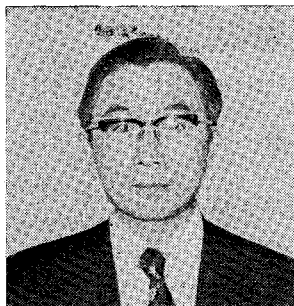


論説



大久保 喜市*

●これからの“港”づくり●

土木学会技術賞を受けた鹿島港の建設は昭和 37 年に試験堤に着工し、44 年に開港したが、鹿島地区 3 町は、40 年ころまでは人口が 5 万 7 000 人程度で減少傾向にあり、1 人あたり所得水準は全国平均の 58% 程度に過ぎなかったものが、50 年には人口約 9 万 9 400 人にふえ、所得水準もほぼ全国平均なみになったことが示されている。また、臨海工業地帯としての環境対策も、関係者の努力によって、工業開発の際のひとつのモデルケースとなっている。さらに、港湾取扱貨物量も 50 年には 3 900 万 t に達し、首都圏全体の 9% を占めるに至っている。

首都圏は全国の 1/3 の人口を擁し、その生活と経済活動を支えるために東京湾が高度に利用されているが、東京湾は、海上安全確保や環境対策のうえから種々の問題を生じてきており、この有限の空間を次の世代の人びとのためにも良好な状態で残し伝えるためには、環境の改善を図り、大切に使われなければならない。大阪湾、瀬戸内海、伊勢湾も、程度の差こそあれ似たような状況になりつつある。しかし、国民の生活を支える食糧の自給率が 2/3 程度で、生活や生産に必要なエネルギー資源は、衣料原料、住宅用材料もその大部分を輸入に頼らざるを得ず、輸出のための工業製品の原材料も輸入依存度がきわめて高いわが国において、東京湾、大阪湾、瀬戸内海、伊勢湾等、沿岸居住人口が多く、経済活動も活発な、それだけにまた港湾貨物取扱需要も大きい地域が空間利用上隘路を生ずることは、前途に由々しい問題の出現を懸念せざるを得ない。

これら先進地域においては、この地域にわが国の人口の相当部分が集中していることを考慮すれば、地域環境の改善を進めつつ、その地域社会を支えるのに必要な港湾整備を今後とも進めていかねばならないし、港湾の再開発も必要となろう。しかし、これら既成大都市地域以外の地域において、二・三次産業が定着しうよう、地

域の特性を生かしつつ基盤条件を整えることは、国民福祉の向上のためにも、国土の総合利用の見地に立っても、きわめて重要なことである。このことに対して、鹿島港の建設は重要な示唆を与えたものといえよう。

貿易依存度が高く、狭長な島国であるわが国においては、外国貿易貨物はいうに及ばず、国内貨物輸送についても海運の果たす役割はきわめて大きく、港湾を中心とした都市形成が、二・三次産業の定着にきわめて有効である。ただ、鹿島港の例に見るごとく、外海に直面した地域に港湾を整備するには、まず、外郭防波堤を築造しなければならず、それには相当な工事期間と投資を必要とする。したがって、その工期を見込んだ先行投資が国土の総合開発のための重要なポイントといえる。

また、このような臨海開発の展開にあたっては、地域の人びとの反対により計画推進がさまたげられる場合がある。これは、港湾背後地域からの排出物が港湾区域内に流入堆積し、その蓄積が公害現象として顕在化したため、あたかも港湾をつくれれば公害が発生し、環境を悪化させると思い込んでしまった人びとによる場合が多い。しかし鹿島港の例に見るごとく、関係者の注意深い努力によって、環境問題には十分対処することが可能である。

港湾を中心とした空間の開発は、港湾を利用し、港湾を働く場とする人びとにとって快適な環境であるとともに、港湾所在の地域社会の人びとの生活空間としても親しまれるものとするよう、細心の配慮をもって計画し、関係者の理解と協力のもとに展開されるべきである。

このようなことから、埠頭地区内に緑地や広場を設け、港で働く人びと、港に立ち寄る人びとの憩いの場とし、臨海公園を設けて、市民が海に親しみ、港の理解を深める機会を増し、遮断緑地等を配置して、生活空間と業務空間との調整を図ることも逐次進められつつある。また、臨港地区の中に修景厚生港区を定め、海岸環境整備事業を行い、自然環境との調和にも配慮しつつある。今後とも、地道な努力を積み重ね、市民に正しい情報を提供し、理解と協力を得て港づくりを進めたい。

* 正会員 運輸省港湾局長