

わが国土は山地や丘陵が70%以上を占め、都市活動に適した平地は乏しく、主なる都市の多くが海岸地帯に存在している。このため、古くから海運は重要な交通手段として発展してきた。一方、天然資源が乏しいため近代国家として自立するためには、わが国は海外から原材料を輸入し、それを加工し製品化して国内の需要に応えるとともに、輸出に力を注ぎ、それによって生きていかなければならなかった。必然的にわが国の経済発展のうえでの港湾の役割は大きいこととなる。

戦後の荒廃から立ち直り、今日の生活水準を維持するに至った原動力の一つは、港湾を中心とする臨海部の開発にあったと思う。大水深の航路や泊地を計画し、その浚渫土砂で広大な用地を造成するといった方法や、広大な未利用の平地に掘込港湾を建設するといったアイデアで、船舶が容易に接岸できる近代的な工業基地を現出させた。超大型船の開発とあいまって、はるか遠隔地にある原材料を大量に輸入した。こうして、他国において、自国内産出の材料を入手しうる価格よりむしろ安く、かつ良質なものを選択して取得し、近代工場で加工し製品化することが可能となった。埋立地のうえに建設された工場は最も近代的なレイアウトと設備が装備され、わが国工業製品の輸出競争力を高めた。

国内流通においても、港湾の果たしてきた役割は大きい。国内流通貨物をトンキロベースで見ると、約40%は海運によって輸送されており、離島や辺地では通勤、通学の足ですらある。

こうした流通活動や産業活動の場としての港湾の役割は将来とも変わるものではなく、加工貿易立国が宿命といってもよいわが国にとって、近代的な輸出入港湾と産業港湾は今後とも不可欠である。これからの国内流通に目を向けると、陸上輸送は用地難、労働力不足、交通公害など問題点が多く、カーフェリーなどの海上交通のウェイトは大きくなると思う。この拠点としての流通港湾を全国に配し、同時に保管、配分、加工機能を有する総合的なターミナルとして計画していくことが必要であると思う。

また、均衡ある国土づくりの戦略的な手段として、港湾の整備を考えることも必要である。東京湾や大阪湾などの過密地帯においては、その外周部に大規模な港湾を建設し、貨物の流れを変え、産業や都市機能の分散を促

進することは研究に値する。過疎地帯においては、各種産業の導入の礎石となる港湾を先行的に整備することは豊かな地域づくりの核となりうる。離島、辺地では、港湾は生活の場であり、全天候港湾が必要である。また、海洋性レクリエーションのための総合的な基地整備も重要なことである。

このように、港湾の役割は多様化しているが、重要なことは港湾を背後の都市や町、村の将来のビジョンの一環として計画することにあると思う。港湾の管理者はその地方公共団体であり、これは、その地域の人びとが主体となって港湾の開発にあたることを意味している。自分たちの都市や町、村を将来どのように発展させてゆきたいか、そのビジョンの実現のため港湾にどのような役割を果たさせるかを考え、この思考に基づいて港湾の開発を計画してゆくべきである。

すなわち、海陸交通の結節点としての港湾、産業の場としての港湾は、それ自体都市の発展の手段となりうるし、ひいては市民生活の基盤ともなりうるものである。また、港湾の施設の建設のみならず、海面を利用する土地の造成は都市整備の有力な手段である。物理的にみても、既存の都市では、都市の発展や再開発計画のために広大な用地を用意することは困難である。緑地や下水処理場、廃棄物処理場などの用地取得も容易ではない。港湾の造成地には、地域の実情に応じて、ショッピングセンター、市民集会場、市内に配置されていることが不適当な工場などの移転のための団地を計画することもできる。

かくして、過密な地域では港湾の計画を通じてよりよき地域社会をつくりたいし、過疎の地域では若い人びとが将来に希望を持ち、その地に愛情と榮譽をもって住みうる町づくりを進めてゆきたい。港湾の計画はいかにしてそのような社会をつくろうかと努力するところに意義がある。自分たちの町を、自分たちの都市をどのようにつくっていくか、人びとが何を望んで、何を希望しているかを考え、その達成のための導火線としての港湾の計画であって欲しい。

内外の厳しい環境のなかで豊かな社会を築くのは、港湾に対する深い認識と快適な港湾都市づくりをめざす熱意であると思う。全国津々浦々の港湾が、それぞれに創意に満ちた計画をもち、地域や国全体の発展の支えとなるようにしたいものである。

* 正会員 運輸省港湾局長