら発展をとげてきた。しかも、横浜港は当初は独占的ともいえる国際貿易港としての性格をもち、まさにわが国の玄関口といえる特異な地位を占めた。しかし同時に、横浜は港湾都市の形成ないし発展の基本的な構造をももちあわせている。港から都市が生み出されてくる起動因はなにかといえば、それは港のターミナルの機能であるといえる。港湾は、人および貨物の移動・流通を陸海の間で接続するターミナルであり、そのためには荷役ないし保管の場としての物流機能と、商取引、金融の場としての商流機能を、さらにそれらの活動を補完する種々のサービス機能を必要とする。こうした「物的・商的な流通機能によって、諸産業の発展、人口の集中がもたらせられ、結果的には都市の形成がみられる」とことなる⁽¹⁾。こうした都市発生のメカニズムは横浜においても例外で

ではなく、国家の要請を受けながらも、港湾都市としての基本的な特徴をもつてゐるといえる。

ところで、港湾都市に限らず都市の一般的な特徴として、まず、人口の集中と集積があげられる。人口の集中・集積があつてはじめて、工業・商業・金融業・交通業さらに諸種サービス・公務などによる高度の社会的分業が可能となるし、それを基礎にして都市的な生活様式が成立し得る。しかし、現実に存在する都市はこのように素材的に規定されると同時に、体制的にも規定される。つまり、近代以降の都市人口の集中・集積は、おもに工業生産を基礎におく資本主義経済の発達によってひきおこされるし、都市は剩余生産物の集積地であり、さらに集積した資本の中枢管理機能がおかれる場所でもある⁽²⁾。したがって、港湾都市の発展をみる場合も、人口の集中と集積を単に量的拡大の過程としてとらえるだけでなく、同時に、経済的な発展段階をふまえて、その質的な発展の過程としてとらえる必要があろう。

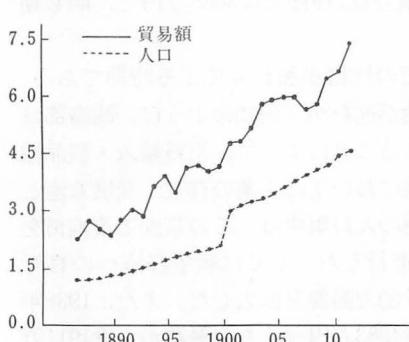
以下ではまず、港都横浜の発展の基礎となる人口の集中、集積の過程をみてみたい。また、港都独特の素材的要因として、さきにあげた陸海交通の接点としてのターミナル機能があるわけだが、ターミナルにおける商・物流の発達度をあらわす指標として貿易額をもちいて、人口との関係を概観してみたい。なお、貿易額の増大は、一方で港都経済全体の生産力の発展を、いいかえれば社会的分業の進展を、他方では港都における資本集積の進行を表現するものもある。

開港から第二次大戦終決までの港都横浜における人口集中の過程は、その増大と停滞をめやすにすると、大きく5期に分けられる。第1期は、開港から1870年頃までで、幕府によって建設された開港場に、内外の商人をはじめ港に経済的な機会を求める人びとが急速に集中することによって膨脹を遂げた時期である。1864年（元治元）には約1万2000人⁽³⁾、1865～67年（慶応年間）には、2万880人、1869年（明治2）には、2万8589人⁽⁴⁾という記録がある。第2期は明治初年から1880年代前半までで、6～7万人を推移し、停滞期ともいえる。第3期は、1880年代後半から1910年代はじめまでで、約10万人の中都市から40万人規模の大都市へ成長した時期である。第4期は、1910年代中頃から1920年代のおわり頃までの約15年間で、40～45万人の間を上下する停滞期といえる（1927年の急増はおもに市域の拡張⁽⁵⁾によるものなので、1929年まではほぼ横這いの状態がづづく）。そして第5期が、1930年頃から1944年の第二次大戦の終決前までで、これは第三の増加期にあたり、いっきに100万人を突破し、巨大都市とよべる大きさにまで到達した。

人口の増大期・停滞期を問わず、増加のおもな原因是社会増である。たとえば、1892・1897・1902・1907・1912・1917年の総人口に対する「入寄留者」の割合は、それぞれ57%・65%・57%・59%・57%・57%で、流入人口の大きさを物語っている⁽⁶⁾。そして、新規の流入者はそのつど産業構造の変化にあわせて編成されていったのだから、横浜という都市は、その意味では常に新しく構成されつづけていたのであり、都市住民としての歴史の浅さが、その後も市民の性格を規定する1つの要因となっている。

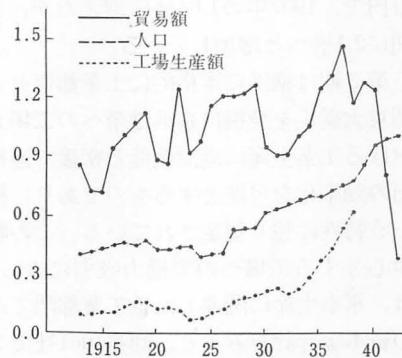
さて、このような人口の増大は、港都の経済的な機能の変化とどのような関わりをもっているのだろうか。第1期から第3期にかけては、人口の増加と貿易額の増加はほぼ対応している。第1期では1859年の開港以来、人口も貿易も急速に伸長したが、第2期は両者とも漸増した時期である。とくに統計的に両者の毎年の比較が可能となってくる第3期をみると、貿易額と人口の増加はほとんど歩調を一にしており、かなり高い相関があることが推測できる（図一1参照）。1887年から1900年までに貿易額（実質）は1.88倍に、一方、同じ期間に人口は1.78倍になっている。市域拡張で人口が上方にシフトした1901年から1912年まででは、貿易額が1.54倍、人口が1.52倍となっている。

この時期までの横浜では、基本的には、貿易の拡大によって発展してきた商



図一1 人口・貿易額 1887～1912年
(単位) 貿易額：億円、人口：十万人。

(注) 人口・貿易額は『横浜港史』(資料編)による。また、貿易額は「総合卸売物価戦前基準指数」(日本銀行調査統計局『明治以降卸売物価指数統計』)によって、1934～38年平均を基準とする実質額に修正した。



図一2 人口・貿易額・工場生産額
1913～1942年

(単位) 貿易額：十億円、人口：百万人、工場生産額：十億円。

(注) 人口・貿易額は図一1と同じ。工場生産額は『横浜市統計書』各回、ただし1922・23年は横浜市『横浜市工業者名鑑』(1927年)による。工場生産額も、表一1と同じく実質額に修正した。

業や交通業を中心とする資本の集積によって、人口の集中が進行したものと考えられる。ちなみに、1907年の商業会社（銀行・保険・運輸・倉庫業を含む）192社の資本金合計をみると5087万円で、これに対して工業会社54社の合計では1459万円であった⁽⁷⁾。

第4期・第5期、すなわち1910年代半ばから1944年までの間は、貿易額の急激な増大または減少に対して、人口は約15年間停滞したのち持続的に増加しており、長期的にみれば両者とも増大傾向にあるといふものの、1910年より以前のような相関はみられない（図一2参照）。急激な経済変動に人口移動が即応できないということもあるが、港湾施設の大規模・効率化や貿易関連企業の資本構成の高度化によって、従来ほどには労働力が吸引されなくなったのかもしれない。

第4期における人口停滞は、第一次大戦後の不況、金融恐慌などの経済的なマイナス要因に加えて、関東大震災による被害が大きな原因となった。この時期には、震災によっていったんは頓挫してしまうが、港都経済の比重が商業から工業へと移行しつつあった。図一2では資料の得られた範囲で工場生産額も表しておいたが、人口は貿易額よりはむしろ工場生産額と対応した動きをしているようにみえる。資本額をみると1917年には商業会社304社の会計は8345万円で、1907年の1.64倍に増えたが、工業会社119社では3068万円で、同じ期間に2.1倍へと増加している。

第5期は横浜に本格的に工業都市としての性格が加わってくる時期である。関東大震災を契機に京浜地帯への工場立地が進むが、周知のように、臨海部における工業生産は港湾機能と密接に連結することによって、原料輸入・製品輸出の効率化を可能とするものであり、横浜においては工業の存立・発展も港という特性に強く規定されている。この時期の人口集中は、この京浜工業地帯を中心とする工場への労働力吸引によって進行した。とくに戦争経済への移行は、軍事生産に関連した重工業部門での労働力需要を拡大した。また、1938年の資本金合計をみると、商業1061社で2億4883万円（うち金融業が1億1911万円）、工業529社で1億4578万円となり、1917年との比較では商業の2.98倍に対して工業は4.75倍に増加し、工業資本金は金融業を除いた商業資本金を凌駕するにいたった。

この時期の横浜は、国際貿易港という基礎的条件の上に、従来からの商業都市に加えて工業都市の性格をあわせもつようになり、また他面では、資本主義的生産・流通の本格化によって、人口の集中・集積をいっそう進行させたといえる。

III 市民の産業別構成の変化

前節では、港都横浜における人口集中の大きな流れをとらえてきたが、これがある時点で切断して、その断面をみれば市民の様々な社会的構成がとらえられる。ここでは、港都の経済的機能の変化とともに、市民の産業別構成がどのように変化してきたのかを中心みてみたい。なお、時期区分はさきの人口集中の区分に従うこととする。

（1）第1期～第3期（開港～明治期）

明治期における市民の産業別の就業構造等を統計的にみることは非常に困難である。そこで、断片的にではあるが、都市人口の社会的な構造が示されているものについてみてみたい。『神奈川県史料』によれば、開港10年後の1869年（明治2）には、横浜の総人口は2万9789人に達している⁽⁸⁾。その内訳を産業別にみると、最も多いのはやはり「商」人口の約1万4000人で、全体の50%近くを占めており、生糸売込商をはじめ、貿易に関連して利益をあげようとする多くの商人を中心に町が構成されていたといえる（表-1参照）。ついで、「農」が約7600人で25%を占め、行政区画上は町とはいえ、かなりの農業人口を含んでいたといえる。さらに、「文武ノ官員」（公務人口）が約2500人で9%とかなりの比率を占めるが、これは横浜には運上所のほか、相模・武藏を治める地方官庁がおかれたことによるのであろう。一方、「工」人口は、2000人あまりで「商」の7分の1でしかない。しかも、実質的にはほとんどが手工的な職人と思われる。時代は少し下るが、1881年時点での横浜の商人・諸職を一覧する『横浜商人録』によれば、全体の数は3068で、そのなかで工業関係とみられるものが133あった⁽⁹⁾。しかし、その内容は大工、鍛冶、左官などの従前からの職人で大半を占め、工場らしきものには、鉄物製造所、蠟燭製造所、煉瓦製造、活版社など、10軒足らずがみられるにすぎない。また、明治以前～1886年の間に設立された工場総数230について工業別の内訳をみると、染織14、器械及器具34、化学9、飲食101、雑71、特別1となっており、その多くが都市内部で必要とされる食料品・日用雑貨等の消費財生産中心の手工業的小工場であったことがうかがえる⁽¹⁰⁾。むしろ、この時期の工場として特筆すべきなのは、外国商館が設けた茶再生工場（お茶場）であろう。季節創業ではあるが、春夏の最盛期には市内の下層民や近辺の農漁村のおもに婦女子を、数千人から1万2000人も雇ったという⁽¹¹⁾。農漁村でも否応なく商品経済は進んでおり、お茶場での労働はかれらにとって重要な貨幣収入となった。また、市内農家で野菜が生産されるようになり、周辺郡部では養蚕業・製茶業を営む農家が増大す

表一 1 横浜町人口の産業別構成 1869年(明治2)

総人口	農	工	商	文武官員	その他
29,789 (100.0)	7,571 (25.1)	2,019 (6.8)	14,170 (47.6)	2,555 (8.6)	3,474 (11.7)

(注)『神奈川県史料』第5巻、明治2年5月の戸数取調のうち「横浜町々ノ分」により作成。

「その他」は医師、僧尼、娼妓及遊民、および分類不明者の合計。()は%、ただし小数点以下第2位を四捨五入したため合計100にはならない。表一2・3も同様。

29,789人は総人口とみてよいので、内訳には有業者およびその家族を含むと考えられる。

表一 2 横浜市の職業別戸数および有業人口(推計) 1910年(明治43)

	総計	農業	漁業	工業	商業	庶業	無業不詳
戸 数	84,368	381	480	3,764	20,091	17,729	42,873
有業人口(推計)	173,063 (100.0)	1,448 (0.8)	2,188 (1.3)	32,184 (18.6)	79,872 (46.2)	57,371 (33.2)

(注)『神奈川県統計書』明治43年、より作成。()は%。

1910年の有業人口統計は、1920年の有業人口比率を用いて推計した。産業別人口は、各戸数を事業者とみなし、1920年国勢調査から求めた各産業の(業主+職員+労務者)÷業主の値を乗じ(ただし、庶業は一戸あたり推計有業人口を乗じた)、さらに、有業人口総数に対する不足分を、それらの数値に応じて比例配分して求めた。

表一 3 横浜市有業人口の産業別構成 1920年(大正9)・1930年(昭和5)

	有業人口	農業	水産業	工業	商業	交通業	公・自	その他
1920年	174,429 (100.0)	4,470 (2.6)	1,550 (0.9)	63,709 (36.5)	53,637 (30.8)	29,471 (16.9)	14,660 (8.4)	6,932 (4.0)
1930年	244,954 (100.0)	12,276 (5.0)	2,274 (0.9)	79,918 (32.6)	84,738 (34.6)	25,407 (10.4)	25,486 (10.4)	14,885 (6.1)

(注) 1920年は『国勢調査報告』の職業別人口より作成。

1930年は『国勢調査報告』の産業別人口より作成。

「公・自」は公務・自由業。また、両年とも「その他」には原資料の「鉱業」、「其の他の有業者」、「家事使用人」を含む。()は%。

るなど、貿易港の形成と発展によって周辺の非都市的人口も港都の経済に組み込まれていった。

ところで、港というターミナルでの物的な流通を現実に担っていたのは、多くの人足であった。さきの『神奈川県史料』には、運送（交通）業に従事する者の数は示されていないが、1872年頃には港に働く人足が約4500人に達していたという¹²。同年の総人口が約6万5000人で、貿易額が3410万ドルだったのに對して、1869年の総人口は約3万人だが、貿易額はすでに1865年（慶応元）には3000万ドルに達し、1870年までは2500～3000万ドルの間を上下している。したがって、この5年間では港における荷役量としてはそう大きな隔たりはなかったであろうから、明治初年には少なくとも3000人程度の人夫が存在したとみてよいのではなかろうか。

次に、1900年頃の様子をみてみよう。1901年には市域が拡張されて從来の約4.6倍に広がり、人口も約9万4000人も増加しているにもかかわらず、1902年の農業者数はわずか2309（うち専業は1415）を数えるにすぎず¹³、当時すでに周辺地帯でも都市化がかなり進展していたことが推測できる。1901年の商業戸数（個人営業のみ）は1万847だったのが、1906年には1万5095へと1.39倍に増加している。同じ期間に、全戸数に対する商業戸数の割合は、21%前後で一定しており、商業自営層は安定的な比重を占めていたといえる。他方、工場（職工10人以上使用）の労働者も1901年に2196人だったのが、1906年には1.76倍の3868人へとかなりの勢いで増えている¹⁴。しかし、同年の工場数39のうち、100人以上を雇用するのはわずか4つにすぎない。また、1887～1906年の間に設立された工場総数695の内訳をみると、染織53、機械及器具114、化学32、飲食212、雑280、特別4となっており、明治前期と同じような傾向がみてとれる。また、この時期から絹布染色・絹手巾・麻真田などの輸出関連の工場が増大し、そこには多くの職工、下請労働者が雇用された。

ところで、1909年に横浜港で働く常用人夫の数は約7000人に達し、このほかに臨時人夫が當時3000人近く存在した。合計では約1万人という膨大な港湾労働者が荷役に従事していたわけだが、これは工場労働者の3倍近い数だったといいう¹⁵。

いま試みに、『神奈川県統計書』（1910年）の有業者の職業別戸数（實際には産業別分類になっている）から、産業別人口を推計してみると（表一2参照）、やはり商業が46%と圧倒的に高く、工業は20%に満たなかった。また、農業・漁業の第一次産業は、あわせても2.1%である。市域が拡大しているにもかかわらず、1869年の産業別構成と比べると、第一次産業人口比率が極端に低下

し、商工の都市的産業人口の比率が増大している。

ともあれ、この時期までの横浜においては、工業人口の増加と社会的分業の細分化が徐々に進みながらも、貿易に直接・間接に携わる商業人口を中心に港湾都市社会が構成され、全体として規模が拡大していったといえよう。また、輸出関連工業および港湾運送業を支えた下層労働者の存在も社会的構成の特徴となっている。

（2）第4期・第5期（大正期～昭和前期）

第4期は人口の停滞期であったが、産業面では第一次大戦を契機に工業化の進んだ時期であった。1920年の有業人口について各産業の割合をみると、工業36.5%，商業30.8%，交通業16.9%，公務・自由業8.4%，農業2.6%，水産業0.9%，となっており（表-3参照），明治期に比較して工業人口割合が急激に増大した。明治以前～1906年に設立された工場が925であるのに対して、1907～1920年の間に設立された工場は1968にも及んでいる。また、職工数も1910年の6621（職工10人以上使用工場）から1920年の3万3065（職工3人以上使用工場）へと増加している。ところで、さきにふれた麻真田・絹手巾製造業は、生産価額では第一次大戦期がピークにあったが、そのころの職工数をみると、前者は1916年に7171人、また、後者は1918年に2021人で、内職者を含めれば3～4万人が関わっていたという¹⁰。

1930年の有業人口に占める各産業の割合をみると（表-3参照）、最も多いのは商業で35%となっている。他方、第一次大戦期に拡大した工業人口は、1927年の市域拡張で工業人口の多い隣接地域を併合したにもかかわらず、関東大震災による影響で伸び悩み、33%となり、全体に占める割合は1920年より低下している。また、交通業が減少して10%となっているのに対し、公務・自由業は増加して10%台に達した。交通業の主軸となってきた港湾労働者の数は、1919年の旺盛時には1万3000人いたのが1925年には6000人強まで減少した¹¹。1933年には5526人、1936年には7061人という記録があり¹²、あいかわらず絶対数としては大きいものの、有業人口に占める比重は明らかに低下している。

さて、1930年以降の特徴は急速な工業化による人口の増加である。たとえば、1931年の横浜市の工場従業者数は、2万1841人であったのが、わずか7年後の1938年には、9万1217人と4倍以上にも膨れあがっている¹³（工業の種類別にみると、重化学工業の急成長によるところが大きい）。なお、同じ期間に横浜市全体の人口は64万800人から77万7500人へ13万6700人の増加となっているが、ここには非就業者も含まれるから、約7万人の工場労働者とその家族の増加が市の人口増加の大半を占めたといって過言ではなかろう。

このように、昭和前期の横浜では、市民の産業別構成の重心が商業から工業へ、しかも資本主義的大工業生産に従事する基幹労働者の増大へと移行していくのであった。

IV おわりに

人口の集中は都市形成の基礎的要件であるが、その内部構成は、基本的には都市の経済的性格に規定される。つまり、都市に集中した人口は都市経済の分業に応じて配置され、いわばヨコの生産関係に組み込まれていく。以上ではきわめて不十分ながらも、戦前横浜の人口集中過程と市民の社会的分業を産業別構成からとらえようとした。そして、横浜の場合には港の経済的機能を背景として人口集中が行われ、また同様に、都市人口の産業別構成も、港との関連を基軸としながら変化を遂げてきたといえる。したがって、経済的側面、とくに生産活動における各産業人口と港との客観的な関連は強いものであった。

ところで、都市への人口集中は、商業・運送業等の個別資本への吸収をも意味し、人びとはいわばタテの生産関係にも組み込まれていく。各市民層の経済的ないし政治的・社会的等の地位の相違は、かれらの港に対する関係を異なるものにする。したがって、このタテの関係からも市民の社会的構成を把握しなければ、各市民層の港都における位置づけは理解できないと思われるが、それは今後の課題とせざるを得ない。

- (1) 北見俊郎「港とはなにか」(北見俊郎編『港の社会科学』、海文堂、1979年)、6ページ。
- (2) 都市の素材的・体制的规定については、宮本憲一『都市経済論』(筑摩書房、1980年)、25~38ページを参照。
- (3) Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in Japan: 1863-64。『横浜商工会議所百年史』(横浜商工会議所、1981年)、23ページより引用。
- (4) 肥塚龍『開港五十年史』下巻(横浜商業会議所、1909年)、49ページ。なお、1884年までの横浜の人口については同書の他に陸軍参謀部編『共武政表』を、84年以降は横浜港振興協会『横浜港史』資料編(横浜市港湾局、1989年)を参照した。
- (5) 海岸通・北仲通・本町・南仲通・弁天通の5カ町を中心とした横浜は、明治元年には25カ町に発展する。その後のめまぐるしい行政区画制度の改変を経て1889年、138カ町を引き継ぎ横浜市が誕生した。なお、市制施行後も市域は拡張を続けるが、なかでも1901年・1911年・1927年・1939年の4回の拡張は規模の大きなものであった。それぞれ前年の面積に対する倍率と人口に対する増加率を示すと、1901年=4.6倍・45.9%、1911年=1.5倍・5.8%、1927年=3.6倍・28.6%、1939年=2.3倍・11.4%である。人口の急激な増加が農村部を含む市域の形式的な拡大に大きく依存していることは明らかで、都市の実質的な拡大と区別する必要があるが、ここでは行政上の市域の拡大をほぼ都市の拡大と考えて論を進めている。
- (6) 『横浜市統計書』第2回、第7回、第12回、第17回による。
- (7) 同上、第10回。資本金は払込額。1917年、1938年も同上、第16回、第34回による。

- (8) 神奈川県図書館編集『神奈川県史料』第5巻（神奈川県図書館、1969年）、19～20ページ。この人口には居留地外国人が含まれると考えられる。
- (9) 『横浜商人録』（大日本商人録社、1881年）。前掲『横浜商工会議所百年史』、24～25ページから引用。同書には商人・諸職の軒数を職業別に合計した一覧表が掲載されており、そこから全体数と職員人数を算出した。
- (10) 『横浜市統計書』第21回の「設立ノ年ニヨリ分チタル工場数」（職工3人以上を使用する工場）による。
- (11) 高村直助他『神奈川県の百年』（山川出版社、1984年）、76ページ。
- (12) 国立国会図書館調査立法考査局『本邦港湾労働事情』（1953年）、88ページ。
- (13) 『神奈川県統計書』明治18年、による。
- (14) 『横浜市統計書』第1回、第6回。工場労働者は職工・徒弟・日雇の合計。
- (15) 『横浜市史』第4巻・下、892ページ。
- (16) 工場数、職工数は『横浜市統計書』各回。絹手巾の内職については『横浜市史』第5巻・中、215ページ参照。
- (17) 国立国会図書館、前掲書、88ページ。
- (18) 『横浜市統計書』第31回。労働者数は船内・沿岸・筏工夫の合計。
- (19) 同上、第27回、第34回による。

第Ⅱ部 港の労働と物流

第4章 国際物流と港湾産業

I はじめに

わが国経済の国際化の進展、海外直接投資の増大、国内産業構造の変革、国内景気の好調、消費需要の多様化、およびアジア NIES の急速な経済成長などが、わが国の輸出における高付加価値商品の増加、輸入における製品類や食料品などの増大をもたらしており、これらが国際物流に大きな影響を及ぼしている。

本章においては、このような諸事態に関連して、国際物流の動向と港湾産業への影響などを調査研究し、港湾産業における課題と今後のあり方などについて考究することとする。

II 国際物流の概況

1. 国際物流をめぐる諸環境

わが国の貿易構造は、従来、資源やエネルギーなどを輸入して工業製品を輸出するという加工貿易型のものとして発展してきたが、最近は、貿易収支の黒字が恒常化し、国際間の貿易摩擦などが問題となってきたことから、その対応策などとして、海外生産の拡充、内需拡大や市場開放などによる輸入拡大を図ることが重要となっており、製品輸入型および国際分業型のものへと大きく変革しつつある。このようなことから、輸出の伸びの低調、輸入の製品類を中心とする増加の傾向が顕著となりつつあり、また国内市場で価格競争力を失った産業（繊維製品、家電製品、加工食料品、鋼材、肥料などの分野）においては、内外価格差を解消するという方向で国際分業体制が形成されつつある。

これらに関して、さらに輸出についてみると、1970年代においては、鉄鋼、自動車、船舶、機械、家電製品、化学製品などを中心に著しい伸びを見せたが、80年代後半に入ってからは、急激な円高などの影響で、その伸び率は鈍化

してきている。主要輸出品目の中で、半導体等電子部品やコンピュータなどの高付加価値商品は最近、著しい伸びを続けており、他方、自動車、鉄鋼、船舶、家電製品などの輸出は、海外現地生産の増大や、価格競争力の低下などの要因から、伸び悩みまたは減少の傾向を示している。また、輸入についてみると、国内産業構造の変化などから、石油、鉄鉱石、石炭などの原材料は近年、低調な傾向を辿っているが、一方、魚介類、纖維製品、木材、セメント、テープレコード類、自動車などの食料品、製品（素材製品および消費材）類は年々増加が目立っている。なお最近は、製品輸入の比率が、先進地域からののみならず、発展途上地域、とくにアジア NIES や ASEAN からのものが上昇してきているのが特色となっている。

また、わが国の産業構造の動向などについてみると、第2次産業から第3次産業へと比重が移行しており、なお、第2次産業においては鉄鋼、造船などの素材型産業の重厚長大、大量生産、量的拡大指向から、先端・加工組立型産業を中心とする高付加価値型産業へと移行しつつある。その結果、流通商品は「軽薄短小」型の傾向を一般に強めつつある。一方、産業における国際化、情報化、ソフト化、サービス化が急速に進展しつつあり、最近は国内景気の好調と相まって人手不足も深刻化してきている。さらに消費の面では、生活における豊かさを求めて、利便性、快適性、個性化などや情緒的・知的満足などが重要性を増してきており、商品への消費者の需要も高度化・多様化、細分化してきている。

2. 国際物流の変化

国際物流は、このような諸環境を反映して大きく変化しつつある。すなわち、輸出の低調、輸入の増加、内需の拡大、海外直接投資による現地生産増、国内市場で価格競争力を失った産業の国際分業化の進展、およびアジア NIES などにおける経済発展などにともない、従来の加工貿易型のものから製品輸入型のものへと貿易形態が変革してきており、国際物流においては、これまでの日本中心の物の流れのものから、マルチ・ディレクショナルな物の流れのものへとその傾向を強めており、3国間物流も増大し、グローバリゼーション化が進展している。なお、輸出商品は、多品種化、小量化、高付加価値化の傾向が強まっており、ライフ・サイクルも加速度的に短かくなっている。また、輸入商品は、高価品、製品類および食料品などが増加の傾向を辿っている。このようなことから、貿易金額の伸びの割には物流量はあまり増大せず、国際物流は量的な面よりも質的な面にその重点がおかれるようになってきている。

また、荷主企業における国際物流の管理は、単なるコスト管理的なものか

ら、収益増大のための経営戦略としてのものへと変革しつつあり、生産・販売に対応した次のような物流システムの展開が進展しつつある。その第1は、物流情報の高度利用などによるジャスト・イン・タイム（JIT）の生産体制・販売体制に対応した国際物流システムである。この JIT システムは元来、自動車メーカーなど製造業において採用されてきたのであるが、最近は貿易や販売業において商品の短サイクル化、在庫の縮減、顧客サービスの維持などに対処するために、商品の陳腐化の速度をカバーする速度の物流システムとして採用されている。これにより、国際的にも国内的にも、どの販売ネットワークからのオーダーに対しても、どの生産側からも、各種の製品を充足し得るように、短期日中に対応できるような製造・販売・物流を一体化した物流システムが戦略的に推進されつつある。その第2は、貿易商品の動向に対処した混載輸送を主とする国際物流システムである。貿易商品の流れは、多品種化・小量化・多極化し、世界の各地から世界の各地へと拡大している。これらに対処して、倉庫その他の物流拠点の集約・再構築が企業の戦略的合理化方策として進められており、国内においても、海外においても、統合された各物流拠点において商品の流れを集約・一元化して、混載化・ユニット化による合理的な国際物流システムの構築が推進されつつある⁽¹⁾。

次に、国際物流における基本的輸送手段の動向についてみると、近年、海上輸送はほぼ横ばい漸増の方向にあるが、航空輸送は著増の傾向を辿っている。海上輸送は、コンテナ船輸送や国際複合一貫輸送などによるものが活発化しているが、産業構造の変化や省エネ・省資源などの影響で、原油や原材料などの輸送は低調となっている。一方、航空輸送は、コンピュータ、半導体などの高付加価値製品や食料品などを中心に活況を呈している。これは、国際輸送貨物が高付加価値化・軽量化し、商品のライフ・サイクルも短縮されたこと、並びに航空運賃が相対的に低下してきたこと、および技術の進歩により、ほとんどの貨物が航空輸送可能になってきたことなどによるものである。ところで、輸送量の面では、海上輸送が、航空輸送とは比較にならぬほど圧倒的に大量の貨物を運んでおり、国際輸送の主流となっている。これは海上輸送が、大量長距離輸送に適し、輸送コストが安いことなどによるもので、今後さらに高速船などによる技術面やサービス面の改善が進めば、生鮮食料品などの輸送にも定型利用される可能性がより強まっていくものと思われる。いずれにせよ、量的な面から、海上輸送は、今後とも国際物流における主な輸送の担い手として活躍していくものと予想される。

このようなことで、国際物流の形態は、一般的にみて、原材料や大量貨物は

全く海上輸送に依存しており、一方、ファッショング衣料など納期や販売時期などが制約されている商品やその他の緊急品、および生鮮食品などのような鮮度の保持が重要な商品などはほとんどが航空輸送となっている。さらに最近はJITによる生産・販売関連の物流合理化を図るものとして、スピードとサービスの面から航空輸送を活用する傾向も強まっている。今後は、国際貿易における高付加価値商品や消費者需要を対象とする商品、緊急用品などの増加傾向、および企業における物流管理動向などからして、輸送コストのみならず、迅速性、確実性、その他サービス面の対応を図るものであることが重要となってきている。そこでは、コンテナ船輸送や航空輸送をはじめ、これらの輸送を利用した国際複合一貫輸送や国際宅配便などによるドア・ツー・ドア・サービスの物流形態がさらに活発化していくものと想定される。

III 港湾産業の動向

1. 港湾産業の概念

港湾産業と一般に呼ぶ場合、その意義は必ずしも明確ではない。この語が研究分野の対象として本格的に使用され始めたのは、昭和40年に横浜に港湾産業研究会が設立されたのを契機としている。同研究会の100回記念出版書「港湾産業活動の課題」の北見俊郎氏の序文によると、「今でこそ港湾産業という言葉は一般的になっているが、この言葉は研究会と共に呱々の声をあげたのである。したがって、港湾産業に明確な定義があつてのことではなく、港湾関連企業の近代化や健全な発展を願ってのネーミングであった。…国民は、ゆりかごから墓場までみな港に依存している。しかも、その港の機能の核となるのが港湾産業であつて、まさに港湾産業は、わが国の重要産業であるといえる⁽²⁾」と述べられており、同書の主内容として、港運業と倉庫業に関する項目について論述されている。

さらに、昭和57年、神戸市港湾局発行「神戸港と市民経済」によると、港湾関連産業一覧表として、海運業、入港船舶サービス業、港運業、倉庫業、貨物揚卸関連サービス業、コンテナ関連事業、フェリーポート関連事業、港湾関連陸運業、港湾関連建設事業、神戸港港湾管理者事業、神戸港関係官公庁事業、その他の港湾関連事業を掲げており、港湾関連産業の範疇に物流業をはじめ、建設業、港湾管理者・諸官庁事業、およびその他の関連事業（海事代理士業、関連団体、出版業）を包含している。これらに関して、港湾産業の広義の把握としては、「港湾産業が産業一般を意味するとするならば、港湾運送業以外の港湾サービスに関連する他の諸事業も含めなければならないと思われる。そう

することによって初めて港湾産業全体の内容が明らかになると思われる⁽³⁾」ことになろう。

このようなことから、港湾産業は、これを広義に解すると、港湾に関連する経済活動を行い港湾および港湾に隣接して立地している産業を総称しているものと思われる。一方、狭義に解すると、港湾におけるターミナル機能に関連する物流用役を生産し、販売する産業であると思われる。ここでは、港湾産業を狭義のものとして取りあげることとする。すなわち、狭義においては、港湾産業は、港湾のターミナル機能と関連し、それを媒体として、物流用役の生産・販売という経済活動を維持展開し、資本的、組織的に独立の分野を形成している企業集団であるといえよう。港湾における物流用役としては、基本的には、荷役・運送・保管・包装・情報・取扱などの諸用役からなっているが、これらの諸用役が有機的に結合して、港湾のターミナル機能としての物流活動を効果的に完結させている⁽⁴⁾。これらの諸用役を分担する港湾産業の主なものとしては、港運業と倉庫業などがあげられる。そこで本章においては、港運業と倉庫業を港湾産業の主な対象として検討することとする。

2. 港湾貨物流動と港湾産業の概況

(1) 港湾貨物流動

港湾貨物流動量は近年、伸び悩み、横ばいないし微増となっており、昭和63年には全国2,978百万トン、5大港824百万トンとなっている。これにともなって、船舶積卸量も横ばい漸増の傾向を辿っており、63年には全国983百万トン、5大港435百万トンとなっている。このうち、外貿貨物の船舶積卸量についてみると、年々増加してきており、63年度には全国652百万トン（輸出455百万トン、輸入197百万トン）、5大港337百万トン（輸出140百万トン、輸入197百万トン）となっている。なかでも輸入の増加が目立っている。

さらに、5大港（京浜、名古屋、大阪、神戸、関門）における外貿貨物の品目別船舶積卸量の推移をみると、コンテナ貨物は年々増加してきているが、それ以外の貨物は、ほぼ横ばいないし減少の傾向となっている。このような5大港における外貿貨物船舶積卸量の特色的傾向をもたらした主な要因としては、①海外直接投資増大による海外現地生産の増、②アジア NIES における輸出の増加と輸出産業の高度化、③わが国における経済産業構造の変化などがあげられる。すなわち、このような貿易環境や産業構造の変化を反映して、外貿貨物は量的には圧縮もしくは軽薄短小化の傾向を辿り、質的には高付加価値商品化の動向をみせており、総量の伸び悩み、コンテナ化適合貨物の増大という結果をもたらしている。

(2) 港湾運送事業の概況

港湾運送事業者（検数・鑑定・検量事業を除く）は、平成元年3月末現在で、免許数が一般港湾運送604、港湾荷役事業1,220、はしけ運送事業245、いかだ運送事業79、合計2,148となっており、純事業者数が1,108事業者となっている。この免許数および純事業者数は年々減少の傾向を辿っており、昭和53年に對し平成元年は、免許数で約10%、純事業者数で約30%の減となっている。なお、港運業者の企業規模を資本金別構成でみると、資本金1億円未満のものが80%近くを占めており、とくに1千万円未満の事業者が約23%となっているなど、中小零細企業が主要部分となっている。

港湾運送業は、近年、コンテナ荷役やサイロ荷役などの輸送革新に対応した大型機械化港運の分野と、在来荷役を中心とした在来型港運の分野とに大きく分化してきているが、在来型港運の分野では、取扱貨物量の伸び悩みと、業域や職域の減少傾向などからして、その経営状態は一般に不振となっており、構造不況の様相を示している。なかでも、はしけ運送事業といかだ運送事業は、船内・沿岸一貫して行う荷役形態が増えてきたため、需給の不均衡が恒常化してきており、その回復がほとんど期待できない状態となっている。また、在来荷役の船内・沿岸荷役事業においても、荷役量の低調、就労状況の悪化、事業経営の不振がみられている。

このような諸事情の中で、港運業がその機能を發揮し発展していくためには、経営基盤を確立するための諸対策をこうずることが必要であると共に、港運業者自らが物流事業としての体質改善を図り、近代化を進めていくことが重要な要素となっている。そこでは、まず、在来型港運分野などの不況業種の構造改善対策をはじめ、港運業における事業高度化および情報化の推進、国際化への対応を進め、自らの体質改善により若人にも魅力ある物流業としての港湾産業への脱皮を図ることなどが重要となっている⁽⁵⁾。

(3) 倉庫業の概況

倉庫業について、まず普通倉庫をみると、事業者数は倉庫業の安定した収益と、メーカーの物流子会社増などを背景に年々増加してきている。昭和63年度末で、1～3類倉庫において2,663社となっている。所管面積もほぼ安定した伸びを続けており、63年度末で、1～3類倉庫は2,406万m²となっている。なお、利用率はほぼ高い水準を続けており、62年度の1～3類倉庫利用率は68.3%となっている。適正利用率が65%といわれていることから、ほぼ満庫状態の利用率となっている。

次に冷蔵倉庫についてみると、事業者数は55年度以降、保管需要の伸び悩み

などから、事業廃止、合併、譲渡譲受などが行われ減少の傾向を辿ってきたが、61年度以降需要増にともなって増加へ転じており、63年度は1,268事業者となっている。所管容積は60年度以降輸入冷蔵貨物の増加にともなう需要増により増大してきており、63年度においては1,825万m²となっている。冷蔵倉庫業界における倉庫の大型化も進展している。なお、利用率は、62年度で42.5%となっており、冷蔵倉庫の適正利用率が43%と言われていることから、ほぼ適正利用率に近い利用状況となっている。

さらに輸入物資の保管状況についてみると、普通倉庫（21主要都市）においては、62年度の入庫量は3,441万トンで、食料工業品、雑品、雑工業品、化学工業品、金属製品、機械などが増加してきており、平均月未在庫量は558万トンで、農水産品、雑品、雑工業品などが増加してきている。冷蔵倉庫（9主要港湾都市）においては、62年度の輸入物資の入庫量は246万トンで、牛肉、豚肉、鶏肉、えび、農産物、農産加工品などが増加し、かつお、まぐろ類、冷凍食品などが減少している。なお、平均月未在庫量は61万トンで、牛肉、鶏肉、えび、その他の水産物および同加工品などが増加してきている。

全般的にみて、倉庫需要は近年、景気の好調による物流の活況などから著増してきており、とくに最近は、製品や食料品などの輸入急増や個人消費の拡大などに関連して、需要が活発化してきている。このようなことから、輸入品をはじめとする需要増に対して、一部庫腹不足の現象もみられており、そのための対応などが急速に進展しつつある⁽⁶⁾。

IV 港湾産業における課題と展望

1. 國際物流の変化と港湾産業

港湾産業においては、わが國經濟の国際化の進展や産業構造の変革などに関連して変化しつつある物流ニーズに対応して、物資の安定的供給や物流の合理化を図ることが重要となっている。最近の港湾における貨物流動についてみると、国際物流の動向などにともない、量質ともに大きく変化してきており、港湾産業に対する物流面のニーズも多様化、高度化してきている。そこでは、これらに対処して港湾産業は、その事業基盤を確立して事業の発展を図るために、物流需要に応じた施設面（ハード面）の整備推進、および事業経営のあり方（ソフト面）の検討などが今後の重要な事項となっている。

すなわち、ハード面の対応については、これまで、総合輸入ターミナルとしての青海流通センターの整備をはじめ、近代化倉庫や集団化倉庫の建設、効率的荷役機械の採用などにより合理化・近代化への努力がなされてきているが、

近年、大都市における土地価格の急騰、建設費の高騰、物流用地の確保難などにより、相当厳しい環境となっている。今後の施設整備の方向としては、その立地が全国的・国際的ネットワークを形成し、国際化、都市化などへの対応を図る上で、とくに重要となっていることから、埋立地などの臨港地区への立地がますます重要となってきている。また、臨港物流施設は製品類や食料品などの輸入取扱いにも適したものに今後、改善していくことが必要となっている。

ソフト面の対応については、国際物流への機能的な適応を図るために、フォワーダーとしての機能を充実して、国際複合一貫輸送などに進出したり、さらに多角化などにより総合物流業への展開を図ることなどが、とくに肝要となっており、今後の課題となっている。

2. 課題への対応と展開

(1) フォワーダーとしての機能の充実

港湾産業においては、港湾におけるターミナル機能を基盤とする物流業として、荷役・保管・輸送・包装などの個々の物流サービスの供給（生産・販売）は当然のことながら、それ以上に、需要者（荷主企業など）に対する専門的立場からの物流の効果的組合せや運営、システム化、取扱などのソフト面のサービス機能を発揮することが、そのあり方の本質的内容として要請されることになる⁽⁷⁾。このような物流業としての役割を果たすためには、港湾産業におけるフォワーダーとしての機能の充実を図ることが重要なものと思われる。

フォワーダーは、通常、荷主と運送人との中間的立場にあって、広義の貨物運送取扱業に該当する機能を発揮し、種々の物流業としての役割を果たしている。そこでは、フォワーダーの業務内容は多面にわたり、その機能も多岐に及ぶことになるが、本質的には次に述べるような基本的機能と付帯的機能に基づき種々の物流業務を遂行していることになる。すなわち、基本的機能は運送取次機能、運送代弁機能、運送媒介機能、および利用運送機能からなっており、付帯的機能は運送関係書類作成、輸送の調整組合せ、スペースの手配、貨物の混載・仕分、集配、道路運送、コンテナ・サービス、通関、保管、在庫管理、流通加工、梱包、情報の処理・提供などの機能からなっている。

港湾産業は、フォワーダーとして、これらの諸機能を発揮することにより、多様化し高度化した荷主ニーズに対処して、国際物流の総合的合理化に大きな役割を果たすことになる。そこでは、港湾産業は利用運送サービスとしての国際複合一貫輸送をはじめ、フォワーディング・サービスとしての諸物流業務やプラント輸送などにおいて、フォワーダーとして大きく活躍することになる。なお、このようなフォワーダーの機能と事業に関して、平成元年末に貨物運送

取扱事業法が制定され、その一層の発展が図られている。

(2) 国際複合一貫輸送への進出

国際間貿易貨物の多品種少量化が進む中で、これらの貨物の総合的物流合理化を図るものとして、国際複合一貫輸送は最近著しい発展を遂げている。港湾産業においては、その物流業務の拡大効果をもたらすなどの効果を有することから、フォワーダーとしての役割において、国際複合一貫輸送への進出が活発化しており、その取扱量も増大してきている。国際複合一貫輸送業における本質は、複数以上の輸送手段の組合せにより、国際間にわたるドア・ツー・ドアの輸送サービスを行うための利用運送機能としての役割にあることから⁽⁸⁾、港湾産業はフォワーダーとしての機能を充実することにより、利用運送機能を整備し、国際複合一貫輸送を効果的に遂行し得る主宰者としての役割を果たすことになる。

現在、港湾産業は国際フォワーダーとして、国際複合一貫輸送の主宰者の立場において、スペリア・ランドブリッジやカナダ・ランドブリッジ、およびシー・エア・サービスをはじめ、日本／米国、欧州、中国、韓国、アフリカ、その他間複合一貫輸送に積極的に進出している。そこでは、港湾産業は実幹線輸送手段を有しない利用運送業としての機能を發揮することにより、輸送手段の選択、組合せ、物流の一貫性、総合性による最適な良質の物流サービスを効果的に提供し得ることになり、総合的な物流合理化に大きく寄与するものとなっている。

(3) 港湾産業における多角化の進展

港湾産業においては、最近、経営の多角化により、物流業の拡大や新事業分野への進出を図るものが増えている。経営の多角化は、それによる連結経済効果や相乗作用の経済効果、および危険分散経済効果によって、経営の安定的成長発展を図るための経営戦略として進められている。港湾産業においては大別して、物流業の範囲内で経営の多角化を図る関連型多角化と、物流業以外の分野への進出により多角化を図る非関連型多角化とが進められている。このうち、関連型多角化には、垂直型と水平型とがあるが、とくに水平型の多角化は、物流機能を横断的に活用して国際複合一貫輸送などによる総合的物流合理化を進める上で、連結経済効果の高いものとなっており、また、物流のノウハウをはじめ、マーケティング面、管理面、施設面などで共通関連性が強いので、これを活用することにより、販売・生産・経営面の相乗作用の経済効果が大きく、さらに危険分散経済効果も期待できるものとなっている。

なお、港湾産業における非関連型多角化としては、最近、不動産業をはじ

め、販売業、リース業、観光業、リゾート開発関連業などへの進出がみられている。非関連型多角化においては、一般に連結経済効果や相乗作用の経済効果は比較的弱く、危険分散経済効果が大きい性格のものとなっている。

ところで、港湾産業においては、その核となる主業務としての物流サービス機能を整備し、その活動分野を拡充していくことが、やはり経営の維持発展の基本となるものと思われることから、経営の関連型多角化などにより、高度化・多様化しつつある国際物流ニーズへの積極的対応を進めていくことが、今後ともとくに肝要となっている。

(4) 総合物流業への展開

港湾産業においては、フォワーダーとしての機能を發揮して、国際複合一貫輸送に進出したり、物流に関連する各種業務を兼営、改善したりして、一貫した物流の総合サービスを提供するために、総合物流業への積極的展開が進展しつつある。この総合物流業は荷主の需要に応じて、輸送、保管、荷役、包装、在庫管理、流通加工、情報処理など物流全般を通じての一貫した総合的物流サービスを提供する事業である。これはまた、総合運送取扱業ともいわれる性格を有しており、物流手段の選択・組合せ、物流の一貫性・総合性を遂行し得る機能を有することが肝要となっている。

港湾産業が、総合物流業としての役割を果たすためには、必ずしも自らすべての能力や設備を備える必要はない訳で、国際・国内間にわたる各物流機能を組合せ連繋して運営し、システム化して、総合的・効果的に一貫して物流業務を行い得る機能を具备すればよいことになる。そこでは、利用運送としての機能が本質的要素となるが、純然たる利用運送だけでは現実の経営として困難な面も多い事情にあることから、具体的には、関連型多角化などによる広範な物流業務の集積を基盤とし、それぞれ特色ある物流サービスやノウハウをもったものとしての総合物流業への展開を図ることが重要となっている。

(5) 人手不足と今後の港湾産業

港湾産業においては、人手不足の傾向が最近、とくに顕在化してきており、その業務運営に大きな影響を及ぼしている。人手不足の問題はわが国産業界全体の問題となってきているが、港湾産業の場合、労働条件および労働環境が一般産業に比べて厳しく特殊的であることから、若人の就職意欲における魅力に乏しく、また既存の従業者の流出を阻止する力も弱いものとなっており、従業者の高齢化と絶対数の不足が、とくに深刻の度合いを強めている現状である。

このようなことから、港湾産業においては、最近、その日常業務をはじめ、ジャスト・イン・タイム・システムや流通加工業務などにおけるキメ細かな

サービスの実施において、人手不足による支障が生じはじめており、過剰サービスなどに対する見直しが検討課題となってきた。今後の港湾産業においては、物流サービスの質の向上と人手不足という相反する関係において、その最善の調整を図ることが重要となってきている。そこでは、人手不足に対し、生産性を高めるため、また魅力ある職場とするために、港湾産業においては機械化・自動化・情報化などによる省力化・近代化を進め、サービスの質的向上への適正な物流システムの新たな構築を図ることが大きな課題となってきており、人材確保の成否が港湾産業の将来発展の鍵となってきている。

- 注(1) 市來清也『國際物流要論』(東洋經濟新報社、1989年), 176~177ページ。
- (2) 港湾産業研究会『港湾産業活動の課題』(丘書房、1983年), 1~2 ページ。
- (3) 金亨泰「港湾産業の独立性に関する一考察」(『日本港湾經濟学会年報』No.28, 1990年), 98 ページ。
- (4) 市來清也『新訂港湾管理論』(成山堂書店、1989年), 136ページ。
- (5) 市來清也「國際輸送と港湾運送事業」(『流通經濟大学流通問題研究』No.13, 1989年), 19~21ページ。
- (6) 市來清也「國際物流と倉庫業」(『流通經濟大学流通問題研究』No.15, 1990年), 20~28ページ。
- (7) 市來清也『國際物流要論』, 206~207ページ。
- (8) 市來清也「國際複合一貫輸送と港湾運送」(『港湾労働經濟研究所年報』No.14, 1990年), 54 ページ。

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きたのである。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、近年わが国だけではなく、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がある。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ことになったこと、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、それにとも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。在来の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く、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なとなってきている。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發揮させ、その価値を高める経済活動であると一般的にいわれている。

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⁽⁵⁾。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合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的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發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の存在があり、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

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、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、陸海空輸送の連繋と結節的重要性、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いわれている。

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広く、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懷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ているのである。

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・航空の組合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生通信については、港湾が受発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、港それ自身を情報基地化し、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し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る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」(『トランスポーテート』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。

第6章 國際物流と港湾労働

I 國際物流の進展と港湾の役割

1980年代に急速な変動をなした物流の「國際化」は、1960年央に始まった物流「合理化」の今日の到達点を示すものであろう。

發展途上国からの原材料、エネルギー資源等の大量輸入を基盤に、主として先進資本主義諸国間、あるいは国内の大量生産、大量輸送、大量消費という物流を形成し、流通コスト（商流、物流）が注目を集めたことから、世界の経済活動が國際分業を主な流れにするに至り、物流「合理化」の態様は一変した。

國際コンテナ輸送が契機となった國際複合一貫輸送は、単に異種交通機関の結合に要点があるのみでなく、國際分業、企業の「國際化」に対応した運輸業の世界的な再構築を求めるところに大きな特徴がある⁽¹⁾。交通サービスの需要者の利益の保護と利便の増進に寄与を求めるることは、運政審物流部会答申⁽²⁾からも伺えるように、運輸業の特質の考慮なしに物流戦略の進捗がないことを示すことになった。

産業構造および貿易構造の変化にともなう國際物流の進展は、海運企業、倉庫業、大手港運業の國際複合輸送市場での國際化を推し進めた。海運業にみられる総合物流業へのリストラは、これらの動向の象徴である。これら、わが国諸産業の「國際化」は、北米、欧州、アジア等地球的拡張をもっており、現状では環太平洋物流圏での國際物流活動の活発化が著しい。また、内需喚起策と結びつけた輸入（製品）貨物の増大がみられる。

このような國際物流の世界的潮流は、一定の近代化を進めている港湾の物流機能の質的な拡充を余儀なくさせている。それは、多様な内容と矛盾をともなうものもある。

國際物流は国内物流と必ずしも連繫するものではないが、何等かの物流機構に支えられることが求められる。物流が“壁のない”ものであっても、國際的に異なる各種交通機関、ターミナルを効率的、円滑に仕切る仕組みを構築せねばならない。部分的な落差が全体の物流に及ぼす影響も大きい。物流業の形成と役割の客観的諸条件がここにある。

港湾における國際物流は、量的には Shipper's Load と Carrier's Load 貨

表一 1 環太平洋地域諸国の港湾施設運営比較

国名 港湾名	パー ス数	延長 m	水深 m	ターミナル施設		CFS施設		作業時間			寄港 船社	輸入実績		輸出実績		面積当り取扱(/ha)	
				面積	保管 TEU	上屋 面積	TEU	CY	CFS			実コン	トン数	実コン	トン数	実空コン	トン数
香港 No1-6 (2,4,6)	7 (3)	3,528 (2446)	12.0 12.2 (12.0)	126.1ha (71.0)	71,418 44.984	6.2ha (3.0)	378	CY 24時間 (2,4,6)の詰は24時間)	受付・配送 8-23時	詰・開櫃 8-5時	25社	880,378 (内数) (391,055)	5,723,305 (4,102,969)	1,155,777 (557,039)	6,022,945 (4,165,034)	19,285TEU (内数) (16,132)	93,150t (116,451)
インドネシア ジャワ	*	5,605	9.5- 10.5	23.0	15,259	1.6	2,150	月-木 金 8-11 13-16 土 8-13	16	210,112 注 Tanjung perakの輸出を含まず	1,713,130	77,461	1,017,346	15,285	118,716		
韓国釜山 仁川	4 *	1,262 1,170	12.5 14	63.0 37.0	17,800 6,600	2.6		24 8時間		28 (46)	814,143 (実空) *	10,139,894 *	1,010,990 *	24,234,285 *	28,970	545,622	
マレーシア ポートケラン	3	853	11.0- 13.5	24.2	12,105	2.1	140	24時間		12	102,577 (ターミナル1-3不明)	2,237,710	115,557	2,694,626	11,393	203,816	
ミャンマー ラングーン	一般	埠頭	*	*	60	*		8-16 20-8	オーパータイムは シフト時間に行う	1	315	7,401	60	712	*	*	
中国天津	4	1,300	12.0	57.5	22,100	2.8		24	3交代	10	55,968	669,792	68,900	807,663	2,819	25,695	
台湾高雄	22	2,072	10.5- 14	129.2	14,100	6.6	1,069	24	3交代	34	906,371 (ターミナル1-3不明)	5,797,974	1,297,788	4,153,053	21,508	396,455	
シンガポール	12	2,667	10-14	121.0	58,500	4.6		24/7日	3交代	21	1,061,600	17,956,600	1,040,900	17,595,000	20,249	293,815	
タイバンコク	6	1,528	8.2	16	8,200	7.6	308	月-金 1-5 土日 8-12 13-16	19-24	18	204,449	2,318,720	317,982	3,898,636	39,971	388,585	

(資料) 運輸経済研究センター「国際化の進展がわが国の国際流通に及ぼす影響に関する調査」(平成2年3月)。

物に大別される。いわゆる前者はメーカー物流が主体であり、後者は不特定荷主物流である。そして、国際物流は、流通経路の多様な選択と“戸口から戸口へ”的港湾でのジャスト・イン・タイムな物流サービスの提供が求められる。これらの前提要件として、港湾での24時間稼働体制が国際物流での港湾運営の競争要素として浮上してきている。(表-1 参照)

他の1つは、運輸に関する規制緩和策(物流二法)がもたらすであろう港湾での企業活動、港湾労働、港湾の管理、運営への影響である。多くの付帯条項をもつ物流二法ではあるが、世界的な潮流となっている“壁のない”国際物流における運輸業の再構築の具体的な進捗が、港湾そのものの仕組みを、他の諸制度と改変を相まって変えていくことは避け難い動向をみせている。

港湾施設整備については、第8次港湾整備計画にみられるように“港湾空間の高度利用”⁽³⁾の名のもとに施設の巨大な投資が目立つ。これらは船舶の大型化にみられるように、深水埠頭の建設整備や地方港でのコンテナ埠頭整備、そして、主要港での総合物流ターミナルの積極的な整備計画と実行が特徴的である。

さらに、空港との連繋が、今日の港湾のレイアウトに入ってきているのも国際物流の港湾への反映である。

また、第4次全国総合開発計画(昭和62年6月、閣議決定)や90年代の情報拠点戦略に基づくテレポート構想等から策定される港湾は、巨大なプロジェクトとの一環に包摂され、国際物流、情報ネットワークシステムの拠点としての構築が不可欠とされている。

また、従来までの物流一点張りの港湾機能整備から“豊かなウォーターフロント”への再構築への脱皮を掲げつつも、国際物流、国際複合輸送の拠点作りは、今日の国際物流の多様化と増大が国民生活に大きな関わり合いを招来している面からも、その役割と機能の検討が迫られている。

わが国主要港に占めるコンテナ埠頭の増大は、深水埠頭や多種類のコンテナ(定温、冷凍、特殊)輸送と荷役が効率的に行えるよう対応したものである。それのみではなく、コンテナ輸送構造の再編である港間の位置づけであるHub & Spokeの物流ネットワークシステムの形成が重要である。

次いで、港湾荷役のみならず、情報処理を含めた港湾業務の自動化、省力化は確実な進捗を見せるであろう。その意味では、現在、主要港で進められている総合物流センターの将来的な動向は、関係者の思惑を超え様々な問題と港湾における国際物流のシステム化への展開、そこでの、あるいは、港湾単位、隣接する港湾間での港湾での諸企業、港湾労働の在り方と方策を占なう側面を持

っている。

このように、今日の港湾は、再び新たな国際環境の下で、競争と協調が求められている。展開される諸活動が単なる港間格差の拡大であったり、スクラップ・アンド・ビルトなのか、海運業はじめ個別企業の国際複合輸送への対応が注目される。

II 運輸業の国際化と港湾労働

前述した経済社会の国際化による産業、貿易構造の変化がもたらしている物流の「国際化」の交通労働への表われ方は、①1970年代からの輸送の技術的変化および発達からもたらされる影響、あるいはいくつかの示唆であり、②前者と次元を異にする交通用役生産の再編成、再構築という質量にわたる変容を見ることができる。

輸送ならびに物流の「国際化」にみられる物流過程での交通用役生産の特質を運輸業の経済的性格である需要の他律性によって、運輸・交通労働の「国際化」は、他産業におけるそれとは内容に差異がある。

製造業における国際分業（水平、垂直分業）は、現地生産の拡大および内需主導への転換によって、いわゆる産業の空洞化を生み、これにともなって、貿易構造が、部品、半製品、製品輸入となる。物流的には、企業内物流となって表面化しているものである。その場合の労働の「国際化」の要因は、労賃の格差、労働条件の差異がもたらす国際競争での摩擦となって表われる。

交通労働における「国際化」は、各々の交通機関、海運、陸運、空運、港湾それぞれでの表われ方も独自的である。とくに、海運産業においては、船員労働の混乗制度にみられる国際的な労働力の自由化に、それを見ることができる⁽⁴⁾。基本的には、労働力の自由化と労働基準の国際化が問題となる⁽⁵⁾。企業レベルでは、企業の生産規模と競争力である。

現在、港湾労働が抱えている問題は多岐にわたっているが、最大の問題は雇用、就労保障と労働条件の改善であり、他方、若年労働者の不足問題が製造産業と同様、顕在化してきている。

双方の問題とも、近時、急速に浮上してきたものでない。港湾の場合、労働力不足は、需要のピーク時への対応という用役生産の特徴ともいべき需要の波動性が問題であった。

昭和30年代、港湾労働は、労働力需給の対応に日雇労働が大きな依存率をもっていることから、わが国産業の雇用基本計画に沿って、労働力需要に応じた雇用調整と若年労働力の吸収をなそうとするが成功せず、日雇労働中心から常

用労働への労働力管理へ行政指導がなされた。港湾労働法の誕生である。港湾労働法は、日雇港湾労働の安定供給を公共職業安定機能を強化し、労務供給業の存在を否定した労働政策が柱であった。しかしながら、30年代の相対的な労働力不足から40年代に入り、船舶の専用化、貨物のユニット化、コンテナ船の運航という荷役方法の変化は、港湾労働の雇用構造、形態、労働内容を作りかえていった。

以来、20年の時間的経過のなかで、雇用・就労保障を軸に、いくつかの期を画すること、欠落させた問題が、創られ、あるいは通り過ぎていった。1つは、「時間短縮に関する協定」(昭和47年3月3日)、2つは、「港湾労働者の雇用と生活保障に関する協定」(昭和54年5月30日) この2つの港湾での統一労働協約は、いわゆる“魅力ある港湾労働”を支える支柱である。これを創りあげたのは港湾の「労使関係」の定着であったが、この形成基盤に、運政審答申(昭和48年8月18日)のいう「労働力のオルガナイザー」としての機能を重視した港運業の社会的位置づけがあったからである。港湾の労使関係が、現在に至っても括弧付で述べられながらも、労使関係の安全と協調をもたらしているキーワードになっている所以である。

次いで、制定以来、22年間施行されていた港湾労働法が昭和64年(1989年)1月、改訂施行された。改訂の理由は、輸送革新の著しい進行で、常用労働者の不就労や日雇労働数の絶対数の減少という港湾の雇用の二重構造に変化をもたらしているため旧港湾労働法がそぐわなくなったというものであった。

そのため、国が行っていた登録日雇労働者の職業紹介と就労保障(限定付)を港湾労働安定協会(日本港運協会と全国港湾、総同盟港湾部会の労働二団体で構成、昭和54年12月25日、設立)の事業に加え、派遣労働業務を行わせるこというものである⁽⁶⁾。

実情は、労働者プール実数が計画の半数に近い。他方、常用港湾労働者の高齢化も含め雇用数は減少し、わが国産業構造の変化による製造、交通分野での労働力不足が慢性化し、一部、長時間労働と労働強化の傾向がみられた。また、関東の港湾では低賃金の外国人労働者を直接雇用する問題が発生した。

港湾労働の「国際化」は、その内容からみて、戦後早くから、ILO(国際労働機関)の舞台で数々の議論がなされ、決議、勧告が採択されている。すなわち、港湾労働の変化と社会政策としての国際労働基準の設定である⁽⁷⁾。

国際港湾労働に関する調査は二度(1969年と1986年)行われている⁽⁸⁾。1973年、“ILO 港湾労働条約および勧告”が採択されてから20年、今日の港湾が国際物流の拠点として、海陸空交通機関の複合一貫輸送に決定的な要因をもたら

している。つまり、各交通機関の通路部分での社会資本整備の新たな対応、港湾機能とその社会的役割の拡大という面から重視されねばならない。併せて、今日の港湾労働の再検討に、国際物流の世界的な変動と多様化に関する事柄が基礎的要因の1つとして導入される。

前述した ILO 調査（1986年）によれば、20年にわたる国際港湾労働への対応と今後の行方について述べている⁽⁹⁾。

何といっても、巨大な荷役機械、そして、コンテナ化による雇用減少が多大であること、次いで、ME 化と結びついたコンテナターミナルの自動化、さらに、自動化は単純労働を減らし、情報システムに対する新しい労働、そして港湾の24時間稼働体制は労働力の増大を必要とする。つまり、コンテナ化、高度の機械化、自動化、情報システム化は労働集約度の高い分野だとしている。

ところが、輸送の増加は、コンテナ化と機械化のなかに吸収される。在来船貨物や一般貨物の雇用喪失は今後も続く。労働力を削減する設備やシステムが導入され、全世界的な影響を及ぼすと述べている。

港湾労働が、かつてのギャング制労働から、ターミナル中心の各職能労働が集中した定着労働へ就労体制が変化している。これが、国際物流、国際複合一貫輸送への港湾労働の行方を形成する要素となっている。

現在、港湾の産業別統一労働協約による港湾労働の秩序作りは、アメリカ大陸の港湾労働運動の経験から教訓的に採り入れたものが基盤となっている。しかしながら、雇用形態と就労体制を全く異にした上に築くバベルの塔はどうなるのであろうか。

港湾労働の「国際化」に対する基準ともいべき ILO 港湾労働条約批准のハードルを超えることができない要因こそ、国際物流下での問題点であり、「共同雇用」の追及が不充分であり、欠落した問題点といわねばならない。

III 港湾での技術革新と港湾労働

港湾労働が海上輸送の積卸しにともなう荷役のためのものであることは、輸送の技術革新により、その用役生産形態と内容が大きな変化をうけても変わらない。一方、国際複合一貫輸送は、各交通機関の業界化を進めるばかりでなく、海陸空の交通労働に職能の範囲と機能の多能工化、就労形態の労働基準、労働条件の拡充を促す契機をもたらした。

また、港湾労働の範疇での労働力の効率利用、コスト論からの多能工化、あるいは労働過程における機能的一元性の追求がなされている。

現在の港湾における技術革新は、前述した ILO の諸調査による模索的結論

によれば、1つは、機械化、自動化、ME化、そしてロボット化と最も進んだ産業分野に港湾は入りつつある。そして港湾の変化のテンポが早い。2つは、労働者の人員削減は、すべての港湾を遅かれ早かれ覆うことになろう。3つは、絶えず新しい技術進歩の訓練が行われる制度化と新しい技術水準での労働条件の改善を怠ってはならないとしている。

ILO 港湾労働条約、勧告なり、各種調査あるいは、北米大陸での港湾労働協約闘争の成果は、荷役方法の変化と物流技術の発達のもとで港湾労働者の雇用と救済を示唆し、具体化を示したものである。そして、今日においても、その有効性、意義は強調されるべきであろう。けれども、急速な輸送技術の高度化、高い生産性、コンテナ輸送の世界的な拡がりは、先進資本主義諸国のみならず、多くの発展途上諸国をも含めた社会政策の国際化——港湾労働の国際基準の設定が必要になってきているのではなかろうか。

この背景には、世界的な国際物流の変化をもたらした産業の国際分業、資本の直接投資等による多国籍企業、企業の国際化の活動をはじめ、世界経済のブロック経済の形成がもたらしていることはいうまでもない。それゆえに、これら企業の多元的な国際的活動で重要な部門である金融、貿易に直接関連する運輸部門の国際化を無視することができない。

ILO は、港湾における ME 化を含む新たな技術革新について、新しい法的措置が必要であることを示唆している。そして、雇用に関する措置として、共同解雇基金、共同技術委員会の設置に港湾労働条約と勧告を有効に対応させることを配慮するよう指摘している。

ここ20年間、わが国港湾の様々な技術革新の経緯は、かつての荷役労働は少數の機械操作、あるいは監視労働を含めた工場的な管理労働の様相に移行しつつある。在来船の荷役労働においても船舶の改良、荷役機器を駆使したものに変化した。他方物流情報処理が量的・質的にも国際物流管理での比重を高めており、この種、事務労働者の港湾労働での役割と機能が注目される。

一般に、国際的には、わが国港湾での検数、検定、海上貨物取扱業務に携わる労働は、部分的にしか港湾労働としての範疇の認知がされていない。港湾における物流情報、商流情報は、経済的・社会的な企業活動の業域を異にするところからきている。欧米先進海運諸国での港湾では、検数労働を主体としたクラーク労働が一般的である。

しかしながら、国際物流の進展と国際複合一貫輸送は、それを可能にした各種の技術発達の下で港湾の用役生産の生産過程における労働の社会化=分業、あるいは機能の一元化等の新たな展開や多様な労働の発生、企業活動の業際化

表一2 常用労働者数(全国・5大港・運輸局別)

年度月間平均
(単位:人)

年 度	港 湾 名	現場職員	港湾荷役 労 働 者	はしけ 労 働 者	い か だ 労 働 者	計
S.55年 (1980年)	計 5 港	5,266	36,629	4,773	1,592	42,994
	その他の港	2,382	29,243	1,002	1,980	32,225
	全国 97 港	7,648	65,872	5,775	3,572	75,219
S.63年 (1988年)	計 5 港	5,327	30,724	2,432	603	39,086
	その他の港	2,274	25,530	561	1,228	29,653
	全国 97 港	7,601	56,254	2,993	1,891	68,739
減少率 63/55 (%)	計 5 港	+1%	16%	49%	62%	9%
	その他の港	5%	13%	44%	48%	8%
	全国 97 港	1%	15%	48%	47%	9%

(注) 1. 常用労働者月間平均= 年度の各月末在籍人員の合計数
12月

2. 現場職員とは、作業全般の企画に関する事務および貨物の受取り又は引渡しに関する事務に従事する労働者をいう。
3. 計5港とは、京浜(東京、横浜)、名古屋、大阪、神戸、関門をいう。

(資料) 「港運要覧」(日本港運協会)より作成。

表一3 年齢階層別労働者構成

(単位: %)

年度	20才未満	20~29才	30~39才	40~49才	50~59才	60才以上
S.62年 (1987)	1.3	10.4	23.4	34.3	29.8	0.9
H. 1年 (1989)	1.3	10.8	17.9	35.6	32.8	1.7

(注) 1. 対象労働者はウインチマン、デッキマン、船内荷役作業員、沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員、はしけ長、検査員、雑役をいう。

2. 検量、鑑定の職種は含まない。

(資料) 「建設、港湾運送関係事業の賃金実態」(労働大臣官房政策調査部)より作成。

にともなう港湾労働そのものの再把握が求められているところに、90年代の港湾労働の問題と課題があるのでなかろうか。

他方、北米大陸、東西両海岸の港湾労働者は ILO 港湾労働条約、勧告の思想である「新たな輸送手段の導入による利益を労働者にも還元すべき^⑩」を労使協議の基本として雇用の恒常化と保障を産業別統一労働条約で確実なものとした。1960年代につくられたこの成果は、先進資本主義国の港湾労働の社会的

位置づけと代償の正当性を示すものとして高い評価を得た。つまり、アメリカ海運および北米港湾での船舶荷役の技術変化による雇用喪失を、生産性増大への協力と引き替えに、就労の保障と補填、退職年金の破格の優遇策で、技術革新への対応の果実をみのらせた。その鍵は、登録制に基づく就労手配権と作業規制を労働組合が握っていたからだといわれている。

その後、世界的なコンテナ化の飛躍的増大と国際複合一貫輸送は、次第に雇用喪失を増加させ基金が打撃を受け、生活保障基金へと労働協約の争点が移行していった経緯がある。

いずれにせよ、わが国のように、荷役現業労働のみを対象にした法制化による雇用制度と異なる北米港湾労働の技術革新への対応比較のみで生み出されるものはない。けれども、生活保障、職域確保、労働条件の改善、新たな技術への対応が、ILO 港湾労働条約、勧告のレベルを超える責任をもった、先進国海運の港湾労使関係の確立を避けることができない国際的視野と方策を持つべきである。

わが国港湾は、20年来、労使協議による労働協約に基づく労働基準を作りつつあるが、その内容と実情は、北米港湾と彼我の差異があることで知られている。わが国のこの模索ともいるべき産業別統一労働協約が、労使関係の「真正な関係」の確立がなければ、余りにも不充分であることは明白であろう。単に港運業に「労働力のオルガナイザー」としての社会的位置づけを付与する労働政策は、労働行政の新しい社会的経済的環境での不在に通ずるものではなかろうか。

今日の国際物流の発達と国際複合輸送で、港運業自体が物流業への再構築を展望するならば、総合物流業としての海運企業と横並びの使用集団の形成も可能であるばかりでなく、前述した、90年代における港湾労働の行方に関する具体的検討の整理がなされる。

表-2にみられるように、ここ20数年間にわが国港湾労働者数は半減した。表-2は8カ年の推移をしたものであるが、ピーク時（1969年）には、常用労働のみで10万人を超えていた。このことは、決して内容は単純ではないが、港湾の荷役方式が機械化とコンテナ輸送、さらに複合一貫輸送によって一方的な雇用不安と労働条件の低下からもたらされたものである。

機械化、自動化にともなう労働過程の変化が労働力を減少させるのは他産業と同様であるが、港湾の場合、この合理化、省力化は一企業のみでなく、港湾全体の変更であり、強力な行政指導による労働政策であるところに最も大きな特徴があることは、幾多の報告、論文が指摘するところである。

また、港湾の技術革新は、とくに荷役部門での高齢者は不要、不適とされ、ILO 報告でも述べているように、高齢層の再訓練は不経済で新しい作業は少なく、異質であり、一般には、訓練より解雇、早期退職という安易な方法が選ばれる。

そのためにも、新しい労働過程に対応できる共同雇用制度が、港労法や労基法の改訂、派遣法の立法化等の労働法の転形期のなかで追求が充分なされなかったそしりを官労使は受けねばならないであろう。

IV 國際物流と港湾労働の新たな展開

生産、流通、消費の商品の循環の国際化、つまり国際物流の全過程を追跡する総合的な物流管理とそれぞの過程での効率化ならびにコスト低減を求める企業戦略が顕著である。いわゆるロジスティックス戦略に基づく物流管理体制の貫徹である。とくに、積替え、異種交通機関の結合部分であるターミナルの比重、役割、機能が増大するのは必然である。

国際物流の多様な進展は、海運業をはじめ、倉庫業、一部大手港運業、そしてメーカー等の物流業への進出とリストラを活発化させた。このような国際物流にともなう輸送に対する需要者からの要請は多様なサービスが求められる。これにともない、需要に応じた企業間競争も激化せざるを得ない。

わが国では、一般的に、国際複合一貫輸送は業際化への指向が多く、実態的にも大手港運業の多くが異種交通機関への業務拡大、海外への企業拠点の構築や多角経営を行っている。

海運業の総合物流業へのリストラは、国際海運競争での生き残り策であって、総合物流業の概念は「輸送でなく、ロジスティックスである」と位置づけられ、海運企業の新たな集約・統合を通じて形成されようとしているのが特徴である。そして、実運送人としても荷主の物流戦略に応えようとしている意味からも、他の物流業とは異なった事業の多角化と競争のあり方がみられる。

一方、メーカー物流といわれる生産の国際分業（現地生産および海外工場移転）に適合した生産拠点と国際物流という名の企業内物流が、主導産業である自動車、電器、エレクトロニクス産業を軸に本格化している。

これらの対応は、物流企业の構造改革、物流二法による運輸体系の構造改革に沿って、港湾では「労働集約型産業から装置産業への転換、商流を含む他産業への展開、事業の『協業化、共同化、集約化』の推進を柱とする港運高度化対策」（平成2年版「運輸白書」）が課題とされている。

このような全面的な国際物流の港湾での展開が港湾労働に新たにもたらすも

のは、多様、かつ根本的なものがある。そのすべてについて立てる紙幅がないが、次の2、3の重要な点に限定し述べることにする。

第1に、現状の港湾労働の不安定雇用を基本的要件とした雇用形態の多様化と港湾労働の重層的構造の深まりである。

運政審物流部会答申（平成2年12月4日）は、物流サービスの需要者であるメーカー、荷主の求めるジャスト・イン・タイムサービスは豊富な過剰労働力を前提としたものであり、輸送および物流体系の一層の効率的利用の見直しをすべきであるとしている。そして、そのことで、新たな価格体系の導入をすること。少ない労働力で効率的な貨物輸送（鉄道海運との協同一貫輸送）にモーダルシフトを行う。労働力不足を自動化、機械化、とくに港湾等の物流拠点に無人システムの導入等の省力化投資を推進する。これらをなし遂げるために、これまで以上に、産業界と物流業界のパートナーシップの確立が不可欠だと提言している。

運政審答申が述べるまでもなく、ジャスト・イン・タイムな用役生産の提供が供給側にとって労働集約的で、費用増大をもたらすことは明瞭なことである。そこには、交通用役生産の特徴である片荷輸送や需要の波動性は考慮の範疇にない。その意味で、平成2年成立をみた物流二法は、答申と矛盾する指向をもっているといわざるを得ない。

答申は、アキレス腱になっている労働力不足を解決するため、若年労働力をひきつける職場作り、女性、中高齢労働力の活用を図るとしている。旧3・3答申（1964年、港湾労働対策審議会）の労働力不足以降、労働条件の改善が行われたとはいえ、2,000時間を超える長時間労働と交通労働環境に相対的に少ない若年労働力の誘引がかつてのような豊富低廉な労働力は望むべきもない。したがって、正規の常用労働でない労働力の活用に焦点を絞っているのが、今日の雇用形態の特徴である。

わが国全産業での雇用者4,690万人（1990年2月統計）中、正規労働者は74%、女子労働では1,765万人中60%にしかすぎない。

港湾においても、常用労働者の採用控えに替わり、派遣労働、パート、定年切下げ後の高齢者の再雇用の傾向は年々に顕著である。

このような、雇用形態の多様化の狙いが、労働コストの低減にあることは明白であるが、そのことによって、再び労働者間の格差の拡大、全体的な平均賃金の低下を定着させる重層構造を形成するとともに、不安定雇用労働市場（中間労働市場）を港湾労働市場に併設する影響は重大なものがある。

第2には、港湾の24時間稼働体制の普遍化の動向である。

科学、技術の発達と結びついた港湾の技術革新の一層の進展は、用役生産の労働生産性を非常に高めた。そのことで、海上輸送、陸上輸送等の24時間体制を可能にした。まさに物流「合理化」の国際化そのものといえよう。

現在、港湾での日曜荷役は特例に限られた労使協定のもとで行われている。港湾の24時間体制の一般化要請は、国際物流の企業戦略であるロジスティックス、ジャスト・イン・タイム・システムからと、港間競争に表われた企業間競争の激化が求めているものである。これらを促進させた最大の要因は、各種の規制緩和策であることはいうまでもない。

港湾労働においては、労働力の効率的利用の貫徹を基盤とする労働力管理である。

①、作業体制の全面的変更——シフト制の導入と統一化、②、交通労働の特質の1つともいえるアイドルタイムの消去を狙ったフレックスタイム制の導入、③、平日半日休日という偽造週休による時短、④、足時間の切捨て、徹底的な時間管理と人員削減による労働密度の向上、⑤、時間外労働の未公開と手当支給、現在のすべての産業における最大の問題は時間短縮を求める労使間の去就と動向であり、港湾における労働時間管理は注目すべき企業労使間交渉が垣間見られる⁽¹⁾。

第3は、詳述する紙幅がないが、ターミナルでの現業、事務部門の一貫作業システムの形成と労働力管理は物流の効率化をもたらすとともに、ME化、情報ネットワークの発達と結びつけることで、港湾機能に新たな局面を開く契機をもたらすことが考えられる。

注(1)(2) 運輸政策審議会国際物流小委員会（平成2年2月、3年1月）。

(3) 運輸省『運輸白書』（平成2年版）。

(4) 全日本海員組合政策企画室『オフショア船籍制度と労働力自由化』（1988年2月）。

(5) 篠原陽一「雇用の国際化と労働基準」（社会政策学会『国際化する労働問題と社会政策』1984年9月）。

(6) 港湾労働法の改訂（1988年7月）。

(7) ILO 第137号条約、第145号勧告。

(8)(9) 抜稿「国際港湾労働に関するILO（国際労働機関）の模索」（『港湾労働経済研究年報』No.13、1989年2月）。

(10) 伊藤彰信『資料 ILWU』『ILWU のたたかい』（1985年2月、1986年2月）

(11) 抜稿「わが国港湾における労働時間の検討」（『港湾労働経済研究年報』No.11、1987年2月）。

第7章 港湾労働市場の非対称情報と 平衡化賃金格差

I はじめに

本章は、港湾物流さらには日本経済を支える港湾労働の確保と安定にとって、最も重要であると考えられる港湾労働者の賃金が、「平衡化格差」と港湾労働者の「努力水準（生産性）」を反映したものであるかどうかについて、計量分析を通して検討することを目的としている。

現在、日本の国内貨物輸送量の90%以上が自動車輸送に依存している。正に物流の主役は自動車であるといえる。しかし、島国であり、かつ国際化が益々進展するなかで、一層海外経済に依存している日本にとって、港湾の物流機能は日本経済の効率性や安定・成長と密接不可分な関係にある。この意味において、港湾物流は日本経済におけるもうひとつの物流の主役であると考えられる。この港湾の物流を支えているのが港湾労働に他ならない。

昭和63年度における港湾労働者は、68,739人であり、それは日本の労働人口6,168万人の0.11%を占めるにすぎない⁽¹⁾。マクロ経済の労働費用に占める港湾労働の割合は極めて小さいものであるが、この0.1%を占めるにすぎない労働力が日本経済のマクロ的パフォーマンスを支えているものと考えられる。したがって、港湾労働の確保と安定は港湾労働の課題であるとともに、日本経済における課題でもあった。

日本において大規模な港湾ストや労働問題が生じ、港湾物流機能が長期間マヒするような状況が生じなかったことは、港湾労働の確保と安定が一応達成されていたものと評価できる。このことは港湾労働市場のメカニズムが合理的に機能していたことが考えられる。このような視点において、港湾労働市場における賃金がどのようなメカニズムによって決定されているかを検討することは重要な意味をもつものと考えられる⁽²⁾。

港湾労働は、重労働であり、危険であり、汚く、屋外労働であり、かつ労働時間が不規則であるため、その社会的評価は常に低いものであった。したがって、港湾労働の確保と安定にとっては、「平衡化格差」と呼ぶ、賃金格差を考慮した、賃金決定メカニズムを有していることが不可欠となる。

また労働者と企業との間には、経済状態や企業業績に関して情報の非対称性が存在している。一般に、企業は労働者よりも有利な情報を保有しているものと考えられる。このような状態の下における労働契約や賃金決定は労働者に不都合なものとなる可能性が生じる。しかし、港湾労働市場において雇用の確保と安定が維持されたという前提に立つならば、この非対称情報を是正し得る労使間のコミュニケーションが港湾労働市場の賃金決定機構にビルトインされていたとみなすことができる。

そこでわれわれは以上のような問題意識に基づき、「平衡化賃金格差」と「情報の非対称性」という2つの視点から、港湾労働の確保と安定について検討することとした。

この序論に続く第Ⅱ節では、情報の非対称性と経済主体のリスク回避行動と雇用水準の関係について分析する。ここでは情報の非対称性が存在し、労働者がリスク回避的である場合、企業の雇用水準は効率雇用水準（限界収入＝限界費用）と一致しないことを明らかにする。そして第Ⅲ節では、港湾労働市場において、平衡化賃金格差と労働生産性＝労働者の努力水準およびリスク分担とが賃金決定に与える効果を検証するためのモデルを提示する。パネルデータを利用した実証分析結果はⅣ節において提示される。そして最後に要約と今後の課題が与えられる。

II 港湾における過剰雇用と非対称情報

運輸産業の海運や航空は高度な特殊専門的職業として社会的に高い評価を得ているのに対して、港湾労働の社会的評価は低く、青少年の職業選択順位は常に下位に置かれていた⁽³⁾。それゆえに、港湾労働力の確保と安定は、港湾労働の一貫したテーマであった。しかし、実際には、港湾企業は大量の過剰人員を抱えており、労働力不足ではなく逆に、過剰雇用の状態にあったと考えられる（坂井（1987））。

表一1は、港湾労働の過剰雇用の推移について、船内労働における常用不就労人数と不就労比率でみたものである。それによると、毎年21万人から37万人もの不就労人数が生じていることになる。これは常用労働力の14%～20%にも達している。すなわち、港湾企業は通常の船内荷役作業を遂行するうえにおいて技術的に必要とされるよりも、14%から20%も多い常用船内労働者を大量に抱えていることになる。

企業の有する技術的関係のために、企業は生産量の変化に対応して即座に雇用調整を行うことができない。それゆえに、雇用調整は一定のタイムラグをと

もなうのが一般的である。さらには、採用や解雇にともなう雇用費用、訓練費用、長期的雇用契約、労働組合との協約等々が雇用調整を遅らせ、過剰雇用の原因と考えられている。また、港湾運送においては、他の輸送サービスと同様需要のピークに供給能力を維持することから、大量の余剰人員を抱える必要がある。したがって、需要変動が大きいほど余剰人員が多くなるものと予想される。

表一 港湾労働の過剰雇用の推移(5大港)

年 不就労人数	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年
常用不就労人数(人)	277,099	375,030	338,250	237,759	211,829
不就労比率(%)	14.3	20.0	20.2	15.5	14.7

(注) 1. 常用不就労比率 = {常用不就労人数 / (常用不就労人数 + 常用就労人数)} × 100

2. 5大港は東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港湾

3. 「全国船内」(各号) より作成。

このように利潤を最大化するように行動している企業が常に効率雇用の状態(限界収入=限界費用)において企業活動を遂行することができないという諸々の理由が考えられる。上に述べた理由とは別に、情報が不完全である場合、すなわち、企業と労働者との間に情報の非対称性が存在する場合において、企業は限界収入と限界費用が一致しない不効率雇用・不効率生産の状態となる。われわれは、港湾における過剰雇用をこの情報の非対称性の視点から考察してみることとした。

経済状態(景気)や企業業績に関して、あらゆる経済主体が完全に情報を共有することは不可能である。とくに、企業は労働生産性や市場状態や自己の企業業績に関して、労働者よりも有利な情報を保有しているものといえる。このような場合、情報所有者は一種の情報操作を行って、取引(契約)を自己に都合のよいものにしてしまう可能性がある。とくに、労働契約においては労働者にとって不利な内容となってしまうであろう。例えば、景気の悪い場合、賃金を引き下げるという内容の労働契約が両者間で締結されたものとする。もし労働者が経済状態に関して、景気が良いのか悪いのかを判断することができないならば、労働者は企業の提供する情報にたよることになる。このような場合、企業は経済状態に関する情報を正確に労働者に報告する正当な理由はなく、むしろ企業の利益においては、より低い賃金で労働者を雇用することが可能であることから、企業は常に景気は悪いという誤った情報を提供することが考えら

れる。

情報が非対称である場合における賃金雇用契約は、企業が正しい情報を労働者に提供しているという制約条件の下でのみ成立可能となる。もし、この制約条件が有効に機能しないのであれば、全く異なる賃金雇用契約が成立する⁽⁴⁾。港湾労働市場において、企業から正しい情報が港湾労働者に提供されていないのであれば、または市場情報や企業情報に関して労働者が確認するシステムが欠如しているならば、港湾労働力の確保と安定は困難なものとなるであろう。この意味において非対称情報を前提として、港湾労働市場を分析することが必要となる。

さて、非対称情報の下で成立する賃金雇用契約は不効率雇用の状態が生じる。すなわち、企業の雇用水準は、限界収入=限界費用となる雇用水準に対応していない。Grossman and Hart (1983) や Azariadis (1983) や Green and Kahn (1983) の非対称情報下における労働契約理論の先駆的研究から、雇用状態は次の3つのケースに分けることができる⁽⁵⁾。

- (イ) 過剰雇用（限界収入<限界費用）一労働者はリスク回避的、企業はリスク中立、レジャーは正常財
- (ロ) 過少雇用（限界収入>限界費用）一労働者はリスク回避的、企業はリスク中立、レジャーは下級財
- (ハ) 過剰雇用（限界収入<限界費用）一労働者も企業もリスク回避的
港湾労働の過剰雇用という事実を前提とするならば、われわれの関心は第一のケースである。すなわち、労働者がリスク回避的であり、企業がリスク中立で、レジャーが正常財である場合において、企業の雇用水準が過剰雇用の状態となる非対称情報のケースについて検討する。この3つの前提のなかで、企業がリスク中立であるということに関しては大いに議論があるところである。企業も労働者も共にリスク回避的であり、両者がリスクを分担する日本の労働市場機構を強調する議論がある（青木（1979）、（1989））。

石油危機後における日本経済のマクロ的パフォーマンスが諸外国との比較において良好であったとされるひとつの理由が賃金の伸縮性である。この伸縮性は春闘とボーナス制度が指摘されてきた（坂井（1990）、（1990b））。景気や企業業績に応じて支給額の変動するボーナス制度は、労働者と企業との間で一種のリスク分担が行われていると指摘されている。

従来から港運企業は、港湾運送需要の波動性から、雇用形態を日雇いとすることによってそのリスク回避を行ってきたと考えられる。しかし、現在の港湾労働に占める日雇依存率は5大港において、2.4%（昭和63年度「港運要覧」）

にすぎない。人員調整によるリスク回避行動をとることができないとするならば、企業経営上のリスクを労働者との間で分担するような賃金支払（所得分配、利潤配分）方式を採用していることも推測し得る。そこでわれわれは以下の実証分析において、港湾労働市場における賃金決定に関して、企業と労働者との間にリスクを分担するメカニズムが存在しているかどうかについても検討することとした。

III 計測モデルとデータ

労働争議（参加人員、損失日数）における国際比較において、日本の労使関係はアメリカ、イギリス、イタリヤより格段に良好であり、フランスよりも若干良く、西ドイツとは同程度か若干劣るという状況にあるということができよう（日本銀行調査統計局「国際比較統計」⁽⁶⁾）。McConnel (1989) は、ストライキは労使交渉の失敗の帰結としてではなく、労使間の情報の非対称性の存在から、組合によって企業のもつ情報を顯示させる手段であるとみなしている。すなわち、ストライキをはじめとする労使関係の不安定性は、企業から労働者に正しい情報が提供されているかどうかを判断する指標を考えることができる。

日本において港湾ストや労使紛争による港湾の物流機能がマヒするような状況にならなかったように、日本の港湾労働市場においては、非対称情報下にあっても、市場情報や企業業績に関する情報が企業から労働者に正しく伝達され、それを両者が活用していたものと予想され得る。このことは労働者も労働需要曲線を熟知しており、自己の労働生産性を知っているということを意味している。したがって、港湾労働者の賃金は労働生産性ないしは努力水準に対応して決定されているものと仮定することができる。また、企業の港湾運送需要の波動性や景気変動にともなうリスクを回避するために、労働者との間でそのリスクをシェアリングするメカニズムの存在を仮定する。このシェアリングは企業利潤の大きさによって、企業から労働者に配分されるものと仮定する。

以上のような問題意識と仮定に基づき、港湾労働市場の賃金決定を分析するために、次式のようなモデルを想定する。

$$(1) \quad W_{it} = \alpha F_{it} + \beta \Pi_{it} + r D_i + a_t + b_t + u_{it}$$

なお、 W_{it} は i 企業の t 期における賃金、 F_{it} と Π_{it} は i 企業の t 期における労働生産性と利潤要因である。 D_i は港湾労働者の賃金水準が平衡化格差を考慮したものであるかを示すダミー変数である。 a_t は i 企業固有の賃金決定要因であり、企業固有の技術知識や経営資源等の質的要因と考えることが

できる。そして b_t は各期においてすべての企業に同様な影響を与える賃金決定要因である。この要因は時間的に変動するものであり、例えば、春闘相場、景気、労働市場の需給要因、さらには政府の労働政策変数などである⁽⁷⁾。 u_{it} は攪乱項である。

港湾労働者の賃金がマクロ的な外部労働市場における需給要因のみから決定される相場賃金だけで決定されるものであるとすれば、個々の企業 i が個別的に直面する労働市場条件とは独立となり、 $\alpha = 0$ が成立する。このような場合、労働者は自己の努力水準を確認し得ないことになり、企業の提供する虚偽の情報を受け入れていることを意味している。労使関係の安定性や港湾労働力の確保と安定にとって、労働者が市場情報を把握していることが不可欠である。したがって、 α は港湾労働市場における情報の非対称性を是正する尺度として、または労働者の市場情報の把握の程度を測る尺度として考えることができる。

また、 $\beta > 0$ は、労働者と企業との間のリスクシェアリングに基づいて、あるいは支払能力仮説や利潤仮説など企業業績に応じて、賃金が決定されることと対応している。もし、 $\beta = 0$ であるならば、港湾労働市場においては、労働者と企業との間でリスクを分担するような賃金決定メカニズムを有していないことになる。

ところで、(1)式における a_i と b_t は企業の労働生産性 F_{it} や利潤要因 Π_{it} と強い相関関係にある。例えば、資本設備の多い企業や技術水準の高い企業の労働生産性は必然的に高いものとなる。また、景気は利潤要因 Π_{it} と強い相関を持つ可能性が高い。このような場合、(1)式を企業レベルのクロスセクションデータを利用して、OLS にて計測すると不偏推定量を得ることができない。そこでここでは、パネルデータを利用することにより、 a_i の個別効果と b_t の時点効果を消去して不偏推定量を得ることとする⁽⁸⁾。

2つの効果を消去するために、賃金 W_{it} 、労働生産性 F_{it} および利潤要因 Π_{it} の3つの変数をそれぞれ次式によって、 w_{it} 、 f_{it} 、 π_{it} に変換する。

$$(2) w_{it} = w_{it} - \bar{w}_{.t} - \bar{w}_{i.} + \bar{w}_{..}$$

$$(3) f_{it} = F_{it} - \bar{F}_{.t} - \bar{F}_{i.} + \bar{F}_{..}$$

$$(4) \pi_{it} = \Pi_{it} - \bar{\Pi}_{.t} - \bar{\Pi}_{i.} + \bar{\Pi}_{..}$$

なお、 $W_{.t} = \sum_{t=1}^N W_{it}/N$ 、 $W_{i.} = \sum_{i=1}^M W_{it}/M$ 、 $\bar{W}_{..} = \sum_{i=1}^M W_{i.}/M$ であり、

f_{it} や π_{it} も同様な手順において導出される。この変換方法から、(1) 式は、個別効果と時点効果を持たない次式が得られる。

$$(5) w_{it} = \alpha f_{it} + \beta \pi_{it} + u_{it}$$

われわれは、この(5)式を OLS で α と β を推定する。

(5)式を計測するための、ミクロデータの収集および利用に関してはかなりの制約をともなう。ここでは、日本経済新聞社「全国上場会社日経経営指標」の個票データを用いて計測を行った。このデータは会計年度ベースで収録されており、決算期は各企業によって異なっているが、これを区別せず利用した。計測期間は1980年度から1989年度の10年間としている。このデータから港湾運送業16社と自動車運送・通運業14社の合計30社を対象企業として抽出し、パネルデータを作成した。

(5)式の賃金 w_{it} は、「従業員1人当たりの人工費」を、労働生産性 f_{it} は「従業員1人当たりの粗付加価値額」、利潤要因 π_{it} は「売上高経常利益率」、「使用総資本経常利益率」、「使用総資本利益率」の3つを利用して計測を行った。また、賃金の実質化については消費者物価指数（全国、昭和60年基準）を、労働生産性の実質化は卸売物価指数（総合、昭和60年基準）を使用している。

IV 計測結果

計測は、港湾労働者の賃金水準が自動車運送・通運業との比較において、平衡化格差と呼ばれる賃金格差が存在するかどうか検討するために、港湾運送業と自動車運送・通運業の合計30社と港湾運送業16社の2つのケースに分けて行った。表-2はその計測結果の要約である。

港湾労働市場における情報格差の程度ないしは労働者が市場情報を把握しているかどうかを検証するための推定結果は第2列に示されている。労働生産性の係数はすべて有意であり、安定的結果が得られた。この計測結果は、港湾労働者の賃金決定が労働生産性または労働者の努力水準に対応していることを意味している。このことは、情報の非対称下にあっても、労働者が市場情報について、労使組織を通して正確に確認するシステムを有していることを示唆している。そしてこのようなメカニズムの存在が港湾労働力の確保と安定を実現させ、港湾物流の効率性が図られたといえよう。さらには、この港湾物流の効率化が日本経済のマクロ的パフォーマンスの改善へと結びついていたものと考えることができる。

表一2 計測結果

(単位：万円， %)

項目 標本	労働生産性	ダミー変数	売上高経常利 益率	使用総資本 経常利益率	使用総資本 利 益 率	\bar{R}^2	F値	S
港湾運送業・ 自動車運送・ 通運業 (30社)	0.2677 (8.4177)	15.7960 (3.2018)	-2.7446 (-4.4957)			0.2091	27.3572	42.5301
	0.2400 (7.3127)	14.3038 (2.8282)		-2.5924 (-1.8618)		0.1649	20.6835	43.7030
	0.2232 (7.0618)	14.2785 (2.8092)			-1.0472 (-0.7128)	0.1566	19.5046	43.9204
	0.2182 (7.0876)	14.2792 (2.8117)				0.1580	29.0509	43.8540
	0.2181 (7.0043)					0.1385	49.0597	44.3896
港湾運送業 (16社)	0.2492 (9.8127)		-6.4288 (-4.9535)			0.3730	48.2890	26.7103
	0.2032 (8.2404)			-2.5392 (-2.2643)		0.2979	34.7328	28.2640
	0.1846 (7.9348)				-1.0014 (-0.9302)	0.2790	31.7565	28.6430
	0.1803 (7.9184)					0.2796	62.7010	28.6308

(注) 1. \bar{R}^2 は自由度調整済み決定係数, Sは方程式の標準誤差。
 2. ()内の数値はt値。

また、港湾労働力の確保と安定にとって、不可欠な要素である平衡化格差に関する検証は第3列に示されている。ダミー変数の係数も有意となっている。すなわち、港湾労働者の賃金は自動車運送・通運業との比較において、平衡化格差と呼び得る賃金格差が存在しているものといえる。

賃金格差の大きさについてみると、係数の値は14.3～15.8の値となっている。この値は重労働で危険もあり汚いというように、それほど魅力的ではない港湾産業に労働力を引き入れるために、年額において自動車輸送産業よりも、14.3万円から15.8万円高い賃金を港湾労働者に支給していたことになる。この賃金格差は1カ月当りでは1.2～1.3万円、そして1カ月の平均労働日数22日として、1日当りでは545円～590円ということになる⁽⁹⁾。この金額が港湾労働力の確保と安定のために、すなわち港湾労働市場を均衡させるために必要な平衡化格差ということになる⁽¹⁰⁾。

次に、港湾労働者の賃金決定に関して、企業と労働者との間でリスク分担側面が含まれているかどうかの議論について検討しよう。表一2の第4, 5, 6列がこのリスク分担の支払能力仮説や利潤仮説を検証するための推定結果である。それによると売上高経常利益率、使用総資本経常利益率、使用総資本利益

率のいずれについても、不安定な推定結果となっている。このようにわれわれの推定結果によれば、港運企業は諸々のリスクに直面しているが、労働者との間でリスク分担的な賃金契約が行われているとみなすことは、妥当ではないものと考えられる。

日本の労働市場において、リスク分担的賃金契約を指摘する議論が多い。この仮説を支持する実証分析結果が提示されている。われわれと同様なパネル分析結果についてみると、翁他（1989）、神代（1991）、大橋（1990）があげられる。しかし、私鉄のボーナスを分析した神代（1991）の分析結果によれば利潤要因の影響はかなり小さなものである。また、大橋（1990）の分析は賃金の引き上げ額については否定的な結果となっている。

このように日本の賃金が企業業績とどのような結びつきをもっているかについての議論は、意見の一一致する方向とはなっていない。われわれがこの港湾労働市場の実証分析結果で確認し得たのは、賃金の変動が港湾労働者の努力水準の範囲に止まっており、企業リスクを分担するような範囲には至っていないということである。

V おわりに

われわれは、日本経済のマクロ的パフォーマンスと密接不可分の関係にある港湾物流の効率化を支える港湾労働の確保と安定について、情報の非対称性と平衡化賃金格差という2つの視点から考察してきた。

パネルデータを利用した実証分析結果から、港湾労働者の賃金が労働生産性に対応して変化しており、かつ平衡化賃金格差の存在することを確認した。この分析結果は、情報の非対称性の下で、港湾労働者が市場情報を正確に把握していること、すなわち港湾労働市場には市場情報を顯示させるシステムが内包されていることを示唆している。また、賃金格差は労働者を港湾労働市場に引きつけておくために必要な格差であり、この賃金格差の存在が港湾労働の確保と安定を実現させていたものと考えられる。このような港湾労働市場における賃金決定メカニズムが良好な労使関係を築き、港湾物流の効率化を支えてきた要因のひとつにあげられるであろう。

本章における分析対象期間の、10年間の港湾運送企業16社の平均賃金（所得）は605万円であり、一方、自動車運送・通運業14社のそれは510万円であった。その格差は95万円に達している。この95万円のうち約15万円前後が平衡化賃金格差によるものであるというのがここでの分析結果であった。残り80万円前後は他の要因によるものと考えられる。この80万円という大幅な賃金格差

は、労働者の質的な差（教育結果）によるものか、労働組合の交渉力の差によるものか、あるいは港湾運送企業の経営資源の蓄積量の差によるものかは明らかではないが、今後このような視点からの研究も必要とされる。

労働意欲、すなわち労働生産性が賃金水準に依存するという効率理論がある。パネルデータによる植田・岡崎（1989）の分析はこの仮説を支持する実証分析を提示している。この労働生産性はリスク分担的な賃金決定の側面も含まれていると考えられている（青木（1979））。したがって、本章のモデルを情報の非対称性とリスク分担の側面とを明確に識別し得るモデルに改善することが課題となる。

最後に、われわれのモデルの説明力は決して良好なものではなかった。ひとつの理由として、ここで利用したデータ上の問題があげられる。賃金は港湾労働に直接携わる労働者の賃金だけでなく、事務職員の賃金も含まれていることや労働生産性は粗付加価値生産性であり、減価償却費を除いた付加価値生産性がベターであるものと考えられる。また、賃金決定は前年度実績に基づくことが予想されることから、タイムラグを考慮したモデルの検討の余地もある。これらのデータの問題やモデルの改善は今後の課題としたい。

注(1) 運輸省貨物流通局港湾貨物課「港運要覧」、総務庁統計局「労働力調査」。

- (2) われわれは同様な趣旨に基づき、港湾労働市場の賃金関数を推定したことがある（坂井（1987）、喜多村（1985）第3章）
- (3) この港湾労働の社会的評価に関する詳しい分析は、喜多村（1985）、第2章参照。
- (4) 非対称情報下における諸々の賃金雇用契約のタイプに関する議論は坂井（1990b）において検討している。
- (5) 非対称情報と労働契約の詳細なサービスは、Hart（1983）、Rosen（1985）、Hart and Holmström（1987）、Cooper（1987）が参考となる。
- (6) 日本の労使関係の安定性に関するひとつのデータとして、坂井（1990b）のストライキと争議確率によるアメリカと日本の比較がある。
- (7) a_i を個別効果（individual effect）とかクロスセクショナル効果、 b_t を時点効果（time effect）と呼ばれている（佐和・小林（1986）、翁他（1989）を参照）。
- (8) パネルデータによる計測については、佐和・小林（1986）を参照。
- (9) 「建設・港湾運送関係事業の賃金実態」によると、最近5年間における1カ月の労働日数は22日となっている。
- (10) 港湾労働者の賃金は低水準であるとする議論もある。生涯賃金を推定した本田（1985）の分析によると、この低賃金が若年労働力の不足を生み出していると指摘している。

参考文献

- 青木昌彦『分配理論』（筑摩書房、1979年）。
- 青木昌彦『日本企業の組織と情報』（東洋経済新報社、1989年）。
- Azariadis, Costas, "Employment with Asymmetric Information", *Quarterly Journal of Economics*,

- Supplement, 1983 Vol.98, pp. 157~172.
- Cooper, Russell W., *Wage and Employment Patterns in Labor Contracts: Microfoundations and Macroeconomic Implication*, Harwood Academic Publishers, 1987.
- Green, Jerry and Khan, Charles M., "Wage-Employment Contracts", *Quarterly Journal of Economics Supplement*, 1983, Vol.98, pp.173~188.
- Grossman, Sanford J. and Hart, Oliver D., "Implicit Contracts under Asymmetric Information", *Quarterly Journal of Economics*, Supplement, 1983, Vol.98, pp.123~155.
- Hart, Oliver D., "Optimal Labour Contracts under Asymmetric Information: An Introduction", *Review of Economic Studies*, 1983, Vol.50, pp.3~36.
- Hart, Oliver D. and Holmström, Bent, "The Theory of Contracts", in ed. Bewley, Truman F. *Advances in Economic Theory*, Cambridge University Press, 1987, pp.71~155.
- 本田重美「賃金構造から見た運輸・通信業の若年労働者不足の原因について」(『港湾労働経済研究所』『港湾労働経済研究年報』No.9, 1985年) 19~35ページ。
- 今井賢一・小宮隆太郎編『日本の企業』(東京大学出版会, 1989年)。
- 神代和欣「私のボーナスの変動分析」(『日本労働研究雑誌』Vol.33, 1991年1月,) 14~25ページ。
- 喜多村昌次郎編『港湾労働』(成山堂書店, 1985年)。
- 喜多村昌次郎『日本の港湾労働』(『港湾労働経済研究所』, 1990年)。
- McConnell, Sheena, "Strikes, Wages, and Private Information", *American Economic Review*, Sep. 1989, Vol.79, pp.801~815.
- 大橋勇雄『労働市場の理論』(東洋経済新報社, 1990年)。
- 翁邦雄・竹内惠行・吉川洋「わが国における実質賃金の決定について」(『経済学論集』1989年) 77~85ページ。
- Rosen Sherwin, "Implicit Contracts: A Survey", *Journal of Economic Literature*, Sep. 1985, Vol. 23, pp.1145~1175.
- 坂井吉良「港湾における短期の雇用調整」(『港湾労働経済研究年報』No.11, 1987年) 93~110ページ。
- 坂井吉良「非対称情報下における雇用変動」(『港湾労働経済研究年報』No.14, 1990年) 117~136ページ。
- 坂井吉良「非対称情報と日本における労働契約」(中部女子短期大学『紀要』No.20, 1990年) 53~64ページ。
- 佐和隆光・小林正人「パネルデータによる経済分析: 展望」(林・中村編『日本経済と経済統計』東大出版会, 1986年) 247~264ページ。
- 植田和男・岡崎敬子「効率賃金理論と日本の賃金構造」(『経済研究』, Vol.40, 1989年) 204~210ページ。

第8章 港の労働と人的資本形成

I はじめに

わが国の若年労働力は、高学歴化が進み、ホワイト・カラー指向がますます顕著である。このような中で、職業としての港湾労働は、ブルー・カラーで、在来荷役にみると、労働の苛酷性、高い労働災害発生率などの問題を有している。そのため、若年労働者にとって、港湾労働は、現状では決して魅力的な職業とはなっていない。また、労働力は急速な高齢化という難問を抱えている。港湾労働では、石油危機以来、取扱貨物量の低迷により、労働力を、むしろ減少させてきた。労働力過剰の状況に、入職を増やさないことで対応したため、労働者の高齢化が一層進み、平均年齢は40才を越えることになった。

他方、港湾運送業は、コストダウンを達成するために、荷役機械の大型化、荷役作業の高能率化の方向を目指している。そのため、コンテナ船、ガントリー・クレーン、フォークリフトなどの大型化傾向が著しい。また、コンテナ・ターミナルにおいても、輸出入の円滑化と滞留時間の短縮による一層の高能率化を、各種ターミナル機能の集約化とコンピュータによる情報のシステム化により、達成しつつある。

これらの新荷役技術、あるいは、新荷役システムは、On the Job Trainingにより、また、職務の一貫としての研修により、再教育され、訓練された労働力があって、はじめて生産性を高めることができる。すなわち、労働者の体内に蓄積された人的資本があって、はじめて有効な働きをする。しかし、港湾労働者に、どの程度の人的資本が蓄積されているか、という基本的研究がいまだなされていない。そこで、本章

表一1 人的資本收益率の職種別比較(1985-89年)

順位	収益率	賃金率
1	検数員(6.9%)	船内荷役(2166円)
2	ウインチマン(5.2%)	デッキマン(2166円)
3	はしけ長(5.1%)	はしけ長(1977円)
4	デッキマン(5.0%)	ウインチマン(1961円)
5	沿岸荷役(4.8%)	沿岸荷役(1861円)
6	陸上荷役(4.6%)	検数員(1829円)
7	船内荷役(4.1%)	陸上荷役(1755円)
8	雑役(3.4%)	雑役(1135円)
業種平均	(4.9%)	(1865円)

(資料) 賃金率は労働省「屋外労働者職種別賃金調査」、1989年より作成。

では、港湾労働を、職種別に、ワインチマン、デッキマン、船内荷役作業員、沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員、はしけ長、検数員、雑役、等に細分し、港湾労働における職種別人的資本の収益率、ピーク年齢を計量経済学的に検討する。

II 人的資本モデル

人的資本の計量モデルは、次のように導くことができる。人的資本の投資収益率を r 、 Y を潜在稼得額とすると、ある教育投資により、潜在稼得額が若干増加する場合、その投資の現在価値 I は、資本の限界効率により、

$$I = \Delta Y / (1+r) + \Delta Y / (1+r)^2 + \Delta Y / (1+r)^3 \dots \quad (1)$$

と示せる。これより、 $0 < r < 1$ の条件下に

$$I = \dot{Y} / r \quad (2)$$

と表わすことができる。ただし、 $\dot{Y} = dY/dt$ 、とする。均衡値においては、この投資の現在価値 I は、人的資本を得るために費やされるものと等しい。潜在稼得額のうち h の割合が人的資本の獲得に使われるならば、

$$hY = \dot{Y} / r \quad (3)$$

となる。ここで、 t を経験年数（15歳で0）とする。 h を、 $t=0$ 、すなわち、15歳で $h=1$ とし、それより h は線形関数にしたがって、年齢とともに減少すると仮定すれば、

$$\log Y = \log Y_0 + rt - (r/2T)t \quad (4)$$

$$h = 1 - (t/T) \quad (5)$$

となる。ただし、 $(0, T)$ の間では、人的資本の純投資は正值、 T を越えると純投資は負値となる。したがって、 T は人的資本蓄積のピーク年齢を示す。実際に観測される年齢階層別実質賃金を W とすると、 W と Y の関係は、

$$W = (1-h)Y \quad (6)$$

であるので、(4)は、ダミー変数を含めて、

$$\log W = a + rt - (r/2T)t^2 + b_1 D_1 + b_2 D_2 + b_3 D_3 + b_4 D_4 \quad (7)$$

と示すことができる。ただし、 $a = \log Y_0 + \log(1 - h)$ 、である。この賃金方程式(7)を回帰分析することにより、労働者の人的資本形成を計測する。

本モデルでは、データの制約から、労働者の学歴をすべて一定と仮定している。港湾運送業においても、労働者の高学歴化傾向は顕著であると考えられるが、労働者は入職後の On the Job Training と研修による再教育によってのみ、労働の質を高めるとする。

III 実証分析結果

データは、労働省『建設・輸送関係業の賃金実態（屋外労働者職種別賃金調査）』より得る。分析対象となる職種は、港湾運送業のワインチマン、デッキマン、船内荷役作業員、沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員、はしけ長、検数員、雑役である。サンプルは、個票データではなく、1975年より1989年までの、年齢階層別ペーリング・データを用いる。1人1日当たり平均現金給与額は、1人1日平均実労働時間数で除すことにより1時間当たり賃金とする。データは、5年間隔に、3つのグループに分けられる。すなわち、1975-79年、1980-84年、1985-89年、である。各グループで、第1年目はダミー変数1を1、第2年目はダミー変数2を1、第3年目はダミー変数3を1、第4年目はダミー変数4を1とする。その他のダミー変数は0とする。

表-3は、職種別推定結果である。経験年数 t の係数は、人的資本の収益率を示しているが、1975-79年の4.1%から、1980-84年の4.5%，1985-89年の5.0%まで、人的資本収益率は15年間に次第に増大していることがわかる。例えば、全国銀行貸出約定平均金利は1975年に8.8%であったが次第に低下して、1980年で6.5%，1989年では5.3%となっている。物的資本の対価が次第に安くなっている状況下に、港湾運送業の人的資本利子率は上昇しているのである。これは、物的資本集約度が上昇し、人的資本を含めた労働の価値限界生産

表-2 人的資本収益率のピーク年齢(1985-89年)

順位	ピーク年齢	平均年齢
1	雑役(42.5歳)	陸上荷役(42.8歳)
2	船内荷役(44.0歳)	検数員(43.1歳)
3	検数員(44.6歳)	沿岸荷役(43.2歳)
4	陸上荷役(44.8歳)	船内荷役(43.7歳)
5	沿岸荷役(45.2歳)	ワインチマン(44.6歳)
6	ワインチマン(47.0歳)	デッキマン(49.9歳)
7	はしけ長(47.1歳)	雑役(50.0歳)
8	デッキマン(49.8歳)	はしけ長(52.4歳)
業種平均	(44.7歳)	(43.9歳)

(資料) 平均年齢は労働省「屋外労働者職種別賃金調査」より作成。

表-3 賃金関数(職種計)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.7562	6.7567	6.6583
年齢	0.049823 (24.9)	0.044870 (27.9)	0.040923 (30.1)
年齢**2	-0.00083801 (-22.0)	-0.00078856 (-25.7)	-0.00074923 (-29.1)
DUMMY 1	-0.054065 (2.22)	-0.13528 (-6.91)	-0.023998 (-1.43)
DUMMY 2	-0.074411 (-3.06)	-0.084504 (-4.32)	-0.013211 (-0.786)
DUMMY 3	-0.068826 (-2.83)	-0.033332 (-1.70)	-0.0086877 (-0.517)
DUMMY 4	-0.047977 (-1.97)	-0.022714 (-1.16)	-0.0070897 (-0.449)
R ** 2	0.9334	0.9457	0.9550
T	44.727	43.451	42.310

()内は t - 値

T は人的資本のピーク年齢

表-4 賃金関数(ワインチマン)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.7461	6.6605	6.6532
年齢	0.051535 (15.9)	0.047810 (21.1)	0.041432 (18.3)
年齢**2	-0.00080554 (-13.2)	-0.00071569 (-16.6)	-0.00070121 (-16.4)
DUMMY 1	-0.13869 (-3.68)	-0.13019 (-4.72)	-0.023199 (-0.830)
DUMMY 2	-0.12410 (-3.29)	-0.095376 (-4.72)	0.017709 (0.634)
DUMMY 3	-0.14042 (-3.73)	-0.068208 (-2.47)	0.022183 (0.794)
DUMMY 4	-0.089653 (-2.31)	-0.069049 (-2.51)	0.00071080 (0.0270)
R ** 2	0.8763	0.9323	0.8933
T	46.988	48.401	44.542

力が上昇しているため、あるいは、人的資本形成の限界費用が増大し、その結果、供給が伸び悩んでいるための2つの理由が考えられる。

表-4から表-11は、職種別にみた賃金関数の推定結果である。この中で、表-4は、クレーンなどの操作に従事するワインチマンの分析結果を示してい

る。ワインチマンの人的資本収益率は、1975-79年の4.1%の水準から、次の5年間に4.8%，さらに、1985-89年では、5.2%と次第に増大した。表-6の船内荷役作業員、表-7の沿岸荷役作業員、表-8の陸上荷役作業員についても同様で、人的資本収益率は、次第に上昇する傾向がみられる。表-5のデッキマン、表-9のはしけ長の人的資本収益率は、1975-79年、1980-84年の間に、上昇したが、1985-89年では、低下した。

表-1により、1985-89年の期間について、職種別に、人的資本収益率を比較すると、検数員、ワインチマン、はしけ長、デッキマンの値が、港湾労働の平均より高く5%台、そして沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員、船内荷役作業員の値が平均以下の4%台であった。雑役はこれらの職種の中で最も低く3.4%となった。これは人的資本の、職種別限界生産力の相違を反映したものと考えられる。しかし、表-1により、賃金率と比較すると、船内荷役は賃金率が高いにもかかわらず、人的資本収益率は低い結果となった。逆に、検数員は、賃金率が低いが、資本収益率は高くなった。これは、船内荷役では労働供給が相対的に少ないと、検数員では平均年齢が比較的若く、その分高学歴化傾向にあり、学校教育に依存する人的資本蓄積が多いいためと考えられる。

また、経験年数² (t^2) の係数で、経験年数 (t) の係数を除し、さらに2で割り、15を足した値が人的資本形成のピークとなる年齢であるが、表-3のT欄に見るように、港湾労働における人的資本蓄積の平均ピーク年齢も1975-79年の42.3歳から1980-84年の43.5歳、1985-89年の44.7歳と次第に増大していることがわかる。すなわち、港湾労働の質的なピーク年齢は上昇する傾向にあるのである。これは、就業者が高齢化し、現場のリーダーの平均年齢が上昇していることにも表れている。

職種別では、船内荷役作業員、沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員、はしけ長、検数員で、人的資本蓄積のピーク年齢が上昇する傾向にある。とくに、はしけ長でピーク年齢が著しい。しかし、ワインチマン、デッキマンについては、第3期間でピーク年齢は若干低下している。

表-2により、1985-89年について、職種別比較を行うと、デッキマン、はしけ長、ワインチマンで、人的資本のピーク年齢が高い。これは、これらの職種で比較的中高年齢になるまで、経験により学ぶところが多いいためである。反対に、雑役は、職種の平均年齢が50歳と高齢にもかかわらず、人的資本が42.5歳でピークに達してしまい経験に依存する技能ではないということを示している。

表—5 賃金関数(デッキマン)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.7313	6.5487	6.6472
年齢	0.049730 (8.27)	0.058711 (19.9)	0.046525 (14.9)
年齢**2	-0.00071450 (-6.66)	-0.00092438 (-17.3)	-0.00079382 (-13.8)
DUMMY 1	-0.071292 (-1.20)	-0.10323 (-3.15)	0.0033739 (0.0929)
DUMMY 2	-0.13559 (-2.28)	-0.089415 (-2.76)	-0.0016454 (-0.0453)
DUMMY 3	-0.14732 (-2.48)	-0.036469 (-1.11)	-0.032150 (0.918)
DUMMY 4	-0.088183 (-1.48)	-0.017753 (-0.556)	-0.027837 (-0.846)
R ** 2	0.6941	0.9170	0.8492
T	49.800	52.757	44.305

表—6 賃金関数(船内荷役)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.9410	6.9323	6.8842
年齢	0.040751 (22.8)	0.036856 (26.9)	0.027239 (11.5)
年齢**2	-0.00070222 (-20.7)	-0.00065361 (-25.0)	-0.00049937 (-11.2)
DUMMY 1	-0.035442 (-1.63)	-0.16731 (-10.0)	-0.046392 (-1.59)
DUMMY 2	-0.056871 (-2.62)	-0.11047 (-6.63)	-0.056266 (-1.93)
DUMMY 3	-0.056214 (-2.59)	-0.054440 (-3.27)	-0.056811 (-1.94)
DUMMY 4	-0.034800 (-1.60)	-0.047408 (-2.84)	-0.022667 (-0.825)
R ** 2	0.9186	0.9455	0.7617
T	44.016	43.194	42.273

表一7 賃金関数(沿岸荷役)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.7812	6.7621	6.6948
年齢	0.047849 (25.0)	0.040847 (25.3)	0.036957 (20.4)
年齢**2	-0.00079213 (-21.8)	-0.00070169 (-22.8)	-0.00067235 (-19.6)
DUMMY 1	-0.089458 (-3.85)	-0.11333 (-5.77)	-0.019737 (-0.883)
DUMMY 2	-0.094123 (-4.05)	-0.052692 (-2.68)	-0.0084124 (-0.377)
DUMMY 3	-0.073685 (-3.17)	-0.020050 (-1.02)	0.0046611 (0.209)
DUMMY 4	-0.063482 (-2.73)	0.14603 (0.744)	-0.014819 (-0.705)
R **2	0.9369	0.9368	0.9064
T	45.203	44.106	42.483

表一8 賃金関数(陸上荷役)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.7273	6.6915	6.6428
年齢	0.046092 (20.5)	0.043336 (22.1)	0.034812 (22.7)
年齢**2	-0.00077271 (-18.1)	-0.00075378 (-20.2)	-0.00061799 (-21.3)
DUMMY 1	-0.052729 (-1.93)	-0.10714 (-4.50)	-0.040920 (-2.16)
DUMMY 2	-0.050556 (-1.85)	-0.080274 (-3.37)	-0.036964 (-1.95)
DUMMY 3	-0.064820 (-2.37)	0.0054827 (0.230)	-0.037258 (-1.97)
DUMMY 4	-0.045011 (-1.65)	-0.056304 (-2.37)	-0.041686 (-2.34)
R **2	0.9051	0.9166	0.9254
T	44.825	43.746	43.166

表-9 賃金関数(はしけ長)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.7030	6.4238	6.8061
年齢	0.051209 (10.6)	0.067090 (13.2)	0.031104 (6.34)
年齢**2	-0.00079815 (-9.67)	-0.0010669 (-12.0)	-0.00058730 (-6.75)
DUMMY 1	-0.084978 (-1.99)	-0.15172 (-3.07)	0.021054 (0.421)
DUMMY 2	-0.067126 (-1.47)	-0.14374 (-2.94)	0.091791 (1.87)
DUMMY 3	-0.089171 (-2.09)	-0.013474 (-0.266)	0.016900 (0.338)
DUMMY 4	-0.022512 (-0.528)	-0.047803 (-0.969)	0.073576 (1.58)
R ** 2	0.7553	0.8416	0.5323
T	47.080	46.442	41.481

表-10 賃金関数(検数員)

	1885-89	1980-84	1975-79
定数項	6.4122	6.6210	6.3712
年齢	0.069418 (14.6)	0.049510 (19.3)	0.060130 (26.6)
年齢**2	-0.0011713 (-13.0)	-0.00085295 (-17.4)	-0.0010565 (-24.7)
DUMMY 1	-0.0067052 (-0.116)	-0.11793 (-3.78)	0.0043630 (0.156)
DUMMY 2	-0.032849 (-0.569)	-0.080274 (-2.57)	0.040072 (1.43)
DUMMY 3	-0.011555 (-0.200)	0.0054827 (0.176)	-0.056304 (-1.59)
DUMMY 4	-0.0000064050 (-0.0001)	-0.056304 (-1.80)	0.024118 (0.917)
R ** 2	0.8233	0.8930	0.9436
T	44.633	44.023	43.457

表-11 賃金関数(雑役)

	1985-89	1980-84	1975-79
定数項	6.5492	6.6775	6.3675
年齢	0.034455 (9.93)	0.024470 (5.95)	0.033068 (6.38)
年齢**2	-0.00062696 (-9.49)	-0.00050692 (-6.47)	-0.00062163 (-6.42)
DUMMY 1	-0.026095 (-0.618)	-0.15358 (-3.07)	-0.070788 (-1.15)
DUMMY 2	-0.0071625 (-0.170)	-0.084336 (-1.69)	-0.069720 (-1.10)
DUMMY 3	-0.12208 (-2.89)	0.013235 (0.264)	-0.11808 (-1.93)
DUMMY 4	-0.068654 (-1.63)	-0.086628 (-1.73)	-0.029711 (-0.515)
R ** 2	0.6804	0.5169	0.4976
T	42.478	39.136	41.560

IV おわりに

本章では、港湾労働の人的資本形成について計量分析を行った。賃金率を、経験年数とダミー変数で回帰し、職種別に、人的資本の収益率と、人的資本のピーク年齢を推定した。

人的資本収益率は、ウインチマン、船内荷役作業員、沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員で次第に上昇する傾向がみられた。しかし、デッキマン、はしけ長では、1975-79年、1980-84年の間で上昇したが、1985-89年で、若干低下した。これは、人的資本の価値限界生産力が上昇したため、あるいは、人的資本形成の限界費用が上昇傾向にあるためと考えられる。横断面的に比較すると、検数員、ウインチマン、はしけ長、デッキマンなどは人的資本収益率は高いが、雑役、船内荷役などは低い結果となった。

労働力の質の最高年齢を示す人的資本ピーク年齢は、1975年以来、多くの職種で次第に上昇する傾向があることが理解された。これは、現場リーダーの高齢化が1つの理由としてあげられよう。職種別では、デッキマン、はしけ長、ウインチマンでピーク年齢が高い結果となった。

なお、本章では、既存の統計を用いて計量分析を行ったが、賃金率、学歴、年齢、勤続年数等の個票データにより詳細な分析を行うこと、そして、学校教育の成果による人的資本形成を推計することを今後の課題としたい。

参考文献

- Becker, G., *Human Capital*, NBER and Columbia Univ. Press, (1964).
- Fallon, P. and Verry, D., *The Economics of Labour Markets*, Philip Allan, (1988).
- 羽尾一郎「物流業と労働力確保」, (『港湾』, Vol.67, No. 5, 1990年), 7~14ページ。
- 本田重美, 宮田譲「港湾労働における賃金構造」, (『港湾経済研究』, No.23, 1985年), 119~135ページ。
- 労働大臣官房統計情報部『建設・輸送関係業の賃金実態（屋外労働者職種別賃金調査報告）』。
- 喜多村昌次郎「海運業の労働問題」, (『港湾』, Vol.67, No. 5, 1990年) 15~24ページ。
- Mincer, J., *Schooling, Experience, and Earnings*, NBER and Columbia Univ. Press, (1974).
- 瀬川潔「コンテナターミナルにおける港湾荷役の実態」, (『港湾』, Vol.67, No. 5, 1990年), 25~31ページ。
- 高垣雄浩「輸送革命に対応する技能向上・人材育成を港運業が当面する必要に応えて」, (『港湾』, Vol.67 No.5 1990年), 32~44ページ。
- 吉田由治「高度な物流空間の形成をめざした調査」, (『港湾』, Vol.67, No.11, 1990年), 6~11ページ。

第Ⅲ部 港・ウォーターフロント 開発と環境

第9章 東京湾ウォーターフロント開発の 現状と将来

I はじめに

東京湾ウォーターフロント（TWF）の主なラインは千葉～東京～横浜を結ぶ海岸線ネットワークである。このTWF内での要の位置を占めるのは現在、造成されつつある東京テレポートタウン（TTT）である。TTTを軸としてTWFは「情報港」とも言える大きな存在になろうとしている。

近代日本の基盤となった明治の文明開化は横浜から導入され、その当時、海外の新情報は船によって移入された。戦後になると、羽田、成田が海外からの情報拠点となった。横浜は海の時代から空の時代になり、その地位を低下させたが、羽田が国際空港として全盛を誇っていた時までは、第一級の情報都市としての魅力を持っていた。しかし、国際空港が成田へ移るにともない、横浜の位置は相対的に沈下した。これから時代は情報網の発達で、情報の集まる基地を中心に動いていくと予想されるので「情報港」が時代をリードすると考えられる。ここに海港（横浜）から空港（成田）へ、そして、これからは「情報港」（TTT）へという図式が見られる。

TWFのメインテーマは情報で、その他にも多様な要素を内包している。また、TWFは地域ごとに独立した都市形態を持つ。それだけにこれらTWFプロジェクト各々の現状を知ることは、将来のTWFの輪郭を明確にすることにつながる。本章でTWFプロジェクトのすべてを論述することは、紙幅等の都合上、難しいのでその中心と考えられるTTTに焦点を絞って論を進め、TWFの将来等について検討する。

II TTTの概要と整備計画

1. 概 要

東京港の中心に位置する448haの埋立地に構想されるTTTは青海、台場、有明南、有明北の4つに区分され、各々に明確な性格づけがなされている。尚、各地区の詳細な分析は、Ⅲ節で行うこととする。

居住人口6万人、就業人口11万人を予定するTTTは以上4つの完全な機能別地区から構成される21世紀型都市と言われ、整備手法や機能等には新しい試みが見られる。

TTTの街づくりについて、都はコンペ方式を打ち出している。この方式は全体を1~5haの街区に分け、各々にアイデアを出してもらうものである。青海については、テレコムセンターを中心とした幹線道路沿いに業務施設を希望する企業が好きな街区を選び、独自のインテリジェントビルを描く。また、有明南は国際コンベンションパークを中心にファッション、デザイン等関連の施設が集まる「情報受発信基地」となるので、機能だけではなく、鮮烈で楽しい施設が求められている⁽¹⁾。

しかし、いくら個性豊かな街づくりといっても各施設の統一性がなければTTTは都市として成立しない。よって、都は有識者、建築家、デザイナー等から構成される委員会に全体の景観ベースを描かせ、ガイドラインだけは押さえていく方針を取っている。委員会による規制があるとしても、TTTは従来の発想を打破した大胆でユニークな街になると予想される。

2. 段階整備計画

都は都市機能の総合性を確保しながら、TTTを4段階に分けて開発する計画である。

(1) 始動期（1989~1993）

この時期は都市活動に必要な都市基盤と戦略的拠点施設を整備する段階である。具体的にこの時期では、始動期開発に必要な埋立地の完成、既成市街地と連絡する東京港連絡橋、都市高速道路12号線の供用開始、新橋~有明南の新交

表-1 TTT地区別開発フレーム

地 区	面 積	就業人 口	居 住 人 口
青 海	117ha	約 68,000人	約 5,000人
有明南	107	約 12,000	約 14,000
有明北	147	約 14,000	約 36,000
台 場	77	約 16,000	約 5,000
計	448	約110,000	約 60,000

(資料) 「臨海副都心開発事業化計画」(東京都, 1989)
30ページ。

通システムの営業開始、海上輸送システムの運航準備等第1段階のアクセス整備がなされる⁽²⁾。

このような施設整備の進展に合わせて、TTTの中心と言えるテレコムセンター、国際展示場及び東京臨海副都心建設（株）の整備によるモデルビル3棟が建設され、これらを核とした開発が進められる。

民間ビルについては、都市基盤整備の進捗状況を踏まえ、宅地が平成3～5年度に供給され、早期完成を誘導していく。

(2) 創設期（1994～1997）

この時期は開発初期の都市として自己完結性を保持しつつ、円滑な都市形成を誘導する段階である。埋立等の土地造成はこの時期に完成されることを目指す。創設期の開発は始動期に開発された地区を相互に結びつけ、既成市街地と連携させていくなどして、次第にTTTの姿を現出させていくこととする。

整備する主な施設としては、晴海通りの延伸、環状2号線の一部延伸、京葉貨物線旅客化延伸（新木場～青海）があげられ、アクセスの整備に主力が注がれることになっている。この時期には、全体の約80%のインフラストラクチャ整備がなされ、青海地区の居住部分等の開発も行われる⁽³⁾。

(3) 発展期（1998～2000）

この時期は成熟期に向けて自律的発展を促す都市機能の集積を達成する段階であり、大部分の施設が発展期に完成する。環状2号線延伸、都市高速道路都心臨海線、新交通システム（有明～豊洲～晴海）、京葉貨物線旅客化延伸（青海～大崎）等の交通アクセスがこの時期に完成される⁽⁴⁾。これらが完成することによって、TTTと都心部とが結ばれ、TTTがTWFの主要なポイントとして認められることになる。

(4) 成熟期（2000～）

この時期は計画目標が達成され、TTTを完成させる段階と言え、同時にTWFのベイネットワークが完結する段階とも考えられる。具体的には、羽田・鶴見方面への京葉貨物線旅客化延伸等があげられる。

III 各地区別の機能および土地利用

既述したようにTTTは4地区から構成されており、その機能や性格等も全く異なる。本節は地区ごとにその特色を論述することにより、TTTの内容を明確に把握することを主目的とする。

1. 青海地区

(1) 開発方針と機能導入

青海地区には、国際情報受発信拠点として東京を代表する風格ある景観と、快適で人間性豊かな就業環境とを備えた高水準のインテリジェントビジネス空間が整備される。

当該地区の中心はテレコムセンターである。この建物は高さ100m弱、延床面積約11万m²で、屋上には衛星通信用パラボラアンテナが設置され、内部には第1種電気通信事業施設、都市管理センター、CATVセンター、情報通信展示体験・研修施設、共用TV会議施設等が含まれる⁽⁵⁾。

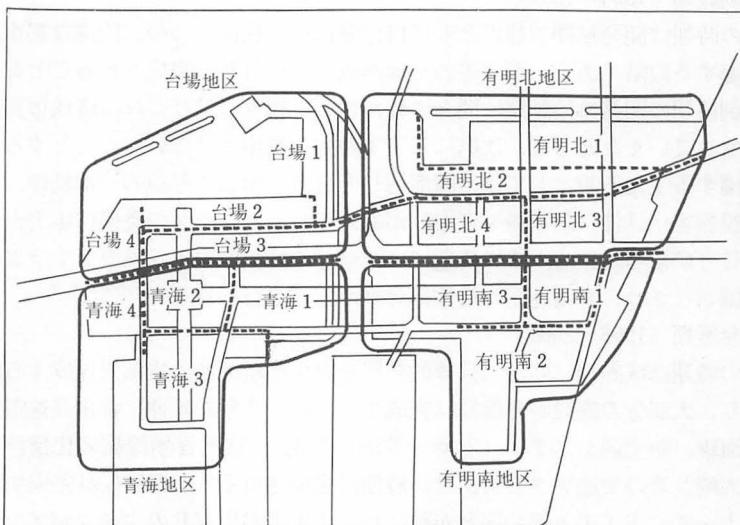


図-1 TTT地区の区域構成

(資料)「臨海副都心開発事業化計画」(東京都, 1989), 6ページ。

当建物は地域内外の情報通信の拠点としての役割も担っており、ここから光ファイバーやCATVネットワークがタウン内を駆け巡る。その他、地域冷暖房プラント、地域内供給変電所、小売・飲食店等施設、人々の交流の場としてのアトリウムがテレコムセンター内に組み込まれている。

当建物の運営主体は東京都、NTT、KDD、金融機関等の出資から成る(株)東京テレポートセンターであり、その担当する事業は、(1)テレコムセンターの建設・管理・賃貸管理、(2)TTT内の通信網の敷設と運営、(3)情報通信システムの整備・運営、(4)CATVの管理・運営、(5)共同利用施設の管理・運営等である。

また、この地区における始動期の民間開発を先導するモデル的なインテリジェント業務ビルについては、情報業務機能を中心に導入し、低層階に商業・サービス施設等を設置することとする。

つまり、青海地区には電気通信・情報処理サービス・ソフトウェア・情報提供サービス業務機能等が導入され、テレコムセンターを核とした高度情報業務機能が集積される。地区全体は国際取引業務、情報業務、マスメディア、企画・開発型業務の各ゾーンによって構成される⁽⁶⁾。

(2) 区域別土地利用

(イ) 青海1（宅地面積12ha、延床面積39ha）

この地区は交通ターミナル、プロムナード、京葉線の駅が設けられる場所で、広域商業・業務・居住機能等の複合都市となり、賑わいや活力のある区域となる。

(ロ) 青海2（宅地面積12ha、延床面積80ha）

この区域には、副都心広場を中心にマスメディア関連業務機能やT T Tを象徴する広域文化機能、個性的な商業機能等が配置される。大規模かつ端正なビルが並びT T T内において建築物の容積率が最も高い区域となる。

(ハ) 青海3（宅地面積28ha、延床面積157ha）

青海3地区は、テレコムセンターをコアとした業務地区で、情報関連業務・国際取引関連業務機能等が集積される⁽⁷⁾。また、同地区は24時間稼働型のインテリジェントビジネスシティとなる区域でもあり、T T T全体の業務コアとなる。プロムナード沿いに高層・超高層の業務系施設が並び、西側に海上輸送システムの船客ターミナル等が整備される。

(ヘ) 青海4

この地区は、13号地公園で、船の科学館を中心とした都民に開かれたウォーターフロントの公園として利用される。

上述のように青海地区はただ単にインテリジェントシティというのみではなく、コミュニケーションエリアとしての役割を持つ広い意味でのT T Tの中心区域である。

2. 台場地区

(1) 開発方針と機能導入

都の計画の中で、この地区はT T Tのリゾート地区として位置づけられており、ウォーターフロントの基本ともなる「水辺との触れ合い」が最も効果的に取り入れられる地区となっている。

同地区は主に業務・宿泊・商業・居住の4機能を有している。同地区は居住

区を除いてA～Hまでの8街区に分けられており、ほとんど民間によって開発が行われる。しかし、G街区の一部は、東京臨海副都心建設（株）によってモデルビルが建設されることになっている⁽⁸⁾。居住区は容積率が370%で、地上35階程度の超高層マンションが計画されており、東京湾連絡橋の台場入り口にも近いことから同橋が完成する1992年後半から建設に取りかかる予定である。

台場地区全体の開発イメージには、リゾート&シティの色合いが強く出されている。同地区内には、新交通システムが走り、シーサイド商業ゾーンにはショッピング施設、レストラン等が建ち並ぶ。そして、高層シティホテルやリゾート風ホテルが台場海浜公園と一体になり、優れた眺望を創り出す。このシティホテルには、一般のシティホテル機能に加え、ビジネスサポート機能や中・長期滞在機能等を想定し、都市型リゾートホテルは先端的で高水準の都市型リゾート空間を創出する⁽⁹⁾。

一言でまとめると、台場地区の役割はシーサイドをうまく活かし商業・レジャーゾーンとしてTTTに華やかな色彩を演出していくことである。

(2) 区域別土地利用

(イ) 台場1（宅地面積6ha、延床面積22ha）

この区域は台場海浜公園に面し、眺望の優れた超高層住宅が並び、住宅機能にほぼ純化したものとなる。

(ロ) 台場2（宅地面積8ha、延床面積23ha）

この地区はシーサイド地区として整備される地区で、ウォーターフロントの魅力を活かした広域商業施設や13号地公園に隣接したリゾート型シティホテル等が配置され、商業機能にほぼ純化した賑わいのある区域となる。また、ウォーターフロント沿いに個性的な中層建築物が並ぶ。

(ハ) 台場3（宅地面積8ha、延床面積47ha）

この地区は、業務・商業地区となる場所で、それら機能を支援するホテルのほかにインテリジェントビル等が並び、ウォーターフロントビジネス街を形成する。

(ニ) 台場4

この地区は、都民に開かれた水と緑の13号地公園を形成する。

台場地区は既述の如く、21世紀の東京港におけるマリンレジャー拠点となり得る可能性を持っている。

3. 有明南地区

(1) 開発方針と機能導入

この地区は「国際的な人・モノ・情報の交流拠点」をキャッチフレーズにT

TTの「クリエイティブ&インターナショナル部門」の役割を担う。同地区は展示・業務・商業・宿泊・居住機能と新交通システムの車両基地から構成されている。その中心は晴海国際見本市会場をリメイクした東京国際コンベンションパークである。

青海・有明南連絡道路南側の2街区に延床面積約18.5万m²の国際展示場が設けられる。ここには、様々な規模の展示が可能な有効展示面積約8万m²の展示空間を設け、同2万m²の屋外展示場を整備する⁽¹⁾。その他、種々な会議室や最大収容人員約2,000人の多目的ホールが建設される。以上の施設はアトリウムやガレリアによって結ばれることになっており、こうした空間はまた、多目的空間としても使用することができる。展示場の入口には、デッキでシンボルプロムナードや海上輸送システムとつながる開放的なエントランスプラザが設けられる。

また、展示場利用にともなう宴会、接客、商談、ケータリング等への需要に対し、高水準のサービスを提供するための機能を有するコンベンション対応型のホテルが想定されている。

これまで晴海でショーを開いても、狭く、商業施設等も少なく、同地区内のホテルも皆無に近かったためこのコンベンション機能は今後の東京の国際化に大きなインパクトを与えることになる。つまり、国際会議も都内のホテルが中心という実情だった東京に、本格的なコンベンションの開催を可能にする施設ができる意義は極めて高いと言える。国際展示場は世界の産業と文化が集まる交流のメインステージと言え、フェース・ツー・フェースで人と人とが語り合い、情報交換のできる場となる。

(2) 区域別土地利用

(イ) 有明南1（宅地面積14ha、延床面積36ha）

ここは交通ターミナルや国際展示場に接した利便性の高い区域である。ここには高層・超高層住宅が並び、区域全体が有明の丘としてまとまりのある居住空間となる。

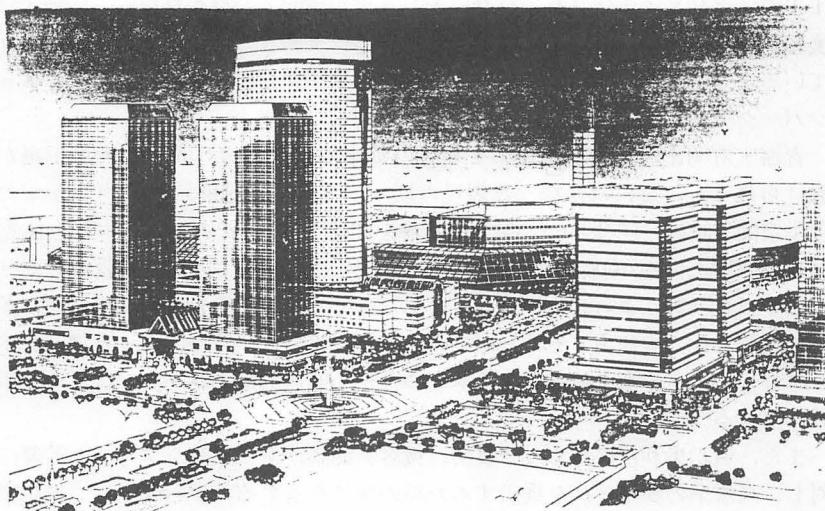
(ロ) 有明南2（宅地面積38ha、延床面積20ha）

ここには人・物・情報の行き交う国際情報交流拠点としての国際展示場が整備される。

また、展示場の南側に新交通システムの車両基地、西側に海上輸送システムの船客ターミナル、多目的埠頭等が整備される。

(ハ) 有明南3（宅地面積17ha、延床面積68ha）

国際展示場、交通ターミナル、プロムナードの利便性等を活かした広域商業



図一2 有明南地区の開発イメージ

(資料) 「臨海副都心開発事業化計画」(東京都, 1989), 150ページ。

機能やコンベンション、ファッション関連業務、居住・文化機能が複合した区域が有明南3である。本区域の業務・商業・居住機能と国際展示場等が一体となり東京国際コンベンションパークを形成する。つまり、ここは有明南2の国際展示場を大きくバックアップする重要な役割を持つ。

4. 有明北地区

(1) 開発方針と機能導入

この地区では4万3,000人の居住人口が予定され、高層マンション、商業施設、複合ビル、ヨットハーバー、スポーツレクリエーション施設等が計画されている。とくに注目されるのは48面のコートを持つ有明テニスの森公園である。有明コロシアムは国際級のトーナメントが開催できる本格的な施設で現在、ドーム化の計画が実施へ向けて動き出している。その他に、有明の丘や人工なぎさ等も計画されており、居住環境として楽しく快適な要素が多く組み込まれる地区となる。

また、青海地区に建設されるテレコムセンターの光ファイバーにより、本地区は各種情報通信サービスが受けられる。本地区では、電気・ガス等の配管・配線は一括管理の共同溝システムを採用し、ゴミに関しても管路収集システムが利用され、美感を損わない清潔な街づくりを目指している⁽¹⁾。

住宅は原則として賃貸で、タイプも1~2人用(35%)、3~4人用(55%)、5人以上用(10%)等利用する人別に設計がなされる。面積は1人用で37m²、4人用で91m²と従来より広めになっている。住宅の供給主体別供給割合をみると、全体の60%が都営・都住宅供給公社・住宅都市整備公団、35%が民間、5%が警察・消防・医療関係者等の対応住宅となる⁽¹²⁾。現在のところ、賃料は3LDKで1ヶ月約20万円が検討されている。都は住宅の最低の広さや設計基準を設け、家賃と機能の条件にパスした業者に開発を依託する方針を公表している。

この地区の問題点は地権者との調整である。つまり、TTTのほとんどは都有地であるが、有明北の木工団地32haは民有地である。地権者と都は有明地区の開発問題について「有明地区の将来に関する協議会」等の場で協議を重ねているが、現段階においては合意は充分ではない。ここで最大のネックとなっているのが都の施設計画では採算ベースに乗りにくいということであり、そのため木工団地の移転や補償問題等も協議されている状態である⁽¹³⁾。

(2) 区域別土地利用

(i) 有明北1~3 (宅地面積65ha、延床面積208ha)

東雲運河沿いには超高層の都市型住宅が並び、新交通システムの駅を中心にしてショッピング街と住宅街が誕生する。住宅街を流れる人工水路や有明親水公園は散策路・遊び場として魅力ある空間を演出する。

(ii) 有明北4 (宅地面積5ha、延床面積未定)

ここは有明テニスの森公園等都民がスポーツを楽しめる区域となる。また、クリーンセンターはTTTの供給処理の要として、有明テニスの森公園は広域避難場所としても機能する。

IV TTT内の交通基盤整備

いくら施設が優れてもそれらを結びつけるアクセスが整備されていなければTTTの機能は作動しない。TTTに関連する道路計画は全部で15あげられているが、ここではTTTと都心部を直接結ぶ5本について説明を加えていく。

1. 晴海通り

同道路は勝鬨橋の下にトンネルを通すと共に築地3~晴海1を6車線に拡幅する。これにより渋滞は緩和され埋立地への玄関口としての役割を果たす。また、晴海・豊洲埠頭間を橋で結び、引き続き東雲運河にも橋を通す予定である。

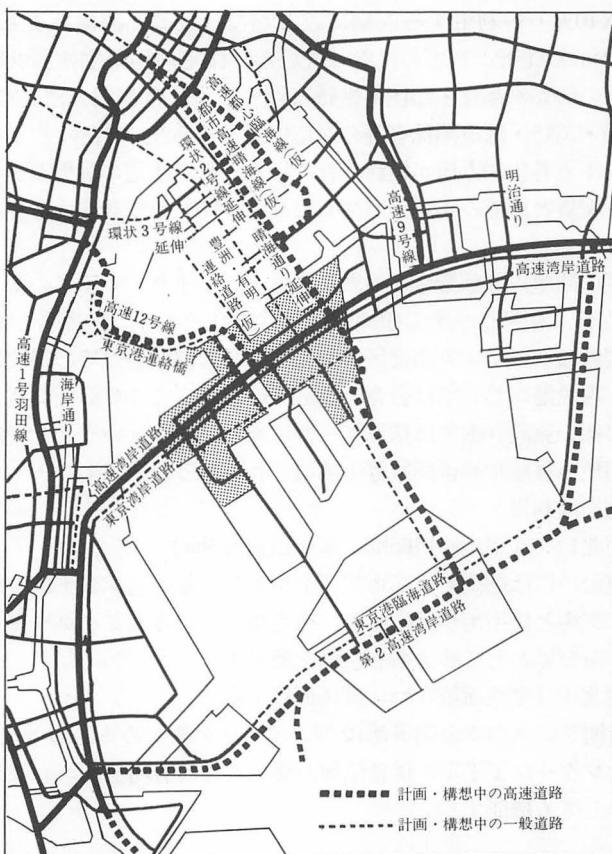


図-3 TTT周辺の道路網

(資料) 「臨海副都心開発事業化計画」(東京都, 1989), 39ページ。

2. 環状2号線

同線は虎ノ門～新橋の用地買収問題が残されており、今回の計画では新橋～TTTの延伸に止まっている。同線は霞が関や虎ノ門といった官庁街とTTTとを結ぶ道路として期待されている。

3. 都市高速12号線

同線は幅員18m、車線数4で都市高速1号線から分離し、東京港連絡橋の上部を走り、有明へ抜け、湾岸道路につながる¹⁰。

4. 臨港道路

同道路は海岸通～海岸3～東京港連絡橋～台場を結ぶと同時に、TTT内の主要地区を巡回する。また、同道路は東京港臨海道路に直結し、羽田へ抜ける。

5. 都市高速晴海線

同線は首都高速道路と直結した高速道路で築地～晴海へと延び、湾岸道路にも結ばれる。

以上のような種々の道路に、現在、TTT内を走っている湾岸道路が加わり、TTTは都心部と一体化されることになる。

V TTTが抱えている課題

1. 高い権利金と地代の値上げ

TTTが25年で都市として成熟し、新宿等既存市街地の上昇傾向を目安に25年後のTTTの地価を想定し、成熟率を6%と決める。そして、成熟時の地価を毎年の成熟率で割り、初年度の土地価格を求め、これを基礎価格とする。権利金はその基礎価格の50%に設定する。初年度の地代は借地権割合（基礎価格の50%）を除いた価格の6%，つまり基礎価格の3%である。2年度以降は都市が均等に成長すると仮定し、6%の成熟率に物価上昇分の2%を上乗せし、基礎価格を8%アップする。その結果、地代は3年に1度の改定で約26%の上昇になる¹⁹。以上が都の権利金と地代の算定方法である。

しかし、都市はインフラの開通時や街の機能の集積が一定レベルに達した時、急速に成熟するもので均等に成長するものではない。経営基盤の弱い中小企業や利益を計上するのに時間がかかるホテルや商業ビルにとって地代の定期的な一定割合の値上げは経営の足かせになると思われる。東京商工会議所は有明南に賃貸マンションとファッション業者のためのショールームを建設する。マンション家賃は2LDKで38万円、ショールームは1坪当たり4～5万円の見込みで立地企業は地代をどう処理するかで頭を痛めている²⁰。

2. 建設費の上昇

全18区画の中、4区画では1993年度末までの建物竣工が義務づけられている。これはTTTを舞台に東京フロンティアが1994年に開かれるためである。しかし、盛んな建設需要を反映して資材は高騰しており、その価格が下がるのを待てば東京フロンティアに間に合わないということになる。都は地価や資材の高騰を踏まえてTTT全体の事業費を4兆から8兆円に修正した。権利金と高騰する建設資材は着工時に企業を圧迫する要因となる。

3. 建設工事による交通量の増加

都の試算によると建設工事がピークを迎える1992年度に資材運搬車や臨海部に労働者を運ぶバス等の通勤者は3,168台になる¹⁰。内陸部～T T Tの道路は晴海・明治・三つ目通りの3本で、晴海・明治通りの現在の混雑度100%であるから実際には三つ目通りを運搬道路として期待するしかない。三つ目通りの通行量の上限は5.4万台／日、現在の混雑度64%とし、3,168台が同通りを利用すると仮定すると、その通行量は約3.8万台に増加する。しかし、これは年間の工期を300日と見込んだ場合の試算で、週休2日制の関連から実際は250日程度である。このことは1日当たりの交通量が20%増加することを意味する。つまり、三つ目通りの実際の混雑度は90%になる。これは都が昨年から指導している交通量抑制に逆行する結果になる。

4. 交通アクセスに関する弱点

T T Tの場合、公共交通機関となるのは臨海部と新橋を結ぶ新交通システムと京葉貨物線の旅客化である。しかし、新交通システムは中量輸送システムと言われ一度に大量輸送ができない。また、京葉線については国鉄清算事業団との間で売買価格についての折り合いがついていない。

以上の他にも人手不足、基本的デザインの不足等も指摘されているが、都はこれらを十分に考慮した上で今後のT T Tの街づくりを進める必要がある。

T T Tは規模、質ともに今後の首都圏のコアとなるのは周知の事実である。また、T T TはT T Tだけで完結するのではなく、全体との整合性がとれた文字通りのリーダーとなるプロジェクトである。それだけに都だけで独走するのではなく、各界各層の意見や主張を吟味、検討するとともに各種のデータ等を踏まえた上で、この大事業を遂行していくべきであろう。

VII 東京湾ウォーターフロント開発の将来

T W Fはその中心を東京港の青海に造られるT T Tに置く。T T Tを核としてT W Fの全体像が構成されていることは交通網をみても明確である。これまでT W Fについて、アクセスは都心や都内からどうつながるかに心配が集中していた。しかし、交通網の輪郭が明確にされ、その建設工事が開始されるとそのような心配よりも、逆に東京港はどう都心や都内につながるかが重要になってくると思われる。そのことはウォーターフロントにつながると、つながった街の将来がある程度保証されることを意味する。これから情報化時代においてはテレポートなどの関わりを持つかが重要となる。そのテレポートが東京港内に完成されようとしている以上、同港と都心とのアクセスが重要とな

るのは当然である。テレポートセンターが置かれる予定であるテレコムセンター建設用地から、都心・千葉・横浜をみると、東京圏のすべてのアクセスが同地から出ているように思われ、交通網の中心が青海に集中している感を受ける。

1960年代にサンフランシスコ、70年代ボストンで生まれたウォーターフロントは米国内のみならず、欧洲にまで広がった。日本でのその先鞭は神戸であり、大型都市再開発であった。しかし、現在のTWFはロンドンのドックランドと並んで、その規模や内容からみて世界的に最大のスケールである。テムズ川に沿って再開発が進むドックランドは土地面積では世界最大規模を誇っているが、TWFは内容的な面でその土地面積不足を補って余りあると考えられる。つまり、TWFは多様な現代都市地区連合である。それはベイネットワークである各地区ごとに意匠が凝らされ、特徴がみられるという意味である。しかし、インテリジェントビル、ホテル、モール、マンション等はどこの地区でも造られようとしている。つまり、似ているようで似ていない都市空間が東京湾の各地区で造られようとしているのである。

TWFは海岸線に密着して線状の発達を遂げようとしている。TWFと欧米ウォーターフロントの違いは、欧米ではウォーターフロントが都心をサポートする役割であるのに対し、東京圏のそれが新巨大都市を創出していることである。TWFは単なる巨大都市ではなく、これまでの東京圏を包含し東京圏の首都を目指す空間と言える。

TWFは情報を主テーマに多種多様なサブテーマを有し、各プロジェクトごとに魅力ある都市空間を志向していることは確かである。我々は、ウォーターフロントに関する問題意識を強く持ち、狭い視野からではなくグローバルな観点からTWFの魅力ある可能性が正しい方向に導かれるよう注意を払わなければならない。

(1) 東京都「臨海副都心・東京テレポートタウン」、1989年、7ページ参照。

(2) 同上、3ページ参照。

(3) 東京臨海副都心建設(株)「21世紀を拓く臨海副都心」、1989年、2ページ参照。

(4) 東京臨海熱供給(株)「未来を拓く臨海副都心・東京テレポートタウン」、1990年、2ページ参照。

(5) 東京都「臨海副都心開発事業化計画」、1989年、142~143ページ参照。

(6) 同上、138ページ参照。

(7) 同上、25ページ参照。

(8) 東京臨海副都心建設(株)、3ページ参照。

(9) 東京都「臨海副都心・東京テレポートタウン」、1989年、9ページ参照。

(10) 同上、7ページ参照。

- (11) 東京都「臨海副都心開発事業化計画」、1989年、71ページ参照。
- (12) 同上、19ページ参照。
- (13) 同上、191ページ参照。
- (14) 同上、64ページ参照。
- (15) 東京都フロンティア推進本部へのインタビュー、1991年2月。
- (16) 東京商工会議所への電話インタビュー、1991年2月。
- (17) 日経産業消費研究所地域経済研究部へのインタビュー、1991年2月。

第10章 大阪港のウォーターフロント

I はじめに

21世紀を数年後に控え世界は動いている。戦後の冷戦構造を規定していたヤルタ体制も終結し、米ソ2大国の協調、東欧諸国の民主化、東西ドイツの統一など世界的にデタントが拡がり、地球規模で環境問題が討論され、中東では世界の注目下、厳しく変動している。

日本では東欧のような急激な変化はないが、高度情報産業の発展、高齢化問題、日米構造協議に基づく内需拡大政策など、新たに時代に対応した考え方方が求められている。また、個人のライフスタイル、社会意識にも変化が生じており、個性の多様化、ゆとり、余暇の活用、アメニティの追求などが特徴として挙げられる。このような社会の変化、個性の多様化にともない、近年、水際（ウォーターフロント）が着目され続けている。そこには古来人類が親しんできた水が存在し、都市には少なくなったオープンスペースも残存している。

現在の日本のウォーターフロント開発を見ると、ウォーターフロントの持つ親水性や快適性を唱え、国や自治体、企業が特性を生かし魅力あるウォーターフロント開発を提起している。一方、個別の開発の経過にともない、地方自治体が民活事業の一環として実施しているものや、企業が港湾の一部分のみを開発提供している場合もあり、統一性、連続性の点において必ずしも調和のとれた開発とは言い難いものも存在している。そこで、関西国際空港の着工にともなって増え重要性の増した大阪港におけるウォーターフロント開発の経過と現状を紹介し、またいくつかの今後の課題も挙げてみたい。

II ウォーターフロント開発の概況

1. ウォーターフロント開発の流れ

古来人類が慣れ親しんできた水が存在し、都市に少なくなったオープンスペースがあるだけでウォーターフロントは着目されたのであろうか。人が密集し、曇って汚れた空間が溜まった都市圏内部が新天地を求めるという時代の流れに合致しウォーターフロントは一気に開花したと思われる。それが案を練りじっくり暖めて作成した開発プランであれば、結果も違っていたかもしれない

が、時流に乗ったために、現在のウォーターフロントブームには、次の5つの流れがあると考えられる。

第1の流れは、港湾の再開発である。コンテナ化や船舶の大型化により既設の港湾施設が使用できなくなり、港湾機能の地域移動、旧施設の陳腐化や遊休化が生じるなど、港湾における大規模な改造が必要となった流れである。

第2の流れは、産業構造の転換である。造船、鉄鋼など臨海部に広大な土地を持つ重厚長大産業が衰退したことにより、遊休地が多く発生した流れである。また、それらの産業衰退により、多くの労働者も臨海部から流出し、臨海部自体も衰退したのである。

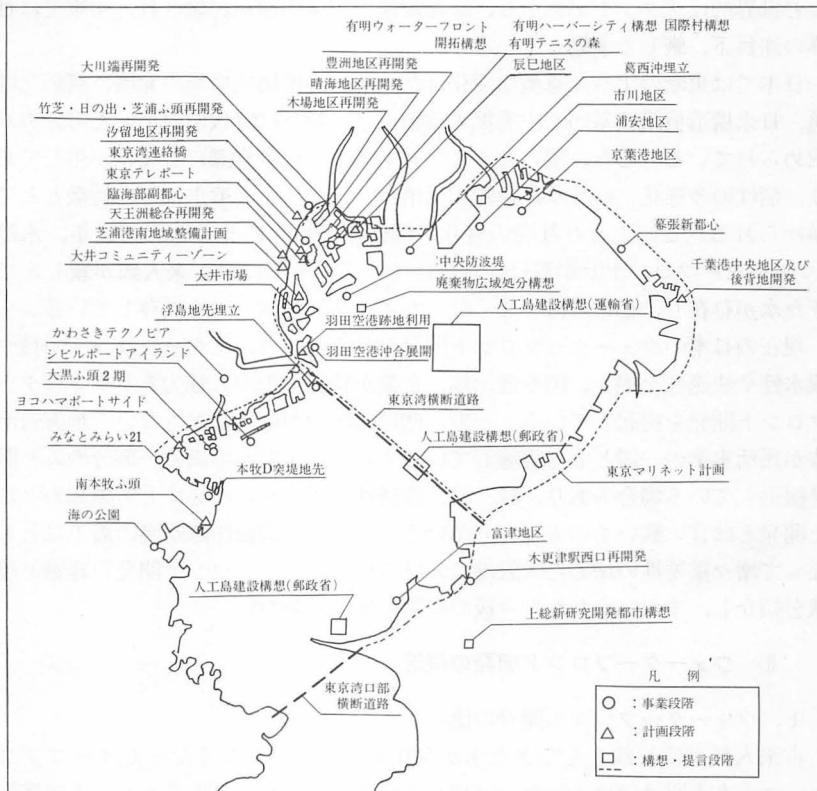


図-1 東京湾臨海部の主な開発計画・構想プロジェクト

(資料) 都市環境研究会『都市とウォーターフロント』

第3の流れは、都市の国際化、高度情報化である。都市圏の発展、成長の基本的条件として都市の国際化や高度情報化が必要となる。この機能を満足させるインテリジェントビルやテレポートの充実が、既存の密集した内陸部でなくウォーターフロントに求められたのである。

第4の流れは、市民・住民の要望である。戦後の混乱期より急激な経済成長により市民生活の向上した日本は現在、ゆとり、余暇の充実、遊び、アメニティを求めている。その矛先がウォーターフロントに向けられたのである。マリンスポーツの隆盛がこれを立証している。

第5の流れは、国や企業がウォーターフロントを投資対象としたことである。先程述べたように内需拡大政策、民活促進事業、金余り現象など種々の要因が重なり、日本は多大の円をウォーターフロントに投入する流れがある。

以上5つの支流が次々と出会い、1本の大きな流れとなりさらに強く“ウォーターフロント”開発の促進がなされている。

2. ウォーターフロント開発の分類

上記の5つの流れのもと、日本のウォーターフロントは次の3つのタイプに分類できる。

第1は大都市港湾における臨海地域の再開発である。第1、第2の流れがこれに含まれる。

第2は地方地域の活性化を進めるウォーターフロントであり、東京への一極集中から4全総にも言われている『多極分散型の国土形成』を目指し、地域振興を目的としたものである。

第3は沖合人工島、静穏海域構想等の沿岸域の開発である。国土の限られた我が国で大きな期待が寄せられるこの第3のウォーターフロントは、利用価値の高い静穏海域を有効に活用する点で今後技術的な問題を含め第1、第2のウォーターフロント以上に着目されるであろう。

ウォーターフロント開発はすべて何らかの構想、計画に基づいており、代表的なプロジェクトとしては、国土庁の第4次全国総合開発計画（4全総）、運輸省のポートルネッサンス21プロジェクト、マリンタウンプロジェクト、建設省のコースタルコミュニティゾーン（CCZ）整備計画などである。これらのプロジェクトを上位構想とし、地方自治体や企業が特徴を生かし多くのプロジェクトを全国で展開しているのが現状である。たとえば東京湾では、東京の13号埋立地を中心とする東京臨海部副都心計画、横浜のMM21（みなとみらい21）計画、千葉の幕張新副都心計画の3つの計画を初めとし、100を越える計画が目白押しである。（図-1参照）

III 大阪港におけるウォーターフロント開発の経過

戦後の日本の工業振興を支えてきた4大工業地帯の中で京浜工業地帯に次ぎ第2の阪神工業地帯は、臨海部の埋立にともなうコンビナートの整備が1955年（昭和30年）以降の高度経済成長過程において促進された。泉州海岸一帯を埋め立てた堺泉北臨海工業地帯の造成も関西経済の地盤沈下の回復を意図して計画された。

大阪湾の中心位置に存在する『市民港』大阪港でも、その経過はまさに日本の経済成長を支えてきたものであった。

大阪の町づくりは、豊臣秀吉の大坂城築城の頃、運河を開削しその土砂で埋立造成し市街地の整備を行ったことに始まる。さらに江戸中期には大和川付け替えなど洪水対策を進める一方、デルタ地帯や湿地帯の開拓を中心として多くの新田開発が行われ、大阪のまちは常にその時代の要請を受けて西(海)へ向かって埋立地を造成し市街地を拡大してきた。

近代港湾としての大坂港は、1868年（慶應4年）に安治川上流の川口町に開港したが、実質的には1897年（明治30年）に川口町に築港事務所を設けてから本格的な大阪港の建設工事が開始されたことにより始まる。それ以来第2次世界大戦に至るまで、市民の力をもとに財政上、技術上の苦難を克服しつつ近代港湾の建設が営々と続けられた。しかし第2次世界大戦の戦災や台風、地盤沈下に起因する浸水被害などにより臨海部は荒廃の極みに達し、戦災の復興事業により貨物取扱量が戦前の最盛期（1939年、3126万トン）を抜くのに実に17年の年月を要した。

一方、戦後の急激な高度成長の歪みとして人口や産業の都市への集中が住環境の悪化、公害の発生など深刻な社会問題を引き起こしていた。こうした背景をふまえて、1967年（昭和42年）大阪港の整備計画が改定され、当初臨海重化学工業地帯の造成に主眼を置いていた大阪南港は、港湾機能、都市再開発、住宅用地などに計画変更し、近代商港として脱皮、発展することになった。

IV 大阪港におけるウォーターフロント開発の現状

既述の経過を経て発展してきた大阪港沿岸域は以下のような特性をもっている。

1. 東京都市圏の場合、都市機能は東京を頂点とし一極集中構造になっているが、大阪都市圏の場合は、多核型の圈域構造となっており、湾岸諸都市において自立的な将来構想がたてやすい。

2. 東京都市圏は多くの大企業が基盤を置いているが、大阪には先端技術開発の潜在能力を持つ企業が中小ではあるが多く存在する。
3. 地理的にアジア大陸と近く、古くから東アジアの国際港として栄え、日本を代表する歴史や文化を持つ都市圏がある。
4. 地形的には大阪湾として閉鎖性の広大な湾を形成している。

上記の特性を有効に活かし、大阪港を含め大阪湾では個性ある開発を目指した構想として国土庁の4全総（1987年）、新しい近畿の創生計画（すばるプラン）（1987年）、近畿圏基本整備計画（1988年）などがある。これらの構想の中で大阪湾は、

「多極分散型国土形成の一翼を担う近畿の再生に大きな役割を果たす。」（4全総）

「海水の浄化作用などの役割を果たすなぎさ線を保存するなど自然海岸の保全に十分配慮しつつ、新都市開発、廃棄物処理、海上空港などのための埋め立てを進める。これらの新しい土地利用の展開に当たっては、大阪湾を近畿圏の共有財産とし、その再生、開発が双眼型国土構造を目指す新しい近畿創出の重要なキーになる。」（すばるプラン）

「近畿全体の活性化を促す主要な施策として利用したい。」（近畿圏基本整備計画）

と位置づけられており、これらの構想を受けて大阪湾臨海部では現在70余りの開発プロジェクトがあり、国、自治体、企業の計画が目白押しである。（図一2、表一1参照）

しかしこれらのプロジェクトは関西の活性化には重要なものであるが、各々では単にその地域のみの限定された“点開発”に終わるものであり、効果は十分に発揮できない恐れがある。しかも中には他のプロジェクトと競合するものも出てくるかもしれない。

こうした現状を受け、社団法人関西経済連合会（関経連）は、1989年4月に大阪湾沿岸を国、自治体、企業の枠を超えて、開発計画を統合、調整した『グレーターべイエリアルネッサンス構想』をまとめた。この構想は先程述べた3つの構想を基本構想とし、各々の計画を総合的にまとめた点では、大阪湾の中心構想といっても良いものであり、推進体制としては産・官・学が各々の役割を分担しつつ、代表者により「大阪湾ベイエリア開発推進協議会」を同年9月25日に設立した。

その後、推進協議会に設置された幹事会の場を中心に、総合的な開発整備の基本方向を提示し、個別プロジェクトの具体化の指針となる“グランドデザイ

ン”に盛り込むべき内容やその策定方法について検討を重ね、『大阪湾ベイエリア開発整備の基本的方向』として1990年4月に中間的にとりまとめた。

具体的な構想の内容としては

1. 関西国際空港の国際競争力強化
2. ウォーターフロントシティの建設
3. 大規模複合集客施設の建設
4. 大都市近郊リゾートの整備
5. 新たな環境の創造
6. ベイエリア産業の新展開
7. 空海陸の結節点における複合物流施設の建設
8. マート機能を備えたトレードセンターの建設
9. 環太平洋フリーゾーンの導入
10. 交通インフラの整備
11. 情報通信インフラの整備
12. 開発制度・土地制度の見直し

であり、特徴としては、時代に対応できない既存の施設、遊休地等の見直しを含め、新しい時代に適合したまち（ウォーターフロントシティ）づくりや施設の建設、そしてそれに関連した大幅な規制基準の見直しなどであり、埋め立ての促進を前提とした開発主体のものである。この構想の最大のポイントは国際化、高度情報化で既に格差の大きい東京都市圏に対する復権であり、関西経済の地盤沈下の阻止、活性化を意識したものである。

大阪湾における関西経済の中心地、大阪港においても『大阪湾ベイエリア開発整備の基本的方向』に足並みを揃え、隣接した他港と調整しつつ、今後の開発が企画されている。

V 大阪港におけるウォーターフロント開発の課題

大阪港の広さをいう場合、水面は港湾区域 (56km^2)、陸上は臨海区域 (17km^2) で表し、水際線の延長は約100kmである。この100kmの港で $7,400\text{km}^2$ に及ぶ大阪都市圏の中心都市『大阪市』を後背地に持ち、近畿地方の中核機能を担っている。しかも大阪湾には、西から時計回りに神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港、堺泉北港、阪南港と日本を代表する大港湾が立地しており、かつその港湾区域が連続している。またそれらの港湾は古来人々に活用されてきた経緯もあり、人々の港に対する関わりや愛着は計り知れないものがある。

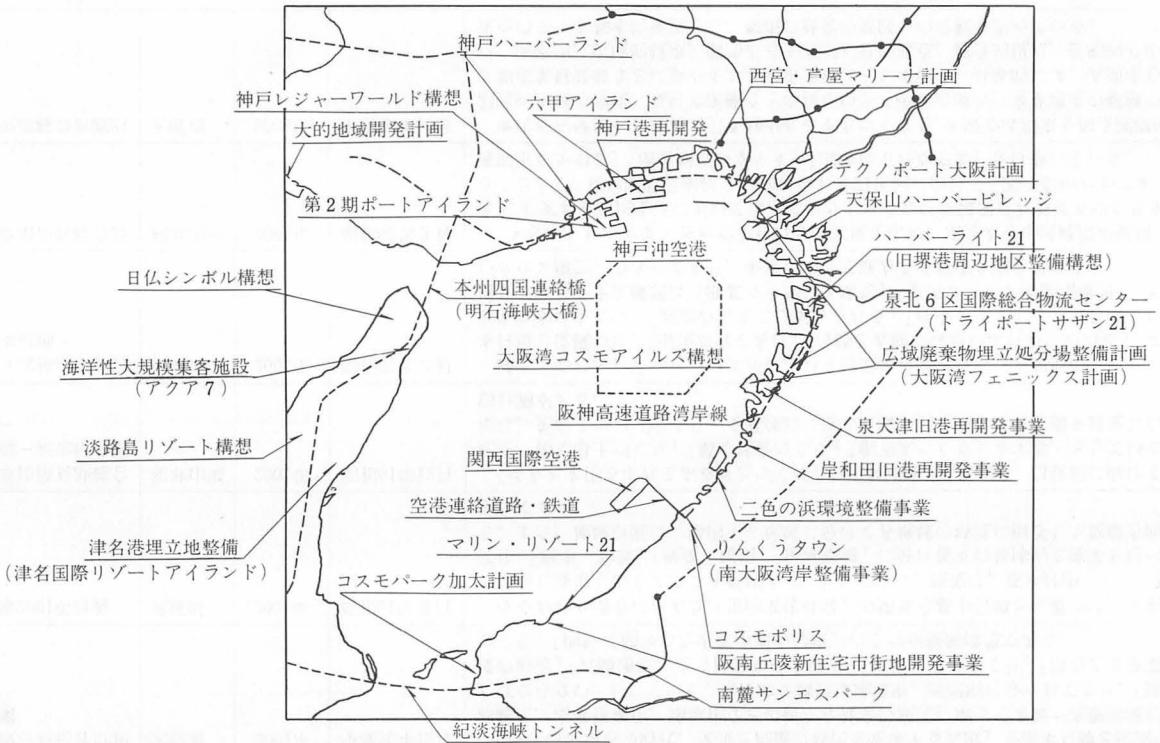


図-2 大阪湾臨海部の主な開発計画・構想プロジェクト
(資料) 日本鋼構造協会『大阪湾沿岸域の活用について』

表一1 各自治体の長期構想

名 称	自治体	目標年次	作 成 日	概 要
大阪府新総合計画 概案	大阪府	2001年	平成元年12月	「新しい豊かさの時代、交流と創造の時代を先導する大阪」を基本目標と位置づけ、高齢化、高度情報化、地球化などの新たな社会の潮流に乗って大阪が施策展開しなければならない、としている。具体的な構想は地域別、部門別に分かれており、「快適環境の創造」「人間連帯に立つ社会福祉の形成」「文化的風土づくり」「活力ある産業社会づくり」「内外に開かれた大都市圏の形成」の5つが整備構想である。
兵庫2001年計画	兵庫県	2001年	昭和61年3月	うるおいと活力にみちた「生活文化社会」の構築を基本目標と位置づけ、人生80年の社会に適応したシステムを形成する、としている。施策は、基本計画として「教育・文化」「健康・福祉」「産業・雇用」「地域整備」に分け各々の具体的な施策を述べている。また、地域計画は、県内を6地域に分けて各地域の特性に根ざした整備方向を明示している。
和歌山県長期総合 計画～新世紀の国 21～	和歌山県	2001年	昭和61年12月	「活力と文化あふれるふるさとづくり」を基本目標と位置づけ、21世紀に向けて21世紀を「拓く県土づくり」「築く社会づくり」「創る人づくり」をする、としている。施策は、先の3つの「づくり」を具体的に進める部門別計画と6定住圏を設定した地帯別計画がある。
第3次神戸市総合 基本計画	神戸市	2001年	昭和61年2月	緑と、心のふれあいと、いきがいという言葉に象徴される“人間都市”づくりを基本目標と位置づけ、「市民が育てあげ」「自然と人間の暖かいふれあいのある」「ゆとりと生きがいをもつ」「創造のよろこびがあふれる」「産業をはぐくむ」まちづくりを目指している。上位構想は「港都ルネサンス構想」「都市アメニティ倍増構想」「生きがいタウン構想」の3つであり、未来に向けて魅力ある都市を考えている。
和歌山市新総合計 画	和歌山市	2001年	昭和62年3月	「きらめくわかやま・さわやかCITY」実現を求め、活力ある地域経済が展開され、それを支える市民生活においては、ゆとりとうるおいが確保されたまちづくりを進めることとし、和歌山県長期総合計画に合わせ21世紀に向けて「国際都市わかやま」「快適都市わかやま」「活力都市わかやま」「広域都市わかやま」を目指している。
大阪市総合計画21	大阪市	2005年	平成2年10月	世代から世代へと連錠と引き継がれるまちづくりを、大阪では将来を担う国際的、創造的人材の育成、福祉や医療などの新しいシステムの導入、産業構造の転換や新たな都市基盤整備などに重点をおき追求する、としている。具体的には、人間中心の視点、国際的、広域的視点、個性あるまちづくりの視点、総合的視点、長期的や中期的視点の5つを基本的視点とし、都市の社会の発展への貢献を求めている。

近年、ウォーターフロントがブームになるにつれ、市民の水際への関心も高まり、水際の開放が望まれる。そこで現状のウォーターフロント開発のどのような点に留意し、より良い、市民の望むウォーターフロントにするにはどうすれば良いかを考察してみたい。

まず第1に埋立地、沖合人工島建設には総合的に検討をすべきである。現在、大阪港は大阪北港廃棄物処分地南地区（390ha）で廃棄物の受け入れを行っており、その基盤は『テクノポート大阪』計画である。しかしこの処分地も4年後には満杯になると予想されるため、新たな人工島の建設を盛り込んだ『大阪港長期港湾整備計画』を平成4年度にまとめる予定にしている。発生する廃棄物をできる限り抑制するのはもちろんのこと、処分地としての位置づけを再認識し、長期利用を図り、二次汚染を防止する等の対策が継続して望まれる。埋め立て開発は海洋汚染、生態系の破壊などの環境問題や、近年の船舶の大型化の中で水面の喪失による避難泊地の減少などを引き起こす可能性を常に秘めており、慎重に検討する必要がある。

第2に大阪港でも、官民一体となり近畿圏の復権に向けてウォーターフロントは利用されているが、多様なニーズがある中で臨海部を生産、港湾機能に限定せず、水際線を市民に開放するような公共的利用を常に頭におくべきである。国レベルでは『民間事業者の能力活用による特定施設整備促進に関する臨時措置法』（民活法）や『総合保養地整備法』（リゾート法）の制定にともない臨海部における開発の基盤整備が進められている。民間の資本、事業採算性を考慮し、かつウォーターフロント開発の公共性を重視すべきである。そのためには、官民一体となり調整るのはもちろんのこと、遊休地などの使用目的を変更する場合にも改めて検討するなど、市民、住民、港湾労働者など開発の影響の及ぶ人々の意見の反映を踏まえて計画利用すべきである。

第3に港湾に携わる人間にとって、ウォーターフロントはブームになる以前より慣れ親しんだ土地である。港湾の機械化、合理化は一般的な傾向であるが、それらの人々の移動も含めアフターケアの充実も重要な課題である。ウォーターフロントは独立したものではなく、市街地の延長線上に存在するものであり、後背地との調整、整合性が成功のポイントとなるであろう。

第4には総合開発性を維持することである。大阪港でも既に単独の開発ではなく大阪湾として構想が整備されており、湾岸諸都市が高速道路、国道でつながれつつある。このパブリックアクセスの充実、確保は優先課題である。これはウォーターフロント開発の各々独立した運用、発展を見直し、今後連携して総合的な大阪湾の開発を目指すためにも必要条件といえる。

以上、課題の全てに該当することであるが、ウォーターフロント開発は国、地方自治体、企業が一体となり、連携した発展をしなければならない。そこには既存地、埋立地共に、住民、市民、港湾労働者、漁業関係者等古くから関係する人々が存在しており、それらの人々の意見、要望を踏まえ、水際を開放し、多くの人に快適で憩いのある空間を提供しなければならない。自然と人類の調和した真の意味での『憩える水際』にするためには、行政、企業、住民のチームプレイが大切である。

本質的には、住民、市民のためにウォーターフロントが活用されるよう開発されなければならないと考えるものである。

第11章 都市再開発にみる港とその文化形成

I 港への意識の変遷と都市再開発の意義

港は物の移動、人の往来の海陸の結節点として、物の動きの過程に市場が形成され、いろいろな情報、意見の交換の場となってきた。人はそれぞれの文化をもち、他の文化と交流することによって、それぞれ影響しあって港特有の文化を形成してきた。その代表的なものは16世紀の自由都市堺、鎖国時代の長崎、幕末開港における横浜、神戸にみる港湾都市の形成である。

港は外来文化の門戸として、港を拠点として人が集まれば、そこで情報が交換され、自己の文化を基盤として消化吸収していくであろう。しかし、わが国の近代化の発展過程において欧米先進諸国と比較するとき、わが国においては近代化後発国として、中央集権的な国家によって推進されてきたがため、未成熟な市民社会は、市民と港との関係が都市機能との関係において希薄であることを容易に理解させられる。この場合、港は中央集権的な国家によって文化を輸入する場として、ただ交通手段の結節点にすぎなかったように思われる。例えば横浜港における文化の輸入は横浜港の風土によってまず吸収され消されることによって、東京をはじめとする各地域に広がっていくのであるが、しかし、首都東京へと、さっさと通過してしまうのが普通のようであった。これはあくまでも政治的な政策的文化であって欧米先進諸国のように市民社会において育成すべきいとまがなかったからである。

このような中においても港の文化が港という社会の中でまず受けとめられ受け入れられたものがある。それは港における居留地を拠点として活動し始めた外国人によって伝えられたものである。例えば、外国人の日常生活の中で働くことと、遊ぶことを上手に切り替えて生活を楽しむなどの生活文化は当時の日本人にとって驚くべきことであったであろう（海水浴、野球、競馬など）⁽¹⁾。

では港と市民生活との関係を眺めてみると、港は貨物と人との往来の場として船を停泊させるのに安全な場でなければならなかった。この時代の港の市民は自然の海岸線と直接にウォーターフロントと接触を持っていた。しかし、だんだんと経済が発展し、港が整備され大型船舶を接岸できる桟橋がつくら

れ、直背後地に倉庫が建設されるようになると港の都市化が進み、そのウォーターフロントは商人、海運貿易のサービス、物資供給や業務空間となり住宅地域は港・ウォーターフロントとの関係から疎外されてきた。このような港の発展は港の規模が拡大し、港湾施設（倉庫、道路、鉄道など）が整備されるにともなって居住地と港・ウォーターフロントとの間を広げていく、一般に港は外へと発展していく。このような傾向を一層促進させたのがコンテナ輸送の発展である。したがって港は一般に広大な空間を求めて外へと進展するにともなって住宅地区と遠くなっていく⁽²⁾。

さらに港・ウォーターフロントと人間の生活空間を隔離していったのは、高度成長期における臨海工業コンビナートの建設と、航空機の発展にともなう旅客輸送の転換である。とくに航空機の進歩はすばらしく、海外旅客輸送はほとんどが航空機依存となったことから港は人の動きの中に文化交流の機会を喪失した（ニューヨーク・ポート・オーソリティは空港も経営している）。そして港はモノの動きの中での文化をどのように求めていったのであろうか。わが国における高度成長期は、まさにヒトの交流から疎外されたモノの動きの中での港であった。この時代の港は経済的合理性を追求した人間不在の港であるといつてもよかろう。というのは、鉄鋼、石油化学をはじめとする臨海性装置型産業による公害問題を発生させ、まさに港は人間疎外へと進展していくのである。

鹿島臨海工業地帯にこんな話がある『鹿島港の性格に圧縮された『コンビナートの合理化のメリット』は、いかに『人間の活動』をよびおこすであろうか……コンビナートの生みだす『厖大な利潤』は必ず『人間の活動』をよびよせるはずである。……コンビナートにおける利潤はいかなる人間活動をも地元にはよびおこさない。輸送の合理化によって最低コストで入荷した原料に、コンビナートの合理化のメリットを最大限に生かした最低コストの労働を付加し、ぎりぎりまでひきさげられた製品コストと製品市場価格との差額は、何の人間の活動も鹿島周辺にはよびまさらないまま出資者のところへ直行するのである。……本社の内部には最も効果的な差額吸収のための活気にあふれた活動をよびきます。そして鹿島の夜のさびれ方は、たぶん銀座の夜の町の賑わいによってバランスされているのである⁽³⁾。』それはまさに臨海工業地帯は、モノを生産するための経済性を考慮しての立地であり、都市を形成する必要要件ではあるが絶対要件ではないことを意味しているものと思われる。工場労働者たちは一般の商住地から切り離された社宅地区に収容され、工場の財政援助で運営される随意集団に参与して自己の欲望を充され、企業への帰属感と一般市民

に対する外集団意識を養う。これは給与水準や社宅の居住環境、随意集団施設などが一般市民に比較してよいことは経営家族主義を一層意識づけられ、一般市民から遊離させられることになる。このような工業都市構造は、都市文化を形成する原動力とはなり得ず、市民文化と疎外的になり、そこには文化交流は生じない⁽⁴⁾。しからば臨海工業地帯は港の文化を形成するどころか海からの文化を疎外する障壁となる。

しかし、この時代の港は生産の場として臨海工業地帯は港の繁華街からかけ離れた陸の孤島というところに立地していた。そこはマンモスタンカー、鉄鉱石を満載した巨大な鉱石船が、荷卸しする港であることから一般の市民と何の関係もなく、全く文化の真空地帯となる。とすれば、原材料輸入、製品輸出の加工貿易（垂直貿易）は余り文化の交流には貢献しないことから、港は文化形成、文化交流の場としての使命から遠ざかってしまう。このように港を眺めてみると、港はますます人の動きの中から遠ざかり、ただモノの動きの中に港そのものの存在を認めざるを得なくなってくる。では豊かな社会の港の姿はモノの動きの中でのみ港のあり方を追求すればよいのかということである。しかし、豊かな社会はモノの豊かさから心の豊さを求める時代であることを考えれば、港のあり方がコンテナ輸送にのみその視点があるのではないことが感ぜられる。コンテナ輸送は従来の結節点型の港から流通型の港に変革させた。これは「戸口から戸口まで」に象徴されるように、港をターミナルとしてのモノ、ヒトの往来の場としてよりはモノの通過の場に視点があるようで、全く人間の存在を無視したような感がしないでもない。しかし、モノの豊かさから心の豊さへの転換は職場での管理社会化的進展、女性の高学歴化、余暇時間の増大とともに、ヒトはライフスタイルの大切さに大きな関心を持ちはじめたことである。これにともなって趣味、生涯学習、スポーツ、レクリエーション、社会参加などの分野にわたって自己管理を図っていこうとしている。このような傾向は人間の心の潤い、精神的豊かさを目指す生活文化が主役となることを意味する⁽⁵⁾。

では文化の意味を考えると、文化はひらたくいえば遊びであるといわれ、心のたしになることを特徴とすることにある。これを歴史的に社会の主体を眺めてみると、農耕時代は腹のたしが社会生活の主体であり、次には手足のたしの時代（工業時代）である。それは自動車、電気掃除器、電気炊飯器、冷蔵庫などであり、主婦はこれらを使用することによって自己の労働を軽減し、時間的余暇をもたらした。この余暇が遊びとしての文化に依存することになれば港に来て楽しい、よかったと思われる港でなければ心のたしにならない。とすれ

ば港の主体は何であるかということになる⁽⁶⁾。

ここで再びわが国の伝統的貿易構造を眺めるとき港は原材料を輸入し、加工された製品を輸出するところであった。このようなわが国の貿易構造は、とくに先進諸国の競合産業を不況におとしいれ失業などの社会問題を発生させ、貿易摩擦、経済摩擦、文化摩擦など国際問題を発生させた。では、港に視点をおいて眺めてみると、コンテナを媒介とする国際複合一貫輸送は「戸口から戸口に」に象徴されるようにコンテナという輸送体系が国際間に理解されていなければ完結することは困難である。ある意味ではコンテナ輸送体系は人間のモノの豊かさのみならず心の豊かさを充足させるものでなくてはならない。これは文化が港の主体でなければならないことを意味する。さらに今一度貿易構造を眺めてみると、わが国は従来は垂直貿易を主体としていた。しかし欧米先進諸国において水平貿易が主体となっていることは、たしかに垂直貿易より水平貿易の方が文化交流がある。というのは、たとえば日本から輸出される自動車は日本文化の結晶ということがいえるからである。とすれば相互の文化が往来する水平貿易が望ましい。このような意味からすれば相互に文化を理解し尊重しながら共通の理念を求めようとする意識と、そして行動こそ国際化時代の港のあり方であり、また港の再開発の基軸となるべき市民文化の原動力であることが理解されるであろう。

II 市民生活と港の文化的役割

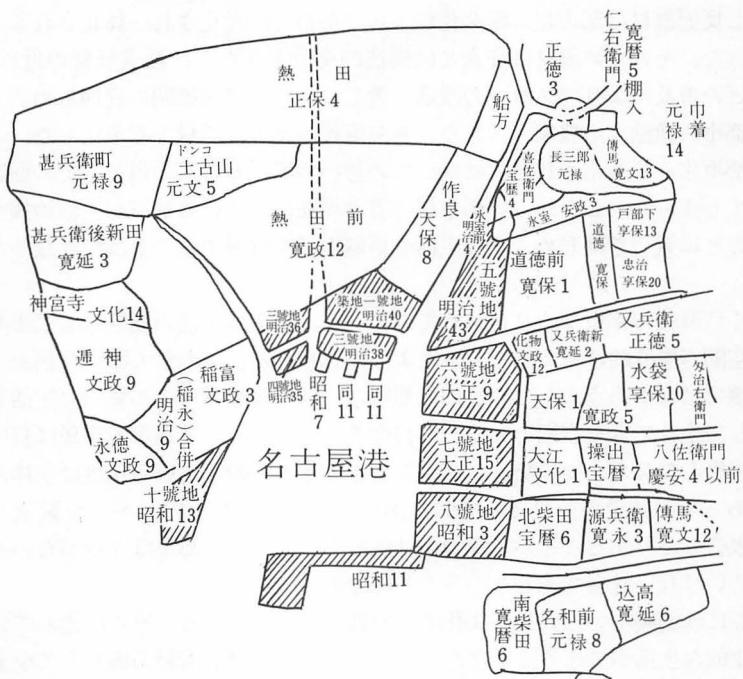
市民生活と港との関わりの中で文化が果たす役割を考察していく場合、もはや港は都市機能の一部としてあるのではなく、港そのものが都市でなければならないことになる。これは東京臨海部副都心開発にみられるごとく、多心型都市づくり、国際化、情報化、高齢化に対応した機能の整備および都市居住の場を目指している⁽⁷⁾。従来の港づくりは経済的合理性の追求であり、規模の利益の追求である。とかく人間疎外的であった。とくに港において商業港から工業港への発展の過程にみられるように重化学工業コンビナートに代表される大規模利益による立地政策は公害をばらまき、人間の生活環境を悪化させた。さきにも述べたように都市に対する市民（住民）意識は都市は働く場という観念のもとに都市に対する生活環境の悪化は経済的な自己の収益のみが優先していたが、しかし1970年代に入り、コミュニティ問題として市民生活の問題として取りあげられるようになった。その先例となったのは1960年代前半の「静岡県三島・沼津地区石油コンビナート反対運動」であるといわれている⁽⁸⁾。このような運動は都市化、産業化が激しく進行する過程により人口の移動が都市を中心

に展開され、都市は過密化が進む一方農村では過疎地帯化が進んでいったが、しかし反面農村は都市化、産業化によって都市と一元化され一体化されるようになつた。そのため農村は従来とは構造的変改をきたし、農業経営の近代化、テレビの普及によりマスコミの浸透が著しくなり、交通機関の発展もめざましく、都市へ通勤する農家の人たち、兼業農家の増大は農村を都市化した。こうした都市化、産業化された村はかつての憩いの場、安らぎの場としての面影を失ってしまった。したがって都市居住者は現在住んでいる地域が生活の拠点であることに気づきはじめ、家庭生活や地域生活を軽視することはできなくなつた⁽⁹⁾。

とくに戦後の都市づくりを眺めてみると、都市は生活の空間としてよりは経済空間が優先的に考えられてきたように思われる。その最も顕著な例が下町の崩壊ではなかろうか。というのは都市は、種々の職業の人が職場と生活をともにして生きてきた空間であるのが特徴であった。そして都市の市民は狭い空間に密集しておたがいに交流しながら生きてきた。やっている仕事は全体の一部であって、社会の一員としておたがいの結びつきがないとモノを製造したり、販売したりすることができない社会であることから都市は連帶がないと生活していくことになる。

都心には劇場やいろいろな文化的な施設が集中している。そこに住んでいれば文化的な生活ができることになる。しかし都市が経済活動の場として企業や個人ができるだけ利益をあげる経済的空間として利用するというのが戦後のわが国の都市政策であったわけである。したがって、かつての都市の中心には下町があり、最も住みやすいところであった。都心部には交通、通信、上下水道などの社会資本が集積し、これを利用することにより経済的利益を得ることができる。企業にとっては外部経済効果を得ることによって、内部経済効果を増大することができるから地価は上昇することになる。そのため必然的に家賃は高くなり、住居費が高くなる。それによって一般市民は次第に大都市の外へと出ていくことになる。都心には劇場とかいろいろの文化施設が集中し、本来ならば人間にとて最も効果的に文化生活に浴することができるはずであるが、しかし、大都市は進化するにしたがって都心から人間を追いやってしまった。そのため多くの市民は都市文化から疎外され、都市の文化を利用するのが困難となつた⁽¹⁰⁾。

ウォーターフロントに今一度目を向けてみると、ウォーターフロント開発はその時代の社会的背景を如実に現しているということがいえる。わが国の封建時代には新田開発にむけられ、近代になってからは工業用地造成にその主体



図一1 名古屋港背後の新田開発

(注)1. 名古屋港管理組合資料による。

2. //は名古屋港建設にともなう港湾（関連）埋立地。

が向けられた（図一1参照）。それは人間の生活基盤を基軸とする都市開発として事業が行われたものではなかった。そのためウォーターフロント開発は単一機能しかもたず、都市空間として住居空間を考慮するものではなかった¹⁰⁾。しかし、このような社会的背景を眺めてみると高度成長期から安定成長期を迎えるにしたがって工業用地の造成比率は低下し、都市再開発用地の確保を目的とした埋立てが主流となってきた（図一2参照）。

さらに地域開発政策を眺めてみると港を中心とする臨海部用地が都市化の進展とともに流通業務用地、住宅用地、下水処理場、公園緑地などの各種用地需要に対し、内陸の用地取得が困難なため海にその場が求められるようになってきた。もう一度、昭和30年代後半から40年代にかけて経済の高度成長期をえりみるとき港が流通機能として、また生産空間として特性づけられていたこ

とはたしかに港が地域経済発展に貢献していることは認めて、かならずしも市民生活にとって有用とは認められなかった¹²⁾。

このような傾向は人間がモノを利用するからモノを楽しむ文化の時代に移行してきたことを示すものと思われる。またこれは港がモノの生産、モノの流れの結節点として港湾機能が進展するにしたがって人間がウォーターフロントから疎外されてきたことに対する港への回帰であり、反省であるとみれば、ウォーターフロント再開発はいちがいに土地需要の容易さからではなかろうと思われる。それは、国際化時代という背景から、文化が歴史の重みを象徴するものが都市文化であることを理解すれば、おのずと都市再開発の意義はみえてこよう。そして国際化時代の港への変遷をみるとコンテナ化に象徴されるように港はコンテナ埠頭とこれにリンクされる背後圏交通体系（高速道路、鉄道網）の整備となって現れ、従来の突堤埠頭などの物理的考朽化に加え機能的陳腐化を促進させ、港湾施設の機能的更新あるいは機能的転換といった港の再開発問題を発生させた。また豊かな社会においてはハイテク化、サービス経済化などの産業の転換が深化する過程において、従来の臨海性装置産業（造船、鉄鋼、石油化学）の背後都市の消費活動への対応改善が進められ、不適応産業立地は他の地域または発展途上国への移転が進められている。さらに所得向上により自由時間の増

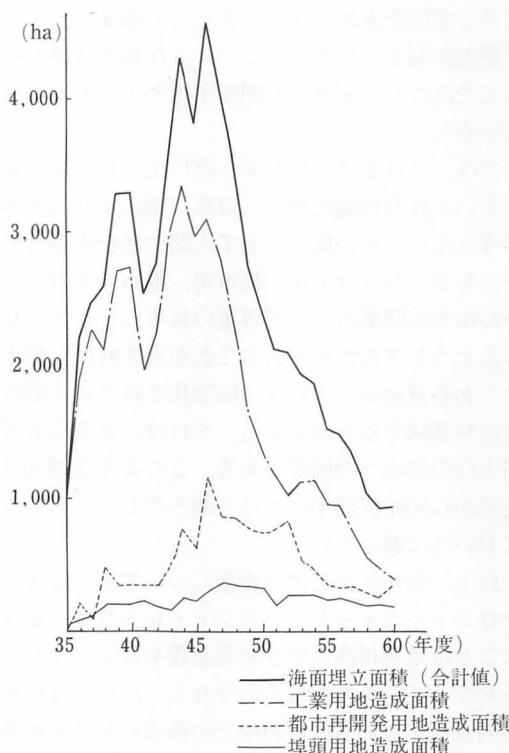


図-2 港湾(関連)空間における海面埋立ての推移

(注) 1. 都市環境研究会「都市とウォーターフロント」

189ページによる。

2. 運輸省港湾局資料により作成。

大は市民の水際線（ウォーターフロント）に対する欲求が進み、ゆとりとアメニティ空間を求める、マリーナなどの海洋性レクリエーション施設の整備に対する要求が高まってきた。このような傾向は港が都市機能の一部を支えるものとしてではなく、都市と人間を主体とするものでなくてはならないことを物語っている^⑬。

では、これまでのひたすら近代化、画一化の傾向への反省は経済性を中心としていた社会行動に対する自然破壊により人間本来の生存権がおびやかされるようになり、その反省として人間生活を中心とした都市づくりが生れてきたことになる。それは文化、都市美、都市のデザインを中心としたうごきである。いわゆる人間都市、人間尊重の都市づくりであり、都市の美観、都市の個性を考えようとするためであることからすれば、都市における人間の回帰への志向は、ある意味からすれば、国際化されていく都市そのものが24時間都市への必然性を意味するものである。それは、さきにも述べたように郊外に流出した夜間人口の都心への回帰である。このような傾向は、わが国においても昭和40年後半から50年代前半にかけて動きだしている。すでにロンドンやニューヨークにおいては進んでいる^⑭。

以上、市民生活と港の変遷について述べてきたのであるが、港・ウォーターフロントやウォーターフロント・レクリエーションなどのみを目的として論じることは港を再活性化させる意義をなくしてしまうと思う。市民が豊かな生活をおくることができるものでなくてはならないからである。都市には、その社会的背景すなわち歴史の中での都市のあり方が基軸になければならない。それが文化を基軸とする都市ではなかろうかと思われる。そこにこそ港の文化的役割があると思う^⑮。

III 都市再開発と港の文化形成の課題（名古屋港の場合）

名古屋港2号地ふ頭地区は開港以来名古屋港の中枢として名古屋港発展の原動力となってきた。しかし、国際貿易の発展は規模の利益をめざし、大量貨物時代を招来し、港は外へと拡大し、それにともなって港の中心は稻永埠頭そして金城埠頭、さらに西部埠頭地区へと広がるにしたがって、だいに2号地埠頭の機能は低下し、背後地の人口も西築地地区では昭和40年（1965）7月の1万698人をピークに減少し、昭和62年（1987）7月には5,862人と約半分となつた。その主な要因は、職場との関係で住民が稻永地区へ移住したためであり、またこれにともなう商店街の不振は、移転をより促進させた^⑯。

このように衰退していく2号地埠頭をよみがえらせるため再開発の問題が浮

上してきた。2号地埠頭をはじめとするこれを取り囲む築地地区を豊かな社会の中での港とする港のあり方を模索するとき、港の主体が問題になってくる。この場合モノではなく、ヒトであることが視点となる。とすれば当然広く市民の声を聞かなければならぬことになる。名古屋港ではこれにしたがうべく昭和48年（1973）港湾計画を改訂し、昭和51年（1976）9月に広く各界各層33名の代表に参加を求め「親しまれる名古屋港づくり懇談会」（座長・当時名古屋大学教授井関弘太郎氏）なるものを設置した。そして昭和51年（1976）9月21日から翌52年（1977）11月29日に渡り1年3ヶ月・5回懇談会が開催され討議の結果6項目よりなる提言をまとめた。その概要は「①名古屋港特有のイメージづくり②港の雰囲気を身近に感じることのできる場所の選定③気軽にレジャー・スポーツをも楽しむことができるよう施設を配慮すること④青少年、児童の海や港の学習の場であること⑤港全体をみることができるよう配慮された施設であること（美的要素を加味した）⑥港湾機能と訪問者の安全が確保された施設であること」であった。この提言は豊かな社会をめざす文化（遊び）の要素を前提としてつくられたものである。したがって港湾管理者はこれを受けて昭和53年（1978）3月「親しまれる2号地ふ頭再開発計画」（53～58年）を策定し、実現にうつすわけであるが、しかし、こうした「2号地ふ頭再開発」の目玉となったのは、何といっても第2代南極観測船「ふじ」のけい留保存・一般公開であろう。

その動機となったのは、当該懇談会が提言をまとめる過程で、初代南極観測船「宗谷」の誘致が話題となったことにはじまる。座長から次のような話が出された。「先程、説明のあった提案の中に元南極観測船『宗谷』の誘致の話が出ましたが、伊勢湾は南極観測には非常に縁が深いところであります、白瀬中尉の開南丸は、伊勢の大湊でつくられています。そうゆうわけで、『宗谷』を名古屋港の水際線にけい留して、当港のシンボル的存在にし、その中で学術的な海事思想の普及施設にしたり、ギャラリーを設け、港に親しむ人達のサロンにも使用するという案は如何でしょうか。」ということにはじまった。まさに名古屋港における豊かな社会づくりの出発点にふさわしい発言であった。続いて「これからはたしかに海事思想の普及にしろ、見て学ぶ時代は過ぎ、見るだけでなく、触れて楽しむ遊びの要素がなければならない。欧米ではすでに博物館はこのようなあり方で進められている。であることからたとえコピーであろうとも、本物そっくりのものでなくてはならない時代となった」ということが話題の中心となつた¹⁰。さらに話題は広がる。これとは別の話であるが、白瀬中尉の生れ故郷秋田の地方紙秋田魁新報社が「よみがえる白瀬中尉」という

単行本の中で「“白瀬”ならぬ南極の白い氷原に男の執念とエネルギーをしたたかに燃焼させたうえ、戦後の第1～3次南極観測隊長永田武氏の郷里である愛知県挙母町（現在の豊田市）で85才の生涯を閉じたことは、何かの因縁というものか。また墓碑のある愛知県幡豆郡吉良町では、今でも4年ごとに追悼会が営まれ、墓前には供花が絶えないというのも、うれしい話ではないか。さすが“吉良の仁吉”で知られる義理と人情の厚い土地柄をほうふつとさせる¹⁸。」ということを述べている。これも南極観測を通しての文化の形成といえよう。豊かな社会が文化を主体とする社会であるとすれば、都市再開発での文化形成を眺めてみると、文化が人間の社会的行為そのものであることになる。とすれば全く新しいものがただ漠然と生れるのではなく、人間の進化の過程が社会行為であり文化を形成するものであるとすれば、都市再開発は港にとって1つの進化の段階といえる¹⁹。そして新しい文化形成の出船となる。

このような意味から「2号地ふ頭再開発」の夢は、広がっていく。また話は前後するが、第2代南極観測船「ふじ」の誘致問題がもちあがるまでは名古屋港の文化のシンボルとしてのポートビルへの文化形成の期待はより大きかった。港湾管理者はまず広く一般から設計を競技募集した。審査の結果村瀬外市氏に決定し、同氏に実施設計を委託するなど市民の手による「親しまれる名古屋港づくり」の基盤づくりが進められた。そして昭和57年（1982）6月に着工、2年後の昭和59年（1984）6月に完成、翌7月にオープンのはこびとなり、真白な地上63mの帆船をイメージした美しい巨体は名古屋港の文化的シンボルにふさわしいものとなった。その矢先「宗谷」に夢はてた南極が再びおどされたのは、昭和59年（1984）2月、ポートビル完成の少し前であった。誘致合戦は北海道の網走市、稚内市、紋別市、岩手県釜石市、宮城県女川市、香川県そして名古屋港管理組合の7団体での争いとなった。先程から述べているように、港の文化を眺めてみると、横浜、神戸とは異なり、名古屋港は港湾都市としての歴史的な文化はとぼしく、港に対する印象づくりは再開発への絶対的条件であった。何としても「ふじ」は獲得しなければならなかった。当時のマスコミはその模様を次のように報じている「高い値でも買いたい」と小見出しをつけ「名古屋港を市民に親しまれる港に改造しようと知恵を絞っている名古屋港管理組合は、今年7月に開館したポートビルの建つガーデンふ頭に「ふじ」のけい留を計画した。知事、市長、商工会議所会頭らが先頭に立って中曾根首相はじめ文部大臣、防衛庁長官、自民党有力議員に陳情を繰り返した。『港の印象がぱっとしないので「ふじ」を名古屋の新名所としたい』と大変な意気込み²⁰。」といっているように、たしかに「ふじ」の獲得は必死であった。

そして「ふじ」は翌昭和60年（1985）8月にガーデンふ頭にけい留され、南極に関する「船の博物館」として一般に公開されることになった。まさに「親しまれる名古屋港づくり懇談会」によって形成された文化として名古屋港を愛する人たちの文化であることから本当にすばらしいものと思われる。ポートビルにせよ、この「ふじ」にせよ市民自作の文化といえよう。かつてない名古屋港のヒットであると思う。

以上は名古屋港2号地ふ頭の再開発についてのシンボルづくりについて述べてきたのであるが、さらにその過程を振り返ってみると、豊かな社会は、モノの豊かさから心の豊かさを求める文化の時代といわれるように、港の主人公は市民であるということをつくづく感じさせられる。このような「ふじ」のすばらしさについて元南極観測隊員であった名古屋大学水圏科学研究所長樋口敬二教授はマスコミの教育欄で「新一年生のお母さんへ」と題して「ふじ」を例にして実物教育のあり方について、次のように述べている。「情報というものは努力しなくとも、身のまわりに押し寄せてくる。テレビ、ラジオ……そんな時代に生きる子供たちのために、お母さんにしてほしいことは、……情報とは逆のもの、すなわち、実物を子供に見せてやることである。情報の世界、たとえば、テレビに映し出された風景だけを見ていると、それなりにその土地がわかったような気持ちになるが、実際にそこに行ってみるとテレビが、いかに景観の一部だけを美しく描き出していることがわかる。……実物教育の一例をあげると南極観測船『ふじ』を見てほしい。18回に及ぶ南極航海のうち、現在、名古屋港のガーデンふ頭に係留され、南極博物館として公開されている『ふじ』である。……新一年生が『ふじ』を見ても南極に関する展示の意味がわかるとは思わない。……おそらく、子供の心に日本を巡る海とその向こうに広がるたくさんの国ぐにの存在がきざみこまれるだろう。これが国際感覚の第1歩なのである。それに、もし『なんのためにこんな大きな船をつくって、南極までゆくのか』と思ったら、それは、科学を志す出発点になる。におい、空気、そこからものを考えさせるのが『実物教育』の強みなのである^②。」これこそ、まさに豊かな社会での文化形成のあり方であり、また求めていく港の課題でもあると思う次第である。

注(1) 横浜港史は外国人の海水浴の状況を次のように述べている「明治8年（1875）8月11日、金沢の富岡村へ急ぎのお達しがきた。「聞くところによると、その村に異人が逗留しているとのことであったが、たとえ一夜泊であっても、異人の逗留した場合は「宿主本人から県庁へ届けることになっている。……このような外国人の逗留は主として、「おゆあみ」潮浴を目的としたもので、週末あるいは夏季に海岸を訪れて遊んだものであろう。」

- 横浜港史刊行委員会『横浜港史各論編』(横浜市港湾局企画課, 1989年) 1138~1139ページによる。
- (2) Douglas M. Wrenn *URBAN WATERFRONT DEVELOPMENT* (Washington, 1986)
(横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会, 1988年) 17~20ページ参照。
 - (3) 中西哲郎『コンビナート労働と社会』(平凡社, 1974年) 120~123ページ。
 - (4) 倉沢進『日本の都市社会』(福村出版, 1969年) 93~96ページ参照。
 - (5) 日本都市センター『新しい都市経営の方向』(ぎょうせい, 1979年) 41ページ参照。
 - (6) 上田篤『21世紀の都市と行政の文化化』(上田篤編『行政の文化化』, 学陽書房, 1986年) 32ページ参照。
 - (7) 竹内良夫『港をつくる一流通産業から都市活動へ』(新潮社, 1989年) 132ページ以下「都市化の進展と港湾」参照。
 - (8) 福武直『地域開発の構想と現実』(東京大学出版会, 1965年) 参照。
 - (9) 高橋勇悦「家族・親族および『さと』」(奥田道大共著『都市化社会と人間』, 日本放送出版協会, 1978年) 42ページ以下「家郷喪失と『さと』の復権」参照。
 - (10) 宮本憲一『都市をどう生きるか』(小学館, 1986年) 34ページ以下(下町の崩壊)参照。
 - (11) 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) 140ページ参照。
 - (12) 『日本港湾史』(日本港湾協会, 1978年) 39ページ参照。
 - (13) 都市環境研究会, 18ページ参照。
 - (14) 石澤卓志『ウォーターフロントの再生』(東洋経済新報社, 1988年) 13ページ参照。
 - (15) 都市環境研究会, 59ページ参照。
 - (16) 名古屋港史編集委員会『名古屋港史(港勢編)』(名古屋港管理組合, 1990年) 641ページ。
 - (17) 名古屋港管理組合資料『親しまれる名古屋港づくりに関する提言』(1977年)。
 - (18) 秋田魁新報社『よみがえる白瀬中尉』(秋田魁新報社, 1982年) 166ページ。
 - (19) 北見俊郎『都市と港』(同文館, 1987年) 37~40ページ参照。
 - (20) 『毎日新聞』1984年10月13日。
 - (21) 『中日新聞』1986年4月2日。

第12章 ウォーターフロントにおける レジャー施設の立地

I はじめに

何故、ウォーターフロントにおけるレジャー施設の立地について取りあげたかということから始めなければならない。ウォーターフロントを研究対象として取りあげた論文は少なくないが、いずれも事例研究の部分に多くのページがさかれており、ウォーターフロントとは何かという基本的命題に真っ向から取り組んだものは極めて少ないというのが現状である。

ウォーターフロントに関心を抱く研究者は経済学、商学、財政学、建築学、都市工学、地理学、歴史学と多岐にわたっているが、その上で上記の課題の重要性をとき、社会科学的な観点からウォーターフロントを分析する際の方法論について論じたのが北見⁽¹⁾である。「ウォーターフロントは概念規定がなされないままに、論じられる場合が多い。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それを社会科学的な方法論をもって分析しようという場合には、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、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関わり合う範囲——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。」と説いた北見の説⁽²⁾は、多くの示唆を含むものとして注目される。ウォーターフロントはこれまでジャーナリストイックな取りあげられ方をする機会が多かっただけに、はたして科学的な分析の対象となり得るかという原点にまで立ち返った北見の所説は、今後のウォーターフロント研究の指針となるであろう。

筆者は、北見の所説に準拠し、ウォーターフロント問題を明確化するための広範な視角の一端を具体化させるための方法を模索してきた。地理学徒は、こんな時、やはり実態調査にたち返る。そして、様々な事例を集めることに専念し、そして、また原点にもどるという操作をくり返す。その際に、手がかりになりそうなものを探ってみる。その1つが、今回取りあげたアーバン・ウォーターフロントに立地するレジャー施設であった。従って、単にどこにどのよう

な種類のレジャー施設が存在しているかにのみ関心があるわけではない。リゾート開発とそれが引き起こす諸問題が取り沙汰されている現在、ウォーターフロントの中でもアーバン・ウォーターフロントと呼ばれる地域を取りあげて、開発の現状を調査・分析し、さらにそれがあるべき姿を模索することによって、北見のいうウォーターフロント問題に、より具体的な形で接近することができるのではないかと考えたからである。

Douglas M. Wrenn⁽³⁾は、「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。」と述べている。そこから、市民生活に直結したウォーターフロントのあり方、水辺空間であることが資源であることを十分に認識した上で開発の重要性を読み取ることができるだろう。この論文の中で紹介されている北米のウォーターフロントのケーススタディに類するようなものが、日本のいわゆるウォーターフロントと呼ばれる地域に存在するかといえば、おそらく否であろう。ウォーターフロントという用語は、今や一般に流布してはいるが、市民の眼はむしろ冷ややかである。アンケート調査による分析は行っていないが、中高年の声を市民公開講座出席者の意見をもって代弁し、若者の声を筆者の勤務校で一般教養の地理学を履習した女子大生の意見をもって代弁すると以下のようになる。前者のあいだでは、ウォーターフロントという用語は、近年よく耳にするが、そこは、都心に近接する最後の開発可能な用地であるがゆえに、様々な思惑を抱いた様々な立場の人間が、様々な利権の獲得をめぐって争いをくり広げる舞台となっており、我々一般市民を完全にそこからしめ出す形で、事態は展開していくだろうとの見方が主流を占めている。しかも彼らの多くは一般市民に開放された人工海浜や臨海公園は全体からみればほんのわずかなスペースであり、ただ単に市民不参加のウォーターフロント開発という非難をかわすための切り札にしかすぎないという。一方、後者にとって、ウォーターフロントは、都心に近いレジャースポットであり、海の見える住宅地のステータスは上がっている。しかし、彼らにしても、ウォーターフロント開発は、リゾート開発と同様に、諸外国の事例を知れば知るほど、日本の開発の現状が、いかに本来の開発の意義から逸脱したものであるか、そして諸外国の開発の理念や発想には多くの日本人のこれまでのものの考え方からすれば、むしろ相いれないものがあるのではないかと指摘する。

このような状況を鑑みると、ウォーターフロントを社会科学の研究対象として、どのような方法論をもって分析するのかが極めて重要な課題となる。当

然、広範な視角を必要とするわけであるが、今回は抽象的な議論から一步ふみ出すために、レジャー施設の立地という観点を1つの切り口として出発しようと思う。しかも、研究対象地域をウォーターフロントの中でもアーバン・ウォーターフロントに限定した。なぜなら、そこには、都市・港湾・市民・文化といった、ウォーターフロント研究に欠くことのできない多くの要素がもりこまれているからである。

Ⅱ リゾート開発におけるウォーターフロントの意義

1. リゾート開発とウォーターフロント

「はじめに」で述べたように、本章ではアーバン・ウォーターフロントが考察の対象となっている。Wrenn⁽⁴⁾は、「『都市のウォーターフロント』という言葉は、一般的に、ボストン、ニューオーリンズ、ボルティモア、サンディエゴ、シートルといった大都市圏の港湾地域を指示するのに用いるが、その他に、活気ある港を備えた小さなリゾートタウンや、漁村、あるいは可航水路沿いに位置する中規模の工業都市にも適用する。」と述べている。水辺空間が資源として何らかの形で利用されれば、それはアーバン・ウォーターフロントであるという Wrenn の考え方は、かなり広義にアーバン・ウォーターフロントを解釈したものといえる。それは、筆者が取りあげるウォーターフロントの概念とも合致する。そして、筆者のいうアーバン・ウォーターフロントとは、さらに狭義のアーバン・ウォーターフロントであり、大都市圏の水辺空間を指している。しかし、今はまだ概念の精緻化が可能な段階ではない。

リゾートという用語もウォーターフロントと同様に、わが国でも一般社会の用語になりつつあるが、明確な概念規定がなされているわけではない。しかし、リゾート開発といえば、ウォーターフロントが登場し、テニスコート、ゴルフ場、マリーナはリゾート開発の目玉商品といった感がなくもない。

リゾートは、高原型リゾート、海洋型リゾート、アーバン・リゾート、複合型リゾートといろいろなタイプがある。表一1は、主要な海洋型リゾートの一覧表である。これらが十分稼働すれば、なかには Wrenn のいう活気ある港を備えた小さなリゾートタウンや漁村に該当するものがでてくるかもしれないが、それをアーバン・ウォーターフロントと呼ぶことに意味があるかどうかは疑問である。

海洋型リゾートの主要な施設は、ホテル、別荘、コンドミニアム、ペンションなどの宿泊施設とゴルフ場、プール、マリーナ、マリンスポーツ施設などのレジャー施設からなっている。海洋型リゾートの場合は、水辺空間は何らかの

表-1 主要な海洋型リゾート

施設名	建設(予定地)	主要な参加企業	施設の概要	面積(ha)	事業費(億円)	オープン
東急リゾートタウン勝浦	千葉県勝浦市	東急不動産	ホテル、別荘、ゴルフ(場), テニス(コート), プール	138	120	89年
川間リゾート	神奈川県横須賀市	住友重機械工業、住友商事、住友信託銀行	ホテル、コンドミニアム, S C, マリーナ, テニス	12	400	89年
河津リゾート	静岡県河津市	日本钢管、大成建設、丸紅	ホテル、マンション、ゴルフ、海洋性レジャー、温泉ヘルスケア施設	500	600	92年
東急今井浜リゾート	静岡県東伊豆町	東急電鉄、東急観光	ホテル、海洋性レジャー	2	60	88年
アルファリゾート西伊豆	静岡県西伊豆町	ホテルアルファ	ホテル、レストラン、国際会議場, S C, クア施設	15	100	91年
南伊勢マリンコミュニティ	三重県磯部町	不動建設	ホテル、ペンション、マリーナ	330	116	91年
和歌山マリーナシティ	和歌山県和歌山市	松下興産	ホテル、マリーナ、コンベンション施設	65	800	93年
田辺湾リゾート	和歌山県田辺市	丸紅	ホテル、マリーナ、スポーツ施設、ショッピングセンター	160	1,000	93年
淡路マリーナシティ	兵庫県津名町	長谷工コーポレーション、三井物産	ホテル、コンドミニアム、マリーナ、プール、テニス	10	480	93年
ハウステンボス	長崎県佐世保市	長崎オランダ村、日本興業銀行、三菱商事、キリンビール	オランダ村、ホテル、マリーナ、コンドミニアム、レストラン街、ビジネス施設	152	1,300	92年
ルネサンス長崎伊王島	長崎県伊王島町	大日本インキ、松早石油	ホテル、マリーナ、テニス	10	50	89年
琴海リゾート	長崎県琴海町	日本舗道	ホテル、マリーナ、ゴルフ(海越えコース), テニス	120	116	90年
マリーナフランセイン熊本	熊本県大矢野町	ミサワホーム	ホテル、マリーナ	80		
ブリシア与論	鹿児島県与論町	ミサワホーム、ミサワリゾート	ホテル、コテージ、プライベートビーチ、マリンスポーツ施設	5	50	87年
ヴィラオクマリゾート	沖縄県国頭村	日本航空、オクマビーチランド	コテージ、ビーチ、プール、テニス、レストラン、体育館	10		78年
万座ビーチリゾート	沖縄県恩納村	全日空	ホテル、ビーチ、プール、テニス、ディスコ	14		83年
宮古島東急リゾート	沖縄県下地町	東急電鉄、東急宮古島リゾート	ホテル、ビーチ、プール、テニス	230		84年
はいむるぶし	沖縄県竹富町	ヤマハレクリエーション	コテージ、ビーチ、海洋レジャー施設、テニス、アーチェリー、レストラン	158		79年
残波岬ロイヤルホテル	沖縄県読谷村	大和ハウス工業	ホテル、テニス、プール	11	100	88年

(資料) 山田國廣『リゾート列島日本の危機』(JICC出版局, 1990年), 31ページ。

形で資源として利用されている。古来、戦いに傷ついた将兵が養生したスパー（温泉・鉱泉）がヘルス・リゾートの代表格であったが、海辺のリゾートもこれと同様にヘルス・リゾートとしての機能を有しており、結核の治療や腺病質者の保養の目的で利用されていた。海水を飲み、海水の冷温浴をくり返すという治療法は、当時最も人々に効果ありと信じられていた治療法であった。佐藤⁽⁵⁾によれば、シーサイド・リゾートや田園・森林リゾートの中でも歴史に残るリゾート地は文明の解毒作用の場、自然や伝承文化への回帰を経た文化再生の場であるという。

しかし、わが国のリゾート開発の現状は、どうであろうか。そもそもリゾートとは何かという本質的な問題を究明する時間をおしむかのように、全国各地で開発がスタートし、それにともなう自然破壊の惨状は、新聞やテレビでもたびたび報道されている。70余島のすべてをあげてトロピカル・リゾート構想をうち出している沖縄県の場合、事態は深刻である。海が汚染されれば、海洋型リゾートとしては成立しないだろうし、ウォーターフロントの資源としての価値も急速に低下するであろう。

わが国では、海洋型リゾートと呼ばれてはいても、実際には観光地と何らかわらないという所が多い。何故こうなるかは、日本人のものの考え方やライフスタイル、産業中心の社会構造などに原因があるとするのが一般的であるが、一時は日本にも、ついにリゾートの時代が到来したこと、そして、それは生活水準の向上、余暇時間の増大、モータリゼーションの進展、新幹線網の発達、ライフスタイルの変化などに起因するものであるという内容の新聞記事が散見されたことがある。しかし、現在では、何故、日本には本当の意味でのリゾートが育たないかという議論がもっぱらである。

川端⁽⁶⁾によれば、米国の西海岸、とくにカリフォルニアの人々は独特のライフスタイルをもっており、それが地域開発の構造を変え、現在の「ウォーターフロント・ブーム」を支えているという。これは、確かに興味深い指摘であるといえる。川端は、北米のウォーターフロント開発の現状をいくつか紹介しており、それは、日本の場合と比較する際の資料としては有効である。しかし、ウォーターフロント開発が関わり合うすべての要素を体系的に把握するための枠組を設定し、今回はどこの部分をどのような分析方法によって考察してゆくのかという手続きが不明瞭なまま実態調査を行ったのではないかという感がないもない。したがって、上記の指摘もただ直感的な分析としかいいようがないのである。北見が指摘しているように、土木・建築・都市工学等の分野からの視角や分析によるものの特徴ともいえようが、ウォーターフロントを社会科学

的な方法論に基づいて分析しようともくろむ者にとっては、調査報告書の域を出ない。

リゾート開発とウォーターフロントとの関わりは密接である。なぜなら、かつては地域開発イコール工業開発という図式であったのが、現在では地域開発イコールリゾート開発という図式にかわってきているからである。そこに登場してきたのが海洋型リゾートであり、その舞台がウォーターフロントなのである。そして、リゾート開発とウォーターフロントという観点で書かれたもの多くが、自然環境の破壊を前面にうちだしている。現状を知れば知るほど、それは無理からぬことであり、こうした事態を招いた根本的な原因は何かを探ろうとするのは当然のことといえる。

日本流のリゾート開発を促進してきたのが、総合保養地域整備法、すなわちリゾート法である。このリゾート法は、1987年5月に国会を通過した。その当時、国会は、消費税の前身である売上税でもめていた。3月にリゾート法が国会に提出され、5月にはすでに通過しているということは、いかに審議の期間

表一2 昭和62年法律第71号

総合保養地域整備法(リゾート法)

(目的)

第一条 この法律は、良好な自然条件を有する土地を含む相当規模の地域である等の要件を備えた地域について、国民が余暇等を利用して滞在しつつ行うスポーツ、レクリエーション、教養文化活動、休養、集会等の多様な活動に資するための総合的な機能の整備を民間事業者の能力の活用に重点を置きつつ促進する措置を講ずることにより、ゆとりのある国民生活のための利便の増進並びに当該地域及びその周辺の地域の振興を図り、もって国民の福祉の向上並びに国土及び国民経済の均衡ある発展に寄与することを目的とする。

(農地、国有林、埋立て地などの活用を促進する条文)

第十四条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、重点整備地区内の土地を承認基本構想に定める特定民間施設の用に供するため、農地法(昭和二十七年法律第二百二十九号)その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該重点整備地区における当該施設の設置の促進が図られるよう適切な配慮をするものとする。

(国有林野の活用等)

第十五条 国は、承認基本構想の実施を促進するため、国有林野の活用について適切な配慮をするものとする。

2 港湾管理者(港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第五十六条第一項に規定する都道府県知事を含む。)は、重点整備地区に係る港湾において承認基本構想に定める特定施設の設置の促進が図られるよう当該港湾に係る水域の利用について適切な配慮をするものとする。

(資料) 山田國廣『リゾート列島 日本の危機』(JICC出版局、1990年), 9ページ。

が短かったかを物語っている。リゾート法の目的や農地、国有林、埋立て地などの活用を促進する条文（表-2）は、これらを合法的に破壊することを認めているかのようである⁽⁷⁾。ウォーターフロントの開発に関わる第15条には、「港湾管理者は、重点整備地区に係る港湾において承認基本構想に定める特定施設の設置の促進が図られるよう当該港湾に係る水域の利用について適切な配慮をするものとする。」と述べられている。リゾート法成立の過程ならびにその間の各省庁の動向については、先の山田⁽⁸⁾に詳しいが、環境を保護する役目を担った環境庁、林野庁、農地を保護する立場にある農林水産省などが、いっせいにリゾート開発整備構想に参入してきたことは、驚きというほかないであろう。

2. アーバン・リゾートとしてのウォーターフロント

地方では、リゾート開発が進行中であるが、すでに開発にともなう様々な問題が生じている。リゾートという用語もまたウォーターフロントと同様に、言葉が一人歩きを開始し、社会科学の研究対象として取りあげる際にはそれなりの困難をともなう。もちろん、アーバン・リゾートという用語もしかりである。

アーバン・リゾートとしてよく例に出されるのが、東京ディズニーランドとそれをとりまくホテル群からなる千葉県浦安市のウォーターフロントである。ここは近隣の都県から日帰りでやってくる人にとっては郊外型の遊園地であるが、全国各地から泊りがけでやってくる人にとっては、いわゆるアーバン・リゾートとして機能している。さらに東南アジアからの来訪者も多く国際的なレジャー施設としても知名度が高いといえる。もよりの駅は京葉線の舞浜駅であるが、ここでは日本語、英語、中国語の放送が流れ、切符の買い方について説明している。日本国内で常時、中国語の放送が流れているところが他にあるだろうか。

ここと川をはさんで向き合う位置に立地しているのが葛西臨海水族園である。ここは、水族館、臨海公園、人工の浜、ホテルなどからなる東京都の施設である。園内のホテルは江戸川区の直営で宿泊費も舞浜のホテルと比較して安いので、ここに泊って、葛西臨海水族園とディズニーランドを巡るコースが人気を集めている。しかも、葛西臨海水族園は、ウォーターフロントならではの施設であり、外界から完全に遮断することによって、そこに夢の世界を創造しようとしたディズニーランドとは発想を異にする。

リゾートといえば、一般には人口稠密な都市から地方へという人口流動を思いうかべるが、アーバン・リゾートの場合は逆の現象がみられる。しかも、舞

浜アーバン・リゾート地区の例でも明らかなように、周辺の都市部からの顧客も多いことから、近年、これを有望視するむきも少なくない。手つかずで残されている自然を破壊してまで、様々な施設をつくり、しかもそれらがどこも画一的で没個性的なものであるとの非難を受け、その結果、各リゾート間で顧客の争奪をめぐって競合し、共倒れに終わるというのが、現在のリゾート開発から予想される構図ならば、アーバン・ウォーターフロントの意義をここで改めて見直してみることはむだではあるまい。

舞浜地区のリゾート開発の中核をなす東京ディズニーランドは今年で開園8年目を迎える大きな転換点にさしかかっている。その1つは、かねてより懸案だった第2テーマパークの建設設計画が、いよいよ最終決定される運びとなったこと。第2点として、千葉県と浦安市が、オリエンタルランドに資本参加したことがあげられる。千葉県の取得株数は、総発行株数の5%の300万株、1株当たり50円の取得条件により、千葉県の購入総額は、1億5000万円となる。この結果、千葉県当局は、三井不動産、京成電鉄に次ぐ、第3位の大株主となったわけである。一方、浦安市は、1%に当たる60万株を3000万円で取得している⁽⁹⁾。官民一体の第3セクター方式ならばいざしらず、民間企業の経営に県や市が資本参加するというのはむしろ異例のことであろう。しかし、東京ディズニーランドが誕生した経過からすれば、浦安沖の公有水面埋め立て造成事業に始まって、開園にむけての金融機関の融資保証の取り付けにいたるまで、県や市当局が一貫してバックアップしており、今回の資本参加は、第2テーマパーク建設を行政サイドからも支援・推進するという立場を明確にしたものだといえよう⁽¹⁰⁾。

それでは、千葉県や浦安市は、この舞浜地区をどのように開発しようと考えているのだろうか。千葉県が推進しているのは、「成田国際空港都市構想」、「幕張新都市構想」、「上総新研究開発都市構想」からなる「千葉新産業三角構想」である。この構想のもとで舞浜地区の開発は幕張新都心との関連で位置づけられている。つまり、東京ディズニーランドやホテル群の集積する舞浜地区は、幕張メッセのアフター・コンベンション地域としての機能を担うことになる。一方、地元の浦安市は、県とは少し異なる開発計画を描いている。もちろん、東京ディズニーランドを中心とするアーバン・リゾートとして開発していくという大筋では一致している。どこが違うかといえば、ディズニーランドを中心とした施設の充実を図ることを先決とする千葉県に対して、浦安市の方は、マリーナの建設、水上バスや遊覧船の発着施設の整備、プロムナードや人工海浜作りなど水際線活用計画にかなり力を注いでいるという点である。浦安

市は、ウォーターフロントは資源であるという発想で開発を進めていこうとしているように受け取れる。しかし、両者とも舞浜地区がアーバン・リゾートとして安定した地位を保っていけるか否かは、第2テーマパークの成否にかかっていると考えている点では一致している。

III アーバン・ウォーターフロントのレジャー施設の特性

1. レジャー施設の類型

ここで取りあげるレジャー施設とは、もちろん東京ディズニーランドのような国際的な施設も含むが、基本的には、周辺の市民を利用者として想定している、たとえば臨海公園や人工の浜のようなものも含んでいる。さらにレジャー施設として作られたものでなくとも常時、市民の自発的な創意工夫によって、レジャーを目的とする利用に供されているものも、対象としている。海に続く埋立て地（未利用地）の一画が柵と鉄条網で囲まれていて海に出られないようにしてあったところが、いつのまにか、鉄条網が切断されてしまい、ウィークエンドともなれば、釣り人やカキを採集する人でテトラポッドの上は、賑わいをみせる。千葉県のアーバン・ウォーターフロントには、そんな場所が何ヵ所かあって、それぞれがカレイの穴場だったり、サヨリの穴場だったりする。それらも、ウォーターフロントのレジャー施設にいれるべきではないかというのが筆者の意見である。

アーバン・ウォーターフロントには、あらゆる種類のレジャー施設が立地する。ないのはスキー場だけだと思っていたところ船橋市のウォーターフロントに人工スキー場が作られることになった。ゴルフ場、テニスコート、マリンスポーツ施設、水族館、臨海公園、潮干狩りのできる人工の浜、様々な文化施設を併設した大型ショッピングセンター、テーマパークとバラエティにとんでおり、周辺の市民は、わざわざ遠出しなくともアーバン・ウォーターフロントで、ほとんどすべてのレジャーを楽しむことができる。もちろん、手つかずの自然の中で、ゆったりとカントリーライフを満喫するというわけにはいかないが、アーバン・ウォーターフロントならではの利点も少なくないといえる。

こうしたレジャー施設は、先にも述べたように、利用者が集まる範囲を指標として類型化することが可能である。東南アジアの人々が飛行機で大挙して訪れる東京ディズニーランドのようなものもあれば、周辺に住む市民だけが知っているという穴場もあるからである。このことは、レジャー施設の立地が宿泊施設の立地を誘発するものと、そうでないものがあることを示している。

さらに、ここがウォーターフロントであることを考えれば、親水空間である

ことが前提となる施設とそれ以外の施設といった類型化も可能である。マリーナ、潮干狩りのできる人工の浜、マリンスポーツ施設などは前者に属するウォーターフロントならではのレジャー施設といえるだろう。後者の場合、親水空間であるか否かは、立地に際してほとんど問題にはならないので、都心への利便性、広大な用地取得の可能性、背後にひかえる人口集中地区の存在といったものが、立地に際して重要な要因として働いたものと考えられる。

2. 都市の拡大という観点からみたウォーターフロントとレジャー施設

海に向かって都市が拡大してゆく、埋立て地や人工島には、住宅用地・オフィス用地、都市関連施設用地・工場用地・流通施設用地などが配置される。この中の都市関連施設用地に、ここで取りあげたレジャー施設も含まれる。市民生活には、緑地、公園、各種スポーツ施設、文化施設、娯楽施設などが整備され、しかもそれらが身近に存在していることが重要である。もちろん、これらの施設の立地は、ウォーターフロントに限定されるわけではない。その点、次節で取りあげる親水空間としてのウォーターフロントに立地が限定されるレジャー施設とは性格を異なる。

ここで、千葉のウォーターフロントに立地する公団の大規模団地に住む人々の日常の暮らしについて言及してみよう。徒歩で行ける範囲のところに、バーベキューのできる公園や水遊びのできる公園がある。野球場やサッカー場（国際試合が可能）、テニスコートがある。干潟が残されているのでバードウォッチングや野鳥に餌をやって遊ぶこともできる。自転車を利用すれば、子供でも簡単に人工海浜に出られる。春は潮干狩り、夏は、ウィンドサーフィンや水泳、そして京葉線を利用すれば、30分以内で東京ディズニーランド、葛西臨海公園に到達することができる。ちょっと趣向をかけて大型ショッピングセンターの付属施設で遊ぶという手もある。ダイビングをしたい方には、造船所が使用を中止したドックを利用しての専用施設がある。スケート場もあれば、まもなく人工スキー場の建設も開始されるだろう。広大な埋立地に造成されたマンモス団地は、確かに庭付き一戸建てのようにはいかないが、かえって公共のオープンスペースがたっぷりととられているために、立場に応じた活用ができるという利点がある。そして、何よりも身近なレジャー施設が豊富にあることが、生活に潤いを与えていている。そして、ここに住む人の大半は、地方出身者であるため、夏休みになると子供連れで帰省する。子供達はそこで自然と触れ合う。両親の郷里は、彼らにとって別荘であり、母親の中には、実家はまさにリゾートだと表現する人もいる。

3. 親水空間としてのウォーターフロントとレジャー施設

ウォーターフロントといえば、まず都心に近接する広大な埋立て地を思い浮かべる人もいる。また、これとは対照的に「緑」と「水」のある生活環境という表現の中で使われる「水」を思い浮かべる人もいるだろう。

陣内⁽¹⁾は、都市における水の復権の本質的な意味について考察している。「本来、都市の中で、川や海に面した場所は、多様な機能や意味をもち、人々の暮らしの舞台だった。都市の文化もそこから生まれた、ところが、近代の都市はもっぱら産業の論理でつくられてきたから、その臨海部は港湾施設、工場、倉庫、貨物駅などで占められ、市民がそこに近づくことさえ難しくなった。こうして人間の手に届かないところに追いやられた水辺は、同時に産業開発からもたらされた汚染によって、一段とマイナス・イメージの強い場所になり下がった。だがやがて、港湾機能や産業構造の変化の中で、これらの施設が立退き、あるいは不要になって、土地利用の大きな転換期が訪れることになる。空洞化した環境が荒廃する場合も多い。こうして水辺を市民の手に取り戻すための条件が成立するのである。」陣内の考えるウォーターフロントは、すでに何らかの機能を有していたことのある水辺空間、いってみれば歴史ある水辺空間であり、近年、造成された埋立地や人工島にはほとんど言及していない。しかし、陣内ほど、水辺空間の復権の動きを高く評価し、水という自然を生かした格好のレクリエーションの場が様々な形で誕生しつつあることを人間性の時代の到来とまで表現した研究者を他に知らない。彼の説に準拠するならば、東京ディズニーランドも有明テニスの森公園も夢の島公園もウォーターフロントに立地するレジャー施設とはいわないのであろう。そこには、水へのアプローチがないからである。

IV おわりに

ウォーターフロントに関する文献を整理・検討しながら、筆者の実態調査もまじえて、ウォーターフロントにおけるレジャー施設の立地について考察した。それが、ウォーターフロントとは何かという本質的な問題がほとんど議論されることなく、もっぱら建築学や都市工学的な視角が主流を占めるに至ったウォーターフロント研究に一石を投じることになるのではないかと考えたからである。そしてその発端は、日本港湾経済学会での北見の「ウォーターフロント問題の基本的課題」と題する発表にあったことはすでに述べた。

今はまだ、今回提示したいいくつかの課題に答えを出すべき時ではないと思う。なぜなら、研究対象の性格上、ともすればジャーナリストイックな分析に

走りやすく、その種の出版物の多さが近年目につくからである。ウォーターフロントもリゾートも社会科学的な研究の枠組ができあがる前に、用語だけが一人歩きを始め、そこかしこで話題を提供しつつ、一般社会に浸透していくのではないかという気がしている。それゆえジャーナリストが得意とする分野ではあっても、社会科学にとっては、むしろ取りあげにくい対象なのではないだろうか。

ただアーバン・ウォーターフロントの開発が、多少なりとも市民生活との関わりを考慮して進められていくことを望むものである。

- 注(1) 北見俊郎「ウォーターフロント問題の基本的課題」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』No.28, 1990年), 72~85ページ。
- (2) 北見俊郎, 81ページ。
- (3) Douglas M. Wrenn, *Urban Waterfront Development* (ULI, 1983)。(横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会, 昭和61年), 7ページ。
- (4) Douglas M. Wrenn, 31ページ。
- (5) 佐藤誠『リゾート列島』(岩波書店, 1990年), 5ページ。
- (6) 川端直志『ウォーターフロントの時代』(都市文化社, 1985年), 117ページ。
- (7) 山田國廣『リゾート列島 日本の危機』(JICC 出版局, 1990年), 8ページ。
- (8) 山田國廣, 8~19ページ。
- (9) 小宮和行「東京ディズニーランド新たな飛躍を約束するか第二テーマパーク」(『プレジデント』1991年3月号), 230~231ページ。
- (10) 小宮和行, 230ページ。
- (11) 陣内秀信, 「経済性・機能性の時代は終り人間性の時代が始まった」(『東京人 東京港ウォーターフロント特集号』1987年10月号), 20~21ページ。

第13章 ウォーターフロントとリゾート開発

I はじめに

社会・経済環境の変化にともなって様々なウォーターフロント（再）開発が進められているが、ともすれば各行政機関・事業主体別の事実行為や思惑が先行して、不要な（再）開発や形を変えた乱開発が目立つようである。このような弊害を是正するにはまず、「ウォーターフロント」の概念とその範囲を明確に定義づけることが必要だと考える。概念が不明確では（再）開発の政策目標を総合的観点から設定することは不可能だし、範囲が不鮮明であれば各種施策の合目的性や統一的運営が確保できないからである。けれども現在、和・洋書の別を問わず詳しい定義づけはほとんどなされておらず、90年度日本港湾経済学会でも問題提起に終わった。限界はあるが、本章では、最初にこの問題を扱いたい。

次にウォーターフロント（再）開発の、いわば理念に関わる問題を整理する必要がある。「何のために、誰のために」という理念が稀薄では美名に隠れた乱開発を招来しかねない。

その上で、ウォーターフロントで展開される（再）開発を具体的に考察するため、あるべき理念と最も対立すると思われるリゾート開発を取りあげて問題点を検証しようと思う。

II ウォーターフロント（沿岸域）の定義

「ウォーターフロント」は一般に「水辺、湖岸（河岸）通り、河岸」等をさすとされ、あるいはダグラス・M・レンのように、「陸域と海域とが融合した地域⁽¹⁾」と、曖昧に定義づけられる場合が多い。しかしうまでもなく、ウォーターフロントは一定の面的範囲を持ち、陸域と水域は一体のものとして適正に保全・利用されるべきであるから、曖昧な定義は縦割行政によって各種法制度毎にバラバラで行われている（再）開発の弊害を助長する危険性がある。したがってウォーターフロントの定義づけは、当該地域全体に関わる全ての営み（生活・物流・産業活動等）や諸計画を包括・調整する上位計画の策定可能範囲の設定、とくに上位計画を統一的に管理する制度の確立を前提にしてなされ

るべきであろう。

筆者は「ウォーターフロント」と「沿岸域」とは同義語だと考えるが、かつてアメリカの法制度を中心に、あわせてわが国の具体的事例をも検証しながら「沿岸域」の概念とその範囲の定義づけを試みたことがある⁽²⁾。すなわち、沿岸域とは「人間のあらゆる営みによって影響を受ける、あるいは人間に影響を及ぼす海域と陸域の全体を包括すべきであり、かつ、法的効力を備えた統一的機関によって総合的に管理される、法令の規定をもって範囲づけられた総体としての地域を指す」と定義した。その上で、沿岸域を適正に利用し保全する総合計画の策定、およびそれを担保すべき実効ある規制権限に基づく統一的な「沿岸域管理」体制確立の不可欠性を強調したのである。

もちろんこれは「そうあるべき定義」であって、わが国の現状ではこのように定義づけられるウォーターフロント（沿岸域）は実在しない。しかし、フランスの「沿岸域の整備、保全及び開発に関する法律」（86年1月3日公布、法律第86—2⁽³⁾）でも、「沿岸域は、整備、保全及び開発についての特別な政策を必要とする1つの地形上の実態である」（第1条）とあり、一種の「そうあるべき定義」づけがなされている。その前提にたって同法は、定義を実効づける各種の措置、すなわち沿岸域の範囲をコンセイユ・デタの政令に基づく「沿岸域市町村」として定め（第2条）、国の機関である「沿岸域及び湖岸域保存機関」の権限や規制に基づく各行政機関の行動の調整（第1篇第3章、第2篇）等を条文化する方法を探っているのである。この方法は「特別な政策を必要」とする限り法改正が容易であるという利点を有しており、立法制度上の相違はあるが、わが国の今後のウォーターフロント（再）開発の在り方を考える上で有意義であろう。

ともあれ、筆者の定義は三・四全総の考え方とも符号する部分があり、肯定的な思想をフォローし、それをウォーターフロント（再）開発に関する国の政策全体に波及させることは多いに意味があると考える。

「沿岸域」という用語が公に使われたのは三全総が最初で、国土庁は、海岸線を挟む陸域と海域を沿岸域海域（沿岸域）として一体的にとらえ、その保全と開発の方向を示し、沿岸域における自然・生産・生活の総合的な環境整備を推進するための概念として打ち出した。四全総では沿岸域概念の意義をさらに進めて、「今後の海洋・沿岸域の利用については、個々の事業ベースの対応ではなく、地域全体の発展に繋げるための総合性を持たせる必要がある⁽⁴⁾」となっている。この概念の背景となる思想は、沿岸域で展開される諸計画の総合化を主張するものであり、筆者の定義のそれと接近している。くわえて四全総

は、「地方公共団体が主体となり、地域計画等と整合を図りつつ沿岸域の総合的な利用計画を策定する。国は、基本理念、沿岸域の区分、計画事項等を内容とする計画策定のための指針を明らかに」し、「計画の実現に向けて地方公共団体を支援する」(第IV章第1節)と述べている。ウォーターフロントの利用に関わる総合的計画の策定「主体」と国・地方公共団体の責任分担に関する記述であるが、ひいては地方公共団体による統一された沿岸域管理機関を展望するものとも思われ、これも筆者の定義に近接する。

ちなみに、沿岸域の総合計画策定については、既に国土庁を幹事庁とする関係6省庁の「沿岸域連絡会」が設置され、「沿岸域の総合的な利用計画策定のための試行的指針」(90年5月)を発表している⁽⁵⁾。また、沿岸域総合利用基本構想や指針等は既に8県で策定済みで、国の正式な指針ができれば、都道府県単位での積極的な計画策定が予想される。

しかし、このような三・四全総の考え方と一連の動きは、関係行政機関が策定する諸計画のネットワーク化と、各施策の整合性を求める根拠としては評価できるが、四全総自体が各省庁の概括的な計画・施策の「寄せ集め」としての性格が強い上、仮に地方公共団体主体の「総合計画」が策定されたにしても確固たる法律で裏付けされたものではない。

すなわち現在の制度では、各施策は相変わらず開発官庁の個別法毎に実施されるから、構造的な縦割行政の中で地方公共団体は法的効力を備えた統一的な管理主体になり得るとは考えられないし、国土庁も実質的な権限を持たない「調整官庁」にすぎないため、「総合計画」の実効性には大きな限界がある。この限界を打破し、次に述べるウォーターフロント(再)開発の理念にみあった政策目標を設定するためにも、前述した筆者の「そうあるべき定義」は考慮されるべきであると考えるのである。

III ウォーターフロント(再)開発の理念とアメニティの思想

理想的なウォーターフロントとは、当該地域を生活基盤とする定住市民がアメニティを等しく享受できる空間であり、「普遍的存在」としての人間が「人間性の回復」を図り得る国民共有の貴重な物理的・精神的空間を形成する状態であると考えられる。

同時に、この状態を追及することが、ウォーターフロント(再)開発の理念でもあろう。

しかし、この状態は開発官庁等からみれば、ウォーターフロントで展開される諸活動の中の生活部分のみをとらえたものでしかなく、物流・産業活動のセ

クターを軽視しているように見えるかも知れない。けれども、現代の社会・経済的環境の変化を「人間性の回復」過程としてとらえる限り、産業活動等の場としてのウォーターフロント（再）開発にとっても不可欠な前提となるし、重要な政策理念の1つとして位置づける必要があろう。

事実、ウォーターフロント（再）開発の各施策をみると、多かれ少なかれ「アメニティ」をキー・ワードにする場合が多い。

わが国でアメニティという語が広く使われるようになったのは、OECDにおける政府の環境政策レビューをきっかけに、環境庁が環境政策の重点を「産業公害の防止」から「快適環境の保全・創造」に移して以来のことである。それだけにアメニティの思想は、公害を過去のものとし、環境問題の本質を隠蔽しかねない危険性を有するが、同時に今後のウォーターフロント（再）開発の在り方を考える上で必要不可欠な概念でもある⁽⁶⁾。

アメニティ(amenity)の思想はイギリスに求められ、ラテン語のアマーレ(amare = 愛する)に語源を持つが、単に「快適さ、喜ばしさ」等と訳するのは誤りである。確かにイギリスでもアメニティの明確な定義づけは行われておらず、The right thing in the right place(しかるべきところにしかるべきものが存在する)状態をさす、と説明される。しかし、J・B・カリングワースのいう「アメニティは定義するよりも認識するほうが容易⁽⁷⁾」な性格の、住民共通の血肉化した普遍的な価値観としてとらえられていることが重要である。

また、イギリスでアメニティの用語が初めて実体法に登場したのは、1909年の「住居・都市計画等法」であり、以来、都市・農村計画行政の根本的な思想として位置づけられている。したがって、「しかるべきもの」とは単なる「快適性」、「利便性」のみならず、産業・観光をはじめとする都市・農村地域の振興や地域公共サービス・交通の便益・増進等の他に、貨幣価値への換算によつて秤量できない環境や住民の精神生活(自然・歴史的環境・コミュニティの連帯・町並み・風景など)をも重要な構成要件として包括すると考えるべきである。つまり「住民が生活の中で、日常的に優れた文化を享受できる」生活環境の存在がアメニティ社会であって、その意味では生活概念あるいは地域概念といつてよい。

とすれば、アメニティ形成の課題は地域づくりにあり、ウォーターフロントで展開される様々な分野での（再）開発も、前述の理念に従いながら、地域おこしとの調和を前提に行われる必要があると考える。ところが、現実のウォーターフロント（再）開発、とりわけ地方での（再）開発は必ずしもそうでなく、リゾート開発はその最たるものである。

IV 総合保養地域整備法とウォーターフロント・リゾート開発の問題点

1. 総合保養地域整備法の問題点と環境行政の対応

ウォーターフロントで行われる各種（再）開発の中で、最も脚光を浴びているのはリゾート（以下、ウォーターフロント・リゾートという）開発であろう。とくに総合保養地域整備法（87年6月9日法律第71号、以下、リゾート法という）を中心とする開発手法は、上述してきたウォーターフロント（沿岸域）の定義やアメニティの思想に基づくウォーターフロントの理念に対立する、否定的な（再）開発を検証する上で最適な材料となる。

リゾートというフランス語の原義は「足げく通う」（resortir）で、心なごむ地に都市市民がやってきて、長期滞在しながら命の洗濯をすることを意味しているといわれる⁽⁸⁾。リゾート法では「良好な自然環境を有する土地を含む相当規模の地域」で「国民が余暇等を利用して滞在しつつ行うスポーツ、レクリエーション、教養文化活動、休養、集会等の多様な活動に資するための総合的な機能」（第1条）を備えた地域をリゾートとしており、同法がフランスのリゾートをモデルにして立案された経緯からか、意味上では現在フランスでいわれる考え方ともほとんど変わらない。しかし、開発方式やリゾート整備の本当の狙いについては全く異なるものである。

同法は、四全総「計画実現のための主要施策」に掲げられた「広域的な余暇活動の展開の場を整備・促進し、あわせて地域の振興を図る」（第IV章第3節）に依拠し、上述のリゾートを整備・促進することで「国民の福祉の向上並びに国土及び国民経済の均衡ある発展に寄与することを目的」（第1条）とする実体法である。また、リゾート法の提案理由によれば、同法の特徴は、①国土・建設・運輸・通産・農水・自治の関係6省庁の様々な施策を統一的に位置づけたこと、②地域開発立法の中に初めて正面から民間活力の導入を盛り込んだことであると説明される。すなわち6省庁による共同指導の下、開発方法の中心を民活に置くことで、「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」（86年5月30日、法律第77号、以下、民活法という）の趣旨を地方でさらに広範囲に適用⁽⁹⁾させようという狙いをもつ新しい形態の地域開発法であるといえる。

この特徴自体、同法が決して地域おこしや地域づくりに貢献するものではなく、大資本中心の大規模リゾート開発を促進する法律であるという本質を明らかにしている。

1つの重点整備地域あたり3000haという大面積での開発は、それが自然度

の高いところで行われるだけに、自然環境の大規模破壊につながるばかりか、技術・資金力を持たない地元の中小企業を締め出し、主たる事業主体が東京を中心とする大手の鉄道会社、商社、建設会社、金融機関等の大資本になるのは当然の成り行きで、基本構想の作成すら、東京の大手広告代理店等やコンサルタントに頼っている実状がある。しかも開発方法が民活方式であるため、開発主体としての大資本は、法律の指定を受けると融資や税制上の優遇措置（第8・9・10条等）、公共施設の整備（第11条）等の援助を受けられ、自治体と企業によって構成される第三セクターの場合には、無利子融資等財政上の支援もほどこされる。さらに事業主体には、農地・森林・港湾等における処分等に係わる規制の積極的な緩和（第14・15条）がなされるため、地域の地場産業や豊かな自然を犠牲にしたゴルフ場やマリーナ等の建設を促進する危険が増大するのである。

ここで問題になるのは環境行政の対応である。リゾート法の起草段階で環境庁は主務6省庁と局長レベルで覚書きを交わしている。①国立・国定公園では、自然環境保全に十分配慮した上でリゾート地域を定める。②大型リゾート計画では、海・湖沼などの水質汚濁を生じさせないよう環境保全対策をたてる。③自然公園法の規定に制限を加えることなく、とくに認可規定を緩めるものではない¹⁰、というものであるが、この内容が如実に示すように、環境庁自身が最も深刻な影響を受ける国立・国定公園でのリゾート開発を、最初から容認しているのである。さらに、リゾート法に定められた環境庁の権限についても大きな問題がある。同法では主務大臣の策定する基本方針および都道府県の策定する基本構想の承認にあたって、主務大臣は事前に環境庁長官へ協議することになっている（第4条4、第5条5）。しかし、本来「協議」はなんらの法的拘束力を持たず、主務大臣は環境庁長官の意見に左右されることはない。事実、73年公有水面埋立法改正の際でも、主務大臣は一定の要件に該当する埋立については環境庁長官の意見を求めるという条件規定が新規に追加された（第47条②、施行令第32の2）が、その後の10年間に協議された約40件の重大埋立てだけみても、環境庁はさしたる条件をつけることもできずに全部同意している¹¹。リゾート開発は個々の公有水面埋立よりはるかに広範囲な影響を及ぼすものであるだけに、環境庁の姿勢と権限のなさは大いに懸念すべき問題であろう。

2. ウォーターフロント・リゾート開発の現状と問題点

91年1月現在、40道府県において法律に基づくりゾート基本構想（内27は承認を受けて進行中）地域が提出されているが、その総面積は627.9万ha、実に

国土の17%^⑯にも及び、現在計画中のものを含めるとリゾートの数3000、総面積は全国土地面積の30%近くに達する。これは恐らく60年代後半の列島改造ブームを上回る大規模開発といってよい。また、基本構想が承認済みのもの27の内、約半数がウォーターフロントを中心にして策定されている。けれども、将来、ウォーターフロント・リゾートとして生き残るのは恐らく1～2カ所との予測もある。その理由はまず数が多すぎることで、本場フランスでさえコート・ダジュール、ポールグリモ、ラングドック・ルシオン等数カ所にすぎない。しかもわが国の気候条件では通常滞在型リゾートの整備は困難で、一定の需要が予想されるのは夏のうちだけと思われる。

けれども開発官庁等は強気で、たとえば「21世紀の港湾」をフォローアップした運輸省港湾局の「豊かなウォーターフロントをめざして」をみると、「国土の均衡ある発展への貢献」の記述の中で、地方港湾における「地場産業やリゾート等新しい産業の育成に必要な基盤の整備」(第2章、2)の促進があげられ、第七次港湾整備五ヶ年計画等では新しい地域整備のプロジェクトとして、地方でのリゾートの開発を図る「コースタルリゾート」等の施策が創設されている。86年度～89年度までのコースタルリゾート・プロジェクト調査実施対象港湾数は37を数え、港湾を核としながら地域振興とリゾート開発を組み合わせるマリン・タウン・プロジェクトの調査実施対象港湾数も31にのぼった。さらに老朽化した港湾の再開発を図るポートルネッサンス21の調査実施対象港湾数は42で、これらの施策はリゾート法や民活法等によって支援され、港湾関連事業に占める民活事業のシェアは89年度には10%程度^⑰にまで達している。

しかし、「地域おこしを目的とした地域参加型」のウォーターフロント・リゾート開発の提唱とはうらはらに、地方におけるウォーターフロント・リゾート開発構想の現状をみると、ゴルフ場、高級ホテル、マリーナ等の似通った施設整備があまりにも多い。これは、「21世紀の港湾」がウォーターフロントにおける滞在型の総合リゾート基地を「マリーナを核とし、ホテル、レストラン、プール、海水浴場、テニスコートなどから構成されるもの」(第2部、2)とするように、開発官庁が将来構想の中で最初からリゾートや施設の種類を一定の型・枠に分類し、法的・資金的な権限を利用することで、実際には中央の「画一的な」リゾート整備方針を浸透させやすくする一種の政策誘導を行っていることにも大きな原因がある。たとえばマリーナ整備にしても、運輸省は現在のプレジャー・ボート隻数を約25万隻として21世紀初頭までには40万隻に達すると予想し、マリーナ数を87年の373から2000年には約2倍の740に拡大しようとしている^⑱。もちろんマリーナの全てがウォーターフロント・リゾートに

設置されるものではないが、マリーナ整備事業のウェートをリゾート法や民活法に置いていることに違いなく、どこまで地域の独創性や自主性を中心とした地域おこしが可能なのか疑問である。

ともあれ、地域おこしには積極的な地域参加が不可欠な条件であり、地域の発想が貧困であるほどリゾート開発は地域振興とは全く逆の結果をもたらす。事実、各地のリゾート開発において、「雇用機会の増加」がパート、「地場産業の活性化」が単なる下請け、そして「税収入の増大」は交付金の減額で相殺される、という結末を迎える事例の方が多い。過去、60年代の列島改造ブームを背景に、鹿児島県の硫黄島で地元の熱烈な歓迎を受けたレジャー会社等が、5億円の投資でマリン・スポーツを取り入れた観光開発に乗り出したことがあった。しかし、オイル・ショックの後、77年をピークにレジャー・ブーム、離島ブームが去り、82年までにほとんど撤退、失望感と荒れ果てた農地、破壊された自然だけが残された¹⁰⁰という。大資本中心のリゾート開発は、本質的に地域の利益より会社の利潤を追及するが、今日各地で行われているウォーターフロント・リゾート開発でもこの教訓が生かされず、地域が自らリゾート開発への参加を放棄し、初めから開発を外部資本に依存している場合が多く見受けられる。地域・地方公共団体はこうした中央資本に頼る外発型開発を改め、自然環境の保護・利用と農林水産業や地場産業の振興による地域づくりを一体にした内発型のリゾート整備を推進する必要があると考える。

内発型のリゾート整備とは、すなわち定住した住民の生活を前提にしたアメニティや環境の創造にほかならず、観光資源を食い物にした不動産型の開発とは全く異質のものである。マニラで開催された世界観光会議（82年10月）で採択された宣言の中の「環境ニーズは、地元の人々の社会経済的利益や環境、とりわけ天然資源を損なわないという条件下のみ満たさるべきである¹⁰¹」との部分は、地域・地方公共団体の側への警鐘でもあろう。

一方、開発官庁の側にも、リゾート整備は「いまとある自然等の環境をただ生かすといった方向だけでなく、マイナスの要因環境をよりよい環境まで引き上げるといった役割が重要であり、少なくとも環境の悪化を招いたり景観を壊すようなりゾート開発は、最低のもの¹⁰²」という認識が求められる。その上で、都市市民のニーズと、地域に培われた生活文化や地場産業との協調をいかに図るか、言い換えれば都会人の非日常的な「心の故郷」再生課題と地域住民の生活をどのようにして調和させるかという問題を解決するため、地域住民と地方行政が一体になって取り組める条件を整備することが肝要であろう。欧米のウォーターフロントでのリゾート整備の多くは、正に「ウォーターフロントの

定義」(本論文Ⅱ)で述べたような諸官庁の輻輳した諸計画の総合化と、諸権限を整理した統一的管理方式を採用すること¹⁸で成功をおさめた。南フランスのグランド・モットや、今日わが国でもよく知られているサンフランシスコのピア39におけるフィッシャーマンズ・ワーフは、既存のまちと新規(再)開発がうまく折れ合って地域をおこしている¹⁹よい事例である。

しかし、リゾート法に基づくウォーターフロント・リゾート開発では、恐らく無理な要望のように思われる。

V ウォーターフロント・リゾート開発の成否と余暇条件の整備

元来、ウォーターフロント・リゾート開発の成否は、余暇条件の整備と密接に関連する。

わが国の国会でリゾート法が審議された際、政府は南フランスの地中海沿岸にあるラングドック・ルシオンをモデルとしてもちだした²⁰が、フランスのリゾート開発は一定の余暇条件の存在と、余暇の一層の充実を前提としている点で、わが国とは根本的に異なっている。

フランスのバカンスは、36年のレオン・ブルム内閣時代の有給休暇法(週40時間労働制、年15日の休日)を基礎に始まったといわれ、有給休暇は83年には5週間にまで拡大した。ラングドック・ルシオンのリゾート開発も、この余暇拡大にともなう受入先の一環として位置づけられたもので、63年からフランス政府主導のプロジェクトとして進捗し、国民がリゾートにてかける条件整備の進捗と相まう形で完成段階に入ったという経緯がある。現在、同地が27のリゾート港と2万隻以上のヨットのけい留施設をもつ規模にまで成長、年間500万人が訪れる大リゾート地になり得たのも、こうした余暇条件の整備と連動して整備されたからである。また開発がフランス政府主導で行われたため、一等地を低所得者用に提供するなど、国民全般を対象にしたリゾートづくりが行われている。

わが国の場合、国民の生活意識調査によれば、'83年以来、余暇に関する関心が第一位となり、年々その比重は増しているものの、余暇の充実は相変わらず遅れている。1人当たりの年間総実労働時間は89年には2088時間に短縮され、労働省の計画によれば、92年度までに「1800時間達成を努力目標とする²¹」とされているが、製造業等の所定外労働時間が20年ぶりの高水準を記録しているという状態では、年平均96時間の短縮は到底不可能な上、仮に達成したとしてもフランスの86年水準1643時間にも満たない²²。また、全国勤労者の中で何等かの週休2日制の下で働く人の割合は89年には40.5%、このうち完全

週休2日制の下で働く人の割合は'89年には16%に拡大しているけれども、これはまだまだ首都圏を中心とする大都市圏での、しかも大企業中心の統計にすぎず、わが国の余暇時間は極めて劣悪である。さらに余暇旅行に必要な1日1人当たりの費用をみると、イギリス、フランス等では1人3~6千円、親子4人一週間で10数万円でのバカンスが可能なのに対し、わが国では50万円程度もかかる。したがって、わが国のウォーターフロント・リゾートで多数の人々に利用されるのは、恐らく大都市近郊のところだけで、しかも日帰り型が主流にならざるを得ない。

確かにわが国余暇市場は年平均8%という高い伸びを示し、売上高も'89年は63兆4540億円にのぼり、'95年には100兆円、2000年には150兆円産業になるとも予測されている。同市場規模もまた、'89年の国民総支出（名目）391兆2990億円中16.2%を占め、年々シェアを拡大しており、とくに観光・行楽とスポーツ市場の伸びが大きい。しかし、これらは全て好景気とレジャー・ブームに支えられた結果なり予想であって、余暇条件が相当充実されない限り「一過性」のものに終わることは自明であるし、その展望が不明確なまま多数のリゾート開発だけがいたずらに先行することは危険だと考える。

この点、レジャー環境の基地的要素は「時間、空間、費用、余暇ソフトの4要素²³⁾」だとする（財）余暇開発センターの指摘は考慮されねばならない。リゾート開発の成功には、余暇時間等の充実やそれに呼応する施設整備が必要で、また世界一といわれるわが国のレジャー・コストを低減させ、レジャーに関する情報の充実やサービスの人材育成といった余暇ソフトの整備も改善すべきとの内容であるが、とりわけ「時間」と「空間」との関係についての指摘は重要と思われる。筆者は以前、マリーナ数を適正規模に抑えるため、休暇の拡大という量的な改善に加えて、質的な改善を図る「自由にとれる連続休暇を増やすことが極めて重要」で、プレジャー・ボートの「需要を平日に分散させればマリーナ数を最低限に抑制することが可能²⁴⁾」だと書いたことがある。同センターは、この問題を労働時間、休暇、休日分散、週休やバカンスの分散を図り、その組み合わせをもっと柔軟で使いやすいものにする「フレックス化のテーマ」としてとらえ、その充実によって「空間」としてのリゾートの施設等も「ただ新規に開発・整備するという考え方ではなく、既存の施設の最適有効利用を図っていく」ことができる、としている。

すなわち、ウォーターフロントの「そうあるべき定義」やウォーターフロント（再）開発の理念に反するリゾート開発を極力抑制し、既存の施設を利用しながらアメニティの思想に基づく、地域にねぎした（再）開発を進めることこ

そ求められているのである。

VI おわりに

リゾート法は自然破壊を合法化するものであるが、計画決定のプロセスにも大きな問題がある。同法では「地価対策に万全を期す」という国会の付帯決議もあって地域設定の過程は実質的に秘密とされ、住民参加の余地は少ない。ウォーターフロント・リゾート開発においても、農林水産業者等を対象とした調整はあっても、一般住民には何等の説明もないまま計画が策定される場合が多い。また行政は自然保護団体を「隠れ蓑」に使うという巧妙な手段さえ採っている。その結果、一般住民の諸権利が侵害されたり、リゾート・ホテルによる海岸線の「囲い込み」等の事態も生じている。しかし、基本的な情報公開は可能なはずであるし、リゾート開発は何よりも定住した住民全体に影響を及ぼすのだから、国や、とりわけ地方公共団体の政策決定過程は根本から改められる必要があろう。

- (注) (1) D.M.Wrenn, *Urban Waterfront Development* (Washington, 1983) (横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会, 1986年), 31ページ。
(2) 香川正俊「沿岸域の保全—理論と実際」(日本沿岸域会議『日本沿岸域会議論文集1』, 1989年), 67~76ページ。
(3) (財) 沿岸開発技術センター資料, CDIT89-1, 1989年2月。
(4) 国土府計画・調整局四全総研究会編『第四次全国総合開発計画—40の解説』,(時事通信社, 1987年), 119ページ。
(5) 国土府計画・調整局資料より。
(6) 詳しくは、香川正俊「アメニティと港湾再開発に関する一考察」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』No.23, 1985年) 1~14ページを参照。
(7) 環境庁企画調整局企画調整課監修『ふるさと・アメニティ・まちづくり』(ぎょうせい, 1989年), 7ページ。
(8) 佐藤誠編『ドキュメント・リゾート』(日本評論社, 1990年), 72ページ。
(9) 国土府計画・調整局調整課監修『多極分散法ガイドブック』(総合行政出版, 1989年) 24ページ。
(10) 藤原信「かつてなき自然破壊への道」(『世界』, 岩波書店, 1990年6月号), 137ページ。
(11) 香川正俊「公有水面埋立行政と環境保全について」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』, No.22, 1984年), 161ページ。
(12) 『東京新聞』, 1991年1月3日。『赤旗』1991年2月18日。
(13) 金子彰「豊かなウォーターフロントをめざして」(『港湾』, 日本港湾協会, 1990年7月), 19~20ページ。
(14) 運輸省港湾局資料, 「全国マリーナ等整備方針」, 1988年。
(15) 佐藤誠編『ドキュメント・リゾート』, 64~65ページ。
(16) (財) 日本海事広報協会『海洋性レクリエーションの現状と課題』(同協会, 1990年), 34ページ。

- (17) (社)日本観光協会『日本型リゾートを考える』(同協会, 1990年), 76ページ。
- (18) B.S.Hoyle, *Revitalising The Waterfront* (London, 1988), p.79.
- (19) L.A.Torre *Waterfront Development* (New York, 1989), pp.126~129.
- (20) 参議院建設委員会議事録, 1987年5月14日。
- (21) 労働省編『労働時間短縮推進計画』(大蔵省印刷局, 1988年), 2ページ。
- (22) 労働省労働基準局賃金福祉部企画課資料, 「労働時間の国際比較」, 1986年。
- (23) (財)余暇開発センター『レジャー白書'90』(同センター, 1990年), 89ページ。
- (24) 香川正俊「沿岸域の利用と保全—理論と実際」, 75ページ。

第14章 港・ウォーターフロント開発 における住民参加

I はじめに

韓国では、1990年11月5日“西海岸安眠島に”核廃棄物処理場施設構想に対し、人口5千の安眠島住民の中で中高校生99%が登校拒否をし、住民反対デモは、兵器庫・警察署・官用車両に放火・役所占拠・官吏拉致暴行・公共施設破壊・投入警察隊への火焰投棄などの5日間の激烈なデモとなり、これらは、結局、官僚主義・権威主義が今日の民主化を無視し、崩壊させた事例である。地域社会の主役は住民であり、地域住民の社会的意志決定こそが地域政策である。「誰の為の公益事業か」経済成長のみが社会問題に役立つと考えるのは大きな誤りである。単純に共産主義の挑戦や、「第3世界の面前における政治経済体制の競争でもないし、」また単に国防の絶対的必要性だけのものでもない。その目的には、健全な国内的理由が必要である。たとえば、豊かな生活空間を形成するための「ウォーターフロント開発と港」の体系的配置，“ウォーターフロントと港湾アメニティの向上”によるという具体的推進方策を検討していくべきである。

ウォーターフロントを大都市圏域構造の変化のなかに位置づけ Portopia（港湾理想化）の多極化に対応できるウォーターフロントと海洋環境保存を並立した沿岸域の総合計画管理により、市民生活と行政システムの定立が試行されるべきである。

ウォーターフロントをめぐる市民運動と行政システム改革は、単なる物流接点としての港湾でなく、産業と都市生活をより有機的に連結できる体系的な港湾再配置をテコとした自発的市民運動が必要である。ウォーターフロント管理と自然保全運動を通じての豊かな都市生活機能の開発がなされるべきである。港・ウォーターフロント開発による市民生活と行政システムの定立のために政府機関、関係組織およびその市民との相互理解、市民との協力による港湾行政が必要である。日本国は港湾法成立に際しての同法の解釈には、港湾は地方住民のものであると明言し、國は港湾の第一線から退き、港湾の主人公がその港湾に最も身近な利害関係を有し、その開発に情熱と愛情をめざす地域住民であ

るという従来とは根本的に異なる理念が確立したのである⁽¹⁾。

II 韓国沿岸の特殊性

韓国は1910年8月29日、韓・日合邦条約により国権を喪失することによって韓国の海運は日本の海運に隸属し、統治による潰滅政策が進められた1912年、朝鮮郵船(株)が設立され、第2次世界大戦の時には国家総動員による戦時海運管理令などでようやく命脈だけを維持してきた海運資本ないし海運企業さえも日本統制下で徵發され、2次大戦中に消滅、あるいは日本港域に回航し、8.15光復以後南韓地域に残っていた船は大部分が木造船であったのである⁽²⁾。

先進諸国の港湾建設および運営は民間企業の一部として運輸事業と共に発展してきたが、韓国の港湾は日本の大陸進出政策により、国家が建設運営する国有・国営の原則に立脚したものであった。

先進諸国においては、港湾を独占した財閥を含めて民間企業群が形成され、その集団が港湾運営の主体的役割を担当している場合が多いが、韓国の港湾ではブルジョアジー的性格を帯びた群小業者が乱立し、港湾発展のための主体勢力が形成されなかつた⁽³⁾。

また先進諸国の港湾は初期から企業原則による利潤追求が主な目標であるので、公企業への転換が簡単であるが、韓国港湾は当初より公共性を強調し過ぎて企業性についての考慮が全く欠如していたと見ることができる。第2に、行政的条件としては、先進諸国においては行政的にも自治制度がとくに成熟しており、港湾自治においてもその公共特性に適合する Port Authority 制度が発展したが⁽⁴⁾、韓国では地方自治制度が港湾自治形態の Port Authority 制度に転換することは困難であった。また、先進諸国の港湾制度は地方自治団体がその主軸を形成しているが、韓国においては地方自治体はこのような役割を演じるのに未成熟な状態であった。とくに港湾自治には個別港湾の特性と調和した運営制度の設定が重要な問題であると言える。

韓国での近代的港湾が発達したのは、1876年日本と締結した丙子修好条約以後のことであって、釜山港が1876年に開港され、次いで元山港が1880年、仁川港が1883年の順に開港されることによって遂げられたものと考えることができる。韓国は三面が海に包囲された半島国家で、海洋の湾曲が発達しており、水深も深くて港湾の開発において有利な地理的条件を備えている。海岸線の総延長は16,856.7kmであり、その内、南韓全域が占める延数は12,788.7kmであり、全体の76%を占めている。地域別海岸の特徴をみれば東海岸は屈曲が多く、単調であり、清い水と深い水深を維持し、海岸線の至る所に砂浜をなしてい

る。干満の差は極めて少ないが波浪は高く、海底の砂は常に漂砂の移動現象が甚だしい。また東海岸は南海岸に比べて波浪による波力が大きいので外郭施設費が高額になる反面、海底地質が良好で、接岸施設費が比較的に少なく、埋没量が少なくて維持浚渫費が少ないので特徴である。

西海岸は湾の屈曲が極めて甚だしく水深が浅く、波浪は弱いが、海底地質の泥土が深く堆積しているため、軟弱地盤であり、接岸施設構築の工法に多くの問題がある。

そのほか西海岸は干満の差が甚だしく仁川港と同様に閘門式港湾の建設が必要であり、階段式物揚場、浮桟橋などを利用するため、特殊施設の建設が要求されることになる。

南海岸の特性は東西海岸の中間型であり、季節風の進入路である大海に接しており、台風が南海岸を通過する頻度が多いが、散在している多くの島しょによりその風力が弱まるため、東海岸に比べて外郭施設費が少ない。海底地盤は多少泥土質の発達した所があるが、一般的に岩盤の深度が浅く潮差もまた少ないので、接岸施設の築造が容易である。

このように各海岸の特殊性があるが、港湾開発は南海岸が比較的に早くスタートしたと見ることができる。

近代の初期港湾建設の様相は、まず施設の整備に重点があった。このような整備は、戦争との関係からも加速化された。

しかし、8.15解放後、韓国港湾施設はその半分ぐらいが、既に老朽した旧式施設で、それも6.25動乱により約45%の接岸施設と90%の陸上施設が破壊され、港湾の機能は麻痺状態となり、引き続き政局の混乱期における港湾の投資は皆無なこともあり、港湾建設の空白時代をもたらした。動乱以後、また政治的状況の混乱が生じたが、政局が安定し、港湾開発が考えられるようになったのは1次経済開発5カ年計画の社会間接部門として港湾開発計画がスタートした。その後においても継続的経済開発計画による港湾部門の投資が重要な位置を占めてきたのである。1966年を起点として1974年までの港湾開発を港湾発展のための現代化の分岐点として韓国経済発展の新紀元を画した。その後、4次および5次経済社会発展5カ年計画（1977～1986年）により世界的水準まで向上したのである。

III 地域開発と港湾機能

港湾と国民経済は、大部分の都市地域・国家全体の経済活動と港湾の開発および運営に関係している。UNの資料によると、港湾は次のように4つの基本

的な機能を効率的に遂行しなければ、港湾が経済的価値を高めることができない⁽⁵⁾。1つは、港湾背後地から発生する国際貿易需要を効率的に経済的方法で処理しなければならないこと。2つは、地域産業開発と貿易を促進させるための補助的な機能が十分に確定していなければならないこと。3つは、国内用ばかりでなく、中継・積換貨物に対しても、効率的な処理をしなければならないこと。4つは、輸送システムの新しい革新を推進しなければならない。また、港湾は前・後方基地および海・陸の連結点として利用主体のために効率的な連結施設の機能を行わなければならないことなどがある。

港湾が存在しなければ、西ヨーロッパ諸国は現在のような世界的な都市に発展することができなかったということが強調され、港湾と地域経済開発の密接な関係を提起している⁽⁶⁾。

このように港湾地域の展開やベルト状港湾の形成は、港湾機能に直接関わり合いをもつ特定地域を限定することをますます困難なものとする。したがって、一方では港湾経済・社会といわれるものの概念規定も困難なものとなるのであろう。つまり、港湾経済・社会といいうものは、特定港湾機能とその機能をとりまく近隣地域とでなるが、広範囲なベルト状港湾にあっては、メトロポリタン、もしくはメガロポリス的な都市圏を共通の後背地としている。その場合、港湾機能が直接的に関わり合いをもつ範囲はますます拡大するとともに、協同一貫輸送なり、流通革新にともなう後背地は特定の単一港湾とは限らなくなり、後背地の範囲は拡大し⁽⁷⁾、内陸各地に展開するであろう。後背地範囲の拡大は内陸交通の発展と、コンテナリゼーションなどの進展によってなされ、港湾投資の効果は内陸の奥深い遠隔の地点においても波及するようになる。

流通システムの合理化と、港湾機能の合理化が推進されると、港湾と地域開発の関係において、次のようなことが推定できる。広域港湾、ベルト状港湾の発展により、後背地の拡大や港湾機能の効果が波及する範囲が港湾所在の近隣地とかけはなれた内陸地帯に及ぶものとなるという理由から、地域開発の観点から港湾機能をかみ合わせる方法を検討しなければならることは明白である。

IV 港湾開発の国民経済性

港湾開発は地域と都市計画との連繫性を確立して行わなければならない。なぜなら、港湾開発は港湾機能に関連している背後都市の開発と直結される関係がある。すなわち、港湾開発の拡充は都市内あるいは都市間の人口・産業構造および土地利用を変化させ、これが連鎖的に都市および地域産業の育成、集積

の利益などをもたらして新しい港湾施設の需要を促進することになる。このような循環過程を通じて港湾と隣接する背後地域の人口・雇用・産業・交通体系、都市構造などを変化させる。したがって、港湾計画は都市計画・地域計画・国土計画などの上位計画と有機的な関連をもつことによって土地空間の効率的な利用ができる。

港湾の国民経済的・社会的諸問題を無視した開発計画は、港湾の物的機能を安易に地域開発の要因として考えるだけでは、港湾機能をして国民経済や地域の立場からも公正なものとならないであろう⁽⁸⁾。

レオンチエフ (W.W. Leontief) は経済体制内の構造に深い関心をもって1970年に発表した「米国の経済構造」と、その後これを総合的に整理した「米国の経済構造に関する研究」で米国の経済発展と経済成長は地域の均衡的な発展がなければならないということを提示している⁽⁹⁾。

このために港湾の開発・拡充と共に効率的な港湾の管理運営が必要であり、港湾管理は社会科学的接近にあるが、総合的性格を帯びる⁽¹⁰⁾。政府はそのために最近、経済規模すなわち物流量の急速な増加に対する新たな港湾需要に備えて継続的に港湾を建設し、あるいは整備・拡充してきたのである。港湾を開発するのに長期間の時間が要求されるばかりではなく、莫大な財源がいるが、とくに港湾それ自体だけではなく、背後の関連経済条件をも総合的に⁽¹¹⁾配置するためには、事前に調査などを実施することが必要である。韓国では、海上物流量の急激な増加にともなって港湾開発の要求は必然の現象と考えられている。

港湾建設における港湾機能の選択には海上輸送システムが急速に変化・発展するにともない、港湾施設規模および形態も世界の港湾発展趨勢の変化に適応しなければならないのである。

V 國土開発と市民生活

國土開発と地域開発との関係を見ると、國土開発とは産業配置・人口配分・交通計画・文化施設の設置・自然景観の保護などを含める総合的な土地利用⁽¹²⁾という開発計画を追求して自然破壊を抑制し、人間と自然の調和の中で、住みやすい文化的な人間生活環境を造成し、地域住民の福祉向上と格差是正を実現し、物理的意味でも國土空間の合理的な秩序賦与をするべきである。したがって、國土開発計画は國土および自然資源を総合的に開発・利用・保全することにあり、工業化の基盤を造成するというだけではなく、物理的な側面での國土計画外の経済・社会・文化的な広い見地で国民福祉と生活の質 (Quality of life) を高めることが望ましいと考える。

国家の経済政策や産業資本主義の発展の要請で、とくに生産と流通の合理化によって、港湾機能と臨海工業の有機的・合理的結合が、様々な面で都市に大きな影響を与えてきた。しかし、このことが必ずしも港湾と都市・市民との有機的関係にあることを示すものではない。

いわば港湾と都市・市民との関連性をあらためて欧米における代表的な都市と港の間に求めるまでもなく、韓国では、きわめて大きな比重が国民経済・社会の発展のためにあり、その両者の関係は明確なものではなく、むしろ欧米に比して前近代的な関連性を有していることが考えられる。

とくに「港湾都市」としては、当然に都市と港湾の機能的整合性を図ることが必須の課題となる。これは都市と港湾の交通体系を有機的にし、埋立地の利用方法に都市問題の解決をふくめると共に、市民生活の中に港湾機能をしみこませることである。これは環境問題として臨海公園や緑地化なども意義あるが、問題の本質は「港湾都市」の市民に対しても、港湾機能を有するがための経済的メリットを与えることであろう。これには様々な方法があるが、実現がむずかしい課題もある。

経済成長を中心とする一連の港湾問題の発生、公害問題および都市問題、自然破壊や環境問題などの発生は、市民の自覚と都市の主体性がようやく論じられ、「港湾法」の一部改正によって市民生活の立場をも考慮した臨海部の開発が行われ、都市機能や市民生活に関係ある臨海部開発を考えられつつあるが、それらの多くは物理的条件を主とするものであって、それでは港湾から都市を考える基本的な問題意識とあまり関係していない。ここでの課題は、港湾から都市を考えるとは、現象的な意味よりも本質的な点で、ターミナルと都市形成の原点を深くみつめることにある。そこでは都市政策の原点にも港湾機能を明確に位置づけることで、「港湾都市」の概念からすれば、都心は港湾と一体となる。かつての「港町」の理念をいかに現代の「港湾都市」に導入させるかということであるが、ここでは、単に「港町」の形態や機能のみでなく、港湾機能を土台とする制度的・機構的な変革と市民の精神的な成熟さを必要とする¹³⁾。

VI 地域社会開発と住民参加

韓国の地域計画は、都市計画法による都市計画と、国土建設総合計画法による全国計画・特定地域計画・道計画・郡計画などがあるが、都市計画・地域計画が中央政府の強力な統制下に行われ、地方自治体の自主的決定権が制約されている。

地域社会開発とは、地域社会における住民の参加と努力を通じ自発的に生活

向上と発展のための諸般事業を計画・実施する住民運動を意味する⁽¹⁴⁾。地域社会開発の主体は理論的に地域住民であることが原則で、国家あるいは地方自治体は、ただ住民の自助的な努力を支援・協力するものにすぎない。すなわち、地域社会開発の企画段階から施行段階に至るまで住民が自発的に参加することであろう。

韓国をはじめとする開発途上国は、地域社会開発運動を推進するにおいて住民の参加と自助的な協力を高めることを努めるべきであるが、しかし、実際においては官主導的性格がつよい。開発途上国の住民からは地域社会開発運動への自発的な参加を期待することは困難であるので、行政機関の先導的な役割はさけられないが、行政機関の一方的な努力だけでは、地域社会開発運動の目的を達することはできない。

韓国では、これまで都市計画の決定過程における住民参加がまったく実施されてこなかった。ただ都市計画事業の執行の際、住民意見の聴取制をとっているが、それも形式主義にすぎなかった。その後、1981年の都市計画法の改正で、都市計画における住民参加が制度的に補償されるようになった。

自治体の基本構想および長期計画が長期展望的・政策的・概括的であるに比し、都市計画は中期的・具体的・執行的であるので都市計画の作成の段階の住民参加制度は住民および利害関係者との調整をその目的にしなければならない。都市計画事業は都市の基本構造を決定し、地域社会を大きく変貌させるので地方政府が独自的に決定するとか、地域の名望家ののみの協議で決定するのでは不十分であり、住民参加が必要不可欠である。

表一 1 行政指導の特性比較

特性	類型	民主型・参加型	権威型・独裁型
為 主	住民為主	官為主	
与件の考慮	個別的	画一的	
指導方法	接触・説得・理解・協議	威脅・強要・指示	
内 容	規制・保護・助言	規制中心	
公開・非公開	公開的	非公開的	
コミュニケーション	双方交流的	一方的(下向的)	
住民意見	多数意見の尊重	少数意見のみの尊重	
強 調	補償を強調	制裁を強調	
指導の幅	幅広い非公式的指導の活用	主に公式的指導に依存	
指向性	民主性	能率性	
決定・事務処理	創意性・慎重性	独断性・拙速性	

港湾は地方住民のものであると明言して、港湾の主人公が「その港湾に最も身近な利害関係を有し、その開発に情熱と愛情を有する地方住民」であるという従来とは、根本的に異なる思想がとられるようになったのは、意義深いことである¹⁵⁾。

行政は選択であり、選択の如何によって行政は政策を転換することができる。行政機能を通しての港湾機能への国家介入は、港湾経済において不可欠のものである¹⁶⁾。現代的民主社会は、有機的結合なくしては港湾機能の近代化は望まれない。市政と港政、また住民参加が総合的に推進されることが必要である。

VII 港・ウォーターフロント開発の課題

韓国は長い海岸線をもっている海洋国なので、地形的に良港を多く保有している。

南北韓の海岸線の総延長は16,857kmで、その中で南韓の全地域の占めている海岸線の延長は12,789kmで、全海岸線の76%を占めている。この海岸線に沿って各種の港湾がその重要度と港湾の立地的条件を考慮して港湾法第2条および同施行令第1条の規定によって、指定港と工業港、さらに漁港と区別されている。

沿岸地域の活動がだいに増大するにしたがって、多くの論文は、港湾は沿岸都市の一部であり、沿岸都市は沿岸域の一部の開発地域であるという理解から、港湾を含む沿岸域の多目的利用を強調している¹⁷⁾。急変する環境に適応するため、既存港湾の再開発と機能強化、都市化した沿岸の整備と親水性を高めることが必要である。親水性ある沿岸開発、港湾と沿岸を連繋する多目的用途の新規開発および再開発などから、国土が狭くて干潟地が多く発達した韓国にとっては示唆する点が多いし、韓国も積極的な埋立事業の展開で国土拡張だけでなく土地の高度利用の増大にも努力しなければならないと思われる。

今後、ウォーターフロントの開発が注目されているなかで、市民の親水空間の場として港湾の役割はますます重要なものと考えられる。しかし、筆者は、ウォーターフロントの開発を都市的・長期的視座にとらえ、かけがえのない資源利用といった目的で、計画・検討し、経済性のみに偏った短絡的な開発に陥らない理念や理性をもつべきであると考える¹⁸⁾。今後のWF開発を考える上で、これらのこととは極めて重要な示唆を与えていたといえよう。

しかし、ウォーターフロント開発は、水域が存在していればどこでも成り立つものではなく、あくまでも都市と一体となってはじめて機能することを再確

認すべきである。つまり、ウォーターフロントは都市の中で切り取られた孤立的な空間ではなく、アーバンコンテクスト（都市の文脈）の中でとらえられなければならない。そうでなければ、どんなに質の高い施設をウォーターフロント地先に立地させてもその利用頻度は高くならず、かえって開発のデメリットを強調しかねないのである。

現存のウォーターフロント開発が空間要請に対する空間供給源という意味にのみ偏り、都市におけるウォーターフロントの位置づけが曖昧になり、マクロ的展望をないがしろにしかねないことを示唆することにもなろう。ウォーターフロントは、都市にとって有効な施策を展開できる最後の空間ともいえるものであり、次のようにウォーターフロントは明確なるビジョンのもとに開発計画がなされるべきである。

市民生活沿岸としての機能

- ① 生産空間としての港湾
 - ・工業生産の基地
 - ・第3次産業の進出
 - ・水産基地としての役割
- ② 生産空間としての港湾
 - ・都市環境向上
 - ・水辺への市民期待
 - ・沿岸を市民に開放
 - ・生活空間としての整備：オフィスビル・テレポート、親水レジャー施設、展示場
 - ・新居住地の展開：外国のビジネスマン住居、ホテル、ショッピングセンター、観光
- ③ 交通空間としての沿岸
 - ・輸送構造の変化：モータープール
 - ・物流機能の空間整備：木材貯木場、製材工場、食品加工
 - ・広域交通
- ④ 港湾の総合的利用：港湾関連産業、港湾依存産業、コンテナ・ヤード
- ⑤ 沿岸収入の増大など

以上、いずれの場合でも、機能的に従来の港湾機能から港湾機能更新による地域活性化の場合、とくに生活機能（都市機能）の新規機能の導入の場合、都市空間の延長としての生活空間づくりか、新規の大規模開発による新しい生活空間づくり、または都市機能の一部の特化機能地区形成となるであろう。

したがって、施設づくりや環境整備のみでなく、人々が集まり、賑わいと潤いのある生活空間づくりが主要な課題となり、その開発の背景には、本質的には住民参加が必要不可欠なものと考える。

- 注(1) 卷幡静彦『港湾法解説』(港湾協会、1950年) 41~53ページ。
- (2) 金在河「韓国海運の政策論的考察」(韓国港湾経済学会No.2、1985年) 191ページ。
- (3) 金洪基「韓国に於ける港湾行政と港湾開発」(『日本港湾経済学会年報』No.24、1986年) 234~231ページ参照。
- (4) 北見俊郎『都市と港』(同文館、1976年) 238~239ページ。
- (5) UN Port Development, *A Handbook for Planning in Developing Countries*, (TD/B/C., 4/175 New York 1978)p.1.
- (6) B.Nagorski, *Port Problems in Developing Countries*, (IAPH 1972)pp.11~66.
B.J. Thomas, *Improving Port Performance Programme a Management Development Programme*, (UNCTAD Geneva 1977)pp.7~11.
- (7) H.E. Lamine Fadika, 「第15次国際港湾協会総会の基調演説参照」(『港湾』韓国港湾協会、1987年) p.42.
- (8) 北見俊郎『港湾総論』(成山堂書店、1972年) 154ページ。
- (9) Wassily W.Leontief, *The Structure of American Economy 1919~1939*, (New York Oxford University Press 1950)pp.202~217.
- (10) J.G.Baudelaive, *Port Administration*, (Vol.11 Netherland 1976)pp.1~95 参照。
- (11) W.Alonson, *Location Theory*, (eds J.Friedman & W.Alonson MIT Press)pp.78~106.
- (12) 宮沢弘『新国土計画論』(有斐閣、1968年) 33ページ。
- (13) 北見俊郎「港湾都市の構造的背景と政策的課題」(『港湾労働経済研究所年報』No.10、1986年) 186~192ページ。
- (14) 金洪基『改訂増補版 行政国家と市民参与』(ソウル大旺社、1987年)
- (15) 北見俊郎, 前掲書, 192ページ。
- (16) Johon Bowae, *Solving the Generalized Transportation Problem*, (Vol.11 1981)pp.119~127.
- (17) 国吉直行『都市デザインと空間演出』(学陽書房、1989年) 139ページ。
- (18) 横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』(鹿島出版会、1986年) 14~18ページ参照。

第15章 港・ウォーターフロントと環境

I はじめに

分裂、融合、さらに際限のない専門化とそこでの他分野との総合化による営みの中で、新しいものが創造されていく。

いま、港の中でも厳しい変化が生じている。輸送・交通の拠点としての役割を担いながら、港は、その性格が新たに見直される必要に迫られている。

こうした事実を環境を含めた空間論として分析し、新たな港空間を構築する方的論を提示してみたい。

II 沿岸域の特性

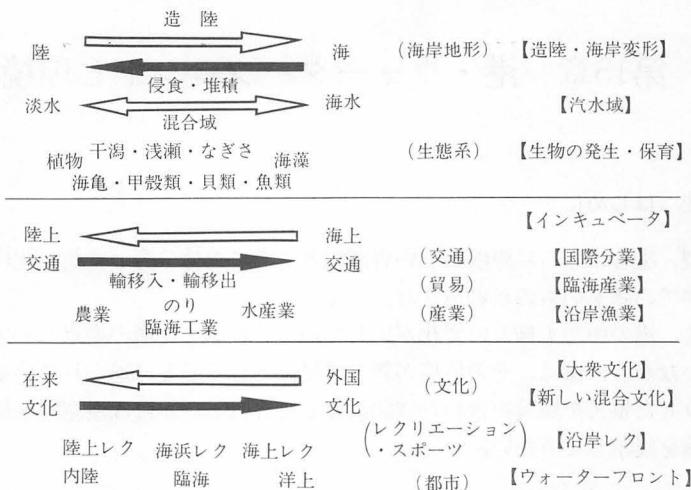
空間論としてみた場合、港は港湾・漁港を含めて、沿岸域と称する国土空間の一部を構成する。第3次国土総合開発計画において定義されているように、沿岸域とは、海岸線をはさんで、海と陸とが相互に影響し合う範囲の国土空間である⁽¹⁾。港湾法で定める港湾区域・臨港地区、また漁港法で定める漁港区域はこの沿岸域に含まれる。

この沿岸域は、内陸とも海洋ともその性格が異なる。第3の国土空間といわれる所以もある⁽⁶⁾。

沿岸域の特性については既に記述されているが⁽⁴⁾⁽⁵⁾、図-1にその要点が示されている。

この図では、地形・生態系・交通・貿易・産業・文化・レクリエーション・スポーツ、そして都市と区分し、その特徴が示されている。海に接する陸の部分、いわゆるウォーターフロントは、いろいろな面で空間利用の期待も大きく、新たな課題となっている。

沿岸域の特性に共通することは「交わり」、「混り合い」であるともいえる。川など淡水の海水混合域は、自然もしくは人工の造陸作用の行われる空間であり、洪水や高潮・浸食などによる海水作用の激しい所でもある。また、最も原生的な動植物の発生・保育の場もある。貿易による産業、また、新しい混合文化を生み育て、その国土・地域の風土に融合して、次の世代の固有の生命体・産業・文化を生み出す素地をつくる。ここに環境という大きな課題が発生



図一1 交わり空間としての沿岸域

する。

複雑に交わり合った空間であるにもかかわらず、環境を含めた保全・育成の諸行政は極めて単一である。そのために、ある目的を指向した法制度の網が無数に覆うことになる⁽⁶⁾。これも特性といえるが、そのために、沿岸域の持つ良い特性が損なわれる恐がないとはいえない。しかし、規制の枠を緩め、外せばよいという問題でもない。

かつての都市開発のように、無秩序な開発が進み、スプロール化が十分考えられるからである。沿岸域の無秩序と荒廃は、海を通じて地球を覆うことになる。これは、オゾン層の破壊・緑の喪失・砂漠化に匹敵する地球規模の環境破壊の問題ともなる。

このような危機感から、アメリカを始め、各国では沿岸域管理法 (Coastal Management Act) に類するものが整備されている。わが国でも陸と海とを総合的にとらえ、一体的な基本計画を策定する必要があると、国土庁が中心となって推進している⁽³⁾。

もっともわが国では、昭和25年港湾法・漁港法の制定以来、港湾・漁港について一体的な空間行政がなかったわけではない。

港湾法の第1条では、「交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適性の運営を図る」とある。漁港法の第1

条では、「水産業の発達を図り、これにより国民生活の安定と、国民経済の発展とに寄与するために、漁港を整備し」とある。

港湾も漁港も、交通なり、水産業の発達を第1目的としながら、国土の適正利用、国民生活、国民経済の発展を究極の目的として、港湾・漁港の整備を図ることとしている。

ここで、港湾とは何か、漁港とは何かが改めて問題となるが、漁港法では第2条で「天然又は人工の漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であって」と、空間とその空間内の施設の総合体と明記している。

一見一目的を指向していながら、究極の目的を持つ「みなど」の機能を既往の概念にとらわれず如何に認識するかが最大の課題となる。

III みなどの機能

みなとは、沿岸域空間の一部を構成し、その空間では、水域と陸域との一体性が法的に明示されているといえよう。その空間が、沿岸域の特性を生かし、真に国土の適正な利用と均衡ある発展、さらには国民生活、国民経済の発展に資するものとならねばならないことはいうまでもない。

ここで気づくことであるが、高度成長の過程の中で、港湾は経済活動における流通もしくは生産財として強く認識されてきたことである。とくに物流の合理化・近代化を押し進め貿易振興・重化学工業発展の基礎となったことである。

これ自体、地域経済に寄与し、国の発展を促したといえないこともない。

しかし、経済成長の低速化、産業構造の変化、価値観の多様性と、生活の向上につれて大きく変貌する時代の推移とともに、港湾はこれでよいのかという声も出てきたのである。

表一1のように、戦後、昭和20年以降浅海部は大規模に埋立てられ、新たな大地を造成した。この大地には、新しく大港湾ができ、干拓地、工業用地また、都市が新技術に支えられ現出した。一方、表一2のように、河口デルタ、干潟等、生態系、環境系にとって貴重な浅場がこの数10年間で1/3も喪失してしまった。

これは必ずしも、港湾修築のためのみではない。しかし、港湾の周辺から一般の人々は遠ざかり、自然環境は消失し、物と資本の文明の象徴のように、コンクリートと金属の建造物が群立する空間となったのである。

大港湾の集中する東京湾、大阪湾、伊勢湾、瀬戸内海沿岸ではとくにその変貌は著しく、湾内の水質は汚染し、生態系は大きく乱れる。白砂青松は次々と

表一 1 埋立地造成の実績(港湾内)

(単位:ha)

用途 年別	住宅用地	公園緑地	工場用地	その他	合計
20~30	8.1	0	473.3	101.9	583.3
31~39	100.0	8.7	4,428.1	2,222.8	6,759.6
40~44	610.9	156.7	10,038.4	3,019.8	13,825.8
45~49	893.9	413.3	9,914.5	4,587.0	15,808.7
50~54	615.8	782.7	6,077.4	4,069.7	11,545.6
55~59	150.1	463.8	2,601.0	3,003.8	6,218.7
60	89.8	100.1	477.7	528.5	1,196.1
計	2,468.6	1,925.3	34,010.4	17,533.6	55,937.9

(資料) 運輸省港湾局調

表一 2 わが国の干潟の減少

(単位:ha)

区分	前浜	河口	潟湖	合計
現存干潟(A) (昭和53年)	30,666	20,312	2,878	53,856
消滅干潟(B) (昭和20年~昭和53年)	21,659	6,795	311	28,765
(A)+(B)	52,325	27,107	3,189	82,621
現存+消滅干潟 消滅比率(B)/(A)+(B)	41.4%	25.1%	9.8%	34.8%

(資料) 環境庁編: 第2回緑の国勢調査, 昭和58年3月

消え、沿岸域の人々の心も荒む。

平成2年3月、運輸省港湾局では先に発表した「21世紀への港湾⁽¹⁾」のフォローアップを行った。目まぐるしく変わる内外情勢の中での今後の港湾の行くべき道に再検討を加えたのである。

そこで強調されたことは、次の3点である。

- (1) 港湾空間を総合的な視点で捉え、港湾空間の質の向上を図り、美しく楽しい港づくりに重点をおく。
- (2) 国土の均衡ある発展に資する港湾の役割の強化。これは、個々の港の性格に応じた役割分担と、海陸交通のネットワークの形成を目指す。
- (3) 港湾空間の質的向上に備えて、諸制度の充実、他事業部門との協調、さらに、財政・技術面の新たな展開を図る。

これは、図一2に示すように、港の本来の機能である高度な物流空間を構築する。さらに多様で高質な産業空間を併せ持ち、豊かな生活空間として、市民

の力で再生しようとするものと理解される。さらに重要なことは、沿岸域という第3の国土空間上に、自然の復元を考慮しなければならないことである。

この指摘と諸政策の基調は、時代の要請に適合したものと高く評価できる。

ここで港湾空間上にどのようにこの機能を配分するかという次の問題が提起される。

IV 港と環境

交通・生産に視点を与えた港湾・漁港行政でも自然や環境を無視してきたわけではない。

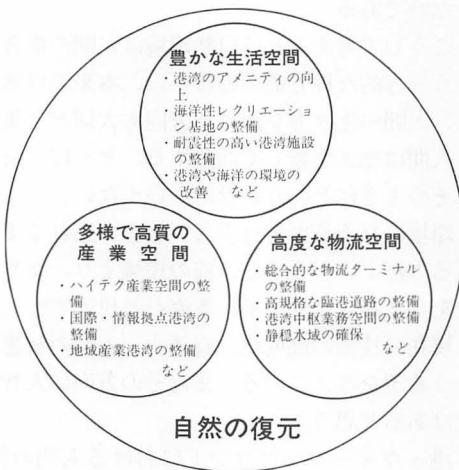
港湾のような大規模プロジェクトを実施するときは、計画の各段階において、綿密な環境影響評価（環境アセスメント）を行うことが義務づけられてきた。ここでいう環境とは人間を取り巻く環境という意味合いが強い。

プロジェクトの行為により、人間の文化的生活、とくに健康が確保できるかどうかを評価しようとするものである。公害対策基本法でも明らかなように、大気の汚染、水質の汚濁、土壌汚染および騒音に関する環境上の条件等について、評価しようとするものである。その方法として、人の健康を保護し、生活環境を保全するうえで、維持されることが望ましい基準を政府もしくは、地方公共団体が定め、この基準に達しているかどうかを評価するのである。

この評価法自体意義のあることであるが、いくつかの矛盾もある。

第1は、プロジェクトの積み重ねの影響には触れていない。確かに1つ1つのプロジェクトの影響は局所的に大きくて拡散してしまえば、地球規模では微小のできごとであり、基準値に達することも多い。しかし、確実に地球の大気は汚れ、水質は悪化している。温暖化現象も海面上昇を引き起こすともいわれている。

第2は、自然の営みを軽視している。PやN、CO₂等というものは、大量に放出すると有害となるが、これを摂取する自然の営みもある。川や波打ち際、干潟では昔から水の浄化作用が行われてきたことは知られている。



図一2 総合的な港湾空間の創造

そうした自然の営みの中に適合する生命が相互に関連し合って、共に生きてきたのである。

こうして考えると、自然環境は人間の都合よい形に利用することができるという一方的な押し進めのほかに、本来の自然環境の機能を復元することによって、人間の生き方を決める方向も大切だと気づく。

人間は絶えず新しく活動する。とくに、沿岸域空間での期待は大きい。自然是そのままであるわけにもいかない。

環境に与える影響は少ないと言い逃れるより、環境に与える影響はあると考える方がよい。しかし、前の環境より、よりよい自然につくり替えるという保証を与えることの方が、素直だと思う⁽⁸⁾⁽⁹⁾。

現在の技術の高度化、経済力、人間の智恵は、それができないことはないという希望を与えている。またその方向に人智、力を結集して行く転換期に21世紀はあると思う。

港・ウォーターフロントにおける人間の行動、すなわち空間機能配置に当たって、新たな、環境創造・自然の復元の問題が常に存在するということである。

V 港・ウォーターフロントの環境創造

人間の利用という視点での新たな環境創造のコンセプトの必要条件は図一2で示されている。しかし、自然の復元の条件設定の具体性に乏しい。

ここで、検討されるべき課題と試案が提起される。

1. 基本計画の理念とゾーニング

いま、1つの新しい価値観が生まれつつある。それは、自然に対する見方である。新しいというより、地球上の一生物としての本来の自然観に戻っているといってよいのかも知れない。自然を友とする日本人固有の考え方に戻れということなのかも知れない。

一方、人間の欲は、港の利用、沿岸域に、安価な土地を、また、内陸で果たせぬ財の形成を、また地域振興の引き金としたいと思い勝ちである。しかし、それを短兵急に進めることは、地球の長い生命を想うとき、許されないことなのである。

日本に限らず、アメリカや、ヨーロッパではこの2つの矛盾を解決すべき努力を行っている。1つは、自然に与える影響を予測し、そのよりよい復元を意図するミチゲーション(mitigation)の概念の導入であり、他の1つは、沿岸域の空間限定開発の考え方である⁽⁶⁾。

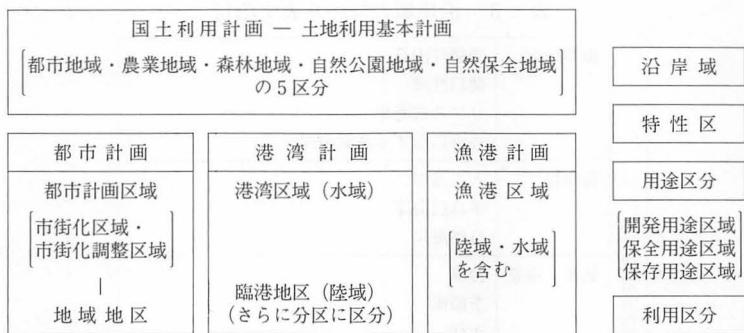


図-3 各種計画と沿岸域ゾーニングの対比

いずれも、自然を考慮しつつといった曖昧な表現でなく、自然の復元、再生能力を厳格に規定したもので、注目に値する先進者の行動と高く評価できる。

国土利用計画法は、国土の空間利用を規定した法であるが、沿岸域の水域に及ばない。また水域を考慮したものともいえない。こうした欠陥があるものの、空間範囲を拡げて、沿岸域の特性に合わせたゾーニングをすることが、量も重要な課題と提案できる。

また、港湾法、漁港法、都市計画法等で、空間の適正利用を図るため、区域・地域・地区区分がなされている。これは、各種の目的から設定されたものであるが、この考え方を、沿岸域および港に範囲を拡げたとき、図-3のように対比的に表示できる。

まず国土の空間利用の前提として、国土利用計画法—土地利用基本計画の地域区分に対応する沿岸域の区分を設ける。この沿岸域を、その特性に応じたゾーニングを行う。

第1は、特性区で、都市計画の都市計画区域に対応する。これは沿岸域の特性に合わせたおおまかな区分で、一体の沿岸域として取り扱う必要のある地域を区分する。表-3は、沿岸域の特性を示す項目で、内湾や外洋に面する沿岸域といった主として地形的特性に大きく左右される。

この特性区の目的を自然の面からみると、一体として取り扱う特性区毎にその自然を保つことにより、沿岸域全体の総合利用を図ろうとするものである。

そのためには、自然の状態を定量化することが1つの課題となる。本研究では、自然度という概念を用い、自然の定量化を行う。自然度とは、自然の状態という観点からの空間価値をいい、ポテンシャル値として表現する。表-4

表一3 沿岸域の特性を表す項目

海洋構造的特性を表す評価項目	海岸地形	閉鎖性内湾 開口性湾 リアス式海岸 外海に面する単調海岸
	海岸線	人工海岸 半自然海岸 自然海岸
	気象・海象	台風 季節風 氷結 高潮 波浪 津波 潮流
	海底勾配	緩(1/50以下) 急(1/50以上)
	底質	岩質 砂質 粘土質
	水質	透明度
	水域利用	航路(船舶交通量) 避泊地 水産業(のり, 貝, 定置・区画漁業の多少)
人文・社会条件	陸域利用	原野 山林 農地 自然公園(国立, 国定, 保全林, 鳥獣保護) 都市(住居, 学校, 工業)

に、自然度を表すポテンシャル項目として、用途の現況、地形・地質・水質等のほかに、生態系等の自然の状態等を評価する項目を示している。

第2は、用途区分で、都市計画における市街化区域・市街化調整区域に対応する。特性区の自然度を基準として特性区内の各沿岸域の自然度により、開発用途区域、保全用途区域、保存用途区域と区分する。これにより各区域での原則的な用途の方向が示される。

基準とする特性区の自然度は、仮想の自然度とする。仮想の自然度とは、特性区毎の自然度の現状を考え、特性区毎で保持すべき自然度の目標値である。

表一4 自然度を構成する項目

直接 自然 度を 表す 評価 項目	海岸線	自然海岸(干潟, 砂浜, 藻場, 岩礁) 人工海岸(砂浜, コンクリート, 干潟)
	自然動植物	水域(藻, 海草, プランクトン, 魚貝類) 陸域(緑量, 緑地面積, 植生, 山林, 農地)
	底質	岩石, 貝, 砂, 泥
	河川・海象	干潮河川有無・流量 潮流 干満潮差 波浪 水深 勾配
	水質	濁度 COD P N PH 重金属 透明度
	土地利用	自然公園(公園指定有無・種類) 港湾・漁港・空港(規模・有無) 工業(工業生産額) 都市(人口密度) 水産業(水産形態・規模) 背後道路(海岸線からの距離) 埋立 浚渫
	景観	陸からの景観 海からの景観

これに対し、特性区内、各区域の自然度を現在の自然度という。

第3は、利用区分で、都市計画における地域地区に対応する。沿岸域への各種の需要に対する適正な空間区分（配分）を、自然の損失最小化と利用による利得もしくは効用最大化のトレードオフとして決定する。

そこで、上記のゾーニングに際して用いた用語の定義を与えることとする。開発（development）とは自然に手を加えて、人間行動に都合のよい空間に変えてしまうことをいう。

保全（conservancy）は手放して利用するのではなく、自然の機能を維持、

補修、復元を図りながら、空間利用を進める。高波・高潮、または海岸欠損を防ぐ国土保全、海岸保全（protection）とは異なった意味に用いる。保存を含めた概念として混同して用いられることがある。

保存（preservation）、サンクチャリー（聖域 sanctuary）という用語を用いることもあるが、原則として人工を加えない。サンクチャリーは保存の最も厳しい意味で、人の出入りを禁ずることも意味する。現在ある干潟の保存といつても、塵芥の処理、潮の出入口の拡大、作濡等を行う必要のあることもある。

利用（use）、主として人間行動の必要空間として使用する場合に用いている。なお、国が定めた利用計画策定のための試行的指針では「総合的利用⁽³⁾」の中に、保全、保存の概念を含んでいる。

ポテンシャル（potential）とは、空間の保有する資質であり、自然度、需要の構成評価項目に関する価値の評価値で、それぞれ定量的に評価する。一般に、メッシュデータで評価されるが⁽¹⁾、行政単位の範囲内での平均評価値で評価することもできる。

ゾーニングの意義は、各沿岸域の特性を生かし、秩序ある用途の方向を示し、利用の調整を図るもので、他の空間行政のゾーニングの趣旨と著しく異なるものではない。

ただ、現存している自然度をこれ以上低くさせない、むしろ増加させて行こうという特色がある。そのため、各特性区、用途区分の区域について、開発行為を行うとき、次のような基準を持つことが必要とされる。

(1) 開発用途区域内での行為

- a. 新たな開発行為によって現在の自然度を下回らせてはならない。
- b. 仮想の自然度の $1/3$ 以上を保つようにする。

(2) 保全用途区域内での行為

- a. 開発行為によって、現在の自然度を下回らせてはならない。
- b. 仮想の自然度の $1/2$ 以上を保つように努力する。

(3) 保存用途区域内での行為

- a. 開発によって現在の自然度を下回らせてはならない。
- b. 開発・保全を行っても仮想の自然度を保つように努力する

ここで、 $1/3$ を基準としていることは、フランスの沿岸域管理の基準に沿ったものであるが、1958年オランダのハーグでの都市再開発の国際会議で提唱された緑の基準とも相通ずるものがある。

2. 自然の復元（ミチゲーション）⁽⁹⁾

1. で述べた基準は一見極めて厳しい基準のように思える。また、定量的評

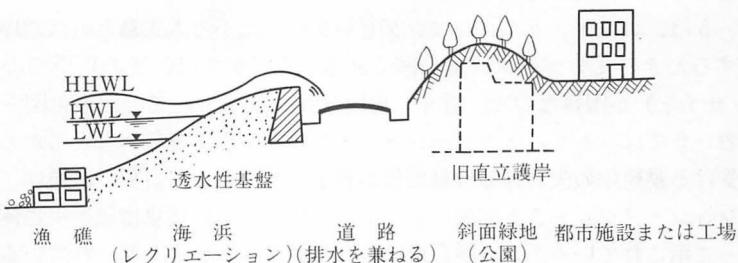
価をどうするかの異論もあるう。

表-5は、ロスアンゼルスとロングビーチにまたがる人工島と近代的埠頭を建設するときのミチゲーションの例である。この例では、その場所での回復（オンサイト）が困難なので、近くの場所（オフサイト）での回復を図っている。表-5では、もし、ミチゲーション・プロジェクトを行わなかったとき影響を受ける動植物の失われる棲息価値が表示されている。右側の数値は、ミチゲーション・プロジェクト実施によるその動植物再生の棲息価値が生物体単位によって示されている。この場合では、合計値が等しいと予測されている。

現在、半人工海岸といわれている図-4の点線で示す高潮防潮堤の前面で

表-5 J埠頭埋立にともなう生態系の損失と
アナハイム湾における回復

J埠頭埋立 135エーカー アナハイム湾回復 102.5エーカー			
生物体単位の増減			
	生物体の種類	J埠頭での損失	アナハイム湾での回復
1	カリフォルニア オヒヨウ	-60.14	89.30
2	シログチ	-120.29	20.30
3	ハゼ	-78.85	101.48
4	ホシダルマガレイ	-28.07	101.48
5	コウモリエイ	-56.13	53.78
6	アカザメ	-66.83	63.93
7	カリフォルニアニベ	-29.40	69.00
8	アンチョビー類	-109.59	89.30
9	クイーン フィッシュ	-125.63	19.28
10	トウゴロウ イワシ、	-60.14	96.40
11	シマサンドバス	-48.11	45.66
12	ウミタナゴ	-68.16	90.81
13	ハガツオ/カマス	-73.51	3.04
14	シロウミタナゴ	-69.50	40.59
15	カリフォルニア カダヤシ	-0.00	101.48
16	マダラ サンドバス(スズキ)	-25.39	63.93
17	カリフォルニア シタビラメ	-120.20	5.07
18	ボラ	-6.68	86.25
19	ウミガモ	-66.83	77.12
20	カモメ/アジサシ/ウ	-101.57	96.40
		損失合計 -1,315	回復合計 +1,315



図一4 再整備された面的護岸

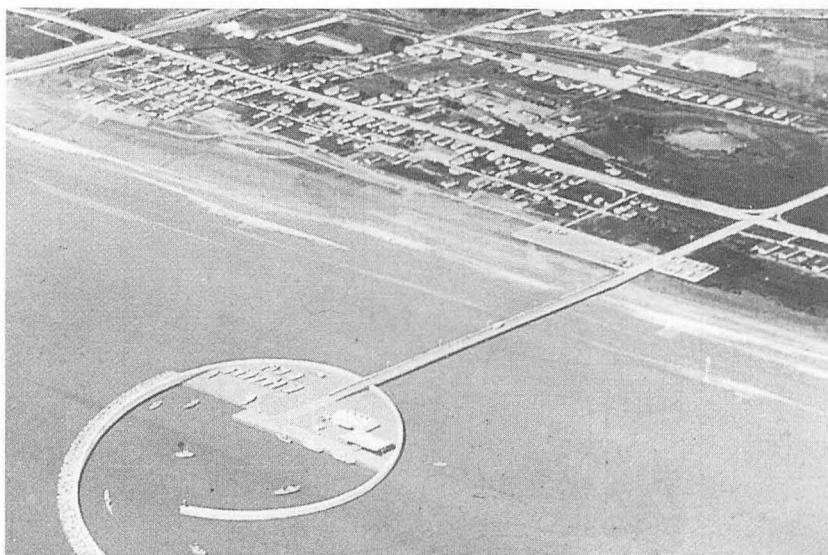
は、自然の機能は小さいが、実線のような人工海浜を造成すれば、明らかに、自然の機能は回復する。PやN、C O Dの改善効果も認められている⁽⁸⁾⁽⁹⁾。

図一5、図一6は、人工島の例であるが、汀線延長は増加し、これに図一7のような、自然回復を意図する干潟を内陸側の海浜、もしくは人工島側に併置すれば、明らかに自然は回復する。

既に、コンクリート系の直立岸壁や護岸では、ムラサキ貝などの付着が見られるものの、動植物の棲息分布は、砂浜、岩石、礫で構成される緩斜面や植物の繁茂し得る浅海部を有する岸辺に比べて著しく少ない。汀線の形状、横断面の構造の種類と配置、浄化機能をもつ材質の選定、底質の改善、人工島や構造物による水流の制御等は、工学的検討によって、さらに水質をよくし、自然の生態系を再生させ、また景観をよくすることに十分役立つのである。

こうした自然の保持、復元された沿岸域、港の環境は、回復された緑や景観とともに、人間にとっても、憩いの場、ゆとりの場として、また良質のレクリエーションの場となることはいうまでもない。

ここで違うことは、港の環境創造に際して、交通とか生産の場として、また、国土保全のため、海水浴場造成のためという単一目的のみを対象として、経済的な工法を案出し、環境に与える影響は微々たるものであるという従来の環境問題への対処の方法でなく、その沿岸域の特性を生かし、用途を明確にして、あらゆるもの「交わりの場」としての自然の復元と多目的利用の調整を積極的に行っていこうとすることがある。



図一5 国縫漁港における人工島の例



図一6 人工島の例

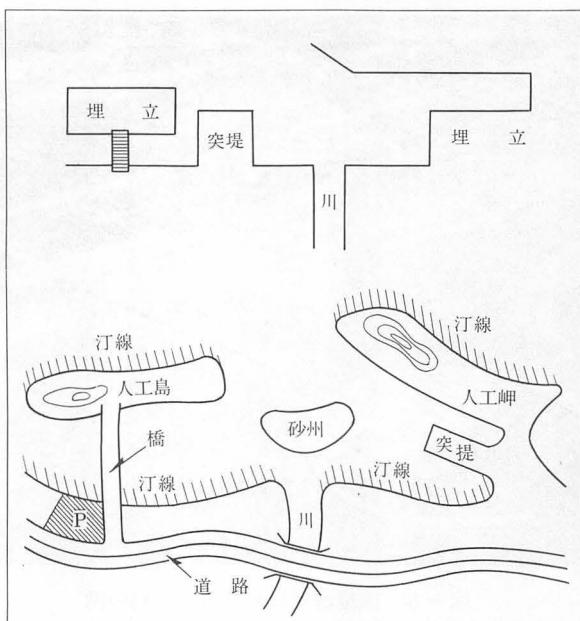


図-7 干潟・凹凸・高低差のある海岸形状

VII おわりに

港・ウォーターフロントと環境という課題に対して、港の都市的再生を期待する意向が強い。港を取り巻く環境を親水性溢れる楽しく美しいものとし、市民が親しめる港・ウォーターフロントにという方向に港湾・漁港政策が進んでいる。それ自体過去の流通もしくは生産財として偏り過ぎた道の是正として首肯できることである。

港・ウォーターフロントを国土空間の一部、また沿岸域という水と陸とにまたがる特殊な空間と見なしたとき、そこには、さらに、重要な問題が介在していることが明らかにされた。

よい環境、美しい景観を一口に言っても、具体的問題となると、港湾物流の合理化・近代化とは違った難しい問題がある。

港湾管理者はまた水面管理者である以上、水面の汚染が港湾背後からの下水や莫大な廃棄物によるものであっても上流の行政の貧困、もしくは責任と簡単に転嫁することができない。

いま、地球規模の環境問題が世界的に論議されている。沿岸域問題は水面が全地球に覆っているだけ、緑化、砂漠化、温暖化とともに大きな問題となっている。海面上昇も他人事ではない。

港・ウォーターフロントと環境問題は、当面の利用に直結するだけでなく、背後に根深い、沿岸域問題の中核となる問題であると、認識する必要がある。

当面、目に見える便益を追求したり、内部経済の採算性から行動を決することも重要であるが、地球的規模の莫大な社会的費用を減少させることも必要なのである。

とくにわが国においては、港湾管理者、漁港管理者、また水面管理者の代表とみられる地方公共団体の長は、沿岸域空間行政の責任者でもある。時代の変革期にある港・ウォーターフロントの再生を目指すとき、とくに新たな環境創造の観点からも、ポート・セーリングを行ってほしいと思う。

参考文献

- (1) 国土庁計画・調整局編『第3次全国総合開発計画』(昭和50年11月)。
- (2) 国土庁計画・調整局編『第4次全国総合開発計画』(昭和62年6月)。
- (3) 四全総推進連絡会議沿岸域連絡会「沿岸域の総合的な利用計画策定のための試行的指針」(平成2年5月)。
- (4) 長尾義三「わが国の沿岸域問題の特性と役割」(『土木学会誌』第66巻第6号、1981年6月)。
- (5) 長尾義三「沿岸域問題と港湾再開発」(『日本港湾経済学会』1981年11月)。
- (6) 長尾義三等『沿岸域計画思考入門』(日本港湾協会、1982年)。
- (7) 長尾義三「沿岸域問題と土木計画」(『土木計画学研究論文集』、土木学会、1987年11月)。
- (8) 長尾義三「沿岸域と港湾空間利用計画手法の展望」(『土木学会論文集』第401号IV-10、1989年1月)。
- (9) 長尾義三「ミチゲーション概念とわが国への適用」(『'88日本沿岸域会議論文集』No.1、日本沿岸域会議、1986年6月)。
- (10) 運輸省港湾局「21世紀への港湾」(日本港湾協会、1985年5月)。
- (11) 新井洋一「大都市周辺の海岸線利用ポテンシャルに関する研究」(『土木学会第26回海岸工学講演会論文集』昭和54年)。
- (12) 長尾義三他『港工学概説—みなと町の環境創造入門—』(国民科学社、平成2年4月)。

第16章 沿岸域環境の管理

I はじめに

沿岸域は、古来より経済・社会の中心的な場を形成するものであったが、しかし河川水の最終の到達点でもあるために、沿岸海域では汚濁のインパクトが集積するところとなってきている。多くの沿岸域では、環境の破壊・汚濁により貴重な空間が失われてきている。その場合、多くの汚濁物質が自然の浄化能力を超えて放出され、沿岸海域を汚濁するようになる。自然環境の質の悪化は、その悪化によって社会全体がこうむる外部不経済な費用を無視した生産・消費活動の拡大に原因があるといえよう。とくに後進国である中国では、その悪化現象自体は、近年になってから顕在化したようである。自然環境の保全と調和には、法律による規制の問題と経済社会改革とは車の両輪のように展開すべきものであろう。沿岸域開発の行われる以前に、まず法律・制度の改革がなされるべきであろうが、後進国である中国では、沿岸域の法律・制度の改革が、1980年代になり積極的に検討されてきている。

本章においては、まず沿岸域の空間を明確化し、近年、社会主義体制をたてまえしながらも経済改革と対外開放政策の道を選択している中国の沿岸域環境関連の法律・制度を概観し、沿岸域環境の管理に対する問題点について考察するつもりである。

II 沿岸域の意義

沿岸域は古来、陸上に居住する人類の海洋への出入口として歴史的に港の交通機能をもとに、人間と沿岸域との関わり合いを深め、その変化に応じ、沿岸域の機能も変化・推移してきたのである。沿岸域（coastal zone）とは、わが国では、1977年11月閣議決定した「第3次全国総合開発計画」において初めて使用された用語である。それは「沿岸陸域および沿岸海域を一体的にとらえた沿岸陸域である⁽¹⁾。」と規定している。また沿岸域と類似したウォーターフロントの定義は、「水際線を挟んで陸域と水域を包含した地域である⁽²⁾。」ウォーターフロントとは、「水」の際であり、陸水空間という2つの媒体からなっている。つまり海・河・湖・沼などのすべての水際線の間が対象となる。しか

しながら本章では、沿岸域という用語を使用しているのは、狭義な海岸線の空間に限定するものとしたい。たしかにわが国において人工島や海上都市計画などに代表される海洋空間の有効利用問題をはじめ、多くの港が欧米と異なり、海岸線に立地しているという特殊な地理的な背景から沿岸域を海域のみに限定して考えることができる。ウォーターフロントの概念からみて沿岸域は、海域に限定して使用する場合が多く、狭義な概念となる。基本的には、ウォーターフロントと沿岸域とは、対象の水際線の空間に広狭の差が存在するものである。本章では、広範囲な水際線の問題を対象とするものでなく、海域に接触する水際線を対象とする。沿岸域の領域を具体的に、明確化するには、海岸線からの距離や面積という空間的な広がりを計量化すべきであろう。内陸側と海岸線から沖合までの空間領域を明確化すべき問題が存在する。つまり具体的な問題を調査検討する場合には、何らかの基準により水際線での物理的な距離を明確化する必要性がある。とくに法制度によって開発・保全を規定する場合には、明確な領域を規定した方が合理的になる。

わが国の海岸法では、海岸保全区域では水際線から陸域、海域側とも50mの範囲と規定されている。四面環海であるわが国には、3,922の島数からなり、その合計面積はわずかに約38万km²で、海岸線の合計延長は約3万kmである。その海岸線に運輸省管轄下における特定重要港湾は20、重要港湾は113、地方港湾965、計1,098港があり、さらに農林水産省管轄における漁港が約3千もあるので合計約4千の港が、3万kmの海岸線に立地し、その平均立地数は、7.5km毎に1つの港が立地することになる。

米国の沿岸域管理法 (Coastal Zone Management Act) や沿岸域管理計画 (CZM Plan) の沿岸域では、水際線から領海 (12海里 22km)、陸域側は直接かつ重大な影響を及ぼす陸域の管理に必要な範囲であり、水際線から100フィートから5マイル (30m～約8km) などと千差万別な区分がなされている⁽³⁾。

また中国においては、国家海洋局 (SOA) によれば、沿岸域とは、「海岸線から内陸15km地域と海岸線から15km沖合までの細長く狭い空間である⁽⁴⁾。」その場合、沿岸域は中国総面積の5%，約 4.7×10^5 km²であると査定している。沿岸域居住人口数は、中国の総人口数の17%を占めている。27都市（人口10万以上）があり、工場約4万が立地している。また渤海、黄海、南シナ海などに大規模な沿岸域開発がなされており、その開発範囲を含めれば、大陸棚の 2.7×10^8 haがあり、漁業地区 2.8×10^8 haそして海洋養殖 4.9×10^4 haなども含めることができる⁽⁵⁾。

III わが国の環境問題と法制の整備

わが国における公害問題の源流は、明治中期ごろから顕在化したといわれ、とくに当時、殖産興業の一環として明治政府は産業振興政策を積極的に推進し、たとえば足尾銅山、別子銅山に採掘されたが、1890年、足尾銅山の渡良瀬川流域に鉱毒の大被害をもたらし、1893年、別子銅山では、精錬の煤煙で付近に被害を及ぼしたのであった。

戦後では、1954年の「清掃法」の制定がなされたが、政府が法制面で公害対策に積極的に取り組むようになったのは、わが国の経済が飛躍的に発達した経済成長期以降であり、とくに戦後の貧困から脱却のための経済成長策が1960年以降から立案・実施されたのである。

1955年以降の法制の整備は、廃棄物→水質→地盤沈下→大気という順序で対応がなされた。いわゆる1958年、水質2法といわれる「下水道法」、「公共用水域の水質の保全に関する法律及び工場排水等の規制に関する法律」の制定、1962年には、「建築物用地下水の採取の規制に関する法律」、「ばい煙の排出の規制等に関する法律」などが制定された。

1965年以降、高度成長のつけが明白化し、公害列島ニッポンといわれ、その悩みが深刻なものとなり、人間生活の優位ということで環境問題が問われるようになつた。1965年に「公害防止事業法」、1967年には「公害対策基本法」が制定され、海・河・湖沼についてカドミウムなどの健康項目と化学的酸素要求量(COD)、生物化学的 requirement量(BOD)などのような生活環境項目に分けてそれぞれ行政目標となるべき環境基準が設定されたし、また「環境衛生金融公庫法」が制定された。1968年には「大気汚染防止法」、「騒音規制法」、1969年には「公害に係わる健康被害の救済に関する特別措置法」、1970年「公害紛争処理法」が制定され、同年11月召集の第64回臨時国会(いわゆる公害国会)で、水質汚濁防止法・海洋汚染防止法をはじめ、14の法律が可決成立し、さらに第65回通常国会が1971年に開催され、「環境庁設置法」、「特定工場における公害防止組織の整備に関する法律」、「悪臭防止法」、「公害の防止に関する事業に係わる国の財政上の特別措置に関する法律」が可決成立した。1972年「公共事業の実施に係わる環境保全対策について」という閣議了解が行われ、公共事業の実施に際しては、公害事前調査を行うこととなつた⁽⁶⁾。

その後、これらの法の多くは、改正などが行われたが、1970年代初めにわが国の環境・公害に係わる法制度と管理体制が、ほぼ今日の形態に整備されたのである。経済の成長と環境問題との因果関係は明白であるが、それ以降、わが

国の公害対策はかなり強化されるに至ったのであった。

このように海洋・河川の自然破壊の結果の多くは、陸上からのしわよせであり、汚濁物質は工場・事業場を源流とするが、都市排水、工業排水、鉱業排水、農業排水、その他河川への投棄物、船からの海上投棄物などの多くの分野からの結果である。しかし海洋のもつ自然の浄化能力は有限であり、地球規模的にも「見えざる手」に依拠しているだけでは不十分となり、それを何らかの法律で補正することが必要となってきている。海域の浄化対策は、それぞれの汚濁経路と原因に対応したものでなければならないが、とくに水質汚濁は局地的な現象でなく、広くグローバルな汚濁となるものであり、沿岸域の総合的な管理、地球的な管理を目的とした広範な対応が必要不可欠となる。

IV 中国の沿岸域開発の転換

中華人民共和国が成立した当初は、ソ連にならって経済建設は工業、とくに重工業を優先する政策がなされた。とくにアメリカの攻撃を防衛するために東部沿岸に工場が立地していることを反省し、内陸部に新工業都市を重点的に建設してきたのであった。しかしそのこと自体は、ウェーバー（A.Weber）の主張するような最適な経済原則による配置ではなかった。つまり経済的原則によるというよりも、政治的背景からの位置選定がなされ、当時の貿易は、陸路を中心として、鉄道輸送を優先しようとするものであった⁽⁷⁾。

しかし1972年中国経済がソ連ブロック圏から非社会主义諸国への対外貿易の方向転換の結果により、内陸志向から海運が対外貿易の重要な輸送手段となり、沿岸域の認識が高まったのである。

中国経済は、改革・開放政策の下、とくに1978年以降、急速な発達を遂げてきた。1979年7月には、「中外合资（合弁）経営企業法」が公布され、外資導入政策が具体化された。と同時に開放政策により大幅な自主権が地方に委譲され、経済特区→14の港湾都市（経済技術開発区）→経済開発区と、開放政策は、点から線へ、線から面へと広がり、沿岸域に港をはじめ、工業地帯を配置し、拡散化が進展してきたのである。中国では、まず優位性の高い一連の沿岸域の外向型発展促進策がなされ、とくに経済特区に課された課題は、海外からの先進的な技術の受皿となるとともに、成長の牽引車となり、それによる経済と技術進歩の果実を内陸地へ分配することによる均等化が追求された。

発生する問題の多くは、「人間尊重・自然保護」などを重視する先進国と異なり、後進国、とくに中国の場合、逆な形を優先することになる。とくに先進国で開発された成果、「物財・技術」などが、まず海外から急速に導入・移植

され、外圧の波が押し寄せるものであり、その沿岸域の経済開発には、1970年代より、まず先進資本主義諸国の「物財・技術」を積極的に導入し、近代的な工場を立地させつつ、経済成長の達成を目標としてきたのであった。工業化には、経済的に条件整備が急務なものであったが、「物財・技術」の移植だけではなく、それにともない効率的な「システム・制度」をも模倣し、導入するものであった⁽⁸⁾。どうしても、急激な経済改革をするためには、生産第一主義となり、先進国で開発された経済主導的管理方式へと転換せざるを得なかつたのであった。このような現象は、1970年代においてわが国にも顕在化したように「産業優先、生産第一主義」の考えがあり、「人間尊重、自然保護、生活環境の向上」を重視するものでなく、端的には「環境破壊」が顕在化したのである。市民意識の未成熟さにより、経済の合理性が優先された結果、環境問題を露呈するに至つたのである。

しかし一般的には、人々の生活水準が向上したが、中国の経済発達にともない、その沿岸域は、負の要因としての公害という深刻な問題が露呈するようになつた。次第に工場用地をはじめ、陸上からの様々の汚濁物資が沿岸海域に流入することによって水質も悪化するようになり、経済的インパクトの結果として環境問題を露呈するようになった。

「50年代は米をとぎ、野菜を洗えた。60年代は水質が徐々に悪化、70年代になると魚やカニが死に絶え、80年代には公害に変わつた⁽⁹⁾。」このように沿岸域は、70年代から急速に工場が立地するようになり、工場排水・生活排水が無処理の状態で直接運河に放出され、黒い川と呼ばれ、水質汚濁が顕著なものとなつたのである。

沿岸域では産業用沿岸給水能力は 64×10^8 トンであり、年間当たり石油汚染物13万トン、重金属5万トン、有機物（化学酸化物による）694万トンの国内汚水が流れている。さらに殺虫剤179万トン、毎年沿岸域の農業用の化学肥料268万トンが使用されており、そしてこれらの汚濁物資が沿岸海域へと流出している。表-1のように農業排水を考慮した海水魚のDDTと有機合成殺虫剤に関する検査によれば、中国の珠江河川の河口が、海水魚の含有量が高いものとなつてゐる。

海岸線から35kmの内陸地域においてもかなり被害が拡大しているが、汚濁の顕著な場所は主として閉鎖的な湾内や港内、とくに沿岸都市周辺であるとしている。水質汚濁は局地的な現象ではなく、漁業、海洋養殖などへの損害が拡大化され、これらの資源に依存している漁師の生計に脅威を与えるようになった。たとえば渤海の豊かな漁場が水質汚濁のために決定的な打撃を受けてい

る。これらのインパクトは、適切な環境保全対策がなされなかったことにあり、沿岸域の資源や利用の管理が不完全なために生じたのである¹⁰⁾。

1990年6月には、「89年環境状況公報」が発表され、中国の環境問題に対して環境破壊や公害への関心が高まりつつある。しかしながら中国の公害に関する問題意識が農業排水に重点があると考えられ、工業排水、都市排水などの被害がどのようにになっているか。とくに沿岸域の開発も活発化してきているので、より適切な対応が必要となってきていると思われる。しかし途上国であり、いまだ多くの課題が存在しており、とくに1978年以来、修正されてきた新政策の急速な展開で、環境への配慮を怠った工業化の進展により沿岸域の開発が加速化されている。しかし先進技術を導入しながら、今日、ようやく環境保護の大切さが認識され、四少一高（エネルギー、原材料の消費、占有面積、環境汚染が少なく、技術集約度が高い）産業を沿岸域に配置するような政策が展開された。今後、より適切に沿岸域の管理を改善することが必要であるとの認識が高まってきている。

V 中国の沿岸域管理法の制定の根拠

1980年代になり、中国にも沿岸関連法・規則が制定されるようになった。海洋環境保護法（1983）、沖合石油開発の環境保護規則（1983）、船舶の海域汚染防止に関する管理規則（1983）、廃棄物の海洋投棄管理規則（1985）、漁業法（1986）、海上運送法（1986）、海洋鉱物資源法（1986）、陸域管理法（1986）、水域資源管理法（1987）のような沿岸域の管理に関わる多数の法や規則が制定されている。自然保護法、陸域保護法のような他の法や規則についても、現在、審議中であり、将来的には制定されることになろう。

たしかに図-1、表-2のように先の法・規則・規定は、全国人民代表大会、国务院、部省庁法・規則制度が整備されてきており、沿岸域やその周辺の隣接地域の資源の管理や開発にとって有効なものとなってきている。これらの法の施行で沿岸域問題は、とくに「海洋環境及び資源を保護し、汚染損害を防止し、生態系の平衡を保護、人体の健康を保証し、海洋事業の発展を促進させる」（第1条）ことを目的とした「海洋環境保護法」の制定以来、改善されてきている。

表-1 海水魚のDDT、
有機合成殺虫剤の含有量

	DDT	有機合成殺虫剤
海南島	0.0043	0.0074
渤海	0.0656	0.2349
珠江口	1.3235	0.8054

(資料) Fan Zhijie, R. P. Côté, Coastal Zone and PR China, Marine Policy, July 1990, p.307.

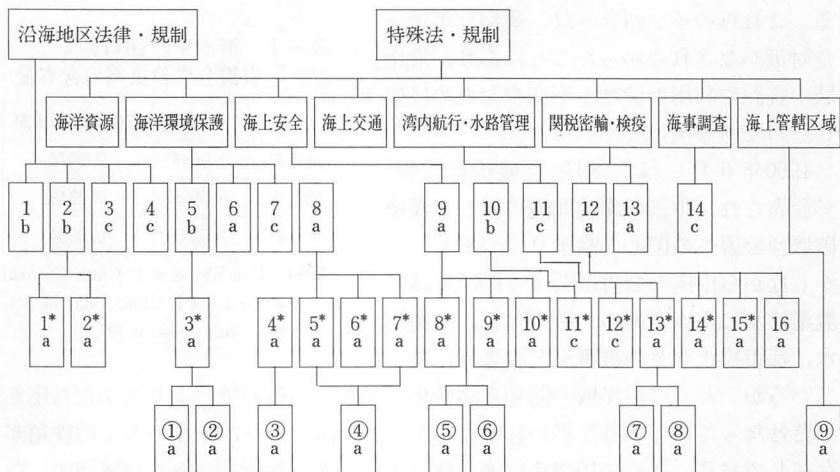


図-1 中国の沿岸域に関する法律・規則

1. 第一列=全国人民代表大会, 第二列=国务院, 第三列=各部省庁
2. a 施行, b 審議中, c 未施行の法律・規則を表す。

表-2 沿岸域管理の現行法の概況(図-1と関連して)

全国人民代表大会	国務院法・規則	部省庁規則
1. 沿岸域管理法	1*. 領海報告書	①. 漁業管理暫定規則
2. 領海・隣接地帯法	2*. 外国籍非軍事用船舶の海峡通過管理規則	②. 漁業に関する海水質基準
3. 経済特区法	3*. 水産資源の保護・繁殖規則	③. 沖合石油資源の情報管理規則
4. 大陸棚法	4*. 外国と沖合石油資源の共同開発規則	④. 海水質基準
5. 漁業法	5*. 廃棄物の海洋投棄管理規則	⑤. 海難事故の検査・処理規則
6. 水資源管理法	6*. 船舶の海洋汚染防止に関する管理規則	⑥. 濃霧航行規則
7. 石油開発法	7*. 沖合石油開発の環境保全管理規則	⑦. 港湾水先案内規則
8. 海洋環境保護法	8*.沈没船救助管理規則	⑧. 港湾信号規則
9. 海上交通安全法	9*. 外国籍船舶管理規則	⑨. 海事調停委員会の調停手続細則
10. 海事法	10*. 非動力船規則	
11. 港湾法	11*. 海洋・河川航行規則	
12. 関税法	12*. 航行水路管理規則	
13. 領海衛生検疫規則	13*. 港湾管理暫定規則	
14. 海洋科学調査管理法	14*. 関税暫定規則	
	15*. 輸出入商船の検査規則	
	16*. 領海衛生検疫施行細則	

(資料) Fan Zhijie, R.P.Côté, Coastal Zone of PR China, Marine Policy, July. 1990., p.310.

さらに渤海については、平均石油濃度が1977年、10億分の125 (ppb) から1988年には13 (ppb) へと減少している。中国の開発の重要性と緊急性という便益の追求により、結果的に法の制定をもたらす結果となった。近年、とくに自然地域や種の保護が重要視されるようになったし、さらに毒ヘビや渡り鳥の保護地区が沿岸域に設定されている。沿岸域に生息する主要な、特殊な自然については、沿岸域調査、資源開発、政策的開発や立法主導型によって制度化することが益々、必要となってきている。このような進展がみられる一方、また部門間の圧力や開発プロジェクトの増加による加速的なインパクトが顕在化するようになった。これらのこととは、総合的な沿岸域管理アプローチや立法システムの設定が必要となってきてることは明らかである¹¹⁾。

1978年初頭、全国沿岸域資源開発計画のための大規模な多目的調査が承認され、それは国務院主導でなされた。総合的な沿岸管理のために沿岸域管理法 (C Z M法) の制定が、また同時に提案された。1983年、国家立法機関がC Z M法の必要性を提起した。国家海洋局 (S O A) のリーダーシップのもとに同年に起草委員会が設置され、国家計画委員会による指揮のもとで海洋学者、経済学者、法律家、沿岸域管理者などの参加により、新法の制定のために多くの検討が重ねられたのであった。その法自体は他の国家機関や地方政府機関での基準値となることであろう。沿岸域を含む自然環境の管理と保護は、国のみならず、省、市、自治区、直轄市など多くの省庁・部局を含めた職務分担が必要である。しかし沿岸域の管理に関して異なる基準が設定されており、相互の調査が十分に機能していない面がみられる。たしかに中国における基準の調整には、短期的に解決できるものでないことは、長い歴史において証明されていることではなかろうか。

VII 沿岸域の総合的管理

わが国では、公害問題の発生から、環境問題への展開は、経済成長を背景とする異常にして急激な工業生産力の増大、貿易の発展などを基軸にし、その基軸となった空間は、主として沿岸域であった。つまり中国においても、沿岸域管理システムは、農業排水が当初、顕在化したが、今日、沿岸域開発が活発化した結果、新たに大きな問題となってきたのである。とくに海上輸送、漁場開拓、海洋土木、海塩の採取、護岸、科学調査が近年、活発化しているので、沿岸域管理を確立することが必要となった。中国では、沿岸域管理の制度としては、上位組織であり、政府の行政機関である国務院のもとに、国家海洋局が1964年に設置されたのである。国家海洋局は、組織的に海洋環境の調査、監督

測量、監視を行って科学的研究を進め、かつ海洋における石油調査開発および海洋における廃棄物投棄によって発生する汚濁損害を防止するための環境保護事業を主管している。現在、表一3のように沿岸域活動に関連する機関には、国防、交通、農・林・漁業、石油工業、水利電力、造船、環境保護、公安部などの多くの部や局で、それぞれ管理職能が分担されている。

表一3 中国の主要沿岸関係機関と権限

所管官庁	管理職能
国家海洋局	海洋活動の調整：調査の実施、科学調査、政策決定、法制定・長期計画策定：海洋関係の国際会議等の組織・参加：石油公害・海洋汚濁防止に関する責任
交通部	船舶検査、港湾管理、海上交通の安全を含む航行管理：民間船舶の船員の認定：パイロット活動：水路設備：海難救助：保安の管轄：海洋環境保全
農・林・漁業部	港・漁場・漁船の検査を含む漁業の管理：漁師の認可：漁業紛争処理：漁港・漁場の環境保全
税関総署	密輸監視
衛生部	検疫管理
公安部	防災・保安の責任：漁業保護：航海・航行水路の保全：海図・水路図の刊行
都市農村建設環境保護部	陸域の建設現場からの沿岸海域環境のコントロールと防止
石油工業部	沖合石油資源開発における他国との共同開発協定
水利電力部	水力電気資源の開発と管理：水利供給施設の管理と検査
軽工業部	海塩の採取管理
國家気象局	気象サービスの提供

(資料) Fan Zhijie, R.P.Côté, op.cit., p.307.

ところで東京湾は、水質汚濁、漁業・水産資源の保護、干潟などの自然環境の保全、住民の親水権の確保、船舶衝突の危険性、湾内の防災体制の不備、さらに無秩序な埋立・開発計画により湾の環境問題が指摘されてきている¹²⁾。しかし東京湾に関する諸法制度が分断され、行政の統一性がなされていなく、各官庁・地方自治体などがバラバラに主管法令により対応し、開発・埋立計画が展開している。全体的視野で総合管理計画が欠如するものとなっているので、生態系と開発の調和・併存のためにも総合的管理が必要となっている。沿岸海域が汚染・汚濁されるのは、基本的には沿岸域管理の法が整備されておらず、政府の政策決定や業者の開発事業には、環境保護に対する配慮が不十分な面がある¹³⁾。

① 自然保護関係法の保護の範囲が狭く不十分である。総合的な環境政策が

法律上ない。

- ② 開発関係法における自然配慮義務の規定が不十分である。
- ③ 政府の意思決定システムが縦割行政で、その決定過程が、不統一・不合理である。

このようにわが国の環境問題の法律の規定も、企業にあまく現実追認的であり、法律の整備は、環境保護の特効薬となっていない。また政府という組織においては、不合理な意思決定が多くみられることが指摘されている。縦割の開発行政は、わが国の経済成長にとりそれなりの功績はあったが、環境破壊や国土の無秩序な利用がなされたという面で欠点が多くある。各行政官庁に散在する環境保全や国土利用の権限を全体的・総合的にとらえ、調整し、またある程度まで統一化することが必要となった。わが国では環境庁・国土庁が縦割行政を総合的に調整するものである。しかし、金も実施舞台も支援団体をも有する産業官庁と比べると、調整庁は、環境・国土利用という巨視的観点からの調整が中心になりがちである。総論（環境保全・国土の適正利用）賛成、各論反対（開発推進）の社会となり、調整庁は弱い立場となりがちである¹⁰。縦割行政の開発官庁の権限を修正し、横断的課題の解決がなされねばならなく、それによって総合的な一貫した行政システムが確立できるようになる。各省庁バラバラの管理や単能的制度では、総合管理の実施は不可能に近い。

中国では、SOAと恐らく、都市・農村建設部、環境保護部の環境保護弁公室、これらの各部間の管理機構は、主として部門別に機能している。海域活動は、国務院の管轄権のもとに、次第に関連するものを統合・調整するようになってきている。

図-2のようにSOAの主要課業が総合的な調整をすることであることを示している。主要な調整機能には、国家計画委員会、全国沿岸域ワークショップ組織のような常設機関や委員会となっている。さらにSOAは、また他の海洋活動の管理と低触する場合、分割が行われ、表-4は、国家海洋局の下部の組織内容である。

ところで1984年以来、天津港の管理を「交通省と地方政府である天津市との両方の指導を受けているが、地方の指導を優先させる¹¹」というように地方分権化がかなり進展している。しかし委譲された権限は、基本建設投資、外資使用、賃金設定、幹部任免、生産經營などの領域だけであるとの指摘がある。沿岸域も広範囲な利害が錯綜しているのであり、多頭現象の発生が見られ、複数の管理の行政機関が配置しており、最適な総合的な管理が行えない問題がある。各機関別にそれぞれ単能的制度により権限・規則が制定されているようで

は、横断的課題の解決のための総合的調整が欠如するものとなる。

一般的には、中国の海洋環境に関する管理制度は、個別部の責任による部門別管理に分割がなされ、また伝統的に国家海洋局などのような中央機関によって調整される部門とに分化されている。現今では、SOAの調整力や影響の度合は、弱いものとなり、中国の沿岸域管理に関連するものについては、総体的・全体的フレームワークが、なお十分、機能するものとなっていない。中国の沿岸活動の開発を加速化するためには、このような状況は好ましいことではない。主要な問題点は、次の4つの分野にみられる^⑩。

- ① 総合的に調整するための体系的アプローチの欠如のために、開発プロジェクトは、個別的なものとなり、それゆえに国家経済計画や社会開発計画において十分に検討されていない。つまり一般目的や政策計画においては沿岸域の管理に関する認識が希薄である。結果的には、たとえば海洋科学や技術情報は、開発計画に有効には機能するものとなっていないようである。
- ② 個別な制度の目標・目的が統一化されたものとなっていない。現在の統一化されない責任の分割は、重複的なリサーチや調査がなされ、それは労働と資金の損失となり、そして海洋管理に関連する制度間においても統一性がみられなくなる。
- ③ 各個別の部ごとの部門責任とすれば、行政責任が分散化し、有効な沿岸域の管理を阻害することになる。たとえば表-3の船舶管理については、船舶の機能上、実施にあたり非能率で、非効率な6つの別々の主管が存在

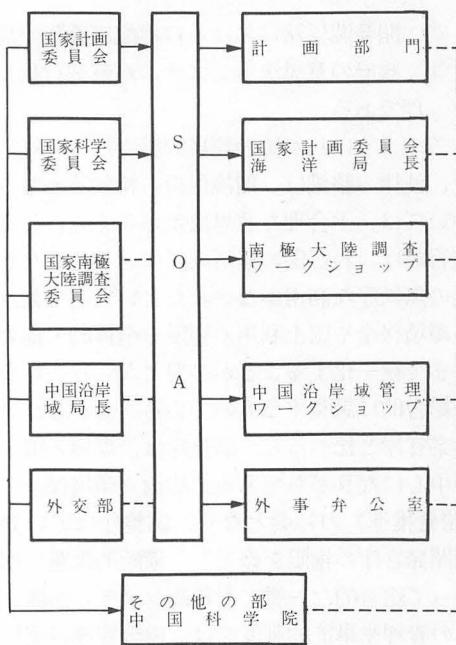


図-2 國家海洋局のライン部門管理、
調整と報告活動

表一 4 国家海洋局の事業、管理職能

区分	管理職能
国家計画省	国家海洋開発計画
国家科学委員会海洋局長	海洋調査
南極大陸調査ワークショップ	南極大陸調査
環境保護部	海洋環境保全、監視、調査
外事弁公室	外交部の海外外交部への広報
海洋情報センター	情報・公文書作成
海洋技術リサーチ・センター	器械・大気の基準
海洋環境予測センター	海洋環境の監視・予測、波浪状況、大気汚染の算出
政策研究部	海洋政策事項の調査・研究
海洋プレス	海洋刊行物の出版
海洋学会	国家海洋科学者

(資料) Fan Zhijie, R.P.Côté, op.cit., p.307.

している。

④ いくつかの法律は、まだ発布されていないし、たとえば沿岸域管理法、特別経済地帯法、大陸棚法などのようなものが制定されていない。それゆえにこれらの地域を管理するための効率的なシステムを確立することは困難なことである。

わが国においても指摘されているように今や、中国にも顕在化している沿岸域管理を分権化することはあまり好ましいことではない。しかし部門別管理制度が海運業、漁業者あるいは石油開発などの個別主管別に計画が進められ、統一と全体的観点が反映されていなく、沿岸域の社会的・経済的便益を最適化するべきである。結果的には、人や財源の確保のための無駄な官僚間の縛張り争いを助長することになるであろう。中国は、発展途上国であり、このような浪費的な余裕がない。それゆえに現在のアプローチを改善し、総合的な目的のもとに沿岸域管理法を明文化することが緊急の課題である。

以上のように中国の沿岸域の管理に関する法制度には、わが国の問題ともかなり類似した問題が指摘されていることを認識できる。

VII おわりに

中国の場合、全国人民代表大会、国务院、部省庁法・規則制度が次第に整備・施行されるようになった。近年、中国の沿岸海域の汚濁状況は、以前より

みて総体的に改善されてきているとの調査報告もある。しかし沿岸域という地域概念が水際線に関与しているということは、既存の縦割体系からの視点を排し、つまり縦割行政、縦割の科学体系、縦割の発想でなく、総合的視点から横の行政組織からの総合的な体系の確立、そのための統一化による法規定が必要となる。しかし中国では、必ずしも沿岸域に関連する法・規則の多くは、総合的視点から行政体系が確立されていない面があり、縦の行政との機能統合を明確化せねばならない課題があろう。

また後進国的一般的傾向としては、環境問題以前に、まず工場内の労働環境の改善が優先されねばならない場合が多く、開発の保全のバランスがくずれたままに放置されがちとなる。とくに沿岸域の固有の発展を考えると、「人・住民」の問題が軽視されがちである。いかに法律・規則が制定されても、現実追認的な開発促進を前提とした内容や基準であれば、法律の整備だけでは、環境保護の特効薬とならない。環境保護の問題は、単に原因追求や法の制定だけでは十分な成果が期待できない。とくに中国の場合、住民参加があまり考慮されていないことがある。わが国においても住民参加が形式的であって形骸化しているとの批判が一般的になされているが、後進国の場合には、より明白にそのような傾向がみられよう。中国では、環境保護よりも国民自身がひたすら生活の豊かさを優先する考え方方が強い限りは、開発優先の立場が承認されることであろう。それゆえに法律・基準自体が、長期的には、物の生産を主体としたもの、人体の健康に影響する度合を考慮した人間主体の環境基準、さらに沿岸域のあらゆる生物の生存を主体としたミチゲーション (mitigation)⁽¹⁾の概念が沿岸域管理法に実践されることが必要となるであろう。

以上のことからして沿岸海域の保全に関する世論の高まりがあって環境管理が確立できるものであり、持続可能性をも無視された開発なり、自然の浄化能力を超えた開発を阻止し得るような法律・規則の制定だけでなく、地域なり、住民の固有の発展という観点が成熟することが必要であろう。

注(1) 今野修平・石井靖丸編『沿岸域開発計画』(技報堂出版、1979年4月) 14ページ。

(2) 横内憲久・横内研究室『ウォーターフロント開発の手法』(鹿島出版会、1988年12月) 16ページ。

(3) 横内憲久・横内研究室、『同上書』16ページ。

(4) Fan Zhijie,R.P.Côté,*Coastal Zone of PR China*, (Marine Policy July 1990), p.305.

(5) Fan Zhijie,R.P.Côté, *op.cit.*, p.305 参照。

(6) 経済広報センター編『産業と環境の変遷』(1989年8月) 7~8ページ参照。

(7) 山上徹『交通サービスと港』(成山堂書店、1987年5月) 193ページ参照。

- (8) 北見俊郎『港湾政策の形成と課題』(丘書房, 1985年3月) 47~49ページ参照。
- (9) 信太謙三『中国ウォーチング』(時事通信社, 1991年2月) 218ページ参照。
- (10) Fan Zhijie,R.P.Côté, *op.cit.*, pp.310~311.
- (11) Fan Zhijie,R.P.Côté, *op.cit.*, pp.312~313 参照。
- (12) 田尻宗昭編『東京湾の保全と再生』(日本評論社, 1988年9月) 262ページ参照。
- (13) 山村恒年『自然保護の法と戦略』(有斐閣, 1989年7月) 305ページ参照。
- (14) 阿部泰隆『国土開発と環境保全』(日本評論社, 1989年10月) 83ページ参照。
- (15) 内田知行『中国における交通運輸経済の多重化と問題点』(アジア経済 X X VI-2 1990年2月) 33ページ参照。
- (16) Fan Zhijie,R.P.Côté, *op.cit.*, pp.312~313 参照。
- (17) Marc J.Hersbman,*Urban Ports and Harbor Management*, (Taylor & Francis 1988)p.25.

第IV部 港・ウォーターフロント開発の 経営と政策

第17章 発展途上国における港湾経営

——タイ国の民活導入事例を中心に——

I はじめに

1. 問題提起

発展途上国における港湾経営問題を論ずる際、地域・国によってそのおかれたり事情が大きく違うことはいうまでもない。その両極端を見ると、東南アジア諸国では輸出入の急速な成長を背景として港湾の容量の拡大や効率の改善が主な関心となっている反面、サハラ以南アフリカの経済構造調整を必要とするような国々では経済不振により港勢も後退し施設の近代化どころか維持の困難に陥っている。前者のアジアのNIES, ASEAN諸国の中でも今最も急速に貿易量を伸ばしつつあるのが、時として「第2列のNIES」とも呼ばれるタイ国で、本章ではそのような状況でクローズアップされる港湾経営課題について報告・分析し、考察を加えることとする。とくにコンテナ化の進展とも絡んで港湾経営における民間活力の導入が今関心を呼んでおり、この点に議論の1つの焦点を当ててみる。

本節でタイ国の港湾施設やその経営主体の概要を紹介した後、次節で輸送需要変化とその経済背景を、第III節で港湾の問題とそれに対する民活導入の動きを、それぞれ分析を加えながら報告する。そして、第IV節でその背景要因や意義・示唆について考察し、むすびを迎えるという構成である。

2. 港湾施設現況の概要

ここでタイ国の港湾施設を概観し、以降の議論の背景として共通の理解をもって備えることとする⁽¹⁾。

タイ国における既存の主要な港湾としては、現在実質的に唯一の国際貿易港であるバンコク港（その所在地名から時としクロントイ [Klong Toey] 港とも呼ばれる）の他に、サタヒップ（Sattahip）商港（シャム港東岸バンコクか

ら約184km), ソンクラ (Songkhla) 港 (マレー半島東岸同950km), プケット (Phuket) 港 (マレー半島西岸同898km) がある。バンコク港については次に詳述するが、他の3港には前面水深がいずれも-10m位の岸壁が数バース現存ないし計画されており、今後地域港的な特化した役割が考えられる（たとえばゴムなど農産物の輸出）⁽²⁾。一方、現在建設中の深海港として、東部臨海開発計画 (Eastern Seaboard Development Plan) の重要構成要素であるレムチャバン (LaemChabang) 港 (シャム湾東岸バンコクから126km, すでに1991年1月一部が供用開始済) とマプタップト (Map Ta Phut) 港 (同210km) があり、これも次に詳述する⁽³⁾。

タイ国最大の河川チャオプラヤ川の河口から航路を約28km上ったところに位置するバンコク港は、1989年の取扱貨物量が輸入640万トン、輸出578万トンの、タイ国における代表港である。岸壁は在来船輸入用の西埠頭とコンテナ船用の東埠頭とに分かれており、それぞれ延長1660m (10バース、前面水深-8.5m), 1240m (6バース、-8.2m) となっている。その他、河川中央部にドルフィン61基 (15バース、-8.2m) とブイ5基 (5バース) が設けられて、在来船輸出用のはしけ荷役が行われている。港用地は364ha (うち上屋・倉庫用地18ha, コンテナヤード52ha) で、主要な荷役機器としてはガントリークレーン (32.5トン吊り) 6基、トランステナー6基などがある。

バンコク港へ至る航路はMSL - 8.5mに維持され (年間浚渫量約500万m³), 最小幅は直線部100m, 届曲部250mとなっている。このため最大航行船型を12千D/Wトン, 565ft (172m) に制限している。これによる深海港の必要性から、またバンコク港の混雑による補完港の必要性もあり建設されているのがレムチャバン港で、タイ国における初めての深海港として、同じく近代的な本格港として注目されている。

レムチャバン港の主要埠頭施設は多目的岸壁300m (1バース、前面水深-15m), コンテナターミナル900m (3バース、-14m) で、奥行き350mのヤードを備え持つ。この他に内航用岸壁200m (1バース、-6.5m), 農産物輸出ターミナル650m (2バース、-14m) などが含まれ、泊地前面に建設される延長1300mの防波堤が外海と遮断する。今年 (1991年) 1月21日に多目的バースを供用開始に漕ぎ着けたところで、今年終わりには残りの施設も完成の予定である。

レムチャバン港はシャム湾で産出される天然ガスを利用しようとする広大な東部臨海開発計画の一環であり、同港の背後には輸出志向の高次加工型軽工業を中心とする1039haの工業団地が建設中 (一部操業開始) である。同計画の

もう1つの重化学工業系の工業団地がマプタップットの1280haの用地にやはり建設中（一部操業開始済み）で、その本格的稼働へ向けてマプタップット港が建設中である。同港には石油製品等用の2つの桟橋と在来船用の岸壁1バースが含まれる計画になっている。

3. 港湾経営責任の概要

引き続いて、タイ国におけるこれら港湾の整備、管理、運営の責任が現在どのように分担されているかを、やはり概観しておく必要がある。

まず、タイ国の港湾部門における基本的な政策、計画、監督の責任は運輸通信省 (Ministry of Transport and Communications, 略称MOTC) にあり、官房の運輸通信経済課と計画課が立案等の実務を担当している。個々の港湾の計画、建設、管理、運営の責任は港湾によって異なるが、タイ港務公団 (Port Authority of Thailand, 略称PAT) が大きな役割を占める。これはPAT法に基づき1951年設立、100%政府出資、MOTC所管の国営企業体で、職員総数約6000人、総裁以下5つの現局と現段階で2つの港湾事務所からなる。バンコク港とサタヒップ商港についてはPATが管理者（所有者でもある）となっており、管理・運営（港湾荷役・貨物保管業務を含む）を担当し、拡張・改良にともなう計画、資金調達から建設まで、施設や機械の調達など一切を行う。

東部臨海 (Eastern Sea Board, 略称ESB) 開発計画の2つの深海港については国家経済社会開発庁 (National Economic and Social Development Board, 略称NESDB) が計画全体推進のため積極的な役割を演じ、その開発委員会 (ESB Committee, 首相が委員長) の事務局 (Office of ESB) がMOTCの協力のもと計画実務を担当した。建設は、レムチャバン港についてはPATが、マプタップット港についてはタイ工業団地公団 (Industrial Estate Authority of Thailand, 略称IEAT) が担当している。このうち建設が一步進んでいるレムチャバン港については管理主体がPATと決まったが、これについては議論を第IV節に譲ることとする⁽⁴⁾。

II 港湾経営の環境変化

1. 経済成長と需要増加

表-1は、過去10年間にわたるタイ国的主要品目別輸出入量を一覧したものである。輸出総量としては、1979年1417万トンから1988年2857万トンへほぼ倍増するまで、あまり激しい変動なく増加している（なお、1989年の輸出総量は3406万トンにまで達している）。このうち大半を占めていた農産物は、国際市場価格や作柄そしてECによるタピオカの輸入割り当て規制などの要因によっ

表一 1 タイ国の貿易量推移

(a) 輸 出

(単位:千トン, %)

品 目	1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		
農産物																					
米	2,816	20	2,802	19	3,030	18	3,784	17	3,476	20	4,618	22	4,067	18	4,525	19	4,443	19	5,701	20	
メイズ	1,988	14	2,175	15	2,557	15	2,801	13	2,630	15	3,117	15	2,757	12	3,982	16	1,628	7	1,208	4	
タピオカ	3,960	28	5,215	36	6,277	36	7,833	36	5,195	28	6,563	30	7,127	32	6,316	27	6,205	25	7,662	27	
砂 糖	1,191	8	452	3	1,117	6	2,207	10	1,537	9	1,243	6	1,859	8	1,962	8	2,027	9	1,856	7	
糖 密	533	4	246	2	435	3	927	4	727	4	775	4	897	4	831	3	483	2	413	1	
ゴ ム	523	4	457	3	474	3	546	2	557	3	594	3	695	3	764	3	890	4	937	3	
そ の 他	802	6	729	5	826	5	998	5	856	5	872	4	1,118	5	943	4	848	4	2,617	9	
小 計	11,813	84	12,076	83	14,716	86	19,096	87	14,978	84	17,782	84	18,520	82	19,323	80	16,524	70	20,398	71	
木 製 品	45	0	47	0	67	0	76	0	104	1	69	0	69	0	66	0	163	1	270	1	
海 產 物	118	1	107	1	131	1	134	1	129	1	157	1	190	1	236	1	263	1	253	1	
鉱 產 物	768	5	858	6	913	5	1,005	5	1,065	6	1,459	7	1,871	8	2,262	9	3,449	15	5,440	19	
工 業 製 品	1,429	10	1,391	10	1,413	8	1,551	7	1,498	8	1,774	8	2,029	9	2,461	10	3,049	13	2,206	8	
総 計	14,173	100	14,479	100	17,240	100	21,862	100	17,774	100	21,241	100	22,679	100	24,348	100	23,448	100	28,567	100	

(b) 輸 入

(単位:千トン, %)

品 目	1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988	
石 油	11,175	56	11,818	63	10,831	63	9,619	61	10,384	51	11,093	58	9,415	52	9,569	50	11,658	51	11,974	43
鐵 鋼	3,106	15	1,735	9	1,893	11	1,940	12	2,732	14	2,181	11	2,744	15	3,135	17	3,558	16	4,696	17
化 学 製 品	1,011	5	811	4	945	5	849	5	1,198	6	1,115	6	1,340	7	1,593	8	2,038	9	1,853	7
木 製 品	735	4	312	2	415	2	359	2	461	2	428	2	1,032	6	236	1	518	2	788	3
紙・パルプ	434	2	372	2	414	2	349	2	427	2	359	2	428	2	396	2	566	2	563	2
肥 料	861	4	695	4	771	4	920	6	1,465	7	1,246	7	1,185	7	1,318	7	1,312	6	2,045	7
工 業 原 料	205	1	149	1	167	1	138	1	211	1	628	3	375	2	517	3	600	3	6,146	21
そ の 他	2,559	13	2,734	15	1,752	10	1,725	11	3,305	16	2,010	11	1,709	9	2,216	12	2,505	11	28,055	100
総 計	20,086	100	18,626	100	17,188	98	15,899	100	20,183	99	19,060	100	18,228	100	18,980	100	22,755	100	28,055	100

(資料) Customs Department, MOTC Statistics

て輸出量が途中で変動したり伸び悩んだりし、輸出総量におけるそのシェアは80%台後半から70%程度にまで落ちてきている。逆に工業製品は10年前におよそ140万トンだったのが、300万トン前後にまで順調に増加してきている。また、鉱産物の輸出増加も近年目立っている。なお、主要な輸出先はオランダ、日本、マレーシア、中国、アメリカなどである。

一方の輸入総量としては1979年の2009万トンから1988年2806万トンまで、多少凹凸を繰り返しながら伸びてきた（1989年の輸入総量は3356万トンにまで及んでいる）。このうちとくに顕著な変化は、過半を占めていた石油が経済成長にもかかわらず量的に増えず、そのシェアが半分を大きく割るようになってきていることである。これは東部臨海開発計画の重要な成立要因になっているシャム湾での天然ガスの产出が実質的に1983年から始まり、石油輸入を代替していることによる。その結果、近年輸出と輸入が量的にほぼ拮抗するようになってきている。石油に続いて鉄鋼、化学製品のシェアが大きいが、石油のシェア減少分は全体的に振り分けられ輸入品目が多様化していると言えよう。なお、主要輸入元はシンガポール、マレーシア、日本、ブルネイなどとなっている。

このような貿易量の近年の急速な伸びはもちろんGDPの成長と対応しているもので、第5次国家経済社会開発計画期間中（1982～1986年）のGDP年平均成長率が4.4%だったのが、第6次計画期間中（1987～1991年）は鉱工業を牽引にして当初の予想を5%程度も上回る11.7%を達成しそうな勢いであることを物語っている。第7次計画期間（1992～1996年）について、NESDBの最も新しい発表による見通しとしては⁽⁵⁾9%程度を想定しており、第6次計画期間中ほどではないがやはり経済成長が安定的に持続するものと見られる。これが達成されれば輸出入量の増加は続き、それが鉱工業產品を中心として多様な内容で予想される反面、農産物輸出や石油輸入が頭打ちになる背景事情に変わりはないであろう。

2. 工業化とコンテナリゼーション

以上の貿易量を背景として中心港としてのバンコク港の取扱貨物量を見ると（表-2）、1979年に輸入373万トン、輸出86万トン、計459万トンだったのが、10年後の1988年にそれぞれ614万トン（1.6倍）、495万トン（5.8倍）、1109万トン（2.4倍）と、輸出を中心に伸びが著しい。表-2からうかがえるようにこの伸びを支えているのは、既存需要のコンテナ化も含めてコンテナ輸送貨物の需要増加である。コンテナ貨物だけ見ると、1979年から1988年までの10年間に輸入は3.9倍、輸出は実に7.2倍に増加している。コンテナ取扱個数としてみる

と1988年は輸入39.8万TEU、輸出39.4万TEU、計79.2万TEU（なお1989年はそれぞれ45.3万、47.1万、92.4万TEU）であった。5年前の1984年には輸出入合計が34.1万TEUであったものが、大まかに言ってその後毎年10万T

表一2 バンコク港貨物取扱量

(単位：トン)

年	輸入			輸出		
	在来貨物	コンテナ貨物	総計	在来貨物	コンテナ貨物	総計
1979	2,952,783	776,172	3,728,955	180,883	675,799	856,682
1980	2,746,992	839,050	3,586,042	121,720	895,174	1,016,894
1981	2,607,790	1,126,407	3,734,197	172,105	1,058,775	1,230,880
1982	2,270,486	1,107,361	3,377,847	282,606	1,155,565	1,438,171
1983	2,867,699	1,495,795	4,363,494	249,220	1,330,444	1,579,664
1984	2,613,943	1,537,103	4,151,046	149,533	1,825,065	1,974,598
1985	2,473,960	1,549,312	4,023,272	5,135	2,332,221	2,337,356
1986	2,197,352	1,724,265	3,921,617	5,212	3,069,538	3,074,750
1987	2,585,640	2,318,720	4,904,360	2,574	3,898,636	3,901,210
1988	3,118,015	3,019,564	6,137,579	52,802	4,895,519	4,948,321

(資料) PAT

EUずつ増えてきた勘定になる。

コンテナ化率という指標でバンコク港を見た場合（港湾全体の取扱量について計算）、1979年に輸入20.8%、輸出78.9%であったのが、1988年にはそれぞれ49.2%、98.9%（1989年は同じく52.7%、93.6%）と上昇してきている。コンテナ化率を品目別に補足説明すると（表一1の品目分類に従って）、輸入については鉄鋼、肥料（もちろん石油も）を除いて全体的に徐々にコンテナ化が進んできているとみられる。一方、輸出については、農産物（生ゴムとその他は別）と鉱産物を除いてコンテナ化が浸透した模様であると言っても過言ではない。今後もこの傾向の延長として、輸入のコンテナ化が徐々に進展するだろうと予想される。

このように急速なコンテナ貨物増加の背景として、著しい工業化の進展を見逃すわけにはいかない。GDPにおける製造業のシェアは1988年で24.8%（1989年は推定25.4%）にも達しており、タイ国からの輸出のうち工業製品の占める割合は重量ベースでは表一1のように近年10%前後であるが、金額ベースでは1988年に65.4%（1989年は68.6%）にも及んでいる。

この陰で、近年の外国直接投資の推進が1つの要因として大きい。1985年に認可された外国直接投資プロジェクトは、219件（鉱工業などBOI特典のあ

る業種のみ)だったのが毎年急速に増え続け、1989年には同じく1175件が認可を受けている。とくに、この5年間の総認可プロジェクト3773件のうち18.1% (682件)を日本からの直接投資が占めており、2位台湾、3位アメリカを退けて首位となっている。タイにとって日本からの直接投資が占めるウェイトも大きければ、日本企業からみて海外進出先としてタイのウェイトも大きくなっている。1988年の日本企業の海外進出254件(製造業のみ)のうち、47件(18.7%)がタイに向けられており、アメリカへの進出58件に次いで2位となっている。

しかも、タイに進出した日系企業の最近目立った動きとして、1986年の円高以降タイ国内の消費よりも輸出志向へ変化してきたことが指摘できる。日系企業の製品のうちおよそ8割が輸出に向けられ、おおまかにその半分くらいは日本向けの逆輸出であるという経験的推測も聞かれる。過去18年間にわたるタイ国の輸出額を説明変数として回帰分析してみたところ、独立変数としてGDPの他に円に対するバーツの為替レートが有効であるという結果も出ており⁽⁶⁾、日系企業の輸出志向性を裏付けている。

GDPの伸びとそれを支える工業化、東部臨海開発計画やI E A T等によるその他の工業団地開発計画、日系企業進出の流れなどが今後も延長されれば、コンテナ貨物の需要増加は引き続くものと見られる。

III 港湾経営の現状

1. 港湾混雑と経営効率

需要急増とコンテナ化の進展という前節の指摘を鑑みると、当然バンコク港内外の混雑が議論の焦点となる。1989年時点の1281万トンという総貨物取扱量はバンコク港の現在の岸壁容量といわれる820万トンを越え⁽⁷⁾、同じくコンテナ取扱個数92.4万T E Uは関係者の間で処理能力の限界と言われる60万T E Uを遥かに越えている。1コンテナバース当たりの年間平均取扱量は13万T E Uと推定され、またコンテナ埠頭の占有率は平均でも85.8%と高い調査結果が1988年に公表されている。

バンコク港の岸壁の利用がサチュレートしつつある以上に、現況の混雑問題が港内陸側において深刻であることを指摘しなければならない。無秩序な港内用地利用や錯綜した港内交通も問題を悪化させているが、制度的な問題要因が2つ存在する。①港運の問題で、港内荷役(船積み・陸揚げを含む、船内荷役は除く)にはP A Tの機械と作業員の利用が義務づけられているが、その非効率性から実際にはそう機能していない。これには、機械の老朽化(更新遅れ)

と整備不良、作業員や機械の配置手はずの不適切さ（計画荷役の欠如）、作業てまどい（作業員の研修不足）などが指摘され久しい。これが荷役を遅らせるほか、港内各所での貨物の滞留の原因となっている。

②いま1つは、輸入貨物の港外への道路による搬出について、タイ通運公団(Express Transportation Organization of Thailand, 略称E T O)というやはり国営企業の輸送サービス利用が義務付けられていることである。E T Oのコンテナトレーラーの料金が在来荷姿貨物のトラック料金より不当に高くまたトレーラーの不足もあり、輸入コンテナ貨物の港内でのデバニングを盛んにしている。一方、E T Oによる空コンテナの港外搬出の料金も不評で、これが輸出貨物のコンテナへのデバニングが港内で行われる一因を作っている。これに税関の輸入コンテナ貨物の港内での全量検閲制（密輸防止のためと言われている）やバンコク内の大型車通行時間、ルート規制（バンコクの交通混雑のため）も影響して、コンテナ詰めされたままバンコク港に出入りする貨物は輸出入とも2～3割にすぎないと見られている。残り7～8割の貨物のコンテナへの詰め込み・取り出し作業は港頭で行われ、また空コンテナが港内あちこちに貯留し、混雑に拍車を掛けている。

さらに、河川港バンコク港の固有の問題は、先に述べた航路航行の為の船型制限である。1985年に入港の在来船610隻の平均積荷量4064トン、同コンテナ船1168隻の平均積荷量343T E Uは、1989年にそれぞれ5987トン（567隻）、547T E U（1688隻）と増えたが、今後これが続く余地はそう残っていない。極東一北米、極東一欧州航路のコンテナ船の平均積載容量は2500～3000T E Uであり、バンコクは主としてシンガポール（主に欧州、中東航路）や香港（主にアメリカ航路）をハブ港とするフィーダー港でしかない。

こうしたバンコク港の混雑や船型制限の解消を託した最大の対策が、レムチャバン港の建設である。その計画決定に至るまでの経緯も決して短くなかったが⁽⁸⁾、建設進捗につれて今度は同港やその関連施設の管理・運営主体についての議論が注目を集める。それは上のような問題の反省も含めて、港湾経営の近代化と効率改善の意識を背景としたものである。同時に、レムチャバン港がフル稼働するまでの間の需要に応える暫定的対策として、バンコク港およびその関連施設の効率アップや容量補強の工夫がなされている。こうした動きの奥に着実にうかがえる1つの共通した流れが、民間活力の導入や民営化である。本節の後半でまずこうした具体的な兆候を5点程振り返り、次にこの点に分析・考察を加える。

2. 民活導入の兆し

バンコク港関連からみるとまず、①同港コンテナバースの荷役効率改善策として、民間船社の計画配船とターミナルオペレーションノウハウを引き出すため、船社別優先バース制度が設けられた。これは一定量（年間14.4万TEU）のコンテナ貨物を保証する船会社（または船会社グループ）にコンテナバースと背後用地をセットで専用貸しするものであり、前節冒頭に説明した岸壁のコンテ処理効率にある程度貢献しているとみられる。

次に、②民営のOCY(Off-Dock Container Yard)やOCFS(Off-Dock Container Freight Station)の建設・運営がこれまでに計16件認可され、その多くが稼働している。これらの施設で輸出通関手続きを終えたコンテナ貨物をバンコク港に搬入させ、港内の混雑を緩和しようというものである。大きな荷主や船会社が経営に参加している。

また、③不足するバンコク港のコンテナ埠頭の負担を軽くするため、バンコク港周辺の4カ所で民営の埠頭が認可されている。これはレムチャバン港が供用になるまでということで、5年間の時限許可となっている。バンコク港付近に既に桟橋を所有する大きな荷主が、この許可を取りつけている。

続いてレムチャバン港関連では、④同港ターミナルを民間会社が運営することになった。同港の管理・運営について、1989年前半の段階で政府は次のような意図を示していた。すなわち、管理については新しい国営会社を設立しこれに任せてPAT管理のバンコク港と競争させ、ターミナル運営は民間のノウハウを取り入れるため完全に民営化すると。これに対してPATの労働組合は強い反対運動を起こし、1989年夏に2日間、1990年冬に4日間の港湾ストを実施し、ついに政府から次のような妥協を得るに漕ぎ着けた。すなわち、管理主体としてはPATがあたり、4バースのターミナル運営については多目的バースとコンテナバースの1つをPATが、残りの2つのコンテナバースを民間会社がそれぞれ運営すると。

さらに、⑤レムチャバン港が依然として貨物需要の主要発生・吸収体であるはずのバンコクから126kmも離れているところから、荷主の便宜、港内ターミナル効率アップ、そしてこの間の交通混雑緩和の意味もあり、ICD(Inland Container Depot)がバンコク近くのラクラバン(Lat Krabang)に計画されている。具体的な計画内容についてはまだ議論の余地を残しているが、運営にやはり民間会社が当たることになった。レムチャバン港に絡んだこうした動きの中で民活導入の意義についての議論は、次節に譲ることとする。

IV 港湾経営と民活導入

1. 民活導入の要請要因

国際貨物輸送需要、とくにコンテナ輸送需要の急増という環境にあって、タイ国の港湾には施設容量限界や経営非効率性などの問題が深刻化している。タイ国の現在の経済成長が世界的にみても稀なくらい急速なだけに、問題が一層クローズアップされている。その問題の解決というよりは緩和のため、港湾経営の民活導入に活路を見いださざるを得なくなっている状況とそれを受けた民間側の状況の陰の背景を、ここで4つの点に渡って考えてみる。

①もちろんその第1は、経済成長が予想を（第6次計画の場合5%も）越えて余りにも速く、結果的に港湾整備対策が遅れを取ったことである。その急成長を牽引したのは外国直接投資を含めた民間企業であり、港湾整備が後手に回っている間、これら民間企業は自己防衛的にその自らの活力の一部をインフラ整備に費やさねばならなくなった。また、国側もそれを認めて受け入れた結果が、民活導入につながったと理解できる。しかしながら、民活導入に応じた民間側がこれを積極的に新たな優れた投資機会として受け取り参入・競争意欲を示したかどうかについては、疑問が残る。

②第2は、とくにコンテナ化に代表されるように輸送システム近代化要請の波が外から（貿易のパートナー国や企業、進出した外国企業から、あるいは国際的全体傾向として）押し寄せてきており、国の側でその制度的・技術的な要請についていけなかった現れとして民活導入をとらえる見方である。ここでそもそもコンテナ化が要請する技術革新について思い起こしてみると、在来船の場合のように岸壁から岸壁までで1つの輸送区切りが終わるのではなく、コンテナターミナル（港内のコンテナ埠頭から港外のICD、OCY、OCFSまでを含めた広い意味でのコンテナターミナル）からコンテナターミナルまで、願わくばドアからドアまでの一見分かれた施設での荷役、通関、コンテナ詰め・出し、アクセス輸送等全ての機能が互いに整合して効率よく運営されないと、荷主のニーズや船会社の運航計画に対応できない。そこでPATなど国の運営体制・装備や技術（すなわち職員研修）の変革がこうした技術革新に間に合わず、需要急増と施設容量限界の谷間にあって、民間のノウハウに頼らざるを得なかったとも言える。

ただ、コンテナ輸送のこの固有のシステム的性格は、こうした違った施設間の運営整合性を高めるため施設運営主体の再編、とくに船会社の役割の陸側への拡張をともなう傾向にある。先進国においてもコンテナ化の進展にともなっ

て施設運営体制の再編は起こるもので、たとえば日本でも船会社がターミナル運営に参入して港運業界の経営に影響を及ぼしたりしている⁽⁹⁾。タイ国など途上国の場合、このコンテナ化固有の技術的要請からくる運営主体再編にあって、たとえば荷役がそれまで国営で、もし仮にその技術水準に大きな問題はないにしても、それを取って代わる側の船会社が民間の場合、勢い民営化あるいは民活導入という形がみられるわけである。

③第3に、とくに途上国の場合、民営化の陰に資金負担の分散という背景もある。途上国における港湾整備の資金需給事情をまず需要側から眺めると、まず輸送需要全体の急速な増加から港湾容量拡大のための投資が必要になる。それに加えてコンテナ化のための施設変更、新たな施設建設、設備の導入、研修の実施などが必要になり、とくにタイ国のようにフィーダー港から自国の深海港建設を目指している場合はなおさらである。一方、資金の供給面については、まず途上国では資金が絶対的に不足していることは間違いないく、それを国が調達しようが、国営企業の調達にして債務保証に回ろうが財政の大きな圧迫要因となる。さらに、在来の輸送に比べて資本集約的なコンテナ輸送は規模の経済性を基本としており需要のまとまりを必要とするが、途上国の場合、先進国ほどは需要密度が高くなく十分な採算性が期待できない。このような国への財政負担と採算性のリスクを多少でも和らげるという効果が、意識的にせよ、結果的にせよ途上国民間資金導入に織り込まれていよう。

④上述のような国側の計画的・技術的・財政的事情が民活導入の大きな動機になっているならば、民間側はその機会提供に対して準備が整っていたかというと、必ずしもそうとは言えない。タイ国を含めて多くの途上国では、国側、民間側を問わずコンテナターミナルの運営と言った革新技術の経験もノウハウも持ち合せていない。ましてや、とくにレムチャバン港のターミナル運営の場合（いくらP A T側で建設やガントリークレーン設置まで整えて）、民間側に相当の出資が余儀なくされ、この技術力・資金力の両面でこの提供された民活導入機会に応じられる地元タイ企業は、残念ながら1社とてない。そうすると外国企業ということになり、これについては当然活動制約が出てくるので（タイ国の場合 The Alien Business Law など）、必然的にタイ国と外国との合弁企業がこれに応じる結果となった。

さて、以上のような民営化の背景要因は、タイ国に顕著であるが、他の途上国にもかなり当てはまるところが大きい。これら要因の検討結果に立つと、途上国、とくにタイ国の港湾部門の民営化が現在の先進国の場合の民営化と事情を異にしていることに気づく。一般に本来民間の手によって効率的に供給され

るべきサービス（または財）を国営により供給する場合には、経済的な資源分配への介入（サービスの適正分布、費用遞減性下での赤字生産を含む）、政治的・国防的な国益確保、国家的な資金調達能力や土地取得能力の必要性などの理由を背景としている。逆に、それまで国営のサービス供給が民営化される場合、これらの理由がある程度無効化または代替可能化しているはずである。ところがタイ国の場合は、これらの理由のいくつかがまだはっきりと存在しながら、国の側で計画的、技術的、財政的な問題と直面していることが民営化の主な動機になっている。日本の場合にも“総合的な港湾空間”と呼んで水際線に物流・産業・生活に関わる諸機能整備のため民活導入が注目を浴びているが¹⁰⁰、これは民間主導プロジェクトの斬新さに着目して国の助成など民間の進出環境を計画段階から整えようとしているようにみえる。これに対してタイ国などのケースでは、民間がその活力を發揮できる範囲が狭く、あくまでも基本的に国による港湾経営なのである。しかも、民間のほうで導入されるべき活力が十分に育っていないというのも、先進国の民活導入のケースと大きく違っている点である。

それならタイ国における国営企業の民営化で、もっと自由な競争と効率化が期待されるケースはないかというとそうではない。タイ国の国営企業（法人格の企業のみについて）をその設立の法的根拠で見ると、大きく次の4つに別れる¹⁰¹。①国会の特別法に基づいたいわゆる特殊法人で（100%政府出資）、産業インフラ整備関係が多く、交通ではP A Tの他タイ国有鉄道（State Railways of Thailand、略称S R T）、タイ空港公団（Airport Authority of Thailand）などを含む。②国営企業法に基づく勅令によるもので（100%政府出資）、国防・食料関連が多く、バンコク大量輸送公社（Bangkok Mass Transit Authority、略称B M T A）、公共倉庫公団（Public Warehouse Organization）などの他E T Oもこれに属す。③1972年の革命評議会布告に基づくもので、タイ国高速道路・高速輸送公団（Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand、略称E T A）がこれに当る。④会社法や商業銀行法に基づく株式会社（政府出資50%以上）で、タイ国際航空㈱（Thai Airways International Co., Ltd.）、都市間バス㈱（Transport Co., Ltd.）、バンコク船渠㈱（Bangkok Dock Co., Ltd.）、タイ海運㈱（Thai Maritime Navigation Co., Ltd.）などがある。

この第4グループは民間企業との対等の競争が想定されており、実際に民営化が徐々に進められ、今もタイ海運㈱の民間との合弁化は間近と見られている。他のグループについては、E T Oなど民営化の話題に上るものもあれば、P A Tのようなリース方式、S R TやE T Aのような委託方式、B M T Aのよ

うな営業許可方式、などによる部分的な民活導入はみられる。しかし、第4グループと第1グループとでは上述のような民営化条件の熟度が違うので、同じ議論には当てはまりにくいことを認識したい。すなわち、港湾における民営化というのは第4グループに見られるような民営化の主流の波とは違って、あくまで必要な一部分の民活導入にすぎないのである。

2. 民活導入の効果と限界

民活導入のいくつかの動きのうち、バンコク港関連の緊急策については必要性が迫っていたこともありそれなりの成果は得ており、ここでは主としてレムチャバン港関連について検討することとする。コンテナターミナルやICDの民間運営は、バンコク港でのPAT運営の状況と比べる限りにおいて効率アップが期待でき、またPATがこれまで余り営業・広報活動をしていなかったことからこの点でも補われるであろう。しかしながら、このリースが計画・建設に参画できない方式で民間ノウハウの発揮範囲が比較的小さく、使用料支払も収入シェア方式で民間オペレーターにとってこの意味でインセンティブはそう大きくないとみられる。ただ、発展途上国のタイ国として中期的にみた場合、ターミナル運営する合弁企業のタイ側パートナーそしてPATなどがこれを絶好の研修の機会ととらえて技術移転を受けるならば、それがこれまで最大問題であっただけに貴重な効果と言えよう。

一方で懸念されることは、タイ国の港湾経営問題解決のためにはもっと高いレベルでの政策改善が必要で、ターミナル運営の民営化という限られた措置への効果期待が大きすぎて、より根本的な政策課題が忘れられてしまわないかということである。次に、バンコク港とレムチャバン港との競争、そして港湾サービス料金決定という2つの問題について考察し、この点を明確にしておく。

レムチャバン港が完成したならば、長期的には深海港としての同港とフィーダー港としてのバンコク港は基本的にそれぞれの役割分担が考えられる。しかし、当分の間、今のレベルの需要では、今とは逆にタイ国全体として港湾容量に遊休部分ができ、その意味で両港間に競争が予想される。政府もこの間の競争を期待しているが、この競争はターミナル運営の効率や営業活動成果などで決まる部分は少なく、むしろICDの計画内容と実現時期、バンコク・レムチャバン間の交通事情、次に述べる港湾料などの最も大きな要素に左右されよう。この意味で、MOTCなどが国家的な見地で資源の適正配分を十分に考慮した計画や意思決定を成すことが重要である。

PATの港湾料金決定は閣議が定めた範囲内なら独自に改定できるように

なっているが、貨物取扱部門で大幅な黒字なのに（1989年の場合、収入32.1億バーツ、支出7.3億バーツで、利益24.8億バーツ）、船舶取扱部門では損益がほとんど均衡している（同じく収入2.7、支出2.1、利益0.4億バーツ）。また、P A Tは長らく黒字運営で、1988年には12.4億バーツ（5.5円換算なら68.2億円）、1989年には21.7億バーツ（同じく119.4億円）の純利益を出しており、この約6割を国庫に納入している。港湾という経済活動、とくに工業化に欠かせない公共サービスの使命を考慮すると、適切な個別原価や公共的必要余剰の計算のもとでの料金政策が望まれる。

V おわりに

経済成長が著しい発展途上国で港湾需要が増大し混雑が悪化するにつれ、港湾経営の効率改善や施設容量の拡大が必要となる。そこにコンテナ化という技術革新の要請が同時に押し寄せてくる場合、その資本集約性からさらに投資を必要とし、関連施設をまたがった整合性の下でのシステム的機能要求性から高度な港湾運営技術を必要とし、またその規模遞減性からさらに集中した需要を必要とする。このような港湾経営の資金、技術、集中需要というのは多くの途上国にとって皮肉にもむしろ弱点であり、その対応策として民活導入が取り入れられている感じさえある。そこで活力を提供してくれる民間も実は船会社などの外国企業との合弁であり、現状では活力発揮の舞台も限りがある。途上国の港湾経営は本格的な民営化の流れに混じるには必ずしも機が熟しておらず、現段階の民活導入に期待過剰となってはならない。

注(1) タイ国における港湾の現況については、徳田峯夫に詳しく、本章でもこれを参照している。

- (2) なお、シラチャ (Sri Racha) 沖のシーチャン (Sichang) 島付近水域（バンコクの南東約100 km）はその大きい水深から大型船の瀬取り・直積み等用の投錨地としてバンコクの外港的役割をし、岸側に石油栈橋3基がある。
- (3) なお、長く議論を賑わせているが、マレー半島北部南タイのクラビ (Krabi, アンダマン海側) とカノン (Khanom, シャム湾側) に大水深港を建設し、その間を高速道路、鉄道、パイプラインで結ぶというランドブリッジ構想がある。

- (4) 以上の4港以外の港については整備計画と建設をMOT Cの港湾局 (Harbour Department, 略称HD) が行い、完成後に所有権は大蔵省 (Ministry of Finance) 財務局に、管理は基本的に各地方公共団体に移される。しかしながら地方公共団体やそれを支援するはずの内務省 (Ministry of Interior) の港湾管理能力に限界があるため、一部港湾の管理はHDに残されたり、港が民間会社にリースされたりするケースが見られる。また、タイ国における水面の管理・運営については、HDとPATがそれぞれの港湾管理責任に応じて水域により分担している。

- (5) NESDB, p.18.

- (6) Lakananit。

- (7) MOTC情報室発表。なお、PATはこれを3800万トンと発表しているが(PAT),現在の利用状況から見てそこまでは見込めないと思われる。
- (8) プロジェクト案は1961年から始まり、途中日本の援助もあり、プロジェクトの最終確認は1983年までかかっている。港の総建設費は24.6億バーツ(1バーツ5.5円換算なら135.0億円)で、そのうちの初期投資額20.3億バーツ(同111.6億円)は70%をOECFローンで30%をローカル資金で賄ってきた。
- (9) 天田乙丙。
- (10) 常陸壯介。
- (11) 恒石隆雄。

参考文献

- 天田乙丙「コンテナ化と港運の対応」(『港湾』, 1989年12月)。
- 財運輸経済研究センター『国際化の進展がわが国の国際物流に及ぼす影響に関する調査』(財運輸経済研究センター, 1990年)。
- 現代公益事業講座編集委員会『公益事業形態論』(電力新報社, 1974年)。
- 辻和夫『公共企業概論』(昭和堂, 1981年)。
- 恒石隆雄『タイ工業化と国営企業一産業インフラの形成と民営化の展開』(バンコク日本人商工会議所, 1989年)。
- 徳田峯夫『タイ国の港湾事情—第1回一般的の概要—, 第2回バンコク港—, 第3回レムチャバン港—』(『港湾』, 1990年7月, 8月, 9月)。
- (社)日本海上コンテナ協会『東南アジア地域コンテナ輸送事情調査団』(社)日本海上コンテナ協会, 1990年)。
- 日本郵船㈱調査室『南北航路コンテナ化の背景、経過及び将来』(『海事産業研究所報』, No.200, 1983年2月)。
- 常陸壯介「港湾関係民活事業制度の解説」(『港湾』, 1989年5月~11月)。
- 増山裕『アジア太平洋地域の港湾におけるコンテナ取扱の変化と方向』(『コンテナリゼーション』, 1990年8・9月)。
- P. Curwen, *Public Enterprise : A Modern Approach*(Brighton, 1986).
- L. P. Jones, ed., *Public Enterprise in Less-Developed Countries*(Cambridge, 1982).
- S. Lakananit, "Relation between Shipping Transportation Services for Export/Import and Economic Growth of Thailand" (1991).
- T. R. Leinbach and Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport : Issues in Development*(Singapore, 1989).
- Lloyd, *Lloyd's Port of the World*(London, 1990).
- National Economic and Social Development Board, *Summary of National Development Direction within the Seventh National Economic and Social Development*(Bangkok, 1990).
- The Port Authority of Thailand, "Annual Report", Each Year.
- R. Robinson, "Containerization in Ports of Third-World Asia : An Overview of Present Patterns and the Direction of Future Growth", *Maritime Policy and Management*, Vol.12, No.4,(1985).
- L. A. Schuler, *The Elements of Transport*(London, 1955).
- M. Tokuda, "Data-Book on the Ports in Thailand" (1990).
- N. Truong, ed., *The Role of Public Enterprise in National Development in Southeast Asia : Problems and Prospects*(Singapore, 1976).
- World Bank, *State Intervention in the Industrialization of Developing Countries : Selected Issues* (Washington, D. C., 1979).

第18章 植民地治政下における大連港経営

I 南満州鉄道株式会社の設立

中国遼東半島南端、大連湾の西南部に大連港はある。黄海に臨み、年間平均温度は10度以上、結氷期は1月から2月の約7週間、寒暑の差は甚だしく、冬は西北の烈風、夏冬の時期には濃霧に見舞われる。現在は旅大市の一部となっている。この港は、1907（明治40）年4月より日本が第2次大戦で敗北した1945（昭和20）年8月まで、南満州鉄道株式会社（以下「満鉄」と略称）により、港湾施設が整備され、運営された。この満鉄の性格、港湾管理運営の実態を通して、日本国内では実現できなかった港湾管理運営の一元化の姿、管理主体の仕組み、満鉄を利用せざるを得なかった理由などを明らかにする。

大連港の生みの親は帝政ロシアである。清国海軍の寄港地にしかすぎなかつた寒村柳樹屯に代わる近代的市街地、近代港湾の建設を現在の地に造成する計画を立て工事に着手したからである。

帝政ロシアはシベリアより南下するため、海軍基地としての不凍港を朝鮮に求めていた。

日清戦争後、清国は朝鮮より手を引き、日本に台灣、澎湖諸島、遼東半島の割譲を認める下関条約に調印した時、ロシア、ドイツ、フランスは中国の領土保全を口実に、日本に遼東半島の返還を迫った。日本はこの三国干渉を呑まざるを得ない軍事力しかなかった。この後、ロシアは旅順と大連、ドイツは膠州湾（青島）、フランスは広州湾、イギリスは香港島対岸の九龍と山東半島の威海衛の租借に成功した。清国内では、帝国主義列強の中国の植民地化の動きに対して民衆の反帝闘争が湧き起きてきた。

日本は、1896（明治29）年にロシアとの間で「モスクワ議定書」を結び、朝鮮の独立を認め合ったものの、朝鮮の支配をめぐる対立が続いており、朝鮮を完全な影響下に置くことが最大の関心事であった。

ロシアの関東州租借条約では旅順および大連を25年間租借し、旅順は軍港、大連湾は外国商船の航行にも開放されることになっていた。条約は1898年3月締結、翌99年からロシアは大連港の整備にかかった。ロシアは既に北満を横断する東清鉄道の利権を清国から得ており、この鉄道に連絡し、シベリア鉄道本

線へと結ぶ中国東北部縱貫鉄道を旅順を起点として建設したい意図をもっており、この鉄道建設にともなう付属地の取得も、この条約に含まれていた。遅れて清国に入ってきたアメリカは借款を通じて粵漢鉄道の支配権を握り、中国に対する門戸開放、機会均等を主張するようになってきた。ロシア、ドイツ、フランスのグループとイギリス、アメリカ、日本のグループが中国を中心に競い合うようになっていた。この中でロシアと日本は朝鮮における支配をめぐる対立が鋭くなり、日露戦争が勃発した。1904~5(明治37~8)年、朝鮮および中国東北部を戦場に戦いが展開し、日本はイギリス、アメリカで戦費を調達し、軍需品、輸送用鉄道車両などをアメリカ、イギリスから買付けている。戦端が開かれてから、日本は旅順、大連を占領し、大連港は兵站基地の役割を担った。

講和に際し、ポーツマス条約では第2条でロシアが日本の朝鮮における利益を認め、日本の行動については不干渉の態度をとる。第5条で旅順、大連一帯の租借権とこれに付随する特権を日本に譲渡する。第6条で長春(寛城子)旅順口間の鉄道および支線、付属地の炭鉱を無償贈与する。第9条でサハリン島南部の割譲を認めるなど権益分与を約した。また第7条规定で「満州ニ於ケル各自ノ鉄道ヲ全ク商工本ノ目的ニ限り經營シ決シテ軍事ノ目的ヲ以テ之ヲ經營セサルコト」を両国は約束した。この約束が満鉄誕生の根拠となったものと考えられるが、講和を斡旋したアメリカが後に満鉄共同經營あるいは經營の譲渡を交渉してくるようになることから、国際世論がこの地域の鉄道の自由利用を期待していたともとれる。

講和に先立ち、遼東半島より東北部一帯の将来を日本がどう取扱うか、鉄道、炭鉱、港湾をどう運営するか、これらは「満州經營論」の名で、後藤新平、児玉源太郎らの主張が現れる。児玉は台湾総督、後藤は児玉の下にいて民政長官を務め、植民地經營の経験をもっている。両人ともイギリス東印度会社に近い構想を抱いていたが、児玉は当初「満州鉄道庁」構想を出し、後藤は国策会社構想を抱いたようである。児玉は日露開戦に当たり満州軍総参謀長として出陣、占領地行政に携わることになるが、1906(明治39)年5月の日本政府の満州政策に関する最高会議「満州問題に関する協議会」で、伊藤博文の提議した「軍政より民政への移行」が承認され、終戦後に開始された満州經營委員会、これに次ぐ「南満州鉄道会社」設立委員会の委員長に児玉が座り、民政への途が検討され、具体化されていく。会社經營の最高責任者に後藤が推された。児玉は後藤と共に台湾經營を行い、後藤からは満州經營の献策を受け、かつ児玉が軍の先輩である山県有朋に後藤を奨め、児玉は軍政の当事者として民

政移行に際しての円滑な事務処理を望む。こうした点を総合すると「後藤新平ヲ総裁ニスル外、此満州経営ノ原動力タル鉄道ノ始末ヲ付ケ得ル者ナシ」(杉山茂丸の児玉からの伝聞)と山県、伊藤、西園寺公望が揃って推挙した理由が推察される。

講和後の関東州の治政機関としては、関東都督府が1906(明治39)年9月1日に発足、都督は陸軍大将または中将で、初代都督には陸軍大将大島義昌が発令された。都督府は関東州および付属地の司法、行政、警察を担当し、南満州鉄道線の保護取締り、満鉄の業務監督に当たることになった。同日大連港については「大連開放に関する宣言」を発し自由港とした。満鉄については、同年6月8日勅令第142号により「南満州鉄道株式会社ヲ設立セシメ満州地方ニ於テ鉄道運輸業ヲ営マシム」とし、日清満州善後条約(1905年12月)に基づき、満鉄の株式は清国政府、清国人も出資できるようになっていたが、応募する者がなかった。設立準備がすべて日本側で行われたためである。

国内における満鉄に対する監督と植民地政策の権限が錯綜する恐れもあった。後藤はこの問題を解決するために、関係機関の代表者、元老たちと調整を図っている。「若し官僚政治の流弊此間に滲入し、殖民政策上無経験の徒此権宜の事局を解せず、漫に法律官則の具文に牽かれ、枝葉の理論に趨り、実務を口舌の間に誤るが如きことに至らんか。是寛に満州経営の大患なり。……東印度会社の故態を満州に再演し得べきものに非ざることは固より某の予知する所」と権限をめぐる争いに陥入することを極度に恐れている。総裁とはいえ、民間会社の代表者にすぎず、官の権限の前に平伏さざるを得ないことを予期したからであり、彼は就任に際し、さまざまの特権の付与を所望している。

満鉄の事業は、南満州鉄道および鉄道付属地にある炭鉱その他の経営、付属地内における土木、教育、衛生等の施設の管理運営であり、付属地における費用の支弁のため、政府の承認を得て、付属地の居住民から手数料その他必要な費用を徴収できる権限が与えられた。付属地の裁判事務、外交事務は領事に属した。満鉄は当初外務大臣の所管とされ、後藤は関東都督府顧問を兼ねる。港湾行政は関東都督府(1929年に関東庁と改称)が担当した。

後藤の満鉄経営理念は、軍事外交以外の権限をもつ総合的組織づくり、裁量の余地ある対政府関係、経営向上に結びつく自由な事業体制であった。

1932(昭和7)年3月1日、長春(新東)に首都を置く満州帝国が建国された。租借地行政と満州国行政との二元化、従来大連中心で進められた満州経営の流れに新たな流れが混入することになったのである。

満鉄の事業は多角化しており、満州国建国により欧米の勢力が満州から撤退

すると、日本企業集団が満州市場で競争するようになるのは避けられない。

新京と大連の対立の形をともなって、政策論争から満鉄の解体案、持株会社案などが提起され、満鉄設立期の満鉄の使命と国際環境は大きく変わったとの認識から満鉄の地域独占を排し、満州を一般企業に開放すべきである。満鉄は鉄道運輸の本務にのみ務めるべきであるなどの議論がひろまつた。1934年に満鉄は拓務省の監督を離れ、陸軍の兼任である在満特命全権大使、対満事務局の監督を受け、関東軍の事実上の統括下に入るようになった。1936年には満鉄付属地行政権は満州国に移り、治外法権の一部撤廃が進む。この時期、松岡洋右総裁は満鉄改組に踏み切り、鉄道の一元的経営と専業化を表明する。社線、受託の満州国鉄線・朝鮮鉄道線を鉄道総局を奉天に置いて一元的運営に当たるというものである。鉄道と並び港湾を受託経営するものが増えている。この専業化宣言とともに、事業の多くは直営から分離し、関係会社として独立させて行った。これらが満鉄コンツェルンの一群である。

II 大連港の整備と運営体制

大連港は大きく分けると、第1埠頭から浜町埠頭に至る輸出入および旅客船繫船を目的とする大連埠頭区、危険品および油類取扱いを主とする寺児溝区、雑船貨物および漁獲類を取扱う露西亞町区、輸出石炭積出し専門の対岸の甘井子区の4区になる。

1908（明治41）年6月から第1埠頭に接する東防波堤の築造と第1埠頭の改築に着手するとともに、航路の浚渫を開始した。工事の経過は表-1のとおりである。

事業に要した資金は、創業から10年間をみると、資本金2億円（政府現物出資1億円、民間1億円）、国内の実際の払込みは3,100万円にすぎず、運営資金の大部分は社債（外債）により調達した。1,400万ポンド（日本円約1億3,668万円）の外債が過小資本の日本資本主義を押し上げる力となったわけである。技術力も低く車両製造が自前ができるようになるのが、1914（大正3）年からであり、軌条、機器類は輸入品であり、発注費の58%が外国あてであった。

大連港の自由港宣言には満鉄が本社を大連においてのように、満州開発の拠点の意義が見出される。租借地という国際法上の地位は、鉄道付属地にすぎない奉天などの都市に比べ安定性があり、ロシアがここを1,000トン級船舶100隻を同時繫留する意図で、港湾整備に着手したのも、この大連港の重要さを理解していたといえる。第1期工事を終えたところで日本に占領されたが、日本はロシアの開発計画をほぼ踏襲した。自由港制度は、日清満州前後条約で関東州を

表-1 大連港主要築港工事

工事名	新改築の別	着工期	完成期
防波堤			
東防波堤	築造	明治41年6月	大正4年12月
西北防波堤	改築	明治41年7月	大正7年3月
乃木町地先防波堤	築造		大正14年3月
寺児溝検疫防波堤	築造		大正12年10月
甘井子防波堤	築造	大正15年9月	昭和5年7月
露西更町防波堤	築造	昭和3年6月	昭和7年3月
寺児溝船溜防波堤	築造	昭和7年4月	昭和9年3月
小崗子海面仮防波堤	築造	昭和4年5月	昭和5年3月
繫船岸壁			
第1埠頭	改築	明治41年6月	大正4年12月
甲埠頭	改築	明治44年5月	大正2年3月
	第2次	昭和4年7月	昭和5年3月
第2埠頭	築造	明治44年6月	大正6年3月
	第2次改築拡張	大正7年3月	大正12年3月
第3埠頭・乙埠頭	築造・海面埋立	大正2年3月	大正9年3月
第4埠頭	築造	大正12年5月	昭和3年一時中止
		昭和9年8月再開	
丙埠頭	築造	大正12年5月	大正14年3月
長門町埠頭	築造	大正14年5月	昭和元年
浜町埠頭	ロシア時代のまま	入渠船繫留	
桟橋			
寺児溝第1桟橋	築造		大正3年3月
	改築	大正14年5月	大正15年10月
寺児溝方2桟橋	築造	昭和4年12月	昭和6年4月
	危険品専用桟橋		
甘井子第1埠頭桟橋	築造	大正15年9月	昭和5年7月
	石炭専門桟橋		
甘井子第2埠頭桟橋	築造		
	油類専門桟橋		
海面埋立工事			
寺児溝海面	323,700m ²	明治43年9月	大正7年3月
東寺児溝海面	367,400m ²	大正7年7月	昭和3年3月
寺児溝第1浅橋以東海面	333,400m ²	大正15年3月	昭和10年
露西目町海面	49,000m ²	昭和3年5月	昭和5年11月
第2次工事	153,493m ²	昭和4年12月	昭和10年3月
小崗子海面	1,695,000m ²	昭和7年9月	昭和13年3月
馬家套海面	208,000m ²	昭和2年7月	
航路維持		明治41年3月	

関税自由区域とすることに基づくものであって大連港を介し関東州へ輸入される貨物には関税をかけないということであり、外国船が大連港と日本国内の開港との間を通商航海することをも認めることであった。さらに海陸発着特定運賃制を導入した。この制度は1907（明治40）年7月、大連および營口各発着貨物に対し、鉄嶺以北より両港に達する運賃を均等にしたことに始まるのであるが、こうなると營口港と遼河を結ぶジャンク水運貨物は、連京線の輸送力を大きくするにつれ、大連港へ流れようになる。

大連を行政、産業の中心都市として近代化投資を進めれば進めるほど金融、商業・保管など企業活動が促される。こうして營口港の地位は低下して行くのに反し、大連港へは貨物が集中した。この事態に驚いた東三省總督徐世昌が対抗策として葫芦島築港計画を立て、葫芦島支線建設に着手したほどである。大連港は満州の貨物の70～80%を独占する位に成長するのである。これには中国の民族資本の反感を大きく買った。

大連港取扱貨物量は1907（明治40）年度105万トンから1935（昭和10）年度2,036万トンへと19.3倍、港湾収入は同期間に24.4倍の1,270万円に伸び、就業延人員数は同じく7.7倍の338万人に達し、支払い賃金も13.1倍の315万円に達している。港湾部門に限れば、鉄道、鉱業に次ぐ売上高の大きい利益も同様にあげている満鉄の好成績部門であった。

港湾収入は1907（明治40）年9月に大連埠頭船舶取扱規則を定めて原則的に、繫船料並びに桟橋使用料を廃したが、1925（大正14）年7月より徴収基準を明確にすることとした。これは満鉄の収入になり、他に満鉄の収入となる港湾諸掛りには船舶給水料、船内人夫賃、船内荷繰賃、艤船料、貨物陸揚船積賃、倉庫料、荷繰料、接続貨物費用、船用バラスト作業賃、貨車積卸賃、人夫供給料、代弁手数料などの費目がある。1924（大正13）年11月から保管検査、輸入貨物通関、運送、倉庫寄託、保険契約、手続き立会い等の代弁事業は国際運輸会社扱いとなった。

関東都督府時代の1907（明治43）年11月に大連港港則が制定され、都督府海務課（後に海務局へ昇格）が船舶航行安全管理に当たった。埠頭事務所長と海務課長が兼任となるなど、満鉄と関東州行政官との融通がなされている。

大連港に出入した貨物の特徴をあげれば、輸出品は大豆、豆粕、豆油、雑穀類、石炭等の原産品、輸入では綿糸、綿布、麦粉、鉄鋼製品、麻袋、石油、砂糖、貢（煙草）、木材、セメント、石灰類である。日本向けでは大豆、豆粕、石炭で東京、横浜、大阪、神戸、門司、下関、熱田、輸入先は大阪、神戸、門司、下関からである。港湾管理は、関東州行政官の管掌であるが、実際の運営

は次項で述べるように、業務の調整が行われており、航路標識使用料、船舶物件消毒・停留人の食餉（検疫所関係）並びに患者等の手数料は海務局で徴収され、港区・錨地指定、強制水先、航路標識、検疫事務が海務局に属し、自由港とはいえ、関東州を出る物品には、関税が課せられるので1908年に清国との協約で大連海關が置かれ、満州建国後は、大連税關となって残っている。

検査検量業務は大連海務協會が一括担当してきている。

III 埠頭の荷役と港湾労働の供給体制

大連港の港湾荷役は、満鉄の直営で通してきているが、港湾労働者の供給には福昌公司、後には1926（大正15）年に至って、満鉄直系で100%出資の福昌華工株が全面的に請負うことになる。

満鉄創設期の理事の1人である田中清次郎の招きで、三井物産㈱門司支店で港湾ストの解決に成功した相生由太郎が大連港を訪ねる。港湾荷役形態の改善のための調査を1907（明治40）年4月から相生は始める。田中は三井物産から満鉄に転出し、相生の上司の犬塚建次郎と共に理事になり、海運業務に通じていた人である。

日露戦争下の1905（明治38）年7月の門司港の港湾ストは賃上げに起因するものであるが、人夫供給請負が重層構造になっているため、労働者の不満も大きかったのである。相生は、実労働部分を掌握し、港湾荷役を直営形態に切り換え港湾ストを收拾した。この経験を犬塚は買って、相生を大連港の埠頭経営に当てようと考えたのである。

大連港は、満鉄に引継がれる直前直後の埠頭経営の姿としては、第1埠頭、第2埠頭が2本海中に突き出し、この2本の埠頭間の岸壁を甲埠頭と称し、第1、第2埠頭は民間、甲埠頭は陸軍運輸部が使用することになっており、民間では三井、大阪商船、日本郵船や諸企業、港湾荷役には磯部組、郵船組、神戸組、大阪組、泰正公司等の大小数十に及ぶ「仲仕組」が進出していた。

「倉庫並に野積地はそれぞれ領域を作って縄張りとなし、互にその勢力を争ふために紛擾は絶へず、其間種々な弊害を生じ、一度その貨物の領域を異にし、若しくは他領域の貨物が船積せらるる時はその貨物は直に紛失することになる。」というありさまであった。こうした混乱を統一監督する機関がないうえ、実際の荷役作業は中国人労働者が行っており、日露戦争中の占領行政からの移行期に際していたとはいえ、経営形態の整備と埠頭利用効率の向上は重大な課題となっていたのである。

相生由太郎は、田中清次郎満鉄理事港務課長の「大連港は今や各荷主、運送

店の分割経営に委ねあり。之を如何に経営するか理想的にして、且つ実行可能なりや」の調査テーマに答えるため、大連港に連絡する満州内陸部の背後地調査も自らの耳目で行い、さらに三井系の泰正公司を買収し、私財で門司から日本人の有力仲仕を呼び寄せ、自ら「仲仕組」を経営し、作業方法、賃金などを調べ、「仲仕組」の各首脳と交誼を結び、統一経営の方策を研究説明した。この過程で、関係者から業務を奪われるのではないかとの懼れから、相生には脅迫威嚇が相次いだといわれる。これらの実践を経て、提出した報告は、埠頭管理の統一と港湾荷役の直営化であった。

満鉄が大連港を引継いだ当初、大桟橋事務所を置き、坂口新甫を所長に所員は10名、この人員で、①繫船料（船舶総トン数に対し1トン5銭）②通過料（乗客1名につき手荷とも5銭）、③桟橋使用料（貨物1トンにつき10銭）の徴収業務に当たっており、貨物の中心は軍貨で陸軍運輸部の管轄、その他は運送店扱いで、港湾荷役はこれらの下で行われていた。「埠頭百年の繁栄は直営統一より外に途はない」とする相生に対し、満鉄總裁後藤新平は相生案を直截し「今後埠頭の事は大小を挙げて君に委す。一層努力して国家に尽せよ」と相生を大連港埠頭事務所長に招することとした。1907年10月1日組織変更をともなう新管理運営体制は発足した。直営化への協議期間は約3カ月、この間に既存の「仲仕組」は既に購入している荷役道具は購入原価での買取り、入社を希望する日本人は組頭、人夫、運送店主、事務員の別なく、すべて満鉄直庸との条件で、社員化を図った。満鉄は年内に社宅を新築して提供し、住居環境は一新した。埠頭事務所は50余名の職員を擁することになった。しかし埠頭事務所には船舶の離着岸の権限がなく、関東都督府に属す海務課が独立していて、作業に齟齬を生じていたため、1909（明治42）年11月に所長と海務課長は併任となり、これを機に相生は満鉄を退社した。時の總裁中村是公は、相生の埠頭経営の実績を評価し、労働力供給の一手引受けを依頼した。

相生には、かねてより政界雄飛の志があり、満蒙の玄関口としての大連で事業を行う用意はあったが、直ちに福昌公司を設立し、中村の要請にこたえつつ、大連財界において多面的な活躍をした。1916（大正5）年から1925（同14）年まで大連商工会議所会頭を務めている。

相生の福昌公司は労働力供給の業務部門に華工部を置き、中国人労働者の収容施設として、「碧山荘」を経営した。「碧山荘」の建設は1911（明治44）年であるが、規模は総面積が38,377坪の敷地内に、煉瓦造平屋、2階建を含め95棟、延べ6,240坪の宿舎、これに加えて事務所、売店、療養所、俱楽部、道場、図書館、山東人の風習を尊重し、信仰する天后宮社などの設置も図り、中国人

蔑視の強い時代に、貧しい衣食住の中国人労働者社会の中にあって「疲弊の山東から来た者にとっては一つの楽園」とみられるような生活環境を提供した。相生の理念の中に、「日本中国の温き繋がり」と「労資の間に間隙なき連繋をつける」があり、自らも恩典を経験した育英事業にも熱心であったところから、「国際的な家族主義者、労資協調主義者」と呼べる人物であったのであろう。

碧山荘で収容した中国人労働者は、家族持ちをも含め、12月から翌年の5月までの繁忙期には16,000余名、閑散期は8,000～9,500名、閑散期の労働力の利用は、大連港を離れ、営口港や撫順炭鉱などへ転用した。これが福昌公司の他部門の兼営事業が必要だった理由である。この福昌公司華工部の労働力供給業務並びに碧山荘経営は1926（大正15）年11月に相生が病に倒れた際、満鉄では180万円で引取り、180万円出資の満鉄直系の子会社福昌華工㈱に変わった。

重役会議記録をみると、福昌公司は「荷役請負業」という認識で、単なる労務提供とはみていない点が注目される。1925（大正14）年7月3日付の「青島、天津、上海、営口、大連埠頭労働事情比較」によれば、満鉄直属820名（傭員577名、常役夫243名）6.4%（すべて中国人で女子なし）に対し、福昌公司所属華工11,963名93.6%（同上）となっており、華工は船舶関係揚積み作業に従事する者「海上華工」3,701名、沿岸関係作業と貨車積卸し作業に従事する者「陸上華工」4,323名、船内・沿岸を問わず石炭積卸し専門に従事する者「石炭華工」3,221名、会社常傭ではあるが会社常役夫と福昌公司荷役華工との中間にあって半肉体半知的労働に従事する者「常傭華工」524名、常傭華工が不足する時、当日限り雇入れる者「臨時華工」104名、埠頭構内野積貨物の監視、防火の目的で大正13年より採用した者「警戒団華工」90名がその内訳である。大正14年5月1ヶ月の実績でみると、就労延人員陸上華工142,024人（在籍に対し32.9日分相当、以下同様）、海上華工114,731人（31日）、石炭華工99,534人（31日）、常傭華工16,248人（31日）、臨時華工3,222人（31日）と連日の出勤、とくに陸上華工は所属員以上の動員を図るほど多忙であったとみられる。

満鉄所属傭員常役夫の職種は16種あがっているが、多い順に水夫、庫手、連結方現業助手、雜務方、線路方、火夫、見廻方など港内船や臨港鉄道、倉庫管理などの業務に従事していることがわかる。労働時間は、傭員、常役夫、常傭華工は原則10時間、荷役華工もこれに準じ、警戒団華工は12時間である。年間公休は埠頭全体の作業が止まる祝祭日4日、他に月2日間となっているが、常傭華工、臨時華工、荷役華工には公休制はない。賃金は傭員、常役夫、福昌公司所属常傭華工、警戒団、臨時作業華工は日給月給制、荷役華工は出来高払制

である。賃金支払方法は、傭員、常役夫は本人直接払、その他は福昌公司に一括払いし、苦力頭を経て華工に渡る。日本人と中国人との賃金格差は3倍以上であったとみ立てている。

労働組織をみると、満鉄所属傭員、常役夫は社員服務規定により日本人社員の命令を受け、福昌公司所属の常傭華工、臨時華工は、常役夫に準じ、埠頭事務所庶務課が配属先を指示する。警戒団華工は満鉄監視係員の指揮に従う。作業華工のオーダーは、現場詰所より作業があるごとに福昌公司に作業の性質、貨物の種類に応じ、供給人員を連絡する。

作業華工は30~40人が1ギヤングを構成し、これを1幫（仲間、組合の意）とよび、幫に華工頭（苦力頭）がついて、配下華工を鞭撻する。幫の華工は常に動作を共にし、幫は満鉄社員の指揮に従う。同じ作業に複数の幫が従事する際には、福昌公司は中国人の「番頭」を送り、満鉄社員と華工頭の間の意志疎通、便宜を図る。華工頭は167名おり、福昌公司が華工頭を統制している。

埠頭構内作業華工取締規則を1924（大正13年）3月に制定し、埠頭内入門許可証の携帯義務、マッチ所持の禁止など防災対策を厳重にしている。傭員、常役夫は小学校卒業者で仲間内では知識層に属しており、作業華工の出身地とは異なる。福昌公司所属華工は山東省89%、直隸省8%、奉天省その他3%に比べ、傭員、常役夫は山東省43%、直隸省11%、奉天省その他46%となっており、「山東省、直隸省出身の労働者は大部未教育にして、性質温順、身体強大、賃金低廉、熟練労働者と言ひ得ないが、智力を特に要せざる肉的労働に従事せしむるものとしては、実に理想的とも言ふべく」と評されている。昭和11年頃の統計では、碧山荘居住の中国人港湾労働者は、21~30才59%，31~40才33%，41~55才8%，山東省出身89%，直隸省7%，関東州4%があるので、ほぼ30年間、出身地の構成に大きな変化がなかったとみられる。「華工ノ吸収及び統制方法宜シキヲ得開業以来好成績ヲ持続シツツアリ」と1937（昭和12）年には伝えられている。

埠頭運営の一元化の意義は、他の埠頭と比較してみると、より明瞭となる。青島港ではバラ貨物（石炭、塩等）は港政局直営、しかし共同作業所が下請、日本中国船の雜貨荷役は共同作業所、日本以外の外国船の雜貨荷役はアダムス商会に特許している。天津は船社ごと賬房（原義は会計所）に請負わせ、所属の苦力頭に苦力の供給を行わせる。労働者の中核は苦力頭に日雇い形式で従属する。技能工は苦力頭内の階層で中苦力頭に当たる。上海港では、船社・桟橋会社は瑪頭組頭（把頭）に荷役を請負わせ、組頭は苦力頭に苦力の供給をさせる。苦力は同郷者でまとまり幫をつくる。常傭いはない。營口港では、歴史

ある苦力頭の連合体である労働組と福昌公司請負とに2分され、労働組は8名の苦力頭による8幫で形成され、守備範囲を相互に守り、天津苦力を主に使用している。福昌公司は牛家屯貯炭場作業に従事し、大連の石炭華工と同じであり、幫を構成し、山東出身者が中心である。労働組織としての幫はすべてに共通ではあるが、幫構成が同郷出身で固めているか常備いとなっているかに相違が大きくある。その上に賬房、把頭がある。賬房の機能は荷役に留まらず貨物の積卸し、保管、受渡し業務一切を引受けている。青島ではやや協同化が進んでいるようにみえるが、共同作業所(1,300名)、アダムス商会(300名苦力頭9名)は荷役作業を寡占しているものと考えられる。共同作業所組織は20名の苦力頭の連合組織に他ならないように思われるが、史料では明確ではない。

労働力の基本組織に幫があり、この幫の利用の相違が、各港の作業組織の差を生んでいるものと思われる。大連港は労働者数でも、他港のほぼ10倍の規模であり、167の幫構成員を同一宿泊収容施設に居住させ、「満州における華工の宿舎としては最優なるもの」でこれを支えたのである。他港の幫は苦力頭と苦力の間は、主従関係のごとき身分関係がつきまとっていた。また逆に「風成者」として日々の雇入れだけに終わる場合もあったが、大連港では、1925(大正14)年6月4日満鉄重役会議が決めた「支那従業員罷業予防に関する件」によるように①1カ所に同郷者を多数集会せしめない、②なるべく妻帯者を採用する、③なるべく土着民を多く採用する、④他の社外中国労働者との待遇を比較研究し低く抑えない、⑤接遇は丁寧になど、社員に対する待遇に気を使っているので、福昌公司の社主相生由太郎の思想とも相通じ、大連港の港湾労働者は、比較的安定した地位を占めたものと思われる。

IV 日本的ポート・オーソリティとしての満鉄

満鉄の歴史は1906年の会社設立命令(勅令)より1945年に至る39年で終わった。この間の流れを瞥見してきたが、その行程に現れた特徴をとりあげ、日本的ポート・オーソリティの像を描いておきたい。

満鉄は第1に租借地に咲いた仇花である。経営の土台が自国ではなく、他国で育てられ植民地経営の全部または一部を担ったので、中国の民族的利益を抑え、逆に損ねたのは当然である。収益は中国に還元されることなく、日本が吸いあげた。

第2に勅令に基づく特殊法人、国策会社という国家目的と国家支援に支えられていた。このため満鉄は政府に従属し、国家活動に協力し、企業経営に政策的、軍事的配慮が必要であった。

第3に植民地統治と経済活動の矛盾を極力抑える配慮が払われ、満鉄の事業運営と監督に当たって法制上の調整が行われた。埠頭運営上の埠頭事務所長（満鉄業務）と海務課長（関東州官職）の兼任のごときものである。

第4に満鉄の事業経営基盤は鉄道であり、埠頭経営と結びつくのは、海陸連絡のうえから必然であった。大連港を中心とした、あるいは南満州鉄道網を使って朝鮮経由日本へ、シベリア経由ヨーロッパへ、上海港等経由中国中・南部へと連絡運輸事業が展開された。

第5に港湾計画、施工に独自組織と能力を備えていた。沙河口重機工場では、埠頭荷役機械の自給もでき、石炭・電力などのエネルギーも自給した。

第6に港湾等の事業部門の基礎的労働力は中国人労働者に依存しており、中国の自立の動きと結びついており、事業基盤は不安定であった。

第7に満州国が設立され、日本の対中国植民地政策が新たな段階を迎えると、植民地経営主体が二元化し、いわゆる新京派、大連派の対立が現れ、満鉄の組織や存在形態が問題視されることになったが、抜本的改革をしないまま崩壊した。日本資本主義の発展過程では、満州経営は資本蓄積の未熟な段階において着手し、満鉄に地域独占を許し、鉄道、鉱山、港湾、工業、商業、農林、エネルギー、金融保険、ホテル、運輸通信、建設等のほとんど全産業分野で事業を展開し、最後には鉄道、港湾は直営、その他は79の関係会社（昭和12年現在）によって営まれている。満鉄の資本は日本国内で調達された株式、社債と初期は外債により賄われた。事業部門ごとに、国内独占企業群から人材が集められ、港湾関係では三井物産、炭鉱では三菱鉱業からというように管理と技術の専門家が加わっている。

港湾部門は独立採算ではないが、部門だけでも採算はとれ、輸出入の連繫先にあたる諸港に社営の埠頭を開設し、運用した点も、特色である。海上運送にも加わり、大連汽船をして日本・中国中・南部の貨物、旅客の輸送に当らせ、航空事業にも参加しており、満鉄自身がコンツェルンであったのである。

参考文献

- 岩間徹『露国極東政策とウイッテ』（博文館、1941年）。
原覚天『満鉄調査部とアジア』（世界書院、1986年）。
野々村一雄「回想満鉄調査部」（勁草書房、1986年）。
柴孟源『現代中国史』（中国研究所訳、大月書店、1955年）。
鶴見祐輔『後藤新平』第3巻（後藤新平伯伝記編纂会、1937年）。
井上勇一『東アジア鉄道国際関係史』（慶應通信、1989年）。
Whitney Griswold *The Far Eastern Policy of the United States 1939* (柴田賢一訳「米国極東政策史」ダイヤモンド社、1941年)。

- C. F. Remer *Foreign Investment in China* 1933 (東亞經濟調査局訳『列国の対支投資』慶應書房, 1939年)。
- 満史会編『滿州開発四十年史』上巻(満州開発四十年史刊行会, 1964年)。
- 満史会編『滿州開発四十年史』補巻(満州開発四十年史刊行会, 1965年)。
- 『満鉄事業概況』(南満州鉄道㈱, 1922年)。
- 『南満州鉄道株式会社三十年略史』(1937年)。
- 小島精一『満鉄コンツェルン読本』(春秋社, 1937年)。
- 満鉄会編『満鉄最後の総裁山崎元幹』(満鉄会, 1973年)。
- 『現代史資料31満鉄1』(みすず書房, 1966年)。
- 『現代史資料32満鉄2』(みすず書房, 1966年)。
- 『現代史資料33満鉄3』(みすず書房, 1967年)。
- 原田勝正『満鉄』(岩波書店, 1981年)。
- 篠崎嘉郎『満州と相生由太郎』(福昌公司互敬会, 1932年)。
- 関東庁「昭和6年関東庁要覽」(関東庁, 1941年)。
- 日本港運協会「日本港湾運送事業史」(昭和42年)。
- 梅野実「大連港に於ける苦力及荷役作業」(『港湾』第3巻第1号・第3号 大正14年1月~5月)。
- 梅野実「大連港の作業及び使命」(『港湾』第3巻第6号 大正14年9月)。

第19章 韓国のウォーターフロント開発政策 の問題と課題

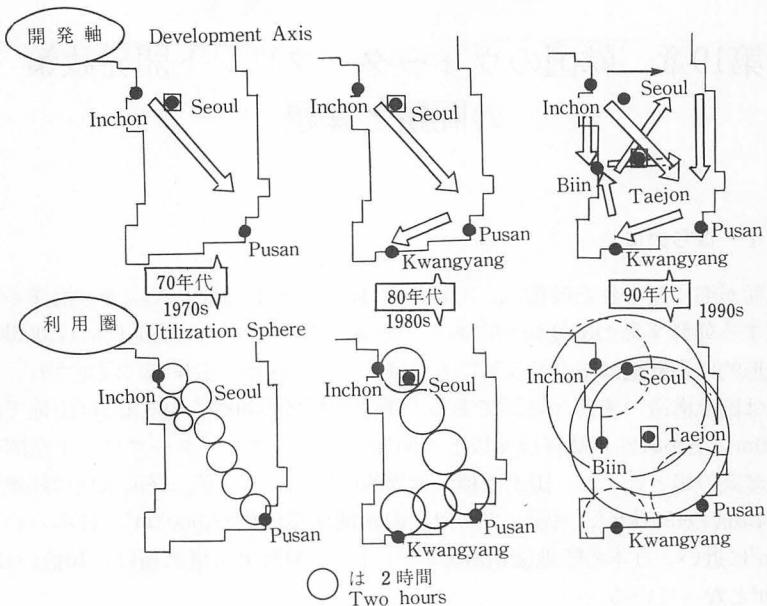
I はじめに

三面が海に囲まれた韓国は、3,000余の島しょと干潟地と大陸棚の海洋から構成する朝鮮半島の38度以南にある。ウォーターフロントの延長は17,000kmで地形的に平野地は国土の3%にも及ばない。可住地が沿岸域に限定され、沿岸域は国土構造の重要な資源である。国土面積99,000km²、66.4%は山地で高度100m以上が81%，傾斜15%以上が55%を占め、ウォーターフロント空間は未来産業の場といえる。国土面積は世界的に狭小であるが、経済水域は陸地面積の4.5倍の45万km²、水深-20m以上の水域面積は約27,000km²、日本の約3万km²に近い。日本の陸地面積37万km²に比べ200海里水域面積は、10倍の451万km²となっている。

表-1 海洋開発の分類

種類	内容
海洋資源の利用	水産資源 鉱物資源 { 石油・天然ガス 固体鉱物 海水 { 冷却用 淡水化 海水成分 (食塩・金属その他)
海洋空間の利用	海上交通 { 海運 造船 人工島 作業台 } 空港・発電所・工場その他 沿岸 { 陸の拡大(埋立て) 交通(港・橋) レクリエーションの場
海洋エネルギーの利用	潮汐による発電 波による発電 温度差による発電

(資料) 東京大学出版会



図一 1 国土利用軸の変遷と展開

海洋は湾内や海岸とはいい難い。それでウォーターフロントの利用を沿岸域開発の中に含むことは不適といえる。しかしウォーターフロント開発に入る鉱物、水産、海水利用を含む天然資源を概念に含め⁽¹⁾、陸の拡大としての沿岸域埋立てとみなすことができる。

ここ数年、生活が豊かになり、価値が高度化し、多様化して、総合的なウォーターフロント空間創造・形成と港湾相互の連繋強化と自然環境保存への国民の関心が急速に高まって、とくに韓国の中海岸におけるウォーターフロント開発の港湾配置が本章の研究カテゴリである。

21世紀におけるウォーターフロント開発の港湾配置への未来像を策定するにあたっては、今から115年前の1876年2月27日、江華島副師營銃武堂で朝鮮と日本代表（全権大使）黒田清隆との「丙子修好条約」締結を契機に釜山浦（釜山港）は日本帝国の朝鮮半島への関門港となった。しかし朝鮮民族の便宜や利益を度外した大陸侵略の橋頭堡機能化と朝鮮半島の収奪機能を果していた⁽²⁾が、大韓民国政府も京釜軸（ソウル—釜山）を中心に「南北縦断型国土開発」の交通政策を施行してきた。下関—釜山—ソウル—新義州—満州—への南北縦

断型国土構造から脱皮しつつ、今や多極分散型国土開発からウォーターフロント開発保存への新たな港湾の体系的配置に迫られ、沿岸域の埋立てがブームとなっている。

時あたかもウォーターフロント線上に港湾の再配置と国土利用軸の変遷と展開によって、1960年代においては10時間圏、1970年代は6時間圏、1980年代における4時間圏から1990年代においては2時間圏を形成することも可能と予想される⁽³⁾。そこで21世紀の国土構造に対応するコンテナ港・ウォーターフロント開発の港湾配置に対する政策的課題にハイライトをあてたいと考える。

II ウォーターフロント埋立てと土地利用

ウォーターフロントは「水辺湖岸（河岸）通り、河岸」などと邦訳されている。海、川、湖などに沿った陸域と水域の両方を指す言葉であり、沿岸域とも呼ばれる。沿岸の土地、とくに港湾または湖水に接する都市地域； Land at the waterfront's edge, esp., the part of a town facing at the sea, the harbour, a lake etc ;(Oxford Advanced Learner's Dictionary English as Homby, 1980) または Land on the edge of a body of water, part of a city or town on such land, wharf or dock section ; A container placed before a stove to heat water, (Random House Dictionary of the English Language) と表現されている。都市計画を重視した都市開発論的視角、海辺（沿岸域）の管理論的視角、ひとことに言えば上記の命題はウォーターフロントの利用、開発、保全という海域と港の相互関係と規定される。

従来のウォーターフロント埋立てによる農地拡張の干拓地と、臨海重化学工業団地造成の埋立地利用形態の見直しが行われてきた。またコンテナ輸送増大による物流システムの高度化に迫られ、港湾の体系的配置がめざされている。今後の港・ウォーターフロント開発の政策的課題は高度の物流空間、多様で高質の産業空間、都市生活者とウォーターフロントの総合的な空間創造を形成せねばならない⁽⁴⁾。それは、港・ウォーターフロント空間それ自体の再編の是非と、他方では臨海部埋立地の土地利用、開発、保全への再編成がある。

1. 韓国の沿岸域埋立条件と埋立実態

沿岸域の埋立てと港湾配置の焦点が水際線にせまられている。国土利用軸の変遷と展開はソウルー釜山間の「京釜一極型」経済開発は、一直線上に人口集中、開発と未開発、過密と過疎の地域格差は、異常地価の高騰を惹起させた。水西土地投機事件は、国会議員5人、大統領秘書官、建設部住宅課長の拘束とソウル市長、国務総理更新と与野政党の改編を惹き起した。未曾有の政経癒着

の大汚職事件は韓国史に類例のない政治問題となった。

異常地価暴騰の政治的根本要因は、第1に「京釜一極型」開発による国土不均衡開発、第2に釜山コンテナ港の開発限界による港湾逆機能化と背後内陸輸送ルートの麻痺、第3に物流、生産機能に特化した沿岸域埋立ての画一的で無謀な埋立政策など、韓国の沿岸域の埋立条件と開発実態を以下まとめてみよう。

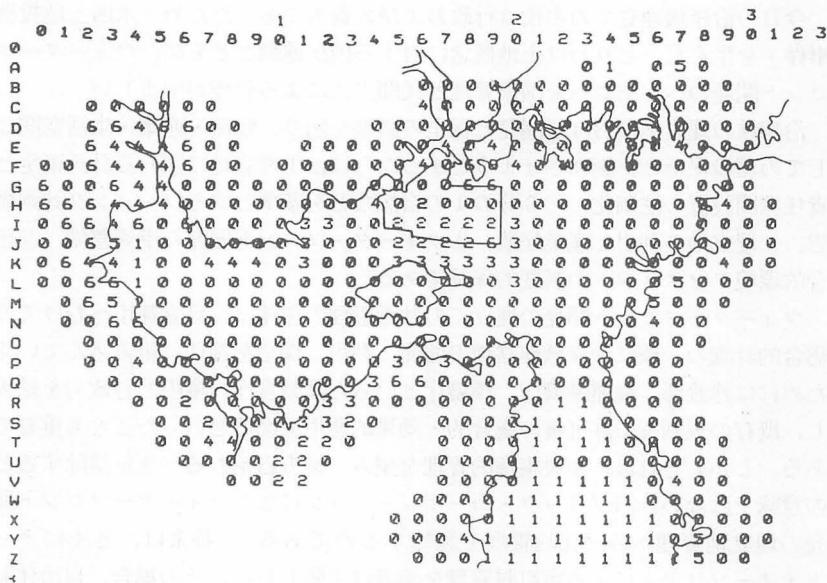
産業化、都市用地、工業用地、港湾整備、廃棄物埋立など、急激な土地需要、流通産業の構造変化、生活空間の創造・形成、埋立地の土地利用および環境評価に対応する国土拡張は、西海岸および西南沿岸域を対象に大規模な干潟と埋立がブームとなったことにある。

2011年まで17兆1,310億ウォン投入、韓国の土地面積を現在の9万9,263km²より、約4%の拡張計画がある。1次埋立対象面積は300地区2,316km²である。干拓対象は海南郡と恭安郡を中心に70地区3,513km²。埋立対象は2,500地区693km²、干拓対象中21地区805km²（22.9%）は現在施工中である。49地区2,708km²（77.1%）は1991年に干拓、埋立対象地中、工事進行は96地区172km²（24.8%）を除いた1,627地区571km²（75.2%）は施工段階にある。4,206km²中、干拓農地は3,513km²（83.5%）に達し、産業用地376km²（8.9%）、都市用地317km²（7.6%）である。産業用地中に工業用地は271km²、廃棄物用地87km²、発電用地18km²となっている。10km²以上の大規模農地地区が、全体面積の92%である。地域別には湖南地域が2,991km²（71%）で一番大きい。忠南地域は25.7%に対し、嶺南地域は3.2%の順序である。施工段階別投資比率は1段階が95年まで、2段階は96年～2001年まで総17兆ウォンの投入計画である。問題はウォーターフロント埋立地の利用にあり、西海岸の埋立面積は71%で、埋立地の83%が農耕地である。辛うじて27%が物流、産業、都市用地となっている⁽⁵⁾。

2. 港・ウォーターフロント開発と埋立地の利用モデル

国土が狭小し、70%が山地である韓国は、利用率が高い平地確保のため埋立による土地造成は母なる海の再生機能の豊かなウォーターフロント開発の港湾配置を柱としてウォーターフロントと港湾相互の連繋が強化できるよう、埋立造成、開発、利用および保全にあたっては、物流、産業、都市、生活などの諸活動を支えるウォーターフロント空間である。国土および地域に関する諸計画の整合を図り、交通体系の位置づけ、周辺港湾の機能化、地域特性、漁業との調整を勘案した諸点、つまり①効率的な物流空間、多様で高質な産業空間、豊かな生活空間形成と都市ウォーターフロントと沿岸域の管理計画、②多極分散

型の国土造りでの水辺空間の回復、海洋性レクリエーション需要への対応、そして③幸せな生活環境造成、④人工島（海上都市）建設など、静穏海域の創出による“埋立地の効率的利用開発とウォーターフロント保存”への埋立地利用モデルを挙げている。



図一2 相互影響度を考慮した産業配置図

- 1. 水産養殖場 2. 基幹産業用地 3. 港湾用地
- 4. 住居用地 5. 休養・観光地 6. 都市型工業用地

- ① ゼロとプリントした場所は低い潜在力のため立地が適合な産業がみつからない場合、留保地域にする。
- ② 水産業に適切な位置は麗川郡サンアム里とスサン里に集中する。
- ③ 基幹産業位置は光陽製鉄所と麗川工業団地の埋立地に密集現象となっている。
- ④ コンテナ埠頭開発位置は麗川工業団地のウォーターフロントに集中、コル面のハボ沿岸が最適である。
- ⑤ 居住地は光陽と栗村の埋立地である。
- ⑥ リゾート位置は昇州郡ヘロ面、海南郡テツウオ里、ベンサン里、トルサン沿岸の埋立地である。
- ⑦ 都市型工業の最適地は光陽製鉄所の埋立地とタイン島は将来の海上都市建設地となる。

光陽コンテナ港湾圏の埋立ての土地利用と産業配置の主要部分は海運港湾サービス業であって、沿岸工業、農業、観光部門ではない。産業分野別比較表は図一-2に示した。

3. 港・ウォーターフロント開発の埋立地管理

今日の沿岸域埋立ての主役は行政および大資本であったため「水西土地投機事件」を生んだ。とりわけ土地概念に対する国民運動とともに、ウォーターフロント開発のヘゲモニーを国家管理と民間方式による管理が望ましい。

沿岸域の埋立地における開発と保全の調整を図り、物流・産業・生活空間としての環境保全とを調和させようとするならば、①埋立地に関わる計画策定と責任機関設置の法制化、②3分の1の自然などを基準とするゾーニング計画構想、③埋立地の利用と産業配置、④ウォーターフロント開発の港湾整備、⑤総合的環境アセスメントの制度的保証である⁽⁶⁾。

ウォーターフロント開発の埋立ての計画管理の主体は、自立都市へむけての総合的計画の一環に沿岸域埋立地の開発、利用、保全を適切に組み込んでいくためには建設部、海運港湾庁、環境庁といった調整官庁の権限と行政力を拡大し、既存の規制権や許可権の総合的・効果的運用を図るといったことも重要である。しかしそれは、中央集権的管理を望み、地方自治たるべきを排除するとの意味ではない。パブリック・コーポレーションによるウォーターフロント開発の埋立地管理への一元的管理を意味するのである⁽⁷⁾。将来は、とくにポート・オーソリティによる市町村管理を筆者は主張したい。その場合、自治体財政力の拡充、実質的行政権限の強化、そして、自治体職員の行政能力の向上、地域住民の自治能力の発達といった諸条件が整わなければならない。

III 21世紀の国土構造と港湾

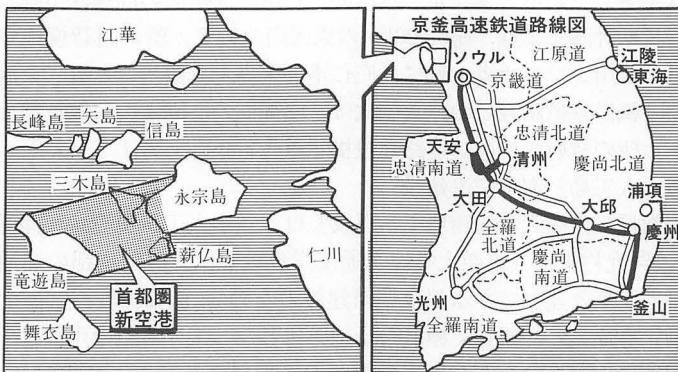
韓国政府の基本政策は中期計画としての経済開発計画と長期計画としての国土開発計画がある。この中でウォーターフロント開発の港湾配置に関する政策は国土開発計画によって決定されている。

釜山コンテナ港の埠頭開発、釜山人工島建設、海上空港建設、京釜高速鉄道建設、梁山 I.C.D 建設をなぜ断絶せねばならないか。光陽コンテナ港を中心港（pivot port）とした埠頭開発になぜあせるのか。西海岸における南部圏と大田市の閔門港・庇仁コンテナ港（群長港を含む）の構築と、中・ソ・北朝鮮との交易港・馬島港建設は韓国における政策的にも当面の課題である⁽⁸⁾。

1. 国土開発計画と交通政策の現状

京釜高速鉄道路線と首都圏新空港を確定し、1991年から着工する。首都空港

は仁川沖の永宗島と竜遊島間を埋立て建設する。一方、京釜高速鉄道はソウル—釜山に至るルートを建設し、98年8月に開通する計画である。京釜高速鉄道は総延長490km²で1991年8月に着工予定である。首都圏国際空港は仁川沖の永宗島と竜遊島間の5,610万km²を埋め立てて建設し、アジア・太平洋地域の中心空港にする計画である。



図一3 首都圏新空港と京釜高速鉄道道路

交通部は京釜高速鉄道をはじめ、東西高速鉄道については1993年に着工し、98年8月の京釜高速鉄道と同時に竣工し、そのルートの決定は着工直前に確定する方針である。最高速度350km、ソウル—釜山間1時間30分で運行し、全国土が1日生活圏距離となる。建設費は4兆6,318億ウォンと鉄道車輌費1兆2144億ウォン、計5兆8462億ウォンの建設予算である。1日52万3,000人の旅客を輸送できることになる。

永宗島新国際空港建設費は2兆3,400億ウォン予算で、1991年に着工97年に竣工予定であり、ソウル市内から52kmの距離に位置し、永宗島と竜遊島間の海洋埋立地により、年間4,000万人の旅客が利用できる。

2. 京釜高速鉄道建設構想の問題

釜山コンテナ埠頭開発を中断させる決定的要因は、コンテナ埠頭の不足よりも京釜軸の内陸道路輸送能力の飽和にある。京釜鉄道、京釜高速バス道路、国道、産業道路が飽和現状であり、内陸輸送容量超などの産業発展と輸送経済の損失は年間10兆ウォンを越えている。それに京釜高速鉄道建設は、釜山コンテナ港の一層の滞船と後方内陸輸送路を完全に麻痺させている。しかし単に国家的経済的側面だけでなく国土均衡発展という健全な国内的理由もある。

以上の通り、輸出入貨物の輸送量は京釜軸線へ集中し、京釜高速道路におけるコンテナ車輌往復時間は12時間から現在は33時間である。京釜軸線上の仁川、ソウル、大邱、釜山への人口密集、産業集中、仁川、釜山港の滞船は海洋汚染による自然破壊と異常な都市の肥大化といった国内的問題がある。そこで京釜高速鉄道建設と釜山コンテナ埠頭開発に反対し、先ず、東西高速鉄道建設を筆者は主張している。ソウル—木浦間、仁川—光陽間の高速鉄道建設を核に2010年の長期計画による、総5,000kmの東西南北軸7カ所の囲碁模様の光陽コンテナ港、仁川コンテナ港を軸に、庇仁港と馬島港の築港とともに、港と内陸輸送道路／輸送鉄道路線との連繋強化は、南部圏の心臓部、行政首都大田市を中心に7カ所の放射軸の幹線道路建設構想を先行条件と考えている⁽⁹⁾。

3. 釜山人工島と海上空港建設

金秀生教授（東亜大学校環境工学専攻）は「釜山人工島建設は海洋汚染を防止する」。吳允杓教授（東亜大学校交通工学専攻）は「釜山港都の交通難解消を目的に人工島と連繋できる都市循環建設のため」。徐義沢教授（釜山大学校都市計画学専攻）は「現在、極度の土地不足となっている釜山市にはテレポート建設用地確保を目的とした人工島建設が必要である」。釜山市当局は「釜山の南港沿岸を埋立て、人工島建設と住居地区を開発する」との釜山人工島建設を主張している⁽¹⁰⁾。

しかしポートルネサンス21世紀へのウォーターフロントでは、人工島建設による海洋汚染は許されるべきでない。ウォーターフロントは人工島の占有物ではないし、市民の親水感と市民利用空間であり、Public Access 概念を意味する⁽¹¹⁾。以下で釜山人工島建設計画構想に対する筆者の反論点を示したい。

- ① 釜山人工島建設位置にある南港は5kmに達する天恵的な船舶繫留地の待避港である。南港の埋立ては、待避港としての要件を喪失し、国際法上、非安全港となる。安全航海に海運会社は責任がもてなく、釜山コンテナ港は国際貿易港の資格が失われ、地方港に転落する。
- ② 南港は海流回転が早く、北港の海洋汚水が影島橋を通じて流入するため、近海漁場の喪失と海洋汚染が深刻となる。
- ③ 五六島と絶影崎の絶景は埋立によって喪失し、市民の港、船員のための港でなくなる。
- ④ 1966年から着工し、10年間で完成した神戸のポートアイランドも水深-12mである。絶影崎の前方にある生島から多大浦入口までの人工島の沿岸域は水深-20m～-30m以上である。その上に4.6kmの防波堤を直線に築造すれば、水深-40mの海流速度があり、台風の際、防波堤防の崩壊の

恐れがある。

単に釜山人工島の建設だけではなく、群山海上都市基本構想は群山沿岸から200m、長項からは1kmの海域に「群／長海上都市」建設計画構想がブームとなっている。たしかに海上都市建設は必要であるが、位置選定に再検討を要するを考える^⑫。

とくに海上空港建設構想は理解できない面があり、海上空港は世界的に検討されているが、未だ実際に海上に建設されたものは世界どこにもない^⑬。日本国の中西国際空港建設は工事中であるが、今なお議論が多い。世界初の海上空港として大規模海洋土木工事として世界から注目されている。しかし日本での政策に追従する時代は過ぎたと考えるべきであろう。

4. 港・ウォーターフロント開発・保全と国土構造

ウォーターフロントは貴重な生活空間であり、海岸線をはさむ陸域と海域のウォーターフロントを、一体的にとらえ、人工島、海上都市、海上空港など、多面的な利用可能な空間として特性を十分に生かしつつ、ウォーターフロントの自然的特性、地域的特性、生態環境に対応した保全と利用をし、さらに、埋立てによって新たな土地を生みだすことができる。しかもウォーターフロントは人間にすばらしい快適感を与えてくれる空間である。

しかし何らの科学的調査もなく、港湾配置、海上都市建設のための埋立ては反対せねばならないが、海洋汚染防止、藻場・干潟の保全、自然保存のもとに国土構造への多極分散型国土開発のウォーターフロントの利用、高度化した港湾づくり、人工島建設は、望ましい。

国際化、情報化時代の潤いのあるウォーターフロントをめざす新たな国土構造は、国土均衡発達と地域間の交流促進をもたらす。質的な沿岸域開発とともに、国際複合一貫輸送体制確立への港湾配置は豊かな生活空間、多様で高質の産業空間、高度な物流空間の創造・形成を築くために港湾の体系的配置をせねばならない。第3の国土空間と言われるウォーターフロント開発・保全をも考慮せねばならない。

IV ウォーターフロント開発と港湾の体系的配置

高騰土地問題、沿岸域の急進的埋立て、国土不均衡開発、釜山コンテナ埠頭開発の限界性による逆機能の解消（solution）のための多極分散型開発によるウォーターフロントの開発・保全と新たな港湾配置が21世紀への政策的課題となっている。

1. 一極集中の現状と問題

京釜軸の「一極集中型開発政策」はソウル人口密度が全国平均の40倍、1988年10月現在 1 km^2 当たり16,000人、東京(5,380人)の3倍に達する。 1 km^2 当たり16,000人は、世界大都市中、一番高い水準である。過去10年間の人口増加率は先進国大都市の2~15倍となっている^⑭。

ソウル-釜山間の輸送道路の渋滞の深化は年間総損失10兆ウォンである^⑮。ソウル-釜山間の往復時間は1980年12時間、1988年20時間、1990年30時間以上となっている。1990年滞船率は5.3%で、2.3%も増大した^⑯。釜山港コンテナ埠頭の1988年度のバース占有率(berth occupancy rate)は4バースに達し、許容可能占有率を70%も超過し、86.9%に達している。すなわちバースの待機時間が利用時間の30%を超過してはならない^⑰と考えるが、許容値を2倍以上80%に達している。船舶の港湾関係費用中、55%以上は船舶待機時間の損失を惹起する^⑱。その結果、船社の運送費が増加し、釜山コンテナ港は、コンテナ港湾間の競争力を喪失する。港湾間の競争力を左右するのは港湾使用料、または港湾施設の利用率でなく、バース待ちの所要時間の損失にある。そして大型コンテナ船の1日の滞船所要費用は6万ドルとなり、コンテナ定期船は長時間待機する港湾には寄港しないことになる^⑲。このように「一極集中型」の韓国の海運港湾とウォーターフロントに及ぼす波及的影響には大なるものがある。

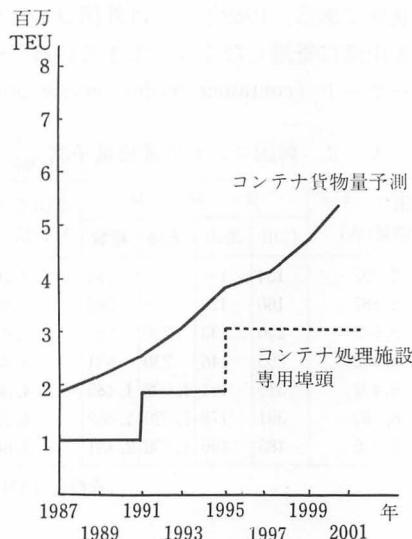
2. 釜山コンテナ埠頭集中開発の停止

韓国最大の釜山コンテナ港は1988年度、韓国の総コンテナ貨物量260万TEUの93.2%を取扱ったが、釜山コンテナ埠頭のコンテナ貨物処理能力は90万TEUである^⑳。年平均輸出入貨物は9.9%，コンテナ貨物は17.3%増加、総貨物量に対するコンテナ貨物の比重は、1977年の10.5%に対し、1987年は21.1%。総輸出入貨物のコンテナ貨物は1987年の20.1%であったが、1991年は51%水準に達するであろう。

このように、コンテナ貨物は釜山港に集中しているが、図-4は釜山港のコンテナ貨物量予測とコンテナ埠頭施設能力を比較したものである。

釜山港3段階開発工事が1991年に完了すると、防波堤1,704m、埠頭面積268,000坪、年間96万TEUのコンテナ処理が可能となるが、1991年の予想コンテナ取扱高260万TEUの処理は不可能となる。さらに3段階埠頭開発の終結と同時に、釜山コンテナ港4段階開発工事に着手しなければ、1995年コンテナ取扱施設能力では貨物量の1/2も充足できないことになる。

釜山コンテナ港4段階埠頭開発が順調に推進すれば、後方内陸輸送路機能は逆効果を惹起させ、京釜軸間の幾何級数的な追加交通量発生は、内陸輸送を麻



図一4 釜山港のコンテナ貨物量推移と施設能力
(資料) ; IAMP 1988

廻し、その上にウォーターフロント開発の港湾の体系的配置をも不可能にする阻害要因となり、釜山港開発策は自然を破壊し、国を亡し、明らかに国費の浪費となると考えられる。

3. 釜山港4段階開発の停止の必要性

釜山コンテナ港の継続的な埠頭開発は、コンテナ貨物取扱を可能にすると仮定したとしても、内陸背後連繫ルートの限界による滞船、滞貨はなおさら深刻化するであろう。以下、釜山港4段階開発を中断することの必要性の例を挙げてみよう。

釜山コンテナ港の貨物取扱量は1日平均384,000トン、ソウル20万トンに比べ、2倍である。道路率はソウル(17%)、大邱(16%)より低い12%未満である。さらに、港湾関連交通が都心通過のため、混雑と騒音、煤煙公害と海洋汚染による自然環境は破壊され、快適な市民空間が喪失され、釜山港開発の反対世論は釜山港の移転と生活空間へのウォーターフロント再開発を釜山市民の一部は望んでいる^④。

釜山／仁川コンテナ港の滞船、滞貨は日増しに深刻化し、コンテナ貨物100TEUが釜山コンテナ港へ入港するとき、港湾施設を24時間フル稼動しても60

TEU貨物処理能力が限界であり、フルコンテナ船が38時間以上も外港で待機し、入港ができない状態である。1989年からは外国コンテナ船社で資本費の高い大型コンテナ船が釜山港に寄港しなくなっている。その結果、釜山港はコンテナ・フィーダーポート（container feeder service port）へ転落しつつある²²。

表一2 韓国コンテナ貨物量予測（単位：千TEU）

年度	全国コンテナ 貨物量(A)	貨 物 量				釜山港コンテナ 貨物量(A-B)
		仁川	馬山	光陽	総数	
1989	2,297	134	1-	-	134	2,162
1991	2,887	166	120	-	286	2,601
1993	3,582	206	133	230	569	3,013
1995	4,462	255	146	230	631	3,831
1997	5,492	316	161	1,008	1,485	4,007
1999	6,680	391	178	1,320	1,889	4,791
2001	8,126	485	196	1,800	2,481	5,645

(資料) IAMC ; 1988

る²²。

コンテナ貨物量は年平均9.5%増加、2001年には年平均、約9.5%増加、1988年222万TEU、2001年は690万TEU、2001年までは年平均3.7%増加、990万TEUを展望している。コンテナ取扱能力は1991年に釜山港の3段階コンテナ埠頭の竣工があっても、1991年97万TEU不足、2001年は263万TEU、2011年546万TEU不足のため、釜山港3段階埠頭竣工に先立って中心港（pivot port）光陽コンテナ港のバース・ターミナル（4個）が築造したら、96年からは、港に6バース・ターミナルの築造と背後輸送網（西海高速道路、南原・ICD建設）、港湾サービスの発展とともに、1996年には、釜山コンテナ港に代替できると予想されている。庇仁コンテナ港（群長港を含む）と馬島港の築造と、ソウル—光陽間、木浦—仁川間の高速鉄道施設が2011年までに完了できれば、京釜軸輸送能力の3倍の輸送能力と多極分散型の港湾の体系配置の港湾機能となり、光陽港、庇仁港、仁川港の三大コンテナ軸をもとに、内陸輸送能力の倍加が予想される²³。

1988年、釜山港は207万TEUを取扱ったが、正常的な取扱能力（90万TEU）を上回った²⁴。釜山港のコンテナ施設は、1991年現在、B C T O C（コンテナ埠頭運営会社）が運営している5・6埠頭に限られていると筆者は考える。専用ターミナルの施設不足のために、一般埠頭である、1・2・3・4埠頭でコンテナ貨物を取扱っているが、これらは、非コンテナ貨物を取扱うための施設で

(単位:千トン)

表一3 コンテナ港別91年基準貨物量推移

年度 港別 区分	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'96	2001	2011
光 陽	総 貨 物	29,620	31,235	35,139	44,053	55,370	64,917	66,338	66,175	104,408	149,989
	施設所要	7,819	9,873	12,361	18,850	29,433	35,201	34,661	34,159	65,581	102,195
	荷役能力	6,900	9,900	11,100	24,891	30,892	40,797	42,757			
	過 不 足	3,479	1,153	1,835	6,041	2,101	5,596	8,096			
釜 山	総 貨 物	1,254	1,470	1,514	1,807	2,296	2,460	2,475	2,491		
	施設所要	1,237	1,406	1,503	1,799	2,286	2,444	2,461	2,478		
	荷役能力	2,122	2,122	2,305	2,102	2,102	2,264	2,310			
	過 不 足	885	716	802	303	△ 184	△ 180	△ 151			
仁 川	総 貨 物	30,220	31,861	36,937	43,037	50,352	53,866	56,931	67,365	87,694	
	施設所要	19,754	21,774	25,730	30,916	34,793	36,273	41,072	52,999	70,188	
	荷役能力	12,066	12,595	14,730	20,877	20,877	22,877	23,784			
	過 不 足	△ 7,688	△ 9,179	△ 11,000	△ 10,039	△ 13,916	△ 13,396	△ 17,288			
庇 仁	総 貨 物	3,256	4,548	5,400	4,977	5,993	6,532	6,824		109,453	156,272
	施設所要	2,560	3,850	4,465	4,114	4,957	5,412	5,875		87,830	127,657
	荷役能力	1,784	3,784	3,784	4,084	5,309	5,509	5,686			
	過 不 足	1,156	404	681	158	1,204	1,307	2,121			

(資料) Jae Hakimi Waterfront Development and Maritime Ports, International Academy Announcement Conference Theses Collection, Vol.3, 1990.

ある。それゆえに、コンテナ専用ターミナルの必須の条件であるCY, CFSなどの機能をもっていないのに内陸背後地のOff-Dock CY(ODCY)装置機能にまかせたためBCTOCの場合は80%の装置能力もない。一般埠頭に100%転嫁させたため、コンテナ貨物が、ODCY経由のため、釜山市内の交通渋滞を加重させ、内陸輸送体系に不必要的輸送時間および輸送段階での流通費用を増加させた。現在、BCTOCの平均バース占有率は約90%に達し、平均接岸時間は15時間以上の待機時間を発生させている。

コンテナ輸送需要の急激な増加と釜山コンテナ港の混雑による船舶待機費用の増加の根本原因は非合理的な京釜軸、内陸輸送システムにある⁶⁶。さらに、釜山港の総合輸送システム構築が不可能となっている。すなわち、釜山港のコンテナ貨物の直輸送が不可能のため、私設CYを利用している。コンテナ埠頭からの後方内陸輸送システムは、世界先進国にみられない輸送システムである⁶⁷。根本的な原因はコンテナ専用埠頭開発の立ち遅れにある。そして、コンテナ埠頭に隣接するCY用地の確保ができないことにある。

4. 21世紀への港・ウォーターフロント開発と港湾配置

従来のLogistics Systemは、需要にあわせて輸送を準備していく「需要追随型」であったが、21世紀への港は、「需要開発型」、すなわちポート・セールス(selling port)を開拓していくかなければならない。需要開発型で利用者に選択を与える海運港湾サービスの提供ということは本質的には大荷主の意向に即した運輸手段の提供を意味する⁶⁸。

21世紀へのコンテナ埠頭開発立地選定はウォーターフロントの保全と国土均衡発展を目的に国民経済への極大利益を図るべきであろう。

荷主が港湾を選定する場合、対岸地(forland)と背後圏を考慮し、中心港(load center)を選好する傾向がある。港湾使用料や運送周旋人の役割はあまり重要でない。とくに荷主の港湾選定基準を配慮すべきであろう。

さて、国際化社会の中で、国際間の物質流動を担う港湾の配置は、各地域の経済発展を支える基盤であり、各港湾機能への豊かなウォーターフロントアップを図りつつ、港・ウォーターフロント開発の戦略的配置は国家的次元での計画が切実である。

釜山コンテナ港3段階埠頭開発による京釜軸、内仁川、ソウル、大田、大邱、釜山市の都市交通の混雑、釜山港、仁川港湾の滞船、積滞と海洋汚染、釜山港のコンテナ埠頭建設に利用できる沿岸域の土地制限など、現在、工事中の釜山港3段階コンテナ埠頭建設を最後に21世紀への母港(pivot port)・光陽コンテナ埠頭開発を緊急に行うべきである。釜山、仁川コンテナ港を適正規模

に整備し、庇仁（群山／長項港を含む）コンテナ港建設構想と北朝鮮、中国およびソ連との交易港・馬島港の構築が望ましいと考える²⁸。

V おわりに

韓国では歴代の政権と政府が60年代以来、釜山コンテナ港への偏重開発投資の結果、相対的に西海岸港（湖南圈）が停滞し、未曾有の地域感情の対立は、政治争点にも浮上し、「東西圏（嶺南圏と湖南圏）の地域開発格差」はついに「南甘間（全南道と全北道）の地域開発の格差」を生みだしたのにもかかわらず、継続的に釜山港の3段階埠頭開発工事がなされ、さらに91年を起点に第4次、釜山港の埠頭開発計画は、偏重的な国土開発の延長がなされつつある。とくに深水-20mの釜山港湾の埋立は無限定な深海への埋立による埠頭拡張開発は、非経済的であり、さらに比例的にコンテナ取扱貨物の増大により、京釜高速道路、京釜鉄道の慢性渋滞のため、滞船、船舶待機、海洋汚染、内陸輸送が遅延し、流通費用増加は、製品価格の引上げとなり、国際的競争商品をもつ企業の競争力の低下などの損失が年間10兆ウォン以上と予想されている。まして、京釜高速鉄道、新空空港建設、釜山人工島構築は、明らかな矛盾があった。「誰の為の釜山コンテナ港開発か」国土不均衡発展からの民族分裂の恐れがあり、経済成長のみが社会に役立つとは、大きな誤りである。単に共産主義への挑戦や「第3世界の面前における政治的経済体制の競争でもない。」また、国防の絶対的必要性のためでもない。その目的は、豊かな生活空間をめざすウォーターフロント開発の体系的配置である。

釜山コンテナ港の継続的な埠頭開発を中断し、中心港・光陽コンテナ埠頭開発の緊急性と、事実上、国土の中心圏大田市の背後圏支援と、对中国との交易港としての庇仁（群長港含む）コンテナ港の構築と、馬島、鰲川フィーダーサービス港を築造し、仁川港の再整備などの仮設検証的研究（descriptive or testing approach）を主張するものである。ただし、この主張は既存コンテナ港の流通体系に急激な衝撃を与えないことを前提とする²⁹。

今や国際化時代に、偏狭的政派、政党、特定地域の利害関係を超越し、未来指向的ビジョンが必要である。ウォーターフロント開発の港湾配置が政策的課題であり、世界競争で生き残らなければならない。企業はグローバル化しており、時には生産地とも、市場ともなり得る。

無限の可能性を秘めているウォーターフロントでも、無計画な開発は、可能性の芽をつんでしまう。自然環境からみて、「港・ウォーターフロント開発の政策課題」があり、まさに「ウォーターフロント開発の港の体系的配置に関する

る研究」が必要不可欠なことを提起したのである。

- 注(1) 藤井清光『海の実態』(東京大学出版会, 1974年) 11ページ。
- (2) 渡邊勝美「朝鮮開国外交史」(『普成学会論集』第2編第2部, 1940年)。
- (3) 拙稿「地域経済と港湾開発における方法論的研究」(国民産業大学, 1969年) 116ページ。
- (4) 拙稿「ウォーターフロント開発と港」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年) 3ページ参照。
- (5) 韓国建設部『国土総合開発』1990年, 世界日報「国土拡張と埋立て」1991年1月1日。
- (6) Nagao & Morikawa, *An Activities Allocation Model Considering Interactive Effects for Coastal Planning*, (麗水商工会議所, 1986年)。
- (7) 北見俊郎『都市と港』(同文館, 1976年) 238ページ以下。
- (8) 拙稿「突き抜けた港湾政策」(アメリカコンテナ港の巡礼, シリーズNo.52『韓国海事新聞』1989年)。
- (9) 拙稿「港湾の活性化と地域開発」産業論集4号, 全州大学校, 1986年) 245~250ページ参照。
- (10) 韓国港湾研究会「港湾研究」(1990年) 16ページ。
- (11) 拙稿, 前掲論文, 日本港湾経済学会, No.28, 8ページ。
- (12) 拙稿「中国の対外貿易と韓・中競合商品」(廣場誌, 世界教授平和協議会, 1984年)
- (13) 新井洋一「関西国際空港における人工島建設」(MOBILITY, 運輸経済研究センター, 1990年) 66ページ。
- (14) I AMP『社会福祉指標調査』1988年。
- (15) Kim Jae-Ha, Lee Sung Talk, *Economic Characteristic of the Zone*, (IAMP, 1989) p.158.
- (16) D.P.Herron, *Managing Physical Distribution for Profit*, (Harvard Business Review, Vol.57 No.3 1967) p.123.
- (17) J.Bird, *Seaports and Seaport Terminal*, (London, 1971) p.63.
- (18) E.T.Laing, *A Note on Optimal Waiting-to-Service-time Ratios in Large Ports*, (Maritime Policy and Management, Vol.16) p.83.
- (19) U.R.Mehta, *Needs of Ports in Developing Countries*, (Proceeding of the 14th Conference Hamburg 1985, IAMP, Note 11) p.91.
- (20) Kim Jae-Ha, Lee Sung-Talk, *Internalization and Building up of International Intermodal Transportation System—Especially on the Premise of Developing a Large Container Terminal at Kawng Yang Port*, (IAMP, Vol.3, 1990) p.69.
- (21) 関星奎「釜山港の問題と対策」(『韓国海運学会誌』No.9, 1989年) 184~207ページ。
- (22) 許澤「換積港への発展可能性」(『港湾研究』No.158, 韓国港湾研究会) 42ページ。
- (23) 拙稿, *A Study on Policy of Maritime Transportation and Port in Korea*, (韓国海運学会, 1988年) 189~190ページ。
- (24) 拙稿, *The Readjustment of Technoport for the Magnification of the Size of Container Ship*, Ibid, (韓国海運港湾学会, 1988) pp.219~220.
- (25) 拙稿, 前掲論文, p.220.
- (26) 廖熙錫, *Rationalization of the Off Dock CY/CFS Activities*, (韓国海運学会, 1986年) pp. 77~91.
- (27) 拙稿「拠点港湾と忠南地域開発の方向」(忠南開発委員会, 1984年) 27ページ。
- (28) 拙稿「2000年の海運を考える」(近藤記念海事財団『国際海事研究誌』No.14, 1987年) 3ページ。
- (29) 拙稿, 前掲論文, 4ページ。

第20章 港湾経済と地代論

I はじめに

港湾を、社会経済学の、もっと端的にいえば、経済学の研究対象にしようとするならば、何が、先ず取りあげるべきだろうか？そもそも、経済現象とは何であるか？

こういう、初步的というか、根本的というか、きわめて基礎的な疑問に対して、答えることから始めたい。

港湾の社会経済というような、きわめて、錯雜した港湾、さらに先進的技術と自然諸科学の知識とが投入された現代港湾を対象とした場合、大小様々な問題領域にぶつかり、またそれらの背後にある社会経済法則にも様々ぶつかる。どこを、どう切りとっても、1つの研究課題たり得る。

しかし、筆者は、こういう場合、常に、経済学の基礎理論から見て、何が見えてくるだろうかを課題にしてきた。なぜなら、港湾を、土木あるいは機械工業技術の分野にのみに局限するのではなく、また、実務上の諸隘路の打開策の解決に限定するのではなく、社会科学の、その基礎である経済学の応用問題として、港湾を眺めるという方法論を取ってきた。すると、何よりも先ず、価値論、価格論が、基本だということになる。

具体的には、港湾法上の、港湾管理者の料金（第44条の1）、入港料（第44条の2）、滞納処分（第44条の3）、港湾管理者以外の者の料金（第45条）、国が負担し、または補助した港湾施設の譲渡等（第46条）、収支報告（第49条）、土地または工作物の譲渡（第53条）、港湾施設の貸付等（第54条）などなど。つまり、金銭貨幣に関わる部分こそが、価値論、価格論だということになる。

港湾法では、港湾施設の建設費の負担に基本的重點が置かれるが、この場合、その資金の出資者が、主として国家財政であることが強調される。したがって、主として国の出資した港湾施設の使用料、料金はもとより、その譲渡、つまり販売にも、国のきびしい監督の眼が光り、港湾管理者をしばりつけている。

国の制約づきながら、以上の港湾施設の使用料、料金、譲渡、貸付、これを扱うのが、経済学者の仕事になる。これと共に、入港料、港湾施設の建設費の

投下とその回収、償却が、課題とされるべきである。

港湾の経済学的課題の第1は、こういう、港湾施設の建設費用とその回収、建設された港湾施設およびその関連する料金、利用料金とその費用の問題でなければならない。

そもそも、貨幣があって初めて経済現象なるものが存在する。貨幣抜きで、経済分析をするなど、とんでもない心得違いである。

こういう基本的、初步的視点からするならば、使用料、諸料金、入港料、港湾の收支計算と共に、港湾施設そのものの貨幣的性格分析がきわめて重大である、ということになる。以上が、予備的アプローチである。

II 土地価格

入港料等の港湾施設利用料金はどれくらいが適当なのか、その金額設定の原則は何かという問題は、以上の通り、港湾経済分析の基本的問題である。とくに、それは、現在、港湾管理者の收支計算、経営管理論上の1つの課題になっている。しかし、現在のところあまり、論議を呼ぶテーマになっていない。それは、この使用料の金額如何という問題が、重要視されていないわけではない。そうではなくて、港湾施設の料金設定に大きな法律的行政的制約がある、とても、自由市場における価格設定、(この場合、港湾施設の利用、サービスの市場価格ということになろう)という問題になぞらえて考究するわけには行かないこと、これがネックなのである。たとえば、港湾管理者が、港湾施設の中で、最も重要な水域施設(航路、船だまり)、外かく施設(防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤、岸壁)については、港湾法第44条1の規定する「その提供する施設又は役務の利用」料金を徴することができない。また、入港料を船舶から徴収することはできるが、重要港湾にあっては、料率を定めて、運輸大臣の認可を受けなければならない。料率変更も、また同じ。(第44条の2)

日比野光伸氏は⁽¹⁾「港湾法は料金決定について独立採算制を前提として体系づけられていない」代表的な例として、この「水域、外かく施設のように受益の計測が困難な施設から料金徴収を禁止」していることをあげている。また、岡野行秀氏は⁽²⁾日本の港湾経営の原則は何であるかと問い合わせ、「港湾には理解しがたい、不可解とさえ感じられる点がある」と批判される。

料金問題は、収入支出、つまり港湾財政のうちの収入を構成する主要なファクターであり、当然、港湾経営、あるいは、港湾管理論の中で取りあげられることになる。

この小論で取りあげるのは、このような見地からみた料金問題でもなければ、港湾経営または港湾管理論でもない。

そうでなくて、もしも、港湾経済を論ずるのならば、貨幣に関わる、あるいは、価格に関わる分野を取りあげるのが当然だという、ただそれだけのことである。

この当然のことの延長として、次のことがいいたいのである。

料金、つまり港湾施設の「サービス」価格と並んで、もう1つの価格、貨幣に関わる項目、すなわち、「土地価格」が、取りあげるべきではないかということである。

そして、この「土地価格」を取りあげるということは、その価格が高いとか安いとか、あるいは、土地の市場がどうだとか、そういう、現在の日本の所謂、土地価格の高騰、地上げ、バブル問題と当然関わってくる。だが基本的に一般に、港湾経済を論ずる場合、「土地価格」問題などがあるのか、という当然の疑問に答えることが必要だろう。

たしかに港湾の場合、土地価格は、いま問題になっている大都市の土地価格問題、もう1つ、古くからの農業の土地所有、小作問題における土地価格の重要性に比べると、さして、重要でないように見える。土地価格を問題にする場合、当然のことながら、その土地が販売され、購買されるということ、つまり、土地が売買されること、市場にあること、換言すると、土地が商品化されていることを前提する。そして、この場合の「土地」というイメージは、「陸上の地面」という内容である。通常の「土地」というイメージに、水面、海面は入っていないからである。

港湾の場合、港湾施設というと、港湾法第2条の5所定の施設で、大まかにいうと、水域という海水、河川水域内に存在する水面と、通常は、埋立地である人工の陸上地面およびそこを場所とする人工施設に分けられる。どちらも、「空間」という共通性を持つ。

だから、そもそも、港湾施設を論ずる場合、農業や陸上の建設等の場合と異なり、「土地」の概念が広まり、陸上ののみならず、水上空間も含まれているのである。「土地」は、陸上と、海上と、2つの空間を含んでいる。港湾の場合、「土地」のイメージは、陸上に局限されず、海水面にまで拡大、延長されている、と考えるべきではなかろうか⁽³⁾?

港湾の場合、したがって、「土地」価格は、大まかにいって2つに分けられる。陸面の価格と、水面（主として地先海面）の価格である。陸上の「土地価格」は、すなわち、臨港地区、隣接地域の土地の売買価格のことである。こ

ちらの方は、農業や建設業にいうところの土地のイメージと同じだから、説明抜きで、理解できるだろう。ただし、ご承知の通り、たとえば「臨港地区」を形成する地面、場所、さらに抽象すれば、空間は、現代港湾の場合、大部分、人工的な埋立地であり、その占有権、利用権は、第1次的には国家、第2次的には、港湾管理者と呼称される港務局および一定の地方公共団体が持っている。無条件に認められた私有地ではない。だから、無条件に、市場に投げ出され、無条件に価格をつけられ、無条件に、売り買いされる商品ではない。

しかし、国家および港務局あるいは、地方公共団体の占有、所有された土地だからといって、絶対に売買されない、商品化されないということにはならない。国、港務局および地方公共団体自身が、その土地を市場に上せ、売りに出した場合は、当り前のことではあるが、買われることになる。臨港地区および隣接地域の新しい埋立地を、国あるいは大都市当局が、売りに出すケースは、きわめて常識的な事実となっている。その埋立てられた人工の土地売買をめぐって、スキャンダルさえ、往々にして出ている現状である。とくに、東京の臨港地区、あるいは臨港地区との隣接地区の土地売買をめぐるトラブルが多いようである。

売りに出されないで「貸す」場合がある。所有権あるいは占有権は国、地方公共団体が握り、その利用を、一定時期を限って、料金を取って、許可するケースである。この場合は、賃貸借関係となり、やり取りする貨幣は、利用料金と呼ばれる。港湾法上の使用料等の料金のたぐいは、これと同趣旨である。民法では、売買された土地は不動産として取り扱い、物権法で規定され、賃貸借は、債権法で取り扱う。賃貸借の場合、「土地価格」は、元金、賃貸借料算定の基礎の金額となる。したがって、直接的関係ではなく、間接的関係になる。しかし、まったく無縁の存在になるのでは、決してない。

これは、農業、大都市の建築地と共通する土地価格の本質は、その土地の利用に対する専用権、排他的な利用権であって、つまり、「権利名義」である。利用されない土地は、無価値であって、タダになる。土地であれば無条件に価格がつけられ、売買されるというのは、土地ブローカー、土地を対象とするヤマ師、詐欺師の詭弁にすぎない。こういう詐欺師、ペテン師、悪質な土地ブローカーが北海道の無価値な土地を餌にして、無智な、東京の都市住民をだましたという話は、北海道に住んでいる筆者の耳には、よく、入ってくる話である。

ここまで突込んでくると、「土地価格」という経済的性格が理解できよう。経済学では、「土地価格」は、土地所有の問題として、地代論の主要問題にな

っているのである。

売買される「土地」だけが地代論の対象になるのではなく、料金、料率、利用料もまた、地代論に関係し、地代論に基づけられるのである。

III 「空間」の概念の導入

港湾法でいう港湾施設が、主として地先海面である水域をいう港湾区域と、これに接する陸上、すなわち都市計画法上の臨港地区と、2つの空間を場所とする諸施設であること、以上の通りである。したがって、港湾法を法律的根拠とする港湾施設の経済的利用を研究対象とするのが、港湾経済学だという筆者の理解が、もし前提として許されるならば、港湾経済現象としてとらえられる「土地」の概念は、単に、陸上面に限定されることなく、港湾区域を形成する海水面、さらには港湾区域の一部を形成する河川までも、拡大延長してイメージせねばならぬことになるだろう。(港湾法第2条8)

したがって、売買され、あるいはその売買価格、市場価格を元金、基礎として算定される利用料金、賃貸借料を論ずる場合、水域の市場価格、売買価格および利用料金をも拡大延長して考察の対象にすべきだということになる。

ただしこのことは、理論上、そうなるというだけのことである。もし、この水域、水面の利用が何らの経済価値もなく、無料で行われるとすれば、理論上、拡大・延長されるというだけで、現実的には日本では、何らの意義も無いということになる。

港湾経済を論ずる場合、水域の売買など現実には全くあり得ないという考えが、むしろ常識であったと思う。したがって、「土地価格」も、水域では、つけられぬし、現実に、つけられたことすら、なかったのではないかというの、が、当り前の考え方ではないかと思う。

日比野光伸氏の表現を借りるならば、「受益の計測が困難な施設から料金徴収を禁止⁽⁴⁾」した港湾施設が水域を対象とした水域施設、これを保全する外かく施設であったということは、こういう考え方から出てくるのである。

もし、このような拡大・延長が、現実の港湾経済の研究に、何らの現実的価値もないとすれば、このことは、単に、「理論上あり得る」というに止まり、いってみれば、單なる机上の空論にすぎないということになる。

もし、現実に、売買、あるいは、利用権をめぐる金銭的取り引きがあったとすれば、話は別であろう。水面までの拡大・延長は、現実味を帯びてくる。この場合、土地価格、土地の利用料の対象には、水域もまた含めた方がよいということになろう。単に、港湾法上の港湾の規定論に止まらず、港湾経済の分析

にも、水域の論議を追加した方がよいということになろう。

この場合、臨港地区、隣接地域、水域を含めた「土地」を考察の対象とするわけである。こういう場合、「土地」というイメージはとかく、陸上に限定され勝ちなので、山上徹氏の力説されるステーション概念、いってみれば「空間」概念を導入し、「土地」ではなく「空間」、「利用空間」という抽象化した用語を使用した方が、適切のようである⁽⁵⁾。ただし、その用い方には、限界がある⁽⁶⁾。

山上氏のステーション概念は、海港、空港を含めた統一的規定のようであるが、ここでは、空港を含めた「空間」という意味ではなくて、水域を含めた広い意味の「土地」という用語と理解されたい。

水域の利用権が取り引きされた事実が、小林照夫氏の漁業権の歴史的分析に示されていると考える⁽⁷⁾。

この論文で、小林氏は、横浜市金沢区の臨海部水面の埋立と、開発、そのための所在漁業権との衝突、漁業補償という戦後臨海工業地帯造成過程で見られた最大の問題を取りあげ、問題の当事者である柴漁業組合（協同組合）の「漁業権設定の史的過程を踏まえ、ウォーターフロント開発と漁業権問題について言及⁽⁸⁾⁽⁹⁾」されたものである。

この論文で説明された漁業権は、沿岸水域に設定された定置網漁業権、区画漁業権、共同漁業権であって、何れも、沿岸の一定水域における漁業を営む漁業者および漁業従事者の権利を国が保障（昭和24年法律第267号漁業法第1条、第6条）したものである。旧漁業法は、明治43（1901）年4月公布されたが、昭和24年に廃止され、代って公布された新法が現在の漁業法である。ただ、新法といっても沿岸漁民の漁業の権利を国が保障したことには変りはない。旧法は「35箇条からなり、漁業権を法定化し、私有権の内容を明確化したところに特徴があった⁽¹⁰⁾。」

筆者がここで取りあげるのは、この「私有権」たる漁業権の経済的性格である。沿岸の一定水域において、漁業を営むことの保障とは、すなわち、その水域所有の魚を捕獲する権利を、たとえば、一定資格の漁業者の団体である漁業協同組合に与えることで、具体的には、その漁場にその協同組合員外の漁民が入って漁業を営むことの禁止および、その漁場を漁業以外の業者が、たとえば土木工事などによって、漁場を荒すことを禁止するものである。これは、海面に「私有権」つまり、土地所有権を設定することと同じではなかろうか？ 目的は、その一定海域からとれる魚の捕獲による経済利益の保障であり保護である。このことは陸上における土地所有権保障の目的と同じではないだ

ろうか？

「私有権」といっても、それは、一定海面から魚を捕獲する権利であって、何も、その海面を、物理的に囲い込むことではない。魚を捕獲する専有権である。この漁業権の実体は、「権利」名儀に外ならない。したがって、その「販売」とは、漁業を営む権利の放棄であって、海面や、海水そのものの物理的受授ではない。

この漁業権の補償、すなわち売買が、臨海工業地帯造成の前提条件をなす。この事実は、水域に土地価格が成立した事ではないだろうか？

IV 土地資本と「空間」概念の制約

「空間」の概念は、確かに、水域にまで「土地」概念を拡大・延長する場合、有効であった。しかし無条件的に正しいかというと、そうではない。そこに、制約がある。それは、港湾における土地資本との衝突においてである。

港湾における港湾施設は、現在、すべて、莫大な工事資金を投入して、人工的に造成されたものである。港湾区域の現出に当っては、外かく施設、すなわち、防波堤、防潮堤、防砂堤以下の人工的建設を必要とする。人工港湾以前の「天然の良港」は、筆者の現在住んでいる函館港を含めて、既に過去のものでしかない。「天然の良港」は、明治30年代以降の、産業革命によって、過去のものとなったのである。それは、汽船以前の、小型帆船時代の形態にすぎない。

現在、日本の港湾を論ずる場合、港湾区域なる水域は、外かく施設の建設により、臨港地区は、先ず、埋立によって、人工的に、造り出されたものである。つまり大金を掛けて人工的に造成された生産物なのである。「社会資本」という、経済学上、若干、疑問の感じる用語を使用した方が、一般には、理解が早いと思うが、その「社会資本」を注ぎ込んだ結果、新造された人工の施設なのである。単なる自然空間ではない。たとえば、臨港地区の地面の大概の空間は、正に埋立地であって、その上に、何にも建築物が無くとも、真っさらの空間でも、すべて金をかけて創造されたものである。

筆者を含めて、港湾経済の研究者達は、この港湾の土地そのものを主たる生産手段および固定資本として、考えてきた。それはそれなりに正しい。正しいというのは、その空間が、港湾労働者の立ち働く場所、空間としてとらえられると共に、その空間無くしては、労働そのものが存在し得ず、また、その空間を労働の手段として利用するからである。港湾サービスを生み出す生産手段であったからである。

その場所・空間が、金をかけて、普通いわれる「社会資本^⑪」を投入して初めて新しく造出された土地である限り、それは、固定資本であったのであり、その限りでは「社会資本」たり得たと考えられる。

場所・空間それ自体を固定資本としてとらえるということは、すなわち、マルクスのいう土地資本^⑫として、とらえることを意味しないだろうか？ 単なる場所でもなければ、空間でもないのである。

この土地資本は、そこを利用して、港湾サービスを生み出す限りにおいて、そのサービスを貨幣化し得る。そのサービスと交換される貨幣、利用料金、あるいは使用料は、地代の概念でとらえられる以上に、利子の概念、あるいは、利潤の概念が入っている。つまり、その料金、あるいは払下げ、販売された造成埋立地の代金の中には、地代と利潤、利子が混入されているのである。「土地資本」たる所以である。

土地資本であるということは、その空間が労働の場所、建物、施設が建築される一定の空間であるということとは、異なった意義内容を持つものである。

それゆえに、港湾の水域、臨港地区という陸上空間のとらえ方が2つあり、第1は、土地資本であること、第2は、場所であり「空間」であること、この2つは、それぞれ、異った視角を持つものであるとえた方が、よりスッキリすると筆者は考える。

筆者は、最近まで、このように空間概念と、土地資本の概念を、はっきり区別して考えてこなかった。「場所」という用語1本でくくり上げてきた。筆者の港湾のとらえ方は、港湾が、資本と賃労働との働く場所であるということであった。どうも、それが曖昧であり、理論的混乱を招き易いという反省から、この2つの意義を区別したのである。そして、その区別は、マルクスの地代論を導入することによって、得られたのである。

V 差額地代と絶対地代

地代論となると、差額地代について、一言ふれておく必要がある。リカードらは、地代論では差額地代だけ取りあげた。それ以来、地代論では、マルクス以外、差額地代しか取りあげられていない。

交通経済学、港湾経済学では、この差額地代論は、立地論として扱われている。具体的には、競争論、港湾セールスの問題である。1990年の日本港湾経済学会では、筆者の問題提起を受けたという形で、(大変光栄なことです)千須和富士夫氏が、「港湾諸費用形成要素と競争条件」を報告された^⑬。

この標題で報告された理由は、2つある。第1は、日本の港湾が、私的資本

によって建設、経営されず、国、地方公共団体によって建設、公営され、したがって、地代の典型的形態である借地料の形をとることなく、前述のように港湾法上、水域、外から施設の利用料金徴収も禁止されている。このことから港湾で、借地料を支払う借地人は、臨港地区および港湾隣接地域（港湾区域外100m以内の地域、港湾法第37条の2）内で建物、諸施設を建設、所有する私的資本家、企業であり、土地の貸主である地主は、国および地方公共団体であり、一般的平均価格形成に参加しない性格をもつこと、私的土地位所有者、私的資本家との間でやり取りされることを前提する地代論は、適用されないことである。したがって、具体的実証的研究対象として、絶対地代論は、ストレートな形で、応用できることになる。第2には、港湾経済現象の理解分析に当っては、古くから理論的にも多く論ぜられている立地論¹⁴、現在の港湾経済、とくに、港湾管理者の重大政策の一つ、ポート・セールス論の理論的立脚点、すなわち、位置の優劣論を取りあげることから入る、つまりは、差額地代論として、地代論を応用した方が理解し易いということ、以上の2つが理由だろうと考える。それは、きわめて、もっともなことである。

しかし、論議は、千須和氏の論述で100%尽きたわけのものでもない。

港湾経済上、地代は、どういう形で具体的にとらえられるのか、という初步の、端初の段階で、まだまだ、論議の必要があると思う。何の具体的問題も無いとし、また絶対地代が、そもそも存在しないときめつけるのは、国有、地方公共団体が土地を所有、占有する場合、地代論は入りこむ余地もなく、無用の存在だという等しいが、果してそうであろうか？

筆者は、人工の手を加えない自然のまま、「天然の良港」の場合なら、資本主義に立脚した地代論は、適用できないと思うが、現在の人工港湾、近代港湾の場合、やはり、地代論は適用し得るし、適用されねばならないと考える。具体的には、地代は、総体としての港湾施設使用料、たとえば、入港税、入港料の形をとると思う。

しかし、港湾管理者の立場からいうと、やはり、立地論、ポート・セールス論を取りあげ、差額地代論を展開した方がわかり易い。

差額地代は、地代論では、農業・都市問題の展開において、沃土の大なること、その土地の位置がより有利であること、この2つによって優等地と劣等地を順位づけ、優等地に差額地代が生ずると説かれる。

交通論、立地論では、位置論が取りあげられる。この場合、農業上の沃土論は引き下げられ、位置の優劣を取りあげる。マルクスの資本論では、位置論は、具体的に展開されない。なぜなら、資本論では、競争論を、故意に、意識

的に、無視して、経済的基本法則だけを取りあげるからである。

位置論上の優等地とは、運輸費が安上りになる場所、より商品販売上有利である場所であって、つまり、運輸費を引下げ得ることをその内容とする。それは、交通、港湾が経済構造上、流通過程に分類されること、したがって、運輸費、交通費用は、流通費であること、交通の発達とは、経済学上、流通費を引下げることによって、資本の回転をより早めることであるという、基本的発想を基礎とするのである⁽¹⁾。

VII おわりに

本章での地代論導入の問題提起が、空理空論的な面があり、地代論など港湾経済分析に果して必要か、という批判に対し、幾分でも、答えられたかどうか疑問に思うが、詳細な考察については、今後の研究課題としたい。

注(1) 日比野光伸「国際化と港湾財政」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年) 144ページ。

(2) 岡野行秀「外部環境の変化と港湾経営」(『日本港湾経済学会年報』No.22, 1984年) 22ページ。

(3) 港湾法では、「土地」が陸上の地面に局限されず、水域にまで拡大、延長されることを次のように表現している。「この法律で港湾区域とは、第4条第4項の規定により認可があった水域をいう。」(第2条3)「この法律で港湾施設とは港湾区域及び臨港地区内における……施設……をいう」(同条5)。

(4) 日比野光伸、前掲書、144ページ。

(5) 山上徹『交通サービスと港』(成山堂書店、1987年) 大浜慶和氏の書評「山上徹著『交通サービスと港』」(『日本港湾経済学会年報』No.25, 1987年) 201ページ以下。

(6) 後述の「土地資本」との関わりに問題がある。

(7) 小林照夫「ウォーターフロントの開発と漁業権問題——横浜の沿岸域開発の史的考察を前提に——」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年) 46ページ以下。

(8) 同、47ページ。

(9) 1990年の日本港湾経済学会の共通課題は「ウォーターフロント開発と港」であり、この論文はその共通論題の1部であった。

(10) 小林照夫、前出、51ページ。

(11) 「社会資本」という用語は、官庁エコノミストを中心とする政策論者の造語であろう。たとえば、港湾施設のように国、地方公共団体のような、私的資本でない公共的社会組織が税金、郵便貯金のような公的資金を投入して私の所有物ではなく、公共的施設、その生産物、サービスが私有されず、一般公共の役に立つ生産物であるような公的資金を社会資本と命名したと思う。しかしそもそも「資本」とは何かの疑問が残る。

(12) マルクス、資本論、第3部、第6篇「超過利潤の地代への転化」(岩波文庫版、1954年、11分冊、向坂逸郎訳) 13ページ。

拙著「港湾政治経済学の理論体系」(成山堂書店、1989年) 第3章第2節「場所」の経済学でかなり論じてある。

(13) 千須和富士夫「港湾諸費用形成要素と競争条件」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年)

100ページ以下。

(14) チューネン「孤立国」1826年。

(15) 高見玄一郎「東京湾の新しい機能に関する研究」(IPE YOKOHAMA, 1990年)。

第21章 港湾都市政策の国際比較と ウォーターフロント開発

I はじめに

高度経済成長期を中心とした港湾は、物流あるいは生産の場といったような単一機能利用に特化して、その役割を果たしてきた。重厚長大型の重化学工業が高度経済成長政策によって、大都市臨海部に立地誘導され、原材料の輸入と製品の輸出に最も利便を供する港湾を中心に、その周辺に大々的に臨海工業地帯を形成していった。一方、大都市地域を中心に立地した加工組立型の電気、機械あるいは自動車産業等の輸出には、大都市港湾といわれる六大港が商港としての役割を果たし、国是としての貿易立国を支える政策が推進された。

しかるに、1985年のG 5のプラザ合意は、一転してわが国にドル高是正と国際協調の課題を課した。これに応えて内需拡大策は、財政的逼迫もあって、新保守主義を理念とする民間活力導入施策と小さな政府指向が推進された。外国資本との商品輸出競争力が強化され、資本蓄積が進んだ段階における社会资本としての港湾への要請も、従来のように公共施設として港湾が整備され、それを民間が利用するという型ではあきたらず、公共施設整備の段階から使い易いように民間資本も入れて整備した方が、より効率性を求める港湾利用資本にとって有利に作用するという方向が定着していった。

一方、資本蓄積の進展と相まって成熟化、国際化、情報化および都市化が進展し、従来の港湾整備の方向の変更を余儀無くされ、21世紀に向っての港湾整備政策の方向を「21世紀の港湾⁽¹⁾」として国はまとめるに至った。

この中で、従来の単一機能的港湾整備の方向を修正して、「物流、産業、生活に関わる諸機能が調和よく導入され、相互にその機能が連携し合い全体として高度な機能を發揮できる総合的な港湾空間⁽²⁾」の創造と港湾相互間のネットワーキングの推進が提唱された。時あたかも、物流、生産の場として利用されていた大都市港湾の内港部が産業構造の転換や近代的ターミナルの建設に際して、水深不足や埠頭面積の狭隘さをきらって外港部に進出したために、内港部の工場跡地の未利用や旧来の埠頭の陳腐化、老朽化が進行したことによって、再開発をしなければならない状況になった。このような大都市港湾の内港部の

再開発については、従来からの港湾单一機能利用への批判や、親水性を求める市民の要請のたまりの中で、それに応える施策を打出さざるを得なかった。

その開発手法として、欧米の港湾におけるインナーシティ、すなわちインナーハーバーの開発事例としての「ウォーターフロント開発」の手法が着目されるようになった。しかしながら、ここで考えなければならないことは、かつて技術主義的な外来文化の受容のあり方⁽³⁾として指摘されてきた我が国特有の近代化システムと同様に「ウォーターフロント開発」という語句と開発手法のみが一人歩きして、またもや港湾を場とする再開発の手法を展開する社会システム、体制あるいは、これを支える人間精神の問題がないがしろにされるのはなかろうかという危惧がいだかれたからである。

さて、1990年10月、川崎港で開催された日本港湾経済学会の全国大会の共通論題も「ウォーターフロント開発と港」というテーマであったが、その中の中心議題も「ウォーターフロント開発」の概念は何かということが最大の関心事であった。しかるに、「ウォーターフロント開発」の概念を少なくとも学会のジャーゴンとして共通認識を獲得するためにも、それぞれの学問領域から徹底した議論が行わなければならない。とくに今日まで展開された港湾の近代化論を中心とした港湾を場とする政治経済学的分析においては、「ウォーターフロント開発」の範疇が定まらない限り、適確な議論は不可能に近いと思われる。

そこで、この小論においては、「ウォーターフロント開発」の概念整理を行い、私なりに概念規定を提起することにしたい。また、この概念が港湾都市政策の要素を強くもつてゐるので、欧米と日本の港湾都市政策を比較検討して、その断層が「ウォーターフロント開発」にどういう差異を生ずるかをみていこう。さらに、「ウォーターフロント開発」政策への反映を双方について比較して、日本の「ウォーターフロント開発」が欧米における港湾都市政策のような歴史的、社会経済的条件がないだけに、「21世紀の港湾」で提起されたこの用語が、開発の先兵としての港湾行政先行の空々しさを感じるのは私一人ではないであろう。そうであるとすれば、「日本型港湾開発⁽⁴⁾」方式が地域をとび越えて官治型の港湾にならぬように、地域共同体主導への定着がどのように進展しつつあるかみることによって、「ウォーターフロント開発」を当初意図した港湾法の精神に復帰させることを意味している。このような問題意識を順次検討してみたい。

II ウォーターフロント開発の概念形成

ウォーターフロントという概念は「水際線を挟む陸域と水域が有機的一体と

なった地域と考えており、それぞれの地域で歴史性、風土性などが異なることから、一概にある定まった領域を決めるとは難しい⁽⁵⁾。」と定義されている。こういった「第3空間」の領域についての定義は、沿岸域概念として1977年の第3次全国総合開発計画で登場して脚光をあびるようになった。

しかるに、マスコミ等で取りあげられる一般用語としてのウォーターフロント開発は「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⁽⁶⁾」を開発すること、あるいは「最近、芝浦港南地区にオープンし人気を博しているライブハウスやレストランは六本木の延長線として受けとめられ……「ファッショナブル」で「かっこいい」だけとすら聞えてしまう時がある⁽⁷⁾。」とその概念が指摘されたように現存する事象を強く意識した一時的流行語のひびきを帶びているのではないかろうか。ウォーターフロント開発が一時的な流行語として衰退するのか、あるいは、普遍的概念を与えられて、少なくとも学会のジャーゴン化するのかについては、不明であるが、この用語がどのような生いたちをもっているのか、さらに、どういう概念を与えられたかなどを順次検討することによって概念規定を明確にしていくことにしよう。

ウォーターフロント開発が欧米において脚光をあびるようになったのは、1960年代から70年代にかけて都市中心部の人口減少と併せて社会的弱者といわれ、なんらかの社会福祉を必要とする層が都心部に流入し、犯罪の増加と共に治安上の不安があり、雇用力が減少し、地価が下落するといったようなインナーシティ問題と結合して、かつて都心部が港湾の中心部だったために、港湾内港部が衰退するというインナーハーバー問題を惹起させ、その解決策の1つとして、この地区の再開発手法として取りあげられるようになったことに由来する。また、欧米におけるウォーターフロント開発の背景は、欧米の主要都市が水運を中心とした交通の要衝に立地し、商品輸送の要としてのターミナル機能が港湾を中心に展開され、通商、市場、情報、都市コミュニティ形成等都市機能が集中し、ターミナルとしての港湾を中心に都市形成が図られた経過がある。

ここでは、日本においては米国のウォーターフロント開発の事例が紹介されているので、米国東岸の主要都市の発展過程を追いながら、歴史性、風土性などの違いがウォーターフロント開発の概念規定に差異が生じていることの足がかりを得ることにしたい。1630年代にボストン、ニューポート、ニューヨーク、フィラデルフィア、チャールストンの海港が開かれた。このような港湾都

市は東へ3000マイル離れたヨーロッパ文明と直結する拠点であった。そのため、地理的位置と自然条件から大洋を航海する船舶が出入港可能な機能を備えていた。都市の発展を支える共通因子が安全な港といえる。まず最初にウォーターフロントは商品輸送のターミナルとしての市場形成のみならず、情報や意見交換の場であった。当然に人ととの出会いの場であり、コミュニティ活動の象徴の場であるというような社会的活動の場としての第1段階の役割を果たした⁽⁸⁾。

このような海港をもつ都市は、宗主国の植民地支配方針にもよるが、最初に定住するようになった人々の理想、教育的背景あるいは宗教的背景によって都市立地の性格が影響されており、地理的条件により海運活動、商業活動等の産業集積がウォーターフロントとその隣接地域に展開された。19世紀後半になると鉄道の操車場や関連施設が大規模に海運施設に隣接する水際沿いにつくられるようになり、次第に都市の商業活動や産業活動の中心地になった。20世紀の初めまでには、主要な港湾都市のウォーターフロントは、通商海運資本、鉄道関連資本や産業資本の諸活動によって活気あふれる場所となり、巨大な投資を必要とする施設によって満たされた。しかるに、鉄道の発展は都市の運輸、商業機能として利用してきたウォーターフロントを大幅に減少させた反面、レクリエーション利用や居住利用が優先権を獲得するようになった。また、ある都市では、商港を中心とした海運業利用に、あるいは造船業利用に、他の都市では漁業を中心に、あるいは海洋レクリエーションを中心といつたように、それぞれの地理的、歴史的特性に合せてウォーターフロント利用が特化していった⁽⁹⁾。

とくに、都市ウォーターフロントの衰退に拍車をかけたのは、海上輸送の技術革新といわれるコンテナ輸送の出現であった。1960年代の後半に出現したコンテナ輸送は、従来のフィンガー型埠頭の利用を陳腐化させ、広大なコンテナヤードや大深水バースを求めて沖合展開した。そのために使われなくなった埠頭は補修されないまま放置される一方、産業構造転換にともなってウォーターフロントに立地していた産業資本は他地域に移転したため、鉄道資本も貨物量の減少で大打撃を被った。その結果ウォーターフロントにある鉄道ヤードは、老朽化したまま放置され、資本投下もされなかつたので環境悪化がすすんだ。こういう状況を「ウォーターフロントは近寄り難い荒廃地となり、古き良き時代を悲しく思い出させる場所になってしまった⁽¹⁰⁾。」とダグラス・M・レン氏は表現しているが、まさに不必要的資源となつたのであろう。

米国の港湾都市のウォーターフロントの衰退状況についてこれまでみてきた

が、これは単なるウォーターフロント問題でなく、都市中心部におけるインナーシティ問題、あるいはインナーハーバー問題であったところに都市問題としての深刻さがあった。この解決策としての都市再開発政策の一手法がウォーターフロント開発であり、それは港湾の通商、海運、倉庫あるいは鉄道のそれぞれの資本の有用性を消滅させた地区を再開発することによって、レクリエーション、住宅、商業機能などの複合機能を再生させ、この地域の活性化を図ったものであった。このような開発にあたっては「米国各地の特性が加味されて様々な展開となった。その都市の設立年数や大きさ、位置、気候、水関係の利用方法の多様性、行政の介入形態といった様々な要素が各々のウォーターフロントに個性を与えるのである。……都市のウォーターフロントの改変を評価するためには、物理的変更、環境の質的変化、異なった機能の連結および管轄責任について再び明確にすることが重要となろう¹¹⁾。」と指摘されている。

これまで検討してきたように、米国港湾都市の再開発経過をみてくると、ウォーターフロント開発の概念は、都市の再生をかけた開発であり、港湾地区の繁栄一衰退一再開発というようなパターン化された発展過程としてとらえるのでなく、それぞれの都市の発展過程における歴史の重み、地理的特性、水依存産業の状況あるいは、都市行政主体、とくに市民意識の動向等で左右される港湾都市再生の都市再開発政策であると認識することができる。

III 欧米と日本の港湾都市政策の断層

前節では、欧米の港湾都市、なかでも米国の港湾都市における事例を参考にしながらウォーターフロント開発の概念規定を試みたが、それは、各港湾都市の歴史の重み、地理的特性、水依存型産業の状況あるいは都市行政主体、とくに市民意識の動向等を踏ま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ったと確認することができた。

ここでわれわれは、わが国の港湾都市政策と欧米の港湾都市政策の基本的特徴を抽出することによって、その差異がわが国のウォーターフロント開発政策にどのような影響を与えたかを検討していこう。

前節でふれたように、欧米の港湾都市の成立が、当初、水運を基礎として発達したこともあるて、港湾を中心としたターミナル機能を媒介にして都市形成がすんだ。とくに米国の場合、ヨーロッパ文明と直結する拠点としての港湾のターミナル機能の成立を前提としており、港湾の建設も当然に共同体としての都市市民の手によって行われた。

港湾都市においては、水運によって孤立から脱却され「人間が交流の結果誕

生させた理想郷であり、都市こそ人間の幸福が宿る場¹²」であるといわれるよう、人格的な自由、平等な個の確立あるいは私有財産権の確立を前提とした市民生活があった。この市民社会では、私の領域に属していた経済、政治、行政などがいっきに社会的広がりをもっていくようになり、市民（ブルジョアジー）の共通関心事となり、この共通関心事が市民的公共性を形成するようになる。さらに市民は生活の再生産を私の領域外に押し広げる形で公共性と銘打って教会や領主等の封建的勢力の公権力に対抗して自らの正当性を主張するようになるが、このような公権力の公共性と対決する性格をもった「市民的公共性」を闘い取った歴史が存在する¹³。この市民の共通関心事を守るという「市民的公共性」の考え方方が、国家と個人の間に中間項として「団体の論理」概念を形成してきており、「ローカル・デモクラシーや民主主義もしくは市民社会の形成に大きな役割を果たしている¹⁴」と指摘されている。この理念を基盤として港、都市、市民の関係が一体化されており、港のつくり方、利用の方法、管理や経営の方法に至るまで、都市、市民のためであり、団体の論理からも都市、市民の要望を反映したものとなることは当然であると考えられる。その典型的な事例としてハンブルク港とハンブルク市について市民は、「ハンブルクを「自由ハンザ都市」(Freie und Hansestadt Hamburg)と呼び、ハンブルク港を unser Hafen (われわれの港)、ハンブルク市を unse Stadt (われわれの都市)¹⁵」というように自分達の手でつくりあげた港と都市に誇りと愛着をいだいていることを充分にくみとることができる。

これまでの検討によって、欧米の港湾都市政策の基本的特徴は、港、都市と市民が一体の関係にあり、個の確立や私有財産の確立を前提として団体の論理が貫徹されるところに港や都市に対する誇りや愛着を生み出し、必然的に市民本位、すなわち生活の再生産に最も好都合な港、都市づくりが推進されたことである。

その意味では、港湾都市は伝統的に都市のもつ4つの機能、すなわち生活、労働、交通、快適性を反映させる構造を有している。もちろん今日の混合経済の時代には、行政、財政および生産が複雑に結合して、世界貿易は近代的輸送システムと一体化して巨大な独占体を形成し¹⁶、多国籍化している。この巨大独占体の活動の中心が都市であり、港湾のターミナルである。この考え方によると都市の要となる市民社会は歴史的、社会経済的に変革され、その結果市民社会の外側に国家が形成され、それが市民社会を管理・拘束するようになり、公共性はすべて公的領域として政治国家に奪われ、私は私利私利を追求する存在となり、市民社会の共同性が喪失されるようになる¹⁷。ここに至って市民

社会の復権の論理としてのシビル・ミニマム論や市場の失敗を規制をする共同体の論理等が政策的に重要性を帯びて今日に至っている。

欧米の港湾都市政策について、かなり大胆にその特徴を指摘してきたが、日本の場合はどのように展開されたのだろうか。

日本の都市は、自然的、地理的条件が島国ということもあって、欧米の港湾都市と同様に沿岸域に発達した。しかしながら、欧米の港湾都市と比較すると社会経済的、歴史的条件を全く異にしていることがわかる。すなわち、封建社会の解体にともなって国家主義的中央集権国家としての明治政府が樹立され、旧幕藩体制の城下町は県庁所在地に、あるいは旧陸海軍の師団、連隊司令部の所在する都市にというように権力機構と一体となっていた。また、富国強兵、殖産興業という国策に基づいて、国家資本の創立、金融制度の確立、輸出産業の保護育成、軍需産業の成長という政治、経済政策と中央集権的官僚制による行政組織の拠点として都市が形成されていった。

一方、港湾は、遅れて発達した日本資本主義であったがために、民間資本による港湾建設の誘引は望むべくもなく、当然国家資本による港湾建設が進行した。日本は資源に乏しい加工貿易を国是としたところから、1870年（明治3年）には、太政官令によって、港湾調査が開始され、1872年（明治5年）には早くも外国人を招いて港湾造成の準備が行われている。1889年（明治22年）には横浜港の本格的築港工事が進められ、その後、国内の主要港の建設が進行した。このような明治政府の執拗なまでの港湾開発政策は、日本経済の発展基盤を重要な資源の輸入と製品の輸出という加工貿易に置いたことで、必然的に日本資本主義の生産過程を外国市場にリンクさせねばならなかった資本の論理によるものであった¹⁸。

これまでの動向を適確に表現した言葉に、「道路、橋梁及河川は本なり、水道、家屋、下水は末なり」と当時の政治家の言¹⁹を紹介しているが、この言を借りるまでもなく、港湾都市は生産・流通の場であり、生活の場ではないという思想が浸透していたのである。その意味では、近代都市政策は「資本主義を安定成長させるために、都市化・工業化を極限までおしすすめ、地域を社会的分業に基づいて機能を分化させるもので、集積利益を最大限にあげる場として都市を編成しようとする²⁰」ものであったため、モノカルチャー的発想と機能合理性を徹底した中央集権的な都市計画を生み出した。この考え方は、第1次都市化（1920～40年代）から第2次都市化（1950年代以降）を通じて、日本の地理的条件から三大都市圏の臨海部に基幹産業を中心とする工業地帯を出現させた。このことを表現して大阪市大の宮本教授は「世界の最先端をいくよう

なコンピュータ・システムをもつ中枢管理機能の都心部と世界最高の生産現場の臨海部とが共存することになった。……、他方、市民の住宅は「鬼小屋」と批判されるほど貧困で、公園などの生活環境の整備はおくれ、他国に例をみないような公害が続発した^④。」と指摘している。

これまでの検討で確認されたように、日本の港湾都市政策は、都市と港湾、双方共に富国強兵、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は有していたと考えてさしつかえないだろう。それ故に、欧米の港湾都市にみられたような港湾、都市、市民の三位一体性はみられず、むしろ都市と港湾の断層のみが歴然と示されている。

このようにみると日本のウォーターフロント開発の港湾開発方式における位置づけも、欧米におけるウォーターフロント開発政策とはかなりの差異が生じているものと考えられる。

IV 日本国型港湾開発方式におけるウォーターフロント開発

高度成長期に日本の港湾行政の第一線で活躍された竹内良夫氏は、日本と欧米の港湾に関わる概念の差異を比較して表一1のように識別している。この表

表一1 日本と欧米の港湾に関わる概念の差異

地 域 港湾に関わる概念	日 本	欧 米
港湾開発の目的	港湾を地域開発、国土開発の戦略的手段として位置づける。	交通部門の一分野である港湾産業の発展のために開発する。
港湾の機能	交通ターミナルのみならず広く産業の基盤、都市開発の場として多様な機能を果す。	純粹に海陸輸送の結節点という機能を果す。
港湾整備の財政的側面	港湾の開発費用は、港湾の直接利用者のみが負担するのではなく、その間接効果が及ぶ地域全体として負担する。	港湾開発の費用は直接の利用者から回収する。
港湾開発への国閥与	直接権限は地方自治体。国は港湾開発の基本方針を定め港湾計画を審査、調整し開発資金の助成を行い体系的に育成する。	財政的自立も含め国からの独立を理想としている。国の干渉から極力離れて、自由競争で発展する。

(資料) 竹内良夫『港をつくる』(新潮社, 1989年) 168~169ページより作成。

をみる限り、日本の港湾は、国土開発あるいは地域開発政策の一翼を担い、交通ターミナル機能を基本にして、それに産業基盤や都市空間としての機能をもつ複合的港湾空間として形成されている。そのために港湾開発費用は港湾利用資本のみならず、その開発効果が及ぶ国や地方自治体でも負担することになっている。この考え方は、欧米の港湾が港湾産業の発展のために開発され、海陸交通の結節点として機能させ、開発費用を利用者負担として独立採算性指向が強いのと対照的である。

この差異は、港湾開発政策の発動形式が、欧米のそれがポート・オーソリティ（Port Authority）方式によって非政治性、非営利性および財政的独立を基本として交通ターミナル機能を重視して都市と一体的に開発が推進されているのに対して、日本では、国土総合開発計画に位置づけられ、公共投資政策の一貫として港湾整備が推進されたことを意味している。

ここで日本型港湾開発方式の経過を追いながら、ウォーターフロント開発概念がどのような形で誘導されたか、図一1港湾機能変遷の概念図でみていくことにする。

まず、港湾が本来もつ特性としての海陸交通の結節点の役割を交通ターミナ

臨海地域特性	交通ターミナル特性	沿岸空間特性	海洋空間特性	'45	'60/'65	'73	2,000年
海陸交通の結節点							
産業の基盤							
都市機能の一翼							
複合的空間利用							

図一1 港湾機能変遷の概念図

(資料) 竹内良夫、前掲書、140ページの図を一部修正。

ルの特性としてもっており、これが過去から未来へと継続される主要な機能である。続いて、臨海部空間としてのそれ自体に着目して産業基盤と都市機能の一翼を主に担っているのが、沿岸空間の特性である。この機能のうち前者は戦前から始まり、主に1960年代に工業港機能と一体となって臨海工業地帯を形成し、日本経済の高度成長の基礎を築いたことについては周知の事実である。また後者については、大都市臨海部の工業集積にともない外部不経済の発生で、

全国的に公害反対世論を喚起させ、公害基本法の経済との調和条項が削除される経過を経て、安定成長期以降港湾法の改正も行われ、港湾環境整備が重要なテーマとして取りあげられるようになった結果、都市開発の場として登場した。たとえば、神戸港のポートアイランド、六甲アイランド、あるいは大阪港の南港では600～1,000haの埋立地が大都市の前面に出現し、その周囲を最先端の港湾機能用地として利用し、その内部を都市機能としての住宅団地、工業団地、親水レクリエーション機能としての公園、野鳥園や魚釣施設が配置されるようになった。

最後の複合的空間利用は、海洋空間特性を利用したもので、水深20～50mの沖合海洋域を利用して、沖合人工島を建設して新規の物流、人流需要が想定される交通ターミナル基地、エネルギー基地、水産加工基地、海洋性レクリエーション基地あるいは成熟社会の新規需要への対応を図る場としての機能などの利用の複合化である²²。

これまでに港湾機能の変遷過程をみてきたが、港湾整備の政策上の転換点を迎えたのは、1973年のオイル・ショックであった。それまで大都市とその港湾域において、資本の集中・集積による外部経済効果で基幹産業資本に莫大な利益をもたらしていたが、この頃から私的投资と公共投資のアンバランスが目立ちはじめ、大都市とその港湾域が高コスト地域に転化して過密の弊害の拡大とともに社会的損失が発生し、社会的諸矛盾が顕在化してきた。

その政治的な現れが、太平洋ベルト地帯を中心に1967年の東京都の美濃部革新都政、1971年の大阪府の黒田革新府政あるいは1973年の名古屋市の本山革新市政の誕生であった。

それぞれの自治体の首長は、大都市臨海部の利用についても、社会的損失の発生という矛盾解消のため施策を展開した。その1つの事例として東京港臨海部開発思想の転換の状況をみてみよう。東京港の臨海部埋立地は「従来経済機能拡大を優先する開発を、人間生活と自然環境の質的改善及び保全を中心とした新しい方向に転換することが何よりも必要とされ……。…貴重な都市空間であり、都市の多様な要求を統一的に具現する場所としてその機能を再編成することが必要で²³」あるとの発想から、かつて市民に魚介類を供給し、海水浴や舟遊びの場を提供したような自然回復や地域環境の改善を基本とした方向が提起された。これを受け、大井野鳥の森公園（大井第7号公園）、スポーツ公園（大井埠頭中央海浜公園）、有明テニスの森、御台場サーフィン場など品川区から大田区にかけ海浜公園、埠頭公園、緑道公園が誕生した。

こういった施策が、国の港湾整備政策に取りあげられるようになったのが、

1985年「21世紀への港湾」の政策体系からである。これをフォローアップした1990年の「豊かなウォーターフロントをめざして」の中で「この政策目標の1つは、高度成長期に重点をおいた物流、産業に関わる機能のほか、従来なおざりにされやすかった生活に関わる機能に光を当て、これら3つの機能を調和よく導入し、これが相互に連携し合い、全体として高度な機能が發揮できる“総合的な港湾空間の創造”である⁽²⁾」(傍点は著者による。)と述べ、複合的港湾機能への政策を打ち出している。

これから日本の港湾開発方式の中のウォーターフロント開発の分析を試みなければならないが、紙数の都合でこの程度にとどめ、次の機会に、港湾政策と都市政策との融合や課題を整理してウォーターフロント開発の方向性を提起したい。

注(1) 運輸省港湾局編『21世紀への港湾』(大蔵省、1985年)。

(2) 同上書、2ページ。

(3) 北見俊郎『『港湾政策』の形成と課題』(丘書房、1985年) 47ページ。

(4) 竹内良夫『港をつくる』(新潮社、1989年) 157ページに「港湾を流通活動の場、生産活動の場、そして都市活動の場、の複合空間・複合機能としてとらえ、港湾開発を公共的な事業として推進し、地域開発に役立てようとする理念を、私は「日本型港湾開発」と名付ける。」と定義している。

(5) 横内憲久・横内研究室『ウォーターフロント開発の手法』(鹿島出版会、1988年) 8ページ。

(6) 北見俊郎『『ウォーターフロント問題』の基本課題』(『港湾経済研究 No.28』1990年) 73ページ。

(7) 川端直志『東京湾ウォーターフロントの再生のために——ウォーターフロント開発・計画論の日米比較一』(『公害研究』Vol.17 No.2 岩波書店、1987年) 34ページ。

(8) Douglas M. Wrenn, *Urban Waterfront Development*(ULI—the Urban Land Institute, 1983)
(横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会、1986年) 9ページ参照。

(9) 同上書、25ページ参照。

(10) 同上書、20ページ。

(11) 同上書、20ページ。

(12) 北見俊郎『都市と港—港湾都市研究序説』(同文館、1967年) 72ページ。

(13) 山本英治『公共性と共同性』(宮本憲一編著『公共性の政治経済学』自治体研究社、1989年) 52ページ参照。

(14) 北見俊郎『都市と港』73ページ。

(15) 同上書、73ページ。

(16) Arthur Korn, *History Builds the Town*(London, Lund Humphries & Co. Ltd, 1953年)
(星野芳久訳『都市形成の歴史』鹿島出版会、1982年) 29ページ参照。

(17) 山本英治、前掲書、54ページ参照。

(18) 北見俊郎『都市と港』278ページ、北見俊郎・奥村武正編著『都市と臨海部開発』(成山堂書店、1977年) 10~24ページ、北見俊郎『『港湾政策』の形成と課題』29~30ページを参照しながら、わが国の港湾都市における都市と港湾の形成についてまとめた。

(19) 宮本憲一『都市経済論』(筑摩書房、1980年) 180ページ。

- (20) 同上書, 56ページ。
- (21) 同上書, 216ページ。
- (22) 運輸省港湾局編, 前掲書, 36~38ページ参照。
- (23) 北見俊郎・奥村武正編, 前掲書, 162ページ。
- (24) 運輸省港湾局編『豊かなウォーターフロントをめざして』(大蔵省, 1990年) 1ページ。

第22章 港の地域開発の理論と政策

I はじめに

海運の輸送体系が産業経済の基礎を形成する物資に低コストを与え、また港湾と港湾都市とが物流はもちろん、流通にともなう諸活動から文化に至るまでの結びつきを形成し、一体となって周辺地域に開発効果を及ぼす。さらに複数の港湾が広域的物流体系を形成し、あるいは輸移出入の対外区域との間の相互の効果や、陸運・空輸による総合的効果を与える。

しかしながらこのような効果を發揮するには、物流ルートの部分が全体の弱点となり、また広域的物流でみると機能整備が重複し、無駄な投資や競争が行われ、逆に必要なものとして整備した機能が利用効果をあげず開発に必要な物流便益を十分与えていないという点がないとはいひ難い。また開発を必要とするローカルに構造的に存在し物流用役生産性を阻害する用役需要の不経済性がある。これらに対応する理論と政策が必要であると考える。

II 港湾による地域開発効果

この節は1項で、地域開発に「何」が効果を与えるのかという定義と、「どのような効果」をあげるかを先ず整理し、2項で物流ルートと都市集積との効果発生のシステムを、3項で複数の海運・港湾ルートによる開発効果の発生システムという整理を行う。

1. 海運・港湾が地域開発に与える効果

(1) 何が効果を与えるか

本論を進めるに際し、先ず海運・港湾の何が地域開発に効果を与えるかを整理したい。

「地域開発に効果を与えるものは、海運による物流用役の供給そのものと、そのために必要とする港湾を主とする物流機能および関連する流通のための諸機能のすべての運営・経営活動と、これにより発生する生産・消費にわたる経済活動・社会活動の内容とである」と一応整理し、本論の以後の展開の基本とする。そもそも海運と港湾が地域開発に与える効果にはいろいろな解釈がある。物流用役そのものの効果、港湾の利用と港湾活動とが港湾都市および港湾背後

圏の生産・流通・消費に及ぼす効果という一般的な解釈と、港湾の主な目的・性格あるいは輸送手段や輸送の範囲・規模などいろいろな視点に立った地域開発への効果をみなければならないのは当然である。しかし本論では上記のような一般的定義による。

(2) どのような効果をあげるか。

島国としての日本の場合、次の諸点を海運・港湾の及ぼす主な効果としたい。

○第1の効果（経済基礎への効果）

すべての経済活動のコストに影響する基礎資材を低成本で輸送する効果。

○第2の効果（総合輸送交通体系形成効果）

海運と港湾立地自由性の効果もある。

○第3の効果（物流ターミナルの効果）

物流手段の変換とともに末端配送への効果。

○第4の効果（生産・流通・総合化の効果）

港湾および背後都市集積の効果、あるいは地域に必要な機能システム化の効果である。

以上に関して、若干説明する。

—第1の効果—

大量輸送による効果である。しかも大量輸送をさらに荷役から配送を機械化・システム化した産業の基礎物資への低成本輸送の効果である。国際間から国内にもこのシステムが効果をもち、ローカルで海運適合貨物があまりない港でも、石油・セメントの受入機能をもつのは、これらが海運と港湾のコストが安く陸運が高いことがあるとしても、ローカルの物価安定、すなわち地域開発へ極めて大きい効果を發揮しているものである。

—第2の効果—

港湾を必要な沿岸域にある程度自由に計画できるという点は日本列島内の土地利用において第1の効果を求めやすい。したがって臨海工業あるいは海運による総合輸送交通体系の形成を可能とする。

—第3の効果—

海運の大量輸送に対して港湾は輸送手段の変換とともに量の大→小の変換を行い、需給の時期や量を保管機能により調節して生産と消費を結ぶ機能をある程度果たしている。

もちろん物流ターミナル本来の目的は末端輸送の物流用役生産性を高めるためのもので、設定位置は必ずしも港湾に在るべきものではない。また既往の港

湾がすべて末端配送への機能をもつとはいひ難いが、港湾直背に都市が発展するという形態のなかで、ほとんどの港湾が末端輸送需要との間に、程度の差こそあれ、何らかの物流システム、すなわちターミナル機能をもっていたのである。

この効果は国土全体に及び、そして物流高度化がコンテナやフェリー輸送により進展するとともに、港湾を主体とする一貫輸送システムが発達し、内陸の開発に直接的に海運の効果を及ぼしている。

—第4の効果—

海運・陸運・空輸すべての物流に関連するのは商取引・情報・金融等のすべての流通機能であり、すべての物流に関わる流通機能が都市に集約されるのが近代的形態であろう。そして地域間・国際間の流通が先ず海運から発展した経緯のなかで、港湾と背後都市に流通のための諸機能が集まり、その経済効果が都市の集積を促進し、かつ港湾背後圏に波及したのである。

横浜港・神戸港から小樽港までこの間の理論を極めて明白に説明できる。

小樽港でみると小樽港と小樽市は、樺太および全道に対する本州よりの必需物資あるいは小樽市内に発達した衣・食等の工業產品の中継輸送基地として、港湾機能と全道に完成させた鉄道網や全道の75%に及ぶ倉庫群をもち、樺太には大泊港・真岡港に定期航路を就航させた。また日本銀行および大半の都市銀行が集まり、全道の75%に達する卸商は、本州からの移入品は港頭や市内の倉庫に入れて倉荷証券で金を借り、樺太や北海道内の小売商には次の買入時期を支払時期とし、また船積証明で樺太への代金を早期に入手した。

以上は海運による流通が港湾と都市に金融・情報・保管・その他の諸機能と流通管理機能をシステムとして発達させ、他に代替できない一ある意味では独占的な一開発効果・影響を広く樺太や北海道にまで与えていたということができる。

このような港湾と都市の関係は、当時の産業や流通が今日想像し得ない特徴をもっていたことも否定できないが、一般論として程度に差はあるとしても港湾と流通機能の活動が地域開発に効果を發揮することは明白である⁽¹⁾。

海運と港湾の地域開発への効果は以上のほか情報や文化の伝達・門戸の機能や、経済・社会から自然との結びつきまでの総合的効果という見方もある。

2. 産業の比較優位性の形成と都市の発展等による周辺地域への波及効果

(1) 都市や地域の経済発展の主な要因

地域の産業と他の国や地域の同種の産業あるいは産業全体としての比較において、高い比較優位性をもつことが都市や地域発展の主な要因であり、それは

産業の高い生産性にある。

このような高い生産性をもつ産業都市は内陸にも十分発達する。しかし多くの場合港湾都市に高い生産性と比較優位性をもつ産業の集積がある。これは港湾のもつ効果によるとともに集積のメカニズムによる都市の産業・資本・情報その他の幅広い機能の集積の結果がもたらすものと解釈する。

そしてこのような高い比較優位性による集積が周辺地域に高い開発効果を波及する。拠点開発方式というが、多極分散は開発効果の平準化を求めるものである。

(2) 港湾による拠点形成の具体例

港湾による拠点形成は、工業港や流通港というそれぞれの性格の集積や複合のもの、そして港湾と直結した都市および背後圏内陸での集積とがある。札幌市は流通管理機能を集積しているが、これは小樽・室蘭・苫小牧の各港が物流を分担し寄与しているものである⁽²⁾。またこの開発効果は流通相手港やその背後地域との流通効果を求めて成立する。北朝鮮・中国・ソ連の領土が接する団們江に中国唯一の日本海側港湾を設けるよう1986年中国交通部に筆者が進言したのは、大連港は隣接する大窑湾に拡大整備中であるが、背後圏に将来起こり得る物流需要の内容を考えると、この物流を直接日本海に向けること、それには鉄道（旧満鉄・北朝鮮清津に至る）を分岐し団們江に結ぶ可能性もあるからである⁽³⁾。

3. 複数の港湾立地による広域的開発効果

(1) 地域開発に必要な機能の地域平準化

地域開発効果は土地利用の平準化、総生産や所得の平準化を求めることがある。そのためどこに立地する産業にも同一の経済基盤に立ち得るための社会資本整備が必要である。

とくに地域間の格差を解消するための輸送交通・情報等諸機能の充実、港湾の適切な配置による総合的体系化が求められている。

(2) 複数港の立地要因

日本列島内や北海道などの港湾立地要因を整理してみると、沿岸域の線的な土地利用に対する港湾の必要性と、沿岸と内陸の別なく面的に分散する土地利用に対する必要性や地域経済の大集積に対する複数港立地がある。

これらをイ. 線的土地利用対応立地、ロ. 面的土地利用対応立地、ハ. 地域経済集積対応立地と名づけ複数港湾立地を分類する⁽⁴⁾。

イ. 線的土地利用対応立地

ローカルの漁港機能から出発し、沿岸域の物流需要や開発の必要への対応立

地が多い。

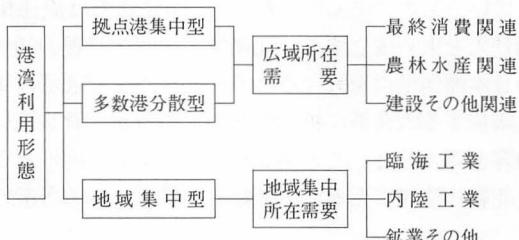
□. 面的土地区画整理事業

人口や産業の広い地域への分散（離島も同じ）に対する交通輸送のための立地である。

△. 地域経済対応立地

物流需要の集積する特定地域に対する複数港湾の立地と機能の分担がある。大阪湾の各港の分担⁽⁵⁾、東京湾内各港の分担、北海道の道央に対する留萌港・石狩湾新港・小樽・室蘭・苫小牧の各港のような分担がある。これらは各港湾の発展過程とその特徴により背後圏の共通部分の流通を分担しており、また道央各港には日本海・太平洋という分担もある。

以上のように地域への海運・港湾の開発効果は複数の港湾による総合的効果である。



図一1 北海道の港湾利用形態

なお図一1は物流需要の性格による港湾利用形態を北海道を例とし分類したものである。上記イおよびロは広域所在需要の多数港分散型として石油・セメントの如く港湾が分散立地するものと、同じ広域所在需要でも拠点港集中型として車輛・硝子の如く少数港から陸送されるものとがある。

III 港湾による地域開発効果と問題点

前節にあげた海運と港湾による地域開発への第1の効果である物流自体の効果を中心として、総ての効果を妨げるものは、物流用役生産性の低い部分である。

この部分についてみると、海運の大量↔少量の転換を行う港湾と、陸運の大↔小の転換すなわち末端配送とにあり、この両者が輸送費の極めて大きい部分を構成している。

後者は本章で詳細には論じないが、前者の港湾問題はその規模の大小を問わ

ないものであるとともに、とくにローカルの港湾ほど開発の必要性に逆行して用役生産性が低く、また用役生産のための設備投資を不可能とする限界まで産み出す⁽⁶⁾。

本章では地域開発を考える立場に立ち、ローカルの港湾と物流を中心とし、第1に用役供給の本質から発生する港湾運送用役の採算性の問題、第2にローカルにある用役需要そのものの不経済性の問題、第3に広域的にみた地域開発効果のために必要な物流便益平準化の視点に関する問題について述べる。

1. 物流用役の本質と港湾運送業の採算性

(1) 物流用役の本質

たとえば工業による物の生産では、生産の恒常化と需要波動への保管調節などで、より高い生産性を計画的に求められる。そして物流用役についても大規模の工業は極めて高い計画性を求めている。また1次産業にしてもその季節性や不規則性があるなかで生産の計画化を求めたり、物流用役も需要に対応する計画輸送を求める。これらは本質的にみると、計画化の対象が物であるからに他ならない。

物流用役の生産においては、産業により異なる内容をもつ輸送需要を複数で受注し、これらを整理しながら計画化を図るであろうが、各種要因による不規則な用役生産の需要があればこれに従う不経済性は極めて大きい。

(2) 港湾運送業の用役供給

海運やトラック輸送はある程度広域的に複数の物流ルートに用役需要を得、場合により選択的に求める可能性などの計画性がある。

しかし港湾運送業は用役受注の従的立場から計画化が困難である。これは海運の定期航路や鉄道輸送も類似の性格であるが、経営体の規模が異なり港湾の問題と同一視できない。

海運流通でコストの高い部分は港湾と末端の集配である。後者はターミナル等物流システムによる物理的解決方法があるが、前者はローカルの経済構造との関係であり、そして港湾の不経済性は海運・陸運すべてに及び、地域開発にも極めて大きい影響がある⁽⁷⁾。

(3) 港湾管理者の用役供給への関与

地域開発の役割を与えられている港湾管理者の港湾運送業への応援は港湾整備促進法による荷役機械の貸与等であるが、取扱量の少ない港湾では企業に賃貸料負担力がなく、管理者財政でも無償貸与の余力がない。

なお用役供給と無関係であるが、港湾管理者は港湾の利用者に対し地域開発への貢献などについて指導する何らの権限も持たないが、たとえばセメントサ

イロを公共ふ頭に建設させ安い物流コストを産み出しても企業はヤミカルテルを組み高い価格で販売する^{⑧)}。

(4) ルート毎の用役供給の競争

港湾運送業の用役生産性が低いということは恒常的な需要や帰荷を確保する努力になるが、場合によりダンピングも辞さない競争となる。このことは自由主義経済における競争の原理が働いているので放置してよいという考え方と、生産性の低さにより設備投資もままならない状態にあるための競争であるから何らかの対応策を必要とするという考え方とがある。もし前者の考え方でよしとするなら本論は没であり、これ以上論ずる必要はない。

2. 海運利用に関連する物流用役の生産性を阻害するローカルの需要

港湾の物流用役生産性が海運による物流全体を阻害しているが、ここでは港湾の用役生産性に強い影響を与えているローカルの需要について整理し、次節の地域開発に必要な物流便益の平準的供給の問題の話に結ぶ。

ローカルの物流需要には1次産業では農業や林業の季節性、水産業の不規則性などの物流需要波動の主要因がある。工業でみても1次産業に付随する工業の季節的変動や不規則性をもつものが多く、かつまた広域に分散していて人口の分散とともに物流密度は小である。また北海道のような冬期に建設を中心とする地域の建設資材の流動等も春先に集中したり、ソ連の原木輸入のように半年に集中するものもある。また年間を通じて工業產品は移入が多く移出が少ないので、少なくとも工業產品は片荷であり、また1次産品を含む全体量としても地域による差はあるが片荷である。

ローカルにはこのような物流需要の波動・不規則性・ロットの小・片荷等の不経済性があり、一般的な月末集中や気象では冬期間の航海・入出港・荷役等を妨げるものもある。

またローカルでは全般的に低価格で輸送費負担力の低い貨物の輸送が多く、かつこれらはロットが必ずしも大きくなり。したがって効率的低コスト輸送ができないので、価格に対する輸送費の率が高くなり利潤を下げる。農産物自由化対策への1つの課題であり、港湾による農業地域開発のテーマでもある。

3. 地域開発に必要な物流便益の広域的平準化と物流用役供給にある問題

(1) この問題への視点

北海道と本州との生活便益や需給における輸送費等の便益差の問題、また生産性の低い北海道で道路公団・JR・航空等公的料金が逆に高いという矛盾まである地域差の問題がある。もう1点は、そのような北海道全体のローカル性とともに、さらにそのローカル性の北海道内での地域差を原因として発生する

道内での物流便益の地域差、たとえば札幌市と稚内市にある便益差という視点である。

本章の趣旨からすると2つの視点につき考えねばならないが、ここでは後者について考える。

(2) 物流便益の広域的平準化を妨げるもの

次の流れにあるが(イ)～(エ)につき説明する。

(イ)用役需要の不経済性→(ロ)不経済性の地域差→(ハ)用役生産性の地域差→(エ)港湾企業の投資能力差→物流便益の不均衡

前節で説明したローカルの物流需要不経済性(イ)は、北海道全体の物流用役生産性を低位におくが、さらに不経済性の地域差(ロ)は、用役生産性にも地域差を生み、(ハ)は低い生産性の港湾とその物流ルート全体の用役生産性が低く、結果としてその港湾の投資能力が低いこと、(エ)がその港湾背後圏への物流便益平準化への効果を制限する。したがって各港湾の背後圏毎に物流便益の差を生ずる。

このことを具体的に述べると、たとえば固定的な不経済性をもつ物流需要のための用役生産を行う港湾は、生産性が常に低いために固定的な低い施設能力しかもち得ない。したがって背後圏に低い便益しか与えられない、場合によって特殊の貨物しかその港を通らないということである。

(3) 複数港湾の競争と海運の港湾利用

極端な表現をすると海運経営の立場では少ない数の港で1港あたり貨物扱量を多く、平均滞港時間が少ない方がよいので、物流需要の少ない地域に多くの港を計画するのはムダでかつ迷惑であるといふのであり、各地域を同一の経済基盤に立たせることを目的とする地域開発計画とは思想的に乖離している。

したがって船社が経営上、有利な港湾に志向することは当然であり、船社資本を中心として港運・陸運から荷主を含めたコンビナートを形成するに至る。

これに対しローカルの港湾では前記のように激しい競争を展開するが、次のような問題がある。イ. 競争港がムダな投資をして共倒れになりかねない。機能を分担する必要性が極めて大きい。ロ. 不経済性が強く力がない港湾の背後圏は物流コストが高くなる。ハ. 物流高度化計画が成立し難い。

イ. 設備機能投資のムダ（機能分担の必要）

具体例を述べると、船舶の滞港日数（ラン）に契約があるのは当然で、穀物輸入の場合など食糧庁が厳しいランの設定をする。これに対し港の荷役能力（トン／時）はランに従い設定されるが、もしその穀物扱が複数港に分割されても（トン／時）の能力を下げる訳にはいかない。したがって共倒れとなる

か、少ない利潤しかないということになる。

ロ. 弱小港湾背後圏の物流コスト

競争に負けるという不経済性をもつ港湾は設備投資が困難であることは、上述の穀物の例でも明らかである。これに対し船社は当然効率の良い港湾を志向し、弱小港湾を経由すべき物流は強い港に移行する。志向された港湾ルートにある陸運は需要増により生産性を上げ海運・港運とのコンピネーションを強化する。利用度の低い港湾の背後圏では否応なしに輸送コストが高くなり地域開発効果が減殺される。

利用の集中する港湾からの輸送は、その港の常識的背後圏の範囲をはるかに越えているのであり、運輸省指定統計の港湾背後圏陸上出入調査の内容に明らかに示されている。

ハ. 物流高度化計画の不成立

以上のような弱小港湾の背後圏のコンテナやフェリー輸送適合貨物は隣接する強力港を経由する航路に吸収されるのは当然といえるが、貨物量が採算線に乗る場合でも新たなコンテナ航路の設定は難しい。

IV 問題点への対応と政策

1. 用役供給の弱点への対応の状況

用役需要の片荷・季節等の波動・不規則性・物流密度のロットの小などのローカルにある不経済性に対応することは用役供給の立場では、企業経営の基本的課題であるから、現実には波動による労働力需要に対し都市の浮動労働力や農閑期の労働力の利用、あるいは荷役機械の協同利用等がある。浮動労働力などの経済的・社会的存在理由にもなっている。しかし物流高度化や産業のシステム化等とともに変化している。

また用役のストックができないので、用役需要発生源である財貨を代わりにストックする。たとえばでんぶんは年間恒常的需要があるが、その生産は秋冬にかけて行われる。これを港頭に1年分保管し隨時発送する。あるいは北海道の水産物を関西に輸送した保冷車が帰荷に灘の酒を積みフェリーで小樽港に上り、古い倉庫に安く保管しておくなど、物流用役と保管とを巧みに組合わせる方法である。

また海運と港湾とをコンテナ化で代表されるロスタイルムの減少や倉庫保管の省略などの港湾用役生産についての高度化があり、またロボット化の研究も行われている。

しかしながら用役需要の不経済性は構造的なものであってその対応策を個々

の用役供給企業に求めるることは困難である。

2. 用役供給生産性を増大するための対応

本章は次の3点を主張したい。

第1は認識の必要、第2は対応の理論、第3は不経済需要の原因への対応である。

このような用役生産にある本質的な性格とこれによる物流の不経済性、すなわち用役生産性が低いことによる物流への不経済性ではロスタイル等の時間価値の減少や用役のコスト高などが折角建設投資を行っている輸送交通機能への利用効果を低下しているという現実、そしてこれに早急に対応することが地域産業の発展のために不可欠であるという認識、先ず第1に必要なことは、この認識である。第2には、このような不経済流通に対する物流システムからさらに物流高度化へのシステムまで地域産業の現状と将来に基づいた具体的なシステム構成のための理論が必要である。第3には、産業自体の改革による不経済性の消去が物流システムに併せて計画されねばならないという点である。

第2について若干述べると、波動の大きい生産をする農業や水産業はもちろん、大部分の産業生産は最終的には恒常的消費に結びつく。

したがって生産の波動と、さらにこれに結びつく商取引流通の波動との間には保管による波動の調節はあるであろうが、より恒常的な流れにどの位置、どの時点で、どのような手段で変換するかというシステム設計を必要とする。そしてロットについても量の集約変換を最も効果的手段によりどの時点、位置で行うかというシステム設計である。片荷輸送については地域間相互の産業構造の相違に起因しているからこの改革は直ちにはできないので、片荷が相互の地域の1次と2次の需要の差である場合、2次産品の入と1次産品の出との間に量と輸送手段との組合せによるバランスが検討されてよい。

第3の問題について例を挙げるなら、沿岸漁業の活魚を市場に送る場合、できるだけまとめて、極端にいうとトラックではなく、フェリーに水槽を設けたりして海運によるとするなら、産地のある範囲の町村が協同で活魚池を設けまたは共同の養殖を行い、市場に近い場所に共同の活魚池を設け、輸送需要の波動やロットを解消することも考えられ、これにより沿岸漁業は売手市場の立場になることも可能であろう。農業においても雪氷利用の保鮮倉庫を港湾や適切な場所に設けて、適切な保鮮輸送を海運で行い、低コストで市場に提供することも十分考えられる。

3. 地域開発に対応するための齊合的計画

本章Ⅱに述べた海運と港湾により地域開発を進める効果は、既往の発展過程

がこれを妥当な方法論として立証している。

しかし本論で述べるローカルの地域開発はより幅の広い判断に立ち、また方
法論によらねばならないと考える。

一言でいえば、地域産業がどのようなものであっても、港湾を経由する流通
が高い生産性をもたねばならないという点にある。

たとえばウォーターフロントの計画にしても同様であり、高い用役生産性と
投資効果が得られることが、地域の資本集積に必要である。あるいは場合によ
りウォーターフロントの計画から直接利潤が得られなくとも、地域全体として
の利潤のために効果をあげればよい、あるいはあげねばならないのである。

地域で得られる産業立地要因は臨海工業のような単一かつ有力なものは得難
い。したがって複雑多岐あるいは弱小の要因と条件を生かし、また（-）効果
をも包含しながら全体として（+）に展開し得る計画理論が必要である。筆者
がかつて発表した海運流通の齊合性⁽⁹⁾（今日のファジー理論である）はこの考
えである。

また地域の複数の港湾に有効適切な機能を配分して、ムダな競争をせず、各
港湾の総合効果をできるだけ大きくさせるという理論⁽¹⁰⁾、これら計画理論をと
くにローカルに必要とするのである。それはいうまでもなくローカルには
（-）要素が多いが、この（-）要素さえ（+）に利用する計画性がローカル
には必要であるからに他ならない。

4. 資本の論理と開発効果への対応

北海道経済の自律的発展のため不可欠な地域産業の資本の蓄積という視点で
みると、あらゆる産業は本州資本の進出により、その利益は本州に吸収され、
札幌市の中枢管理機能は本州資本の支店により肥大化している。これらの点は
別とし港湾と地域開発に目を移すと賑やかなプロジェクトもよいが、開発の基
本である地域港湾の開発効果などは目もくれない、百年の大計などは論外とい
う風潮があるのは残念である。良い例で、稚内港背後圏の天北地域は丘陵地帯
で土地利用は畜産しかないということで、国は港湾と天北地域との関連計画を
進めているが、計画当時に採算性からみた否定論が強かったという。

採算性を年月により、そして資本により求めるのが開発行為であり、開発行
為は採算性のない国土資源に採算性を生み出す。

すなわち開発という行為の目的は国土の中で利用度の低い地域、いい換える
とそこに住む人間の所得が低く、より高い所得をあげるための生産性の高い产
業がない、そのような国土の利用度を高めるのが主として国・公共の目的であ
り、民間においても公共的な意味で開発行為を行うものもある。開発行為の手

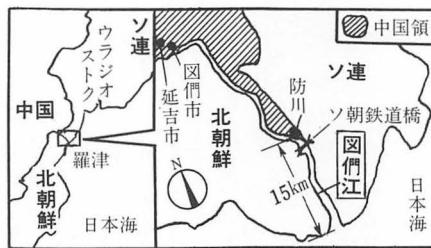
段は技術や努力等人的要素も大きいが、長期かつ低利の資金運用により長年月をかけても高い生産性を得ることにある。したがって国・民間の巨大資本が、国はその経済のセキュリティを求め、民間は長期に巨利を得ようというのが主な目的である。

港湾による地域開発にはローカルの不経済性を長期低利の資本によって補うための政策、より高い港湾利用をめざす機能のシステム化のための政策の必要を強調したい。

注(1) 神代方雅「小樽市港湾経済の諸問題」(小樽商科大学 昭和63年度補助科学研究報告書『地方都市再開発政策の総合科学的研究』)。

(2) 同上。

(3) 1986年、筆者が中国交通部に進言、『朝日新聞』1990年12月4日。



図一2 日本海に流れる図們江

- (4) 神代方雅「日本の交通政策並びに港湾整備の方向と北海道港湾」(港湾経済学会北海道部会編『北海道港湾経済』1984年9月)。
- (5) 柴田悦子「大阪港の貨物流通とその問題点」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』No.7, 1969年) 9ページ。
- (6) 神代方雅「4全総における地域交通ネットワーク形成に対する一考察」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』No.26, 1983年)。
- (7) 長尾義三「物流コスト分析からみた港湾近代化の方向」(『港湾荷役』14巻第1号(その1), 14巻第2号(その2) 1969年)。
- (8) 『北海道新聞』平成2年12月28日、セメント業界のヤミカルテル公取委課徴金50億円。
- (9) 神代方雅「海運流通の齊合性」(『港湾経済研究』No.7・8・9, '69・'70・'71年)。
- (10) Kumashiro, M.: "The Theory on Allotment of Functions" Second International Conference on Coastal and Port Engineering in Developing Countries Beijing, China, September 7-11, 1987.

「港湾経済研究」総目次
 (1963年No.1~1991年No.29)

1. 1963年 (No.1)

本邦戦時港湾施策	矢野 剛
港湾財政の問題点	柴田 銀次郎
港湾設備の増強と地域開発	伊坂 市助
港湾における新しい労働管理の概念	高見 玄一郎
港湾運送業の現状	松本 清
衣浦港の交通	松浦 茂治
港湾経済の本質	北見 俊郎
港湾施設の与えた損害に対する船主の賠償責任と海上保険	今泉 敬忠
「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書」	中西 瞳
「神戸港における港湾荷役経済の研究」	寺谷 武明

2. 1964年 (No.2) 「港湾投資の諸問題」

長期経済計画における港湾投資額の推計	加納 治郎
摩耶ふ頭の建設と運営	岸 孝雄
公共投資と港湾経済	北見 俊郎
イギリスにおける港湾諸料金の徴収制度と問題点	中西 瞳
ヨーロッパの石油港湾	浮穴 和俊
港湾労働対策への一提案	柴田 銀次郎
港湾労働の課題	河越 重任
船積み月末集中の原因とその対策	高村 忠也
国際コンテナーの諸問題	宮野 武雄
北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」	中西 瞳
北海道立総合経済研究所編「北海道の港湾荷役労働」	寺谷 武明
同 上「港湾労働」	北海道立総合経済研究所

3. 1965年 (No.3) 「経済発展と港湾経営」

港湾のもたらす経済的利益の分析	柴田 銀次郎
港湾経営の「理念」と問題性	北見 俊郎

- 港湾機能の地域的問題点 今野修平
 国際収支における港湾経費改善のための理論的考察 中西睦
 港湾資産評価とその問題点 杉沢新一

- 矢野剛著「港湾経済の研究」 寺谷武明
 海運系新論集刊行会編「海運と港湾の新しい発展のために」 織田政夫
 向井梅次著「港湾の管理開発」 喜多村昌次郎
 喜多村昌次郎著「港湾労働の構造と変動」 徳田欣次
 宮崎茂一著「港湾計画」 川崎芳一
 P. C. Omtvedt, Report on the Profitability
 of Port Investments 中西睦
 J. Bird, The Major Seaports of the
 United Kingdom 北見俊郎

4. 1966年（No.4）「地域開発と港湾」

- 後進的地域開発と港湾機能 武山弘
 港湾による地域開発問題について 田中文信
 港湾機能と経済発展——地域開発に関連して—— 北見俊郎
 東北開発と野蒜築港——明治前期港湾の一事例—— 寺谷武明
 神奈川県の第3次総合開発計画と新しい港湾の計画理論 高見玄一郎
 港湾における都市再開発の問題
 ——東京港における都市再開発を例として—— 今野修平
 港湾労働の基調
 ——横浜港における労働力移動の素描—— 喜多村昌次郎
 港湾労働の近代化条件について 徳田欣次
 港湾の最適投資基準
 ——神戸港における測定の一例—— 是常福治
 名古屋港发展史
 ——昭和13—32年の20か年について—— 松浦茂治
 港湾の物的流通費について 中西睦
 パレット、フォークリフトの諸問題 宮野武雄
 イギリス戦時港湾施策 矢野剛
 東京湾における広域港湾計画に対する一指針 奥村武正平
 横浜港施設改善に関する日本損害保険協会からの
 要望について 今泉敬忠

Colonel R. B. Oram, Cargo Handling and

the Modern Port 松木俊武

Charles P. Larroche, Shape-up and Hiring Hall 山本泰督

高見玄一郎著「港湾労務管理の実務」 德田欣次

松宮 畏著「港湾の財政・経営のあり方」 柴田悦子

横浜市港湾局編「横浜港における港湾労働者の実態と

住宅事情」 和泉雄三

新潟臨港海陸運送株式会社編著「創業六十年史」 小林寿夫

5. 1967年 (No.5) 「日本海沿岸の港湾の諸問題」

輸送の近代化と臨港上屋の運営 松本清

港湾業務の合理化と海運 岡庭博

流通近代化とコンテナリゼーション 高見玄一郎

物的流通の近代化と港湾 斎藤公助

「輸送の近代化」と全港湾輸送体制 北見俊郎

経済開発と日本海沿岸の港湾 佐藤元重

新潟臨海埠頭の形成とその特性 小林寿夫

小樽港の現状と課題 神代方雅

港湾施設利用の問題点 今野修平

港湾原単位算定における問題点 井上洋二郎

港湾労働法の施行をめぐる諸問題 杉沢新一

後進島地域経済発展の転型と港湾商機能 大森秀雄

砂利類の海上輸送増大化傾向について 武山弘

わが国における運河発達の特性 棚橋貞明

わが国における運河発達の特性 杉幸雄

住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」 佐々木高志

中西睦著「港湾流通経済の分析」 河西稔

港湾産業研究会編「港湾産業の発展のために」 和泉雄三

Docks and Harbours Act 1966 河越重任

V. H. Jenson, Hiring of Dock Workers 織田政夫

6. 1968年 (No.6) 「輸送の近代化と港湾」

港湾の近代化と運送の機械化 和泉雄三

都市化と港湾の近代化 今野修平

苫小牧港における専用船の実態 松沢太郎

港湾の経済的性格に関して	柴田 悅子
ターミナル・オペレーションの経営的基礎 ——米国主要港との比較において——	喜多村 昌次郎
地方公営企業としての港湾整備事業	細野 日出男
港湾とシティ・プランの基本論	神代 方雅
貨物輸送史上における港湾	宮野 武雄
未来学成立の可能性	
——港湾論に関連づけて——	本間 幸作
 日本港運協会編「日本港湾運送業史」	寺谷 武明
松本好雄著「コンテナの輸送実務」	松岡 英郎
喜多村昌二郎著「輸送革新と港湾」	玉井 克輔
北見俊郎著「港湾論」	柾 幸雄
B. Chinitz, Freight and the Metropolis	武山 弘
T. A. Smith, A Functional Analysis of the Ocean Port	山本 泰督
 7. 1969年(No.7)「大都市港湾の諸問題と将来」「流通体系の齊合性と港湾 の近代化」	
大阪港の貨物流通とその問題点	柴田 悅子
大都市港湾としての東京港の問題点	今野 修平
広域港湾論、主としてオペレーションの観点から	高見 玄一郎
大都市港湾の問題点と将来	北見 俊郎
港湾運送機能合理化の考察	宮地 光之
海運流通の齊合性	神代 方雅
港湾の近代化と「制度」の問題	佐々木 高志
港湾労働災害に関する責任の所在についての考察 ——特に船内荷役労働について——	玉井 克輔
 大阪市港湾局編「大阪港史」	寺谷 武明
栗林商会労働組合編「栗林労働史」	喜多村 昌次郎
神戸市企画局調査部編「広域港湾の開発と発展」	柾 幸雄
港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」	松橋 幸一
Dipl. Ing. Gustav Haussmann; Transcontainer-Umschlag	荒木 智種
Maritime Cargo Transportation Conference N.A.S.; San Francisco Port Study	千須和 富士夫

8. 1970年（No.8）「流通革新と埠頭経営」

- 歐米のポート・オーソリティとわが国の港湾の管理問題 矢野 剛
 自由港の復興 柴田 銀次郎
 日本港湾におけるターミナルオペレーターの論理 東 寿
 広域港湾と埠頭経営 喜多村 昌次郎
 ターミナルオペレーションと公共性の経済的意味 千須和 富士夫
 「流通革新」と「港湾経営」の基本問題 北見 俊郎
 港湾における情報の研究 荒木 智種
 港湾労働者の供給側面について 篠原 陽一
 労務管理に見る港湾荷役企業近代化について 玉井 克輔
 港湾運送事業料金と港湾運送近代化基金について 山本 長英
 海運流通の齊合性（そのⅡ、海運流通齊合の方向） 神代方雅
 湾域高速鉄道の方向 浅葉 尚一
 穀物サイロにおける内部流通の現象と
 均一排出装置について 桜井 正
 港湾産業研究会編「輸送革新と港湾産業」 柴田 悅子
 新潟県商工労働部編「港湾労働者実態調査結果報告」 寺谷 武明
 R. O. Gross, Towards an Economic Appraisal
 of Port Investment 東海林 滋
 National Ports Council, A Comparison of the
 Cost of Continental and United Kingdom Ports 織田 政夫

9. 1971年（No.9）「現代港湾の諸問題」

- 公企業経営としての港湾問題 東 寿
 港湾と港湾運送——港湾機能拡大と変革の基礎—— 喜多村 昌次郎
 広域港湾における港運事業の近代化について 山本 長英
 東京湾港湾取扱い貨物量の適正化と港湾管理問題 千須和 富士夫
 港湾広域化問題の一考察 柴田 悅子
 巨大都市化と広域港湾問題 今野修平
 港湾行政の近代化 和泉雄三
 広域港湾と港湾経営の本質的課題 北見 俊郎
 明治時代の港湾と鉄道 宮野武雄
 わが国における倉庫ならびに倉庫業の歴史的発展 斎藤公助
 太平洋戦争下における港湾政策の意義 寺谷 武明

港湾における賃労働と荷役業の成立と展開

——日本港湾労働の一研究として——	玉井 克輔
港湾の油濁損害に関する一考察	今泉 敬忠
工業港における埠頭利用の問題点	今永 修平 野為紀
港湾における言論の自由	荒木 智種
港湾産業と鉄鋼産業	
——その系列化傾向と支配構造的一面について——	山村 学
北海道における工業開発と港湾の課題	松沢 太郎
海運流通の齊合性（Ⅲ）	
——資本生産性からみた齊合性の追求——	神代 方雅
イギリス絶対王政下にみる港湾と海運（Ⅰ）	長島 秀夫 小林 照夫

喜多村昌次郎著「港湾産業」	松橋 幸一
北見俊郎著「港湾総論」	山本 和夫
欧米港湾労働事情研究調査団編著「欧米の港湾」	市川 勝一
J. Mondalshi, Zegluga W Gospodarce Japonu 1964	山本 泰督
William L. Grossman, Ocean Freight Rates	富田 功
A. H. J. Bown, Port Economics	山上 徹

10. 1972年（No.10）「輸送システムの変革と港湾」

輸送システムの変革と港湾の変貌	今野 修平
輸送システムの変革と港湾運送業の体制的諸問題	北見 俊郎
外航定期貨物輸送船における輸送システムの変革と	
港湾運送業の再編成	市川 勝一
輸送システムの変革と新しい公共財概念	東 寿
フェリー運航と在来埠頭の再開発	松沢 太郎
輸送システムの発展とターミナルオペレーションの変化	千須和 富士夫
港湾および港湾事業の経済的性質	田中 文信
港湾運送業の直面する問題点と背景	宮地 光之
カーフェリー輸送と港湾	市来 清也
道央海運流通と広域港湾	神代 方雅
上屋戸前受制以後の変化について	田中 省三
ポートコンピュータへの一観点	三木 樞彦
輸送システムの変革と在来埠頭の再開発	永瀬 栄治

寺谷武明著「日本港湾史論序説」	柴田 悅子
柴田悦子著「港湾経済」	柾 幸雄
東京港港湾問題研究会「港湾問題研究」	斎藤 圭太郎
港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」	鈴木 晓
市川猛雄著「港湾運送事業法論」	山上 徹
Hamburger Hafen Jahrbuch, 1970	荒木 智種
Ports of the World 1972, Twenty-fifth Edition	松木 俊武
Proceedings of the Seventh Conference, The International Association of Ports and Harbors, 1971.12	富田 功

11. 1973年（No.11）「港湾と地域経済・社会」

港湾の「近代化」と「地域社会」の基礎的課題	北見 優郎
港湾行政近代化と地域	和泉 雄三
港湾の外部経済効果に関する定量分析	岡崎 不二男
港湾機能と地域開発	徳田 欣次
海運流通の体系化と地域港湾の諸問題	神代 雅
新潟港の諸問題と将来課題	佐藤 元重
名古屋貿易業界と名古屋港	菅沼 澄
那覇港の現状と方向に関する一考察	山内 弘
わが国における海上コンテナ貨物流動の実態について	棚橋 貞明
港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発	千須和 富士夫
港湾労働組合形成期の港湾争議	玉井 克輔
C T S建設をめぐって	松岡 英郎
公共埠頭に於ける港湾労働の近代化と	
福利厚生施設について	市川 勝一
財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭	山村 学
港湾労働者の労働時間に関する一考察	土居 靖範
和泉雄三著「港湾行政」	鈴木 晓
今泉敬忠・坪井昭彦共訳「船舶の衝突と海上保険」	三村 真人
J. Bird, Seaport and Seaport Terminals	東海林 滋
G. J. Murphy, Transport and Distribution	織田 政夫
David F. Wilson, Dockers. The Impact of Industrial Change	富田 功
E. A. Kautz, Das Standortsproblem der Seehäfen	山上 徹

12. 1974 (No.12) 「地方港湾の役割と課題」

地方港湾における港湾機能の変遷——長崎港の場合——	河 地 貫 一
苅田港の現状と開発計画	日 高 広 範
舞鶴港の問題点と地域開発	金 井 萬 造
三崎漁港の機能と課題	小 林 照 晨 夫 美
内閣における地方港湾開発の課題	小 内 藤 晟 司
地方港湾における管理・運営の諸問題と課題	
——小名浜港との関連において——	富 山 上 功 徹
内貿流通拠点港湾の概念と課題	高 見 玄一郎
国土利用の齊合化と地方港湾	神 代 方 雅
日本中世の港湾——和賀江島を中心として——	奥 富 敬 之
ポート・サービスにおける2つの形態	松 岡 英 郎
発展途上国における港湾の役割	
——特にインドの経済発展と港湾——	米 山 讓
「需要調整型」港湾体系への課題	
——港湾機能の転換と港湾投資——	鈴 木 晓
ハンブルグ港の労働事情	山 本 長 英
北見・喜多村編「港湾流通」	市 来 清 也
喜多村昌次郎著「欧米の港湾労働」	玉 井 克 輔
秋山・佐藤共訳「発展途上国における港湾の諸問題」	三 村 真 人
Port Costs and the Demand for Port Facilities	織 田 政 夫

13. 1975年 (No.13) 「港湾と物価問題」

港湾におけるコスト形成の諸問題	長 尾 義 三
物価と港湾——価格形成における港湾の位置——	柴 田 悅 子
物価問題と港湾の役割	東 寿 寿
港湾の物流構造からみた物価問題の一側面	山 村 学
市民経済と港湾政策の転換	
——物価との関連において——	富 田 功
元朝港湾政策史研究序説	
——貿易管理と港湾を中心として——	千須和 富士夫
日本古代官津概観——古代港湾官津説の提唱——	奥 富 敬 之
エーゲ海の古代港湾・序説	高 見 玄一郎
石川県における港湾管理の実態	大 音 宗 昭

船員の余暇問題と港湾福祉施策 篠原陽一
 ロンドン港湾局開発5か年政策の概要 山本長英

北見・荒木著「港湾社会」 高橋恵三
 波多江俊孝著「関税・税関論」 三村真人
 日本港湾協会「港湾の安全及び環境保全対策

に関する調査研究」 神代方雅
 J. M. Thompson, Modern Transport Economics 羽倉弘之

14. 1976年(No.14)「港湾経営と財政問題」

港湾財政の基本問題 田中文信
 港湾財政問題に関する若干の考察

——当面する問題点を中心に—— 奥村武正三
 高橋恵三

流通拠点港湾の機能と背後施設の運営管理 市来清也

地方財政からみた港湾経営問題の一考察 山村学

鎌倉中末期社会変動と港湾

——莊園港湾から商業港湾へ—— 奥富敬之
 東アジア貿易上に占める沖縄港湾的地位

——特に14世紀を中心として—— 千須和 富士夫
 防衛施設所在港湾の矛盾と問題点

——佐世保港をモデルとして—— 中本昭夫

備蓄サイロ問題の一考察 斎藤公助

港湾と農産物輸入の基本的問題 石坂央

外貿港湾における後背地の役割と貨物取扱量の予測方法 入江成雄

港湾労働者の職業移動、労働市場について 徳田欣次

コンテナ貨物の交錯輸送についての一考察

——東京港を中心として—— 棚橋貞明

北見俊郎著「都市と港——港湾都市研究序説——」 鈴木暁
 A. H. J. Bown, Port Economics 松木俊武

15. 1977年(No.15)「都市問題と港湾」

大都市港湾の貨物流動と港湾機能

——東京港のはしけから自動車への移行を中心として—— 関谷義男
 産業都市と港湾 田中文信

- 大都市の港湾と廃棄物の埋立処分 小林良久
 大都市港湾の環境整備問題
 　　——東京都における海上公園事業について—— 小倉健男
 低経済成長下における都市港湾の経営問題 山本和夫
 臨海部開発における若干の問題点の考察
 　　——都市問題を中心に—— 高橋恵三
 都市化と経済の変化からみた大都市港湾の展望と課題 今野修平
 江戸の都市構造と湊 佐藤正夫
 元代の開港都市について
 　　——慶元・上海・敢浦中心に—— 千須和 富士夫
 貿易における利用港湾選択基準に関する一考察 岡崎不二男
 　　——名古屋港の場合—— 森茂也
 　　　　木村武彦
 輸入木材と港湾 斎藤公助
 港湾の経済学的研究の現状と課題
 　　——方法論としての「近代化」論—— 小林照夫
 北見俊郎・奥村武正編著「都市と臨海部開発」 富田功
 秋山龍・岡部保監修「欧米諸国の港湾管理とその財政」 土居靖範
16. 1978年（No.16）「地域開発と港湾問題」
- 地域開発と港湾流通体系 神代方雅
 開発問題と港湾に関する一考察 山村学
 港湾施設の整備と地域開発 鷹取稠
 新段階の地域開発と港湾 今野修平
 地域開発の総合的性格と港湾問題 北見俊郎
 日本港湾行政史の基礎的研究（I） 奥富敬之
 元代の泉州港・広東港
 　　——外国貿易管理手続きを中心として—— 千須和 富士夫
 御手洗港に関する一考察
 　　——過疎、離島の地方港湾—— 中本昭夫
 海港立地における「資本指向」の基礎的研究 山上徹
 大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用 木村武彦
 港湾管理・運営の問題点と港湾経営の課題 富田功
 港湾振興と港湾管理者の役割 柴田悦子

17. 1979年(№.17)「都市と港湾」

港湾都市の外部効果に関する一考察	宮本 実
港湾における資本主義的発展の諸形態	高見 玄一郎
都市と港湾の乖離	今野 修平
都市化の進展と港湾問題	山村 学
都市と港湾にかかる計画と管理について	大音 宗昭
「市民による都市創造」と港湾の整備	千須和 富士夫
大都市港湾管理における新理念の導入	
— 営造物管理者から用役生産管理者へ —	木村 武彦
内貿雑貨輸送と港湾問題	市来 清也
隣接二港湾をめぐる物流システムの考察	国領 英彌
はしけ運送の効果に関する一考察	木橋 幸一
函館港の湾岸道路構想	和泉 雄志
港湾と物流事業の公共性	奥平 忠志
港湾経営に関する基本的考察	斎藤 公助
— 「港湾経営化」の特質をめぐって —	富田 功

E.A. カウツ著、山上徹訳「Das Standortsproblem

der Seehäfen」(「海港立地論」)	柾 幸雄
柴田悦子編著「みなどの明日を考える」	土居 靖範
北見俊郎編「港の社会科学」	坂井 吉良

18. 1980年(№.18)「人間生活と港湾」

人間の生活と港湾

— 総論的諸問題をめぐって —	北見 俊郎
スコットランド産業革命期の人間生活と港湾	
— Leith 港の改修築工事をめぐって —	小林 照夫
生活環境施設としての港湾	今野 修平
港湾計画における市民参加	
— 兵庫県甲子園浜住民運動にふれつつ —	柴田 悅子
歴史世界における人間と港湾	高見 玄一郎
横浜港史序説	
— 横浜浮世絵を通じてみた初期横浜港 —	千須和 富士夫
港湾労働行政と神奈川県	大森 秀雄

日本港湾行政史の基礎的研究(II)	奥富敬之
港湾再開発に関する一考察	金井萬造
大都市港湾管理体制の転換をめぐる政策課題	木村武彦
外貿埠頭公団の廃止と PORT AUTHORITY 設立への道	土居靖範
港湾再開発問題に関する基礎的考察	
——港湾再開発調査に関連して——	富田功
ステーション交通としての海港流通経済についての	
基礎的考察	山上徹
地方の時代と港湾	永瀬栄治
喜多村昌次郎著「続・欧米の港湾労働」	和泉雄三
ジョセフ・H・ボール著、飯田秀雄訳	
「米国海運労働慣行の研究」	市来清也
港湾都市情報サービス編「港湾業務の体系」	斎藤公助
鷹取稠編著「現代交通・港湾の諸問題」	針谷莊司
佐世保市史編さん委員会編「佐世保市政七十年史」	松本勇
山上徹著「海港経済論」	山村学

19. 1981年(No.19)「都市経済と港湾経営」

港湾管理者と港湾都市の基本的課題	北見俊郎
都市港湾の流通問題に関する考察	市来清也
港湾管理と港湾行政——港湾経済との関係	和泉雄三
地域開発政策と大都市港湾の計画上の課題	木村武彦
都市経済と港湾機能の変化	山村学
日本経済の発展との対応からみた横浜港の今後の課題	今野修平
横浜港の歴史的発展と今後の課題	高見玄一郎
定期船港としての横浜港の将来	千須和富士夫
横浜港新開発計画に基づく港湾のあり方	山本長英
港湾の史的考察	
——近代港湾成立期の名古屋港を中心として——	蟹江猛伸 日比野光
港湾における労務管理制度——共同雇用問題を中心に——	田中省三
港湾行政の研究と実態について	中本昭夫
ポート・メディアの社会的責任	
——機関誌「港湾」の報文動向——	荒木智種

リース港の広域化問題と小規模鉄道の建設

——スコットランドに於ける鉄道建設の一つの例証——…小林照夫
沿岸域問題と港湾再開発 ………………長尾義三

小林照夫著「スコットランド産業革命の展開」……………安彦正一
鷹取稠著「港湾整備と地域開発」……………木村晶子
市来清也「物流経営論」……………斎藤公助
Elke Schulz-Hanssen, Die Verkehrswirtschaft
des Seehafens ………………山上徹

20. 1982年 (No.20) 「地方港湾の構造と課題」

地方の発展と地方港湾 ………………神代方雅
港湾と生鮮食料品の流通について

——中央卸売市場に関連して——……………中本昭夫
石川県の港湾について……………米山譲
地域振興からみた地方圏港湾の発展と今後の課題……………今野修平
富山新港開発の過程と地域の課題……………雨宮洋司
富山湾諸港の現状と問題点……………二神弘
港湾再開発に関する一考察……………金井萬造
物の流通における海港の発達過程

——コンテナ港を中心として——……………山上徹
港湾運送事業の資源配分の効率性……………坂井吉良
坂井港と蘭人技師エッセル……………寺谷武明
地域経済の発展と港湾の課題……………日比野光伸
港湾海岸行政の形態と諸問題

——公費官営事業を中心として——……………香川正俊
明治初期の横浜港整備計画……………千須和富士夫
北海道港湾建設史……………松沢太郎

港湾都市サービス編「港湾都市」——川崎・横須賀港——…斎藤公助
市川猛雄著「港湾運送事業法セミナー」……………松橋幸一
井下田猛著「環境科学論」……………富田功

21. 1983年 (No.21) 「輸送体系の変化と港湾」

競争関係にある港湾の背後圏と輸送需要……………黒田秀彦
非集計モデルを用いた輸送体系の変化予測……………長尾義秀
喜多三行

コンテナ輸送市場の構造変動と港湾	木村 武彦
本四架橋の関連調査について	
——四国地方の港湾と海上交通を中心として——	中本 昭夫
青函トンネルの経済性	和泉 雄三
輸送体系の変化と港	
——地方の港における港湾と地域経済の乖離について——	
(留萌港の分析)	徳田 欣次
交通体系の再構築と港湾	今野 修平
明治期に於ける港湾事情と商品流通	
——東北諸港報告書から見た場合——	安彦 正一
港湾行政統一への歴史的過程	香川 正俊
コンテナ港問題の基礎的分析	
——中国の港を中心に——	山上 徹
本四架橋と港湾物流	市来 清也
地域産業と港湾	
——伊勢湾における港湾機能を求めて——	日比野 光伸
港湾労働市場の賃金決定機構の研究	坂井 吉良
生産資本の港湾経営	千須和 富士夫
紅村文雄著「港湾法と名古屋港の管理運営」	北見 俊郎
和泉雄三著「港湾政治経済学」	山本 和夫
港湾産業研究会編「港湾産業活動の課題」	枉 幸雄
Jan Owen Jansson and Dan Shneerson, Port Economics	宮田 謙宏

22. 1984年(No.22)「国際経済と港の動向」

国際海上輸送革新と港湾管理

——名古屋港の場合——	原口 好郎
外部環境の変化と港湾経営	岡野 行秀
国際海運の変化と港湾	柴田 悅子
国際化の中の産業の発展と港湾	日比野 光伸
自動車産業による資本輸出と港湾	
——世界資本主義の現段階——	千須和 富士夫
世界経済の中の日本経済	
——港湾経済の背景——	片野 彦二
名古屋港船舶入出港システムの現況と今後のシステム開発	永井 武司

- 地域活性化をめざした港湾づくりに関する一考察 金井萬造
為國 豊治
水域に関する研究
- 佐世保港を事例として—— 中本昭夫
- 公有水面埋立行政と環境保全
- 行政組織行為と法的観点を中心に—— 香川正俊
- 高度情報化社会における港湾産業活動 松橋幸一

名古屋港管理組合三十年史編集会議編

- 「名古屋港管理組合三十年史」 松浦茂治
- 西尾一郎編著「港湾経営論」 安彦正一
- 市来清也著「港湾管理論」 木村武彦
- Charls W. Hallberg, The Suez Canal 山上徹
- 松橋幸一著「港湾物流管理論」 富田功

23. 1985年(No.23)「港湾活性化と都市再開発」

- アメニティと港湾再開発に関する一考察 香川正俊
- 港湾空間活性化に関する一考察 金井萬造
- 港湾都市の再生と活性化 安田八十五
- 港湾活性化と地域開発

——韓国西海岸を中心にして—— 金在河

港湾機能の拡充と再開発

- 神戸港長期計画検討委員会の報告書から—— 雜喉徹
- 都市・経済政策上の港湾活性化の理念 木村武彦
- 「港湾活性化と都市再開発」への基本的考察 北見俊郎
- 近世土佐藩の総合開発と築港技術

- 野中兼山の政策を中心に—— 安彦正一
- 港湾労働における賃金構造 本田重美譲
- 宮田
- 港湾産業とハイテクノロジー 森口明
- 港湾物流の変化とその対応課題 山村学
- 大都市港湾管理と統一的管理機関

- 大阪湾の場合—— 入谷貴夫
- 港湾における計画主体 長尾義三
- 川芳

北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」 喜多村昌次郎

- 中本昭夫著「佐世保港の戦後史」「続佐世保港の戦後史」 柴田 悅子
 是常福治著「戦後における港湾労働近代化のあゆみ」 田中省三
 B. S. Hoyle, D. Hilling, Seaport System
 and Spatial Change 山上 徹

24. 1986年（No.24）「港湾と国際複合輸送の展望」

- 海貨業の総合物流業への脱皮 山田 源次
 A Study on Port-Harbor and International

- Intermodal Transportation 金在河
 國際複合輸送と港湾機能 市来清也
 國際一貫輸送の進展と港湾問題 山村学
 國際複合輸送の展開と港湾 高橋恵三
 関東の船運と東京港 佐藤正夫
 わが国港湾の労働政策と課題 田中省三
 競争効果とX-効率 坂井吉良
 倉庫機能と図書館機能 谷端政嗣
 自動車輸送と港湾機能の変化 遠藤幸子
 機密保護法下の港湾研究 千須和富士夫
 船舶登録国と港湾国協力 榎本喜三郎
 中共交易と群山港の広域背後地開発に関する研究 朴餅洪
 中国経済体制改革と上海港 高見玄一郎
 産業の多国籍戦略と港湾 日比野光伸
 韓国港湾行政と港湾開発 金洪基
 Canadian International Seaport City and
 its Socio-cultural History Tomotane Ara-
 ki

- 喜多村昌次郎編 港湾シリーズ「港湾労働」 大森秀雄
 篠原陽一編著「現代の海運」 木村武彦
 北見俊郎・喜多村昌次郎・山上徹編著

「港と経済・社会の変貌」 鷹取稠

25. 1987年（No.25）「臨海部再開発と港湾」

- 臨海部再開発に関する考察 鈴木暁
 ウォーターフロント開発における都市と港湾 横内憲久
 港湾の倉庫空間を活用した臨海部の活性化 金井萬造
 為國豊治

- ゲーム理論による港湾再開発跡地の機能立地モデル 黒田 勝彦
 臨海部再開発の政策基調の変化 木村 武彦
 国際複合運送の進展に対する港の対応について 宮田 謙宏
 機械化と日本の港湾労働 クワンシー・チ
 ベン
 港湾の活性化に果たす商社の役割 遠藤 幸子
 清水港の発展に見る企業者活動の展開と企業経営 安彦 正一
 韓国における港湾経営戦略 金在河
 環黄海経済構想と港湾について 中本 昭夫
 中国古代水運と港湾について 高見 玄一郎
- 山上徹著「交通サービスと港」 大浜 慶和
 Alan E. Branch, *Elements of Port Operation*
 and Management 山上 徹
 ダグラス・M・レン著、横内憲久監訳
 「都市のウォーターフロント開発」 富田 功
26. 1988年 (No.26) 「港湾とヒンターランド」
 戦後北海道港湾歴史の特色 和泉 雄三
 ヒンターランドの類型化と領域の測定 千須和 富士夫
 港の背後地とネットワークについて 山上 徹
 西海岸と港湾背後地造成の課題 朴 館洪
 港湾空間を活用した地域活性に関する一考察 金井 萬造
 北原 良彦
 四全総における地域交通ネットワークの
 形成に対する一考察 神代 方雅
 掛塚湊の歴史的変遷 谷 任
 産業の発展と港湾 日比野 光伸
 韓国港湾の現況と港湾機能の方向 金 洪基
 横浜港における港湾労働者規制法の歴史的考察 大森 秀雄
 後発コンテナ港の成長が先発コンテナ港の
 後背圏に及ぼす影響 郭 圭錫
 港湾政策の形成 松浦 茂治
- 横内憲久・横内研究室著
 「ウォーターフロント開発の手法」 安彦 正一

山上徹編著「国際物流概論」 富田 功
 Jean-Georges Baudelaire, Port Administration
 and Management 香川 正俊

27. 1989年 (No.27) 「港湾と国際経済社会の変貌」

東アジアにおけるコンテナ港湾の競合 遠藤 幸子
 シンガポール港の変化と物流ネットワーク 山上 徹
 日中貿易と中国物流体制 柴田 悅子
 生産の国際化と国際物流
 ——荷主とフォワーダーの海外進出—— 鈴木 晓
 国際化の進展と港湾の課題 山村 学
 世界都市機能集積と沿岸域管理の共生 木村 武彦
 港湾の計画とその地域的課題 千須和 富士夫
 港湾価格決定における競争とサービスの効率性 V.I.D.J ペレラ
 神戸棧橋会社の成立事情と埠頭経営

——経営史的考察を中心に—— 安彦 正一
 港湾補助と港湾経営 金亨泰
 港運業の変貌と課題

——コンテナ化時代に関連して—— 富田 功
 最貧国における海浜リゾート開発の可能性とその問題点 吉岡 秀輝
 中国の内航運送管理と改革 宋建生
 三世紀北九州のみなと 小合彬生
 産業前進基地としての西海岸時代 趙履晟

和泉雄三著「港湾政治経済学の理論体系」 北見 俊郎
 高見玄一郎著「港の世界史」 小林 照夫
 田尻宗昭編「提言・東京湾の保全と再生」 堀野 正人

28. 1990年 (No.28) 「ウォーターフロント開発と港」

ウォーターフロント開発と港 金在河
 千葉のウォーターフロントの地域構造 遠藤 幸子
 帆船海王丸とウォーターフロント政策 雨宮 洋司
 ウォーターフロント開発と漁業権問題 小林 照夫
 港湾景観の分析と評価 芦見忠和志彦
 ウォーターフロント問題の基本的課題 北見 俊郎

港湾産業の独立性に関する一考察	金亨泰
港湾諸費用形成要素と競争条件	千須和富士夫
横浜港における港湾産業の生産力構造	松橋幸一
国際化と港湾財政	日比野光伸
港運経営の変貌と企業経営戦略	富田功
富士川舟運と清水湊の形成	谷任

松橋幸一著「港湾経済文献事典」	安彦正一
市来清也著「国際物流要論」	木村武彦
横浜港史刊行委員会編「横浜港史」	柴田悦子
Marc J. Hershman, Urban Ports and Harbor Management	山上徹

29. 1991年(No.29)「横浜港、その課題と展望」

横浜港と R.H ブラントン	長尾義三
国際港湾都市としての核「横浜」の課題と展望	山村学
港湾の背後圏と物流	鈴木暁
横浜港における港湾産業の生産力構造の推移と展望	松橋幸一
都市機能と港湾機能	遠藤幸子
港湾研究の領域拡大の検討	柴田悦子
港湾行政について	中本昭夫
大日本帝国統治下の朝鮮の港湾	千須和富士夫
沖合人工島の建設と保護	藤井敬宏
港湾事業の民営化に関する理論形成	金亨泰
ウォーターフロント開発政策と日本経済の転換	木村武彦
京浜工業地帯の形成と物流体系	谷任
港湾のパラダイム転換	富田功
横浜港と市民生活	堀野正人
輸入拡大と港湾産業の役割	三村真人
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	針谷莊司
中国の内河港湾の発展と改革について	宋建生
韓国西海岸諸港湾の連繋に関する考察	朴餅洪
邪馬国のみなと貿易	小合彬生
山上徹著「国際物流のネットワークと港」	大浜慶和
柴田悦子編著「国際物流の経済学」	荒木智種

- 小林照夫編著「蒼穹の下魚鱗耀ける地
——柴漁業協同組合史——」 安彦正一

◆日本港湾経済学会30年のあゆみ

- 1962年 創立総会および第1回大会開催(横浜港)
- 1963年 第2回大会(東京港) 共通論題(港湾投資の諸問題)
- 1964年 第3回大会(神戸港) 共通論題(経済発展と港湾経営)
- 1965年 第4回大会(名古屋港) 共通論題(地域開発と港湾)
- 1966年 第5回大会(新潟港) 共通論題(日本海沿岸における港湾の諸問題と将来)
- 1967年 第6回大会(北九州・下関港) 共通論題(輸送の近代化と港湾)
- 1968年 第7回大会(小樽・道央諸港) 共通論題(流通体系の齊合性と港湾の近代化)
- 1969年 第8回大会(大阪港) 共通論題(大都市港湾の諸問題と将来)
- 1970年 第9回大会(清水港) 共通論題(流通革新と埠頭経営)
- 1971年 第10回大会(横浜港) 共通論題(広域港湾と港湾経営の諸問題)
- 1972年 第11回大会(神戸港) 共通論題(輸送システムの変革と港湾運営)
- 1973年 第12回大会(名古屋港) 共通論題(港湾の近代化と地域経済・社会)
- 1974年 第13回大会(長崎港) 共通論題(地方港湾の役割と課題)
- 1975年 第14回大会(千葉港) 共通論題(港湾と物価問題)
- 1976年 第15回大会(那覇港) 共通論題(港湾経営と財政問題)
- 1977年 第16回大会(東京港) 共通論題(港湾と都市問題)
- 1978年 第17回大会(札幌・道央諸港) 共通論題(地域開発と港湾問題)
- 1979年 第18回大会(神戸港) 共通論題(都市と港湾)
- 1980年 第19回大会(佐世保港) 共通論題(人間生活と港湾)
- 1981年 第20回大会(横浜港) 共通論題(都市経済と港湾経営)
- 1982年 第21回大会(富山新港) 共通論題(地方港湾の構造と課題)
- 1983年 第22回大会(松山港) 共通論題(輸送体系の変化と港湾)
- 1984年 第23回大会(名古屋港) 共通論題(国際経済と港の動向)
- 1985年 第24回大会(大阪港) 共通論題(港湾活性化と都市再開発)
- 1986年 第25回大会(東京港) 共通論題(港湾と国際複合輸送の展望)
- 1987年 第26回大会(清水港) 共通論題(臨海部再開発と港湾)
- 1988年 第27回大会(北海道) 共通論題(港湾とヒンターランド)

- 1989年 第28回大会(北九州港) 共通論題(港湾と国際経済社会の変貌)
- 1990年 第29回大会(川崎港) 共通論題(ウォーターフロント開発と港)
- 1991年 第30回大会(横浜港) 共通論題(横浜港、その課題と展望)

編集後記

日本港湾経済学会第30回大会が、学会発祥の地、横浜港に開催され、その創立30周年記念事業の一環として、「記念論文集」の発刊が企画されたわけである。30周年というサイクルにおいては、わが国の港湾が社会・経済面に果たしてきた役割や性格もかなり変革したことは確かである。学会創立当初、多くの港で船混みが発生し、とくに昭和30年代後半の港湾の機能は、工業港としての重化学工業の発達と関係し、その後、公害問題、石油ショックの発生など多くの社会・経済的問題が発生した。また最近、多国籍企業の現地生産化などにより「重厚長大」から「軽薄短小」化へとわが国の産業構造が変化し、港湾に対する社会的・経済的ニーズが変化し、とくに国際複合一貫輸送に代表されるコンテナ輸送による港湾機能の変化などが生じている。そこで学会としての研究視角も変化しつつ、学際的・総合的研究が必要となり、また研究視角の変化のみならず、学会活動自体も国際化し、たとえば国内会員ばかりでなく、韓国、中国などの外国人会員も多くなってきていている。

日本港湾経済学会は、過去30年間の長きにわたり、港湾研究を個別化、細分化しつつ、また学際化、総合化により学問水準を高めてきたといえよう。今後とも社会・経済環境の変化の波がさらに大きくなっていくとすれば、学会の使命は、単なる回顧ばかりでなく、時代的先取りによる「港湾のあり方」を研究するべきであろう。

この度の記念論文集は、「回顧と展望」を念頭としつつ、4部門22名の論文から編集されている。あらかじめ会員から投稿希望者を募り、編集委員会において内容・形式などをもとに査読し、掲載の可否を検討したのである。しかし論文集であるために、取りあげた分野には精粗があり、また編集上の不備な点が多くあるかと思われるが、この点について大方のご海容を乞う次第である。

ここに日本港湾経済学会創立30周年を記念するにたり得る論文集が公刊できたことは、誠に喜ばしき限りであり、編集委員会一同心からお礼申し上げる次第です。

最後に、編集に際し、執筆者の方々に多大なご協力をいただいたことを改めて感謝いたしたい。また本論文集の発刊に誠意をもってお世話を下さった成山堂書店社長 小川 實氏に心からお礼申し上げる次第である。

(文責： 山上 徹)

港湾・海運・物流関係図書案内

港湾政治経済学の理論体系	和泉雄三著	A5・358頁・3914円
三訂版港湾運送事業法論	市川猛雄著	A5・362頁・4120円
港湾運送事業法セミナー	市川猛雄著	A5・322頁・3502円
新訂港湾管理論	市来清也著	A5・184頁・2266円
倉庫概論	市来清也著	A5・228頁・2678円
港運概論	天田乙丙著	A5・230頁・3000円
港湾知識のABC	池田宗雄著	A5・240頁・3000円
地方港湾の役割と課題	日本港湾経済学会編	A5・252頁・2575円
港湾と物価問題	日本港湾経済学会編	A5・182頁・2266円
港湾経営と財政問題	日本港湾経済学会編	A5・208頁・2369円
港湾運送例規集	運輸省港湾局港政課編	A5・416頁・1854円
港湾新書港湾情報産業の実務	港湾総合研究所編	A5・258頁・1009円
交通サービスと港	山上徹著	A5・248頁・2884円
外航海運のABC	川上博夫著	A5・264頁・2800円
新訂海運の概要	岡庭博著	A5・276頁・3000円
海運経済論	織田政夫著	A5・392頁・3914円
海運政策論	織田政夫著	A5・404頁・4120円
総合コンテナ実務用語辞典	日本海上コンテナ協会編	A5・402頁・7004円
最新コンテナリゼーション総覧	日本海上コンテナ協会編	A5・1172頁・15450円
国際コンテナ実務要覧	日本海上コンテナ協会編	A5・496頁・7004円
コンテナへの積付実務	山下新日本汽船海務部編	A5・216頁・1236円
冷凍コンテナ便覧	上村建二著	A5・422頁・4635円
コンテナリゼーションと標準化	浦田楠雄著	A5・336頁・4120円
載貨と海上輸送	運航技術研究会編	A5・404頁・4120円
新訂海上貨物輸送の実務	海上貨物輸送会実務研究会編	A5・400頁・4944円
1984年米国海運法の解説	海事産業研究所編	A5・386頁・4635円
国際複合輸送の知識	大阪商船三井船舶株式会社編著	A5・170頁・2200円
新実戦物流管理読本	河西健次著	四六・324頁・2060円
国際物流の経済学	柴田悦子編著	A5・240頁・2800円
シップネットツのABC —貿易関連情報EDI化の現状と展望—	木島隆一監修	A5・196頁・2200円
宅配便	齊藤実著	A5・176頁・1800円

総合図書目録無料進呈

定価は税込。

日本港湾経済学会創立30周年記念論文集編集委員会

委員長 山 上 徹

安彦正一	・雨宮洋	司・井関弘太郎
遠藤幸子	・香川正俊	・木村武彦
小林照夫	・柴田悦子	・寺田一薰
徳田欣次	・富田功	・堀野正人
本田重美	・松橋幸一	・松本勇
三村真人	・宮田騰宏	・吉岡秀輝

港・ウォーターフロントの研究

定価はカバーに表示してあります。

平成3年10月25日 初版印刷

©1991

平成3年10月28日 初版発行

日本港湾経済学会
編 者 創立30周年記念論文集
編 集 委 員 会

発行者 (株)成山堂書店

代表者 小川 實

印刷者 (株)廣済堂

東京都新宿区南元町4番51

(〒160) 成山堂ビル

発行所 株式会社 成山堂書店

T E L 03(3357)5861

F A X 03(3357)5867

振替口座 東京7-78174番