

1. 港湾法の制定

昭和25年(1950)5月31日、港湾法が公布された。港湾法は、行政の民主化と地方分権を保障する新憲法の精神に基づき、港湾を国の営造物とすることなく、その発展に最も身近な利害を持つ地域住民のものであるという理念を基本としており、その基本理念の具体的表現として、港湾に関する業務は、地域住民の代表である地方公共団体によって設立される港務局が行うものとし、港湾法の条文の半分近くを港務局関係に充当している。港務局は、国・地方公共団体から独立した公共企業体であり、財務原則として独立採算制が期待されている。独立採算制の確立により国・地方公共団体からの独立が実質的に保障されるとともに、企業経営としての積極的港湾経営を行うことが期待されているのである。港湾法は、大東亜戦争後の日本社会の革命的变化に対応し、日本の港湾のあり方を革命的に変革させる可能性を有する法律であった。

2. 東寿の港湾計画論

このような港湾法の制定を受け、港湾法の精神を最も忠実に体现するものとしての港湾計画論を構築しようとした論文が昭和31年(1956)に刊行された東寿^{アブサレサン}：『港湾計画論』である。東は、まず最初に、港湾計画者は地方住民の意志の体现者としての港湾管理者であり、その具体的目標は企業としての港湾経営であるとしている。すなわち、港湾計画論は、港湾管理者が自づからの港湾を開発し、企業経営として運営していくための港湾計画を作成するための方法論であるとし、港湾計画の主体と目的を明らかにしている。

その方法論の第一は、立地理論的考察による港湾性格の決定を行うことである。港湾性格の決定に当たっては、対象港湾が今までどのようにして生成発達してきたかにより、商港の要素・特種物資積出港の要素・工業港の要素・鉄道連絡港の要素・特殊港の要素の12要素につき、地理的因子・自然的因子・経済的因子・社会的因子の16立地因子の強度を、最強・強・稍強・弱の4段階に分けて定め、所定の「港湾立地機構強度基準」と比較し、対象港湾の港湾性格の立地機構を明らかにする。強度計算の結果により、対象港湾の現在までの港湾性格要素の立地機構を明らかにし、これより、将来も必然的に継続されざるを得ない港湾性格要素を決定するのである。

第二に、国土計画または地方計画の考察による港湾規模の決定を行う。ここでは、国土計画または地方計画の立場に立って、その港湾の適正な港湾背後地を決定し、港湾背後地の社会経済状態の目標年次における将来推計値より港湾取扱貨物量を推定し、目標年次の計画港湾取扱貨物量を決定する。港湾背後地の範囲を求めるためには、隣接する港湾との間に、等しい連貫で貨物を運ぶことのできる内陸地点の軌跡をえがいて定める。この場合、港湾背後地は港湾性格要素ごとに求める。すなわち、ある港湾の港湾背後地は港湾性格要素ごとに異なるとされる。港湾背後地の社会経済状態の目標年次における将来推計値としては人口・必需物資需給計画・主要工業生産量・全国港湾貨物量が挙げられている。

東の港湾計画論のうち、第一の立地理論的考察による港湾性格の決定の方法論についてみると、港湾開発史への省察より、最終的に対象港湾の立地機構一覧表が得られ、それより対象港湾の将来の港湾性格が決定されるのであるが、大阪港について得られた貧弱な結論を見れば分るように、対象港湾が将来とるべき必然的な港湾性格が明確にされたとは言えない。第二の国土計画または地方計画の考察による港湾規模の決定の方法論についてみると、その本質は他律的であることが分る。他の国土計画・地方計画・工場の生産計画の値、それが無い場合には、過去の趨勢よりトレンド方式で求めた港湾背後地の社会経済状態の将来推計値が基礎となって対象港湾の計画港湾取扱貨物量が決定されており、対象港湾の港湾活動から自律的に求められる条件は、全く含まれていない。

3. 宮崎茂一の港湾計画論

宮崎茂一は、その港湾計画論を集大成し、昭和39年(1964)に『港湾計画』を著した。以下、『港湾

計画』に展開される宮崎の港湾計画論を見てみよう。

港湾法は、「港湾は地域住民のものである」という思想を基本理念とし、港湾の主人公としての港湾管理者として、地域住民の代表からなる港務局が設立されることを期待していた。しかし、昭和42年(1967)現在、港湾法による全国1050の港湾のうち、港務局が設立されているのは新居浜港1港のみであり、港湾法の基本理念は現実において否定された。宮崎は、このような現実に対し、港湾法の基本理念は日本の実情に適合しないものとし、港湾法の全面的な改正を主張している。したがって、東寿の港湾計画論は、その立場・方法ともに全面的に否定される。その場合、宮崎の立脚点の核心は、港湾活動の重要性と広域化に起因する、国の全国港湾計画の重要性にある。国の全国港湾計画は、国民所得倍增計画などの国の経済計画によってフレームを決定される。国の経済計画によって輸送の量と型がきまり、この輸送需要から推定された全国計画港湾取扱貨物量に見合った港湾が建設されるものとする。各港湾の港湾計画作成に当っては、各港湾ごとに推定した計画港湾取扱貨物量を参考としつつ、全国計画港湾取扱貨物量を各港湾に配分する。この場合、全国計画港湾取扱貨物量を各港湾に配分する作業が主体となる。各港湾の計画港湾取扱貨物量の推定に当たっても、東の港湾背後圏・圏内人口などの概念の導入による推定方式は否定され、他の地域経済諸指標を介在させず、直接に港湾取扱貨物量を扱うことのみが有意義であるとし、その手法としては、過去の港湾取扱貨物量の趨勢を延長して将来推計値を求めるトレンド方式、国の経済計画などの経済指標と港湾取扱貨物量との相関方程式による推定が提唱されている。宮崎の眼には、もはや、港湾取扱貨物量の数字しか見えないのである。

4. 港湾計画論の現下の課題

東寿の港湾計画論は、「港湾は地域住民のものである」と言う港湾法の基本理念を港湾計画論として現実化しようと追求したものである。そのため、まづ、対象港湾の港湾性格を求め、対象港湾の必然的發展方向を明らかにしようとしたが、その結果は、必然性を主張し得るまで至っていない。次に、港湾背後地を定め、港湾背後地の出入口として港湾を考えた。しかし、その港湾背後地は、港湾性格要素ごとに異なるという不安定なるものであり、港湾背後地の概念を確立するに至っていない。次に、他の国土計画・地方計画・工場の生産計画の将来推計値、それが無い場合には、過去の趨勢よりトレンド方式で求めた港湾背後地の社会経済状態の将来推計値より、対象港湾の計画港湾取扱貨物量を求めるのであるが、港湾活動以外の条件のみで計画港湾取扱貨物量を決定すると言う他律性とトレンド方式の採用は、国の経済計画の下位計画としての港湾計画を提唱する宮崎茂一の港湾計画論に継承される要素を含んでいる。

宮崎茂一の港湾計画論は、「港湾は地域住民のものである」と言う港湾法の基本理念を否定する。したがって、港湾背後地あるいは地域の概念を否定する。港湾計画者としての立場は国の立場である。宮崎は港湾計画の独目性を否定し、港湾計画を国の経済計画の下位計画に貶めた。宮崎において、港湾計画は工学の対象から分離され、経済学の対象となったかに見える。

しかしながら、現実の港湾活動は社会条件のみで定まるものでなく、現実の港湾活動は依然として自然を基礎条件とし、同時に、自然を制約条件としているのである。港湾活動は、港湾活動としての一定の自律性を有しており、港湾計画は国の経済計画の下位計画として定められるものでなく、港湾活動の自律性を基礎として定められなければならない。そして、港湾活動の自律性の基礎となるのが自然条件である。港湾開発は、宮崎の考えるように、自然条件と無関係に恣意的に実施できるものではない。しかしながら、我々が必要としているのは自然条件一般ではなく、「港湾開発の基礎としての自然条件」である。これを港湾開発の側から見れば、「自然条件によって規定される港湾開発の基本方向」と言うことである。港湾計画の作成に当っては、まづ、このような「港湾開発の基礎としての自然条件」を把握することが基礎となる。「港湾開発の基礎としての自然条件」または「自然条件によって規定される港湾開発の基本方向」は人間にとって有意義な自然条件を指すものであり、単なる自然条件ではないので、自然の観測のみによって把握することはできず、人間の活動、すなわち、港湾開発史を追求することによって把握することができる。