

(特別講演)

瀬戸内海の交通体系について

神戸市長 工博 原口忠次郎

(1) 序 なぜ瀬戸内海をとりあげるか、その位置づけと考え方

1. 所得倍增計画と太平洋ベルトライン
2. 新産都市・工業整備特別地域
3. 新産都市・工業整備特別地域の経済規模
4. 国土建設の基本構想
5. 全国港湾分布
6. 瀬戸内海港湾の貨物取扱屯数
7. ライン河沿岸の工業地帯
8. ユーロポート計画について
9. チェサピーク湾について

(2) 瀬戸内の現況と将来について

1. 人口密度
2. 生産所得
3. 第2次産業生産所得と全国比推移
4. 第2次産業の工業出荷額の規模
5. 鉄道の現況
6. 港湾の現況
7. 道路の現況
8. 瀬戸内における物資輸送の現況と将来

9. 災害と瀬戸内

(3) 海運について

1. 港湾の機能分化について
2. 阪神港計画
3. 仲継輸送のあり方
4. 明石フェリーの欠航状況
5. 瀬戸内海運の問題点（工業運河としての機帆船輸送の近代化）
6. バージラインシステムについて
7. バージ輸送における世界的傾向と瀬戸内の近代輸送化
8. プッシャーボートによるバージ輸送の実例

(4) 陸運について

1. 港湾と背後地
2. 瀬戸内循環道路
3. なぜ本州と四国を結ぶか
4. 明石架橋の技術説明

(5) 結 び

1. 国際競争力強化のため広域経済圏より考えられるべきである
2. 同上工業立地
3. “ ” 道路行政
4. “ ” 港湾行政
5. 瀬戸内の交通体系整備の前提条件は広域行政の視野より始められるべきである