

講 座

港 湾、計 画 論 [V]

正 員 東

寿*

6. 都市計画的考察による臨港地区の決定

前章において港全体の規模が明らかとなつたので、本章においてはその港湾性格要素別の計画目標が障害なく取り扱われるように、管理者はその港の全地域を港湾性格要素別にそれぞれの目標数量に応じて地区に分割し、各地区内に設定される必要な施設の配置を計画するとともに各地区ごとにそれぞれの機能に障害を与える建築を規制して、港全体の機能が経済的な有機体として十分に活動できるように計画する。これは立地工業の種類および生産規模が与えられた工場地域の土地利用計画と施設配置計画に準ずるものであるが、私はこの方法論を次に述べるような推論によつていわゆる『都市計画的』な考え方において扱うものと考えたのである。

(1) 港湾計画と都市計画との関係——人類が狩猟を業として放浪していた時代から進んで、漁撈、農業をおぼえ、一応の固定した生活形態をつくるようになったときから、都市の生成発達が始まる。この都市の濫觴である集落は、他の物々交易の必要から、その当時の交通の容易な場所つまり河岸、海岸の静穏な泊地のあるところに位置した。ここに港湾が集落とともに発生する。この当時は造船および航海の技術が幼稚な時代であるから、港の位置は全く海洋の位置（航路の交叉点または海外との関係群との距離が最も短い場所）に立地し、また同時に港を修築する技術をもたない時代であるから、海岸の自然条件が港の生成発達に決定的なものであつた。すなわち、関係群との交通が容易かつ安全な泊地に都市が生成し、港が発達してきている。この時代の都市機能と港湾機能との関係を見ると、港湾はいわゆる『ハーバー』の時代——遮蔽された安全な泊地であつて、港の機能は主として水上の区域におけるものであつた。この場合は、港湾がその都市発達の一因子であつたかも知れないが、特に港湾によつてその都市が発達してきたと言うまでに至っていない。つまり港湾がその都市構成の主流となつていなかったと言うことができる。

* 運輸省第三港湾建設局長

ところが造船、航海、築港技術が進歩してくると、資本主義の発達につれて背後地の経済状態が港の生成発達に決定的な要素となつてくる。いわゆる「人工港」をつくつてまでも、港と背後地との間で商品交易に最も高度の利益を生ずる場所が港の発達する位置となつた。この位置は同時に都市の資本主義的発達の位置であつて、港湾機能は都市機能と全く不可分の関係となる。この場合港湾は水上の区域ばかりでなく、陸上にあがり、水上および陸上の港湾施設がそれぞれその機能に応じた位置にあつて相互に関連して経済的に有機的に働らくことが要求され、いわゆる「ポート」としての機能を必要とするようになる。こうなつてくると、おのずから港湾の機能が都市機能の構成の主流となり、都市そのものの性格もまた港湾の性格によつて代表されるものが生ずる。

従つて、「都市計画とは都市構築のためにする施設の総合計画なり」とすれば、現在の港湾都市において、臨港地帯の土地利用計画が含まれない都市計画は完全なものでなく、また都市計画の土地利用計画を考慮に入れない港湾施設配置計画は必ず港湾の機能を發揮するのに支障をきたすような結果となつてくるものと思われる。このような「都市計画と港湾計画とは全く不可分の関係にある」との考え方は、終戦後当時の戦災復興院、現在の建設省において都市計画法改正の動きにつれて、また運輸省において港湾法設定までの考え方に強く主張されてきた。

それまでの行政上の港湾の範囲は、「公有水面は国の公所有権の对象であつて国の機関たる都道府県知事がその管理者である」との立前からでてくる一定の公有水面に限られていて、その行政権限は、

公有水面埋立法府県令である土木工事取締規則などに基づいていたが、その管理権は非常に強く、すべての施設は管理者が建設し管理することを立前とし、民間の専用に対しては公共上必要がない場合に限り許可を与えてこれを行わしめるものであつた。しかし陸上については管理者が港湾地帯としてみずから埋立を行つた地域において所有による管理権をもつていたにすぎず、港湾の機能に重要な、直接影響をもつ地域であ

つても一般的な都市計画地域のなかでその規制を受けるにすぎなかつた。その当時の都市計画地域図をみると、都市計画地域でなく白色に残された陸域があるが、これが公共団体が港湾地帯としてみづから埋立て所有による管理権をもっていた地域であつて、これだけが陸上にある港湾の範囲であつたと言ふことができる。その他の陸域は、たとえそれが港湾の機能に直接関係があつてその施設配置計画および利用制限を港湾計画の上から主としてみる必要がある地域であつても、一般の都市計画的な考え方に律せられているにすぎない。

ところが、港湾の発達にともなつて港湾の研究が進んでくると、港湾もまた一つの経済的な有機体であると考えざるを得なくなり、水上および陸上の港湾施設がその機能に応じた位置にあつて相互に関連し有機的に働いて始めて港湾全体の機能が最も有効に働くことができるものであるとすれば、港湾の範囲——本論で言えば港湾計画の範囲はおのずから陸上に拡がつてゆく。この場合陸域は公有水面と異なつていろいろ私権が存在するので、当然に都市計画的な考え方でこれを措置する必要が生じてくる。これは、別な表現によると、港湾に直接関係ある地帯の都市計画は、港湾計画と言う面から企画されないと、港湾の機能に障害を与えるような結果となることを示している。

それでは港湾の面からみた——つまり港湾計画の方法論として必要な都市計画的な考え方はどのようなものであろうか。在来の都市計画は、住居・商業・工業などの諸地域に分けてその土地利用を計画し、公共施設は管理者みづから都市計画事業として実施するとともに地域内の施設の建設についてその施設の種類、構造などいわゆる都市計画制限を加えているが、港湾計画の要求するものは、次に述べるように今までの都市計画で考えられていた地域の制限とは異なつたもので、全く新しい制限地域を法的に設定することが必要となるものである。すなわち、

- a. その地域内には、港湾の機能を発揮するに支障を与えるような施設をつくらないこと。
- b. 港湾の性格から、地域内の港湾性格要素別の施設の施設の配置が有機的関連をもつようにきめられ、施設の位置が制限されること。
- c. 各港湾性格要素ごとに水際線から陸上に、港湾の機能を発揮するように個々の港湾施設の位置がきまつてくること。

これを解決する行政的措置としては、

1. 現在の都市計画法の範囲内で、港湾に特殊な特別地区を設定する方法。

2. 港湾法を制定し、港湾の陸域として臨港地区を設定し、これを都市計画区域より除外する方法。

の2案があつたが、昭和23年運輸省港湾局は第1案の実施を戦災復興院に申し入れた結果、都市計画法の一部改正によつて特別地区として臨港地区を設定することとなつた。しかし結果としては、臨港地区を正式に設定したのは東京港・名古屋港の2港にすぎず、かえつて在来港湾地帯として白色に残され、唯一の港湾管理上の陸域であつた部分がすべて都市計画区域に編入され商業地域または工業地域としての制限をうけるため、港湾計画上今までよりなお一層の支障を生ずるに至つた。

昭和25年港湾法の制定にあたり、第2案によつてこの矛盾を解決しようとしたが、第1案によつてすでに生じている地域の範囲、地区の指定を排除することができなかつたので、事務的にいろいろ問題がからみまだ実際の効果をあげるに至つていない。

(2) 都市計画的考察の概念——前節において、都市と港湾との生成発達過程、機能、行政措置などの一連の関連を示して、都市計画と港湾計画とが全く不可分の関係にあることを述べたが、推論の都合上ここで本論に言う都市計画的考察の範囲を今少し明らかにしておきたい。

都市計画は都市を構築するために行う総合的な施設の実施計画であつて、ある都市のもつ性格から機能の構成が明らかとなると、それぞれの機能を充分に発揮できるように地域を分け(土地利用計画)、各地域内の私権に対しては機能に支障を与えるような建築物の種類、構造などを制限し(都市計画制限)、公共的な重要施設の配置を決定し管理者みづからこれを建設する(都市計画事業)ものであることは前述したとおりである。港湾計画も陸域にあがると、水域と異なり所有権そのほかの一般の私権が存在するので、私権に対しては、都市計画制限によつてその計画の実施をはかる以外に方法はない。ただ本論のこの段階としては個々の施設の建設計画は含まれないので、本論の都市計画的考察は次のように分析されると思う。

- a. 立地論的考察、国土計画または地方計画的考察による結果をもととして、その港湾に必要な水域の範囲従つて水際線の範囲が定まる。現実には、行政区画、自然条件などからすでに決まつていて立地論的考察、国土計画または地方計画的考察によりチェックされるものであろう。この水域を港湾法では「港湾区域」と定義し、法第4条の規定による運輸大臣の認可を必要としている。
- b. 定まつた水際線において、その港を構成する港湾

性格要素別の取扱目標数量から、それぞれの配置および水際線の延長が決定される。この場合、水際線の範囲および延長を決定する性格要素は、「主要な」ものに限りその他のものは一括し将来の計画に対する余裕として水際線を残しておくべきである（このために港灣法第 37 条に港灣隣接地域の規定が定められている）。

この「主要な」性格要素であると言うことは、今ただちにその性格要素の施設の配置を決定しその機能の直接及ぼす範囲を決定する必要があるほど、その港の機能に対し重要なものであることを示している。港灣法では、この「主要な」ものとして商港的要素・特殊物資積出港的要素・工業港的要素・鉄道連絡港的要素・漁港的要素・保安港的要素・バンカー港的要素をとりあげ、法第 39 条にこれらの要素について機能の直接及ぼす範囲を決定することができ、港ごとに必要によりこのなかから選定するものとしている。

- c. 主要な港灣性格要素について、それぞれの目標数量を取扱うに必要な施設あるいは土地面積を、水際線より陸上に逐次配置してゆけば、その港灣性格要素の機能の直接及ぼす地域の範囲を計画することができる。この全部の地域を港灣法では「臨港地区」と定義し、港灣性格要素ごとの地域については法第 39 条に「港灣管理者は、臨港地区内において次の各号に掲げる分区を指定することができる」としている。すなわち、
1. 商港区—旅客または一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
 2. 特殊物資港区—石炭・鉱石その他大量ばら積を通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
 3. 工業港区—工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
 4. 鉄道連絡港区—鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域
 5. 漁港区—水産物を取り扱わせ、または漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
 6. バンカー港区—船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする区域
 7. 保安港区—爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
- d. 臨港地区内の重要な港灣施設の配置（土地利用計画を含む）を計画する。これは前項の作業の過程において求められるが、港灣法第 48 条の規定を根拠

とする港灣計画会議において最終的には審議決定されるものである。

この計画は、管理者がみずから港灣施設を建設することのほか、法第 40 条によるそれぞれの分区の機能に障害を与える施設の建設規制、および法第 4 条の有害構築物の改築の規定によつて行政的な裏づけをなすことができる。現在各管理者は法第 40 条に基づき建築規制の条令を立案中であると思うが、前掲論文集「水工学の最近の進歩」に各分区において港灣機能の発揮に支障を与えると考えられる施設の一覧表をかかげておいた。また最近運輸省港灣局は、各分区における同様のものを発表しているので参照されたい。

(3) 大阪港における臨港地区の設定——以上によつて港灣計画における方法論の一段階としての都市計画的考察とはどのようなものであるか、従つて臨港地区設定の方法について簡単に述べたが、次にその具体的事例として大阪港復興計画立案のさいになされたものを大阪港復興計画資料第 4 輯から引用することとしよう。

大阪市はその沿革よりみて明らかなように、港灣によつて生成し発展してきた都市である。つまり港灣が都市構成の主流をなし、港灣の機能が大阪市の産業経済都市としての機能を支配して来たものと考えられる。

特に大阪港復興計画において大阪港は内港化することとなるが、これによつて港灣地帯は市の中核部と近接し都市と港灣との関係はいよいよ密接なものとなる。従つて大阪市復興計画と大阪港復興計画とは全く一体となつて総合的に計画されなければならなかつた。このためには、まづひとつの経済的有機体としての港灣の機能を十分に発揮するにたる広汎な地域——港灣に直接関係ある設備を有する地域および将来港灣地帯として考えなければならない地域を画することが必要である。さらに大阪港の性格からその地域は、商港区・工業港区・港灣商館地区・港灣厚生地区および将来の余裕としての特殊地区に大別してそれぞれの土地利用計画および施設配置計画を立案することが必要となつたので、次のような作業によつて臨港地区を設定したものである。この場合の大阪港全体の規模は、すでに述べた方法によつて推計した昭和 52 年大阪港取扱貨物量を 50 000 000 t としている。

a. 岸壁敷および物揚場敷の算定——表—14及び表—15は昭和 52 年における取扱貨物量 50 000 000 t を既往の実績によつて港灣性格要素別・船舶別・荷役方法別に配分したものであるが、岸壁・物揚場の

表—14 昭和 52 年における推定取扱貨物量品種別表

貨物別	性格要素						計	摘要
	甲種商港	乙種商港	丙種商港	丁種商港	工業港	計		
石炭	千t	2 593	5 372	45	1 000	9 010		
鉛 礦 石	218	158	775	48	3 823	5 023		
金属及び同製品	436	873	1 723	176	1 703	4 911		
油 類	2 175	1 237	1 990	273		5 675		
米 穀 類	59	765	1 188	442		2 454		
棉花・塩・砂糖	96	267	82	36		481		
木 材 類		528	2 205	2 465		5 198		
セメント			707	126	482	1 315		
薬 品	123	211	203	64		581		
肥 料		556	565	44	330	1 515		
魚 獲 物		80	98	25		203		
その他雜貨	743	4 332	6 092	2 356	112	13 635		
計	3 850	11 600	21 000	6 100	7 450	50 000		
旅 客	千人	2	11	1 625	千人	412	2 050	

表—15 昭和 52 年推定取扱貨物荷役別表

荷役方法	船舶別	性格要素						計	摘要
		甲種商港	乙種商港	丙種商港	丁種商港	工業港	計		
接 岸	汽 船	千t	2 695	8 050	7 770	千t	210	4 750	23 475
	帆 船			100	9 900	5 850	2 650	18 500	
沖 掛	汽 船	1 155	3 450	3 330	90			8 025	
	計	3 850	11 600	21 000	6 150	7 400	50 000		

表—16 接岸施設延長内訳表

施設別	外国貿易港区		内国貿易港区		工業港	計				
	甲種商港区	乙種商港区	丙種商港区	丁種商港区						
岸 壁	m	1 800	m	5 400	m	11 100	m	420	5 900	24 620
物 揚 場			250	24 800	14 600	3 300				42 950

1m 当り年間取扱量を過去の実績から、

分 区 別	岸 壁	物 揚 場	備 考
甲 種 商 港 区	1 500 t/m	400 t/m	
乙 種 商 港 区	1 500	〃	
丙 種 商 港 区	700	〃	
丁 種 商 港 区	500	〃	
工 業 港 区	800	800	

と仮定して、岸壁および物揚場の延長を算出すれば表—16を得る。次に岸壁および物揚場の敷幅をそれぞれ 10 m および 8 m とすれば、求める岸壁数および物揚場敷の面積は、

分 区 別	岸 壁 敷	物 揚 場 敷
商 港 区	187 200 m ²	317 200 m ²
工 業 区	59 000	26 400

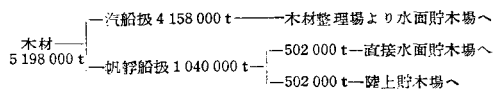
b. 上屋敷および倉庫敷の算定

1. 甲種及び乙種商港区—表—15において接岸汽船及び帆船の取扱貨物量 10 745 000 t から石炭取扱量 2 593 000 t (表—14) は別途扱として控除すれば、一般雜貨量は 8 152 000 t となる。これをトラック陸送 10%、倉庫搬入 50%、上屋搬入 40% とし、上屋および倉庫の 1 m² 当り年間取扱量を 20 t とすれば、求めるものは上屋敷 203 800 m²、倉庫敷 163 050 m² となる。この場合必要によつて上屋、倉庫の別に坪当り収容能力、利用率、回転率を仮定することができれば、さらに詳細な算定をなしうる。

2. 丙種及び丁種商港区—表—15において、接岸貨物量のうち汽船貨物 7 980 000 t、帆船貨物 13 750 000 t から石炭取扱量 5 417 000 t (表—14) を汽船及び帆船にそれぞれ 50% として控除すれば、汽船貨物 5 272 000 t、帆船貨物 11 042 000 t となる。なお全沖荷役貨物 8 025 000 t は丙種及び丁種商港区において取扱うものとし、これより木材 5 198 000 t (表—14) を差引いた 2 827 000 t を帆船貨物として加算すれば、一般雜貨は汽船 5 272 000 t、帆船 13 896 000 t となる。これを汽船貨物についてトラック直送 15%、倉庫經由 50%、上屋經由 35%、帆船貨物について市内河川鉄道直接連絡 35%、トラック直送 10%、沿岸倉庫搬入 47%、野積場搬入 8% とし、上屋、倉庫および沿岸倉庫の 1 m² 当り年間取扱量を 20 t とすれば、求めるものは倉庫敷 131 800 m²、上屋敷 92 250 m²、沿岸倉庫敷 55 500 m² となる。

c. 貯炭場敷の算定—表—14において、工業港向を除いた商港区において取扱う石炭量は 8 010 000 t であるから、貯炭能力を 1 m² 当り年間 20 t とすれば、所要貯炭場の面積は 400 500 m² となる。

d. 貯木場敷の算定—表—14において木材取扱量 5 198 000 t を次のように配分する。



木材整理場については、年間仕分け能力を 1 m² 当り 15 t とすれば、所要整理場敷は 277 000 m² となる。水面貯木場については、年間貯木能力を 1 m² 当り 5 t とすれば、所要貯木水面積は 932 000 m²

となる。陸上貯木場については、年間集積能力 1m^2 当り 7.5t とすれば所要陸上貯木場敷は $67\,000\text{m}^2$ となる。

- e. 野積場敷の算定——前掲の野積場搬入の貨物量 $1\,100\,000\text{t}$ に対し、年間収容能力 1m^2 当り 20t 、利用率 60% とすれば、所要野積場の面積は $92\,600\text{m}^2$ となる。
- f. 操車場敷の算定——鉄道輸送貨物量を表-17によつて想定すると $12\,567\,000\text{t}$ となるが、これに対し貨車平均 10t 積とすれば 1日平均操車数は $3\,440$ 両、最大操車数を 30% 増しとして $4\,472$ 両である。

表-17 鉄道輸送貨物量推定

区 分	鉄 道 輸送量	帆 船 輸送量	ト ラ ッ ク 輸送量	その他	計
	千t	千t	千t	千t	千t
外貨倉庫上屋搬入貨物量	4 400	1 837	1 100		7 337
内貨汽船貨物中倉庫上屋搬入量	2 680	1 130	671		4 481
同帆船貨物中倉庫搬入量	3 900		2 618		6 518
石 炭	1 990	2 200	1 610	2 210	8 010
木 材	1 040	1 040	2 078	1 040	5 198
野 積 場 貨 物	111	222	555	222	1 110
計	14 121	6 429	8 632	3 472	32 654
陸運トン換算合計	12 567	5 722	7 683	3 900	29 062

1車両当り所要面積を 150m^2 とすれば、操車場所要面積は $670\,000\text{m}^2$ となる。

- g. トラックの駐車場敷の算定——表-17によるトラック輸送貨物量 $7\,683\,000\text{t}$ に対し 1台1日運搬量 6t 、1ヶ年稼働 300 日とし、1日最大使用量を 50% 増し、1車駐車面積を 18.75m^2 ($7.5 \times 2.5\text{m}$) と

すれば所要の駐車場面積は表-18によつて $120\,000\text{m}^2$ となる。

表-18 トラック駐車場面積

区 分	貨物量 千t	1日平均 トラック 使用量 台	1日最大 トラック 使用量 台	駐車場 面積 m^2	備 考
外国貿易港区	960	543	815	15 300	
内国貿易港区(繁 船岸)	595	330	495	9 300	
内国貿易港区(物 揚場)	2 323	1 288	1 932	36 200	
貯 炭 場	1 430	794	1 190	22 300	
貯 木 場 其 他	1 860	1 031	1 546	29 200	
野 積 場	495	274	412	7 700	
計	7 683	4 260	6 290	120 000	

- h. 緑地面積の算定——保健上の観点より、此花区・港区・大正区・住吉区に、それぞれ緑地帯を計画したが、図面によつてその総面積は $714\,000\text{m}^2$ となる。
- i. 公館及び商館敷の算定——本船岸壁の上屋倉庫地帯の背後に、岸壁沿いに道路を狭んで巾 70m の商館及び公館地帯を予定する。機帆船物揚場の背後にも同様に巾 50m を予定する。これを図上に算定すると $1\,600\,000\text{m}^2$ となる。
- j. 港灣住宅用地の算定——港灣荷役及び工場労働者の住宅(あるいは宿舍)をそれぞれの作業及び生活上の関係を考へて、港灣荷役労働者については所要住宅の 50% を、工場労働者については 20% を港灣地帯内に設定するものとする、表-19の作業によつて荷役労働者住宅面積は $1\,844\,700\text{m}^2$ 、工場労働者住宅面積は $1\,158\,300\text{m}^2$ となる。

表-19 港灣及び工場労働者住宅面積表

	外 貨 港 区	内 貨 港 区	工 業 港 区	計	摘 要	
取扱貨物量	15 450 千t	27 150 千t	7 400 千t	50 000 千t		
1日取扱量	63 500 t	111 500 t	30 500 t	20 550 t	1日取扱量の5割増しとす	
荷役労働者数	16 000 人	28 000 人	7 600 人	51 600 人	労働者1日1人当り荷役量 4t	
内 訳	{ 世帯主 独身者	{ 11 200 " 4 800 "	{ 19 600 " 8 400 "	{ 5 320 " 2 280 "	{ 36 120 " 15 480 "	{ 世帯主7割 独身者3割
荷役労働者住宅面積	1 144 000 m^2	2 002 000 m^2	543 400 m^2	3 689 400 m^2		
内 訳	{ 世帯住宅 独身住宅	{ 1 120 000 " 24 000 "	{ 1 960 000 " 42 000 "	{ 532 000 " 11 400 "	{ 3 612 000 " 77 400 "	{ 独身住宅は1戸当り 100 m^2 独身住宅は1人当り 15 m^2 3階建
工場敷地			8 100 000 "		工業港区の工場敷地面積	
工場労働者数			162 000 人		工場面積 100 m^2 当り労働者 2名	
内 訳	{ 世帯主 独身者		{ 113 400 " 48 600 "		{ 世帯主7割 独身者3割	
工場労働者住宅面積			11 583 000 m^2			
内 訳	{ 世帯主 独身者		{ 11 340 000 " 243 000 "		{ 独身住宅1戸当り 100 m^2 独身住宅1人当り 5 m^2 3階建	

表-20 大阪港港灣地域面積内訳表

地区別 用地	商港地区	港灣商館地区	港灣厚生地区	緑地区	工業港地区	港灣特殊地区	計
	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
岸 壁	187 200				59 000		246 200
物 揚 場	317 200				26 400		343 600
上 屋	255 300						255 300
倉 庫	391 100						391 100
道 路							3 000 000
駐 車 場							120 000
鉄 道							378 000
操 車 場	670 000						670 000
貯 炭 場	400 500						400 500
野 積 場	92 600						92 600
木材整理集積場	344 000						344 000
住宅敷築地			3 003 000				3 003 000
商 公 館		1 200 000					1 200 000
工場用地その他					8 100 000		8 100 000
緑 地				710 000			710 000
特 殊 地						7 000 000	7 000 000
計							26 254 000

k. 道路敷及び鉄道敷の算定——以上の施設別の土地面積を水際線より陸上に配置するにともなつて必要な道路及び鉄道を図上に設定すると、その所要面積は図上において、道路敷は 3 000 000 m²、鉄道敷は 378 000 m² となる。

l. '以上の算定による港灣施設の必要な用地を分区域に整理したものが表-20であるが、この施設別の用地を分区域に図上に設定して図-10に示すように臨港地区および分区の範囲、重要港灣施設の位置を決定することができる。

(4) 方法論としての都市計画的考察の価値——以上都市計画的考察による臨港地区の決定についてその考え方、要領、具体的事例の概要を述べたが、この問題を港灣計画の方法論の一段階としてとりあげたのは、港灣の範囲を陸上に及ぼし「ポート」としての港灣を計画の対象に把握しようとする努力である。この努力は港灣法に実を結び、この「港灣計画論」もまたいたずらな観念論ではなく、強い行政的裏づけを得ることができた。

現在管理者は、臨港地区の設定、法第 40 条の規制条例の立案、計画法線、施設配置計画の策定などを着々と進められていることと思うが、この道は技術者が安心して仕事のできる——科学的行政の道へつながっている。都市計画的考察に多少とも価値ありとすれば

この意味のものであると思う。

図-10 大阪港臨港地区図

